

جامعة أحمد بوقرة - بومرداس
كلية العلوم الاقتصادية، التجارية وعلوم التسيير

قسم علوم مالية ومحاسبة



مذكرة التخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر أكاديمي

تخصص: مالية وتأمينات

الموضوع:

تأمين النقل البحري على البضائع

حالة الشركة الوطنية للتأمين SAA وكالة سكيكدة رقم 3054

تحت اشراف الأستاذ:

محمد دبوزين

من إعداد الطالبين:

أنيس بوخالفة

رشيد حنكة

رقم المذكرة: 258

السنة الجامعية 2022/2023



كلمة الشكر

اللهم إني أعوذ بك من قلب لا يخشع وعين لا تدمع وعلم لا ينفذ ودعاء لا يستجاب له،

مصدقاً لقوله تعالى: (وَلَنْ شَكَرْتُمْ لَأَزِيدَنَّكُمْ) [إبراهيم: 07]

نحمد ونشكر المولى جلّ شأنه بديع السماوات والأرض

على العزيمة والصبر، الذي

منحنا إياها طيلة هذا المشوار ليتكّل جهدنا بهذا العمل، الذي نتمنى أن يكون سنداً علمياً

نافعاً لكل من يطلع عليه.

فإن أصبنا فمن الله وإن أخطئنا فمن أنفسنا،

وانطلاقاً من قول الرسول صلى الله عليه وسلم: "ومن صنّع إليكم معروفاً فكافئوه، فإن لم تجدوا

ما تكافئونه فادعوا له حتى تروا أنكم قد كافأتموه".

أتقدم بخالص الشكر والأمانى للأستاذ المشرف:

الدكتور محمد دبوزين

على الجهود التي بذلها من خلال متابعته للعمل ولنصائحه وتوجيهاته القيمة،

كما نتقدم بجزيل الشكر المسبق للجنة المناقشة على ما سيقدمونه من ملاحظات وتوجيهات والتي

لن تزيد هذا العمل إلا اتقاناً وجمالاً،

ونشكر كل أساتذة كليتنا على دعمهم وتشجيعهم لنا، دوناً أن ننسى من مد لنا يد المساعدة من

قريب أو بعيد،

كما نتقدم بشكر زملائي وزميلاتي الذين رافقونا في مشوارنا الدراسي،

ونختم شكرنا إلى كل من ساعدنا في إنجاز هذه المذكرة، نحتسب هذا العمل لله ولا نزكّي على

الله أحداً، راجين منه أن يجعله من صالح الأعمال،

فالشكر للجميع والحمد لله ربّ العالمين.

إهداء

بسم الله الرحمان الرحيم

"وَقُلْ اَعْمَلُوا فَسَيَرَى اللهُ عَمَلَكُمْ وَرَسُولُهُ وَالْمُؤْمِنُونَ" [التوبة:105]

إلهي لا تطيب الحياة إلا بشكرك، ولا يطيب النهار إلا بطاعتك، ولا تطيب اللحظات إلا بذكرك، ولا تطيب الآخرة إلا بعفوك، ولا تطيب الجنة إلا برويتك الله جلّ جلالك. إلى من بلّغ الرسالة وأدى الأمانة ونصح الأمة، إلى نبيّ الرّحمة ونور العالمين، سيدنا محمد صلى الله عليه وسلم.

إلى من أكن له بكل الهيبة والوقار، وأحمل اسمه بكل افتخار،
إلى من نزع الأشواك عن دربي ليّمهد إلى طريق العلم، إلى القلب الكبير
والدي العزيز 'رشيد بوخالفة'

إلى ملاكي في الحياة، إلى الشمعة التي تنير دربي،
إلى من كان دعائها سر نجاحي، أمي الغالية السيدة فائزة بوخالفة،
إلى إخوتي أنور و أكرم و أيوب،
كما أهدي تحياتي إلى رفيق دربي "محمد بوقرة"،

وأهدي باسمي إلى الأستاذ المشرف "الدكتور محمد دبوزين"، لقبوله الإشراف على هذا العمل

وعلى نصائحه وتوجيهاته التي لم يبخل عليا بها،

وإلى رفيقي وزميلي في المذكرة السيد رشيد حنكة،

أهدي تحياتي إلى صلة الرحم التي يسألني عنها ربي يوم القيامة صغيرا وكبيرا،

إلى إخواني الذين لم تدهم أمي: منور، أحمد، بوعلام، محمد صالح، فاروق، وأسامة

إلى جراني الأعزاء،

وإلى زملائي وزميلاتي في الدراسة،

إلى كل من لم يذكر اسمه في السطور، فهو في القلب محفور والله الموفق المعين.

أنيس بوخالفة

إهداء

إلى من أحمل اسمه بكل فخر إلى من رحل عنا ولم يرحل منا إلى روح أبي الغالي وفقيد قلبي
رحمه الله برحمته الواسعة واسكنه فسيح جنانه.

إلى التي جعل الله الجنّة تحت أقدامها، إلى التي غمرتني بالحب والحنان، إلى التي رافقتني
بدعواتها المباركة إلى نبع الحنان... إلى أمي الغالية متعها الله بالصحة والعافية.
إلى من وقفت إلى جانبي وكانت ظلي حين لم يفلحني التعب زوجتي الغالية.

إلى زينة الحياة وبهجتها أبنائي الأعراء (عبد الجليل؛ معاذ)

إلى زهرات الحياة بناتي الغاليات (ريتا؛ نور سين؛ دانية)

إلى إخوتي وأخواتي مصدر فخري وأبنائهم وبناتهم.

إلى جميع الأقارب صغيرا وكبيرا.

إلى إخوة جمعني بهم ميدان العمل... زملائي الكرام.

إلى أساتذتي وأهل الفضل عليّ الذين غمروني بالحب والتقدير والنصيحة والتوجيه والإرشاد.

إلى شهداء الجزائر الحرة الأبية.

رشيد حنكة

ملخص البحث

تهدف هذه الدراسة إلى معرفة تأمين النقل البحري على البضائع وذلك من خلال إسقاط الدراسة التطبيقية على الشركة الوطنية للتأمين وكالة سكيكدة 3054 وذلك من أجل معرفة إجراءات الإكتتاب والتعويض لعملية إستيراد البضائع عبر النقل البحري الدولي بالإعتماد على المنهج التحليلي ومن أهم النتائج التي توصلنا إليها، التأمين البحري هو عقد يتعهد المؤمن بموجبه بتعويض المؤمن وفقا للطريقة المتفق عليها عن الخسائر البحرية.

كلمات مفتاحية: تأمين النقل البحري، التعويضات، البضائع.

Research Summary

This study aims to find out maritime transport insurance on goods by dropping the Applied study on the National Insurance Company and Skikda agency 3054 in order to know the subscription and compensation procedures for the process of importing goods through international maritime transport based on the analytical method and one of the most important results we have reached, marine insurance is a contract under which the insurer undertakes to compensate the insurer, marine insurance is a contract under which the insurer according to the one agreed method for marine losses.

Keywords: Maritime transport insurance, compensation, cargo

فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
	كلمة الشكر
	إهداء
	ملخص البحث
	فهرس المحتويات
أ - د	مقدمة عامة
الفصل الأول: ماهية تأمين النقل البحري للبضائع ومزاياه	
07	المبحث الأول ماهية التأمين البحري
07	المطلب الأول: الاطار المفاهيمي للتأمين البحري
12	المطلب الثاني: عقد التأمين البحري والاطار التي يغطيها
15	المطلب الثالث: الإلتزامات القانونية لأطراف عقد التأمين البحري على البضائع
21	المطلب الرابع: أنواع التأمين البحري
22	المبحث الثاني إجراءات وأشكال تأمين النقل البحري للبضائع
22	المطلب الأول: فروع تأمين النقل البحري للبضائع
25	المطلب الثاني: فئة هيكل السفينة لصيد السمك
27	المطلب الثالث: فئة بدون قارب النزهة
29	المطلب الرابع: حدود ضمان الضرر (المادي والمثالي غير المادي):
31	المبحث الثالث ضمانات تأمين النقل البحري للبضائع
31	المطلب الأول: إدارة مخاطر شركة التأمين
32	المطلب الثاني: فعالية إدارة المخاطر والوساطة المالية
33	المطلب الثالث: مطابقة أصول و الإلتزامات شركة التأمين بإستخدام المنتجات الثانوية و الغرض منها
33	المطلب الرابع: شمل تأمين القوارب ومنح هذا الضمان عن طريق التأمين والاستثناءات المقدمة وإعلان الضرر

37	المبحث الرابع التعويض في حالة الكوارث
37	المطلب الأول: تصريحات بالكوارث وأسس التعويض
40	المطلب الثاني: إجراءات التعويض
41	المطلب الثالث: تدابير الضمان وتدابير تهدف إلى تجنب تفاقم الضرر
43	المطلب الرابع: الاحتفاظ بسبل الانتصاف ضد الطرف الثالث وتقرير الخبير
الفصل الثاني تأمين النقل البحري للبضائع؛ حالة الشركة الوطنية للتأمين SAA	
49	المبحث الأول تقديم الشركة المضيفة
49	المطلب الأول: تقديم عام للشركة الوطنية للتأمين SAA
50	المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي للشركة الوطنية للتأمين SAA وشبكة توزيعها
55	المطلب الثالث: الضمانات التي تقدمها SAA ومكانتها في سوق التأمينات
60	المبحث الثاني: إنتاج وتسعير العقود المبرمة من قبل SAA
60	المطلب الأول: الإجراءات المتعلقة بوظيفة الإنتاج
61	المطلب الثاني: دراسة تسعير SAA
64	المطلب الثالث: حساب قسط التأمين
67	المبحث الثالث دراسة ملف كارثة تأمين النقل البحري للبضائع
67	المطلب الأول: الإجراءات المتعلقة بوظيفة المطالبات
69	المطلب الثاني: تسوية الأضرار الخاصة
73	المطلب الثالث: حق الرجوع على المؤمن عليه
76	الخاتمة العامة
79	قائمة المصادر والمراجع

فهرس الجداول

الصفحة	الجدول
24	الجدول رقم (01): تسعير جميع المخاطر.
26	الجدول رقم(02): مختلف الضمانات ومعدلات التغطية.
28	الجدول رقم (03): القيم المؤمن عليها.
29	الجدول رقم (04): أقساط "المسؤولية المدنية".
62	الجدول رقم (05): معدل قسط التأمين على السرقة والاختفاء.
62	الجدول رقم (06): معدلات الأقساط المتعلقة بضمان تمديد الإقامة في الرصيف.
63	الجدول رقم (07): الرسوم الإضافية لعمر السفينة وعلمها.

الصفحة	الشكل
53	الشكل رقم (01): الهيكل التنظيمي للشركة الوطنية للتأمين SAA على المستوى المركزي.
54	الشكل رقم (02): الهيكل التنظيمي على المستوى الجهوي (المديريات ال جهوية SAA).
55	الشكل رقم (03): الهيكل التنظيمي على مستوى الوكالات.
57	الشكل رقم (04): مكانة SAA في قطاع السيارات.
57	الشكل رقم (05): تموضع SAA خارج قطاع السيارات.
58	الشكل رقم (06): موقع الشركة في جميع الفروع.
59	الشكل رقم (07): تطور هامش الملاءة والأحكام الفنية.

مقدمة عامة

مقدمة:

تمثل صناعة النقل البحري أكثر وسائل النقل التجاري كفاءة من حيث استهلاك الوقود، وانبعث ثاني أكسيد الكربون الأقل لكل طن كيلومتري. إن نقل البضائع البحرية هو وسيلة نقل غير مكلفة ومناسبة بشكل خاص لنقل الدفعات الصغيرة، والمسافات القصيرة.

وهكذا، على سبيل المثال، فإن التحسينات التقنية في النقل البحري، والتي تمثل حاليًا ثلاثة أرباع حجم التجارة العالمية في السلع، جعلت من الممكن خفض تكلفة النقل البحري بمقدار 312 بين سنة 1929 و1960. بالإضافة إلى ذلك، أحدث ظهور سفن الحاويات في نهاية الخمسينيات ثورة في النقل البحري الدولي، زادت الكميات المنقولة بحراً من 500 مليون طن في سنة 1950 إلى أكثر من 5.8 مليار طن في سنة 2002. وهكذا يمكن لأحدث سفن الحاويات نقل حوالي 6000 حاوية، والتي بمجرد أن تصل إلى الميناء، سوف تتطلب نفس عدد الشاحنات أو القاطرات.

الوسيلة الرئيسية للنقل في الجزائر هي الطريق البحري، للاستيراد والتصدير، وله ثلاثة عشر ميناءً تجاريًا بما في ذلك ثلاثة موانئ نفطية (أرزو، سكيكدة وبجاية) وثلاثة موانئ متعددة الوظائف (الجزائر العاصمة، وهران وعنابة) وسلسلتين (جن جن ومستغانم)، ثلاثة موانئ صغيرة (الغزوات، دليس وتنس)، كما تقوم بإنجاز ميناء الحمدانية والذي يعتبر أكبر ميناء في البحر الأبيض المتوسط، كما تحتوي على العديد من الموانئ الصغيرة وبالتالي فهي مستورد رئيسي للمنتجات الاستهلاكية والمعدات والأدوية وغيرها من المنتجات من جميع الأنواع، مستورديها بشكل أساسي مجموعات كبيرة مثل: بن عمور، سيفيتال، بيوفارم، ولكن هناك العديد من المستوردين الآخرين من الشركات الصغيرة والمتوسطة. تُعد الجزائر أيضًا مصدرًا للمواد النفطية، للهيدروكربونات والغاز السائل ومنتجاته الثانوية ومعادن أخرى مثل الحديد والفوسفات والزنك.....إلخ.

بحكم التعريف، يعتبر التأمين عملية ضمان مخاطر من الناحية القانونية، يمر هذا المفهوم بالتعريف القانوني حيث أن التأمين اتفاق يتم بموجبه، في مقابل قسط، تتعهد شركة التأمين بضمان المشترك في حالة حدوث خطر عشوائي منصوص عليه في العقد.

بالإضافة إلى ذلك، يمكن أن يحدث فقدان البضائع وحالات الاختفاء والضرر حتماً، إما أثناء المرحلة البحرية نفسها، أو أثناء التفريغ (في معظم الحالات)، وأخيراً أثناء الوقوف في الميناء حتى التسليم، أو أثناء البر والسكك الحديدية أو مكملة للنقل الأساسي (البحري).

في ظل هذه الظروف، تتمثل الوظيفة الاقتصادية لتأمين النقل بشكل أساسي في تغطية:

- وسائل نقل البضائع ضد المخاطر المرتبطة بالنقل وخارج إرادة الإنسان وسيطرته.
- كآليات "البضائع" المنقولة مقابل المخاطر التي تتعرض لها أثناء الرحلة. بسبب هذه الضمانات التي يوفرها تأمين النقل، أصبحت شهادة التأمين وثيقة شائعة وأساسية لأي عملية بيع دولية.

اشكالية البحث:

من المتفق عليه بالإجماع أن تختار الشركات المصدرة أو المستوردة وسيلة النقل الخاصة بها، وفقاً لمعايير معينة غالباً ما تكون خاصة بها، وهي حسب توفر وسيلة النقل وتكلفة النقل وقدرة وموثوقية النقل. ووقت التسليم وأمن النقل، وفقاً لعقد النقل البحري للبضائع والبنود المذكورة في الأخير (CTMM).

تؤثر المعايير الأخرى على هذا الاختيار، فهي طبيعة المنتج والموقع الجغرافي لبلد المشتري أو البائع، وفي هذه المنافسة، يظل النقل البحري هو الأكثر اقتصاداً ويحتل صدارة التجارة الدولية، ولكن لن يكون هناك تطور النقل بشكل عام أو النقل البحري على وجه الخصوص بدون تأمين، والذي يترجم إلى عقد تأمين بحري، وتحديداً على البضائع (Camm).

يغطي التأمين البحري البضائع المنقولة بحراً من خروجها من مخازن الشاحن إلى دخولها إلى مخازن المستلم النهائي، ويمكن ضمان تغطية المخاطر التي تتعرض لها البضائع أثناء نقلها البحري من خلال وسيلتي التأمين، إما عن طريق الاشتراك بشروط واسعة نسبياً تسمى (جميع المخاطر).

الغرض من هذه الدراسة هو تحليل العلاقة بين التأمين البحري والنقل البحري للبضائع، مع الاعتماد على مصادر المعلومات المختلفة، لفهم طبيعة العلاقة (كاملة أو جزئية) في هذا السياق، يتم تقديم مشكلتنا من خلال سؤال مركزي ألا وهو:

ما هي إجراءات الإكتتاب والتعويض لعملية استيراد البضائع، عبر النقل البحري الدولي؟

للقيام بذلك، تطرقنا إلى الأسئلة التالية:

- كيف يمكن للمستورد أو المصدر التعاقد مع ناقل بحري؟
- من هم أصحاب المصلحة وأنواع البضائع في هذا النوع من النقل؟
- ما هو عقد تأمين البضائع البحرية؟
- كيفية إدارة المخاطر والأضرار؟
- ما هو الدور الذي يلعبه التأمين في التجارة الخارجية؟

فرضيات البحث:

الهدف من هذا العمل هو محاولة فهم ميزة التأمين على البضائع في النقل البحري للبضائع، في سياق التغيير الذي يشهده الاقتصاد الجزائري حالياً، كما أنها تتعلق بإظهار الدور الكبير للتأمين في التجارة الدولية (الاستيراد / التصدير) للبلد بشكل عام والتأثير الفرعي للتأمين على نقل البضائع البحرية .

لتحقيق هذا الهدف، نبني عملنا على الافتراضات التالية:

1. امتيازات وخصائص النقل البحري للبضائع التي يقدمها الناقل، مرتبطة بمتطلبات ومعايير العمل

(المستورد/المصدر).

2. تغطي وثيقة التأمين على النقل البحري للبضائع جميع مخاطر النقل البحري.

اسباب إختيار الموضوع الدراسة

هناك عدت أسباب دفعتنا لإختيار هذا الموضوع وهي تتمثل فيما يلي:

-يعتبر النقل البحري للبضائع الوسيلة الأساسية للنقل في الجزائر نحو الخارج الإستيراد والتصدير.

-الأهمية الكبيرة التي تمتلكها شركات التأمين في القصاد الإقتصادي.

أهداف الدراسة

تتمثل الأهداف الاساسية في بحثنا فيما يلي

- معرفة كيفية الإكتتاب وتعويض في عقد التأمين البحري للبضائع

- معرفة الأخطار التي يعطيها عقد التأمين البحري

- معرفة إلتزامات أطراف عقد التأمين البحري

- مزايا عقد تأمين النقل البحري للبضائع

أهمية البحث

تقدم هذه الدراسة اهتمامًا بفهم التأمين وآليات التأمين البحري على البضائع، بشكل أفضل وفقًا للتجربة

المستمرة للجزائر، مع إثراء المعرفة بالشحن وظروف التشغيل هذه على جميع المستويات، فهم آليات التأمين

البحري على البضائع التي تفي باحتياجات التأمين والضمان، مع متطلبات التجارة الحديثة، لأن التأمين البحري

يعتمد على لوائح النقل البحري، التي ينطبق عليها فتح المخاطر وأهميتها من الضمانات.

حدود الدراسة

1 حدود المكانية: الشركة الوطنية للتأمين SAA

2 الحدود الزمنية: يشمل الفترة الزمنية (2023/2022)

صعوبات الدراسة:

- قلة المراجع المتعلقة بالبحث

- صعوبة إيجاد مراجع جديدة

- صعوبة الحصول على وثائق وبيانات المتعلقة بشركة التأمين خلال فترة الدراسة كونها من المعلومات

السرية

مناهج البحث العلمي

لإجراء هذه الدراسة، انتقلنا إلى منهجية بحثية وبالتالي فهي وصفية وتحليلية، فإن نتائج هذا البحث تظل صالحة فقط لعملنا المدروس.

هيكل الدراسة

في هذه الدراسة قمنا بتقسيم هذه المذكرة إلى فصلين، حيث درسنا في الفصل الأول ماهية تأمين النقل البحري للبضائع ومزاياه، أما الفصل الثاني قمنا بدراسة تطبيقية حول تأمين النقل البحري للبضائع في الشركة الوطنية للتأمين SAA.

الفصل الأول

ماهية تأمين النقل البحري

للبضائع ومزاياه

مقدمة الفصل

يشير التأمين اليوم إلى أن عدد المتعاملين الذين يتبنون هذه الوسيلة للتعامل مع ما هو غير متوقع أكثر من أي وقت مضى، وهو يلعب دورًا مهمًا في ازدهار الاقتصاد الوطني.

إنه يكشف عن عدد كبير من المتعاملين الذين وجدوا راحة البال من خلال تأمين مخاطرتهم.

ومع ذلك، على الرغم من أن التأمين أصبح الآن مفهومًا مألوفًا لعدد كبير جدًا من المتعاملين، فغالبًا ما يكون لدى القليل منهم فكرة "واضحة ومتميزة" عنه، نظرًا لأنهم غير مدركين لمعظم الآليات التي تلعب دورًا في تنفيذ معاملة التأمين.

حيث تطرأنا في هذا الفصل إلى ماهية تأمين النقل البحري للبضائع ومزاياه وهذا في المبحث الأول،

وخصصنا المبحث الثاني لدراسة إجراءات وأشكال التأمين والمبحث الثالث لضمانات تأمين النقل البحري.

وخصصنا المبحث الرابع لدراسة جزء من النزاعات التي تواجه تأمين البضائع كتسوية المطالبات وأسس التعويض.

المبحث الأول : ماهية تأمين النقل البحري للبضائع ومزاياه:

المطلب الأول: الإطار المفاهيمي للتأمين البحري.

1. مفهوم التأمين البحري

تطور التأمين البحري كثيرا من بداية ظهوره إلى الآن وتطور معه مفهومه وذلك بتطور التشريعات في مختلف دول العالم، ويمكن توضيح مفهومه من خلال ما يلي:

يعرف التأمين البحري بأنه عقد يتعهد المؤمن بموجبه بتعويض المؤمن له وفقا للطريقة المتفق عليها عن الخسائر البحرية وهي الخسائر التي تنشأ عن الأخطار البحرية¹.

كما عرفه الفقيه الفرنسي بلاينر بأنه "عقد يلتزم بمقتضاه طرف يسمى المؤمن بأنه سوف يقوم بتعويض طرف آخر يسمى المؤمن له عند تحقق الخطر المؤمن منه وتعرضه لخسارة احتمالية مقابل دفع المؤمن له قسط معين"².

أما المشرع الجزائري فحصر مفهومه في: "قأي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري"³.

مع الملاحظة أن من بين القواعد الدولية التي تطرقت للخسائر البحرية و التأمين البحري قواعد يورك و أنفرس و هي ليست اتفاقية دولية حتى ولو أنها ذات تطبيق دولي، وإنما هي عادة اتفاقية دولية غير ملزمة، يتم العمل بها عند خلو النصوص الوطنية من تنظيمها أو رغبة للمتعاقدين في العمل بها تجنباً لمشكل تنازع القوانين. فلقد اختلفت النصوص القانونية الخاصة بالتأمين البحري، وذلك لاختلاف وتطور التشريعات القانونية حسب كل بلد، إلا أن هذا لا يمنع من اتفاقها على نفس المضمون، فالعملية البحرية هي المعيار الذي يتطابق وفق مقتضيات وخصوصية الملاحة البحرية ويتطابق وطبيعة عقد التأمين البحري.

2. خصائص عقد التأمين البحري

لإبراز خصائص عقد التأمين البحري أخذنا تعريفاً 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

1 أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، (2007)، إدارة الخطر والتأمين، الطبعة الأولى، الأردن، دار الحامد للنشر والتوزيع

2 عبد القادر العطير، (2006)، التأمين البحري في التشريع، الأردن، دار الثقافة للنشر والتوزيع ص125

3 معراج جديدي، (2007)، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، طبعة السابعة، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية ص157

بتعويض هذا الأخير عما يلحقه من أضرار تصيب الأشياء المؤمن عليها من جراء وقوع أحد المخاطر البحرية التي يضمنها الطرف الأول " ويمكن تلخيص خصائص عقد التأمين البحري في النقاط التالية¹:

1.2 الرضائية والإذعان

ويتجلى ذلك بمجرد تطابق الإيجاب والقبول بين طرفيه على انعاقده، فهو ليس عقد شكلي لأن القانون لا يستلزم إفراغه في شكل معين وإنما يستلزم الكتابة لإثبات العقد، أما الإذعان فقد جاء في التشريع الجزائري المنظم للتأمين البحري في ظل الأمر 95/07 المتعلق بالتأمينات حيث أن المؤمن لا يملك مناقشة شروط العقد من والمؤمن له، فهذا الأخير يعرض عليه الوثيقة بشروطها ليقبلها كلها أو رفضها جميعها.

2.2 الاحتمالية وحسن النية

إن عقد التأمين هو عقد احتمالي ينشأ على احتمال وقوع الخطر للمؤمن ضده ومثل هذا الخطر، قد يقع أثناء وقت سريان عقد التأمين البحري، وقد لا يقع إطلاقاً، وعليه فإن مزايا أو تبعات 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 للمؤمن ضده وقد يحصل أن يتم البدء بتنفيذ عقد التأمين وينتهي بأخذ المؤمن جميع الأقساط، ولا يقع الخطر المؤمن منه، وعليه مقدما من هو المستفيد من هذا العقد ويعد عقد التأمين من عقود حسن النية انطلاقاً من التزام كل من المؤمن والمؤمن له فيجب على المؤمن تقديم بيانات صحيحة ودقيقة عن المال المؤمن عليه وعن الخطر المؤمن منه ويترتب على كتمان هذه البيانات أو التصريح الكاذب عليها قابلية العقد للإبطال.

3.2 عقد تعويض وملزم للطرفين

يعد عقد التأمين عقد تعويض وتعتبر هذه الخاصية من أهم خصائص عقد التأمين البحري، وهي التي تميزه عن المقامرة والرهان، يترتب على هذه الخاصية ما يلي:

- لا بدّ من وقوع ضرر للمؤمن له جراء وقوع الخطر، وإلا انتفى حقه بالتعويض.
- الفكرة التي يقوم عليها التعويض في عقد التأمين هي تعويض الضرر الذي لحق المؤمن له أكثر من مرة.

1 محمد جت عبد الله و أمين قايد، (2005)، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. الطبعة الأولى، القاهرة ، مصر،الجزءان الثاني والثالث.

- إذا كان عقد التأمين على مبلغ من المال يفوق الشيء المؤمن عليه وكان هناك غش أو خداع من جانب المؤمن له يمكن إبطال العقد.

يعد عقد التأمين عقد ملزم للطرفين باعتبار أن للمتعاقدين التزامات متقابلة ناشئة عن العقد، أي لهما طابع إلزامي تبادلي في حالة تحقق الخطر المبين في العقد، أما إذا لم يتحقق الخطر فإن ذلك لا يضيء على عقد التأمين صفته الإلزامية.

3. فروع التأمين البحري

1.3 التأمين على السفن

التأمين على هيكل السفينة هو قسم من أقسام التأمين البحري إلى جانب التأمين على البضائع والتأمين على المسؤولية، ومصطلح هيكل السفينة يستعمل عادة في العقود الخاصة بالسفينة ككل أي بكل مشتملاتها، ويمكن أن تستثنى هذه الأخيرة في العقد كما يمكن أن تدرج فيه وتبقى تسمية عقد الوثيقة بوثيقة التأمين على هيكل السفينة.

والسفن عدة أنواع تختلف إما على أساس الملاحة التي تقوم بها أو الغرض المصنوعة من أجله أو بناء على حجمها وقوتها، فتوجد السفن العلمية وسفن الإنقاذ وسفن النزهة واليخت، والسفن التجارية هي التي تعمل في الخطوط الملاحية المنتظمة وتكون إما لنقل الركاب أو لنقل البضائع، وتنقسم السفن التجارية إلى سفن تعمل في أعالي البحار، وسفن عابرة للمحيطات، وسفن ساحلية، وسفن تعمل في رحلات بحرية قصيرة¹. ونجد في التأمين على السفن صورتين للحالات التي لا يكون التأمين بحريا بحسب الأصل وهما:

- يجوز لبناء السفن أن يعقد تأميننا لضمان ما تتعرض له السفن أثناء بنائها وتعويمها لتجربتها قبل تسليمها لمالكها، أو أثناء وجودها في حوض جاف بقصد إصلاحها.

- يجوز التأمين على السفن أثناء وجودها في الميناء².

وقد نظم المشرع الجزائري كل ما يتعلق بسلامة السفن وصيانتها في القانون البحري الجزائري، فأوجب قيدها في دفتر تسجيل السفن والذي يحوي كل ما يتعلق بها وبمالكها، وللسفينة بيانات ضرورية تميزها عن غيرها من

1 محمد أمين مهري، 2002 ، التأمين البحري على السفينة، رسالة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، الجزائر.

2. محمد أمين مهري، 2002 ، التأمين البحري على السفينة،

السفن منها للتداخل الذي قد يقود إلى الإهمال، وقد حددت ذلك المادة 14 من القانون الجزائري " تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفينة من الاسم الحمولة، ميناء التسجيل و الجنسية".

2.3 التأمين على البضائع

يعتبر التأمين على البضائع ونقلها من أهم فروع التأمين البحري، إذ يضمن للمؤمن التعويض عن الأضرار التي تصيب المؤمن له والبضائع هي الأموال والقيم المادية التي ظهر التأمين البحري بالتأمين عليها قديما، وقد عرّفها قواعد هامبورغ 1978 المتعلقة بنقل البضائع بحرا في مادتها الأولى الفقرة الخامسة: عبارة البضائع يجب أن تشمل أيضا الحيوانات الحية وكذلك البضائع الموضوعة داخل الحاويات أو داخل المخلفات المنقولة بحرا ويمتد مفهوم البضائع إلى هذه الحاويات والمعلقات عندما تكون مقدمة لحماية البضائع من طرف الشاحن¹ ونظم المشرع الجزائري التأمين على البضائع في المواد من 136 إلى 144 من الأمر 95/07 المتعلق بالتأمينات.

نجد أن شركات التأمين في التأمين على البضائع لا تضمن فقط مخاطر الرحلة البحرية، بل يتعداها إلى مخاطر الطريق البري أو النهري أو الجوي، سواء أكان ذلك قبل الشحن أو بعد التفريغ، ويأخذ التأمين على البضاعة إحدى الصورتين التاليتين:

• بالنسبة الصورة الأولى:

تضمن تغطية الأضرار التي تلحق بالبضائع أيا كان سببها، وهنا يتم تقدير قيمة هذه البضائع المعنية بالضمان بحسب سعرها في ميناء الشحن، ويضاف إليه مجموع النفقات الضرورية لنقلها إلى السفينة، والريح المنتظر في حالة بيعها، وجميع المصاريف التي تترتب على نقلها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ.

• أما الصورة الثانية:

فقد أوضحها المشرع الجزائري بالمادة 140 وما يليها من قانون التأمين الجزائري، أن شركات التأمين تضمن التعويض على جميع الأضرار التي تلحق بالبضاعة التي ستصدر أو ستشحن لحساب المؤمن له، وهذا لمدة زمنية معينة عادة ما تكون سنة واحدة.

أي أن التأمين البحري على البضائع يتم إما بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة أو بمقتضى وثيقة عامة أو وثيقة إشتراك.

1 حياة بن عيسى، 2003 التأمين على هيكل السفن، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة ابو بكر بلقايد، تلمسان ص 26

وأخيرا يجب على مكتب التأمين البحري أن يراعي في اعتباره عند دراسة قبول عمليات تأمين البضائع المنقولة النقاط المهمة التالية:

- نوع الشحنات وطبيعتها.
- وسائل النقل.
- الطرق الملاحية.

كما يجب على مكتب التأمين أن يكون على اطلاع مستمر بكل ما يتعلق بعلوم النقل البحري وتطوراته في العالم¹.

3.3 التأمين على المسؤولية

من الشائع القول بأن التأمين البحري هو تأمين أشياء يهدف أساسا إلى ضمان السفن أو البضائع المنقولة من الخسائر والأضرار المادية التي تتعرض لها من جراء استغلالها أو انتقالها وهذه النظرة مردها أن المؤمنين البحريين ظلوا لسنوات طويلة يقتصر في نشاطهم على ضمان الأضرار المادية التي تتعرض لها السفن وحمولتها، ولكن نشاطهم لم يكن يمتد إلى ضمان المسؤولية المدنية لمالك أو مستغل الشيء المؤمن عليه².

وقد قامت اعتراضات كثيرة في الماضي على هذا النوع من التأمين إذ من شأنه التشجيع على الإهمال والتقصير، مادام التأمين يغطي كل ذلك، كما يشجع المضرور على رفع دعوى المسؤولية متى وجد أمامه المؤمن المسؤول، إلى جانب المسؤول المشكوك فيه، ويميل القضاء غالبا إلى الحكم بالتعويض للمضرور والسخاء عليه في ذلك، ما دامت شركات التأمين هي التي ستدفع هذا التعويض من خزانتها³.

فمن المعلوم أنه منذ منتصف القرن التاسع عشر تركت الشركات الإنجليزية، وكذا جماعة اللويدز، لنوادي الحماية والتعويض، والمؤلفة من ملاك السفن في شكل جمعيات للتأمين التبادلي، ضمان مخاطر المسؤولية المدنية، ولم تحتفظ هذه الشركات إلا بالتأمين على السفن و البضائع.

¹ عصام الدين عمر، (1992)، تأمين النقل البحري البري والجوي، القاهرة، الاتحاد المصري للتأمين ص 80

² مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، (2012)، التأمين البحري، الطبعة الأولى، مصر، المكتبة الوفاء القانونية الإسكندرية ص 67

³ بن عيسى 2003 ص 51

وبعبارة أخرى تمت في إنجلترا منذ أكثر من قرن قسمة النشاط التأمين البحري، بحيث اختصت شركات التأمين بضمن الخسائر والأضرار المادية التي تلحق السفن والبضائع، واختصت نوادي الحماية والتعويض بضمن المسؤوليات المدنية سواء كانت تقصيرية أم تعاقدية¹.

انتشر هذا النوع من التأمين انتشارا كبيرا مع تقدم الصناعة وازدهارها، فهو عقد يؤمن بموجبه المؤمن للمؤمن له من الأضرار التي تلحق به جراء رجوع الغير عليه من المسؤولية، والتأمين من المسؤولية لا يغطي الأضرار التي تلحق المؤمن له جراء تحقق مسؤوليته نحو الغير فحسب، بل يغطي الأضرار التي تلحقه من مطالبة الغير له بالمسؤولية، وبالتالي يهدف تأمين المسؤولية في التأمين البحري إلى حماية أصحاب السفن من عواقب الإهمال في الملاحة الذي قد يمارسه الأشخاص الذين يمثلوهم.

المطلب الثاني: عقد التأمين البحري والأخطار التي يغطيها.

1. مفهوم عقد التأمين البحري حسب التشريع الجزائري

أخذت الجزائر عقب استقلالها بنظام التأمين الفرنسي، وإن كان المشرع الجزائري قد اتخذ بعض التدابير كسن قواعد قانونية جزائرية تتعلق أساسا بعرض التزامات و ضمانات على الشركات العاملة بالجزائر وإخضاعها بطلب من الوزارة المالية وفقا لما جاء به القانون رقم 63/201 المؤرخ في 08 جوان 1963، واعتمدت بعد ذلك تأمين شركاتها و احتكار العملية التأمينية، وهذا ما نص عليه الأمر رقم 127/66 المتعلق باحتكار الدولة لجميع عمليات التأمين، وظل الفراغ التشريعي في مجال تنظيم العملية التأمينية بالجزائر إلى غاية صدور قانون التأمين سنة 1980، حيث حدد مفهومه وبينت أحكامه².

عرف التأمين في المادة 02 وفقا لما جاءت به المادة 619 من القانون المدني الجزائري وخصص هذا الأمر الباب الثاني منه لأحكام التأمين البحري إذ نصت المادة 92 منه على أنه : " تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد للتأمين البحري يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري". فوسع المشرع الجزائري على غرار التشريعات الأخرى مجال ونطاق التأمين البحري بذكره العملية التأمينية وإحتوت وثائق التأمين البحري سواء المتعلقة بالبضائع أو السفن أحكامه العامة والمتمثلة أساسا في تحديد الشيء المؤمن عليه والأخطار المؤمن ضدها والتزامات الأطراف وعناصر العقد.

¹ طه ، وبنديق ، 2012، ص 67

² حياة بن عيسى، 2003 التأمين على هيكل السفن، ص22

إن المشرع الجزائري لم يخرج كثيرا؛ عما جاء به المشرع الفرنسي والذي يعتبر المصدر المباشر له فمفهوم التأمين البحري في القانون الجزائري مطابق لما جاء به كل من المشرع الانجليزي والفرنسي، ويبقى فقط تصحيح بعض النقائص التي تشوهه.

وفي المقابل لا يوجد نص قانوني يلزم التاجر بأن يقوم بتأمين بضاعته أثناء النقل وإن كان البنك يتطلب ذلك لتمويل الصفقة التجارية.

2. الأخطار التي يغطيها عقد التأمين البحري والأخطار المستبعدة منه:

الخطر هو الركن الأساسي في عقد التأمين بحيث لا خطر يعني لا وجود للتأمين، وانطلاقا من مبدأ الحرية التعاقدية فعلى طرفي عقد التأمين الاتفاق على الأخطار التي يشملها التأمين واستبعاد بعض الأخطار من نطاقه وأن يكون الاتفاق هنا لا يخالف نفس القانون.

1.2 الخطر البحري القابل للتأمين

الخطر البحري هو أهم عنصر في عقد التأمين البحري، فضمان المؤمن الضرر الذي يلحق بالمؤمن له هو محل العقد، وبانتقائه يترتب بطلان هذا الأخير.

أما المشرع الجزائري فقد حذا حذو المشرع الفرنسي في فكرة أخطار البحر، ونص في المادة 101 من الأمر 0795 في الفقرة الأولى منها: "يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق حسب الحالة الأموال والبضائع المشحونة وهايكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث أو القوة القاهرة أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد"¹.

كما أن ما يميز التأمين البحري عن غيره من أنواع التأمينات هو سبب الضرر وليس طبيعة الضرر، وهو الخطر البحري ولا يكون كذلك إلا إذا تعلق بمنشأة بحرية قائمة بالملاحة البحرية، فتستبعد المنشآت النهرية ولو قامت برحلة بحرية بصفة تبعية، فطبيعة المال المعرض للخطر هي التي أعطت التأمين وصفه البحري، والخطر البحري هو الذي أدى إلى نشوء قواعد خاصة بالتأمين البحري، ومن جهة أخرى إذا كان الخطر برياً، فلا مسؤولية للمؤمن البحري عن الحادث.

1 محمد أمين مهري، 2002 ، التأمين البحري على السفينة، ص52

2.2 الأخطار المستبعدة من العملية التأمينية

أ/ الأخطار المستبعدة بصفة مطلقة

ثمة أخطار مستثناة ومستبعدة لا يضمنها المؤمن ولا يلتزم بتعويض المؤمن له عن الأضرار الناشئة وتتمثل فيما يلي:

حسب ما نصت عليه المادة 102 قانون التأمين الجزائري.

- أخطاء المؤمن له المعتمدة أو الجسيمة.
- الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن مخالفات أنظمة الاستيراد والتصدير والعبور والنقل والأمن.
- الغرامات والمصادرات الموضوعة تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية أو التطهيرية.
- الأضرار التي تتسبب فيها الآثار المباشرة وغير مباشرة للانفجار وإطلاق الحرارة والإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة أو الإشعاعية وكذلك الأضرار الناتجة عن آثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزئيات.

ونصت المادة 126 من الأمر 95/07 من الأمر نفسه " لا يضمن المؤمن الأضرار والخسائر المنجزة عن خطأ عمدي يرتكبه ربان السفينة"¹

ب- الأخطار المستبعدة مع ترك الحرية للأطراف

أما بالنسبة للأخطار التي استبعدتها القانون بشرط عدم وجود اتفاق صريح على دخولها في ضمان وثيقة التأمين نصت عليها المادة 103 من الأمر 95/07 ونوردها على النحو التالي:

- العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه.
- الحرب الأهلية أو الأجنبية والألغام وجميع معدات الحرب وأعمال التخريب والإرهاب؛ القرصنة والاستيلاء والحجز والاعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات كيفما كان نوعها.
- احتراق الحصار.
- الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها، الأموال الأخرى أو لأشخاص الآخرين.

1 الجريدة الرسمية الجزائرية، الأمر رقم 07-95 المؤرخ في 23 شعبان 1415 هـ الموافق لـ 25 جانفي 1995 م المتعلق بالتأمينات ، العدد 13 ، الجزائر ، 1995.

- جميع النفقات أو التعويضات المبنية على حجز أو الكفالات المدفوعة لتخليص الأشياء المحتجزة إلا إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون.
- كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار والخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة.

المطلب الثالث: الإلتزامات القانونية لأطراف عقد التأمين البحري على البضائع.

1. التزمات المؤمن له

تنص المادة 108 من الأمر رقم 95/07 المعدل و المتمم بالقانون رقم 06/04 : " يترتب على المؤمن له أن يقدم تصريحاً صحيحاً بجميع الظروف التي عرفها و تسمح للمؤمن بتقدير الخطر، أن يدفع القسط حسب الكيفية المحددة في العقد، أن يصرح بالعقد أو العقود التي تؤمن على المال نفسه من الخطر ذاته لدى مؤمن واحد أو عدة مؤمنين، وبالمبالغ المؤمن عليها فور اطلاعه على ذلك، أن يراعي الإلتزامات المتفق عليها من المؤمن أو المحددة في التنظيم ساري المفعول، و أن يبذل الجهود لتقليل الأضرار أو الحد من اتساعها، أن يتخذ جميع التدابير الضرورية الرامية إلى حفظ حقوق المؤمن للطعن ضد غير المسؤولين عن الأضرار الحاصلة، أن يعلم المؤمن بمجرد اطلاعه و خلال سبعة 07 أيام على الأكثر بأي حادث من طبيعة أن يستلزم ضمانته، و أن يسهل عليه كل تحقيق يتعلق بذلك و أن يقدم بيانا خاصا بالحادث وتعيين مبلغ الأضرار والخسائر¹.

يلتزم المؤمن له بأن يدفع قسط التأمين والمصروفات في المكان والزمان المتفق عليهما، كما يلتزم بأن يبذل العناية المعقولة للمحافظة على الشيء المؤمن عليه، وأن يعطي بيانا صحيحا عند التعاقد بالظروف التي يعلم بها والتي من شأنها تمكين المؤمن من تقدير الأخطار التي يجري التأمين عليها وأن يطلعها أثناء سريان التأمين على ما يطرأ من زيادة في هذه المخاطر في حدود علمه بها".

من خلال هذه النصوص يمكن القول إن التزمات المؤمن له تتلخص في مايلي:

- الإلتزام بدفع قسط التأمين.
- الإلتزام بتقديم بيانات صحيحة عن الخطر المضمون.
- الإلتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن.

1 الجريدة الرسمية الجزائرية، قانون رقم 06-04 المؤرخ في 12 صفر 1427 هـ الموافق ل 12 مارس 2006م المتعلق بالتأمينات، العدد 15، الجزائر، 2006

1.1 الالتزام بدفع قسط التأمين :

القسط هو المقابل المالي الذي يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن نظير تحمله الخطر و التزامه الاحتمالي بالتعويض فالوفاء بالقسط هو سبب التزام المؤمن، ويتكون القسط من عنصرين :

- القسط الصافي و هو يمثل قيمة الخطر على وجه التقريب حيث يسمح للمؤمن بدفع التعويض عند تحقيقه.
- التكاليف أو علاوة القسط وهو المبلغ الذي يغطي النفقات العامة لمشروع التأمين ويسمح للمؤمن بتحقيق الربح وهو يضاف إلى القسط الصافي لتكوين القسط الإجمالي¹.

يتم تحديد القسط بمراعاة نسبة تحقق الخطر المؤمن منه وطبيعة الشيء المؤمن عليه و قيمته سفينة كانت أو بضاعة وعليه فإن عملية حسابه وتقديره تتم وفق إجراءات فنية و رياضية ليتطابق مع حدة احتمال الخطر وحجم الخسائر التي تقع عند حدوثه، و يتحدد القسط في عقد التأمين باتفاق بين الطرفين وفق الرحلة البحرية. المبرمجة أو القيمة المؤمن عليها و إذا لم يتم تحديد القسط في عقد التأمين فإنه يرجع إلى السعر الجاري في مكان إبرام العقد و تتولى تحديده هيئات فنية و للقسط قيمة تعاقدية يستحيل تغييره طبقاً لمبدأ عدم جواز تغيير نسبة القسط، رغم تزايد نسبة تحقق الخطر البحري بعد إبرامه².

لقد ارتفعت أسعار التأمين البحري على البضائع وهياكل السفن بنسب تتراوح بين 50 و 500 في المائة خلال السنوات الماضية ، بعد عمليات الاستهداف التي طالت أكثر من ناقلة خلال الفترة الماضية، واستمرار التهديدات الإيرانية باستهداف ناقلات النفط المصدرة عبر الخليج العربي ومضيق هرمز.

2.1 الالتزام بتقديم بيانات صحيحة عن الخطر المضمون

يخضع هذا الالتزام إلى الأحكام العامة التي يخضع لها التزام المؤمن له في عقد التأمين بصفة عامة فيجب على المؤمن له أن يقدم للمؤمن جميع البيانات الموضوعية و الشخصية الخاصة بشخصه أو بشخص من يؤمن لمصلحته كالبيانات الخاصة بالسن، كما يلتزم بتقديم كل البيانات المتعلقة بالخطر وهناك من يرى انه لا يشترط شكل معين في الأخطار فيمكن أن يتم كتابة أو شفاهة و يجب أن يتضمن الأخطار جميع البيانات التي

¹ طه، 1992، ص 165

² صحراوي نور الدين،(2017)، التزامات الأطراف في عقد التأمين البحري، الجزائر، العدد الثامن، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ص 241

تتعلق بحدوث الخطر و بالظروف التي زامنته و يكون المؤمن له مسؤولا عن البيانات الغير صحيحة التي يدلي بها¹.

في حين هناك من يرى أنه يجب أن يقدم المؤمن له تصريحاً دقيقاً للمؤمن بواسطة رسالة مضمونة الوصول يطلعه فيها بكل الظروف المستجدة والتي من شأنها أن تؤدي إلى وقوع الخطر أو تفاقمه، هذا و ينبغي على المؤمن له أن يعلم المؤمن وقت إبرام العقد على كل الظروف المتعلقة بالخطر حتى يتمكن المؤمن من التقدير الصحيح للأخطار التي سيأخذها على عاتقه كما يقع على كاهل المؤمن له الالتزام بالإعلام على كل الظروف التي تتجم عن الخطر بعد إبرام العقد و التي يكون لها تأثير على هذا بزيادة درجة احتمال وقوعه مما يؤدي لتفاقم الخطر، كما يلتزم المؤمن له بتقديم الوثائق والمستندات الضرورية لإثبات تحقق الخطر وذلك خلال مدة زمنية²، حددتها المادة 15/5 من قانون التأمين : " يلتزم المؤمن له بأن يعلم المؤمن بكل ضرر ينجر عنه ضمانا له بمجرد اطلاعه عليه و في أجل لا يتعد 7 أيام إلا في الحالة العرضية أو القوة القاهرة و أن يزود المؤمن بجميع الإيضاحات الصحيحة التي تتصل بهذا الضرر و بمداه.

3.1 الالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن:

يلتزم المؤمن له بالمحافظة على حقوق المؤمن من خلال الإسراع في إعلامه بالحادث، أو المحافظة على حقوق المؤمن المترتبة اتجاه الغير وإثبات الضرر الذي لحق بالشيء المؤمن عليه، وبالنسبة لالتزام المؤمن له بالإسراع في إخبار المؤمن بالحادث خلال سبعة أيام على الأكثر من وقوعه فيكون ذلك حتى يقوم هذا الأخير باتخاذ ما يجب لحصر الضرر وتعويض المؤمن عنها، و في حالة عدم الإخبار في هذه المهلة فإن من شأن ذلك أن يؤدي إلى عدم معرفة المؤمن لطبيعة الخطر أو الضرر و هو ما يقيم للمؤمن الحق في مطالبة المؤمن له بالتعويض عن الأضرار التي تلحقه جراء هذا التأخير³، حيث يجوز للمؤمن أن يخفض التعويض في حدود الضرر الفعلي الذي لحق به ، هو ما جاء به نص المادة 22 من الأمر رقم 95-07 بقولها: " إذا خالف المؤمن له الالتزام المنصوص عليه في الفقرتين 4 و 5 من المادة 15 أعلاه، وترتبت على هذه المخالفة نتائج ساهمت في الأضرار أو في اتساع مداها جاز للمؤمن تخفيض التعويض في حدود الضرر الفعلي الذي لحق به

¹ عبد الرزاق بن خروف، (2017)، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، الجزائر، دار الخلدونية ، ص 379

² معراج جديدي، (2016)، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، الطبعة الرابعة، الجزائر، ديوان المطبوعات الجزائرية ص 76

يعقوبي صبرينة، (2017)، عقد التأمين البحري، مذكرة ماجستير في القانون، تخصص قانون العقود، كلية الحقوق والعلوم

³ السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر.

حيث نصت المادة 15/5 من الأمر 95-07 السالف الذكر على أنه : " يلتزم المؤمن له تبليغ المؤمن عن كل حادث ينجر عنه الضمان بمجرد اطلاعه عليه و في أجل لا يتعدى سبعة أيام، إلا في الحالة الطارئة أو القوة القاهرة " كما التزم المؤمن له في سبيل المحافظة على مصالح المؤمن أن يخفف من آثار الحادث في حال وقوعه وذلك لأن المؤمن له عادة ما يكون في محل الحادث بشخصه أو بواسطة تابعيه و هو بذلك يكون وكيلا للمؤمن يعمل لمصلحته فهو يلتزم بإنقاذ الأشياء المؤمن عليها الغارقة بقدر ما يكون ذلك في استطاعته مثلا أو يقوم بتفريغ البضائع من السفينة و تخزينها و هو بذلك يحتفظ بحقوقه في التعويض والترك و له الحق في استرداد نفقاته التي أنفقها في سبيل التحقيق من آثار الحادث و لا يجوز الاتفاق على إعفاء المؤمن له من هذا الالتزام أو الاتفاق من حرمان الاسترداد لأن ذلك يتعلق بالنظام العام¹.

كما يلتزم المؤمن له بإثبات الضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه وذلك تفاديا لحديث ما من شأنه إثارة الجدل حول طبيعة الأضرار وأسبابها ومقدارها أو حول مكان وزمان وقوع الحادث المضمن فقد قرر المشرع الجزائري وجوب الاتصال بخبير مختص لإثبات الضرر كما ألزم المؤمن له بإتمام عملية إثبات الخسارة بصورة حضورية مع ممثلي المؤمن خلال ثلاثين يوما ابتداء من تاريخ رسو السفينة في الميناء تحت طائلة عدم قبول دعوة التعويض².

كما يلتزم المؤمن له بالمحافظة على حق الرجوع على غير المسؤول فقد يتحقق الخطر المؤمن منه بفعل الغير فنتعقد مسؤوليته قبل المؤمن له وبمقتضاها يكون لهذا الأخير مطالبة المسؤول بتعويض ما أصابه من ضرر وفقا للقواعد العامة في المسؤولية المدنية، و إذا ما تحقق الخطر يلتزم المؤمن يدفع التعويض ومقابل ذلك يجوز للمؤمن أن يرجع على الغير المسؤول لمطالبته بما أداه للمؤمن له المضرور بدعوى شخصية تتأسس على قواعد المسؤولية التقصيرية أو بدعوى حلول محل المؤمن له في الرجوع على الغير المسؤول إما بموجب حوالة الحق أو تطبيقا لقواعد الحلول القانوني أو الاتفاقي.

¹ مصطفى كمال طه، (1992)، التأمين البحري الضمان البحري، مصر، الدار الجامعية، ص 191

² صحراوي نور الدين، (2017)، التزامات الأطراف في عقد التأمين البحري، ص 245

2. التزامات المؤمن

• الالتزام بضمان المخاطر البحرية

يحدد الطرفان في وثيقة التأمين نطاق التزام المؤمن بضمان المخاطر البحرية إما أن تكون تغطية كل المخاطر البحرية ومهما كان سببها إلا ما استثنى بنص صريح أو باتفاق الطرفين ولا يمكن للمؤمن التخلص من هذا الالتزام إلا في نطاق الأخطار المستبعدة والمستثناة، وقد يكون تغطية المخاطر مع عدم ضمان الخسارة الخصوصية أي المخاطر الخاصة وعلى المؤمن له أن يثبت سبب نشوء الضرر لاستحقاق التعويض والأطراف حرية اختيار بداية وكتابة الرحلة البحرية¹.

و تنص المادة 160 من القانون الجزائري المقابلة للمادة 136 من الأمر رقم 95-17 على أنه : " تطبيق قواعد التأمين البحري على كامل الرحلة، إذا اقتضى نقل البضاعة المؤمن عليها عن طريق البر و/أو النهر و/أو الجو سواء أكان ذلك قبل النقل البحري و/أو تكتملة له ". من خلال نص المادة نجد أن المشرع الجزائري قد مدد من نطاق الضمان ليشمل حتى الأخطار البرية أو الجوية أو النهرية عندما تكون هذه الأخيرة تابعة للنقل البحري ولهذا يكون المشرع الجزائري قد أخذ بما استقر عليه القضاء الفرنسي في قانون 03 جويلية 1967 وهي فكرة وحدة عقد التأمين البحري وتطبيق أحكام هذا العقد على الأخطار البحرية والأخطار الناتجة من النقل البري والجوي والنهري متى كان ذلك تبعيا للنقل البحري.

• الالتزام بأداء التعويض

يقع على عاتق المؤمن التزام أساسي و هو دفع التعويض للمؤمن له في حدود التأمين متى تحقق الخطر المضمون على أن لا يزيد التعويض حدود التلف الحاصل، و شريطة إثبات أن الخطر المضمون هو السبب المباشر في تحقق الخسارة المراد تعويضها و أن يكون المستفيد صاحب المصلحة التأمينية و أن تتطابق قيمة التأمين مع قيمة الشيء المؤمن عليه وقت إبرام العقد².

وقد وضع المشرع معايير لمحاربة غش المؤمن إذا تعدد أخطار المؤمن عن البضاعة التي تصل سالمة مبلغ أقل من قيمتها، توصلنا إلى تخفيض قسط التأمين أو الإعلان عن القيمة الحقيقية للبضائع في حالة تحقق الخطر و هلاك البضاعة، ويلتزم المؤمن بالتعويض في حدود مبلغ التأمين المتفق عليه بالنسبة لكل شحنة على

¹ محمد أمين مهري، 2002، التأمين البحري على السفينة، ص 89

² صحراوي نور الدين، (2017)، التزامات الأطراف في عقد التأمين البحري، ص 246

حدة، و لا يؤثر ذلك بالانتقاص من قيمة التأمين بالنسبة للشحنات الأخرى وبذلك قد تتعدد تعويضات التأمين بتعدد الشحنات البحرية الخاضعة للتأمين و يثور إشكال في حال ما حصل لجميع البضائع المؤمن عليها في مكان واحد كأن تتراكم في ميناء الشحن أو التفريغ و تعرضها للخطر البحري فهنا هل يكون التعويض عن شحنة واحدة أم عدة شحنات، ولحل هذا الإشكال فإن وثيقة التأمين النموذجية الفرنسية أقامت التفرقة بين أمرين :

أن يحصل جمع للبضائع قبل الشحن أو بعد الوصول وتعرض للهلاك يكون التعويض في حدود التأمين عن شحنة واحدة على أساس أن المؤمن له كان يستطيع أن يتخذ إجراءات أو تدابير لمنع حصول الضرر أو السيطرة عليه.

أن يحصل تجمع البضائع بعد عمليات الشحن و بدون علم المؤمن له يكون التعويض مجاوز قيمة التعويض عن شحنة واحدة¹.

يحق للمؤمن قبل أن يدفع مبلغ التأمين للمؤمن له أن يخصم الأقساط المستحقة له و التي لم يسدها أعمالا للمقاصة أو الدفع بعدم التنفيذ.

للمؤمن له دعوتين للحصول على التعويض و هي دعوى الخسارة أي أن يعود للمؤمن له على المؤمن للحصول على تعويض الضرر الذي لحقه في حدود مبلغ التأمين، و هو ما جاء في نص المادة 114 من الأمر رقم 07-95 السالف الذكر حيث يلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن قيمة البضاعة كما لو وصلت إلى الميناء المقصود سواء كان هلاكها كلي أو جزئي بشرط ألا يتجاوز مبلغ التأمين المحدد في العقد، أما في حالة تلف البضاعة فمقدار التعويض يحدد كما لو وصلت البضاعة سالمة إلى الميناء المقصود، و مقارنة ذلك بقيمتها بعد التلف و الفرق بين هاتين القيمتين هو الذي بين مقدار التعويض، أما الدعوى الثانية فهي دعوى الترك، فالترك لا يستعمل إلا في أحوال المخاطر الكبرى².

وتتمثل حالات ترك البضائع المؤمن عليها طبقا لنص المادة 143 من الأمر رقم 07-95 فيما يلي:

- فقدان الكلي للبضائع.
- خسارة أو تلف يفوق 4/3 قيمة البضائع.
- بيع البضائع أثناء الرحلة بسبب التلف الكلي أو الجزئي.

¹ محمد أمين مهري، 2002، التأمين البحري على السفينة ، ص96

² يعقوبي صبرينة، (2017)، عقد التأمين البحري، ص76

- عدم قابلية السفينة للملاحة و إذا تعدد الشروع في توجيه البضائع بأية وسيلة نقل كانت خلال الأجل المحدد بثلاثة أشهر.
- انعدام الأخبار عن السفينة مدة لا تقل عن ثلاثة أشهر، وإذا كان تأثير الأخبار بسبب حوادث حربية يمدد الأجل 6 أشهر.

المطلب الرابع: مزايا تأمين نقل البضائع البحرية.

إن عروض التأمين متنوعة ولكل منها مزايا محددة، هناك 4 مزايا وهي:

- البيئة والشحن البحري.
- اقتصادية (أقل تكلفة).
- التنوع (المرونة).
- الأمان (الموثوقية).

1. البيئة والشحن البحري:

ينبعث من النقل البحري استهلاك منخفض للطاقة، بالمقارنة مع الصناعات البحرية الأخرى، فإن الشحن البحري لديه نسبة منخفضة من تلوث الهواء وينبعث منه أقل من ثاني أكسيد الكربون مقارنة بالنقل الجوي والنقل البري.

2. الاقتصاد والشحن البحري:

تظل الربحية المرتبطة بتكلفة الشحن والتوجيه إحدى المزايا الرئيسية لهذا النوع من النقل، يظل السعر المقترح تنافسياً للغاية بالنسبة للشحنات الثقيلة أو الضخمة، وبالتالي يتيح للعميل توفير المال، يقدم ميزة كبيرة مقارنة بأسعار الشحن الجوي أو البري أو السكك الحديدية.

3. التنوع والشحن البحري:

هناك عدة أنواع من السفن لمختلف المنتجات وتقدم العديد من خيارات الشحن، إما اختيار حاوية كاملة أو المشاركة بين عدة أحمال مختلفة (الدمج البحري).

تمثل مرونة نوع البضائع ميزة رئيسية للشحن البحري، يجعل من الممكن شحن عدة أنواع من البضائع بكميات كبيرة (سائل، زيت على سبيل المثال أو فحم صلب مثلاً) وسلع مختلفة مثل السيارات والمعدات وبعض البضائع الخطرة التي لا يمكن نقلها عن طريق الجو مثل (الليثيوم، المسببة للتآكل...)

سعة التخزين الكبيرة (31 م³ للحاوية 20 قدمًا، 62 م³ للحاوية 40 قدمًا)، التسليم لمسافات طويلة مع حجم كبير جدًا وحجم شحن مختلف، يجعل الشحن البحري موصى به للغاية بالإضافة إلى إمكانية التصدير أو الاستيراد من عدة وجهات تجارية.

4. الأمان والموثوقية:

توفر حاويات الشحن البحري الموثوقية والانتظام في نقل البضائع نظرًا لامتلاكها بنية تحتية جيدة جدًا. إنها آمنة، ويتم تغليف البضائع بإحكام وتكييفها مع المنتج المنقول¹.

المبحث الثاني: إجراءات وأشكال تأمين النقل البحري للبضائع:

أثر الوضع الاقتصادي الحالي، المتميز بالإجراءات النقشفية التي تتخذها السلطات العامة، على قطاع التأمين بشكل عام، وتأمين النقل بشكل خاص، في فرع الإدارة المالية (خفض الواردات) بشكل خاص. يضاف إلى مثل هذا الوضع الممارسات الحالية لشركات التأمين، والتي تتميز بتخفيضات كبيرة وغير مستدامة في الأسعار، مما يؤدي إلى الضغط على قدرتنا على الاستثمار في منتجات تأمين النقل. في هذا السياق وبما يتماشى مع استراتيجية تطوير الشركة، الموجهة نحو تنويع وتحسين حصصنا في السوق في تأمين النقل البحري للبضائع، وخاصة سفن الصيد ومراكب النزهة، والتأمين على أعضاء هيئة التدريس بشكل عام.

من أجل تعزيز فرع النقل وتزويد شبكتنا بأدوات تسعير تنافسية قادرة على التكيف مع الوضع الحالي

المطلب الأول: فرع تأمين النقل البحري للبضائع.

1. طريقة التغطية:

يمكن للمؤمن عليه اختيار أحد الضمانات الأساسية التالية:

- كافة المخاطر: هذا هو وضع الغطاء "الممتد"

- الضمان المحدود (Fab soft): باستثناء الأحداث المدرجة هذا هو الوضع "المحدود"

2. تمديد الضمان:

- اعتمادًا على الوضع المختار (الضمان الأساسي الممنوح)، يمكن منح تمديدات الضمان، مثل: السرقة والاختفاء: مشمول.

¹ La gestion des risques maritimes : les risques exceptionnels.

- رحلة تكميلية: تشمل مواقع المؤمن عليه.
- نقل البضائع: إما مشمول أو ممنوح خاضعاً لقسط إضافي قد يتراوح بين 0.05% و 0.077%.
- مخاطر الحرب : مدرجة أثناء الرحلة البحرية ولكنها تخضع للأحكام¹.
- ابقاء على الرصيف: مشمول لفترة يمكن أن تتراوح بين 60 إلى 90 يوماً؛ بعد 90 يوماً، برسوم إضافية قدرها 0.05% كل أسبوعين إضافيين.
- تأثير درجة الحرارة: يشمل المنتجات الصيدلانية وشبه الصيدلانية، بعد اتفاق على التاريخ.

3. تقييم المخاطر وشروط التغطية:

بالنسبة للضمان الأساسي، يعتمد تقييم المخاطر على 03 عوامل وهي:

- أ- فئة البضاعة (طبيعتها).
 - ب- بلد منشأ البضاعة (ميناء التحميل).
 - ت- ضمان الاشتراك.
- ستستخدم المؤشرات الموضحة أدناه لضمان "جميع المخاطر" كمرجع لتقييم وإنشاء عروض تأمين النقل، والتي يمكن أن تتماشى مع السوق، إنها نتيجة للمكافآت التجارية على الأسعار المنصوص عليها في التعريفات المعمول بها، أنها تلبية متطلبات السياق الحالي².
- معدل قسط التأمين الضمانات المحدودة = 50% من معدل جميع المخاطر.

4. لكل سفينة ولكل شحنة:

- ما يصل إلى 800.000.000,00 دينار جزائري (ثمانمائة مليون دينار) لكل شحنة ولكل سفينة.
 - بالنسبة للشحنات التي تتجاوز قيمتها الحد المذكور أعلاه، يتم منح التغطية بعد إعلان مسبق وصريح من قبل المؤمن له إلى شركة التأمين قبل بدء الخطر.
- من المفهوم أن أي شحنة تتجاوز القيمة الكاملة المذكورة أعلاه يجب أن يتم لفت انتباه للتاريخ لاحتمال الاتفاق عليها ووضعها في إعادة التأمين.

¹ Joint War Committee édition 2013

² Direction des assurances de transport SSA- politique de souscription 2018

5. شروط الدعم:

تأكد من إدراج البنود التالية:

- شرط تصنيف السفينة.

- بند كود ISM، شروط إعادة التأمين المتعلقة بشروط النقل فيما يتعلق بطبيعة البضاعة.

6. أنواع الضمانات التي يتم تقديمها:

- ضمانات السفر: هذه الضمانات يتم تقديمها للأشخاص المؤمن عليهم الذين يقومون بشحنات عرضية ومعزولة خلال العام (تغطي البضائع وطريقاً محدداً).

- ضمانات الاشتراك: هذه الضمانات يتم تقديمها للأشخاص المؤمن عليهم الذين يقومون بشحنات متكررة، الغرض الرئيسي من هذه الوثيقة هو تغطية جميع الشحنات التي يقوم بها المؤمن له، بغض النظر عن البضائع، وأماكن المغادرة والوجهة، مع مراعاة إعلانهم عن طريق إشعار بالتغطية.

- خط الإطفاء / التمكين: مناسب بشكل خاص لتنفيذ العقود التجارية التي تتضمن شحنات موزعة على فترة غير محددة، يصرح المؤمن له عند الاكتتاب في العقد بالقيمة الإجمالية للبضائع، وعدد الشحنات المخطط لها، قبل كل شحنة يقوم بإبلاغ شركة التأمين بطبيعة البضاعة وتكوينها وقيمتها.

- ضمانات الشاحن للطرف الثالث: هذه الضمانات يتم تقديمها لوكلاء الشحن لتغطية شحنات عملائهم بأسمائهم ونيابة عن عملائهم.

الجدول رقم (01): تسعير جميع المخاطر

تسعيرة جميع المخاطر			فئة البضائع
أمريكا	آسيا	أصل أوروبا	
0.15%	0.16%	0.14%	الاسمنت، الخشب، المواد الصلبة، والبذور، والأسمدة، والمنشآت التجارية
0.09%	0.10%	0.08%	قطع الغيار، والموارد الأولية، والآلات، معدات وأدوات ومنتجات، مخازن الأجهزة والمنتجات، والأجهزة الإلكترونية
0.08%	0.09%	0.07%	مركبات السيارات الثقيلة والخفيفة
0.11%	0.12%	0.09%	الأدوية، والأدوية الصيدلانية
0.12%	0.13%	0.10%	الفواكه، والخضروات، واللحوم، ومنتجات الألبان
0.11%	0.12%	0.09%	الغاز، ومنتجات الطاقة

المصدر: مديرية تأمينات النقل البحري لشركة تأمين SAA

المطلب الثاني: فئة جسم سفينة لصيد السمك.

1. وضع التغطية:

يحق للمؤمن عليه الاشتراك في إحدى الضمانات الأساسية الثلاثة التالية:

- جميع المخاطر (بما في ذلك السرقة): هذا هو وضع الغطاء الممتد.
- تغطية وثيقة التأمين الضمانات المحدودة: هذا هو وضع الغطاء المحدود.
- الخسارة الكلية والتخلي.

2. تمديد الضمان:

- تكاليف الإزالة: وهي إزالة الحطام في حالة الخسارة الكلية أو الجزئية للسفينة، خاصة عندما تمثل عقبة أمام الملاحة البحرية، يتم منح هذا الضمان، مع مراعاة علاوة إضافية بنسبة 10% على رأس المال المؤمن عليه بنسبة 25% من القيمة المتفق عليها.
- وصول جيد: رأس المال المؤمن عليه عند "وصول جيد" وهو 30% من القيمة المتفق عليها، يتم دفعه من قبل شركة التأمين في حالة الخسارة الكلية أو التخلي عن السفينة، الناتج عن حدث مكفول بموجب الوثيقة. يهدف هذا رأس المال الإضافي إلى تعويض مالك السفينة عن الخسائر المالية التي تكبدها.
- يمنح هذا الضمان علاوة إضافية بنسبة 10% من رأس المال المؤمن عليه.
- مخاطر الحرب: تغطي شركة التأمين الأضرار التي لحقت بالسفينة، والناجمة عن حرب أهلية أو أجنبية، وعمليات القبض، والمصادرة، وأعمال الشغب، والانتفاضات الشعبية، وأعمال القرصنة، وما إلى ذلك. يتم منح هذا الضمان رهنا بقسط إضافي قدره 10% على قيمة التأمين.

3. تقييم المخاطر وشروط التغطية:

بالنسبة للضمان الأساسي، يعتمد تقييم المخاطر على 03 عوامل مهمة، وهي:

1. قيمة التأمين الإجمالية (الهيكل والمحرك).
 2. سنة بناء السفينة أو القارب (فشل هذا العام من بدء تشغيل السفينة).
 3. مواد البناء (فيبر جلاس - بوليستر - خشب... الخ).
- يجب الإشارة إلى أن معدات الصيد لا يغطيها سوى شركة التأمين في حالة فقدانها أو هجرها بالكامل، بعد فقدان السفينة المؤمن عليها أو هجرها (المادة 1 الفقرة ب من شروط التأمين العامة).

4. التسعير:

تم وضع المؤشرات المذكورة أعلاه، وسوف تكون بمثابة مرجع لتقييم وإنشاء عروض تأمين النقل، وقادرة على أن تتماشى مع السوق، المعدلات الواردة أدناه هي نتيجة الخصومات التجارية على الأسعار المنصوص عليها في التعريفات المعمول بها، أنها تلبى متطلبات السياق الحالي.

5. تكلفة إضافية لمواد البناء:

- سفينة خشبية: زيادة بنسبة 20%.

- الشحن: زيادة 10%.

6. شروط التأمين:

المستندات المطلوبة للاشتراك:

- الفواتير التجارية (الهيكل - المحرك - المعدات).

- ورقة فنية للقارب.

- تقرير فحص المخاطر إذا لم يكن جديدًا (في حالة التغطية في وضع "جميع المخاطر").

أنواع الخطوط التي يجب تقديمها:

- سياسة جميع المخاطر.

- تغطية وثيقة التأمين الضمانات المحدودة.

- إجمالي الخسارة وسياسة التخلي.

الجدول رقم (02): مختلف الضمانات ومعدلات التغطية.

تنوع التأمين ونسبة التسعيرة			عمر السفينة
كل الأخطار	باستثناء	خسارة كلية	
0,98%	غير مستعملة	غير مستعملة	أقل من 5 سنوات
1%	غير مستعملة	غير مستعملة	أكثر من 5 سنوات وأقل من 10 سنوات
1,10%	غير مستعملة	غير مستعملة	أكثر من 10 سنوات وأقل من 15 سنة
غير مستعملة	1%	غير مستعملة	أكثر من 15 سنة وأقل من 20 سنة
غير مستعملة	1,10%	غير مستعملة	أكثر من 20 سنة وأقل من 25 سنة
غير مستعملة	غير مستعملة	1,50%	أكثر من 25 سنة

المصدر: مدرسة تأمين النقل البحري لشركة تأمين SAA

المطلب الثالث: قسم قوارب النزهة.

1. أنواع البضائع المؤمن عليها:

قد يكون قارب النزهة المؤمن عليه:

مركب شراعي - زورق آلي - جت سكي - يخت، إلخ.

2. طريقة التغطية:

يحق للمؤمن عليه الحصول على كل الضمانات أو فقط RC:

جميع المخاطر (شامل السرقة): هذا هو وضع التغطية الممتدة (الضرر و RC)؛

المسؤولية فقط.

3. تمديدات الضمان:

للحصول على ضمان ممتد، يجب أن يكون لديك بالطبع ضمان "جميع المخاطر".

رسوم السحب:

رأس المال المؤمن عليه: 25% من قيمة التأمين وبحد أقصى 300.000 دينار.

علاوة إضافية بنسبة 10% تنطبق على رأس المال المؤمن عليه.

رحلة جزئية:

مبلغ التأمين 10% من قيمة التأمين.

أجر إضافي 1.50% يطبق على رأس المال المؤمن عليه.

النقل البحري:

60% في أي وقت من السنة.

30% لرحلة واحدة ذهابًا وإيابًا سنويًا.

4. الامتيازات الممنوحة:

2% من مقدار الضرر بحد أدنى 20.000 دج.

5. تقييم المخاطر وشروط التغطية:

بالنسبة للضمان الأساسي، "جميع المخاطر"، يعتمد تقييم المخاطر على المعايير التالية:

قيمة التأمين (القيمة المتفق عليها)، وسنة البناء (إذا تعذر ذلك، سنة بدء تشغيل السفينة)،

قوة المحرك (عدد الأحصنة)، طول القارب.

6. التسعير:

تم وضع المؤشرات المذكورة أعلاه، وسوف تكون بمثابة مرجع لتقييم وإنشاء عروض تأمين النقل، وقادرة على أن تتماشى مع السوق، المعدلات الواردة أدناه هي نتيجة الخصومات التجارية على الأسعار المنصوص عليها في التعريفات المعمول بها، أنها تلبى متطلبات السياق الحالي.

7. شروط التأمين:

الفواتير التجارية.

وثيقة ملكية للقارب.

8. أنواع الضمانات التي يجب تقديمها:

- سياسة جميع المخاطر.

- سياسة المسؤولية المدنية RC¹.

الجدول رقم (03): القيم المؤمن عليها.

عمر القارب / السعر دج			قيمة المؤمنة عليها
أقل من 5 سنوات	أكثر من 5 وأقل من 10	أكثر من 10 وأقل من 15	
3 000.00	4 000.00	5 000.00	أقل من 500 000
6 000.00	8 000.00	9 000.00	500 000 – 1 000 000
9 000.00	11 000.00	13 000.00	1 000 000 – 1 500 000
12 000.00	16 000.00	18 000.00	1 500 000 – 2 000 000
15 000.00	20 000.00	22 000.00	2 000 000 – 2 500 000
18 000.00	24 000.00	26 000.00	2 500 000 – 3 000 000
22 000.00	28 000.00	30 000.00	3 000 000 – 3 500 000
25 000.00	32 000.00	34 000.00	3 500 000 – 4 000 000
28 000.00	36 000.00	38 000.00	4 000 000 – 4 500 000
32 000.00	40 000.00	42 000.00	4 500 000 – 5 000 000
حسب التاريخ			أكثر من 5 000 000

المصدر: مديرية تأمين النقل البحري لشركة تأمين SAA

¹ Direction des assurances SSA – politique de souscription

الجدول رقم(04): أقساط "المسؤولية المدنية":

عمر القارب / السعر			قيمة المؤمنة
أقل من 5 سنوات	أكثر من 5 وأقل من 10	أكثر من 10 وأقل من 20	
1 000.00	1 500.00	2 000.00	أقل من 500 000
2 000.00	3 000.00	4 000.00	500 000 – 1 000 000 دج
3 000.00	4 000.00	5 000.00	1 000 000 – 1 500 000 دج
5 000.00	6 000.00	7 000.00	1 500 000 – 2 000 000 دج
7 000.00	8 000.00	9 000.00	2 000 000 – 2 500 000 دج
8 000.00	9 000.00	10 000.00	2 500 000 – 3 000 000 دج
9 000.00	12 000.00	13 000.00	3 000 000 – 3 500 000 دج
10 000.00	14 000.00	15 000.00	3 500 000 – 4 000 000 دج
11 000.00	16 000.00	17 000.00	4 000 000 – 4 500 000 دج
13 000.00	18 000.00	20 000.00	4 500 000 – 5 000 000 دج
حسب التاريخ			أكثر من 5 000 000
الالتزام لا يوجد			

المصدر: مديرية تأمين النقل البحري لشركة تأمين SAA

المطلب الرابع: حدود ضمان الضرر (المادي وغير المادي).

في حالة اشتراك المؤمن عليه في كلا الضمانين، أي " الهيكل والمسؤولية المدنية"، فسيتم تقاسم حدود التغطية على النحو التالي:

- حد الضمان على الأضرار المادية والمعنوية اللاحقة: 50% من قيمة التأمين؛

- حد المسؤولية (الأضرار الشخصية): 25% من قيمة التأمين.

- حد ضمان RC (الضرر المادي والمعنوي): 25% من قيمة التأمين.

1. تأمين المسؤولية:

في حالة اختيار المؤمن له فقط للاكتتاب في ضمان "المسؤولية المدنية"، تطبق شركة التأمين الحدود التالية:

حد المسؤولية (الأضرار الشخصية): 50% من قيمة التأمين.

حد ضمان RC (أضرار مادية وغير مادية متتالية): 50% من قيمة التأمين.

في حالة رغبة المؤمن له في الحصول على وثيقة "المسؤولية المدنية" فقط، يجب تطبيق معدل قسط واحد قدره 1,20٪، ينطبق على قيمة التأمين.

لا يوجد خصم قابل للتطبيق في هذه الحالة¹.

2. المراسيم القانونية والتعاقدية:

يخضع هذا العقد للمرسوم رقم 95-07 الصادر في 25/01/1995 المتعلق بالتأمين، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ 20/02/2006، والقانون المدني والقانون البحري.

الشروط العامة التي تسبق (رقم 05 بتاريخ 11/03/2009) وتلك الخاصة والخاصية التي تليها، والاثنتان الأخيرتان يسودان على الشروط العامة، في حالة التناقض.

بموجب الشروط والأحكام العامة أعلاه وتلك المحددة أدناه، يضمن المؤمن للمؤمن عليه ضد المخاطر المحددة أدناه، وفقاً للشروط والأحكام الموضحة أدناه:

المؤمن له: المؤمن له هو الشخص الطبيعي أو الاعتباري الذي يغطي خطراً مقابل دفع قسط أو مساهمة (محددة في هذه الشروط الخاصة).

المؤمن: تتعهد شركة التأمين سواء كانت شركة تأمين تجارية، أو شركة تأمين متبادلة، بتقديم ضمانات للمؤمن له في عقد التأمين، بتقديم الخدمات المقدمة في حالة تحقق الخطر.

المشترك: المشترك هو شخص طبيعي أو اعتباري، يوقع الوثيقة ويدفع قسط التأمين.

المستفيد: المستفيد الذي يتقاضى بعد المطالبة بالتعويض، أو رأس المال أو القسط السنوي، الذي يدفعه المؤمن.

الغير: أي شخص غير ملزم بالعقد، غير المؤمن عليه المسؤول وزوجته وأصولهم وفروعهم.

¹ Direction des assurances SAA, politique de souscription 2018.

المبحث الثالث: ضمانات تأمين النقل البحري للبضائع.

المطلب الأول: إدارة مخاطر شركات التأمين.

يناقش دوافع إدارة المخاطر، ومطابقة الأصول والخصوم من خلال استخدام المشتقات، وتورق المخاطر واستخدام المنتجات المالية المختلطة من قبل شركات التأمين. ويغطي أربعة مخاطر غالباً ما يتم مواجهتها في محافظ شركات التأمين: المخاطر الاكتوارية، والمخاطر المنتظمة، ومخاطر الائتمان، ومخاطر السيولة، تتميز ببساطة بين المخاطر غير المالية والمخاطر المالية.

1. المخاطر غير المالية:

الخطر غير المالي بعبارات بسيطة، هو خطر محتمل غير متوقع، القدرة على التنبأ من شأنها أن تحرم من خطر قابليتها للتأمين، يصنف القانون المدني المخاطر غير المالية القابلة للتأمين إلى فئتين رئيسيتين من التأمين، وهما التأمين البحري والتأمين على الأرض، والتي تنقسم أيضاً إلى مخاطر شخصية، ومخاطر التلف (الممتلكات أو المسؤولية).

بعضها يرتبط ارتباطاً مباشراً بالطبيعة (الزلازل والفيضانات والبراكين وما إلى ذلك)، والبعض الآخر من صنع الإنسان (المخاطر التكنولوجية، ومخاطر الهواء، ومخاطر السيارات، والحوادث الصناعية، والتلوث بالهيدروكربونات، والآلات المعطلة، وما إلى ذلك)، يجب أن نذكر أيضاً التصنيف بين المخاطر المباشرة (حريق) والمخاطر غير المباشرة (خسائر التشغيل).

أخيراً، لا تسبب ما يسمى بالمخاطر العشوائية ضرراً مباشراً ولكنها تزيد من احتمال حدوث مخاطر أخرى، قائمة المخاطر تتزايد باستمرار بسبب التقدم التكنولوجي، ولكن من المهم بشكل خاص التأكيد على أن المخاطر يتم قياسها من خلال معيارين: احتمالية أو تكرارها وخطورتها.

2. المخاطر المالية:

نرى أن المخاطر المالية (الاكتوارية، والنظامية، والائتمانية، والسيولة) في الواقع، يمكن لشركة التأمين استخدام المنتجات على مستوى الأصول، أو المسؤولية لإدارة المخاطر، وبشكل أكثر تحديداً، على مستوى الأصول، ستكون شركة التأمين قادرة على إدارة مخاطر سعر الفائدة (المنهجية) باستخدام مطابقة الأصول والخصوم، يمكن القيام بذلك بالطريقة التقليدية، أي عن طريق تعديل مدة الأصول باستخدام معاملات السندات من أجل ملائمتها مع تلك الالتزامات.

قد تستخدم شركة التأمين أيضاً المشتقات أو السندات ذات الخيارات المضمنة، لإدارة مدة أصولها والتزاماتها، المخاطر الاكتوارية، ومخاطر الائتمان، ومخاطر السيولة، هي مخاطر يمكن إدارتها على مستوى الالتزام.

على وجه التحديد، تتمتع شركة التأمين بإمكانية الوصول إلى إعادة التأمين والتوريق من أجل نقل بعض المخاطر إلى شركات التأمين الأخرى أو إلى الأسواق المالية.

في الواقع، تتمتع كل شركة تأمين بميزة تنافسية في إدارة بعض المخاطر، لذلك من المهم أن تنتقل إلى أولئك الذين يمكنهم إدارتها بشكل أكثر فعالية المخاطر المالية التي ليس لديهم الخبرة بها.

المطلب الثاني: فعالية إدارة المخاطر والوساطة المالية.

قبل تحليل تقنيات إدارة المخاطر المختلفة المستخدمة في الممارسة العملية من قبل شركات التأمين، من المفروض التساؤل عما إذا كانت إدارة المخاطر تزيد من القيمة السوقية لشركات التأمين.

التنظيم هو بشكل غير مباشر السبب الرئيسي وراء حاجة شركات التأمين لتغطية نفسها، في الواقع توجد اللوائح لحماية العملاء الذين ليس لديهم خيار التأمين مع العديد من شركات التأمين، من أجل تنويع مخاطر إفلاس شركة التأمين وعدم قدرتها على الوفاء بالتزاماتها.

بالإضافة إلى ذلك، يصعب على المؤمن له مراقبة تصرفات المديرين، هذه القيود ناتجة بشكل أساسي عن تكاليف المعاملات المرتفعة للغاية بالنسبة للمؤمن عليه، للقيام بذلك تحد اللوائح من هذه المخاطر من خلال فرض حد أدنى من رأس المال على شركات التأمين وفقاً لأهمية المخاطر التي يتعرضون لها. يسمح رأس المال هذا لشركات التأمين بالتعامل مع الزيادة المفاجئة في المطالبات، وبالتالي الحد من مخاطر الإفلاس.

من أهم عيوب رأس المال أنه مكلف بالنسبة لشركة التأمين، ولهذا السبب بشكل أساسي، من المثير لاهتمام لشركات التأمين ممارسة إدارة المخاطر.

الهدف الرئيسي لجميع الشركات هو زيادة الأرباح إلى الحد الأقصى، وبالتالي زيادة الإيرادات إلى الحد الأقصى مع تقليل التكاليف، تهدف إدارة المخاطر والوساطة المالية إلى تقليل رأس المال المطلوب وبالتالي تقليل التكاليف على شركة التأمين.

المطلب الثالث: مطابقة أصول والتزامات شركة التأمين باستخدام المنتجات الثانوية والغرض منها.

أولاً: مطابقة أصول والتزامات شركة التأمين باستخدام المنتجات الثانوية.

تسمح لنا دراسة لابورت (2002) بتعميق التقنيات المستخدمة على مستوى الأصول لتغطية عدم التوافق بين الخصوم وأصول شركة التأمين، يمكن أن يحدث هذا بسبب التفاوت أو التباين في التدفقات النقدية الداخلة والخارجة وبسبب التباين في أسعار الفائدة، تنشأ مخاطر أسعار الفائدة من مصدرين مختلفين. المصدر الأول هو مخاطر إعادة الاستثمار.

هذا الخطر هو في الواقع خطر قيام شركة التأمين بإعادة استثمار رأس المال، عندما تتخفص الأسعار إلى ما دون المستوى الأدنى المضمون لحاملي وثائق التأمين، المحسوب ضمناً في قسط التأمين. المصدر الثاني هو مخاطر السيولة.

وبشكل أكثر تحديداً، يتمثل الخطر في أن شركة التأمين تضطر إلى بيع الأصول لتعويض حاملي وثائق التأمين عندما ترتفع المعدلات عن معدلات الاستثمار الأولية، مما يؤدي إلى خسارة رأس المال. هذا الخطر موجود فقط عندما تكون مدة الأصل أعلى من مدة الالتزام، مما يجعل التقلب السلبي على مستوى الأصل أكثر أهمية من التقلب الإيجابي على مستوى الالتزام خلال ارتفاع أسعار الفائدة، على سبيل المثال، من ناحية أخرى، ليس من المفيد دائماً لشركة التأمين إدارة المخاطر الخاصة بها عندما يمكن إدارتها بشكل أفضل من الخارج

ثانياً: الغرض منها.

الغرض من هذا التأمين هو تغطية الخسائر والأضرار التي تلحق بالقارب المؤمن عليه، ومحركه، وملحقاته، في حدود القيمة المعلنة، عقب غرق السفينة، أو الاصطدام، أو الحريق، أو الانفجار، أو الصدمة أو الاصطدام بمركب ثابت، أو جسم متحرك، وبشكل أعم عقب حادث بحري أو بري.

المطلب الرابع: يشمل تأمين القوارب ويمنح هذا الضمان عن طريق التأمين والاستثناءات المقدمة وإعلان الضرر.

أولاً: يشمل تأمين القوارب مايلي:

هيكل السفينة: الهيكل، والتجهيزات الملحقة به، والبنية العلوية، والعتاد الثابت، والدفة، والشرع، وعمود الشرع، وكذلك القارب الملحق الذي يتميز بطابع مركب الخدمة، بشرط أن يكون ذلك محددًا في الشروط الخاصة.

المروحة (الشرع): تشمل المحرك نفسه، والعمود الوسيط للاقتران، بالإضافة إلى جميع الملحقات اللازمة لتشغيله.

المعدات الخاصة: تشمل المهاتفة الراديوية والرادار والاتصال الداخلي والوقود على متن الطائرة والأدوات¹.
الأثاث: الأشياء والآثار الشخصية أو المهنية التي تعتبر على هذا النحو، والأثاث والتجهيزات غير المدمجة في القارب، والممتلكات والأشياء الشخصية أو المهنية، عندما تكون هذه البضائع على متن القارب وتعود ملكيتها لمالك القارب المؤمن عليه.

ثانياً: يتم منح هذا الضمان عن طريق التأمين.

1. هيكل السفينة: (إجمالي الرحلة مشمولة):

يغطي ضمان الهيكل سداد تكلفة إصلاح القارب بعد التلف، أو حتى القارب نفسه، في حالة فقده أو تدميره، عقب عاصفة أو غرق أو حريق أو حادث في البحر.

2. المسؤولية المدنية: يضمن المؤمن للمؤمن له ضد العواقب المالية للمسؤولية المدنية التي قد يتكبدها عن الإصابة الجسدية و / أو الأضرار المادية وكذلك الأضرار غير المادية الناتجة عن الحوادث التي يتسبب فيها القارب المؤمن عليه لأطراف ثالثة.

3. الضمانات الإضافية الممنوحة :

يجب أن تظهر الضمانات الإضافية الممنوحة في الشروط الخاصة، ولكن فقط إذا حصل المؤمن له على أحد الضمانات التالية:

المساعدة - الإنقاذ - الانسحاب وإعادة العوم.

تسدد شركة التأمين، دون أن يكون إجمالي التعويض المستحق عن نفس الحدث (يشمل التعويض عن الخسارة والأضرار) أكبر من إجمالي القيمة المؤمن عليها، وتكاليف إعادة العائمة والمساعدة والإنقاذ والتكاليف المتكبدة لإزالة الحطام أو الأشياء المؤمنة، في حالة ما تتطلبه الدولة أو أي سلطة مؤهلة.

في حالة وجود مطالبة، سيتم تعويض تكاليف الإزالة دون خصم حتى مبلغ التأمين في هذا الصدد.

¹ Gestion des risques des compagnies d'assurance : une revue de la littérature récente

1.3 الرحلة الجزئية.

يضمن المؤمن له ضد اختفاء و / أو تلف القارب الناتج عن السرقة أو محاولة السرقة أو النهب. كما أن على شركة التأمين مخاطر الأضرار والخسائر الناتجة عن السطو أو الكسر أو اقتلاع أو تفكيك ملحقات وتركيبات القارب المؤمن عليه.

يتم ضمان إجمالي المحرك القابل للإزالة عند تثبيت الأخير في موضعه على القارب، بشرط أن يكون محميًا بجهاز مضاد للسرقة، إذا تم قفله في مساحة مغلقة على القارب، يظل الضمان ساريًا شريطة العثور على آثار لا لبس فيها للعبث.

2.3 النقل البحري.

يضمن المؤمن له ضد الأضرار والخسائر التي يتعرض لها القارب المؤمن عليه نتيجة حادث وقع أثناء نقله براً وكذلك أثناء عمليات التحميل والتفريغ والإنطلاق والنقل.

3.3 حد التصفح.

تمتد الضمانات الواردة في هذا العقد إلى جميع الملاحة وجميع التحركات والقطر التي تتم داخل حدود المياه الإقليمية الجزائرية.

ثالثاً: الاستثناءات.

مستثناة رسمياً من الضمان التلف:

تسبب عمداً من قبل المؤمن له أو بتواطؤ منه.

الناتجة عن التأثيرات المباشرة أو غير المباشرة للانفجارات، وإطلاق الحرارة، والإشعاع من تحويل النوى الذرية أو النشاط الإشعاعي، وكذلك التأثيرات الإشعاعية الناتجة عن تسارع الجسيمات،

حدوث ضرر و/أو خسارة و/أو حوادث:

- عندما يكون الشخص المسؤول عن الملاحة، وقت وقوع الحادث، لا يحمل رخص القيادة الصالحة أو شهادات الكفاءة التي تتطلبها اللوائح المعمول بها.

- عندما يتم تأجير القارب المؤمن عليه لأطراف ثالثة أو استخدامه لأغراض تجارية أو بشكل عام لأغراض أخرى غير المتعة الشخصية.

- أثناء عمليات جر القارب المؤمن عليه أو التي يقوم بها القارب المؤمن عليه دون أن تمليه التزامات المساعدة.

رابعاً: إعلان الضرر.

يجب على المؤمن له أن يخبر شركة التأمين بمجرد علمه بذلك وفي فترة لا تتعدى سبعة (7) أيام، باستثناء في حالة وقوع حدث عرضي أو قوة قاهرة، بأي خسارة من المحتمل أن تنطوي على ضمانه، لإعطاء كل شيء على وجه الدقة إيضاحات بشأن هذه الخسارة ومداهما، لتوفير جميع المستندات اللازمة التي تطلبها شركة التأمين.

في حالة السرقة، تكون الفترة المشمولة بالتقرير ثلاثة (3) أيام، إلا في حالة وقوع حدث عرضي أو قوة قاهرة.

1. نتائج الضرر.

في حالة وجود مطالبة تغطيها هذه الوثيقة، يجب على المؤمن له الاتصال بأحد الخبراء في القائمة المرفقة في الملحق لمعرفة نتائج الضرر.

تكاليف تقييم المطالبات التي تغطيها هذه الوثيقة هي مسؤولية شركة التأمين ويتم دفعها وفقاً للمقياس المعمول به. كما يتعين على المؤمن له، في حالة حدوث ضرر للممتلكات المؤمن عليها، أن يتخذ على الفور جميع التدابير اللازمة للحفاظ على حقوق المؤمن في الرجوع ضد الأطراف الثالثة المسؤولة عن الحادث، وعلى وجه الخصوص.

إخطار هذه الأطراف الثالثة المسؤولة بالتحفظات في شكل وفي غضون المواعيد النهائية التنظيمية. ويتعين عليه أيضاً أن يقدم لشركة التأمين دعمه غير المتحفظ لإمكانية بدء الإجراءات القانونية اللازمة.

إنشاء بيان متناقض، إذا لزم الأمر، موقع بالاشتراك مع الأطراف الثالثة المسؤولة.

2. الموعد النهائي للإعتراف.

يجب على المؤمن له أن يشرع في مراقبة الضرر المتعارض مع ممثلي شركة التأمين، في موعد أقصاه ثلاثين (30) يوماً من وصول السفينة إلى ميناء الراحة الخاص بها، بعد انتهاء الرحلة التي تم خلالها ذلك. الأضرار التي حدثت في هذا الميناء الأخير، يجب أن تتم مراقبتها خلال ثلاثين يوماً من حدوثها.

3. مكونات ملف الشكوى.

في حالة وجود مطالبة، يتحمل المؤمن له مسؤولية تقديم:

إعلان الخسارة.

رخصة قيادة سارية المفعول لسفينة أو القارب.

وثيقة تثبت ملكية السفينة.

تقرير بحري معتمد من السلطات البحرية.

تقرير الخبراء.

تقرير المصاريف ورسوم الخبراء.

فواتير الشراء (التجارية) والإصلاح.

يجب إرسال هذه المستندات إلى شركة التأمين في أقرب وقت ممكن، وعلى أبعد تقدير، في غضون ثلاثة (03) أشهر من تاريخ حدوث الخسارة.

المبحث الرابع: التعويض في حالة الكوارث.

بغض النظر عن وسيلة النقل المختارة (بري، أو سكك حديدية، أو بحرية، أو نهريّة، أو جوية)، فإن البضاعة معرضة لمخاطر عديدة، مثل التلف أو النقص أو فقدان الوزن الناتج عن:

- المخاطر العادية: حادث نقل، حريق؛ إلخ

- مخاطر استثنائية: الإضراب، السرقة، الشغب، العمل الإرهابي أو الحرب.

لذلك من المهم أن يتم التأمين بشكل صحيح وأن تحدد بوضوح نطاق المخاطر التي يتم تغطيتها.

المطلب الأول: تسوية المطالبات وأسس التعويض.

في حالة وجود مطالبة تؤثر على السفينة / السفينة البحرية المؤمن عليها، يتم احتساب المبلغ المستحق على شركة التأمين وفقاً لأساس التعويض التالي:

يجب على المؤمن له تبرير مبلغ التأمين وقت المطالبة بكل الوسائل والمستندات التي في وسعه وكذلك مدى الضرر.

فقط التكلفة المبررة من خلال عروض الأسعار أو الفواتير المعتمدة من قبل الخبراء، سيتم قبول الاستبدال والإصلاحات المعترف بها حسب الضرورة من قبل الخبراء المذكورين لإعادة القارب إلى حالة صلاحيته للإبحار لتحديد التعويض.

تحتفظ شركة التأمين بالحق في طلب إجراء عمليات الاستبدال والإصلاح عن طريق التحكيم أو المناقصة. في حالة تجاهل المؤمن له لهذا المطلب، سيتم خصم ربع المبلغ الإجمالي للاستبدال والإصلاحات دون الإخلال بالخصومات المنصوص عليها في الشروط الخاصة.

يجب على المؤمن له إجراء عمليات الاستبدال والإصلاح في أسرع وقت ممكن، إذا لم يتم القيام بها لأي سبب من الأسباب، باستثناء حدث عرضي أو قوة قاهرة، في موعد لا يتجاوز ستة (06) أشهر بعد تاريخ حدوث

الضرر، فلا يجوز أن يتجاوز المبلغ المستحق على شركة التأمين المبلغ الذي كان من الممكن أن يكون مسؤوليته إذا تم تنفيذ الإصلاحات خلال الفترة المذكورة، على المصاريف الخاصة في الهيكل، سيتم خصم النصف بشكل ثابت.

1. المطالبات المؤمن عليها وغير المؤمن عليها.

مع مراعاة هذا القانون وما لم ينص على خلاف ذلك في الوثيقة، فإن شركة التأمين مسؤولة عن المطالبات التي تنطوي على خطر مؤمن عليه كسبب مباشر لها. ومع ذلك، فهي ليست مسؤولة، مع مراعاة ما سبق، عن المطالبات التي لا تنطوي على خطر مؤمن عليه كسبب مباشر لها أثناء قيام شركة التأمين: ليست مسؤولة عن المطالبات بسبب سوء السلوك المتعمد للمؤمن عليه. ومع ذلك، فهو مسؤول، ما لم تنص الوثيقة على خلاف ذلك، عن الخسائر التي يكون سببها المباشر خطرًا مؤمنًا عليه، حتى لو لم تكن الخسارة قد حدثت لولا سوء سلوك أو إهمال القبطان أو الطاقم.

على هيكل السفينة أو على الشحنة ليست مسؤولة، ما لم تنص الوثيقة على خلاف ذلك، عن المطالبات التي يكون سببها المباشر تأخيرًا، على الرغم من أن التأخير يرجع إلى خطر مؤمن عليه. ليست مسؤولة، ما لم تنص السياسة على خلاف ذلك، عن الضرر العادي، أو الكسر أو التسرب العادي، أو العيب المتأصل أو طبيعة موضوع التأمين أو المطالبات التي لها سبب مباشر لفعل الجردان أو الحشرات، أو الأضرار التي تلحق بالآلات عدم وجود سبب مباشر لأخطار البحر.

2. التعويض عن الخسارة الجزئية.

عندما يقوم المؤمن له برفع دعوى عن خسارة كاملة ويظهر أنها خسارة جزئية فقط، فيجوز تعويضه عن الخسارة الجزئية، ما لم تنص الوثيقة على خلاف ذلك.

3. البضائع غير المحددة:

عندما تصل البضائع إلى وجهتها بشكل محدد ولكن لا يمكن تحديدها، لا سيما بسبب تلاشي العلامات، فإن الخسارة إن وجدت، تكون جزئية وليست كاملة.

4. الخسارة الإجمالية الفعلية.

عندما يتلف موضوع التأمين أو يتضرر لدرجة أنه لم يعد شيئاً من النوع المؤمن عليه أو عندما يُحرم المؤمن عليه منه بشكل غير قابل للإصلاح، تكون الخسارة كاملة وحقيقية.

5. الإبلاغ عن فقدان السفينة.

عندما يتم الإبلاغ عن فقدان السفينة التي قامت بالعملية وعدم تلقي أي أخبار بعد فترة زمنية معقولة، يمكن افتراض حدوث خسارة كلية فعلية.

6. تأثير انقطاع الرحلة.

بسبب خطر مؤمن عليه، تتقطع رحلة في ميناء أو مكان وسيط في ظروف تعطي، بصرف النظر عن أي شرط معين في عقد الإيجار، سبباً للربان للمضي قدماً في هبوط البضائع أو إعادة شحنها أو الأثاث الآخر، أو إعادة شحنها وإرسالها إلى مكان وجهتها، تظل مسؤولية شركة التأمين سارية على الرغم من الهبوط أو إعادة الشحن.

7. الخسائر الإجمالية المقدرة.

مع مراعاة أي حكم صريح للوثيقة، هناك خسارة كلية اعتبرت عندما يتم إهمال موضوع التأمين بشكل معقول لأن الخسارة الإجمالية الفعلية تبدو حتمية أو لأن موضوع التأمين لا يمكن الحفاظ عليه من الخسارة الإجمالية الفعلية دون تكبد أي المصروفات الزائدة عن قيمتها عند تكبدها.

هناك على وجه الخصوص خسارة كلية تعتبر:

عندما يحرم المؤمن عليه من حيازة سفينته أو بضاعته بسبب خطر مؤمن عليه:

- أن يكون غير قادراً على استعادة السفينة أو البضائع، حسب الحالة.

- أن تكون تكلفة إنقاذ السفينة أو البضائع، حسب الحالة، أكبر من قيمتها عند إنقاذها.

في حالة وجود سفينة تالفة، عندما تتضرر السفينة بسبب خطر مؤمن عليه بحيث تتجاوز تكلفة إصلاح الضرر قيمة السفينة بمجرد إصلاحها، عند تقييم تكلفة الإصلاحات، لا يجوز إجراء أي خصم فيما يتعلق بالمساهمات العامة على الإصلاحات التي يدفعها الأشخاص المعنيون الآخرون، ومع ذلك، يجب أن تؤخذ في الاعتبار نفقات عمليات الإنقاذ المستقبلية ومساهمات العوارية العامة المستقبلية التي تكون السفينة مسؤولة عنها في حالة الإصلاح. في حالة البضائع التالفة، عندما تتجاوز تكاليف إصلاح الضرر وشحن البضائع قيمتها.

المطلب الثاني: إجراءات التعويض.

1. مسؤولية شركة التأمين.

مبلغ التعويض هو المبلغ الذي يمكن للمؤمن عليه استرداده فيما يتعلق بالخسارة التي تغطيها وثيقة التأمين، إما المبلغ الكامل للقيمة القابلة للتأمين في حالة الوثيقة غير المغطاة، أو المبلغ الكامل للقيمة التي تحددها وثيقة التأمين في حالة وجود سياسة قيمة متفق عليها.

عندما تكون الخسارة قابلة للاسترداد بموجب وثيقة التأمين، فإن شركة التأمين، أو كل شركة تأمين إذا كان هناك أكثر من واحدة، تكون مسؤولة عن نسبة مقياس التعويض الذي يمثله مبلغ ضمان التأمين المشترك فيما يتعلق بالقيمة التي تحددها شركة التأمين. في حالة وجود سياسة قيمة متفق عليها، أو بالقيمة القابلة للتأمين في حالة وجود سياسة غير مغطاة.

2. الخسارة الكلية.

مع مراعاة هذا القانون وأي حكم صريح للوثيقة، حيث توجد خسارة كاملة لموضوع التأمين: إذا كانت وثيقة ذات قيمة متفق عليها، فإن مقياس التعويض هو المبلغ الذي تحدده الوثيقة. إذا كانت الوثيقة مكشوفة، فإن مقياس التعويض هو القيمة القابلة للتأمين لموضوع التأمين.

3. السفينة المتضررة.

عندما تتضرر سفينة دون أن تشكل خسارة كاملة، فإن مقياس التعويض، الخاضع لأي حكم صريح للوثيقة، يتوافق مع ما يلي:

عندما يتم إصلاح السفينة، يحق للمؤمن له الحصول على تكلفة إصلاح معقولة، ناقص الخصومات المعتادة، والتي لا يمكن مع ذلك أن تتجاوز المبلغ المؤمن عليه فيما يتعلق بأي حادث.

عندما يتم إصلاح السفينة جزئياً فقط، يحق للمؤمن له استرداد التكاليف المعقولة لهذه الإصلاحات، محسوبة بالطريقة المذكورة أعلاه، والتعويض عن الاستهلاك المعقول، إن وجد، الناتج عن الضرر الذي لم يتم إصلاحه. ومع ذلك، يجب ألا يتجاوز المبلغ الإجمالي تكلفة إصلاح جميع الأضرار، محسوبة بالطريقة المذكورة أعلاه.

عندما لا يتم إصلاح السفينة أو بيعها في حالتها التالفة خلال فترة الخطر، يحق للمؤمن عليه الحصول على تعويض عن الاستهلاك المعقول الناتج عن الضرر غير المصلح بمبلغ لا يتجاوز التكلفة المعقولة لتعويض هذه الأضرار، محسوبة بالطريقة المذكورة أعلاه.

4. فقدان الجزئي للبضائع.

في حالة وجود خسارة جزئية لسلع أو أثاث آخر، يتم تحديد مبلغ التعويض، وفقاً لأي حكم صريح من الوثيقة، على النحو التالي:

عندما يتم فقد جزء من البضائع أو غيرها من المنقولات المؤمن عليها بموجب الوثيقة القيمة المتفق عليها تماماً، يكون مقياس التعويض مساوياً لنسبة المبلغ المحدد في الوثيقة التي تساوي النسبة بين القيمة القابلة للتأمين للجزء المفقود والقيمة القابلة للتأمين للكل، والتي يتم تحديدها كما في حالة الوثيقة غير المغطاة.

عند فقدان أي جزء من البضائع أو غيرها من المنقولات المؤمن عليها بموجب وثيقة التأمين غير المغطاة بالكامل، يكون مدى التعويض هو القيمة القابلة للتأمين للجزء المفقود، والتي يتم تحديدها كما في حالة الخسارة الكلية.

عندما يتم تسليم كل أو جزء من البضائع المؤمن عليها إلى الوجهة في حالة تلف، يكون مقياس التعويض معادلاً لنسبة المبلغ المحدد في الوثيقة في حالة الوثيقة القيمة المتفق عليها، أو القيمة القابلة للتأمين في الحالة من الوثيقة السحب على المكشوف، والتي تساوي النسبة التي يمثلها الفرق بين القيمة الإجمالية والقيمة في الحالة التالفة في مكان المقصد بالنسبة إلى القيمة الإجمالية.

يعني مصطلح "القيمة الإجمالية" سعر الجملة، أو في حالة عدم وجود هذا السعر، القيمة المقدرة بما في ذلك، في كلتا الحالتين، الشحن ورسوم الميناء والرسوم المدفوعة مقدماً، ومع ذلك في حالة البضائع المباعة عادة في المستودع، يعتبر السعر في المستودع هو القيمة الإجمالية.

يعني مصطلح "إجمالي الريح" السعر الفعلي الذي تم الحصول عليه للبيع والذي يدفع البائعون فيه جميع تكاليف البيع.

المطلب الثالث: تدابير الضمان وتدابير تهدف إلى تفادي تفاقم الضرر.

أولاً: تدابير الضمان.

عندما تكون شركة التأمين مسؤولة عن تكاليف الاسترداد، يجب تحديد مدى تغطيتها بنفس الطريقة.

1. تأمين المسؤولية تجاه الغير.

عندما يكون المؤمن له قد حصل على تأمين ضد المسؤولية تجاه أطراف ثالثة بشكل صريح، فإن مقياس التعويض هو المبلغ المدفوع أو المستحق الدفع من قبله لأطراف ثالثة بسبب هذه المسؤولية، مع مراعاة أي حكم صريح للشرطة.

2. الأحكام المتعلقة بمدى التعويض.

في حالة وجود مطالبة غير منصوص عليها صراحة في الأحكام السابقة من هذا القانون، يتم تحديد مقدار التعويض، بأكبر قدر ممكن من الدقة، وفقاً لهذه الأحكام بقدر انطباقها على حالة معينة.

لا تؤثر أحكام هذا القانون المتعلقة بمقياس التعويض على قواعد التأمين المزدوج ولا تمنع شركة التأمين من ضخ كل أو جزء من الفائدة أو إثبات أن كل أو جزء من موضوع التأمين لم يكن خطراً، في وقت الخسارة.

3. ضمان مجاني لأضرار معينة.

عندما يكون موضوع التأمين خالياً من متوسط معين، لا يمكن تعويض المؤمن له عن خسارة جزئية بخلاف الخسارة التي تكبدتها التضحية بالعارضة العامة، ما لم ينص العقد الوارد في الوثيقة على تقسيم، وفي هذه الحالة يجوز للمؤمن عليه يتم تعويضها عن الخسارة الكلية لأي جزء قد يتم تقسيمه.

عندما يكون موضوع التأمين خالياً من ضرر معين، إما كلياً أو لنسبة معينة، فإن شركة التأمين تكون مسؤولة مع ذلك عن تكاليف الإنقاذ والرسوم الخاصة والمصروفات الأخرى التي يتم تكبدها بشكل قانوني وفقاً للأحكام المتعلقة بالتدابير الاحترازية لمنع حدوث خسارة مؤمنة.

ما لم ينص على خلاف ذلك في الوثيقة، حيث يكون موضوع التأمين مضموناً خالٍ من متوسط معين لنسبة معينة، لا يمكن إضافة العوارية العامة إلى متوسط معين لإكمال النسبة المحددة.

1.3 - إجراءات التعامل مع المطالبة.

في حالة وجود مطالبة، يجب على المؤمن له:

- التصريح بذلك لشركة التأمين بأي وسيلة.

- اتخاذ تدابير لتجنب تفاقم الضرر.

- اتخاذ الإجراءات اللازمة للحفاظ على حق المؤمن في الرجوع.

- تقييم الضرر من قبل خبير معتمد من قبل شركة التأمين.

2.3 إعلان المطالبة.

يجب على المؤمن له إبلاغ شركة التأمين بالخسارة بمجرد علمه بها، وفي غضون سبعة (07) أيام على الأكثر، باستثناء حالة وقوع حدث عرضي أو قوة قاهرة.

في حالة السرقة، يتم الإبلاغ في غضون ثلاثة (03) أيام، يجب على المؤمن له أيضاً إخبار الجهات الأمنية المصرح لها في غضون 24 ساعة من علمه بالحدث، وتقديم شكوى.

يجب أن يتضمن الإعلان معلومات معينة، وهي:

- تاريخ المطالبة.

- اسم القارب.

- اسم وعنوان المالك / مالك السفينة.

- وصف تقريبي للضرر.

ثانياً: تدابير تهدف إلى تفادي تفاقم الضرر.

تتكون من اتخاذ الاحتياطات الأساسية للتخفيف من الضرر أو الحفاظ على الممتلكات المتضررة، يجب أن يتصرف المؤمن عليه كأب صالح دون الحاجة إلى طلب الموافقة المسبقة من شركة التأمين الخاصة به.

المطلب الرابع: الاحتفاظ بسبل الانتصاف ضد الغير (المسؤولة) وتعيين خبير.

أولاً: الاحتفاظ بسبل الانتصاف ضد الغير (المسؤولة).

يجب على المؤمن له أن يتخذ، في الوقت المناسب، جميع التدابير اللازمة للحفاظ لصالح SAA، على حقوقه في الرجوع على الطرف الثالث المسؤول، وفقاً لأحكام القانون.

يتم الحفاظ على حق الرجوع عن طريق:

إخطار الطرف الثالث أو ممثليهم بالتحفظات التنظيمية

يجب أن تكون الحجوزات مفصلة، لا تعترف المحاكم بصحة التحفظات المنهجية المصاغة بعبارات عامة.

الملاحظة المتناقضة، وقت وقوع الحادث، للأضرار التي لحقت بقارب النزهة، بحضور الطرف الثالث

المسؤول، مترجمة بالتوقيع على محضر متناقض مع ملاحظة الضرر من قبل جميع الأطراف.

تعيين خبير لوصف الضرر وتحديد أسبابه ومنشأه بأقصى درجات الدقة وتقدير الضرر.

ثانياً: تحديد الضرر (تعيين خبير).

يجب على المؤمن له أن يسجل الضرر من قبل خبير معتمد من قبل شركة التأمين، النتائج التي يتم التوصل

إليها بالاتفاق المتبادل بين الطرفين لها نطاق الخبرة الودية المتناقضة.

أمام الخبير المعين فترة شهر واحد (1) لإنهاء تقريره.

يجب على المؤمن له توصيل جميع المعلومات والوثائق القادرة على تمكين الخبير المعين من تنفيذ مهمته

في ظل ظروف جيدة.

في حالة وجود نزاع على تقرير الخبير من قبل أحد أطراف عقد التأمين، يحق لنفس الأطراف أن تطلب، خلال خمسة عشر (15) يوماً من تقرير الخبير الأولي، رأي خبير ثاني ودياً أو قضائياً.

1. تعيين مسئول التأمين.

الأطراف المشاركة في تعيين خبير هي:

- المؤمن: بعد الخسارة، يجمع الخبير نيابة عن شركة التأمين، عناصر التقييم الفني الضرورية لتقييم الضرر وتسويته.

- المؤمن له: لديه خيار استدعاء خبير، غير الذي عينته شركة التأمين، لإبداء رأي ثان.

- القاضي: عندما يتم عرض نزاع أمام محكمة، يمكن للقاضي أن يقرر تكليف خبير قانوني بمهمة.

2. دور الخبير¹:

دور الخبير ضروري في تسوية المطالبات.

يضع تقرير خبير.

يحدد البضائع التالفة أو المسروقة.

يحدد ظروف المطالبة.

يصف الضرر والأرقام ويقيم خراب البضاعة.

توصي بتدابير احترازية إذا لزم الأمر.

يشير إلى شروط الإصلاح (استبدال أو إصلاح البضائع التالفة).

بناءً على الخبرة والعقد، تقدم شركة التأمين تعويضاً.

3. المستندات المقدمة أثناء زيارة الخبير.

يجب على المؤمن له، قدر الإمكان، تقديم جميع المستندات الداعمة التي ستمكن من تقييم البضائع

التالفة: فواتير الشراء، والإصلاحات، والصيانة، وشهادات الضمان، وسندات التوثيق، والصور، وما إلى ذلك.

1 www.ffa-assurance.fr/infos-assures/le-role-de-expert-assurance-et-les-etapes-de-expertise

4. خبرة الطرف الثالث.

إذا لم يتوصل خبير المؤمن له وخبير المؤمن إلى اتفاق، فيمكن استدعاء خبير ثالث، يتم تقاسم أتعاب هذا الخبير وتكاليف تعيينه بالتساوي بين المؤمن والمؤمن له. في حالة الخلاف بين الطرفين على اختياره، يتم تعيين هذا الخبير من قبل المحكمة الإقليمية أو التجارية في مكان المطالبة.

5. إجراءات الخبرة القضائية.

إذا استمر الخلاف بعد خبرة الطرف الثالث، يمكن للأطراف أن تطلب من المحكمة تعيين خبير قانوني. يتم تعيينه من قبل قاضي، وغالبًا ما يكون بعد إجراء خاص، الإجراء الموجز.

خلاصة الفصل:

لا يزال التأمين البحري ذا أهمية كبيرة لحاملي وثائق التأمين من حيث الأمن الذي يجلبهم وزيادة تكاليف إدارة السفن أو تكاليف النقل التي يستتبعها ذلك، وبالنسبة للبلدان، وخاصة البلدان النامية، من خلال تأثيره على ميزان المدفوعات.

يحتل التأمين البحري المرتبة الأولى في فرع تأمين النقل، ويرجع ذلك إلى الاستخدام المنتظم للطريق البحري في التجارة الدولية الجزائرية.

يعتبر نقل البضائع البحرية من أكثر وسائل النقل اقتصادا لنقل كميات كبيرة عبر مسافات طويلة، وبالتالي فهو الأكثر شعبية، لهذا لعب التأمين دورًا رئيسيًا في هذا المجال، لأنه يلبي احتياجات شركات النقل في أمن أفرادها وممتلكاتهم وأوضاعهم المالية.

للمحماية من الأضرار المتعددة التي قد تؤثر على البضائع المنقولة، يعد استخدام التأمين البحري حماية فعالة وضمائمًا للمخاطر وأمنًا أكثر أهمية للشركات، بل إنه يجعل من الممكن تغطية المؤمن عليه ضد الخسائر التي قد تحدث في المياه الداخلية أو تنشأ عن أي مخاطر على الأرض ناتجة عن رحلة بحرية.

الفصل الثاني:

تأمين النقل البحري للبضائع، حالة

الشركة الوطنية للتأمين SAA

وكالة سكيكدة رقم 3045

مقدمة الفصل:

يهدف هذا الفصل الثاني والأخير إلى دراسة حالة عملية تهدف إلى إثراء وتعزيز تحقيقاتنا النظرية، ومن أجل إنجاز هذا العمل، قمنا بإجراء بحث داخل وكالة SAA بمدينة سكيكدة. وبالتالي، خلال فترة تدريبنا، تمكنا من جمع المعلومات الضرورية التي تمت معالجتها، بهدف تقديم دراسة تتعلق بموضوعنا.

يشير التأمين اليوم إلى أن عدد الأشخاص الذين يتبنون هذه الوسيلة للتعامل مع ما هو غير متوقع أكثر من أي وقت مضى. إنها تلعب دوراً مهماً في ازدهار الاقتصاد الوطني. ومع ذلك، على الرغم من أن التأمين أصبح الآن مفهوماً مألوفاً لعدد كبير جداً من المتعاملين، فغالباً ما يكون لدى القليل منهم فكرة "واضحة ومتميزة" عنه، نظراً لأنهم غير مدركين لمعظم الآليات التي تلعب دوراً في تنفيذ معاملة التأمين.

تم تقسيم هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث، الأول مخصص لعرض المنظمة المضيفة والثاني يتعلق بدراسة حول تجربة الخسارة على المستوى العالمي وكذلك على المستوى الوطني، والثالث يعرض الإجراءات والتحليلات في حالة وجود مطالبة بالتعويض.

المبحث الأول: تقديم الشركة المضيضة (SAA).

من الضروري أولاً تقديم عرض موجز عن الشركة المضيضة، وهي الشركة الجزائرية للتأمين SAA.

المطلب الأول: تقديم عام للشركة الوطنية للتأمين SAA.

من خلال هذا المطلب سيتم التطرق إلى نشأة الشركة، هيكلها التنظيمي وكذا المنتجات التي تقدمها الشركة.

نشأة وتطور الشركة:

أنشئت الشركة الوطنية للتأمين في 12 ديسمبر 1963م على شكل شركة مختلطة، بمساهمة الخبرة التقنية المصرية آنذاك (61%) من رؤوس الأموال الجزائرية و 39% من رؤوس الأموال المصرية)، وهذا نظراً لإفتقار الجزائر عقب الاستقلال للإطارات والهيئات ذات الكفاءة في مجال التأمينات.

بدأت الشركة في ممارسة نشاطها ابتداءً من سنة 1964م بواسطة مؤطرين مصريين وعمال جزائريين، لكن هذه الوضعية لم تدم طويلاً حيث تم التأمين الكلي للشركة في 27 ماي 1966م، وبدأ بذلك احتكار الدولة لعمليات التأمين.

في جانفي 1976م، وفي نطاق سياسة تخصص أنشطة التأمين أجبرت الدولة الشركة الوطنية للتأمين لإستغلال السوق المحلية للأخطار البسيطة (تأمين السيارات التأمين على الحياة الأخطار البسيطة للخواص كالتجار والحرفيين).

و في 27 فيفري 1989م، تحصلت الشركة الوطنية للتأمين على استقلاليتها المالية وتحولت بذلك من مؤسسة عمومية إلى شركة ذات أسهم برأس مال يقدر بـ 80 مليون دج ليرتفع في سنة 1992م إلى 500 مليون دج و ليصل في سنة 2012 م إلى 20 مليار دج، ويواصل الإرتفاع ليبلغ سنة 2018 م 29.2 مليار دج، ليصل سنة 2022 إلى 30 مليار دج.

في سنة 1991م قامت الدولة برفع تخصص شركات التأمين، عقب هذا استطاعت الشركة الوطنية للتأمين فتح نشاطها لكل عمليات التأمين المتعددة الفروع ماعدا التأمين على الصادرات الذي يقتصر على شركة CAGEX.

سنة 1995م، أصدرت الدولة الأمر رقم 95-07 التي تقتضي تحرير سوق التأمين من احتكار الدولة، هذا ما فسح المجال لشركات التأمين باعتماد وسطاء تأمين خواص.

المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي للشركة الوطنية للتأمين SAA وشبكة توزيعها

1- الهيكل التنظيمي للشركة الوطنية للتأمين SAA

إن تنظيم الشركة الوطنية للتأمين يكون على ثلاث مستويات:

أولاً: المستوى العام (المقر المركزي): الشركة الوطنية للتأمين هي شركة عمومية ذات أسهم ومستقلة مالياً، أما رأس مالها فهو يعود للخزينة العمومية.

يجتمع مجلس الإدارة في دورات عادية أو استثنائية بالمقر، وهو يتكون من أعضاء يتم تعيينهم من طرف مالكي الشركة كما يهتم المجلس بتحديد السياسة العامة المسطرة والأهداف الواجب تحقيقها حسب تعليمات مالكي الشركة.

يتولى رئاسة المجلس الإدارة الرئيس المدير العام الذي ينتخب من طرف المجلس لمدة ستة سنوات قابلة للتجديد مرة واحدة وهو يتمتع بالسلطة التنفيذية فيما يتعلق بالتسيير والإدارة، ويساعد هذا الأخير كذلك في مهامه مديرين عامين هما:

المدير العام المساعد التقني الذي يقوم بإعداد خطة شاملة لتجسيد السياسة العامة التقنية المسطرة لكل أنواع التأمينات بما في ذلك سياسة التسويق، وتسيير الموارد البشرية التي تدخل في نطاق سلطته.

المدير العام المساعد الإداري الذي يسهر على التسيير الإداري والمالي للشركة.

1- مهام الأقسام و المديريات.

لكل مديرية وقسم من مديريات المؤسسة الوطنية للتأمين SAA مهام يتم عرضها فيما يلي:

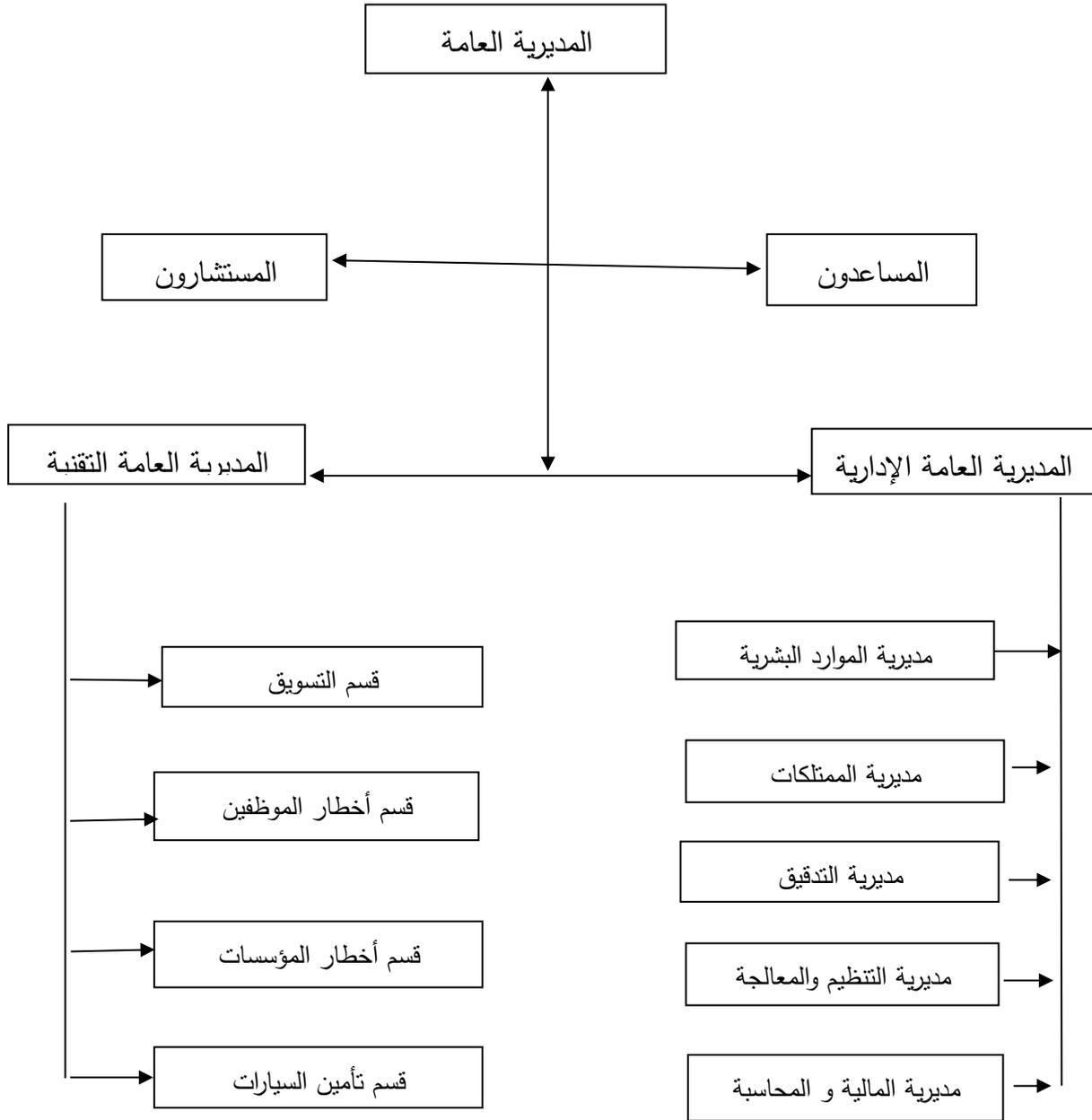
1.1- قسم التسويق: تتمثل مهامه في:

- الإشهار للتعريف بمنتجات المؤسسة.
- تنشيط شبكة التوزيع.
- التخطيط و القيام بالدراسات الخاصة بالمؤسسة.
- تحديد أهداف كل فرع تأمين موسمي.

- البحث و تطوير منتجات جديدة.
- 2.1- مديرية الموارد البشرية: تتكلف بالمهام التالية :**
 - إعداد العلاقات الاجتماعية في المؤسسة.
 - تكوين الموارد البشرية في المؤسسة من أجل التكيف مع التنسيق بين مختلف المديريات.
 - تنظيم المؤسسة.
- 3.1- مديريات الممتلكات: تقوم بـ :**
 - تقديم الوسائل اللازمة: المادية، المالية والتقنية مراقبة ومتابعة تسيير الممتلكات.
 - إعداد الدراسات ومراقبة البرامج الجديدة.
- 4.1- مديرية الرقابة: تقوم بالوظائف التالية:**
 - تقديم التقارير السنوية.
 - البحث عن الفروقات المسجلة.
 - متابعة الإستراتيجية الموضوعة من طرف مجلس الإدارة.
- 5.1- مديرية الأعمال القانونية وتمثل مهامها في:**
 - الأعمال القانونية.
 - تحديد الإجراءات التي تسمح بتطبيق القوانين، تحديد وسائل التعويض.
 - تطبيق القواعد القانونية في المؤسسة.
- 6.1- مديرية المحاسبة و المالية و مهامها هي:**
 - تسجيل عمليات النشاط بدقة حول الوحدات المحاسبية.
 - إعداد الميزانية العامة وجدول حسابات النتائج.
 - تسيير الخزينة.
 - دفع الضرائب.
 - متابعة دفع الأجور وتغطية الديون.
- 7.1- مديرية التنظيم و المعلومات: تقوم بـ :**
 - تحليل المعلومات المحاسبية والإحصائية.
 - إنشاء شبكة معلوماتية تربط بين المديريات.
 - إعداد البرامج المعلوماتية من أجل تسيير المؤسسة.
- 8.1- المديرية العامة التقنية: وتحتوي على مديرية إعادة التأمين ومديرية البحث والتطوير و تقوم بالمهام التالية:**
 - تحديد وسائل إعادة التأمين في المؤسسة.

- مراقبة خزينة المؤسسة.
- تقييم المردودية في المؤسسة من خلال الأموال الموظفة.
- والشكل الموالي بين الهيكل التنظيمي للشركة على المستوى المركزي:

الشكل رقم (01): الهيكل التنظيمي للشركة الوطنية للتأمين SAA على المستوى المركزي



المصدر من إعداد الطالبين بالإعتماد على المخطط الإستراتيجي لشركة SAA

ثانيا - المستوى الجهوي: تتكون الشركة من 15 مديرية جهوية، كل مديرية تشرف على مجموعة من الوكالات التابعة لها. بهدف التخفيف من المركزية والسيطرة على المشاكل بفعالية وسرعة أكثر .

وينقسم عمل المديرية إلى وظيفتين هما :

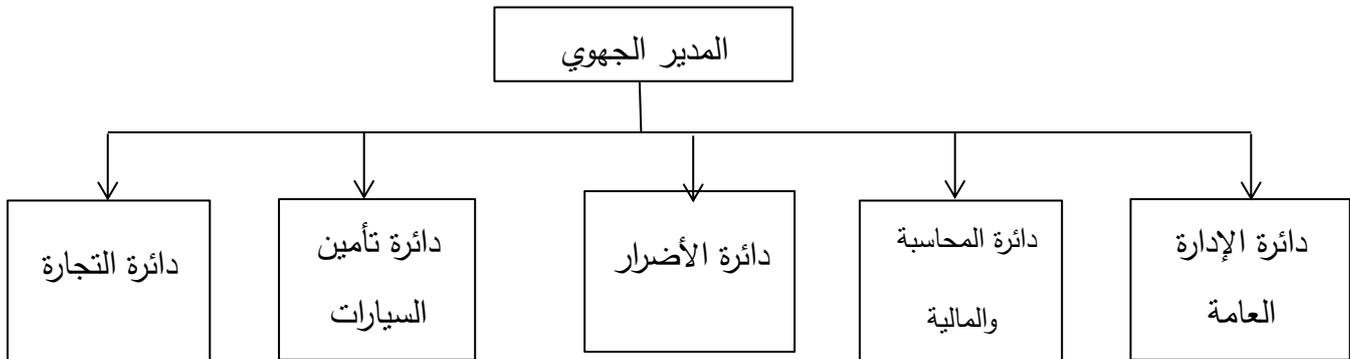
1. وظيفة إدارية: تتمثل في:

- تطبيق الأهداف المسطرة من طرف المديرية العامة وهذا من خلال مراقبة تنفيذها على مستوى الوكالات.
- توفير كل وسائل العمل المادية والبشرية للوكالات.
- التسيير الإداري والمالي للمديرية والوكالات التابعة لها.

2. وظيفة تقنية: تتمثل في:

- متابعة الأنشطة التجارية والتقنية.
 - مراقبة صحة التسعيرات والمعايير المطبقة في الوكالات.
 - إتمام ومتابعة العقود الضخمة التي تفوق قدرات الوكالات.
- و الشكل الموالي يبين الهيكل التنظيمي للشركة على المستوى الجهوي:

الشكل رقم(02): الهيكل التنظيمي على المستوى الجهوي (المديريات الجهوية saa)



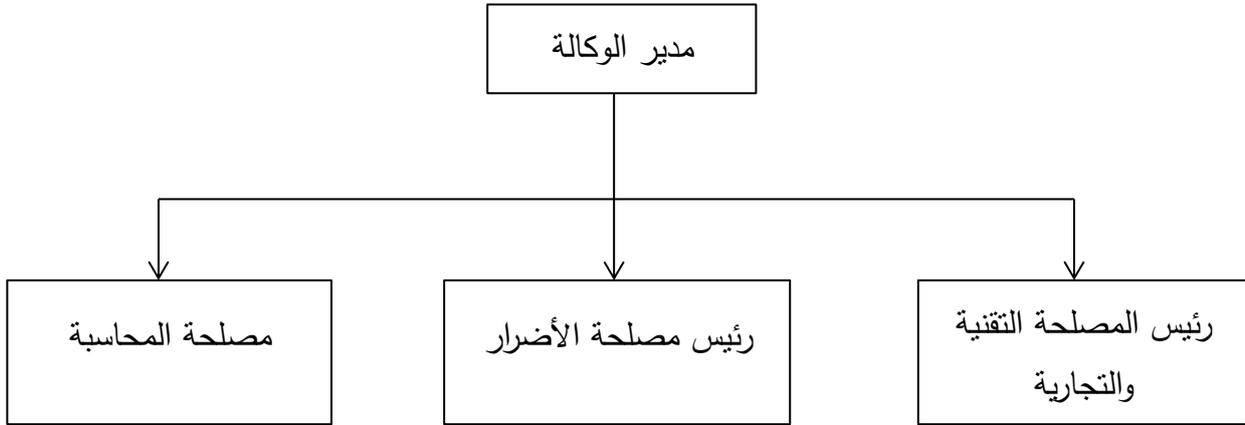
المصدر: من إعداد الطالبين بالإعتماد على المخطط الإستراتيجي لشركة saa

ثالثاً- على مستوى الوكالات:

حيث تملك الشركة 540 وكالة موزعة عبر التراب الوطني، وهي تمثل قاعدة هرم الهيكل التنظيمي للشركة باعتبارها نقطة البداية لإبرام أي نوع من أنواع عقود التأمين، وعمل المستويات التنظيمية الأخرى يعتبر امتداداً لعمل الوكالات.

حيث يمثل الشكل الموالي الهيكل التنظيمي للشركة على مستوى الوكالات:

الشكل رقم(03): الهيكل التنظيمي على مستوى الوكالات



المصدر: من إعداد الطالبين بالإعتماد على المخطط الإستراتيجي لشركة saa

II- شبكة توزيع الشركة الجزائرية للتأمين (SAA).

شركة التأمين الجزائرية (SAA) هي شركة مساهمة (SPA) برأس مال قدره 30 مليار دينار، مقرها باب الزوار الجزائر.

تتكون شبكة توزيع SAA من 15 إدارة إقليمية مسؤولة عن تنفيذ السياسة التجارية للشركة، و 291 وكالة مباشرة و 182 وكيل تأمين عام، بالإضافة إلى 22 وسيطاً و 136 مكتباً للتأمين المصرفي.

المطلب الثالث: الضمانات التي تقدمها شركة SAA ومكانتها في سوق التأمينات

I- الضمانات التي تقدمها شركة SAA

بصفتها شركة تأمين، لا تؤدي SAA دوراً اقتصادياً فحسب، بل تتولى وظائف أخرى لا تقل أهمية. هذه هي الوظيفة الاجتماعية بشكل خاص، بمعنى أنها تضمن توزيع الأضرار التي تلحق بالمؤمن له. ينعكس هذا التنوع، من بين أمور أخرى، في نشاط يمتد إلى العديد من المجالات ويستهدف مجموعة واسعة من العملاء: الشركات والمؤسسات الصغيرة والمتوسطة والكبيرة.

بشكل عام، تقدم SAA 50 منتجًا موزعة على 4 فروع وهي السيارات، والمخاطر المتنوعة، والمخاطر الزراعية، والنقل.

يحتوي فرع السيارات في تكوينه على نوعين من الضمانات. من جهة تأمين إجباري وهو في هذه الحالة ضمان المسؤولية المدنية ومن جهة أخرى تأمين غير إلزامي يغطي ضمانات: أضرار الاصطدام وكسر الزجاج والدفاع والرجوع وسرقة الحريق وجميع المخاطر.

يغطي فرع المخاطر المتنوعة، كما يوحي اسمه، عدة مخاطر مقسمة إلى ثلاثة أنواع رئيسية، على النحو التالي:

مخاطر بسيطة لا تتجاوز خسائرها مبلغ 8 ملايين دينار وتحمل ضمانات مثل: منزل متعدد المخاطر، كسر زجاج، حريق، إلخ. المخاطر الصناعية التي تزيد خسائرها على 8 ملايين دينار. المخاطر الهندسية المتعلقة بالإنشاءات.

تم إنشاء التأمين الزراعي في عام 2001، وهو يضمن الأضرار المتعلقة بالمعدات والمحاصيل الزراعية. فيما يتعلق بالتأمين المرتبط بالنقل، تنقسم هذه إلى فئتين:

- التأمين على البضائع المتعلقة بالبضائع المنقولة بحرا أو برا أو جوا.
 - تأمين الجسم فيما يتعلق بالآلات: الطائرة أو القارب أو الشاحنة، إلخ.
- II- مكانة الشركة في سوق التأمين.

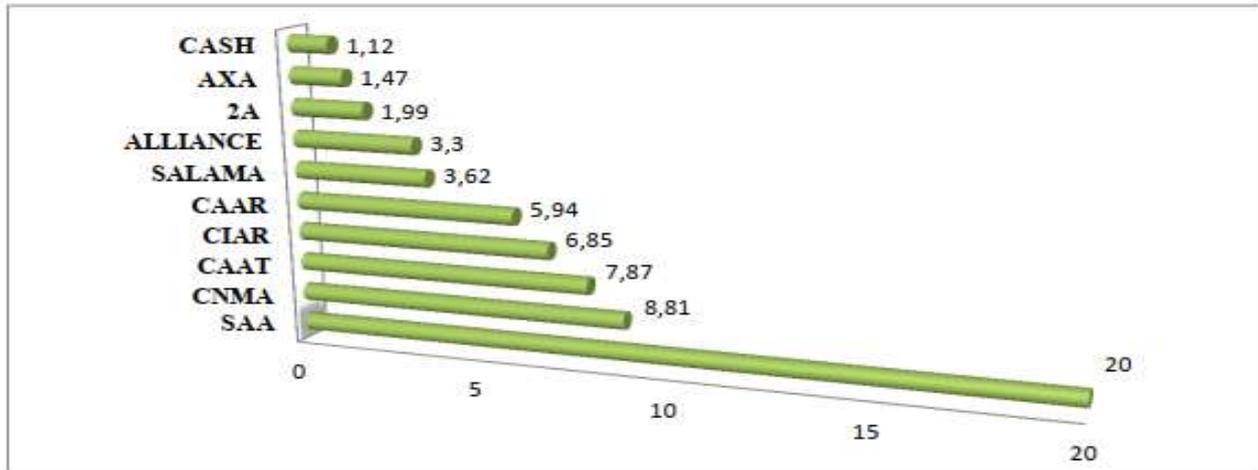
لتقدير أهمية SAA في سوق التأمين الوطني، سوف نقدم مكانة الشركة، ومدى شبكتها وعملائها الرئيسيين.

1. وضع SAA في سوق التأمين.

في هذه المرحلة، سوف نقدم المكان الذي تحتله SAA في الفروع المختلفة مقارنة بالشركات الأخرى. وفقًا لهذا الرسم البياني أدناه، تم تصنيف SAA، في المرتبة في فرع السيارات، من خلال احتكار 31 % من حصص السوق، مع تحقيق 20 مليار دينار جزائري من حجم الأعمال.

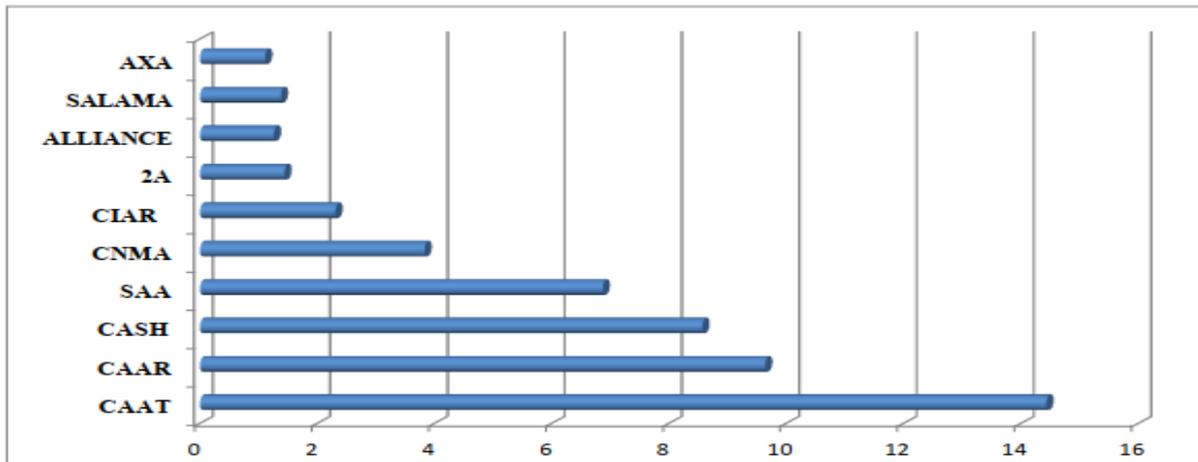
ومع ذلك، لا تحتل الشركة دائمًا نفس المرتبة في الترتيب غير المتعلق بالسيارات، أي بقية الفروع (التأمين على الممتلكات والتأمين ضد الحوادث، والتأمين الزراعي). باستثناء السيارات، تجد SAA نفسها في المرتبة الرابعة على التوالي من خلال CAAT و CAAR و CASH، كما هو موضح في الرسم البياني رقم 04 أدناه.

الشكل رقم (04): مكانة SAA في قطاع السيارات الوحدة: مليار دج.



المصدر: من إعداد الطالبين بالاعتماد على وثائق من الشركة SAA-DFC

الشكل رقم (05): تموضع SAA خارج قطاع السيارات



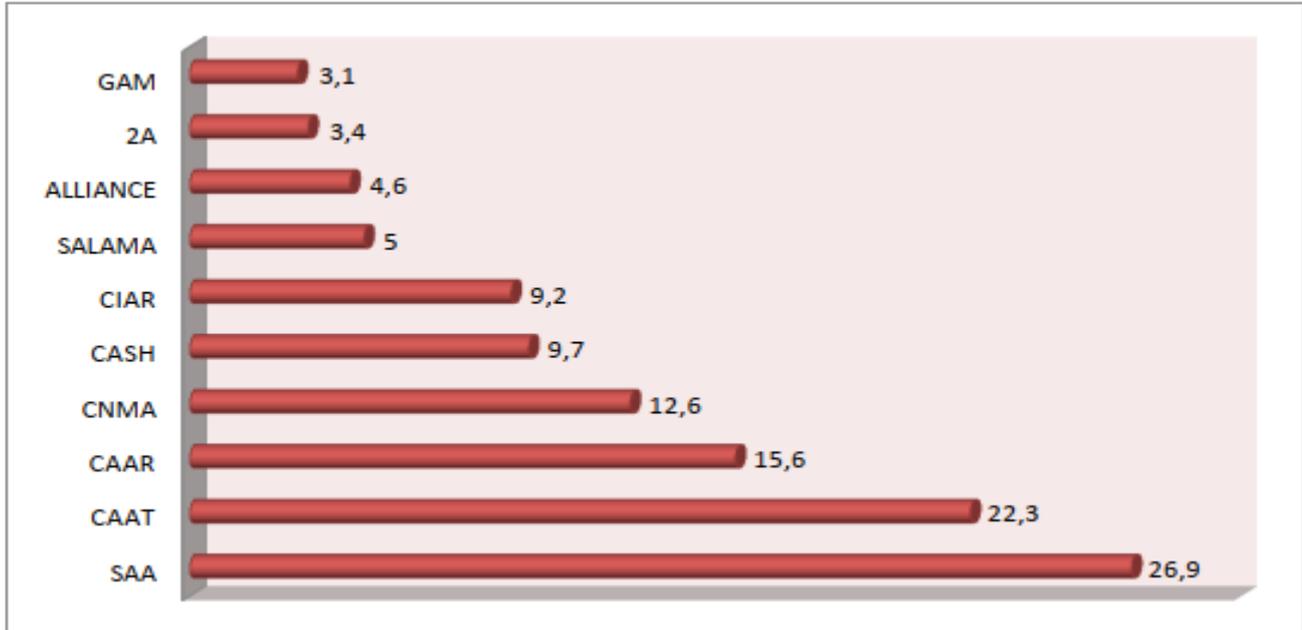
المصدر: من إعداد الطالبين بالاعتماد على وثائق من الشركة SAA-DFC

كما هو مبين في الرسم البياني أعلاه، تمتلك SAA فقط حصة سوقية تبلغ 13 %، وتعبئ، 6.87 مليار دينار جزائري في المبيعات، سبقها إلى حد كبير CAAT الذي بلغ إنتاجه باستثناء السيارات ما يقرب من 15 مليار دينار لنفس العام.

تتأكد أهمية فرع السيارات في هيكل سوق التأمين في الجزائر من خلال الموقف الذي تتخذه SAA في هذا السوق، أي في جميع فروع التأمين المذكورة أعلاه.

ويتضح ذلك من الرسم البياني رقم 06 الذي يضع SAA في المرتبة الأولى بإجمالي إنتاج يبلغ حوالي 27 ملياراً، أي 23% من حصة السوق.

شكل رقم(06): موقع الشركة في جميع الفروع الوحدة: مليار دج



المصدر: وثائق الشركة SAA إدارة التسويق

2. عملاء SAA

لدى SAA أكثر من 2 مليون عميل 5، من بينها: SONATRACH (في تأمين مشترك مع شركات أخرى)، CGM CMA، ENIE، POSTE ALGERIE، MOBILIS، TELECOM ALGERIE، COSIDER، BADR، BNA، BDL، CNEP، ADE،.... إلخ. وبالتالي فإن عملاء SAA الرئيسيين هم شركات عامة، بالإضافة إلى عدد قليل من شركات القطاع الخاص الكبيرة.

3. الشركة في بيئتها المالية

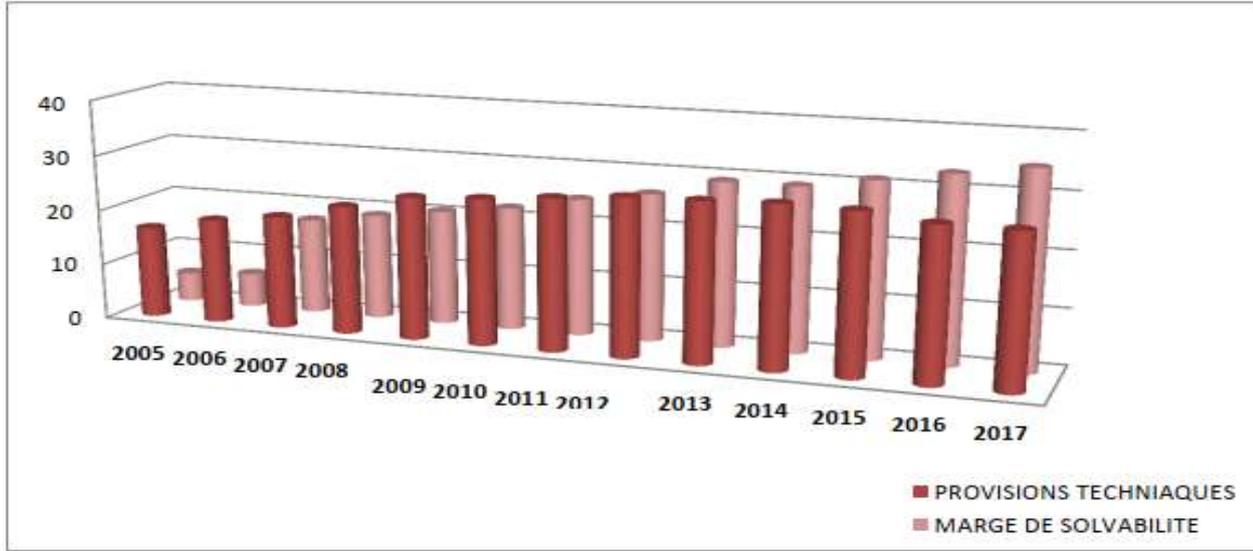
شركات التأمين لديها نشاط مالي مكثف بعد البنوك، هم أحد المصادر الرئيسية لتمويل الاقتصاد بفضل الأموال المعبأة. يتميز هذا النشاط بشكل أساسي بتنوع الأدوات المالية المستخدمة، سواء كانت قصيرة الأجل أو طويلة الأجل.

فيما يلي، ومن أجل الحصول على فكرة أولية عن الهيكل المالي للشركة، سنناقش مقنناتها واستثماراتها المالية. سنكمل هذا العرض أيضاً من خلال فحص بعض المؤشرات المتعلقة بالأداء المالي للشركة. بالنظر إلى أن شركة التأمين ليست شركة عادية، نظراً للالتزام المفروض عليها لتغطية المخاطر المضمونة أياً كان وضعها المالي، فقد أصبح هامش الملاءة مفتاحاً لمعيار في تقييم الأداء المالي لشركة التأمين.

هذا هو السبب في أن الملاءة المالية لشركات التأمين أصبحت مصدر قلق رئيسي للسلطات الرقابية والسلطات العامة، ليس فقط في الجزائر ولكن في جميع أنحاء العالم.

في الرسم البياني أدناه، ننتبع هامش الملاءة للشركة من خلال مقارنتها بالأحكام الفنية، حسب السنة المالية.

الشكل رقم (07): تطور هامش الملاءة والأحكام الفنية
الوحدة: مليار دج.



المصدر: وثائق من داخل الشركة، إدارة التسويق

وفقاً لهذا الرسم البياني، نلاحظ أنه من عام 2005 إلى عام 2012، يزداد هامش الملاءة، لكنه يظل دائماً أقل من المخصص الفني مما يعني أن الشركة يمكن أن تجد نفسها في حالة سداد العجز في حالة جميع المخاطر المؤمن عليها تحدث خلال هذه الفترة.

ومع ذلك، انعكس هذا الوضع، ابتداء من عام 2013، عندما تجاوز هامش الملاءة المالية للشركة المخصصات الفنية. في ظل هذه الظروف، تكون SAA أكثر قدرة على الوفاء ويمكنها الوفاء بالتزاماتها تجاه عملائها في جميع الحالات. منذ عام 2013، استمر هامش الملاءة المالية في النمو، حيث وصل إلى مبلغ 34.8 مليار دينار في عام 2017.

من خلال هذا المؤشر المالي الذي تم فحصه، يبدو أن الأداء المالي للمنظمة قد تحسن بشكل كبير في نهاية الفترة المدروسة وخاصة منذ عام 2013.

المبحث الثاني: إنتاج وتسعير العقد المبرم من قبل هيئة SAA.

يتطلب إنتاج أو الاشتراك في عقد تأمين عدة إجراءات ومراحل بما في ذلك عملية التسعير التي لا تقل عن ذلك. في الواقع، يعتبر تسعير تأمين النقل البحري على البضائع عملية بالغة الأهمية من حيث أنها تؤدي إلى تحديد القسط الذي يجب دفعه وهو المقابل لخدمة التأمين مما يجعل من الممكن تعويض المؤمن عليه في حالة المطالبة.

المطلب الأول: الإجراءات المتعلقة بوظيفة الإنتاج.

يتم الاشتراك في وثائق التأمين وتوطينها عن طريق الشبكة التجارية وهي: الوكالات المسؤولة عن استقبال العملاء وإصدار وثائق التأمين وتحصيل الأقساط عند إنشاء العقد وإدارتها وتسوية المطالبات. يجب أن يتبع تسجيل وإدارة السياسات والركاب الإجراءات التالية:

1. مرحلة طلب التأمين.

يجب تقديم أي طلب للتغطية عن طريق استبيان مكتمل حسب الأصول وموقع من قبل المؤمن له، يجب أن يخضع أي تعديل لشروط التأمين لعقد قائم بالفعل لكتابة موجهة من قبل المؤمن له إلى الوكالة، سيكون تأثير هذه الشروط الجديدة هو تاريخ استلامها.

2. مرحلة التسعير.

بعد فحص طلب التغطية و/أو الاستبيان، يجب على الهيكل المسؤول عن الإنتاج تحديد الأسعار المطبقة، واحترام المعدلات السارية وصلاحيات الاكتتاب.

3. مرحلة إعداد الوثيقة.

بمجرد دراسة المخاطر وتسعيرها، يجب صياغة الوثيقة أو الملحق من ثلاث (03) نسخ.

4. خطوة دفع قسط (عند الخروج).

يتم تسليم جميع نسخ العقد مصحوبة بإيصالات الدفع إلى أمين الصندوق حتى يتمكن المؤمن له من دفع قسط التأمين المقابل لعقد التأمين الخاص به. بمجرد إجراء التسوية، يلصق أمين الصندوق الكلمات "تمت التسوية" وطبيعة التسوية على الإيصال، ويعطي نسخة من العقد وإيصال التسوية للمؤمن له، يقوم أمين الصندوق بتسجيل مراجع وثيقة التأمين والمبلغ المدفوع في جميع الضرائب المدرجة (TTC) في السجل النقدي. في نهاية اليوم، سيقوم المحاسب وأمين الصندوق بحساب الأرقام.

5. المستند الذي يتعين تسليمه للمؤمن له.

عند إبرام عقد التأمين، يجب على المنتج أن يعطي المؤمن له نسخة من الشروط العامة، وكذلك نسخة من الشروط الخاصة موقعة حسب الأصول من الطرفين، مصحوبة بإيصال قسط.

6. تسجيل وثيقة التأمين.

يجب الاحتفاظ بسجل إنتاج على مستوى الفرع، يجب ترقيم السجلات والتوقيع عليها بالأحرف الأولى من قبل المدير الإقليمي. يجب ألا تقدم الطبيعة أو الأعباء الزائدة.

7. تصنيف الوثائق والمصادقات.

بمجرد انتهاء المحاسب من تسجيل جميع الوثائق والأقساط المقابلة، يرسل الوثائق مرة أخرى إلى المنتج، الذي سيفتح المجلد لكل وثيقة عن طريق إدخال تصنيف المجلد، يعبأ من قبل المؤمن له يجب أن يودع في الملف.

8. نقل الوثائق إلى الإدارة الإقليمية.

في نهاية كل عقد، يرسم المنتج قسيمة لإرسال الوثائق تم إدراجها داخل العقد، يجب أن يوقع المنتج والمحاسب على القسيمة وأن يوقعها رئيس قسم الإنتاج و/أو رئيس الوكالة.

المطلب الثاني: دراسة تسعير بالمنظمة.

يؤدي تسعير فائض تأمين النقل البحري إلى تحديد القسط، يتكون التسعير من عدة معايير وهي:

1. طبيعة البضاعة المراد التأمين عليها.

يتم تصنيف البضائع إلى سبع (07) فئات فيما يتعلق بدرجة ضعفها.

2. قيمة البضاعة.

يجب أن يشير المؤمن له إلى القيمة التي يرغب في تأمين البضائع مقابلها في وقت إصدار وثيقة التأمين.

3. طريقة التأمين المختارة.

يتمتع المؤمن له بالاختيار بين ضمانين أساسيين هما ضمان جميع المخاطر أو الضمانات المحدودة

.Fabe Soft

4. منشأ البضاعة.

تعتبر المنطقة أو الدولة التي نشأت منها البضائع عاملاً أساسياً في تحديد القسط.

5. ضمانات إضافية الممنوحة.

الضمانات الإضافية المتعلقة بالضمانات الأساسية هي كما يلي:

1.5 السرقة والضياع.

تعتمد معدلات الأقساط المطبقة على تغطية "السرقة والاختفاء" على فئة البضائع التي يتم تحديدها وفقاً لمصطلح "السرقة والاختفاء". تنقسم هذه التسمية إلى أربع (04) فئات. يوضح الجدول التالي معدلات الأقساط حسب الفئة:

الجدول رقم 05: معدل قسط التأمين على السرقة والاختفاء

فئة	1	2	3	4
معدل	%0.038	%0.077	%0.115	%0.154

المصدر: إعتامداً على مستندات داخلية لشركة SAA

2.5 تمديد الإقامة في الرصيف.

يمكن تغطية البضائع المطلوبة للبقاء على الرصيف بعد الإنزال، بعد فترة التعاقد، عن طريق زيادة معدل القسط الأساسي، عند الاقتضاء، عن طريق السرقة والاختفاء، كل أسبوعين تبدأ. كما هو موضح في الجدول التالي:

الجدول رقم 06: معدلات الأقساط المتعلقة بضمان تمديد الإقامة في الرصيف

خمس عشرة	الأول	الثاني	الثالث	الرابع	الخامس	السادس
معدل الزيادة	%25	%40	%40	%60	%60	%100

المصدر: استناداً إلى البيانات داخلية لشركة SAA

5.3 السفر الإضافي.

في غطاء "متجر إلى متجر" و "موقع على ظهر السفينة"، لا تؤدي الرحلة البحرية الإضافية إلى زيادة إضافية، عندما يتم تحديدها ضمن مسافة أقل من أو يساوي خمسين كيلومتراً (50 كيلومتراً). بعد هذا الحد، يتم منح التغطية بشرط زيادة المعدل القسط الأساسي، وتزداد إذا لزم الأمر عن طريق السرقة والاختفاء، على النحو التالي:

- 30% للنقل بالوسائل الخاصة.

- 20% لوسائل النقل العام.

4.5 مخاطر الحرب.

تم تحديد المعدل المطبق على مخاطر الحرب عند 0,4%، ومع ذلك، تجدر الإشارة إلى أن هذا المعدل قد يتقلب اعتماداً على ما يسمى بمناطق الحرب التي تستخدمها السفينة الحاملة.

6. الأقساط والرسوم الإضافية.

عند الاشتراك في عقد التأمين البحري الزائد، يتم تطبيق أقساط وزيادات إضافية في الحالات التالية:

1.6 الرسوم الإضافية لإعادة الشحن.

معدل التكلفة الإضافية، المطبق بغض النظر عن المنفذ الذي تتم فيه إعادة الشحن، هو 0.077%.

2.6 رسوم إضافية للتحميل على سطح السفينة.

معدل زيادة قسط التأمين المطبق على البضائع المنقولة على سطح السفينة هو 25% من المعدل القسط

الأساسي.

3.6 تكلفة إضافية مقابل عمر السفينة.

معدلات التكلفة الإضافية لعمر السفينة والعلم هي كما يلي:

الجدول رقم 07: الرسوم الإضافية لعمر السفينة وعلمها

عمر السفينة	مكمل العمر	رسم إضافي للإبلاغ
أقل من 15 عاماً	/	0,115%
من 16 إلى 20 سنة	0,097%	0,146%
من 21 إلى 25 سنة	0,192%	0,289%
من 26 إلى 30 سنة	0,289%	0,431%
من 31 إلى 35 سنة	0,385%	0,577%
من 36 إلى 40 سنة	0,769%	1,154%
فوق 40 سنة	1,154%	1,731%

المصدر: إستنادا على وثائق الداخلية لشركة، SAA

(1): كوستاريكا وقبرص وجمهورية الدومينيكان واليونان وأندونيسيا ولبنان وليبيريا وجزر المالديف ومالطا والمغرب ونيكوزفيا وبنما وسنغافورة والصومال.

7. التخفيضات والخصومات الفنية.

يتم إجراء التخفيضات من قبل المؤمن للمؤمن عليه في الحالات التالية:

1) النقل في حاويات

معدل الخصم المتميز المطبق في حالة النقل في الحاويات هو 25% من معدل القسط الأساسي.

2) مراقبة التفريغ

عندما يقوم المؤمن له بتفريغ بضائعه تحت إشراف خبير يعينه، من أجل جعل المتعاملين أكثر حذراً والسماح بتحديد المسؤولين عن أي خسائر وكذلك للحفاظ على الموارد، يحق للمؤمن له، في حالة عدم وجود مطالبة، بخصم يعادل مصاريف وأتعاب الخبير المستحقة لهذه العملية، ولكن دون تجاوز 5% من القسط الأساسي.

3) تخزين البضائع

عندما يبرر المؤمن له استئجار متجر مغلق لتخزين بضائعه، يحق له الحصول على خصم بنسبة 50% من معدل تمديد الضمان للإقامة في الرصيف الميناء.

المطلب الثالث: حساب قسط التأمين.

لتغطية المخاطر المختلفة المتعلقة بالنقل البحري التي تمنحها شركة التأمين، يجب على المؤمن له دفع مبلغ من المال يمثل قسط التأمين.

1. حساب إجمالي الأقساط.

قسط التأمين هو السعر الذي يتقاضاه الشخص المؤمن له حتى يتمكن الأخير من الاستفادة من التغطية التأمينية، ويختلف حسب نوع الخطر المؤمن عليه، شركة التأمين ليست ملزمة بإصدار وثيقة التأمين حتى يتم دفع القسط، ويمكن سدادها شهرياً أو ربع سنوياً أو سنوياً.

إجمالي القسط هو مجموع صافي الأقساط وضريبة القيمة المضافة (TVA) والطابع والرسوم وتكلفة العقد:

$$\text{إجمالي القسط} = \text{صافي الأقساط} + \text{القيمة المضافة} + \text{الطابع والرسوم} + \text{التكلفة العقد}$$

$$\text{La prime totale} = \text{La prime nette} + \text{TVA} + \text{Les droits de timbre} + \text{Coût de la police}$$

2. احتساب صافي قسط التأمين.

ناتج السعر العالمي والقيمة المؤمن عليها للبضاعة

صافي قسط التأمين = ناتج السعر العامي * القيمة المؤمن عليها

la prime nette = taux globale * la valeur de la marchandise assurée

3. حساب المعدل العام.

يتم احتساب المعدل الإجمالي على أساس المعدل التراكمي والأقساط الإضافية والزيادات والتخفيضات، حتى تتمكن من كتابة:

المعدل العام = المعدل التراكمي + المصاريف الإضافية + الزيادات - التخفيضات

Taux global = Taux cumulé + Les surprimes + Les majorations - Les réductions

علما:

- المعدل التراكمي هو مجموع معدل القسط الأساسي ومعدل السرقة والاختفاء إن أمكن.
- يتم تحديد معدل القسط الأساسي وفقاً لطبيعة البضائع والطريق البحري والضمان المكتتب به (عقود ضمانات محدودة أو جميع المخاطر).

4. مثال لتسعير تأمين البضائع البحرية.

هذا لتحديد السعر الإجمالي لعقد "جميع المخاطر بالإضافة إلى السرقة والاختفاء" المتعلق بشحنة بحرية من الحليب المجفف، في حاويات، بقيمة 120.000.000,00 دينار جزائري DA، من ميناء لوهافر إلى ميناء الجزائر العاصمة، على متن سفينة عمرها 23 عاماً ترفع علم بنما. يتعين على هذه الحاويات البقاء في الرصيف لمدة 3 ليالي، بعد فترة التعاقد، في المتاجر المغلقة. من أجل تحديد السعر الإجمالي والأقساط التي تجمعها شركة التأمين، يجب أولاً تحديد ما يلي:

1 تحديد السعر الأساسي.

نوع التأمين:

- جميع المخاطر بالإضافة إلى السرقة والاختفاء.
- فئات البضائع: "جميع المخاطر" فئة 5.

- فئات البضائع: "السرقه والاختفاء" فئة 4.

- أصل السفينة: ميناء لوهافر (فرنسا على المحيط الأطلسي).

- معدل (جميع المخاطر) 0.637%.

- نسبة (السرقه والاختفاء) 0.154%

المعدل التراكمي = معدل (جميع المخاطر) + نسبة (السرقه والاختفاء)

$$0.637\% + 0.154\% =$$

$$0.791\% =$$

2 تحديد الأقساط الإضافية هي 0.289%.

الأقساط الإضافية = تكلفة إضافية لعمر السفينة + تكلفة العلم الإضافية

$$0.192\% + 0.289\% =$$

$$0.481\% =$$

الأسبوع الثالث: 0.316% = 0.791 * 40%

اجمالي الزيادات = 0.198% + 0.316% + 0.316%

$$0.83\% =$$

● 3 تحديد ع الثاني: 0.316% = 0.791 * 40%

● الأسبوع

الأقساط الإضافية

● تكلفة إضافية لعمر السفينة هي 0.192%؛

● تكلفة العلم

دلائل التخفيضات والخصومات

● المتجر المغلق (التخزين) يبقى 0.415% = 0.83 * 50%

● النقل

اجمالي معدلات الخصم = 0.415% + 0.198%

$$0.613\% =$$

$$\text{معدل الاجمالي} = (0.791\% + 0.481\% + 0.83\%) - 0.613\% = 1.489\%$$

$$\text{القسط الواجب دفعه} = (120\,000\,000.00 \text{ دج} * 1.489\%) = 1\,786\,800.00 \text{ دج}$$

يتطلب تسعير تأمين الحاويات البحرية مراعاة العديد من المعايير وهذا من أجل الوصول إلى تحديد القسط المستحق من قبل شركة التأمين.

المبحث الثالث: دراسة ملف كارثة تأمين النقل البحري للبضائع.

الخسائر والأضرار الناجمة عن أحداث عرضية أو الناجمة عن خطأ المؤمن له هي مسؤولية شركة التأمين، باستثناء الاستبعاد الرسمي والمحدود الوارد في الوثيقة، ومع ذلك، لا يغطي المؤمن الخسائر والأضرار الناتجة عن خطأ متعمد أو احتيالي فيمن جانب المؤمن عليه.

لفهم طرق التسوية المختلفة بشكل أفضل، سنستخدم الإجراءات المتعلقة بوظيفة تعويض المطالبات ثم نتبع أمثلة ملموسة قد تظهر في الممارسة العملية.

المطلب الأول: الإجراءات المتعلقة بوظيفة المطالبات.

تتضمن هذه الإدارة ثلاث مراحل:

1. مرحلة فتح الملف.

تشمل هذه المرحلة:

1.1 إقرار المطالبة بالتعويض.

بعد تحقيق الخطر، يجب على المؤمن له الإعلان عن الخسارة في غضون الحدود الزمنية التي تحددها الشروط العامة. المهلة الزمنية للإعلان عن المطالبة في المسائل البحرية ذات أهمية كبيرة وتشكل أحد التدابير الاحترازية التي يجب مراعاتها والتي ينطوي عليها تحقيق مثل هذا الخطر.

يجب أن يتضمن إعلان الخسارة هذا المعلومات التالية:

- رقم السياسة أو الاستشارات الغذائية.
- تأثير وانتهاء السياسة.
- تاريخ ومكان حدوث الخسارة.

- طبيعة المطالبة.
- خصائص وسيلة النقل.
- تقدير الضرر التقريبي.

2.1 القوانين المتعلقة بإجراءات التعويض.

عندما يتم فتح ملف مطالبة، يتم تكوين الحكم تلقائياً، يعتمد مبلغ المخصص على التقدير التقريبي للضرر بالإضافة إلى أتعاب الخبراء على النحو الذي يحدده المؤمن له. إذا كان ذلك ممكناً، فسيتم اعتبار متوسط تكلفة الضمان الممنوح بمثابة مخصص أولي، يتم تحديثه أثناء الإدارة عند استلام المستندات التي تبرر الضرر.

3.1 تسجيل ملف الدعوى.

يجب أن يتم تسجيل ملفات المطالبات المعلنة في سجلات مرقمة وموقعة بالأحرف الأولى ومختومة من قبل المدير الإقليمي. من الضروري تنفيذ نفس التقسيم الذي تم تنفيذه على مستوى سجل الإنتاج.

4.1 إشعار الخسارة.

في نهاية كل عقد، يجب على الوكالة أن تعلن للإدارة الإقليمية عن جميع المطالبات التي حدثت من خلال استمارة مطالبة تعلن عنها حسب الأصول وموقعة من قبل مدير المطالبات.

2. مرحلة تحديد التعويض.

يتم تحديد التعويض بعد استخدام المستندات التي تبرر، يجب أن تشهد هذه المستندات على الأهمية النسبية للمطالبة (تقرير خبير، محاكمة من هذا البيان، شهادة الخسارة أو غيرها) وتقييمها الدقيق (فاتورة، إشهار مدين)

3. مرحلة التسوية.

في نهاية فحص القضية، سيتم تحرير وثائق التسوية.

1.3 التنازل عن الدفع.

يجب أن يحتوي جهاز الإرسال على جميع المعلومات المتعلقة بالخسارة التي تعتبر ملخصاً للحقائق. يجب أن يحتوي على جميع التفاصيل المتعلقة ببيان التسوية. يجب أن يتم كتابته من أربع نسخ.

2.3 إيصال الدفع.

يجب أن يتضمن هذا المستند معلومات تحدد الحدث الخاضع للتسوية بالإضافة إلى المبلغ الإجمالي الذي

يجب دفعه إلى المستفيد الذي سيوافق على اقتراح التسوية. يجب تحريرها من أربع نسخ، ويجب إرسال ثلاث نسخ إلى المؤمن له الذي يجب عليه إعادتها موقعة حسب الأصول.

3.3 مستند المصروفات (أمر الدفع).

بعد استلام إيصال الدفع أو التعويض، سيتم إعداد مستند النفقة، يجب صياغة هذا المستند بشكل مقروء ويجب أن يتضمن التفاصيل الدقيقة للمستفيد والغرض من الدفع ومبلغ التعويض بالكلمات والأرقام بالإضافة إلى رقم التسجيل.

4.3 إنشاء الشيك.

بمجرد توقيع أمر الدفع، يتم إرسال الملف إلى الإدارة المالية لإنشاء الشيك الذي يتجسد السداد، يوقع هذا الشيك من طرف الشخص المسؤول عن الهيكل المالي للوكالة وكذلك من قبل رئيس الوكالة، يجب ألا يظهر أي باطل عند تحرير الشيك لتجنب أي احتيال في الأمر.

5.3 تصنيف الملف بعد التسوية.

بمجرد أن يتم الدفع، سيتم حفظ الملف مع ذكر الدفع في المجلد، في نموذج المطالبة والسجل، ومع ذلك، يظل الملف في الإدارة لجزء الاستئناف.

المطلب الثاني: تسوية الأضرار الخاصة.

فيما يلي سنرى مثالاً على اللوائح المتعلقة بأضرار معينة.

1. عرض العناصر المتعلقة بالحادث.

- الشاحن (المصدر): Xinxing أنابيب حديد الدكتايل

- المستورد (المؤمن عليه): Eur1 Green Revolution Industries ؛

- السفينة الحاملة: Josco changzhou ؛

- طبيعة البضاعة المستوردة: أنابيب فولاذية وملحقاتها.

- كمية البضائع المستوردة: 3624 طرد / صندوق.

- حمولة البضائع المستوردة: 2.994.034 طن متري.

- ميناء التحميل: Lianyungang (الصين).

- ميناء التفريغ: جن جن (سكيدة).

قام المؤمن عليه في هذه الحالة Eurl Green Revolution Industries بتأمين وثيقة سفر البضائع مع

SAA بقيمة 1,13,1934561 دولار أمريكي (دولار أمريكي) أو 261165753 دينار جزائري (DA).
 بقدر ما في تاريخ الاشتراك أن 1 USD يساوي 135.00 دينار جزائري، معدل التحمل على تلف البضائع المطبق هو 5% بحد أدنى للخصم 50000.00 دينار جزائري.

2. إقرار الخسارة من قبل المؤمن له.

أثناء تفريغ السفينة جوسكو تشانغتسو، لاحظ المتلقي (المؤمن له) حدوث أضرار. نتيجة لذلك، تم تعيين خبير بحري معتمد من قبل الشركة للحصول على خبرة محتملة وتقدير للضرر.

3. العثور على الضرر.

سافر المؤمن له إلى مكان الإنزال بميناء جن جن وتم إعداد تقرير بالضرر مع قبطان السفينة، ونتيجة لذلك لوحظ ما يلي ومن ثم تم الإقرار به:

✓ قطعتان (2) من الأنبوب لهما DN 200 (القطر الاسمي 200) يتم استهلاكهما بنسبة 15%، ويتم دفع قطعتين في نهاياتهما.

✓ سبع قطع (07) من الأنبوب DN40 (القطر الاسمي 400) يتم استهلاكها بنسبة 75%.

- قطعتان (02) بهما فتحتان في منتصف الأنبوب على التوالي بحوالي خمسة (05) وثمانية (08) سنتيمترات.
 - خمس (05) قطع غرقت في نهايتها.

✓ تم استهلاك ثلاث قطع (03) من الأنبوب DN500 (القطر الاسمي 500) بنسبة 45%.

- قطعة واحدة (01) مؤمن عليها في منتصف الأنبوب.

- قطعتان (02) يتم إدخالهما في نهاياتهما.

وبحسب تقرير الخبير فإن الضرر المذكور أعلاه ناتج عن الاستيلاء غير اللائق على التاجر في مخازن السفينة.
 4. تقدير الضرر.

● لأنابيب DN 500:

عدد القطع المستلمة على متن السفينة 336 أطوالها 2016.00 متر طولي (مل).

336 قطعة ← 2016.00 مل

3 قطع ← (3 قطع * 2016.00 مل) / 336 قطعة = 18 مل

1 م 1 ← 102.86 دولار

18 م 1 ← 102.86 دولار * 18.00 م = 1851.48 دولار USD

$$\text{مقدار الضرر بالعملة} = 1851.48 \text{ USD} * 45\% = 833.17 \text{ USD}$$

مقدار الضرر في الدينار الجزائرية هو:

1 دولار أمريكي 135.00 دينار جزائري.

$$833.17 \text{ دولارًا أمريكيًا} (833.17 \text{ دولارًا أمريكيًا} * 135.00 \text{ دينار}) = 112477.95 \text{ دج}$$

$$\text{الضرر ب دج} = 112477.95$$

● لأنابيب DN 400:

عدد القطع المستلمة على ظهرها 500 قطعة، طولها 3000.00 متر طولي (مل).

500 قطعة 3000.00 مل

$$7 \text{ قطع} \leftarrow (7 \text{ قطع} * 3, 000.00 \text{ مل}) / 500 \text{ قطعة} = 42 \text{ مل}$$

$$1 \text{ م} \leftarrow 75.41 \text{ دولار}$$

$$42 \text{ م} \leftarrow 1 (75.41 \text{ دولارًا أمريكيًا} * 42.00 \text{ م}) = 3167.22 \text{ دولارًا أمريكيًا}$$

$$\text{مقدار الضرر في العملة} = 3167.22 \text{ USD} * 75\% = 2375.42 \text{ USD}$$

مقدار الضرر في الدينار الجزائرية هو:

$$1 \text{ دولار أمريكي} \leftarrow 135.00 \text{ دينار جزائري}$$

$$2375.42 \text{ دولارًا أمريكيًا} \leftarrow (2375.42 \text{ دولارًا أمريكيًا} * 135 \text{ دينارًا أمريكيًا}) = 320681.7 \text{ دج}$$

$$\text{مقدار الضرر ب دج} = 320681.7$$

● لأنابيب DN 200:

عدد القطع المستلمة على متن السفينة هو 3167، طولها 19.002.00 متر طولي (مل).

3، 167 قطعة نقدية 19، 002.00 مل

$$\text{قطعتان} \leftarrow (\text{قطعتان} * 19.002.00 \text{ مل}) / 3167 \text{ قطعة} = 12 \text{ مل} \leftarrow 18.73 \text{ دولارًا أمريكيًا}$$

$$12 \text{ مل} \leftarrow (18.73 \text{ دولارًا} * 12.00 \text{ مل}) = 224.76 \text{ دولارًا}$$

$$\text{مقدار الضرر في العملة} : 224.76 * 15\% = 33.714 \text{ USD}$$

مقدار الضرر في الدينار الجزائرية هو:

$$1 \text{ دولار أمريكي} \leftarrow 135.00 \text{ دينار جزائري}$$

$$33.714 \text{ دولارًا أمريكيًا} \leftarrow (33.714 \text{ دولارًا أمريكيًا} * 135.00 \text{ درهمًا إماراتيًا}) = 4551.39 \text{ دج}$$

تسوية المطالبات

الإجراءات المعتادة، في حالة المطالبة، هي:

✓ فتح ملف

المطالبة بالمستندات اللازمة لإضفاء الطابع الرسمي على ملف المطالبة وهي: وثيقة التأمين.

- إعلان الخسارة.

- فاتورة تجارية مقيمة لدى BNP Paris Bas El Djazair.

- وثيقة الشحن البحري.

- تقرير الخبير رقم 15 / 714 / SK / BEMACT.

- مذكرة الخصم.

- خطاب احتياطي.

- قسيمة الاحتياطيات.

- مذكرة رسوم الخبير.

5. دراسة ملف المطالبة.

بعد الفحص والدراسة الفنية لملف المطالبة، منحت هيئة الشركة تسوية الملف المقبول، حيث تضمن

جميع المخاطر الأضرار التي لحقت بالبضائع أثناء الرحلة البحرية وكذلك أثناء الإقامة في الرصيف.

6. تحديد مبلغ التعويض.

مبلغ التعويض المخصص للمؤمن له هو كما يلي: مبلغ التقييم (الأساسي) للخبير مضافاً إليه مبلغ

ملاحظة الرسوم مطروحاً منه المبلغ المقتطع المحدد في العقد وهو 50000.00 دينار جزائري.

أصل الدين: 275.595.84 دينار جزائري.

أتعاب الخبراء 11483.55 دينار جزائري.

الخصم: 50000.00 دينار جزائري.

مبلغ التعويض = (أصل الدين + أتعاب الخبير) - الخصم

= (275595.84 دج + 11483.55 دج) - (50000.00)

= 237079.40 دج

مبلغ التعويض = 237079.40

من خلال إيصال الدفع، تم إنشاء شيك لصالح شركة Green Revolution Industries المؤمن عليها.
المطلب الثالث: حق الرجوع على المؤمن له.

بمجرد أن يتم استلام التعويض من قبل المؤمن له، يكون الأخير قد وقع على صك الحلول لصالح هيئة الشركة العليا حتى يتمكن الأخير من ممارسة حقه في الرجوع إلى مبلغ التعويض المدفوع. في الواقع، في المقام الأول، مارست SAA حق الرجوع الودي من خلال شكوى تم إرسالها إلى المدين ونادي (الحماية والتعويض)، أو مالك السفينة أو الناقل، وبالتالي دعوته لتسوية ديونه لم يتم تقديم أي خطاب ضمان تتلقاه الشركة. ونتيجة لذلك، تم الشروع في إجراء انتصاف قانوني من أجل الحفاظ على المواعيد النهائية، في الواقع، ينتهي الحق في ممارسة الانتصاف من خلال المحاكم في غضون عام واحد من تاريخ الحادث، وتم تعيين محام لتمثيله على مستوى محكمة القسم البحري (لا يزال الملف قيد النظر).

خلاصة الفصل:

إن تأمين البحرية هو قبل كل شيء عامل مخفض لعدم اليقين إنه لا يقضي على المخاطر، لكنه يقلل الضرر الذي تسببه، والهدف منه هو تشجيع التجارة الدولية وخلق الثروة.

خلال فترة تدريبنا العملي على مستوى شركة التأمين SAA سكيكدة، تمكنا من اكتساب معرفة طويلة جدًا بنشاط التأمين البحري للشركة، والتي نظرنا إليها في دراستنا وعلى وجه التحديد اللوائح لقد أوضحنا من خلال حالة حقيقية تتمثل في ملاحظة وجود نقص في البضائع المنقولة، وعملية السداد الخاصة بالشركة بالنسبة للمؤمن لهم.

الهدف الرئيسي لشركة التأمين هذه هو الاهتمام بهذه المسؤوليات وتكون دائمًا قادرة على الوفاء بها. نظرًا لضعف العملاء إلى حد ما في التجارة الخارجية، يجب أن تبتكر SAA وتبدأ نهجًا تنظيميًا جديدًا يعتمد على إمكاناتها البشرية والمهنية لمعايير الإدارة الحديثة.

الخاتمة العامة

خلاصة عامة

يعتبر التأمين البحري للبضائع من أهم دعائم التجارة عامة و الخارجية خاصة، كونه يساهم في دفع المخاطر البحرية التي تصاحب عملية النقل البحري للبضائع من غرق و حريق و تلف وسرقة... الخ، و يحد من الخسائر التي ترافق هذه المخاطر نظرا لما يقوم عليه من مبادئ و أسس تصب في غالبها في مصلحة المؤمن له.

ينشأ عن تأمين النقل البحري عقد، يتم تكيف الأخير مع كل حالة لكل عملية تجارية، هذا التكيف الدائم مع طلب العملاء واحتياجاتهم هو السمة الأساسية لتأمين النقل البحري، بالإضافة إلى ذلك توفر السياسة القياسية نمطين رئيسيين للتغطية، تأمين ضد جميع المخاطر وتأمين المحدد، لكنه يترك الطرفين أحراراً في الاتفاق على أي طريقة تأمين أخرى.

حاولنا طوال فترة عملنا شرح وتوضيح إجراءات الاكتتاب وتسوية المطالبات في التأمين البحري للبضائع، نتيجة لذلك بدأنا فترة تدريب مع شركة تأمين، في هذه الحالة الشركة الجزائرية للتأمين، مما سمح لنا بفهم أفضل لمبدأ تأمين النقل البحري وعملية التعويض داخل هذه الشركة، ركز عملنا على دراسة الحالات الحقيقية للكوارث من حيث الأضرار الخاصة وبالتالي تعويضها من قبل SAA.

واجه عملنا بعض الصعوبات والحوادث، وهي: قلة المعلومات المتعلقة بإجراءات التسوية، بحجة السرية، وانخفاض معدل الاشتراك في مجال التأمين البحري، مما دفعنا إلى دراسة التسوية بمتوسط معين.

• نتائج إختبار الفرضيات

بالنسبة للفرضية الأولى امتيازات وخصائص النقل البحري للبضائع التي يقدمها الناقل مرتبطة بمتطلبات ومعايير العميل (المستورد/المصدر)، هذه الفرضية مقبولة ولقد تم إثباتها.

بالنسبة للفرضية الثانية تعطي وثيقة التأمين على النقل البحري للبضائع جميع مخاطر النقل البحري عن وقوع الخطر، هذه الفرضية مرفوضة وذلك لأنه لا يتم تعويض جمع أخطار وإنما تغطي الأخطار المتفق عليها في العقد أيضا في حالة الحروب وإختفاء لا يتم التعويض.

• نتائج الدراسة

- يشير أي عقد تأمين إلى قسط يتم احتسابه على أساس قيمة البضائع المنقولة ونوع الوثيقة المتعاقد عليها، وأيضا هذا السعر ويرتبط ارتباطاً وثيقاً بالحالة وعمر السفينة وكذلك يؤدي خط سير الرحلة المؤمن عليه إلى ظهور قائمة بالأقساط الإضافية أو الخصومات في بعض الحالات.

- هناك العديد من الأحكام تتناقض مع أحكام القواعد الدولية المتعلقة بالتأمين البحري.
- يعتبر عقد التأمين البحري من العقود الملزمة لجانبين حيث يرتب التزامات على طرفيه من شأن هذه الالتزامات أن تعيد التوازن بينهم.
- يعتبر التأمين البحري مصدرا من مصادر الدخل باعتبار يعمل على جمع رؤوس الأموال و ادخارها واستثمارها.
- إن عقود التأمين البحري غير إلزامية فيما يخص البضائع، و بالتالي قد يحجم بعض الشاحنين عن تأمين بضائعهم و بذلك يفوت عنهم فرصة التعويض.
- الاقتراحات

وصلنا من خلال دراستنا إلى جملة من الاقتراحات نوجز البعض منها في النقاط التالية:

- ضرورة مراجعة أحكام التأمين البحري من فترة إلى أخرى وتعديلها وفق المعطيات الموجودة على الساحة العالمية وحسب الجهات والمخاطر.
 - ضرورة تشجيع التأمين الإلكتروني للنقل البحري نظرا لما يمتاز به من مزايا.
 - ضرورة تشجيع والتعامل بالفوترة الإلكترونية.
 - إعادة النظر في الطبيعة القانونية للتأمين البحري للبضائع و إضفاء الإلزامي عليها
- أفاق البحث.
- في الأخير تجدر الإشارة أن دراستنا لا تخلو من النقائص، كما لم تستطع الإجابة على جميع الأسئلة المطروحة في هذه الحالة إجراءات التعويض ، وعليه نقترح بعض المواضيع للبحث والدراسة:
- تأمين النقل البحري للبضائع ودوره في تحسين التجارة الخارجية.
 - مزايا التأمين الإلكتروني لنقل البضائع البحرية.
- وفي الأخير نتمنى أن تكون هذه الدراسة بداية في فتح آفاق دراسة أكثر للموضوع.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع:

المراجع باللغة العربية:

- 1- أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، (2007)، إدارة الخطر والتأمين، الطبعة الأولى، الأردن، دار الحامد للنشر والتوزيع
- 2- عبد القادر العطير، (2006)، التأمين البحري في التشريع، الأردن، دار الثقافة للنشر والتوزيع.
- 3- معراج جديدي، (2007)، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، طبعة السابعة، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية.
- 4- معراج جديدي، (2016)، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، الطبعة الرابعة، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية.
- 5- عصام الدين عمر، (1992)، تأمين النقل البحري البري والجوي، القاهرة، الاتحاد المصري للتأمين .
- 6- مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، (2012)، التأمين البحري، الطبعة الأولى، مصر، المكتبة الوفاء القانونية الإسكندرية.
- 7- مصطفى كمال طه، (1992)، التأمين البحري الضمان البحري، مصر، الدار الجامعية
- 8- صحراوي نور الدين، (2017)، التزامات الأطراف في عقد التأمين البحري، الجزائر، العدد الثامن، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل.
- 9- عبد الرزاق بن خروف، (2017)، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، الجزائر، دار الخلدونية .
- 10- محمد بهجت عبد الله و أمين قايد، (2005)، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. الطبعة الأولى، القاهرة ، مصر، الجزءان الثاني والثالث.

12- محمد أمين مهري، 2002 ، التأمين البحري على السفينة، رسالة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، الجزائر.

13- حياة بن عيسى، 2003 التأمين على هيكل السفن، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة ابو بكر بلقايد، تلمسان.

14- يعقوبي صبرينة، (2017)، عقد التأمين البحري، مذكرة ماجستير في القانون ، تخصص قانون العقود ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، الجزائر.

15- الجريدة الرسمية الجزائرية ، الأمر رقم 07-95 المؤرخ في 23 شعبان 1415 هـ الموافق لـ 25 جانفي 1995م المتعلق بالتأمينات ، العدد ، 13 الجزائر ، 1995.

16- الجريدة الرسمية الجزائرية، قانون رقم 04-06 المؤرخ في 12 صفر 1427 هـ الموافق لـ 12 مارس 2006م المتعلق بالتأمينات ، العدد 15 ، الجزائر، 2006.

المراجع باللغة الأجنبية:

- 1- La gestion des risques maritimes : les risques exceptionnels.
- 2- Joint War Committee édition 2013.
- 3- Direction des assurances SAA, politique de souscription 2018.
- 4- Gestion des risques des compagnies d'assurance : une revue de la littérature récente.