

التأمين البحري في الجزائر

Marine Insurance in Algeria

* بالي حمزة¹، بورني حناشي²¹ جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي، Balihamza43@gmail.com² جامعة منوبة بتونس، bournihanachi@gmail.com

تاريخ الاستلام: 2020/07/20

تاريخ القبول: 2020/09/19

تاريخ النشر: 2020/12/31

ملخص:

يعتبر النقل البحري الذي يتحمل مسؤولية نقل 90% من إجمالي حجم التجارة العالمية هو بحق شريان الاقتصاد العالمي، ولنا أن نتخيل أنه بدون النقل البحري سوف نكون عاجزين عن إنجاز المعاملات التجارية بين مختلف قارات العالم. لكن عملية النقل البحري لا تخلو من مشاكل بسبب الأخطار الخاصة التي تواجه الرحلة البحرية، وبسبب حجم الأضرار المرتبطة بالحوادث البحرية التي تتعرض لها السفن وحمولتها أثناء عملية النقل، وما يميز هذا الأخطار الجسام، مما ينتج عنها خسارة كبيرة.

تهدف هذه الدراسة إلى الإسهام في كل ما من شأنه تحقيق سلامة عمليات التجارة الخارجية وهذا من خلال إبراز دور التأمين البحري في إيجاد آليات تضمن تغطية المخاطر البحرية في الجزائر، حيث يعتبر التأمين في هذا المجال من أفضل الوسائل لإدارة الأخطار، لما له من أهمية بارزة في مجال التجارة الدولية والنقل البحري، بحيث أصبح من النادر أن تبحر سفينة أو تنقل بضاعة أو يقدم بذلك بنك على عملية من عمليات التجارة الخارجية دون وجود وثيقة تأمين.

الكلمات المفتاحية: النقل البحري، الأخطار البحرية، التأمين البحري، الجزائر.

تصنيف JEL: N77

Abstract:

Maritime transport, which is responsible for the transfer of 90% of the total volume of world trade, is truly the linchpin of the global economy, and we can imagine that without shipping we will be unable to complete business transactions between different continents of the world. However, the maritime transport process is not without problems because of the special risks facing the maritime voyage and because of the magnitude of the damage associated with marine accidents to which ships and their cargo are exposed during the transport process, What distinguishes this grave dangers, which results in a great loss.

This study aims to contribute to everything that would achieve the safety of foreign trade operations and this by highlighting the role of marine insurance in finding mechanisms to ensure coverage of marine risks, as insurance in this area is one of the best means for managing risks, because of its outstanding importance in the field of trade International and maritime transport, so that it has become rare for a ship to sail or to transport goods or to provide a bank for foreign trade operations without an insurance policy.

Key words: Maritime Transport, Maritime Risk, Marine Insurance, Algeria.

Classification JEL: N77

* المؤلف المرسل.

مقدمة:

يعتبر النقل البحري في الجزائر عامل حيوي وضروري للتجارة المنقولة بحرا، ويبرز النقل البحري كأحد أهم وسائل نقل البضاعة وتنقل الركاب بين القارات وحدود الدول في العالم، وبساحل يقدر بـ 1200 كلم، تعتبر الجزائر من أهم الواجهات البحرية في الحوض المتوسط، حيث تولي أهمية كبيرة لتطوير قطاع النقل البحري، خدمة للمبادلات التجارية بصفة عامة، ونقل المحروقات بصفة خاصة. عادة ما تركز التجارة الخارجية البحرية على عقود منفصلة، تهدف كلها إلى تأمين وصول البضاعة إلى المرسل إليهم سالمة، لذا من النادر أن تبحر سفينة بدون تغطيتها بالتأمين البحري، وكذا البضاعة المحمولة على ظهرها، وهذا من خلال إصدار وثيقة تأمين ضد الأخطار، وهو جزء مكمل لعملية تمويل التجارة الخارجية البحرية.

تبعاً لما سبق تبرز معالم المشكلة التي نعمل على معالجتها من خلال الإجابة على التساؤل التالي:

إلى أي مدى يمكن أن يساهم التأمين البحري في تغطية الأخطار البحرية؟

ولتوضيح هذا التساؤل أكثر، قمنا بطرح عدد من الأسئلة الثانوية، وهي:

- ما المقصود بالتأمين البحري، وفيما تتجلى أهميته، وما هي الأخطار التي يضمنها؟

- ما هي الأسس التي يقوم عليها نظام التأمين البحري في الجزائر؟

- ما هو واقع التأمين البحري في الجزائر؟

فرضيات الدراسة

على ضوء العرض السابق لمشكلة الدراسة يمكن صياغة الفرضيات التالية:

- لنظام التأمين البحري أهمية كبيرة في التجارة الخارجية لما يقوم به من تغطية للأخطار التجارية وغير التجارية التي قد تحدث خلال

عمليات التجارة الخارجية أثناء عملية التصدير أو الاستيراد.

- هناك مجموعة من الأسس التي يقوم عليها نظام التأمين البحري، حيث يؤدي الإخلال بأحدها إلى التأثير غير الايجابي لفعالية ونجاح هذا النظام.

- يؤدي نظام التأمين البحري في الجزائر دورا مهما وفعالا في ضمان عمليات التجارة الخارجية.

أهداف الدراسة

تهدف من خلال هذه الدراسة إلى الإسهام في كل ما من شأنه تحقيق سلامة عمليات التجارة الخارجية وهذا من خلال إبراز دور التأمين

البحري في إيجاد آليات تضمن بها تغطية المخاطر البحرية، وبشكل عام نهدف من هذا البحث إلى تحقيق الأهداف التالية:

- تشخيص لأهم المخاطر البحرية المتعلقة بالتجارة الخارجية.

- تحديد الأسس التي يقوم عليها نظام التأمين البحري في الجزائر، وإبراز أهميته في تنمية التجارة الخارجية.

- المساهمة في إعطاء صورة عن حجم تعويضات التأمين البحري في الجزائر.

المحور الأول: مفهوم وأهمية تأمين الأخطار البحرية

أولاً: مفهوم الخطر البحري ومسبباته

1- مفهوم الخطر

اختلفت آراء كتاب التأمين والاقتصاديين والرياضيين حول تعريف الخطر، وفيما يلي نورد بعض هذه التعاريف:

عرفه "طارق عبد العال حماد" بأنه: «الحالة التي تكون فيها إمكانية أن يحدث انحراف معاكس للنتيجة المرغوبة أو المتوقعة أو المأمولة» (حماد، 2003، ص 16).

أما "ناشد محمود عبد السلام" فعرفه بأنه: «عدم التأكد من الناتج المالي في المستقبل لقرار يتخذه الفرد الاقتصادي في الحاضر على أساس نتائج دراسة سلوك الظاهرة الطبيعية أو العامة في الماضي» (السلام، 2003، ص 6).

بينما يعرفه "Madura" بأنه: «احتمال اختلاف النتائج عن التوقعات» (رضوان، 2005، ص 51).

في حين يعرفه "جون داوونز" بأنه: «إمكانية الخسارة أو عدم المكسب والتي يمكن قياسها، وتختلف عن عدم التأكد الذي لا يمكن قياسه». وبغرض إزالة كل الالتباس بين الخطر وعدم التأكد تناول في هذا الصدد ما تناوله الكتاين "آرثر وليام" و"مايكل سميث" فيقولان بأن: «التأكد هو حالة التحرر من الشك»، أما عدم التأكد فقد عرفه "مايكل سميث" بأنه: «الشك في مقدرتنا على التنبؤ بالمستقبل». (هندي، 1999، ص 251).

في ضوء التعاريف السابقة للخطر فإنه يمكننا أن نستخلص العناصر المميزة والأساسية للخطر التي تساعدنا في تحليل مفهوم الخطر:

- عدم التأكد: وهو شعور أو إحساس يتولد لدى الشخص نتيجة موقف معين، أو يصاحب مرحلة اتخاذ قرار معين وتقديراته الشخصية للنتائج المتوقعة أو المحتملة. ولا بد من إمكانية القياس الموضوعي لظاهرة عدم التأكد باستخدام نظرية الاحتمالات.
- أن يكون نتيجة حادث مفاجئ: بمعنى أن يكون تحقق الخطر نتيجة حادث عرضي (لا إرادي).
- الاحتمالية: بمعنى أن ينصب احتمال تحقق الخطر على المستقبل بحيث يكون محتمل الحدوث، فلا يكون مؤكداً حدوثه ولا مستحيلًا أي أن احتمالية الخطر تقع بين الصفر (0) والواحد (1).
- الخسارة المالية: بمعنى أن ينتج عن تحقق الخطر خسارة مالية، وهذا يتطلب إهمال الخسارة المعنوية وذلك لصعوبة قياسها كميًا، وتعتبر الخسارة المادية الركن الرئيسي للخطر (عيد احمد ابوبكر، 2006، ص 31).

2- الأخطار البحرية: قد عرفتها وثيقة اللويدز في البند السابع كالتالي: يقتصر اصطلاح أخطار البحر على الحوادث القهرية أو حوادث

البحر، فلا يشمل الحركة العادية للرياح والأمواج.

ومنه فالعناصر التي تتألف منها فكرة أخطار البحر هي:

- أن نكون بصدد فعل ناشئ عن البحر.
- أن يكون هذا الفعل ناشئًا عن صعوبات ملاحية.
- أن يكون سبب الخطر غير متوقع.
- أن تكون هناك صلة بين الفعل الناشئ عن البحر والأشياء المؤمن عليها.

فالأخطار البحرية هي إذن تلك الأخطار التي يربطها بالبحر صلة مكانية بصرف النظر عن وجود علاقة سببية بينهما، كما تتميز بأنها ذات صفة قهرية.

أما المشرع الجزائري فقد بين أخطار البحر، ونص في الفقرة الأولى من الأمر 95-07 في المادة 101 على أن يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق، حسب الحالة، الأموال والبضائع المشحونة وهياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباشرة أو القوة القاهرة و/أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد (الجزائرية، العدد 13، ص 16).

3- مسببات الخطر (العوامل المساعدة على تحقق الخطر)

تجدر الإشارة هنا إلى عدم الخلط بين الخطر ومصدر الخسارة والعوامل المساعدة لوقوع الخسارة، حيث أن التمييز بين هذه الأمور الثلاثة له أهمية عند قبول التأمين على الشيء موضوع التأمين وعند تقدير الأقساط المستحقة. حيث يقصد بمصدر الخسارة المسبب الرئيسي في وقوع الخسارة المادية، والمصادر أي المسببات لوقوع الخسارة المادية المحتملة وهي متعددة، فإهمال الطبيب في إجراء عملية جراحية قد يتسبب في وقوع خطر الموت بالنسبة للمريض (محمد توفيق البلقيني، 2005، ص 17)، وأيضا يعتبر الحريق هو السبب المباشر في وقوع خطر الحريق.

وفي الواقع العملي دائما ما يرتبط الخطر بمسبباته حيث يقال خطر الحريق وخطر المرض وخطر السرقة... الخ. مسببات الخطر أو العوامل المساعدة على تحقق الخطر هي عبارة عن مجموعة من العوامل التي تؤدي إلى زيادة معدل تكرار الخطر أو زيادة احتمال حدوث الخسارة ويمكن أن تزيد من شدة الخسارة المادية الناتجة عن تحقق الخطر أو الاثنان معا، ويعرفها الدكتور سلامة عبد الله سلامة بأنها: «مجموعة الظواهر الطبيعية والعمامة التي تؤثر تأثيرا مباشرا أو غير مباشر في نتيجة القرارات التي يتخذها الأشخاص أثناء حياتهم» (أسامة عزمي سلام، 2007، ص 31). فمثلا التدخين يعتبر عاملا مساعدا يزيد من احتمال وقوع حادث الوفاة، إقامة بناء أو مصنع بجانب محطة وقود يزيد من احتمال تحقق خطر الحريق.

ويمكن تقسيم العوامل المساعدة لوقوع الخطر إلى ثلاثة أقسام هي:

أ. **عوامل موضوعية:** وتتكون من خصائص الشيء موضوع الخطر والتي تزيد من احتمال وقوع الخسارة أو تزيد من حجم الخسارة المادية أو كليهما معا. وعادة ما ترتبط هذه المسببات بالخواص الطبيعية أو الفسيولوجية للشيء أو الشخص المعرض للخطر (المصري، 2009، ص 18).

وتتميز هذه المسببات بسهولة التعرف عليها وتحديدها بدقة عن طريق دراسة النواحي الفنية أو المادية للشيء المعرض للخطر أو دراسة النواحي الصحية للأفراد، مثل وجود محطة بنزين أسفل المبنى المؤمن عليه ضد خطر الحريق إنما يعتبر من العوامل الموضوعية التي تؤدي إلى زيادة احتمال وقوع خطر الحريق بالمنزل، كذلك قيادة سيارة بما عيوب فنية أو إطاراتها تالفة، الأمراض الوراثية. ويمكن القول أن درجة التحكم في هذه العوامل الموضوعية محددة لأنها من المكونات الطبيعية للشخص أو الشيء المعرض للخطر، الأمر الذي يصعب معه تفادي نتائجها الضارة كلية (مختار محمود الهانسان، 2002، ص 18).

ب. **عوامل شخصية:** وهي تلك العوامل التي تنتج عن تدخل العنصر البشري في مجريات الأمور الطبيعية والتأثير فيها بقصد أو بدون قصد، وعادة ما يكون السبب الرئيسي من تدخل الإنسان في تحقق بعض الظواهر الطبيعية هو النفع الذي يعود عليه أو على طرف معين. ويمكن تقسيم مسببات الخطر الشخصية إلى قسمين:

- عوامل شخصية لا إرادية: ويقصد بها مجموعة العوامل المساعدة التي تؤدي بشكل عفوي وبدون قصد إلى زيادة تحقيق الخطر أو زيادة شدة الخسائر الناتجة عن تحقق الخطر؛ ومثال ذلك الإهمال من بعض الأشخاص الذين يعتادون على التدخين في بعض الأماكن يعتبر عاملا مساعدا لظاهرة الحريق ويزيد من درجة خطورتها، كذلك رمي السجائر ولا تزال مشتعلة يعتبر عاملا مساعدا لخطر الحريق، وبصفة عامة فإن الإهمال هو مسبب خطر شخصي لا إرادي.

- عوامل شخصية إرادية: وهي مسببات الخطر التي تكون في صورة عوامل مساعدة تؤدي إلى زيادة درجة الخطورة أو زيادة حجم الخسارة المترتبة عن تحقق الخطر نتيجة فعل إرادي متعمد؛ المقصود منه إحداث الضرر أو زيادة حجمه، مثل الانتحار الذي يعتبر من المسببات التي تزيد من درجة خطورة الوفاة، أيضا قيادة السيارة بسرعة كبيرة وجنونية تزيد من حوادث المرور، حالات الغش والاحتيال للحصول على أكبر تعويض ممكن من شركات التأمين (مختار محمود الهانس، 1998، ص 14)، وقد قام بعض كتاب التأمين باستنتاج تفرقة دقيقة بين مسببات الخطر الإرادية ومسببات الخطر اللاإرادية. فتشير مسببات الخطر الإرادية إلى عدم الأمانة من جانب المؤمن له والتي تسبب زيادة تكرار وحدة الخسارة، ومن مسببات الخطر اللاإرادية عدم الحذر أو اللامبالاة بالخسارة بسبب وجود التأمين، فبعض المؤمن لهم لا يهتمون ولا يبالون بالخسارة لأن لديهم تأمين (كروكفورد، 2007، ص 87).

ج. عوامل طبيعية: وهي عوامل تزيد من احتمال وقوع الخطر بأنواعه المختلفة، وذلك نتيجة لوقوع كوارث طبيعية كالفيضانات، البراكين، الزلازل والأعاصير... إلخ، فلا شك أن إنشاء أحد المباني في مناطق زلزالية يكون معرض بدرجة كبيرة لخطر الانهيار والتهدم، كما أن إبحار أحد السفن في منطقة عرضة للأعاصير يزيد من احتمال وقوع خطر الغرق (منصور، 1999، ص 11).

ثانيا: مفهوم الأسس النظرية للتأمين البحري

1- نشأة التأمين البحري

المجال الأول لظهور التأمين هو مجال المخاطر البحرية، أثر ازدهار التجارة البحرية، حيث ظهر التأمين البحري في نهاية العصر الوسيط في صورة نظام القرض البحري لدى اليونان والرومان، حيث يتعهد شخص لملك السفينة بتحمل مخاطر الرحلة البحرية مقابل مبلغ معين، فإذا هلكت السفينة يفقد المتعهد القرض الذي دفعه للمالك، أما إذا وصلت بسلام فإن المقرض يحصل على فائدة مرتفعة بجانب مبلغ القرض (منصور، 1999، ص 11).

البدايات الأولى للتأمين كانت في صورة التضامن بين أهل الحرفة أو المهنة لتبادل المعونة بينهم حيث يتحمل الأعضاء الخسارة التي قد تلحق أحدهم باشتراك كل منهم بمبلغ من المال، وكان المجال الأول لظهور التأمين هو مجال المخاطر البحرية إثر ازدهار التجارة البحرية، حيث ظهر التأمين البحري في نهاية العصر الوسيط في صورة نظام القرض البحري لدى اليونان والرومان؛ حيث يتعهد شخص لملك السفينة بتحمل مخاطر الرحلة البحرية مقابل مبلغ معين، فإذا هلكت السفينة يفقد المتعهد القرض الذي دفعه للمالك، أما إذا وصلت بسلام فإن المقرض يحصل على فائدة ومبلغ القرض (جديدي، 2005، ص 9).

ولذلك فإن أول تطبيق لعقود التأمين تعود إلى سنة 1347 حيث أبرم عقد في مدينة "جنوه" بإيطاليا في مجال تأمين حمولة سفينة تسمى "سانتا كارلا" التي كانت وجهتها من جنوه إلى مدينة مايوركا الإسبانية (سهام، 2008، ص 3).

وفي سنة 1383 أسس الملك "فرديناند" ملك البرتغال نظام التأمين الإجباري بين ملاك السفن، ثم اتبعه في ذلك كونت برشلونة الإسبانية بإصدار مرسوم تشريعي سنة 1435 والذي ينظم عقد التأمين البحري وقواعده وكذا طريقة تنفيذه والمحاكم المتخصصة في منازعاته. وتم في سنة 1584 تحرير أول وثيقة تأمين بحري "Police" بفرنسا لنقل بضاعة من مرسيليا إلى طرابلس (السعود، 2000، ص 37).

ومن الشائع أن التأمين البحري ظهر في شكله الحديث كنظام مستقل في الإمبراطوريات المنتثرة في حوض البحر الأبيض المتوسط، حيث كانت تشهد حركة تجارية هامة في مدن جنوه وفلورنسا والبندقية الإيطالية. وعرف سكان هذه المناطق آنذاك بـ "اللومباردين" في أواخر القرن 15، حيث قاموا بتحويل وجهتهم إلى فرنسا وإنجلترا وأماكن أخرى من العالم وأقاموا فيها تنظيمات تجارية مكنتهم من توسيع نفوذهم وتعزيز مركزهم المالي، ونشطت أعمالهم في مجال صناعة التأمين إلى حد كبير في إنجلترا حتى صار أحد شوارعها مركزا تأمينيا معروفا في العالم وأسواق التأمين وسمي آنذاك بشارع "اللومبارد".

ولقد تم ترسيخ أركان التأمين البحري أكثر في القرن 17 عن طريق "إدوارد لويدز" بعد الحريق المهول الذي تعرضت له بعض أحياء لندن في 2 سبتمبر 1666 والذي أدى به إدوارد لويدز أن يتخذ من مقهى اللويدز الشهير ناديا ومقرا لاجتماعات الأطراف المهتمة بالتأمين، وتطورت هذه العملية حتى أصبحت المعاملات تبرم على شكل عقود تأمين محررة وممضاة إلى غاية سنة 1871، حيث اكتسب هذا النادي الصفة الشرعية والشخصية القانونية نشاط وأصبح يسمى "جماعة اللويدز"، وأنشئت مقرها على جانب نهر التايمز ومارست التأمين البحري على السفن والبضائع، ومازالت تمارس التأمين إلى غاية اليوم (السعود، 2000، ص 48).

2- مفهوم التأمين البحري

هناك عدة تعريفات للتأمين تختلف في مضمونها بحسب من يعرفها وكونه من الاقتصاديين أو من رجال التأمين أو من فقهاء القانون.

- التأمين من الناحية القانونية: من تعريفات رجال القانون نذكر تعريف "سلوتر" الذي قال بأن التأمين هو شراء الأمن، وذلك أن المؤمن له مدفوعا بالرغبة في حماية نفسه ضد خطر ما فإنه يشتري من المؤمن حق التعويض إن وقع الضرر بسبب ذلك الخطر ويقال لثمن الشراء (قسط) وغالبا ما يكون دفعه سنويا، ويندرج وعد المؤمن بالتعويض في حالة وقوع الحادثة المؤمن ضدها فيما يقال له بالبوليصة. وعرف القانون المدني الجزائري التأمين في مادته 619 على أنه: «عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه بأن يؤدي إلى المؤمن له أو الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي أداء مالي آخر في حالة تحقق الخطر المبين في العقد، وذلك مقابل أقساط أو أية دفعات مالية أخرى».

- تعريفات الاقتصاديين للتأمين: ضمن تعريفات الاقتصاديين نذكر تعريف "فريدمان" و "سافاج" حيث يعرفون التأمين بقولهم "إن الفرد الذي يقوم بشراء تأمينات من الحريق على منزله، يفضل تحمل خسارة مالية صغيرة مؤكدة (قسط التأمين) بدلا من أن يبقى متحملا خليطا من احتمال ضعيف لخسارة مالية كبيرة (قيمة المنزل كاملة) واحتمال كبير بألا يخسر شيئا، وهذا يعني أنه يفضل حالة التأكد عن حالة عدم التأكد".

ويعرفه "نايت" بأنه: عمل من أعمال التنظيم والإدارة وذلك لأنه يقوم بتجميع أعداد كافية من الحالات المتشابهة لتقليل درجة عدم التأكد إلى أي حد مرغوب فيه، والتأمين ما هو إلا تصوير لمبدأ استبعاد عدم التأكد وذلك بالتعامل في مجموعات من الحالات بدلا من التعامل في حالات مفردة (راشد، 1992، ص 9).

ومن تعريفات رجال التأمين نذكر تعريف "ويليت" عندما عرفه قائلا: التأمين مشروع اجتماعي يهدف إلى تكوين رصيد بغرض مجابهة خسائر مالية غير مؤكدة، والتي يمكن تحاشيها عن طريق نقل عبء الخطر من عدة أشخاص إلى شخص واحد أو مجموعة من الأشخاص. ومن بين التعاريف السابقة يمكن تحديد تعريف نرى أنه دقيق وشامل للتأمين وهو أن: التأمين وسيلة أو نظام يهدف إلى حماية الأفراد أو المنشآت من الخسائر المادية المحتملة، الناشئة عن تحقق الأخطار المؤمن منها. وذلك عن طريق نقل عبء مثل هذه الأخطار إلى المؤمن الذي يتعهد بتعويض المؤمن له عن كل أو جزء من الخسائر المالية التي يتكبدها وذلك في مقابل أقساط محددة محسوبة وفقا لمبادئ رياضية وإحصائية.

- التأمين البحري:

يهدف التأمين البحري إلى تغطية مخاطر البحر أو النقل عن طريقه، فمن النادر أن تسافر سفينة أو تنقل بضاعة بطريق البحر دون أن يقوم أصحابها بالتأمين عليها ابتغاء الأمن والضمان وتحصنا من المخاطر البحرية، حتى أضحى كل العلاقات القانونية البحرية تسوى في نهاية

الأمر بين المؤمنين. وقد يكون الغرض من التأمين البحري تعويض أصحاب السفن عن الخسائر التي تلحق بهم بسبب غرق سفنهم أو إذا لحق بهم ضرر من أي نوع كان (السعود، 2000، ص 93)، وقد يكون الغرض منه تغطية الأخطار التي تتعرض لها السفينة أثناء بناءها وتجربتها ورسوها وإصلاحها.

المشروع الجزائري في المادة 92 من الفصل الأول المعنون بـ أحكام عامة من الباب الثاني (التأمينات البحرية): تطبق أحكام الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري (95-07، 1995، ص 15).
غير أن تأمين الأخطار المرتبطة بملاحة النزهة، يبقى خاضعا لأحكام الباب الأول المتعلق بالتأمينات البرية، ومعنى هذا لكي يكون التأمين تأمينًا بحريًا، لا بد أن يكون محله ضمان أخطار متعلقة بالملاحة البحرية.

3- أقسام التأمين البحري

أ. التأمين على هيكل السفينة: إن القيمة الرئيسية المؤمن عليها هي هيكل السفينة وملحقاتها وذلك وفق المفهوم الذي أعطاه إياها المشروع الجزائري، حيث كان التأمين في السابق يميز بين الهيكل والآلات أو المحرك، فكان يتم التأمين عليها بصفة منفصلة ولكن حاليا أصبحت وثيقة التأمين على الهيكل لا تقوم بهذه التفرقة، وذلك حتى لا يتحلى المؤمن له على السفينة في حالة خسارة الهيكل بينما يظل المحرك سليما.

يمكن التأمين على السفن (بالتأمينات، 1995، ص 19):

- لرحلة واحدة أو عدة رحلات متتالية،
- لزمن معين.

فيما يخص التأمين على رحلة أو عدة رحلات، يضمن المؤمن الأخطار المؤمن عليها من بداية الشحن إلى نهاية التفريغ الخاص برحلة أو رحلات مؤمن عليها وخلال خمسة عشر يوما على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود. إذا تعلق الأمر برحلة دون بضاعة، تضمن الأخطار ابتداء من الإقلاع أو رفع المرساة إلى رسو السفينة أو إلقاء المرساة لدى الوصول.

فيما يخص التأمين لأجل محدد، يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف، في الأجل المحددة في العقد، ويغطي التأمين اليوم الأول والأخير من الأجل المذكور وهذا وفق المادة 124 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

ب. التأمين على البضائع المشحونة: وفق المادة 136 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، تطبق الأحكام المتعلقة بالتأمين البحري على كامل الرحلة إذا اقتضى نقل البضاعة المؤمن عليها عن طريق البر و/ أو النهر و/ أو الجو، سواء كان ذلك قبل النقل البحري و/ أو تكملة له.

يسري التأمين على البضائع بدون انقطاع حيثما كانت في حدود الرحلة المذكورة في وثيقة التأمين، وتبقى الأخطار مغطاة أيضا إذا حدث أي تغيير في الطريق أو الرحلة أو السفينة ويكون هذا التغيير خارجا عن رقابة المؤمن له أو إرادته.

يستبعد من الضمان، الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن:

- حزم أو تعبئة البضاعة بشكل غير كاف،
- ضياع جزء من البضاعة أثناء الطريق،
- التأخير في تسليم البضاعة.

ج. **تأمينات المسؤولية:** التأمين البحري هو تأمين أشياء يهدف أساسا إلى ضمان السفن أو البضائع المنقولة بحرا من الخسائر والأضرار المادية، التي تتعرض لها من جراء استغلالها أو انتقالها، وهذه النظرة مردها أن المؤمنين البحريين ظلوا لسنوات طويلة يقتصر في نشاطهم على ضمان الأضرار المادية التي تتعرض لها السفن والبضائع، ولكن نشاطهم لم يكن يمتد إلى ضمان المسؤولية المدنية للمالك أو مستغل الشيء المؤمن عليه، ولقد نصت القوانين الحديثة على هذا النوع الجديد من التأمين وهو التأمين على المسؤولية، وهذا ما فعله المشرع الجزائري.

يهدف التأمين على مسؤولية مالك السفينة وفق المادة 145 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات إلى التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية التي تلحقها السفينة بالغير أو التي تنتج من جراء استغلالها، غير أن هذا التعويض لا ينطبق على الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير والتي تكون مضمونة، إلا إذا تبين أن المبلغ المؤمن عليه في وثيقة تأمين جسم السفينة غير كاف.

يهدف التأمين على مسؤولية الناقل البحري إلى التعويض عن الأضرار والخسائر اللاحقة بالبضائع والأشخاص بمناسبة الاستغلال التجاري للسفينة.

4- أهمية التأمين البحري في التجارة الخارجية

للتأمين البحري أهمية كبرى في القانون البحري، ومن النادر أن تسافر سفينة أو تنقل بضاعة دون أن يقوم أصحابها بالتأمين عليها، حتى أضحت العلاقات القانونية البحرية في النهاية تسوى بين المؤمنين، وهو ما يؤكد سوق تأمين النقل في العالم إذ بلغ 44 مليار دولار في سنة 2012، في حيث قدرت التأمينات البحرية بـ 86% بمبلغ قيمته 38 مليار دولار، بالمقابل 14% للتأمين على الطيران أي بمبلغ 6 مليار دولار (Assurances, 2015, P 8).

تبرز أهمية التأمين البحري في التجارة البحرية الدولية (السويفي، 1979، ص 15) من خلال:

- للتأمين البحري دور مهم في التجارة الخارجية وهو جزء لا يتجزأ منها، كيف لا وهو الذي ساعد على تطور وسائل النقل البحري من خلال ضمان الأخطار البحرية وتطورت نظمه من أجل مواكبة تطور وسائل النقل البحري وكذا تطور الأخطار المصاحبة له، وهذا ما ساهم في توسع التعاون الدولي وكذا ازدهار التجارة الدولية.
- يحتل التأمين البحري أهمية كبيرة سوى بالنسبة للتأمين على السفينة أو التأمين على البضائع، وهو ما يعرف بتأمين الشحنات والسبب في ذلك تطور التجارة وضخامة المبالغ المستثمرة في الملاحة البحرية التي تفوق قيمتها في بعض المرات قيمة السفينة، هذه الثروات والاستثمارات تجوب البحار والمحيطات مما يجعلها عرضة إلى الأخطار وفي حال أصيبت بما تكون الخسارة كبيرة جدا وتتعرض الشحنات للغرق، في هذا الصدد يحقق التأمين على البضائع أهمية كبيرة لارتباطه بعقد النقل وهذا لكون وثيقة التأمين البحري تغطي عملية النقل بأكملها.
- يساهم كذلك التأمين البحري في الحفاظ على السفن وكذا حتى على صناعتها من خلال التعويض النقدي لأصحابها عند تعرضها للتلف أو فقدانها، الشيء الذي يساهم في ازدهار وتزايد حركة النقل البحري والذي يشكل شريان التجارة الخارجية.
- يعد التأمين البحري من أهم الضمانات التي تطلبها البنوك خلال عمليات التجارة الخارجية، حيث تعد وثيقة التأمين على البضائع من أهم الوثائق المطلوبة خلال فتح الإعتمادات المستندية.
- يساهم التأمين البحري في ضمان وتعويض الخسائر التي يتعرض لها رجال الأعمال جراء المخاطر البحرية، وهذا الضمان يشجع رجال الأعمال على استثمار أموالهم في التجارة البحرية، وهو ما يؤدي إلى زيادة واتساع نطاق التبادل التجاري بين الدول المختلفة.

المحور الثاني: الأسس القانونية لعقد التأمين البحري

أولاً: عقد التأمين البحري

1- محتوى عقد التأمين البحري

وفق المادة 97 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين، ويمكن إثبات التزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأية وثيقة كتابية أخرى، لا سيما وثيقة الإشعار بالتغطية. أما فيما يخص البيانات الواجب توفرها في وثيقة التأمين فقد نصت المادة 98 من نفس الأمر أعلاه المتعلق بالتأمينات على أنه: يجب أن يحتوي عقد التأمين على ما يلي:

- تاريخ ومكان الاكتتاب،
- اسم الأطراف المتعاقدة ومقر إقامتها مع الإشارة، عند الاقتضاء، إلى أن مكتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه،
- الشيء أو المنفعة المؤمن عليها،
- الأخطار المؤمن عليها والأخطار المستبعدة،
- مكان الأخطار،
- مدة الأخطار المؤمن عليها،
- مبلغ قسط التأمين،
- الشرط الإذني أو لحامله إذا اتفق عليه،
- توقيع الطرفين المتعاقدين.

2- مجال الضمان

أ. الأخطار المضمونة: حسب المادة 101 من الأمر 95-07 يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق، حسب الحالة، الأموال والبضائع المشحونة وهيكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباشرة أو القوة القاهرة و/ أو الأخطار البحرية طبقاً للشروط المحددة في العقد. كما يغطي:

- الإسهام في الخسائر العامة وتكاليف مساعدة وإنقاذ الأموال المؤمن عليها إلا إذا نجم عنه خطر مستبعد في التأمين،
- المصاريف الضرورية والمعقولة المنفقة قصد حماية الأموال المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع أو التخفيف من آثاره.

ب. الأخطار المستبعدة:

بعد أن تطرقنا إلى الأخطار المضمونة ولو بنوع من الاختصار ننتقل إلى الأخطار المستبعدة، والتي يكون استبعادها مرده القانون أو الاتفاق. - الأخطار غير القابلة للضمان: لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية وعاقبها وهي المصرح بها في نص المادة 102 من الأمر 95-07 على أنه: لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية وعاقبها:

- أخطاء المؤمن له المتعمدة أو الجسيمة،
- الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن:

✚ مخالفات أنظمة الاستيراد والتصدير والعبور والنقل والأمن،

الغرامات والمصادرات الموضوعية تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية أو التطهيرية.

- الأضرار التي تسبب فيها الآثار المباشرة وغير المباشرة للانفجار وإطلاق الحرارة والإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة أو الإشعاعية وكذلك الأضرار الناتجة عن آثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للحزئيات.
- كما نصت المادة 126 من نفس الأمر: لا يضمن المؤمن الأضرار والخسائر المنجزة عن خطأ عمدي يرتكبه ربان السفينة وتعتبر كذلك من النظام العام.

- الأخطار غير القابلة للضمان إلا بمقتضى اتفاق مخالف (خاص): نصت المادة 103 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه: لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية وعواقبها إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف:

- العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه،
- الحرب الأهلية أو الأجنبية والألغام وجميع معدات الحرب وأعمال التخريب والإرهاب،
- القرصنة والاستيلاء والحجز أو الاعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات كيفما كان نوعها،
- الفتن و الاضطرابات الشعبية وإغلاق المصانع و الإضرابات،
- اختراق الحصار،
- الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو لأشخاص آخرين،
- جميع النفقات أو التعويضات المبنية على الحجز أو الكفالات المدفوعة لتخليص الأشياء المحتجزة إلا إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون،
- كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار والخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة.
- كما نصت المادة 127 من نفس الأمر: لا يضمن المؤمن إلا إذا اتفق على خلاف ذلك، الخسائر والأضرار الناتجة عن عيب ذاتي في السفينة، غير أن الأضرار والخسائر الناتجة عن عيب خفي في السفينة مضمونة.

3- حقوق والتزامات المؤمن والمؤمن له في التأمين البحري

أ. المؤمن له: يترتب على المؤمن له وفق المادة 108 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات:

- أن يقدم تصريحاً صحيحاً بجميع الظروف التي عرفها وتسمح للمؤمن بتقدير الخطر،
- أن يدفع القسط حسب الكيفيات المحددة في العقد،
- أن يصرح، خلال عشر (10) أيام على الأكثر بعد اطلاعه على أي تفاقم للخطر المضمون حصل أثناء العقد،
- أن يصرح بالعقد أو العقود التي تؤمن على المال نفسه من الخطر ذاته لدى مؤمن واحد أو عدة مؤمنين وبالمبالغ المؤمن عليها فور اطلاعه على ذلك،
- أن يراعي الالتزامات المتفق عليها مع المؤمن أو المحددة في التنظيم الساري المفعول، وأن يبذل الجهود لاتقاء الأضرار أو الحد من اتساعها،
- أن يتخذ جميع التدابير الضرورية الرامية إلى حفظ حقوق المؤمن للطعن ضد الغير المسؤولين عن الأضرار الحاصلة،
- أن يعلم المؤمن بمجرد اطلاعه، وخلال سبعة أيام على الأكثر، بأي حادث من طبيعته أن يستلزم ضمانه وأن يسهل عليه كل تحقيق يتعلق بذلك وأن يقدم بيانا خاصا بالحادث وتعيين مبلغ الأضرار والخسائر.

ب. المؤمن

- إذا أخل المؤمن له بالالتزامات الواردة في المادة 108 المذكورة أعلاه، يستطيع المؤمن أن يطالب المؤمن له بزيادة في القسط، وإذا وقع حادث في تلك الأثناء يجوز له أن يخفض التعويض بمعدل القسط المدفوع بالنسبة إلى القسط المستحق فعلا وهذا بناء على المادة 109 من نفس الأمر أعلاه .
- يعتبر التأمين لاغيا حسب المادة 110 في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له.
- إذا لم يدفع المؤمن له قسط التأمين، وجب على المؤمن إنذاره برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام بوجوب دفع القسط خلال الأيام الثمانية الموالية، وإذا لم يدفع القسط بعد انقضاء هذا الأجل أوقف المؤمن الضمان، فيجوز وفق المادة 111 من نفس الأمر أعلاه فسخ العقد بعد عشرة أيام من إيقاف الضمان، وفي هذه الحالة يجب إعلام المؤمن له برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام.
- وحسب المادة 112 إذا لم يراع المؤمن له الالتزامات المنصوص عليها، وكانت عواقب ذلك سببا في ضرر ما و/ أو اتساعه، يمكن للمؤمن، عن طريق القضاء، أن يخفض التعويض أو يرفض دفعه.
- يترتب على كل تصريح غير صحيح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما، سقوط التأمين.
- حسب المادة 116 لا يجبر المؤمن على إصلاح الأشياء أو استبدالها عينيا.
- يتعين على المؤمن وفق المادة 117 من نفس الأمر أعلاه دفع التعويض الناتج عن الخطر المضمون في الأجل المحدد في الشروط العامة لعقد التأمين.
- يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له.

ثانيا: تحليل التعويضات الخاصة بالتأمين البحري

- تنص الشروط التأمينية لوثيقة التأمين على أن المؤمن يكون مسؤولا - بعد سداد القسط - عن تعويض المؤمن له عن الأضرار التي قد تلحق بالممتلكات أو أي جزء منها من جراء هلاكها أو تلفها نتيجة الحريق وذلك خلال مدة التأمين.
- 1- مبدأ التعويض:** بمقتضى هذا المبدأ لا يجوز بأي حال من الأحوال أن يزيد التعويض الذي يدفعه المؤمن للمؤمن له أو المستفيد عن قيمة الخسائر الفعلية المحققة، وألا يتعدى هذا التعويض حدود مبلغ التأمين أو قيمة الشيء موضوع التأمين (لحظة وقوع الخطر). يهدف مبدأ التعويض إلى الحيلولة دون الإثراء بلا سبب (الإثراء غير المشروع) ومنع أن يكون التأمين وسيلة لجني الأرباح بالنسبة للمؤمن له، وما يترتب على ذلك من إلحاق أضرار عديدة.
- وهكذا يفترض مبدأ التعويض ألا يزيد مبلغ التأمين عن قيمة الشيء موضوع التأمين، ومن ناحية أخرى يشترط ألا يزيد التعويض عن قيمة الخسارة وبذلك فإذا هلك الشيء موضوع التأمين التزم المؤمن بأداء مبلغ التأمين بأكمله، أما إذا كان الهلاك جزئيا فإن المؤمن لا يلتزم إلا بجزء من مبلغ التأمين يتناسب مع الجزء المتضرر، وهكذا لا يكون الهدف من التأمين تحقيق ربح من تحقق الخطر وإنما تعويض الخسارة فقط.
- 2- التحليل الإجمالي لتعويضات التأمين البحري**
- من خلال هذا العنصر سوف نحاول إدراج التعويضات الخاصة بالتأمين البحري منذ سنة 2008 ونحاول تحليل ومقارنة قيم المبالغ المعوضة كل سنة.

الوحدة: مليون دج

جدول رقم (01): تعويضات التأمينات البحرية في الجزائر خلال الفترة 2016/2008

السنوات	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
حجم التعويضات	34.772	36.056	35.678	43.176	50.707	54.059	62.013	68.831	62.353
التأمين البحري	2.384	1.585	2.436	2.010	1.730	1.799	1.545	2.371	2.140
الحصة %	7	5	7	5	3	3	2.5	3.5	3.5

المصدر: من إعداد الباحثين بناء على تقارير مديرية التأمينات والمجلس الوطني للتأمينات للفترة 2016/2008

من خلال الجدول يتبين لنا أن المبالغ المسددة في إطار تغطية المخاطر البحرية، أنها مبالغ معتبرة نسبيا، إذ قدرت سنة 2008 بـ 2.384 مليون دج وهو ما يؤكد المساهمة الفعالة للتأمين في تقليل الخسائر ومحاولة إرجاع الوضع على ما كان عليه قبل وقوع الخطر. نلاحظ أن تعويضات الأخطار البحرية تتميز ببعض التذبذب وهو ما يفسر أو يدل على مبدأ الاحتمالية في عقود التأمين، بحيث لا يمكن التحكم في مبالغ التعويضات فنجد أن في سنة 2009 قدرت مبالغ التعويضات بـ 1.585 مليون دج، بينما في سنة 2010 فقد قدر هذا المبلغ بـ 2.436 مليون دج، أي هناك زيادة في مبالغ التعويض تقدر بـ 851 مليون دج، لكن ما يميز هذه التعويضات خلال السنتين 2012 و 2013 أنها في حدود متقاربة، حيث ارتفعت بمعدل طفيف لم يتجاوز 70 مليون دج إذ قدرت مبالغ التعويض فيهما على التوالي بـ 1.730 و 1.799 مليون دج، أما فيما يخص سنة 2015 فقد ارتفعت قيمة التعويضات إلى 2.371 مليون دج مسجلة زيادة مقدرة بـ 826 مليون دج أي بنسبة 65% وهذا مقارنة بسنة 2014، يفسر هذا المستوى الكبير في الزيادة بارتفاع حجم التسويات الخاصة بهذا النوع من فروع التأمين.

لكن على العموم هناك مفارقة مهمة في التأمين البحري الجزائري، تجارة خارجية كبيرة إذ قدرت فاتورة الواردات السنوية حوالي 60 مليار دولار، في حين شركات التأمين عاجزة ولم تستطع تعويض نزيف العملة أو استرداد جزء منها، فقطاع التأمين لم يستطع استرجاع ما قيمته واحد بالمائة من فاتورة الواردات السنوية، أي ما مبلغه 600 مليون دولار.

تجارة مربحة جدا في الخارج ولكنها لا تدفع سوى القليل لشركات التأمين الوطنية، وهذا التناقض في التأمين البحري يترتب عنه تراجع في رقم أعمال القطاع، وهذا العجز والانخفاض مرده عدم التزام المستوردين بالتأمين على البضائع في النقل البحري.

عزوف المستوردين عن التأمين لأنه لا يوجد قانون يلزم المستوردين لضمان بضائعهم، سابقا كان هناك التأمين الإلزامي، الذي ينص عليه القانون رقم 80-07 المؤرخ في 9 أوت 1980 المتعلق بالتأمينات، الذي يلزم المستوردين أن يقدموا إلى الجمارك شهادة التأمين لتكون لهم القدرة على حمل بضاعتهم من الميناء، غير أن هذا الالتزام بالتأمين قد رفع جزئيا، بموجب الأمر رقم 95-07 المؤرخ 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمين.

وفي الواقع، رفع هذا الأمر واجب التأمين على البضائع أثناء نقلها سواء عن طريق البحر أو عن طريق الجو، ولكنه يلزم المستوردين، إذا أجازوا للتأمين ممتلكاتهم، بأن يفعلوا ذلك مع شركة تأمين وطنية بموجب القانون الجزائري.

كل هذا أدى إلى ضعف رقم أعمال هذا الفرع ومن ثم انخفاض تعويضاته والتي تعتبر ضعيفة نسبيا مع مقارنتها بالفروع الأخرى، بالرغم من أهمية النقل البحري.

سابقا، خلال كل العمليات الجمركية، يقدم المستورد شهادة التأمين التي بدونها تكبده أو تنجر عنها عقوبة. أما الآن فالحال لم يعد كما كان في السابق، أي مستورد يريد التأمين على سلعته يجب القيام بذلك في شركة تأمين معتمدة في الجزائر دون أن يكون ملزما بهذا التأمين.

في حين عملاء آخريين يسألون وكلاء الشحن والمفوضين لاتخاذ الخطوات نيابة عنهم لتوجيهه نحو التأمينات الأكثر وثوقية. وهناك أيضا الجزء الآخر الذي يهرب من جميع عمليات التأمين، يرون التأمين كأنه تكلفة أكثر منه كغطية مفيدة ضد مخاطر النقل البحري ومن ثم عزوفهم عن الاشتراك في أقساط التأمين، ويقولون بأن بضاعتهم آمنة في الوقت الراهن وأنهم نفذوا عملية استيراد أو اثنين من دون وقوع حوادث، وهم يعتقدون أن هذا النوع من الحوادث يحدث فقط للآخرين، في حين تتعرض السلع إلى مخاطر متعددة خلال رحلتهم، هناك قول ماثور بأن التأمين مكلف فقط قبل وقوع الكارثة، بعد وقوع الكارثة وتحقق خطر، يكون المتعامل الاقتصادي على استعداد لدفع لك 3 مرات، 5، 10 أو حتى 100 ضعف سعر علاوة المخاطر التي اقترحت له قبل الكارثة.

شركات التأمين تشجع المتعاملين على الاشتراك في التأمين محليا لزيادة عدد المتعاملين المؤمن عليهم وشرح المخاطر التي يمكن أن تحدث لهم جراء عملية استيراد جميع أنواع السلع، المتعاملين بحاجة إلى فهم الفائدة من نقل هذه المخاطر إلى التأمين.

كذلك شيخوخة أسطولنا الوطني وقلة سفنه أدت إلى نمو التجارة البحرية للدول الأخرى وفرصة لهم لتقديم خدمات النقل البحري للمستوردين المحليين، فالجزائر تخسر سنويا 1.2 مليار دولار في مصاريف استئجار بواخر شحن النقل البحري، التي تستغلها في جلب المواد الغذائية وغيرها من المنتجات التي يجري استيرادها من مختلف دول العالم، مصاريف الشحن يستفيد منها المتعاملون الأجانب الذين يؤجرون بواخرهم للجزائر حيث تمثل نسبتهم 98 في المائة.

خلاصة:

من خلال هذه الدراسة قمنا بتحديد مفهوم خطر النقل البحري من خلال تشخيص طبيعة الأخطار البحرية والتي أصبح وقوعها حقيقة لا مفر منها، لم يعد مجرد احتمال فحسب، لذلك يجب التعامل مع هذا التهديد الذي من شأنه أن يتسبب في حدوث أزمات كبيرة.

سمحت لنا هذه الدراسة أيضا بالوقوف على حقيقة تأمين الأخطار البحرية وهذا من خلال التطرق إلى أهمية التأمين البحري في التجارة الخارجية والذي يعتبر جد مهم سوى للمستوردين أو الدولة، وهذا لكون التأمين البحري متميزا عن غيره من التأمينات الأخرى بالنظر إلى طبيعة الخطر وجسامته الحوادث التي تتعرض لها السفينة وحمولتها أثناء عملية النقل، وما ينتج عنها من خسارة كبيرة لا يكفل ضمناها إلا التأمين البحري وهذا ما يؤدي إلى دفع عجلة التنمية وتفعيل التجارة الخارجية.

كما قمنا بدراسة تحليلية لمبالغ تعويضات التأمين البحري، إذ تبين أن عقود التأمين من العقود الاحتمالية لذا يتبين أن مبالغ التعويضات لا يمكن التحكم فيها وهذا راجع بالطبع إلى عدم التحكم الجيد في تسيير أو إدارة الخطر من طرف المستأمنين الذين عادة ما يحولون عبء الخطر كليا إلى المؤمن، دون مراعاة إجراءات الوقاية والحماية اللازمين في تسيير الخطر، كذلك تبين أن مبالغ التعويضات معتبرة حيث قدرت خلال سنوات الدراسة 18000 مليون دج، ومن خلال هذا المبلغ تبرز لنا الأهمية البالغة التي يلعبها التأمين في تغطية مثل هذه الأخطار.

من خلال الدراسة كذلك يعتبر التأمين البحري كإستراتيجية أمان يعتمد عليها متخذ قرار التأمين للتخفيف من حالات القلق والخوف والشك من حدوث بعض الأخطار الاحتمالية التي قد يتأتى عنها ضياع أو زوال الممتلكات.

إن حالة الشك وعدم اليقين من المقدرة على مواجهة الأخطار البحرية يكون دافعا للمستأمن في اتخاذ قرار التأمين ضد الأخطار الاحتمالية، لذا أمام المصدرين والمستوردين مجموعة من السياسات التأمينية تختلف من حيث المبادئ والميكانيزمات والأخطار التي تهدف لتغطيتها.

إن التأمين الذي يكفل ضمان التجارة البحرية وتحمل آثار الأخطار البحرية المحققة، يمنح تلك التجارة الاستقرار الاقتصادي الذي ينعكس مباشرة وإيجاباً على سلامة اقتصاد الدولة.

قائمة المراجع:

- إبراهيم عبد النبي حمودة، مختار محمود الهانس، (2002)، مبادئ التأمين بين النظرية والتطبيق، الدار الجامعية، مصر.
- إبراهيم عبد النبي حمودة، مختار محمود الهانس، (1998)، مبادئ الخطر والتأمين، الدار الجامعية، الاسكندرية.
- الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات. (1995، ص 19). المادة 122. الجزائر.
- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، (العدد 13)، الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات، الجزائر.
- المادة 92 من الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات، الجزائر.
- جمال عبد الباقي واصف، محمد توفيق البلقيني، (2005)، مبادئ إدارة الخطر والتأمين، المؤسسة العربية للعلوم والثقافة، مصر.
- راشد راشد، (1992)، التأمينات البرية الخاصة على ضوء قانون التأمينات الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر.
- رمضان أبو السعود، (2000)، أصول التأمين، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية.
- ريشاه سهام، (2008)، قطاع التأمين ومكانته في الاقتصاد الوطني، رسالة ماجستير غير منشورة - كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، الجزائر.
- سمير عبد المجيد رضوان، (2005)، المشتقات المالية، دار الجامعات للنشر، مصر.
- شقيري نوري موسى، أسامة عزمي سلام، (2007)، إدارة الخطر والتأمين، دار حامد للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.
- طارق عبد العال حماد، (2003)، إدارة المخاطر، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر.
- كارولين أولين، ترجمة: مختار السويفي (1979)، اقتصاديات النقل البحري، الإسكندرية.
- محمد حسين منصور، (1999)، أحكام التأمين، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية.
- محمد رفيق المصري، (2009)، إدارة الخطر والتأمين، دار زهران للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.
- معراج جديدي، (2005)، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر.
- منير إبراهيم هندي، (1999)، أساسيات الاستثمار في الأوراق المالية، منشأة المعارف، الإسكندرية.
- ناشد محمود عبد السلام، (2003)، إدارة الأخطار، مركز جامعة القاهرة للتعليم المفتوح، القاهرة، مصر.
- نيل كروكفورد، ترجمة: تيسير حمد التريكي، مصباح كمال (2007)، مدخل إلى إدارة الخطر.
- وليد إسماعيل السيفو، عيد احمد ابوبكر، (2006)، إدارة الخطر والتأمين، دار البازوري العلمية للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.
- Conseil National des Assurances, Juin, (2015) Revue de L'ASSURANCE, N° 9, Alger.