

التأمين البحري ودوره في تطوير النقل البحري (حالة الجزائر)
**Marine insurance and its role in the development of maritime
 transport (the case of Algeria)**

حمود حفصة^{1*}، سمير عز الدين²

¹المركز الجامعي مرسلبي عبد الله تيبازة ، Hamdoude09@gmail.com

²المركز الجامعي مرسلبي عبد الله تيبازة ، sellam.sam.dz@gmail.com

النشر: 2022-06-12

القبول: 2022-04-05

الاستلام: 2022-02-16

Abstract

This study aims to highlight the nature and importance of marine insurance and know the reality of marine insurance in Algeria, in addition to highlighting the extent of the contribution of marine insurance to the development of maritime transport during the period (2010-2018). Algeria and that the Algerian maritime transport is in constant development, through the movement of various goods and merchandise of different sizes through maritime transport, as well as people, and this is due to the diversity in the insurance services provided in maritime transport.

Keywords : Marine insurance, sea transport, cargo, danger.

المخلص

تهدف هذه الدراسة الى ابراز ماهية التأمين البحري واهميته ومعرفة واقع التأمين البحري في الجزائر إضافة الى ابراز مدى مساهمة التأمين البحري في تطوير النقل البحري خلال الفترة (2010-2018). وتوصلنا من خلال النتائج الى ان التأمين البحري يلعب دورا حيويا وهاما في النقل البحري في الجزائر وان النقل البحري الجزائري في تطور مستمر وذلك من خلال انتقال مختلف السلع و البضائع من مختلف الاحجام عبر النقل البحري وكذا الأشخاص وهذا راجع الى التنوع في الخدمات التأمينية المقدمة في النقل البحري .

الكلمات المفتاحية: التأمين البحري، النقل البحري، البضاعة، الخطر

*المؤلف المراسل

1. مقدمة:

يكتسي النقل البحري أهمية كبيرة في جميع الدول العام وذلك لان عملية نقل الأشخاص ومختلف البضائع في العالم يتم عن طريق البحر ، ولكثرة المخاطر التي تواجه الرحلة البحرية لاضافة للوقت كبير الذي تستغرقه ، كما ان الرحلة البحرية تمر عبر أماكن كثيرة وبما ان البواخر والسفن التي تنقل فيها السلع والبضائع تعتبر ثروة مالية لا يستهان بها ، وعليه فان هذه السفن او البضائع كلها تكون مهددة بالهلاك او التلف او الضياع في حال حصول او وقوع أي حادث يمسه ، ومنه فان مالكي هذه الممتلكات معرضون للخطر والى الخسائر كبيرة في حالة وقوع أي حادث اثناء النقل بحريا ، وبالتالي تم التفكير في إيجاد طريقة تسمح بتعويض هذه الخسائر عن طريق التأمين البحري لهذه الممتلكات فالتأمين البحري هو النظام الذي يهدف لحماية مختلف البضائع والافراد من الخسائر المحتملة والناشئة من تحقق الاخطار البحرية الغير متوقعة والتي تتجم عن صعوبات ملاحية او تتجم عن البحر ، ومقابل ذلك يتم تعويض المتضرر من الخطر المحقق بحسب ما تم الاتفاق عليه وفق عقد التأمين ، كما ان التأمين البحري له ثلاثة أنواع تتمثل في التأمين على السفينة والتأمين على البضائع المشحونة و تأمين أجرة الشحن ، وبما ان التأمين البحري مر بعدة مراحل لظهوره بشكله النهائي في الوقت الحالي فالجزائر كغيرها من الدول العالم مر التأمين البحري بعدة مراحل حتى وصل في صيغته النهائية في سنة 1995 ، وبما ان الجزائر لها العديد من الشركات النشطة في مجال تأمين النقل وخاصة النقل البحري لها هيئات تنظم هذا التأمين ، وباعتبار الجزائر دولة ساحلية ممتدة على جزء هام من البحر الأبيض المتوسط ، فهي تشكل بوابة افريقيا وال الضفة المقابلة لأهم الموانئ الأوروبية ، اذ تمر بالجزائر معظم حركات الملاحة البحرية العالمية ، مما يرشحها لان تستغل مكانة استراتيجية في النقل البحري ، وما يتطلبه من خدمات ضرورية بما فيها التأمين البحري لبضائع الذي يعتبر الدعامة الرئيسية والضمان الأساسي للنقل البحري

ومن هنا وعلى ضوء ما تطرقنا اليه يمكننا طرح التساؤل الرئيسي التالي:

ما هو أثر التأمين البحري على النقل البحري ؟

و انطلاقا من التساؤل المطروح وضعنا جملة من التساؤلات الفرعية و التي صنيغها كالتالي :

• ما المقصود بالتأمين البحري ؟

• ما هو واقع التأمين البحري في الجزائر ؟

• فيما تتمثل تطورات النقل البحري في الجزائر ؟

فرضيات : ولمعالجة الإشكالية ارتئنا صياغة الفرضيات التالية :

• يؤدي. التأمين البحري في الجزائر دورا هاما وفعالا في ضمان النقل البحري للأشخاص والمختلف البضائع .

• تنوع خدمات التأمين البحري تؤدي الى ارتفاع عدد المستفيدين من التأمين البحري لنقل بضائعهم .

• للتأمين البحري اثر ودور إيجابي على النقل البحري .

• اهتمام السلطات الجزائرية بمجال التأمين البحري والتشجيع في استغلال هذا القطاع .

اهداف البحث : تتمثل الهدف من هذا البحث كمايلي :

• محاولة تسليط الضوء على ماهية التأمين البحري ومدى أهميته على المستوى الجزائري .

- إبراز مدى ضرورة التأمين البحري في تطوير النقل البحري.
- تبين مدى وعي الحكومة الجزائرية بأهمية التأمين البحري .
- تسليط الضوء على التطورات الحاصلة في التأمين البحري والنقل البحري في الجزائر .

أهمية البحث :

ان أهمية دراسة موضوع التأمين البحري يعود الى الخصوصية التي يتمتع بها، كونه مرتبط مباشرة بالنشاط الاقتصادي بصفة عامة والنقل البحري بصفة خاصة لأي بلد وذلك من خلال توفيره لجانب الأمان والتغطية لأساسيات النقل البحري.

منهج البحث :

اعتمدناه في بحثنا على المنهج الوصفي القائم على المفاهيم النظرية إضافة الى اعتمادنا على المنهج التحليلي وذلك باستخدام الجداول .

الدراسات السابقة :

رتيبة دخان (2021) عقد النقل البحري كاستراتيجية لدعم خدمة النقل البحري هدفت الباحثة من موضوع بحثها إبراز مساهمة عقد النقل البحري في تعزيز عملية النقل البحري وذلك من خلال التعويضات التي يتحصل عليها الناقل .

2. مفهوم التأمين البحري :

2. 1 نشأة التأمين البحري :

ان التأمين البحري هو اول أنواع التأمين وأقدمه الا ان تاريخ ظهوره، الا ان تاريخ ظهوره ونشأته لم يعرف على وجه التحديد، فأصل التأمين البحري مازال مفقودا في أعماق التاريخ، فقد تكون فكرة التأمين البحري عبر أربعة قرون من سنة 1779لنهاية 2010. (بهاء شكري بهيج ،2012،ص329).

البدايات الأولى للتأمين كانت في صورة التضامن بين أهل الحرفة او المهنة لتبادل المعونة بينهم حيث يتحمل الأعضاء الخسارة التي قد تلحق أحدهم بأشتراك كل منهم بمبلغ من المال، وكان المجال الأول لظهور التأمين هو مجال المخاطر البحرية اثر ازدهار التجارة البحرية، حيث ظهر التأمين البحري في نهاية العصر الوسيط في صورة نظام القرض البحري لدى اليونان والرومان حيث يتعهد شخص لمالك السفينة بتحمل مخاطر الرحلة البحرية مقابل مبلغ معين، فاذا هلكت السفينة يفقد المتعهد القرض الذي دعه للمالك، اما اذا وصلت بسلام فان المقرض يحصل على فائدة ومبلغ القرض (معراج جديدي،2005، ص 09) .

في سنة 1230 اصدر البابا جريجوار التاسع امرا بتحريم عقد القرض على السفينة تأسيسا على ان الفائدة التي تدفع على هذه القروض ربوية، ومن هنا بدأت فكرة ضمان ما ينتج عن اخطار النقل البحري من اضرار تتفصل عن فكرة اقراض مبلغ من النقود، واصبح ضمان نتائج الخطر البحري يتم بدفع قسط التأمين (jean- pierre beurrier,2008,p449).

اول وثيقة تأمين بحري عرفت هي الوثيقة الإيطالية المؤرخة في 23 أكتوبر 1348 ومحل تأمين فيها السفينة سانتا كلارا (santa clara) على رحلة المن جنوه بايطاليا الى مايوركا باسبانيا نصت على ان انحراف السفينة عن رحلتها يبطل التأمين (علا عبد الحفيظ تويران المهيترات ، 2011، ص28).

في سنة 1584 تحرير اول وثيقة تأمين بحري بفرنسا لنقل البضاعة من مرسيليا الى طرابلس (ارمضان أبو السعود، 2000، ص37)

ان ترسيخ اركان التأمين البحري اكثر كان في القرن 17 عن طريق ادوارد لويديز بعد الحريق المهول الذي تعرضت له بعض احياء لندن في 2 سبتمبر 1666 والذي أدى ب ادوارد ان يتخذ من المقهى الشهير الوييز ناديا ومقرا لاجتماعات الأطراف المهتمين بالتأمين وتطرت هذه العملية حتى أصبحت المعاملات تبرم على شكل عقود تأمين وومضاة الى غاية سنة 1871 حيث اكتسبت الصفة الشرعية والشخصية القانونية لنشاط التأمين واصبح يسمى "جماعة اللوييز" وانشئت مقرها على جانب نهر التايمز ومارست التأمين البحري على السفن والبضائع ومازلت تمارس التأمين الى غاية يومنا هذا (رمضان ابوالسعود، 2000، ص48) .

اما بالنسبة لدول العربية لم تعرف التأمين البحري الا في أوساط القرن 19 فقد دخل في ولاية السلطنة العثمانية سنة 1883 بتشريع مايعرف بقانون التجارة البحرية العثمانية والفصل 11 يتضمن احكام الخاصة بالتأمين البحري وقد بقيت الدول العربية تعمل به لمدة طويلة حتى بعد انفصالها عن الدولة العثمانية ثم باشرت كل الدول بالغاءه وتشريع قانون وطني حل محله باستثناء العراق التي لاتزال تعمل به لوقتنا الحاضر (بهاء بيهج، 2011، ص41).

2.2 تعريف التأمين :

يوجد العديد من التعريفات للتأمين البحري نذكر منها مايلي :

يعرف "نايت " التأمين البحري انه : عمل من اعمال التنظيم والإدارة وذلك لأنه يقوم بتجميع اعداد كافية من الحالات المتشابهة لتقليل درجة عدم التأكد الى جاي حد مرغوب فيه ،والتأمين ماهو الا تصوير لمبدأ استعادة عدم التأكد وذلك بالتعامل في مجموعات من الحالات بدلا من التعامل في حالات مفردة (راشد راشد، 1992، ص09) .

يعرف ريبير التأمين البحري بانه : عقد بمقتضاه يقبل شخص (مؤمن) ان يعوض شخصا آخر (المستأمن) عن ضرر يتحملة بمكاسبه رسالة بحرية ويتمثل في خسارة حقيقية في قيمة الشيء، وذلك مقابل قسط وفي حدود مبلغ معين لايمكن ان يتجاوز قيمة الأشياء الهالكة (حياة كحيل ،سليمة بوعويينة ،2020، ص525).

كما يعرف التأمين البحري :انه عقد يتعهد المؤمن بموجبه بتعويض المؤمن له وفقا للطريقة والى الحد المتفق عليه عن الخسائر البحرية وهي الخسائر التي تنشأ عن الاخطار البحرية (عزمي سلام ،2010، ص232).

ويعرفها المشرع الجزائري عقد التأمين البحري بانه: التأمين البحري هو العقد الذي يكون هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما(جديدي معراج ،2005، ص57).

ومن التعاريف السابق نستخلص تعريف شامل للتأمين البحري وهو كالتالي :

التأمين البحري هو النظام والوسيلة التي تهدف لحماية الافراد وكذلك المنشآت من الخسائر المحتملة والناشئة من تحقق الاخطار البحرية المؤمن منها ،وذلك بتعويض المالي للمؤمن له في حالة حدوث الخطر ،وفقا لما اتفق عليه بين الطرفين وهما المؤمن والمؤمن له.

2. 3 أهمية ومزايا التأمين البحري :

تتمتع أهمية التأمين البحري فيما يلي : (عز الدين فلاح ،2008،ص203)

- انخفاض تكاليف التشغيل في السفن البحرية عنها في وسائل النقل الأخرى وما ينتج عنه من انخفاض أجور الشحن وبالتالي انخفاض تكلفة الطن الواحد.
- القدرة الاستيعابية للسفن البحرية والتي لا تضاهيها فيها أي وسيلة نقل ،ففي بعضها تصل الى آلاف الأطنان للبضائع مئات الأطنان من البضائع السائلة .
- انخفاض نسبة المخاطر التي تتعرض لها وسائل النقل البحري بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى حيث انها تكيف للعوامل المناخية
- استمرارية الخدمة في وسائل النقل البحري على مدار ساعات اليوم .

2. 4 أنواع التأمين :

للتأمين البحري أنواع وتتمثل فيما يلي : (محمد عبد العزيز الصافي عبید ،احمد علي أحمد ،2015،ص09)

2. 4. 1 التأمين على السفينة :

ينصب هذا النوع من التأمين على السفينة هيكلها وآلاتها ومعداتنا بهدف حماية صاحبها من الخسائر المادية التي تصيب السفينة بسبب الاخطار البحرية كالغرق او الجنوح او التصادم او الارتطام .

2. 4. 2 التأمين على البضائع المشحونة :

ويشمل كافة الأضرار التي تصيب البضائع مهما كان نوعها جافة او سائلة او مغلقة او غير مغلقة وحتى الأشياء الثمينة كالذهب واللوحات الثمينة ،كما يشمل كل الاضرار التي تصيب المؤمن له ،وكل ما يترتب عنه وقوع الخطر من خسائر، وفي هذه الحالة تبقى الأخطار مغطاة حتى ولو حدث تغيير في الطريق او الرحلة ،او السفينة شريطة ان يكون هذا تغيير في الطريق او الرحلة ، خارج إرادة المؤمن له ورقابته .

2. 4. 3 أجرة الشحن :

تخص هذه العقود بضمان تعويض المؤمن له عن خسارته المتمثلة في ضياع أجرة النقل البحري من خلال اصدار وثائق تأمين أجرة النقل ،اذ يشمل هذا العقد ما يستحقه من أجرة الشحن وذلك مقابل نقله للبضائع الى الجهة المطلوبة (سعيد جمعة عقل ،حربي محمد عريقات،2016، ص136).

2. 5 أطراف عقد التأمين البحري :

ويتمثل أطراف عقد التأمين البحري في : (بهي الدين محمود،2010، ص ص 7، 8)

2. 5. 1 المؤمن :

وهو من يتحمل الخطر بمقتضى عقد التأمين، ويتمثل في شركات التأمين او يأخذ شكل نوادي الحماية والتعويض في التأمين ضد المسؤولية حيث لا تقوم شركات التأمين عادة بتغطيتها، ونوادي الحماية والتعويض تطوير لفكرة جمعيات التأمين التبادلية والتي كان يلجأ المستأمنون الى تكوينها لتغطية أخطار متماثلة يتعرضون لها جميعا وتعويض الأضرار التي قد تصيب أحدهم نتيجة تحقق هذه الأخطار وذلك مقابل اشتراك يدفعه كل منهم وحجم الأخطار التي يطلب العضو من الجمعية ضمانها، كما ان هذا الاشتراك غير محدد متغير من فترة الى أخرى باختلاف القسط فهو ثابت .

2. 5. 2 المؤمن له :

اما ان يكون مالك السفينة، او مالك البضاعة، وقد يكون لحساب من يثبت له الحق فيه .

3: التأمين البحري في الجزائر :

3. 1 نشأة التأمين البحري في الجزائر :

في الجزائر كان القانون الفرنسي الصادر في 13 جويلية 1930 هو المنظم لعقد التأمين ابان فترة الاحتلال الفرنسي، وبعد استقلال بقي قانون 1930 معمولا حتى صدور قانون 197/36 الصادر في 8 جوان 1963 والذي فرض إعادة التأمين بالنسبة لجميع عمليات التأمين الجارية في الجزائر، ثم في اصدار امر رقم 127/66 في 27 ماي 1966 إضافة الى صدور الامر رقم 58/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 الذي يظم أحكام خاصة تتعلق بأنواع التأمين. ثم صدور الأمر رقم 07/95 المؤرخ في 25 جانفي 1995 اذ نصت المادة 92 منه الى تطبيق احكام أي عقد تأمين يهدف الى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري ومن هنا نستخلص ان التأمين البحري في الجزائر كان يحكمه قانون واحد لكل أنواع التأمين حتى صدور الامر 07/95 الذي تحدث صراحة وبصفة خاصة بالتأمين البحري . (ايمان عبد المالك ، 2007/2006، ص ص 5، 6).

3. 2 الهيئات المنظمة لسوق التأمينات في الجزائر :

وتتمثل الهيئات المنظمة لسوق التأمينات في الجزائر في مايلى : (محمد الأمين معوش ، 2014/2013، ص ص 139، 140).

3. 2. 1 المجلس الوطني للتأمينات (CNA):

تأسس هذا المجلس بموجب أمر 07/95 حيث نصت المادة 274 منه، على تكوين هيئة استشارية برئاسة وزير المالية بين الأطراف الفاعلة في السوق التأمينية كما يشكل مصدرا للأفكار، والاقتراحات المهمة والمرتبطة بقطاع التأمين إضافة الى تحسين ظروف عمل شركات التأمين وضمان ترقية سوق التأمينات إضافة مهام اخر موكلة للمجلس .

3. 2. 2 الاتحاد الجزائري لشركات التأمين و إعادة التأمين (UAAR):

انشأ في 22 فيفري 1994 ، وله صفة الجمعية المهنية، يضم ممثلين عن وزارة المالية والوزارات الأخرى، ممثلين عن شركات التأمين وإعادة التأمين الناشطة في السوق تأمين الجزائرية، ممثلين عن المؤمن لهم ، وهذا بغية التنسيق والاتصال المتبادل بين جميع الأعضاء لتحقيق ترقية نوعية الخدمات التأمينية، وتكوين كوادر لشركات التأمين، إضافة الى ترقية ممارسة مهنة التأمين والحفاظ على أخلاقياتها.

3. 2. 3 لجنة الاشراف على التأمينات (CSA) :

وهي هيئة المكلفة بالعمل الرقابي على شركات التأمين بموجب القانون بواسطة فريق من المراقبين والمفتشين على مستوى مديريات التأمينات بوزارة المالية .

3.3 شركات تأمين الأضرار في الجزائر :

تمتلك الجزائر العديد من الشركات التأمين في مختلف أنواع التأمين اما فيما يخص عدد الشركات الخاصة بالتأمين عن الأضرار في الجزائر، فبلغ 14 شركة فقط حسب احصائيات 2019 وهذا بحسب تقرير المجلس الوطني للتأمينات في الجزائر كما جاء ترتيبها وفقا للجدول الموالي :

الجدول 01: ترتيب شركات تأمين الأضرار في الجزائر

الرتبة	اسم المؤسسة	عدد الأقساط المكتوبة	الرتبة	اسم المؤسسة	عدد الأقساط المكتوبة
01	SAA	29117	08	ALLIANCE	5202
02	CAAT	24589	09	TRUST	4040
03	CAAR	15134	10	GAM	3805
04	CNMA	14312	11	2A	3799
05	CASH	12678	12	AXA DOMMAGE	3650
06	CIAR	9866	13	CAGEX	1095
07	SALAMA	5377	14	SGCI	985

Source: CONSEIL NATIONAL DES ASSURANCES NATIONAL INSURANCE COUNCIL(2019),p18 .

من خلال الجدول نلاحظ ان 14 الشركة في الجائر تنشط في مجال التأمين عن الأضرار وتنقسم الى شركات ذات طابع خاص و شركات عمومية وهذا حسب ماجاء في تقرير المجلس الوطني للتأمينات لسنة 2019 ف شركة الوطنية للتأمينات SAA احتلت المركز الأول ب قيمة 29117 اكتوبر لإقساط التأمين ثم تليها CAAT بقيمة 24589 قسط مكتب، ثم شركة CAAR بقيمة 15134 قسط مكتب ثم شركة CASH بقيمة 12678، ثم شركة SALAMA التي تحتل المركز 07 ب 5377 قسط مكتب، ثم شركة ALLIANCE بقيمة 5202، واحتلت المرتبة التاسعة TRUST 4040 قسط مكتب اما شركة GAM 3805 قسط مكتب وشركة 2A تحتل الرتبة الحادي عشر بعدد 3799 قسط مكتب وفيما يخص شركة AXA DOMMAGE عدد أقساط المكتوبة بلغ 3650 قسط ، وشركة CAGEX بالمرتبة الثالثة عشر ب 1095 قسط مكتب اما اخر ترتيب هو شركة SGCI ب مجموع 985 قسط مكتوب ، ونستنتج ان ترتيب هذه الشركات كان حسب عدد الأقساط المكتوبة، أي حسب حجم نشاط التي تمارسه هذه الشركات

كما نشير ان كل من شركة CAGEX وشركة SGCI غير متخصصتان في مجال تأمين النقل بكل انواعه بصفة عامة والنقل البحري بصفة خاصة .

رغم ان عدد الشركات المخصصة لتأمين عن الاضرار قليلة مقارنة بحركة النقل البحري في الجزائر و حركة الموانئ الا انه يوجد اهتماما بنشاط التأمين البحري ، وهذا من خلال التنوع بين ملكية الشركات التأمينية بين الخاصة ، ووجود شركات تأمين ذات طابع عمومي ، وهذا يدل على اهتمام الدولة الجزائرية بقطاع التأمين عن الأضرار والتأمين البحري بصفة خاصة باعتباره نوع من أنواع التأمين عن الأضرار إضافة الى فتح المجال امام المستثمرين لنشاط في قطاع

التأمين البحري من خلال اصدار المشرع الجزائري في الامر 95-07 المعدل والمتمم بالأمر 06-04 المتعلق بالتأمينات بان شركات التأمين وإعادة التأمين في النقل البحري او الجوي ،هي شركات تقوم بابرام العقود وتنفيذها او إعادة التأمين مثلما هي معينة في القانون الساري (قانون التأمينات الامر 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995) ومن ابرز هذه الشركات الشركة الجزائرية لتأمينات النقل فهي تحتكر عدد كبير من عقود التأمين البحري .

3.4 شركات التأمين الخاصة بالنقل :

تملك الجزائر 12 شركة تأمين تنشط في مجال تأمين النقل بكل انواعه بصفة عامة ومجال التأمين البحري بصفة خاصة والجدول الموالي يوضح ذلك :

الجدول 02: شركات التأمين الخاصة بالنقل

الرتبة	اسم المؤسسة	نسبة المساهمة في سوق التأمين الجزائري %
01	CAAR	31.4
02	CAAT	30.4
03	CASH	11.0
04	SAA	7.6
05	CNMA	3.5
06	AXA DOMMAGE	3.2
07	CIAR	3.2
08	ALLIANCE	2.8
09	2A	2.3
10	TRUST	1.9
11	SALAMA	1.7
12	GAM	1.0

Source: CONSEIL NATIONAL DES ASSURANCES (2019),p21

من خلال الجدول نلاحظ ان معظم الشركات المذكورة سابقا في الجدول رقم 1 تنشط في مجال النقل بصفة عامة ومجال النقل البحري بصفة خاصة ماعدا شركتين CAGEX و SGCI ،كما نلاحظ ان شركة CAAR تحتل المرتبة الأولى بنسبة 31.4 % ثم تليها شركة CAAT بنسبة 30.4 % ثم شركة CASH بنسبة 11% ثم تليها شركة SAA ب7.6% ثم شركة CNME بنسبة 3.5%، ثم تأتي المرتبة السادسة شركة AXA DOMMEGE بنسبة 3.2% ثم تليها شركة CIAR بنسبة 3.2% ثم شركة 2A بنسبة 2.3%، وبعدها تأتي شركة TRUST بنسبة 1.9%، ثم تليها شركة SLAMA بنسبة 1.7% وتحتل المرتبة الأخيرة شركة GAM بنسبة 1%

والملاحظ ان سوق التأمين في مجال النقل لا يتعدى نسبة 35% من سوق التأمينات وبالتالي فسوق التأمين في مجال النقل في الجزائر لايزال ضعيف مقارنة بالدول المتطورة التي نسب السوق التأمين في النقل يحتل النسبة عالية جدا تصل الى اعلى المستويات بسبب أهمية قطاع التأمين في المجال النقل وخاصة مجال نقل البحري .

4. مساهمة التأمين البحري في تطوير النقل البحري في الجزائر :

4.1 تطور تأمين النقل البحري في الجزائر للثلاثي الثالث 2020/2019

عرف نشاط التأمين النقل البحري تطور في الجزائر وهذا ما سنراه في الجدول الموالي :

الجدول رقم 3: تطور تأمينات النقل البحري في الجزائر للثلاثي الثالث 2020/2019

الوحدة: مليار دج

البيان	2018/09/31	2019/09/31	نسبة التطور	2020/09/31	نسبة التطور
تامين النقل البحري	2470584997	2514607651	1.78%	2332623141	-7%

source :Conseil national des assurances(2020) p 07.

من خلال الجدول رقم 04 نلاحظ انسوق التأمينات في مجال النقل البحري عرفت نموا متفاوتا من سنة لأخرى فمن 2018/09/31 الى غاية 2019/09/31 بنسبة 1.78 % وهو يدل ان انتاج تامين النقل البحر يشهد تطورا إيجابيا وبالتالي رفع الاعمال من 2470584997 الى 2514607651 اما من 2019/09/31 الى 2020 /09/31 بنسبة -7% وهي نسبة سالبة ويعتبر هذا تطور سلبي أي تراجع حجم الإنتاج في مجال التامين للنقل البحري وهذا راجع لازمة الكوفيد التي ضربت العالم والجزائر و بالتالي العزوف عن تامين النقل البحري نتيجة الركود الاقتصادي العالمي بسبب جائحة كورونا . نستنتج ان تامين النقل البحري شهدا تطورا في الجزائر الا ان ازمة الكوفيد عرقلت هذا التطور .

4. تطور تأمين النقل البحري للإمكانات البحرية :

عرف انتاج التامين النقل البحري في إمكانات البحرية تطورا وهذا ما سيظهره الجدول الموالي :

الجدول رقم 4: تطور انتاج التأمينات في النقل البحري للإمكانات البحرية من 2011 الى غاية 2018

الوحدة : ألف دينار جزائري

البحرية الإمكانات تأمين	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
القيمة	2767103	1709130	2720424	3222947	2520222 ¹	2108280	2173827	2128431

¹ ارقام مراجعة مقارنة مع التي صدرت في النشرة السابقة

المصدر : من اعداد الباحثان باعتماد على احصائيات الديوان الوطني للإحصاء لسنوات (2021/2018/2016) ، ص ، ص ، ص ، 63 ، 64 ، 69.

من خلال الجدول رقم 04 نلاحظ ان سنة 2011 حجم انتاج التأمينات هو 2767103 ألف دينار ، و في 2012 حجم التأمينات هو 1709130 ألف دينار أي وجود انخفاض في إنتاج التأمينات لجانب الإمكانات البحرية ، اما بالمقارنة ب سنة 2013 حجم التأمينات 2720424 ألف دج أي وجود ارتفاع في الإنتاج التأمينات لجانب الإمكانات البحرية، اما بمقارنتها ب سنة 2014 حجم الإنتاج التأمينات ب 3222947 ألف دينار أي وجود ارتفاع في الإنتاج التأمينات لجانب الإمكانات البحرية اما بمقارنتها بسنة 2015 حجم انتاج التأمينات هو 2520222¹ ألف دجسنة أي وجود انخفاض في الإنتاج التأمينات لجانب الإمكانات البحرية، اما بمقارنتها بسنة 2016 حجم انتاج التأمينات هو 2108280 ألف دج أي وجود انخفاض في إنتاج التأمينات لجانب الإمكانات البحرية ، كما ان مقارنتا ب سنة 2017 حجم انتاج التأمينات

هو 2173827 الف دج أي وجود انخفاض في الإنتاج التأمينات لجانب الإمكانيات البحري اما بالمقارنة ب سنة 2018 حجم انتاج التأمينات هو 2128431 الف دج أي وجود انخفاض في الإنتاج التأمينات لجانب الإمكانيات البحري فنلاحظ تذبذب في انتاج تأمين النقل البحري لجانب الإمكانيات البحرية، فسوق التأمين للإمكانيات البحرية عرف نمو من سنة 2011 الى غاية 2014، ثم انخفاضا متتاليا الى غاية 2018 أي ان سوق التأمينات للإمكانيات البحرية يعرف نمو متفاوت

4. 3 تطور تأمين النقل البحري لهياكل السفن الخاصة :

يعرف انتاج التأمين النقل البحري لهياكل السفن الخاصة تطورا وهذا ما سيظهره الجدول الموالي :

الجدول 5: تطور تأمين النقل البحري لهياكل السفن الخاصة من 2011 الى غاية 2018

الوحدة : ألف دينار جزائري

تأمين السفن الخاصة لهياكل	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
القيمة	10815	7712	42130	29448	60561 ¹	1107804 ¹	501424 ¹	56416

¹ ارقام مراجعة مقارنة مع التي صدرت في النشرة السابقة

المصدر: من اعداد الباحثان باعتماد على احصائيات الديوان الوطني للإحصاء لسنوات (2021/2018/2016)، ص، ص، 63، 64، 69.

من خلال الجدول رقم 05 نلاحظ ان سنة 2011 حجم انتاج التأمينات لهياكل السفن الخاصة هو 10815 الف دينار، و في 2012 حجم التأمينات لهياكل السفن الخاصة هو 7712 ألف دينار أي وجود انخفاض في إنتاج التأمينات لجانب هياكل السفن الخاصة، اما بالمقارنة ب سنة 2013 حجم لتأمينات لهياكل السفن الخاصة هو 42130 ألف دج أي وجود ارتفاع في الإنتاج التأمينات لجانب لتأمينات لهياكل السفن الخاصة، اما بمقارنتها ب سنة 2014 حجم الإنتاج لتأمينات لهياكل السفن الخاصة ب 29448 ألف دينار أي وجود انخفاض في الإنتاج التأمينات لجانب لتأمينات لهياكل السفن الخاصة اما بمقارنتها بسنة 2015 حجم انتاج التأمينات لهياكل السفن الخاصة هو 60561¹ الف دج سنة أي وجود ارتفاع في الإنتاج لجانب التأمينات لهياكل السفن الخاصة، اما بمقارنتها بسنة 2016 حجم انتاج التأمينات لهياكل السفن الخاصة هو 1107804¹ ألف دج أي وجود ارتفاع في إنتاج التأمينات لجانب التأمينات لهياكل السفن الخاصة، كما ان مقارنتا ب سنة 2017 حجم انتاج التأمينات لتأمينات لهياكل السفن الخاصة هو 501424¹ الف دج أي وجود انخفاض في الإنتاج التأمينات لجانب لتأمينات لهياكل السفن الخاصة اما بالمقارنة ب سنة 2018 حجم انتاج التأمينات لتأمينات لهياكل السفن الخاصة هو 56416 الف دج أي وجود انخفاض في الإنتاج التأمينات لجانب لتأمينات لهياكل السفن الخاصة.

كما نلاحظ تذبذب في انتاج تأمين النقل البحري لجانب لتأمينات لهياكل السفن الخاصة، فسوق التأمين لسفن الخاصة عرف نمو من سنة يعرف نمو متفاوت على العموم، الا ان قطاع التأمين لهياكل السفن شهدا تطورا إيجابيا

خاصة سنة 2016 اذ بلغ ذروته بقيمة إنتاجية تقدر ب 1107804^1 ألف دج وبالتالي أدى ذلك الى تطور حركة النقل البحري في الجزائر .

4.4 تطور النقل البحري للبضائع :

يعرف قطاع النقل البحري تطورا وهذا ما ما سيوضحه الجدول الموالي :

الجدول 06: تطور النقل البحري للبضائع

التعین	الوحدة	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
بضائع مفرغة	10^6 طن	37.7	42.3	49.0^1	52.6	56.1	52	46	47.4
بضائع مشحونة	10^6 طن	80.5	75.5	72.4^1	77.1	77.4	77	74.5	75.3
المحروقات	10^6 طن	77.4	72.3	86.7^1	72.4	71.9	70.9	69.1	66.1
بضائع عامة	10^3 طن	371.4	417.6	347.6	337	372	451.5^1	584^1	785
غاز طبيعي	10^6 م ³	8	7.7	7.8	6.6	7.1	7.9	8.1
منتجات أخرى	10^6 طن متري	6.5	6.9	8.3	7.4	6.4	5.7	5.7

المصدر: من اعداد الباحثان باعتماد على احصائيات وزارة النقل لسنتي (2020/2016) ، ص ، ص ، 367، 369.

من خلال الجدول رقم 06 نلاحظ ان حجم البضائع المنقولة بحرا متباينة حيث بلغ حجم البضائع المفرغة سنة 2011 ب 37.7 مليون طن اما سنة 2012 قدرت ب 42.3 مليون طن وهذا يعني ارتفاع في حجم البضائع المفرغة اما في سنة 2013 فقدرت ب 49 مليون طن وهذا كذلك يدل ان حجم المنقولات ارتفع اما سنة 2014 فقدرت حجم البضائع المفرغة المنقولة ب 52.6 مليون طن وبالتالي ارتفاع في حجم نقل البضائع المنقولة بحرا، اما بالنسبة لسنة 2015 فقدرت البضائع المفرغة المنقولة بحر ب 56.1 مليون طن وهذا دليل على الارتفاع المستمر للمنقولات البحرية للبضائع المفرغة ، اما سنة 2016 قدرت حجم المنقولات البحرية للبضائع المفرغة ب 52 مليون طن وهذا يدل على انخفاض حجم المنقولات البحرية للبضائع الفارغة ، في سنة 2017 بلغ حجم البضائع المفرغة ب 46 مليون طن وهذا يدل كذلك على انخفاض في حجم البضائع المفرغة المنقولة بحرا ، اما بالنسبة لسنة 2018 قدرت حجم المنقولات البحرية للبضائع المفرغة ب 47.4 مليون طن وهذا يدل على ارتفاع في حجم البضائع المنقولة بحرا وبالتالي نستخلص تذبذب في حجم المنقولات البحرية للبضائع الفارغة .

اما بالنسبة للبضائع المشحونة ففي سنة 2011 ب 80.5 مليون طن اما سنة 2012 قدرت ب 75.5 مليون طن وهذا يعني انخفاض في حجم البضائع المشحونة اما في سنة 2013 قدرت ب 72.4^1 مليون طن وهذا كذلك يدل ان

حجم المنقولات انخفض اما سنة 2014 فقدر حجم البضائع المشحونة المنقولة 77.1 مليون طن وبالتالي ارتفاع في حجم نقل البضائع المشحونة المنقولة بحرا، اما بالنسبة لسنة 2015 فقدرت البضائع المشحونة المنقولة بحر ب 77.4 مليون طن وهذا دليل على الارتفاع الطفيف للمنقولات البحرية للبضائع المشحونة ، اما سنة 2016 قدرت حجم المنقولات البحرية للبضائع المشحونة ب 77 مليون طن وهذا يدل على انخفاض حجم المنقولات البحرية للبضائع المشحونة ، في سنة 2017 بلغ حجم البضائع المشحونة ب 74.5 مليون طن وهذا يدل كذلك على انخفاض في حجم البضائع المشحونة المنقولة بحرا ، اما بالنسبة لسنة 2018 قدرت حجم المنقولات البحرية للبضائع المشحونة ب 75.3 مليون طن وهذا يدل على ارتفاع في حجم البضائع المشحونة المنقولة بحرا وبالتالي نستخلص تذبذب في حجم المنقولات البحرية للبضائع المشحونة .

اما فيما يخص بالنسبة للمحروقات نلاحظ تذبذب في حجم المنقولات فمن سنة 2011 قدرت ب 77.4 مليون طن ثم قدرت ب 72.3 مليون طن وهذا يعني انخفاض في حجم المنقولات للمحروقات، اما في سنة 2013 فقدرت حجم المنقولات للمحروقات ب 86.7 مليون طن وهذا يدل على ارتفاع حجم المنقولات البحرية للمحروقات اما من سن 2014 الى غاية 2018 شهدت انخفاضا من سنة لأخرى فبعدها كان حجم المنقولات للمحروقات يقدر ب 72.4 مليون طن سنة 2014 وصل حجم المنقولات لسنة 2018 ب 66.1 مليون طن وهذا مايفسره تبعية الجزائر الاقتصادية للمحروقات وهذا حسب الطلب العالمي لهذه المادة .

كما نلاحظ من الجدول ان نقل البضائع العامة شهد تذبذبا أيضا اذ في سنة 2011 حجم المنقولات من البضائع المختلفة قدر ب 371.4 الف طن وفي سنة 2012 بلغ 417.6 الف طن من البضائع المختلفة المنقولة بحرا وهذا يدل على تطور إيجابي ونمو في حجم النقل البحري لهذه النوع ، اما من سنة 2013 الى غاية سنة 2015 شهد النقل البحري للبضائع العامة انخفاضا من سنة للأخرى ، ثم بدأ حجم المنقولات البحرية للبضائع العامة في ارتفاع بداية من سنة 2016 الى غاية 2018 حيث قدر حجم المنقولات بحرا للبضائع العامة 785 الف طن وهذا يدل على نمو النقل البحري .

اما فيما يخص الغاز الطبيعي المميع فقدر حجم النقل ب 8 مليون متر مكعب لسنة 2012 وانخفض حجم المنقولات من الغاز الطبيعي لتصل الى 7.7 مليون متر مكعب في سنة 2013 ثم، شهد ارتفاع في حجم المنقولات من الغاز المميع سنة 2014 ب 7.8 مليون متر مكعب ، فيحين نلاحظ ان حجم المنقولات من الغاز المميع في ارتفاع مستمر من سنة 2016 الى غاية 2018 اذ بلغ حجم المنقولات للغاز المميع 8.1 مليون متر مكعب ، وهذا يدل على نمو في النقل البحري لغاز المميع .

اما فيما يخص حجم نقل المنتجات الأخرى بحرا فقد شهد ارتفاعا من سنة 2012 ب 6.5 مليون طن متري الى غاية 2014 ب 8.3 مليون طن متري اما من سنة 2015 الى غاية 2018 شهد انخفاضا واضحا اذ قدر حجم المنقولات من المنتجات الأخرى بحرا سنة 2018 ب 5.7 مليون طن متري والتي كانت سنة 2015 تقدر ب 7.4 مليون طن متري .

4. 5 تطور النقل البحري للمسافرين والسيارات و العبور:

يعتبر قطاع النقل البحري لمسافرين والسيارات والعبور من بين أنواع الخدمات المقدمة في النقل البحري بالجزائر ولهذا سنتطرق الى تطور هذا النوع من الخدمات النقل البحري في الجول الموالي الذي سيوضح لنا ذلك

جدول رقم 7: تطور النقل البحري للمسافرين والسيارات و العبور

التعین	الوحدة	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
المسافرون	العدد	44723	416977	382152	370974	33075	379513	370892	366556
السيارات	العدد	151864	142741	134251 ¹	133802	121158	14697	152216	139799
عدد العبور		695	622	638	609	596	590	637	641

المصدر: من اعداد الباحثان باعتماد على احصائيات وزارة النقل لسنتي (2020/2016)، ص، ص، 367، 369.

من خلال الجدول رقم 07 نلاحظ ان عدد المسافرين الذين تم نقلهم سنة 2011 بلغ 44723 مسافر، كما نلاحظ ان هذا العدد بدأ بالانخفاض حتى سنة 2015 اذ بلغ عدد مسافرين 33075 مسافر، ثم من سنة 2015 بدأ عدد المسافرين بحرا في الارتفاع الى غاية 2016 اذ بلغ عدد المسافرين عبر البحر 379513، ثم انخفض هذا العدد حتى سنة 2018 اذ بلغ عدد المسافرين 366556 مسافر و هذا يدل على تذبذب في نمو النقل البحري للمسافرين .
اما فيما يخص النقل البحري للسيارات فبلغ سنة 2011 العدد 151864 سيارة والملاحظ ان هذا العدد بدأ في الانخفاض من 2011 الى غاية 2015 اذ بلغ عدد السيارات المنقولة بحرا ب 121158 سيارة، ثم ارتفاع في عدد السيارات المنقولة في سنة 2016 ب 14697 سيارة، ثم ارتفاع سنة 2017 ب 15216 سارة، كما نلاحظ ان هناك انخفاض في عدد السيارات المنقولة بحرا في سنة 2018 اذ بلغت 139799 سيارة وهذا يوضح ان هناك تذبذب في نمو النقل البحري للسيارات .

كما نلاحظ ان عدد العبور يشهد ارتفاع وانخفاض من سنة لأخرى للفترة من 2011 الى غاية 2018 فمثلا في سنة 2012 انخفض عدد العبور المقدر ب 622، ثم نلاحظ ارتفاع سنة 2013 اذ يقدر ب 638 في عدد العبور، ثم انخفاض في سنة 2014 اذ يقدر ب 609، ثم ارتفاع في سنة 2015 ب 596، ثم انخفاض في سنة 2016 ب 590 في عدد العبور، ثم انخفاض سنة 2017 ب 637 في عدد العبور، ثم ارتفاع في سنة 2018 ب 641 في عدد العبور، ومنه نستنتج ان النقل البحري في عدد العبور متذبذب من عام لآخر طيلة المدة المحددة ما بين 2011 و 2018.

5 . تحليل النتائج :

- يلعب التأمين البحري دورا مهما في النقل البحري اذ يعتبر ضمان وأمان للبضائع المنقولة للأشخاص المؤمن لهم، وبالتالي يشجع المؤمن لهم من بضائعهم بحرا لاستقاداتهم من التعويضات في حالة حدوث أي ضرر يلحق بضائعهم او ممتلكاتهم فالتأمين البحري شريان النقل البحري .
- مر النقل البحري بعدة محطات من 1779 الى غاية 2010 الى ان ظهر بمفهومه الحالي اذ تعود جذوره الى فترات قديمة جدا وذلك لان النشاط التجاري والمبادلات التجارية كانت تتم عن طريق البحر، فتأمين البحري له

- مكانة لدى الدول وذلك من خلال إصدارها لقوانين تنظم التأمين البحري باعتباره عمود فقري للتجارة الخارجية وكذلك انخفاض تكاليفه مقارنة بأنواع الأخرى من التأمين .
- للتأمين البحري عدة أنواع فنجد التأمين عن السفين وكذلك التأمين على البضائع المشحونة ، إضافة الى التأمين الأجرة الشحن ، كل هذه الأنواع يخضع لقوانين تحكمه إضافة الى ان ابرام عقود بين المؤمن والمؤمن له يكون بطريقة قانونية وكذلك بموافقة الطرفين وهذا يضمن حقوق كلا الطرفين في التأمين ، كذلك يعمد الى حاجة المؤمن له في نوعية التأمين الذي يريده.
 - باعتبار الجزائر دولة من دول العالم ، فالسلطات الجزائرية تهتم بمجال التأمين البحري ، وذلك من خلال إصدارها لقانون 07-95 والمعدل بامر 04-06 لتنظيم سوق التأمين البحري في الجزائر ولتشجيع المبادلات التجارية .
 - تشجيع السلطات الجزائرية لمجال التأمين البحري من خلال فتح مجال الاستثمار في قطاع التأمين البحري من خلال فتح مجال الخصوصية للمؤسسات للعمل في قطاع التأمين البحري ، بعدما كان حكرا على الدولة .
 - يزخر السوق الجزائري بعدد كبير من أنواع التأمين الا ان النسبة التي يحتلها التأمين البحري في السوق الجزائرية لا يتعدى 35 % من سوق التأمين ، بالمقارنة بالدول الأخرى وهذا راجع ، ربما الى التكلفة الكبيرة لتعويضات عن الاخطار ، كذلك احتكار بعض المؤسسات الوطنية لسوق التأمين للنقل البحري في الجزائر .
 - التأمين في النقل البحري شهد تطورا من 2018/09/31 الى غاية 2019/09/31 نمو إيجابيا وذلك بسبب الاقبال على مختلف خدمات التأمين البحري المقدمة في الجزائر ، كما ان التأمين البحري يشجع تغطية الاضرار الناجمة عن الخطر المحقق ، اما من 2019/09/31 الى غاية 2020/09/31 شهد انخفاض في النمو ويرجع سبب ذلك الى ازمة الكوفيد الذي شهدتها الجزائر والعالم ، إضافة الى الركود الاقتصادي العالمي ، رغم ذلك نقول ان تأمين النقل البحري في الجزائر يشهد تطورا واضحا حتي ولو كان النمو بطيئا .
 - سوق التأمينات للإمكانيات البحرية يعرف نمو متقاوتا خلال الفترة الممتدة من 2011 الى غاية 2018 ، فنجد من سنة 2015 الى غاية 2018 انخفاض في النمو لكنه ليس بالخطير ، فسوق التأمين للإمكانيات البحرية في تطور بطيء في الجزائر ، وذلك بسبب خضوعه للطلب السوقي إضافة الى المنافسة الخارجية التي تشهد نمو سريعا وتنوعا كبيرا في خدمات التأمين للإمكانيات البحرية.
 - يشهد سوق تأمين السفن الخاصة تطورا في الجزائر من الفترة الممتدة من 2011 الى غاية 2018 بسبب ارتفاع ممتلكي السفن الخاصة وطلباتهم المتزايدة لتأمين سفنهم ، وبالتالي ارتفاع طلب خدمات التأمين للسفن الخاصة ، وبالتالي نمو إيجابي للتأمين السفن الخاصة ، كذلك يرجع ارتفاع طلبات التأمين الى الثقافة التأمينية لممتلكي السفن الخاصة ، وكذلك الدور الذي يلعبه التأمين البحري من ضمان وامان للمالكي السفن الخاصة ، كما شهد 2016 اكبر انتاج لتأمين السفن الخاصة ب1107804 الف دج وهذا بسبب حركة النقل البحري النشطة والتي تتطلب تأمين بحري إضافة الى تقديم شركات التأمين عروضاً مغرية تتميز بالأمان والتعويض المالي .
 - شهد النقل البحري في الفترة الممتدة من 2011 الى غاية 2018 تذبذب في حجم نقل البضائع المفرغة ، وكذلك البضائع المشحونة إضافة الى المحروقات ، والبضائع العامة ، والغاز المميع والمنتجات المختلفة ، اذ شهدت هذه الفترة تطور في بعض السنوات للمنتجات السابقة الذكر وهذا يدل على النمو في قطاع النقل البحري ، إضافة الى انخفاض في حجم النقل البحري لهذه البضائع ، ويرجع هذا لتراجع حجم طلبات التأمين لنقل البضائع والمنافسة الدولية في مجال التأمين ، رغم التذبذب الذي يشهده قطاع النقل البحري للبضائع المفرغة ، وكذلك البضائع المشحونة إضافة الى المحروقات ، والبضائع العامة ، والغاز المميع والمنتجات المختلفة ، الا انه في

التطور باعتبار النقل البحري يشمل 95 % من النقل للمختلف البضائع ، إضافة الى تطور ونمو و تنوع خدمات التامين في المجال البحري، إضافة الى تطور تامين النقل البحري الذي يساهم في تطوير النقل البحري .

- شهد النقل البحري في الفترة الممتدة من 2011 الى غاية 2018 تذبذب في النقل البحري للمسافرين والسيارات وعدد العبور ،فعدد نقل المسافرين بحريا يشد تذبذبا واضحا لكنه ليس بالخطير لانه يعرف تطور ونمو في مجال النقل البحري للمسافرين ، والانخفاض في النمو ليس بفوارق كبيرة في عدد المسافرين الذين يتم نقلهم عبر البحر. كذلك بالنسبة لنقل السيارات فيشهد هذا النوع كذلك من النقل تطورا رغم نموه البطئ ورغم التذبذب الذي نلاحظه في الفترة الممتدة من 2011 الى 2018 الى انه يرتفع في بعض السنوات ، وينخفض في أخرى ولكن ليس بانخفاض الكبير ، اما فيما يخص النقل لعدد العبور له تذبذب كذلك ، فيشهد ارتفاع وانخفاض في النمو ، رغم التذبذب الذي يشهده قطاع نقل المسافرين والسيارات وعدد العبور الا انه يشهد نموا إيجابيا رغم بطئ وتيرة النمو وهذا راجع الى ان التامين البحري يوفر لطالبي خدمات النقل البحري خدمات تأمينية متنوعة في الوقت والزمان المناسبين .

ومن خلال النتائج المتوصل اليها نثبت صحة الفرضيات التالية :

- يؤدي. التامين البحري في الجزائر دورا هاما وفعالا في ضمان النقل البحري للأشخاص والمختلف البضائع .
- تنوع خدمات التامين البحري تؤدي الى ارتفاع عدد المستفيدين من التامين البحري لنقل بضائعهم .
- للتأمين البحري اثر ودور إيجابي على النقل البحري.
- اهتمام السلطات الجزائرية بمجال التأمين البحري والتشجيع في استغلال هذا القطاع .

7. الخاتمة :

يعتبر التامين البحري دعامة النقل البحري باعتبار ،النقل البحري يمثل 95% من مجموع النقل العالمي ، من خلال هذا البحث قمنا بتحديد مفهوم التامين البحري ، وإبراز أهميته ، إضافة الى التطرق الى اهداف ومميزات التامين البحري ، كما ان التامين البحري أنواع تتمثل في التامين على السفينة والتامين البضائع المشحونة ، وتامين اجرة الشحن ، ويعتبر التامين البحري عصب الحياة التجارية في النقل البحري للبضائع لذلك جل دول العالم تهتم بهذا القطاع وهذا مايفسره التأصل التاريخي لقطاع التامين البحري فهو اول أنواع التامين التي ظهرت في التامين .

الجزائر كغيرها من دول العالم تهتم بمجال التامين البحري وذلك من خلال إصدارها للقانون الخاص به سنة 1995 ، إضافة الى فتح المجال امام الخواص للاستثمار في المجال البحري للتامين ، وهذا بسبب الشريط الساحلي الكبير الذي تتمتع به بالجزائر ، ومرور معظم التجارة البحرية عبر البحر الأبيض المتوسط ، فهدف الجزائر هو الخروج من النظام الريعي وتوزيع مداخيلها عن طريق الاستثمار في قطاع التامين البحري ، اذ الجزائر تخسر ملايين الدولارات في التامين البحري .

ان التامين البحري في الفترة الممتدة من 2011 الى غاية 2018 شهدا تطورا في مجال تامين النقل البحري ، إضافة الى تطور في تامين الخدمات البحرية وكذلك في تامين السفن الخاصة وهذا التطور حتما يصاحبه تطور في مجال النقل البحري لمختلف البضائع كنقل البضائع المفرغة ، وكذلك البضائع المشحونة إضافة الى المحروقات ، والبضائع العامة ونقل المسافرين والسيارات وعدد العبور وبالتالي فالتامين البحري يساهم في تطور النقل البحري في الجزائر .

الاقتراحات :

- ضرورة تشجيع التامين الالكتروني لنقل البحري نظرا لما يتميز به من مزايا .
- التعاون بين الجزائر ومختلف الدول في اطار تبادل الخبرات
- القيام بالحملات التحسيسية بضرورة التامين على الممتلكات التي تنقل بحرا .

- الشراكة بين القطاع الخاص والعام في فتح شركات خاصة بالتأمين البحري .
-تعاون بين مخابر البحث في الجامعة وشركات التأمين لوضع الخطط الاستراتيجية لمواجهة المنافسة الأجنبية ولتطوير قطاع التأمين البحري والنقل البحري .

8.المراجع :

الكتب :

- بهاء بهيج شكري،التأمين في التطبيق والقانون والقضاء،دار الثقافة للنشر والتوزيع ،الجزء الأول،(عمان الأردن : دار الثقافة للنشر والتوزيع ،2011،ص41)
- بهاء شكري بهيج ،بحوث في التأمين ،دار الثقافة للنشر والتوزيع ،الطبعة 01،(الأردن : دارالثقافة للنشر والتوزيع ،2012،
- جديدي معراج ،محاضرات في قانون التأمين الجزائري ،ديوان المطبوعات الجامعية ،(الجزائر:ديوان المطبوعات الجامعية ،2005،
- راشد راشد ، التأمينات البرية الخاصة على ضوء قانون التأمينات الجزائري ،ديوان المطبوعات الجامعية ،(الجزائر : ديوان المطبوعات الجامعية ،1992)
- رمضان ابوالسعود ،أصول التأمين ،دار المطبوعات الجامعية ،(الإسكندرية مصر : ديوان المطبوعات الجامعية ،2000)
- سعيد جمعة عقل ،حري محمد عريقات،مبادئ التأمين ، دار البداية ناشرون وموزعون،الطبعة 01،(عمان الأردن : دار البداية ناشرون وموزعون ،2016)
- عز الدين فلاح ،التأمين مبادئه وأنواعه ،دار أسامة للنشر والتوزيع ،الطبعة 01،(عمان الأردن : دار أسامة للنشر والتوزيع،2008).
- عزمي سلام، إدارة الخطر والتأمين ،دار حامد للنشر والتوزيع ،الطبعة01،(عمان الأردن : دار حامد للنشر والتوزيع ،2010،
- محمد عبد العزيز الصافي عبيد ،احمد علي أحمد ،تقييم إعادة التأمين في شركات التأمين السودانية بالتطبيق على فرع التأمين البحري بضائع للفترة من2004الى 2013 ،مجلة العلوم الاقتصادية ،العدد16، 2015.
- معراج جديدي،محاضرات في قانون التأمين الجزائري ،ديوان المطبوعات الجامعية ،(الجزائر : ديوان المطبوعات الجامعية ،2005)
- Jean-Pierre Beurrier, Droits maritimes, Dalloz, France 2008.

المقالات :

-حياة كحيل ،سليمة بوعويينة ،مدى استجابة عقد التأمين البحري لمتطلبات معاهدة روتردام في مجال النقل البحري ،مجلة العلوم القانونية والاجتماعية ،المجلد 05،العدد02، 2020.

رسائل الماجستير :

-ايمان عبد المالك، مبدأ حسن النية والتعويض في التأمين البحري في كل من القانونين الجزائري والتونسي ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص،كلية الحقوق ، تخصص القانون الخاص ،جامعة بن عكنون،الجزائر ، 2007/2006.

-علا عبد الحفيظ تويران المهيترات، المصلحة في التأمين ،رسالة مقدمة لنيل شهادة ماجستير ،كلية الحقوق، قسم القانون الخاص ،جامعة الشرق الأوسط ،الاردن ، 2011

-محمد الأمين معوش، دور الرقابة على النشاط التقني في شركات التأمين على الأضرار لتعزيز ملائمتها المالية -دراسة حالة الشركة الجزائرية للتأمينات 2A، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية ،تخصص اقتصاديات التأمين ،كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير ،قسم العلوم الاقتصادية ،جامعة فرحات عباس - سطيف 01-، الجزائر ، 2014/2013

الدوريات:

-بهي الدين محمود، أضاء على التأمين البحري (2010)، مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، (مصر : مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري .

-حاج محمد رابح وحلون نريمان، (2021)، الجزائر بالأرقام نتائج 2016-2018، الديوان الوطني للإحصاء ، رقم النشرة 49، الجزائر .

<https://www.ons.dz/IMG/pdf/aqc2016-2018ed2021-ara.pdf> 16/11/2021,22:00.

-حاج محمد رابح وحلون نريمان، (2016)الجزائر بالأرقام نتائج 2013-2015، الديوان الوطني للإحصاء ، رقم النشرة 46، الجزائر .

https://www.ons.dz/IMG/pdf/aqc_r_2015ed2016ar_.pdf 16/11/2021,22:35.

-حاج محمد رابح وحلون نريمان، (2018)الجزائر بالأرقام نتائج 2015-2017، الديوان الوطني للإحصاء ، رقم النشرة 48، الجزائر

https://www.ons.dz/IMG/pdf/aqc_r_2017_ed_2018ar-2.pdf 16/11/2021,22:24.

-Conseil national des assurances(2020), note de conjuncture 2019-2020 Troisième trimestre ,Algérie,

<https://www.cna.dz/Acteurs/CNA> 07/12/2021,21:58.

--Conseil national des assurances insurance council (2019),l'assurance algérienne en chiffres 2019 ,Algérie.

[Note+statistique++L'assurance+algérienne+en+chiffres+\(2019\).pdf](https://www.ons.dz/IMG/pdf/Note+statistique++L'assurance+algérienne+en+chiffres+(2019).pdf) 07/12/2021,21:58

-ministère des transports(2016) ,annuaire statistique de l'algérie n°34 chapitre XIV:transport, Algérie.

<https://www.ons.dz/IMG/docx/transports.docx> 15/11/2021,15:00

-ministère des transports(2020), annuaire statistique de l'Algérie n°37 chapitre XIV:transport, Algérie

http://www.mt.gov.dz/?page_id=3435 15/11/2021, 15:30

9.الملاحق :

Classement des sociétés d'assurances de dommages

PRODUCTION

Saa	SAA	Valeurs	Rang
	Primes émises	29 117	1

CAAT	CAAT	Valeurs	Rang
	Primes émises	24 589	2

CAAR	CAAR	Valeurs	Rang
	Primes émises	15 134	3

CNMA	CNMA	Valeurs	Rang
	Primes émises	14 312	4

CASH	CASH	Valeurs	Rang
	Primes émises	12 678	5

CIAR	CIAR	Valeurs	Rang
	Primes émises	9 866	6

SALAMA	SALAMA	Valeurs	Rang
	Primes émises	5 377	7

ALLIANCE	ALLIANCE	Valeurs	Rang
	Primes émises	5 202	8

TRUST	TRUST	Valeurs	Rang
	Primes émises	4 040	9

GAM	GAM	Valeurs	Rang
	Primes émises	3 805	10

2A	2A	Valeurs	Rang
	Primes émises	3 799	11

AXA OMMAGE	AXA OMMAGE	Valeurs	Rang
	Primes émises	2 650	12

CAGEX	CAGEX	Valeurs	Rang
	Primes émises	1 095	13

SGCI	SGCI	Valeurs	Rang
	Primes émises	985	14

