

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة بومرداس

قسم علوم التسيير



كلية العلوم الاقتصادية و التجارية
و علوم التسيير

مذكرة التخرج لنيل شهادة ماستر تخصص تأمينات و إدارة
المخاطر

الموضوع

تأمين النقل البحري للبضائع و أثره على التجارة الخارجية
دراسة حالة الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي- بودواو -

تحت إشراف الأستاذة :
شيقارة هجيرة

من إعداد الطالبتين :
بلقايد غنية
فعلول نعيمة

كلمة شكر وتقدير

الحمد لله الذي منحنا القدرة والعزيمة لإتمام هذه المذكرة التي تعتبر ثمرة مجهود

لسنوات من الدراسة، فألف حمد وشكر للمولى عز وجل.

أما بعد:

فلقوله صلى الله عليه وسلم: (من لم يشكر الناس لم يشكر الله، ومن أسدى إليكم معروفا فكافئوه،

فان لم تستطيعوا فادعوا له).

وعملا بهذا الحديث واعترافا بالجميل لا يسعنا إلا أن نتقدم بجزيل الشكر إلى الأستاذ المشرفة على

مذكرتنا *شيقارة هجيرة * التي تكرمت بقبولنا الإشراف على بحثنا هذا، كما أنها لم تبخل علينا بنصائحها

وتوجيهاتها لإنجاز هذا العمل.

كما لا يفوتنا ان نتقدم بجزيل الشكر وفائق الاحترام والتقدير الى مؤطرنا *بن بخمة فتحي * وكل عمال

الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي ببودواو ولاية بومرداس.

وشكرا لكل من أمدنا بيد العون من قريب أو من بعيد.

وأحسن القول الحمد لله وأفضل الذكر لا إله إلا الله محمد رسول الله صلى الله عليه وسلم

نسأل الله عز وجل أن يكمل عملنا بالنجاح

والتوفيق.

إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم
(قل اعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنون)
صدق الله العظيم

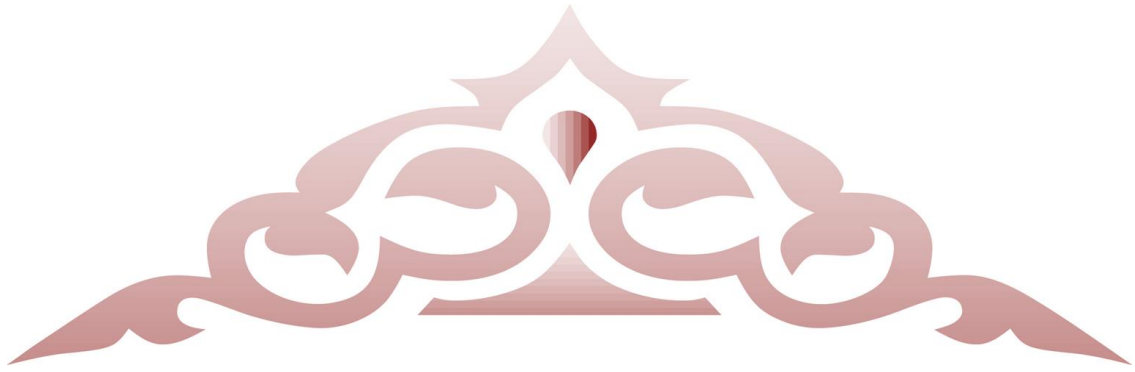
"الأيام ماهي إلا صحائف ، السعيد من يخلدها بأحسن الأعمال".

إلى من زرع الأمل و الطموح في نفسي و علمني الوفاء و الإخلاص في حياتي، إلى الذي غمرني بعطفه وحنانه، إلى الذي شاءت الأقدار أن تأخذه مني في وقت أنا بحاجة إليه، إلى الوالد الذي لن يجود الزمان بمن يحل محله أبداً-أسكنه الله روضة من رياض الجنة.

إلى حنة تحرسها الملائكة -إلى الحزن الدافئ، إلى ينبوع الحنان-أمي-أطال الله في عمرها.
إلى بسمات حياتي، مصدر سعادتي و فرحتي في دنيا إخوتي:-كريمة-محمد-الصحفية رتيبة-عمر-فاتح.
إلى أعزيز ما أنتسب إليهم أهلي و أقاربي.
إلى جميع الصديقات والأصدقاء الذين جمعني بهم الخير و الوفاء.

غنية





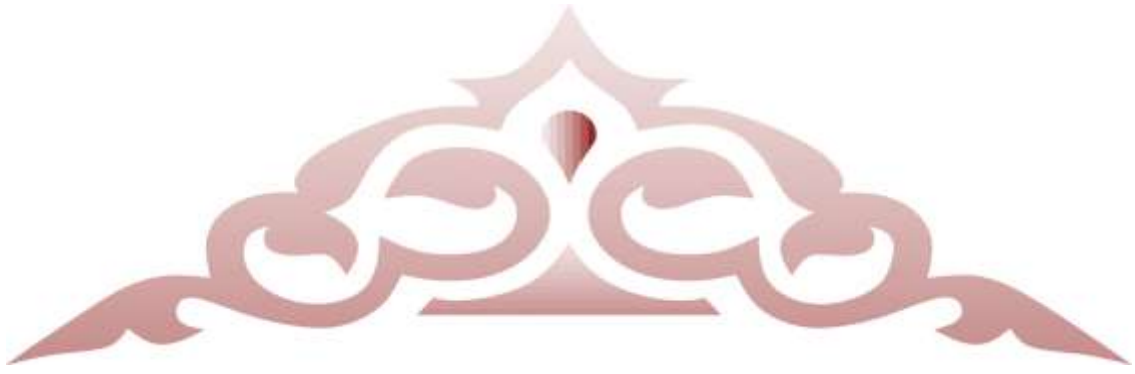
الفهرس العام



	كلمة شكر وتقدير
	الإهداء
	الملخص
	قائمة المحتويات
	قائمة الجداول
	قائمة الأشكال
	قائمة الملاحق
أ- ت	مقدمة عامة
02	الفصل الأول: مدخل إلى تأمين النقل البحري للبضائع
02	تمهيد
03	المبحث الأول: التأمين البحري
03	المطلب الأول: نشأة و مفهوم عقد التأمين البحري
05	المطلب الثاني: أنواع التأمين البحري و أهميته
06	المطلب الثالث: وثائق التأمين البحري
07	المطلب الرابع: شروط التأمين البحري
08	المبحث الثاني: النقل البحري للبضائع
08	المطلب الأول: نشأة و تعريف عقد النقل البحري و خصائصه
09	المطلب الثاني: أنواع النقل البحري
09	المطلب الثالث: أهمية النقل البحري و مميزاته
10	المطلب الرابع: أهم التشريعات التي تنظم النقل البحري و المتدخلون في العملية
13	المبحث الثالث: تأمين البضائع في عقد التأمين البحري
13	المطلب الأول: المخاطر البحرية التي تتعرض لها البضاعة و خسائرها
14	المطلب الثاني: الإجراءات المتخذة في حالة وقوع الحادث
16	المطلب الثالث: تحديد القيمة المؤمنة للبضاعة
17	المطلب الرابع: تسوية التعويضات في حالة التأمين البحري

19	خلاصة الفصل
20	الفصل الثاني: تأمين النقل البحري و التجارة الخارجية
21	تمهيد
22	المبحث الأول: عموميات حول التجارة الخارجية
22	المطلب الأول: ماهية التجارة الخارجية
23	المطلب الثاني: أسباب قيام التجارة الخارجية و أهميتها
24	المطلب الثالث: مصطلحات التجارة الخارجية
26	المبحث الثاني: علاقة التجارة الخارجية بالنقل البحري
26	المطلب الأول: الأطراف المتداخلة في التجارة الخارجية و تقنيات الدفع فيها
28	المطلب الثاني: الوثائق المستعملة في التجارة الخارجية
32	المطلب الثالث: أهمية تأمين النقل البحري على صعيد التجارة الخارجية
33	المبحث الثالث: دور تأمين النقل البحري للبضائع في تسهيل التجارة الخارجية
33	المطلب الأول: عملية تصدير البضائع
35	المطلب الثاني: عملية استيراد البضائع
36	المطلب الثالث: أثر التأمين البحري على التجارة الخارجية
38	خلاصة الفصل
39	الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي بومرداس (بودواو)
40	تمهيد
41	المبحث الأول: تقديم الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي (بودواو)
41	المطلب الأول: نشأة الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي (بودواو) و هيكلها التنظيمي
43	المطلب الثاني: مجال نشاط صندوق الجهوي للتعاون الفلاحي (بودواو)
44	المطلب الثالث: أهداف الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي (بودواو)
44	المبحث الثاني: واقع تأمين البحري للبضائع في الجزائر
44	المطلب الأول: دراسة و تحليل الإنتاج لنشاط التأمين على المستوى الوطني
49	المطلب الثاني: دراسة الإنتاج و التعويضات في الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي

56	المطلب الثالث: آلية سير عملية النقل البحري للبضائع
61	المبحث الثالث: نتائج الدراسة الميدانية
61	المطلب الأول: منهجية الدراسة الميدانية
63	المطلب الثاني: أسلوب جمع البيانات و المعالجة الإحصائية
63	المطلب الثالث: دراسة و تحليل نتائج الاستبيان
78	خلاصة الفصل
80	الخاتمة العامة
84	قائمة المراجع
86	الملاحق



قائمة الجداول

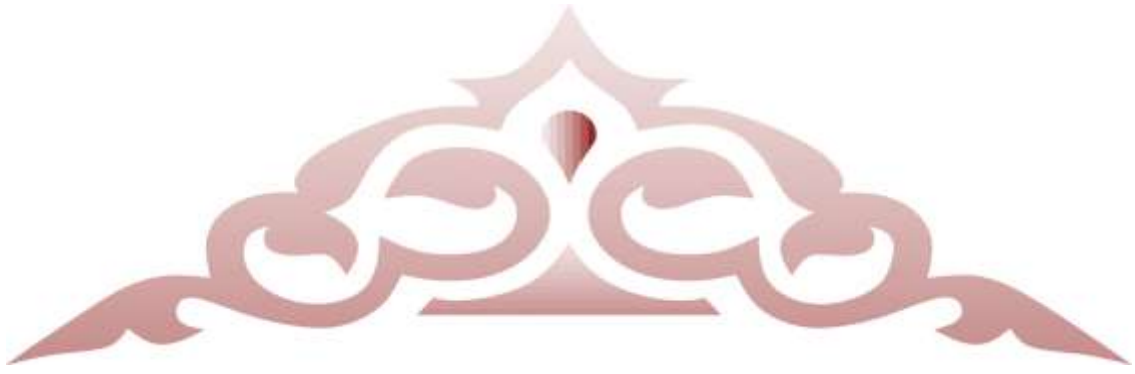


الصفحة	العنوان	الرقم
45	جدول يبين إنتاج المجلس الوطني للإحصاء في فروعها للسنوات من 2011 إلى غاية 2015.	01
47	جدول يبين إنتاج المجلس الوطني للإحصاء في فرع النقل للسنوات من 2011 إلى 2015.	02
50	جدول يبين إنتاج الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي في فروعها من سنة 2013 إلى 2016	03
52	جدول يبين التعويضات المقدمة من طرف الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي في فروعها من 2011 إلى 2015	04
54	جدول يبين إنتاج الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي في فرع تأمين النقل من سنة 2011 إلى 2015	05
55	جدول يبين التعويضات المقدمة من طرف الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي في فرع تأمين النقل للسنوات من سنة 2011 إلى 2015	06
62	جدول يبين الإحصائيات الخاصة بالاستبيانات الموزعة	07
64	جدول يبين تحديد نسبة الذكور و الإناث	08
65	جدول يبين نسبة توزيع الأفراد حسب العمر	09
66	جدول يبين المستوى العلمي لأفراد العينة	10
66	جدول يبين نسبة توزيع الأفراد حسب نوع النشاط	11

قائمة الجداول

67	جدول يبين نسبة توزيع الأفراد حسب طبيعة الشركة.	12
67	جدول يبين نسبة توزيع الأفراد حسب القطاع الذي تنتسب إليه الشركة.	13
68	جدول يبين توزيع أفراد العينة حسب امتلاكهم لعقد التأمين	14
69	جدول يبين نسبة توزيع الأفراد بسبب الامتناع عن التأمين	15
70	جدول يبين سبب اختيار أفراد العينة للتأمين البحري للبضائع	16
70	جدول يبين تقسيم التأمين حسب الزاميته	17
71	جدول يبين رأي الأفراد في تقليل تكلفة التأمين	18
72	جدول يبين أفضل تأمين الذي يساهم في تقليل المخاطر	19
72	جدول يبين رأي الأفراد في مساهمة التأمين في تسهيل التجارة الخارجية	20
73	جدول يبين ناحية تسهيل التأمين للتجارة الخارجية	21
74	جدول يبين تسهيل تأمين لعمليات الشحن	22

74	جدول يبين مساهمة التأمين في تسهيل عمليات التفريغ.	23
75	جدول يبين مساهمة التأمين في تشجيع التصدير و الاستيراد	24
76	جدول يبين مساهمة التأمين في تسهيل التجارة الخارجية	25
76	جدول يبين تغطية الأخطار عند التصدير و الاستيراد	26
77	جدول يبين الأفراد الذين يستثمرون أموالهم في التجارة الخارجية	27



قائمة الأشكال



قائمة الأشكال

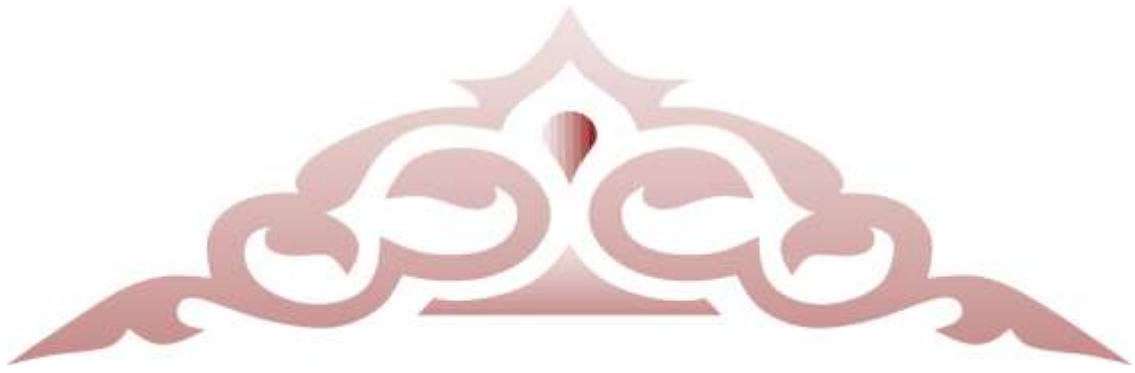
الرقم	العنوان	الصفحة
01	الميكمل التنظيمي للصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي ببودواو	42
02	إنتاج المجلس الوطني للتأمينات في فروعها للسنوات من سنة 2011 إلى 2015.	46
03	إنتاج المجلس الوطني للتأمينات لفرع النقل للسنوات من سنة 2011 إلى 2015.	48
04	إنتاج الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي ببودواو للسنوات من سنة 2013 إلى 2016	51
05	تعويضات الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي ببودواو للسنوات من سنة 2013 إلى 2016	53
06	إنتاج الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي في فرع النقل ببودواو للسنوات 2013 إلى 2016	54
07	التعويضات المقدمة من طرف الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي لفرع تأمين النقل للسنوات من سنة 2013 إلى 2016	56
08	الإحصائيات الخاصة بالاستبيانات الموزعة	62
09	تحديد نسبة الذكور والإناث	64
10	نسبة الفئة العمرية المدروسة	65
11	المستوي العلمي لأفراد العينة	66

قائمة الأشكال

66	نوع نشاط العينة	12
67	طبيعة الشركة	13
67	القطاع الذي تنتسب إليه الشركة	14
68	توزيع أفراد العينة حسب امتلاكهم لعقد التأمين	15
69	يبيّن سبب الامتناع عن التأمين	16
70	يبيّن سبب اختيار التأمين البحري	17
70	تقسيم التامين حسب الزاميته	18
71	يبيّن رأي الأفراد في تقليل تكلفة التأمين	19
72	يبيّن افضل تأمين الذي يساهم في تقليل المخاطر	20
72	يمثل رأي الأفراد في مساهمة التأمين في تسهيل التجارة الخارجية	21
73	يبيّن ناحية تسهيل التجارة الخارجية	22

قائمة الأشكال

74	يبيّن تسهيل تأمين عمليات الشحن	23
74	يبيّن تسهيل تأمين عمليات التفريغ	24
75	يبيّن مساهمة التأمين في تشجيع التصدير و الاستيراد	25
76	يبيّن مساهمة التأمين في تسهيل التجارة الخارجية	26
76	يبيّن تغطية الأخطار عند التصدير و الاستيراد	27
77	يبيّن الأفراد الذين يستثمرون أموالهم في التجارة الخارجية	28

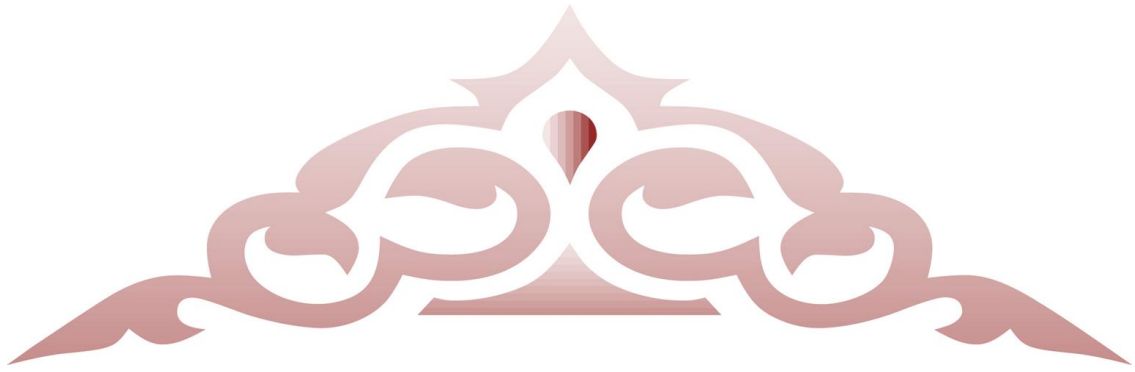


الملاحق



قائمة الملاحق

الرقم	عنوان الملحق
01	طلب عقد التأمين
02	وثيقة عقد التأمين
03	سند الشحن
04	فاتورة الشحن
05	تقرير الحبير
06	وثيقة الدفع
07	الإستبيان



المقدمة العامة



يعدّ تحقيق التنمية الاقتصادية لكافة القطاعات والفروع الهدف الأسمى لأيّ دولة، باعتباره أساس التطور و الازدهار في كافة مجالات الحياة، ومن بين هذه القطاعات قطاع التأمين الذي يعتبر من القطاعات الاقتصادية الهامة.

فالتأمين له دور فعال في تحويل النشاط الاقتصادي و دفع التنمية بنوعيتها الاقتصادية و الاجتماعية للدول، خاصة إذا ما تعلق الأمر بالتأمين البحري الذي أجمع الخبراء على تزايد أهميته بالنسبة لحركة التجارة العالمية، باعتباره يساعد على تسهيل عمليات نقل البضائع بما يساهم إيجابيا في زيادات الصادرات و الواردات، و تطوير آليات منظومة التجارة الدولية، و لكون النقل البحري يحتل مكانة مهمة في سوق النقل، اهتمت شركات التأمين بتغطية مخاطر النقل البحري خاصة مع تطور وسائل النقل المستعملة المتمثلة في السفن و البواخر، فعقده يحتل حيزًا هامًا بحكم تجاوزه النطاق الإقليمي، و يلعب دورا أساسيا في دعم الاقتصاد ، إذ يعتبر الأداة الضرورية و الفعّالة في مجال المبادلات التجارية لتنمية الاقتصاد العالمي، و أمام تعدّد و تنوّع المخاطر البحرية باعتبار البحر غير آمن، كان لابد من البحث عن الضمانات الحقيقية لتوفير الحماية الضرورية بالنسبة للبضائع المنقولة بحرا، فكل بضاعة مهما كانت طبيعتها ، تغليفها، اتجاهها، فهي معرضة عند نقلها إلى مخاطر متعدّدة، فلا يستطيع أيّ مُستورد كان أو مُصدّر أن يتحمّل الأضرار الناشئة في حالة وقوع الخطر لوحده، ولهذا وُجد التأمين على البضائع لحمايتها و الحفاظ على حقوق أصحابها، و ذلك أثناء الرحلة البحرية التي تنطلق من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول في حال تعرضها لأي خطر قد يحدث لها ولأي ظرف من الظروف.

ونظرا للموقع الاستراتيجي الذي تحتله الجزائر، فإن هذا النوع من التأمين تُولي له أهمية بالغة، كونها بحاجة إلى القيام بالمبادلات التجارية مع نظيراتها من الدول عبر النقل البحري.

1-الإشكالية:

باعتبار النقل البحري للبضائع في الجزائر يُمثّل الشريان الأساسي في تسهيل مبادلاتها التجارية الخارجية، و عليه كان واجب التأمين على بضائعها ضمان استمرارها و نجاحها، و من هذا الباب ارتأينا في بحثنا هذا أن نتطرق إلى الإشكالية التالية:

– ما مدى مساهمة تأمين النقل البحري للبضائع في تسهيل التجارة الخارجية على مستوى CRMA؟ و هل يعتبر عقد تأمين النقل البحري من أفضل العقود المساهمة في هذا المجال؟

ولمعالجة الإشكالية المطروحة و قصد الإلمام بجوانب الموضوع توصلنا إلى طرح الأسئلة الفرعية الآتية:

- ✓ هل يعتبر تأمين النقل البحري للبضائع أقل تكلفة بالنسبة للتأمينات النقل الأخرى؟
- ✓ ما هي علاقة التأمين البحري بالتجارة الخارجية في عمليات التصدير و الإستيراد؟
- ✓ هل يعتبر هذا التأمين إجباري أم اختياري؟
- ✓ ما هي الإجراءات المتبعة من قبل المؤمن للمطالبة بالتعويض في حال تحقق الخطر المؤمن ضده من طرف CRMA؟

2- الفرضيات:

و للإجابة على الأسئلة السابقة ذكرها قمنا بصياغة الفرضيات الآتية:

- ✓ يعتبر تأمين النقل البحري للبضائع أفضل وسيلة لحركة التجارة الخارجية وذلك لقلّة التكلفة وسهولة عمليات الشحن و التفريغ؛
- ✓ للتأمين البحري علاقة مباشرة في تطوير التجارة الخارجية عن طريق عمليات الإستيراد و التصدير؛
- ✓ يعتبر تأمين النقل البحري للبضائع إجباريا؛
- ✓ تسمح شركات التأمين بالحد من الخطر الذي يواجهه المتعاملون الاقتصاديون في إطار المبادلات التجارية.

3-أهمية البحث:

يكتسي هذا البحث أهميته من قطاع التأمين كونه من القطاعات الاقتصادية الهامة والبارزة، بالإضافة إلى أنّ النقل البحري للبضائع يُعدّ في وقتنا الحالي من الوسائل الأكثر شيوعا واستعمالا في مجال التجارة الخارجية، والأقلّ تكلفة في عملية الشحن والتفريغ.

4-أسباب اختيار الموضوع:

إن اختيارنا لهذا الموضوع بالذات لم يكن صدفة بل كان من باب الفضول لمعرفة بعض النقاط أهمها:

- ✓ معرفة مدى مساهمة تأمين النقل البحري في تسهيل التجارة الخارجية؛
- ✓ الميول إلى كل ما يتعلق بالتجارة الخارجية ؛
- ✓ معرفة آلية التعويض عند حدوث الأضرار؛
- ✓ التوسع في مجال تخصّصنا المتعلّق بالتأمينات؛
- ✓ الرغبة في معرفة العلاقة بين التأمين البحري و التجارة الخارجية؛
- ✓ تزويد مكتبة الجامعة بالمراجع المتعلّقة بتخصص التأمينات.

5-حدود الدراسة:

الحدود المكانية : والمتعلقة بالشركة محل الدراسة الميدانية الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي، بودواو، ولاية بومرداس.

الحدود الزمانية : والخاصة بفترة التربص الميداني الذي استغرق ثلاثة أشهر منذ مارس إلى ماي 2017.

6-منهج الدراسة:

قمنا في هذه الدراسة باتباع ثلاثة مناهج، وذلك بغرض الإجابة على الإشكالية المطروحة، و إثبات أو نفي الفرضيات التي تم وضعها، حيث تم استخدامنا للمنهج التاريخي والوصفي في الفصلين الأول و الثاني، وذلك لسرد مختلف المحطات والمراحل التي مر بها التأمين البحري، والتعريف بتأمين النقل البحري للبضائع، كما تم استخدامنا للمنهج التحليلي في الفصل التطبيقي، و ذلك بغرض إبراز مكانة تأمين النقل البحري للبضائع في صندوق التعاضد الفلاحي محلّ الدراسة ودوره في تسهيل التجارة الخارجية .

7- هيكل البحث:

اعتمدنا في بحثنا هذا على ثلاث فصول، فصلين يتضمنان الجانب النظري و فصل للجانب التطبيقي، البداية كانت بإشكالية مطروحة، مروراً بالفرضيات المعتمدة، وصولاً إلى هدف الدراسة.

الفصل الأول: يتضمن مفاهيم حول تأمين النقل البحري للبضائع، وتم تقسيمه إلى ثلاث مباحث كل مبحث يتفرع إلى أربع مطالب.

المبحث الأول: تناولنا فيه ماهية التأمين البحري بصفة عامة، أمّا مطالبه تضمنت نشأته، مفهومه، أنواعه وشروطه، و وثائق التأمين البحري.

المبحث الثاني: تطرقنا إلى النقل البحري للبضائع من خلال نشأته و تعريف عقده وخصائصه، المتدخلون فيه، أهميته و الوثائق المتعلقة به ، و أهم التشريعات التي تنظمه.

المبحث الثالث: خصصناه للتأمين البضائع في عقد التأمين البحري حيث شملت مطالبه المخاطر البحرية التي يتعرض لها البضاعة المخاطر البحرية و خسائرها، تحديد القيمة المؤمنة للبضاعة، الإجراءات المتخذة في حالة وقوع الحادث، تسوية التعويضات في حالة عقد التأمين البحري.

الفصل الثاني: تم تخصيصه إلى الجزء الثاني من عنوان البحث وهو تأمين النقل البحري للبضائع والتجارة الخارجية، وقسم هو الآخر إلى ثلاث مباحث كل مبحث منه تضمن أربعة مطالب .

المبحث الأول: من هذا الفصل خصصناه للتعريف بالتجارة الخارجية حيث تناولت مطالب هذا المبحث مفهوم التجارة الخارجية ،أهميتها، أسباب قيامها ، المصطلحات المتعارف عليها في المعاملات التجارية الخارجية. وتناولنا عملية التصدير حيث تطرقنا إلى مفهومه ، أهميته ، وخصصنا المبحث الثاني لإظهار علاقة التجارة الخارجية بالنقل البحري ، و تناولنا فيه الأطراف المتداخلة في التجارة الخارجية و تقنيات الدفع فيها و الوثائق المستعملة في التجارة الخارجية وكذا أهمية تأمين النقل البحري على صعيد التجارية الخارجية تطرقنا إلي دور تأمين النقل البحري للبضاعة في تسهيل التجارة الخارجية و الذي يتضمن عملية التصدير و الاستيراد وأثر التأمين البحري على التجارة الخارجية.

المبحث الثالث: وفي الأخير تم تناول عملية الاستيراد في هذا المبحث من الفصل حيث تم التطرق فيه إلى مفهوم الاستيراد و أهميته في الاقتصاد ، أنواعه ، دوافعه ، أهدافه و الإجراءات المتخذة قبل عملية الاستيراد.

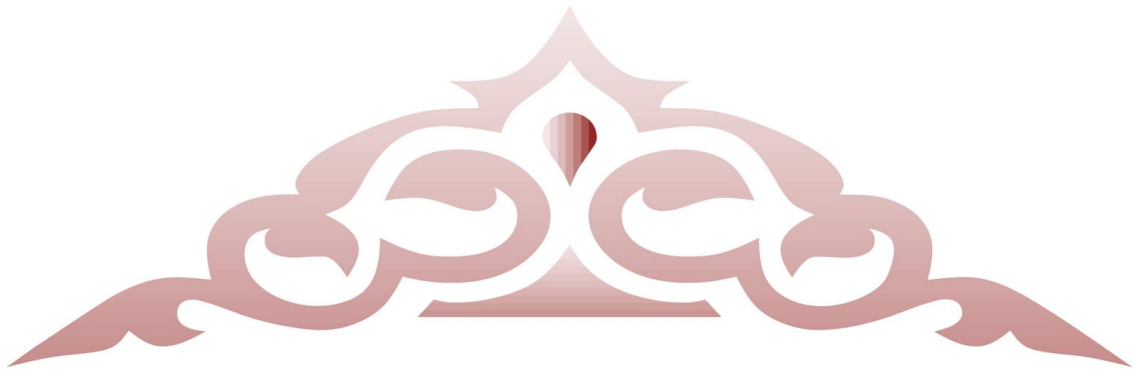
الفصل الثالث: وفي الأخير من هذا البحث قمنا بإسقاط ما تم التطرق إليه في الفصلين النظريين، حيث تم دراسة حالة الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي، حيث قسم هذا الفصل إلى ثلاث مباحث كل مبحث فيه تناول أربع مطالب

المبحث الأول: تم فيه التعريف بالشركة محل الدراسة و ذلك من خلال مطالبه تطرقنا في المطلب الأول إلى نشأة الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي، المطلب الثاني مجال و نشاط CRMA، المطلب الثالث أهداف و مهام الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي.

المبحث الثاني قمنا بتقديم إحصائيات المجلس الوطني للإحصاء في الإنتاج في السنوات من سنة 2011 إلى 2015، و تم إعطاء الإحصائيات و الأرقام في الإنتاج والتعويضات التي حققتها الشركة في فروعها للسنوات من 2012 إلى غاية سنة 2016، و في

المبحث الأخير قمنا بدراسة آلية سير عملية تأمين نقل البضائع بحرا.

أما المبحث الثالث فتطرفنا إلى نتائج الدراسة الميدانية و ذلك من خلال المطلب الأول الذي يتضمن منهجية الدراسة الميدانية، المطلب الثاني أسلوب جمع البيانات و المعالجة الإحصائية أما المطلب الأخير فيتضمن دراسة و تحليل نتائج الاستبيان.



الفصل الأول

مدخل إلى تأمين النقل البحري للبضائع



الفصل الأول : مدخل إلى تأمين النقل البحري للبضائع

تمهيد :

إن التطور الصناعي في الدول المتقدمة أدى إلى الحاجة الملحة لنقل المواد الأولية إليها من الدول النامية المتوافر بها هذه المواد، و ترتب على ذلك التفكير في تطوير وسائل النقل بأنواعها المختلفة. وقد صاحب هذا التطور تعرض وسائل النقل نفسها و البضائع إلى أخطار عديدة، مما دفع أصحاب السفن والبضائع المنقولة إلى التفكير في الحد من الأخطار أو العمل على نقل عبء الخسارة الناتجة عنها إلى أطراف أخرى تستطيع تحملها، فكانت تأمينات النقل و التي تهدف إلى توفير الحماية المادية من الخسائر التي قد تتعرض لها وسائل النقل والبضائع والسلع المنقولة أثناء عمليات النقل و منها النقل البحري، و الأخطار المترتبة عنها والتي يغطيها التأمين البحري، الذي يعتبر من أهم قطاعات التأمينات العامة في الوقت الحالي، نتيجة المبالغ الضخمة المستثمرة في الملاحة البحرية، إذ أخذ هذا التأمين مكانة هامة في عمليات التجارة الخارجية، وهذا لما يوفره من حماية و طمأنينة للتجار و المصدرين والمستوردين، ضد الأخطار التي يتعرضون بها في ممتلكاتهم المنقولة بحرا.

ولهذا من الضروري أن تهتم شركات التأمين بهذا النوع من التأمين، بهدف حماية المؤمن له من الأخطار البحرية التي قد تصيب بضاعته أثناء نقلها بحرا، وعليه سنركز في دراستنا في هذا الفصل على المباحث التالية:

- ◀ المبحث الأول ماهية تأمين البحري للبضائع
- ◀ المبحث الثاني: النقل البحري للبضائع
- ◀ المبحث الثالث: تأمين البضائع في عقد تأمين البحري.

الفصل الأول : مدخل إلى تأمين النقل البحري للبضائع

المبحث الأول: ماهية التأمين البحري

مع تزايد حاجة الأفراد إلى الحماية من أخطار متعددة، ظهرت للتأمين أنواع يكفل من خلالها الأخطار محتملة الوقوع، ومن بين هذه الأخطار نجد الأخطار البحرية التي يغطيها التأمين البحري. وتأتي أهمية البحث في تسليط الضوء على التأمين البحري في مفهومه الواسع بالنسبة لشركة التأمين، إذ انه يشكل نسبة كبرى من أساط التأمين الإجمالية، كما ان أهميته تظهر بالنسبة للاقتصاد الوطني والتجارة الخارجية، إذ أن هذا النوع من التأمينات يوفر المظلة لعمليات نقل البضائع مما يساهم في تطوير الصادرات والواردات، اما بالنسبة لأهمية هذا النوع من التأمينات في مجال الدراسة والبحث فان معظم الباحثين والدارسين في مجالات التأمين، قد أعطوا هذا الفرع من الدراسة جل اهتمامهم وعنايتهم لما له من أهمية كبرى من حيث البحث بوصفه كائناً حياً يتطور كل يوم حسب تطورات التجارة الدولية.

المطلب الأول: نشأة و مفهوم التأمين البحري

يعتبر التأمين ذلك الاتفاق الذي تتحمل بموجبه شركة التأمين، مسؤولية تغطية الأخطار المتفق عليها في العقد، وكذا نوع التأمين سواء على الأشخاص أو على البضائع أو على المسؤولية المدنية، أو حسب مجال الخطر الذي ينقسم إلى التأمين البري والجوي والبحري، ومن بين هذه العقود نجد عقد التأمين البحري و الذي سوف نتطرق إلى نشأته وتعريفه.

الفرع الأول: نشأة التأمين البحري

يجمع الفقه على أن التأمين البحري يعدّ أول أنواع التأمين و أقدمها في الظهور، حيث كان النشاط الاقتصادي يعتمد بالدرجة الأولى على الملاحة البحرية، مما يساعد على انتشارها خاصة في البلاد الواقعة في حوض البحر الأبيض المتوسط ؛ وكانت هذه الملاحة تواجه مخاطر جسيمة مقارنة بالمخاطر التي كانت تواجه النقل البري، يضاف إلى ذلك أن الوسائل التي كانت تستعمل في الملاحة البحرية كانت بدائية غير مجهزة لمواجهة مخاطر البحر.¹

من المعروف أنّ التأمين البحري هو أول ما طبق من أنواع التأمين، حيث ظهر هذا الأخير في نهاية العصر الوسيط في صورة نظام القرض البحري لدى اليونان و الرومان، كما عرّف التأمين في عصر الرومان للأغراض القضائية.²

و يعد هذا العقد، هو التّوة التي انطلق منها عقد التأمين البحري، و هو عبارة عن رهن يقع على السفينة ذاتها، أو على البضاعة ضماناً لمال يؤدّي لها على سبيل القرض.³

الفرع الثاني: مفهوم التأمين البحري:

قبل أن نتطرق إلى تعريف التأمين البحري نعطي مفهوم مختصر للتأمين:

1-تعريف التأمين:

أ-التأمين لغة : مشتق من الأمن، ضد الخوف، آمن أماناً و أماناً، و منه الأمانة بمعنى الوفاء، و الإيمان بمعنى التصديق.⁴

كذلك نستعمل كلمة الأمن ضد الخوف و يقال آمن تأمينا أي جعله في أمان، و الأمان هو الحماية و يقال آمن على كذا أي وثق فيه و اطمئنان إليه و آمنه على الشيء تأمينا في ضمانه.⁵

¹ عز الدين فلاح، "التأمين مبادئه و أنواعه"، دار أسامة للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، عمان، الأردن، 2008، صص 6،7.

² Robert Smith: Traite théorique et pratique de assurances maritimes, parais, 1959, t1: p14.

³ إبراهيم أبو النجا، "التأمين في القانون الجزائري"، الجزء الأول، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992، ص30.

⁴ يوسف بن عبد الله الشيلي، "التأمين التكافلي من خلال الوقف"، ملتقى التأمين التعاوني الهيئة الإسلامية العلمية للاقتصاد، الرياض، 2009، ص4.

⁵ عبد الودود يحي، "أصول التأمين البري الخاص"، بدون طبعة، بدون دار نشر، القاهرة، 1976، ص5.

الفصل الأول : مدخل إلى تأمين النقل البحري للبضائع

ب-التأمين اصطلاحا : عرفته لجنة المصطلحات التأمين بمؤسسة الخطر و التأمين الأمريكية بأنه: "هو تجميع للخسائر العرضية عن طريق تحويل هذه الأخطار إلى المؤتمنين (شركات التأمين)، و الذين يوافقون على تعويض المؤمن لهم عن هذه الخسائر، أو توفير مزايا مالية أخرى في حالة وقوعها، أو تقديم خدمات متعلقة بالخطر"¹

-وباختصار نستنتج بأن التأمين هو عبارة عن العقد بين المؤمن و المؤمن له. فيلتزم الأول بدفع القسط، و الثاني بدفع مبلغ التأمين في حالة وقوع الخطر، و يعتبر هذا الضمان جوهر العملية التأمينية و تحقيقه يبقى محتملا غير مؤكد و غير مستبعد في آن واحد.

2- تعريف عقد التأمين البحري :

لقد قدمت عدّة مفاهيم للتأمين البحري من بينها:

عرّف المشرع الجزائري عقد التأمين البحري بأنه: " ذلك العقد الذي يكون هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما".²

✓ عقد التأمين البحري هو: " عقد يتعهد المؤمن بموجبه بتعويض المؤمن له وفقا للطريقة و إلى الحد المتفق عليه عن الخسائر البحرية وهي الخسائر التي تنشأ عن الأخطار البحرية".³

✓ عقد التأمين البحري هو: "عقد يرضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر اللاحق به في معرض الرحلة البحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط على ان لا يتجاوز التعويض قيمة الاشياء الهالكة".

حسب القانون الفرنسي الحديث : التأمين البحري هو " عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن مقابل دفع قسط بتعويض المؤمن له عن الضرر اللاحق به من جراء التحقق المحتمل خلال عملية بحرية معينة لخطر أو أكثر منصوص عليه في العقد".⁴

حسب المادة 97 من قانون التأمينات: " يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين، و يمكن إثبات التزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأية وثيقة أخرى، لا سيما وثيقة الإشعار بالتغطية".⁵

ومن خلال التعاريف السابقة يمكن صياغة التعريف الآتي:

التأمين البحري هو ذلك العقد الذي يلتزم فيه المؤمن له بدفع أقساط للمؤمن، مقابل الحصول على تعويض عند حدوث خسائر تنشأ عن الأخطار البحرية.

¹ جورج ريجدا ، " مبادئ إدارة الخطر و التأمين"، بدون طبعة ،دار المريخ للنشر، المملكة العربية السعودية، 2006، ص51.

² جديد معراج، "محاضرات في قانون التأمين الجزائري"، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005م، ص57.

³ أسامة عزمي سلام، "إدارة الخطر و التأمين"، الطبعة الأولى، دار حامد للنشر و التوزيع، عمان- الأردن، 2010، ص232.

⁴ علي بن غانم، "التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني"، بدون طبعة ،ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1999، ص15، ص14.

⁵ المادة 97 " من قانون التأمينات"، دار بلقيس للنشر، دار البضاء، الجزائر، طبعة ديسمبر 2010م، ص31.

الفصل الأول : مدخل إلى تأمين النقل البحري للبضائع

المطلب الثاني: أنواع التأمين البحري و أهميته

ظهرت أهمية التأمين البحري بسبب ازدهار و تطور الملاحة البحرية، و ازدهار السفن و الصناعات التي تعتمد عليها، و من أثره الفعال في حفظ رؤوس الأموال و توزيع الثروات الاقتصادية على مختلف البلدان، و جاء في طيات التأمين البحري أنواع مختلفة من التأمين، كالتأمين على السفينة، التأمين على البضائع، التأمين على أجور الشحن، و هذا ما سنتطرق إليه في هذا المطلب.

الفرع الأول: أنواع التأمين البحري

توجد ثلاثة أطراف في الرحلة البحرية (الرسالة البحرية) وهي :¹

1- السفينة: تتحدد عناصر هوية السفينة باسمها و موطنها و جنسيتها و يعتبر تحديد هوية السفينة أمراً جوهرياً في التأمين البحري. و قد أوجبت تشريعات التجارة البحرية أن تكون لكل سفينة اسم تعرف به و يميزها عن غيرها، لا يختلف موطن السفينة في أهميته عن معرفة اسمها لتحديد هويتها و يتحدد موطن السفينة بمكان تسجيلها و يعتبر هذا المكان موطناً قانونياً لها بصرف النظر عن جنسيتها وعن الميناء الذي تختاره للممارسة نشاطها التجاري.

2- التأمين على البضائع : يعتبر التأمين على البضائع من أكثر أنواع التأمين البحري شيوعاً و يشمل كافة أنواع البضائع مثل الحبوب و الفحم و تمتد التغطية التأمينية إلى الأشياء الثمينة مثل الذهب و المعادن الثمينة.

يهدف التأمين هنا إلى تعويض أصحاب البضائع المنقولة أو أصحاب المصلحة أثناء الرحلة البحرية من الأخطار التي قد تتعرض لها مثل الغرق و التصادم و الجنوح و السرقة، كما تضمنت وثائق التأمين على البضائع توضيحاً لكل الأخطار الواجب تغطيتها.

3- أجرة الشاحن : تتخصص هذه العقود بضمان تعويض المؤمن له عن خسارته المتمثلة في ضياع أجرة النقل البحري، من خلال إصدار وثائق تأمين أجرة النقل، إذ يشمل هذا العقد ما يستحقه مالك السفينة من أجرة الشحن و ذلك مقابل نقله للبضائع إلى الجهة المطلوبة.

4- إعادة التأمين البحري : إن عملية إعادة التأمين هي المرحلة الثانية من مراحل توزيع أعباء الخطر في نظام التأمين، فالمؤمن الذي يأخذ على عاتقه مجموعة ضخمة من الأخطار و يكون مسئولاً اتجاه المؤمنين لهم عن تعويض ما ينجم عنها من خسائر، لا يمكنه تحقيق التوازن محفظته التأمينية و النجاح في تنفيذ عملية أعباء ما تحتويه من أخطار على المجموع، إلا باللجوء إلى عملية إعادة التأمين، و قد أجمعت القوانين المتعلقة بالتأمين البحري على أن للمؤمن مصلحة تأمينية في مسؤوليته الناشئة عن عقود التأمين التي يبرمها مع المؤمن لهم.²

الفرع الثاني: أهمية التأمين البحري

للتأمين البحري أثر هام وواضح في ازدهار و تطور التجارة الخارجية، حيث أنه ساهم في ازدهار و تطور الملاحة البحرية و كذلك صناعة السفن و الصناعات التي تعتمد عليها، فمما لا شك فيه أن التأمين البحري يوفر الاطمئنان الكافي للنقل البحري، بما يقدمه من تعويض نقدي لأصحاب السفن إذا فقدت أو أصابها تلفاً كلياً أو جزئياً. تطور و اتساع التجارة الخارجية وذلك لقيام هيئات التأمين بأداء التعويض التقدي عن الخسارة المادية التي تحدث لأصحاب البضائع و المنقولات عند فقدها أو إصابته بتلف خلال عملية النقل، مما أدى إلى توفير الطمأنينة لهم للمخاطرة برؤوس أموالهم في هذا المجال

¹ بهاء بهيج شكري، "التأمين البحري في التشريع و التطبيق"، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2009م، ص 67، 68.

² بهاء بهيج شكري، نفس المرجع السابق، ص 591-594.

الفصل الأول : مدخل إلى تأمين النقل البحري للبضائع

مما ساعد على زيادة و اتساع نطاق التبادل التجاري و التجارة الخارجية، و من جهة أخرى وقرّ التأمين البحري الضمانات التي تطلبها البنوك التجارية الدولية للمصدرين و المستوردين.¹

و تكمن أهميته أيضا في:²

- ✓ التعويض التقدي لأصحاب السفن إذا ما فقدت أو أصابها تلف كلي أو جزئي؛
- ✓ يعدّ التأمين البحري من أهم الضمانات التي تطلبها البنوك التجارية قبل قبول تمويل عمليات التجارة الخارجية، بالنسبة للمصدرين و المستوردين في إطار ما يسمى الاعتماد المستندي؛
- ✓ تشجيع أصحاب رؤوس الأموال على بناء السفن و الناقلات الضخمة بالرغم مما تتعرض له من أخطار بحرية متعدّدة، وهذا الغطاء التأميني له أثر بالغ الأهمية في اتساع نطاق التجارة الخارجية.

المطلب الثالث: وثائق التأمين البحري

يلزم القانون أن يحتفظ الزّيان على ظهر السفينة بوثائق و مستندات خاصة بالتأمين البحري، وذلك حتى يتيسر إشراف السلطات المختصة بها ويتم تصنيف هذه الوثائق كما يلي:³

1- حسب الشيء موضوع التأمين :

- أ- وثائق تأمين السفينة : وتهدف الى تعويض أصحاب السفن عن الخسائر المادية التي تصيبهم ومن أهمها الغرق والتصادم والجنوح.
- ب- وثائق التأمين على أجرة الشحن : وتهدف الى تعويض أصحاب السفن عن فقدان الدخل الناتج عن تلف البضاعة أو فقدانها أو عدم تسليمها، اي فقدان الدخل الناتج عن عدم اكمال الرحلة البحرية.
- ج- وثائق التأمين على السفينة أثناء البناء : وتشمل التغطية كافة مراحل البناء منذ البدء حتى انزال السفينة الى البحر وتصل المدة الى سنتين أو أكثر.

د- وثائق التأمين على البضائع : وتغطي هذه الوثائق الخسائر بسبب الاخطار التي تتعرض لها بضاعتهم واهم انواعها :

- ✓ الوثيقة العائمة : وتستخدم عندما يكون مبلغ تأمين البضائع عاليا جدا، ويكون كافيا لتغطية عدد كبير من الشحنات ويتوجب على المؤمن له هنا أن يبلغ شركة التأمين عن قيمة كل شحنة بشكل دقيق الى أن يتم استنفاد مبلغ التأمين بالكامل.
- ✓ الغطاء المفتوح : ويمثل اتفاق بين المؤمن لديه والمؤمن له، يتعهد المؤمن لديه بموجبه بقبول شحنات معينة من البضائع ويقوم بإصدار وثيقة تأمين منفصلة لكل شحنة من شحنات البضائع المتفق عليها.

2. حسب مدة التأمين :

- أ- وثيقة الرحلة : ويستخدم في كلا من تأمين السفينة والبضائع ولكنها أكثر شيوعا في البضائع وتغطي الشيء المؤمن (البضاعة) لرحلة معينة، وتخضع عادة لشرط من المخزن الى المخزن اي تبدأ التغطية من لحظة تركها لمخزن المصدر وحتى وصولها الى مخزن المستورد وتنتهي بعد 60 يوما من تفرغ البضائع وبالنسبة للسفينة تبدأ التغطية من بدء الرحلة الى ما بعد رسوبها ب 24 ساعة.
- ب- الوثيقة الزمنية : وتضمن تغطية موضوع التأمين لمدة زمنية محددة ولما تمتد لأكثر من 12 شهرا وغالبا تؤمن أجسام السفن على أساس الوثائق الزمنية.

¹ <http://www.abahe.co.uk/notions-foreign-trade.html> consulté le 24/4/2017 à 10h:55

² حري محمد عريقات، "التأمين وإدارة المخاطر"، دار وائل للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، عمان، الأردن، 2010م، ص136.

³ جديد معراج، مرجع سبق ذكره، ص157.

الفصل الأول : مدخل إلى تأمين النقل البحري للبضائع

ج- الوثيقة المختلطة : وهي خليط من الزمنية والرحلة، اي مدة التأمين تمتد لفترة أطول بعد وصول السفينة الى ميناء التفريغ النهائي.

3. حسب نوع السفينة التي تغطيها الوثيقة :

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

ب- الوثائق التي لا تغطي السفينة الجزئية: ويعرض المؤمن هذا النوع من الوثائق في حالة ما اذا كانت السفينة من النوع الذي يتطلب القاء جزء من شحنتها لإنقاذها. (السفن الشرعية والمراكب الصغيرة)

المطلب الرابع: شروط التأمين البحري

قام مجمع مكنتي التأمين البحري في لندن بإعداد مجموعة الشروط الرئيسية للأمين البحري و صياغتها في قالب مبسط بحيث يمكن للمهتمين بالتأمين البحري إدراكها و استيعابها بشكل يخدم هذا النشاط، وأهم الشروط التي يتضمنها التأمين البحري هي:¹

1- شروط التأمين على البضائع مع السفينة :

ويتضمن هذا التأمين السفينة إذا لم تبلغ النسبة المتويزة المحددة بالوثيقة، ما لم تكن هذه الوثيقة عمومية أو كانت السفينة البحرية قد غرقت أو احترقت، ورغم ذلك فإن المؤمن يجب عليه أن يدفع قيمة التأمين لأي طرد يفقد بأكمله أثناء الشحن والتفريغ وأثناء النقل من سفينة لأخرى، كما يلتزم المؤمن بدفع التعويض عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالأشياء المؤمن عليها و التي تكون ناتجة عن حريق أو انفجار أو تصادم أو احتكاك السفينة بأي جسم خارجي بما في ذلك الجليد (فيما عدا الماء)، أو يكون نتيجة لتفريغ في ميناء الإغاثة.²

2- شروط التأمين البحري على البضائع مع عدم ضمان السفينة:³

لا يضمن تأمين السفينة الخصوصية إلا إذا كانت السفينة قد غرقت أو احترقت أو جنحت، و بالرغم عدم الضمان هذا، فإن المؤمن يلتزم بعدم دفع قيمة التأمين لأي طرد أو طرود قد تفقد بأكملها أثناء الشحن و التفريغ أو النقل البحري من سفينة لأخرى، كما يلتزم بدفع قيمة التأمين للأضرار التي تلحق بالأشياء المؤمن عليها و التي تنشأ عن حريق أو انفجار أو احتكاك السفينة بأي جسم خارجي، بما في ذلك الجليد (فما عدا الماء)، أو تنشأ عن تفريغ البضائع في الميناء الذي تلجأ إليه السفينة بسبب وقوع كارثة

3- شرط التأمين البحري على البضاعة في حالة وثيقة التأمين ضد الأخطار:⁴

ويشتمل هذا النوع من التأمين البحري على شرطين رئيسيين وهما:

أ- الشرط الخاص بتغطية جميع الأخطار، بمعنى ضمان جميع الخسائر و الأضرار التي تلحق بالأشياء المؤمن عليها، إلا أنها لا تشمل على الخسائر و الأضرار التي يكون سببها المباشر العيب أو التأخير أو طبيعة الشيء المؤمن عليه؛

ب- الشرط المتعلق بعدم خصم أية نسبة متويزة : إن هذه الشروط تضمن البضائع المؤمنة ضد الأخطار مهما كان نوعها، غير أن شروط ضمان جميع الأخطار لا يعني بطبيعة الحال عدم استثناء أي من الخسائر التي تتعرض لها البضاعة موضوع العقد التامين، بل هناك عدد من الاستثناءات التي لا تدخل ضمن الحماية التأمينية.

¹ سامي عفيفي حاتم، "التأمين الدولي"، القاهرة الدار الجامعية و النشر، 1996م، صص 146-149.

² محمد دويدار، "القانون البحري"، بدون طبعة، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 63.

³ بومرداسي جمال، سالمى حسان، "تأمين التجارة الخارجية"، مذكرة ماجستير، جامعة بومرداس، 2000، ص 30.

⁴ قواسمي مسعودة، حسيب آسيا، "التأمين البحري في الجزائر"، مذكرة تخرج لنيل شهادة الدراسات التطبيقية، بومرداس، طبعة 2003، ص 34.

الفصل الأول : مدخل إلى تأمين النقل البحري للبضائع

المبحث الثاني: النقل البحري للبضائع

يعتبر قطاع النقل عامة و النقل البحري خاصة ضروريا لقيام التبادل، وهذا نظرا لتطور العلاقات التجارية و الاقتصادية بين دول العالم، كما أدت بدورها إلى ازدهار التجارة الخارجية، حيث يصنف النقل البحري اقتصاديا ضمن الخدمات، لأن خدمة النقل ليست منتوجا ماديا بقدر ما هي تغيير لمكان السلع، حيث أن عملية تداول الثروات تتم عبر قنوات النقل. وسوف نتناول في هذا المبحث أربعة مطالب المطلب الأول نشأة و تعريف عقد النقل البحري للبضائع و خصائصه، أما المطلب الثاني أنواع النقل البحري، المطلب الثالث أهمية النقل البحري للبضائع و مميزاته، المطلب الرابع أهم التشريعات التي تنظم النقل البحري و المتدخلون في العملية.

المطلب الأول: نشأة و تعريف عقد النقل البحري للبضائع و خصائصه

لقد عرف النقل البحري تطورا ملحوظا عبر العصور، باعتباره أقدم وسيلة نقل استعملها الإنسان للتنقل و التجارة، و نظرا للخصائص التي يمتاز بها و الأهمية التي يمنحها لاقتصاد الدول، و ذلك بتنظيم سلسلة مترابطة من المتدخلين تتفاعل فيما بينها لجعل حركة التجارة الدولية أكثر سهولة، حيث وضعت مجموعة كن لاتفاقيات و المعاهدات من أجل تنظيمه.

الفرع الأول : نشأة النقل البحري للبضائع

تعود نشأة النقل البحري للبضائع إلى العصور القديمة منذ عرف الناس البحر و تطور مع مَرّ الأيام حتى وصل إلينا بصورته الحالية¹، إن جرأة الناس على ركوب البحر منذ قرون عديدة خلقت آثار عدّة ومنها الأعراف والعادات البحرية الناشئة على انتشار التجارة البحرية بين الشعوب، وقد أخذت العادات والأعراف البحرية تتضح أكثر فأكثر في العصر الوسيط، إذ لقي النقل البحري ازدهار تابعا لازدهار التجارة في المدن الإيطالية، ولقيام الحروب الصليبية دور كبير في ظهور النقل البحري.²

الفرع الثاني: تعريف عقد النقل البحري للبضائع

✓ يمكن تعريفه بأنه: "العقد الذي بمقتضاه يلتزم أحد الأطراف، و يسمى الناقل البحري، بتغيير مكان البضائع بحرا إما لمصلحة المتعاقد معه و يسمى الشاحن، و إما لمصلحة شخص آخر يعرف بالمرسل إليه و ذلك مقابل أجره".³

✓ يعرف عقد النقل البحري بأنه: "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر و يتعهد الشاحن بدفع المكافأة له المسماة أجره الحمولة".⁴

ومن خلال هذه التعاريف نستنتج أن عقد النقل البحري يتطلب وجود طرفين و لكل طرف التزامه.

الفرع الثالث : خصائص عقد النقل البحري

تتمثل خصائص عقد النقل البحري في:⁵

✓ عقد النقل البحري ملزم للجانبين، فبمقتضاه يلتزم الناقل بالقيام بنقل البضاعة بحرا و يلتزم الشاحن بدفع الأجر المتفق عليها، ولذا فعنصر البضاعة و الأجر متقابلين في العقد أي أساسين فيه؛

✓ عقد النقل البحري رضائي بمعنى أنه ينعقد بتطابق إرادتي الناقل و الشاحن؛

¹ مصطفى طه، "القانون البحري"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 1998، ص16.

² هاني محمد دويدار، مرجع سبق ذكره، ص11.

³ هاني محمد دويدار، "موجز القانون البحري"، بيروت، المؤسسة الجامعية للنشر و التوزيع، 1997، ص139.

⁴ بسعيد مراد، "عقد النقل البحري للبضائع"، رسالة لنيل شهادة الدكتوراة في القانون الخاص، جامعة تلمسان، 2001م، ص ص 17، 18.

⁵ علي البارودي و آخرون، "القانون البحري و الجوي"، بيروت، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، 2001م، ص ص 312، 313.

الفصل الأول : مدخل إلى تأمين النقل البحري للبضائع

✓ عقد النقل البحري تجاري دائما بالنسبة للناقل، و تجاري بالتبعية في أغلب الأحيان بالنسبة للشاحن إلا أن الكتابة لازمة لإثباته في جميع الأحوال؛

✓ الارتباط الوثيق بين النقل البحري والتجارة الخارجية، حيث يتصل النقل البحري بكافة الأنشطة الاقتصادية فهو العصب المحرك للسلسلة الاقتصادية و يغلب عليه الطابع الدولي وسيلته السفن التي تقوم بنقل مختلف البضائع و التي تمتاز بقدرتها على استيعاب الحمولات الكبيرة حيث تستطيع نقل في الرحلة الواحدة آلاف الأطنان.¹

المطلب الثاني: أنواع النقل البحري

في هذا المطلب سنقوم بذكر أنواع النقل البحري و يتعلق الأمر بالنقل البحري المتتابع و القطر البحري.²

أ- النقل المتتابع البحري.

ب- النقل المتتابع المختلط

الفرع الأول: النقل المتتابع

يقوم به عدة ناقلين و ينقسم إلى قسمين:

أ- النقل المتتابع البحري : يكون بحريا في جميع أجزائه، كأن ترسل البضاعة من منطقة بجاية إلى إسبانيا بدون وجود خط ملاحى مباشر بين الدولتين، فيتم النقل في هذه الحالة على مرحلتين من بجاية إلى الجزائر على السفينة، ثم من الجزائر إلى إسبانيا على متن سفينة أخرى، وإذا كانت السفينة الثانية مملوكة لنفس مجهز السفينة الأولى فلا صعوبة في الأمر ويكون هناك عقد نقل واحد أما في حالة ما إذا كانت السفينة الثانية غير مملوكة للناقل الأول، فإن الشاحن يكون مضطرا إلى التعاقد مع الناقل الثاني، ويكون هناك عقدا نقل متتابعان، وعمليتان قانونيتان مستقلتان.

ب- النقل المتتابع المختلط: هو الذي يتم بطرق مختلفة عن طريق البحر في جزء منه، وعن طريق الجو أو البر في الجزء الآخر، كان تكون البضاعة مرسله من ورقلة إلى باريس فإنها تنقل بالطائرة إلى الجزائر ثم بطريق البحر من الجزائر إلى باريس.

الفرع الثاني: القطر البحري

تحتاج السفينة للدخول إلى الميناء، والرسو على الرصيف و الخروج من الميناء إلى معاونة سفينة أخرى تقوم بجرها. تعرف السفينة الأخيرة بالقاطرة والأولى بالمقطورة و تتم هذه العملية بمقتضى عقد يعرف بعقد القطر البحري و يعرف كما يلي: هو "عقد يلتزم بمقتضاه مالك السفينة بجر سفينة أخرى مملوكة لآخر نظير أجر متفق عليه.

المطلب الثالث: أهمية النقل البحري للبضائع و مميزاته

لا شك أن لتطور حركة التجارة الخارجية، وظهور الناقلات العملاقة التي تحمل حمولات ضخمة و بقيم عالية، التي تجرى وسط بحر بموج بالأخطار، مما أدى إلى تزايد أهمية تأمين النقل البحري للبضائع وأصبح ضروريا لتسهيل المبادلات التجارية.

الفرع الأول: أهمية النقل البحري للبضائع

تكمن أهمية النقل البحري للبضائع في:³

✓ قل السلع و البضائع إلى المكان و الزمان المحدد بين الطرفين؛

¹ محفوظي ناصر، "الاستغلال التجاري لسفن النقل البحري للبضائع"، مذكرة لنيل شهادة ليسانس، كلية العلوم الاقتصادية، الجزائر، 2001، ص4.

² مصطفى كمال طه، "القانون البحري"، الاسكندرية، الدار الجامعية للطباعة و النشر، 1997م، ص ص 325-326.

³ ادر ليلي، "التأمين البحري للبضائع"، مذكرة لنيل شهادة الدراسات التطبيقية، تجارة دولية، جامعة بومرداس، 2004، ص 03.

الفصل الأول : مدخل إلى تأمين النقل البحري للبضائع

- ✓ توسيع رقعة المبادلات التجارية الخارجية بين الدول؛
- ✓ يساهم في قيام رقعة تبادلات خارجية و ربط علاقات تجارية بين مختلف الدول؛
- ✓ القدرة الفائقة للسفن على نقل الحمولات الضخمة التي يستعصي نقلها بالطائرات حتى المرحلة الراهنة من تطورها؛
- ✓ يعتبر أول طريقة تستعمل في النقل، ويسمح بانتقال عدد كبير و ضخم من البضائع عبر مسافات طويلة، نظرا للقدرات الكبيرة التي توفرها البواخر و السفن البحرية (القدرة الاستيعابية للسفن البحرية)؛
- ✓ إن النقل البحري يعمل على رفع الإنتاج، و ذلك بارتفاع نسبة العلاقات في العالم؛
- ✓ من الصعب تصور اقتصاد متين، دون القيام بعملية النقل البحري للبضائع و دون علاقات تبادلية للتجارة الخارجية.

الفرع الثاني: مميزات النقل البحري للبضائع

- يعتبر النقل البحري للبضائع من أقدم و أهم وسائل النقل، و تظهر مميزات من خلال الدور الذي يلعبه خاصة في نقل البضائع في إطار التجارة الخارجية وهي:¹
- ✓ **الحجم الدولي:** إن التبادل التجاري بين الموانئ في نفس البلد قليل جدا ما يكون، لكن على المستوى الدولي فهو العكس، فالنقل البحري هو وسيلة دولية و الناقل البحري ليس إلا منتجا لخدمة دولية؛
 - ✓ **الارتباط الاقتصادي:** يمكن للنقل البحري أن يتأثر بالعوامل الطبيعية التي يمكن أن تؤثر أو بالأحرى تغير الطلب من سنة إلى أخرى، إضافة إلى الأزمات النقدية و إجراءات الحماية المتعلقة بالتصدير والاستيراد وأيضا الالتزامات وما يترتب عليها من آثار على المبادلات؛
 - ✓ **أهمية رؤوس الأموال :** في قطاع النقل البحري للبضائع تتفوق أهمية رؤوس الأموال على عامل العمل، شركات النقل البحري تسرع لامتلاك رؤوس أموال كبيرة لكي تحصل على بواخر وذلك إما بالشراء أو الاستئجار؛
 - ✓ **قلة التكاليف :** إن تكاليف النقل البحري جد منخفضة عن باقي وسائل النقل الأخرى و هذا لتدخل الدولة لتشجيع النقل البحري للبضائع، مثلا : الجزائر تشجع النقل البحري لأنها تمتلك سفن و بواخر أكثر من الطائرات

المطلب الرابع: أهم التشريعات التي تنظم النقل البحري و المتدخلون في العملية

عرف النقل البحري خلال مراحل تطوره عدة اتفاقيات ومعاهدات، كانت ناتجة عن صراعات بين الناقلين والشاحنين فيما يخص المسؤوليات، وفي هذا المطلب سوف نرى أهم التشريعات التي جاءت لتنظيمه.

وكذلك من أجل حماية البضائع من الأخطار التي تهددها أثناء نقلها بحرا، كان لا بد من التدخل مجموعة من الأشخاص للقيام بهذه العملية وذلك من أجل نجاح واستمرار علاقاتهم التجارية.

الفرع الأول: تشريعات النقل البحري

عرف النقل البحري عدّة اتفاقيات و معاهدات جاءت لتنظيمه وعليه إرتينا التّطرق إلى أبرزها وأهمّها :

- 1- معاهدة بروكسل :** هي اتفاقية دولية حول سند الشحن الذي يعتبر بمثابة عقد النقل البحري، والذي نظم من خلال أحكام معاهدة بروكسل في 1925/08/25 والتي عدلت بموجب بروتوكول 1969/02/23 وتحص هذه المعاهدة توحيد القواعد التي ترتبط بسند الشحن بين الدول المتعاهدة، سواء من جانب مكونات السند أو من جانب الالتزامات المحددة لأطرافه.²
- 2- معاهدة هامبورغ للأمم المتحدة :** تدعى باتفاقية النقل البحري أو بقواعد التي تم الاتفاق عليها في 1978/05/30 بحضور دول العالم الثالث، و قد ركزت هذه الأخيرة على مسؤولية الناقل التي تخص تلف البضاعة أو فقدانها إلا في حالة اثباته العكس

¹ بعرور نبيلة، "أهمية النقل البحري للبضائع في تنمية الاقتصاد الوطني"، مذكرة نيل شهادة ليسانس تطبيقي، تجارة دولية، الجزائر، 2000م، ص44.

² كمال حمدي، "اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع"، بدون طبعة، منشأة المعارف بالإسكندرية، ص05.

الفصل الأول : مدخل إلى تأمين النقل البحري للبضائع

أو في حالة القوة القاهرة و هذا خلافا عن معاهدة بروكسل التي كان فيها إجحافا في حق دول العالم الثالث.¹

3-الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالحاويات: تنص هذه الاتفاقية على المواصفات الواجب توفرها في الحاويات و الطريقة التي توفيقها تداولها بين البلدان المتعاقدة، حيث يسجل التداول في سجل بالحساب المفتوح، وذلك من قبل الجمارك ويتم ترصيد الحساب أثناء عملية التصدير فبعد المصادقة على قبول الحاوية للتداول وبعد مطابقتها للشروط حسب ما هو وارد في المواد السابقة، يتم إصاق قطعة حديدية على الحاوية ذات مقياس 20 سم تحمل البلد الذي سجلت به، سنة القبول، الرقم التسلسلي، وأخيرا عبارة قبلت للنقل تحت المصادقة الجمركية.²

الفرع الثاني: المتدخلون في عملية النقل البحري للبضائع

لضمان حماية البضائع المنقولة بحرا سواء في حالة التصدير او الاستيراد هي حماية متفقددة وسلسلة مترابطة تسعى دائما لترقية التجارة الخارجية و لهذا من الضروري وجود أشخاص بربون لا يعملون على ظهر السفينة ليقوموا بتقديم خدمات برية ذات أثر فعال في تحسين التجارة الخارجية ويتمثلون في :

1-المرشدون ووكلاء السفن و البضائع :

أ-الدليل أو المرشد : وهو الشخص الذي يدل ربان السفينة على خط السير الواجب الإلتباع لدى الدخول إلى الميناء أو الخروج منه والسبب الذي يستدعي وجود نظام إرشاد هو أن الموانئ تزخر بالصخور و الشعاب مما يعرقل سير السفينة ويزيد من إمكانية تعرضها للخطر فيما لو اصطدمت بهذه العوائق، لذا يسعى الربان بالمرشد ليدله على عوائق ومسالك الميناء.³

ب-الوكيل أو المؤمن على السفن (أمين السفينة) : الوكيل هو شخص مستقل متخصص، ذو خبرة يعمل بمقتضى عقد يبرمه مع الربان يسمى (عقد أمانة السفينة) ويكون وكلاء عنه في تسليم البضائع لأصحاب الحق في استلامها و تحصيل أجرة النقل وهو يستلم البضائع من الربان فور وصوله إلى الميناء ويستطيع أن يقوم بأعمال الوكالة لعدد من الربائن.⁴

و يلتزم أمين السفينة القيام بالأعمال الآتية:

- ✓ يقوم بالأعمال المتعلقة بالحاجات المتعددة للسفينة والرحلة ما لم يتم بها الربان نفسه كإستئجار الوقود وقطع الغيار؛
 - ✓ تسليم البضائع لشحنها في السفينة عند الانطلاق وتسليمها لأصحابها بعد تفريغها من السفينة عند الوصول ويلتزم بالمحافظة على البضائع في كل الحالات؛
 - ✓ يقوم بحبس البضائع ضمنا لاستفاء دين الأجرة، ويتحقق من صحة التسليم للمرسل إليه دون غيره؛
 - ✓ يقوم بالمطالبة بأجرة النقل وكيلا عن الربان والوكيل مسؤولا أمامه عن الأخطاء الشخصية مثل تأخره عن تسليم البضاعة أو عدم المحافظة عليها بعد تسلمها.
- ج-الوكيل أو المؤمن على الحمولة (أمين الحمولة) :** يقوم أمين الحمولة بنفس الوظيفة التي يقوم بها أمين السفينة ولكن بالنسبة المرسل إليه، فهو وكيل المرسل إليه في استلام البضاعة من الربان أو من أمين السفينة لحساب الشاحنين وفي دفع الأجرة المستحقة عليهم.⁵

¹ Khalifa et Kamel Mohamed, " guide de transport international de marchandise", edition dahleb,Alger,1999 p 60.

²A ,Boumaar, « les assurances et transport maritime international des marchandise », séminaire, p12.

³رشيد الواحد، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013، ص14.

⁴ ربيعة حملاوي، "مردودية المؤسسات المينائية"، شهادة دكتورة، علوم اقتصادية، الجزائر، 2008، ص ص 98-100.

⁵محمد السيد الفقي، "القانون البحري و الجوي"، بدون طبعة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2011، ص295.

الفصل الأول : مدخل إلى تأمين النقل البحري للبضائع

وجرى العمل على ان يكون وكيل حمولة واحد وممثل لجميع أصحاب البضائع المنقولة، أي ان عمليات تسليم البضاعة لا تتم بين الربان والمرسل إليه مباشرة، إنما بين أمين السفينة باعتباره ممثل للربان و أمين الحمولة باعتباره ممثل للمرسل إليه. ويلتزم أمين الحمولة بالقيام بالأعمال الآتية :

- ✓ تسليم البضاعة بعد تفريغها من السفينة والتأكد من حالتها الخارجية وشكلها الظاهر وعدد الطرود والكمية ومدى مطابقتها للبيانات الواردة في سند الشحن؛
- ✓ المحافظة على حقوق المرسل إليه، فإذا كشف عجزا أو تلف بالبضاعة عند تسلمها وجب ان يقوم بتحرير الاحتجاجات التي يفرضها القانون ويعلم المرسل إليه بحالتها؛
- ✓ دفع أجرة النقل إذا كانت مستحقة كلها او بعضها عند الوصول.

2-المتدخلون الآخرون في عملية النقل البحري :

أ-القائم بالعبور : يعتبر القائم بالعبور أساس وساطة عمليات النقل، يمكن أن يكون وكيل معتمد لدى الجمارك مكلف بخدمات التأمين في إطار وثائق بوليصة التأمين لمختلف الشاحنين، كما يعرف على أنه وكيل لقاء أجرة و يقوم لحساب موكله باستلام البضائع من الناقل البحري و بإتمام المعاملات الجمركية وتحدد مسؤولياته حسب العقد المبرم مع الزبون، بإمكانه ان يكون:

- ✓ وكيل نقل : حسب المادة 17 من قانون الجمارك¹ يعرف وكيل النقل على انه " الشخص المادي أو المعنوي يلزم تحت مسؤوليته و باسمه الخاص لنقل البضاعة لفائدة زبون وفي إطار احترام الشروط في القانون التجاري، و المشترط في عمله، اشتراك خدماته مع متدخلين آخرين مثل المناولة في الميناء، العون البحري و السمسار".

تكمن مهامه في العمل التفاوضي الجزائي على الأحجام و العينة للبضائع مع الزبائن، وقبل القيام بعقد تجاري يشترط موافقة مجلس للتحكم في مجمل المؤشرات التي تمثل الكميات لنوعية النقل خاصة في الثمن، السرعة، التأمين، التنظيم و الصرامة في العمل.

- ✓ وكيل بالعمولة : إن عمله محدد بالإرسال، الشحن، وتفريغ البضائع فهو غير مسؤول عن أعمال الأخرى، كما يمكن للمكلف بالعبور القيام بمهمة استقبال البضائع ووضعها على ظهر السفينة أو تسليمها لأصحابها بعد عملية التفريغ.
- ✓ الوكيل المعتمد لدى الجمارك : هو شخص طبيعي أو معنوي يزاول نشاطه باعتماد من إدارة الجمارك يعمل لفائدة زبون معين بوكالة ويقوم بإجراءات وضع البضائع تحت مراقبة الجمارك ومختلف المهام لوضع ضمان أمام إدارة الجمارك لصالح السمسار البحري.
- ب- الهبئات : تتمثل الهبئات فيما يلي²:

- ✓ الموانئ : يعتبر الميناء نقطة وصل بين وسائل النقل البحري ووسائل النقل الداخلي من قنوات ملاحية وسكك حديدية وطرق وتتمثل مهامه فيما يلي:

-تسيير و مراقبة العمليات البرية و البحرية المرتبطة بالعبور في الميناء و تسهيل عمليات الشحن و التفريغ للبضائع؛

- متابعة عملية مناولة البضائع مع وكلاء السفن و التنسيق معهم لإتمام عملية الشحن أو التفريغ بطريقة جيدة و لتفادي أي مشكل.

- ✓ الجمارك : إن إدارة الجمارك تتولى من جهة استفاء الرسوم المتوجبة عن البضائع المستوردة و المصدرة، وإعداد التشريعات والتعريفات الجمركية، ومن جهة أخرى هي المسؤولة عن تصدير البضائع بصورة مخالفة للقانون ولهذا الغاية فهي تقوم بالعمليات الآتية :

¹ المادة 17 من قانون الجمارك.

² قبيوة مريم، "دور تسيير الحاويات في ترقية النقل البحري"، مذكرة تخرج ليسانس، كلية علوم اقتصادية التجارية و علوم التسيير، الجزائر، 2002، ص 26، 27.

الفصل الأول : مدخل إلى تأمين النقل البحري للبضائع

- تتأكد مصلحة الجمارك من الشروط المطلوبة في بيان العبور ووحدات النقل و البضائع وذلك وفقا لأحكام النظام الجمركي و الإجراءات الجمركية في مكتب الوصول؛
- تدون الجمارك على بيان العبور تاريخ تقديم وحدة النقل و نتائجها تعود إلى الشخص المصرح.
- ✓ **المقاول البحري (متعهد الشحن و التفريغ)** : هو مؤسسة تتولى الأعمال المادية اللازمة لرفع البضاعة على ظهر السفينة (الشحن) أو إنزالها منها (التفريغ) ويستعان في ذلك بعمال متخصصين في كل مينائهم و بأدوات خاصة كالروافع أو ما يماثلها.

المبحث الثالث: تأمين البضائع في عقد التأمين البحري

تتعرض البضاعة أثناء نقلها بحرا لمختلف الأخطار البحرية بكل أنواعها، مما ينجم عنها خسائر متنوعة، تكون إما خسارة كلية وذلك بتعرض البضاعة للفقدان الكلي أو تعتبر في حكم الهالكة أو المفقودة، أو جزئية أي تعرض جزء من البضاعة للتلف، لذلك تدخلت آليات التأمين من أجل حمايتها، و ضمان استمرار عمليات التصدير و الاستيراد لتعزيز العلاقات التجارية بين مختلف الدول.

المطلب الأول: المخاطر البحرية التي تتعرض لها البضاعة و خسائرها

المخاطر البحرية هي كل ما يطرأ أثناء رحلة السفينة على هيكلها، أو حمولتها من أضرار أو هلاك، و كذلك قد ما يدفع التأمين سلامة الرحلة البحرية من نفقات استثنائية أو غير مألوفة، و الخسائر البحرية سواء كانت أضرار أم نفقات فهي نوعين: خسارة كلية و خسارة خاصة.

الفرع الأول : المخاطر البحرية

1- تعريف الخطر البحري :

وهو الخطر الناشئ عن الملاحة البحرية أو عن العمليات التابعة للرحلة البحرية ويشمل أي خطر تتعرض له السفينة نفسها، كذلك يؤمن على أي خطر تتعرض له البضائع المشحونة على هذه السفن خلال عملية النقل البحري، بشرط تحققه على سطح البحر ويجوز أن يمتد للخطر البري (في حالة التأمين البحري على البضائع يمكن الاتفاق على ان تضمن شركة التأمين الخطر الذي يلحق بالبضاعة قبل إجراء عملية الشحن أو بعد تفريغها في ميناء الوصول).¹

يشمل الخطر في التأمين البحري الأخطار التي يتعرض لها الشيء موضوع التأمين أثناء وجوده في البحر، سواء كان الخطر ناشئا عن فعل البحر ذاته أو كان ناشئا عن سبب آخر، على أن يكون البحر هو مكان الحدوث.²

الفرع الثاني: أنواع الخسائر البحرية:

هناك نوعين من الخسائر البحرية و هما الخسارة الكلية و الخسارة الجزئية.³

1-الخسارة الكلية :

وهي تعرض البضاعة للفقدان الكلي أو تعتبر في حكم الهالكة أو المفقودة كليا و تنقسم تلك الخسارة بدورها إلى نوعين:

¹ بورزام زهير، "تأمين مخاطر النقل البحري و الوقاية منها"، مذكرة لنيل شهادة الليسانس، المدرسة العليا للتجارة، الجزائر، 1999، ص25.

² حري محمد عريقات، مرجع سبق ذكره، ص15

³ جديدي معراج، مرجع سبق ذكره، ص ص 158-169.

الفصل الأول : مدخل إلى تأمين النقل البحري للبضائع

أ- الخسارة الكلية الحقيقية أو الفعلية : تظهر الخسارة الكلية في هلاك الشيء هلاكاً تاماً، حيث يصبح مختلفاً عن الشيء المؤمن عليه، مثل احتراق البضاعة، تحجر الإسمنت من جراء تعرضه للماء، و تضرر الشاي برائحة الصابون في حالة وجود شحنة من الصابون بالقرب من شحنة الشايو الخ.

ب- الخسارة الكلية الحكمية التقديرية : تظهر الخسارة في حالة ما إذا كانت المصاريف التي تنفق لإنقاذ البضاعة تزيد عن قيمة الشيء المؤمن عليه بعد إنقاذه و يطلق عليها أحيانا خسارة كلية تجارية، حيث أن المؤمن له بالرغم من عدم هلاك الشيء موضوع التأمين أو فقدته فقد اكليا إلا أنه يعتبر أن هناك خسارة كلية حقيقية لا يمكن تفاديها مثل حجز السفينة بأمر قضائي بشرط أن يكون السبب الذي أدى إلى الحجز القضائي مشمولاً بالتأمين.

2- الخسائر الجزئية : وهي الخسائر التي تلحق بأحد أطراف الرسالة البحرية و تنقسم إلى نوعين :

أ- الخسارة الجزئية الخصوصية (السفينة الخاصة): الخسارة الخصوصية هي خسارة جزئية للشيء المؤمن عليه، متسببة عن خطر مؤمن ضده، أي أنها خسارة تخص الشخص المعني بها فقط، مثلاً تعرض جزء من البضاعة للتلف، تعطل السفينة نتيجة عيب ميكانيكي.

ب- الخسارة العامة (السفينة العامة) : والتي تخص الخسارة العامة و يكون سببها أو نشأتها عقب إجراء يقوم به ربان السفينة بقصد السلامة العامة، و تشمل أي مصروفات التضحية بذلت لهذا الغرض، و تعتبر الخسارة العمومية خسارة مشتركة يتم توزيعها على كافة المشتركين في الرحلة البحرية

المطلب الثاني: الإجراءات المتخذة في حالة وقوع الحادث

هناك مجموعة من الالتزامات التي تقع على مستقبل البضاعة عند الوصول دائماً، ومن بينها هناك التزامين أساسيين يجب على المؤمن له أن يقوم بها اتجاه المؤمن، أولاً يقوم بدفع قسط التأمين، وثانياً التصريح بوقوع الحادث و كل الإجراءات التحفظية (إنقاذ الأشياء المؤمنة حقوق الطعن ضد الناقل).¹

1-التصريح بالحادث و الإجراءات التحفظية:

أ- التصريح بالحادث : يجب أن يقوم المؤمن له بالتصريح بالأضرار، أو النقص في البضاعة خلال سبعة أيام الأولى التي علم فيها بالضرر.

وحسب المادة 15 من الفقرة 05 الأمر 99-07 تقول : "يلزم المؤمن له، بتبليغ المؤمن عن كل حادث ينجر عنه الضمان، بمجرد اطلاعه عليه، وفي أجل لا يتعدى سبعة أيام، إلا في الحالات الطارئة، أو القوة القاهرة، وعليه أن يزوده بجميع الإضافات الصحيحة التي تتصل بهذا الحادث و ممدته، كما يزوده بكل الوثائق الضرورية التي يطلبها منه المؤمن".

ب-التحفظات : في حالة وقوع أضرار، أو نقص في البضاعة عند استلامها، يقوم المرسل إليه بتبليغ الناقل، أو ممثلة عن طريق رسالة تحفظ، يخبره فيها وقوع الحادث حسب المادة 790 من القانون البحري الجزائري: "إذا حصلت الخسائر، أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه بتبليغ الناقل، أو ممثله كتابياً في ميناء التحميل قبل أو في وقت تسليم البضاعة، و إذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسب ما تم وضعها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس".

¹ الجريدة الرسمية العدد 13، الصادرة في 23 ربيع الثاني 1434هـ، الموافق ل 6 مارس 2013م.

الفصل الأول : مدخل إلى تأمين النقل البحري للبضائع

2-مكونات ملف المطالبة بالتعويض:

عموما ما تقع مسؤولية تحضير هذا الملف على المستورد، بصفته هو مستقبل البضاعة، وتتكون الوثائق المكونة لهذا الملف في:¹

أ-رسالة التحفظ: هذه الوثيقة يرسلها المرسل إليه، او ممثلة في الناقل، يخبرهم فيها عن وجود الأضرار، تحمل هذه الوثائق معلومات عن الباخرة، سند الشحن، عدد الطرود ووزنها، طبيعة البضاعة.

ب-تقرير الخبير: يقوم المؤمن له بدعوة أحد الخبراء المتعمدين لدى شركة التأمين المتعاقدة معها، حيث تكون هناك قائمة للخبراء، أو المتعمدين لدى الشركة.

يكمن دور الخبير في جميع التوضيحات الدقيقة المتعلقة بإثبات الحادث، و إعطاء الأسباب و تحديد لأهمية الأضرار بتقديره للخسائر اللاحقة، التي تقوم على أساسها حساب التعويضات الملزمة، تكون له مدة أقصاها شهر لإنهاء و تقديم تقريره.

تنص المادة 19 من الشروط العامة للبوليصة، علي أن الخبير ملزم بالتقرير خلال ثلاثين يوما من إنزال البضاعة وهذا في حال المكان المرسل إليه هو الميناء، أما إذا كان المكان المرسل إليه النهائي هو المخزن، فيلزم بمدة أقصاها 15 يوم بعد تقرير الخبير طبقا للمادة 18 من الشروط العامة للبوليصة.

ج-الإشعار بالتأمين: هذه الوثيقة إجبارية في بوليصة الاشتراك للتأمين، و هذه تسمح بإثبات أن الخطر بصفة فعلية، وهي تدفع من طرف المؤمن له مع وثيقة التصريح بالحادث في آن واحد.

د-الفاتورة التجارية: هذه الوثيقة يصدرها البائع، تحدد فيها طرق و شروط الدفع، حيث تستحق الدفع في البنك، وهي تسمح للمؤمن له معرفة القيمة الحقيقية للبضائع بالنسبة للقيمة المؤمن عليها.

هـ- فاتورة الأضرار: هي فاتورة يصدرها المؤمن له، يكشف فيها عن الحساب المطالب به في التعويض، وهي التعبير الرقمي للخسائر و الأضرار الملحقة إثر الحادث.

و- سند الشحن: تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر، وتعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع واستلامها، يمكن للمؤمن من خلال هذه الوثيقة الاطلاع على طبيعة و كمية البضاعة المنقولة، وكذلك المعلومات المتعلقة بالناقل وتسهل للمؤمن إجراءات الدعوة ضد الناقل في حالة ثبوت مسؤوليته.

ي-شهادة عدم الانزال: تطلب هذه الشهادة لتبرير الضياع الكلي للبضاعة، تسلّم من طرف وكيل السفينة.

3-تسوية الخسائر و الاضرار: توجد طريقتين للتسوية و هما:²

أ- تسوية الخسائر عن الأضرار:

✓ تسوية الأضرار الخاصة: وهي تخص البضاعة المتضررة، او التالفة اثناء عملية النقل الناتجة عن احد الحوادث المؤمنة في عقد التأمين.

✓ في حالة التلف أو الضياع: في حالة الضياع الكلي للبضاعة، الخسارة تكون مساوية لمجموع القيم المؤمن عليها، وفي حالة الضياع الجزئي، يلجأ المؤمن الى تقرير أهمية الخسارة، يتم ذلك بتقييم البضاعة السليمة، وتحديد مجموع الخسائر بالنسبة للكمية المشحونة في بداية الرحلة (نلاحظ هنا أهمية الوثائق كوثيقة سند الشحن التي تسمح بمعرفة كمية البضاعة المشحونة).

✓ في حالة الأضرار: حسب المادة 144 في الأمر 99-07 تقول أن: "تقدر الأضرار بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها وهي سالمة في نقص الزمان والمكان، يطبق معدل نقص القيمة المحسوبة بهذه الطريقة على القيمة المؤمن عليها.

¹ مغاري بشير، إسطنبول محي الدين، "التأمين والتأمين البحري"، كلية العلوم الاقتصادية التجارية و علوم التسيير، جامعة الجزائر، 1999م، ص 24.

² مغاري بشير إسطنبول محي الدين، مرجع سبق ذكره ص 25

الفصل الأول : مدخل إلى تأمين النقل البحري للبضائع

وفي حالة ثبوت الحادثة، يتم تعويض المؤمن له خلال 30 يوم التي تأتي وراء دفعه للوثائق التي يحتويها ملف المطالبة بالتعويض. ✓
تسوية الأضرار المشتركة: إن تسوية الأضرار المشتركة تأخذ وقت كبير، وهذا راجع للعوامل التي تتسبب في هذا النوع من الحوادث. لهذا الغرض تتم في البداية عملية التسوية بمشاركة مؤقتة، أي دفع جزء من التعويض ثم يتبعها فيما بعد دفع مكمل و نهائي.

ب- التسوية عن طريق التخلي:

التسوية عن طريق التخلي هي طريقة تسمح للمؤمن له بالمطالبة من المؤمن المجموع الكلي للبضاعة المتضررة، أو التي ضاعت كلياً، بالمقابل تحويل حقوق الملكية من المؤمن له إلى المؤمن.

هذه الطريقة خاصة بالتأمين البحري، فهي تستعمل في حالات الأضرار المشتركة و بعض الأخطار الأخرى كالحروب.... الخ، مع الاحتفاظ أو الضياع الكلي للبضاعة.

هذه الإجراءات تستطيع أن تتم إذا كانت الباطنة الناقلة لم تظهر عليها أخبار، و هذا منذ 3 أشهر في الحالة العادية، و 6 أشهر في حالة وقوع حرب.

المطلب الثالث : تحديد القيمة المؤمنة للبضاعة

من الصعب علي المستورد تحديد مبلغ الضمان الواجب اكتتابه من أجل حماية إرسالاته الخاصة، إذا كان المستورد ليس له معرفة كافية في ميدان التأمينات، حيث أن الاستخدام الفعال لوثائق التأمين البحري، يعمل علي تعويض كل الخسائر المعرض لها على أساس القيمة المؤمنة غير كافية، المؤمن له لا يعوض إلا جزئياً عن الخسائر المغطاة في الوثيقة التأمينية.

1- القيمة المؤمنة ضمن وثيقة تأمين مفتوحة :

إن معظم التأمينات البحرية المكتتبه اليوم، هي عبارة عن وثائق تأمين مفتوحة، أو وثائق الاشتراك، و الوثيقة العائمة، فالقيمة المؤمنة عليها تكون دائماً مصرحة من طرف الوثيقة و كقاعدة عامة تتناسب مع أسعار البضائع المحررة بزيادة 10% هذه الزيادة تمثل المصاريف التي لا تدخل في تركيب السعر، كمصاريف النقل الداخلية في بلد الوصول و التكاليف المصرفية و بقدر آخر الربح الذي يطمح المورد لتحقيقه، حيث تصل للميناء سالمة.¹

2- بند زيادة القيمة :

إن استيراد المواد الأولية مثل القطن، السكر، القهوة... إلخ بأسعارها الحالية هي موضوع تقلبات متكررة، فهو يرغب بدون شك تأمين كل زياد في قيمة البضاعة التي تنتج أثناء النقل، وهذا من أجل الحصول علي التعويضات عن الأضرار الناتجة عن الخسائر التي تلحق بالبضاعة وفقاً لقيمة الاستبدال.

هذا الغرض احتمال بند زيادة القيمة التي من خلالها التعويض في حالة الخسائر و الضرر سيكون محسوب علي رأس السعر الأعلى للبضائع المسعرة أثناء الرحلة.

3- معدل التبدل (التحول) :

الإجراءات المتعلقة بالقيمة المؤمنة عليها يجب أن تصرح أيضاً علي معدل التحول المطبق في حالة ما إذا كانت الفاتورة التجارية، و الوثيقة التأمينية، قد تم إعدادها في إطار معدلات صرف مختلفة.

4- تكلفة تأمين النقل :

عكس معظم أصناف أقساط التأمين الأخرى، فان تكلفة تأمين النقل ليست نموذجية فهي تتحدد عموماً حسب نوع البضاعة المنقولة، و حسب تقدير الخطر، وكذلك حسب المؤمن.

¹ بومرداسي جمال، سامي حسان، مرجع سبق ذكره، ص 37.

الفصل الأول : مدخل إلى تأمين النقل البحري للبضائع

5-معدلات تأمين النقل :

تتحدد معدلات تأمين النقل على أساس ثلاث معايير هي :

- ✓ المشاركة في صندوق الاحتياط لهيئة التأمين؛
- ✓ تغطية من جهة النفقات الإدارية و المصاريف العامة العادية لهيئة التأمين الى غاية تاريخ ابرام الصفقة؛
- ✓ تكلفة الاحتياطات و المصاريف التي تصاحبها.

المطلب الرابع: تسوية التعويضات في التأمين البحري

يترتب علي تحقق الأخطار التي تترتب عليها البضاعة المنقولة بحرا موضوع عقد التأمين و استحقاق المؤمن لصالحه تعويضات، كلما لحق بضاعته من خسائر، أو أضرار نتيجة وقوع هذه الأخطار، وفي هذه حالة يحق للمؤمن له مطالبة شركة التأمين المصدرة لوثيقة التأمين بالتعويض، وتسيير عملية تسوية التعويضات في التأمين البحري وفق عدد من الخطوات وهي:¹

1- يتم إبلاغ الجهة التي تحددها شركة التأمين البحري المصدرة للوثيقة و المحدد بها ويشترط إتمام هذه الأخطار بمجرد علم المؤمن لصالحه بموعد وصول السفينة الناقلة للشحنة المملوكة له، و المؤمنة عليها، ليقوم مندوب شركة التأمين البحري المؤمنة على البضاعة بمراقبة تفرغ البضاعة و اتخاذ الإجراءات الكفيلة لمنع زيادة الخسائر، و تحديد الأضرار التي لحقت بالشحنة المؤمن عليها أثناء الرحلة البحرية، وتمييزها عن الأضرار التي لحقت بالشحنة أثناء رحلة النقل الداخلي (قبل القيام بشحن البضاعة بحرا).

ويهدف هذ الإجراء الي كتابة تقرير المعاينة الابتدائي مثبتا حالات الشحنة عند التفرغ و تخزينها بالمخازن الجمركية.

2- تتمثل الخطوة الثانية في تقديم مستندات المطالبة، و التعويض عن الخسائر التي أصابت الشحنة المؤمن عليها، وفي هذا الخصوص، فإنه يمكن القول كقاعدة عامة، بأن المستندات التي تلزم لدراسة أي مطالبة تختلف باختلاف نوع الخسائر المطلوبة تعويضها، ومع هذا يمكن تحديد أهم المستندات التي تلزم لإرفاقها بالمطالبات التعويضية بصفة عامة.

وهذه المستندات يمكن توضيحها في الخطوات الفرعية التالية :²

✓ **تقديم أصل وثيقة التأمين البحري:** وذلك من أجل مراجعة البيانات الواردة بها، ومطابقتها علي البيانات الواردة بباقي المستندات، وهي فاتورة البضاعة، سند الشحن البحري، و تقرير المعاينة النهائية.

بعد التأكد من سلامة البيانات المدونة بأصل وثيقة التأمين، و مطابقتها للبيانات الواردة بكل من بوصلة الشحن البحري، وفاتورة البضاعة المؤمن عليها، وبعد ذلك تجري المراجعة الدقيقة للشروط الواردة في وثيقة التأمين، ومدى تغطيتها للخسائر المطلوبة تعويضها، وهذه المراجعة تتم من خلال الاطلاع على أصل وثيقة التأمين البحري .

✓ **سند الشحن البحري:** الذي يعبر عن استلام شركة الملاحة البحرية للبضاعة، وتعهدها بنقلها وتسليمها في ميناء الوصول، وتستهدف هذه الخطوة الفرعية مطابقة البيانات الواردة بسند الشحن البحري مع البيانات الواردة بوثيقة التأمين.

✓ **فاتورة البضاعة أو فاتورة الشراء الخارجية :** وتعتبر من بين المستندات الواجب تقديمها لتسوية تعويضات التأمين البحري، لمقارنة القيمة الواردة بها مع مبلغ التأمين، ولمعرفة إذا كان المؤمن له قد أمن علي الشحنة بقيمة مناسبة، أو بقيمة أكبر، أو أقل، ولتقديم قيمة الخسارة، والتعويض المستحق عليها.

¹ بن خالد نوال، "التأمين البحري للبضائع"، مذكرة نيل شهادة ليسانس تطبيقي، جامعة الجزائر، 2003م، ص 30. ¹

²حاتم سامي عفيفي، مرجع سبق ذكره، ص 163.

الفصل الأول : مدخل إلى تأمين النقل البحري للبضائع

- ✓ **قسيمة توريد الرسوم الجمركية :** وتستخدم هذه القسيمة في الحصول علي شهادة جمركية بحالة الشحنة، حيث أن البيانات الواردة بها هي التي يمكن للجمارك من إصدار الشهادة التي بموجبها يمكن الرجوع على شركة الملاحة البحرية الناقلة للشحنة المؤمن عليها، ويمكن معرفة القيمة التي سدد عنها رسوم جمركية من واقع الاستمارة المصرفية، التي تبين قيمة البضائع التي وردت فعلا ومسدد عنها رسوم جمركية.
- ✓ **الاستمارة المصرفية :** عبار عن مستند، يصدر من البنك لتحويل العملة اللازمة إلى الخارج للوفاء بقيمة البضاعة المتعاقد عليها، وتتضمن هذه الاستمارة بيانات الشحن وقيمتها، وتقوم السلطات الجمركية بإثبات البضائع التي وردة فعلا علي هذه الاستمارة، بغرض التأكد من المبالغ التي حولة ووردت بها البضاعة فعلا.

الفصل الأول : مدخل إلى تأمين النقل البحري للبضائع

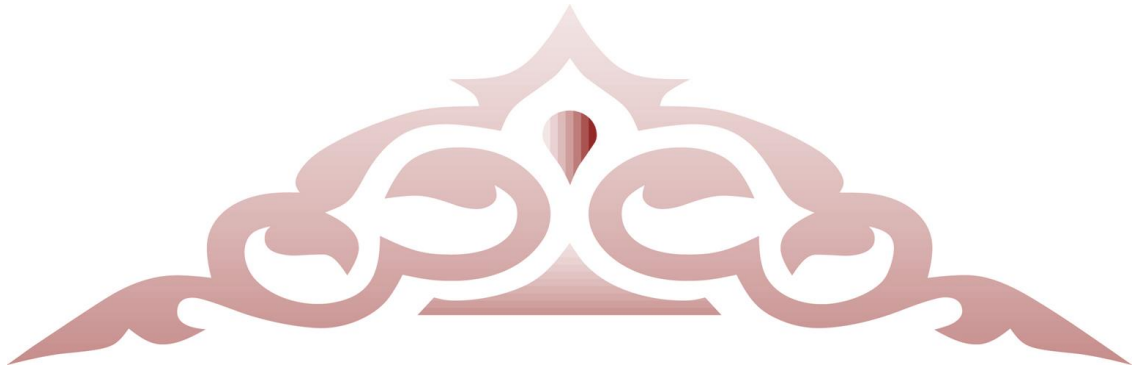
الخلاصة:

مع تزايد حاجة الأفراد إلى الحماية من أخطار متعددة، ظهر التأمين بمختلف أنواعه يتكفل من خلالها الأخطار محتملة الوقوع، ومن بين هذه الأخطار نجد الأخطار البحرية التي يغطيها التأمين البحري.

فالتأمين البحري هو ذلك العقد الذي يلتزم فيه المؤمن له بدفع أقساط للمؤمن، مقابل الحصول على تعويض عند حدوث خسائر تنشأ عن الأخطار البحرية، يغطي هذا التأمين عدة قطاعات هامة من بينها قطاع النقل البحري للبضائع والذي يعدّ أهم ركائز الاقتصاد لأي بلد، فهو محل اهتمام كل الدول البحرية، باعتباره الأنسب لنقل البضائع ذات الحجم والوزن الكبير، أقل تكلفة من النقل الجوي و البري.

إن النقل البحري للبضائع سلسلة مترابطة و متكاملة من المتدخلين تتفاعل فيما بينها، لجعل حركة التجارة الخارجية أكثر سهولة، فبتوفير شركات النقل البحري لوسائل النقل يتم التبادل التجاري و تسهيل عمليات التصدير و الاستيراد، و لسرعة سريان هذه العملية يتدخل كل من الوكلاء، المرشدون، الجمارك، الخ... كلاً حسب تخصصه لتسهيل الإجراءات المتخذة و تحرير وثائق التأمين البحري اللازمة.

و لقد ارتأينا في هذا الفصل لدراسة تأمين النقل البحري للبضائع، و ذلك باعتباره عصب حركة التجارة الخارجية، و من خلال الدور الذي يقوم به، وهذا ما سنتطرق له في الفصل الثاني من هذ الدراسة.



الفصل الثاني

تأمين النقل البحري للبضائع و التجارة

الخارجية



الفصل الثاني : تأمين النقل البحري والتجارة الخارجية

الفصل الثاني: تأمين النقل البحري للبضائع والتجارة الخارجية

تمهيد :

تكمّن أهمية النقل البحري على عمليّة التبادل التجاري الدولي، ويرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة لأنه الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية حركة الصادرات والواردات وإعادة التصدير بين مختلف دول العالم. فكلما تطورت وتحسنت وسائل النقل البحري وموانئ الشحن والتفريغ ازدادت امكانية نقل البضائع بين مختلف دول العالم وتوسعت حركة التجارة الخارجية وتهيأت لها المزيد من الانتشار وإيجاد منافذ واسواق تجارية جديدة. وفي هذا الصدد سوف نتطرق في هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث، المبحث الأول عموميات حول التجارة الخارجية، المبحث الثاني علاقة التجارة الخارجية بالنقل البحري أما المبحث الثالث فيتضمن دور تأمين النقل البحري للبضائع في تسهيل التجارة الخارجية.

المبحث الأول: عموميات حول التجارة الخارجية

إن الهدف الأساسي للتجارة الخارجية هو توفير السلع والخدمات لتلبية الحاجات المحلية، كما أنها تتخلص من الفائض عن طريق المبادلات التجارية، وبالرغم من أهمية التجارة الخارجية إلا أن هناك العديد من المشاكل التي تعيقها وهذا ما سنتناوله في مبحثنا هذا حيث سنقوم بتعريف التجارة الخارجية وأهميتها مع ذكر مصطلحاتها وفي الأخير سنتعرف على المشاكل التي تواجهها.

يعد التبادل التجاري بين الدول حقيقة لا يتصور العالم من غيرها اليوم، فلا يمكن لدولة ما أن تستقل باقتصادها عن بقية العالم سواء كانت متقدمة أو نامية، ولذلك ونظراً لأهمية التبادل التجاري الخارجي، فقد تم تقسيم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب: المطلب الأول يتضمن ماهية التجارة الخارجية، المطلب الثاني يشمل أسباب قيام التجارة الخارجية و أهميتها، أما المطلب الثالث مصطلحات التجارة الخارجية.

المطلب الأول: ماهية التجارة الخارجية

هناك عدة تعريفات للتجارة الخارجية منها ما يلي:

- 1- " تمثل أهم صور العلاقات الاقتصادية التي يجري بمقتضاها تبادل السلع و الخدمات بين الدول في شكل صادرات وواردات"¹
- 2- هي "عملية التبادل التجاري التي تتم بين الدولة ودول العالم وتشمل عملية التبادل، السلع المادية، الخدمات، النقود، الأيدي العاملة".²
- 3- هي كل من الصادرات والواردات المنظورة وغير المنظورة.³
- 4- المعاملات التجارية الدولية في صورها الثلاثة المتمثلة في انتقال السلع و الأفراد و رؤوس الأموال، تنشأ بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة أو بين حكومات و منظمات اقتصادية تقطن وحدات سياسية مختلفة.⁴
- 5- هي عملية التبادل التجاري في السلع و الخدمات و غيرها من عناصر الإنتاج المختلفة بين عدة دول، بهدف تحقيق منافع متبادلة لأطراف التبادل.⁵

من التعاريف السابقة نستنتج أن التجارة الخارجية عبارة عن مختلف عمليات التبادل التجاري الخارجي، سواء في صور سلع أو رؤوس أموال، بين أفراد يقطنون وحدات سياسية مختلفة بهدف إشباع أكبر حاجات ممكنة. و تتكون التجارة الخارجية من عنصريين أساسيين هما: الصادرات و الواردات بصورتيهما المنظورة و غير منظورة.

¹ حسام علي داود، "اقتصاديات التجارة الخارجية"، الطبعة الأولى، دار المسيرة للنشر و التوزيع و الطباعة، 2002، ص 13.

² نداء محمد الصوص، "التجارة الخارجية"، الطبعة الأولى، مكتبة المجمع العربي للنشر و التوزيع، 2008، ص 9.

³ سامي عفيفي حاتم، "التجارة الخارجية بين التنظير و التنظيم"، الدار المصرية اللبنانية. الطبعة الثالثة. 1993، ص 36.

⁴ رشاد العصار، حسام داود و مصطفى سلمان، "التجارة الخارجية"، دار المسيرة للنشر و التوزيع و الطباعة، عمان، الطبعة الاولى، 2000، ص 12.

⁵ حمدي عبد العظيم، "اقتصاديات التجارة الدولية"، مكتبة زهراء الشرق، 1996، ص 18.

الفصل الثاني: تأمين النقل البحري للبضائع والتجارة الخارجية

المطلب الثاني: أسباب قيام التجارة الخارجية و أهميتها

ترجع أسباب قيام التجارة الخارجية إلى جذور المشكلة الاقتصادية أو ما يسمى بالندرة النسبية، فمن الحقائق المسلم بها في عالم اليوم أنه مهما اختلفت النظم السياسية في مختلف دول العالم فإنها لا تستطيع اتباع سياسة الاكتفاء الذاتي بصورة كاملة، ولفترة طويلة من الزمن.¹

الفرع الأول: أسباب قيام التجارة الخارجية.

ويمكن تلخيص أهم أسباب قيام التجارة الخارجية في النقاط الآتية:²

- ✓ عدم التوزيع المتكافئ لعناصر الإنتاج بين الدول العالم، مما ينتج عدم قدرة الدولة على تحقيق الاكتفاء الذاتي من السلع المنتجة محليا.
- ✓ تفاوت التكاليف، واسعار عوامل الإنتاج والأسعار المحلية لكل دولة، مما يؤدي إلى انخفاض تكاليف الإنتاج للسلعة في دولة ما، وذلك من خلال تحقيق وفورات الحجم، مقارنة بارتفاع هذه التكاليف لإنتاج نفس السلعة في دولة أخرى؛
- ✓ الفائض في الإنتاج المحلي، الذي يتطلب البحث عن أسواق خارجية لتسويق الإنتاج؛
- ✓ السعي إلى زيادة الدخل القومي، اعتمادا على الدخل المتحقق من التجارة الخارجية رفع مستوى المعيشة محليا؛
- ✓ الأسباب الاستراتيجية والسياسية المتمثلة في تحقيق النفوذ السياسي من خلال الندرة النسبية للسلعة المنتجة.

الفرع الثاني: أهمية التجارة الخارجية

تعد التجارة الخارجية من القطاعات الحيوية في أي مجتمع لما لها من أهمية تتمثل فيما يلي:

- ✓ ربط الدول والمجتمعات مع بعضها البعض زيادة على اعتبارها منفذا لتصريف فائض الإنتاج عن حاجة السوق المحلية؛
- ✓ اعتبارها مؤشرا جوهريا على قدرة الدول الإنتاجية و التنافسية في السوق الدولي، و ذلك لارتباطه بالإمكانات الإنتاجية المتاحة وقدرة الدولة على التصدير و الاستيراد، و انعكاسه على رصيد الدولة من العملات الأجنبية، و ما له من آثار على الميزان التجاري؛³
- ✓ التجارة الدولية تؤدي إلى زيادة الدخل القومي اعتمادا على التخصص و التقسيم الدولي للعمل؛⁴
- ✓ نقل التكنولوجيات والمعلومات الأساسية التي تفيد في بناء الاقتصاديات المتينة وتعزيز عملية التنمية الشاملة؛
- ✓ تحقيق التوازن في السوق الداخلية نتيجة تحقيق التوازن بين كميات العرض والطلب؛
- ✓ العولمة السياسية التي تسعى لإزالة الحدود و تقصير المسافات و التي تحاول أن تجعل العالم بمثابة قرية جديدة.⁵

¹ يوسف مسعودي، "دراسات في التجارة الدولية"، بدون طبعة، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ص 15

² حسام علي داود، "اقتصاديات التجارة الخارجية"، الطبعة الأولى، دار المسيرة للنشر و التوزيع و الطباعة، 2002، ص 13.

³ رشاد العصار، مرجع سبق ذكره، ص ص 13، 14.

⁴ حمدي عبد العظيم. مرجع سابق، ص 20.

⁵ رعد حسن. الصرف، "أساسيات التجارة الدولية المعاصرة"، دار النشر، الطبعة الأولى، الجزء الأول، 2000، ص 57.

الفصل الثاني: تأمين النقل البحري للبضائع والتجارة الخارجية

المطلب الثالث: مصطلحات التجارة الخارجية

مع تزايد المعاملات التجارية بين الدول، واختلاف القواعد القانونية والمصطلحات التجارية المطبقة في دول العالم، نشأت الحاجة إلى وضع قانون تجارى دولي يوحد القواعد القانونية التي تحكم المعاملات التجارية بين الدول ويفسر مصطلحات التجارة الدولية .

الفرع الأول: مصطلحات التجارة الخارجية

تتمثل قائمة مصطلحات التجارة الدولية ("الإنكوتيرمز") فيما يلي:¹

- ✓ تسليم البضاعة من المصنع EXW Ex Works؛
- ✓ تسليم البضاعة خارج السفينة في ميناء الوصول EXS Ex Ship, or "arrival" contract؛
- ✓ تسليم البضاعة للناقل مع تحمل المشتري مصاريف النقل FCA Free Carrier؛
- ✓ تسليم البضاعة على رصيف ميناء التصدير مع تحمل المشتري تبعات ومصاريف التصدير Free Alongside Ship FAS؛
- ✓ تسليم البضاعة على ظهر السفينة في ميناء التصدير (يتحمل البائع كل المصاريف والتبعات حتى لحظة التحميل) Free On Board FOB؛
- ✓ تسليم البضاعة خالصة أجرة الشحن في ميناء الوصول CFR Cost And Freight؛
- ✓ تسليم البضاعة خالصة الثمن والتأمين وأجرة الشحن في ميناء الوصول Cost, Insurance and Freight CIF؛
- ✓ تسليم البضاعة إلى الناقل خالصة أجرة النقل في مكان الوصول CPT Carriage Paid To؛
- ✓ تسليم البضاعة خالصة أجرة النقل والتأمين في مكان الوصول CIP Carriage and Insurance Paid To؛
- ✓ تسليم البضاعة خالصة جميع التكاليف والرسوم عند حدود دولة المشتري DAF Delivered At Frontier؛
- ✓ تسليم البضاعة من فوق ظهر السفينة في ميناء الوصول DES Delivered Ex Ship؛
- ✓ تسليم البضاعة على رصيف ميناء الوصول خالصة الرسوم والضرائب والمصاريف Delivered Ex Quay Duty Paid DEQ؛
- ✓ تسليم البضاعة غير خالصة الرسوم في ميناء الوصول DDU Delivered Duty Unpaid؛
- ✓ تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية في ميناء الوصول DDP Delivered Duty Paid.²

¹ محمود يونسى، "مقدمة في نظرية التجارة الخارجية"، بدون طبعة، الدار الجامعية، 1986، ص 34.

² جمال يوسفى عبد النبي، "الاعتمادات المستندية"، مكتبة روعة للطباعة، عمان، الأردن، الطبعة الأولى، 2001م، ص ص 71، 72.

الفصل الثاني: تأمين النقل البحري للبضائع والتجارة الخارجية

هناك أشهر طريقتين في التعاملات التجارية و هما:¹

1-طريقة تسليم البضاعة على ظهر السفينة في ميناء التصدير: FOB يعني مصطلح فوب FOB أن البائع يتحرر من التزاماته بمجرد تسليم البضاعة في ميناء التصدير على ظهر السفينة التي حددها المشتري، ويتحمل البائع تكاليف اصدار تراخيص تصدير البضاعة وأيه اعتمادات رسمية أخرى، وكذلك جميع الإجراءات الجمركية اللازمة لتصدير البضاعة.

2-طريقة تسليم البضاعة خالصة الثمن و التأمين و أجرة الشحن في ميناء الوصول : CIF يعتبر عقد C.I.F من أهم أنواع عقود التصدير، وهو يُستخدم على نطاق واسع وبشكل متكرر أكثر من غيره من عقود التصدير لأغراض الشحن البحري. و بموجبه يتحمل البائع التزامات إضافية، وينعكس هذا في السعر. أي سعر "سيف" يكون دائماً أعلى من سعر فوب. و يوصف هذا العقد باسم عقد "بيع مستندات الشحن «لأن المستندات تلعب دوراً رئيسياً فيه. وتتخلص التزامات البائع فيه فيما يلي:

✓ تحمل جميع مصاريف استصدار تراخيص تصدير البضاعة، والإجراءات الجمركية اللازمة و شحن البضائع؛

✓ إبرام عقد النقل contract of carriage ؛

✓ تقديم مستندات الشحن إلى المشتري، وتتضمن هذه المستندات بوليصة الشحن bill of lading وبوليصة التأمين insurancepolicy، والفاتورة invoice.

وبالنسبة لمستندات الشحن shipping documents ، فإن الأصول الحديثة المرعية في التجارة هي أن يتضمن العقد بندا يعطى البائع الحق في تقديم "أمر التسليم delivery order" بدلا من بوليصة الشحن bill of lading ، وكذلك "شهادة التأمين insurance certificate" بدلا من بوليصة التأمين. insurancepolicy ويرجع السبب في ذلك إلى أن بوليصة الشحن تشمل عادة بضائع أخرى إلى جانب بضائع المشتري، كما أنها تغطي عادة كل البضائع المرسلة من البائع في حدود مبلغ معين. وبمجرد تنفيذ البائع للشرط الذي يخصه في العقد يكون المشتري ملزماً بدفع الثمن فور عَرْض المستندات الصحيحة tender of correct documents.

¹ عبد المالك هاني، "دور المصطلحات التجارية الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع"، مذكرة نيل شهادة الماستر، كلية العلوم التجارية، بسكرة، 2015م، ص 15.

المبحث الثاني: علاقة التجارة الخارجية بالنقل البحري

التجارة الخارجية هي تبادل السلع و الخدمات بين مختلف الدول تمر بعدة أطراف مباشرة و غير مباشرة خاصة المصدر و المستورد اللذان يعتبران الأهم في عملية التجارة الدولية و بتقنيات دفع سهلة كالاعتماد المستندي و حتى تكون عملية الانتقال بطرق قانونية و ذات مصداقية يجب أن تكون مرفقة بوثائق تسهل عملية التبادل الخارجي مع الدول منها بوليصة التأمين و نجد أن التجارة البحرية و المبادلات في ارتفاع و منه ارتفاع المخاطر معها و بالتالي يجب القيام بإبرام عقد التأمين البحري الذي يساعد على ترقية و تحريك التجارة الخارجية.

المطلب الأول: الأطراف المتداخلة في التجارة الخارجية و تقنيات الدفع فيها

أثناء التبادل التجاري بين الدول تتدخل أطراف سواء كانت مباشرة أو غير مباشرة لتسهيل هذه العملية و بتقنيات دفع ملائمة بهدف تعزيز الثقة بين الدول.

الفرع الأول: الأطراف المتداخلة في التجارة الخارجية

تتمثل عملية التجارة الخارجية في انتقال حركة مختلف السلع و الخدمات بين الدول حيث تمر بعدة أطراف مباشرة و غير مباشرة.

1-الأطراف المباشرة في التجارة الخارجية: تتكون حلقة التصدير و الاستيراد من ثلاثة أطراف لهم علاقة مباشرة بهذه العملية

وهم المصدر و المستورد و البنك التجاري و يتم تعريفها على النحو التالي:¹

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

✓ **المستورد:** هو الذي يقوم بشراء السلع لا يقصد إعادة تصديرها بل بغرض بيعها في الأسواق الداخلية و الخارجية

و المحلية و لهذا فإن المستورد المؤقت و الذي يستورد بقصد إعادة التصدير.

✓ **البنوك التجارية:** تعرف بأنها تلك المصاريف التي تقوم بصفة معتادة بقبول الودائع من الأفراد و الهيئات و تلتزم بدفعها عند الطلب و في موعد متفق عليه و هي تقوم بعمليات القرض و كذا وضع وسائل الدفع تحت تصرف الزبائن و إدارة هذه الوسائل.²

2-الأطراف غير المباشرة في التجارة الخارجية

تتعدد الأطراف الذين لهم دور غير مباشر بعمليات التصدير و الاستيراد والتي تتمثل في:³

¹ متولي عبد القادر، "الاقتصاد الدولي النظرية و الأساسيات"، طبعة الأولى، دار الفكر للنشر و التوزيع، عمان، 2010م، ص 270

² أحمد لهيبات سعد الطبري، محمد الأمين بن الزين، "كتاب الاقتصاد و المناجمنت للسنة الثالثة ثانوي"، الديوان الوطني للمطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008، ص 284.

³ عبد القادر متولي، مرجع سبق ذكره، ص 284

الفصل الثاني: تأمين النقل البحري للبضائع والتجارة الخارجية

- ✓ **الناقل (شركات النقل):** تلعب عملية النقل دورا هاما في عمليات التجارة الخارجية و تظهر أهميتها أكثر في تأثيرها على سعر البيع النهائي، و نظرا لتكلفة النقل العالية و كون المؤسسات لا تتوفر لها (غالبا) الإمكانيات المادية و المالية الضرورية لتنظيم عمليات النقل الدولي فإنها توكل مهمة النقل في أغلب الأحيان لمؤسسات نقل خاصة و لا يبقى عليها سوى اختيار وسيلة النقل المناسبة مع طبيعة البضاعة المنقولة.
- ✓ **التأمين:** نظرا لضخامة عمليات التجارة الخارجية فتصبح من المستحيل تحمل أخطار نقل البضاعة على طرف المستورد أو المصدر و يعتبر التأمين ضمان للأخطار التي تتعرض لها البضائع عبر الطرق البرية و الجوية و البحرية و السكك الحديدية، كما يغطي أيضا الأضرار و الخسائر المادية اللاحقة للبضائع أثناء نقلها، و تمر عملية التأمين بمرحلتين هما الأولى هي الحصول على الوثائق و تعتبر أول خطوة للقيام بعملية التأمين على البضائع حيث أن الفاتورة التجارية و سند النقل كافيان لإبرام عقد التأمين على البضاعة في شركة التأمين أما الثانية هي إبرام عقد التأمين و هو بمثابة حماية للأخطار التي يتعرض لها المؤمن له.
- ✓ **رجل العبور:** يعامل القائم بالعبور على أنه أساس وساطة عمليات النقل حيث يتدخل في عمق سلسلة المنتج، و يمكن أن يكون وكيل معتمد لدى الجمارك و مكلف بخدمات التأمين في إطار وثائق بوليصة التأمين لمختلف الشاحنين، أو قد يكون رجل العبور ناقل و مراقب بحري و هو يؤمن عملية العبور كمهندس أو مقالو للنقل و من ثم يعتبر متعهد عمليات الترانزيت وكيلا لقاء أجر و يعمل لحساب موكله باستلام البضائع من الناقل البحري و بإتمام المعاملات الجمركية و بإجراء عقود التأمين و إذا لزم الأمر بالتعاقد على نقل البضائع مجددا بواسطة ناقل آخر عن طريق البحر أو البر أو الجو لإيصالها إلى المكان المعين و يمكن لرجل العبور أن يكون وكيل النقل أو وكيل معتمد لدى الجمارك، ووكيل بالعمولة.

الفرع الثاني: تقنية الدفع في التجارة الخارجية

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

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

¹. مازن عبد العزيز فاعور، "الاعتماد المستندي و التجارة الالكترونية"، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص 19.

². الطاهر لطرش، "تقنيات البنوك، الطبعة الأولى"، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007، ص ص 119، 120.

³. أحمد محمد محرز، "السندات التجارية"، دار الكتب القانونية، مصر، 2003، ص 25.

الفصل الثاني: تأمين النقل البحري للبضائع والتجارة الخارجية

المطلب الثاني: الوثائق المستعملة في التجارة الخارجية

عند القيام بعملية التجارة الخارجية يجب إثباتها بوثائق من أجل تسهيل عملية التبادل أيضا لتكوين العملية التجارية شرعية ومطابقة للقانون و قد قامت المنظمات الدولية بوضع مصطلحات موحدة ونذكر منها:¹

1-وثائق إثبات السعر: تتمثل في مختلف أنواع الفواتير المنصوصة عليها و المتضمنة ما يلي :

- ✓ الإشارة إلى أطراف العقد؛
- ✓ عنوان ورقم التسجيل في السجل التجاري ؛
- ✓ البلد الأصلي للمنتوج؛
- ✓ طبيعة البضاعة أو الخدمة المقدمة ؛
- ✓ الكمية السعر الوحدوي الإجمالي؛
- ✓ قيمة الفاتورة؛
- ✓ تاريخ تحرير الفاتورة و تاريخ التسليم؛
- ✓ شروط البيع و التسليم ؛
- ✓ تاريخ و طرق التسديد.

يمكن أن نميّز بين مختلف الفواتير التالية:

- ❖ **الفاتورة المؤقتة :** وهي الفاتورة التي تستعمل عندما لا تتوفر لدى المورد كل العناصر الضرورية، و التي تسمح له بتحرير فاتورة تجارية أو عندما تتعلق بالبضاعة التي تتعرض للنقصان أثناء الطريق، و بذلك يتم تحويل السعر، وهذه الأخيرة تكون متبوعة إجباريا بفاتورة نهائية (الفاتورة التجارية).
- ❖ **الفاتورة القنصلية:** هي فاتورة تجارية تحتوي علي تأشيرة قنصلية بلد المستورد الموجودة في بلد المصدر، هذه التأشيرة هدفها الرئيسي هو إعطاء طابع رسمي للبيانات المذكورة فيها مثل: مصدر البضاعة و قيمتها.
- ❖ **الفاتورة الجمركية:** هي فاتورة محرر ومأقة من طرف المصدر حسب الإجراءات المنصوص عليها من طرف مصلحة الجمارك، إذ يصرّح بها لدي الجمارك، إذ يصرّح بها لدي الجمارك فقط.
- ❖ **الفاتورة التجارية:** هي مستند يحدد من خلالها مبلغ البضاعة النهائية في بعض الحالات يمكن الاستفادة منها كعقد بيع حينما يكون موقعا و مرفقا مع أختام الشركة، كما يستفاد منها لتخليص البضائع من جمارك الدولة المستقبلية وكما تم الإشارة سابقا تستخدم كعقد شراء للشركة، كما تستخدم لتحديد طريقة الدفع، وتكون صادرة باسم المستورد، ولكن إن كانت عملية الاستيراد و التصدير عن طريق اعتماد مستندي من الممكن حينئذ أن تصدر باسم غير اسم المستورد.

2-وثائق النقل

إن عملية نقل البضاعة ذات أهمية كبيرة، وقد تكون عن طريق البر أو الجو وهذا حسب طبيعة البضاعة وأسعار النقل وتوفر الوسائل و غالبا ما تقوم به شركات التأمين، و يمكن عرض بعض وثائق النقل فيما يلي:

¹ [http:// www.montada.echoroukonline.com](http://www.montada.echoroukonline.com), consulté le 02 mai 2017 à 11h : 30

الفصل الثاني: تأمين النقل البحري للبضائع والتجارة الخارجية

أ- و **ثائق النقل الجوي**: هي وصل استلام يثبت أن البضاعة قد ارسلت عن طريق الجو، و تحرر من طرف شركات النقل الجوي، و تحت مسؤولية المصدر Lta هي عقد قانوني توضع فيها وضع كل الأطراف غير قابلة للتفاوض لأنها مقررة لشخص مسمى، فهي تعطي حق الملكية للمرسل إليه غلا النسخة الثالثة ذات اللون الازرق تحتوي على ختم و إمضاء شركة النقل الجوي.¹

ب- **وثائق النقل البحري**: تتكون من:²

✓ **بوليصة الشحن**: هي المستند الاصيلي الذي يثبت أن البضاعة قد شحنت فعلا على ظهر الباخرة لتسليمها إلى المستورد و هي صادرة عن شركات الملاحة و النقل يذكر فيها اسم المستورد و ميناء الوصول و المغادرة، اسم الشاحن، عنوان البضاعة، عدد الطرود، وزنها الإجمالي، التحميل، اسم المصدر، و تعتبر بوليصة الشحن سند ملكية للبضاعة الذي بموجبه يمكن للمستورد إخراج البضاعة من دوائر الجمارك.

✓ **سند الشحن**: هذه الوثيقة تسمى "سند الشحن" لأنها ليست حجة للإرسال الفعلي للبضائع لكن حضوره من أجل التعليمات المتعلقة بالنقل.

يقوم الناقل بواسطة سند الشحن إثبات هوية الأطراف و البضائع واجب نقلها، و أجرة الحمولة الواجب دفعها و ذكر مبلغ التعويضات، مثلا بسبب هلاك البضاعة أو تلفها أو ذكر إعفاء الناقل من بعض الأضرار، فالوثيقة إذ هي وسيلة إثبات، حيث التزامات الناقل تبدأ من وقت تسليم البضاعة لحين تسليمها.

❖ **أشكال سند الشحن**: يمكن أن يصدر سند الشحن على شكل:

✓ **سند شحن كامل**: يعطي حق ملكية البضاعة كامل السند، لكن خطر الضياع أو السرقة يجعل هذا الشكل قليل الاستعمال.

✓ **سند شحن مسمى**: يبين عليه اسم المرسل إليه وهو الوحيد الذي له القدرة على حيازة البضاعة.

✓ **سند شحن غير مسمى**: هو صادر لأمر المستورد أو لبنكه (بنك الإصدار) فهو يسمح بانتقال ملكية البضاعة عن طريق التطهير.

❖ **أنواع سند الشحن**:

✓ **مستند مستلم للشحن**: في هذه البضاعة تكون تحت تصرف شركة الملاحة، ولكنها لم تشحن بعد على ظهر السفينة عند تحرير هذا المستند، فهي إذا من الممكن أن تشحن على ظهر سفينة غير التي حددت من قبل.

✓ **مستند الشحن على الظهر**: هذا المستند يبين أن البضاعة قد شحنت على ظهر السفينة.

✓ **سند الشحن المباشر**: هو سند شحن من نوع تقليدي يحرر من قبل شركة النقل الجوي ويغطي وسائل نقل مختلفة فهو يحدد ميناء الإقلاع، و في هذه الحالة تشحن البضاعة على ظهر سفينة غير مسماة.

¹ [http:// www. eeni.org](http://www.eeni.org), consulté le 05 mai 2017, à 10h :00.

² <http://www.startimes.com/?t=12854894>, consulté le 06 mai 2017 à 14h:00.

الفصل الثاني: تأمين النقل البحري للبضائع والتجارة الخارجية

3- وثائق النقل البري وهي:¹

أ- النقل عن طريق السكك الحديدية: هو وصل إرسال بسيط يثبت بأن البضاعة قد أرسلت من الخارج عن طريق السكك الحديدية، وهي تحرر علي ستة نسخ ذات نفس اللون، وتفرقها الأرقام الموجودة عليها باللون الأحمر، أما النسخة رقم 04 تحتوي علي عبارة "نسخة أصلية لرسالة النقل البري، تمثل هذه الوثيقة مستند الإرسال الذي لا بد أن يأشر عليه بطابع محطة الإقلاع، هذا السند محرم إلزاميا لشخص مسمى، أي لا يمكن في حالة من الأحوال تداول عن طريق التظهير.

ب- رسالة النقل البري الدولي: الاتفاقية الدولية لنقل البضاعة عن طريق البر تنص علي مستند خاص يسمي رسالة النقل البري الدولي، و التي تصدر بأشكال مختلفة، وهذا راجع لتنوع وكثرة مؤسسات، فهي تمتلك الخصوصيات العامة لرسالة النقل الجوي ورسالة النقل بالسكك الحديدية تعطي للبنك إمكانية إرسال البضائع تحت اسمها، وذلك لأجل الإحتفاض بالرقابة على البضاعة فإن هذه الطريقة تعتبر صعبة في التأمين البري و ذلك راجع إلى صعوبات التخزين في مؤسسات النقل.

ج- الوصول البريدية: هو وصل إرسال البضاعة عن طريق البريد و المواصلات أو عن طريق شركة البريد السريع، وهو محمرا إجباريا لشخص مسمى و تستطيع البنك أن ترسل البضاعة تحت اسمها، ويشمل هذا الوصل عدة معلومات منها: اسم المرسل إليه، وزن الطرد، عنوان المرسل إليه و معلومات أخرى.

4- وثائق إدارية و تتكون أيضا من:²

أ- شهادة المنشأ: تحدّد منشأ البضاعة لبيان الدولة التي يمنع التعامل معها و المقاطعة الاقتصادية أو التي لها معاملة تفضيلية.

ب- شهادة المطابقة: هي وثيقة إدارية تحتوي مجموعة من المقاييس التي تخضع لها البضاعة فالمستود عندما يقوم بطلب السلعة أو البضاعة يجب أن يتأكد من أنها هي نفسها، وتطابق نفس المواصفات المطلوبة، من حيث الكمية و النوعية و تحرير هذه الشهادة من طرف أجهزة الرقابة المخصصة لذلك وتحتوي علي المعلومات خاصة بالبضاعة منها: اسم البضاعة، نوع البضاعة، كمية البضاعة، اسم المصدر و عنوانه، صاحب البضاعة .

ج- شهادة الصحة و النوعية: هي وثيقة إدارية تصدرها السلطات أو المصالح الإدارية المكلفة بالجانب الصحي للبضاعة، حيث أنه ملزم علي جميع المنتجين للمواد الاستهلاكية أن يقوموا بتحديد تاريخ الإنتاج و نهاية الصلاحية علي الغلاف الخارجي أو الغلاف الداخلي لها، وهذا لكي تسهل الرقابة علي البضائع علي المستوى الوطني، وذلك لضمان صحة المستهلك وعدم تصدير بضاعة فاسدة، في حالة التصدير تقوم مصلحة الجمارك بطلب وثيقة أو شهادة الصحة للسماح بعبور البضاعة إلي الخارج، نفس الشيء في حالة استيرادها، تأخذ عينة من هذا المنتج وتحلله، هذا الفحص تقوم به تقوم به مصلحة التحليل و المراقبة المتواجدة في البلد المستورد أو المصدر.

وتحتوي شهادة الصحة على معلومات خاصة بالبضاعة:

✓ يوم وصول البضاعة؛

✓ وسيلة النقل؛

¹ <http://www.montada.echoroukonline.com>, consulté le 6 mai 2017, à 15:00.

² خالد عليان عليمان، علي أحمد المشاقبة، "إدارة التخليص الجمركي"، الطبعة الأولى، دار صفاء للنشر و التوزيع، عمان، 2009، ص 44.

الفصل الثاني: تأمين النقل البحري للبضائع والتجارة الخارجية

✓ رقم الحاويات؛

✓ اسم المستورد و المصدر؛

✓ تصريح عن تلك المواد ومدة صلاحيتها، ابتداء من تاريخ إصدار شهادة الصحة و النوعية.

وتكمن أهمية الشهادة الصحية في أنها تحمي المستهلك بضمان وصول السلعة الاستهلاكية إليه في وقتها المحدد، وقبل انتهاء صلاحيتها حتى لا يكون هناك ضرر عليه، وهي ضرورة عند عبور السلع من بلد إلى آخر.

5- الوثائق الجمركية: تتضمن: ¹

أ- **التصريح الجمركي**: تخضع كل بضاعة تدخل التراب الوطني أو تخرج منه إلى عملية جمركية، إذ أنّ أهمهم التزام للمستورد أو المصدر إعداد وتقديم وثيقة تعرف بالتصريح الجمركي، وهذا الأخير يضم كل المعلومات المتعلقة بالبضاعة.

التصريح الجمركي هو وثيقة محررة وفقا الأشكال المنصوصة عليها في أحكام القانون، يبين فيها المصريح العناصر المطلوبة لاحتساب الحقوق و الرسوم وبمجرد قبول و تسجيل التصريح من طرف الجمارك فإنه يصبح عقدا حقيقيا و رسميا، و هو ورقة إثبات تودع لدى مصلحة الجمارك في مدة أقصاها 21 يوم و تحرر في أربع نسخ، يحتفظ المصريح بواحدة، الثانية تودع لدى البنك، الثالثة لدى نيابة مديرية المحاسبة، أما النسخة الرابعة لدى مصلحة الجمارك.

ب- **دفتر القبول المؤقت ATA**: هو عبارة عن وثائق جمركية دولية تسمح بالتصدير المؤقت للمنتجات المحلية دون التعرض للإجراءات المؤقتة.

6- وثائق التأمين

و تتعلق بالنقل البري، الجوي، البحري للبضائع المعرضة للأخطار التي تستوجب الحماية عن طريق التأمين، و لتجنب هذه الأخطار فإنه تستعمل الوثائق التالية: ²

أ- **بوليصة التأمين**: هي عقد محرر بين المؤمن و المؤمن له، يبين الشروط العامة المتفق عليها بين الطرفين و كذا حقوق وواجبات كل منهما، و يجب أن تكون مؤرخة بنفس تاريخ سند النقل.

إذا بوليصة التأمين تتمثل في المستندات التي تؤمن على البضاعة المرسله ضد الأخطار التي قد تنجم أثناء عملية النقل و لها أهمية كبيرة بالنسبة للبنك لأن البضاعة تعد بمثابة ضمان في حالة تخلف المستورد عن دفع قيمتها.

ب- **الملاحق**: هي وثيقة تحرر عند إجراء تعديلات أو تغييرات في نصوص بوليصة التأمين لأن التعديلات تتضمن تسميات مستفيدين جدد و تدعى: ملحق التوكيل.

3- **الشهادة**: عبارة عن وثيقة صادرة عن المؤمن تثبت صحة وجود بوليصة التأمين، ووثائق تأمين تبين:

✓ تاريخ الاكتتاب،

✓ التزامات المؤمن له؛

✓ وصف السلعة؛

¹ اشرف احمد العدلي، "التجارة الدولية"، الطبعة الأولى، مؤسسة رؤية للطباعة و النشر و التوزيع، الاسكندرية، 2006، ص 171.

² <http://www.startimes.com>, consulté le 02mai2017, à 10h :30.

الفصل الثاني: تأمين النقل البحري للبضائع والتجارة الخارجية

- ✓ اسم المؤمن له؛
- ✓ تعليمات الناقل؛
- ✓ عدد النماذج المحررة؛
- ✓ الأخطار المحمية؛
- ✓ طرق إثبات الضرر.

المطلب الثالث : أهمية تأمين النقل البحري على صعيد التجارة الخارجية.¹

تكمن أهمية النقل البحري على عملية التبادل التجاري الدولي ويرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة لأنه الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية حركة الصادرات والواردات وإعادة التصدير بين مختلف دول العالم فكلما تطورت وتحسنت وسائل النقل البحري و موانئ الشحن والتفريغ ازدادت امكانية نقل البضائع بين مختلف دول العالم وتوسعت حركة التجارة الخارجية وتهيأت لها المزيد من الانتشار ويجاد منافذ واسواق تجارية جديدة تكمن أهمية التأمين البحري فيما يلي:

- ✓ يعمل التأمين البحري على تشجيع الهيئات و الأشخاص على استثمار أموالهم في التجارة الخارجية، مطمئنين إلى الضمانات التي يقدمها لهم نتيجة لوقوع الحسائر خلال عملية النقل البحري بكل أنواعه.
- ✓ يعتبر التأمين البحري أحد بنوك التجارة غير المنظورة و التي تدخل ضمن تقسيمات ميزان المعاملات التجارية مما يجعل التأمين البحري يرتبط ارتباطا وثيقا بالدخل و الانتاج، و يعتبر أحد عوامل دفع خطط التنمية الاقتصادية و الاجتماعية.
- ✓ هي وسيلة لإيجاد نوع من الروابط بين الدول و تحسين العلاقات التجارية و الاقتصادية و السياسية.
- ✓ العمل على ادخال عملات أجنبية و خروج عملات محلية.
- ✓ يعتبر التأمين البحري ضمانا كافيا لما تقدمه البنوك من أموال لتمويل التجارة الخارجية.

¹ بهاء بهيج شكري، مرجع سبق ذكره، ص 24.

المبحث الثالث: دور تأمين النقل البحري للبضائع في تسهيل التجارة الخارجية

يعتبر تأمين النقل البحري وسيلة رئيسية في التجارة الخارجية، بحيث يلعب التأمين البحري دور فعال في مساهمة سيورة العمليات التجارية المتمثلة في الاستيراد و التصدير، حيث يكمن دور التصدير في تصريف فائض دولة ما من الإنتاج سواء لسلع أو خدمات لدول أخرى ذات عجز وذلك وفق قوانين و قواعد متعارف عليها، أما الاستيراد فهو الطريقة المستخدمة للحصول على المنتجات التي تحتاجها الدولة و هذا ما سنتناوله خلال المطالب التالية:

المطلب الأول : عملية تصدير البضائع

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

1- مفهوم التصدير :

- ✓ التصدير هو بيع المنتجات من دولة لأخرى، وفق نظام معترف به وقوانين ونظم تدعم الاستيراد من جانب الدول المستهلكة والتصدير من جانب الدول المصدرة، و يعتبر مصدر هام للدخل الدول و يسمح بفتح أسواق جديدة لمنتجاتها، وهو مؤشر على جودة الصناعة والزراعة في تلك الدول.¹
- ✓ التصدير هو: "القدرة على تحقيق تدفقات سلعية وخدمية ومعلوماتية ومالية وثقافية وبشرية إلى دول و أسواق عالمية، بغرض تحقيق أهداف الصادرات من أرباح وقيمة مضافة وتوسع ونمو وانتشار وفرص عمل والتعرف على ثقافات أخرى وتكنولوجيات جديدة وغيرها."²
- ✓ التصدير هو: "الطلب الفعلي الأجنبي على المنتجات المحلية سواء كانت سلع أو خدمات. وبذلك فان التصدير هو اجتياز السلع الوطنية إلى خارج حدود الدولة سواء كانت هذه الحدود طبيعية أم حكومية. ويقصد بالحدود الطبيعية حدود الدولة الإدارية والدولية مع الدول الأخرى المجاورة لها، في حين يقصد بالحدود الحكومية الحدود الجمركية لمناطق الحرة فقط دون الحدود الإدارية والدولية لها."³

ومن خلال المفاهيم السابقة نستنتج أن التصدير هو العملية التي من خلالها يتم تصريف فائض دولة ما من الإنتاج سواء لسلع أو خدمات لدول أخرى ذات عجز وذلك وفق قوانين و قواعد متعارف عليها.

2- أهمية التصدير:

هنالك جملة من العوامل تجعل النشاط التصديري ضرورة ملحة للدول هي:⁴

- ✓ المساهمة بشكل إيجابي في الميزان التجاري؛

¹ <http://commerce-logistique.alafdal.net/t117-topic> consulté le 26 avril 2017 à 13h: 00.

² صديق محمد عفيفي، "التسويق الدولي نظم الاستيراد و التصدير"، بدون طبعة، مكتبة الطليعة، 1973، ص 420.

³ <https://sites.google.com/site/alkhlasa/1/altsdyr/mfhwm> consulté le 28 avril 2017 à 15h:30

⁴ سلال ليلي، "ترقية الصادرات للمنتجات التقليدية"، مذكرة لنيل شهادة ليسانس تطبيقي، جامعة الجزائر، 1996، ص 11.

الفصل الثاني: تأمين النقل البحري للبضائع والتجارة الخارجية

- ✓ استغلال الموارد المحلية بأكبر قدر ممكن من الكفاءة؛
- ✓ الحاجة لتخفيض نسبة البطالة و الحصول على العملات الأجنبية؛
- ✓ زيادة نصيب افراد من الناتج القومي و المساهمة في تراكم رأس المال؛
- ✓ زيادة معدلات النمو والرفاهية الاجتماعية و الاقتصادية و المساهمة في زيادة الإنتاج و الإنتاجية؛

3- أشكال التصدير :

يمكن القيام بالتصدير عبر القنوات الآتية¹:

أ- التصدير المباشر:

يوفر التصدير المباشر ميزة احتفاظ المدير بالرقابة بشرط أن يمتلك فهم للأسواق الخارجية وخبرة تفاوض في السوق الخارجية ويتم هذا الشكل من خلال ثلاث قنوات :

- ✓ **الوكلاء الخارجيين (الأجانب)** : هو شخص أو شركة محولة بشكل قانوني باستيراد البضاعة إلى أي مكان خارجي.
- ✓ **تجار التجزئة الأجانب** : يبيع المصدر بشكل مباشر لتجار التجزئة الأجنبي الذين بدورهم يبيعونها في أسواقهم من خلال المخازن ويتحمل المصدر أعباء عقود التفاوض ونقل المنتجات وتنظيم الصفقات.
- ✓ **البيع المباشر للمستخدم الأخير** : يبيع المصدر بشكل مباشر للمستخدم النهائي كشركات الطيران.

ب- التصدير غير المباشر:

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

- ✓ **وكلاء العمولة** : هو تاجر وسيط يعمل على إيجاد منفذ لطلبات المصدرين أو المستوردين، وذلك مقابل عمولة قد تكون من طرف واحد أو طرفين، لكن مهمتهم لا تتجاوز دور الوساطة، ويجب أن يكون وكلاء العمولة تجارا مسجلين يحملون رخصا لمزاولة الأعمال.
- ✓ **شركات إدارة التصدير** : هي شركة أعمال خاصة تمثل الشركات المصدرة، بموجب عقد ولا تركز أعمالها في سوق واحدة كتجار العمولة ويمكنها أن تمثل عدة شركات في نفس الوقت، وهنا يكمن خطرها على المصدر .
- ✓ **شركة تجارة الصادرات** : هي شركات خاصة تتاجر بالتصدير عن طريق البيع المباشر وهي تمتلك حقا شرعيا في البضاعة التي تتعامل معها إما من خلال الشراء أو من خلال الضمان بشكل يؤمن حق المصدر ويمكن للمصدر أن يشكل شركة تجارة صادرات خاصة به.
- ✓ **تجار التصدير أو معيدي التسويق** : هم معيدي تسويق يشترون بشكل مباشر من المصنع ويصبحون مالكون شرعيين للبضاعة ثم يعيدون بيعها في السوق الخارجية، ونجاح أعمال هؤلاء التجار يتوقف على الخبرة وقدرة على التفاوض للحصول على أفضل الشروط.

والخيار بين التصدير المباشر وغير المباشر يتوقف على القدرة الإدارية للشركة والخبرة الدولية.

¹ فؤاد مصطفى محمود، "تصدير و استيراد علميا وعمليا"، الطبعة الثالثة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ص 434.

الفصل الثاني: تأمين النقل البحري للبضائع والتجارة الخارجية

المطلب الثاني: عملية استيراد البضائع

يعتبر الاستيراد في ميدان التجارة الخارجية كنشاط اقتصادي، فهو يتمثل في تموين المنتجات من الخارج و تلبية حاجيات المستهلك بصفة عامة، وفي هذا المبحث سيتم عرض عملية الاستيراد.

1- مفهوم الاستيراد و أهميته:

أ- مفهوم عملية الاستيراد :

✓ تعريف 1: يعرف الاستيراد على أنه " الطريقة المستخدمة للحصول على المنتجات التي تحتاجها الدولة، استيراد المنتجات إلى داخل البلدان غالبا ما يعتمد على نوع المنتج، السلع الأساسية، أو الخدمة. عند الاستيراد إلى داخل بلد يجب التواصل مع الجمارك لتحديد التراخيص اللازمة، غالبا ما يكون المخلص الجمركي هو الذي يقدم التسهيلات اللازمة لتسهيل انتقال السلع والخدمات بين الدول، معرفته التامة باللوائح و القوانين التي تحدد التعامل بين الدول والرسوم والمستندات المطلوبة.¹

✓ تعريف 2: يعرف الاستيراد على أنه " هو شراء من خارج الحدود الجغرافية لبلد المشتري، كما أنه يتمثل في مختلف الطرق المتبعة لتموين السلع من الخارج".²

ب- أهمية الاستيراد:³

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

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

2- أنواع الاستيراد :

هناك عدة أنواع للاستيراد التي تقوم بها المؤسسة من بينها⁴:

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

ب- الاستيراد بغرض توفير المواد الأولية المكتملة: للقيام بالعملية الإنتاجية والتوسيع في المشروع وجب على المتعامل الوطني

أو الأجنبي استيراد مواد إضافية مكتملة لعملية الإنتاج أو توسيع المشروع.

¹ http://drnabihagaber.blogspot.com/2012/09/blog-post_5.h consulté le 29 avril 2017 à 14h:00.

² مزبان حفيظة، "إجراءات عملية الاستيراد"، مذكرة لنيل شهادة ليسانس تطبيقي، فرع تجارة دولية، جامعة بومرداس، 2000، ص 14

³ سلالى ليلي، مرجع سبق ذكره، ص ص 11، 12.

⁴ معوش زهرة، إجراءات و صعوبات عمليات الاستيراد، مذكرة لنيل شهادة ليسانس تطبيقي، جامعة الجزائر، 1999م، ص 10

الفصل الثاني: تأمين النقل البحري للبضائع والتجارة الخارجية

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

تمتاز الجزائر كسائر بلدان العالم الثالث بخاصية الاستيراد، والاعتماد في صادراتها على موادها الأولية، وإلى استيراد المواد الاستهلاكية و المصنعة، لأن حركة المنتجات الصناعية، السلع و الخدمات في الموجودة في الموانئ ناتجة كلها أو أغلبها على أقل تقدير من عمليات الاستيراد.

فعمليات التصدير تقتصر غالبا على المحروقات و بعض المنتوجات، لذا فالمشرع العام أو الخاص يقوم بتأمين الواردات على صيغة FOB أو CIF، أي تأمين عمليات النقل البحري للبضائع و السلع المستوردة هنا في الوطن، بمعنى آخر، إن كل مصاريف التأمين تقع على عاتق المشتري، و تكون بالعملة الوطنية و ذلك حفاظا على تسرب رؤوس الأموال بالعملة الصعبة، و بالتالي الحفاظ على نسبة هامة من العملة الصعبة، والتي يمكن استخدامها في مجالات أخرى.¹

المطلب الثالث: أثر التأمين البحري على التجارة الخارجية

ترتكز التجارة الخارجية عادة على ثلاثة عقود منفصلة تهدف جميعها إلى تسليم البضائع إلى المشتري في جهة وصولها، هذه العقود هي عقد البيع، و عقد التأمين و تتناولها في ما يلي:²

1- عقد التأمين

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

و تعتبر البنوك هي المسؤولة إلى حد كبير عن تمويل عمليات التجارة الخارجية، و الطريقة المتبعة في ذلك هي أن يقوم المشتري بعد إتمام الاتفاق بينه و بين البائع و توقيع عقد البيع بفتح اعتماد مستندي في حدود البنوك لحساب البائع الذي يمكنه أن يحسب كميالية على المشتري بقيمة كل شحنة من البضائع يرسلها إليه، و في هذه الحالة يكون البنك على استعداد لخصم هذه الكميالية بشرط أن يكون مرفقا بما مستندات الضمان اللازمة و المتمثلة في فاتورة البيع، إذن التصدير، سند الشحن، وثيقة التأمين البحري، و بهذا يتمكن البائع من أن يتحصل من البنك على ثمن بضائعه التي تم شحنها بدلا من انتظاره استلام المشتري لها و سداد الثمن، كما يتمكن البائع أيضا من استثمار أمواله و تتضح أهمية وثيقة التأمين ضمن المستندات المطلوبة في أن البنك تشترط أن تكون البضائع المنقولة مؤمنة ضد المخاطر البحرية و من ضمنها خطر الحرب حتى يوافق على خصم الكميالية المحسوبة على المشتري، و يقوم البنك بعد ذلك بإرسال مستندات الضمان إلى فرعه أو توكيله في الجهة المرسل إليها البضاعة، حيث يقوم

¹ حجرية لباس، التأمين البحري في ظل عملية النقل البحري للبضائع، بومرداس، 2002، ص60.

² سلامة عبد الله، عصام الدين عمر، "التأمين البحري"، أصوله العلمية، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، مصر، 1981، ص ص 16-20.

الفصل الثاني: تأمين النقل البحري للبضائع والتجارة الخارجية

المشتري بدفع قيمة الكميالة المسحوبة مقابل مستندات الضمان تم استلام البضائع من السفينة الناقلة بموجب سند الشحن، أما في حالة فقد البضائع أو تلفها يقوم المشتري بمطالبة شركة التأمين بقيمة التعويض طبقا لشروط وثيقة التأمين المبرمة عن طريقه أو بواسطة البائع إن كان له الحق في مثل هذه المطالبة و طبقا لاتفاقيات النقل الدولية يتحتم على البائع عند إرسال البضائع عن طريق البحر أن يخطر المشتري بدئه الرحلة حتى يتمكن الأخير من التأمين عليها ضد أخطار النقل البحري إن لم يكن البائع قد قام بالتأمين عليها طبقا بشروط عقد البيع و يعتبر البائع مسؤولا عن أي تلف أو خسارة تلحق البضائع المنقولة إذ لم يتم بتنفيذ هذا الإلتزام القانوني.

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

2-عقد البيع

أنواع عقود البيع: و فيما يلي أهم عقود البيع و الفرق بينها فيما يختص بمسؤولية التأمين على البضاعة المنقولة: ¹

✓ **عقد البيع فوب "free on board FOB"**: هو عقد يفى البائع بالزامه بالتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين، وهذا يعني أن علي المشتري أن يتحمل جميع النفقات و اخطار الفقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ تلك النقطة كذلك فإن هذا المصطلح يتطلب من البائع أن يقوم بتلخيص البضاعة جمركيا للتصدير.

✓ **عقد البيع " CIF cost insurance and freight "**: يعني هذا المصطلح أن البائع يفى بالتزامه بالتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن، و يترتب علي البائع أن يدفع النفقات و أجور الشحن الضرورية و أن يخلص البضاعة جمركيا في بلد التصدير لإيصال البضاعة إلي ميناء الوصول المعين إلا أن مخاطر الضرر الذي يلحق بالبضاعة بالإضافة إلي مسؤولية أية نفقات إلي مسؤولية أية نفقات إضافية ناتجة عن أحداث تقع بعد تاريخ التسليم تنتقل من البائع ضافية ناتجة عن أحداث تقع بعد تاريخ التسليم تنتقل من البائع إلي المشتري.

✓ **يوجد عقد ثالث يستعمل أحيانا هو C&F**: و طبقا لشروطه فإن إجمالي ثمن البضاعة الذي يحدده العقد يشمل فقط ثمن التكلفة وأجرة النقل، واما التأمين علي البضاعة فإن مسؤوليته تقع علي عاتق المشتري لاختياره أو طبقا لقوانين الدولة المستوردة.

¹ عبد المالك هاني، مرجع سبق ذكره، ص15.

الفصل الثاني: تأمين النقل البحري للبضائع والتجارة الخارجية

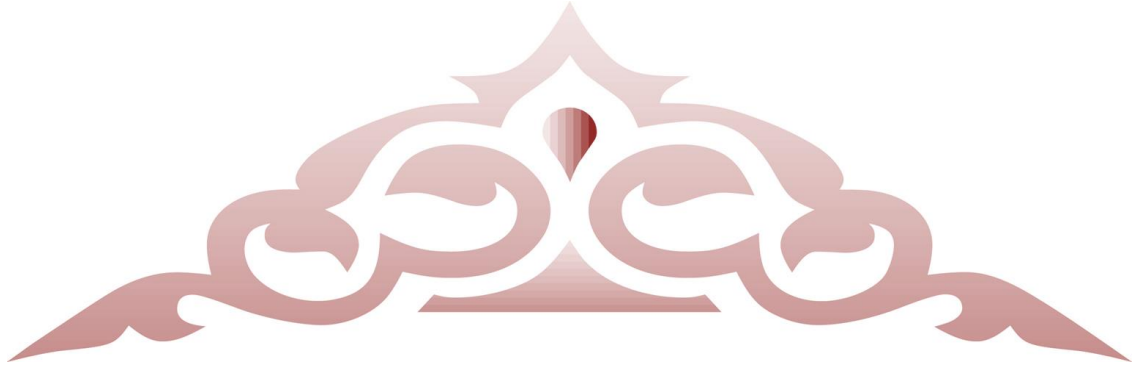
الخلاصة

من خلال دراستنا لهذا الفصل نستنتج أن أغلب المبادلات والتعاملات التجارية الدولية تتم عن طريق البحر، وهذا نظراً للمميزات التي يتسم بها النقل البحري بالمقارنة مع أنواع النقل الأخرى، والتأمين البحري يعتبر جزءاً لا يتجزأ من التجارة الخارجية الحديثة، يتوقف عليه ازدهار التجارة البحرية فهو يؤدي إلى تطور حجمها وتغطية جميع الأخطار التي تتعرض لها أثناء النقل البحري.

حيث استعرضنا في دراستنا هذه إلى إعطاء نظرة عامة حول التجارة الخارجية المتمثلة في حركة السلع و الخدمات بين الدول وعرض أسباب قيامها و أهم المصطلحات التجارية، كما تطرقنا أيضاً علاقة النقل البحري بالتجارة الخارجية حيث لا يمكن ان تكون تجارة بلا نقل وكما لا يمكن أن يكون نقل بدون تجارة، الصلة بين عملية التجارة وعملية النقل مترابطة فالتجارة غاية والنقل وسيلة تحقيق هذه الغاية، حيث أبرزنا مكانة تأمين النقل البحري للبضائع في تسهيل التجارة الخارجية، من خلال تركيزنا على عمليات التصدير و الاستيراد بمختلف جوانبها كالأهمية، الانواع، و مختلف الأشكال التي تميزه، بالإضافة إلى الإجراءات المتخذة خلال العملية.

و ختمنا فصلنا بدراسة أثر تأمين البحري على التجارة الخارجية، حيث تطرقنا إلى مختلف العقود التي يتضمنها كعقد البيع

و عقد التأمين، وسوف نتطرق في الفصل التطبيقي إلى الدراسة الميدانية التي قمنا بها علي مستوى الصندوق الجهوي الفلاحي.



الفصل الثالث

مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون

الفلاحي - بودواو - ولاية بومرداس



الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي

لبومرداس (بودواو)

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي لبومرداس (بودواو)

تمهيد:

تساهم شركات التأمين عموما في تسهيل العمليات التجارية الخارجية، خاصة في ميدان النقل البحري، كون أغلب المبادلات تتم عن طريقه، ونظرا لتعدد الأخطار التي يتعرض لها هذا الأخير تعددت المؤسسات التأمينية التي تتكفل بميدان تأمين النقل البحري، و من بينها الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي لولاية بومرداس (بودواو)، والذي تمت وجهتنا لدراسة فيه.

ففي هذا الفصل التطبيقي سنسقط ما تم التطرق إليه في الفصلين النظريين على الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي، وسيتم تقسيم هذا الفصل إلى ثلاث مباحث، المبحث الأول سيتم فيه تقديم الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي CRMA بصفة عامة، من خلال نشأتها، مراحل تطورها، هيكلها التنظيمي وظائفها وفي المبحث الثاني سنقوم بدراسة واقع تأمين النقل البحري للبطاعة وذلك من خلال التطرق إلى ثلاثة مطالب، المطلب الأول يتمثل في دراسة تحليلية للإنتاج لنشاط التأمين على المستوى الوطني وفي المطلب الثاني يتضمن دراسة الإنتاج و التعويضات في الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي، أما المطلب الثالث تطرقنا إلى آلية التعويض، المبحث الثالث يتمحور حول منهجية الدراسة الميدانية و يتفرع إلى ثلاثة مطالب، المطلب الأول منهجية الدراسة الميدانية، المطلب الثاني أسلوب جمع البيانات و المعالجة الإحصائية، المطلب الثالث دراسة و تحليل نتائج الإستبيان.

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي لبومرداس (بودواو)

المبحث الأول: تقديم الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي بومرداس (بودواو)

من خلال هذا المبحث سوف نستعرض من خلال هذا المطلب كل من نشأة الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي لبومرداس مع ذكر مختلف مكاتبه المحلية ثم نقوم بتقديم هيكله التنظيمي.

المطلب الأول: نشأة الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي (بودواو) و هيكلها التنظيمي

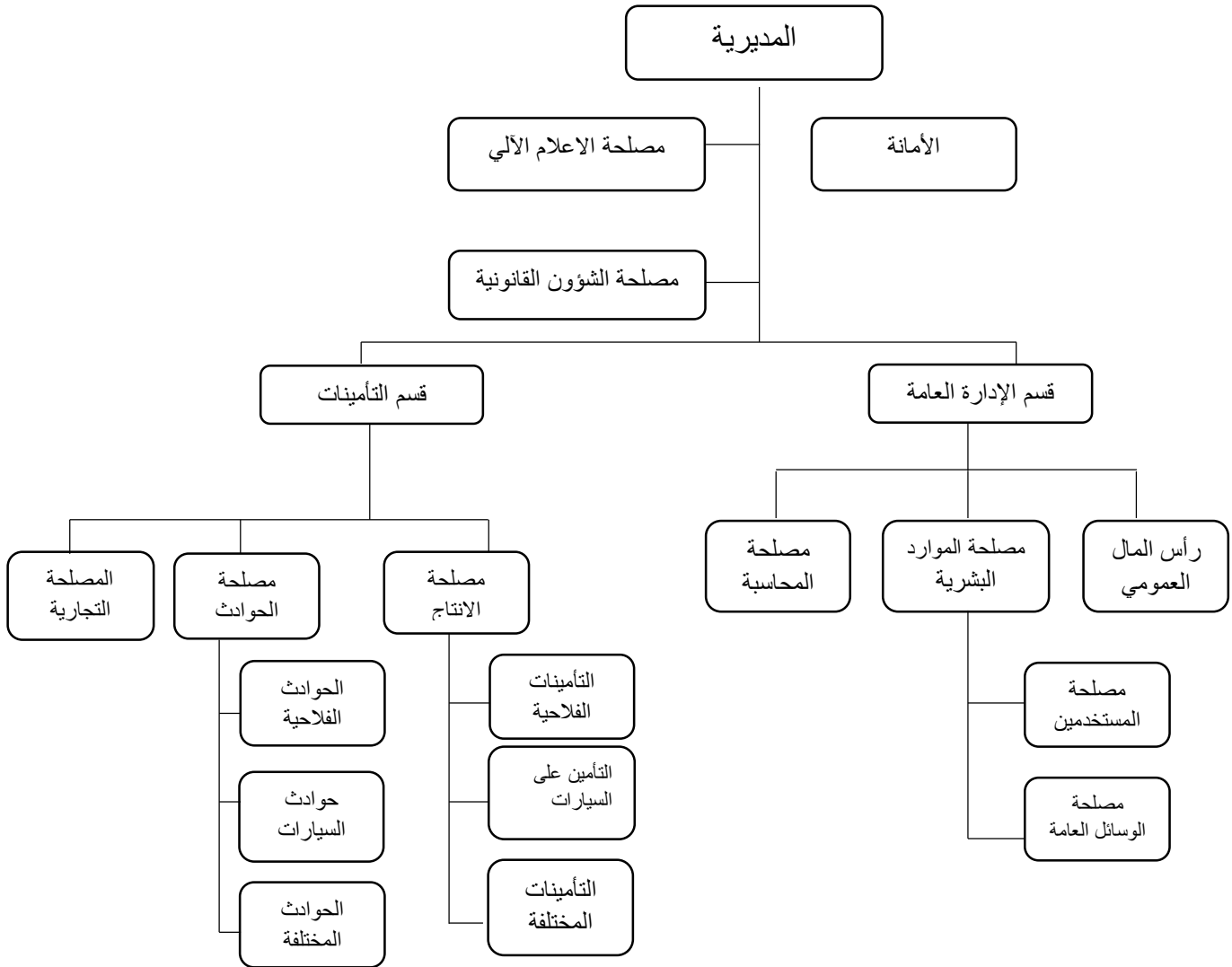
1-نشأة الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي بومرداس

نتيجة للتقسيم الإداري لسنة 1985 أنشأت CRMA في ولاية جديدة هي ولاية بومرداس، رغبة منها في التقرب من الفلاحين الناشطين بالولاية الجديدة التي كان فلحواها تابعون لصندوق الجزائر العاصمة وضمن اطار السياسة المركزية كان ما يلي: تم إنشاء الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي CRMA بومرداس في جانفي 1985، مقرها مدينة بودواو ولاية بومرداس، ويضم شبكة تجارية مكونة من 09 مكاتب محلية موزعة عبر تراب ولايتي بومرداس والجزائر نجدها في كل من :

- ✓ المكتب المحلي - الرغاية (الرمز 385)؛
- ✓ المكتب المحلي - الرويبة (الرمز 170)؛
- ✓ المكتب المحلي - أولاد موسى (الرمز 496)؛
- ✓ المكتب المحلي - بومرداس (الرمز 350)؛
- ✓ المكتب المحلي - تيجلابين (357)؛
- ✓ المكتب المحلي - برج منايل (الرمز 327)؛
- ✓ المكتب المحلي - الناصرية (الرمز 444)؛
- ✓ المكتب المحلي - دلس (الرمز 531)؛
- ✓ المكتب المحلي - شعبة العامر (الرمز 357).

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي لبومرداس (بودواو)

الشكل رقم (01): الهيكل التنظيمي للصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي لبومرداس (بودواو).



المصدر: وثائق مصلحة الموارد البشرية

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي

لبومرداس (بودواو)

المطلب الثاني: مجال نشاط الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي بومرداس، مقر بودواو

في هذا المطلب سيتم التطرق إلى مجال نشاط CRMA بومرداس والمصالح المتعلقة به.¹

في بداية ظهور الصندوق كان مجال نشاطه ينحصر فقط في التعامل مع الفلاحين، وذلك من خلال تقديم القروض وتأمينهم من المخاطر التي تصيب ممتلكاتهم، ولكن بعد رفع احتكار الدولة لقطاع التأمين ضم إلى محفظة أعماله فروع عديدة في التأميناتوتوسيع نطاق المعاملة لتشمل كافة فئات المجتمع فلاحين، صناعيين، أصحاب المهن الحرة، وكل المتعاملين الاقتصاديين، وتمثل نشاطاته فيما يلي :

1-الأخطار الفلاحية:

أ-الإنتاج النباتي: وتشمل التأمين ضد البرد، التأمين ضد حرائق المحاصيل قبل حصادها، التأمين ضد حرائق العلف والتبن المكوم، التأمين ضد البرد والحرائق التي تلحق بالمحصول.

✓ تأمين متعددة الأخطار البيوت البلاستيكية: وتشمل تأمين متعدد الأخطار الكروم، تأمين متعدد الأخطار أشجار الزيتون.

✓ تأمين متعدد الأخطار الفلاحية: وتشمل تأمين إعادة تشجير الغابات، تأمين متعدد أخطار مشاتل الغابات، تأمين متعدد أخطار ثمار الحمضيات و العنب، تأمين متعدد أضرار البطاطا، تأمين متعدد أخطار الأشجار المثمرة، تأمين متعدد أخطار نخيل التمور، تأمين متعدد أضرار الطماطم الصناعية، تأمين متعدد أخطار شبكة الري بالمستثمرة، التأمين عن ضياع مردود الحبوب المسقية و الأشجار.

ب-الإنتاج الحيواني

✓ متعددة الأخطار المواشي: وتشمل تأمين متعددة الأخطار الأبقار، تأمين متعددة الأخطار الأغنام، تأمين متعددة الأخطار الخيول، تأمين متعددة الأخطار الماعز، تأمين متعددة الأخطار الجمال.

✓ تأمين متعددة الأخطار الدواجن، تأمين متعددة الأخطار تربية النحل، تأمين متعددة الأخطار الأرانب، تأمين متعددة الأخطار الديك الرومي.

ج-الأخطار الصناعية: وتشمل: تأمين خسائر المنتوج في خزائن التبريد، تأمين كل أخطار الورشات، تأمين كل أخطار التركيب، تأمين كل أخطار آليات الورشات، تأمين الحرائق ولانفجارات، تأمين المسؤولية المدنية للمنتوج المسوق.

د-الكوارث العادية: وتشمل التأمين ضد الزلازل، تأمين ضد انزلاق التربة، التأمين ضد العاصفة، التأمين ضد الفيضانات.

هـ- النقل: وتشمل كل من التأمين البحري للبضائع، التأمين البري للبضائع (النقل العمومي) التأمين على الهيكل، تأمين المسؤولية المدنية للنقل العمومي.

معلومات مقدمة من طرف الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي¹

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي لبومرداس (بودواو)

و-الأخطار العادية: وتشمل كل من: التأمين ضد أضرار المياه، تأمين كسر الزجاج، تأمين المسؤولية المدنية، تأمين سرقة الأملاك والبضائع المخزنة، تأمين متعدد الأخطار للسكن، تأمين المسؤولية المدنية العادية. بالإضافة الى كل تلك التأمينات هناك بعض النشاطات التي لم تدرج لأنها خاصة بفئة معينة ونذكر منها: تقديم قروض للفلاحين، التأمين على الأمراض للعمال الحاليين، التأمين على الحياة للعمال الحاليين، التأمين على التقاعد للموظفين السابقين.

المطلب الثالث: أهداف الصندوق الجهوي للتعاقد الفلاحي لبومرداس

من خلال هذا المطلب سنحاول عرض مختلف الأهداف والمهام التي يسعى الصندوق الجهوي للتعاقد الفلاحي لبومرداس إلى تحقيقها وهي:¹

- ✓ الرفع من أداء الصندوق ليكون من بين الرائدة في قطاع التأمين وهذا من خلال تنظيمها الجيد ومستوى أداء عمالها وكفاءة مستخدميها ونوعية خدماتها.
- ✓ استغلال خبراتها المكتسبة لتدعيم موقعها في السوق والمحافظة على مكانتها الرائدة في التأمين الفلاحي.
- ✓ إكمال مسيرة التطور والتقرب نحو المواطنين والفلاحين وبالخصوص عن طريق فتح مكاتب محلية جديدة.
- ✓ استخدام الوسائل الحديثة في مجال الإدارة والاتصال والتسويق للرفع من جودة الأداء
- ✓ وضع الصندوق لشبكة معلومات داخلية تسهل عملية التواصل بين العاملين والزبائن وهياكل الدولة.
- ✓ استهداف أكبر عدد ممكن من الناشطين في الميدان الفلاحي، وهذا عن طريق سبل الاتصال الحديثة المتوفرة لدى الصندوق كشبكة الأنترنت.
- ✓ تيسير سبل العمل لدى الفلاحين بمنحهم عامل الأمان في العمل لتطوير الإنتاج وللرفع من المردودية.

المبحث الثاني : واقع تأمين النقل البحري للبضائع في الجزائر

سنعرض في مبحثنا هذا أولا إلى تحليل قطاع التأمين في الجزائر و ذلك من خلال دراسة الإنتاج حسب الفروع بصفة عامة و انتاج فرع النقل بصفة خاصة، بناء على معطيات احصائية تبين لنا نسبة تأمين النقل، و من ثم دراسة الإنتاج و التعويضات على مستوى الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي

المطلب الأول: دراسة تحليلية للإنتاج لنشاط التأمين على المستوى الوطني

في هذا المطلب سوف نتطرق إلى احصائيات المجلس الوطني للتأمينات للفترة الممتدة من سنة 2011 الى غاية 2015.

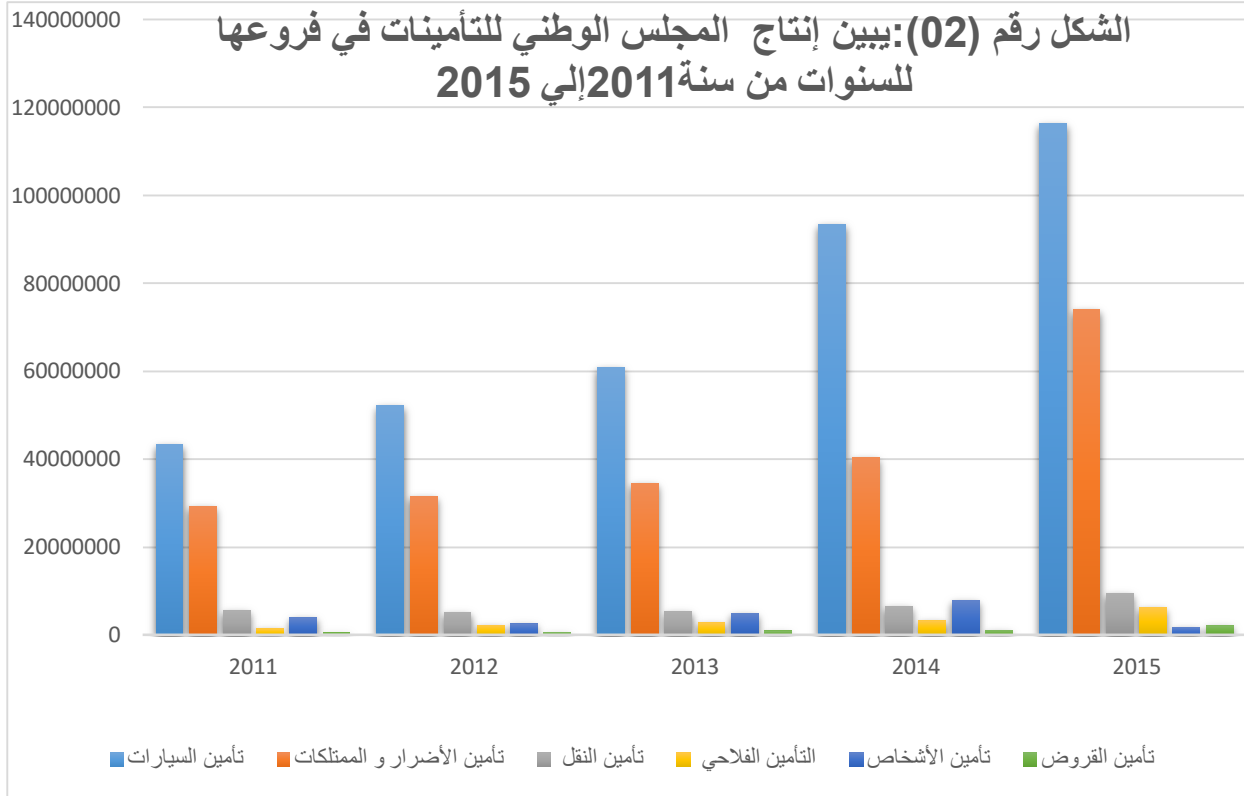
الفرع الأول: أرقام في الإنتاج الوطني للتأمينات من السنوات 2011-2015.

يمثل الجدول الموالي أرقام في إنتاج المجلس الوطني للتأمينات.

معلومات مقدمة من طرف الصندوق الفلاحي¹

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي
لبومرداس (بودواو)

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي لبومرداس (بودواو)



المصدر: من إعداد طالبتين بالاعتماد على الجدول أعلاه

من خلال الشكل رقم 02 و الجدول أعلاه نلاحظ أن فرع التأمين علي السيارات و التأمين علي الأضرار و الممتلكات هم الفرعين المسيطرين علي سوق التأمينات و في تزايد مستمر من سنة 2011 إلى سنة 2015، و يرجع ذلك إلي استيراد عدد كبير من السيارات لزيادة الطلب عليها و التطور في مجال التغطية التأمينية للسيارات، ونلاحظ أن فرع النقل يحتل المرتبة الثالثة في السوق التأمينية رغم أن حصته لم تتجاوز 7% خلال السنوات بحسب إحصائيات المجلس الوطني للتأمينات لسنة 2015، أما الفروع الأخرى فحصتهم ضئيلة كالتأمين علي الأشخاص و التأمين علي القروض لأنها تعتبر من المنتجات التأمينية الجديدة

الفرع الثاني: أرقام في الإنتاج المجلس الوطني للتأمينات في فرع النقل للسنوات من سنة 2011-2015

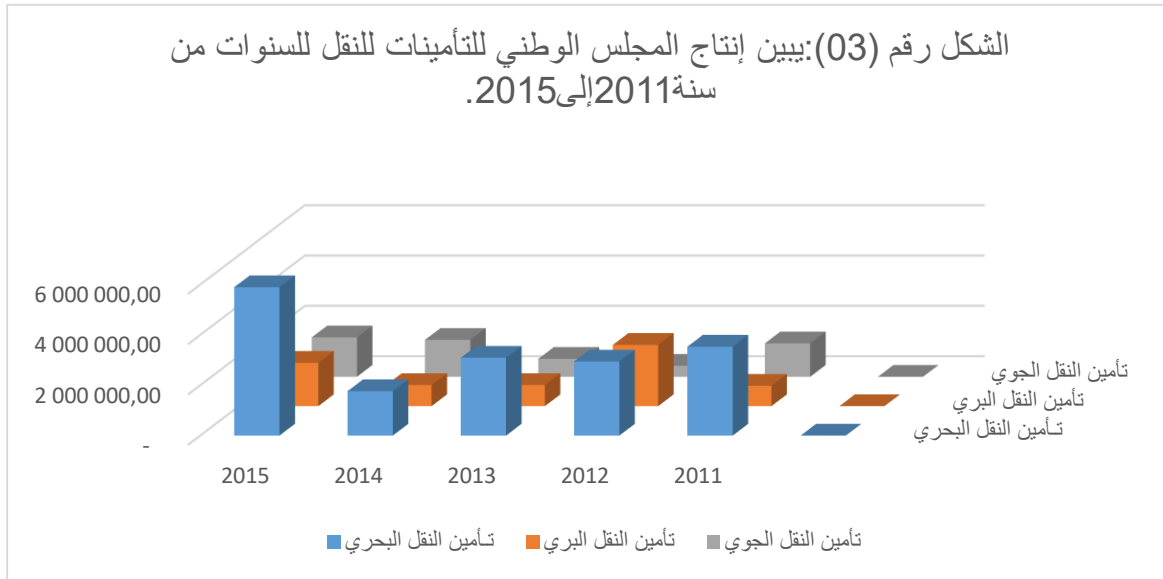
يمثل الجدول الموالي أرقام في الإنتاج المجلس الوطني للتأمينات في فرع النقل .

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي

لبومرداس (بودواو)

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي

لبومرداس (بودواو)



المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على الجدول أعلاه

من خلال الشكل أعلاه و الجدول رقم اثنان نلاحظ أن فرع النقل مقسم إلى تأمين النقل البحري ، الجوي ، و البري و نلاحظ أيضا ان الحصة الأكبر هي لفرع التأمين البحري وهي متزايدة خلال السنوات المدروسة من سنة 2011 إلى 2015 و تقدر نسبتها في سنة 2015 ب 64.29% من مجموع الحصة ، أما الباقي موزعة بين التأمين البري و البحري بنسب 18.76% و 17.02% علي التوالي، و يعود السبب إلي ازدهار التجارة البحرية خاصة بعد إبرام الشراكة الأورو متوسطية بين الجزائر و دول البحر الأبيض المتوسط.

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي لبومرداس (بودواو)

المطلب الثاني: دراسة الإنتاج و التعويضات في الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي.

في هذا المبحث سيتم إبراز مكانة تأمين النقل بصفة عامة لدى الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي ومكانة التأمين البحري خصوصا حيث سنقوم بدراسة تطور إنتاج لدي الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي CRMA خلال السنوات من 2013 إلى غاية 2016 وذلك من خلال تقديمنا لإنتاجها في الفروع التي تغطيها ودراسة التعويضات المقدمة في هذه الأخيرة بالإضافة إلى دراسة الإنتاج والتعويضات في فرع النقل لنفس السنوات من سنة 2013 إلى سنة 2016.

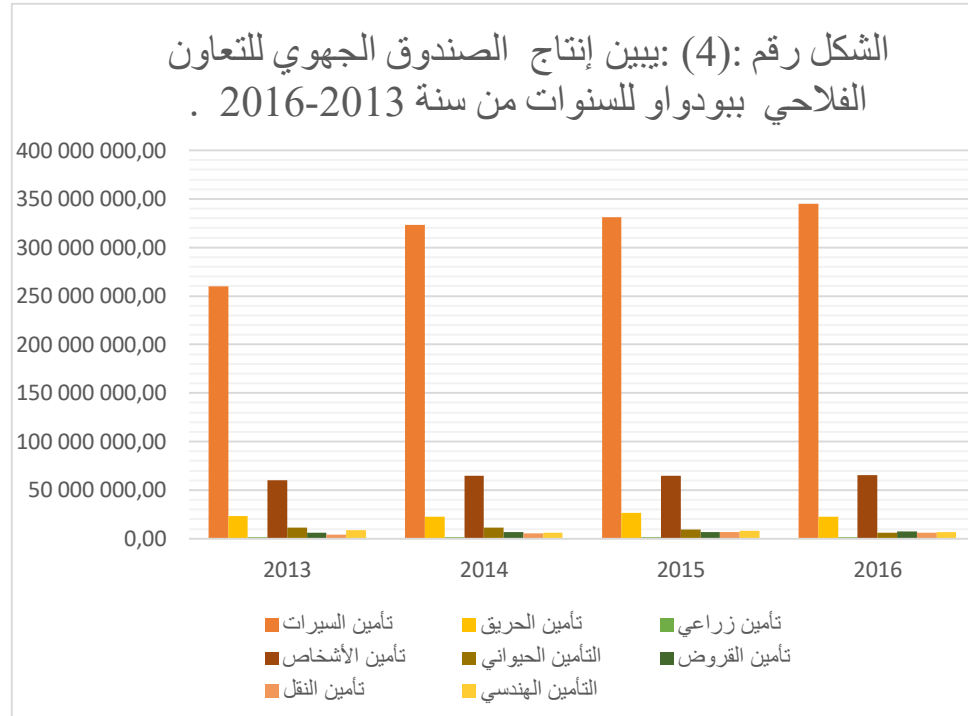
الفرع الأول: دراسة الإنتاج في الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي.

يمثل الجدول الموالي إنتاج الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي
لبومرداس (بودواو)

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي

لبومرداس (بودواو)



المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على الجدول أعلاه.

- الإنتاج : هو ما تتحصل عليه شركة التأمين من أقساط من طرف زبائنها من خلال الجدول رقم 03 والشكل رقم 04 نلاحظ أن الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي تلقى أقساط من عملائها في فروع مختلفة فرع النقل، السيارات، الحريق، الأشخاص، القروض، التأمين الزراعي و الحيواني ، الهندسي ولكن بنسب مختلفة ، حيث نلاحظ من الشكل أعلاه أن حصة فرع النقل ضئيلة و ذلك يعود إلي أن الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي غير متخصص في هذا المجال و في انخفاض مستمر وفرع تأمين السيارات هي الأكبر، وهذه الحصة متزايدة من سنة لأخرى و الفروع الأخرى نسبها ضئيلة وفي انخفاض مستمر.

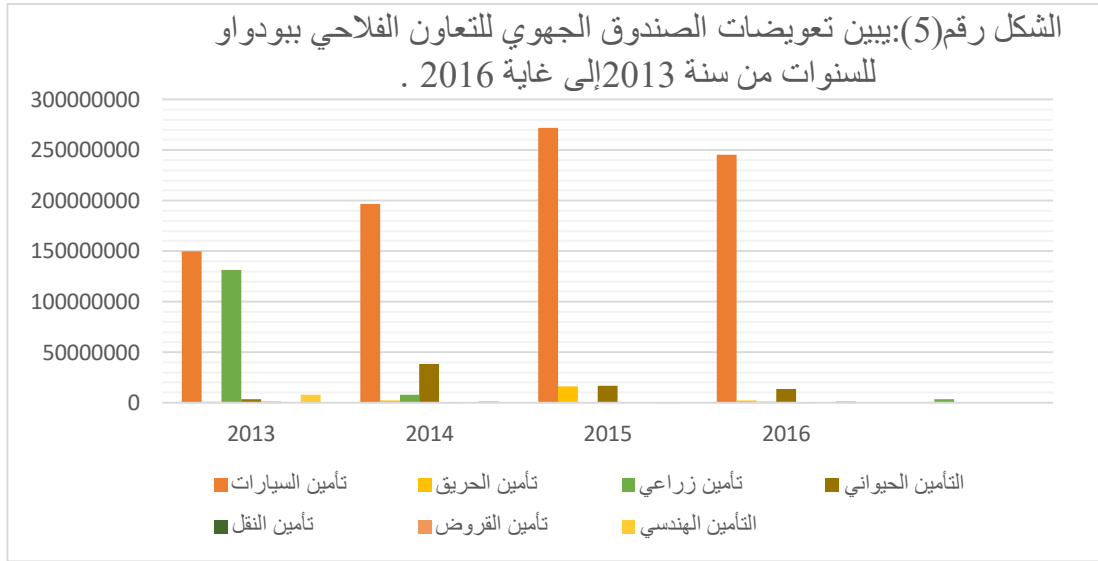
الفرع الثاني: دراسة التعويضات

سوف نقوم بدراسة التعويضات المقدمة من طرف الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي في فروعها للسنوات من سنة 2013 إلى سنة 2016 وذلك من خلال الجدول رقم 4 الآتي للإنتاج لهذه السنوات.

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي
لبومرداس (بودواو)

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي

لبومرداس (بودواو)



المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على الجدول أعلاه

من خلال الجدول 4 والشكل أعلاه نلاحظ أنه هناك تعويضات لجميع الفروع، وأن تأمين النقل له نسبته ضعيفة ومتفاوتة في القيمة بالنسبة للفروع الأخرى. وكما أنه في انخفاض مستمر فكانة نسبته تقدر بـ 0.023% في 2013 و في 2016 أصبحت تقدر بـ 0.0016%.

الفرع الثالث: دراسة الإنتاج في الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي لفرع النقل.

لقد قمنا بدراسة فرع النقل بما أنه موضوع بحثنا والجدول التالي يمثل إنتاج الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي.

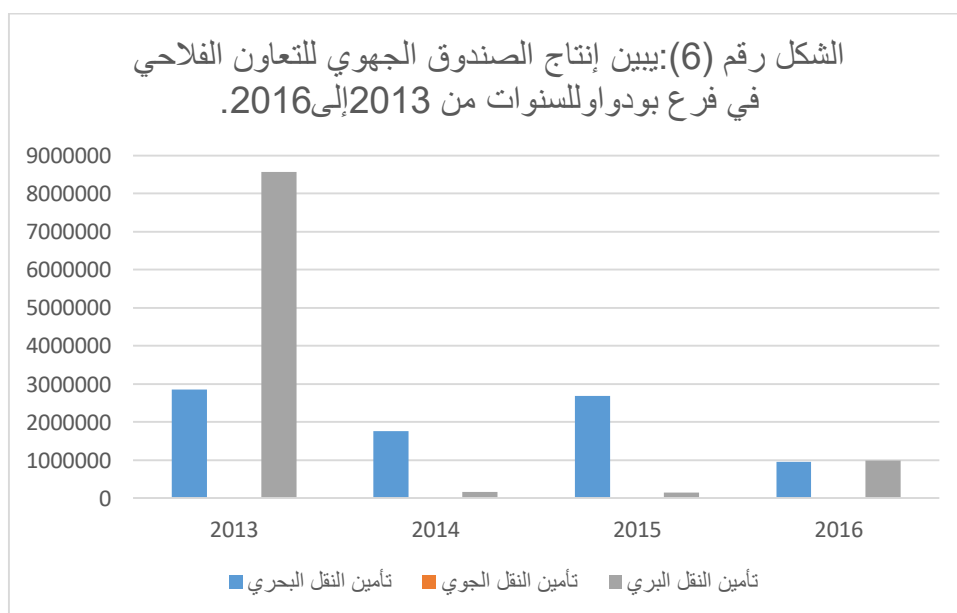
الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي لبومرداس (بودواو)

الجدول رقم (5) : يبين إنتاج في الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي لفرع النقل للسنوات من سنة 2013 إلى غاية 2016.

الوحدة: مليون دينار جزائري.

2016		2015		2014		2013		الفرع
النسبة %	المبلغ	النسبة %	المبلغ	النسبة %	المبلغ	النسبة %	المبلغ	
949,1	958249,94	94,72	2681705,3	91,75	1765844,3	24,97	2853618,8	تأمين النقل البحري
0	0	0	0	0	0	0	0	تأمين النقل الجوي
50,81	989815,82	5,27	149380,25	58,2	158683,96	75,02	8570297	تأمين النقل البري
100	1948065,8	100	2831085,5	100	1924528,2	100	11423916	المجموع العام

المصدر: الوثائق الداخلية للمؤسسة



المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على الجدول أعلاه.

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي

لبومرداس (بودواو)

من خلال الجدول رقم 5 والشكل رقم 6 نلاحظ أن فرع النقل مقسم إلى تأمين النقل البحري، الجوي، والبري ونلاحظ أيضا ان الحصص متفاوتة في النسب، وتأمين النقل الجوي منعدم، أما التأمين البري فنلاحظ انخفاض مستمر، وفيما يخص التأمين البحري فهو متذبذب وهذا راجع إلى أن الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي، ليس متخصص في هذا الفرع من التأمين.

الفرع الرابع: دراسة التعويضات المقدمة من طرف الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي لولاية بومرداس في فرع النقل.

لقد قمنا بدراسة التعويضات التي قدمت من طرف الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي في فرع النقل للسنوات من سنة 2013 إلى غاية 2015 وذلك من خلال جدول الإنتاج.

الجدول رقم (06) : يبين التعويضات المقدمة من الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي فرع النقل للسنوات من سنة 2013 إلى 2016.

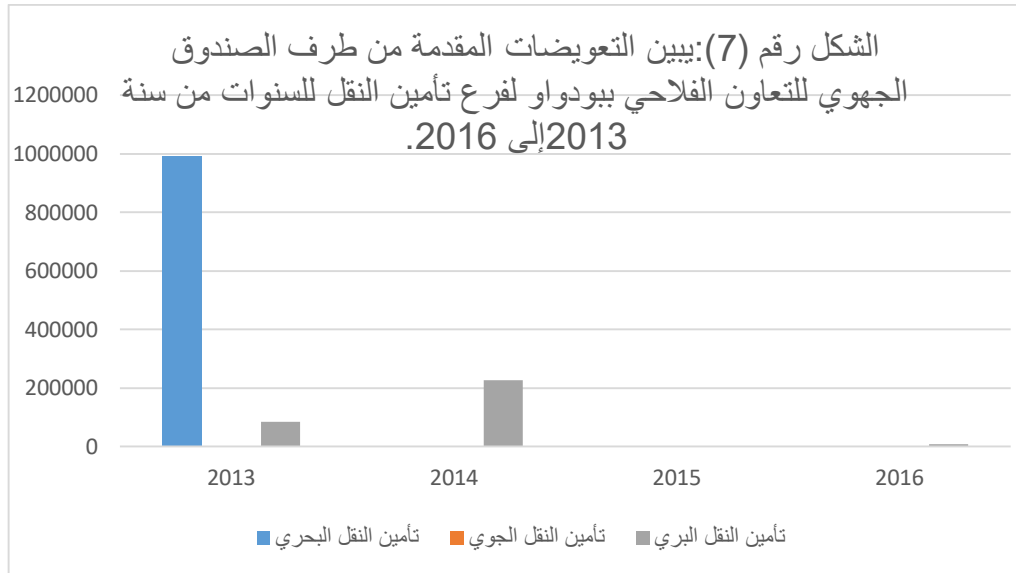
الوحدة: مليون دينار جزائري.

2016		2015		2014		2013		الفرع
النسبة %	المبلغ	النسبة %	المبلغ	النسبة %	المبلغ	النسبة %	المبلغ	
0	0	0	0	0	0	92,077463	991585,5	تأمين النقل البحري
0	0	0	0		0	0	0	تأمين النقل الجوي
100	8396,2	0	0	100	227901,38	7,9225374	85318,09	تأمين النقل البري
100	8396,2	0	0	100	227901,38	100	1076903,6	المجموع العام

المصدر: الوثائق الداخلية للمؤسسة.

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي لبومرداس (بودواو)

من خلال الجدول رقم 6 يمكن إنشاء الشكل الآتي للتوضيح:



المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على الجدول أعلاه.

من خلال الجدول رقم 6 و الشكل رقم 7 نلاحظ أن الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي قدم تعويضات في تأمين البحري ، الجوي والبري ونسبة التعويض في تأمين البحري هي الأكبر في سنة 2013، و تقدر ب 5.9951585 دج وهذا دليل على كثرة الأخطار التي يتعرض لها النقل البحري، كما نلاحظ أن نسبة تعويض النقل البري ضئيل

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي

لبومرداس (بودواو)

المطلب الثالث: آلية سير عملية النقل البحري للبضائع

في هذا المطلب قمنا بدراسة آلية سير عملية تأمين نقل البضائع عن طريق البحر وذلك عن طريق تفحصنا لملف أحد زبائن الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي ببودواو ولاية بومرداس.

الفرع الأول: طلب التأمين و الأخطار المغطاة

1- طلب التأمين

تعد هذه المرحلة الخطوة الأولى في عملية النقل البحري للبضائع حيث يتقدم الزبون سواء كان شخص طبيعي أو معنوي ، مصدر كان أو مستورد بطلب لدى الصندوق CRMA للتأمين ضد خطر معين أو أخطار يمكن أن تلحق ببضاعته، وهذا بعد تطلعه على الشروط العامة والتي هي موحدة في كافة أنواع التأمين البحري وهي على نوعين:

أ-التأمين على رحلة بحرية : وهذا في حالة ما إذا كان الزبون يقوم برحلة واحدة خلال عام يصدر أو يستورد فيها بضاعة (police au voyage)

ب-التأمين بوثيقة الإشتراك : في حالة ما إذا كان الزبون يقوم بعدة رحلات خلال عام يصدر أو يستورد فيها بضائع police dabonnement

ويأخذ طلب عقد التأمين مبدئيا شكل إستمارة تحتوي على معلومات خاصة بالبضاعة التي يود الزبون التأمين عليها، ووضوح حتى يتسنى لشركة التأمين حساب قسط التأمين لإعتمادها على هذه المعلومات (أنظر الملحق رقم 01).

وفي الحالة التي تمت دراستها أخذ الزبون بالتأمين بوثيقة الإشتراك و بعد تفحصنا لملفه كان طلب التأمين الخاص به كالاتي:

✓ إسم المؤمن له LAITERIE FROMAGERIE LEB؛

✓ عنوانه CITE BENADJEL BOUDOUAOU؛

✓ نوع التغليف المستعمل CARTONS ؛

✓ القيمة المؤمن عليها 115808398.20

✓ عدد الطرود : 19800

✓ ميناء الشحن: NOUVELLE ZELANDE

✓ ميناء التفريغ ALGER.

✓ إسم السفينة BATEAU MARFRET

✓ شروط التأمين : جميع الأخطار + السرقة و الضياع

✓ عمر وجنسية السفينة : تأخذ شركة التأمين بعين الإعتبار هذا العامل فإذا كانت السفينة مسنة يكون إحتمال الخطر

كبيرا ، لذا تفرض عليها أقساط إضافية

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي

لبومرداس (بودواو)

ثانيا: الأخطار المغطاة

بموجب وثيقة طلب التأمين يتم الإتفاق بين المؤمن و المؤمن له على نوع الأخطار المغطاة و المتمثلة في نوعين أساسيين:

1-تأمين جميع المخاطر : إن جميع المخاطر لا تعني بالضرورة أن شركة التأمين سوف تؤمن للمكتب ضد جميع المخاطر ، إذ أنه توجد أخطار معينة أو ضياع تتعرض له المادة 2 من الفقرة الأولى للشروط العامة تلتزم شركة التأمين به طيلة مدة النقل ما لم يكن الخطر مستثنى من العملية .وتتمثل جميع الأخطار في كل الطوارئ و الحوادث البحرية

2-تأمين FAP-Sauf

هذا النوع من التأمين لا يضمن إلا الأخطار الواردة في الشروط العامة للعقد وشركة التأمين في هذه الحالة تعفى من مسؤولية التعويض في حالة تحقق الخطر المستبعد ، أو بالأحرى غير وارد في وثيقة التأمين وهذا التأمين متعلق بحالة السفينة ، فإذا السفينة لم تتعرض لأي ضرر فأي ضرر يصيب البضاعة في هذه الحالة يكون مستبعد ، و العكس صحيح بالإضافة تأمين مخاطر السرقة و الضياع التي يمكن للمكتب إضافتها إلى أي نوع من النوعين السابقين وفي الحالة التي تمت دراستها أخذ المكتب بتأمين كل المخاطر + السرقة و الضياع

المطلب الثاني : عملية حساب قسط التأمين

يمكن حساب قيمة القسط واجب الدفع لتأمين نقل البضائع عن طريق البحر و ذلك اعتمادا على المعلومات الموجودة في عقد التأمين (أنظر الملحق رقم 02)

1-القسط الصافي = القيمة المؤمن عليها * المعامل

$$115808398.20 * 0.18\%$$

$$= 208455.12 \text{ دج}$$

المعامل: يحدد على أساس نوع البضاعة و البلد المستورد منه وذلك حسب الجدول .

2-الرسوم = (القسط الصافي + سعر وثيقة التأمين) * 17%

$$= 208455.12 + 100) * 17\%$$

$$= 35454.3704 \text{ دج}$$

سعر وثيقة التأمين : هو 500.00 دج ثابت في أي إشعار بالوصول

3-القيمة الإجمالية = القسط الصافي + الرسوم

$$= 35454.3704 + 208455.12$$

$$= 243909.4904 \text{ دج}$$

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي

لبومرداس (بودواو)

4- قسط التأمين = القيمة الإجمالية + حقوق الطابع

$$= 243909.4904 + 40$$

$$= 243949.4904 \text{ دج}$$

حقوق الطابع : 04 دج ثابتة في أي إشعار بالوصول

فيدفع هذا المكتتب قيمة 243949.4904 دج

الفرع الثاني: التعويض و الطعن

أولاً: التعويض

تعد عملية التعويض عن الأخطار التي تتعرض لها عملية النقل البحري للبضائع هي غاية المؤمن له ، فالرحلة البحرية تكون معرضة لأخطار عديدة و متنوعة وفي حال إلحاق الضرر بالبضاعة المرسله عن طريق البحر على المؤمن له أن يتبع عدة خطوات للمطالبة بالتعويض عند الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي فأولاً عليه ان يقوم بإشعار CRMA بوقوع الضرر .

وفي الحالة التي قمنا بدراستها قام المؤمن له بإشعار الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي بوقوع ضرر لبضاعته و المتمثل في تضرر 170 كيس جزئيا من مجموع 19800 كيس حسب محضر الخبرة الذي قامت به الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي للإعتماد و المراقبة التقنية FANACT .

و تجدر الإشارة إلى أنه يجب على المؤمن أن يأخذ إجراءات وقائية أساسية لتجنب زيادة الخسائر و التلف وذلك كونه مطالب بحماية البضاعة ، وهذا دون أن يكون مجبرا على إنتظار قدوم الشركة المؤمنة أو الخبير المشرف على الأضرار ، وتشجيعا للمؤمن له للقيام بهذا الواجب يمنح له الحق بالمطالبة بالتعويض التي نتجت عن قيامه بما يؤدي إلى تخفيف الأضرار ، وكذلك المصاريف التي أنفقها على هذه العملية ، وفي هذه الحالة عدم قيامه بحماية البضاعة ، فالصندوق الفلاحي CRMA لها الحق في تخفيض التعويض أو عدم قبوله أصلا الآتي:

✓ سند الشحن (أنظر الملحق رقم 03 و الذي يتفرع إلى أ-ب-ج-د)

✓ فاتورة الشحن (أنظر الملحق رقم 04 والذي يتفرع إلى أ-ب)

✓ تقرير الخبير (أنظر الملحق رقم 05)

وقد تم تقدير الأضرار في العملية من طرف الخبير كالاتي:

لدينا 4775 كغ متضررة من مجموع 970075 كغ

وبحسب مبلغ التعويض عنها كالاتي : علما أن سعر الصرف هو 1 دولار = 74.89 دج

و القيمة بالدينار هي 5362.27 دولار * 170 = 911662.4

كما تم الإتفاق في العقد بين المؤمن و المؤمن له على حد تعويض ب 0 دج

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي

لبومرداس (بودواو)

أي ليس هناك حد بإعتبار الزبون مهم بالنسبة للشركة

فإذا كان مقدار التعويض أقل أو يساوي 1000.00 دج لا يتم التعويض ، أما إذا كان أكبر من ذلك يعرض المؤمن للمؤمن له بطرح 1000.00 دج من مبلغ التعويض الإجمالي زائد قيمة المبلغ المدفوع للخبير و المقدر ب 21000 دج في هذه الحالة

$$21000 + 911662.4 = \text{إذن قيمة التعويض الصافي}$$

$$= 99158550 \text{ دج}$$

وهذه القيمة ممثلة في Act de subrogation

يسجل هذا المبلغ في (وثيقة الأمر بالدفع) (Ordre de paiement أنظر الملحق رقم 06) وبعدها تملأ كل البيانات من طرف قسم التأمين البحري ، وتبعث إلى مصلحة المحاسبة لإصدار الشيك المؤمن له لسحب المبلغ من البنك الذي يعين من طرف المؤمن وفي الحالة التي قمنا بدراستها تم إختيار BDR

ثانيا: الطعن

بعد قيام شركة التأمين بتعويض المؤمن له تقوم بالطعن ضد الناقل و الذي يقوم بدوره غالبا بالطعن ضد مجهز السفينة ، مالکها ، أو مؤجرها المسؤول عن الأضرار التي لحقت بها ، وهذا من أجل إسترجاع التعويضات و تتخذ عملي الطعن إتجاهين

1- الطعن الرضائي

يقام الطعن بالتراضي بين الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي والناقل تحر فيه شركة التأمين رسالة إلى الناقل ويحتوي ملف الطعن على الوثائق الآتية:

- ✓ سند الشحن : ويحرر من قبل الناقل البحري و يتضمن قيود الأطراف الناقلة للشحنة الواجب نقلها ، كما يحتوي على بيانات خاصة بالبضاعة المرسله؛
- ✓ الفاتورة التجارية : تصدر من طرف المورد و تكون مدعمة في بعض الأحيان من طرف البنك ، تسمح للوكالة بمعرفة القيمة المؤمنة و القيمة الحقيقية للمقارنة؛
- ✓ تقرير الخبرة : يبين فيه تكاليف الأضرار المتوقعة التي لحقت بالبضاعة؛
- ✓ شهادة عدم التفريغ : تحرر هذه الوثيقة من طرف الشبكة الوطنية للملاحة CNAN وذلك بإعتبارها المسؤولة عن السفينة بقصد تبرير الضياع الكلي للبضاعة
- ✓ و بعد الحصول على كل الوثائق الضرورية يتوصل المؤمن CRMA إما لحل نهائي للنزاع عن طريق:
التعويض الكلي أو الجزئي للقيمة المطالبة
- ✓ توصل الأطراف المعنية للإتفاق على القيمة المطالب بها و التي ترضي كل الأطراف و إما لا ينجح الطعن ، فتقوم شركة CRMA بدفع دعوة قضائية ضد الخصم.

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي

لبومرداس (بودواو)

2-الطعن القضائي (الدعوة القضائية)

هو عبارة عن عمل قضائي يرفع للمحكمة التجارية عن كل خسارة ، وذلك لغياب الصلح الرضائي بين الطرفين ، ومن أجل القيام بالملاحقة القضائية ضد المسؤولين عن الخسارة تعين الشركة محامي لحماية مصالحها ، كما ترسل له جميع الملفات في أقرب وقت لتسهيل مهمته ، فيقوم بإعلام الشركة بكل مستجدات القضية و يكون الملف متضمن الوثائق الآتية:

✓ الفاتورة التجارية؛

✓ تقرير الخبرة ؛

✓ وثيقة الضرر؛

✓ محضر خبرة إبتدائية : تحرر هذه الأخيرة أثناء تفريغ البضاعة أو عند نهاية هذه الأخيرة بهدف جمع كل المعلومات الخاصة بالأضرار التي لحقت بالبضاعة؛

✓ محضر المعاينة : يحرر من طرف مستلم البضاعة ، حتى يتعرف فيه بالأضرار أو النقص الجزئي للبضاعة التي تسبب فيها

الناقل أو ممثله.

المبحث الثالث: نتائج الدراسة الميدانية

في هذا المبحث سنستعرض أهم الخطوات و الإجراءات المنهجية التي تم الاعتماد عليها من خلال توضيح و تحديد مجتمع الدراسة و حجم العينة و أساليب جمع البيانات و طرق معالجتها الإحصائية.

المطلب الأول: منهجية الدراسة الميدانية

سوف نتطرق أولا إلى كيفية تحديد مجتمع الدراسة ثم إلى كيفية تحديد حجم العينة

1- تحديد مجتمع الدراسة

في إطار حدود الدراسة الموضوعية فإن مجتمع الدراسة هم مجموع عملاء (مؤسسات عامة أو خاصة) للصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي، إذ حدّدنا مجتمع الدراسة الفئة التي تمتلك عقد تأمين النقل البحري.

2-تحديد حجم العينة و إجراءات سحبها

تم توزيع الاستبيان على 70 عميل إلا أنه تم استرجاع 60 عينة فقط، أي 10 غير مسترجعة، 51 من الاستبيانات قابلة للدراسة و 9 ملغاة بسبب عدم الإجابة الكاملة على الأسئلة.

عدد الاستبيانات الخاضعة للتحليل هي 51 و الجدول التالي يبين ذلك

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي

لبومرداس (بودواو)

الجدول رقم (7): الإحصائيات الخاصة بالإستبيانات الموزعة	الشكل رقم (8): الإحصائيات الخاصة بالإستبيانات الموزعة																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th>البيان</th> <th>التكرار</th> <th>النسبة</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>الاستثمارات الموزعة</td> <td>70</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>الاستثمارات المسترجعة</td> <td>60</td> <td>86%</td> </tr> <tr> <td>الاستثمارات غير مسترجعة</td> <td>10</td> <td>14 %</td> </tr> <tr> <td>الاستثمارات الملغاة</td> <td>9</td> <td>13 %</td> </tr> <tr> <td>الاستثمارات الصالحة للتحليل</td> <td>51</td> <td>73 %</td> </tr> </tbody> </table>	البيان	التكرار	النسبة	الاستثمارات الموزعة	70	100	الاستثمارات المسترجعة	60	86%	الاستثمارات غير مسترجعة	10	14 %	الاستثمارات الملغاة	9	13 %	الاستثمارات الصالحة للتحليل	51	73 %	<p>استثمارة الإستبيان</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ الاستثمارات الموزعة ■ الاستثمارات المسترجعة ■ الاستثمارات غير المسترجعة ■ الاستثمارات الملغاة ■ الاستثمارات الصالحة للتحليل
البيان	التكرار	النسبة																	
الاستثمارات الموزعة	70	100																	
الاستثمارات المسترجعة	60	86%																	
الاستثمارات غير مسترجعة	10	14 %																	
الاستثمارات الملغاة	9	13 %																	
الاستثمارات الصالحة للتحليل	51	73 %																	
المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على نتائج الإستبيان																			

نلاحظ من خلال الجدول أن عدد الاستثمارات الموزعة هي 70 استثمارة تم استرجاع منها 60 استثمارة، في حين أن 10 استثمارات لم يتم استرجاعها، كما توجد هناك استثمارات رغم استرجاعها تم إلغائها بسبب التناقض في الأجوبة وهذا يعني عدم الجدية في التعامل مع الاستثمارة من طرف بعض الأفراد، ليصبح بذلك عدد الاستثمارات القابلة للتحليل هي 51 استثمارة بنسبة 73% من مجموع الاستثمارات الموزعة.

✓ صحة و صدق الاستبيان

معامل ألفا كرومبا	فقرات الاستبيان
0.62	15

المصدر: اعتمادا على نتائج الاستبيان

معامل ألفا 0.62 و هذا يعني أن هناك صدق و ثبات في المحاور و علاقة ترابط بين العبارات في الاستبيان و بالتالي يمكن تعميم هذه الدراسة على مجتمع الدراسة.

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي لبومرداس (بودواو)

المطلب الثاني: أسلوب جمع البيانات و المعالجة الإحصائية

إن عملية جمع البيانات و كذلك طريقة المعالجة الإحصائية تمت وفق الطرق و الأدوات التالية:

1- أسلوب جمع البيانات

لقد اعتمدنا في جمع البيانات على الاستبيان بالمقابلة من خلال مقابلة أفراد العينة و ملاً الاستمارة معهم بغرض الحصول على إجابات أكثر دقة..

أ- طبيعة الأسئلة: تضمن الاستبيانات الأسئلة المغلقة (نعم و لا) و الأسئلة ذات الإجابات المتعددة.

يهدف الاستبيان إلى استخلاص مدى مساهمة المؤسسات و رجل الأعمال في تأمين النقل البحري للبضائع، و كذا معرفة كيفية تأثير هذا التأمين في التجارة الخارجية، حيث تم تقسيم هذا الاستبيان إلى أربعة محاور.

✓ المحور الأول: يتضمن البيانات الشخصية و يشمل المعلومات الخاصة بالفرد الذي تم طرح الأسئلة له و تتمثل في:

الجنس، السن، المستوى التعليمي، نوع النشاط، طبيعة الشركة، مجال عمل الشركة.

✓ المحور الثاني: الطلب على تأمين النقل البحري للبضائع و قد تم تقسيمه إلى 6 أسئلة لمعرفة أسباب لجوء الفرد لهذا النوع من التأمين مقارنة بالتأمينات الأخرى.

✓ المحور الثالث: علاقة تأمين النقل البحري للبضائع في تسهيل التجارة الخارجية و يتكون من 4 أسئلة.

✓ المحور الرابع: تغطية مخاطر عقد النقل البحري للبضائع في التجارة الخارجية و يتكون من 4 أسئلة.

2- الأدوات المستخدمة إحصائياً

تم استخدام برنامج الرزم الإحصائية للعلوم الاجتماعية SPSS و هو اختصار للجملية:

Statistical package for social sciences من أجل معالجة و تحليل البيانات التي تم جمعها و قد تم

استعمال عدة أدوات إحصائية أخرى أهمها: معامل الصدق و الثبات، دوائر نسبية، التكرارات.

المطلب الثالث: دراسة و تحليل نتائج الإستبيان

تضمنت الدراسة الميدانية استبيان موجه إلى فئة معينة من الأفراد، و سوف نقوم من خلال هذا المطلب بالتحليل و المناقشة لنتائج الدراسة الميدانية التي تم الحصول عليها.

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي لبومرداس (بودواو)

1- خصائص العينة

تم سؤال العينة حول مجموعتين من الخصائص:

- ✓ معلومات عامة حول الفرد تتمثل في خصائص العميل الديموغرافية.
- ✓ معلومات حول تأمين النقل البحري للبضائع و مساهمته في التجارة الخارجية.

أ- خصائص العينة الديموغرافية:

تمثلت الخصائص الديموغرافية في الاستبيان الموزع على الأفراد في أربع متغيرات هي: الجنس، السن، المستوى التعليمي، نوع النشاط، طبيعة الشركة، نوع نشاط شركتكم.

المحور الأول: البيانات الشخصية

1- الجنس

تتكون عينة الدراسة من 51 فرد يمثلون أصحاب عقود التأمين على مستوى CRMA، منهم 39 ذكور و 12 إناث، حيث بلغت نسبة الذكور 75% في حين بلغت نسبة الإناث 25%، من خلال الإجابات المتحصل عليها نلاحظ أنه يوجد فرق كبير بين الجنسين، مما يبين لنا أن فئة الإناث قليلة في مجال تأمين النقل البحري للبضائع. و هذا حسب ما يوضحه الشكلين التاليين .

الجدول رقم (8): تحديد نسبة الذكور والإناث	الشكل رقم (9): تحديد نسبة الذكور والإناث	
	النسبة	التكرار
الجنس		
ذكور	75%	39
إناث	25%	12
المجموع	100%	51

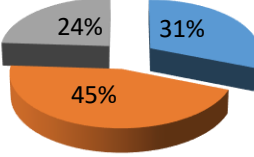
المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على نتائج الاستبيان

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي لبومرداس (بودواو)

2- توزيع أفراد العينة حسب السن:

يبين الجدول رقم (9)، أن 31% من أفراد عينة الدراسة بلغت أعمارهم ما بين 18 سنة و 30 سنة، و 45% من أفراد عينة الدراسة تراوحت أعمارهم من 31-50 سنة، و 24% من عينة الدراسة تراوحت أعمارهم 50 سنة فما فوق.

تبين النتائج الموضحة في الجدول أن هنالك تنوع في الفئات العمرية مما يساهم في خدمة أهداف الدراسة، حيث يمكننا هذا التنوع من تحليل آراء فئات مختلفة و بالتالي الوصول لنتائج أكثر دقة، حيث نجد النسبة الأكبر كانت للفئتين ما بين 31 سنة إلى 50 سنة، أي أغلب أفراد العينة من الفئة المتوسطة.

الشكل رقم (10): الفئة العمرية للعينة المدروسة	الجدول رقم (9): الفئة العمرية.		
	النسبة	التكرار	العمر
 <p>■ من 18 إلى 30 سنة 31%</p> <p>■ من 31 إلى 50 سنة 45%</p> <p>■ من 50 سنة فما فوق 24%</p>	31%	16	من 18 إلى 30 سنة
	45%	23	من 31 إلى 50 سنة
	24%	12	من 50 سنة فما فوق
	100%	51	المجموع
	المصدر: من إعداد الطالبين اعتمادا على نتائج الإستبيان		

3- دراسة المستوى التعليمي.

يتضح من خلال الجدول التالي أن نسبة 35% من عينة الدراسة مستوى جامعي، و 33% مستوى ثانوي، و 24% مستوى متوسط، و 8% مستوى ابتدائي.

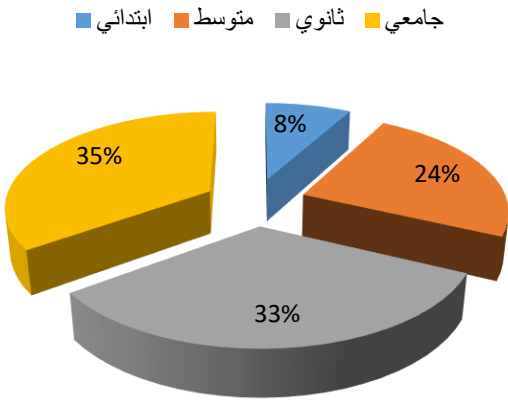
نجد من هذا خلال الجدول أن هناك تنوع في المستوى العلمي لأفراد العينة، و نلاحظ أن الفئة التي تأخذ النسبة الأكبر من عينة الدراسة هي الفئة ذات المستوى الجامعي بنسبة 35%، أي أن أغلبهم ذوي كفاءات و هم فئة قادرة على التغيير.

كما مبيّن في الشكلين كما يلي:

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي

لبومرداس (بودواو)

الجدول رقم (10): المستوى العلمي لأفراد العينة		الشكل رقم (11): المستوى العلمي لأفراد العينة	
العمر	التكرار	النسبة	
ابتدائي	4	8%	
متوسط	12	24%	
ثانوي	17	33%	
جامعي	18	35%	
المجموع	51	100%	

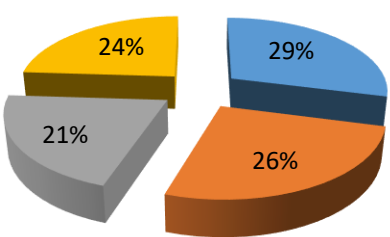


المصدر: من إعداد الطالبين اعتمادا على نتائج الإستبيان

4- تقسيم أفراد العينة حسب نوع النشاط

يبين الجدول رقم (11) أن نسبة 29% من عينة الدراسة من الموظفين (مؤسسة عمومية أو خاصة)، و 26% من العينة المستهدفة تجار، و 21% من عينة الدراسة مقالين، نسبة 24% أعمال حرة . من خلال النتيجة الموضحة في الجدول (11) نجد أن نسبة الموظفين و التي تمثل 29% هي أعلى نسبة .

الجدول رقم (11): نوع النشاط		الشكل رقم (12): نوع النشاط	
نوع النشاط	التكرار	النسبة	
موظف (مؤسسة عمومية أو خاصة)	15	29%	
تاجر	13	26%	
مقاول	11	21%	
أعمال حرة	12	24%	
المجموع	51	100%	



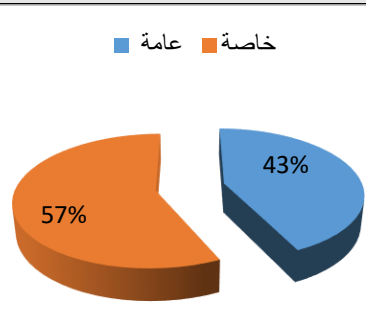
المصدر: من إعداد الطالبين اعتمادا على نتائج الإستبيان

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي لبومرداس (بودواو)

5- طبيعة الشركة

من خلال هذا الجدول رقم (12) الطبيعة القانونية المكونة لأصحاب عقود التأمين ، و التي تتمثل في 22 طبيعة تابعة للقطاع العام و 29 طبيعة تابعة للقطاع الخاص، و هذا التنوع يهدف معرفة طبيعة عمل كل شركة و مكانة التأمين البحري للبضائع لديها سواء كانت تابعة للقطاع العام أو القطاع الخاص.

الجدول رقم (12): طبيعة الشركة	الشكل رقم (13): طبيعة الشركة	
	النسبة	التكرار
طبيعة الشركة		
عامة	43%	22
خاصة	57%	29
المجموع	100%	51

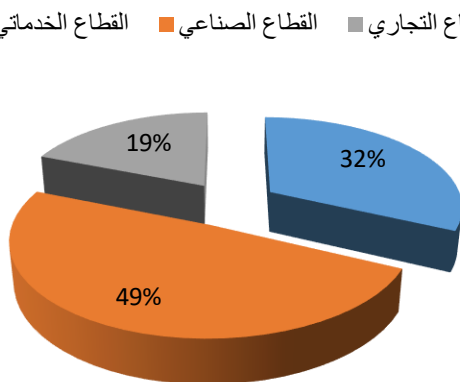


المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على نتائج الإستبيان

6- القطاع الذي تنتسب إليه الشركة

من خلال الجدول رقم (13) يتضح أن أغلبية أصحاب عقود التأمين هم مؤسسات صناعية، و ذلك لأنها تعتمد على عمليات الاستيراد و كونها أكثر المؤسسات بحاجة ماسة للتأمين.

الجدول رقم (13): يمثل القطاع الذي تنتسب إليه الشركة	الشكل رقم (14): القطاع الذي تنتسب إليه الشركة	
	النسبة	التكرار
القطاع		
القطاع الخدماتي	32%	16
القطاع الصناعي	49%	25
القطاع التجاري	19%	10
المجموع	100	



المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على نتائج الإستبيان

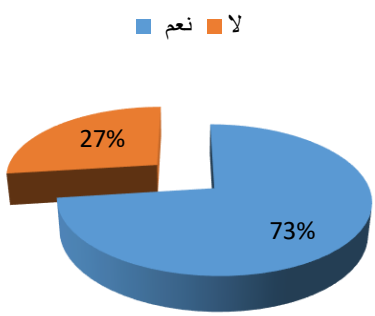
الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي لبومرداس (بودواو)

المحور الثاني: الطلب على تأمين النقل البحري للبضائع

1- امتلاك عقد التأمين:

من خلال الجدول (14) يتضح أن 73% من عينة الأفراد يمتلكون عقد التأمين البحري ، و ذلك من أجل حماية و ضمان البضاعة من الأخطار التي قد تتعرض لها بحرا.

و النسبة المتبقية لا يمتلكون عقد التأمين و ذلك لاعتباره غير الزامي، و ذو تكلفة مرتفعة.

الجدول رقم (14): توزيع أفراد العينة حسب امتلاكهم لعقد التأمين	الشكل رقم (15): توزيع أفراد العينة حسب امتلاكهم لعقد التأمين	
	النسبة	التكرار
	73%	37
	27%	14
	100	51
المصدر: من إعداد الطالبين اعتمادا على نتائج الإستبيان		

2- في حالة نفي الإجابة: ماهي العوامل التي تمنعك من التأمين .

يبين الجدول (15)، أن 37% من العينة لا يمتلكون عقود التأمين لأنهم لا يرغبون في التأمين أصلا، 26% من العينة يتجنبون التأمين بسبب السعر المرتفع، 22% لا يثقون في شركة التأمين، و 15% لا يملكون دخلا كافيا للقيام بالتأمين البحري للبضائع.

يتضح من خلال النتائج الموضحة في الجدول التالي أن 37% من أفراد العينة الذين لا يملكون عقود تأمين يبررون ذلك بعدم رغبتهم أصلا في التأمين، و 26% يرون بأن العقود التأمين ذات تكلفة مرتفعة، 22% لا يمتلكون عقد التأمين بسبب فقدهم الثقة في الشركات التأمين، 15% ليس لديهم دخل كاف لإمتلاك عقد تأمين النقل البحري.

من خلال تحليل كل الأسباب نجد أن أهم سببين وراء رفض الأفراد للتأمين هما سعر تأمين مرتفع و غياب الثقافة التأمينية لأفراد المجتمع.

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي

لبومرداس (بودواو)

الجدول رقم (15): يبيّن سبب الامتناع عن التأمين .		الشكل رقم (16): يبيّن سبب الامتناع عن التأمين .	
النسبة	التكرار		
26%	13	■ سعر التأمين مرتفع	■ لا أرغب أصلا في التأمين
37%	19	■ لا أرغب أصلا في التأمين	■ لا أتق في شركات التأمين
22%	11	■ لا أتق في شركات التأمين	■ ليس لدي دخل كافي
15%	8	■ ليس لدي دخل كافي	
100%	51	المجموع	

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على نتائج الإستبيان

3- سبب اختيار الفرد لتأمين النقل البحري للبضائع

نلاحظ أن أفراد العينة يرون أن التأمين البحري يسهل العمليات التجارية بين الدول و كانت نسبتهم تقدر ب 36% من المجموع الإجمالي وذلك لامتلاكهم عقد التأمين البري، أما 33% يختارون التأمين البحري لجودة الخدمة التأمينية وامتيازات عقد التأمين من تخفيضات التي تقدمها الشركات التأمينية للأفراد، و 31% يختارونه بسبب قلة التكلفة من باقي التأمينات النقل الأخرى وكذا في حالة الخسارة .

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي

لبومرداس (بودواو)

الشكل رقم (17): يبين سبب اختيار التأمين البحري للبضائع		الجدول رقم (16): يبين سبب اختيار التأمين البحري للبضائع		
<p>■ قليل التكلفة ■ جودة الخدمة ■ سهولة التبادل التجاري</p>	النسبة	التكرار		
	31%	16	قليل التكلفة	
	33%	17	جودة الخدمة	
	36%	18	سهولة التبادل التجاري	
	100%	51	المجموع	
المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على نتائج الإستبيان				

4- طبيعة التأمين

يتضح من تحليل نتائج الجدول أن 71% من العقود التي يمتلكها أفراد العينة هي عقود ذات طابع اختياري، في حين نجد أن العقود ذات الطابع الإلزامي لا تمثل سوى 29% فقط من إجمالي العقود التي يملكها أفراد العينة، و هذا ما يعكس زيادة الطلب على التأمين بصفة اختيارية و هذا راجع إدراك المواطن الجزائري لأهمية التأمين كوسيلة لمواجهة المخاطر في المستقبل.

الشكل رقم (18): تقسيم التأمين حسب الزاميته		الجدول رقم (17): تقسيم التأمين حسب الزاميته		
<p>■ اختياري ■ اجباري</p>	النسبة	التكرار		
	71%	36	اختياري	
	29%	15	اجباري	
	100	51	المجموع	
المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على نتائج الإستبيان				

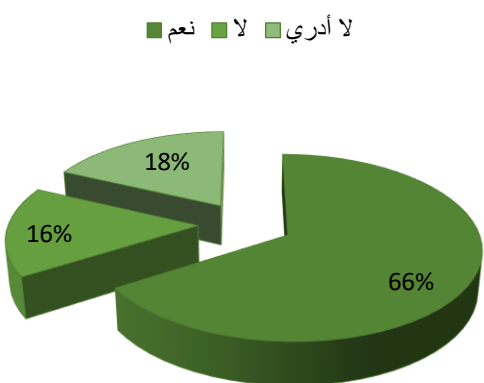
الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي

لبومرداس (بودواو)

4- رأي الأفراد حول تكلفة التأمين البحري للبضائع.

يري معظم أفراد العينة بنسبة 66% أن التأمين البحري للبضائع يقلل من التكلفة في حالة وقوع الخطر للبضاعة، لأن التعويض من طرف الشركة يقلل من نسبة الخسارة، اما النسبة المتبقية فلا يؤيدون هذا الرأي .

الجدول رقم (18): يبين رأي الأفراد في تقليل تكلفة التأمين	الشكل رقم (19): يبين رأي الأفراد في تقليل تكلفة التأمين		
	النسبة	التكرار	
نعم	66%	34	
لا	16%	8	
لا أدري	18%	9	
المجموع	100		



المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على نتائج الإستبيان

6- أنواع التأمين الأكثر طلبا من طرف المؤمن لهم.

من خلال الجدول التالي نلاحظ أن 39% من الأفراد يرون بأن التأمين البحري هو أكثر أنواع التأمينات النقل طلبا و ذلك لقلة تكلفته و تغطيته لجميع الأخطار التي تتعرض لها البضاعة ، و يقوم بتسهيل المعاملات التجارية و ذلك عن طريق اتفاقيات الدولية.

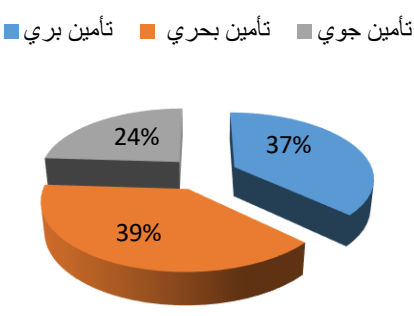
37% من الأفراد يؤمنون على التأمين البري و ذلك لسهولة التبادل بين الدول المجاورة و لكن بنسبة أقل من التأمين البحري كونه له أهمية بالغة خاصة في القطاع الاقتصادي.

أما التأمين الجوي يحتل نسبة 24% و هذا يدل على قلة الأفراد الذين يؤمنون على هذا النوع و هذا نظرا لتكلفته المرتفعة مقارنة بالتأمين البحري.

فيبقى التأمين البحري هو الذي يحتل المرتبة الأولى مقارنة بالتأمينات الأخرى و رغبة معظم الأفراد للتوجه إليه.

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي

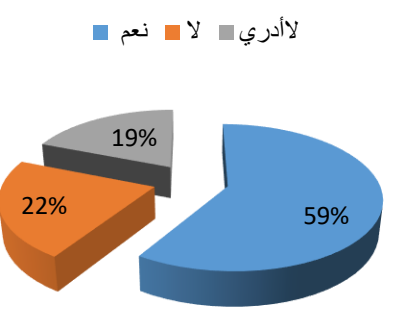
لبومرداس (بودواو)

الشكل رقم (20): يبين أفضل تأمين الذي يساهم في تقليل المخاطر	الجدول رقم (19): يبين أفضل تأمين الذي يساهم في تقليل المخاطر		
	النسبة	التكرار	
 <p>تأمين جوي ■ تأمين بحري ■ تأمين بري ■</p>	37%	19	تأمين البري
	39%	20	تأمين بحري
	24%	12	تأمين جوي
	100	51	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على نتائج الإستبيان

المحور الثالث: علاقة التأمين النقل البحري للبضائع في تسهيل التجارة الخارجية

1- رأي الأفراد في مساهمة التأمين في تسهيل التجارة الخارجية: إن النتائج الموضحة في الجدول تبين لنا أن أغلبية أفراد العينة يرون أن التأمين البحري يسهل التجارة الخارجية و المعاملات التجارية و ذلك من خلال الإتفاقيات الدولية المبرمة والتي تحمي الأفراد و الشركات و تضمن لهم حقوقهم .

الشكل رقم (21): يمثل رأي الأفراد في مساهمة التأمين في تسهيل التجارة الخارجية	الجدول رقم (20): يمثل رأي الأفراد في مساهمة التأمين في تسهيل التجارة الخارجية		
	النسبة	التكرار	
 <p>لا أدري ■ لا ■ نعم ■</p>	59%	30	نعم
	22%	11	لا
	19%	10	لا أدري
	100	51	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على نتائج الإستبيان

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي لبومرداس (بودواو)

- في حالة تأكيد الإجابة ب "نعم"، ففي أي ناحية

من خلال تحليل النسب نلاحظ أن نسبة الشحن هي الأكبر بنسبة 43% من النسبة الإجمالية أي يرى الأفراد أن الشحن يكون منظم وتكون هناك مراقبة عند القيام بشحن السلع.

الجدول رقم (21): يبين ناحية تسهيل التأمين للتجارة الخارجية	الشكل رقم (22): يبين ناحية تسهيل التأمين للتجارة الخارجية	
البيان	التكرار	النسبة
التفريغ	16	31%
الشحن	22	43 %
التفريغ و الشحن	13	26 %
المجموع	51	100

■ التفريغ
■ الشحن
■ التفريغ و الشحن

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على نتائج الإستبيان

2-هل تأمين النقل البحري للبضائع يسهل عمليات الشحن

من خلال تحليل نتائج الجدول نلاحظ أن الأفراد أيّدوا إجابة الشحن الذي يسهل العمليات الاستيراد و التصدير بين الدول الخارجية، وكذا الأخطار التي قد تحدث في عملية الشحن.

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي

لبومرداس (بودواو)

الشحن	الجدول رقم (22): يبين تسهيل تأمين عمليات الشحن	
	التكرار	النسبة
نعم	26	51%
لا	13	25%
لا أدري	12	24%
المجموع	51	100

الشكل رقم (23): يبين تسهيل تأمين عمليات الشحن	
نعم	51%
لا	25%
لا أدري	24%

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على نتائج الإستبيان

3-هل تأمين النقل البحري للبضائع يساهم في عمليات التفريغ

من خلال ملاحظة النتائج نرى أن نسبة الأفراد الذين يؤمنون برون أن التفريغ الذي يساهم في النقل البحري للبضائع تقدر ب62% من المجموع الإجمالي لأفراد العينة، من ناحية المراقبة التقنية من قبل الخبير في حالة حدوث أي خطر للبضاعة المنقولة.

تسهيل عمليات التفريغ	الجدول رقم (23): يبين مساهمة التأمين في التفريغ	
	التكرار	النسبة
نعم	32	62%
لا	12	23%
لا أدري	7	14%
المجموع	51	100

الشكل رقم (24): يبين مساهمة التأمين في تسهيل عمليات التفريغ	
نعم	63%
لا	23%
لا أدري	14%

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على نتائج الإستبيان

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي لبومرداس (بودواو)

4- هل تأمين النقل البحري للبضائع يقوم بتشجيع التصدير و الاستيراد

كانت معظم إجابات الأفراد "بنعم" و تمثلت النسبة 67% كون التأمين البحري يشجع عمليات الاستيراد و التصدير من ناحية تغطية جميع المخاطر البحرية، التي قد تتعرض لها الرحلة البحرية كذا الحماية من أخطار التي تحدث في عملية الشحن و التفريغ.

الجدول رقم (24): يبين مساهمة التأمين في تشجيع التصدير و الاستيراد		الشكل رقم (25): يبين مساهمة التأمين في تشجيع التصدير و الاستيراد	
البيان	التكرار	النسبة	
نعم	35	67%	
لا	10	19%	
لا أدري	7	14%	
المجموع	51	100	

المصدر: من إعداد الطالبين اعتمادا على نتائج الإستبيان

المحور الرابع: تغطية مخاطر عقد النقل البحري للبضائع في التجارة الخارجية

1- هل ترى أن عقد تأمين النقل البحري للبضائع له دور في تسهيل التجارة الخارجية

من خلال تحليل نتائج في الجدول نلاحظ أن 62% نسبة من أفراد العينة يرون أن عقد التأمين البحري له دور في تسهيل التجارة الخارجية من ناحية بنوده و امتيازاته، أما النسبة المتبقية فهي لا تقوم بتسهيل التجارة الخارجية لعدم توافق متطلباتهم مع مضمون العقد، و النسبة الأخرى غير متطلعة عليه

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي

لبومرداس (بودواو)

الشكل رقم (26): يبين مساهمة التأمين في تسهيل التجارة الخارجية	الجدول رقم (25): يبين مساهمة التأمين في تسهيل التجارة الخارجية		
	النسبة	التكرار	البيان
<p>■ نعم ■ لا ■ لا أدري</p>	62%	31	نعم
	19%	10	لا
	19%	10	لا أدري
	100	51	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على نتائج الإستبيان

2- حماية البضاعة عند القيام بعمليات التصدير والاستيراد

يحمل الأفراد يرون أن التأمين يحمي بضاعتهم من جميع الأخطار المحتملة وقوعها في التصدير والاستيراد، و في الرحلة البحرية من خطر الغرق أو التلف الكلي أو الجزئي للبضاعة، فيضمن عقد التأمين التعويض حسب اتفاقية العقد المبرمة بين المؤمن والمؤمن له.

الشكل رقم (27): يبين تغطية الأخطار عند التصدير و الاستيراد	الجدول رقم (26): يبين تغطية الأخطار عند التصدير و الاستيراد		
	النسبة	التكرار	البيان
<p>■ نعم ■ لا ■ لا أدري</p>	63	32	نعم
	25	13	لا
	12	6	لا أدري
	100	51	المجموع

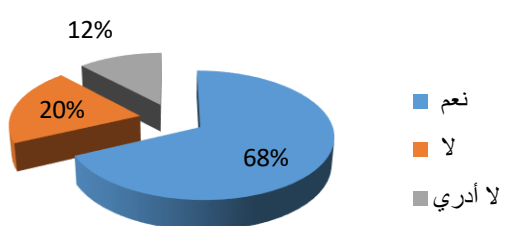
المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على نتائج الإستبيان

3- قيام الأفراد بتأمين من أجل استثمار أموالهم في التجارة الخارجية

من خلال نتائج التحليل نلاحظ أن نسبة الأفراد الذين يرون أن التأمين البحري يساعدهم في استثمار أموالهم تقدر نسبتهم بـ 68% من إجمالي النسب، وهذا يؤكد لنا أهمية التأمين البحري بالنسبة للتجارة الخارجية و الاستيراد و التصدير وكذا نشاط القطاع الاقتصادي.

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي

لبومرداس (بودواو)

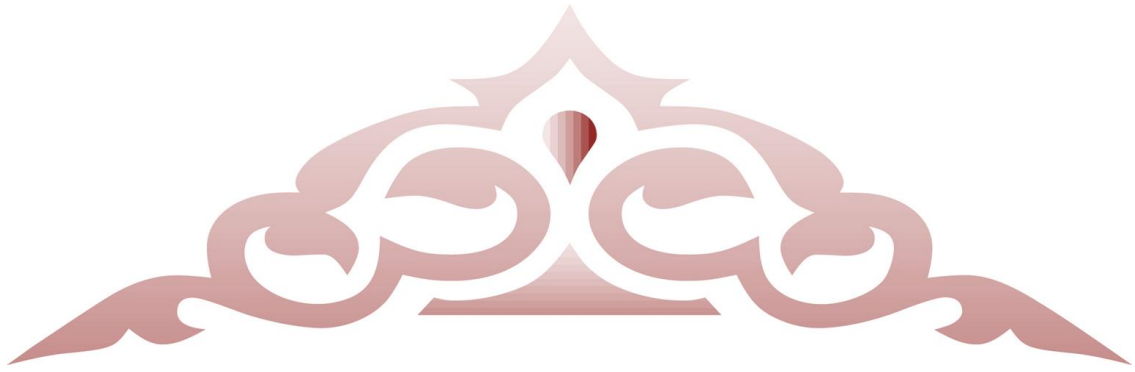
الشكل رقم (28): يبين الأفراد الذين يستثمرون أموالهم في التجارة الخارجية	الجدول رقم (27): يبين الأفراد الذين يستثمرون أموالهم في التجارة الخارجية		
 <p>68% نعم 20% لا 12% لا أدري</p>	النسبة	التكرار	
	68%	35	نعم
	20%	10	لا
	12%	6	لا أدري
	100	51	المجموع
المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على نتائج الإستبيان			

الفصل الثالث: مناقشة نتائج الدراسة الميدانية لصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي لبومرداس (بودواو)

الخلاصة

من خلال دراستنا الميدانية في الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي، توصلنا في هذا الفصل إلى كيفية إبرام عقد التأمين البحري و الإجراءات التي يتم اتخاذها طالبي التأمين و عند وقوع الخطر من طرف شركة التأمين، و قمنا بتحديد العلاقة بين تأمين البحري و التجارة الخارجية و ذلك اعتمادا على نتائج الدراسة الميدانية، و كذا قمنا بدراسة قطاع التأمين في الجزائر من حيث الإنتاج و الذي تميّز خلال السنوات (2011-2016) بسيطرة واضحة لفرع السيارات أما فيما يخص النقل فإنه يحتل المرتبة الثالثة في كمية الإنتاج ، و تطرقنا أيضا إلى انتاج و تعويضات جميع الفروع و كذا فرع النقل في الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي.

كما يقوم الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي بالتعويض للمؤمن له عند حدوث الخطر البحري و ذلك وفق مراحل التي تم التطرق إليها من خلال دراستنا لملف أحد زبائننا.



الخاتمة العامة



يعدّ التأمين البحري محرّكاً للتجارة البحرية فذلك يسمح بإعطاء مكانة بارزة للتجارة الخارجية، وكذا تجسيد سياسة تجارية ملائمة مع السياسة الاقتصادية، فتنبثق أهمية التأمين البحري بتعدّد الأخطار التي يشملها و اقتران اسمه بالسفن و الأساطيل التجارية، و التجارة الخارجية ضرورية لنجاح التنمية و بعث النمو الاقتصادي، و هذا بالاعتماد على الآليات و الأدوات المناسبة و الفعالة التي من خلالها يمكن تحقيق الأهداف المرجوة، إذن فالتجارة الخارجية هي عصب أي اقتصاد، فهي تلعب دوراً كبيراً في النشاط الاقتصادي من خلال اعتبارها مؤشراً على قدرة الدول الإنتاجية التنافسية في السوق الدولي، و ذلك لارتباط هذا المؤشر بالإمكانيات الإنتاجية المتاحة و قدرة الدولة على التصدير و الاستيراد و انعكاس ذلك كلّه على رصيد الدولة من العملات الأجنبية و جذب رؤوس الأموال من تأثير على الاقتصاد.

وبالتالي يمكن القول أن التأمين البحري يشغل مركزاً هاماً حيويّاً في التجارة الخارجية، لأنه يضمن الخسائر المفاجئة المتوقعة و كذلك حماية التجار (المصدرين والمستوردين) من عمليات الإفلاس نتيجة حدوث خسائر لبضائعهم، أو إصابتها بتلف جزئي أو كلي خلال الرحلة البحرية.

1- نتائج اختبار الفرضيات:

بعد دراسة الموضوع و اختبار الفرضيات يمكن تأكيدها أو نفيها كالتالي:

- ✓ يعتبر هذا تأمين النقل البحري للبضائع غير اجباري أي اختياري وهذا حسب ما ورد في العقد و اعتماداً على نتائج الدراسة و بالتالي الفرضية الأولى منفية؛
- ✓ تعتمد المبادلات التجارية على التأمين البحري لتسهيل حركة انتقال السلع والخدمات، إذ يعمل على تشجيع عمليات التصدير والاستيراد، ويقدم ضمانات للمؤسسات التي تؤمن على بضاعتها فهي تعتبر أفضل وسيلة للتقليل من المخاطر وهي أقل تكلفة، بالتالي فإنّ الفرضية الثانية صحيحة؛
- ✓ للتأمين البحري علاقة مباشرة في تطوير التجارة الخارجية، وهذا نظراً لضخامة عملياتها، فتصبح من المستحيل تحمّل أخطار نقل البضاعة على المستورد والمصدر، لأنّ التأمين البحري يعتبر ضمان للمخاطر التي تتعرض لها، و هذا اعتماداً على وثائق كبوليصة التأمين و سند الشحن و هذا ما يثبت صحة الفرضية الثالثة.
- ✓ تتمثل الإجراءات المتبعة من طرف المؤمن في دفع التعويض للمؤمن له في حالة حدوث الخطر وذلك باتباع الخطوات الموجودة في عقد التأمين، وهذا ما يثبت صحة الفرضية الرابعة.

2- نتائج الدراسة:

توصلنا من خلال هذه الدراسة إلى نتائج ذات أهمية سواء كانت نظرية أو تطبيقية:

❖ النتائج النظرية:

من خلال البحث في الموضوع تم التوصل إلى النتائج النظرية التالية:

- ✓ مثل التأمين البحري تأميناً دولياً، يغطّي معظم الأخطار وذلك حسب الاتفاقيات الدولية؛
- ✓ زيادة الطلب على الخدمات التأمينية يؤدي إلى الحدّ من الخطر الذي يواجهه المتعاملون الاقتصاديين، و بالتالي ارتفاع الطلب على النقل البحري للبضائع، مما ينعكس إيجابياً على تطور التجارة الخارجية؛
- ✓ التأمين البحري للبضائع عصب التجارة الخارجية و لا تستطيع أن تقوم بدونه أو تزدهر، فهو يؤدي إلى تطويرها و جذب رؤوس أموال إليها عن طريق الاستيراد و التصدير؛

✓ يُساهم تأمين النقل البحري في التخفيف من حدة الخسائر التي يتعرض لها المصدرون و المستوردون أثناء نقل بضائعهم بحرا.

✓ يغطي عقد تأمين النقل البحري مختلف الأخطار التي تتعرض لها البضاعة مثل الغرق، التلف الكلي أو الجزئي للبضاعة.

❖ النتائج التطبيقية

من خلال تحليل نشاط التأمين على المستوى الوطني و الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي توصلنا إلى مجموعة من النقاط:

✓ بناء على الدراسة التي قمنا بها تحصلنا على أكبر نسبة من المؤسسات التي تعتمد على التأمين البحري مقارنة

بالتأمين البري و الجوي و ذلك للمميّزات التي يقدمها عن غيره كتقليل التكاليف، و كما استنتجنا أن التأمين

البحري له علاقة في تسهيل التجارة الخارجية من ناحية الاستيراد و التصدير التي تسيرها المعاهدات الدولية.

✓ من خلال تحليل النتائج لاحظنا أن معظم المؤسسات يرون أن تأمين البحري للبضائع له دور في تسهيل عمليات

التصدير والاستيراد من ناحية امتيازاته و بنوده، كما تقدم الصندوق CIMA تخفيضات لأصحاب العقود الدائمة.

✓ زيادة الطلب على الخدمات التأمينية يؤدي إلى الحد من الخطر الذي يواجهه المتعاملون الإقتصاديين، و بالتالي

إرتفاع الطلب على النقل البحري للبضائع، الشيء الذي يعكس تطور التجارة الخارجية .

✓ التطور التكنولوجي خاصة في ميدان الإعلام الآلي الذي يسهل من تسيير عقود التأمين وحفظها وكذلك شبكة

الأنترنت التي تفتح للشركة نافذة على الأسواق العالمية للتأمين وتسهل لها الإتصال بهذه الأسواق .

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

✓ قطاع التأمين في الجزائر تحت سيطرة تأمين السيارات، أما تأمين النقل البحري للبضائع فهو يحتل المرتبة الثالثة في

المؤسسة، و هذا بسبب قلة العقود المبرمة في هذا المجال؛

✓ لا تزال حصة التأمين البحري في الجزائر متدنية إلا أنها في تطور مستمر؛

✓ نقص التعويضات في فرع النقل رغم إبرام العقود مما يؤدي إلى عزوف الزبائن على التأمين.

✓ أغلبية المؤسسات التي تملك عقد تأمين تواجه صعوبة في الحصول على التعويض لطول فترة الإجراءات؛

✓ تلتزم CIMA بالتعويض للمؤمن له، في حالة وقوع الخطر وتقوم بتسهيل الإجراءات اللازمة في مدة قصيرة، وهذا بعد

تحديد القيمة من قبل الخبير؛

✓ يشجع الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي أصحاب عقود التأمين الدائمة بحيث تقوم بتخفيض قيمة القسط .

3-الاقتراحات والتوصيات:

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

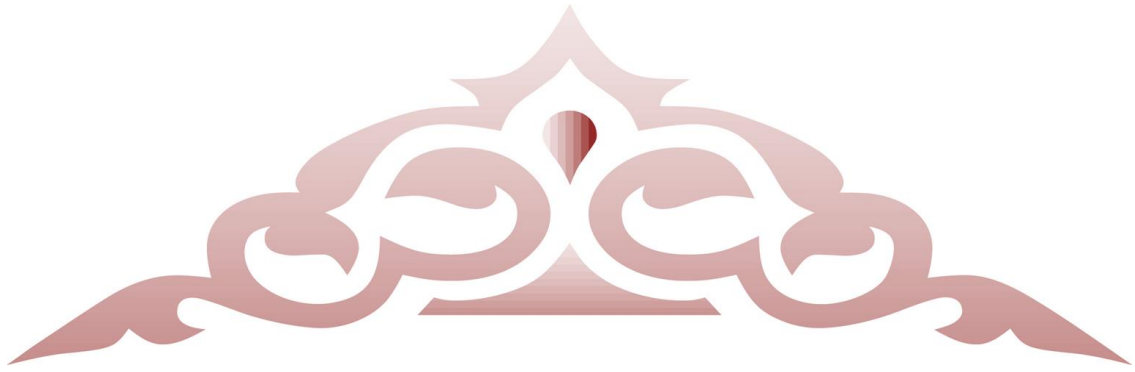
✓ تحسيس الجماهير بأهمية التأمين البحري، و ذلك بوضع إشارات و إعلانات و مجلات تختص بإظهار أهمية التأمين لكل خطر؛

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

- ✓ القيام بالتعويض بأسرع وقت ممكن لكسب ثقة زبائن جدد و الحفاظ على زبائنها السابقين، بما أنها في الحقيقة تسعى لهذا الغرض؛
- ✓ الأخذ بعين الاعتبار التأمين البحري و تشجيع المؤسسات البحرية للتأمين على بضائعها من أجل الحماية و الضمان؛
- ✓ الاهتمام بفرع تأمين النقل خاصة التأمين البحري؛
- ✓ تسهيل الدولة للمصدرين والمستوردين عملية التبادل من خلال إعفائهم من الرسوم الجمركية؛
- ✓ يجب دراسة النقائص في فرع التأمين البحري و محاولة تجاوزها، و دعم الإصلاحات فيه مما يساهم في تحريك التجارة الخارجية؛
- ✓ تحسين خدمات المؤسسة قدر المستطاع لجلب أكبر عدد من الزبائن؛
- ✓ استغلال الشركة الوطنية للتأمين لنقاط قوتها و صورتها الجيدة من شأنها تقوية مركزها الإداري.

حدود وآفاق البحث:

- من خلال دراسة التي قمنا بها صادفنا مجموعة من الصعوبات التي تتمثل في الرفض المستمر للشركات التأمين من أجل التبرص، ضيق الوقت وصعوبة الحصول على احصائيات على المستوى الوطني في السداسيين الأخيرين لسنة 2016م. بعد دراسة الموضوع يمكن اقتراح بعض المواضيع تعتبر متغيرات دراسة تصلح أن تكون مشكلات قادة وهي:
- ✓ دراسة مقارنة التأمين البحري في الدول المتطورة والدول المتقدمة؛
 - ✓ التأمين البحري و آثاره على ميزان المدفوعات؛
 - ✓ دور الثقافة التأمينية في تطور قطاع التأمين بالجزائر.
- وفي آخر المطاف نتمنى أن نكون قد وفقنا في معالجة موضوعنا و ألمتنا ببعض جوانبه، و أن نكون قد استوفينا حقه رغم الصعوبات التي صادفتنا طيلة رحلة بحثنا هذا.



قائمة المراجع



قائمة المراجع

1-الكتب باللغة العربية

- 1- أحمد محمد محرز، السندات التجارية، دار الكتب القانونية، مصر، 2003.
- 2 - الطاهر لطرش، تقنيات البنوك، الطبعة الأولى، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007.
- 3- ابراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري، الجزء الأول، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992م.
- 4-أحمد لهيبات سعد الطبري، محمد الأمين بن الزين، كتاب الاقتصاد و المانجمنت للسنة الثالثة ثانوي، الديوان الوطني للمطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008، ص28.
- 4-أسامة عزمي سلام، إدارة الخطر و التأمين، الطبعة الأولى ، دار حامد للنشر و التوزيع، عمان- الأردن ، 2010م.
- 5- اشرف احمد العدلي، التجارة الدولية، الطبعة الأولى، مؤسسة رؤية للطباعة و النشر و التوزيع، الاسكندرية، 2006.
- 6- بهاء بھيج شكري، التأمين البحري في التشريع و التطبيق، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2009م.
- 7- جديد معراج، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005 م.
- 8-جمال حويدان الجمل، التجارة الدولية ، الطبعة الأولى، مركز الكتاب الأكاديمي،الأردن،2010م.
- 9-جمال يوسف عبد النبي، الاعتمادات المستندية، مكتبة روعة للطباعة، عمان، الأردن، الطبعة الأولى، 2001م،
- 10-جورج ريجدا ، مبادئ إدارة الخطر و التأمين، بدون طبعة ، دار المريخ للنشر، المملكة العربية السعودية،2006م.
- 11-حجروية لباس، التأمين البحري في ظل عملية النقل البحري للبضائع، بومرداس، 2002م.
- 12 حري محمد عريقات، التأمين و إدارة المخاطر، دار وائل للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، عمان ، الأردن،2010م.
- 13 حسام علي داود، اقتصاديات التجارة الخارجية ، الطبعة الأولى، دار المسيرة للنشر و التوزيع و الطباعة، 2002م.
- 14-حمدي عبد العظيم، اقتصاديات التجارة الدولية، مكتبة زهراء الشرق، 1996 م.
- 15-خالد أمين عبد الله، العمليات المصرفية، دار الجامعة المفتوحة، الأردن، 2003.
- 16 -خالد عليان عليمان، علي أحمد المشاقبة، إدارة التخليص الجمركي، الطبعة الأولى، دار صفاء للنشر و التوزيع، عمان.
- 17-رشاد العصار، حسام داود، التجارة الخارجية، دار المسيرة للنشر و التوزيع و الطباعة، عمان، الطبعة الاولى،2000م.
- 18-رعد حسن. الصرف، أساسيات التجارة الدولية المعاصرة، دار النشر، الطبعة الأولى، الجزء الأول، 2000م.
- 19-سامي عفيفي حاتم، التأمين الدولي، القاهرة، الدار الجامعية و النشر،1996م
- 20-سامي عفيفي حاتم، التجارة الخارجية بين التنظير و التنظيم، الدار المصرية اللبنانية. الطبعة الثالثة، 1993م.
- 21-سلامة عبد الله، عصام الدين عمر، التأمين البحري، أصوله العلمية، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، مصر، 1981.
- 22- صديق محمد عفيفي ، التسويق الدولي نظم الاستيراد و التصدير ، بدون طبعة ، مكتبة الطليعة ، 1973 م.

- 23 - عبد المالك هاني، دور المصطلحات التجارية الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع، مذكرة نيل شهادة الماستر، كلية العلوم التجارية، بسكرة، 2015م.
- 24- عبد الودود يحيى ، أصول التأمين البري الخاص ، بدون طبعة ، بدون دار نشر، القاهرة، 1976 م .
- 25 -عز الدين فلاح، " التأمين مبادئه و أنواعه"، دار أسامة للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، عمان ،الأردن، 2008م.
- 26 -علي بارودي و آخرون، القانون البحري و الجوي، بيروت، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، سنة 2001م.
- 27 -علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، بدون طبعة ، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1999م.
- 28-فؤاد مصطفى محمود، تصدير و استيراد علميا وعمليا ، الطبعة الثالثة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1993م.
- 29-كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، بدون طبعة ، منشأة المعارف بالإسكندرية ، 1998م.
- 30-كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، 1997م.
- 31-مازن عبد العزيز فاعور، الاعتماد المستندي و التجارة الالكترونية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.
- 32-متولي عبد القادر، الاقتصاد الدولي النظرية و الأساسيات، طبعة الأولى، دار الفكر للنشر و التوزيع، عمان، 2010م.
- 33 -محمد السيد الفقي ، القانون البحري والجوي ، بدون طبعة ، منشورات الحلبي الحقوقية ،بيروت ، لبنان ، 2011م.
- 34-محمد دويدار ، القانون البحري ، بدون طبعة ، الدار الجامعية ، الإسكندرية ، 2000 م .
- 35-محمود يونسى ، مقدمة في نظرية التجارة الخارجية ، بدون طبعة ،الدار الجامعية ، 1986م.
- 36-مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية ، 1997م.
- 37-مصطفى كمال طه، القانون البحري، الإسكندرية، الدار الجامعية للطباعة و النشر، 1998م.
- 38-نداء محمد الصوص، التجارة الخارجية، الطبعة الأولى ، مكتبة المجمع العربي للنشر و التوزيع، 2008م.
- 39-هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، بيروت، المؤسسة الجامعية للنشر و التوزيع، 1997م.
- 40-يوسف بن عبد الله الشيلي، التأمين التكافلي من خلال الوقف، ملتقى التأمين التعاوني الهيئة الإسلامية العلمية للاقتصاد ، الرياض 2009م.
- 41-يوسف مسعودي، دراسات في التجارة الدولية، بدون طبعة ،دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع،الجزائر، 2010م.

2-المذكرات

- 1-ايدر ليلي، التأمين البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الدراسات التطبيقية، تجارة دولية، جامعة بومرداس، دفعة 2004م.
- 2-بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع، رسالة لنيل شهادة الدكتوراة في القانون الخاص، جامعة تلمسان، 2012م.
- 3-بعور نبيلة، أهمية النقل البحري للبضائع في تنمية الاقتصاد الوطني، مذكرة لنيل شهادة ليسانس تطبيقي، تجارة دولية، الجزائر، دفعة 2000م.
- 4-بن خالد نوال، التأمين البحري للبضائع، مذكرة نيل شهادة ليسانس تطبيقي، جامعة الجزائر، 2003م.
- 5-بورزام زهير، تأمين مخاطر النقل البحري و الوقاية منها، مذكرة لنيل شهادة الليسانس ،المدرسة العليا للتجارة،الجزائر، 1999م.
- 6-بومرداسي جمال، سلمى حسان، تأمين التجارة الخارجية ،مذكرة ماجستير، جامعة بومرداس، 2000م.

- 7- ربيعة حملاوي، مردودية المؤسسات المينائية، شهادة دكتورة، علوم اقتصادية، الجزائر، 2008م.
- 8- رشيد الواحد ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري، تيز وزو، 2013
- 9- سلال ليلي ، ترقية الصادرات للمنتجات التقليدية، مذكرة لنيل شهادة ليسانس تطبيقي، جامعة الجزائر ، 1996م.
- 10- عبد المالك هاني، دور المصطلحات التجارية الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع، مذكرة نيل شهادة الماستر، كلية العلوم التجارية، بسكرة، 2015م.
- 11- قواسمي مسعودة، حسيب آسيا التأمين البحري في الجزائر، مذكرة تخرج لنيل شهادة الدراسات التطبيقية، بومرداس، طبعة 2003م.
- 12- قبيوغة مريم ، دور تسيير الحاويات في ترقية النقل البحري ، مذكرة تخرج ليسانس، جامعة الجزائر، دفعة 2002 م.
- 13- محفوظي ناصر، "الاستغلال التجاري لسفن النقل البحري للبضائع"، مذكرة لنيل شهادة ليسانس، كلية العلوم الاقتصادية، الجزائر، دفعة 2001م
- 14- محفوظي ناصر، الاستغلال التجاري لسفن النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ليسانس ، كلية العلوم الاقتصادية، دفعة 2001م.
- 15- مزيان حفيظة ، إجراءات عملية الاستيراد ، مذكرة لنيل شهادة ليسانس تطبيقي ، فرع تجارة دولية ، جامعة بومرداس ، 2000م.
- 16- مغاري بشير، إسطنبول محي الدين، التأمين والتأمين البحري، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 1999م.

3- الكتب باللغة الفرنسي

- 1 - Khalifa et Kamel Mohamed,guide de transport international de marchandise ,editiondahleb ,1999.
- 2-A ,Boumaar,les assurances et transport maritime inter National des marchandise, séminair.
- 3-Robert Smith,Traite théorique et pratique de assurancesmaritimes,parais,1959.

4- الجرائدو المواد

- 1-المادة 97 من قانون التأمينات، دار بلقيس للنشر، دار البيضاء، الجزائر، طبعة ديسمبر 2010م.
- 2-الجريدة الرسمية العدد 13، الصادرة 23 ربيع الثاني 1434هـ الموافق ل 6 مارس 2013.
- 3 المادة 17 من قانون الجمارك

5- مواقع الانترنت

- 1-<http://commerce-logistique.alafdal.net/t117-topic> le mardi 26 avril 2017 a 13h:00 .
- 2-<http://sites.google.com/site/alkhlasa/1/altsdyr/mfhwm> le jeudi 28 avril 2017 a15h:30 .
- 3-[http:// www.tahasoft.com/books/019.doc](http://www.tahasoft.com/books/019.doc) vu le dimanche 20 avril 2017 a17h:30
- 4- http://drnabihagaber.blogspot.com/2012/09/blog-post_5.h le jeudi 29 avril2017a 14h:00.
- 5-<http://www.abahe.co.uk/notions-foreign-trade.html> le MARDI 24/4/2017 a 10h:55.
- 6-[http:// www.montada.echoroukonline.com](http://www.montada.echoroukonline.com),consulté le 02 mai 2017à 11h : 30
- 7-[http:// www. eeni.org](http://www.eeni.org), consulté le 05 mai 2017,à 10h :00.
- 8-<http://www.startimes.com/?t=12854894>,consulté le 06 mai2017 à14h:00.
- 9-- [http:// www.montada . echoroukonline.com](http://www.montada.echoroukonline.com), consulté le6 mai 2017,à15 :00.
- 10- <http://www.startimes.com>, consulté le 02mai2017,à 10h :30