

الفصل الخامس: تأمين النقل الدولي

رغم التطور الكبير في تقنيات النقل وتجهيزاته، فإنه كثيراً ما تقع خسائر أو أضرار أثناء عمليات نقل البضائع أو تحميلها أو تنزيلها، وتظل احتمالات التعويض عن مثل هذه الخسائر أو الأضرار من جانب الشركات الناقلة محدودة نوعاً ما، فشركات النقل البحري مثلاً تستطيع التخلص من المسؤولية في كثير من الحالات، اعتماداً على أحكام القوانين والمواثيق البحرية الدولية، وحتى في حال ثبوت المسؤولية، فغالباً ما تكون مقتصرة على حدود جزئية معينة بموجب القوانين والاتفاقات الدولية، لذا تطور تأمين النقل لمواجهة هذه المشاكل، بحيث صار من غير المألوف أن تكون هناك أية شحنة منقولة بغير غطاء تأميني، وصارت البنوك تصر عند فتح أي اعتماد مستندي على ضرورة تقديم ما يثبت أن البضاعة مؤمن عليها، إذ أنه بدون ذلك تصبح قيمة البضاعة، في حال تعرضها للتلف أو الفقدان، مجرد دين لا ضمان له.

من هنا فإن وثيقة تأمين النقل تعتبر عنصراً هاماً في التجارة الدولية، ومع أن الاسم المتداول لهذا النوع من التأمين هو التأمين البحري، قد يوحى بانحصاره في تغطية البضائع أثناء نقلها بحراً فقط، إلا أن التأمين البحري يطلق تجاوزاً على شتى طرق النقل سواء كانت بحراً أو جواً أو براً، ومنه فإن تأمين نقل البضائع يدعى التأمين البحري.

ونظراً لأن النقل الدولي متنوع، كما أنه قد يقع خارج المجال الجوي والبحري للدول، أو يكون عابر للحدود الجغرافية للدول، لذا اهتمت به وأبرمت بشأنه اتفاقيات دولية، ومن ثم فإن الأحكام التي تنص عليها هذه الإتفاقيات هي التي تسري على هذا النقل والتأمين عليه.

1. المخاطر البحرية:

الخطر البحري هو الخطر الناشئ عن الملاحة البحرية أو العمليات التابعة للرحلة البحرية، ويشمل أي خطر تتعرض له السفينة نفسها، أو ملحقاتها من أفراد، تجهيزات ومؤن، وكذا أي خطر تتعرض له البضائع المشحونة، بشرط تحققه في عرض البحر، ويجوز أن يمتد للخطر البري، إذا تضمن عقد التأمين أن تضمن شركة التأمين الخطر الذي يلحق بالبضاعة قبل عملية الشحن أو بعد تفريغها في ميناء الوصول .

وحيثما نقول أنواع المخاطر البحرية، فهذا لا يعني أن صفة تلك المخاطر ومكان تحققها بالكامل هو البحر، ولكن المقصود من التسمية هي المخاطر التي تتحقق في البحر وعلى اليابسة، حيث أن الرحلة غالباً ما تكون من جزئين جزء بحري وجزء بري، وتبعاً لذلك فإن المخاطر قد تتحقق في الجزء البحري، وقد تتحقق أثناء وجود البضاعة على اليابسة، ولهذا السبب تصنف المخاطر البحرية إلى:

أ. المخاطر البحرية Sea perils:

تنشأ بشكل طبيعي في البحر أو المحيط كهياج البحر، الأمطار البحرية، العواصف.

ب. المخاطر في البحر Perils in sea:

مصدرها ليس طبيعياً مثل التصادم البحري، القرصنة، الحروب.

ج. المخاطر خارج البحر beyond sea perils:

تشمل المخاطر التي قد تتعرض لها البضاعة على اليابسة، سواء في موانئ التحميل أو التفريغ أو خلال الجزء البري للرحلة، كخطر السرقة، تصادم الشاحنة، سرقة البضائع...إلخ.

2. أنواع التأمين البحري:

لا يقتصر التأمين البحري على البضاعة، بل يشمل الأطراف الثلاثة للإرسالية البحرية وهي:

أ. التأمين على السفن:

يشمل التأمين على جسم السفينة وأجهزتها وآلاتها وأدواتها ومؤنها وجميع معداتها اللازمة للملاحة؛

ب. التأمين على البضائع:

يشمل السلع ولا يشمل الممتلكات الشخصية أو المؤمن التي تخصص للاستعمال على ظهر السفينة؛

ج. التأمين على أجرة النقل البحري (النولون):

تشمل التأمين المبلغ الذي يدفعه الشاحن للناقل نظير نقل بضاعة له في السفينة، وتُستحق الدفع عند وصول البضاعة في ميناء الوصول، أو تشمل التأمين على المبلغ الذي يتفق على دفعه بين مستأجر السفينة ومالكها، نظير إيجار السفينة بالكامل أو جزء منها، بمقتضى أي عقد من عقود مشاركة إيجار السفينة: لرحلة واحدة، لعدة رحلات محددة، لمدة زمنية محددة، أو تأجير سفينة عارية بدون طاقم أو مؤن.

د. التأمين على الركاب:

هنا يكون مجهز السفينة مسؤولاً مسؤولاً مدنية عن حياة المسافرين ضد الإصابات وحالات الوفاة، وعن ما يحملونه من أمتعة ثمينة ولوحات فنية لعرضها في معارض دولية.

3. الخسائر البحرية:

الخسارة هي النقص في قيمة عناصر الرحلة البحرية أو فناؤها (السفينة، البضائع، أجرة النقل) بسبب حادث معين، وتنقسم الخسائر بشكل عام إلى خسائر كلية وخسائر جزئية وبالرغم من أن هذا التقسيم الذي ينطبق على جميع أنواع التأمين، فإن الخسائر البحرية تتميز بتقسيم أكثر دقة، وهي كما يلي:

أ. الخسائر الكلية:

تتمثل في هلاك الشيء موضوع التأمين هلاكاً تاماً أو إذا أصبح عديم النفع لصاحبه أو إذا كان من الصعب استرداده، أو إذا كانت مصاريف إنقاذه تفوق قيمته الفعلية. ولهذا تنقسم الخسارة الكلية إلى الأنواع التالية:

■ الخسارة الكلية الفعلية:

يقصد بها الهلاك التام للشيء موضوع التأمين أو فقده لنوعيته، بحيث يصبح مختلفاً عن الشيء المؤمن عليه الأصلي، أو إذا أصبح المؤمن له في موقف غير القادر على استرداده والحصول عليه، وتحدث الخسارة الكلية الفعلية في الحالات الآتية: غرق السفينة؛ هلاك البضاعة عن آخرها بالغرق أو بالاحتراق؛ تسرب مياه البحر لشحنة من السكر مما تسبب في تلفها؛ تجمد شحنة من الإسمنت بسبب تسرب المياه إليها. وقوع بضاعة مؤمن عليها في يد القرصنة.

■ الخسارة الكلية الافتراضية :

يقصد بها اختفاء الشيء، بمعنى انقطاع أخباره لمدة معقولة (تختلف باختلاف قوانين الدول)، ويمكن اعتبار الشيء بعدها هلاكاً كلياً بشكل افتراضي، ومثال على ذلك اختفاء سفينة وما عليها من شحنات دون وجود دلائل على غرقها، ومن هنا يمكن اعتبارها هالكة هلاكاً افتراضياً بسبب خطر بحري، أما إذا حدث الاختفاء في منطقة حربية، يمكن اعتبارها خسارة كلية افتراضياً بسبب خطر حربي.

■ الخسارة الكلية الحكمية:

يقصد بها إن الشيء لم يفقد ولم تصبه خسارة كلية فعلية، إلا أنها صار من وجهة النظر الاقتصادية في حكم الخسارة الكلية، ومثال ذلك عدم إمكانية إرسال البضائع إلى المكان المحدد بسبب أخطار معينة، مثل: احتجاز سفينة مع البضائع في منطقة حروب؛ ترك البضائع في حالة استحالة إتمام إرسالها إلى المكان المحدد، بسبب صدور أمر قضائي بالحجز على السفينة واحتمال بيع البضائع المحملة عليها وفاء لدين مستحق على مالك السفينة؛

■ الخسارة الكلية التجارية:

في هذا النوع من الخسائر لا يتعرض الشيء موضوع التأمين للهلاك المادي الكلي، ولكن يتخلى المؤمن له عنه بسبب اعتقاده أن هناك خسارة كلية من الناحية التجارية (قيمة البضاعة بعد إنقاذها أقل من مصاريف الإنقاذ والإصلاح)، وهذا طبقاً لقاعدة: ليس من الاقتصادي إنفاق جنيهه لإنقاذ نصف جنيه، ومن أمثلتها: ترك السفينة و/ أو البضاعة تغرق بسبب زيادة مصاريف إنقاذها عن قيمتها بعد الإنقاذ.

ب. الخسائر الجزئية:

هي أي خسارة بخلاف الخسارة الكلية تعتبر خسارة جزئية، وقد جرى العرف على إطلاق لفظ العوارية عليها، وتنقسم إلي نوعين:

■ الخسائر الجزئية العامة (الخسائر المشتركة):

هي الخسائر البحرية التي تقع بشكل إرادي لمصلحة أطراف الإرسالية البحرية (صاحب السفينة أو مؤجرها، أصحاب البضائع، أجرة الشحن). وهي إما أن تكون تضحية أو مصروف استثنائي، ولكن بقدر معقول في وقت الخطر العام، بغرض تحقيق السلامة العامة لأطراف الإرسالية البحرية، ويتم تعويض الخسارة الناتجة بمساهمة كافة الأطراف المعنية التي كانت موجودة عند إنقاذ المخاطرة المشتركة.

وعليه فإن اعتبار الخسائر جزئية عامة تستلزم توافر الشروط الآتية:

- يجب أن يكون هناك خطر عام بمعنى تعرض الرحلة كاملة (السفينة والبضائع وأجرة النقل) إلى خطر محقق ووشيك الوقوع.

- يجب أن تكون المصاريف أو التضحيات غير عادية، أي لا تتسم بسمة الاتفاق الدوري أو المتعارف عليه.

- يجب أن تكون تلك المصاريف أو التضحيات اختيارية وبشكل إرادي أو عمدي من الربان.

- أن يكون الهدف منها هو السلامة العامة، بحيث لا تعبر منها أي تضحيات تستهدف المحافظة على عنصر واحد من عناصر الرحلة البحرية، مثل السفينة أو بضاعة أو أجرة النقل دون العناصر الأخرى.

- أن يراعى فيها جانب الحذر، بحيث تكون التضحيات أو المصروفات معقولة وغير مبالغ فيها.

- الخسائر بالتبعية للخسائر العامة، مثل فقدان العميل وگرامات التأخير ... الخ، لا تدخل في الخسارة العامة.

- يجب أن تأتي تلك التضحيات بنتائج إيجابية في النهاية، أي أن تؤدي بشكل فعلي إلى إنقاذ الرحلة.

ومن أمثلة الخسائر الجزئية العامة: إذا شب حريق في السفينة وتخلص الربان من بعض البضائع سريعة الاشتعال بإلقائها في البحر لإنقاذ السفينة وما عليها من بضائع، فخسارة هذه البضاعة تعتبر خسارة عامة مشتركة؛ عند هياج البحر واحتجزت السفينة في منطقة صخرية وعجز الربان علي تعويمها باستخدام معداتها الخاصة، فاستعان بإحدى قاطرات الإنقاذ لتعويم السفينة، فمصاريف الإنقاذ هذه تعتبر خسارة جزئية عامة.

ونظراً لأن الخسارة الجزئية العامة تتم لتحقيق مصلحة الجميع، فإن العدالة تقتضي بأن توزع هذه الخسائر على جميع أصحاب المصالح (أطراف المخاطرة البحرية) وهي: السفينة، البضاعة، وأجرة الشحن. وتبعاً لأسلوب التعويض الدولي توزع هذه الخسائر بنسبة الحقوق التي يمتلكها أصحاب المصالح على السفينة وحمولتها، باستثناء البريد وحاجيات البحارة والأمتعة الشخصية للمسافرين والتي لا يتم شحنها بموجب سندات الشحن، ويتم ذلك وفقاً للقيمة الصافية في المكان الذي تنتهي فيه الرحلة.

■ الخسائر الجزئية الخاصة

وهي أي خسارة جزئية للشيء موضوع التأمين نتيجة لخطر مؤمن ضده، والتي لا تكون خسارة عامة، أي تكون تلقاً أو فقد لجزء من الشيء موضوع التأمين نتيجة لوقوع حادث؛ ومن أمثلة الخسائر الجزئية الخاصة: تعرض جزء من البضاعة التي يملكها أحد الأشخاص للحريق، الخسارة التي تنتج عن جنوح السفينة أو سوء الأحوال الجوية أو التصادم أو الحريق سواء للبضائع أو السفينة.

وعموماً، الخسائر الجزئية الخاصة تحدث بصفة عرضية نتيجة حادث مؤمن منه، وذلك بعكس الخسائر الجزئية العامة فإنها تحدث بصفة اختيارية متممة، كما أن الخسارة الجزئية الخاصة يتحملها صاحب الشيء الذي حدثت به في حين الخسارة الجزئية العامة توزع بين أطراف المخاطرة البحرية. وتتم تسوية الخسائر الجزئية الخاصة على أساس النسبة بين قيمة الشيء الذي حدثت له الخسارة قبل حدوثها بقيمته بعد حدوث الخسارة، وتنطبق نفس النسبة على مبلغ التأمين، والمقارنة السابقة تقضي على مشاكل متعددة من أهمها اختلاف سعر السوق بالزيادة أو النقص لهذا الشيء عند إجراء التسوية.

4. التغطيات التأمينية:

التغطية التأمينية هي ضمان تعويض المؤمن عن خسارة سببها خطر مغطى بالتأمين، والعبارة (سببها خطر مغطى بالتأمين) في غاية الأهمية، لأنها هي أساس التفرقة بين تغطية التأمين للخطر من عدمه، من المتعارف عليه دولياً عند التأمين على البضائع عند نقلها على أي وسيلة نقل، أن يتم التأمين وفقاً لواحدة من ثلاث مجموعات، تسمى البنود المعهدية للشحن Institute Cargo Clauses ICC، والتي طورها مجمع مكنتبي التأمين في لندن Institute of London underwriters، وكل بند يتكون من مجموعة من المخاطر تقبل التغطية التأمينية مع بعض الاستثناءات، وتضم الفئات الثلاث تغطيات أساسية مشتركة فيما بينها، وأوسع تلك الفئات تغطية هي الفئة (A) تليها الفئة (B) ثم الفئة (C)، فالفئة (A) مثلاً تغطي جميع الأخطار عدا بعض الاستثناءات.

ويختلف اختيار فئة شروط التأمين من سلعة إلى أخرى، فمثلاً تغطي عادة تحت الفئة (A): المواد السريعة العطب أو القيمة العالية كالمواد الغذائية والكيمياوية، الأثاث، المنسوجات، الزجاج، التجهيزات المكتبية والإلكترونية، بينما تغطي تحت الفئة (B): البضائع غير القابلة للضرر في مظهرها الخارجي كاللبضائع المغلفة، المعدات الثقيلة، معدات المقاولين، أما الفئة (C) فتغطي حماية أقل من B، وتستعمل عادة لللبضائع كبيرة الحجم والمنخفضة القيمة كالمواد الخام، الأخشاب، الحديد الصلب، والإسمنت والمعدات الثقيلة، ومن ناحية أخرى فهناك شروط خاصة ببعض أصناف البضائع كالشحنات السائبة أو المثلجة أو شحنات المواشي والحيوانات، أما التأمين ضد أخطار الحرب والاضطرابات في الميناء أو على السفينة، فيجرى عادة كتأمين تكميلي منفصل ضمن شروطه وأسعاره الخاصة، وتوجد هناك مخاطر لا تخضع لتغطية التأمين (تسمى استثناءات)، منها: سوء التصرف العمدي للمؤمن له، النضح أو فقد الاعتيادي أو الإهلاك، عدم ملاءمة أو كفاية التغليف أو التسليف، العيب الذاتي والأصيل للبضاعة المؤمن عليها، التأخير، افلاس أو عجز مالك السفينة/الناقل، الأخطار النووية أو الإشعاعية، عدم الصلاحية للإبحار وعدم الملاءمة.

5. كيفية إجراء التأمين البحري

لا يتم إبرام عقد التأمين على النقل البحري لللبضائع بين المستأمن (الشاحن أو وكيله) وبين المؤمن (شركة التأمين) مباشرة، بل لا بد أن يتم عن طريق وسيط يسمى وسيط (وكيل أو سمسار) التأمين، ولا يشترط في التأمين البحري استيفاء نموذج معين، بل يتم بالبريد العادي، الإلكتروني، الفاكس، أو الهاتف، مع مراعاة أن تتضمن الوسيلة المستخدمة جميع البيانات اللازمة لشركة التأمين.

وفي البداية يقوم المستأمن بتقديم كافة البيانات الخاصة بالبضاعة (نوعها، قيمتها، السعر الذي قيمت على أساسه، رقم الاعتماد المستندي، اسم السفينة، مكان بداية ونهاية التأمين، ويجب أن تكون هذه البيانات صحيحة ودقيقة، ويعتبر عقد التأمين باطل إذا ثبت أن هذه البيانات غير صحيحة وكان ذلك عن قصد، ويقوم وسيط التأمين بتقديم هذه المعلومات إلى شركة التأمين، وهي تقوم من جانبها بعمل التحريات اللازمة عن هذه المعلومات وعن السفينة ومشغلها، فإذا تأكد لها صدق هذه المعلومات وإمكانية عقد التأمين بواسطتها، فإنه يتم تحديد قيمة قسط التأمين الذي يجب على الشاحن أن يدفعه، وكذلك طريقة الدفع وشروط التأمين، فإذا قبل وسيط التأمين والمستأمن بالشروط وقسط التأمين المحددة، فإنه يقوم كل من المستأمن وموظف شركة التأمين (يسمى مكنتب التأمين) بالتوقيع على الطلب، ومنذ هذه اللحظة يعرف هذه المستند باسم مذكرة التعاقد التأميني (إشعار تغطية تأمينية مؤقتة) إلى حين صدور وثيقة التأمين الأصلية.

6. تعريف تكلفة التأمين (قسط التأمين):

هو المبلغ الذي يلتزم المستأمن بدفعه للمؤمن مقابل تحمل هذا الأخير نتائج تحقق الخطر المؤمن منه، ويمثل القسط تكلفة الحماية التأمينية للشئ موضوع التأمين عن مدة عقد التأمين، ويجب أن يتناسب قسط التأمين مع جسامة الخطر المؤمن عليه واحتمال وقوعه، ويحدد القسط طبقاً لقواعد وأصول فنية، مع الاستعانة بقواعد الإحصاء، ويسمى بالقسط البحت أو الصافي، بالإضافة لذلك تقوم شركات التأمين بمصروفات لإدارة وظائف الشركة وتحصيل الأقساط من

المستأمنين، هذه المصروفات تضاف إلى القسط بطرق نسبية، وتسمى بعلاوة القسط، ومجموع القسط مع علاوة القسط يسمى القسط التجاري، وهو مقدار ما يدفعه المستأمن.

7. العوامل المؤثرة على تكلفة التأمين:

تختلف تكلفة التأمين من بضاعة لأخرى، باختلاف طبيعتها، نمط نقلها، كيفية ونوع تغليفها، ظروف المسار الملاحي المؤمن، درجة تعرضها للمخاطر المؤمن ضدها، نوع التغطية التأمينية المطلوبة لها، كما أنه إذا كان هناك جزء من الخسارة يتحمله المستأمن، فإن تكلفة التأمين تنخفض تبعاً لذلك، وبناء عليه فإن العوامل المؤثرة على تسعير التأمين هي:

أ. خصائص البضاعة:

يؤثر نوع البضاعة وقيمتها وطريقة تعبئتها ومكان شحنها على السفينة على تكلفة التأمين، فالآلات أقل تعرضاً للتلف من السلع الإسهالكية، كما أن شحنة نפט منقولة بناقلة نפט قد تعتبر رغم خطورتها، أقل خطراً من بضاعة جافة معبأة في صناديق، بالإضافة إلى أن الشحن بالعنابر يوفر حماية أفضل للبضائع عن الشحن على سطح السفينة.

ب. الرحلة البحرية:

تؤثر مدة الرحلة والمسار البحري الذي تتم عبره وطرق الشحن والتفريغ والوقت من السنة الذي تتم فيه الرحلة على تكلفة التأمين، فقد تكون الرحلة قصيرة تستغرق أياماً، وقد تكون طويلة تستغرق شهوراً، وإذا أخذنا بالاعتبار التأخير والوقت الضائع بسبب تكديس البضائع في بعض الموانئ، وتعدد عمليات النقل الداخلي قبل بداية وبعد الرحلة البحرية، وصعوبة إنهاء الإجراءات الجمركية، مما يستدعي وقتاً أطول للرحلة، وهو ما يترتب عليه زيادة فترة التعرض للخطر، وبالتالي زيادة المخاطر.

ج. السفينة الناقلة:

تعتبر خصائص السفينة (الحجم، العمر، التصنيف، الجنسية، المالك...) من العوامل التي تؤثر على درجة الخطر بالنسبة للبضائع المنقولة، وبالتالي تأخذ شركات التأمين هذا العامل في الحسبان عند حساب قسط التأمين على البضاعة المنقولة عليها.

8. القيمة التأمينية:

هي قيمة البضاعة عند تحقق الخطر المؤمن منه، وتساوي سعر تكلفة البضاعة مع أجرة النقل البحري الرئيسي والمصاريف الملحقة المتعلقة بالترحيل للميناء، التغليف الخاص بالنقل، المناولة المينائية، ومصاريف الجمركة... إلخ، بالإضافة إلى الأعباء التي تتطلبها عملية تحصيل مبلغ التأمين.

9. مبلغ التعويض:

هو المبلغ الذي يدفعه المؤمن للمستأمن، عند تحقق الخطر المؤمن منه بالشروط المتفق عليها في عقد التأمين، ويكون حسب الضرر الذي يلحق بالبضاعة.

10. حساب تكلفة (قسط) التأمين:

تسليم بدون نقل (FCA) = سعر البيع في المصنع (EXW) + مصاريف الترحيل للميناء (Pré-acheminement) + مصاريف تغليف النقل الدولي + رسوم جمركة التصدير (Dédouanement export)
تسليم بجانب السفينة (FAS) = FCA + مصاريف التقريب (Rapprochement)
تسليم فوق السفينة (FAS) = FCA + مصاريف الشحن (Terminal Handling Charges (THC)
تسليم خالص النولون (FCR) = FOB + أجرة النقل البحري
تسليم خالص النولون والتأمين (CIF) = FCR + قسط التأمين (Prime d'assurance)

لحساب قسط التأمين نطبق المعادلة التالية:

$$\text{Prime d'assurance} = \frac{t(1+m) \cdot \text{CFR}}{1-t \cdot (1+m)}$$

حيث: t معدل التأمين

حيث m تعظيم القيمة التأمينية، لأن وثيقة التأمين تغطي على الأقل السعر المتوقع في عقد التأمين، مع زيادة تصل إلى 10% m في القيمة التأمينية، وممكن أن تصل الزيادة إلى 20% m بدون مبرر، وهذه الزيادة لتغطية مصاريف إجراءات التعويض (مصاريف تكوين الملف، مصاريف المتابعة والمراسلات، المصاريف القضائية... إلخ)، بالإضافة للخسائر المالية (الفوائد البنكية) بين لحظة وقوع الأضرار ولحظة الحصول على التعويض.

ملاحظة: تساوي القيمة التأمينية في حال النقل البحري للبضائع: CIF+ m . CIF

وتكون العلاقة بين CIF و FCR كما يلي:

$$\text{CIF} = \frac{\text{FCR}}{1-t(1+m)}$$

أما قسط التأمين فيمكن حسابه كما يلي: Prime d'assurance= CIF- CFR

المصطلحات التجارية المستخدمة:

- ✓ تسليم البضاعة في المصنع Ex Works EXW
- ✓ تسليم البضاعة دون التعهد بالنقل Free Carrier FCA
- ✓ تسليم البضاعة بجانب السفينة في ميناء الشحن Free Along Side Ship FAS
- ✓ تسليم البضاعة فوق ظهر السفينة في ميناء الشحن Free On Board FOB
- ✓ تسليم البضاعة خالصة النولون في ميناء الوصول Cost and Freight CRF
- ✓ تسليم البضاعة خالصة النولون والتأمين في ميناء الوصول Cost Insurance and Freight CIF

11. حساب مبلغ التعويض:

عند تحقق الخطر ووقوع الخسائر والأضرار في البضاعة، يقوم الشاحن أو وكيله باستيفاء الإجراءات القانونية لطلب التعويض وهي:

1. تقديم المطالبة بالتعويض في الأجل القانونية هاتفياً أو خطياً، ويتبع ذلك تبليغ خطي عن حصول الأضرار في البضاعة المؤمنة، مع ذكر تفاصيل أولية عن تلك الأضرار وقيمة التعويض المطالب به؛
2. تقديم ملف التعويض كاملاً، ويشمل جميع المستندات الأصلية الخاصة بالحادث وهي: بوليصة التأمين، الفاتورة التجارية، سند الشحن، شهادة المنشأ، بيان بقائمة البضاعة، البيان الجمركي، ... إلخ؛
3. تقوم شركة التأمين بفتح ملف بالحادث يحتوي جميع المستندات السابقة، ويسجل الحادث بسجل خاص بشركة التأمين؛
4. الكشف الموقع من قبل موظف التعويضات بشركة التأمين على البضاعة المتضررة بمكان تواجد البضاعة، لتقدير قيمة الأضرار وقيمة المطالبة؛
5. الاستعانة بمسوي خسائر إذا تجاوزت قيمة المطالبة مبلغ معين؛
6. يعتمد تقدير مبلغ التعويض المتفق عليه بين شركة التأمين والمستأمن، ويتم المصادقة على تسديده من شركة التأمين، ويوقع المستأمن على براءة ذمة باستلام مبلغ التعويض؛
7. يحصل المستأمن على التعويض المتفق عليه عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة، وهذا التعويض لا يتجاوز القيمة الأقل من بين القيم التالية:

- سعر التكلفة للبضاعة التالفة زائد الربح المتوقع من بيعها؛
- سعر بيع البضاعة إذا كان المستأمن هو البائع؛
- قيمة البضاعة بمكان المقصد في تاريخ الوصول حسب الأسعار الجارية؛
- قيمة بضاعة بديلة للبضاعة التالفة إن أمكن تحديده.

التغطيات التأمينية أ، ب، ج ومكوناتها

ج	ب	أ	التغطيات التأمينية	
✓	✓	✓	الحريق أو الانفجار	
✓	✓	✓	الخسارة العامة والتصادم الناتج عن الخطأ المشترك	
✓	✓	✓	الجنوح أو الارتطام أو الغرق أو الانقلاب للسفينة	
✓	✓	✓	انقلاب أو خروج واسطة النقل البرية عن السكة	
✓	✓	✓	الاصطدام / السفينة أو المركبة	
✓	✓	✓	التفريغ الاضطراري للبضاعة في ميناء الاستغاثة	
✓	✓	✓	تضحيات الخسارة العامة	
✓	✓	✓	رمي البضاعة في البحر	
x	✓	✓	الزلازل، انفجار البراكين والصاعقة	
x	✓	✓	اكتساح البضاعة على سطح السفينة بفعل الأمواج العالية	
x	✓	✓	تسرب المياه	
x	✓	✓	الخسارة الكلية لأي وحدة تغليفية تفقد من على السفينة أو تسقط أثناء التحميل أو الناقل أو التفريغ	
x	x	✓	السرقه والسلب وعدم التسليم	
x	x	✓	الخسارة الكلية و/أو الجزئية لأي وحدة تغليفية أثناء الشحن والتفريغ	
x	x	✓	التلوث بسبب بضاعة أخرى	
x	x	✓	التخريب المتعمد من قبل أي شخص (الفعل الضار)	
x	x	✓	القرصنة	
x	x	✓	الكسر	
x	x	x	مخاطر مستثناة من التغطية التأمينية	
x	x	x		سوء التصرف العمدي للمؤمن له
x	x	x		النضح أو الفقد الاعتيادي أو الاستهلاك
x	x	x		عدم ملائمة أو كفاية التغليف أو التسليف
x	x	x		العيب الذاتي والأصيل للبضاعة المؤمن عليها
x	x	x	التأخير	
x	x	x	إفلاس أو عجز مالك السفينة / الناقل	
?	?	?	مخاطر تخضع لتغطية تأمينية خاصة ومنفصلة	
?	?	?		الأخطار النووية والإشعاعية
?	?	?		عدم الصلاحية للإبحار وعدم الملائمة
?	?	?		الأعمال الإرهابية
?	?	?		الحرب
?	?	?	الإضرابات	

المجموعة أ: التأمين ضد كل المخاطر، لأنها تحتوي كل المخاطر. كالأغذية، الإلكترونيات، الملابس.

المجموعة ب: التأمين ضد مخاطر أقل، لأن البضائع محمية بحاويات مثلاً.

المجموعة ج: التأمين ضد مخاطر أقل جداً، لأن البضائع قليلة التعرض للمخاطر كالمواد الخام، حديد البناء، الأخشاب.

المصطلحات التجارية الدولية (INCOTERMS) 2010

Incoterms	Stigle	تغليف وعلامات	تحميل في مصنع أو مستودع الإطلاق	إجراءات ، رسوم ، وحقوق جمركة التصدير	الترحيل لمكان متفق عليه للإطلاق	تفريغ الشاحنة في مكان الإطلاق	التحميل على وسيلة النقل الرئيسي	النقل الرئيسي	تأمين النقل الرئيسي	التفريغ من وسيلة النقل الرئيسي	تفريغ في مصنع أو مستودع الوصول	الترحيل لمكان متفق عليه للوصول	إجراءات ، رسوم ، وحقوق وجمركة	M: نقل بحري P: نقل متنوع
Ex Works تسليم البضاعة في المصنع	EXW	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	P
Free Carrier تسليم البضاعة دون التعهد بالنقل	FCA	●	●	●	●	○	○	○	○	○	○	○	○	P
Free Along Side Ship تسليم البضاعة بجانب السفينة في ميناء الشحن	FAS	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	○	○	M
Free on Board تسليم البضاعة فوق ظهر السفينة في ميناء الشحن	FOB	●	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	○	M
Cost and Freight تسليم خالصة أجرة النقل في ميناء الوصول	CFR	●	●	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	M
Carriage Paid to تسليم البضاعة خالصة أجرة النقل إلى مكان الوصول	CPT	●	●	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	P
Cost Insurance and Freight تسليم البضاعة خالصة النولون والتأمين في ميناء الوصول	CIF	●	●	●	●	●	●	●	●	○	○	○	○	M
Carriage and Insurance Paid To تسليم البضاعة خالصة أجرة النقل والتأمين في مكان الوصول	CIP	●	●	●	●	●	●	●	●	○	○	○	○	P
Delivered At Place تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه	DAP	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	P
Delivered At Terminal تسليم البضاعة في الميناء أو في محطة الوصول	DAT	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	M
Delivered Duty Paid تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية مكان المقصد معين	DDP	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	P

ملاحظة: DAP و DAT هي مصطلحات جديدة في 2010، في حين ألغيت DAF (تسليم البضاعة عند الحدود: Delivered At Frontier)، DES (تسليم البضاعة من ظهر السفينة في ميناء الوصول: Delivered Ex-Ship)، DEQ (تسليم البضاعة على رصيف ميناء الوصول خالصة الرسوم: Delivered Ex-Quay-Duty Paid)، و DDU (تسليم البضاعة غير خالصة الرسوم في مكان الوصول: Delivered duty Unpaid).
● المصاريف على عاتق البائع (المصدر). ○ المصاريف على عاتق المشتري (المستورد).

1/ Que veut dire le terme incoterms?

تمرين:

شركة Gama-Med للعتاد الطبي مقرها الاجتماعي بطنجة (المغرب)، قامت باستيراد معدات للتصوير الطبي من فرنسا من المورد varay laborix، وهو مخبر لتصنيع وتوزيع عتاد التصوير بالأشعة وملحقاته، يقع مقره الاجتماعي بمدينة Bourges (مقاطعة Cher بوسط فرنسا).

من الفاتورة التجارية للصفحة تبين أن سعر بيع المعدات € 36000 (بما فيها تغليف النقل ومصاريفه)، كما أن البيع تم وفق CIF. وقد تم تعبئة وتغليف المعدات في 6 صناديق خشبية، الوزن الصافي للمعدات في كل صندوق 250 كغ، وأبعاد كل صندوق هي: 100 سم للطول، 60 سم للعرض، 40 سم للارتفاع، ووزن الصندوق فارغ 20 كلغ.

قام المورد بدفع 245 € كمصاريف لترحيل الإرسالية برا بالشاحنة إلى ميناء مرسيليا Port de Marseille (جنوب فرنسا)، كما دفع 60 € جمركة التصدير، 60 € تقريب إلى رصيف التحميل

تقدر مصاريف المناولة المينائية (شحن الصناديق في عنبر السفينة) بـ 485 €، يتحملها الشاحن ولا تدخل في أجرة النقل.

النقل البحري تم في سفينة تابعة للشركة الملاحية الفرنسية CMA CGM، وهي تستخدم تعريفة النقل 360 € لكل طن (وحدة دفع)، على الخط الملاحي المنتظم (مارسيليا- طنجة)، بالإضافة مصاريف إصدار سندات الشحن 10 €.

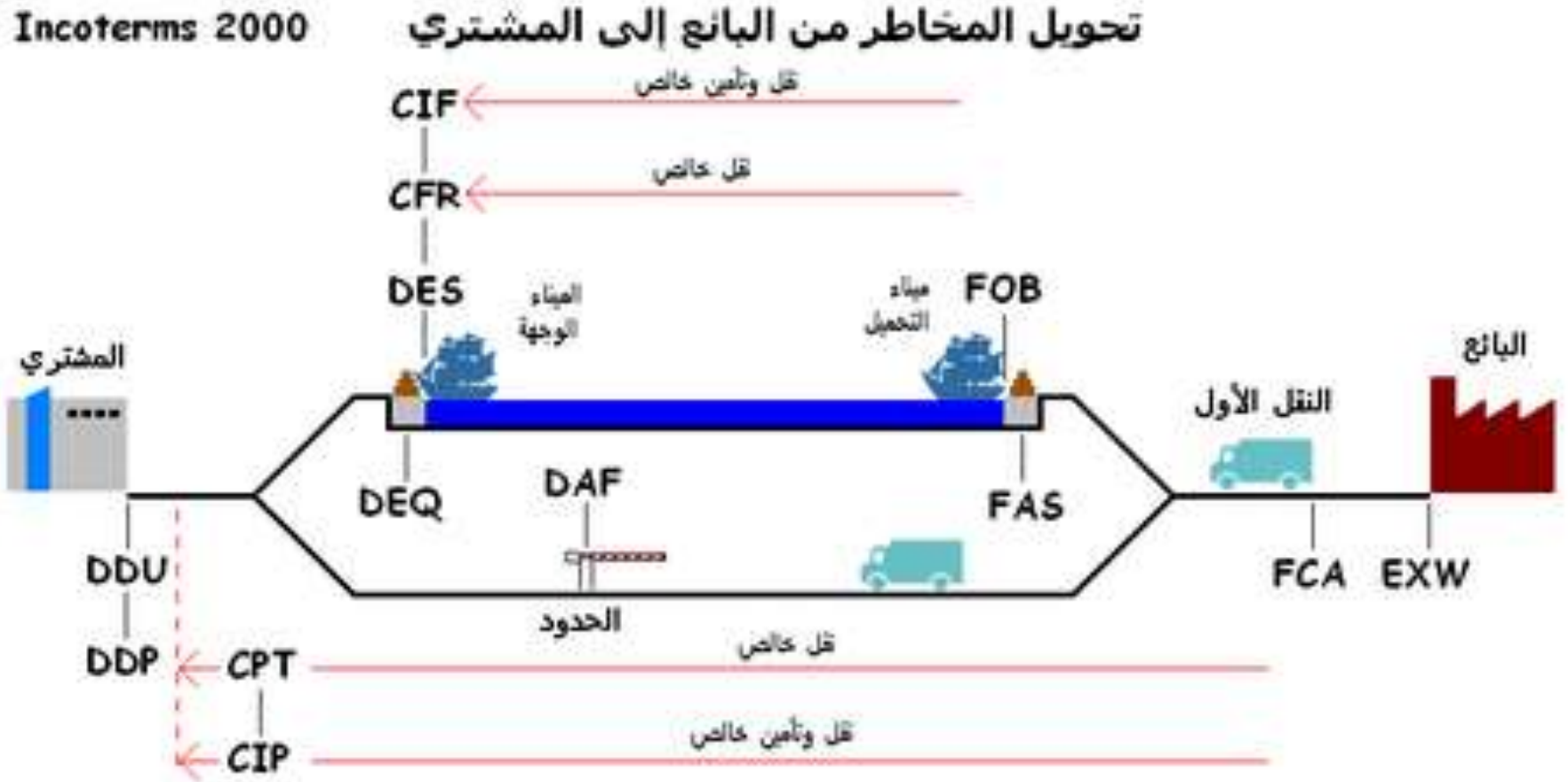
تعطى المعدلات التصحيحية التالية:

BAF: 6 %، CAF: -2 %، وخصومات الولاء: 8 % من التعريفة الأساسية.

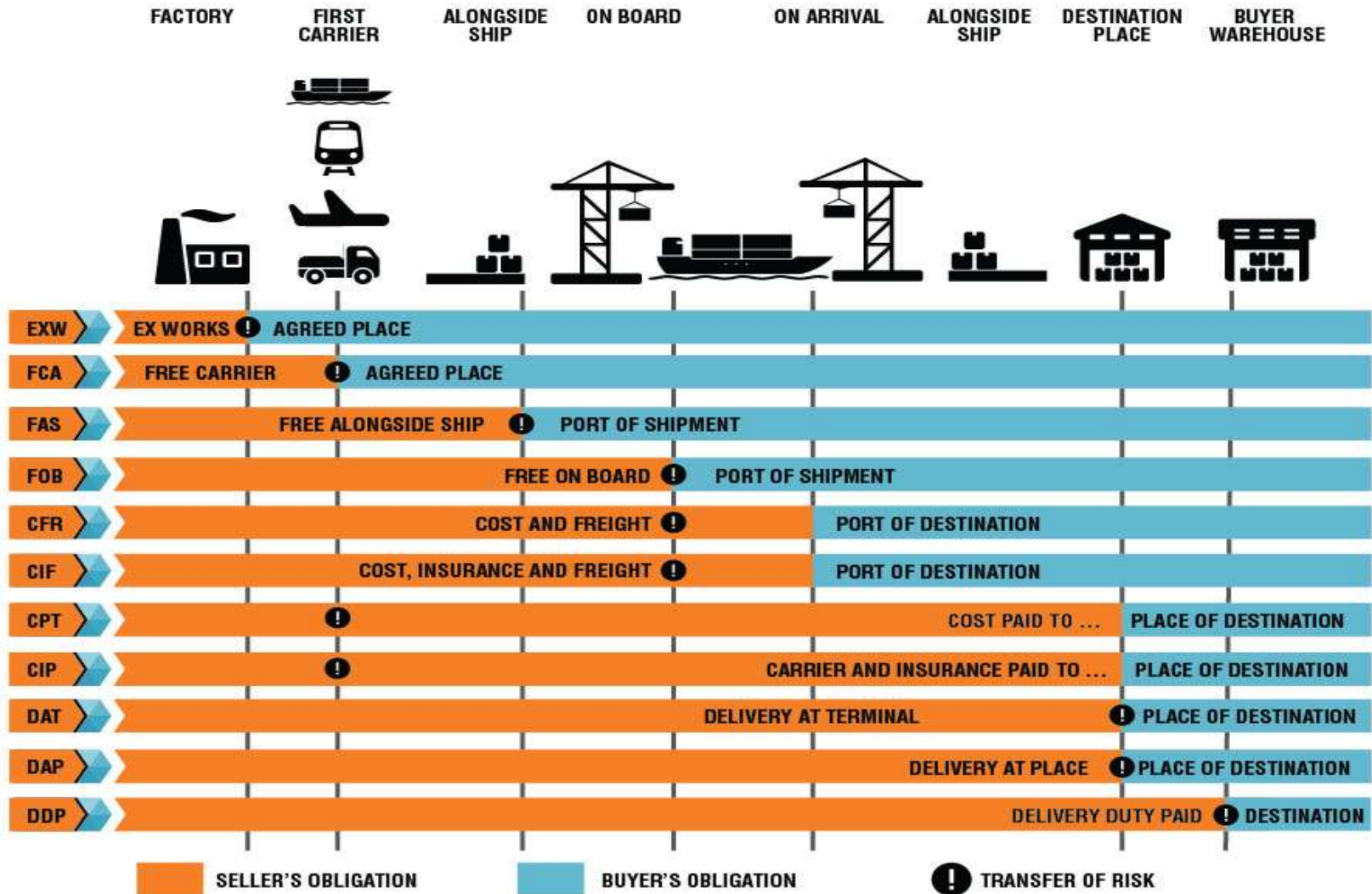
يتم التأمين لدى Taffe SA، وهي شركة فرنسية للتأمين الدولي في مجال النقل البحري، علما أنها تطبق معدل التأمين 2% مع تعظيم 10%.

المطلوب حساب:

1. أجرة النقل البحري. 2. قسط التأمين. 3. CIF.



INCOTERMS® 2010



الحل:

حساب أجرة النقل البحري (النقل الرئيسي):

الوزن الإجمالي = 6 (20 + 250) = 1620 كغ = 1.62 طن.

الحجم المشغول (منتظم) = 6 (0.40 × 0.6 × 1) = 1.44 م³

الوزن الحجمي :

القاعدة في النقل البحري : 1 م³ ← 1 طن

1.44 م³ ← س

ومنه س = 1 / 1.44 = 0.694 طن

عدد وحدات الدفع = الأكبر من بين 1.62 طن و 1.44 طن

UP 1.62 = (Unité payante)

أجرة النقل الأساسية = عدد وحدات الدفع × المعدل الأساسي (سعر تناسبي)

= 360 × 1.62 = 583.2 يورو

التعديلات:

تعديل الوقود BAF = $583.20 \times 6\% = 34.99$ يورو

تعديل العملة CAF = $(34.99 + 583.20) \times (-2\%) = -12.36$ يورو

حسومات الولاء = $583.20 \times 8\% = 46.65$ يورو

مصاريف إصدار سندات الشحن B/L: 10 يورو.

أجرة النقل البحري = $583.20 + 34.99 - 12.36 - 46.65 + 10$

= 569.18 يورو.

حساب CIF

مبالغ (يورو)	البيان
36000	التسليم في المصنع EXW (سعر بيع + تغليف النقل + ملصقات)
245	+ ترحيل للميناء (نقل أولي)
60	+ جمركة التصدير
36305	تسليم دون التعهد بالنقل FCA
60	+ مصاريف تقريب لحافة السفينة
36365	التسليم على جانب السفينة في ميناء الشحن FAS
485	+ مناولة مينائية Terminal Handling Charges (THC)
36850	التسليم على السفينة في ميناء الشحن FOB
569.18 يورو	+ أجرة النقل البحري Fret maritime
37419.18 يورو	التسليم خالص أجرة النقل في ميناء الوصول CFR
841.74 يورو	+ قسط التأمين
38260.92 يورو	التسليم خالص التأمين وأجرة النقل في ميناء الوصول CIF

قسط التأمين Prime d'assurance:

$$\text{Prime d'assurance} = \frac{t (1+m). \text{CFR}}{1-t. (1+m)}$$

حيث: t معدل قسط التأمين.
 m نسبة تعظيم القيمة التأمينية
 CFR تسليم خاص أجرة النقل

$$\text{Prime d'assurance} = \frac{0.02 (1+0.10). 37419.18}{1-0.02. (1+0.10)} = 841.74$$