



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
ميدان العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
تخصص مالية وتجارة دولية
بعن—وان:

تطور تأمين نقل السلع في الجزائر دراسة حالة الشركة الجزائرية للتأمين CAAT من 2014 إلى 2023

تحت اشراف الدكتور
عبيدلي عبد القادر

إعداد الطلبة:

- بوخزنه رشيد
- قديري الهاشمي
- سعدين محمد

لجنة المناقشة:

الصفة	الجامعة	الرتبة العلمية	أعضاء اللجنة
رئيسا	جامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي	أستاذ محاضر	محلوس زكية
مشرفا ومقررا	جامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي	أستاذ محاضر	عبيدلي عبد القادر
مناقشا	جامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي	أستاذ محاضر	بالحبيب عبد الكامل

السنة الجامعية:
2023 / 2024



شكـر وعـرفـان

بعد أن من الله علينا بانجاز هذا العمل، فإننا نتوجه إليه الله سبحانه وتعالى أولاً وأخراً بجميع ألوان الحمد والشكر على فضله وكرمه الذي غمرنا به فوفقنا إلى ما نحن فيه راجين منه دوام نعمه وكرمه، وانطلاقاً من قوله صلى الله عليه وسلم: "من لا يشكر الناس لا يشكر الله"، فإننا نتقدم بالشكر والتقدير والعرفان إلى الأستاذ المشرف الدكتور "**عبيدلي عبد القادر**"، على إشرافه على هذه المذكرة وعلى الجهد الكبير الذي بذله معنا، وعلى نصائحه القيمة التي مهدت لنا الطريق لإتمام هذه الدراسة، فله منا فائق التقدير والاحترام، كما نتوجه في هذا المقام بالشكر الخاص لأساتذتنا الذين رافقونا طيلة المشوار الدراسي ولم يخلوا في تقديم يد العون لنا.

وندين بالشكر أيضاً إلى كل الذين ساعدونا من خلال تقديم جميع التسهيلات ومختلف التوضيحات والمعلومات المقدمة من طرفهم لإنجاز هذا البحث. وفي الختام نشكر كل من ساعدنا وساهم في هذا العمل سواء من قريب أو بعيد حتى ولو بكلمة طيبة أو ابتسامة عطرة.

رشيد - الهاشمي - محمد

إهداء

أهدي هذا العمل إلى من قال فيهما
"واخفض لهما جناح الذل من الرحمة وقل رب ارحمهما كما ربياني صغيرا" سورة ا
لإسراء الآية 24.

إلى الوالدين الكريمين أبي شافاه الله وعافاه، وأمي حفظها الله وأطال في عمرها،
إلى الإخوة والأخوات، إلى كل الأهل والأقارب،
إلى جميع الأصدقاء،

إلى كل من عرفته من قريب أو بعيد،

إلى من رفعوا رايات العلم والتعليم

أساتذتي الأفاضل،

إلى كل من سقط سهوا من قلبي ولم يسقط من قلبي.

رشيد



إهداء

إلى من يعجز اللسان عن شكرها وتخشع آيات الرحمن إلى ذكرها إلى
من فتحت عيني على وجهها أُمي الغالية.
إلى من تحدى الصعاب ليوصلني إلى بر الأمان
إلى الذي أعجز عن وصفه بكل الصور بكل الكلمات والحروف فيكفيني
أنك أبي العزيز.

إلى من يسعد لسعادتي أقاسمها روعي وكياني زوجتي الغالية،
إلى إخوتي الأعزاء.

زملائي في قسم العلوم التجارية
زملائي رفاق دربي في هذه المذكرة
زملائي وأصدقائي من قريب وبعيد

الهاشمي



إهداء

إلى من علمني النجاح والصبر... إلى من علمني العطاء بدون
انتظار... أبي.
إلى من علمتني وعانت الصعاب لأصل إلى ما أنا فيه... إلى من كان
دعائها سر نجاحي وحنانها بلسم جراحي... أمي.
إلى جميع أفراد أسرتي العزيزة والكبيرة كل باسمه أينما وجدوا.
إلى أصدقائي رفقاء دربي من داخل المعهد وخارجها.
إلى أساتذتي الكرام الذين أناروا دروبنا بالعلم والمعرفة.
إلى كل من يقتنع بفكرة فيدعو إليها ويعمل على تحقيقها، لا يبغي بها إلا وجه الله
ومنفعة الناس.
إليكم أهدي ثمرة هذا العمل المتواضع.

محمد



ملخص الدراسة:

تهدف الدراسة الى وصف وتقييم تأمين نقل السلع في الجزائر، من خلال استعراض الاطار القانوني والتنظيمي لسوق التأمين الجزائري خلال الفترة 2014-2022، وتقييم الممارسات التقنية لتأمين نقل السلع في الشركة الجزائرية للتأمين CAAT وتطور الاكتتاب والتعويضات في هذا الفرع خلال الفترة 2017-2023 كدراسة حالة. خلصت الدراسة الى ان سوق التأمين الجزائري شهد تحسنا من حيث الاطار التشريعي و التنظيمي والمؤسسي، الا ان تأمين نقل السلع لم يرقى الى مستوى تطور سوق التأمين

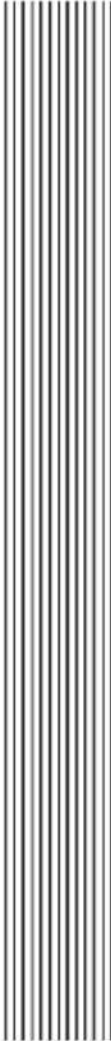
الكلمات المفتاحية: التأمين ، تأمين نقل السلع، الشركة الجزائرية للتأمين CAAT.

:Abstract

The study aims to describe and evaluate good transport insurance in Algeria, by reviewing the legal and regulatory framework of the Algerian insurance market during the period 2014-2022, and evaluating the technical practices of good transport insurance at the Algerian Insurance Company (CAAT), as well as the development of underwriting and compensation in this sector during the period 2017-2023, as a case study.

The study concludes that the Algerian insurance market has witnessed improvements in terms of the legislative, regulatory, and institutional framework, but good transport insurance has not yet reached the level of development of the insurance market.

Key words: Insurance, Goods Transport Insurance, Algerian Insurance Company CAAT.



فهرس المحتويات



قائمة المحتويات

الصفحة	العنوان
	شـكـل عـرفـان
	إهـدأء
	ملخص الدراسة
	فهرس المحتويات
	قائمة الجداول
	قائمة الأشكال
	قائمة الملاحق
أ - و	م-ق دم ة
	الفصل الأول: تأمين نقل السلع مفاهيم نظرية
8	تم-هي-د:
9	المبحث الأول: الإطار المفاهيمي لتأمين نقل السلع
9	المطلب الأول: تعريف تأمين السلع وأهميته
11	المطلب الثاني: المبادئ الأساسية لتأمين نقل السلع
15	المطلب الثالث: أنواع وثائق تأمين نقل السلع
18	المبحث الثاني: المخاطر في نقل السلع
19	المطلب الأول: تعريف النقل وأنواعه وخصائصه
21	المطلب الثاني: مخاطر نقل السلع
24	المطلب الثالث: التأمين كآلية لتغطية المخاطر في نقل السلع
26	المطلب الرابع: دور شركات التأمين في تحسين التغطية التأمينية
28	خلاصة الفصل:
	الفصل الثاني: تطورات تأمين نقل السلع في الجزائر 2014-2022
30	تم-هي-د:
31	المبحث الأول: السياق التاريخي والإطار العملي لتأمين نقل السلع في الجزائر
31	المطلب الأول: المراحل التاريخية لتطور قطاع تأمين نقل السلع في الجزائر
34	المطلب الثاني: الأطر التنظيمية لقطاع تأمين نقل السلع في الجزائر
37	المطلب الثالث: الشركات التي تنشط في القطاع
40	المبحث الثاني: مؤشرات تأمين نقل السلع في الجزائر (2014-2022)
40	المطلب الأول: إنتاج سوق التأمين على الأضرار حسب الفروع من 2014 إلى 2022
41	المطلب الثاني: تطور إنتاج سوق التأمين من 2014 إلى 2022
43	المطلب الثالث: حجم التعويضات حسب الفروع سنوات 2015-2022
45	خلاصة الفصل:

الفصل الثالث: آليات تأمين نقل السلع في الشركة الجزائرية للتأمينات CAAT	
47	تم-هي-د:
48	المبحث الأول: تقديم عام للشركة الجزائرية للتأمينات (CAAT)
48	المطلب الأول: نشأة وتطور الشركة الجزائرية للتأمينات (CAAT)
51	المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي للشركة الجزائرية للتأمينات (CAAT)
56	المطلب الثالث: المنتجات التأمينية للشركة (CAAT)
61	المبحث الثاني: الدراسة التطبيقية لشركة التأمين CAAT
61	المطلب الأول: السوق الوطني للتأمين
62	المطلب الثاني: آليات حساب أقساط تأمين نقل السلع
63	المطلب الثالث: طريقة حساب أقساط تأمين نقل السلع
73	المطلب الرابع: الأنظمة المعلوماتية والرقمنة
76	خ-ات-م-ة:
80	قائمة المراجع:
85	الملاح-ق

قائمة الج-داول

الرق-م	العن-وان	الصفحة
01	إنتاج سوق التأمين على الأضرار حسب الفروع من 2014 إلى 2022	40
02	إنتاج سوق التأمين في الجزائر خلال الفترة 2014 إلى 2022	41
03	التعويضات حسب الفروع سنوات 2015-2022	43
04	تركيبة عمال شركة (CAAT)	50
05	تصنيف الشركات حسب حصص السوق لسنة 2023	61

06	أقساط الإنتاج لشركة التأمين CAAT خلال الفترة 2017 إلى 2023	64
07	جدول الإنتاج حسب نوع النقل لشركة CAAT خلال الفترة 2021-2023	67
08	اقساط التعويضات المدفوعة لشركة التأمين CAAT خلال الفترة 2017 إلى 2023	69
09	اقساط التعويضات الغير المدفوعة (المؤجلة) لشركة التأمين CAAT خلال الفترة 2017 إلى 2023	71

قائمة الأشكال

الرقم	العنوان	الصفحة
01	إنتاج سوق التأمين في الجزائر خلال الفترة 2014 إلى 2022	42
02	التعويضات حسب الفروع سنوات 2015-2022	43
03	الهيكل التنظيمي لشركة (CAAT)	53
04	الهيكل اللامركزي لشركة (CAAT)	54
05	أقساط الإنتاج لشركة التأمين CAAT خلال الفترة 2017 إلى 2023	66
06	الإنتاج حسب نوع النقل لشركة CAAT خلال الفترة 2021-2023	67
07	تمثيل بياني لأقساط التعويضات المدفوعة لشركة التأمين CAAT خلال الفترة 2017 إلى 2023	70
08	أقساط التعويضات الغير المدفوعة (المؤجلة) لشركة التأمين CAAT خلال الفترة 2017 إلى 2023	72

قائمة الملاح—ق

الرقم-م	العن—وان	الصفحة
01	وثيقة منح الاعتماد للشركة الجزائرية للتأمينات CAAT	85
02	وثيقة تأمينات نقل السلع البري	87
03	وثيقة تأمينات نقل السلع الجوي	88
04	وثيقة تأمينات نقل السلع البحرية	89
05	1 ANNEXE N ^o	90

مقدمة



شهدت التجارة الدولية تطوراً كبيراً في العقود الأخيرة، وأصبح نقل السلع عنصراً أساسياً في حركة الاقتصاد العالمي. وفي ظل هذا التطور، برزت الحاجة إلى وجود أنظمة فعالة تضمن حماية هذه السلع أثناء نقلها، سواء داخل الحدود الوطنية أو عبر الحدود الدولية، من هنا تأتي أهمية تأمين نقل السلع كوسيلة لحماية المصالح الاقتصادية للمتعاملين، سواء كانوا مصدريين أو مستوردين أو ناقلين. في الجزائر، يشكل قطاع التأمين أحد القطاعات الحيوية التي تسعى الدولة إلى تطويرها لمواكبة الانفتاح الاقتصادي وتعزيز تنافسية السوق، وقد شهد هذا القطاع عدة إصلاحات كان لها الأثر المباشر على تأمين النقل، خاصة في ظل التحديات المرتبطة بالبنية التحتية والتشريعات والتنظيمات.

ويعد التأمين بصورة عامة من أهم الدعامات التي تقوم عليها حضارتنا الراهنة، لأنه ساعد في ازدهار الحياة الاقتصادية واستقرار الأوضاع الاجتماعية ويعد في الوقت الراهن أهم مظاهر التعاون الدولي فمنذ نشأة الإنسان، وهو معرض الجملة من الأخطار المحتملة الوقوع في أي وقت وفي أي مكان في حياته وفي مختلف نشاطاته والتي قد تؤدي إلى التعرض لخسائر كبيرة، فحاول تفاديها عن طريق مدخراته الخاصة غير أن حجمها الكبير جعله في الكثير من الأحيان يقف عاجزاً على تغطيتها، ونتيجة لرغبته في الأمان والضمان توصل إلى فكرة تقوم أساساً على التعاون، وهذا ما يعرف بالتأمين، ويأتي تأمين أخطار نقل السلع في مقدمة فروع التأمين الذي حقق الضمان الكافي لقسم وسائل التجارة الدولية حيث ظهر تأمين نقل السلع بمعناه الحديث في بداية القرن الحالي بصور مجموعة من القوانين في عدة دول أوروبية، وقد انتشر بشكل واسع جداً، بحيث يصح القول إن البضائع التي تنقل عن طريق البحر لا بد أن تكون مغطاة بتأمين إلى الحد الذي يقترب فيه التأمين من الإلزام في النشاط الاقتصادي.

من خلال ما سبق يمكن طرق إشكالية الدراسة وفقاً للآتي:

1- إشكالية الدراسة:

✓ إلى أي مدى ساهمت التحولات التي عرفها سوق التأمين الجزائري في تطوير فرع تأمين نقل السلع، وما هي مكانة ودور الشركة الجزائرية للتأمينات (CAAT) في تعزيز هذا التطور ومواجهة تحدياته؟

2- الأسئلة الفرعية:

ولتدعيم هذه الإشكالية قمنا بصياغة هذه الأسئلة:

- ما أبرز المخاطر التي تواجه نقل السلع في الجزائر؟ وكيف يتعامل التأمين معها؟
- ما هي الأطر القانونية والتنظيمية التي تنظم تأمين نقل السلع في الجزائر؟
- كيف تطور نشاط تأمين نقل السلع في الجزائر عموماً والشركة الجزائرية للتأمينات CAAT خصوصاً خلال العقد الأخير؟

3- فرضيات الدراسة:

للإجابة على التساؤلات الفرعية يمكن صياغة الفرضيات التالية:

- شهد سوق التأمين الجزائري تطورات مهمة تتماشى وتغيرات الاقتصاد الجزائري.
- يعتبر تأمين نقل السلع من أهم الفروع التأمينية في شركات التأمين الجزائرية.

4- أهمية الدراسة:

- تكتسي الدراسة أهمية علمية من خلال تسليط الضوء على قطاع حساس ومهم في الاقتصاد الجزائري.

- كما أن لها أهمية تطبيقية من خلال تقييم أداء شركة تأمين جزائرية وتقديم توصيات لتحسين خدمات التأمين في مجال نقل السلع.

5- أسباب اختيار الموضوع:

- الرغبة في دراسة المواضيع المتعلقة بتخصصنا التجارة الدولية.
- تزايد الاهتمام بمجال التأمين نظراً للدور الاقتصادي الذي يؤديه.

فهرس المحتويات:

- التوسع الملحوظ لسوق التأمين الجزائري، وزيادة المنافسة به.
- تعدد وتزايد الأخطار المحيطة بعمليات النقل، والمشاكل الناجمة عند تحقق الخطر، والإجراءات اللازمة لتعويضه.
- طبيعة التخصص العلمي الذي نزاوله، واهتمامنا بمواضيع التجارة الخارجية.
- أهمية تأمينات النقل خاصة ضمن التجارة الدولية، ومدى قدرتها على تفعيل عمليات الاستيراد والتصدير.

6- أهداف الدراسة:

- من خلال معالجة هذا الموضوع نهدف إلى تحقيق عدد من الأهداف على نحو التالي:
- التعرف على الإطار المفاهيمي لتأمين نقل السلع.
- تحليل تطور سوق التأمين في الجزائر.
- تقييم أداء شركة تأمين جزائرية في مجال نقل السلع.
- إبراز التحديات والفرص المتاحة في سوق تأمين نقل السلع بالجزائر.

7- منهج الدراسة:

اعتمدنا في هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، حيث تم جمع البيانات والمعلومات من مصادر نظرية متنوعة (كتب، مقالات، تقارير رسمية)، بالإضافة إلى دراسة حالة ميدانية لشركة التأمين الجزائرية CAAT (وكالة الوادي) بهدف تحليل أدائها في مجال تأمين نقل السلع.

8- صعوبات الدراسة:

- من أهم الصعوبات التي صادفتنا خلال إعداد هذا البحث نذكر منها ما يلي:
- قلة المراجع المتخصصة رغم كون تأمين النقل يعتبر من أول أنواع التأمين ظهورا.
- صعوبة الوصول إلى المعلومة الخاصة بالنتائج الإحصائية في الجزائر، والمتعلقة بالتجارة الخارجية، وكذا مدى اعتمادها على تغطية المخاطر التي تتعرض لها من قبل شركات التأمين عند قيامها بالمبادلات التجارية ما بين الدول.

9- الدراسات السابقة:

هناك العديد من الدراسات السابقة التي تطرقت لموضوع تطور تأمين نقل في الجزائر، وتناولناه من زوايا مختلفة، وسوف نستعرض هنا الدراسات التي تم الاستفادة منها مع الإشارة إلى أبرز ملامحها، ثم نقدم تعليقا عليها يتضمن جوانب التشابه والاختلاف. ومن أهمها:

- مرابط وداد، فارح مريم، دور تأمينات النقل في تفعيل عمليات الاستيراد والتصدير بالجزائر - دراسة حالة شركة سلامة للتأمينات، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، 2015.

تناول الدراسة دور تأمينات النقل في تفعيل عمليات الاستيراد والتصدير في الجزائر، مع التركيز على حالة شركة سلامة للتأمينات، تبحث الدراسة في كيفية مساهمة التأمين في تقليل المخاطر المرتبطة بالتجارة الخارجية، مثل الخسائر الناجمة عن الحوادث أو التلف. تبرز الدراسة أهمية التأمين في تسهيل التجارة وتوفير الحماية المالية للشركات العاملة في مجال الاستيراد والتصدير.

نتائج الدراسة:

- يساهم التأمين في زيادة المبادلات الدولية من استيراد وتصدير.
- من خلال الدراسة الميدانية تبين أن غياب الثقافة التأمينية لدى الفرد الجزائري بصفة عامة وأرباب العمل بصفة خاصة حيث ينظرون إلى التأمين ليس كأداة ووسيلة لحماية ممتلكاتهم بل كغرامة يدفعونها إلى شركة التأمين فقط لعدم مخالفة القوانين الملزمة للتأمين في بعض المجالات، وإن لم يكن التأمين يكتسي الصيغة الإلزامية فلن يقومون باكتتابه بصفة طوعية.
- ضعف الاهتمام التوعوي لدى شركات التأمين حيث نجد أن الجانب الإشهاري غائب تماما في السوق الجزائري، إذ لا تكلف نفسها عناء لتحسيس وترغيب الأفراد والمؤسسات في شراء

فهرس المحتويات:

تغطيات تأمينية أو القيام بأبواب مفتوحة أو أيام إعلامية تستهدف جمهور رجال الأعمال من أجل تعريفهم مثلا بما يمنحه تأمين النقل من حماية ممتلكاتهم.

• إفتقاد شركات التأمين للخبرة والكفاءة البشرية المؤهلة تقنيا لتسيير وإكتتاب عقود تأمين النقل وخاصة البحري منه مما يشكل عائق أمامها من أجل القيام بعمليات المتابعة والإسترداد لمبالغ التعويض الخاصة بالمؤمنين كون ذلك يكون دائما أمام المحاكم التجارية الدولية.

- حميداش محمد الأمين، عقد التأمين على النقل، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، 2018.

تستعرض هذه الدراسة الجوانب القانونية لعقد التأمين على النقل، بما في ذلك أركانه وآثاره، مع التركيز على تطبيقاته في الجزائر، عقد التأمين على النقل هو نظام مهم للاقتصادات المتقدمة، حيث يشجع الاستثمار ويساهم في جلب العملة الصعبة، يعتمد على مساهمة المؤمن عليهم في صندوق مشترك لتغطية المخاطر، ويعتبر التأمين على النقل ضروريا لضمان حماية البضائع والمركبات أثناء عمليات النقل المختلفة.

نتائج الدراسة:

أظهرت الدراسة أهمية التأمين في توفير الأمان والاستقرار الاجتماعي، كما يساهم التأمين في تخفيف وطأة الكوارث وتنمية الشعور بالمسؤولية، وأبرزت أيضا دور التأمين في جلب الضمان والأمن للأفراد المعرضين للمخاطر.

- عبد اللاوي ايمان، دور التأمين في عمليات التجارة الدولية - دراسة حالة الشركة الجزائرية للتأمينات saa وكالة بوسعادة، جامعة محمد بوضياف المسيلة، الجزائر، 2020.

تناولت هذه الدراسة أهمية التأمين، وخاصة تأمين النقل البحري، في تعزيز عمليات الاستيراد والتصدير، مع التركيز على التحديات التي تواجه هذا القطاع في الجزائر، حيث أن التأمين البحري يتميز بأهمية كبيرة منذ القدم كغيره بعدة تعاريف باختلاف المجتمعات والمجالات التي يعمل بها الفقهاء والاقتصاديين، وبالتالي يمكن القول إن التأمين البحري يشغل مركزا هاما حيويا في التجارة الخارجية، لأنه يضمن الخسائر المفاجئة المتوقعة، وكذلك حماية التجار من عمليات الإفلاس نتيجة حدوث خسائر لبضائعهم.

نتائج الدراسة:

- عقد التأمين عقد ملزم بين الطرفين (المؤمن، المؤمن له).
- يعتبر التأمين البحري عنصرا هاما في تحقيق الأمان، وحماية المبادلات التجارية.
- لتتم عملية التعويض يجب أن يحتوي الملف على كل الوثائق اللازمة.
- على المؤمن أن يقوم بتصريح في حالة وقوع حادث في الوقت المحدد.
- هكذا يكون المؤمن مجبرا على التعويض في المدة الزمنية اللازمة.

- زروال معزوزة، مرسللي عبلة، دور عقد التأمين في تطوير وعصرنة النقل البري الطرقي للبضائع، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2022.

تبرز هذه الدراسة مدى استطاعة المشرع الجزائري من خلال تنظيمه لعقد تأمين النقل البري الطرقي، أن يقضي على مختلف الصعوبات والمخاطر التي تواجه النقل البري الطرقي، ومدى تأثيره على الاقتصاد الوطني، حيث يعتبر عقد التأمين من أهم النظم التي تقوم عليها اقتصاديات الدول المتطورة، وذلك لما يلعبه من دور بارز في مجال تشجيع الاستثمار، وجلب العملة الصعبة للوطن، وتوفير الطمأنينة والراحة النفسية في نفوس المتعاملين الاقتصاديين، ولعلّ التأمين في مجال النقل البري الطرقي؛ يعتبر من أهم العوامل التي تواجه الأخطار والصعوبات التي قد يعاني منها أطراف عقد النقل، فهو عصب تداول السلع والخدمات كما أنه همزة وصل بين المنتج والمستهلك، إذ يعتبر العمود الفقري للتجارة الداخلية والدولية.

نتائج الدراسة:

• على المشرع الجزائري أن يعيد النظر في تنظيمه لعقد النقل البري الطرقي؛ بفرضه لقوانين رادعة من أجل ساعات القيادة بتحديددها وفق ما يحتاجه جسم الإنسان من راحة لبدنه، حتى لا يؤدي ذلك إلى نتائج وخيمة قد تؤدي فقدان حياته وإلى هلاك وتلف البضائع المنقولة ووسيلة النقل كذلك.

• وضع إطار مالي من شأنه التسهيل والحفاظ على الذمم المالية للناقلين، للناقل لأن التأمين أصبح يرهقهم نتيجة دفعهم لعدة أقساط، فيجدون أنفسهم يؤمنون على المركبة، وعلى مسؤولياتهم، وعلى البضائع محل النقل.

• إعادة النظر في قيمة التعويض التي تقدمها شركات التأمين التي قد لا تتلاءم مع حجم الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن الحوادث المؤمن عليها.

- غنايم لندة، مفرج إكرام سارة، سعود منيارة، آليات تأمين النقل البحري للبضائع في الجزائر: دراسة ميدانية (الشركة الوطنية للتأمين SAA)، جامعة الشهيد حمه لخضر، الوادي، الجزائر، 2022.

تسلط هذه الدراسة الضوء على التأمين البحري كوسيلة لتغطية المخاطر الناجمة عن النقل البحري للبضائع، مع فهم 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 والاستيراد فهو الأكثر استخداما مقارنة بالتأمين النقل البري والجوي، وإن تقدير الخطر البحري وقسط التأمين البحري في الشركة الوطنية للتأمين SAA يعتمد على عدة معايير أهمها قيمة البضاعة ونوعيتها ومسار الرحلة البحرية.

نتائج الدراسة:

• التأمين البحري مقترن بصيغة ضمان كل الأخطار يهدف في الواقع إلى تحقيق هدفين، هو أن يمنح للمؤمن له تغطية ضد آثار الأخطار الناتجة عن الحوادث المدرجة في وثيقة التأمين، ولكنه لا يضمن كما تدل تسميته آثار كل الأخطار ولو كانت مستبعدة قانونيا، إذ أن الشرط المذكور لا يضمن نتائج الأخطار المستبعدة قانونا، إذ 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 أنواع التأمين الذي يغطي الأخطار.

• العوامل التي من خلالها يتم حساب قسط التأمين البحري وهي طبيعة التغليف، طبيعة البضاعة، طبيعة النقل، مسار المؤمن، السفينة الناقلة، خصائص الموانئ.

10- هيكل الدراسة:

لقد قمنا بتقسيم دراستنا هذه إلى مقدمة وثلاث فصول وخاتمة عامة كما يلي:

يتناول **الفصل الأول تأمين نقل السلع مفاهيم نظرية**، ولقد قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى ثلاث محبتين وهما كالتالي: حيث يتناول المبحث الأول مخاطر نقل السلع (التعريف، الأنواع، الحقائق) في حين نتعرض من خلال المبحث الثاني إلى تأمين نقل السلع من حيث المفهوم وأهمية، والمبادئ الأساسية، وأنواع التأمين (البحري، البري، الجوي)، والحد من المخاطر وآليات التعويض عن الأضرار.

يتناول **الفصل الثاني تطورات تأمين نقل السلع في الجزائر (2014-2022)**، ولقد قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى محبتين وهما كالتالي:

المبحث الأول: المراحل التاريخية لتطور قطاع تأمين نقل السلع في الجزائر، والأطر التنظيمية المتعلقة به، والشركات قطاع تأمين نقل السلع في الجزائر، والمبحث الثاني: مؤشرات تأمين نقل السلع في الجزائر خلال فترة 2014-2022، الإنتاج والتعويضات عن الأضرار.

فهرس المحتويات:

أما الفصل الثالث تطرقنا فيه إلى آليات تأمين نقل السلع في شركة التأمين CAAT، ولقد قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى مبحثين وهما كالتالي:

المبحث الأول: تقديم عام للشركة الجزائرية للتأمينات CAAT، (النشأة، المهام، الأهداف، و المنتجات التأمينية بالشركة). والمبحث الثاني: تطورات تأمين نقل السلع في الشركة الجزائرية للتأمين CAAT خلال فترة 2017-2023، الإنتاج والتعويضات عن الأضرار.

وخاتمة عامة: تحتوي على خلاصة عامة ونتائج والتوصيات.

11- حدود الدراسة:

الإطار الزمني: تم تحديد الفترة من 2017 الى 2023.

الإطار المكاني: تستهدف الدراسة حالة الشركة الجزائرية للتأمين CAAT.

الإطار الموضوعي: تقتصر الدراسة الحالية على دراسة واقع الشركة الجزائرية للتأمين CAAT خلال فترة 2017-2023، الإنتاج والتعويضات عن الأضرار.

الفصل الأول

١

تأمين نقل السلع مفاهيم نظرية



تمهيد:

تعتبر عملية تأمين نقل السلع أحد الركائز الأساسية التي تساهم في تعزيز فعالية وأمان النظام التجاري في أي دولة. وفي الجزائر، يشكل هذا القطاع جزءاً لا يتجزأ من التنمية الاقتصادية والتجارية، حيث يساهم في تأمين سلاسة انتقال السلع بين المناطق الداخلية و الخارجية وضمان حماية الممتلكات التجارية من المخاطر المحتملة. يتطرق هذا الفصل إلى الإطار النظري لتأمين نقل السلع، والذي يشمل فهم المفاهيم الأساسية والأنظمة القانونية والاقتصادية التي تساهم في تنظيم هذا المجال، فضلاً عن تطوره التاريخي في الجزائر. يعتبر هذا التطور من أهم العناصر التي ساهمت في تحسين قدرات النقل وجعلها أكثر أماناً، خصوصاً في ظل النمو المستمر في التجارة المحلية والدولية. نبدأ بتحديد مفهوم تأمين نقل السلع وأهدافه، كما نقوم بتسليط الضوء على دور هذا التأمين في مواجهة المخاطر التي قد تتعرض لها السلع أثناء عمليات النقل، سواء كان ذلك على الطرق البرية، البحرية أو الجوية. كما نستعرض تطور هذا القطاع في الجزائر عبر المراحل الزمنية المختلفة، من بداية تأسيسه إلى اليوم، مع التركيز على القوانين واللوائح المنظمة له. وفي هذا السياق، سيتم دراسة التطورات التكنولوجية التي أثرت بشكل مباشر على ممارسات التأمين، مثل استخدام تقنيات تتبع البضائع والأنظمة الحديثة لإدارة المخاطر. كما سنناقش أبرز التحديات التي تواجه هذا القطاع في الجزائر، سواء من ناحية البنية التحتية أو قلة الوعي حول أهمية التأمين في بعض القطاعات.

المبحث الأول: الإطار المفاهيمي لتأمين نقل السلع

تعتبر عملية نقل السلع جزءاً أساسياً من سلاسل الإمداد اللوجستية، حيث تساهم في ربط الأسواق وتيسير الوصول إلى المنتجات في الوقت والمكان المناسبين. وفي هذا السياق، يبرز موضوع تأمين نقل السلع كأحد الركائز الهامة التي تضمن سلامة السلع أثناء عملية النقل، خاصة في ظل ما تشهده هذه العملية من مخاطر قد تؤثر سلباً على البضائع من حيث الفقد أو التلف أو التأخير.

إن تأمين نقل السلع يعد بمثابة حماية قانونية ومالية تضمن تعويض الأطراف المتضررة نتيجة حدوث أي حادث أو ضرر أثناء النقل، سواء كان ذلك نتيجة الحوادث الطبيعية أو الأخطاء البشرية أو العوامل الأخرى الخارجة عن السيطرة. لذلك، يعتبر الإطار المفاهيمي لتأمين نقل السلع مجالاً يتطلب فهماً عميقاً للأنواع المختلفة من التأمين، والمخاطر المرتبطة بكل مرحلة من مراحل النقل، إضافة إلى الأنظمة القانونية التي تحكم هذه العمليات. يتناول هذا المبحث الإطار المفاهيمي لتأمين نقل السلع من خلال التركيز على تعريف تأمين السلع وأهميته، المبادئ الأساسية لتأمين نقل السلع وأنواع وثائق تأمين نقل السلع.

المطلب الأول: تعريف تأمين السلع وأهميته

يعد تأمين السلع من أبرز الآليات التي تهدف إلى حماية البضائع والمنتجات أثناء مراحل النقل والتخزين، وهو يشكل جزءاً أساسياً من استراتيجيات إدارة المخاطر في التجارة الدولية والمحلية. يواجه قطاع النقل تحديات متعددة تشمل المخاطر الطبيعية مثل الحوادث الجوية أو الكوارث الطبيعية، بالإضافة إلى المخاطر المتعلقة بالعمل البشري مثل السرقة أو الإهمال. وفي ظل هذه المخاطر، يصبح تأمين السلع أداة ضرورية لضمان حماية تلك السلع من الخسائر المترتبة على الحوادث غير المتوقعة.

الفرع الأول: مفهوم التأمين وأهدافه**أولاً: تعريف التأمين:****1. لغة:**

لجأ الإنسان إلى عدة وسائل لتغطية الأضرار الناتجة عن المخاطر التي تصيبه في حياته، لكن تبين مع مرور الزمن أنها غير كافية لمواجهة ما يتعرض له، فاهتدى إلى فكرة جديدة تقوم على أساس تضامن الجماعة وهدفها الأساسي التعاون على تغطية الأضرار التي قد تصيب أحد الأفراد ومن ثم تضمن له الأمن والأمان، فالتأمين يعني الضمان *Garantie* والتأكد *Certitude* والقدرة على درء الأخطار ومن هذا اشتق المعنى اللغوي لكلمة التأمين والتي تدل على طمأنينة النفس وزوال الخوف¹، والأصل أن يستعمل في سكون القلب قال تعالى: ﴿وَلَا جَعَلْنَا الْبَيْتَ مَثَابَةً لِّلنَّاسِ وَأَمْثَالاً﴾ (سورة البقرة الآية 125).

2. اصطلاحاً:

يعرف التأمين بأنه عملية تستند إلى عقد احتمالي من عقود الضرر ملزم للجانبين يضمن لشخص معين مهدد بوقوع خطر معين المقابل الكامل للضرر الفعلي الذي يسببه هذا الخطر، و الفقيه *Bisson* عملية بمقتضاها يتعهد طرف يسمى المؤمن تجاه طرف آخر يسمى المؤمن له مقابل قسط يدفعه هذا الأخير له بأن يعوضه عن الخسارة التي ألحقت به في حالة تحقق الخطر.

جـ. التعريف الفني للتأمين:

التأمين عمل من أعمال التنظيم والإدارة وذلك لأنه يقوم بتجميع أعداد كبيرة من الحالات المتشابهة للتقليل من درجة عدم التأكد إلى حد مرغوب فيه². التأمين هو عملية يقوم المؤمن بمقتضاها بتنظيم التعاون بين عدد من المؤمن لهم يتعرضون لمخاطر معينة، ويقوم بتعويض من يتحقق الخطر بالنسبة له من بينهم بفضل الرصيد المشترك للأقساط التي يجمعها منهم³.

ثانياً: أهداف التأمين:

للتأمين أهداف كثيرة منها:⁴

- تحقيق السكينة والاستقرار والراحة النفسية للفرد، وذلك بشعوره بأنه في أمان من نواب الدهر.
- خلق روح المحبة والمودة، وإرساء قواعد الأخوة بين أفراد المجتمع، أملاً في تماسكه وقوته.
- حماية أفراد المجتمع من الآثار السلبية للأخطار التي تصيبهم، فعوض أن تثقل كاهل فرد لوحده ويتحملها بمفرده، فإن بقية الأفراد يساعدونه في تحملها ويتضامنون معه. وبالتالي

¹ طارق قندور، أبو مازن الخطر والتأمين مدخل أجهزة الإشراف والرقابة، ط1، عمان، 2016- 1437 هـ، ص 70.

² ميلود ذبيح، دروس في قانون التأمين والحقوق جامعة محمد بوضياف المسيلة، مذكرة ماستر، 2020/2019، ص 30.

³ معزوز سامية، قرار إعادة التأمين دراسة حالة الشركة الجزائرية للتأمينات، مذكرة ماجستير، جامعة منتوري، قسنطينة، 2006-2005، ص13.

⁴ سعاد سطحي، عقد التأمين (تعريف- نشأة- الأهداف-العناصر- الخصائص)، جامعة الأمير عبد القادر، قسنطينة، ص 180-181.

يخففون من أثر هذه المصيبة.

- إن التأمين وسيلة لتوفير الأموال وادخارها فالمشترك فيه يدفع شهرياً مبلغاً بسيطاً لكي يتحصل على تعويض مهم عند وقوع الخطر، فهو يحقق للمؤمن له ما قد يعجز للشخص سبيل الزواج إذا ما عجز عنه بسبب قلة إيراده وماله ويهيئ له التغلب على تكاليف الحياة ومطالبها.
- يعتبر التأمين مصدراً لتكوين رؤوس أموال ضخمة تتجمع من أقساط التأمين، مما يمكن استخدامه والانتفاع به في مختلف المجالات التي تؤدي إلى ازدهار الاقتصاد.

الفرع الثاني: أهمية تأمين السلع في التجارة الدولية

تبرز أهمية تأمين السلع في التجارة الدولية في كونه يوفر حماية مالية للطرف المتضرر عند تعرض البضائع للتلف أو الفقدان أثناء النقل، سواء كان التأمين قد أبرم من قبل البائع أو المشتري. يُعد التأمين على السلع عنصراً أساسياً في عملية البيع، حيث يوفر ضماناً لتعويض الخسائر المحتملة، مما يمنح المتعاملين في التجارة الدولية الثقة والطمأنينة عند الاستثمار والمخاطرة برأس المال. هذه الحماية تؤدي إلى زيادة حجم عمليات التبادل التجاري وتعزيز استقرار النشاط الاقتصادي¹.

تضطلع البنوك بدور رئيسي في تمويل عمليات التجارة الخارجية، حيث يقوم المشتري بعد إتمام الاتفاق مع البائع وتوقيع عقد البيع بفتح اعتماد مستندي في البنك لصالح البائع. يتيح ذلك للبائع إصدار كمبيالة بقيمة الشحنة المرسلية إلى المشتري، وفي هذه الحالة يكون البنك مستعداً لخصم هذه الكمبيالة بشرط إرفاق المستندات الضرورية، والتي تشمل فاتورة البيع، إذن التصدير، مستند النقل، ووثيقة التأمين.

تتجلى أهمية وثيقة التأمين في كونها شرطاً أساسياً لقبول البنوك لخصم الكمبيالة، إذ تلزم المؤسسات المالية بوجود تأمين يغطي المخاطر المحتملة أثناء النقل، بما في ذلك مخاطر الفقد والتلف. في حالة حدوث خسارة، يحق للمشتري المطالبة بالتعويض من شركة التأمين وفقاً لشروط الوثيقة.

كما تفرض اتفاقيات النقل الدولية على البائع إخطار المشتري بموعد بدء عملية النقل، حتى يتمكن من اتخاذ التدابير التأمينية اللازمة إذا لم يكن البائع قد قام بذلك وفقاً لشروط العقد. يُعتبر البائع مسؤولاً قانونياً عن أي تلف أو خسارة قد تلحق بالبضائع أثناء النقل إذا لم يلتزم بترتيبات التأمين المنصوص عليها في العقد.

بذلك، يُسهم تأمين السلع في حماية حقوق الأطراف المتعاقدة، ويعزز استقرار العمليات التجارية الدولية، ويوفر بيئة آمنة للمستثمرين لممارسة أنشطتهم التجارية بثقة واطمئنان.²

الفرع الثالث: العلاقة بين النقل والتأمين

يُعد التأمين أحد العناصر الأساسية المرتبطة بقطاع النقل، لاسيما في سياق التجارة الحديثة التي تعتمد بشكل متزايد على سلاسل الإمداد العالمية. وتكمن أهمية التأمين في كونه وسيلة فعالة لإدارة المخاطر التي قد تتعرض لها البضائع أثناء عملية النقل، سواء كانت تلك المخاطر طبيعية كالحوادث، أو بشرية كالحوادث والسرقة. ومن خلال التغطية التأمينية، تضمن شركات النقل والمصدرون والمستوردون حماية مصالحهم المالية وتخفيف حدة الخسائر المحتملة، وهو ما يسهم في تعزيز الثقة بين مختلف المتدخلين في العملية التجارية. كما تختلف أنواع التأمين حسب وسيلة النقل، فهناك التأمين البحري، والجوي، والبري، ولكل منها خصوصياته من حيث طبيعة التغطية والمخاطر المغطاة. ومن الناحية القانونية، يشترط في كثير من الأحيان وجود تأمين ساري المفعول كشرط أساسي لإتمام صفقات النقل الدولي، مما يعكس الارتباط البنوي بين نشاط النقل والتأمين.³

المطلب الثاني: المبادئ الأساسية لتأمين نقل السلع

¹ سمارة رحيمة الآخرون، التأمين ودوره في تطوير التجارة الخارجية، المدرسة الوطنية العليا للإحصاء والاقتصاد التطبيقي، مجلة دراسات متقدمة في المالية والمحاسبة، مج03، العدد 02، 2020، ص23.

² سمارة رحيمة الآخرون، المرجع السابق، ص24.

³ عبد العظيم، محمد جلال، التأمين البحري والنقل، دار الجامعة الجديدة، 2010، ص12.

يُعد تأمين نقل السلع أحد الركائز الأساسية التي تقوم عليها التجارة الحديثة، سواء على المستوى المحلي أو الدولي، حيث يرتبط ارتباطاً وثيقاً بعمليات النقل المادي للبضائع، ويشكل أداة فاعلة لإدارة المخاطر والحد من الخسائر المحتملة الناتجة عن الحوادث أو الكوارث الطبيعية أو غيرها من المخاطر التي قد تواجه الشحنات أثناء رحلتها.

ويستند تأمين نقل السلع إلى جملة من المبادئ القانونية والاقتصادية التي تهدف إلى ضمان حقوق جميع الأطراف المتدخلة في عملية النقل، بما في ذلك الناقل، المرسل، المستلم، وشركات التأمين. وتختلف هذه المبادئ باختلاف نوع التأمين (بحري، بري، جوي)، وطبيعة البضاعة، وشروط العقد المبرم بين الأطراف.

إن فهم المبادئ الأساسية لتأمين نقل السلع يمثل خطوة محورية في ضبط العلاقة التعاقدية بين المتعاملين وضمان تحقيق التوازن بين مصالحهم، كما يساهم في رفع جودة الخدمات اللوجستية وتحقيق الأمن القانوني والاقتصادي داخل سلاسل الإمداد.

الفرع الأول: مبدأ التعويض وحسن النية

أولاً: مبدأ التعويض:

يعتبر التعويض مبدأ أساسياً في عقد التأمين من المسؤولية، فهو يعد من الحقوق الجوهرية التي يتحصل عليها المضرور المتعاقد مع المؤمن له المسؤول عن الضرر اللاحق بهذا الشخص، لذلك تحل شركة التأمين محل المؤمن له (الناقل) وتقوم بتعويض المضرور في حدود الخطر المؤمن عليه.¹

وهو التزام ينشأ على المؤمن (شركة التأمين، بمجرد قبولها الاكتتاب في خطر ما، بأن تدفع مبلغ التأمين أو التعويضات المستحقة للمؤمن لهم. فالعقد هو مصدر التزامات المؤمن وبموجبه يلتزم بضمان التعويض في حالة رجوع الغير على المؤمن له، وهذا ما كرسه المشرع الجزائري في المادة 56 من الأمر 95/07 التي ألقت على عاتق المؤمن له التبعات المالية المترتبة على مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير، كما حمل المشرع المؤمن المصاريف القضائية الناجمة عن أية دعوى تعود مسؤولياتها إلى المؤمن له إثر وقوع حاد مضمون.

تضع شركات التأمين عدة شروط وضوابط من أجل تقدير قيمة التعويض التي تمنحه للمضرور في حال تحقق مسؤولية المؤمن، وهذا من أجل تفادي تعمد المؤمن له مية النية بحدوث الخطر، فهي تحرص على إعادة المؤمن له إلى مركزه الأصلي، التي كان عليها قبل وقوع الخطر وكذلك لتجنب إثراءه على حساب شركة التأمين المؤمنة على مسؤوليته المدنية. ومن العوامل الأساسية المحددة لقيمة التعويض هي:²

الخطر: وهو محل التزام أطراف العقد والمؤمن خاصة، حيث على قدره يتم تحديد مبلغ التعويض، وهو غالباً ما يتم عن طريق اتفاق يحدد في عقد التأمين بين الطرفين، وكقاعدة عامة في عقود التأمين أنه لا ينبغي أن تزيد قيمة التعويض عن حجم الخطر المؤمن عليه.

الحادث المؤدي للضرر: يلتزم المؤمن بالتعويض للمضرور بمجرد تحقق الضرر من جراء الخطر المؤمن عليه، فإذا كان الضرر كلي فيكون التعويض وفقاً لقيمة الشيء المؤمن عليه وقت تحقق الخطر، فبالنسبة للبضائع التالفة فيكون التعويض على أساس سعر تكلفة الشراء وقت التلف، و لا يكون التعويض إلا بالنسبة للبضائع الهالكة وقت تحقق الخطر، أي لا يشمل التعويض كل البضائع المؤمن عليها بسبب مسؤولية الناقل.

ثانياً: مبدأ حسن النية

إن العقد هو اتفاق بين شخصين أو أكثر يلتزم بموجبه طرف يسمى المدين اتجاه طرف

¹ جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمينات الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، 2000، ص 51.

² العرباوي نبيل صالح، علاقات التأمين بالمسؤولية المدنية وتأثير تأمين المسؤولية على نظام المسؤولية المدنية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر (عدد2) 2014، ص ص 131-152.

آخر يسمى الدائن بإعطاء شيء أو القيام بعمل أو الامتناع عن عمل وينعقد العقد بمجرد تطابق الإيجاب والقبول، وقد عرف مبدأ حسن النية بأنه انتفاء للخطأ، العمدي، وانتفاء الغش وانتفاء التعسف في استعمال الحق بسوء نية وانتفاء الخطأ الجسيم¹.

المشرع الجزائري نص على حسن النية في المادة 107 من القانون المدني بقوله " يجب تنفيذ العقد طبقاً لما اشتمل عليه بحسن نية، فالقاضي عندما يلزم المتعاقدين بتنفيذ العقد يفرض عليهما أن ينفذهما بطريقة تتفق مع ما يوجبه حسن النية " كما نص على هذا المبدأ المشرع المصري في المادة 148 فقرة 1 على أنه " يجب تنفيذ العقد طبقاً لما اشتمل عليه وبطريقة تتفق مع ما يوجبه حسن النية " ². وكذا المشرع الفرنسي من خلال نص المادة 1104 من القانون المدني الفرنسي بعد تعديل القانون المدني بموجب الأمر رقم 131-2016- المتعلق بإصلاح قانون العقود.

في حين نجد أن مبدأ حسن النية لا يحتل مكاناً ثابتاً في قواعد القانون الإنجليزي بصفة عامة، فتعد فكرة المقابل أساساً كسبب لإبرام العقد أي نشوء العقد بمجرد ما يقابلها وبالتالي عدم الاعتداد بالنية بوجه عام بحسبانها أمراً خارجاً عن التصرف، وهذا خلافاً للنهج الفرنسي الذي يعتمد في تفسيره للعقود على النية المشتركة للمتعاقدين³.

وبالنظر للتطور التاريخي للإخلال بمبدأ حسن النية أن الفقه لم يكن يميز حتى القرن السابع عشر بين الإدلاء بالبيانات وبين إخفاء البيانات فباعثار الفعل الأول يترتب عليه إبطال عقد التأمين على حين أن التصرف الثاني يعد من قبيل الأخطاء الأخلاقية التي تترك للجزاء الديني فقط دون أثر على عقد التأمين، ومع تطور النظرة إلى مبدأ حسن النية على يد الفقيه Emerigon والقاضي الإنجليزي المشهور Lord Mansfield ، فقد راح إخفاء البيانات يأخذ نفس معنى جزاء الإدلاء ببيانات خاطئة ومع التطور القضائي والتشريعي أصبح هناك تفرقة جديدة بين سوء النية وحسن النية في القضاء الإنجليزي، أما القانون المصري وعديد من التشريعات الدول الأخرى، لم يفرق بينهما والجزاء المقرر في هذه التشريعات هو إبطال العقد واحتفاظ المؤمن بكامل القسط في حالة سوء نية المؤمن له ونصفه في حالة انتقاء سوء النية. إن حسن النية في عقود التأمين تتخذ معنا خاصاً، ذلك أن الطبيعة السرية لعقد التأمين تتطلب من المؤمن له الإفصاح للمؤمن قبل إبرام عقد التأمين عن أي ظرف جوهري يعلم به أو يفترض علمه به من مجربات العمل العادية، والظرف الجوهري يعتبر كذلك إذا كان من شأنه التأثير على قرار المؤمن بغير التأمين أو برفضه، وفي حال تحديد مقدار القسط فحسن النية تتمثل في معرفة المؤمن له بواقعة معينة من شأنها أن تؤثر على جسامه الخطر وطريقة تقديره، ولكن نظراً لاعتقاده أن هذه الواقعة غير هامة لم يخبر المؤمن بها، والمشرع الجزائري في المادة 20 من قانون التأمين قد ذكر حسن النية حيث جاء فيها أنه "في العقود التي يحدد فيها حساب الأقساط على أساس الأجر أو عدد الأشخاص أو عدد الأشياء، ليس للمؤمن الحق في حالة ارتكاب خطأ أو إغفال بحسن نية، في التصريحات المتعلقة بذلك إلا في القسط المغفل. وعندما تكلمي الأخطاء أو الإغفالات صيغة احتيالية بحكم طبيعتها، أو أهميتها أو تكرارها، يحق للمؤمن أن يستعيد التعويضات التي دفعها، ويطالب المؤمن له بالقسط المغفل، كما يحق له المطالبة بتعويض الإصلاح الضرر لا تتعدى نسبته 20 بالمائة من هذا القسط، تحدد السلطة القضائية هذا القسط وتقديره فالمشرع الجزائري طبق مبدأ أحسن النية بالنسبة للمؤمن

¹ عزيز سليمان شيرزاد، حسن النية في إبرام العقود، دراسة في ضوء القوانين الداخلية والاتفاقيات الدولية، دار الدجلة، عمان الأردن، 2008، ص 24.

² المادة 107 من الأمر رقم 75/58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، عدد 78 الصادرة في 30 سبتمبر 1975 معدل ومتمم.

³ سعد بن سعيد الزياني، مبدأ حسن النية في النظام السعودي والأنظمة المقارنة، مجلة الشريعة والقانون و الدراسات الإسلامية، عدد 32، 2014، ص 216.

له الذي قد يغفل عن ذكر أحد الأقسام سهواً منه، و لكن بحسن نية وليس بسوء نية.¹

الفرع الثاني: مبدأ الحلول والمصلحة التأمينية

أولاً: مبدأ الحلول:

وبموجب هذا المبدأ يجوز لشركة التأمين (المؤمن) ان يحل محل المؤمن له (بعد ان يقوم بدفع التعويض له) بجمع المرافعات والدعاوي والمحاكمات ضد المتسببين بالضرر، ومن الأمثلة على ذلك ان يقوم المؤمن (شركة التأمين) بتعويض المتضرر عن خسارة حريق مثلاً وعليه فإنه يكون حر التصرف بكافة الممتلكات التي تم التعويض عنها بإعادة بيعها واسترداد ما يمكن استرداده عن طرق المحكمة وقد يحدث أن يحصل المؤمن (شركة التأمين) على مبلغ أكبر من المبلغ الذي دفعه للمؤمن له وفي هذه الحالة فإن شركة تدفع الفرق للمؤمن له ولا ينطبق هذا المبدأ على تأمينات الحياة والحوادث الشخصية.²

ثانياً: مبدأ المصلحة التأمينية:

وهي ان يكون للمؤمن له مصلحة مادية اقتصادية بحيث يخاف المؤمن له ضياعها، وكذا أن تكون مشروعة، وأن تتوافر طيلة سريان عقد التأمين، غير مخالفة للقانون.³ وهناك شرطان يجب توفرهما في المصلحة التأمينية وهما:

- أن تكون المصلحة مادية فالأحاسيس والآلام والعواطف ليست كافية لخلق مصلحة.
- أن تكون المصلحة مشروعة فلا يجوز التأمين على البضاعة، أو السلع المهربة، أو المسروقة.

الفرع الثالث: مبدأ السبب القريب وعقد التأمين

أولاً: مبدأ السبب القريب:

السبب القريب هو الحدث ويسمى كذلك بالسبب المباشر الذي أوقع الخسارة، والتأمين لا يعترف بدفع التعويض إذا لم يكن الخطر حدث نتيجة السبب القريب المغطى بالتأمين، ومثال على ذلك لو أن أحد الأشخاص أمن على عقار ضد خطر الحريق، وحدث إعصار أدى إلى حدوث تماس كهربائي أدى إلى حدوث حريق العقار وتدميره فإنه في هذه الحالة لا يلتزم المؤمن أي شركة التأمين بدفع تعويض لمالك العقار، لأن السبب القريب للخسارة هو الإعصار، والعقار غير مؤمن ضده، والسبب القريب هو الذي يولد مجموعة متلاحقة من الحوادث والأحداث التي تؤدي إلى وقوع الخطر أو الخسارة المؤمن ضده دون أي أثر لعامل خارجي آخر، وباختصار فإن المؤمن ملزم بدفع قيمة الأضرار إذا كان السبب هو المسؤول عند حدوثها، وكان مغطى في بوليصة التأمين، وقد تنشأ العديد من المشاكل القانونية التي قد تطول لسنوات عدة في مجال تحديد السبب الرئيسي للحدث، وهل هو مغطى أو لا في وثيقة التأمين، ومن الأمثلة أيضاً على السبب القريب في التأمين الحوادث الشخصية، شخص يحمل وثيقة تأمين أيضاً على السبب الشخصية فقط، ولا تغطي الأمراض، وحدث أن سقط الشخص من على ظهر حصانه في بركة ماء مما أدى إلى إصابته بالتهاب رئوي نتيجة الرطوبة والبرد أدى إلى وفاته، فإنه في هذه الحالة تمتنع شركة التأمين عن دفع التعويض لأن السبب القريب للوفاة لم يكن نتيجة السقوط.⁴

ثانياً: عقد التأمين:

قد يحدث أن يؤمن (شخص أو مؤسسة) لدى أكثر من شركة تأمين لأسباب تتعلق به مثل رغبته في إقامة علاقات طيبة مع شركات التأمين ووفق هذا المبدأ فإن جميع شركات التأمين التي أمن لديها تشترك في دفع التعويض المستحق له، بحيث تتقاسم شركات التأمين مبلغ التعويض فتدفع كل شركة جزء منه، وفق شروط بحيث يعطي التأمين نفس الخطر، ونفس

¹ مرسلي عيلة، وزروال معزوزة، مبدأ حسن النية كآلية للتأمين على مسؤولية الناقل البري للبضائع، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة خنشلة، مجلد 08، العدد 02، 2021، ص 356-358.

² سعد بن سعيد الديباي، مرجع سابق ذكره، ص 217.

³ بليل ليندة، التأمين من الأضرار، رسالة ماجستير، قانون خاص جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016، ص 160.

⁴ بليل ليندة، مرجع سبق ذكره، ص 160.

الشيء موضوع التأمين، وأن تكون جميع عقود التأمين سارية المفعول عند حدوث الخطر عندها فإن شركات التأمين المؤمن لديها تشترك جميعاً في دفع التعويض المستحق للمؤمن له كل بقدر نصيبه التناسبي.¹

المطلب الثالث: أنواع وثائق تأمين نقل السلع

يشكل التأمين على نقل السلع عنصراً محورياً في منظومة التجارة والنقل، باعتباره وسيلة فعالة لتغطية المخاطر التي قد تواجه البضائع أثناء حركتها من بلد إلى آخر أو داخل نفس الإقليم. ويكتسي هذا النوع من التأمين أهمية بالغة في ظل تنامي حجم المبادلات التجارية واتساع شبكات النقل الدولية، مما أدى إلى تنوع كبير في طبيعة المخاطر المحتملة، وبالتالي تنوع في وثائق التأمين التي تلبى حاجيات كل عملية نقل على حدة.

وتختلف وثائق تأمين نقل السلع باختلاف معايير متعددة، من بينها طبيعة النقل (بحري، بري، جوي)، مدة التأمين، نطاق التغطية، وطبيعة البضائع المؤمن عليها. وقد أفرزت الممارسة التأمينية عدة صيغ من الوثائق، منها ما هو مخصص لنقل معين ومحدد، ومنها ما يغطي عمليات نقل متعددة خلال فترة زمنية معينة، ومنها ما يُخصّص لشركات النقل أو التجار الذين يمارسون نشاطاً مستمراً في مجال التصدير أو الاستيراد.

وسيعالج هذا المطلب مختلف أنواع وثائق التأمين المعتمدة في نقل السلع، مع بيان خصائص كل نوع، وأوجه استخدامه، ومدى مناسبتها لطبيعة البضاعة وشروط النقل.

الفرع الأول: التأمين البحري

- بوليصة الشحن البحري وثيقة تعتبر كوصل تسليم البضاعة، ومستند يؤكد ملكية البضاعة المذكورة فيها للجهة التي حرر لأمرها، حيث تعطي النسخة من بوليصة الشحن للشاحن بعد أن يتم شحن البضاعة.

إن هذه البوليصة ترسل نسخة منها للمرسل ويمكن أن يظهرها في حانة بيع البضاعة، أو يظهرها لوكيل العبور لتخليص البضاعة من حوزة الجمارك، وتبقى نسخة منها لدى ربان السفينة ليرجع بها بعد عملية تفريغ السلع المشحونة، يقوم المصدر بإرسال نسخة للمستورد وبطريقتين مختلفتين وذلك لضمان وصول إحداها إليه وأهم السندات التي تحتويها بوليصة الشحن هي:²

- اسم ربان السفينة الذي يقودها أثناء الرحلة؛ عدد الطرود أو الصناديق المشحونة ووزنها؛
- اسم الميناء المرسل إليه البضائع؛
- اسم المستورد كاملاً وعنوانه؛
- رقم وتاريخ البوليصة والتوقيع.

- ويذكر على هامشها عدد الطرود وعلامتها وأرقامها ومحتوياتها وأجرة الشحن.

- سند الشحن هذه الوثيقة تسمى سند الشحن لأنها ليست حجة للإرسال الفعلي للبضائع لكن حضورها فقط من أجل التعليمات المتعلقة بالنقل، حيث يقوم الناقل بواسطة سند الشحن إثبات هوية الأطراف والبضائع واجب نقلها، وأجرة الحمولة الواجب دفعها وذكر مبلغ التعويضات، مثلاً بسبب هلاك البضاعة أو تلفها أو ذكر إعفاء الناقل من بعض الأضرار فالوثيقة إذا هي وسيلة إثبات حيث التزامات الناقل تبدأ من وقت تسليم البضاعة لحين تسليمها.

الفرع الثاني: التأمين البري والجوي

أولاً: وثيقة النقل الجوي (LTA) lettre de transport Adrienne

هي وصل استلام يثبت أن البضاعة قد أرسلت عن طريق الجو، وتحرر من طرف شركات النقل الجوي، وتحت مسؤولية المصدر LTA هي عقد قانوني توضح فيها وضع كل الأطراف غير قابل للتفاوض لأنها مقررة لشخص مسمى، فهي تعطي حق الملكية للمرسل إليه إلا النسخة

¹ المرجع نفسه، ص 161.

² عبد الصبور محسن فتحي، قواعد التصدير، دار الكتاب الحديث، ط 1، القاهرة 1997، ص 120.

التالية ذات اللون الأزرق تحتوي على ختم وإمضاء شركة النقل الجوي.¹

ثانياً: وثائق النقل البري

- **النقل عن طريق السكك الحديدية:** هو وصل إرسال بسيط يثبت بأن البضاعة قد أرسلت من الخارج عن طريق السكك الحديدية، وهي تحرر على ستة نسخ ذات نفس اللون، وتفرقها الأرقام الموجودة عليها باللون الأحمر.

- **رسالة النقل البري الدولي:** الاتفاقية الدولية لنقل البضاعة عن طريق البر تنص على مستند خاص يسمى رسالة النقل البرية الدولي، والتي تصدر بأشكال مختلفة، وهذا راجع لتنوع وكثرة مؤسسات النقل، فهي تمتلك الخصوصيات العامة الرسالة النقل الجوي ورسالة النقل بالسكك الحديدية تعطي للبنك إمكانية إرسال البضائع تحت اسمها وذلك لأجل الاحتفاظ بالرقابة على البضاعة فإن هذه الطريقة تعتبر صعبة في النقل البري وذلك راجع إلى صعوبات التمرين في مؤسسات النقل.²

الفرع الثالث: التأمين المتعدد الوسائط

في ظل تطور التجارة الدولية وتنوع وسائط النقل، أصبح **النقل المتعدد الوسائط** -الذي يجمع بين وسيلتين أو أكثر من وسائل النقل (بحرية، برية، جوية، أو سكك حديدية)، أداة حيوية لتسريع حركة البضائع وتقليل التكاليف، إلا أن هذا النوع من النقل يواجه تحديات قانونية وتأمينية معقدة، نظراً لتعدد المراحل وتنوع المخاطر المرتبطة بكل وسيلة النقل.

تقوم فكرة النقل الدولي متعدد الوسائط على أنه نظام مادي متكامل للنقل الدولي للبضائع ويخضع لنظام قانوني خاص ومحدد ويهدف إلى تيسير التوسع المنتظم للتجارة العالمية من خلال تقليل الوقت والفاقد في عمليات النقل والالتزام بالوقت الحقيقي وخفض التكلفة الإجمالية لمراحل النقل ورفع مستوى أداء الخدمة واختصار عبء الوثائق الورقية والاجراءات الإدارية والفنية للنقل. تولت اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط لعام 1980 تعريف النقل الدولي متعدد الوسائط بأنه نقل بضائع بواسطة مختلفتين على الأقل من وسائط النقل من مكان في دوله ما يأخذ فيه متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في دوله أخرى.³

✓ **مميزات النقل متعدد الوسائط:** الغاية من نظام النقل متعدد الوسائط هي تحسين كفاءة التجارة الدولية من خلال ترشيد عمليات النقل بقصد:

- تحقيق وفورات في التكلفة الإجمالية لنقل البضاعة.
- اختصار الوقت المستغرق في عمليات تداول ونقل البضاعة.
- إنجاز نقل وتسليم وتوصيل البضاعة في الوقت المحدد (JIT).
- توفير مزيد من الحماية والأمان وتقليل احتمالات حدوث الأضرار للبضاعة أثناء الرحلة الإجمالية.
- ضمان أعلى كفاءه في نقل البضاعة سواء عن طريق اختيار أفضل الطرق لحركة سيرها أو انساب وسائل النقل لحملها.

✓ شروط تحقق النقل متعدد الوسائط:

أن يتم النقل باستخدام واسطتين نقل مختلفتين على الأقل مثل بحريه وسكك حديدية أو بحريه وجويه أو طرق بريه وجويه أن يكون النقل دولياً أي بين مكانين في دولتين مختلفتين أن تصدر وثيقة نقل واحده بمعرفة متعهد النقل (مرحل البضائع لتغطي كافة مراحل النقل وتحتوي على شروط عقد النقل متعدد الوسائط.

أن تنعقد المسؤولية عن البضائع خلال مراحل النقل جميعها لشخص واحد يتولى تنظيم

¹ عبد الصبور محسن فتحي، المرجع السابق، ص 121.

² وداد مرابط، مريم فارح، دور تأمينات النقل في تفعيل عمليات الاستيراد والتصدير بالجزائر، مذكرة ليل ماجيستر، جامعة قالم، 2015، ص 26-28.

³ عارف حسن عبد الله الشعبي، أثر تطبيق مفهوم النقل متعدد الوسائط لتحقيق أهداف التنمية الاقتصادية، مجلة المعهد العالي للدراسات النوعية، مجلة 4، العدد 12، جويلية 2024، ص 393-394.

وتنفيذ النقل بصفته أصيلاً ويسأل في مواجهة أصحاب البضائع عما قد يصيبها من طوال مدة وجودها في حراسته من الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليمها أن يحصل متعهد النقل على أجرة نقل شامله تغطي كافة مراحل نقل البضاعة وبناء على ما سبق يمكن إبراز أهم النقاط التالية:

- لا يلزم إضافة كلمة دولي للنقل لأنه دولي بطبيعته.
- لا يوجد نقل متعدد الوسائط داخلي أو وطني.¹

المبحث الثاني: المخاطر في نقل السلع ودور التأمين في الحد منها

تعد عملية نقل السلع من أكثر مراحل التجارة حساسية نظراً لما تنطوي عليه من احتمالات متعددة لوقوع خسائر مادية، سواء بسبب عوامل بشرية أو تقنية أو طبيعية. فالسلع، أثناء حركتها من المنتج إلى المستهلك، تمر عبر مسافات طويلة ووسائط نقل مختلفة، وهو ما يجعلها عرضة لمخاطر كثيرة، كالتلف، الفقدان، الحريق، الحوادث، أو حتى السرقة.

ونظراً لتعقيد هذه التحديات، أصبح من الضروري اللجوء إلى آليات تحمي مصالح المتعاملين وتضمن استمرارية تدفق البضائع بأقل قدر من الخسائر، ويأتي التأمين في هذا السياق كأداة رئيسية لإدارة هذه المخاطر والحد من آثارها. إذ يسمح التأمين بتوفير تغطية مالية في حال تحقق أحد الأخطار المؤمن عليها، ما يضمن تعويض المتضررين، ويمنح المؤسسات التجارية والناقلين ثقة واستقراراً في أداء التزاماتهم.

وبناءً عليه، يهدف هذا المطلب إلى تسليط الضوء على أهم المخاطر التي تهدد عمليات نقل السلع، وبيان كيف يساهم التأمين في مواجهتها والتقليل من آثارها السلبية على الأنشطة الاقتصادية.

المطلب الأول: تعريف النقل وأنواعه وخصائصه

تعد النقل من أبرز الأنشطة الاقتصادية ذات الطابع الحيوي، إذ يُشكل حلقة أساسية في الدورة التجارية وسلسلة الإمداد، كما أنه يربط بين مناطق الإنتاج ومناطق الاستهلاك، سواء داخل الدولة الواحدة أو عبر الحدود. وقد تطور نشاط النقل بتطور المجتمعات، حيث انتقل من أشكال بدائية تعتمد على الوسائل التقليدية إلى منظومات معقدة ومتعددة الوسائط تستفيد من التقدم التكنولوجي.

وتباين أشكال النقل بحسب وسائطه، فمنه النقل البري والبحري والجوي، ولكل نوع منها خصائص تقنية وقانونية واقتصادية تميزه، وتؤثر على تكلفة النقل ومدته ومستوى الأمان فيه. كما أن اختيار وسيلة النقل المناسبة يرتبط بطبيعة البضاعة المنقولة والمسافة الجغرافية والإمكانات المتاحة.

وانطلاقاً من هذه الأهمية، يرمي هذا المطلب إلى تقديم تعريف شامل لمفهوم النقل، وبيان مختلف أنواعه المعتمدة في العمليات التجارية، مع التطرق إلى أبرز الخصائص التي تميز كل نوع عن الآخر.

الفرع الأول: تعريف النقل وأهميته

يُعدّ النقل من أبرز ركائز التنمية الاقتصادية والاجتماعية في العصر الحديث، إذ يُمثّل الوسيلة الأساسية لتحريك السلع والخدمات والأفراد بين المناطق الجغرافية المختلفة، مما يساهم في تنشيط الحركة التجارية وتحقيق الترابط بين الأسواق. ويُقصد بالنقل ذلك النشاط الذي يتمثل في تحريك الأشخاص أو البضائع من مكان إلى آخر باستخدام وسائل مختلفة مثل البر، البحر، أو الجو، ضمن إطار زمني وتكلفة محددين.

وتكمن أهمية النقل في كونه عاملاً حاسماً في تسهيل التجارة الداخلية والخارجية، وربط مراكز الإنتاج بالاستهلاك، ودعم الصناعات المختلفة من خلال إيصال المواد الأولية والمنتجات

¹ عارف حسن عبد الله الشعبي، مرجع سبق ذكره، ص 395.

النهائية في الوقت المناسب. كما يلعب دوراً محورياً في تحقيق التنمية الجهوية وتقليص الفوارق بين المناطق، فضلاً عن تأثيره المباشر في تحسين مستوى المعيشة.

أولاً: تعريف النقل

لقد عرف النقل بأنه الأداة التي عن طريقها يمكن توسيع السوق واستغلال الموارد البشرية و المادية التي لم تستغل سابقاً باتجاه زيادة الإنتاج وتحسين نوعيته، ويساهم في انتقال السلع و اليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها نفعاً، وينظر إلى النقل بأنه "العصب الحساس في الكيان الاقتصادي والاجتماعي على مستوى البلد باعتباره الوسيلة الفاعلة في تحقيق الإتصال المستمر بين النقاط المختلفة للعملية الاقتصادية والإنتاجية والمتمثلة بمواجهة التوسع الأفقي للمدن وتقليص المسافات بين المنتج والمستهلك بما يمثله من إختصار لعامل الزمن: أو لنقل الأيدي العاملة إلى المواقع التي تكون فيها أكثر تأثيراً في العملية الإنتاجية لتحقيق الإستثمار الأفضّل لهذه الطاقات البشرية» ذلك فقد شهد قطاع النقل من الإهتمام والتطور ما هو بالشيء الكثير".¹

ثانياً: أهمية النقل

يلعب النقل دوراً هاماً في المجتمع إذ يعتبر الشريان الذي يربط جغرافياً بين التجمعات السكانية والخدمية (الإدارية والتجارية، والاقتصادية، الصناعية الزراعية، السياحية) ببعضها البعض ويحتاج المجتمع إلى نظام النقل لينقل الأفراد من وإلى أماكن السكن والعمل والدراسة والأسواق والتجمعات التجارية وكذلك للمساعدة على توزيع السكان بطريقة أفضل لضمان استمرارية وتشجيع مشاريع التنمية.²

ينظر إلى النقل بأنه العصب الحساس في الكيان الاقتصادي والاجتماعي على مستوى البلد باعتباره الوسيلة الفاعلة في تحقيق الاتصال المستمر بين النقاط المختلفة للعملية الاقتصادية والإنتاجية والمتمثلة بمواجهة التوسع الأفقي للمدن وتقليص المسافات بين المنتج والمستهلك بما يمثله من اختصار لعامل الزمن أو النقل للأيدي العاملة إلى المواقع التي يكون فيها أكثر تأثيراً في العمليات الإنتاجية لتحقيق الإستثمار الأفضّل لهذه الطاقات البشرية.

يعتبر قطاع النقل أحد أهم قطاعات التنمية الشاملة في الدول المتقدمة إذ يعتبر تخطيط النقل داخل المدن النقل الحضري ذو جوانب متعددة، حيث ينظر إليه باعتباره جزء لا يتجزأ من عملية التخطيط الحضري ككل لارتباطه الوثيق بالتكوين العمراني واستعمالات الأراضي التي تعتبر أحد أهم العوامل المولدة للحلات.

الفرع الثاني: أنواع النقل

هناك عدة وسائل لعملية النقل نذكرها كالتالي:³

1. النقل البري: هو عبارة عن نقل البضائع براً عن طريق السيارات والشاحنات ولعل السبب الواضح في زيادة الاعتماد عليه أو الحاجة إليه هو المرونة والاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجات النقل سواء كان ذلك بالنسبة لنقل الأفراد أو البضائع.

فإن أهمية النقل البري تأتي من خلال الترابط السهل والسريع ما بين المناطق الجغرافية المتناثرة والتي يصعب في الكثير من الأحيان على الوسائل الأخرى في تحقيق عملية الاتصال بنفس المرونة التي تتمتع بها الوسائل البرية، فهو عبارة عن النقل الذي يستخدم الطريق الطبيعية أو الصناعية البرية ويتم في هذا النوع استخدام الطرق الطبيعية كالطريق الترابية أو الطرق الصناعية المعبدة أو الإسمنتية، وتؤثر الظروف الطبيعية والبشرية بشكل مباشر وفعال على عملية النقل من حيث تعبيد الطرق واختراق الحواجز الطبيعية بشق الأنفاق وإقامة الجسور وتحطيم الثلوج إضافة إلى ارتباط هذه الفعالية بالتقدم التكنولوجي والذي يساهم

¹ علي المشاقبة وآخرون، إدارة الشحن والتأمين، دار صفاء للنشر، ط1، عمان، 2003، ص 70.

² سعد الدين عشموي، تنظيم وإدارة النقل الأسس والمشكلات الحلول، (دار المريخ الرياض)، 2005، ص 153.

³ وداد مرابط مريم فارح، دور تأمينات النقل في تفعيل عمليات الاستيراد والتصدير بالجزائر، مذكرة لنيل ماجستير، جامعة قلمة، 2015، ص 22-30.

بشكل فعال في تطوير وسائل النقل الميكانيكية.

2. النقل بالسكك الحديدية: يمثل النقل بالسكك الحديدية مرحلة هامة في تاريخ الحضارة الإنسانية لما اتسمت به هذه المرحلة من توفير السرعة والقوة في الانتقال والنقل من مكان إلى آخر، وهو يعد المهد الأول لنشأة العلاقات التجارية العالمية الكثيفة فهو الذي فتح آفاق المكان الجغرافي أمام الزيادة الهائلة في النشاط الإنتاجي الصناعي الزراعي، ورغم المنافسة الشديدة للسكك الحديدية من وسائل النقل الأخرى إلى أن السكك الحديدية لا تزال العنصر السائد في وسائل النقل لدى معظم الدول وهذا يبين أهميتها ومما زاد من أهميتها أن معظم السكك الحديدية هي ملك للدولة.¹

3. النقل الجوي: بالرغم من أن الملاحة الجوية تتم بدون عوائق إلا أن الطائرة تعتبر أقل وسائل النقل مرونة لأن مسارها يتحدد بنقطتي الإقلاع والهبوط لذلك فهي لا تخدم المناطق الواقعة بين هاتين النقطتين، وقد زاد الاهتمام بعمليات النقل الجوي بسبب التحديثات الجديدة في حجم الطائرات وتحسين كفاءتها من حيث الحجم أو السرعة سواء في نقل الأشخاص أو المواد ويستخدم النقل الجوي في نقل السلع الضرورية كقطع الغيار أو سريعة التلف كـ الخضروات والفاكهة والزهور ونقل السلع ذات الصلة العاجلة كالأجهزة الطبية والأدوية والبريد ووسائل النشر كالمجلات والجرائد والمطبوعات المختلفة والسلع خفيفة الوزن مرتفعة الثمن.²

4. النقل البحري: لم يكن النقل البحري أسبق وسائل النقل ولكنه كان الأسبق في عمليات النقل الثقيل الذي ارتبط ارتباطاً أساسياً بالملاحة البحرية والنهرية وهو الأقدم تجارياً على الإطلاق وربما هذا هو السبب الذي أعطى عملية النقل البحري ذلك التفوق على وسائل النقل الأخرى كـ البرية والجوية، وبالرغم من المنافسة المتعددة الذي يتعرض لهما النقل البحري فإنه مازال يسيطر على أكبر نسبة من حجم التجارة العالمية.³

المطلب الثاني: مخاطر نقل السلع

يُعد نقل السلع من العمليات الحيوية في سلسلة الإمداد والتوزيع، حيث تسهم هذه العملية في ضمان إيصال المنتجات من مصادرها إلى الأسواق والمستهلكين. غير أن هذا النشاط لا يخلو من مخاطر متعددة قد تؤثر سلباً على البضائع أثناء تنقلها، سواء تعلق الأمر بعوامل طبيعية، تقنية، بشرية أو قانونية. وتشمل هذه المخاطر حوادث السير، التلف أو فقدان، السرقات، التقلبات الجوية، أو حتى التأخيرات في التسليم، وهو ما يجعل من إدارة المخاطر في مجال النقل ضرورة لضمان سلامة السلع واستمرارية النشاط التجاري. ومن هنا، يبرز دور التأمين كآلية لحماية المصالح الاقتصادية لأطراف عملية النقل.

وهناك عدة مخاطر تواجه نقل السلع نوجزها فيما يلي:⁴

الفرع الأول: مخاطر اقتصادية

يمكن أن تؤثر المخاطر الاقتصادية بشكل كبير على أعمال الاستيراد والتصدير، تشمل هذه المخاطر التضخم، وتقلبات العملة، والانكماش الاقتصادي، مما قد يؤدي إلى انخفاض الأرباح أو حتى تكبد خسائر. لإدارة هذه المخاطر، يجب على الشركات التفكير في تنويع أسواقها وعملائها. ومن الضروري فهم الظروف الاقتصادية في المناطق التي تعتبر العوامل المتعلقة بالتجارة من أبرز المخاطر التجارية المرتبطة بالاستيراد والتصدير، حيث ترتبط بالفشل في تلبية توقعات جودة المنتج وكميته، أو الإعسار أو عدم السداد.

• مخاطر مالية:

هذا النوع من المخاطر الذي قد تواجه الأطراف في قطاع التجارة الدولية يتعلق بالعمليات العالية، حيث يشمل مجالا واسعا من جميع الخطوات في العملية التجارية الدولية، تتمثل أهم هذه المخاطر المالية في تغير أسعار الصرف بين العملات المحلية والأجنبية، وفي ارتفاع

¹ وداد مرابط مريم فارح، مرجع سبق ذكره، ص 30.

² جاسم محمد، التجارة الدولية، دار زهوان للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص 274.

³ علي المشاقبة وآخرون، إدارة الشحن والتأمين، دار صفاء للنشر، ط 1، عمان، 2003، ص 53-54.

⁴ المرجع نفسه، ص 54-61.

وانخفاض أسعار الشحن وتكلفة النقل، بالإضافة إلى التكاليف الأخرى المرتبطة بالتأمين و الضرائب والتخليص الجمركي.

● مخاطر سياسية:

قد يكون تأثير الاضطرابات السياسية على أعمال الاستيراد والتصدير كبيراً، حيث تنضعن هذه الاضطرابات تغيرات في السياسات الحكومية واللوائح والاتفاقيات التجارية، مما ينجم عنه زيادة في التكاليف وتأخير في الشحنات، وحتى خسارة في الأعمال.

● مخاطر الإخلال بالعقد:

من المخاطر التجارية المرتبطة بالاستيراد والتصدير الشائعة، هي عدم الالتزام بالبنود المتفق عليها في العقود التجارية، مما يمكن أن يؤدي إلى إخلال في العملية التجارية أو تأخير في التسديد، حيث تعمل الأطراف المعنية على تقليل هذه المخاطر وتجنبها عن طريق اتباع طرق وعقود قانونية ملزمة تقلل من حدتها.

● مخاطر تتعلق بعملية النقل:

عند مناقشة المخاطر التجارية المرتبطة بالاستيراد والتصدير، يجب أن نأخذ في الاعتبار خطر فقدان أو سرقة أو تلف البضائع أثناء نقلها من المصدر إلى المستورد، حيث يمكن أن تكون متطلبات الالتزام بالقوانين واللوائح في مختلف البلدان معقدة وصعبة، يمكن أن ينتج عن عدم الامتثال لهذه المتطلبات فرض غرامات وعقوبات، وأحياناً اتخاذ إجراءات قانونية، لتفادي هذه المخاطر يتعين على الشركات التعاون مع محترفين ذوي خبرة ومهارة في فهم القوانين و اللوائح المحلية والدولية، بالإضافة إلى ذلك من الضروري إجراء تدقيق دقيق عند التعامل مع الشركاء والموردين لضمان الامتثال الكامل لجميع المتطلبات القانونية والتنظيمية¹.

● مخاطر متعلقة بسعر العملة:

تشمل المخاطر التجارية المرتبطة بالاستيراد والتصدير التعرض لتغيرات غير متوقعة في أسعار صرف العملات، وتقلص فرص الوصول إلى العملات المطلوبة، بالإضافة إلى التدابير الحكومية التي قد تؤثر على سهولة تحويل العملة.

● مخاطر رفض استلام الشحنة من المستورد:

يعتبر التزام كلا الطرفين في العملية التجارية الدولية بأمور التسليم والاستلام من أهم الأسس التي تساهم في نجاح العملية التجارية، قد يؤدي إلى خسائر وتكاليف مادية لأحد الأطراف المشاركة في الصفقة التجارية.

● مخاطر تتعلق بالوثائق والمستندات:

تنشأ المشاكل عادة عندما تكون المستندات متضاربة، أو غير متوافقة مع متطلبات العقد، أو الاتفاقية، مما يمكن أن يؤدي إلى فشل المعاملة أو تأخير الدفع.

● مخاطر تتعلق بالتوريد والموردين:

يمكن أن تتسبب اضطرابات سلسلة التوريد في تأثيرات سلبية متزايدة على شركات الاستيراد والتصدير، وتشمل هذه الاضطرابات الكوارث الطبيعية، والإضرابات العمالية، وتأخير وسائل النقل، هذه المخاطر قد تؤدي إلى زيادة التكاليف، وتأخير الشحن، وفقدان الأعمال.

● مخاطر التعرض للنصب والاحتيال:

يعتمد الكثيرون من مختلف القطاعات بما في ذلك قطاع التجارة الدولية على عمليات النصب والاحتيال، تشمل هذه المخاطر جميع جوانب عملية التجارة الدولية، بما في ذلك آليات تسليم البضائع، والشحن، والمواصفات المتفق عليها، مما يجعل من الأهمية وضع استراتيجيات للحماية من هذه المخاطر المحتملة².

الفرع الثاني: مخاطر طبيعية³:

¹ علي المشاقبة وآخرون، مرجع سبق ذكره، ص 58.

² علي المشاقبة وآخرون، مرجع سبق ذكره، ص 61.

³ N-Habitat. Resilience and risk reduction; 2024. <https://unhabitat.org/topic/resilience-and-risk->

على مدى العقد الماضي، أثرت المخاطر الطبيعية على أكثر من 220 مليون شخص؛ مما تسبب في أضرار تقدر بنحو 100 مليار دولار أمريكي سنوياً. ومنذ عام 1992، ارتفع عدد الأشخاص المتضررين من هذه الأخطار إلى 4.4 مليار شخص، أو ما يقرب من 65% من سكان العالم. وقدّرت الأضرار الاقتصادية المرتبطة بهذه المخاطر بحوالي 2 تريليون دولار. وفي عام 2015، تضرر 117 بلداً ومنطقة، أو 54% من العالم، من كارثة طبيعية واحدة على الأقل. إن الخسائر الاقتصادية المرتبطة بالأخطار الطبيعية قد زادت بمقدار 1600 مليار دولار أمريكي خلال 20 عاماً. وإجمالي الخسائر المقدرة بـ 2.908 مليار دولار أمريكي، يأتي 2.245 مليار دولار أمريكي من النفقات على الظواهر المناخية، أو 77% من إجمالي التكاليف. وسُجلت أكبر الخسائر الاقتصادية في الولايات المتحدة والصين واليابان، حيث قدّرت الخسائر بـ 944 و 492 و 376 مليار دولار على التوالي. ومثلت خسائر هايتي بسبب المخاطر الطبيعية حوالي 17% من ناتجها المحلي الإجمالي. ووفقاً للاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر عانى نصف سكان العالم، أو 3.8 مليار شخص، من الحرارة الشديدة ليوم واحد على الأقل في عام 2023. وأصبحت موجات الحر متكررة ومتطرفة بشكل متزايد. ويتزايد الاعتراف بها كواحدة من أكثر العواقب المميتة لتغير المناخ.

ووفقاً لمكتب الأمم المتحدة للحد من مخاطر الكوارث الطبيعية، تهدد الفيضانات أكثر من 379 مليون شخص من سكان المناطق الحضرية، بينما تهدد الزلازل والعواصف ما يقرب من 280 و 160 مليون شخص.

المطلب الثالث: التأمين كآلية لتغطية المخاطر في نقل السلع الفرع الأول: الحد من المخاطر والوقاية منها

يمكن الحد من مخاطر نقل السلع والوقاية منها من خلال اتخاذ تدابير وقائية في كل مرحلة من مراحل النقل، بدءاً من التغليف وصولاً إلى النقل والشحن.

1- التغليف¹:

• **استخدام مواد تغليف مناسبة:** يجب اختيار مواد التغليف التي تتناسب مع طبيعة السلعة ونوع النقل، مثل اللفائف الانكماشية لحماية السلع من الأضرار البيئية، أو واقيات الحواف لمنع تلف حواف الصناديق.

• **تعبئة السلع بشكل صحيح:** يجب تعبئة السلع بطريقة تمنع تحركها داخل العبوة، مثل استخدام الفواصل أو السدادات لتثبيت السلع.

• **تغطية السلع بعبوات مقاومة للعوامل:** يجب استخدام عبوات مقاومة للماء والرطوبة، أو مقاومة للحريق، حسب طبيعة السلعة.

2- النقل والشحن:

• **استخدام وسائل نقل مناسبة:** يجب اختيار وسائل النقل التي تتناسب مع طبيعة السلعة ونوع الشحن، مثل الشحن الجوي للسلع الحساسة، أو الشحن البحري للسلع الكبيرة.

• **تأمين الشحنة:** يجب تأمين الشحنة ضد المخاطر المحتملة، مثل التلف أو فقدان النقل.

• **توفير حماية إضافية:** يمكن استخدام حواجز لمنع تحرك البضائع أثناء النقل، أو واقيات للحواف، أو الزوايا لمنع تلفها.

• **التأكد من سلامة الشاحنات والحاويات:** يجب التأكد من أن الشاحنات والحاويات في حالة جيدة، وأنها مزودة بأجهزة إنذار وحريق.

3- إدارة المخاطر²:

• **تحديد المخاطر المحتملة:** يجب تحديد جميع المخاطر المحتملة التي يمكن أن تحدث أثناء النقل، مثل حوادث الطرق أو حريق الحاويات.

[reduction](#)

¹ تي تي كلوب، الدليل الإرشادي الموجز لمدونة وحدات نقل البضائع، www.ttclub.com/cargo-integrity

² مدونة وحدات نقل البضائع، المنظمة البحرية العالمية ومنظمة العمل الدولية ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا بخصوص تعبئة وحدات نقل البضائع، طبعة 2014، ص 17.

• **وضع خطة للتخفيف من المخاطر:** يجب وضع خطة لتحديد الإجراءات التي سيتم اتخاذها للتخفيف من المخاطر المحتملة.

• **توفير التدريب المناسب للعاملين:** يجب توفير التدريب المناسب للعاملين في مجال النقل حول الإجراءات التي يجب اتخاذها في حالة حدوث خطر.

• **مراجعة الإجراءات بشكل دوري:** يجب مراجعة الإجراءات بشكل دوري لضمان فعاليتها. من خلال اتخاذ هذه التدابير، يمكن الحد من مخاطر نقل السلع والوقاية منها، والحفاظ على سلامة السلع ووصولها إلى وجهتها في أفضل حالة.

الفرع الثاني: آليات تعويض الأضرار

آليات تعويض الأضرار في مخاطر نقل السلع متعددة، وتتراوح بين المسؤولية المدنية للناقل، وتأمين النقل، وإعادة التأمين، والتخلي عن السفينة (في حالة السفن). تعتبر المسؤولية المدنية للناقل هي الأساس، حيث يلزم الناقل بتعويض المرسل إليه أو المرسل عن أي ضرر يلحق بالبضائع أثناء عملية النقل.

تفاصيل آلية تعويض الأضرار:

1. المسؤولية المدنية للناقل:¹

• يُعتبر الناقل مسؤولاً عن أي ضرر يلحق بالبضائع أثناء عملية النقل، وذلك بموجب عقد النقل.

• تختلف مسؤولية الناقل حسب نوع النقل (بحري، بري، جوي) وبعض القوانين الدولية (مثل اتفاقية ماستريخت) التي تحدد نطاق مسؤولية الناقل.

• في حالة النقل البحري، قد يكون الناقل مسؤولاً عن تلف البضائع نتيجة لعدم مراعاة الإجراءات اللازمة أو بسبب أخطاء في تشغيل السفينة.

• يُمكن للناقل إثبات أن الضرر كان نتيجة لوجود سبب أجنبي (مثل حالات الطوارئ أو القوة القاهرة) ليتخلص من المسؤولية.

تأمين النقل:

• تُعد تأمين النقل البحري للسلع من أبرز الآليات لتعويض الأضرار، حيث يغطي الخسائر التي قد تلحق بالبضائع خلال عملية النقل.

• يُمكن للمؤمن له (صاحب البضاعة) اختيار نوع التغطية المناسبة (كاملة أو جزئية) وحسب المخاطر التي يرغب في تغطيتها.

• يُمكن التغطية من لحظة انطلاق البضائع من مخازن المورد حتى وصولها إلى مخازن المؤمن له.

إعادة التأمين:²

• تُعتبر إعادة التأمين آلية مهمة لتقليل المخاطر التي تتحملها شركة التأمين الرئيسية، حيث تقوم بنقل جزء من المسؤولية إلى شركات إعادة التأمين.

• تُساعد إعادة التأمين على قدرة شركات التأمين على تغطية حوادث كبرى أو غير متوقعة قد تلحق بالبضائع المنقولة.

نظام التخلي عن السفينة (في حالة النقل البحري):³

• في حالة السفن التي تعاني من ضرر كبير، قد يسمح للمؤمن له بالتخلي عن السفينة وتقديم

¹ بوقادة عبد الكريم، المسؤولية المدنية للناقل البري عن نقل البضائع (أساسها ونطاقها)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 4، ص 262.

² المحامي شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء والفقه و المعاهدات الدولية، دار الفكر الجامعي، مصر، 2005، ص 79.

³ أحمد محمد محرز، العقود التجارية ونظام الإفلاس في القانون التجاري المصري، النسر الذهبي للطباعة، مصر، 1996، ص 51.

طلب تعويض لشركة التأمين.

يُعتبر نظام التخلي عن السفينة طريقة استثنائية لتسوية الأضرار البحرية، ويقتصر على النقل البحري.

المطالبة بالتعويض¹:

في حالة تلف أو فقدان البضائع، يُمكن للمؤمن له (صاحب البضائع) إقامة دعوى قضائية ضد الناقل أو شركة التأمين لطلب التعويض، ويُمكن للمؤمن له أيضاً اللجوء إلى نظام التحكيم لتسوية النزاعات المتعلقة بالتعويض عن الأضرار.

المطلب الرابع: دور شركات التأمين في تحسين التغطية التأمينية

تلعب شركات التأمين دوراً حاسماً في تحسين التغطية التأمينية من خلال تطوير منتجات جديدة، وتحسين الخدمات المقدمة، وتوسيع نطاق التغطية، واستخدام تكنولوجيا التأمين. تعمل هذه الشركات على توفير حماية مالية ضد المخاطر المختلفة، مثل الحوادث، الأمراض، وفيات، والحرائق، مما يعزز الاستقرار المالي للأفراد والمنظمات.

1. تطوير منتجات جديدة²:

تستثمر شركات التأمين في تطوير منتجات جديدة تلبي احتياجات العملاء المتغيرة، مع التركيز على الابتكار في مجالات مثل التأمين على الحياة، التأمين الصحي، والتأمين على الممتلكات.

يساهم تطوير المنتجات الجديدة في تلبية احتياجات العملاء المتنوعة، مما يعزز رضاهم ويساهم في توسيع قاعدة العملاء.

2. تحسين الخدمات المقدمة:

تعمل شركات التأمين على تحسين جودة الخدمات المقدمة لعملائها، مثل تحسين عملية تقديم طلبات التأمين، وتسريع عملية تسوية المطالبات.

تستخدم شركات التأمين التكنولوجيا لتقديم خدمات أفضل لعملائها، مثل توفير منصات رقمية لتقديم طلبات التأمين، وتتبع عملية تسوية المطالبات.

3. توسيع نطاق التغطية:

توسع شركات التأمين نطاق التغطية لضمان أكبر حماية للعملاء، مثل توفير تغطية إضافية للمخاطر الجديدة أو المخاطر التي تزداد احتمالية حدوثها.

يمكن لشركات التأمين أن توفر تغطية شاملة ضد مجموعة واسعة من المخاطر، بما في ذلك المخاطر التي قد لا تغطيها شركات التأمين الأخرى.

4. استخدام تكنولوجيا التأمين³: (InsureTech)

تستفيد شركات التأمين من تكنولوجيا التأمين لتحسين عملياتها، وزيادة الكفاءة، وتوفير تجربة أفضل للعملاء.

يمكن لتكنولوجيا التأمين أن تساعد شركات التأمين في تحليل البيانات، وتخصيص المنتجات، وتقديم خدمات أفضل لعملائها.

5. دور شركات إعادة التأمين:

تلعب شركات إعادة التأمين دوراً هاماً في تحسين التغطية التأمينية من خلال توزيع المخاطر بين عدة شركات، مما يقلل من المخاطر على أي شركة تأمين واحدة.

يمكن لشركات إعادة التأمين أن توفر الدعم المالي اللازم لشركات التأمين لتغطية مطالبات

¹ حسين المصري، العقود التجارية في القانون الكويتي والمصري والمقارن، مكتبة الصفار، الكويت، ط1، 1989، ص 319.

² قرواني مريم، هباش فارس، دور تكنولوجيا التأمين في دعم الابتكار العملياتي في شركات التأمين، مجلة الإدارة والتنمية للبحوث والدراسات، مج: 08، العدد: 01، جامعة فرحات عباس سطيف 1، الجزائر، 2019، ص 58.

³ Schreiber, Alexander Braun and Florian, The Current InsurTech Landscape: Business Models and Disruptive Potentia, Institute of Insurance Economic, 2017, p.17.

كبيرة أو غير متوقعة.

6. دور شركات التأمين في دعم الاقتصاد:

- تدعم شركات التأمين النمو الاقتصادي من خلال توفير حماية مالية للمؤسسات، وتشجيع الاستثمار، وتسهيل التجارة.
- توفر شركات التأمين الدعم المالي اللازم للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة لتغطية المخاطر، مما يساهم في نمو قطاع الأعمال.

خلاصة الفصل:

تسعى هذه الدراسة إلى سد الفجوة المعرفية والتطبيقية من خلال الجمع بين المقاربة النظرية والتحليل الميداني، مع التركيز على واقع تطور تأمين نقل السلع في الجزائر، وعرض دراسة حالة حقيقية لإحدى شركات التأمين، ما يمنحها طابعاً أصيلاً ومتكاملاً مقارنة بالدراسات السابقة.

تناول هذا الفصل عرضاً وتحليلاً نقدياً لمجموعة من الدراسات السابقة التي تطرقت إلى موضوع تأمين نقل السلع، سواء في السياق الجزائري أو الدولي. وقد أظهرت الدراسات الجزائرية اهتماماً واضحاً بالجوانب القانونية والتنظيمية لعقود التأمين، مع تسليط الضوء على إشكاليات ضعف الثقافة التأمينية، ومحدودية الابتكار داخل الشركات، وغياب التنسيق بين المتدخلين في سلسلة النقل والتأمين. كما تميزت هذه الدراسات بالمنهج الوصفي التحليلي، غير أنها افتقرت غالباً إلى البعد الميداني أو المقارن.

أما الدراسات الدولية والفرنسية، فقد اتسمت برؤية استشرافية معمقة، وركزت على التحديات الجديدة التي يعرفها قطاع التأمين البحري ونقل السلع، لا سيما المخاطر الإلكترونية، البيئية، وتعقد سلاسل التوريد. لكنها، رغم غناها التحليلي، تبقى بعيدة عن خصوصيات السوق الجزائرية من حيث التنظيم، البنية الاقتصادية، والسياق التشريعي.

الفصل الثاني

٢

تطورات تأمين نقل السلع في الجزائر (2014-2022)



تمهيد:

تعد الجزائر من بين الدول التي اقتنعت بعدم قدرتها على تحقيق تنميتها الاقتصادية بمعزل عن مشاركتها في التجارة الخارجية، فهي بحاجة إلى رؤوس أموال مقومة بالعملة الصعبة التي تجنيها من مبادلاتها التجارية مع الدول الأخرى في شكل صادرات وواردات من أجل تحقيق معدلات نمو مقبولة، لذلك أقبلت الجزائر على عهد جديد يتسم بميل ملحوظ نحو تحسين بيئة التجارة المحلية وترقية التجارة الخارجية ومنه لجأت الجزائر تحسين بيئة التأمين للمتعاملين الاقتصاديين داخل وخارج الوطن، حيث أن تطورات تأمين نقل السلع في الجزائر بين عامي 2014 و2022 شهدت تحولات ملحوظة، مع زيادة الوعي بأهمية التأمين في حماية البضائع خلال عمليات النقل المختلفة (بري، بحري، جوي)، وتعزيز التغطية التأمينية لمختلف المخاطر.

من خلال تطور وسنتناول في هذا الفصل مبحثين:

المبحث الأول: السياق التاريخي والإطار العملي لتأمين نقل السلع في الجزائر.

المبحث الثاني: مؤشرات تأمين نقل السلع في الجزائر (2014-2022).

المبحث الأول: السياق التاريخي والإطار العملي لتأمين نقل السلع في الجزائر

لقد عرف قطاع التأمين منذ الاستقلال العديد من الإصلاحات القانونية، والتي جاءت في البداية للحد من تهريب رؤوس الأموال للخارج، ثم من أجل تأمين شركات التأمين وتخصيصها، ثم فتح السوق للخوادم وتنظيمه مع تبني الجزائر لاقتصاد السوق.

المطلب الأول: المراحل التاريخية لتطور قطاع تأمين نقل السلع في الجزائر

بدأت صناعة التأمين في الجزائر بعد الاستقلال، مع وجود بعض الشركات التي كانت موجودة قبل الاستقلال، مر قطاع التأمين في الجزائر بعدة مراحل: فترة الاحتلال الفرنسي، فترة احتكار الدولة، وفترة الانفتاح على القطاع الخاص.

1- فترة الاحتلال (قبل 1962):¹

تم تطبيق التشريع الفرنسي المتعلق بالتأمين سنة 1930 المنظم لعقود التأمين، حيث كان

¹ عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، ديوان المطبوعات الجزائرية، الجزائر، 2000، ص 32.

الفصل الثاني تطورات تأمين نقل السلع في الجزائر 2014-2022

قطاع التأمين مستغلا لصالح الشركات الأجنبية أغلبها فرنسية، ما ميز هذه المرحلة اهمال المشرع الفرنسي لفرع التأمين البري أين كانت حصة الأسد للتأمين البحري، من أهم القوانين و النصوص التنظيمية التي أصدرها المشرع الفرنسي فيما بعد هي:

- قانون 14 جوان 1938 الذي نظم عقود التأمين البري.
- مرسوم أوت 1941 الذي ينظم عمل شركات التأمين.
- قانون 27 أوت 1958 الذي نص على إلزامية التأمين على المسؤولية المدنية لمالكي السيارات.

2- فترة ما بعد الاستقلال (بعد 1962):

تميزت هذه الفترة بعدة مراحل أهمها¹:

المرحلة الأولى (1962-1966):

تبدأ هذه المرحلة مباشرة بعد الاستقلال، حيث أصدر المشرع الجزائري مجموعة من القوانين مع نهاية سنة 1962 التي تقضي بتمديد العمل بالنصوص الفرنسية المعمول بها قبل الاستقلال والاعتماد، خاصة قانون جويلية 1930 ومختلف النصوص المتممة، وبعض القوانين المؤرخة في 1958. أصدر المشرع الجزائري قانون سنة 1963 المتضمن إلزامية مراقبة جميع شركات التأمين الناشطة بالجزائر، وإجبارها على طلب الاعتماد من وزارة المالية، ونتيجة لهذه القوانين والنصوص التي خولت للدولة الرقابة الكاملة على نشاط التأمين أعلنت حوالي 270 شركة عن توقف نشاطها في الجزائر².

المرحلة الثانية (1966-1973):

وهي فترة احتكار الدولة للتأمين وإعادة التأمين، وتجسد بقانونين هما:

- حيث اشارت المادة الأولى من الامر الأول على أنه، "من الآن فصاعدا يرجع استغلال كل عمليات التأمين للدولة"، الذي وضع حدا للشركات الأجنبية لاستغلالها لقطاع التأمين في الجزائر.

- أوضح القانون الثاني الخاص بتأمين SAA من بين 17 شركة تأمين، أما الباقي فقد تم تصفيتهم، فيما تم استثناء شركتين هما التعاونية الجزائرية لتأمين عمال التربية والثقافة و الصندوق المركزي لإعادة تأمين التعاونيات الفلاحية، مما ساعد بتوفير جو من المنافسة بين شركات التأمين الوطنية ولجئها إلى وكلاء من أجل توزيع منتجاتها³.

المرحلة الثالثة (1973-1989):⁴

- وهي مرحلة التخصص حيث تضاعف احتكار الدولة لعمليات التأمين خلال هذه الفترة، وذلك عن طريق: تخصيص شركة CAAR لتأمين الأخطار الكبيرة مثل الأخطار الصناعية وأخطار النقل واستبعادها من عمليات التأمين لصالح الشركة المركزية لإعادة التأمين CCR التي نشأت بتاريخ: 1973/01/01.

- تأمين النقل البحري، البري والجوي للشركة الجزائرية للتأمين CAAT.

- عمليات التأمين الفلاحي للصندوق الوطني للتعاون الفلاحي CNMA.

¹ بيشاري كريم، واقع سوق التأمين في الجزائر، مجلة علوم الاقتصاد والتسيير والتجارة، المجلد 01، العدد 27، 2013، ص 199.

² تسوري بن تسوري بهية، سهام عبد الكريم، إعادة التأمين كآلية منتهجة لتخفيف أعباء تزايد المخاطر في سوق التأمين الجزائري -دراسة تحليلية (2014-2020)، مجلة البحوث الاقتصادية والمالية، المجلد 9، العدد 2، 2022، ص 199.

³ لونيسي بوعلام، فكارشة سفيان، تطور قطاع التأمين في الجزائر، المجلة الجزائرية للأداء الاقتصادي، العدد 04، 2019، ص 58.

⁴ سنجاك الدين نور الدين، إيمان مري، تطور مؤشرات أداء سوق التأمين الجزائري -دراسة تحليلية للفترة (2009-2019)، مجلة أرساد للدراسات الاقتصادية والإدارية، المجلد 04، العدد 02، 2021، ص 97-98.

المرحلة الرابعة: (1989-1995)¹:

وهي مرحلة إلغاء التخصيص، تعود هذه المرحلة الى الإصلاحات الهيكلية والتنظيمية التي مست المؤسسات العمومية الاقتصادية، والتي كانت تهدف الى:

• استقلالية الشركات الاقتصادية العمومية حسب القانون رقم 01/88 المؤرخ في 1989/01/01.

• فتح المنافسة بين الشركات العمومية وأخذ عنصر المردودية بعين الاعتبار داخل الشركات العمومية.

المرحلة الخامسة: (1995 إلى يومنا هذا)²:

وهي مرحلة إلغاء احتكار الدولة والذي جسد ذلك بداية بالمرسوم الصادر في سنة 1995، هذا الأمر يعتبر النص المرجعي لقانون التأمين في الجزائر، حيث تم فتح سوق التأمين ورفع احتكار الدولة للقطاع.

إصلاحات ما بعد 1995:³

إن أهم منعطف عرفه قطاع التأمين بالجزائر هو صدور الأمر 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995، الذي جاء ليُلغي كلا من احتكار الدولة ومبدأ التخصيص، كما جاء لينظم قطاع التأمين ويلغي كل الأحكام المخالفة له والصادرة فيما قبل. وقد نظم الأحكام المتعلقة بعقد التأمين والأحكام المتعلقة بالرقابة على شركات التأمين والمنظمة لها، والأحكام المتعلقة بوسطاء التأمين. (الأمر 95-07 08 مارس 1995)، ومن خلاله تم تحرير نشاط التأمين والسماح لشركات خاصة دخول السوق، وجاء ذلك في إطار الإصلاحات الاقتصادية التي باشرتها الجزائر للانتقال من الاقتصاد المخطط إلى اقتصاد السوق والتي شملت عدة مجالات بما فيها قطاع الخدمات المالية والتأمين.

صدر فيما بعد القانون 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 المتعلق بالتأمينات والمعدل و المتمم للأمر رقم 95-07 أهم ما جاء به هو تقوية تأمين الأشخاص، وإنشاء بنوك التأمينات و التفرقة بين نشاطات تأمين الأضرار ونشاطات تأمين الأشخاص في شركات التأمين، بالإضافة إلى إنشاء صندوق ضمان المستأمنين وكذا إنشاء هيئة لمراقبة قطاع التأمين⁴.

وفي سنة 2009 جاء المرسوم رقم 09-13 الذي يحدد القانون الأساسي النموذجي لشركات التأمين ذات الشكل التعاضدي، حيث حدد مواردها، نفقاتها، كيفية استخراج الفأض والتصرف فيه وإدارة العجز التأميني في حالة حدوثه. والرسوم رقم 09-111 الخاص بشركات التأمين ذات الأسهم حيث يحدد كفاءات تنظيم صندوق ضمان المؤمن لهم وسيره وكذا شروطه المالية ، من خلال تحديد الموارد وتوظيفاتها وكذلك النفقات. والرسوم التنفيذي رقم 09-375 الذي جاء ليعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 95-344 المتعلق بالحد الأدنى لرأسمال شركات التأمين وشركات إعادة التأمين.

صدور المرسوم التنفيذي رقم 13-114 المؤرخ في 28 مارس 2013 المتعلق بالالتزامات

¹ لونيبي بوعلام، فكاشة سفيان، نفس مرجع سابق، ص 59.

² بالي مصعب، صديقي مسعود، **تطور قطاع التأمين في الجزائر**، مجلة رؤى اقتصادية، العدد 11، 2016، ص 346.

³ زروقي إبراهيم، بدري عبد المجيد، **دور قطاع التأمين في تنمية الاقتصاد الوطني- دراسة مقارنة بين الجزائر ومصر، مداخلة ضمن الملتقى الدولي السابع حول الصناعة التأمينية الواقع العملي وآفاق التطوير- تجارب الدول**، كلية العلوم الاقتصادية العلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة حسيبة بن بوعلي الشلف الجزائر، 2012/12/04، ص 11.

⁴ KPMG, **Guide des assurances en Algérie**, édition, 2015, PP 12,13

المقننة لشركات التأمين و/أو إعادة التأمين، والذي عدل فيما بعد بالمرسوم الصادر في 14 ماي 2016، وكذلك المرسوم التنفيذي رقم 115-13 الصادر في 28 مارس 2013 المعدل للمرسوم التنفيذي رقم 343-95 المتعلق بحدود قدرة شركات التأمين على الوفاء (الملاءة المالية)¹.

المطلب الثاني: الأطر التنظيمية لقطاع تأمين نقل السلع في الجزائر

سنتناول بيان شروط إنشاء واعتماد شركات التأمين الوطنية والأجنبية وفق آخر تعديل لقانون التأمين الجزائري رقم 04 المؤرخ في 20 فبراير 2006 في الفرعين التاليين:
الفرع الأول: شروط إنشاء واعتماد شركات التأمين الوطنية والأجنبية في الجزائر
نص المشرع الجزائري على شروط إنشاء واعتماد شركات التأمين الوطنية والأجنبية في الجزائر في المواد من 215 إلى 223 من قانون التأمينات رقم 04-06 نوردها في الآتي:
أولاً: الشروط العامة لإنشاء واعتماد شركات التأمين الوطنية والأجنبية في الجزائر:

أوجب المشرع الجزائري على الشركات الوطنية للتأمين و/أو إعادة التأمين أن تكون شركات ذات أسهم وأن تتوافر على الحد الأدنى لرأسمال يختلف حسب طبيعة فروع التأمين التي طلب الاعتماد من أجلها، ويشترط منها إيداع طلب اعتماد مع ملف يحتوي على المخطط التقديري للنشاط والوسائل التقنية والمالية اللازمة لذلك والمؤهلات الذهنية التي تتوافر لديها، والحصول على الاعتماد بقرار من الوزير المكلف بالمالية بعد إبداء رأي المجلس الوطني للتأمينات في ذلك.

وفي حالة رفض طلب الاعتماد من قبل الوزير المكلف بالمالية فإنه يجب تبليغه للشركة طلبة التأمين بقرار مبرر قانوناً، ويمكن لهذه الأخيرة الطعن في قرار الرفض أمام مجلس الدولة باعتباره أعلى جهة في السلم القضائي الإداري الجزائري، حيث أن من بين مهامه النظر، و الفصل في الطعون بالبطلان والإلغاء وتفسير القرارات الصادرة عن السلطات المركزية والهيئات الوطنية².

ثانياً: الشروط الخاصة لإنشاء واعتماد تعاضديات التأمين وشركات التأمين الأجنبية في الجزائر:

زيادة على الشروط العامة الوارد ذكرها أعلاه والتي يجب على شركات التأمين و/أو إعادة التأمين مراعاتها للحصول على الاعتماد بالجزائر، هناك شروط خاصة أوردها المشرع الجزائري بالنسبة لهذه الشركات هي:

أ- بالنسبة لتعاضديات (تعاونيات) التأمين: وهي تلك الهيئات التي عمليات التأمين دون أن يكون غرضها هو تحقيق الربح وأطلق عليها المشرع الجزائري مصطلح "شركة ذات شكل تعاضدي"، كما اشترط المشرع الحد الأدنى للمنخرطين فيها حتى يتم قبولها وهو 5000 منخرط.

ب- بالنسبة لشركات التأمين الأجنبية: بموجب نص المادة 204 مكرر 2 من قانون التأمينات الجزائري فإن فتح فروع لشركات التأمين الأجنبية بالجزائر يستوجب الحصول مسبقاً على رخصة يمنحها الوزير المكلف بالمالية، مع مراعاة مبدأ المعاملة بالمثل³.

¹ فروخي خديجة، دراسة تحليلية لأثر توزيع الفائض التأميني على الملاءة المالية في شركات التأمين التكافلي - دراسة حالة شركة سلامة للتأمينات بالجزائر، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، تخصص مالية وبنوك، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة البليدة 02، 2016، ص 139.

² ينظر: المادة 09 من القانون العضوي 98/01 الصادر عام 1998 المتعلق بصلاحيات مجلس الدولة الجزائري وكيفية سير عمله.

³ معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الساحة المركزية بن عكنون، الجزائر، 2005، ص 14-15.

كما أن فتح مكاتب تمثيل شركات التأمين و/ أو إعادة التأمين في الجزائر يخضع للحصول المسبق على اعتماد من الوزير المكلف بالمالية، بعد توافرها على الحد الأدنى من رأسمال المطلوب قانونا الذي يختلف حسب طبيعة كل شركة ونوع التأمين الذي تدارسه، فضلا عن إلزامها بأداء وديعة ضمان لإقامة فروع لشركات التأمين الأجنبية تساوي على الأقل الحد الأدنى لرأسمال المطلوب حسب الحالة.

الفرع الثاني: مهام والتزامات شركات التأمين

ويقع على عاتق شركات التأمين العاملة بالجزائر التزامات اتجاه المؤمنين لهم كونها الطرف الثاني في عقود التأمين تتمثل فيما يلي¹:

أ- دفع مبلغ التأمين: إن أهم التزام يقع على عاتق شركات التأمين هو دفع مبالغ التأمين في حالة تحقق الخطر المؤمن منه إلى المؤمن له، أو إلى الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه.

ب- الاشتراك بمبالغ مالية في صندوق المنشأ لدى الوزارة المكلفة بالمالية يسمى "بصندوق ضمان المؤمن لهم": ويتمثل هذا الاشتراك نسبة 01% من الأقساط المدفوعة من قبل المؤمنين لهم صافية.

ج- القدرة على تبرير التقديرات المتعلقة بالالتزامات النظامية طبقا لنص المادة 224 من قانون التأمينات بنصها: يجب على شركات التأمين و/ أو إعادة التأمين، وفروع شركات التأمين الأجنبية أن تكون قادرة على تبرير التقديرات المتعلقة بالالتزامات النظامية التي يتعين عليها تأسيسها وهي: الاحتياطات، الأرصدة التقنية الديون التقنية، ويجب أن تقابل هذه الالتزامات أصول معادلة لذا وهي: سندات وودائع وقروض قيم منقولة وسندات مماثلة أصول عقارية، أصول أخرى.

د- بالنسبة للتعاضديت: فقد ألزمها المشرع بالامتثال إلى القانون الأساسي المحدد عن طريق التنظيم وضمان لمنخرطيها التسوية الكاملة لالتزاماتهم في حالة وقوع أخطار².

الفرع الثالث: هيكل قطاع التأمين الجزائري

يتفاعل في عملية التأمين مجموعة من الشركات والأفراد هناك من يتدخل قبل عملية التأمين من خلال تقدير الأخطار وتقديم الاستشارة، وهو حال خبراء التأمين الذين لا يتوقف دورهم عند هذا الحد فعند وقوع الخطر يتدخلون في تحديد التعويض، وهناك من يتدخل في عملية التوزيع كما هو حال الوكلاء والسماسرة، تتمثل الأطراف المتدخلة في سوق التأمينات الجزائرية في³:

1- هيئات الإشراف والرقابة: سمحت التشريعات بإنشاء إطار قانوني منظم من ثلاثة هيئات هي المجلس الوطني للتأمينات، خلية تجميع المخاطر ولجنة مراقبة التأمينات، كما تشرف على القطاع وزارة المالية باعتبارها الوزارة الوصية.

1-1- وزارة المالية: تقوم وزارة المالية بمنح الترخيص لفتح شركات تأمين أو إعادة التأمين، كما تقوم الوزارة بمنح الترخيص لإنشاء الجمعيات المهنية الخاصة، بالتأمين والجمعيات الخاصة بالوسطاء.

1-2- المجلس الوطني للتأمينات: هو إطار للتشاور بين مختلف الأطراف ذات الصلة بنشاط التأمين «تم إنشاؤه بمقتضى المرسوم التنفيذي 95/339 والمتمم والمعدل بالمرسوم 07/137 بتاريخ 19 ماي 2007 برئاسة وزير المالية، ويتكون من جمعية استشارية وأربعة لجان تقنية، ويتم تمويله من طرف شركات التأمين والوسطاء.

1-3- هيئة تجميع الأخطار: (La centrale des risques) يتوجب على شركات التأمين وفروع

¹ عبد الغفار حنفي، سمية زكي قرياقص، الأسواق والمؤسسات المالية، بنوك تجارية، أسواق الأوراق المالية، شركات التأمين، شركات الإستثمار، الدار الجامعية للنشر، الإسكندرية، 2004، 335.

² سعيدة عيساوي، أثر تطبيق النظام المحاسبي على شركات التأمين غرداية، دراسة حالة شركة التأمين CAAT، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة قاصدي مرباح بورقلة، الجزائر، 2010، ص 16.

³ KPMG, Guide des assurances en Algérie, 2009, P 16, Alger.

شركات التأمين الأجنبية تقديم كل المعلومات الضرورية للقيام الهيئة بمهامها، والمتمثلة في جمع المعلومات المتعلقة بعقود التأمين المكتوبة لدى شركات التأمين وإعادة التأمين.

4-1- لجنة مراقبة التأمينات: أكد الأمر 08/113 المؤرخ في 9 أفريل 2008 على الوظيفة الأساسية لهذه اللجنة والمتمثلة في تدقيق المعلومات من المصدر خاصة فيما يتعلق بزيادة رأس المال الاجتماعي لشركات التأمين وإعادة التأمين، يتم عمل هذه اللجنة بمساعدة مفتشين محلفين يقومون بالتحقيق في عين المكان في كل العمليات المتعلقة بالتأمين وإعادة التأمين، يكتسي عمل هذه اللجنة أهمية بالغة نظرا لخصوصية نشاط شركات التأمين، ويمكن أن تتخذ لإجراءات التالية:

- تقييم نشاط شركات التأمين، وذلك لفرع أو فروع تابعة لها.
- تقييم أو حجز من الأصول إلى أخذ الإجراءات التصحيحية.
- تعيين إداري مؤقت يقوم بطلب خبرة لتقييم جزء أو كل الأصول أو الخصوم المتعلقة بالتزامات شركة التأمين أو فروع شركات التأمين.

5-1- هيئة التسعير (L'organe de tarification): مهمتها تحديد الأسعار وتعديلها وإبداء رأيها في كل النزاعات المتعلقة بالأسعار بالشكل الذي يمكن الإدارة من عملية الرقابة.

6-1- صندوق ضمان المؤمنين (Le fond de garantie des assurés): يهدف هذا الصندوق الوفاء بحقوق المؤمنين في حالة عدم توفر السيولة لدى شركات التأمين، ويتم تمويل هذا الصندوق من خلال اشتراكات تدفعها شركات التأمين، على أن لا يتجاوز هذا الاشتراك 01% من الأقساط الصافية المحصلة سنويا.

7-1- صندوق ضمان السيارات: أنشأ هذا الصندوق بمقتضى الأمر رقم 04/103 المؤرخ في 05 أفريل 2004 وذلك نظرا لارتفاع حوادث المرور، ويقوم هذا الصندوق على فكرة تعويض ضحايا المرور في حالة كون المتسبب غير معروف، ويتم تمويل هذا الصندوق عن طريق رسم قدره 03% على كل عقد تأمين على السيارات لدى مختلف الشركات التي تنشط في التراب الوطني.

8-1- الجمعيات المهنية: حسب المادة 214 من القرار 95/07 يتعين على حقوقهم من جهة، وتحسيس الجمهور من جهة أخرى، وأهم جمعية مهنية هي الاتحاد الجزائري للتأمين وإعادة التأمين 22 والتي تأسست في فيفري 1994 الأعضاء بهدف الدفاع عن مصالح شركات التأمين وإعادة التأمين على المستوى الوطني والدولي، وترقية ممارسة نشاط التأمين بالتنسيق والتعاون مع الأطراف ذات الصلة وتطوير نشاطات القطاع.

المطلب الثالث: الشركات التي تنشط في القطاع

يمكن تقسيم شركات التأمين التي تنشط في السوق الجزائرية إلى شركات التأمين المباشر والشركات التعاضدية، حيث متخصصة كما يلي¹:

أولا: شركات التأمين العام:

هذه الشركات التي تمارس كل فروع التأمين وعددها عشرة (10) شركات، أربعة (4) عمومية وستة (6) خاصة. ويلزم القانون 04-06 الشركات بفصل أنشطتها إلى شركتين الأولى لتأمين الأخطار، والثانية لتأمينات الحياة قبل 2011، وهو ما سيترتب عنه إنشاء شركات جديدة في مجال أو آخر من هذه المجالات وتتمثل هذه الشركات في:

• **الشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين CAAR:** تم إنشائها سنة 1963، وكانت مكلفة بعمليات إعادة التأمين، حيث يقدر رأس مالها الاجتماعي ب: 08 مليار دينار، بلغ رقم أعمالها سنة 2007 ما يقارب 8,16 مليار دينار جزائري، وهي بذلك تحتل المرتبة الثالثة من حيث رقم الأعمال.

• **الشركة الوطنية للتأمين SAA:** تأسست في 12 ديسمبر 1963 حيث كانت عبارة عن شركة مختلطة جزائرية مصرية تم تأمينها في 27 ماي 1966، يقدر رأس مالها الاجتماعي ب: 16

¹ KPMG, Guide des assurances en Algérie, Alger, 2009, P 16-17.

مليار دينار، في حين بلغ رقم أعمالها سنة 2007 ما يقارب 7,14 مليار دينار جزائري. وقعت اتفاقية تعاون إستراتيجية في أبريل 2008 مع المجمع الفرنسي للتأمينات MACIF.

• **الشركة الجزائرية للتأمينات CAAT:** نتجت عن إعادة هيكلة قطاع التأمين الجزائري في أبريل 1985 طبقا للمرسوم 85/92 المؤرخ في 30 أبريل 1985، يقدر رأس مالها ب: 7,49 مليار دينار جزائري، وهي تحل المرتبة الثانية من حيث رقم الأعمال بمبلغ قدره 10,6 مليار دينار جزائري، في جويلية 2008 وقعت اتفاقية تعاون مع المجمع الإسباني للتأمين FIATC من أجل شركة.

• **شركة تأمين المحروقات CASH:** هي شركة ذات أسهم تم اعتمادها سنة 1999 لممارسة كل عمليات التأمين وإعادة التأمين برأس مال قدره 8,1 مليار دينار جزائري حققت CASH رقم أعمال قدره 9,95 مليار دينار جزائري سنة 2008، وحصة سوق قدرها 15%¹.

• **الشركة الدولية للتأمين وإعادة التأمين C.I.A.R:** تم إنشائها برأس مال قدره 450 مليون دينار جزائري أين سمح لها مزاولة التأمين بكل فروعها المختلفة²، إضافة إلى عمليات إعادة التأمين، يقدر رأس مالها ب 1,3 مليار دينار، وحصة سوق قدرها 6% سنة 2007 برقم أعمال قدره 3,3 مليار دينار جزائري.

• **ترست الجزائر TRUST ALGERIA:** تم إنشائها في 25 أكتوبر 1997 وهي شركة ذات أسهم برأس مال مشترك جزائري، بحريني وقطري³، تميزت خدمات الشركة بالجودة والا ستجابة لمتطلبات البيئة والمحيط، حيث تمتلك خبرة في ميدان الأخطار التكنولوجية، وهذا ما سمح لها بتحقيق سنة 2007 رقم أعمال قدرها 1,4 مليار دينار جزائري.

• **الجزائرية لتأمينات A 2:** تم اعتمادها سنة 1998 في شكل شركة ذات أسهم لمزاولة عمليات التأمين وإعادة التأمين، حققت سنة 2007 رقم أعمال قدره 2,1 مليار دينار جزائري.

• **العامة للتأمينات المتوسطة GAM:** تم اعتمادها من قبل وزارة المالية في 08 جويلية 2001 وسمح لها بمزاولة كل عمليات التأمين، رفعت رأس مالها سنة 2007 ليصل إلى 1,2 مليار دينار جزائري، وحققت رقم أعمال قدره 3,1 مليار دينار جزائري.

• **السلامة للتأمين:** هي فرع لمجموعة السلامة الإسلامي العربي للتأمين والمتخصصة في التأمين التكافلي، حققت سنة 2007 رقم أعمال قدره 1,4 مليار دينار جزائري.

• **الينس للتأمينات ALLIANCE ASSURANCE:** هي شركة ذات أسهم تم إنشائها في جويلية 2005 برأس مال جزائري قدره 800 مليون دينار جزائري، وشرعت في مزاولة نشاطها سنة 2006، حققت سنة 2009 رقم أعمال قدره 2,85 مليار دينار جزائري.

ثانيا: الشركات المتخصصة:

وتضم ثلاثة شركات هي:

• **الشركة الجزائرية لضمان الصادرات (CAGEX):** تم إنشائها في 05 جوان 1995، لا تمثل هذه الشركة إلى 5,0% من رقم الأعمال المحقق في السوق، وهو متعلق أساسا بتأمين القروض الخاصة بالصادرات.

• **شركة ضمان القروض العقارية SGSI:** تم إنشائها سنة 1999 برأس مال قدره (01) مليار دينار جزائري مشترك بين الدولة والبنوك العمومية، وهذا لتقديم الضمانات للبنوك لكي تقدم قروض عقارية التي شهدت نموا ملحوظا في السنوات الأخيرة.

• **كارديف الجزائر Cardif Eldjazair:** هي شركة متخصصة في تأمين الأشخاص تم اعتمادها سنة 2006 في مجال تأمينات الحياة، وهي فرع لمجمع BNP PARIBAS، ومنتجاتها مرتبطة بالبنوك، حيث تقدم منتجات خاصة بتأمين حياة الأشخاص الذين يحصلون على قروض عقارية، في إطار تطوير نشاطها قامت بتوقيع عقد مع الصندوق الوطني للتوفير والاحتياط

¹ Atlas magazine, L'actualité de l'assurance en Afrique, N°67, Tunis, janvier 2010, p 3.

² L'actuel international, Assurance et Réassurance en Algérie, N° 37, Mai 1999, P 33.

³ Partenaires, TRUST ALGERIA un essai Internationale, N° 5 Avril 2000, P 12.

في مارس 2008.

ثالثا: الشركات التعاضدية (التعاونية):

توجد تعاونيتين في السوق الجزائرية هما¹:

• **الصندوق الوطني للتعاون الفلاحي CNMA**: تم إنشاء الصندوق الوطني للتعاون الفلاحي في ديسمبر 1972 من أجل مزاولة عمليات التأمين التكافلي، وبعد سنة 1995 حقق سنة 2007 رقم الأعمال قدره 3,2 مليار دينار جزائري، وهو بذلك يمثل 06% من سوق التأمين الجزائري.

• **التعاضدية الجزائرية لتأمين عمال التربية والثقافة MAATEC**: تم اعتمادها في 10 ديسمبر 1964 ويقتصر نشاطها على ممارسة عملية تأمين السيارات والأخطار المتعددة المتعلقة بعمال التربية والثقافة، مما جعل حجم أعمالها لا يتعدى 32 مليون دينار جزائري سنة 2007، وهي رغم ذلك تمثل إلا 0,1% من السوق.

❖ **شركات إعادة التأمين**: توجد شركة واحدة هي الشركة المركزية لإعادة التأمين CCR التي تم إنشائها سنة 1975، حققت الشركة المركزية لإعادة التأمين سنة 2007 رقم أعمال قدره 6 مليار دولار بزيادة قدرها 15% مقارنة بسنة 2006، تم تحقيق هذا الرقم من السوق المحلية بنسبة 89%، في حين الباقي من العمليات الدولية.

❖ **الوسطاء**: يتطلب نشاط التأمين تدخل مجموعة الوسطاء بشكل أو آخر في عملية التأمين وتسوية التعويضات، وفي السوق الجزائرية نجد أربعة أشكال من الوساطة كما سيتقدم²:

• **الوكلاء**: عرف نشاط الوكلاء تطورا ملحوظا في السنوات الأخيرة حيث انتقل رقم الأعمال المحقق من طرف الوكلاء من 0,82 مليار دينار جزائري سنة 1997 إلى 11,8 مليار دينار جزائري أي تضاعف 14 مرة خلال هذه الفترة، ويوجد على المستوى الوطني 430 وكيل عام للتأمين يشكلون 17% من إنتاج القطاع.

• **السماسرة**: بلغ عدد السماسرة سنة 2007 في قطاع التأمين الجزائري 24 وسيط ساهموا في تحقيق 5% من إنتاج القطاع.

• **البنوك**: سمح القانون رقم 06/04 للبنوك والهيئات المشابهة لها بتوزيع منتجات شركات التأمين، هذا النمط من التوزيع يمكن أن يساهم في توزيع خدمات شركات التأمين من خلال الاستفادة من خبرة البنوك واتساع شبكة توزيعها حيث يبلغ عدد الوكالات البنكية 1300 وكالة إضافة إلى وكالات بريد الجزائر والبالغ عددها 3500 وكالة، وهو ما يسمح بمضاعفة عدد الوكالات إلى أربعة مرات³.

• **الخبراء**: يتم اعتماد خبراء التأمين من طرف الإتحاد الجزائري للتأمين وإعادة التأمين، وتشمل فروع الخبرة السيارات، الأخطار الفلاحية، والأخطار الصناعية وغيرها، بلغ عدد الخبراء سنة 2007 ما يزيد عن 510 خبير أغلبهم متمركزين في العاصمة والمدن الكبرى.

المبحث الثاني: مؤشرات تأمين نقل السلع في الجزائر (2014-2022).

شهد قطاع التأمين في الجزائر تطورا ملحوظا بين عامي 2014 و2022، حيث انفتح السوق للتنافسية ودخلت شركات تأمين جديدة، وارتفعت معدلات النمو. شهدت السوق زيادة في رقم الأعمال وعدد الشركات العاملة، مع نمو في فرع التأمين على السيارات بشكل خاص،

¹ L'actuel international, Assurance et Réassurance en Algérie, N° 37, Mai 1999, P 34.

² L'actuel international, Assurance et Réassurance en Algérie, N° 37, Mai 1999, P 35.

³ بيشاري كريم، مرجع سبق ذكره، ص 22.

الفصل الثاني تطورات تأمين نقل السلع في الجزائر 2014-2022

وتأمين القروض وتأمين النقل، بالإضافة إلى تأمين الحرائق والمخاطر الكبرى.
المطلب الأول: إنتاج سوق التأمين على الأضرار حسب الفروع من 2014 إلى 2022:
الجدول رقم(01): إنتاج سوق التأمين على الأضرار حسب الفروع من 2014 إلى 2022
الوحدة: مليار دينار جزائري

المجموع	التأمين الفلاحي	IRD	تأمين النقل	تأمين القروض	تأمين السيارات	فرع التأمين	
116496	3269	41834	6497	1017	63879	المبلغ	2014
%100	%2,81	%35,91	%5,58	%0,87	%54,83	الحصة	
118802	3757	41949	5745	1149	66202	المبلغ	2015
%100	%3,16	%35,31	%4,84	%0,97	%55,72	الحصة	
119192	3376	43067	6238	1311	65200	المبلغ	2016
%100	%2,83	%36,13	%5,23	%1,10	%54,70	الحصة	
121717	2625	45761	5926	1901	65504	المبلغ	2017
%100	%2,16	%37,60	%4,87	%1,56	%53,82	الحصة	
126198	2507	46770	5829	1964	69128	المبلغ	2018
%100	%1,99	%37,06	%4,62	%1,56	%54,78	الحصة	
132222	2684	51371	6369	2322	69476	المبلغ	2019
%100	%2,03	%38,85	%4,82	%1,76	%52,54	الحصة	
126207	2144	53090	6081	1995	62897	المبلغ	2020
%100	%1,70	%42,07	%4,82	%1,58	%49,84	الحصة	
133372	2157	59950	6668	2559	62038	المبلغ	2021
%100	%1,62	%44,95	%5,00	%1,92	%46,52	الحصة	
139608	2408	62166	7212	2844	64968	المبلغ	2022
%100	%1,72	%44,53	%5,17	%2,04	%46,54	الحصة	

المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على التقارير السنوية للمجلس الوطني للتأمينات 2022-2014 من خلال الجدول (01) يظهر أن صناعة التأمين على الأضرار في الجزائر قد شهدت نموا مستمرا خلال الفترة 2014-2022 نلاحظ وجود نمو سنوي في حجم التأمين على الأضرار في الجزائر باستثناء بعض السنوات مثل عام 2020، وذلك راجع لتأثيرات جائحة كورونا وتداعياتها على الاقتصاد ككل، وتشير أيضا لديناميكية السوق مع تزايد الطلب على خدمات التأمين على الأضرار.

والذي يوضح أيضا الحصة السوقية لإنتاج فرع السيارات ب 54.83% ما يعادل 63.8 مليار دينار جزائري سنة 2014، وصولا إلى ما يقارب 65 مليار دينار جزائري سنة 2022 بنسبة 46.54% من إجمالي سوق التأمين في الجزائر.

ارتفاع نسبة فرع التأمين على السيارات مقارنة بباقي الفروع الأخرى، راجع لارتفاع حاجة الأفراد والشركات لتأمين مركباتهم والحوادث المرتبطة بها، بينما تكون النقل والفلاحة أقل طلبا منها، وتفضيلات السوق قد تكون تفضيلات وتقديرات مختلفة في السوق تؤدي إلى تركيز أكبر للتأمين على السيارات على حساب التأمين على الفروع الأخرى.

يليه إنتاج فرع التأمين على الحرائق والمخاطر الكبرى ب 35.91% في 2014، واستمرار ارتفاعه إلى 62.16 مليار دينار جزائري سنة 2022، ثم يأتي فرع تأمين النقل وتأمين القروض، والتأمين الفلاحي بإنتاج ضعيف من 2014 إلى 2022.

استحوذ فرع التأمين على السيارات على حصة الأسد من إجمالي إنتاج التأمين في الجزائر، وهذا راجع للزيادة المستمرة للحظيرة الوطنية للسيارات، وإلزامية تأمين السيارات خاصة فيما يتعلق بتأمين المسؤولية المدنية، والتطور الحاصل في مجال التغطية التأمينية المتمثلة

في ضمان كل الأخطار.

المطلب الثاني: تطور إنتاج سوق التأمين من 2014 إلى 2022

الجدول رقم(02): إنتاج سوق التأمين في الجزائر خلال الفترة 2014 إلى 2022

الوحدة: مليار دينار جزائري

السنوات / نوع التأمين	التأمين على الأضرار	التأمين على الأشخاص	التأمين الدولي	المجموع
2014	المبلغ	8600	1521	128223
	الحصة	%92,11	%6,71	%100
2015	المبلغ	10316	2133	131251
	الحصة	%90,52	%7,86	%100
2016	المبلغ	119162	11461	133507
	الحصة	%89,26	%8,58	%100
2017	المبلغ	121717	13253	138735
	الحصة	%87,73	%9,55	%100
2018	المبلغ	126198	12629	143204
	الحصة	%88,12	%8,82	%100
2019	المبلغ	132222	14037	152147
	الحصة	%86,90	%9,23	%100
2020	المبلغ	126207	12410	144676
	الحصة	%87,23	%8,58	%100
2021	المبلغ	133373	13477	153506
	الحصة	%86,88	%8,78	%100
2022	المبلغ	139611	16136	162554
	الحصة	%85,89	%9,93	%100

المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على التقارير السنوية للمجلس الوطني للتأمينات 2022-2014

الشكل رقم(01): إنتاج سوق التأمين في الجزائر خلال الفترة 2014 إلى 2022



المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على التقارير السنوية للمجلس الوطني للتأمينات 2022-2014

تظهر الأرقام زيادة مستمرة في إنتاج التأمين في الجزائر على مدار السنوات الأخيرة.

الفصل الثاني تطورات تأمين نقل السلع في الجزائر 2014-2022

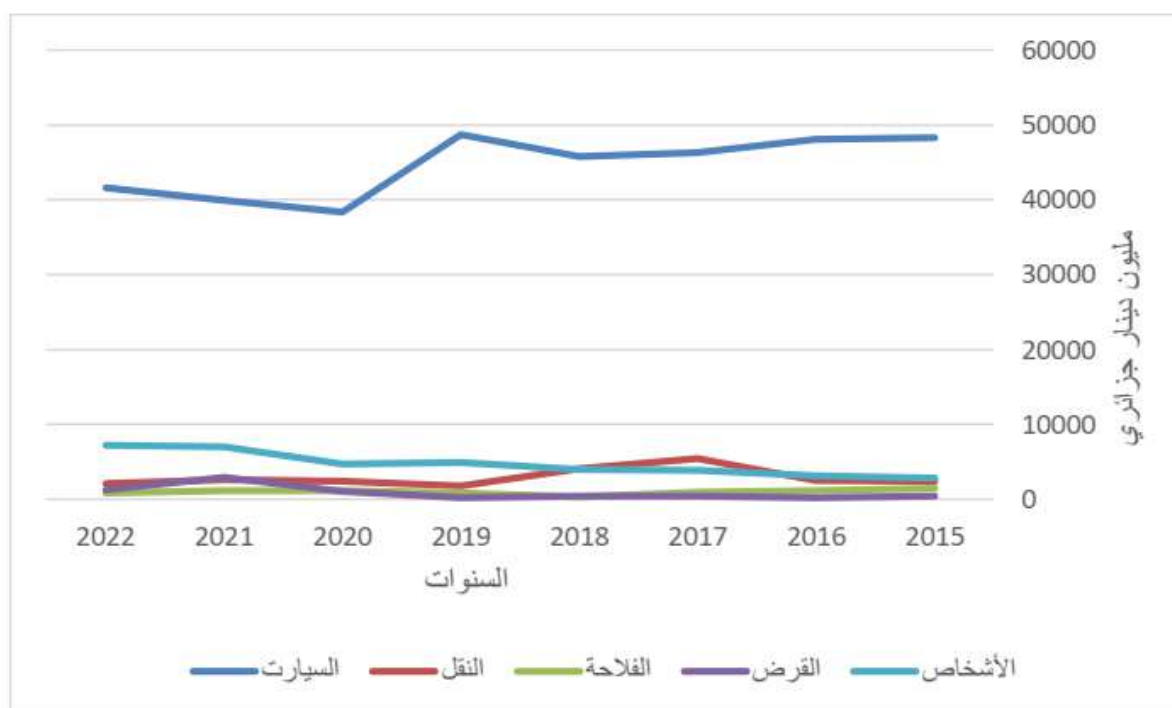
من خلال الجدول رقم (2) والشكل رقم (1) نرى أن سوق التأمين حقق نموا ملحوظا من 2014 إلى 2022 حيث ارتفع من 128 مليار دينار إلى 162 مليار دينار جزائري، حيث هيمن نشاط التأمين على الأضرار على السوق الوطنية للتأمينات بحصة 89.64% في سنة 2022، متبوعا بنشاط التأمين على الأشخاص بنسبة 10.36% ما يعادل 16 مليار دينار جزائري، فيما استحوذ التأمين الدولي على نسبة 4.50% من السوق الوطنية.

المطلب الثالث: حجم التعويضات حسب الفروع سنوات 2015-2022: الجدول رقم(03): التعويضات حسب الفروع سنوات 2015-2022 الوحدة: مليون دينار جزائري

2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	الفروع/ السنوات
41633	39955	38409	48742	45870	46282	48117	4824	تأمين السيارات
2123	2581	2380	1774	4088	5430	2491	230	IRD
883	1109	1100	866	352	894	1174	1408	التأمين الزراعي
1208	2976	1004	232	415	374	224	416	تأمينات النقل
7239	7045	4737	4917	3961	3898	3118	2733	تأمينات القروض
53108	53687	47650	56550	54621	56895	55140	55071	الإجمالي

المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على التقارير السنوية للمجلس الوطني للتأمينات 2022-2015.

الشكل رقم(02): التعويضات حسب الفروع سنوات 2015-2022



المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على التقارير السنوية للمجلس الوطني للتأمينات 2022-2015.
من خلال الجدول أعلاه والشكل (3) يتبين لنا تقلبات في حجم التعويضات على مدار السنوات المدروسة حيث تراوحت بين الارتفاع والانخفاض، في 2015 و 2016 تبدو قيمة

التعويضات ثابتة عند 55 مليار دينار جزائري في السنتين، فيما يلاحظ زيادة في قيمتها سنة 2017 إلى 56.8 مليار دينار جزائري، في سنة 2018 انخفضت إلى 54 مليار دينار، وشهد عام 2019 ارتفاعا جديدا إلى 56 مليار دينار جزائري، في سنة 2020 يلاحظ انخفاض كبير إلى 47 مليار دينار، وفي 2021 و2022 يظهر حجم التعويضات مستقرا عند 53 مليار دينار جزائري.

في فرع التأمين على السيارات يلاحظ ثبات التعويضات في سنتي 2015 و2016 ثم انخفاض قليلا في 2017 و2018 على التوالي 45870، 46282 مليون دينار جزائري، في عام 2019 ارتفع، وفي سنة 2020 عرف انخفاض كبير ليرتفع من جديد في سنتي 2021 و 2022.

يظهر اختلاف كبير بين حجم التعويضات لفرع السيارات مقارنة بحجم التعويضات عند الفروع الأخرى (القرض، الفلاحة، النقل)، فيما عرف حجم التعويضات على الأشخاص ارتفاع من 2796 مليون دينار جزائري إلى 7239 مليون دينار جزائري .

من خلال الحصيلة الرقمية تظهر التقلبات في حجم التعويضات خلال السنوات 2015-2022، خاصة في عام 2020، وهذا راجع لتأثيرات جائحة كورونا والظروف الصحية الاستثنائية، وزيادة حوادث الإصابة، وارتفاع تكاليف الرعاية الصحية، وأيضا تأثير الاغلاقات والإجراءات الاحترازية المتعلقة بالجائحة.

خلاصة الفصل:

في ضوء ما تم عرضه في هذا الفصل تبين أن الجزائر شرعت في تنظيم سوق التأمين مباشرة بعد استقلالها، من خلال إصلاحات قانونية هدفت في البداية إلى الحد من تسرب الأموال إلى الخارج، ثم تأمين شركات التأمين الأجنبية وتخصيصها. ثم تم التخلي عن التخصص. إلا أنه ومع تبني الجزائر لنظام اقتصاد السوق، فقد شرعت في فتح السوق للخواص سنة 1995، وتنظيم الجانب المالي

لشركات التأمين.
عرف رقم أعمال قطاع التأمين ارتفاعا مستمرا بفضل هذه الإصلاحات، إلا أنه ورغم الأهمية التي يكتسبها قطاع التأمين في أي اقتصاد بالعالم، فإن قطاع التأمين بالجزائر تظل مساهمته ضئيلة في النمو الاقتصادي خلال الفترة 2014-2022.

الفصل الثالث

3

تأمين نقل السلع في الشركة الجزائرية للتأمينات CAAT



تمهيد:

تهدف هذه الدراسة إلى استكشاف تطور تأمين نقل السلع في الجزائر، مع التركيز على شركة التأمين CAAT، الدراسة تسعى إلى فهم التوجهات الحديثة في قطاع التأمين وتأثيرها على نقل السلع، بالإضافة إلى تحديد الفاعلين الرئيسيين في هذا المجال، تسلط الدراسة الضوء على أهمية التأمين في دعم العمليات التجارية وتخفيف المخاطر المرتبطة بنقل البضائع، كما تهدف إلى تحليل استراتيجيات شركة CAAT في هذا السياق وتقييم أدائها في سوق التأمين الجزائري.

وقد تم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين وهما كالتالي:

المبحث الأول: تقديم عام للشركة الجزائرية للتأمينات (CAAT)
المبحث الثاني: مؤشرات تأمين نقل السلع في الشركة الجزائرية للتأمين (CAAT)

المبحث الأول: تقديم عام للشركة الجزائرية للتأمينات (CAAT)

سنحاول من خلال هذا المبحث التطرق إلى أهم التطورات التي مرت بها الشركة الجزائرية للتأمينات (CAAT) منذ نشأتها، وكذلك أهم الإستراتيجيات المنتهجة من طرف الشركة بهدف زيادة مستويات نشاطها، إضافة لذلك سوف نقوم بعرض مختلف المنتجات التأمينية التي تقدمها الشركة.

المطلب الأول: نشأة وتطور الشركة الجزائرية للتأمينات (CAAT)

1. نشأة الشركة الجزائرية للتأمينات: نظراً للتطور السريع الذي عرفته الجزائر في قطاع النقل، كان من الضروري التفكير في إيجاد هيئة متخصصة في تأمين عمليات النقل، وهذا ما جسّد في 30 أبريل 1985 وطبقاً للمرسوم 82-85 بعد إعادة هيكلة الصندوق الجزائري للتأمين وإعادة التأمين (CAAR)، حيث تم إنشاء الشركة الجزائرية لتأمينات النقل (CAAT) وهي شركة عمومية اقتصادية "EPE" تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي، وتعد رائدة في علاقاتها مع الغير وتخضع ل-¹:

- القواعد العامة المتعلقة بنظام التأمينات.
 - التنظيمات التشريعية والقوانين المطبقة على أحكامها وأهدافها.
 - القواعد المنصوص عليها في القانون الأساسي المصادق عليه من طرف أعضاء مجلس الإدارة.
- كانت شركة (CAAT) مكلفة قبل جانفي 1990 بتأمين عمليات النقل البحري والجوي والبري. وبعد انتهاء الجزائر لسياسة اقتصاد السوق تم إلغاء مبدأ التخصيص المفروض على شركات التأمين وكان ذلك في 01 جانفي 1990، حيث تم تحويل الشركة إلى مؤسسة عمومية اقتصادية ذات أسهم (EPE/SPA)، وأصبحت تسمى "الشركة الجزائرية للتأمينات (CAAT)" برأس مال قدر بـ 1.5 مليار دينار جزائري، ولتعزيز قدراتها المالية قامت برفعه مرات عديدة، إذ انتقل إلى 3.7 مليار دج سنة 2003 ثم إلى 7.49 مليار سنة 2006²، ليقفز إلى 11.49 مليار دج سنة 2009 ولا يزال نفسه إلى يومنا هذا.
- وبحكم المنافسة بين شركات التأمين الموجودة بالجزائر قامت الشركة بتوسيع نطاق

¹ 02, p 10, Algérie, 209Rapport Annuel 200, Compagnie Algérienne Des Assurances

² الموقع الإلكتروني للشركة الجزائرية للتأمينات (CAAT). <http://www.caat.dz>.

نشاطها ليشمل إلى جانب تأمين عمليات النقل جميع أنواع التأمين الأخرى التالية:

1- الحوادث:

1-1- خدمات تعويضية.

2- مرض:

1-2- خدمات تعويضية.

3- أجسام العربات البرية (الأخرى غير المستعملة عبر السكة الحديدية).

4- أجسام عربات السكة الحديدية.

5- أجسام العربات الجوية.

6- أجسام العربات البحرية، والبحيرية.

7- البضائع المنقولة.

8- الحريق، الانفجار، والعناصر الطبيعية.

9- أضرار لاحقة بالأموال الأخرى.

10- المسؤولية المدنية للعربات البرية المحركات ذاتيا.

11- المسؤولية المدنية للعربات الجوية.

12- المسؤولية المدنية للعربات البحرية، والبحيرية.

13- المسؤولية المدنية العامة.

14- قروض.

15- الكفالة.

16- الخسائر المالية المختلفة.

17- الحماية القانونية.

18- إعادة التأمين.

وخلال فترة وجيزة من الزمن توسعت الشركة في جميع أنحاء البلاد، حيث وصلت حصتها السوقية 17% في سنة 2012. وتعتبر (CAAT) لاعب رئيسي في سوق التأمين الجزائري، حيث تشارك في تطوير أعمال التأمين من خلال خبرتها في مجال إدارة الأخطار وتطوير منتجات تتناسب مع احتياجات المستأمنين.

نجحت (CAAT) في تحقيق التوازن في محفظتها المالية مع الحفاظ على مكانتها الرائدة في تأمينات النقل، كما أنها حققت حصصا كبيرة في فروع أخرى مثل: تأمين الأخطار الصناعية و السيارات وتأمين الأشخاص¹.

2. مهام وأهداف الشركة الجزائرية للتأمينات: تعمل الشركة جاهدة لتنفيذ المهام المنوطة و المسطرة لها والتي تتمثل في عرض أحسن الضمانات للزبائن على مختلف الأخطار التي من الممكن أن تلحق بهم في حياتهم اليومية الاجتماعية منها والمهنية، ولأجل ذلك فهي تقوم بتنظيم نشاط التأمين لديها بدلالة الحاجات والرغبات المحتملة للزبائن. ومن المهام الأساسية للشركة نذكر:

- العمل على تلبية حاجات الزبائن سواء بصفة مباشرة من خلال تأمين أخطارهم وتعويضهم في حالة تعرضهم لحادث ما، أو بصفة غير مباشرة عن طريق تعويض أو صرف تعويضات المتضررين الذين كانوا زبائن الشركة سببا في تضررهم؛
- تشجيع وتحريك الادخار في المدى الطويل والمساهمة في تطوير الاقتصاد الوطني.

وكأي مؤسسة مهما كان نوعها فإن (CAAT) قد وضعت ضمن إستراتيجيتها العامة أهدافا، وهي تصبو جاهدة لتحقيقها، مسخرة لذلك كل الإمكانيات المادية والبشرية، ومن بين هذه الأهداف

¹ 03Op. Cit, p 9Compagnie Algérienne Des Assurances, Rapport Annuel 200

نذكر¹:

- احترام سياسة العصرية وترسيخ وضعية المؤمن والأخطار الخاصة بالمؤسسة؛
- الحفاظ على جزء من السوق من خلال تنويع المحفظة المالية وتحسين الأداءات التقنية؛
- الحفاظ على توازن النتائج التقنية والمالية؛
- الحفاظ على انتظام تسوية الحوادث (التعويضات)، من أجل احترام التزاماتها اتجاه المؤمن لهم؛
- تحسين نوعية الخدمات المقدمة للزبائن والعمل على إرضائهم ما أمكن؛
- متابعة عمليات التسوية المالية لملفات الحوادث وخصوصا ملفات التأمين على السيارات؛
- تقوية قدرات الاكتتاب والتفاوض بشأن عمليات إعادة التأمين، وحماية التوازن التقني؛
- رفع وتنويع الاستثمارات المالية من خلال زيادة منتجاتها؛
- تعميم الإعلام الآلي في كافة المصالح والعمل على النهوض أكثر بالشبكة التجارية وترقيتها؛
- تهدف الشركة إلى تطوير فرع تأمينات الأشخاص؛
- الحفاظ على نفقات التسيير في مستويات مقبولة؛
- تكييف تنظيمها مع الجهاز التشريعي والقانوني الجديد ومع متطلبات السوق.

3. التسيير الإداري

• **الموارد البشرية:** عدد عمال (CAAT) في جميع الأصناف المهنية والاجتماعية يقدر بـ 1655 عون في نهاية ديسمبر 2013². على مستوى التركيبة فيمكن تقسيم العمال إلى 04 أصناف منها إطارات سامية وتمثل أكثر من 12% من مجموع العمال، أما النسبة الكبيرة من العمال فهم إطارات وأعوان تنفيذيين بنسبة 30% و 33% على الترتيب، وأعوان متحكمين بنسبة 25% من مجموع عدد العمال.

والجدول التالي يوضح مستوى تركيبة العمال لسنة 2022.

الجدول رقم (04): تركيبة عمال شركة (CAAT). الوحدة: عامل

النسبة %	عدد المستخدمين 2022	عدد المستخدمين 2021	الصنف
0%	03	03	إطارات المسيرة
4%	248	238	إطارات سامية
46%	812	556	إطارات
30%	355	274	أعوان متحكمين
10%	304	337	أعوان منفذين
1%	722 1	708 1	المجموع

Source: Compagnie Algérienne Des Assurances, Rapport Annuel 2022, Op. Cit, p 19.

أما نسبة الزيادة في عدد الموظفين بلغ سنة 2023 إجمالي الموظفين 1754، بنسبة 01% مقارنة بسنة 2022.

الملاحظ أن الشركة تحاول الحفاظ على توازن تشكيلة عمالها، وكذلك محاولة إضفاء الطابع النوعي على موظفيها من خلال زيادة عدد عناصرها من الإطارات السامية والعادية.

- **التكويّن:** بشأن تسيير الموارد البشرية، فإن المؤسسة تستمر في تتبع سياسة تعتمد على تكوين وترقية الكفاءات والمهارات المهنية من خلال:

✓ فتح مراكز التكوين واستغلال برامج مختلفة تستجيب بشكل واضح لهذه الوظيفة.

✓ تكوينات كثيرة للتأهيل والحصول على الشهادة صرفت أثناء سنة 2022.

✓ تكوينات الحصول على الشهادة من المعاهد التالية:

¹ Publication éditée à l'occasion du 23ème Anniversaire de la création de LA CAAT, 2009, p 08.

² Compagnie Algérienne Des Assurances, Rapport Annuel 2013, Op. Cit, p 19.

- MBA على مستوى المعهد الجزائري للدراسات المالية العليا (IAHEF).
- DESS على مستوى المعهد الجزائري التونسي (IFID).
- يتعلق الأمر بتكوينات التأهيل في المؤسسة، حيث تعاد عملية التوظيف والتكوين النظري و التطبيقي للجامعيين في مراكز تكوينها. بالإضافة إلى ذلك التأكد بمرور النظام المالي المحاسبي الجديد، حيث تقوم المؤسسة بإجراء دورات تكوينية في محيطها الداخلي وعلى مستوى المعاهد المتخصصة. كما أن استخدام نظام إعلامي جديد يحتاج إلى تكوين مستخدمين في الإعلام الآلي وتسيير المستخدمين.
- بلغت الميزانية الممنوحة للتكوين في السنة المالية 2023 ما يقارب 49.5 مليون دج، نسبة الزيادة مقارنة ب 2022 +41%.

- **الاستثمارات:** خلال السنة المالية 2023 استلمت الشركة الكثير من العقارات، خصوصا "المجموعة العقارية أرزيو" التي تتشكل من مركز تكوين، وكالة تجارية ومكاتب مخصصة للإيجار. و"المجموعة العقارية Garidi" وتتكون من وكالة تجارية ومكاتب إدارية لهيكل الشركة، بالإضافة إلى استلام وكالات تجارية في البويرة وعين الدفلى وشلغوم العيد.

المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي للشركة الجزائرية للتأمينات (CAAT)

لقد عرفت الشركة الجزائرية للتأمينات (CAAT) منذ نشأتها عدة تغيرات هامة، خاصة فيما يتعلق بالجانب التنظيمي إذ عرف هيكلها التنظيمي تغيرات عديدة، وذلك موازاة مع التطورات التي حدثت في قطاع التأمين خاصة بعد إلغاء مبدأ التخصص. فالهيكل التنظيمي الأول والذي كان معتمدا إبان فترة الاحتكار، والذي أعد على أساس التقسيم الوظيفي باعتبار أن الشركة كانت متخصصة في فرع النقل فقط. مباشرة بعد إلغاء مبدأ التخصص في سنة 1990 طرأت أولى التغيرات وأصبح تقسيم الهيكل يمزج بين الوظائف والفروع وهو الاتجاه الحديث للمؤسسات الآن¹.

ومع احتدام المنافسة قررت الشركة تدعيم الهيكل التنظيمي بمديرية للتسويق وأخرى للمراجعة وذلك سنة 1997 لتستحدث فيما بعد مديرية مستقلة تسمى "وحدة متخصصة لتسيير الأموال المنقولة".

1. الهيكل المركزي للشركة: يقع المقر الاجتماعي لشركة (CAAT) بالجزائر العاصمة (بئر مراد رايس)، حيث يمثل الجهاز المركزي للمؤسسة، وتكمن مهامه الأساسية في تحديد السياسة العامة للمؤسسة وتوجيهها بشكل شامل.

فهو يهدف إلى حوصلة أهداف مجموع الوظائف والهيكل. بالإضافة إلى مهامه الأساسية يقوم المقر بمتابعة الإنتاج وإدارة الوكالات عن طريق الوحدات الجهوية، فهو يتكون من المديرية العامة والمديريات المركزية.

- **المديرية العامة:** كل هيئات المؤسسة تقع تحت سلطتها وتضم المديريات المركزية العشر يترأسها الرئيس المدير العام كما تضم المدير العام المساعد، المفتش العام إضافة إلى وحدة تسيير الفروع الجهوية.

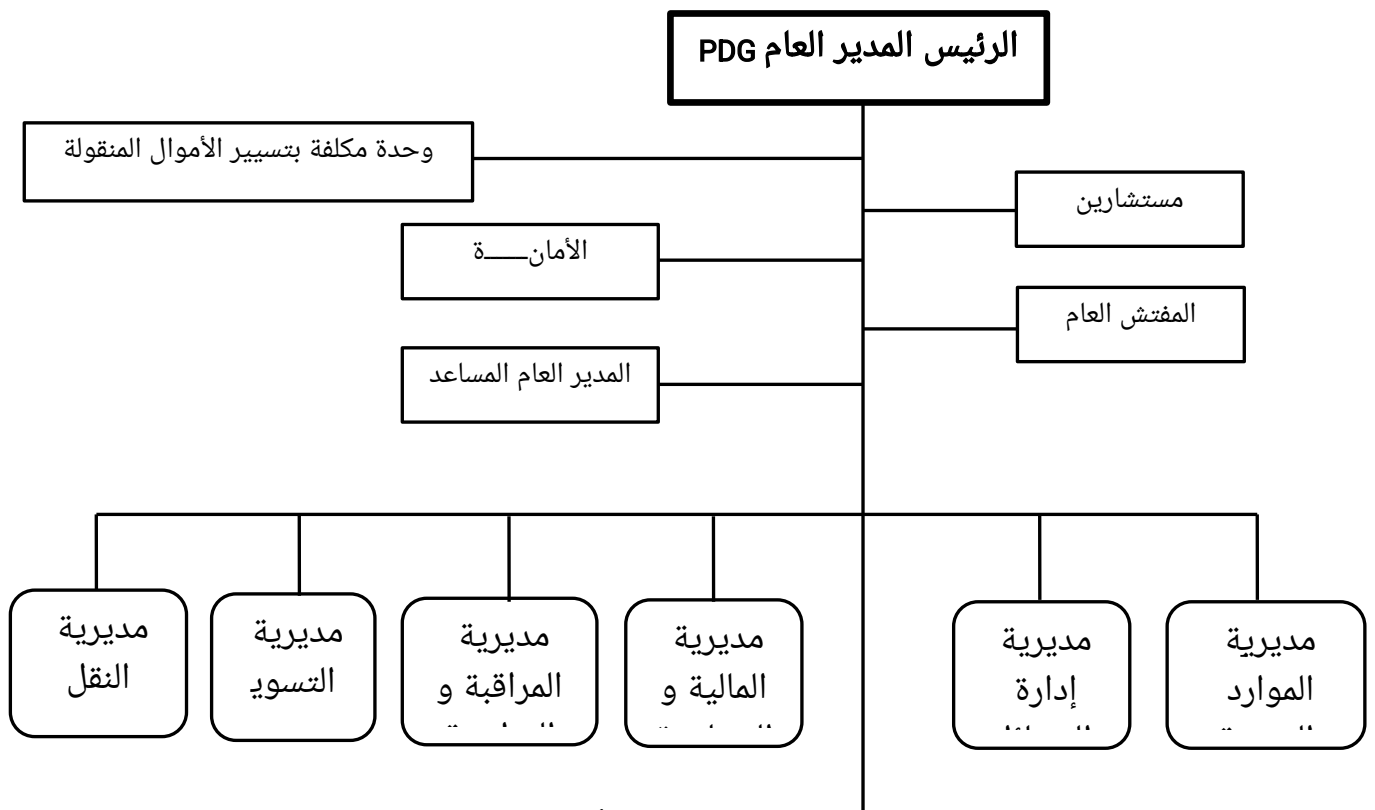
- **المديريات المركزية:** وعددها عشرة (10) مديريات، لكل منها اختصاصاتها وهي مكلفة بـ:

- تطبيق سياسة المؤسسة عن طريق الوحدات الجهوية والوكالات؛
 - تنشيط ومراقبة تسيير مديريات الوحدات الجهوية والوكالات؛
 - تقديم الاقتراحات حول الطرق والوسائل التي تسمح برفع الإنتاج وتحسين نوعية الخدمات المقدمة من المؤسسة؛
 - صياغة وتقديم منتجات جديدة؛
 - إعداد مخطط عمل سنوي والذي يقدم للرئيس المدير العام.
- هذا التنظيم المركزي ممثل في الشكل التالي²:

¹ الموقع الإلكتروني للشركة الجزائرية للتأمينات (CAAT). <http://www.caat.dz>.

² Compagnie Algérienne Des Assurances, Rapport Annuel 2009, Op. Cit, p22.

الشكل رقم (03): الهيكل التنظيمي لشركة (CAAT)



المصدر: الشركة الجزائرية للتأمينات، قسم التنظيم.

2. الهيكل اللامركزي للشركة: الهيكل اللامركزي لشركة (CAAT) يتمثل في الوحدات (الفروع)

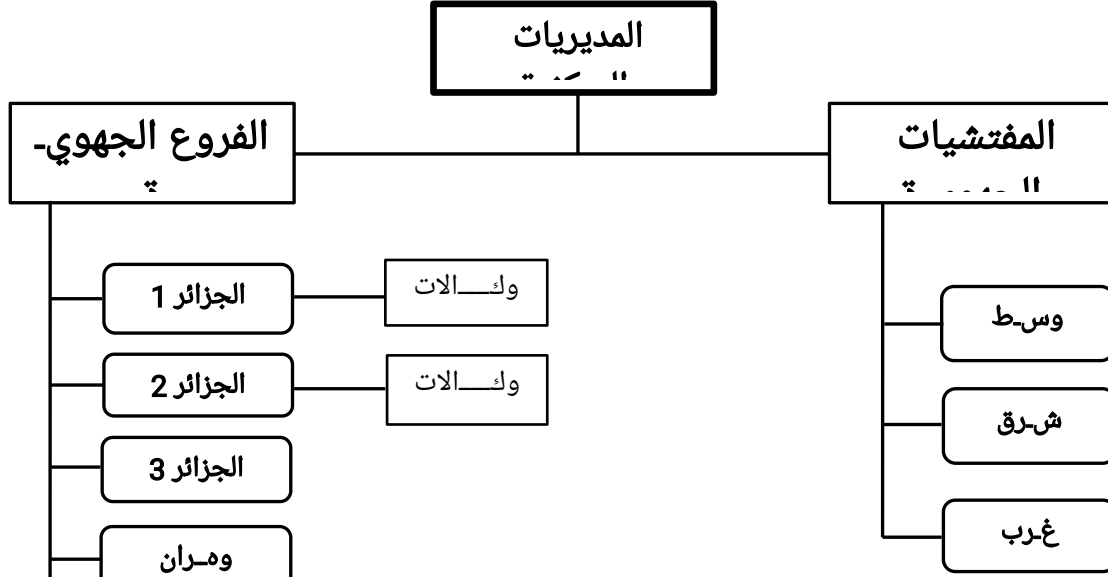
مديرية الجوهية والوكالات

مديرية الفروع الجوهية: عبارة عن وحدات افتراضية مستقلة نسبيًا حيث يمكن تشبيهها بالمؤسسة؛ وهي وحدات جوهية منظمة إلى مديريات ودوائر يتمثل دورها في التخطيط والإدارة، تسيير، ربط ومراقبة نشاط المؤسسة، فهي مسؤولة عن الموارد البشرية المادية والمالية والأعمال الموجهة إليها من أجل تحقيق النشاطات والأهداف المسطرة من قبل المديرية العامة، وتبلغ عددها سبعة (07) وهي كالتالي: فرع الجزائر1، الجزائر2، الجزائر3، وهران، عنابة، قسنطينة بالإضافة إلى فرع الجنوب بغرداية، وكل فرع يترأسه مدير إضافة إلى مساعدان.

- المفتشيات الجوهية: وعددها ثلاثة (03) مفتشيات كالتالي: وسط وغرب وشرق، وهي تابعة

الفصل الثالث: تأمين نقل السلع في الشركة الجزائرية للتأمينات CAAT

للمفتش العام يترأس كل واحدة منها مفتش جهوي، وتمارس أعمال التفتيش في الشركة.
- **الوكالات:** تكون الهيكل القاعدي للمؤسسة وهي مكلفة بحماية وكسب العلاقات اليومية مع الزبائن، بالإضافة إلى ذلك تسعى إلى تحقيق الأهداف التي تسطرها الوحدات الجهوية، كما تستجيب لمتطلبات الزبائن في مجالات بيع منتجات التأمين وتسيير العقود والتنظيمات.
الشكل رقم (04): الهيكل اللامركزي لشركة (CAAT).



المصدر: الشركة الجزائرية للتأمينات، قسم التنظيم.

3. تحليل الهيكل التنظيمي: يتضح لنا أن الهيكل التنظيمي لشركة (CAAT) موضوع بشكل عمومي، وهذا ما يضمن رقابة فعالة وناجحة في أداء المهام هذا من جهة ومن جهة ثانية توحيد الجهود، بحيث يعمل كل مكتب ومديرية بصورة متكاملة مع باقي المديرية الأخرى للوصول إلى أفضل النتائج، كما أن طبيعة الهيكل التنظيمي في شركة (CAAT) يضمن السير الحسن للمعلومة من قمة الهرم إلى أسفله. وفيما يلي سنحاول تقديم بعض المديرية وأهم مهامها:

- **مديرية إعادة التأمين:** الشركة الجزائرية للتأمينات تحوي مديرية مركزية خاصة بإعادة التأمين، هذه المديرية مكونة من فريق من التقنيين مختصين في إعادة التأمين وكذلك تكوين هذه الإطارات غني بتربصات الرسكلة في مجال إعادة التأمين المشهورة على مستوى السوق العالمية.

- **مديرية إدارة الوسائل:** تتمثل مهام هذه المديرية في:

✓ المحافظة على الوسائل الإدارية؛

✓ تنظيم الوسائل ومساعدة الإداريين.

- **مديرية التسويق:** تقوم هذه المديرية بـ:

✓ القيام بدراسة السوق، كما تتم دراسة المنتجات الجديدة؛

✓ وضع الإستراتيجية المالية؛

✓ السهر على التسويق وترقية المبيعات؛

✓ البحث عن وكالات إشهار واقتراح شعارات إشهارية.

- **مديرية الموارد البشرية:** من أجل ضمان تسيير ذاتي بتخطيط حديث يتماشى مع المعطيات العالمية للعمل، فإن الشركة تعطي الأولوية والأهمية للعنصر البشري، وهذا من خلال:

✓ إعداد برامج سنوية قصد تكوين العمال وهذا حسب احتياج كل دائرة من الدوائر؛

✓ تحديد المهام وتقسيم الوظائف وترقية العمال في المناصب؛

✓ تسيير الموارد البشرية حسب احتياجاتها من العمالة ووفقا لإستراتيجية المؤسسة.

- **مديرية التخطيط والإعلام الآلي والتنظيم:** تتمثل معظم مهامها في:

- ✓ تسهيل وتقديم الخدمة لكل الأقسام وتسييرها بطريقة عملية ومنظمة؛
- ✓ تنظيم وتنشيط الملتقيات والمنتديات وإصدار مجلة الشركة.
- **مديرية المحاسبة والمالية:** تكتسب إدارة المالية والمحاسبة أهمية قصوى في أي مؤسسة لا سيما مؤسسة (CAAT) التي تعتبر من أكبر شركات التأمين في الجزائر.
- تحتوي إدارة المالية والمحاسبة في شركة (CAAT) على أربع (04) مديريات فرعية هي:
- المديرية الفرعية للمالية.
- المديرية الفرعية للمحاسبة العامة.
- المديرية الفرعية لمحاسبة الوسطاء.
- المديرية الفرعية للتوظيفات المالية.
- **مديرية المراقبة والمراجعة:** وتعمل على ضمان سير النشاط العادي والقانوني لكل المصالح المركزية والفرعية للشركة، ونستطيع أن نختصر مهامها بالنقاط التالية:
- ✓ التحقق من قانونية وصحة مختلف العمليات المنجزة (التقنية، التجارية، الإدارية المالية والمحاسبية)؛
- ✓ اختبار سلامة التنظيم داخل المصالح وطرق التسيير المعتمدة واقتراح التعديلات اللازمة؛
- ✓ التحقق من العقلانية في التسيير ومستوى الفعالية المحققة؛
- ✓ التحقق من تطبيق إجراءات التسيير الكاملة واقتراح التحسينات اللازمة؛
- ✓ القيام بعمليات تدخل مفاجئة، وهذا بموافقة الإدارة العامة للتأكد من سلامة العمليات؛
- ✓ اتخاذ إجراءات تصحيحية في الحالات الاستعجالية والطارئة بهدف إعادة النظام للحالة العادية؛
- ✓ إعداد برنامج سدا سي للمراجعة الذي يتم على أساسه عمليات التدخل وتصادق عليه الإدارة العامة.
- خلال سنة 2022 المؤسسة عملت على توسيع شبكتها التوزيعية، والتي ستسمح لها بتقوية وجودها على مستوى الإقليم الوطني، حيث وضعت شبكة تجارية لزيائنها تتكون من 149 منفذ تجزئة منتشرة في جميع أنحاء البلاد، موزعة كما يلي¹:
- 07 فروع أو ما يسمى بالوحدات الجهوية وهي: الجزائر1، الجزائر2، الجزائر3، وهران، عنابة، قسنطينة، غرداية.
- 94 وكالة مباشرة منتشرة عبر كافة الإقليم الوطني.
- 06 مكاتب عقود تأمين (BSD)، والتي تمثل الوكالة في بعض المناطق لتكون أقرب للعملاء.
- 49 وكيل عام للتأمين معتمد من طرف الشركة لتمثيلها في بعض المناطق التي لا تغطيها الوكالات.
- تحاول (CAAT) دائما تنويع وتقوية القدرة التوزيعية لمنتجاتها، وهذا من خلال إستراتيجية التوزيع المثلى للوكالات وتنويع محفظة نشاطها بهدف تغطية العديد من الأخطار.
- المطلب الثالث: المنتجات التأمينية للشركة (CAAT)**
- تهتم شركة (CAAT) بجميع عمليات التأمين وإعادة التأمين وبمختلف التوظيفات المالية (سندات، أسهم...)، وتدور مهام الشركة حول ممارسة جميع أنواع التأمين التالية²:
- 1. تأمينات السيارات:** يهدف التأمين على السيارات إلى حماية المؤمن له من الخسائر المادية الناتجة عن حدوث أحد أو كل هذه الأخطار سواء بالنسبة للغير أو بالنسبة للسيارة نفسها أو قائد السيارة أو أحد ركبائها ومنها:
- **أخطار المسؤولية المدنية تجاه الغير:** وتشمل جميع الأخطار المتعلقة بمسؤولية مالك السيارة اتجاه الغير عن الأضرار والخسائر التي تلحق بهم نتيجة خطأ أو إهمال من جانبه أو

¹ Compagnie Algérienne Des Assurances, Rapport Annuel 2013, Op. Cit, p 21.

² الموقع الإلكتروني للشركة الجزائرية للتأمينات (CAAT). <http://www.caat.dz>.

الفصل الثالث: تأمين نقل السلع في الشركة الجزائرية للتأمينات CAAT

من جانب التابعين له، وهذا في حالة تحرك المركبة أو أثناء توقفها، وتنقسم إلى قسمين:

أ. **الخسائر التي تصيب الغير في شخصه:** وتتمثل هذه الخسائر في المصاريف الطبية والأجر الضائع وتعويض العجز الدائم أو الوفاة، لذلك تلتزم شركات التأمين في التأمين الإجباري على المركبة بتغطية الأضرار المادية والجسمانية التي يتسبب في حدوثها المؤمن له للغير.

ب. **الخسائر التي تصيب الغير في ممتلكاته:** والمقصود بممتلكات الغير كل عقار أو منقول بما في ذلك سيارات الغير.

- **الأخطار التي تتعرض لها السيارة نفسها والمنقولات عليها:** وتشمل هذه الأخطار كل من:

- ✓ التصادم أو الانقلاب والعمل العدائي؛
- ✓ الحريق والانفجار سواء كان داخلي أو خارجي والاشتعال الذاتي؛
- ✓ السرقة والسطو أو اقتحام السيارة وسرقة بعض أجزائها، كذلك انكسار الزجاج.

2. **التأمين من الأخطار المتنوعة:** يتألف هذا الفرع من التأمين من عدة أنواع من الأخطار منها:

الأخطار البسيطة والأخطار الصناعية.

- **الأخطار البسيطة:** وهي مكونة من عدة أنواع من التأمين:

أ. **التأمين من المسؤولية:** تقوم الشركة بتغطية الضرر الذي قد يتسبب فيه المؤمن له للغير في شخصه أو ممتلكاته، ويضم تأمين المسؤولية المدنية المهنية والمسؤولية المدنية للتشغيل.

ب. **التأمين من الحريق والحوادث والأخطار الملحقة به:** تضمن الشركة بمقتضى هذا العقد للمؤمن له جميع الأضرار المادية التي تتسبب فيها النيران، وهذا عن الأشياء المؤمن عليها والا نفجارات الناجمة عن الحوادث التالية :

- الحرائق والانفجارات والكوارث الطبيعية؛
- الناجمة عن اصطدام أو سقوط أجهزة الملاحة الجوية أو أجزاء منها على الممتلكات المؤمن عليها؛

• الناجمة عن اهتزازات تتسبب فيه طائرة باجتيازها جدار الصوت؛

• الناجمة عن الأجهزة ذات الطابع الكهربائي التي تتعرض لها الآلات الكهربائية والمحولات والأجهزة الإلكترونية.

ج. **تأمين أضرار المياه:** تضمن الشركة للمؤمن له جميع الأضرار المادية التي تحدث للأشياء المنقولة والثابتة والناجمة عن خطر تسرب المياه.

د. **التأمين من السرقة:** تضمن الشركة للمؤمن له الخطر الذي يصيبه بسبب السرقة أو محاولة السطو على مال المؤمن أو اقتحام منزله؛ ويتمثل مال المؤمن في نقوده، مجوهراته، أمتعته، بضائعه أو سيارته وغير ذلك من المنقولات ويشمل ضمان المؤمن سرقة هذه الأشياء أو إتلافها أو تحطيمها.

ه. **تأمين كسر الزجاج:** هنا تضمن الشركة للمؤمن له التعويض ضد الخسائر التي تحدث لجميع أنواع الزجاج من كسر، كزجاج النوافذ والمرايا، لافتات المحلات، ... إلخ.

و. **التأمين المتعدد الأخطار المتعلق بالسكن:** تضمن الشركة من خلال هذا العقد للمؤمن له جميع الأضرار المادية الناجمة عن عدة أخطار كالسرقة، الحريق، تسرب المياه، كسر الزجاج، ... إلخ.

كما يمكن للمؤمن له أن يتفق مع المؤمن على توسيع مجال الضمانات الممنوحة له لتشمل تأمين الحوادث المنزلية، أخطار الاصطياغ، مصاريف التنقل واستبدال الأثاث.

- **الأخطار الصناعية:** وهي كذلك تتألف من عدة أنواع من التأمين:

أ. **تأمين تحطم الآلات:** بناء على العقد فإن الشركة تضمن للمؤمن له تعويض جميع الأضرار المادية؛ كخسارة أو تحطم وخصوصا كسر هذه الآلات أثناء عملية تركيبها وكذلك أثناء توقفها أو تشغيلها، أثناء عملية تفكيكها وإعادة تركيبها، أثناء التعبئة أو التفريغ وكذلك أثناء عملية الاستعمال أو تغيير موضعها في المؤسسة المؤمنة.

ب. **تأمين أخطار البناء:** تقوم الشركة بالتأمين على الأخطار الناجمة عن أشغال البناء والمقاولات، وتضم الأنواع التالية:

* **التأمين (الضمان) العشري:** المسؤولية تقع على عاتق المؤمن عليه بموجب المادتين 554 و 555 من القانون المدني؛ إذ أن المهندس المعماري والمقاول مسؤولين جماعيا وفرديا لمدة عشر (10) سنوات عن خطر التهدم الكلي أو الجزئي لهيكل البناء، كذلك عن العيوب والأخطاء التي تهدد صحة وسلامة البناء.

* **التأمين على أخطار الموقع:** تضمن الشركة للمؤمن له التعويض عن الأضرار والخسائر التي تصيب المباني قيد الإنشاء أو آلات ومعدات ومواد البناء الموجودة في موقع البناء. وتكون هذه الخسائر ناجمة عن الأخطار التالية:

- حريق أو انفجار أو صواعق؛
- الكوارث الطبيعية (الزلازل، العواصف، الفيضانات، الانهيارات الأرضية، وسقوط الصخور...);
- السرقة والأحداث العرضية الأخرى؛
- الإضرابات وأعمال الشغب والاضطرابات الأهلية.

جـ. **التأمين على جميع أخطار التركيب:** يضمن المؤمن للمؤمن له التغطية من جميع الأخطار التي تسبب أضرارا أو خسائر للعتاد المؤمن عليه (الآلات، الأجهزة) والتي تحدث خصوصا بسبب:

- الأخطار والحوادث في التركيب؛
 - الحرائق، الانفجارات، سقوط الصواعق، الأخطار الكهربائية؛
 - الحوادث الطبيعية (الزلازل، الفيضانات... الخ).
- **تأمين أخطار أجهزة الإعلام الآلي والأجهزة الإلكترونية:** يضمن المؤمن للمؤمن له الأضرار أو الخسائر اللاحقة بأجهزة الإعلام الآلي والأجهزة الإلكترونية عموما، بالإضافة إلى مصاريف إصلاح ح واستبدال قطع هذه الأجهزة، وهي تغطي الأضرار الناجمة من الأسباب التالية:
- ✓ الانفجارات، الصواعق، الحرائق، عمل من المياه أو الرطوبة؛
 - ✓ بسبب عيب في المبنى أو خطأ في تركيب الأجهزة؛
 - ✓ بسبب السرقة أو النهب؛
 - ✓ بسبب خلل في ذاكرة الحاسوب أو في الشبكة الكهربائية.

3. **التأمين المتعلق بالنقل:** تنوعت تأمينات النقل بتنوع وسائله فمنها البحرية والجوية والبرية، ولكل منها دور مهم في نقل البضائع والأشخاص.

- **تأمين نقل البضائع:** إن جميع البضائع عند نقلها برا أو جوا أو بحرا تكون معرضة لأخطار عديدة، لذلك أوجدت الشركة مجموعة من الوثائق لتغطية الأخطار التي تتعرض لها هذه البضائع، مهما كانت طبيعتها ونوع الوسيلة المستعملة لنقلها، وذلك أثناء عملية نقلها أو شحنها أو تفريغها.

أ. **تأمين البضائع المنقولة بحرا:** تضمن الشركة للمؤمن له جميع الأضرار والخسائر المادية بالإضافة إلى الخسارة في الأوزان والكميات التي تحصل للبضائع بسبب حادث بحري، وتقدم الشركة مجموعة من الوثائق لتغطية هذه الأخطار.

ب. **تأمين البضائع المنقول برا:** تضمن الشركة تغطية جميع الأضرار والخسائر المادية التي تلحق بالبضاعة المنقولة بوسائل النقل العمومي أو الخاص، وهذا عبر الطرق البرية أو السكك الحديدية وفق الشروط المحددة في العقد، كما يمتد الضمان إذا اقتضى الحال إلى عمليات الشحن والتفريغ.

جـ. **تأمين نقل البضائع جوا:** تقوم الشركة بتغطية نتائج الأضرار المادية والخسائر التي يتعرض إليها الناقل، وكذلك الأضرار الناجمة عن التلف الكلي أو الجزئي للبضاعة والنقص في كميتها أو وزنها.

- **التأمين على هياكل المراكب البرية والبحرية والجوية**

أ. **التأمين على السفينة:** ويشتمل التأمين على هيكل السفينة وملحقاته التي تكون جزءا منه وتكون ضرورية لاستغلالها سواء كانت ملتصقة بالهيكل أو منفصلة عليه.

ب. التأمين على هياكل المراكب الجوية: تضمن الشركة من خلاله التأمين على جسم المركبة و التجهيزات التي تكون ضرورية لاستعمالها وتابعة لها، بما في ذلك أجهزة الاتصال ومختلف الالات اللازمة لتشغيلها.

يهدف هذا النوع من التأمين إلى ضمان تعويض الأضرار المادية والخسائر التي قد تلحق بالمركبة بسبب مخاطر الانفجارات، الحرائق، السرقة، العطب الكلي أو الجزئي والاصطدام، كما يعمل على تعويض الناقل عن الأضرار والخسائر التي تصيب المركبة الناتجة عن حادث جوي، بما في ذلك مصاريف الحراسة وإصلاح العطل ومصاريف الحراسة ونقل المركبة الجوية المتضررة ووضعها في مكان آمن.

- التأمين على المسؤولية المدنية

أ. التأمين على المسؤولية المدنية البحرية: ويهدف هذا النوع من التأمين إلى:
✓ تأمين مالك السفينة للقيام بالتعويض عن الأضرار المادية والجسمانية التي تلحقها السفينة بالغير؛

✓ تأمين مسؤولية الناقل البحري وهذا بهدف التعويض عن الأضرار والخسائر اللاحقة بالبضائع والأشخاص بمناسبة الاستغلال التجاري للسفينة.

ب. التأمين على المسؤولية المدنية للناقل البري للبضائع: تضمن الشركة من خلال هذا النوع من التأمين الإجباري تغطية التبعية المالية للمسؤولية المدنية للمؤمن له بسبب الأضرار والخسائر التي تلحق بالغير.

ج. التأمين على المسؤولية المدنية للناقل الجوي: يتضمن التأمين من المسؤولية المدنية تغطية التبعية المالية للناقل من نتائج الأخطار التي قد تتحقق بسبب الحادث الجوي، والتي قد تلحق أضرار بالغير.

4. التأمين على الأشخاص: تقدم الشركة في هذا الفرع من التأمين أنواع عديدة منها:
- **التأمين على الحياة:** تتعهد الشركة مقابل القسط بمنح المكنتب أو الغير المعين من طرفه مبلغا محددا (رأسمال أو ريع) في حالة وفاة المؤمن له أو في حالة بقاءه على قيد الحياة إلى تاريخ معين.

- **أشكال أخرى للتأمين على الأشخاص:** يمكن أن يتخذ التأمين على الأشخاص عموما شكلا فرديا أو شكلا جماعيا.

5. تأمين الكوارث الطبيعية (CAT-NAT): يضمن هذا النوع من التأمين للمؤمن له جميع الأضرار التي تصيبه فيما يملكه من ممتلكات سواء كانت منقولات أو عقارات، والتي تنسب فيها كارثة طبيعية كالهزات الأرضية، الفيضانات أو أي حادث آخر يعد كارثة طبيعية.

في البداية كان هذا النوع من التأمين اختياري في الجزائر، ولكن بعد حدوث زلزال 21 ماي 2003 أصدر المشرع الجزائري الأمر رقم 03/12 الصادر في 26 أوت 2003 والقاضي بالزامية التأمين على الكوارث الطبيعية حيث ينص على أنه: «يتعين على كل المالكين لملك عقاري مبني يقع في الجزائر سواء شخصا طبيعيا كان أو معنويا ماعدا الدولة أن يكتتب عقد تأمين على الأضرار يضمن هنا الملك من آثار الكوارث الطبيعية»¹.

كما فرّض المشرع الجزائري على الأشخاص سواء كانوا طبيعيين ومعنويين الذين يمارسون نشاطا صناعيا و/أو تجاريا أن يقوموا بعملية اكتتاب عقد تأمين على الأضرار؛ وهذا لحماية المنشآت الصناعية و/أو التجارية ومحتواها من آثار الكوارث الطبيعية.

وتجدر الإشارة إلى أن المادة السابعة (07) من الأمر رقم 03/12 أوضحت أن هذا التأمين لا يغطي إلا 80% من العقارات المبنية المؤمن عليها، أما بالنسبة للمنشآت الصناعية والتجارية فإن مقدار التعويض عن الخسائر والأضرار المباشرة لا يفوق نسبة 50% من الأموال المؤمن عليها.

ومن خلال تشريع الدولة لإلزامية التأمين على الكوارث الطبيعية طرحت شركة (CAAT) في

¹ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، المادة 01 من الأمر رقم 03-12 المؤرخ في 26 أوت 2003، المتعلق بالتأمين على الكوارث الطبيعية، ص 04.

المبحث الثاني: مؤشرات تأمين نقل السلع في الشركة الجزائرية للتأمين CAAT
المطلب الأول: السوق الوطني للتأمين
الجدول رقم(05): تصنيف الشركات حسب حصص السوق لسنة 2023.

الترتيب	الشركة	رقم الأعمال دج	حصة السوق
1	SAA	29634000	20,48%
2	CAAT	28486000	19,68%
3	CASH	19943000	13,78%
4	CAAR	15864000	10,96%
5	CNMA	12909000	8,92%
6	CIAR	8490000	5,87%
7	TRUST	7468000	5,16%
8	ALLIANCE	5851000	4,04%
9	SALAMA	4453000	3,08%
10	GIG (2 A)	4126000	2,85%
	المجموع	144724000	100%

المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على التقرير السنوي لشركة CAAT سنة 2023.

سجلت CAAT في سنة 2023 ثاني أكبر حصة في السوق الجزائري بنسبة 19,68%، أي بفارق طفيف عن SAA التي حافظت على الصدارة.

•تموقع الشركة CAAT في السوق الوطني للتأمين:

بلغ رقم الأعمال المحقق من طرف CAAT سنة 2023 حوالي 28.48 مليار دج، وهو ما يمثل حصة سوقية تقدر بـ 19.68% تظهر توزيعا المحفظة ما يلي:

- 69% من الإيرادات من التأمين على الممتلكات والمسؤولية (IRD)

- 23% من فرع السيارات

- 8% من فرع النقل

- أقل من 1% من الفروع الزراعية وضمان القروض.

•تحليل تطور الحصص حسب الفروع لسنة 2023:

الفصل الثالث: تأمين نقل السلع في الشركة الجزائرية للتأمينات CAAT

تمثل الحصة السوقية لشركة CAAT مقارنة بالمنافسين كما يلي:
أخطار الممتلكات IRD: بنسبة 30%، وهي الأولى على مستوى السوق.
النقل: بنسبة 28%، وهي الأولى على مستوى السوق.
السيارات: بنسبة 10%، المرتبة الثالثة.

• المؤشرات التقنية الرئيسية لسنة 2023

بعض المؤشرات المالية والتقنية الرئيسية تشمل:

• الإنتاج الإجمالي: 28.48 مليار دج (+7%)

• التعويضات المدفوعة: 15.36 مليار دج (+17%)

• النتائج المالية: 2.3 مليار دج

• النتيجة الصافية: 1.25 مليار دج

• عدد العمال: 1,754 موظفًا، منهم 40% نساء.

المطلب الثاني: آليات حساب أقساط تأمين نقل السلع

أولاً: حساب القسط البحث "الفعلي": يتكون القسط من عناصر مختلفة تتمثل فيما يلي¹:

يسمى القسط بقسط الخطر وقسط التوازن أيضاً، ومن الناحية الفنية هو القسط الضروري لإجراء المقاصة بين الأخطار، وذلك بالتعاون بين المؤمن لهم، أي أنه هو المبلغ الكافي لتغطية الأضرار والتكاليف الناتجة عن تحقق الخطر دون أن يكون في ذلك ربح أو خسارة.
ويتعين لحسابه إجراء دراسات احصائية بحيث يتحقق مبدأ تناسب القسط مع الخطر، وينظر إلى ذلك أمرين هما درجة احتمال الخطر ومدى جسامته عند تحققه.
ويلعب الاكتيواريون دوراً هاماً في شركات التأمين من خلال إعداد هذه الدراسات كونهم أشخاص مختصين في علم الإحصاء وحساب الاحتمالات المطبقة في مجال التأمين، وعليه يمكن حساب القسط البحث:

$$\text{القسط البحث} = \text{احتمال الخطر} \times \text{التكلفة}$$

بالإضافة إلى عنصر الخطر توجد عناصر أخرى لتحديد القسط البحث نذكر منها:

- أ- مبلغ التأمين:** إن حساب القسط البحث يكون عادة بالنسبة لمبلغ تأمين معين تتخذه كوحدة للحساب فإذا أراد المؤمن له تأمين الخطر بمبلغ وحدة القياس.
- ب- مدة التأمين:** إن حساب القسط البحث يكون عادة من أجل فترة زمنية تتخذها كوحدة للزمن، فإذا أراد المؤمن له تأمين الخطر لمدة أقل من وحدة الزمن، يجب تخفيض أو زيادة القسط البحث بنفس نسبة الانخفاض أو الزيادة عن وحدة الزمن.
- ج- سعر الفائدة:** عندما يقوم المؤمن باستثمار الأقساط المجمعة لديه قبل استخدامها لتغطية الأخطار المحققة، وعليه عند حساب القسط البحث يجب خصم المتوسط العام للفوائد المحصل عليه من استثمار هذه الأقساط.

ثانياً: حساب القسط الصافي:

يسمى القسط الصافي بالقسط التجاري أو القسط الصادر أيضاً، وهو القسط الذي يظهر في الوثائق التجارية لشركة التأمين وتعريفاتها، حيث يحسب بإضافة القسط البحث إلى مجموعة من العلاوات.

$$\text{القسط الصافي} = \text{القسط البحث} + \text{العلاوات}$$

وهذه العلاوات تتمثل فيما يلي.

¹ هدى بن محمد، تحليل ملاءمة ومردودية شركات التأمين دراسة حالة الشركة الجزائرية للتأمينات CAAT، مذكرة ماجستير، علوم اقتصادية وعلوم التسيير، بنوك وتأمينات، جامعة منتوري قسنطينة، 2005، ص 17-18.

الفصل الثالث: تأمين نقل السلع في الشركة الجزائرية للتأمينات CAAT

- تكاليف إبرام العقد كتكلفة وثيقة التأمين.
- تكاليف التحصيل (تمثل علاوة العملات التي تدفع لوسطاء التأمين).
- تكاليف التسيير (تتمثل في مجموع مصاريف الشركة من أجور العمال، أتعاب الخبراء و الخدمات المختلفة).
- نسبة الأرباح التي ترغب الشركة في تحقيقها.

ثالثا: حساب القسط الإجمالي:

هو القسط المدفوع فعلا من طرف مكتب عقد التأمين، ويحسب بإضافة القسط الصافي إلى الضرائب وتكاليف الطابع الجبائي والحقوق الجبائية وبعض الاشتراكات الإجبارية.

$$\text{القسط الإجمالي} = \text{القسط الصافي} + \text{الضرائب} + \text{تكاليف الطابع الجبائي} + \text{الحقوق الجبائية} + \text{الاشتراكات الإجبارية}$$

المطلب الثالث: طريقة حساب قسط تأمين نقل السلع

من أجل توضيح ذلك نقدم مثالا:

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

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

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

- **حساب قسط التأمين لهاته العملية:** لحساب قسط التأمين نقل السلع البحري نتبع الطريقة التالية:

- **تحديد مبلغ التأمين:**

أ = قيمة الفاتورة X سعر الصرف لتحميل تغيرات سعر الصرف.

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

ج = (أ + ب) X 10% لتحميل مبلغ التأمين، المصاريف الأخرى (مثل مصاريف التخليص، الا ستيراد، النقل الداخلي...).

مبلغ التأمين: أ + ب + ج

- لنعتبر 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 0,54 التي لدينا:

سعر الحديد: 200000

نسبة الخطر: 154.0

سعر الصرف: 160

التحويل من اليورو إلى الدينار:

200000 يورو X 160 = 32,000,00 دج

القسط: 32000000 X 0,54% = 4928000 دج

أولاً: تحليل الأداء حسب الفروع الاستراتيجية:

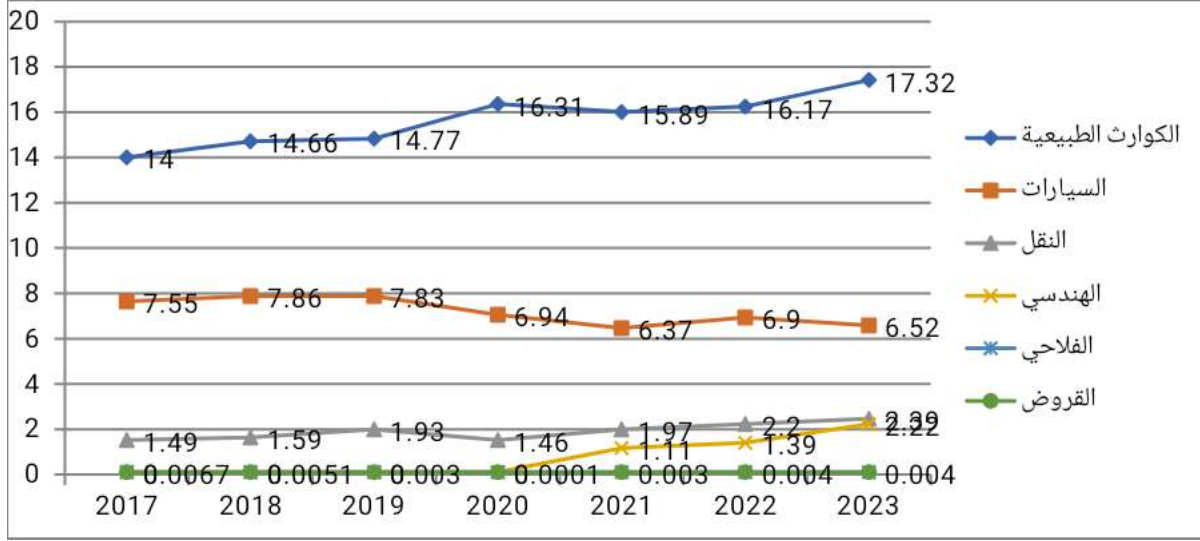
1- الأرقام الرئيسية لشركة التأمين CAAT خلال الفترة 2017 إلى 2023
الجدول رقم (06): أقساط الإنتاج لشركة التأمين CAAT خلال الفترة 2017 إلى 2023
الوحدة: مليار دينار جزائري

2023		2022		2021		2020		2019		2018		2017		السنوات
القيمة / النسبة														الفروع
%61	17.32	%60.54	16.17	%62.59	15.89	%66	16.31	%60	14.77	%61	14.66	%61	14	التأمين ضد الحريق والكوارث الطبيعية
%23	6.52	%25.84	6.90	%25.10	6.37	%28	6.94	%32	7.83	%33	7.86	%33	7.55	التأمين على السيارات
%8	2.39	%8.27	2.20	%7.78	1.97	%6	1.46	%8	1.93	%6	1.59	%7	1.49	التأمين على النقل
%8	2.22	%5.21	1.39	%4.40	1.11	-	-	-	-	-	-	-	-	التأمين الهندسي
%0.1	0.027	%0.12	0.032	%0.13	0.032	%0	0.002	%0	0.001	%0	0.0032	%0	0	التأمين الزراعي
%0.02	0.004	%0.02	0.004	%0.0	0.003	%0	0.0001	%0	0.003	%0	0.0051	%0	0.0067	تأمين القروض والضمانات
%100	28.48	%100	26.71	%100	25.40	%100	24.75	%100	24.58	%100	24.12	%100	23.12	النسبة من الإجمالي %

المصدر: من إعداد الباحثين اعتماداً على التقارير السنوية لشركة CAAT خلال الفترة 2017 إلى 2023.

الشكل رقم(05): تمثيل بياني لأقساط الإنتاج لشركة التأمين CAAT خلال الفترة 2017 إلى 2023
الوحدة: مليار دينار

جزائري



يبين الجدول الأول تطور نسب مساهمة مختلف فروع التأمين في إجمالي الأقساط المحصلة من قبل شركة CAAT خلال الفترة الممتدة من 2017 إلى 2023.

تأمين الحريق والكوارث الطبيعية: عرف تطوراً تصاعدياً من مبلغ 14 مليار دينار جزائري سنة 2017 إلى 17.32 مليار دينار جزائري في 2023، يعكس هذا الارتفاع زيادة الطلب على هذا النوع من التأمين ، نتيجة إجبارية التأمين التي فرضتها الدولة بعد زلزال بومرداس .

تأمين السيارات: شهد تذبذب في القيمة بين الصعود والانخفاض من سنة 2017 الى 2023 قد يعود ذلك إلى تشبع السوق أو ارتفاع نسبة المنافسة، أو توجه بعض الزبائن نحو شركات أخرى أو اعتماد صيغ تأمين بديلة.

تأمين النقل: تراوح أدائه بين 1.49 مليار دينار جزائري إلى 2.39 مليار دينار جزائري ، مما يدل على استقرار نسبي مع ميل بسيط إلى التحسن، هذا يعكس تزايد النشاط التجاري وتنامي حركة البضائع على المستوى الوطني والدولي، خاصة النقل البحري.

تأمين الهندسة: لم يكن له حضور قبل 2021، لكنه شهد قفزة واضحة ليصل إلى 2.22 مليار دينار جزائري سنة 2023، يعبر هذا عن انخراط الشركة في مشاريع بنى تحتية جديدة أو تطوير استراتيجية تنويع محفظتها التأمينية.

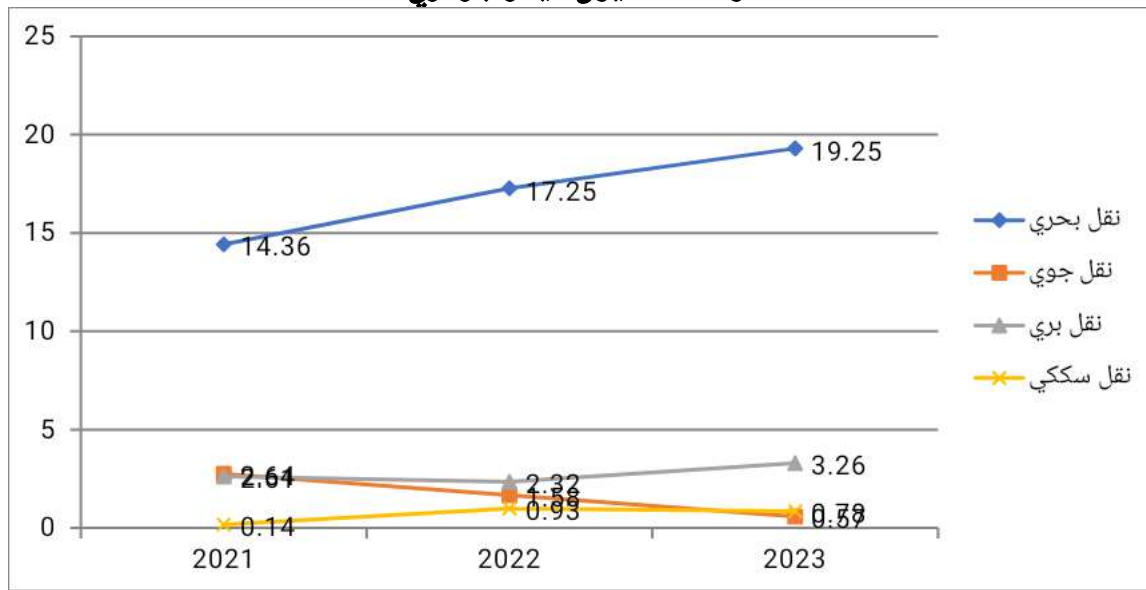
تأمين الزراعة والقروض والضمانات: نسبتها تكاد تكون هامشية (أقل من 0.1%)، ما يدل على ضعف في اختراق هذه السوق أو قلة الطلب على هذا النوع من التغطيات.

يتضح من خلال هذا التحليل أن شركة CAAT عملت خلال السنوات الأخيرة على تنويع خدماتها، حيث قل الاعتماد على فرع السيارات الذي كان مسيطراً، بينما تم تعزيز موقع التأمينات ذات الطابع التخصصي مثل النقل والهندسة والحريق. يوصى بتعزيز الابتكار التأميني في الفروع الضعيفة واستهداف قطاعات غير مستغلة خاصة في المجال الزراعي.

ثانيا: جدول الإنتاج حسب نوع النقل لشركة CAAT خلال الفترة 2021-2023:
الجدول رقم(07): جدول الإنتاج حسب نوع النقل لشركة CAAT خلال الفترة 2021-2023
الوحدة: مليون دينار جزائري

2023		2022		2021		السنوات
النسبة %	القيمة	النسبة %	القيمة	النسبة %	القيمة	نوع النقل
81%	19.25	78%	17.25	73%	14.36	النقل البحري
14%	3.26	11%	2.32	13%	2.61	النقل البري
2%	0.57	7%	1.58	13%	2.64	النقل الجوي
3%	0.78	4%	0.93	1%	0.14	السكك الحديدية

المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على التقارير السنوية لشركة CAAT خلال الفترة 2021-2023.
الشكل رقم(06): تمثيل بياني للإنتاج حسب نوع النقل لشركة CAAT خلال الفترة 2021-2023
الوحدة : مليون دينار جزائري



المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على التقارير السنوية لشركة CAAT خلال الفترة 2021-2023.

يعرض هذا الجدول تطور إنتاج التأمين حسب وسيلة النقل (بحري، بري، جوي، سكك حديدية) خلال ثلاث سنوات.

النقل البحري: يهيمن بوضوح على باقي الوسائل، إذ ارتفع من 36.14 مليون دج سنة 2021 إلى 25.19 مليون دج في 2023، أي بزيادة تفوق 34%، يعكس هذا الارتفاع إلى العقود الكبرى مع شركات وطنية مثل سوناطراك، خاصة في نقل المواد الطاقوية.

النقل البري: شهد تذبذبا خفيفا، حيث انخفض في 2022 إلى 2.32 مليون ثم ارتفع مجدداً في 2023 إلى 3.26 مليون دج.

يعكس ذلك تقلب الطلب أو تجديد عقود في هذا القطاع الذي يعد أكثر عرضة للتقلبات الاقتصادية الداخلية.

النقل الجوي: عرف تراجعاً حاداً من 2.64 مليون دج في 2021 إلى 0.57 مليون دج فقط في 2023، أي انخفاض بنسبة 78%، يفسر هذا التراجع بخروج زبون رئيسي شركة GLAM حسب ما ورد في التقرير السنوي 2023 للشركة .

السكك الحديدية: رغم الضعف في القيمة، إلا أن هنالك تطوراً واضحاً من 0.14 إلى 0.78 مليون دج، ما يمثل نمواً بخمسة أضعاف تقريباً، يُعد هذا تطوراً إيجابياً، وقد يشير إلى تجديد

أو تنشيط شبكة السكك أو بدء تغطيات جديدة مرتبطة بمشاريع النقل العام. يظهر بوضوح أن النقل البحري هو العمود الفقري لتأمينات النقل لدى شركة CAAT، ويُعد قطاعًا استراتيجيًا يرتبط بعقود ثقيلة ومستقرة. في المقابل، تحتاج الفروع الأخرى إلى إعادة هيكلة واستهداف تسويقي أدق، خاصة النقل الجوي الذي يعاني من تراجع كبير، رغم ما يوفره من إمكانات في السوق الجزائرية.

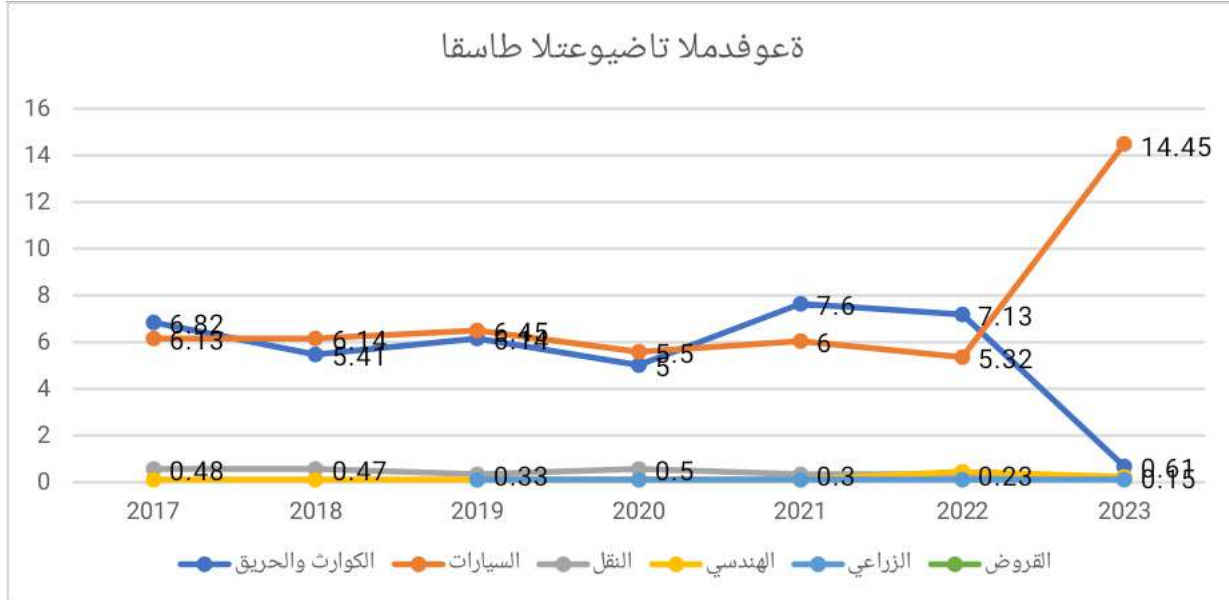
الجدول رقم(08): اقساط التعويضات المدفوعة من شركة التأمين CAAT خلال الفترة 2017 إلى 2023
الوحدة: مليار دينار جزائري

2023	2022			2021		2020		2019		2018		2017		السنوات
القيمة / النسبة														الفروع
%4	0.61	54.4 %	7.13	54.67 %	7.6	%45	5	%47	6.14	%45	5.41	50.80 %	6.82	التأمين ضد الحريق والكوارث الطبيعية
%94	14.45	40.6 %	5.32	43.16 %	6	%50	5.5	%50	6.45	%51	6.14	45.60 %	6.13	التأمين على السيارات
%1	0.15	1.75 %	0.23	%2.17	0.3	%5	0.5	%3	0.33	%4	0.47	%3.6	0.48	التأمين على النقل
%1	0.15	2.90 %	0.38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	التأمين الهندسي
-	-	%0	0.05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	التأمين الزراعي
-	-	-	-	-	-	-	-	%0	0.0	%0	0.04	-	-	تأمين

القروض و الضمانات									8					
النسبة من الإجمالي %	13.43	%100	12.06	100%	13	100%	11	100%	13.9	%100	13.11	%100	15.36	100%

المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على التقارير السنوية لشركة CAAT خلال الفترة 2017 إلى 2023.

الشكل رقم (07): تمثيل بياني لأقساط التعويضات المدفوعة لشركة التأمين
CAAT
خلال الفترة 2017 إلى 2023



المصدر: من إعداد الباحثين اعتماداً على التقارير السنوية لشركة CAAT خلال الفترة 2017 إلى 2023. يتضمن هذا الجدول تحليلاً للقيم المعوضة (أو المدفوعة) من قبل الشركة في مختلف الفروع، وهي تمثل حجم المطالبات التي تم تسويتها خلال الفترة 2017 إلى 2023.

فرع الحريق والكوارث الطبيعية: عرف هذا الفرع تذبذب طفيف في القيمة بين الارتفاع والانهيار إلى غاية 2022 ثم انخفاض حاد في 2023 مما يفسر تقلص الحوادث في هذا الفرع.

فرع تأمين السيارات: ارتفع نسبياً من 6.13 - 6.45 مليار دج، في السنوات 2017 إلى غاية 2019 ثم تذبذب بين الانخفاض والارتفاع قليلاً إلى غاية سنة 2023 حيث شهد ارتفاع كبيراً بلغ 14.45 مليار دج ما يفسر زيادة كبيرة في حوادث المرور أو تسوية ملفات عالقة لسنوات سابقة.

فرع تأمين النقل: تعويضاته تراوحت من 0.5 إلى 48.0 مليار دج، بين الانخفاض والارتفاع الطفيف من سنة 2017 إلى 2020 ثم انخفاض كبير إلى غاية 2023 حيث بلغت قيمة التعويضات 0.15 مليار دج مما يعكس انخفاض في الأخطار والأضرار في هذا الفرع.

فرع التأمين الهندسي: لم يظهر في السنوات الأولى، لكنه بدأ يسجل تعويضات قليلة في 2022 (0.38 مليار دج) و 2023 (15.0 مليار دج)، ما يدل على بنية تحتية جيدة هذا الفرع.

فرع الزراعة والقروض والضمانات: تمثل تعويضاتها أرقاماً ضعيفة جداً (أقل من 0.1 مليار دج)، ما يدل على ضعف التغلغل السوقي أو غياب الحوادث المؤمنة ضمن هذه الفروع.

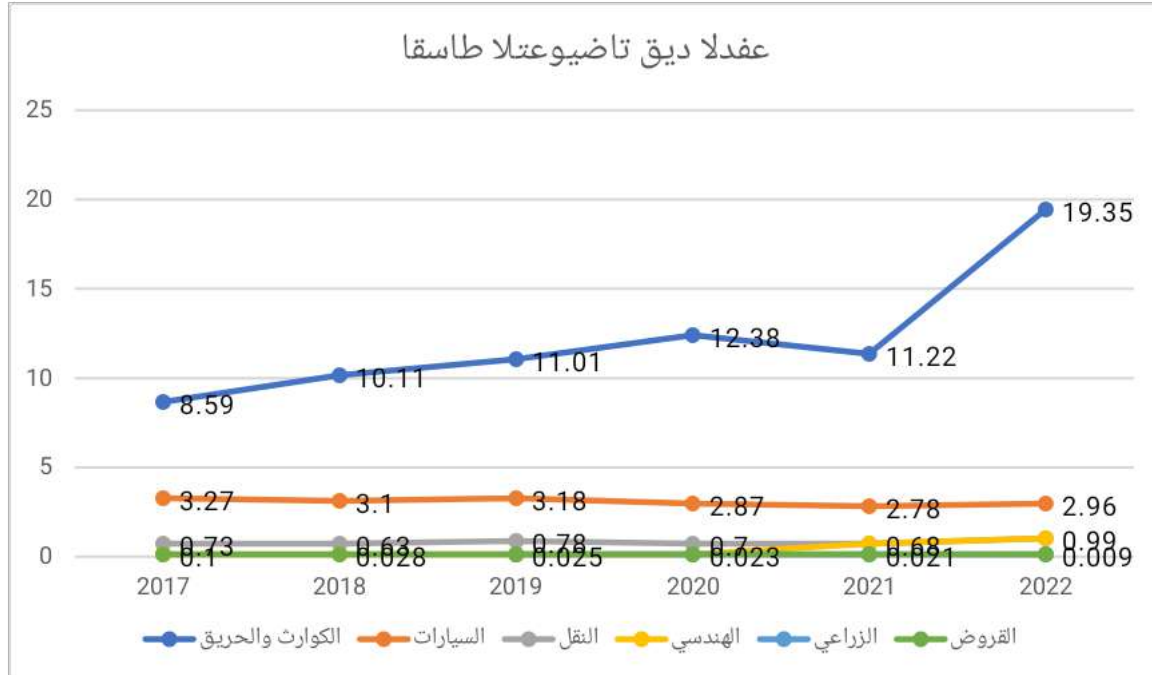
يعكس الجدول قدرة شركة CAAT على الالتزام بالتزاماتها تجاه الزبائن في الفروع الحيوية، لا سيما الحريق والسيارات. والنقل.

الجدول رقم(09): اقساط التعويضات قيد الدفع من شركة التأمين CAAT خلال الفترة 2017 إلى 2022
الوحدة: ألف دينار جزائري

2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	السنوات
القيمة / النسبة							الفروع
-	%79.7	19.35	%77	11.22	%77	12.38	التأمين ضد الحريق و الكوارث الطبيعية
-	%12.2	2.96	%18	2.78	%18	2.87	التأمين على السيارات
-	%4	0.99	%4	0.68	%5	0.70	التأمين على النقل
-	%4	0.90	%4	0.71	-	-	التأمين الهندسي
-	%0	0.035	%0	0.027	%0	0.0023	التأمين الزراعي
-	%0	0.009	%0	0.021	%0	0.023	تأمين القروض و الضمانات
0 26.85	%100	24.26	%100	15.46	%100	15.99	النسبة من الإجمالي %

المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على التقارير السنوية لشركة CAAT خلال الفترة 2017 إلى 2023.

الشكل رقم(08): تمثيل بياني لأقساط التعويضات قيد الدفع من شركة التأمين CAAT خلا ل الفترة 2017 إلى 2022



المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على التقارير السنوية لشركة CAAT خلال الفترة 2017 إلى 2022 سجل فرع الحريق والكوارث زيادة مطردة، سواء من حيث القيمة أو النسبة، ليبلغ ذروته في 2022 بقيمة 19.35 مليار دج ونسبة 79.7%، ما قد يُشير إلى بطء معالجة الملفات أو إلى ارتفاع المطالبات بشكل مفاجئ في هذا الفرع تحديداً.

أما فرع السيارات، فرغم احتلاله المرتبة الثانية، إلا أن منحاه التنازلي في النسبة (من 26% إلى 12.2% بين 2017 و2022) يظهر تحسناً في آليات تسوية الملفات أو انخفاضاً في حجم المطالبات المؤجلة.

الفروع الأخرى كـ النقل، الهندسي، الزراعي، والقروض والضمانات تبقى مؤجلاتها هامشية، ما قد يدل على قلة حجم النشاط التأميني أو على كفاءة معالجة المطالبات في هذه الفروع، وإن كان من اللافت أن الهندسي والزراعي بدأ يظهر لهما وجود نسبي في السنوات الأخيرة.

نستنتج أنه يجب على الشركة أن تعيد تقييم سياساتها في فروع ذات مؤجلات مرتفعة، خصوصاً الحريق، لتحسين كفاءة الخدمة وتعزيز الثقة مع الزبائن، مع ضرورة تفعيل استراتيجيات لتحفيز الفروع التنموية التي تعاني من ضعف الحضور والتأثير.

المطلب الرابع: الأنظمة المعلوماتية والرقمنة

تلعب وظيفة نظم المعلومات دوراً عرضياً واستراتيجياً داخل CAAT، حيث تعد شريكا أساسياً في خدمة:

- الهياكل التجارية والتقنية.
- الوظائف الإدارية والداعمة.

أولاً: أهدافها الأساسية:

- ضمان توفر البيانات واستمرارية الخدمات الرقمية.
- مرافقة المستخدمين في تطوير الأداء التجاري والخدمات.
- تعزيز أمن نظم المعلومات وحماية البيانات.

ثانياً: أبرز الأعمال لسنة 2023:**1. أمن نظم المعلومات: (Cybersecurity)**

- إنشاء هيكل مسؤول عن الأمن السيبراني (RSSI) مرتبط مباشرة بالإدارة العامة.
- إعداد خارطة طريق تتماشى مع متطلبات القانون والتنظيمات الوطنية في مجال حماية البيانات وأمن المعلومات.

2. رقمنة وتطوير المنظومات:

- إطلاق مراجعة شاملة للنظام الحالي بغرض التحول نحو:
- نظام ERP مهني متكامل ومركزي.

- تطويره محلياً بمشاركة الشركات الوطنية (مطورين، شركات ناشئة...).
- تنفيذ مرحلة تدقيق النظام كمرحلة تمهيدية.

- وتغطي أيضاً 6 مرات الحد المطلوب بناءً على صافي الأقساط الصادرة والمقبولة (بعد الحذف والضرائب).

ثالثاً: الآفاق الاستراتيجية لشركة CAAT لسنة 2025:

- تسير شركة CAAT نحو المستقبل بخطى ثابتة حيث، تعتمد الآفاق الاستراتيجية ل-CAAT على ستة محاور رئيسية لتحقيق رؤيتها في أفق 2025:

1- شركة تأمين موثوقة (Assureur crédible)

- تعزيز خبرة الإطارات والموظفين عبر الاستثمار في التكوين المستمر.
- دعم نهج قائم على الكفاءة المهنية والثقة.

2- الحداثة والابتكار (Modernité et Innovation)

- سريع الرقمنة عبر تبني ثقافة البيانات (Data Culture) والذكاء المعلوماتي (Business Intelligence).

- تسهيل تجربة العميل عبر أدوات رقمية حديثة وفعالة

3- التحكم في التسيير (Maîtrise de la gestion)

- إرساء نظام معلومات مركزي، متكامل، ومملوك للمؤسسة بالكامل.
- ضمان استمرارية النشاط وجودة الحوكمة.

4- الربحية (Profitabilité)

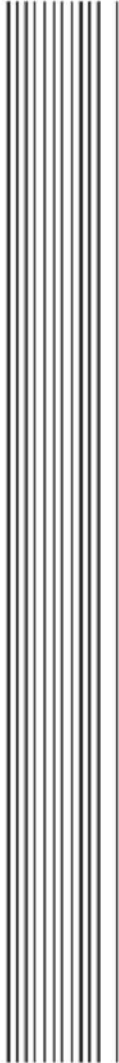
- تحكم أكبر في الديون والسيولة المالية.
- تعزيز التوازنات المالية وتحقيق هامش صافي مستدام.

5- التنافسية (Compétitivité)

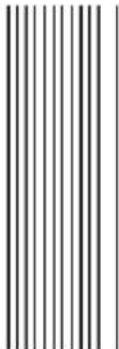
- تحسين خدمة العملاء.
- تقديم عروض مبتكرة وشخصية تتماشى مع احتياجات السوق.

6- مردودية تقنية مرضية (Rentabilité technique)

- تحقيق نسبة دمج (Ratio combiné) أقل من 100%.
- مواصلة تنويع المحفظة التأمينية تدريجياً.



الغاية



شهد قطاع التأمينات في الجزائر تحولات عميقة، انعكس دوره على الحياة الاقتصادية و الاجتماعية للبلاد، حيث قامت الدولة بمجهودات كبيرة لرفع كل العراقيل والمشاكل التي يتخبط فيها القطاع باعتباره قطاع حساس بإمكانه المساهمة في التنمية المحلية والاقتصادية للبلاد، وذلك من خلال جملة من الإصلاحات وعلى رأسها التشريعات والقوانين المؤطرة للقطاع والتي حررتة من الاحتكار، ومنحت فرص للمستثمر المحلي والأجنبي لاسيما في فرع التأمين على الأشخاص الذي لا يزال يعرف ركودا، حيث عانى السوق الجزائري من معضلات بسبب التركيبة السوقية وغياب المنافسة في فترة التأمين والتخصص، لكن دخول شركات جديدة إلى السوق أفرز ظاهرتين متناقضتين، من جهة تنوع العرض التأميني والاتجاه نحو الأخطار الفردية وتأمينات الحياة، وهذا الشيء يصب في مصلحة زيادة الطلب على التأمين وتنوع المحفظة التأمينية، لكن في المقابل أدى انفتاح السوق إلى انهيار الأسعار في الفروع الأساسية، ولقد فاقمت الأزمة الناتجة عن انخفاض أسعار البترول والغاز والعائدات التي كانت تدرها على الخزينة الجزائرية من التحديات التي تعاني منها السوق، حيث أدى انحسار عدد السيارات المستوردة والمسجلة في نمو بطيء في اجمالي الأقساط، كما أن أزمة الكوفيد-19 أدت إلى تراجع الأقساط بشكل واضح في سنة (2020).

غير أنه وعلى الرغم من هذه الإصلاحات، يبقى سوق التأمين في الجزائر بعيد عن مستوى أسواق التأمين العالمية وحتى القارية، نتيجة عدة عوامل نذكر منها:

أولا: نتائج الدراسة:

• الهيمنة الحكومية على هذا القطاع رغم قرار 95-07 المعلن عن نهاية الاحتكار وفتح المجال للخواص؛

• الغياب شبه التام للاستثمارات الأجنبية في هذا القطاع؛

• الغياب شبه التام لتسويق الخدمات والمنتجات التأمينية؛

• غياب الثقافة التأمينية عند المواطن لاسيما في فرع التأمين على الأشخاص والحياة، الشيء الذي دفع المستثمرين بعدم الاستثمار في هذا القطاع؛

• غياب ثقافة الخطر قبل كل شيء عند المواطن،

• نقص المؤهلات، والكفاءات المختصة في التأمينات.

• التشريعات والقوانين خصوصا تلك المشرعة في الآونة الأخيرة التي كانت عاملا في كبح تطور قطاع التأمين.

• الفساد والفضائح المالية التي تورطت فيها بعض الشركات التأمينية، على غرار العامة للتأمينات المتوسطة.

• بعد الدخول في اتفاق الشراكة مع الاتحاد الأوروبي أصبحت السوق الجزائرية سوقا مفتوحا لتصريف السلع الأجنبية، في حين بلغت قيمة الصادرات خارج المحروقات 2%، وهذا ما جعل من السياسة الجزائرية في الصادرات خارج المحروقات سياسة فاشلة.

• بلغت المبادلات الجزائرية ودول الاتحاد الأوروبي حوالي ثلثي المبادلات الإجمالية سواء كانت في الصادرات أو الواردات، وهذا ما جعل الاقتصاد الجزائري في تبعية لمنطقة الاتحاد الأوروبي، وهذا ما قد يسبب خطرا على الاقتصاد الوطني إذا ما تعرضت دول تلك منطقة إلى أزمة اقتصادية.

ثانيا: نتائج اختبار الفرضيات:

من خلال ما إستعرضناه من نتائج متوصل إليها في هذه الدراسة حول تطور قطاع التأمين في الجزائر والإصلاحات التي لحقت به من خلال استقلالية الشركات الاقتصادية العمومية حسب قانون 88-01 والقانون 95-07 الذي جاء ليُلغي كلا من احتكار الدولة ومبدأ التخصص و يحث على الانفتاح نحو السوق الجزائرية فإننا نثبت الفرضية الاولى التي تدعم التطورات المهمة التي شهدتها سوق التأمين الجزائري تماشيا وتغيرات الاقتصاد الجزائري .

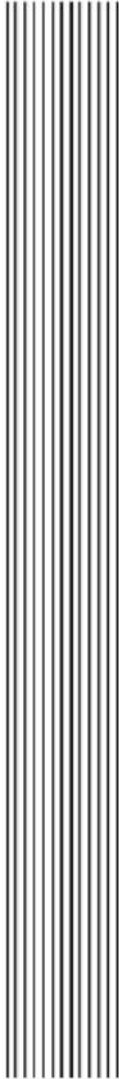
خاتمة:

كما ننفي الفرضية الثانية التي تعتبر تأمين نقل السلع من أهم الفروع التأمينية في شركات التأمين الجزائرية لما حققه من نتائج ضعيفة في هذا المجال .

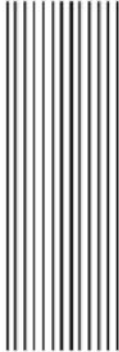
ثالثا: الاقتراحات والتوصيات:

للهوض بسوق التأمين في الجزائر لا بد من:

- توسيع مجال التوعية والتحسيس بأهمية هذا العامل في الحياة العصرية، خصوصا وأن الجزائر مرت بكوارث طبيعية كان من الواجب الاستثمار فيها لزيادة حجم النوعية.
- وضع تشريع خاص للتأمينات الاختيارية مثل التأمين على الحياة يتم من خلاله منح امتيازات للمشاركين على غرار تخفيض الاشتراكات.
- تنويع الخدمات المقدمة والسماح بنشاط التأمين الإسلامي أو ما يعرف بنظام التكافل الذي يملك سوق واعد.
- تذليل الصعوبات التي تقف في وجه المستثمر من بيروقراطية والعراقيل الإدارية.
- مرحلة الاستعمار الفرنسي الذي أدخل التأمين، وقانون التأمين إلى الجزائر؛
- مرحلة السماح بتأسيس شركات خاصة منذ أواسط التسعينات من القرن الماضي.
- ولحد الآن لازالت آثار الفترات السابقة تؤثر في هيكل السوق: فشركات القطاع العام (بما فيها CASH) لازالت تستحوذ ما نسبته 56% من السوق، كما أن شركة SAA لازالت هي الشركة التي تستحوذ على أكبر نسبة من تأمين السيارات.
- إن السياسة المتبعة الاستغلال الثورة النفطية تعتبر عائق أمام بناء اقتصاد أقوى وقطاعات متوازنة، لهذا السبب يجب الاستغلال الجيد لتلك الثروات واستثمارها وتنويع مصادر تمويل الاقتصاد.
- يجب على الجزائر التحسين من منظومتها المالية وتهيئة المناخ المناسب لجلب الاستثمارات الأجنبية في قطاعات الزراعة والصناعة.
- الرفع من كفاءة المؤسسات الاقتصادية والتركيز أكثر على المؤسسات الصغيرة والمتوسطة ومحاولة تطويرها أكثر من أجل الرفع من قدراتها التصديرية.
- يجب إعادة النظر مجددا في اتفاق الشراكة مع الاتحاد الأوروبي، وإعادة التفاوض فيه، وهذا من أجل تسهيل دخول السلع الجزائرية إلى أسواق الاتحاد الأوروبي، واستفادة قطاع خارج المحروقات أكثر من هذا الاتفاق.
- على الجزائر أن تحاول الاستفادة أكثر من تجربتها في مفاوضات الشراكة مع الاتحاد الأوروبي وتوظيف نقاط قوتها من أجل الدخول والانضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة.



قائمة المراجع



أولاً: الكتب:

- 1- أحمد محمد محرز، العقود التجارية ونظام الإفلاس في القانون التجاري المصري، النسر الذهبي للطباعة، مصر، 1996.
 - 2- جاسم محمد، التجارة الدولية، دار زهوان للنشر والتوزيع، عمان، 2008.
 - 3- جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمينات الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، 2000.
 - 4- حسين المصري، العقود التجارية في القانون الكويتي والمصري والمقارن، مكتبة الصفار، الكويت، ط1، 1989.
 - 5- سعاد سطحي، عقد التأمين (تعريف- نشأة- الأهداف- العناصر- الخصائص)، جامعة الأمير عبد القادر، قسنطينة، 2007.
 - 6- سعد الدين عشموي، تنظيم وإدارة النقل الأسس والمشكلات الحلول، (دار المريخ الرياض)، 2005.
 - 7- طارق قندور، أبو مازن الخطر والتأمين مدخل أجهزة الإشراف والرقابة، ط1، عمان، 2016.
 - 8- عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، ديوان المطبوعات الجزائرية، الجزائر، 2000.
 - 9- عبد الصبور محسن فتحي، قواعد التصدير، دار الكتاب الحديث، ط1، القاهرة 1997.
 - 10- عبد العظيم، محمد جلال، التأمين البحري والنقل، دار الجامعة الجديدة، 2010.
 - 11- عبد الغفار حنفي، سمية زكي قرياقص، الأسواق والمؤسسات المالية، بنوك تجارية، أسواق الأوراق المالية، شركات التأمين، شركات الإستثمار، دار الجامعة للنشر، الإسكندرية، 2004.
 - 12- عزيز سليمان شيرزاد، حسن النية في إبرام العقود، دراسة في ضوء القوانين الداخلية وا لاتفاقيات الدولية، دار الدجلة، عمان الأردن، 2008.
 - 13- علي المشاقبة وآخرون، إدارة الشحن والتأمين، دار صفاء للنشر، ط1، عمان، 2003.
 - 14- المحامي شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء والفقه والمعاهدات الدولية، دار الفكر الجامعي، مصر، 2005.
 - 15- معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الساحة المركزية بن عكنون، الجزائر، 2005.
- ثانياً: المذكرات والرسائل العلمية:**
- 16- هدى بن محمد، تحليل ملاءة ومردودية شركات التأمين دراسة حالة الشركة الجزائرية للتأمينات CAAT، مذكرة ماجستير، علوم اقتصادية وعلوم التسيير، بنوك وتأمينات، جامعة منتوري قسنطينة، 2005.
 - 17- معزوز سامية، قرار إعادة التأمين دراسة حالة الشركة الجزائرية للتأمينات، مذكرة ماجستير، جامعة منتوري، قسنطينة، 2005-2006.
 - 18- سعيدة عيساوي، أثر تطبيق النظام المحاسبي على شركات التأمين غرداية، دراسة حالة شركة التأمين CAAT، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة قاصدي مرباح بورقلة، الجزائر، 2010.
 - 19- وداد مرابط، مريم فارح، دور تأمينات النقل في تفعيل عمليات الاستيراد والتصدير ب الجزائر، مذكرة لنيل ماجستير، جامعة قالمة، 2015.
 - 20- فروخي خديجة، دراسة تحليلية لأثر توزيع الفائض التأميني على الملاءة المالية في شركات التأمين التكافلي - دراسة حالة شركة سلامة للتأمينات الجزائر، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، تخصص مالية وبنوك، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة البليدة 02، 2016.
 - 21- بليل ليندة، التأمين من الأضرار، رسالة ماجستير، قانون خاص، جامعة مولود معمري،

- تيزي وزو، 2016.
- 22- ميلود ذبيح، دروس في قانون التأمين والحقوق جامعة محمد بوضياف المسيلة، مذكرة ماستر، 2020/2019.
- ثالثا: المجالات والمنشورات والملتقيات العلمية:**
- 23- سمارة رحيمة الآخرون، التأمين ودوره في تطوير التجارة الخارجية، المدرسة الوطنية العليا للإحصاء والاقتصاد التطبيقي، مجلة دراسات متقدمة في المالية والمحاسبة، مج03، العدد 02، 2020.
- 24- العرباوي نبيل صالح، علاقات التأمين بالمسؤولية المدنية وتأثير تأمين المسؤولية على نظام المسؤولية المدنية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر (عدد2) 2014.
- 25- لونيسي بوعلام، فكارشة سفيان، تطور قطاع التأمين في الجزائر، المجلة الجزائرية للأداء الاقتصادي، العدد 04، 2019.
- 26- سعد بن سعيد الذيايبي، مبدأ حسن النية في النظام السعودي والأنظمة المقارنة، مجلة الشريعة والقانون والدراسات الإسلامية، عدد 32، 2014.
- 27- مرسل عيلة، وزروال معزوزة، مبدأ حسن النية كآلية للتأمين على مسؤولية الناقل البري للبضائع، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة خنشلة، مجلد 08، العدد02، 2021.
- 28- عارف حسن عبد الله الشعبي، أثر تطبيق مفهوم النقل متعدد الوسائط لتحقيق أهداف التنمية الاقتصادية، مجلة المعهد العالي للدراسات النوعية، مجلة 4، العدد12، جويلية2024.
- 29- بوقادة عبد الكريم، المسؤولية المدنية للناقل البري عن نقل البضائع (أساسها ونطاقها)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 4، 2016.
- 30- مدونة وحدات نقل البضائع، المنظمة البحرية العالمية ومنظمة العمل الدولية ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا بخصوص تعبئة وحدات نقل البضائع، طبعة 2014.
- 31- قرواني مريم، هباش فارس، دور تكنولوجيا التأمين في دعم الابتكار العملياتي في شركات التأمين، مجلة الإدارة والتنمية للبحوث والدراسات، مج: 08، العدد: 01، جامعة فرحات عباس سطيف 1، الجزائر، 2019.
- 32- بيشاري كريم، واقع سوق التأمين في الجزائر، مجلة علوم الاقتصاد والتسيير والتجارة، المجلد 01، العدد 27، 2013.
- 33- تسوري بن تسوري بهية، سهام عبد الكريم، إعادة التأمين كآلية منتهجة لتخفيف أعباء تزايد المخاطر في سوق التأمين الجزائري -دراسة تحليلية (2014-2020)، مجلة البحوث الاقتصادية والمالية، المجلد 9، العدد 2، 2022.
- 34- سنجاق الدين نور الدين، ايمان مريم، تطور مؤشرات أداء سوق التأمين الجزائري -دراسة تحليلية للفترة (2009-2019)، مجلة أبحاث الدراسات الاقتصادية والإدارية، المجلد 04، العدد 02، 2021.
- 35- بالي مصعب، صديقي مسعود، تطور قطاع التأمين في الجزائر، مجلة رؤى اقتصادية، العدد 11، 2016.
- 36- زروقي إبراهيم، بدري عبد المجيد، دور قطاع التأمين في تنمية الاقتصاد الوطني -دراسة مقارنة بين الجزائر ومصر، مداخلة ضمن الملتقى الدولي السابع حول الصناعة التأمينية الواقع العملي وأفاق التطوير- تجارب الدول، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة حسيبة بن بوعلي الشلف الجزائر، 2012/12/04.
- رابع: التقارير والمراسيم والقوانين التنفيذية:**
- 37- المادة 107 من الأمر رقم 75/58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، عدد 78 الصادرة في 30 سبتمبر 1975 معدل ومتمم.

قائمة المراجع:

- 38- المادة 09 من القانون العضوي 98/01 الصادر عام 1998 المتعلق بصلاحيات مجلس الدولة الجزائري وكيفية سير عمله.
- 39- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، المادة 01 من الأمر رقم 03-12 المؤرخ في 26 أوت 2003، المتعلق بالتأمين على الكوارث الطبيعية.
- خامسا: مراجع باللغة الأجنبية:

- 40- Schreiber, Alexander Braun and Florian, **The Current InsurTech Landscape: Business Models and Disruptive Potentia**, Institute of Insurance Economic, 2017.
- 41- Atlas magazine, **L'actualité de l'assurance en Afrique**, N°67, Tunis, janvier 2010.
- 42- L'actuel international, **Assurance et Réassurance en Algérie**, N° 37, Mai 1999.
- 43- Partenaires, **TRUST ALGERIA un essai Internationale**, N° 5 Avril 2000.
- 44- L'actuel international, **Assurance et Réassurance en Algérie**, N° 37, Mai 1999.
- 45- Compagnie Algérienne Des Assurances, **Rapport Annuel 2009**, Algérie, 2010.
- 46- Compagnie Algérienne Des Assurances, **Rapport Annuel**, 2009.
- 47- Publication éditée à l'occasion du 23ème Anniversaire de la création de LA CAAT, 2009.

سادسا: المواقع الالكترونية:

- 48- N-Habitat. Resilience and risk reduction; 2024.
<https://unhabitat.org/topic/resilience-and-risk-reduction>
- 49- تي تي كلوب، الدليل الإرشادي الموجز لمدونة وحدات نقل البضائع،
www.ttclub.com/cargo-integrity
- 50- الموقع الالكتروني للشركة الجزائرية للتأمينات (CAAT). <http://www.caat.dz>.

الملاحق

الملحق رقم (01)

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTRE DES FINANCES

LE MINISTRE

وزارة المالية

الوزير

قرار رقم 58 مؤرخ في 14 جويلية 2011
يعتدل القرار المؤرخ في 09 ذو الحجة عام 1418 الموافق 06 أبريل 1998، و المتضمن اعتماد شركة التأمين "الشركة الجزائرية للتأمينات"، المعدل والمتمم،

إن وزير المالية،

- بمقتضى الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق 25 يناير سنة 1995 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم، لاسيما المادتان 204 و 218 منه،

- و بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 10-149 المؤرخ في 14 جمادى الثانية عام 1431 الموافق 28 مايو سنة 2010 و المتضمن تعيين أعضاء الحكومة،

- و بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 95-54 المؤرخ في 15 رمضان عام 1415 الموافق 15 فبراير سنة 1995 و المحدد لصلاحيات وزير المالية،

- و بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 95-338 المؤرخ في 6 جمادى الثانية عام 1416 الموافق 30 أكتوبر سنة 1995 و المتعلق بإعداد قائمة عمليات التأمين و حصرها، المعدل والمتمم،

- و بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 96-267 المؤرخ في 18 ربيع الأول عام 1417 الموافق 03 غشت سنة 1996 الذي يحدد شروط منح شركات التأمين و/أو إعادة التأمين الاعتماد و كفاءات منحه، المعدل والمتمم،

- و بمقتضى القرار المؤرخ في 09 ذو الحجة عام 1418 الموافق 06 أبريل 1998، و المتضمن اعتماد شركة التأمين "الشركة الجزائرية للتأمينات"، المعدل والمتمم،

- و بناء على محضر لجنة الاعتماد لدى المجلس الوطني للتأمينات المجمعة بتاريخ 06 مارس سنة 2011.



POUR COPIE CONFORME.

يقرر

المادة الأولى: تعطل المادة الثانية من القرار المؤرخ في 09 ذو الحجة عام 1418 الموافق 06 أبريل 1998 المذكور أعلاه، وتحذر كما يلي:

« المادة 2: يمنح الاعتماد الحالي لهذه الشركة قصد ممارسة عمليات التأمين التالية:

- 1- حوادث:
- 2.1- خدمات تعويضية
- 2- مرض:
- 2.2- خدمات تعويضية
- 3- أجسام العربات البرية (الأخرى غير المستعملة عبر السكة الحديدية)
- 4- أجسام عربات السكة الحديدية
- 5- أجسام العربات الجوية
- 6- أجسام العربات البحرية و البحرية
- 7- البضائع المنقولة
- 8- الحريق، الانفجار و العناصر الطبيعية
- 9- أضرار لاحقة بالأمالك الأخرى
- 10- المسؤولية المدنية للعربات البرية المحركات ذاتيا
- 11- المسؤولية المدنية للعربات الجوية
- 12- المسؤولية المدنية للعربات البحرية و البحرية
- 13- المسؤولية المدنية العامة
- 14- قروض
- 15- الكفالة
- 16- الخسائر المالية المختلفة
- 17- الحماية القانونية
- 27- إعادة التأمين « .

المادة 2: ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية

وزير المالية

وزير المالية
الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
الجزائر



محرر بالجزائر

POUR COPIE CONFORME



وثيقة تأمينات نقل السلع البري

C. Emission : C. Bureau : N° Police 2025/348/FB/106/0/0			N° Avenant ////
Assure : S.A.R.L PARFUMS EL-WOUROUD			
Adresse : Z.I KOUININE - EL-OUED			
Effet : 01.01.2025		: Expiration : 31.12.2025	fractionnement :
Prime nette 384.300,00 DA		: Coût de police 500,00 DA	Taxes : 73.112,00 DA
Prime globale : 457.912,00 DA		: Dr. de timbre 240,00 DA	
Prime totale 458.152,00 DA			

CONDITIONS PARTICULIERES
ASSURANCE TRANSPORTS PRIVES DE MARCHANDISES
POLICE N° : 2025/348/FB/106/0/0

Aux conditions générales de la police d'assurance transports prives de marchandises, modifiées et/ou complétées par l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995, et à celles particulières qui suivent :

La Compagnie Alg2rienne des Assurances par abréviation C.A.A.T
 Représentée par sa Succursale de : GHARDAIA
 Agence code : 348 El Oued
 Sise à : CITE 061 LOGTS SAHN BAT N°12- EL OUED

Assure à : S.A.R.L PARFUMS EL WOUROUD
 Adresse : Z.I KOUININE -El Oued

Agissant tant pour son compte que pour le compte qu'il appartiendra, les expéditions portant sur l'ensemble des marchandises nécessaires à son activité.

الملحق رقم (03)

CONDITIONS PARTICULIERES**POLICE SUR FACULTES AERIENNES**

POLICE N° : 2023-348-FA-7.3.0.0/1			
ASSURE : SARL EL WALID			
ADRESSE : Z-I KOUININE ELOUED			
<u>EFFET</u>	<u>ÉCHÉANCE</u>	<u>FRACTIONNEMENT</u>	
02-03-2023	01-03-2024		
<u>PRIME NETTE</u>	<u>CP</u>	<u>PN+CP</u>	<u>TAXES</u>
---	500,00	500,00	95,00
<u>PRIME GLOBALE</u>	<u>DROIT DE TIMBRE</u>	<u>PRIME TOTALE (DA)</u>	
595,00	280,00	875,00	

الملحق رقم (04)

وثيقة تأمينات نقل السلع البحرية

COMPAGNIE ALGERIENNE DES ASSURANCES



POLICE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTES

POLICE. N° : 2023/348/FN/7.4.0.0/1			
ASSURE : SARL EL WALID EMBALLAGES			
ADRESSE : Z-I KOUININE ELOUED			
<u>EFFET</u> 20/02/2023	<u>ECHEANCE</u> 19/02/2024	<u>FRACTIONNEMENT</u>	
<u>PRIME NETTE</u> ---	<u>C P</u> 500,00	<u>PN+CP</u> 500,00	<u>TAXES</u> 95,00
<u>PRIME GLOBALE</u> 595,00	<u>DROIT DE TIMBRE</u> 320,00	<u>PRIME TOTALE (DA)</u> 915,00	

CONDITIONS PARTICULIERES

Aux conditions générales de la police d'assurance maritime sur facultés imprimé de mars 1998 (visa du Ministère des Finances n° 15 du 16 Mars 1998), et, à celles particulières qui suivent :

Entre / LA COMPAGNIE ALGERIENNE DES ASSURANCES

Par Abréviation CAAT

Sise à : CITE ERRIMEL ELOUED

Dénommé Assureur

Et / SARL EL WALID EMBALLAGES

Sise à : Z-I KOUININE ELOUED

الملحق رقم (05)

COMPAGNIE ALGERIENNE DES ASSURANCES

**ANNEXE N° 1**

CONDITIONS D'ASSURANCES MARCHANDISES TRANSPORTEES PAR VOIE MARITIME	
Facultés Assurées	Papiers, cartons en feuilles, ou en bobines, encres, vernis, colles (liquides ou en poudre granules), outillages, consommables d'imprimerie, matières plastiques, machines, équipements, et pièces de rechange. et toutes marchandises nécessaires à l'activité de l'assuré.
Trajet à couvrir	Port d'embarquement (monde entier) / + voyage terrestre (dans un rayon de 50 kilomètres) du port de déchargement.
Garantie	Tous Risques y compris le vol et Disparition.
Plein par expédition	3 000 000 000,00 DA. Au-delà, aviser l'assureur 48 H avant le commencement des risques.
Séjour à quai	Soixante jours (60) jours.
Taux de prime	0,20 %
Franchise	10 000,00 DZD par sinistre.