

ملخص

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز مدى مساهمة التأمين النقل البحري في تطوير التجارة الخارجية في الجزائر خلال الفترة (2010-2018)، وتوصلنا من خلال نتائج هذه الدراسة إلى أن تأمين النقل البحري على البضائع يلعب دورا حيويا وهاما في دعم عمليات التبادل التجاري في العالم والممثلة في حركة الصادرات والواردات، وفي الجزائر خاصة إذ يمثل النقل البحري أكثر من ثلثي حجم التجارة الخارجية إذ وصل في سنة 2017 إلى أكثر من 120 مليون طن بين شحن وتفريغ للبضائع في الموانئ الجزائرية.

مصطلحات مفتاحية: تأمين النقل البحري؛ تجارة خارجية؛ صادرات؛ واردات.

تصنيف ب آ ي: L62؛ L93؛ F31

Abstract:

This study aims to highlight the extent of the contribution of marine transport insurance to the development of foreign trade in Algeria during the period (2010-2018), and we have found through the results of this study that the insurance of maritime transport on goods plays a vital and important role in supporting trade exchanges in the world, represented in the movement of exports and imports, especially in Algeria, where maritime transport represent more than two-thirds of the volume of foreign trade, as in 2017 it reached more than 120 million tons between the loading and unloading of goods in the Algerian ports.

Keywords : Insurance of maritime transport؛ Maritime Trade foreign; Exports؛ Imports.

Jel Classification Codes : F31 ; L39 ; L62.

مقدمة

يعتبر النقل البحري عاملاً هاماً من العوامل التي تركز عليها التجارة الخارجية وتتأثر به، وكلما نشطت التجارة الخارجية زادت الكميات المنقولة بحراً، وفي نفس الوقت فإن التطور الذي يقع في مجال النقل البحري تنعكس آثاره على التجارة الخارجية. ونظراً لكون السفينة هي أداة الاستغلال في هذا الميدان وتنشيطه عن طريق المبادلات التجارية المتمثلة في الصادرات والواردات، كل ذلك وسط خضم بحري مشوب بالأهوال والأخطار قد تعرض السفينة إلى كثير من المخاطر فتأثيرات الطقس وطبيعة الممرات المائية والأخطاء البشرية، وكذلك قوة تأثير البحار نفسها جعلت من السفن وسيلة نقل مهددة بالأخطار في معظم الأحيان. وبالرغم من الوسائل المتعددة التي تم التوصل إليها عبر السنين لتوفير الأمان فإن الخطر البحري لا زال قائماً، والحوادث البحرية التي هي أبرز المشاكل في التاريخ البحري ما زالت مستمرة وتحدث بتتابع ينذر دائماً بعواقب وخيمة.

ويعتبر التأمين البحري نظام خاص، مستقل بذاته وخصوصياته لارتباطه بالنشاط المائي منذ القدم، إذ أن القواعد البحرية بدأت كعادات وتبلورت إلى عرف، ودونت في مجموعات ثم قننت وفصلت، وكلها تدور حول وسيلة وغاية واحدة، فالوسيلة هي السفينة والغاية هي إنهاء الرحلة البحرية في أمن وسلام، لذلك كان العقد الذي يبرم في هذا الشأن هو المرأة التي تعكس القواعد المثلى لتهيئة كل السفينة، إلى الوصول إلى الشاطئ بأمان خصوصاً إذا علمنا أن التأمين البحري هو الدعامة الأساسية لممارسة النقل البحري، والذي بواسطته يتم نقل ثلاثة أرباع التجارة الدولية لاسيما في الوقت الحالي.

باعتبار مكانة الجزائر الجغرافية بساحلها الشاسع، الممتد على جزء هام من البحر الأبيض المتوسط. فهي تشكل بوابة إفريقيا وال الضفة المقابلة لأهم موانئ أوربية، إذ تمر بموازاته معظم حركة الملاحة العالمية، مما يشرح الجزائر إذا استغلت هذه المكانة الاستراتيجية إلى احتلال مركز هام في اقتصاديات النقل البحري، وما يتطلبه من خدمات ضرورية. بما فيها التأمين البحري لبضائع الذي يعتبر الدعامة الرئيسية والضمان الأساسي للتجارة البحرية.

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

ما هو دور التأمين البحري للبضائع في تطور التجارة الخارجية؟.

أهمية الدراسة

نظراً لما تشكله التجارة الخارجية من أهمية في حياة الأمم والشعوب، وحيث أن أهم البضائع في العالم أجمع يتم نقلها والاتجار بها بحراً، ولكثرة المخاطر التي تواجه الرحلة البحرية وطول مدتها ولما تشكله هذه البضائع والسفن من ثروة مالية كبيرة وبالتالي تعرض أصحابها لخسائر مادية كبيرة بحال حصول الخطر البحري، فكان لا بد من إيجاد طريقة لتعويض الناس عن هذه الخسائر بحال تحققها، ولا يوجد أفضل من التأمين البحري لتحقيق ذلك، وبذلك يكون للتأمين البحري أهمية كبيرة في التجارة الخارجية للدول وتطورها.

أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى تحقيقي الأهداف التالية:

- التعرف على الإطار المفاهيمي للتأمين البحري؛
- إبراز مدى ضرورة التأمين البحري في تطوير التجارة الخارجية على مستوى العالم؛
- تبين مدى وعي الحكومة الجزائرية بأهمية التأمين البحري في المعاملات التجارية الخارجية.

منهجية الدراسة

يهدف الالام بجوانب الموضوع قمنا بالاعتماد على المنهج الوصفي في عرض المفاهيم المتعلقة بالتأمين البحري وإبراز مدى أهميته في التجارة الخارجية على مستوى العالم، ومع الإشارة إلى واقع التأمين البحري في الجزائر خلال فترة 2010-2018، ومدى مساهمته في التجارة الخارجية للجزائر، وذلك من أجل الخروج بمجمل من النتائج والتوصيات.

المحور الأول: مدخل عام حول التأمين البحري

يشكل التأمين البحري نسبة كبرى من أقساط التأمين الإجمالية، كما أن أهميته تظهر بالنسبة للاقتصاد الوطني والتجارة الخارجية، إذ أن هذا النوع من التأمينات يوفر المظلة لعمليات نقل البضائع مما يساهم في تطوير الصادرات والواردات، أما بالنسبة لأهمية هذا النوع من التأمينات في مجال الدراسة والبحث فإن معظم الباحثين والدارسين في مجالات التأمين، قد أعطوا هذا الفرع من الدراسة جل اهتمامهم وعنايتهم لما له من أهمية كبرى بوصفه كائنا حيا يتطور كل يوم حسب تطورات التجارة الدولية.

أولاً: نشأة التأمين البحري

يعد التأمين البحري أول أنواع التأمين وأقدمها في الظهور، حيث كان النشاط الاقتصادي يعتمد بالدرجة الأولى على الملاحة البحرية، ما يساعد على انتشارها خاصة في البلاد الواقعة في حوض البحر الأبيض المتوسط، وكانت هذه الملاحة تواجه مخاطر جسيمة مقارنة بالمخاطر التي كانت تواجه النقل البري، يضاف إلى ذلك أن الوسائل التي كانت تستعمل في الملاحة البحرية كانت بدائية غير مجهزة لمواجهة مخاطر البحر (فلاح، 2008، ص: 6-7).

من المعروف أن التأمين البحري هو أول ما طبق من أنواع التأمين، حيث ظهر هذا الأخير في نهاية العصر الوسيط في صورة نظام القرض البحري لدى اليونان و الرومان، كما عرف التأمين في عصر الرومان لأغراض القضائية (Smith, 1959, p: 14) ويعد هذا العقد هو النواة التي انطلق منها عقد التأمين البحري، وهو عبارة عن رهن يقع على السفينة ذاتها، أو على البضاعة ضامانا لمال يؤدي لها على سبيل القرض (أبو النجا، 1992، ص: 30).

ثانياً: مفهوم التأمين البحري

أ- تعريف التأمين:

- **التأمين لغة:** مشتق من الأمن نستعمل كلمة الأمن ضد الخوف ويقال آمن تأمينا أي جعله في أمان، والأمان هو الحماية ويقال أمن على كذا أي وثق فيه واطمئنان إليه وأمنه على الشيء تأميناً في ضمانه (عبد الودود، 1976، ص: 5).

- **التأمين اصطلاحاً:** عرفته لجنة المصطلحات التأمين بمؤسسة الخطر والتأمين الأمريكية بأنه: "هو تجميع لخسائر العرضية عن طريق تحويل هذه الأخطار إلى المؤمن (شركات التأمين)، والذين يوافقون على تعويض المؤمن لهم عن هذه الخسائر، أو توفير مزايا مالية أخرى في حالة وقوعها، أو تقديم خدمات متعلقة بالخطر" (ريجدا، 2006، ص: 51) وعليه فإن التأمين هو عبارة عن عقد بين المؤمن له والمؤمن فيلتزم الأول بدفع مبلغ التأمين، والثاني بدفع القسط في حالة وقوع الخطر، ويعتبر هذا الضمان جوهر العملية التأمينية.

ب- تعريف عقد التأمين البحري: لقد قدمت عدة مفاهيم للتأمين البحري من بينها:

- عقد التأمين البحري هو: "عقد يتعهد المؤمن بموجبه بتعويض المؤمن له وفقاً للطريقة و إلى الحد المتفق عليه عن الخسائر البحرية وهي الخسائر التي تنشأ عن الأخطار البحرية". (عزمي سلام، 2010، ص: 232)

- عقد التأمين البحري هو: "عقد يرضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر اللاحق به في معرض الرحلة البحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط على ألا يتجاوز التعويض قيمة الأشياء الهالكة"

- وحسب القانون الفرنسي الحديث: "التأمين البحري هو عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن مقابل دفع قسط بتعويض المؤمن له عن الضرر اللاحق به من جراء التحقق المحتمل خلال عملية بحرية معينة لخطر أو أكثر منصوص عليه في العقد." (بن غانم، 1999، ص: 14-15)

- كما عرف المشرع الجزائري عقد التأمين البحري بأنه: "ذلك العقد الذي يكون هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما". (معراج، 2005، ص: 57)

- حسب المادة 97 من قانون التأمينات: "يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين، ويمكن إثبات التزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأية وثيقة أخرى، لا سيما وثيقة الإشعار بالتغطية" (المادة 97، 2010، ص: 31)

3.2. أهمية التأمين البحري وأنواعه:

1.3.2. أهمية ومزايا التأمين:

وتكمن أهميته في:

- ✓ 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 أية وسيلة نقل، فهي في بعضهما تصل إلى عشرات آلاف الأطنان للبضائع العادية ومئات الأطنان من البضائع السائلة؛
- ✓ انخفاض نسبة المخاطر التي تعرض لها وسائل النقل البحري بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى حيث أنها تكيف للعوامل المناخية؛
- ✓ استمرارية الخدمة في وسائل النقل البحري على مدار ساعات اليوم. (حاسم، 2008، ص: 203).

ثالثا: أنواع التأمين البحري

عقود التأمين البحري تنقسم إلى عدة أنواع إلا أن أهمها هو التقسيم حسب الشيء موضوع التأمين:

أ- **التأمين البحري على البضائع:** يعتبر التأمين على البضائع من أكثر أنواع التأمين البحري شيوعاً ويشمل كافة أنواع البضائع سواء على أشكال (سائلة أو جافة) سواء كانت مغلقة في صناديق خشبية أو ورقية، أو غير مغلقة كالحبوب والفحم ومواد البناء. وتمتد التغطية التأمينية إلى الأشياء الثمينة مثل الذهب والغراء واللوحات الثمينة (عقل وعريقات، 2016، ص: 135)

ب- **التأمين على السفن:** وينصب هذا التأمين بصفة أساسية على السفينة (هيكلها وآلاتها ومعداتها) بهدف حماية صاحبها من الخسائر المادية التي تصيب السفينة بسبب تحقق الأخطار البحرية المؤمن ضدها مثل الغرق والجنوح والتصادم والارتطام... الخ، وقد تغطي وثيقة التأمين البحري سفينة واحدة أو أسطول من السفن. (مختار عبد الفتاح، التأمين البحري الجزء الأول، [https://mqqa.com/2019/10/](https://mqqa.com/2019/10/https://mqqa.com/2019/10/)، الجزء الأول).

ت- **أجرة الشحن:** تختص هذه العقود بضمان تعويض المؤمن له عن خسارته المتمثلة في ضياع أجرة النقل البحري من خلال إصدار وثائق تأمين أجرة النقل، إذ يشمل هذا العقد ما يستحقه مالك السفينة من أجرة الشحن وذلك مقابل نقله للبضائع إلى الجهة المطلوبة (عقل وعريقات، 2016، ص: 136).

رابعا: وثائق تأمين النقل البحري

وثيقة التأمين البحري هي وثيقة رسمية وقانونية، يثبت بها عقد التأمين البحري وهي التي يتم بمقتضاها التعامل بين شركات التأمين والمستأمنين في شكل التزامات قانونية منظمة في محرر مطبوع يفرغ فيه عقد التأمين (بن غانم، 2000، ص: 131-132)

أ- **شروط وبيانات وثيقة التأمين البحري:** إن وثيقة التأمين تتضمن عادة شروطاً عامة، ويترك فراغ العناصر المتغيرة في كل عقد كاسم المستأمن، والمال المؤمن عليه، والخطر المؤمن منه، ومدة التأمين وقسط التأمين، وبملا هذا الفراغ عند التوقيع على الوثيقة، وقد

يضاف إلى الوثيقة أحيانا شروطا خاصة تكتب باليد أو بالآلة الكاتبة تكمل الشروط المطبوعة أو تعدلها، وإذا وجد تعارض بينهما وجب الاعتداد بالشروط الخطية دون المطبوعة، لأن الشروط الأولى أكثر انطباقا على إرادة المتعاقدين من الثانية. (طه، بندق، 2012، ص: 45-46)

أما بيانات وثيقة التأمين التي ينبغي على الطرفين المكتبيين التوقيع عليها إجباريا نصت عليها المادة 98 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات تنص 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؛

- مبلغ قسط التأمين؛

- الشروط الأدنى أو كاملة إذا اتفق عليه؛

- توقيع الطرفين المتعاقدين.

ب-أنواع وثائق التأمين البحري:

- الوثيقة الزمنية: وثيقة تغطي فترة زمنية محددة وعادة ما تكون سنة واحدة ومثال ذلك تغطية أجسام السفن على أساس الوثيقة الزمنية؛

- وثيقة الرحلة: وثيقة تغطي البضاعة لرحلة بحرية واحدة فقط، وتكون عادة "من المخزن إلى المخزن، وعادة ينتهي سريان مفعول هذه الوثيقة بعد 60 يوما من تفريغ البضائع في ميناء التفريغ النهائي؛

- الوثيقة المختلطة: وهي خليط من الوثيقة الزمنية ووثيقة الرحلة. بمعنى أنها تغطي الرحلة ومدة زمنية بعد انتهاء الرحلة تنقل بضائع رحلة بحرية ومن ثم تؤمن عليها لمدة 3-4 شهور بعد التفريغ في ميناء التفريغ النهائي؛

- الوثيقة العائمة: وتستخدم عند شحن البضائع على عدة دفعات، وتكون قيمة البضاعة عالية جدا — ويجب على المؤمن أن يبلغ شركة التأمين بقيمة كل شحنة يتم إرسالها؛

- الوثيقة المفتوحة: لا يوجد سقف محدد لوثيقة الغطاء المفتوح، ويتم الاتفاق بين المؤمن له وشركة التأمين على تحديد الحد الأقصى لمبلغ التأمين في الشحنة الواحدة، وتصدر شركة التأمين وثيقة تأمين منفصلة لكل شحنة ويتم سداد قيمة القسط عن كل شحنة أثناء فترة الوثيقة والتي غالبا ما تكون مدتها سنة. والوثيقة المفتوحة تعني أنها غير محددة عدد الشحنات (عقل وعريقات، 2016، ص: 142).

المحور الثاني: تأمين النقل البحري والتجارة الخارجية

أولا: لماذا تلجأ الشركات إلى التجارة الدولية؟

هناك الكثير من الأسباب التي تدفع الشركات للجوء إلى التجارة الدولية، وفيما يلي بعض المزايا للتجارة الدولية.

أ- تقليل الاعتماد على السوق المحلي: قد يعاني السوق المحلي من بعض الضغوط الاقتصادية، لكن التجارة الدولية تتيح للشركات إمكانية الوصول إلى مجموعة كبيرة وغير محدودة من العملاء في الأماكن التي يمتلك سكانها أموالاً وفيرة تمكنهم من الإنفاق على الكثير

من السلع. كما أن الثقافات المختلفة لها احتياجات متباينة، فمن المهم أن تقوم الشركات بتنويع منتجاتها للاستفادة من هذه الاختلافات.

ب- زيادة فرص النجاح: فكلما زادت كمية المنتجات التي تباعها الشركة في الخارج، زادت أرباحها خاصة إذا تمكنت الشركة من تحديد سعر مناسب للبيع في الخارج وليس سعرا خاطئا.

ووفقاً لهيئة التجارة والاستثمار البريطانية "UKTI" فإن الشركات التي تصدر منتجاتها للخارج تكون فرص بقائها في السوق أكثر بنسبة 12% من الشركات التي تختار عدم تصدير منتجاتها.

ت- زيادة الكفاءة: يمكن للشركات الاستفادة من وفورات الحجم (انخفاض متوسط التكلفة الكلية في الأجل الطويل كلما ارتفع حجم إنتاج الشركة) واستخدام المنتجات الفائضة لديها وتصديرها للخارج لتحقيق الأرباح.

ث- زيادة الإنتاجية: تشير إحصاءات هيئة التجارة والاستثمار البريطانية إلى أن الشركات التي تنخرط في التجارة الدولية يمكنها أن تحسن إنتاجيتها بنسبة 34٪، مما يعني زيادة الإنتاجية بنسبة تتجاوز الثلث دون زيادة عدد المصانع.

ج- الميزة الاقتصادية: يمكن للشركات الاستفادة من تقلب أسعار العملات، وتصدير منتجاتها عندما تكون قيمة عملة دولتها منخفضة مقابل العملات الأخرى. لهذا يجب أن تراقب الشركات في هذه الحالة قيمة العملات في دولها وأن تحذر من الارتفاع المفاجئ في قيمة العملة حتى لا تفقد ما كسبته.

ح- الابتكار: عندما تقوم الشركة بتصدير منتجاتها إلى نطاق أوسع من العملاء، فإنها تحصل على المزيد من التعليقات والآراء حول منتجاتها على نطاق أوسع أيضاً. وتظهر إحصاءات هيئة التجارة والاستثمار البريطانية أن الشركات تعتقد أن التصدير يساعد على الابتكار وزيادة تطوير المنتجات الفريدة التي تساعد على حل المشكلات، وتلبية احتياجات قاعدة أوسع من العملاء.

خ- النمو: كلما زاد حجم التجارة الخارجية زادت فرص نمو الشركة، لذلك فإن التجارة الدولية تصب في مصلحة الشركات بشكل خاص والاقتصاد بشكل عام.

المحور الثالث: التطورات الرئيسية في التجارة والنقل البحري على المستوى المحلي والدولي.

أولاً: الاتجاهات المتزايدة للتجارة الدولية

يكشف تحليل أنماط التجارة الدولية الحديث أولاً عن نمو هزيل بين عام 2012 و 2014، ثم ركود في عام 2015 و 2016، وأخيراً انتعاش قوي في عام 2017 و 2018. وبعد فترة طويلة من التقلب، ازدادت قيمة التجارة العالمية بنسبة حوالي 10 في المائة في عام 2017 و 2018 لتصل إلى 25 تريليون دولار. وأشارت التوقعات الأولى لمنظمة التجارة العالمية إلى أنه من المتوقع أن تنمو التجارة العالمية بنحو 3.7 في المائة سنوياً بين عامي 2019 و 2021 متجاوزة نمو الناتج العالم بنسبة 0.7 في المائة. ومع ذلك، ونتيجة لحالات عدم اليقين الحالي في مجال التجارة العالمية، تشير آخر التوقعات لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) إلى أن نمو التجارة قد يظل مساوياً وفق لنمو الناتج العالمي في هذه الفترة (التجارة الدولية والتنمية: تقرير الأمين العام الدورة الرابعة والسبعون 22 جويلية 2019 ص 2)

والشكل الموالي يوضح معدلات نمو الإنتاج والتجارة العالميين، وكذلك نسبة قيمة التجارة العالمية إلى الإنتاج العالمي. وتوقف المؤشر عند حوالي 30 في المائة بين عام 2011 و 2014 ثم انخفض خلال عام 2015 و 2016 وارتفع المؤشر بعد ذلك، مقترفاً من مستويات الذروة في عام 2018. مع الإشارة إلى أن الأرقام لفترة 2019 - 2021 هي فقط توقعات.

الشكل رقم (01): النمو الاقتصادي والتجارة الدولية 2000 - 2021

السنة	البضائع المحملة/ملايين الأطنان
2010	8 409
2011	8 785
2012	9 197
2013	9 514
2014	9 843
2015	10 024
2016	10 289
2017	10 702

Source : Commerce international et développement, Rapport du Secrétaire générale, Soixante-quatorzième session, Point (17a) de l'ordre du jour provisoire Questions de politique macroéconomique, 25 juillet 2019 p3.

ثانيا: نمو التجارة البحرية الدولية.

شهدت حركة الملاحة البحرية العالمية قفزة حقيقية في عام 2017، مع ارتفاع حجم التداول بنسبة 4٪ وهو الأقوى في السنوات الخمس الماضية. ويعود ذلك لانتعاش النمو الاقتصادي وتحسين تجارة البضائع العالمية وقدرت بنحو 10.7 مليار دولار طن، وقد استفادت من هذا الانتعاش جميع شرائح السوق: المنتجات الجافة سجلت أكبر زيادة بنسبة 4.0 ٪، مقارنة مع 1.7 ٪ في عام 2016. وزادت شحنات النفط الخام 2.4 ٪ مقارنة مع 4 ٪ في عام 2016، في حين أن منتجات النفط والغاز المكرر سجل نموًا يقدر بنحو 3.9 ٪.

وفقا لتحليل الأونكتاد، تقدم التجارة البحرية العالمية يتواصل توازيا مع النمو المستمر للاقتصاد العالمي. حيث يتوقع الأونكتاد حدوث زيادة في الحركة البحرية العالمية بنسبة 4 ٪ في عام 2018. ومن المتوقع أن ينمو إلى معدل نمو سنوي مركب قدره 3.8 ٪ بين 2018 و 2023. والجدول الموالي يبين تطور التجارة البحرية العالمية في الفترة (2010-2017)

الجدول رقم (02): نمو التجارة البحرية الدولية: 2010-2017

السنة	2013	2014	2015	2016	2017	2018
الصادرات	5 217 099,8	4 917 598,2	3 537 186,7	3 277 716,4	3 928 295,6	4 889 278,6
الواردات	4 368 548,4	4 719 708,3	5 193 459,7	5 154 776,8	5 111 297,6	5 403 233,0
الميزان التجاري	848 551,4	197 889,8	-1 656 273,0	-1 877 060,4	-1 183 002,0	-513 954,3

المصدر: حوصلة إحصائيات وزارة النقل، ص 42، بالاعتماد على الرابط تاريخ الاطلاع 02/14

<http://www.ons.dz/IMG/pdf/s.commercext2013-2018.pdf> 2020

ثالثا: تطور حركة الموانئ الجزائرية.

الجدول رقم (03): النقل البحري للبضائع في الجزائر (2015-2017) - حركة الموانئ الجزائرية-

التعيين	الوحدة	2015	2016	2017
بضائع مفرغة	10 ط ⁶	56,1	52,0	46,0
بضائع مشحونة	10 ط ⁶	77,4	77,0	74,5
منها المحروقات	10 ط ⁶	71,9	70,9	69,1

المصدر: حوصلة إحصائيات وزارة النقل، ص 42، بالاعتماد على الرابط تاريخ الاطلاع 02/14/

http://www.ons.dz/IMG/pdf/aqc_r_2017_ed_2018ar-2.pdf 2020

من خلال الجدول رقم 3 أعلاه نلاحظ أن المبادلات التجارية المعتمدة على النقل البحري لا تتسم بعدم التوازن بين الواردات (حوالي 46 مليون طن سنة 2017) والصادرات (حوالي 74.5 مليون طن في نفس السنة) والتي تهيمن عليها المحروقات بـ 69.1 مليون طن. وهو ما يعكس التبعية الاقتصادية للمحروقات.

هذا ويبقى للنقل البحري في الجزائر النصيب الأوفر من الاستيراد والتصدير حيث دلت إحصائيات وزارة النقل على أن النقل البحري للبضائع بين الجزائر والدول المجاورة يستحوذ على ما يفوق نسبة 64% من إجمالي نقل البضائع في حين يأتي النقل الجوي في المرتبة الثانية بما يقارب 22%، وأخيرا النقل البري بنسبة 14%، والسبب في ذلك يرجع إلى المزايا التي يتمتع بها النقل البحري من حيث قلة التكاليف وارتفاع القدرة الاستيعابية وكذلك بحكم موقع الجزائر المطل على البحر الأبيض المتوسط.

وإذا كانت التوقعات لحركة النقل البحري إيجابية سواء محليا أو دوليا، فإن الحذر مطلوب لعدم اليقين ويرجع ذلك أساسا إلى احتمال وقوع أخطار تمس سلامة السلع والبضائع المنقولة بحرا، لهذا فإن التأمين عليها أثناء النقل أمر ضروري لضمان الأموال المستثمرة في التجارة. وهو ما سنتناوله فيما يأتي مع الإشارة لتأمين النقل البحري في الجزائر.

5. أهمية التأمين البحري على الصعيد المحلي وعلى صعيد التجارة الخارجية.

أجمع خبراء وقانونيون على تزايد أهمية التأمين البحري بالنسبة لحركة التجارة العالمية، على اعتبار أنه يساعد على توفير مظلة لعمليات نقل البضائع بما يساهم إيجابيا في زيادة الصادرات والواردات، وتطوير آليات منظومة التجارة الدولية. وشدد البعض على أهمية التأمين البحري بالنسبة لشركات التأمين لأنه يمثل العائد الأكبر لأقساط التأمين التي تحصل عليها في أغلب الحالات. وتبرز هذه الأهمية من خلال:

- تشجيع الهيئات والأشخاص على استثمار أموالهم في التجارة الخارجية مطمئنين إلى الضمانات التي يقدمها له منتجة لوقوع الخسائر خلال عملية النقل المختلفة؛
- يعتبر التأمين البحري أحد أهم بنود التجارة غير المنظورة والتي تدخل ضمن تقسيمات ميزان المعاملات التجارية مما يجعل التأمين البحري يرتبط ارتباطا وثيقا بالدخل والإنتاج ويعتبر أحد عوامل دفع خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية؛
- وسيلة لإيجاد نوع من الروابط بين الدول وتحسين العلاقات التجارية الاقتصادية والسياسية؛
- العمل على إدخال عملات أجنبية وخروج عملات محلية؛
- يعتبر التأمين البحري ضمانا كافيا لما تقدمه البنوك من أموال لتمويل التجارة الخارجية (عقل، عريقات، 2016، ص 134)؛
- حفظ رؤوس الأموال وتوزيع الثروات الاقتصادية على مختلف البلدان سواء إن كانت لك الثروات على شكل مواد أولية أو مواد نصف مصنعة أو تامة الصنع (فلاح، ص 104)؛
- ازدهار وتطور الملاحة البحرية، وكذلك ازدهار تطور صناعة السفن والصناعات التي تعتمد عليها (بنغانم، دونسنه نشر، ص 434).

أولاً: تنظيم تأمين النقل البحري في الجزائر.

باعتبار الجزائر من الدول التي عاشت الاستعمار لمدة زمنية طويلة، هذا ما جعل تجربتها في التشريع تكون مستمدة من تشريع الدولة المستعمرة لها وذلك بالنسبة لكل النصوص القانونية، إذ كانت في المرحلة الاستعمارية تخضع للتشريع الفرنسي وعليه تم تطبيق قانون التأمين الفرنسي الصادر في 30 جويلية 1930 والمرسومين الصادرين في 14 و 30 ديسمبر 1938 على كافة النشاطات الخاصة بالتأمين وذلك إلى غاية الاستقلال.

وبعد استرجاع البلاد سيادتها شرعت في معالجة تشريعاتها ومن بينها التأمين البحري، كان ذلك بإصدار القانون رقم / 63 201 المؤرخ في 08/06/1963 المتعلق بفرض التزامات و ضمانات على شركات التأمين العاملة بالجزائر وإخضاعها لإجراءات طلب الاعتماد من وزارة المالية إلى جانب إلزامية دفع كفالة مسبقة (الجريدة الرسمية عدد 39 الصادر بتاريخ 14/06/1963). واستمر الأمر على حاله إلى غاية التحولات التي شاهدها البلاد بعد سنة 1988 بالتقريب بتغير الاستراتيجية الاقتصادية في البلاد وانتهاج سياسة التجارة الخارجية، فأصبح سوق التأمين يتطلب التقليل من تسلط الدولة، ذلك ما استحدثت. منح الاستقلالية لشركات التأمين وجسد ذلك بصدور قانون التأمين رقم 07 / 95 : المؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق لـ 1995/01/25 وأتى هذا الأمر بجميع أحكام التأمين، فالنصوص الخاصة بالتأمين البحر يجاءت تحت إطار الباب الثاني بعنوان التأمينات البحرية، ونص على كل ما يتعلق بإبرام العقد والضمان وحقوق المؤمن والمؤمن له والتزامهم وكذلك آثار الإخلال بها.

ثانياً: تطور تأمين النقل البحري للبضائع في الجزائر

عرف سوق تأمين النقل في الجزائر نموا متفاوتا من سنة لأخرى حيث حقق في سنة 2010 رقم أعمال قدر بـ 6093 مليون دينار، ليسجل في السنتين الموالتين انخفاضا وصل إلى 5333 مليون دينار سنة 2012 ويعود للارتفاع مرة أخرى ليحقق 6238 مليون دينار في 2016. وهو ما يوضحه الجدول رقم 04.

الجدول رقم (04): تطور تأمينات النقل في الجزائر -2017/2010-

الوحدة: مليون دينار

السنة	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	2015	2016	2017
تأمينات النقل	6 093	5 708	5 333	5 436	6 497	5 745	6 238	5 926

Source : LE SECTEUR ALGERIEN DES ASSURANCES Notes Statistiques, conseil national des assurance, LE MARCHE ALGERIEN DES ASSURANCES EN 2014-2017.

فيما حقق فرع تأمين النقل في الثلاثي الثالث من سنة 2019 نموا يقدر بـ 6.2% مقارنة بنفس الفترة من سنة 2018 محققا بذلك رقم أعمال يقدر بـ 3.7 مليار دينار.

أما فيما يخص الأرقام المحققة على مستوى مختلف فروع تأمينات النقل فقد تباينت بين تأمينات النقل البري والبحري والجوي وهو ما جاءت به إحصائيات المجلس الوطني للتأمينات. كما يوضحه الجدول رقم (05).

وما يلاحظ هو التطور الملحوظ للنقل الجوي الذي بلغ نسبة 187.8 %، بعد الاشتراك في أعمال جديدة في "التأمين على الفضاء". ويلاحظ نفس الاتجاه التصاعدي في فرع النقل البحري (+ 1.8%). مسجلا بذلك رقم أعمال بلغ 2 514 086 529 ج في الثلاثي الثالث من سنة 2019.

أما بالنسبة لفرعي النقل البري والنقل بالسكك الحديدية، فقد سجلت تراجع بنسبة 5.1 % و 25.4 % على التوالي، مقارنة بالفترة نفسها من عام 2018

الجدول رقم (05): تطور تأمينات فروع النقل للثلاثي الثالث (2019/09/30).

نسبة التطور	2019/09/30	2018/09/30	تأمين النقل
5,10%-	858 369 657	904 777 835	النقل البري
25,40%-	4 630 754	6 203 322	النقل بالسكك الحديدية
187,80%	341 126 292	118 515 459	النقل الجوي
1,80%	2 514 086 529	2 470 584 997	النقل البحري

Source : Conseil national des assurance, note de conjoncture, Troisième trimestre 2019 Prévisions de clôture au 31/12/2019, p11.

من خلال الإحصائيات المعروضة سابقا والتي مست التجارة الخارجية، حركة الموانئ وكذا تأمين النقل البحري في الجزائر، نلاحظ أن نمو هذه المؤشرات كان بصفة متوازنة فزيادة حركية التجارة الخارجية ينعكس ايجابيا وتضاعفيا على حركة الموانئ، ورافقة تأمين النقل البحري على صعيد آخر أين سجل هو الآخر تزايدا خلال فترة نمو الحركة التجارية الخارجية وهو ما يبين ترابط هذه الآلية بالتجارة الخارجية لما توفره لها من تغطية تأمينية للبضائع المنقولة بحرا، وكذا تحفيز المستثمرين على الإقبال للاستثمار في مجال التجارة الخارجية بكل ثقة وأمان في الحفاظ على أموالهم.

ثالثا: أثر تأمين النقل البحري على التجارة الخارجية

تتضح ضرورة تأمين النقل البحري في أن عملية التعويض النقدي تتيح للمشتري أن يسترد قيمة ما أصاب موارده نتيجة فقد أو تلف البضائع المنقولة، وذلك بغض النظر عما إذا كان عقد التأمين قد تم بواسطة البائع أو المشتري، حيث أن عملية التأمين تعتبر في حد ذاتها جزءا منها لعملية البيع، والتأمين البحري اليوم يعتبر مساعدا للتجارة الخارجية لا يمكن الاستغناء عنه، إذ أنه يقدم الوقاية اللازمة ضد الخسائر المحتملة أثناء نقل البضائع والممتلكات من مكان لآخر وتتيح للمشتغلين في التجارة الدولية أن يخاطروا برأسهم في طمأنينة وثقة مما يؤدي إلى زيادة حجم عمليات التبادل التجاري (سلامة، عصام الدين التأمين البحري، 1981، ص16).

وتعتبر البنوك هي المسؤولة إلى حد كبير عن تمويل عمليات التجارة الخارجية، والطريقة المتبعة في ذلك هي أن يقوم المشتري بعد إتمام الاتفاق بينه وبين البائع وتوقيع عقد البيع بفتح اعتماد مستندي في حدود البنوك لحساب البائع الذي يمكنه أن يحسب كميالية على المشتري بقيمة كل شحنة من البضائع يرسلها إليه، وفي هذه الحالة يكون البنك على استعداد لخصم هذه الكميالية بشرط أن يكون مرفقا بما مستندات الضمان اللازمة والمتمثلة في فاتورة البيع، إذن التصدير، سند الشحن، وثيقة التأمين البحري. وبهذا يتمكن البائع من أن يتحصل من البنك على ثمن بضائعه التي تم شحنها بدلا من انتظاره استلام المشتري لها وسداد الثمن، كما يتمكن البائع أيضا من استثمار أمواله وتتضح أهمية وثيقة التأمين ضمن المستندات المطلوبة في أن البنك تشترط أن تكون البضائع المنقولة مؤمنة ضد المخاطر البحرية ومن ضمنها خطر الحرب حتى يوافق على خصم الكميالية المحسوبة على المشتري، وفي حالة فقد البضائع أو تلفها يقوم المشتري بمطالبة شركة التأمين بقيمة التعويض طبقا لشروط وثيقة التأمين المبرمة عن طريقه أو بواسطة البائع إن كان له الحق في مثل هذه المطالبة وطبقا لاتفاقيات النقل الدولية يتحتم على البائع عند إرسال البضائع عن طريق البحر أن يخبر المشتري ببداية الرحلة حتى

يمكن الأخير من التأمين عليها ضد أخطار النقل البحري إن لم يكن البائع قد قام بالتأمين عليها طبقا بشروط عقد البيع و يعتبر البائع مسؤولا عن أي تلف أو خسارة تلحق البضائع المنقولة إذ لم يتم بتنفيذ هذا الالتزام القانوني (سلامة، عصام الدين التأمين البحري، 1981، ص 20).

خاتمة

من خلال ما جاء في دراستنا نستنتج أن أغلب المبادلات والتعاملات التجارية الدولية تتم عن طريق البحر، وهذا نظرا للمميزات التي يتسم بها النقل البحري بالمقارنة مع أنواع النقل الأخرى، وتأمين النقل البحري يعتبر جزءا لا يتجزأ من التجارة الخارجية الحديثة، يتوقف عليه ازدهار التجارة البحرية فهو يؤدي إلى تطور حجمها وتغطية جميع الأخطار التي تتعرض لها أثناء النقل البحري. ومن خلال ما تم لنا التطرق إليه، توصلنا إلى النتائج التالية:

- يمثل تأمين النقل البحري تأمينا دوليا، يغطي معظم الأخطار وذلك حسب الاتفاقيات الدولية؛
- زيادة الطلب على الخدمات التأمينية يؤدي إلى الحد من الخطر الذي يواجهه المتعاملون الاقتصاديين، وبالتالي ارتفاع الطلب على النقل البحري للبضائع، مما ينعكس إيجابيا على تطور التجارة الخارجية؛
- التأمين البحري للبضائع عصب التجارة الخارجية ولاسيما النقل البحري يشكل 80 % من النقل الدولي، ولا تستطيع أن تقوم التجارة الخارجية بدونه أو تزدهر فهو يؤدي إلى تطويرها وجذب رؤوس الأموال إليها عن طريق الاستيراد والتصدير؛
- للتأمين البحري دور مهم وأساسي في البناء والحفاظ على الاقتصاد وتدعيم الثقة الائتمانية والتجارية إضافة أن له أهمية اقتصادية في التجارة الدولية والمساهمة في الدخل الوطني من خلال تحقيق قيمة مضافة للناتج المحلي والحفاظة على البضائع والثروات التجارية.
- الشحن البحري للبضائع في الجزائر يمثل نسبة أكثر من ثلثي حجم التجارة الخارجية، وقد عرف تطورا كبيرا في السنوات الأخيرة أكثر من 120 مليون طن في سنة 2017 بين شحن وتفريغ للبضائع في الموانئ الجزائرية.
- يتضح مما تم ذكره أن تأمين النقل البحري على البضائع يلعب دورا حيويا وهاما في دعم التجارة الخارجية، مما يؤدي إلى تحقيق الطموحات المنشودة وحتى يتم تفعيل دور القطاع في القيام بمهامه نوصي بالتالي:
- اهتمام الجزائر بعقد المؤتمرات والملتقيات والندوات حول إدارة الخطر والتأمين، وتشجيع البحث العلمي في موضوعات التأمين البحري وخاصة في المجالات التطبيقية ونشر هذه البحوث في المجالات؛
- تحسيس الجماهير بأهمية التأمين البحري، ذلك بوضع إشارات وإعلانات بمجلات تختص بإظهار أهمية التأمين لكل خطر؛
- يجب دراسة النقائص في فرع التأمين البحري ومحاولة تجاوزها، ودعم الإصلاحات فيه مما يساهم في تحريك التجارة الخارجية؛
- القيام بالتعويض بأسرع وقت ممكن لكسب ثقة زبائن جدد والحفاظ على زبائنها السابقين؛
- تخصيص أعوان لإبرام والحصول على عقود تأمينية من المستثمرين في التجارة الخارجية، وذلك لرفع رقم أعمال الفرع وقطاع التأمين بشكل عام وجلب العملة الصعبة،
- الأخذ بعين الاعتبار التأمين البحري وتشجيع المؤسسات البحرية للتأمين على بضائعها من أجل الحماية والضمان.

المراجع

الكتب:

1. إبراهيم أبو النجا، 1992، التأمين في القانون الجزائري الجزء الأول، الطبعة الثانية، ديوان لمطبوعات الجامعية، الجزائر.
2. بن غانم علي، 1999، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، بدون طبعة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر.
3. بن غانم علي، 2000، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر.
4. جديد معراج، 2005، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر.

5. جورج ريجدا، 2006، مبادئ إدارة الخطر والتأمين، بدون طبعة، دار المريخ للنشر، المملكة العربية السعودية.
6. سلامة عبدالله، عصام الدين عمر، التأمين البحري، أصوله العلمية، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، مصر، 1981.
7. عبد الودود يحيى، 1976، أصول التأمين البري الخاص، بدون طبعة، بدون دار نشر، القاهرة.
8. عز الدين فلاح، 2008، التأمين مبادئه وأنواعه، الطبعة الأولى، دار أسامة للنشر والتوزيع، عمان الأردن.
9. عزمي سلام، 2010، إدارة الخطر والتأمين، الطبعة الأولى، دار حامد للنشر والتوزيع، عمان-الأردن.
10. عقل سعيد جمعة، عريقات حربي محمد، 2016، مبادئ التأمين، الطبعة الأولى، دار البداية ناشرون وموزعون، جامعة البتراء عمان الأردن.
11. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، 2012، التأمين البحري (في القوانين: المصري-الانجليزي - اللبناني الكويتي -السعودي-الأردني- الليبي-قطري-البحريني-العماني)، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، مصر.

التقارير :

12. التجارة الدولية والتنمية: تقرير الأمين العام الدورة الرابعة والسبعون البند (17أ) من جدول الأعمال المؤقت المسائل المتعلقة بسياسات الاقتصاد الكلي 22 جويلية 2019.

المواقع الالكترونية:

13. نبيل محمد مختار عبد الفتاح، 2019، التأمين البحري-الجزء الأول، <https://mqqal.com/2019/10>
14. حوصلة إحصائيات وزارة النقل، ص 42، بالاعتماد على الرابط تاريخ الاطلاع /02/14
http://www.ons.dz/IMG/pdf/aqc_r_2017_ed_2018ar-2.pdf 2020
15. حوصلة إحصائيات وزارة النقل، ص 42، بالاعتماد على الرابط تاريخ الاطلاع /02/14
<http://www.ons.dz/IMG/pdf/s.commercext2013-2018.pdf> 2020

شخصيات ذكورة :

16. Robert Smith, 1959, Traite théorique et pratique d'assurances maritimes, paris.

Les rapports :

17. Commerce international et développement, Rapport du Secrétaire générale, Soixante-quatorzième session, Point (17a) de l'ordre du jour provisoire Questions de politique macroéconomique, 25 juillet 2019.