



الموضوع

إجراءات تأمين البضائع المنقولة بحرا
دراسة حالة الشركة الجزائرية للتأمين
وإعادة التأمين La CAAR
- وكالة 230 باب الزوار -

مذكرة مقدمة كجزء من متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية
تخصص: تجارة دولية

تحت إشراف الدكتور:
- غالم عبد الله

إعداد الطالبة:
- بن مقري سامية

قائمة الجداول:

| الصفحة | العنوان | الرقم |
|--------|-------------------------|-------|
| 82 | طرق حساب أقساط التأمين. | 01 |

قائمة الأشكال:

| الصفحة | العنوان | الرقم |
|--------|---|-------|
| 07 | حجم التجارة العالمية المنقولة بحراً للفترة (1970 - 2010). | 01 |

قائمة الملاحق:

| الصفحة | العنوان | الرقم |
|--------|--|-------|
| 90 | PRESENTATION | 01 |
| 102 | الشروط العامة (CONDICIONS GENERALES) | 02 |
| 119 | الشروط الخاصة (CONDICIONS PARTICULIERES) | 03 |
| 126 | وثيقة تأمين مفتوحة (Police Abonnement) | 04 |
| 128 | وثيقة تأمين محددة | 05 |
| 130 | Avis d'Aliments | 06 |
| 131 | تقرير الخبير (Rapport d'expertise) | 07 |

قائمة المراجع

أولاً: باللغة العربية:

أ- الكتب:

1. إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه ، مبادئ التأمين، الدار الجامعية، إسكندرية، 2006.
2. أحمد حسون السمراني، عبد الخليل فضيل، جغرافية النقل والتجارة الدولية، دار الحكمة، بغداد، 1990.
3. احمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، الطبعة الأولى، مطبعة الإشعاع الفنية، إسكندرية، 2001.
4. احمد غنيم، سند الشحن البحري من إطار الاعتمادات المستندية، الطبعة الثانية، إسكندرية، 2000.
5. أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، إسكندرية، 2009.
6. جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، الطبعة الرابعة ، ديوان المطبوعات، الجزائر، 2004.
7. هاني دويدار،الوجيز في القانون البحري، دار الجامعية الجديدة، إسكندرية، 2001.
8. هارون احمد عثمان، الاقتصاد البحري، منشأة المعارف، إسكندرية، 1984.
9. حربي محمد عريقات، سعيد جمعة عقل، التأمين و إدارة الخطر، دار وائل للنشر، عمان، 2008.
10. محمد توفيق البلقيني ،جمال عبد الباقي واصف، مبادئ إدارة الخطر و التأمين، الطبعة الأولى، دار الكتب الاكاديمية، مصر، 2004.
11. محمد خميس الزوكة، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، إسكندرية، 2005..
12. محمد خميس الزوكة، جغرافية التجارة الدولية، دار المعرفة الجامعية، إسكندرية، 2004.
13. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، إسكندرية، 2005.
14. سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة، إسكندرية، 2002.
15. سمية بدوي، اقتصاديات النقل البحري في العالم، مركز أسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 2005.
16. عبد القادر لاشين و آخرون، مفاهيم حديثة في إدارة لوجستيات، منشورات المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2007.
17. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني -عقد التأمين-، الجزء السابع، دار النهضة العربية، القاهرة، 1990.
18. عبد الرزاق بن خروف، الوسيط في شرح القانون المدني، دار النهضة العربية، القاهرة، 1990.
19. عز الدين فلاح، التأمين (مبادئه، أنواعه) ، الطبعة الأولى، دار أسامة، عمان، 2008.

- عزیز فہمی ہیکل ،مبادئ في التامين،الدار الجامعية، بيروت،1985.
20. فؤاد مصطفى محمود، التصدير و الاستيراد علميا و عمليا، الطبعة الثانية، دار النهضة، إسكندرية، 1984.
21. صالح سليمان عيد،محاسبة المصاريف و شركات التامين، منشورات كلية المحاسبة غريان، عمان، 1989.

ب- المذكرات :

1. بابا سليمان محمد عدنان، العجز التقني في شركات التامين الجزائرية، رسالة ماجستير، فرع الاقتصاد القياسي، الجزائر،(2001-2002).
2. مسيخ نبيل، عقد التامين البحري و آثاره القانونية، مذكرة تخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، مستغانم، دفعة (2003-2006).
3. قارون عمران، تخفيض تكاليف النقل البحري باستخدام البرمجة الخطية ،رسالة ماجستير، معهد العلوم الاقتصادية، الجزائر،(1996-1997).
4. خليفي أمال، دور النقل البحري في المبادلات الخارجية في ظل الإصلاحات الاقتصادية (87-97)، رسالة ماجستير، معهد العلوم الاقتصادية، الجزائر،(1998-1999).

ج- الأوامر و الاتفاقيات:

1. الأمر 07/95 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق ل 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات.
2. الأمر 58/75 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني.
3. ا لاتفاقية الجمركية المتعلقة بالحاويات،جنيف في23 /12/ 1972 المصادق عليها بموجب المرسوم رقم 01/ 78 ،المؤرخ في 21 /01/ 1978 ، ج ر رقم 04 / 1978 .

د- مواقع الانترنت:

- www.ao-academy.org/docs/lectures_in_marine_law_.doc. Consulté le 19/04/2011.

- www.abj.org.pdf . Consulté le 18/04/2011.
- www.twijri.com . Consulté le 20/04/2011.
- www.philadelphia.edu.doc. Consulté le 20/04/2011.
- www.ecsei.com . Consulté le 12/04/2011.
- www.aropesyria.com . Consulté le 16/04/2011.
- www.shiekanins.sd . Consulté le 04/05/2011
- www.joif.org . Consulté le 15/04/2011.

ثانيا: باللغة الفرنسية :

- L éon lavergne, Les transports par mer, ED.GHLAFAGE, 1972.
- Mohamed el-Kamel el Khelifa ,guide des transports internationaux de marchandises, Ed dahlab, Alger ,1994.
- OMI, Reflets de L'OMI , Londre, Janvier 1995.
- Rapport de L'OCDE, Les transports Maritimes, Paris, 1988.

فهرس المذكرة

| | |
|--------------------|---|
| فهرس المذكرة..... | I |
| قائمة الجداول..... | X |
| قائمة الأشكال..... | X |
| قائمة الملاحق..... | X |

مقدمة عامة

| | |
|---------------------------|---|
| تمهيد..... | أ |
| إشكالية الدراسة..... | ب |
| فرضيات الدراسة..... | ب |
| أسباب اختيار الموضوع..... | ب |
| الدراسة..... | ج |
| أهداف الدراسة..... | ج |
| منهج الدراسة..... | ج |
| صعوبات الدراسة..... | ج |
| هيكل الدراسة..... | د |

أهمية

الفصل الأول: عموميات حول النقل البحري

| | |
|---------------------------------------|---|
| تمهيد الفصل الأول..... | 1 |
| المبحث الأول: ماهية النقل البحري..... | 2 |
| المطلب الأول: مفهوم النقل البحري..... | 2 |

- 3.....المطلب الثاني: العوامل المؤثرة في النقل البحري.
- 6.....المطلب الثالث: الأهمية الاقتصادية للنقل البحري.
- 10.....المبحث الثاني: المعاهدات والمنظمات المسيرة للنقل البحري.
- 10.....المطلب الأول: أحكام معاهدة بروكسل.
- 14.....المطلب الثاني: المنظمات البحرية العالمية.
- 18.....المطلب الثالث: الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالحاويات.
- 20.....المبحث الثالث: أعوان النقل البحري.
- 20.....المطلب الأول: الموانئ.
- 21.....المطلب الثاني: القائم بمهمة العبور و الوكالة البحرية.
- 23.....المطلب الثالث: المقاول المكلف بالشحن و السمسار البحري.
- 24..... خلاصة الفصل الأول

الفصل الثاني: مدخل إلى علم التامين البحري

- 25.....تمهيد الفصل الثاني.
- 26.....المبحث الأول: مفهوم، أخطار ، وشروط التامين البحري.
- 26.....المطلب الأول: تعريف و أهمية التامين البحري.
- 30.....المطلب الثاني: الأخطار و أنواع الخسائر البحرية.
- 41.....المطلب الثالث: الشروط الرئيسية للتامين البحري.

| | |
|---------|--|
| 47..... | المبحث الثاني: تامين البضائع المنقولة بحرا. |
| 47..... | المطلب الأول: مفهوم التامين البحري للبضائع و خصائصه. |
| 49..... | المطلب الثاني : أطراف عقد التامين البحري للبضائع. |
| 51..... | المطلب الثالث :التزامات أطراف عقد التامين البحري للبضائع. |
| 53..... | المبحث الثالث: وثائق التامين البحري. |
| 53..... | المطلب الأول: تعريف و أنواع وثيقة التامين البحري. |
| 60..... | المطلب الثاني : إجراءات إصدار وثائق التامين البحري. |
| 64..... | المطلب الثالث:إجراءات التعويض..... |
| 66..... | خلاصة الفصل الثاني |
| | الفصل الثالث : الإجراءات العملية في تامين النقل البحري للبضائع (دراسة حالة الشركة الجزائرية للتامين وإعادة التامين La CAAR .) |
| 67..... | تمهيد الفصل الثالث |
| 68..... | المبحث الأول: تقديم عام للشركة الجزائرية للتامين و إعادة التامين la CAAR. |
| 68..... | المطلب الأول: نشأة و تطور La CAAR. |
| 69..... | المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي العام للشركة la CAAR. |
| 70..... | المطلب الثالث: وسائل وخدمات la CAAR. |
| 74..... | المبحث الثاني : دراسة كيفية معالجة و متابعة ملف التامين في النقل البحري للبضائع. |
| 74..... | المطلب الأول: طرق التامين البحري للبضائع. |
| 74..... | المطلب الثاني : مراحل سير عملية التامين البحري للبضائع. |

المطلب الثالث : حالة تطبيقية "حالة تأمين بحري للبضائع" 80

83..... خلاصة الفصل الثالث

الخاتمة العامة

84..... الخلاصة العامة

85..... نتائج الدراسة

86..... التوصيات المقترحة

86..... أفاق الدراسة

89-87 قائمة المراجع

الملاحق

90..... ملحق رقم 01

102..... ملحق رقم 02

119..... ملحق رقم 03

126..... ملحق رقم 04

128..... ملحق رقم 05

130..... ملحق رقم 06

131..... ملحق رقم 07

الخلاصة العامة :

يعتبر النقل البحري من أهم وسائل النقل منذ الأزمنة الغابرة، حيث ساهم و يساهم بكل فعالية و بصفة مكثفة في بناء اقتصاديات الدول من خلال مساهمته في تشجيع التبادل التجاري ، وهذا ما أدى إلى ظهور معاهدات و منظمات و اتفاقيات تسيير و تنظم هذا المجال و بما انه يعتبر الوسيلة الأكثر استخداما لنقل السلع و الأفراد ، فانه يعتبر أكثر وسائل النقل تعرضا لما يجابهه يوما من عواصف و عمليات السطو أو القرصنة، أو أخطار التلف الناجم عن سوء الأحوال الجوية...، و هذا ما يسمى ب "الأخطار البحرية" فلهذا قد سعا المشرعين جاهدين لوضع القواعد القانونية الكفيلة بتحديد المسؤوليات و حماية الحقوق في ميدان التأمين البحري و ذلك بإصدار نصوص قانونية ذات مدلول صريح و محكم، و لعل أن أهم المبادئ التي تقوم عليها هذه النصوص : "مبدأ حسن النية " و "مبدأ التعويض" ، لكن تجسيد هاذين المبدئين على أرض الواقع يختلف نوعا ما عما هو منصوص عليه قانونا، إذ أنه في كثير من الأحيان يتم إثبات انتفاء مبدأ حسن النية لدى المؤمن لهم سواء أثناء إبرام العقد أو تنفيذه أو إنهائه، كما أن مبدأ التعويض ما هو في الحقيقة إلا حصيلة للأقساط التي يجمعها المؤمن من المؤمن لهم و ليس من ذمته المالية، و بالاستناد إلى إجبارية الالتزام بالعقد فإن ما يترتب عليه من آثار قانونية تعكس بصورة واضحة قدرة الشركات الوطنية على ضبط القوانين الصارمة التي تمّ كنها من الحفاظ على حقوقها و الدفاع على مصالحها..

و على ذكر حفظ الحقوق و الدفاع على المصالح يمكن القول أن التأمين البحري في عصرنا الحالي لم يعد يقتصر على تعويض الخسائر خاصة بعد صدور الأمر 07/ 95، حيث أصبح يلعب دورا هاما في مختلف المجالات و أوله المجال الاقتصادي، فالتأمين البحري يشارك بصورة غير مباشرة في تمويل المشاريع الاقتصادية و ذلك من الأموال التي تساهم بها شركات التأمين في الخزينة العمومية عن طريق الأقساط المجتمعة لديها، هذه الأموال تنقل بدورها إلى البنوك، و فيها يجد المتعاملون الاقتصاديون و رجال الأعمال ما يساعدهم على الاستثمار بشتى أنواعه بما يمنح لهم من قروض، و بذلك يتم إنعاش الاقتصاد الوطني.

لكن كل ذلك لن يتأتى إلا في ظل تأمين تكتنفه حماية شاملة للممتلكات من الأخطار تدفع بالمعنيين إلى التعامل مع شركات التأمين، و هكذا تكون العلاقة تبادلية في شكل أخذ و عطاء و تتعداها إلى مؤسسات أخرى مالية و اقتصادية في نفس الوقت لا تقل أهمية عن سابقا أو هي صناديق التوفير و الاحتياط التي تساهم في إشباع الحاجات الهامة للدولة و الأفراد على حد السواء بما يجتمع لديها من رؤو أموال طائلة بفضل التأمين عن طريق الأقساط التي تتضخم فوائدها بمرور السنين.

نتائج الدراسة:

من خلال هذه الدراسة توصلنا لجملة من النتائج نورد أهمها فيما يلي:

- يتمتع النقل البحري بخصائص جعلته يتميز عن غيره من أنماط النقل الأخرى.
- يمكن تصور نقل بحري سواء الخاص بالمسافرين أو بالبضائع بدون وجود منظمات عالمية للبحرية على رأسها المنظمة العالمية للبحرية (OMI).
- تسهيلات لعملية النقل البحري وجب الاعتماد على مختلف أعوان النقل البحري على رأسهم القائم بمهمة العبور، والاستعانة بخدمات هؤلاء الأعوان يؤدي إلى تسهيل مهمة عبور السفن و الرحلة البحرية.
- عقد التأمين البحري هو عقد يبرم باتفاق طرفي هما المؤمن والمؤمن له على تغطية كافة الأخطار المتعلقة برحلة بحرية مقابل دفع مبلغ من المال يقدمه هذا الأخير و الذي يعرف عادة في قانون التأمين بالقسط .

- وثيقة التأمين البحري هي وثيقة رسمية و قانونية يثبت بها عقد التأمين البحري و هي التي يتم بمقتضاها التعامل بين شركات التأمين و المستأمنين في شكل التزامات قانونية منظمة في محرر مطبوع يفرغ فيه عقد التأمين.

- توجد تقسيمات عدة لأنواع وثائق التأمين البحري منها : التقسيم تبعاً للشئ موضوع التأمين، ومدة التأمين، و التقسيم تبعاً لنوع الخسارة التي تغطيها.

- تتمثل إجراءات إصدار وثائق التأمين البحري في طلب التأمين وإشعار التغطية ثم تحديد سعر التأمين، و في الأخير تحرير وثيقة التأمين البحري.

- تتمثل إجراءات التعويض في تقديم المطالبة و المستندات المطلوبة، ثم الكشف الموقعي، والاستعانة بمسوي خسائر، و بعدها إجراءات إعادة التأمين، حالات الرجوع في حالة وجود مسبب للضرر ، و في الأخير تسديد المطالبة .

- ورغم ما أشرنا إليه من جوانب ايجابية يبقى التأمين البحري مشوباً ببعض العراقيل التي تعرقله عن أداء وظيفته، أهمها انعدام علاقة الثقة بين شركات التأمين و زبائنهم أثناء التصريح بالبيانات وقت الاكتتاب أو وقوع الخطر ، زيادة على إجبارية دفع الأقساط دون مراعاة أحوال المؤمن لهم.

التوصيات المقترحة :

- على ضوء النتائج السابقة نوصي بما يلي:
- التطوير المستمر لنشاط النقل البحري الجزائري و الرفع من كفاءته .
 - نقترح أن يولى قطاع التأمين المكانة التي يستحقها بتكثيف البحوث و تقنين أكثر دقة و نجاعة لضبط سير العملية البحرية.
 - تقديم المعلومات الكافية و الدقيقة للفرد في ميدان التأمينات حتى تصبح له القناعة التامة بفكرة التأمين و ممارستها عن حسن نية .

آفاق الدراسة :

رغم سعينا للإمام بكل جوانب الموضوع، إلا أننا ندرك أن هناك بعض النقائص من الجانب المنهجي أو المعلوماتي ومنه يمكن طرح الأسئلة التالي الذي يمكن أن تكون انطلاقة لبحوث جديدة:

- ما مدى تأثير إجراءات التأمين البحري على خدمات النقل البحري؟
 - كيف يساهم نشاط النقل البحري في تحسين ميزان المدفوعات؟
- وأخيرا نتمنى أن نكون قد وفقنا في إنجاز بحثنا هذا، ويكون مرجعا شاملا لكل المعلومات اللازمة والنافعة للطلبة القادمين مستقبلا.

تمهيد الفصل الأول :

لا شك أن النقل البحري يعد أحد أركان التنمية الاقتصادية لأي بلد فمن المعروف أن معظم التجارة العالمية تنقل عن طريق البحر ذلك أن النقل البحري يتمتع بمميزات لا تتحقق في وسائل النقل الأخرى .

نظراً لكون النقل البحري دولي بالدرجة الأولى، أصبح من الضروري إنشاء منظمات عالمية و إقليمية لتفقيات، وهذا لتنظيم السير في البحار وبتقنين قوانين خاصة بالملاحة البحرية و سلامة النقل البحري، فهناك عدة منظمات بحرية عالمية منها التي تهتم بأمن السفن، وأخرى بأمن المسافرين و البحارة، والتي تهدف إلى حماية البحار و المحيطات من التلوث و غيرها من المنظمات العالمية الأخرى.

تسهيلاً لعملية النقل البحري يجب تدخل أعلان في صورة عبوري أو وكيل بالعمولة أو سمسار بحري، كلهم يتوسطون بين الشاحن و الناقل بعبارة أخرى بين البائع و المشتري.

وأردنا من خلال هذا الفصل لتعرض إلى النقل البحري العالمي وقد قسمنا من أجل ذلك الفصل إلى ثلاثة مباحث: المبحث الأول تعرضنا لمفهوم النقل البحري و العوامل المؤثرة فيه و الأهمية الاقتصادية للنقل البحري، المبحث الثاني أردنا من خلاله لتعرض لمعاهدات و مختلف المنظمات المسيرة للنقل البحري بدأ بمعاهدة بروكسل و المنظمة البحرية العالمية (O.M.I) و مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية (CNUCED) و المنظمة العالمية للعمل (OIT) وأخيراً لاتفاقية الجمركية المتعلقة بالحاويات.

أما المبحث الثالث فهو خاص بأعلان النقل البحري الذين يتمثلون في الموانئ و لقائم بمهمة العبور و الوكالة البحرية وأيضا لمقاول المكلف بالشحن البحري و سمسار البحري.

المبحث الأول: ماهية النقل البحري

المطلب الأول: مفهوم النقل البحري.

يعد النقل البحري وسيلة من وسائل عمليات تنشيط التبادل الدولي، إذ يعتبر من أهم وأرخص وسائل النقل العالمي الخارجي للبضائع والركاب،¹ ويتصل نشاط النقل البحري بكافة نواحي الأنشطة الاقتصادية وهو نشاط ذات صبغة يغلب عليها الطابع الدولي وسيلتها السفن التي تقوم بنقل معظم لتجارة الدولية.²

ويتسم النقل البحري بعدة خصائص تميزه عن غيره من أنماط النقل الأخرى يأتي في مقدمتها مايلي:³

✓ عدم وجود طرق محددة لمسار تلتزم بها السفن البحرية يستند من ذلك للممرات للملاحة المؤدية إلى الموانئ البحرية والتي يحدد مسارها عادة مورفولوجية القاع وعمق المياه.

✓ عدم حاجة الطرق البحرية إلى إعداد وتجهيز، كما أنها لا تحتاج إلى إصلاح أو ترميم.

✓ مجانية المرور في المسطحات البحرية سواء كانت دولية أو إقليمية يستند من ذلك للمرور في الممرات البحرية ذات التجهيزات الخاصة.

✓ القدرة على حمل ونقل بضائع بكميات كبيرة في الرحلة الواحدة بحيث تفوق الكميات التي تنقلها أي وسيلة أخرى للنقل بما في ذلك السكك الحديدية.

✓ القدرة على النقل لمسافات طويلة تفوق للمسافات التي تستطيع أن تقطعها أي وسيلة أخرى للنقل وبتكلفة اقتصادية.

✓ انخفاض تكلفة النقل حيث يعد النقل البحري أقل أنماط النقل من حيث التكلفة والتي تتلخص في

انخفاض نفقات القوى المحركة في مجال النقل المائي بالإضافة إلى القدرة الكبيرة لوحات النقل المائي

على الحمل، لذلك ينافس النقل البحري أنماط النقل الأخرى في مجال نقل السلع منخفضة القيمة كبيرة

الحجم في مقدمتها من حيث الحمولات الحية والمحاصيل الزراعية التي تأتي الحبوب في مقدمتها من

حيث لا اعتماد على النقل البحري في تبادلها بين دول العالم وأسهم في ذلك ضخامة أحجام السفن

البحرية والتي لا يحددها سوى عاملي عمق المياه في الموانئ وسعة ممراتها للملاحة، وليس من

الشك أن ضخامة أحجام السفن البحرية تلبى احتياجات لتجارة الدولية لأخذة في النمو والتزايد.

¹ سمية بدوي، اقتصاديات النقل البحري في العالم، مركز إسكندرية للكتاب للإسكندرية، 2005، ص 05.

² هارون لحمد عثمان، اقتصاد البحري، منشأة المعارف، إسكندرية، 1984، ص 17.

³ محمد خميس لزوكة، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، إسكندرية، 2005، ص 183.

المطلب الثاني: العوامل المؤثرة في النقل البحري.

أولاً: العوامل الطبيعية: وتتمثل في العوامل التالية:

1- الموقع الجغرافي: تتحدد المواقع الجغرافية للموانئ التي تمر عليها السفن البحرية خلال رحلتها

للمسافات التي تفصل بين موانئ الوصول والمغادرة¹.

2- خط الساحل: يقصد به الخط الفاصل بين اليابس والبحر ويعين بالحد الذي تصل إليه أعلا أمواج

العلوصف، ويتباين خط الساحل في جهات العالم منه حيث الشكل والتوزيع إذ يبدو في شكل خطوط مستقيمة أو

خلجان أو فيوردهات أو معاير أرضية أو مضائق بحرية، وسبب هذا التباين في أشكال خط الساحل عاملين

رئيسيين أولهما طبيعة الساحل وتباين تركيبة الصخري، وثانيهما تأثير الأمواج والمد والجزر والتغيرات البحرية

تشكل تعرجات خط الساحل مواقع جيدة لإنشاء الموانئ البحرية في حالة توافر عوامل أخرى، كما أنها تعد

نطاقات تحتمي فيها الوحدات البحرية وخاصة صغيرة الحجم منها خلال فترات هبوب العواصف البحرية

الشديدة².

3- تضاريس القاع: تتباين تضاريس قاع البحار والمحيطات بحيث تتراوح مياه البحار والمحيطات بين

الضحولة والعمق ويقصد بالمياه الضحلة المسطحات المائية المتاخمة للكتل الأرضية والتي تغطي لأرضية

القارية والتي لا يزيد عمقها عن 200 مترًا، ويختلف تساع لأرضية القارية من مكان لآخر بينما لا يتعدى

تساعه ثلاثين كيلومترًا في غرب الولايات المتحدة الأمريكية وحول استراليا، يتسع بشكل كبير في غرب بيرو

وشرق الولايات المتحدة وشرق آسيا حيث يبلغ أكثر من 500 كيلومتر في حين يكاد يختفي للرصيف القاري

تماماً أمام معظم السواحل الإفريقية الواقعة جنوب خط الاستواء.

ويشمل المياه الضحلة بالإضافة إلى لأرضية القارية مناطق للشطوط أو الأحواض البحرية، ويعد للشط

العظيم الواقع جنوب شرق جزيرة نيوفاوندلاند أوسع للشطوط البحرية في العالم وأكثرها امتدادًا حيث تبلغ مساحته

37000 ميل مربع، يليه شط دوجر الواقع في الجزء الأوسط من بحر الشمال إذ تبلغ مساحته 20000 ميل

مربع ويتراوح عمقه بين 40-100 قدم.

ولعامل تضاريس قاع المسطحات البحرية تأثير مباشر في تحديد مسار الممرات أو القنوات الملاحية

للمؤدية إلى منطقة الميناء والتي تتحرك خلال السفن في اتجاهها من الميناء إلى الخارج أو من الخارج إلى

¹ أيمن النحلوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، إسكندرية، 2009، ص 09.

² محمد خميس لزوكة، مرجع سابق، ص 186.

أرصفة الميناء، وأصبح من الممكن التغلب على هذا العامل صناعياً عن طريق تحديد مسارات هذه الممرات الملاحية إما عن طريق تطهيرها باستخدام الكوكات أو عن طريق نفس تكوينات القاع الصخرية التي قد تعترضها¹.

4- المساحات المائية : يقصد بهذا العامل المسطح المائي الخاص بالميناء وخصائصه فيها يتعلق

بالأعماق والتي تحدد بدورها مدى ملائمة الاستقبال للسفن إذ يحدد عمق المسطح المائي للميناء أبعاد ومواصفات السفن التي يمكنه استقبالها وبالتالي يحدد مسار السفن البحرية بصورة غير مباشرة.

5- المناخ : تتمثل العناصر المناخية المؤثرة في النقل البحري في درجة الحرارة، الريح والضباب، وتتباين

درجة حرارة مياه البحار والمحيطات ويرجع هذا للتباين إلا أن عدة عوامل يأتي في مقدمتها درجة حرارة الجو وسرعة الرياح وفعل التيارات المائية المختلفة وتأثير لباس المسطحات الجليدية.

ويتأثر النقل البحري بانخفاض الشديد لدرجة الحرارة إلا أن المستوى الذي يؤدي إلى تجمد مياه بعض

المسطحات البحرية والمحيطية خلال الشهور الشتاء مما يعطل الملاحة البحرية ويغير أحيانا من خطوط نقل سلعة محددة وقد كانت أيضا للرياح من حيث الاتجاه والقوة من عناصر المناخ الرئيسية المؤثرة في النقل البحري إلا أنه منذ استخدام قوة البخار في تسيير اللوحات البحرية تضاعف تأثير هذا العنصر المناخي في هذا المجال، ومع ذلك لا زال له تأثير غير مباشر يتمثل فيما يشبه قوة الرياح من حدوث أعاصير وزلازل تشكل خطورة كبيرة على السفن وحتى الحديثة منها، لذلك تجنب السفن المسطحات البحرية والمحيطية المعرضة لحدوث مثل هذه الظواهر الخطرة على الملاحة خلال فترات محدودة من السنة.

والضباب من الظواهر المناخية التي تعرض سلامة السفن وخاصة الصغيرة منها للخطر، وهي ظاهرة كثيرة

للحدوث عندما تمر كتل هوائية محملة ببخار الماء فوق تيارات بحرية باردة مما يؤدي إلى حدوث تكاثف بخار الماء وتكاثف أعلا هائلة من قطرات الماء في الهواء.

6- التيارات البحرية: تتحرك المياه السطحية للمحيطات وبعض البحار الواسعة في اتجاهات محددة مردها

عدة عوامل يأتي في مقدمتها شكل السواحل، اتجاه الرياح، دولت الأرض حول نفسها، بالإضافة إلى ما يسميه بعض الباحثين بالقوة الارشميدية التي تنشأ من متغيرات هائلة تحدث في المياه وينتج عنها تغير في درجة كثافتها.

¹ أيمن النحلوي، مرجع سابق، ص، 09.

وكانت للتغيرات البحرية تشكل عاملاً إيجابياً في النقل البحري خلال عهد الملاحة الشراعية إلا كانت تعين للوحلات البحرية على اختراق عبور المسطحات البحرية في سهولة كبيرة عند تقاطع خط السير مع اتجاه التيار. وبعد بدء مرحلة الملاحة البخارية والآلية لم يعد للتغيرات البحرية أي تأثير في تحديد مسار الخطوط الملاحية في العالم، ومع ذلك لا زال لها للعامل تأثير واضح في مجال النقل البحري ويتمثل ذلك في الحالتين التاليتين:

- ✓ تشكيل للتغيرات البحرية خطر كبير على الملاحة في منطقة الممرات الملاحية المؤدية إلى الموانئ إلا
- تفتت في اتجاهات مع اتجاه الرياح وخاصة خلال فترات الهبوب لأنواء.
- ✓ تؤدي للتغيرات المائية أحيانا إلى غلق بعض الموانئ البحرية خلال فترات محددة من السنة (تأثير سلبي) في حين تؤدي في أحيان أخرى إلى استمرار الملاحة في بعض الموانئ طوال العام رغم انخفاض درجة الحرارة إلا ما تحت الصفر خلال شهور الشتاء (تأثير إيجابي)¹.

7- هيجان البحر : ناشئ من حركة الرياح ويتركز على بعض المسطحات المائية في شمال المحيط الأطلسي والهادي خط عرض 60،70 ش، وهما للمناطق ترتفع فيها الأمواج بدرجة كبيرة قد تصل إلى 50 قدم، لذلك فإن للسفن الصغيرة لا تستطيع الملاحة².

ثانيا: العوامل البشرية: وتتمثل في العوامل التالية:

- 1- توافر شبكة جيدة من خطوط النقل المختلفة تربط بين الميناء والأجزاء الداخلية: من العوامل البشرية الهامة التي تنشط الحركة الملاحية في أي ميناء وبالتالي يزداد الاهتمام به ويتطور مواصفاته التي تحدد أبعاد السفن التي يمكن دخول الميناء، فليس من شك في أن توافر شبكات جيدة من خطوط النقل المختلفة التي تربط بين ميناء نيويورك وباقي جهات الولايات المتحدة الأمريكية وخاصة للولايات الشرقية كان من العوامل الرئيسية التي أسهمت في تزايد أهمية نيويورك كقوة شرقية رئيسية للدولة وخاصة مع تطور الميناء المستمر والذي رفع من كفاءة التشغيل والقدرة على استقبال السفن مهما كانت أبعادها وضخامة حمولتها أو لنفس للسبب تنصدر نيواورليانز موانئ الجنوب الأمريكي أو سان فرانسيسكو ولوس أنجلوس موانئ الغرب الأمريكي.

¹ محمد خميس الأزوكة، جغرافية التجارة الدولية، دار المعرفة الجامعية، إسكندرية، 2004، ص 81.

² أحمد حسون السملاني، عبد الخليل فضيل، جغرافية النقل والتجارة الدولية، دار الحكمة، بغداد، 1990، ص 184.

2- انخفاض تكلفة النقل البحري: من أهم مميزات النقل البحري التي أسهمت في انخفاض تكلفة النقل بحرياً كبير بالقياس إلى تكلفة النقل بالوسائل الأخرى وهو عامل أثر بشكل إيجابي في حركة النقل البحري وحجم هذه الحركة في زمن تشابكت فيه مصالح الأمم وارتفعت كثافة التبادل التجاري بين دول العالم، لها يسهم النقل البحري حالياً بنحو 80% تقريباً من جملة نقل التجارة الدولية.

3- القوات البحرية الصناعية : عبارة عن مجاري بحرية شقها لإنسان بمقياس خاصة من حيث العمق والاتساع وتحدد مثل هذه المقاييس أبعاد السفن البحرية التي يمكنها المرور وبالتالي تسهم مثل هذه القنوتات البحرية في تحديد مسارات الخطوط البحرية وطبيعة وحجم السفن العاملة عليها¹.

المطلب الثالث: الأهمية الاقتصادية للنقل البحري.

تلعب خدمات قطاع النقل البحري دوراً مهماً في إنجاز معدلات الإنماء الاقتصادي المستهدفة خاصة في الدول النامية، وذلك من خلال ما يمارسه نشاط النقل البحري من تأثير مباشر وغير مباشر على مختلف المتغيرات الاقتصادية المحلية التي تشكل إطار العام للبلاد لرفع معدلات الأداء الاقتصادي للدول.

ومن ثم فإن الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري تتمثل في العلاقة الوثيقة بين قطاع النقل البحري و أثره على بعض من هذه المتغيرات التي نذكر منها²:

قطاع التجارة الخارجية، تحسين مركز ميزان المدفوعات، ظاهري التخصص و تقسيم العمل، مستوى التوظيف وتنوع العمالة.

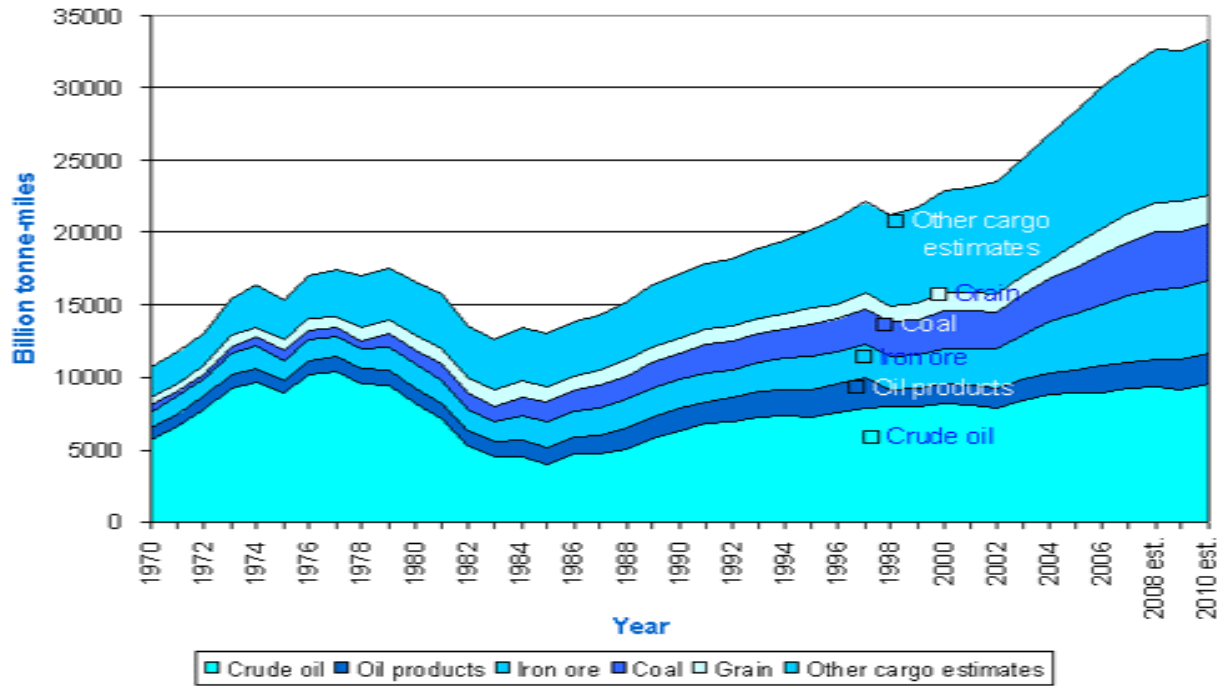
➤ العلاقة بين خدمات نشاط النقل البحري و قطاع التجارة الخارجية:

يعد نشاط النقل البحري مقارنة بأنشطة النقل الأخرى، أحد المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة، و يرجع ذلك إلى ما يتمتع به هذا النشاط من خصائص مميزة في جانب العرض، تتمثل في قدرته على نقل آلاف الأطنان من البضائع المصدرة والمستوردة بواسطة السفن خلال الرحلة الواحدة، و ينصرف ذلك إلى ناقلات البترول الضخمة التي تنقل مئات الآلاف من الأطنان في كل رحلة و لا شك أن ارتفاع نسبة البضائع المنقولة بحراً والتي بلغت 80% من إجمالي تجارة البضائع دولياً تؤكد الأهمية النسبية الكبيرة لقطاع النقل البحري في التجارة الدولية و هذا ما يوضحه بيانات الشكل التالي :

¹ أيمن النحلوي، مرجع سابق، ص 14-15.

² سميرة إبلهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة، إسكندرية، 2002، ص 17-18.

شكل رقم 01: حجم التجارة العالمية المنقولة بحراً للفترة (1970 - 2010).



المصدر: تقرير القمة العالمية للموانئ والتجارة ، مارس 2011

www.adeconomy.ae ، 2011/05/05، 10:00 h

➤ العلاقة بين نشاط النقل البحري و تحسين ميزان المدفوعات:

تعد مشكلة تزايد عجز ميزان المدفوعات من عقد المشاكل الاقتصادية التي تواجه دول العالم عامة و الدول النامية بصفة خاصة حيث سجلت موازين مدفوعات الدول النامية - خاصة المستوردة للنفط و الدول عالية المديونية- عجزاً هيكلياً حاداً، وبالرغم من أن العجز المشار إليه هو عجز للاختلال للقائم بين حجم و تباين الطلب لكلا من ناحية و حجم الجهاز الإنتاجي و مرونته من ناحية أخرى، إلا أن أحد مقومات هذا العجز يتمثل في التغيرات التي تطرأ على هيكل و اتجاه العلاقات الاقتصادية الدولية للقائمة و التي تمثل حركة للتبادل التجاري الدولي أحد مكوناتها، الأمر الذي يتأثر بدوره بتكاليف نقل الصادرات و الواردات فيما بين الدول النامية من جهة أخرى، و من هنا فان تأثير نشاط النقل البحري على ميزان المدفوعات يكتسب أهمية خاصة في اقتصاديات تلك الدول ، إذ أن تدعيم هذا النشاط من شأنه تحقيق للمزايا التالية:

- ✓ توفير كم ضخم من موارد النقد الأجنبي الذي تنفقه تلك الدول في نقل منتجاتها عبر السفن الأجنبية.
- ✓ إمكانية استغلال الأسطول التجاري الوطني كمصدر للنقل وذلك بتأجيرها إلى الدول و الشركات الأجنبية.

✓ أن تدعيم الأنشطة المكمل لصناعة النقل البحري مثل إنشاء موانئ جديدة أو تجديد أو تجديد الموانئ لفائدة عدا نحو يتلاءم مع حركة التجارة الدولية، من شأنه المساهمة مرة أخرى في تخفيض تكاليف نقل الصادرات والواردات والتي تتمثل في غرامات التأخير التي تتحملها الدولة، نتيجة لتعطيل السفن في الموانئ.

➤ العلاقة بين نشاط النقل البحري و ظاهرتي التخصص وتقسيم العمل:

يعد نشاط النقل عامة و النقل البحري بصفة خاصة، من أهم عوامل التخصص الإقليمي بين مناطق الدولة الواحدة من جهة، و فيما بين الدول المختلفة من جهة أخرى، حيث تتفوق بعض من هذه الدول في إنتاج سلعة أو مجموعة من السلع التي تكتسب في إنتاجها مزايا نسبية، بينما تتخصص بعض الدول الأخرى في إنتاج أنواع أخرى من السلع لنفس السبب، الأمر الذي يترتب عليه أن كل دولة تعد بمثابة سوقا لتصريف منتجات الدول الأخرى ومن هنا فان نشاط النقل البحري من خلال مساهمته في توسيع نطاق السوق، سوف يساعد في تدعيم ظاهرتي التخصص وتقسيم العمل، فضلا عن دوره في عملية توطن الصناعة و الاختبار السليم لمواقع الإنتاج و مراكز التوزيع، و في هذا الصدد نشير إلى أن تكلفة النقل تعد من العوامل الهامة في تحديد مواقع الإنتاج حيث: تكون تكلفة الشحن نسبة كبيرة من التكلفة النهائية للسلعة المنتجة، كما تتفاوت هذه التكلفة وفقا لتباين المواقع البديلة للصناعة الواحدة، و إلا جانب ذلك فان تعديل مواقع الصناعة حسب احتياجات من المواد الأولية يتأثر بدوره بخدمات النقل المتاحة، إن أجور النقل تمارس دورها الفعال في تحديد موطن الأسواق إذ أن نسب مكان لتوطن أي مركز من مراكز الأسواق يتمثل في المكان الذي تكون عنده تكاليف نقل البضائع المتجهة إليه و الخارجة منه قل ما يمكن.

➤ العلاقة بين قطاع النقل البحري و مستويات التوظيف و تنوع العمالة:

يمارس قطاع النقل البحري دورا هاما في خلق فرص عمالة وطنية جديدة سواء في المشروعات الأساسية لنشاطه (العمل في ظهر السفينة) أو المشروعات المكمل لنشاط النقل البحري (الشحن و التفريغ... الخ) و يظهر ذلك بصفة خاصة في الدول التي تمتلك سواحل بحرية ممتدة و يلاحظ أن الطاقة الاستيعابية لقطاع النقل البحري، يعد سوقا دوليا بمعذ إمكانية توظيف العمالة البحرية في الدولة عدا سفن أجنبية، وفي هذه الحالة تحظ الدولة المعنية بمنافع ضخمة تتمثل في:

- ✓ زيادة فرص العمالة و خلق دخول جديدة تمارس تأثيرها على جانبي العرض و الطلب الكلي.
- ✓ إمكانية الاستعانة بهذه العمالة - بعد اكتساب العديد من الخبرات و المهارات في مجال العمل البحري
- على سفن أجنبية- و إلا تم إنشاء أسطول تجاري وطني، ففي هذه الحالة سيتوفر للدولة ما تحتاجه من أيدي عاملة مدربة على درجة عالية من التخصص اللازم لرفع كفاءة الخدمات التي يقدمها أسطولها التجاري.

المبحث الثاني: المعاهدات والمنظمات المسيرة للنقل البحري.

المطلب الأول: أحكام معاهدة بروكسل.

يثبت عقد النقل البحري بوثيقة تدعى سند الشحن (Connaissement)، الذي نظم من قبل أحكام معاهدة بروكسل منذ 25 أوت 1925م، والمعدلة بموجب بروتوكول 23 فيفري 1968م للموقع ببروكسل.

فأهم المصطلحات المستعملة في حدود هذه المعاهدة وبمعانيها ما يلي:¹

➤ "البضائع": هي كل المواد والسلع المنقولة باستثناء الحيوانات والحياة.

➤ "السفينة": هي كل منشأة مستعملة لنقل البضائع بحراً.

➤ "عقد النقل": تطبيق أحكام المعاهدة فقط على عقد النقل المثبت بسند الشحن أو كل وثيقة مشابهة

مشكلة سند نقل البضائع بحراً.

➤ "نقل البضائع": تعطي أحكام المعاهدة الممتدة ما بين شحن البضائع على متن سفينة إلا غاية

تفريغها.

➤ "الناقل": يشمل مالك السفينة أو المستأجر كطرف في عقد النقل إلا جانب الشاحن.

في منتصف القرن التاسع عشر عمد الناقلون إلى صياغة شروط لإعفاء في سند الشحن، بهيئته للشأن أصدر قانون هارتر من قبل الشاحنين والبنوك والمؤمنين والذي يقصد ببطلان شروط الإعفاء على ناقلي البضاعة إلا في حالات قليلة، كحالة عدم صلاحية أو أخطاء الملاحة البحرية شريطة أن يبذل الناقل كل ما في وسعة للمحافظة على البضاعة المنقولة و لأخذ بكل الاحتياطات اللازمة قبل انطلاق السفينة "وقد ظهر هذا القانون ولأول مرة سنة 1893م بالولايات المتحدة الأمريكية، ولقي استجابة كبيرة في دول أخرى.

قواعد هااي:

لقد طالبت معظم الدول بموجب معاهدة دولية بإنشاء قانون يستمد معظم نصوصه من قانون هارتر، تم تعميمها على معظم دول العالم، هذا من أجل تحقيق المساواة بين الناقلين في مختلف بلدان العالم. فعقدت جمعية للقانون من المجموعة الدولية بمدينة لاهاي عام 1921م، والتي انتهت بوضع قواعد لاهاي، التي استمدت معظم أحكامها من قواعد هارتر، وبموجبها تم صياغة سند شحن نموذجي يتضمن عدم صلاحية شروط إعفاء الناقل إلا في حالة الأخطاء الملاحية وهذه القواعد لا تكون ملزمة إلا في حالة إنفاق الشاحن والناقل على الأخ ديها.

¹ Mohamed el-Kamel el Khelifa ,guide des transports internationaux de marchandises, Ed dahlab,Alger ,1994, PP 54.55.

فقد قضت المادة العاشرة من المعاهدة قبل تعديلها ببروتوكول سنة 1968م، على أن أحكام وقواعد هذه المعاهدة تطبق على سندات الشحن لإحدى الدول المتعاقدة والمؤسسة لهذه المعاهدة، فأحكام هذه المعاهدة تطبق على كل دولة متعاقدة، إلا أنه قد يقع تصادم وتضارب بينها وبين القوانين الوطنية، لهذا تنفق الفقهاء والقضاة في فرنسا على أن هذه الأحكام لا تطبق إلا على النقل الدولي فقط.

لتطبيق قواعد لاهاي يجب توفر الشروط التالية:

✓ أن تختلف جنسية الطرفين المتعاقدين لغرض النقل.

✓ أن يصدر السند للشحن في دول متعاقدة، ففي حالة غير ذلك فالخضوع لأحكام معاهدة

بروكسل يكون مرفوضاً.

لقد نصت المادة 15 من معاهدة بروكسل بعد تعديلها على أن المادة العاشرة منها تلغي وتستبدل بنص كالتالي: " تنص بتطبيق نصوص المعاهدة على كل سند شحن يتعلق بنقل البضائع من موانئ تابعة لدولتين مختلفتين عندما:

✓ يبدأ النقل من ميناء دولة متعاقدة.

✓ يصدر سند الشحن من دولة متعاقدة.

✓ ينص سند الشحن على تطابق نصوص المعاهدة مهما كانت جنسية السفينة أو الناقل أو

الشاحن أو جنسية المرسل إليه. فلا تطبق أحكام المعاهدة إلا على النقل الذي يتم بموجب سند الشحن، كما

أنها لا تطبق عند نقل البضاعة على سطح السفينة، أما عن فترة تطبيق هذه الأحكام فهي أثناء الرحلة البحرية

فقط، أما المرحل الأخرى البعيدة منها أم إقليمية للنقل فلا تنطبق عليها، كذلك لملاحاة الساحلية الوطنية فهي

معفاة من أحكام هذه المعاهدة.

كما نصت المادة الرابعة لفقرة الخامسة من المعاهدة على أن الناقل يلزم بدفع مبلغ يزيد عن 100 جنيه

إنجليزي عن كل طرد أو وحدة بسبب تلف لاحق بالبضاعة أو ما يتعلق بها، أما بروتوكول 1968م فقد جاء

لإلغاء هذا القانون وتعويضه بنص جديد، هو أنه في حالة عدم إعلان الشاحن في سند الشحن عن طبيعة

البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأثبت هذا في السند فإن الناقل في هذه الحالة لا يتحمل المسؤولية عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضاعة.

أما المادة 9 من المعاهدة فنصت على كيفية حساب تعويض التلف، أما عن الوحدة المستعملة لتقييم التعويض هي القيمة الذهبية، هذا لتفادي مشكلة التقلب في العملات، هذا بهدف تحقيق المساواة بين الناقلين في مختلف الدول المتعاقدة.

كما نصت المادة الثانية منه على أن التعويض يؤخذ بالحد لأقصى في حالة ما لم تكن طبيعة البضائع وقيمتها قد أعلنها لشاحن قبل الشحن وثبت هذا في سند الشحن، كما أن أحكام هذه المعاهدة لم تتعرض إلا كيفية التعويض في حالة الضرر الذي يتعرض له صاحب البضاعة بسبب تأخر البضاعة بخطأ من الناقل.

أما في حالة الخسارة المشتركة والتي تعني التضحية بجزء من حمولة السفينة أو بجزء من السفينة من أجل مصلحة مشتركة. فمن أجل تفادي التباين في تشريعات مختلف الدول سعت هذه الأخيرة إلى توحيد أحكام الخاسرات المشتركة لما لها من أهمية تتصل بمصالح المشتغلين بالتجارة البحرية، فمن أهم هذه الجهود وضع قواعد يورك وفرنس 1950م والمعدلة عام 1974م. فأغلب سننات الشحن البحري تحال إلى هذه القواعد على أنه بإمكان الربان في الحالات الاضطرارية القصوى أن يقدم أي تضحية في منشآت السفينة وحمولتها، وأن يلتزم بالمصاريف الطارئة لإنقاذ السفينة والأشخاص المبحرين والبضاعة. كما أجازت أحكام قواعد يورك وفرنس الاعتراف بالخسائر المشتركة حتى في حالة تدخل شخص أجنبي على السفينة.

نطاق مسؤولية الناقل البحري:

حسب المادة للربعة من أحكام معاهدة بروكسل، يعتبر الناقل مسؤولاً عن كل تلف أو خسارة تتعرض لها البضاعة المنقولة بحراً، وهذا ما إذا لم يتخذ الاحتياطات اللازمة، إلا أن هناك حالات استثنائية لخللة أو خسارة تؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عن الخسائر وهي كما يلي:¹

1- الأحداث الداخلية :

- خطأ صادر عن القبطان أو أي خطأ أو أي خطأ آخر متعلق بالملاحة (خطأ في القيادة مثلاً).
- عيب مخفي في السفينة وغير معروف بالنسبة للربان.
- خطأ تقني (مثلاً شلارة كهربائية تسبب في نشوب حريق بالسفينة).
- خطأ تجاري (مثلاً سوء رص البضائع).

2- الأحداث الخارجية :

- حالة لقوة القاهرة (العلو صف مثلاً).
- للحروب، ففي حالة وقوع حرب وتعرضت البضاعة إلى تلف فلا يتحمل الناقل المسؤولية.
- أخطار البحر.
- لإضراب (قيام أبسط إضراب يعفي الناقل من المسؤولية).
- الحادث المحمل للبضاعة (سوء اللازمة مثلاً)
- أخطاء الشحن (وهي الاحتياطات والتدابير المتعلقة برص البضائع على متن السفينة من أجل التأمين والسلامة من الأخطار).
- وجود عيب في البضاعة، فهو خارج عن نطاق مسؤولية الناقل.
- نقص البضائع أثناء الرحلة أو النقل.
- إنقاذ أو محاولة إنقاذ للحياة أو البضائع.

المطلب الثاني: المنظمات البحرية العالمية.

¹ هاني محمد صالح عبد الرحيم الحديثي، إسلء جاسم محمد العميلان، محاضرات في القانون البحري والجوي، 2005، 2011/04/19، 09:00 h. www.ao-academy.orgdocslectures_in_marine_law_.doc

عندما نتكلم عن النقل البحري يتبادر إلّا ذهننا "لأمن"، لكون أن النقل عبر البحار والمحيطات أكثر عرضة للأخطار، فالنقل البحري يعتبر من المسببات لمخاطر عديدة منها التلوث وهما بسبب الإهمال وغالبا نتيجة أخطاء الإنسان، فبقصد الحد من هذه المخاطر أنشئت منظمات بحرية عالمية وأخرى لأغراض مختلفة.

أولاً: المنظمة البحرية العالمية (O.M.I).

هي منظمة تقنية متخصصة تابعة للأمم المتحدة، فهي أول منظمة عالمية عالجت المسائل البحرية وتهتم بوضع قوانين وتقنيات من أجل الأمن والسلامة في البحر، وأنشأت هذه المنظمة بموجب لندوة البحرية للأمم المتحدة المنعقدة بجنيف سنة 1948م، وبأشرت نشاطها في جانفي 1958م.

ومن أهداف هذه المنظمة ما يلي:¹

➤ إنشاء نظام للتسيق ما بين مختلف الدول في المجال التقني الخاص بالنظام البحري.

➤ تحقيق الأمن البحري والكفاءة للملاحة.

يمكن لكل دول الأعضاء في الأمم المتحدة، والتي لبت لإجالات للنصوص عليها في لندوة المتعلقة بإنشاء المنظمة أن تصبح من أعضاء المنظمة البحرية، ففي سنة 1987م بلغ عدد أعضاء المنظمة 131 دولة، فخلال سنة تتخذ للجان الرئيسية والفرعية التقنية لجلساتها العادية. ففي جانفي 1987م توفرت كل الشروط لأولية لدخول السريان الفعلي لاتفاقية سنة 1974م والمتعلقة بالنقل البحري للمسافرين وأمتعتهم، وفي 6 أفريل من نفس السنة دخل حيز التنفيذ لاتفاقية العالمية لسنة 1973م والمتعلقة بالوقاية من التلوث لنواتج عن السفن، والتي عدلت بموجب بروتوكول سنة 1978م والمتعلق بفضلات السفن من السوائل المضرة المنقولة بلا تنظيم (En Vrac).

وتتكون هذه المنظمة من هيأت رئيسية هي:

➤ لجمعية تتكون من كل دول أعضاء المنظمة

➤ للمجلس يتكون من 24 دولة عضوه فقط

➤ لجنة الأمن البحري فهي متكونة من كل دول الأعضاء وتهتم بمسائل الأمن البحري.

ومن جهة أخرى تشمل هذه المنظمة على هيأت عمل وهي كما يلي:

¹ Rapport de L'OCDE, Les transports Maritimes, Paris, 1988, P 25.

1- لجنة حماية المجال البحري :

فهي لجنة تتكفل بكل المسائل المتعلقة بحماية ومراقبة تلوث مياه البحر، ففي سنة 1978م اتخذت هذه اللجنة جلستين، واحدة في فيفري ولأخرى في نوفمبر وديسمبر، ووصلت اللجنة أشغالها بشأن إعداد القوانين المتعلقة بتحديد كيفية الوقاية من رمي الفضلات في البحر من قبل السفن ومن التلوث الناتج عن المواد الضارة المنقولة عبر البحر.

2- اللجنة القانونية :

فهي لجنة تهتم بالمسائل القانونية، وقد عالجت هذه اللجنة في جلستها المنعقدة في أكتوبر 1987م نصوص لاتفاقية الجديدة حول الإيفاد، كما درست أيضا برنامج العمل. ففي جلسة أبريل 1988م، أعطت الأولوية لمراجعة اتفاقية آتينا (Athènes) كما تطرقت أيضا إلى ما يتعلق بالمسؤولية والتعويض في مجال النقل البحري للحمولات الضارة أو الخطيرة. ففي جلستها الاستثنائية المنعقدة في أكتوبر 1987م، قامت بتحليل وتفسير مشروع لاتفاقية حول ردع العقود غير المشروعة ضد أمن الملاحة البحرية.

2- لجنة التعاون التقني:

فهي تهتم بوضع برنامج للمساعدة التقنية المخصصة للدول النامية، ففي جلستها العادية في جوان 1978م، اختبرت البرنامج المتعلق بالحماية التقنية. فقد هتمت بتطوير الجامعة الدولية للبحرية (UMI) والذي يعد المشروع الأكثر أهمية ضمن برنامج هذه اللجنة، فمساهمة هذه الجامعة جد فعالة في للتكوين التقني في مجال البحرية، فهي تكون ما يعادل 300 طالبا من حوالي 89 دولة. ولقد هتمت المنظمة أيضا بالمسائل التقنية للنقل بواسطة الحاويات (Containers). وتتمتع المنظمة العالمية للبحرية (OMI) بخدمات العديد من المستشارين العالميين وآخرين جهويين، فهم يساعدون الدول النامية في مجالات إهارة الأمن البحري والتكوين في مجال البحرية كذلك العمليات التقنية المتعلقة بالموانئ وبرص البضائع (Arrimage)، ومن جهة أخرى يوجد عدد من المستشارين الجهويين في كل من آسيا، إفريقيا، المحيط الهادي وأمريكا اللاتينية بهدف التدخل في البلدان النامية لحل مشاكلها المتعلقة بالبحرية.

قائمة مختلف الاتفاقيات للمنظمة العالمية للبحرية¹

¹ OMI, *Reflets de L'OMI*, Londres, Janvier 1995, P 23.

- لاتفاقية العالمية حول أمن الحاويات (CSC) ، أنشئت في 2 ديسمبر 1972م، وتضم 10 دول.
- لاتفاقية حول لتقنين العالمي لتفادي لتصادم البحري (Colreg)، أنشئت في أكتوبر 1972م، تشمل 15 دولة لها أسطول على الأقل 65% من عدد السفن.
- لاتفاقية لدولية حول للبحث والإنقاذ في مجال البحرية (SAR)، أنشئت في أبريل 1979م، وتضم 15 دولة.
- اتفاقية دولة حول قوانين تكوين أفرد البحار وتسليم الشهابات (STCW) والتي أنشأت في 7 جويلية 1978م، وتضم حوالي 25 دولة، وتهدف إلى حماية المحيط البحري وتحسين أساليب الإنقاذ البحري.
- لاتفاقية العالمية حول المسؤولية المدنية على الخسائر الناتجة عن التلوث عن طريق المحروقات (CLC)، أنشئت في 29 نوفمبر 1969م وتضم 8 دول.
- لاتفاقية حول الوقاية من تلوث البحار الناتجة عن رمي الفضلات (LDC) والتي أنشئت في 29 نوفمبر 1972م وتضم 15 دولة.
- لاتفاقية لدولية من أجل الوقاية من التلوث الناتج عن السفن (MARPOL73/1978) أنشئت في 2 نوفمبر 1973م وعدلت في 17 فيفري 1978م وتضم 15 دولة.
- لاتفاقية العالمية حول سعة السفن (TONNAGE) أنشئت في 23 جوان 1969م.
- لاتفاقية على لتنظيم العالمي للبحرية (FAL) والتي عدلت سنة 1989م.
- لاتفاقية لدولية من أجل إنقاذ الحياة للإنسانية في البحر (SOLAS) والتي أنشئت في 17 جوان 1960م، وتضم 15 دولة.
- لاتفاقية لدولية لسنة 1966م حول خطوط الشحن (LL).
- قوانين خاصة من أجل أمن نقل الحمولة للصلبة بلا تنظيم (Vrac)
- مجموعة قواعد عالمية متعلقة بأمن النقل البحري بلا تنظيم وللمواد الكيميائية السائلة والمضرة (IBC).

ثانيا : مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (CNUCED) ¹.

يتكون هذا المؤتمر من 163 دولة عضوه، هدفه على المستوى الدولي هو تحقيق التوسع في التجارة

والتنمية الاقتصادية للدول النامية ويهدف أيضا إلى تحسين فعالية النقل البحري الذي يشكل المحور

الرئيسي للمبادلات التجارية الدولية.

بغرض حل مشاكل النقل البحري، أنشاء مجلس التجارة والتنمية لجنة تهتم بمسائل النقل البحري والمتكونة

من 93 دولة عضوه وهذا منذ أول دورة لها في سنة 1965م.

يعمل هذا المؤتمر على تحقيق التنسيق لسياسات مختلف البلدان في ميدان النقل البحري والموانئ

ومختلف أشكال النقل البحري الأخرى. كما يقوم أيضا بإعداد قواعد وندوات دولية حديثة، منها ندوة للأمم

المتحدة على النقل العالمي للبضائع بمختلف أشكاله. إلى جانب هذا يقوم المؤتمر بتقديم مساعدة في ميدان

النقل البحري من أجل تحديد خطوط السير. إلى جانب المؤتمر يوجد فوج للتنفيذ ينظم ويلقب برنامج

المساعدة للتقنية.

ثالثا: المنظمة العالمية للعمل (OIT)

أنشئت هذه المنظمة في سنة 1919م بغية تحقيق العدالة الاجتماعية، فهي تضم 144 بلدا عضوا. إلى

غاية 1987م بلغ عدد تدخلاتها حوالي 57 تدخلا بخصوص عمال وأفراد البحر، فهي التي تحدد شروط العمل

لهؤلاء، فقد أصدرت ثلاث قواعد تتعلق بالوقاية و الاحتياطات من حوادث العمل والأمراض المهنية داخل السفن

وفي مراكز الصيانة البحرية. كما حددت أيضا شروط الحياة في البحر والموانئ. وللمنظمة تدخلات أخرى

متعلقة بشروط العمل للصيادين وعمال الشحن والتفريغ. كل هذه التقنيات والشروط من أجل تحقيق الحد الأدنى

من مشاق العمل تقوم المنظمة إلى جانب نشاطها العادي بالبحوث والمنشورات في مجال البحرية، فالبحوث

الحالية بشروط تشغيل النساء في السفن.

المطلب الثالث: اتفاقية الجمركية المتعلقة بالحاويات.

¹ قارون عملن، تخفيض تكاليف النقل البحري باستخدام البرمجة الخطية، رسالة ماجستير، معهد العلوم الاقتصادية، الجزائر، 1996-1997، ص 35.

ظهرت هذه الاتفاقية ولأول مرة في جنيف سنة 1972م، حيث جاءت لتعويض الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالحاويات لسنة 1956 م ولنفس البلد.¹

لقد عرفت المادة لأول من هذه الاتفاقية على أن الحاوية عبارة عن آلة للنقل على شكل صندوق أو صهريج إلا غير ذلك من الأشكال وهي تتصف بما يلي:²

✓ تشكل الحاوية غرفة أو حجرة مغلقة كلياً وتتسم بصفة الديمومة والمقاومة، حتى تسمح بالاستعمال المستمر والمتكرر.

✓ تستعمل من أجل تسهيل عملية نقل البضائع وتقليل تكاليف النقل هذا هو التصور المسبق للحاوية.

✓ تتمتع بحجم داخلي على الأقل 1.3 متر مكعب، ويجب أن تكون سهلة الشحن والتفريغ.

أما المادتين 3 و 4 من نفس الاتفاقية فنصتا على أنه: " يتم إعفاء الموردين من الحاويات من الرسوم والحقوق الجمركية، هذا من قبل الدول المتعاقدة، شرط أن يتم إعادة تصديرها في مدة لا تتجاوز ثلاثة أشهر، ويمكن تمديد هذه المدة لأكثر من ثلاثة أشهر من قبل السلطات الجمركية"، أما المادة 12 فتحدد كيفية قبول الحاويات للمواصفات التقنية المتفق عليها والمنصوص عليها في المادة 12 من الاتفاقية، فإنه يرفض استعمالها، بالاتفاق بالقبول من قبل السلطات المتعاقدة يلغي إلا حين إصلاح هذه الحاويات ومطابقتها للمواصفات التقنية المنصوص عليها كما رأينا، هناك عدة ملاحق مكملة للمواد المتعلقة بنظام الحاويات فبالنسبة للملحق الأول فإنه يتكون مما يلي:

✓ تعريف وتعيين الملكية.

✓ البلد الذي سجلت فيه هذه الحاوية.

✓ وزن الحاوية، ويشمل على كل الأشياء المثبتة بالحاوية.

أما الملحق الثاني، فيتعلق بالطريقة التي يتم بها تلوّل الحاويات بين البلدان المتعاقدة، ويسجل هذا التلوّل من قبل السلطات الجمركية في سجل يسمى "حساب مفتوح"، ويرصد هذا الحساب أثناء عملية إعادة تصدير الحاوية، أما الملحق الثالث فيتعلق باستعمال الحاويات في الحركة الداخلية، هذا بخصوص الحاوية الفارغة، فلا

¹ خليف أمال، دور النقل البحري في المبادلات الخارجية في ظل الإصلاحات الاقتصادية (87-97)، رسالة ماجستير، معهد العلوم الاقتصادية، الجزائر، 1998-1999، ص 48.

² لاتفاقية الجمركية المتعلقة بالحاويات، جنيف في 23/ 12/ 1972 المصادق عليها بموجب المرسوم رقم 01/ 78 المؤرخ في 21/ 01/ 1978، ج ر رقم 1978 /04 .

يجوز شحنها إلا بهدف التصدير الحاوية، أما الملحق الثالث فيتعلق باستعمال الحاويات في الحركة الداخلية، هذا بخصوص الحاوية الفارغة، فلا يجوز شحنها إلا بهدف التصدير للبضائع، أما الملحق الرابع فيتضمن الشروط التقنية المعترف بها دولياً والتي يجب أن تتوفر عليها الحاوية، وهي كما نصت عليها المادة الأولى من الاتفاقية، أما الملحق الخامس فيتضمن الإجراءات الخاصة لقبول الحاويات، هذا بهدف تلبية الشروط التقنية المنصوص عليها في المادة الأولى، فبعد المصادقة على قبول الحاويات للتداول و بعد مطابقتها للشروط المتفق عليها دولياً، تلصق على الحاوية قطعة حديدية (20 سم × 20 سم) تحمل المعلومات التالية: اسم بلد التسجيل، سنة القبول، الرقم الترتيبي للإنتاج، و أخيراً عبارة: "قبلت للنقل تحت المصادقة الجمركية".

المبحث الثالث: أعوان النقل البحري.

المطلب الأول: الموانئ.

تعتبر الموانئ المحور الرئيسي في سلسلة النقل البحري، فكل حركة تجارية بواسطة السفينة ملزمة بالعبور من الموانئ، فهي نقطة نهاية البحر و بداية البر.

حيث يعرف على أنه عبارة عن منفذ تنتقل وتتدفق من خلاله السلع والمسافرين فيما بين السفينة والنشاط¹.

كما يمكن تعريف الميناء على أنه ثلاثة وسائل نقل مختلفة لنقل وعبور البضائع للداخل والخارج أو هو المرفأ الذي تنتقل إليه السفن احتمايا من العواصف.

ويعرفه لقانون الدولي من خلال معاهدة جنيف ل 9 سبتمبر 1923 كما يلي " تعد الموانئ البحرية تلك

الموانئ البحرية التي تتردد عليها سفن البحر التي تستخدم في التجارة الخارجية."

ومن لأهمية أن نفرق بين الميناء والمرفأ حيث يقصد بالمرفأ المسطح البحري العميق بالدرجة التي تؤهله

السفن والمحمي إما حماية طبيعية أو صطناعية عن طريق مد لسان صناعي من لأرض صوب البحر و

تتسم مياه المرفأ بالهدوء الذي يكفل دخول السفن ومغادرتها في أمان تام بالإضافة إلى تجنيبها احتمالات

صطدام المتكرر بجدار الرصيف الذي ترسو عليه أثناء تولدها في الميناء.²

وتشمل نشاطات الميناء تقديم الخدمات من أجل إتمام عملية النقل البحري، وهي كما يلي:

✓ الخدمات الخاصة بالسفن:

- إلقاء (pilotage).
- لإرساء و الانطلاق (Ammarage / Désammaragé).
- لسحب و القطر (Remorquage).
- للمساعدات الملاحية (Aide a la navigation).
- للشرطة المينائية (la police portuaire).

✓ العمليات الخاصة بالبضائع:

- لتخزين.
- حركة البضائع على ظهر السفينة (Manutention a bord).
- حركة البضائع على متن الميناء (Manutention a terre).
- للوزن (pesage).
- للحراسة (Gardiennage).

¹ المنظمة العربية للتنمية الإدارية، عبد القادر لاشين و آخرون، مفاهيم حديثة في إدارة لوجستيات، منشورات المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2007، ص 129.

² أيمن نحوي، مرجع سابق، ص 25.

المطلب الثاني : القائم بمهمة العبور و الوكالة البحرية.

أو: القائم بمهمة العبور.

فهو العون الأكثر شيوعا، مهامه أكثر تعقيدا، يعتبر من المساعدين الرئيسيين للنقل، مهنته ليس لها هيكل قانوني ثابت، فهو يغطي وظائف مختلفة، من الصعب التعرف عليها، فقد يكون ناقلا، أو ملقبا بحريا أو وكيفا بالعمولة، فهو يقترح من قبل شركة التامين، حسب المنظمة العالمية للعبورين (O.I.T) يعتبر العبوري مخططا لعملية النقل، ووكيفا للشاحن يمثله من أجل مصالحه، وهو في اتصال دائم مع المؤمن على السفينة الذي يمثله للمجهز، كما يسعى إلى إيجاد أحسن طريقة للنقل لصالح زبونه فيقوم بتجزئة و تنظيم البضاعة و يحدد السعر، يمكن تلخيص مهامه فيما يلي:¹

- مراقبة عمليات الشحن.
- إعداد وثيقة الشحن.
- القيام بعمليات التجميع و التفريق.
- المناقشة و التفاوض حول أجرة النقل البحري و تسديدها.
- التكفل بالاستقبال و الجمركة و التخزين و الاستيراد.
- تغطية أخطار الصادرات و متابعة عمليات النقل.
- التغليف و التعبئة بما يناسب البضائع و وسيلة النقل المستعملة.

ما يلاحظ على المستوى الدولي أن 75% من الحركة العالمية للبضائع تتم عبر العبورين، فهو ينفذ الأول مر للمستقبلية و ليس له أية مبادرة، مثلا يتولا شحن السفينة المختارة من قبل الزبون و يتولا أيضا توجيه البضائع المختلفة.

¹ قارون عملان، مرجع سابق، ص74.

أما إن اعتبرناه كعميل فإنه يتحمل كل إجـوات التصدير و الاستيراد و حرية الاختيار لوسائل النقل المختلفة .

ثانيا: الوكالة البحرية.¹

هي وكالة تتولى تنظيم النقل المتعلق بالسير البحري، ليس لها تأهيل قانوني محدد، إنما تخضع للقواعد القانونية المألوفة لا يمكننا تصور نقل بحري بدون تدخل لوكالة البحرية، للجوء إليها يؤدي إلى تخفيض معتبر في التكاليف و لا تسهيل مهمة مرور السفن و البضائع.

ومن بين الخدمات الكلاسيكية المقدمة من قبل هذه لوكالة ما يلي:

- الاتصال بالزبائن قصد تحديد تاريخ الانطلاق و معدلات أجرة السفينة.
- التحضير لوصول و انطلاق السفن و التوجيه نحو الجمارك .
- استقبال البضائع لغرض التصدير أو الاستيراد.
- الاتصال بالمستأجرين بشأن عمليات الاستئجار.

المطلب الثالث: المقاول المكلف بالشحن و السمسار البحري.

أولاً: المقاول المكلف الشحن البحري.

تتكلف مؤسساته بالمشاكل المتعلقة بالشحن و التفريغ، فهؤلاء المقاولين مكلفين و موكلين يعملون لصالح المجهزين أو لصالح المرسل إليه، فيقومون بعدة مهام منها القيادة و القطر و الترتيب و إرساء السفن و التموين بالوقود و المستلزمات الأخرى، كل هذه النشاطات تتعلق بسير السفن و رسوها بالرصيف.

¹ قارون عمران، مرجع سابق، ص 75.

ثانيا: السمسار البحري.¹

يعتبر السمسار البحري كضابط الصكوك القانونية، مكلف من قبل الوزارة له الأولوية بالمقارنة مع الأعوان النقل الآخرين، فهم المفضلين في إعداد البيانات و الوثائق حول السفن الأجنبية وفي تقديمها للجمارك لكونها أكثر شيوعا، ففي حالة وقوع أي نزاع، فتعتبر هاته الوثائق والبيانات المعدة من طرف هذا السمسار للدليل الوحيد المقبول عند السلطات المعنية.

خلاصة الفصل الأول :

يعتبر النقل البحري المحور الرئيسي في المبادلات التجارية الخارجية، وذلك لتمتعه بمميزات لا تتحقق في وسائل النقل الأخرى منها استيعابه الكبير للسلع والبضائع و رخص تكلفته مقارنة مع وسائل النقل الأخرى . هذه المميزات وادت من الاعتماد على النقل البحري و قد نتج عن ذلك زيادة في إيرادات الدول من العملات الصعبة و بهذا يكون النقل البحري عامل مساعد في تحسين ميزان المدفوعات لتلك الدول وأيضا يعتبر أهم عامل للتخصص وتقسيم العمل بين الدول، و من فوائده توظيف العمالة الوطنية و تعمير المدن ذلك إن قيام

¹ L éon la vergne, Les transports par mer, ED.GHLAFAGE, 1972,P 49.

المشاريع البحرية كإنشاء الموانئ مثلا أو أحواض البناء أو الشركات للملاحة من شأنها أن تؤدي بالضرورة إلى فتح المجالات للعمالة الوطنية و تعمير المدن التي تقع بها تلك المشاريع.

لغرض تحقيق الأمن و السير الحسن للأسطول البحري العالمي، أنشأت عدة منظمات عالمية، منها المنظمة العالمية للبحرية (O.M.I) والتي أنشأت بموجب الندوة البحرية للأمم المتحدة و المنعقدة بجينيف سنة 1948 م ، و هناك منظمات أخرى كالمنظمة العالمية للعمل (OIT) وغيرها، إلى جانب هذه المنظمات اتفاقيات عالمية و على رأسها لاتفاقية الجمركية المتعلقة بالحاويات، والتي ظهرت و لأول مرة بجينيف 1972 م.

تسهيلا لعملية النقل البحري و جب الاعتماد على مختلف الأعلان على رأسهم الموانئ فلا يمكننا تصور نقل بحري بدون موانئ و أيضا لقائم بمهمة العبور الذي يمارس وظائف مختلفة فهو المخطط لعملية النقل، فحوالي 75% من الحركة العالمية للبضائع تتم عبر العبوريين، إلى جانب العبوريين يوجد إعلان آخرين منهم للوكالة البحرية، اللجوء إليها يؤدي إلى تخفيض معتبر في التكاليف و إلى تسهيل مهمة مرور السفن، كما يوجد أيضا المقاول المكلف بالشحن و السمسار البحري، فهؤلاء المقاولين مكلفين بالشحن و لتفريغ ، أما السمسار البحري فيعتبر كضابط لصكوك و الوثائق لقانونية التي تعتبر لدليل للوحيد المقبول في حالة لشواء.

شكر و عرفان

بعد شكر الله على ما وهبنا من عقل وحسن تدبير لا يفوتنا أن ننوه بكل من كان له الفضل و المساهمة من قريب أو من بعيد في إنجاز هذه المذكرة ، ونتقدم إليهم بالامتنان والشكر على ما قدموه من معونة ونصح، مما كان له الوقع الحسن في قلوبنا وتغذية إرادتنا ونذكر من هؤلاء :

* الأستاذ المشرف: **عالم عبد الله** على توجيهاته القيمة.

* إلى مدير الشركة الجزائرية للتأمين و إعادة التأمين La CAAR

- وكالة 230 بابج الزوار -

الشكر لكل من قدم لنا العون والنصح، و الشكر لكل من حفزنا على العمل، والحمد لله من قبل ومن بعد، فهو ولي كل توفيق.

تمهيد الفصل الثالث :

إن عبارة التأمين البحري للبضائع أوسع مما قد يعتقده البعض، فهي لا تقتصر على مفهوم تأمين البضائع المنقولة بحرا، بل تتعداه إلى ابعاد من ذلك لتشمل كل ما يتعلق بالميدان البحري من تأمين للبضائع، وللسفن و للمركبات البحرية دون أن ننسى القائمين بعملية النقل البحري ألا وهم الناقلون.

واتساع مفهوم النقل البحري للبضائع راجع إلى تداول هذه العبارة من جهة ، ومن جهة أخرى فان أغلبية المؤمنين اليوم يختصون في تأمين السلع و البضائع المنقولة بحرا، مثال ذلك الشركة الجزائرية للتأمين و إعادة التأمين " La CAAR".

ولهذا سوف نحاول في هذا الفصل التعرف على إجراءات تأمين البضائع المنقولة بحرا المطبقة من خلال شركة La CAAR التي تتم وفق 3 مراحل، مرحلة الاكتتاب، و مرحلة تسيير ملف الضرر في حالة وقوع الخطر، و أخيرا الطعن و الرجوع ضد الناقل و المسبب في الأضرار.

وتجدر الإشارة إلى أن كلا من المرحلتين الثانية و الثالثة لا تدخلان حيز التنفيذ إلا في وقوع حادث أو تحقق الخطر المؤمن ضده.

المبحث الأول: تقديم عام للشركة الجزائرية للتأمين و إعادة التأمين la CAAR.

المطلب الأول: نشأة و تطور La CAAR.

تستحوذ الشركة الجزائرية للتأمين و إعادة التأمين La CAAR و التابعة للدولة عن ثالث اكبر رأسمال في الجزائر، فبدايتها كانت مع معالجة المخاطر الصناعية و هذا ما شكل النقطة أو العلامة الفارقة التي تميزها عن غيرها.

فقد تأسست هذه الشركة بمقتضى القانون الصادر في 8 جوان 1963 تحت المادة 63- 197 كصندوق للتأمين و إعادة التأمين مسؤول عن تحويل القوانين بهدف تمكين الدولة من مراقبة سوق التأمينات و على هذا الأساس فقد شكلت القاعدة التي تركز عليها رأسمال الشركات الخاصة و العامة المتنافسة فيها بينها و كذلك اعتمد عليها الأشخاص العاديون .

وكونها رمز افتخار فان هذا التفكير بها يعني أن هذه الشركة قد واكبت التطور الذي حصل في سوق التأمينات بالجزائر و بالتالي التطور الاقتصادي للجزائر المستقلة بحسب الإمكانيات و القواعد التي أتاحت لها سواء كانت إنسانية أو لوجستكية.

و منذ تأسيسها و منذ 40 سنة فقد مرة la CAAR بمختلف مراحل حيث سايرت هذه المراحل إعادة تأسيس السوق الجزائرية (الاحتكار، الاختصاص، تأسيس الشركة المركزية لإعادة التأمين C.C.R رأسمالها انتقل ل la CAAT عند تأسيسها سنة 1985).

و مع حدوث التغييرات الاقتصادية المدمجة سنة 1988 فقد تحولت la CAAR إلى مؤسسة ذات أسهم SPA برأسمال قدر ب 4 مليار جزائري للبضاعة مؤخرًا ليصل إلى 8 مليار دينار وهذا ما يجعلها مستقرة ماليًا.

و لكن بالمرسوم رقم 95- 07 ل 25 جانفي 1995 المرتبطة بالتأمينات (ونصوصها التنفيذية) ، جعل هذا المجال يرفع من الاحتكار الدولة على عمليات التأمين و إعادة التأمين و هذا بواسطة هذه العمليات :

- تحرير عمليات لصالح المؤسسات ذات الرأسمال الخاص و هذا بإضافة ذات الرأسمال الخاص و هذا بإضافة عامل المنافسة بين مختلف العملاء.
- تثبيت أسس تشكيل و أعمال مؤسسات التأمين.

- إدخال عملاء تأمينات و التعريف بشروط التي تسمح بالحصول على وظيفة كعميل عام و مراسل .
- تأسيس المجلس الوطني للتأمينات (CNA) بالمرسوم رقم 95-339 صدر في 30/10/1995.¹

المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي العام للشركة la CAAR.

la CAAR منظمة تنقسم إلى ثلاث مستويات تسيير في عملياتها التأمينية المكونة من مراكز

اجتماعية و فروع الشركة و مجالات التوزيع :

✓ **المقر:** موقعها بالجزائر يمثل العضو المركزي qui conçoit للإستراتيجية المتبعة من طرف

الشركة و التي تسهر على تنفيذها.

✓ **فروع الشركة :** هي تشكل أعضاء نشاط و مراقبة و ارتباط و تسيير الإداري و دعم لمجموع

الوكالات التي ترتبط بها وهم خمسة:

• فرع الجزائر (الحروش).

• فرع الجزائر (بوزريعة).

• فرع وهران.

• فرع عنابة.

• فرع قسنطينة.

✓ **مجال التوزيع:** هو التطوير التي تمكنت la CAAR من تحقيقه على المستوى الوطني و هذا

يترجم من خلال مجالها الاقتصادي الواسع المؤلف من :

• **مجال مباشر:** 80 وكالة - نهاية 2007، مسؤولة عن اكتتاب العقود و العلاقات المتسلسلة مع زبائنها

حيث يشكلون نقطة تلاقي بين الإدارة و الفروع و الزبائن.

• **مجال غير مباشر:**

- **الوكلاء العاميين (les agents généraux):** و هو شخص يملك معلومات و قدرات مهنية

كافية و يمثل مؤسسة واحدة للتأمين.

la CAAR تملك 33 نهاية 2007.

¹ انظر ملحق رقم 1.

- **سمسار التأمين (les courtiers d'assurance)**: هو شخص طبيعي أو معنوي يقوم بدور المؤيدين أو الوكلاء أو المؤمن عليه.

المطلب الثالث: وسائل وخدمات la CAAR.

أولاً : وسائل la CAAR¹

➤ **الموارد المادية** : على وجه الجديد تصميم سوق la CAAR قادر على التأقلم بسرعة جدا لقواعد المنافسة من أجل تحقيق الكفاءة المثلى اعتمدت على إستراتيجية تنمية تتمثل في إدارة الشؤون الاقتصادية، إدارة التحديث في كل من الشبكة المحلية، تقنية خدمات الاختبارات التربوية بذلك تملك اليوم برامج "L'ORASS" خدمات الاختبارات التربوية،و أيضا أماكن أخرى يتم إعطاء نظرة جديدة إلى شبكتها من d'stribration يتكون من 5 فروع إقليمية و 113 وكالة التي منها 33 وسيط خارجي الذي تقدم مقابلة ودية أكثر لعملائها.

مجموعة ORASS: فهو حديث في نهجه، وضعت la CAAR هدف لتلبية احتياجات لتحديث نظم المعلومات و ذلك:

✓ لتسهيل الحصول على التكنولوجيا الجديدة.

✓ تطوير الاحتياجات الحقيقية لعملائها.

✓ تلبية متطلبات المنافسة الوطنية.

و أصبح من الضروري أن يتم تجهيز la CAAR بمجموعة من البرامج التي تسهل التنمية، و سريعة في إدارة محفظتها.

الاختيار كان على برمجيات ORASS ، التصميم و التطوير للناشر ORSYS الشركة المغربية (شركة خدمة و هندسة البرمجيات) لديها ميزة مزدوجة التكيف أسهل نسبيا لمعايير و تقنيات الإدارة المستعملة لدى La CAAR باستخدام تكنولوجيات حديثة و نظام إدارة و قاعدة بيانات الكمبيوتر (SGBD)ORACLE .

¹ انظر ملحق رقم 1.

المهام الرئيسية ل ORASS :

يتعامل برنامج **ORASS** مع جميع إدارات التقنية المتعلقة بعقود التأمين المعمول بها لدى La CAAR، و يحدد مجموعة واسعة من المنتجات و يقدم صفقات جديدة و إدارة الطلبات و المعالجات و إدارة التعديلات، الذي يسمح بتحليل جد مفصل للطلبات و الإدارة المتكاملة تماما مع العقد و المحاسبة. وهو أيضا يقدم الفرصة لوضع معايير الإدارة من خلال تحديد المعايير و الثوابت، هذا هو موضوع برنامج لتحقيق الاستقرار .

➤ الموارد البشرية :

وكانت La CAAR من بين أولى الشركات التي غيرت وضعها أثناء الانتقال إلى التنظيم الذاتي في أواخر الثمانينات و قد أدى هذا الحدث في إعادة تنظيم و إعادة بناء شبكة La CAAR. أصبحت نوعية الموظفين احد المشاغل الرئيسية للشركة من حيث الكادر الفني حيث تمثل 70% من الموظفين الأعمال الجارية بشأن إعادة تدوير و تنمية الإطار التنظيمي القائم على أنشطة الشركة و تكييفها مع بيئتها الاقتصادية و الاجتماعية.

حيث القوى العاملة ل La CAAR في نهاية 2007 تكونت من 1645 عامل.

ثانيا : الخدمات الرئيسية ل la CAAR .

بالرغم من حضورها القوي في المخاطر الصناعية تظل la CAAR شركة متعددة الفروع قائمة
الخدمات التالية المأخوذة على سبيل الإرشاد فقط :¹

LES GRANDS RISQUES : RISQUES D'EXPLOITATION ET DE REALISATION .

- Incendie et Risques Annexes –Risques industriel, Tous Risques Souf .
- Multirisques Industrielles.
- Incendie Risques Simples.
- RC. Chef d'Entrepris.
- RC. Produits Livrés.
- Bris de Machine.
- Dommages aux Matériels Electroniques (TRO).
- Tous Risques Appareils de Forage.
- Pertes d'Exploitation après Industrielle.
- CAT-NAT Commerciale et Industrielle.
- RC Professionnelle des Concepteurs , Contrôleurs techniques.
- RC Professionnelle des Réalisateurs d'Ovrage.
- RC Décennale.
- Tous Risques Chantier , Tous Risques Montage et Tous Risques Engins de Chantier.

LES RISQUES DE MASSE : ASSURANCES DOMMAGES ET DE PERSONNES.

- Automobile.
- Multirisques Habitation , Immeubles.
- Multirisques Commerçants et Artisans.
- Vol des marchandises et Vol en coffre.
- Vol sur la personne.
- Petits Systèmes Informatiques.
- CAT-NAT Biens Immobiliers.
- Assurances Temporaire au décès.
- Assurances Individuelles Accidents.

¹ انظر ملحق رقم 1.

- Assurances Scolaire.
 - Assurances Assistance Voyage.
 - Assurances Groupe.
 - Assurances Retraite Complémentaire.
- تأمينات النقل : تأمين بري - تأمين جوي - تأمين بحري.
- تأمينات القروض : قرض المشتري - قرض المورد - قروض أخرى.

المطلب الأول: طرق التأمين البحري للبضائع.

تستعمل La CAAR طريقتين رئيسيتين في التأمين هما "جميع المخاطر" أو عن طريق "FAP SAUF" و في حالة عدم توافقها مع "جميع المخاطر" فان حمايتها تلقي على عاتق "FAP SAUF" و أيضا المخاطر المستثناة .

1- تأمين جميع المخاطر "TOUS RISQUES": هذا التأمين يضمن البضائع المؤمنة ضد جميع

المخاطر مهما كان نوعها و التي تتمثل في الخسائر المادية، و أيضا الخسائر في الوزن و الكمية التي تلحق بالبضائع المؤمن عليها التي مصدرها القوة القاهرة أو أخطار البحر.¹

2- تأمين FAP SAUF " Franc d'avaries particulières sauf "

هذا النوع من التأمين يغطي طول رحلة النقل دون انقطاع، يلزم المؤمن بتحمل الخسائر و الأضرار و يعفيه عن كل حالة غير متوقعة كالاصطدام، دخول الماء للسفينة...

المطلب الثاني : مراحل سير عملية التأمين البحري للبضائع.

المرحلة الأولى: ا[كتتاب:

ويتعلق الأمر في هذه المرحلة بإبرام عقد التأمين البحري للبضائع، و يمر هذا الأخير من الناحية العملية عبر عدة مراحل و خطوات تبدأ بتقديم طلب التأمين، وبعد دراسة الطلب من طرف شركة التأمين La CAAR ثم قبول الطلب ثم توقيع وثيقة التأمين.

➤ طلب التأمين:

1- يقوم المؤمن له بطلب التأمين وذلك بتقديمه الفاتورة التجارية التي تحتوي على جميع المعلومات المتعلقة بالبضاعة مثل المواصفات، الكمية، نوعية التغليف...

ملاحظة : في حالة إذا كان العميل زبون دائم لدى شركة التأمين La CAAR فسوف يقدم مع

الفاتورة الشكلية وثيقة تسمى Avis d'Aliments² التي تحتوي على معلومات خاصة بالسلعة.

¹ انظر المادة 2 من الشروط العامة، ملحق رقم 2.

² انظر ملحق رقم 6.

2- بعد تلقي المؤمن طلب التأمين تقوم La CAAR بدراسة مفصلة، و يأخذ بعين الاعتبار نوع و نسبة احتمال وقوع الخطر و كذا طبيعة البضاعة المنقولة و الرحلة و السفينة الناقلة، و ذلك ببعث خبير لمعاينة البضاعة محل التأمين و هذا إذا كانت البضاعة موجودة في الجزائر، و بعدها يقرر قبول أو رفض التأمين.

➤ عقد التأمين:

بعد قبول المؤمن الطلب يقوم:

بإصدار وثيقة التأمين "Police d'Assurance": و تعد في الواقع كعقد تأمين، و هو أكثر

استعمالا في مجال التأمين. و هناك نوعان من وثيقة التأمين البحري الأكثر استعمالا في شركة La CAAR:

- وثيقة تأمين مفتوحة Police Abonnement : تتجدد كل عام قبل شهر من موتها.¹
- وثيقة تأمين محددة:²

حيث تحتوي وثائق التأمين على المعلومات التالية:

- ✓ أطراف العقد و بيانات حول كل واحد منهما و عنوان المقر الرئيسي لشركة التأمين.
- ✓ الأخطار ينبغي أن تحدد بدقة حسب طبيعية و نوع كل خطر، ثم ذكر الأشياء المؤمن عليها و ذكر الأخطار المنشأة من تغطية المؤمن في هذا العقد.
- ✓ تحديد القسط و الاشتراك و تبيان مقداره و تعريف كيفية سداه، إما أن يكون أجلا أم عاجلا حسب الاتفاق.
- ✓ تحديد مبلغ التأمين، و يختلف الأمر في هذا الحال من تأمين لأخر و يكون حسب درجة الخطر.
- ✓ تاريخ انعقاده وثيقة التأمين، و يكون تاريخ الانعقاد هو تاريخ توقيع الطرفين على عقد التأمين، و في هذه الحالة ينبغي تحديد بداية سريان العقد، و يكون السريان منذ توقيعه.
- ✓ كما تحتوي على تأمين الأخطار المستثنات التي لا تدخل في أنواع التأمين مثل السرقة الرمي في البحر أخطار الحروب...

¹ انظر ملحق رقم 4.

² انظر ملحق رقم 5.

الوثائق المصاحبة لوثيقة التأمين: تقدم شركة La CAAR مع وثيقة التأمين كل من :

➤ الشروط العامة "CONDITIONS GENERALES" : فهي على شكل مطبوعات مرخصة من

وزارة المالية و المستمدة من القانون البحري الجزائري¹.

➤ الشروط الخاصة "CONDITIONS PARTICULIERES" : وهي شروط خاصة بشركة

الجزائرية للتأمين و إعادة التأمين La CAAR².

المرحلة الثانية: تسيير ملف الضرر في حالة وقوع الخطر.

لكي نسمح للمؤمن بالقيام بعملية تسوية الأضرار و حساب التعويض، و هذا بهدف التسديد في آجال المحددة، على المؤمن له تقديم ملف كامل و مطابق لقوانين التأمين ،و لهذا فعلى المؤمن له الالتزام بعدد من الشروط العامة للتأمين البحري للبضائع.

و يمكن تلخيص أهم الخطوات التي تمر بها هذه المرحلة فيما يلي:

1- التصريح بالحادث Déclaration du sinistre :

على المؤمن له أن يبلغ فور معرفته بالحادث و أن لا يتجاوز مدة 07 أيام للإبلاغ بكل الحوادث التي تستحق التأمين.

2- الاحتياطات المأخوذة Les réserves :

في غالب الأحيان تتمثل في :

✓ الاحتياط الذي يجب أخذه من طرف المؤمن له و عدم الغش في التقديرات، و هذا لتفادي الخسائر

أو التقليل من حجم الكارثة.

✓ الإجراءات اللازمة التي يجب على المؤمن له اتخاذها في وقت تحمل المسؤولية من طرف الناقل

أو أي طرف آخر مسؤول.

¹ انظر ملحق رقم 2.

² انظر ملحق رقم 3.

يمكن تسجيل حالتين أساسيتين:

• في حالة الخسائر المرئية :

يجب أن تكون الاحتياطات موضوعة حيث وصول البضاعة، ويجب عليها أن تؤكد عند الناقل أو وكيله عن طريق رسالة احتياطية (Lettre de réserve).

• في حالة الخسائر غير المرئية:

على الاحتياطات أن تكون مرسلة إلى الناقل أو وكيله عن طريق رسالة معتمدة، و هذا في ظرف 3 أيام.

ملاحظة: في حالة نقص البضاعة المصرح بشحنها أو لم تصل إلى ميناء الوصول، يجب طلب اعتراف بعدم وصول البضاعة (Attestation) التي تدل على اعتراف الناقل بمسؤوليته و التي تقدم عادة بعد تفتيش السفينة

3- أجال الإثبات : بعد تبليغ المؤمن بوقوع الخسائر تقوم الشركة ببعث خبير (Expert) حيث هذا

الأخير يحدد و يقيم الخسائر و يحدد المسؤولية، ثم يقوم بتدوين كل المعلومات في كتيب

صغير " Rapport d'expertise" في ظرف مدة أو مهلة تحدد بنقاش مع شركة

تأمين La CAAR.

4- الوثائق المكونة لملف الشكوى:

استنادا للمادة 16 من الشروط الخاصة ملف الشكوى يجب أن يتضمن الوثائق التالية:¹

✓ تقرير الخبير² Rapport d'expertise.

✓ نسخة من Avis d'Aliments .

✓ فاتورة تجارية.

✓ تقرير انتهاء الصلاحية.

✓ نسخة من وثيقة الاحتجاز.

✓ شهادة عدم إقلاع الباخرة.

¹ انظر المادة 16 من الشروط الخاصة، ملحق رقم 3.

² انظر ملحق رقم 7.

✓ إعلان عن ضياع في حالة سرقة.

5- التوكيل أو الإنابة " La Subrogation " ¹:

استنادا للمادة رقم 17 من الشروط العامة حول تأمينات النقل البحري للبضائع، فإنه يستوجب على المؤمن له و بعد حصوله على تعويض المؤمن، اتخاذ جملة من الإجراءات في الوقت المناسب، للحفاظ إذا تطلب الأمر لفائدة المؤمن حقوقه في طلب تحمل المسؤولية من طرف الناقل أو أي طرف آخر مسؤول.

يتجلى هذا الإجراء في تحرير شهادة توكيل " Acte de subrogation " من قبل المؤمن له يتنازل فيها عن حقوقه لفائدة المؤمن كي يتمكن هذا الأخير من رفع دعوى ضد الناقل أو المتسبب في الأضرار للتمكن من استرجاع قيمة التعويض التي قدمها للمؤمن له بهذا التوكيل قبل مرور (30) يوما من الحادث.

إذا اخل المؤمن له بهذا الالتزام، فإنه يكون مسؤولا عن تعويض الضرر الذي يلحق المؤمن بسبب تقصيره، و قد لا يكون للرجوع على الغير أدنى فائدة كما في حالة الناقل الذي يتمتع بإعفائه من المسؤولية، و حينئذ لا يحق للمؤمن أن يأخذ على المؤمن له عدم قيامه بالمحافظة على حق الرجوع لتقاضي الضرر الذي يلحق المؤمن بسبب ذلك.

و خلاصة القول أن التزام المؤمن له، إنما يقتصر على اتخاذ الإجراءات و التدابير اللازمة للحفاظ على حق المؤمن في الرجوع على الغير، و لكن المستأمن (المؤمن له) لا يلتزم بإقامة دعوى على المسؤول، بل هذا اختصاص المؤمن شرط أن يقدم له المستأمن كافة المستندات و المساعدات اللازمة لإقامة الدعوى و متابعتها.

6- التزامات المؤمن : تتمثل التزامات المؤمن أساسا بالتزامه بدفع تعويض التأمين، يلتزم المؤمن

بتعويض المؤمن له عن الضرر الناتج من وقوع الخطر المؤمن عليه بشرط ألا يتجاوز ذلك مبلغ التأمين.

وللمؤمن له دعوتان للحصول على تعويض التأمين و هما:

¹ انظر المادة 17 من الشروط العامة، ملحق رقم 2.

✓ **دعوى الخسارة** : دعوى الخسارة هي الدعوى التي يرجع بها المستأمن على المؤمن للحصول على

تعويض الضرر الذي لحقه من جراء تحقق الخسارة في حدود مبالغ التأمين، و تثير دعوى

الخسارة صعوبات تتعلق بتقدير التعويض و كيفية استعمال هذه الدعوى.

يجب على المؤمن أن يسوي التعويض خلال مدة شهر من تقديم شهادة إثبات الخسارة المؤمنة .

✓ **دعوى الترك** : الترك طريقة استثنائية، يستعمل عند وقوع أخطار جسيمة للبضاعة، يلجا إليه

المستأمن بحيث يطالب المؤمن بدفع مبلغ التأمين بكامله مقابل أن يتخلى عن ملكية البضاعة

المؤمن عليها له، كما يستطيع أن يرفع دعوى الخسارة.

إذن الترك ليس إلزاميا، بل تترك الحرية للمؤمن له و ذلك حسب مصلحته.

في كلتا الحالتين، و إذا لم يواجه أي مشكلة من الطرفين، يقوم المؤمن بإصدار أمر بدفع التعويض و

عند تحصله على التعويض يتم تحرير إيصال باستلام التعويض "Quittance de règlement"

تخول للمؤمن بموجبها كل عمليات المطالبة بالتعويض مهما كانت طبيعتها، و تخول لها كذلك القيام

بكل دعوى أو متابعة قضائية ضد المسؤول أو الناقل، و ذلك بتسليم كافة الحقوق و الصلاحيات في

ذلك.

المرحلة الثالثة : الطعن و الرجوع ضد الناقل أو المسؤول عن الأضرار.

يستعمل المؤمن ملف الضرر للرجوع ضد المسبب في الأخطار و عامة ما يكون الناقل خاصة في

التأمين البحري و هذا في حدود سنة واحدة كأجل للقيام بالطعن. قد يكون هذا الأخير ودي أي عن

طريق إرسال طلب التسديد متبوعا برسالة التنكير، و لكن عامة ما تعشل هذه العملية و يضطر المؤمن

للجوء إلى الطعن القضائي (Contentieux) و قد يدوم عدة أشهر أو عدة أعوام في بعض الحالات.

إلا انه و في السنوات الأخيرة، و مع التفتح الذي شهدته الجزائر و اتساع سوقها، ظهرت مشكلة

الناقلين الأجانب، ففي اغلب الحالات يكون المتسبب في الضرر هو الناقل و قد يكون صاحب السفينة

هو الناقل نفسه، إلا أن معظم هؤلاء الناقلين من بلدان خارجية، و بما أنهم أجانب فمن الصعب

التحصل على التعويض رغم ربح المؤمن عن طريق القضاء، و ربما كان الحل هو إرسال المحامين في البلاد ذاته للتحقق من وصول القرارات و إجبارهم على تسديد.

و يجب المباشرة في إجراءات الطعن في أجل أقصاه عام واحد، و إلا فان المؤمن سوف يضيع حقوقه في استرجاع أمواله.

المطلب الثالث : حالة تطبيقية "حالة تأمين بحري للبضائع" .

قائمة مؤسسة ما بتأمين على بضائع منقولة بحرا قيمتها 102.10900000 دج لدى الشركة الجزائرية للتأمين و إعادة التأمين La CAAR لدى وكالة 230 باب الزوار .

بعد دراسة La CAAR لملف المؤسسة صادقت عليه، و تمت المباشرة في تحرير عقد التأمين الذي يتضمن وثيقة تأمين محددة " مرفقة بالشروط العامة و الخاصة.

و تحمل وثيقة التأمين البيانات التالية :¹

- وثيقة تأمين رقم: 230-34000000008.
- المؤمن: شركة La CAAR وكالة 230 باب الزوار.
- اسم و عنوان المؤمن له.
- القيمة المؤمنة 10210900000 دج.
- طبيعة التغليف: Palettés.
- اسم السفينة الناقلة: MARFRET NIOLON.
- تاريخ انطلاق السفينة: 28/12/2010.
- ميناء الانطلاق: مرسيليا -فرنسا-.
- ميناء الوصول: الجزائر.

¹ انظر ملحق رقم 5.

- شروط التأمين : تأمين جميع المخاطر .

ضمانات إضافية: - التأمين ضد السرقة و الضياع

- تأمين الرحلة المركبة voyage complémentaire .

- معدل القسط : 0.30% .

- معدل القسط الإضافي : 0.04% .

20.00% .

- القسط الصافي : 10.424,05 دج .

- ثمن وثيقة التأمين : 500,00 دج .

- T.V.A : 1.857,09 دج .

- حقوق الطبع : 80,00 دج .

- إمضاء و ختم المؤمن و المؤمن له .

و الجدول التالي يوضح طرق حساب مختلف أقساط التأمين :

جدول رقم 1: طرق حساب أقساط التأمين.

| البيانات | طريقة الحساب | النتيجة (دج) |
|-----------------------|---|--------------|
| القسط الصافي (1) | مجموع معدل الأقساط × قيمة البضاعة (معدل القسط الإجمالي) | 10.424,05 |
| ثمن وثيقة التأمين (2) | 500,00 | 500,00 |
| T.V.A (3) | 0,17 × القسط الصافي | 1.857,09 |
| FCN (4) | 0,00 | 0,00 |
| حقوق الطبع (5) | 80,00 | 80,00 |
| القسط الإجمالي | (5) +(4)+(3)+(2)+(1) | 12.861,14 |

وبالتالي فعلى المؤمن دفع قسط تأمين قدره 12.861,14 دج ليبدأ سريان التأمين.

و بعد التفريغ و أثناء عملية تفقد البضاعة لم يلاحظ أية أضرار و لا خسائر .

خلاصة الفصل الثالث:

من خلال هذا الفصل حاولنا تبيان مختلف مراحل العملية التأمينية المطبقة في الشركة الجزائرية للتأمين و إعادة التأمين La CAAR و صياغتها في صورة مبسطة لكي يتييسر فهمها على الجميع.

حيث قمنا بتقديم بطاقة تعريفية لشركة La CAAR التي تحتوي على نشأة و تطور La CAAR و هيكلها التنظيمي و وسائل و خدمات الشركة. و أيضا لخصنا مراحل تأمين البضائع التي تتمثل في مرحلة الاكتتاب التي تعتبر أهم مرحلة فيا يقوم المؤمن له بطلب التأمين و موافقة المؤمن على طلبه وفق شروط عامة و شروط خاصة و تحديد قسط التأمين الذي يدفعه المؤمن له ، و المرحلة الثانية تتمثل في تسيير ملف الضرر في حالة وقوع الأضرار، و أخيرا مرحلة الطعن و الرجوع ضد الناقل أو المسبب في الأضرار مع العلم أن المرحلة الأولى و الثانية لا تدخلان حيز التنفيذ إلا في حالة حدوث خسائر.

كما قمنا بدراسة حالة تأمين بضائع منقولة بحرا لمؤسسة ما و محاولة معرفة طريقة حساب قسط التأمين الإجمالي الذي يدفعه المؤمن له للمؤمن .

تمهيد الفصل الثاني:

لا شك أن جميع القائمين على شؤون الملاحة ما كانوا ليقدموا على إنجارتهم لهائلة و للمخاطر بأموالهم و مصالحهم أمام أهوال البحر لو لم يؤزرهم ما يسمى بالتأمين البحري الذي يتميز عن غيره من أنواع التأمين بخصائص معينة، حيث يتضمن في غالب الأحيان عنصراً أجنبياً مما يثير التنازع بين القوانين التي يتم الأخذ بها، هذا بجانب تطور الملاحة البحرية بما لا ينسجم مع جمود التشريعات القانونية، لهذا احتل كل من العرف والمعاهدات البحرية (المحلية والدولية) وكذلك القضاء ونفقه دوراً هاماً في هذا النوع من التأمين، ووضعت قواعد وتفاقيات موحدة ومعاهدات دولية يتم الأخذ بها بين طرفي التعاقد، إلا إنه نص عقد التأمين بنص قانون محدد.

و يعتبر التأمين على البضائع من أكثر أنواع التأمين البحري شيوعاً حيث يوفر الحماية التأمينية من

الخسائر المادية التي تتعرض لها البضائع والسلع المنقولة بحراً من الأخطار المختلفة التي تتعرض لها.

وأردنا من خلال هذا الفصل لتعرض إلى التأمين البحري، وقد قسمنا من أجل ذلك الفصل إلى ثلاث مباحث :

المبحث الأول تطرقنا لمفهوم، أخطار ، وشروط التأمين البحري، المبحث الثاني أردنا من خلاله لتعرض إلى عقد تأمين البضائع المنقولة بحراً وخصائصه، وأطراف والتزامات عقد التأمين البحري.

أما المبحث الثالث فهو خاص بوثائق التأمين البحري التي تنقسم إلى ثلاثة أقسام، لتقسيم تبعاً للشئ

موضوع التأمين، ومدة التأمين، و لتقسيم تبعاً لنوع الخسارة التي تغطيها، وكذا إجلاءات إصدارها و إجلاءات التعويض.

المبحث الأول: مفهوم، أخطار ، وشروط التأمين البحري.

المطلب الأول: تعريف و أهمية التأمين البحري.

أولاً: تعريف التأمين البحري.

➤ تعريف بعض التشريعات للتأمين البحري:

✓ تعريف عقد التأمين في القانون الفرنسي :

" هو كل عقد يهدف إلى ضماننا لأخطارٍ لمتعلقة برحلة بحرية ."¹

✓ في حين أن القانون البحري المصري قد عرفه طبقاً للمادة 340 من التقنين البحري الجديد:

" بأن تسري أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذي يكون موضوعه لأخطارٍ لمتعلقة برحلة بحرية."

✓ لكن المشرع اللبناني قد عرفه على ضوء المادة 293 من التقنين البحري اللبناني والتي نصها:

"الضمان البحري هو عقد يرضى بمقتضاه للضامن بتعويض المضمون من الضرر اللاحق في معرض رحلة

بحرية على هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط على أن لا يجاوز التعويض قيمة الأشياء لهالكة."

✓ أما المشرع الجزائري فقد عرفه:

" بأنه هو ذلك العقد الذي يكون هدفه ضمان لأخطارٍ لمتعلقة برحلة بحرية"².

وتدعيماً لهذا التعريف هناك تعريف عام لعقد التأمين أورده المشرع الجزائري في المادة 619 من القانون

المدني الجزائري والتي نصها:

"التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له والمستفيد الذي أشرط للتأمين لصالحه مبلغاً من

المال أو إيلاً مرتباً أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر للمبين بالعقد وذلك مقابل

قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له إلى المؤمن"

¹ القانون الفرنسي الصادر بتاريخ 13/06/1967 .

² نظر المادة 92 من الأمر 07/95 .

ولعلنا نلاحظ من خلال هذه التعريفات اختلافًا في اللفظ وتشابهها في المضمون، فقد وردت ألفاظ مختلفة كالضمان والمضمون للرحلة البحرية والعملية البحرية، إلا أن المضمون واحد لعقد التأمين البحري بجميع جوانبه الثلاثة : الفنية والقانونية والاقتصادية.

كما أن كل هذه التشريعات ستعملت مصطلحا يفيد العموم والشمول وهو مصطلح "العقد"، وما يستدعي الوقوف عليه أيضا هو تعرض التشريعات جميعها إلى ذكر طرفي هذا العقد، وذلك مهم وبديهي في نفس الوقت لأنه من قبيل الاستحالة أن يبرم عقد التأمين بغياب أحد الطرفين.

وتجدر الإشارة أن جميع التعريفات قد أبرزت العنصر الجوهري الذي يميز بين التأمين البري والتأمين البحري ويضفي على هذا الأخير طابعه وخصائصه القانونية الخاصة عن غيره من أنواع التأمينات ألا وهو الخطر، فهو أساس التأمين البحري.

كما أنه يتضح لنا أيضا من خلال ما سبق أن عقد التأمين البحري من العقود الملزمة للجانبين حتى في الحالة التي يكون فيها للخطر المؤمن منه غير محقق الوقوع، وهذا ما سيأتي بيانه بوضوح أكثر في الالتمات.

➤ تعريف مختلف الفقهاء للتأمين البحري:

إلى جانب هذه التشريعات والتي كانت في معظمها متقاربة نجد أن الفقه قد توجه اتجاهات شتى في تعريفه

لعقد التأمين البحري

✓ من ذلك لفقيه "روديار-ROUDIAR" الذي عرفه بقوله: "هو عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن مقابل

دفع قسط بتعويض المؤمن له عن الضرر اللاحق به من جراء التحقق للمحتمل خلال عملية بحرية معينة أو أكثر منصوص عليه في العقد.

✓ أما لفقيه الفرنسي "بلانيول - PLANIOL" قد عرفه بأنه: "عقد يتعهد بمقتضاه شخص يسمى المؤمن

بأن يعرض آخر يسمى المستأمن من خسارة احتمالية يتعرض لها هذا الأخير مقابل مبلغ من النقود وهو القسط

الذي يقوم المؤمن له بدفعه إلى المؤمن".

✓ كما ذهب لبعض من الفقهاء إلى أن " عقد التأمين البحري هو عقد يتعهد بموجبه شخص وهو المؤمن في مواجهة آخر و هو المستأمن مقابل مبلغ معين يسمى القسط بأن يعرض لأضرار التي تصيب ذمة المستأمن نتيجة تحقق خطر من الأخطار البحرية".¹

✓ ويرى فريق آخر من الفقهاء " بأنه عملية يتعهد بموجبها أحد لأطراف وهو المؤمن للطرف الآخر وهو المستأمن أن يقدم له مقابل أداء يسمى القسط عوضا ماليا له أو للغير عندما يتحقق الخطر بالنسبة لأشياء معينة يتفق عليها خطر من الأخطار التي تعتبر للملاحة البحرية أو للنقل البحري سببا أو مناسبة أو مكانا له".
من خلال هذه التعريفات يمكن للوصول إلى أن جميعها قد أبرز طرفي العقد و كان للمحتوى واحد وهو نفسه الذي تعرض إليه المشرعون جميعهم.

على ضوء التعريفات لسالفه الذكر، سواء منها تلك التي وردت في التشريعات أو التي جاء بها الفقهاء، يمكننا القول بأن: "عقد التأمين البحري هو عقد يبرم باتفاق طرفي هما المؤمن و المؤمن له على تغطية كافة الأخطار المتعلقة برحلة بحرية مقابل دفع مبلغ من المال يقدم هذا الأخير و الذي يعرف عادة في قانون التأمين بالقسط"

و على هذا الأساس فإننا نستنتج أن تنظيم عقد التأمين البحري يبقى تنظيما تشريعيًا كما توجهت إليه مختلف الدول حيث صدرت عدة قوانين في القرن الماضي تنظم هذا العقد²، علما بأن عقد التأمين في إنجلترا قبل الاستقلال كان يخضع لقانون التأمين الفرنسي فقد ظلت شركات التأمين الإنجليزية على ذلك الحال بنصوص صريحة في وثائق التأمين نظرا للفراغ القانوني الذي عاشته.

¹ هاني دويطار اللوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2001، ص 359.

² في مقدمة هذه القوانين القانون السويسري الصادر بتاريخ 1926/04/06 القانون الألماني الصادر في 30/05/1958، القانون الفرنسي الصادر سنة 1976، وأخير القانون الإنجليزي الصادر في 1995/05/30، وقبله القانون البحري الصادر في 976 الذي يحتوي على 887 مادة لموزعة على كتابين للكتاب الأول يشتمل على بابين الأول للملاحة البحرية و الثاني رجال البحر، أما الكتاب الثاني فيشتمل على سبع أبواب وهي التجهيز، استئجار السفن، نقل البضائع، الامتيازات على البضائع، نقل المسافرين وامتعتهم، القطر، الشحن والتفريغ في الموانئ.

ثانياً: أهمية التأمين البحري.

- 1- يشغل التأمين البحري مركز بالغ الأهمية في لقانون البحري، فمن لنادر أن تسافر سفينة أو تنقل بضاعة بطريقة لبحر دون أن يقوم أصحابها بالتأمين عليها لبتغاء لأمن ولضمان، حتى أضحت كل لعلاقات لقانونية لبحرية تسوى في نهاية الأمر بين للمؤمنين، بل أن بعض لحوادث لبحرية كالتصادم و لمساعدة لبحرية التي تقع بين لسفن مملوكة لمالك ولحد تسوى بين للمؤمنين كما لو كانت مملوكة لمالك مختلف.
- 2- كما أن لتأمين البحري له طابعه للمميز و لتيته المستقلة وقواعده لقانونية لخاصة التي ينفرد بها عن غيره من أنواع لتأمين لأخرى و قد تخضع لتغييرات متلاحقة وفقاً للتغير لذي طرأ على للملاحة وللتجارة لبحرية.¹
- 3- للتأمين البحري أثر هام ولواضح في ازدهار وتطور لتجارة لالخارجية حيث أنه ساهم في:²
 - ✓ ازدهار وتطور الملاحة البحرية وكذلك ازدهار صناعة السفن والصناعات التي تعتمد عليها: فمما لا شك فيه أن لتأمين البحري يوفر للاطمئنان لكافي للناقل البحري بما يقدمه من تعويض نقدي لأصحاب لسفن إله فقدت أو أصابها تلفاً كلياً أو جزئياً، وهله أدي في لنهاية إلهي بذل أصحاب لسفن لعةاء للمادي للتطور لفني ولعلمي لصناعة لسفن.
 - ✓ تشجيع رؤوس الأموال عل بناء السفن والناقلات الضخمة: كسفن للشحن ولركاب وناقلات لالبترول الحديثة، برغم ما تتعرض له من أخطار بحرية متعددة.
 - ✓ تطور واتساع التجارة الخارجية: وذلك لأن قيام هيئات لتأمين بألهاء للتعويض لنقدي عن للخسارة للمادية التي تحدث لأصحاب للبضائع وللمنقولات عند فقدها أو إصابتها بتلف خلال عملية لنقل، أثر ولواضح في درء حساسية أصحاب رؤوس الأموال في لدخول في مغامرات لتجارة لالخارجية، بل أدى إلهي توفير لطمأنينة لهم للمخاطرة برؤوس أموالهم في هله للمجال مما ساعد علي زيادة وأتساع نطاق لتبادل لتجاري وللتجارة لالخارجية.

¹ مصطفى كمال طه، لائل أنور بندق، لتأمين البحري، هار لفكر لجامعي، إسكندرية، 2005، ص 05.

² www.philadelphia.edu.doc 20/04/2011. 11 :15h.

من جهة أخرى وفر للتأمين البحري الضمانات التي تطلبها للبنوك التجارية لكي تقوم بتمويل للتجارة الدولية للمصدرين والمستوردين.

المطلب الثاني: الأخطار و أنواع الخسائر البحرية. أو: الأخطار البحرية.

مما سبق يعرف للتأمين البحري بأنه عقد يتعهد بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له، وفقاً للطريقة وإلى الحد المتفق عليه، عن الخسائر البحرية وهي الخسائر التي تنشأ عن مخاطر بحرية.

ويقصد بالتأمين البحري بصفة أساسية تغطية الأخطار البحرية التالية:¹

1. الأخطار الناشئة عن الملاحة البحرية أو عن العمليات التابعة للرحلة البحرية التي تتعرض لها السفن نفسها أو ملحقاتها من عدد وآلات وتجهيزات ومؤون بشرط تحقق الخطر المؤمن منه على سطح البحر.
 2. الأخطار التي تتعرض لها البضائع المشحونة على السفن وذلك خلال عملية النقل البحري، بشرط تحقق الخطر المؤمن منه على سطح البحر.
- وقد يمتد للتأمين البحري ليشمل الأخطار التالية:

3. الأخطار التي تحدث للسفن قبل إبحار السفينة من ميناء الإقايام أو بعد رسوها في ميناء الوصول وذلك لمدد محدودة.

4. الأخطار التي تتعرض لها البضائع قبل إجلاء عملية شحنها أو بعد إجلاء عملية تفريغها في ميناء الوصول، أو الأخطار التي تلحق بمثل هذه البضاعة من وقت خروجها من مخازن المرسل إلى حين دخولها مخازن المرسل إليه، وهما ما يعرف بشرط "من المخازن إلى المخازن".

¹ مقال عيسى مقطش، التأمين البحري (أخطار النقل) الجزء الثالث، جمعية البنوك، لاردن، 2011/04/18، 15:30 h.

مما سبق يتبين أنه حتى يمكن اعتبار الخطر بحرياً يجب أن نأخذ في الحسبان ثلاثة عوامل هي:

- موضوع الخطر البحري
- مكان حدوث الخطر البحري
- مسببات حدوث الخطر البحري.

➤ **موضوع الخطر البحري:** يجب أن يتعلق موضوع الخطر البحري بأحد أطراف لرسالة البحرية وهي:¹

1. **وعاء النقل البحري** (يعتبر للتأمين هنا تأمين ممتلكات): ويقصد به السفينة لنقلها أيا كان نوعها وجميع الأجسام للعائمة أو المثبتة والتي تعاون في عمليات الشحن والتفريغ والرسو وسحب السفن وغالباً ما يكون وعاء النقل البحري أكثر الأطراف البحرية تكلفة. ومن أمثلة الأخطار البحرية التي تتعرض لها أوعية النقل البحري هي: الفقد، الغرق، الحريق، التصادم، فقد الأدوات والآلات وما إلى ذلك من أخطار متشابهة. ويستثنى من ذلك الخسائر المادية الناتجة عن الاستهلاك نتيجة لاستعمال أو مضي المدة أو الخسائر الناتجة عن الصدا أو النقص في الكفاءة لقيادة السفن البحرية أو الخسائر الناتجة عن نقل مواد شديدة الانفجار أو قابلة للاشتعال الهائي، وإن كانت الأخطار الأخيرة المستثناة يمكن تغطيتها بنص صريح. يتضح من ذلك أن التأمين البحري يغطي الأخطار محتملة الوقوع ويستثنى الأخطار مؤكدة الحدوث.

2. **البضائع والمنقولات:** ويقصد بها كافة أنواع البضائع سواء كانت مغلقة (في صناديق خشبية أو ورقية)

أو غير مغلقة كالحبوب والفحم ومواد البناء، والمواد صغيرة الحجم مرتفعة القيمة كالأحجار الكريمة والمعادن النفيسة والبنكنوت، وتشمل أيضاً للممتلكات والعدد والآلات والأدوات والأشخاص،² كل ذلك بشرط أن يكون متفق على نقلها من مكان لآخر، ولا يضاف إلى الشحن طاقم السفينة. ومن أمثلة الأخطار البحرية التي

¹ محمد توفيق البلقيني، جمال عبد الباقي ووصف، مبادئ إمارة الخطر والتأمين، الطبعة الأولى، دار الكتب الأكاديمية، مصر، 2004، ص ص 218-219.

² أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، الطبعة الأولى، مطبعة الإشعاع الفنية، إسكندرية، 2001، ص 32.

تتعرض لها للبضائع أو المنقولات هي: الفقد، السرقة، اللبل، للغرق، للتأخير، للانفجار والبرق والهزات الأرضية، للاستيلاء من قبل الغير أو البحارة.

3. **أجرة الشحن (النولون):** يستحق مالك السفينة أو مؤجرها أجرة للشحن (النولون) مقابل قيام السفينة بنقل البضائع والمنقولات الخاصة وذلك باستثناء أجرة نقل الركاب، ومحل استحقاق النولون هي وسيلة النقل (السفينة) أو البضاعة المنقولة، وعليه فإن ما أصاب محل النولون ضرر ما وليكن خسارة كلية للسفينة أو أية ضرر للبضاعة المنقولة أثناء عملية نقلها فإن ذلك قد يؤدي إلى تعرض الناقل لخطر عدم تحصيل قيمة النولون كلها أو جزء منها، وبالتالي فإن صاحب السفينة يحق له التأمين على أجرة الشحن هذه. وقد أجازت ذلك معظم قوانين النقل البحري في معظم دول العالم مع ضرورة توفر بعض الشروط من أهمها أن تكون البضاعة على ظهر السفينة وقت حدوث الخسارة ووجود عقد شحن ثابت (مكتوباً أو شفهاً) سارياً أثناء مدة التأمين، وأن يكون عدم تحصيل قيمة النولون نتج عن خطر مؤمن منه. ويقع في حكم النولون المبالغ المتوقع الحصول عليها وتلك المنصرفة في سبيل إتمام عمليات بحرية وأي مبالغ تكون معرضة للفقد أو الضياع في حالة تعرض السفينة أو الشحن للأخطار البحرية.

➤ **مكان حدوث الخطر البحري:**¹ يشترط تحقق الخطر البحري على سطح البحر فقط دون الأرض أو الجو وأثناء انتظار السفينة في المرسى أو الميناء وقبل بدء الرحلة أو بعد انتهائها للتحميل أو التفريغ أو التزود بالوقود أو الصيانة أو الإصلاح أو التشييد أيضاً أثناء الرحلة البحرية. ولكن هناك بعض العمليات التي تتم عرضاً على سطح الأرض أو في الجو (النقل بالأوناش) وهي ضرورية لبدء أو انتهاء الرحلة، ولذلك يمكن ضمها لنطاق الحماية التأمينية بشرط أن تكون ضرورية لإتمام الرحلة علماً بأنها ليست بحرية أصلاً، ومن أمثلة هذه الأخطار السرقة والحريق ونقل البضائع والتفريغ وأخطار السفينة أثناء التشييد أو البناء. وقد جرى العرف على ضمها بسهولة لتكامل عملية التأمين.

¹ www.philadelphia.edu.doc 20/04/2011. 11 :15h.

➤ مسببات حدوث الخطر البحري: يجب أن يتحقق الخطر البحري إما بسبب فعل البحر وظواهره مثل: الأمواج، التصادم، الغرغرة أو الجنوح، الاحتكاك بأجسام ثابتة أو عائمة في البحر، الغرق، أو بسبب ظواهر طبيعية أخرى مثل: الحريق، السرقة، السطو، الضياع، الفقد.

ويلاحظ أن الظواهر الطبيعية الأخرى يمكن أن تتحقق سواء على البحر أو في أي مكان آخر، أما النوع الأول فيحدث في البحر فقط وبسببه. وبالتالي لا يشترط في الأخطار البحرية أن يكون سبب تحققها هو البحر أو الظواهر المتعلقة به ولكن إذا حدث وإن كان سبب تحققها هو البحر أو ظواهره يطلق عليها أخطار بحار وإلا فإنها أخطار بحرية بدون تخصيص.¹

ثانياً: أنواع الخسائر البحرية.

تتلخص أنواع الخسائر البحرية في نوعين رئيسيين هما:²

أ. الخسائر الكلية ب. الخسائر الجزئية.

➤ الخسائر الكلية:

تظهر هذه الخسائر في هلاك الشيء موضوع التأمين هلاكاً تاماً أو إذا أصبح عديم النفع أو لفائدة بالنسبة لصاحب المصلحة فيه أو إذا كان من الصعب استردادها مرة ثانية، أو إذا كانت مصاريف إنقاذه تفوق قيمته الفعلية. ولهذا تنقسم الخسارة الكلية إلى نوعين هما:

1. الخسارة الكلية الفعلية أو الحقيقية:

ويقصد بها الهلاك أو لفناء المادي للتام للشيء موضوع التأمين أو فقده لنوعيته بحيث يصبح مختلفاً عن الشيء المؤمن عليه الأصلي، أو إذا أصبح المؤمن له في موقف غير القادر على استرداده والتحصل عليه. وتحدث الخسارة الكلية الفعلية في الحالات الآتية:

¹ جديدي معراج، مدخل لدولة قانون التأمين البحري، الطبعة الرابعة، ديوان المطبوعات، الجزائر، 2004، صص 172-173.

² حربي محمد عريقات، سعيد جمعة عقل، التأمين وإدارة الخطر، دار وائل للنشر، عمان، 2008، صص 144-146.

- حالة غرق السفينة
- هلاك بضاعة عن آخرها بالغرق أو بالاحتراق.
- تسرب مياه البحر لشحنة من السكر مما تسبب في تلفها.
- تجميد شحنة من الإسمنت بسبب تسرب المياه إليها.
- وقوع بضاعة مؤمن عليها من خطر الحجز والاستيلاء في يد العدو.

2. الخسارة الكلية التقديرية (أو اعتبارية):

ويقصد بها الخسارة الكلية التجارية، ففي هذا النوع من الخسائر لا يتعرض الشيء موضوع التأمين للهلاك المادي الكلي، ولكن يتخلى المؤمن له عنه بسبب اعتقاده أن هناك خسارة كلية من الناحية التجارية. ومن أمثلة ذلك:

- ترك سفينة بسبب زيادة مصاريف إنقاذها عن قيمتها بعد الإنقاذ.
- ترك البضائع في حالة استحالة إتمام إرسالها إلى المكان المحدد، مثل حالة صدور أمر قضائي بالحجز على السفينة واحتمال بيع البضائع المحملة عليها وفاء لدين مستحق على مالك السفينة.
- ومن المنطقي أن تنتقل ملكية أو المصلحة التأمينية على السفينة أو البضائع التي وقع لها حادث مؤمن منه وتم تعويض المؤمن له عنها بخسارة كلية تقديرية إلى المؤمن، ذلك لأنه من غير المنطقي أن يحتفظ المؤمن له بهذه السفينة أو بتلك البضائع ثم ينتظر أن يعوضه المؤمن عنها تعويضا كاملا.

➤ الخسائر الجزئية:

وفقا لقانون التأمين البحري فإن أي خسارة بخلاف الخسارة الكلية تعتبر خسارة جزئية. وقد جري العرف على إطلاق لفظ العوارية عليها. وتنقسم الخسارة الجزئية إلى نوعين:

1. الخسائر الجزئية العامة (العوارية العامة):

الخسائر الجزئية العامة هي الخسائر البحرية التي تقع بشكل إرادي لمصلحة أطراف الرسالة البحرية (صاحب السفينة أو مؤجرها، أصحاب البضائع، أجرة الشحن). وهي إما أن تكون تضحية أو مصروف غير عادي في طبيعته، وبدرجة معقولة في وقت الخطر العام بغرض تحقيق السلامة العامة لأطراف الرسالة البحرية. ويتم تعويض الخسارة الناتجة بمساهمة كافة الأطراف المعنية التي كانت موجودة عند إنقاذ المخاطرة المشتركة.

شروط الخسارة الجزئية العامة:

يشترط لاعتبار الخسارة الجزئية خسارة عامة ثلاثة شروط هي:

- ✓ أن يكون هناك تضحية على أن تتم بإرادة الربان لمصلحة المخاطر البحرية المشتركة.
- ✓ أن يكون سبب التضحية هو تجنب خطر تتعرض له الرسالة البحرية.
- ✓ أن تتم التضحية لتحقيق السلامة العامة للمخاطر البحرية.

ومن أمثلة الخسائر الجزئية العامة:

- إلهاب حريق في السفينة وتخلص الربان من بعض البضائع سريعة الاشتعال بإلقائها في البحر لإنقاذ السفينة وما عليها من بضائع.
 - عند هياج البحر واحتجزت السفينة في منطقة صخرية وعجز الربان على تعويمها باستخدام معلقاتها الخاصة، والاستعانة بإحدى قاطرات لإنقاذ تعويم السفينة، مصاريف الإنقاذ هذه تعتبر عوارية عامة.
- ونظراً لأن العوارية العامة تتم لتحقيق مصلحة للجميع، فإن العدالة تقتضي بأن توزع هذه الخسائر على جميع أصحاب المصالح (أطراف المخاطرة البحرية) وهي: السفينة، البضاعة، أجرة الشحن. وتبعاً لأسلوب التعويض الدولي توزع هذه الخسائر بنسبة الحقوق التي يمتلكها أصحاب المصالح على السفينة وحمولتها، باستثناء البريد وحاجيات البحارة والأمتعة الشخصية للمسافرين والتي لا يتم شحنها بموجب سندات الشحن، ويتم ذلك وفقاً للقيمة الصافية في المكان الذي تنتهي فيه الرحلة.

وتقوم نسب الاشتراك في الخسارة العامة على الأسس التالية:

السفينة: على أساس قيمتها لأصحابها وبحالتها عند وصولها إلى مكان نهاية الرحلة، وذلك على أساس أنها سليمة فإن كانت مصابة، فيخصم من القيمة السابقة قيمة تكاليف الإصلاح أو لتكاليف المقدرة للإصلاح.

البضاعة: تقدر قيمتها بسعر السوق في الميناء الذي انتهت عنده الرحلة ويخصم من القيمة للنولون ومصاريف التفريغ وأية مصروفات أخرى نظير تسليم البضاعة، كما أنه لا يؤخذ في الاعتبار إلا للبضائع التي توجد على السفينة عند القيام بالتضحية الاختيارية، فإن ما تم تفريغ بضاعة في ميناء ما قبل حدوث عملية التضحية المشار إليها، فلا تؤخذ قيمة هذه البضاعة في الاعتبار عند حساب المساهمة في الخسارة العامة.

أجرة الشحن (النولون): وهي المبلغ الذي كان معرضا للضياع وتم تحصيله بشرط خصم المصاريف التي تنفق في سبيل الحصول عليه منذ فعل العوارية العامة، وعلي ذلك فتخصم منه مرتبات البحارة ورسم الموانئ. والنولون الذي يؤخذ في الاعتبار هنا هو النولون في ميناء الوصول دون النولون الذي دفع مقدما.

2. الخسائر الجزئية الخاصة (العوارية الخاصة):

وهي أي خسارة جزئية للشيء موضوع التأمين نتيجة لخطر مؤمن ضده، والتي لا تكون عوارية عامة، أي تكون تلفا أو فقد لجزء من الشيء موضوع التأمين نتيجة لوقوع حادث، ومن أمثلتها: تعرض جزء من البضاعة التي يملكها أحد الأشخاص للحريق، الخسارة التي تنتج عن جنوح السفينة أو سوء الأحوال الجوية أو لتصادم أو الحريق سواء للبضائع أو للسفينة.

وعموما، الخسائر الجزئية الخاصة هي التي تحدث بصفة عرضية نتيجة حادث مؤمن منه، وذلك بعكس الخسائر الجزئية العامة فإنها تحدث بصفة اختيارية متعمدة، كما أن الخسارة الجزئية الخاصة يتحملها صاحب الشيء الذي حدثت به في حين الخسارة الجزئية العامة توزع بين أطراف المخاطرة البحرية.

وتتم تسوية الخسائر الجزئية الخاصة على أساس مقارنة الشيء الذي حدثت به الخسارة قبل حدوثها بقيمتها بعد حدوث الخسارة وتطبق نفس النسبة على مبلغ التأمين، والمقارنة السابقة تقضي على مشاكل متعددة خاصة من أهمها اختلاف سعر السوق بالزيادة أو النقص لها للشيء عند إجلاء التسوية.

مثال (1):¹

أحدى السفن تبلغ قيمتها 4,250,000 دج كانت تنقل بضائع للشركة أ تبلغ قيمتها 500,000 دج، وبضائع أخرى للشركة ب تبلغ قيمتها 795,200 دج. وأثناء الرحلة البحرية تعرضت السفينة لخطر بحري عام مما اضطرت ريان السفينة إلى إلقاء بضاعة للشركة ب بأكملها في البحر. فإن كانت أجرة الشحن للمستحقة (النولون) لمالك السفينة على جميع البضائع المشحونة تبلغ 134,800 دج، فالمطلوب حساب مساهمة كل طرف من أطراف المخاطرة البحرية في الخسارة البحرية المحققة وذلك وفقا للقواعد الدولية.

الحل:

تعتبر بضاعة الشركة ب بأكملها عوارية عامة، ومن ثم يجب أن تساهم فيها جميع أطراف الرسالة البحرية كالاتي:

العوارية العامة = قيمة البضاعة التي تم إلقائها في البحر

$$= 795,200 \text{ دج.}$$

قيمة أطراف الرسالة البحرية = قيمة السفينة + قيمة بضاعة الشركة أ + قيمة بضاعة الشركة ب + النولون

$$= 4,250,000 + 500,000 + 795,200 + 134,800$$

$$= 5,680,000 \text{ دج}$$

$$\text{نسبة المساهمة في العوارية (النسبة التي يساهم بها كل طرف)} = \frac{\text{قيمة العوارية العامة}}{\text{قيمة أطراف الرسالة}} \times 100$$

$$= \frac{795,200}{5,680,000} \times 100$$

$$= 14\%$$

وتتم التسوية كالاتي:

قيمة المساهمة في العوارية = قيمة عنصر المخاطرة × نسبة المساهمة.

¹ www.philadelphia.edu.doc 20/04/2011. 11 :15.

$$\text{نصيب السفينة من العوارية العامة} = 4,250,000 \times 14\% = 595,500 \text{ دج}$$

$$\text{نصيب بضائع الشركة أ من العوارية العامة} = 500,000 \times 14\% = 70,000 \text{ دج}$$

$$\text{نصيب بضائع الشركة ب من العوارية العامة} = 795,200 \times 14\% = 111,328 \text{ دج}$$

$$\text{نصيب لنولون من العوارية العامة} = 134,800 \times 14\% = 18,872 \text{ دج}$$

$$\text{المجموع} = 795,70 \text{ دج}$$

ويتضح من ذلك أن كل طرف من أطراف الرسالة تحمل جزءاً من العوارية بنسبة قيمتها بما في ذلك لشركة ب حيث تحملت 111,328 دج من قيمتها.

مثال (2):

في المثال السابق (1)، أحسب التعويض المستحق للشركة ب عل فرض أن لديها وثيقة تغطي الخسارة (العوارية) العامة، علماً بأن مبلغ تأمين الوثيقة 500,000 دج.

الحل:

في هذه الحالة نجد أن للتأمين دون الكفاية لأن:

$$\text{مبلغ التأمين (500,000 دج)} > \text{قيمة البضاعة (795,200 دج)}$$

ولذلك يطبق شرط النسبية كآتي:

$$\text{التعويض} = \frac{\text{مبلغ التأمين}}{\text{قيمة الشيء موضوع التأمين}} \times \text{الخسارة الفعلية}$$

$$= \frac{500,000}{795,200} \times 111,328 = 69,956 \text{ ريال}$$

وبذلك تتحمل الشركة ب مبلغاً قيمته 41,372 دج فقط. وهذا يبرز أهمية التأمين البحري.

مثال (3):¹

في مثال (1)، على فرض أن بضاعة لشركة أ تعرضت لحادث عرضي أثناء الرحلة البحرية مما أدى إلى خسائر قدرها 150,000 دج من قيمة البضاعة، وبفرض أن الشركة كانت قد أمنت على بضاعتها لدى شركات التأمين بوثيقة تأمين بحري ضد جميع الخسائر مبلغ تأمينها 250,000 دج، للمطلوب تحديد نوع الخسارة البحرية والتعويض المستحق من جانب شركة التأمين.

الحل:

ووضح أن هذه الحالة تندرج تحت الخسائر الجزئية الخاصة حيث أن هناك هلاك جزئي خاص ناتج عن حادث عرضي غير متعمد وهو الحريق، لذلك لا تشترك أطراف الرسالة البحرية في تحمله إنما يتحمله مالك البضاعة الهالكة فقط أي الشركة أ، وحيث أن الشركة أمنت على البضاعة المشحونة فإن المؤمن يلتزم بدفع التعويض وفقا لشرط النسبية كالاتي:

مبلغ التأمين (200,000 دج) > قيمة البضاعة (500,000 دج)

ولذلك يطبق شرط النسبية كالاتي:

$$\frac{\text{مبلغ التأمين}}{\text{قيمة الشيء موضوع التأمين}} \times \text{الخسارة الفعلية} = \text{التعويض}$$

$$60,000 \text{ ريال} = \frac{200,000}{500,000} \times 150,000 =$$

ومعنى ذلك أن شركة التأمين تتحمل من الخسائر مبلغ 60,000 دج وتتحمل شركة أ الفرق وقدرة 90,000 دج.

مثال (4):

في المثال (1) أفرض ما يلي:

¹ www.philadelphia.edu.doc 20/04/2011. 11 :15h.

أثناء إلقاء البضائع بالبحر حدثت تلفيات للسفينة قدرت بمبلغ 500,000 دج تم إصلاحها عند ميناء الوصول. كما بلغت نفقات الحصول على النولون 2,500 دج. فإن كانت أسعار ميناء الوصول تزيد بمعدل 15% عما كانت عليه لأسعار قبل الوصول. المطلوب: حساب قيمة العوارية العامة موزعة على كل عنصر من عناصر الرسالة البحرية وفقا للقواعد الدولية.

الحل:

تقيم السفينة بعد خصم الإصلاحات كما يلي:

$$\text{قيمة السفينة} = 4,250,000 - 500,000 = 3,750,000 \text{ دج.}$$

تخصم من أجره للشحن نفقات الحصول عليه كما يلي:

$$\text{النولون} = 134,800 - 2,500 = 132,300 \text{ دج.}$$

تقدر البضائع علي أساس سعرها في ميناء الوصول أي أن:

$$\text{قيمة بضائع الشركة أ} = 500,000 \times 115\% = 575,000 \text{ دج.}$$

$$\text{قيمة بضائع الشركة ب} = 795,200 \times 115\% = 914,480 \text{ دج.}$$

$$\text{قيمة عناصر الرسالة البحرية} = 914,480 + 575,000 + 132,300 + 3,750,000 = 5,371,780 \text{ دج}$$

$$= 5,371,780 \text{ دج}$$

وتصبح نسبة المساهمة في العوارية العامة 9.3079%.

وتكون مساهمة كل طرف في العوارية العامة كما يلي:

$$\text{نصيب السفينة} = 349,051 \text{ دج.}$$

$$\text{نصيب بضائع الشركة أ} = 53,513 \text{ دج.}$$

$$\text{نصيب بضائع الشركة ب} = 85,121 \text{ دج.}$$

$$\text{نصيب النولون} = 12,315 \text{ دج.}$$

المجموع = 500,000 د.ج.

المطلب الثالث: الشروط الرئيسية للتامين البحري.

قام مجمع مكتتبي التامين البحري في لندن بإعداد مجموعة الشروط الرئيسية للتامين البحري ومن أهم هذه الشروط نذكر:

أولاً: شروط المخدلات للخطرة والتي تعتبر شرطاً ضمنياً في جميع التامين البحري، بمعنى أن تكون محتويات الشحنة البحرية موضوع التامين مسموح التعامل فيها دولياً و إلا تطلب الأمر إتباع إجراءات معينة يجب توفرها حتى يمكن التعامل فيها، ولما كانت المخدلات الخطرة كالأفيون والهيروين وغيرها من المواد التي يتاجر فيها المهربون فإنه بموجب هذا الشرط الصادر من مجمع مكتتبي التامين في لندن فإنه لا يجوز التامين عليها إلا إذا توفرت الشروط المنصوص عليها في شرط المخدلات للخطرة بحيث يقدم المؤمن له البرهان للقاطع بان البضاعة مصرح بها، وأن الطريقة التي تتبعت لنقلها كانت طبيعية و عادية و ليست من خلال عمليات التهريب المختلفة. ومن الجديرة بالذكر أن هذا الشرط مطبوع على جميع وثائق التامين البحري نفسها دون استثناء.¹

ثانياً: شروط التامين على البضائع مع العوارية:

ويتضمن هذا التامين العوارية إذا لم تبلغ النسبة المئوية المحددة بالوثيقة ما لم تكن هذه الوثيقة عمومية أو كانت السفينة البحرية قد جنحت أو غرقت أو احترقت، ومع ذلك فإنه يجب على المؤمن أن يدفع قيمة لأي طرد يفقد بأكمله أثناء الشحن أو أثناء النقل من سفينة لأخرى أو أثناء التفريغ، وكذلك يلتزم المؤمن بدفع التعويض عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالأشياء المؤمن عليها، والتي تكون نتيجة للحريق أو الانفجار أو للتصادم أو احتكاك السفينة أو للقارب أو لناقلة بأي جسم خارجي (بما في ذلك الجليد) وفيما عدا الماء، أو يكون نتيجة لتفريغ البضاعة في ميناء لإغاثة.

¹ فؤاد مصطفى محمود، التصدير والاستيراد علمياً وعملياً، الطبعة الثانية، دار النهضة، إسكندرية، 1984، ص 341.

1- الضياع الكلي أو ما في حكمه.

2- الضياع الكلي للجزء من البضاعة إلا كان من الممكن تجزئة البضاعة إلى وحدات.

3- الضياع الكلي لطرء كامل أثناء عمليات الشحن وإعادة الشحن والتفريغ.

4- الخسارة العمومية (المسؤولية المباشرة وقيمة الأنصبة).

5- مصاريف الإنقاذ.

6- المصاريف المخصصة و تشمل المصاريف التي يتحملها المؤمن له بسبب إجراء اتخذته سواء للتقليل من الخسائر أو للحفاظ على البضاعة.

7- الخسارة الخصوصية إلا بلغت النسبة المئوية التي الواردة بالمحوظة المطبوعة في ضوء وثيقة التامين أو النسبة المئوية التي تنفق عليها فيما بين المؤمن والمؤمن له.

8- الخسارة الخصوصية دون النظر إلى أي نسبة مئوية التي يمكن أن تعزى إلى الحد لأخطار البحرية الواردة فيما سبق مثل وقوع حريق أو إلى جنوح السفينة و تصادمها أو إلى الانفجارات، و أيضا الخسارة التي يمكن أن تعزى إلى تفريغ البضاعة في الميناء الذي لجأت إليه السفينة عقب وقوع الحادث في الميناء الذي لجأت إليه عقب الحادث.

9- الخسارة الخصوصية نتيجة قسوة الجو.

ثالثا: شروط التأمين البحري على البضائع مع عدم ضمان العوارية:

لا يتضمن التأمين العوارية الخصوصية إلا إذا كانت السفينة قد جنحت أو غرقت أو احترقت برغم عدم الضمان هذا، فان المؤمن يلتزم بدفع قيمة التامين لأي طرء أو طرود قد تقعد بأكملها أثناء الشحن أو للنقل البحري من سفينة لأخرى أو للتفريغ، و كذلك يلتزم المؤمن بان يدفع قيمة التامين أو الأضرار التي تلحق لأشياء المؤمن عليها والتي قد تنشأ عن حريق أو انفجار أو تصادم أو حتكاك السفينة بأي جسم خارجي بما في ذلك الجليد (فيما عدا الماء) أو تنشأ عن تفريغ البضائع في الميناء الذي تلجا إليه السفينة بسبب وقوع كارثة ما.

و يلتزم المؤمن أيضا بان يدفع مصروفات التفريغ و التخزين و الشحن و النفقات الخاصة التي قد يتطلب الأمر إنفاقها والتي يسأل عنها المؤمن بمقتضى وثيقة ضامنة للعوارية، وفي حالة التامين البحري على البضائع في حالة لأولى لا تضمن الخسارة الخصوصية إلا كانت نتيجة قسوة الجو، و معنى ذلك أن الخسارة الخصوصية تكون مضمونة بمقتضى شروط التامين على البضائع مع عدم ضمان العوارية.¹

ومع ذلك يقتضى الأمر لإشارة هنا إلى مجموعة الخسائر التي لا يشملها التامين البحري في كل من حالة التامين البحري مع ضمان العوارية و التامين البحري مع عدم ضمان العوارية:

- 1- الخسارة الناتجة عن خطأ متعمد أو سوء نية المؤمن له.
- 2- الخسائر و الضياع الناتج من نقص في تسليم البضاعة أو عدم تسليمها.
- 3- الخسائر العادية مثل النقص في الوزن نتيجة التجزئة أو الجفاف.
- 4- الخسائر أو الضياع الناتج عن التأخير.
- 5- الخسائر الناتجة عن العيب الذاتي.
- 6- الخسائر الناتجة من فعل الحشرات.
- 7- الخسائر الناتجة من المياه العذبة.
- 8- الخسائر التي لا تكون سببها المباشر خطأ مؤمنا بالوثيقة مثل الحرارة وسوء التسيف في العنابر لسلب و النهب.

رابعا: شروط التامين البحري على البضائع في حالة وثيقة التامين ضد جميع الأخطار:

ويشمل ههنا لنوع من التامين البحري على شرطين رئيسيين هما:²

¹ أحمد غنيم، سند الشحن البحري من إطار الاعتمادات المستندية، الطبعة الثانية، إسكندرية، 2000، ص ص 9-10.

² سامي عفيفي حاتم، مرجع سابق، ص ص 149-150.

1- للشرط الخاص بتغطية جميع الأخطار بحيث يشمل هذا النوع من التأمين ضمان جميع الخسائر و الأضرار التي تلحق بالأشياء المؤمن عليها، ولكنه لا يشمل على تلك الخسائر و الأضرار و المصروفات التي يكون سببها المباشر للتأخير أو العيب اللاتي أو طبيعة الشيء المؤمن عليه.

2- للشرط المتعلق بعدم خصم أية نسبة مئوية من التعويض المستحق للمؤمن له، بمعنى دفع المطالبات عن الخسائر و الأضرار وفقا لنصوص هذه الشروط دون خصم أية نسبة مئوية.

3- هذه الشروط تضمن للبضائع المؤمنة ضد جميع الأخطار مهما كان نوعها و بغض النظر عما جاء من نسب مئوية بالمحوظة الواردة بصدر وثيقة التأمين، غير أن شرط ضمان جميع الأخطار لا يعني بطبيعة الحال عدم استثناء أي من الخسائر التي تتعرض لها للبضاعة موضوع العقد للتأمين، فهناك عددا من الاستثناءات التي لا تدخل ضمن نطاق الحماية التأمينية ومنها:

- التلف أو الضياع عن التأخير.
- التلف أو الضياع الناتج من العيب اللاتي.
- التلف أو الضياع الناتج من خطأ متعمد أو سوء نية المؤمن له و الاستثناءات الواردة ذكرها أعلاه مشتركة في جميع وثائق التأمين البحري على اختلاف صورها.

خامسا : شروط تشملها عقود التأمين البحري الواردة في وثائق التأمين البحري مع ضمان العوارية، وعدم ضمان العوارية، و جميع الأخطار:

تتضمن هذه المجموعة من الوثائق التأمين البحري مجموعة من الشروط الرئيسية التي تنسحب عليها دون غيرها من الوثائق، هذه الشروط تكسبها طبيعة خاصة و يمكن إجمالها فيما يلي:

1- للشرط الخاص بتغطية التأمين البحري المذكورة بعالية لخسائر التي قد تتعرض لها للبضائع خلال الدورة التي تستغرقها من وقت خروجها من المخازن بالمكان المحدد بالوثيقة، ويستمر خلال عملية النقل العادية، هذا

بما في ذلك النقل للمعتاد للبضائع من سفينة لأخرى إما تطلب الأمر ذلك، إلى أن يتم تفريغ البضائع من السفينة في ميناء الوصول النهائي.

2- كذلك تتضمن هذه الوثائق التأمينية البحرية شروطا خاصة باستعمال القوارب وغيرها بحيث يشمل التأمين البحري طبقا لنصوص هذه الوثائق النقل بالقوارب والموانع البحرية والبلطيم والصنادل البحرية من السفينة و إليها بحيث يعتبر كل قارب ذو ماعونة أو برطومة أو صندل بمثابة تأمين منفصل ولا يصح أن يترتب على أي اتفاق بإعفاء أصحاب هذه القوارب من المسؤولية ضرر بالمؤمن له.

3- تنظم هذه الوثائق أيضا حالات الانحراف البحري، أو التغيير في خط السير للرحلة للملاحة، أو تعديل آخر في خطوط الرحلة بسبب استعمال الرخصة المخولة لصاحب السفينة أو مستأجرها بمقتضى عقد النقل أو بسبب وقوع سهو أو خطأ في وصف السفينة أو للرحلة للمؤمن عليها .

4- من بين الشروط الخاصة بهذه المجموعة من الوثائق التأمينية شرط عدم ضمان الاستيلاء والحجز ومقتضى هذا الشرط أن التأمين البحري لا يضمن الاستيلاء والحجز والقبض أو المنع وما ينشأ عنها أو عن محاولة القيام بها من نتائج، ولا يضمن التأمين كذلك نتائج الأعمال العطفية وما يماثلها من العمليات الحربية سواء أعلنت للحرب أو لم تعلن، غير أن ضمان هذا التأمين يشمل التصادم والاحتكاك بأي جسم ثابت أو عائم والجنوح وسوء الأحوال الجوية والحريق ما لم يكن سببها المباشر عملا عطفيا.

5- وتشتمل هذه الشروط على النص بان التأمين البحري لا يضمن الخسائر والأضرار التي تتسبب عن الاضطرابات وأعمال الشغب والاضطرابات الأهلية.

6- مجموعة الشروط الاختيارية لإضافة.

المبحث الثاني: تأمين البضائع المنقولة بحرا.

المطلب الأول: مفهوم التأمين البحري للبضائع و خصائصها.

أولاً: مفهوم التأمين البحري للبضائع:

الهدف من التأمين على البضاعة هو تحقيق غاية معينة، حيث يسمح للمصدرين والمستوردين أن يحصلوا على حماية ناجعة ضد أخطار الضياع أو الخسائر التي يمكن أن تلحق بالضرر ببضائعهم أثناء النقل البحري نظراً لرؤوس الأموال الباهظة التي لا يمكن المجازفة بها¹.

بالإضافة إلى أن التأمين على البضاعة يحفظ الحقوق و يدفع إلى استثمارية مختلف الأنشطة لأن البضاعة تعد من القيم المالية المعتمدة التي تنقل على ظهر السفينة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ بجميع أصنافها و أشكالها. التي لا يمكن المخاطرة بها في البحر، كما أنها تعتبر أيضاً المصدر الرئيسي للتبادل التجاري بين الدول عن طريق الصادرات و الواردات، ونظراً للمسافة المائية المشوبة بالخطر و الوقت الطويل التي تستغرقه أثناء الرحلة البحرية فإنه يحتمل إتلافها أو تعرضها للخطر².

حيث يوفر هذا للتأمين الحماية لمختلف أنواع البضائع خلال عمليات النقل بالبحر من الأضرار والخسائر التي تلحق بالبضائع وفقاً لنوع التغطيات المختارة حيث هناك خيارات متعددة تختلف فيما بينها في سعة الغطاء الممنوحة وهي:³

- غطاء تأمين كافة الأخطار التي تمنحه للشروط (أ) وتغطي هذه الشروط جميع الخسائر والأضرار التي تصيب الشيء المؤمن عليه فيما عدا بعض الاستثناءات.
- غطاء تأمين الأخطار محددة بموجب شروط (ب) تغطي هذه الشروط الخسائر والأضرار التي تصيب الشيء موضع التأمين وهي تغطية محددة للأخطار ويوجد بها بعض الاستثناءات.
- غطاء تأمين الأخطار محددة جداً بموجب شروط (ج) تغطي الخسائر والأضرار التي تصيب الشيء كالمؤمن عليه ويوجد بها بعض الاستثناءات وتعتبر أقل التغطيات.

بالإضافة لهذه الشروط هنالك تغطيات خاصة لأنواع معينة من البضائع هـ بجانب أنه يمكن تغطية بعض الاستثناءات بطلب من المؤمن له وذلك بتكلفة إضافية.

¹ www.ecsei.com. 12/04/2011. 13: 30 h

² مسيخ نبيل، عقد التأمين البحري و آثاره القانونية، مذكرة تخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، مستغانم، دفعة 2003-2006، ص 56.

³ www.aropesyria.com 16/04/2011.10: 00 h.

ثانيا: خصائص عقد التأمين البحري للبضائع .

- 1- عقد رضائي: فهو عقد ينعقد بمجرد توافق إرادتي المؤمن والمؤمن له، ولا يخضع في انعقاده إلى شكلية خاصة، و سوف نرى بان المشرع قد اشترط أن يدون عقد التأمين في وثيقة تسمى وثيقة التأمين، ولكن هذه الورقة اشترطت للإثبات ولا للانعقاد.¹
- 2- المصفة للمدنية أو التجارية لعقد التأمين: اعتبار التأمين عقدا تجاريا أو مدنيا يتوقف على صفة أطرافه، فبالنسبة إلى المؤمن يعتبر التأمين عقدا تجاريا إذا أبرمته شركة التأمين بقسط ثابت، ذلك أن المؤمن يقوم بدور الوساطة بين المؤمن لهم في توزيع المخاطر، كما يسعى إلى تحقيق الربح من جهة أخرى، و يكون عقد التأمين عقدا مدنيا بالنسبة للمؤمن و ذلك في عمليات التأمين، للتبادل أو التعاون، حيث أن المؤمن في هذا النوع من التأمين هو المؤمن له كما أن فكرة تحقيق الربح منعدمة فيه، أما بالنسبة للمؤمن له فالأمل أن التأمين يعتبر عقدا مدنيا بالنسبة له، و ذلك لأنه لا يرمي إلى تحقيق الربح، و إنما هدفه هو تغطية خطر معين، غير أن التأمين قد يكون عقدا تجاريا بالنسبة للمؤمن له و ذلك في حالة التأمين الذي يبرمه للتاجر بسبب أعمال تجارية.
- 3- عقد التأمين من عقود حسن النية: لا شك أن ملامح حسن النية من المبادئ العامة التي تسري على كافة العقود، لذلك يجدر بالذكر بان وصف عقد التأمين من عقود حسن النية لا يقصد به أن هذا الوصف ينحصر عن عقود أخرى.²
- 4- عقد التأمين عقد إذعان: يعد عقد التأمين عقدا من عقود الإذعان، و الخاصية المميزة لهذه العقود هي انفصال أحد المتعاقدين بوضع شروط التعاقد و تحديد مضمونة بحيث لا يكون أمام المتعاقد الآخر، إلا ما أورد التعاقد إلا أن يقبل هذه الشروط للمعدة سلفا، و تعتبر هذه الفئة من العقود تعبيلا عن تعهد التكافؤ بين الطرفين من ناحية للاقتصادية.³
- 5- عقد التأمين من عقود التعويض: هو من عقود تعويض المؤمن للمؤمن له للأضرار التي لحقت به، فيعتبر الضرر شرطا أساسيا حتى يحقق هذا التعويض و يجب أن يكون مطابقا للقيمة الحقيقية للأموال (المادة 95).⁴
- 6- عقد احتمالي: فهو من العقود الغرر التي تقوم على الاحتمال، والتي لا يعرف فيها كل من الطرفين القدر الذي يأخذه، فبالنسبة للمؤمن له لا يعرف القدر الذي يأخذه إلا إذا تحقق الخطر، و المؤمن أيضا لا يعرف مقدار ما يعطيه للمؤمن له إلا إذا وقعت الكارثة، لان مبلغ التأمين الذي يلتزم به المؤمن لا يمكن تقديره إلا على أساس هذه الكارثة . لذلك عندما وضع القانون المدني أحكام التأمين صنف عقد

¹ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني - عقد التأمين - الجزء السابع، دار النهضة العربية، القاهرة، 1990، ص 180.

² عزيز فهمي هيكل، مبادئ في التأمين للدار الجامعية، بيروت، 1985، ص 24 - 25.

³ صالح سليمان عيد، محاسبة المصاريف و شركات التأمين، منشورات كلية المحاسبة غريان، عمان، 1989، ص 211.

⁴ انظر المادة 95 من الأمر رقم 95-07 .

لتأمين ضمن عقود الغرر و هي عقود احتمالية عرفتها المادة 57 من القانون المدني بأنها عقود تحتوي على حظ ربح أو خسارة لكل واحد من الطرفين على حسب حادث غير محقق و تظهر هذه الخاصية في المادة 43 من الأمر المتعلق بالتأمينات و إذ تنص على أنه "إلا تلف الشيء للمؤمن عليه أو أصبح غير معرض للأخطار عند ككتاب العقد، بعد هذا لاكتتاب عديم الأثر...". فإلا هلك الشيء أو أصبح غير معرض للخطر تنتفى عنصر الاحتمال و لم يعد يصلح محلا لعقد التأمين.

المطلب الثاني : أطراف عقد التأمين البحري للبضائع.

من المتألف عليه أن أطراف العقد يعتبرون بمثابة الشركاء للمؤمن في العقد المبرم بينهم، و هؤلاء الشركاء هم المؤمن له و وكلاؤه و المستفيد.

✓ المؤمن:

وهو الطرف الأول في العقد، الذي يتحمل التعويض عن الخطر بمقتضى العقد المبرم بينه و بين المؤمن له، و المؤمن هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يتحمل تغطية المخاطر، إلا أنه نظراً لجسامة الخسائر و المبالغ المالية الباهظة التي لا يقوى للأفراد على دفعها، أصبح للتأمين يمارس عن طريق شركات تأخذ على عاتقها هذه الوظيفة و هي شركات كبرى تخصصت في هذا النشاط، و يكون مقرها في أغلب الحالات في الدول التي تملك أساطيل قوية للملاحة. أما في الجزائر فإن الشركات العمومية هي التي كانت تحتكر التأمين من المخاطر قبل صدور الأمر 95-07 سؤء للسفن المسجلة بالجزائر أو البضاعة المستوردة من الخارج، و هو تأمين إجباري، حيث أن شركات التأمين تلتزم بتغطية الخسائر في حالة وقوع الحوادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد نظير أقساط معينة يؤديها المؤمن له¹، كما يمكن أن يكون للمؤمن وسطاء للتأمين، وهؤلاء الوسطاء هم الوكلاء والسماصرة، وهم أشخاص طبيعيين توكل لهم عمليات التأمين نيابة عن شركة أو أكثر بموجب عقد تأمين معتمد توضح فيه شروط معينة قصد الحصول على تأمين لحساب موكلهم، إضافة إلى ذلك يجب على من يتولوا التوكيل للعامل لتأمين أن يخصصوا إنتاجهم للشركة أو لشركات التي يمثلونها².

أما للسماصار الذي توكل له أموال لدفعه للشركات للتأمين أو للمؤمن لهم فلا بد له من ضمانات مالية لتسديد هذه الأموال في كل وقت³، غير أن المسؤولية المدنية تظل على عاتق شركات التأمين في حالة أخطاء وكلائها أو إغفالهم أو إهمالهم⁴، فالوسيط الذي توكل له مسؤولية التعاقد إما أن يكون وكيلاً مفوضاً أو مندوباً أو سمساراً غير مفوضاً. فالوكيل العام له سلطات واسعة في التعاقد عن شركات التأمين إذ أنه يتعاقد مع المؤمن له مباشرة دون الحاجة للجوء إليها، وله أن يبرم العقد و يعدل شروطه أو يمدد آجاله أو يفسخه¹.

¹ أنظر الفقرة الأولى من المادة 201 من الأمر 95-07.

² أنظر الفقرة الأولى من المادة 13 من الأمر 95-07.

³ أنظر المادة 255 من الأمر 95-07.

⁴ أنظر المادة 262 من الأمر 95-07.

أما للمندوب ذو التوكيل العام فسلطاته محددة حيث يمكنه إبرام العقد دون أن يعدل شروطه أو يمدد أجله أو يفسخه، بينما للمسما غير المفوض فإن دوره يقتصر على مجرد البحث عن العملاء لإجراء التعاقد مع شركات التأمين وتنتهي مهمته بمجرد تسليم وثيقة التأمين إلى المؤمن له.

✓ المؤمن له:

المؤمن له هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي سواء كان خاضع للقواعد القانونية العام أو لقواعد القانون الخاص، وغالبا ما يكون صاحب المصلحة في التأمين البحري مالكا للسفينة أو للبضاعة المنقولة، وهو الذي يتعاقد بنفسه مع المؤمن أي أنه يبرم العقد لصالحه و هو بذلك يكون المؤمن له والمستفيد في نفس الوقت. و يشترط لصحة التأمين أن يكون للمستأنم مصلحة مباشرة أو غير مباشرة فيعدم تحقق الخطر والمحافظة على الشيء المؤمن عليه، كما جاء في المادة 93 من الأمر: 95-07 "يمكن لكل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع خطر أن يؤمن بما في ذلك الفائدة المرجوة".

و من ذلك يتبين لنا أن الأصل في التعاقد هو المصلحة التي تجمع بين المتعاقدين، و المؤمن له كما أشرنا سالفًا قد يعقد التأمين بنفسه أو عن طريق نائب يمثله سواء كان هذا النائب نائبا قانونيا كالولي والوصي، أو تفاقيا كالمسما الذي يمارس التأمين لحسابه أو لغيره و هو إما أن يكون شخصا طبيعيا أو معنويا و يعتبر وكيلًا بالنسبة للمؤمن له ويتوسط طالبي التأمين وشركات التأمين ويكون مسؤولًا تجاههم، والمسما لا يمكنه ممارسة نشاطه لتغطية تبعاته المالية التي تتعرض لها مسؤولياته المهنية دون أن يكتب تأمينًا أو يحصل على الاعتماد من الجهة للرقابة، و قد أشارت إلى ذلك المواد 258، 260، 261، من الأمر 9507- على التوالي :

- المادة 258 : "سمما التأمين شخص طبيعي أو معنوي يمارس لحسابه الخاص مهنة للتوسط بين طالبي التأمين وشركات التأمين بغرض ككتاب عقد التأمين، ويعد سمسار التأمين وكيلًا للمؤمن له و مسؤولًا تجاهه".
 - المادة : "260 فضلًا عن الشروط المنصوص عليها في المادة 259 كالتي سبقتها لا يمكن لسمسار التأمين أن يمارس نشاطه إلا بعد الحصول على اعتماد تتسلمه له الجهة للرقابة".
- و ما يمكن ملاحظته من خلال عرضنا للمادتين السابقتين هو أن سلطة سمسار التأمين تبدو واضحة في إبرام العقد، فهو الوكيل العام للمؤمن له، و عليه فإن العقد الذي يبرم مع المؤمن يكون ملزمًا لموكله "المؤمن له"، أما آثار العقد فإنها تنصرف مباشرة إلى ذمة الأصيل عملاً بالقاعدة العامة حيث يكون هو الملتزم بالقسط و صاحب الحق في مبلغ التأمين.
- أما المادة 259 فقد ذكرت أن مهمة لسمسار تعد عملاً تجارياً لأنه يعتبر وكيلًا بالعمولة و الوكالة بالعمولة تعد عملاً تجارياً حتى و لو وقعت مرة واحدة، وبذلك فإنه يتحمل آثار العقد كما أشرنا سالفًا.

وما يمكن الإشارة إليه في نفس المادة 259 أن المشرع قد سكت عن الالتزامات التي تقع على سمسار التأمين كما هو الشأن على عاتق للتاجر¹، ومن هنا المنطلق يكون عملهم عارض لكل نشاط آخر أو مماثلاً له قانوناً².

✓ **المستفيد:**

المستفيد هو الشخص غير المستأمن، و أبرز صورة لمصلحة الغير كما هو الشأن في الحالة التي يبيع فيها لشاحن البضاعة المنقولة أثناء رحلتها إلى ميناء الوصول، ويعتبر للتأمين من الناحية القانونية من قبيل الاشتراط إلى مصلحة الغير و يعرف بالتأمين لحساب من يثبت له الحق فيه، و قد نصت المادة 94 من الأمر 95-07 عن ذلك، و مثاله لتأمين الذي يعقده الناقل على البضائع التي ينقلها لمصلحة أصحابها.

والمستفيد قد يتم تعيينه بالاسم أو بالصفة وتبع لإرادة المؤمن له المنفردة، و إن حدث و قبل للمستفيد هنا لتعيين فلا يجوز للمؤمن له الرجوع فيه عملاً بالقاعدة العامة المنصوص عليها في المادة 84 من الأمر 95-07³، حيث يصبح للمستفيد معينا قطعياً لمجرد موافقته الصريحة أو الضمنية، غير أنه يجوز للمؤمن له الرجوع عن تعيينه إله قبل للمستفيد بذلك.

المطلب الثالث: التزامات أطراف عقد التأمين البحري للبضائع.

➤ **التزامات المؤمن له:** تتمثل للالتزامات للمؤمن له أساساً فيما يلي:

✓ **التزام بدفع قسط التأمين:** هو المبلغ الذي يدفعه المؤمن مقابل تحمله للأخطار، و يحدد قسط التأمين بنسبة مئوية من القيمة المؤمنة بملاحة مدى احتمال تحقق الخطر للمؤمن له و طبيعة الشيء المؤمن عليه، كما يمكن للقسط أن يزيد أو ينقص حسب حالة الخطر⁴.

✓ **التزام بالإدلاء بالبيانات المتعلقة بالخطر:** على المستأمن تقديم بيانات دقيقة عن الخطر الذي لحقه حتى يعوض ذلك لتقدير الخطر و في حالة السكوت و تقديم بيانات غير دقيقة يفسخ العقد حسب ما جاء في المادة 108 من الأمر 95-07.

➤ **التزامات المؤمن:**

هي للالتزامات يتعهد بموجبها المؤمن للتعويض عند تحقق الخطر المبين في العقد، و هذه للالتزامات تقضي للالتزام بدفع مبلغ التأمين.

✓ **دفع مبلغ التعويض " مبلغ التأمين " :**

¹ أنظر المادة 259 من الأمر 95 - 07 .

² أنظر المادة 264 من الأمر 95 - 07 .

³ أنظر المادة 84 من الأمر 95 - 07.

⁴ بابا سليمان محمد عدنان، العجز التقني في شركات التأمين الجزائرية، رسالة ماجستير، فرع الاقتصاد القياسي، الجزائر، (2001/2002)، ص 12.

من المألوف أن عقد التأمين البحري الذي يبرم بين المؤمن له و المؤمن يولد التزاماً على عاتق هذا الأخير بتعويض الأول عن الضرر الناتج عن تحقق الخطر المؤمن منه شريطة ألا يتجاوز ذلك المبلغ التقديري مبلغ التأمين.¹

ولما كان عقد التأمين البحري يقوم على مبدئين أساسيين وهما مبدأ التعويض و مبدأ حسن النية، فإن المؤمن يلتزم بتعويض المستأمن عما يلحقه من ضرر جلاء ما ضمن من الأخطار التي قد تتحقق، إلا أن مبلغ التعويض و مبلغ التأمين قد يختلفان، و لكن يجب أن يقتصر الأول على الثاني في حدود الضرر الذي يلحق المؤمن له، إما أن يكون خاصاً أو مشتركاً أو خسارة تقديرية، وإلا كانت مصروفات فإن المؤمن يلتزم بتغطيتها في حدود مبلغ التأمين سواء ما تعلق منها بالسفينة أو ما تعلق بالبضاعة.

والتأمين بهذه الصورة نسبي ما لم يصل الضرر إلى الهلاك الكلي للشيء المؤمن عليه، ومعنى ذلك أن المؤمن مطالب بالتعويض قدر التلف وذلك حسب القيمة المقدرة للبضاعة في ميناء الوصول، أما في حالة الهلاك الكلي للشيء المؤمن عليه "البضاعة أو السفينة"، فإن المؤمن له يطالب بقيمة السفينة أو البضاعة المقدرة في الوثيقة و في حدود مبلغ التأمين.²

¹ عبد اللطيف بن خروف، الوسيط في شرح القانون المدني، دار النهضة العربية، القاهرة، 1990، ص 109.

² مسيخ نبيل، مرجع سابق، ص 70.

المبحث الثالث: وثائق التأمين البحري.

المطلب الأول: تعريف و أنواع وثيقة التأمين البحري.

أولاً: تعرف وثيقة التأمين البحري¹.

وثيقة التأمين البحري هي وثيقة رسمية و قانونية يثبت بها عقد التأمين البحري و هي التي يتم بمقتضاها التعامل بين شركات التأمين و المستأمنين في شكل التلزمات قانونية منظمة في محرر مطبوع يفرغ فيه عقد التأمين، و وثيقة التأمين البحري تتضمن عادة شروطا عامة وأخرى خاصة، فالشروط العامة هي تلك التي تتمثل في محرر مطبوع لا يختلف من وثيقة لأخرى بالنسبة لوثائق النوع الواحد من التأمينات و يشتمل على فراغ تحسبا للعناصر المتغيرة كاسم المؤمن له و الأشياء المؤمن عليها و قسطا لتأمين ومدة التأمين، و يملأ هذا الفراغ حين التوقيع على الوثيقة. كما أنه توجد شروط خاصة تتمثل في محرر خطي مطبوع تكمله لما سكت عنه في المطبوع المحرر الخاص بالشروط العامة، و يعتد بالمحرر الخطي في حالة التعارض بين الطرفين لأنه أكثر تعبيلاً عن إرادتي المتعاقدين.

كما تتضمن بيانات التي ينبغي على الطرفين المكتبتين التوقيع عليها هي كما يلي:

1- تاريخ و مكان الاكتتاب.

2- اسم الأ طرف للمتعاقد و مقر إقامتهم مع الإشارة عند الاقتضاء إلى أن مكتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد أو لحساب من سيكون له الحق فيه.

3- الشيء أو المنفعة المؤمن عليها.

4- لأخطار المؤمن عليها و لأخطار المستبعدة.

5- مكان لأخطار.

6- مدة لأخطار المؤمن عليها.

7- المبلغ المؤمن عليه.

8- مبلغ قسط التأمين.

9- لشرط لإذني لحامله إله أتفق عليه.

10- توقيع الطرفين المتعاقدين.

¹ مسيخ نبيل، مرجع سابق، ص 49.

ثانياً: أنواع وثائق التأمين البحري للبضائع.

توجد تقسيمات عدة لأنواع وثائق التأمين البحري، سنذكر من هذه التقسيمات نوعين هما: التقسيم تبعاً

للشيء موضوع التأمين، ومدة التأمين، والتقسيم تبعاً لنوع الخسارة التي تغطيها.

أولاً: التقسيم بحسب الشيء موضوع التأمين:

يمكن تقسيم وثائق التأمين البحري تبعاً للشيء موضوع التأمين إلى أربعة أقسام رئيسية كما يلي:

1. وثائق تأمين السفن: وتغطي هذه الوثائق لأخطار البحرية التي تلحق بجسم السفينة وألاتها ومعداتها، ويجري هذا التأمين مالك السفينة أو مشغلها، ويمكن إضافة تغطية أجر الشحن لوثيقة تأمين السفينة إذا كان عقد الشحن البحري ينص على دفع أجر الشحن للناقل في حالة وصول الشحنات سالمة لميناء الوصول، كذلك يمكن إضافة تغطية أخطار المسؤولية البحرية لوثيقة تأمين السفينة في حالة تحقق خسائر وأضرار للآخرين.

2. وثائق تأمين البضائع: وهذه تغطي لأخطار البحرية التي تلحق للبضائع أو الممتلكات المنقولة بحراً، ويجري هذا النوع من التأمين للشاحن الذي يتحمل لأخطار البحرية المعرضة لها شحنته أثناء نقلها بحراً وقد يضاف للوثيقة التأمين علي أجرة الشحن في حالة دفعه في بداية الرحلة أو دفعه بغض النظر عن وصول الشحنات سالمة أم لا.¹

أهم وثائق التأمين على البضائع²:

✓ وثائق التأمين المحددة :

و يتميز هذا النوع من التأمين من الوثائق بتحديد قاطع لكل نوع من البضاعة للمغطية و تحديد ميناء التفريغ ، أي للرحلة، و أيضا تحديد نوع السفينة الناقلة لهذه البضاعة.

✓ وثائق التأمين باشتراك :

وهناك صورتين لمثل هذا النوع من الوثائق هما:

• وثائق التأمين باشتراك المقفلة:

وتتميز هذه الوثيقة بقيام المؤمن له بتحديد مبلغ تأمين الوثيقة مقدما على أن يقوم المؤمن بحساب قيمة القسط المقابل لمبلغ التأمين السابق على أن يتم دفع قيمة هذا القسط عند إصدار الوثيقة.

وعند علم المؤمن له -عادة ما يكون من كبار المستوردين- بقيمة أية بضاعة سترسل إليه، فإنه يخطر المؤمن، ببيانات عن هذه الشحنة من حيث نوع البضاعة و قيمة مبلغ التأمين الخاص بها، وبناء على البيانات السابقة، يقوم المؤمن باستئصال مبلغ التأمين الخاص بهذه الشحنة من المبلغ للتأمين الوثيقة، وتم نفس الإجراءات السابقة من قبل كل من المؤمن، و المؤمن له بالنسبة لأية شحنة أخرى تالية حتى يستهلك مبلغ تأمين الوثيقة بالكامل، في هذه الحالة ينتهي مفعول هذه الوثيقة.

تجمع قيم الأقساط الخاصة بالشحنات المختلفة، و إليها وادة قيم هذه الأقساط عن قسط التأمين المقابل لمبلغ تأمين الوثيقة و الذي تم دفعه مقدما فيطالب المؤمن له بالفرق، و للعكس إذا قلت قيم هذه الأقساط عن قسط تأمين الوثيقة فيرد هذا الفرق إلى المؤمن له.

و يؤخذ على هذا النوع من الوثائق، أنها تجعل المؤمن له في وضع أفضل من المؤمن من عدة نواحي منها.

إن المؤمن له، يمكنه إذا علم بوصول شحنة من البضاعة سالمة فإنه يهمل في إخطار المؤمن عنها أو يقلل في تقدير مبلغ التأمين الخاص بها، و للعكس فإنه يقوم بالإخطار فوراً عن أية شحنة أصابها ضرر وقد يغالي

في ذلك تقدير مبلغ التأمين الخاص بها، هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى فإن المؤمن له إما أهمل في الإخطار عن أية شحنة أصابها ضرر فإن المؤمن يلزم بتعويضه عن هذا الضرر.

لأسباب السابقة فقد وضع المؤمن بعض القيود للحد من المزايا السابقة التي تحققها هذه الوثيقة بالنسبة للمؤمن له من أهمها:

- وضع حد أعلى لمبلغ التأمين بالنسبة لكل شحنة فإنها تخطى مبلغ التأمين لهذه الشحنة الحد الأقصى المحدد، تصدر وثيقة أخرى مستقلة بهذا الفرق.
- الاتفاق على الأساس الذي يتم بموجبه تقدير مبلغ التأمين لأي شحنة وعادة ما يتم التقدير المشار إليه على الأساس التالي:

مبلغ التأمين لأي بضاعة و عبارة عن مجموع البنود التالية:

- ❖ قيمة البضاعة طبقاً لفواتير الشراء.
- ❖ +مصاريف شحن هذه البضاعة.
- ❖ +قيمة النولون عليها (إلا كان على مسؤولية الشاحن).
- ❖ +نسبة مئوية من قيمة البضاعة (يتفق عليها) كربح للمؤمن له.
- تحديد المنطقة الجغرافية التي تمر بها البضائع و مؤنئ الشحن و مؤنئ التفريغ.
- وثائق التأمين باشتراك المفتوحة:¹

¹www.shiekanins.sd 04/05/2011 . 10 15 h .

و عادة ما يتم النظام للتأميني هنا لمدة محددة - عادة 12 شهر - يتم الاتفاق عليها بين طرفي التعاقد، و لا يحدد مبلغ تأمين للوثيقة مقدما كما هو الحال في وثيقة للمقولة، و لكن يتم الاتفاق على أنواع الشحنات التي تدخل في نطاق هذه التغطية، و النظام الجغرافي لها.

ولا يتم دفع القسط عن الوثيقة مقدما أي عند التعاقد، و لكن يحسب و يدفع القسط عن كل شحنة على حدى داخل نطاق التغطية.

وعادة ما تخضع هذه الوثيقة للقيود المشار إليها في وثيقة التأمين المقولة من حيث الحد الأعلى لمبلغ تأمين كل شحنة، وطريقة حساب مبلغ التأمين، و تحديد النطاق الجغرافي للتغطية.

وفي هذا النوع من الوثائق يجب أن:

❖ يلتزم المؤمن له بإخطار المؤمن بكل شحنة داخل نطاق التغطية التأمينية، فلا يخطر عن شحنات، و يترك أخرى بدون تأمين.

❖ يلتزم المؤمن بالتغطية التأمينية على كافة الشحنات للمؤمن له حتى لو حدثت الخسارة قبل إخطاره بأمر الشحن.

ثانيا: التقسيم بحسب مدة التأمين:

ووفقا للأساس السابق يمكن تقسيم وثائق التأمين البحري إلى الأنواع التالية:

✓ وثائق تأمين الرحلة:

ويستخدم هذا النوع من الوثائق في كلا من تأمين السفن و تأمين البضائع و إن كان استخداها أكثر شيوعا في تأمين على البضائع عنه في تأمين السفن.

بمقتضى هذا النوع من الوثائق يضمن المؤمن نتائج الأخطار طول مدة رحلة معينة- والتي تحدد صراحة في الوثيقة- بحيث يبدأ لتامين مع بداية الرحلة و ينتهي بانتهائها دون اعتبار للمدة التي تتم خلالها هذه الرحلة، و بالنسبة لوثائق تامين الرحلة على السفن، يغطي لتامين السفينة خلال الرحلة ولا ينتهي سريانه إلا بعد رسو السفينة في ميناء الوصول لمدة 24 ساعة، لكن بالنسبة لتامين الشحنة على البضائع، فان الوثيقة تغطي الأخطار التي تتعرض لها البضاعة أثناء الرحلة ولا ينتهي مفعول سريان هذه الوثيقة إلا بعد إتمام تفريغ البضاعة على رصيف ميناء الوصول و على ذلك فان للتغطية وفقا لهذه الوثيقة تشمل تغطية الأخطار التي تتعرض لها البضاعة أثناء نقلها من السفينة إلى الرصيف باستخدام القارب و الصنادل و الموانع.

لكن إلا أضيف شرط (من المخازن إلى المخازن) إلى شروط هذه الوثيقة فمعنى ذلك أن الوثيقة تغطي كافة الأخطار التي تتعرض لها البضاعة حتى وصولها إلى مخازن المرسل إليه أو بعد انتهاء تفريغ البضاعة من السفينة بمدة 10 يوما أو 30 يوما إلا كانت مخازن المرسل إليه خارج منطقة الميناء أي للأجلين يحدث أولا.

✓ وثائق التامين لمدة معينة:

وبمقتضى هذا النوع من الوثائق يضمن المؤمن نتائج الأخطار التي تقع للشيء موضوع التامين خلال مدة معينة، وعادة لا تزيد المدة عن 12 شهر.

ويتناسب استخدام هذا النوع من الوثائق على تامين السفن أكثر مما يتناسب على تامين البضائع و من أهم الاشتراطات التي يتضمنها هذا النوع من الوثائق "شرط الامتداد" فالأصل أن ينتهي مفعول الوثيقة بانتهاء المدة المحددة فيها، لكن قد تنتهي مدة الوثيقة و تكون السفينة ما زالت في عرض البحر، وقد تتعرض السفينة إلا ما انتهى مفعول الوثيقة للقائمة لخطر ما، ومن الصعب في مثل هذه الحالة إعادة تجديد وثيقة لتامين، لكن بمقتضى شرط الامتداد تمتد مفعول وثيقة لتامين للقائمة لمدة تكفي لوصول السفينة إلى ميناء الوصول وحتى يسري مفعول هذا الشرط يجب على المؤمن له إخطار المؤمن فور انتهاء مدة الوثيقة الأصلية، ويدفع مقابل مد

مفعول الوثيقة قسط إضافي - بنفس شرط القسط في الوثيقة الأصلية - يتناسب مع طول مدة الامتداد، فإذا كان معدل القسط في الوثيقة الأصلية لمدة 12 شهر هو 12% فإن القسط الإضافي سيكون عبارة عن 1% عن كل شهر إضافي تمتد إليه الوثيقة.

ثالثاً: تقسيم وثائق التأمين البحري تبعاً لنوع الخسارة التي تغطيها الوثيقة:¹

ووفقاً لنوع الخسارة التي تغطيها الوثيقة يمكن تقسيم وثائق التأمين البحري إلى الأنواع التالية:

1. وثائق تأمين تغطي الخسارة البحرية الكلية فقط: تغطي مثل هذه الوثائق الأخطار التي ينتج عنها خسارة كلية سواء كانت حقيقة أو اعتبارية، مثل: غرق السفينة أو البضاعة أو تلفها بحيث تصبح عديمة النفع بالمرّة، أو حالة ترك السفينة أو البضاعة التي تترك لأن تكاليف إنقاذها تزيد عن قيمتها.
2. وثائق تأمين تغطي الخسارة الجزئية بالمرّة: يختلف هذا النوع من الوثائق عن النوع السابق من حيث أن الوثيقة لا تغطي الخسائر الجزئية بالمرّة، ويعرض المؤمن هذا النوع من الوثائق في حالة ما إذا كانت السفينة من النوع الذي يتطلب إلقاء جزء من شحناتها إذا تطلب الأمر إنقاذ السفينة وما عليها من بضائع مثل المراكب الصغيرة أو المراكب الشراعية أو في حالة ما إذا كانت البضائع قابلة للتلف الجزئي.
3. وثائق التأمين التي تغطي جميع الخسائر ما عدا الخسائر الجزئية الخاصة: هذه الوثيقة تغطي الخسائر الكلية سواء كانت فعلية أو اعتبارية وكذلك الخسائر الجزئية العامة، ولا تغطي الخسائر الجزئية الخاصة إلا إذا كانت نتيجة حادث مثل جنوح السفينة أو غرقها أو تصادمها. ويشيع استخدام هذا النوع من الوثائق في التأمين على السلع التي تنقل بكميات ضخمة عبر البحار كالقمح والحبوب وفقاً لاشتراطات خاصة.

¹ www.philadelphia.edu.doc 20/04/2011. 11 :15h.

ويتخذ هذا النوع من الوثائق كأساس لتقدير الأخطار ومن ثم الأقساط بالنسبة لبقية وثائق التأمين الأخرى، فقسط التأمين لأي وثيقة يتم حسابه بإضافة أو خصم ما من قسط التأمين علي وثائق تأمين F.P.A.

4. وثائق التأمين ضد جميع الأخطار: وشرط جميع الأخطار في مثل هذه الوثائق لا يعني شمول التغطية لكافة الخسائر مهما كان سببها، ولكنها تستثني الخسائر المؤكد حدوثها أو الخسائر التي يكون سببها عيب هاتي بالبضاعة أو الخسائر التي تنشأ بسبب الاستهلاك الطبيعي، كما أن الوثيقة العادية هنا لا تشمل تغطية الخسائر التي تحدث بسبب اللبل أو استعمال الخطافات أو رشح العنابر إلا بإضافة شرط لضمان الخسائر الناشئة عن مثل هذه الأخطار.

المطلب الثاني : إجراءات إصدار وثائق التأمين البحري.

أو: طلب التأمين: ويتم بطريقتين: ¹

- 1- فتح الاعتماد المستندي في البنك: من قبل العميل و يقوم البنك بإبلاغ شركة التأمين للمدون اسمها على طلب الاعتماد بتفاصيل البضاعة والرحلة و مبلغ التأمين و نوع الغطاء و أية شروط يطلبها البنك.
- 2- تأمين البضائع بضمان المستندات: ويتم مباشرة عن طريق العمل و ذلك بإرسال فاتورة أو بوليصة شحن أو أية وثيقة أخرى يثبت فيها اسم العميل، طريقة الشحن للبضائع، تغليف البضائع، الرحلة، مبلغ التأمين، و يتم الاتفاق ما بين الشركة و المستورد أو المصدر على نوع التغطية و على تحديد سعر التأمين، تقوم الشركة بإصدار عقد التأمين حسب الشروط المتفق عليها و بثلاث نسخ كذلك إصدار الفاتورة و يتم التوقيع من قبل الشخص المفوض من شركة التأمين و يتم تزويد النسخة الأصلية من الوثيقة مرفقا بها كافة الشروط إلى البنك، و في حالة التأمين المباشر ترسل النسخة الأصلية مرفقة مع الفاتورة إلى العميل و تحفظ نسخة في قسم الإصدار و ترسل الفاتورة إلى قسم المحاسبة في الشركة. و يعتبر التأمين البحري إلزاميا في حالة قيام المستورد باستيراد بضائع و ذلك لان عملية التأمين تفيد مصلحة المستورد، حيث يأتي إلزام من خلال اشتراط البنك ضرورة حصول المؤمن له على عقد تأمين بحري لإغراض فتح اعتماد مستندي بخصوص البضائع المستوردة و ذلك ضمانا لقيمة الاعتماد لصالح البنك.

¹ عز لادين فلاح، التأمين (مبادئه، أنواعه) للطبعة الأولى، دار أسامة، عمان، 2008، ص 106 - 107 .

ثانياً: إشعار التغطية :

قد يواجه الشخص الطبيعي أو الاعتباري عند طلب التأمين بعض المشاكل نتيجة لعدم إلمامه بجميع المعلومات الخاصة بالصفحة التي يريد استبدالها مثل (ميعاد الشحن، كيفية الشحن...) مما يتعذر معه إصدار وثيقة التأمين وذلك لعدم توفر المعلومات اللازمة، و للتغلب على هذه المشكلة و لحين استيفاء البيانات و لإجالات اللازمة لإصدار الوثيقة، تقوم شركة التأمين بإصدار إشعار تغطية للتأمين على الصفحة دفعة واحدة، ويتم فتح اعتماد في البنك للصفحة بأكملها، وطبقاً لهذا يكون مبلغ التأمين إشعار لتغطية هو قيمة الصفحة بأكملها و كذلك قيمة الاعتماد.¹

و يلتزم المؤمن له إخطار الشركة بمجرد علمه بشحن البضاعة المؤمن عليها أو أي جزء منها ببيانات (القيمة، اسم السفينة لناقلة...) وذلك حتى تقوم الشركة بإصدار الوثيقة و تحصيل القسط، حيث إن المؤمن له يعتبر مغطى في حالة عدم علمه بشحن البضاعة، إما إذا وقع حادث و تضح لشركة التأمين إن المؤمن له كان على علم بشحن البضاعة، ولم يتم إبلاغ الشركة فور علمه بذلك و قبل علمه بوقوع الحادث، فان ذلك يعتبر دليلاً على سوء نيته ولا يستحق أي تعويض، ما لم يثبت خلاف ذلك، لهذا فان للشركة الحق في إلغاء التغطية للممنوحة بموجب الإشعار حيث إن التعاقد قد يستمر فترة طويلة و قد يظهر خلال هذه الفترة عدم التزام المؤمن له بمبدأ منتهى حسن النية و عدم تعاونه مع شركة التأمين، و حتى قبل إلغاء التغطية للممنوحة بموجب الإشعار.

من الناحية العملية يحتوي إشعار التغطية على معظم البيانات الخاصة بطلب التأمين (اسم المؤمن له، موضوع التأمين، الرحلة، السعر، لشروط، مبلغ التأمين الإجمالي الممثل في قيمة الصفحة بأكملها).

ثالثاً: تحديد سعر التأمين:

➤ تقسيمات سعر التأمين:

1- السعر الأساسي: هو السعر الذي يحسب القسط على أساسه في الظروف العادية و لا يتضمن أية إضافة أو تعديل.

2- سعر القسط الإضافي: هو السعر الإضافي الذي يدفعه المؤمن له إضافة إلى القسط المنتق عليه مسبقاً وذلك نظير للتوسع في التغطية التأمينية للممنوحة بموجب لشروط النموذجية لوثيقة التأمين، أو قد يتم

¹ إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، المرجع السابق، ص 369.

تحديد سعر إضافي لأغراض تمديد مدة التامين لتشمل مدة الكشف على البضاعة لمدة 30 أو 60 يوماً وهو ما تطلبه الشركة الكبيرة التي تستورد مواد لغرض مشاريع كبيرة التي تستورد مواد لغرض مشاريع كبيرة، بالإضافة إلى وجود عامل خطر معين كزيادة عمر السفينة عن 15 سنة في التامين البحري للبضائع، أو نتيجة لإضافة أخطار كخطر الفعل لضرار للمتعمد.

ومن هنا يمكن تعريف سعر التامين كالتالي:

➤ **سعر التامين:** "هو عبارة عن المقابل الذي تتقاضاه شركة التامين نتيجة لتحملها تبعات الخطر"

إلى جانب ذلك فهناك عوامل تحدد سعر التامين و هي كالتالي:¹

- 1- خبرة شركة التامين: كلما كانت سنوات خبرة شركة التامين في مؤولة التامين أكبر أدى ذلك إلى قدرة الشركة على التوصل إلى السعر المناسب الذي يتعلق بتغطية الخطر الذي سوف تتحمله الشركة، على عكس لو كانت شركة التامين حديثة للنشأة.
- 2- نتائج التعامل في نوع معين من السلع: أن كثرة تعامل شركة التامين في تغطية سلعة معينة ضد الأخطار التي تتعرض لها تلك البضاعة، يزيد من قدرة الشركة على تحديد السعر المناسب للتامين عليها.
- 3- نطاق التغطية التأمينية: حيث تعتبر شروط التغطية (أ) هي ذات أعلى قسط بالمقارنة مع شروط (ب) و (ج) وذلك لأنها تكلف تغطية جميع الأخطار مع الأخذ بعين الاعتبار عدم تغطية الأخطار المستثناة إلا بطلب تغطية إضافية خاصة ببعض الأخطار كخطر الحرب و خطر الشغب و الإضراب.
- 4- حجم العمل: كلما كان العمل يتمتع بسمعة جيدة و مركز مالي جيد كلما عمدت شركة التامين إلى تخفيض الإقساط لجذب العمل، مع الأخذ بعين الاعتبار عدد المولات التي يلجا إليها المؤمن له .
- 5- نوع البضاعة: تعتبر البضاعة عنصراً مهماً من عناصر التسعير، حيث يجب التأكد من نوع البضاعة هل هي سائلة أو هل تتصف بنقص الوزن الطبيعي أو هل هي لائقة للاشتعال أو هل هي بضاعة سريعة التبخر أو التسرب العادي، و غيرها من مواصفات البضاعة التي يجب التركيز عليها لغرض تحديد القسط المناسب.

¹ حربي محمد عريقات، سعيد جمعة عقل، مرجع سابق، ص، ص 139 - 140.

- 6- طريقة التغليف: وهي عملية توضيح للطريقة التي سوف تغلف أو تعبأ بها البضاعة، فهل سوف يتم تعبئة البضاعة في كرتين أو في صناديق خشبية أو في علب حديدية، حيث أن لعملية التغليف والتعبئة أهمية كبيرة، فكلما كانت طريقة التغليف غير مناسبة ارتفع سعر للتأمين وذلك يتم حسب لاتفاق بين شركة التأمين والمؤمن له.
- 7- عمر السفينة: كلما كان عمر السفينة يقترّب من التقادم، كلما أدى ذلك إلى زيادة السعر مما يؤدي إلى طلب سعر إضافي للتغطية وذلك لتجنب التعرض إلى خسارة فادحة لشركة التأمين نتيجة تأمينها على بضائع منقولة بواسطة سفن غير صالحة للملاحة.
- 8- الظروف المناخية: كلما كانت البضائع المنقولة والمؤمن عليها تتأثر بالظروف المناخية بسرعة كلما أدى ذلك إلى زيادة سعر التأمين.
- 9- الطرق للملاحة التي سوف تسلكها السفينة.
- 10- خبرة مكنتبي التأمين.
- 11- تصنيف السفينة: هل تحمل تلك السفينة شهادة علم و رخصة إبحار، فلو لم تكن السفينة مصنفة ارتفع سعر التأمين أو رفض التغطية نتيجة لمخاطر عدم قدرة شركة التأمين على التعرف على الجهة التي سوف تقوم بمطالبتها في مبدأ الحلول.
- 12- حجم المصاريف الإلزامية.
- رابعاً: وثيقة التأمين البحري:**¹
- يتم إصدار وثيقة التأمين التي تعطى للتعاقد رمزاً قانونياً، و مهما كان نوع وثيقة التأمين البحري الصادر يجب أن تحتوي الوثيقة على البيانات التالية:
- 1- شروط تصنيف السفينة.
 - 2- شرط خاص بالمستندات الواجب توفرها عند طلب التعويض.
 - 3- شروط السفن المؤجرة وهي:
- ✓ أن يكون المؤمن له على علم بان السفينة صالحة للإبحار.
 - ✓ يجب أن تحمل السفينة عضوية أحد نوادي التعويض والحماية المعتمدة، وأن تكون تلك العضوية سارية المفعول حتى نهاية الرحلة.

¹www.philadelphia.edu.doc20/04/2011. 11 :15h.

✓ تتضمن الوثيقة شرطاً أساسياً و هو ضرورة تبليغ شركة التأمين في حالة الخطأ ورد للعميل خبراً عن تعرض السفينة إلى حادث أدى إلى إتلاف حمولتها، حيث يتوقف على هذا الشرط استيفاء المطالبة بالتعويض.

المطلب الثالث: إجراءات التعويض.

تتمثل إجراءات التعويض فيما يلي:¹

- 1- تقديم المطالبة : يعلم المؤمن له شركة التأمين (قسم المطالبات) هاتفياً أو خطياً ويتبع ذلك تبليغ خطي بحصول أضرار للبضاعة المؤمنة وتذكر تفاصيل أولية عن تلك الأضرار وقيمة التعويض المطالب به و رقم عقد التأمين.
- 2- المستندات المطلوبة : تقدم جميع المستندات الأصلية الخاصة بالحادث وهي: بوليصة التأمين ، لفاتورة تجارية، بوليصة الشحن ، شهادة منشأ، قائمة التعبئة، البيان الجمركي، كتاب احتجاج على وكيل الباخرة و/أو الناقل البحري. وتقوم الشركة بفتح ملف بالحادث يحتوي جميع هذه المستندات ويسجل الحادث بسجل خاص بالشركة.
- 3- الكشف الموقعي : يتم الكشف الموقعي على البضاعة المتضررة من قبل موظف تعويضات الشركة في مكان تواجد البضاعة لمعرفة الضرر وتقدير قيمة المطالبة .
- 4- الاستعانة بمسوي خسائر : في حالة تجاوز قيمة مطالبة التعويض عن 5000 دينار يتم الكشف على الأضرار من قبل مسوي خسائر (بموجب التعليمات الصادرة عن هيئة التأمين) .
- 5- إجراءات إعادة التأمين : تقوم شركة التأمين بإعلام معيد التأمين عن المطالبة ويتم توزيع المبلغ حسب ما متفق عليه .
- 6- حالات الرجوع في حالة وجود مسبب للضرر يتم الرجوع عليه بالمبلغ المدفوع ويتم توزيعه حسب توزيع الوثيقة الأصلية.

¹ لاتحاد الأردن لشركات التأمين، 2011/04/15، 14:00، www.joif.org.h

7- تسديد المطالبة : تعتمد التقديرات المتفق عليها بين الشركة والمؤمن له ويتم للمصادقة على تسديد المبلغ من الشركة ويوقع المؤمن له على براءة ذمة باستلام مبلغ التعويض.

خلاصة الفصل الثاني :

بالرغم من التطور الكبير في تقنيات النقل العصري وتجهيزاته الحديثة، فإنه كثيراً ما تقع خسائر أو أضرار نتيجة أخطار مختلفة أثناء عمليات نقل البضائع أو تحميلها أو تنزيلها، فلهذا تهتم المشرع البحري بحماية ممتلكات الأشخاص والدول خلال الرحلة البحرية.

و لقد تطور تأمين النقل البحري عبر القرون لمواجهة المشاكل السابقة بحيث أصبح من غير المألوف أن تكون هناك أية بضائع منقولة بغير غطاء تأميني، وأصبحت البنوك تصر عند فتح أي اعتماد على تقديم ما يثبت أن البضاعة مؤمن عليها إذ أنه بدون ذلك تصبح قيمة البضاعة، في حال تعرضها للتلف أو الفقدان، مجرد دين لا ضمان له. من هنا فإن تأمين النقل البحري يعتبر عنصراً هاماً في التجارة الدولية. ومع أن لاسم المتداول لهذا النوع من التأمين قد يوحي بانحصاره في تغطية البضائع أثناء نقلها بحراً فقط.

فغالباً ما يجري تأمين البضائع بموجب إحدى فئات شروط "مجمع التأمين على البضائع" وهي شروط

متعارف عليها دولياً وتتضمن ثلاث فئات هي (أ) و(ب) و(ج).

ويمكن استصدار وثيقة لتأمين إما من قبل البائع أو المشتري - وهي في العادة وثيقة تتماشى مع شروط

التأمين لقياسية المتعارف عليها دولياً وكذلك مع أحكام البيع المتفق عليها.

مقدمة عامة

الخاتمة العامة

الفصل الأول:

عموميات حول النقل البحري.
عموميات حول النقل البحري.

الفصل الثاني:

مدخل إلى علم التامين البحري.
الفصل الثاني: مدخل إلى علم التامين البحري.

الفصل الثالث:

الفصل الثالث:

الإجراءات العملية في تأمين النقل البحري للبضائع

الإجراءات العملية في تأمين النقل البحري للبضائع

(دراسة حالة الشركة الجزائرية للتأمين وإعادة اعادة التأمين La CAAR .)

قائمة المراجع

فهرس المنكرة

الملاحق

ملحق رقم 01.

ملحق رقم 02.

ملحق رقم 03.

شکر و عرفان

ملحق رقم 04.

ملحق رقم 06.

ملحق رقم 05.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
الْحَمْدُ لِلَّهِ الَّذِي
بَدَأَ خَلْقَ الْإِنسَانِ
مِنْ طِينٍ مَسْكُونٍ
إِذْ أَمَرْنَا الْمَلَائِكَةَ
قِيَامُوا لِلْإِنسَانِ
عِزًّا
وَلَقَدْ كَرَّمْنَا بَدَأَ خَلْقَ الْإِنسَانِ
مِنْ طِينٍ مَسْكُونٍ
إِذْ أَمَرْنَا الْمَلَائِكَةَ
قِيَامُوا لِلْإِنسَانِ
عِزًّا

تمهيد :

تعتبر الملاحة البحرية من أهم ضروب النشاط الاقتصادي التي يسعى البشر من ورائها الربط بين ربوع الكرة الأرضية و تحقيق الربح الهائل كل حسب درجة تطوره و مواكبته لمستجدات الحياة. و نظرا لكون السفينة هي أداة الاستغلال في هذا الميدان و تنشيطه عن طريق المبادلات التجارية المتمثلة في الصادرات و الواردات، كل ذلك في وسط خضم بحري مشوب بالأهوال و الأخطار قد تعرض المركبة البحرية إلى كثير من العوائق التي تصدها عن أداء مهمتها كالعطب و الحريق و الاعتداءات و ما إلى ذلك من الطوارئ الناجمة عن القوة القاهرة التي تعرضها أو تعرض ما تحمله من بضائع إلى التلف الكلي أو الجزئي. لذلك كُله بات من الضروري لجوء المتعاملين الاقتصاديين إلى التأمين البحري كوسيلة لضمان و حماية مصالحهم و أنشطتهم.

و التأمين البحري يعتبر نظاما خاصا مستقلا بذاتيته و خصوصياته لارتباطه بالنشاط المائي منذ سالف العصور إذ أن قواعده القانونية بدأت عادات و تبلورت عرفا و دونت في مجموعات ثم قننت و فصلت، كُله تدور حول وسيلة و غاية واحدة : فالوسيلة هي السفينة و الغاية هي إنهاء الرحلة البحرية في أمن و سلام، و لذلك كان العقد الذي يبرم في هذا الشأن هو المرآة التي تعكس القواعد القانونية المثلى لتهيئة كل ما يمكن السفينة من الوصول إلى شاطئ الأمان، خصوصا إذا ما علمنا أن التأمين البحري هو الدعامة الأساسية لممارسة النقل البحري و الذي بواسطته يتم نقل ثلاثة أرباع التجارة الدولية لاسيما في وقتنا الحالي حيث تقوم اقتصاديات العالم على فكرة التداول و تتجه نحو التدويل، و اعتبارا لمكانة الجزائر الجغرافية بساحلها الشاسع الممتد على جزء هام من البحر الأبيض المتوسط المشكل بوابة لإفريقيا و الضفة المقابلة لأهم موانئ أوروبا، إذ تمر بموازاته معظم حركة الملاحة العالمية مما يرشح الجزائر إذا استغلت هذه المكانة الإستراتيجية إلى احتلال مركز هام في اقتصاديات النقل البحري و ما يتطلبه من خدمات ضرورية بما فيها التأمين البحري ، هذا الأخير يحتل المرتبة الثانية في الأسواق المالية بعد البنوك، و أمام ندرة الدراسات الشاملة و المتكاملة في هذا الميدان سواء من باحثي الاقتصاد أو القانون ارتأينا المبادرة لدراسة هذا الموضوع الحساس نظرا لما يكتسبه من أهمية بالغة في جميع نواحي الحياة الاجتماعية و الاقتصادية و السياسية و الثقافية، و هذا ما تفسره العلاقة المتكاملة فيما بينها، هاته العلاقة تكمن في القواعد القانونية التي تضبط سير الرحلة البحرية في تنظيم قانوني دقيق سواء تعلق الأمر بالعقد المبرم في هذا الصدد و إجراءاته.

وأمام العرض السابق تبرز ملامح إشكالية البحث التي يمكن صياغتها كالاتي:

- ماهي الإجراءات المتبعة في تأمين البضائع المنقولة بحرا ؟

□الاسئلة □الفرعية:

وهذا السؤال الجوهرى يمكن تجزئته إلى أسئلة فرعية:

- ما مكانة و أهمية النقل البحرى ؟

- ما أهمية تأمين البضائع المنقولة بحرا؟

- ما هي أطراف عقد تأمين البضائع المنقولة بحرا؟ وما التزاماتهم؟

- ماهي إجراءات تأمين البضائع المنقولة بحرا المطبقة في الشركة الجزائرية للتأمين و إعادة التأمين " CAAR La " ؟

2- فرضيات □الدراسة :

لمعالجة إشكالية بحثنا وتسهيل الإجابة على الأسئلة المطروحة:

- يعتبر النقل البحرى وسيلة هامة من وسائل النقل عامة و النقل الدولى بصفة خاصة فهو محور التقدم الاقتصادى.
- يوفر تأمين البضائع الحماية من الخسائر المادية التى تتعرض لها البضائع و السلع المنقولة بحرا من الأخطار المختلفة التى تتعرض لها.
- تتمثل إجراءات التأمين البضائع المنقولة بحرا فى إصدار وثيقة التأمين و إجراءات التعويض فى حالة وقوع الأخطار.

3- أسباب □اختيار □الموضوع:

قمنا باختيار هذا الموضوع للمكانة الذى أصبح يحتلها النقل البحرى على المستوى الدولى و الوطنى وكذلك ضرورة تأمين البضائع المنقولة بحرا نظرا لأهميته ، ومعرفة مدى تطبيق إجراءات التأمين فى الشركة الجزائرية للتأمين و إعادة التأمين "La CAAR" ، و أيضا قلة الرسائل والبحوث الجامعية، التى تناولت هذا الموضوع فى الجزائر.

4- أهمية الدراسة :

تكمن أهمية الدراسة في النقاط التالية :

- النقل البحري للبضائع و السلع له أهمية كبيرة في تلبية احتياجات السوق الوطنية من السلع الأجنبية، و يساهم أيضا في تحسين ميزان المدفوعات من خلال تسهيل حركة المبادلات التجارية.
- أهمية التأمين البحري التي تظهر في مجالات عديدة أهمها ازدهار و تطور الملاحة البحرية و أيضا ازدهار السفن و تشجيع أصحاب رؤوس الأموال في الاستثمار.
- تتبع مراحل تأمين البضائع المنقولة بحرا لدى إحدى شركات التأمين الجزائرية.

5- أهداف الدراسة :

ترمي هذه الدراسة بعد الإجابة على التساؤلات المطروحة سابقا إلى تحقيق مجموعة من الأهداف أهمها:

1. تسليط الضوء على موضوع النقل البحري و إبراز أهميته على حركة التجارة الدولية.
2. محاولة التعرف على إجراءات تأمين البحري للبضائع.
3. الدراسة على واقع عملي يتمثل في وحدة اقتصادية و هي الشركة الجزائرية للتأمين و إعادة التأمين La CAAR و ذلك لتتبع مراحل تأمين البضائع.

6- منهج الدراسة:

لمعالجة موضوع الدراسة، سنعتمد على المناهج المستعملة في البحوث العلمية المعروفة، حيث اعتمدنا على المنهج الوصفي والمنهج التحليلي، كمفهوم النقل البحري و تأمين البضائع المنقولة بحرا والعوامل المؤثرة فيه وأهميته الاقتصادية، وكذا تحليل ووصف إجراءات التأمين البحري للبضائع لدى الشركة الجزائرية للتأمين و إعادة التأمين La CAAR .

7- صعوبات البحث:

لقد واجهتنا أثناء إعدادنا لهذا البحث صعوبات كثيرة منها:

- ندرة المصادر والمراجع الحديثة المتعلقة بتصميم الموضوع، وصعوبة الحصول عليها.
- تضارب بعض الإجراءات باختلاف مصادرها.
- الإجراءات البيروقراطية المهيمنة في بعض شركات التأمين، والتي تقف كعائق أمام إتمام هذا البحث، بمبرر أن المعلومات والبيانات المراد الحصول عليها تعتبر من أسرار المهنة.

8- هيكل الدراسة :

على ضوء الفروض والأهداف الأساسية للبحث، ستنم معالجة موضوع الدراسة في ثلاثة فصول على النحو التالي:

- الفصل الأول: يتناول عموميات حول النقل البحري حيث قسمناه إلى ثلاثة مباحث، المبحث الأول نتاولنا فيه مفهوم النقل البحري و العوامل المؤثرة فيه ،وأهميته الاقتصادية، أما المبحث الثاني يتعلق بالمعاهدات و المنظمات المسيرة للنقل البحري كأحكام معاهدة بروكسل و مختلف المنظمات البحرية العالمية أهمها المنظمة العالمية للبحرية و منظمة العمل العالمية، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية، و أيضا الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالحاويات. و في المبحث الثالث أبرزنا فيه مختلف أعوان النقل البحري، من أهمها الموانئ و العبوريين كذلك الوكالة البحرية و السمسار البحري.

- بينما الفصل الثاني : سيتطرق لمدخل إلى علم التامين البحري، قسمناه هو الآخر إلى ثلاثة مباحث، المبحث الأول يخص مفهوم التامين البحري و أهميته و مختلف الأخطار و الخسائر المؤمن عليها، وكذلك الشروط الرئيسية للتامين البحري، المبحث الثاني يخص تامين البضائع المنقولة بحرا من حيث خصائصه و أطرافه و التزامات أطرافه، أما المبحث الثالث تطرقنا فيه إلا أنواع وثائق التامين البحري للبضائع و إجراءات إصدارها و إجراءات التعويض.

- الفصل الثالث: فقد تم تخصيصه لدراسة تطبيقية لإجراءات العملية في تامين البضائع المنقولة بحرا (دراسة حالة الشركة الجزائرية للتامين و إعادة التامين La CAAR)، حيث قسم إلى مبحثين ، المبحث الأول حاولنا فيه إعطاء بطاقة تعريفية للشركة من حيث نشأة و تطور و هيكلها التنظيمي، و مختلف وسائلها و أهم الخدمات التي تقدمها .في حين المبحث الثاني تعلق بدراسة كيفية معالجة و متابعة ملف التامين في النقل البحري للبضائع، وذلك بإبراز أهم طرق التامين و المراحل العملية للتامين البحري للبضائع المطبقة في شركة La CAAR.

و أخيرا نختم هذا البحث بمجمل قول و باستخلاص نتائج الدراسة، مع تقديم جملة من التوصيات، و أيضا صياغة أفاقه حتى تكون خطوة نحو تناول أبواب و إشكاليات جديدة تتصل به.