



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي



كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم: العلوم التجارية

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة الماستر أكاديمي في العلوم الاقتصادية والتجارية
وعلوم التسيير

التخصص: مالية وتجارة دولية

الموضوع:

آليات تأمين النقل البحري للبضائع في الجزائر: دراسة ميدانية (الشركة الوطنية للتأمين SAA)

تحت إشراف الأستاذ (ة):
عبد القادر عبيدلي

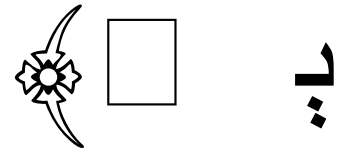
من إعداد الطالبات:
لندة غنايم
مفرج إكرام سارة
سعود منيارة

الاسم واللقب	الدرجة العلمية	الجامعة الأصلية	الصفة
عقبة خضير	أستاذ محاضرة	جامعة الوادي	رئيسا
عبد القادر عبيدلي	أستاذ محاضرة	جامعة الوادي	مشرف ومقرا
خالد احميمة	أستاذ محاضرة	جامعة الوادي	مناقشا وممتحنا

السنة الجامعية: 2021 / 2022

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ



فاطر: 28

الشكر والتقدير

الحمد والشكر لله والصلاة والسلام على أفضل خلق الله الذي بسنتها هتدينا وبالقرآن الكريم

المنزل عليه تعلمنا وبسورة العلق أنارت درينا وفتحت طريق العلم أمام

أعين الأنام.

وعليه لا يسعنا إلا أن نتقدم بجزيل الشكر والعرفان

للأستاذ المشرف:

الذي أنار درينا بنصائحه وإلى كل من قدم لنا يد العون في انجاز هذا

العمل المتواضع

الإهداء

إلما أءما نملكفيا الوجود والدينالكريمينحفظهما الله

اللهنا وأطالفي عمرهما

إلكالأفراد عائلتنا

إلكمنجمعتنا بهما لأقذار خلال المراحل الدراسية

إلكهؤلاءنا عنهد يثمر ؤجهدنا المتواضع هذا

المخلص

تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء حول التأمين البحري كوسيلة لتغطية المخاطر الناجمة عن النقل البحري للبضائع وفهم آليات تطبيقه في شركات التأمين، من خلال عرض الإطار المفاهيمي للتأمين البحري وإجراءات تقدير الخطر البحري وحساب قسط التأمين في الشركة الوطنية للتأمين SAA كدراسة حالة.

توصلت الدراسة إلى أنه بالإضافة إلى الدور المهم لتأمين النقل البحري في تسهيل عمليات التصدير و الاستيراد فهو الأكثر استخداما مقارنة بالتأمين النقل البري و الجوي، وإن تقدير الخطر البحري وقسط التأمين البحري في الشركة الوطنية للتأمين SAA يعتمد على عدة معايير أهمها قيمة البضاعة ونوعيتها ومسار الرحلة البحرية. **الكلمات المفتاحية:**التأمين البحري، قسط التأمين، الاكتتاب، الخطر البحري، شركاتالتأمين، النقل.

Abstract:

This study aims at shedding light on marine insurance, as a means of covering cargo maritime transport risks, and understanding the mechanisms of its application in insurance companies, through the presentation of the conceptual framework of marine insurance and the procedures for, estimating marine risk and calculating the insurance premium, in the National Insurance Company SAA as a case study.

The study concluded that, in addition to, the important role of marine transportation insurance in facilitating export and import operations, it is more used than insurance of land and air transportation, and that the goods' value and quality, and the sea shipping itinerary are the main criteria, in the National Insurance Company SAA, for the assessment of risk and insurance premium marine.

Keywords: marine insurance, insurance premium, underwriting, marine risk, insurance companies.

قائمة المحتويات

الصفحة	المحتويات
II	شكر وتقدير
III	الاهداء
IV	الملخص
VI	قائمة المحتويات
X	قائمة الجداول
XI	قائمة الأشكال
XII	قائمة الملاحق
أ-ج	المقدمة
الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لتأمين النقل البحري للبضائع	
06	تمهيد
07	المبحث الأول: مفاهيم عامة حول التأمين البحري
07	المطلب الأول: مدخل عام للتأمين
07	الفرع الأول: تعريف التأمين
07	الفرع الثاني: أنواع التأمين
08	الفرع الثالث: تعريف التأمين البحري
09	الفرع الرابع: دور التأمين البحري
09	الفرع الخامس: أنواع التأمين البحري
10	الفرع السادس: إجراءات التأمين البحري
15	المطلب الثاني: الأخطار التي يغطيها التأمين البحري والأخطار المستبعدة منه
15	الفرع الأول: الأخطار التي يغطيها التأمين البحري

15	الفرع الثاني: الأخطار المستبعدة من العملية التأمينية
17	المطلب الثاني: مطالبات تأمين البضاعة البحري
17	الفرع الأول: شروط مطالبات تعويض التأمين البحري للبضائع
18	الفرع الثاني: خطوات تقديم المطالبة
19	الفرع الثالث: كيفية تقدير التعويض في التأمين البحري
20	المبحث الثاني: عقد التأمين البحري
20	المطلب الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع
20	الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع
21	الفرع الثاني: خصائص عقد التأمين البحري
23	المطلب الثاني: عناصر عقد التأمين البحري
23	الفرع الأول: الخطر
24	الفرع الثاني: القسط
25	الفرع الثالث: مبلغ التأمين
26	المطلب الثالث: أطراف عقد التأمين البحري
26	الفرع الأول: المؤمن
28	الفرع الثاني: المؤمن له
28	الفرع الثالث: وسطاء التأمين
30	المطلب الثالث: إجراءات إبرام عقد التأمين البحري و الالتزامات المترتبة عنه
30	الفرع الأول: إجراءات إبرام عقد التأمين البحري
32	الفرع الثاني: الالتزامات المترتبة عن عقد التأمين البحري
34	الفرع الثالث: التزامات المؤمن
35	المبحث الثالث: الدراسات السابقة

35	الفرع الأول: الدراسات المحلية
36	الفرع الثاني: الدراسات العربية
38	الفرع الثالث: الدراسات الأجنبية
39	المطلب الثاني: مقارنة الدراسة الحالية بالدراسات السابقة
39	الفرع الأول: أوجه تشابه دراستنا الحالية مع الدراسات السابقة
39	الفرع الثاني: أوجه الاختلاف بين دراستنا الحالية والدراسات السابقة
39	الفرع الثالث: ما يميز الدراسة الحالية عن الدراسات السابقة
41	خلاصة الفصل
الفصل الثاني: واقع وإجراءات تأمين النقل البحري في الشركة الوطنية للتأمين SAA	
43	تمهيد
44	المبحث الأول: منهجية الدراسة
44	المطلب الأول: موضوع الدراسة
44	المطلب الثاني: المنهجية
44	المطلب الثالث: أدوات جمع المعلومات
45	المبحث الثاني: نظرة عامة حول الشركة الوطنية للتأمين Saa.
45	المطلب الأول: بطاقة فنية للشركة
45	المطلب الثاني: تقديم الشركة الوطنية للتأمين.
45	الفرع الأول: الشركة الوطنية للتأمين Saa.
47	الفرع الثاني: تنظيم وعمل الشعبية
48	الفرع الثالث: الهيكل التنظيمي للإدارة العامة
57	المبحث الثالث: خطوات اكتتاب تأمين النقل البحري وتطوره
57	المطلب الأول: خطوات إجراء تأمين النقل البحري للبضائع

57	الفرع الأول: طلب التأمين
59	المطلب الثاني: كيفية إجراء عقد التأمين البحري للبضائع
59	الفرع الأول: اكتتاب عقد التأمين البحري للبضائع
61	المطلب الثالث: مثال مبسط على كيفية إجراء عقد التأمين البحري للبضائع
63	خلاصة الفصل
65	الخاتمة
68	قائمة المراجع
71	قائمة الملاحق

قائمة الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
54	تطور رقم الأعمال حسب الفرع 2010 - 2015	01
55	تطور التعويض حسب الفرع 2010 - 2015	02

قائمة الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
48	الهيكل التنظيمي للإدارة العامة	01
52	الهيكل التنظيمي للوكالات	02
54	المخطط التنظيمي لقسم التسويق	03
56	مخطط تنظيم الشركة "الشعبية" مسؤول 2010	04

قائمة الملاحق

الصفحة	عنوان الملحق	رقم الملحق
71	إشعار تغطية مؤقت	01
73	وثيقة تأمين بحري	02
75	زيارتنا لشركة الوطنية للتأمين Saa	03

الحق كواكب

يعد التأمين، بصورة عامة، من أهم الدعامات التي تقوم عليها الحضارة الراهنة، لأنه ساعد في تطور و ازدهار الحياة الاقتصادية واستقرار الاوضاع الاجتماعية ويعد في الوقت الحالي من أهم مظاهر التعاون الاجتماعي والدولي، ولذلك يعتبر تأمين أخطار النقل البحري في مقدمة فروع التأمين الذي ساهم في تحقيق الضمان الكافي لتدفقات التجارة الدولية.

تطور التأمين البحري بصور مجموعة من القوانين في عدة دول أوروبية وانتشر بشكل واسع جدا، بحيث يمكن القول حاليا أن كل البضائع المنقولة عن طريق البحر لا بد أن تكون مغطاة بتأمين إلى الحد الذي يقترب فيه من الالتزام في النشاط التجاري الدولي، وتزامن هذا التطور مع تطور عقد النقل البحري، الذي يكتسي خصوصية متميزة تجعله ينفرد بأحكام خاصة في مجال ترتيب المسؤولية وتحمل المخاطر والموازنة بين المصالح المتضاربة لكل من الناقلين و الشاحنين على السواء، حيث أُلزم هذا العقد الناقل البحري، نقل البضاعة و تسليمها إلى المرسل إليه كاملة سليمة في الميعاد المحدد، وتحمله مسؤوليتها في حالة هلاكها أو تلفها أو التأخر في تسليمها.

يعتبر التأمين البحري نظام خاص مستقل بذاته وله خصوصياته لارتباطه بالنشاط المائي منذ القدم، و الجزائر كغيرها من الدول، ووعيا منها بأهمية نشاط التأمين ومساهمة الفعالة في ترقية نشاطها الاقتصادي، و باعتبار مكانتها الجغرافية وطول ساحلها الممتد على جزء هام من البحر الأبيض المتوسط، فهي تشكل بوابة لإفريقيا و جهة مقابلة لأهم الموانئ الأوروبية، فالاستغلال الأمثل لهذه المكانة الاستراتيجية يؤهلها إلى احتلال مركز هام في اقتصاديات النقل البحري، وما يتطلبه من خدمات ضرورية بما فيها التأمين البحري. تعد شركات التأمين الجزائرية واحدة من بين الوحدات الاقتصادية التي توجب عليها مسايرة هذا التوجه وألزمها ولوج ذلك، من أجل نموها وتحقيق الأهداف المسطرة من طرف القائمين عليها، فهي تقدم خدمات تأمينية تهدف إلى تغطية المخاطر التي يمكن أن تتجم عن النقل البحري للصادرات والواردات.

من خلال ما سبق وما تقدم، يندرج طرح الإشكالية الرئيسية للبحث وفقا للتالي:

ما هو واقع واليات تأمين النقل البحري للبضائع في الجزائر ؟

الاسئلة الفرعية:

وللإجابة على هاته الإشكالية يمكن طرح التساؤلات الفرعية التالية:

- ما هو مفهوم التأمين البحري و ما هو عقد التأمين البحري للبضائع ؟

- ماهي الاخطار التي تغطيها عملية التأمين البحري على البضائع؟

- ما هو واقع واجراءات تأمين النقل البحري للبضائع في الشركة الوطنية التأمين SAA؟

و للإجابة على هاته الأسئلة قمنا بإدراج الفرضيات التالية:

الفرضيات:

للإجابة على التساؤلات السابقة، تم اعتماد الفرضيات التالية:

يهدف التأمين البحري الى تغطية كل الاخطار الناجمة عن النقل البحري للبضائع.

-يشكل تأمين النقل البحري أهم منتجات الشركة الوطنية للتأمين SAA ، ويشهد تطورا من حيث عدد العقود وأقساط التأمين

-يعتمد تحديد قسط التأمين البحري في الشركة الوطنية للتأمين SAA على قيمة البضاعة ونوعيتها

مبررات الموضوع:

-ارتباط الموضوع بالتخصص، والرغبة في ولوج المواضيع المتعلقة بتقنيات وممارسات التجارة الدولية كموضوع التأمين .

-الاسهام ولو بالجزء اليسير في الدراسات المتعلقة بالجانب التقني والاجرائي في التجارة الدولية وتفاذي المواضيع الكلاسيكية المتداولة التي تهتم اغلبها بالتحليل الكلي.

أهداف الدراسة:

تسعى هذه الدراسة الى الوصول الى الاهداف التالية:

-التعرف على نشاط التأمين بصفة عامة و نشاط التأمين البحري بصفة خاصة و ابراز مدى اهميته

-فهم عقد التأمين البحري و الالتزامات المترتبة على طرفي العقد

-الوقوف على واقع تأمين النقل البحري بالشركة الوطنية للتأمين SAA وفهم الاجراءات المتبعة في التأمين البحري.

أهمية الدراسة:

تكمن أهمية الدراسة من أهمية التأمين البحري في التجارة الدولية على اعتبار ان الجزء الاكبر من التبادل التجاري العالمي يتم عن طريق النقل البحري. كما أن الصناعة التأمينية اصبحت عامل مهما في تغطية المخاطر ومساهما في تحقيق المزايا التنافسية للسلع المتاجر بها دوليا.

الإطار المكاني و الزماني للدراسة :

حددنا حدود الدراسة في إطارين:

الإطار الزماني: من شهر فيفري إلى شهر جوان سنة 2022

الإطار المكاني: الشركة الوطنية للتأمين Saa

منهج الدراسة:

لإنجاز هذا البحث تم الاعتماد المنهج الوصفي التحليلي، وهذا نظرا لطبيعة الدراسة و تحقيقا
للأهداف المرجوة، حيث تم الاعتماد على الوصف والتحليل في الجانب النظري للتعريف بالتأمين البحري
وتحليل معطياته، كما اعتمده كل من أدوات الملاحظة والمقابلة في الجانب التطبيقي لمعرفة واقع
واجراءات التأمين البحري في الشركة الوطنية للتأمين SAA

الدراسات السابقة:

- دراسة لـ حواشين ابتسام منال الطيب، يوسف كحيل حياة نشرت دراسة سنة 2019 بعنوان "تأمين
النقل البحري للبضائع في الجزائر" هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على الإجراءات المصاحبة لعملية
التأمين البحري على البضائع وفق ما نصت عليه الترسنة القانونية للمشرع الجزائري و هذا من خلال
عرض الخطوط العريضة لعملية التأمين البحري على البضائع و الأطراف المشاركة فيها بالإضافة إلى
الأخطار المغطاة من خلال هذه العملية التأمينية والالتزامات المترتبة على الأطراف المشاركة و هذا على
حسب ما نص عليه المشرع الجزائري وقد اعتمدت هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي و توصلت
إلى النتائج التالية:

- يعتبر التأمين البحري ضمانة من ضمانات تطور و ازدهار التجارة الخارجية بالدرجة الاولى.
- يعتبر عقد التأمين البحري من العقود الملزمة لجانبين حيث يرتب التزامات على طرفيه.
- يعتبر التأمين البحري مصدر من مصادر الدخل باعتباره يعمل على جمع رؤوس الاموال وادخارها
واستثمارها.¹

- دراسة سمارة رحيمة، زعموم صيرين، بن صغير فاطمة الزهراء، 2020، بعنوان "التأمين البحري ودوره
في تطوير التجارة الخارجية"، مجلة دراسات متقدمة في المالية والمحاسبة، هدفت هذه الدراسة إلى إبراز
مدى مساهمة تأمين النقل البحري في تطوير التجارة الخارجية في الجزائر خلال الفترة (2010-
2018)، وتوصلنا من خلال هذه الدراسة إلى تأمين النقل البحري على البضائع يلعب دورا حيا و هاما
في دعم عمليات التبادل التجاري في العالم المتمثلة في حركة الصادرات و الواردات في الجزائر، خاصة
إذ يمثل النقل البحري أكثر من ثلثي حجم التجارة الخارجية، إذ وصل في سنة 2017 إلى أكثر من

¹حواشين ابتسام، منال الطيب يوسف، كحيل حياة، 2019، تأمين النقل البحري للبضائع في الجزائر، مجلة الإبداع، المجلد 9، العدد 01،
جامعة البليدة 2 وجامعة الحدود الشمالية السعودية.

120 مليون طن بين شحن وتفريغ للبضائع في الموانئ الجزائرية، حيث تم استخدام المنهج الوصفي في عرض المفاهيم المتعلقة بالتأمين البحري.¹

- دراسة للدكتور الحاج عبد الله موسى علي و الدكتور برعي عثمان الشريف عبد العزيز 2018، بعنوان " أسس تسوية مطالبات التأمين البحري" دراسة حالة سوق التأمين السوداني للفترة (2005 - 2009)، مجلة العلوم الاقتصادية و الإدارية، يستعرض هذا البحث أسس تسويات المطالبات عند وقوع الخسائر البحرية، بالنسبة للبضائع وأجسام السفن، وكذلك الرحلة البحرية، بالنسبة للبضائع و أجسام السفن، وكذلك الرحلة البحرية و أثناء عملها داخل الميناء هذا البحث استخدم فيه المنهج الوصفي و التحليلي والتاريخي، لخص هذا البحث مجموعة من النتائج أهمها:

-ضعف الوعي التأميني لدى المؤمن لهم وعدم فهمهم لشروط و استثناءات وثائق التأمين البحري وشروط معهد مكنتبي التأمين البحري.

- التسويات الودية لمطالبات التأمين البحري يجنب شركات التأمين النزاع و المشاكل مع المؤمن لهم.²دراسة د. ايمن محمد الشنطي - د. محمد سليم العيسى - د. سليمان راجي وشاح 2020 بعنوان "أثر عمليات إعادة التأمين في الحد من المخاطر التي تواجه شركة التأمين"، دراسة تطبيقية على شركة التأمين الأردنية، هدفت الدراسة إلى قياس أثر الأخطار التي تواجهها شركات التأمين في ضوء ممارسة أنشطتها التشغيلية ومدى قدرتها على تجنب الكثير من الأخطار خلال عمليات إعادة التأمين الملاذ الأيمن من تجنب وقوع الخطر بشكله المباشر على الشركة، و إهتمت الدراسة من خلال عمليات إعادة التأمين في سبيل مواجهة الأخطار المحتملة و المتوقعة، ولقد اعتمدت هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي في إجراء هذه الدراسة، كدراسة تطبيقية على شركات التأمين الأردنية،

¹ سمارة رحيمة، زعموم صبرين، بن صغير فاطمة الزهراء، 2020، التأمين البحري ودوره في تطوير التجارة الخارجية، مجلة دراسات متقدمة في المالية والمحاسبة، المجلد 03، العدد 02، جامعة فرحات عباس سطيف، المدرسة الوطنية للإحصاء للإحصاء، جامعة العربي التبسي

² محمد الحاج عبد الله موسى علي، برعي عثمان الشريف عبد العزيز، 2018، أسس تسوية مطالبات التأمين البحري دراسة حالة: سوق التأمين السوداني، مجلة العلوم الاقتصادية و الإدارية، العدد 103، المجلد 24.

وتم التوصل في نتائج الدراسة انالشركات التي تمارس عمليات اعادة التأمين تكون قدرتها التشغيلية اعلى و ان باستطاعتها حماية نفسها من تحقيق الخسائر، وان الشركات التي تمارس عمليات اعادة التأمين تحافظ على توازنها المالي.¹

Milenmiktiov, segeyradukanov, and mararianaPetrova، سنة 2021، بعنوان " **pisk management in maritime transport of goods through insurance**،اكاديمية القوات الجوية " جورجى بينكوفسكي"، دولة ميتروبوليا، بلغاريا، جامعة سانت سيريل ميثوديوس في فيليكو تارنوفو، بالغاريا، هدفت هذه الدراسة الى القضايا المتعلقة بالتنمية وتعتبر ميزات التأمين على البضائع وسيلة لإدارة المخاطر في النقل البحري للبضائع ويتم تحديد افاق تطوير هذا النوع من التأمين وكذلك الناتج المحلي الاجمالي للبلد فترة الدراسة 2010 - 2019 اي السنوات التي تلت انضمام بلغاريا الى الاتحاد الأوروبي، حيث أظهرت النتائج يؤكد الصلة القوية بين النقل البحري و التأمين على البضائع المنقولة و البضائع مما يؤدي الى قوة التطور في سوق التأمين ككل ثبت أن معدل تطور الناتج المحلي الاجمالي للبلاد يتخلف وراء معدل تطور نقل البضائع بحرا، من ناحية أخرى فإن وتيرة تطور تأمين الشحن تتخطى حدودها.

محتوى الدراسة:

لنتمكن من معالجة هذا الموضوع قمنا بتقسيمه الى فصلين، حيث خصصنا الفصل الأول للجانب النظري و الفصل الثاني للجانب التطبيقي، ففي الفصل الأول تناولنا الإطار المفاهيمي للتأمين النقل البحري للبضائع ويحتوي على مبحثين وهي مدخل نظري حول التأمين البحري للبضائع، وعقد التأمين البحري . اما الفصل الثاني فكان تحت عنوان واقع و إجراءات تأمين النقل البحري للبضائع في الشركة الوطنية للتأمين Saa. و الذي ضم هو ايضا مبحثين: المبحث الاول نظرة عامة حول الشركة الوطنية للتأمين Saa المبحث الثاني يشمل اهم الخطوات المتبعة في اكتتاب تأمين النقل البحري للبضائع و تطوره .صعوبات الدراسة:خلال إعدادنا لهذه الدراسة واجهتنا مجموعة من الصعوبات نذكر منها - : شح وندرة المعلومات في هذا المجال وقلة المختصين خاصة كون الجزائر بلد مستورد أكثر من مصدر .

¹ ايمن محمد الشنطي، محمد سليم العيسى، د سليمان راجي وشاح، محمد عدنان العيشات، 2020، اثر عمليات اعادة التأمين في الحد من المخاطر التي تواجه شركة التأمين دراسة تطبيقية على شركات التأمين الاردنية، مجلة دراسات الاقتصادية مجلد 18 العدد 2.

-في الجانب التطبيقي صعوبة التنقل والتواصل مع الوكالات الخاصة بهذا النوع من التأمين .المعلومات التي تحصلنا عليها من خلال زيارتنا لشركة التأمين كانت باللغة الأجنبية وصعوبة ترجمتها للغة العربية.
صعوبات الدراسة:

خلال إعدادنا لهذه الدراسة واجهتنا مجموعة من الصعوبات نذكر منها:

- شح وندرة المعلومات في هذا المجال وقلة المختصين خاصة كون الجزائر بلد مستورد أكثر من مصدر.

- في الجانب التطبيقي صعوبة التنقل والتواصل مع الوكالات الخاصة بهذا النوع من التأمين. المعلومات التي تحصلنا عليها من خلال زيارتنا لشركة التأمين كانت باللغة الأجنبية وصعوبة ترجمتها للغة العربية.

الفصل الأول

الإطار المفاهيمي لتأمين

النقل البحري للبضائع

تمهيد:

قطاع التأمين من الأنشطة الخدمائية التي تشهد تطورا كبيرا من قبل حكومات الدول نظرا للدور الحيوي الذي يلعبه في المجال الاقتصادي والاجتماعي لأي بلد بحيث يؤمن الحماية للأفراد ضد كل الأخطار التي قد تصيبهم في ممتلكاتهم أو في أنفسهم و من هنا ظهرت حاجة الإنسان إلى مؤسسات مؤهلة و مصدر ثقة و أمان قادرة على تحمل المخاطر و توفير التغطية اللازمة للخسائر.

التطور الصناعي في الدول المتقدمة أدى إلى الحاجة الملحة لنقل المواد الأولية عبر وسائل نقل متنوعة و مختلفة عملية النقل هاته قد تتعرض لمخاطر عديدة مما دفع بأصحاب السفن و البضائع المنقولة إلى التفكير في نقل عبئ الخسارة الناتجة عنها إلى أطراف أخرى تستطيع تحملها فكانت تأمينات النقل البحري و الأخطار المترتبة عنها و التي يغطيها التأمين البحري الذي يعتبر من أهم القطاعات التأمينية نتيجة المبالغ الضخمة المستمرة في الملاحة البحرية و عليه سنركز في هذا الفصل على المباحث التالية:

المبحث الأول: مفاهيم عامة حول التأمين البحري

المبحث الثاني: عقد التأمين البحري

المبحث الأول: مفاهيم عامة حول التأمين البحري

سنتطرق في هذا المبحث إلى المفاهيم العامة حول التأمين البحري و أنواعه و الأخطار المغطاة.

المطلب الأول: مدخل عام للتأمين

منذ وجود الإنسان و المخاطر تلازم حياته، لتؤثر في شخصه كذلك التي يتعرض لها الإنسان في صحته من مرض وعجز أو ممتلكاته كالحريق أو السرقة أو التلف... إلخ، فأبتدع الإنسان التأمين ليكون الحل الذي يحميه و ممتلكاته من الأخطار التي تحيط به.

الفرع الأول: تعريف التأمين

التعريف الاقتصادي للتأمين: "أداة لتقليل الخطر الذي يواجه الفرد عن طريق تجميع عدد كاف من الوحدات المتعرضة لنفس ذلك الخطر (كالسيارة و المنزل) لجعل الخسائر التي يتعرض لها كل فرد قابلة للتوقع بصفة جماعية، زمن ثم يمكن لكل صاحب وحدة الاشتراك بنصيب منسوب إلى ذلك الخطر"¹.

- التأمين هو نظام يقلل من ظاهرة عدة التأكد الموجودة لدى المؤمن وذلك عن طريق نقل عبئ أخطار معينة، إلى المؤمن له و الذي يتعهد المؤمن عن كل أو جزء من الخسارة².

- **التعريف القانوني للتأمين:** حسب المادة 619 من القانون المدني الجزائري فإن "التأمين هو عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغ من المال، أو أراد أو أي تعويض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقيق الخطر المبين في العقد وذلك نظير قسط أو أي دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن"³.

الفرع الثاني: أنواع التأمين

يمكن تقسيم أنواع التأمين وفقا لطبيعة الخطر المؤمن منه ما يلي:

1- تأمينات الأشخاص:

مثل: تأمين المرض، تأمين البطالة، تأمين الشيخوخة، تأمين الحوادث الشخصية.

¹-Dr.izz al-din falah,2011. Insurance" principles," darossama for publishing and distribution, amman ,pp, 14,15.

²- salah al din Mustafa Mahmoud,shawqisaif al nasrsayed,(1998),principles of insurance, arab elite house, p 215

³- abdulrazzaq bin kharouf,(1998), speciel insurance in Algerian legislation, university publication,Algiers,p12.

2- تأمينات الممتلكات:

مثل: التأمين على الحرائق، التأمين على تلف أو فقد سيارة، التأمين البحري، تأمين الطيران، تأمين الكوارث الطبيعية.

3- تأمينات المسؤولية:

مثل: تأمين المسؤولية المدنية لأصحاب السفن و الطائرات، تأمين المسؤولية المدنية لأصحاب المهن الحرة (الأطباء - الصيادلة - المهندسون)، تأمين المسؤولية المدنية من اصابات العمل و أمراض المهنة.

الفرع الثالث: تعريف التأمين البحري¹

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

- يعرف التأمين البحري بأنه عقد يتعهد المؤمن بموجبه، بتعويض المؤمن له، وفقا للطريقة وإلى الحد المتفق عليه، عن الخسائر البحرية، وهي الخسائر التي تنشأ عن مخاطر بحرية².

- كما عرفه الفقيه الفرنسي بلاينر³ أنه عقد يلتزم بمقتضاه طرف يسمى المؤمن بأنه سوف يقوم بتعويض طرف آخر يسمى المؤمن له عند تحقق الخطر المؤمن منه وتعرضه لخسارة احتمالية مقابل دفع المؤمن له قسط معين".

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

- ويمكن أن نلخص تعريف التأمين البحري من خلال التعاريف السابقة على أنه: "هو ذلك العقد الذي يكون هدفه ضمان كل الأخطار البحرية يقوم المؤمن بالتعويض للمؤمن له عن كل الخسائر الناشئة عن الأخطار البحرية".

¹- أسامة عزمي سلام وشقري نوري موسى، (2007)، إدارة الخطر و التأمين، الطبعة الأولى، دار الحامد للنشر و التوزيع ص 230.

²- عبد القادر العطير (2006)، التأمين البحري في التشريع الأردني، الأردن، دار الثقافة للنشر و التوزيع، ص 125.

³- معراج جديدي، (2007)، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، الطبعة السابعة، الجزائر، ديوان المطبوعات الجزائرية، ص 230.

– **تعريف شامل:** هو غطاء يضمن للمؤمن له التعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة المشحونة من تلف وتأخير وذلك بموجب شروط وثيقة التأمين.

الفرع الرابع: دور التأمين البحري

ويمكن تلخيص دور التأمين البحري كالتالي:

- يعمل التأمين البحري على تشجيع الهيئات والأشخاص على استثمار أموالهم في التجارة الخارجية مطمئنين إلى الضمانات التي يقدمها لهم نتيجة لوقوع الخسائر خلال عملية النقل المختلفة.
- يعتبر التأمين البحري أحد أهم بنود التجارة غير المنظورة والتي تدخل ضمن تقسيمات ميزان المعاملات الجارية مما يجعل التأمين البحري يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالدخل والإنتاج ويعتبر أحد عوامل دفع خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية.
- وسيلة لإيجاد نوع من الروابط بين الدول وتحسين العلاقات التجارية والاقتصادية والسياسية.
- العمل على إدخال عملات أجنبية وخروج عملات محلية.
- يعتبر التأمين البحري ضماناً كافياً لما تقدمه البنوك من أموال لتمويل التجارة الخارجية .
- حفظ رؤوس الأموال وتوزيع الثروات الاقتصادية على مختلف البلدان سواء إن كانت تلك الثروات على شكل مواد أولية أو مواد نصف مصنعة أو تامة الصنع.
- ازدهار وتطور الملاحة البحرية، وكذلك ازدهار تطور صناعة السفن والصناعات التي تعتمد عليها.

الفرع الخامس: أنواع التأمين البحري¹

تصنف عقود التأمين البحري إلى ثلاث أنواع:

1- يعتمد على موضوع التأمين:

1-1- تأمين على جسم السفينة:

حيث يكون جسم السفينة هو محل التأمين وملحقاتها من (عدد القوارب وأثاث وغيرها من لوازم الإيجار) يهدف إلى توفير الحماية المادية لملاك السفينة عن طريق تعويضهم عن الخسائر المادية التي تتعرض لها هذه السفن نتيجة لتعرضها للأخطار البحرية من حريق وغرق وتلف وتصادم وفقد كلي أو

¹ عقل سعيد جمعة، وعريفات حربي محمد، (2016)، مبادئ التأمين ط 1، دار البادية، ناشرون و موزعون جامعة البتراء ، عمان الاردن ، ص 135، 136.

جزئي مع استثناء الخسارة المادية الناتجة عن الاستهلاك نتيجة الاستعمال أو الخسائر الناتجة عن الصدا أو النقص في الكفاءة لقيادة السفن.

1-2- تأمين على البضائع:

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

1-3- أجرة الشحن:

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

2- يعتمد على مدة التأمين:

- تكون وثيقة التأمين لرحلة معينة.
- لمدة معينة.

3- يعتمد على نوع الخسائر¹:

- وثائق تغطي الخسائر كلياً.
- وثائق تغطي جميع الخسائر ماعدا الخسائر الخاصة.
- وثائق جد جميع الأخطار.

الفرع الخامس: إجراءات التأمين البحري

1- إجراءات التصدير²:

1-1- طلب التأمين: ويتم بطريقتين:

1-1-1- فتح اعتماد مستندي في البنك:

¹ غيث أحمد، (بدون سنة النشر)، إدارة واقتصاديات النقل البحري، الفاروق الحديثة للطباعة و النشر، القاهرة، ص 133.

² سيد سالم رشدي، (2015)، التأمين و المبادئ و الأمن و النظريات، دار الراية للنشر و التوزيع، عمان، ص 32.

- ويتم ذلك من قبل العميل ويقوم العميل البنك بإبلاغ شركة التأمين المدونة اسمها على طلب الاعتماد بتفاصيل البضاعة والرحلة ومبلغ التأمين ونوع الغطاء وأي شروط يطلبها البنك .

1-1-2- تأمين البضاعة في البنك:

- ويتم مباشرة عن طريق العميل وذلك بإرسال فاتورة أو بوليصة شحن أو اية وثيقة أخرى يثبت فيها اسم العميل، طريقة الشحن البضائع، تغليف البضائع، الرحلة مبلغ التأمين.

- ويتم الإنفاق ما بين الشركة والمستورد أو المصدر على نوعية التغطية وعلى تحديد سعر التأمين.

- تقوم الشركة بإصدار عقد التأمين حسب الشروط المتفق عليها وبثلاث نسخ كذلك إصدار الفاتورة ويتم

التوقيع من قبل الشخص المفوض من شركة التأمين ويتم تزويد النسخة الأصلية من الوثيقة مرفقا بها

كافة الشروط إلى البنك وفي حالة التأمين المباشر ترسل النسخة الأصلية مرفقة مع الفاتورة إلى العميل

وتحفظ نسخة في قسم الاصدار وترسل الفاتورة إلى قسم المحاسبة في الشركة .

2- إجراءات التعويض¹:

1-2- تقديم المطالبة:

يعلم المؤمن له شركة التأمين (قسم المطالبات) هاتفيا أو خطيا ويتبع ذلك تبليغ خطي بحصول

أضرار للبضاعة المؤمنة وتذكر تفاصيل أولية عن تلك الأضرار وقيمة المطالب به ورقمه عقد التأمين.

2-2- المستندات المطلوبة:

تقدم جميع المستندات الأصلية الخاصة بالحادث وهي :

- بوليصة التأمين

- الفاتورة التجارية

- بوليصة الشحن

- شهادة المنشأ

- قائمة التعبئة

- البيان الجمركي

- كتاب احتجاج على وكيل الباخرة أو وكيل شركة الطيران أو الناقل البحري

• وتقوم الشركة بفتح ملف بالحادث يحتوي هذه المستندات ويسجل الحادث بسجل خاص بالشركة.

¹ - فلاح عز الدين، (2011)، التأمين مبادئ و أنواع، دار أسامة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، ص 104.

2-3- الكشف الموقعي:

يتم الكشف الموقعي على البضاعة المتضررة من قبل موظف تعويض الشركة في مكان تحديد البضاعة لمعرفة الضرر وتقدير قيمة المطالبة.

2-4- الاستعانة بمستوى الخسائر:

في حالة تجاوز قيمة مطالبة التعويض بملغ معين يتم الكشف على الأضرار من قبل مستوى خسائر (بموجب التعليمات الصادرة عن هيئة التأمين).

2-5- إجراءات إعادة التأمين:

تقوم شركة التأمين بإعلام معيد التأمين عن المطالبة ويتم توزيع المبلغ حسب ما متفق عليه.

2-6- تسديد المطالبة:

تعتمد التقديرات المتفق عليها بين الشركة والمؤمن له ويتم المصادقة على تسديد المبلغ من الشركة ويوقع المؤمن له على براءة ذمة باستلام مبلغ التعويض.

3- تحديد سعر التأمين:

3-1- يعرف سعر التأمين: بأنه عبارة عن المقابل الذي تتقاضاه شركة التأمين من المؤمن له أو وكيله لقاء التعهد بالتعويض عن الخسارة ويعتمد تحديد هذا السعر (القسط) على العوامل التالية:

3-1-1- خبرة شركة التأمين:

كلما كانت سنوات خبرة شركة التأمين في مزاوله التأمين أكبر أدى إلى قدرة الشركة على التواصل إلى سعر المناسب الذي يتعلق بتغطية الخطر الذي سوف تتحمله الشركة، على عكس لو كانت شركة التأمين حديثة النشأة.

3-1-2- نتائج التعامل في نوع معين من السلع:

- إن كثرة تعامل شركة التأمين في تغطية سلعة معينة ضد الأخطار التي تتعرض لها تلك البضاعة، يزيد من قدرة الشركة على تحديد السعر المناسب للتأمين عليها.

3-1-3- نطاق التغطية التأمينية:

حيث تعتبر شروط التغطية (أ) هي ذاتها أعلى قسط بالمقارنة مع شروط (ب) و (ج) وذلك لأنها تكفل تغطية جميع الأخطار مع الأخذ بعين الاعتبار عدم تغطية الأخطار المستثناة إلا بطلب تغطية إضافية خاصة ببعض الأخطار كخطر الحرب، وخطر الشغب، والإضراب.

3-1-4- حجم العميل:

- كلما كان العميل يتمتع بسمعة جيدة ومركز مالي جيد كلما عمدت شركة التأمين إلى تخفيض الأقساط لجذب العميل.

3-1-5- 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 ذاتية الأشغال أو هي سريعة التبخر أو الشرب العادي.... إلخ.

3-1-6- طريقة التغليف¹:

وهي عملية توضيح الطريقة التي سوف تغلف أو تعبأ بها البضاعة، فهل سوف يتم تعبئة البضاعة في علب أو صناديق خشبية أو علب حديدية، حيث أن لعملية التغليف والتعبئة أهمية كبرى .

3-1-7- عمر الباخرة:

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

3-1-8- الظروف المناخية:

كلما كانت البضائع المنقولة والمؤمن عليها، تتأثر بالظروف المناخية بسرعة كلما أدى ذلك إلى زيادة سعر التأمين.

3-1-9- تصنيف السفينة²:

هل تحمل تلك السفينة شهادة علم ورخصة إيجار، فلو لم تكن مصنفة لما ارتفع سعر التأمين أو رفض التغطية نتيجة لمخاطر عدم قدرة شركة التأمين على التعرف على الجهة التي سوف تقوم بمطابقتها في مبدأ الحلول.

4- وثيقة التأمين¹:

¹ - عقل سعيد جمعة، حربي محمد عريقات، (2016) مرجع سابق، ص 138، 139، 140.

تعتبر وثيقة التأمين عقد تتعهد بموجبه شركة التأمين، بتعويض كامل أو جزء من الخسارة التي قد تلحق بالبضاعة المؤمن عليها أثناء شحنها وذلك ضمن شروط يتم الاتفاق عليها.

- ويتم إصدار وثيقة التأمين التي تعطي للتعاقد رمزا قانونيا، ومهما كان نوع وثيقة التأمين البحري الصادر يجب أن تحتوي على التعهدات الضمنية والبيانات الأخرى.

4-1- التعهدات الضمنية:

- أن تكون السفينة صالحة للإيجار.
- أن لا تحيد السفينة عن المسار المرسوم للرحلة التي تقوم بها إلا في حالة إنقاذ حياة شخص على متن السفينة أو سفينة أخرى لتجنب الأحوال الجوية السيئة.
- أن يكون الهدف من الرحلة مشروعاً.

4-2- البيانات الأخرى²:

- شروط التصنيف
- شروط خاصة بالمستندات الواجب توافرها عند طلب التعويض
- شروط السفن المؤجرة
- أن يكون المؤمن له على علم بأن السفينة صالحة للإيجار.
- يجب أن تكون عنابر ومعدات السفينة صالحة ومناسبة للشحن.
- يجب أن تحمل السفينة عضوية أحد نوادي التعويض والحماية المعتمدة وأن تكون تلك العضوية سارية المفعول حتى نهاية الرحلة.
- تضمن الوثيقة شرطا أساسيا وهو ضرورة تبليغ شركة التأمين في حالة إذا ورد تعويض للعميل خبر عن تعويض السفينة إلى حادث أدى إلى إتلاف حمولتها، حيث يتوقف على هذا الشرط استيفاء المطالبة بالتعويض.

المطلب الثاني: الأخطار التي يغطيها التأمين البحري والأخطار المستبعدة منه

¹- الصوص شريف علي، (2012)، التجارة الدولية، الأسس و التطبيقات، الطبعة الأولى، دار أسامة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، ص 263.

²- عقل، عريقات، 2016، مرجع سبق ذكره، ص 141.

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

الفرع الأول: الأخطار التي يغطيها التأمين البحري

- الخطر البحري القابل للتأمين

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

- أما المشرع الجزائري فهو نفسه المشرع الفرنسي في فكرة أخطار البحر، ونص في المادة 101 من الأمر 07.95 في الفترة الأولى منها: "يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق حسب الحالة، الأموال والبضائع المشحونة و هياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث أو القوة القاهرة أو الأخطار البحرية طبقاً للشروط المحددة في العقد"¹.

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

الفرع الثاني: الأخطار المستبعدة من العملية التأمينية

أولاً: الأخطار المستبعدة بصفة مطلقة

- ثمة أخطار مستثناة ومستبعدة لا يضمنها المؤمن ولا يلتزم بتعويض المؤمن له عن الأضرار الناشئة وتتمثل فيما يلي حسب ما نصت عليه المادة 102 قانون التأمين الجزائري:

* أخطاء المؤمن له المعتمدة أو الجسمية؛

* الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن:

مخالفات أنظمة الاستيراد والتصدير والعبور والنقل والأمن.

¹ - محد أمين مهري، (2002)، التأمين البحري على السفينة، رسالة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق و العلوم الإدارية، بن عكنون، الجزائر، ص 52.

الغرامات والمصادرات الموضوعة تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية أو التطهيرية.
*الأضرار التي تتسبب فيها الأثار المباشرة وغير مباشرة للانفجار وإطلاق الحرارة والإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة والإشعاعية وكذلك الأضرار الناتجة عن أثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزيئات؛

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

ثانيا: الأخطار المستبعدة مع ترك الحرية للأطراف

أما بالنسبة للأخطار التي استبعدتها القانون بشرط عدم وجود اتفاق صريح على دخولها في

ضمان وثيقة التأمين فنصت عليها المادة 103 من الأمر 07/95 ونوردها على النحو التالي:

- العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه؛
- الحرب الأهلية أو الأجنبية والألغام وجميع معدات الحرب وأعمال التخريب والإرهاب.
- القرصنة والاستيلاء والحجز والاعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات كيفما كان نوعها.
- احتراق الحصار.
- الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها الأموال أخرى أو لأشخاص آخرين.
- جميع النفقات أو التعويضات المبنية على حجز أو الكفالات المدفوعة لتخليص الأشياء المحتجزة إلا إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون.
- كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار والخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة.

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

المطلب الثاني: مطالبات تأمين البضاعة البحري¹

يعوض تأمين البضائع البحرية المؤمن له عن الأضرار أو الخسائر التي قد تصيب البضائع المنقولة عن طريق البحر، أو عم أي خسائر مادية أخرى طوال فترة الرحلة، وتشمل المطالبات الوثائق التالية:

- وثيقة التأمين البحري
- وثيقة تأمين الخسارة التبعية
- التأخير في بدء الرحلة البحرية
- الخسار العمومية ومصاريف الإنقاذ

الفرع الأول: شروط مطالبات تعويض التأمين البحري للبضائع

تخضع إجراءات مطالبات تأمين البضائع البحرية للحدود و التغطيات و الاستثناءات الواردة في وثيقة التأمين.

- يتم تقديم تقرير عن الحادث، بشرط أن تكون كافة الحقول المعبأة بكامل البيانات المطلوبة بدون استثناء.
- تتم تسوية المطالبات وفقا للوائح مؤسسة النقد العربي السعودي خلال 15 يوما بالنسبة لتأمينات الأفراد و 45 يوما بالنسبة لتأمينات الشركات وذلك بعد تقديم المستندات الداعمة كاملة.
- يتم تقييم المطالبات وتسويتها وفقا لتقرير مقدري الخسارة الذي يتم إعداده على أساس المستندات الداعمة المقدمة من المؤمن له، حيث تتم مراجعة و مطالبة بواسطة التعاونية استنادا على توصيات مقدري الخسارة.
- تطلب تقديم المطالبة وجود شهود أو إرفاق صون إن امكن ذلك.
- بعد تقديم المستندات المطلوبة، يصدر مقدر الخسائر تقريرا حول تسوية المطالبة على أساس شروط و أحكام الوثيقة.
- تستند قيمة المطالبة على تقرير مقدر الخسائر وتعديلاته (أي بما ذلك احتساب الزيادة وصافي المستندات و الاقتراع" التحمل"، كلما يكون ذلك منطبقا) تدعم المطالبة بالمستندات المؤيدة وغيرها من المستندات ذات الصلة. وتتم مراجعة المطالبة بواسطة شركات التأمين و إذا كانت وفقا للأصول تبدأ

¹- الشركة التعاونية للتأمين 2022 www.tawuniya.com

تسوية المطالبة.

الفرع الثاني: خطوات تقديم المطالبة

قبل تقديم المطالبة، يجب إتباع الخطوات التالية:

- عند حدوث/ اكتشاف مطالبة، يجب تقديم إشعار فوري إلى معيدي التأمين.
- التقليل من الخسائر لأدنى حد ممكن و كأن المطالبة غير المؤمن عليها.
- التقديم الفوري للمستندات الداعمة للمطالبة/ المعلومات و الإسراع بتقديم إجراءات المطالبة.
- إرسال إشعار المطالبة فوراً إلى ناقلي الطرف/ الأطراف الأخرى (الغير) لتحميلهم مسؤولية حماية مصلحة شركات التأمين.
- الإفصاح عن الحقائق الجوهرية/ التعاون مع مقدري الخسائر عند إجراء المعاينة.
- قيمة المطالبة/ تقديرات الإصلاح.
- الاحتفاظ بالعناصر المتضررة للتصرف فيها كمستندات أثناء معالجة المطالبة.
- الشروع الفوري في الأجزاء التي تحتاج إلى إصلاحات/ استبدال فور صدور موافقة مقدري الخسائر/ شركات التأمين.

المطلب الثالث: كيفية تقدير التعويض في التأمين البحري¹

يلزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الناتج في وقوع الخطر المؤمن منه، ووفقا لقيمة الشيء المؤمن عليه، وهو يختلف باختلاف المال المؤمن عليه.

تحديد قيمة الأشياء المؤمن عليها أمر ضروري فبالنسبة للسفينة يكون التقييم الحقيقي لها قبل الحادث، و بالنسبة للبضاعة تحدد القيمة الحقيقية لها وفق للسند الشحن أو الفواتير أو أي دليل كتابي آخر، أما إذا كانت القيمة معتمدة فيدفع المبلغ المتفق عليه مع ترك أي تقييم آخر، وقد تثير هذه المسألة إشكالات فيما يتعلق بتحديد القيمة المقبولة عند عدم وجود دليل الإثبات.

ويكون التعويض إما عن طريق دعوى الخسارة، أو عن طريق الترك أو التخلي، إذا الأصل في التأمين هو التعويض عن الخسائر التي تقع جراء الحادث البحري، و الاستثناء في التأمين البحري هو إمكانية التخلي عن الأشياء المؤمن عليها، و هذا ما نص عليه القانون البحري الجزائري في المادة 39 وهي الحالات التي نص عليها المشرع الجزائري في المادة 143 من قانون التأمينات بخصوص البضائع، في المادة 134 بخصوص السفينة، إذ يمكن للمؤمن له أن يطلب مبلغ التأمين كاملا مقابل التخلي عن السفينة أو البضاعة للمؤمن، وهو إجراء استثنائي ومتى أعلن المؤمن له عن رغبته في التخلي يمكن للمؤمن التأكد من توفر شروط التخلي، كما يشترط المشرع الجزائري أن يتخذ المؤمن قرارا خلال ثلاثة أشهر من إخطاره إما بقبول التخلي أو رفضه، فإذا لم يقبل فعليه دفع مبلغ التعويض، وإذا قبل تنتقل إليه ملكية الشيء المتخلى عنه مقابل دفع مبلغ التأمين للمؤمن له كامل وتبقى دعوى الخسارة هي الطريق المثلى للمطالبة بالتعويض، أما الترك أو التخلي فهو طريق استثنائي يكون المؤمن له حر في استخدامه وفقا لمصلحته بشرط أن يعلن عن رغبته للمؤمن.

¹ - مطبوعة بن عيسى حياة، ص 31، 32.

المبحث الثاني: عقد التأمين البحري

سنتطرق في هذا المبحث لماهية عقد النقل البحري للبضائع:

المطلب الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع¹

إن الاستغلال البحري هو الهدف الرئيسي من إنشاء السفينة، وذلك إما بقيام مالكيها بنقل البضائع عليها، وبالتالي تحديد صفة الناقل و الشاحن في نفس الوقت المرسل إليه، ومن ثم لا تثار أي مشكلة بخصوص عقد النقل، وهو ما يقتضي استبعاد هذه الصورة من صور الاستغلال من الدراسة، وقد يكون استغلال المالك لسفينته يخضع لنظام قانوني مختلف تماما عن النظام القانوني لعقد التأمين البحري.

لقد اختلف الفقهاء في توحيد تعريف النقل البحري للبضائع بالرغم من أغلب التعاريف تلتقي في جملة من خصائصه ومميزاته، فقد يرى بعض الفقهاء على أنه: "العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن يوصل بضاعة معينة من ميناء إلى آخر لقاء أجره يتعهد بها الشاحن"

وعرفه البعض الآخر على أنه: "التزام الناقل بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر مقابل التزام الشاحن أو المرسل إليه بتسديد أجره الحمولة و يبدأ سريان هذا العقد من تكليف الناقل بأخذ البضاعة على عاتقه إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه"

وأنه "عقد بين طرفين هما الشاحن الذي يقدم البضاعة المطلوب شحنها ويلزم بدفع أجره الشحن و الناقل الذي يقوم بنقل البضائع التي سلمها له الشاحن، وقد تكون في صورة سند الشحن كما قد يكون في شكل مشارطات في تأجير السفن".

كما أن القانون البحري الجزائري قد عرف عقد النقل البحري وفقا للمادة 738 من القانون البحري الجزائري على أنه "يتعهد الناقل بموجب عقد النقل للبضائع عن طريق البحر إيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له المسماة أجره الحمولة"².

كما وضحت المادة 739 على أنه "عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه، وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني".

¹ - عزوز رزيفة، أحمد مسعود الزهرة (2015)، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة للنيل شهادة الماجستير في الحقوق، جامعة خميس مليانة كلية الحقوق و العلوم السياسية، ص 6، 7.

التعريف الذي أورده المشرع الجزائري هو تعريف جامع، وحسب ما فعله عندما نص على ضرورة أن يكون كل ميناء شحن و التفريغ بحريين وهو ما أغلفته أغلب التعريفات الفقهية"

الفرع الثاني: خصائص عقد التأمين البحري¹:

لإبراز عقد التأمين البحري اختير تعريفا له من أساتذة و رجال قانون حيث عرفه أحدهم بأنه "العقد الذي يتعهد بمقتضاه أحد الطرفين ويسمى المؤمن مقابل قسط معين يلتزم به الطرف الآخر وهو المستأمن بتعويض هذا الأخير عما يلحقه من أضرار تصيب الأشياء المؤمن عليها من جراء وقوع أحد المخاطر البحرية التي يتضمنها الطرف الأول" ويمكن تلخيص خصائص عقد التأمين البحري في النقاط التالية:

1- الرضائية و الإذعان:

ويتجلى ذلك بمجرد تطابق الإيجاب و القبول بين طرفيه على انعقاده، فهو ليس عقد شكلي لأن القانون لا يستلزم إفراغه في شكل معين وإنما استلزم الكتابة لإثبات العقد، أما الإذعان فقد جاء في التشريع الجزائري المنظم للتأمين البحري في ظل الأمر 07195 المتعلق بتأمينات حيث أن المؤمن لا يملك مناقشة شروط العقد من المؤمن، فهذا الأخير يعرض عليه الوثيقة بشروطها ليقبلها كلها أو يرفضها جميعها.

2- الاحتمالية وحسن النية:

إن عقد التأمين هو عقد احتمالي ينصب على احتمال وقوع الخطر للمؤمن ضده ومثل هذا الخطر، وقد يقع أثناء وقت سريان عقد التأمين البحري، وقد لا يقع إطلاقا، وعليه فإن مزايا أو تبعات هذا العقد لا يمكن معرفتها عند إبرام هذا العقد بين طرفيه المؤمن و المؤمن له، وإذا قد يحصل المؤمن على مبلغ التعويض الذي يرد في العقد بمجرد سريان العقد ودفع قسط واحد ووقوع خطر المؤمن ضده، وقد يحصل أن يتم البدء بتنفيذ عقد التأمين وينتهي العقد بأخذ المؤمن جميع الأقساط، ولا يقع الخطر المؤمن منه، وعليه لا مقدما من هو المستفيد من هذا العقد ...

¹ - حوشن ابتسام، منال الطيب يوسف، كحيل حياة، (2019)، تأمين النقل البحري للبضائع في الجزائر، مجلة الإبداع،

العدد رقم 1، ص 131-132.

ويعد عقد التأمين من عقود حسن النية انطلاقاً من إلزام المؤمن و المؤمن له، فيجب على المؤمن تقديم بيانات صحيحة و دقيقة عن المال للمؤمن عليه و عن خطر المؤمن منه و يترتب على كتمانها لهذه البيانات أو التصريح الكاذب على قابلية العقد للإبطال.

3- عقد تعويض و ملزم للجانبين:

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

- لا بد وقوع ضرر للمؤمن له جراء وقوع الخطر، وإلا انتفى حقه بالتعويض؛
- الفكرة التي يقوم عليها التعويض في عقد التأمين هي جبر الضرر الذي لحق المؤمن له أكثر من مرة؛
- إذا عقد التأمين على مبلغ من المال يفوق الشيء المؤمن عليه وكان هناك غش أو خداع من جانب المؤمن له يمكن إبطال العقد؛

يعد عقد التأمين عقد ملزم للجانبين باعتبار أن للمتعاقدين التزامات متقابلة ناشئة عن العقد، أي لهما طابع إلزامي تبادلي في حالة لم يتحقق الخطر فإن ذلك لا يضيء على عقد التأمين صفة الإلزامية.

المطلب الثاني: عناصر عقد التأمين البحري¹

تقوم عقود التأمين بصفة عامة بمختلف أنواعها على ثلاث عناصر أساسية هي الخطر، القسط و مبلغ التأمين.

الفرع الأول: الخطر

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

- أن يأخذ الخطر شكل الحادث المستقبلي:

أي يكون الخطر بعد إبرام العقد و أن يكون غير متوقع وغير محدد، وأن يرد على شيء موجود و واقعي، وبالتالي في حالة ما يكون الخطر منعدم في لحظة إبرام العقد أصبح باطلا لانعدام المحل، وهذه الفكرة مستمدة من القواعد العامة، حيث:

تنص المادة 93 من القانون المدني انه في حالة ما كان محل الالتزام مستحيلا في ذاته كان العقد باطلا بطلان مطلق، وكذلك المادة 15/121 من تقنين التأمين الفرنسي: "يكون التأمين باطلا إذا كان الشيء المؤمن عليه في لحظة العقد قد تلف أو لا يمكن تعرضه للأخطار".

وهذا ما أخذه المشرع الجزائري بالنسبة للخطر البحري في المواد 99 و 100 من الأمر 07 / 95.

- بالنسبة للتأمين البحري يجب أن يكون الخطر أما خطر البحر أو خطر وقع في البحر:

ويقع تحديد الخطر على أساس أسباب طبيعته من جهة و على أساس أسباب وقوعه من جهة أخرى فالخطر البحري القابل للضمان حسب التشريع الجزائري محددة في المادة 101 من قانون التأمين الجزائري و يمكن تقسيمها على ثلاث فئات تتمثل في:

1- الفئة الأولى:

تتعلق بالأضرار المادية التي تلحق بالسفينة أو البضاعة المشحونة.

2- الفئة الثانية:

¹ - عدة بن عطية غوثي، (2016/2017)، إنهاء عقد التأمين البحري و الجهات المختصة في فض النزاعات الناشئة عنه، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، ص 23، 24، 25.

تتعلق بالخسائر العامة والتكاليف التي يقدمها المؤمن لاستبعاد الخطر أو التقليل من أثاره ونعبر عنها عادة بالخسائر المشتركة.

3- الفئة الثالثة.

تتعلق بجملة المصاريف التي ينفقها المؤمن له خلال الرحلة البحرية مقابل حماية الأموال المؤمن عليها من وقوع المخاطر أو التقليل منها.

الفرع الثاني: القسط

أولاً: تعريف القسط

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

وبالتالي فهو مبلغ مالي يدفعه المؤمن له مقابل الحصول على ضمان خطر قد يتعرض له، وهنا تظهر علاقة القسط بالخطر، لأنه أساس لتقدير الخطر ويتغير الخطر بتغيير القسط بالزيادة أو بالنقصان، وتحديد القسط من طرف المشرع الجزائري يكون على أساس النسبة ولتطبيق القاعدة يجب الأخذ باعتبارين، الأول يتعلق بدرجة جسامة الضرر الذي فيه هذا الخطر عند تحققه.

ويتكون القسط من عنصرين:

- القسط الصافي وهو يمثل قيمة الخطر على وجه التقريب حيث يسمح بدفع التعويض عند تحققه، وكذلك يقصد به القسط الذي يتحدد وفق الاحصائيات و التي يكون مساويا بالتقريب إلى تكلفة الخطر المؤمن منه، فالقسط الصافي يتحدد بناء على عنصرين أساسيين هما:

- معدل القسط

- وعاء القسط

وبالتالي فإن:

القسط الصافي = معدل القسط × قيمة المبلغ المؤمن عليه

- التكاليف أو علاوة القسط هو المبلغ الذي يغطي النفقات العامة لمشروع التأمين، ويسمح للمؤمن بتحقيق الربح وهو يضاف إلى القسط الصافي لتكوين القسط الإجمالي.

- يتم تحديد القسط بمراعاة نسبة تحقق الخطر المؤمن منه و طبيعة الشيء المؤمن عليه وقيمه سفينة

كانت أو بضاعة وعليه فإن حسابه عملية حسابه و تقديره يتم وفق إجراءات فنية و رياضية ليتطابق مع حدة احتمال الخطر وحجم الخسائر التي تقع عند حدوثه، ويتحدد القسط الذي في عقد التأمين باتفاق بين الطرفين وفق الرحلة البحرية المبرمجة أو القيمة المؤمن عليها و إذا لم يتم تحديد القسط في عقد التأمين فإنه يرجع إلى سعر الجاري في مكان إبرام العقد، وتتولى تحديده هيئات فنية وللقسط قيمة تعاقدية يستحيل تغييره طبقاً لمبدأ عدم جواز تغيير نسبة القسط، رغم تزايد نسبة تحقق الخطر البحري بعد إبرامه. - لقد ارتفعت أسعار التأمين البحري على البضائع و أجسام السفن بنسب تتراوح بين 50 و 500 في المائة خلال الربع الثاني من العام الجاري، بعد عمليات الاستهداف التي طالت أكثر من ناقة خلال الفترة الماضية، واستمرار التهديدات الإيرانية باستهداف ناقلات النفط و منع تصديره العربي ومضيق هرمز.

الفرع الثالث: مبلغ التأمين

يتمثل في ذلك الذي يتعهد المؤمن، شركة التأمين بدفعه للمؤمن له في حالة تحقق الحادث أو الخطر المؤمن لأجله، ويخضع في تقديره لاتفاق الأطراف الاطراف بمقتضى عقد التأمين، ويجب أن يتناسب المبلغ مع القسط بحيث يزداد مبلغ التأمين كلما زاد القسط ونص عليه المشرع الجزائري في المادة 117 من الأمر 07/95 المتضمن لقانون التأمين الجزائري.

المطلب الثالث: أطراف عقد التأمين البحري¹

عقد التأمين البحري على البضائع، يجرى بين شخصين هما المؤمن و المؤمن له، ومثل هذا العقد لا ينعقد ولا يترتب آثاره إلا باتفاق طرفيه، يجب أن تنصب إرادة الأطراف على كافة الشروط التي يتضمنها العقد.

و بالرجوع إلى نص المادة 02 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمين نجد أن المشرع الجزائري حدد من خلال تعريف عقد التأمين أطراف العقد وهم المؤمن و المؤمن له و في بعض الحالات سمسار التأمين.

وبالنظر إلى أطراف عقد التأمين البحري، ويمكن تصنيفها إلى ثلاثة أصناف أو أكثر والتي تتجسد في المؤمنين و المؤمن لهم، ووكلاء التأمين.

وهذا ما سنتطرق إليه:

الفرع الأول: المؤمن

وهو الطرف الأول في العقد، الذي يتحمل التعويض عن الخطر بمقتضى العقد المبرم بينه و بين المؤمن له و الغالب أن يكون المؤمن شركة مساهمة نظرا إلى القيمة و التكلفة الباهظة التي لا يقوى الأفراد على دفعها. وقد يتخذ المؤمن شكلا آخر، وهو جمعية التأمين التبادلي أو التعاوني، ويقصد بها كل جمعية تضم أشخاصا معرضين لأخطار مماثلة يتعهدون فيها بينهم في تعويض الضرر الذي يلحق بأحدهم عند تحقق الخطر من مجموع الاشتراكات المدفوعة منهم.

وعليه إن المؤمن يمكن أن يكون شخصا طبيعيا وهذا موجود في جماعة اللويدز و التي تتمثل الآن أكثر هيئات التأمين في العالم، حيث أن الأعضاء المكونين لها يقومون بدور المؤمن كل على حدى، وتحت مسؤوليته و قوته المالية في محال التأمين و لرتبته في الجماعة فيتحمل كل عضو ما تعهد به وعلى أساس فردي دون أن تكون للجماعة مسؤولة عن التزامات الأعضاء.

أولا: نوادي الحماية و التعويض

¹ - بهلولي خير الدين، (2014-2015)، التأمين البحري على السفينة، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، قسم الحقوق و العلوم السياسية، جامعة محمد بوضياف مسيلة، ص 24 إلى ص 31.

برزت في التأمين البحري في القرن 19م نوادي الحماية والتعويض، كان هدفها وتغطية الخاطر البحرية وتحقيق الحماية لأعضائها، بتأمين على الأضرار الجسدية للركاب و طاقم السفينة إضافة إلى التأمين على المسؤولية المدنية لتصادم السفن.

وقد أخضع المشرع الانجليزي هذه النوادي لأحكام قانون الشركات الإنجليزي، إذ متعها بالشخصية المعنوية، وإعطاء الحق لكل مالك أو مجهز أو مستأجر أو مالك البضاعة كمستورد أو مصدر، أو ناقل بحري بالعضوية في مثل هذه النوادي، على حصر العضوية لنفس الصنف.

و تجدر الإشارة أن المشرع الجزائري لم يذكر ضمن هذه النوادي ضمن نصوصه القانونية ولعل هذا ما يرجع إلى انعدام الإمكانيات لتأسيس مثل هذه النوادي في المجال البحري.

ثانيا: شركة التأمين التعاضدية

ظهر هذا النوع من الشركات في مجال التأمين البحري في القرن 19م، إذا يقوم على أساس التعاون بين مجموعة من المؤمن لهم معرضين لأخطاء مماثلة، وهدف شركات التأمين التعاضدية مدني غير محقق للربح.

يتم تأسيس هذا النوع من الشركات بموجب عقد تأسيسي بين أعضائها ملزمين ودفع اشتراكات سنوية لتعويض عن الخسائر في حالة وقوع الخطر المؤمن منه وتعرض أموال المؤمن منه و تعرض أموال المؤمن عليها المملوكة لأحد الأعضاء إلى أضرار مادية.

ولا يثير تحديد أطراف عقد التأمين التبادلي، أو التعاوني صعوبة خاصة إذ أن كان كل عضو في جمعية التأمين التبادلي، أو التعاوني يعتبر مؤمنا و مؤمنا له في ذات الوقت.

ثالثا: شركات التأمين البحري

تؤسس شركة التأمين بحسب القوانين الوطنية، وذلك بالنظر إلى بالنظر إلى أهمية هذه الشركات في التنمية الاقتصادية الوطنية، فالعديد من الدول من خلال تشريعاتها تحدد لشركات التأمين التجارية شكل شركة مساهمة، وهذا ما عمل به التشريع الجزائري في نص المادة 215 من قانون التأمين المعدل بأمر 07/95 في فقرتها الأولى على أن تخضع شركة التأمين و /أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ أحد الشكلين الآتيين: "شركة ذات أسهم".

مع إحالة المشرع في نص المادة إلى القوانين التجارية بشركة المساهمة في القانون التجاري الجزائري المواد 592 إلى 715 مكرر 29، فيما يخص تكوينها و إدارتها و ممارستها لنشاطها التجاري،

لكن هذا لا يمنع خضوع شركات التأمين التجارية إلى نصوص خاصة لممارستها فرع من فروع التأمين، ولست وفائها بعض الشروط القانونية الإضافية إلى جانب الشروط القانونية العامة، وهذا ما معمول به في معظم شركات التأمين التجارية في دول العالم.

الفرع الثاني: المؤمن له

وهو طرف الثاني في العقد والذي له مصلحة في المحافظة على سلامة الأموال المؤمنة وقد يكون مالك السفينة أو البضاعة المنقولة و قد يكون شخصا آخر له مصلحة في المحافظة على السفينة و سلامتها وهذا ما أكدته المادة 93 من الأمر 07/95 بقولها: "يمكن كل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع خطر أن يؤمنه بما في ذلك الفائدة المرجوة منه".

والمؤمن له يتعاقد مع شركة التأمين إما أصالة عن نفسه و إما عن طريق نائب و النائب يكون في أكثر الأحوال وكيلًا عن المؤمن له.

وقد يعتقد التأمين لمصلحة شخص آخر لا يظهر اسمه في العقد ولكنه سيعرف بعد وقوع الحادث ويسمى هذا النوع من التأمين بالتأمين لمصلحة شخص غير معين ويجب التمييز بين التأمين بوساطة وكيل بالعمولة، و التأمين لمصلحة شخص غير معين.

فالوكيل بالعمولة إن كان يعقد التأمين باسمه الخاص إلا أنه يتعامل مع المؤمن لحساب شخص غير معروف وهو الموكل الأصلي، أما في التأمين لمصلحة شخص غير معين فليس هناك موكل و إنما يعقد موقع وثيقة التأمين لحساب الشخص الذي تكون له مصلحة في التأمين وقت الحادث، وهذا الشخص غير معروف وقت العقد ولكنه يعرف فيما بعد.

الفرع الثالث: وسطاء التأمين

الأصل أن شركة التأمين تتعاقد مباشرة مع المؤمن له، غير أنه يمكن لشركة التأمين البحري أن تلجأ في هذا التعاقد إلى وسطاء لإبرام هذا العقد، وهذا الوسيط إما أن يعمل لحساب المؤمن أو المؤمن له أو لحسابهما معا.

و وسطاء التأمين ينقسمون بدورهم إلى وكلاء تأمين و سمسرة تأمين، وقد فرق المشرع الجزائري بين الوسطاء الوكلاء على المؤمنين و الوسطاء الوكلاء على المؤمن لهم، وهذا بالرجوع إلى قانون التأمين في آخر تعديل له في 20 فبراير 2006، حيث نصت المادة 252 منه على أنه يعد ووسطاء للتأمين في مفهوم هذا الأمر:

1- الوكيل العام للتأمين

2- سمسارة التأمين

كما وضع المشرع نصوص تنظيمية لتحديد نطاق ممارسة كلا منهما و كيفية تعيينهما ممارسة هذه المهنة، وكذا الشروط القانونية لمنح الاعتماد وموضعا لرقابة وسطاء التأمين و العقوبات المقررة. ونصت المادة 253 الفقرة الأولى من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أن: "الوكيل العام للتأمين شخص طبيعي يمثل شركة أو عدة شركات للتأمين بموجب عقد التعيين المتضمن اعتماده بهذه الصفة... أما الوسيط الوكيل على المؤمن له، وقد سماه المشرع التأمين وهو حسب المادة 258 من نفس الأمر: "سمسار التأمين شخص طبيعي أو معنوي يمارس لحسابه الخاص مهنة التوسيط بين طالب التأمين و شركات التأمين بغرض اكتتاب عقد التأمين، ويعد سمسار التأمين وكيلا للمؤمن له ومسؤولا تجاهه".

وعليه فوسطاء التأمين اما ان يكون شخصا طبيعيا واما ان يكون شخصا معنويا، يمارس لحسابه الخاص مهنة التوسط وتعتبر نشاطا تجاريا بمقتضى المادة 259 من نفس الأمر. و بالتالي يخضع سمسار التأمين للتسجيل في السجل التجاري وهو بذلك يخضع للالتزامات التجارية كمت اعتبره المشرع وكيلا للمؤمن له ومسؤولا اتجاهه وبالتالي فهو يخضع لأحكام الوكالة فترتب عليه واجبات اتجاه موكله وهي:

- يجب على السمسار أن يتقيد بتعليمات موكله و إن لم يقتنع بصحتها.
- من واجبات السمسار أيضا القيام بتنفيذ توجيهات موكله وبذل أقصى جهد مستطاع لإنجاز عمله خلال أقصر مدة زمنية ممكنة بعد الأخذ بعين الاعتبار طاقة الظروف.
- إنه ملزم بتوظيف مهاراته خدمة للمهمة التي يتطلع عليها.

المطلب الثالث: إجراءات إبرام عقد التأمين البحري و الالتزامات المترتبة عنه¹

الفرع الأول: إجراءات إبرام عقد التأمين البحري

يمر عقد التأمين البحري بثلاثة مراحل هامة وهي:

أولاً: طلب التأمين

يتم ذلك من طرف المؤمن له وفي غالب الأحيان يكون عن طريق وسيط التأمين الذي يبقى دوره في شرح و تبسيط مزايا وضرورة التأمين للمؤمن له لكي يتم اقناعه وتمكينه من نموذج للعقد في شكل مطبوعة لطلب التأمين، حيث يكون متكون و متضمن لمجموعة من التساؤلات حول الخطر المرغوب التأمين من أجله، و يقوم المؤمن بالإجابة عليها و تحديد ظروفه، و مبلغ التأمين و القسط و طلب التأمين سواء في حالة ما هو واقع على السفينة أو على البضائع دون تميز، وهذا الطلب ليس له أي قوة إلزامية على الطرفين، ولكونه يمثل مجرد عرض يمكن أن يقع التراجع أو التعديل فيه من طرف المؤمن له وللمؤمن حرية القبول أو الرفض.

ثانياً: مذكرة التغطية المؤقتة

وهو عبارة عن نموذج ترسله الجهة المؤمنة إلى المؤمن له، تعلمه بقبولها تغطية الخطر المطلوب بصفة مؤقتة، و يعتبر بمثابة اتفاق مؤقت بين الطرفين، في انتظار الإعلان النهائي بالقبول من طرف المؤمن، وفي حالة الرفض تسقط مباشرة معه التغطية المؤقتة.

وهذه المذكرة تكون موقعة من طرف المؤمن دون المؤمن له و تحتوي على مجموعة من البيانات و

العناصر الأساسية و تتمثل في:

- ذكر الأطراف
- مبلغ التأمين
- القسط مدة التغطية
- بدايتها ونهايتها و تاريخ السريان

ثالثا: وثيقة التأمين

- والتي تنص على أن: عقد التأمين البحري هو عقد رضائي إلا أنه يتطلب كتابته من أجل إثباته وبذلك يصطلح عليه بمفهوم وثيقة التأمين، كمفهوم قانوني وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري من خلال المادة 97 من القانون 04/06 المعدل و المتمم لأمر 07/95 و التي تنص:
- "يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين، ويمكن إثبات التزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأية وثيقة كتابية أخرى لا سيما وثيقة الإشعار بالتغطية"
- وحتى يكون لوثيقة التأمين اثر قانوني يجب ان تتوفر على البيانات الواردة في المادة 98 من نفس القانون وتمثل في:
- تاريخ ومكان الاكتتاب.
- اسم الأطراف المتعاقدة ومقر إقامتها مع الإشارة عند الاقتضاء إلى ان مكتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه.
- الشيء أو المنفعة المؤمن عليها.
- الأخطار المؤمن عليها و الأخطار المستبعدة.
- مكان وقوع الخطر المؤمن لأجله.
- مدة الاخطار المؤمن عليها.
- المبلغ المؤمن عليه.
- مبلغ قسط التأمين.
- توقيع الأطراف المتعاقدة.

من خلال ذلك نصل إلى القول أن عقد التأمين هو الاتفاق القانوني بين طرفي التعاقد، أما وثيقة التأمين فهي النموذج المعد لإثبات هذا التعاقد في صورة معينة جرى عليها العرف التأميني. ومن أشهر هذه الوثائق نجد تلك التي أصدرها التشريع الانجليزي تحت تسمية "وثائق التأمين لويدزا"، وأصبحت فيما بعد مصدر ترجع إليه معظم الدول في حالة وجود صعوبات في تفسير وثائقها، لأن هذه الوثائق أي وثائق الويدزا كانت محل مراجعة من طرف هيئة الويدزا بعد التقرير الذي قدمته المجموعة السبعة و السبعين في ندوة الأمم المتحدة للتنمية و التجارة nuce في نوفمبر 1973.

- وبالتالي يمكن القول أن كتابة عقد التأمين البحري هو بغرض الإثبات، أما وجود الالتزام ذاته فإنه يمكن أن يتم إثباته بكافة الطرق القانونية الممكنة و ذلك حسب القواعد العامة في الإثبات كالإقرار او اليمين، أو شهادة الشهود.

لكن بالرجوع إلى المادة 97 من الأمر 07/95 نجد أن المشرع الجزائري يقرر بأن الكتابة المنصوص عليها هي للإثبات، إلا أنه يقيد إثبات وجود الإلزام ذاته بموجب عقد التأمين البحري أن يكون بأي وثيقة كتابية أخرى، أضف إلى ذلك أن التشريع الجزائري لم يحدد من يحزر وثيقة التأمين، بحيث كانت في سابق تتم من طرف العدل أو الموثق، إلا أن الأمر لم يعد كذلك، بسبب تعارض الرسمية التي تتطلب نفقات ومدة زمنية مما لا يتناسب مع أساليب التجارة و السرعة في المعاملات، كما لم يحدد اللغة المفروض العمل بها، فهل يشترط اللغة العربية لكتابة أم أن اختيار اللغة متروك لأطراف العقد...؟

- وثيقة التأمين البحرية قابلة للتغير أو التعديل من أطراف العقد، وذلك بموجب ملحق للوثيقة، و يجب أن يخضع لنفس الشروط التي تلحق الوثيقة المتضمنة للعقد الأصلي.

ونجدها في عدة أنواع، حسب الشيء المؤمن عليه كوثيقة التمين على البضائع، وثيقة التأمين على السفن، وثيقة التأمين المفتوحة وكل نوع هذه الوثائق يخضع لشروط معينة.

الفرع الثاني: الالتزامات المترتبة عن عقد التأمين البحري

يترتب إبرام عقد التأمين البحري على مجموعة من الآثار، تشكل التزامات أطراف العقد أي المؤمن و المؤمن له، ويتوقف سريان هذا العقد و تنفيذه على مدى قيام كل طرف بالالتزامات التي تقع على عاتقه.

أولاً: التزامات المؤمن له.

باختصار تتمثل في ثلاثة التزامات وهي :

- طلب التأمين وكل ما يترتب عنه من واجب الإدلاء بكل المعلومات المتعلقة بالخطر.

- المحافظة على مصالح المؤمن و ذلك عملاً لمبدأ حسن النية، فيجب عليه تحديد الخطر تحديداً دقيقاً و وفي، وذلك بإعطاء جميع المعلومات التي من شأنها تسهيل عملية حصر الخطر و مدى جسامته لأن عدم القيام بذلك يؤدي إلى عدم امكانية تحديد مبلغ التعويض المستحق له بصورة واضحة وغير متناسب معه، وهذا ما تستجويه المادة 108 من الأمر 07/95 التي جاءت تحت عنوان حقوق المؤمن و المؤمن له و التزاماتها و التي تنص على ما يلي:

يترتب على المؤمن له ما يلي:

- أن يقدم تصريحا صحيحا بجميع الظروف التي عرفها و تسمح للمؤمن بتقدير الخطر.
- أن يدفع القسط حسب الكيفيات المحددة في العقد.
- أن يصرح خلال عشرة أيام 10 على الأكثر بعد اطلاعه على أي تفاقم للخطر المضمون حصل أثناء العقد ...

و الامتناع عن ذلك يؤدي إلى بطلان العقد حسب ما جاء في المادة 113 من الأمر 07/95

وزيادة عن ذلك يعد العقد ملغيا في حالة الغش الذي يرتكبه المؤمن له طبقا للمادة 110 في نفس الأمر.

و الالتزام بالإعلان عن الخطر يبقى ساري المفعول طوال مدة سريانه، وكل تفاقم يجب إبلاغ

المؤمن وكذلك ظروفه، وأن يكون ذلك خلال 10 عشرة أيام على الأقل من تاريخ تفاقم الأضرار.

كذلك التزامه بتحديد القسط ودفعه حسب ما هو متفق عليه في العقد طبقا للمادة 108

من الأمر 07/95 وحسب ما هو معمول به فإنه يحدد القسط بمبلغ ثابت أو بنسبة مئوية بعد مراعاة

مدى احتمال الخطر المؤمن منه ومدى جسامته، وكذلك وضعية الشيء المؤمن عليه مدة سريان العقد.

وفي حالة إغفال تحديد قيمة مبلغ القسط، فيتم ذلك طبقا لما هو جاري العمل عليه في مكان إبرام

العقد، من طرف هيئات فنية مختصة.

- والأصل أنه يلتزم المؤمن له بالمبلغ المحدد في العقد الاصلي المنشئ للالتزام بتأمين، إلا أن ذلك ليس

من النظام العام، إذ يمكن للأطراف الاتفاق على رفع مبلغ القسط أو تخفيضه حسب إرادتهما المنفردة، و

ما يؤخذ المشرع الجزائري في الأمر 07/95 المعدل بموجب القانون 04/06، وهو أنه نص على الزامية

و ضرورة تحديد و دفع القسط في العقد إلا أنه أغفل ضرورة تحديد المهلة التي يجب دفع القسط فيها،

إلا أنه استدرك الأمر في وثائق التأمين.

- أما فيما يتعلق بمكان دفع القسط فإنه يخضع للقواعد العامة، باعتباره دين فيكون مطلوب وليس

محمول، وعليه فيحدد مكانه بإقامة المؤمن له، وعند امتناعه عن الدفع بعد أعذار المؤمن بضرورة القيام

بذلك، سبب يترتب عنه حق المؤمن في طلب فسخ العقد مع التعويض.

المادة 119 من الأمر 07 /95

الفرع الثالث: التزامات المؤمن

- يقوم المؤمن بالتزامه في مقابل قيام المؤمن له بما عليه من التزامات، المحددة بموجب عقد التأمين وتتمثل خاصة في دفع مبلغ التأمين عند وقوع الضرر للشيء المؤمن عليه، ويكون بعد إثبات علاقة السببية بين الضرر و الخطر المؤمن لأجله من طرف المؤمن له مع اشتراط عدم تجاوز التعويض قيمة الأشياء المؤمن عليها، وهو يشمل كل من ثمن هلاك أو التلف أو النفقات و المصروفات التي يدفعها المؤمن له أثناء و بمناسبة وقوع الخطر و إصابته بأضرار.
- وهذا الالتزام يختلف باختلاف الضرر، فقد يكون تعويض عن خسارة في حالة الضرر الجزئي للشيء المؤمن، أو التزام بتعويض الهلاك في حالة الترك التي تترتب عن الهلاك الكلي للشيء سواء تعلق الأمر بالبضائع أو السفينة ويحد ذلك وثيقة التأمين.
- و بالتطرق إلى هذه إلا عناصر و الأركان المكونة لعقد التأمين البحري إلى جانب المميزات الخاصة به حتى ولو أنه كان بصفة مختصرة جدا رغم أنه ذو أهمية بالغة، إلا أن التدقيق فيه يكون على حساب الموضوع محل البحث الذي ينحصر في كيفية أسباب انتهاء عقد التأمين البحري الذي يستوجب طرح إشكالية الآثار أو النتائج التي تترتب عن إخلال أحد الأطراف الزام التعاقدية، وكذلك في حالة عدم توفر شروط خاصة في العقد، تؤدي إلى انقضاء العقد أو بطلانه، وبترتب عنها في غالب الأحيان عدم تفاهم الأطراف عن تسوية الأوضاع مما يستوجب تدخل جهات أخرى لحلها.
- ري، وهل يحتاج إلى تأجير سفينة لسفرة واحدة أو أكثر أو سفينة معينة.

خلاصة الفصل:

من خلال معالجتنا لهذا الفصل تعرفنا على أن التأمين إحدى الدعامات الأساسية التي تقوم عليها حضارتنا الراهنة وأنه ساعد على تطور الحياة الاقتصادية و استقرار الأوضاع الاجتماعية.

أما عن تأمين النقل البحري الذي هو من أهم فروع التأمين فيعتبر نظام خاص مستقل بذاته وهذا لارتباطه بنشاط مائي منذ القدم فاستنتجنا أن له أهمية كبيرة بالنسبة لشركات التأمين أنه حيث يمثل نسبة كبيرة من أقساط التأمين الإجمالية لأن أغلبية الدول تستعمل الطرق البحرية لتصدير منتجاتها كما تتجلى أهميته في الاقتصاد الوطني ككل والتجارة الخارجية، كما استنتجنا أن ما يميز التأمين البحري عن غيره من التأمينات هو سبب الضرر و ليس طبيعته وهو الخطر البحري الذي نشأت من أجله قواعد خاصة بالتأمين البحري.

الفصل الثاني:

واقع وإجراءات تأمين النقل البحري
للبحراني في الشركة الوطنية للتأمين

SAA

تمهيد:

بعد ما تناولنا في الجانب النظري تأمين النقل البحري للبضائع في الجزائر سنحاول إسقاط بعض المعطيات في هذا الفصل التطبيقي من خلال دراسة تأمين النقل البحري للبضائع في الجزائر بالشركة الوطنية للتأمينات بالجزائر العاصمة Saa، حيث تمكنا من خلال زيارتنا للشركة الوطنية للتأمينات بجمع مجموعة من المعلومات و الاستعانة بمعرفة وخبرة وكلاء التأمين الموجودين على مستوى إدارة الشركة، و تم استخدام هاته المعلومات التي تم جمعها في دراستنا حول التأمين النقل البحري للبضائع في الجزائر.

تقوم هذه الدراسة بشكل كبير على معرفة تأمين النقل البحري للبضائع، و لمحاولة التعرف على عدة عناصر تتعلق بهذا الموضوع ، لذا سلطنا الضوء على الشركة الوطنية للتأمين SAA، من أجل جمع المعلومات الكافية و الإلمام بهذا الموضوع، حيث تم طرح مجموعة من الأسئلة على مسؤول مصلحة النقل بالشركة الوطنية للتأمين Saa43.

- معطيات عامة حول SAA.
 - ما هو تأمين النقل البحري؟
 - ماهي المخاطر المغطاة و المخاطر المستثناة عقد التأمين البحري؟
 - ماهي اشكال العقود التأمين البحري؟
 - ماهي اهم المنتجات المؤمنة؟ و اهم الوجهات الدولية؟
 - ماهي معايير حساب قسط التأمين ؟
 - في ما تتمثل اشكال عقود التامين؟
 - ماهي اهم السلع التي تؤمنها الشركة الوطنية للتأمينات؟
 - على اي اساس تم تصنيف السلع؟
 - من أجل تحليل وتفسير البيانات المجمعة من المقابلة التجأنا إلى الملاحظة برغم من أن المعلومات التي تحصلنا عليها كانت باللغة الأجنبية وصعوبة ترجمتها إلى اللغة العربية.
- وتم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين:

المبحث الأول: عموميات حول الشركة الوطنية للتأمين Saa.

المبحث الثاني: خطوات تأمين النقل البحري للبضائع وتطوره

المبحث الأول: نظرة عامة حول الشركة الوطنية للتأمين Saa.

سنتناول في هذا المبحث التطور التاريخي للشركة الوطنية للتأمين SAA، وهيكلها التنظيمي.

المطلب الأول: التطور التاريخي للشركة الوطنية للتأمين SAA.

هي شركة مساهمة برأس مال قدره 20 مليار دينار جزائري، ومقرها BOULEVARD ERMESTO CHE GUEVARA 5 الجزائر، وهي حاليا تحت إشراف وزارة المالية، القوى العاملة في 31/12/2015 هي 4457 موظف، ولتلبية الاحتياجات و التكيف مع متطلبات السوق والبحث عن كفاءة أفضل أجرت Saa تغييرات مهمة في المنظمة، وبالتالي تم تصميم المنظمة الحالية لتنفيذ الخطة الاستراتيجية بشكل فعال وتحسين القدرة التنافسية وربحية الشركة.

بطاقة فنية للشركة:

- التسمية التجارية: الشركة الوطنية للتأمين Saa

- تاريخ بداية نشاطها: 1963/12/12.

- الشكل القانوني: شركة مساهمة.

- مجال النشاط: التأمينات بكل أنواعها.

- رأس مال الشركة: 20 مليار دينار جزائري.

- مقرها: BOULEVARD ERMESTO CHE GUEVARA 5 الجزائر

في عام 1962 كان سوق التأمين في الجزائر تحت سيطرة الشركات الأجنبية، منذ عام 1963 نفذت الدولة الجزائرية عملية سيطرة كاملة على سوق التأمين، وقد تم ذلك من خلال إنشاء شركات عامة تكون الشركة الوطنية للتأمين (Saa) جزءا منها، وهكذا منذ إنشائها إلى حالتها الحالية مرت Saa بثلاث مراحل من التطور:

1- من التأسيس إلى إدارة الاحتكار:

12 ديسمبر 1963 احتفل سوق التأمين الجزائري بحدث ولادة شركة ثانية على الساحة الوطنية Saa (كانت CAAR هو الأول) تم إثباته في شكل شركة مختلطة جزائرية - مصرية رأس مالها 61% الجزائر و 31% مصر، منذ أن استقلت الجزائر بعد الاستقلال لم يكن لديها بعد الوسائل التقنية لتأسيس شركة تأمين بمفردها.

27 مايو 1966 في هذا التاريخ فرضت الدولة احتكارا لعمليات التأمين بموجب المرسوم رقم 66-127 بعد أن أدى إلى تأمين هيئة الشعبية بموجب المرسوم رقم 66.129 مما جعل من الضروري تعيين وكلاء ومسؤولين تنفيذيين آخرين لضمان المراقبة وتطوير أنشطتها في أيامها الأولى، كانت بداية صعبة من حيث الإنتاج والإدارة، ونظرا لتأمين السوق شهدت الشركة الآن تحولا في الوكالات الخاصة المباشرة مع إنشاء ثلاث مديريات إقليمية "الجزائر العاصمة وهران و قسنطينة".

2- من التخصص إلى استقلالية الأعمال:

وفي عام 1972 تم استغلال السوق في إطار احتكار الدولة لعمليات التأمين بالتزامن مع CAAR تشترك الشركتان العموميتان في السوق وتم إلغاء وسطاء التأمين الخاصين الذي تم دمجهم كموظفين أو موظفين في شركات التأمين الجزائرية.

و في يناير 1976 تخصص شركات التأمين حسب نوع النشاط تستلم الهيئة الشعبية مهمة

تطوير قطاعات السوق الداخلية للمخاطر البسيطة المتعلقة بفروع التأمين التالي:

1-1- السيارات: مخاطر الأسر والحرفيين والتجارة والسلطات المحلية والمؤسسات الأخرى في قطاع الصحة والمهنيين.

1-2- التأمين الشخصي: (الحوادث، الحياة، التقاعد المرضي، الجماعي ... الخ) ونتيجة لذلك تم دفع Saa للمشاركة بشكل كبير في جميع أنحاء الإقليم والتواجد على الحدود من ناحية لتقريب التأمين من المؤمن عليه، ومن ناحية أخرى لتطوير العمالة الكاملة.

وفي فبراير 1989 تم تحويل الشعبية إلى شركة اقتصادية عامة (EPE) في إطار استقلالية الأعمال.

و في 1990 تم إلغاء تخصص شركات التأمين العامة وبدأت الهيئة الشعبية في تغطية المخاطر الصناعية، والبناء، والهندسة، والنقل، وتوسعت أنشطتها وبدأت الشعبية في تسويق منتجات التأمين الزراعي منذ عام 2000.

3- رفع احتكار الدولة وتحرير سوق التأمين:

و في عام 1995 في إطار انفتاح الجزائر على اقتصاد السوق، صدر القانون 08/07 تم

الإلغاء بموجب المرسوم 95/07 الصادر في يناير 1995 و تم استكمال هذا المرسوم وتعديله في عام

2004 بموجب القانون رقم 06/04 مما يسمح بما يلي:

- إدخال إصلاحات على نشاط التأمين وتحرير السوق فيه يؤدي إلى:

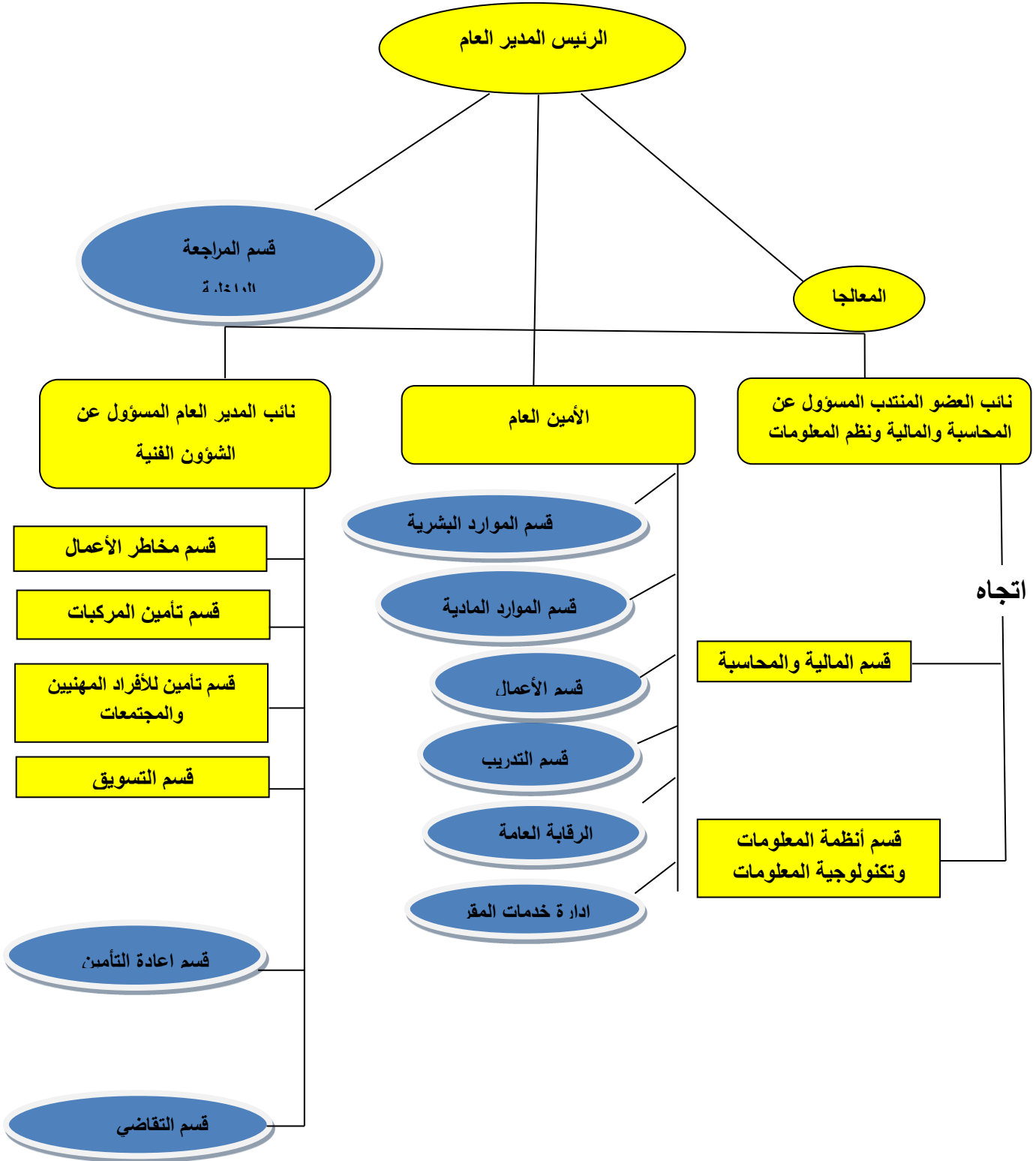
الفصل الثاني: واقع وإجراءات تأمين النقل البحري في الشركة الوطنية للتأمين SAA

فتح السوق أمام المستثمرين الوطنيين و الاحباب، إعادة دمج الوسطاء الخاصين (الوكلاء العامون والوسطاء والتأمين المصرفي)، تنفيذ أدوات مراقبة السوق وإنشاء هيئة مجلس الإشراف على التأمين الوطني (CSA)، تم فصل التأمين الشخصي على التأمين ضد الأضرار.

- تسريع تطوير وتحديث الشركة.
- توسيع الشبكة التجارية.
- إصلاح طريقة أجور جزء كبير من موظفي المبيعات.
- تنفيذ خدمات جديدة وخاصة في مجال المساعد.
- الإصلاح في التنظيم والإدارة .
- تنفيذ نظام ادارة محاسب للعمليات الفنية.

المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي للمديرية العامة.

الشكل رقم: (01) الهيكل التنظيمي للإدارة العامة



المصدر: وثيقة الهيكل التنظيمي الوظيفي للشعبية، قسم الموارد البشرية

من خلال دراستنا الميدانية لشركة التأمين Saa الجزائرية تعرفنا على الهيكل التنظيمي للإدارة العامة وقمنا بشرح معلوماته مع صعوبة ترجمته من اللغة الفرنسية إلى اللغة العربية ومن خلالها نصل إلى المعلومات التالية:

1- الاتجاه العام:

تشكل الوحدة المركزية بهدف تلخيص الأهداف المتوقعة خلال العام من قبل جميع الإدارات الإقليمية، يقوم المكتب الرئيسي بإجراء الفحوصات، ويهتم بالإنتاج ويوجه الوكالات ويقدم لها المشورة من خلال المكاتب الإقليمية.

يتم ضمان إدارة الشركة من قبل مجلس الإدارة المكون من 12 مسؤلاً منتخبا تم تعيينهم من قبل الجمعية العامة للمساهمين، يتم تجديد ثلث هؤلاء الأعضاء المنتخبين كل ثلاث سنوات. يتأسس مجلس الإدارة رئيس مجلس الإدارة والرئيس التنفيذي يساعده نائب المدير العام (الفني والإداري) الذي يتبعه رؤساء الأقسام والمديرون المركزيون، وظيفة هذا المجلس هي وضع الخطة وتطوير توجهات الشركة.

يتم تنظيم الإدارة العامة بشكل هرمي "بالتوازي" والوظيفي في الموظفين:

- تنفيذ سياسات الاكتتاب والاختبار المناسبة التي تؤدي إلى تحقيق نتائج فينة إيجابية.
- تطوير وتحديث السياسة التسويقية من خلال المعرفة الدائمة الأسواق، وتطوير منتجات جديدة... الخ.
- قسم مسؤول عن إدارة الموارد البشرية والمادية وخدمات المقر والرقابة العامة والتدريب والأعمال للشركة، تطبيقا لسياسة التنمية التي تتبناها الشركة.
- إدارة المحاسبة والمالية ونظم المعلومات المسؤولة عن المنظمة، ترشيد تحديث الإدارة داخل الشركة.
- تسمح مثل هذه المنظمة للمدير العام أن يكون لديه ثلاثة (03) من كبار المديرين التنفيذيين على المستوى المركزي، ويتكون من ثلاثة (03) نواب رؤساء تنفيذيين، كل منهم مسؤول عن قطب و ستة (06) رؤساء أقسام بسبب الانهيار.
- المركز الفني التجاري في أربعة (04) هياكل: الأول مسؤول عن مخاطر الأعمال، والثاني تأمين للأفراد والمهنيين والمجتمعات، والثالث تأمين المركبات، والرابع تسويق.
- مركز نظم المحاسبة والتمويل والمعلومات في هيكليين (02): أحدهما مسؤول عن المالية والمحاسبة والأخر مسؤول عن نظم المعلومات وتكنولوجيا المعلومات.

- قسم (الموارد البشرية، الموارد المادية، الأعمال، التدريب، إدارة خدمات المقر، والرقابة العامة). ويتم وضعه تحت المسؤولية المباشرة لنائب المدير العام الإداري.
- قسم "التدقيق الداخلي" يقدم تقاريره مباشرة إلى الرئيس التنفيذي وتتمثل المهمة الرئيسية في التحقق من خلال عمليات التحقق المنتظمة، من أن المعاملات تقنيات نظامية وترجمتها إلى المستندات المحاسبية للشركة صادقة "صحيحة".
- يسمح لنائب المدير الفني بالإشراف على نشاط الأقسام السنة (06) أعلاه بالإضافة إلى الإدارتين المسؤوليتين عنهما مباشرة:
- إدارة إعادة التأمين المسؤولة عن سياسة إعادة التأمين والنشاط (نشاط عرضي مهم لتأمين التزامات الشركة، فيما يتعلق بالأقسام الفنية الأربعة (04)).
- قسم التقاضي والتنظيم المسؤول عن مراقبة تطور التشريعات ومراقبة تنفيذها داخل الشركة، كذلك المراقبة العامة لقضايا التقاضي المتعلقة بالنشاط العام للشركة (في المجال المدني، والتجاري، والإداري، والاجتماعي، والجنائي، والحقيقي، والعقارات والضرائب وما إلى ذلك)، ولا سيما مراقبة المطالبات عندما تكون مهمة جداً، كما أنها مختصة بصياغة أي جزء إداري أو قانوني بين الشركة وأي طرف ثالث (مورد).

2- المديرية الجهوية:

- من حيث العدد موزعة في جميع أنحاء التراب الوطني وتشكل الهيئات اللامركزية للتنشيط والرقابة والتنسيق والإدارة الإدارية والدعم لجميع الوكالات، للقيام بذلك تقوم هذه الإدارة بترجمة السياسة التي يحددها المقر الرئيسي مع إعطاء التوجيهات اللازمة لوكالاته، فإن المديرية الإقليمية تشكل الوسيط بين المكتب الرئيسي والوكالات.
- للإدارة الإقليمية وظيفتان:**
- **الوظيفة الإدارية:** تتمثل في تنفيذ التقسيم الإقليمي لكل وكالة وتزويدها بجميع المعدات والأثاث اللازم لعملها على الوجه الصحيح.
 - **الوظيفة الفنية:** تتكون من تقديم المساعدة للوكالات في الأمور الخارجة عن سلطتها الإدارية والرقابة الصارمة على الأسعار وتسويات المطالبات.

3- الوكالات:

تقع الوكالة مباشرة تحت مسؤولية الإدارة الإقليمية وهي قاعدة كل شركة والمنظمات المسؤولة عن بيع منتجات الشركة و هي على اتصال مباشر مع العملاء لها وظيفتان رئيسيتان:

- الوظيفة الإدارية: وتحدد من خلال الاحتفاظ بسجلات الإصدار وإلغاء العقد والجداول والبيانات الإحصائية.
- الوظيفة الفنية: وتتمثل في تنفيذ العقود والركاب ومراقبة الضمانات التي حصل عليها المؤمن عليه وتسعيها.

وينقسم موظفو الوكالة إلى الأقسام التالية:

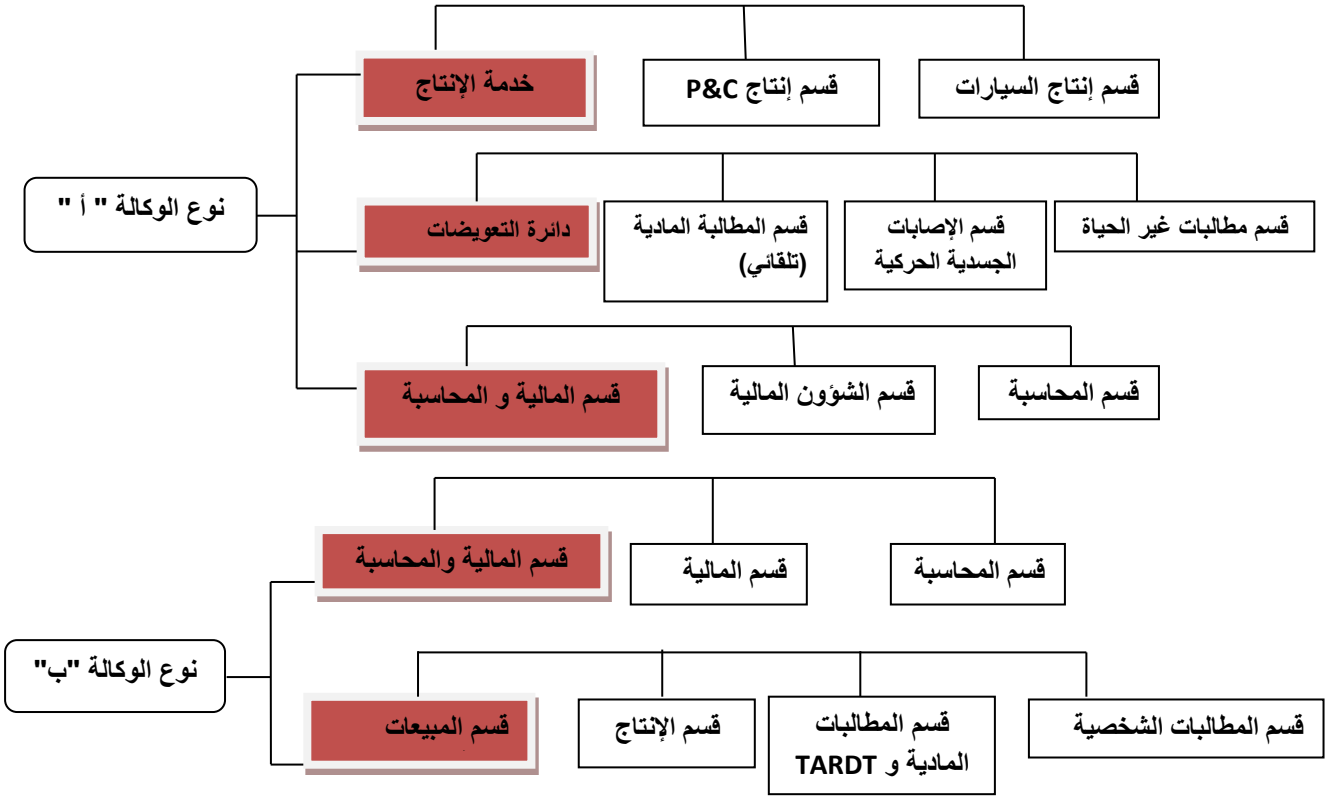
وكالة "أ":

- قسم الإنتاج.
- خدمة "التعويضات".
- دائرة المالية والمحاسبة .

وكالة "ب":

- خدمة "تكنيكو التجارية".
- دائرة المالية والمحاسبة.

الشكل رقم: (02) الهيكل التنظيمي للوكالات



المصدر: وثيقة الهيكل التنظيمي الوظيفي للشعبية

4- قسم الموارد البشرية

4-1- عرض عن قسم التسويق:

تتطلب الرؤية الاستراتيجية للشركة تطوير نهج تسويقي وسياسة اتصال تركز على:

- معرفة توجهات العملاء والمضي قدماً لتلبية احتياجاتهم.
- دراسة السوق للتعرف على الشرائح المختلفة وتطورها.
- تطوير سياسة التوزيع.
- استخدام تقنيات المعلومات والاتصالات الجديدة.

وبالتالي لوضع سياسة تسويقية وتجارية تضمن مستويات التطوير المنصوص عليها في الخطة الاستراتيجية فإن وجود قسم تسويق على مستوى الهيكل التنظيمي لكل شركة (خاصة بالنسبة لشركة التأمين) أمر ضروري لتحقيق هذه الأهداف على هذا النحو لدى Saa داخل مؤسستها قسم تسويق ثم

الفصل الثاني: واقع وإجراءات تأمين النقل البحري في الشركة الوطنية للتأمين SAA

تصميمه كهيكل دعم للنشاط الفني والتجارة للفرع وأقسام السوق، وهي مسؤولة عن تنفيذ السياسة التجارية للشركة من خلال المشاركة في تطوير هذه السياسة وسلوكها داخل الشبكة.

يتألف تنظيم قسم التسويق من مديريتين (02) (مديريتان فرعيتان ملحقة بكل مديرية)، وإدارة فرعية مسؤولة عن الاتصالات

4-1-1-1- دائرة "التطوير والتخطيط":

وتتمثل مهمتها في وضع دراسات استراتيجية وخطط تطوير للشركة على المدى المتوسط والطويل، وكذلك متابعة تحقيق الأهداف الموضوعية يتضمن (02) اتجاهات فرعية:

المديرية الفرعية "البحث والتطوير"

-المديرية الفرعية "التخطيط"

4-1-1-2- إدارة شبكات التوزيع:

هذا القسم مسؤول عن المشاركة في تطوير سياسة التوزيع للشركة في الشبكة التجارية من حيث

التنظيم والرسوم المتحركة، تتكون من اتجاهين فرعيين:

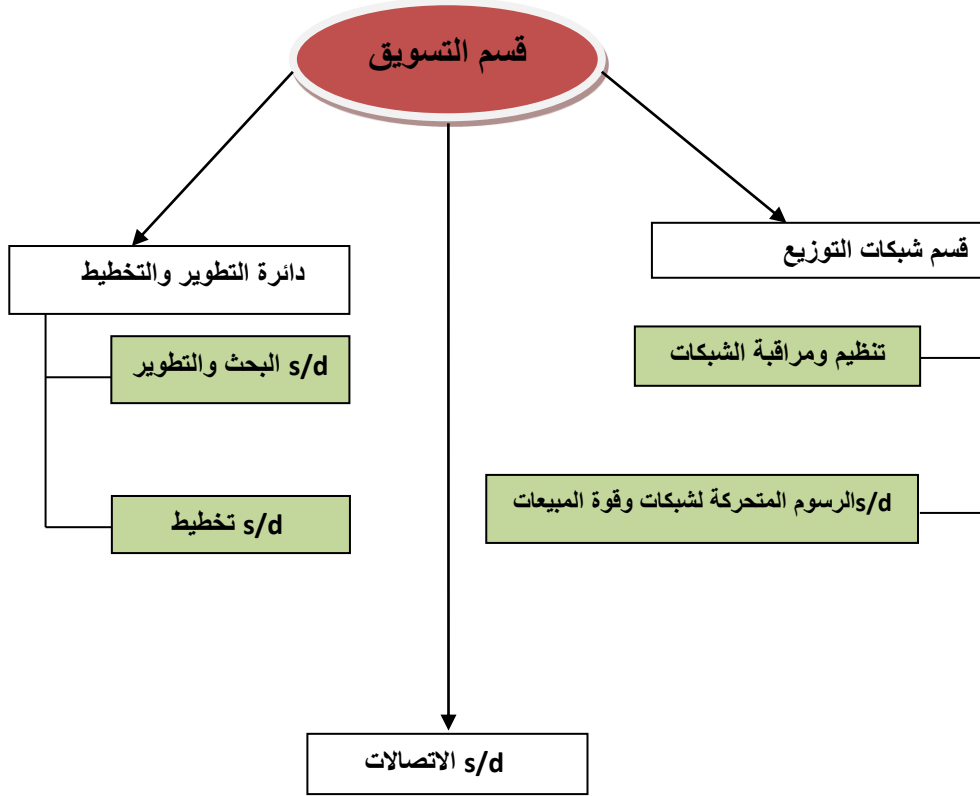
- الدائرة الفرعية "تنظيم ومراقبة الشبكة"

- المديرية الفرعية "رسوم الشبكة وقوة المبيعات"

4-1-1-3- المديرية الفرعية "الاتصال"

تقدم تقاريرها مباشرة إلى رئيس القسم، ويتمثل دورها في التخطيط لجميع إجراءات الاتصال والإعلان التي تهدف إلى تعزيز أنشطة الشركة المختلفة وتطويرها والتحكم بفعالية في استراتيجية تطوير الاتصالات هذه من أجل أن يكون لها حضور قوي في سوق التأمين يوضح الرسم البياني التالي المخطط التنظيمي لقسم التسويق:

الشكل رقم: (03) المخطط التنظيمي لقسم التسويق



المصدر: من إعدادنا بالرجوع إلى وثيقة الهيكل التنظيمي الوظيفي Saa إدارة الموارد البشرية

الجدول رقم: (01) تطور رقم الأعمال حسب الفرع 2010 - 2015

الفروع/سنوات	2010	2011	2012	2013	2014	2015	تطور 15/10
تأمين السيارات	14574	15378	18456	20492	20680	20634	42%
المخاطر للإفراد والمهنيين	1514	1712	1712	1915	2161	2286	51%
تأمين المخاطر الصناعية	1895	2047	2231	2438	2760	3371	78%
تأمين النقل	287	366	292	213	318	362	26%
التأمين الزراعي	184	218	256	445	548	745	305%
تأمين شخصي	1619	1426	208	155	-	147	-90%
المجموع	20073	21147	23164	25757	26467	27398	36%

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على المعلومات المقدمة من طرف الشركة الوطنية للتأمين SAA

- من خلال اجراء التحليل بأثر رجعي حول تطور المبيعات حسب الفرع و تفصيل محافظة الأنشطة،

نلاحظ أن جميع فروع التأمين (باستثناء التأمين الشخصي) شاركت في نمو محافظة، Saa وخاصة

الفصل الثاني: واقع وإجراءات تأمين النقل البحري في الشركة الوطنية للتأمين SAA

التأمين ضد المخاطر الشخصية و المخاطر المهنية و الصناعية و الزراعية، و التي سجلت نموا كبيرا في كل من حجم الأقساط و القيم النسبية، هذه الإنجازات التي تحافظ على الشركة في طليعة السوق.

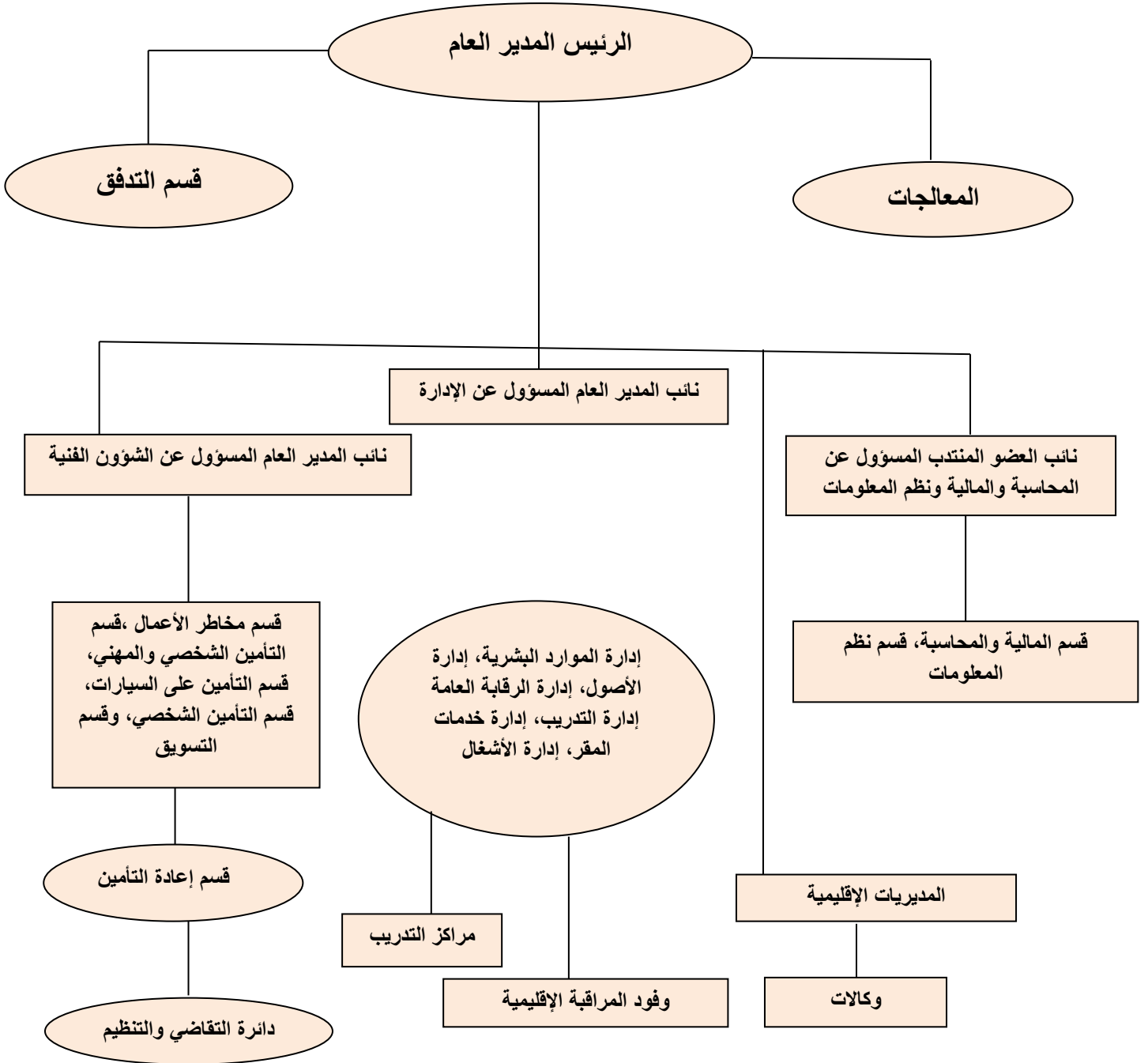
الجدول رقم (02): تطور التعويض حسب الفرع 2010 - 2015

الفرع /السنوات	2010	2011	2012	2013	2014	2015	تطور 15/10
تأمين السيارات	8988	10359	12568	9939	14349	15143	68%
مخاطر للأفراد والمهنيين	160	180	203	226	224	204	28%
تأمين ضد المخاطر صناعي	167	317	311	398	652	594	256%
تأمين النقل	325	78	326	21	229	297	-9%
التأمين الزراعي	62	95	94	82	146	146	135%
تأمين شخصي	426	443	653	212	149	238	-44%
المجموع	10128	11472	14155	14541	15570	16621	64%

المصدر: تم وضعه من قبلنا بالإشارة إلى وثائق Saa الداخلية

- وفقا لبيانات الجدول أعلاه نلاحظ يصرف النظر عن مخاطر النقل و مخاطر الأشخاص، زادت جميع الأضرار الأخرى للمخاطر المختلفة بمعدل كبير و أقل وخاصة فيما يتعلق بأضرار السيارات التي وحده 91% من التعويضات لأن هذا الفرع في الجزائر لديه أكبر تعويض مقارنة بالفروع الأخرى وهذا يعود لكثرة حوادث السيارات.

الشكل رقم: (04) مخطط تنظيم الشركة "الشعبية" مسؤول 2010



المبحث الثاني: خطوات اكتتاب تأمين النقل البحري وتطوره

المطلب الأول: صور عقد التأمين البحري و أشكال تغطية المخاطر

عند مقابلتنا لرئيسمصلحة التأمين النقل بالشركة الوطنية للتأمين اتضح لنا مجموعة من النقاط سنحاول تلخيصها في الفروع التالية :

الفرع الأول: طلب التأمين

تعد هذه المرحلة الخطوة الاولى في عملية النقل البحري للبضائع حيث يتقدم الزبون سواء كان شخص طبيعي او معنوي مصدرا كان أو مستوردا، بطلب لدى الشركة الوطنية للتأمين، وهذا للتأمين ضد خطر معين او أخطار التي ممكن ان تلحق ببضاعته وهذا بعد تطلعه على الشروط العامة. عادة ما يكون هذا الطلب مختصرا، حيث نلاحظ في هذا النموذج أن طالب التأمين البحري على البضائع يتم كتابة اسمه، وعنوانه من ثم قيمة التأمين، وبعدها يتم كتابة بيانات على البضائع المراد تصديرها أو استيرادها، وبعدها يتم توضيح الاخطار المراد تأمينها ويذكر اسم ونوع السفينة و يحدد مكان انطلاق و وجهة السفينة.

1- أشكال عقود التأمين البحري:

1-1- التأمين على رحلة بحرية:

في هذا في النوع من العقود يخص رحلة بحرية واحدة خلال عام حيث يصدر او يستورد فيها الزبون بضاعته.

1-3- التأمين بوثيقة الاشتراك:

في هذا النوع من العقود يخص عدة رحلات بحرية خلال عام يصدر او يستورد فيها الزبون بضاعته.

ويأخذ طلب عقد التأمين شكل استمارة تحتوي على معلومات خاصة بالبضاعة التي يود الزبون التأمين عليها:

المعلومات التي تحتوي عليها استمارة طلب التأمين الخاصة بوثيقة الاشتراك:

- اسم المؤمن
- عنوانه
- نوع التغليف المستعمل

- القيمة المؤمن عليها
- عدد الطرود
- ميناء الشحن
- ميناء التفريغ
- اسم السفينة
- شروط التأمين

عمر و جنسية السفينة: تأخذ بعين الاعتبار هذا العامل فإن كانت السفينة مسنة يكون احتمال الخطر كبيرا، لذا تفرض عليها أقساط إضافية.

2- الأخطار المغطاة:

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

2-1- تأمين جميع المخاطر:

أي أن شركة التأمين لا تعني بالضرورة انها سوف تؤمن للمكتب جميع مخاطره، إذ أنه توجد أخطار معينة تلتزم بها شركة التأمين طيلة مدة النقل مالم يكن الخطر مستثنى من العملية التأمينية تتمثل جميع الأخطار في الحوادث البحرية أو الطوارئ...الخ

2-2- تأمين جزئي FAP-Sauf:

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

المصدر: بناء على مقابلة مع رئيس مصلحة تأمين النقل البحري للبضائع بتاريخ 03 مارس 2022، بالجزائر العاصمة.

المطلب الثاني: تعريف التأمين البحري حسب الأقاليم البحرية العالمية.

نلاحظ في الملحق رقم (01) جدول في الخانة الأولى يبين 18 (regions) أي 18 مسار تقطعه السفينة في رحلتها البحرية مثل مسار (Europe sur mediterraneoccidentale) و مسار (afrique du nord) وتقابلها في الخانة الثانية (pays) الدول التي تتوجه إليها البضاعة من وإلى الجزائر، ونلاحظ أيضا (categories) أي 7 تصنيفات كل خانة تحوي على (FAB- SAUF -T-R) والذي تتمثل في التأمين الشامل و التأمين الجزئي الخاصة بكل وجهة.

الملحق رقم (2) يمثل نوع السلعة المرتبة حسب درجة الخطورة إلى 7 ترتيبات من أقل نسبة خطر مثل المعادن التي تدخل في البند رقم 101 إلى أكثر نسبة خطر مثل البترول التي تدخل في البند رقم 119.

- في البند رقم 99 (الخردوات و المعادن) تدخل في التصنيف رقم 1 نفترض أنها متجهة نحو إسبانيا على مسار البحر الأبيض المتوسط الغربي حيث كانت نسبة تأمين الخطر الشامل 0,154 و 0,077 نسبة تأمين الخطر الجزئي.

- في البند رقم 127 (قطع غيار ميكانيكية في صناديق) تدخل في التصنيف رقم 2 نفترض أنها متجهة إلى جزر الكناري عن طريق أوروبا على المحيط الأطلسي حيث كانت نسبة تأمين لخطر الشامل 0,275 و 0,121 نسبة تأمين الخطر الجزئي.

- في البند رقم 121 صيدلة (منتجات تشمل أمبولات، و زجاجات صغيرة أقل من 1/4 لتر في الكيراتين) تدخل في التصنيف 3 نفترض أنها متجهة الساحل الشرقي عن طريق شمال أمريكا (الساحل الشرقي) نسبة تأمين الخطر الكلي 0,456 و نسبة تأمين الخطر الجزئي 0,181.

- في البند رقم 108 (صياغة الفضة) تدخل في التصنيف 4 نفترض أنها متجهة نحو المغرب في الصحراء الأطلسية عن طريق شمال إفريقيا نسبة تأمين الخطر الكلي 0,445 و نسبة تأمين الخطر الجزئي 0,159.

- في البند رقم 100 (العسل) تدخل في تصنيف رقم 5 نفترض أنها متجهة نحو ليبيا عن طريق شمال إفريقيا في شرق البحر الابيض المتوسط نسبة تأمين الخطر الكلي 0,577 و نسبة تأمين الخطر الجزئي 0,176.

- في البند رقم 92 (الرخام) تدخل في تصنيف رقم 6 نفترض أنها متجهة نحو فرنسا عن طريق أوروبا المحيط الأطلسي نسبة تأمين الخطر الكلي 0,819 و نسبة تأمين الخطر الجزئي 0,209.

الفصل الثاني: واقع إجراءات تأمين النقل البحري في الشركة الوطنية للتأمين SAA

– في البند رقم 119 (النفط ومشتقاته) تدخل في التصنيف رقم 7 نفترض أنها متجهة نحو مصر عن طريق شمال إفريقيا، شرق أوسطي تتمثل نسبة تأمين الخطر الكلي 1,099 ونسبة تأمين الخطر الجزئي 0,220.

من خلال المثال ان البند رقم 119 (النفط و مشتقاته) يحمل أكثر درجة خطورة، حيث كانت نسبة تأمين الخطر الكلي 1,099 إلا أن قطع غيار الميكانيك في صناديق كانت أقل خطورة حيث كانت نسبة تأمين الخطر الكلي 0,275.

المطلب الثالث: آلية حساب قسط التأمين البحري

من أجل توضيح ذلك نقدم مثالا..

تقدم شخص "س" للشركة الوطنية للتأمين SAA بغرض طلب تأمين بضاعته المنقولة بحرا من إسبانيا وهي من نوع الحديدي فتوجه إلى الوسيط لأن النقل البحري الدولي يتطلب تدخل الوسيط في العملية التأمينية، و التي تتمثل مهمتهم الرئيسية في إقامة صلة بين الشاحن و الناقل، في البداية قام الشخص "س" بتقديم كافة بياناته من مكان (بداية ونهاية التأمين)، ويجب أن تكون هاته المعلومات صحيحة و دقيقة وأي خلل، يعتبر عقد التأمين باطلا.

بعدها يقوم الوسيط بنقل البيانات المقدمة له إلى شركة التأمين، لتقوم هاته الأخيرة بعمل التحريات اللازمة عن البيانات و مشغلها، فإن تأكد صدق لها صدق البيانات، و إمكانية عقد التأمين بواسطتها فهنا يتم تحديد قسط التأمين، وطريقة الدفع و شروط التأمين.

- إذا قبل وسيط التأمين و المؤمن له، يقوم المؤمن له وموظف شركة التأمين (مكتب التأمين) بالتوقيع على الطلب، يعرف هذا المستند بمذكرة التعاقد التأميني.

- لحساب قسط التأمين لهاته العملية

لحساب قسط التأمين البحري نتبع الطريقة التالية:

- تحديد مبلغ التأمين.

أ = قيمة الفاتورة × سعر صرف لتحميل تغيرات سعر الصرف.

ب = أ × 10% لتحميل مبلغ التأمين بأجرة الشحن.

ج = (أ + ب) × 10% لتحميل مبلغ التأمين، المصاريف الأخرى (مثل مصاريف التخليص، الاستيراد،

النقل الداخلي...)

مبلغ التأمين: أ + ب + ج

- لنعبر أن سلعة الشخص "س" من الحديد هي بمبلغ 20000 يورو.

- السلعة مرتبة حسب الخطورة إلى "7" ترتيبات كما هو مبين في الملحق أسفله.

- كما هو ملاحظ أن الحديد يصنف في التصنيف الأول من السلع الأقل خطورة بنسبة 0,154،

التي لدينا:

سعر الحديد: 200000

نسبة الخطر: 154,0

الفصل الثاني: واقع إجراءات تأمين النقل البحري في الشركة الوطنية للتأمين SAA

سعر الصرف: 160

التحويل من اليورو إلى الدينار

$$200000 \text{ يورو} \times 160 = 32,000,000 \text{ دج}$$

القسط

$$32000000 \times 0,154\% = 4928000 \text{ دج}$$

خلاصة الفصل:

من خلال دراستنا الميدانية في شركة التأمين الوطنية Saa التي تعتبر من أقدم المؤسسات على المستوى الوطني في قطاع التأمينات، توصلنا في هذا الفصل إلى المعرفة بنشاط التأمين ويعتبر التأمين البحري هو الوحيد من بين كل أنواع التأمين الذي يغطي الأخطار البحرية، يعتمد على عدة عناصر وهي الخطر ومبلغ التأمين وقسط التأمين فإذا اختلف عنصر من هذه العناصر بطل عقد التأمين.

الغائمة

من خلال ما جاء في دراستنا نستنتج أن أغلب التبادلات و التعاملات التجارية الدولية تتم عن طريق البحر وهذا نظرا لمميزات التي يتسم بها النقل البحري بالمقارنة مع أنواع النقل الأخرى، حيث يعتبر تأمين النقل البحري للبضائع من أهم دعائم التجارة عامة و الخارجية خاصة، كونه يساهم في دفع المخاطر البحرية التي تصاحب عملية النقل البحري للبضائع من غرق و حريق و تلف و سرقة و يحد من الخسائر التي ترافق هذه المخاطر نظرا لما يقوم عليه من مبادئ و أسس تصيب في غالبها من مصلحة الطرف الضعيف وهو المؤمن له.

يتميز النقل البحري للبضائع بطابعه المميز و ذاتيته المستقلة وقواعده القانونية الخاصة التي ينفرد بها عن غيرها من أنواع التأمين الأخرى إذ يعتبر من العقود الملزمة للجانبين و من العقود الرضائية، لكن رغم أهمته عقد التأمين البحري نجد أن المشرع الجزائري لم يفرض لها قواعد خاصة في التقنين البحري لذا نقول أنه كان على المشرع الجزائري إبراز قواعد خاصة بالتأمين البحري في التقنين البحري قصد إظهار الأحكام و القواعد الخاصة و المنظمة لهذا العقد، وفي ختام دراستنا توصلنا إلى مجموعة من النتائج:

النتائج:

-التأمين البحري مقترن بصيغة ضمان كل الاخطار يهدف في الواقع الى تحقيق هدفين هو ان يمنح للمؤمن له تغطية ضد اثار الاخطار الناتجة عن الحوادث المدرجة في وثيقة التأمين، ولكنه لا يضمن كما تدل تسميته آثار كل الاخطار و لو كانت مستبعدة قانونيا، اذ ان الشرط المذكور لا يضمن نتائج الاخطار المستبعدة قانونا، اذ لم يكن منصوصا على ضمان استبعاد أثارها في وثيقة التأمين -يغطي تأمين النقل البحري للبضائع مختلف الأخطار التي تتعرض لها البضاعة مثل الغرق، التلف الكلي أو الجزئي....الخ

- التأمين البحري هو الوحيد من بين انواع التأمين الذي يغطي الاخطار

-العوامل التي من خلالها يتم حساب قسط التأمين البحري وهي طبيعة التغليف ، طبيعة البضاعة،

طبيعة النقل، مسار المؤمن ، السفينة الناقلة، خصائص الموانئ.

الاقتراحات و التوصيات: مما سبق يمكننا تقديم بعض الاقتراحات التي نراها مفيدة لمؤسسات التأمين في

مواجهة بعض المشاكل التي تعرقل نشاطها، ومن بين هذه الاقتراحات

- توعية وتحسيس المجتمع بأهمية التأمين بصفة عامة و التأمين البحري بصفة خاصة، وذلك عن

طريق وضع اشهارات وإعلانات وكتب تتحدث عن أهمية التأمين في تغطية المخاطر

- فتح فروع و وكلات التأمين في المناطق النائية و المعزولة للتعميم ونشر فكرة التأمين
- تطوير فرع تأمين النقل البحري و الاهتمام به وتشجيع المؤسسات البحرية للتأمين على بضائعها
- تحسين التعامل مع الزبائن و تقديم امتيازات للزبائن الدائمين
- القيام بالتعويض في أسرع وقت ممكن لكسب ثقة الزبائن
- - اهتمام الجزائر بعقد المؤتمرات والملتقيات والندوات حول إدارة الخطر و التأمين و تشجيع البحث العلمي في التأمين البحري وخاصة في المجالات التطبيقية ونشر هذه البحوث في المجالات

أفاق البحث:

- في اخر دراستنا نقترح هذه الاشكاليات لمن يهمله الأمر او يمتلك رغبة الخوض في مواضيع التأمين
- الى أي مدى يساهم التأمين البحري في تطوير التجارة الخارجية؟
 - ماهي الطرق التي تساهم في تحسين قطاع التأمين في الجزائر؟

قائمة

المراجع

أولاً: الكتب

- 1- بن غانم علي، دون سنة النشر، التأمين البحري وذاتيته نظامه القانوني، ط3، ديوان المطبوعات الجامعية.
- 2- جديدي معراج، (2007)، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائرية، ط7، ديوان المطبوعات الجزائرية، الجزائر.
- 3- سيد سالم رشدي، (2015)، التأمين والمبادئ الأسس والنظريات، دار الرياء للنشر والتوزيع، عمان.
- 4- الصوص شريف علي، (2012)، التجارة الدولية الأسس والتطبيقات، ط1، دار أسامة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.
- 5- عبد القادر العطير، (2006)، التأمين البحري في التشريع، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن.
- 6- عبد ربه إبراهيم علي إبراهيم، (2006)، مبادئ التأمين، الدار الجامعية، الإسكندرية.
- 7- عزمي سلام أسامة، نوري موسى شيقري (2007)، إدارة الخطر والتأمين، ط1، دار الحامد للنشر والتوزيع، الأردن.
- 8- عقا سعيد جمعة، عريقات حربي محمد، (2016)، مبادئ التأمين، ط1، دار البادية ناشرون وموزعون، جامعة البتراء، عمان، الأردن.
- 9- غيث أحمد، بدون سنة النشر، إدارة واقتصاديات النقل البحري، الفاروق الحديثة للطباعة والنشر، القاهرة. فلاح عز الدين، (2011)، التأمين مبادئه وأنواعه، دار أسامة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.

ثانياً: الأطروحات والمذكرات

- 1- بهلول خير الدين، (2014.2015)، التأمين البحري على السفينة، مذكرة لنيل الماستر في الحقوق قسم الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوضياف، مسيلة.
- 2- عدة بن عطية غوثي، (2016,2017)، إنهاء عقد التأمين البحري والوجهات المختصة في فض النزاعات الناشئة عنه، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم.
- 3- عزوز رزيقة، أحمد مسعود الزهرة، (2015)، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، جامعة خميس مليانة كلية الحقوق والعلوم السياسية .
- 4- مهري محمد أمين، (2002)، التأمين البحري على السفينة، رسالة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، الجزائر.

ثالثا: المجالات

- 1- حاوشن إبتسام، منال الطيب يوسف، كحيل حياة، (2019) تأمين النقل البحري للبضائع في الجزائر، مجلة الإبداع، العدد رقم 1.
- 2- محمود السعيد، (2011)، الأخطار والحوادث البحرية وأنواعها وصورها والطرق الكفيلة بمعالجتها، سوريا، مجلة النقل الإلكترونية، العدد 19.

رابعا: الجرائد

- 1- القرار رقم 0795 / (المتعلقة بالتأمينات)، الصادر في 23 شعبان 1415 هـ الموافق لـ 25 جانفي 1995، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 13، الجزائر، 1995.
- 5/المواقع الإلكترونية:

WWW.tawuniya.com 2022 للتأمين والتعاونية الشركة

6/باللغة الأجنبية:

- 1) Dr.. Izz al-Din Falah, (2011). Insurance "Principles, Types", Dar Osama for Publishing and Distribution, Amman.
- 2) Salah al-Din Mustafa Mahmoud, Shawqi Saif al-Nasr Sayed, (1998). Principles of Insurance, Arab Elite House.
- 3) Abdul Razzaq bin Kharouf, (1998). Special Insurance in Algerian Legislation, University Publications, Algiers.

قائمة

الملاحق

الملحق رقم: (01) نموذج طلب تأمين بحري على البضائع

نموذج

طلب تأمين بحري على البضائع

..... : نرجو اجراء التأمين باسم :
..... : العنوان :
..... : قيمة التأمين :
..... : عن البضائع الآتية بيانها :
.....
..... : ضد اخطار :
..... : على الباخرة :
..... : السفرية من :
.....
..... : ملاحظات :

امضاء

اشعار تغطية مؤقت رقم

المؤمن له :

العنوان :

بناء على طلبكم رقم المؤرخ

نتشرف بأن نعزز لكم قبولنا التأمين ، حسب البيانات الواردة فيما يلي ،
وذلك لحين اصدار وثائق التأمين النهائية .

مبلغ التأمين :

البضائع المؤمن عليها :

رقم الاعتماد المستندي : بنك

ويشترط أن تكون التعبئة طبقا للأصول الفنية للصنف ، وأن تشحن
البضائع داخل عنابر السفينة

الرحلة :

السفينة : ستشحن البضائع على سفينة سيذكر اسمها فيما بعد ، على أن
شروط تقسيم السفن (Classification Clause) الصادر من مجمع
مكتتبي التأمين بلندن وعلى ألا تمر بفلسطين المحتلة أو أحد موانئها .

التغطية : طبقا للشروط الآتي بيانها الصادرة من مجمع مكتتبي التأمين
بلندن :

أسعار التأمين : (أ) أخطار النقل :

(ب) أخطار الحرب والاضطرابات : طبقا للأسعار العالمية
المعمول بها يوم الابحار .

على أنه من المعلوم والمتفق عليه أن هذا التأمين المؤقت يخضع للاشتراطات
الآتية :

١ - أن تخطرنا بمجرد علمكم أو علم مندوبيكم بشحن البضائع المؤمنة مع ذكر اسم السفينة أو السفن التي يتم الشحن عليها .

٢ - للشركة حق إلغاء هذا التأمين في أي وقت وبدون ابداء الأسباب بعد منحكم مهلة :

(أ) ٣٠ (ثلاثين) يوما بالنسبة للأخطار البحرية .

(ب) ٧ (سبعة) أيام بالنسبة لأخطار الحروب .

(ج) ٧ (سبعة) أيام بالنسبة لأخطار الاضطرابات والشغب

والاضطرابات الأملية - باستثناء الشحنات المنقولة من أو إلى أمريكا فالمهلة

٤٨ (ثمانية وأربعون) ساعة .

على أنه في هذه الحالات يستمر التأمين على الشحنات التي تكون قد بدأت رحلتها قبل

انقضاء المدة المحددة أعلاه وذلك حتى وصولها إلى أماكنها النهائية .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام

تحريرا في

انتاج :

الملحق رقم: (03) وثيقة تأمين بحري

وثيقة تأمين بحري
بضائع

مبلغ التأمين رقم الوثيقة

بموجب هذه الوثيقة تم الاتفاق بين ، والمنوه عنها
عنها فيما بعد بالشركة وبين

بصفته ذا مصلحة أو مالكا أو وكيلًا أو ذا صفة أخرى في ابرام التأمين المبين والموضح
فيما بعد على أنه في مقابل دفع مبلغ

دفعه المؤمن له المذكور أو تمهد بدفعه للشركة كقسط عن هذا التأمين بمعدل

تتعهد الشركة وتوافق على أن تدفع وتموض المؤمن له أو من يقوم مقامه أو مديره
أو من يخلفه في جميع الخسائر والأضرار المبينة فيما بعد والتي قد تلحق الأشياء المؤمن
عليها بمقتضى هذه الوثيقة وملحقاتها في حدود مبلغ التأمين وقدره

سواء في ذلك أكانت الأشياء المؤمن عليها قد هلكت أو لم تهلك وقت ابرام هذه الوثيقة
بشرط ألا يكون قد وصل الى علم المؤمن له أي خبر عن ذلك ويبدأ هذا التأمين من

ومن المتفق عليه بين المؤمن له والشركة أن هذه الوثيقة تضمن :

وان السفينة الناقلة هي :

يشترط ألا تمر السفينة أو الطائرة الناقلة بالمياه الإقليمية أو المجال الجوي لفلسطين المحتلة .

وتتمهد الشركة وتوافق على أن التأمين المذكور يبدأ من الوقت الذي تشحن فيه البضائع على السفينة المذكورة أعلاه ويستمر الى أن يتم تفريغ البضائع المذكورة ووضمها على البر بسلام في جهة الوصول سائلة الذكر ، ويجوز للسفينة المذكورة أن تتأهب وتبحر وتمر وتبقى في أي ميناء أو مكان خلال الرحلة المؤمن عليها دون مساس بهذا التأمين .

والأخطار التي قبلت الشركة تحملها في كل هذه الرحلة هي :

أخطار البحار ، وسنن الحرب ، والحريق ، والأعداء ، والقراصنة ، والرمي في البحر ، والقرصنة المنظمة ، والمفاجآت ، والاستيلاء ، البحر ، وكذلك القبض والايقاف والمنع الصادر من سلطة عامة ، لأية دولة وفي أية حالة وبأية صفة كانت ، وكذلك خيانة الربان والملاحين ، وجميع الأخطار الأخرى والنسائر والكوارث التي قد تلحق بالأشياء المؤمن عليها أو أي جزء منها بضرر ما - وفي حالة حصول أية خسارة أو كارثة يجوز للمؤمن له ، أو مستخدميه ، أو تابعيه ، أو خلفائه أن يعمل ويسافر للمحافظة على الأشياء المؤمن عليها أو أي جزء منها أو استردادها ، وذلك دون المساس بهذا التأمين - ومن المتفق عليه أن أي اجراء من المؤمن أو المؤمن له لاسترداد أو لانقاذ أو لحفظ الأشياء المؤمن عليها لا يعتبر بأي حال من الأحوال تنازلاً أو قبولاً للتخلي .

ملاحظة : من المتفق عليه أن الغلال ، والحبوب ، والأسماك ، والملح ، والفواكه ، والدقيق ، والبذور ، لا تكون مضمونة الا اذا كانت العوارية عمومية أو جنحت السفينة - ومن المتفق عليه أيضا أن السكر ، والتبغ والقنب والكتان والجلود الخام بأنواعها لا تكون مضمونة الا اذا بلغت العوارية 5% ، أما البضائع الأخرى فلا تكون مضمونة الا اذا بلغت العوارية 3% ما لم تكن العوارية عمومية أو جنحت السفينة أو غرقت أو احترقت .

في حالة حصول ضرر تنشأ عنه مطالبة بمقتضى هذه الوثيقة يجب على المؤمن له أن يقدم فوراً طلباً كتابياً للمعاينة الى

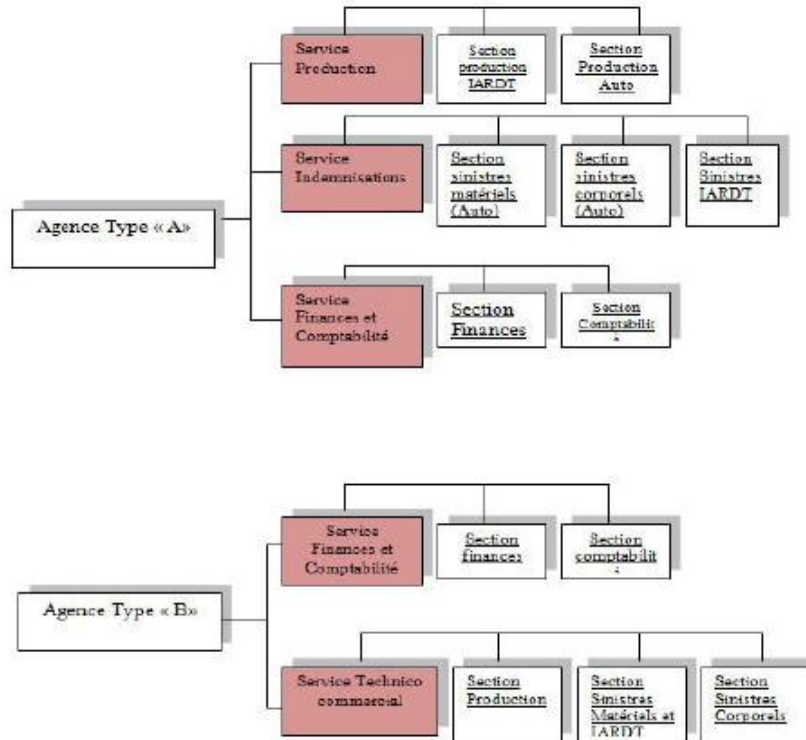
تم التوقيع على هذه الوثيقة في بتاريخ

انتاج : -

روجعت

الملحق رقم: (04) الهيكل التنظيمي للوكالات

Figure 09 : Organigramme des agences



Source : Document organigramme fonctionnel de la SAA,
Direction des Ressources Humaine.

1.2.4. Filiales et partenariats

1.2.4.1. Filiales et prise de participation

Dans l'objectif de focaliser ses forces potentielles sur le métier d'assurance, la filialisation pour la SAA revêt un caractère stratégique pour mieux organiser ses activités techniques et se séparer des services de soutien. C'est ainsi qu'elle a créé des filiales

الملحق رقم: (05) زيارتنا لشركة الوطنية للتأمين Saa









الملحق رقم: (06) نموذج استمارة لشركة الوطنية للتأمين Saa

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
 République Algérienne Démocratique et Populaire
 وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
 Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
 جامعة الشهيد عبد الحفيظ الواسلي
 Université Tahakultouba Lakhdar FLI Oued

Faculté des sciences économiques et commerciales - sciences
 Économiques
 Département de sciences économiques
 31 Mars 2022

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم
 العلوم التجارية
 رقم التسجيل في المرسوم رقم 2812/2012

أبي المسند شركة التأمين للشغل المصري 588
الجزائر - ورقلة

الموضوع : طلب عمادة

بهدف مساعدة الطلبة الجامعيين الآتية أسماؤهم على إنجاز عملهم ، وتقديم المعارف العلمية و العملية في الموضوعات ذات الصلة التخصصية ،
 ولأن من ميولكم تقديم كل ما يمكن من مساعدة ودعم في عملهم ما يسمح به القانون و التنظيمات المعمول بها

رقم التسجيل	الاسم و التقب	التخصص	الإعداد
	مفراح اكرام سارة	مالية وتجارة دولية	
	حنان أمينة	مالية وتجارة دولية	
	سعود حبيزة	مالية وتجارة دولية	

وذلك في إطار البحث المعمول : آيات تأمين المصانع الشغل البحري للتأمين في الجزائر : دراسة ميدانية
 ابتداء من : 2022 / 03 / 05 الى غاية : 2022 / 03 / 05

نطلبوا فائق الاحترام والتقدير

نفوسية المسئولة

رئيس القسم

مديرة الأقسام

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ