



وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان -
قسم العلوم التجارية



مطبوعة جامعية موجهة لطلبة السنة الأولى ماستر تخصص مالية و تجارة دولية

INTERNATIONAL
INSURANCE

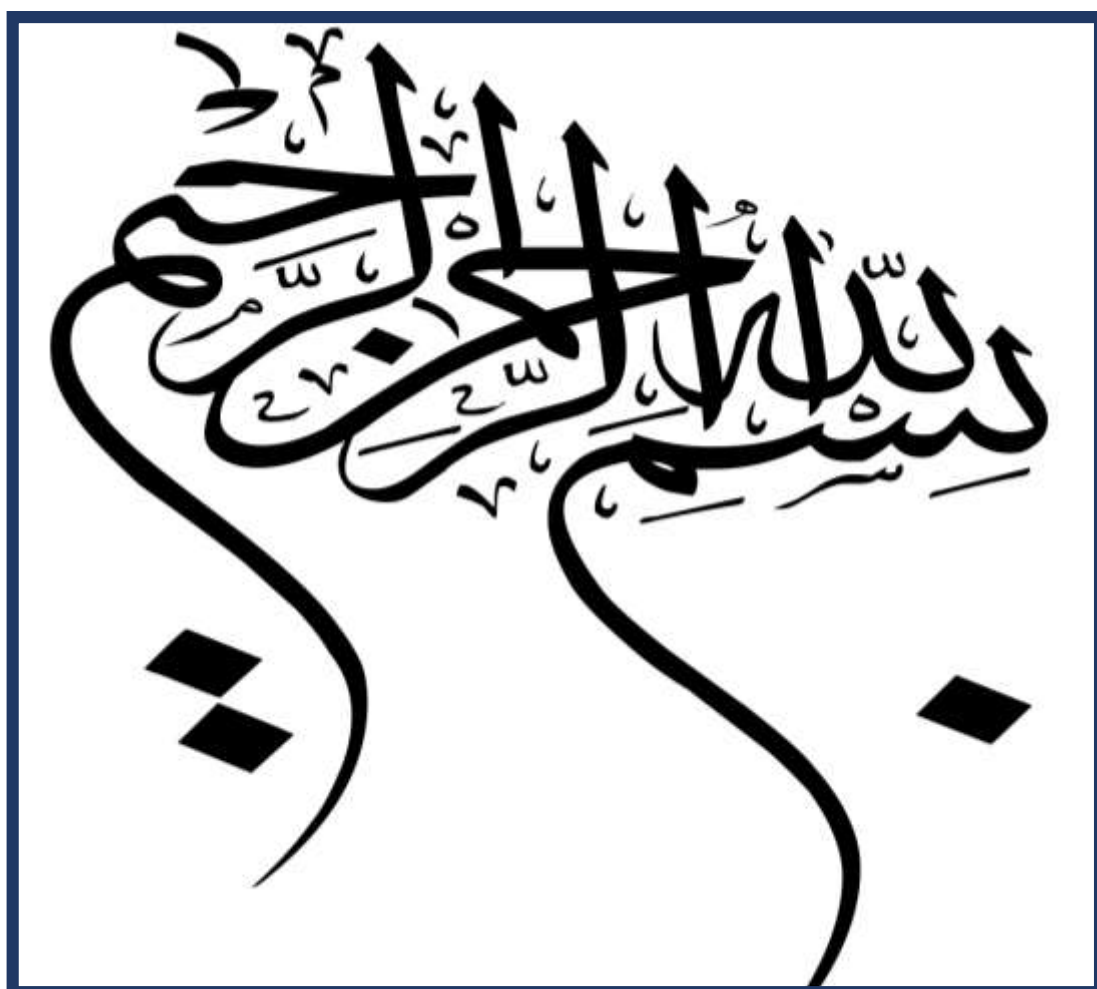


مقياس التأمين الدولي
(قسم العلوم التجارية)

من إعداد الأستاذة : د. عزة إكرام

السنة الجامعية: 2025-2026

محاضرات في التأمين الدولي من إعداد : الدكتورة بن عزة إكرام



فهرس

المحتويات

1.....	التعريف بالمطبوعة
5.....	المحور الأول الخطر
5.....	المحاضرة الأولى مفاهيم أساسية حول الخطر
5.....	1.1 مفهوم الخطر في الفكر الإقتصادي:
5.....	1.2 مفهوم الخطر في علم التأمين:
8.....	2. التصنيفات الأساسية للخطر:
8.....	1.2 الأخطار المعنوية (الغير الاقتصادية):
8.....	2.2 الأخطار الاقتصادية:
9.....	أ- الأخطار العامة :
10.....	ب- الأخطار الخاصة :
13.....	<u>المحاضرة الثانية : مصادر الخطر الرئيسية (مسببات) ومؤثرات الخطر (عوامل المساعدة)</u>
13.....	1. تعريف مصدر الخطر (مسبب الخطر) : PERILS:
13.....	2. تعريف العوامل المساعدة للخطر:
15.....	1.2 التصنيفات الأساسية للعوامل المساعدة للخطر:
15.....	أ- عوامل مساعدة موضوعية أو مادية:
15.....	ب- عوامل مساعدة شخصية:

1	نشأة التأمين التقليدي	19
2	مفهوم التأمين التقليدي (التجاري):	20
3	أسس التأمين:	21
1.3	الأسس الفنية للتأمين	21
2.3	الأسس الاقتصادية للتأمين: ويعتمد على نظريتين	23
3.3	الأسس القانونية للتأمين: يعتمد على نظريتين	23
4.3	الأسس الفنية (التقنية) للتأمين:	23
	المحاضرة الثانية: التقسيمات الأساسية للتأمين:	25
1	أنواع التأمين وفروعها:	26
1.1	التقسيم من حيث موضوع التأمين:	26
2.1	التقسيم من حيث عنصر التعاقد:	26
3.1	التقسيم من حيث الغرض من التأمين (الهيئة التي تقوم بدور المؤمن):	27
4.1	التقسيم العملي للتأمين:	27
5.1	التقسيم من حيث مجال الخطر:	28
2	أركان التأمين التجاري (عناصر) Insurance Policy Components	29
	المحور الثالث: إعادة التأمين التجاري	31
1	ماهية إعادة التأمين التجاري:	33
1.1	مفهوم إعادة التأمين	33
2.1	أسباب اللجوء إلى إعادة التأمين:	35
3.1	وظائف عملية إعادة التأمين:	35
2	طرق إعادة التأمين التجاري:	36

36	1.2 إعادة التأمين الاختياري :
37	2.2 إعادة التأمين الإجبارية (الإنفاقية):
38	3.2 طريقة مجمعات إعادة التأمين:
40	المحور الرابع:تأمين الصادرات:
40	المحاضرة الأولى ماهية تأمين الصادرات:
41	1. مفهوم وأهمية تأمين الصادرات :
43	2.أهمية تأمين الصادرات:
45	3.تطور فكرة تأمين الصادرات و أسباب ظهورها:
46	4.أسباب او دوافع ظهور تأمين الصادرات
47	المحاضرة الثانية: أخطار التصدير:
48	1. أنواع المخاطر:
48	1.1 الأخطار التجارية:
48	2.1 الأخطار غير التجارية (السياسية):
50	3.1 أخطار أخرى :
51	2. أنواع وثائق تأمين الصادرات :
57	3.مزايا و عيوب تأمين الصادرات :
57	المحاضرة الثالثة : شركات تأمين الصادرات.
59	1.التجربة الجزائرية في مجال تأمين الصادرات:(CAGEX)
61	2.خدمات و منتجات شركة تأمين الصادرات:
65	المحور الخامس:تأمين النقل الدولي
66	المحاضرة الأولى مفهوم تأمينات النقل الدولية:
68	1.تعريف التأمين الدولي

2. تقنيات التأمين الدولي: 68

1.2 التأمين البري 68

اولا تعريف النقل البري: 68

ثانيا أنواع التأمينات البرية : 69

2.2 التأمين الجوي: 72

المحاضرة الثانية التأمين البحري..... 76

1. التأمين البحري و نشأته وتطوره: 78

1.1 تعريف عقد التأمين البحري: 79

2.1 أنواع التأمينات البحرية: 79

أولا التأمين على السفينة: 80

ثانيا التأمين على البضائع: 80

ثالثا أجرة الشحن..... 80

رابعا تأمين المسؤولية المدنية..... 80

2. مستندات التأمين البحري: 80

3. الطبيعة القانونية لعقد التأمين البحري: 82

1.3 التزامات المؤمن له في وثيقة التأمين على البضائع وهياكل السفن 82

أولاً: الالتزام بدفع قسط التأمين..... 82

ثانياً: الالتزام بتقديم المعلومات الصحيحة والدقيقة عن الخطر محل الضمان: 83

2.3: التزامات شركة التأمين في الوثيقة على البضائع والسفن..... 83

4. تصنيف وثائق التأمين البحري (الأنواع) 84

المحاضرة الثالثة مفهوم الخطر البحري والخسارة البحرية: 84

1. مفهوم الخطر البحري 86

88	2.أنواع المخاطر البحرية :
88	1.2 المخاطر البحرية البحتة (Perils of the Sea) :
88	2.2 المخاطر غير البحرية (Extraneous or Fortuitous Perils) :
91	3.أنواع الخسائر البحرية العوارية حسب التشريع الجزائري:
93	4.تصنيف الخسائر العوارية حسب القواعد الدولية مثل قواعد يورك-أنفيرب:
94	المحاضرة الرابعة شروط البيع الدولية:
94	1.نشأة مصطلحات البيع الدولية:
97	2.ماهية مصطلحات التجارة الدولية 'incoterms' :
98	3.وظائف الإنكوترمز :
99	4.تصنيفات مصطلحات التجارة الدولية لعام 2020 وتعديلاتها :
99	5.تقسيمات شروط النقل الدولية :
101	أولا المجموعة الأولى "E" Group :
101	ثانيا المجموعة الثانية (F) Group :
104	ثالثا المجموعة الثالثة "C" Group :
108	رابعا المجموعة الرابعة الوصول (D) Group :
106	المحور السادس أسواق التأمين الدولية:
106	المحاضرة الأولى: لمحة حول أسواق التأمين الدولي:
114	1 : تعريف وأهمية تأمينات السوق الدولية :
115	2 :تقسيم تأمينات السوق الدولية :
115	1.2 من حيث مجال الخطر :
115	أولا تأمين النقل الدولي :
115	ثانيا تأمين التجارة الدولية :

115	ثالثا تأمين المخاطر السياسية.....
116	رابعا تأمين الاستثمار الأجنبي المباشر (FDI Insurance).....
116	خامسا التأمين ضد تقلبات العملات الأجنبية.....
116	سادسا إعادة التأمين الدولي (Reinsurance).....
116	2.2: التقسيم حسب مستوى تطور السوق:.....
119	2. الاتجاهات الحديثة في صناعة التأمين العالمية.....
122	3. الجهات الفاعلة في السوق الدولية للتأمين:.....
122	4. تعريف هيئة لويديز في سوق التأمين الدولي.....
123	المحاضرة الثانية لمحة في سوق التأمين الجزائرية:.....
125	1. تحرير قطاع التأمين.....
128	2. سوق التأمينات الجزائري:.....
129	3. هيكلية قطاع التأمينات:.....
131	4. مراحل تطور قطاع التأمين في الجزائر.....
138	قائمة المراجع:.....

التعريف بالمطبوعة

هذه المطبوعة عبارة عن مجموعة من المحاضرات في مادة التأمين الدولي كجزء من برنامج السنة الأولى ماستر تخصص مالية التجارة الدولية قسم العلوم التجارية ، حيث تم إعدادها وفقاً للمقرر الخاص بالمقياس المعتمد من الوزارة ، و الذي يتكون من محاور أساسية في مجال التأمينات ، وتهدف المادة إلى تزويد الطلاب بالمعرفة الأساسية حول صناعة التأمين، ودوره الحيوي في تقليل المخاطر المرتبطة بالتجارة الدولية، بما في ذلك الجوانب التنظيمية والتقنية التي تنظم علاقة المشتري و المصدر ، بالإضافة إلى الأطر النظرية ذات الصلة. وهو تعريف الطالب بمفهوم الخطر وآلية التأمين منها (اي التأمين من خطر معين عن طريق دفع أقساط الذي يعتبر سعر التأمين، كيفية الحصول على تعويض عند حدوث الخطر المؤمن منه)، وكذا كيف تتم عملية إعادة التأمين. والاهم سيتمكن الطالب من فهم اهم اخطار التجارة الخارجية وكيفية التأمين منها والطرف المسؤول عن عملية تأمين البضاعة من مستودع المصدر الى مستودع المستورد وذلك من خلال دراسة وفهم كل شروط التجارة الخارجية (Incoterms)

و يضم المقياس مجموعة من محاور رئيسية ويشمل كل محور مجموعة من المواضيع الرامية إلى تحقيق أهداف المقياس:

أهداف المادة: تهدف هذه المادة إلى

- تعزيز فهم الطلاب للمفاهيم الأساسية للتأمين والتطبيقات العملية لها. 
- تمكين الطلاب من فهم آليات التأمين وإعادة التأمين بشكل عميق. 
- تدريب الطلاب على تقييم المخاطر المختلفة وتحديد كيفية التعامل معها باستخدام أدوات التأمين. 
- تعريف الطلاب بالأسواق العالمية في مجال التأمين وأثرها على الاقتصاد العالمي. 

المعارف المسبقة : على الطالب المقبل لدراسة هذه المحاضرة الإلمام بالمواضيع الخاصة و التي سبق

و أن تناولها في مقررات السنوات السابقة من التدرج وهي

- إجراءات الاستيراد والتصدير (من تقنيات التسوية بين المصدر والمستورد، والوثائق المطلوبة في التجارة الخارجية).
- أسعار الصرف.
- تسيير و إدارة المخاطر

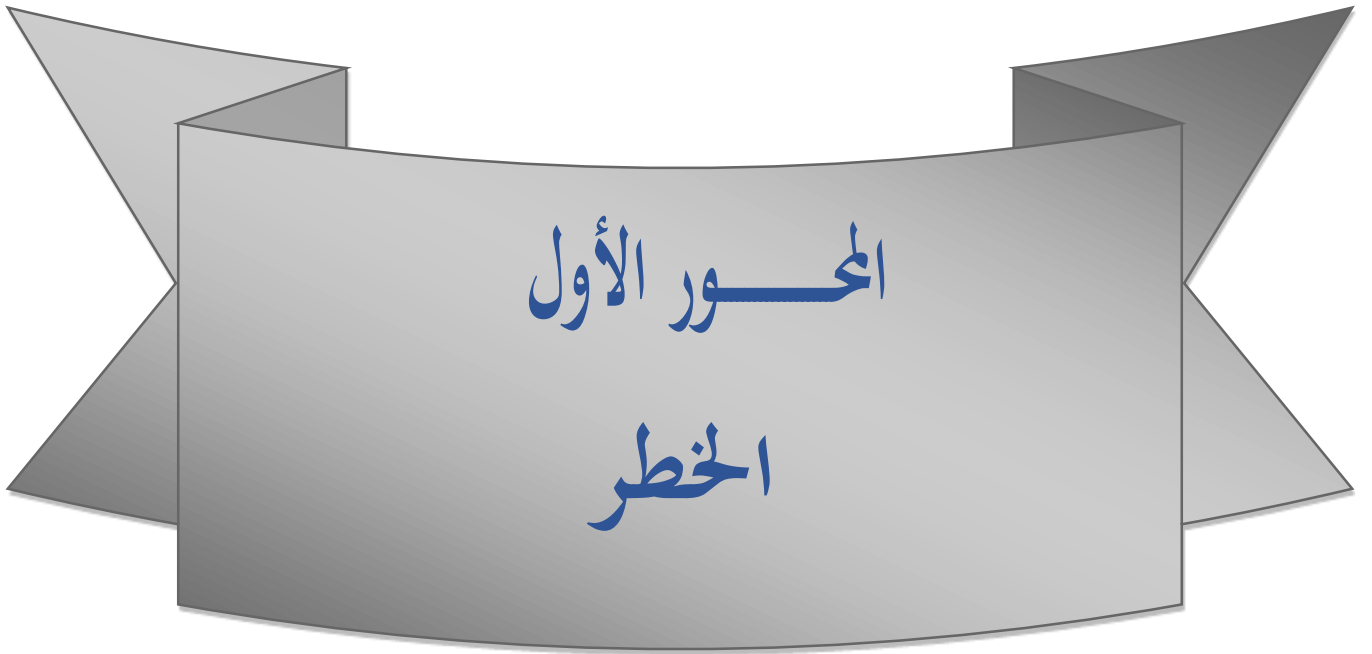
- تقنيات التجارة الدولية

محتوى المادة : 

- الخطر.
- التأمين.
- إعادة التأمين.
- تأمين الصادرات.
- تأمين النقل الدولي.
- اسواق التأمين الدولية.

المهارات المراد الوصول إليها: بعد نهاية هذه المادة على الطالب أن يكون قادرا على إدراك :

- تحليل المخاطر : تطوير قدرة الطالب على تحليل المخاطر في سياقات مختلفة مثل النقل الدولي والتأمين على الصادرات.
- القرار والتقييم : تمكين الطلاب من اتخاذ قرارات متعلقة بالتأمين وإعادة التأمين بناءً على تحليل المخاطر.
- التطبيق العملي : تطبيق مفاهيم التأمين والنقل الدولي على حالات دراسية حقيقية.
- التفاعل مع أسواق التأمين الدولية : فهم كيفية تأثير الأسواق العالمية على السياسات التأمينية والأعمال التجارية.



المحاضرة الأولى :

مفاهيم أساسية حول الخطر

المحور الأول: الخطر

المحاضرة الأولى: مفاهيم أساسية حول الخطر

1. مفهوم الخطر :

ظهر علم الخطر الحديث الخاص بقياس الظواهر الإنسانية و الاجتماعية من خلال الدراسات التي قام بها جراونت Graunt بوجود إمكانية قياس الظواهر الإنسانية و الاجتماعية بوجود انتظام اجتماعي و قوانين إجتماعية تناظر إلى حد بعيد القوانين الفيزيائية أدى ذلك لاحقاً إلى انطلاق حركة واسعة في مجال القياس للظواهر الاجتماعية و الإنسانية، ومن ذلك ظهرت جداول الحياة التي أصبحت أحد أعمدة أنظمة التأمين على الحياة، وظهرت إحصاءات الأخطار الأخرى (الحرائق) وقانون الأعداد الكبيرة. ومن أهم النظريات التي تناولت و اهتمت بمفهوم الخطر، نجد نظرية المنفعة لـ دانيال برونولي daniel bernoulli و نظرية الاحتمال لـ دانيال كاهنمان و اموس kahneman daniel¹.

1.1 مفهوم الخطر في الفكر الإقتصادي:

إمكانية حدوث شيء غير مستحب أو غير مرغوب فيه بينما يرى البعض أنه مجرد وسيلة مفاهيمية تساعد في التعامل مع الحالات التي لا يمكن التنبؤ بالمستقبل على وجه اليقين mc names.

1.2 مفهوم الخطر في علم التأمين²:

حاول العديد من الأكاديميين والباحثين والعاملين في صناعة التأمين تعريف كلمة الخطر على سبيل المثال: الخطر هو عدم التأكد من وقوع خسارة معينة Uncertainty أو الشك أو الخوف من تحقق ظاهرة معينة أو موقف معين. و قد اعتمد هذا التعريف على الحالة المعنوية للفرد عند إتخاذ قراراته و يرجع عدم التأكد إلى مصدرين رئيسيين هما:

⊕ عدم القدرة على التنبؤ

⊕ عدم دقة المعلومات اللازمة للتنبؤ

✓ تعريف Heins , williams الخطر: هو عدم التأكد الممكن قياسه و تتحقق إمكانية القياس في تلك الحالات التي يمكن فيها إستخدام نظرية الاحتمالات (probability Theory) لقياس درجة عدم التأكد

✓ تعريف Willet: هو عدم التأكد الموضوعي المتعلق بتحقيق حادث غير مرغوب فيه ويركز هذا التعريف على الموضوعية في عدم التأكد ليعد خطراً أي أن الخطر هو حالة الشك و حالة عدم التأكد الممكن قياسه.

¹ عبد الكريم أحمد قندوز، نظرية الخطر في الفكر الإقتصادي التقليدي الإسلامي، صندوق النقد العربي، أبو ظبي، 2020، ص 12-13

² عيد احمد أبو بكر ، إسماعيل السيفو، إدارة الخطر و التأمين، دار اليازوري العلمية للنشر و التوزيع ، الأردن ، 2009 ، ص 26-27

✓ تعريف Rejda: هو عدم التأكد من حدوث خسارة مالية و يركز هذا التعريف على الربط بين عدم التأكد و النتائج التي قد تترتب على تحققه وهي الخسارة المالية.

✓ تعريف Emmetts Vaughn: الخطر هو الانحراف في النتائج التي يمكن أن تحدث خلال فترة محدودة في موقف معيّن، و يقصد بالانحراف غير المرغوب أو الانحراف العكسي عن النتائج المتوقعة أو التي يأمل تحقيقها بينما الانحراف المرغوب فيه لا يمثل خطراً .

✓ تعريف ممدوح حمزة: الخطر هو الخوف من تجاوز الخسائر المادية الفعلية للخسائر المتوقعة نتيجة حادث مفاجئ و هذا التعريف يركز على أن الخطر يتمثل في تجاوز الخسارة المادية الفعلية، للخسارة المتوقعة (الانحراف الموجب)

✍ ومن التعاريف السابقة نستنتج أن الخطر هو ¹:

أولاً : الخطر هو حالة عم التأكد: تعريف الخطر ضمن مفهوم عدم التأكد من حدوث خسارة ما، فيجب أن نُميّز بين نوعين من الخطر هما الخطر الموضوعي والخطر العشوائي.

فالخطر الموضوعي: هو التغيّر النسبي للخسارة الفعلية عن الخسارة المتوقعة فإذا كان لدى إحدى شركات التأمين إحصائية معيّنة بنت عليها احتمال حدوث حريق في منطقة جغرافية معيّنة هو بنسبة 1 % سنوياً فإذا كان في هذه المنطقة 1000 منزل فإنه من الناحية الإحصائية من المتوقع أن يحترق 100 منزل سنوي، و لكن قد لا يتحقق هذه النسبة في أحد الأعوام بمعنى قد يحترق 90 منزل في أحد السنوات أو قد يحترق 110 منازل في سنة أخرى وبذلك يوجد تغيّر يقدر بـ $(10 \pm)$ منازل وهذا التغير النسبي للخسارة الفعلية عن الخسارة المتوقعة يعرف بالخطر الموضوعي و يقاس الخطر الموضوعي بأحد مقاييس التشتت أي بين النتائج الفعلية عن النتائج المتوقعة الانحراف المعياري، التباين المدي، معامل الاختلاف، و تقل حدة الخطر كلما كبرت حجم العينة وهو ما يعرف قانون الأعداد الكبيرة، أي بمعنى كلما زاد حجم العينة فإن النتائج الفعلية تقترب من النتائج المتوقعة.

أما الخطر الشخصي العشوائي subjective Risk فهو عدم التيقن أو عدم التأكد المبني على الحالة الذهنية للشخص فقد يتصرّف شخص ما بطريقة مختلفة عن تصرّف شخص آخر مع أن كلا الشخصين معرضان لنفس الخطر و يرتبط هذا الخطر بالحالة الذهنية للشخص و عاداته و تقاليده و ثقافته أي الخطر العشوائي يقاس بدرجة الاعتقاد.

¹ بتصرّف أسامة عزمي سلام، شقيري نوري موسى، إدارة الخطر و التأمين، دار حامد للنشر و التوزيع، الأردن، الطبعة الأولى 2007 ، ص 20-24

ثانيا - فرصة وقوع الخسارة: اعتمد هذا التعريف على الحالة المعنوية للفرد عند اتخاذ قراراته بحيث لا يخضع للمقياس الكمي بل يتوقف عن التقدير الشخصي للنتائج الناشئة عن موقف معين بطريقة موضوعية .

ثالثا -احتمال وقوع الخسارة (إمكانية حدوث خسارة): وقد عرّفه آخرون بأنه احتمال وقوع الخسارة بحيث يكون الحادث احتمالي وليس مؤكداً أو مستحيل الحدوث كما يعاب على هذا التعريف عدم تحديد نوع الخسارة إذا كانت مادية أو معنوية أو كلاهما معاً، و تجدر الإشارة أن إحتمال وقوع الخسارة تعني فرصة وقوع الحادث و بعبارة أخرى إحتمال وقوع الحادث إلى جانب حجم الخسارة التي تنجم عن وقوع هذا الحادث ذلك أن إحتمال وقوع الحادث ليس هو العنصر الوحيد لقياس درجة الخطر لكن حجم الخسارة المحتملة تعتبر عنصراً رئيسياً يدخل عند تقدير درجة الخطر. ومثال عن ذلك نجد أن إحتمال وقوع الحادث في خطر ما ضئيلاً جداً ومع ذلك يعتبر خطراً جسيماً وعلى النقيض من ذلك يكون إحتمال وقوع خطر ما كبيراً جداً ومع ذلك يعتبر هذا الخطر تافهاً و ذلك لأن حجم الخسارة المحتملة المترتبة على وقوع هذا الحادث تكون بسيطة.

مثال توضيحي

- على فرض إحتمال وقوع حادث حريق بمبنى معين هو 0.001 بينما يقدر إحتمال وقوع حادث كسر زجاج مدخل ذلك المبنى هو 95% ورغم ذلك نجد أن حادث كسر الزجاج هنا لا يشكل خطراً كبيراً و إن كان احتمال وقوعه كبيراً جداً لماذا ؟ لأن حجم الخسارة المادية الناتجة عن هذا الخطر تكون بسيطة في حين فإن الخسارة المادية المحتملة الناتجة عن وقوع خطر الحريق تكون جسيمة.

رابعا- الخطر هو اختلاف النتائج الفعلية عن المتوقعة : تنظر شركات التأمين أن الخطر يتمثل في الفرق بين الخسائر المتوقعة و التي تم على أساسها حساب قسط التأمين الصافي، و الخسائر الفعلية و التي تلتزم شركة التأمين بتعويضها لحملة وثائق التأمين الذين لحقت بهم حوادث الأخطار المؤمن ضدها. و الخسارة من وجهة نظر شركة التأمين هو أن تزيد الخسائر الفعلية عن الخسائر المتوقعة وذلك على مستوى الكلي لأعمال الشركات في فرع تأمين معين، ويقل هذا الفرق إحصائياً إلى حده الأدنى كلما زاد عدد الوحدات المعرضة للخطر وهو ما يسمى بقانون " الأعداد الكبيرة".

2. التصنيفات الأساسية للخطر: يمكن تقسيم الخطر إلى عدة مجموعات سنتناول مجموعتين:

- المجموعة الأولى: الأخطار المعنوية و الأخطار الاقتصادية؛
- المجموعة الثانية: الأخطار العامة و الأخطار الخاصة؛

1.2 الأخطار المعنوية (الغير الاقتصادية):

وهي الأخطار التي ينتج عن تحققها خسارة معنوية فهي أخطار لا تسبب لا ربحاً و لا خسارة و لا تخضع لمبدأ القياس و التقييم و لا يمكن التنبؤ بها و بتالي فإن شركات التأمين لا تقوم بالتأمين ضدها كالأخطار النفسية و الناتجة عن الصدمة أو الألم أو الإنفعال أو الخوف¹.

2.2 الأخطار الاقتصادية:

وهي تلك الأخطار التي يكون ناتج تحقق مسبباتها خسارة مالية اقتصادية، مثل خطر الحريق أو خطر الوفاة فخطر وفاة رب الأسرة ، ينطوي على خطر معنوي يتمثل في فقدان العاطفة تجاه أفراد الأسرة كما أنه يتضمن خطر مادي يتمثل في فقدان الدخل².

وتظهر الأخطار الاقتصادية في الحالات التالية³:

- خطر سرقة الممتلكات.
- خطر الغرق المرتبط بفقد شحنة السفينة أو كليهما.
- خطر الكساد المرتبط بالبطالة.
- خطر المسؤولية المدنية .
- خطر التعرض لإصابات العمل.
- خطر خسارة الاستثمارات في بورصة الأسهم.

و هي الأخطار التي يسهل التنبؤ بها و يمكن قياسها كمياً (قياس الخسائر الناتجة عنها ولذا فهي أخطار قابلة للتأمين). و ليس معنى تصنيف الأخطار إلى أخطار اقتصادية و غير اقتصادية أن النوعين متباعدان بل العكس صحيح ففي الكثير من الأحيان يقعان مختلطان ببعضهما البعض مثل⁴:

¹ أسامة عزمي سلام، شقيري نوري موسى، إدارة الخطر و التأمين، مرجع سابق الذكر ، ص 25 .

² المرجع نفسه، ص 26

³ العيد قريشي "مطبوعة محاضرات في التأمين و التأمين التكافلي"، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير ؛ جامعة محمد الصديق بن يحيى -

جيبل-، 2016-2017 ، ص 17

⁴ المرجع نفسه ، ص 18.

✚ خطر وفاة الإبن بالنسبة للوالدين هما الخطر معنوي بفقدان الابن بجانب الخطر الاقتصادي وهو خسارة الجهد و المال المنفق على الإبن في سبيله تربيته و تعليمه لتحقيق النفع المادي المنتظر في المستقبل.

✚ خوف الأسرة من وفاة العائل: هنا وفاة العائل الوالد هو خطر اقتصادي مرتبط به خطر معنوي وهو فقدان شخص عزيز

✚ خوف مخترع من فشله في بيع اختراعه : الشق الاقتصادي يتمثل في الجهد و المال المنفق على تصميم الإختراع و الشق المعنوي يتمثل في التأثير المعنوي السيئ لرفض اختراعه.

أنواع الأخطار الإقتصادية: تنقسم الأخطار الاقتصادية بحسب نشأتها إلى أخطار المضاربة والأخطار الطبيعية أي البحتة، وهي¹:

أولا أخطار المضاربة و هي الأخطار التي ينتج عن تحقيقها ربح أو خسارة و تسمى أحيانا بالأخطار التجارية مثل أخطار السوق، أخطار التجارة، أخطار الإستثمار، فمثل هذه الأخطار قد يتحقق عنها ربح أو قد ينتج عن تحقيقها خسائر و هذه الأخطار يتسبب في نشأتها ظواهر يخلقها الإنسان بنفسه ولنفسه. مثال الشخص الذي يشتري أسهم في سوق الأوراق المالية فإنه يحقق ربح إذا ارتفع سعر السهم ويخشى الخسارة وهي هبوط سعر السهم. ○ و الجدير بالذكر أن أخطار المضاربة تعود بالفائدة على المجتمع بعكس الأخطار البحتة حيث أن خسارة مستثمر بسبب انخفاض أسعار الأوراق المالية قد يعني ربح لمستثمرين آخرين، كما أن خسارة شركة ما بسبب انخفاض الأسعار قد يعني ربح لشركة أخرى بينما خسارة مصنع بسبب حريق تعني خسارة لصاحب المصنع و خسارة المجتمع ككل.

ثانيا الأخطار الطبيعية (البحتة):

وهي التي تتسبب عن ظواهر طبيعية وعامة ليس للإنسان دخل في وجودها ، و يترتب على تحقيقها خسارة مالية إذا لم تتحقق لم ينتج عنها خسارة أو ربح ، ومن أمثلة هذه الأخطار خطر الوفاة الذي يترتب عليه انقطاع الدخل، وخطر الحريق ، و أخطار الزلازل والبراكين والفيضانات... إلخ.

و يمكن تصنيف الأخطار البحتة إلى مجموعة الثانية وهي الأخطار العامة و الأخطار الخاصة²:

أ- الأخطار العامة : هي تلك الأخطار التي تؤثر على إقتصاد البلد بشكل عام أو على مجموعة كبيرة من الأشخاص في المجتمع : مثل الظروف الإقتصادية التضخم ، البطالة، وظروف سياسية كالحروب و الثروات، الكوارث الطبيعية الزلازل و البراكين و الفيضانات . مثل هذه الأخطار الجسيمة ذات الخسائر كبيرة تؤثر على إقتصاد البلد وغالبا ما تتحاشى شركات التأمين تغطية مثل هذه الأخطار إلا ضمن ظروف وحالات معيّنة كأن تقوم بإعادة التأمين عليها.

¹عيد احمد أبو بكر ، إسماعيل السيفو، مرجع سابق الذكر، ص 40-41 .

²نفس المرجع، ص 42

ب- الأخطار الخاصة: هي تلك الأخطار التي تؤثر على الفرد و ليس على المجتمع بأكمله مثل حريق منزل ، سرقة، الوفاة المبكرة، وهذه الأخطار يمكن قياسها و التنبؤ بها و هي أخطار قابلة للتأمين. و تنقسم الأخطار الخاصة إلى¹ :

② الأخطار الأشخاص:

وهي التي ينتج عن تحقق مسبباتها خسائر مادية تصيب الأشخاص بذاتهم أو دخلهم أو الاثنين معا أي هي تلك الأخطار التي ينتج عن تحققها خسائر مالية مثل الوفاة والمرض والبطالة والعجز والشيخوخة فخطر الوفاة المبكرة تعني وفاة رب الأسرة دون أن يكمل الالتزامات المالية تجاه عائلته كمصاريف تربية الأطفال و تعليمهم و توفير المسكن و خسارة الدخل هنا ، تعتبر خسارة مادية و خسارة معنوية (نفسية) كون رب الأسرة يوفر الحماية و الرعاية للأسرة . و خطر الشيخوخة هو عدم توفر دخل كاف للشخص عند تقاعده و أما خطر المرض فهو يعني فقدان الدخل بسبب المرض نتيجة لعدم القدرة على العمل كما أنه يعني حجم كبير من المصاريف بسبب العلاج.

و خطر البطالة فهو يشكل تهديدا كبيرا بسبب إنقطاع الدخل كما أنه يشكل تهديدا كبيرا للمجتمع.

② أخطار الممتلكات:

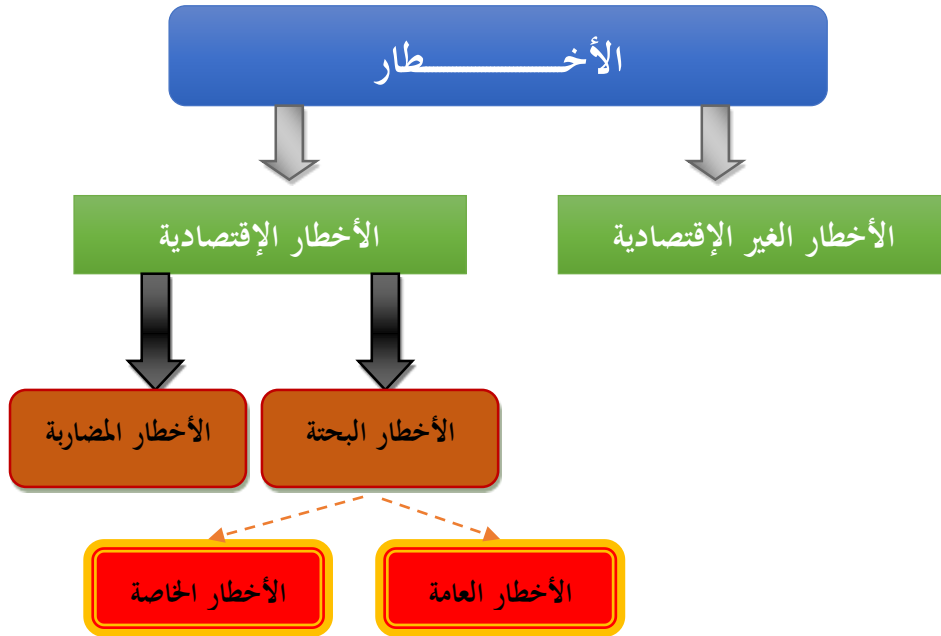
وهي تلك الأخطار التي ينتج عن تحقق مسبباتها خسائر مادية تصيب الممتلكات، سواء كانت ممتلكات ثابتة أو منقولة مثل ظاهرة الحريق والانفجار والسرقة والتهدم والتصادم الضياع التلف الغرق الإختلاس. فمالكي الممتلكات عرضة لخسائر مباشرة و غير مباشرة نتيجة لتعرض ممتلكاتهم للخطر، فإذا تحطمت سيارة مثلا في تصادم فإن الخسائر المباشرة هي عبارة عن مصاريف الإصلاح و الخسائر الغير المباشرة تأتي نتيجة لعدم إستخدام السيارة أثناء فترة الإصلاح وما ينتج عنها من عطل أو ضرر.

② أخطار المسؤولية المدنية:

وهي التي ينتج عن تحقق مسبباتها مسؤولية الشخص المدنية أمام القانون تجاه الغير فيما لحقه من أضرار جسمانية أو ممتلكاته أو كليهما معا و يترتب عنه تعويض من وقع عليه الضرر ومن أمثلة المسؤولية المدنية تجاه أشخاص هي أخطار مسؤولية قائدي السيارات السفن و الطائرات ، و أخطار المسؤولية المدنية نتيجة الأخطاء المهنية للأطباء و الصيادلة، المحامين المهندسين و المحاسبين وما تسببه هذه الأخطاء من خسائر تجاه الغير. و يمكن تصنيف الأخطار حسب ما ورد سابقا كالتالي:

¹ أسامة عزمي، شقيري نوري، مرجع سابق الذكر ص 27-28 .

الشكل رقم (01) التصنيفات الأساسية للخطر



المصدر: من إعداد الأستاذة بالإعتماد على

عيد أحمد أبو بكر، ولبد إسماعيل السيفو، إدارة الخطر و التأمين، مرجع سابق الذكر ، ص 41

المحاضرة الثانية: مصادر الخطر الرئيسية
(المسببات) ومؤثرات الخطر (العوامل المساعدة):

المحاضرة الثانية مصادر الخطر الرئيسية (المسببات) ومؤثرات الخطر (العوامل المساعدة):

لقد عرفنا كيفية عمل شركة التأمين وكيف يستخدم المؤمنون قانون الأعداد الكبيرة ومعادلة التكرار الخطورة في تحديد درجة الخطر و دراسة مسببات الأخطار تقود إلى تقييم و تحليل درجة الخطورة بصفة أدق¹:

1.تعريف مصدر الخطر (مسبب الخطر): PERILS هو المصدر الرئيسي لوجود الخطر أي المسبب الرئيسي للخسارة المادية المحتملة- وهي متعددة فالحريق هو المسبب في حالة خطر الحريق و السرقة هي المسبب في حالة خطر السرقة و الإهمال هو المسبب في حالة خطر المسؤولية المدنية².

2.تعريف العوامل المساعدة للخطر:

وهي العوامل التي يمكن أن تؤدي إلى زيادة معدل تكرار الخطر أو زيادة احتمال وقوع الخسارة التي يمكن أن تزيد من حجم الخسارة المادية المتوقعة الناتجة من مسبب الخطر أو كليهما معا فمثلا التدخين يعتبر عاملا مساعدا يزيد من احتمال حجم الخسارة المادية الناجمة عن وقوع حادث الوفاة ، تكديس المخزون من البضائع يعتبر عاملا مساعدا لزيادة حجم الخسارة المادية الناجمة عن وقوع حادث الحريق ،و بناء مصنع بجانب مركز إطفاء يقلل من حجم الخسارة المحتملة للحريق و ذلك بعكس إقامة ذلك المبنى بجانب محطة وقود³.

¹ منشورات المعهد المالي ، مدخل إلى أساسيات التأمين ، المعهد المالي، الرياض المملكة العربية السعودية سنة 2016، ص 25 تاريخ الإطلاع يوم

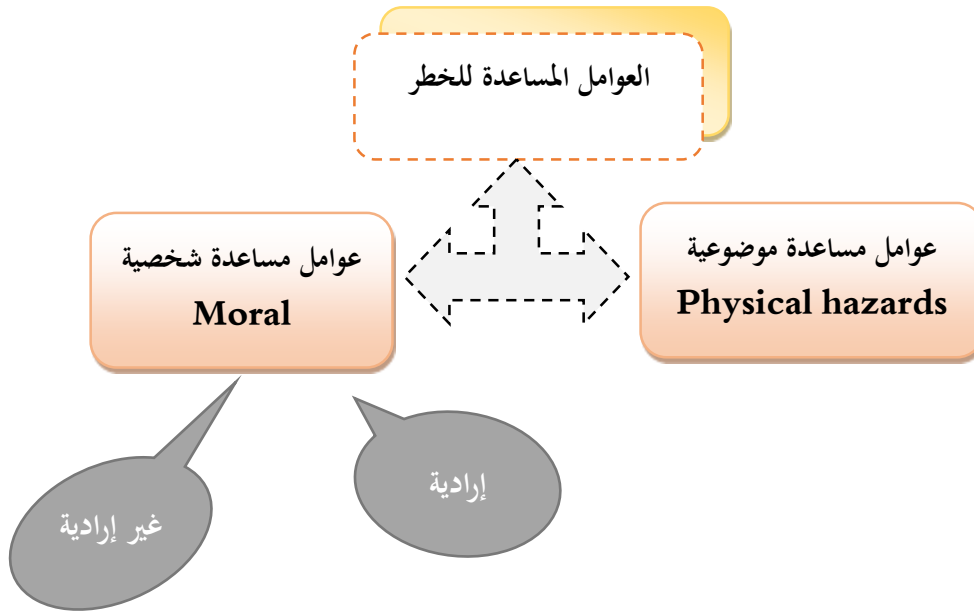
01 أبريل 2023 ، متاح عبر الرابط التالي : <https://faculty.ksu.edu.sa/sites/default/files/ifcematerial.pdf>

² أسامة عزمي، شقيري نوري، مرجع سابق الذكر ص 30

³ نفس المرجع ، ص 31

و لتوضيح الفرق بين مسببات الخطر و العوامل المساعدة
نقول أن الحريق مسبب للخطر فهو شيء يسبب الخسارة ولكن ببيان
المبنى هو عامل مساعد للخطر لأنه يمكن أن يؤثر في مدى الضرر
في حالة وقوع الخسارة فإذا كان لدينا مبنيان أحدهما من الطوب و
الأخر من الخشب فإنه من الواضح أن المبنى الخشبي يمثل خطراً
أكبر للتأمين ضد الحرائق فالطوب و الخشب لن يتسببا في حدوث
الحريق بصورة تلقائية ولكن في حالة نشوب حريق (مسبب الخطر)
فإن المبنى الخشبي سيتعرض إلى ضرر أكبر. إن البنيان نفسه عامل
مساعد للخطر فهو يؤثر في النتيجة و لكنه لا يسبب الخسارة
بينما الحريق مسبب للخطر لأنه هو الذي يتسبب في الخسارة.

الشكل رقم (02) أنواع العوامل المساعدة للخطر



المصدر: من إعداد الأستاذة بالإعتماد على

عيد أحمد أبو بكر، ولبد إسماعيل السيفو، إدارة الخطر و التأمين، مرجع سابق الذكر، ص 41

1.2 التصنيفات الأساسية للعوامل المساعدة للخطر: يمكن تقسيم العوامل المساعدة للخطر إلى قسمين رئيسين¹:

أ- عوامل مساعدة موضوعية أو مادية:

و يقصد بعوامل الخطر المساعدة تلك المسببات التي ينتج عن وجودها احتمال وقوع الخسارة أو زيادة في حجم الخسارة المادية أو كليهما معا ومن أمثلة ذلك²:

- طبيعة بناء المساكن من الأخشاب بجوار أماكن قابلة للإشتعال (عوامل مساعدة لحدوث الحريق)، يزيد من خطر الحريق (مسبب خطر).

الظواهر الطبيعية مثل البراكين و الزلازل تزيد من خطر الحريق و درجة جسامته لذلك تعتبر مسببات خطر مساعدة لمسبب الخطر الأساسي وهو الحريق .

ب- عوامل مساعدة شخصية:

¹ عيد أحمد أبو بكر، إسماعيل السيفو، مرجع سابق الذكر ص 34 - 35

² أسامة عزمي، سقيري نوري، إدارة الخطر و التأمين مرجع سابق الذكر، ص 31.

بقصد بها العوامل المساعدة التي يكون فيها العنصر البشري تأثير فيها أو تنتج بسبب تدخله في مجريات الأمور أو تأثيره في الظواهر الطبيعية أو مشاركته سواء كانت مشاركته سلبية أو إيجابية و بحسن نية أو بسوء نية ويمكن التفرقة بين العوامل المساعدة الشخصية كالتالي¹:

✦ النوع الأول منها يعرف بـ عوامل مساعدة للخطر الشخصية الإرادية.

وهي العوامل التي تؤدي إلى زيادة درجة الخطورة أو حجم الخسائر المترتبة نتيجة، فعل إرادي متعمد و المقصود منه إحداث ضرر أو زيادة حجمه مثل الانتحار تعتبر من العوامل الشخصية إرادية تزيد من خطورة الوفاة أيضاً إشعال الحريق لتغطية الاختلاسات، والتي تزيد من درجة خطورة ظاهرة الحريق، القيادة بسرعة قصوى تزيد من حوادث التصادم وكذلك حالات الغش و الاحتيال للحصول على أكبر تعويض ممكن من شركات التأمين .

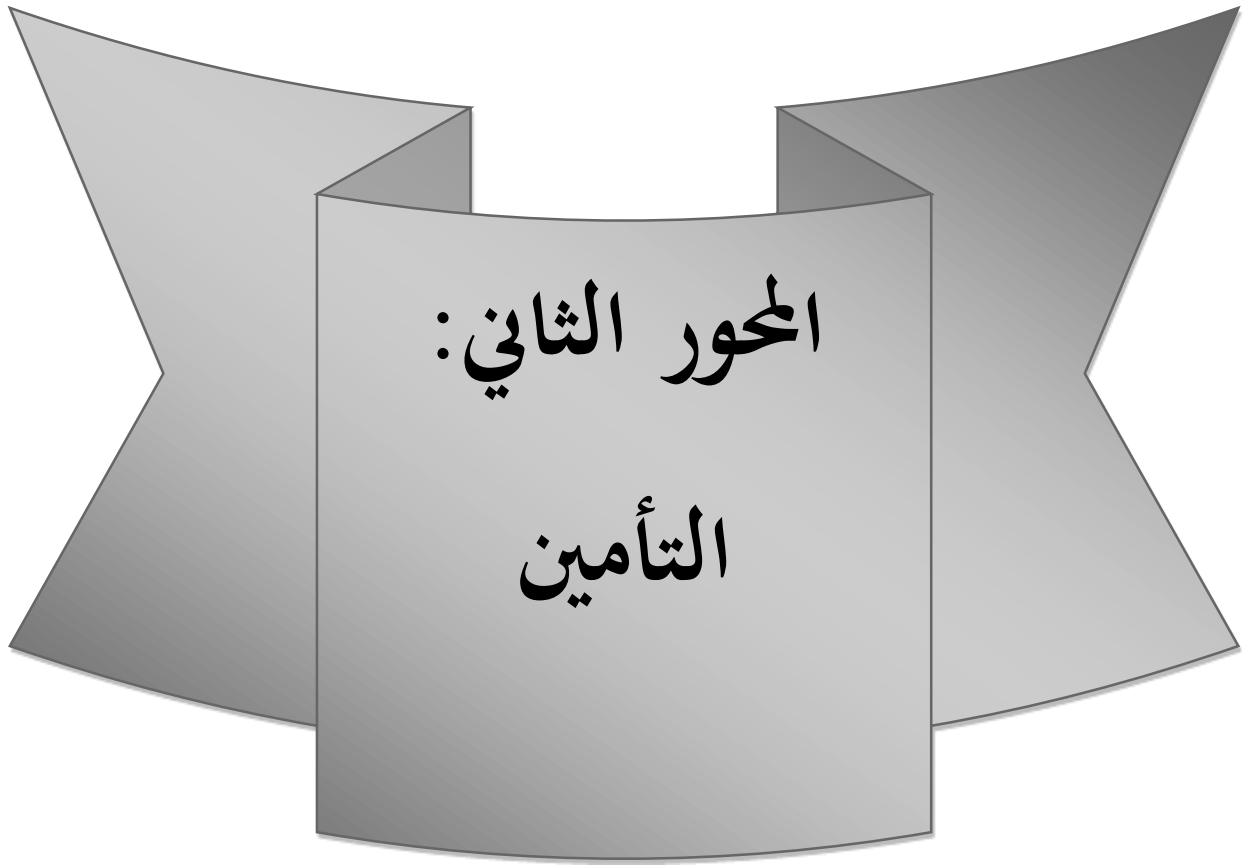
✦ والنوع الثاني من عوامل المساعدة للخطر الشخصية الإرادية و يقصد بها العوامل التي تؤدي بشكل

عفوي وبدون قصد إلى زيادة تحقيق الخطر أو زيادة شدة خسائر الناتجة عن تحقق الخطر مثل، تخزين المواد الكيماوية سريعة الاشتعال و التفاعل في أماكن غير مناسبة داخل المخازن ،عدم ربط حزام الأمان يزيد من حالات الوفاة الناتجة عن التصادم

- ظاهرة الإهمال لدى بعض الأشخاص الذين يعتادون التدخين في أي مكان مهما كانت درجة خطورته تعتبر عاملاً مساعداً لظاهرة الحريق ، وظاهرة ضعف النظر والرعونة لدى بعض فائدي السيارات تعتبر عاملاً مساعداً لظاهرة حوادث السيارات وكلاهما يساعد على ظاهرة - الوفاة ويزيد من درجة خطورتها².

¹عيد احمد أبو بكر ، إسماعيل السيفو، مرجع سابق الذكر ص 35

² العيد قريشي "مطبوعة محاضرات في التأمين و التأمين التكافلي"، مرجع سابق الذكر، ص 24



المحاضرة الأولى: مفاهيم أساسية حول التأمين التقليدي

المحور الثاني : التأمين

المحاضرة الأولى: مفاهيم أساسية حول التأمين التقليدي:

يعدُّ التأمين نظام اجتماعي واقتصادي يهدف إلى تكوين احتياطي لمواجهة الخسائر الغير مؤكدة التي يتعرض لها الأفراد والمؤسسات عن طريق نقل عبء الخطر من شخص واحد إلى عدة أشخاص أو مجموعة من الأشخاص، أي انه نظام يُصمم لتخفيض أو تقليل ظاهرة عدم التأكد للخسائر المالية عن طريق نقل عبء الخطر.

1 نشأة التأمين التقليدي

ظهرت بؤادر التأمين التجاري في أواخر القرن 14 بأوروبا على البضائع التي تنقلها السفن لتسهيل المبادلات على ضفتي البحر الأبيض المتوسط وكان على شكل عقد قرض بحري و يعرف

عقد القرض البحري :

هو العقد الذي يتعهد بمقتضاه المقرض بدفع مبلغ من النقود إلى مالك السفينة أو البضاعة وكان رد هذا القرض مشروطا بوصول البضاعة أو السفينة سالمة إلى حيث أرادها صاحبها، إلا أن رد هذا القرض كان يشمل المبلغ مضافاً إليه فائدة كبيرة و باهظة، و بمقتضى هذا العقد لا يلتزم مالك السفينة برد القرض في حالة هلاك السفينة. وعرف البعض أن القرض البحري أو عقد القرض على السفينة بأنه عقد رهن يقع على السفينة ذاتها ضمانا لمال يؤدي لها على سبيل القرض خلال رحلتها بحيث إذا هلكت فإن المقرض يفقد المبلغ الذي دفعه أما إذا وصلت السفينة سالمة إلى ميناء الوصول فإن السفينة لا تكون مسئولة عن أداء القرض فحسب بل تسأل عن فائدة يتم تحديدها في اتفاق سابق¹.

أن أول وثيقة تأمين بحري كانت سنة 1347 م وهي المعروفة بالوثيقة الإيطالية، ومن ذلك الوقت بدأ تنظيم التأمين في أوروبا إلى أن وصل إلى ما وصل إليه في هذا العصر ويقال أنه إثر حريق هائل شب فيلندن سنة 1666 م فحرق 13000 منزل وحوالي 100 كنيسة، فبدأ التأمين منالحريق، ثم توالى بعد ذلك صور التأمين المختلفة مثل : التأمين على الحياة، وعلى الحوادث، وعلى السرقة وعلى غير ذلك، وتزايد التعامل به بعد ذلك حتى دخل في كثير من المجالات الاقتصادية وغيرها، أما تاريخ دخول التأمين على البلدان الإسلامية، فقد كان منذ وقت قريب وذلك عندما قوي الاتصال التجاري بين الشرق والغرب، وعندما ازدهرت النهضة الصناعية فاضطر الوكلاء التجاريون الأجانب المقيمون في البلدان الإسلامية لعقد صفقات الاستيراد إلى التأمين على نقل البضائع لآتية من بلادهم،

¹ أحمد محمد لطفي، نظرية التأمين المشكلات العملية و الحلول الإسلامية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، سنة 2008 ، ص 32.

وذلك بسبب خوفهم من المخاطرة وحوادث الخسارة، فدخلتأمين البلدان الإسلامية، وذاع صيته، وتزايدت أهميته بقدر ما تطورت الحياة وتحسنت سبل المعاش، وزادت رفاهية الإنسان، إذ يترتب على ذلك زيادة في المخاطر التي يتعرض لها الإنسان داخل مجتمعه¹.

2 مفهوم التأمين التقليدي (التجاري):

لقد تعددت تعاريف الخاصة بالتأمين التجاري من زوايا مختلفة سواء كانت قانونية أو إقتصادية أو رياضية لذلك سنحاول عرض بشكل وجيز لمختلف هذه التعاريف:

أ- تعريف التأمين التجاري لغة:

التأمين في المعجم العربي: مأخوذ من الأمن و الأمن ضد الخوف و الفعل منه أمن يأمن أمنا ، و المأمن موضع الأمنوقال المناوي عدم توقع مكروه في الزمن الآتي و أصله طمأنينة النفس وزوال الخوف². ومن ذلك قوله تعالى بعد بسم الله الرحمن الرحيم: " آمَنَهُمْ مِنْ خَوْفٍ " سورة قريش الآية 03 ، "وَإِذْ جَعَلْنَا الْبَيْتَ مَثَابَةً لِّلنَّاسِ وَأَمْناً" سورة البقرة الآية 125.

ب- تعريف التأمين التجاري اصطلاحاً³:

- عرّفه الفقيه الفرنسي هيمار: عملية يحصل بمقتضاها أحد الأطراف وهو المؤمن له نظير دفع قسط لصالحه، أو لصالح الغير، من الطرف الآخر وهو المؤمن و الذي يلتزم أن يدفع مبلغ التأمين في حالة تحقق الخطر و هذا المؤمن الذي يتحمل مجموعة من الأخطار يجري عليها المقاصة طبقاً لقوانين الإحصاء.
- وعرفه سيمان بأنه "إتفاق على تعويض الضرر الحاصل للمؤمن له في حدود الضمان الموعود به من طرف المؤمن"، وعرفه الدكتور عبد العزيز هيكل: بأنه وسيلة لتخفيف الخسائر المالية الناتجة عن تحقق الأخطار بالنسبة لعدد كبير من الأفراد بدلا أن يكون عبئا كبير لعدد قليل منهم⁴.

¹ ريم عبد الله العواد ، مقال التأمين في ضوء الشريعة الإسلامية ، مجلة الدراسات العربية المجلد 34، العدد 2، جويلية 2016، الصفحة-891
924 ص 898 تاريخ الإطلاع يوم 22 مارس متاح على الرابط

https://dram.journals.ekb.eg/article_160977_703b2b95ce51231fa303b9a2419c25dd.pdf

² عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم، عقد التأمين حقيقته و مشروعيته دراسة مقارنة ، منشورات الحلبي الحقوقية الطبعة الأولى سنة 2003 ص 32

³ المرجع نفسه ، ص 35 .

⁴ المرجع نفسه، ص 35 .

■ في حين عرّفه الأستاذ أحمد عبد الرحمن التأمين على أنه : " وسيلة لتعويض الفرد عن الخسارة المالية التي تحل به نتيجة وقوع خطر معين وذلك بواسطة توزيع هذه الخسارة على مجموعة كبيرة من الأفراد يكونون جميعهم معرضين لهذا الخطر وذلك بمقتضى إتفاق سابق¹.

ج- التعريف القانوني :

■ تعريف بلانيول :يعرّف اتأمين بأنه " عقد يتعهد بمقتضاه شخص يسمى المؤمن، بأن يعوض شخصاً آخر يسمى المؤمن له، عن خسارة احتمالية يتعرض لها هذا الأخير، مقابل مبلغ من النقود هو القسط الذي يقوم المؤمن له بدفعه إلى المؤمن.²

■ التشريع الجزائري : فقد عرّفه المشرع الجزائري للتأمين، في المادة 619 من القانون المدني، على أنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن أن يؤدي إلى المؤمن له أو المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراداً أو مرتباً أو أي تعويض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين في العقد، وذلك مقابل قسط أو أي دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن.³

3. أسس التأمين:

يعتمد التأمين على مجموعة من الأسس الفنية و الاقتصادية و القانونية و سنورد هذه الأسس كتالي :

1.3 الأسس الفنية للتأمين⁴: إن الجانب الفني في عملية التأمين لا يقل أهمية عن الجانب القانوني و التقني حيث يمكن دراسة فن التأمين من خلال الأسس الفنية التي يعتمد عليها المؤمن في إدارة عمليات التأمين أي العلاقة بين المؤمن و مجموع المؤمنين لهم.:

¹ العيد قرشي (2016) "مطبوعة محاضرات في التأمين و التأمين التكافلي"، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير ؛ مرجع سابق الذكر ص 5.

²Planiol, Ripert, Besson. Traite pratique du droit civil français. Tome 11. 1954. No.1252. P.613.

³ نص المادة 619 من القانون المدني الجزائري

⁴ أنظر إلى :

- السنهوري عبد الرزاق أحمد، الوسيط في شرح القانون المدني .عقود المقامرة والرهان المرتب مدى الحياة وعقد التأمين، دار النهضة العربية القاهرة سنة 2004، ص 1027

- محمد دبو زين "مطبوعة محاضرات تقنيات التأمين و إعادة التأمين"، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير جامعة محمد بوقرة بومرداس، 2017-2016

- مختار محمود الهانسي مقدمة في مبادئ التأمين الدار الجامعية بيروت سنة 1993 ص 98.

- التعاون المنظم بين المؤمن لهم :

يقوم التأمين في أساسه على فكرة التعاون بين المؤمن لهم، ذلك أن التأمين يقوم على اجتماع عدد كبير من الأشخاص يتهددهم جميعاً نفس الخطر أو مخاطر متشابهة، ويقوم من خلال التعاقد مع عدد كبير من المستأمنين يتقاضى منهم أقساطاً معينة من أجل تحمل الخسارة التي يتعرض لها أحدهم بسبب الكوارث المؤمن منها.

- قانون الأعداد الكبيرة و حساب الاحتمالات: Law of Large Numbers

إن اللجوء إلى حساب الاحتمالات وحساب عدد الفرص التي يمكن أن يتحقق فيها الأخطار ومعرفة حسابات الماضي تساعد كثيراً على تقدير حسابات المستقبل، وحساب عدد الكوارث في الماضي بالنسبة لمجموع المخاطر المؤمن منها سيعطينا صورة تقريبية عن مدى احتمال وقوع هذه الكوارث بالنسبة لمجموع المخاطر المؤمن منها في المستقبل، وهذا يساعد المؤمن على تحديد مدى احتمال وقوع الخطر المؤمن منه، ومن ثم تحديد مقدار القسط ومبالغ التأمين والتعويضات بصورة علمية رياضية دقيقة تبتعد عن الصدفة البحتة.

- الجمع بين الأخطار القابلة للتأمين:

يقوم المؤمن بتجميع المخاطر المتشابهة و التي تجعلها قابلة للتأمين وفقاً لقوانين الإحصاء و التي يجب أن تتوافر فيها الشروط الفنية التالية:

✓ متجانسة: الجمع بين أخطار متقاربة القيمة إلى حد كبير حتى لا تخل بالتوازن المالي لشركة التأمين على سبيل

المثال جمع أخطار الحرائق لوحدها أو حوادث السيارات

✓ متفرقة: تقع موزعة أو متفرقة، ويجب أن يكون تحققها متباعداً ولا تصيب المؤمن لهم كلهم دفعة واحدة،

مما يترتب عليه استحالة أن يقوم المؤمن بتغطية المخاطر الكثيرة الوقوع كالكوارث الطبيعية والزلازل.

✓ متواترة: أن يقع الخطر في صورة تكون منتظمة الوقوع و ليست نادرة و متسقة من حيث الزمان والمكان.

ملاحظة: قانون الأعداد الكبيرة Law of Large Numbers ويعني أنه

لكي يكون الخطر قابلاً للتأمين لا بد من وجود عدد كبير من الأخطار المتشابهة، فغياب

الأعداد الكبيرة يعني استحالة التنبؤ بالخسارة وبالتالي استحالة حساب أقساط التأمين

-إجراء المقاصة بين الأخطار: لنجاح العملية التأمينية يجب توزيع عبء الأخطار و الخسائر على المؤمن لهم بجمع الأقساط التي يدفعونها والتي تكون الرصيد المشترك و إجراء المقاصة بين الأخطار التي تحققت و التي لم تتحقق.

وهذا لا يمكن إلا إذا كانت الأخطار متجانسة، فإجراء المقاصة يفترض وضع أصناف للأخطار وإجراء تقسيم داخل كل صنف وفرع، مما يسهل إجراء المقاصة، حيث لا يمكن إجراء المقاصة بين التأمين على الأضرار والتأمين على الأشخاص لأنها مختلفة من حيث الطبيعة، ففي التأمين على الأشخاص يجب التفريق بين التأمين على الحياة والتأمين على الإصابات والتأمين على المرض، وداخل التأمين على الحياة مثلاً يجب التفريق بين التأمين على الحياة لحالة الوفاة والتأمين على الحياة لحالة البقاء، مع مراعاة تقاربها من حيث قيمتها ومن حيث مدتها.

2.3 الأسس الاقتصادية للتأمين: ويعتمد على نظريتين

1. نظرية التأمين و الحاجة مثل الحماية و الأمن
2. و نظرية التأمين و الضمان لمركز اقتصادي مهدد.

3.3 الأسس القانونية للتأمين: يعتمد على نظريتين

1. نظرية التأمين و الضرر لإصلاح ضرر محتمل، من أخطار محتملة الوقوع في المستقبل و التي تصيب الذمة المالية للإنسان
2. و نظرية التأمين و التعويض يرى أنصار النظرية أن أساس التأمين ليس الضرر في حد ذاته، وإنما الهدف من التأمين هو التعويض. أي مبلغ التأمين الذي يدفعه المؤمن للمؤمن له عند وقوع الخطر لأن هذا التعويض يوجد في كافة أنواع التأمين.

4.3 الأسس الفنية (التقنية) للتأمين:

1. نظرية حلول التعاون على سبيل التبادل محل الصدفة البحتة: تعتمد هذه النظرية في حقيقة الأمر على عملية التعاون بين المؤمن لهم الذين توجهون مخاطر متشابهة الذين تقع على عاتقهم تغطية نتائج المخاطر التي تحدث لأي واحد منهم، وفي رأيهم يقتصر دور المؤمن على إدارة وتنظيم التعاون بين المستأمنين بطرق فنية تمكنه من تحديد المبلغ المالي الذي يدفعه كل واحد منهم في شكل قسط، يتناسب مع درجة احتمال وقوع الخطر، ولا يقدم المؤمن أي مبالغ مالية من ماله الخاص.

2. نظرية التأمين كمشروع منظم فعليا: يعتقد أصحاب هذه النظرية أن عقد التأمين يتطلب مشروع منظم لأنه يهدف إلى تجميع المخاطر و إجراء المقاصة و تحديد القسط الذي يدفعه المؤمن و لذلك فإن عقد التأمين لابد أن يبرم عن طريق هذا المشروع المنظم فنيا. هذا التنظيم هو الذي يعتبر الأساس الفني للتأمين.

المحاضرة الثانية :

أنواع التأمين التقليدي

المحاضرة الثانية: التقسيمات الأساسية للتأمين:

ينقسم التأمين إلى تقسيمات متعددة وهي تختلف باختلاف المعيار المستخدم حيث يمكن تقسم التأمين من حيث موضوع التأمين و من حيث مجال الخطر أو من حيث الغرض من التأمين و من حيث عنصر التعاقد (قوة التطبيق):

1. أنواع التأمين وفروعها:

1.1 التقسيم من حيث موضوع التأمين:

➤ **تأمينات الأشخاص:** هو تأمين يتعلق بشخص المؤمن له فيؤمن نفسه من الأخطار التي تهدد حياته أو صحته، وفي سلامة جسمه أو قدرته عن العمل مثل التأمين على الحياة، التأمين ضد المرض، تأمينات الحوادث الشخصية، التأمين من البطالة¹.

➤ **تأمينات الأشياء الممتلكات:** ويشمل التأمين على ما يملكه المؤمن له و هذه الممتلكات قد تكون معيّنة بذاتها كالمنزل و المصنع وقد تركز معيّنة بنوعها مثل البضائع الموجودة في المتجر أو المخزن و من الأخطار التي تصيب الممتلكات نجد التأمين من الحريق ، تأمين السرقة و السطو، التأمين على المزروعات والماشية².

➤ **تأمين المسؤولية المدنية:** ويتعلق الأمر بالأضرار التي تصيب الغير ويكون الشخص مسؤولاً عنها مثل تأمين المسؤولية المدنية للمالك عن الأضرار التي تصيب جيرانه بسبب الحريق الذي نشب في ممتلكاته، وحوادث السيارات و تأمين أصحاب السفن والطائرات³.

2.1 التقسيم من حيث عنصر التعاقد:

☑ **التأمينات الاختياري الخاص:** ويشمل التأمينات التي يتعاقد عليها الفرد أو المنشأة بمحض اختيارهم، وذلك للحاجة الملحة لمثل هذه التغطية التأمينية، أي لا بدّ من توافر حرية الاختيار في التعاقد بين شركة التأمين وبين الفرد أو المنشأة، وتشمل كافة فروع وأنواع التأمين مثل تأمين الحوادث والحريق، والمسؤولية المدنية للغير الإلزامية، ويُطلق على مثل هذا التأمين بالتأمين الاختياري أو التجاري أو التأمين الخاص.

¹ عبد الهادي السيد، عقد التأمين حقيقته و مشروعيته دراسة مقارنة ، مرجع سابق الذكر ص 159.

² نفس المرجع ص 181.

³ نفس المرجع، ص 184.

☑ التأمين الإلزامي: ويشمل هذا النوع التي تلتزم بها الدولة بتوفيرها للأفراد و المنشآت أو تلزمهم بالتعاقد عليها و ذلك بهدف اجتماعي أو لمصلحة طبقة ضعيفة في المجتمع، أي أن عنصر الإلزام أو الإلزام من قبل الدولة هو أساس التعاقد و يشمل هذا النوع من التأمين كافة أنواع الفروع التأمينات الاجتماعية " العجز و الوفاة و الشيخوخة و البطالة المرض و إصابات العمل وبعض فروع التأمينات الخاصة الإلزامية كالتأمين الإلزامي للسيارات¹.

1.3 التقسيم من حيث الغرض من التأمين (الهيئة التي تقوم بدور المؤمن)²:

✍ التأمين الخاص والتجاري. ويقوم التأمين هنا على أساس تجاري أي بغرض تحقيق الربح، وعادةً ما يقوم بهذا النوع من التأمين شركات التأمين وهيئات التأمين بالاكنتاب، حيث يتم حساب قسط التأمين بشكل يغطي الخطر المؤمن عنه بجانب نسبة إضافية أخرى لتغطية المصروفات الإدارية والربح الذي تهدف إليه مثل هذه الهيئات.

✍ التأمين التعاوني أو التبادلي: ويقوم التأمين هنا على أساس تعاوني بحث، ومن ثم لا يكون الغرض منه تحقيق الربح، ولكن توفير التغطية التأمينية للأعضاء بأقل تكلفة ممكنة، وعادةً ما يقوم بهذا النوع من التأمين هيئات التأمين التبادلي، والجمعيات التعاونية للتأمين، وصناديق التأمين الخاصة.

1.4 التقسيم العملي للتأمين:

① تأمينات الحياة:

في هذا النوع من التأمين يتعهد المؤمن، في مقابل أقساط، بأن يدفع لطالب التأمين أو لشخص ثالث المستفيد مبلغًا من المال عند وفاة المؤمن له أو عند بقائه حيًا بعد مدة معينة، ومبلغ التأمين إما يكون رأس مال يؤدى للدائن دفعة واحدة أو إيرادًا على شكل مرتب مدى حياة الدائن، وذلك حسب ما أُنفق عليه في وثيقة التأمين، وينقسم تأمين الحياة إلى ثلاثة أنواع رئيسية: التأمين لحالة الوفاة، التأمين لحالة البقاء، والتأمين المختلط.³

✍ التأمينات العامة: ينقسم التأمين العام إلى:

¹ إبراهيم على إبراهيم عبد ربه، التأمين ورياضياته، الدار الجامعية للنشر و الطباعة و النشر، الإسكندرية، 2003 ص 17.

² حربي محمد عريفات، سعيد جمعة عقل، مرجع سابق الذكر، ص 37

³ عبد الهادي السيد محمد تقي، عقد التأمين حقيقته و مشروعيته دراسة مقارنة، مرجع سابق الذكر، ص 164

التأمينات العامة: وتندرج تحت هذا النوع من التأمين كل أنواع التأمينات الأخرى التي لا ينطبق عليها وصف تأمينات الحياة، مثل: التأمين من الحريق، تأمين السيارات، التأمين من السرقة والسطو، التأمين الجوي وكذا البحري، تأمين المسؤولية المدنية، تأمين الأموال، التأمين الهندسي، التأمين الطبي وغيرها.¹

5.1 التقسيم من حيث مجال الخطر: ينقسم التأمين من حيث الأخطار المؤمن منها إلى ثلاثة أقسام هي :

التأمين البحري ، التأمين الجوي ، التأمين البري.

 **التأمينات البحرية:** هو عقد بمقتضاه يلتزم المؤمن بتعويض المستأمن عن الضرر الناشئ عم خطر بحري مقابل قسط معيّنو لكي يكون الخطر بحريا يجب على أن يقع الخطر على سطر البحر أو العوامل الطبيعة أثناء الملاحة البحرية أو غرق و تصادم أو جنوح أو استيلاء أو حريق و ينقسم التأمين البحري إلى ثلاثة أقسام التأمين على البضائع و التأمين على السفينة و التأمين عن المسؤولية المدنية².

 **التأمينات الجوية:** و يقصد به تأمين ما بصيب المراكب الجوية من حوادث أثناء رحلاتها أو في موانئها من تحطم أو احتراق أو إصطدام ، و يكون التأمين على المراكب ذاتها أو البضائع المحمولة و الأخطار التي تصيب المسافرين و ملاحي الطائرة³.

 **التأمينات البرية:** و يقصد به التأمين لما بصيب الأشخاص في أجسامهم أو أموالهم الجدير بالذكر بأن التأمين البري تشمل كل عمليات التأمين المختلفة باستثناء ما يتعلق منها في التأمين البحري و لواحقه أو الجوي⁴.

¹ العبد قريشي ،"مطبوعة محاضرات في التأمين و التأمين التكافلي"، مرجع سابق الذكر، ص 12

² عبد الهادي السيد تقي الدين ، عقد التأمين حقيقته و مشروعيته دراسة مقارنة ،مرجع سابق ذكره ص 152

³ نفس المرجع ص 156

⁴ نفس المرجع، ص 157

2. أركان التأمين التجاري (عناصر) INSURANCE POLICY COMPONENTS

¹: يتكون التأمين من مجموعة من العناصر الأساسية وهي

☑ **المؤمن**: المؤمن في عقد التأمين هو الطرف الأول والذي يتعهد بدفع مبلغ التعويض عن الخسارة المادية المحققة مقابل حصوله على قسط التأمين الوحيد أو مجموعة الأقساط والتي تدفع في شكل منتظم، والتي تقل في مجموعها نسبيًا عن مبلغ التأمين المقرر.

☑ **المؤمن له**: هو ذلك الشخص الطبيعي أو معنوي، إذ يتعهد بدفع مبلغ معين من المال (الأقساط التأمينية) في فترة زمنية للمؤمن من أجل الحصول على التعويض عند تعرضه للخطر موضع التأمين².

☑ **القسط**: قسط التأمين في التأمين التجاري هو المقابل المالي الذي يدفعه المؤمن له للمؤمن لتغطية الخطر المؤمن منه.

✍ بنقسم القسط، إلى القسط الإجمالي و القسط الصافي و يعرف القسط الصافي :

وهو المبلغ الذي يكفي لتغطية الأضرار الناتجة عن الخطر إذا تحققت الكارثة ولكن دون أن يتعرض المؤمن لخسارة ودون أن يحقق ربحاً بحيث يكون القسط معادل لقيمة الخطر.

يتم حسب القسط وفق خطوتين حساباً بالقسط الصافي ثم القسط الإجمالي³: (3)

القسط الإجمالي وهو القسط الصافي مضافاً إليه المصارف و التحويلات التي تتحملها الشركة و يمكن حساب القسط الصافي وفق الصيغة الرياضية التالية:

$$P_{\text{pure}} = c \cdot n / c - c \cdot f - c / n$$

- C التكلفة المتوسطة للضرر n عدد أضرار حادث معين؛

- S التكلفة الإجمالية للضرر f التكرار النسبي للضرر؛

☞ و بتالي يمكن حساب القسط الإجمالي وفق الصيغة الرياضية التالية:

القسط الإجمالي = القسط الصافي + TVA+TG+TF+CP+DT+FSI

- و يقصد بـ TVA+TG+TF+CP+DT+FSI جميع التحويلات و الإضافات

● CP المستحقات؛ - DT حقوق الطوابع؛ - FSI أموال خاصة بالتعويض؛ - TF ضريبة الدمغة؛

¹ عید احمد أبو بكر ، إسماعیل السیفو، إدارة الخطر و التأمين، دار اليازوري العلمية للنشر و التوزيع ، الأردن ، 2009، ص 91

² محمد بن حسن بن عبد العزيز آل شيخ ، عقد التأمين التجاري للتعويض عن الضرر حقيقته و حكمه ، مجلة الجمعية الفقهية السعودية تاريخ النشر 1432هـ ، السعودية سنة 2011 ص 278 .

³ ، حربي محمد ، سعيد جمعة، التأمين و إدارة الخطر النظرية و التطبيق، مرجع سابق الذكر، ص 237

- TG طوابع متغيرة حسب العقد؛ - TVA الرسوم.

✓ **الخطر:** حادث مستقبلي محتمل الوقوع لا تتوقف على إرادة أحد الطرفين، وبالأخص على إرادة المؤمن له¹.

✓ **التعويض:** هو تعويض الشخص المتضرر (المؤمن له) عن قيمة الضرر أو الخطر (الخسارة الفعلية فقط) ، على أن لا يتجاوز التعويض في جميع الأحوال مبلغ التأمين الكلي المثبت في وثيقة التأمين عند إبرام العقد بين الطرفين.

✓ **العقد:** الاتفاق الذي تلتزم بمقتضاه مؤسسة تأمين أو المؤمن بتقديم التعويض لشخص يدعى المؤمن له في حالة تحقق الخطر أو حلول الأجل المبين بالعقد وذلك مقابل أجرة تسمى قسط التأمين.

ملاحظة هامة

يختلف مبلغ التأمين على مبلغ التعويض في :

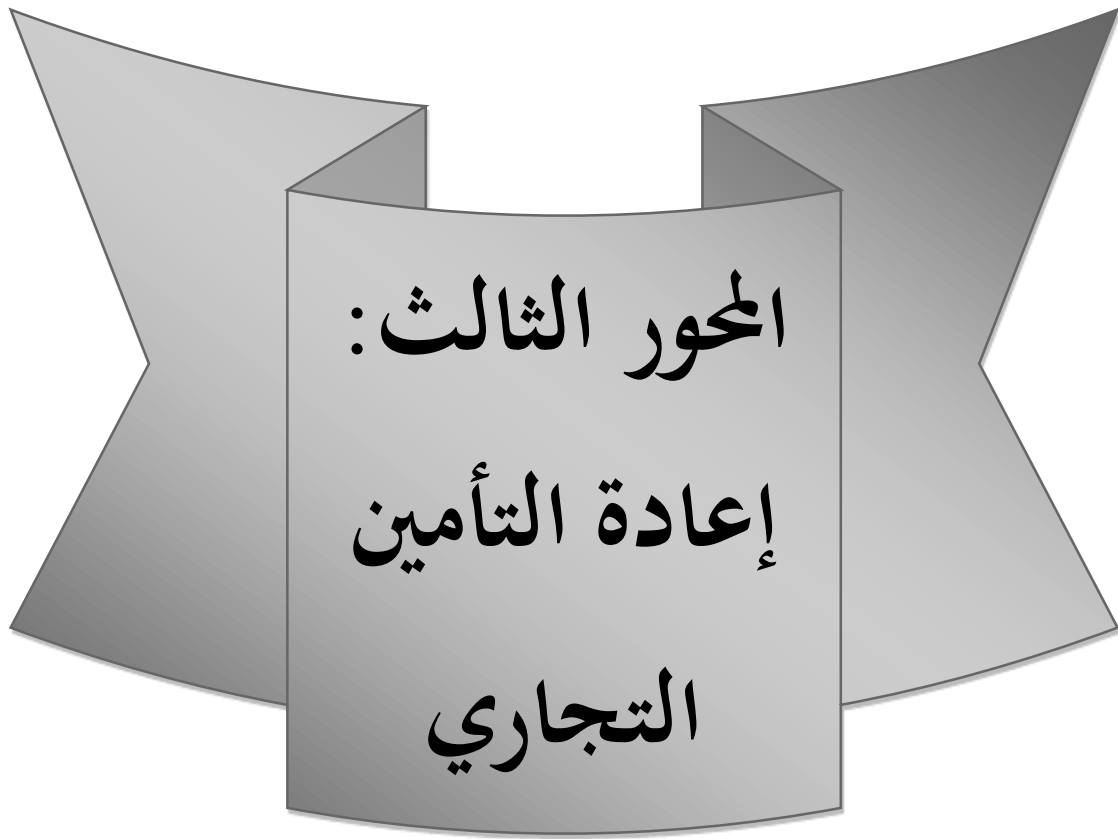
يقوم الطرفان عند إبرام عقد التأمين عادة بالاتفاق على تحديد قيمة التأمين بمبلغ معين يسمى مبلغ التأمين. وهذا المبلغ هام في مسألتين هما:

① أنه يتم على أساسه حساب قسط التأمين.

② أنه يمثل حداً لأداء المؤمن، فهو يشكل الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي يلتزم بدفعه المؤمن عند وقوع الخطر المؤمن منه، فلا يُعوّض بأكثر منه.

وبالرجوع إلى تعريف لمبلغ التعويض وليس لمبلغ التأمين لأن ما يدفعه المؤمن إلى المؤمن له أو المستفيد عند وقوع الخطر وتوفر الشروط الأخرى لالتزامه هو الذي يسمى مبلغ التعويض ويطلق عليه أيضاً أداء المؤمن. أما مبلغ التأمين فهو عبارة عن مبلغ يكون محدداً في العادة عند إبرام العقد، ويشكل الحد الأقصى لالتزام المؤمن ويتم بناء عليه تحديد القسط الذي يلتزم به المؤمن له ، حيث يتناسب مع مبلغ التأمين طردياً.....

¹ نفس المرجع ص 14



المحاضرة الأولى ماهيم أساسية حول إعادة التأمين

المحور الثالث إعادة التأمين التجاري

المحاضرة الأولى ماهيم أساسية حول إعادة التأمين

1. ماهية إعادة التأمين التجاري:

ظهرت فكرة إعادة التأمين التجاري في القرن الرابع العاشر مصاحبة للتأمين التجاري، و يشير الباحثون أن أول عملية لإعادة التأمين عام 1370 إلا أنها لم تكن وفقاً للمبادئ المعروفة حالياً و تم إنشاء أول شركة لإعادة التأمين سنة 1846 المسماة كولونيا بألمانيا بعدها تم إنشاء شركة فرانكفورت لإعادة التأمين سنة 1851 ثم الشركة السويسرية لإعادة التأمين سنة 1863 و في عام 1907 أنشئت الشركة البريطانية ثم سرعان ما إنتشرت عبر العالم¹.

1.1 مفهوم إعادة التأمين: هي عملية مقاسمة للمسؤولية عن الخطر المؤمن منه و نتائجه ، بين شركة التأمين التي توصف بالشركة المسندة (The ceding company) و بين شركة متخصصة هي شركة التأمين توصف بمعيد التأمين (The Re-insurer) وتُعرف عملية المقاسمة هذه بعملية الإسناد كما يُعرف الجزء الذي تحتفظ به شركة التأمين لحسابها من قيمة تأمين الخطر بالاحتفاظ².

تعريف إعادة التأمين:

عرّفه الدكتور أحمد سالم ملحم إعادة التأمين " عقد بين شركة التأمين المباشر و شركة إعادة التأمين، تلتزم بمقتضاه شركة التأمين المباشر بدفع حصة من أقساط التأمين المستحقة لها من المستأمنين لشركة إعادة التأمين، مقابل إلزام شركة إعادة التأمين بتحمل حصة من المخاطر التي تلتزم بها شركة التأمين المباشر"³. ويرى عبد الستار أن عملية إعادة التأمين هي " دفع شركة التأمين جزءاً يتفق عليه من أقساط التأمين التي تحصل عليها من المستأمنين إلى شركة إعادة التأمين، تضمن لها نظير أقساط إعادة التأمين هذه تحمّل جزء من الخسائر في حال وقوع الخطر المؤمن ضده"⁴.

¹ أنظر المراجع التالية : - بهاء بهيج شكري إعادة التأمين بين النظرية و التطبيق دار الثقافة للنشر و التوزيع الطبعة الأولى عمان سنة 2008 ص 29

- أحمد وجدي رزق ، فؤاد إبراهيم الجوهري، إعادة التأمين مطابع الدار البيضاء، مصر، 2001، ص 18.

² بهاء بهيج شكري إعادة التأمين بين النظرية و التطبيق، مرجع سابق لذكر ص 21

³ أحمد سالم ملحم ، إعادة التأمين ؛ وتطبيقاتها في شركات التأمين الإسلامي، الناشر، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن 2005 ص 111

⁴ محمد عريقات حربي، سعيد جمعة عقل، التأمين وإدارة الخطر : النظرية و التطبيق، مرجع سابق الذكر، ص 189.

وفي تعريف آخر أنه أسلوب يستخدمه المؤمن المباشر، من خلاله يتم تفتيت الأخطار على أكثر من شركة سواء داخل الدولة أو خارجها، وتتحمل كل شركة جزءا من الخسارة مقابل حصولها على جزء من القسط¹.



ومن تعاريف نستنتج خصائص إعادة التأمين²:

✓ أن إعادة التأمين عقد قائم بذاته بين شركة التأمين المباشر (المؤمن لها) وشركة إعادة التأمين (المؤمن)، فهو عقد من عقود التأمين التجاري.

✓ أن شركة التأمين المباشر تدفع إلى شركة إعادة التأمين حصة من أقساط التأمين المستحقة لها من المؤمن لهم بمقتضى العقد المبرم بينهما.

✓ أن شركة إعادة التأمين تتحمل حصة من المخاطر التي التزمت بها شركة التأمين المباشر نظير ما تتسلمه من أقساط.

✓ أن المؤمن لهم من قبل الشركة التأمين المباشر لا علاقة لهم قانونياً بالعقد المبرم بين الشركتين (التأمين المباشر و إعادة التأمين).

و في تعريف آخر حسب المشرع الجزائري

بموجب المادة 03 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، المعدل و المتمم بأنه " مساهمة عدة مؤمنين في تغطية الخطر نفسه في إطار عقد تأمين وحيد، يوكل تسيير و تنفيذ عقد التنفيذ إلى مؤمن رئيسي يفوضه، قانونا، المؤمنون الآخرون المساهمون معه في تغطية الخطر³.

ومن هذا المنطلق يمكن القول أن عقد التأمين ماهو إلا اقتسام عدة مؤمنين لتغطية مجموعة من أموال و ممتلكات من خطر بنسب محددة، بموجب عقد تأمين وحيد، أين يتعهد كل مؤمن مشارك في التغطية بأداء جزء من مبلغ التعويض للعميل المؤمن له، في حال تحقق الخطر أو الأخطار المؤمن منها مساويا لمقدار التزامه المبين في هذا العقد⁴.



العناصر الأساسية في عملية إعادة التأمين⁵ :

- **المؤمن المباشر:** هو المؤمن الأصلي يقوم بالتنازل عن حصة العملية لمعيد أو لمعيدي التأمين و بتالي فإنه يقوم بنقل جزء الخطر إلى هيئات التأمين.

² عبد العزيز بن علي الغامدي ، إعادة التأمين و البديل الإسلامي (دراسة فقهية) ، المجلة العربية للدراسات و التدريب ، المجلد 22، العدد 44 سنة 2017 ص 33-34

³ المادة 03 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات الصادر في 25 جانفي 1995 المعدل و المتمم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ، العدد 13، المؤرخة 08 مارس 1995، ص 04.

⁴ خالد العامري، التأمين المشترك كآلية لضمان كبرى الأخطار ، مجلة الدراسات القانونية المقارنة المجلد 06 العدد 2 سنة 2020 ص 903

⁵ أسامة عزمي ، شقيري نوري، إدارة الخطر و التأمين مرجع سابق الذكر ص 171.

- معيد التأمين : الهيئة التي تقبل عملية إعادة التأمين
- المبلغ المعاد تأمينه: وهو المبلغ الذي يتنازل عليه المؤمن الأصلي إلى هيئة إعادة التأمين
- المبلغ المحتفظ به: وهو الفرق بين مبلغ التأمين الذي إتفق المؤمن الأصلي مع المؤمن له على دفعه عند وقوع الخطر و المبلغ المعاد تأمينه لدى شركة إعادة التأمين
- عمولة إعادة التأمين: هو المبلغ الذي تتقاضاه شركة التأمين المباشرة لتغطية مصاريف تحملها للعملية التأمينية
- عقد إعادة التأمين: هو إتفاق بين هيئتين هما المؤمن الأصلي وهيئة إعادة التأمين.

2.1 أسباب اللجوء إلى إعادة التأمين¹:

- توجد أسباب عديدة تجعل شركة التأمين تتنازل لمعيد التأمين منها:
- ✍ استقرار النتيجة السنوية : إن تنازل شركات التأمين يجعل من النتيجة السنوية أكثر استقرارا وثبات كما يساهم في تخفيض المعدلات الكارثية
 - ✍ تجانس محفظة أخطار شركة التأمين : باعتبار أن المؤمن لا يستطيع الاحتفاظ لحساب الخاص بالأخطار المقدرة بملايين الوحدات النقدية، لذلك يتنازل عن هذه الأخطار عادة لمعيد التأمين من أجل تجانس محفظة الأخطار المحتفظ بها ، هذا التجانس يؤدي إلى تقليل تذبذب نتائج شركة التأمين، واستقرارها.
 - ✍ الرفع من الطاقة الإكتتابية: تساعد عملية إعادة التأمين المباشر إلى زيادة القدرة الإكتتابية للشركة المباشرة مما تشجعها على قبول الأخطار الصناعية الكبرى تسمح لشركات التأمين الصغيرة منافسة كبار الشركات للاكتتاب في الأخطار الكبيرة جدا².
 - ✍ توفير السيولة في الخزينة المتنازل
 - ✍ وفورات الحجم : إن تقنية إعادة التأمين تسمح للجهة المتنازلة بتحقيق تخفيض في التكاليف الثابتة و إقتصادات الحجم في التكاليف الإدارية، مما يؤدي بها للمزيد من الاستثمارات في الأعمال التجارية³.

3.1 وظائف عملية إعادة التأمين: يمكن تلخيص وظائف عملية إعادة التأمين في النقاط التالية⁴:

¹ علمي حسيبة، بملولي فيصل ، دراسة علاقة إعادة التأمين بمعدلات الكارثية لشركات التأمين الجزائرية ،(دراسة قياسية 2018-2009) مجلة دفاتر الميكاس، المجلد 17 العدد 2 سنة 2021.

² ياسين كاظم حسن "إعادة التأمين"، مجلة جامعة بابل، العلوم الإنسانية ، كلية المستقبل الجامعة ، المجلد 24 ، العدد 4 ، سنة 2016 ص 1842-1843.

-علمي حسيبة، بملولي فيصل، أثر الأقساط المتنازل عنها في إطار عمليات إعادة التأمين على هامش الملاءة المالية لشركات التأمين الجزائرية- دراسة قياسية للفترة 2009-2018 مجلة الإصلاحات الاقتصادية و الاندماج في الاقتصاد العالمي ، المجلد 14 العدد 03 ، سنة 2020 ص 4.

⁴ تسوري بن تسوري بجهة، عبد الكريم سهام، إعادة التأمين، إعادة التأمين كآلية منتهجة لتخفيف أعباء تزايد المخاطر في سوق التأمين الجزائري - دراسة تحليلية- (2014-2020)، مجلة البحوث الاقتصادية و المالية المجلد 09 العدد 02 / ديسمبر 2022 ص 533.

تسمح عملية إعادة التأمين بتفتيت الأخطار المركزة و تحويلها إلى أخطار قابلة للتأمين، الأمر الذي ينتج عنه توفير نوع من الحماية التأمينية لمثل هذا النوع من الأخطار.

عملية إعادة التأمين تشجع شركات التأمين المباشر على زيادة قدراتها الاستيعابية، من خلال قبولها الاكتتاب في عمليات عديدة ومهما كانت درجة المخاطر فيها إلا أن المؤمن المباشر يعلم مسبقاً أن آلية إعادة التأمين تمكنه من الاحتفاظ بجزء من هذه العمليات تتلاءم و قدراته المالية و يعيد تأمين باقي العمليات، مما يؤدي بشركات التأمين إلى زيادة نشاطها و توسيع عملياتها التأمينية الأمر الذي ينتج عنه تحسن في مركزها المالي.

ينتج عن عملية إعادة التأمين توفير نوع من الرقابة على كل من معدلات الخسارة ومعدلات المصاريف من خلال فحص و دراسة العمليات الجديدة المركزة قبل الاكتتاب فيها ومن جهة أخرى فإن هيئات الرقابة و الإشراف تفرض على شركات التأمين حد أدنى للملاءة بحيث يجب أن لا يزيد عن صافي الأقساط مخصصاً منها الأقساط المسندة لمعيد التأمين.

الدعم التقني : تمتاز عادة شركات إعادة التأمين بتجارب وخبرات وقدرات تقنية غير متوفرة لدى شركات التأمين ، كتسعير الأخطار الصناعية الكبرى ، إلا أن تعامل شركات التأمين مكلف وصعب مع هذا النوع من الأخطار. فمعيد التأمين بإعتباره يملك الخبرة و التجربة لعرض استشارته الفنية و منح حلول نتيجة، تعامله مع المخاطر الغير القياسية مما يشجع شركات التأمين المباشر في الإكتتاب في أخطار وعمل دورات تدريبية في مجال الإكتوابة.

تقوم عملية إعادة التأمين بدور هام من الناحية التمويلية سواء بالنسبة للمؤمن المباشر أو شركات إعادة التأمين، من خلال تحويل الأقساط و التعويضات بينهما.

إن عملية إعادة التأمين تساعد على توزيع عبء الخسائر التي قد يتعرض لها الإقتصاد الوطني لبلد ما إلى خارج الحدود من خلال مشاركة العديد من هيئات و شركات التأمين في العالم على تقاسم تحمل المخاطر ، و تظهر الأهمية جليا خاصة في المخاطر الكبرى و المركزة، مثل المخاطر المترتبة عن الكوارث الطبيعية.

2. طرق إعادة التأمين التجاري:

1.2 إعادة التأمين الاختياري :

يعتبر إعادة التأمين الاختياري الأساس الذي بني عليه إعادة التأمين التجاري وفقا لهذه الطريقة تكون حرية الاختيار لكل من المؤمن المباشر ومعيد التأمين، وللمؤمن المباشر تحديد الجزء الذي يحتفظ به، والجزء الذي يعيد تأمينه من

كل عملية، و لمعيد التأمين يملك الحق الكامل في قبول الخطر المعروض عليه أو رفضه كما له الحق في أن يطلب من المؤمن المباشر التصريح بجميع الظروف المادية المؤثرة في الخطر و التي أعتمدها في تحديد شروط التأمين و السعر الذي أحسب قسط التأمين على أساسه .

و تتم العملية في التطبيق العملي بطلب بتقديم به المؤمن المباشر إلى معيد التأمين الاختياري يتضمن وصفا للخطر المراد تغطيته و قيمة تأمينه و السعر الذي أحسب قسط التأمين على أساسه و فترة التغطية المطلوبة و على معيد التأمين إشعار المؤمن المباشر فوراً، إلى حين دراسة الخطر المعروض مع إرسال تقرير قبوله أو رفضه¹. يجوز إسناد إعادة التأمين الاختياري للأكثر من معيد تأمين بنسب محددة لكل واحد منهم و في هذه الحالة لا تعتبر التغطية منجزة إلا بعد قبول جميع المعيدين المشاركين و يعتمد هذا التوزيع على طبيعة الخطر و قيمة تأمينه ومثل هذا الإجراء لا يعتمد في الحالات التي تتطلب تغطية فورية².

2.2 إعادة التأمين الإجبارية (الإنفاقية):

ظهرت نتيجة السلبات الموجودة في الطريقة الاختيارية، وهذه الإنفاقية يكون المؤمن المباشر ملزماً بأن يشير إلى المؤمن المعيد ذلك الجزء من الخطر الذي يفترض عند حدود احتفاظه من عموم الأخطار المشمولة بالإنفاق. ويكون المؤمن المعيد ملزماً مقدماً بقبول هذا الجزء وتنشأ مسؤولية المعيد حال إبرام عقد التأمين الأصلي بين المؤمن المباشر و المؤمن له الأصلي³.

يلتزم المؤمن المباشر بأن يحول نسبة معينة من محفظة الأخطار المتعاقد عليها وفقاً للشروط محددة إلى معيد التأمين، ويلتزم هذا الأخير بقبولها وذلك طبقاً للاتفاق المبرم بينهما مسبقاً، بحيث تكون الإحالة من قبل المؤمن المباشر والقبول من جانب المعيد إجبارياً بمقتضى الإنفاقية⁴.

و بموجب هذا الاتفاق تتحدد حقوق و التزامات كلا من الشركتين من حيث:

- الأقساط الواجبة التحويل أو المتنازل عنها إلى معيد التأمين
- العمولة الواجب دفعها من قبل شركة إعادة التأمين للمؤمن المباشر

¹ يهيا بهيج شكري إعادة التأمين بين النظرية و التطبيق ، مرجع سابق الذكر ص 57-59.

² نفس المرجع، ص 60 .

³ حميد جاسم ، فوزي العلاوي ، إدارة الخطر و التأمين ، دار الكتب و الوثائق، الطبعة الأولى، بغداد سنة 2020، ص 137

⁴ علمي حسينية، بملولي فيصل، أثر الأقساط المتنازل عنها في إطار عمليات إعادة التأمين على هامش الملاءة المالية لشركات التأمين الجزائرية- دراسة قياسية للفترة 2009-2018 مرجع سابق الذكر، ص 4.

- التعويضات الواجبة على شركة إعادة التأمين على أن تكون مسؤولة عن التعويض في حدود الاتفاق المبرم بينها و بين شركة التأمين المتنازلة¹.
- ومن مميزات هذه الطريقة أنها تتميز بإرتفاع نسبة العمولة التي يدفعها معيد التأمين للشركة المسندة حيث تصل هذه النسبة في بعض الحالات إلى 45% من نصيب معيد التأمين من الأقساط

3.2 طريقة مجمعات إعادة التأمين:

ينشأ مجمع إعادة التأمين عندما يتم الإتفاق بين عدد من الهيئات ذات القدرات المالية والفنية الكبيرة ، بهدف تجميع تلك العمليات التأمينية التي من طبيعة معينة بالتعاون بينها على إنشاء حساب مشترك لتغطية وحدات تأمينية تتميز بقيمتها العالية أو بمحددة أخطارها وعالية القدرة للتعرض، و يكون معدلا لخسارة المحتملة فيها عاليا،² وتتم عملية التجميع عن طريق الإتفاق بنسب محدّدة يتفق عليها مسبقا ويتم توزيع الأقساط و توزيع التعويضات والخسائر بين الشركات على أسس معينة تم الإتفاق عليها عند إنشاء المجمع³.

و تعتمد شركات التأمين إلى هذه الطريقة لمواجهة الإحتمالات التي تكون فيها المخاطر المراد تأمينها على درجة كبيرة من الخطورة و تنشأ عند تحققها خسائر فادحة غير إعتيادية كأخطار الطيران وتأمينها كالألغام و أخطار النقل البري و أخطار المسؤولية المدنية و تعويضات عمال المناجم أخطار الحروب، والكوارث الطبيعية، التأمين على الانبعاث النووية،⁴.

¹ محمد هيلالي ، عبد الرزاق شحادة، محاسبة المؤسسات المالية البنوك التجارية و الشركات التأمين ، دار المناهج للنشر و التوزيع، عمان الأردن، الطبعة الأولى سنة 2007، ص 317

² شكري، مرجع سابق ذكره، ص 158 .

³ عيد احمد أبو بكر ، إسماعيل السيفو، مرجع سابق الذكر، ص 265

⁴ حميد جاسم ، فوزي العلاوي، إدارة الخطر و التأمين، مرجع سابق الذكر ص 138.



المحور الرابع: تأمين الصادرات

المحاضرة الأولى ماهية تأمين الصادرات

المحور الرابع: تأمين الصادرات

المحاضرة الأولى ماهية تأمين الصادرات

1. مفهوم وأهمية تأمين الصادرات :

يعرف باستيا ضمان ائتمان التصدير بأنه شكل من أشكال التأمين يقوم بضمان الأخطار التي قد يتعرض لها المتعامل الاقتصادي في الأسواق الدولية، ويكمن هذا الضمان في تأمين القرض الذي يقدم للمستورد، بحكم أن غالبية المبادلات التجارية الدولية لا يتم تسديديها فوراً حتى ولو ليوم واحد، وبالتالي فإنها تتم بأجل، مما يجعل ضمانها مهما لتفادي الأخطار الممكن حدوثها، إذن الشيء المؤمن هنا هو القرض¹، ويعرفه مركز التجارة العالمية بأن "تأمين الصادرات هو أداة مالية تهدف إلى حماية المصدرين من الخسائر المالية الناتجة عن عدم سداد المشتري الأجنبي لقيمة السلع أو الخدمات المصدرة، سواء بسبب مخاطر تجارية مثل إفلاس المشتري، أو مخاطر سياسية كالحروب أو القيود على تحويل العملات. ويعد هذا النوع من التأمين وسيلة فعالة لتشجيع التوسع في الأسواق الخارجية من خلال تقليل المخاطر المرتبطة بالتجارة الدولية².

الشكل رقم 03 : آلية عمل ضمان/تأمين ائتمان الصادرات بين المصدّر والمستورد



المصدر: بن جليلي، رياض. (2022، فبراير). برنامج تمويل التجارة الخارجية: الجزء 4 رض تقديمي. لجنة الأمم

المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا (الإسكوا). متاح عبر الرابط

https://www.unescwa.org/sites/default/files/event/materials/%D8%A8%D8%B1%D9%86%D8%A7%D9%85%D8%AC%20%D8%AA%D9%85%D9%88%D9%8A%D9%84%20%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%AC%D8%A7%D8%B1%D8%A9%20%D8%A7%D9%84%D8%AE%D8%A7%D8%B1%D8%AC%D9%8A%D8%A9_%D8%A7%D9%84%D8%AC%D8%B2%D8%A1%204.pdf?

¹Bastia, R. (2005). Export Credit Guarantees and Insurance: Theoretical and Practical Aspects of Risk Coverage in International Trade. Paris: OECD Publishing.

² International Trade Centre. (2020). Export credit insurance: A guide for small and medium-sized exporters. Geneva: ITC. Retrieved from <https://intracen.org>

تعريف الاتحاد الدولي للتأمين: (ICISA)

يُعرّف تأمين الصادرات على أنه نوع من التأمين الذي يتم تقديمه للمصدرين لحمايتهم من الخسائر المالية التي قد تحدث بسبب عدم سداد المدفوعات من قبل المشتري الأجنبي. ويشمل هذا النوع من التأمين تغطية المخاطر المرتبطة بعدم السداد الناجم عن الأسباب التجارية أو السياسية¹. و يعرف أيضا "يتمثل تأمين الصادرات في تعاقد يهدف إلى ضمان حقوق المصدر في مواجهة احتمالية تعثر المدفوعات، حيث يعتبر القرض الممنوح للمستورد جوهر الخطر المؤمن عليه، لا سيما في ظل التأجيل الزمني للدفع في معظم المعاملات التجارية الدولية"². أما المشرع الجزائري فقد عرّف تأمين قروض التصدير كما نصت عليه المادة الأولى من الأمر رقم 96-06 كما يلي يضمن تأمين القرض عند التصدير وفق الشروط المنصوص عليها في هذا الأمر وفي عقد التأمين تحصيل المستحقات المرتبطة بعمليات التصدير من الأخطار التجارية و الأخطار السياسية أخطار عدم التحويل و أخطار الكوارث³.

من التعاريف السابقة يمكن استخلاص النقاط التالية

– أداة لإدارة المخاطر

تأمين الصادرات يُعد وسيلة فعّالة لإدارة المخاطر المرتبطة بالتجارة الدولية، خصوصًا تلك الناتجة عن عدم سداد المشتري الأجنبي.

– حماية ضد نوعين من المخاطر

يوفر التأمين حماية ضد:

- المخاطر التجارية: مثل الإفلاس، أو التأخر في السداد.
- المخاطر السياسية: مثل الحروب، التأمين، القيود على تحويل العملات، أو قرارات حكومية تعوق الدفع.
- ضمان الائتمان وفقًا لـ **Jean Bastin**، فإن جوهر التأمين يكمن في كونه ضمانًا للائتمان الممنوح للمستورد، حيث يُعتبر المبلغ المؤمن هو قيمة القرض المقدم للمشتري الأجنبي، وليس السلعة نفسها.
- تشجيع المصدرين على التوسع من خلال توفير الحماية المالية، يساعد التأمين على تشجيع المصدرين على دخول أسواق جديدة وذات مخاطر مرتفعة، مما يعزز من قدرتهم التنافسية

¹ International Credit Insurance & Surety Association (ICISA). (2021). International trade and credit insurance: A comprehensive overview. Brussels: ICISA. <https://icisa.org/trade-credit-insurance/>

² Niepmann, F., & Schmidt-Eisenlohr, T. (2017). International trade, risk, and the role of banks. Journal of International Economics, 107, 111–126. <https://doi.org/10.1016/j.jinteco.2017.03.007>

³ الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية (العدد 3 الأمر رقم 96-07 المؤرخ في 19 شعبان عام 1416 هـ الموافق لـ 10 يناير 1996 المتعلق بتأمين قرض التصدير ، المؤرخة يوم الأحد 23 شعبان 1416 هـ الموافق لـ 14 يناير 1996

إذن من خلال هذا التعريف، نستطيع استخلاص أهم عناصر ضمان الائتمان وهي¹

ضامن الائتمان

الجهة التي تغطي مانح الائتمان من الخسائر الناتجة عن المخاطر المشمولة بالضمان (شركة متخصصة/شركة تأمين/بنك تجاري).

مانح الائتمان (الدائن)

الشخص/المؤسسة التي تمنح الائتمان وتخشى تحقق مخاطر تمنعها من تحصيل حقها، فتتجه لضامن الائتمان للحماية.

المدين

عميل مانح الائتمان الذي حصل على الائتمان، ويقوم ضامن الائتمان بالتحري عنه

المخاطر المغطاة

المخاطر التي يقبل ضامن الائتمان تغطيتها (تجارية أو غير تجارية)، وغالباً تُحدّد حصراً وبوضوح في عقد الضمان.

الخسائر المعوّض عنها

الخسائر الناتجة عن تحقق خطر مشمول بالضمان، والتي يلتزم الضامن بتعويضها عند ثبوتها وتوافر شروط الاستحقاق.

التعويض

نسبة أو مبلغ يدفعه ضامن الائتمان لمانح الائتمان عند ثبوت الخسارة وتحقق شروط التعويض (وتختلف النسبة من جهة لأخرى).

الاستعلام عن المدين جمع معلومات عن المدين قبل ضمانه لتحديد قبول التعامل معه أو رفضه.

2. أهمية تأمين الصادرات:

تتمثل أهمية هذا النوع من التأمين في مايلي:

لحماية المصدر من أخطار الدفع في صفقات التصدير ، فعملية البيع إلى الخارج تقتضي شروطا ائتمانية أكثر لوجود مخاطرة أكبر منها في البيع في السوق المحلي، نتيجة صعوبة الحصول على المعلومات الدقيقة

¹ شعبان رأفت م. (2005). نظم تمويل وضمان ائتمان الصادرات: مع دراسة التجربة المصرية. مصر: دار النهضة المصرية. ص. 347

حول المشتريين و الموردين الأجانب ، وقدرتهم المالية من جهة ، وكذا لحالة عدم التأكد ، أو عدم اليقين التي تعيشها العلاقات الاقتصادية الدولية من جهة ثانية.

للمساعدة المصدرين في الحصول على شروط تمويل الصادرات من بنوكهم بشروط ميسرة مما قد تكون البنوك قد أعدت لتقديمه في حال لم يكن المصدر مؤمن عليه ، كما يوفر للمصدرين سيولة مالية أكبر في إدارة مستحققاتهم من الشركات الأجنبية¹

للتخفيف مخاطر الائتمان : يساعد تأمين ائتمان الصادرات أيضاً المصدرين على تخفيف مخاطر الائتمان من خلال توفير معلومات قيمة حول المشتريين المحتملين. تقوم شركات التأمين بتقييم الجدارة الائتمانية للمشتريين بدقة لتحديد قدرتهم على الدفع. تمكن هذه المعلومات المصدرين من اتخاذ قرارات مستنيرة بشأن تمديد شروط الائتمان أو إنشاء ترتيبات دفع بديلة. ومن خلال الاستفادة من خبرة شركات التأمين، يستطيع المصدرون تقليل مخاطر عدم السداد وضمان السلامة المالية لعملياتهم التجارية الدولية².

للتوفير شروط أفضل في مجال المنافسة مع المنتجات المثلثة في الأسواق الدولية من خلال تقديم شروط دفع ميسرة للمشتري،

للتخفيف القطاع المصرفي على توفير التسهيلات الائتمانية الإلزامية لتمويل التجارة الخارجية وخاصة الصادرات دون الحاجة إلى قيام البنوك المركزية بمنح الضمانات اللازمة أو دون الحاجة إلى اشتراط توفر اعتماد مستندي معزز كوسيلة مقبولة للدفع³.

لإيجاد متطلبات أفضل في مجال المنافسة في الأسواق الدولية من خلال تقديم شروط دفع ميسرة للمستورد⁴.

¹ عبد الحميد مرغيث. (2020-2021) مطبوعة بيداغوجية في مقياس: التأمين الدولي موجهة لطلبة السنة الثالثة علوم تجارية، تخصص تجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد الصديق بن يحيى، ص 39

² FasterCapital. (2025, May 8). **تأمين ائتمان الصادرات: حماية مشاريعك العالمية**. FasterCapital.

³ خليلي أحمد (2018- 2019) مطبوعة بيداغوجية في مقياس: التأمين الدولي موجهة لطلبة السنة الثالثة علوم تجارية، تخصص تجارة دولية. كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، ص 50

⁴ حسناوي، م.، حسين، ح. (2017). أهمية تأمين ائتمان الصادرات للمساهمة في تنوع الاقتصاد: إشارة لحالة الجزائر. مجلة البحوث التجارية المعاصرة، 31(1)، 2-40. كلية التجارة، جامعة سوهاج. ص 20

- ❖ توفير أدوات الحماية الائتمانية للمصدرين من المخاطر، بحيث يمكن لشركات التأمين تقديم ضمانات للمصدر لحماية من إمكانية تعرّضه لمشكلة فقدان السيولة أو انخفاضها مما قد ينعكس سلبا على نشاطه
- ❖ مساعدة المصدر على إمكانية منح المستورد شروط دفع تنافسية
- ❖ المساهمة في تحصيل ديون المصدرين من خلال اقوة التفاوضية لشركات التأمين وإمكانية استخدامها لمصالح التمثيل التجاري و الدبلوماسية للدولة في الخارج لتحصيل الديون المستحقة للمصدرين على المستوردين¹.

3. تطور فكرة تأمين الصادرات و أسباب ظهورها:

تعود بداية ظهور هذا النوع من التأمين الى مطلع القرن الثامن عشر، حيث اقتصر في البداية على تقديم القروض للمستثمرين الأجانب لتمويل مشاريعهم. وكان التأمين آنذاك يركز على ضمان خطر افلاس المشتري الأجنبي وتأخره في السداد، ثم امتد بعد ذلك ليشمل مخاطر الحروب ونتيجة التطور السريع في التجارة الدولية ظهرت الحاجة لتأمين مخاطر الائتمان وعدم التسديد، وعلى اثر ذلك تأسست الشركة البريطانية التجارية للتأمين عام 1830 لتتوالى بعد ذلك عمليات تأسيس هيئات ضمان ائتمان الصادرات في العالم (بلجيكا 1821-هولندا 1925-فرنسا 1929-ألمانيا 1949).²

بدأ الاهتمام بتأمين ائتمان الصادرات في الدول العربية في العقود الأخيرة، نتيجة لزيادة أهمية التجارة الخارجية في اقتصادات هذه الدول، وضرورة توفير أدوات تحمي المصدرين من المخاطر التجارية والسياسية المرتبطة بالتعامل مع الأسواق الخارجية، وخاصة في ظل تقلبات الأوضاع الاقتصادية والمالية العالمية كذلك افتقار الدول العربية ل اقتصاديات الحجم الكبير بحيث تعتمد اغلبها على صادرات النفط و الغاز³.

ففي الجزائر تم انشاء نظام تأمين قرض التأمين " بموجب المرسوم التنفيذي رقم 96-235 المؤرخ في 2 جويلية 1996، والذي حدد شروط تسيير الأخطار المغطاة بتأمين الصادرات. بحيث تخضع الشركة للمادة 4 من القانون رقم 96-06 الصادر في 10 يناير 1996، والذي ينص على أن تأمين الصادرات يُمنح إلى الشركة المسؤولة عن

¹ حسناوي، م.، حسين، ح. (2017). أهمية تأمين ائتمان الصادرات للمساهمة في تنويع الاقتصاد: مرجع سابق الذكر ص 21 .

حسناوي، م.، حسين، ح. (2017). أهمية تأمين ائتمان الصادرات للمساهمة في تنويع الاقتصاد: مرجع سابق الذكر ص 21 .

² حمدود، ح.، عز الدين، س. (2022). أثر تأمين قروض التصدير على الصادرات خارج المحروقات: حالة الجزائر من 2002 إلى 2018 . مجلة

التنمية الاقتصادية، 7(1)، 1-15. متاح عبر الرابط <https://asjp.cerist.dz/en/article/199140> ص 6

³ نفس المرجع ص 6

الضمان وتعمل لصالح حسابها الخاص وتحت سيطرة الدولة و اول شركة تم انشاءها بموجب هذا القانون شركة "الشركة الجزائرية لضمان وتأمين الصادرات" ¹ CAGEX.

4. أسباب او دوافع ظهور تأمين الصادرات:

جدول رقم 01 اسباب ظهور تأمين الصادرات

الدافع	الفائدة
الوقاية	يوفر للمصدر معلومات دقيقة عن الوضعية المالية و الاقتصادية للمستوردين الأجانب، مما يمكنه من اختيار زبائن يتمتعون بقوة مالية عالية، وتجنب العملاء ذوي المخاطر المرتفعة.
التحصيل	في حال عجز المستورد عن السداد لأسباب مالية أو قرارات سياسية، تتولى مؤسسات الضمان تحصيل الديون نيابةً عن المصدر، مستفيدةً من خبرتها وعلاقاتها لإقناع المستوردين بالسداد..
التعويض	تعوض مؤسسات التأمين المصدر عن خسائره الناتجة عن إفلاس أو إعسار المستورد، وفق شروط ونسب محددة مسبقاً في عقد التأمين.

المصدر: رياض خليلي ، 2020 ، برنامج تنمية الصادرات و تمويل التجارة الخارجية في المنطقة العربية، تأمين أو ضمان
إئتمان الصادرات ص 5 متاح عبر الرابط

https://www.unescwa.org/sites/default/files/event/materials/%D8%A8%D8%B1%D9%86%D8%A7%D9%85%D8%AC%20%D8%AA%D9%85%D9%88%D9%8A%D9%84%20%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%AC%D8%A7%D9%B1%D8%A9%20%D8%A7%D9%84%D8%AE%D8%A7%D8%B1%D8%AC%D9%8A%D8%A9_%D8%A7%D9%84%D8%AC%D8%B2%D8%A1%204.pdf?utm_source=chatgpt.com

¹ الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية (العدد 3 الأمر رقم 07-96 المؤرخ في 19 شعبان عام 1416 هـ الموافق لـ 10 يناير 1996 المتعلق بتأمين قرض التصدير ، المؤرخة يوم الأحد 23 شعبان 1416 هـ الموافق لـ 14 يناير 1996

المحاضرة الثانية . أخطار التصدير:

المحاضرة الثانية . أخطار التصدير:

تعرف المخاطر التي تغطيها الوكالات إئتمان التصدير في الشروط القياسية لوكالة ائتمان الصادرات باعتبارها مخاطر سياسية و تجارية ، لكن في الواقع فإن وكالات إئتمان التصدير تغطي مخاطر عدم سداد القروض الناجم عن الأحداث السياسية و التجارية¹.

1. **أنواع المخاطر:** يمكن تصنيف المخاطر الى تجارية او غير تجارية او الى عوامل أخرى وتتمثل في
 - 1.1 **الأخطار التجارية**²: ويقصد بها الأخطار التي يكون سببها او مصدرها المستورد أو أوضاعه المالية و تؤدي الى عدم استلام المصدر لكامل مستحقاته في الآجال المتفق عليها ومن بينها ما يلي:
 - ⊙ إفلاس المستورد أو إعساره أو تصفيته: ويعني ذلك صدور حكم قضائي بإفلاس المستورد، أو إذا تقررت تصفيته جبراً، مما قد يؤدي بالمستورد إلى عدم دفعه لديونه في المواعيد المتفق عليها.
 - ⊙ امتناع المستورد عن سداد ما استحق عليه للمصدر: ويعني ذلك عدم وفاء المستورد بما استحق عليه للمصدر أو عجزه عن ذلك رغم قيام هذا الأخير بالوفاء بجميع التزاماته قبل المستورد.
 - ⊙ رفض المشتري استلام البضاعة المشحونة: ويعني ذلك رفض المشتري أو امتناعه عن استلام مستندات البضاعة المشحونة رغم قيام المصدر بالوفاء بجميع التزاماته قبل المشتري.

¹Zatkosalcic,(2014),export creditinsurance and guarantees – Apactitioner ' SGuide, Edition number 01,palgrave macmillan, London p 10

²حمود، حفصة، عز الدين، س. (2022). أثر تأمين قروض التصدير على الصادرات خارج المحروقات: حالة الجزائر من 2002 إلى 2018 .مجلة التنمية الاقتصادية، 7(1)، 1-15. ص 6 متاح عبر <https://asjp.cerist.dz/en/article/199140> أحمد خليلي "مطبوعة محاضرات في التأمين الدولي"،مرجع سابق الذكر ، 2018-2019 ص 50.

2.1 الأخطار غير التجارية (السياسية)¹:

ويقصد بها المخاطر التي تخرج عن إرادة المستورد والتي يكون مصدرها أو مسببها سلطات البلد المستورد، أو سلطات بلد العبور، وأيضاً تلك التي تكون نتيجة عن اضطرابات عامة أو وقائع معينة يشهدها البلد المستورد، بمعنى آخر المخاطر الناتجة عن عجز مستورد عن الدفع بسبب عوامل سياسية، ومصطلح الأخطار السياسية يغطي جانباً واسعاً من الأخطار، ويمكن تصنيفها إلى أخطار كلية وأخطار جزئية، وكذا إلى أخطار داخلية وأخطار خارجية:

- فعل أو حكم أو قرار من حكومة بلد المستورد يحول دون التنفيذ الجزئي أو الكلي لصفقة التصدير.
- فعل أو حكم أو قرار من حكومة دولة أجنبية - قد تكون دولة العبور مثلاً - يحول أيضاً دون التنفيذ الجزئي أو الكلي لصفقة التصدير.
- كل عمل عسكري صادر عن دولة المستورد أو أية دولة أخرى يحول دون التنفيذ الجزئي أو الكلي لعملية التصدير.
- كل عمل عسكري صادر عن دولة المصدر يترتب عليه عدم تنفيذ المصدر لصفقة التصدير.
- خطر إلغاء سلطات دولة المستورد لترخيص الاستيراد، أو وقفه أو عدم تجديده أو حتى منع إدخال البضاعة من خلال التحديد الكمي للبضائع، أو قد تكون من خلال إلغاء عمليات الاستيراد أصلاً وبشكل كلي.
- حجز أو مصادرة سلطات دولة المستورد أو قد تكون حتى دولة العبور للبضائع المصدرة، وبالتالي استحالة وصولها إلى المستورد.
- عدم ملاءة أو إفلاس المستورد العمومي ويقصد به هنا الدولة بمفهومها الواسع.
- إلغاء أو فسخ المستورد العمومي (الدولة) لعقد التصدير، أو قد يكون حتى من خلال إخلاله بالتزاماته التعاقدية تجاه المصدرين.
- امتناع أو رفض المستورد العمومي استلام مستندات البضاعة أو دفع قيمتها.
- اتخاذ سلطات دولة المستورد لإجراءات قد تكون قوانين أو أحكام أو قرارات أو حتى مراسيم في حق المستورد، يترتب عنها منعه أو عجزه عن الوفاء بحقوق المصدر، ويستثنى من تلك الإجراءات الأحكام القانونية الصادرة من محاكم مختصة في فض النزاعات التجارية.

¹بوخاري، أ.، شريط، ح. (2023). تأمين و ضمان قروض الصادرات كآلية لتغطية مخاطر الصادرات خارج المحروقات: دراسة حالة الشركة الجزائرية لتأمين وضمان الصادرات Cagex الفترة الممتدة من 2009 إلى 2019. المجلة الجزائرية للعملة و السياسات الاقتصادية، 13(1)، ص 39 <https://asjp.cerist.dz/en/article/212521#:~:text=على%20الرغم%20من%20وجود%20شركة,سيما%20الأمر%20رقم%202096-22>

- تدخل دولة المستورد من أجل تأجيل دفع الديون لصالح المصدرين، وخاصة في حالة اشتداد الأزمة الاقتصادية.
- خطر عدم التحويل والذي ينتج عن منع دولة المستورد لخروج رؤوس الأموال إلى الخارج.
- الرفض التعسفي والاستبدادي لدولة المستورد و/أو دولة المصدر من التعامل مع دولة أو دول معينة.
- فعل أو قرار من الحكومة المحلية (حكومة بلد المصدر) يمنع تصدير السلع المطلوبة أو امتلاكها أو حتى المنع من مباشرة عملية الإنتاج.
- الحروب والثورات والانقلابات التي تؤدي إلى عدم إتمام صفقة التصدير.
- الكوارث الطبيعية والزلازل والفيضانات والأعاصير وغيرها¹.

3.1 أخطار أخرى :

ويتعلق الأمر بـ:

تأمين المعارض والبحث عن أسواق جديدة: يعد هذا النوع من التأمين أداة مهمة لتشجيع الصادرات، فالمؤسسات التي تريد عرض منتجاتها في المعارض الدولية تدفع مصاريف هامة دون أن تكون متأكدة من بيع منتجاتها وحتى من استرجاع مصاريف العرض، هذا ما يجعل أغلب المؤسسات تتردد في المشاركة في المعارض الدولية، وهنا يبدو دور مؤمن القرض لتقليل هذا الخطر من خلال تعويض الشركة العارضة لمصاريف النقل والعرض وفق الاتفاق الذي تم مع شركة التأمين، لكن في الغالب يتراوح بين 50% إلى 70% من مصاريف العرض، وبالمقابل العارض يدفع قسطاً بنسبة تتراوح ما بين 2% إلى 3% من مصاريف العرض، ومدة التأمين تتراوح من سنة إلى 5 سنوات حسب نوع التأمين المختار.²

المخاطر النقدية: مثل تقلبات أسعار الصرف، والتي يمكن أن تؤثر على قيم المدفوعات. شركات التأمين تقدم سياسات ضد هذا النوع من المخاطر، مثل التأمين ضد المخاطر المتعلقة بالتحويلات الدولية³.
و يجب الإشارة هنا إلى وجود عدة أنواع وثائق التأمين الخاصة بأخطار الصادرات ، إذ تختلف و تتنوع هذه الأخيرة في الأساس حسب طبيعة و موضوع و مدة العقد ، و تتمثل وثائق التأمين هذه في:

أ. الوثيقة الشاملة؛

ب. الوثيقة الفردية؛

ت. وثيقة الإشتراك؛

ث. وثائق التأمين قصير الأجل؛

¹مسكين، ع. ح.، بلفتي، م.، درويش، ص. (2022). التأمين من المخاطر السياسية والتجارية كاستراتيجية لتنمية الصادرات في المنطقة العربية . مجلة الأصيل للبحوث الاقتصادية والإدارية . 205-224، 6(2)، متاح على <https://asjp.cerist.dz/en/article/202702>

²²حسناوي، م.، حسين، ح. (2017). مرجع سابق الذكر ص 25

³ بالعجين خالدية "مطبوعة محاضرات في التأمين الدولي"، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير ؛ جامعة ابن خلدون - تيارت-، 2020-2021 ص 93.

ج. وثائق التأمين متوسطة وقصيرة الأجل؛

2. أنواع وثائق تأمين الصادرات : وسيتم تناول كل وثيقة على حدى كالتالي¹:

أ. وثيقة التأمين الشاملة "La police globale"

تعتبر وثيقة التأمين هذه من أقدم وثائق التأمين المستخدمة من قبل هيئات تأمين القروض، ولقد ظهرت في سنة 1985 من قبل شركة حوادث الخطط والضمان المحدودة "The Ocean Accident and Guarantee Corporation"، ولقد بدأ العمل بهذه الوثيقة في البداية في بريطانيا ثم انتشرت بعد ذلك في مجموعة من الدول الأوروبية من بينها: سويسرا، ألمانيا، وروسيا وكذلك الولايات المتحدة الأمريكية. إن وثيقة التأمين الشاملة تغطي الأخطار التجارية والأخطار غير التجارية (السياسية)، بعكس وثيقة التأمين الفردية "La police individuelle"، والتي سيتم التطرق لها لاحقاً والتي تغطي فقط أخطار عدم الدفع أو أخطار عدم الدفع وفسخ الصفقة في آن واحد، أي وثيقة التأمين الشاملة تعتمد على مبدأ "الشمولية. globalité" بالإضافة أيضاً فإن وثيقة التأمين الشاملة يستثنى منها تغطية الصفقات التي سيتم تسويتها نقداً، وكذا الصفقات التي سيتم تسويتها عن طريق استعمال تقنيات الاعتماد المستندي غير قابل للإلغاء.

"Credit documentaire irrévocable et confirmé"

أما عن مدة وثيقة التأمين الشاملة، فهي تعطي القروض التي مدتها 06 ستة أشهر، وهذا اعتباراً من تاريخ شحن أو إرسال البضاعة، وهي تضمن تأمين القروض قصيرة الأجل القابلة للتجديد باستمرار أو انتظام، والتي يطلق عليها "التسهيلات القابلة للسحب"، لكنها في بعض الأحيان تمتد إلى 12 شهراً، وكذلك القروض التي تكون مدتها طويلة والتي قد تصل إلى غاية 84 شهراً شرط أن تكون أخطارها قابلة للتأمين. والقروض التي تدخل ضمن الاعتبار في هذه الوثيقة هي القروض الخاصة بكل من المواد الأولية، والسلع الاستهلاكية، قطع الغيار والمواد نصف المصنعة، وكذلك التجهيزات والمعدات لأداء الخدمات. أما عن طبيعة عمل وثيقة التأمين الشاملة، فتتمثل في قيام البائع (المصدر) بالتصريح في الأيام الأولى من كل شهر بالصفقات المبرمة أو بالإرسالية (عمليات الشحن) المنفذة خلال الشهر السابق.

¹ أهبال، عبد المالك . (2021). أهمية صناعة ضمان ائتمان الصادرات في الوطن العربي: المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وائتمان الصادرات
 أنموذجاً. مجلة الدراسات الاقتصادية المعاصرة، 6(2)، 436-423 متاع عبر <https://asjp.cerist.dz/en/article/174083>

أما عن عمولة هذه الوثيقة التأمينية فتكون محسوبة استناداً إلى رقم الأعمال السنوي المحقق من التصدير ، والذي في هذه الحالة ليس مجبراً دائماً على تأمين أو تغطية كل رقم أعماله المحقق من التصدير ، كما أن هذه التغطية تختلف حسب نوع قطاع النشاط التصديري وكذلك حسب نوع المنتج المصدر.

كما تتميز وثيقة التأمين الشاملة أساساً بالبساطة الإدارية وهذا لأنها لا تتطلب تحصيل مستندات ووثائق كثيرة.

ب. وثيقة الضمان الفردية

تغطي وثيقة التأمين الفردية، مثل وثيقة تأمين الشاملة، الأخطار التجارية والأخطار غير التجارية، غير أنها تختلف عن وثيقة التأمين الشاملة بعدة مميزات من بينها:

• طبيعة العمليات المؤمنة:

تشمل العمليات المؤمنة في وثيقة التأمين الفردية في كل من عمليات تموين (توريد) سلع التجهيز والخدمات والأعمال الخاصة مثل أعمال المقاولات و اشغال المؤسسات ، توريد المعدات وخدمات الصيانة ذات المبالغ الكبيرة جداً.

• مدة القرض و عدد العمليات

و حدود القرض و التغطية لا يوجد حدود للتغطية في وثيقة التأمين الفردية، فكل عملية تم دراستها وقُبلت والموافقة عليها بشكل دوري، يغطيها التأمين. حتى وإن كانت هذه العمليات قد تم تنفيذها أو تم تغطيتها من طرف مصدر واحد فقط، ما يعني أن المؤمن يستطيع أن يغطي عملية ويؤمن أخرى.

• علاوة التأمين

إن علاوة التأمين خلافاً لوثيقة "Unique" هي تُدفع مرة واحدة، وهذا خلال كل مدة القرض ويتم تسديدها دفعة واحدة، وتحدد وثيقة التأمين ويتم احتسابها على أساس كل من:

- مبلغ الصفقة
- مدة القرض
- درجة حالة السوق والبلد ووضعية المستورد.

ت. وثيقة الاعتمادات (وثيقة الضمان المحددة)

تسمح هذه الوثيقة للمؤمن (المصدر) بإمكانية اختيار نوع الخطر الذي يرغب في تأمينه، وهي وثيقة الاشتراك عادة ما تغطي القروض التي تزيد مدتها عن ثلاث سنوات، وتبلغ مبالغها مرتفعة والأخطار فيها أكثر احتمالاً للوقوع، وتكون موجهة بالأساس إلى المؤسسات التي تقوم بتصدير معدات صناعية متكاملة فيما بينها.

ث. وثائق التأمين قصيرة الأجل

وثائق التأمين قصيرة الأجل هي خاصة بالصفقات التي سيتم تسليمها إما خلال مدة تقل عن سنة (عمليات تسليم منتظمة) أو 12 شهراً كأقصى حد. و تتمثل وثائق التأمين قصيرة الأجل في تغطية أخطار تجارية (عدم

- الدفع) في حالة حصول المصدر على طلبات شراء من طرف المشتري، والتي يقوم بتسليمها له مباشرة، حيث يتم التصريح عن وجوه الخطر من البائع إلى الهيئة الممولة شركة التأمين.
- أما عن نسبة تغطية الخطر فهي تختلف حسب نوع الخطر (السياسي، التجاري، غير التجاري)، وهي متروحة في:
- الخطر التجاري حيث تتراوح بين 75% إلى 90% في بعض الأحيان، إلا إذا تم التفاوض على نسبة خاصة.
 - الخطر السياسي حيث تتراوح النسبة بين 85% إلى غاية 100%.
 - أما الخطر غير التجاري فتبلغ نسبة التغطية فيه 95%، وهي تغطي حالات القوة القاهرة وغيرها.

وثائق التأمين قصيرة الأجل تغطي في العادة الصفقات التي سيتم تسديدها إما فوراً مقابل مستندات (كمبيالة مستندية مؤكدة) أو مستندات مقابل السداد، أو تغطي الصفقات التي تكون فيها مدة القرض إما 6 أشهر أو 12 شهراً.

أما بناءً على عقود الصفقات التي تعمل بها وثائق التأمين قصيرة الأجل، فإنها تعمل مع البائع (المصدر المؤمن له) ببلاغ عقود المصدر، ثم يتم تغطيتها لاحقاً. ومن هنا فإن هذا النوع من التأمين لا يحتاج إلى موافقة مسبقة من المشتري (المستورد)، فالسلطة التعاقدية هي فقط للبائع. وكون التأمين قصير الأجل لا يتطلب التزامات طويلة الأجل من أي مؤسسة مالية، فيتم ذلك على أساس مبلغ هذه المستندات وجميع ما تحمله من بيانات وأسماء، حيث يتم التصريح عن العملية التأمينية خلال 60 يوماً من تاريخ الشحن، وتتم تغطيتها تلقائياً في معظم الدول.

بالنسبة لهذه الوثائق فإنها تستخدم عادة في تغطية صادرات السلع الاستهلاكية التي لا تتعدى مدة سدادها 6 أشهر، وهي تصدر إما بمفردها أو بإلحاقها المتعددة،

أما عن نسبة تغطية الخطر فهي تختلف حسب نوع الخطر (السياسي، التجاري، غير التجاري)، وهي متروحة في:

- الخطر التجاري حيث تتراوح بين 75% إلى 90% في بعض الأحيان، إلا إذا تم التفاوض على نسبة خاصة.

- الخطر السياسي حيث تتراوح النسبة بين 85% إلى غاية 100%.
- أما الخطر غير التجاري فتبلغ نسبة التغطية فيه 95%، وهي تغطي حالات القوة القاهرة وغيرها

ج. وثائق التأمين متوسطة وطويلة الأجل

تخص وثائق التأمين متوسطة وطويلة الأجل في الغالب صادرات التجهيزات الخاصة عن الصفقات التي تدوم لأكثر من سنة واحدة لأن المصدر عادة يتعامل مع مشتريات تستوجب قروضاً آجلة إلى مختلف المؤسسات العمومية وشبه العمومية، في هذه الحالة يقوم المصدر بملء ملف خاص عن الصفقة وعن الزبون في شكل استمارة قبل التصريح بالخطر، وبعد دراسة كل من الملف والزبون من طرف شركة التأمين، يتم اتخاذ القرار بقبول أو رفض التأمين.

وثيقة التأمين متوسطة أو طويلة الأجل تغطي بشكل أكبر من الأخطار، ولهذا فإن كل مصدر يريد التأمين على عملياته من الأخطار عليه باختيار وثيقة تأمين متوسطة وطويلة الأجل. ويكون ذلك من خلال¹:

☑ انتقاء الخطر:

إن المصدر المصرح أو البائع سيكون حتما قليل الخبرة بالسوق، ويكون هناك صعوبة خاصة في حالة التعامل مع زبون جديد، وكذلك الحال في حالة التعامل مع مختلف المصدرين الذين تكون لديهم إمكانية عدم تنفيذ العقد. فكلما زاد مستوى تنفيذ العقد، زاد معه مستوى الخطر. بمعنى آخر في حالة الصفقات التي تكون فيها القروض الطويلة الأجل ففي هذه الحالات ستكون الأخطار بشكل أكبر و عليه ستؤدي الى تأثير المصدر على السير الحسن للعمليات التصديرية

وثيقة التأمين تحتوي على بند اختيار إجباري للمصدر لتحديد إن كان الخطر تجارياً أو غيره.

☑ حساب الأقساط : إن حساب الأقساط أو قيمة التأمين يكون على ثلاث نقاط أساسية تتمثل في:

- أ. مدة العقد، ويظهر الفرق في الأقساط حسب مدة العقد في الأجل القصير والمتوسط والطويل
- ب. سياسة تسعير المصدر إن كانت مناسبة للبلد المستورد أو لا.
- ج. مدى تقييم الأخطار في كل صفقة بشكل دقيق من طرف هيئة التأمين، حيث تتم مقارنة هذه الحالة مع ملفات المصدرين في نفس القطاع.
- د. تسيير النزاعات

☑ حصول المصدر على تأمين : يتم عملية دفع القرض عند تصدير البضاعة من طرف المصدر قبل

الاكتتاب في وثيقة التأمين، بشرط توفر الشروط التالية:

أ. الأخطار المغطاة:

في كثير من الحالات لا يستطيع المؤمن له (المصدر) من الاكتفاء بإبرام التأمين في عمليات التصدير (صفقات التصدير)، وهنا تتدخل هيئات التأمين لتحل محل المصدر في انتقاء الزبائن و يُقبل على المصدر في عملية التغطية الأولية، وفي هذه الحالة قد تصل نسبة التغطية أو الضمان إلى 100% من قيمة الصفقة بموافقة وزارة المالية أو الجهات الحكومية الضامنة.

وتغطي الوثائق الصادرة للتأمين بالكامل من طرف المؤمن في أحيان الشحن لتسليم الزبون له، ففي بعض الحالات يقوم المصدر من طرف واحد بتحمل نسبة معينة تصل إلى 95% أو نسبة الخطر، بينما 90% أو 85% في حالات أخرى، ولا يمكن أن تتجاوز التغطية نسبة 100% إلا في حالات معينة (سوق فردي أو الدولة الضامنة).

¹ بالعجين خالدية" مرجع سابق الذكر ص 63

ب. القسط

و يقصد به المبلغ الذي يدفعه المؤمن له مقابل الضمان الذي يمنح له، وتعتمد معدلات القسط على عوامل مختلفة منها .

ج. درجة الخطر

تُعبّر درجة الخطر عن احتمال الحادث ووقت استمراره، في حالة عدم حصول الحادث فوراً عند توقيع عقد القرض يتم تسعير البلدان المستوردة والمشتريين وفق درجة الخطر من الأقل إلى الأكثر خطورة. أما عامل الخطر فيغلب اعتباره حسب كونه "خطر طبيعي (بيئي)" وهو مرتبط بعدم تنفيذ التزام المصدر تجاه العقد، أو عدم احترام شروط العقد أو حصول ظروف قاهرة تمنع التنفيذ.

د. نوع الخطر

يعني أيضاً الخطر سياسي أو تجاري من جهة، ومن جهة أخرى نوع المشتري، إذا كان مؤسسة عمومية أو خاصة.

ت. مدة الخطر

أي الفترة التي يتحمل فيها المؤمن مسؤولية تغطية الخطر، فكلما كانت الفترة طويلة كان احتمال الخطر أكبر.

ث. مدة تشكيل الحادث

يقصد بها الفترة الممتدة من تاريخ التصريح، وتقدر عادة هذه المدة بـ 6 أشهر، ويمكن تمديدتها حسب طبيعة الخطر ويمكن تلخيصها في حالات:

- ✋ عندما يتعلق الأمر بإعادة الغاء (شطب)، فإنه في هذه الحالة 30 يوماً ابتداءً من التاريخ الذي يكون فيه مبلغ الخسارة قد حُدد بصفة نهائية. بدفع المؤمن خسارة تقديرية محسوبة على المبلغ المحتمل للخسارة، ويتم ضبط الخسارة الأساسية للحادث في هذه الحالة يعدّ مبلغ الخسارة مبلغاً نهائياً.
- ✋ عندما يكون إفلاس المؤمن الخاص قد عرف من خلال القانون أو يكتشف المؤمن الإفلاس ففي هذه الحالة مدة تشكيل الحادث تنتهي.

الضمان المتاح:

📁

- التغطية تتراوح من 50% وقد تصل إلى 70% كحد أقصى.
- لا يمكن الضمان أن يتجاوز سقفاً معيناً يتم تحديده في الاتفاقيات الخاصة بالتمويل المخصصة للبنوك المعنية بالتغطية الأولية.

📄 أما الوثائق المحددة تستخرج حسب طبيعة الخطر: سياسي أو تجاري.

إدارة خطر المصدر

☑

تتمثل في:

التجنب

يحصل ذلك في تجنب المصدر الدول التي تعاني من مخاطر سياسية واجتماعية، ويُساعد على ذلك استخدام بعض المؤشرات:

- قيام المصدر بتقييم البيئة السياسية الدولية وتحليل المخاطر السياسية الخاصة في الأسواق الدول المستوردة.
- قيام المصدر (الشركة) بمشاورات جماعية مع المستشارين أو الأشخاص المختصين في المجال السياسي أو الأسواق المستهدفة.
- اللجوء الى الشركات المتخصصة في مجال قياس المخاطر السياسية و تكليفها بدراسة الأسواق المستهدفة و ترتيبها وفقا لدرجة عدم الإستقرار السياسي فيها

🔑 . التفاوض

يقصد به قيام المصدر (أو الشركة) بالتفاوض مع الشركاء الأجانب أو حكومات الدول التي تتميز بوجود مخاطر سياسية أو اجتماعية، حيث يتم أولاً تحديد المسؤوليات والحقوق قبل الاستثمار، وذلك يكون للتفاوض على:

- 🌀 مشكلة القيود على تحويل العملات في الدول التي تطبق نظام الرقابة على الصرف.
- 🌀 مشكلة التأخر أو رفض استيراد صادرات، ما قد يؤدي إلى عدم إتمام الصفقة.
- 🌀 قيود التصدير على شروط في الدول المستوردة والتي قد تؤدي بوجودها إلى مشكلة تغيير قيمة الصادرات.

◎ الانفصال

يعني الانفصال : يعني فصل الوحدات أو تقسيمها لتقليل حجم الخسائر المحتملة فمثلا يتم تقسيم المصانع إلى شحنتين أو ثلاثة، فإذا تعرضت الشحنة الأولى الى الخسارة تبقى باقي البضائع الشحن سليمة

🏠 هيكل الاستثمار

تعد هذه الوسيلة بإشراك الوطن في الاستثمار والاعتماد على استثمارات التي تتميز بسرعة استرداد التكاليف وتصفية الأرباح إلى الخارج لتقليل التعرض، لتقليل الأخطار المختلفة، وتتضمن في صيغة من الإجراءات التي يمكن من خلالها التقليل من المخاطر:

🔑 إنعاش الاقتصاد الوطني للدولة المستهدفه ، وذلك بربط أهداف التصدير بالمصالح الوطنية للدولة عن طريق مثلا شراء مدخلات الإنتاج من الشركات المحلية والعمل على زيادة الصادرات من هذه الدولة إلى الخارج

🔑 الاستفادة من الشركات المتعددة الجنسيات التي تربط استثماراتها بالأسواق العالمية وليس فقط بواقع الاستثمارات في هذه الدولة أو تلك.

🔑 المساهمة في علاج مشكلات البطالة بالدول المضيفة، وذلك بتوظيف الوطنيين وتأجير خبراء عمل من الداخل.

- الاعتماد على الوطنيين في الدخول في مشروعات مشتركة.
- المساهمة في المشاريع العامة مثل: بناء المستشفيات، المدارس، والطرق.
- استخدام الأسلوب الحيادي بالابتعاد عن الدخول في النزاعات السياسات الداخلية أو الخارجية.

3. مزايا و عيوب تأمين الصادرات : يمكن تلخيصها في الجدول التالي

جدول رقم 02 . مزايا و عيوب تأمين الصادرات:

العنصر	المزايا	العيوب
الحماية من المخاطر	حماية من مخاطر عدم السداد (التجارية والسياسية).	لاتغطي الوثائق جميع أنواع المخاطر.
التوسع في الأسواق	يسهل دخول أسواق جديدة بثقة وأمان.	قد يشجع على التوسع المفرط دون دراسة كافية.
المرونة التنافسية	إمكانية تقديم شروط دفع ميسرة للعملاء.	العملاء قد يعتمدون بشكل مفرط على الدفع المؤجل.
التمويل البنكي	يسهل الحصول على تمويل بضمان الفواتير المؤمنة.	ليس جميع البنوك تقبل بنفس الشروط أو الوثائق.
استقرار السيولة	يساهم في استقرار التدفقات النقدية.	قد يتأخر صرف التعويضات من شركة التأمين.
التكلفة و الرسوم	—	توجد رسوم تأمين قد تقلل من هامش الربح.
الشروط و الإجراءات	—	الوثائق قد تكون معقدة وبها شروط قد تؤخر أو تمنع التعويض.

المصدر بتصرف : المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وائتمان الصادرات. (2002). تأمين الصادرات كأداة لتعزيز التجارة الخارجية .
<https://www.dhaman.net> و المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وائتمان الصادرات (ضمان). (2024). دليل الخدمات: تأمين ائتمان
 الصادرات <https://www.dhaman.org/pdf/>.

المحاضرة الثالثة شركات تأمين الصادرات

المحاضرة الثالثة شركات تأمين الصادرات

شركة التأمين الدولية و ضمان الصادرات¹: هي هيئات متخصصة تقدم خدمات الضمان ضد المخاطر التجارية والسياسية التي قد يتعرض لها المصدر الوطني عند إبرام عقود تصدير مع الخارج. تسعى هذه الشركات إلى توفير بيئة آمنة للمصدرين من خلال تقديم تغطيات تأمينية تشمل عدم السداد، والإفلاس، والتقلبات السياسية، وغيرها من المخاطر التي قد تؤثر على عمليات التصدير. كما توفر بعض هذه الشركات خدمات التمويل والتأمين معًا، بهدف توحيد الجهة التي يتعامل معها المصدر، مما يسهل الإجراءات ويزيد من كفاءة العمليات التصديرية.

في هذه المحاضرة نعرض التجربة الجزائرية في مجال تأمين الصادرات خارج المحروقات و التعرف عن قرب عن مختلف التأمينات على قروض الصادرات التي تعرضها الشركة على المصدرين من أجل تغطيتهم من مختلف المخاطر التي تواجههم في الأسواق الدولية

1. التجربة الجزائرية في مجال تأمين الصادرات (CAGEX)²:

في إطار دعم الصادرات خارج قطاع المحروقات، تلعب الشركة الجزائرية لتأمين و ضمان الصادرات (CAGEX) دورًا محوريًا في تنفيذ النظام القانوني الخاص بتأمين القروض المرتبطة بالصادرات. وقد أسندت إلى الشركة مهام محددة تهدف إلى حماية حقوق المصدرين الجزائريين ضد المخاطر الناتجة عن العمليات التجارية الدولية، خاصة تلك المتعلقة بعدم سداد المستورد الأجنبي لأسباب متعددة، قد لا تعود مباشرة إلى المشتري نفسه، بل تكون ناتجة عن ظروف أخرى خارجة عن إرادته.

وقد تم تنظيم هذا الإطار القانوني بموجب الأمر رقم 06-96 المؤرخ في 10 جانفي 1996، والذي نصّ على نوعين أساسيين من المخاطر التي يُرخص للشركة بتغطيتها فقط، وهما كما يلي:

1. المخاطر التجارية: المرتبطة بالمشتري مباشرة، مثل الإفلاس أو التأخر في السداد.
2. المخاطر غير التجارية (السياسية): الناتجة عن أحداث سياسية أو اقتصادية في بلد المستورد، مثل الحروب أو القيود على تحويل العملة.

تم إنشاء الشركة الجزائرية لتأمين و ضمان القرض عند التصدير CAGEX بموجب عقد توثيقي في 03/12/1995، وتم اعتمادها بموجب مرسوم تنفيذي رقم 96/235 بتاريخ 02/07/1996 طبقا للمادة 4

¹مصباح، ف. (2021). ضمان ائتمان الصادرات. المستقبل للدراسات القانونية والسياسية، 5(1)، 80-60 متاح عبر الرابط ص 65

<https://asjp.cerist.dz/en/article/157983>

²بوخاري، أ.، شريط، ح. (2023). تأمين و ضمان قروض الصادرات كآلية لتغطية مخاطر الصادرات خارج المحروقات مرجع سابق الذكر ص

من الأمر رقم 96/06 المؤرخ في 10/01/1996 المتعلق بتأمين القرض عند التصدير. أما صفتها القانونية فهي شركة ذات أسهم برأس مال يقدر بـ: 2 000.000.000 دج موزعة بصفة متساوية 10 % على 10 مساهمين 5 بنوك و 5 شركات تأمين مبينة في الجدول التالي¹:

جدول رقم 3: المساهمين في رأس مال الشركة الجزائرية لتأمين و ضمان الصادرات

البنوك	شركات التأمين
بنك الفلاحة و التنمية الريفية BADR	الشركة الوطنية للتأمين و إعادة التأمين CAAR
بنك التنمية المحلية BDL	الشركة الجزائرية للتأمين الشامل CAAT
بنك الجزائر الخارجي BEA	الشركة المركزية لإعادة التأمين CCR
البنك الوطني الجزائري BNA	الصندوق الوطني للتعاون الفلاحي CNMA
القرض الشعبي الجزائري CPA	الشركة الجزائرية للتأمين SAA

المصدر: ورقة اشهارية للشركة الجزائرية لتأمين و ضمان الصادرات CAGEX

من خلال الجدول نلاحظ أن جميع المساهمين في رأس مال الشركة عبارة عن شركات تأمين وبنوك كلها عمومية وهو ما يبرز محاولة الدولة للتدخل في الاقتصاد من خلال هذه الشركة من اجل التأكيد على مساهمة القطاع العام في عملية التنمية، وبرز ذلك أيضا من خلال المهمة التي تؤديها الشركة حيث تقوم بتغطية المخاطر السياسية لحساب الدولة و تحت رقابتها أيضا. أما المخاطر التجارية فتقوم بتغطيتها لحسابها الخاص. و بموجب المادة رقم 02 من الأمر 96-06 المؤرخ في 10 جانفي 1996، فإن هذه الشركة تُعتبر شركة اقتصادية عمومية وذات أسهم وذات طابع تجاري، وهي شركة متخصصة فقط في تأمين و ضمان القروض التصديرية، وهي تتولى وظيفتين أساسيتين. أشار إليهما الأمر رقم 96-06 المؤرخ في 14 جانفي 1996، وهما تغطية المخاطر التجارية الممكنة مقابل أقساط مدفوعة من طرف المصدرين بنسبة كبيرة، إلى جانب التأمين ضد المخاطر السياسية. وبالتالي، يمكن أن يُفهم أن المشرع الجزائري قد حدّد مسبقاً المخاطر المرخص بتأمينها من طرف الشركة، رغم وجود مخاطر أخرى ممكنة².

¹قارح، أمين .، شربي، محمد. أ. (2020). وكالات ائتمان الصادرات كآلية لتغطية مخاطر التجارة الخارجية: عرض تجربة الشركة الجزائرية لتأمين و ضمان الصادرات. (CAGEX) مجلة أداء المؤسسات الجزائرية، 16(1)، جامعة قاصدي مرباح - ورقة. ص 100
<https://asjp.cerist.dz/en/article/118868>

²بوخاري، أ.، شريط، ح. (2023). تأمين و ضمان قروض الصادرات كآلية لتغطية مخاطر الصادرات خارج المحروقات: مرجع سابق الذكر ص 40

وتتمثل المهام والنشاطات الأساسية للشركة فيما يلي¹:

- تغطية المخاطر الناتجة عن التصدير؛

- ضمان الدفع في حالة التمويل؛

- تأسيس بنك المعلومات في المجال الإقتصادي؛

- مساعدة المصدرين لترقية الصادرات؛

- تعويض وتغطية الديون.

2. خدمات و منتجات شركة تأمين الصادرات²:

إجراء دراسة الملاءة المالية:

تستفيد الشركة الجزائرية لتأمين وضمان الصادرات من امتلاكها لخبراء في مجالات التحليل الاقتصادي والمالي، مما يُمكنها من تقييم قدرة المشتريين على الوفاء بالتزاماتهم. ويُعزز هذا التقييم التعاون الدولي القائم بين شركات التأمين، والذي يتيح تبادل المعلومات حول المشتريين. كما أن الشركة منضوية ضمن "قاعدة البيانات الدولية"، وتمتلك شبكة من المراسلين والوسطاء، مما يسمح لها بالحصول على معلومات دقيقة ومحدّثة في الوقت الفعلي أو خلال مدة زمنية قصيرة.

المساعدة في عملية التحصيل

تتولى الشركة الجزائرية لتأمين وضمان الصادرات عملية تحصيل الديون لصالح زبائنها، وأحياناً لحسابها الخاص، وذلك في الحالات التي تقوم فيها بتعويض المصدرين الذين تعذر عليهم استلام مستحققاتهم المالية. وبمجرد قيام الشركة بعملية التعويض، تصبح هي المالك القانوني للحقوق المتعلقة بتلك الديون. علاوة على ذلك، تقدم الشركة خدمات التحصيل أيضاً لفائدة مؤسسات غير متعاقدة معها، مما يعكس التزامها بمرافقة ومساندة المؤسسات والمصدرين، سواء كانوا متعاملين معها بشكل مباشر أم لا. وتُظهر علاقات التعاون التي تربطها بعدة شركات تأمين عبر العالم، بما في ذلك بلدان إفريقية وأوروبية، انفتاح الشركة على الساحة الدولية.

¹ بوخاري، أ.، شريط، ح. (2023). نفس المرجع ص 41

² بوخاري، أ.، شريط، ح. (2023). نفس المرجع ص 42

☑ المهام الأخرى للشركة تشمل:

أ. تغطية المخاطر المرتبطة بالتصدير:

وتنقسم إلى نوعين رئيسيين:

- المخاطر التجارية: مثل عدم الدفع من طرف المشتري الأجنبي لأسباب تجارية.
- المخاطر السياسية: وهي خارجة عن إرادة المشتري، وتُعد أكثر خطورة بالنسبة للمصدر، وتخضع لإشراف وزارة المالية.

كما تقدم الشركة تغطية لخطر انقطاع السوق (RIM)، وهو خطر يظهر عندما يرفض المشتري الأجنبي استلام البضاعة المخصصة له بعلامة تجارية معينة، ما يصعب بيعها لمشتري آخر. ورغم أهمية هذا النوع من التغطية، إلا أنه لا يزال غير معروف بشكل كافٍ في السوق الجزائرية.

ب. ضمان الدفع في حالة التمويل:

توفر الشركة ضماناً للدفع في حدود تصل إلى 80%، وذلك بعد دراسة مسبقة لملف المستورد.

ت. تأسيس بنك معلومات اقتصادي:

تُتيح من خلاله معلومات تجارية للمصدرين والمستوردين الأجانب مقابل رسوم مالية.

ث. دعم المصدرين:

من خلال تغطية الديون وتعويضهم ومساعدتهم على ترقية صادراتهم.

1.2 التأمينات على القروض الموجودة بالشركة الجزائرية:

نوضح أهم المنتجات التأمينية التالية¹:

📄 عقد التأمين الشامل للتصدير:

موجه إلى مصدري السلع والخدمات الذين يمتلكون عقود عمل أو مبيعات متكررة مع الخارج. يغطي هذا العقد

جميع عمليات التصدير الخاصة بالمؤمن له، ويتطلب منه التصريح الكامل بحجم نشاطه التصديري للشركة.

📄 عقد التأمين الفردي: يخص عمليات التصدير المنتظمة، حيث يوفر تغطية ضد خطر عدم السداد من قبل

المشتري الأجنبي الواحد.

¹قارح، أمين، شربي، محمد. أ. (2020). مرجع سابق الذكر. متاح <https://asjp.cerist.dz/en/article/118868> ص 101

يهدف هذا النوع من التأمين إلى حماية المصدر الجزائري من خطر عدم تسديد الديون من قبل المشتري الأجنبي، والذي قد ينجم عن إعسار هذا الأخير، أو وقوع مخاطر سياسية، أو تأخر أو استحالة تحويل العملة، أو حتى الكوارث الطبيعية.

للشروط الحصول على هذا التأمين¹:

خلال مرحلة التفاوض، يُلزم المصدر بتقديم طلب ضمان إلى الشركة الجزائرية لتأمين وضمنان الصادرات، يتضمن كافة المعلومات المتعلقة بالمشتري الأجنبي، ومدة القرض، وطريقة الدفع المتفق عليها. وبعد دراسة الطلب، تمنح الشركة "وثيقة عهد الضمان"، وهي صالحة لمدة 3 أشهر قابلة للتجديد.

تمكّن هذه الوثيقة المصدر من تقديم عرض نهائي بكل ثقة واطمئنان، كما أن من أبرز مزايا هذا التأمين سهولة الحصول على التمويل البنكي، نظرًا لكون عقد تأمين CAGEX يُعد بمثابة ضمان مثالي يُعزز مصداقية العملية التصديرية أمام الجهات الممولة.

عقد تأمين المعارض والصالونات:

مخصص للمؤسسات والمصدرين الجزائريين المشاركين في المعارض أو "معارض-بيع" خارج البلاد. يغطي هذا العقد مخاطر عدم تحويل الأموال الناتجة عن البيع، وعدم ترحيل التجهيزات أو البضائع المعروضة، بالإضافة إلى المصاريف غير المعوضة من قبل صندوق دعم وترقية الصادرات

عقد تأمين قرض المبيعات المحلية:

يوفر تغطية ضد أخطار عدم دفع قيمة الفواتير ضمن الآجال المحددة، في إطار المبادلات التجارية المحلية بين بائع ومشتري، كلاهما مسجلان بصفة تاجر أو حرفي في المركز الوطني للسجل التجاري

عقد تأمين قرض المشتري:

يضمن عمليات التصدير التي تتم عن طريق تمويل بقرض المشتري. ويكون المستفيد من هذا التأمين هو البنك الذي مول الصفقة التصديرية.

تأمين القرض الممول ما قبل التصدير:

مخصص للمصدرين الحاصلين على تمويل مسبق قبل الشحن بهدف إنتاج سلع للتصدير. يتم تحويل حق التعويض

¹بوخاري، أ.، شريط، ح. (2023). مرجع سابق الذكر ص 49 ،

<https://asjp.cerist.dz/en/article/212521#:~:text=على%20الرغم%20من%20وجود%20شركة،سيما%20الأمر%20رقم>

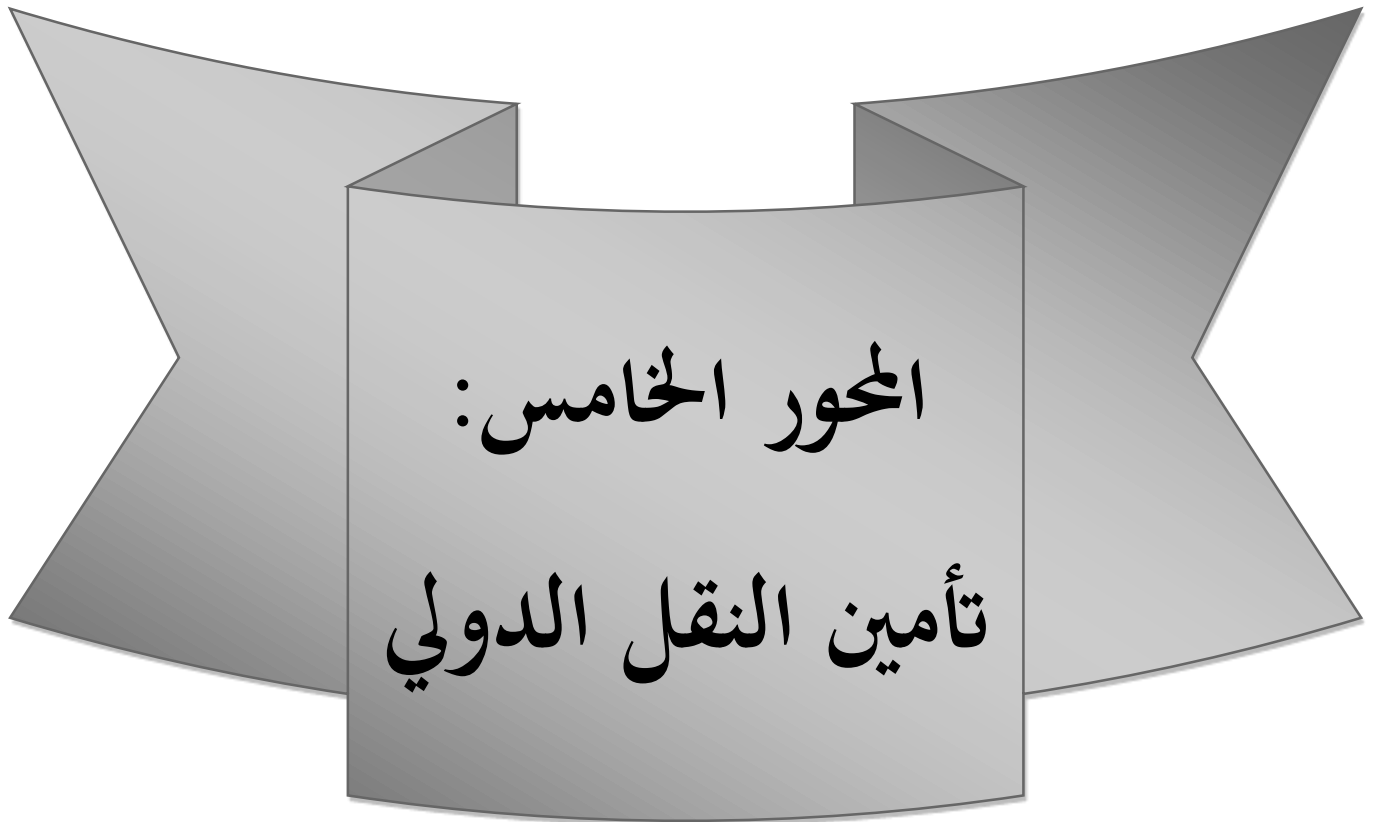
للبنك الممول، ويغطي هذا العقد فقط مخاطر عدم السداد الناتجة عن مخاطر سياسية أو تجارية. أما المخاطر المتعلقة بالإنتاج أو تجميد العقد، فيتم تغطيتها عبر عقد تأمين منفصل، عند طلب المصدر.

تأمين خطاب الاعتماد:

يغطي المخاطر التجارية وغير التجارية التي قد تواجه البنك الذي يقوم بتعزيز خطاب الاعتماد المستندي، ويضمن التعويض في حالة عدم السداد من قبل البنك الأجنبي.

تأمين الاستثمارات:

يوفر تغطية للمخاطر السياسية التي قد تواجه المستثمر الجزائري عند الاستثمار في الخارج، أو المستثمر الأجنبي عند الاستثمار داخل الجزائر.



المحور الخامس تأمين النقل الدولي:

تتعدد أشكال المخاطر المرتبطة بالتجارة الدولية، ومن أبرزها عدم قدرة أحد أطراف التعامل التجاري على الوفاء بالتزاماته تجاه الطرف الآخر، سواء نتيجة الإفلاس، أو بسبب ظروف سياسية معقدة، أو تغييرات قانونية تؤدي إلى فرض قيود على المعاملات التجارية. وفي هذا السياق، تلعب آليات التأمين الدولي دورًا محوريًا في حماية الأطراف المتضررة من هذه التعاملات، من خلال توفير تغطية تأمينية فعالة ضد تلك المخاطر ومن أبرز صور هذه الحماية، ما توفره صناديق تأمين مخاطر التصدير، والتي تهدف إلى دعم وحماية المستثمرين المحليين من مخاطر عدم سداد المستحقات المالية من قبل المستوردين في الدول الأخرى، نتيجة للظروف المشار إليها. كما تسهم شركات التأمين في هذا المجال من خلال تقديم خدمات تأمينية للمؤسسات الراغبة في الحصول على تمويل لصفقاتها الدولية، وذلك بتوفير غطاء تأميني يحمي تلك المؤسسات في حال عدم قدرتها على الوفاء بالتزاماتها المالية، خصوصًا في ظل الفوائد المرتفعة التي قد تفرضها الجهات التمويلية، والتي قد تؤدي إلى تعثر مالي محتمل¹.

ويشمل التأمين في التجارة الدولية كذلك أشكالاً أخرى من التغطية، أبرزها:

- التأمين على البضائع أثناء عمليات النقل الدولي (الجوي، البري، البحري)
- التأمين ضد تقلبات أسعار صرف العملات الأجنبية.
- التأمين ضد وسائل السداد غير المأمونة، مثل الدفع المؤجل أو غير المضمون.

لذا، فإن من الضروري للمتعاملين في مجال التجارة الدولية أن يكونوا على دراية كافية بأهم المخاطر المرتبطة بعمليات التبادل التجاري عبر الحدود، مع اختيار أدوات التأمين الدولي المناسبة التي تساعد على تقليل هذه المخاطر وتحقيق الاستفادة القصوى من فرص التجارة العالمية.

¹ أحمد خليلي، 2018-2019 مرجع سابق الذكر ص 50.

المحاضرة الأولى مفهوم تأمينات النقل الدولية

المحاضرة الأولى مفهوم تأمينات النقل الدولية:

1. تعريف التأمين الدولي: هو نظام يهدف إلى تقليل أو تعويض الأضرار التي قد تلحق بالأفراد أو الشركات نتيجة لمخاطر ترتبط بالتعاملات أو الأنشطة العابرة للحدود. ويشمل ذلك المخاطر السياسية، و مخاطر التبادل التجاري، ومخاطر النقل، والكوارث الطبيعية، وغيرها من الأخطار التي تواجهها الأطراف أثناء تعاملهم دوليًا. التأمين الدولي هو فرع من فروع التأمين يُعنى بتوفير الحماية التأمينية للأفراد والشركات ضد المخاطر التي قد يتعرضون لها أثناء ممارسة أنشطتهم خارج حدود دولتهم. يندرج ضمن التأمينات الدولية عدة أنواع من التغطيات مثل تأمين النقل البحري والجوي، تأمين الاستثمار في الخارج، التأمين على الممتلكات الدولية، وتأمين السفر.

2. تقنيات التأمين الدولي:

1.2 التأمين البري: في هذا المحور سنحاول التعرف على أبرز المفاهيم المتعلقة بالتأمين البحري للبضائع، مع إشارة خاصة إلى التشريع الجزائري في هذا المجال.

أولا تعريف النقل البري:

يُعتبر عقد النقل البري للأشخاص نوعًا من عقود النقل الذي ينصب على نقل الأشخاص من مكان إلى آخر عن طريق البر كسيارات الأجرة أو القطار. وقد عرّفت المادة 2 من القانون رقم 09-11 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه عقد النقل البري بأنه:

كل نشاط يقوم من خلاله مستغل مستقل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو السلك على متن مركبة". ويقصد بعبارة "مستغل" كل شخص طبيعي أو معنوي يمارس خدمة النقل البري للأشخاص أو البضائع.

يُعرّف النقل البري بأنه ذلك النقل الذي يكون مجاله البيئي البر، أي اليابسة، ويتم عبر الطرقات أو السكك الحديدية، وتتمثل وسائله في العربات والقطارات، ويخضع في الأصل لأحكام القانون التجاري.

ويُعتبر النقل البري، الذي ينقسم إلى قسمين رئيسيين هما: النقل البري للأشخاص والنقل البري للبضائع، شريان الحياة الاقتصادية. وتبرز أهميته في المجال الاقتصادي في كونه يساهم في رفع كفاءة التبادل التجاري بين الدول ذات الحدود المشتركة، وكذلك في زيادة الإنتاج. أما أهميته في المجال السياسي فتتمثل في تسهيل حركة التنقل داخل الدولة.

و يمكن تعريف التأمين البري¹ :

يختص تأمين النقل البري بتغطية الخسائر التي قد تلحق بالبضائع أثناء نقلها برًا، حيث يمكن أن تكون هذه التغطية جزئية أو كلية، وذلك بحسب طبيعة الحوادث التي قد تتعرض لها وسائل النقل. وتشمل هذه الحوادث مختلف أخطار الطريق وعادةً ما يتم التأمين على البضائع المنقولة، سواء كانت مواد غذائية أو ملابس أو غيرها من السلع، حيث يهدف هذا النوع من التأمين إلى ضمان البضائع أثناء نقلها بواسطة السيارات من مكان إلى آخر داخل البلد، وفق شروط تتعلق بأخطار الطريق، مثل تلف أو فقدان البضائع الناتج عن حوادث المرور، أو انقلاب وسيلة النقل، أو اصطدامها.

كما يمكن أن يمتد نطاق التأمين ليشمل:

- أخطار الشحن والتفريغ؛
- أخطار السطو (السرقه بالإكراه)؛

وهناك نوع آخر من تأمين النقل البري يتعلق بالنقل عبر السكك الحديدية (القطارات)، والتي قد تتعرض بدورها لبعض الحوادث.

كما توجد أنواع خاصة من التأمين على بعض المنقولات، مثل الخطابات البريدية المسجلة والبريد الممتاز، وفي بعض الدول يمتد التأمين ليشمل محاصيل زراعية معينة تشتهر بها، مثل القمح والبن

ثانياً أنواع التأمينات البرية :

حيث إنها تنقسم إلى تأمينات على الأضرار وتأمينات على الأشخاص، هذا التقسيم الذي أخذ به المشرع الجزائري، والذي خصّص له الباب الأول من الأمر المتعلق بالتأمينات البرية 95-07 المعدل بالقانون 06-04 المؤرخ في 27 فبراير 2006، وقسمه إلى ثلاثة فصول: يتضمن الأول الأحكام العامة، والثاني التأمين على الأضرار، والثالث التأمين على الأشخاص.

أ. تأمين البضائع :

يغطي هذا التأمين الخسائر التي تلحق بالبضائع أثناء نقلها برا بسبب حادث مشمول بالتأمين ناتج عن حادث انقلاب أو حريق، أو اصطدام للسيارة الحاملة لهذه البضاعة ويؤدي إلى إلحاق أضرار بالبضائع المحملة على السيارة. وتبدأ التغطية من وقت تحميل البضاعة على الشاحنة وتنتهي بمجرد تفريغ البضاعة في مكان الوصول النهائي أو بمضي أربع وعشرين ساعة عمل على وصول الشاحنة إلى مكان الوصول النهائي. وقد تمدد التغطية التأمينية لتشمل السرقة الناتجة عن الانقلاب والاصطدام والحريق، وكذا التحميل والتنزيل للبضاعة المؤمن عليها.

¹ بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط 1، 2007، ص. 189.

تنص المادة 55 من القانون المتعلق بالتأمينات 06/04 السالف الذكر على أن: "يُغطى تأمين البضائع المنقولة عبر الطرق البرية أو السكك الحديدية، وفقاً لشروط العقد، الأضرار والخسائر المادية اللاحقة بالبضائع أثناء نقلها، وإذا اقتضى الحال، أثناء عملية الشحن والتفريغ، بموجب عقد التأمين الخاص بنقل المواد الخطيرة أو القيمة أو الأشياء المبينة الشروط الخاصة لتغطية الخطر المؤمن عليه".

وطبقاً لنص المادة، فإن التأمين على البضائع يضمن للمؤمن له التأمين على الأضرار والخسائر المادية التي قد تلحق بهذه البضائع أثناء عملية التبليغ لأنه كثيراً ما تتعرض البضاعة للتلف أو الفساد بسبب درجة الحرارة أو أي طرف آخر، ومن ثم فإن التأمين على مثل هذه البضاعة يعوض عن قيمتها التالفة، ويكون التأمين على البضاعة أيّاً كان نوعها وقيمتها، لرحلة أو لعدة رحلات، لمدة زمنية قصيرة أو غير محددة المدة¹.

ب. تأمين المسؤولية المدنية

"يهدف التأمين من المسؤولية إلى تغطية خسائر مادية التي تترتب عن مسؤولية المؤمن له بسبب الأضرار التي ألحقت بالغير والذي يكون فيها مسؤولاً قانوناً." و يضمن المؤمن جميع الأضرار والخسائر المادية التي تلحق بالبضاعة أثناء النقل عبر وسائل النقل (العمومي أو الخاص)، وهذا عبر الطرق البرية وفق الشروط المحددة في العقد، كما يلزم الضمان إذا اقتضى الأمر إلى عمليات الشحن والتفريغ، وهذا ما جاءت به المادة 166 من الأمر المتعلق بالتأمينات، في فقرتها الثانية على أنه: "يجب على الناقلين المؤمنين للبضائع عن طريق البر أن يكتتبوا تأميناً يغطي مسؤوليتهم اتجاه الممتلكات التي ينقلونها"، فالناقل ملزم بالمحافظة على البضائع عند النقل وهو يسأل عنها إذا وصلها معيبة أو تالفة، ويمكن التأمين على كل البضائع أيّاً كان نوعها وحجمها وطبيعتها سواء لوحدها أو مجتمعة ولمدة رحلات، لمدة زمنية قصيرة أو غير محددة، ويجب تحديد طبيعة البضاعة في وثيقة التأمين².

ومن المخاطر القابلة للتأمين في عقود التأمين البري³: كل الأضرار المادية والجسمانية منها التي تتسبب فيها المركبة، وذلك عند الاصطدام أو الانقلاب الناشئ عن عطب أو انفجار أو حريق، كما توجد بعض المخاطر التي تستثنى من الضمان هي:

¹ المادة 55 القانون رقم 06-04 المؤرخ في 27 فبراير 2006، المعدّل والمتّم للقانون رقم 07-95، والمتعلق بالتأمينات، وبخاصة الباب الأول من الأمر المتعلق بالتأمينات البرية، كما تم تعديله بموجب القانون 07-95.

² عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد لد الثاني - عقود الغرر عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، منشورات الحلبي، بيروت، (2005)، ص. 1647 (2).

-قانون رقم 04-06 المؤرخ في 01 محرم 1427 الموافق ل 20 فبراير 2006 يعدل ويتمم الأمر، رقم 07-95 الصادر بتاريخ 25 يناير 1995، المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية عدد 15

³ زروال، معزوة ومرسلي، عبلة. (2022). دور عقد التأمين في تطوير وعصرنة النقل البري الطرقي للبضائع. مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، المجلد 15، العدد 1، الصفحات 1549-1566. تاريخ النشر: 27 أبريل 2022. متاح عبر الرابط

<https://asjp.cerist.dz/en/article/186259> ص 1558

- الأضرار التي يتسبب فيها المؤمن عمداً.
- الأضرار التي تصيب البضاعة والتي يكون المؤمن له غير حائز لرخصة سياقة، أو منتهية الصلاحية، أو عدم بلوغه السن القانوني للحصول على رخصة السياقة.
- لا يمكن تأمين الضرر الذي يتسبب فيه المؤمن له وهو في حالة سكر أو نتيجة تعاطيه للمخدرات.
- لا يمكن التأمين على البضائع الممنوعة من التجارة بما كالمخدرات والكحول.
- تستثنى من الضمان كذلك البضائع التي تضررت بفعل الرمل، والذي لم يتم التغليف المناسب لطبيعة البضائع، -فسوء تغليف البضائع يخرجها من التأمين عليها.
- تستثنى بعض البضائع لطبيعتها أو لطبيعة نقلها بعقد خاص كما كالجواهر، والأحجار الكريمة، واللؤلؤ، والسندات والأوراق التجارية، والأقراص الفنية كالمخرجات واللوحات الثمينة، كما تستثنى الحيوانات الحية، والبضائع سريعة التلف كالغذاء مثلاً، والبضائع سريعة الالتهاب، ونقل هياكل المركبات (هيكل بدون عربة)، وفي حال قبول شركة التأمين مثل هذه البضائع يتم التأمين عليها بعقد خاص كاشتراط رفع نسبة القسط مثلاً.
- ث. تأمين الأشخاص:

يعرف التأمين على الأشخاص على أنه اتفاقية احتياط بين المؤمن والمؤمن له، ويلتزم المؤمن بموجبها بأن يدفع للمكتب أو للمستفيد المعين مبلغاً محدداً، رأس مال كان أو ريعاً، في حالة تحقق الحادث أو عند حلول الأجل المنصوص عليه في العقد.

وقد عرفه المشرع الجزائري على أنه شرط لدفع تعويض وفاة أو معاش، تُحدد وثيقة التأمين مبلغه في حالة وقوع الحادث فعلاً أو في الأجل المنصوص عليها في العقد.

مصطلح "التأمين على الأشخاص في النقل البري" يشير إلى نوع من التأمين الذي يهدف إلى حماية الأفراد (سواء كانوا سائقين أو ركاباً أو حتى مشاة) من الأضرار الجسدية أو الوفاة التي قد تنتج عن حوادث المرور أثناء استخدام وسائل النقل البري.

و في تعريف التأمين على الأشخاص في النقل البري:

هو عقد تأمين يبرم بين شركة تأمين ومؤمن له (شخص طبيعي أو اعتباري)، يهدف إلى تغطية الأخطار التي قد تصيب الأشخاص (مثل الوفاة أو العجز أو الإصابات البدنية) نتيجة لحوادث المرور التي تقع أثناء التنقل بوسائل النقل البري.

أهم أنواع هذا التأمين¹:

التأمين الإجباري على المسؤولية المدنية للسيارات: يغطي أضرار الغير، بما فيهم الأشخاص المصابون في حادث.

¹ المادة 8 و 60 المدة 166 الجزائر، الأمر رقم 07-95 المؤرخ في 25 جانفي 1995، المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية، العدد 6 لسنة 1995، المعدل والمتمم بالقانون رقم 04-06 المؤرخ في 20 فيفري 2006، الجريدة الرسمية، العدد 12 لسنة 2006.

تأمين الحوادث الشخصية للسائق والركاب: يغطي الإصابات أو الوفاة الناتجة عن حادث أثناء التنقل بالمرحلة.
تأمين النقل الجماعي للأشخاص: يخص الحافلات أو سيارات الأجرة التي تنقل عددًا من الركاب.

التغطيات الممكنة: الوفاة؛

العجز الكلي أو الجزئي الدائم؛.

المصاريف الطبية الناتجة عن الحادث؛

تعويضات للورثة في حالة الوفاة؛

2.2 التأمين الجوي:

أولاً. المفاهيم العامة لعقد التأمين الجوي:

✈ نشأته: هو ذلك التأمين الذي يُغطي مخاطر النقل الجوي. وقد طرأ على التأمين الجوي تطور كبير واکب التطورات المتلاحقة في صناعة الطائرات، ويُعتقد أن أول وثيقة تأمين جوي صدرت سنة 1911 في لويذر لندن وخلال نفس الفترة اهتمت عدد من وكالات التأمين في لندن¹ "Loyds of London". وكانت شركات التأمين تتولى فقط تأمين الأضرار المادية التي تلحق بالطائرات، ومع تزايد حوادث الطيران تراجعت شركات التأمين عن تغطية الحوادث الجوية، فقد كانت تستثنى مخاطر الطيران بنص صريح في وثائق التأمين نظراً لما كان ينظر إليه في الأساس أنه مغامرة محفوفة بالمخاطر

وكان للحرب العالمية الأولى دور في إعادة الاهتمام بمجال الطيران، حيث تم تسريح عدد من الطيارين والملاحين الجويين، واهتم بتطوير صناعة الطائرات، وهذا ما ساهم في تطوير الطيران التجاري، وبدأ التأمين الجوي بالظهور والازدهار بعد أن وُضعت قواعد الطيران المدني وحددت مسؤولية الناقل الجوي باتفاقية وارسو سنة 1929 و التي تعتبر المرجع الأساسي الذي يحدد مسؤولية الناقل في النقل الجوي الركاب ، الأمتعة ، البضائع²، وأنشئ عام 1934 الاتحاد الدولي لتأمين الجوي، وأصبح التأمين إلزامياً على الطائرات والبضائع والمسؤولية، وهو ما أقره المشرع الجزائري في مختلف النصوص القانونية الخاصة بالتأمين وخصوصاً قانون الطيران المدني الجزائري³.

¹ Blais Aviation Insurance Services. (2013, September 12). Aviation insurance: An IIAH sponsored seminar [Seminar handout (PDF)]. Independent Insurance Agents of Houston (IIAH), Houston, Retrieved, from TX. <https://cdn.ymaws.com/www.iiah.org/resource/resmgr/imported/IIAH%20AVIATION%20PP%202013%20BW%20Handout%20Style.pdf?utm>

² Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air. (1929, October 12). Warsaw Convention. <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/warsaw1929.pdf> p 1-15

³ International Union of Aerospace Insurers. (n.d.). About us. Retrieved, from https://www.iuai.org/page/About_us

✈ تعريف التأمين الجوي:

بعد التأمين الجوي من أحدث أنواع التأمينات، مقارنة مع كل من التأمين البحري، و التأمين البري، وذلك نظرا للمخاطر الناجمة عن النقل الجوي، و جسامتها و انعكاساتها الخطيرة. و كانت شركات التأمين الكبرى، تهرب من ضمان المخاطر الخاصة بالنقل الجوي، و تستبعد بنص صريح في عقودها النموذجية، التأمين على مخاطر الطيران المدني، ولا سيما ضمان التبعية المالية المترتبة على مسؤولية الناقل تجاه الغير.

يمكن تعريف التأمين الجوي بأنه ذلك النوع من العقود الذي يُغطي المخاطر التي تتعرض لها الطائرة أو الحمولة الناتجة عن حوادث تشغيل أو صيانة وإصلاح أو صنع الطائرات، وحوادث النقل والمسؤولية عنها. كما يمكن تعريف عقود التأمين على المخاطر الجوية، بأنها تلك العقود التي تلتزم شركات التأمين (المؤمن) بضمان المخاطر الجوية باختلاف صورها نظير قسط مالي مرتفع¹.

وفي تعريف آخر هو "عقد يعقده مالك الطائرة أو مشغلها ضد أخطار فقد وتلف الطائرة وبموجب هذا العقد يتعهد المؤمن حسب اختياره بتعويض أو استبدال أو إصلاح ما يحدث للطائرة من أضرار مادية بسبب أخطار الطيران إضافة إلى تعويض كل من تضرر من الحادث الذي أصيبت به الطائرة"².

في المادة 96 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية بأنه: «بالإضافة إلى إلزامية التأمين فيما يتعلق بالمسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالغير على سطح الأرض، يتوجب على مؤسسات الخدمات الجوية للنقل العمومي أن تؤمن على الأضرار اللاحقة بالأشخاص المنقولين». ونصت عليه المادة 195 من الأمر 95-07 (المتعلق بالتأمينات) كل حركية جوية مسجلة في الجزائر يجب التأمين عليها لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر عن الأضرار التي يحتمل أن تلحق بها»، كما أكدت المادة 196 من نفس الأمر 95-07 على إلزامية التأمين على البضائع والأشخاص ونصت المادة 197 المتعلقة بإلزامية تأمين البضائع، والمادة 198 قد ألزمت كل مستعمل لمركبة جوية مستغلة في الجزائر أو مستأجرة للتأمين لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر على مسؤولية مدنية اتجاه الغير على سطح الأرض.

¹ جديدي، المعراج، 2016، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية ص 177 .

² علاء الجبوري، حسنين أبودكة، (2016) عقد التأمين على الطائرة-دراسة مقارنة، مجلة أهل البيت، مع 2016 العدد 53، ص 347-366 متاح

على الرابط <https://search.emarefa.net/ar/detail/BIM-942317-%D8%B9%D9%82%D8%AF-%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%A3%D9%85%D9%8A%D9%86-%D8%B9%D9%84%D9%89-%D8%A7%D9%84%D8%B7%D8%A7%D8%A6%D8%B1%D8%A9-%D8%AF%D8%B1%D8%A7%D8%B3%D8%A9-%D9%85%D9%82%D8%A7%D8%B1%D9%86%D8%A9>

%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%A3%D9%85%D9%8A%D9%86-%D8%B9%D9%84%D9%89-%D8%A7%D9%84%D8%B7%D8%A7%D8%A6%D8%B1%D8%A9-%D8%AF%D8%B1%D8%A7%D8%B3%D8%A9-%D9%85%D9%82%D8%A7%D8%B1%D9%86%D8%A9

%D8%A7%D9%84%D8%B7%D8%A7%D8%A6%D8%B1%D8%A9-%D8%AF%D8%B1%D8%A7%D8%B3%D8%A9-%D9%85%D9%82%D8%A7%D8%B1%D9%86%D8%A9

%D8%AF%D8%B1%D8%A7%D8%B3%D8%A9-%D9%85%D9%82%D8%A7%D8%B1%D9%86%D8%A9

%D9%85%D9%82%D8%A7%D8%B1%D9%86%D8%A9

%D9%85%D9%82%D8%A7%D8%B1%D9%86%D8%A9

%D9%85%D9%82%D8%A7%D8%B1%D9%86%D8%A9

%D9%85%D9%82%D8%A7%D8%B1%D9%86%D8%A9

%D9%85%D9%82%D8%A7%D8%B1%D9%86%D8%A9

%D9%85%D9%82%D8%A7%D8%B1%D9%86%D8%A9

%D9%85%D9%82%D8%A7%D8%B1%D9%86%D8%A9

%D9%85%D9%82%D8%A7%D8%B1%D9%86%D8%A9

كما نصت عليه المادة 171 من قانون الطيران المدني الجزائري وعلى إلزاميته "يجب على كل مستغل طائرة يقوم بالقطر الجزائري بالخدمات الجوية المبيّنة في هذا القانون أو يخلق فوق القطر الجزائري سواء كان مسجلا بالجزائر أو الخارج أن يكتب تأميناً يغطي مسؤولية"¹.

تتميز عقود التأمين الجوي بشدة المخاطر التي تحلّ بالمركبة الجوية، التي غالبا ما تسبب أضرارا جسيمة تصيب جسم المركبة، و غير المتمثل في الركاب و الطاقم و الأشخاص و الأموال التي يلحقها الضرر عند السقوط على سطح الأرض.

و تختلف شدة المخاطر باختلاف نوع و حجم و حمولة المركبات الجوية، بالإضافة إلى أن هذه المخاطر تختلف باختلاف قدرة مستخدميها في التحكم في تكنولوجيا قيادة الطيران وفن الملاحة الجوية. و الواقع أن ارتفاع درجة المخاطر، تؤدي حتما إلى ارتفاع مبلغ القسط، و ارتفاع مبالغ التعويض المستحقة لضحايا حوادث الطيران، و نجد تأكيدا لذلك في التشريع الجزائري المتمثل في كل من قانون الخدمات الجوية، و قانون التأمين الحالي².

ثانيا. أنواع عقود التأمين الجوي:

يشمل التأمين الجوي ثلاث أصناف تتمثل في التأمين على المركبة الفضائية أو الجوية، والتأمين الجوي على السلع والبضائع المشحونة، والتأمين من المسؤولية المدنية للمسافرين عن طريق الخطوط الجوية، بصفة عامة التأمين على الأفراد في أرواحهم وأرزاقهم سواء داخل المركبة الجوية أو الأضرار المادية والبشرية التي تنتج عن سقوط الطائرة على سطح الأرض.

تشير وثائق التأمين الجوي المتداولة في سوق التأمين إلى أن هذا العقد يغطي بصورة رئيسة الأخطار الآتي بيانها:

✈ التأمين على جسم الطائرة: ويشمل الأضرار التي قد تلحق بهيكل الطائرة أثناء الطيران أو تحوالها أو وقوفها داخل المطار، مثل الإصطدام بالإشتعال الانفجار حيث تتحمل شركة التأمين دفع تعويض محدد مسبقاً في بنود عقد التأمين تحت مسمى القيمة المتفق عليها Hull policy، ويستثنى عادة من التغطية بهذا التأمين الأخطار التي تصيب هياكل الطائرات نتيجة العمليات الحربية أو تعرض الطائرة للاختطاف و موازاة مع ذلك، يمكن للأطراف الاتفاق على إضافة مخاطر أخرى كتلك التي تسبب في حدوثها الحروب الداخلية و الدولية. و يخضع عقد التأمين الجوي على جسم الطائرة، في التشريع الجزائري، إلى الأحكام المطبقة على عقود التأمين البري، الواردة في الفصلين الأول و الثاني من الباب الأول من قانون التأمين³.

1 - الأمر 07-95 المؤرخ في 25 يناير 1995 معدل وتم بالقانون رقم 04-06 المؤرخ في 20 فبراير 2006 يتعلق بالتأمينات، ج.ر عدد 49 لسنة 1964. مرسوم تنفيذي رقم 43-2000 يحدد شروط وكيفيات استغلال الخدمات الجوية، ج.ر رقم 8 سنة 2000.

² عبد الوهاب، سعاد (2022). "دور التأمين كآلية لإدارة مخاطر النقل الجوي في الجزائر". دراسات اقتصادية، المجلد 16، العدد 1، 1 أبريل،

الصفحات 386-395. متاح عبر الرابط <https://asjp.cerist.dz/en/article/184427> ص 389

³ جديدي، المعراج (2016). مرجع سابق الذكر ص 181.

📌 التأمين على البضائع¹:

ويغطي الأضرار الناجمة عن هلاك البضائع والأمتعة المسجلة سواء كان الهلاك كلياً أو جزئياً أو الإنقاص من كميتها، حيث يضمن المؤمن الخسائر المادية التي يتعرض لها الناقل، وأيضاً على البضاعة من أضرار تسرب، ويختار المؤمن في هذه الحالة ما بين:

- التأمين الشامل الذي من خلاله يحصل على تعويض عن كل الأضرار والخسائر المادية الناجمة عن الحادث خلال أو بمناسبة الرحلة الجوية مهما كان سببها.
- التأمين عن الخسائر المادية المرتبطة من الحوادث الجوي، ويخضع التأمين الجوي على البضائع للأحكام الخاصة بوثائق التأمين البحري وفقاً لنص المواد من 139 إلى 144 ووثيقة التأمين المفتوحة.

📌 تأمين المسؤولية المدنية:

هذا الشكل من التأمين من المسؤولية المدنية يتضمن تعويض المؤمن لتغطية التبعة المالية للناقل من نتائج الأضرار التي قد تتحقق بسبب الحادث الجوي، والتي تلحق أضراراً بالغير، المتمثلين في الركاب و الأشخاص و الأموال المتواجدة على سطح الأرض، و يمكن أن تكون الأضرار مادية أو جسمانية أو معنوية².
 "فتأمين المسؤولية يضمن للناقل الجوي تعويضه عن كافة المبالغ الملزم بدفعها قانوناً عن مسؤوليته القانونية تجاه الأضرار الناتجة للركاب والأمتعة والبضائع عن طريق الجو وكذلك الأضرار المسؤول عنها تجاه الغير فيما يخص الأضرار الجسدية وأضرار الممتلكات"³.
 وينقسم:

✚ أضرار النقل الجوي القابلة للتأمين:

يمكن تجميع أنواع الأضرار القابلة للتأمين الجوي فيما يلي :

✚ الأضرار الطبيعية للنقل الجوي:

تشمل هذه الأضرار كل من:

- سوء الأحوال الجوية؛
- تراكم الثلوج على أجنحة الطائرة؛
- سوء الرؤية وصعوبتها بسبب العواصف الرملية؛
- ارتطام الطائرة بالقمم الجبلية.

¹¹ بن عيسى، حياة (2017). "التأمين الجوي كدعامة لحركة النقل الجوي". المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 4، العدد 1، 1

مارس 2017، الصفحات 9-18 . متاح عبر الرابط <https://asjp.cerist.dz/en/article/81024> ص 13

²عبد الوهاب، سعاد (2022). مرجع سابق الذكر ص 390

³ بن عيسى، حياة (2017). "مرجع سابق الذكر اص 13

✚ أخطار الطائرة ذاتها :

- من الأخطار المشمولة هنا نجد:
- فقدان الحد الأدنى للسرعة اللازمة عند المدرج تمهيداً للإقلاع؛
- المشاكل الناجمة عن التصميم الحديث والمتطور للطائرات؛
- أخطار تصيب المحرك كالحريق؛
- حدوث عطل في الأجزاء الميكانيكية للطائرة كالأبواب.

✚ أخطار الأشخاص أنفسهم :

تتمثل هذه الأخطار أساساً في أخطاء قائد الطائرة (كالسهو عن إنزال العجلات قبل الهبوط).

✚ الأخطار الأرضية:

- تشمل هذه الأخطار كل من: أخطار الممرات التي تقلع منها الطائرات وتهبط عليها؛
- السرقات التي تتعرض لها بعض معدات الطائرة؛
- أخطاء أعمال الصيانة؛
- الأخطار التي يتعرض لها الركاب من لحظة دخولهم صحن المطار وحتى خروجهم منه.

المحاضرة الثانية التأمين البحري

المحاضرة الثانية التأمين البحري

1. التأمين البحري و نشأته وتطوره¹:

يعتبر التأمين البحري من أقدم أنواع التأمين التي عرفها العالم ، حيث مارسه الفينيقيون و البابليون من خلال العمليات التجارية التي كانت تتم عبر البحر الأبيض المتوسط. و تعتبر القروض البحرية قديما عقود تأمين بحري حيث ينص عقد القرض البحري على أن يقدم أحد الممولين إلى صاحب السفينة، قبل بدء الرحلة، مبلغا من المال على أن يسترد هذا المبلغ بالإضافة إلى فوائده عند وصول السفينة إلى ميناء الوصول سليمة أما إذا فقدت السفينة أثناء الرحلة فلا يسترد شيء من المبلغ .

وفي عام 916 قبل الميلاد ظهرت فكرة " الخسارة العامة" في تشريع رودس حيث جاء فيها ضرورة توزيع الخسارة على كافة منقولات السفينة من بضائع و أيضا على ما تم التخليص منه من شحنات ضمانا لسلامة الرحلة ، و الذي ساعد في تطور عملية التأمين البحري تطور أسلوب النقل بصفة عامة وزيادة المخاطر إلى جانب اتساع رقعة التعاون الدولي وإزدهار عمليات التجارة الخارجية، وقد تم إصدار أول بوليصة تأمين بحري في عام 1347 لتأمين إرسالية من جنوا إلى جزيرة مايوركا بوساطة السفينة (سانتا كلارا) و قد صدرت بوليصة تأمين أخرى في مرسيليا عام (1548) للتأمين على شحنة من مرسيليا إلى طرابلس .

وعند هجرة سكان المدن الإيطالية اللومباردون إلى لندن ،نقلوا معهم أعمال التأمين البحري، حيث صدر عام 1601 قانون إليزابيث لتنظيم أعمال التأمين البحري، وفي عام (1688) افتتح إدوارد لويدز مقهى لندن يجتمع فيه التجار لإجراء معاملات التأمين البحري و أصدروا صحيفة (lioyds List) و التي مازالت تصدر إلى الآن و أستمर التأمين البحري يتطور في إنجلترا حتى عام (1906) حيث صدر قانون التأمين البحري Marine Insurance Act 1906 و الذي يتضمن القواعد و الأسس التي يقوم عليها التأمين البحري.

ولم ينحصر تطور التأمين البحري ضمن محيط الجزر البريطانية، بل عاصره تطور مماثل في دول أخرى كفرنسا والولايات المتحدة الأمريكية، فصدر في فرنسا سنة 1681 تشريع ينظم أحكام هذا النوع من التأمين، كما تأسس في الولايات المتحدة الأمريكية معهد المكتتبين على غرار معهد لندن لمكتبي التأمين فقام بوضع شروط خاصة به، وهي لا تختلف كثيراً عن الشروط الإنجليزية.

ولم يعرف التأمين البحري في البلاد العربية إلا في أواسط القرن التاسع عشر. فقد دخل في ولاية السلطنة العثمانية سنة 1883 بمقتضى ما نص عليه قانون التجارة البحرية العثماني. وقد تضمن الفصل الحادي عشر منه الأحكام

¹ سعيد جمعة عقل، محمد عريقات حربي، (2016) مبادئ التأمين: دار البداية ناشرون موزعون، عمان ، ص 133

الخاصة بالتأمين البحري، وظل هذا القانون معمولاً به في جميع الولايات العثمانية. ثم بعد توقيع هذه الولايات على الوحدة نُقل القانون بالكامل وبنفس نصه إلى قانون الدولة، وعلى حال محله، باستثناء العراق الذي بقي هذا القانون معمولاً به حتى الوقت الحاضر"¹.

1.1 تعريف عقد التأمين البحري:

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

عرفه المشرع الفرنسي فقال في المادة الأولى من قانون التأمين البحري الفرنسي أن عقد التأمين هو: "عقد يلتزم بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يتحمله نتيجة مخاطرة بحرية، وهذا الضرر يتمثل في خسارة تتعرض لها أمواله، وذلك نظير قسط معين"³.

أما في القانون الإنجليزي لسنة 1906: "عقد التأمين البحري هو عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له وفقاً للطريقة وإلى الحد المتفق عليه من خسائر بحرية، وهي الخسائر التي تنشأ من مخاطرة بحرية".

أما في القانون الجزائري فلم يرد تعريف خاص بعقد التأمين البحري، وإنما تركه إلى التعريف العام بعقد التأمين الوارد، حيث جاء في نص المادة 97 من الأمر 75-07 سابقاً⁴.

أولاً تعريف الخطر البحري : يعرف الخطر البحري بأنها الأضرار التي تصيب السفينة أو البضاعة بسبب الأخطار البحرية، ويعتبر الخطر بحرياً إذا وقع في البحر بصرف النظر عما إذا كان الخطر ناشئاً عن البحر أو عن غيره بسبب وجود الأشياء المؤمن عليها أثناء وقوع الخطر فيه⁵.

2.1 أنواع التأمينات البحرية: توجد ثلاثة أطراف في الرحلة البحرية وهي :

¹ ابن دخان، رتيبة. (2021). عقد التأمين البحري كإستراتيجية لدعم خدمة النقل البحري. مجلة الدراسات القانونية، (2)7، 736-727 متاح عبر <https://asjp.cerist.dz/en/article/156233> ص 730

² عبد ربه، إبراهيم، على إبراهيم مبادئ التأمين، الدار الجامعية، الإسكندرية، الدار الجامعية، (2006). ص 436

³ علي بن غانم، (2005) التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والقانون الفرنسي والقانون الإنجليزي، ديوان المطبوعات الجزائرية: ديوان المطبوعات الجامعية، ص 32

⁴ يوسف صلاح الدين "مطبوعة محاضرات في التأمين الدولي"، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير ؛ جامعة الجزائر 3 - الجزائر، 2021-2022 ص 72

⁵ برامي، فائزة،، خليفة، منية. (2023). تقنيات التأمين الدولي في مجال النقل البحري ودورها في ترقية الصادرات: دراسة حالة الجزائر خلال الفترة الممتدة من 2014 إلى 2021. مجلة الاقتصاد والبيئة، 6(1)، 609-589 ص 593، متاح عبر

<https://asjp.cerist.dz/en/article/218237>

السفينة البضائع 

أجرة الشحن \$

أولا التأمين على السفينة: حيث يكون جسم السفينة هو محل التأمين وملحقاتها، والذي يهدف إلى الحماية المادية لملاك السفينة عن طريق تعويضهم عن الخسائر المادية التي تتعرض لها هذه السفن¹. التي قد تتعرض لها هذه السفن نتيجة لتعرضها للأخطار البحرية من حريق عرق تلف أو تصادم و فقد كلي أو جزئي²

ثانيا التأمين على البضائع: يشمل كافة الأضرار التي تُصيب البضائع مهما كان نوعها جافة أو سائلة أو مغلقة أو غير مغلقة وحتى الأشياء الثمينة كالأموال، واللوحات الفنية. كما يشمل كل الأضرار التي تُصيب المؤمن له بكل ما يترتب عنه وقوع الخطر من خسائر، وفي الحالة التي تبقى الأخطار مغطاة حتى ولو حدث تغيير في الطريق أو الرحلة أو الباقرة شريطة أن يكون هذا التغيير في الطريق أو الرحلة، خارج إرادة المؤمن له ووكالته³.

ثالثا أجرة الشحن: تخص 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 من أجرة الشحن وذلك مقابل نقله للبضائع إلى الجهة المطلوبة⁴.

رابعا تأمين المسؤولية المدنية: تأمين المسؤولية يكون اتجاه الطرف الثالث، وفي هذا النوع من التأمين البحري يتم التعويض عن أي مسؤولية تحدث نتيجة تصادم السفينة وما ينجم عنها من أضرار تلحق بالطرف الثالث⁵.

2. مستندات التأمين البحري:

 وثيقة التأمين البحري:

¹ علي بن غانم، 2005، مرجع سابق الذكر ص 434

² سعيد جمعة عقل، محمد عريقات حربي، (2016) مبادئ التأمين مرجع سابق الذكر ص 135

³ حمدود، حفصة، عز الدين، سمير. (2022). التأمين البحري ودوره في تطوير النقل البحري حالة الجزائر. دفاتر البحوث العلمية، (1)، 10، -157

174. ص 161. <https://asjp.cerist.dz/en/article/192786>

⁴ سعيد جمعة عقل، محمد عريقات حربي، (2016) مرجع سابق الذكر ص 136

⁵ عبد الحميد مرغيت "مطبوعة محاضرات في التأمين الدولي، مرجع سابق الذكر ، 2020-2021 ص 68

وثيقة التأمين هي التجسيد المادي لعقد التأمين البحري، وتغطي وثائق التأمين البحرية الخطر الناشئ بمناسبة ممارسة الملاحة البحرية أو العمليات السابقة أو اللاحقة للرحلة البحرية المغطاة ببعض العقود، كما أن المال المعرض للخطر يساعد على تحديد الخطر ذاته، فيمكن مثلاً لسفن نهرية تحمل بضائع تقرر نقلها عبر البحر أن تكون محلاً للتأمين البحري.

وقد قرر المشرع الجزائري أحكاماً خاصة في الأمر رقم 95-07 تخص التأمين على هيكل السفينة من المادة 122 إلى المادة 135، كما نص في القسم الثاني من الفصل الثالث على مقتضيات تخص التأمين على البضائع، وذلك في المواد من 136 إلى 144 دون إغفال النص على التأمين على المسؤولية، والتي يقصد بها المركز القانوني الذي يحتله المؤمن له بصفته مسؤولاً مدنياً، وبالتالي ملزماً بتعويض طرف آخر هو الدائن المضرور عن فعل تسبب فيه الأول بمناسبة مزاولته لنشاطه بكونه إما مجهزاً أو مالكاً للسفن.

و حسب المادة 97 من الأمر 95-07 "يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين، ويمكن إثبات التزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأية وثيقة كتابية أخرى، لا سيما وثيقة الإشعار بالتغطية"، وترجم الإرادة التعاقدية على صورة وثيقة تأمين بحري يستوجب المشرع احتواؤها لبيانات جوهرية نصت عليها المادة 98 من ذات الأمر، كما تعد وثائق التأمين هذه حجة بين الأطراف بما ورد فيها من بنود وشروط، فلا يمكن التحجج بعكس ما ورد فيها إلا عن طريق الكتابة، إضافة إلى عدم إمكانية تعديلها إلا بوثيقة مكتوبة تسمى بملحق التأمين.

☐ وثيقة التأمين لسفيرة صالحة لرحلة واحدة:

قد يُبرم عقد التأمين البحري في شكل وثيقة تأمين مخصصة، تتضمن تغطية لمجموعة من الأخطار المرتبطة بنقل البضائع أو الأموال المنقولة على متن السفينة، سواء تعلقت هذه الأخطار بالشحن أو الرحلة البحرية أو الأجرة. وتُعرف هذه الوثيقة بوثيقة التأمين لسفيرة واحدة أو شحنة معينة، إذ يتم النص في الوثيقة على بداية سريان مفعولها منذ بدء عمليات شحن البضائع واستمراره أثناء الرحلة، وإنتهائه بعمليات تفريغها في ميناء الوصول، أما إذا تعلقت وثيقة التأمين بسفيرة واحدة بتغطية هيكل السفينة، فإن نطاق الضمان ينحصر في الرحلة البحرية المحددة للسفينة. إلا أن سريان مسؤولية المؤمن على ضمان نتائج الخطر يخضع لدى غالبية التشريعات الحديثة - بما فيها القانون الجزائري - لحكم الشروط التي تضمنتها وثيقة التأمين، فإن إنطلاق سريان التأمين على السفينة من مكان محدد، فإن مسؤولية المؤمن لا تبدأ حتى تبدأ السفينة رحلتها)

☐ **بوليصة الشحن: (Bill of Lading - B/L)** وثيقة تصدرها الشركة الناقلة وهي عبارة عن عقد نقل بين المصدّر والشركة الناقلة، وتبين ميناء الشحن، وميناء الوصول، ووسيلة النقل، وأجرة الشحن وكيفية دفعها.

وتُعتبر بوليصة الشحن تأكيدًا من قبل الشركة الناقلة باستلام البضاعة، وهي أيضًا عقد تلتزم تلك الجهة المصدرة بإيصال البضاعة المرسلّة إلى الجهة المرسلّة إليها.

 **التكلفة والتأمين والشحن: (Cost, Insurance and Freight – CIF)** يعني البيع مع

الالتزام بنفقات البضاعة، وأجرة النقل، ومصاريف التأمين. ويُعتبر هذا العقد الذي يشمل التزام البائع فيه بدفع نفقات البضاعة، ومصاريف التأمين عليها، وأجرة نقلها هو ذاته العقد السابق، مع إضافة مصاريف التأمين على عاتق البائع لتقديم وثيقة تأمين للمشتري ضد أخطار هلاك أو تلف البضاعة أثناء عملية النقل¹. فعقد البيع مع المؤمن، ويدفع المشتري فقط السعر المتفق عليه، إذ يشمل الثمن المحدد في هذا العقد كل هذه النفقات، ولا يلتزم البائع إلا بإجراء التأمين وفقًا للحد الأدنى لشروط التأمين على البضاعة، وهو التأمين على أساس شروط.

3. الطبيعة القانونية لعقد التأمين البحري²:

إن تحديد الوصف القانوني لعقد التأمين البحري، ما إذا كان تجاريًا أم لا، مسألة ذات أهمية كبيرة لتحديد مدى تطبيق أحكام القانون التجاري عليه أم لا.

1.3 التزامات المؤمن له في وثيقة التأمين على البضائع وهياكل السفن

تلتزم تشريعات التأمين البحري بما فيها الأمر 07-95 في الجزائر المؤمن له بتنفيذ عدة التزامات منها ما يكون مصدرها القانون المنظم لعقود التأمين البحري، ومنها ما هو وارد في وثيقة التأمين على صورة شروط". شروط خاصة تتضمنها ملاحق الوثيقة الأصلية، سواء كان العقد يخص التأمين على البضائع أو ذلك المتعلق بهياكل السفن أو أجرة الشحن، وقد أورد المشرع الجزائري هذه الإلتزامات في نص المادة 108 من قانون التأمينات".

أولاً: الالتزام بدفع قسط التأمين

لقد اعتبر الأمر رقم 07-95 المتعلق بالتأمينات في الجزائر دفع قسط التأمين من الإلتزامات الأساسية التي تقع على عاتق المؤمن له، إذ تتوقف على تنفيذه استمرارية نفاذ العقد، وبالتالي ترتب الآثار الناتجة عن إنعقاده، وهو تعويض الخسارة اللاحقة بالمؤمن له بعد تحقق الخطر المؤمن عليه.

¹ بالعجين خالدية مرجع سابق الذكر 2020-2021 ص 78

²مخالفة كرم، 2024 "وثائق التأمين البحري على البضائع وهياكل السفن في القانون الجزائري - بين عوائق التنفيذ وضرورات الإصلاح"، مجلة

الدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 7، العدد 1، ص. 47-29، ص 33 متاح عبر الرابط

<https://asjp.cerist.dz/en/article/246772> ص 36-37

والقسط هو المقابل المالي الذي يلتزم هذا الأخير بدفعه للمؤمن جراء تحمله آثار الخطر، فهو بصورة أخرى سبب التزام المؤمن؛ لذلك قيل إنه لا يوجد تأمين دون خطر، ومن الأولى كذلك أن لا يوجد تأمين بدون قسط. كما أوردت وثيقة التأمين الجزائرية على البضائع في المادة 13 منها الطابع الأساسي للالتزام بدفع القسط.

ثانياً: الالتزام بتقديم المعلومات الصحيحة والدقيقة عن الخطر محل الضمان:

يُعد هذا الالتزام من الالتزامات الجوهرية الملقاة على عاتق المؤمن له، حيث يوجب عليه القانون أن يصرح بدقة بجميع الظروف والوقائع المعروفة لديه والتي من شأنها التأثير على قرار شركة التأمين بقبول تغطية الخطر، أو تحديد شروط العقد. يُكرّس هذا الالتزام في التشريع الجزائري من خلال المادة 15 من الأمر رقم 07-95 المتعلق بالتأمينات، والتي تنص على إلزام المؤمن له بالإفصاح عن كل ما لديه من معلومات جوهرية لها علاقة بالخطر محل التأمين.

هذا الالتزام يسري على جميع أنواع التأمين، بما في ذلك التأمين على هياكل السفن أو البضائع البحرية. ويهدف إلى تمكين المؤمن من تقييم المخاطر بشكل دقيق لتحديد شروط التغطية والأقساط المناسبة. عدم احترام هذا الالتزام يترتب عليه آثار قانونية، منها:

- **بطلان العقد** إذا ثبت سوء نية المؤمن له أو تعمد إخفاء المعلومات.
- **إلغاء الوثيقة** مع إلزام المؤمن له بدفع الأقساط المستحقة.
- **حرمانه من التعويض** في حال تحقق الخطر.

وقد نصت على ذلك أيضاً المادة 15 من قانون التأمين، كما تدعمه اجتهادات القضاء الجزائري.

ثالثاً: الالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن: "أورد المشرع الجزائري على غرار تشريعات التأمين البحري الحديثة هذا الإلزام في الفقرة السادسة من المادة 108 من الأمر 07-95 بقوله: "...أن يتخذ جميع التدابير الضرورية والرامية إلى حفظ حقوق المؤمن للطعن ضد الغير المسؤولين عن الأضرار الحاصلة...". كما قررت وثيقة التأمين الجزائرية على النمط نفسه إذ تنص في المادة 17 منها، وقد صاغها المشرع الجزائري بعد ذلك بشكل مكثف خاصة بإدخال بهذا الإلزام في المادة 117 من الأمر 07-95، إذ جعل المؤمن يتخلى من التزاماته في حدود المبلغ الذي كان من حقه استخراجه من الغير المسؤول، لو أدى المؤمن له التزامه".

2.3: التزامات شركة التأمين في الوثيقة على البضائع والسفن

يلتزم المؤمن بعد توقيعه على وثيقة التأمين وملاحقتها إن وجدت، بالالتزام رئيسي هو دفع التعويض للمؤمن له في حدود التأمين، متى تحقق الخطر المضمون،

وهذا ما قرره المادة 117 من الأمر 07-95، غير أن كيفية الوفاء بهذا الالتزام تتوقف على طرق مطالبة المؤمن له بتعويضه عن الضرر اللاحق به. وقد أشار المشرع الجزائري في المادة 114 من الأمر 07-95، بخصوص الخسارة التي تعد من أهم الوسائل التي تُثبت الضرر، إلى أن المؤمن له الحق في رفع الدعوى التي يرجع بها على المؤمن من أجل الحصول على تعويض يجبر الضرر الذي لحق الشيء محل الضمان. فإذا ثبتت التسوية بطريقة التعويض القضائي، فإن التزام المؤمن يتقيد بتنفيذ الحكم النهائي، وبالتالي دفع التعويض المقرر فيه.

4. تصنيف وثائق التأمين البحري (الأنواع)¹:

- **الوثيقة الزمنية:** الوثيقة تغطي فترة زمنية محددة لموضوع التأمين لمدة زمنية محددة وقد تكون لأكثر من سنة، وغالباً ما تؤمن أجسام السفن على أساس الوثائق الزمنية.
- **وثيقة الرحلة:** هي الوثيقة التي تغطي بضاعة معينة ولرحلة معينة. إن معظم وثائق تأمين البضائع تصدر استناداً لوثائق الرحلة. إذ تؤمن البضاعة من المخزن إلى المخزن أو إلى الجهة الأخرى التي تُخطط لنقلها من الوقت الذي تُترك فيه البضاعة عنوان المصدر وتنتهي عند تسليم البضائع إلى ميناء التعيين النهائي.
- **الوثيقة المختلطة:** وهي خليط من الوثيقة الزمنية ووثيقة الرحلة بمعنى أنها تغطي الرحلة ومدة زمنية بعد إنتهاء الرحلة كأن تنقل بضائع رحلة بحرية ومن ثم تؤمن عليها لمدة 3-4 شهور بعد التفريغ في ميناء التفريغ النهائي
- **الوثيقة العائمة:** تُستخدم هذه الوثيقة عندما يكون مبلغ تأمين البضائع مرتفعاً جداً، ويكون كافياً لتغطية عدد كبير من الشحنات ويتوجب على المؤمن له في حالة الوثيقة العائمة أن يبلغ شركة التأمين عن قيمة كل شحنة بشكل دقيق، إلى أن يتم استنفاد مبلغ التأمين بالكامل.
- **وثيقة الغطاء المفتوح²:** وتُعقد اتفاقاً بين المؤمن والمؤمن له بموجبه، يلتزم الأول بقبول شحنات معينة من البضائع، ويقوم المؤمن بإصدار وثائق تأمين منفصلة لكل شحنة من شحنات الغطاء المفتوح عليها.

¹ سعيد جمعة عقل، محمد عريقات حربي، (2016) مرجع سابق الذكر ص 124

² دغيش، أ. (2017). التأمين البحري على البضائع بوثيقة التأمين المفتوحة - دراسة مقارنة. مجلة دائرة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، (3)، 1، 221-182 متاح على <https://asjp.cerist.dz/en/article/132101> ص 178

المحاضرة الثالثة مفهوم الخطر البحري والخسارة البحرية

المحاضرة الثالثة مفهوم الخطر البحري والخسارة البحرية:

1. مفهوم الخطر البحري: يشمل الخطر في التأمين البحري الأخطار التي يتعرض لها الشيء موضوع التأمين أثناء وجوده في البحر سواء أكان الخطر ناشئاً عن سبب آخر على أن يكون البحر هو مكان الحدوث¹. في التشريع الجزائري، يتم تعريف المخاطر البحرية ضمن الإطار القانوني المتعلق بالتأمين البحري، لا سيما في الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، وكذلك في القانون البحري الجزائري القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998.

تعريف المخاطر البحرية في القانون الجزائري: وفقاً للمادة 170 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات،

"يقصد بالمخاطر البحرية، كافة الأخطار التي تتعرض لها السفينة أو الحمولة أو الأشخاص المرتبطون بالملاحة البحرية، نتيجة الحوادث البحرية، كالاضطدام، والغرق، والعواصف، والحريق، والقرصنة، وغير ذلك من الأخطار المرتبطة بالملاحة البحرية".

ويشمل التأمين البحري بحسب نفس النص:

- تأمين هياكل السفن
- تأمين البضائع المنقولة بحراً
- تأمين مسؤولية الملاحة
- تأمين أجور الشحن وغيرها من المصالح المالية المرتبطة بالملاحة².

و في تعريف آخر حسب الإتفاقيات الدولية القانون النموذجي للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (UNCITRAL) بشأن النقل البحري: الخطر البحري هو كل خطر أو حادث قد يقع أثناء نقل البضائع عن طريق البحر، سواء خلال الرحلة البحرية أو أثناء العمليات المرتبطة بها في الموانئ، ويتسبب في فقدان أو تلف

¹ سعيد جمعة عقل ، حربي عريقات (2016) مبادئ التأمين مرجع سبق ذكره، ص 147

² الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 والمتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية، العدد 06، سنة 1995.

البضائع أو تأخير في تسليمها، ويشمل ذلك المخاطر الطبيعية (كالعواصف والغرق) أو البشرية كالحوادث أو التأخير أو الإهمال أثناء الشحن أو التفريغ¹.

"المخاطر البحرية تشمل كل حدث غير متوقع قد يقع خلال الرحلة البحرية، سواء كان بفعل الطبيعة أو الإنسان، ويؤدي إلى ضرر مادي أو اقتصادي للمصالح المؤمن عليها".

و بتالي يمكن طرح السؤال التالي متى يكون الخطر بحرياً:

حتى نكون بصدد خطر بحري وجوب علاقة بين الخطر و الملاحة البحرية ، بمعنى ان كل ما ينشأ عن الملاحة البحرية من أخطار يعتبر خطراً بحرياً سواء أكان ناشئاً عن البحر أم عن غيره طالما يربطه بالملاحة صلة تبعية، بمعنى المقصود من التسمية هي المخاطر التي تتحقق في البحر وعلى اليابسة، حيث أن الرحلة غالباً ما تكون من جزئين: جزء بحري وجزء على اليابسة، وتبعاً لذلك فإن المخاطر قد تتحقق في الجزء البحري وقد تتحقق أثناء وجود البضاعة على اليابسة، أي أن أخطار البحر لا تعد إلا نوعاً من أنواع الأخطار البحرية التي يشملها التأمين، كما يشمل التأمين كل ما ينشأ عن الملاحة البحرية من أخطار. ولهذا السبب فإن تصنيفنا للمخاطر سيكون على النحو التالي:

مخاطر البحر: ومن التسمية فإن المقصود بها المخاطر ذات الصلة الطبيعية في البحر كهيجان البحر والعواصف البحرية والصواعق في البحر، أي أنها ذات مصدر ومنشأ طبيعيين.

مخاطر في البحر: ومن تسميتها فإن مصدرها ومنشأها ليس طبيعياً بحرياً، ومن أمثلتها التصادم البحري، لصوص البحر، القراصنة، الحرب، وغيرها من المخاطر التي ليس مصدرها طبيعياً.

المخاطر المختلطة: وهي من التسمية تشمل النوعين المذكورين أعلاه، إضافة إلى المخاطر التي قد تتعرض لها البضاعة على اليابسة سواء في موانئ التحميل أو التفريغ أو خلال الجزء البري الكامل للرحلة كخطر السرقة وتدهور الشحنة أو احتراقها أو اخيار الجسور التي تمر من فوقها أو تصادمها أو سرقة البضائع أو أي خطر قد يتحقق أثناء ذلك الجزء البري المكمل للرحلة².

¹United Nations Commission on International Trade Law. (1991). **Model law on international transport of goods by sea**. United Nations.

<https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods>

²أحمد خليلي "مطبوعة محاضرات في التأمين الدولي"، مرجع سابق الذكر ص 39

امتداد التأمين إلى الأخطار البرية: كما لا يمكن أن يمتد التأمين البحري إلى الأخطار البرية إلا بنص في العقد تحت قاعدة الفرع يتبع الأصل ويأخذ حكمه، وهذا الامتداد يعرف باسم من المخزن إلى المخزن أو امتداد عقد التأمين.¹

2. أنواع المخاطر البحرية :

عادة تنقسم إلى نوعين رئيسيين²:

1.2 المخاطر البحرية البحتة (PERILS OF THE SEA) :

أولاً المخاطر الطبيعية: وهي المخاطر التي تنشأ من طبيعة البحر نفسه، وتُعد من صميم النقل البحري. تشمل :

- ⊕ العواصف البحرية والأمواج العالية أو التيارات العنيفة، ويتمثل في رياح شديدة مصحوبة غالباً برياح وأمطار غزيرة، ويستتبع ارتفاع الأمواج ارتفاعاً غير معتاد، وهي في الحقيقة السبب الرئيسي للأخطار البحرية الأخرى.
- ⊕ الغرق: فهو " اختفاء السفينة تحت سطح الماء وفقدانها القدرة على الطفو
- ⊕ الجنوح (جنوح السفينة) انحراف السفينة عن مسارها توقف السفينة عن الملاحة فترة من الزمن لاحتكاكها بقاع البحر أو الصخور أو حطام السفن الغارقة أو أي عقبة أخرى من عوائق الملاحة دون أن تتمكن من الخروج.
- ⊕ التصادم: ارتطام السفينة بأي جسم آخر عائماً وغير عائِم سواء كالسفينة أخرى أو حطام مستقر في قاع البحر أو مباني الميناء.

2.2 المخاطر غير البحرية³ (EXTRANEIOUS OR FORTUITOUS PERILS) .

وهي المخاطر التي لا ترتبط مباشرة بالبحر، ولكنها قد تقع أثناء الرحلة البحرية تشمل:

- الحريق
- السرقة أو القرصنة

¹ أحمد خليلي "مطبوعة محاضرات في التأمين الدولي"، مرجع سابق الذكر ص 40

² السنهوري، عبد الرزاق. (1990)، الوسيط في شرح القانون المدني لجزء السابع. القاهرة: دار النهضة العربية.

³ Nicholas Joseph Healy (2022) Encyclopedia Britannica. (n.d.). Maritime law – Marine Insurance, Risk, Claims. Retrieved from <https://www.britannica.com/topic/maritime-law/Marine-insurance>

- الحروب أو الأعمال العدائية
- الإضرابات أو العصيان
- المخاطر السياسية
- التلف الناتج عن سوء التخزين
- التغيير الجبري للطريق أو السفينة، أي تغيير خط السير المعتاد وتغيير رحلة السفر، هو تغيير نقطة الانطلاق والوصول للرحلة المؤمن عليها. أما تغيير السفينة فيكون إذا أفرغت البضاعة من السفينة الناقلة وأعيد شحنها على سفينة أخرى، وهذا لا يتعلق إلا بالتأمين على البضائع، ويلاحظ أن التغيير الاختياري لا يسأل عنه المؤمن ولا يكون على عاتقه.
- طرح البحر. أحياناً تتعرض السفينة أثناء الملاحة البحرية لخطر ناتج عن شدة حمولتها أو لسبب آخر، فيضطر الربان لتفادي مثل هذا الخطر إلى رمي جزء من حمولتها في البحر لتخفيف السفينة، وهذه العملية إذا أقدم عليها الربان لإبعاد السفينة وحمولتها عن الخطر، فإن المؤمن يتحمل الخسائر الناجمة عن ذلك، وهو ما يعرف بـ"الخسائر البحرية المشتركة". ويندرج تحت مفهوم الخسائر البحرية جميع الأضرار التي يقدم عليها الربان اضطرارياً بقصد سلامة السفينة وحمولتها.
- الانفجارات
- الأعطال الميكانيكية المفاجئة
- مخاطر التأخير . (Delay Risks) تشمل الخسائر الناتجة عن تأخير تسليم البضائع، مما قد يؤدي إلى خسائر مالية.
- مخاطر النقل والتفريغ والشحن (Risques de manutention)

مثال :

سفينة قيمتها 14 مليون دينار و شحنت عليها بضاعة لشركة A قيمتها 2 مليون دينار و بضاعة اخرى لشركة B قيمتها 3 مليون دينار وكانت اجرة الشحن المستحقة لمالك السفينة على البضائع 1 مليون دينار ، تعرّضت السفينة و شحنتها لخطر بحري عام مما اضطر الربان لطرح البضاعة بضاعة الشركة A في البحر بالكامل و تعتبر قيمة بضاعة الشركة A في هذه الحالة عوارية عامة أي خسارة كلية

المطلوب: حساب نسبة المساهمة في الخسارة:

حيث أن خسارة بضاعة A تساوي 2,000,000 دينار، وهي الآن تُوزع على جميع الأطراف.

نسبة المساهمة = قيمة كل عنصر / إجمالي القيم المعرضة للخطر × الخسارة
جدول رقم 04: معطيات متعلقة بالخسارة البحرية

المساهمة بالدينار	نسبة المساهمة في الخسارة	القيمة	البند
1,400,000	(14 / 20)	14,000,000	السفينة
200,000	(2 / 20)	2,000,000	بضاعة A
300,000	(3 / 20)	3,000,000	بضاعة B
100,000	(1 / 20)	1,000,000	أجرة الشحن
2,000,000	—	20,000,000	الإجمالي

- مجموع المساهمات النهائية:

• شركة A التي خسرت البضاعة

○ يتم خصم نصيبها من المساهمة من قيمتها التي كانت مستحقة لها.

○ قيمة المساهمة لها 200,000 = دينار.

السفينة 14 : مليون دينار

البضائع أ 2 : مليون دينار

البضائع ب 3 : مليون دينار

أجرة الشحن 1 : مليون دينار

المجموع 20 : مليون دينار

✓ وتكون النسبة التي يساهم بها كل طرف من أطراف المخاطرة البحرية:

• 10% من قيمته

$$10\% = 20 / 2$$

• السفينة 1,400,000 = 14,000,000 × 10% : دينار

• بضاعة الشركة أ 200,000 = 2,000,000 × 10% : دينار

• بضاعة الشركة ب 300,000 = 3,000,000 × 10% : دينار

• أجرة الشحن 100,000 = 1,000,000 × 10% : دينار

• المجموع 2 : مليون دينار

☞ وبالتالي شركة A تُعوّض 200,000 دينار من كل طرف.

☞ شركة: B تدفع 300,000 دينار كجزء من الخسارة.

☞ مالك السفينة: يدفع عن السفينة 1,400,000 دينار.

☞ أجرة الشحن: تدفع 100,000 دينار.

☑ النتيجة النهائية:

• شركة: A تحصل على 200,000 دينار من جميع الأطراف.

• شركة: B تدفع 300,000 دينار كجزء من المساهمة.

• مالك السفينة: يدفع 1,400,000 دينار.

• أجرة الشحن: تدفع 100,000 دينار.

① **معلومة ما هي العوارية العامة؟: العوارية العامة هي مبدأ قانوني في التأمين البحري يقضي بتوزيع الخسائر**

التي تُتحمل عن طيب خاطر من أجل إنقاذ السفينة والبضائع المشحونة على جميع الأطراف المتأثرة بالحادث.

الهدف هو التضحية بنوع من الممتلكات مثل البضاعة من أجل إنقاذ باقي الممتلكات أو السفينة نفسها.

🌀 **المبدأ الأساسي:** إذا كانت هناك حاجة للتضحية ببضاعة معينة مثل التخلص منها في البحر أو إتلافها،

لتقليل الأضرار والحفاظ على السفينة والبضائع الأخرى، فيجب تقاسم الخسائر بشكل عادل بين جميع الأطراف

المستفيدة من عملية الإنقاذ.

العوارية العامة تطبق وفقاً لقوانين محددة، مثل:

1. قواعد يورك - أنفيرب (York-Antwerp Rules) وهي مجموعة من القواعد الدولية التي تنظم

مبدأ العوارية العامة، وتحدد كيفية توزيع الخسائر.

3. أنواع الخسائر البحرية العوارية حسب التشريع الجزائري¹:

يتم تنظيم العوارية العامة في المادة 105 من الأمر 07-95 المتعلق بقانون التجارة البحرية الجزائري. حيث يشير

النص إلى مبدأ التضحية ببضاعة أو جزء من السفينة أو الشحنة من أجل سلامة السفينة والبضائع الأخرى.

في التشريع البحري الجزائري، يتم تصنيف الخسائر البحرية العوارية بناءً على النوع وكيفية التعامل معها وفقاً للقواعد

المنظمة للعوارية العامة، كما تحددها المادة 105 من الأمر 07-95 المتعلق بقانون التجارة البحرية الجزائري. وفيما

يلي تصنيف الخسائر البحرية العوارية حسب نوعها:

¹ شيبان، وردة. (2017) نظام التخلي عن السفينة في التشريع الجزائري. مجلة حقوق الإنسان والحريات العامة، (2)، 352-337 متاح عبر الرابط

https://asjp.cerist.dz/en/article/69274?utm_source=chatgpt.com ص 361

1.3 الخسارة العوارية العامة: (Avarie Commune)

هي الخسائر الناتجة عن التضحية الطوعية ببعض الممتلكات (بضاعة أو جزء من السفينة) بهدف إنقاذ السفينة أو باقي البضائع المشحونة من خطر داهم.

- **توزيعها:** يتم توزيع الخسارة على جميع الأطراف المستفيدة بناءً على قيم الممتلكات التي تم التضحية بها. مثل

- إلقاء بضاعة في البحر لتقليل خطر غرق السفينة.
- إتلاف جزء من السفينة لحمايتها من خطر أكبر.
-

2.3 الخسارة الكلية: (Perte Totale)

هي الخسارة التي يتعرض لها عنصر من عناصر الشحنة أو السفينة ويُعتبر مفقودًا أو تالفًا بالكامل.

- **توزيعها:** لا يتم توزيع الخسارة بين الأطراف الأخرى؛ بل يتحمل مالك الممتلكات الخاسرة المسؤولية بالكامل. مثل:

- غرق السفينة بالكامل.
- إتلاف كامل للبضاعة نتيجة لحادث غير قابل للإصلاح.

3.3 الخسارة الجزئية: (Perte Partielle)

هي الخسائر التي تصيب جزءًا من البضاعة أو السفينة، وتكون قابلة للإصلاح أو الاسترداد.

- **توزيعها:** يتم دفع تعويض جزئي للمتضرر عن الخسارة بناءً على قيمة التلف الذي لحق بالبضاعة أو السفينة. مثل:

- تلف جزء من الشحنة بسبب تعرضها للمياه.
- تسرب مياه على جزء من السفينة بسبب اصطدام خفيف.

4.3 الخسارة الناتجة عن العناية غير الكافية: (Défaut de Soins)

هي الخسارة التي تحدث بسبب إهمال أو عدم تقديم العناية الكافية للسفينة أو البضاعة خلال الرحلة البحرية.

- **توزيعها:** عادةً ما تكون مسؤولية مالك السفينة أو مشغلها إذا كانت الخسارة ناتجة عن إهمال مثل .
- تدهور البضاعة بسبب التخزين غير الجيد.
- تلف السفينة بسبب عدم صيانتها بشكل منتظم.

4. تصنيف الخسائر العوارية حسب القواعد الدولية مثل قواعد يورك-أنفيرب¹:

في العديد من الحالات، قد يتم تصنيف الخسائر وفقاً لقواعد يورك-أنفيرب، وهي قواعد دولية تحدد كيفية التعامل مع الخسائر البحرية العوارية بشكل دقيق:

- **خسارة عامة: (General Average Loss)** الخسائر التي يتم التضحية بها من أجل إنقاذ السفينة والبضائع الأخرى.
- **خسارة خاصة: (Particular Average Loss)** الخسائر التي تقع على أحد الأطراف (مالك السفينة أو مالك البضاعة) بسبب الحادث، ولا يتم تقاسمها مع الآخرين.

✍️ التوزيع العادل للخسائر العوارية:

بناءً على مبدأ العوارية العامة، الخسارة يتم توزيعها على الأطراف المستفيدة، وهي عادة:

- مالك السفينة.
- مالك البضاعة.
- أجرة الشحن

¹ صديق محمد صديق 2021 خسائر البحرية املمشركة (شروطها وأنواعها 41) مجلة القلزم للدراسات السياسية والقانونية علمية دولية محكمة- العدد التاسع خاص -ربيع الثاين 1443هـ ديسمبر 2021م ص 47-41 متاح عبر الرابط ص

https://www.rsbcsc.net/rsbcsc/journal_file/Bm5JQKOIDDfJKdEHjFP1TWyzhCs0Q5xrp46WIocdgQ.pdf?utm_source=chatgpt.com

المحاضرة الرابعة شروط البيع الدولية

Incoterms

المحاضرة الرابعة شروط البيع الدولية:

تمثل مصطلحات التجارة الدولية (Incoterms) قواعد تحدد مسؤوليات كل من المشتري والبائع في تسليم البضائع في إطار عقد البيع، فهي قواعد رسمية تحدد كيفية توزيع التكاليف والمخاطر بين الأطراف. وتهدف لمواكبة تطورات النقل والتجارة الدولية. تقوم غرفة التجارة الدولية بمراجعة وتعديل قواعد الإنكوترمز مرة كل عشر سنوات تقريباً. وقد تزامن آخر تعديل قامت به مع أواخر العام 2019، والذي نتج بإصدار جديد لمصطلحات الإنكوترمز دخل حيز التنفيذ ابتداء من الفاتح من يناير 2020.

1. نشأة مصطلحات البيع الدولية:

لقد تمت صياغة ونشر مصطلحات التجارة الدولية «الإنكوترمز» من قبل غرفة التجارة الدولية، التي كانت واعيّة للمشكلة المطروح المتعلق بعدم التوحيد في معنى شروط ومصطلحات البيع، حيث أضطّعت بمهمة مزدوجة متمثلة في تفسيرها وتوحيدها، مشكلة للتجار في مختلف الدول تفسيراً واحداً لمختلف الاختصارات الموجودة. فكان أول إصدار لها سنة 1936.¹

وأصدرت الصيغة الأولى من قواعد الإنكوترمز عام 1936، التي تألفت من ستة (6) مصطلحات تجارية دولية، التي أدخلت عليها تعديلات وتحديثات عديدة تتجدد كل فترة عشر (10) سنوات حتى تتماشى مع متطلبات التجارة الدولية.

وقد جاءت مواكبة لممارسات التجارة الدولية المتغيرة التي تطورت بفعل الظروف المحيطة من تغيير نطاق تسليم البضاعة إلى إطار عقد البيع الذي امتد من داخل الدولة على خارج حدود الدولة. وصلت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي إلى إبلاغ غرفة التجارة الدولية (ICC) مسألة توزيع قواعد الإنكوترمز لعام 1953 على نطاق واسع بهدف تشجيع استخدامها في التجارة الدولية عبر العالم، وقد بذلت جهوداً معتبرة قصد تنويع هذه النسخة من مصطلحات التجارة الدولية بهدف مواكبة المستجدات المهمة في قطاع النقل التجاري، وتحديد المسؤوليات المتعلقة بالعمليات المتصلة بتقنيات النقل، لا سيما النقل بالحاويات الذي يُعد الأبرز في سلسلة لوجستيات التجارة الدولية.²

وعلى إثر ذلك اشترطت غرفة التجارة الدولية على الأطراف الراغبة في التعامل مع شروط هذه القواعد أن تطلب الموافقة الصريحة من الطرف الآخر المتعامل معه.

لقد تم تعديل وتنقيح هذه المصطلحات بانتظام من قبل غرفة التجارة الدولية في سياق تطور التجارة والنقل الدولي

¹HELOU Antoine, (2006) Les incoterms de la chambre de commerce international et les termes de vente du code de commerce uniforme : étude et analyse, Mémoire présenté comme exigence partielle de la Maîtrise en droit, Université du Québec, Montréal, , p. 20.

² -أحمد حمدي، (2001) بيع البضائع الدولية دراسة لعقود التجارة الدولية البحرية السيف و فوب، منشأة المعارف، مصر، 2001، ص 12.

للبضائع؛ فمختلف هذه التعديلات المستهدفة لضبط الإنكوترمز مع واقع النقل الدولي تتغير باستمرار، حيث تمت في سنوات 1953، 1967، 1980، 1990، 2000، 2010¹، 2020،
أولا تعديلات سنة 2010²:

- استجابة للتغيرات في التجارة العالمية وتطور وسائل النقل والتكنولوجيا.
- شملت مشكلات تتعلق بتنوع وسائل النقل، وتوسع التجارة الإلكترونية، ونطاقها الواسع.

التغيرات في قواعد التسليم:

تم إدخال قواعد تسليم جديدة:

- DAP التسليم في مكان الوصول
- DAT التسليم في المحطة
- DDP التسليم مع دفع الرسوم

حُذفت القواعد DAF، DES، DEQ، DDU.

التركيز على نقطة التحميل والتسليم:

التركيز على وضوح نقطة تسليم البضائع وتحمل المخاطر بين البائع والمشتري.
تم توضيح استخدام مصطلح "on board" في قواعد مثل FOB و CFR و CIF.

مراعاة متطلبات النقل الإلكتروني:

أخذت بعين الاعتبار أهمية المستندات الإلكترونية والتوقيع الرقمي، خصوصًا بعد تجارب الأزمات مثل الأزمة المالية 2008.

ثانيا تعديلات الإنكوترمز 2020:

✓ إصدار جديد من غرفة التجارة الدولية: (ICC)

صدر التعديل الجديد في 1 يناير 2020 الذي راعى بشكل أوضح الشروط التجارية ومتطلبات المشتريين والمستخدمين النهائيين.

¹ ليلي، مشطر. (2018). مصطلحات التجارة الدولية (Incoterms) عنصر أساسي في عقد التجارة الدولية. أبحاث قانونية وسياسية، (1)3،

245-232 ص 236 متاح على الرابط <https://asjp.cerist.dz/en/article/128734>

² بتصرف أسامة عبد العزيز 2004، التنظيم القانوني لنقل البضائع بطريق الحاويات، منشأة المعارف، مصر، ص 88 سنة 2004.

أمن الصحراوي (2008)، البيوع التجارية الدولية، دار الفكر الجامعي، مصر، الطبعة الأولى، ص 216.

فاروق ملياني، (2003) النقل المتعدد الوسائط الرؤية التجارية والقانونية، مصر، ص 359.

طارق جمعه سيف، 2008 تأمين النقل الدولي للبضائع (الوجيز في النقل الدولي البحري)، دار الفكر الجامعي، مصر، 2008، ص 190.

✓ تعديل قاعدة: DAT

تم استبدال قاعدة، DAT، بـDPU التسليم في مكان غير مفرغ،

✓ التركيز على النقل البري:

قدمت توضيحات أدق للاتفاقات المتعلقة بتكاليف النقل البري، خصوصاً في البيئات غير البحرية.

✓ تعزيز الأمن والسلامة: أخذ التعديل في الاعتبار المخاطر الجديدة مثل الأمن السيبراني ومخاطر التخزين،

خاصةً في ظل توسع التجارة الإلكترونية.

✓ إبراز دور التأمين ومسؤوليات النقل:

- ركّز على التزامات الطرفين بشأن التأمين والنقل الآمن

- تم تعزيز شرح مسؤوليات البائع والمشتري.

2. ماهية مصطلحات التجارة الدولية 'INCOTERMS'

أولاً : تعريف مصطلحات التجارة الدولية:

يدرج الأطراف مصطلحات التجارة الدولية في العقود التجارية، التي أُطلقت عليها تسمية القواعد الدولية لتفسير

المصطلحات التجارية، أو شروط البيع الدولية، أو قواعد الانكوترمز 'incoterms'، اختصار مكون من ثلاث

(3) كلمات دون تفصيلها، والتي تُمثّل في عبارة مصطلحات التجارة الدولية 'international

'commercial terms' مميّزًا كما يلي¹. (In) (Co) (Terms).

ثانياً: تعريف عرفة التجارة الدولية:

لقد عرّفها على أنها قواعد تحدد مسؤوليات كل من المشتري والبائع في تسليم البضائع في إطار عقد البيع. فهي

قواعد رسمية تحدد كيفية توزيع التكاليف والمخاطر بين الأطراف. فقواعد الإنكوترمز تدرج بانتظام في قلب عقود

البيع على المستوى العالمي، و أصبحت يوماً بعد يوم جزءاً أساسياً في اللغة التجارية، وعرفت كذلك بمجموعة

القواعد الدولية لتفسير المصطلحات الأساسية المستعملة في المعاملات التعاقدية للاستعمال المختار من طرف

رجال الأعمال الذين يفضلون القواعد الدولية الموحدة الأكيدة على القواعد غير الأكيدة والمختلفة التفسير

بالنسبة لنفس المصطلحات في مختلف الدول².

"كما تُعرف بأنها: قواعد وقوانين دولية لتفسير المصطلحات والمفاهيم التجارية المثبتة في الغرفة التجارية الدولية، أو

هي تعبير عن المصطلحات التجارية الدولية المستخدمة في البيوع الدولية. ذلك أنها تنصرف إلى صيغ قانونية تجارية

¹ بورطال أمينة، (2024) الجديد في مصطلحات التجارة الدولية - إنكوترمز 2020"، مجلة البحوث في العقود وقانون الأعمال، المجلد 9، العدد 1،

الصفحات 127-149، 20 جوان 2024. متاح عبر الرابط <https://asjp.cerist.dz/en/article/249612> ص 129

² ابن عثمان فريدة، النظام القانوني للصيغ التجارية الدولية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2016-2017، ص 117.

معروفة على الصعيد الدولي، تحدد ماهية التزامات طرفي عقد البيع الدولي، وتعين التزامات في شأن نقل البضاعة والتأمين عليها، والتعامل بشأن التخليص الجمركي، وتستخدم بالإضافة إلى ذلك في حالة نشوب نزاع تجاري، حيث تمثل الصيغة الوحيدة المستخدمة لحل النزاعات بين الأطراف¹.

"وتعرف كذلك كما يلي: هي مجموعة القواعد العامة المعروفة لدى كل المتعاملين في مجال التجارة الدولية، والتي تسمح بتوزيع التكاليف والمخاطر بوضوح بين البائع والمشتري عند إبرام وتنفيذ عقد البيع الدولي².

ثالثا تعريف للمشرع الجزائري: أشار المشرع الجزائري إلى مصطلح الإنكوترمز في النظام رقم 07-01 المتعلق بالقواعد المطبقة على المعاملات التجارية مع الخارج. من خلال منح الإمكانية للمتعاملين في التجارة الخارجية لإدراج المصطلحات التجارية الدولية ضمن العقود التجارية التي يبرمونها، بشرط عدم وجود نص تشريعي أو تنظيمي يمنع ذلك³.

3. وظائف الإنكوترمز: يمكن التمييز بين الوظائف الرئيسية والوظائف الثانوية

1.3 الوظائف الرئيسية لمصطلحات التجارة الدولية⁴: تتمثل فيما يلي:

- تقسيم التكاليف: من يتحمل التكاليف؟

- توزيع الحقوق: من يتعاقد مع الالتزامات وعلى النقل؟

- تحويل المخاطر: من الذي يغطي المخاطر ومتى؟

2.3 الوظائف الثانوية لمصطلحات التجارة الدولية

- مستندات البضائع: من الذي يحصل على المستندات المتعلقة بالبضائع؟

- الجمارك: من المسؤول عن التخليص الجمركي؟

- وثائق النقل: من الذي يقدم وثائق النقل؟

- تأمين الشحن: من يؤمن البضائع وبأي نظام؟

- المعلومات: من يقوم بالإبلاغ، ومتى وكيف؟

- فحص البضائع: من يقوم بفحص وتفتيش البضائع؟

- التعبئة والتغليف: من الذي يحدد طريقة التعبئة؟

¹ عمر سعد الله، (2007) قانون التجارة الدولية، النظرية المعاصرة، الطبعة الأولى، دار هومة للطباعة والتوزيع، الجزائر، ص 127.

² توأم زاهية، رزاي سعاد، (2021) مصطلحات التجارة الدولية "الإنكوترمز" - قراءة في إصدار 2020، مجلة المنهل الاقتصادي، 4(1)، -330
315..ص 317 متاح عبر الرابط <https://asjp.cerist.dz/en/article/158025>

³ بنك الجزائر، النظام رقم 07-01 المؤرخ في 16 ماي 2001، المتعلق بالقواعد المطبقة على المعاملات التجارية مع الخارج وعمليات الصرف، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 32، سنة 2001.

⁴ ليلي، مشطر. (2018). (مصطلحات التجارة الدولية (Incoterms) عنصر أساسي في عقد التجارة الدولية. أبحاث قانونية وسياسية، 3(1)،
متاح على الرابط <https://asjp.cerist.dz/en/article/128734> ص 318

4. تصنيفات مصطلحات التجارة الدولية لعام 2020 وتعديلاتها

اقترح محررو مصطلحات التجارة الدولية نسخة دقيقة لشرح مختلف الشروط التجارية المعدلة عام 2020، التي تُعدّ مُحصّنة لقواعد الإنكوترمز 2010 مع إدخال بعض التعديلات، و المبادئ التي طرأت عليها لتتكيف مع المتغيرات الاقتصادية لسوق التجارة الدولية، حيث تُمكن مصطلحات التجارة الدولية لعام 2020 البائع والمشتري من اختيار تصنيف مناسب مع التحكم بمرونة أوسع، من حيث التكاليف والمخاطر، وتسوية المسائل المتعلقة بالملكية أو شروط الدفع، حرية التعاقد، وإعادة الإجراءات الجوهرية اللازمة لتسليم النقل الرئيسي والنقل السابق أو اللاحق وتأمينه.

5. تقسيمات شروط النقل الدولية: تنقسم إلى 4 مجموعات

- المجموعة: (E) المغادرة

EXW (Ex Works): تسليم البضاعة أرض العمل أو المصنع (مكان التسليم معين)

- المجموعة: (F) أجور النقل الرئيسي غير مدفوعة

FCA (Free Carrier) تسليم البضاعة دون التعاقد بالنقل (مكان التسليم معين)

FOB (Free On Board) تسليم البضاعة ظهر السفينة في ميناء الشحن (ميناء الشحن معين)

FAS (Free Alongside Ship) تسليم البضاعة بجانب السفينة في ميناء الشحن (ميناء الشحن معين)

- المجموعة: (C) أجور النقل الرئيسي مدفوعة

CFR (Cost and Freight) النفقات وأجور الشحن (ميناء المقصد معين)

CIF (Cost Insurance and Freight) النفقات والتأمين وأجور الشحن المقصد معين

CPT (Carriage Paid To) أجور النقل مدفوعة حتى مكان الوصول (ميناء المقصد معين)،

CIP (Carriage and Insurance Paid To) أجور النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المقصد معين.

- المجموعة: (D) الوصول:

DAP (Delivered At Place) تسليم البضاعة في مكان معين

DDP (Delivered Duty Paid) تسليم البضاعة والرسوم مدفوعة في مكان الوصول (ميناء المقصد معين)

DPU (Delivered at Place Unloaded) التسليم في المكان المفرغ

والشكل رقم 04 عبارة عن جملة لشروط البيع الدولية 2020

Incoterms® 2020 ICC | Rules for any mode or modes of transport

Incoterm	Cost	Risk	Insurance	Customs export	Customs import	Transport to destination	Unloading
EXW	SELLER	BUYER	BUYER	BUYER	BUYER	BUYER	BUYER
FCA	SELLER	BUYER	BUYER	SELLER	BUYER	BUYER	BUYER
CPT	SELLER	BUYER	BUYER	SELLER	BUYER	BUYER	BUYER
CIP	SELLER	BUYER	SELLER	SELLER	BUYER	BUYER	BUYER
DAP	SELLER	BUYER	BUYER	SELLER	BUYER	BUYER	BUYER
DPU	SELLER	BUYER	BUYER	SELLER	BUYER	BUYER	BUYER
DDP	SELLER	BUYER	SELLER	SELLER	BUYER	BUYER	BUYER

Incoterms® 2020 ICC | Rules for maritime transport and inland waterways

Incoterm	Cost	Risk	Insurance	Customs export	Customs import	Transport to destination	Unloading
CFR	SELLER	BUYER	BUYER	SELLER	BUYER	BUYER	BUYER
FOB	SELLER	BUYER	BUYER	SELLER	BUYER	BUYER	BUYER
FAS	SELLER	BUYER	BUYER	SELLER	BUYER	BUYER	BUYER
CIF	SELLER	BUYER	SELLER	SELLER	BUYER	BUYER	BUYER

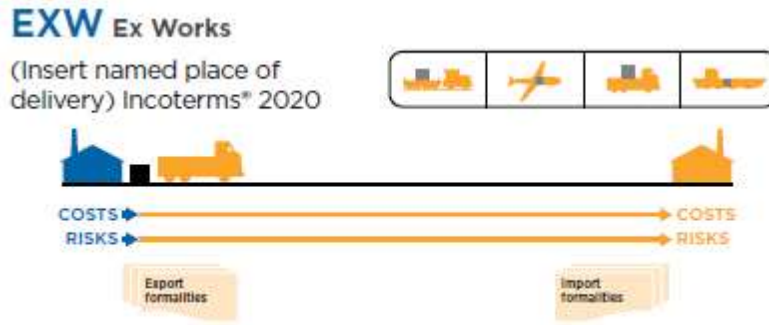
SELLER (Blue bar) BUYER (Yellow bar)

المصدر: بالعجين، خالدية. (2021). مطبوعة في مقياس التأمين الدولي لطلبة السنة الثالثة ليسانس (LMD) تخصص تجارة دولية (السنة الجامعية 2020-2021) مطبوعة جامعية، جامعة ابن خلدون - تيارت. ص 110. رابط الإطلاع <https://docs.google.com/viewerng/viewer?url=https://lmd.sahla-dz.com/wp-content/uploads/2023/05/pdf?v%3D1769815332.2>

أولا المجموعة الأولى "E" GROUP : EXW

✍ مفهوم المصطلح EXW يعني خروج البضاعة **Departure** تسليم في مقر البائع وتعني مسؤولية خروج البضاعة (Departure) أي قيام المصدر بتسليم البضاعة إلى المشتري (المستورد) من باب المصنع أو المزرعة أو أي لمخزنة تحفظ فيه. على المشتري شحن كل التكاليف التالية من لحظة استلامه للبضاعة عند خروجها من المصنع أو المزرعة وتحمل المسؤولية القانونية في النقل والشحن والتأمين والتخليص، المصدر يُسلم البضاعة دون تحمُّل أي مخاطر نقل وملحقاته.

الشكل رقم 05 EXW (Ex Works) :



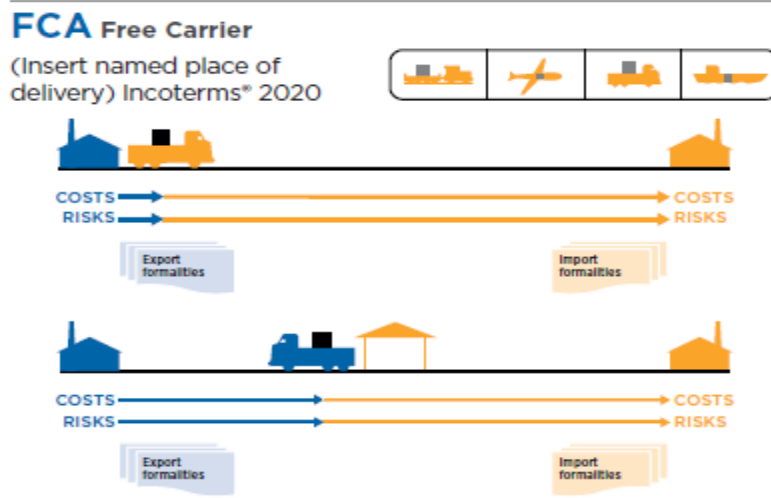
Source :International Chamber of Commerce. (2022, May 2). Incoterms® 2020 Checklist + Flowcharts – Choosing the right Incoterms® rule https://2go.iccwbo.org/downloadable/download/pdf/product_id/712/

ثانيا المجموعة الثانية (F)

✍ قاعدة التسليم للناقل **FCA (Free Carrier)**

حسب هذا المصطلح فإن البائع يكون قد أوفى بالتزامه بتسليم البضاعة جاهزة للتصدير على مسؤولية الناقل الذي عيّنه المشتري والمكان الذي عيّنه المشتري، وفي حالة عدم تعيين المشتري للمكان، بإمكان البائع تحديد المكان لتسليم البضاعة .بوجوب التزام البائع فقط بتسليم البضاعة الجاهزة للتصدير على مسؤولية الناقل الذي عيّنه المشتري، ويكون التسليم في المكان المتفق عليه. فيتطبق هذا الشرط يكون البائع ملزماً بتحمل التكاليف بما فيها الرسوم الجمركية والمخاطر إلى حين تسليم البضاعة للناقل المتفق عليه في المكان المحدد إلى الناقل، الذي يقبله المشتري، باعتباره ليكون مسؤولاً عن أية مشاكل أو مخاطر مترتبة كتقصير ذلك الناقل أو إهماله، مثلاً ابتداءً من تلك اللحظة.

الشكل رقم 06: (Free Carrier) FCA



Source :International Chamber of Commerce. (2022, May 2). Incoterms® 2020 Checklist + Flowcharts – Choosing the right Incoterms® rule https://2go.iccwbo.org/downloadable/download/pdf/product_id/712/

قاعدة تسليم إلى جانب السفينة¹ FAS :

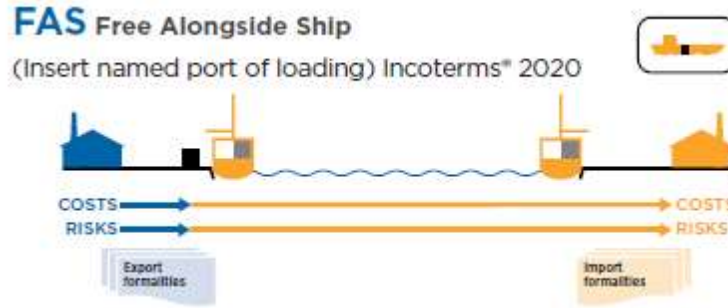
تعني قاعدة تسليم إلى جانب السفينة (FAS) (Free Alongside Ship)

أنَّ البائع يفي بالتزامه بالتسليم إذا وضع البضاعة إلى جانب السفينة المسمّاة من قبل المشتري والراسية في الميناء المتفق عليه، وتنتقل المخاطر أو أية أضرار بالبضاعة عندما تكون بجانب السفينة. ويتحمل المشتري كافة النفقات والتكاليف، والمخاطر منذ تلك اللحظة. يُصطلح على البيع وفقاً له بيع بصيغة التسليم على رصيف ميناء الشحن، يعني أن ذمة البائع تبرأ بمجرد تسليمه للبضاعة لمصلحة المشتري على رصيف الميناء الذي ترسو عليه السفينة الناقلة للمشتري، منذ تلك اللحظة يقوم بكافة الإجراءات ومنها تخليص البضاعة جمركياً، ويتحمل كل الآثار الناشئة عن العقد حتى تتم عملية التصدير.

¹¹ بورطال أمينة، (2024) الجديد في مصطلحات التجارة الدولية – مرجع سابق الذكر . متاح عبر الرابط

<https://asjp.cerist.dz/en/article/249612> ص 136

الشكل رقم 07 : FAS (Free Alongside Ship)

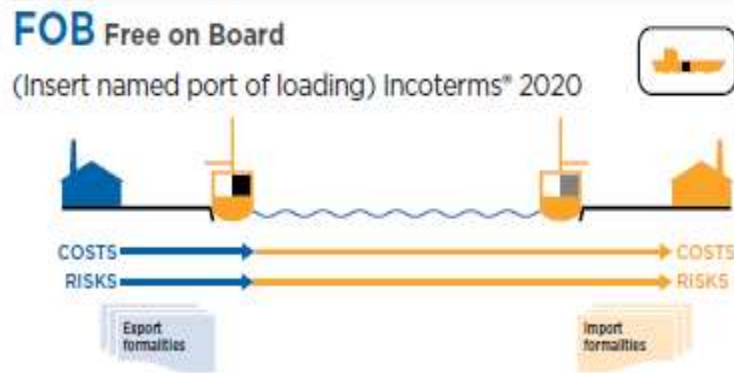


Source :International Chamber of Commerce. (2022, May 2). Incoterms® 2020 Checklist + Flowcharts – Choosing the right Incoterms® rule https://2go.iccwbo.org/downloadable/download/pdf/product_id/712/

قاعدة التسليم فوق ظهر السفينة (FOB (Free On Board

أي أن يقوم المصدّر (البائع) بتسليم البضاعة خالصة جمارك التصدير بوضعها على ظهر السفينة التي يحددها ويؤمنها المشتري، فيتحمل البائع المخاطر والتكاليف المترتبة إلى أن يتم تسليمها على ظهر السفينة، ويسلم المصدّر مستندات شحن البضاعة إلى المشتري. إذا حدث النزاع أثناء شحن البضاعة يُعَدّ المصدّر المرسل للبضاعة وهو المسؤول عن دفع النفقات وتحمل الأضرار ما دامت تلك البضاعة لم تُسلم على ظهر السفينة بعد. أما المشتري فيتحمل التكاليف والمخاطر من لحظة تسليم البضاعة على ظهر السفينة، حتى وصولها، بما في ذلك أجور الشحن البحري والضرائب والرسوم الجمركية في بلد الوصول، ويعتمد هذا المصطلح في حالات النقل البحري أو المائي فقط.

الشكل رقم 08: FOB (Free On Board)



Source :International Chamber of Commerce. (2022, May 2). Incoterms® 2020 Checklist + Flowcharts – Choosing the right Incoterms® rule https://2go.iccwbo.org/downloadable/download/pdf/product_id/712/

ثالثا المجموعة الثالثة "C" GROUP :

✍ مفهوم المصطلح: "مصرفات الشحن مدفوعة مقدماً (C&F) CFR (Freight Prepaid)"

Cost and Freight

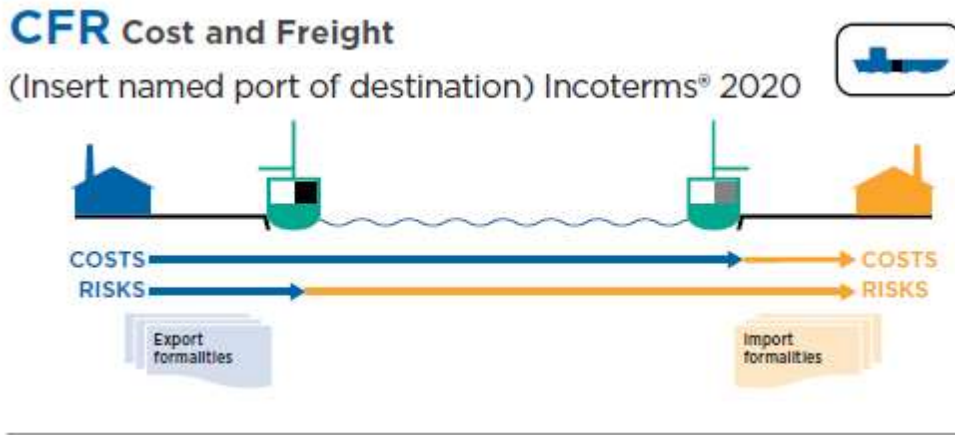
تستخدم قاعدة التكلفة والشحن (CFR) (Cost and Freight) أو في البضاعة غير المعبأة بالعبوات والبراميل للنقل البحري فقط والنقل بالمياه الداخلية، وبالنسبة لجميع وسائل النقل الأخرى وللتسليم بالبضاعة المعبأة بالعبوات يجب استعمال قاعدة (CPT).

بحسب نص هذه القاعدة، يلتزم البائع بتسليم البضاعة على ظهر السفينة أو أي نقطة أخرى يتم الاتفاق على تسليمها على السفينة، ويتم دفع تكلفة النقل البحري حتى ميناء المقصد النهائي، وتحمل كافة الإجراءات الجمركية اللازمة لتصدير البضاعة.

كما تنتقل مخاطر حدوث التلف أو الضياع من البائع إلى المشتري في بلد التصدير من وقت وضعها على ظهر السفينة، ويدفع المشتري رسوم التسليم المحلي من الميناء إلى الوجهة النهائية، وهو مسؤول عن التأمين¹.

¹ بورطال امينة نفس المرجع ص 137

الشكل رقم 09: CFR Cost and Freight



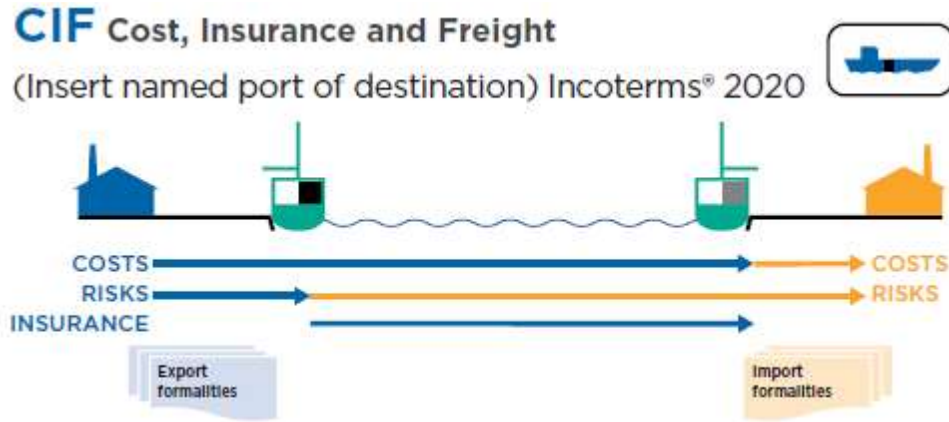
Source :International Chamber of Commerce. (2022, May 2). Incoterms® 2020 Checklist + Flowcharts – Choosing the right Incoterms® rule https://2go.iccwbo.org/downloadable/download/pdf/product_id/712/

قاعدة تكلفة البضاعة والتأمين والشحن (CIF) تعني قاعدة (CIF) (cost insurance and freight)

(freight) بيع البضاعة مشحونة بمستندات، أي أن البائع يلتزم بتسليم البضاعة على عقد البيع على ظهر السفينة، والتأكد من عملية تسليم البضاعة على السفينة، ويتحمل مقابل هذا التزاماً بدفع تكلفة النقل اللازمة لتوصيل البضاعة إلى ميناء الوصول المتفق، ويتم تجهيز البضاعة وشحنها وإعدادها عليها من أجل مواجهة رحلة بحرية جيدة، ويشمل الشحن قيمة البضاعة، في حين يتحمل المشتري خطر البضاعة منذ لحظة تحميلها على السفينة،

وهذه القاعدة تنظر إلى إجمالي مبلغ الشحن على أنه يشمل قيمة البضاعة (cost) وقسط التأمين البحري (insurance) وأجرة النقل (freight)، وتخضع في الغالب للبضاعة التي تنقل بالنقل البحري فقط. ويتعين على البائع أن يؤمن على البضاعة على ظهر السفينة، كما تنتقل مخاطر حدوث التلف أو الهلاك للبضاعة من البائع إلى المشتري في وقت وضعها على ظهر السفينة، حسب القاعدة نفسها، كما يتحمل البائع قيمة النقل البحري الذي يدفعه خصيصاً لتوصيل البضاعة نحو ميناء الوصول المتفق.

الشكل رقم 10 CIF (cost insurance and freight)



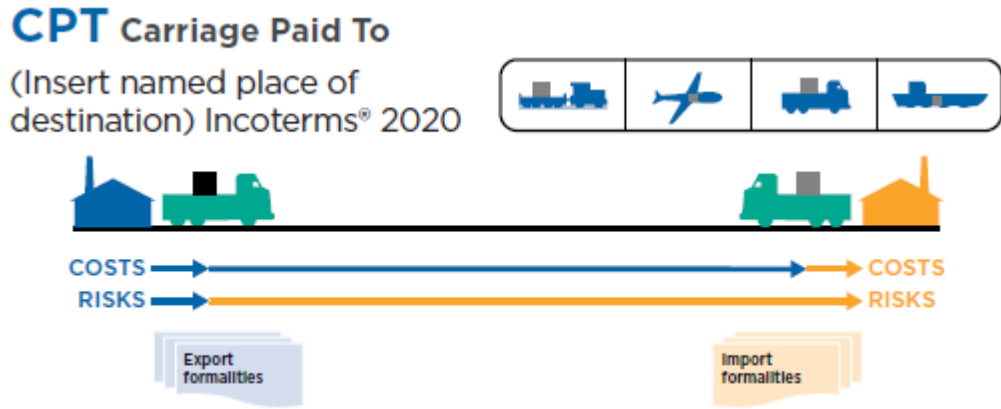
Source :International Chamber of Commerce. (2022, May 2). Incoterms® 2020 Checklist + Flowcharts – Choosing the right Incoterms®
rule https://2go.iccwbo.org/downloadable/download/pdf/product_id/712/

قاعدة النقل مدفوع إلى CPT (Carriage Paid To)

طبقاً لهذا المصطلح، يجب على البائع دفع أجرة النقل حتى وصول البضاعة إلى المكان المتفق عليه، أما مخاطر التلف والفقد، وأي مصاريف أخرى قد تلحق بالبضاعة، فتحملها المشتري.. نلاحظ هنا أن البائع يظل مسؤولاً تجاه المشتري إلى حين وصول البضاعة إلى المكان المحدد، وبالتالي، وعلى عكس شرط **FCA**، إن يتم تحديد الناقل من قبل المشتري، فإن اختيار شخص الناقل من قبل البائع، هذا الأخير يتعاقد لنقل البضاعة إلى حين مكان الوصول، وعند التسليم إلى أول ناقل يتم إنهاء مسؤولية البائع، بمعنى أن المشتري يتحمل هذا الخطر منذ تلك اللحظة . وعليه، فإن هذا الشرط يمكن أن يكلف المشتري تكلفة إضافية ومنه و طبقاً لهذا المفهوم هذا الشرط يتولى البائع تسليم البضاعة خالصة أجرة النقل إلى غاية مكان الوصول¹.

¹ بالعجين، خالدية. (2021). مرجع سابق الذكر. ص 117 رابط الإطلاع

الشكل رقم 11 : CPT (Carriage Paid To)



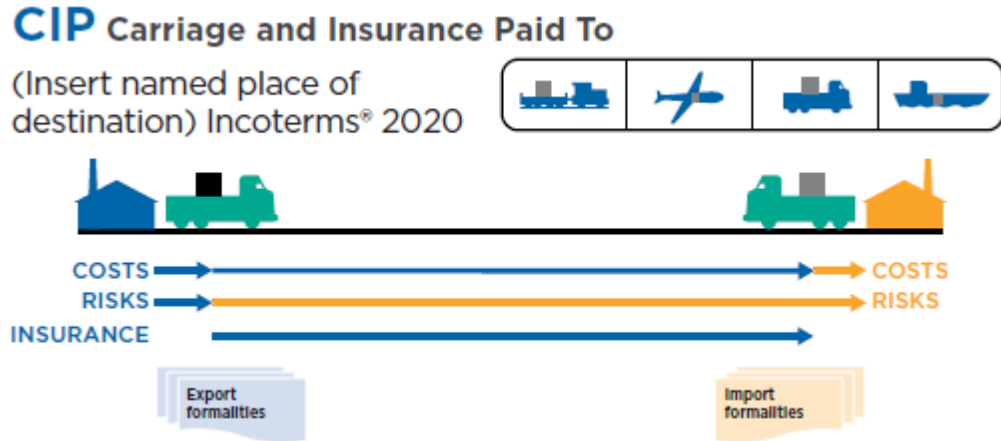
Source :International Chamber of Commerce. (2022, May 2). Incoterms® 2020 Checklist + Flowcharts – Choosing the right Incoterms®
rule https://2go.iccwbo.org/downloadable/download/pdf/product_id/712/

قاعدة النقل والتأمين مدفوعان (CIP (Carriage and Insurance Paid To) ✎

يتحمل هنا كل من البائع والمشتري نفس الالتزامات المدرجة حسب مصطلح CPT ، باستثناء أنه يجب أيضًا على البائع التأمين ضد خطر الخسارة أو الضرر الذي يمكن أن يتعرض له البضاعة أثناء مرحلة النقل. بالتالي، ووفقًا لهذا المصطلح، يلتزم البائع بتسليم البضاعة خالصة أجرة النقل والتأمين في مكان الوصول، فهو من يتحمل النفقات والتكاليف والمخاطر المتعلقة بالبضاعة، وكذلك تحديد الناقل الذي ينقل البضاعة إلى المكان المحدد لذلك. يضاف إلى ذلك عبء آخر يتمثل في التأمين على البضاعة لمصلحة المشتري ضد أي خطر مرتبط بنقلها إلى الوجهة المتفق عليها¹.

¹ ليلي مشطر مرجع سابق الذكر ص 240

الشكل رقم 12 CIP (Carriage and Insurance Paid To) :



Source :International Chamber of Commerce. (2022, May 2). Incoterms® 2020 Checklist + Flowcharts – Choosing the right Incoterms® rule https://2go.iccwbo.org/downloadable/download/pdf/product_id/712/

رابعا المجموعة الرابعة الوصول (D): GROUP (D)

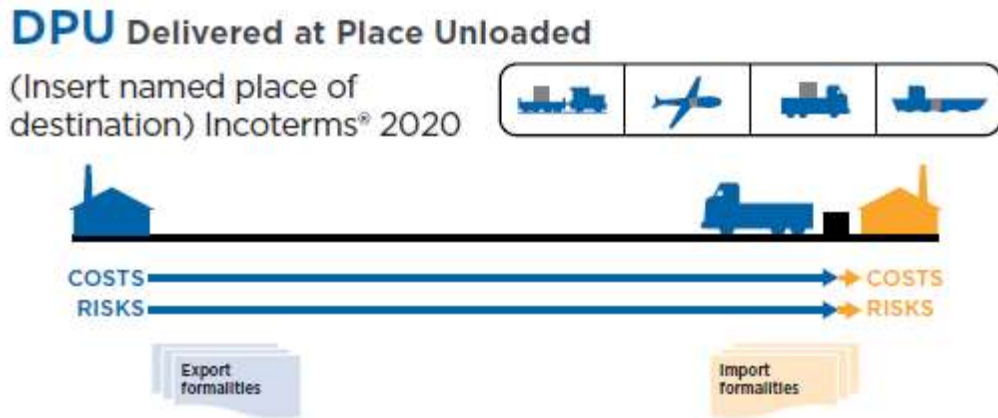
قاعدة التسليم في مكان التفريغ (DPU) (Delivered at Place Unloaded)

تقترح واعد الانكوتيرمز قاعدة جديدة تتمثل في قاعدة التسليم في مكان التفريغ (DPU) (Delivered at Place Unloaded)، التي حلت محل قاعدة التسليم في نقطة الطريق (DAT)، و على خلاف ما كان عليه الأمر سابقاً، نلاحظ أنه يجوز للمشتري أو البائع تحديد الوجهة في أي مكان للتسليم، وليس فقط في رصيف الميناء أو المستودع أو ساحات الحاويات وهذه القاعدة الجديدة (DPU) ذات نطاق واسع تشمل جميع خيارات التسليم، غير أنّ هذا النطاق يتنازل إلى حد كبير، حينما تحلّ قاعدة التسليم في نقطة الطريق (DAT) محل قاعدة التسليم في مكان التفريغ (DPU). ووفقاً لهذا المصطلح، يقوم البائع بتسليم البضاعة إلى المحطة النهائية (Terminal) أو أي مكان آخر يحدده المشتري، ثم يتولى المشتري التخليص الجمركي المتعلق باستيراد البضاعة ونقلها إلى مصنع أو مخزنه، ويُعتبر التسليم قد تم طبقاً لهذا المصطلح، إذا قام البائع بتفريغ البضاعة من وسيلة النقل المستعملة في المحطة المتفق عليها، وبالتالي يمكن القول إن البضاعة تسلمت إلى المشتري أثناء تصرفه،

ويتحمل كل المخاطر والتكاليف حتى يتم تفريغ البضاعة في المحطة المحددة، ويشترط أن يكون البائع غير معني بالتخليص الجمركي على التصدير، أما استيرادها فهو من مسؤولية المشتري.

إلى جانب ذلك، فإن اختيار هذا المصطلح يتطلب من المشتري توجيه البائع إلى الوجهة النهائية، والقيام بالإجراءات المطلوبة. أما المسؤوليات فتكون عندما يتم تفريغ البضاعة من مركبة التسليم في المحطة النهائية. ويتم تحويل مخاطر النقل من البائع إلى المشتري فور مطالبته بتنظيم عملية تفريغ البضاعة في المحطة (أو مكان) التخليص الجمركي، أما التكاليف التي يتخص بها المشتري فهي تتوقف عندما يتم تفريغ البضاعة على المحطة أو غيرها، مكان التخليص الجمركي. ويمكن استخدام هذا المصطلح لجميع أنواع النقل. ويوضح الشكل التالي تقاسم المخاطر والتكاليف بين البائع والمشتري وفق المصطلح ¹.DPU.

الشكل رقم 13 (DPU (Delivered at Place Unloaded) :



Source :International Chamber of Commerce. (2022, May 2). Incoterms® 2020 Checklist + Flowcharts – Choosing the right Incoterms® rule https://2go.iccwbo.org/downloadable/download/pdf/product_id/712/

¹نؤام زاهية، رزاي سعاد، (2021) مصطلحات التجارة الدولية "الانكوترمز" مرجع سابق الذكر ص 325

"Delivered At Place" DAP Rendu lieu عليه في المكان المتفق عليه de destination

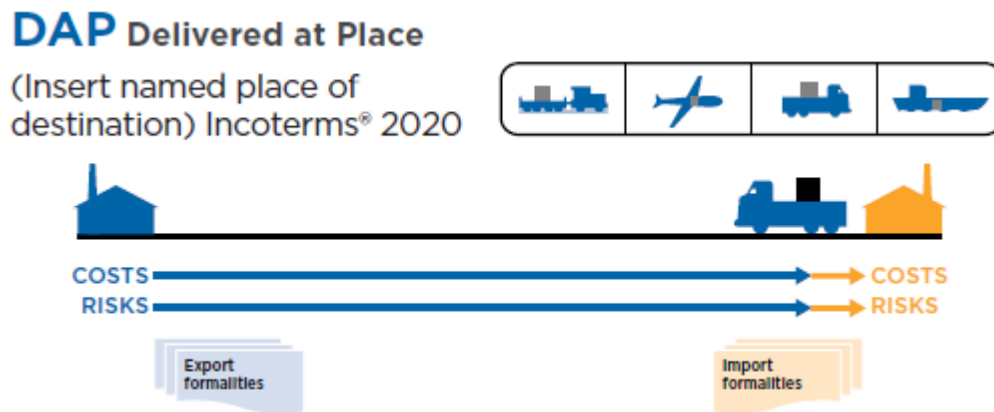
يُستخدم هذا المصطلح في عقود بيع البضائع، بصرف النظر عن نوع وسيلة النقل المختارة لنقل البضاعة، حيث يمكن استعماله مهما كانت وسيلة النقل أو طريقة النقل المستعملة. ووفقاً لهذا المصطلح، يعتبر أن البائع أوفى بالتزامه بمجرد تسليمه البضاعة المنقولة تحت تصرف المشتري بوضعها في المكان المتفق عليه، حيث يقوم البائع بتجهيز البضاعة وتغليفها وتعبئتها وإعدادها للنقل والتسليم، وذلك على نفقته الخاصة وتحت مسؤوليته، وإتمام الإجراءات الجمركية الخاصة بالتصدير.

ويكون المشتري مسؤولاً عن التخليص الجمركي المتعلق بالاستيراد كما يتولى نفقات البضاعة من التسليم فقط. ويتم تحويل الخطر من البائع إلى المشتري مباشرة قبل التفريغ – قوس المخاطرة لتخليص الجمركي المتعلق بالاستيراد، وبالتالي يتحمل المشتري مخاطر تلف أو فقدان من وقت استلامه إليها، كما تتوقف التكاليف التي يتحملها البائع في حال وصول البضاعة عند هذا التوقيت.

وتجدر الإشارة إلى أن هذا المصطلح لم يخضع لأي تعديل مقارنة مع مصطلحات 2010، ويوضح الشكل التالي

تقاسم المخاطر والتكاليف بين البائع والمشتري وفق المصطلح DAP.

الشكل رقم 14 (Delivered At Place" DAP)



Source : International Chamber of Commerce. (2022, May 2). Incoterms® 2020 Checklist + Flowcharts – Choosing the right Incoterms®
rule https://2go.iccwbo.org/downloadable/download/pdf/product_id/712/

قاعدة تسليم مع دفع الرسوم (DDP (Delivered Duty Paid

يعني هذا المصطلح أن البائع قد أوفى بالتزامه بتسليم البضاعة إذا قام بتوصيلها إلى المخاطر المتعلقة بالبضاعة حتى وصولها للمكان المتفق عليه بما في ذلك الضرائب، والرسوم.

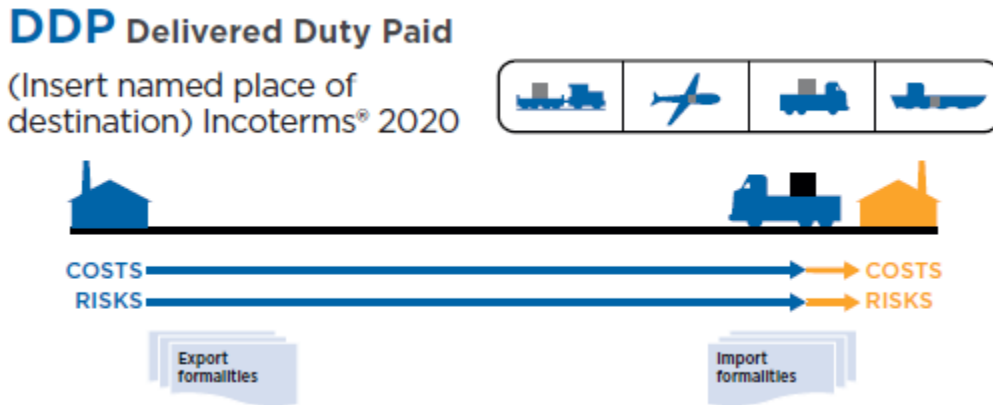
يعني أن البائع يتحمل جميع المخاطر الناتجة عن هلاك أو تلف البضائع، والتكاليف المرتبطة بتخليص البضائع من خلال الجمارك في بلد المشتري، وتسليم المستندات الخاصة منها الفاتورة التجارية إلى المكان المحدد.

بما في ذلك الرسوم والضرائب، دون مساعدة من عملية شحن البضائع، في حين لا يتحمل المشتري أي مخاطر أو مسؤولية إلى حين وصول البضائع للمكان النهائي المتفق عليه.

و الملفت للانتباه، أنه يجب استخدام قاعدة (DDP) بحذر، حيث يمكن أن تُشكل مخاطرة كبيرة من حيث التأخير أو التكاليف الإضافية غير المتوقعة، إذا تعذر على البائع فهم عميق للقواعد واللوائح الواردة في بلد المشتري.

1.

الشكل رقم 15 (DDP (Delivered Duty Paid



Source :International Chamber of Commerce. (2022, May 2). Incoterms® 2020 Checklist + Flowcharts – Choosing the right Incoterms®
rule https://2go.iccwbo.org/downloadable/download/pdf/product_id/712/

¹ بورطال أمينة، مرجع سابق الذكر ص 136



المحور السادس أسواق التأمين الدولية

المحاضرة الأولى لمحة حول أسواق التأمين الدولي

المحور السادس أسواق التأمين الدولية :

المحاضرة الأولى ملحة حول أسواق التأمين الدولي:

1 : تعريف وأهمية تأمينات السوق الدولية

تُعرّف تأمينات السوق الدولية (International Insurance Markets) تشير إلى مجموعة الخدمات التأمينية التي تقدمها شركات التأمين على نطاق عالمي، لتغطية المخاطر المرتبطة بالأنشطة الاقتصادية والتجارية عبر الحدود الوطنية، مثل التجارة الدولية، الاستثمار الأجنبي، النقل البحري والجوي، التوسع الخارجي للشركات، وغيرها¹.

للشركات تأمينات السوق الدولية تعتبر أحد الركائز الأساسية في الاقتصاد العالمي، حيث تلعب دوراً مهماً في تقليل المخاطر المالية التي تواجه الأفراد والشركات والمؤسسات أثناء تعاملاتهم عبر الحدود. فيما يلي ملحة مفصلة حول تأمينات السوق الدولية وتقسيماتها:

1.1 : أهمية تأمينات السوق الدولية²

¹Holliday, S., Remizova, I., & Stewart, F. (2021, June). *Developing insurance markets: The insurance sector's contribution to the Sustainable Development Goals (SDGs)*. World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/900a24d2-74f0-5371-b224-995227e6f981>

² من إعداد الباحثة بالاعتماد على المراجع التالية :

-UN/CEFACT (UNECE). (2024). **Cargo Insurance Process (Trade Finance Facilitation)**

<https://unece.org/sites/default/files/2025-01/BRS-CargoInsuranceProcess.pdf>

-World Bank. (2021). Holliday, S., Remizova, I., & Stewart, F. ***Developing insurance markets: The insurance sector's contribution to the Sustainable Development Goals (SDGs)*** .

<https://documents1.worldbank.org/curated/en/560821632197166715/pdf/The-Insurance-Sector-s-Contribution-to-the-Sustainable-Development-Goals-SDGs.pdf>

-World Bank. (2021). ***Insurance market development program*** [PDF].

<https://documents.worldbank.org/curated/en/169901624868450221/pdf/Insurance-Market-Development-Program.pdf>

.دور ميجا في حماية المستثمرين ضد المخاطر السياسية بدون تاريخ، (MIGA) وكالة ضمان الاستثمار متعددة الأطراف متاع عبر الرابط

https://www.miga.org/sites/default/files/archive/Documents/mena_arabic.pdf

- مزاي للشحن. (بدون تاريخ)، تأمين شحن البضائع - مزاي للشحن متاع عبر الرابط

. <https://mazayahshipping.ae/services/تأمين-شحن-البضائع-مزاي-لشحن>

حماية الاستثمارات الدولية: تأمين الشركات ضد المخاطر السياسية والاقتصادية في البلدان المضيفة.

① تعزيز الثقة في التجارة الدولية: من خلال تأمين البضائع أثناء النقل.

① تسهيل التمويل الدولي: حيث تعتمد البنوك على وجود تأمينات عند منح التمويل لمشروعات دولية.

① الحد من الخسائر الناتجة عن المخاطر غير المتوقعة: كالحروب، الكوارث الطبيعية، التغييرات التشريعية، إلخ.

2: تقسيم تأمينات السوق الدولية:

1.2 من حيث مجال الخطر¹:

تنقسم تأمينات السوق الدولية إلى عدة أنواع رئيسية حسب طبيعة النشاط والمخاطر المؤمنة:

أولا تأمين النقل الدولي

- تأمين بحري: يشمل تأمين السفن والبضائع المشحونة بحراً.
- تأمين جوي: يشمل تأمين الطائرات والشحنات الجوية.
- تأمين بري دولي: للشاحنات والقوافل العابرة للحدود.

ثانيا تأمين التجارة الدولية

- يغطي مخاطر عدم السداد (مثل الإفلاس أو التخلف عن الدفع).
- يشمل التأمين على عقود التصدير والاعتمادات المستندية.

ثالثا تأمين المخاطر السياسية

- يُستخدم لتأمين الشركات والمستثمرين ضد مخاطر مثل:
 - المصادرة أو التأميم.
 - الحروب والثورات.
 - فرض قيود على تحويل الأموال.

1. التأمين على المخاطر السياسية: دور ميجا في حماية المستثمرين. (بدون تاريخ). FasterCapital.

<https://fastercapital.com/arabpreneur/التأمين-على-المخاطر-السياسية--دور-ميجا-في-حماية-المستثمرين/>

¹ بتصرف: عبد الحميد مرغيث. (2020-2021) مرجع سابق الذكر ، ص 81

بالعجين، خالدية. (2021). مرجع سابق الذكر ص 99 ساهلة ماهلة. رابط الإطلاع

<https://docs.google.com/viewerng/viewer?url=https://lmd.sahla-dz.com/wp-content/uploads/2023/05/pdf?v%3D1769815332.2-خالدية-بالعجين-الدولي-ل-التأمين-مقياس-ساهلة-ماهلة-بالعجين-خالدية-2023/05/>

رابعاً تأمين الاستثمار الأجنبي المباشر (FDI INSURANCE)

- يحمي المستثمرين الأجانب من المخاطر السياسية أو الكوارث التي قد تؤثر على استثماراتهم.
- خامساً التأمين ضد تقلبات العملات الأجنبية
- يُستخدم لتأمين الشركات ضد خسائر تغير أسعار صرف العملات في التعاملات الدولية.
- سادساً إعادة التأمين الدولي (REINSURANCE)
- تلجأ شركات التأمين المحلية إلى شركات إعادة التأمين العالمية لتقاسم المخاطر، خصوصاً في حالة الكوارث أو الخسائر الضخمة.

2.2: التقسيم حسب مستوى تطور السوق¹:

- الأسواق المتقدمة (Advanced Markets)
 - -الأسواق الناشئة (Emerging Markets)
 - الأسواق الحدودية (Frontier Markets)
- وفقاً لتقرير (2023) Swiss Re ، يمكن تصنيف الأسواق التأمينية العالمية إلى الفئات

الجدول رقم 05 : تصنيف الأسواق التأمينية العالمية

الفئة	السمات العامة	الفئة	أمثلة على الدول
الأسواق المتقدمة	نمو معتدل، تركيز على تحسين العوائد من الاستثمار، واستقرار نسبي في البنية التحتية للتأمين	الأسواق المتقدمة	الولايات المتحدة، أوروبا الغربية، اليابان
الأسواق الناشئة	نمو مرتفع، يقوده الطلب المحلي المتزايد، واهتمام متزايد بالتأمين على الحياة	الأسواق الناشئة	الصين، الهند، دول أمريكا اللاتينية
الأسواق المتقلبة/الهشة	تتأثر بالآزمات الجيوسياسية أو الاقتصادية، مما يؤدي إلى تذبذب كبير في النشاط التأميني	الأسواق المتقلبة/الهشة	بعض دول الشرق الأوسط وأفريقيا

source: Swiss Re Institute. (2023). Global economic and insurance market outlook 2024–2025 (Sigma No. 6/2023). Retrieved April 19, 2025, from <https://www.swissre.com/institute/research/sigma-research/sigma-2023-06-global-outlook.html>

¹عبد الحميد مرغيث. (2020–2021) مرجع سابق الذكر ، ص 82

وفقاً لبيانات معهد Swiss Re تقرير سيغما 6/2023، فإن أسواق التأمين الدولية لا تزال تُصنّف إلى ثلاث فئات رئيسية هي: **الأسواق المتقدمة، الأسواق الناشئة، والأسواق المحدودة النمو**. ويعكس هذا التصنيف ليس فقط مستوى تطور السوق من حيث البنية التنظيمية، بل أيضاً أداء السوق بناءً على معدل النمو الحقيقي للأقساط وتغيرات البيئة الاقتصادية الكلية.، ويستند هذا التصنيف إلى مؤشرات عدة، أهمها: معدل النمو في أقساط التأمين، حجم العوائد الاستثمارية، مدى تنوع المنتجات التأمينية، ومستوى الإطار التشريعي والتنظيمي

● الأسواق المتقدمة (Advanced Markets)

تمثل الأسواق المتقدمة قلب النشاط التأميني العالمي، من حيث حجم الأقساط وأدوات إدارة المخاطر المتطورة. وتتسم هذه الأسواق باستقرار نسبي في بنيتها التحتية الاقتصادية والتشريعية، إضافة إلى اعتمادها الكبير على أدوات مالية متقدمة. تشمل هذه الفئة كلاً من الولايات المتحدة، كندا، دول أوروبا الغربية، واليابان، وهي أسواق تمثل حالياً ما يقارب نصف إجمالي أقساط التأمين العالمية. لكن على الرغم من الاستقرار النسبي، تشير البيانات الحديثة إلى تباطؤ معدلات النمو في هذه الأسواق بسبب تشبّع السوق وارتفاع تكاليف رأس المال. تمثل هذه الأسواق حوالي نصف أقساط التأمين العالمية، لكنها تواجه تباطؤاً في النمو:

جدول رقم 06 إجمالي أقساط التأمين في الأسواق المتقدمة

المؤشر	2023	توقع 2024-2025
إجمالي النمو في الأقساط	0.4%	1.6%
تأمين غير الحياة	1.0%	1.7%
تأمين الحياة	-0.6%	1.3%

source: Swiss Re Institute. (2023). Global economic and insurance market outlook 2024–2025 (Sigma No. 6/2023). Retrieved April 19, 2025, from <https://www.swissre.com/institute/research/sigma-research/sigma-2023-06-global-outlook.html>

من خلال الجدول: يشير تراجع تأمين الحياة إلى تغير في سلوكيات الادخار التقليدي وارتفاع معدلات الفائدة التي توجه الأفراد نحو بدائل استثمارية. ومع ذلك، فإن الاستقرار في تأمين الممتلكات يعكس قدرة السوق على التسعير التكيفي مع التضخم وتعديل المخاطر.

-الأسواق الناشئة:(Emerging Markets)

بالمقابل تسجل الأسواق الناشئة معدلات نمو مرتفعة نسبياً، مدفوعة بزيادة الوعي التأميني، وارتفاع عدد السكان، وتوسّع الطبقة المتوسطة. وتعد الصين والهند وأغلب دول جنوب شرق آسيا وأمريكا اللاتينية من أبرز النماذج على هذا الاتجاه. وتشير التقديرات إلى أن هذه الأسواق ستمثل المحرك الأساسي للنمو العالمي في التأمين خلال العقد القادم، مدفوعة بالنمو السكاني والتوسع الاقتصادي. و لا سيما في مجال التأمين على الحياة والتأمينات المرتبطة بالادخار.

جدول رقم 07 إجمالي أقساط التأمين في الأسواق الناشئة

المؤشر	2023	توقع 2024-2025
إجمالي النمو في الأقساط	6.4%	4.8%
تأمين غير الحياة	3.4%	4.1%
تأمين الحياة	7.6%	5.1%

source: Swiss Re Institute. (2023). Global economic and insurance market outlook 2024–2025 (Sigma No. 6/2023). Retrieved April 19, 2025, from <https://www.swissre.com/institute/research/sigma-research/sigma-2023-06-global-outlook.html>

على سبيل المثال الصين وحدها:

- نمو تأمين الحياة (2023) +10% ،، ومتوقع (2024-2025) +5.7%
- متوقع أن تبلغ أقساط التأمين على الادخار في الصين والعالم 4 تريليون دولار بحلول 2033.
- تُعد الصين ظاهرة متفردة، حيث انتقلت من سوق هامشي في 1990 إلى ثاني أكبر سوق تأميني عالمي. وقد ساهمت إصلاحات الحماية الاجتماعية والتوسع في الطبقة المتوسطة في دعم هذا النمو.
- الأسواق الهشة أو الأقل نضجاً:
- تشمل هذه الفئة بعض دول الشرق الأوسط وأفريقيا التي تواجه تحديات تتعلق بالاستقرار السياسي، أو ضعف البنية التحتية القانونية والتنظيمية. وتتميز هذه الأسواق بانخفاض معدلات اختراق التأمين (Insurance Penetration)، ما يجعلها مناطق واعدة من حيث الإمكانيات المستقبلية، لكن بشروط إصلاح هيكل طويل الأمد. لكن يقدّر أنها لا تتجاوز 2-3% من حجم السوق العالمي حالياً.

هذه الأسواق تواجه تحديات تتعلق بالبنية التحتية وضعف الوعي التأميني، لكنها توفر فرصًا مستقبلية واعدة خاصة عبر التأمينات متناهية الصغر والتكافلية.

ومنه نستنتج من خلال التقسيمات هناك فروقات الإقليمية على الاستراتيجيات التأمينية حيث يظهر هذا التباين بين المناطق حاجة شركات التأمين إلى تبني استراتيجيات محلية الطابع ذ عالمية الرؤية. ففي حين تركز الشركات في الأسواق المتقدمة على تعظيم العائد عبر الاستثمار والابتكار الرقمي، تركز في الأسواق الناشئة على التوسع الجغرافي، وبناء ثقافة تأمينية مجتمعية. إضافة إلى ذلك، تُعد الاستدامة والتحول الرقمي من المحاور المشتركة عالميًا، وهي ضرورة لضمان استمرارية النمو وتحقيق التوازن بين الكفاءة التشغيلية وتلبية احتياجات العملاء المتغيرة.

2. الاتجاهات الحديثة في صناعة التأمين العالمية

أولا تحولات السوق الدولي من منظور زمني:

تختلف الحصص السوقية لمختلف البلدان في سوق التأمين العالمي باختلاف درجة تطورها الاقتصادي، حيث نجد الولايات المتحدة تسيطر على 24% من السوق في 1991، في حين ارتفعت حصة الصين من 0% تقريبًا في 1991 إلى 11% في 2018¹.

- جدول رقم 08 التحديث وفقًا لـ: Swiss Re 2023

الدولة	النمو في الأقساط 2023	تقديرات 2024-2025
الولايات المتحدة	0.7%	1.3%
الصين	9.3%	6.0%
أوروبا الغربية	-0.4%	1.7%
اليابان	2.0%	1.0%

Swiss Re Institute. (2023). Global economic and insurance market outlook 2024–2025 (Sigma No. 6/2023). Retrieved April 19, 2025, from

<https://www.swissre.com/institute/research/sigma-research/sigma-2023-06-global-outlook.html>

تُظهر هذه الأرقام استمرار تراجع الحصص النسبية للأسواق المتقدمة، رغم سيطرتها من حيث القيمة المطلقة، في مقابل نمو متسارع للأسواق الآسيوية، خاصة الصين.

¹ Global economic and insurance market outlook 2024–2025 (Sigma No. 6/2023). Retrieved April 19, 2025, from <https://www.swissre.com/institute/research/sigma-research/sigma-2023-06-global-outlook.html>

و تستحوذ الأسواق المتقدمة (أمريكا الشمالية وأوروبا الغربية واليابان) على الجزء الأكبر من أقساط التأمين العالمية، غير أن مساهمتها في النمو تتراجع باطراد منذ العقد الأخير من القرن الماضي. في المقابل، تشهد الأسواق الناشئة - وعلى رأسها الصين - نموًا مركبًا مدفوعًا بتحول اقتصادي وهيكل كبير، جعلها تنافس الأسواق التقليدية ليس فقط في الحجم بل أيضًا في التنوع والابتكار التأميني".

هذا الاتجاه تؤكد الإحصائيات الحديثة حيث:

- سجلت الصين في عام 2023 معدل نمو يتجاوز بثلاثة أضعاف الأسواق المتقدمة. ومن المتوقع أن تصل إلى حصة سوقية تناهز 20% من السوق العالمي بحلول 2030، إن استمر هذا الاتجاه و تستحوذ جنوب إفريقيا على الحصة الأكبر من إجمالي الأقساط المكتتبة في القارة الإفريقية لعام 2023، بنسبة تبلغ 68.2%، وذلك بفضل كونها سوقًا ماليًا متطورًا. في المقابل، تسجل الجزائر حصة ضعيفة جدًا لا تتجاوز 1.9%، مقارنةً بدول مثل مصر، كينيا، ونيجيريا.¹

ثانيا : الأداء الاقتصادي العام وتأثيره على قطاع التأمين

في ضوء التباطؤ الاقتصادي العالمي المتوقع خلال عام 2024، حيث تراجع معدل النمو في الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي إلى 2.2٪ مقارنة بـ 2.6٪ في 2023، فإن صناعة التأمين تواجه بيئة تشغيلية معقدة تتطلب قدرًا عاليًا من التكيف. وقد نتج هذا التباطؤ عن تباين الأداء بين الاقتصادات الكبرى؛ حيث تواصل الولايات المتحدة تسجيل نمو إيجابي، في حين تعاني أوروبا من ركود نسبي، وتواجه الصين تحديات هيكلية محلية. ومن جانب آخر، تشهد معدلات التضخم تراجعًا تدريجيًا، بحيث تصل إلى 5.1٪ عالميًا في 2024، ثم تنخفض إلى 3.4٪ في 2025، ما قد يساهم في تخفيف الضغوط على شركات التأمين من ناحية كلفة المطالبات، خاصة في فرع التأمين على الممتلكات والمسؤوليات.

✓ أداء التأمين (NON-LIFE INSURANCE) جميع أنواع التأمينات العامة ماعدا تأمين الحياة أظهر قطاع التأمين على غير الحياة مرونة ملحوظة في عام 2023، حيث بلغ معدل نمو الأقساط العالمية في هذا الفرع 3.4٪، ومن المتوقع أن ينخفض تدريجيًا إلى 2.6٪ في عامي 2024 و 2025. ويُعزى هذا الأداء الإيجابي إلى إعادة تسعير المخاطر بشكل أكثر واقعية، وتحسن الشروط والأحكام التأمينية. كما ساهمت البيئة المرتفعة

¹African Insurance Organization (AIO). (2024). 2023 African insurance market annual report. Retrieved April 19, 2025, from https://www.african-insurance.org/wp-content/uploads/2023/10/2023_AIO_e_Web-1.pdf

لأسعار الفائدة في تحقيق عوائد استثمارية أقوى، مما عزز الربحية الإجمالية للقطاع، والتي يُتوقع أن تصل إلى 10٪/عائد على حقوق الملكية خلال السنتين القادمتين، مقارنةً بمتوسط تاريخي يبلغ 6.8٪ فقط.

✓ أداء التأمين على الحياة (Life Insurance) ومنتجات الادخار

يشهد التأمين على الحياة تطورًا متسارعًا في الأسواق الناشئة بوجه خاص، حيث يُتوقع أن يبلغ حجم أقساط التأمين على الادخار ما يقارب 4 تريليون دولار أمريكي بحلول عام 2033، بمتوسط نمو سنوي قدره 2.7% وتدفع هذه الزيادة عوامل مثل ارتفاع معدل الادخار، وتوسع الطبقة المتوسطة، والطلب المتزايد على التقاعد الآمن، خصوصًا في آسيا وأمريكا اللاتينية. ويُتظر أن تسهم الأسواق الناشئة بنسبة 5.1٪ في معدل النمو السنوي للتأمين على الحياة، في مقابل 1.3٪ فقط في الأسواق المتقدمة.

ثالثا التحديات الجيوسياسية وأثرها على التأمين

لم تعد صناعة التأمين بمنأى عن الأزمات الجيوسياسية، كما يتضح من تأثير النزاع القائم في الشرق الأوسط منذ أكتوبر 2023، والذي أدى إلى زيادة المخاطر الكلية المرتبطة بالنشاط التأميني، خاصةً في قطاعات تأمين الممتلكات والمخاطر الخاصة بالشحن والطيران. وتشير التوقعات إلى أن السياسات النقدية التقييدية ستظل سائدة على مدى العامين المقبلين، وهو ما يزيد من تكلفة رأس المال، وقد يُعيق خطط التوسع لدى بعض الشركات، لا سيما في أوروبا الغربية.

- الربحية والتحديات:

- رغم تحسن الربحية، فإن العديد من الأسواق لن تحقق تكلفة رأس المال في 2024 و2025 بسبب ضغوط التضخم على تكلفة التعويضات.

- الدور الجيوسياسي:

- التوترات في الشرق الأوسط وزيادة معدلات الفائدة عالميًا تؤثر سلبًا على الأداء العام، وتزيد من مخاطر الركود في أوروبا تحديدًا.

- الأسواق الناشئة:

- تقود النمو العالمي في التأمين، خاصة الصين التي تشكل نموذجًا صاعدًا نتيجة التحول الهيكلي ودور الطبقة المتوسطة في الطلب على منتجات التأمين.

- الاستثمار في بيئة الفائدة المرتفعة:

- ارتفاع عوائد الاستثمار في بيئة الفائدة المرتفعة ساهم بشكل رئيسي في تحسين نتائج التأمين غير الحياة.

✓ ضبط بعض المصطلحات موجودة في تقارير شركات التأمين الدولية

تأمين غير الحياة (Non-Life Insurance) هو نوع من التأمين لا يرتبط بحياة الفرد أو وفاته، بل يركز على حماية الأصول، والممتلكات، والمسؤوليات القانونية، من المخاطر أو الخسائر المحتملة. مثل تأمين السبارت و التأمين البحري و الجوي و البري و التأمين ضد الحوادث

3. الجهات الفاعلة في السوق الدولية للتأمين¹:

1. شركات التأمين متعددة الجنسيات مثل AXA ، Allianz ، Zurich).

2. شركات إعادة التأمين الدولية مثل Swiss Re ، Munich Re).

3. المنظمات الحكومية والدولية:

- مؤسسة ضمان الاستثمار التابعة للبنك الدولي. (MIGA²) :
- وكالة ائتمان الصادرات. (Export Credit Agencies – ECAs)
- منظمة التجارة العالمية (WTO) من خلال قواعدها التجارية.
- هيئة لويديز في سوق التأمين الدولي

4. تعريف هيئة لويديز في سوق التأمين الدولي

لويديز لندن (Lloyd's of London) ليست شركة تأمين بالمعنى التقليدي، بل هي سوق عالمي للتأمين وإعادة التأمين، تعمل كمنصة تربط بين مقدمي التغطية التأمينية (Underwriters) والوسطاء والمشتريين من جميع أنحاء العالم. تأسست في القرن السابع عشر عام 1688 ، وتُعد من أقدم المؤسسات في هذا القطاع. و تتميز هيئة اللويدز :

¹Allianz Research. (2024, May 23). *Allianz Global Insurance Report 2024: Transformative years ahead for the insurance sector*. Allianz

SE.https://www.allianz.com/en/economic_research/insights/publications/specials_fmo/2024_05_23-Global-Insurance-Report.html#:~:text=Allianz%20Global%20Insurance%20Report%202024%3A%20Transformative%20years%20ahead%20for%20the%20insurance%20sector&text=According%20to%20the%20Allianz%20Global,all%2C%20insurers%20worldwide%20collected%20EUR6.

²Multilateral Investment Guarantee Agency. (2024). *Public sector products*. World Bank Group Guarantees <https://www.miga.org/#public-sector-products>

1. شبكة عالمية واسعة:
لويذرز تغطي المخاطر في أكثر من 200 دولة وإقليم، ولديها وجود مباشر وغير مباشر في جميع القارات.
2. تخصصها في المخاطر الكبرى وغير التقليدية:
مثل تأمين الطيران، الشحن البحري، الأحداث الكبرى (الأولمبياد، المهرجانات)، وحتى تأمين الأعضاء الجسدية (مثل تأمين صوت المغنيين أو أرجل الرياضيين).
3. ريادة في إعادة التأمين:
كثير من شركات التأمين العالمية تلجأ إلى لويذرز لإعادة التأمين – أي لتحويل جزء من مخاطرها إليها، وهو ما يعزز استقرار السوق الدولي.
4. مساهمة مالية معتبرة:
وفقًا لتقارير لويذرز، بلغت الأقساط المكتتبة في السوق حوالي 46 مليار جنيه إسترليني 2022، وهو رقم يجعلها من بين الكيانات الأكبر في القطاع عالميًا.
التصنيف التنظيمي والدولي:
 - تخضع لويذرز لتنظيم صارم من قبل هيئة التنظيم المالي البريطانية (FCA) وهيئة الرقابة الاحترازية (PRA).
 - تتمتع بتصنيفات ائتمانية عالية A من Standard & Poor's، مما يعزز ثقة الأسواق الدولية بها.

المحاضرة الثانية لمحة في سوق التأمين الجزائرية

المحاضرة الثانية لمحّة في سوق التأمين الجزائرية :

1. تحرير قطاع التأمين

تمثل جولة الاورغواي في 1986/09/20 أول بروز للاتفاقية العامة لتجارة الخدمات (GAT Services) كأول اتفاقية تشمل التجارة الدولية في الخدمات. فهي أهم الجولات التي شهدتها الجات نظرا لأنها شملت معظم جوانب التجارة الدولية، والموافقة على إنشاء منظمة التجارة العالمية وقد ركزت جولة أرجواي فيما يتعلق بتجارة الخدمات علي ثلاث محاور رئيسية هي: من بينها

1-وضع قواعد مناسبة لتجارة الخدمات بين الدول الأعضاء.

2-تحديد المجال الذي يغطيه الاتفاق.

3-مواجهة الاستفادة بالمنافع دون تحمل تكاليف. فقد شمل قطاع الخدمات المالية كما حددته جولة أرجواي

على 2

أ- قطاع التأمين والخدمات المتعلقة به، مثل خدمات التأمين علي الحياة وغيرها من أنواع التأمين وخدمات إعادة التأمين ونشاط شركات السمسرة التي تعمل في هذا المجال. بموجب هذه الاتفاقية تلتزم الدول الأعضاء بمايلي:

1- فتح أسواقها أما شركات التأمين وإعادة التأمين الأجنبية بحيث تعمل هذه الشركات جنبا إلى جنب مع الشركات والمؤسسات الوطنية.

2- تقوم شركات التأمين في دولة معينة ببيع خدماتها إلى عملاء في دول أخرى، بمعنى أن الوجود المادي لهذه الشركات في الدولة المضيفة غير ضروري

3- السماح لشركات تأمين مشتركة رأسمال أجنبي ورأسمال وطني، بأن تزاوّل أعمالها في الدولة المضيفة.

كما فرضت الاتفاقية ثلاثة التزامات على الدول المتقدمة لمساعدة الدول النامية هي:

مساعدة الدول النامية في الحصول على تكنولوجيا المعلومات لتعزيز قدرتها في إنتاج خدماتها المحلية، وزيادة كفاءتها وقدرتها علي المنافسة، ويكون ذلك بمقابل مادي.

4- مساعدة الدول النامية في الحصول علي المعلومات عن طريق تحسين إمكانية الوصول إلى قنوات التوزيع وشبكات المعلومات الدولية، من خلال إقامة قنوات الاتصال تُمكن، لوصول موردي الخدمات في الدول النامية إلى المعلومات

5- المتصلة بالأسواق وتكنولوجيا الخدمات اللازمة

6- التزام الدول المتقدمة بتحرير أسواقها في القطاعات الخدمية التي لها أهمية تصديرية في الدول النامية وعلي الدول النامية تنفيذ وتطبيق هذه المادة علي الوجه الأكمل.

تتمثل الخدمات الواردة في الاتفاقية من بينها الذي يركز على القطاع التأمين:

الخدمات التي يتم تبادلها من منطقة إلى أخرى مثل الاتصالات،

الخدمات التي يتم توفيرها من طرف هيئة تابعة لدولة ما داخل مناطق الدول الأخرى أو ما يسمى بالكيان التجاري مثل البنوك وشركات التأمين، وكالات ومكاتب المحاسبين القانونيين... الخ.

الخدمات التي يوفرها فرد دولة ما داخل الدولة الأخرى مثل الخدمات الاستشارية أو التدريبية. وبصفة عامة تتمثل الخدمات التي تشتملها اتفاقية الجات للخدمات في الخدمات المصرفية، التأمين، سوق المال، النقل البري والبحري والجوي، المقاولات، السياحة، الاتصالات السلكية واللاسلكية، والخدمات المهنية مثل مكاتب الاستشارات. فاتفاقية الجات ستساهم في النمو السريع والكبير في مجال الخدمات المالية وهذا من خلال عدة عوامل نذكر منها ما يلي:

- تطور مجال تجارة الخدمات المالية وسهولة الانتقال (الفرد والمعلومة) من دولة إلى دولة ومن سوق إلى سوق باستخدام وسائل الاتصال والتكنولوجيات الحديثة.
- انفتاح الأسواق أمام تحويل وانتقال الفوائض المالية
- يعد قطاع التأمين أحد القطاع التي شملتها اتفاقية المنظمة العالمية للتجارة والذي يتم تحريره ضمن قواعد ومبادئ الاتفاق العام للتجارة في مجال الخدمات (GATS) الذي تم التوصل إليه في جولة الاورغواي التي تم التوقيع على ما جاء فيها في مراكش 1994. فالخدمة المالية تعرف على أنها أية خدمة ذات طابع مالي يقدمها، خدمات مالية في فترة معينة، وتشمل الخدمة كل من الخدمات التأمينية بجميع أنواعها وكذا الخدمات المتصلة بالتأمين، جميع الخدمات المصرفية، غيرها من الخدمات المالية، حيث تتمثل خدمات التأمين والخدمات المتصلة بها فيما يلي:
- أ- لتأمين المباشر (بما فيه التأمين المشترك): ويشمل التأمين على الحياة وبقية أنواع التأمين الأخرى،
- إعادة التأمين والتعويضات،
- الوساطة في التأمين كالسماسرة والوكلاء العامون أو الوكالة بصفة عامة،
- الخدمات المساعدة للتأمين كالخدمات الاستشارية وتقرير المخاطر، وتسوية المنازعات

1.1 الآثار المتوقعة لتحرير الخدمات التأمينية على قطاع التأمين

- بعد تطبيق الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات (GATS)، ومع التحرير الكامل لأسعار التأمين، سيصبح قطاع التأمين خاضعاً لنظام الاقتصاد الحر. وهذا يعني أن سوق التأمين سيتحول إلى ميدان للمنافسة بين:
- شركات التأمين الوطنية
 - شركات التأمين الأجنبية
 - في الدول النامية والعربية، بما فيها الجزائر، توجد مزايا نسبية تجعل هذه الأسواق جذابة للشركات الأجنبية، خاصة بعد: انخفاض مبيعات تأمينات الحياة في الدول المتقدمة
 - تراجع عدد السكان
 - ارتفاع متوسط الأعمار

-الأزمات المالية التي شهدتها تلك الدول ،لذلك، تسعى شركات التأمين الأجنبية إلى الاستثمار في الأسواق العربية، باعتبارها أسواقاً واعدة وتنافسية.

مزايا أسواق التأمين العربية:

1- سوق واعد للنمو: تُعتبر أسواق التأمين العربية ذات إمكانيات كبيرة للنمو، خاصة مع:

- التزام الدول العربية بتطبيق مبادئ اتفاقية GATS

- وضع جداول زمنية لتنفيذ هذه الالتزامات

- تعديل القوانين، خصوصاً قوانين الإشراف والرقابة

2- تسهيلات لدخول الشركات الأجنبية: تم إدخال تعديلات قانونية لتسهيل:

-إجراءات الترخيص

- دخول شركات التأمين الأجنبية بسرعة إلى الأسواق

3- التوجه نحو التخصص:

خصخصة قطاع التأمين ، إلغاء الدعم والحماية التي كانت تتمتع بها الشركات الوطنية قبل حكوماتها، وبذلك سوف تتنافس الشركات الأجنبية مع الشركات الوطنية بحرية في ظل نظام السوق المفتوح.

مع ملاحظة عدم اهتمام شركات التأمين العربية بقطاع تأمينات الحياة والتأمين الصحي، ولذلك يعتبر هذان القطاعان أداة جذب للشركات الأجنبية لتقديم خدمات التأمين في هذا المجال.

- حجم العملاء: يتميز سوق التأمين العربي بارتفاع عدد السكان، ووجود قاعدة عريضة من الشباب، فبدراسة الاتجاهات في المواليد والعمر المتوقع والخصوبة والتركيب العمري ومعدل الوفاة في الدول العربية .
- الشفافية: التي تلزم بها الدولة بموجب مبادئ اتفاقية التجارة .
- إمكانيات التوسع: يعتبر سوق التأمين العربي من الأسواق الصغيرة من حيث الإمكانيات المادية والتقنية، غير أنه قابل للتوسع واستيعاب عدد كبير من الشركات¹.

¹ ابن حمودة، محبوب، وأحمد بوشنافة. (2019) "أثر التطورات الاقتصادية العالمية على أسواق التأمين ".مجلة إيكوفان للدراسات الاقتصادية والمالية، المجلد 1، العدد 1، 2019، الصفحات 11-1. متاح على الرابط <https://asjp.cerist.dz/en/article/125159> ص 3-5

2. سوق التأمينات الجزائري:

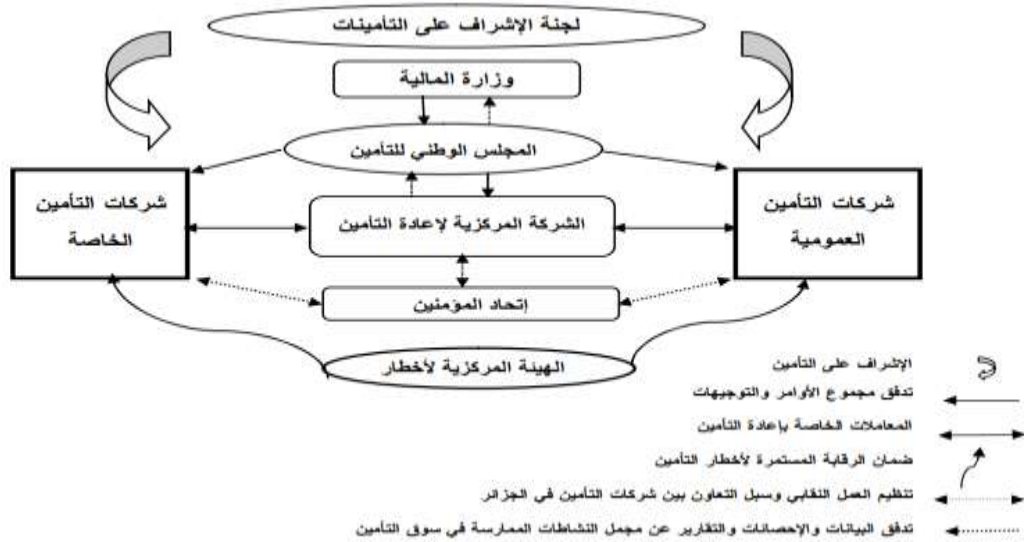
الجدول رقم 09: تطور شركات التأمين في السوق الجزائرية موازنة مع الإصلاحات القانونية.

الرقم	الفترة	إسم الشركة	تاريخ الإنشاء	نوع شركة التأمين
01	قبل 1995	الشركة الوطنية للتأمين وإعادة التأمين CAAR	08/06/1963	تأمين الأضرار
02		الشركة الجزائرية للتأمين SAA	12/12/1963	تأمين الأضرار
03		التعاضدية الجزائرية لتأمين عمال التربية والثقافة MAATEC	10/12/1964	تأمين الأضرار
04		الصندوق الوطني للتعاون الفلاحي CNMA	02/12/1972	تأمين الأضرار
05		الشركة المركزية لإعادة التأمين CCR	01/10/1973	تأمين الأضرار
06		الشركة الجزائرية لتأمين النقل CAAT	30/04/1985	تأمين الأضرار
01	فترة ما بعد الأمر 95-07 إلى غاية 2006	الشركة الجزائرية لضمان الصادرات CAGEX	10/01/1996	تأمين الأضرار
02		شركة ضمان القرض العقاري SGCI	05/11/1997	تأمين الأضرار
03		الشركة الدولية للتأمين وإعادة التأمين CIAR	15/02/1997	تأمين الأضرار
04		شركة TRUST ALGERIA	18/11/1997	تأمين الأضرار
05		الشركة الجزائرية لتأمين المحروقات CASH	04/10/1999	تأمين الأضرار
07		الجزائرية للتأمين (2a)	06/05/1997	تأمين الأضرار
08		شركة سلامة للتأمين Salama Assurance	13/04/1999	تأمين الأضرار
09		العامية للتأمينات المتوسطة GAM	10/09/2002	تأمين الأضرار
10		ALLIANCE ASSURANCE	30/07/2005	تأمين الأضرار
01		CARDIF EL-DJAZAIR	11/10/2006	تأمين الأشخاص
02	فترة ما بعد القانون 04/06	CAARAMMA Assurance	09/03/2011	تأمين الأشخاص
03		TALA	17/04/2011	تأمين الأشخاص
04		Amana Assurance	11/03/2011	تأمين الأشخاص
05		Mcir vie	11/08/2011	تأمين الأشخاص
06		AXA Dommage	03/10/2011	تأمين الأضرار
07		AXA vie	02/11/2011	تأمين الأشخاص
08		Le Mutualist	05/01/2012	تأمين الأشخاص
09		Algerienne vie	22/02/2015	تأمين الأشخاص

source (<http://www.cna.dz/Acteurs>) -

3. هيكلية قطاع التأمينات:

يمكن تلخيص الجهات والأطراف العاملة في قطاع التأمين في الجزائر وكيفية سير عملية الرقابة والإشراف كمايلي



المصدر: عبد الحليم غربي، تقييم تجربة الخدمات المالية الإسلامية في السوق الجزائرية وآفاقها المستقبلية، الندوة الدولية حول الخدمات المالية وإدارة المخاطر في المصارف الإسلامية، جامعة سطيف، الجزائر، 18-19 أفريل، 2010، ص 18

أولا هيئات الإشراف و الرقابة : سمحت التشريعات بإنشاء إطار قانوني منظم من ثلاثة هيئات هي المجلس الوطني للتأمينات، خلية تجميع المخاطر ولجنة مراقبة التأمينات، كما تشرف وزارة المالية باعتبارها الوزارة الوصية.

- وزارة المالية¹:

- تقوم بتقديم الترخيص لفتح شركات التأمين و/أو إعادة التأمين أو فروع لشركات التأمين الأجنبية في الجزائر أو اعتماد مكاتب تمثيل الشركات التأمين و إعادة التأمين التي لا يمكنها ممارسة نشاطاتها إلا بعد موافقة الوزير، وبها مديرية للتأمينات.

- المجلس الوطني للتأمينات CNA:

أنشئ بموجب المادة 274 من القانون 95/07 المؤرخ في 25/01/1995 وهو جهاز استشاري تابع لوزارة المالية يعني بوضعية نشاط التأمين وإعادة التأمين وتنظيمه وتطويره كما يقوم بمراقبة تطبيق القوانين من قبل شركات

¹ بيشاري، كريم. 2012 "واقع سوق التأمين في الجزائر". مجلة معهد العلوم الاقتصادية، المجلد 16، العدد 2، 2012، الصفحات 197-220.

متاح عبر الرابط <https://asjp.cerist.dz/en/article/54525> ص 203

التأمين والنظر في تطويرها وهو يتكون من يتكون من ممثلي الأطراف الفاعلة في النشاط التأميني، ويضم أربع لجان وهي: اللجنة المانحة للاعتمادات لجنة التسعير، لجنة تنظيم وتطوير السوق واللجنة القانونية.

- هيئة تجميع الأخطار: (La centrale des risques)

يتوجب على شركات التأمين وفروع شركات التأمين الأجنبية تقديم كل المعلومات الضرورية للقيام الهيئة بمهامها والمتمثلة في جمع المعلومات المتعلقة بعقود التأمين المكتتبه لدى شركات التأمين وإعادة التأمين.

- لجنة مراقبة التأمينات:

أكد الأمر 08/113 المؤرخ في 9 أبريل 2008 على الوظيفة الأساسية لهذه اللجنة والمتمثلة في تدقيق المعلومات من المصدر خاصة فيما يتعلق بزيادة رأس المال الاجتماعي لشركات التأمين وإعادة التأمين. يتم عمل هذه اللجنة بمساعدة مفتشين محلفين يقومون بالتحقيق في أماكن تواجد شركات التأمين وإعادة التأمين. يكتب عمل هذه اللجنة أهمية بالغة نظرًا لخصوصية نشاط شركات التأمين. ويمكن أن تتخذ هذه الإجراءات التالية:

- تقييد نشاط شركات التأمين، وذلك لفرع أو فروع تابعة لها.
- تقييد أو حجز على الأصول إلى أخذ الإجراءات التصحيحية.
- تعيين إداري مؤقت يقوم بطلب مخطط لتقييم جزء أو كل الأصول أو الخصوم المتعلقة بالزامات شركة التأمين أو فروع شركات التأمين.

- صندوق ضمان المؤمن لهم:

هذا الصندوق أنشئ لدى الوزارة المكلفة بالمالية، بغرض التحمل الكلي أو الجزئي للمستحقات بالنسبة للمؤمنين والمستفيدين من عقود التأمين في حالة إعسار شركات التأمين حيث اعتبر بمثابة صمام الأمان في حالة العجز عن أداء التعويض لأصحاب الحق بعد تحقق المخاطر ويتم تعبئة موارده من الاشتراك السنوي الذي تؤديه شركات التأمين و/أو إعادة التأمين وفروع الشركات الأجنبية المعتمدة.

- مكتب متخصص بالتعريف في مجال التأمينات:

تأسس بموجب المرسوم التنفيذي رقم 257-09 المؤرخ في 11/08/2009. مهمته الأساسية إعداد مشاريع التعريفات ودراسة وتحيين تعريفات التأمينات المعمول به.

- الاتحاد الجزائري للتأمين وإعادة التأمين UAR:

يتمتع بصفة الجمعية المهنية ويضم في عضويته شركات التأمين فقط ويُعنى بالدرجة الأولى بالحرص على احترام أخلاقيات ممارسة مهنة التأمين وتمثيل شركات التأمين أمام الحكومة، كما يهدف إلى الإسهام في تطوير النشاطات والخدمات التي تقدمها شركات التأمين وإعادة التأمين، من خلال متابعة مستجدات الصناعة التأمينية على المستوى الوطني والدولي وتقنياتها الحديثة.

4. مراحل تطور قطاع التأمين في الجزائر.

إن الجزائر شأنها شأن سائر الدول عرفت فكرة التأمين منذ القدم ولكن كنظام عرفته بعد دخول الاستعمار الفرنسي شهد تطورات عديدة منذ نشأته، حيث كان يخضع للتنظيمات والقوانين الفرنسية وغداة الاستقلال واصلت الجزائر العمل بهذه التنظيمات و القوانين لكن هذا لم يمنعها من اتخاذ إجراءات وإصلاحات على هذا القطاع، فقد مر بعدة مراحل، ارتأينا أن نقسم هذا التطور إلى مراحل متتالية تعكس كل منها التغيير الذي طرأ على قطاع التأمين بدءاً بالمرحلة الاستعمارية فالاستقلالية.¹:

جدول رقم 10 إصلاحات سوق التأمين الجزائري

الفترة	المرحلة	القوانين المخورية
1962 – 1966	الرقابة على السوق	قانون 157/62، قانونا 197/63 و 201/63
1966 – 1988	التأمين والاحتكار	أوامر 127/66، 129/66، 29/73، 54/73، 07/80
1988 – 1995	التحرير والانفتاح التدريجي	قوانين 01/88، 04/88، 59/75
1995 – الآن	تحرير السوق والانفتاح التنافسي	الأمر 07/95، القانون 04/06، المرسوم 81/21

- المرحلة الأولى 1962 – 1966: مرحلة فرض الرقابة على سوق التأمين:

الجزائر خرجت لتوها من الاستعمار الفرنسي، وكان سوق التأمين مستغلاً بالكامل من طرف شركات أجنبية شركات فرعية مركزها في فرنسا (160 شركة تقريباً). هذه الشركات كانت تُحوّل أرباحها إلى الخارج، دون رقابة

حكومية فموجب قانون 197 63 - صدر في 08 جوان 1963

فرض إعادة التأمين بالنسبة لجميع عمليات

التأمين التجارية في الجزائر وذلك كدال الصندوق والذى أنشئ لهذا الغرض هو الصندوق الجزائري للتأمين وإعادة التأمين

(CAAR) Caisse Algérienne d'Assurance et de Réassurance .

- وموجب القانون رقم 63 /201 الصادر في 08 جوان 1963 أحدثت رقابة الدولة على جميع شركات التأمين التي تمارس نشاطها في الجزائر.²

- النصوص القانونية المهمة:

¹ إبراهيم، علي عباس. "تحليل المؤشرات الأدائية لقطاع التأمين الخاص في سوق التأمين بالجزائر للفترة 2011-2022" Beam Journal of 2022-2011، Economic Studies، المجلد 9، العدد 1، 2025، الصفحات 290-279. متاح خلال الرابط

<https://asjp.cerist.dz/en/article/264847> ص 283 282

² حرورية حدادي. (2011). دور قطاع التأمين في تحقيق التنمية الاقتصادية: دراسة حالة الجزائر في الفترة 1995-2010 (مذكرة ماجستير). كلية

العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، الجزائر: جامعة الجزائر 3. ص 103

✓ القانون رقم 62/157 (31 ديسمبر 1962): مدد العمل بالتشريع الفرنسي مؤقتًا، إلى أن تصدر قوانين جزائرية.

✓ القانون رقم 63/197 (8 جوان 1963):

- أنشأ الصندوق الجزائري للتأمين وإعادة التأمين.

- فرض مبدأ "إعادة التأمين القانوني" للحد من تهريب الأموال.

عملت السلطات في المرحلة التي تلت الاستقلال على تنظيم سوق التأمين من أجل حفظ مصالح الجزائر في هذا المجال من خلال إتباع إستراتيجية تعمل على تطوير قطاع للتأمين، حيث تجسدت ملامحها في جوان 1963 بسن نصيين تشريعيين من قبل المجلس الوطني، أسس من خلالهما الإطار القانوني للسوق الجزائري للتأمين هما :

◎ القانون رقم 63-197 المتضمن إنشاء الصندوق الجزائري للتأمين وإعادة التأمين (CAAR) الذي اخذ على

عائقه عمليات التأمين المختلفة، كما أسس نفس القانون لإعادة التأمين القانوني، والذي تم بمقتضاه إلزام جميع هيئات التأمين الناشطة على التراب الجمهورية بالتنازل عن جزء من أقساط عمليات التأمين المباشرة (10 % من محافظتها) لفائدة الصندوق الجزائري للتأمين وإعادة التأمين اعتبارا من تاريخ أول جانفي 1963 .

◎ القانون رقم 63/201 (8 جوان 1963) المتعلق بالالتزامات والضمانات المطلوبة من مؤسسات التأمين

الممارسة للنشاط في الجزائر، المتضمن إخضاع جميع شركات التأمين الناشطة إلى إشراف ورقابة وزارة المالية، إضافة على إلزام كل شركة أجنبية ترغب في ممارسة أو استمرار أنشطتها في الجزائر بالحصول على ترخيص مسبق من وزارة المالية. حدّد الشروط والضمانات التي يجب أن تلتزم بها شركات التأمين. ومن نتائج

- بدأت الشركات الأجنبية بالانسحاب تدريجيًا.

- بقي فقط حوالي 17 شركة في السوق .

- تمهيد الطريق لتأسيس نظام تأمين وطني.

المرحلة الثانية 1966 – 1988: المرحلة الانتقالية مرحلة التأمين واحتكار الدولة¹:

الجزائر اختارت النظام الاشتراكي. و فرضت الدولة سيطرتها على القطاعات الحيوية، منها التأمين.

النصوص القانونية:

✓ الأمر رقم 66/127 (27 ماي 1966): أعلن احتكار الدولة لكل عمليات التأمين.

✓ الأمر رقم 66/129 (نفس اليوم): إنشاء "الشركة الجزائرية للتأمين".

✓ الأمر رقم 73/29 (5 جويلية 1973): ألغى نهائيًا القانون الفرنسي (62/157).

¹وزارة المالية الجزائرية. قطاع التأمينات. تم الاسترجاع في 24 مارس 2026، من

<https://www.mf.gov.dz/index.php/ar/annuaire-des-sites-2/480-assurances> ص 113

✓ الأمر رقم 73/54 (1 أكتوبر 1973): أنشأ "الشركة المركزية لإعادة التأمين". CCR أن هذه الشركة

تقوم بعمليات إعادة التأمين للمخاطر التي تفوق قدرة لشركات الوطنية

✓ المرسوم رقم 74/50 (31 جانفي 1974): أوقف نشاط إعادة التأمين مع الخارج، وأوكلها للشركة المركزية.

✓ الأمر رقم 80/07 (9 أوت 1980): أول قانون جزائري متكامل في مجال التأمين، وفق النظام الاشتراكي.

ومن أهم نتائج

- التأمين أصبح أداة لتوجيه الاقتصاد.

- أنشئت شركات متخصصة (كل شركة تختص في نوع معين: سيارات، نقل...).

و صدرت أربعة مراسيم مؤرخة في 16 فبراير 1980 تتعلق بتطبيق الأمر 15-74 المؤرخ في 30 يناير 1974

و المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و ينظم التعويض عن الأضرار. و في نفس الفترة أعيد تنظيم شركات

التأمين، فصدرت مجموعة من المراسيم في سنة 1985 في هذا الشأن و حدد اختصاص كل شركة في فرع من

فروع التأمين كما يلي: وفقا للمرسوم رقم 85 الصادر بتاريخ 30 افريل 1985 :

• CAAR: تخصصت في تأمين الأخطار الصناعية الكبرى.

• SAA: تخصصت في تأمين السيارات و الأخطار البسيطة و تأمين الحياة.

• CAAT: تأمين النقل البري و الجوي.

• CCR: تخصصت في إعادة التأمين.

يُضاف إلى ذلك تعاونيتين: هما الصندوق الوطني للتعاون الفلاحي (CNMA)

لكل ما يتعلق بالفلاحة وتعاونية التأمين الجزائرية لعمال التربية والثقافة. (MAATEC)

أما الجانب التشريعي، فقد مر بثلاث مراحل أساسية:

• الأمر رقم 74 - 15 المؤرخ في 30 جوان سنة 1974، والذي أنشأ إلزامية التأمين على السيارات،

ووضع نظاماً تعويضياً يقوم على مبدأ "الخطأ"، والذي يمنح تعويضاً لكل ضحية حادث مروري غير

مسؤول يحددها القضاء.

• قانون رقم 80 - 07 المؤرخ في 09 أوت سنة 1980، والذي أكد احتكار الدولة لنشاط التأمين،

وحدد شروط منح الاعتماد، وأشرف على نظام إجبارية التأمينات.

• وعلى هذا الأساس، تم توحيد سوق التأمين من خلال اندماج شركات التأمين، وتولت الشركة الوطنية

للتأمين وشركة التأمين وإعادة التأمين النشاط الاقتصادي.

ساد هذا الوضع إلى غاية سنة 1989، والتي شهدت إلغاء تخصيص شركات التأمين وإدخال المنافسة بين

الشركات العمومية للتأمينات، وذلك في إطار استقلالية المؤسسات العمومية الاقتصادية.

في الواقع، ابتداءً من جانفي 1990 أصبحت كل من الشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين، والشركة الوطنية للتأمين، والشركة الجزائرية للتأمينات شركات ذات طابع تجاري.

مرحلة الإنفتاح و تحرير سوق التأمين 1988- إلى اليوم:

أهم ما يميز هذه المرحلة هو إلغاء احتكار الدولة لممارسة عمليات التأمين، و الذي جسد ذلك هو المرسوم 95-07 الصادر بتاريخ 25 جانفي 1995 المتعلق بنشاط التأمين في الجزائر¹،

تبدأ هذه المرحلة بالإصلاحات التي شرع في تطبيقها منذ سنة 1988 وإبراز مخطط الانتقال للمؤسسات نحو الاستقلالية وتحضيرها إلى الدخول في اقتصاد السوق، إذ تم إصدار عدة نصوص قانونية تجسدت في الإجراء المذكور، منها إصدار القانون رقم 88/04 المعدل والمتمم للأمر رقم 75/59 المتضمن القانون التجاري، وكذلك إصدار القانون رقم 88/01 المتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية، المؤرخين في 12 جانفي 1988، وتحسيد هذه القوانين تمكنت مؤسسات تأمين، مثلها مثل باقي المؤسسات العمومية الاقتصادية، من الحصول على الاستقلالية أكثر، وأتيحت لها الفرصة لمزاولة نشاطها في جميع فروع التأمين، مما نتج عنه التخلي عن احتكار النشاط والعمل وفق مبدأ الاختصاص.

وفي سنة 1995، وكهدف لمواصلة التوجه نحو اقتصاد السوق صدر الأمر رقم 95/07 بتاريخ 25 جانفي 1995 والمتعلق بالتأمينات، و ، عرف من خلاله سوق التأمينات نظامًا وانفتاحًا جديدًا، إذ ألغى سياسة الاحتكار بشكل كلي وفتح المجال لممارسة النشاط التأميني أمام المستثمرين الوطنيين والأجانب، كما فتح المجال لممارسة الوساطة التأمينية من خلال الوكلاء والسماسة، ولذلك تنوعت شبكة توزيع التأمينات ما بين المباشر و الغير المباشر ، وظهرت العديد من شركات التأمين الخاصة، ما أدى إلى خلق مناخ تنافسي بين القطاعين العام والخاص في تقديم الخدمات وإرضاء المؤمن لهم.

و قضى في مادته 278 بإلغاء جملة من القوانين ذات الصلة بالاحتكار ولأول مرة يفتح المجال من خلال هذا المرسوم للشركات الخاصة والأجنبية لممارسة عمليات التأمين بالجزائر. كذلك أهم ما جاء به مرسوم 95-07 هو انشاء المجلس الوطني للتأمينات CNA².

¹ بوعلام لوصيفي، وفتاحي سليمان. (2019) تطور قطاع التأمينات في الجزائر، Algerian Journal of Economic Performance, 43-66, (1)4 ص 61 متاح عبر الرابط <https://asjp.cerist.dz/en/article/203840>

² الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات، الجزائرية، العدد 13-1995.

تمارس عمليات التأمين بعد الحصول على اعتماد من طرف وزارة المالية، وهذا ما يؤدي انفتاح السوق على المنافسة الحرة هذه التشريعات أدخلت هيئات جديدة إلى سوق التأمين الجزائري تمثلت في السماسرة (الوسطاء) المعتمدين من قبل وزارة المالية والوكلاء العامين المعتمدين من قبل شركات التأمين.

تعريف المجلس الوطني للتأمينات (CNA):

أنشئ بتاريخ 25 جانفي 1995 ، بموجب الأمر 95/07 وهو تابع لوزارة المالية، لس الوطني للتأمينات ، ويسعى إلى ترقية وتطوير نشاط التأمين ليصبح ركيزة الاقتصاد الوطني مستقبلا، فهو يساهم في ذلك كونه يعتبر وسيلة هامة في توجيه السياسة العامة للدولة لنشاط التأمين ومن بين أهداف المجلس الوطني للتأمينات نجد :

- العمل على التوازن ما بين حقوق والتزامات طرفي العقد، خصوصا يعتبر المؤمن له في وضعية ضعف أمام المؤمن.

- السير الحسن لمختلف شركات التأمين.

- خلق إطار توافقي للحوار والاقتراحات، المساهمة في توجيه وتطوير سوق التأمين في الجزائر.

- المساهمة في إعداد النصوص التنظيمية.

- تنظيم المجلس الوطني للتأمينات: يتكون المجلس الوطني للتأمينات من عدة لجان، نلخصها فيما يلي :

- لجنة الاعتماد: وهي مكلفة بإعطاء أو سحب رخصة الاعتماد لمختلف شركات التأمين أو إعادة التأمين

والسماسرة.

- لجنة قانونية.

- لجنة حماية مصالح المؤمن لهم والتسعيرة.

- لجنة تنظيم وترقية السوق.

وتكلف بإدارة وتنسيق أشغال هذه اللجان أمانة دائمة، وتنصرف هذه الأخيرة بمديرية إدارية ومحاسبية، وبأربع أقسام هم:

- القسم التقني. - قسم الإحصاء و التسعيرة. - قسم التنظيم و المراقبة. - قسم تطوير التعاون الدولي.

وفي سنة 2006، وبهدف ترقية وتنظيم القواعد القانونية و تدارك الثغرات القانونية التي شهدتها التي جاء بها الأمر 95/07 السالف الذكر من جهة و الجوابب الذي أغفلها ، عملت السلطات على تعديل وتتميم هذا الأمر بموجب القانون 06/04 المؤرخ بتاريخ 20 فيفري 2006، والذي كشف تسريع عملية تحرير السوق بفتح فروع لشركات التأمين الأجنبية ، بإنشاء تأمينات مصرفية تفتح فروعاً لها في الجزائر، كما تم إدخال نشاط التأمينات التكافلية كمنتج جديد يراعي الخصوصية الدينية، وأيضاً تم إدخال التأمين البنكي، وتم فصل نشاط تأمينات الأشخاص عن نشاط تأمينات الأضرار ، كما تم إنشاء لجنة الإشراف على التأمينات للرقابة على التأمين وإعادة التأمين.

وفي سنة 2021، ساهم صدور المرسوم التنفيذي رقم 21/81 بتاريخ 23 فيفري 2021 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة التأمين التكافلي في فتح المجال أمام المستثمرين الراغبين في هذا المجال التأمين الإسلامي، لتقديم منتجات تأمينية جديدة تتماشى مع المبادئ الإسلامية، ليعطي بذلك آفاق جديدة للمنافسة في قطاع التأمين بما يتيح له تعزيز نشاطه وزيادة فعاليته¹.

ومن ابرز النصوص القانونية الصادرة في هذه المرحلة هي :

✓ القانون رقم 88/01 و 88/04 (12 جانفي 1988): شجّع المؤسسات على الاستقلالية. و مهّد الطريق لتفكيك الاحتكار.

✓ تعديل القانون التجاري (الأمر 75/59): لتلاؤم الممارسة التجارية مع الانفتاح الجديد.

✓ القانون رقم 06/04 (20 فيفري 2006): تعزيز افصاحات و تحرير السوق

✓ المرسوم التنفيذي رقم 21/81 (23 فيفري 2021): حدّد شروط ممارسة التأمين التكافلي.

ومن أهم النتائج :

- مؤسسات التأمين العمومية أصبحت مستقلة ماليًا وإداريًا. و تم التخلي عن مبدأ "التخصّص"، وأصبحت الشركات تؤمن كل أنواع المخاطر.
- أولى خطوات ظهور منافسة خفيفة.
- تطوير سوق التأمين التكافلي.
- تنويع المنتجات التأمينية.
- فتح آفاق جديدة للتنافس.

¹ رباح، محمد، وبوعويّة، سليمة. (2024). تحليل تطور قطاع التأمين في الجزائر - فرص وتحديات. دفاتر البحوث العلمية، 12(1)، 395-374 متاح عبر الرابط <https://asjp.cerist.dz/en/article/248075>

الْحَمْدُ لِلَّهِ
الَّذِي بِنِعْمَتِهِ تَتِمُّ الصَّالِحَاتُ

REFERENCES

A list of sources used in a research or project, giving credit to the original authors.



قائمة المراجع:

المراجع باللغة العربية:

1. عبد الكريم أحمد قندوز، نظرية الخطر في الفكر الإقتصادي التقليدي الإسلامي، صندوق النقد العربي، أبو ظبي، 2020، ص 12-13
2. عيد احمد أبو بكر ، إسماعيل السيفو، 2009 إدارة الخطر و التأمين، دار البازوري العلمية للنشر و التوزيع ، الأردن ، ص 26-27
3. أسامة عزمي سلام، شقيري نوري موسى، 2007 إدارة الخطر و التأمين، دار حامد للنشر و التوزيع، الأردن، الطبعة الأولى ،
4. العيد قريشي ، 2016-2017 "مطبوعة محاضرات في التأمين و التأمين التكافلي"، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير ؛ جامعة محمد الصديق بن يحيى - جيجل،
5. منشورات المعهد المالي ، مدخل إلى أساسيات التأمين ، المعهد المالي، الرياض المملكة العربية السعودية سنة 2016، ص 25 تاريخ الإطلاع يوم 01 أبريل 2023 ، متاح عبر الرابط التالي :
<https://faculty.ksu.edu.sa/sites/default/files/ifcematerial.pdf>
6. أحمد محمد لطفي، 2008 نظرية التأمين المشكلات العملية و الحلول الإسلامية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى.
7. ريم عبد الله العواد ، 2016 التأمين في ضوء الشريعة الإسلامية ، مجلة الدراسات العربية المجلد 34، العدد 2، جويلية ، الصفحة 891-924 تاريخ الإطلاع يوم 22 مارس متاح على الرابط
https://dram.journals.ekb.eg/article_160977_703b2b95ce51231fa303b9a2419c25dd.pdf
8. عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم، 2003، عقد التأمين حقيقته و مشروعيته دراسة مقارنة ، منشورات الحلبي الحقوقية الطبعة الأولى.
9. نص المادة 619 من القانون المدني الجزائري
10. السنهوري عبد الرزاق أحمد، 2004 ، الوسيط في شرح القانون المدني . عقود المقامرة والرهان المرتب مدى الحياة وعقد التأمين، دار النهضة العربية القاهرة.
11. محمد دبو زين 2016-2017 "مطبوعة محاضرات تقنيات التأمين و إعادة التأمين"، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير ؛ جامعة احمد بوقرة بومرداس،
12. مختار محمود الهانسي 1993 مقدمة في مبادئ التأمين الدار الجامعية بيروت .

13. محمد عريقات حربي، سعيد جمعة عقل، 2008 التأمين وإدارة الخطر : النظرية و التطبيق دار وائل عمان.
14. إبراهيم على إبراهيم عبد ربه، 2003 التأمين ورياضياته، الدار الجامعية للنشر و الطباعة و النشر، الإسكندرية .
15. عيد احمد أبو بكر ، إسماعيل السيفو، 2009 إدارة الخطر و التأمين، دار اليازوري العلمية للنشر و التوزيع ، الأردن .
16. محمد بن حسن بن عبد العزيز آل شيخ ، 2011 عقد التأمين التجاري للتعويض عن الضرر حقيقته وحكمه، مجلة الجمعية الفقهية السعودية تاريخ النشر 1432هـ ، السعودية،
17. بهاء بهيج شكري 2008 إعادة التأمين بين النظرية والتطبيق دار الثقافة للنشر والتوزيع الطبعة الأولى عمان سنة.
18. أحمد وجدي رزق ، فؤاد إبراهيم الجوهري، 2001 إعادة التأمين مطابع الدار البيضاء، مصر.
19. أحمد سالم ملحهم، إعادة التأمين ؛ وتطبيقاتها في شركات التأمين الإسلامي، الناشر، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن 2005.
20. عبد العزيز بن علي الغامدي ، 2017 إعادة التأمين و البديل الإسلامي (دراسة فقهية) ، المجلة العربية للدراسات و التدريب ، المجلد 22، العدد 44.
21. المادة 03 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات الصادر في 25 جانفي 1995 المعدل و المتمم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ، العدد 13، المؤرخة 08 مارس 1995.
22. خالد العامري، 2020 ، التأمين المشترك كآلية لضمان كبرى الأخطار ، مجلة الدراسات القانونية المقارنة المجلد 06 العدد 2 متاح عبر الرابط ، <https://asjp.cerist.dz/en/article/139125>
23. علمي حسيبة، بهلولي فيصل، 2021، دراسة علاقة إعادة التأمين بمعدلات الكارثية لشركات التأمين الجزائرية، (دراسة قياسية 2009-2018) مجلة دفاتر الميكاس ، المجلد 17 العدد 2 .
24. ياسين كاظم حسن 2016 "إعادة التأمين"، مجلة جامعة بابل، العلوم الإنسانية، كلية المستقبل الجامعة ، المجلد 24 ، العدد 4.
25. علمي حسيبة، بهلولي فيصل، 2020 أثر الأقساط المتنازل عنها في إطار عمليات إعادة التأمين على هامش الملاءة المالية لشركات التأمين الجزائرية- دراسة قياسية للفترة 2009-2018 مجلة الإصلاحات الاقتصادية و الاندماج في الاقتصاد العالمي ، المجلد 14 العدد 03 .

26. تسوري بن تسوري بھية، عبد الكريم سهام، 2022، إعادة التأمين، إعادة التأمين كآلية منتهجة لتخفيف أعباء تزايد المخاطر في سوق التأمين الجزائري - دراسة تحليلية- (2020-2014)، مجلة البحوث الاقتصادية و المالية المجلد 09 العدد 02 / ديسمبر.
27. حميد جاسم ، فوزي العلاوي، 2020، إدارة الخطر و التأمين، دار الكتب و الوثائق، الطبعة الأولى، بغداد .
28. محمد هيلالي ، عبد الرزاق شحادة، 2007 محاسبة المؤسسات المالية البنوك التجارية و الشركات التأمين ، دار المناهج للنشر و التوزيع، عمان الأردن، الطبعة الأولى.
29. الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية (العدد 3 الأمر رقم 96-07 المؤرخ في 19 شعبان عام 1416 هـ الموافق لـ 10 يناير 1996 المتعلق بتأمين قرض التصدير ، المؤرخة يوم الأحد 23 شعبان 1416 هـ الموافق لـ 14 يناير 1996
30. شعبان رأفت م .(2005). نظم تمويل و ضمان ائتمان الصادرات: مع دراسة التجربة المصرية .مصر: دار النهضة المصرية.
31. عبد الحميد مرغيث.(2020-2021) مطبوعة بيداغوجية في مقياس: التأمين الدولي موجهة لطلبة السنة الثالثة علوم تجارية، تخصص تجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد الصديق بن يحيى.
32. خليلي أحمد (2018- 2019) مطبوعة بيداغوجية في مقياس: التأمين الدولي موجهة لطلبة السنة الثالثة علوم تجارية، تخصص تجارة دولية. كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير.
33. حسناوي، م.، حسين، ح. (2017). أهمية تأمين ائتمان الصادرات للمساهمة في تنويع الاقتصاد: إشارة لحالة الجزائر. مجلة البحوث التجارية المعاصرة، 31(1)، 2-40. كلية التجارة، جامعة سوهاج.
34. حمدود، ح.، عز الدين، س. (2022). أثر تأمين قروض التصدير على الصادرات خارج المحروقات: حالة الجزائر من 2002 إلى 2018. مجلة التنمية الاقتصادية، 7(1)، 1-15. متاح عبر الرابط <https://asjp.cerist.dz/en/article/199140>
35. الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية (العدد 3 الأمر رقم 96-07 المؤرخ في 19 شعبان عام 1416 هـ الموافق لـ 10 يناير 1996 المتعلق بتأمين قرض التصدير ، المؤرخة يوم الأحد 23 شعبان 1416 هـ الموافق لـ 14 يناير 1996
36. حمدود، حفصة.، عز الدين، س. (2022). أثر تأمين قروض التصدير على الصادرات خارج المحروقات: حالة الجزائر من 2002 إلى 2018. مجلة التنمية الاقتصادية، 7(1)، 1-15. متاح عبر <https://asjp.cerist.dz/en/article/199140>

37. مسكين، ع. ح.، بلفتح، م.، درويش، ص. (2022). التأمين من المخاطر السياسية والتجارية كاستراتيجية لتنمية الصادرات في المنطقة العربية. مجلة الأصيل للبحوث الاقتصادية والإدارية. 205-224، 6(2)، متاح على <https://asjp.cerist.dz/en/article/202702>
38. بالعجين خالدية 2021-2020 "مطبوعة محاضرات في التأمين الدولي"، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير ؛ جامعة ابن خلدون - تيارت-.
39. هبال، عبد المالك . (2021). أهمية صناعة ضمان ائتمان الصادرات في الوطن العربي: المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وائتمان الصادرات أنموذجًا. مجلة الدراسات الاقتصادية المعاصرة، 6(2)، 423-436. متاح عبر <https://asjp.cerist.dz/en/article/174083>
40. مصايح، ف. (2021). ضمان ائتمان الصادرات. المستقبل للدراسات القانونية والسياسية، 5(1)، 60-80. متاح عبر الرابط <https://asjp.cerist.dz/en/article/157983>
41. بوخاري، أ.، شريط، ح. (2023). تأمين و ضمان قروض الصادرات كآلية لتغطية مخاطر الصادرات خارج المحروقات: دراسة حالة الشركة الجزائرية لتأمين وضمان الصادرات Cagex الممتدة من 2009 إلى 2019. المجلة الجزائرية للعلوم و السياسات الاقتصادية، 13(1)، <https://asjp.cerist.dz/en/article/212521#:~:text=على%20الرغم%20من%20وجود%20شركة,سيما%20الأمر%20رقم%2022-2096%20>
42. قارح، أمين . شربي، محمد. أ. (2020). وكالات ائتمان الصادرات كآلية لتغطية مخاطر التجارة الخارجية: عرض تجربة الشركة الجزائرية لتأمين وضمان الصادرات (CAGEX). مجلة أداء المؤسسات الجزائرية، 16(1)، جامعة قاصدي مرباح - ورقلة. <https://asjp.cerist.dz/en/article/118868>
43. وخاري، أ.، شريط، ح. (2023). تأمين و ضمان قروض الصادرات كآلية لتغطية مخاطر الصادرات خارج المحروقات: دراسة حالة الشركة الجزائرية لتأمين وضمان الصادرات Cagex الممتدة من 2009 إلى 2019. المجلة الجزائرية للعلوم و السياسات الاقتصادية، 13(1)، 33-52 <https://asjp.cerist.dz/en/article/212521#:~:text=على%20الرغم%20من%20وجود%20شركة,سيما%20الأمر%20رقم%2022-2096%20> ص 40
44. بهاء بهيج شكري، 2007 التأمين في التطبيق و القانون و القضاء، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط 1 .

45. المادة 55 القانون رقم 06-04 المؤرخ في 27 فبراير 2006، المعدل والمتمم للقانون رقم 07-95، والمتعلق بالتأمينات، وبخاصة الباب الأول من الأمر المتعلق بالتأمينات البرية، كما تم تعديله بموجب القانون 07-95.
46. عبد الرزاق أحمد السنهوري، 2005 الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد لد الثاني- عقود الغرر عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، منشورات الحلبي، بيروت.
47. قانون رقم 06-04 المؤرخ في 01 محرم 1427 الموافق ل 20 فبراير 2006 يعدل ويتمم الأمر، رقم 07-95 الصادر بتاريخ 25 يناير 1995، المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية عدد 15.
48. زروال، معزوزة ومرسلي، عبلة. (2022). دور عقد التأمين في تطوير وعصرنة النقل البري الطرقي للبضائع. مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، المجلد 15، العدد 1، الصفحات 1549-1566. تاريخ النشر: 27 أبريل 2022. متاح عبر الرابط <https://asjp.cerist.dz/en/article/186259> ص 1558
49. المادة 8 و 60 و المادة 166 الجزائر، الأمر رقم 07-95 المؤرخ في 25 جانفي 1995، المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية، العدد 6 لسنة 1995، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006، الجريدة الرسمية، العدد 12 لسنة 2006.
50. جديدي، المعراج، 2016، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية .
51. علاء الجبوري، حسنين أبودكة، (2016) عقد التأمين على الطائرة-دراسة مقارنة، مجلة أهل البيت، مج 2016 العدد 53، 366-347 متاح على الرابط <https://search.emarefa.net/ar/detail/BIM-942317-%D8%B9%D9%82%D8%AF-%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%A3%D9%85%D9%8A%D9%86-%D8%B9%D9%84%D9%89-%D8%A7%D9%84%D8%B7%D8%A7%D8%A6%D8%B1%D8%A9-%D8%AF%D8%B1%D8%A7%D8%B3%D8%A9-%D9%85%D9%82%D8%A7%D8%B1%D9%86%D8%A9>
52. الأمر 07-95 المؤرخ في 25 يناير 1995 معدل وتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006 يتعلق بالتأمينات، ج.ر عدد 49 لسنة 1964. مرسوم تنفيذي رقم 2000-43 يحدد شروط وكيفيات استغلال الخدمات الجوية، ج.ر رقم 8 سنة 2000.
53. عبد الوهاب، سعاد (2022). "دور التأمين كآلية لإدارة مخاطر النقل الجوي في الجزائر". دراسات اقتصادية، المجلد 16، العدد 1، 1 أبريل، الصفحات 386-395. متاح عبر الرابط <https://asjp.cerist.dz/en/article/184427>

54. بن عيسى، حياة (2017). "التأمين الجوي كدعامة لحركة النقل الجوي". المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 4، العدد 1، 1 مارس 2017، الصفحات 9-18. متاح عبر الرابط <https://asjp.cerist.dz/en/article/81024>
55. سعيد جمعة عقل، محمد عريقات حربي، (2016) مبادئ التأمين: دار البداية ناشرون موزعون، عمان.
56. بن دخان، رتيبة. (2021). عقد التأمين البحري كإستراتيجية لدعم خدمة النقل البحري. مجلة الدراسات القانونية، (2)7، 736-727 متاح عبر <https://asjp.cerist.dz/en/article/156233>.
57. عبد ربه. إبراهيم، على إبراهيم 2006 مبادئ التأمين، الدار الجامعية، الإسكندرية، الدار الجامعية،
58. علي بن غانم، (2005) التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والقانون الفرنسي والقانون الإنجليزي، ديوان المطبوعات الجزائرية: ديوان المطبوعات الجامعية.
59. محمود سمير الشرفاوي، 1966، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة،
60. يوسف صلاح الدين 2021-2022. "مطبوعة محاضرات في التأمين الدولي"، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير ؛ جامعة الجزائر 3 - الجزائر،
61. برامي، فايزة.، خليفة، منية. (2023). تقنيات التأمين الدولي في مجال النقل البحري ودورها في ترقية الصادرات: دراسة حالة الجزائر خلال الفترة الممتدة من 2014 إلى 2021. مجلة الاقتصاد والبيئة، 6(1)، 609-589 متاح عبر <https://asjp.cerist.dz/en/article/218237>
62. حمدود، حفصة.، عز الدين، سمير. (2022). التأمين البحري ودوره في تطوير النقل البحري، حالة الجزائر. دفاتر البحوث العلمية، (1)10، 174-157. <https://asjp.cerist.dz/en/article/192786>
63. مخالفة كريم، 2024 "وثائق التأمين البحري على البضائع وهيكل السفن في القانون الجزائري - بين عوائق التنفيذ وضرورات الإصلاح"، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 7، العدد 1، ص. 47-29، ص 33 متاح عبر الرابط <https://asjp.cerist.dz/en/article/246772>
64. دغيش، أ. (2017). التأمين البحري على البضائع بوثيقة التأمين المفتوحة - دراسة مقارنة. مجلة دائرة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، (3)1، 221-182 متاح على <https://asjp.cerist.dz/en/article/132101>

65. الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، الأمر رقم 07-95 المؤرخ في 25 يناير 1995 والمتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية، العدد 06، سنة 1995.
66. السنهوري، عبد الرزاق. (1990)، الوسيط في شرح القانون المدني لجزء السابع. القاهرة: دار النهضة العربية.
67. شيبان، وردة. (2017) نظام التخلي عن السفينة في التشريع الجزائري. مجلة حقوق الإنسان والحريات العامة، (2)، 352-337 متاح عبر الرابط https://asjp.cerist.dz/en/article/69274?utm_source=chatgpt.com
68. صديق محمد صديق 2021 خسائر البحرية املشركة (شروطها وأنواعها 41) مجلة القلزم للدراسات السياسية والقانونية علمية دولية محكمة- العدد التاسع خاص -ربيع الثاين 1443هـ ديسمر 2021م ص 47-41 متاح عبر الرابط https://www.rsbcsc.net/rsbcsc/journal_file/Bm5JQKOIDDfJKdEHjFP1TWyzhCs0Q5xrpWIocdgQ.pdf?utm_source=chatgpt.com
69. أحمد حمدي، (2001) بيع البضائع الدولية)دراسة لعقود التجارة الدولية البحرية السيف و فوب)، منشأة المعارف، مصر، 2001،
70. ليلي، مشطر. (2018). مصطلحات التجارة الدولية (Incoterms) عنصر أساسي في عقد التجارة الدولية. أبحاث قانونية وسياسية، (1)3، 245-232، متاح على الرابط <https://asjp.cerist.dz/en/article/128734>
71. أسامة عبد العزيز 2004، التنظيم القانوني لنقل البضائع بطريق الحاويات، منشأة المعارف، مصر.
72. أيمن الصحراوي (2008)، البيوع التجارية الدولية، دار الفكر الجامعي، مصر، الطبعة الأولى.
73. فاروق ملياني، (2003) النقل المتعدد الوسائط الرؤية التجارية والقانونية ، مصر.
74. طارق جمعه سيف، 2008 تأمين النقل الدولي للبضائع (الوجيز في النقل الدولي البحري)، دار الفكر الجامعي، مصر، 2008.
75. بورطال أمينة، (2024) الجديد في مصطلحات التجارة الدولية - إنكوترمز 2020"، مجلة البحوث في العقود وقانون الأعمال، المجلد 9، العدد 1، الصفحات 149-127، 20 جوان 2024. متاح عبر الرابط <https://asjp.cerist.dz/en/article/249612>
76. بن عثمان فريدة، النظام القانوني للصيغ التجارية الدولية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2017-2016.

77. عمر سعد الله، (2007) قانون التجارة الدولية، النظرية المعاصرة، الطبعة الأولى، دار هومة للطباعة والتوزيع، الجزائر.
78. توأم زاهية، رزاي سعاد، (2021) مصطلحات التجارة الدولية "الانكوترمز" - قراءة في إصدار 2020، مجلة المنهل الاقتصادي، 4(1)، 315-330. متاح عبر الرابط <https://asjp.cerist.dz/en/article/158025>
79. بنك الجزائر، النظام رقم 07-01 المؤرخ في 16 ماي 2001، المتعلق بالقواعد المطبقة على المعاملات التجارية مع الخارج وعمليات الصرف، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 32، سنة 2001.
80. ليلي، مشطر. 2018. (مصطلحات التجارة الدولية (Incoterms) عنصر أساسي في عقد التجارة الدولية. أبحاث قانونية وسياسية، 3(1)، متاح على الرابط <https://asjp.cerist.dz/en/article/128734>
81. - وكالة ضمان الاستثمار متعددة الأطراف (MIGA) بدون تاريخ، دور ميجا في حماية المستثمرين ضد المخاطر السياسية. https://www.miga.org/sites/default/files/archive/Documents/mena_arabic.pdf
82. مزايا للشحن. (بدون تاريخ). تأمين شحن البضائع - مزايا للشحن متاح عبر الرابط <https://mazayahshipping.ae/services/>
83. موقع FasterCapital. (بدون تاريخ). التأمين على المخاطر السياسية: دور ميجا في حماية المستثمرين. <https://fastercapital.com/arabpreneur/> التأمين-على-المخاطر-السياسية--دور-ميجا-في-حماية-المستثمرين.html
84. بن حمودة، محبوب، وأحمد بوشنافة. (2019) "أثر التطورات الاقتصادية العالمية على أسواق التأمين". مجلة إيكوفان للدراسات الاقتصادية والمالية، المجلد 1، العدد 1، 2019، الصفحات 1-11. متاح على الرابط <https://asjp.cerist.dz/en/article/125159>
85. بيشاري، كريم. 2012 "واقع سوق التأمين في الجزائر". مجلة معهد العلوم الاقتصادية، المجلد 16، العدد 2، 2012، الصفحات 197-220. متاح عبر الرابط <https://asjp.cerist.dz/en/article/54525>
86. براهيم، علي عباس. "تحليل المؤشرات الأدائية لقطاع التأمين الخاص في سوق التأمين بالجزائر للفترة 2011-2022 Beam Journal of Economic Studies". المجلد 9، العدد 1، 2025، الصفحات 279-290. متاح خلال الرابط <https://asjp.cerist.dz/en/article/264847>

87. حرورية حمداوي. (2011). دور قطاع التأمين في تحقيق التنمية الاقتصادية: دراسة حالة الجزائر في الفترة 1995-2010 (مذكرة ماجستير). كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، الجزائر: جامعة الجزائر 3.
88. وزارة المالية الجزائرية. قطاع التأمينات. تم الاسترجاع في 24 مارس 2026، من <https://www.mf.gov.dz/index.php/ar/annuaire-des-sites-2/480-assurances>
89. بوعلام لوصيفي، وفتاحي سليمان. (2019) تطور قطاع التأمينات في الجزائر . Algerian Journal of Economic Performance, 4(1), 43-66. عبر الرابط <https://asjp.cerist.dz/en/article/203840>
90. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات، الجزائرية، العدد 13-1995.
91. رباح، محمد، وبوعونية، سليمة. (2024). تحليل تطور قطاع التأمين في الجزائر - فرص وتحديات. دفاتر البحوث العلمية، 12(1)، 395 - 374 متاح عبر الرابط <https://asjp.cerist.dz/en/article/248075>

المراجع باللغة الأجنبية:

- 1) [Nicholas Joseph Healy](#) (2022)Encyclopedia Britannica. (n.d.). Maritime law - Marine Insurance, Risk, Claims. Retrieved from <https://www.britannica.com/topic/maritime-law/Marine-insurance>
- 2) Planiol, Ripert, Besson. Traite pratique du droit civil français. Tome 11. 1954. No.1252. P.613.
- 3) Global economic and insurance market outlook 2024-2025 (Sigma No. 6/2023). Retrieved April 19, 2025, from <https://www.swissre.com/institute/research/sigma-research/sigma-2023-06-global-outlook.html>
- 4) African Insurance Organization (AIO). (2024). 2023 African insurance market annual report. Retrieved April 19, 2025, from https://www.african-insurance.org/wp-content/uploads/2023/10/2023_AIO_e_Web-1.pdf

- 5) Allianz Research. (2024, May 23). *Allianz Global Insurance Report 2024: Transformative years ahead for the insurance sector*. Allianz SE.
https://www.allianz.com/en/economic_research/insights/publications/specials_fmo/2024_05_23-Global-Insurance-Report.html#:~:text=Allianz%20Global%20Insurance%20Report%202024%3A%20Transformative%20years%20ahead%20for%20the%20insurance%20sector&text=According%20to%20the%20Allianz%20Global,all%2C%20insurers%20worldwide%20collected%20EUR6.

- 6) Multilateral Investment Guarantee Agency. (2024). *Public sector products*. World Bank Group Guarantees <https://www.miga.org/#public-sector-products>

- 7) HELOU Antoine,(2006)Les incoterms de la chambre de commerce international et les termes de vente du code de commerce uniforme : étude et analyse, Mémoire présenté comme exigence partielle de la Maîtrise en droit, Université du Québec, Montréal, , p. 20.

- 8) United Nations Commission on International Trade Law. (1991). *Model law on international transport of goods by sea*. United Nations.
<https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods>

- 9) Blais Aviation Insurance Services. (2013, September 12). Aviation insurance: An IIAH sponsored seminar [Seminar handout (PDF)]. Independent Insurance Agents of Houston (IIAH), Houston, Retrieved, from TX.
<https://cdn.ymaws.com/www.iiah.org/resource/resmgr/imported/IIAH%20AVIATION%20PP%202013%20BW%20Handout%20Style.pdf?utm>

- 10) Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air. (1929, October 12). Warsaw Convention.
<https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/warsaw1929.pdf p 1-15>

- 11) International Union of Aerospace Insurers. (n.d.). About us. Retrieved, from https://www.iuai.org/page/About_us

- 12) Bastia, R. (2005). *Export Credit Guarantees and Insurance: Theoretical and Practical Aspects of Risk Coverage in International Trade*. Paris: OECD Publishing.

- 13) International Trade Centre. (2020). Export credit insurance: A guide for small and medium-sized exporters. Geneva: ITC. Retrieved from <https://intracen.org>

- 14) International Credit Insurance & Surety Association (ICISA). (2021). International trade and credit insurance: A comprehensive overview. Brussels: ICISA. <https://icisa.org/trade-credit-insurance/>

- 15) Niepmann, F., & Schmidt-Eisenlohr, T. (2017). International trade, risk, and the role of banks. *Journal of International Economics*, 107, 111–126. <https://doi.org/10.1016/j.jinteco.2017.03.007>

- 16) Zatkosalcic, (2014), export credit insurance and guarantees – A practitioner's Guide, Edition number 01, palgrave macmillan, London p 10

- 17) Holliday, S., Remizova, I., & Stewart, F. (2021, June). *Developing insurance markets: The insurance sector's contribution to the Sustainable Development Goals (SDGs)*. World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/900a24d2-74f0-5371-b224-995227e6f981>

- 18) UN/CEFACT (UNECE). (2024). Cargo Insurance Process (Trade Finance Facilitation) <https://unece.org/sites/default/files/2025-01/BRS-CargoInsuranceProcess.pdf>

- 19) World Bank. (2021). Holliday, S., Remizova, I., & Stewart, F. *Developing insurance markets: The insurance sector's contribution to the Sustainable Development Goals (SDGs)*, <https://documents1.worldbank.org/curated/en/560821632197166715/pdf/The-Insurance-Sector-s-Contribution-to-the-Sustainable-Development-Goals-SDGs.pdf>

- 20) World Bank. (2021). *Insurance market development program* [PDF]. <https://documents.worldbank.org/curated/en/169901624868450221/pdf/Insurance-Market-Development-Program.pdf>

