

مـدخـل مفـاهـيمـي عام

1- التجارة الدولية والتجارة الخارجية:

كثير ما يتداول في مجال التجارة الدولية مصطلحي التجارة الخارجية والتجارة الدولية، وعليه من الضروري الإشارة الى الفرق بين المصطلحين، فهناك من يرى أن اصطلاح التجارة الخارجية يغطي كلا من الصادرات والواردات المنظورة وغير المنظورة، في حين أن اصطلاح التجارة الدولية يشمل كل من الصادرات والواردات المنظورة وغير المنظورة، الهجرة الدولية للأفراد والحركة الدولية لرؤوس الأموال.

وهناك من يرى أن اصطلاح التجارة الخارجية يشير إلى نظرية جزئية للعلاقات التجارية بين مجموعة دول، في حين أن اصطلاح التجارة الدولية يشير إلى نظرية شمولية للعلاقات التجارية التي تنمو بين دول العالم مجتمعة.

من خلال كل هذا نخلص إلى أن اصطلاح التجارة الدولية اشمل من اصطلاح التجارة الخارجية من حيث الموضوع والنطاق.

2- الاطراف المتدخلة في عمليات التجارة الدولية:

ان كل عملية تجارية على المستوى الدولي ونظرا لتعقيدها تتضمن أطراف مباشرة وأطراف غير مباشرة.

1-2 الأطراف المباشرة:

- المصدر: وهو الذي يقوم بإنتاج او شراء البضاعة لبيعها في الخارج وقد يتجسد في أفراد او شركات أو الدولة.
- المستورد: وهو الذي يقوم بشراء البضاعة من خارج الدولة المقيم بها.
- البنوك التجارية: وهي الوسيط المالي في عمليات التصدير والاستيراد.

2-2 الأطراف غير المباشرة:

يتعدد الأطراف غير المباشرين في عمليات التجارة الدولية، إلا أن أهمهم:

- الناقل: وهو الذي يتولى نقل البضاعة محل التصدير من بلد التصدير إلى بلد الاستيراد وقد يكون هذا عن طريق البر أو البحر أو الجو.
- المؤمن: وهي شركة التأمين التي تتحمل المخاطر المحتملة وقوعها أثناء انتقال السلعة من المصدر إلى المستورد

طرق التسليم في التجارة الدولية

من أجل تحديد مسؤوليات كل من المصدر والمستورد ونقاط انتقال مسؤولية المخاطر والتكاليف لكلا الطرفين قامت غرفة التجارة الدولية (ICC) التي يوجد مقرها في باريس في سنة 1936 بنشر مجموعة من القواعد العالمية التي تحدد المسؤوليات تحت اسم "مصطلحات التجارة العالمية (Incoterms¹ 1936)، ويتم مراجعتها كل عشر سنوات و آخر تحديث لها كان سنة 2011 بما يعرف بـ Incoterms 2010²، حيث تم تقليصها من 13 مصطلح الى 11 مصطلح.

تشكل هذه المصطلحات أو طرق التسليم في التجارة الدولية بنود موحدة تعمل على تجنب أية نزاعات من خلال تقسيم الواجبات بوضوح بين المشتري والبائع، كما انها تفصل بين مسألة نقل المخاطر ومسألة نقل الملكية، حيث أن هذه المسألة الأخيرة تبقى تحت طائلة القانون الذي يحكم العقد.

تنقسم هذه المصطلحات الى 4 مجموعات:

- **المجموعة E:** تتضمن هذه المجموعة مصطلحا واحدا EXW او Ex Works ويعنى ان المستورد يستلم البضاعة عند مخازن المصدر ويتحمل المستورد المخاطر والتكاليف انطلاقا من مخازن المصدر.
- **المجموعة F:** تشير هذه المجموعة الى أن المصدر يقوم بتسليم البضاعة الى ناقل في بلد التصدير يحدده المستورد ، وتحتوي هذه المجموعة 03 مصطلحات:
 - **FCA** وهي اختصار لـ Free Carrier وتعني ان المصدر يسلم السلعة الى ناقل في مكان محدد يتولى نقل البضاعة عن طريق البر (الشاحنات او القطارات) او الجو (الطائرات).
 - **FAS** وهي اختصار لـ Free Alongside Ship وتعني ان المصدر يضع البضاعة على الرصيف مقابل الباخرة في ميناء التصدير.
 - **FOB** وهي اختصار لـ Free On Board وتعني ان المصدر يسلم البضاعة مشحونة على ظهر الباخرة في ميناء التصدير.

¹- يشكل هذا المصطلح اختصارا لـ **International Commerce Terms**.

² - Madeleine NGUYEN-THE, **Importer**, 4^e édition, Paris: Groupe Eyrolles, 2011, PP 49-68.

- **المجموعة C:** تشمل 4 مصطلحات وتعني ان المصدر يرتب ويتحمل مصاريف نقل البضاعة الى بلد الاستيراد دون تحمل الرسوم الجمركية والضرائب ، و تشمل هذه المجموعة 4 مصطلحات وهي:

- **CFR** وهي اختصار لـ Cost and Freight وهي خاصة بالنقل البحري وتعني تسليم المصدر السلعة الى المستورد على ظهر السفينة في ميناء بلد الاستيراد.
- **CPT** وهي اختصار لـ Carriage Paid To وهي خاصة بالنقل البري والنقل الجوي

يعتبر المستورد مسؤولاً عن تأمين البضاعة في هاتين الحالتين.

- **CIF** وهي اختصار لـ Cost, Insurance and Freight وهي خاصة بالنقل البحري وتعني تسليم المصدر السلعة الى المستورد على الرصيف في ميناء بلد الاستيراد.
- **CIP** وهي اختصار لـ Carriage and Insurance Paid To وهي خاصة بالنقل البري والجوي.

يتولى في هاتين الحالتين المصدر مسؤولية تأمين البضاعة.

- **المجموعة D:** كانت تشمل هذه المجموعة 05 مصطلحات وفي تعديل 2010 تم تقليصها الى 03 مصطلحات حيث تم استبدال كل من المصطلحات DAF و DES و DDU بمصطلح وحيد هو DAP، وتشير هذه المجموعة الى أن المصدر يتحمل كل مصاريف نقل البضاعة الى بلد الاستيراد ، و تشمل هذه المجموعة المصطلحات التالية:

- **DAT** وهي اختصار لـ Delivered At Terminal يتحمل بموجب هذا المصطلح المصدر كل المخاطر ومصاريف النقل وتفرغ البضاعة في ميناء او مطار بلد الاستيراد.
- **DDP** وهي اختصار لـ Delivered Duty Paid يتحمل المصدر في هذه الحالة كل الضرائب المتعلقة بالاستيراد.

- **DAP** وهي اختصار لـ **Delivered At Place** يدفع بموجب هذا المصطلح المصدر مصاريف تفريغ البضاعة من ظهر السفينة في ميناء بلد الاستيراد والضرائب والرسوم الجمركية.

تجدد الإشارة انه من بين 11 مصطلح هناك 04 مصطلحات خاصة بالنقل البحري وهي:

FOB ، FAS ، CFR و CIF.

اما 07 مصطلحات المتبقية فهي متعلقة بكل انواع النقل بما فيها النقل البحري وهي:

EXW ، FCA ، CPT ، CIP ، DAT ، DAP و DDP.

الخطر

1- تعريف الخطر:

يعتبر حدوث الأمور المفاجئة التي قد تتجم عنها نتائج سيئة متلازما مع وجود الانسان فقد ينشب حريق بسبب سيجارة أو انقلاب سيارة بسبب عدم احترام قانون المرور أو حدوث فيضانات وزلازل، وعليه يمكن تعريف الخطر بأنه:

- مدى احتمال وقوع أمر مفاجئ تتجم عنها نتائج سيئة.
- حدث قد يصيب الفرد، في شخصه أو ممتلكاته أو قد تنشأ عنه مسؤولية تقع على عاتقه، وتكون حصيلته النهائية الخسارة.

2- قابلية الخطر للتأمين:

- حتى يكون الخطر قابلا للتأمين لا بد من توفره على الشروط التالية:
- الاحتمال: عدم حتمية الحدوث بحيث يكون لا مؤكدا ولا مستحيلا.
- القابلية للقياس: أي امكانية قياس الخسائر الناجمة عن وقوع الخطر.
- اللإرادية: أي أن لا يكون وقوع الخطر بإرادة احد طرفي عقد التأمين.
- المشروعية: ان يكون الخطر مشروعا قانونا.

3- أنواع الخطر:

بناء على معيار النتائج يمكن تقسيم الخطر الى:

1-3 أخطار نفسية: كالصدمة والخوفالخ.

2-3 أخطار مادية: وتنقسم الى قسمين.

- أخطار تجارية.

- أخطار بحته.

4- ادارة الخطر:

تقتضي ادارة الخطر اتخاذ الوسائل الكفيلة بمواجهة الخطر من خلال:

- المنع والوقاية.

- الادخار.

- التأمين.

التأمين

تزامن التأمين كممارسة مع وجود الخطر، إلا أن نشأته كنظام ربما يعود إلى القرن الرابع عشر خاصة مع وجود شواهد تاريخية تثبت ذلك انطلاقاً من وثيقة التأمين الإيطالية 1347م وتشريعات برشلونة لتنظيم التأمين البحري 1436م وصولاً إلى حريق لندن 1666م.

1- تعريف التأمين:

رغم عديد التعاريف للتأمين، إلا أنه يمكن تعريف التأمين كنظام بأنه: اتفاق يلتزم بمقتضاه الطرف الأول (المؤمن) أن يؤدي إلى، الطرف الثاني (المؤمن له) أو إلى (المستفيد) الذي اشترط التأمين لصالحه، مبلغاً من المال أو إيراداً مرتباً أو تعويضاً مالياً، في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المحدد في العقد، وهذا نظير قسط مالي يؤديه المؤمن له إلى المؤمن. من خلال التعريف يتضح أن مكونات نظام التأمين هي: المؤمن، المؤمن له، المستفيد، الخطر، قسط التأمين، مبلغ التأمين.

2- أقسام التأمين:

وفقاً لمعيار الالتزام القانوني يقسم التأمين إلى:

- أ- التأمين الاختياري (التجاري).
- ب- التأمين الإلزامي (الاجتماعي).

أما وفقاً لمعيار الخطر أو موضوع التأمين فهناك:

- أ- تأمين الأشخاص.
- ب- تأمين الممتلكات.
- ت- تأمين المسؤولية المدنية.

3- عقد التأمين:

هو اتفاق العملية التأمينية الذي يحدد أطراف وشروط العملية وحيثياتها والذي يجسد في وثيقة التأمين. يتميز هذا العقد بالخصائص التالية:

رضائي، ملزم للطرفين، احتمالي (غرر)، عقد معاوضة، عقد زمني وعقد اذعان.

1-3 شروط عقد التأمين:

- لعقد التأمين شروط أساسية وشروط تقنية.
- الشروط الأساسية: وهي احتمالية الخطر، مستقبلية الخطر و لا ارادية الخطر.
- الشروط التقنية: وهي امكانية القياس الكمي، عدم تركيز الخطر، امكانية اثبات الخطر، مادية الخسارة و عدم التعارض مع الصالح العام.

2-3 المبادئ القانونية لعقد التأمين:

- مبدأ منتهى حسن النية.
- مبدأ المصلحة التأمينية.
- مبدأ السبب القريب.
- مبدأ التعويض.
- مبدأ المشاركة.
- مبدأ الحلول في الحقوق.

4- وثيقة التأمين:

- هي المستند أو البيئة التي تثبت وجود عقد التأمين وتحتوي على البيانات الكاملة للتأمين.
- تتكون وثيقة التأمين من الاجزاء التالية:
- المقدمة: تبين أطراف التعاقد.
- المتن: تحدد الغطاء التأميني ومسؤوليات المؤمن.
- الشروط: مدة العقد والشروط التي يتوجب على المؤمن له قبولها.
- الاستثناءات: الاخطار المستثناة من الغطاء التأميني.
- الجدول: يحتوي الأقساط والضرائب.
- التوقيع: يتكون من ختم المؤمن وتوقيع المؤمن له.

5- قسط التأمين:

- هو المبلغ الذي يدفعه المؤمن له الى المؤمن مقابل التزام المؤمن بتحمل تبعه الخطر المؤمن ضده، ويتحدد قسط التأمين حسب درجة الخطر، وينقسم قسط التأمين الى:
- القسط الصافي: يتحدد من خلال التعريف التي تنجز بناء على دراسة الخسائر الماضية (التاريخية) الناجمة عن الخطر.
- القسط التجاري: وهو القسط الصافي مضافا اليه المصاريف الادارية وهامش الربح للمؤمن له.
- ينبغي أن تتوفر في قسط التأمين شرط الكفاية و شرط التناسق والعدالة و شرط المنافسة.

اعادة التأمين

قد تصادف شركات التأمين صفقات تأمين بمبالغ مالية كبيرة، تفوق القدرات المالية لها، بما يحول بينها وبين الوفاء بالتزاماتها تجاه المؤمن له في حال وقوع الخطر، ولتفادي هذه الوضعية تلجأ شركات التأمين الى اعادة التأمين.

1- تعريف اعادة التأمين:

هي باختصار تنازل شركة التأمين عن جزء من عملياتها التأمينية التي تزيد عن قدراتها التأمينية الى شركة تأمين أخرى على ان تبقى شركة التأمين المتنازلة المسؤول المباشر أمام المؤمن له.

2- العناصر الاساسية في عملية اعادة التأمين:

تتكون عماية اعادة التأمين من العناصر التالية:

- المؤمن المتنازل: وهو المؤمن المباشر الذي يتنازل عن جزء من المخاطر الى معيد التأمين.
- معيد التأمين: وهي الهيئة التي تقبل اعادة التأمين من مؤمن اخر.
- المبلغ المعاد تأمينه: وهو المبلغ الذي يتنازل عنه المؤمن المباشر لمعيد التأمين.
- حد الاحتفاظ: وهو جزء الخطر الذي يحتفظ به المؤمن المباشر ولا يعيد تأمينه.
- عقد اعادة التأمين: وهو الاتفاق المبرم بين المؤمن المباشر ومعيد التأمين.

3- ايجابيات اعادة التأمين:

- لعملية اعادة التأمين عدة ايجابيات اهمها:
- تحقيق التوازن النوعي.
- تحقيق التوازن المكاني والزمني.
- تعميق الخبرة لدى المؤمن المباشر.
- زيادة الثقة لدى العملاء.

4 صيغ اعادة التأمين:

تنقسم صيغ اعادة التأمين الى:

- اعادة التأمين الاختيارية: وتتمثل في اعادة تأمين كل خطر بشكل اختياري ومستقل.
- اعادة التأمين بالاتفاقية: من خلال تهيئة حماية مسبقة لعقود التأمين محل الاعداد.

تأمين النقل البحري للسلع

يعتبر النقل البحري للسلع أكثر أنواع النقل استخداما في التجارة العالمية لما له من مزايا عن باقي أنواع النقل الاخرى، الا أنه أكثرها عرضة للمخاطر، ولهذا فان التأمين البحري يعتبر أهم أنواع تأمينات النقل.

1- مصادر الخطر البحري:

يشكل مصدر الخطر الأصل أو البيئة التي ينبع منها الخطر، وينقسم الى:

- أخطار البحر: وتكون مرتبطة بالبيئة البحرية كالأمواج والرياح.....الخ.
- اخطار الرحلة البحرية: وهي المصادر الاخرى غير المرتبطة بالبيئة البحرية كالقرصنة...الخ.

2- مؤثرات الخطر البحري:

وهي المرتبطة بموضوع الخطر ذاته وتنقسم الى:

- مؤثرات مادية: وتكون متعلقة بالسفينة أو بالسلع أو الشحنات المنقولة.
- مؤثرات معنوية: مرتبطة بالأفعال غير الارادية للعنصر البشري.
- مؤثرات أخلاقية: وتعود الى الأفعال الارادية للعنصر البشري.

3- انواع الخسائر البحرية:

تنقسم الخسائر البحرية الى:

- الخسائر الكلية: وتنقسم الى خسائر فعلية وخسائر افتراضية وخسائر حكومية.
- الخسائر الجزئية: وتنقسم الى الأضرار الخاصة والأضرار العامة.

4- الأخطار القابلة للتأمين في النقل البحري:

يغطي عقد التأمين البحري الخسائر التي تعود للأسباب التالية:

- الحريق والانفجار.
- الجنوح والغرق والانقلاب.
- تصادم واحتكاك السفينة بجسم خارجي.
- تفريغ البضاعة في ميناء الاغاثة.
- الرمي في البحر.
- الزلازل والبراكين والبرق.
- اكتساح الامواج ظهر السفينة.
- دخول المياه الى ظهر السفينة.
- الهلاك الكلي أثناء الشحن والتفريغ.

5- العوامل الأساسية لتقييم الخطر في النقل البحري:

هناك العديد من العوامل الأساسية التي تسمح بتقييم الأخطار المتعلقة بالتأمين البحري وتمكن المؤمن من التسعير حسب درجة الخطورة وأهمها:

- العوامل المتعلقة بالبضاعة: وتنقسم الى البضائع الخطرة والبضائع سريعة التلف والبضائع المجمدة والبضائع عالية الحساسية.
- العوامل المتعلقة بالسفينة الناقلة: وتتمثل في تصنيف السفينة وعمرها وعلمها أو جنسيتها ومدى الالتزام بمتطلبات السلامة ونوعية السفينة اذا كانت متخصصة ام لا.
- طريقة التعبئة والشحن: يعتبر نظام الحاويات اهم طرق التعبئة والشحن.
- التسنيف: حدوث الأضرار نتيجة عيوب التسنيف.

6- وثيقة التأمين البحري:

تتمثل وثيقة التأمين البحري في المحرر الكتابي المستخدم لإثبات عقد التأمين البحري، حيث أن كل التشريعات تشترط اثبات عقد التأمين البحري وكل تعديلاته كتابة، وتتضمن هذه الوثيقة كل البيانات المتعلقة بالمؤمن له وشروط التأمين وتفاصيل البضائع المؤمنة والرحلة البحرية، وتتمثل أنواع وثيقة التأمين البحري في:

- وثيقة الرحلة.
- الوثيقة المفتوحة.
- العقد المفتوح.

تأمين النقل البري للسلع

رغم أن الجزء الأكبر من نقل السلع دولياً يتم عبر البحر، إلا أن هذا لا ينفي أهمية النقل البري للسلع، الذي قد يكون تأمينه متما في إطار النقل البحري أو يكون تأميناً مستقلاً. يغطي تأمين النقل البري عمليات النقل برا سواء كانت عبر الطرق باستخدام الشاحنات والسيارات أو عبر السكك الحديدية باستخدام القطارات.

1- الأخطار المغطاة في تأمين النقل البري:

- يضمن تأمين النقل البري للسلع التلف الكلي أو الجزئي للسلع المؤمنة الناتج عن الأخطار التالية:
- الحريق.
 - انقلاب أو تصادم وسيلة النقل.
 - خروج عربات القطار عن السكة الحديدية.

2- العوامل المحددة للخطر في تأمين النقل البري:

- تتمثل أهم العوامل المحددة لتأمين النقل البري في:
- نوعية البضاعة.
 - مسافة النقل.
 - ملكية وسيلة النقل.

3- مدة سريان التأمين البري:

يبدأ سريان التأمين في حالة النقل برا عبر الشاحنات والسيارات من وقت شحن البضاعة الى وقت تفريغها في جهة الوصول أو انقضاء 24 ساعة بعد الوصول الى الجهة المقصودة، أما في حالة النقل بالسكك الحديدية فيبدأ سريان العقد من لحظة تسليم البضاعة واستلام سند الشحن من ادارة السكك الى وقت تسليم البضاعة من طرف ادارة السكك أو مرور ثلاثة ايام من تاريخ وصول القطار.