

الفصل السادس: تأمين النقل الدولي

إن التجارة الخارجية ، عادة ما تركز على ثلاثة عقود منفصلة ، تهدف كلها إلى تأمين وصول البضاعة إلى المرسل إليهم سالمة ، وهذه العقود هي : عقد البيع ، عقد النقل وعقد التأمين ، ولهذا الأخير مركزا هاما في التجارة الخارجية ، لأنه من النادر أن تبحر سفينة بدون تغطيتها بالتأمين البحري ، وكذا البضاعة المحمولة على ظهرها ، وعلى أساس ذلك يجب أن يكون هذا النظام في شكل قانوني منظم وخاص لينظم العلاقة بين طرفيه.

التأمين البحري هو الوسيلة الفعالة لضمان الأخطار التي يمكن أن تصادف السفينة أو البضاعة المنقولة أثناء القيام بعملية النقل البحرية ، دون الأخطار المتعلقة بالأشخاص المتواجدين على متن السفينة ، هذه الأخيرة (الأشخاص) تدخل ضمن التأمينات البرية وهذا ما نصت عليه المادة 97 من قانون التأمينات الجزائري ، لهذا نفهم أن التأمين البحري هو تأمين على الأضرار التي تسببها الأخطار بمختلف أنواعها وليس على الأشخاص لأنه يهدف إلى تعويض الأضرار والخسائر التي تصيب المؤمن له. ونظرا 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 الاتفاقيات هي التي تسري على هذا النقل والتأمين عليه.

2 خصائص عقد التأمين البحري

يأخذ عقد التأمين البحري جميع خصائص عقود التأمينات العامة حيث يعتبر عقد التأمين البحري عقدا تجاريا فتعتبر المادة 03 من القانون التجاري عملا تجاريا كل عقد يتعلق بالتجارة البحرية ، ولا شك في التأمين البحري يكون عملا تجاريا بحسب شكله - كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية ، ولا شك أيضا في أن التأمين يكون عملا تجاريا للمؤمن الذي يسعى إلى الربح من خلال قيامه بعمليات التأمين

مخاطر التأمين البحري:

حينما 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 غالبا ما تكون من جزئين جزء بحري وجزء بري وتبعاً لذلك فإن المخاطر قد تحققت في الجزء البحري وقد تتحقق أثناء وجود البضاعة على اليابسة ولهذا السبب فإن تصنيفنا للمخاطر سيكون على النحو التالي:

أ. مخاطر البحر:

المقصود بها المخاطر ذات الصفة الطبيعية في البحر كهياج البحر الصواعق في البحر أي أنها ذات مصدر ومنشأ طبيعيين.

ب. مخاطر في البحر:

ومن تسميتها فإن مصدرها ومنشأها ليس طبيعياً ومن أمثلتها التصادم البحري، لصوص البحر، القراصنة،

الحرب، وغيرها من المخاطر التي ليس مصدرها طبيعياً.

ج. المخاطر المختلطة:

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

الخطر البحري في التشريع الجزائري:

أما في التشريع الجزائري فقد عرف الخطر على أنه "كل حادث بحري غير متوقع ينشأ بفعل البحر أو على سطح البحر ولو لم يكن سببا في وقوعه".

لقد نص المشرع الجزائري في قانون التأمينات على الأضرار المادية التي قد تصيب البضاعة المشحونة أو السفينة، أو كليهما معا الناتجة عن الحوادث المباغثة أو "القوة القاهرة" أو الأخطار البحرية طبقا لشروط العقد المحددة، كما تشمل جميع المخاطر التي تلحق بالمؤمن له الذي قد يكون مالك السفينة أو مجهزها، أو الشاحن للبضاعة، وتشمل أيضا الخسائر الناجمة عن تصادم السفينة بأخرى أو بأي جسم بحري آخر ثابتا أو متحركا، كما يغطي المؤمن الإسهام في الخسائر العامة والتكاليف المساعدة لإنقاذ الأموال المؤمن عليها إلا إذا نجم عنه خطر مستبعد في التأمين أي تلك المصاريف الضرورية والمعقولة المنفقة قصد حماية الأموال المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع أو التخفيف من آثاره يعني بعبارة :
"البضائع المشحونة" البضائع المنقولة."

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 وموئن، وأي 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 تفرغها في ميناء الوصول. وحينما 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 غالبا 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... الخ.

أنواع التأمين البحري - :

لا يقتصر التأمين البحري على البضاعة، بل يشمل الأطراف الثلاثة للإرسالية البحرية وهي:
التأمين على السفن : ويشمل التأمين على جسم السفينة وأجهزتها وآلاتها وأدواتها وموئنها وجميع معداتها اللازمة للملاحة؛

□ **التأمين على البضائع** : ويشمل السلع ولا يشمل الممتلكات الشخصية أو الموئن التي تخصص للاستعمال على ظهر السفينة؛

التأمين على النولون : وتشمل 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 الإيجار (رحلة واحدة، عدة رحلات، مدة زمنية محددة، أو تأجير سفينة عارية).

التأمين على الركاب : وهنا يكون مجهز السفينة مسؤولاً ومسؤولية مدنية عن حياة المسافرين ضد الإصابات وحالات الوفاة، وعن ما يحملونه من أمتعة ثمينة ولوحات فنية لعرضها في معارض دولية.

3. الخسائر البحرية:

تتلخص أنواع الخسائر التي تتعرض لها البضائع عند نقلها في وسيلة نقل في نوعين رئيسيين هما الخسائر الكلية والخسائر الجزئية.

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 إلي نوعين هما:

1. **الخسارة الكلية الفعلية** : ويقصد 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 علي 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 القراصنة.

2. **الخسارة الكلية التقديرية** : 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، ومن أمثلة ذلك : ترك السفينة والبضاعة بسبب زيادة مصاريف إنقاذها عن قيمتها بعد الإنقاذ. ترك البضائع في حالة استحالة إتمام إرسالها إلى المكان المحدد، مثل حالة صدور أمر قضائي بالحجز على السفينة واحتمال بيع البضائع المحملة عليها وفاء لدين مستحق على مالك السفينة. ومن المنطقي أن تنتقل ملكية أو المصلحة التأمينية على السفينة أو البضائع التي وقع لها حادث مؤمن منه وتم تعويض المؤمن له عنها بخسارة كلية تقديرية إلى المؤمن، ذلك لأنه من غير المنطقي أن يحتفظ المؤمن له بهذه السفينة أو بتلك البضائع ثم ينتظر أن يعوضه المؤمن عنها تعويضاً كاملاً.

ب. **الخسائر الجزئية** : أي خسارة بخلاف الخسارة الكلية تعتبر خسارة جزئية. وقد جرى العرف علي إطلاق لفظ **العوارية** عليها، وتنقسم إلي نوعين:

1. **الخسائر الجزئية العامة (الخسائر المشتركة)** : وهي 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. 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. أو عند هياج البحر واحتجزت السفينة في منطقة صخرية وعجز الربان علي تعويمها باستخدام معداتها الخاصة، واستعان بإحدى قاطرات الإنقاذ لتعويم السفينة، مصاريف الإنقاذ هذه تعتبر خسارة جزئية عامة. ونظراً لأن الخسارة الجزئية العامة تتم لتحقيق مصلحة الجميع، فإن العدالة تقتضي بأن توزع هذه الخسائر علي 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.

2. **الخسائر الجزئية الخاصة** : وهي أي خسارة جزئية للشيء موضوع التأمين نتيجة لخطر مؤمن ضده، والتي لا تكون خسارة عامة، أي تكون تلفاً أو فقد جزء من الشيء موضوع التأمين نتيجة لوقوع حادث، ومن أمثلتها : 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 هي التي تحدث بصفة عرضية نتيجة حادث مؤمن منه، وذلك بعكس الخسائر الجزئية العامة فإنها تحدث بصفة اختيارية متعمدة، 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، وتطبق 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

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 والكيماوية، الأثاث، المنسوجات، الزجاج، التجهيزات المكتبية والإلكترونية، بينما تغطي تحت الفئة (B) البضائع غير القابلة للضرر في مظهرها الخارجي كالبضائع المغلفة، المعدات الثقيلة، معدات المقاولين، أما الفئة (C) فتغطي حماية أقل من B ، وتستعمل عادة للبضائع 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 فيجرى عادة كتأمين تكميلي منفصل ضمن شروطه وأسعاره الخاصة.

وتتمثل عناصر البنود المعهدية للشحن (Institute Cargo Clauses ICC) في:

أ. **مجموعة C:** تتضمن مخاطر الحريق أو الانفجار، الخسارة العامة والتصادم الناتج عن الخطر المشترك، الجنوح أو الغرق أو الارتطام في القعر أو انقلاب السفينة أو المركب، انقلاب أو خروج واسطة النقل البرية عن السكة، اصطدام أو تماس السفينة أو المركبة، التفريغ الاضطرابي للبضاعة في ميناء استغاثته، تضحيات الخسارة العامة، رمي البضاعة في البحر.

ب. **مجموعة B:** تتضمن **مخاطر المجموعة C** ، بالإضافة ل: الزلازل، البراكين والصواعق، اكتساح الأمواج العالية للبضاعة على السطح، تسرب ماء البحر أو البحيرة أو النهر إلى داخل عنابر السفينة أو المركب أو واسطة النقل أو الحاوية أو محل الخزن، الخسارة الكلية لأي وحدة تغليف تفقد من على السفينة، أو تسقط أثناء التحميل أو النقل أو التفريغ.

ج. **مجموعة A:** وتغطي هذه الشروط جميع الأضرار والخسائر والتي من المحتمل أن تصيب البضائع أثناء نقلها من مخزن المصدر في بلد المنشأ إلى مخزن المستورد وهي تشمل: **مخاطر المجموعة B** ، بالإضافة ل: السرقة والسلب وعدم التسليم، الخسارة الكلية و/أو الجزئية لأي وحدة تغليف تفقد من على ظهر السفينة أو المركبة أو تسقط أثناء الشحن أو المناقلة أو التفريغ، التلوث بسبب بضاعة أخرى، التخريب بسبب أي شخص (فعل ضار)، لقرصنة، الكسر.

د. **الاستثناءات:** وهي مخاطر لا تخضع لتغطية التأمين، منها: سوء التصرف العمدي للمؤمن له، النضح أو الفقد الاعتيادي أو الإهلاك، عدم ملاءمة أو كفاية التغليف أو التستيف، العيب الذاتي والأصيل للبضاعة المؤمن عليها، التأخير، افلاس أو عجز مالك السفينة/الناقل، الأخطار النووية أو الإشعاعية، عدم الصلاحية للإبحار وعدم الملاءمة.

ه. **تغطيات تأمينية خاصة:** مثل الأعمال الإرهابية، الحروب، الاضطرابات في الميناء أو على السفينة، وهي قابلة للتأمين بشكل منفصل في بوليصة التأمين.

5. كيفية إجراء التأمين البحري

لا يتم إبرام عقد التأمين على النقل البحري للبضائع بين المستأمن (الشاحن أو وكيله) وبين المؤمن (شركة التأمين) مباشرة، بل لابد 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 مكتتب التأمين) بالتوقيع على الطلب، ومنذ هذه اللحظة يعرف هذه المستند باسم مذكرة التعاقد التأميني (إشعار تغطية تأمينية المؤقت) 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 للشيء موضوع التأمين عن مدة عقد التأمين، ويجب أن يتناسب قسط التأمين مع جسامته 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، خطورة المسار الملاحي المؤمن، درجة تعرضها للمخاطر المؤمن ضدها، نوع التغطية التأمينية المطلوبة لها، كما أنه إذا كان هناك جزء من الخسارة يتحملة 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، فالألات أقل تعرضاً للتلف من السلع الاستهلاكية، 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** : وهي 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، وإجراءات الجمركة... إلخ، بالإضافة إلى الأعباء التي تتطلبها عملية تحصيل مبلغ التأمين.

9. **مبلغ التأمين (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 (Préacheminement) + مصاريف تغليف النقل الدولي + رسوم جمركة التصدير (Dédouanement export)

- تسليم بجانب السفينة FAS = FCA + مصاريف التقريب (Rapprochement)

- تسليم فوق السفينة (FCA) = FAS + مصاريف الشحن (THC) (Charges Terminal Handling)

- 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:

$$t(1+m). CFR / 1-t. (1+m)$$

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، ويمكن 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.

المصطلحات التجارية المستخدمة:

-تسليم البضاعة في المصنع EXW Ex Works

-تسليم البضاعة دون التعهد بالنقل FCA Free Carrier

-تسليم البضاعة بجانب السفينة في ميناء الشحن FAS Free Along Side Ship

-تسليم البضاعة فوق ظهر السفينة في ميناء الشحن FOB Free On Board

-تسليم البضاعة خالصة النولون في ميناء الوصول CRF Cost and Freight

-تسليم البضاعة خالصة النولون والتأمين في ميناء الوصول CIF Cost Insurance and Freight

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 الآجال القانونية هاتفيا أو خطيا، 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 كاملا، 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.

