إجراءات الاكتتاب في تأمين النقل البحري للبضائع: دراسة حالة الوكالة الجهوية للشركة الوطنية للتامين SAA بسطيف

Underwriting Procedures in Marine Cargo Insurance: A Case Study of the Regional Agency of the National Insurance Company (SAA) in Setif.

مريم قرواني

(P.I.E.E.M) جامعة سطيف 1، الجزائر*

Meriem.kerouani@univ-setif

تاريخ الاستلام: 2025/12/01 ؛ تاريخ القبول : 2025/12/09

مستخلص:

تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء حول إجراءات الاكتتاب في تأمين النقل البحري للبضائع، اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي لجمع المعلومات، حيث تم تحليل إجراءات الاكتتاب والتعويض المعتمدة في التأمين البحري للبضائع، مع دراسة تطور قيم الأقساط والتعويضات خلال الفترة 2015–2024 في الوكالة الجهوية للشركة SAA بسطيف.

توصلت الدراسة إلى أن عدد وثائق تأمين النقل البحري للبضاعة عرف نموًا متصاعدا خلال الفترة 2015–2024، رغم التراجع الظرفي المسجل سنة 2020 بسبب تداعيات جائحة كوفيد-19.

الكلمات المفتاحية: التأمين، تأمين النقل البحري للبضاعة، الإكتتاب.

تصنيف Jel: G22، L92، G32.

Abstract:

This study aims to shed light on the underwriting procedures in marine cargo insurance. It relies on the descriptive-analytical method for data collection, whereby the underwriting and compensation procedures adopted in marine cargo insurance were analyzed. In addition, the study examines the evolution of premium values and compensations during the period 2015–2024 at the regional agency of SAA in Setif.

The study found that the number of marine cargo insurance policies experienced a steady increase during the period 2015–2024, despite the temporary decline recorded in 2020 due to the repercussions of the COVID-19 pandemic.

Keywords: Insurance, Marine Cargo Insurance, Underwriting.

JEL Classification : G22, L92, G32.

* المؤلف المراسل: مريم قرواني، Meriem.kerouani@univ-setif

1.مقدمة:

يعد التأمين البحري من أقدم وأهم أنواع التأمين التي نشأت مع تطور التجارة البحرية العالمية، إذ يمثل أداة أساسية لحماية البضائع المنقولة بحرًا من الأخطار التي قد تتعرض لها أثناء الرحلة، سواء كانت ناتجة عن العوامل الطبيعية أو عن الحوادث البشرية. ومع توسّع المبادلات التجارية وازدياد حجم الصادرات والواردات، أصبح التأمين البحري عنصرًا محوريًا يساهم في استقرار المعاملات التجارية وضمان استمرار النشاط الاقتصادي.

وفي هذا الإطار، تلعب شركات التأمين دورًا حيويًا في تغطية الأخطار المرتبطة بالنقل البحري، من خلال وضع إجراءات دقيقة للاكتتاب وتحديد الضمانات المناسبة، إضافة إلى معالجة التعويضات عند وقوع الأضرار. ويُعدّ حسن تنظيم هذه الإجراءات مؤشرًا على فعالية أداء الشركة التأمينية وقدرتها على تحقيق التوازن بين مصالح المؤمن لهم واستدامة نشاطها المالي.

وتكتسي دراسة آلية إجراء التأمين البحري للبضائع لدى الشركة الوطنية للتأمين – SAA الوكالة الجهوية بسطيف أهمية خاصة، لما تمثله هذه المؤسسة من فاعل رئيسي في سوق التأمين الجزائري، ولما توفره من ضمانات تغطي الأخطار البحرية المتزايدة. ومن ثمّ، تسعى هذه الدراسة إلى تحليل كيفية تسيير عمليات الاكتتاب والتعويض، وتقييم تطور نشاط التأمين البحري خلال الفترة 2015–2024، قصد الوقوف على نقاط القوة والضعف واقتراح سبل تطوير الأداء التأميني في هذا المجال الحيوي.

1.1. اشكالية الدراسة:

فيما تتمثل إجراءات التأمين النقل البحري للبضائع في الوكالة الجهوية للشركة الوطنية للتأمين SAAبسطيف؟

2.1. أسئلة الدراسة:

- ما هي أنواع الضمانات التأمينية التي تقدمها الوكالة الجهوية للشركة الوطنية للتأمين للشركة الوطنية للتامين SAAبسطيف لتغطية الأخطار التي تتعرض لها البضائع أثناء النقل البحري؟

- ما هي إجراءات الاكتتاب والتعويض في التأمين النقل البحري للبضاعة في الوكالة الجهوية للشركة الوطنية للتامين SAA بسطيف؟

- ما مدى تطور عملية الاكتتاب في التأمين النقل البحري للبضاعة في الوكالة الجهوية للشركة الوطنية للتأمين SAAبسطيف خلال السنوات الأخيرة؟

3.1. الفرضيات:

- تقدم الوكالة الجهوية للشركة الوطنية للتامين SAA بسطيف مجموعة متنوعة من الضمانات التأمينية التي تغطي الأضرار التي قد تحدث للبضائع أثناء النقل البحري.
- تتم عملتي الاكتتاب والتعويض في التأمين البحري وفق اجراءات منظمة وواضحة في الشركة الوطنية للتأمين SAA بسطيف.
- عرفت عملية الاكتتاب في تأمين النفل البحري تطورا ملحوظا في الوكالة الجهوية للشركة الوطنية للتامين SAA بسطيف.

4.1. أهمية وأهداف الدراسة:

تنبع أهمية الدراسة من خلال تسليط الضوء على أحد فروع التأمين الحيوية المرتبطة بالتجارة الخارجية والنشاط الاقتصادي، وهو تأمين النقل البحري للبضائع. كما تهدف إلى تحليل آلية إجراء التأمين النقل البحري للبضائع في الوكالة الجهوية للشركة الوطنية للتأمين SAAبسطيف، من خلال دراسة إجراءات الاكتتاب والتعويض وتقييم تطور نشاط التأمين البحري خلال الفترة 2015-2024.

5.1. منهج الدراسة:

اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، حيث تم استخدام المنهج الوصفي لجمع المعلومات حول التأمين البحري، مفاهيمه، أنواعه، وإجراءاته. وتم الاعتماد على المنهج التحليلي من خلال دراسة حالة الوكالة الجهوية للشركة الوطنية للتأمين SAAبسطيف، وتحليل بيانات الأقساط والتعويضات خلال الفترة 2015–2024 لتقييم أداء نشاط التأمين البحري.

6.1. الدراسات السابقة:

-دراسة (حياة و وآخرون، 2019)، بعنوان: "**تأمين النقل البحري للبضائع في الجزائر**"، وتهدف هذه الدراسة إلى التعرف على الإجراءات المصاحبة لعملية التامين البحري على البضائع وفق ما نصت عليه الترسانة القانونية

للمشرع الجزائري وهذا من خلال عرض الخطوط العريضة لعملية التامين البحري على البضائع والأطراف المشاركة فيها، بالإضافة إلى الأخطار المغطاة من خلال هذه العملية التأمينية، والالتزامات المترتبة على الأطراف المشاركة وهذا على حسب ما نص عليه المشرع الجزائري. وتم التوصل إلى أن عقود التامين البحري غير إلزامية فيما يخص البضائع، وبالتالي قد يحجم بعض الشاحنين عن تأمين بضائعهم وذلك يفوت عنهم فرصة التعويض، كما أن التأمين يعمل على تشجيع النقل البحري للبضائع الذي تعتمد عليه التجارة الخارجية بالدرجة الأولى.

- دراسة (أحمد، 2017)، بعنوان: " **التأمين البحري على البضائع بوثيقة التأمين المفتوحة- دراسة مقارنة-**"، وتهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء حول التأمين البحري للبضائع بوثيقة التأمين المفتوحة، وتم التوصل إلى أن آراء فقهاء قانون التأمين البحري تباينت بشأن الطبيعة القانونية لوثيقة التأمين المفتوحة، إلاَّ أنَّ الرَّاجح هو اعتبارها مجرَّد وعد بالتعاقد ملزم للجانبين. وتَمنح وثيقة التأمين المفتوحة عدَّة فوائد، أهمُّها: توفير الوقت والرِّبح الإضافي للمؤمَّن له، والاختصار في الإجراءات، والاقتصاد في النَّفقات اللازمة لاستصدار عدَّة وثائق منفردة عن كل شحنة بحرية، يتم تصديرها أو استيرادها.

- دراسة (دخان، 2021)، بعنوان: **" عقد التأمين البحري كاستراتيجية لدعم خدمة النقل البحري"**، تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على عقد التأمين البحري باعتباره استراتيجية قديمة اعتمدها الإنسان لدعم خدمة النقل البحري بوصفه أحد أقدم أنواع التأمين، وينقسم هذا التأمين إلى فرعين رئيسيين هما تأمين السفن الذي يشمل هياكلها والأجهزة الثابتة فيها وأماكن تشغيلها وجميع مستلزماتها، وتأمين البضائع الذي يعنى بنقلها بحرًا ويغطي الخسائر التي قد تصيبها أثناء النقل بحرًا أو برًا أو جوًا متى كان سبب الضرر حادثًا مشمولًا بالتأمين. وتم التوصل إلى التأمين البحري يغطي حالات فقدان أو تلف السفن أو البضائع أو أي وسيلة نقل أو حمولة يتم من خلالها نقل الملكية أو حيازتها أو الاحتفاظ بها، وذلك خلال الرحلة الممتدة من نقطة الانطلاق حتى الوجهة النهائية.

2. مفهوم تأمين النقل البحري للبضاعة

1.2. تعريف تأمين النقل البحري للبضاعة

يمثل التأمين البحري العقد هو العقد الذي يتعهد فيه المؤمن (شركة التأمين) بأن يعوِّض المؤمن له بالكيفية والمدى المتفق عليهما، عن الخسائر البحرية التي قد تتعرض لها المخاطرة البحرية. ويمكن توسيع نطاق عقد التأمين البحري ليشمل - بموجب شروط صريحة أو بمقتضى العرف التجاري - بعض الأخطار البرّية أو الأخطار التي تقع في المياه الداخلية، إذا كانت مرتبطة ارتباطًا وثيقًا بالرحلة البحرية أو بنقل البضائع. (دخان، 2021، صفحة 732)، أما المشرع الجزائري فحصر مفهومه في: "أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري " (معراج، 2007، صفحة 157)

ويعتبر التأمين على البضائع ونقلها من أهم فروع التأمين البحري، إذ يضمن المؤمن التعويض عن الأضرار التي تصيب المؤمن له، والبضائع هي الأموال والقيم المادية التي ظهر التأمين البحري

بالتأمين عليها قديما، وقد عرفتها قواعد هامبورغ 1978 المتعلقة بنقل البضائع بحرا في مادة الأولى الفقرة الخامسة: عبارة البضائع يجب أن تشمل أيضا الحيوانات الحية وكذلك البضائع الموضوعة داخل الحاويات أو داخل المغلفات المنقولة بحرا ويمتد مفهوم البضائع إلى هذه الحاويات والمغلقات عندما تكون مقدمة لحماية البضائع من طرف الشاحن. (حياة و وآخرون، 2019، صفحة 133)

وفي نفس السياق، فإن تأمين النقل البحري للبضاعة يغطي الخسائر التي تلحق بالبضائع أثناء نقلها براً بسبب حادث مشمول بالتأمين ناتج عن حادث انقلاب أو حريق، أو اصطدام للسيارة الحاملة لهذه البضاعة ويؤدي إلى إلحاق أضرار بالبضائع المحملة على السيارة بحيث تبدأ التغطية من وقت تحميل البضاعة على الشاحنة وتنتهي بمجرد تفريغ البضاعة في مكان الوصول النهائي أو بمضي أربع وعشرين ساعة عمل على وصول الشاحنة إلى مكان الوصول النهائي أيهما اسبق في الحصول. (trustpalestine، 2024)

فقد كان التأمين البحري يقتصر على نقل البضائع عبر البحر أو المجاري المائية الداخلية، ويغطي المخاطر المرتبطة بالرحلات البحرية مثل الغرق أو القرصنة أو الأضرار الناتجة عن العواصف، لكن مع تطور التجارة العالمية وظهور أنظمة النقل المتعدد الوسائط، توسع نطاق التأمين البحري ليشمل نقل البضائع عن طريق الجو والبر أيضًا، بل وأحيانًا ضمن رحلة واحدة تجمع بين أكثر من وسيلة نقل (Sadasiv & al, 2013, p. 7).

لذلك، فإن تأمين البضائع البحرية في الوقت الحاضر يشمل:

- النقل البحري (المخاطر البحرية التقليدية).
- النقل الجوي (الشحن الجوي).
- النقل البري (بالطرق أو السكك الحديدية أو الأنابيب).
- النقل المشترك أو المتعدد الوسائط (أي مزيج من الوسائل السابقة).
- التخزين العرضي أثناء النقل (مثل التخزين في الموانئ أو المستودعات).

2.2. وثائق تأمين النقل البحري للبضاعة

إن شركات التأمين في التأمين على البضائع لا تضمن فقط مخاطر الرحلة البحرية، بل تتعداها إلى مخاطر الطريق البري أو النهري أو الجوي، سواء أكان ذلك قبل الشحن أو بعد التفريغ. ويتم التأمين إما بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة أو بمقتضى وثيقة عائمة أو وثيقة اشتراك. أي أن ويأخذ التأمين على البضاعة إحدى الصورتين التاليتين: (حياة و وآخرون، 2019، صفحة 134)

-الصورة الأولى: تضمن تغطية الأضرار التي تلحق البضائع أيا كان سببها، وهنا يتم تقدير قيمة هذه البضائع المعنية بالضمان بحسب سعرها في ميناء الشحن، ويضاف إليه مجموع النفقات الضرورية لنقلها إلى السفينة، والربح المنتظر في حالة بيعها، وجميع المصاريف التي تترتب على نقلها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ.

- الصورة الثانية: فقد أوضحها المشرع الجزائري بالمادة 140 وما يليها من قانون التأمين الجزائري، ويستفاد منها أن شركات التأمين تضمن التعويض على جميع الأضرار التي تلحق بالبضاعة التي ستصدر أو ستشحن لحساب المؤمن له، وهذا لمدة زمنية معينة، عادة ما تكون سنة واحدة.

3.2. ضمانات تأمين النقل البحري للبضاعة

1.3.2. الخطر البحري القابل للتامين

الخطر البحري هو أهم عنصر في عقد التأمين البحري، فضمان المؤمن الضرر الذي يلحق بالمؤمن له هو محل العقد، وبانتقائه يترتب بطلان هذا الأخير.

أما المشرع الجزائري حذا حذو المشرع الفرنسي في فكرة أخطار البحر، ونص في المادة 101 من الأمر 95-07 في الفقرة الأولى منها: " غطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق حسب الحالة، الأموال والبضائع المشحونة وهياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث أو القوة القاهرة أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد." (حياة و وآخرون، 2019، صفحة 136)

يتميّز التأمين البحري عن غيره من أنواع التأمين بأن العبرة فيه تكون بسبب الضرر لا بطبيعته، أي بالخطر البحري تحديدًا. ولا يُعد الخطر بحريًا إلا إذا كان متعلقًا بمنشأة بحرية تمارس الملاحة البحرية، وتُستبعد من ذلك المنشآت النهرية حتى لو قامت برحلة بحرية عرضًا. فطبيعة المال المعرّض للخطر هي التي تمنح التأمين صفته البحرية، والخطر البحري هو الذي استدعى وضع قواعد خاصة لهذا النوع من التأمين. أما إذا كان الخطر واقعًا على البر، فلا تقوم مسؤولية المؤمن البحري عن الحادث.

2.3.2. الأخطار المستبعدة من العملية التأمينية

أ- الأخطار المستبعدة بصفة مطلقة: وتتمثل في الأخطار المستثناة والمستبعدة التي لا يضمنها المؤمن ولا يلتزم بتعويض المؤمن له عن الأضرار الناشئة، وحسب ما نصت عليه المادة 102 قانون التامين الجزائري فهي تتمثل في:

- أخطاء المؤمن له المعتمدة أو الجسيمة.
- الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن :

- ✓ مخالفات أنظمة الاستيراد والتصدير والعبور والنقل والأمن.
- ✓ الغرامات والمصادرات الموضوعة تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية أو التطهيرية.
- ✓ الأضرار التي تتسبب فيها الآثار المباشرة وغير مباشرة للانفجار وإطلاق الحرارة والإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة أو الإشعاعية وكذلك الأضرار الناتجة عن أثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزئيات.

ب- الأخطار المستبعدة مع ترك الحرية للأطراف

أما بالنسبة للأخطار التي استبعدها القانون بشرط عدم وجود اتفاق صريح على دخولها في ضمان وثيقة التامين فنصت عليها المادة 103 من الأمر 95-07 ونوردها على النحو التالي:

- العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه.
- الحرب الأهلية أو الأجنبية والألغام وجميع معدات الحرب وأعمال التخريب والإرهاب.
- القرصنة والاستيلاء والحجز والاعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات كيفما كان نوعها.
- احتراق الحصار.
- الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها الأموال أخرى أو لأشخاص آخرين.
- كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار والخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة.

4.2. إجراءات المطالبات في تأمين النقل البحري للبضاعة

في حال حدوث أي خسارة أو ضرر للبضاعة، يكون من واجب المؤمن له / المرسل إليه / وكيله أو ممثله اتخاذ الإجراءات التالية(Mohamed, 2021) :

- عدم توقيع إيصال استلام واضح، بل تدوين ملاحظة بالخسارة أو الضرر.
- في حالة البضائع داخل الحاويات:
  - فحص حالة الحاوية إذا كانت تالفة أو مثقوبة.
  - فحص الأختام ومطابقتها للمستندات والتأكد من عدم قطعها.
  - إذا وجد ضرر، تدوين ملاحظة بذلك على أمر التسليم.
- الاتصال فورًا بالناقل لإجراء المعاينة.
- الاتصال بشركة التأمين لإجراء معاينة مشتركة.
- إبلاغ الشرطة عند وقوع حادث، سرقة، أو أي فعل جنائي.
- التقاط صور توضح تفاصيل الحاوية ومكان الضرر وحالة البضاعة.

- تقديم مطالبة رسمية للناقل وتحميله المسؤولية.

يجب الإبلاغ عن المطالبة فورًا إلى شركة التأمين أو وكيلها للمعاينة. بحيث ألا يتجاوز الإبلاغ 7 أيام من اكتشاف الضرر، وعلى المؤمن له منح شركة التأمين الحق في معاينة الضرر، ومقابلة طاقم السفينة، ودراسة المستندات.

3. إجراءات تأمين النقل البحري للبضائع في الوكالة الجهوية للشركة الوطنية للتامين SAA بسطيف

1.3. بطاقة فنية حول الوكالة الجهوية للشركة الوطنية للتامين SAA بسطيف

تم إنشاء المديرية في 1 جانفي 1980، بشبكة مكونة في البداية من تسع (9) وكالات مباشرة (سطيف أ، سطيف ب، سطيف ج، العلمة، بجاية، أقبو، خراطة، برج بوعريريج، ومسيلة)، حيث كانت تتواجد في شارع العقيد عميروش رقم 15، وتم نقل مقر المديرية عام 1992 إلى المقر الحالي في شارع قويدر شليهي. تضم الشبكة التجارية للمديرية الجهوية أربع (04) ولايات وهي: سطيف وبجاية وبرج بوعريريج والمسيلة. (مريم، 2022، صفحة 193).

يبلغ إجمالي القوة العاملة في المديرية الجهوية سطيف 355 موظفا، يعمل 84 منهم في مقر المديرية الجهوية و271 على مستوى الفروع. يتم تحليلها على النحو التالي:

- 68 % تحت سن 41 سنة.
- 73 % لديهم خبرة أقل من 10 سنوات.

2.3. **المنتجات التأمينية التي تقدمها المديرية الجهوية الشركة الوطنية للتأمين سطيف**

بما أن الشركة الوطنية للتأمين-المديرية الجهوية سطيف- من بين شركات التأمين على الأضرار، فهي تمارس جميع فروع التأمين ماعدا التأمين على الحياة، وهي بذلك تقوم باكتتاب عقود في الفروع التالية (مريم، 2022، صفحة 193):

أ. تأمين السيارات: يغطي هذا الفرع من التأمينات مجموعة من الأخطار مثل: أضرار التصادم، المسؤولية المدنية، انكسار الزجاج، السرقة، الحريق، الانفجار، الدفاع والمتابعة. وتنقسم فروع تأمين السيارات إلى: تأمين السيارات للخواص، تأمين أسطول السيارات وكذلك العتاد الفلاحي.

ب. تأمينا النقل: يوفر تأمين النقل الحماية التأمينية من الخسائر المادية التي تتعرض لها وسائل النقل والبضائع والسلع المنقولة من الأخطار المختلفة، وتختلف فروع تأمين النقل طبقا لاختلاف الشيء موضوع التأمين فتنقسم إلى: تأمينات النقل البري"Terrestre"، تأمينات النقل الجوي"Aérien" والتأمينات البحرية "Maritime".

ت. **التأمينات الزراعية:** يهدف المؤمن له من خلال إبرامه لهذا العقد، تعويض الخسارة التي قد تلحق به نتيجة تضرر المحاصيل الزراعية من خطر العاصفة، الجليد، الفيضانات، أو جراء فقدان الحيوانات الناتج عن حالة طبيعية أو عن حوادث.

ث. **تأمينات الأخطار المختلفة:** يضمن هذا التأمين الأخطار الرئيسة التي يتعرض له المؤمن له (الحريق، الانفجار، السرقة، المسؤولية المدنية، أضرار المياه...) ويتكون من الفروع التالية: الحريق والظواهر الطبيعية، تأمينات البناء، المسؤولية المدنية العامة، أضرار أخرى على الممتلكات وضياع الأموال المختلفة. وكل فرع ينقسم بدوره إلى مجموعة من الفروع.

3.3. **أنواع المخاطر والضمانات في التأمين البحري للبضائع**

يُعد التأمين البحري للبضائع من أهم صور التأمين في مجال التجارة الدولية، نظراً لما تتعرض له البضائع من مخاطر متعددة خلال عمليات الشحن والنقل عبر البحر والبر. ويغطي هذا النوع من التأمين عدداً من الضمانات الأساسية التي ترتكز على الخسائر أو الأضرار التي قد تلحق بالبضاعة نتيجة حوادث ملاحية، إلى جانب المخاطر الإضافية ذات الطابع الطبيعي أو البشري. والجدول الموالي يعرض أبرز الضمانات التي تتضمنها وثائق التأمين البحري:

الجدول رقم (01): ضمانات الاكتتاب في التأمين البحري للبضائع

نوع الضمان	نسبة الاكتتاب
ضرر النقل	%34
الحريق أو الانفجار	%10
الجنوح أو الغرق	%6
التصادم	%5
انقلاب وسيلة النقل البري	%3
تفريغ البضاعة بميناء اضطراري	%4
التضحية بالخسارة العامة	%2
الفقد الكلي	%7

المصدر: من إعداد الباحثة بالاعتماد على الوثائق الداخلية للشركة.

نلاحظ من الجدول اعلاه أن " ضرر النقل" يمثل النسبة الأعلى من التفعيل (34%)، ما يعكس الطبيعة المعقدة والمحفوفة بالمخاطر لسلسلة الشحن، سواء في البحر أو البر، بدءًا من التحميل وحتى الوصول. كما يُلاحظ أن نسب الحرائق والانفجارات (10%) والفقد الكلي (7%) تشير إلى أهمية التغطية ضد الحوادث التقنية والكوارث الشاملة، من جهة أخرى، فإن ضمانات مثل الجنوح أو الغرق (6 %) والتصادم (5%) تبقى حوادث نادرة لكنه يتسم بجسامة الخسارة، وهو ما يبرر إدراجها كأجزاء ثابتة في عقود التأمين البحري. أما التفريغ الاضطراري فهو يرتبط بحالات الطوارئ او حالة الجو ويمثل نسبة (4%) وانقلاب وسيلة النقل البري فتشكل مؤشرات على الربط بين النقل البحري والبري ضمن منظومة تأمين شاملة.

2 .المخاطر الإضافية

تمثل المخاطر الإضافية في التأمين البحري للبضائع مجموعة من الأخطار غير التقليدية التي قد تتعرض لها الشحنات أثناء مراحل النقل، سواء كانت ناتجة عن عوامل طبيعية كالأحوال الجوية والزلازل، أو بشرية كالقرصنة والسرقة وأعمال الشغب. وعلى الرغم من أن هذه الأخطار لا تُعد جزءًا من الضمانات الأساسية في وثيقة التأمين، إلا أن شركات التأمين غالبًا ما توفر تغطيات خاصة لها، نظرًا لتأثيرها المحتمل على سلامة البضائع وقيمتها السوقية. ويبن الجدول الآتي إلى توضيح نسب المطالبات المتعلقة بهذه المخاطر الإضافية في المديرية الجهوية للشركة الوطنية للتأمين بسطيف (SAA) :

الجدول رقم (02): أنواع المخاطر الإضافية في التأمين البحري للبضائع

نوع الخطر	نسبة المطالبة
سوء الأحوال الجوية	%8
القرصنة	% 0.5
الزلازل/ البراكين	% 0.3
أعمال الشغب والاضطرابات البحرية	% 15
السرقة	% 6
التلوث	% 1.7

المصدر: من إعداد الباحثة بالاعتماد على الوثائق الداخلية للشركة.

يعرض الجدول أعلاه نسب المطالبات بالمخاطر الإضافية حيث يبين أن سوء الأحوال الجوية (8%) يأتي في مقدمة المطالبات، خاصةً في فصل الشتاء عند تكاثر العواصف البحرية في منطقة

البحر الأبيض المتوسط. كما تمثل السرقة (6%) نتيجة عمليات المناولة بالموانئ أو خلال النقل البري، ما يبرز الحاجة إلى تعزيز تدابير الحماية الجمركية واللوجستية. من جهة أخرى، تبرز الاضطرابات الاجتماعية (1.5%) كخطر عارض مرتبط بالوضع الأمني في بلدان الشحن أو التفريغ. أما القرصنة فتمثل بنسبة (0.5%) والكوارث الطبيعية كالبراكين (0.3%) فتعد نادرة في السياق الجغرافي الجزائري، لكنها لا تُستبعد من التغطيات التأمينية الشاملة. وتبقى مخاطر التلوث (1.7%) حاضرة، خصوصا بالنسبة للبضائع الخطرة أو السائلة، ما يدعو إلى تطبيق تدابير احترازية بيئية مرافقة لعقود التأمين.

4.3. الاكتتاب في التأمين نقل البحري للبضاعة في الوكالة الجهوية للشركة الوطنية للتأمين بسطيف SAA:

1.4.3. إجراءات الاكتتاب في التأمين نقل البحري للبضاعة في الوكالة الجهوية للشركة الوطنية للتأمين بسطيف SAA:

أ. تقديم طلب التأمين: تبدأ عملية الاكتتاب بتقديم طلب تأمين من طرف الزبون، ويمكن إتمام هذه الخطوة بطريقتين: إمّا عن طريق البوابة الإلكترونية الخاصة بالمؤسسة الوطنية للتأمين (SAA)، أو من خلال الوكلاء المتواجدين في الموانئ والمكاتب الفرعية، وهذا لضمان سهولة وصول المتعاملين إلى خدمات التأمين، خاصةً المصدرين والمستوردين الذين يزاولون نشاطهم بوتيرة مستمرة.

ب. التقييم الفني للمخاطر: بمجرد استقبال الطلب، تقوم المؤسسة بعملية تقييم فني دقيق لتحديد طبيعة الخطر المرتبط بالبضاعة موضوع التأمين. يتم هذا التقييم اعتمادًا على دليل تصنيف داخلي للمخاطر يتراوح من الفئة (A) إلى (E) ، حيث تصنف البضائع ذات الخطورة العالية كالمواد الكيميائية— القابلة للاشتعال والسوائل السامة ضمن الفئة .(E) — ويسمح هذا التصنيف بضبط شروط التأمين بدقة، بما فيها معدل القسط وتحديد ما إذا كانت التغطية الأساسية كافية أم أن الأمر يستدعي تغطية شاملة.

ت. حساب الأقساط: بعد استكمال التقييم، يتم احتساب الأقساط التأمينية وفقًا لنوع التغطية المطلوبة.

- بالنسبة للتغطية الأساسية، تُقدر بنسبة 0.12% من القيمة الإجمالية للبضاعة المؤمن عليها.
- أما في حالة اختيار تغطية شاملة تشمل ضمانات أوسع ضد الحوادث الاستثنائية فإن النسبة ترتفع لتتراوح بين 0.20% و**0.35%**، حسب وجهة الشحن وطبيعة المخاطر المرتبطة بمسار النقل.

2.4.3. أقساط الاكتتاب في تأمين النقل البحري للبضاعة في الوكالة الجهوية للشركة الوطنية للتأمين بسطيف SAA:

يبرز الجدول الموالي التطور السنوي لعملية إصدار وثائق التأمين البحري للبضائع في الوكالة الجهوية للشركة الوطنية للتأمين بسطيف SAA خلال الفترة الممتدة من سنة 2015 إلى سنة 2024:

الجدول رقم (03): الأقساط المكتتبة في تأمين النقل البحري للبضاعة في الوكالة الجهوية للشركة الوطنية للتأمين بسطيف SAA

السنوات	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
عدد الوثائق	2.800	3.050	3.200	3.400	3.600	3.200	3.350	3.600	3.800	4.000
قيمة القسط دج	21.000	23.000	25.000	27.000	29.500	30.000	30.500	31.000	32.000	33.000
معدل النمو السنوي	-	+8.9%	+8.6%	+8.0%	+9.2%	-11.1%	+4.7%	+4.7%	+6.5%	+5.3%

المصدر: من إعداد الباحثة بالاعتماد على الوثائق الداخلية للشركة.

عرف عدد الوثائق المكتتبة اتجاه تصاعدي عام خلال الفترة المدروسة، إذ ارتفع من 2,800 وثيقة في سنة 2015 إلى 4,000 وثيقة في سنة 2024، وهو ما يعادل نموًا إجماليًا بحوالي 43% خلال عشر سنوات. هذا يعكس توسعًا ملحوظًا في الطلب على التأمين البحري نتيجة زيادة المبادلات التجارية وارتفاع وعي المتعاملين بأهمية تغطية مخاطر الشحن.

كما سجّل متوسط القسط التأميني أيضًا ارتفاعًا تدريجيًا، منتقلاً من 21,000 دج سنة 2015 إلى 33,000 دج سنة 2024، أي بزيادة بنسبة 57% تقريبًا. ويُعزى هذا الارتفاع إلى عوامل متعددة،

منها تزايد كلفة الشحن، توسع نطاق التغطيات، وتحديث أنظمة التقييم الفني للمخاطر في الشركة.

أما فيما يتعلق بمعدل النمو السنوي، فقد كان إيجابيًا في معظم السنوات، باستثناء سنة 2020 التي شهدت تراجعًا بنسبة 11.1% نتيجة تداعيات جائحة كوفيد- 19، والتي أثرت بشكل مباشر على سلاسل الإمداد الدولية والنشاط البحري. إلا أن السوق استعادت توازنها بشكل تدريجي بعد الجائحة، حيث سجلت المؤسسة نموًا سنويًا إيجابيًا يتراوح بين +4.7% و+ 7.4% بين 2021 و2024.

تدل هذه المؤشرات مجتمعة على أن نشاط التأمين البحري للبضائع يشهد استقرارًا نسبيًا ونموًا متواصلاً، ما يؤكد أهمية هذا الفرع ضمن محفظة منتجاتSAA ، كما يعكس نجاعة سياستها في تسعير المخاطر وتوسيع قاعدة زبائنها.

5.3. التعويض في التأمين النقل البحري للبضاعة في الوكالة الجهوية للشركة الوطنية للتأمين بسطيف SAA:

1.5.3. اجراءات تسوية ملفات المطالبات في التأمين النقل البحري للبضاعة في الوكالة الجهوية للشركة الوطنية للتأمين بسطيف SAA:

تمر عملية التعويض بعدد من الخطوات المنظمة التي تضمن الشفافية وسرعة التكفل بالمؤمن لهم، وهي كما يلي:

- **الإبلاغ عن الحادث خلال 72 ساعة**: يشترط على المؤمن له إشعار المؤسسة فور وقوع الحادث، حتى يتسنى اتخاذ التدابير الأولية، لاسيما إرسال خبير أو فتح تحقيق ميداني، ويُعتبر هذا الإبلاغ من الشروط الأساسية لقبول الملف.

- **إيداع ملف المطالبة:** يشمل هذا الملف مستندات أساسية مثل عقد التأمين، وثائق الشحن، الفاتورة التجارية، تقرير الحادث من ربان السفينة أو الجمارك، محضر الخبير إن وُجد، وصور الضرر عند الحاجة.

- **تحقيق داخلي أو خبير بحري مستقل**: توفد المؤسسة خبيرًا معتمدًا أو تستعين بخبير بحري مستقل لتقدير الضرر، وذلك حسب طبيعة الحادث ومكان وقوعه، مع الأخذ في الاعتبار نوع البضاعة وقيمتها التأمينية.

- **تقييم الخسارة حسب شروط الوثيقة**: يتم تقييم حجم الضرر المالي انطلاقًا من شروط العقد المحددة مسبقًا، خصوصًا فيما يتعلق بسقف التعويض، الاستثناءات، ونوع التغطية (أساسية أم شاملة)

- **صرف التعويض في أجل 30 إلى 60 يومًا**: بعد الموافقة النهائية، تُحول قيمة التعويض مباشرة إلى المؤمن له في أجل قانوني يتراوح بين 30 و60 يومًا كحد أقصى، وهو ما يؤكد التزام المؤسسة بمبدأ سرعة الأداء

2.5.3. تطور قيمة التعويضات في التأمين النقل البحري للبضاعة في الوكالة الجهوية للشركة الوطنية للتأمين بسطيف SAA:

يعرض الجدول أدناه تطور قيمة التعويضات لمطالبات التأمين على البضائع في الوكالة الجهوية للشركة الوطنية للتأمين(SAA) بسطيف خلال الفترة الممتدة من سنة 2015 إلى سنة 2024:

الجدول رقم (04): تطور قيمة التعويضات في التأمين النقل البحري للبضاعة في الوكالة الجهوية للشركة الوطنية للتأمين بسطيف SAA خلال الفترة 2015-2024:

السنوات	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
عدد المطالبات	760	800	850	910	970	1.100	950	990	1.020	1.080
قيمة التعويضات (م.دج)	110	118	125	133	150	180	160	170	185	190
أعلى أسباب المطالبات	النقل والسرقة	النقل والطقس السيء	النقل والحريق	النقل والتصادم	النقل والسرقة	الفقد الكلي واضطرابات	الطقس والتلوث	النقل والجنوح	النقل والسرقة	النقل والطقس

المصدر: من إعداد الباحثة بالاعتماد على الوثائق الداخلية للشركة.

تُظهر البيانات أعلاه منحًى تصاعديًا عامًا في عدد المطالبات والتعويضات المدفوعة، مما يعكس توسعًا في النشاط التأميني من جهة، وتزايدًا في وتيرة الحوادث المؤمّن عليها من جهة أخرى. فقد ارتفع عدد المطالبات من 760 حالة في سنة 2015 إلى 1,080 حالة سنة 2024، أي بزيادة تقارب 42%، ما يدل على اتساع قاعدة الزبائن وارتفاع حجم التبادلات التجارية التي تستوجب التأمين البحري.

أما على مستوى إجمالي التعويضات المدفوعة، فقد شهدت بدورها نموًا واضحًا، إذ انتقلت من 110 مليون دينار جزائري سنة 2015 إلى 190 مليون دج سنة 2024، أي ما يعادل نموًا ب 72.7% خلال عشر سنوات. ويُعزى هذا الارتفاع إلى عدة عوامل، أبرزها:

- ارتفاع قيمة البضائع المؤمنة.

- تعدد الأخطار المشمولة (توسيع التغطية)
- تقلبات الأحوال الجوية العالمية وتزايد الحوادث البحرية.
- تسجيل بعض الخسائر الكلية كما في سنة 2020 بسبب الاضطرابات وسلاسل التوريد خلال جائحة كوفيد- 19.

من حيث طبيعة المطالبات الأكثر شيوعًا، تصدر ضرر النقل القائمة طوال الفترة، مما يدل على هشاشة عمليات الشحن والتفريغ أو ضعف الحماية المادية للبضائع أثناء النقل. كما برزت السرقة والطقس السيئ والتصادم كعوامل متكررة، في حين ظهرت حالات الفقد الكلي والاضطرابات الأمنية بشكل ملحوظ في سنة 2020، مما يُظهر تأثر قطاع التأمين بالمتغيرات الجيوسياسية والاقتصادية الدولية.

4. النتائج

تم التوصل في هذه الدراسة الى أن التأمين البحري للبضائع في الوكالة الجهوية للشركة الوطنية للتأمين SAA بسطيف يغطي مجموعة واسعة من المخاطر الأساسية والإضافية، مع تسجيل ارتفاع مستمر في عدد الوثائق المكتتبة والأقساط خلال الفترة 2015–2024. كما تبين أن إجراءات الاكتتاب والتعويض تُمارس وفق مسار منظم يشمل التقييم الفني، حساب الأقساط، والتحقيق الميداني قبل صرف التعويض بين 30 و60 يومًا. كما تم التوصل إلى النتائج التالية:

- تقدم الشركة الوطنية للتأمينSAA مجموعة متنوعة من التغطيات التأمينية التي تشمل الأضرار التي قد تحدث للبضائع أثناء النقل البحري، مثل الأضرار الناتجة عن الحوادث، الأمواج العاتية، السرقة، والتلف الناتج عن التخزين السيئ. كما تم تفعيل تغطيات إضافية، مثل تغطية التأمين ضد المخاطر المتعلقة بالحصص البحرية، وضمانات لتغطية الحوادث الناجمة عن العوامل البشرية. وهذا ما يؤكد الفرضية الأولى التي تنص على: "تقدم الوكالة الجهوية للشركة الوطنية للتامين SAA بسطيف مجموعة متنوعة من الضمانات التأمينية التي تغطي الأضرار التي قد تحدث للبضائع أثناء النقل البحري".
- تمر عملية التعويض بعدد من الخطوات المنظمة التي تضمن الشفافية وسرعة التكفل بالمؤمن لهم، والتي تتمثل في الإبلاغ عن الحادث خلال 72 ساعة، إيداع ملف المطالبة، تحقيق داخلي أو خبير بحري مستقل، تقييم الخسارة حسب شروط الوثيقة، صرف التعويض في أجل 30 إلى 60 يومًا، وهذا ما يؤكد صحة الفرضية الثانية التي تنص على: "تتم عملتي الاكتتاب والتعويض في التأمين البحري وفق اجراءات منظمة وواضحة في الشركة الوطنية للتأمين SAA بسطيف".

- تبين أن عدد وثائق التأمين البحرية للبضائع قد شهد زيادة ملحوظة خلال الفترة 2015–2024، حيث ارتفع بنسبة 15% سنويًا، وذلك نتيجة للتوسع الكبير في التجارة البحرية وتزايد نشاط الاستيراد والتصدير في الجزائر. على الرغم من هذا النمو، شهدت سنة 2020 تراجعًا طفيفًا بسبب تأثير جائحة كوفيد-19 على حركة النقل البحري والتجارة الدولية. وهذا ما يؤكد الفرضية الثالثة التي تنص على: " عرفت عملية الاكتتاب في تأمين النفل البحري تطورا ملحوظا في الوكالة الجهوية للشركة الوطنية للتامين SAA بسطيف".

2.4. الاقتراحات:

- تعزيز آليات تقييم الخطر البحري من خلال اعتماد تقنيات رقمية حديثة تُمكّن من تحليل البيانات المرتبطة بحركة البضائع، الطقس، ومسارات الملاحة لضمان تقدير أكثر دقة للأقساط التأمينية.

- توسيع التغطيات التأمينية لتشمل مخاطر حديثة مثل الهجمات السيبرانية التي قد تستهدف السفن أو أنظمة الموانئ، نظرا لتزايد الاعتماد على الرقمنة في النقل البحري.

- تفعيل نظام تتبع إلكتروني للملفات التأمينية يتيح للمؤمن لهم متابعة مراحل التعويض خطوة بخطوة، مما يعزز الشفافية والثقة بين المؤسسة وزبائنها.

- إقامة شراكات مع شركات الشحن والموانئ لتحسين تبادل المعلومات حول طبيعة البضائع، ظروف الشحن والتخزين، مما يُسهم في الحد من الخسائر قبل وقوعها.

5. المراجع

1.Mishra, Aloke, Jha, Sanjiv , Singh, Vikas , Patil Sadasiv و، al. (2013 ,12). Guide to Marine Cargo Insurance .Marine Cargo Technical Department ،India: The new India insurance CO. Ltd.

2. Nabil Mohamed. (2021 ,06 23). *Marine Insurance Claims Procedure* من الاسترداد تم. scribd: https://fr.scribd.com/document/512819226/Marine-Insurance-Claims-Procedure-1?_gl=1*1423gxs*_gcl_au*NjQxMjc4ODI0LjE3NjMzNzgwMjc.

3. trustpalestine. (2024). *تأمين النقل (بري، بحري، جوي)*. تم الاسترداد من ترست للتأمين: https://trustpalestine.com/ar/insurances/3311

4. جديدي معراج. (2007). *مدخل لدراسة قانون التامين الجزائري*. الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية، ط 7.

5. حاوشين ابتسام، منال الطيب يوسف، كحيل حياة، و وآخرون. (2019). تأمين النقل البحري للبضائع في الجزائر. *مجلة الإبداع، 9(1)*، 129-143.

6. دغيش أحمد. (2017). التأمين البحري على البضائع بوثيقة التأمين المفتوحة- دراسة مقارنة-. *مجلة دائرة البحوث والدراسات القانونية والسياسية - مخبر المؤسسات الدستورية والنظم السياسية، العدد (3)*، 182-222.

7. رتيبة بن دخان. (2021). عقد التأمين البحري كاستراتيجية لدعم خدمة النقل البحري. *مجلة الدراسات القانونية، 7(2)*، 727- 736.

8. قرواني مريم. (2022). دور التسويق الابتكاري في تحسين أداء قوى البيع في شركات التأمين: دراسة حالة المديرية الجهوية للشركة الوطنية للتأمين بسطيف. سطيف، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، الجزائر: جامعة سطيف 1.