

تأثير التأمين البحري على القطع البحرية التجارية العراقية (دراسة استطلاعية في الشركة العامة للنقل البحري))

الباحث :علي عبد الكاظم عاشور أ.د. زينب شلال عكار

جامعة البصرة ، كلية الإدارة والاقتصاد ، قسم إدارة الاعمال .

zaenab.akaer@uobasrah.edu.iq aliashoorcap@gmail.com

المستخلص :

الهدف من البحث تسليط الضوء على تأثير التأمين البحري في القطع البحرية التجارية العراقية التي تعود إلى الشركة العامة للنقل البحري لتوضيح نسبة الفائدة من توفير التأمين البحري والذي يقلل من الخسائر البحرية ، ولتحقيق اهداف البحث قام الباحث بوضع المخطط الفرضي، والذي يبين طبيعة العلاقة بين متغيرات البحث الرئيسية وهي المتغير المستقل (التأمين البحري) ، و المتغير التابع (إدارة القطع البحرية) ، علماً أن الشركة العامة للنقل البحري تمتلك ستة سفن تجارية تنقل مختلف البضائع ، وأن المجتمع الكلي لأفراد الشركة هم (1230) فرداً والافراد العاملين في السفن التجارية (390) فرداً وبناء على ذلك كانت عينة البحث (194) فرداً تم توزيع لهم استمارة الاستبيان ، فقد اعتمد الباحث على البرامج الاحصائية (SPSS.V.23 ، EXCEL 10.V) في تحليل بيانات الاستبانة ، و قد توصلت نتائج التحليل الاحصائي الى قبول الفرضية التي تهدف لعلاقة الارتباط والتأثير بين المتغير المستقل (التأمين البحري) والمتغير التابع (إدارة القطع البحرية) .

الكلمات المفتاحية:- تأمين المسؤولية المدنية، الاخطار البحرية، الخسائر البحرية ، إدارة وتنظيم القطع البحرية ، التصنيف البحري .

The impact of marine craft on Iraqi commercial marine pieces

an exploratory study in the General Company for Maritime Transport

Researcher Ali AbdulKadeem Ashour Prof. Zainab Shalal Akkar
**University of Basrah, College of Administration and Economics,
Department of Business Administration**

Abstract:

The aim of the research is to highlight the impact of marine craft in the Iraqi commercial marine pieces that belong to the General Company for Maritime Transport to clarify the interest rate of providing marine insurance, which reduces marine losses, and to achieve the objectives of the research, the researcher developed the hypothesis scheme, which shows the nature of the relationship between the main research variables, which is the independent variable (marine insurance), and the dependent variable (marine pieces management), noting that the General Company for Maritime Transport owns six commercial ships transporting Various goods, and that the total community of the company's members are (1230) individuals and individuals working in commercial ships (390) individuals and accordingly the research sample was (194) individuals were distributed to them questionnaire form, the researcher relied on statistical programs (SPSS. V.23, EXCEL V.10) in the analysis of the resolution data, and the results of the statistical analysis have reached the acceptance of the hypothesis that aims at the relationship of correlation and effect between the independent variable (marine insurance) and the dependent variable (marine management of marine craft).

Keywords: - Civil liability insurance, marine risks, marine losses, management and organization of marine assets, maritime classification.

المقدمة:

يهتم التأمين البحري بالتغطية التأمينية على الكوارث والحوادث البحرية فضلاً عن تقاسم الخسائر البحرية الناتجة من الاخطار الملاحية (Hymes, ix : 2013, et al.) , وينبغي الاعتراف بأن معظم الحوادث البحرية مرتبطة بالأفراد اي ما يقارب بنسبة 85% من الحوادث والخسائر البحرية ناتجة عن اخطاء بشرية ، ويترتب على ذلك التركيز على العنصر البشري للحد من الاصابات والتلوث و تقليل الحوادث والوقاية من المخاطر وذلك من خلال جعل الافراد مدعومين بأساس قوي من القواعد واللوائح والمعايير التي يحتاجها الافراد لرفع مهاراتهم ، وتجاوز اساليب التدريب التقليدية وجعل التدريب في العمليات البحرية قائم على التفاعل المتوازن بين الإدارة وبيئة العمل لتكون مطابقة لمعايير إدارة السلامة الدولية (Thomas, ISM code) (1 : 2017, et al.) ، وتؤدي حوادث السفن المبحرة إلى خسائر في الارواح وتلوث البيئة و خسائر اقتصادية؛ لذا يتطلب فهم ومعرفة لماذا تحدث هذه الحوادث ومن خلال مجموعة كبيرة من الادبيات في المجال البحري التي ساعدت في وصفها لتحليل المخاطر والعواقب الناتجة عن المخاطر فضلاً عن استعمال اساليب تقييم سلامة الملاحة من خلال تطبيق معايير وقواعد السلامة الصادرة من المنظمة البحرية الدولية (Rawson, et al. , 2021: 757) (IMO) ولقد طورت شركات التأمين البحري بوضعها نظاماً مستقلاً لعمليات التفتيش على بدن ومعدات القطع البحرية التي تطلب التغطية التأمينية في الوقت الحاضر لمعرفة كفاءة القطع البحرية وصلاحياتها للملاحة من خلال جمعيات وهيئات التصنيف التي تلعب دوراً مهماً في شبكة الامان ، إذ تقوم هيئات التصنيف بتطبيق المعايير الفنية لتصميم وبناء القطع البحرية ونظراً لأهميتها للسلامة فقد تم الاعتراف بها من قبل المنظمة البحرية الدولية (IMO) واتفاقية سلامة الارواح في البحر (SOLAS) واتفاقية خط التحميل ، وتعتبر هيئات التصنيف منظمة مستقلة جذابة لأصحاب السفن الذين يهتمون بالسلامة البحرية؛ لذا يعد شرط اساسي لقبول التغطية التأمينية وجود تصنيف للقطع البحرية والذي يطبق معايير السلامة الدولية في القطع البحرية (Knapp, 2004: 13)

1.1: الاطار العام للدراسة (المنهجية) :-

1.11: مشكلة البحث:-

إن توفر متطلبات السلامة البحرية قد يساعد في تقليل المخاطر وليس الغائها؛ لذا يجب على الافراد العاملين في القطع البحرية اجراء تدابير الرقابة والوقاية من المخاطر من خلال أنشاء برامج لإدارة المخاطر ويتضمن تشكيل فريق عمل (لإدارة الخطر وتحديد الخطر والتحكم في الخطر ويجب السيطرة على الخطر) من خلال اجراء التدريبات الكافية وتحديد الواجبات والمسؤوليات وتصميم أنظمة عمل أمنة تشمل تدابير الوقاية الإدارية (wsh,2009:6) ، كما تلعب الملاحة البحرية دوراً مهماً في حياة الامم فيما يتصل بحركة القطع البحرية وتسييرها في البحار واذا تطرقنا عن القطع البحرية و عن الاخطار البحرية فلا يمكننا أن نستغني عن عنصر الأمان ألا وهو التأمين البحري فقد ارتبط ظهور التأمين البحري بالرغبة بالإحساس بالأمن والامان وهما الامل الذي يراود الانسان منذ بدء الخليقة (خويرة،2008: 1) وقد تتعرض القطع البحرية التجارية للحوادث والاصابات على الرغم من توافر التأمين البحري ، ولكن تكمن مشكلة البحث في اصابة الطواقم البحرية إلى جانب تعرض القطع البحرية للحوادث والاضرار المادية والاطار البحرية الناتجة عن الاهمال في الالتزام بشروط التأمين اضافة إلى التقصير في تطبيق إجراءات السلامة البحرية التي تؤدي الى وقوع حوادث بحرية ، إلى جانب عدم الالتزام من قبل الطواقم البحرية بالخطط الوقائية والارشادات والتعليمات الصادرة من قبل الإدارة العليا وبالتالي يواجه الافراد في القطع البحرية حوادث واصابات بفعل ظروف العمل نفسها أم بفعل تأثيرات خارجية .

وبناءً على ما تم طرحه تحدد التساؤلات أدناه :-

- هل هناك علاقة ارتباط وتأثير بين تأمين المسؤولية المدنية وإداره القطع البحرية ؟
- هل هناك علاقة ارتباط وتأثير بين الاخطار البحرية وأدرة القطع البحرية ؟
- هل هناك علاقة ارتباط وتأثير بين الخسائر البحرية وإدارة القطع البحرية ؟

2.1.1: اهداف البحث :-

- يتفق الباحثون في الدراسات السابقة على أن أهداف البحث يعتمد على التساؤلات المقدمة في مشكلة البحثية ونتيجة لذلك يمكننا تقديم الاهداف الآتية :
- التعرف على طبيعة العلاقة بين تأمين المسؤولية المدنية وإدارة القطع البحرية.
 - التعرف على طبيعة العلاقة بين الاخطار البحرية وإدارة القطع البحرية.
 - التعرف على طبيعة العلاقة بين الخسائر البحرية وإدارة القطع البحرية .

3.1.1: أهمية البحث :-

- العمل على تعزيز قدرة الطواقم البحرية من تقييم المخاطر وسرعة مكافحة الاخطار قبل تفاقمها .
- التأكيد على تحديد وإدارة المخاطر التي تواجه الطواقم البحرية والتي تهدد سلامة وأمن القطع البحرية
- بناء نموذج مقترح يوضح طبيعة العلاقة بين التأمين البحري وإدارة القطع البحرية ليتم بعدها تسليط على نقاط الضعف التي ظهرت من خلال التحليل الاحصائي لمتغيرات البحث .

4.1.1: مجتمع وعينة البحث :-

يتم تحديد حجم العينة بالاعتماد على الجدول الاحصائي (Krejcie & Morgan,1970:607)، فقد بلغ عدد الافراد الكلي في القطع البحرية العائدة للشركة العامة للنقل البحري (390) فرداً، في حين بلغ عدد العينة (194) فرداً من الطواقم البحرية .

5.1.1: حدود البحث :-

1. حدود مكانية :-

تمثل مجتمع الدراسة بالقطع البحرية العراقية التي تمتلك تأمين بحري والمتضمنة سفن نقل البضائع العامة .

2. حدود زمانية :-

تمثلت بالفترة التي تتراوح من تاريخ (2022/2/20) و لغاية المدة المقررة لالتهاء حسب التعليمات الوزارية .

3. حدود بشرية :-

وتشمل مجتمع وعينة الدراسة الحالية الافراد العاملين في القطع البحرية العراقية (الطواقم البحرية).

6.1.1: وسائل جمع البيانات :-

تم الاعتماد من قبل الباحث على في جمع المعلومات والبيانات المطلوبة للبحث الحالي على (الاطاريح والبحوث والمقالات والرسائل والكتب والمواقع الالكترونية) ذات الصلة بمتغيرات البحث الرئيسية والفرعية والتي سيستفاد منها في تغذية الاطار النظري للبحث .

أما الاطار الاحصائي فقد قام الباحث بأعداد قائمة فحص وتوزيعها على عينة البحث لتحديد المشكلة، فضلاً عن استمارة الاستبانة التي شملت عدداً من الاسئلة والبالغ عددها (20) سؤالاً ، فقد أعتمد البحث في ذلك على المقياس الخماسي (Likert)) (أتفق تماماً"5" ، أتفق"4" ، محايد"3" ، لا أتفق"2" ، لا أتفق تماماً"1")) ، وتم توزيعها على عينة البحث لغرض الحصول على البيانات المطلوب تحليلها إحصائياً بواسطة البرامج الاحصائية (23.SPSS.V, EXCEL V.10) لتغطية الاطار الاحصائي ، والجدول في أنه يوضح المقاييس التي اعتمد عليها في البحث الحالي.

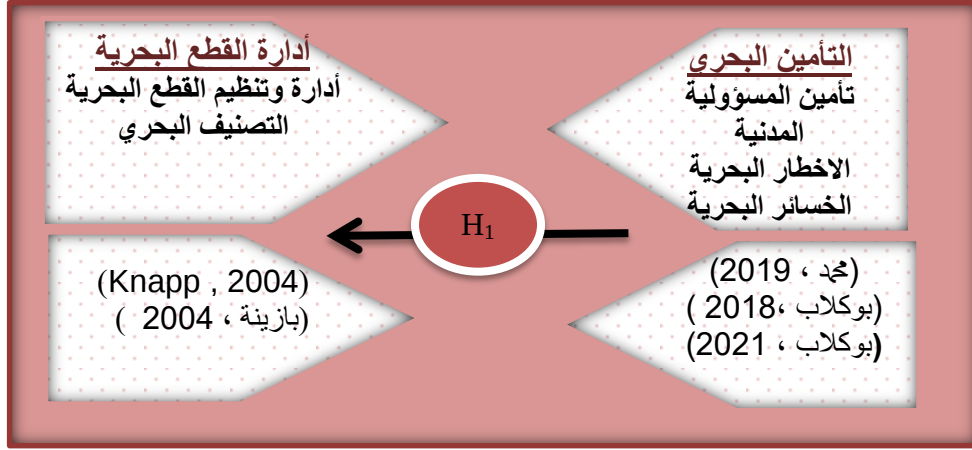
جدول (1-1) فقرات قياس الاستبانة

المتغيرات الرئيسية	المتغيرات الفرعية	الفقرات	المقياس المعتمد
التأمين البحري	• تأمين المسؤولية المدنية • الاخطار البحرية • الخسائر البحرية	(1- 4) (5- 8) (9- 12)	محمد ، 2019 : 21 بوكلاب ، 2018 : 27 بوكلاب ، 2021 : 185
أدارة القطع البحرية	• أدارة وتنظيم القطع البحرية • التصنيف البحري	(13- 16) (17 – 20)	بازينة ، 2004 : 23 Knapp ، 2004 : 14

المصدر: من أعداد الباحث بالاعتماد على المصادر أنفأ.

7.1.1: مخطط البحث الفرضي :-

بالاستناد على الادبيات و الدراسات السابقة والمتفقة مع معطيات البحث ، توصل الباحث إلى تحديد ابعاد المتغير المستقل (التأمين البحري) في ثلاثة ابعاد هي (تأمين المسؤولية المدنية ، الاخطار البحرية ، الخسائر البحرية) و أما المتغير المعتمد (إدارة القطع البحرية) فقد تألف من بعدين وهما (أدارة وتنظيم القطع البحرية ، التصنيف البحري) ، وبناءً على ذلك تم تصميم مخطط البحث الفرضي في الشكل الموضح أدناه .



الشكل (1-1) مخطط الفرضي للبحث

الشكل : من أعداد الباحث بالاعتماد على المصادر المشار إليها

8.1.1: صياغة فرضية البحث :-

فرضية الوجود الرئيسة H_{11} : توجد علاقات ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين المتغير المستقل التأمين البحري و المتغير التابع ادارة القطع البحرية.

فرضية العدم الرئيسة H_{01} : لا توجد علاقات ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين المتغير المستقل التأمين البحري و المتغير التابع ادارة القطع البحرية.

و تفرعت من هذه الفرضية عدة فرضيات فرعية :

فرضية الوجود الفرعية الاولى H_{11a} : توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين تأمين المسؤولية المدنية و إدارة القطع البحرية.

فرضية العدم الفرعية الاولى H_{01a} : لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين تأمين المسؤولية المدنية و إدارة القطع البحرية.

فرضية الوجود الفرعية الثانية H_{11b} : توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين الاخطار البحرية و إدارة القطع البحرية.

فرضية العدم الفرعية الثانية H_{01b} : لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين الاخطار البحرية و إدارة القطع البحرية.

فرضية الوجود الفرعية الثالثة H_{11c} : توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين الخسائر البحرية و إدارة القطع البحرية.

فرضية العدم الفرعية الثالثة H_{01c} : لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين الخسائر البحرية و إدارة القطع البحرية.

2.1: الدراسات السابقة :-

من الجدير بالذكر التطرق إلى الدراسات السابقة ذات الصلة بالمتغيرات الرئيسة والفرعية ليتم تغطية الاطار النظري؛ لذلك سوف نعرض بعض من الدراسات السابقة ذات الصلة .

الجدول (2-1) بعض من الدراسات السابقة

عنوان الدراسة	المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع
إسم الباحث والسنة	نوهة ووحيد، (2016)
المشكلة	تطرقت الدراسة الى إشكالية ما مدى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.
منهج ومكان الدراسة	المنهج الوصفي.
مجتمع وعينة الدراسة	شركات النقل البحري الجزائرية، الجزائر.
متغيرات الدراسة	المسؤولية المدنية و الناقل البحري.
أهداف الدراسة	يهدف الباحثان لمعرفة مسؤولية الناقل البحري للبضائع وأثار المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع.
أهم الاستنتاجات	● عقود النقل البحري للبضائع من ضمن العقود بالغة الأهمية نظراً لارتباطها بالاقتصاد العالمي. ● يجب وجود توازن بين مصالح الدول الشاحنة و الناقلة. ● من الجانب التطبيقي؛ فلا يعد الناقل مسؤولاً إلا أثناء إبرام عقد النقل البحري الذي يتم بين الشاحن و الناقل الذي يلتزم بمقتضاه بنقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول مراعيّاً كافة الالتزامات.
مدى التشابه معها والافادة منها	● اتفقت تلك الدراسة مع العديد من الدراسات علي أهمية التأمين البحري ودوره في الملاحة البحرية. ● يتم الاستفادة من التشعب الكبير ضمن الدراسة للتأمين البحري والتأكيد على الناقل البحري.
أوجه الاختلاف	ركزت الدراسة السابقة على جانب التأمين البحري والتأكيد على كل الاتفاقيات الدولية البحرية التي ارتبطت بالموضوع ولم تحدد موضوع آخر، عكس الدراسة الحالية والتي أهتمت بكلا من التأمين البحري والسلامة البحرية.

DEVELOPMENT OF MARITIME MANAGEMENT AND MARITIME ECONOMICS تطوير الإدارة البحرية والاقتصاد البحري .	عنوان الدراسة
Demirel,(2019)	اسم الباحث والسنة
يعد الشحن البحري من اهم عناصر الاقتصاد العالمي؛ ولكن يجب ان يتم التخطيط له على اساس اقليمي ويجب أن يتم تنفيذه على اساس محلي؛ لذا يعد الشحن البحري عمل محفوف بالمخاطر لأصحاب السفن ويجب اعطاء أولوية عالية لتقييم المخاطر البحرية بشكل عام.	المشكلة
إتبع الباحث المنهج الوصفي، الهند.	منهج ومكان الدراسة
سفن نقل البضائع التجارية في المياه الهندية.	مجتمع الدراسة
الإدارة البحرية والاقتصاد البحري.	متغيرات الدراسة
تهدف الدراسة الى تقييم مستقبل الإدارة البحرية والاقتصاد البحري تحت تأثير العنصر الرقمي.	اهداف الدراسة
● نتيجة للتحسين والتطوير التكنولوجي؛ يتغير الشحن بسرعة وأصبحت أعمال الشحن أكثر تقنية وتتطلب مهارات إدارية وإجراءات وعملية ذات مهارات عالية ومتخصصة. ● أصبح نقل الحاويات مهماً جداً كما أن عدد محطات الحاويات ساعد في ازدهار النقل البحري.	اهم الاستنتاجات
تطرفت كلا من الدراسة السابقة والحالية إلى السفن التجارية التي ساعدت في ازدهار التجارة في قارة آسيا.	مدى التشابه معها والافادة منها
● اهتمت الدراسة السابقة بالسفن التجارية في القطاع البحري الهندي فقط ، بينما الدراسة الحالية اهتمت بالسفن التجارية والسفن الحربية وسفن الحفر والقطر في القطاع البحري العراقي. ● اعتمدت الدراسة السابقة المنهج الوصفي بينما الدراسة لحالية المنهج الاستطلاعي .	أوجه الاختلاف
التخلي في التأمين البحري	عنوان الدراسة
بوكلاب، (2021).	إسم الباحث والسنة
تكمن مشكلة الدراسة في التعرض بفعل الظروف الصعبة وحدوث المخاطر التي تسبب في أغلب الاحيان بأضرار جسيمة مثلاً تؤدي إلى فقدان الطواقم من جهة والخسائر المادية من جهة أخرى.	المشكلة
المنهج الوصفي، الجزائر.	منهج ومكان الدراسة
شركة التأمين البحري في الجزائر.	مجتمع وعينة الدراسة
التأمين البحري، الخسارة الكبيرة، التخلي.	متغيرات الدراسة
الهدف هو البحث عن وسائل تقلل من حجم الخسائر البشرية والمادية والتي تحدث أثر الحوادث البحرية.	أهداف الدراسة

تأثير التأمين البحري على القطع البحرية التجارية العراقية

● نظام التخلي هو طريق فعال وسهل وسريع للحصول على التعويض عند حدوث المخاطر الكبرى. ● نظام التخلي يعد طريق اختياري وللمؤمن له حق في اتباعه أو استبعاده. ● عند تطبيق نظام التخلي يؤدي إلى انتقال الملكية من المؤمن له إلى المؤمن، إذ يتم نقل ملكية ما تبقى من حطام السفينة إلى المؤمن.	أهم الاستنتاجات
قامت الدراسة السابقة بالتأكيد على نظام التخلي ودوره الفعال في مجال التأمين البحري إلى جانب التركيز على القطاع البحري .	مدى التشابه معها والافادة منها
التأكيد على شركات التأمين الجزائرية والتي تمثل مكان الدراسة في حين الدراسة الحالية أكدت على تأمين القطع البحرية العراقية.	أوجه الاختلاف
Real-Time Ship Management through the Lens of Big Data إدارة السفن في الوقت الحقيقي من خلال البيانات الكبيرة.	عنوان الدراسة
Plitsos & Varelas, (2022)	اسم الباحث والسنة
عندما يتعطل جزء من المحرك الرئيس بشكل غير متوقع، تخاطر السفينة بالبقاء خارج التاجير. يمكن أن يكون ضاراً جداً لشركة الشحن، حيث تنخفض إيرادات التاجير، بينما يؤدي استبدال قطعة الغيار فوراً إلى زيادة التكلفة.	المشكلة
إتبع الباحث المنهج التحليلي، أوروبا.	منهج ومكان الدراسة
مشروع بحث أوروبي.	مجتمع الدراسة
إدارة السفن، الوقت الحقيقي، البيانات الكبيرة.	متغيرات الدراسة
● مراقبة حالة السفن، تقليل تكاليف الصيانة. ● تحديد أعطال أجهزة الاستشعار فيما يتعلق بالقواعد المستندة. ● تحديد انتهاكات سياسة الشركة. ● مراقبة امتثال افراد الطاقم لسياسة الشركة . ● التقليل إلى أدنى حد من أعطال المحركات والمكائن التي تسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة.	اهداف الدراسة
من خلال هذا السيناريو تم معالجة التدفق والمراقبة وتحسين مسار السفن على البيانات الضخمة.	اهم الاستنتاجات
تتشابه الدراسة السابقة مع الدراسة الحالية بأنها تطرقت لأحد متغيرات الدراسة الحالية ألا وهو إدارة السفن.	مدى التشابه معها والافادة منها
● تختلف الدراسة السابقة عن الدراسة الحالية بأنها طبقت سيناريو باستخدام البيانات الكبيرة في حين الدراسة الحالية استخدمت قائمة الفحص والمقابلة المهيكلية والاستبانة. ● أعتمدت الدراسة السابقة على المنهج التحليلي في أوروبا وأما الدراسة الحالية فقد أعتمدت المنهج الاستطلاعي في العراق .	أوجه الاختلاف

الجدول: من أعداد الباحث بالاعتماد على المصادر المشار إليها .

2. الاطار النظري :-

في هذا الاطار سيتم التطرق إلى المتغير المستقل التأمين البحري من خلال الدراسات السابقة لغرض التعرف على مفاهيم التأمين البحري واهمية للقطع البحرية ، ومن ثم التطرق إلى الابعاد الفرعية (تأمين المسؤولية المدنية ، الاخطار البحرية ، الخسائر البحرية)، وكما سيتم التطرق الى المتغير التابع إدارة القطع البحرية وأبعاده الفرعية (إدارة وتنظيم القطع البحرية ، التصنيف البحري) .

1.2: التأمين البحري :-

1.1.2: مفاهيم التأمين البحري :-

يعد التأمين البحري عملية فنية قد تزاولها هيئات أو مؤسسات منظمة مهمتها جمع أكثر عدد ممكن من المخاطر المتشابهة وتحمل تبعاتها عن طريق المقاصة فيما بينهما ، ومقتضاه ذلك حصول المستأمن على عوض مالي يدفعه المؤمن في مقابل وفاء الاول ، بالقسط المتفق عليه في وثيقة التأمين البحري (الانصاري ، 2019 : 198)، و كما عرف (الهلباوي ، 2009 : 22) التأمين بأنه وسيلة اجتماعية اذ يقوم مجموعة من الافراد او الشركات التي تسمى مجموعة المستأمنين بنقل وتحويل الخطر الى طرف آخر يسمى المؤمن ليقوم المؤمن بتعويض قيمة الخسائر الناتجة عن الاخطار المغطاة في الوثيقة التأمينية مقابل دفع مبالغ مالي ، ويقوم المؤمن بضم الخسائر واستخدام اساليب التنبؤ الاحصائية لعمل تقديراتها المالية ، وبناءً على المفاهيم المختلفة للتأمين التي تهدف الى حماية الافراد وممتلكاتهم نرى أن التأمين البحري يشير إلى نفس الفكرة العملية التي تحمي الافراد و السفن وما تحمله على متنها من ممتلكات لتقادي الخسائر وتغطية الاخطار الناتجة من الكوارث البحرية أذ يعتبر العمل في البحار عمل غير أمن يتطلب تغطية تأمينية (بهلولي ، 2015 : 22) ، وسيتم تعريف التأمين البحري وفقاً لرأي عدد من الباحثين كما موضح في الجدول في أدناه.

جدول (1-2) مفاهيم التأمين البحري

ت	الباحث والسنة	مفاهيم التأمين البحري
1	طه وبندق ، 2005: 18	عقد بمقتضاه يلتزم المؤمن بتعويض المستأمن عن الضرر الناشئ من خطر بحري مقابل دفع قسط معين.
2	شكري، 2009: 609	عقد تعويضي يلتزم المؤمن بموجبة إعادة المؤمن له لنفس وضعة المالي الذي كان عليه قبل وقوع الخطر لا أكثر و لا أقل ، عند أثبات تحقق الخطر المؤمن منه
3	عكار وسلطان ، 170: 2018	عقد قانوني شأنه شأن العقود القانونية الاخرى لا ينعقد الا بتوافر اركان انعقاده (التراضي ، السبب ، محل الشي) ، وكما عرف القانون المدني العراقي في الفقرة الاولى بالمادة (983) بأنه عقد يلتزم بموجبة المؤمن أن يعرض المؤمن له مبلغ من المال عن الشي محل التأمين عند حدوث خطر معين.
4	الانصاري ، 2019: 199	عقد يأخذ المؤمن على عاتقه طائفة معينة من الاخطار التي يخشى العاقدان احتمالية وقوعها أذ يرغب المؤمن له في الا يتحملها لوحده (منفرداً) فالمقابل يدفع المؤمن له قسط التأمين الى المؤمن .
5	Pak, 2020: 20	هو عقد تجاري بسيط التعامل يبرم بين طرفين (المؤمن والمؤمن له) ، إلا أنه يختلف عن عقود التأمين الأخرى بالدقة والوضوح اعتماداً على تطبيق مبدأ حسن النية أثناء تقديم البيانات الجوهرية في التعاقد .

المصدر : إعداد الباحث بالاعتماد على المصادر المشار إليها آنفاً.

وبناءً على ما تقدم يرى الباحث أن التأمين البحري عقد رضائي يبرم بين طرفين (المؤمن) من جهة والمؤمن له من جهة أخرى ، ويتضمن هذه العقد التزام المؤمن بتعويض المؤمن له بالخسائر المغطاة بالوثيقة التأمينية التي تقع على الشي المؤمن (محل التأمين) مقابل دفع قسط مالي يتفق عليه الطرفين أثناء التعاقد .

2.1.2 : أطراف عقد التأمين البحري:

يبرم عقد التأمين البحري بين طرفين هما المؤمن من جهة والمؤمن له (المستأمن) من جهة أخرى وأحياناً لا يبرم العقد مباشرةً بينهما ، بل يبرم مع افراد وسطاء في العقد (Wang, 2017: 28)

وقد بين الباحثين (شكري ، 2009: 733) و(سيف ، 2011: 56) واجبات والتزامات كلاً من المؤمن والمؤمن له ، وكما مبين في الجدول أدناه .

جدول (2-2) واجبات والالتزامات المؤمن والمؤمن له في عقد التأمين البحري

الالتزام المؤمن له في عقد التأمين البحري	الالتزام المؤمن في عقد التأمين البحري
● يلتزم المؤمن له بأشعار المؤمن بالأخطار البحرية وعددها ● الالتزام بإبلاغ المؤمن عند وقوع حادث بأسرع وقت ممكن قبل زوال آثار الحادث. ● ملزم المؤمن له بالتخفيف من آثار الحادث. ● أثبات وقوع الضرر بألشي المؤمن عليه . ● التزامه بالمحافظة على مصالح المؤمن . ● دفع قسط التأمين البحري المتفق عليه في الوقت والمكان المحدد. ● يتطلب من المؤمن له التعامل بحسن نية أثناء عملية التعاقد في التأمين البحري .	● يلتزم المؤمن بدفع التعويض عند تحقق الخطر المضمون في حدود مبلغ التأمين . ● المؤمن يلتزم بإرجاع النفقات التي أنفقها المؤمن له للتخفيف من آثار الحوادث . ● التعامل مع المؤمن له بحسن النية المطلقة . ● يلتزم بتعويض عن الخسارة المؤمنة ويترتب على التعويض أرجاع المؤمن له إلى نفس مركزه المالي قبل وقوع الخطر أي يعوض بمقدار خسارته الفعلية من دون زيادة أو نقصان . ● على المؤمن الالتزام بالوضوح وتجنب الغموض والابهام في تدوين البيانات وملئ شروط الوثيقة.

الجدول : من إعداد الباحث بالاستناد على المصادر المشار إليها آنفاً.

3.1.2: خطوات التعاقد في التأمين البحري :-

يرتبط التأمين البحري بالتجارة الخارجية بين الدول ولذلك فهناك إجراءات يقوم بها المؤمن له في عملية تعاقد التأمين البحري وينبغي أن تتسم بالبساطة والسرعة الممكنة لمساعدة المؤمن له ويمكن توضيحها في أدناه كما ذكرها (الهلباوي ، 2009 : 113)

- طلب يقدم من قبل المؤمن له بالتأمين البحري.
- إصدار أشعار التغطية من قبل المؤمن .
- تحديد سعر التأمين .
- إصدار وثيقة تأمين من قبل المؤمن .

4.1.2: مبادئ عقد التأمين البحري :-

عقد التأمين يستند على مبادئ أساسية كما بينها الباحثين (عبود وآخرون ، 2021: 98)

- **مبدأ العرض والقبول :-** هما عنصرين أساسيين أذ يتم الاتفاق بين طرفي العقد عندما يقدم أحدهما عرضاً والآخر يقبله .
- **مبدأ المصلحة التأمينية :-** يعد هذه المبدأ من المبادئ المهمة والاساسية في عقد التأمين الواجب توفرها وأن المصلحة التأمينية تمثل العلاقة الشرعية بين المؤمن له والشئ المؤمن عليه (محل التأمين) بحيث ينتفع المؤمن له بسلامته ويتضرر مادياً عندما يلحقه تلف أو خسارة ، ويشترط في المصلحة التأمينية أن يكون هناك شيء ملموس معرض للخطر البحري مثلاً (سفينة ، بضاعة ، اجرة شحن) وإن تربط المؤمن له علاقة مشروعة قانونية بالشئ محل التأمين ، وكما يجب أن يكون محل التأمين مشروع لا يخالف القانون والاعراف والآداب العامة في المجتمع .
- **مبدأ أهلية طرفي العقد:-** يجب توافر الاهلية بين أطراف العقد التأميني أن معظم الافراد البالغين لديهم أهلية قانونية للتعاقد باستثناء القاصرين أو المرضى نفسياً وعقلياً ليس لديهم أهلية للتعاقد .
- **مبدأ مشروعية الهدف:-** يعني أن يكون للعقد التأميني هدف مشروع وخلاف ذلك يكون العقد غير ممكن التنفيذ ولنفس السبب فإن قام المؤمن له بأحداث خسارة عمداً يعد عمل غير مشروع ومن ثم لا يدفع له التعويض.
- **مبدأ مشروعية الصيغة :-** يتبع عقد التأمين البحري لصيغة قانونية معينة قد تختلف تلك الصيغ بين شركات التأمين وبين دولة وأخرى؛ لذلك تدخل المشرع القانوني للدول بمفهوم وشروط عقد التأمين البحري.

5.1.2: تأمين المسؤولية المدنية :-

التأمين من المسؤولية تتجسد فكرة بوجود فرد ما يخشى أن يكون سبباً في أصابه الغير بضرر معين فيقوم بأبرام عقد تأميني ينقل فيه الخطر الى جهة تتحمل الخسائر

بحيث يؤمن الفرد نفسه من رجوع الأخيرين عليه وتحمله مسؤولية الضرر، ونص مفهوم التأمين من المسؤولية هو تحمل المؤمن الاضرار والخسائر التي تسبب بها المؤمن له باتجاه الغير مهما كانت نتائج تلك الخسائر (خويرة، 2008 : 9)، وأشار الباحثين (سلام وموسى ، 2010 : 315 - 316) الى أن تأمين المسؤولية المدنية هو غطاء تأميني ضد الآخر أي الطرف الثالث إذ إن الطرف الاول يمثل المؤمن له والطرف الثاني يمثل المؤمن والطرف الثالث هو الآخر ، إذ يتم أبرام عقد تأميني بين المؤمن (شركة التأمين) والمؤمن له ضد أخطار المسؤولية المدنية والذي يبين ويوضح الالتزامات وحقوق كلاً من المؤمن له والمؤمن الذي يقوم بدفع التعويض إلى الطرف الثالث (المتضرر) نتيجة الضرر الذي الحقة به المؤمن له ضمن حدود الاتفاق بين المؤمن والمؤمن له وكما يلتزم المؤمن له بدفع القسط المترتب عليه الى المؤمن ويهدف هذا النوع من التأمين :-

ولاً: حماية الآخرين من الاخطار والاضرار التي قد يتعرض لها الآخر في ممتلكاته أو شخصه وهذه الاضرار تؤدي الى زيادة الاعباء المالية .

6.1.2: الاخطار البحرية :-

الخطر هو خسارة مادية في الدخل أو الثروة محتملة الوقوع بسبب حادث معين (العامري ، 2014 : 17) لذا تعد الاخطار البحرية المحور الاساسي لوجود التأمين البحري، أذ يفترض التأمين البحري وجود خطر معين يسعى الفرد لحماية نفسه والتحصين ضد هذه الاخطار ، وهذا ما جعل عمل التأمين البحري متوقفاً على وجود الخطر ما والتعويض متوقفاً على وقوع حادث بحري وتحقق الخسائر البحرية ، وعلى هذا الاساس يمكن تعريف الاخطار البحرية بأنها مجموعة الاخطار التي تتعرض لها أطراف الرسالة البحرية (السفينة ، البضاعة ، أجرة الشحن) أثناء العمليات البحرية بسبب ظروف البحر أو أسباب أخرى تحدث خلال الرحلة البحرية ، ويمكن توضيحها بمعنى آخر الاخطار التي تتعرض لها السفينة وملحقاتها من معدات ومكائن وما تحمله على

متنها من بضائع مشحونة وأفراد الطاقم وكما يمتد الخطر البحري أحياناً الى البر أثناء تواجد السفينة في ارسفة الميناء أو في حالة الارساء والاقلاع من الموانئ البحرية(احمد ، 2009 : 23)

7.1.2: الخسائر البحرية :-

يقصد بالخسائر البحرية بأنها جميع الاضرار التي تحدث للسفن أو البضاعة وجميع الاموال والمصاريف التي أنفقت وصرفت على السفينة والبضائع سواء كانت الخسائر البحرية مصروفات أم أضراراً (القرني ، 2012: 277)، وقد عرفها الباحث(طه ، 2017 : 185) بأنها النقص في قيمة الممتلكات أو هلاكها وفناؤها نتيجة تعرضها لحادث معين ، وهذا ما اتفق عليه (طه ، 2018: 434) و (Abdel Hassan, et al.,2020: 137) بأن الخسائر البحرية هي كافة الاضرار التي تحصل للسفينة وما تحمله على متنها من بضائع وممتلكات.

2.2: أدارة القطع البحرية :-

1.2.2: أدارة وتنظيم القطع البحرية :-

تعد الادارة أهم أداة لتحقيق الاهداف والطموحات والوصول الى الغايات المطلوبة، إذ يعتمد فشل أو نجاح الشركات والوحدات البحرية مهما كان حجمها أو إمكانيتها المادية فمرجعها في النهاية الى الادارة فهي سبب النجاح أو الفشل ويمكن تعريف الادارة بأنها مجموعة من الأنشطة والاعمال التي تؤدي إلى الاستعمال الفعال والكفوء للموارد المتاحة لديها لتحقيق وإنجاز هدف أو مجموعة أهداف وبناء على المفهوم يمكننا توضيح العناصر الاساسية لإدارة القطع البحرية والمتمثلة في (بازينة ، 2004 : 16-17):

أولاً: الموارد المتاحة :- إذ تعتمد الإدارة في نجاحها على الاستعمال الكفئ والفعال لإدارة الموارد أدناه :

- الموارد البشرية : المتمثلة في الافراد العاملين في القطع البحرية (الطواقم).
- الموارد المادية : المتمثلة في القطعة البحرية وما تحمله على متنها من معدات والآلات ومكائن لتشغيلها.

● الموارد المالية : المتمثلة بالأموال التي تنفق وتصرف لتشغيل الموارد البشرية والموارد المادية من رواتب وأجور نقل واحتياجات للمكائن والآلات ووقود ومستلزمات كثيرة أخرى لتشغيل القطع البحرية .

ثانياً: تحقيق الاهداف :- تنطوي الإدارة على ضرورة تحقيق الاهداف التي ترغب بها الشركة المالكة والافراد العاملين في القطع البحرية وأن هذه الاهداف يتم تتميتها وتحقيقها بمواقع مختلفة من داخل القطعة البحرية (الطواقم البحرية*) ومن خارج القطعة البحرية (الشركة المالكة) .

ثالثاً: الانشطة الادارية :- يشير مفهوم الإدارة إلى مجموعة الأنشطة أي العمليات المتداخلة التي تبدأ من الإدارة العليا وتنفيذها من قبل الافراد العاملين في القطع البحرية . كما بينت (البزم، 2007 : 5) تعد الإدارة أنجاز لأهداف المنظمة بواسطة الافراد والموارد المتاحة الاخرى ومن خلال الوظائف الإدارية (التخطيط* ، التنظيم* ، القيادة* ، الرقابة*)

1.2.2:التصنيف البحري :-

عرف (Lagoni ,et al.,2007:5) التصنيف البحري بأنه هيئات غير حكومية تقدم الدعم الفني لتحديد درجة وترتيب القطع البحرية وتحديد الحالة التي اصبحت عليها

* الطواقم البحرية : هم الافراد الذين يعملون في القطع البحرية بموجب عقد عمل يربطهم بالشركة المالكة ، ويتكون الطاقم من الربان وضباط بحريين وضباط مهندسين وبحارة والطهارة وافراد الخدمة (أربوط ، 2018:26).

* التخطيط : هو الوظيفة الادارية الاولى التي تهتم بتوقع المستقبل واتخاذ افضل السبل لتحقيق وانجاز أهداف المنظمة (البزم، 2007:6).

* التنظيم : هو عكس الفوضى ويقصد به الوظيفة التي تمزج بين الموارد المتاحة للعمل (الموارد البشرية والموارد المادية) من خلال تصميم هيكل تنظيمي للصلاحيات والواجبات والمهام (البزم، 2007:7).

* القيادة : هي عبارة عن عملية تفاعلية بين القائد (الرئيس) والافراد (المرؤوسين) أذ يكون القائد فيها قادراً على التأثير الايجابي في سلوك ومشاعر الافراد لبلوغهم الغايات والصعاب وحثهم على تحقيق أهداف المنظمة بنجاح وبشكل متكامل (المكاوي، 2013:13).

* الرقابة :هي الحلقة الاخيرة من الوظائف الادارية وتمثل عملية التأكد من تنفيذ الخطط المعدة مسبقاً بدقة ومهاره عالية نحو تحقيق أهداف المرسومة ، والرقابة تساعد في الكشف والتنبيه بالأخطاء واتخاذ ما يلزم لمنع وقوع الخطر(عليان ، 2006 :194).

بعد عمليات الابحار وهذه الهيئات لا تهدف للربح فهي تقوم بأعمال المعاينة لتحديد الاعطال الفنية ، ويعني مصطلح "التصنيف" أن السفن مرتبة ومصنفة في فئات مختلفة من قبل هيئات وجمعيات التصنيف فقد كانت سابقاً الفئات تعتمد على حالة الهيكل والمعدات فيتم تصنيف الهيكل وفقاً لبنائه وحالته ويتم الإشارة إلى فئته بالأحرف الكبيرة (A، E، I، O، U) كما هو محدد في شهادة التصنيف وحسب درجة وحالة القطعة البحرية إما جيدة (G) أو متوسطة (M) أو سيئة (B) أما اليوم استبدلت بأرقام (من 1 إلى 3) فأصبحت مثلاً (1A) يعني بحالة جيدة وصالحة للملاحة البحرية ، وأن الهدف من تصنيف القطع البحرية هو التحقق من القوة الهيكلية والبدينية وسلامة الأجزاء الأساسية من البدن وملحقاته وموثوقية ووظيفة أنظمة الدفع والتوجيه وتوليد الطاقة وتلك الميزات والأنظمة المساعدة الأخرى التي تم تضمينها في القطع البحرية ، والتي لعبت دوراً حاسماً في تحسين وتأمين السلامة في صناعة الشحن الدولية بفضل المساحين المؤهلين تأهيلاً عالياً ومعرفتهم بالقطع البحرية والتكنولوجيا (Min, 2011:9) .

3. الاطار العملي :-

1.3: وصف متغيرات البحث:-

يتضمن المتغير المستقل (التأمين البحري) ثلاثة ابعاد فرعية (تأمين المسؤولية المدنية ، الاخطار البحرية ، الخسائر البحرية) حيث تناول البعد الفرعي تأمين المسؤولية المدنية من (Q-1Q4)) بينما البعد الثاني الاخطار البحرية من (Q-5Q8) ، والبعد الاخير الخسائر البحرية من (Q-9Q12) وإلى جانب ذلك تضمن المتغير التابع (إدارة القطع البحرية) بعدين هما (إدارة وتنظيم القطع البحرية ، التصنيف البحري) ، و تمثلت فقرات الاستبانة (4) اسئلة لكل بعد حيث أخذ البعد الاول من (Q-13Q16) ، في حين أخذ البعد الثاني التصنيف البحري من (Q-17Q20) .

2.3: التوزيع الطبيعي للبيانات:-

يعد التوزيع الطبيعي من شروط واجب توفرها لتحليل الارتباط وتحليل الانحدار للبيانات، ولتأكد من تحقق التوزيع الطبيعي للبيانات فسيتم استخدام اختبار Kolmogorov-Smirnov و اختبار Shapiro-Wilk ، أن فرضية العدم للاختبارين

تشير إلى أن البيانات تتوزع توزيعاً طبيعياً اما الفرضي البديلة تشير إلى أن البيانات لا تتوزع توزيع طبيعي وكانت نتائج الاختبار كما مبين في الجدول
جدول (3-1): التوزيع الطبيعي لإجاباتك العينة باستخدام
اختبار Kolmogorov-Smirnov واختبار Shapiro-Wilk

Shapiro-Wilk		Kolmogorov-Smirnov ^a		المحور
Sig.	Statistic	Sig.	Statistic	
0.131	0.913	0.220	0.926	تأمين المسؤولية المدنية
0.069	0.993	0.200	0.918	الاحطار البحرية
0.123	0.971	0.200	0.955	الخسائر البحرية
0.117	0.921	0.200	0.987	ادارة وتنظيم القطع البحرية
0.068	0.918	0.200	0.981	التصنيف البحري

الجدول: من اعداد الباحث بالاستناد على مخرجات (spss.v.23)

من الجدول (3-1) تتبين نتائج اختبار التوزيع الطبيعي لإجابات العينة ومن النتائج وبمقارنة قيمة sig لأبعاد التأمين البحري (تأمين المسؤولية المدنية ،الاحطار البحرية، الخسائر البحرية) وابعاد إدارة القطع البحرية (إدارة وتنظيم القطع البحرية ، التصنيف البحري)) مع مستوى المعنوية (0.05) نجد ان قيمة sig لجميع المتغيرات اكبر من قيمة مستوى المعنوية وهذا يدل على قبول الفرضية التي تشير إلى أن البيانات تتوزع توزيع طبيعي، وبذلك سيتم اجراء التحليلات الاحصائية التي تتطلب تحقق هذه فرضية .

3.3: الموثوقية :-

الموثوقية هي ثبات الاجابة في حالة اجراء الاختبار في فترات مختلفة على شرط ثبات جميع الظروف الاخرى وهناك شروط يجب التأكد منها للموثوقية مثل الاستقرار (Stability) و الاتساق الداخلي (internal-Reliability) و inter-observer consistency .

1.3.3: الموثوقية للبعد تأمين المسؤولية المدنية :-

يبين الجدول التالي نتائج اختبار الموثوقية (الصدق والثبات) للبعد التأمين المسؤولية المدنية

جدول (2-3) نتائج مقياس الصدق والثبات لفقرة تأمين المسؤولية المدنية

Cronbach's Alpha if Item Deleted	Squared Multiple Correlation	Corrected Item-Total Correlation	Scale Variance if Item Deleted	Scale Mean if Item Deleted	Variable
0.762	0.372	0.511	4.613	11.172	Q1
0.733	0.321	0.621	4.661	10.602	Q2
0.773	0.271	0.621	5.102	12.731	Q3
0.763	0.321	0.529	4.281	11.329	Q4
Reliability coefficient					
No of item=4 Cronbach's Alpha=0.728					

الجدول: من مخرجات (spss.v.23)

إن جميع الاسئلة الخاصة لبعء تأمين المسؤولية المدنية هي اسئلة هامه في قياس البعء اذا بلغت معاملات جميع قيم معامل Corrected Item-Total Correlation اكبر من (0.40) . كما يتضح وجود تقارب بين قيم معامل Cronbach's Alpha if Item Deleted وقيمة المعامل بشكل عام (0.728) وهذا يشير إلى الثبات في اجابات العينة.

2.3.3: الموثوقية لبعء الاخطار البحرية :-

الجدول الاتي يفسر نتائج اختبار الموثوقية (الصدق والثبات) لبعء الاخطار البحرية
جدول (3-3) نتائج مقياس الصدق والثبات لبعء الاخطار البحرية

Cronbach's Alpha if Item Deleted	Squared Multiple Correlation	Corrected Item-Total Correlation	Scale Variance if Item Deleted	Scale Mean if Item Deleted	variable
0.739	0.382	0.492	4.729	11.281	Q5
0.738	0.394	0.531	3.421	11.216	Q6
0.718	0.388	0.532	3.882	11.023	Q7
0.719	0.419	0.732	4.629	11.221	Q8
Reliability coefficient					
No of item=4 Cronbach's Alpha=0.722					

الجدول: من مخرجات (spss.v.23)

من الجدول في أعلاه يتبين أهمية الاسئلة الخاصة ببعد الاخطار البحرية لقياسه اذا بلغت معاملات جميع قيم معامل Corrected Item-Total Correlation اكبر من (0.40) القيمة الافتراضية لثبات الاجابة. ووجود تقارب بين قيم معامل Cronbach's Alpha if Item Deleted وقيمة المعامل بشكل عام (0.722) وهذا يشير لثبات اجابة العينة.

3.3.3 الموثوقية لبعد الخسائر البحرية :-

يتم توضيح نتائج اختبار الموثوقية (الصدق والثبات) لبعد الخسائر البحرية في الجدول ادناه.

جدول (4-3) نتائج مقياس الصدق والثبات لبعد الخسائر البحرية

Cronbach's Alpha if Item Deleted	Squared Multiple Correlation	Corrected Item-Total Correlation	Scale Variance if Item Deleted	Scale Mean if Item Deleted	variable
0.728	0.319	0.498	4.742	11.317	Q9
0.767	0.492	0.745	4.773	11.389	Q10
0.728	0.482	0.519	5.540	11.083	Q11
0.742	0.302	0.492	4.549	11.092	Q12
Reliability coefficient					
No of item=4 Cronbach's Alpha=0.842					

الجدول: من مخرجات (spss.v.23)

يتبين من الجدول أن جميع الاسئلة الخاصة لبعد الخسائر البحرية اسئلة ذات أهمية بقياس هذا البعد ، اذا بلغت معاملات جميع قيم معامل Corrected Item-Total Correlation اكبر من (0.40) القيمة الافتراضية لثبات الاجابة، كما تبين وجود تقارب بين قيم معامل Cronbach's Alpha if Item Deleted وقيمة المعامل بشكل عام (0.842) وهذا مؤشر لثبات اجابات عينة البحث.

4.3.3 الموثوقية إدارة وتنظيم القطع البحرية :-

لتوضيح نتائج اختبار الموثوقية (الصدق والثبات) لبعد إدارة وتنظيم القطع البحرية نقوم بالاتي.

جدول (5-3) نتائج مقياس الصدق لبعد إدارة وتنظيم القطع البحرية

تأثير التأمين البحري على القطع البحرية التجارية العراقية

Cronbach's Alpha if Item Deleted	Squared Multiple Correlation	Corrected Item-Total Correlation	Scale Variance if Item Deleted	Scale Mean if Item Deleted	variable
0.784	0.231	0.455	6.618	15.376	Q13
0.760	0.314	0.527	6.656	15.459	Q14
0.739	0.399	0.592	6.104	15.224	Q15
0.735	0.460	0.607	6.345	15.447	Q16
Reliability coefficient					
No of item=4 Cronbach's Alpha=0.788					

الجدول: من مخرجات (spss.v.23)

ظهر من الجدول أن جميع فقرات بعد إدارة وتنظيم القطع البحرية مهمة في وصف بشكل عام إذ بلغت جميع قيم معامل Corrected Item-Total Correlation لبعد إدارة وتنظيم القطع البحرية أكبر من (0.40) وهي القيمة الافتراضية للتحقق الثبات، كما ظهر وجود تقارب بين قيم معامل Cronbach's Alpha if Item Deleted وقيمة المعامل بشكل عام (0.788) وهذا يشير الى ثبات في اجابات العينة.

5.3.3 الموثوقية لبعد التصنيف البحري:-

من خلال الجدول يتم اختبار الموثوقية (الصدق والثبات) لبعد التصنيف البحري

جدول (3-6) نتائج مقياس الصدق لبعد التصنيف البحري

Cronbach's Alpha if Item Deleted	Squared Multiple Correlation	Corrected Item-Total Correlation	Scale Variance if Item Deleted	Scale Mean if Item Deleted	variable
0.719	0.377	0.501	5.763	11.112	Q17
0.783	0.219	0.494	5.530	11.233	Q18
0.773	0.336	0.537	4.731	11.447	Q19
0.749	0.383	0.582	4.632	11.362	Q20
Reliability coefficient					
No of item=4 Cronbach's Alpha=0.71901					

الجدول: من مخرجات (spss.v.23)

إن جميع فقرات التصنيف البحري تعد مهمة في وصف هذه البعد بشكل عام إذ بلغت جميع قيم معامل Corrected Item-Total Correlation لهذا البعد أكبر من (0.40)

. فضلاً عن وجود تقارب بين قيم معامل Cronbach's Alpha if Item Deleted وقيمة المعامل بشكل عام (0.719) وهذا يبين ثبات اجابة العينة.

4.3: الاستدلال الاحصائي واختبار الفرضيات :-

1.4.3: تقدير واختبار علاقه الارتباط :-

يعد تحليل الارتباط احد الاساليب الاحصائية المهمة في الاستدلال الاحصائي إذ يتم من خلالها تقدير علاقات الارتباط بين المتغيرات واختبارها للتأكد من معنويتها ودلالاتها الاحصائية ويعد هذا الاسلوب الخطوة الاولى لأجراء تحليل الانحدار ، وقد استعمل تحليل الارتباط لتقدير علاقة الارتباط بين ابعاد التأمين البحري (تأمين مسؤولية مدنية ،الاحطار البحرية، الخسائر البحرية)على متغير إدارة القطع البحرية وكما مبين في الجدول أدناه.

جدول (3-7) علاقة الارتباط بين ابعاد متغير التأمين البحري ومتغير إدارة القطع البحرية

المتغير	الفقرة	تأمين المسؤولية المدنية	الاحطار البحرية	الخسائر البحرية
ادارة القطع البحرية	معامل الارتباط	0.617	0.688	0.672
	Sig	0.000	0.000	0.000
	الوصف	قوية وطردية	قوية وطردية	قوية وطردية
	القرار	دالة احصائيا	دالة احصائيا	دالة احصائيا
	الترتيب	3	1	2

الجدول: من مخرجات (spss.v.23)

يبرز الجدول نتائج علاقة الارتباط بين ابعاد متغير التأمين البحري (تأمين المسؤولية المدنية ،الاحطار البحرية، الخسائر البحرية ،) ومتغير إدارة القطع البحرية ومن نتائج الجدول يتبين وجود علاقة طردية وقوية ذات دلالة احصائية بين متغير تأمين مسؤولية مدنية ومتغير إدارة وتنظيم القطع البحرية اذ بلغت قيمة معامل الارتباط (0.617) كما بلغت قيمة Sig=0.000 وهي اقل من مستوى المعنوية وهذا يعني معنوية معامل الارتباط وهذا يعني قبول فرضية الفرعية H_{11a} والخاصة بعلاقة الارتباط، كما يتضح من الجدول وجود علاقة ارتباط قوية وذات دلالة احصائية بين الاحطار البحرية و إدارة القطع البحرية إذ بلغت قيمة معامل الارتباط بين المتغيرين (0.688) كما بلغت قيمة (0.000=sig) وهي اقل من مستوى المعنوية (0.05) وهذا يعني قبول

الفرضية الفرعية H_{11b} والخاص بعلاقة الارتباط، كما يتضح من الجدول وجود علاقة ارتباط قوية وذات دلالة احصائية بين الخسائر البحرية و ادارة القطع البحرية اذ بلغت قيمة معامل الارتباط بين المتغيرين (0.672) كما بلغت قيمة (0.000=sig) وهي اقل من مستوى المعنوية (0.05) وهذا يعني قبول الفرضية الفرعية H_{11c} والخاص بعلاقة الارتباط.

2.4.3: تقدير واختبار علاقة التأثير:-

لاختبار مخطط البحث وتقدير علاقات التأثير بين المتغير المستقل والمتغير المعتمد تم استخدام تحليل الانحدار البسيط والمتعدد وكما مبين في ادناه.

1.2.4.3: تحليل الانحدار البسيط لمتغير تامين المسؤولية المدنية على متغير إدارة القطع البحرية

تم استعمال تحليل الانحدار البسيط لتقدير واختبار علاقته التأثير بين ابعاد متغير التأمين البحري (تامين المسؤولية المدنية، الاخطار البحرية، الخسائر البحرية)، كل على حدة وادارة القطع البحرية ويبين الجدول في أدناه نتائج الانحدار البسيط.

جدول (3-7) نتائج تحليل الانحدار البسيط بين متغير تامين مسؤولية مدنية ومتغير ادارة

القطع البحرية

المتغير	Beta	T	Sig.	Adjusted R Square	F	Sig.
(Constant)	0.193	15.740	0.000	0.423	13.193	0.000
تامين مسؤولية مدنية	0.283	5.180	0.000			

الجدول: من مخرجات (spss.v.23)

يبين الجدول نتائج تحليل الانحدار البسيط بين تامين المسؤولية المدنية كمتغير مستقل ومتغير ادارة و القطع البحرية كمتغير معتمد ومن نتائج الجدول يبين تأثير المتغير المستقل (تامين المسؤولية المدنية) بلغ (0.283) وهذا مقدار الزيادة في متغير تامين مسؤولية مدنية اللازمة لزيادة متغير ادارة القطع البحرية وتشير قيمة (0.000=sig) الى معنوية التأثير للمتغير المستقل على المتغير المعتمد، أن قيمة

معامل التحديد بلغت (0.423) وهذا القيمة تشير إلى تباين متغير المعتمد (ادارة القطع البحرية) و الذي فسره المتغير المستقل (تامين المسؤولية المدنية)، كما تظهر قيمة اختبار (F=13.193) وقيمتها الاحتمالية (sig=0.000) إلى معنوية النموذج المؤلف من المتغير ادارة القطع البحرية كمتغير معتمد ،وتامين المسؤولية المدنية كمتغير مستقل فضلاً عن الحد الثابت ، وهذا يعني قبول الفرضية الفرعية H_{11a} والخاصة بعلاقة التأثير.

2.2.4.3: تحليل الانحدار البسيط لمتغير الاخطار البحرية على متغير إدارة القطع البحرية:-

اجري تحليل الانحدار البسيط لتقدير واختبار علاقة التأثير بين متغير الاخطار البحرية كمتغير مستقل وادارة القطع البحرية كمتغير تابع وكما مبين في الجدول.

جدول (3-7) نتائج تحليل الانحدار البسيط بين متغير الاخطار البحرية كمتغير مستقل ومتغير ادارة القطع البحرية

المتغير	Beta	T	Sig.	Adjusted R Square	F	Sig.
(Constant)	2.621	10.642	0.000	0.532	17.549	0.000
الاخطار البحرية	1.742	5.732	0.00			

الجدول: من مخرجات (spss.v.23)

يبين الجدول نتائج تحليل الانحدار البسيط بين متغير الاخطار البحرية كمتغير مستقل ومتغير ادارة القطع البحرية كمتغير معتمد ومن نتائج الجدول نلاحظ تأثير المتغير المستقل بلغ (1.742) وهذا مقدار الزيادة في متغير الاخطار البحرية اللازمة لزيادة متغير إدارة القطع البحرية وتشير قيمة (sig=0.000) إلى معنوية التأثير للمتغير المستقل على المتغير المعتمد، أن قيمة معامل التحديد بلغت (0.532) وهذا القيمة تشير إلى تباين متغير التابع (ادارة القطع البحرية) و الذي فسره المتغير المستقل (الاخطار البحرية)، كما تظهر قيمة اختبار (F=17.549) وقيمتها الاحتمالية (sig=0.000) إلى معنوية النموذج المؤلف من المتغير ادارة القطع البحرية كمتغير معتمد و الاخطار البحرية كمتغير مستقل فضلاً عن الحد الثابت، وهذا يعني قبول الفرضية الفرعية H_{11b} والخاصة بعلاقة التأثير.

3.2.4.3: تحليل الانحدار البسيط لمتغير الخسائر البحرية على متغير إدارة القطع**البحرية:**

اجري تحليل الانحدار البسيط لتقدير واختبار علاقة التأثير بين متغير الخسائر البحرية كمتغير مستقل وإدارة القطع البحرية كمتغير معتمد .
جدول (8-3) نتائج تحليل الانحدار البسيط بين متغير الخسائر البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية

المتغير	Beta	T	Sig.	Adjusted R Square	F	Sig.
(Constant)	4.833	17.093	0.000	0.502	18.537	0.000
الخسائر البحرية	1.742	3.872	0.000			

الجدول: من مخرجات (spss.v.23)

يبين الجدول نتائج تحليل الانحدار البسيط بين متغير الخسائر البحرية كمتغير مستقل ومتغير إدارة القطع البحرية كمتغير معتمد ومن نتائج الجدول نلاحظ تأثير متغير (الخسائر البحرية) (1.742) وهذا مقدار الزيادة في متغير الخسائر البحرية اللازمة لزيادة متغير إدارة القطع البحرية وتشير قيمة (0.000=sig) إلى معنوية التأثير للمتغير المستقل على المتغير المعتمد، أن قيمة معامل التحديد بلغت (0.502) وهذا القيمة تشير الى تباين متغير المعتمد (إدارة القطع البحرية) و الذي فسره المتغير المستقل (الخسائر البحرية)، كما تظهر قيمة اختبار (18.537=F) وقيمتها الاحتمالية (0.000=sig) إلى معنوية النموذج المؤلف من المتغير إدارة القطع البحرية كمتغير معتمد و الخسائر البحرية كمتغير مستقل اضافة الى الحد الثابت، وهذا يعني قبول الفرضية الفرعية H_{11c} والخاصة بعلاقة التأثير.

3.3.4.3: تحليل الانحدار المتعدد لأبعاد متغير التأمين البحري على متغير إدارة**وتنظيم القطع البحرية:-**

اجريه تحليل الانحدار المتعدد لتقدير واختبار علاقة التأثير بين ابعاد متغير التأمين البحري كمتغيرات مستقلة وإدارة القطع البحرية كمتغير معتمد وكما مبين في الجدول الآتي .

جدول (3-9) نتائج تحليل الانحدار المتعدد بين متغيرات ابعاد التأمين البحري كمتغيرات ومتغير إدارة القطع البحرية

المتغير	Beta	T	Sig.	Adjusted R Square	F	Sig.
(Constant)	3.972	11.663	0.000	0.749	38.852	0.000
تأمين المسؤولية المدنية	0.472	4.603	0.000			
الاحطار البحرية	2.951	5.803	0.000			
الخسائر البحرية	1.732	4.843	0.000			

الجدول: من مخرجات (spss.v.23).

يبين الجدول نتائج تحليل الانحدار المتعدد بين ابعاد متغير التأمين البحري كمتغيرات مستقلة ومتغير إدارة القطع البحرية كمتغير معتمد ومن نتائج الجدول نلاحظ لزيادة متغير إدارة القطع البحرية ينبغي زيادة تأثير تأمين المسؤولية المدنية بمقدار (0.472)، والاحطار البحرية بمقدار (2.951) والخسائر البحرية بمقدار (1.732) كما يتبين من الجدول معنوية معاملات النموذج وهذا واضح من قيمة sig المقابلة للمعاملات اذا انها اقل من مستوى المعنوية البالغ (0.05)، أن قيمة معامل التحديد بلغت (0.75) وهذا القيمة تشير الى تباین متغير المعتمد (إدارة القطع البحرية) و الذي فسر المتغيرات المستقلة مجتمعه (تأمين المسؤولية المدنية ، الاحطار البحرية ، الخسائر البحرية) وتشير هذه القيمة إلى اهمية المتغيرات الثلاثة مجتمعة في تفسير التغير في المتغير المعتمد (ادارة القطع البحرية) والمتبقي من التباين غير المفسر (25%) يعود الى متغيرات اخرى لم تضمن في النموذج، كما تظهر قيمة اختبار (F=38.852) وقيمتها الاحتمالية (sig=0.000) الى معنوية النموذج المؤلف من المتغير ادارة القطع البحرية كمتغير تابع و (تأمين المسؤولية المدنية ، الاحطار البحرية ، الخسائر البحرية) كمتغيرات مستقلة اضافة الى الحد الثابت، وهذا يعني قبول الفرضية الرئيسية H₁₁ والخاصة بعلاقة التأثير.

1.4 : الاستنتاجات :-

- 1) وجود علاقة ارتباط قوية معنوية وطردية بين متغير إدارة القطع البحرية وابعاد التأمين البحري .
- 2) أغلب الحوادث هي اخطاء بشرية مؤدية الى خسائر بحرية في الافراد والممتلكات.
- 3) اهتمام إدارة الشركة العامة للنقل البحري بالتصنيف البحري يعد رابط مهم في قبول شركة التأمين البحري لتغطية القطع البحرية .
- 4) عدم التزام الطواقم البحرية بالتعليمات والتوجيهات الصادرة من قبل الإدارة العليا للقطع البحرية التي أدت إلى الإهمال ووقوع خسائر مادية في تأمين الطرف الثالث اي المسؤولية المدنية كأن يكون تلوث بحري في الموانئ.
- 5) لا توجد تغطية تأمينية للقطع البحرية التي تعمل داخل المياه الإقليمية وهذا يشكل خطر على إيرادات الشركة العامة للنقل البحري .

2.4: التوصيات :-

- 1) توعية الافراد على سرعة مكافحة الحوادث قبل تفاقمها لتجنب الخسائر الكبيرة في القطع البحرية.
- 2) التركيز على الالتزام الطواقم البحرية بتعليمات المؤمن لتقليل الخسائر البحرية .
- 3) تغطية القطع البحرية التي تعمل داخل المياه الإقليمية وليس فقط التي تعمل خارج المياه الإقليمية الى جانب تغطي الافراد العاملين في مقر الشركة العامة للنقل البحري بوثائق التأمين البحري.
- 4) التأكيد على التزام الطواقم البحرية بتوجيهات الادارة العليا مما يسهم في تقليل الخسائر المادية والبشرية.

المصادر :-

أولاً: المصادر العربية:-

1. الكتب:-

1. الانصاري ، بلال .(2019). القانون البحري ، المركز القوي للإصدارات القانونية ، الطبعة الاولى ، القاهرة .
2. بازينة ، محمد . (2004). إدارة الافراد على السفن ، طبع في مور للدعاية ، الطبعة الاولى ، جمهورية مصر العربية .
3. البزم ، نضال. (2007). فن الادارة الناجحة ، دار حمورابي للنشر والتوزيع ، الطبعة الاولى ، عمان .
4. سلام ، أسامة عزمي ، موسى ، شقري نوري .(2010).ادارة الخطر والتأمين ، دار الحامد للنشر والتوزيع ، الطبعة الاولى ، عمان .
5. سيف، طارق جمعة .(2011).التأمين البحري في إطار الاعتماد المستندي ، دار الفكر الجامعي للنشر، الطبعة الاولى ، الاسكندرية .
6. شكري ، بهاء بهيج .(2009). التأمين البحري في التشريع والتطبيق ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الاولى ،عمان.
7. طه ، امير محمد محمود .(2017).التحكيم في منازعات الحوادث البحرية ، طباعة دار الجامعة الجديدة ، الطبعة الاولى ، الاسكندرية .
8. طه ، مصطفى كمال & بندق ، وائل ، انور.(2005).التأمين البحري، دار الفكر الجامعي للنشر، الاسكندرية
9. طه ، مصطفى كمال. (2018).القانون البحري ، طبع ونشر المركز القومي للإصدارات القانونية ، القاهرة.
10. العامري، عبد احمد علي .(2014).أدارة الخطر والتأمين، مركز جامعة العلوم والتكنولوجيا للكتاب الجامعي ،الطبعة الاولى ، صنعاء .
11. عبود ، سالم محمد ،علوان، طلال ناظم & البلداوي ، علاء عبدالكريم .(2021). نظرية التأمين العامة ،مدخل معاصر ، دار الدكتور للعلوم الادارية والاقتصادية - بغداد ، الطبعة الثالثة ، بغداد.
12. عليان ، ريجي مصطفى .(2006). أسس الادارة المعاصرة ، دار الصفاء للطباعة والنشر ، عمان ، الاردن.
13. القرني ، عايش مقبول حمود.(2012).الحوادث البحرية والخسارات المشتركة : العوار البحري في الفقه الاسلامي ، مكتبة القانون والاقتصاد ، الطبعة الاولى ، الرياض .
14. محمد ، امين نجمي امين.(2019).المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري ، دار الجامعة الجديدة للطباعة والنشر، الطبعة الاولى ، الاسكندرية .
15. المكاوي، عاطف عبدالله .(2013). القيادة الادارية ، مؤسسة طيبة للنشر والتوزيع ، الطبعة الاولى ،القاهرة.
16. الهلباوي ، عبدالله توفيق .(2009).التأمين البحري والجوي ، مكتبة الحرية للنشر والتوزيع ، القاهرة.

2. الرسائل والاطاريح :-

1. احمد ، سامر محمد .(2009). مستقبل التأمين البحري في سورية وأثره في تنشيط التجارة البحرية ، رسالة ماجستير في العلاقات الدولية ، كلية الاقتصاد ، جامعة تشرين ، سوريا .
2. اربوط ، وسيلة .(2018). النظام القانوني لرجال البحر ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون البحري وقانون النقل ، جامعة ابو بكر بلقايد – تلمسان ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، الجزائر .
3. بهلولي ، خيرالدين .(2015). التأمين البحري على السفينة ، رسالة ماجستير في قانون الاعمال ، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة .
4. بوكلاب، سهام .(2018).التأمين البحري على السفينة والبضائع ،أطروحة دكتوراه في تخصص قانون التأمينات ،جامعة الاخوة منتوري -1- قسنطينية ، الجزائر .
5. خويرة ، بهاء الدين مسعود سعيد . (2008) . الآثار المترتبة على عقد التأمين من المسؤولية المدنية (دراسة مقارنة)،رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية الدراسات العليا ، جامعة النجاح الوطنية ، نابلس، فلسطين .
6. نوهة ،خوفاش & وحيد ،كواش.(2016). المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع ،رسالة ماجستير في ألقانون الخاص، جامعة عبدالرحمان ميرة – بجاية – الجزائر .

ج. البحوث والدوريات :-

1. بوكلاب، سهام.(2021). التخلي في التأمين البحري، مجلة الاجتهاد القضائي في الجزائر، مجلد 2 ، العدد 27.
2. عكار، زينب شلال، سلطان، وفاء علي.(2018).تقويم الاداء المالي في شركة التأمين الوطنية ،دراسة تطبيقية في شركة التأمين الوطنية في البصرة، مجلة الإدارة والاقتصاد ، مجلد 17، العدد 25.

ثانياً: المصادر الاجنبية:-

A.BOOK:-

1. Hymes,L., Wells,J. (2013). Insurance Fraud Casebook, Published by John Wiley & Sons, Inc., Hoboken, New Jersey, in Canada.
2. Krejcie, R. V., & Morgan, D. W. (1970). Determining sample size for research activities. Educational and psychological measurement, 30(3), 607-610.
3. Lagoni,N., Wolfrum,R., Basedow,J. (2007). The Liability of Classification Societies, Springer Berlin Heidelberg, New York.
4. Thomas, P. F.,North,R.,C. (2017). Marine Safety Manual Volume III: Marine Industry Personnel, The United States Coast Guard, Comdtinst 16000.8B Change 2, United States Coast Guard, U.S. Coast Guard Stop 7501, 2703 Martin Luther King Jr Ave SE Washington, DC 20593-7501.

5. Wang, F. (2017). *Illegality in Marine Insurance Law*, by Informa Law from Routledge, First edition published, British.
6. *Workplace Safety & Health Manual for Marine Industries*, (2009), by the Workplace Safety and Health Council in collaboration with the Association of Singapore Marine Industries, wshmanual for marine , [www.tal.sg/wsh/publication/wsh-guide lines](http://www.tal.sg/wsh/publication/wsh-guide%20lines).

B. Journal & Periodicals:-

1. Abdel Hassan,A.,A., Jassim,S.,H., Abdullah,A.,A. (2020).The effect of the marketing channel of the service on marine insurance losses: a case study in the Iraqi insurance company, *Journal of Economics and Administrative Sciences* Vol.26 (NO. 122) 2020, pp. 131-144.
2. Demirel, E. (2019). Development of maritime management and maritime economics. *Pressacademia*, 9(9), pp.242-252.
3. Pak, Jee-Moon.(2020). Application of the Terms and Conditions of English Law Related to the Duty of Utmost Good Faith under Marine Insurance Contract, Graduate School, Sungkyunkwan University, South Korea ,Graduate School, Sungkyunkwan University, South Korea , *Journal of Korea Trade* Vol. 24, No. 6, p. 19-36.
4. Plitsos, S., & Varelas, T. (2020). August. Real-Time Ship Management through the Lens of Big Data. In *2020 IEEE Sixth International Conference on Big Data Computing Service and Applications (BigDataService)* (pp. 142-147). IEEE.
5. Rawson, A., Brito, M., Sabeur, Z.& Tran-Thanh3, L. (2021). From Conventional to Machine Learning Methods for Maritime Risk Assessment, the *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, Volume 15, Number 4, 757- 764.

C. Dissertations & Thesis:-

1. Knapp, s., (2004) , *Analysis of the Maritime Safety Regime: “Risk Improvement Possibilities for the Port State Control Target Factor*, (Paris MoU) , Erasmus University Rotterdam MSc in Maritime Economics and Logistics.
2. Min,Y. (2011). *Limitation of Liability of Classification Societies* , A dissertation submitted to the World Maritime University in partial fulfillment of the requirements for the award of the degree of Master of Science In Maritime Affairs, World Maritime University, Malmo, Sweden.