



جامعة ابن خلدون - تيارت -



كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم: العلوم التجارية

مذكرة تخرج تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر

في شعبة: العلوم التجارية تخصص: مالية وتجارة دولية

دراسة تحليلية للتأثير المتبادل بين التأمين الدولي
و شروط التجارة الدولية في الجزائر

الأستاذ المشرف:

- د. بوجلة إيمان

من إعداد الطلبة:

✓ قرشوح وهيبة

✓ دحماني فاطيمة

لجنة المناقشة:

إسم ولقب الأستاذ:	الدرجة العلمية	الصفة
د. طالم علي	أستاذ محاضر "أ"	رئيسا
بوجلة إيمان	أستاذة محاضرة "ب"	مشرفا و مقررا
بن طراد أسماء	أستاذة محاضرة "أ"	مناقشا أول
لعريفي عودة	أستاذة محاضرة "ب"	مناقشا ثانيا

نوقشت وأجيزت علنا بتاريخ:

السنة الجامعية : 2022/2021

الفهرس

1	مقدمة.....
8	الفصل الأول: عموميات حول الشروط التجارية.....
9	المبحث الأول : ماهية الشروط التجارية
9	المطلب الأول :تعريف عن شروط التجارة الدولية
9	الفرع الأول : نبذة عن الشروط التجارية
14	الفرع الثاني : تعريف الغرفة التجارية وعلاقتها بالشروط التجارية.....
17	المطلب الثاني : الجانب التاريخي الخاص بالشروط التجارية.....
17	الفرع الأول : مراحل تطور الشروط التجارية.....
20	الفرع الثاني : الشروط التجارية ل2010 ومقارنتها مع تعديلات 2020.....
25	المبحث الثاني : هيكل الشروط التجارية
25	المطلب الأول : هيكل الشروط المستخدمة لكل أنواع النقل.....
30	المطلب الثاني : هيكل النقل البحري باعتباره أهم وسائل النقل الدولي.....
30	الفرع الأول: هيكل الشروط للنقل البحري.....
32	الفرع الثاني :أطراف عقد النقل البحري.....
40	الفصل الثاني : دراسة جوانب التأمين الدولي
41	المبحث الأول : التأمين الدولي والخطر.....
41	المطلب الأول : عموميات حول الخطر.....
41	الفرع الأول : مفهوم الخطر.....
43	الفرع الثاني: أسباب الخطر وسياسات مواجهته.....
47	المطلب الثاني: ماهية التأمين الدولي.....
47	الفرع الأول: مفهوم التأمين الدولي وأهميته.....
50	الفرع الثاني: أنواع التأمين الدولي.....
52	المبحث الثاني :ماهية التأمين البحري
52	المطلب الأول : التأمين البحري وخصائصه.....
52	الفرع الأول:تعريف التأمين البحري وخصائصه.....
52	الفرع الثاني: أهمية التأمين البحري.....

56.....	المطلب الثاني :عقد التأمين البحري وأثره على التجارة الخارجية.
56.....	الفرع الأول :وثائق التأمين البحري وأنواع عقودها.
63.....	الفرع الثاني:أثر التأمين البحري على التجارة الخارجية.
	الفصل الثالث:تحليل العلاقة البيئية لشروط التجارة الدولية و التأمين الدولي في
68.....	الجزائر
68.....	المبحث الأول : التأمين في الجزائر
68.....	المطلب الأول : المسار التاريخي للتأمين في الجزائر.
68	الفرع الأول : التأمين ما قبل 1995
72.....	الفرع الثاني : التأمين في الجزائر ما بعد 1995
76.....	المطلب الثاني : تحرير قطاع التأمين في الجزائر.
76.....	الفرع الأول : اثر الإصلاحات الاقتصادية على التأمين في الجزائر.
78.....	الفرع الثاني : اثر التحرير المالي على التأمين في الجزائر.
79.....	المطلب الثالث : مراقبة الدولة للتأمين
79.....	الفرع الأول : مراقبة نشاط التأمين
85.....	الفرع الثاني : الهيئات الممارسة للتأمين في الجزائر.
87.....	المبحث الثاني : الشروط التجارية و تأثيرها و تأثيرها بالتأمين في الجزائر
87.....	المطلب الأول :موقف المشرع الجزائري في الشروط التجارية
87.....	الفرع الأول :الإطار القانوني للشروط التجارية في الجزائر.....
	الفرع الثاني : التحديات الناتجة عن موقف المشرع الجزائري في تطبيق الشروط
92	التجارية.....
	المطلب الثاني :تحليل مدى تأثير القوانين المحلية للتأمين على اختيار الشروط
92	التجارية.....
	الفرع الأول: قراءة في تأثير قوانين التأمين في الجزائر على الشروط في عملية
92	التصدير.....
	الفرع الثاني: قراءة في تأثير القوانين لتأمين في الجزائر على الشروط في عملية
95	الاستيراد.....

97	الفرع الثالث: قراءة في تأثير الشروط على اختيار نوع التأمين المناسب.....
100	الخاتمة.....
102	قائمة المراجع.....

شكر

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، الشكر الأول لله سبحانه وتعالى نحمده على توفيقه لنا لإتمام هذا العمل المتواضع، الذي ما كان له أن يكون لولا رعاية الله، وصلى الله و بارك على سيدنا محمد، كما نتقدم بالشكر لكل الأساتذة الأكارم أعضاء لجنة المناقشة الذين أشرفوا على مناقشة مذكرة تخرجنا و نخص بالذكر الأستاذة الفاضلة **بوجلة أيمن** التي أشرفت على توجيهنا لإعداد هذا العمل والتي لم تبخل علينا بنصائحها القيمة، جزاها الله عنا كل خير. كل الشكر و الإحترام إلى الأستاذ المحترم **طالم علي**، إلى كل أساتذتنا الكرام في جامعة ابن خلدون عامة و أساندة قسم العلوم التجارية خاصة و عمال الإدارة و المكتبة على تعاونهم معنا.

إهداء

أولاً وقبل كل شيء نحمد الله ونشكره على نعمه التي لا تعد ولا تحصى والصلاة والسلام
على سيد الخلق محمد عليه أفضل الصلاة والسلام
نهدي هذا العمل إلى جميع أفراد الأسرة وخاصة إلى الوالدين الكريمين ونسأل الله أن
يرحمهما في الدنيا والآخرة.
إلى كل الأصدقاء و الأحبة الذين رافقونا في كل مسار حياتنا والدين نكن لهم كل التقدير
والاحترام
إلى الأستاذة القديرة بوجلة أيمان التي كان لها الفضل الكبير علينا لإتمام هذا العمل.

وفي الأخير نسأل الله العفو والعافية

قائمة الجداول والأشكال :

الصفحات	عنوان الجدول	رقم الجدول
ص13	الجدول (1-1) تحديد التزامات كل من البائع و المشتري في إصدار 2010 لشروط التجارة الدولية	الجدول رقم (1-1) الفصل الأول
ص19	الجدول (2-1) شروط التجارة الدولية إصدار 2010	الجدول رقم (2-1) الفصل الأول
ص21	الجدول (3-1) ما تم استبداله من 2000 في 2010	الجدول رقم (3-1) الفصل الأول
ص24	جدول (4-1): تقسيم الإلتزامات بين البائع و المشتري في إصدار 2020 من الشروط التجارية	الجدول رقم (4-1) الفصل الأول

قائمة الأشكال:

الصفحات	عنوان الشكل	رقم الشكل
ص45	الشكل (1-2): مسببات الخطر	الشكل رقم (1-2)

قائمة المختصرات:

المختصرات	باللغة الأجنبية	باللغة العربية
BEA	<i>Banque Extérieure d'Algérie</i>	البنك الخارجي الجزائري
BNA	<i>Banque Nationale d'Algérie</i>	البنك الوطني الجزائري
CFR	<i>Cost And Freight</i>	مدفوع التكاليف وأجرة الشحن
CIF	<i>Cost Insurance And Freight</i>	مدفوع تكاليف وأجرة الشحن ومصاريف التأمين
CIP	<i>Carriage And Insurance Paid To</i>	مدفوع التكاليف والنقل والتأمين حتى
CPA	<i>Crédit Populaire d'Algérie</i>	القرض الشعبي الجزائري
CPT	<i>Carriage Paid To</i>	مدفوع تكاليف النقل حتى
DAF	<i>Delivered At Frontier</i>	" التسليم على الحدود
DAP	<i>Delivered At Place</i>	تسلم البضاعة في مكان الوصول
DAT	<i>Delivered At Terminal</i>	تسلم البضاعة في محطة الوصول
DCP	<i>Delivered Cost Paid</i>	التسليم التكاليف مدفوعة
DDP	<i>Delivered Duty Paid</i>	تسلم البضاعة مدفوعة الرسوم الجمركية
DDU	<i>Delivered Duty Unpaid</i>	التسليم غير مدفوع الرسوم

التسليم على الرصيف	<i>Delivered Ex Quay</i>	DEQ
التسليم على السفينة	<i>Delivered Ex Ship</i>	DES
تسليم البضاعة في مكان الوصول مفرغة من وسيلة النقل	<i>Delivered At Place Unloaded</i>	DPU
التسليم في أرض البائع	<i>Ex Works</i>	EXW
التسليم بجانب السفينة	<i>Free Alongside Ship</i>	FAS
ناقل حر	<i>Free Carrier</i>	FCA
التسليم على ظهر السفينة	<i>Free On Board</i>	FOB
بجانا على السكة الحديدية	<i>Free On Rail</i>	FOR
بجانا على الشاحنة	<i>Free On Truck</i>	FOT
الغرفة التجارية الدولية	<i>International Chamber Of Commerce</i>	ICC
شروط التجارة الخارجية	<i>International Commercial Terme</i>	Incoterms
الجريدة الرسمية الجزائرية	<i>Journal Officiel Algérien</i>	JOA
اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة	<i>United Nations Economic Commission For Europe</i>	UNECE
القانون المدني الجزائري	<i>Droit Civil Algérien</i>	ق.م.ج

الملخص :

هدفت هذه الدراسة إلى إلقاء الضوء على كل من الشروط التجارية وكذا التأمين الدولي، و التي تعتبر من أهم الأدوات التي من شأنها العمل على تقليص الأخطار المصاحبة لغالبية المعاملات التجارية خاصة تلك التي تتم عن طريق النقل البحري.

وعلى الرغم من أن الشروط التجارية حددت تقاسم المسؤوليات ، الأخطار و التكاليف بين أطراف عمليات البيع والشراء من مصدر و مستورد ،و على اعتبار أن النقل الدولي للبضائع عبر المسافات الكبيرة يعرض البضاعة للخطر، كان لزاما على تلك الأطراف البحث عن ضمانات أخرى تمثلت في القيام بعملية التأمين، و على هذا الأساس هدفت هاته الدراسة إلى تحليل التأثير المتبادل لكل من التأمين و شروط التجارة الدولية على بعضهما في الجزائر.

توصلت الدراسة إلى أن التشريعات المتعلقة بالتأمين و النقل و الدفع حددت من استخدام الشروط في الجزائر، و أن الاستخدام يقتصر على ثلاث شروط من أصل 11 شرطا ، في المقابل، هناك تأثير للشروط على التأمين و نوع التأمين المختار.

الكلمات المفتاحية:التأمين الدولي-الأخطار-التأمين البحري-الشروط التجارية.

Abstract:

This study aims to shed light on both Incoterms and international insurance, which are one of the most important tools that reduce the risks associated with the international transport of goods, especially sea transportation.

Although the incoterms specified the sharing of responsibilities, risks and costs between exporters and importers, and given that transporting goods over long distances exposes them to risk, it was necessary for those parties to search for other guarantees represented in carrying out the insurance process, and on this basis this study aimed to analyze the mutual impact of both international insurance and incoterms on each other in Algeria.

The study concluded that the legislation related to insurance, transportation and payment limited the use of incoterms in Algeria, and that the use is limited to three incoterms out of 11; On the other hand, there is an effect of the incoterms on the insurance and the type of insurance chosen.

Keywords: International Insurance - Risks - Marine Insurance -Incoterms

مقدمة

لقد بات من المستحيل على أي دولة سواء كانت متقدمة أو دولة نامية أن تنعزل عن العالم الخارجي مما جعل من التبادل التجاري حتمية لا مفر منها و هذا من أجل زيادة الدعم الاقتصادي بين الدول ولأنه يعكس وضعية البلد بالنسبة لغيرها من دول العالم من حيث معاملاتها التجارية الصادرة منها و الواردة إليها.

و مع ضخامة حجم التجارة الخارجية و تطور الخدمات اللوجستية و التي نذكر منها : التمويل:

الشحن و التأمين... الخ، أضحي من الضروري فهم هاته المحاور و التعمق فيها من أجل تسهيل التبادل التجاري، فأغلب أسباب التطور التي عمل الإنسان على تحقيقها ، كانت لغرض تحسين ظروف التجارة الدولية ،فتطور النقل ليكون أسرع و أكثر حماية

للبضائع المتنقلة ، والقوانين والأعراف العالمية تحسنت أيضا لتكون ميسرة لحركة التجارة بين الدول ، و المؤكد أن كل دولة لها قوانينها وأعرافها التي تعمل بها ، ما أدى إلى خلق عقبات وخلافات بين أطراف العملية التجارية ،وهنا كان و لا بد من وضع منظومة عالمية موحدة تساعد على وضع قواعد يتفق عليها الجميع وتخدم الكل لتسيير الأعمال التجارية الدولية .

هنا ظهرت غرفة التجارة العالمية التي أنشئت عام 1919 بباريس الذي أخذت على عاتقها وضع شروط التجارة الخارجية، أول مرة سنة 1936، واستمرت في العمل حتى عدلت سنة 1953 تعديلا معمقا، وتوالت التعديلات في سنوات 1976، 1980، 1990، 2000، 2010 وظلت الغرفة التجارية تحسن فيها ،وتنشر نسخا منقحة منها كل 10 سنوات تقريبا، إلى أن أصدرت النسخة الأخيرة سنة 2020 ، و التي بدأت حيز التنفيذ في جانفي 2020، حيث تعتبر آخر ما تم طرحه وتداوله في الأنشطة التجارية العالمية .

و بما أن التأمين الدولي يعتبر أحد الالتزامات الأساسية في شروط التجارة الدولية ، و نظرا للأهمية البالغة التي يكتسبها في مجال التجارة الدولية بصفة عامة و في نظام الملاحة البحرية بصفة خاصة ، ففي وقتنا الحالي نادرا ما تسافر سفينة أو تنقل بضاعة بطريق البحر أو مختلف وسائط النقل دون أن يقوم أصحابها بالتأمين عليها، و من هذا المنظور أجبر القائمون على إعداد منظومة قوانين التأمين الدولي مواكبة لهذا التطور.

والجزائر كغيرها من الدول سعت هي أيضا إلى تنظيم و تسهيل و تبسيط تعاملاتها الخارجية و محاولة الاستفادة من مكاسب التجارة الخارجية ، فعملت على تشجيع تطبيق شروط التجارة الدولية في مختلف معاملات الصادرات و الواردات ، لتسهيل التعاملات التجارية سواء عند التصدير أو الاستيراد، كما أولت اهتماما كبيرا بالتأمين الدولي و دوره الكبير في التجارة الدولية و الحد من الأخطار التي قد يتعرض لها كل من المصدر و المستورد، و في هذا الإطار قامت بسن القوانين و التشريعات ذات الصلة لتمكين من تحقيق أهدافها في التجارة الدولية.

أولا : الإشكالية

مما تقدم، تظهر معالم الإشكالية الرئيسية التالية :

- كيف تؤثر التشريعات الجزائرية على الاستخدام المحلي للتأمين الدولي و شروط التجارة الدولية ؟

ثانيا: التساؤلات الفرعية

ولنجد إجابة لهذه الإشكالية وحب الإجابة على التساؤلات الفرعية التالية :

- ماهي الشروط التجارية الدولية ، وما الغاية من استخدامها؟

- ما مفهوم التأمين، وما أهميته .؟

- ما موقف المشرع الجزائري من تطبيق الشروط التجارية؟

- ما المراحل التي مر بها التأمين في الجزائر ، و هل تؤثر التشريعات الجزائرية على اختيارات

الموردين والمستوردين فيها للشروط التجارية و لنوع التأمين الدولي؟

ثالثا: الفرضيات

و كإجابة لتساؤلاتنا الفرعية ، قمنا بصياغة الفرضيات التالية:

- هناك تأثير متبادل بين شروط التجارة الدولية و التأمين الدولي في الجزائر.

- التشريعات القانونية المنصوصة في التأمين ، لا تخدم فكرة التحرر التجاري والاقتصادي ، وتقف

حائلا أمام تطبيق كل الشروط التجارية .

رابعاً: مبررات اختيار الموضوع:

أ - مبررات موضوعية:

- التطابق الكبير بين الموضوع و تخصص الدراسة.
- الدور الفعال الذي تلعبه الشروط التجارية في تحديد مسؤوليات المصدر و المستورد .
- تأثير كل من التأمين و شروط التجارة الدولية في تسهيل عمليات التصدير و الاستيراد.

ب - مبررات شخصية:

- الرغبة في البحث أكثر في محتوى هذا الموضوع و الميول الشخصي للتعلم أكثر في موضوع الشروط التجارية.
- عدم التطرق لهذا الموضوع من قبل الدفعات السابقة .

خامساً : أهمية و أهداف البحث

وتكمن أهمية البحث : في أهمية الشروط التجارية بحد ذاتها في التجارة الدولية . بالتالي من الصواب أن نولي الموضوع اهتماما . كما أن الجزائر تحاول ترقية صادراتها خارج المنتجات النفطية . والتصدير يعني استخدام الشروط التجارية ، بالتالي الالتزام بالتأمين على المنتجات ، إذا الحاجة لفهم مدى تأثير القوانين و التشريعات ذات الصلة على العملية ككل .

أما أهداف الدراسة فتمثلت فيما يلي :

- التعرف على أشكال التأمين الدولي و دوره الفعال في التجارة الدولية.
- التعريف بكل الشروط التجارية، و التطرق للدور الفعال لها في التبادل التجاري.
- وضع إجابة بينة للتساؤل المطروح عن تأثير وتأثير التأمين الدولي بالشروط التجارية .
- إضافة مصدر جديد في الجامعة عن الدراسة الخاصة بالشروط التجارية .

سادساً: المنهج المستخدم

للإجابة على إشكالية الدراسة سيتم الاعتماد على المنهج الوصفي في الجانب النظري لكونه مناسباً لمثل هذه المواضيع، بحيث يعتمد على وصف الموضوع كما هو و شرح حيثياته بطريقة علمية بسيطة و واضحة، أما في الشق الثاني من الموضوع فاختيار المنهج التحليلي هو الأنسب ليتمكننا من تحليل العلاقة بين متغيري الدراسة، و تحليل النتائج المتوصل إليها و عليه التمكن من الإجابة على الإشكالية الرئيسية.

سابعاً: حدود الدراسة

دراسة الشروط التجارية و هيكلها، مع دراسة تحليلية لتأثير التأمين على اختيار الشروط التجارية والقوانين التي تم تشريعها في الجزائر وهل تخدم العمل بالشروط التجارية بنسخة 2020 المكونة من 11 شرط.

ثامناً: الدراسات السابقة

يفتقر هذا البحث إلى دراسات سابقة تدرس العلاقة بين التأمين الدولي و الشروط التجارية إلا أنه بالإمكان ذكر الدراسات التالية:

شيخاوي محمد و طراري فيصل ،واقع استخدام شروط التجارة الخارجية في الجزائر مذكرة ماستر تخصص مالية و تجارة دولية، جامعة ابن خلدون تيارت، 2020/2019

حاولت الدراسة تعريف الشروط التجارية، واهتمت بتجميع القوانين التي تناولها المشرع الجزائري عن الشروط التجارية وعن طرق الدفع والتأمينات والتي هي جزء مما تنص عليه تلك الشروط. وفي صدد إتمام الدراسة قامت بدراسة تطبيقية شملت كل من البنوك الآتية :

البنك الوطني الجزائري (BNA)، والبنك الخارجي الجزائري (BEA)، والقرض الشعبي الجزائري (CPA). كل هذا من اجل محاولة فهم واقع الشروط التجارية في الجزائر.

وقد خرج العاملون على الدراسة بالنتائج التالية:

- أن البنوك الجزائرية تعاني من ضعف خصوصا في المعاملات الدولية.
- إن القوانين الموضوعية في الجزائر تحدد من تحركات التجارة بين الجزائر والدول الأخرى .

- عبد المالك هاني، دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع، مذكرة شهادة ماستر في التجارة الدولية، جامعة محمد خيضر، بسكرة،

2015-2014.

تناولت هذه الدراسة شروط التجارة الخارجية من خلال دورها في تنظيم النقل البحري للبضائع وذلك عبر دراسة ميدانية في ميناء الجزائر العاصمة وذلك من خلال تحليل حركة النقل البحري للبضائع في الميناء محل الدراسة التطبيقية حيث كانت إشكالية البحث كالآتي:

- ما هو دور شروط التجارة الخارجية في تنظيم النقل البحري للبضائع؟ وما هو واقع النقل البحري للبضائع في الجزائر-ميناء الجزائر العاصمة نموذجاً؟

و توصلت الدراسة إلى أن الجزائر تستخدم مصطلحات التجارة الدولية التي تناسب ومقوماتها في قطاع النقل البحري للبضائع والتي تتصف بالتأخر ومن نقائص هذه الدراسة كون الباحث تطرق لشروط التجارة الخارجية وعلاقتها بالنقل البحري، دون أن تشمل الدراسة علاقة تقنيات التمويل بالشروط التجارية ، وهذا ما حاولنا التطرق إليه في دراستنا هذه، بحيث تكون الدراسة أوسع وأشمل .

- نكاع سليمة، دور تقنيات تمويل التجارة الخارجية في اختيار الشروط المناسبة، مذكرة ماستر في المالية و التجارة الدولية، جامعة ابن خلدون تيارت ، 2021/2020.

تناولت الدراسة دور تقنيات التمويل المستخدمة في التجارة الخارجية على اختيار الشروط التجارية المناسبة في الجزائر، توصلت الدراسة الى أن التشريعات الجزائرية حدت من استخدام تقنيات التمويل، و إن التقنية الوحيدة المستخدمة في حالة الاستيراد هي الاعتماد المستندي، هذا ما يجعل المتعاملين التجاريين في الجزائر أما خيار محدود للشروط، و أن الشروط الوحيدة المستخدمة في حالة الاستيراد هي الشرطين CFR/CIF

✓ تميزت دراستنا عن الدراسات السابقة في تطرقها لموضوع التأمين الدولي، و علاقته بالشروط، و تحليل القوانين و التشريعات ذات الصلة في الجزائر، لمحاولة التعرف على أهم العوامل المؤثرة على اختيار كل منهما في الجزائر.

تاسعا : صعوبات البحث

- قلة الكتب العربية التي تتناول موضوع الشروط التجارية ، خصوصا من ناحية الأكاديميين الاقتصاديين، إذ إن معظم الدراسات التي وجدناها كانت من متخصصين قانونيين، صحيح إن للشروط جانب قانوني ، ولكن أيضا لها جانب اقتصادي، بالتالي يوجد نقص في المتوفر من معلومات .

- الساحة الاقتصادية والتجارية حتى القانونية فيها نوع من عدم الوضوح في الجزائر . وعدم توفر معلومات دقيقة عن الوضع الحالي .

عاشرا: هيكل البحث

تم تقسيم بحثنا إلى ثلاثة فصول ، فصلين نظريين و الثالث تطبيقي،

في **الفصل الأول** حاولنا الوصول إلى تعاريف مختلفة للشروط التجارية وكذا قمنا بالتعريف بالغرفة

التجارية مع ذكر تاريخ تأسيسها ودورها الفعال في تنظيم التجارة الخارجية بإصدار الشروط التجارية و

المراحل التي مرت بها لتصل إلى آخر نسخة من الشروط التجارية في عام 2020.

ثم في **الفصل الثاني** أخذنا عنصر من العناصر التي تتحدث عنها الشروط التجارية وهو التأمين الدولي

،لنتناول سبب وجوده بالتحدث عن ماهية الخطر وأسباب حدوثه .

لنختم المذكرة **بفصل ثالث** تناول قوانين التأمين في منطقة محددة وهي الجزائر وتاريخه فيها . ثم انتقلنا إلى

الطابع التحليلي لتحليل العلاقة بين الشروط و التأمين ، لنحلل كل شرط و إمكانية وعدم إمكانية تحققه

في الجزائر.

الفصل الأول

عموميات حول الشروط التجارية

تمهيد الفصل:

لظالما كان يبحث الإنسان عما يجعل حياته أفضل ، وإمكانياته أكثر ، وفي طريقه للوصول إلى ذلك ، اكتشف التنقل ، وبالتنقل بدأ يُؤرد لأماكن جديدة ما يُنتجه وشراء ما لا يملكه . وفي وسط هذا بدأ يطور عملياته التجارية وما يتعلق بها من تنقل البضائع وشحنها والقيام بكل ما يمكنه لتقليل المخاطر التي خلقها انتقال السلع ، واستمرت عملية ازدهار التجارة بين الدول دون توقف، وأي تطور له مشاكله ، إذ أن عملية التجارة الدولية لم تخل من الكثير من العقبات ، خصوصا اختلاف العادات والعرف ، فكان لا بد أن يبدأ التفكير بتوحيد الشروط التجارية لتحسين مسار التجارة الدولية ، وهذا ما قامت به الغرفة التجارية ، التي أخذت على عاتقها تحسين القواعد التي تحكم ساحة الأعمال الدولية ، وقد مرت عملية تنقيحها للشروط بفترات كثيرة ، ولحد الآن لا زالت تصدر نسخا جديدة ، كل إصدار جديد يعالج نقائص سابقتها ، وآخر تحديث كان في 2020 ، وبهذا أصبحت الشروط التجارية جزء من اللغة اليومية للتجارة الدولية ، هذا ما يجعلنا نتساءل ، ما هي هذه الشروط ؟ وما هي المراحل التي مرت بها لتصبح في صورتها الحالية ، وكيف تقسم المسؤوليات بين المصدر والمستورد بشكل يجعل كل طرف يشعر بالرضا للاحتكام بها ، حيث أنها لا تملك خاصية الإلزام إلا بإرادة القائمين بالعملية التجارية ، كل هذا وأكثر سيجيب عليه هذا الفصل ، من خلال مبحثين :

- المبحث الأول: ماهية الشروط التجارية

- المبحث الثاني: هيكل الشروط التجارية

المبحث الأول: ماهية الشروط التجارية

إن الشروط التجارية تُستخدم على نطاق واسع في المعاملات التجارية الدولية أو عمليات الشراء. و تعتبر هذه الشروط سلسلة من مصطلحات التجارة المكونة من ثلاثة أحرف والمتعلقة بممارسات البيع التعاقدية الشائعة.، ولكنها لا تعتبر بذاتها تنظيماً دولياً للبيوع الدولية يتمتع بصفة أمر، إنما هي مجرد قواعد اختيارية يختارها أطراف التعاقد، فهي تستمد قوتها من إرادة طرفي العقد، وهذه الشروط التجارية كانت نتاج عمل الغرفة التجارية، و يتم تجديدها كل عشر سنوات .

المطلب الأول: تعاريف عن شروط التجارة الدولية :

قامت الغرفة التجارية في سنة 1936 بإصدار الشروط التجارية في محاولة جادة لتيسير العمليات التجارية، ولتكون هذه الشروط لغة واضحة لكل أوساط العملية التجارية .

الفرع الأول: نبذة عن الشروط التجارية:

أولاً: التعريفات :

هناك بائع ومشتري، وهناك شرط أن تكون مناطق التبادل في دولتين مختلفتين، لنتمكن من القول أن ما يحدث هو عملية تجارة دولية، إذن اختلاف الدولتين يعني اختلاف القوانين والتشريعات، فنادراً ما تتوحد القوانين بين دول التبادل، وكل من الطرفين غايته تحقيق أقصى ربح وتجنب أي خسارة ممكنة، ولأجل تلبية متطلبات كل طرف، وحفظ حقوقه فُرضت قواعد وآليات من اجل تسهيل التعامل التجاري والتوضيح لكل فرد من العملية التجارية ما له وما عليه من مسؤوليات، وقد سُميت هذه القواعد بالشروط التجارية أو ما يُطلق عليه Incoterms.

Incoterms هي اختصار لـ INTERNATIONAL COMMERCIAL TERMS أي:

مصطلحات التجارة الخارجية أو الشروط التجارية الدولية، وهي بمثابة شروط لتسليم البضاعة¹ قام بإصدار هذه المصطلحات : غرفة التجارة الدولية بباريس (ICC) أول مرة سنة 1936 " ويمثل كل مصطلح منها عقداً نموذجياً من عقود البيوع الدولية موضحاً أهم الخصائص الجوهرية التي تحدد وتفسر بنود هذا العقد لذا سميت أيضاً "بالقواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية International Rules for the Interpretation of Trade Terms"².

¹ عمر سعد الله، قانون التجارة الدولية، النظرية المعاصرة، ط1، الجزائر، دار هومة للطباعة والتوزيع، 2007، ص127.

² بن جيلالي سميرة، كحلولة محمد، تطورات قواعد incoterms مواكبة لمستحدثات النقل، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، العدد الحادي عشر، الجزائر، سبتمبر 2018 ص146.

ويمكننا تعريفها على أنها:

"توزيع تكاليف وأخطار نقل البضائع لتفادي عدم الانتظام باستخدام مصطلحات اتفاق حول عقد البيع، يتم الرجوع إليها كلغة مشتركة لتسهيل التجارة الدولية.¹

تعتبر الشروط التجارية صورة من صور الأنواع الأخرى لعقود البيع وفقا لقواعد غرفة التجارة الدولية، تمثل قواعد دولية موضوعية موحدة لقانون التجارة الدولي. وهي قواعد غير إلزامية على عكس النصوص التشريعية والاتفاقات الدولية التي تلزم الدول المنظمة إليها بإتباعها، فهي قواعد تستمد إلزامها وقوتها في هذه الحال من اتفاق الأطراف على تبنيها. وقد يستعملوها كما هي أو مع تعديل معين يتفقون عليه. فبالتالي من شأنها أن تلي رغبات الطرفين، وتهتم الشروط التجارية بتبيان وتحديد التزامات طرفي عقد البيع، وتعالج الشروط التجارية بيوع بحرية، أي يرتبط تنفيذها بعملية نقل بحري للبضائع محل البيع، لكنها تعالج أيضا البيوع الجوية التي ترتبط بعملية نقل جوي للبضائع محل التعاقد، حتى البيوع التي ترتبط بعملية النقل البري، بالشاحنات أو بالسكك الحديدية.²

تستخدم الشروط التجارية على النحو التالي: الشرط، مكان التسليم أو مكان الشحن أو مكان الوصول (حسب الشرط المستخدم)، سنة الشروط (فقط يفضل البائع استخدام أحد الشروط من النسخ السابقة و يبقى ذلك ممكنا في حال اتفق الطرفان على ذلك).

مثال: FCA, 38 Cours Albert 1er Paris, Incoterms 2010

FOB, Port D'Oran, Incoterms 2010

EXW, Usine Hyundai Tiaret, Incoterms 2010"³

نجد أن الشروط التجارية تُبين لنا كيفية تقسيم تكلفة النقل بين البائع والمشتري ومتى يتم انتقال مسؤولية خطر ضياع أو تلف البضاعة من البائع إلى المشتري. إضافة إلى أنها توضح الأطراف المسؤولة

¹قادي يسمينة فتيحة، ماهية مصطلحات التجارة الدولية ودورها في تنظيم النقل الدولي، (مذكرة ماجستير تخصص لوجستك ونقل - جامعة عبد

الحميد بن باديس مستغاثم)، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، قسم العلوم التجارية دولي، 2017-2018، ص42

²محمود سمير الشرقاوي، مقال من موقع: <https://www.a7wallaw.com/10818>

تم الاطلاع عليه يوم: 2022-03-25 على الساعة 11:20

³ بوجلة إيمان، شروط التجارة الدولية، مطبوعة محكمة مقدمة لطلبة السنة أولى ماستر، تخصص مالية وتجارة دولية، قسم العلوم التجارية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير جامعة ابن خلدون - تيارت 2017/2018، ص3

عن التخليص الجمركي لاستيراد البضائع وتصديرها، بالتالي وضعت لتستخدم بشكل مباشر من طرف البائع والمشتري، لكن أيضا يتم استخدامها بشكل غير مباشر من طرف كل من البنوك، شركات التأمين، وكلاء الشحن، وكلاء النقل، مقدمي خدمات الإمداد، رجال القضاء والمحامين وكل الذين يؤدون الخدمات المصاحبة للعمليات التجارية. في الأخير يجب التوضيح انها تفصل بين مسألة نقل البضاعة ونقل ملكية البضاعة، إذ أن نقل الملكية يبقى تحت طائلة القانون الذي حكم عقد البيع.

ثانيا: أهمية الشروط التجارية :

تكمن أهمية هذه الشروط التجارية في:¹

- تقديم مجموعة من القواعد الدولية التي تساعد في تفسير وتوضيح الشروط التجارية الشائعة في التجارة الدولية، وهي تُعتبر بمثابة تطبيق لإرادة أطراف العقد. وبالتالي تنظيم العمليات اللاحقة فيما يتعلق بعمليات التغليف، التسليم وتسديد قيمة البضاعة، واستخدام هذه القواعد، يبقى أمر اختياري وليس إجباري، فهو يعود كما ذكرنا لإرادة أطراف العقد، فإذا ما قرر طرفي التعاقد استخدام هذه المجموعة كان من الضروري النص على ذلك في العقد ذاته بأنه يخضع للشروط التجارية .

بمعنى آخر أن مبدأ الشروط التجارية يتأتى من إشارة المتعاقدين إليهما في عقودهم، فالشروط التجارية الدولية تستمد قوة إلزامها في هذه الحالة من اتفاق الأطراف، لكنه يُفضل عادة في معاملات الاستيراد والتصدير تبني هذه القواعد عندما ينتمي المصدر والمستورد إلى دول تتشابه أنظمتها القانونية قصد توحيد تفسير الاصطلاحات الواردة في العقد. كما تحدد لنا الشروط التجارية الأمور التالية:

- نوع المصطلح التجاري المراد استعماله للصفقة من أجل رسم إطار وحدود مهمات البائع والمشتري على حد سواء.

- النقطة والزمن الذين تتحول فيهما المخاطر على البضاعة من البائع إلى المشتري والخط الفاصل في المسؤولية المادية على البضاعة. فبسبب أن شروط انتقال البضاعة وانتقال المسؤولية

¹خلخال جوهر، قواعد الأنكوترمز و تطبيقاتها على النقل البحري للبضائع في الجزائر، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، الجزائر، العدد الحادي عشر سبتمبر، السنة 2018، ص 558

المادية بين البائع والمشتري الدوليين تختلف باختلاف المناطق الجغرافية في العالم، لذلك وجب إيجاد قاسم مشترك.

- مساعدة المصارف على فهم الرموز والكلمات التي ترد في مستندات النقل وحل عقدة التدقيق عليها في مجال الاعتمادات المستندية.
- تحديد المستندات الواجب تسليمها من البائع إلى المشتري.
- التزامات كل طرف من أطراف العقد بالنسبة إلى التأمين على البضائع.

ثالثا: أهداف الشروط التجارية:

- تهدف الشروط التجارية بشكل أساسي إلى إيصال المهام والتكاليف والمخاطر المرتبطة بنقل البضائع وتسليمها بشكل واضح. تقوم الشروط التجارية بإبلاغ عقد البيع الذي يحدد الالتزامات، و التكاليف، والمخاطر المرتبطة بإيصال البضائع من البائع إلى المشتري. ومع ذلك، فإنه لا يشكل عقداً أو قانوناً قانونياً. كما أنه لا يحدد مكان نقل الملكية ولا يتناول السعر المستحق الدفع أو العملة أو بنود الائتمان.
- يتم قبول الشروط التجارية من قبل الحكومات والسلطات القانونية والممارسين في جميع أنحاء العالم لتفسير الشروط الأكثر استخداماً في التجارة الدولية. وهي تهدف إلى تقليل أو إزالة أوجه عدم التيقن الناتجة عن التفسير المختلف للشروط في مختلف البلدان. على هذا النحو يتم دمجها بانتظام في عقود البيع في جميع أنحاء العالم.¹

- رابعا: التزامات البائع والمشتري:

تندرج تحت كل شرط من الشروط عشرة التزامات لكل من البائع و المشتري، حيث يرمز للالتزامات البائع بالحرف A و للالتزامات المشتري بالحرف B، ويمكن توضيح ذلك كما يلي :

¹مقال من الموقع التالي: <https://www.searates.com/ar/reference/incoterms/>

الجدول (1-1): تحديد التزامات كل من البائع و المشتري في إصدار 2010 لشروط التجارة

الدولية

التزامات المشتري B	التزامات البائع A:
B1 التزامات المشتري العامة	A1 التزامات البائع العامة
B2 التصاريح الأمنية، التراخيص، الأذن و غيرها من الإجراءات	A2 التصاريح الأمنية، التراخيص، الأذن و غيرها من الإجراءات
B3 عقود النقل و التأمين	A3 عقود النقل و التأمين
B4 الاستلام	A4 التسليم
B5 تحويل المخاطر	A5 تحويل المخاطر
B6 تخصيص التكاليف	A6 تخصيص التكاليف
B7 إشعارات للبائع	A7 إشعارات للمشتري
B8 إثبات الاستلام	A8 وثيقة النقل
B9 تفتيش البضائع	A9 فحص، تغليف، وضع العلامات
B10 المساعدة بالمعلومات و التكاليف ذات الصلة	A10 المساعدة مع المعلومات و التكاليف ذات الصلة

المصدر : بوجلة أيمن ، شروط التجارة الدولية، مطبوعة محكمة مقدمة لطلبة السنة أولى ماستر، تخصص مالية وتجارة

دولية ،قسم العلوم التجارية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير جامعة ابن خلدون -

تيارت 2017/2018، ص05

الفرع الثاني: تعاريف عن الغرفة التجارية الدولية وعلاقتها بالشروط التجارية :

أولا :تعريف غرفة التجارة الدولية :

تأسست غرفة التجارة الدولية نتيجة البحث الطويل عن ضرورة تنظيم المبادلات التجارية الدولية. و تعتبر أحد أكبر الكيانات التي تمثل شركات الأعمال في العالم.

غرفة التجارة الدولية (International Commerce de Chambre) **ICC** منظمة غير حكومية عالمية متخصصة، تتكون من أعضاء لا يمثلون حكومات معينة. تهدف إلى توحيد قانون التجارة الدولية من خلال توليها إعداد مشاريع قوانين نموذجية تخص مسائل القانون التجاري الدولي، كي تستفيد منها الدول لاحقا أثناء إعداد تشريعاتها التجارية، ولقد أنشأت بغرض توحيد شروط ونماذج العقود التجارية، وتسوية المنازعات الناشئة عن تنفيذ العقود التجارية الدولية، وفقا لنظام التحكيم التجاري الدولي الذي وضعت الغرفة القواعد الخاصة به ، حيث يتبعها المتعاقدون عندما يشيرون إليها في عقودهم.¹

و كانت الحاجة إلى إنشاء غرفة التجارة الدولية بسبب الشعور بضرورة وجود منظمة تجمع في مجال التجارة الخارجية بين الأشخاص الذين يزاولون الأعمال التجارية على اختلاف أنواعها، و تجمع مندوبين لما يقرب من 90 دولة، إذ أن لها لجانا وطنية في أكثر من 50 دولة فضلا عن أعضاء في أكثر من 40 دولة أخرى. وتجمع بين خبرات مختلفة من منتجين ومستهلكين، وأصحاب مصانع وبنوك وشركات تأمين وناقلين وخبراء في علم الاقتصاد والقانون. وتشمل مجموعة من الخبرات المختلفة لكي تضع قواعد

تتبع حقيقة من حاجة التجارة الخارجية، فهي مُنظمة رجال الأعمال في العالم. لتحقيق وتحافظ على مبدأ حرية التجارة الخارجية، والتنسيق وتيسير النشاط التجاري ولتمثيل مجتمع رجال الأعمال على المستوى الدولي، فهي تصر على طرح وجهات نظر قطاع الأعمال، والتعبير عنها حيث تغطي نشاطات الغرفة نطاقا واسعا يشمل من بين القضايا الأخرى: التحكيم وتسوية النزاعات...، كما تعتبر الغرفة من أهم المنظمات التي تُعنى بتطوير قانون التجارة الدولية وبمجال العقود التجارية الدولية على وجه الخصوص.²

¹ حاح عيسى بنبينة، أهمية وسبل توحيد قواعد قانون التجارة الدولية ،(مذكرة ماستر ، تخصص قانون أعمال ، كلية الحقوق والعلوم السياسية)، أم البواقي ،سنة 2020/2019، ص97. بتصرف

² محمود سمير الشرفاوي، العقود التجارية الدولية، دراسة خاصة لعقد البيع الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1992، ص:52. بتصرف

ثانيا : مراحل إنشاء الغرفة التجارية :

قبل الحرب العالمية الأولى كان يتم عقد اجتماعات في بلجيكا لمجموع غرف التجارة والمؤسسات المهنية، حتى حلت الحرب العالمية الأولى. تم تشكيل وبشكل مؤقت منظمة لرجال الأعمال مقرها بروكسل وبعد الحرب في عام 1919 تم عقد مؤتمر بالولايات المتحدة الأمريكية، تحت رعاية غرفة التجارة للولايات المتحدة الأمريكية، كان الهدف منه تعزيز العلاقة بين مجموعة من الدول الأوروبية والولايات المتحدة الأمريكية. و بعد اجتماعات دورية تم الاتفاق على إنشاء غرفة التجارة الدولية في باريس بحكم قانونها الأساسي في المؤتمر الذي عقد في باريس سنة 1919، ولقد ذاع صيت الغرفة ليتخطى مرحلة الاعتراف بها منذ تلك الأيام التي أعقبت الحرب .فقد ضمت النواة الأولى للغرفة ممثلين من القطاع الخاص في بلجيكا، بريطانيا وفرنسا و إيطاليا و الولايات المتحدة، ثم توسعت لتصبح منظمة أعمال دولية تضم في عضويتها آلاف الشركات و الهيئات في حوالي 130 بلدا. و أصبحت تشكل اتحادا عالميا في وضعها المالي في مجموعات اقتصادية ورجال الأعمال، وهيئة استشارية للمجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة وتجمع مندوبين للكثير من الدول. ويعود الفضل في قوة الدفع الأولى لجهود الغرفة لرئيسها الأول، إتيان كليمنتل, وهو وزير تجارة فرنسي سابق. و بفضل ما كان يتمتع به من نفوذ تم تأسيس الأمانة العامة للغرفة في باريس، وكان دوره محوريا في إنشاء محكمة التحكيم الدولية التابعة للغرفة في عام 1923¹

ثالثا :أهمية غرفة التجارة الدولية :

للغرفة مساهمات عديدة في توحيد شروط التجارة الدولية خاصة فيما يتعلق بتجميعها للعادات

والأعراف التجارية المتداولة في العمل

- فأصدرت سنة 1953 مجموعة يطلق عليها Incoterms جمعت الأعراف المستقرة في

البيوع البحرية كالبيع BOF والبيع FIC

¹UNECE اللجنة الاقتصادية للأمم المتحدة، مرشد تنفيذ وتيسير للتجارة، الموقع الإلكتروني لـ

تاريخ الإطلاع 2022/04/23 على الساعة 20:30 <http://tfig.itcilo.org/AR/contents/org-icc.htm>

- كما وضعت مجموعة أخرى سنة 1964 تسمى : القواعد والعادات المتعلقة بالاعتماد المستندي. وقد احتوى تقسيما للأعراف المصرفية المستقرة في هذا المجال .
- كما اعتمدت قواعد خاصة بالتحكيم التجاري الدولي وكذلك قواعد تحكم الإعتمادات المستندية وقواعد تتعلق بنقل البضائع¹.
- لم تكتف غرفة التجارة الدولية بتوحيد القواعد ذات العلاقة بالأنشطة القانونية القائمة عبر الحدود وبين الدول، ولا بتطوير قطاع حل النزاعات التجارية الدولية عن طريق التحكيم. بل ساهمت أيضا في مجال التجارة الإلكترونية فكان للغرفة دور قيادي ورائد في مؤتمر منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية الذي عقد في 1998 بكندا، المكرس بشكل رئيسي للتجارة الإلكترونية وذلك عبر تقديم الأدلة الإرشادية ونماذج القوانين والدراسات البحثية التي كان لها الدور الأكبر في تعميق مسائل البحث في المؤتمر وصياغته²
- كما تساهم في وضع قوانين موحدة في ميادين العمل التجاري الدولي عبر ما يعرف بنشرات الغرفة، كذلك مبادئ العقود التجارية الدولية التي أعدها المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص. وأيضاً شرعت غرفة التجارة الدولية في عام 2004 بمراجعة القوانين الموحدة لخطابات الائتمان .

¹ حاج عيسى بئينة ، نفس المرجع السابق ،ص97.

² - عمر سعد الله ، نفس المرجع السابق ، ص146 .

المطلب الثاني: الجانب التاريخي الخاص بالشروط التجارية

في كل عشر سنوات كان يتم نشر الإصدار الجديد للشروط التجارية، وفي كل مرة كان يُؤخذ بعين الاعتبار أي تغيرات في حركة التجارة العالمية، لتكون تلك الشروط موفية لكل احتياجات عالم الأعمال الدولي .

الفرع الأول: مراحل تطور الشروط التجارية

أولاً: التطور التاريخي للشروط.

اختلفت الأعراف التجارية السارية في العالم. لذلك كان لا بد من إيجاد من يوحدتها بشكل يساعد على ترسيخ مبدأ حرية التجارة السلعية ، و كما ذكرنا لم يكن هناك أفضل من غرفة التجارة الدولية ، للعمل على تحديد مفاهيم سهلة وواضحة للشروط المتعارف عليها دولياً ، عن طريق إصدار نشراتها المتتالية ، من أجل تفسير وتوحيد الشروط المعمول بها في عقود التجارة الدولية . وقد مرت هذه الشروط باختلافات متعددة ، بدايتها كانت في عام 1936 التي تعتبر نواة هذه الشروط التجارة ، وبقيت سارية المفعول حتى سنة 1953 ، حين تمت مراجعة شاملة لها وإعادة صياغتها ، وتضمنت الشروط التجارية لسنة 1953 عشر عقود للبيع الدولية ، لا زال التعامل ببعضها سارياً إلى الآن .

وكما نعلم ظلت التجارة الدولية في تطور مستمر في النصف الثاني من القرن المنصرم، ما جعل من تعديل وصياغة مجموعة شروط جديدة أمراً حتمياً. فتم إضافة عقدين جديدين هما: DAF، DDP¹ . وفي نفس السنة تم سحب الشرط Free من قائمة الشروط المعتمدة² . ثم سنة 1976 تم إنشاء الشرط FOB Air port . وفي سنة 1980 قامت الغرفة بإصدار مجموعة جديدة لشروط البيع التجارية تتكون من 14 عقد. لمواءمة التطورات الكبيرة في النقل الدولي، وتوسيع الطيران

¹ شيخي محمد امين ، تفسير مصطلحات التجارة الدولية **INCOTERMS**، مجلة القانون و العلوم السياسية، العدد 3 رقم 2، كلية الحقوق جامعة تلمسان، 2017، ص430. بتصرف

² ليلي مشطر ، مصطلحات التجارة الدولية **Incoterms** :عصر أساسي في عقد التجارة الدولية ، مجلة أبحاث قانونية وسياسية ، العدد السادس ، جوان 2018 ، ص236 .

والنقل البحري لظهور الحاويات كوسيلة لنقل البضائع مع ظهور النقل المتعدد الوسائط.¹ وكان بروز الشرطين CIP وCPT.² عام 1990 كان هناك تنقيح لجهود الثمانينات. تم إزالة الشرطين FOT وFOR، كما تم إعادة تصنيف الشروط إلى 4 مجموعات E، F، C، D حيث تتضمن كل مجموعة التزامات أكثر فأكثر تقييدا بالنسبة للمصدر.³

وفي بداية سنة 2000 تم إصدار نسخة جديدة، بسبب تطور كل ما يتعلق بالنقل، الشحن، التأمين والتسليم، وبسبب ازدياد المناطق الحرة، والاتصالات الالكترونية، وتتكون من 13 شرط. ثم جاءت نسخة 2010 لتجاري كل مستجدات الساحة الدولية في المعاملات التجارية للعشر سنوات السابقة، وقد احتوت على 11 فقط.⁴ أما بالنسبة لنسخة 2020، تم إدراج تغيرات جديدة، ولعل أبرزها استبدال شرط DAT بالشرط DPU.

ثانيا: تصنيفات شروط التجارة الدولية :

قسمت شروط 2000 إلى 4 مجموعات أساسية كما يلي:

المجموعة E: مجموعة الانطلاق ويقصد بها أن البائع يضع البضاعة تحت تصرف المشتري في مصنع البائع أو أرضه.

المجموعة F: حيث يسلم البائع البضاعة للناقل الذي حدده المشتري و أن أي مستحقات النقل الرئيسي لا يتحملها البائع.

المجموعة C: حيث يتحمل البائع التكاليف الناتجة عن نقل البضائع أي مستحقات النقل الرئيسي على عاتق البائع.

المجموعة D: حيث يتحمل البائع تكاليف ومسؤولية البضائع الناتجة عن شحن البضائع الى أن تصل لنقطة الوصول المتفق عليها.

¹ شيخي محمد، نفس المرجع السابق ص430.

² ليلي مشطر، نفس المرجع السابق، 236

³ ليلي مشطر، مرجع سبق ذكره، ص237

⁴ شيخي محمد امين، مرجع سبق ذكره، ص431. بتصرف

بينما قسمت شروط 2010 إلى مجموعتين رئيسيتين حسب نوع النقل المستخدم ، أربع شروط للنقل البحري فقط و سبعة شروط لكل أنواع النقل (بري، بحري، جوي) أو للمزج بين أكثر من نوع نقل، و ذلك حسب الجدول الموالي:

الجدول (1-2) شروط التجارة الدولية إصدار 2010

المجموعة	الرمز	الشرح
مجموعة النقل البحري	FOB	FREE ON BOARD التسليم على ظهر السفينة
	FAS	FREE ALONGSIDE THE SHIP التسليم بجانب السفينة
	CFR	COST AND FREIGHT التسليم مع دفع تكاليف و أجرة الشحن
	CIF	COST, INSURANCE AND FREIGHT التسليم مع دفع التكاليف و التأمين و أجرة الشحن
مجموعة كل أنواع النقل و النقل المختلط	EXW	EXWORKS التسليم في المصنع
	FCA	FREE CARRIER التسليم لناقل حر
	CPT	CARRIAGE PAID TO التسليم مع دفع أجرة النقل الى مكان الوصول
	CIP	CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO التسليم مع دفع أجرة النقل و التأمين الى مكان الوصول
	DAT	DELIVERED AT TERMINAL التسليم في محطة الوصول
	DAP	DELIVERED AT PLACE التسليم في المكان المتفق عليه في بلد الاستيراد
	DDP	DELIVERED DUTY PAID تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية

المصدر :بوجلة أيمن ،مطبوعة شروط التجارة الدولية، سنة أولى ماستر، مالية وتجارة دولية، قسم العلوم التجارية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير جامعة ابن خلدون -تيارت، 2017/2018، ص05.

الفرع الثاني: الشروط التجارية لـ 2010 ومقارنتها مع تعديلات 2020:

أولا: شروط سنة 2010:

قبل أن نتحدث عن الفروقات بين شروط 2010 والمستحدثة في 2020 وجب أن نذكر أهم ما جاءت به شروط 2010 من تسهيلات ، فشروط 2010 كانت 11 شرط فقط كما ذكرنا وتم تعديلها لتكون حينية، لتواكب تلك التطورات السريعة في مختلف جهات العملية التجارية من شحن وتأمين ونقل وتسليم .

من التحسينات التي كانت فيها نذكر:

- أن هذه الشروط الجديدة شروط 2010 وسعت من مجال تطبيقها ليشمل المجال الوطني وليس الدولي فقط، بمعنى الشروط الجديدة يمكن العمل بمقتضاها بين التجار الوطنيين وداخل الدولة الواحدة وعبر المناطق الحرة مثل شروط EXW،DAP .
- كما حددت شروط 2010 أي طرف من أطراف عقد البيع يلتزم بعملية النقل أو التأمين إضافة إلى ذلك متى يتم تسليم البضاعة وانتقال المخاطر من البائع إلى المشتري والنفقات التي يتحملها كل طرف، كما وضحت أي طرف من أطراف عقد البيع يعمل بترتيبات النقل والتأمين ومتى تنتقل الملكية من البائع إلى المشتري والمخاطر وما هي النفقات التي يتعين على كل طرف تحملها . في الشروط التجارية لعام 2010 تم التأكيد على أن شرط التسليم يتواجد على ظهر السفينة فعلا.¹
- الاهتمام المتزايد بالأمن وسلامة حركة البضائع خصوصا بعد أحداث 11 سبتمبر 2001 ، إذ أصبح يتم الاحتراز واخذ احتياطات واسعة من الأنشطة الإرهابية.
- أدخلت شروط 2010 قاعدتين بديلتان عن الشروط الأربعة لسنة 2000 والتي تم إلغاؤها والتي تتمثل في DAF.DES.DEQ.DDE وتم استبدالها بقاعدتين جديدتين DAP DAT والتي يتم التسليم بموجبهما في مكان الوصول المسمى.²

¹ شيخي محمد امين ، مرجع سبق ذكره،ص436.

² بن جيلالي سميرة ، كحلولة محمد ، مرجع سبق ذكره، ص149. بتصرف

الجدول التالي يبين بوضوح ما تم استبداله من 2000 في 2010 :

الجدول (1-3)

Les incoterms 2000 supprimés		Les nouveaux incoterms 2010
DEQ : rendu à quai	→	DAT : rendu au terminal
DAF : rendu à la frontière		DAP : rendu au lieu de destination
DES : rendu au navire		
DDU : rendu non dédouané		

Source : S.Hadad et collectif EBPI, les règles du commerce international –les incoterms 2010, page bleu algérien, Avril 2011, P 13 .

ثانيا : الفروق بين نسختي 2010 والمستحدثة من 2020 نذكر :

في نسخة 2010 تم إضافة شرط DAT لتغطية أي نوع نقل، فيه يتم تسليم البضاعة في محطة الوصول وكان يعني أي مكان ، سواء كان مغطى أم لا ، مثل رصيف أو مستودع أو ساحة حاويات ، أو طريق أو محطة شحن جوي أو سكة حديدية. لكن هذا التفصيل ذكر في المذكرة التوجيهية للشروط، و لم يتم التطرق له في بنود و التزامات الشرط نفسه. مما جعل المقصود بالشرط أن التسليم يجب أن يتم في محطة نقل ليستلمها المشتري بعد إنهاء إجراءات التخليص الجمركي.

- ثم استبدال (التسليم عند المحطة النهائية) DAT ب (التسليم في مكان التفريغ) DPU لأنها كانت تسبب الكثير من سوء الفهم في المعاملات من خلال إساءة تفسير مصطلح المحطة النهائية

Terminal . وقد جاء المصطلح الجديد DPU ليلزم البائع على تسليم البضائع المفرغة إلى الوجهة المتفق عليها، سواء كانت محطة أو مصنع أو مستودع ...، إذا لم يكن المكان محطة نهائية، فيجب على البائع التحقق من أن المكان الذي يخطط لتسليم البضائع فيه هو مكان يسمح له بتفريغ البضاعة فيه.¹

- في نسخة 2010 لشروط التجارة الخارجية ، بموجب الشرطين CIF / CIP ، يشتري البائع تأميناً للمشتري. حيث يكون مستوى التأمين المطلوب في الشرطين هو تأمين فئة C أو تغطية دنيا، ولكن في نسخة 2020 ، تم تغيير مستوى التغطية في الشرط CIP إلى تغطية قصوى أو تأمين فئة A ، لأن

¹توأم زهية، رزاي سعاد، مصطلحات التجارة الدولية "الانكوترمز"-قراءة في اصدار -2020، مجلة المنهل الاقتصادي، المجلد 4، العدد 1، الجزائر

- التأمين فئة أ يغطي مستوى تأمين أكثر شمولاً و هو ما يطلق عليه أحياناً تأمين لجميع المخاطر. على أن تكون قاعدة التأمين في كلا الشرطين 110 ٪ على الأقل من قيمة البضاعة.¹
- في 2020 تم إدراج جميع التكاليف في قسم واحد لكل شرط لتجنب الالتباس الذي كان في النسخ السابقة للشروط ، فغالبًا ما كانت شركات النقل تغير هيكل التسعير الخاص بها للتعامل مع الإضافات ، وغالبًا ما كان البائعون يفاجئون بإعادة رسوم المناولة في محطتي الانطلاق أو الوصول، ما سبب سوء الفهم للشركات الناقلة و للمتعاملين التجاريين. و قد أصبحت كل التكاليف الآن تظهر في قسم "تخصيص التكاليف" A9 / B9 من كل شرط.²
- حسب إصدار الانكوترمز 2010 ، فإن البائع بموجب المصطلح FCA يلتزم فقط بتسليم البضاعة الجاهزة للتصدير على مسؤولية الناقل الذي يعينه المشتري ، ويكون التسليم في المكان المتفق عليه. وقد جاء إصدار 2020 لعزز ويشري هذا المصطلح بخيار : (بوليصة الشحن على متن السفينة) " on board Bill of Lading (B/L) " تشير لشحن البضائع على ظهر السفينة كخيار إضافي للبائعين والمشتريين ، والذي تقع على مسؤوليته تعيين الناقل (مؤسسة بحرية أو أي عون آخر) بإلزام الناقل بتقديم دليل على أن البائع قد حمل البضاعة على متن السفينة .
- وستساهم هذه الإضافة في تسهيل المعاملات خاصة الاستجابة لطلبات البنوك (في حالة الائتمان المستندي مثلا) وتجدر الإشارة إلى أن هذا الخيار غير مدون في التزامات المشتري أي أنه لا يمثل التزاما ولكنه مدون في الفقرة التوضيحية لمصطلح FCA ، وعليه يجب على البائع والمشتري تفاهم بخصوص هذا الخيار (بوليصة الشحن على متن السفينة) عند إبرام عقد البيع .
- في نسخة 2020 من الشروط الآن العديد من المتطلبات المتعلقة بأمن و سلامة البضاعة التي أصبحت مهمة جدًا في الآونة الأخيرة، فتمت إضافة المخصصات المتعلقة بالأمان و السلامة إلى الالتزامين A4 و A7 من كل شرط من الشروط، كما تمت إضافة التكاليف الضرورية المرتبطة بذلك إلى A9 / B9.³

¹: مقال من الموقع :

/Https://Www.Riverchelles.Fr/Fiche-Technique-17-Incoterms-2020

Visité Le 22-03-2022 à 10h30

²مقال من الموقع :

/Https://Www.Tradefinanceglobal.Com/Freight-Forwarding/Incoterms

Visité Le 25-03- 2022 à 07h40

³نوام زهية، رزاي سعاد ،مرجع سبق ذكره ، ص: 328.

- في شروط 2010 تم اعتبار أن نقل البضاعة ستكون من قبل طرف ثالث (ناقل تجاري، شركة نقل بحري) بالتالي لم يُسمح لأي من البائع والمشتري باستخدام نقل خاص، وتم تدارك هذا الأمر في إصدار 2020
- والذي اخذ في عين الاعتبار مفهوم النقل للحساب الخاص . حيث ولأول مرة يمكن ومن اجل مجموعة من الشروط أن يكون النقل الداخلي في بلد البائع (حالة المصطلح FCA أو النقل في بلد المشتري (حالة المصطلحات DDP.DPU.DAP.EXW) محققا باستخدام وسائل النقل الشخصية بالبائع أو المشتري لنقل البضائع دون الاعتماد بالضرورة على شركة النقل .
- يبين إصدار 2020 بوضوح الطرف المسؤول عن القيام بالتخليص الجمركي بتحمل مستحقات الجمركة وكذا المخاطر، ولأول مرة يتم الأخذ بحالة جمركة البضاعة وفق نظام العبور (marchandises régime de transit) وعليه وفي هذه الحالة فإن القاعدة المستعملة وفق هذا الإصدار هي أن تنسب المسؤولية للطرف الذي يتحمل مخاطر النقل على غاية مكان التسليم.
- فبخصوص المصطلحات EXW.FCA.FAS.FOB.CPT.CFR.CIP.CIF والتي يتم فيها تحويل مخاطر النقل في بلد البائع فان مسؤولية القيام بالتخليص الجمركي عند العبور يتحملها المشتري، والعكس في حالة مصطلحات DAP.DPU.DDP والتي يتم فيها تحويل مخاطر النقل في بلد المشتري، فان مسؤولية القيام بالتخليص الجمركي للعبور يتحملها البائع، وعليه فإن هذه الإضافة تعتبر جد مهمة خاصة عندما يتعلق الأمر بعقد بيع بضاعة يستلزم تسليمها العبور على إدارات جمارك دول قبل الوصول إلى إدارة جمارك بلد المستورد أي المشتري.¹
- تحتوي نسخة 2020 على ملاحظات توضيحية أكثر شمولاً، مع مخططات أفضل، وهيكل مختلف للمستخدمين وإعادة ترتيب للالتزامات لجعل التسليم والمخاطر أكثر وضوحاً، حيث تم تغيير الشكل العام للالتزامات البائع والمشتري، على النحو التالي:
جدول : التزامات البائع و المشتري في نسخة 2020 لشروط التجارة الخارجية:

¹توام زهية، مرجع سبق ذكره، ص329

جدول (1-4): تقسيم الالتزامات بين البائع و المشتري في إصدار 2020 من الشروط التجارية

Seller/Buyer obligations	التزامات البائع و المشتري
A1 / B1: General Obligations	A1/B1: الالتزامات العامة
A2 / B2: Delivery	A2/B2: التسليم
A3 / B3: Transfer Of Risk	A3/B3: انتقال المخاطر (المسؤولية)
A4 / B4: Carriage	A4/B4: النقل
A5 / B5: Insurance	A5/B5: التأمين
A6 / B6: Delivery/Transport Document	A6/B6: وثائق النقل/التسليم
A7 / B7: Export/Import Clearance	A7/B7: التخليص الجمركي للتصدير/الاستيراد
A8 / B8: Checking / Packaging / Marking	A8/B8: الفحص/التغليف/وضع العلامات
A9 / B9: Allocation Of Costs	A9/B9: تخصيص التكاليف
A10 / B10: Notices	A10/B10: الإشعارات

المصدر: من إعداد الطالبتين بناء على مقال من الموقع:

[/Https://Www.Riverchelles.fr/Fiche-Technique-17-Incoterms-2020](https://www.Riverchelles.fr/Fiche-Technique-17-Incoterms-2020)

Visité Le 22-03-2022à10h30

المبحث الثاني: هيكل الشروط التجارية

إن الشروط التجارية وُضعت لتوفر للمتعاقدین معرفة جيدة بما يجب القيام به بالنسبة لانتقال البضائع من البائع إلى المشتري، وتوضيح مسائل تخليص البضائع للاسترداد والتصدير، ولشرح كيفية توزيع النفقات والمصاريف بينهم، وتحديد على عاتق من تقع المخاطر، ولتقضي على النزاعات أو الخلافات التي قد تحدث، فهي تقدم مفهوماً موحداً لموجبات وحقوق كل طرف في العقد، ولنفهم كيف تكون الشروط حلاً مناسباً في كل التعاملات التجارية الدولية. سنتحدث عن هيكل الشروط التجارية المستخدمة لكل أنواع النقل، أو بالتركيز على هيكل الشروط في النقل البحري، باعتبار النقل البحري يشغل أهمية كبيرة و تفضيلية في انتقال البضائع بين أنحاء العالم. مع ذكر أطراف عقد النقل البحري، مع تحديد التزامات كل من الناقل والشاحن.

المطلب الأول: هيكل الشروط المستخدمة لكل أنواع النقل

تحدثنا على أن شروط التجارة الدولية تعتبر اختصارات تمثل سلسلة من شروط المبيعات العالمية والتي يتم استخدامها بشكل واسع في العالم. ويتم استعمال هذه الشروط من أجل تقسيم وتوزيع تكاليف ومسؤوليات الصفقات التجارية ما بين البائع والمشتري وبشكل يعكس ممارسات النقل الحديثة. تنقسم هذه الشروط إلى عدة مجموعات ولكل شرط منها معنى مختلف على الآخر وتنقسم هذه الشروط على الشكل التالي:

- مجموعة E الانطلاق :

• الشرط (Exworks) EXW التسليم في المصنع:

حيث يتم بمقتضى هذا الشرط تسليم البضاعة عند المصنع أو مخزن البائع، و عليه يتحمل المشتري كافة النفقات و المخاطر المتعلقة بنقل البضاعة من مكان تواجدها أي من حيث وضعها البائع تحت تصرف المشتري، ويعد هذا الشرط الأقل التزاماً بالنسبة للبائع، حيث يتمثل التزام هذا الأخير في تسليم البضاعة حسب المواصفات و الشروط المحددة في العقد مع إرفاقها في الغالب بشهادة مطابقة تسلم من طرف شركات متخصصة، يثبت من خلالها التزامه بنود الاتفاق، كما انه غير مسؤول عن شحن البضاعة داخل أو فوق وسيلة النقل التي يوفرها المشتري، و لا بالتخليص الجمركي عند تصدير البضاعة، و بالتالي فهذا الشرط لا يجب استعماله إذا كان المشتري غير قادر سواء بصفة مباشرة أو غير مباشرة، أن يتخذ

الإجراءات الجمركية اللازمة للتصدير ، و تجدر الإشارة أن هذا الشرط لم يخضع لأي تغيير مقارنة مع شروط 2010.¹

- المجموعة F النقل الرئيسي لا يتحمله البائع:

- الشرط **FCA: Free Carrier** التسليم لناقل حر: يعني هذا الشرط أن البائع يتحمل مسؤولية البضاعة حتى يسلمها للناقل الحر الذي حدده المشتري في المكان المتفق عليه، كما يخلصها جمركيا ، و عليه يتحمل المشتري مسؤوليتها من نقطة تسليمها للناقل إلى مصنعه،² وحسب تقديرات الهيئات المختصة فان واحدة من كل أربعة معاملات دولية تستخدم هذا المصطلح، حيث تتمثل ميزته الرئيسية في مرونته في اختيار عنوان التسليم الذي يمكن أن يكون مصنع ، مطار، ميناء... الخ³

- المجموعة C مجموعة النقل الرئيسي على البائع

- الشرط **CPT (Carriage Paid To)** التسليم مع دفع أجرة النقل إلى مكان الوصول: وفق هذا الشرط يدفع البائع أجرة مسار نقل البضاعة حتى وصولها إلى المكان المتفق عليه في عقد البيع ، بحيث يتحمل المشتري كل من مخاطر الفقد و التلف التي يمكن أن تلحق بالبضاعة ، و كذا خطر النفقات الإضافية الناشئة عن ظروف خارجية بعد أن تسلم البضاعة للناقل ، فهي تنتقل من البائع إلى المشتري بمجرد تسليم البضاعة إلى الناقل ، و عبارة الناقل تعني كل شخص يلتزم بعملية النقل ، فإذا كان هناك عدة ناقلين متتالين لنقل البضاعة إلى مكان الوصول المحدد فانتمتال المسؤولية و المخاطر ينتقل عند التسليم إلى الناقل الأول.⁴

¹TighiltFodil / Bouchellal Youcef, Performance Des Entreprises A L'International Et L'utilisation Des Incoterms :Les Résultats D'Une Etude Empirique Menée En Algérie , Revue Des Reformes Economique Et Intégration Dans L'Economie Mondiale, Volume 15, Nmr 2 , 30 /12/2021, P, 489

²<https://www.Riverchelles.Fr/Fiche-Technique-17-Incoterms-2020/>

Visité Le 22-03-2022à10h30

³توام زاهية / رزاي سعاد ، مرجع سبق ذكره، ص: 321

⁴<https://www.Riverchelles.Fr/Fiche-Technique-17-Incoterms-2020/>

Visité Le 22-03-2022à10h30

• الشرط CIP (Carriage And Insurance Paid To) التسليم مع دفع

أجرة النقل و التأمين في مكان الوصول:

يهتم البائع وفق هذا الشرط بتسليم البضائع إلى المكان الذي يختاره المشتري و يلتزم البائع بدفع أجرة النقل حتى مكان الوصول المسمى كما يتولى التأمين على البضاعة لحساب المشتري ضد الهلاك أو التلف الذي قد يصيب البضاعة فيغطي البائع الحد الأقصى للتأمين خلال فترة النقل ، أي أن البائع يتعاقد مع شركة تأمين و يدفع أقساط التأمين في حدها الأقصى لصالح المشتري ¹.

هذا الشرط حافظ على صفاته التي كانت في إصدار 2010 باستثناء التغطية التأمينية التي انتقلت من حدها الأدنى إلى حدها الأقصى في إصدار 2020.

- و يتم تحويل الخطر عند التسليم للمشتري ، أي أن المشتري يتحمل الخطر عند التسليم للناقل الأول، و تتوقف التكاليف التي يتحملها البائع حتى مصنع المشتري أو أي مكان يحدده المشتري ما عدا أجرة الشحن و تكاليف التأمين .

- المجموعة D مجموعة الوصول:

- الشرط DPU (Delivered At Place Unloaded) تسليم البضاعة في مكان

الوصول مفرغة من وسيلة النقل:

يعد هذا المصطلح جديد في إصدار 2020 ، وقد حل محل المصطلح DAT 2010 ، ووفق هذا الشرط يقوم البائع بتسليم البضائع إلى المحطة النهائية أو أي مكان آخر يحدده المشتري ، ثم يتولى المشتري التخليص الجمركي للاستيراد و نقل البضاعة إلى مصنعه أو مخازنه عند الاقتضاء ، و يعتبر التسليم قد تم لما يقوم البائع بتفريغ البضاعة من وسيلة النقل المستعملة في المكان المتفق عليه ، و بالتالي يمكن القول أن البضاعة سلمت للمشتري و هي تحت تصرفه ، فالبايع يتحمل جميع المخاطر و النفقات حتى مكان التسليم، و يشترط في هذا الشرط أن يقوم البائع بالتخليص الجمركي عند التصدير ، أما المشتري فهو

¹نوام زاهية / رزاي سعاد ، مرجع سبق ذكره، ص:322

مطالب بتنظيم عملية توجيه البضائع إلى الوجهة النهائية و القيام بالإجراءات الجمركية للاستيراد ، و يتم تحويل مخاطر النقل من البائع إلى المشتري وفق هذا الشرط عندما يتم تفريغ البضائع في وجهتها النهائية ، أما مسؤولية البائع فتنتهي عندما يتم التسليم.

• الشرط (Delivered At Place)DAP)التسليم في المكان المتفق عليه في بلد

الاستيراد:

يستخدم هذا المصطلح في عقود بيع البضاعة ، بصرف النظر عن نوع واسطة النقل المختارة لنقل البضاعة ،¹ وفق هذا الشرط يعتبر أن البائع أوفى بالتزامه بمجرد تسليمه البضاعة المنقولة تحت تصرف المشتري ووضعتها في المكان المتفق عليه غير مفرغة ، حيث يقوم البائع بتجهيز البضاعة و تعبئتها و تغليفها و إعدادها للنقل و التسليم وذلك على نفقته الخاصة تحت مسؤوليته و إتمام الإجراءات الجمركية الخاصة بالتصدير و يكون المشتري مسئولاً عن التخليص الجمركي للاستيراد كما يتولى تفريغ البضاعة من وسيلة النقل.

و يتم تحويل الخطر من البائع إلى المشتري في المكان المتفق عليه قبل التفريغ و بالتالي يتحمل المشتري مخاطر هلاك أو تلف البضائع من وقت تسليمها إليه، كما تتوقف التكاليف التي يتحملها البائع في مكان وصول البضاعة قبل التفريغ .

• الشرط (Delivered Duty Paid)DDP)تسليم البضاعة خالصة الرسوم

الجمركية

وفق هذا الشرط يكون البائع قد أوفى بالتزامه بالتسليم عند وضع البضاعة في المكان المتفق عليه في بلد الاستيراد و هي لازالت على وسيلة النقل في حالة الاستعداد للتفريغ² ، يلتزم البائع بتجهيز البضاعة المباعة و الإجراءات الجمركية للاستيراد و التصدير على نفقته الخاصة و يزود المشتري بسند النقل الصادر عن الناقل و يلتزم بنقل البضاعة على نفقته الخاصة و تحت مسؤوليته إلى غاية تسليمها في مكان الوصول، لا يوجد أي التزام من البائع تجاه المشتري بالتأمين على البضاعة، لكن نظراً لكون البضاعة

¹ - توام زاهية/ رزاي سعاد ، مرجع سبق ذكره ، ص: 325

² توام زاهية/ رزاي سعاد ، مرجع سبق ذكره ، صص : 325-326

ستنقل على عاتقه و مسؤوليته من بلد التصدير إلى بلد الاستيراد، و نظرا للمدة الطويلة التي يلتزم من خلالها البائع بالمحافظة على البضاعة إلى غاية تسليمها في مقر المشتري كما يلتزم بتخزينها و تداولها و إعادة شحنها في حالات معينة ، فهو مضطر للتأمين عليها للمحافظة عليها من مخاطر النقل ، و بالتالي يتحمل البائع كل نفقات البضاعة إلى غاية تسليمها للمشتري، ماعدا تكاليف التفريغ في مكان الوصول، و بالمقابل يلتزم المشتري بدفع الثمن الإجمالي للبضاعة وفق شروط عقد البيع..

المطلب الثاني: هيكل الشروط المستخدمة للنقل البحري

عندما نتحدث عن النقل البحري، فنحن نتكلم على أهم أنواع النقل الدولية، لأنه يبقى أكثر الوسائل اختياراً في العمليات التجارية، لعدة أسباب أولاً لأنه يُعتبر أقل تكلفة من الوسائل الأخرى، ولأن العالم يتصل بالبحر أكثر من اليابسة في أماكن عدة، وللنقل البحري عدة شروط خاصة به

الفرع الأول: هيكل شروط النقل البحري:

يعد النقل البحري أحد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف الدول حيث يساهم في نقل 75% من التجارة العالمية نظراً لمميزاته العديدة كمساهمته في نقل كميات كبيرة من السلع والبضائع. وللنقل البحري شروط تصنف حسب البائع والمشتري لتسليم البضائع أما بالطريق البحري أو النهري لذا تتكون القائمة من أربع شروط تصنف حسب المجموعتين F و C.

- من المجموعة: F الشرطين FAS.FOB

- من المجموعة: C الشرطين CFR . CIF

- الشرط FAS (Free Alongside Ship) التسليم بجانب السفينة:

- يلتزم البائع بتسليم البضاعة بوضعها على جانب السفينة في ميناء الشحن المحدد سابقاً ، و هذا يعني أن المشتري يتحمل كل نفقات و مخاطر فقد و تلف البضاعة ابتداءً من تلك النقطة، و يلتزم البائع بالتخليص الجمركي للتصدير ، و عليه يتم نقل الخطر من البائع إلى المشتري مباشرة بعد التخليص الجمركي في بلد البائع كما أن التكاليف التي يتحملها البائع تتوقف كذلك في هذه المرحلة ، غير انه إذا اتجهت رغبة طرفي العقد بان يقوم المشتري بالتخليص الجمركي للتصدير فعلى طرفي العقد تحديد ذلك بوضع بند صريح ينص عليه في عقد البيع.

- الشرط FOB (Free On Board) التسليم على ظهر السفينة:

تحت هذا الشرط يسلم البائع البضاعة إلى المشتري على ظهر السفينة المسماة من طرف المشتري و الراسية في ميناء الشحن، و يتحمل المشتري مخاطر الطريق على أساس أنه يتسلم البضاعة منذ تحميلها على ظهر السفينة و يتحمل نفقات الطريق منذ ذلك الوقت ، إلا أن البائع يتولى الإجراءات الجمركية عند التصدير أما إجراءات الاستيراد فتقع على عاتق المشتري، ففي حالة مناولة البضائع إلى الناقل قبل تحميلها على ظهر السفينة و مثال ذلك تسليم الحاوية إلى ناقل في محطة طرفية هنا يفضل استخدام الشرط FCA بدل FOB .

- الشرط CFR (cost and freight) التسليم مع دفع التكاليف و أجره الشحن :

يعني هذا الشرط انه على البائع دفع نفقات و أجره نقل البضاعة حتى ميناء الشحن المحدد و أنه بمجرد تسليم البضاعة على ظهر السفينة تنتقل مسؤولية تحمل المخاطر و النفقات الزائدة التي قد تلحق بالبضاعة إلى المشتري ، أي أن المخاطر أثناء النقل الرئيسي لا يغطيها البائع ، و يحث هذا الشرط على أن البائع ملزم بالتخليص الجمركي للتصدير ، إذا اتفق طرفا العقد على إلا يتم تسليم البضاعة على ظهر السفينة يجدر هنا استعمال الشرط CPT (فعلى سبيل المثال إذا رصت البضاعة في حاوية و سلمت للنقل في إحدى المحطات الطرفية ، هنا تكون القاعدة المناسبة CPT و ليس CFR)، و يتم تحويل الخطر من البائع إلى المشتري بعد أن يتم تحميل البضائع على ظهر السفينة في بلد البائع ، كما تتوقف التكاليف التي يتحملها البائع عند تفرغ البضائع من القارب على الأرصفة ما عدا أجره الشحن.¹

- الشرط CIF (Cost Insurance & Freight) التسليم مع دفع التكاليف و التأمين

و أجره الشحن :

في هذا الشرط البائع يلتزم بتسليم البضاعة إلى المشتري بشحن البضاعة على ظهر السفينة ، و دفع أجره الشحن حتى الميناء المتفق عليه، و يكون ملتزم أيضا بالقيام بالتأمين البحري الذي يغطي مخاطر التلف أو الفقد التي يمكن أن تلحق بالبضاعة خلال مسار نقلها ، فالبائع يتعاقد مع المؤمن و يدفع بذلك أقساط التأمين في حده الأدنى ضد المخاطر المتوقعة ، فإذا رغب المشتري في تغطية أشمل، فعليه إما الاتفاق صراحة مع البائع ليقوم به و يكون ذلك بطلب من و على مسؤولية و نفقة المشتري، أو يقوم هو بتأمين تكميلي ، كما يلتزم البائع بتجهيز البضاعة و التخليص الجمركي للتصدير، و من أهم مميزات هذا الشرط أن التزام البائع بالتسليم يتم الوفاء به من وقت الشحن أي وجود البضاعة على ظهر السفينة كما أن مخاطر الطريق تكون على عاتق المشتري من وقت الشحن ، و المصاريف المتعلقة بالبضاعة تكون على عاتق المشتري من وقت الشحن، أما أي نفقات تتعلق بعملية النقل ذاتها فتكون على حساب البائع ، هذا الشرط يشبه الشرط CFR لكن البائع وفقه يدفع التأمين بالإضافة إلى أجره الشحن.²

¹ توام زاهية/ رزاي سعاد ، مرجع سبق ذكره ، ص: 320 ، 322 ، 324.

² - توام زاهية/ رزاي سعاد ، مرجع سبق ذكره ، ص 323

الفرع الثاني : أطراف عقد النقل البحري:

عقد النقل البحري هو العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن ينقل البضاعة من مكان لآخر مقابل أجره النقل، ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا.¹

ويتضح من هذا التعريف أن عقد النقل البحري يبرم بين شخصين هما الشاحن من جهة والناقل من جهة أخرى، إلا أن هناك كثيرا من عقود النقل البحري تشهد تدخل طرف ثالث هو المرسل إليه.²

وبهذا نلخص أطراف العقد كما يلي:

أولا :المدعي بالمسؤولية :

رأينا أن الناقل البحري يسأل عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضائع أو التأخر في تسليمها. إذا كان الضرر راجع إلى فترة بقاء هذه البضائع في عهدة الناقل، وبالتالي يكون المدعي مسؤولية الناقل البحري الشخص الذي أصابه الضرر من جراء الهلاك أو التلف أو التأخير والمتضرر قد يكون الشاحن أو المرسل إليه أو الغير.

ثانيا :الشاحن:

هو من يتولى إبرام عقد النقل البحري مع الناقل، فهو صاحب المصلحة في حسن إنجاز النقل البحري وصاحب الحق الأصلي في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية. ورجوع الشاحن على الناقل يكون بمقتضى المسؤولية التعاقدية، إذ يتقرر التعويض عن الضرر الذي يلحق الشاحن من جراء إخلال الناقل بالتزاماته التعاقدية.³

و يجدر بالذكر أن رجوع الشاحن يكون في كل الأحوال، أي إذا كان الشاحن هو من يستلم البضائع في ميناء الوصول أو شخص آخر.

ثالثا :المرسل إليه:

المرسل إليه هو ذلك الشخص الذي تعهد الناقل البحري في اتفائه مع الشاحن على تسليم البضاعة إليه. وبالتالي يخول له حق شخصي ومباشر اتجاه الناقل البحري ويسمح له بالرجوع عليه بالمسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير ومن هذا فإن المرسل إليه يتمتع بنفس المركز الذي يتمتع به الشاحن في الرجوع

¹ الفقرة 01 من المادة 01 من قواعد روتردام.

² يعقوب يوسف صرخوه، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد، مجلة الحقوق الكويتية، العدد الثالث، القسم الثاني، سبتمبر 1984، ص 69.

³ دهاني الدويدار، موجز القانون البحري، ط 1، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر، الاسكندرية وبيروت، سنة 1997. ص ص: 311-312.

بالمسؤولية على الناقل. ومع ذلك إذا سبق الشاحن المرسل إليه في الرجوع على الناقل بالمسؤولية. فتبراً ذمة الناقل البحري اتجاه المرسل إليه ما أدى التعويض إلى الشاحن. و الواقع أن نادراً ما يتم ذلك لأن الشاحن يتنازله عن سند الشحن يفقد مصلحته من البضائع المنقولة.

رابعاً: غير من سبق :

يكون لأي شخص أصابه الضرر من واقع الهلاك أو التلف الذي لحق البضائع أو سبب التأخير في تسليمها، الرجوع بالمسؤولية إلى الناقل البحري وفي هذه الحالة لا يرتبط الغير مع الناقل البحري بموجب علاقة تعاقدية، وذلك خلافاً للشاحن أو المرسل، بل العلاقة التي تربط بينهما تكون على أساس قواعد المسؤولية التقصيرية وبالتالي على الغير إقامة الدليل على عناصر هذه المسؤولية التي يقرها القانون البحري الجزائري.

خامساً : المدعى عليه بالمسؤولية:

يمكن على المتضرر الرجوع على الناقل البحري الذي أبرم عقد النقل وهو من يُعرف بالناقل المتعاقد ويجوز الرجوع على من أُنجز النقل البحري وهو الناقل الفعلي، وأخيراً قد يرجع على أحد تابعي النقل البحري بالمسؤولية

- أولاً : الناقل المتعاقد :

الناقل المتعاقد هو من أبرم عقد النقل مع الشاحن وبالتالي يكون مسؤولاً عن الهلاك و التلف و التأخير وذلك بغض النظر إذا ما قام بتكليف ناقل بحري آخر بالقيام بالنقل.

- ثانياً : الناقل الفعلي :

هو ذلك الناقل الذي يعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ النقل أو بتنفيذ جزء منه فإذا كان الناقل المتعاقد مسؤولاً قبل الشاحن عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء النقل فإن الشاحن لا يرتبط بالناقل الفعلي بعلاقة تعاقدية ولذا بتأسيس رجوع الشاحن عليه على قواعد المسؤولية التقصيرية وهذا طبقاً لأصل العلاقة بينه. أما استناداً للأصل العام لكن الرجوع عليه في حدود الجزء الذي قام به وبالتالي يتم ذلك على الأساس الذي يكون من خلاله الرجوع على الناقل المتعاقد. ولذلك على المتضرر إثبات الخطأ في الجزء الذي قام به الناقل الفعلي.

ثالثاً : تابعو الناقل البحري :

يتولى تابعو الناقل البحري تنفيذ النقل من الوجهة المادية. لأنهم لا يرتبطون مع الشاحن بعقد النقل إذ يبرم هذا العقد بين الشاحن والناقل البحري.

وكثيرا ما يرجع الضرر الذي يلحق بالبضاعة إلى خطأ أحد أتباع الناقل، وبذلك فإنه يحق للمتضرر الرجوع عليه بالمسؤولية ويسند هذا الرجوع إلى أحكام المسؤولية التقصيرية.¹

الفرع الثاني : التزامات الناقل والشاحن:

أولا : التزامات الشاحن:

يقع على عاتق الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع التزامات تتمثل في:

- يلتزم الشاحن في عقد النقل البحري بتسليم البضاعة إلى الناقل ليقوم بشحنها ونقلها في الزمان والمكان المتفق عليه في هذا العقد، فتسري أحكام الاتفاق والعرف البحري وعادات الميناء في هذا الشأن، لكن عادة ما تسلم البضاعة بطريقها إلى جانب السفينة.²
- وعلى الشاحن أن يكون آمينا وصادقا في التصريح عن بيانات البضاعة، لأن إثارة شك الناقل بصدق هذه التصريحات يدفعه إلى إدراج عبارات التحفظ عن نوع، عدد، ووزن وحالة البضاعة، هذا ما يؤدي إلى إضعاف القيمة الائتمانية لسند الشحن في العلاقات التجارية وإعاقة حركتها ما بين المصدر والمستورد.
- الالتزام بتسليم البضاعة إلى الناقل يوازيه بالضرورة التزام الناقل باستلام البضائع وانتقال حيازتها إليه فيكون مسؤولا عنها.³
- يتحدد مدى هذا الالتزام وفقا للشروط المتفق عليها في عقد النقل البحري للبضائع أو بمقتضى العرف السائد في ميناء الشحن⁴ ، فالمادة 997 من القانون البحري تفرض على الشاحن أو من

¹ مدني أحمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في الجزائر، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، المجلد 2، العدد 1، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2014، ص ص: 217-219.

² عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، د.ط، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، الاردن، 1999 ص 319.

³ قبل البدء في عمليات الشحن من طرف الناقل، توجد عملية قبول البضائع وتسلمها من طرف الناقل أو ممثله القانوني، فالمشرع الجزائري تكلم عن مصطلح " أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وتكلف بها " وهو ما يقابل بالفرنسية la prise en charge حسب المادة 911 من القانون البحري، وهي نقطة بداية عقد النقل البحري على أنه ينتهي بتسليم البضاعة من الناقل إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني (نقطة نهاية العقد)، الملفت للانتباه أن المشرع الجزائري في الفقرة الثانية من المادة المذكورة أعلاه عرف التسليم الذي ينهي عقد النقل البحري وقد حسن ما فعل، ولكن لم يعرف التسلم أو أخذ الناقل للبضاعة على عاتقه الذي يبدأ به عقد النقل البحري خاصة وأن أخذ البضاعة على عاتق الناقل وتسلمها وتكلفه بها، هي التي تحدد متى يكون الناقل مسؤولا عن الهالك أو التلف الذي يمكن أن يصيب البضاعة.

⁴ يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل في الزمان والمكان المتفق عليه فيما بينهم في العقد، فتسري أحكام الاتفاق والعرف البحري وعادات الميناء في هذا الشأن، وعادة ما تسلم البضاعة للناقل في الرصيف إلى جانب السفينة تمهيدا لرفعها أي شحنها إلى ظهر السفينة سواء برفاع السفينة أو برفاع الميناء.

ينوب عنه أن يقدم البضائع في المكان والوقت المحدد بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل.

- القانون البحري كرس مسؤولية على عاتق الشاحن في حالة التأخير عن تسليم البضاعة، لما تترتب عنها آثار سلبية منها تعطيل الرحلة البحرية، بالنظر إلى أهمية الشحن وتأجيل شحنها إلى وقت لاحق.1

- وإذا تأخر الشاحن عن تنفيذ هذا الالتزام أو لم يقدم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة، فإنه يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به، وألا تتعدى هذه التعويضات مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها.2

- كذلك يقضي القانون البحري اتفاقية بروكسل على أن الشاحن يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها، إذا كان الضرر ناتج عن فعله أو عن فعل تابعيه أو كان ناتجاً عن عيب في بضاعته

- الجدير بالذكر أن عقد النقل البحري للبضائع عادة ما يحدد التفاصيل الخاصة بتقديم البضائع سواء من حيث زمان التسليم أو مكانه، فالطرفان قد يتفقوا على وقت محدد لتقديم البضاعة، وكما يتفقوا على التزام الشاحن بإخطار الناقل مقدماً بموعد تقديم البضائع لكي يستعد لتلقي البضائع. يلتزم الشاحن بتسليم البضائع إلى الناقل فلا بد قيامه بالعديد من العمليات لاسيما منها:

التغليف، وضع البطاقات على البضائع، الوزن والعدد، تهيئة الوثائق المرافقة للبضائع.
- الالتزام بدفع أجرة النقل:

الأجرة هي عبارة عن المبلغ النقدي، الذي يلتزم فيه الشاحن أو المرسل إليه بأن يدفعها للناقل، وذلك مقابل قيام هذا الأخير بنقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول المتفق عليه

- الأصل أن الشاحن هو الملتزم بالأجرة في مواجهة الناقل بيد أنه قد يلتزم المرسل إليه بأجرة النقل متى كان متفقاً على أداء الأجرة عند وصول البضاعة، عندئذ المرسل إليه يلتزم بأجرة النقل، بالرغم من كونه ليس طرفاً في عقد النقل، وعليه فإن أساس التزام المرسل إليه هو قبوله باستلام البضاعة.
- إن تحديد الأجرة من الأساس، تخضع للاتفاق الجاري بين الناقل والشاحن في عقد النقل، كما أن للأطراف مطلق الحرية في تحديد هذه الأجرة، فعدم تحديدها لا يؤدي إلى إعفاء الشاحن منها، إنما

¹ محمد فريد العرينيو أخرون ، مبادئ القانون التجاري والبحري، د.ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000 ، ص 600.

² هذا الحكم الذي جاءت به المادة 772 من القانون البحري، هو حكم عادل حيث أن تعويض خسائر الناقل تكون حسب أجرة الحمولة، والمشعر الجزائري لم يترك أمر تحديد التعويض لاتفاق الطرفين وذلك لمنع التعسف، خاصة وأنتا بصدد عقد إذعان.

في هذه الحالة يتم الرجوع إلى العرف الجاري في ميناء الشحن، وفي عقد النقل البحري للبضائع جرت العادة على تحديد أجرة النقل إما بمبلغ شامل عن البضاعة المنقولة، أو على أساس وزن البضاعة أو مقدارها أو حجمها.¹

في حال عدم الالتزام بالأجرة حدد التشريع نوعين من الضمانات لمواجهة المشكل تتمثل في:
- حق حبس البضاعة:

يستطيع الناقل رفض تسليم البضائع والعمل على إيداعها لغاية دفع المرسل إليه ما هو مستحق عن نقل هذه البضائع، وكذلك عن المساهمة في الخسائر المشتركة وأجرة الإسعاف.²
- حق الامتياز:

هو منح الناقل امتيازاً على البضاعة المنقولة مقابل أجرة الحمولة وما في حكمها مثل مصاريف التفريغ المترتبة على البضاعة وأجرة المهلة الإضافية وتعويضات التأخير. وكذلك مصاريف إيداع البضائع.
- تعاون الشاحن والناقل على توفير المعلومات والتعليمات:

يستجيب كل من الناقل والشاحن إلى ما يقدمه أحدهما إلى الآخر من طلبات لتوفير المعلومات والتعليمات اللازمة. متناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة، إذا كانت المعلومات موجودة في حوزة الطرف متلقي الطلب أو كان الطرف متلقي الطلب قادراً على توفير التعليمات ضمن الحدود المعقولة ولم تكن تلك المعلومات أو التعليمات متاحة في حدود المعقول للطرف الطالب من مصدر آخر.
ثانياً: التزام الناقل :

- الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية:

يرتب عقد النقل البحري على عاتق الناقل، تهيئة سفينة صالحة للملاحة البحرية والتجارية، والمقصود بصالحية السفينة للملاحة البحرية، خلوها من العيوب التي تمنعها من مواجهة أخطار البحر المتوقعة، وكذلك تشمل وجوب تزويدها من قبل المالك بما يلزمها من المؤونة والأدوات وطاقم الملاحة البحرية وكفايته من حيث العدد والكفاءة، فهذه السفينة لا يكفي لها أن تكون صالحة ملاحياً، إنما يجب أن تكون مهيئة بالوسائل اللازمة لجعلها صالحة للملاحة البحرية أي إعداد العنابر والغرف المبردة لحفظ البضائع المتفق على نقلها وكذلك وضع السفينة في المكان والزمان المتفق عليه في العقد.³
- استلام البضاعة من الشاحن:

¹ عادل علي المقدادي، القانون البحري، د.ط، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009، ص 114.

² عباس حلمي، القانون البحري، ط1، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 29..

³ عادل علي المقدادي، مرجع سبق ذكره، ص 117.

يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه، فيكون الناقل بذلك قد تسلم البضاعة من وقت وضعها تحت تصرفه أو تصرف ممثله القانوني، في فحص البضاعة والتأكد من مطابقتها لبيانات سند الشحن.

- الالتزام بشحن البضائع:

الشحن هو عملية رفع البضاعة عن الرصيف ووضعها على ظهر السفينة، يحصل ذلك بواسطة الرافعات أو الآلات، الأنايب أو المضخات حسب طبيعة البضائع المشحونة، ويعد شحن البضائع على السفينة من أبرز المشكلات في مجال النقل البحري نظرا للمخاطر البحرية لهذا الشحن بصفة خاصة والرحلة البحرية بصفة عامة.¹

- رص البضاعة:

تعد عملية رص البضاعة عملية دقيقة جداً، وذلك لأن من الواجب رص البضاعة حسب طبيعتها في عنابر السفينة لتفادي أي هلاك أو تلف قد يصيب البضاعة أثناء الرحلة²، وبالتالي تتطلب عملية الرص العناية ورعاية ظروف البضائع إذ يجب المحافظة عليها في مكان بارد وذلك لتجنب تلف البضاعة كوضع الخشب بالقرب من الزيت، لتفادي تلف في حالة تسرب الزيت على الخشب، وعليه يجب رص البضاعة لتسهيل عملية التفريغ. ويتحمل الناقل البحري المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن الخطأ في رص البضاعة، ولا يعفى من هذه المسؤولية إذا قامت شركة مختصة بهذه العملية أو تابعوه لأن عملية الرص يجب أن تكون تحت إشرافه.

- تنفيذ العقد:

يعتبر تنفيذ العقد أهم التزام يقع على عاتق الناقل، حيث تكمن الغاية منه في نقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ والمتفق عليه خلال المدة المحددة في العقد، ولا يجوز للناقل تغيير السفينة التي شحنت عليها البضاعة إلا في حالة طارئة كعطل في³، وعلى الناقل البحري السير في الخط المعتاد ولا يعفى من المسؤولية في حالة تغيير المسار إلا إذا أثبت أن هناك قوة قاهرة كوجود عاصفة شديدة أو جبل من الثلج، أو إنقاذ أرواح⁴.

¹ يعقوب يوسف صرخوه، الوضع القانوني لرص البضائع والحاويات على سطح السفينة، مجلة الحقوق، كلية الحقوق، جامعة الكويت العدد الأول والرابع، مارس يونيو 1992، ص 11.

² طه، مصطفى كمال، الوجيز في القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1978 ص 36.

³ عبابنة محمود محمد. أحكام عقد النقل، عمان، ط 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، سنة 2015، ص 89.

⁴ محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري الليبي، القاهرة، د. ط، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر، 1970 ص 65.

- تفريغ البضاعة:

يقصد به إنزال البضاعة من السفينة إلى رصيف الميناء ويتم ذلك تحت إشراف الناقل البحري¹، ويكون التفريغ جزءاً من عقد النقل، ويجوز الاتفاق على أن عبء التفريغ يقع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه لأن عملية التفريغ ليست من النظام العام.

وتتم عملية التفريغ في المدة المتفق عليها في عقد النقل أو حسب العرف في ميناء الوصول، ويجب إخطار المرسل إليه بأن البضاعة قد وصلت ميناء التفريغ ليقوم باستلامها، وفي حالة إذا تأخر أو رفض استلام البضاعة يحق للناقل أن يتعاقد مع مقاول لتفريغ البضاعة بصفته وكيلًا عن الشاحن ثم يسلم الناقل سند الشحن للمرسل إليه أو لحامل سند الشحن، وفي حالة إذا تم الاتفاق أن المرسل إليه سوف يتولى عملية التفريغ ولم يتم بالتزامه، فيحق للناقل بعد انقضاء الميعاد الأصلي أن يطالب بالتعويض دون حاجة لإشعار الشاحن أو المرسل إليه.

- تسليم البضاعة:

بالرغم من انتهاء عملية تنفيذ عقد النقل عند تسليم البضاعة للمرسل إليه، إلا أن مسؤولية الناقل البحري لا تنتهي إلا إذا تم تسليم البضاعة بحالة سليمة كما هي مبينة بسند الشحن الخاص بتلك البضائع²، وعلى الناقل أن يسلم البضاعة تسليمًا فعلياً للمرسل إليه أو من يمثله، ويتوجب على الناقل أن يتحقق من شخصية المستلم لأن ذمته لا تبرأ إذا سلمها للشخص الذي له حق الاستلام.

¹ حمدي محمد كمال، مسؤولية الناقل البحري، الاسكندرية، ط1، منشأة المعارف، 1995، ص 50.

² عنانية محمود محمد، نفس المرجع السابق، 2015، ص 91.

خلاصة الفصل :

إن الشروط التجارية أو قواعد الانكوترمز، أو المصطلحات التجارية التي تعتبر غرفة التجارة الدولية المسؤولة عن وضعها والاستمرار في تحسينها وتنقيحها لتجعلها مناسبة لأي تغيرات في ساحة الأعمال والتجارة العالمية المتقلبة، التي تظل تختلف بيئتها بين تطور من ناحية تحسين احد أركانها من نقل أو شحن، أو تأمين أو تسليم ، أو من ناحية ما يحدث فيها من أزمات كأزمات الأوبئة مثلا ، ما يجعل على عاتق الغرفة التجارية العمل وبكل جد وبدون توقف على جعل المصطلحات آنية، قاضية على أي فرصة لسوء الفهم أو النزاعات بين أطراف العملية التجارية، وهو عمل تتقنه وهو ما رأيناه من خلال النظر الى كلا الامرين : سواء صانع القرار الغرفة التجارية. أو على تاريخ إصداراتها المتعلقة بالشروط التجارية، بقي أن نتعرف على مدى تأثير هذه الأخيرة في التأمين الذي سنتحدث عنه بشكل مفصل في الفصل الثاني ، أما عن واقع تأثير الشروط والتأمين في الجزائر فسيكون من نصيب الفصل الثالث .

الفصل الثاني

دراسة جوانب التأمين الدولي

تمهيد الفصل:

إن الإنسان ومنذ الأزل كان بحاجة ماسة إلى الحماية من كل مشكلات الحياة المعقدة التي تحيط به وعلى هذا الأساس بدأ في التفكير المستمر لاستنباط شتى السبل التي توفر له تلك الحماية. ومع اتساع حيز المبادلات والمعاملات التجارية خاصة و أنها تتم عبر الحدود الأمر الذي يجعلها عرضة للكثير من الأخطار المتعددة كان لزاما على المتعاملين الاقتصاديين السعي الدعوب والعمل المتواصل من أجل التغلب على تلك المخاطر وتخفيف عبئها ومن هنا تم الوصول إلى فكرة التأمين. و يعتبر النقل البحري أهم وسيلة لأغلب المبادلات التجارية الدولية لما يتميز به بقلة تكاليفه وزيادة حجم حمولته مقارنة بأنواع النقل الأخرى حيث أصبح يعتبر جزءا هاما في التجارة الخارجية إن لم نقل انه أصبح عصبها المحرك حديثا ومع ازدياد الطلب عليه أصبح الطلب على الخدمات التأمينية في تزايد مستمر الأمر الذي ينعكس بالإيجاب على تطور التجارة الخارجية و ازدهارها وعلى هذا الأساس سنتناول في هذا الفصل عموميات حول التأمين الدولي حيث سنخصص المبحث الأول للتأمين الدولي و الخطر والمبحث الثاني سنتناول فيه التأمين البحري.

المبحث الأول: التأمين الدولي و الخطر

يتعرض الإنسان خلال مراحل حياته المختلفة إلى العديد من الأخطار التي تعتبر هاجسا يهدد حياته المادية والمعنوية ويستند الإنسان إلى التأمين باعتباره الملاذ الآمن والية لحمايته، و هذا ما سنتطرق له في هذا المبحث.

المطلب الأول: عموميات حول الخطر

لقد حاول الاقتصاديون و الإحصائيون وأصحاب نظريات القرار ومنظرو التأمين طويلا مناقشة مفهوم الخطر وحالة عدم التأكد، كما كانت هناك اختلافات عديدة بينهم في وضع مفهوم شامل للخطر. غير أن هذه الاختلافات كانت متجهة نحو الشمول وتقليل العيوب التي وردت في سابقتها من التعاريف.

الفرع الأول: مفهوم الخطر

1-المفهوم اللغوي للخطر:

أ- لغة: إن كلمة خطر هي مستوحاة من المصطلح اللاتيني RESCASS أي RISQUE والذي يدل على الارتفاع في التوازن وحدوث تغير ما مقارنة مع ما كان منتظرا والانحراف المتوقع.¹

ب - اصطلاحا: هو ذلك الالتزام الذي يحمل في جوانبه الريبة وعدم التأكد المرفقين باحتمال وقوع النفع أو الضرر، حيث يكون هذا الأخير إما تدهورا أو خسارة.²

2- المفهوم الاقتصادي للخطر:

لقد تطرق له العديد من الكتاب والباحثون مما نتج عنه اختلافات عديدة فيما بين هذه المفاهيم الخاصة بالخطر، والتي سنتطرق إليها حيث يعرف كل من ويليامز و هاينز الخطر بأنه: الشك الموضوعي فيما يتعلق بنتيجة موقف معين أي أن الخطر هو حالة عدم التأكد.³

ومن المنظور المالي: التعرف المخاطر بأنها إمكانية حدوث انحراف في المستقبل بحيث تختلف النواتج المرغوب في تحقيقها عما هو متوقع، أو عدم التأكد من الناتج المالي في المستقبل القرار يتخذه الفرد الاقتصادي في الحاضر على أساس نتائج دراسة السلوك الظاهرة طبيعية في الماضي.⁴

¹ - صوار ي وسف، محاولة تقدير خطر عدم تسديد القرض النقطي والتقنية العصبية الاصطناعية بالبنوك الجزائرية أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة تلمسان، 2008، ص23

² - عبدلي لطيفة، دور ومكانة إدارة المخاطر في المؤسسة الاقتصادية، مذكرة ماجستير ، جامعة تلمسان، 2012، ص2

³ - بوزيد مجد، إدارة المخاطر في المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، مذكرة ماجستير ، جامعة بومرداس، 2009، ص82.

⁴ - شلال رشيد، تسيير المخاطر المالية في التجارة الخارجية الجزائرية، تخصص : إدارة العمليات التجارية مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم التجارية وجامعة الجزائر، الجزائر 2010 ص 355

كما يعرف الخطر بأنه: (الفرق الموجب بين الاحتمال الفعلي والمتوقع للخسائر المادية المحتملة إذن الخطر يتمثل في الانحراف الموجب بين الاحتمال الفعلي والاحتمال المتوقع له).

ويعرف أيضا الخطر بأنه: الخوف من أن المخاطر تتجاوز الخسائر المادية الفعلية للخسائر المتوقعة أو المحتملة حدثها لظرف طارئ غير متوقع¹.

كما عرف أيضا على أنه الشك أو الخوف من تحقق ظاهرة معينة أو موقف معين، بالنظر لما قد يترتب عليه من نتائج ضارة من الناحية المالية أو الاقتصادية².

كما عرف البروفيسور الاقتصادي نايت الخطر على أنه : حالة عدم التأكد الممكن قياسها . " هذا التعريف على الرغم من أنه يعطى لوضع عدم التأكد عند الفرد أساسا لتحديد الخطر إلا أنه يشترط ضرورة قياس هذه الحالة ، والتي ليست في جميع الحالات يمكننا ذلك لأن التغيرات المحددة لحالة عدم التأكد تحكمها في كثير من الأحيان أمور معنوية تنطوي على تصرفات شخصية بحته يصعب قياسها³

ويعرف الخطر أيضا على أنه: الخسارة المادية المحتملة نتيجة لوقوع حادث معين⁴ ، وقد حدد هذا التعريف نوع الخسارة محتملة الوقوع بأنها مادية في حين أنها قد تكون مادية ومعنوية في آن واحد . ويعرف أيضا على أنه: "توقع اختلافات في العائد بين المخطط والمطلوب والمتوقع حدوثه⁵

ويعرف أيضا على أنه: " احتمال الفشل الخسارة المحتملة في الدخل أو الثروة في العائد المتوقع نتيجة حادث معين أي أنا الخسارة تمس أكثر الأشخاص أو الممتلكات أو أي شكل من أشكال الثروة⁶.

نستخلص من كل هذه التعاريف أن الخطر يمكن تعريفه بأنه: حالة عدم التأكد والتي تلازم الذي يتخذ القرار نتيجة صعوبة التنبؤ وعدم التأكد من قراراته والتي قد ينتج عنها خسائر مادية أو معنوية أو كلاهما معا.

1 - محمد فتحي محمد علي، عبد الله عبد الحليم أبو بكر: مقدمة الرياضة المالية والتأمين، نون رقم طبعة، دون دار ومكان نشر 1977، ص 04

2 - احمد توفيق البلقيني، جمال عبد الباقي واصف، مبادئ إدارة الخطر والتأمين، دار الكتاب الأكاديمية ، مصر ، 2004، ص 15

3 - احمد توفيق البلقيني، جمال عبد الباقي واصف: المرجع نفسه 2004، ص 12

4 - بوزيد مجد، مرجع سبق ذكره، ص 82

5 - الهواري، إدارة المالية والتمويل طويل الأجل، دار الجيل للطباعة، عمان، 1985، ص 109 * عبدلي لطيفة، دور ومكانة إدارة المخاطر في المؤسسة الاقتصادية، ص 03.

6 - اسامة عزمى سلام، شقيري نوري موسى، ادارة الخطر والتأمين، دار حامد للنشر والتوزيع، عمان، 2007، ط1، ص 22.

الفرع الثاني: أسباب الخطر و سياسات مواجهته
أ- أسباب الخطر:

سنتطرق إلى أهم العوامل التي تؤدي أو تسبب حدوث المخاطر أولاً. عوامل موضوعية: وتتكون من خصائص الشيء موضوع الخطر والتي تزيد من احتمال وقوع الخسارة أو تزيد من حجم الخسارة المادية أو كليهما معاً. وعادة ما ترتبط هذه المسببات بالخواص الطبيعية أو الفسيولوجية للشيء أو الشخص المعرض للخطر¹.

وتتميز هذه المسببات بسهولة التعرف عليها وتحديد بدقة عن طريق دراسة النواحي الفنية أو المادية للشيء المعرض للخطر أو دراسة النواحي الصحية للأفراد، مثل وجود محطة بنزين أسفل المبنى المؤمن عليه ضد خطر الحريق إنما يعتبر من العوامل الموضوعية التي تؤدي إلى زيادة احتمال وقوع خطر الحريق بالمنزل، كذلك قيادة سيارة بها عيوب فنية أو إطاراتها تالفة، الأمراض الوراثية. ويمكن القول أن درجة التحكم في هذه العوامل الموضوعية محددة لأنها من المكونات الطبيعية للشخص أو الشيء المعرض للخطر، الأمر الذي يصعب معه تفادي نتائجها الضارة كلية²

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

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

2- عوامل شخصية إرادية: وهي مسببات الخطر التي تكون في صورة عوامل مساعدة تؤدي إلى زيادة درجة الخطورة أو زيادة حجم الخسارة المترتبة عن تحقق الخطر نتيجة فعل إرادي متعمد، المقصود منه إحداث الضرر أو زيادة حجمه، مثل الانتحار الذي يعتبر من المسببات التي تزيد من درجة خطورة الوفاة،

¹ - مختار محمود الهانسان، مرجع سبق ذكره، ص 3

² - محمد رفيق المصري: إدارة الخطر والتأمين، دار زهران للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2009، ص 18.17.

أيضا قيادة السيارة بسرعة كبيرة وجنونية تزيد من حوادث المرور، حالات الغش والاحتيال للحصول على أكبر تعويض ممكن من شركات التأمين¹.

وقد قام بعض كتاب التأمين باستنتاج تفرقة دقيقة بين مسببات الخطر الإرادية و مسببات الخطر اللإرادية. فتشير مسببات الخطر الإرادية إلى عدم الأمانة من جانب المؤمن له والتي تسبب زيادة تكرار وحدة الخسارة، ومن مسببات الخطر اللإرادية عدم الحذر أو اللامبالاة بالخسارة بسبب وجود التأمين، فبعض المؤمن لهم لا يهتمون ولا يبالون بالخسارة لأن لديهم تأمين².

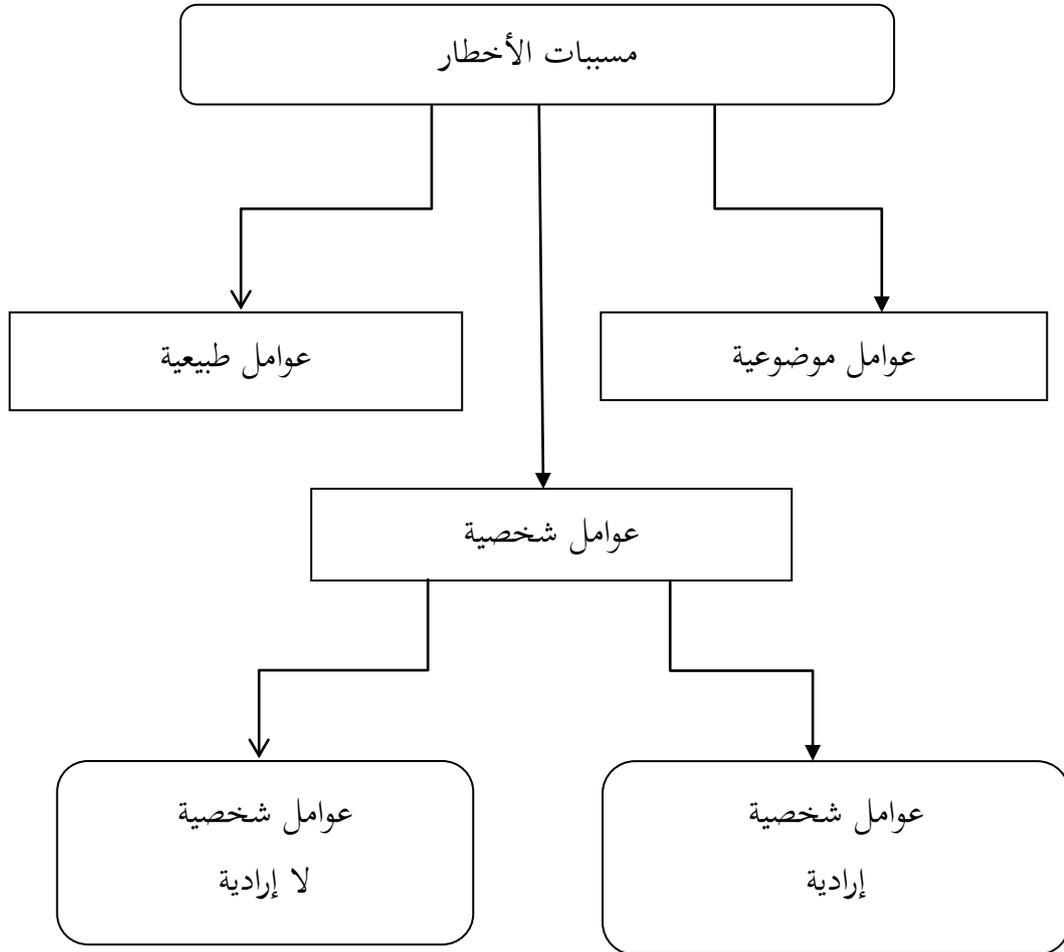
ثالثا. عوامل طبيعية: وهي عوامل تزيد من احتمال وقوع الخطر بأنواعه المختلفة، وذلك نتيجة لوقوع كوارث طبيعية كالفيضانات، البراكين، الزلازل والأعاصير..... إلخ، فلاشك أن إنشاء أحد المباني في مناطق زلزالية يكون معرض بدرجة كبيرة لخطر الانهيار والتهدم، كما أن إبحار أحد السفن في منطقة عرضة للأعاصير يزيد من احتمال وقوع خطر الغرق³.

¹ - مختار محمود الهانسي مرجع سبق ذكره، ص18.

² - مختار محمود الهانسي، مرجع سبق ذكره، ص14.

³ - نيل كروكفورد: مدخل إلى إدارة الخطر، ترجمة: تيسير حمد التريكي، مصباح كمال، ط3، دن، 2007، ص 87.

الشكل (1-2): مسببات الخطر



المصدر : من إعداد الطالبتين بالاعتماد على المراجع المذكورة أعلاه

ب- سياسات مواجهة الخطر

رغم أن الحياة الإنسانية مليئة بالأخطار، إلا أن الإنسان كان دائما يرفض نتائج وقوع الخطر ولا يرغب في حدوث الخسارة، و هذا ما دفع به إلى العمل على إيجاد و استحداث مجموعة من الطرق لمواجهة نتائج الخطر، هذه الطرق نلخصها في أربعة، كما يلي¹ :

أولا. الوقاية من الخطر : يحاول الإنسان من خلالها أن يتفادى الخطر و يمنع وقوعه، وذلك باستعمال وسائل مختلفة، كالتي تمنع انتشار الحريق و أجهزة الإنذار ضد السرقة، استعمال الأدوية المختلفة لمنع انتشار المرض و الأوبئة.

ثانيا. الادخار لمواجهة الخطر : رغم الوقاية من الخطر، إلا أن احتمال وقوعه يبقى واردا، لذا قد يلجأ الأفراد إلى الادخار لتكوين احتياطي لمواجهة الخسائر المالية التي تصيبهم إذا تحقق الخطر، فيستطيع مثلا ادخار جزء من دخله حتى يكون له مبلغ يلجأ إليه في حالة انقطاع دخله نتيجة حادث أو مرض، أو بلوغه سن الشيخوخة، أو تعرضه للسرقة أو الحريق .

ثالثا. التأمين التبادلي : يمكن للإنسان أن يلجأ إلى وسيلة أخرى، تتمثل في تعاونه مع الآخرين الذين يتعرضون مثله لخطر مماثل، و يتفقون على توزيع الخسارة المالية الكبيرة التي قد تصيب واحد منهم، و أن يتحمل كل واحد منهم جزءا بسيطا من هذه الخسارة، فيقل بذلك عبء الخطر عليهم جميعا، و تسمى هذه الطريقة بالتأمين التبادلي.

رابعا. التأمين التجاري الخاص : هذه الطريقة تقوم على تحويل الخطر الذي يتعرض له شخص معين إلى شخص آخر يكون في الغالب شركة أو هيئة حكومية، حيث يتعهد هذا الأخير بأن يعرض الأشخاص المعرضين لخطر معين عن الخسائر التي تصيبهم جراء وقوع هذا الخطر، و هذا مقابل مبلغ يدفعه كل منهم له، ليكون أقل نسبيا من المبلغ الذي يتعهد هو بتعويضه .

¹ H. De Moulins – Beaufor, Collection aide-mémoire, Tom 1 (biens et personnes), DUNOD, édition – paris, 1972, p 4.

المطلب الثاني: ماهية التأمين الدولي

الفرع الأول: مفهوم التأمين الدولي وأهميته

أولاً. مفهوم التأمين: إن نشأة التأمين لا يمكن نسبتها لحضارة معينة أو سنة معينة حتى يعرف بالضبط متى بدأ التأمين لكنها ترجع إلى عصور ما قبل الميلاد.

تشير المصادر التأمينية بأن أول اكتاب للتأمين البحري كان عام 1347م في مقهى يملكه: "ادوارد لويد" على حمولة سفينته¹، وبعد حريق لندن عام 1666م أوصى الدكتور " نيكولاس بازون بإنشاء أول مكتب للتأمين ضد الحريق، في حين أسهم "بينجامين فرانكلين" في عام 1752 بإنشاء أول شركة تأمين ضد أخطار الحريق، وفي عام 1762م أنشأت أول شركة تأمين على الحياة في بريطانيا وهي أول شركة استخدمت جداول التأمين المعمول بها الآن.

وفي النصف الأول من عام 1800م بدأ تأمين الحياة يظهر وينمو ببطء في الولايات المتحدة الأمريكية، وفي نفس العام بدأت أنواع التأمين الأخرى تظهر وتتسارع، وفي العام 1935م صادقت الكونغرس الأمريكي على قانون الضمان الاجتماعي والمعاشات وتعويض البطالة، و في عام 1944م سقت المحكمة العليا في الولايات المتحدة الأمريكية قانوناً يتضمن أن يكون التأمين تحت إشراف الدولة، وصادق الكونغرس على ذلك عام 1945م.

وفي أواخر العام 1960م تبنت أكثر من 10 ولايات أمريكية نظام تأمين السيارات، وفي العام 1965م أجازت حكومة الولايات المتحدة التأمين الصحي للعمال بعد تغييرهم لوظائفهم أو فقداها². نظراً لأهمية التأمين في الحياة اليومية وجب علينا الإحاطة بمفهومه، حيث أن إطلاق مصطلح على ظاهرة معينة أو نشاط معين تختلف مدلولاته من حيث المحتوى اللغوي لهذا المصطلح، وعليه فإن البحث عن تعريف التأمين يدفعنا حتماً في الخوض في مدلوله اللغوي، القانوني وكذا الاقتصادي.

¹- عز الدين فلاح، التأمين مبادئه وأنواعه الطبعة الأولى دار اسامة للنشر الاردن 2007 ص06.

² - سلمان زيدان، إدارة الخطر والتأمين، الطبعة الأولى، دار المناهج للنشر والتوزيع، الأردن، 2013، صص: 127-128.

1-التعريف اللغوي

التأمين في اللغة مصدر امن يؤمن مأخوذة من الاطمئنان¹ .
التأمين: من أمن أي اطمأن وزال خوفه بمعنى سكن قلبه².
ومن ذلك قوله تعالى: "وأمنهم من خوف"³

2-التعريف القانوني

يهتم التعريف القانوني للتأمين بالنظر إلى عقد التأمين كوسيلة قانونية يبرز العلاقة بين المؤمن والمؤمن له فتنشأ حقوقاً معينة لهذين الطرفين، ويحدد التزامات كل طرف منهما والمزايا المترتبة على التعاقد دون مراعاة للجانب الفني لعملية التأمين⁴

3-التعريف الاقتصادي

يعرف التأمين من الناحية الاقتصادية بأنه: أداة لتقليل الخطر الذي يواجه الفرد عن طريق تجميع عند كاف من الوحدات المتعرضة لنفس ذلك الخطر (كسيارة، منزل) لجعل الخسائر التي يتعرض لها كل فرد قابلة للتوقع بصفة جماعية، من ثم يمكن لكل صاحب وحدة الاشتراك بنصيب منسوب إلى ذلك الخطر⁵.

4-التعريف الفني

التأمين باعتباره عملية فنية أساسها قانون الإحصاء والأعداد الكبيرة، الجمع بين الأخطار القابلة للتأمين وإجراء المقاصة بينها، و بالتالي تحديد قيمة القسط. إذن فهو نظام مصمم ليقفل من ظاهرة علم التأكد للمؤمن له وذلك عن طريق نقل عبء الأخطار إلى المؤمن⁶.

5-التعريف الإسلامي

يعرف التأمين التعاوني الذي أنشأت على أساسه وتعمل بمقتضاه شركات التأمين الإسلامية بأنه: عقد تأمين جماعي، يلتزم بمقتضاه كل مشترك بدفع مبلغ معين من المال بقصد التعاون والتضامن مع بقية

¹ - نعمات محمد مختار ، التأمين التجاري والتأمين الإسلامي، بدون طبعة، المكتب الجامعي الحديث للنشر، مصر، 2005، ص 15.

² - عبد العزيز فهمي هيكمل، موسوعة المصطلحات الاقتصادية والإحصائية، بدون طبعة، دار النهضة العربية للنشر، بيروت، 1980، ص 52.

³ -سورة قريش، الآية 04

⁴ -سالم رشدي سريد، التأمين "المبادئ والأسس والنظريات"، الطبعة الأولى، دار الراجحة للنشر والتوزيع، 2015، ص 33.

⁵ -عز الدين فلاح، مرجع سبق ذكره ص14.

⁶ -نعمات محمد مختار ،مرجع سبق ذكره ص19.

المشتركين لتعويض المتضررين منهم على أساس التبرع

5 - تعريف التأمين حسب القانون الجزائري: "عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقيق الخطر المبين بالعقد وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى، يؤديها المؤمن له للمؤمن"¹. ومن مختلف التعريفات التي تطرقنا لها يمكن القول: "أن التأمين هو عملية يتم من خلالها اجتناب خسائر مالية كبيرة مقابل تحمل خسائر مالية صغيرة مؤكدة، حيث أنه يوفر الأمان والطمأنينة في نفس المؤمن، وسيلة فعالة لتكوين رؤوس الأموال، ووظيفة فعالة لتدعيم وإنعاش الاقتصاد الوطني".

ثانيا. أهمية التأمين: إن التأمين في جوهره يجب أن يقوم على التعاون والتعاقد الكلي يتجلى في أسمى معانيه، وهذا ما يجعل التأمين يقدم العديد من الأهمية نذكر منها: يوفر التأمين الطمأنينة والارتياح للمؤمن له، ضد خطر معين قد يتعرض له في نفسه أو في ماله، فالشخص يؤمن نفسه من الخسارة التي قد تصيبه في ماله أو تمسه في شخصه أو غيره.

إن التأمين هو أفضل وسيلة لتسهيل منح الائتمان ويتضح ذلك من خلال ما يوفره من ضمانات للمقترضين على أموالهم"²

"التأمين وسيلة مساعدة على تنمية الشعور بالمسؤولية و تقليل الحوادث، ويتضح ذلك من خلال دراسة أسباب وقوع الأخطار، وإصدار التعليمات والتوصيات بإتباع أنجح الوسائل للتقليل من هذه الأخطار، وعدم دفع التعويض في حالات مساهمة المؤمن له في إحداث الخطر أو المساعدة في إحداثه. التأمين يمكن رجال الأعمال تجنّب تجميد جزء من رأسمالهم لمواجهة الأخطار المختلفة التي يحتمل وقوعها، حيث أنهم يدفعون قسطا معيناً وبذلك يحققون ضمانا ضد الخسائر المالية التي يحتمل أن تصيبهم نتيجة وقوع خطر معين.³ وغالبا ما تكمن أهمية التأمين فيما يلي:

أولا. الأهمية الاجتماعية: وتتمثل في التعاون بين مجموعة من الأشخاص بهدف ضمان خطر معين، فيقوم كل منهم بدفع قسط أو اشتراك لتغطية الخسائر التي يمكن أن يتعرض لها أي أحد منهم.⁴ ثانيا. الأهمية النفسية: يؤدي التأمين وظيفة نفسية تتمثل في الأمان و ، إزالة الخوف من بال المؤمن له من أخطار الصدفة، ويصبح بهذه العملية يشعر بنوع من الارتياح على مستقبله ومستقبل نشاطه .

¹ -المادة 619 من القانون المدني الجزائري.

² - محمد حسين منصور، أحكام التأمين ، دار الجامعة الجديدة لنشر الإسكندرية، مصر، 2003، ص 10

³ - إبراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري ، الطبعة الأولى، ديوان المطبوعات الجزائرية، الجزائر، 1980، ص 43

⁴ - جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2000، ص 14- 15

ثالثا: الأهمية الاقتصادية: يشكل التأمين بدون منازع إحدى الوسائل الهامة للدخار، وذلك بواسطة تجميع رؤوس الأموال المكونة من أقساط و ، اشتراكات المستأمنين، التي تمثل في الواقع رصيذا لتغطية نتائج المخاطر وتزداد الأهمية الاقتصادية للتأمين في مجال المعاملات الدولية، حيث يشكل التأمين عاملا مشجعا لتكثيف المبادلات بين الشعوب، إذ يسمح للمستثمرين الأجانب والموردين بالقيام بعمليات عابرة للحدود دون خوف من الآثار السيئة التي تسببها المخاطر التجارية والسياسية وكذلك الطبيعية.¹

الفرع الثاني: أنواع التأمين الدولي

فلقد قسم التأمين الدولي إلى:

أولا: التأمين البري

يتضمن التأمين البري فرعين من التأمين هما: التأمين على الأضرار والتأمين على الأشخاص.

1- التأمين على الأضرار :

هو عقد تأمين ضد نتائج الحوادث التي تسبب ضررا لأموال المؤمن له وهدفه تعويض من تلك الحوادث، ولذا وقع تقسيمه إلى قسمين: تأمين على الأشياء وتأمين على المسؤولية.²

2- التأمين على الأشخاص و الرسملة:

توفر تأمينات الأشخاص حماية الفرد ومن يعولهم من الأخطار التي تؤدي إلى تخفيض قدرته الإنتاجية أو القضاء عليها تماما، ويمكن تقسيم الأخطار إلى الأنواع التالية³:

- الأخطار المرتبطة بمدة الحياة البشرية.
- الأخطار اثر حادث.
- العجز الدائم الجزئي أو الكلي.
- العجز المؤقت عن العمل. و تعويض المصاريف الطبيعية والصيدلانية والجراحية.

¹ - محمد حسن قاسم محاضرات في عقد التأمين الطبعة الثانية دار الجامعة لنشر والطباعة عمان 1999 ص35

² - زهرة البشير ، التأمين البري دراسة تحليلية وشرح لعقود التأمين، دار بوسلامة للطباعة والنشر، تونس 1975 ص113.

³ - الجريدة الرسمية العدد 13 سنة 1995

ثانيا: التأمينات الجوية

يعتبر تأمين الطيران من الأنواع الحديثة في التأمين إذا انه بدأ في نهاية العقد الأول من القرن العشرين، قبيل بدء الحرب العمالية الأولى بسنوات قليلة.¹

واكتسبت أول وثيقة للتأمين الجوي من قبل هيئة لويدز لندن عام 1911 وتوقفت شركة الاكتتاب في هذا النوع من التأمين سنة 1912 بعد استمرار سوء الأحوال الذي تسبب في حالات تحطم ترتب عنها خسائر على هذه وثائق التأمين الأولى في هذا المجال التي تم اكتتابها في البادئ الأمر من قبل مكتبتين متخصصين في التأمين البحري أما عن البداية الفعلية لمفهوم تأمين الطيران وانطلاقته الفعلية فتجسدت مع إمضاء "اتفاقية وارسو" في 12 أكتوبر 1929 التي مثلت معاهدة دولية عاجلت مشكلة مسؤولية الناقل الجوي، أين تم بموجبها تثبيت بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي²

فيعرف عقد التأمين الجوي بأنه ذلك النوع من العقود التأمين الذي يغطي المخاطر التي تتعرض لها الطائرة أو الحمولة، والناجمة عن حوادث تشغيل أو صيانة أو إصلاح أو صنع الطائرات أو حوادث النقل الجوي والمسؤولية عنها³

وينقسم التأمين الجوي إلى: تأمين أجسام المراكب الجوية، تأمين المسؤولية المدنية وتأمين البضائع المنقولة⁴.

ثالثا: التأمينات البحرية

والتأمين البحري هو أقدم أنواع التأمين، إذ سبق التأمين البري في الظهور بوقت بعيد نظرا للمخاطر الجسمية التي تكتنف الملاحة البحرية⁵.

ويمكن القول أن أصل التأمين البحري يرجع إلى سنة 215 قبل الميلاد فقد ظهر من الوثائق القديمة أن مستوردي المعدات الحربية في العصر الروماني كانوا يطالبون الحكومة الرومانية بأن تقبل كافة أخطار الفقد الناشئة من هجمات الأعداء، أو من الأعاصير التي كانت تحدث لهذه المعدات أثناء شحنها على السفينة. أما عن ظهور وثائق التأمين البحري فأول ما ظهرت باللغة الإيطالية، والدليل على هذا الوثيقة المحفوظة

¹ - إبراهيم عصام الدين عمر، واصف جورج، تأمين بحري وطيران، الجهاز المركزي للكتب الجامعية، القاهرة، مصر، 1981 ص59.

² - Alexander T, Bruce D chadbourne Wells, Introduction to Aviation Insurance and Risk Management, Third Edition, krieglerPublishingCompany 2007 p03.04

³ - <http://www.arab-ency.com>, 20/04/2019

⁴ - عمر عصام الدين، تأمين النقل البحري والبري والجوي، الاتحاد المصري للتأمين، القاهرة، مصر، 1992، ص160.

⁵ - طه مصطفىكمال، التأمين البحري الضمان البحري، الدار الجامعية، بيروت، لبنان، 1992، ص06.

أرشيف المحكمة البحرية بالجلترا، وهذه الوثيقة مؤرخة في 20 سبتمبر 1547، والشروط العامة الواردة بها مكتوبة باللغة الإيطالية، أما البيانات الخاصة بالتأمين فمكتوبة باللغة الإنجليزية.¹

المبحث الثاني: ماهية التأمين البحري

يعتبر التأمين البحري أهم فرع من فروع نظام التأمين وأكثرها انتشارا وقد اكتسب أهميته وسعة انتشاره من صفته الدولية التي يتميز بها عن فروع التأمين الأخرى فارتباطه الوثيق بالتجارة الدولية جعل منه تأمين شبه إلزامي.

المطلب الأول: مفاهيم حول التأمين البحري

الفرع الأول: تعريف التأمين البحري وخصائصه

أولا: تعريف عقد التأمين البحري

1 - تعريف عقد التأمين البحري في التشريع المقارن عاجلت جل التشريعات المقارنة عقد التأمين البحري، وأغلب هذه التشريعات تطرقت إلى تعريفه، ومن بين هذه التشريعات نجد القانون الإنجليزي والقانون الفرنسي الذي تأثرت بهما القوانين العربية، وفيما يلي عرض لتعريف المشرع الفرنسي والمشرع الإنكليزي لعقد التأمين البحري.

أ- تعريف عقد التأمين البحري في القانون الفرنسي جاء تعريف عقد التأمين البحري في المادة الأولى من قانون 03 جويلية 1967، التي أصبحت المادة 172-1 من تقنين التأمين الفرنسي، بهدف تمييز التأمين البحري عن غيره من أنواع التأمين لاختلافهم في بعض الأحكام، إذ نجد المشرع الفرنسي قد عرف التأمين البحري بموضوعه أو محله وهو الخطر، وقد عرف هذا الأخير بدوره بمعيار جديد هو "العملية البحرية

" واستبدل "الرحلة البحرية" باعتبارها كلمة عملية أكثر شمولية من كلمة الرحلة البحرية أو الرسالة البحرية، وهذا ما يتجلى في نص هذه المادة التي جاء فيها : يخضع لهذا الباب المتعلق بالتأمين البحري)، كل عقد تأمين يكون محله ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية».²

فمن خلال إعادة صياغة النص المعرف للتأمين البحري أوسع من نطاق هذا الأخير باستبداله فكرة الرسالة البحرية بفكرة العملية البحرية"، التي أدت إلى شساعة نطاق الأخطار المضمونة بحريا بشكل واضح وكبير،

¹ - عبد الله سلامة، عصام الدين عمر ، التأمين البحري أصوله العلمية والعملية 1981 ص 22. 58.

² - يعقوبي صبرينة عقد التأمين البحري مذكرة ماجيستر في القانون جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2017، ص: 9-11

فهي صيغة مرنة تستطيع أن تشمل جميع أنواع العمليات بما في ذلك العمليات التي تتم في الموانئ كالقطر والإرشاد والأشغال الأخرى المتعلقة بالموانئ، وإقامة الأرضيات للأحواض، فنشاط الملاحة البحرية ينطوي على سلسلة من العمليات المتسلسلة والضرورية، فمنها ما هو ينتمي إلى الملاحة بشكل مباشر كالنقل ومنها ما ينتمي إليها بشكل غير مباشر كالقطر والإرشاد والرسوم والإصلاح والبناء والنقل البري أو النهري أو الجوي كبضاعة قبل أو بعد النقل البحري مما يجعل هذه العمليات التجارية تشكل وحدة متكاملة يجب أن تخضع لنظام قانوني واحد عملاً بالمبدأ المنطقي الفرع يتبع الأصل" وهو ما يسمى في الفقه بنظرية التبعية، كما أنه من الصعب الفصل بين العمليات المتعاقبة مما جعل الضرورة التجارية القائمة على التبسيط وهما من دعائم القانون التجاري، وهذا التعريف ضروري لتحديد التأمين البحري عن التأمين البري، فالمشرع الفرنسي في تعريفه هذا أيضاً لم يعتمد على خطر البحر ليعرف التأمين البحري (أحد الأخطار المضمونة) إنما لضمان الأخطار بأنه عملية بحرية.

ب - تعريف عقد التأمين البحري في القانون الإنجليزي لقد عرف المشرع الإنجليزي عقد التأمين البحري في المادة الأولى من قانون 1906 بقوله: « عقد التأمين البحري هو عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له وفقاً للطريقة وإلى الحد المتفق عليه عن خسائر بحرية، وهي الخسائر التي تنشأ عن مخاطرة بحرية » يتضح من خلال هذه المادة أن المشرع الإنجليزي قد تبني معياراً جديداً في تعريفه لعقد التأمين البحري، ألى وهو المخاطرة البحرية، التي تعني الخطر بمداول السبب، وبذلك يكون التشريع الإنجليزي هو الأسبق إلى تعريف التأمين البحري بواسطة الخطر البحري الذي أطلق عليه عبارة المخاطر البحرية والتي عرفها على وجه المثال في المادة 03 من قانون 1906 وليس على سبيل الحصر كون أن الأخطار البحرية غير قابلة للحصر وهي محل تغير وتطور مستمر، وما نلاحظه في هذا التعريف أن المشرع الإنجليزي أخذ في تعريفه مبدأ العقد شريعة المتعاقدين، فالمؤمن يلتزم بالتعويض المتفق عليه وهي إشارة واضحة إلى تأكيد الطابع التعاقدي وضرورة ترك الحرية للمتعاقدين.¹

2 - تعريف التأمين البحري في القانون الجزائري جاء التقنين البحري لسنة 1976 فارغاً من أحكام التأمين البحري، على عكس قانون 80/07 المؤرخ في 09 أوت 1980 والأمر 95/07 المؤرخ في 25 جانفي 1995. فقد نصت المادة الأولى من الباب الثاني المتعلق بالتأمين البحري للأمر رقم 80/07 على أنه « تطبق أحكام هذا الباب على كل عقد تأمين هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما » كما تقابلها المادة 92 والتي هي بالمقابل المادة الأولى من الباب الثاني المتعلق بالتأمين البحري من

¹- يعقوبي صبرينة، نفس المرجع، ص 11

الأمر 95/07 والتي تنص هي الأخيرة على أنه « تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري » فتعتبر هاتين المادتين بمثابة تعريف للتأمين البحري، فحاء بما المشرع ليفرق بين التأمين البحري والتأمينات الأخرى.

كما يلاحظ أن التعريف الذي جاء به قانون رقم 80-07 أشمل نطاقا بعبارة "عملية بحرية" حيث يشمل الإرشاد والقطر وإصلاح الموانئ والأرضيات وبناء السفن والإصلاح...

على عكس التعريف الذي جاء في القانون رقم 95/07 الذي جاء بعبارة "عملية نقل بحرية" حيث حصر التأمين البحري في عملية النقل البحري وبقية العمليات الأخرى والتي سبق وأن ذكرتها لا تدخل في عملية الرحلة أو التأمين بصفة عامة.

أخذ المشرع الجزائري بمعيار العملية البحرية رغم الغموض في النص الجديد، ولعل ما يوضح ذلك أنه أجاز التأمين على السفينة أثناء البناء أو الرسو في الموانئ حسب ما اتفق عليه في العقد، وهذا ما أكدته المادة 149 من القانون 80/07 المقابلة للمادة 124 من الأمر 95/07، كما أكد ذلك أيضا في التأمين على البضائع بامتداد التأمين إلى الأخطار

التبعية للنقل البحري من أخطار برية أو نهرية أو جوية، وهذا ما نصت إليه المادة 160 من قانون 80/07 المقابلة للمادة 136 من الأمر 95/07 كما أن المشرع الفرنسي لم يستعمل مصطلح عملية نقل بحري، وبالرغم من تطابق أحكام القانون الجزائري لتقنين التأمين الفرنسي، إلا أنه نجد النص المترجم للعربية استعمل المشرع كلمة يهدف OBJECTIF أما النص الفرنسي استعمل كلمة OBJET أي المحل وهذه الأخيرة هي الأوسع نطاقا، والشيء نفسه في النص الجزائري القديم فقد أدرج عقد التأمين في العملية البحرية الأكثر شمولا لهذا يجب العمل على تفسير وثائق التأمين بمعيار العملية.

دعم تعريف التأمين البحري إلى جانب القانون الخاص قانون عام الذي عرف التأمين في المادة 619 من القانون المدني الجزائري حيث نصت بأن «التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغ امن المال أو أيراد أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن». وفي القانون العام استعمل مصطلح العقد وتطرق إلى أطرافه وبين العنصر الجوهري إلا وهو "الخطر".

ثانيا: خصائص التأمين البحري

في بعض العقود يعتبر عقد التأمين البحري من العقود الرضائية والاحتمالية والمع اوضة وهو عقد من عقود حسن النية والإذعان وهو عقد تجاري، وذلك ما سنتناوله على النحو الآتي:

1- الرضائية والاحتمالية

عقد التأمين على السفينة عقد رضائي ينعقد بمجرد تطابق الإرادتين على إحداث الالتزام بمعنى آخر، هو عقد ينعقد بمجرد أن يتبادل طرفاه المؤمن والمؤمن له التعبير عن إرادتهما في التعاقد، ورغم الشروط الشكلية التي يتطلبها هذا العقد فهي للإثبات، وليس للانعقاد وهذا بالرجوع إلى المادة 97 أمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

كما أنه عقد احتمالي بمعنى أن كلا المتعاقدين لا يستطيعان تحديد ما يلزمان به من أداء وقت إبرام العقد، إذ هو يرد على أمر غير محقق هو احتمال تحقق الخطر المؤمن منه، ولذلك فإن هذا الخطر يصبح ركن من أركان العقد لا قيام له بدونه¹، وتبعاً يجب أن يكون المال المؤمن عليه معرضاً للخطر، فإذا كان الخطر المؤمن منه قد تحقق أو زال قبل التأمين، فإن العقد يكون باطلاً لانعدام محله وموضوعه.

2- عقد إذعان ومن عقود حسن النية

عقد التأمين هو عقد إذعان، وهو الجانب الذي لا يملك فيه المؤمن له إلا أن ينزل عند شروط المؤمن، حيث أنه لا يبرم بتفاوض حر بين الطرفين لشروطه، بل إن شركات التأمين تفرض على المؤمن لهم شروطها في وثيقة مطبوعة، ولا يملك هؤلاء إلا قبولها دون مناقشة. كما نلاحظ أن هذا تغلب عليه العلاقة القانونية أكثر من العلاقة التعاقدية، وبالتالي فهو تنظيم قانوني لمجموعة من العلاقات، تأتي على شكل بنود يتدخل فيها المشرع بنوع من الصرامة من أجل تحقيق هدفين: الهدف الأول هو فرض الرقابة على شركات التأمين، أما الهدف الثاني فهو حماية الطرف الضعيف في العقد².

¹ - مصطفى كامل طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، طبعة 2005، ص 467.

² - إبراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري، الجزء الأول، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992، ص 152.

الفرع الثاني: أهمية التأمين البحري

يمكن تلخيص أهمية التأمين البحري كالتالي:

يعمل التأمين البحري على تشجيع الهيئات والأشخاص على استثمار أموالهم في التجارة الخارجية مطمئنين إلى الضمانات التي يقدمها لهم نتيجة لوقوع الخسائر خلال عملية النقل المختلفة. أولاً: يعتبر التأمين البحري أحد أهم بنود التجارة غير المنظورة والتي تدخل ضمن تقسيمات ميزان المعاملات الجارية مما يجعل التأمين البحري يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالدخل والإنتاج ويعتبر أحد عوامل دفع خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

ثانياً: وسيلة لأيجاد نوع من الروابط بين الدول وتحسين العلاقات التجارية والاقتصادية والسياسية.

ثالثاً: العمل على إدخال عملات أجنبية وخروج عملات محلية.

رابعاً: يعتبر التأمين البحري ضماناً كافياً لما تقدمه البنوك من أموال لتمويل التجارة الخارجية.¹ خامساً: حفظ رؤوس الأموال وتوزيع الثروات الاقتصادية على مختلف البلدان سواء إن كانت تلك الثروات على شكل مواد أولية أو مواد نصف مصنعة أو تامة الصنع.²

سادساً: ازدهار وتطور الملاحة البحرية، وكذلك ازدهار تطور صناعة السفن والصناعات التي تعتمد عليها.³

المطلب الثاني: عقد التأمين البحري وأثره على التجارة الخارجية

الفرع الأول: وثائق التأمين البحري وأنواع عقودها

أولاً. وثائق التأمين البحري:

تنص المادة 139 من قانون التأمينات على أنه: " يمكن تأمين البضائع بوثيقتين :

1- وثيقة تأمين سفيرية (Police au voyage) :

توصف وثيقة التأمين البحري على البضاعة بكونها وثيقة تأمين سفيرية، عندما تتضمن عقد تأمين بحري يغطي الأضرار المادية التي قد تتعرض لها البضائع أو مواد التجهيز المنقولة، خلال رحلة معينة، حيث تتلزم فترة سريان هذه الوثيقة مع فترة الرحلة البحرية¹.

¹ - عقل سعيد جمعة، عريقات حربي محمد، مبادئ التأمين، الطبعة الأولى دار البداية ناشرون وموزعون، جامعة البتراء، عمان، الأردن 2016 ص 134.

² - فلاح عز الدين، التأمين مبادئه وأنواعه، دار أسامة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2011، ص 104.

³ - بن غاتم علي، دون سنة نشر، التأمين البحري وذاتيته نظامه القانوني، الطبعة الثالثة ديوان المطبوعات الجامعية 2013 ص 434.

ومن المهم جدا عند البحث في سريان هذه الوثيقة، التمييز بين تاريخ إبرام عقد التأمين الذي هو نفسه تاريخ صدور وثيقة التأمين أو وثيقة الإشعار بالتغطية، وبين تاريخ بدء سريان فترة التعرض للخطر. فمسؤولية المؤمن عن ضمان نتائج الخطر، لا تقوم بمجرد صدور وثيقة التأمين وتسديد المؤمن له للقسط، بل تتوقف على شرط البداية الفعلية لفترة التعرض للخطر (بداية الرحلة البحرية) .

فليس من الضروري أن تصاحب فترة بدء التعرض للخطر تاريخ إبرام عقد التأمين، إذ قد تتخلف حالة التعرض للخطر لسبب أو لآخر، لذا فإن مسؤولية المؤمن عن ضمان نتائج الخطر تتراخى هي الأخرى لحين بدء فترة التعرض . ومع ذلك فإن حالة التعرض للخطر يجب أن تبدأ خلال مدة معقولة بعد إبرام عقد التأمين، فإن أصبح التأخير غير معقول كان ذلك قرينة على تخلف حالة الخطر، مما قد يعرض عقد التأمين للبطلان . ولم يغفل المشرع الجزائري عن معالجة مسألة التأخير هاته من خلال نص المادة 99 من قانون التأمينات التي تنص على أنه : " لا يترتب عن التأمين أي أثر إذا لم يبدأ حدوث الأخطار خلال شهرين من إبرام العقد أو من التاريخ المحدد لبدء أثر الأخطار إلا إذا وقع الإتفاق على أجل جديد " . حيث منحت هذه المادة لطرفي العقد إمكانية الإتفاق على أجل جديد، إذا انقضى الأجل الأول المتفق عليه في العقد دون بدء سريان الأخطار، وذلك بدلا من إبطاله .

وعن مجال الضمان، نصت المادة 137 من نفس القانون على أنه : " يسري التأمين على البضائع بدون إنقطاع حيثما كانت في حدود الرحلة المذكورة في وثيقة التأمين " . حيث يمكن لطرفي العقد بموجب هذه المادة الإتفاق على سريان الوثيقة من حيث المكان، من حين تحميل البضاعة على السفينة الناقلة بميناء الشحن المتفق عليه، إلى غاية تفريغها بميناء التفريغ المحدد في العقد، كما يمكن للمؤمن له أن يوسع من نطاق عقد تأمينه، بأن يتفق مع المؤمن على ضمان البضاعة من نتائج أخطار الطريق خلال عمليات النقل البري أو النهري أو الجوي المتممة للرحلة البحرية ابتداء أو إنتهاء، بمعنى من وقت خروج البضاعة من مخازن المرسل المحددة في العقد لحين دخولها إلى مخازن المرسل إليه المعينة أيضا (التأمين من المخزن إلى المخزن الذي سبق الإشارة إليه) حسبما نصت عليه المادة 136 من نفس القانون، على أن تطبق على كامل الرحلة الأحكام المتعلقة بالتأمين البحري . إن امتداد عقد التأمين لتغطية أخطار النقل البري أو النهري أو الجوي المتمم للنقل البحري، لن يؤثر في وثيقة التأمين بكونها وثيقة سفيرية، كما لا يخرج العقد عن كونه عقد تأمين بحري، بشرط أن تكون جميع مراحل النقل مغطاة بسند شحن مباشر واحد، يمتد حكمه من مخازن المرسل إلى مخازن المرسل إليه .

أما إذا كانت مراحل عملية النقل مجزأة، فإن حكم عقد التأمين البحري ينحصر فقط بعملية النقل البحري من ميناء المغادرة إلى ميناء جهة الوصول، أما مراحل النقل الأخرى (البرية، البحرية، الجوية) فتخضع لأحكام التأمين المتعلقة بها¹.

كما عالج المشرع مسألة الانحراف وتغيير الرحلة، حيث أكد على استمرار سريان وثيقة التأمين إذا كان تغيير مسار السفينة اضطراريا خارجا عن إرادة ورقابة المؤمن له (المادة 137 / 2 من نفس القانون). أما في حالة التغيير الطوعي، فلا يتوقف سريان الوثيقة إلا بعد خروج السفينة عن المسار المتفق عليه أو المسار المعتاد في حالة عدم وجود إتفاق.

ونصت نفس المادة على عدم سريان التغطية التأمينية في حال حصول تغيير أو استبدال للسفينة (المسافنة (Transbordement) بعلم وإرادة المؤمن له، ولكن إذا تم هذا التغيير نتيجة إصابة السفينة المحددة في العقد بأضرار تعجز على إثرها عن الاستمرار في رحلتها، على نحو يلزم معه نقل البضائع على سفينة أخرى فالضمان في هذه الحالة يبقى ساري المفعول²

وتجدر الإشارة في الأخير إلى أن وثيقة تأمين سفرية مناسبة لضمان الشحنات العرضية expéditions Des occasionnelles ، وأن المعلومات المتعلقة بالبضاعة، كميتها، قيمتها، اسم السفينة الناقلة ميناء الشحن، ميناء التفريغ تكون معروفة عند اكتتاب العقد وذلك من خلال سند الشحن، فالخطر في هذه الوثيقة يتم تحديده بشكل جيد³

2- وثيقة التأمين المفتوحة (Police flottante)

تعرف هذه الوثيقة أيضا باسم الوثيقة العائمة أو وثيقة الإشتراك، وأوجدتها متطلبات التجارة الخارجية البحرية . فمن المألوف أن تتشابك وتمتد علاقات التجار من مصدريين ومستوردين في التجارة البحرية عندما يقومون بتصدير أو استيراد البضائع على شحنات متتابعة أو متعاقبة إلى جهات معينة أو مختلفة ولأوقات طويلة، بحيث يجد هؤلاء مشقة في إبرام عقد تأمين منفرد، و إستصدار وثيقة قائمة بذاتها لتغطية المخاطر البحرية لكل شحنة يتولون تصديرها أو استيرادها، ناهيك عن طول الوقت و إرتفاع النفقات اللازمة لذلك . ومن هنا ظهرت هذه الوثيقة، حيث تمنح ضمان تلقائي لجميع الإرساليات العائدة للمؤمن

¹ - بهاء بيج شكري، المرجع السابق، ص ص 652- 653.

² - جلال وفاء محمد، التأمين البحري على البضائع بوثيقة الإشتراك (وثيقة التأمين العائمة)، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية - مصر بدون رقم طبعة، 2002، ص ص 18- 19.

³ - La Compagnie Algérienne des Assurances (CAAT). Séminaire sur le transport maritime Alger. 2006.p.p.39 - 40. Voir aussi le site : www.ffsa.fr

له، أو التي ترسل إليه أو تلك التي تشحن من قبله لصالح شخص آخر، وتكون الوثيقة المفتوحة في الغالب محددة بوقت معين (تبرم عادة لمدة سنة قابلة للتجديد) وتبقى قائمة لحين إلغائها، حيث يتفق المؤمن له مع المؤمن على إصدارها ضمن مبلغ تأمين إجمالي يحدد في الوثيقة المذكورة، وفيما عدا مبلغ التأمين الإجمالي وشروط التأمين العامة لا تتضمن هذه الوثيقة أية تفاصيل عن الإرساليات المطلوب تغطيتها، ولا عن الجهات التي سترد منها أو ترسل إليها، ولا عن السفن الناقلة لها والتي جرى العمل على إدراجها في وثيقة التأمين العادية غير أن المؤمن له يلتزم بالتصريح بكل إرسالية من الإرساليات عند شحنها، مبينا نوع البضاعة ومواصفاتها وقيمتها والميناء الذي ستشحن له أو شحنت منه و اسم السفينة الناقلة، وذلك من خلال إشعار التحديد (Avis d'aliment) الموجه إلى المؤمن في المدة المحددة في العقد¹.

وعند استلام المؤمن للإشعار، يقوم بحساب قسط التأمين على أساس السعر الذي يتلاءم مع نوع وطبيعة البضاعة محل الإرسالية وقيمتها، ثم يصدر ملحقا يلحق بالوثيقة المفتوحة يتضمن جميع التفاصيل الواردة في تصريحات المؤمن له وتجدر الإشارة إلى أن هذا الإشعار ليس إلا إجراء لتسوية حقوق طرفي عقد التأمين، فكما انتهت محكمة النقض الفرنسية منذ أمد بعيد إلى أن واقعة شحن البضاعة هي وحدها التي تبعث الحياة في التأمين بمقتضى وثيقة الاشتراك² ويلزم المؤمن له بموجب الوثيقة المفتوحة، كما ذكرنا سابقا، بالتصريح بجميع الإرساليات دون استثناء، سواء تم الإرسال لحسابه أو تنفيذًا لعقود تكلفه التزام التأمين، أو تم الإرسال لحساب الغير وتعهد فيه المؤمن له أن يقوم بالتأمين وفقا لنشاطه المهني باعتباره وكيلًا للعمولة أو مودعا لديه أو وسيطا للعبور أو غير ذلك (المادة 140 من قانون التأمينات). إذ لا يجوز له أن يتغاضى عن التصريح بأي إرسالية منها بأي حال من الأحوال، ويلتزم المؤمن من جانبه بقبول تغطية جميع الإرساليات المصرح بها ضمن حدود مبلغ التأمين المحدد لكل رحلة.

كما لا يجوز للمؤمن له أن يؤمن أي إرسالية من هذه الإرساليات بشكل مستقل لدى مؤمن آخر، لأن المؤمن يعتمد في تحديده لسعر قسط التأمين للإرساليات المختلفة على قانون الأعداد الكبرى (la loi des grands nombres) و أن إغفال التصريح ببعض الإرساليات، أو تأمين بعضها لدى مؤمن آخر سيخل بهذه القاعدة.

هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن المؤمن له إذا أعطي الحق بأن يختار بإرادته المنفردة الإرساليات التي يصرح بها، فقد يلجأ إلى التصريح بالإرساليات التي وصلت متضررة، على أساس أنه حسن النية عند إغفاله

¹ - أنظر نموذجًا لهذا الإشعار الملحق رقم 1.

² - علي سيد قاسم، وثيقة التأمين العائمة، دار الفكر العربي للطباعة والنشر، القاهرة - مصر - الطبعة الأولى 1991، ص 24.

التصريح قبل تحقق الخسارة، ويمتنع عن التصريح بالإرساليات التي وصلت سالمة . وقد تصدى المشرع الجزائري لهذه الظاهرة إذ نص في المادة 141 من قانون التأمينات على أن ضمان المرسلات يكون حقا مكتسبا ابتداء من تعرضها للأخطار المضمونة، شريطة أن يعلم المؤمن بالشحن خلال 8 أيام على الأكثر، ابتداء من استلام الإشعارات الضرورية، ويخفض هذا الأجل إلى 3 أيام من أيام العمل - تضيف الفقرة 2 من نفس المادة بالنسبة لأسفار المساحلة الوطنية . هذا فيما يتعلق بالإرساليات التي تتم لحساب المؤمن له أو تنفيذها لعقود تكلفه التزام التأمين، وفيما يتعلق بالمرسلات التي تتم لحساب الغير والتي تعهد فيها المؤمن له بأن يقوم بالتأمين وفقا لنشاطه المهني، كما سبق وأن ذكرنا، فالضمان يكون حقا مكتسبا ابتداء من تاريخ إعلام المؤمن .

كما أن الخطأ في البيانات التي يحتوي عليها التصريح، أو إغفال القيام به في التاريخ المحدد لذلك قد يتم بحسن نية، وهنا يمكن للمؤمن أن يتسامح بشأنه، أما إذا كان إغفال المؤمن له التصريح بإحدى الإرساليات أو التصريح بتفاصيلها بشكل مخالف للحقيقة، منطويا على الغش بقصد الإثراء على حساب المؤمن، فإنه يحق لهذا الأخير رفض الحادث، ويمتنع بذلك عن دفع أي تعويض مطالب به من قبل المؤمن له، أو فسخ وثيقة التأمين دون المساس بحقه في طلب الأقساط المتعلقة بالمرسلات غير المصرح بها عند تاريخ الفسخ، ذاك ما نصت عليه المادة 142 من نفس القانون . أما عن إغفال المؤمن له التصريح بقيمة الإرسالية عند شحن البضاعة، والقيام بذلك بعد تحقق الخسارة، أو بعد وصول الإرسالية إلى جهة الوصول، فهنا تتحدد مسؤولية المؤمن فقط بالقيمة القابلة للتأمين لتلك الإرسالية، والمتكونة من قيمة الشراء وأجور الشحن والتأمين مضافا إليها نسبة 20% من المجموع عن الربح المتوقع حسب التعامل التجاري + le prix 20% CAF) ، ويسوى التعويض عن الخسارة اللاحقة بالإرسالية حسب هذه القيمة. و بغية تفادي المؤمن مواجهة خسارة كبيرة نتيجة تعرض الإرساليات الحوادث بحرية، يجوز له أن يضيف إلى الوثيقة العائمة ما يعرف بشرط " سقف كل إرسالية " plein par expédition "، حيث يجنب هذا الشرط المؤمن حالة التراكم في البضاعة " Accumulation des facultés assurées " نتيجة قيام الشاحن بتكديس بضائع تتعلق بإرساليات متعددة في ميناء الشحن انتظارا لشحنها، أو حالة شحن أعداد كبيرة من الإرساليات على سفينة واحدة . كما يسمح للمؤمن بتحديد مسؤوليته عن الحادث الواحد بسقف معين بحيث يكون على علم بالحدود التي يحتفظ بها ويقوم بتغطيتها، وتلك التي يقوم بإعادة تأمينها¹.

¹ - يوسف حسن يوسف، النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي، المركز القومي، للإصدارات القانونية القاهرة - مصر - الطبعة الأولى 2013، ص ص 213- 214 .

وعن التكييف القانوني للوثيقة المفتوحة، فقد اختلف الشراح حول ما إذا كانت عقدا ناجزا مكتمل الأركان أم أنها عقد معلق على شرط، أم هي مجرد دليل على وعد بالتعاقد. فذهب البعض إلى أنها عقد ناجز وقائم من تاريخ توقيع وصدور الوثيقة العائمة، إذ يلتزم المؤمن له بموجبها بالتصريح بكافة الإرساليات التي تتم من قبله، كما يلتزم المؤمن بضمان هذه الإرساليات، وأن هذا الضمان حسب رأي هذا الفريق، ينشأ بشكل تلقائي من وقت التعرض للخطر، ولا يتوقف على تصريح المؤمن له بالإرسالية وتعيين البضاعة المتعلقة بها¹. غير أننا لا نميل إلى هذا الرأي، إذ يشترط عقد التأمين البحري وفقا للتشريعات التي تحكمه، أن يكون محل التأمين، أي المخاطرة البحرية، قائمة وقت إبرام العقد، أي أن تكون البضاعة المؤمن عليها، وهي أحد عناصر المخاطرة البحرية، موجودة فعلا ومعينة تعيينا نافيا للجهالة هو وجود شحنات في المستقبل² ويذهب فريق ثالث إلى اعتبارها مجرد إتفاق إطار " un contrat cadre " يضم مجموعة من عقود التأمين. أما نحن فنرى أن وثيقة التأمين المفتوحة أو العائمة، هي مجرد دليل كتابي على وعد بإبرام العقد والوعد بالتعاقد ملزم قانونا لمن صدر عنه، وهو أساس إلتزام المؤمن له بالتصريح بكل شحنة ينفذها، كما يعتبر أساس إلتزام المؤمن بقبول تغطية هذه الشحنات ضمن مبلغ تأمين إجمالي، وأن وجود مبلغ إجمالي في هذه الوثيقة، لا يجعل منها عقدا نهائيا، لأن هذا المبلغ ما هو إلا سقف لمسؤولية المؤمن. ومما يعزز رأينا هذا، أن المؤمن له لو غفل عن التصريح بإرسالية معينة ولم يقم بذلك إلا بعد تحقق الخسارة، يمكن للمؤمن أن يفسخ وثيقة التأمين، كما سبق وأن أشرنا، ولا يكون بذلك مسؤولا عن تعويض الخسائر اللاحقة. كما أن التزام المؤمن له بدفع قسط التأمين، وهو إلتزام جوهري في عقود التأمين، لا ينشأ إلا بعد تصريجه بالإرسالية وإصدار المؤمن شهادة التأمين بها، أي بقبوله نهائيا التأمين عليها³.

وتجدر الإشارة إلى أنه وبتفحصنا العديد من الكتب، لاحظنا أن بعض الكتاب يضيفون وثيقة الإشتراك المتناقصة " police a alimenter ou éteindre " كنوع ثالث من أنواع وثائق التأمين البحرية على البضائع، إلى جانب وثيقة التأمين المفتوحة ووثيقة تأمين سفيرية، إلا أن تلك الوثيقة ما هي إلا نوع من أنواع وثيقة التأمين المفتوحة أو العائمة أو وثيقة الإشتراك. ففيما يلتزم المؤمن في الوثيقة العائمة العادية بتغطية جميع البضائع التي يشحنها المؤمن له خلال الفترة الزمنية التي تستغرقها الوثيقة، وذلك في حدود مبلغ معين بالنسبة لكل رسالة على حدى، ومهما تعددت هذه الرسائل، فإن المؤمن بمقتضى وثيقة

¹ علي جمال الدين، القانون البحري، منشورات دار النهضة العربية - مصر - بدون رقم الطبعة، 1987، ص 396

² -مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، منشورات دار الجامعة الجديدة للنشر - مصر - بدون رقم الطبعة 1995، ص 443

³ -بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 670.

الإشتراك المتناقصة يلتزم بضمان جميع الرسائل التي تتم وفقا لشروط الوثيقة في حدود مبلغ إجمالي متفق عليه، على أن يخصم منه مبلغ التأمين الخاص بكل رسالة منها على حدى. فبينما يتحدد إلتزام المؤمن في الوثيقة العائمة العادية بمدة زمنية معينة، فإن إلتزام المؤمن في الوثيقة المتناقصة يتحدد بمبلغ إجمالي يتفق عليه الطرفان في العقد، وذلك دون التقييد بزمن معين . فالتفرقة إذا بين هاتين الوثيقتين قد فقدت الآن الكثير من أهميتها، لأن كل منهما تخضع لقواعد و أحكام قانونية موحدة¹ ونوه في الأخير إلى أن وثيقة التأمين المفتوحة متداولة بكثرة في الواقع العملي، نظرا للمزايا التي تحققها، والمتمثلة كما ذكرنا في شمول تغطيتها رسائل بحرية كثيرة ومتنوعة خلال فترة زمنية محددة، مما يجنب الأطراف إبرام وثيقة مستقلة خاصة بكل رسالة منها، الأمر الذي يوفر الوقت والنفقات، ويخفف من الإجراءات اللازمة لإبرام وثيقة خاصة بكل رسالة بحرية، إكتفاء بمجرد استيفاء إخطار بسيط يرسل من المؤمن له إلى المؤمن، يتعلق بكل إرسالية يتم شحنها. وعلاوة على ذلك، قد تحقق الوثيقة العائمة غايات اقتصادية لكل من المؤمن والمؤمن له . فمن ناحية، طول المدة التي قد تستغرقها هذه الوثيقة، يساعد المؤمن على الدقة في احتساب قيمة الأقساط وفقا للمخاطر التي تتعرض لها الشحنات المختلفة، مما قد يسمح له بتخفيض قيمة القسط و عرض شروط أفضل على المؤمن لهم كونه (المؤمن) متأكدا من الحصول على الأقساط لفترة طويلة، ولأن الوثيقة تتضمن توزيع المخاطر على عدد كبير من الرسائل البحرية، بما يتيح للمؤمن اكتساب مركز متميز في سوق التأمين . ومن ناحية أخرى فإن انخفاض قيمة القسط وثباته يمكن المؤمن له، سواء كان مصدرا أو مستوردا للبضاعة، من الحفاظ على استقرار أسعارها، والتعامل دون مغالاة في أثمانها، الأمر الذي يكسبه السمعة الحسنة ويقوي مركزه في السوق الدولية، هذا فضلا عن الميزة الكبرى المتمثلة في تلقائية الضمان الذي توفره هذه الوثيقة. وبهذا نكون قد ألمنا بشيء من التفصيل بأنواع وثائق التأمين على البضائع، أما عن أنواع الضمانات التي يمكن أن تتضمنها هذه الوثائق، فسيتم التطرق إليها من خلال الفرع الموالي .

ثانيا. أنواع عقود التأمين البحري:

تصنف أشكال عقود التأمين البحري إلى ثلاث أنواع:

1- يعتمد على موضوع التأمين:

أ- تأمين على جسم السفينة : حيث يكون جسم السفينة هو محل التأمين وملحقاتها من (عدد القوارب وأثاث وغيرها من لوازم الأبحار) والذي يهدف إلى توفير الحماية المادية الملاك السفينة عن طريق تعويضهم عن الخسائر المادية التي تتعرض لها هذه السفن نتيجة لتعرضها للأخطار البحرية من حريق وغرق وتلف

¹ - علي سيد قاسم، المرجع السابق، ص ص 40 - 41

وتصادم وفقد كلي أو جزئي مع استثناء الخسارة المادية الناتجة عن الاستهلاك نتيجة الاستعمال أو الخسائر الناتجة عن الصدأ أو النقص في الكفاءة لقيادة السفن.

ب- تأمين على البضائع: يعتبر التأمين على البضائع من أكثر أنواع التأمين البحري شيوعاً ويشمل كافة أنواع البضائع سواء على أشكال (سائلة أو جافة) سواء كانت مغلقة في صناديق خشبية أو ورقية، أو غير مغلقة كالحبوب والفحم ومواد البناء. وتمتد التغطية التأمينية إلى الأشياء الثمينة مثل الذهب والفضة واللوحات الثمينة.

ج- أجرة الشحن (النولون): تختص هذه العقود بضمان تعويض المؤمن له عن خسارته المتمثلة في ضياع أجرة النقل البحري من خلال إصدار وثائق تأمين أجرة النقل، إذ يشمل هذا العقد ما يستحقه مالك السفينة من أجرة الشحن وذلك مقابل نقله للبضائع إلى الجهة المطلوبة¹.

2- يعتمد على مدة التأمين

أ- تكون وثيقة التأمين لرحلة معينة.

ب- لمدة معينة.

3- يعتمد على نوع الخسائر

أ- وثائق تغطي الخسائر كلياً.

ب- وثائق تغطي جميع الخسائر ما عدا الخسائر الخاصة.

ج- وثائق جد جميع الأخطار.²

الفرع الثاني: أثر التأمين البحري على التجارة الخارجية

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

¹ - عقل سعيد جمعة، عريقات حربي محمد، مبادئ التأمين، ط1 ن دار البداية ناشرون وموزعون، جامعة البتراء، عمان، الأردن، 2016، ص 136

² - غيث أحمد، بدون سنة نشر، إدارة واقتصاديات النقل البحري، الفاروق الحديثة للطباعة والنشر، القاهرة، مصر، ص 133

وتعتبر البنوك هي المسؤولة إلى حد كبير عن تمويل عمليات التجارة الخارجية، والطريقة المتبعة في ذلك هي أن يقوم المشتري بعد إتمام الاتفاق بينه وبين البائع وتوقيع عقد البيع بفتح اعتماد مستندي في حدود البنوك لحساب البائع الذي يمكنه أن يحسب كمبيالة على المشتري بقيمة كل شحنة من البضائع يرسلها إليه، وفي هذه الحالة يكون البنك على استعداد خصم هذه الكمبيالة بشرط أن يكون مرفقا بمستندات الضمان اللازمة والمتمثلة في فاتورة البيع، إذن التصدير، سند الشحن، وثيقة التأمين البحري. و بهذا يتمكن البائع من أن يتحصل من البنك على ثمن بضائعه التي تم شحنها بدلا من انتظاره استلام المشتري لها وسداد الثمن، كما يتمكن البائع أيضا من استثمار أمواله وتتضح أهمية وثيقة التأمين ضمن المستندات المطلوبة في أن البنك تشترط أن تكون البضائع المنقولة مؤمنة ضد المخاطر البحرية ومن ضمنها خطر الحرب حتى يوافق على خصم الكمبيالة المحسوبة على المشتري، وفي حالة فقد البضائع أو تلفها يقوم المشتري بمطالبة شركة التأمين بقيمة التعويض طبقا لشروط وثيقة التأمين المبرمة عن طريقه أو بواسطة البائع إن كان له الحق في مثل هذه المطالبة وطبقا لاتفاقيات النقل الدولية يتحتم على البائع عند إرسال البضائع عن طريق البحر أن يخبر المشتري ببداية الرحلة حتى يتمكن الأخير من التأمين عليها ضد أخطار النقل البحري إن لم يكن البائع قد قام بالتأمين عليها طبقا لشروط عقد البيع و يعتبر البائع مسؤولا عن أي تلف أو خسارة تلحق البضائع المنقولة إذ لم يتم بتنفيذ هذا الالتزام القانوني.¹

¹ - زعموم صبرين مجلة دراسات متقدمة في المالية والمحاسبة ISSN 2018/2602 - 7151 المجلد: 03 العدد: 2020/02 ص 23 24

خلاصة الفصل:

تبين لنا من خلال هذا الفصل، أن تزايد المخاطر العابرة للحدود التي تؤثر على البضائع والممتلكات، كان لابد من مواجهتها بالتوجه نحو التأمين ومن هنا تطرقنا إلى التأمين الدولي وأنواعه المتعددة البري والجوي والبحري. حيث تم تناول التأمين البحري والتعرف عليه بدقة من خلال دراستنا لمفهومه خصائصه وأهميته وفي الأخير تم التطرق إلى أثر التأمين البحري على التجارة الخارجية ومدى تأثيره على ازدهار المبادلات التجارية الدولية.

و نظرا لكون التأمين الدولي هو أحد التزامات شروط التجارة الدولية، حيث نجد أنه يختلف من شرط لآخر، كما يختلف باختلاف التشريعات و القوانين حسب كل بلد، ارتأينا تخصيص الفصل القادم لتحليل العلاقة بينهما، مع تسليط الضوء على التشريعات ذات الصلة في الجزائر.

الفصل الثالث

تحليل العلاقة البينية لشروط التجارة الدولية
و التأمين الدولي في الجزائر

تمهيد الفصل :

في الحقيقة لا يمكن فصل التأمين عن الشروط التجارية في أي عملية تجارية فأى اختيار لشرط من الشروط، بالنسبة للمتعاملين التجاريين يكون مرتكزا على ما فيه من تسهيلات وتوضيحات للالتزامات المسطرة لكل طرف ومن بين هذه الالتزامات هو التكفل بالتأمين هل سيكون من نصيب البائع أو المشتري ، والجزائر سنت قوانين لتحكم عملية التأمين على الأخطار، وقد اتخذت إجراءات كثيرة، مع تغير الظروف التي مرت بها، من استقلال، إلى الانتقال من اقتصاد اشتراكي الذي يفرض سيطرة الحكومة على كل القطاعات إلى اقتصاد السوق المشجع على التحرر، وإعطاء عدة خيارات للمتعاملين الاقتصاديين. ومع كل تعديل حكومي كانت تضيق أو تتسع القدرات والإمكانيات في عمليات الاستيراد والتصدير ، في هذا الفصل نحاول أن نفهم العلاقة التي تؤثر وتتأثر بقوانين التأمين في الجزائر والشروط الموضوعية من قبل الغرفة التجارية .

لرؤية أوضح سنقسم الفصل إلى مبحثين :

- المبحث الأول: التأمين في الجزائر

- المبحث الثاني: الشروط التجارية و تأثيرها و تأثيرها بالتأمين في الجزائر

المبحث الأول : التأمين في الجزائر

يعتبر التأمين جزءا مهما في التجارة الخارجية لضمان حماية انتقال البضائع بين الدول ، ولأن الجزائر إحدى هاته الدول، ولا يمكنها ان تتغاضى عن ما تحتاجه في تعاملها مع العالم الخارجي. كان لا بد لها أن تهتم بجانب التأمين، وقد مر تاريخ هذا القطاع بعدة مراحل، خصوصا أن الجزائر كانت تحت الحكم الفرنسي في فترة من الفترات ، ثم بعد الاستقلال انتهجت أنظمة اقتصادية عدة في محاولة منها للوصول إلى الاستقرار الاقتصادي والسياسي وكل هذا أثر على مسار التأمين لتحاول سن القوانين وتحسين سوق التأمين ولازالت تعمل على ذلك.

المطلب الأول : المسار التاريخي للتأمين في الجزائر

إن كنا نريد التحدث عن التأمين وتقسيمه إلى مراحل نجد أن التأمين مر بمرحلتين فارقتين، التأمين قبل 1995، والتأمين بعد 1995 حيث تميزت بمرحلة الانفتاح ومحاولة مواكبة المتطلبات الدولية، وكل مرة تميزت هي الأخرى بمراحل عدة.

الفرع الأول : التأمين ما قبل 1995

لقد مر التأمين بعدة مراحل نقسمها إلى أربعة مراحل :

أولا : مرحلة ما قبل 1962:

في هذه المرحلة تم تطبيق القوانين والتشريعات الفرنسية المتعلقة بالتأمين . سنة 1861 تم إنشاء تعاونية تأمين الحريق في الجزائر والمستعمرات الفرنسية، لتلبية طلب المزارعين . كما تم تأسيس الصندوق المركزي لإعادة التأمين التبادلي في المجال الفلاحي سنة 1907 ويضم كل من تونس والمغرب والجزائر . من خلال هاتين المؤسستين نرى أن التأمين المطبق في الجزائر كان محدود المجال¹. ومن أهم هذه القوانين قانون 13 جويلية 1930 المتعلق بالتأمين البري والذي لم يطبق في الجزائر إلا سنة 1933 بمقتضى المرسوم الصادر عن السلطة الفرنسية بتاريخ 10 أوت 1933. ويعتبر تنظيم عقد التأمين البري المجال الأساسي لقانون 1930 وهذا ما أكدته مادته الأولى التي تنص على أن هذا القانون لا يتعلق إلا بالتأمينات البرية. وتكمن أهمية هذا القانون في تنظيم عقود التأمين بصورة محكمة حيث يعتبر أول محاولة من قبل المشرع الفرنسي في هذا المجال. وقد قدر عدد الشركات الفرنسية الناشطة في قطاع التأمين آنذاك بـ 270 شركة ولعل أهم النصوص المكملة القانون المؤرخ في 14 جوان 1938، وتتمثل أهميته في تنظيم رقابة الدولة على قطاع التأمين البري وتحديد المعايير التي ينبغي توافرها في شركات التأمين.

¹ مصعب بالي ، مسعود صديقي ، مساهمة قطاع التأمين في نم الاقتصاد الوطني ، المجلة الجزائرية للدراسات المحاسبية والمالية ، العدد 02، الجزائر ، جوان 2016، ص26.

ثم جاء المرسوم المكمل المؤرخ في 30 ديسمبر 1938 المتعلق بطرق إنشاء شركات التأمين والقواعد التي تخضع لها في تسييرها. ثم جاء المرسوم المؤرخ في أوت 1941 الذي ينظم عمل شركات التأمين ثم المرسوم المؤرخ في 06 مارس 1947 الذي يقضي بإنشاء التأمين بصفة فعلية في الجزائر لكن طبعا بما يخدم المصالح الفرنسية هناك، ويتضمن تكوين لائحة إدارية عامة لمراقبة مؤسسات التأمين بالجزائر.¹ بالإضافة إلى تلك النصوص كانت هناك نصوص أخرى تنظم عقود التأمين بالجزائر في مجالات كالتأمين الإلزامي على السيارات المحدد بالقانون المؤرخ في 27 فيفري 1958 والرسوم التطبيقي له المؤرخ في جانفي 1959

ثانيا: مرحلة الاستقلال ما بين 1962-1988:

تميزت هذه الفترة بالعديد من السياسات والإجراءات. كان أهمها احتكار الدولة لنشاط التأمين وتأمين جميع الشركات العاملة بالقطاع، وجب الذكر أنه رغم استقلال الجزائر سنة 1962، إلا أن الكثير من القطاعات لم تكن أخذت استقلالها بعد من الحكومة الفرنسية منها مجال التأمين الذي ظل يُسير من طرف مؤسسات أجنبية. بدأت هذه المرحلة من القانون 157/62 الصادر بتاريخ 21 ديسمبر 1962 و القاضي باستمرار تطبيق القوانين الفرنسية السارية قبل الاستقلال خاصة تلك التي تتعلق بتنظيم عقد التأمين الواردة في القانون 13 جويلية 1930 ومختلف النصوص المكملة والمعدلة له. لكن الشركات التي كانت تقوم بعمليات تأمين لا ليستفيد منها الأعوان الاقتصاديون في الجزائر، ولا اقتصادها ولا الدولة الجزائرية، بل كانت تنهرب من دفع التعويضات المستحقة لضحايا الحوادث، وتهرب الأموال إلى فرنسا. وهذا ما دفع السلطات العمومية في جزائر الاستقلال للإسراع بوقف هذا الخطر بتدخل المشرع بسن نصوص تشريعية في 08 جوان 1963.² جاء في إصدار القانون 197/63 التالي:³

- إنشاء عمليات إعادة التأمين وجعلها قانونية وإجبارية لجميع عمليات التأمين المحققة في الجزائر، من خلال تأسيس الصندوق الجزائري للتأمين وإعادة التأمين (CAAR) كمؤسسة وطنية .

¹ نبيل قبلي، بلي بلعوز، الإصلاحات القانونية في قطاع التأمين الجزائري ومدى توافقها مع المتطلبات الدولية، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، العدد 27، جامعة زيان عاشور الجلفة، الجزائر، ص258.

² محي الدين شبيبة، قوانين التأمين في الجزائر طورت المنظومة ولم تطول القطاع، مجلة العلوم الإنسانية، عدد 50، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، الجزائر، ديسمبر 2018، ص395.

³ نبيل قبلي، مرجع سبق ذكره، ص259.

- رقابة الدولة على مؤسسات التأمين التي تمارس نشاطها في الجزائر وفرض شروط الضمان التي يجب أن تراعيها هذه المؤسسات ويمكن تلخيص أهم الأهداف التي كان يرمي إليها القانون إلى : مراقبة استعمال الأموال المجمعة من الأقساط المحصلة ، وتجنب تحويل الأموال العمومية إلى الخارج عن طريق عمليات إعادة التأمين .
- ثم بدأت الدولة تقوي نشاطات المؤسسة العامة (CAAR)، لكي لا يؤثر توقف شركات التأمين الأجنبية عن نشاطاتها في تلك المرحلة ، وفي سنة 1964 أصبح للمؤسسة العامة الحق في المشاركة في كل عمليات إعادة التأمين وعمليات التأمين ، وقامت الدولة أيضا بتكثيف استثماراتها وأصبحت تعتمد على 17 شركة لتأدية الغرض التأميني منها .
- و منذ سنة 1966 بدأت الدولة باحتكار لعمليات التأمين. حيث أشارت المادة الأولى منه على أنه: من الآن فصاعدا يرجع استغلال كل عمليات التأمين للدولة. كما بسطت الدولة سيادتها على كافة شركات التأمين باتخاذها تدابير تقضي بتأميمها بالأمر رقم. - 129/6 المؤرخ في 27 ماي 1966.¹
- وتم إنشاء عدة شركات نذكرها باختصار:²
- الشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين CAAR : التي قلنا تم إنشاؤها سنة 1963 ، وقد كانت تلزم مختلف الشركات المزاوله لنشاطها في الجزائر بالتنازل عن 10 % لصالح CAAR .
- ثم تنازلت سنة 1975 عن نشاط إعادة التأمين للشركة المركزية CCR التي تم إنشاؤها بموجب الأمر 54/73 المؤرخ في 1973/10/01 ، وكان الهدف منها المساهمة في تنمية السوق الوطنية لإعادة التأمين ، وتحقيق التوازن المالي في مجال إعادة التأمين عن طريق العائدات المالية التعويضية وتطوير المبادلات والتعاون الدولي . وكان النشاط الفعلي لها سنة 1975 .

¹ بالي مصعب ، صديقي مسعود ، تطور قطاع التأمين في الجزائر ، مجلة رؤى الاقتصادية ، عدد 11 ، جامعة الشهيد حمه لخضر ، الوادي ، الجزائر ، ديسمبر 2016 ، ص 346 .

² نبيل قبلي ، بلي بلعوز ، مرجع سبق ذكره ، ص : 259-260 بتصرف .

- في 21 ماي 1975 تم تأمين شركة SAA الشركة الجزائرية للتأمين، التي أنشأت سنة 1963 وقد كانت شركة مختلطة. وبعد احتكار الدولة لعمليات التأمين، احتكرت الشركة كل من فرع السيارات، الأخطار البسيطة وتأمينات الحياة.
- و في سنة 1985 نشأت CAAT الشركة الجزائرية للتأمين الشامل، مهمتها كانت الاهتمام بالأخطار المرتبطة بفرع النقل. ثم بعد انتقلت لممارسة كل فروع التأمين.

ثالثا: مرحلة إلغاء التخصص 1988-1995:

في سنة 1988، تمتعت شركات التأمين باستقلالية أكبر بسبب الإصلاحات الاقتصادية التي ميزت الجزائر تلك الفترة. فابتداء من سنة 1989 تم إلغاء التخصص بالنسبة لشركات التأمين العمومية وفتح لها المجال لممارسة نشاطها في جميع فروع التأمين¹، وإلغاء التخصص وكان الهدف من هذا خلق جو تنافسي بينها .

وتم إنشاء الاتحاد الجزائري للتأمين وإعادة التأمين في 22 فيفري 1994 لتقوم بجملة من المهام وهي²:

- الدفاع عن المصلح المهنية للقطاع .
 - ترقية وتطوير نشاطات القطاع ، وتنظيم ملتقيات لذلك .
 - المساهمة في تحسين الخدمات المقدمة من طرف شركات التأمين .
 - العمل على تحسين مستوى كفاءة العاملين في القطاع .
- و رغم كل المحاولات السابقة لتحسين مجال التأمين، لم يتم تحقيق المستوى المطلوب لذلك ووجب إعادة النظر في القوانين المنظمة لمجال التأمين وإعادة تعديلها. بالتالي صدر الأمر 07/95 الذي تضمن تعديلات عميقة لقطاع التأمين، من أجل تحريره بشكل أكبر لكي يواقي المتطلبات الدولية التي فرضت نفسها على الساحة.

¹ لونيبي بوعلام، فكارشة سفيان، أشكال شركات التأمين في الجزائر، مجلة الابداع، مجلد 09، العدد 01، جامعة جيلالي بونعامة، الخلفة، الجزائر، سنة 2019، ص 355.

² نبيل قبلي، بلي بلعزوز، نفس المرجع السابق، ص 260.

الفرع الثاني : التأمين ما بعد 1995

في المرحلة التي كانت تحاول فيها الجزائر الانتقال من النظام الاشتراكي إلى اقتصاد أكثر تحررا وانفتاحا عن العالم أدركت انه لا بد أن تأتي بقوانين تساعد على الانفتاح والتقبل العالمي . من هذه القوانين جاء إصدار الامر 95-07 وقد جاء بتغييرات كثيرة نذكر منها:¹

- إلغاء احتكار الدولة لعمليات التأمين.

- تقليص التأمينات الإلزامية على بعض المخاطر بهدف خلق حرية تعاقدية بما يتماشى واقتصاد السوق.

- حرية شركات التأمين في الاكتتاب في عمليات التأمين المباشرة أو إعادة التأمين.

- إحداث مرونة على مستوى النصوص التشريعية الخاصة بالقطاع وتخفيف الشروط الخاصة بالحصول على الاعتماد

- فتح سوق التأمين أمام المستثمرين الوطنيين والأجانب الذين يرغبون في إنشاء شركات تأمين.

- السماح باعتماد الوسطاء في سوق التأمين الوكلاء العامون والسماسة الذين اختفى نشاطهم في عام 1972 ، بهدف توسيع وتطوير شبكة التوزيع.

- إرساء قواعد وأدوات للرقابة على شركات التأمين وإحداث جهاز استشاري يسمى "المجلس الوطني للتأمينات".

إلغاء القانون رقم 80-07 المؤرخ في 09 أوت 1980 المتعلق بالتأمينات.

كما تم ولأول مرة فتح المجال للشركات الخاصة والأجنبية لممارسة عمليات التأمين بالجزائر، مع حرية الاختيار أن تأخذ شكل شركات ذات أسهم أو ذات شكل تعاوضي، كما يمكن للشركات الأجنبية اختيار إنشاء مكتب تمثيل لها بالجزائر بداية من جانفي 2007. ومن أهم ما جاء به الأمر 95-07 إحداث إنشاء المجلس الوطني للتأمينات (CNA) جهاز متخصص في مجال التعريفات لدى وزير المالية.

أضف إلى ذلك أن الأمر 95-07 قام برسم الإطار القانوني لممارسة نشاط التأمين بالجزائر في

المجلات التالية:²

¹ الامر 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995.

² نبيل قبلي ،بلي بلعوز ،مرجع سبق ذكره ،الجزائر ،ص261.

- مجال شركات التأمين وإعادة التأمين: كل شركة عمومية أو خاصة كانت ذات رؤوس أموال وطنية أو أجنبية مؤهلة لممارسة عمليات التأمين و/أو إعادة التأمين شريطة حصولها على اعتماد من طرف وزارة المالية.

- مجال توزيع التأمين: تم إعادة تأهيل وسطاء التأمين الذين يتقاضون مستحققاتهم حسب المهام مما ساعد شركات التأمين على تكوين شبكة توزيع حرة مكونة من أعوان عامين معتمدين من طرفها بالإضافة إلى سمسرة التأمينات المعتمدين من طرف السلطات العمومية ووكلاء التأمين.

- مجال التزامات التأمين: في هذا المجال تم تقليص قائمة التأمينات الإجبارية، الأمر الذي يتماشى مع متطلبات اقتصاد السوق فيما يخص حرية إبرام العقود، ولم يبقى سوى التأمين على المسؤولية المدنية إجباري. بهدف تفادي المنازعات عند معالجة الأضرار الناجمة عن المسؤولية المدنية للمؤمن له.

- مجال إعادة التأمين: فيما يخص إعادة التأمين فقد فسح المجال تدريجيا أمام الشركات المعتمدة لتمارس عمليات إعادة التأمين، وألزمت شركات التأمين المعتمدة بالتنازل الإجباري عن حصة الأخطار التي تعيد تأمينها وحددت نسب التنازل كما يلي :

80% للأخطار الصناعية، 40% للأخطار المتعلقة بنقل البضائع، 25% أخطار أخرى .

كذلك في هذه المرحلة وخلال سنة 2005 جرت أعمال مناقشة مشروع مراجعة الأمر 07/95 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات؛ أدت هذه الأعمال في فيفري 2006 إلى إصدار القانون رقم 04-06 المؤرخ في 20 فيفري 2006 المعدل والمتمم للأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات¹ الذي يسعى إلى تشجيع النشاط عن طريق وضع مقاييس تخص العقد وأشكال تنويع المنتجات وكذا إطار الإنتاج، لدعم و تطوير التأمينات بصفة عامة وتأمينات الأشخاص بصفة خاصة.

وقانون رقم 04-06 أعطى الضوء الأخضر لشركات التأمين بتوزيع منتجاتها عبر شبائيك البنوك والمؤسسات المالية أصبحت قنوات توزيع منتجات التأمين 4 قنوات (القنوات المباشرة، الوكلاء العامون، السمسرة، صيرفة التأمين)²

من أهم إسهامات هذا القانون نذكر ما يلي :

- الفصل في نشاط شركات التأمين

¹ مصعب بالي، مسعود صديقي، مرجع سبق ذكره، ص27.

² أسماء حدلوي، دور قنوات توزيع التأمين في النهوض بفرع التأمين على الأشخاص بالجزائر خلال الفترة 2011-2020، مجلة أبحاث اقتصادية معاصرة، مجلد 05، العدد 01، المسيلة، مارس 2022، ص276.

فتم تخصيص التأمين على السلامة الجسدية للأشخاص شركات تأمين عمومية : (شركة كرامة للتأمين CAARAMA assurance ، وشركة التأمين على الحياة الجزائرية TALA). وشركات تأمين خاصة : شركة AGLIC، وشركة التأمين للتوفير والصحة SAPS، (و شركة أكسا للتأمين الجزائري على الحياة AXA، (شركة كريدف CARDIF el djazair، أما التعاضديات فتتمثل في التعاضدي (Le Mutualiste).

و شركات تأمين أخرى متخصصة للتأمين على الأضرار.¹
جاء بفكرة تنظيم ومراقبة نشاط التأمين في الكتاب الثالث بداية من المادة 203 وما يليها، و تمارس الدولة على شركات التأمين نوعين من الرقابة و: الرقابة الإدارية و الرقابة التقنية.
و تم إصلاح قانون المستفيد في عقد التأمين.

- تعزيز الأمن المالي في شركات التأمين من خلال مراجعة وإدخال قواعد جديدة.
- إنشاء صندوق ضمان المؤمن لهم لتعويضهم في حال عدم قدرة شركات التأمين على الوفاء بالتزاماتها عند تحقق الضرر.

- التحرير الكلي لرأس المال الشركة وذلك وقت إنشائها.²
- فتح السوق أمام شركات التأمين و/أو إعادة التأمين الأجنبية لإنشاء فروع بداية من جانفي 2007.

يعتبر وسيطا للتأمين كل من الوكيل العام وسمسار التأمين، ثم جاء البنك كوسيط ثالث للتأمين بموجب المرسوم التنفيذي 07-153 المؤرخ في 22 ماي 2007 ، ليضيف وسيطا جديدا في التأمين و هو البنك.³

إعادة تنظيم الرقابة على القطاع من خلال إنشاء الإشراف على التأمينات.
وفي عام 2009 صدر المرسوم التنفيذي رقم 09-375 المؤرخ في 16 نوفمبر 2009 المتعلق بالحد الأدنى لرأس مال شركات التأمين و/أو إعادة التأمين. و ينص على الآتي⁴ :
- 01 مليار دج بالنسبة للشركات ذات الأسهم التي تمارس عمليات التأمين على الأشخاص والرسملة.

¹ عيسراوي توفيق، قرومي حميد، دراسة العلاقة بين إنتاج التأمين و التعويضات المدفوعة في قطاع التأمين الجزائري للفترة 1995-2018، مجلة دراسات وأبحاث ، عدد 04، أكتوبر 2020، صص: 291-292.

² نبيل قبلي، مرجع سبق ذكره، ص 262

³ بن دخان رتيبة، مرجع سبق ذكره، ص 62.

⁴ مرسوم تنفيذي رقم 09-375 مؤرخ في 28 ذي القعدة عام 1430 الموافق 16 نوفمبر سنة 2009، العدد 67، ص 7.

- 02 مليار دج بالنسبة للشركات ذات الأسهم التي تمارس عمليات التأمين على الأضرار.
 - 05 مليار دج بالنسبة للشركات التي تمارس حصريا نشاط إعادة التأمين.
 - أما بالنسبة للشركات ذات الشكل التعاضدي فيحدد رأس المال التأسيسي كما يأتي:
 - 600 مليون دج بالنسبة للشركات التي تمارس عمليات التأمين على الأشخاص والرسملة.
 - 01 مليار دج بالنسبة للشركات التي تمارس عمليات التأمين على الأضرار.
- كما صدر المرسوم التنفيذي رقم 10-207 المؤرخ في 9 سبتمبر 2010 المعدل و المتمم للمرسوم التنفيذي رقم 95-409 المؤرخ في 9 ديسمبر 1995 و المتعلق بالتنازل الإلزامي في مجال إعادة التأمين. حيث حدد المعدل الأدنى للتنازل الإلزامي عن الأخطار المعاد تأمينها بنسبة 50% لفائدة الشركة المركزية لإعادة التأمين (CCR) ، وذلك للحد من تحويل العملة إلى الخارج.

المطلب الثاني: تحرير قطاع التأمين في الجزائر

الفرع الأول: اثر الإصلاحات الاقتصادية على التأمين في الجزائر

إن ضرورة تحسين نوعية خدمات التأمين بشكل خاص و نمو قطاع التأمين بشكل عام، استدعت تدخل الدولة لإجراء إصلاحات رئيسية منها:

أولاً- فتح المجال أمام القطاع الخاص:

في إطار الإصلاحات الاقتصادية التي تبنتها الجزائر، تم إلغاء احتكار الدولة لممارسة عمليات التأمين بشركاتها وتم إلغاء هذا الاحتكار بموجب الأمر رقم 95-07 الصادر بتاريخ 25/01/1995 المتعلق بالتأمينات و المعدل بالقانون رقم 06/04 الصادر بتاريخ 20/02/2006، حيث أنه قضى في مادته 278 بإلغاء جملة القوانين ذات الصلة بالاحتكار .

ثانياً- الاستثمارات الأجنبية:

في إطار الإصلاحات الاقتصادية بذلت جهود كبيرة لجذب الاستثمار الأجنبي المباشر و التي تحد من أهمها:

تخفيض حقوق الجمارك، منح إعفاءات ضريبية،..... الخ، إضافة إلى إجراءات قانونية تضمن حماية مصالح المستثمرين، وكل هذا بهدف زيادة رقم أعمال شركات التأمين من خلال إقبالهم على تأمين وحداتهم الاقتصادية من شتى الأخطار.

ثالثاً- حوصصة القطاع العام:

إن من شأن حوصصة المؤسسات العمومية أن يعزز من مكانة مفهوم الخطر و خاصة في ظل وجود المنافسة إذ يخشى المسير من ارتكاب أدبي خطأ أثناء اتخاذه للقرار لأنه يكلف الكثير و بالتالي يسهل عملية التأمين سواء كان ذلك على ممتلكات المؤسسة أو نشاطها¹.

كما تم تحويل شركات التأمين العامة إلى شركات ذات أسهم كمرحلة أولى بهدف حوصصتها . و بموجب الأمر رقم 95/07 الصادر بتاريخ 25/01/1995 المتعلق بالتأمينات

- فتح المجال لأول مرة للشركات الخاصة الوطنية و الأجنبية لممارسة كافة عمليات التأمين بالجزائر .

¹ - زروقي إبراهيم، بدري عبد المجيد، دور قطاع التأمين في تنمية الاقتصاد الوطني، ملتقى دولي حول الصناعة التأمينية، الواقع العملي و آفاق التطوير، جامعة حسينية بن بوعلی، شلف 04- 2012/12/03

رابعاً- المخططات الإستراتيجية:

إن الهدف الأساسي لهذه المخططات هو رفع القدرة التنافسية للشركات العامة بما فيها شركات التأمين من أجل مواجهة التحديات الجديدة التي تفرضها اتفاقية الشراكة الموقعة مع الإتحاد الأوربي وانضمام الجزائر القريب إلى المنظمة العالمية للتجارة و ما يرافقه من فتح سوق الخدمات الجزائرية للشركات العالمية و تتمثل هذه المخططات فيما يلي¹:

. اعتماد أنظمة معلومات تعتمد أساساً على الإعلام الآلي، و تنكيف مع معطيات المحيط الجزائري و تكون قادرة على توفير المعلومات الضرورية لعملية اتخاذ القرار.

. تحديد و حساب تكاليف الإدارة اعتماداً على أساليب علمية كأساليب طرق المحاسبة التحليلية في تحديد التكاليف، و مقارنة التكاليف التقديرية و التكاليف الفعلية و تحليل الانحرافات و الفوارق....الخ.

محاورة الغش من خلال إنشاء فرع لشركات التأمين تحت اسم "ألفا" "ALFA" (فيد التنفيذ).

تسيير الموارد البشرية بطريقة عقلانية و رشيدة و ذلك فيما يخص التوظيف التكويني، ... الخ.

خامساً- إعادة هيكلة فرع "تأمين السيارات":

تمت إعادة هيكلة فرع "تأمين السيارات" و ذلك في إطار برنامج "ميديا"² ("MEDA" الذي أعده و

موله الإتحاد الأوربي في الجزائر، و الذي تضمن جزءاً متعلقاً بالتأمين يقضي بإعادة تنظيم فرع "تأمين

السيارات" من خلال القيام بإجراءات عديدة لعل أهمها ما يلي:

- ترقيم فروع التأمين . .

خلق جهاز للمفتشين القانونيين (IRS) يتولى تقييم الأضرار.

تسجيل ملف خاص بالسائقين من طرف الإتحاد الوطني للتأمين و إعادة التأمين، و اعتماد نظام

"BONUS-MALUS".

وتجدر الإشارة إلى أن هذه الإصلاحات امتدت لتشمل كافة فروع التأمين.³

¹ - Brahim Kassali, Communication portant sur la restauration du secteur des assurances en

.Algérie Conseil National des Assurances (CNA), 2008, P 04

² -Brahim Kassali.OP.Cit.P 05-

³ - بني مصطفى، واقع وآفاق شركات التأمين الجزائرية في ظل الإصلاحات الاقتصادية والامتغيرات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه

2014 صص 142-143

الفرع الثاني : اثر التحرير المالي على التأمين في الجزائر

إن من أهم الإصلاحات التي مست شركات التأمين من الجانب المالي تلك التي تخص الاستثمار، فقد صدرت عدة قوانين تحدد الاستثمار في شركات التأمين . حيث تشكل المبالغ المجمعة لمختلف شركات التأمين في كثير من الدول نسبة هامة من الادخار الوطني، و لهذا السبب وضعت قوانين تحدد نسبة معينة يجب احترامها في مجال توظيف الاحتياطات التأمينية، و قد شهدت سياسة الاستثمار في شركات التأمين منذ السبعينيات تغيرات في اتجاه تخفيف قيود نسب الاستثمار في كثير من الدول و ذلك من أجل المحافظة على بقاء شركات التأمين ، و جاء ذلك في سياق التغيرات الاقتصادية التي يشهدها العالم و التي من شأنها أن تزيد من حدة المنافسة في كثير من القطاعات داخل البلد نفسه أو بين الدول و خاصة في مجال التأمين و إعادة التأمين، كذلك حققت العديد من شركات التأمين أرباحا من خلال توظيف احتياطاتها الأمر الذي مكنها من تغطية خسائرها الفنية . أما عن الجزائر فحددت نسب توظيف الاحتياطات كالتالي¹:

-قبل سنة 1993: لم يكن هناك اختيار في توظيف احتياطات شركات التأمين حيث كانت توجه إلى الخزينة العمومية.

-في سنة 1993: حددت نسب توظيف احتياطات شركات التأمين كالتالي:

* 50 % على الأقل توظف في شكل سندات الخزينة .

* 10 % في العقارات.

* و الباقي يوزع على عناصر الأصول الأخرى.

وفي سنة 1996: حدث تعديل في شروط تمثيل الاحتياطات بموجب قرار وزاري و قد نص هذا التعديل على ما يلي:

تخصيص 65 % على الأقل للقيم الحكومية (سندات حكومية).

* 20 % ودائع لأجل.

* 10 % لسوق العقار.

* 15 % لسوق البورصة.

1 -زروقي ابراهيم, بدري عبد المجيد مرجع سبق ذكره ص ص 6, 7.

*15% للمساهمة في رؤوس أموال الشركات.¹

المطلب الثالث: مراقبة الدولة للتأمين

الفرع الأول: مراقبة نشاط التأمين في الجزائر

الرقابة الدولة على نشاط شركات التأمين عدة أشكال و صور، فنجد الرقابة الإدارية، الرقابة المالية، و الرقابة على تسعيرة المنتجات التأمينية و تنظيم عقود التأمين و هو ما سنتطرق إليه تباعا في الفقرات التالية:

أولا- الرقابة الإدارية على شركة التأمين

تتمثل هذه الرقابة في وضع شروط محددة لمنح الاعتماد لشركة التأمين، حيث يتم من خلالها التأكد من أن القائمين على تسيير و إدارة شركة التأمين مختصين في مجال التأمين و هنا وضمن هذا الإطار نميز بين نوعين من الاعتماد:

1-الاعتماد الإداري

و يسمى أيضا بالاعتماد التقني و يتعلق بكل شركة تأمين محلية كانت أو أجنبية، حيث يسمح للسلطات الوصية على قطاع التأمين بمراجعة أولية للملاءة الجيدة و قابلية شركة التأمين لممارسة نشاطها التأميني و قدرتها على ذلك.

2-الاعتماد الخاص

و هو يخص شركة التأمين الأجنبية، بالإضافة إلى الاعتماد الإداري، يجب عليها طلب اعتماد خاص، و الذي يوصف بأنه اعتماد سياسي تقديري يمكن أن يرفض من قبل السلطة العليا.²

3- الرقابة الإدارية على وسطاء التأمين

تنظم ممارسات توزيع عقود التأمين الشركات التأمين عن طريق وسطاء التأمين من وكلاء و سماسرة بواسطة قوانين خاصة بمنح الاعتماد تسهر على تطبيقها الجهات الوصية على قطاع التأمين في الدولة، و هذا كرقابة سابقة أو وقائية للتأكد من أن لديهم دراية و علم بقوانين التأمين و مدى كفاءتهم و أمنهم إلى جانب حماية الأموال المحصلة من طرفهم، و تجدر الإشارة إلى أن شروط ممارسة هذه المهنة تتمثل في التسجيل في سجل وسطاء التأمين، و التأهيل المهني و القدرة المالية، و عند الضرورة تجري هيئة الرقابة و

¹ - بناي مصطفى، مرجع سبق ذكره، ص 143

2- FRANCOIS COUILBAULT, CONSTANT ELIASHBERG, les grand principes de l'assurance, l'argus de l'assurance, éditions 2009, p 131

الإشراف رقابة لاحقة على وسطاء التأمين المعتمدين التابعين لشركة التأمين سواء كانت رقابة ميدانية أو وثائقية، تتعلق بمدى احترامهم للنصوص التشريعية و الالتزامات المنصوص عليها في قانون التأمينات و المراسيم التنفيذية، و بالأخص مجريات سير عمليات النشاط التقني و تكوين المخصصات التقنية كإحدى المتطلبات الكمية للملاءة المالية.

ثانيا- الرقابة المالية على شركات التأمين

إن الرقابة المالية على شركات التأمين تعتبر بمثابة العمود الفقري لنظام الإشراف و الرقابة على نشاط شركات التأمين، وهي كذلك بالنسبة لنظم الرقابة في مختلف المجالات الاقتصادية الأخرى، فهذه الرقابة تهدف إلى التأكد من قدرة شركات التأمين على الوفاء بالتزاماتها حيث تمر هذه الرقابة بمرحلتين:

1- الرقابة المالية السابقة على إنشاء شركات التأمين

و تتضمن شروط تتعلق بالحد الأدنى لرأس المال، و يختلف هذا الأخير من شركة إلى أخرى حسب فروع التأمين التي تزاولها، حيث يزيد في شركات التأمين على الحياة مقارنة بما هو عليه في شركات التأمين على الأضرار، كما تختلف طرق حساب الحد الأدنى من دولة لأخرى، لذلك يجب أن يكون لشركة التأمين الجديدة رأسمال، و رأسمال إضافي كافي لمواجهة حجم الأخطار المؤمن عليها للمؤمن لهم، و للحفاظ على الملاءة المالية لشركة التأمين بهدف الوفاء بالتزاماتها اتجاه زبائنها، وحب وجود حد أدنى لرأس المال إضافي من شأنه تدعيم المركز المالي لشركة التأمين ، و يمكن القول بأن الرأسمال الإضافي يعتبر مصدرا رئيسيا لتغطية أي تكاليف إضافية ناتجة عن العمليات التأمينية خلال السنوات الأولى من عمر شركة التأمين، و عادة ما يكون نسبة من الرأسمال المدفوع.

إضافة إلى الحد الأدنى لرأس المال و الرأسمال الإضافي هناك ما يعرف بالضمان الابتدائي، و يتمثل هذا الضمان في تخصيص بعض الأصول كضمان للعمليات التأمينية التي ستقوم شركات التأمين بمزاوتها، على أن يتم إيداع هذه الأصول في صورة أوراق مالية أو ودائع نقدية، لكن إذا كانت في صورة أراضي أو عقارات فيكفي في هذه الحالة التأشير عليها في السجلات المعدة لذلك، و الأمر هنا يتعلق بجانب الأصول أي بأوجه الاستثمار، و أما ما يخص جانب الخصوم نجد أن بعض القوانين و اللوائح التنظيمية لقطاع التأمين في بعض الدول قد نصت على وجوب وجود احتياطي خاص، أو أن تعتبر هذه الأصول

بمثابة تجميد لجزء من رأسمال، كما أن بعض الدول تسمح باعتبار هذه الأصول المكونة للضمان الابتدائي ضمن الأصول المقابلة للمخصصات التقنية عند تكوينها أي بمثابة الاستثمار المقابل لهذه المخصصات.¹

2- الرقابة المالية أثناء مزاوله شركة التأمين نشاطها

هنا تنقسم الرقابة المالية إلى قسمين كالآتي:

أ- رقابة مالية تتعلق بكيفية تحديد المخصصات التقنية في شركة التأمين

إنه من الضروري على كل شركة تأمين محلية أو أجنبية سواء كانت تمارس التأمين أو إعادة التأمين أن تكون ما يسمى بالمخصصات التقنية، و التي تعادل في قيمتها التزامات الشركة تجاه حملة الوثائق، و تختلف نظرة نظم الإشراف و الرقابة في بعض الدول لهذا الموضوع، و تعد المخصصات التقنية من أهم العناصر المكونة الجانب الخصوم في ميزانية شركة التأمين على الأضرار و هو ما يقارب 80%، حيث أن هذه المخصصات في مجموعها تعد بمثابة حق حملة الوثائق لدى شركة التأمين، و هو ما يتمثل في الالتزامات التعاقدية المستقبلية اتجاه حملة الوثائق و المستفيدين و الغير بالنسبة لتأمينات المسؤولية المدنية، كما أن المخصصات التقنية تعد من أهم المصادر المالية للتنمية الاقتصادية خاصة بالنسبة للدول النامية.² و منه و بناء على ما سبق فإن رقابة الدولة على عمليات التأمين و بالأخص رقابتها على المخصصات التقنية التي تعد من ضمن العناصر المكونة للملاءة المالية في شركة التأمين أمر مطلوب بدرجة كبيرة، للتأكد من سلامة و كفاءة أسس تقدير هذه المخصصات، فبفضل العمل المستمر لهيئات الرقابة على قطاع التأمين تتمكن شركة التأمين من تعزيز ملاءتها المالية لأداء ما عليها من حقوق للمؤمن لهم و للمستفيدين من الخدمة التأمينية من ناحية و لتحقيق التأمين لدوره في التنمية الاقتصادية من ناحية أخرى.

ب- رقابة مالية تتعلق بكيفية استثمار المخصصات التقنية في شركات التأمين

إن عائد الاستثمار في شركات التأمين، غالبا ما يعتبر من المصادر المالية الهامة في الشركة لتعويض خسائر عمليات الاكتتاب، كما أن قيام شركات التأمين باستثمار الأموال المجمعة لديها يساعد بطريقة غير مباشر في عملية التنمية الاقتصادية للدولة، و لكن يجب حماية مصالح حملة الوثائق ضد أي تجاوزات في العملية الاستثمارية، الأمر الذي يقتضي ضرورة تضمن قوانين الإشراف و الرقابة بعض المواد الخاصة بتنظيم

¹- إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، التأمين و رياضياته مع التطبيق على تأمينات الحياة و إعادة التأمين، بيروت، لبنان الدار الجامعية، الطبعة الثانية سنة النشر 2003، ص 392.

²- إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، التأمين و رياضياته، مرجع سابق، ص 393.

الاستثمارات و تبويبها و نسبها في شركات التأمين، مع الأخذ بعين الاعتبار العناصر الأساسية لعملية الاستثمار، و هي الضمان و السيولة و الربحية، و عليه فإن رقابتها على الكتلة النقدية المجمعة و الناتجة عن عمليات النشاط التقني و الموجهة للاستثمار يجب أن تحقق على الأقل ما يلي:

- العمل على تحقيق مبادئ الاستثمار الأساسية، و هي الضمان و السيولة، و الربحية عند رسم السياسات الاستثمارية لشركة التأمين، و بطبيعة الحال فإن معالجة هذه المبادئ الأساسية سوف يختلف من دولة إلى أخرى، كما أن أسلوب الاستثمار في إحدى الدول قد لا يتلائم و إمكانيات الاستثمار في دولة أخرى، ومع ذلك فإن عنصر الضمان يعد من أهم العناصر الأساسية في توجيه الاستثمارات، كما أن عنصر السيولة له من الأهمية ما يفوق عنصر الربحية بالنسبة لتأمينات الأشخاص أو تأمينات الأضرار و ذلك حتى يتم سداد التعويضات في مواعيدها .

- العمل على وجود علاقة متوازنة بين المخصصات التقنية و الأصول الممثلة لها، و هذه العلاقة يجب أن تأخذ في اعتبارها محددات سوق التأمين و طبيعة الأخطار فيه، كما أن فائض المخصصات يجب أن يكون كافيا لمواجهة التقلبات في نتائج الاكتتاب و الاستثمار.

- تضمن قانون الإشراف و الرقابة على شركات التأمين أسلوب أو طريقة استثمار الأموال الخاصة بالنسبة لشركات التأمين على الأضرار.

- وجود تمييز في قانون الإشراف و الرقابة على شركات التأمين بين طريقة استثمار أموال تأمينات الأشخاص و طريقة استثمار أموال التأمين على الأضرار و ذلك لاختلاف طبيعة المخصصات التقنية لكل منهما.

- وجوب الأخذ بعين الاعتبار في استثمار شركة التأمين، المسؤولية الاجتماعية للشركة تجاه برنامج الاستثمارات الحكومية.

- العمل على التأكد من وجود مخصص لتقلبات أسعار الأوراق المالية، و ذلك للمساعدة في التغلب على أي مشاكل في حال انخفاض في أسعار وعائدات تلك الأوراق نتيجة حدوث ظروف طارئة، و غير متوقعة¹

¹ - إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سبق ذكره ص 397-398.

ثالثاً-مراقبة تسعيرة المنتجات التأمينية و تنظيم عقود التأمين

1-مراقبة أسعار التأمين

إن مشكلة المنافسة الشرسة بين شركات التأمين حيث يشهد السوق ظاهرة الحرق الأسعار لا تتلاءم مع الأسس و القواعد الفنية السليمة للاكتتاب، و هذه الظاهرة تسيء إلى صناعة التأمين في الجزائر و الدول العربية و ينبغي رصدها و معالجتها من قبل الهيئات الرقابية أو التنظيمية سيما و أن صناعة التأمين تعد من أخطر الصناعات، و إذا لم يكن الاستثمار على قدر جيد من الفائدة فيها، فإن ذلك سيؤدي إلى انسحاب رؤوس الأموال من الاستثمار في هذا القطاع خصوصاً و أن المخاطر كبيرة و ينبغي أن يتناسب المردود الاستثماري مع تلك الخطورة.

وقد يعترض معترض بالقول بأن عملية التأمين تبنى على فكرة ضالة القسط بحيث لا يشعر المؤمن له بمبلغ التأمين الذي يدفعه و أن الغرض منها رفع عبء الخسارة عن عاتق المؤمن له و ليس مشاركته فيه.

و للرد على ذلك نقول بأننا نؤمن بعدم تحميل العملية التأمينية قسط باهظ، و لكن في نفس الوقت ينبغي تجنب ظاهرة حرق الأسعار و ذلك من خلال إيجاد مقياس عادل يوفق بين الضدين، و برأينا فإن هذا المقياس لن يأتي إلا بتدخل الجهات الرقابية و تعزيز دور الاتحادات التأمينية في الدول العربية و ينبغي أيضاً وضع الخطر في إطار تأميني يرفع عنه الزيادة غير الطبيعية في قسط التأمين من خلال جملة من الإجراءات منها فرض نسب تحمل على المؤمن له و استثناء بعض الأخطار أو تحديد مبالغ التعويضات بحدود قصوى.¹

و أيضاً يجب على هيئة الرقابة و الإشراف مراقبة تسعيرة منتجات التأمين و التأكد من مدى مطابقتها لواقع سوق التأمين، من خلال وضع تسعيرة موحدة للتأمين و مراقبة أي انحراف تقوم به شركات التأمين، فلا يجب أن تكون الأسعار مرتفعة جداً و التي تجعل المؤمن لهم يتحملون أسعار زائدة و كذلك لا يجب أن تكون الأسعار منخفضة جداً و بالتالي تهدد الملائة المالية لشركة التأمين.

2-مراقبة عقود التأمين

تقوم هيئة الإشراف و الرقابة على شركات التأمين بمراقبة عقود التأمين عن طريق محافظي الرقابة، و كذلك الموظفين المكلفين بملفات التأمين على مستواها (مستوى الهيئة) أو من خلال رقابة في عين المكان تجرى بمقر شركة التأمين و من طرف محافظي الرقابة كذلك²، حيث في هذا النوع من الرقابة يقوم المحافظين

¹ - ليث عبد الأمير الصباغ، صناعة التأمين في الأسواق العربية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، الطبعة الأولى، 2009، ص31

2-FRANCOIS COUILBAULT, CONSTANT ELIASHBERG, Op Cit. p 131.

المراقبين بفحص النسخة المرسله من عقود التأمين التي تتعامل بها شركات التأمين بالإضافة إلى فحص كل ما أرسل مع هذه النسخة من:

- بيان بالأسواق المستهدفة لطرح وثيقة التأمين.
- بيان بالتغطية التأمينية التي تتضمنها وثيقة التأمين.
- معايير و شروط الاككتاب.
- حد الطاقة الإكتتابية المخصص لكل من المقر الرئيسي للشركة و فروعها .
- نسخة من طلب التأمين الذي ستصدر على أساسه الوثيقة.
- أية مستندات أخرى تطلبها الهيئة الرقابية¹.
- كما تفرض هيئة الرقابة و الإشراف على شركات التأمين عند إصدارها عقود التأمين مراعاة مايلي:
- كتابة البيانات بأسلوب مبسط يسهل فهمه.
- تضمن الوثيقة كافة الأحكام المنظمة للعلاقة بين شركات التأمين و المؤمن له أو المستفيد.
- وصف التغطية التأمينية و محل التأمين وصفا دقيقا.
- بيان الإجراءات التي يتعين على المؤمن له إتباعها عند وقوع الخطر المؤمن منه للحصول على مستحقته من شركات التأمين.
- بيان نسبة أو مبلغ التحمل في حالة الوثائق المتضمنة لهذا الشرط².

1- أحمد أبو السعود، عقد التأمين بين النظرية والتطبيق، دارالفكرالجامعي، مصر، 2009، ص 181.

2- إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه ، مرجع سابق، ص 182.

الفرع الثاني: الهيئات الممارسة للتأمين في الجزائر¹

أولاً: المجلس الوطني للتأمينات CNA

أنشأ هذا المجلس في 25 جانفي 1995م وهو تابع لوزارة المالية، له دور استشاري ويسعى إلى ترقية وتطوير وتنظيم نشاط التأمين ليصبح ركيزة الاقتصاد الوطني مستقبلاً، لأنه يعتبر وسيلة هامة لتوجيه السياسة العامة للدولة في نشاط التأمين، حيث تعرفه المادة 274 من القانون الجزائري أنه جهاز استشاري يدعي المجلس الوطني للتأمينات، ويتأسسه الوزير المكلف بالمالية ويمكن تلخيص أهدافه فيما يلي:

- التوازن ما بين حقوق التزامات طرفي العقد.
- السهر على مرد ودية الأموال المجمعة.
- السير الحسن لمختلف شركات التأمين.
- المساهمة في توجيه وتطوير سوق التأمين في الجزائر .
- المساهمة في إعداد النصوص التنظيمية.
- تحسين شروط مهام شركات التأمين وإعادة التأمين.
- وضع تسعيرات للتأمين تطابق السوق الجزائرية.
- جلب التجربة التأمينية من خلال التعاون مع الخارج واقتناء قنوات جديدة في نشاط إعادة التأمين.
- التنسيق في مجال الأسواق الدولية حتى يساهم في توازن ميزان المدفوعات ويفز التبادل ما بين شركات التأمين.
- إنشاء مركز للبحث يقوم بدراسات إستراتيجية من أجل تطوير نظام التأمين.

ثانياً: الاتحاد الجزائري للتأمين وإعادة التأمين UAR

أنشأ في 22 فيفري 1994م وتم اعتماده في 24 أفريل من نفس السنة وهذا وفقاً للقانون رقم 3190 المؤرخ في 04/12/1994 المتعلق بالجمعيات وله صفة الجمعية المهنية، وتختلف عن المجلس الوطني للتأمين كونه يهتم بمشاكل المؤمنين، حيث لا تشمل عضويته إلا شركات التأمين، أما المجلس الوطني للتأمين فيهتم بمشاكل السوق بصفة عامة، وهذا ما يفسر اختلاف طبيعة المتدخلين فيهم، حيث نجد في الاتحاد الجزائري للتأمين وإعادة التأمين ممثلين عن وزارة المالية ووزارات أخرى، شركات التأمين، المؤمن لهم... الخ. ومن أهداف الإتحاد ما يلي:

¹ - GAMS: Générale Assurance Méditerranéenne.

- ترقية نوعية الخدمات المقدمة من طرف شركات التأمين وإعادة التأمين.
- تحسين مستوى التأهيل والتكوين.

- ترقية ممارسة المهنة بالتعاون مع الأجهزة والمؤسسات المعنية.

- الحفاظ على أديبات ممارسة المهنة.

ثالثا الجهاز المكلف بتحديد التعريفات للأخطار:

هو جهاز أحدثه الوزير المكلف بالمالية يكون هذا الجهاز متخصص في مجال التعريفات المتعلقة بالأخطار ويقوم بإعداد مشاريع التعريفات ودراسة مشاريع التأمين السارية المفعول وتعيينها كما يكلف في وقوع أي نزاع من طرف شركات التأمين في مجال التعريفات بإعداد رأيه وهذا للتمكن لجنة المراقبة من اتخاذ قراراتها كما تتكون تعريفات الأخطار من العناصر التالية:

- نوعية الخطر.

- احتمالية وقوع الخطر ونفقات التعويض.

- اكتتاب و تسيير الخطر - ركل عنصر تقي آخر خاص بتعريفه كل عملية تأمين كما تلزم إدارة الرقابة شركات التأمين الاختياري التي تعدها وهذا قبل الشروع في تطبيقها.

المبحث الثاني : الشروط التجارية و تأثيرها و تأثرها بالتأمين في الجزائر

عندما نكون بصدد عملية استيراد وتصدير، نبدأ في استخدام شروط تساعدنا على تسهيل فهم التزاماتنا تجاه الطرف الآخر في العملية التجارية، ونحاول جاهدين تجنب أي عقبات أو خسائر محتملة، بالتالي اختيار أي شرط بين البائع والمشتري لا يكون عشوائيا إنما بدراسة متأنية لقوانين الدول المتعاملة، كي لا نقع في فخ عدم تطابق الشرط المستخدم مع تسهيلات القوانين المعمول بها في بلد التصدير وبلد الاستيراد، هذه القوانين التي وُضعت لتوضح ما يمكن وما لا يمكن اتخاذه في كل عملية وفي كل جوانب التجارة من شحن ونقل وتأمين. والجزائر كأبي دولة لها قوانينها التي تؤثر في أي قرار يتخذه البائع والمشتري .

المطلب الأول: موقف المشرع الجزائري في الشروط التجارية

الفرع الأول: الإطار القانوني للشروط التجارية في الجزائر.

بعد الانفتاح نحو اقتصاد السوق، تحدث المشرع الجزائري صراحة في المادة 27 من القواعد المطبقة على عمليات التجارة الخارجية وبموجب المرسوم 07-01 و المؤرخ في 03 فيفري 2007 على استخدام الجزائر لشروط التجارة الخارجية، من خلال منح الإمكانات للمتعاملين في التجارة الخارجية لإدراج الشروط التجارية الخارجية ضمن العقود التجارية التي يبرمونها، بشرط عدم وجود نص تشريعي أو تنظيمي يمنع ذلك.¹ هذا من جهة ومن جهة ثانية تم وضع عدة تشريعات وقوانين تتعلق بعقود الدولية المعمول بها و بالشحن والتأمين وطرق الدفع .

أولا : موقف المشرع الجزائري من العقد الدولي

بالرغم من أن المشرع الجزائري لم يسبق أن أعطى تعريفا للعقد الدولي إلا أنه أقر بدولية العقد واجمع بين المعيار القانوني والمعيار الاقتصادي، و بموجب القانون رقم 88-18 المؤرخ في 12 جويلية 1988، صدر المرسوم التشريعي رقم 93-09 المؤرخ في 25 أفريل 1993، المتعلق بالتحكيم المعدل، والمتمم لقانون الإجراءات المدنية²، حيث يتجلى موقف المشرع الجزائري في نص المادة 458 مكرر: " يعتبر دوليا، بمفهوم هذا الفصل، التحكيم الذي يخص النزاعات المتعلقة بالمصالح التجارية الدولية، و الذي يكون فيه مقر أو موطن أحد الطرفين على الأقل في الخارج".

¹ المادة 27 من النظام رقم 07-01 المؤرخ في 3 فيفري 2007 يتعلق بالقواعد المطبقة على المعاملات الجارية مع الخارج والحسابات بالعملية الصعبة، الجريدة الرسمية عدد 31 الصادرة في 13 ماي 2007.

² مرسوم تشريعي رقم 93-09، المؤرخ في 25 أفريل 1993، المتضمن قانون الإجراءات المدنية المعدل والمتمم للأمر رقم 66-154، الجريدة الرسمية عدد 28، بتاريخ 08 يونيو 1993.

إذن حسب المادة فقد أوجب أن يتعلق التحكيم بمصالح التجارة الخارجية (المعيار الإقتصادي)، بالإضافة إلى ذلك أوجب توفر المعيار القانوني الذي ضبطه في عنصر واحد فقط، وهو وجود مقر أو موطن أحد المتعاقدين على الأقل خارج الوطن، غير أن المشرع عدل عن الأخذ بالمعيارين معاً، وأصبح يتبنى المعيار الإقتصادي فقط، بمقتضى القانون رقم **08-09** المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، هذا ما تضمنه نص المادة **1039**، حيث جاء فيها "يعد التحكيم دولياً، بمفهوم هذا القانون التحكيم الذي يخص النزاعات المتعلقة بالمصالح الاقتصادية لدولتين على الأقل".¹

ثانياً : موقف المشرع الخاص بالشحن :

القانون التجاري في الجزائر لم يعرف سند الشحن بتعريف صريح لكن أظهر غايته ودوره في عملية النقل البحري للبضائع، يعد سند الشحن إيصالاً على استلام البضائع ودليلاً كتابياً كافياً على وجود عقد النقل البحري بين صاحبه والشاحن، وله دور كبير في التجارة الخارجية بسبب تداخله مع البضاعة التي يمثلها، ويطلق عليه في العرض التجاري "بوليصة الشحن".²

حسب المادة **748** من القانون البحري الجزائري عرف سند الشحن بأنه: "..... يتم فيه استلام البضائع ويلتزم على الناقل أو من يمثله بناء على طلب من الشاحن بتزويده بوثيقة الشحن، ويتضمن قيود هويته جميع الأطراف والبضائع الواجب نقلها إضافة إلى عناصر الرحلة الواجب استلامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها".

وحسب المادة **749** من القانون البحري الجزائري تم تعريفه بأنه: " عبارة عن وثيقة الإثبات، على استلام الناقل البضائع التي ذكرت فيها قصد نقلها على البحر وكذلك يعتبر سند لحيازة البضاعة واستلامها".³

ثالثاً: موقف المشرع الجزائري في التأمين :

جاء المشرع الجزائري بتعريف للتأمين وذلك في الفقرة الأولى من المادة **02** من قانون التأمينات: " إن التأمين في مفهوم المادة **619** من القانون المدني، عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه بأن يؤدي إلى

¹قانون رقم 08-09، المؤرخ في 25 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية عدد 21، الصادرة بتاريخ 23 أبريل 2008.

²القانون البحري الجزائري، المادة 449، ص 353.

³القانون البحري الجزائري، المادة 748 والمادة 749، ص 512.

المؤمن له أو الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو أيرادا أو أي أداء مالي آخر في حالة تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل أقساط أو أية دفعات مالية أخرى".¹

و أسند المشرع الجزائري مهمة التأمين في حالة الصادرات إلى شركات تأمين جزائرية دون سواها وهذا ما تنص عليه الفقرة الأولى من المادة الثانية من المرسوم التنفيذي رقم 96-235 المؤرخ في 02 يوليو 1996 والذي يحدد شروط تسيير الأخطار المغطاة بتأمين القرض عند التصدير بما يلي : "يتعهد تسيير تأمين القرض عند التصدير المؤسس بموجب الأمر رقم 96-06 المؤرخ في 19 شعبان عام 1416هـ الموافق لـ 10 يناير 1996 المذكور أعلاه إلى الشركات ذات الأسهم المسماة الشركة الجزائرية للتأمين و ضمان الصادرات المنشأة بعقد موثق بتاريخ 03 ديسمبر سنة 1995".²

وبغرض تشجيع الإنتاج الوطني، يتم ضمان الأخطار الناتجة عن تصدير المنتجات والخدمات الجزائرية إلى الخارج، ولقد نصت المادة 03 من الأمر 96-06 المتعلق بتأمين القرض عند التصدير على ما يلي: "يمكن كل شخص طبيعي أو معنوي مقيم، يقوم بعمليات التصدير إنطلاقا من الجزائر أن يكتب تأمين القرض عند التصدير. وتستثنى صادرات المحروقات من هذا الأمر."

رابعا : المشرع الجزائري وطرق الدفع :

نص قانون المالية التكميلي لسنة 2009 الصادر بتاريخ 26 جويلية 2009 على إلزامية المؤسسات لاستعمال طريقة وحيدة للدفع عن طريق الاعتماد المستندي لتسديد المومنين وهو ما جسده المادة 69 التي تنص على أن " يتم الدفع مقابل الواردات إجباريا فقط بواسطة الائتمان المستندي"³

لضمان الحماية. بعدها وجدت المؤسسات المنتجة نفسها عاجزة على توفير المواد واللوازم الضرورية لعملية الإنتاج، نظرا لإرتفاع تكلفة إستيرادها من الخارج، حيث أدى هذا العجز إلى إفلاس أغلبية هذه المؤسسات، وبحكم الوضعية الحرجة التي تسجلها المحافظ المالية لهذه المؤسسات، فإنه يمكن القول بأن هناك أكثر من 1000 مؤسسة وطنية تنشط في القطاع الصناعي ، كانت قد أغلقت أبوابها منذ اعتماد إلزامية اللجوء إلى الاعتماد المستندي وتنشيط هذه المؤسسات في قطاع استيراد المواد الأولية.⁴

¹ الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 معدل ومتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006 والمتعلق بالتأمينات.

² القانون رقم 05-02 المؤرخ في 6 فبراير 2005، المعدل والمتمم للأمر رقم 75-95 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون التجاري.

³ المادة 69 ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ، 26 04 شعبان 1430 الموافق لجويلية 2009، العدد 44، ص 15.

⁴ بوطالب هدى، تطور استخدام الاعتماد المستندي في التجارة الخارجية الجزائرية ، (مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية - جامعة الجزائر 3)

الجزائر . سنة 2010، ص 107.

يمكن القول كذلك أن المستورد في هذه الحالة، عندما يرسل تحويلات مبالغ البضاعة للمصدر، ففي هذه الحالة نجد أن المستورد المحلي قد جمد جزء من رأسماله في الفترة الممتدة بين إرسال قيمة البضاعة واستلامها وبيعها، على عكس المصدر الذي يستفيد من مبلغ البضاعة قبل تسلمها من قبل المستورد.

يتطلب الاعتماد المستندي إجراءات إدارية طويلة ومعقدة، مما أدى إلى تضاعف عمليات الاعتماد في البنوك، وعدم إمكانية معالجة وتسيير هذه العمليات بالرغم من أنها تمتلك كل الإمكانيات المادية الحديثة، إلا أنه تلتزم البنوك بالقيام بالمراقبة الشكلية للوثائق، والنظر في مدى تطابقها مع تلك الواردة في العقد، وهذا ما يصعب الأمر ويؤدي إلى تأخر دراسة ومتابعة عملية الاعتماد المستندي.

كل تلك الأسباب دفعت المشرع الجزائري إلى وضع وسائل دفع أخرى وهو ما صدر في قانون المالية التكميلي لسنة 2010 لمحاولة حل هذه المشاكل من خلال المادة 44 منه، حيث مهدت إلى فتح المجال للمتعاملين في التجارة الخارجية لاستعمال وسيلة دفع أخرى.

تنص المادة 44 على: " تعدل تتم أحكام المادة 69 من القانون رقم 09-01 المؤرخ في 22 يوليو سنة 2009 والمتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2009 وتحرر كما يأتي:

المادة 69: يتم دفع مقابل الواردات إجباريا فقط بواسطة الائتمان المستندي

غير أنه تعفى من اللجوء إلى الائتمان الواردات من المواد الداخلة في الصنع وقطاع الغيار التي تقوم بها المؤسسة المنتجة شريطة:

- تستجيب هذه الواردات بصورة حصرية لمتطلبات عمليات الإنتاج.

- لا تتجاوز الطلبات المجمعة السنوية المحققة في هذا الإطار مبلغ مليوني دينار بالنسبة لنفس المؤسسة.

- تكلف السلطة النقدية بالسهر على الاحترام الصارم لهذا التحديد.

لأيعفي هذا الاستثناء المؤسسات من التزام توطين العملية مهما كانت طريقة الدفع.

تستثنى الواردات المتعلقة بالخدمات من التزام الائتمان المستندي"¹

¹المادة 44 من الأمر رقم 10-01، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، المؤرخ في 19 رمضان 1431 الموافق لـ 26 أوت 2010، عدد 49، ص ص: 13-14

بصدور قانون المالية لسنة 2017 انقلبت الموازين حيث تم إعادة إدراج كل وسائل الدفع، من أجل دفع قيمة الواردات وهذا يظهر من خلال إلغاء المادة 69 من الأمر رقم 09-01 المتضمن قانون المالية التكميلي الذي يلزم المتعاملين الاقتصاديين بدفع وارداتهم عن طريق الاعتماد المستندي فقط. يتضمن قانون المالية لسنة 2017 إلغاء إلزامية الاعتماد المستندي الذي أقره قانون المالية التكميلي لسنة 2009 من أجل دفع الواردات، وكذا التحصيل المستندي المنصوص عيه في قانون المالية لسنة 2014، وذلك وفقا لنص المادة 111 التي تنص على ما يلي: " تلغى أحكام المادة 69 من الأمر رقم 09-01 المؤرخ في 29 فيفري 2009 والمتضمن قانون المالية لسنة 2009 المعدلة والمتممة".¹

¹المادة 111 من الأمر رقم 16-14 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، المؤرخ في 17 نوفمبر 2016، يتضمن قانون المالية. الجريدة الرسمية الجزائرية عدد72، الصادر في 23 ديسمبر 2016.

الفرع الثاني : التحديات الناتجة عن موقف المشرع الجزائري في تطبيق الشروط التجارية.

رغم أنه يشاع أن الجزائر تحاول أن تتجه بكل قوة إلى تحرير التجارة الخارجية ، والتوافق مع الشروط الدولية ، ومحاولتها الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية ، لكن إن نظرنا عن كثب نجد أنها بعيدة كل البعد لتحقيق ذلك ، فهي تضع عقبات على العملية ، باشتراطها أن التأمين يجب أن يكون فقط من طرف مؤسسات جزائرية ، إضافة إلى بنيتها التحتية في مجال النقل البحري ، وفقر أسطول الجزائر لسفن الشحن ، كما أنها تشترط الدفع بالدينار الجزائري ، كل هذا يعيق استخدام الشروط التجارية ، حتى انه يستحيل ان تُطبق كل الشروط 11 وهذا ما سنوضح أسبابه في كل شرط في المطلب التالي .

المطلب الثاني : تحليل مدى تأثير القوانين المحلية للتأمين على اختيار الشروط التجارية

باختيار أي شرط من الشروط التجارية تصبح الرؤية واضحة لكل من المورد والمستورد فيما يتوجب عليه من تكاليف وطرق التسليم. وغير ذلك من متى يتحمل المسؤولية و متى تسقط عليه، ومتى يتحمل حماية البضاعة من الخطر ومن عليه شراء التأمين، وإن كان لتغطية أقصى أو أدنى مستوى. وكما نعلم كل دولة لها تشريعاتها فهل يا ترى التشريعات الجزائرية الخاصة بالتأمين إلى أي حد تحدم الشروط التجارية .

الفرع الأول : قراءة في تأثير قوانين التأمين في الجزائر على الشروط في عملية التصدير.

لنفترض أن المصدر من الجزائر ونرى ما يمكنه العمل به من الشروط التجارية ال 11 في آخر نسخة للعام 2020 بعد الإسقاط عليها القوانين التي تم تشريعها فيما يخص التأمين :

أولا الشروط لأي وسيلة من وسائل النقل :

1 - الشرط **EXW**: بمقتضاه يتم تسليم البضاعة عند مصانع أو مخازن البائع، وعلى المشتري الأجنبي في هاته الحالة تحمل مسؤولية البضاعة انطلاقا من نقطة تسليمها في أرض البائع، بما في ذلك القيام بإجراءات التخليص الجمركي للتصدير، وهذا ما قد يكون عائقا للمشتري الأجنبي، فالمشرع الأجنبي يشترط السجل التجاري الخاص بعمليات التصدير و الاستيراد للقيام بإجراءات التخليص الجمركي، و الذي يشترط أن يحمل التاجر الجنسية الجزائرية للحصول عليه.

2 - إن استطاع المشتري القيام بإجراءات التخليص الجمركي، فإن بند التأمين هنا لا يشكل عائقا أمامه، لأن البائع الجزائري ليه عليه أي التزام تجاه المشتري بالتأمين على البضاعة.

3 - الشرط **FCA**: بموجبه يلتزم البائع فقط بتسليم البضاعة الجاهزة للتصدير على مسؤولية الناقل الذي يعينه المشتري، ويكون التسليم في المكان المتفق عليه، بالإضافة الى القيام بإجراءات التخليص الجمركي، و يتحمل المشتري مسؤولية و تكاليف البضاعة بعد ذلك، و بما أن التأمين هنا مسؤولية

المشتري، و لا يوجد أي التزام على المصدر، فهذا الشرط يمكن استخدامه في حالة التصدير دون ضرر.

4 - الشرط **CPT**: تحت هذا الشرط، يتم البائع مسؤوليته تجاه البضاعة بتسليمها للناقل الأول ، مع دفع أجرة النقل حتى المكان المتفق عليه، و هذا يتعارض مع التشريع الجزائري، الذي يشترط أن يكون الناقل وطنيا، و أن يتم الدفع بالدينار الجزائري، مما يجعل المصدر في إشكال تنظيم النقل على حسابه، و عليه فاستخدام هذا الشرط لا يتعارض مع التأمين الذي يكون مسؤولية المشتري، لكنه قد يجد مشكلا مع إلزامية اختيار ناقل وطني، و الدفع بالعملة المحلية.

5 - الشرط **CIP**: في هذا الشرط على البائع الجزائري تسليم البضاعة للناقل الذي حدده، مع دفع تكاليف النقل و التأمين إلى مكان الوجهة المتفق عليه، و بالتالي فتكلفة النقل و التأمين على عاتقه، و هذا ما قد يكون فيه أشكال بالنسبة له، بخصوص كل من النقل و التأمين، خاصة و أنه ملزم بالتأمين على البضاعة لدى شركة وطنية للتأمين، و دفع قيمة التأمين بالدينار الوطني، و هذا ما يرفضه أغلب المتعاملين الأجانب، و عليه هذا الشرط يتعارض مع التشريعات الخاصة بالتأمين و النقل الدولي.

هنا وجب التذكير أن شركة CAGEX متخصصة في ضمان و تأمين الصادرات الجزائرية نحو البلدان المختلفة ، وهذا يمنح هذه المؤسسات الأمان من أجل مواجهة الخطر المحتمل وقوعه في المستقبل، لكن في حالة ما إذا كان البائع هو المستفيد من بوليصة التأمين ، و ليس في حالة التأمين لصالح المشتري الأجنبي.

6 - الشروط: **DPU/DDP/DAP**: في هاته الشروط يتحمل البائع أو المصدر مسؤولية و تكاليف البضاعة حتى بلد الوصول، و بالتالي فهو ملزم بتأمين البضاعة لصالحه و ليس لصالح المشتري، و عليه يمكنه استخدام هذا الشرط و لا يوجد مشكل مع بند التأمين، يبقى المشكل قائما في ضرورة اختيار ناقل جزائري، أو وكيل نقل يستأجر وسائل النقل الأجنبية، و نظرا لهشاشة الأسطول الجزائري، و ارتفاع تكاليف تأجير السفن، فاستخدامات هذا الشرط تكاد تقتصر على النقل الجوي.

نتقل الآن للشروط المطبقة في النقل البحري :

الأسطول الجزائري معروف أنه لا يتناسب مع احتياجات النقل التجاري، وأنه فقير ما يجعل المتعاملين بحاجة للاستعانة بالنقل الأجنبي وتقبل الشروط التي تفرض عليهم من ملاك النقل الأجنبي .ولأن

السفن الكبرى لا تتعدى أربع سفن تضطر المصدر إلى اللجوء إلى وكيل النقل الذي بدوره يؤجر وسائل نقل أجنبية.

1- الشرط FAS

تمر المخاطر إلى المشتري وجميع تكاليف النقل والتأمين بمجرد وضع البضائع بجانب السفينة . علاوة على ذلك, يلتزم البائع بتخليص البضائع للتصدير ، و عليه لا يوجد أي التزام تجاه المشتري بالتأمين على البضاعة و عليه فاستخدام هذا الشرط في حالة التصدير لا يتعارض مع التشريعات الجزائرية، سواء بخصوص التأمين أو بخصوص النقل ، و يمكن اختياره دون مشاكل.

2- الشرط FOB :

في هذا الشرط يتم البائع مسؤوليته بوضع البضاعة على ظهر السفينة التي حددها المشتري، مع القيام بإجراءات التخليص الجمركي، و عليه فاستخدامه ليس فيه أي مشكل في حالة التصدير، شأنه شأن الشرط السابق. و وجب التنويه أنه حسب كل الدراسات التي تم تداولها في عمليات التصدير في الجزائر، يعتبر هذا الشرط الخيار الأول والأفضل عند النقل البحري، وهو من ناحية التأمين أصلا لا يلزمه بذلك، بالتالي دراستنا توافق أن هذا أفضل خيار في التصدير بالجزائر .

3- الشرط CFR:

تحت هذا الشرط، يتم البائع مسؤوليته تجاه البضاعة بوضعها على ظهر السفينة ، مع دفع أجرة الشحن حتى المكان المتفق عليه، و هذا يتعارض نوعا ما مع التشريع الجزائري، الذي يشترط أن يكون الناقل وطنيا، و أن يتم الدفع بالدينار الجزائري، مما يجعل المصدر في إشكال تنظيم النقل على حسابه، و عليه فاستخدام هذا الشرط لا يتعارض مع التأمين الذي يكون مسؤولية المشتري، لكنه قد يجد مشكلا مع إلزامية اختيار ناقل وطني، و الدفع بالعملة المحلية.

4- الشرط CIF:

في هذا الشرط على البائع الجزائري وضع البضاعة على ظهر السفينة، مع دفع تكاليف الشحن و التأمين إلى مكان الوجهة المتفق عليه، و بالتالي فتكلفة الشحن و التأمين على عاتقه، و هذا ما قد يكون فيه أشكال بالنسبة له، بخصوص كل من النقل و التأمين، خاصة و أنه ملزم بالتأمين على البضاعة لدى

شركة وطنية للتأمين، و دفع قيمة التأمين بالدينار الوطني، و هذا ما يرفضه أغلب المتعاملين الأجانب، خاصة و أن بوليصة التأمين تكون لصالح المشتري الأجنبي، و عليه هذا الشرط يتعارض مع التشريعات الخاصة بالتأمين و النقل الدولي.

الفرع الثاني : قراءة في تأثير القوانين لتأمين في الجزائر على الشروط في عملية الاستيراد

نبدأ أولاً بالشروط الخاصة بأي وسيلة من وسائل النقل

1- الشرطين EXW/FCA: في هاذين الشرطين على المشتري الجزائري تحمل النقل و التأمين الى

الجزائر، و عليه فاستخدامهما يتعارض مع التشريعات السابقة الذكر ،لذلك فهما بالنسبة للمستورد الجزائري لا يعتبران خيارا جيدا .

2- الشرط CPT: في هذا الشرط المصدر الأجنبي هو الذي يدفع تكلفة النقل، أما التأمين

فمسؤولية المستورد الجزائري، و تكون بوليصة التأمين لصالحه، و عليه لا ضرر من استخدام هذا الشرط في حالة الاستيراد.

3- الشرط CIP: النقل و التأمين هنا مسؤولية المصدر الأجنبي، و عليه فالطرف الجزائري يمكنه

استخدامه دون مشاكل.

4- شروط المجموعة D: هي مجموعة الوصول، يتحمل فيها البائع الأجنبي مسؤولية و تكاليف

البضاعة حتى الجزائر، و بالتالي فلا التزام عليه تجاه الطرف الجزائري بالتأمين، لكنه يؤمن البضاعة لصالحه تفاديا لوقوع الأخطار. و بالتالي فاستخدام الشروط الثلاثة لا يتعارض مع التشريعات الجزائرية
الشروط المطبقة في النقل البحري :

1- الشرط FAS : نتقل المسؤولية إلى المشتري وجميع تكاليف النقل والتأمين بمجرد وضع البضائع

بجانب السفينة في بلد التصدير، و بالتالي فالمستورد الجزائري لن يتمكن من تأمين البضاعة ، و عليه لا يمكن استخدام هذا الشرط.

2- الشرط FOB :

هنا كما نعرف يلتزم البائع بوضع البضاعة على متن السفينة التي رشحها المشتري ، ثم ينتقل كل مسؤولية لتحمل مخاطر تلف أو ضياع البضاعة إلى المشتري ، بعد أن يقوم البائع بالتخليص الجمركي في ميناء الانطلاق .

و بالتالي فالمستورد الجزائري ، كما في حالة الشرط السابق لن يتمكن من تأمين البضاعة ، و عليه لا يمكن استخدام هذا الشرط..

3- الشرط CFR: في هذا الشرط المصدر الأجنبي هو الذي يدفع تكلفة ال شحن ، أما التأمين فمسؤولية المستورد الجزائري، و تكون بوليصة التأمين لصالحه، و عليه لا ضرر من استخدام هذا الشرط في حالة الاستيراد.

4- الشرط CIF: الشحن و التأمين هنا مسؤولية المصدر الأجنبي، و عليه فالطرف الجزائري يمكنه استخدامه دون مشاكل.

و في الدراسات التي أجريت وجد أن هذا الشرط المستخدم و الموصي به للمستورد الجزائري، ولا تختلف مع هذه الدراسة .وهو يعتبر الأكثر استخداما في حالات الاستيراد للجزائر.

الفرع الثالث: قراءة في تأثير الشروط على اختيار نوع التأمين المناسب

بالتمعق في شروط التجارة الدولية الإحدى عشر، نجد شرطين فقط من تلك الشروط تلزم البائع بتأمين البضاعة لصالح المشتري، هما الشرطين CIF/CIP، و ذلك وفقا لمعهد مكنتي لندن للتأمين، حيث يغطي الشرط CIF التغطية الدنيا للتأمين، و في حال رغب المشتري في رفع نوع التغطية، عليه إما طلب ذلك من البائع، و يكون ذلك بطلب منه و على مسؤوليته و نفقته، أو عليه القيام بتأمين تكميلي للتأمين الأول، أما الشرط CIP فوفقا للإصدار الأخير لشروط التجارة الدولية، فالبائع ملزم بالتأمين تغطية قصوى، و التي تسمى تغطية شاملة لكل الأخطار، و عليه، إن رغب المشتري أن يقوم البائع بالتأمين على البضاعة لصالحه، فعليه اختيار أحد هذين الشرطين، حسب نوع التغطية التي يريدتها. أما بخصوص بقية الشروط، فلا يوجد فيها التزام من المصدر تجاه المستورد، أو من المستورد تجاه المصدر بتأمين البضاعة، إلا أن كل واحد منهما سيتحمل مسؤولية البضاعة و يتحمل كافة الأخطار التي قد تهددها خلال الرحلة، و عليه فسواء كان هناك إلزام من الجهات الحكومية لبلده بضرورة التأمين أو عدمه، فالأفضل أن يؤمن على البضاعة نوع التأمين الذي يناسبه تفاديا للخسارة التي قد تنجم من الفقد أو السرقة أو الغرق أو مختلف الأخطار التي قد تهدد البضاعة خلال الرحلة. و عليه، إن رغب المصدر بتحمل تكاليف النقل و التأمين معا، فالأفضل له استخدام شروط المجموعة D، و في المقابل، إن رغب المستورد بتحمل تلك التكاليف بالإضافة إلى مسؤولية البضاعة فالأفضل أن يستخدم إحدى شروط المجموعة F، أما شروط المجموعة C فقد تم التفصيل فيها سابقا.

خلاصة الفصل :

في هذا الفصل حاولنا أن ننظر إلى الشروط التجارية واستخداماتها في الجزائر، من ناحية أخرى غير ما تم تناوله في دراسات سابقة التي كانت تربط بينها وبين ميزان المدفوعات ، أو طرق الدفع خصوصا للسفن والنقل البحري ، التي يشترط فيها المشرع الجزائري أن يكون بالدينار وهذا ليس بالأمر الموفق لسببين أن العملة الصعبة نتلسب الطرف الأجنبي أكثر، كما أنها تساعد في زيادة احتياطات الدولة من العملة الصعبة، إنما حاولنا أن نربط تأثير التشريعات القانونية المحلية الخاصة بالتأمين على القدرة على استعمال الشروط التجارية في المعاملات مع الخارج، سواء في عمليات الاستيراد أو التصدير ، وأخذنا كل شرط على حدة ، و توصلنا لكون التشريعات المتعلقة بالتأمين و بالنقل و بحماية العملة الصعبة كلها تؤثر سلبا على المعاملات التجارية الدولية، و تحد من استخدام الكثير من الشروط، و تجعل المتعاملين الجزائريين أما خيارات محدودة ، أغلبها يكونون مجبرين على اتخاذها وربما أسوء هاته التشريعات أنها تشترط احتكار مؤسسات التأمين الوطنية في عمليات التجارة الدولية ، مع العلم أن شركات التأمين ليست قوية، و ليس لها القدرة المادية والعملية على الوقوف على تغطية المخاطر التجارية المتجددة في العالم، و قد يكون هذا من أهم أسباب تراجع العمليات التجارية الدولية.

الخاتمة

الخاتمة:

إن اختلال الأنظمة القانونية والأعراف التجارية السائدة بين مختلف الدول كان السبب الرئيسي لتكثيف الجهود من أجل توحيد بعض المصطلحات التجارية التي عرفت باسم الأنكوتيرم ز والتي تسمح لأطراف العقد بممارسة معاملاتهم التجارية بكل سلاسة وكذا تحديد التزامات الطرفين من بائع ومشتري من خلال تحديد مكان تسليم البضاعة وسيلة النقل وخاصة التأمين على مخاطر نقل البضائع

فقد أصبحت هذه المصطلحات عبارة عن عقود نموذجية تنظم وتوزع كافة المسؤوليات التي يلتزم بها كل من المصدر و المستورد في كافة عمليات البيع والشراء الدولية من شحن و تأمين و إجراءات جمركية و غيرها وهذا عن طريق تحويل التكاليف و المخاطر التي يتحملها الطرفان ويتم تصنيف هذه المصطلحات أكثر استعمالا في جانب النقل البحري عبر الموانئ

وقد ألقينا الضوء على مدى سعي الجزائر الدؤوب إلى تنظيم تجارتها الخارجية لما لديها من مقومات كساعة مساحتها و موقعها الاستراتيجي، وقد تمثل هذا السعي عن طريق محاولتها تسهيل وتحديد العلاقات مع العملاء و الموردين إضافة إلى تخفيض تكاليف النقل البحري بالرغم من ذلك لمسنا أن التشريعات المتعلقة بتنظيم عمليات التجارة الدولية تعتبر حمائية إلى حد كبير، و بالتالي فهي تعرقل سير تلك العمليات بشكل جيد.

نتائج الدراسة:

وعلى ضوء هذا البحث تم التعرف على أهم الشروط التجارية التي يتم استخدامها في عمليات الاستيراد والتصدير من و إلى الجزائر، فقد توصلنا إلى أن المؤسسات الإقتصادية الجزائرية تعتمد في الاستيراد على تسليم المنتج إلى أقرب مكان، و العكس في حالة التصدير، حيث يلزم الطرف الجزائري باختيار شروط تمثل المسؤولية الدنيا تجاه البضاعة، ففي ظل ضعف الأسطول الوطني المصرح له فقط باستئجار السفن الأجنبية، و التي تعتبر تكاليفه جد باهضة، تبقى هذه المؤسسات تعاني من هيمنة المؤسسات الأجنبية فهي تخضع لتأثيرات السوق وليس لديها أي تأثير على أسعار الشحن.

وننتج دراستنا التحليلية أكدت أن مصطلحات التجارة الدولية الأكثر استخداما في الجزائر في حالة التصدير هي الشرط FOB، و في حالة الاستيراد هي CIF/CFR و استخدام هذه المصطلحات دون غيرها يعود و بالدرجة الأولى إلى تأخر قطاع النقل البحري و ضعف الموانئ و الى التشريعات ذات الصلة.

اختبار الفرضيات :

- الفرضية الأولى: هناك تأثير متبادل بين شروط التجارة الدولية و التأمين الدولي في الجزائر. من خلال ما تم التوصل إليه في الفصل الأخير، فإن هاته الفرضية صحيحة.
- الفرضية الثانية: التشريعات القانونية المنصوصة في التأمين، لا تخدم فكرة التحرر التجاري والاقتصادي، وتقف حائلا أمام تطبيق كل الشروط التجارية، هي فرضية صحيحة، و قد لمسنا ذلك من خلال استخدام الجزائر لثلاث شروط فقط من أصل 11 شرطا أعدت لتكون في صالح الأطراف التجارية لتسهيل معاملاتهم.

التوصيات :

- على ضوء الدراسة النظرية و التطبيقية والنتائج المتوصل إليها نقوم بتقديم التوصيات التالية:
- عصرنة الموانئ التجارية وشراء السفن ذات الحجم الكبير و ذات المعايير الدولية للنقل البحري للبضائع .
- تطوير المؤسسات الوطنية في مجال النقل البحري الدولي ومؤسسات التأمين الدولي للقيام بعمليات الاستيراد و التصدير من و إلى الجزائر.
- القيام بعقود شراكة من شأنها تطوير الموانئ الجزائرية التي تعتبر همزة وصل بين أوروبا و إفريقيا (مثال على ذلك مشروع الطريق الحريري) .
- الرقابة من طرف المسؤولين من أجل تحسيد مشاريع تحديث الموانئ الجزائرية.
- إعادة النظر في التشريعات الحمائية التي تتخذها الجزائر، فهي تحمي الإقتصاد الوطني من جهة، لكنها تأثيرها السلبي يفوق تأثيرها الإيجابي في اقتصاد كاققتصاد الجزائر.

الآفاق البحثية :

- من أجل تعميق الدراسة أكثر يتم اقتراح بعض المواضيع :
- دراسة تحليلية للتشريعات الخاصة بالتأمين في الجزائر وأثرها على التجارة الخارجية.
- تقنية الإعتماد المستندي وأثرها على إختيار شروط التجارة الدولية في الجزائر.

قائمة المراجع

المراجع باللغة العربية:أولا الكتب:

- 1 إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه التأمين و رياضياته مع التطبيق علي تأمينات الحياة و إعادة التأمين ، بيروت، لبنان الدار الجامعية، الطبعة الثانية، سنة 2003.
- 2 مسامة عزمى سلام، شقيري نوري موسى، ادارة الخطر والتأمين، ط 1، دار حامد للنشر والتوزيع، عمان، 2007 .
- 3 إبراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري ، الطبعة الأولى، ديوان المطبوعات الجزائرية، الجزائر، 1980.
- 4 إبراهيم عصام الدين عمر، واصف جورج، تأمين بحري وطيران، الجهاز المركزي للكتب الجامعية ، القاهرة، مصر، 1981.
- 5 أحمد أبو السعود، عقد التأمين بين النظرية و التطبيق، دار الفكر الجامعي، مصر، 2009
- 6 المهورى، إدارة المالية والتمويل طويل الأجل، دار الجيل للطباعة، عمان، 1985.
- 7 بن غانم علي، دون سنة نشر ، التأمين البحري وذاتيته نظامه القانوني، الطبعة الثالثة ديوان المطبوعات الجامعية 2013
- 8 جلال وفاء محمدين، التأمين البحري على البضائع بوثيقة الإشتراك (وثيقة التأمين العائمة)، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية مصر بدون رقم طبعة، 2002.
- 9 جديدي معراج، مدخل لدراسة قنون التأمين الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية ،الجزائر 2000.
- 10 حمدي محمد كمال، مسؤولية الناقل البحري، الاسكندرية ، ط1، منشأة المعارف، 1995.
- 11 -دهاني الدويدار، موجز القانون البحري، ط 1، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر، الاسكندرية وبيروت، سنة 1997.
- 12 -زهرة البشير ، التأمين البري دراسة تحليلية وشرح لعقود التأمين، دار بوسلامة للطباعة والنشر، تونس 1975.
- 13 -سالم رشدي سيد، التأمين "المبادئ والأسس والنظريات"، الطبعة الأولى، دار الرؤية للنشر والتوزيع، 2015.

- 14 - طه، مصطفى كمال، الوجيز في القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1978.
- 15 - طه مصطفى كمال، التأمين البحري الضمان البحري، الدار الجامعية، بيروت، لبنان، 1992.
- 16 - عادل علي المقدادي، القانون البحري، د.ط، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009.
- 17 - عز الدين فلاح، التأمين مبادئه وأنواعه الطبعة الأولى دار اسامة للنشر الاردن 2007.
- 18 - عبد العزيز فهمي هيكل، موسوعة المصطلحات الاقتصادية والإحصائية، بدون طبعة، دار النهضة العربية للنشر، بيروت، 1980.
- 19 - عمر عصام الدين، تأمين النقل البحري والبري والجوي، الاتحاد المصري للتأمين، القاهرة، مصر، 1992.
- 20 - عبد الله سلامة، عصام الدين عمر، التأمين البحري أصوله العلمية والعملية 1981.
- 21 - علي سيد قاسم، وثيقة التأمين العائمة، دار الفكر العربي للطباعة والنشر، القاهرة - مصر - الطبعة الأولى 1991،
- 22 - علي جمال الدين، القانون البحري، منشورات دار النهضة العربية - مصر - بدون رقم الطبعة، 1987.
- 23 - عقل سعيد جمعة، عريقات حربي محمد، مبادئ التأمين، ط 1 ن دار البداية ناشرون وموزعون، جامعة البتراء، عمان، الأردن، 2016.
- 24 - عمر سعد الله، قانون التجارة الدولية، النظرية المعاصرة، دار هومة للطباعة والتوزيع، الجزائر، ط 1، 2007.
- 25 - عباينة محمود محمد. أحكام عقد النقل، عمان، ط 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، سنة 2015.
- 26 - عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، د.ط، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، الاردن، 1999.
- 27 - عباس حلمي، القانون البحري، ط 1، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
- 28 - غيث أحمد، بدون سنة نشر، إدارة واقتصاديات النقل البحري، الفاروق الحديثة للطباعة والنشر، القاهرة، مصر، 1998.

- 29 لـيث عبد الأمير الصبّاغ، صناعة التأمين في الأسواق العربية، منشورات الحلبي الحقوقية، لب نان، الطبعة الأولى، 2009 .
- 30 محمد توفيق البلقيني، جمال عبد الباقي واصف، مبادئ إدارة الخطر والتأمين، دار الكتاب الأكاديمية ، مصر ، 2004.
- 31 محمد رفيق المصري: إدارة الخطر والتأمين، دار زهران للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2009.
- 32 محمد حسين منصور، أحكام التأمين ، دار الجامعة الجديدة لنشر الإسكندرية، مصر، 2003.
- 33 محمد حسن قاسم محاضرات في عقد التأمين الطبعة الثانية دار الجامعة لنشر والطباعة عمان 1999
- 34 مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، منشورات دار الجامعة الجديدة للنشر - مصر - بدون رقم الطبعة 1995
- 35 محمود سمير الشرقاوي، العقود التجارية الدولية، دراسة خاصة لعقد البيع الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، د.ط، 1992.
- 36 نيل كروكفورد: مدخل إلى إدارة الخطر، ترجمة: تيسير حمد التريكي، مصباح كمال، ط 3، دن، 2007.
- 37 نعمات محمد مختار ، التأمين التجاري والتأمين الإسلامي، بدون طبعة، المكتب الجامعي الحديث للنشر، مصر، 2005
- 38 محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري الليبي، القاهرة، د.ط ،المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر، 1970.
- 39 محمد فتحي محمد علي، عبد الله عبد الحليم أبو بكر: مقدمة الرياضة المالية والتأمين، نون رقم طبعة، دون دار ومكان نشر 1977.
- 40 محمد فريد العرينيو آخرون ، مبادئ القانون التجاري والبحري، د.ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000.
- 41 يعقوبي صبرينة عقد التأمين البحري مذكرة ماجستير في القانون جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2017.

42 - يوسف حسن يوسف، النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي، المركز القومي، للإصدارات القانونية القاهرة - مصر - الطبعة الأولى 2013

ثانيا المذكرات والرسائل الجامعية:

- 1 - بنأي مصطفى، واقع وآفاق شركات التأمين الجزائرية في ظل الإصلاحات الاقتصادية والمتغيرات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، سنة 2014.
- 2 - بوزيد مجد، إدارة المخاطر في المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، مذكرة ماجستير، جامعة بومرداس، 2009.
- 3 - بوطالب هدى، تطور استخدام الاعتماد المستندي في التجارة الخارجية الجزائرية، (مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية- جامعة الجزائر3) الجزائر، سنة 2010
- 4 - حاج عيسى بثينة، أهمية وسبل توحيد قواعد قانون التجارة الدولية، (مذكرة ماستر، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية)، أم البواقي، سنة 2019/2020.
- 5 - شلالى رشيد، تسيير المخاطر المالية في التجارة الخارجية الجزائرية، تخصص : إدارة العمليات التجارية مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم التجارية وجامعة الجزائر، الجزائر 2010.
- 6 - صوارى وسف، محاولة تقدير خطر عدم تسديد القرض التنقيطي والتقنية العصبية الاصطناعية بالبنوك الجزائرية، أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة تلمسان، 2008.
- 7 - عبدلى لطيفة، دور ومكانة إدارة المخاطر في المؤسسة الاقتصادية، مذكرة ماجستير، جامعة تلمسان، سنة 2012.
- 8 - قادي يسمينة فتيحة، ماهية مصطلحات التجارة الدولية ودورها في تنظيم النقل الدولي، (مذكرة ماجستير تخصص لوجستيك ونقل - جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم)، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، قسم العلوم التجارية دولي، 2017-2018.

ثالثا المقالات:

- 1 - أسماء حدبأوي ، دور قنوات توزيع التأمين في النهوض بفرع التأمين على الأشخاص بالجزائر خلال الفترة 2011-2020 ، مجلة أبحاث اقتصادية معاصرة ، مجلد 05 ، العدد 01، المسيلة ،مارس 2022.
- 2 - بن جيلالي سميرة ، كحلولة محمد، تطورات قواعد incoterms مواكبة لمستحدثات النقل، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، العدد الحادي عشر، الجزائر ،سبتمبر 2018 .
- 3 - بالي مصعب ،صديقي مسعود ، تطور قطاع التأمين في الجزائر ، مجلة رؤى الاقتصادية ،عدد11، جامعة الشهيد حمه لخضر ،الوادي ،الجزائر، ديسمبر 2016.
- 4 - بن دخان رتبية ،الرقابة على التأمين في الشريع الجزائري ، مجلة الدراسات القانونية والسياسية ،العدد الأول ،قسنطينة ،جانفي 2019.
- 5 - بوجلة أيمن ، شروط التجارة الدولية، مطبوعة محكمة مقدمة لطلبة السنة أولى ماستر، تخصص مالية وتجارة دولية ،قسم العلوم التجارية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير جامعة ابن خلدون -تيارت 2017/2018.
- 6 - توام زهية، رزأي سعاد ،مصطلحات التجارة الدولية "الانكوترمز"-قراءة في اصدار - 2020،مجلة المنهل الاقتصادي ،المجلد 4، العدد1،الجزائر ،جوان 2021.
- 7 - خلخال جوهر، قواعد الأنكوترمز و تطبيقاتها على النقل البحري للبضائع في الجزائر، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية ،الجزائر،العدد الحادي عشر سبتمبر، السنة2018.
- 8 - شيخي محمد امين ، تفسير مصطلحات التجارة الدولية INCOTERMS ،مجلة القانون و العلوم السياسية، العدد 3 رقم 2، كلية الحقوق جامعة تلمسان ،2017.
- 9 - زعموم صبرين مجلة دراسات متقدمة في المالية والمحاسبة ISSN 2018/2602 - 7151 المجلد: 03 العدد:2020/02
- 10 - عيسأوي توفيق ،قرومي حميد ،دراسة العلاقة بين إنتاج التأمين و التعويضات المدفوعة في قطاع التأمين الجزائري للفترة 1995-2018،مجلة دراسات وأبحاث ، عدد04 ،أكتوبر 2020،

- 11 - لونيبي بوعلام، فكارشة سفيان، أشكال شركات التأمين في الجزائر ، مجلة الابداع ، مجلد 09 ، العدد 01، جامعة جيلالي بونعامة ،الحفلة ،الجزائر ،سنة 2019
- 12 - ليلي مشطر، مصطلحات التجارة الدولية عنصر أساسي في عقد التجارة الدولية، مجلة أبحاث قانونية وسياسية، العدد السادس، جوان 2018.
- 13 - محي الدين شبيرة ،قوانين التأمين في الجزائر طورت المنظومة ولم تطول القطاع ،مجلة العلوم الإنسانية ،عدد 50، جامعة العربي بن مهيدي ،أم البواقي، الجزائر ،ديسمبر 2018.
- 14 - مصعب بالي ، مسعود صديقي ، مساهمة قطاع التأمين في نم الاقتصاد الوطني ،المجلة الجزائرية للدراسات المحاسبية والمالية ،العدد 02،الجزائر ،جوان 2016.
- 15 - مدني أحمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في الجزائر، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، المجلد 2، العدد 1، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2014.

- 16 - يعقوب يوسف صرخوه، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد، مجلة الحقوق الكويتية، العدد الثالث ،القسم الثاني، سبتمبر 1984.
- 17 - يعقوب يوسف صرخوه، الوضع القانوني لرص البضائع والحأويات على سطح السفينة، مجلة الحقوق، كلية الحقوق ، جامعة الكويت العدد الأول والرابع، مارس يونيو 1992.

رابعا الندوات العلمية:

- 1- زروقي ابراهيم، بدري عبد المجيد: دور قطاع التامين في تنمية الاقتصاد الوطني, مداخلة مقدمة ضمن الملتقى الدولي السابع حول: "الصناعة التأمينية، الواقع العملي وآفاق التطوير - تجارب الدول - "جامعة حسيبة بن بوعلبي بالشلف, الجزائر, ديسمبر 2012.
- 2- زروقي إبراهيم، بدري عبد المجيد، دور قطاع التأمين في تنمية الاقتصاد الوطني، ملتقى دولي حول الصناعة التأمينية، الواقع العملي و آفاق التطوير، جامعة حسيبة بن بوعلبي، شلف . 2012/12/03-04 .

خامس القوانين:

- 1 - المادة 27 من النظام رقم 07-01 المؤرخ في 3 فيفري 2007 يتعلق بالقواعد المطبقة على المعاملات الجارية مع الخارج والحسابات بالعملة الصعبة، الجريدة الرسمية عدد 31 الصادرة في 13 ماي 2007.
- 2 - مرسوم تشريعي رقم 93-09، المؤرخ في 25 أبريل 1993، المتضمن قانون الإجراءات المدنية المعدل والمتمم للأمر رقم 66-154، الجريدة الرسمية عدد 28، بتاريخ 08 يونيو 1993.
- 3 - قانون رقم 08-09، المؤرخ في 25 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية عدد 21، الصادرة بتاريخ 23 أبريل 2008.
- 4 - المرسوم التنفيذي رقم 07-01 المؤرخ في 3 فبراير 2007، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 31.
- 5 - المادة 44 من الأمر رقم 10-01 المؤرخ في 26 أوت 2010 يتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2010، الجريدة الرسمية الجزائرية، عدد 49، الصادر في 29 أوت 2010.
- 6 - المادة 111 من الأمر رقم 16-14 المؤرخ في 17 نوفمبر 2016، يتضمن قانون المالية، الجريدة الرسمية الجزائرية عدد 72، الصادر في 23 ديسمبر 2016.
- 7 - الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 معدل ومتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006 والمتعلق بالتأمينات.
- 8 - القانون رقم 05-02 المؤرخ في 6 فبراير 2005، المعدل والمتمم للأمر رقم 75-95 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون التجاري.
- 9 - القانون البحري الجزائري، المادة 449.
- 10 - المادة 111 من الأمر رقم 16-14 المؤرخ في 17 نوفمبر 2016، يتضمن قانون المالية. الجريدة الرسمية الجزائرية عدد 72، الصادر في 23 ديسمبر 2016.
- 11 - المرسوم التنفيذي رقم 07-01 المؤرخ في 3 فبراير 2007، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 31.
- 12 - القانون البحري المادة 748 والمادة 749.

المراجع باللغة الأجنبية:

Les Ouvrages, Les Livres :

- 1- Alexander T, Bruce D chadbourne Wells, Introduction to Aviation Insurance and Risk Management, Third Edition, Krieger Publishing Company 2007 .
- 2- H. De Moulins – Beaufor, Collection aide-mémoire, Tom 1 (biens et personnes), DUNOD, édition – paris, 1972.

Les Revues :

- 1- TighiltFodil / Bouchellal Youcef, Performance Des Entreprises A L'International Et L'utilisation Des Incoterms :Les Résultats D'Une Etude Empirique Menée En Algérie , Revue Des Reformes Economique Et Intégration Dans L'Economie Mondiale, Volume 15, Nmr 2 , 30 /12/2021
- 2- La Compagnie Algérienne des Assurances (CAAT). Séminaire – sur le transport maritime Alger. 2006.p.p.39 – 40. Voir aussi le site : www.ffsa.fr.
- 3- Brahim Kassali, Communication portant sur la restauration du secteur des assurances en Algérie Conseil National des Assurances (CNA).
- 4-FRANCOIS COUILBAULT, CONSTANT ELIASHBERG, les grand principes de l'assurance, l'argus de l'assurance, éditions 2009

Les Sites :

1. <https://www.a7wallaw.com/10818>.
2. <https://www.searates.com/ar/reference/incoterms>
3. <http://tfig.itcilo.org/AR/contents/org-icc.htm>
4. <https://www.Riverchelles.fr/Fiche-Technique-17-Incoterms-2020/>
5. <https://www.Tradefinanceglobal.Com/Freight-Forwarding/Incoterms/>
6. <http://www.arab-ency.com>