

الرقم التسلسلي:

رقم التسجيل: DEC/02/15

أطروحة

مقدمة لنيل شهادة

دكتوراه علوم

في: العلوم الاقتصادية

تخصص: علوم اقتصادية

العنوان

دور شركة المشروع في التأمين الهندسي للإنشاءات وفق نظام البوت B.O.T
- دراسة تجربة شركة تأمين المحروقات CASH -

من إعداد:

قماز سهيل

تاريخ المناقشة: 2019/05/04

أمام لجنة المناقشة المكونة من السادة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	المؤسسة	الصفة
رمضان كزار	أستاذ محاضر - أ -	جامعة محمد بوضياف المسيلة	رئيساً
زهير عماري	أستاذ محاضر - أ -	جامعة محمد بوضياف المسيلة	مشرفاً ومقرراً
عبد النور هبال	أستاذ محاضر - أ -	جامعة عباس لغرور خنشلة	مناقشاً
فاروق حريزي	أستاذ محاضر - أ -	جامعة محمد بوضياف المسيلة	مناقشاً
لحسن دردوري	أستاذ محاضر - أ -	جامعة محمد خيضر بسكرة	مناقشاً
عبد القادر مطاي	أستاذ محاضر - أ -	جامعة حسبية بن بوعلي الشلف	مناقشاً

السنة الجامعية: 2019/2018



شكر وتقدير

اللهم لك الحمد حمدا كثيرا طيبا مباركا فيه، ملء السماوات وملء الأرض، أشكرك ربي على نعمك التي لا تعد، وآلائك التي لا تحد، أحمدك ربي وأشكرك على أن يسرت لي إتمام هذا البحث على الوجه الذي أرجو أن ترضى به عني.

أتقدم بالشكر إلى الدكتور: **زهير عماري** أستاذي ومشرفي الفاضل، ففضله على البحث والباحث مذ كان الموضوع عنوانا وفكرة إلى أن صار رسالة وبجثا. فله مني الشكر كله والتقدير والعرفان.

كما أوجه شكري وتقديري إلى السادة رئيس وأعضاء لجنة المناقشة الموقرة على تفضلهم بقبول مناقشة هذه الرسالة وتجشمهم عناء قراءتها.

والشكر موصول إلى الأستاذ **عبد القادر عصامي** على مده يد العون لي خلال جميع مراحل اعداد هذه الرسالة، فالشكر كل الشكر له على آرائه وتوجيهاته.

كما لا أنسى شكر السيد: **راجح مكيرشة** من شركة تأمين المحروقات والأستاذ: **اسماعيل غربي** من الشركة المركزية لإعادة التأمين، والسيد **فيصل فطناسي** من شركة اليانس للتأمين، فلقد كانوا رفقاء البحث الميداني ولم يخلوا على هذه الرسالة بشيء حتى خرجها إلى النور بالشكل الذي هي عليه الآن.

الطالب قماز سهيل

إهداء

أهدي هذا العمل إلى:

إلى أمي وأبي

زوجتي وولداي

أخوتي وأخواتي

سهيل

الفهرس المختصر

أ	مقدمة
01	الفصل الأول: مدخل إلى نظام البوت
65	الفصل الثاني: توزيع مخاطر نظام البوت
121	الفصل الثالث: التأمين الهندسي لإنشاءات البوت
190	الفصل الرابع: دور شركة المشروع في التأمين الهندسي لإنشاءات البوت من خلال تجربة شركة تأمين المحروقات
255	خاتمة
263	قائمة الاختصارات
266	قائمة المصادر والمراجع
275	الفهارس

مقدمة

تمهيد

يعتبر التأمين الهندسي من أدق الفروع التأمينية من الناحية التقنية؛ نظرا لارتباطه بخبرة المهندس في الاكتتاب والتسعير وتسوية ملف الكارثة، فهو فرع اختياري قانونا إلا أن المؤسسات المالية هي التي تظفي عليه طابع الإلزامية نظرا لارتباط مصالحها بضرورة استرجاع الأموال المقترضة في حالة تحقق الكارثة. حيث ينقسم هذا الفرع إلى نوعين بحسب المرحلة التي يمر بها المشروع بين إنشاء وتشغيل؛ إلا أن جوهره يكمن في منتجات المرحلة الإنشائية نظرا لاقتراب التأمين الهندسي خلال فترة الاستغلال إلى فرع تأمين مخاطر الاستغلال.

في هذا السياق تجدر الإشارة إلى أن التأمين الهندسي يتماشى مع المشروعات الانشائية محاولة لإيجاد تغطية تأمينية لها من مجموعة المخاطر المتنوعة بتنوع المرحلة التي تمر بها المشروعات، خاصة فيما يخص الصيغ التمويلية الحديثة والبحث عن السبل الممكنة لتخفيف العبء عن كاهل ميزانية الدولة.

فلقد عرفت الجزائر منذ الاستقلال جملة من التغيرات الاقتصادية المنبثقة عن التوجهات السياسية للدولة فمن الانتقال من الاقتصاد المركزي المخطط إلى اقتصاد السوق ومن الاعتماد على المحروقات إلى محاولة التنوع الاقتصادي، وقد تمخضت عن هاته التوجهات مجموعة من الاجراءات المتخذة أبرزها انتقال دور الدولة من التسيير إلى التنظيم وشراكة القطاع العام مع الخاص؛ التي تمثل إحدى تطبيقات صيغة تمويل المشروعات الكبرى في عدة أشكال أهمها استعمال نظام البوت B.O.T، فهو يعتبر طريقة حديثة لإنشاء البنى التحتية والمشروعات الطاقوية المتعلقة بمجال الخدمات العمومية، بدأ استخدامها منذ مطلع 2002 م في الجزائر بعدما عرفت انتشارا دوليا واسعا، أين يلقي الضوء على التدفقات النقدية للمشروع ويهمل ضمانات المقترضين بالاعتماد على خبرة عشرات المساهمين في هيئة قانونية تدعى شركة المشروع.

حيث تعتبر هذه الشركة لب العلاقة التعاقدية بين الأطراف المتدخلة في المشروع في هذا النظام من بنوك وشركات انشاء واستغلال ومستشارين وحكومة الدولة المضيفة وشركات تأمين، إضافة إلى أطراف آخرين من الممكن ضمهم إلى المتدخلين في التركيب التمويلي للمشروع بحسب خصائصه، فهي هيئة قانونية مستقلة مخصصة لغرض معين، فيما يتعلق بالإجراءات التعاقدية من بداية المشروع وصولا إلى دخوله مرحلة الاستغلال، ومن أهم أدوارها اختيار الصيغ التمويلية الملائمة وتأمين المشروع من المخاطر المتعددة.

فعلاقة شركة المشروع بأطراف التعاقد في نظام البوت، تتميز بالتعقيد من وجهة نظر تأمينية، خاصة أنها المسؤولة عن إدارة تلك العلاقة بين كل الأطراف، حيث قد تأخذ هذه الوظيفة عدة أشكال بحسب المنتجات التأمينية المستعملة، قدرة شركات الانشاء على الاحتفاظ بالمخاطر في محفظتها، القدرة المالية لشركات التأمين، معيد التأمين المختار من طرف هذه الأخيرة، إضافة إلى الضغوطات التي قد تمارسها البنوك على شركة المشروع لحفظ حقوقها في استرداد القروض في حال تحقق الكارثة، نظرا لأنها الممول بدون ضمانات عينية.

أولاً) إشكالية الدراسة

نظرا لكون شركة المشروع حجر الزاوية في نظام البوت، فهي الهيئة المسؤولة عن السير الحسن للمشروع من بداية عملية الانشاء فيه إلى دخوله مرحلة الاستغلال فتسليمه للدولة، في آجال عادة ما تصل إلى 30 سنة، ودراسة دورها في العملية التأمينية تكتسي نوعا من الحساسية نظرا لأن الأموال المؤمنة هي من تمويل البنوك وبدون ضمانات عينية، ففي حالة حدوث كارثة تكون شركة التأمين هي الضامن الوحيد للتعويض نظرا لأن الآلة الإنتاجية التي كانت تدر تدفقات نقدية قد توقفت عن الدوران، فالعلاقة التعاقدية التأمينية التي تربط شركة المشروع بأطراف نظام البوت تقترب إلى الكيفية أكثر منها إلى الكمية حاليا، وشرافها على تأمين شركة الانشاء لمخاطرها لدى شركة التأمين، ثم شركة التأمين لدى معيد التأمين، هو عبارة عن تحويل كلي للمخاطر يفتقر إلى اعداد هيكل لإدارة المخاطر، يجعل الأطراف السابقة الذكر تقوم بتحويل مجموعة المخاطر التي تكون تكلفة تحويلها أكبر من تكلفة الاحتفاظ بها، لذلك فالبعد المالي في تسيير هذه العلاقات يعد مفقود وبالتالي فموضوع هذه الدراسة يندرج في سياق تحليل كفاءات تعاطي شركة المشروع مع إدارة المخاطر المرتبطة بالمشروعات الكبرى، من خلال طرح التساؤل التالي: كيف يمكن تطوير دور شركة المشروع من إدارة العلاقة التعاقدية التأمينية التقليدية إلى تسيير الأبعاد المالية في إطار فرع التأمين الهندسي للإنشاءات وفق نظام البوت، بما يحقق الأمثلية بين جميع أطراف التعاقد؟

تتفرع عن هذه الإشكالية الأسئلة الفرعية التالية:

- 1) ماهي محددات نظام البوت B.O.T؟
- 2) ما هو دور شركة المشروع في نظام البوت B.O.T؟
- 3) ما هي علاقة فرع التأمين الهندسي للإنشاءات بنظام البوت B.O.T؟
- 4) ما مكانة التأمين الهندسي لإنشاءات البوت في الصناعة التأمينية لشركة تأمين المحروقات CASH؟

ثانياً) فرضيات الدراسة

من خلال دراستنا وتحليلنا للموضوع وللإجابة عن التساؤلات المطروحة اعتمدنا على الفرضيات التالية:

- 1) الفرضية الرئيسية
 - دور تسيير العلاقات التعاقدية في هيكل الأطراف المتدخلة في تمويل المشروعات هو وظيفة تقليدية لشركة المشروع، تتطور لتصبح وظيفة تسيير العلاقات المالية بما يحقق الأمثلية بين جميع أطراف التعاقد.
- 2) الفرضيات الثانوية
 - يعتبر نظام البوت من أبرز أشكال الشراكة بين القطاع العام والخاص؛
 - شركة المشروع هي الطرف المسؤول عن دورة ادارة المخاطر في إطار نظام البوت؛
 - التأمين الهندسي للإنشاءات في الجزائر هو فرع تأميني يتماشى ونظام البوت B.O.T؛

- يأخذ التأمين الهندسي لإنشاءات البوت في شركة تأمين المحروقات CASH حيزاً كبيراً من الاهتمام في صناعتها التأمينية.

ثالثاً) أهمية الدراسة

تكمن أهمية هذه الدراسة في النقاط التالية:

- 1) اهتمام الحكومات بنظام البوت كوسيلة لتخفيف العبء المالي عن كاهل ميزانية الدولة، مما يستدعي تقييم دور شركة المشروع في التأمين الهندسي للإنشاءات؛ بمثابة أهم حلقة في الصيغة؛
- 2) حساسية منتجات التأمين الهندسي للإنشاءات والحاجة إلى هيئة فاعلة تعزى إليها مهمة إدارة العلاقات المعقدة بين أطراف التعاقد، فيما يخص تأمين المشروعات الكبرى؛
- 3) الاستفادة من تجربة الدول الرائدة في مجال تأمين المشروعات الكبرى، مع احترام خصوصيات سوق التأمينات الجزائري.

رابعاً) أسباب اختيار الموضوع

تم اختيار هذا الموضوع نظراً للأهمية الكبرى التي تتمتع بها شركة المشروع في الهيكل التعاقدية للمشروعات الكبرى بصفة عامة، وإدارة العلاقات التأمينية بصفة خاصة، ناهيك عن حداثة الموضوع وندرة الدراسات المعالجة له، إضافة إلى الرغبة الشخصية في التخصص في مجال التأمين الهندسي؛ والتعمق في السبل والتطبيقات المرتبطة به في إطار نظام البوت والذي يتميز بالغموض والتعقيد من حيث الآليات المستعملة.

خامساً) أهداف الدراسة

ترمي هذه الدراسة إلى جملة من الأهداف يمكن إيجازها فيما يلي:

- 1) التعريف بدور شركة المشروع في نظام البوت؛
- 2) عرض وتحليل منتجات تأمين الانشاءات الكبرى المستعملة في ظل نظام البوت؛
- 3) تقييم دور شركة المشروع في تأمين الانشاءات وفق نظام البوت على ضوء تجربة شركة تأمين المحروقات CASH.

سادساً) المنهج المتبع

من أجل دراسة إشكالية البحث، ومحاولة اختبار صحة الفرضيات، نستخدم المنهج الوصفي التحليلي في مرحلة البحث النظري من خلال التعرف على دور شركة المشروع في نظام البوت من جهة والتأمين الهندسي للإنشاءات الكبرى وفق نظام البوت من جهة أخرى، ثم منهج دراسة حالة؛ بهدف الربط بين متغيرات الدراسة في مرحلة البحث الميداني سعياً لتحقيق الأهداف المذكورة سابقاً.

سابعاً) بعض الدراسات السابقة

فيما يلي نستعرض أهم الدراسات السابقة التي تناولت موضوع البحث نذكر منها:

1) دراسة أمل نجاح البشبيشي، (2004)، الموسومة: "نظام البناء والتشغيل والتحويل BOT"، المعهد العربي للتخطيط، الكويت، سلسلة جسور التنمية، العدد الخامس والثلاثون، حيث هدفت هذه الدراسة إلى التعريف بنظام البوت مع عرض أهم الأطراف المتدخلة فيه، مع التركيز على دور شركات التأمين في تغطية المخاطر المتنوعة التي قد يتعرض لها المشروع خلال مرحلتي الإنشاء والاستغلال، ولقد توصلت هذه الدراسة إلى جملة من التوصيات أهمها: تجنب الممارسة الخاطئة لهذا النظام والمتمثلة في تخفيض نسبة التمويل من البنوك المحلية بهدف جلب الاستثمارات الأجنبية، إضافة إلى عدم المبالغة في الاعفاءات الحكومية؛ الأمر الذي من شأنه تبديد الموارد العمومية؛

2) دراسة Michel Lyonnet du Moutier، (2004)، الموسومة: "تمويل المشروعات الكبرى: تحضير فحص نظرية الوكالة"، Financement Sur Projet Elaboration D'un Test De La Theorie Positive، Finance Contrôle Stratégie Volume؛ Université de Paris 10 Nanterre، De L'agence 7، N° 3، تناول الباحث فيها جملة الصراعات التي من شأنها النشوب بين الأطراف المتدخلة في المشروع الممول بصيغة تمويل المشروعات الكبرى حسب نظام البوت، وتوصل إلى افتراض هيكل تعاقدى أمثل يربط بينهم بالاعتماد على نظرية الوكالة، تكون فيه شركة المشروع المسير لهذه العلاقة ولب العلاقة التعاقدية في هذه الصيغة التمويلية المغايرة تماماً للتمويل البنكي التقليدي؛

3) دراسة أبو بكر عثمان، (2008)، الموسومة: "عقود البوت ومتطلبات تطبيقها في العراق"، كلية الحقوق، جامعة الموصل، مجلة الرافدين للحقوق، المجلد 10، العدد 38، حيث ركزت هذه الدراسة على الجانب القانوني لعقود البوت، مع الوقوف على المتطلبات التي يجب توفرها لتطبيق عقود البوت في العراق، ولقد توصلت إلى اعتبار عقود البوت من الصور المتطورة لعقود التزام المرافق العامة، التي تستدعي عمل المشرع العراقي على تطوير التشريعات الخاصة بالملكية وقوانين الاستثمار وحماية المستهلك والقوانين الضريبية؛

4) دراسة فيصل عليان الياس الشديفات، (2010)، الموسومة: "تمويل مشروعات البوت"، قسم القانون العام، كلية الحقوق، جامعة دمشق؛ مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية؛ المجلد 26 العدد الأول، حيث عرضت هذه الدراسة أهمية المصادر التمويلية في مشروعات البوت من خلال التعريف بدور البنوك ورأس المال المشارك في هذا الإطار، ولقد خلصت إلى مجموعة من النتائج أهمها: الدور البارز الذي تؤديه مصادر التمويل على اختلاف أنواعها في إنشاء المشروعات الكبرى بنظام البوت، إضافة إلى ضرورة الاعتماد على مصادر التمويل المحلية حفاظاً على سيادة الدولة؛

5) دراسة نوفال العقيل العجارمة، (2013)، الموسومة: "عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية، وتطبيقاته في النظام القانوني الأردني"، كلية الحقوق، جامعة الأردن، مجلة دراسات الشريعة والقانون، المجلد 40، ملحق 01، حيث ركزت هذه الدراسة على الجانب القانوني لعقود البوت، مع الوقوف على المتطلبات التي يجب توفرها لتطبيق عقود البوت

في الأردن، ولقد توصلت إلى اعتبار عقود البوت من الصور المتطورة لعقود التزام المرافق العامة، التي تستدعي عمل المشرع الأردني على تطوير التشريعات الخاصة بالملكية وقوانين الاستثمار وحماية المستهلك والقوانين الضريبية؛ (6) دراسة ندى زهير الفيل، (2013)، الموسومة: "التزامات شركة المشروع في عقد توليد الكهرباء من الطاقة النووية وفق نظام البوت"، كلية الحقوق، جامعة الموصل، بحث مقدم للمؤتمر السنوي الحادي والعشرين الطاقة بين القانون والاقتصاد، حيث عرضت هذه الدراسة الالتزامات المختلفة لشركة المشروع وفق نظام البوت سواء في الانشاء أو الاستغلال، ولقد خلصت إلى العمل على التحكم أكثر في الالتزامات التعاقدية لكل الأطراف في المشروع، لضمان التوزيع الأمثل والعادل للمخاطر بينهم؛

(7) دراسة قماز سهيل، (2014)، الموسومة: "تفعيل التأمين الهندسي للإنشاءات المرتبطة بصيغة تمويل المشروعات الكبرى "Project Finance" - دراسة حالة في شركة تأمين المحروقات CASH -"، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة سطيف، حيث هدفت هذه الدراسة إلى القاء الضوء على أحد أقسام التأمينات ذو الصلة بالتأمين الهندسي غير القابل للتجديد لصيغة تمويل المشروعات الكبرى Project Finance على اعتبار أنه أحد أدوات الحماية من المخاطر المهددة للمشروع خلال مرحلة الإنشاء عن طريق حزمة من المنتجات، انطلاقاً من مرحلة التصميم وصولاً إلى التسليم النهائي للمشروع، وقد كشفت هذه الدراسة عن تطبيق آليات جديدة على التأمين الهندسي للإنشاءات في شركة تأمين المحروقات والتي لم تكن معروفة في الفرع التقليدي، تم اسقاطها من خلال تجربة الدول التي قطعت شوطاً كبيراً في هذا المجال حيث نخص بالذكر ألمانيا وبريطانيا، إلا أنها تفتقر إلى التكيف مع خصائص نظام التأمينات في الجزائر من حيث تسرب رؤوس الأموال إلى الخارج في إطار عملية إعادة التأمين وعدم سيطرة الطرف الوطني على الجانب التقني للاكتتاب، التسعير، وتسيير ملفات الكارثة.

ما يميز الدراسة الحالية عن الدراسات السابقة

ركزت جل الدراسات السابقة على مكانة شركة المشروع في الهيكل التعاقدى للاستثمارات المرتبطة بنظام البوت من الناحية التمويلية والقانونية، دونما التطرق إلى دور هذه الهيئة في إدارة العملية التأمينية بين الأطراف، فما يميز هذه الدراسة عن سابقتها هو عرض الآليات التي تدير العلاقة التأمينية بين أطراف التعاقد وشركة المشروع في نظام البوت من زاوية التأمين الهندسي للإنشاءات؛ وما يتخلل هذه العلاقة من خصوصيات تقنية من الناحية التعاقدية بين شركة الانشاء، المؤمن ومعيد التأمين من جهة، ومن الناحية المالية فيما يخص اتخاذ القرار التأميني من طرف شركة الانشاء وقرار إعادة التأمين من طرف المؤمن من جهة ثانية.

ثامناً خطة الدراسة

ستقوم هذه الدراسة على أربعة فصول كما يلي:

✘ **الفصل الأول: مدخل إلى نظام البوت؛** يعني هذا الفصل بطرح الإطار العام لنظام البوت من خلال تعريفه ونشأته وأهميته، مع التركيز على أهم النقاط المميزة لهذا النظام التمويلي مقارنة بالتمويل البنكي التقليدي، إضافة إلى عرض مشتقاته وأطرافه وأدوارهم فيه.

✘ **الفصل الثاني: توزيع مخاطر نظام البوت؛** حيث سنتطرق في هذا الفصل إلى الدور الذي تلعبه شركة المشروع في هذا النظام التمويلي، فيما يخص آليات إدارة العلاقات المعقدة بين أطراف التعاقد من شركات انشاء واستغلال وبنوك ومؤمنين وحكومة الدولة المضيفة، فشركة المشروع هي المدير التنفيذي للأطراف التابعة، والمسؤول الأول عن سداد القرض أمام الجهات المقرضة.

✘ **الفصل الثالث: التأمين الهندسي لإنشاءات البوت؛** مع التطرق إلى تعداد منتجات التأمين الهندسي الخاصة بمرحلة الإنشاء وتحديد الضمانات الموافقة لكل منتج بغية تغطية المشروعات الكبرى أثناء فترة البناء وتركيب الآلات، مع التركيز على علاقتها بنظام البوت ومدى تأثير هذا النظام التمويلي على نوعية الضمانات المقدمة.

✘ **الفصل الرابع: دور شركة المشروع في التأمين الهندسي لإنشاءات وفق نظام البوت، من خلال تجربة شركة تأمين المحروقات (CASH)-،** يمثل هذا الفصل الجانب التطبيقي لهذه الدراسة حيث يبرز الدور الذي تقوم به شركة المشروع في تأمين الانشاءات وفق نظام البوت من خلال التعرف على تجربة شركة تأمين المحروقات؛ التي تعتبر رائدة في هذا المجال في الجزائر، مع محاولة اكتشاف المشكلات المحيطة بهذه المنظومة إن وجدت والبحث في سبل إيجاد حلول ناجعة لها. فالجدير بالذكر في هذا الإطار هو أن شركة المشروع تعتبر المسؤول الأول عن مشروعات البوت؛ فهي المشرف عن سيرها وتأمين هياكلها وبالتالي فدراسة دورها سوف تبني على مجمل العقود الممضاة بينها وبين شركة الانشاء وشركة التأمين ومعيد التأمين من ناحية، ثم تقييم هذا الجانب التعاقدى واقتراح بعد مالي له من ناحية أخرى، من شأنه الوصول إلى نوع من الأمثلية وحفظ الحقوق بين جميع أطراف التعاقد كل فيما يخص المسؤولية الملقاة على عاتقه.

الفصل الأول: مدخل إلى نظام البوت

- المبحث الأول: الشراكة بين القطاع العام والخاص ونظام البوت
- المبحث الثاني: نظام البوت خصائصه، تقييمه وشروط نجاحه
- المبحث الثالث: مراحل مشروعات البوت
- المبحث الرابع: أطراف نظام البوت وأدوارهم فيه

تمهيد

يعد نظام البوت أحد الصيغ التشاركية بين القطاع العام والخاص، حيث تلجأ إليه الدول لتخفيف العبء عن كاهل ميزانياتها بإعطاء الفرصة للشركات الخاصة سواء كانت وطنية أو أجنبية للدخول في المشروعات الكبرى، ومن أبرز الأمثلة عن تلك المشروعات تلك المتعلقة بالبنية التحتية التي تحقق مجموعة من المزايا المالية والاقتصادية والاجتماعية للدولة.

سنعرض في هذا الفصل الإطار العام لهذا النظام مروراً بأربعة مباحث هي:

في المبحث الأول نبين مكانة هذا النظام بين العديد من الأنظمة الأخرى التي تشبهه، فمنها ما يخالفه ومنها ما يكمله، وتهدف دراسة هذه النقطة إلى إزالة الغموض عن هذا النظام من منظور التداخل والخلط الذي يشوبه من حيث تسميته بصيغة تمويل المشروعات الكبرى أو بنموذج الشراكة قطاع عام قطاع خاص، أو بنماذج الشراكة الدولية الأخرى.

يعنى المبحث الثاني بدراسة الخصائص العامة لهذا النظام مع طرح إيجابياته وسلبياته في إطار التقييم الموضوعي له، مع الخوض في تطبيقاته في الدول النامية، وسيتوج هذا المبحث باقتراح جملة من النقاط تمثل شروط نجاحه، والتي تم بناؤها على أساس العناصر السابقة الذكر في هذا المبحث.

سنتطرق في المبحث الثالث إلى المراحل المرتبطة بهذا النظام والتي تدعى أيضاً بمدة حياته، فهي تبدأ بالتحضير للمشروع وتنتهي بتسليم المشروع إلى الدولة في نهاية مدة الامتياز غالباً، إلا أنه من الممكن أن يمر المشروع بمراحل أخرى ويكون هذا متوقف على التركيب التعاقدى الذي اتفق عليه في إطار مشتقات البوت، لذلك درست هذه النقطة بعناية خلال هذا المبحث.

يتدخل في نظام البوت مجموعة من الأطراف المتعددة بتعدد الأدوار التي يقومون بها، فالدولة تراقب المشروع، وشركة المشروع تقوم بالإشراف على سيره، أما الأطراف التابعة أو الثانوية فهي تحل محل شركة المشروع في الأدوار التي تحتاج إلى التقنية والتخصص، ويكون عرض هذا الإطار في المبحث الرابع.

المبحث الأول: الشراكة بين القطاع العام والخاص ونظام البوت

يعرض هذا المبحث المستويات المختلفة للشراكة بين القطاع العام والخاص، بغية تحديد المساحة التي يتواجد نظام البوت ضمنها، فلقد ارتأينا الخوض في هذا السياق قبل البدء مباشرة بطرح هذا النظام، نظرا للخلط الذي يحاط بأنواع الشراكة التي تربط القطاع الخاص بالدولة من جهة، وعلاقة هذه الأنواع بنظام البوت من جهة أخرى.

المطلب الأول: الشراكة بين القطاع العام والخاص

ندرس في هذا المطلب مفهوم الشراكة بين القطاع العام والخاص مع تحديد أنواعها التي تنقسم إلى قسمين أساسيين؛ الأول تعاوني والثاني تعاقدية ويتضح ذلك كما يلي:

الفرع الأول: مفهوم الشراكة بين القطاع العام والخاص

يعتبر مفهوم الشراكة مفهوما حديثا، لم يظهر في القاموس إلا في سنة 1987م على أنها نظام يجمع المتعاملين الاقتصاديين والاجتماعيين، أما في مجال العلاقات الدولية فإن أصل استعمال كلمة شراكة كان لأول مرة خلال مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية في نهاية الثمانينات، حيث تم تعريفها بأنها كل أشكال التعاون بين المؤسسات أو المنظمات لمدة معينة، تهدف إلى تقوية فعالية المتعاملين من أجل تحقيق الأهداف التي تم تحديدها؛ فمفهوم الشراكة بهذا الشكل يشمل التحالف الاستراتيجي، لهذا ينبغي أن نفرق بين التحالف والاندماج والاقتناء والشراكة؛ حيث أن الاندماج والاقتناء هو زوال المؤسسة المعنية وميلاد مؤسسة جديدة، أما التحالف والشراكة فتبقى فيهما المؤسسة محافظة على استقلاليتها من حيث الأهداف والمصالح الخاصة بإقامة علاقات تشاركية، تهدف إلى تصحيح وضعها الاقتصادي وتحقيق معدلات نمو مرتفعة من خلال تعزيز دور القطاع الخاص في العجلة الاقتصادية الوطنية¹؛ لهذا فإن مصطلح الشراكة ليس قانونيا بل هو نتاج تطور السياسات الرامية إلى تحسين بيئة الاقتصاد وتشجيع النمو الاقتصادي من خلال تحسين كفاءة الخدمات المقدمة له خاصة في مجال البنية التحتية، وتمثل مشاركة القطاع الخاص للحكومة في تقديم خدمات البنية التحتية نمطا جديدا ومنهجا مستحدثا في أدبيات الاستثمار والمالية العامة².

أما من منظور البنك الدولي فإن الشراكة بين القطاعين بمفهومها الواسع هي كل العلاقات التعاقدية والتشريعية بين هيئات عمومية وخاصة تهدف إلى التحسين من خدمة الهياكل التحتية، وحسب هذه المؤسسة الدولية فإن الهيئة العمومية تتضمن السلطة الوطنية أو الإقليمية أو المحلية، كما أنها ليست عملية مالية آنية مع القطاع الخاص، بل يجب أن تركز على أسس سياسية متينة تقوم على التزام السلطة العمومية بضمان الاستقرار السياسي على المدى الطويل وتشريعات دائمة ومؤسسات مستقرة، فهي تعنى بأوجه التفاعل والتعاون بين القطاعين العام والخاص المتعلقة بتوظيف امكانياتها البشرية والمالية والإدارية والتنظيمية والتكنولوجية والمعرفية على أساس الالتزام بالأهداف وحرية الاختيار والمسؤولية المشتركة، والمساءلة من أجل تحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية التي تهم العدد الأكبر من

¹ ليث عبد الله القهوي، بلال محمود الوادي، الشراكة بين مشاريع القطاعين العام والخاص "الإطار النظري والتطبيق الميداني"، دار حامد للنشر والتوزيع، الأردن، 2012، ص.ص 23-24.

² عمر سالم، الإطار القانوني لعقود الشراكة بين القطاع العام والخاص PPP، ندوة حول الاطار القانوني لعقود المشاركة بين القطاعين العام والخاص والتحكيم في منازعتها، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، شرم الشيخ، جمهورية مصر العربية، ديسمبر 2011، ص 03.

أفراد المجتمع، ولها تأثير بعيد المدى على تطلعاتها حتى يتمكن المجتمع من مواكبة التطورات المعاصرة بطريقة فاعلة وتحقيق وضع تنافسي أفضل¹.

كذلك أيضا هي علاقة طويلة الأجل بين الجهات الإدارية بالدولة والقطاع الخاص، تهدف إلى قيام القطاع الخاص بتقديم خدمات أو تنفيذ مشروعات كانت أجهزة الدولة منوطة بتنفيذها وذلك دون الإخلال بدور الحكومة في النهوض بالخدمات والمشروعات العامة والإشراف عليها ولكن فقط من خلال نظام جديد للتعاقد وتقديم الخدمة²، عن طريق التعاون لإنجاز مشروعات مشتركة بين الدولة أو المؤسسات العمومية أو الجماعات المحلية من جهة، والمقاولات الخاصة من جهة أخرى والتي تتم بواسطة عقد³، فمن خلال ما سبق نستنتج أن الشراكة بين القطاع العام والخاص هي اجراء يتواجد بين السلطة السياسية والدواعي الاقتصادية بغية خلق جو من التفاعل والتعاون بين القطاعين العام والخاص، وتحصيل كل ما هو إيجابي بينهما لإعطاء دفعة جديدة للاقتصاد من شأنها النهوض به.

الفرع الثاني: أنواع الشراكة بين القطاع العام والخاص

كما ذكرنا سابقا، من الممكن تقسيم الشراكة بين القطاع العام والخاص إلى نوعين، تعاوي أفقي وتعاودي عمودي، فكلاهما ينتمي إلى نفس النظام، لكن من زوايا مختلفة.

1. شراكة تعاونية:

تدور حول إدارة وتنظيم الشراكة على أساس تشاركي بين القطاعين العام والخاص، حيث تتصف بعلاقات أفقية بين أطراف الشراكة ويتم اتخاذ القرار فيها بالإجماع، بحيث يشترك جميع الشركاء في أداء المهام والواجبات المنوطة بهم ولا يوجد إشراف منفرد لأي طرف بموجب القواعد التي يفرضها⁴.

2. شراكة تعاقدية:

تعنى بعقد بين طرفين أو أكثر تكون فيه العلاقات عمودية مع وجود جهة مرجعية واحدة تمارس الرقابة والسيطرة على النشاط وعلى الأطراف الأخرى المساهمة في الشراكة، وهذه الجهة لا تمارس أداء المهام بل تعتمد على الأطراف الأخرى في ذلك وتكون قادرة على انهاء الشراكة أحيانا بشكل أحادي استنادا إلى معيار العقد الذي يحكم العلاقة بين القطاعين العام والخاص، فوفق هذا التصنيف يدخل نظام الشراكة بين القطاع العام والخاص ضمن الشراكات التعاونية بينما تأخذ الشراكات التعاقدية أشكال عديدة مثل التأجير، الإدارة، الخدمة، والبيع الكلي والجزئي، الشريك الاستراتيجي والامتياز، ويدخل ضمن الامتياز أشكال عديدة أبرزها نظام البوت⁵، إلا أن هذا

¹ محمود عبد الحافظ محمد، الشراكة بين القطاعين العام والخاص ومتطلبات التنمية: الإمكانيات والتحديات، المجلة العربية للإدارة، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، جامعة الدول العربية، جمهورية مصر العربية، 2013، ص.ص 05-06.

² محمد متولي دكروري محمد، الشراكة مع القطاع الخاص مع التركيز على التجربة المصرية، الإدارة العامة للبحوث المالية، وزارة المالية المصرية، 2009، ص.ص 04-05.

³ أحمد أبو عشيق، عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص: سياسة عمومية حديثة لتمويل التنمية المستدامة بالمغرب، المؤتمر الدولي للتنمية الإدارية نحو أداء متميز في القطاع الحكومي، معهد الإدارة العامة، المملكة العربية السعودية، 2009، ص. 04.

⁴ محمود عبد الحافظ محمد، مرجع سابق، ص. 08.

⁵ المرجع نفسه.

التقسيم الذي أقصى الشراكة بين القطاع العام والخاص من أنواع الشراكات التعاقدية ثم أدرجها ضمن الشراكات التعاونية من جهة، وضم نظام البوت إلى الشراكات التعاقدية من جهة أخرى، قد يكون فيه نوع من المغالطة والاجحاف؛ نظرا لاعتبار جل المهتمين بهذا الميدان أن نظام البوت هو جزء من الشراكة بين القطاع العام والخاص، وبالتالي فالأصح هو انتماء الشراكة بين القطاع العام والخاص إلى كلا النوعين ولكن بنمطين مختلفين الأول عمودي والثاني أفقي.

المطلب الثاني: أنواع الشراكة التعاقدية

تتدرج الشراكة التعاقدية بين القطاع العام والخاص على مستويات مختلفة من العقود تعكس تأثير متفاوت لذين القطاعين من حيث تدخل القطاع الخاص ومدى القاء المسؤولية على عاتق الدولة، ويتجلى ذلك فيما يلي:

الفرع الأول: عقد الخدمة

فيما يخص عقد الخدمة، نستعرض فيما هو آت تعريفه وأهم خصائصه:

1. تعريفه:

هو اتفاق يتعاقد بمقتضاه القطاع العام مع القطاع الخاص على القيام بمهام محددة مع بقاء إدارة هذه الخدمات في إطار القطاع العام، وينظر إلى هذا النوع من العقود على أنه الخطوة الأولى باتجاه الشراكة بين القطاعين¹، حيث يقوم الشريك الخاص بتمويل تجهيزات أو تجديدها وإجراء توسعة لها حتى تصبح قادرة على أداء خدمة، ثم يبدأ باستعادة مستحقاته من عائدات بيع هذه الخدمة أو من الرسوم التي يجمعها من المستفيدين²، إضافة إلى احتفاظ الدولة بمسؤوليتها الكاملة عن تشغيل وإدارة المرفق بالكامل ولكنها تتعاقد مع القطاع الخاص لتقديم بعض الخدمات مثل قراءة العدادات وتحصيل الفواتير والصيانة، وتتراوح مدة هذه العقود بين سنة وثلاث سنوات³.

وتستخدم هذه النوعية من العقود على نطاق واسع في دول كثيرة مثل ماليزيا، والهند، وتشيلي وغيرها لتقديم خدمات عديدة مثل إصلاح وصيانة وإحلال وتجديد شبكات مياه الشرب أو أعمال تشغيل وصيانة محطات تصفية مياه الصرف الصحي، وغير ذلك⁴.

2. خصائصه:

من مزايا هذا النظام توفير الفرص لدخول عنصر المنافسة من خلال التعاقد مع أكثر من شريك من القطاع الخاص والاستفادة من خبرة القطاع الخاص في النواحي التقنية، مما يجعل المرفق يقوم بالتركيز على مهامه الأساسية، ولأن فترة العقد تكون قصيرة يزداد التنافس بين المقاولين مما يشجع على العمل على تحقيق كفاءة الأداء وتخفيض تكاليف العقود⁵، ناهيك عن إدخاله للخبرات التقنية في تقديم الخدمة⁶.

¹ وليد شواقفة، *الشراكة بين القطاعين العام والخاص في الدول النامية*، مؤتمر الشراكة بين القطاعين العام والخاص، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، المملكة الأردنية الهاشمية، يوليو 2008، ص 205.

² ليث عبد الله القهيوي، بلال محمود الوادي، *مرجع سابق*، ص 38.

³ محمد متولي دكروري محمد، *مرجع سابق*، ص 14.

⁴ إدارة الدراسات الاقتصادية والمالية، دائرة المالية، *الشراكة بين القطاع العام (الحكومة) والقطاع الخاص*، حكومة دبي، 2010، ص 11.

⁵ محمد متولي دكروري محمد، *مرجع سابق*، ص 14.

⁶ وليد شواقفة، *مرجع سابق*، ص 206.

أما عيوبه فتكمن في بقاء أعباء الاستغلال والصيانة على عاتق الدولة، كما تظل مسؤولية الاستثمارات الرأسمالية والمخاطر التجارية المرتبطة بتشغيل المرفق ملقاة بكاملها على عاتق القطاع العام، كما يعتمد نجاح الأعمال بالعقد على خبرة الشركة التي تقوم بالأعمال، إضافة إلى أن تلك النوعية من العقود تؤثر تأثيراً مباشراً على عمالة التشغيل وتجعلهم عمالة زائدة عن الحاجة إذا لم يتم الاستعانة بهم ضمن أعمال عقد الخدمة¹، ويؤخذ على هذا النظام كذلك عدم قدرته على تحسين الأداء بشكل واضح إذا كانت الإدارة ضعيفة².

الفرع الثاني: عقد الإدارة

يمكن تعريف عقد الإدارة وتعداد خصائصه بالطريقة التالية:

1. تعريفه:

هو عقد تعهد جهة الإدارة بمقتضاه إلى القطاع الخاص بعبء تشغيل وصيانة المرفق لفترة زمنية معينة مقابل أتعاب محددة وثابتة، حيث يلجأ القطاع العام إلى تلك العقود في الحالات التي يصعب عليه فيها زيادة أسعار تقديم الخدمة، وذلك لأسباب اجتماعية وسياسية أو لطبيعة حالة المرفق، وتظل ملكية الأصول وتوفير الاستثمارات الرأسمالية ملقاه على عاتق القطاع العام³، حيث يتضمن هذا العقد مدفوعات رسوم للشركة الخاصة⁴، وتتراوح مدته ما بين ثلاثة إلى خمس سنوات⁵.

2. خصائصه:

من مزايا هذه الطريقة أنها تستخدم في الحالات التي تريد فيها الدولة تنشيط شركات خاسرة وذلك بإدخال طرق إدارة القطاع الخاص من أجل رفع قيمة هذه الشركات وأسعارها حين تعرض للبيع، وقد ظهر نجاح هذه العقود في عدد من القطاعات بدول عديدة؛ ففي لبنان مثلاً طبقت عقود الإدارة في ثلاثة مشروعات هي جمع النفايات وتشغيل وإدارة محرق النفايات ومصنع معالجة النفايات، وفي غينيا بيساو استخدمت هذه الطريقة في قطاع الكهرباء في عام 1986م عندما طلبت الدولة مساعدة تقنية من فرنسا لتطوير هذا القطاع، وبعدها تعاقدت مع هيئة الكهرباء الفرنسية لإدارة هذا القطاع وجددت التعاقد عام 1991م وكانت النتيجة زيادة في الطاقة الكهربائية وتحسن في أداء الاستغلال والكفاءة المالية⁶.

أما الميزة الرئيسية لعقد الإدارة من وجهة نظر الدولة، هي أنه يسمح لها بالاحتفاظ بالملكية، كما أنه يمكنها من حل القصور الإداري وذلك بالحصول على أحسن الخبرات الإدارية وفي الوقت نفسه التحكم في نطاق واستخدام هذه الخبرات من خلال عقد الإدارة.

¹ محمد متولي دكروري محمد، مرجع سابق، ص 14.

² وليد شواقفة، مرجع سابق، ص 206.

³ ليث عبد الله القهيوي، بلال محمود الوادي، مرجع سابق، ص 38.

⁴ وليد شواقفة، مرجع سابق، ص 206.

⁵ محمد متولي دكروري محمد، مرجع سابق، ص 14.

⁶ إدارة الدراسات الاقتصادية والمالية، دائرة المالية، حكومة دبي، مرجع سابق، ص 12.

أما عيوبه فتكمن في ازدواجية الإدارة الخاصة والملكية العامة فالمتعاقد مع الدولة لا يتحمل المخاطر، حيث تتحمل الدولة أي خسائر ناجمة عن عمليات الشركة، وتلتزم الجهة الحكومية في ظل اشتراطات هذه العقود بسداد مقابل أو أتعاب الإدارة إلى القطاع الخاص في شكل أتعاب محددة وثابتة أو في شكل نسبة من أرباح المشروع أو كلاهما معا وذلك بقصد تحفيز شركة الإدارة على زيادة فعالية المرفق وتحسين كفاءته¹.

الفرع الثالث: عقد الايجار

فيما يلي نقوم بتعريف عقد الايجار مع تعداد أهم خصائصه:

1. تعريفه:

هو عقد تمنح من خلاله الدولة مالكة الأصول شركة خاصة حق استخدام هذه الأصول والاحتفاظ بالأرباح لفترة متفق عليها تتراوح ما بين ست إلى عشر سنوات مقابل دفع إيجار، وعلى العكس من طريقة عقد الإدارة تتحمل الشركة الخاصة المخاطر التجارية مما يحفزها على تخفيض النفقات والحفاظ على قيمة الأصول، ولكن الدولة تبقى مسؤولة عن الاستثمارات الثابتة وخدمة الديون، ويتم اللجوء إلى هذا النظام عندما يكون المرفق بحاجة إلى رفع كفاءته الاستغلالية مع بقاء عبء تمويل أي توسعات على عاتق الدولة.

لقد استخدمت هذه الطريقة كثيرا في عدد من الدول الأفريقية والآسيوية في قطاعات مثل المياه والنقل البري والمناجم حيث واجهت الدول المعنية صعوبات في جذب المستثمرين، ففي تايلاندا طبقت عقود الإيجار في قطاع السكك الحديدية عام 1985م في عدد معين من خطوط نقل الركاب، ومع عام 1990م نجحت التجربة وجذبت الخطوط المؤجرة عدد كبيرا من الركاب وأصبحت تدر أرباحا كبيرة، وفي كوت ديفوار قامت الحكومة بإصلاحات رئيسية في قطاع الكهرباء حيث تعاقدت مع شركتين فرنسيتين ومستثمرين محليين وخلال فترة عقد الإيجار تحسنت إيرادات قطاع الكهرباء والصيانة بفضل إدخال تقنيات حديثة في الاستغلال مما أدى إلى زيادة الطاقة الكهربائية وتطوير الخدمة، كما استخدم هذا النوع من العقود على نطاق واسع في قطاع المياه في فرنسا وإسبانيا، وينفذ حاليا في غينيا وجمهورية التشيك والسنغال وساحل العاج².

2. خصائصه:

من مزايا هذا النظام بالنسبة للدولة هو توفير نفقات الاستغلال بدون التخلي عن الملكية، وكذلك الحصول على دخل سنوي بدون التعرض لمخاطر السوق علاوة على وقف الدعم والتحويلات المالية الأخرى، كما يسمح التأجير بجذب مهارات تقنية وإدارية متطورة مما يساهم في استخدام أصول الشركة بدرجة أكبر من الكفاءة³.

¹ محمد متولي دكروري محمد، مرجع سابق، ص 15.

² المرجع نفسه، ص.ص 15-38.

³ المرجع نفسه، ص 16.

أما عيوبه فتكمن في أنه طالما لا يتم فيه تحويل ملكية الأصول فليس لدى الشركة الخاصة المتعاقدة مع الدولة أية حوافز لرفع قيمة الأصول أكثر من الحد الذي يضمن لها عائد مناسب على استثماراتها خلال فترة التأجير، ولهذا فهذا النوع من العقود مناسب في المشروعات التي هي بحاجة إلى رفع كفاءة الاستغلال وليست بحاجة إلى تحسينات¹.

الفرع الرابع: عقد الامتياز

عقد الامتياز هو اتفاق يتم بين الدولة والطرف الخاص في إطار الشراكة بين القطاع العام والخاص، لذلك يكمن تعريفه وذكر أهم خصائصه في النقطتين التاليتين:

1. تعريفه:

هو التنازل عن أصل مملوك للدولة لصالح القطاع الخاص من أجل تشغيله وصيانته والاستثمار به بناء على تعاقد محدد بفترة زمنية لا تقل في العادة عن خمسة وعشرين سنة²، وبذلك فإن الدولة تحول حقوق الاستغلال والتطوير إلى الشركة الخاصة، ويتضمن عقد الامتياز كل مواصفات التأجير بالإضافة إلى النفقات الرأسمالية والاستثمارات التي تقع على عاتق صاحب الامتياز، ثم ترجع الأصول إلى الدولة عند نهاية فترة الامتياز وذلك حسب الحياة الافتراضية للاستثمارات، وتتحدد إيرادات صاحب الامتياز بشكل يضمن له تغطية نفقات الاستغلال وخدمة الديون واستهلاك استثماراته، على أن تقوم الدولة خلال فترة الامتياز بتنظيم ومراقبة العملية الاستثمارية والجودة والأسعار³.

2. خصائصه:

من مزايا هذا النظام بالنسبة للدولة أن صاحب الامتياز يبقى المسؤول عن النفقات الرأسمالية والاستثمارات مما يخفف الأعباء المالية عن الدولة، ولنفس السبب تواجه الكثير من الدول صعوبات في إيجاد مستثمرين نظرا للحجم الكبير لبعض الاستثمارات التي يتطلبها هذا النوع من العقود⁴.

أما العيوب فعادة ما تكون ضمنية في هذا النظام عندما لا تحدد العقود بشكل واضح نطاق وطبيعة الخدمات التي سيقدمها المتعاقد مع الدولة وكذلك صلاحيات الطرفين خلال فترة التعاقد، وبالتالي يجب على الدولة أن تحرص على عدم التدخل في إدارة الشركة حتى تضمن نجاح هذا الأسلوب من أساليب الشراكة⁵.

الفرع الخامس: عقد نقل الملكية

يمثل عقد نقل الملكية أعلى درجات الخصوصية التي تتميز بإلقاء عبء كبير على القطاع الخاص في الشراكة بين القطاع العام والخاص، لذا نقوم فيما يلي بتعريفه مع ذكر أهم خصائصه:

¹ محمد متولي دكروري محمد، مرجع سابق، ص 16.

² وليد شواقفة، مرجع سابق، ص 207.

³ محمد متولي دكروري محمد، مرجع سابق، ص 16-17.

⁴ إدارة الدراسات الاقتصادية والمالية، دائرة المالية، حكومة دبي، مرجع سابق، ص 14.

⁵ محمد متولي دكروري محمد، مرجع سابق، ص 17.

1. **تعريفه:** يضمن هذا الشكل من العقود بيع أصول خدمات عامة قائمة تابعة للدولة إلى القطاع الخاص، وهو الأقرب إلى مفهوم الخصخصة¹، بحيث يصبح القطاع الخاص مالكا ومسؤولا عن المرفق ويخضع لهيئة رقابية، وقد تتم الخصخصة عن طريق البيع من خلال عدة صور هي: البيع المباشر أو بيع الأسهم في الأسواق المالية أو البيع للعاملين والإدارة، وفي كل الأحوال يكون هذا الأسلوب لمشروعات قائمة بالفعل، ويتحمل القطاع الخاص مخاطر التمويل والإدارة والاستغلال والصيانة وغيرها من المخاطر بالإضافة إلى ذلك فإن أصول المشروع لا تعود للدولة بعد ذلك².

2. **خصائصه:**

فيما يخص البيع المباشر الذي قد يكون في شكل طلب عروض أو مزاد علني لمستثمر وطني أو أجنبي، فإنه يتميز بالشفافية حيث أن آليته واضحة وتقديم العروض فيه مفتوح لكل المستثمرين الذين يرغبون في المنافسة على شراء الشركة والذين يستوفون الشروط من قبل الدولة، وميزته الأخرى هي عدم وجود وسطاء بين الدولة والمشتري مما يمكن الدولة من المقارنة بين مختلف العروض واختيار المشتري الذي يعرض أعلى سعر، ولكن ما يؤخذ عليه هو البطء في الإجراءات وارتفاع نفقاته الإدارية ناهيك عن إمكانية التلاعب في إرساء المزاد على أشخاص وشركات بعينها.

أما فيما يتعلق ببيع الأسهم في الأسواق المالية الذي عادة ما يستخدم لبيع الشركات ذات الوضع المالي الجيد، فإن ما يميزها هو توسيع قاعدة الملكية خاصة عندما تضع الدولة قيودا على كمية الأسهم التي يمكن لكل مستثمر شراؤها، وما يعاب عنه أنه يعتمد بشكل كبير على حجم السوق بالنسبة لحجم عملية طرح أسهم الشركات، فإذا كان حجم السوق صغيرا فإنه يؤثر على سعر السهم مما يستلزم معه طرح الأسهم على دفعات حتى يتمكن السوق من استيعابها وبالتالي استهلاك مزيد من الوقت.

أما طريقة البيع للعاملين والإدارة فهي تتمتع بالعديد من المزايا حيث أنها تحظى بدعم سياسي وشعبي فلا تحتاج الحكومة في إطارها إلى الدخول في مفاوضات مع المشتري لكي تحصل على ضمانات حول مستقبل العمالة وتترك هذه القضية للعاملين والإدارة، كما أنها تعتبر الطريقة المناسبة لتحويل ملكية الشركات التي يصعب بيعها بأي من الطرق الأخرى، إضافة إلى أنها تمثل حافزا كبيرا لرفع الإنتاجية وتخفيض التكاليف كما أنها تعتبر أداة فعالة لتوسيع قاعدة الملكية، إلا أنها لا تخلو من العيوب فنظرا لعدم وجود منافسة في عملية البيع قد تؤدي إلى سوء تقدير القيمة المالية لأصول الشركة، ضف إلى ذلك احتمال عدم تحسن أداء الشركة ورفع كفاءتها لعدم قدرة العاملين المادية على إدخال تكنولوجيا حديثة في عمليات الإدارة³.

لا يوجد أسلوب موحد لتحقيق الشراكة بين الدولة والقطاع الخاص بالمشروعات التنموية يمكن تطبيقه على جميع الحالات، ولكن يمكن الوصول إلى الأسلوب الأمثل في كل حالة على حدة وذلك اعتمادا على الظروف الاجتماعية والسياسية السائدة في كل دولة، وأيضا تتنوع أساليب الشراكة مع القطاع الخاص ودرجة مساهمته

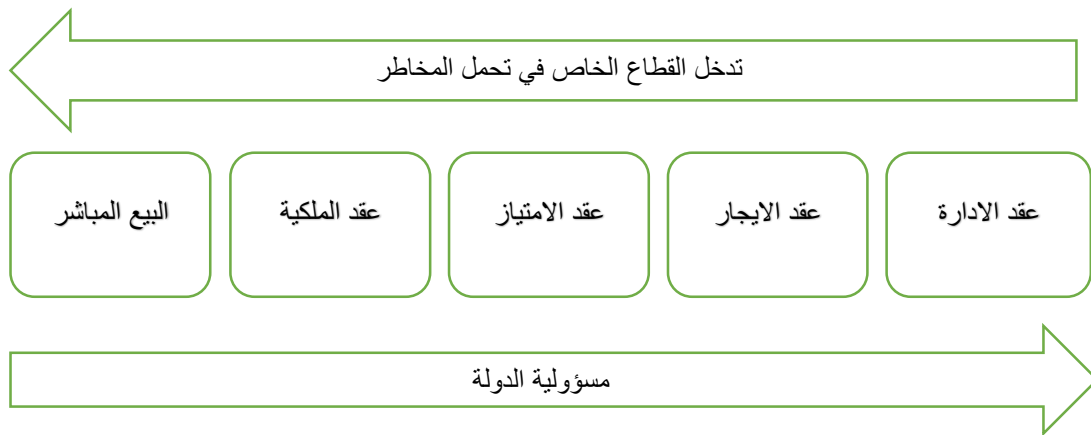
¹ وليد شواقفة، مرجع سابق، ص 207.

² محمد متولي دكروري محمد، مرجع سابق، ص.ص 19-09.

³ المرجع نفسه، ص.ص 21-20.

ومسؤولياته فيها طبقاً لكل أسلوب، حيث تتدرج تلك الأساليب بدءاً بعقود الخدمات التي تقوم الدولة فيها بتحمل المسؤولية الكاملة في التمويل والمخاطر واستثمارات التنفيذ، وانتهاءً بالخصوصية الكاملة أو البيع والتي يقوم القطاع الخاص فيها بتحمل كافة مسؤوليات البناء والاستغلال والإدارة، بالإضافة إلى الملكية المطلقة له لأصول المشروع¹. لذلك فيمكننا أن نلاحظ من خلال ما سبق أن كل أنواع العقود المعروضة تنتمي إلى موضوع الشراكة بين القطاع العام والخاص، إلا أن نقطة الاختلاف بينها تكمن في مقدار مسؤولية الدولة من جهة ودرجة مساهمة القطاع الخاص من جهة أخرى، فعند تحليل مجمل هذه الأنواع نخرج بنتيجة حتمية مفادها وجود تلك العلاقة العكسية بين تدخل الخواص ومسؤولية الدولة، فكلما تدخل الخواص أكثر في الآلة الإنتاجية انخفضت مسؤولية الدولة والعكس صحيح، وبناءً على هذا نقترح الشكل التالي الذي يلخص العلاقة بين الدولة والخواص ضمن مختلف الصيغ التشاركية على أساس العقود:

الشكل رقم (1-1): التدرج في تقاسم المسؤولية بين القطاع العام والخاص في إطار الشراكة التعاقدية



المصدر: من إعداد الباحث بناءً على ما سبق

المطلب الثالث: الشراكة الدولية ومكانتها في الشراكة بين القطاع العام والخاص

يعتبر نظام البوت القاسم المشترك بين الشراكة الدولية والشراكة بين القطاع العام والخاص، لذلك ينفرد هذا المطلب بدراسة أقسام هذا النوع من الشراكة بغية تحديد موقع هذا النظام بينهما، فالعلاقة بين الشراكة الدولية والشراكة بين القطاع العام والخاص تتميز بنوع من التداخل والتشابك في المفاهيم والخصائص، لذا نتناول فيما يلي بالتحليل أهم محددات الشراكة الدولية محاولة للتوصل إلى ربطها بنموذج الشراكة بين القطاع العام والخاص ومعرفة المساحة التي يأخذها نظام البوت وفق هذين الاتجاهين.

¹ محمد متولي دكروري محمد، مرجع سابق، ص 12.

الفرع الأول: الشراكة في المملكة المتحدة

تعد المملكة المتحدة رائدا رئيسيا في الشراكة بين القطاع العام والخاص، حيث تبنت سياسة مبادرة التمويل الخاصة¹ Private Finance Initiative، منذ سنة 1992م في إطار مناقشة الميزانية بين الحكومة ووزير الخزانة البريطاني²، والتي بموجبها قدمت الحكومة البريطانية تسهيلات وحوافز للقطاع الخاص من أجل الاستثمار في المشروعات العامة، وذلك بعد تراجع سياسة الخوصصة التي كانت قد مارستها من قبل³، فبموجب مبادرة التمويل الخاصة يشارك القطاع الخاص في تصميم وبناء وتمويل وتشغيل المشروعات الاقتصادية مقابل تحصيله على عوائد الخدمات المقدمة وفق جداول زمنية متفق عليها، وتؤول ملكية هذه المشروعات بعد ذلك إلى القطاع الحكومي⁴، فهذا البرنامج التابع للحكومة البريطانية لا يمثل عقدا محددًا في حد ذاته، بل هو عبارة عن مجموعة من العقود تهدف إلى تشجيع إدارة المرافق العامة بمساعدة تمويلات القطاع الخاص بدلا من الخوصصة وذلك بالنسبة للقطاعات التي لا يمكن خوصصتها، فبموجب مشروعات برنامج المبادرة المالية الخاصة أصبحت الدولة هي مشتري الخدمة بدلا من كونها مالك ومنظم للمشروع، وبناء عليه أصبح القطاع الخاص هو المسؤول عن تصميم وإنشاء وتمويل واستغلال المشروع⁵، حيث يهدف هذا البرنامج إلى تحسين نوعية الخدمات العامة وربط مردود القطاع الخاص بمتطلبات النوعية ناهيك عن التقليل قدر الإمكان من الانفاق العمومي.

أما من الناحية المالية فإن هذا النظام مبني على مفهوم القيمة الأفضل للنقود "best value for money"؛ بمعنى التأكد من أن تمويل انجاز المرفق العام هو مجدي عن التمويل العمومي نظرا لانخفاض تكلفة التمويل العام عن التمويل الخاص كخطوة أولى، ثم البحث عن أحسن عقد ممكن من حيث أمثلية توزيع المخاطر وتدعى هذه المرحلة بالقيمة الأفضل للنقد، فعقود المبادرة سمت هذه العملية باسم المرحلة الثانية فقط نظرا لأن تحقق الشرط الأول هو حتمية فالإدارة الخاصة أحسن من العامة في كل الأحوال من حيث نوعية الخدمة المقدمة⁶.

الفرع الثاني: الشراكة في فرنسا

يرتبط الفرنسيون إلى حد كبير بمفهوم الخدمة العامة نظرا لأنها جزء لا يتجزأ من حياتهم اليومية وأحد أعمدة المجتمع المدني فيها⁷؛ ففي هذا البلد يعرف عقد الشراكة بين القطاع العام والخاص على أنه عقد اداري يعهد بمقتضاه أحد أشخاص القانون العام إلى أحد أشخاص القانون الخاص، القيام بمهمة شاملة تتعلق بتمويل الاستثمار الخاص

¹ أحمد أبو عشيق، مرجع سابق، ص 05.

² Philippe cossalter et bertrand du marais, *La private finance initiative*, institut de la gestion déléguée, France, 2001, page 11.

³ أحمد أبو عشيق، مرجع سابق، ص 05.

⁴ أحمد سيد أحمد محمود، *التحكيم في عقود الشراكة PPP*، ندوة حول الإطار القانوني لعقود المشاركة بين القطاعين العام والخاص والتحكيم في منازعتها، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، شرم الشيخ، جمهورية مصر العربية، ديسمبر 2011، ص ص 46-47.

⁵ كاميليا صلاح الدين، *الطبيعة القانونية لعقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص في قانون الأونسيترال النموذجي والتشريعات العربية دراسة تحليلية*، ندوة حول الإطار القانوني لعقود المشاركة بين القطاعين العام والخاص والتحكيم في منازعتها، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، شرم الشيخ، جمهورية مصر العربية، ديسمبر 2011، ص 132.

⁶ Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, Ems management et société, France, 2006, p.p 41-43.

⁷ *Ibid*, page 35.

بالأشغال والتجهيزات الضرورية للمرفق العام وادارتها واستغلالها وصيانتها طوال مدة العقد المحددة وفق طبيعة الاستثمار أو طرق التمويل، في مقابل مبالغ مالية تلتزم الإدارة المتعاقدة بدفعها إلى شركة المشروع بشكل مجزأ طوال فترة التعاقد¹، فهذا الاطار العام مستمد من معاهدة ماستريخت المنعقدة في 07/02/1992م، والمتهجة من طرف الاتحاد الأوروبي والمتضمنة ضرورة الشراكة بين القطاع العام والخاص، حيث ذهبت السلطات الأوروبية إلى تشجيع فكرة الشراكة قبل تحديد مضمونها، فشجعت تلك المعاهدة اللجوء للشراكة لتفادي المخاوف من العجز المالي لدول الاتحاد وذلك بهدف تخفيض الانفاق العام؛ بأن يقوم القطاع الخاص بما كانت ستقوم به الدولة من مشروعات عملاقة، فمشروعات البوت تعد من صور الشراكة بين القطاع العام والخاص²، فهو نموذج يتميز بالتدخل الكبير للدولة في عملية اتخاذ القرار والمراقبة³، متماشيا مع النهج الاقتصادي لدولة مثل فرنسا.

الفرع الثالث: صيغة تمويل المشروعات الكبرى

مصطلح "تمويل المشروعات الكبرى" يعكس مفهوم تمويل معد خصيصا للاستجابة لنوعية معينة من المشروعات، والمنافي للتمويل التقليدي للمؤسسات، لهذا فإن أغلب الكتب المترجمة إلى اللغة الفرنسية تبقي الصيغة باللغة الانجليزية «Project Finance» بدلا من ترجمتها لتصبح «Financement de projet» بهدف الحفاظ على خصائص هذه الصيغة التمويلية غير أن ميشال ليونيت دي موتيي قد اختار ترجمتها إلى «Financement sur projet» والتي تعني التمويل على المشروعات قاصدا بذلك التمويل على المقاس أي «Financement sur mesure»؛ بمعنى التمويل حسب احتياج المشروع والأطراف المتدخلة فيه، فعلى الرغم من صعوبة إيجاد تعريف شامل لهذه الصيغة؛ نظرا لاختلاف تركيبها التمويلية من مشروع لآخر، إلا أن أعمقها وأقربها إلى الشمولية التعريف التالي: "تمويل المشروعات الكبرى هو شكل من أشكال التركيبات التعاقدية والتمويلية المستقلة عن ضمانات المساهمين، بحيث يتم سداد القرض على أساس التدفقات النقدية للمشروع"⁴. فهو تمويل حسب مقاس المشروع والمحللون الماليون في هذا النظام لا يدرسون ميزانية المشروع مثلما هو الحال في التمويل التقليدي ولكنهم يدرسون خصائص المشروع في حد ذاتها بهدف الحفاظ على مصالحهم في استرداد القروض التي قدموها المضمونة أساسا بالتدفقات النقدية للمشروع⁵.

¹ أحمد سيد أحمد محمود، مرجع سابق، ص 47.

² كاميليا صلاح الدين، مرجع سابق، ص.ص 135-137.

³ Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, Op.Cit, page 34.

⁴ قماز سهيل، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير بعنوان *تفعيل التأمين الهندسي للإنشاءات المرتبطة بصيغة تمويل المشروعات الكبرى* PROJECT FINANCE، جامعة سطيف 1، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، 2014، ص 03.

⁵ Paul lignières, *Partenariats publics privés*, Litec, paris, 2000, page 03.

الفرع الرابع: المقارنة بين عقود المبادرة المالية الخاصة البريطانية وعقود الشراكة بين القطاع العام والخاص الفرنسية

أوجه الشبه ما بين هذين النوعين من العقود تكمن في أنه من جهة يعد عقد الشراكة بين القطاع العام والخاص الفرنسي مستمدا من التجربة الإنجليزية لبرنامج المبادرة المالية الخاصة، ومن جهة أخرى تعد التجربة الإنجليزية مستوحاة بصورة غير مباشرة من التجربة الفرنسية لتفويض المرفق العام "عقد الالتزام"¹.

أما أوجه الاختلاف فيما بين هذين النوعين من العقود تكمن في نطاق تطبيق كل منها، فنطاق تطبيق عقود الشراكة الإنجليزية أوسع من مثيلتها الفرنسية لدرجة يمكن معها القول بأن عقود برنامج ال PFI يمكن تكييفها على أنها سياسة عامة لا تعتمد على عقد وحيد يطبق على جميع العمليات بل هي باقة عقدية أكبر من عقود الشراكة بين القطاع العام والخاص الفرنسي، كما تشمل مجموعة متنوعة من العقود تعادل العديد من العقود الفرنسية التي يمكن تصنيفها تحت بند عقود صفقات الأشغال العمومية أو عقود تفويض المرفق العام.

فمما سبق يمكننا القول بأن عقد الشراكة الفرنسي بالمعنى الدقيق لا يمكن تكييفه كسياسة عامة للدولة بشأن صفقاتها العامة كعقود برنامج ال PFI البريطانية، وكذلك لا يمكن تصنيفه كنوع ثالث من عقود الصفقات العمومية الذي يحتوي على كافة العقود التي تندرج في كل من عقود الأشغال العامة أو عقود تفويض المرفق العام².

الفرع الخامس: المقارنة بين الشراكة بين القطاع العام والخاص وصيغة تمويل المشروعات الكبرى

تدرس صيغة تمويل المشروعات الكبرى العلاقة بين القطاع الخاص والمؤسسة المالية في حين أن الشراكة هي بالدرجة الأولى علاقة بين الطرف العام والخاص، فالقانوني في صيغة تمويل المشروعات متخصص في القانون البنكي أين يتخصص قانوني الشراكة في القانون العام، إضافة إلى إمكانية الاعتماد على صيغة تمويل المشروعات الكبرى في إطار القطاع الخاص فقط دون الحاجة إلى تدخل الطرف العام، في نفس الوقت من الممكن اختيار الشراكة مع عدم الحاجة إلى مؤسسة مالية، وتبقى صيغة تمويل المشروعات الكبرى تقنية من بين التقنيات الكثيرة للتمويل³، تستعمل في الشراكة بين القطاع العام والخاص وكذلك في الشراكة بين الخواص فقط، إلا أن النوع الأول يحتاج إلى تقنيات قانونية مالية مختلفة عن النوع الثاني على اعتبار العلاقات التعاقدية جد المعقدة والتي تربط الشركاء فيه⁴.

فبالاعتماد على تحليل ما سبق نستنتج أن نظام البوت هو عقد امتياز ينتمي إلى صيغ الشراكة بين القطاع العام والخاص المتعددة من منظور القانون العام، إلا أنه يعتمد على صيغة تمويل المشروعات الكبرى من الناحية التمويلية البنكية، وبالتالي فإن هذا النظام يخضع في مبدئه إلى الشراكة بين القطاع العام والخاص، يتم تمويله بصيغة تمويل المشروعات الكبرى، فهو عملة لها وجهان الأول قانوني والثاني تمويلي، لذا نقوم في العنصر التالي بدراسة مفهومه بالتحليل، محاولة للتوصل إلى تحديد معالم إطاره المفاهيمي الموسع بناء على ما جاء في طيات الشراكة بين

¹ كاميليا صلاح الدين، مرجع سابق، ص 149.

² المرجع نفسه، ص 149.

³ Paul lignières, *partenariats publics privés*, Litec, paris, 2000, page 04.

⁴ Un échange de mail effectué au Mardi 23 décembre 2014 entre le chercheur et Michel Lyonnet du Moutier.

القطاع العام والخاص ودراسة أنواعها المتشعبة، ولعل الشكل التالي يعكس طبيعة العلاقة بين الشراكة قطاع عام قطاع خاص وصيغة تمويل المشروعات الكبرى (مناقشة الفرضية الثانوية الأولى):
الشكل رقم (1-2): مكانة نظام البوت بين الشراكة قطاع عام قطاع خاص وصيغة تمويل المشروعات الكبرى



المصدر: من إعداد الباحث بناء على ما سبق

المطلب الرابع: مفهوم نظام البوت بين الشراكة قطاع عام قطاع خاص والشراكة الدولية

نظام البوت هو اختصار للمصطلح الإنجليزي Build Operate Transfer ، حيث يشير الحرف B إلى كلمة Build ، أي البناء ، والحرف O إلى كلمة Operate ، أي التشغيل، والحرف T إلى كلمة Transfer بمعنى ينقل، وعلى الرغم من التطبيق الدولي الواسع لهذا النظام إلا أن التعريف الموحد له غير متوفر نظرا لتعدد الزوايا التي قد ينظر إليه منها، فالقانونيون لهم تعاريفهم، والاقتصاديون كذلك، وكوكبة من الأطراف الأخرين لعل أهمهم يأتي فيما يلي:

الفرع الأول: تعريف فقهاء القانون

نظام البوت يتمثل في المشروعات العامة التي يقوم القطاع الخاص بتمويلها على أن تظل ملكية الدولة أو إحدى هيئاتها للمشروع قائمة، ويقوم القطاع الخاص بتصميم وبناء وإدارة المشروع خلال فترة محدودة يرتبط فيها راعي المشروع مع الحكومة بعقد امتياز، يخوله الحصول على عائدات المشروع طوال فترة التعاقد على أن يقوم عند انتهاء تلك المدة بتحويل المشروع إلى الحكومة في حالة جيدة وبدون مقابل، ويتميز هذا التعريف بأنه يجعل ملكية الحكومة للمشروع قائمة وهو ما يتفق مع الاتجاه في أن يد المستثمر على المشروع خلال فترة الامتياز تعد يدا عارضة ولا ترقى إلى الملكية بمعناها الصحيح¹، وتجدر الإشارة في هذا السياق إلى أن كلمة الدولة تعكس الطرف التعاقدية الذي يتعامل معه القطاع الخاص في ظل نظام البوت، أما الحكومة فهي السلطة التنفيذية المسؤولة على إدارة تلك العلاقة.

كذلك تم تعريفه أنه عقد يبرم بين الدولة أو أحد الجهات الإدارية التابعة لها، وطرف خاص أجنبي عادة ما يتخذ شكل شركة يطلق عليها اسم "شركة المشروع"، بغرض تشييد أحد المرافق العامة ذات الطبيعة الاقتصادية، على حساب تلك الشركة وقيامها مقابل ذلك باستغلال المرفق والحصول على عائد هذا الاستغلال طوال مدة التعاقد وفي نهاية تلك المدة تلتزم الشركة بتسليم المرفق إلى الجهة الإدارية المتعاقدة دون أي مقابل، وخاليا من كافة

¹ دويب حسين صابر، عقود الـ BOT وكيفية حسم منازعاتها، دار النهضة العربية، جمهورية مصر العربية، 2010، ص 05.

الأعباء وبجالة جيدة. هذا في محاولة للابتعاد عن الترجمة الحرفية لصيغة البوت حيث استبدل البناء بالتشييد ونقل الملكية بالتسليم والتشغيل بالاستغلال، والمغزى من ذلك هو أن المشروعات عادة ما يكون فيها تركيب للآلات ودراسة للتصاميم فهذا ليس ببناء، وشركة المشروع تقوم باستغلال المرفق من أجل تحصيل الأموال التي أنفقتها في تشييده وهذا ليس تشغيل بل أوسع منه، إضافة إلى أن شركة المشروع تقوم بتسليم المشروع في نهاية مدة العقد فقط لأنها لم تملكه منذ البداية¹، فهو يمثل صورة جديدة ومستحدثة من العقود الإدارية وتستهدف القيام بمشروعات ضخمة يعهد بها إلى إحدى الشركات للقيام بإنشاء مرفق عام وتشغيله لحسابها الخاص مدة من الزمن، على أن تلتزم بنقل ملكيتها إلى الطرف الآخر سواء كان الدولة أو شخصا معنويا آخر². فمن خلال ما جاء به فقهاء القانون من الممكن استنباط أن نظام البوت هو صورة حديثة للعقود الإدارية تتم بين الدولة والقطاع الخاص، وتحمل في طياتها ثلاث مراحل هي بناء المرفق العام، استغلاله ثم تحويله للجهة صاحبة الامتياز أي الدولة بجالة جيدة وبدون أعباء، ومنه نستشف من فقهاء القانون التزامهم في هذه التعاريف بتفصيل الجانب القانوني من العلاقات التعاقدية بين الأطراف المشاركة في المشروع، وتمييز هذا العقد عن غيره من العقود، دون إهمال الجانب الاقتصادي لهذا النظام، خاصة من خلال تحليل دور شركة المشروع التي تمثل حجر الزاوية فيه؛ وبالتالي فهي التي تؤطر العلاقة التعاقدية وتضمن توزيع التدفقات النقدية بعد دخول المشروع مرحلة الاستغلال، ثم تحويله للدولة عند نهاية فترة الامتياز.

الفرع الثاني: التعريف الاقتصادي

يعتبر أسلوب البوت أحد الأساليب الحديثة لمشاركة الدولة مع القطاع الخاص في بناء البنية التحتية، إذ بمقتضاه تمنح الحكومة أحد أفراد القطاع الخاص ترخيصا لبناء أحد مرافق البنية التحتية، وتمويله على نفقته الخاصة وتملك أصوله، وتشغيله وصيانته وتحصيل مقابل تقديم الخدمة بغرض تسديد أعباء تمويل المشروع، يسد من خلاله تكلفة التمويل ونفقاته الرأسمالية والحصول على ربح مناسب، كما أن المستثمر يتحمل كافة مخاطر المشروع طيلة مدة الترخيص، وفي نهاية المدة المحددة يلتزم بنقل ملكية المشروع إلى الدولة وفقا لشروط معينة، وقد جاء هذا الأسلوب منسجما مع توجه الاقتصاديين الكلاسيك المحدثين المنادين بضرورة سيادة السوق، وضرورة فسح المجال لمشاركة القطاع الخاص في إدارة حياة الأفراد وحاجاتهم، مخالفين بذلك المذهب الاقتصادي الكنزي المنادي بضرورة تدخل الدولة في تولي بناء البنى التحتية من جهة، ومن جهة أخرى جاءوا مجددين لنداء المذهب الاقتصادي الكلاسيكي الداعي لدور الدولة الحارسة المقتصر على رعاية البنية التحتية، ولكن ليس بدور منفرد منها كما في الدور الكنزي وإنما بمشاركة القطاع الخاص، ضمن اطار خطط الدولة وتوجيهاتها وتنسيقها³. فهو ذلك النظام الذي يعتمد على التمويل الخاص ويستخدم في المشروعات الكبرى لاسيما الخاصة بالبنية التحتية والتي تستلزم موارد مالية كثيرة للقيام

¹ وضاح محمود الحمود، عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية BOT حقوق الإدارة المتعاقدة والتزاماتها، دار الثقافة، عمان، 2010، ص 36.
² خالد بن سعود الرشود، تطبيق عقد البناء والتمليك والإعادة في تعميم الأوقاف والمرافق العامة، منظمة المؤتمر الإسلامي، مجمع الفقه الإسلامي الدولي، الدورة التاسعة عشر، امارة الشارقة، 2009، ص 03.
³ محمد بن جواد الخرس، مشروعات البنية التحتية من خلال نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية BOT دور القطاع الخاص في تنميتها وموقف الاقتصاد الإسلامي منها، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012، ص 10-09.

بها وانجازها¹. فزيادة على ما جاء في التعاريف القانونية السابقة، فإن الاقتصاد حمل في طياته اضعاف الجانب الفكري لهذا النظام والمنتمي إلى الاتجاه الكلاسيكي الجديد، مع التركيز على دور المؤسسات المالية في توفير السيولة لشركة المشروع للقيام بأدوارها في نظام البوت، مما يجعله المحرك الرئيسي للتمويل وبالتالي فإن سيطرت شركة المشروع على النظام من الممكن أن تتهترز، بتدخل هذه المؤسسات في القرارات الاستراتيجية للمشروع بحكم دورها فيه.

الفرع الثالث: تعريف بعض الهيئات والمنظمات الدولية

عرفته لجنة الأمم المتحدة للقانون النموذجي (الأنيسترال): بأنه شكل من أشكال تمويل المشروعات تمنح بمقتضاه حكومة ما لفترة من الزمن، أحد الاتحادات المالية، ويدعى "شركة المشروع" امتيازاً لتنفيذ مشروع معين وعندئذ تقوم شركة المشروع ببنائه وتشغيله وإدارته لعدد من السنوات فتسترد تكاليف البناء وتحقق أرباحاً من تشغيل المشروع، واستثماره تجارياً وفي نهاية مدة الامتياز تنتقل ملكية المشروع إلى الدولة².

عرفته كذلك منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية (اليونيدو): بأنه نظام تعاقدى بمقتضاه يقوم القطاع الخاص بتنفيذ الإنشاء (شاملاً التصميم والتمويل) لمشروع بنية تحتية وإدارته والاحتفاظ به، وفي خلال فترة الإدارة المحددة يحق له الحصول على مقابل الخدمات التي يقدمها من عوائد ورسوم وحقوق ملكية، بحيث لا تزيد عن المتفق عليه والمحدد في العقد ليتمكن القطاع الخاص من استرداد استثماراته ومقابل تكاليف الإدارة والصيانة للمشروع، بالإضافة إلى عائد مناسب، وفي نهاية المدة يقوم القطاع الخاص بنقل الملكية إلى الدولة أو جهة خاصة أخرى جديدة من خلال مناقصة عامة³.

فاصطلاح البوت ليس اصطلاحاً قانونياً، بل أفرزه الواقع العملي وتطور أساليب الاستثمار ونظم تمويل المشروعات الكبرى، وتنوع أنماط التنمية الاقتصادية، وكان من الطبيعي نتيجة لذلك، أن يغلب على التعريف القانوني لهذا الاصطلاح الطابع الوصفي الذي يسعى إلى إبراز الخصائص والسمات الجوهرية التي يتسم بها وتمييزه في الوقت نفسه عن غيره من الاصطلاحات الأخرى⁴. فعلى الرغم من عدم خروج تعريف الهيئات الدولية عن التعاريف السابقة، إلا أننا نلمس نوعاً من التسييس على نظام البوت، خاصة في عبارة "مناقصة عامة"، وبالتالي فهناك مراحل من الواجب توفرها في هذا النظام في إطار اختيار شركة المشروع، خاصة فيما يتعلق بجانب الشفافية وتكافؤ الفرص بين الأطراف الراغبة في الاستثمار في تشغيل البنية التحتية إلى جانب الدولة.

الفرع الرابع: التعريف التشريعي الدولي

لقد عرفت العديد من الدول من خلال تشريعاتها نظام البوت، لعل أهمها التالية:

¹ دويب حسين صابر، مرجع سابق، ص 09.

² خالد بن سعود الرشود، مرجع سابق، ص 03.

³ عبد الستار أبو غدة، عقد البناء والتشغيل وإعادة BOT وتطبيقه في تعمير الأوقاف الإسلامية، منظمة المؤتمر الإسلامي، مجمع الفقه الإسلامي الدولي، الدورة التاسعة عشر، إمارة الشارقة، 2009، ص 03.

⁴ أحمد أبو عشيق، مرجع سابق، ص 05.

1. الصين: تضمنت المادة الثانية من القواعد القانونية الخاصة بالاستثمار الأجنبي لمشروعات البوت التعريف التالي¹: مشروعات البوت هي مشروعات البنية التحتية التي تبني وتدار وتنقل ملكيتها بواسطة المستثمرين الأجانب، حيث تمنح غالبا الحكومة من خلال اتفاقية امتياز ولمدة محددة السلطة في مشروع البوت وتكون شركة المشروع مسؤولة عن تمويلها وإدارتها وصيانتها، وبعد انتهاء فترة الامتياز تقوم شركة المشروع بنقل المرفق الخاص بمشروع البوت إلى الدولة في حالة جيدة وبدون أعباء، كما حددت المادة الخامسة من التنظيمات القانونية الخاصة بالاستثمار الأجنبي في مشروعات البوت في الصين مجال ونوعية هذه المشروعات فقررت ما يلي: "مشروعات البوت المشار إليها في هذه النصوص تشمل محطات الطاقة التي تعمل بالفحم ومحطات الطاقة الهيدروجينية والطرق السريعة ومحطات السكك الحديدية المحلية والجسور والأنفاق ومصادر امداد المدينة بالمياه ومحطات تنقية المياه ومصانع معالجة الأسمدة".

2. تركيا: عرفت الفقرة أ من المادة الثالثة من القانون رقم 3996 الصادر في 1994/06/31م نموذج البوت بأنه نموذج تمويلي خاص لتطوير المشروعات يتطلب تكنولوجيا عالية ورأس مال مستثمر عالي وتتم استعادات قيمة الاستثمارات المدفوعة من شركة المستثمر أو الشركة الأجنبية عن طريق جهة الإدارة أو المستفيدين من الخدمات من خلال شراء المنتجات والخدمات المنتجة من الشركة خلال مدة إدارتها للمشروع².

3. مصر: التي عدلت في الأعوام الأخيرة عن مشروعات البوت ولجأت إلى ما يسمى بتجربة الشراكة بين القطاع العام والخاص؛ مبررة هذا التحول بما أسفرت عنه التجربة السابقة من عيوب طبقا لما أقرته الوحدة المركزية للشراكة مع القطاع الخاص التابعة لوزارة المالية من فشل تجارب مشروعات البوت، وأنه يتعين التعلم من أخطاء تلك التجربة وأنه في ظل هذا الاتجاه القومي الجديد فإن الوزارات المعنية ستقوم بالعمل من خلال خطة موحدة ويكون التنسيق فيما بينها عن طريق الوحدة المركزية للشراكة مع القطاع الخاص التابعة لوزارة المالية، وذلك من خلال تبني تجربة الشراكة بين القطاع العام والخاص دون إدراك حقيقي بمضمون تلك التجربة؛ ذلك أن مشروعات البوت تعد إحدى صور الشراكة بين القطاع العام والخاص، فالعلاقة بينهما هي علاقة الأصل بالفرع ومن ثم ما نسب لتجربة البوت من عيوب سوف ينسب لتجربة الشراكة بين القطاعين³.

4. الجزائر: نظرا لحداثتها في الدول النامية من ناحية وتعقيد تركيبها التمويلي من ناحية أخرى، فإن المشرع الجزائري قد ذكر ضمنا نظام البوت في المادة 17 من قانون المياه⁴: التي نصت على أن تخضع كذلك للأحكام العمومية الاصطناعية للمياه المنشآت والهياكل التي تعتبر ملكا يرجع للدولة بدون مقابل بعد نفاذ عقد الامتياز أو التفويض للإنجاز والاستغلال المبرم مع شخص طبيعي أو معنوي للقانون العام أو الخاص. والمادتان 2 و7 من قانون الكهرباء وتوزيع الغاز بواسطة القنوات⁵: التي نصت على أن الامتياز حق تمنحه الدولة لمعامل يستغل بموجبه شبكة ويطورها، فوق إقليم محدد ولمدة محددة، بهدف بيع الكهرباء أو الغاز الموزع بواسطة القنوات، كذلك تنجز المنشآت الجديدة

¹ حمادة عبد الرزاق حمادة، *التحكيم في عقود البوت*، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2013، ص21.

² المرجع نفسه، ص22.

³ كاميليا صلاح الدين، *مرجع سابق*، ص 152.

⁴ قانون رقم 12/05 المؤرخ ب 4 غشت 2005، المتعلق بالمياه، الجريدة الرسمية رقم 60 لـ 2005/09/04.

⁵ قانون رقم 01/02 مؤرخ في 5 فبراير 2002، المتعلق بالكهرباء وتوزيع الغاز بواسطة القنوات، الجريدة الرسمية رقم 08 لـ 2002/02/06.

لإنتاج الكهرباء ويستغلها كل شخص طبيعي أو معنوي خاضع للقانون الخاص أو العام وحائز على رخصة استغلال. ففي إطار هذه المشروعات، تجدر الإشارة إلى أن أغلب عقود البوت التي تبرمها الجزائر مع المؤسسات الأجنبية، تكون بمساهمة رأس المال الوطني بنسبة معتبرة، وهو الأمر الذي يعتبر من التطبيقات الخاطئة لهذه العقود كونها تتناقض مع الفلسفة التمويلية لهذا النظام¹.

فمما سبق يتجلى لنا قصور التنظيم التشريعي الذي لا يعرض صور وتطبيقات البوت على النظام المؤسساتي الجزائري، الأمر الذي من شأنه القاء الكثير من الغموض على ملفات الاستثمار القائمة حاليا خاصة في حالة حدوث نزاع؛ بالإضافة إلى عدم تلائم التشريعات السارية وهذه الصيغ التمويلية الحديثة، على الرغم أن هناك رأي ذهب إلى أنه ليس من الضروري إصدار تشريع جديد ومستقل ينظم عقود البوت لأن وجود مثل هذا التشريع قد لا يسمح بوجود المرونة الكافية بين المتعاقدين². كذلك يمكننا تعريف هذا النظام بأنه صورة حديثة للعقود الإدارية التي تتم بين الدولة والقطاع الخاص ممثلا في شركة المشروع، عن طريق امضاء عقد امتياز في إطار مناقصة وطنية من شأنها ضمان الشفافية وتكافؤ الفرص بين الأطراف الراغبة في الاستثمار في تشغيل البنية التحتية إلى جانب الدولة، حيث تلتزم شركة المشروع بتشديد المرفق العام واستغلاله ثم تسليمه للجهة صاحبة الامتياز بحالة جيدة وبدون أعباء، فهي المسؤولة عن إدارة العلاقات المالية والتعاقدية في المشروع في مختلف مراحلها، في سياق تشريعي واضح قد لا يكون مستقلا بذاته في تنظيم هذا النوع من العقود، ولكن يشترط أن يسمح بوجود المرونة الكافية بين المتعاقدين على الأقل، لضمان السير الحسن للمرفق العام.

¹ احصايم سميرة، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير بعنوان "عقود البوت B.O.T اطار لاستقبال القطاع الخاص في مشاريع البنية التحتية"، كلية القانون جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2011، ص 13.

² دويب حسين صابر، مرجع سابق، ص 24.

المبحث الثاني: نظام البوت خصائصه، تقييمه وشروط نجاحه

يعد نظام البوت صيغة شراكة تضمن التعاون الفاعلي بين القطاع العام والخاص وفق أطر تعاقدية تمويلية مضبوطة ومحددة، لما له من خصائص كثيرة منها ما يقترب إلى النشأة والاستخدامات ومنها ما ذهب إلى محاولة حصر مساحة هذا النظام في المساحة الاجمالية للنظم الأخرى التي تجاوره من حيث الخصائص، وقد انعكست منها مجموعة من السلبيات غير الموضوعية، من خلال التطبيق الخاطئ له واللقاء به في محيط كان من الاجدر إصلاحه قبل تطبيقه فيه.

المطلب الأول: خصائص نظام البوت

يعتبر نظام البوت قاعدة أساسية لتدعيم مفاهيم الشراكة بين القطاع العام والخاص، فعلى الرغم من وجود عوامل أخرى تدخل في طيات هذه الشراكة، إلا أن هذا النظام هو أهمها من زاوية تخفيف العبء عن كاهل ميزانية الدولة وتعميق المبادئ التشاركية بين الدولة والخواص، وتتجلى أهم خصائص هذا النظام فيما يلي:

الفرع الأول: نظام حديث قديم

لقد حظى نظام البوت بأهمية كبيرة منذ أوائل القرن الحالي، نظرا لاتجاه معظم دول العالم خاصة النامية منها إلى إعادة هيكلة اقتصاداتها القومية، والسعي وراء تحديث بنيتها التحتية، والإسراع في تطبيق برامج الخصخصة بمختلف أشكالها، ومحاولة تخفيف العبء عن كاهل الميزانيات الحكومية، بالإضافة إلى الرغبة الجادة في توسيع مشاركة القطاع الخاص في دعم الاقتصاد القومي بصورة جديدة والاستفادة من قدراته في مشروعات البنية التحتية¹، فيعد الظهور الأول لعقود البوت تحت هذه التسمية إلى بداية الثمانينات من القرن الماضي، في عهد رئيس الوزراء التركي الراحل "توركت أوزال" الذي كان أول من استخدم هذا المصطلح اثناء شرح استراتيجيته الجديدة في التنمية الاقتصادية وإعطاء القطاع الخاص دورا أساسيا في المشروعات الاقتصادية²، ومن هنا شاع التعامل بهذه العقود في مختلف الدول حتى بلغ أوجه في نهاية القرن الماضي وخصوصا بعد أن أصبحت الخصخصة عاجزة عن القيام بمثل هذه المشروعات³.
نظام البوت السائد حاليا في العالم ليس مبتكرا في كليته، فهناك عقود سبق أن أبرمت في أواخر القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين للميلاد عرفت بعقود الإمتياز التي تشبه إلى حد ما نظام البوت وذلك في فرنسا ومصر وسوريا وغيرها من دول العالم؛ حيث استخدمت فرنسا عقود الإمتياز لتنفيذ مشروعات سكك الحديد ومحطات الكهرباء والتزويد بمياه الشرب، كما أن مصر عرفت هذا النظام في الأربعينيات من القرن الماضي حيث تم تزويد مصر الجديدة بالكهرباء والماء وخطوط القطارات⁴، وكان أول امتياز عرفته مصر هو امتياز المهندس الإنجليزي "جورج

¹ ناهد علي حسن السيد، *حقيقة نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية BOT*، منظمة المؤتمر الإسلامي، مجمع الفقه الإسلامي الدولي، الدورة التاسعة عشر، امارة الشارقة، 2009، ص 04.

² وضاح محمود الحمود، *مرجع سابق*، ص 31.

³ أبو بكر احمد عثمان، *عقود البوت ومتطلبات تطبيقها في العراق*، مجلة الرافدين للحقوق، كلية الحقوق، جامعة الموصل، 2008، ص.ص 353-354.

⁴ عكرمة سعيد صبري، *عقد البناء والتشغيل والإعادة BOT*، منظمة المؤتمر الإسلامي، مجمع الفقه الإسلامي الدولي، الدورة التاسعة عشر، امارة الشارقة، 2009، ص 02.

سنتفون" عام 1851م وهو أول خط حديدي في أفريقيا يربط بين مدينتي الإسكندرية والسويس مروراً بالقاهرة¹، كما تعد قناة السويس بمصر من الأمثلة الشهيرة لعقود الإمتياز في نهايات القرن التاسع عشر للميلاد²، ففي عام 1872م قامت شركة الإنجليزية وفرنسية بفتح القناة، وبناء مرافقها، ومن ثم تشغيلها، على أن تعود للدولة المصرية بعد تسعة وتسعين عاماً³، فقد قامت الحكومة المصرية بمنح امتياز حفر قناة السويس لـ "فرديناند دي لي سييس" حيث تم منحه الأرض والاعفاءات الضريبية والجمركية على المعدات والآلات اللازمة للمشروع وكانت مدة الامتياز تسعة وتسعين عاماً إلا أنه تم إنهاء الامتياز من قبل الحكومة قبل انتهاء مدته بثلاثة عشرة عاماً على يد الرئيس المصري الراحل جمال عبد الناصر عام 1956م، فيما أطلق عليه في حينه تأميم قناة السويس⁴، وفي فرنسا كذلك في نفس العام استخدم هذا الأسلوب بمناسبة عقد امتياز المياه الاخوان بيريه⁵.

ثم أهمل العمل بعقود الامتياز على أثر هيمنة النظام الاشتراكي وزيادة تدخل الدولة في إدارة واستغلال المرافق العامة استغلالاً مباشراً، حيث تم تأميم أكثر المشروعات التي كانت تدار من طرف القطاع الخاص وضمحل نظام الامتياز⁶، حتى منتصف الثمانينات من القرن الماضي حيث حصل تطوران مهمان على صعيد تطبيق هذا النظام، وهما توقيع اتفاقية تنفيذ نفق المانش الذي يربط بين بريطانيا وفرنسا أسفل بحر المانش وذلك بين الحكومتين البريطانية الفرنسية من جهة وبين شركة يوروتانال من جهة أخرى بمدة امتياز قدرت بخمس وخمسون عاماً وتكلفته بحدود عشرين مليار دولاراً أمريكياً⁷ في اطار مبادرة التمويل الخاصة عام 1987م⁸، إضافة إلى دعوة رئيس وزراء تركيا الراحل "توركت أوزال" لاستخدام هذا الأسلوب في تنفيذ مشروعات البنية التحتية في تركيا*، سنة 1980م كما أسلفنا الذكر⁹.

1 محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص 168.

2 عكرمة سعيد صبري، مرجع سابق، ص 02.

3 عبد الوهاب إبراهيم أبو سليمان، عقد البناء والتشغيل وإعادة والملك BOT، منظمة المؤتمر الإسلامي، مجمع الفقه الإسلامي الدولي، الدورة التاسعة عشر، امارة الشارقة، 2009، ص 07.

4 وضاح محمود الحمود، مرجع سابق، ص 31.

5 أبو بكر احمد عثمان، مرجع سابق، ص 353-354.

6 أحمد محمد أحمد بخيت، تطبيق عقد البناء والتمليك وإعادة في تعمير الأوقاف والمرافق العامة، منظمة المؤتمر الإسلامي، مجمع الفقه الإسلامي الدولي، الدورة التاسعة عشر، امارة الشارقة، 2009، ص 19.

7 عكرمة سعيد صبري، مرجع سابق، ص 02-03.

8 عادل عبد العزيز السن، نماذج وتجارب المشاركة بين القطاعين العام والخاص، ندوة حول الاطار القانوني لعقود المشاركة بين القطاعين العام والخاص والتحكيم في منازعتها، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، شرم الشيخ، جمهورية مصر العربية، ديسمبر 2011، ص 256.

* يعتبر مشروع امداد المياه في تركيا أول مشروع بوت يتم اقامته في تركيا، ولقد كان الهدف منه امداد 1.5 مليون أسرة بالمياه النقية بالإضافة إلى الشركات الصناعية الموجودة في مدينة لزممت والمناطق المحيطة بها، وهي مدينة تقع على بعد 100 كم جنوب شرق إسطنبول على بحر مرمر، ولقد بدأ انشاء المشروع عام 1987 وقدرت تكاليفه الاستثمارية بمبلغ 920 مليون دولار وساهمت شركة المشروع بمبلغ 130 مليون دولار بنسبة 14 % من اجمالي تكاليف الاستثمار وتم استكمال المشروع في أبريل 1996 وقد تأخر بسبب مشاكل في التمويل، وتتولى شركة المشروع بيع المياه المعدنية وقد ضمننت وزارة المالية التركية أن توفي الشركة حقوقها اذا لم تتمكن من استيفاء قيمة كمية المياه المتفق على بيعها، كما تعهدت بالتدخل لدفع خدمة القروض اذا عجزت شركة المشروع عن ذلك في الموعد المحدد. عن عبد القادر محمد عبد القادر عطية، دراسات الجدوى التجارية والاقتصادية والاجتماعية مع مشروعات BOT، الدار الجامعية، الإسكندرية، الطبعة الثانية، 2005، ص 662-663.

9 عكرمة سعيد صبري، مرجع سابق، ص 02.

فبعدها انتشر إلى كثير من دول العالم، الاشتراكية والرأسمالية، والمتقدمة منها والنامية، بل كانت الأخيرة أكثر استحابة له من غيرها، وعندئذ تعاضم دور الامتياز من جديد، غير أن الامتياز وفقا لآليته الجديدة التي عرفت بنظام البوت كان أجمعها في إنشاء وإدارة واستغلال المرافق العامة، لخصائصه ومزاياه¹.

الفرع الثاني: نظام مخصص لاستخدامات محددة

يستخدم نظام البوت في أطر محددة منها المجمعات الصناعية؛ حيث تعهد الدولة إلى القطاع الخاص بتمويل وإنشاء وإدارة هذه المجمعات عن طريق عقد امتياز يحصل القطاع الخاص بموجبه على عائد المشروع خلال فترة زمنية معينة، وتنتقل بعدها ملكية هذه المجمعات إلى الدولة²، وأبرز مثال على هذه المجمعات مراكز توليد الطاقة الكهربائية التي تحتاج في انشائها إلى رؤوس أموال ضخمة، وبما أن التكنولوجيا المستعملة فيها قد تصبح عديمة الجدوى في مجال وجيز من الزمن؛ فإنه يجب رفع تدفقاتها النقدية إلى أعلى مستوى ممكن لتغطية تكاليف الاستثمار، إلا أن الدولة نادرا ما تلجأ إلى هذا النوع من المشروعات نظرا لقدرتها على إنشاءها بمفردها، ورغبتها في توجيه القطاع الخاص نحو مشروعات البنية التحتية بشكل خاص³.

كذلك في المشروعات المرتبطة بالبنية التحتية المتعلقة بالمرافق العامة الأساسية التي تحقق عائدا اقتصاديا، فنظرا لعدم قدرة الدولة على تمويل تلك المشروعات من إيراداتها العامة فإنها تعهد بها إلى القطاع الخاص، نظير تحقيق عائد معقول، ومن أمثلة ذلك مشروعات الطرق والجسور والمطارات والسكك الحديدية وشبكات الاتصالات⁴، التي تمتاز بطول فترة استغلالها حيث أنها تتجاوز مدة الحياة الاقتصادية للمشروع.

أخيرا في المشروعات المرتبطة بالثروات الطبيعية وهي تلك المشروعات المتعلقة باستغلال الثروات الطبيعية (كاستخراج البترول والغاز الطبيعي والمناجم)؛ حيث أن الدخول في مرحلة الاستغلال لهذه المشروعات قد يستغرق مدة طويلة؛ نظرا لثقل رأس المال المكون لها وبطء عمليات التنقيب، إلا أن هذا النوع من المشروعات مهدد بخطر زوال الثروة الطبيعية التي تعد جوهر نشاطها على الرغم من الطول النسبي لمدة حياته⁵.

الفرع الثالث: نظام قطاع عام خاص

هو نظام تعاقدى ينشأ بتوافق إرادتين على إنشاء مشروع معين، بين الدولة وشركة المشروع، بما لا ينفي إمكانية وجود اتفاقيات فرعية عديدة بين أطراف التعاقد الأخرى⁶، التي من الممكن أن تلجأ إليها شركة المشروع طلبا لخدماتها بعد موافقة الدولة التي لا تضمن تسديد أي قروض لتنفيذ المشروع، وإنما يتوقف سداد هذه القروض على العوائد التي يدرها هذا الأخير، فهي التي تقوم فقط بوظيفتي الإشراف والرقابة طوال مدة حياة المشروع⁷، في

1 أحمد محمد أحمد بخيت، مرجع سابق، ص 19.

2 ناهد علي حسن السيد، مرجع سابق، ص 08.

3 Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, Op.cit, page 29.

4 ناهد علي حسن السيد، مرجع سابق، ص 08.

5 Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, Op.cit, page 30.

6 أحمد محمد أحمد بخيت، مرجع سابق، ص 21.

7 خالد بن سعود الرشود، مرجع سابق، ص 04.

إطار جذب القطاع الخاص للمشاركة في خطط التنمية، وتنفيذ مشروعات البنية التحتية¹، من خلال إبراز دورها في توفير الخدمة العامة المبني على منظور فكري اقتصادي يرجع إلى اقتصاديي القرنين الثامن عشر والتاسع عشر؛ وهما الفكر الكلاسيكي الذي أرسى دعائمه آدم سميث في القرن الثامن عشر والفكر التعاوني والاشتراكي اللذين ظهرا في القرن التاسع عشر، عن طريق تعزيز دور القطاع الخاص بما فيه البنوك لجهود الدولة في هذا المجال لتدارك أوجه النقص في الموارد المالية العامة بحيث تستكمل من خلال التوجه لاقتصاد السوق والتحرر من القيود التي تعوق الاستثمار وبروز ظاهرة العولمة².

الفرع الرابع: عقد امتياز متطور

نظام البوت يمثل الصورة الحديثة لامتياز المرفق العام³؛ لأن الحكومة تختار شركة من القطاع الخاص فتعطيها امتيازاً تتولى بموجبه إقامة أحد مشروعات البنية التحتية بجميع مراحلها من تصميم وتمويل وإنشاء وتشغيل خلال فترة زمنية معينة هي مدة الامتياز، وبعد انتهاء فترة الامتياز تقوم الشركة المستثمرة بنقل إدارة المشروع للدولة⁴، مع الخضوع للقواعد الأساسية الضابطة لسير المرافق العامة، فهذا العقد يحتوي على شروط استثنائية لصالح الإدارة أو الدولة، والتي تعد غير مألوفة في عقود القانون الخاص وعلى أساس ذلك فإن نظام البوت ينتمي إلى العقود الإدارية، وعلى النقيض مما تقدم يرى البعض أن هذا النظام هو من العقود المدنية، أو ما يسمى بعقود القانون الخاص، نظراً لأنه من مصلحة الإدارة ألا تظهر في ثوب السلطة العامة حتى لا يمتنع الممولون عن التعاقد معها، ويجمع رأي ثالث بين الرأيين السابقين فيقول أن نظام البوت عقد إداري مركب لأنه ينشأ في ظل النصوص التعاقدية المدنية ولكنه في جانب منه ينفذ تحت طائلة النصوص التنظيمية، التي ترسم الطريق لإدارة المرفق موضوع العقد، وبمقتضى النصوص التنظيمية تملك جهة الإدارة تعديل العقد بما يتفق مع مصالحها العليا، لذلك فعقود البوت تعتبر ذات طبيعة خاصة، فلا هي مدنية، ولا هي إدارية بالمطلق، وإنما يكتفينا كل تعاقد بهذا الأسلوب في ضوء شروطه، وأركانه، والظروف والملايسات المحيطة به، وعلى أساس هذه النظرة الشاملة يصح أن يصنف عقد ما منها ضمن عقود القانون العام، في حين يصنف تعاقد آخر ضمن عقود القانون الخاص⁵.

الفرع الخامس: عقد ذو طبيعة خاصة

يختلف عقد البوت عن عقد الأشغال العامة، حيث تنتهي مهمة المقاول في عقد الأشغال بإنشاء المشروع، وتسليمه إلى الجهة الإدارية، دون أن يكون ملزماً بتقديم أية خدمات للجمهور، وليس له أي حق في الإدارة، وليس كذلك الأمر في عقد البوت الذي يتيح لشركة المشروع الإدارة والاستغلال حتى إعادة المشروع إلى الإدارة⁶، كما يختلف أيضاً عن عقد التأجير التمويلي الذي يعتبر وسيلة من وسائل التمويل العيني بمقتضاه يقوم المؤجر التمويلي

¹ عبد الوهاب إبراهيم أبو سليمان، مرجع سابق، ص 10.

² عبد الستار أبو غدة، مرجع سابق، ص 01.

³ مروان محي الدين القطب، طرق خصخصة المرافق العامة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2009، ص 316.

⁴ خالد بن سعود الرشود، مرجع سابق، ص 04.

⁵ أحمد محمد أحمد بخيت، مرجع سابق، ص 22-23.

⁶ المرجع نفسه، ص 28.

بتأجير آلة أو عقار يحتاجه المستأجر، في مشروع إنتاجي أو خدمي لمدة معينة مقابل أجرة محددة يؤديها طوال مدة الإيجار، وفي نهاية المدة فله إما أن يختار شراء الآلة أو العقار بالقيمة المحددة في العقد، وإما أن يعيدها إلى المؤجر مرة أخرى¹، أما فيما يخص عقد الامتياز فهو عبارة عن تنفيذ للمشروع مقابل مال يتفق عليه مع الحكومة، الذي تدفعه إلى منفذ المشروع بشكل مباشر بعد استلامها للمشروع، خلافا لنظام البوت حيث تستوفي شركة المشروع رأس المال والأرباح من الجمهور في الغالب بالاستغلال والاستثمار خلال المدة التي يتفق عليها²، فعلى الرغم من التشابه الذي يظهر بين النظام موضوع الدراسة والأنظمة الأخرى، إلا أنه يتميز بخصائص دقيقة تجعله ذو طبيعة خاصة.

الفرع السادس: تطوير غربي لأصل إسلامي

يمكن تكييف نظام البوت على أنه عقد إستصناع كأن يطلب شخص من شخص آخر صنع شيء ما على أن تكون المواد المستعملة في هذه العملية على عاتق الصانع وذلك نظير ثمن معين مؤجلا أو حاضرا أو مقسطا³، بشرط بيان جنس المستصنع ونوعه وقدره وأوصافه المطلوبة كما يجوز أن يتضمن عقد الاستصناع شرطا جزائيا بمقتضى ما اتفق عليه أطراف التعاقد ما لم تكن هناك ظروف قاهرة⁴، فإذا قمنا بإسقاط هذه الصيغة على نظام البوت فذلك يعني أن الجهة الحكومية أو الإدارية هي المستصنع والجهة صاحبة الامتياز هي الصانع والمشروع هو المصنع، أما ثمن الاستصناع فهو المنفعة التي يحصل عليها الصانع بعد اكتمال المشروع والتي تؤهله للحصول على عائد من مستخدميها⁵، فتقوم الدولة بتحديد المشروع ووضع مواصفاته وتطلب من شركة المشروع تنفيذه، ونستشف من هذا أن نظام البوت هو تطوير غربي لمنتج إسلامي⁶.

المطلب الثاني: إيجابيات نظام البوت

يعرف نظام البوت على أنه أداة استثمارية وتمويلية في آن واحد، فالدولة المضيفة لهذه المشروعات تتعامل معه من منطلق أنه نظام تمويلي يسد حاجتها للتمويل والتكنولوجيا والإدارة، بينما يتعامل معه الطرف المنفذ للمشروع أو الممول له على أنه أداة استثمارية يرحى منه عوائد مستقبلية من شأنها إعادة رأس المال المستثمر بالإضافة إلى الأرباح المرجوة من الاستثمار، فهو وجهان لعملة واحدة، أحدهما استثماري يقدم للاقتصاد قيمة حقيقية مضافة وآثار إيجابية مباشرة والآخر تمويلي يعطي للممول عوائد تفوق مخاطر التمويل، ويؤمن له طرق استرداد رأس المال⁷، ففيما يلي نستعرض أهم إيجابيات نظام البوت، إلا أنه تجدر الإشارة في هذا السياق أن هذه العوامل ترتبط أساسا بكيفية تطبيق النظام في حد ذاته، لا في صلب النظام نفسه.

1 أحمد محمد أحمد بخيت، مرجع سابق، ص 28.

2 عكرمة سعيد صبري، مرجع سابق، ص 03.

3 أحمد محي الدين أحمد، مرجع سابق، ص 09.

4 عبد الستار أبو غدة، مرجع سابق، ص 19.

5 أحمد محي الدين أحمد، مرجع سابق، ص 10.

6 ناهد علي حسن السيد، مرجع سابق، ص ص 19-28.

7 المرجع نفسه، ص 09.

الفرع الأول: نحو دور فعال للقطاع الخاص في التنمية الاجتماعية

يتواجد نظام البوت بين الانسجام مع الاتجاه العالمي الحالي من حيث التوسع في مشاركة القطاع الخاص في تقديم خدمات البنية التحتية¹، وغرس مفاهيم جديدة مفادها أن القطاع الخاص أصبح قادراً على المشاركة الإيجابية في عمليات التنمية، بما في ذلك من اشعار للناس بدورهم الفعال في التنمية الاقتصادية والاجتماعية²، مع إمكانية الاستفادة القطاع الحكومي من خبرات القطاع الخاص في إدارة وتشغيل هذه المشروعات، وبالتالي إعطاء النموذج الأفضل الذي تسترشد به المشروعات الحكومية³، حيث تتحقق المصلحة العامة عندما يستفيد المواطنون من تكامل جهود وخبرات الدولة مع تقنيات ومصادر القطاع الخاص⁴، مما يجنب المرافق العامة متاهات الاعتبارات السياسية والتي لا يمكن للإدارة في كثير من الأحيان التخلص منها عند إدارتها مثل هذه المشروعات⁵، فمن منظور آخر فإن هذا النظام هو نموذج فعال يسعى إلى خلق علاقات تكاملية بين أوجه النشاط الاقتصادي في الدولة من خلال تشجيع المواطنين على إنشاء مشروعات لتقديم الخدمات المساعدة واللازمة لشركة المشروع، مما يؤدي إلى زيادة عدد المشروعات الوطنية الجديدة وتنشيط صناعات أمامية وخلفية⁶.

الفرع الثاني: ادخار موارد الدولة

يساهم نظام البوت في تخفيف العبء عن كاهل ميزانية الدولة بإتاحة الفرصة للقطاع الخاص في المشاركة في بناء المرافق الأساسية، الأمر الذي يساهم في توفير الموارد للدولة⁷، بما يتيح الفرصة للاهتمام بمرافق عمومية أخرى ذات طابع اجتماعي، كالأمن والدفاع والعدالة والتعليم⁸، وغير ذلك من القطاعات التي ليس لها مردود اقتصادي مباشر. ومنه فإن هذا النظام يحقق للدولة حاجتها في تشييد مشروعات المرافق الأساسية بواسطة شركة المشروع دون أي التزام مالي من طرف الحكومة المضيفة، وفي حالة وجود دعم مالي منها فيسكون في حدوده الدنيا، بسبب أن هذه المشروعات هي في الأصل مشروعات قطاع خاص⁹، ومن المتوقع أيضاً أن يصاحب الاعتماد على القطاع الخاص تخفيضاً للعجز المتراكم في موازنات الدول النامية أو على الأقل تقليل مقدار الزيادة في هذا العجز وتجنب آثاره السلبية على الاقتصاد القومي، ومن ناحية أخرى فإن هذه المشاركة في تمويل بعض قطاعات البنية التحتية سوف تقلل من الاقتراض العام وتجنب ما يترتب عليه من أعباء¹⁰، وتحد من تزايد المديونية الخارجية وما تجره من

1 عبد الستار أبو غدة، مرجع سابق، ص 10.

2 أحمد محمد أحمد بخيت، مرجع سابق، ص 32.

3 خالد بن سعود الرشود، مرجع سابق، ص 08.

4 ليث عبد الله القهيوي وبلال محمود الوادي، مرجع سابق، ص 35.

5 نوفال العقيل العجارمة، عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية وتطبيقاته في النظام القانوني الأردني، دراسات الشريعة والقانون، المجلد 04، ملحق

01، كلية القانون، جامعة الأردن، 2013، ص 1053.

6 ناهد علي حسن السيد، مرجع سابق، ص 09.

7 خالد بن سعود الرشود، مرجع سابق، ص 08.

8 أحمد محمد أحمد بخيت، مرجع سابق، ص 13.

9 محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص 239.

10 سعيد عبد العزيز عثمان، دراسات جدوى المشروعات ومشروعات BOT بين النظرية والتطبيق، الدار الجامعية، جمهورية مصر العربية،

2006، ص 584.

مشكلات اقتصادية وأحيانا سياسية بما تفرضه الجهات الدائنة من متطلبات قد تكون في غير صالح الدولة¹، وتتعاظم أهمية هذه العقود إذا كانت شركة المشروع مستثمرا أجنبيا مما يعني إدخال استثمارات جديدة وتمويل خارجي الأمر الذي يؤدي إلى تحسين وضعية ميزان المدفوعات².

الفرع الثالث: توزيع مخاطر المشروعات

عقود مشروعات البوت تتسم بالتوازن في توزيع المخاطر على كافة الأطراف المشاركين في تنفيذ المشروع من القطاع الخاص³، ففي حالة وجود قصور في التنفيذ فإن الدولة لا تتحمل مخاطر تأجيل أو فشل المشروعات الممولة⁴، لأن هذا الخطر تم نقله من على عاتق الدولة ليكون على شركة المشروع⁵، أما هذه الأخيرة فهي بدورها تنقل المخاطر السياسية إلى الحكومة التي تتحمل عواقبها، نظير تقديم العديد من الامتيازات كإعفاءات الضريبة والجمركية⁶، كما أن الدخول في ترتيبات تعاقدية مختلفة تسمح لشركة المشروع بتوزيع المخاطر حتى التجارية منها على أطراف آخرين، خاصة أن توزيع المخاطر على الأطراف المنفذة للمشروع يكون وفق حزمة تعاقدية متعددة الأطراف وليس عقدا واحدا⁷.

الفرع الرابع: توفير فرص العمل

يساهم هذا النظام في توفير فرص عمل جديدة مع الأخذ بعين الاعتبار طول فترة إنشاء وتشغيل مثل هذه المشروعات⁸، إضافة إلى إعطاء الفرصة للعمالة الوطنية على التدريب لإدارة المشروع بكفاءة بعد انتهاء فترة العقد وتحويل المشروع إلى إدارة البلاد مع امكانية الاستفادة من تجربة الصين في هذه الجزئية؛ التي تشترط عقد دورات تدريبية مستمرة للفتين، كما يتم إلزام شركة المشروع بتدريب العناصر المحلية التي سوف تتولى تشغيل وصيانة المشروع بعد تسليمه للدولة⁹، مع امكانية إلزامها أيضا في نفس هذا الإطار بالاستعانة بالشركات الوطنية في عمليات التشييد والتنفيذ وتوريد مستلزمات الإنتاج¹⁰.

الفرع الخامس: نقل التكنولوجيا

تستفيد الدولة بموجب هذا النظام من خبرة القطاع الخاص في الإدارة ونقل التكنولوجيا حيث يتم الحصول على التقنية العالمية الحديثة اللازمة لتشيد تلك المشروعات والمرافق التي لا تتوافر محليا، بل ينقلها المستثمر الأجنبي

1 عبد الستار أبو غدة، مرجع سابق، ص 10.

2 نوفال العقيل العجارمة، مرجع سابق، ص 1052.

3 محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص 241.

4 أحمد محي الدين أحمد، تطبيق نظام البناء والتملك في تعمير الأوقاف والمرافق العامة، منظمة المؤتمر الإسلامي، مجمع الفقه الإسلامي الدولي، الدورة التاسعة عشر، امارة الشارقة، 2009، ص 02.

5 أحمد محمد أحمد بخيت، مرجع سابق، ص 32.

6 وضاح محمود الحمود، مرجع سابق، ص 38.

7 أحمد محي الدين أحمد، مرجع سابق، ص 03.

8 المرجع نفسه، ص 02.

9 عبد الوهاب إبراهيم أبو سليمان، مرجع سابق، ص 13.

10 سعيد عبد العزيز عثمان، مرجع سابق، ص 585.

المالك لتلك التقنية الحديثة والذي لديه سابق الخبرة في تشييد وبناء مثل هذه المشروعات¹، حيث تعتبر مشاركة القطاع الخاص في البنية التحتية من خلال نظام البوت من الوسائل المناسبة لتطوير وتنمية هذا القطاع لقدرته العالية على التحديث والتطوير ونقل التكنولوجيا الحديثة وتطويرها لتلائم ظروف الدول النامية، وتفعيلاً لهذا الدور وتحقيقاً لهذا الهدف يتعين أن تتضمن اتفاقيات المشروع عدداً من البنود والنصوص مثل التزام شركة المشروع باقتناء أحدث التكنولوجيا في مجال العمل وتخصيص جزء من أرباحها للبحوث والتطوير²، بالإضافة إلى أن نقل التكنولوجيا الحديثة والمعرفة التقنية إلى البلاد يحققان الفاعلية والسرعة اللازمتين لتشييد المرفق وتشغيله وتحقيق الربح منه، وهذا بدوره يؤدي إلى رفع كفاءة الاستغلال ومستوى خدمات البنية التحتية إذ أن القطاع الخاص له خبرة مالية وتقنية وإدارية أفضل من بقية القطاعات الأخرى في الاقتصاد³.

الفرع السادس: تحقيق وفورات الحجم

يمكن للجهات الحكومية مع وجود الشراكة أن تحقق وفورات في التكلفة في مجالي انشاء المشروعات وتشغيل الخدمات وصيانتها، فعلى سبيل المثال يمكن تحقيق الوفورات في التكاليف عن طريق دمج التصميم والتركيب في نفس العقد في أحيان كثيرة، كما أن التصميم والتركيب يمكن إنجازهما بصورة أكثر كفاءة في هذا الإطار، وبالتالي يتم تقليص زمن التركيب والسماح بسرعة وضع النظام في الخدمة، ويمكن للشريك الخاص تخفيض تكلفة تشغيل البنى التحتية والأنظمة وصيانتها، عن طريق الوفورات الكبيرة المتحققة من العمل أو الإنتاج بكميات كبيرة، بمعنى أن المرونة في التعاقد والشراء، والاعتماد الأسرع للتمويل الرأسمالي، والكفاءة الأكثر في عملية اتخاذ القرار، لا يسمح بحصول المستخدمين على الخدمات بسرعة فقط بل يساعد على تخفيض التكاليف⁴، نظراً لما يتوفر عليه القطاع الخاص من مقومات وضوابط الأداء الجيد، والمرونة في إدارة عملياته واتخاذ قراراته الاستغلالية والتصحيحية في الوقت المناسب وبالسرعة الملائمة وقدرته العالية على صياغة أنظمة فعالة للحوافز، ورغبة المستثمر أيضاً في التطوير والتحديث سعياً إلى تحقيق مصلحته الخاصة⁵.

الفرع السابع: ملكية عامة بإمكانيات خاصة

فهو يمكن الدولة من توفير الخدمات المختلفة الضرورية والتي لا يمكن الاستغناء عنها، والتي يصعب إقامتها بالموارد المحلية الحكومية⁶، بما في ذلك من سرعة في التنفيذ مع الاقتصاد في النفقات⁷، لأن مشاركة القطاع الخاص في تصميم وبناء وتشغيل المرافق الأساسية سوف يؤدي إلى تنفيذ تلك المرافق بدرجة عالية من الكفاءة والتي تعنى

1 نوفال العقيل العجارمة، مرجع سابق، ص 1052.

2 سعيد عبد العزيز عثمان، مرجع سابق، ص 585.

3 وضاح محمود الحمود، مرجع سابق، ص 37.

4 ليث عبد الله القهيوي، بلال محمود الوادي، مرجع سابق، ص 33-34.

5 سعيد عبد العزيز عثمان، مرجع سابق، ص 585.

6 خالد بن سعود الرشود، مرجع سابق، ص 07.

7 أحمد محمد أحمد بخيت، مرجع سابق، ص 31.

تكلفة أقل وجودة مرتفعة وزمن أقل في التنفيذ مقارنة بأسلوب تمويل هذه المرافق بواسطة القروض التقليدية¹، فهو نظام يسمح بتمويل مشروعات استراتيجية اعتمادا على القطاع الخاص دون فقدان سيطرة الدولة عليها سواء من خلال التشريعات المنظمة أثناء فترة الاستغلال، أو من خلال التزام القطاع الخاص بإعادة أصول تلك المشروعات في نهاية مدة العقد إلى الحكومة².

المطلب الثالث: مساوى نظام البوت

يجب التفرقة بين نظام البوت كنظام استثماري تمويلي له آثار إيجابية على الاقتصاد، وبين الممارسات المنحرفة لتطبيقه والتي تظهر العديد من السلبيات³، المرتبطة أساسا بالممارسات في الدول النامية التي تعتمد على الأجانب في التنفيذ⁴، فكما هو الحال في الإيجابيات؛ تنتج الكثير من السلبيات من أثر تحييد مقومات وأركان هذا النظام عما تم التصميم له منذ البداية.

الفرع الأول: تعقيد العلاقات بين الأطراف

يتميز نظام البوت بتشابك العلاقات التعاقدية وارتفاع تكلفة اعداد وتحضير مستندات التعاقد وتعيين وتدريب مستشارين فنيين وماليين وقانونيين لتمثيلها وهو ما يستنزف أموال كثيرة بالنسبة للأجهزة الحكومية⁵، وهذه التكلفة يتعين تقديرها وتضمينها ضمن بنود التكلفة عند دراسة جدوى مشروعات البوت⁶. إضافة إلى هذه التكاليف فقد تدخل الإدارة أيضا في اتفاقات تعاقدية مع القطاع الخاص تتعهد فيها بشراء الخدمة أو المنتج مباشرة وسداد المقابل المتفق عليه⁷، وعلى المدى الطويل تجد نفسها قد دفعت كامل قيمة المشروع، وهذا ما يتناقض مع مبدأ تنفيذ المشروع من خارج بنود ميزانية الدولة⁸، لهذا يجب الموازنة بين درجة الدعم الحكومي للمشروع لاستقطاب الاستثمارات، ومردودية المشروع في حد ذاتها.

الفرع الثاني: عدم تماثل المعلومات

إن انفصال الملكية عن الإدارة والاستغلال في أنظمة البوت سوف يجعل ما يتوفر للسلطة الحكومية مانحة الامتياز من بيانات ومعلومات عن التكاليف في مرحلتي الانشاء والاستغلال أقل بكثير من حجم تلك المعلومات المتوافر لشركة المشروع التي تتولى بناء وتشغيل المرفق، وينجم عن ذلك ظهور ما يسمى بمشكلة ربيع المعلومات حيث تسعى شركة المشروع إلى المبالغة في تكاليف انشاء وتشغيل المشروع سعيا لتحقيق أرباح أعلى من المعدلات العادية، مما يعكس سلبا على رفاهية المستهلكين حيث تتحدد أسعار الخدمات المباعة على أساس تكلفة انتاج مبالغ فيها،

1 أحمد محي الدين أحمد، مرجع سابق، ص 02.

2 سعيد عبد العزيز عثمان، مرجع سابق، ص 587.

3 ناهد علي حسن السيد، مرجع سابق، ص 14.

4 عبد الستار أبو غدة، مرجع سابق، ص 10.

5 وضاح محمود الحمود، مرجع سابق، ص 37.

6 سعيد عبد العزيز عثمان، مرجع سابق، ص 588.

7 وضاح محمود الحمود، مرجع سابق، ص 37.

8 محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص 242.

ونظرا للتناقض في المصالح بين الجهة الحكومية وشركة المشروع فإنه يتعين على السلطات المنظمة أن تبحث عن الضوابط والوسائل التي يمكن من خلالها مواجهة مشكلة ريع المعلومات؛ بما يحقق التوافق في المصالح ولا يؤثر على الحوافز الممنوحة للقطاع الخاص تشجيعا لمشاركته في قطاع البنية التحتية، وفي مثل هذه الظروف فإن المنافسة تعد من الوسائل الملائمة للتقليل من ظاهرة عدم تساوي المعلومات وتخفيض ريع المعلومات الذي تحصل عليه شركات المشروع¹.

الفرع الثالث: سوء توزيع المخاطر

من الممكن الوقوع في توزيع غير عادل للمخاطر في المشروع، فقد تتحمل الإدارة بمقتضى الامتياز الممنوح للشركة الموكل اليها المشروع الجزء الأكبر من المخاطر السياسية كالتأميم أو تغيير القوانين أو العنف السياسي أو الحرب، وتلتزم بتعويض شركة المشروع عن الأضرار الناتجة عن هذه المخاطر في حالة تحققها، وقد يتحمل القطاع الخاص القائم بالمشروع مخاطر تجارية متنوعة وعالية التكلفة في حال عدم صحة دراسات جدوى المشروع أو تغير ظروف السوق، وخصوصا في حالة عدم وجود دعم حكومي أو التزام بشراء الخدمة، فهناك مخاطر تتصل بعملية البناء والتشييد كالتأخر في عملية تنفيذ المشروع أو الارتفاع المفاجئ في تكاليف مواد البناء²، إضافة إلى إمكانية عدم التزام شركة المشروع بكامل المواصفات التقنية المتفق عليها عند التعاقد على تنفيذ المشروع مما يؤدي إلى نقص في مستوى الخدمة المطلوبة وهي نتائج لا يعلم بها إلا بعد تشييد المشروع، ويصعب التراجع عنها في بعض المراحل كما لا يمكن استبدالها وقد يكون من الممكن أن تخضع شركة المشروع إلى غرامات مالية بسبب ذلك ولكن هذا لن يعوض سوء الخدمة المقدمة للمستفيد النهائي³، فكل هذا يزيد من المخاطر الملقاة على عاتق مؤسسات التمويل والبنوك الممولة للمشروع مما يؤدي مباشرة إلى زيادة الفوائد على القروض التي تتحملها شركة المشروع⁴، ويجعل لجهات الإقراض يدا عليا على شركة المشروع ويترك أثرا على دورها الحقيقي في بناء وتشغيل المشروع دافعا إياها نحو التأمين على تلك المخاطر؛ الأمر الذي من شأنه الرفع من تكلفة تنفيذ وتشغيل المشروع⁵.

الفرع الرابع: فقدان الهيمنة الوطنية

تتضمن أغلب عقود البوت نصا يستبعد الاحتكام إلى القضاء الوطني ويحتم اللجوء إلى التحكيم الأجنبي بما يمس بالسيادة الوطنية، نظرا لبطء القضاء الوطني في الفصل في المنازعات، وطول الإجراءات، وغياب القضاء المتخصص القادر على الفصل في المشاكل المعقدة التي أفرزتها العلاقات الاقتصادية المعاصرة، في حين نجحت مراكز التحكيم الأجنبية في الاستعانة بخبراء على مستوى عالي من الخبرة، مع سرعة الفصل، ويسر الإجراءات، ناهيك

¹ سعيد عبد العزيز عثمان، مرجع سابق، ص.ص 590-592.

² وضاح محمود الحمود، مرجع سابق، ص.ص 37-38.

³ محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص. 244.

⁴ وضاح محمود الحمود، مرجع سابق، ص. 39.

⁵ محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص. 242.

عن حماية أسرار الخصوم، وهي مسألة ذات قيمة خاصة بالنظر إلى السمعة التجارية¹، إضافة إلى ارتباط عقود البوت بشروط الاحتكار التي تلتزم بها الدولة تجاه شركة المشروع، حتى تضمن سيطرتها على السوق تحقيقاً لاسترداد ما أنفقته من أموال، ناهيك عن طول مدة العقد وما قد ينتج عنه من إضرار بمصلحة الدولة ويؤخر من استفادتها من المشروع، على الرغم من التزام شركة المشروع في نهاية المدة بإعادة نقل الإدارة إلى الدولة المضيفة²، وحرمان اليد العاملة الوطنية من إدارة هذه المشروعات الكبرى حيث أن شركات المشروع الأجنبية غالباً ما تفضل عمالتها الخارجية³، وما يرافق هذا من خطورة ترك هذه المشروعات الهامة تحت أيدي أجنبية الهدف الوحيد الذي يحكم آلية عملها هو تحقيق الأرباح الرأسمالية⁴، وما يرتبط بضعف الناحية الأمنية في قضية الأمن القومي بسبب سيطرة المستثمر الأجنبي على المشروعات الاستراتيجية كالمطارات والطرق⁵.

الفرع الخامس: تسرب العملة الصعبة

قد يؤدي المشروع المقام بنظام البوت إلى الضغط على السيولة المتاحة في السوق المحلي، وترحيل عائدات الاستثمار إلى خارج الدولة المضيفة، بأن يقوم المستثمر بتمويل المشروع داخلياً عن طريق البنوك المحلية دون أن يقوم بضخ أمواله في السوق المحلي ثم يقوم بسداد هذه البنوك من عائدات الاستثمار، بعد هذا يرحل الأرباح إلى الخارج، فينتج عنه استهلاك قدر كبير من السيولة المتاحة في السوق المحلي، مما يؤدي إلى حالة من الانكماش الاقتصادي⁶، تنتج عن حرمان الدولة من الاستفادة من مواردها ناهيك عن تسرب ثروتها الاقتصادية في صورة مدفوعات للخارج⁷.

الفرع السادس: الفراغ القانوني

يتميز تطبيق نظام البوت في الدول النامية بعدم وضوح القوانين فيما يتعلق بإلزام المستثمر بصيانة المشروع واستبدال الأصول المتقادمة خاصة في السنوات الأخيرة من مدة الامتياز، أو بتكوين احتياطي من إيرادات المشروع لاستخدامه في عمليات التجديد والصيانة بعد انقضاء مدة الامتياز، إذ يميل المستثمر إلى إهمال عمليات الصيانة والتجديد بهدف تحقيق أقصى معدل ممكن للربح والاحتفاظ به؛ مما يجعل المشروع عند تحويله للحكومة أقرب إلى الخصوم منه إلى الأصول نظراً لضخامة الأموال اللازمة لصيانته وإعادة تأهيله، إضافة إلى إغفال القوانين إعطاء الإدارة صلاحية التعديل أو التدخل في الأسعار في حال أدى ارتفاع الأسعار إلى زيادة معاناة المواطنين أو حرمانهم من الاستفادة من خدمات المشروع، إذ يتم عادة ترك هذه المسألة للقواعد والأسس التي يحددها اتفاق الامتياز أو الترخيص، وينتهي الأمر إلى نظام متاح للخدمة الأغنياء فقط⁸.

1 أحمد محمد أحمد بخيت، مرجع سابق، ص.ص 34-35.

2 خالد بن سعود الرشود، مرجع سابق، ص.ص 08-09.

3 عبد الستار أبو غدة، مرجع سابق، ص.ص 10-11.

4 ناهد علي حسن السيد، مرجع سابق، ص 14.

5 عبد الستار أبو غدة، مرجع سابق، ص 10.

6 خالد بن سعود الرشود، مرجع سابق، ص.ص 8-9.

7 ناهد علي حسن السيد، مرجع سابق، ص 14.

8 أمل نجاح البشبيشي، نظام البناء والتشغيل والتحويل، سلسلة جسر التنمية، المعهد العربي للتخطيط، الكويت، 2004، ص.ص 11-12.

الفرع السابع: القصور التشريعي

الافتقار إلى وجود قواعد وأحكام خاصة باختيار المستثمر، وغياب أسس التقييم التي تتفق مع طبيعة هذه المشروعات من النواحي المالية والتقنية والاستغلالية، مع عدم تلائم التشريعات الخاصة بالمبادئ التمويلية والاقتصادية المعاصرة، لتعارضها مع طبيعة المشروعات والمرافق العامة الاقتصادية في تطبيقاتها الحديثة، بل وتعد هذه التشريعات في جانب منها طاردة للاستثمار الخاص في مجال المرافق العامة ومشروعات البنية التحتية، ناهيك عن عدم التعرض إلى كافة صور مشاركة القطاع الخاص¹.

الفرع الثامن: ضعف الإطار المؤسسي

هو افتقار القطاعات الاقتصادية المعنية بنظام البوت إلى الخبرة التقنية والمالية والقانونية اللازمة لطرح تلك المشروعات على المستثمرين، وتنظيم هذه الشراكة كما افتقرت هذه القطاعات إلى التخطيط الاستراتيجي لاحتياجاتها وأولويتها، وجدوى هذه المشروعات من النواحي الاجتماعية والاقتصادية على حد سواء²، إلى حد أدى إلى التوسع في الإعفاءات والحوافز الحكومية مثل الإعانات والقروض بأسعار فائدة منخفضة، والإعفاءات الضريبية، ومنح الأراضي المجانية، إضافة إلى طلب المستثمرين الأجانب مساهمة الحكومة في مشروعات البنية التحتية بنسبة لا تتجاوز 25% وذلك لضمان حمايتها للمشروع، وحرمانها في الوقت نفسه من التحكم فيه؛ مما يؤدي إلى عدم تحقيق الهدف الأساسي لهذا النظام وهو تخفيف الضغط على ميزانية الدولة³، زيادة على هذه العوامل نذكر أيضا وجود العديد من حالات الفساد المرتبطة بعمليات الشراكة، ففي اوغندا على سبيل المثال كانت السلطات المحلية مسؤولة عن استلام العديد من المدارس إلا أنه في ظل ضعف بنية الجهاز الإداري، وتفشي الفساد فيه، فإن عمليات الرقابة والاستلام للمدارس لم تتم بالصورة المتلى وهو ما أدى إلى تبديد المال العام⁴.

الفرع التاسع: ضعف البعد الاستراتيجي

لقد أظهرت الخبرة الدولية أنه غالبا ما توجد ندرة في المتخصصين لإعداد العقود وحساب المخاطر المرتبطة بالشراكة، فمسؤولية الحكومة أو السلطة المحلية ليست فقط التوقيع على عقد الشراكة، وإنما تتولى السلطات المحلية التبعات الناتجة عن مثل هذه العقود، بالإضافة إلى عدم وجود استراتيجية واضحة للشراكة تحدد القطاعات المستهدفة والمشروعات المحتملة، وإنما يتم التعاطي مع المشروعات بحسب الحالة والحاجة الآنية في معظم الأحيان؛ فضلا عن عدم وجود آلية ثابتة متفق عليها للتفاوض بين القطاع العام والخاص تضمن عملية وضع ورسم السياسات الاقتصادية بأسلوب فعال وقائم على أساس المشاركة، بحيث يتم ضمان أن تكون هذه السياسات غير متحيزة لمجموعة أو

¹ محمود عبد الحافظ محمد، مرجع سابق، ص 16.

² المرجع نفسه، ص 17.

³ أمل نجاح البشبيشي، مرجع سابق، ص 11.

⁴ محمود عبد الحافظ محمد، مرجع سابق، ص 19.

قطاعات من المشروعات المعينة وتوفر فرص متساوية للجميع¹، الأمر الذي يصاحبه وجود تحوف حول استمرارية واتساق القوانين والسياسات الحكومية خلال الآفاق الزمنية التي تتم من خلالها تلك المشروعات، وهو ما قد يدفع السلطات المحلية إلى الاحجام عن الدخول في تطبيق النماذج طويلة الأجل خاصة أن القطاع الخاص لا بد أن يكون لديه الثقة في المستقبل حول التوجهات الحكومية عند اتخاذ القرارات الخاصة بالشراكة، هذا كله راجع إلى ضعف الوعي العام بأهمية ومزايا الشراكة الخاصة في تمويل وتطوير وتشغيل مثل هذه المشروعات وما لها من آثار إيجابية على التنمية الاقتصادية والاجتماعية؛ والجهل بالأشكال المختلفة للمشاركة الخاصة في مثل هذه المشروعات، والاعتقاد السائد لدى العامة بأن الشراكة الخاصة تقتصر على الخوصصة فقط².

المطلب الرابع: شروط نجاح مشروعات البوت

بالاعتماد على ما سبق من الممكن ادراج مجموعة من الشروط الواجب توفرها لإنجاح مشروعات البوت، خاصة بعد استعراض أهم خصائص هذا النظام والتعرف على سلبيات تطبيقه.

الفرع الأول: إرساء هيكل أمثل لتوزيع المخاطر

تعد عملية التوزيع الأمثل للمخاطر جوهر نظام البوت وفي نفس الوقت سلبية التطبيق الخاطيء له، نتيجة عدم التحكم في القواعد الأساسية لهذه العملية سواء من طرف القطاع العام أو الخاص، فقد يتمادى أحد الطرفين في تحمل المخاطر التي يجب على الطرف الآخر تحملها مما يؤدي في النهاية إلى فشل المشروع؛ مع عدم تحقيقه لأهدافه المنشودة، ولتغلب على هذا النوع من الخلل، من الواجب اعداد دورة لإدارة المخاطر تكتسي نوعا من الدقة سواء من حيث المتغيرات الكمية أو الكيفية الداخلة في اطارها، فالتقدير والحساب الجيد للخطر وعواقبه من شأنهما معرف الجهة الأكثر كفاءة على ادارته، ومنه فإن هذه الخطوة تفيد كل أطراف التعاقد في المشروع وتؤدي إلى تفادي الوقوع في مشاكل كان من الممكن تجنبها منذ البداية.

الفرع الثاني: تماثل المعلومات

تعد جزئية تماثل المعلومات بين القطاع العام والخاص في إطار مشروعات البوت من أبرز إشكاليات تسعير الخدمة بعد دخول المشروع حياته الاستغلالية، ففي العادة يجهل القطاع العام قضايا التكلفة نظرا لأن دوره في هذا النظام يقتصر على الرقابة والتوجيه فقط، وفي نفس الوقت يحاول القطاع الخاص التحايل في هذه النقطة من أجل المغالاة في تكاليف الانشاء بغية رفع سعر الخدمة ومن ثمة رقم أعماله في مرحلة الاستغلال، ولتحقيق نوع من التماثل في المعلومات على الدولة الاعتماد على مؤسساتها من حيث توفير قواعد بيانات خاصة للتعرف ولو بصفة تقديرية على الأرقام المرتبطة بكافة قطاعات نظام البوت، وبهذا الشكل يصبح تماثل المعلومة أمرا حتميا نظرا لأن القطاع

¹ محمود عبد الحافظ محمد، مرجع سابق ، ص.ص 18-19.

² المرجع نفسه، ص.ص 17-18.

العام قد حصل على بياناته من جهتين مختلفتين تماما، وبإمكانه الآن المقارنة وابداء الرأي، بين ما قدمه القطاع الخاص من جهة وبين ما تحتويه قواعد بيانات المؤسسات العامة التابعة للدولة من جهة أخرى.

الفرع الثالث: الحفاظ على هبة الدولة

على الرغم من أن هدف نظام البوت هو تخفيف العبء عن كاهل ميزانية الدولة، إلا أن الأجهزة الحكومية لهذه الأخيرة لا يجب عليها أن تتماهى في تقديم العون للقطاع الخاص وخاصة الأجنبي منه، إلى درجة يصبح فيها ما اكتسب أقل مما تم منحه من امتيازات في النهاية، فالتطبيق الخاطئ لهذا النظام قد يبقى بالتكنولوجيا حكرا على الأجانب فقط دونما نقلها إلى العمالة الوطنية، ناهيك عن خطر الاطلاع على مشروعات استراتيجية وطنية من الممكن أن يزعزع الاستقرار السياسي للدولة، لذلك على الحكومة أن تقوم بالتركيز على جانبي العمالة ونقل التكنولوجيا والحفاظ على العملة الصعبة في الاتفاق العام لنظام البوت، مع ادراج شروط جزائية وغرامات عند عدم احترام هذه البنود من جهة، ثم اقضاء المشروعات الاستراتيجية من نظام البوت خاصة تلك المتعلقة بالأمن القومي أو الجيش للحفاظ على الهوية الوطنية مع عدم المساس بسيادة الدولة.

الفرع الرابع: تغيير الذهنيات

تكمن في الحاجة لتغيير عقلية الموظفين الحكوميين من مفهوم تمثيل السلطة والحكومة إلى مفهوم كونهم موظفين مدنيين يتم توظيفهم بناء على الخدمات التي يحتاجها الشعب ويطلبها، إضافة إلى غرس النزاهة والشفافية في أساليب تقديم الخدمات العامة والقضاء على ممارسات الفساد وتحقيق مساءلة فعالة للموظفين الحكوميين والمسؤولين عن تقديم الخدمات العامة¹.

الفرع الخامس: الاهتمام بالبعد الاستراتيجي

على الحكومة المضيفة أن تولي اهتماما خاصا للسياسات المنتهجة في نظام البوت؛ من خلال صياغة رؤى واضحة تحدد إطار شراكة بين القطاع العام والخاص، مع التركيز على الدعم السياسي بإعلان السلطة المركزية دعمها المستمر للسلطة المحلية للقيام بالتعاقدات المختلفة لتقديم الخدمات المحلية؛ عن طريق ارساء استراتيجية طويلة الأجل من أجل تقوية الصلات بين وحدات القطاعين العام والخاص، وتحديث نظام الإدارة المحلية وبناء الخبرات لدى وحدات الإدارة المحلية؛ وتطبيق نظم جديدة لإدارة الجودة في نظام الإدارة المحلية بما يسمح ويساعد السلطة المحلية على متابعة مشروعات الشراكة².

¹ محمود عبد الحافظ محمد، مرجع سابق، ص 21.

² المرجع نفسه، ص 20.

المبحث الثالث: مراحل مشروعات البوت

تمر المشروعات المرتبطة بنظام البوت بمجموعة من المراحل هي أقرب إلى انتاج سلعة، التي يحضر لها، ثم نختار الطرق المثلى لإنتاجها، فننجزها وبعدها نقوم بتوزيعها ونقل ملكيتها، نستعرض فيما يلي أهم العمليات التي تخضع لها مشروعات البوت في مدة حياتها، والتي تنطوي بدورها على مراحل متعددة.

المطلب الأول: عملية التحضير للمشروع

تعتبر عملية التحضير لمشروع البوت أدق مجال في مراحله، إذ أنها تتصل مباشرة بالتعرف على السوق من طرف الحكومة المضيفة، واختيارها للشريك الخاص الذي سوف تسند له فيما بعد عملية تنفيذ وتشغيل المشروع، فهي الأرضية التي سوف يبنى عليها مسعى نظام البوت بأكمله، فإذا تمت بنجاح نجح كل المشروع وحقق الأهداف المرسومة له، وإذا أخفقت تبذرت جهود كل أطراف التعاقد المشاركة في المشروع، فمن أهم المراحل المرتبطة بهذه العملية ما يلي:

الفرع الأول: مرحلة تحديد المشروع

تتمثل هذه المرحلة التي يسميها البعض أيضا بمرحلة التعرف في بداية مشروعات البوت، فهي تكمن في تحديد مدى ضرورة القيام بمشروع ما من مشروعات البنية التحتية باستخدام نظام البوت بدلا من تولي الحكومة نفسها أو القطاع العام مهمة إنجازه، وعادة ما تحدث عملية تحديد المشروع ومزايا استخدام أسلوب البوت بواسطة حكومة الدولة المضيفة وأجهزتها التخطيطية حيث تقوم أولا بالتنبؤ بمعدلات الطلب المتوقعة لخدمة معينة مثل الكهرباء والنقل والمواصلات والماء وغير ذلك من الخدمات والمرافق العامة، ثم تقوم بتحديد أولويات هذه الخدمات والمرافق في ضوء الخطة العامة للدولة، والبحث في مدى الاحتياج إلى طاقات إضافية من خدمات البنية التحتية المهمة بالنسبة لاقتصاد الدولة، ثم تبدأ الحكومة المضيفة في دراسة الوسائل المختلفة المتاحة لتمويل هذه المشروعات الإضافية المطلوبة أو المقترحة بما في ذلك دراسة إمكانية ومزايا ومخاطر تنفيذ هذه المشروعات بنظام البوت بدلا من التنفيذ الحكومي المباشر لها¹، ووفقا لذلك يمكن تحديد المشروعات الأولى بالتنفيذ، وقد تأتي المبادرة من قبل الممول الذي يعرض فكرة إقامة مشروع بنية تحتية على الحكومة المضيفة ويبيد استعداده لتمويله وفقا لنظام البوت، ويحتاج الأمر في البداية إلى إعداد دراسة جدوى أولية يمكن التعرف من خلالها على مدى ربحية المشروع بالإضافة إلى بعض الجوانب الأخرى المتعلقة بالموقع والحجم والاعتبارات البيئية وغيرها، وتنتهي هذه المرحلة بتحديد المشروع الذي يتعين البدء في تنفيذه وفقا لنظام البوت، ويلاحظ أن إعداد دراسة جدوى أولية للمشروع من قبل الدولة يعتبر أمرا هاما جدا في المرحلة الأولى للتعرف على كافة جوانب المشروع وللتفاوض مع الشركة التي سوف يرسو عليها العطاء في تنفيذه²، إلا أن بعض الحكومات المضيفة التي لا تجد في نفسها القدرة أو الخبرة اللازمة للعمل مع القطاع الخاص وفقا

¹ سمير محمد عبد العزيز وآخرون، نظام البناء-التشغيل-نقل الملكية لتمويل وإدارة وتحديث مشروعات البنية الأساسية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2007، ص 23.

² عبد القادر محمد عبد القادر عطية، دراسات الجدوى التجارية والاقتصادية والاجتماعية مع مشروعات BOT، الدار الجامعية، الإسكندرية، الطبعة الثانية، 2005، ص 651.

لمشروعات البوت بوجه عام فسوف تجد نفسها مضطرة للاستعانة بخبراء واستشاريين متخصصين في الجوانب المالية والتقنية والقانونية المتعلقة بالمشروع¹، والجدير بالذكر أن الدولة خلال هذه المرحلة لا تدخل في أية علاقات مع المستثمر ولكن قد تنشأ بين الحكومة أو الهيئة المعنية علاقات من نوع مختلف، فقد تلجأ الدولة في هذه المرحلة إلى مستشارين فنيين وماليين وقانونيين لكي يساعدها على القيام بالدراسات القانونية والتقنية اللازمة لدراسة جدوى المشروع والتحضير لمستندات العطاء على نحو يتفق مع المعايير الدولية².

الفرع الثاني: مرحلة الاعداد الحكومي للمناقصة

بعد الانتهاء من مرحلة تحديد المشروع يمكن الانتقال إلى المرحلة الثانية المتمثلة في قيام حكومة الدولة المضيفة بالإعداد لإجراء المناقصة العامة الخاصة بالمشروع بين شركات القطاع الخاص التي قد تبدي اهتماما بتنفيذ وتشغيل المشروع المقترح³، حيث تعلن الحكومة عن مناقصة حتى يتقدم المستثمرون المحتملون بعروض لتنفيذ المشروع، وليس من مصلحة الحكومة أن يتقدم عدد كبير من المستثمرين، حيث يصعب عندئذ تحديد أيهم أكثر مقدرة وجدية، وإنما يفضل أن يتقدم عدد محدود من المستثمرين بعروض محددة وجادة حتى يسهل اختيار أحدهم للقيام بالمشروع، ويتعين أن يحتوي عرض المناقصة من قبل الحكومة على المعايير اللازم توفرها حتى يمكن لمستثمر ما أن يفوز بالمشروع، وتتعلق هذه المعايير عادة بالوقت اللازم لتنفيذه، وتكلفة تقديم الخدمة للجمهور وفترة الامتياز وغيرها، ويمكن للحكومة أن تتحكم في عدد المتقدمين من خلال معايير القبول التي تعلنها حسب طبيعة المشروع، بالإضافة إلى اشتراط اكتتاب تأمين للدخول لضمان الجدوية⁴. ففي هذه المرحلة يتمثل دور الحكومة في اتخاذ القرارات المطلوبة الملائمة لتصميم وتنفيذ عملية الإعلان عن المناقصة العامة المتعلقة بمشروع البوت والبدائل الرئيسية المتاحة في هذا الصدد هي⁵:

- الإعلان عن المشروع بنظام المناقصات العامة؛
- التعامل مع جهة واحدة بدون إجراءات خاصة بالمناقصة؛
- اللجوء إلى نظام المناقصات العامة المحدودة أي بنظام سجل الموردين أو المقاولين الذين سبق للحكومة التعامل معهم.

إلا أنه في الحالة الثانية أي أسلوب الاتفاق الرضائي يخول للدولة إمكانية التفاوض المباشر مع الهيئة الخاصة التي ستولى تنفيذ عقد البوت دون التقييد بأية إجراءات شكلية، وذهب جانب من الفقه إلى أن هذه الطريقة أكثر فائدة للدولة لأنها لا تتطلب إجراءات النشر وغيرها من الإجراءات المطلوبة في المناقصات العامة، وتعد الطريقة المناسبة لإبرام عقود تنفيذ المشروعات ذات الطابع السري مثل مشروعات القوات المسلحة والشرطة، إلا أن الاتفاقات الرضائية تشكل استثناء على الأصل القاضي باختيار المتعاقد مع الإدارة من خلال مناقصات عامة تسودها العلانية

¹ سمير محمد عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص 24.

² أحمد أبو عشيق، مرجع سابق، ص 17.

³ سمير محمد عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص 24.

⁴ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 652.

⁵ سمير محمد عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص 25.

والمنافسة وتمكن الإدارة من اختيار العارض الأفضل؛ وفقا لمعايير تقنية وإدارية ومالية محددة مسبقا في دفتر الشروط، لذلك فإن الدولة تقوم بالتحقق من توفر مجموعة من المؤهلات لدى صاحب العرض، بما في ذلك الخبرة والملاءة المالية والقدرة التقنية على إنجاز المشروع من خلال مقارنة العرض المقدم من قبل الهيئة الخاصة من ناحية تكلفته مع تكلفة إقامة وتشغيل مشروعات مماثلة تتولاها الدولة بنفسها، أو مقارنة العرض مع عروض أخرى تقدمت بها هيئات خاصة في ظل مناقصة عامة أو استدراج عروض، وتشكل عملية التحقق من توفر المؤهلات الأساسية المطلوبة من العارض ومقارنة عرضه مع عروض أخرى مماثلة حماية للدولة وضمانا لاختيار متعاقد قادر على إنجاز المشروع¹.

فهذا الإجراء الذي يجري خارج الإطار التنافسي، يوفر قدرا كبيرا من المرونة يمكن أن تراه بعض الدول مفيدا لاختيار صاحب الامتياز، خاصة إذا اقترنت المفاوضات المباشرة بتدابير مناسبة تكفل الشفافية والنزاهة، غير أن هذه المفاوضات يمكن أن تنطوي على مجموعة من المساوئ التي تجعلها أقل ملاءمة للاستخدام كأسلوب اختيار رئيسي في عدد من البلدان نظرا لاستلزامها توفر موظفين يتمتعون بدرجة عالية من المهارة وقدر كاف من الخبرة في التفاوض بشأن مشروعات معقدة، ناهيك عن المخاوف من الممارسات التي تتسم بسوء التصرف والفساد².

الفرع الثالث: مرحلة اعداد العطاءات من قبل الشركات الخاصة

بناء على الإعلان عن المناقصة من قبل الحكومة المضيفة يجتمع عدد من المستثمرين ويكونون اتحاد ماليا لإعداد عطاء ويوقع أعضاء الاتحاد أو اللجنة التي يختارونها على اتفاقية مبدئية يحددون فيها نسبة مساهمة كل منهم في رأس المال، والدور الذي يقوم به كل عضو في المشروع وغيرها، كما يتولى الاتحاد مهمة اعداد دراسة الجدوى للمشروع للوقوف على الجوانب المختلفة له³، على أن تحتوي على ما يلي:

- طرق اقتسام أرباح وايرادات المشروع؛
- طرق اقتسام تكاليف المشروع ومخاطره؛
- طرق تبادل المعلومات المهمة والسرية الخاصة بالشركات المختلفة التي يتكون منها الاتحاد المالي.

الجدير بالذكر أن هذا الاتحاد المالي يتكون من مجموعة الشركات الخاصة الخبيرة بشؤون مشروعات البوت وبالتالي لن تتقدم بعطاء نهائي إلى المناقصة قبل التأكد جديا من الجدوى الاقتصادية للمشروع وقدرته على تحقيق أرباح مستقبلية مقبولة، وقادرة على تعويض كل تلك الأطراف عن الأموال والوقت والجهد والخبرات والمعلومات التي استثمرتها والمخاطر التي تحملتها⁴، التي يجب أن تدرس بعناية لأنه إذا ترك موضوع توزيع المخاطر مفتوحا، فقد يدفع ذلك بأصحاب العروض إلى السعي لتخفيض ما يتقبلونه منها إلى أدنى حد ممكن مما يؤدي إلى احباط الغرض من السعي إلى الحصول على استثمار القطاع الخاص في تنفيذ المشروع⁵، وكذلك وجود دراسة الجدوى هنا أمر ضروري

¹ مروان محي الدين القطب، مرجع سابق، ص.ص 343-345.

² دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، نيويورك، 2001، ص 104.

³ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 652.

⁴ سمير محمد عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص 27.

⁵ دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص 95.

لضمان الحصول على مصادر التمويل الخاصة بالأطراف الدائنة أو المقترضة المحتملة أو من أصحاب رؤوس الأموال الفعليين أو من المقاولين والموردين وسائر الأطراف المشاركة في المشروع أو التي قد تمتد يد العون إلى أن يكتمل¹، فإضافة إلى دراسة الجدوى يقوم الاتحاد المالي بتقديم مجموعة من المستندات الأخرى إلى حكومة الدولة المضيفة وتشمل الجوانب التقنية المرتبطة بوصف المشروع ومتطلباته والاتفاقيات الرئيسية التي تنظم العلاقة بين الجهة المانحة للترخيص وشركة المشروع²، والتصاميم الهندسية والخطة الاستغلالية والتسهيلات المطلوبة من الحكومة والضمانات التي يجب أن تقدمها الحكومة وخاصة فيما يتعلق بحماية الشركات من المخاطر السياسية المختلفة كما يتضمن العرض مدة الامتياز المطلوب للمشروع³، مع وجوب استيفاء هذه المستندات المعايير الدولية كما يجب أن تتم صياغتها بدقة وبشكل متوازن لجذب ثقة الشركات العالمية⁴.

الفرع الرابع: مرحلة الاختيار

في هذه المرحلة تقوم الحكومة المضيفة بتقييم كافة العروض التي تقدمت للمناقصة العامة التي أعلنت عنها، وتكون محصلة عملية التقييم هذه هي اختيار أفضل عرض أو عطاء متاح وإرساء المناقصة عليه وعلى المتقدمين به، ومن الضروري في هذه المرحلة العمل على تواجد الاستشاريين الماليين والتقنيين والقانونيين بجانب الحكومة المضيفة وهي بصدد تقييم العطاءات المختلفة من كافة أوجهها؛ بغية اختيار أفضل عطاء متاح بينها، فقد جرى العرف في مثل هذه الحالات على أن العطاءات المختلفة المتاحة تكون في الغالب متباينة ومختلفة بشدة عن بعضها البعض من عدة جوانب محورية، وبالتالي فإن المقارنة بينها ومحاوله الوصول إلى أفضل عطاء بينها لن تكون عملية سهلة، الأمر الذي يحتم وجود خبراء متمرسين حقيقيين إلى حوار الحكومة وهي تقوم بعملية التقييم والاختيار النهائي⁵، لأن عملية التقييم لا تقتصر على السعر فحسب، وإنما يجب أن تدخل فيها عناصر أخرى مختلفة منها التقييم الفني للتصميم، وكذلك مدى ما يتضمنه من نوعية التكنولوجيا المستخدمة والتدريب ومصادر التمويل وما يرتبط بذلك من استهلاك للعملة الأجنبية في السوق المحلية، وحجم المكونات المحلية التي تدخل ضمن أصول المرفق⁶، والعمالة المستخدمة وشروط التمويل وغيرها⁷، حيث يجب أن تتسم قواعد التقييم والاختيار بالشفافية لذا يجب أن تكون أسس التقييم من البداية واضحة وتتفق مع المعايير الدولية وطبيعة هذه المشروعات⁸، ناهيك عن التزام كل الأطراف بالحفاظ على سرية المعلومات خاصة إذا انطوت العملية على مفاوضات، وهذه السرية هامة بشكل خاص لحماية أية معلومات تجارية قد يدرجها مقدمو العروض في اقتراحاتهم ولا يرغبون في أن يطلع منافسهم عليها⁹، فإجمالاً

¹ سمير محمد عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص 27.

² أحمد أبو عشيق، مرجع سابق، ص 17.

³ أحمد محي الدين أحمد، مرجع سابق، ص 06.

⁴ أحمد أبو عشيق، مرجع سابق، ص 17.

⁵ سمير محمد عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص 28.

⁶ أحمد أبو عشيق، مرجع سابق، ص 18.

⁷ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 653.

⁸ أحمد أبو عشيق، مرجع سابق، ص 18.

⁹ دليل الانسترتال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص 114.

تتلخص هذه المرحلة في استبعاد العناصر غير الجادة أو التي لا تتفق كفاءتها التقنية والمالية والبشرية مع طبيعة المشروع المعروض وتحتتم بدعوة الجهة الحكومية المتنافسين المؤهلين إلى تقديم عروضهم النهائية¹.

المطلب الثاني: عملية اختيار التركيب التعاقدى المناسب للمشروع

ترتبط هذه العملية باختيار نوع من الأنواع المتعددة والكثيرة لمشتقات البوت، والتي سوف ينفذ وفقها المشروع، واختلاف هذه العملية عن سابقتها يكمن في أنها ذات طابع أفقي اختياري، فمن الممكن انتهاج مشتق معين على حساب آخر تماشياً مع الظروف السياسية للدولة، أو احتياجات المشروع في حد ذاتها، لهذا فليس من الممكن انتهاج كل هذه المشتقات في آن واحد، فهي تشبه إلى حد كبير مصطلحات التجارة الخارجية "incoterms" التي تستعمل في عمليات الاستيراد والتصدير لتحديد المسؤولية الدقيقة للمصدر والمستورد عن تحرك السلع والأموال بينهما، فهي حروف مختصرة أريد بها تعاقدها، ومشتقات البوت كذلك حروف مختصرة أريد بها الشيء نفسه، وفيما يلي نعرض هذه التعاقدات المختصرة في حروف بناء على تقسيم وفق معياري منح حقي الاستغلال والملكية.

الفرع الأول: العقود الخاصة بمنح حق الاستغلال

نتطرق فيما يلي إلى استعراض مشتقات البوت التي تمنح حق الاستغلال لشركة المشروع:

1. عقود البناء والتأجير ونقل الملكية BLT:

اختصاراً لمصطلح Build Lease Transfer وتعني: عقود البناء والتأجير والتحويل²، وبموجب هذا العقد تمنح الحكومة المضيفة امتيازاً لشركة المشروع لإقامة وبناء المشروع، ويكون في الغالب مبنى حكومي مثل: مدارس أو مكاتب حكومية، وبعد الانتهاء من إقامته وبنائه تقوم الحكومة المضيفة باستجاره من شركة المشروع طوال فترة الامتياز، ومن المفترض أن يغطي مجموع الإيجارات تكلفة المشروع إضافة إلى مقدار من الربح المناسب للشركة، وبعد انتهاء فترة الامتياز يتم تحويل المشروع للحكومة المضيفة بدون مقابل³، ويذهب البعض إلى أن ملكية المشروع والأرض المقام عليها لم تنتقل أصلاً من الدولة إلى المستثمر وإنما ثابتة أصلاً للدولة منذ بداية المشروع وحتى نهاية المدّة، وليس للمستثمر سوى حق استغلال المرفق والحصول على مقابل هذا الاستغلال نظير ما أنفقه من أموال على بناء وتشيد المرفق وذلك لأن الدولة لا ترغب في دخول شركة المشروع في علاقة مباشرة مع جمهور المتفاعلين أو احتكار الخدمة⁴.

2. عقود التصميم البناء التمويل التشغيل DBFO:

اختصاراً لمصطلح Design Build Finance Operate، ويعني التصميم والبناء والتمويل والتشغيل⁵، فهي العقود التي يتم الاتفاق فيها على تصميم المشروع منذ البداية خاصة عندما يحتاج إلى تصميم معين مثل تصميم جسر أو نفق ذي طبيعة خاصة أو مطار أو ميناء، ثم بعد ذلك بناء المشروع وتوفير التمويل اللازم وبخاصة عندما

1 أحمد أبو عشيق، مرجع سابق، ص 17.

2 أحمد محمد أحمد بخيت، مرجع سابق، ص 26.

3 عكرمة سعيد صبري، مرجع سابق، ص 04.

4 عصام أحمد البهجي، التحكيم في عقود البوت BOT، دار الجامع الجديدة، الإسكندرية، 2008، ص 21.

5 أحمد محمد أحمد بخيت، مرجع سابق، ص 27.

يحتاج المشروع إلى تمويل مستمر وكاف لحسن إدارته ثم تأتي عملية تشغيل المشروع، وفقا للضوابط والمعايير التي تحددها وتضعها الدولة¹، ولا تنتقل ملكية المشروع إلى الدولة بعد فترة الامتياز حيث أنها تحصل على مقابل منح الامتياز ويحق لها تجديد فترة الامتياز أو منح امتياز لمستثمر آخر بشروط أفضل مع دفع التعويض المناسب للمستثمر الخاص المالك للمشروع².

3. عقود البناء ونقل الملكية والتشغيل B.T.O:

اختصارا لمصطلح Build Transfer Operate وتعني: البناء ونقل الملكية والتشغيل³، يقصد بهذا النوع من العقود تعاقد الدولة مع المستثمر الخاص على بناء المشروع أو المرفق العام ثم التخلي عن ملكيته للدولة التي تيرم معه عقد آخر لإدارة وتشغيل المشروع خلال فترة الامتياز، وذلك مقابل الحصول على إيرادات الاستغلال، وبذلك تصبح مالكة ابتداء وليس في نهاية فترة الامتياز كما في عقد البوت⁴، ومن أهم التطبيقات العملية لهذه العقود الفنادق والمشروعات السياحية حيث تعتبر هذه الصورة عقدا من عقود الخدمات⁵.

4. البناء والتملك والتأجير التمويلي وتحويل الملكية BOLT:

اختصارا لمصطلح Build Own Lease Transfer وتعني: البناء والتملك والتأجير التمويلي وتحويل الملكية، وهي عقود مصممة لإنشاء المشروعات التي تحتاج إلى آلات ومعدات رأسمالية؛ لتشغيلها كما تصلح في حال كانت الشركة المشرفة على المشروع غير قادرة على تشغيله فتقوم بتأجيره لشركة أخرى لتشغيله وإدارته خلال فترة الامتياز، أو تقوم الحكومة بتأجير المشروع مقابل حق الانتفاع وعائد تحصل عليه⁶.

5. البناء والتشغيل وإعادة التقييم والتجديد BOR:

اختصارا لمصطلح Build Operate Revaluate وتعني: البناء والتشغيل وإعادة التقييم والتجديد، فهذا النوع من العقود يركز على البناء والتشغيل طوال فترة الامتياز ثم تجديد عقد الامتياز لفترة جديدة وله طبيعة تفاوضية متجددة مرتبطة بمتطلبات المرتفقين الناتجة عن التطور التكنولوجي وتحديث المشروع، الأمر الذي يؤدي إلى تجديد عقد الامتياز⁷، وتقنيا يقوم المستثمر في هذا النظام باستئجار مشروع ما من الدولة لمدة زمنية محددة ثم يقوم بتجديد وتحديث وتشغيل واستغلال المشروع وبعد انتهاء المدة المحددة للإيجار يقوم بإعادته إلى الجهة المالكة بحالة جيدة ودون مقابل، ويلاحظ أن شركة المشروع لا تمتلك المشروع في أي مرحلة بل تبقى الملكية للجهة الإدارية التي تقوم بإيجاره إلى شركة المشروع، ويذهب جانب من الفقه إلى أن هذا العقد ليس من عقود البوت على الإطلاق فهو مجرد عقد إيجار عادي مع التزام المستأجر بتجديد المشروع حتى يتمكن من استغلاله الاستغلال الأمثل⁸.

1 عصام أحمد البهجي، مرجع سابق، ص 23.

2 محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص 171.

3 أحمد محمد أحمد بخيت، مرجع سابق، ص 26.

4 محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص 171.

5 أحمد أبو عشيق، مرجع سابق، ص 07.

6 خالد بن سعود الرشود، مرجع سابق، ص 06.

7 أحمد أبو عشيق، مرجع سابق، ص 06.

8 عصام أحمد البهجي، مرجع سابق، ص 25-26.

6. عقود البناء والتمويل والتحويل BFT:

اختصاراً لمصطلح Build Finance Transfer وتعني: البناء والتمويل والتحويل، في هذا النوع من العقود يقوم المستثمر أو شركة بتمويل أحد المشروعات على أن تقوم الدولة بتسديد تكلفة هذا التمويل إلى المستثمر أو شركة المشروع على أقساط¹.

7. عقود التأجير والتدريب والتحويل LTT:

اختصاراً لمصطلح Lease Training Transfer وتعني: التأجير والتدريب والتحويل، ففي هذا النوع من العقود يقوم المستثمر أو شركة المشروع بعملية تمويل أحد المشروعات كما يقوم بتدريب العاملين بها ثم يقوم بتأجير المشروع إلى الدولة التي تقوم بتشغيله خلال فترة زمنية تعود بعدها ملكية المشروع للقطاع الخاص²، ويستخدم النوعين الأخيرين من العقود في معظم دول المجموعة الأوروبية بدلاً من نظام البوت وذلك بعد أن تبين وجود بعض السلبيات المرتبطة به عند التطبيق العملي³.

الفرع الثاني: العقود الخاصة بمنح حق الملكية

نستعرض فيما يلي مشتقات البوت التي بموجبها تصبح شركة المشروع مالكة له:

1. عقود البناء التملك التشغيل ونقل الملكية BOOT:

هو اختصاراً للمصطلح Build Operate Ownership Transfer وتعني: بناء وتشغيل وتملك ونقل الملكية⁴، وهي العقود التي تتيح للمستثمر بناء المشروع وإقامة هيكله ومعداته وتملكه لفترة مؤقتة بواسطة شركة المشروع على أن يقتصر دور الحكومة على الاشراف على التأسيس والتشغيل خلال فترة الامتياز⁵، وبعدها يصبح المشروع ملكية عامة للدولة وتنتهي شركة المشروع قانوناً⁶، فخصوصية هذا النظام أنه يصرح للمستثمر بتملك أصول المشروع خلال فترة الترخيص، بينما في نظام البوت تظل الملكية كاملة للدولة أو إحدى الجهات التابعة لها طالما أن المشروع يبنى لحسابها⁷. إلا أن البعض ذهبوا إلى أنه لا يجب أن يفهم من مصطلحي (تملك ونقل الملكية) أن شركة المشروع تمتلك المشروع طوال فترة الاتفاق، بل تكون يد شركة المشروع عليه يدا عارضة، إلا أنه من الناحية العملية فإن عقود "البوت" تعقد لفترات زمنية طويلة، وغالباً ما يلجأ إليها في المشروعات التي يكون عائدها ضعيفاً، لذا احتيج فيها إلى المدة الطويلة ليتمكن الممول من استعادة ما تكبده من نفقات وتحقيق عائد معقول⁸. أما ما يميز هذا النظام عن غيره هو تحويل مخاطر البناء والاستغلال والإدارة إلى القطاع الخاص بالإضافة إلى ذلك فإن مخاطر

¹ محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص 173.

² عصام أحمد البهجي، مرجع سابق، ص 26-27.

³ محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص 173.

⁴ أحمد محمد أحمد بخيت، مرجع سابق، ص 24.

⁵ أحمد سلامة بدر، العقود الإدارية وعقود البوت BOT، مكتبة النهضة العربية، جمهورية مصر العربية، 2003، ص 358.

⁶ محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص 170.

⁷ حمادة عبد الرزاق حمادة، التحكيم في عقود البوت، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2013، ص 39.

⁸ أحمد محمد أحمد بخيت، مرجع سابق، ص 24.

الاستثمار والتمويل تقع على عاتق القطاع الخاص بكاملها، إضافة إلى أن المشروع لا يخضع فيه خلال مدة الاستغلال والصيانة لهيمنة السلطة العامة أو الإدارة الحكومية وإن خضع لرقابتها¹.

2. عقود البناء والتملك والتشغيل BOO:

هو اختصار للمصطلح Build Operate Ownership ، ومعناه البناء والتشغيل والتملك، ويقصد بها: تلك العقود التي تبرم بين شخص من أشخاص القانون العام ومستثمر، أو مجموعة مستثمرين، بقصد إقامة المستثمر مشروعاً، وتأسيسه، وتملكه، والإشراف على تشغيله طوال المدة المحددة، على أن يكون للجهة العامة نصيباً من الإيرادات التي يحققها المشروع طوال مدة العقد، فإن لم ينته المشروع بانتهاء عمره الافتراضي، تعين على الجهة العامة إما تجديد امتياز المستثمر، وإما تعويضه عن حصص الملكية، وفقاً لتقييم أصول وخصوم المشروع، وعندئذ يحق للجهة الإدارية إدارة المشروع أو التعاقد مع آخرين على إدارته، من خلال عطاءات مقدمة يتم اختيار أفضلها²، وأبرز مثال على هذه المشروعات حقول النفط والمناجم³، لذلك لا ترحب الدولة بهذا النوع من العقود إلا في بعض الحالات النادرة كأن تنتهي حجة الدولة من الاستفادة من المشروع بعد انتهاء فترة الالتزام أو انتهاء العمر الافتراضي للمشروع وعلى هذا يرى جانب من الفقه أن هذا النوع من العقود لا يعد من أنواع البوت بل هو مجرد شكل من أشكال الخصخصة ولكن بأسلوب البوت⁴، ومنه فإن هذا النظام يمتاز بتحويل مخاطر البناء والاستغلال والإدارة إلى القطاع الخاص بالإضافة إلى ذلك فإن مخاطر الاستثمار والتمويل تقع على عاتق القطاع الخاص بكاملها، وهو بذلك لا يشكل عبء استثمارياً على الدولة، ويقوم بتشجيع الاستثمارات الوطنية والأجنبية، ناهيك عن عدم خضوع المشروع خلال مدة الاستغلال والصيانة لهيمنة السلطة العامة أو الإدارة الحكومية وإن خضع لرقابتها، بالإضافة إلى ذلك فهناك مخاطر من فقدان هيمنة الدولة على طبيعة المشروع الذي قد يتغير نشاطه بقرار من المالك الأصلي (القطاع الخاص)⁵.

3. عقود التحديث والتملك والتشغيل والتحويل MOOT:

اختصاراً للمصطلح Modernize Own Operate Transfer ويعني التحديث والتملك والتشغيل ونقل الملكية⁶، وهي العقود التي تتفق الدولة فيها مع المستثمر على تطوير المرفق العام أو مشروع البنية التحتية الموجود أصلاً، وبهذا لا يقوم المستثمر بإنشاء المشروع وإنما تقتصر مهمته على تطويره وتحديثه في مقابل حيازته لفترة من الزمن يتم الاتفاق عليها في العقد، وخلال هذه الفترة الزمنية يحصل المستثمر على إيرادات المشروع والرسوم المفروضة من تشغيله⁷، ثم يتنازل عنه للدولة في نهاية فترة التعاقد دون مقابل⁸، فالمستثمر لا يمتلك المشروع بعد تحديثه إذ أنه

¹ محمد متولي دكروري محمد، مرجع سابق، ص 19.

² أحمد محمد أحمد بخيت، مرجع سابق، ص 25.

³ خالد بن سعود الرشود، مرجع سابق، ص 06.

⁴ عصام أحمد البهجي، مرجع سابق، ص 24.

⁵ محمد متولي دكروري محمد، مرجع سابق، ص 19.

⁶ أحمد محمد أحمد بخيت، مرجع سابق، ص 27.

⁷ عصام أحمد البهجي، مرجع سابق، ص 24.

⁸ محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص 172.

فقط يقوم بجيازة المشروع واستغلاله وكذلك يجوز الآلات والمعدات التي قام بشرائها ولكنها حيازة تمكنه من تحقيق أغراض المشروع إذ يمكن استبدال الآلات والمعدات وتغييرها وبحيث لا تصبح الملكية سندا للمستثمر في أن يقوم بالتصرف في المعدات والآلات، قبل أن يترك المشروع وفي هذا النوع من المشروعات يتم استبدال البناء بالتحديث أي أن العقد ينصب على التحديث¹.

4. عقود التجديد التملك التشغيل ROO:

اختصارا لمصطلح Revalue Own Operate وتعني: التجديد والتملك والتشغيل، وفي هذه الحالة يتم التعاقد بين الحكومة والمستثمر الخاص على قيام المستثمر بالاتفاق على تجديد أحد المشروعات التي تحتاج إلى التجديد والتدعيم سواء من حيث المباني أو الآلات أو المعدات أو الأجهزة والأثاث ووسائل النقل وغيرها، وفي هذه الحالة يصبح المستثمر الخاص مالكا للمشروع ويتولى تشغيله والحصول على إيراداته وذلك مقابل القيمة التي تحددها الحكومة مقابل انتقال الملكية من الدولة إلى المستثمر الخاص، وبذلك تستخدم هذه العقود في إطار برامج الخصخصة للمشروعات العامة المتعثرة والتي تعجز إيراداتها عن الانفاق على التجديد والاحلال، وفي كافة الحالات تحرص الحكومة على وضع ضوابط لحماية الاقتصاد القومي والمستهلكين والعاملين في المشروع سواء بصفة مطلقة أو لفترة محددة².

بالإضافة إلى الأنواع السابقة الذكر، من الممكن إضافة نظامي: البناء والإيجار والتحويل Build, Rent, Transfer BRT حيث تقوم شركة المشروع ببناء المشروع وتملكه مدة العقد ثم تأجيره إلى الدولة أو الجهة الحكومية التي تقوم بتشغيله بنفسها أو تشغيله عن طريق آخرين³، فهذا النوع من المشروعات له طبيعة خاصة مستمدة من خصوصية المنفعة المحققة للجمهور، وترتبط هذه الخصوصية بالمكان والعائد المتولد عنه؛ إذ يستند المشروع إلى قابليته للتأجير «الموائى - المطاعم النهرية - الطرق السريعة»⁴.

وعقود البناء التحويل BT، ففي هذا الشكل من العقود يتم الاتفاق بين شركة المشروع والدولة على قيام شركة المشروع ببناء المشروع ثم تقوم بعد ذلك بنقل ملكيته مباشرة إلى الدولة، وبهذا يختلف هذا النوع عن عقود البوت لأن شركة المشروع لا تقوم باستغلال المشروع أو تشغيله وتحصل شركة المشروع على ما قامت بإنفاقه من الدولة على فترات زمنية يتم الاتفاق عليها، بحيث تغطي التكاليف التي انفقتها شركة المشروع وقدر معقول من الأرباح⁵.

فعلى الرغم من أن الحروف الإنجليزية الثلاثة BOT ليست اصطلاحا قانونيا إلا أنها حازت على قبول واسع النطاق في مجال العمل الدولي وأدبيات التنمية الاقتصادية والقانون؛ لتشير إلى نمط من الشراكة بين القطاع العام

1 عصام أحمد البهجي، مرجع سابق، ص 25.

2 محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص 360.

3 أحمد أبو عشيق، مرجع سابق، ص 06.

4 خالد بن سعود الرشود، مرجع سابق، ص 06.

5 عصام أحمد البهجي، مرجع سابق، ص 27.

والقطاع الخاص ينطوي تحته عدة مشتقات¹، وإن تعددت فإن القاسم المشترك بينها يتمثل في أن القطاع الخاص الذي يتحمل عبء التمويل سواء تعلق الأمر بتجديد المرفق العام وتشغيله أو تعلق الأمر بإنشائه وتشغيله، وإعادة ملكيته في نهاية العقد²، لهذا فإن لمجموع هذه العقود هدفا مشتركا، ألا وهو قيام القطاع الخاص بتولي مهام تمويل واستثمار أملاك الدول ذات الطبيعة الاقتصادية³.

المطلب الثالث: عملية تنفيذ المشروع

ترتبط هذه العملية بالدخول الفعلي في تنفيذ ما تم التخطيط له في العمليتين السابقتين، فهي ترتبط بحساسية من نوع خاص سواء مقارنة مع المرحلة التخطيطية للمشروع أو مرحلة الاستغلال، فمرحلة التنمية والانشاء لهما وقعهما الخاص على هيكل المشروع الزمني بصفة عامة، فالمرحلة الأولى ترتبط بتعاقدات بالغة في الدقة قد تستغرق وقتا أوسع من المخطط له وبالتالي تسبب التأخر في العملية الاستغلالية، ومرحلة الانشاء ترتبط بتركيب مجموعة من القطع في آن واحد في موقع المشروع مما قد يؤدي إلى حدوث كوارث مادية وأخرى زمنية ناجمة عن التأخر في انطلاق الإنتاج، وبالتالي ترتبط هذه العملية بتحديد الأول عقدي والثاني مادي كلاهما ينتج عنه تأخر زمني، فيما يلي نعرض أهم ملامح مرحلتي تطوير وإنشاء المشروع.

الفرع الأول: مرحلة تنمية المشروع

بعد موافقة الحكومة على إرساء العطاء على مستثمر ما أو مجموعة من المستثمرين واختيار المزيج التعاقدية المناسب، يقوم الاتحاد المالي لهذه المجموعة بتكوين شركة المشروع، ويتم توقيع اتفاقية بين الحكومة والشركة لتتولى التنفيذ، وبالطبع فإن هذه الاتفاقية تكون شاملة بحيث توضح جميع الحقوق والالتزامات لكافة الأطراف المعنية⁴، من مقال رئيسي وشركات هندسية واستشارية وقانونية وشركات تشغيل⁵، كما قد تدعو الحاجة إلى وقت إضافي لإتمام تشكيلات معينة كثيرا ما ينص عليها القانون مثل موافقة سلطة معينة على اتفاق المشروع، وفي بعض البلدان يكون دخول اتفاق المشروع حيز التنفيذ مرهونا بصدور مرسوم برلماني وأحيانا أخرى إصدار تشريع خاص، وبالنظر إلى التكاليف التي قد تترتب على التأخير في تنفيذ اتفاق المشروع فإنه من الأجدى إيجاد السبل الكفيلة بتسريع إبرام هذا الاتفاق؛ الذي كلما اتضح فهم الأطراف لما ينبغي إدراجه فيه، كلما ارتفعت فرص نجاح المشروع بصفة عامة⁶، لذا فهي تحتاج إلى خبراء متخصصين حتى يمكن صياغتها بدقة، وتتولى شركة المشروع تجميع مساهمات الأعضاء والقروض كما تقوم بإجراء كل التعاقدات اللازمة لبدء تنفيذ المشروع⁷، حيث يقوم المتعهدون بتنفيذ المشروع بالتوجه إلى الأطراف الدائنة أو المقرضة للحصول منها على الأموال والمبالغ الإضافية التي قد تكون مطلوبة لإكمال انشاء شركة المشروع أو للشروع في تنفيذ المشروع نفسه، بما في ذلك من تفاوض مع المقاولين والموردين وشركات الاستغلال

¹ محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص 484.

² أحمد أبو عتيق، مرجع سابق، ص 07.

³ خالد بن سعود الرشود، مرجع سابق، ص 07.

⁴ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 653.

⁵ أحمد محي الدين أحمد، مرجع سابق، ص 06.

⁶ دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص 124.

⁷ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 653.

والصيانة التي قد تشترك في المشروع بغية الاتفاق على أفضل الأسعار ومعدلات التنفيذ واشترطات الجودة وما إلى ذلك¹، وفي هذه المرحلة تقوم أيضا مؤسسات التمويل بدراسة جدوى المشروع الاقتصادية والتقنية والمالية ومراجعة مستنداتها التعاقدية، وفي أغلب الأحوال تدخل مؤسسات التمويل في اتفاقات مباشرة مع أطراف المشروع الأخرى بما في ذلك الجهة الحكومية وشركات المقاوله والموردين لضمان قبولهم كمدينين أو كدائنين حلول مؤسسات التمويل أو من تختارهم هذه المؤسسات محل شركة المشروع إذا أخفقت الشركة في تنفيذ التزاماتها، وتعد هذه المرحلة من أكثر المراحل دقة وصعوبة لجميع الأطراف المشتركة، وقد يزيد الأمر تعقيدا إذا اشترطت مؤسسات التمويل على شركة المشروع إجراء تعديلات إضافية في الاتفاقيات التي تم إبرامها بالفعل لكي تقوم بتمويل المشروع². وبعد الانتهاء من كل هذه الاتفاقيات فإن المشروع سوف ينتقل بعد ذلك إلى مرحلة الاقفال المالي وهو التاريخ الذي يبدأ فيه المقرضون وأصحاب رأس المال المشاركون في المشروع في تقديم مساهماتهم المالية للمشروع بغية مساعدته على عمليات تصميم وبناء المشروع وشراء المعدات والمواد الخام وما إلى ذلك من الخطوات العملية اللازمة للبدء فعليا في تنفيذ المشروع على أرض الواقع³.

الفرع الثاني: مرحلة انشاء المشروع

تتوسط هذه المرحلة، مرحلتي الاغلاق المالي التي يتم فيها انهاء كل الاتفاقات التمويلية وقيام الأطراف المعنية بتقديم الأموال اللازمة للتنفيذ من جهة، وإنجاز المشروع وتجريبه وقبوله من جانب كل من شركة المشروع والحكومة المضيفة من جهة أخرى⁴، حيث يجب على شركة المشروع اجراء بعض الخطوات التمهيديّة أولا مثل استيراد المعدات من الخارج أو المواد الخام اللازمة للإنشاءات⁵، إضافة إلى تهيئة موقع المشروع الذي يتعين على الدولة أن تسلمه إليها وتضمن عدم تعرض الغير لها، بعد هذا تقوم شركة المشروع بإنشاء المرفق وبنائه وفقا للقواعد المتفق عليها في العقد، مع الالتزام الدقيق بالرسومات والتصميمات المنصوص عليها فيه، وللإدارة أن تراقب هذه العملية ولها في سبيل ذلك تعيين مهندسين استشاريين لمتابعة التنفيذ، الذي يرتبط أساسا بموعد إتمام الأعمال والتعويضات الاتفاقية والتعويضات الناجمة عن التأخير وتوزيع المخاطر وضمانات حسن التنفيذ والتأمين وتسليم المشروع وفترة الضمان⁶، مع إمكانية الاستعانة بمتعاقدين من الباطن ممن ترغب شركة المشروع في الاستعانة بهم لإتمام هذه العملية، من ذوي الخبرة في هذا المجال، حيث تعترف قوانين بعض الدول بالحق في إبرام هذا النوع من العقود المفيد بشكل خاص في حالة وجود قيود على قدرة المقاولين العاملين مع الدولة في التعاقد من الباطن⁷، وتنتهي هذه المرحلة بإتمام تنفيذ المشروع وتسليمه إلى شركة المشروع أو المشغل التجاري⁸، مع الملاحظ أن مشروعات البوت الناجحة هي تلك التي

1 سمير محمد عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص 29.

2 أحمد أبو عشيق، مرجع سابق، ص 18.

3 سمير محمد عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص 29.

4 عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 653-654.

5 سمير محمد عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص 30.

6 أحمد أبو عشيق، مرجع سابق، ص 19.

7 دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص 156.

8 أحمد أبو عشيق، مرجع سابق، ص 19.

تقدم لها الحكومة المضيفة الدعم اللازم لضمان تذييل كافة العقبات التي قد تعترض طريق تنفيذ المشروع فعلياً وبالتالي تؤدي إلى التأخر في التنفيذ والتسليم النهائي خارج الجداول الزمنية المضبوطة مسبقاً¹.

المطلب الرابع: عملية الاستغلال ونقل الملكية

بعد الانتهاء من العمليات السابقة أصبح المشروع جاهزاً للاستغلال وقابلاً لإنتاج تدفقات نقدية تسدد أقساط البنوك والمؤسسات المالية، فهي المرحلة الأقل خطراً من الناحية المادية، لكنها الأكثر أهمية من الناحية التمويلية، لأنها النهاية المنطقية لأي عملية استثمارية، فبعد ضخ رؤوس الأموال من الواجب الحصول على عائد مناسب يغطي ما تم ضخه، إضافة إلى هامش من الربح لتبرير مسار المشروع بأكمله، فيما يلي نعرض مرحلتين هذه العملية.

الفرع الأول: مرحلة تشغيل المشروع وصيانته

تبدأ مرحلة الاستغلال بعد إقامة المشروع، وقد تتولى شركة المشروع عملية الاستغلال بنفسها أو قد تتعاقد مع شركة مشغلة تتولى الاستغلال والصيانة²، وخلالها تصبح شركة المشروع هي المسؤولة عن إدارة وتشغيل وصيانة المشروع وتحصيل إيراداته وتحمل نفقاته، وخلال هذه المرحلة كذلك تكون شركة المشروع هي الطرف المسؤول عن دفع الفوائد المستحقة لخدمة الديون التي حصل عليها المشروع خلال مراحل تنفيذه المختلفة، وللتأكد من أن شركة المشروع تقوم بإجراءات تشغيل وصيانة المشروع على النحو الأمثل الذي تم الاتفاق عليه مسبقاً، فإنه يحق للحكومة المضيفة والدائنين وأصحاب رؤوس الأموال الأصليين أن يحصلوا على تقارير دورية عن سير المشروع ومدى كفاءة الأداء فيه حتى تضمن كل هذه الأطراف الحصول على حقوقها كاملة وفي المواعيد المحددة، كما أنه يحق لهذه الأطراف وبخاصة الحكومة المضيفة طلب القيام بزيارات تفقدية للمشروع عن كثب للتأكد من أن إدارته وتشغيله وصيانته وتحصيل إيراداته ودفع نفقاته كلها تتم بأقصى درجة ممكنة من الكفاءة³.

الفرع الثاني: مرحلة تحويل المشروع أو نقل ملكيته

بعد انتهاء فترة الامتياز يتم تحويل ملكية المشروع للحكومة التي من شأنها اتخاذ أي قرار من القرارات الثلاثة التالية بناء على مصالح الدولة العليا وعلى أولويتها وميولها تجاه الخوصصة⁴:

- أن تستلم الحكومة المشروع من شركة القطاع الخاص وتبدأ في تشغيله بنفسها أو بواسطة شركة أخرى تابع لها؛
- أن تقوم الحكومة تلقائياً بتمديد عقد الاستغلال وصيانة المشروع مع الشركة المنفذة للمشروع نفسها لوضع سنوات قادمة تماماً كما حدث في ظل مشروع البوت الأصلي قبل عدة سنوات؛
- أن تعلن الحكومة من جديد عن مناقصة عامة بين مختلف شركات الاستغلال المحلية والدولية لاختيار أفضل عطاء يمكن أن تتقدم به أية شركة من هذه الشركات⁵.

¹ سمير محمد عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص 30.

² عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 654.

³ سمير محمد عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص 30-31.

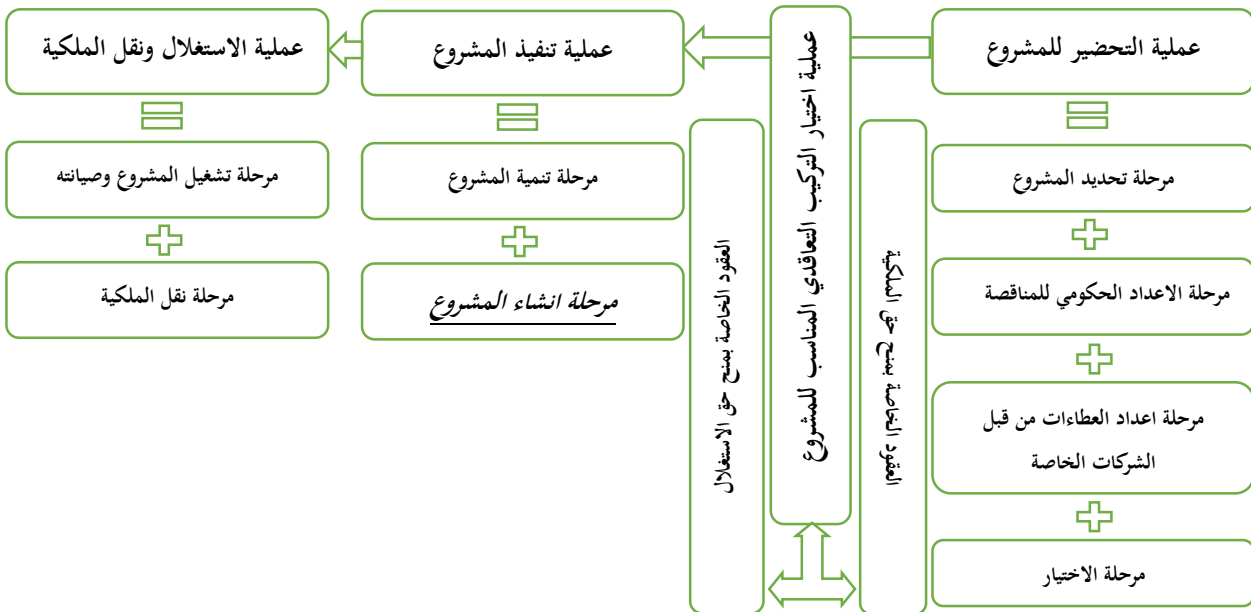
⁴ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 654؛ وسمير محمد عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص 31-32.

⁵ سمير محمد عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص 31-32.

فبعد انتهاء سنوات الاستغلال ونقل ملكيته إلى الحكومة بناء على الحالة الأولى فإن هذه الأخيرة سوف تحصل على مشروع إسمي أو ضمني وأهم ما ستركز عليه عند نقل ملكية المشروع إليها في نهاية فترة التعاقد هو الحصول على مشروع جيد تمت صيانته وتشغيله بشكل سليم طوال السنوات السابقة، وتم نقل التقنيات الاستغلالية اللازمة إليه وتدريب الاطارات البشرية المتاحة على كيفية إدارته وتشغيله بالشكل الأمثل¹، مع عدم اغفال احترام التزامات شركة المشروع فيما يتعلق بعملية نقل الأصول والتكنولوجية والصيانة وتوريد قطع الغيار².

فعلى الرغم من سلاسة عمليات ومراحل التحضير وتنفيذ ثم تشغيل ونقل ملكية مشروعات البوت من الناحية النظرية، إلا أنها تتميز بالكثير من الصعوبات من الناحية العملية، منها ما يرتبط بتشابك العلاقات بين أطراف التعاقد، إلى اختلاف التشريعات بين الدول فطول مدة الاتفاقات، إضافة إلى إمكانية سوء تقدير التكاليف خاصة في مرحلة التحضير التي كما أسلفنا الذكر تمثل الأرضية التي يبنى عليها المشروع بكامله، مع عدم الإنقاص من قيمة العمليات والمراحل الأخرى، فبناء الهش على الهش يولد هشاً، وبناء الهش على المتين يولد هشاً كذلك، والشكل التالي يلخص المراحل المختلفة لنظام البوت، مع احترام ترتيب العمليات المكونة لهذه المراحل:

الشكل رقم (1-3): عمليات ومراحل نظام البوت



المصدر: من إعداد الباحث بناء على ما سبق

¹ سمير محمد عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص 31.
² أحمد أبو عشيق، مرجع سابق، ص 20.

المبحث الرابع: أطراف نظام البوت وأدوارهم فيه

يتميز نظام البوت بتعدد الجهات والمؤسسات المشتركة في تنفيذه، والتي قد يصل عددها إلى عشرات الجهات والمؤسسات، تبدأ بالدولة المضيفة وشركة المشروع¹، وأطراف أخرى متعددة يمكنها التعامل مع المشروع كالمهندسين والمحامين وخبراء السوق والاستشاريون الماليون وشركات التأمين وشركات المقاوله وشركات الاستغلال والصيانة والشركات القانونية²، والبنوك التجارية والاستثمارية وشركات وجهات الإقراض الدولية³، التي تقوم بتقديم استشارات حول الهيكل التمويلي المقترح للشركة⁴، فهم أطراف تابعون لشركة المشروع يكونون مجموعة عمل يتم تشكيلها قبل التعاقد وتلك المجموعة تتكون في الغالب من عدة أطراف معنية بالاشتراك في الاتفاقيات التعاقدية التي سيتضمنها المشروع، وهذه الأطراف تكون على استعداد للمساهمة في المشروع من خلال دعمه بالموارد المالية والبشرية والوقت والجهد والخبرة والمعدات، مقابل أن يحصل كل طرف منها على عائد متوقع مقبول بالنسبة له⁵؛ لذلك ربما يكون من المناسب تمثيل هذه الجهات العديدة بطرفين فقط هما الدولة المضيفة والشركة المنفذة للمشروع⁶.

المطلب الأول: أطراف نظام البوت

ينقسم أطراف البوت إلى أطراف أساسية هي الحكومة المضيفة وشركة المشروع وأطراف ثانوية أخرى، من الممكن إجمالهم فيما يلي:

الفرع الأول: الحكومة المضيفة

هي لفظ متعلق حصرياً بنظام البوت ويعني الدولة، الجهة المانحة للامتياز والمالكة الحقيقية للمشروع والتي تقف خلفه وتسانده وتحل مشاكله؛ وإن كانت تقوم بتنازل مؤقتة عن تلك الملكية لشركة المشروع من أجل إقامة مشروع معين ينتفع به لفترة من الزمن ثم يعود في نهايته إليها، ولا يعني ذلك أن يقتصر دورها على التوقيع على العقد وإنما هو مستمر طوال مدة حياة العقد⁷، أما مضمون الدولة في نظام البوت فيحتوي على العديد من الأطراف المحلية المشتركة والمعنية بتنفيذ المشروع بدءاً بالوزارة المختصة بالمشروع والمرفق العام الذي سينشأ، والوزارات ذات العلاقة بالمشروع وانتهاءً بمجلس الوزراء الذي يتعين أخذ موافقته على إنشاء المشروع، إضافة إلى كافة الجهات الإدارية والتشريعية والاستثمارية والاقتصادية بالدولة التي يتعين عليها تذليل أي عقبات قد تواجه شركة المشروع أثناء إنشائه وتشغيله وإدارته، والجهات التي يتعين عليها مراقبة ومتابعة شركة المشروع والجهات المختصة بتدريب العمالة المحلية وتأهيلها لإدارة المشروع بعد انتهاء مدة الامتياز⁸.

¹ ناهد علي حسن السيد، مرجع سابق، ص 06.

² عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 638.

³ محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص 179.

⁴ أحمد محي الدين أحمد، مرجع سابق، ص 04.

⁵ محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص 178.

⁶ ناهد علي حسن السيد، مرجع سابق، ص 06.

⁷ أحمد سلامة بدر، مرجع سابق، ص 372-373.

⁸ ناهد علي حسن السيد، مرجع سابق، ص 06.

الفرع الثاني: شركة المشروع

هي الشركة صاحبة الامتياز المسؤولة عن تنفيذ مشروع البوت¹، تتكون من أجل المشروع فقط²، ويسبق انشاؤها تكوين اتحاد مالي مكون من مستثمري القطاع الخاص، فيقوم هذا الاتحاد بإعداد دراسة جدوى للمشروع، وتقديم عرض لتنفيذه، وتكوين شركة المشروع في حال وقوع الاختيار عليه، وتحصيل حصة رأس المال من كل مؤسس، ثم تتولى شركة المشروع القيام بعمليات الاقتراض³، والدخول في اتفاق تعاقدى عام مع الدولة يحدد حقوقها والتزاماتها⁴، وإجراء تعاقدات فرعية مع شركات المقاولات ومشغلي المشروع وموردي المواد الأولية وغيرهم، على أن تدور هذه العقود في فلك عقد البوت، ولا ينبغي أن تتعارض معه في أي حال من الأحوال⁵، وتعتبر الجهة المسؤولة عن تسديد ما تم إنفاقه في المشروع والأرباح المطلوبة من التدفقات النقدية التي سيديرها تشغيل أصول شركة المشروع، لذلك نجد أن هدفها يتبلور في تحقيق أكبر قدر ممكن من الأرباح بأقل تكلفة ممكنة، مع الاحتفاظ بأكبر قدر من السيطرة على القرارات الفعالة في تشغيل المشروع، والعمل على نقل عدد من مخاطر المشروع إلى الأطراف الآخرين، كما تسعى للسيطرة والاحتفاظ بأصول المشروع لأطول فترة ممكنة، هذه الفترة هي فترة حق الامتياز المعطى لها من قبل الدولة، حيث يتم حسابها بدقة بالغة حتى تتمكن الشركة من سداد ما عليها من التزامات مالية، بعدها يتم نقل ملكية الشركة إلى الدولة وتستحق الأخيرة عوائد المشروع دون سواها⁶.

الفرع الثالث: مؤسسو المشروع

تعتبر أموال المؤسسين من أهم مصادر تمويل مشروعات البوت⁷، والتي تتراوح نسبتها بين 10 و30%⁸، من التكلفة الكلية له، فهي مجموعة الشركات الخاصة، أو الشركات متعددة الجنسيات، أو هو ما يطلق عليه بائتمان المساهمين؛ أي مساهمة القطاع الخاص في التمويل بالإضافة إلى مساهمة الحكومة⁹، كما يلاحظ في الأحوال العادية أيضاً أن المقرضين والحكومة يرحبون بالمساهمات الاستثمارية الضخمة في رأس المال من جانب مؤسسي المشروع، لأن ذلك يساعد على تخفيف عبء خدمة الدين على التدفق النقدي لصاحب الامتياز ويصلح كضمان للالتزام تلك الشركات نحو المشروع¹⁰، فهو استثمار أولي يضخه ملاك المشروع أنفسهم وهو نوع من رأس المال الذي لا

1 شكري رجب العشموي وآخرون، معايير السلامة الاستثمارية ومشروعات البوت أسس نماذج حالات، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية 2007، ص 187.

2 ناهد علي حسن السيد، مرجع سابق، ص 08.

3 عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 637-638.

4 شكري رجب العشموي وآخرون، مرجع سابق، ص 187.

5 عصام أحمد البهجي، مرجع سابق، ص 18.

6 ناهد علي حسن السيد، مرجع سابق، ص 08.

7 عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 635.

8 أبو بكر أحمد عثمان، عقود البوت ومتطلبات تطبيقها في العراق، مجلة الراافدين للحقوق، كلية الحقوق، جامعة الموصل، 2008، ص 371.

9 ناهد علي حسن السيد، مرجع سابق، ص 07.

10 دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص 19.

- يتضمن درجة مخاطرة كبيرة من الناحية المالية فأصحاب المشروع لن يقوموا بمقاضاة أنفسهم إذا مر عام دون أن يحصلوا على أرباح على رؤوس أموالهم بنظام الملكية¹، فتسعى المؤسسة التمويلية للمشروع إلى²:
- القيام بدراسة جدوى مالية قبل الشروع في الاتفاق على المشروع؛
 - تحقيق أكبر قدر ممكن من الأرباح؛
 - إحكام الرقابة على القرارات الأساسية المرتبطة بتشغيل المشروع؛
 - الحد من المخاطر التي يمكن أن يتعرض لها المشروع؛
 - ضمان حقوقها في المشروع في حالة الإخفاق أو حدوث ظروف طارئة؛
 - أخذ الضمانات الكافية لسهولة تحويل أرباحها بالعملة المرغوبة؛
 - الحرص على أخذ الضمانات والرهنات الكافية لحماية حقوقها في المشروع؛
 - التركيز على العوائد المتدفقة من المشروع بعد تشغيله حتى يتم تغطية التكاليف التي تكبدتها وتحقيق ما تصبو إليه من عوائد جراء الاستثمار في تلك المشروعات.

الفرع الرابع: المستثمرون التأسيسيون

هي صناديق الاستثمار وشركات التأمين وبرامج الاستثمار الجماعية أو صناديق التقاعد، فهذه المؤسسات تتوفر لديها عادة مبالغ كبيرة متاحة للاستثمارات طويلة الأجل، وقد تمثل مصدرا مهما من مصادر رؤوس الأموال الإضافية اللازمة لمشروعات البنية التحتية، والأسباب الرئيسة التي تدعوها إلى قبول المخاطرة بتقديم رؤوس الأموال لمشروعات البنية التحتية هي التطلع إلى تحقيق أرباح مجزية والحرص على تنويع استثماراتها³.

الفرع الخامس: أسواق رؤوس الأموال

باكتسابه المزيد من الخبرة في مشروعات البوت فإن القطاع الخاص زاد اللجوء إلى التمويل من أسواق رؤوس الأموال، فقد تجمع الأموال في سوق رأس المال بتوظيف الأسهم الممتازة وغيرها من الصكوك القابلة للتداول في سوق للأوراق المالية معترف بها، وفي الأحوال العادية يقتضي عرض الصكوك القابلة للتداول على الجمهور الحصول على موافقة هيئات الرقابة التنظيمية، والامثال لمقتضيات الولاية القضائية المعنية ومنها مثلا المقتضيات التي تتعلق بالمعلومات التي ينبغي تقديمها في نشرة الإصدار وكذلك بالحاجة في بعض الولايات القضائية إلى التسجيل المسبق، وقد لا يكون للسندات وغيرها من الصكوك القابلة للتداول أي ضمان آخر؛ غير الثقة العامة التي يحظى بها المصدر

¹ سمير محمد عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص 119.

² ناهد علي حسن السيد، مرجع سابق، ص 07.

³ دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص 20.

أو قد تكون مضمونة برهن أو حق امتياز على ممتلكات معينة، والواقع أن عددا من الأسواق المالية تشترط أن تكون الشركة المصدرة مقيمة في السجل التجاري لفترة معينة قبل السماح لها بإصدار صكوك قابلة للتداول¹.

الفرع السادس: المؤسسات المالية الإسلامية

هي فئة أخرى من فئات مقدمي رؤوس الأموال المحتملين²، التي نشأت في العديد من الدول الإسلامية كبديل للمصارف التجارية التي تتعامل بنظام الفائدة³، وتعمل هذه المؤسسات بمقتضى قواعد وممارسات مستمدة من الشريعة الإسلامية، وتمثل واحدة من أبرز سمات الأنشطة المصرفية بمقتضى هذه القواعد في عدم وجود فوائد تدفع على المال أو فرض حدود صارمة على حق اقتضاء الفوائد، وهو ما يعني إقرار أشكال أخرى من العوض المجزي على الأموال المقترضة كالشراك في الربح أو المشاركة المباشرة من جانب المؤسسات المالية في النتائج التي تحققها معاملات عملائها، وقد تكون المؤسسات المالية الإسلامية نتيجة لأساليب عملها أكثر من المصارف التجارية الأخرى ميلا إلى النظر في المشاركة المباشرة أو غير المباشرة في أسهم المشروع⁴.

الفرع السابع: المؤسسات المالية الدولية

تؤدي المؤسسات المالية الدولية أيضا دورا هاما باعتبارها مقدمة للقروض أو الكفالات أو الأسهم لمشروعات البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص⁵، فهي تهدف إلى تحقيق التنمية الاقتصادية بعكس المصارف التجارية التي يقتصر هدفها على تحقيق الأرباح والتدفقات النقدية⁶، ولقد تم تمويل عددا من المشروعات من جانب البنك الدولي أو مؤسسة التمويل الدولية أو مصارف انمائية إقليمية، كما أن المؤسسات المالية الدولية قد تؤدي دورا في توفير وسيلة مفيدة لتكوين مجموعة قروض تشاركية لتقديم القروض إلى المشروع، فلبعض هذه المؤسسات برامج اقراض خاصة تصبح بموجبها المقرض المسجل الوحيد للمشروع، فتتصرف نيابة عن نفسها وعن المصارف المشاركة، وتحمل المسؤولية عن معالجة المدفوعات من جانب المشاركين وما يعقب ذلك من تحصيل وتوزيع لمدفوعات القرض الواردة من المقترض؛ سواء بموجب اتفاقات محددة أو على أساس حقوق أخرى متاحة لها بمقتضى وضعها كدائن مفضل، ومن الجائز أن تقدم بعض المؤسسات المالية الدولية رؤوس أموال سهمية أو وسيطة وذلك بالاستثمار في صناديق رؤوس الأموال المتخصصة في الأوراق المالية التي تصدرها شركات الاستغلال⁷.

¹ دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص 20-21.

² المرجع نفسه، ص 21.

³ أبو بكر احمد عثمان، مرجع سابق، ص 372.

⁴ دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص 21.

⁵ المرجع نفسه، ص 21.

⁶ أبو بكر احمد عثمان، مرجع سابق، ص 372.

⁷ دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص 21.

الفرع الثامن: هيئات ترويج إئتمانات واستثمارات التصدير

قد تقدم هذه الهيئات الدعم إلى المشروع في شكل قروض أو ضمانات أو في شكل يجمع بين الاثنين، كما أن مشاركتها قد تتيح عددا من المزايا التي يذكر منها مثلا سعر فائدة أدنى من الأسعار التي تطبقها المصارف التجارية وقروضا أطول أجلا تكون أحيانا بسعر فائدة ثابت، فستكون لدى المؤسسات المالية الدولية وهيئات ترويج استثمارات التصدير اهتمامات تندرج عموما في عداد اهتمامات مقرضي المشروع الآخرين، وعلاوة على ذلك سيهمها بنوع خاص التأكد من أن تنفيذ المشروع وتشغيله لن يتعارض مع السياسات الخاصة بتلك المؤسسات والهيئات، وتولي المؤسسات المالية الدولية اهتماما متزايدا بالتأثير البيئي لمشروعات البوت ولقدرتها على الاستدامة الطويلة، وستنظر المؤسسات المالية الدولية التي تقدم قروضا للمشروع بعناية خاصة في الأساليب والإجراءات المتبعة في اختيار أصحاب الامتياز¹.

الفرع التاسع: شركات التأمين

بسبب المخاطر التي ترافق مشروعات البوت والتي قد تعجز الدولة أو المقرضون أو المقاولون عن مواجهتها فإنه بات من الضروري دخول شركات التأمين كطرف يؤمن المشروع من المخاطر المتعددة التي قد تعصف به²، فعادة ما يتضمن مشروع البنية التحتية تأمينا ضد الحوادث يشمل منشآته ومعداته وتأمين المسؤولية المدنية فيه، وتأمين تعويض العمال، ومن أنواع التأمين الأخرى التأمين ضد توقف الأعمال وانقطاع التدفق النقدي وتجاوز التكاليف المقدرة، وأنواع التأمين هذه قد تكون متاحة في أسواق التأمين التجارية، وإن كان توفر التأمين التجاري محدودا فيما يتعلق ببعض الأحداث الاستثنائية الخارجة عن إرادة الأطراف كالحرب وأعمال الشغب أو التخريب، وقد بدأت سوق التأمين الخاص تلعب دورا متزايدا في تغطية بعض أنواع المخاطر السياسية مثل فسخ العقد أو عجز السلطة العمومية عن أداء التزاماتها التعاقدية، أو المطالبة المحجفة بضمانات مستقلة، وفي بعض البلدان ينشئ مقدمو التأمين مجموعات تأمين شاملة؛ الغرض منها تجنب ترك مخاطر معينة دون تغطية نتيجة لوجود ثغرات بين مختلف وثائق التأمين، وإضافة إلى ما توفره سوق التأمين الخاصة، يمكن توفير ضمانات ضد المخاطر السياسية من جانب مؤسسات مالية دولية يذكر منها البنك الدولي ووكالة ضمانات الاستثمار المتعددة الأطراف والمؤسسة المالية الدولية أو المصارف الإنمائية الإقليمية³.

الفرع العاشر: الخبراء والمستشارون المستقلون

لهم دور هام في مختلف مراحل مشروعات البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، بحيث تعتمد الشركات عادة إلى تعزيز خبراتها التقنية باللجوء إلى خدمات خبراء ومستشارين خارجيين، من بينهم مثلا الخبراء الماليون

¹ دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص.ص 22-24.

² بكر احمد عثمان، مرجع سابق، ص 373.

³ دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص 25.

والمستشارون القانونيون والدوليون والمهندسون الاستشاريون، فكثيرا ما تعمل المصارف التجارية ومصارف الاستثمار كمستشارين لمؤسسي المشروع في تركيب تمويل المشروع المراد تنفيذه وفي صياغته، وهذا نشاط متميز عن التمويل ذاته وإن كان أمرا لا غنى عنه لذلك التمويل، ويمكن أن يقدم الخبراء المستقلون مشورتهم لمقرضي المشروع فيما يتعلق بتقدير مخاطر المشروع في بلد مضيف معين، كما يمكنهم مساعدة السلطات العامة في استحداث استراتيجيات تخص قطاعات معينة لإنشاء البنى التحتية، وفي وضع اطار قانوني وتنظيمي ملائم، كذلك قد يساعد الخبراء والمستشارون المستقلون السلطة المتعاقدة في اعداد دراسة الجدوى وغيرها من الدراسات التمهيديّة، وفي صياغة طلب الاقتراحات وفي اعداد الشروط والمواصفات التعاقدية الموحدة وفي تقييم الاقتراحات والمقارنة فيما بينها وفي التفاوض بشأن اتفاق المشروع. ويوجد إلى جانب هذه الأطراف عددا من المنظمات الدولية الحكومية مثل اليونيدو واللجان الإقليمية التابعة للمجلس الاقتصادي والاجتماعي والمؤسسات المالية الدولية التي لديها برامج خاصة، تتيح لها إما توفير هذا النوع من المساعدة التقنية مباشرة للحكومة أو مساعدتها في العثور على مستشارين مؤهلين لذلك¹.

الفرع الحادي عشر: شركة الانشاء

شركة الانشاء في عقود البوت هي الطرف الذي يسند إليه تشييد المرفق وبنائه، ويكون هو المسؤول عن اعداد وتصميم وتشييد البناء وتوريد الآلات وتركيبها ونقل التكنولوجيا إليه، وينظم العلاقة بين شركة الانشاء وشركة المشروع عقد المقاوله الأساسي الذي قد يتخذ شكل عقد تسليم المفتاح، وشركة الانشاء غالبا ما تتكون من عدة شركات متخصصة تكون مسؤولة مسؤولية تضامنية تجاه شركة المشروع وتابعة للشركات المؤسسة لها، وبسبب ضخامة الأعمال التي تتطلبها المشروعات المنفذة بموجب عقود البوت فإنه من الممكن الاستعانة بالغير من الشركات المتخصصة في جوانب تقنية معينة عن طريق ابرام عقود مقاوله من الباطن، بمقتضاها ينفذ جزء أو أجزاء من الأعمال اللازمة لإنشاء المشروع، إلا أن علاقة المقاول من الباطن تنحصر مع شركة الانشاء فقط دون أن تكون له صلة مباشرة بشركة المشروع².

المطلب الثاني: دور الدولة في نظام البوت

تمثل الدولة القطاع العام في مشروعات البوت لذلك فهي تقوم بدور الحارس المراقب للمال العام من خلال التزامها بما يلي:

الفرع الأول: اعداد الإطار التنظيمي للمشروع

هو الإطار العام الذي يعمل المشروع في نطاقه، والذي يتمحور حول إعداد دراسة جدوى مبدئية توضح الجوانب المختلفة للمشروع بالنسبة للراغبين في تنفيذه، مع طرح المشروع للمناقصة وطلب تقديم عروض محددة

¹ دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص.ص 25-26.

² أبو بكر احمد عثمان، مرجع سابق، ص.ص 372-373.

للتنفيذ ويتعين في هذه الحالة تحديد المعايير الأساسية التي سوف يتم وفقا لها تقييم العروض المختلفة، مروراً بإبرام اتفاقية امتياز مع شركة المشروع التي وقع الاختيار عليها مع تحديد كافة الحقوق والالتزامات لكل طرف بوضوح¹، بما في ذلك التشريعات المتعلقة بالإعفاء الضريبي وقوانين العمل وهجرة الأجانب وتحويلات الأرباح والجمارك وحماية المستثمر الأجنبي²، ومجموع الضمانات المقدمة من طرف الدولة إضافة إلى منح شركة المشروع الصلاحيات اللازمة لتنفيذ المرفق، وإمكانية تقديم قروض للشركة صاحبة الامتياز³، ومختلف الضمانات الكفيلة بحماية ورعاية الاستثمار الأجنبي على أرض الدولة آخذة في الاعتبار المصالح الوطنية والقومية والاقتصادية العليا لها⁴، وقد يقتضي الأمر إبرام اتفاقية مع شركة المشروع لشراء منتجاتها في حالة احتياج الحكومة لذلك، كما هو الحال في محطات توليد الكهرباء وتخليق ماء البحر⁵.

الفرع الثاني: متابعة سير مراحل المشروع

تتعامل الدولة المضيفة مع شركة المشروع في نظام البوت بصفة مباشرة من دون أن تكون لها علاقات مع أطراف المشروع الأخرى، كالبنوك، أو شركات الانشاء والاستغلال والصيانة، فجميع هذه الأطراف تعد أطرافاً ثانوية بالنسبة للدولة، فبالرغم من كونها ذات علاقة وثيقة بما من حيث أهميتها ودورها في تنفيذ المشروع وتشغيله، فالتعامل معها يخرج عن نطاق الدولة وينحصر مع شركة المشروع المسؤول الأول أمامها⁶، ومنه فعلى الدولة التأكد من جدية شركة المشروع في تنفيذ ما التزمت به وفق الجداول الزمنية المتفق عليها⁷، بداية من متابعة عمليات الانشاء والتأكد من مطابقة المواد المستخدمة للمواصفات القياسية، وصولاً إلى المتابعة الدورية والتفتيش الرقابي على حسن سير المشروع بعد دخوله مرحلة الاستغلال وحسن إدارته وصيانته واحتفاظه بصلاحيته إلى أن يتم استلامه بعد انتهاء فترة الامتياز⁸، عن طريق ممثل حكومي يتم تعيينه في هذا الإطار⁹، مع إمكانية الاستعانة بمستشارين في مختلف الحقول، فبنوك الاستثمار تقوم بتقديم الاستشارات حول هيكل التمويل الأمثل للمشروع كما تقوم بالترويج للمشروع، ويقوم المستشارون القانونيون بإعداد اتفاقية الامتياز ودراسة الشروط البنود المختلفة للعروض المقدمة من الشركات، أيضاً يقوم المستشارون الفنيون بدراسة التصاميم والمواصفات التقنية المقدمة من الشركات¹⁰، وللدولة أن تحمل شركة المشروع غرامات أو اتخاذها أي إجراء تنظيمي تنص عليه اللوائح بهذا الشأن¹¹، مع تمسكها بحقها في

1 عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 636.

2 المرجع نفسه، ص 636.

3 أحمد محي الدين أحمد، مرجع سابق، ص 04.

4 ناهد علي حسن السيد، مرجع سابق، ص 06.

5 عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 636.

6 ناهد علي حسن السيد، مرجع سابق، ص 06.

7 محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص 176.

8 أحمد سلامة بدر، مرجع سابق، ص 373.

9 عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 637.

10 أحمد محي الدين أحمد، مرجع سابق، ص 04.

11 محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص 176.

استرداد المشروع قبل انتهاء مدة العقد إذا أخل المتكفل بواجباته التي تم الاتفاق عليها، وحقها أيضا في تعديل العقد نظير هذا الإخلال¹.

في المقابل تلزم الإدارة بتنفيذ العقد وفقا لما تم الاتفاق عليه مع صاحب حق الامتياز مع توفر مبدأ حسن النية واحترام شروط العقد؛ بقيامها بتنفيذ التزاماتها وتسهيلها لإنشاء وإدارة المشروع بمجرد إبرام العقد، ومنحها التراخيص والموافقات اللازمة واحترامها المجالات الزمنية المقررة والمتفق عليها في العقد².

الفرع الثالث: وضع الضوابط المتعلقة بأسس اختيار شركة المشروع

يتعين أن تتسم قواعد وإجراءات اختيار شركة المشروع بدء من المراحل التأهيلية وصولا لمرحلة اعلان النتائج بالوضوح والشفافية والعدالة، فتوفر هذه السمات سوف يشجع العديد من المستثمرين الجادين على المشاركة في العطاءات المقدمة وبالتالي تشجيع المنافسة والحصول على مزايا وجودها، بالإضافة إلى التقليل من الآثار السلبية الناتجة عن وجود مشكلة ريع المعلومات، كذلك يتعين أن تتضمن قواعد وإجراءات الاختيار المعلن عنها بعض النصوص المرنة التي تسمح للمتنافس بتقديم حلول تقنية ومالية أفضل من تلك الواردة بالشروط العامة المعلنة، فالهدف الرئيسي من مشاركة القطاع الخاص في البنية التحتية هو الاستفادة من خبراته التقنية وما يتمتع به من قدرة عالية على الابتكار والتجديد، أما فيما يخص الإجراءات المتعلقة بالاختيار والمفاضلة فيجب أن تتم صياغتها بشكل دقيق يسمح باتخاذ قرار الاختيار في وقت قصير نسبيا بحيث لا تتعدى مرحلة الاعداد والتحضير والاختيار مدة محددة يتم الإعلان عنها صراحة، فتحديد مدة مناسبة سوف يعطي ثقة عالية لدى المتقدمين والمتنافسين في الإجراءات الحكومية المتبعة، إضافة إلى اختيار مستثمر احتياطي بحيث إذا لم يلتزم المستثمر الأول بتعهداته وينتهي من إبرام الاتفاق خلال مدة محددة من فوزه بالعطاء يجوز للجهة الإدارية أن تتعاقد مع المستثمر الاحتياطي دون البدء في الإجراءات من جديد. ومن ناحية أخرى يتعين التعامل مع سعر الخدمة المقدم بالعطاء على أنه ليس هو المعيار الوحيد للاختيار بين المتنافسين، كما أن الكفاءة التقنية ليست بالضرورة المعيار الرئيسي للاختيار، وإنما توجد توليفة من معايير الاختيار القادرة على تحقيق التوافق بين الجدوى القومية والخاصة وتوافق في نفس الوقت مع الظروف الاقتصادية والاجتماعية السائدة داخل الاقتصاد القومي وداخل كل قطاع من قطاعات البنية التحتية، فهذه التوليفة من المعايير يتعين صياغتها جميعا في معيار واحد مركب من تحديد الأولوية أو الأهمية النسبية التي يتمتع بها كل معيار من هذه المعايير، ومن بين هذه المعايير مقابل تقديم الخدمة خلال فترات الاستغلال ومدة الامتياز المقترحة، مقدار الدعم والحوافز الحكومية التي يتم تقديمها لشركة المشروع، التكنولوجيا المستخدمة ومدى ملائمتها لأحدث التطورات في هذا المجال، التكلفة المتوقعة أن يتحملها المجتمع في سبيل تحمل المخاطر العامة التي تواجه

¹ عبد الستار أبو غدة، مرجع سابق، ص 08.

² المرجع نفسه، ص 08.

المشروع، جودة الخدمة المقدمة وتدابير ضمان استمراريته ومراعاة المعايير البيئية، ومدى الاعتماد على مستلزمات الإنتاج الوطنية وحجم المكونات والعمالة الوطنية¹.

المطلب الثالث: دور شركة المشروع في نظام البوت

تمثل شركة المشروع القطاع الخاص في مشروعات البوت، تهدف بالدرجة الأولى إلى تحقيق الربح من خلال قيامها بالأدوار التالية:

الفرع الأول: الاعداد لمشروع البوت

تعتبر شركة المشروع الطرف المسؤول عن الاعداد للمشروع إلى جانب الحكومة المضيفة، فتقوم من أجل هذا بتشكيل مجموعة مكونة من شركات القطاع الخاص من أجل دراسة طلب تقديم العطاءات للمناقصة العامة التي قدمتها الدول، بعد اعداد دراسة جدوى مفصلة عن المشروع، وكذلك التفاوض مع الحكومة للحصول على الامتياز وحق الانتفاع ووضع الشروط والضوابط الخاصة به، واستخراج التراخيص والموافقات والاجازات اللازمة وتحديد الحقوق والواجبات بشكل واضح وسليم²، بعدها توقع اتفاقية الامتياز مع الحكومة وهي التي تكون ملزمة بتنفيذ الالتزامات والضمانات المطلوبة من الحكومة، وقد تتضمن اتفاقية الامتياز مساهمة الحكومة في ملكية هذه الشركة أو تقديم قروض لها³.

الفرع الثاني: التفاوض مع البنوك وشركات التأمين

تقوم شركة المشروع بالتفاوض مع البنوك الممولة للمشروع للحصول على القروض والتسهيلات المختلفة منهم وابرام العقود الخاصة بذلك، والدخول في علاقات مع شركات التأمين ومؤسسات الضمان للحصول على ضمانات ووثائق التأمين المختلفة اللازمة لتغطية المشروع من المخاطر المختلفة⁴، وكذلك اصدار الضمانات اللازمة سواء للجهات الحكومية أو لضمان السندات التمويلية التي تطرح للإكتتاب العام الجماهيري؛ لتمويل وانشاء شركة المشروع⁵، والجدير بالذكر في هذا الاطار أنه لا يحق للمقرض الرجوع إلى شركة المشروع لاستيفاء أصل وفوائد القرض في حالة فشل المشروع، ويسدد القرض من إيرادات المشروع لذلك تتضمن اتفاقية القرض بين الشركة والمقرض أن تودع إيرادات المشروع في حساب وسيط ويكون للمقرض الأولوية في استيفاء المدفوعات المتفق عليها بعد دفع نفقات الاستغلال، لذلك توقع الشركة اتفاقية القرض واتفاقية الحساب الوسيط مع مؤسسات التمويل لضمان الوفاء بهذا الحق⁶.

¹ سعيد عبد العزيز عثمان، مرجع سابق، ص 595-596.

² محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص 177.

³ أحمد محي الدين أحمد، مرجع سابق، ص 05-06.

⁴ أحمد سلامة بدر، مرجع سابق، ص 374.

⁵ محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص 178.

⁶ أحمد محي الدين أحمد، مرجع سابق، ص 05-06.

الفرع الثالث: التنفيذ الشخصي للعقد

يجري اختيار شركة المشروع في عقود البوت بالاستناد إلى مناقصة عامة، بناء على توفر التأهيل للعارضين بهدف التحقق من كفاءة شركة المشروع وقدرتها على إنجاز المشروع وسلامة وضعها القانوني، وهذا يعني أن اختيار شركة المشروع التي ستنفذ عقد البوت يجري بالاستناد إلى اعتبارات يقتضي أن تتوفر فيها، وبالتالي على هذه الشركة أن تنفذ العقد بنفسها¹، وهو أمر طبيعي يأتي تطبيقاً لخضوع نظام البوت لمبدأ الاعتبار الشخصي²، مع عدم جواز التنازل عن العقد إلا بموافقة الجهة مانحة الالتزام³، لأنه من حق الإدارة أن تتحقق من الشخص أو الهيئة التي ستنفذ مشروعاً على علاقة مباشرة مع حاجات مواطنيها ومرافقها العامة، فتقوم عادة شركة المشروع في عقود البوت بالتنازل عن جزء من العقد إلى شركة خاصة متخصصة في البناء أو الاستغلال والصيانة اللازمة للمرفق العام ويهدف هذا التنازل الجزئي إلى الاستعانة بأصحاب الخبرة والكفاءة وتوزيع المخاطر على أكثر من جهة، أما بالنسبة للتنازل الكلي عن العقد فإنه صعب التحقق نظراً لضخامة المشروع موضوع العقد، ولتعدد مراحلها، ولتشكيل الهيئة الخاصة التي تتولى التنفيذ من عدة شركات، ولتعقد نظام التمويل الذي يعتمد في جزء كبير منه على إبرام قروض مالية⁴.

الفرع الرابع: تنفيذ العقد ضمن المهل المحددة

يحدد عقد البوت مجالات زمنية لتنفيذ كل مرحلة من مراحلها، ويجب على شركة المشروع التقيد بهذه المهل، ويعد هذا الالتزام عاملاً رئيسياً في تنفيذ عقود البوت لأن عدم مراعاة تلك المهل يؤدي إلى الإخلال بقاعدة حسن سير المرافق العامة والاضرار بالصالح العام، ونظراً لأهمية التقيد بالمهل المحددة في عقد البوت تملك الدولة سلطة فرض غرامات تأخير على شركة المشروع في حال تأخرت في تنفيذ ما التزمت به⁵.

الفرع الخامس: تصميم المشروع

تعد مرحلة تصميم المشروع واعداد الخرائط والرسوم العائدة له أساس التنفيذ في عقود البوت، ولهذا المرحلة أهمية كبيرة نظراً لأن شركة المشروع تتولى بالإضافة إلى تشغيل المرفق العام واقامته وتشبيده، ويقتضي أن تكون التصميمات قد أعدت وفقاً للشروط والمواصفات المحددة في العقد وأن تنجز ضمن المهل المحددة، لأن أي تأخير في إنجازها سيؤدي إلى تأخير في بناء المرفق العام موضوع العقد، أيضاً يجب على الدولة أو الشخص العام المعني أن يحتفظ لديه بالعدد الكافي من التصميمات والخرائط حتى يتمكن من إجراء الرقابة والاشراف على بناء المشروع وتشغيله وصيانته إلى أن يؤول المشروع إلى الدولة عند انتهاء مدته⁶.

¹ مروان محي الدين القطب، مرجع سابق، ص 375.

² ندى زهير الفيل، الترتامات شركة المشروع في عقد توليد الكهرباء من الطاقة النووية وفق نظام البوت BOT، المؤتمر السنوي الحادي والعشرين، الطاقة بين القانون والاقتصاد، كلية القانون، جامعة الامارات العربية المتحدة، 2009، ص 873.

³ عبد الستار أبو غدة، مرجع سابق، ص 08.

⁴ مروان محي الدين القطب، مرجع سابق، ص 375.

⁵ المرجع نفسه، ص 376.

⁶ المرجع نفسه.

الفرع السادس: بناء المشروع

تلتزم شركة المشروع ببناء المرفق العام موضوع عقد البوت وفقاً للمواصفات والشروط المتفق عليها وضمن المهل المحددة في العقد، وتختلف الأشغال المطلوب تنفيذها باختلاف المرفق موضوع العقد فقد تنصب الأشغال على إقامة الطرق أو الجسور أو تشييد سدود مائية أو معامل لإنتاج الطاقة الكهربائية، كما يمكن أن تقتصر مرحلة التشييد على إقامة شبكة اتصالات واعداد البرامج العائدة لها كما هو الحال في عقود إقامة وتشغيل شبكة الهاتف، وقد تتولى شركة المشروع بناء المرفق العام بنفسها أو تلجأ إلى خبرات تقنية متخصصة وتتضمن تقنيات متطورة كمعامل إنتاج الطاقة الكهربائية، وتجري الدولة رقابتها على بناء المرفق العام ولها في سبيل ذلك الاستعانة بالخبراء وأصحاب الاختصاص بهدف اجراء المطابقة بين التصاميم الموضوعة مسبقاً والمواصفات المطلوبة من ناحية، والأشغال المنفذة من ناحية أخرى، وتترافق هذه العملية مع التفاوض مع المقاولين الذين سيتولون انشاء المشروع وابرام العقود الخاصة بذلك بما فيها الجوانب التقنية والمالية المتعلقة بالمشروع، إضافة إلى موردي الآلات والمعدات ومستلزمات الاستغلال¹، مع تحديد حقوق وواجبات كل طرف بصورة دقيقة²، وضرورة التزام شركة المشروع بشراء تلك المعدات من الموردين المحليين طالما كانت متوفرة محلياً وبجودة مناسبة³، ويجوز عقد البوت للدولة ادخال بعض التعديلات على خرائط البناء أثناء التنفيذ، كإضافة أجزاء جديدة إلى البناء وغالباً ما يتضمن العقد بنداً لمثل هذه التعديلات، حتى لا تصل إلى تغيير التصاميم الأصلية بصورة جوهرية، كما يمكن أن يجيز العقد ادخال بعض التعديلات إذا تبين أثناء التنفيذ وجود أخطاء أو عيوب في الأشغال المنفذة، يقتضي لتجنبها ادخال بعض التعديلات⁴.

الفرع السابع: تشغيل المشروع

يعد تشغيل المرفق العام جوهر عقد البوت، لأن الهدف من إقامة المشروع وتشبيده هو تشغيل المرفق العام وتقديم الخدمات إلى الجمهور، كما أن تشغيل المرفق العام يؤدي إلى تحقيق الإيرادات لشركة المشروع، وهذه الإيرادات هي المصدر الرئيسي لتسديد التمويل وتغطية نفقات البناء و الاستغلال وتحقيق الأرباح التي تسعى إليها الشركة، لذلك يقتضي تشغيل المشروع وفقاً لأفضل معايير الأداء بهدف تحقيق الاستغلال الأمثل وتحقيق أكبر قدر من الإيرادات، وفي حال عجزت شركة المشروع عن تحقيق ذلك يمكنها التعاقد مع شركة متخصصة في شؤون الاستغلال⁵، تعزى إليها مهمة إدارة المشروع والإشراف على كافة جوانبه وصيانته والحفاظة عليه⁶، وتحصيل رسوم الاستعمال أو ثمن الخدمة المقدمة وتحويل تلك الإيرادات إلى حساب يكون تحت سيطرة شركة المشروع وغالباً ما تقتطع الشركة المشغلة تكلفة الاستغلال قبل تسديد الإيرادات⁷.

¹ محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص 177.

² أحمد سلامة بدر، مرجع سابق، ص 373.

³ سعيد عبد العزيز عثمان، مرجع سابق، ص 599.

⁴ مروان محي الدين القطب، مرجع سابق، ص 377.

⁵ المرجع نفسه، ص 378.

⁶ محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص 178.

⁷ أحمد محي الدين أحمد، مرجع سابق، ص ص 06-05.

كذلك تجدر الإشارة إلى أنه غالباً ما تتضمن عقود البوت معايير ومواصفات ذات جودة عالية يقتضي أن تتوفر في الخدمات التي تقدم إلى الجمهور، تهدف هذه المواصفات إلى ضمان حسن الاستغلال وتأمين جودة الخدمات وتملك الدولة الحق في التحقق من توفر هذه المواصفات في الخدمات المنتجة من قبل شركة المشروع أو المشغل المتعاقد معها، كما تلتزم شركة المشروع بالتقيد أثناء الاستغلال بالمبادئ العامة للمرافق العامة، كأن تتعامل مع المستفيدين من خدمات المرفق العام على قدم المساواة دون تمييز بينهم، وأن تحقق استمرارية الاستغلال دون انقطاع وأن تخضع للتعديلات المطلوبة من قبل الدولة التي تهدف إلى تحقيق المصلحة العامة¹.

الفرع الثامن: صيانة المشروع

ينبع الالتزام بصيانة المشروع من التزام شركة المشروع بتحويل المرفق العام إلى الدولة عند انتهاء مدة العقد بحالة جيدة²، فقيام شركة المشروع بتشغيل المشروع الذي أنجزته لا ينهي المهمة الملقاة على عاتقها³، من حيث التزامها بإجراءات الصيانة الضرورية بهدف المحافظة على التجهيزات والمنشآت التابعة للمشروع، ويتضمن عقد البوت برامج الصيانة الدورية والمواعيد المقررة لها، وفي حال لم ينص العقد صراحة على التزام الإدارة بالصيانة فمن واجب شركة المشروع أن تقوم بصيانة المرفق العام بالاستناد إلى العرف وما جرى العمل به، وقد لا يقتصر دور شركة المشروع على اجراء الصيانة الدورية المعتادة فحسب؛ بل يمتد ليشمل عمليات تأهيل وتطوير المعدات والتجهيزات العائدة للمشروع لكي تبقى صالحة للاستعمال وفقاً للأنظمة المعمول بها عند تحويل المشروع إلى الدولة⁴.

الفرع التاسع: نقل التكنولوجيا

تشكل عقود البوت فرصة جيدة للدول النامية لاكتساب واستعمال التكنولوجيا الحديثة، فشركة المشروع تلتزم باستخدام التكنولوجيا الحديثة في تشييد المرفق موضوع العقد بهدف الحصول على أفضل أداء وإنتاج خدمات ذات جودة عالية بأقل تكلفة، ولا يقتصر التزام شركة المشروع على نقل التكنولوجيا على الخدمات والتجهيزات وإجراءات الإنتاج، وإنما يمتد ليشمل استحداث القدرة على تشغيل التكنولوجيا الحديثة ونشاطات البحث والتطوير، وقد تلجأ شركة المشروع إلى شركات متخصصة في مجال التكنولوجيا وتحديث التجهيزات من أجل الحصول على الخدمات التي ينص عليها العقد وغالباً ما تكون هذه الشركات أجنبية ويكون للعقد المبرم معها الصفة الدولية⁵، إلا أنه من الواجب استبعاد التكنولوجيا المستوردة من الخارج في حال توفر بدائل محلياً لها⁶.

¹ مروان محي الدين القطب، مرجع سابق، ص 378.

² المرجع نفسه، ص 378.

³ ندى زهير الفيل، مرجع سابق، ص 901.

⁴ مروان محي الدين القطب، مرجع سابق، ص 378-379.

⁵ المرجع نفسه، ص 379.

⁶ سعيد عبد العزيز عثمان، مرجع سابق، ص 599.

الفرع العاشر: تدريب العاملين في القطاع العام

تلتزم شركة المشروع قبل تحويل المرفق العام موضوع العقد إلى الدولة بأن تقوم بتدريب العاملين في القطاع العام على تشغيل المشروع وإدارته، لاسيما التدريب على التكنولوجيا الحديثة المستخدمة في عمليات الاستغلال وذلك بهدف تمكين الدولة من تشغيل المرفق العام بعد تحويله إليها، ويحدد العقد المدة الزمنية التي يقتضي على شركة المشروع أن تبدأ فيها بتدريب العاملين واعدادهم، كما يحدد المواضيع الأساسية للتدريب والتي تمكن من تشغيل المرفق العام بعد تحويله إلى الدولة¹، مع ضرورة ارتباط التسهيلات والحوافز الممنوحة و ضمانات المخاطر التجارية المقدمة لشركة المشروع جزئياً بمدى مشاركة العمالة الوطنية في إدارة وتشغيل المشروع ومدى الاعتماد على المدخلات المحلية خلال فترة الامتياز، مع الالتزام بعدم تجاوز العمالة الأجنبية وأجورها نسبة معينة من إجمالي العمالة وأجورها المستخدمة، وإذا كان من الضروري أن تكون نسبة العمالة الأجنبية مرتفعة في السنوات الأولى يتعين أن تتعهد شركة المشروع بإحلال العمالة الوطنية محل الأجنبية على أن تكون العمالة الوطنية ممثلة في كافة المستويات الإدارية والتنظيمية، فضلاً عن تخصيص نسبة معينة من أرباحها لتدريب العمالة الوطنية².

الفرع الحادي عشر: تحويل المشروع إلى الدولة

على شركة المشروع عند نهاية مدة العقد أو في حالة انتهاء العقد وفقاً لبنوده أو بموجب قرار صادر عن الهيئة التحكيمية، أن تتوقف عن تشغيل المرفق وتحويله إلى الدولة أو الشخص العام المعني، ويجب تحويل المرفق العام إلى الدولة لاسيما بعد تدريب شركة المشروع لمجموعة من العاملين لدى الدولة على عمليات الاستغلال وإدارة المرفق العام موضوع العقد، كما يمكن للدولة أن تفوض إدارة المرفق إلى هيئة خاصة جديدة بالاستناد إلى عقد جديد³.

الفرع الثاني عشر: التقيد بالتشريعات والأنظمة والقوانين

يتوجب على شركة المشروع في كل الشؤون الناتجة عن تنفيذ العقد، أن تتقيد بأحكام التشريعات الصادرة عن الدولة المضيفة، والأنظمة الصادرة عن السلطات العامة، كما يتوجب على شركة المشروع الحصول على جميع الرخص والاجازات والموافقات المطلوبة لتنفيذ عقد البوت أو أي جزء منه خلال مهلة معقولة مع الأخذ بعين الاعتبار مهل انجاز البناء وكل مرحلة منه، ويقتضي على طرفي العقد ولاسيما شركة المشروع فيما يتعلق بممارستها للحقوق والالتزامات الناشئة عن العقد أن تتقيد بقوانين الدولة المضيفة وأن تتصرف ضمن نطاق أحكامها⁴.

¹ مروان محي الدين القطب، مرجع سابق، ص 380.

² سعيد عبد العزيز عثمان، مرجع سابق، ص 599.

³ مروان محي الدين القطب، مرجع سابق، ص 380.

⁴ المرجع نفسه.

المطلب الرابع: دور المؤسسات التمويلية في نظام البوت

تعتبر المؤسسات التمويلية الظلع الثالث في مثلث قيام نظام البوت إلى جانب حكومة الدولة المضيفة وشركة المشروع، الأمر الذي لا يقلل من قيمة أطراف التعاقد الأخرى كشركات التأمين والمقاولون والمستشارون وغيرهم، إلا أن دور هذه الأطراف يكمن في حماية نظام البوت من المخاطر المتعددة بعد أن أوكلت لهم شركة المشروع هذه المهمة على أنهم تابعون لها، لذلك يسميهم البعض أيضا بالأطراف التابعين، فدراسة دورهم هي من دراسة دور شركة المشروع في حد ذاتها، غير أنه من غير الممكن أن تحل شركة المشروع محل المؤسسات التمويلية وتقوم بتمويل المشروع بنفسها، وإن حصل هذا فقد يكون بنسبة ضئيلة في شكل مساهمة في رأس مال الشركة قد لا تتجاوز 10%، ومنه فإن الدور التمويلي يعد حكرًا على مؤسسات معينة فقط؛ مما يستوجب دراسته بطريقة تضاهي دراسة دور الدولة وشركة المشروع على حد سواء من خلال ما يلي:

الفرع الأول: ضخ رأس المال

هذا النوع من رؤوس الأموال اللازمة لمشروعات البنى التحتية يقدم على شكل استثمار بالأسهم الذي يكون من المستثمرين المهتمين بالمساهمة بخصصة مع صاحب الامتياز، غير أن هذا المصدر لا يمثل عادة إلا جزءًا من إجمالي تكلفة مشروع البنية التحتية¹، عالي المخاطرة والمردودية في آن واحد مقارنة مع مصادر التمويل الأخرى²، ويبقى على مؤسسي المشروع تقديم ميزات أولوية الدفع للمقرضين وغيرهم من مقدمي رؤوس الأموال وذلك بهدف الحصول على قروض تجارية أو الوصول إلى مصادر تمويل أخرى³؛ كأن يقبلون ألا تدفع لهم حصص استثمارهم إلا بعد سداد كل حصص التمويل الأخرى⁴.

الفرع الثاني: منح القروض التجارية

تشكل الديون المصدر الرئيسي لتمويل مشروعات البوت، بواسطة قروض تقدمها إلى شركة المشروع بنوك تجارية وتستخدم في ذلك عادة أموالًا مستمدة من ودائع قصيرة أو متوسطة الأجل ذات أسعار فائدة عائمة، وتبعًا لذلك كثيرًا ما تكون القروض المقدمة من هذه البنوك خاضعة لأسعار فائدة عائمة بدورها، وذات أجل استحقاق أقصر من مدة حياة المشروع، غير أن البنوك قد تفضل جمع الأموال واقراضها لأجل يتراوح بين المتوسط والطويل بأسعار فائدة ثابتة، حينما يكون ذلك ممكنًا عمليًا واقتصاديًا في ظروف السوق المالية، وذلك حرصًا على تجنب

¹ دليل الانسبترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص 19.

² Jeffrey delmon, *Partenariats public privé dans le secteur des infrastructures*, la Banque mondiale, USA, 2010, page 47.

³ فيصل عليان الياس الشديفات، *تمويل مشروعات البوت*، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، العدد الأول، 2010، ص 514.

⁴ دليل الانسبترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص 19.

تعرضها وصاحب الامتياز لتقلبات أسعار الفائدة على المدى الطويل¹، ويكون لها الأولوية في السداد على الدائنين الآخرين وأصحاب الأسهم والسندات²؛ ولذا يقال أن القروض التجارية هي قروض غير تابعة أو قروض ممتازة³. توجد هناك طريقتين للإقراض في هذا المجال وهما: طريقة الإقراض بلا ضمان وطريقة الإقراض بضمان محدود⁴؛ ففي حالة الإقراض بلا ضمان فإن الأساس الذي يقرر وفقا له المقرض القيام بالمساهمة في تمويل المشروع هو قيمة الأصول التي يمكن إعادة بيعها والقيمة المتوقعة لإيرادات المشروع ولا يوجد هناك أي مصادر أخرى للضمان مثل أصول المشروعات الأخرى للمقترض أو غيرها، وبالرغم من أنه في الحالات العادية تحرص البنوك المقرضة على ضرورة التزام المؤسسين بضمان القروض التي حصلوا عليها، إلا أنه في حالة مشروعات البوت يتحمل المقرضون مخاطرة الإقراض بأنفسهم في حالة حدوث اعسار مثلهم في ذلك مثل شركة المشروع، ولذا فإن البنوك تطلب من شركة المشروع اتخاذ جميع التدابير التي من شأنها تخفيف المخاطر قبل أن تقبل تقديم القروض لها، مثل التأمين ضد الخسائر وغيرها، أما عن طريقة الإقراض بضمان محدود؛ فهي تشير إلى الوضع الذي تتدخل فيه الحكومة بحيث تجعل إيرادات المشروع أكثر تأكدا، مثال ذلك عندما تتعاقد الحكومة مع شركة المشروع على شراء خدماته خلال فترة التعاقد، أو عندما تتولى الحكومة بنفسها عملية تشغيله عددا من السنوات، ومهما يكن من أمر فإن مخاطر التمويل تختلف من مشروع لآخر وفقا لطبيعته، فعلى سبيل المثال نجد أن مخاطر تمويل مشروع توليد الطاقة الكهربائية أو تصفية المياه تكون منخفضة عندما تقوم الحكومة بالتعاقد مع شركة المشروع على شراء منتجاته بأسعار محددة خلال فترة زمنية معينة، أما بالنسبة لمشروع إقامة طريق ما له بدائل فإن مخاطرة تمويله تكون أعلى، ذلك لأن الإيراد المحقق منه يتحدد على أساس قرارات الأفراد بالسفر عليه دون غيره، ولا يمكن للحكومة بالطبع أن تتعاقد على شراء خدماته، يضاف إلى ذلك أن إمكانية إعادة بيع أصوله قد تكون معدومة⁵.

الفرع الثالث: منح الدين الوسيط

النوع الآخر من الأموال التي تستخدم عادة في هذه المشروعات هو القروض التابعة أو رأس المال الوسيط وهذه القروض تحتل مرتبة أعلى من مرتبة رأسمال الأسهم من حيث ترتيب درجة الدفع⁶، فيكون لها الأولوية في السداد على حملة الأسهم ولكنها تلي القروض التجارية⁷، فهو تمويل يتوسط الأسهم والقروض⁸، وقد تكون هذه التبعية عامة أي أنها توجد عموما في مرتبة أدنى من مرتبة أي دين ممتاز، أو محددة وفي تلك الحالة تعين اتفاقات القرض بالتحديد نوع الدين الذي يكون القرض تابعا له، وكثيرا ما تقدم القروض التابعة بأسعار فائدة ثابتة، أعلى

¹ دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص 19.

² أبو بكر احمد عثمان، مرجع سابق، ص 371.

³ دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص 20.

⁴ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 635.

⁵ المرجع نفسه، ص 635-636.

⁶ دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص 20.

⁷ أبو بكر احمد عثمان، مرجع سابق، ص 371.

⁸ فيصل عليان الياس الشديفات، مرجع سابق، ص 516.

عادة من أسعار فوائد الدين الممتاز، وكأداة إضافية لجذب هذا النوع من رأس المال أو كبديل أحيانا عن أسعار الفائدة العالية، قد يمنح مقدمو القروض التابعة إمكانية المشاركة المباشرة في المكاسب الرأسمالية وذلك بإصدار أسهم أو سندات ممتازة أو قابلة للتحويل وأحيانا بإتاحة الخيار أيضا في اكتتاب أسهم مع صاحب الامتياز بأسعار تفضيلية¹، فإجمالا هم يعرضون على المخاطر الإضافية التي يتحملونها عن طريق الحصول على معدل فائدة مرتفع مقارنة بالمقرضين العاديين أو الحصول على قسم من أرباح المشروع أو على قيم زائدة من الأموال الخاصة للمشروع، أما إيجابيات هذا النوع من التمويل فهي خصم الفوائد من الضرائب الواجبة الدفع على شركة المشروع والسماح لها بتأمين خدمة الدين في حالة ما إذا لم يكن مصرح لها بتوزيع الأرباح، إلا أنه يحرم المستثمر من حقه في التصويت والرقابة كما هو الحال مع حملة الأسهم².

الفرع الرابع: الاعتماد على التمويل من جانب القطاع العام والخاص معا

إضافة إلى القروض التي تقدمها المصارف التجارية والمؤسسات المالية العامة الوطنية أو المتعددة الأطراف، من الممكن الجمع بين الأموال العامة ورؤوس الأموال الخاصة لتمويل مشروعات جديدة، وقد تكون تلك الأموال مستمدة أصلا من الإيرادات الحكومية أو من الاقتراض السيادي وقد يجمع بينها وبين أموال من القطاع الخاص على سبيل الاستثمار الأولي أو المدفوعات طويلة الأجل، أو قد تتخذ شكل منح أو ضمانات حكومية، وقد تشارك الحكومة في رعاية مشروعات البنية التحتية عن طريق المشاركة بالأسهم مع صاحب الامتياز وبذلك تقلل من رأسمال الأسهم والدين المطلوب من مصادر القطاع الخاص³.

الفرع الخامس: تسيير القرض السندي

يسمح التمويل السندي للمقترض بالحصول على الأموال مباشرة من الأفراد أو المؤسسات بدلا من التوجه إلى مؤسسات القرض التجارية، حيث تقوم جهة الإصدار ببيع السندات موضوع هذا التمويل للمستثمرين بمساعدة البنك قائد العملية، ويسمح هذا النوع من التمويل عادة بالحصول على السيولة بمعدل فائدة منخفض ولآجال استحقاق طويلة؛ إذا كانت الورقة المالية ذات نوعية جيدة، ففي هذا الحيز من الممكن اللجوء إلى وكالات التنقيط خلال مرحلة تصميم المشروع لتعظيم نقطتهم، حيث تقوم هذه الوكالات بتقييم الخطر المرتبط بالمشروع وإعطاء نقطة للسند بفضلها يستطيع المستثمر السندي معرفة السعر الذي يكون على استعداد لدفعه مقابلها، ومن الممكن استعمال مجموعة من الآليات لتدعيم تنقيط القروض بهدف رفع جاهزية السيولة وتخفيض تكلفتها، فتستطيع شركات التأمين تقديم خدمة دعم القرض لصالح المستثمر السندي المسمى الغطاء التأميني insurance wrap ، فشركة التأمين التي تملك نقطة عالية مثل AAA الصادرة عن وكالة ستاندار أند بورز يمكنها اشتراط بعض الالتزامات من

¹ دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص 20.

² Jeffrey delmon, *Op.Cit.*, p.p 48-49.

³ دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص 22.

طرف المستثمر الذي سيستعمل هذه النقطة لتخفيض المخاطر التي تحيط به؛ مما ينتج عنه تحسين نقطة السند وبالتالي تخفيض تكلفته بما يفسر تكلفة تغطية التأمين¹.

الفرع السادس: الحاجة إلى تغيير فلسفة القرض

لقد تطورت أشكال ومصادر تمويل المشروعات في الدول النامية تطورا ملحوظا منذ اتفاقية بروتن وودز عام 1944م، فقبل ذلك تمثلت مصادر التمويل المتاحة في القروض المتعددة الأطراف أو الثنائية التي تقدمها الدول الأجنبية وبالتالي لم يكن الإقراض التجاري للحكومات متعارفا عليه، والأمر كذلك بالنسبة لأطراف القطاع الخاص في الدول النامية، ولهذا فإن معظم الأطراف المقرضة على مستوى العالم فضلت في ذلك الوقت حكومات الدول النامية وليس شركاتها الخاصة، واقتصر القطاع الخاص الذي يحصل على قروض ومساعدات دولية على تلك الشركات التي كانت تتمتع بحجم كبير وتحقق معدلات أداء مرتفعة باستمرار، وحتى في تلك الحالات فإن اقراض هذه الشركات لم يكن يتم إلا بعد إجراءات صعبة تتضمن تقديم ضمانات ضخمة تتمثل في أصول وموارد الشركة نفسها، وذلك الأمر كان يتسبب في وجود صعوبة كبيرة في تمويل مشروعات القطاع الخاص الضخمة على المدى البعيد، لأن المخاطرة كانت كبيرة للغاية لدرجة أن إحدى الشركات كان من الممكن أن تفقد أصولها المالية والمادية بالكامل في حالة فشلها في سداد الديون المستحقة عليها، وبالتالي كان من الواجب التوصل إلى طرق تمويل جديدة لا يحصل بمقتضاها المقرضون على ضمان يتمثل في مزايا وإيرادات المشروع نفسه وأرباحه وتدفقاته النقدية الدورية، وبالتالي أصبح من الممكن انشاء شركة مستقلة لتنفيذ المشروع ورعايته؛ أي إقراض المشروع بضمان أدائه لا أصوله²، فمن زاوية أخرى نظرا لضخامة المشروعات المقامة بنظام البوت فإن تمويلها لا يكون بمصدر أو آلية واحدة لذلك فهو يكون من خلال إقامة هيكل يتضمن اتفاقيات قروض، وتجدر الإشارة إلى أن الأسلوب السائد في تمويل هذه المشروعات هو التمويل مع عدم وجود حق بالرجوع³؛ أي عدم وجود سبل للرجوع إلى حملة أسهم الشركة في حالة عدم التسديد، ولكن يلاحظ من الممارسة المتبعة أن المقرضين قلما يكونون مستعدين لتوظيف المبالغ الكبيرة اللازمة لمشروعات البنى التحتية على أساس التدفق النقدي المتوقع للمشروع أو أصوله فحسب، وقد يلجأ المقرضون إلى تقليل مدى تعرضهم للمخاطر بتضمين مستندات المشروع عددا من ترتيبات الضمان المساندة أو الثانوية وغير ذلك من وسائل دعم الائتمان التي يقدمها حملة أسهم شركة المشروع أو الحكومة أو المشترون أو غيرهم من الأطراف الثالثة المهتمة، والتسمية الشائعة لهذا الأسلوب هي التمويل بحق رجوع محدود⁴، لهذا يعتبر تغيير الإجراءات المستعملة في الإقراض وفق نظام البوت بمثابة الثورة في تقنيات تمويل المؤسسات مقارنة بالتمويل التقليدي، فعلى الرغم من عدم انتماء الحاجة إلى تغيير فلسفة القرض إلى الأدوار المباشرة التي تقوم بها المؤسسات المالية في توفير السيولة

¹ Jeffrey delmon, *Op.Cit*, page 48.

² سمير محمد عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص 113.

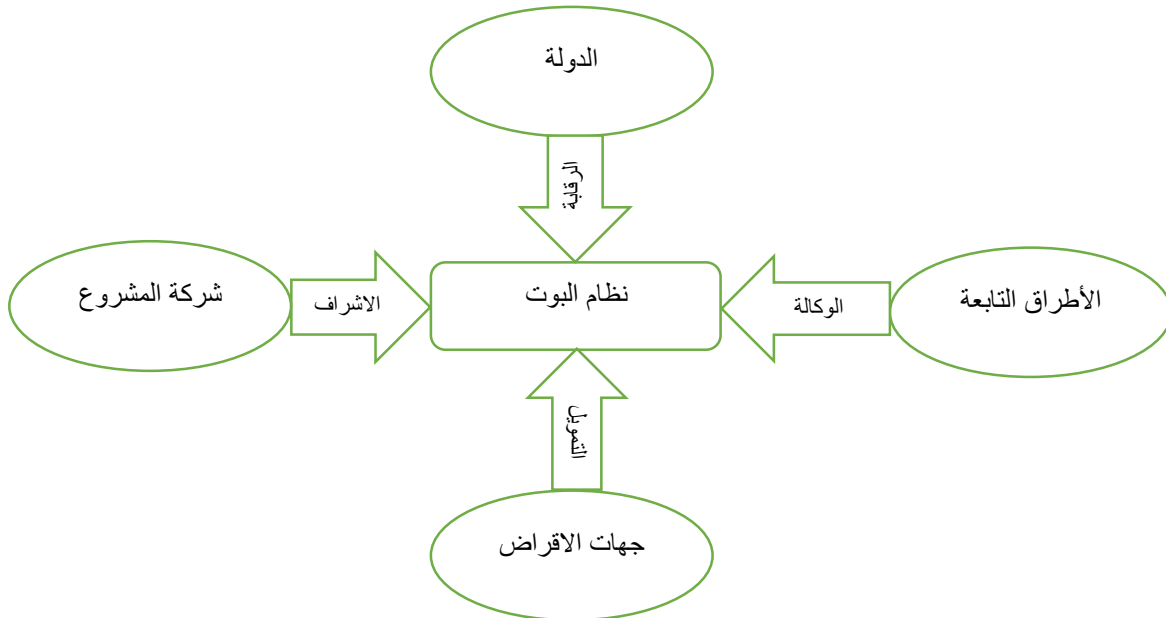
³ أبو بكر احمد عثمان، مرجع سابق، ص 371.

⁴ دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص 18.

للمشروعات، إلا أن هذا العنصر هو أقرب إلى الجانب المعنوي الزمني منه إلى الجانب المادي، من منظور أن الحاجة إلى مثل هذه التقنيات هي التي ولدت هذا النوع من التمويل عبر الزمن، تماشيا مع كبر حجم هذه المشروعات وتعدد الأطراف المشاركة فيها؛ مما يفسر ادراج هذا الدور ضمن الأدوار السابقة التي تقوم بها المؤسسات التمويلية في المثلث الذي يقوم عليه نظام البوت؛ أي الدولة وشركة المشروع وجهات الإقراض.

من خلال ما سبق يتضح لنا أن أطراف نظام البوت تتطابق مع المراحل المرتبطة بهذا النظام، فالدولة تراقب سير المشروع وشركة المشروع تسهر على ادارته، أما الأطراف الثانوية فهي تحل محل شركة المشروع في القيام ببناء وتشغيل ثم نقل ملكية المشروع، ثم بعد هذا ترافق الجهات المقرضة المشروع بتوفير التمويل اللازم له، ولعل الشكل التالي يلخص كل العناصر السابقة الذكر.

الشكل رقم (1-4): أطراف نظام البوت



المصدر: من إعداد الباحث بناء على ما سبق

من خلال هذا الشكل نلاحظ اختلاف أدوار الأطراف المتدخلة في المشروع، إلا ان الجدير بالذكر هو أن الأطراف التابعة في المشروع تحل محل شركة المشروع بعد موافقة الدولة وبطلب من الجهات المقرضة، فكما ذكرنا سابقا فإنه من المفروض أن تقوم شركة المشروع ببناء وتشغيل المشروع بنفسها، إلا أن الواقع قد يفرض تحويل بعض أو كل هذه الأدوار إلى الأطراف المتخصصة في ذلك، لتخفيض التكلفة ورفع مردودية المشروع وهذا الأمر هو من مصلحة الجهات المقرضة؛ لأنها بهذا تضمن استرداد أموالها في الآجال المحددة، ولكن على العكس فإن قيام شركة المشروع بالإشراف على الأطراف التابعة في المشروع فقط من شأنه افقادها لسيطرتها عليه، خاصة أنها الممثل الحصري له أمام الدولة، لهذا فإن الدولة بهذا تصبح أمام متعاملين لم تربطها بهم أية علاقة من الناحية التعاقدية، ومنه فهذه

الحالة تعبر عن تعارض المصالح بين الدولة والجهات المقرضة، فكل منهم يسعى إلى تحقيق ما يمكن تحقيقه من أهداف بناء على العوامل السابقة الذكر.

خلاصة

نظام البوت هو صورة حديثة للعقود الإدارية التي تتم بين الدولة والقطاع الخاص ممثلاً في شركة المشروع، عن طريق امضاء عقد امتياز في اطار مناقصة وطنية من شأنها ضمان الشفافية وتكافؤ الفرص بين الأطراف الراغبة في الاستثمار في تشغيل البنية التحتية إلى جانب الدولة، حيث تلتزم شركة المشروع بإنشاء المرفق العام واستغلاله ثم تسليمه للجهة صاحبة الامتياز بحالة جيدة وبدون أعباء، فهي المسؤولة عن إدارة العلاقات المالية والتعاقدية في المشروع في مختلف مراحلها، في سياق تشريعي واضح قد لا يكون مستقلاً بذاته في تنظيم هذا النوع من العقود، ولكن يشترط أن يسمح بوجود المرونة الكافية بين المتعاقدين على الأقل، لضمان السير الحسن للمرفق العام.

أما من حيث الخصائص فهذا النظام يحمل في طياته جملة من الإيجابيات أهمها التوزيع الأمثل لمخاطر المشروع بين الدولة والقطاع الخاص، تخفيف العبء عن كاهل ميزانية الدولة إضافة إلى انتقال التكنولوجيا بين الدول، أما من ناحية السلبات فمنها عدد كبير مما يتميز بجانب من الذاتية نظراً للتطبيقات الخاطئة لهذا النظام؛ خاصة في الدول النامية التي تتمادى في منح الإعفاءات والمزايا بشكل يتعارض مع الفلسفة التي يقوم عليها البوت القاضية بتخفيف النفقات العمومية لا إغراق الدولة في مصاريف لا حصر لها.

لهذا فمن الملاحظ من خلال دراسة المدخل لنظام البوت أنه متكون من عدة مراحل وأطراف تكون مسؤولة عن سير هذه المراحل، فالدولة تراقب المشروع، وشركة المشروع تشرف عليه، أما الجهات المقرضة فتوفر له التمويل اللازم لمرحلي الانشاء والاستغلال، أما الأطراف التابعة فهي تحل محل شركة المشروع في بعض الأدوار بموافقة الدولة صاحبة الامتياز، ولكن تجدر الإشارة إلى أن الجهات المقرضة تكون أكثر ارتياحاً عند انتقال الأدوار من شركة المشروع إلى الأطراف التابعة كشركات الانشاء أو الاستغلال، لأن هذا من شأنه ضمان توزيع أوسع لمخاطر المشروع وعدم انحصار ادارته في جهة واحدة فقط.

قمنا خلال هذا الفصل بدراسة نظام البوت من منظور ستاتيكي يعرض عناصره بطريقة منفصلة؛ بمعنى أن الدولة مثلاً تقوم بتهيئة الأرضية لإنجاح المشروع لتقوم شركة المشروع بتنميته بعد ذلك، لهذا كانت هذه الدراسة خالية من الجانب العلائقي الذي يربط أطراف المشروع مع بعضهم البعض، الأمر الذي يمهد لاحتمال نشوب صراعات بين هذه الأطراف بمجرد تغيير زاوية الدراسة، فحتماً هدف شركة المشروع من نظام البوت لن يكون مثل هدف الدولة منه، وكذلك الأمر بالنسبة للأطراف التابعة وحتى الجهات المقرضة، فكل هذا سينشأ عنه مجموعة من المخاطر سوف يكون من الواجب ادارتها، فكلما كانت هذه الإدارة مثلى انخفضت تكاليف المشروع وزادت إيراداته، وهذا هو الهدف الأساسي الذي جعل شركة المشروع تتخذ قرار الاستثمار، فموضوع الفصل التالي سوف يكون توزيع مخاطر نظام البوت ومنه الانتقال إلى المنظور الديناميكي في هذه الدراسة.

الفصل الثاني: توزيع مخاطر نظام البوت

- المبحث الأول: مخاطر نظام البوت
- المبحث الثاني: الإطار العام لتوزيع المخاطر
- المبحث الثالث: دراسة جدوى مشروعات البوت
- المبحث الرابع: الهيكل التعاقدى لنظام البوت

تمهيد

يؤدي تعدد الأطراف المشاركة في نظام البوت وتعارض المصالح بينها إلى نشوب صراعات تشاركية بسبب إشكالية التوزيع الأمثل للمخاطر، من منظور تحمل كل خطر من طرف الجهة المتخصصة في ذلك وبأقل تكلفة ممكنة، فعلى الرغم من أن مهمة الدولة في نظام البوت هي الاشراف والرقابة، إلا أن وظيفة توزيع المخاطر هي الشغل الشاغل لشركة المشروع طوال مراحلها، فهي المدير التنفيذي للأطراف التابعة، والمسؤول الأول عن سداد القرض أمام الجهات المقرضة.

سنعرض في هذا الفصل مخاطر نظام البوت مروراً بأربعة مباحث هي:

في المبحث الأول نستعرض مجموعة المخاطر المرتبطة بنظام البوت، التي نقسمها إلى مخاطر مرتبطة بالتحضير للمشروع وأخرى متعلقة بمرحلي الانشاء والاستغلال ثم تلك المشتركة بين كل المراحل.

يعنى المبحث الثاني بدراسة الإطار العام لتوزيع المخاطر وأهم النظريات المفسرة له، فمنها ما ذهبت إلى ضرورة التوازن المالي للعقد وهو النموذج الفرنسي، وأخرى اهتمت بضرورة اتباع مراحل معينة للتخفيف من الخطر إن حدث وهو النموذج البريطاني، بعد ذلك نعرض تطبيق هذه النظريات على أرض الواقع لتحديد درجات تعارض مصالح أطراف نظام البوت الذي يرتبط أساساً بالسلوك الانتهازي التصارعي.

سنستطرق في المبحث الثالث إلى دراسة جدوى مشروعات البوت التي تقسم إلى ثلاثة أقسام هي دراسة جدوى شركة المشروع والجهات المقرضة، ودراسة الجدوى الحكومية، بعد ذلك نستعرض أهم الفجوات الموجودة بينها مع تحديد الإجراءات الواجب اتخاذها ملء تلك الفجوات.

أما المبحث الرابع من هذا الفصل فسيخصص لدراسة الهيكل التعاقدى لنظام البوت، من حيث مجموعة من العقود المرتبطة بالمراحل التي يمر بها المشروع، فهي تمثل الترجمة القانونية لما تم الاعداد له في الإطار العام لتوزيع الخطر، ثم دراسة جدوى المشروع التي ما هي إلا مدخل كمي لإدارة المخاطر، ليكتمل بهذا مثلث توزيع الخطر.

المبحث الأول: مخاطر نظام البوت

من الممكن تقسيم المخاطر إلى مالية وغير مالية، فالأولى تعنى بتلك التي لها علاقة مباشرة بالمشروع نفسه كالإنشاء وسعر الفائدة والسيولة والصيانة إلى غير ذلك، أما الثانية فتتعلق بالبيئة التي ينشأ فيها المشروع كالمخاطر التشريعية والتنظيمية، وهناك تقسيم آخر مبني على المرحلة التي يمر بها المشروع من انشاء واستغلال ومخاطر مشتركة بين المرحلتين¹، إلا أن التقسيم الذي سوف تقترحه هذه الدراسة فهو مرتبط بالمرحلتين الثلاث التي يمر بها المشروع في ظل نظام البوت كما أشرنا إلى ذلك في الفصل الأول أي؛ التحضير للمشروع والانشاء والاستغلال، إضافة إلى المخاطر المشتركة بين كل هذه المراحل، والمغزى من هذا التقسيم هو محاولة إبراز المخاطر المرتبطة بمرحلة الانشاء التي تعتبر لب التأمين الهندسي للإنشاءات موضوع هذه الرسالة، فلو قمنا بتقسيم المخاطر إلى مالية وغير مالية لما تمكنا من إبراز دور هذا الفرع التأميني في التغطية خلال الفصول القادمة.

المطلب الأول: مخاطر التحضير للمشروع

على الرغم من عدم انتماء مخاطر التحضير للمشروع لمرحلتين الانشاء أو الاستغلال، إلا أنه لا يمكن إهمال تأثيرها عليها؛ فهي مخاطر ترتبط بالمرحلتين الأولى للإعداد لنظام البوت، وتمتد معه طيلة حياته.

الفرع الأول: خطر التمويل

تتولى شركة المشروع مسؤولية البحث عن مصادر التمويل بمفردها، فهي التي تجمع القروض وتقدم الضمانات، ولا يأتي دور الحكومة المضيفة إلا في مواضع قليلة هي مرحلة التفاوض على القروض أو تولي مهمة تحويل مداخيل المشروعات التي تنشأ وتشغل من قبل الأجانب²، فلعامل التمويل أهمية كبرى في نظام البوت من حيث تكلفة المشروع بصفة عامة، فالتمويل بأسعار فائدة منخفضة يؤثر على مردودية المشروع بصفة إيجابية، بالخصوص إذا تم الحصول عليه بسعر فائدة ثابت، فالخطر الحقيقي في هذا الإطار يرتبط بأسعر الفائدة المتغيرة فنكون في هذه الحالة في واقع يتميز بتكلفة متغيرة من ناحية وعائد ثابت من ناحية أخرى، الأمر الذي ينشأ عنه فجوة معدل الفائدة³، وللتقليل من هذا الخطر من الممكن اللجوء إلى الحل التقليدي المتمثل في الحصول على قرض بمعدل فائدة ثابت، أما الحل المعاصر فهو اللجوء إلى عقود المنتجات المالية المشتقة، إلا أن وسيلة التغطية هذه لا تعد أداة ناجعة في الدول النامية؛ نظراً لأن تكلفة هذا النوع من العقود تعد أكبر من تلك التي سوف تتحملها شركة المشروع في الوضعية التي تترك فيها المعدل المتغير بدون تغطية.

الفرع الثاني: خطر الأطراف المتعاقدة

يتعلق هذا خطر بالأطراف التي تبرم عقوداً مع شركة المشروع لمختلف المقاصد والأغراض، مثل الكفاءة المالية للمقاول، شركات الانشاء والاستغلال، البنوك المشاركة في التمويل وشركات تأمين المشروع، فطبيعة هذا الخطر

¹ Anthony Merna and others, *Project finance in construction*, Wiley Blackwell, Malaysia, 2010, p.p 49-50.

² ليث عبد الله القهوي، بلال محمود الوادي، مرجع سابق، ص 133.

³ John Edward, *International project finance law and practice*, Oxford University press, NEW YORK, USA, 2011, p.p 92-93.

تتجسد في طبيعة النظام التمويلي في حد ذاته، والمرتبب بنظام البوت من حيث العمليات خارج الميزانية مع حق الرجوع المحدود ضد المساهمين في شركة المشروع¹، نظرا لعدم ارتباط الأموال المقرضة بأية ضمانات عينية أو شخصية، وبالتالي فإن الاعتماد على التدفقات النقدية للمشروع فقط يزيد من ثقل اختيار الأطراف المتعاقدة فيه.

الفرع الثالث: خطر محدودية المنافسة

إن التنافس بين المستثمرين مع القطاع الخاص للظفر بحق الدخول في الشراكة مع القطاع العام يعد ميزة مهمة للدولة الراعية للمشروع؛ ذلك أن المنافسة تقود إلى الابتكار والكفاءة والفعالية وانخفاض التكاليف، وقد لا يكون بالمقدور الاستفادة من هذه الميزة في حالة محدودية عدد الشركاء المحتملين من القطاع الخاص ممن يتمتعون بالخبرة والقدرة على الاستجابة لطلب تقديم العروض².

الفرع الرابع: خطر اليد العاملة

عادة ما يكون توفير اليد العاملة الكفؤة بمثابة التحدي لشركة المشروع، خاصة إذا كان المشروع يقع في منطقة نائية أو في منطقة وعرة³، فهذا الخطر يعد سببا لمخاطر تشغيلية إذا كانت هناك حاجة معينة لمهارات أو كفاءات أو قدرات محددة غير متوفرة في السوق المحلية، ويمكن التقليل من احتمالات هذه المخاطر من خلال التخطيط المسبق في مرحلة مبكرة من المشروع مع إقرار برنامج متكامل لكسب الموظفين ذوي المهارات المطلوبة أو أكساب المهارات المطلوبة للموظفين الذين يتم استقطابهم للعمل في المشروع⁴.

الفرع الخامس: خطر التحيز في عملية الاختيار

هو تحيز الحكومة المضيئة وعدم حيادها في اختيار الشريك من القطاع الخاص، خاصة عند عدم انتهاز الاختيار بطريقة العارض الأقل سعرا هو الفائز بعقد المشروع، فيمكن تقليل احتمالات الاتهام بالتحيز من خلال اعتماد سياسات وإجراءات تكون مصممة بطريقة محكمة لتقييم العروض بصورة متقنة من خلال مراعاة الشفافية في التعامل مع الشركاء المحتملين من القطاع الخاص⁵.

الفرع السادس: خطر الضعف المالي لشركة المشروع

إذا كان الموقف المالي لشركة المشروع ضعيفا، فإنها ستكون مهتمة بتحقيق مكاسب مالية سريعة مع عدم امتلاكها للموارد اللازمة لإقامة علاقة الشراكة وإدامتها على المدى البعيد، الأمر الذي سينعكس سلبا على تقديم الخدمة العامة⁶، وهنا من الممكن استحضار المبدأ الاقتصادي القائم على جبن رأس المال بمعنى أن المستثمر يقوم بدراسة المشروع من كافة الزوايا لأن رأس ماله جبان أمام تغيرات السوق؛ وبالتالي فهو دائما يحد من وقوع الخسارة،

¹ Stefano Gatti, *Project finance in theory and practice*, Elsevier, USA, 2008, page 45.

² ليث عبد الله القهيوي، بلال محمود الوادي، مرجع سابق، ص.ص 136-137.

³ Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, Op.Cit, page 162.

⁴ ليث عبد الله القهيوي، بلال محمود الوادي، مرجع سابق، ص.ص 137.

⁵ المرجع نفسه، ص.ص 138.

⁶ المرجع نفسه، ص.ص 139.

وبربط هذا المبدأ مع الضعف المالي لشركة المشروع؛ ينتج حذر من الاستثمار وضعف في ادارته مما سيؤدي حتما إلى فشل المشروع في مرحلة قد لا تتعدى تلك المرتبطة بالتصميم للنظام.

الفرع السابع: خطر غياب الشفافية

إن غياب الشفافية عامل ذو تأثير سلبي على جذب القطاع الخاص للمشاركة في التنمية الاقتصادية، خاصة فيما يتعلق بالمشروعات المنفذة وفق نظام البوت أين تعتبر الشفافية من العوامل الأساسية لنجاح تلك المشروعات، لكون هذا النوع من التعاقدات يحتاج إلى الكثير من المعلومات والبيانات التي يستند عليها المستثمر في تقييم فرص نجاح المشروع من عدمه، كما أن غياب الشفافية في إجراءات طرح المناقصات وفق هذا النظام يقلل من فرص نجاح المشروعات لعدم وجود منافسة حقيقية شفافة في اختيار الشريك الأفضل من القطاع الخاص¹، لهذا السبب تحرص الجهات المقرضة على أن تكون عملية اختيار شركة المشروع كمنفذ لنظام البوت خالية من الغش أو الرشوة²، من منظور أن شركة المشروع الراشحة ليست قادرة على ضمان السير الحسن للمشروع في الظروف العادية دونما اللجوء إلى الأساليب الملتوية للضفر بصفقة المشروع.

المطلب الثاني: مخاطر الانشاء

من بين المخاطر المحاطة بالمشروعات تعتبر تلك المرافقة لمرحلة الانشاء الأكثر تكلفة نظرا لطبيعة علاقة الشراكة بين الأطراف³، ناهيك عن التدفقات النقدية السالبة لهذه المرحلة والمتمثلة أساسا في حقن رأس المال الاستثماري⁴، أما التدفقات النقدية الموجبة فتعد غائبة بموجب عدم الدخول بعد في مرحلة الاستغلال، لذلك فهذه المخاطر تحاط بتقنيات دقيقة في التعامل معها من حيث القاء المسؤولية على شركة المشروع في ادارتها⁵.

الفرع الأول: خطر التأخر في الانجاز

نظرا لضخامة المشروعات المنجزة بنظام البوت، تعتمد شركة المشروع عادة إلى التعاقد من الباطن مع أحد شركات الانشاء ممن تتوفر لديهم الخبرة والمهارة اللازمة، إلا أن هذا الترتيب من شأنه أن يؤدي إلى زيادة المخاطر المرتبطة بالتأخر في الإنجاز نتيجة الاعتماد على الآخرين⁶، من الممكن أيضا أن يتسبب هذا الخطر بتوقف المشروع محل العقد نتيجة الغاء الترخيص، اعلان الحرب الأهلية أو توقيع عقوبات دولية⁷. فبمجرد تأخير انجاز مهمة واحدة فإن تسلسل تنفيذ المهام الأخرى سيتأثر تبعا لذلك، مما يؤدي إلى تكبد شركة المشروع مجموعة من الخسائر؛ منها

¹ محمد محمود عبد الله يوسف، *المخاطر الاقتصادية والمالية لمشروعات البوت مع التعرض لتجارب عربية*، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، ص 8، مقال متوفر على الموقع: <https://scholar.cu.edu.eg>، تاريخ التصفح: 2016/07/16.

² John Edward, *Op.Cit*, page 109.

³ Jeffrey Delmon, *Op.Cit*, page 69.

⁴ John Edward, *Op.Cit*, page 83.

⁵ Jeffrey delmon, *Op.Cit*, page 69.

⁶ ليث عبد الله القهيوي، بلال محمود الوادي، *مرجع سابق*، ص 131.

⁷ كاميليا صلاح الدين، *مرجع سابق*، ص 142.

غرامات التأخير وتراكم الأقساط والفوائد غير المدفوعة¹، ناهيك عن تشويه السمعة التجارية للمشروع أمام زبائنه المحتملين².

قد تنشأ حالات التأخر أيضا عن إجراءات تتخذها السلطة المتعاقدة بعد اسناد المشروع مثل التأخر في الحصول على الموافقات والتصاريح، أو حالات من التوقف سببها الهيئات التفتيشية أو حالات من التأخر في تسليم قطعة الأرض المقرر أن يبنى عليها المرفق، ناهيك عن التدابير التشريعية أو التنظيمية العامة؛ كاعتماد معايير أكثر صرامة بشأن السلامة أو اليد العاملة، إضافة إلى تخلف السلطات الحكومية عن تسليم الامدادات اللازمة كالكهرباء والغاز³.

تكون نتيجة ذلك نفس النموذج المالي الذي تم اعداده للمشروع، مما يدفع بالبنوك إلى العزوف عن التمويل في مرحلة الانشاء وتأجيل اكتتاب شركات التأمين لعقودها إلى مرحلة الاستغلال، فلتغلب على هذه المخاطر مبدئيا لا بد من اعداد دراسة جدوى معمقة ورصد احتياطات مالية تحسبا لأي طارئ، إضافة إلى تحري الدقة والشفافية في صياغة عقود الانشاء⁴، والاتفاق على شرط جزائي في حالة التأخر عن الموعد أو مخالفة المواصفات المتفق عليها⁵، التي من الممكن أن تصل إلى 30% من قيم الانشاءات الكلية، بالمقابل من الممكن إدراج مكافئة في حالة الاتمام المسبق للعمل، لهذا يجب التأكد من الملاءة المالية لشركات الانشاء بما يمكنهم من دفع غرامات التأخير في حال عدم التزامهم بالإنشاءات في الآجال المحددة. كذلك يجب التأكد أيضا من أن شركات الانشاء الرئيسية تدير بكفاءة علاقتها مع شركات الانشاء من الباطن أو شركات الانشاء الفرعية، كذلك من المستحسن ادخال شركات إنشاء وطنية ضمن مجموعة شركات الانشاء المسؤولة عن تنفيذ المشروع فهي أعلم بالمعايير الداخلية والسياسية والتنظيمية للدولة مما يعطيها الأفضلية في الدخول في المفاوضات مع الحكومة المضيفة⁶، فتجدر الإشارة في هذا الإطار إلى أنه نادرا ما تبقي شركة المشروع هذا الخطر في محفظتها⁷، لذلك تعتمد الجهات المقرضة مباشرة للأخذ بعين الاعتبار للعناصر السابقة الذكر في تقييم المشروع؛ حتى تضمن السير الحسن للإنشاءات وبالتالي الدخول الفعلي للعملية الإنتاجية في المواعيد المسطرة لها.

الفرع الثاني: خطر ارتفاع تكاليف الانشاء

قد ترتفع تكلفة المشروع عن تلك المقدرة بسبب التضخم أو تعديل التصميم⁸، أو مغالاة المستثمرين في تقدير التكاليف الاستثمارية للمشروعات والهدف من ذلك فرض أسعار عالية على مستخدمي المشروعات بعد

¹ ليث عبد الله القهيوي، بلال محمود الوادي، مرجع سابق، ص.ص 131-132.

² Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, Op.Cit, page 160.

³ دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص.ص 49-50.

⁴ ليث عبد الله القهيوي، بلال محمود الوادي، مرجع سابق، ص.ص 131-132.

⁵ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 644.

⁶ Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, Op.Cit, page 161.

⁷ Stefano Gatti, Op.Cit, page 35.

⁸ محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص.198.

الانتهاء منها¹، وبما أن نظام البوت يرتبط بنظام تمويل ونسب مالية بالغة الحساسية مقابل التغيير في التكاليف، فارتفاع تكلفة المشروع قد يؤدي إلى التعديل في هذه المتغيرات مع الأخذ بعين الاعتبار البحث عن مصادر تمويل جديدة والتي لا يتم توفيرها من طرف البنوك الأصلية عادة من ناحية²، إضافة إلى التأثير على مردودية المشروع التي تحسب عن طريق المقارنة بين حجم الاستثمار والتدفقات النقدية المتأتية منه من ناحية أخرى³، الأمر الذي من شأنه أن يؤدي إلى قلق المقرضين والممولين للمشروع، ومن الحلول المقترحة لهذه الإشكالية ما يلي⁴:

- حقن رأس مال إضافي من قبل المساهمين في المشروع وهذا ما حصل في مشروع النفق بين فرنسا وإنجلترا؛
- تنفيذ مشروعات المفتاح في اليد بسعر ثابت بشرط عدم قيام الحكومة بتغيير المواصفات أو التصاميم؛
- حصول شركة المشروع على قروض إضافية برهن المشروع أو عائداته المتوقعة؛
- مراقبة دراسات الأسعار بين جميع أطراف التعاقد بطريقة متقاطعة، أو اختيار المختصين من بين كل أطراف التعاقد والقيام بدراسة موحدة، الأمر الذي من شأنه تخفيض التكلفة الكلية للدراسة السعرية، مع اكتساب كفاءة ورقابة كل أطراف التعاقد في آن واحد⁵.

الفرع الثالث: خطر عيوب التصميم

لعيوب التصميم رد فعل تسلسلي سلمي على جميع مراحل مشروعات البوت، ومن شأنه أن يكون كارثيا إذا وصل إلى مرحلة تقديم الخدمة للعملاء أو طرحها على العموم، ذلك أن صورة الجهة الحكومية المختصة ستهتز، والثقة فيها ستتزعزع، كما أن موقفها سيتأثر تأثرا بالغا في حالة تسلسل مثل هذه الأخطاء والعيوب وتسربها في ثنايا المشروع لأي سبب من الأسباب؛ ويعزى ذلك إلى ثقة الجمهور في الحكومة باعتبارها الجهة التي تتولى الاشراف على تقديم الخدمات العامة للأفراد وتنهض بأعباء رعاية مصالحهم، وأن أي مساس بها أو خدش لها يصعب التعافي من تداعياته أو التخلص من آثاره، أما الأسلوب الرامي إلى تقليل احتمالات حدوث هذه المخاطرة فهو يتمثل في اجراء ما يلزم من فحوص واختبارات للتصميم، بمشاركة جميع الأطراف المعنية بهذه العملية المبدئية في المشروع والحصول على توقيعات أصحاب المصلحة لضمان الدعم اللازم والمساندة في هذا الصدد⁶. يدخل أيضا في إطار هذا الخطر عدم مطابقة أداء المشروع للمواصفات المحددة في العقد، وكذا الانشاءات للشروط المحددة مسبقا بدفتر الشروط، بسبب عدم الكفاءة التقنية لشركة المشروع أو بعض القرارات السياسية أو بسبب النوعية الرديئة للمواد الأولية المستعملة⁷.

¹ محمد محمود عبد الله يوسف، مرجع سابق، ص 08.

² Jeffrey delmon, *Op.Cit*, page 69.

³ John Finnerty, *Project financing*, John Wiley & SONS, SECOND EDITION, CANADA, 2006, page 77.

⁴ محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص 198.

⁵ Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, *Op.Cit*, page 160.

⁶ ليث عبد الله القهيوي وبلال محمود الوادي، مرجع سابق، ص.ص 134-135.

⁷ كاميليا صلاح الدين، مرجع سابق، ص 142.

المطلب الثالث: مخاطر الاستغلال

بعد انتهاء مرحلة الانشاء تتلهم شركة المشروع للدخول في مرحلة الاستغلال في أقرب وقت ممكن، للحصول على الموارد وجعل الأموال المستثمرة ذات مردودية، لهذا فهي سوف تتحقق من نوعية الأعمال المنجزة أين يتم اخضاع المشروع لعمليات تفتيشية قصد التأكد من مطابقته للمواصفات المتفق عليها عند التعاقد، من حيث الربط الصحيح بشبكات التغذية بالطاقة، وكذا احترام المساحات الأمنية بين المعدات الإنتاجية، بحيث يكون المشروع في النهاية قادرا على تغطية تكاليفه إضافة إلى خدمة الدين بالاعتماد على تدفقاته النقدية¹.

الفرع الأول: الخطر التشغيلي

من أهم مصادر هذا النوع من المخاطر حدوث انقطاع في مصادر الطاقة أو المواد خلال فترة الاستغلال، أو نشوب حريق أثناء الاستغلال²، أو وجود عيب في التصميم أو في المعدات الإنتاجية في حد ذاتها يتم اكتشافه لأول مرة بعد مرور مدة الضمان القانونية المتفق عليها عند التعاقد، إضافة إلى عدم توفر فريق عمل متوازن يكون مسؤولا على المشروع طيلة فترة الامتياز³، مما قد يحدث فجوة بين الحسابات الأولية الواردة في دراسة الجدوى والاقبال الفعلي على الخدمة أو السلعة المقدمة في المشروع، الأمر الذي من شأنه عدم التمكن من نشر الخدمة وشمولية تقديمها، والمحافظة على جودتها لكي لا تتردي وتتدني مستوياتها⁴، وينجم عن ذلك عدم قدرة شركة المشروع على الوفاء بالتزاماتها تجاه الدولة والبنوك، وربما الوقوع تحت وطأة شرط جزائي، لذلك يتعين الاتفاق مع الأطراف الموردة للطاقة والمواد وكذا الشركة المشغلة على شروط جزائية للتقليل من حدة هذه المخاطر⁵، بالإضافة إلى تلك العوامل نجد أيضا إمكانية إهمال المستثمرين لصيانة المشروعات كلما اقتربت فترة الامتياز من نهايتها⁶.

الفرع الثاني: الخطر التكنولوجي

تعتبر التكنولوجيا عاملا بالغ الأهمية في نجاح المشروعات الاستثمارية فهي سلاح ذو حدين، من شأنه تطوير المشروع عند استعمالها بشكل مثالي، كذلك يؤدي الاستعمال السيئ لها إلى إفشال المساعي التي بذلت في المشروع بشكل كلي؛ فبرنامج حاسوب غير مدروس بدقة قد يؤدي إلى نتائج كارثية على الرغم من أن تكلفته مهملة أمام التكلفة الكلية للمشروع⁷.

أما من الناحية السوقية، فقد تتعرض شركة المشروع لضغوط تنافسية من قبل منتجين جدد في حالة حدوث تغيرات تكنولوجية يصاحبها حلول لمشاكل تقنية أو تحسينات في الأداء أو انخفاض في التكلفة، وهو ما قد يترتب عليه خسائر ناجمة عن تحول الطلب وقد يحتاج التخفيف من حدة هذا الخطر إلى تطوير المشروع بعد اقامته، الأمر

¹ Jeffrey delmon, *Op.Cit*, p.p 69-70.

² عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 644.

³ Jeffrey delmon, *Op.Cit*, page 71.

⁴ ليث عبد الله القهيوي، بلال محمود الوادي، مرجع سابق، ص.ص 132-135.

⁵ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 644.

⁶ محمد محمود عبد الله يوسف، مرجع سابق، ص 09.

⁷ Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, *Op.Cit*, page 162.

الذي يكلف الشركة مبالغ إضافية دون أن تكون قادرة على رفع السعر عن المستوى المتفق عليه¹، لهذا ينبغي تحري الحرس على اختيار التقنية الملائمة أثناء تصميم عملية تقديم الخدمات، وينبغي أيضا أن يراعى عند اختيار التقنية المناسبة أن تكون قابلة للتطوير والاستخدام المتدرج، واستيعاب التوسعات ومقابلة المستجديات لفترة زمنية طويلة، إلى أن تكتمل مراجعة التقنية الجديدة في حالة حدوث تغييرات جوهرية كبرى على سير المشروع².

أما من وجهة النظر التمويلية، تسعى الجهات المقرضة إلى الدخول في مشروعات ذات تكنولوجيا معروفة وأثبتت جدارتها على أرض الواقع في مشروعات أخرى، فهي لا تحتاج في هذه الحالة إلى أية آلية لتغطية هذا الخطر³.

الفرع الثالث: خطر البيع

يسمى أيضا بخطر العرض، فيكون عندما لا يستطيع المشروع تحقيق تدفقات نقدية من شأنها أن تقابل الالتزامات المالية لشركة المشروع، فعادة ما تكون جهات الإقراض قلقة بشأن هذا الخطر نظرا لأن تحققه يحول بينها وبين استرجاع أموالها، فهي تسعى دائما للتأكد من وجود عقود بيع مسبقة لمنتجات المشروع حتى تضمن الحد الأدنى من التدفقات النقدية، وتجدر الإشارة بعناية لهذه النقطة في دراسة جدوى المشروع ودراسة السوق المرتبطة به. يتضمن كذلك هذا الخطر سوء تسعير مخرجات المشروع إلى مستوى ما دون تكاليف المشروع ومصاريف خدمة الدين⁴.

الفرع الرابع: خطر التزويد بالمواد الأولية

حتى تتمكن شركة المشروع أو الشركة المؤكدة إليها مهمة استغلال المشروع من الدخول في العملية الإنتاجية، من الواجب أن تتوفر لديها المادة الأولية أو مدخلات الإنتاج، فهي السيارات والعربات في مشروعات الطرقات، والكهرباء والغاز في محطات تحلية ماء البحر والحقول النفطية والغازية في مشروعات الطاقة، فكل مشروع يجب أن تؤمن له هذه المواد وتكلفة لا تتجاوز نسبيا تلك التي بنيت عليها دراسة جدوى المشروع، ففي هذا الإطار عادة ما يركز المقرضون على تعدد الموارد التي يمكن منها التزود بالمواد الأولية؛ فكلما تعددت تلك الموارد ساد نوع من الارتياح من طرف هذه الجهات والعكس صحيح، أكثر من هذا من الممكن الوقوع في حالة ربط المقرضين مدة سداد القرض بمدة حياة الحقل النفطي أو الغازي في حالة المشروعات الطاقوية⁵؛ لكي لا تكون هناك فجوة بين خدمة الدين والتدفقات النقدية، ويعد هذا الأمر منطقي جدا نظرا لأنه في الوضعية التي تنفذ فيها المواد الأولية اللازمة لدوران الآلة الإنتاجية؛ فلن تكون هناك تدفقات نقدية من الممكن أن يدرها المشروع، وبالتالي تسعى الجهات المقرضة إلى المسارعة في استرجاع أموالها قبل الوقوع في هذا الفخ.

¹ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 644.

² ليث عبد الله القهوي، بلال محمود الوادي، مرجع سابق، ص 138.

³ David Corchia et Ivan Benichou, *Le financement de projet, project finance*, Eska, France, 2010, page 117.

⁴ Andrew Fight (2006), *Introduction to project financing*, Elsevier, UK, p.p 55-57.

⁵ John Edward, *Op.Cit.*, p.p 98-90.

الفرع الخامس: الخطر البيئي والمجتمعي

قد يترتب على تشغيل بعض المشروعات إضراراً بالأوضاع البيئية وهذا يقتضي من جانب الحكومات وضع اشتراطات تتعلق بالتوازن البيئي لتكون أحد شروط منح الامتياز¹، في شكل قوانين بيئية واجتماعية تعكس التزامات وضغوطات على المشروع، فالتكاليف المتعلقة بالامتثال لهذه الإجراءات قد تكون باهظة، لذلك فمن المفروض توزيعها بين شركة المشروع والدولة بالتساوي، كذلك تجدر الإشارة إلى أنه يجب احترام شركة المشروع لمحمل هذه الشروط لجذب المقرضين الدوليين وتشجيعهم على دعمه في المستقبل².

أيضاً، لمشروعات البنى التحتية تأثير كبير على المجتمع وطريقة حياته، خاصة إذا تعلق الأمر بخدمات محورية كالماء والكهرباء والطرق التي تستعمل الأرض كعامل إنتاج بكثافة، فالمجتمع المدني في المقابل بإمكانه إثارة نوع من المقاومة عن طريق مجموعات مصالح تتشكل بداخله، الأمر الذي من شأنه أن يؤدي إلى تعطيل تشغيل المشروع، فهذا الخطر الاجتماعي يجب أخذه بعين الاعتبار من طرف المقرضين من ناحية³، وشركة المشروع عند إعدادها لدراسة جدوى المشروع من ناحية أخرى⁴، لكن الواقع يعكس غير هذا، فغالبا ما يتوقع تحمل هذا الخطر من طرف الدولة والتي بدورها عادة ما تخطأ في تقدير الحجم الحقيقي لهذا الخطر⁵.

أما في الدول النامية، فعادة ما تكون القوانين الداعية للمحافظة على البيئة والمجتمع جديدة أو قيد التطوير، كذلك يكون المسؤولون على تطبيق هذه القوانين غير متأكدين من طرق تطبيقها واحترامها بسبب نقص الإمكانيات، وفي حالات أخرى قد تختلف القوانين البيئية في بلد المشروع عن تلك المطبقة في بلدان أطراف التعاقد الآخرين، فلا يؤدي عدم الامتثال لها إلى فرض غرامات تزيد من تكلفة المشروع فحسب؛ بل تتعداه إلى تشويه سمعة شركة المشروع، مما قد تنجر عنه تداعيات أخرى كعزوف المقرضين عن توفير السيولة للمشروع في المستقبل⁶.

الفرع السادس: خطر الأداء

للحصول على قدر كاف من المداخيل لتسديد خدمة الدين والسماح للمساهمين بالحصول على عائد مناسب مقابل استثمار أموالهم، يجب أن يتوفر المشروع على مجموعة من المعايير، فخطر الأداء يتمثل في عدم قدرة المشروع على تقديم الخدمة بالطريقة المنشودة وفي الأجال المتفق عليها، نتيجة وجود أخطاء في تركيب الآلات، أو استغلال غير سليم للمشروع أو استخدام نوعية رديئة لمدخلات الإنتاج⁷، وقد تتسبب في هذه المخاطر شركة المشروع أو مقاولوها أو موردها، بسبب اتباع ممارسات انشائية لا تتسم بالكفاءة منذ البداية أو نقص التنسيق فيما بين المقاولين، مما ينتج عنه عيوب في التصميم أو عيوب في المعدات التي سلمها موردو شركة المشروع، وقد يكون سبب قصور الأداء خلال مرحلة الاستغلال ناتجا عن سوء صيانة المرفق أو إهمال في تشغيل المعدات الميكانيكية المرتبطة

¹ محمد محمود عبد الله يوسف، مرجع سابق، ص 09.

² Jeffrey Delmon, *Op.Cit*, page 75.

³ *Ibid*, page 76.

⁴ Andrew Fight, *Op.Cit*, page 61.

⁵ Jeffrey Delmon, *Op.Cit*, page 76.

⁶ John Edward, *Op.Cit*, p.p 99-100.

⁷ Jeffrey Delmon, *Op.Cit*, page 70.

بالمشروع¹. فعلى الرغم من انتماء هذا الخطر إلى مرحلة الاستغلال إلا أن حدوثه كان في المرحلة الانشائية للأسباب سابقة الذكر، لهذا فهو خطر ولد في مرحلة الانشاء لكن نتائجه ستظهر في مرحلة الاستغلال، ولهذا تم إدراجه في هذا المطلب.

المطلب الرابع: المخاطر المشتركة

لا تنتمي المخاطر المشتركة لأية مرحلة من المراحل السابقة بالتحديد، إنما هي تتداخل معها كلها بشكل متزامن، مما يعكس مدى أهميتها وتأثيرها البالغ على السير الحسن للمشروع.

الفرع الأول: المخاطر السياسية

تواجه شركة المشروع والمقرضين مخاطر احتمال تأثر تنفيذ المشروع تأثيراً سلبياً بتصرفات السلطة المتعاقدة أو وكالة حكومية أخرى أو السلطة التشريعية في البلد المضيف، ويمكن تقسيمها إلى ثلاث فئات عامة هي: المخاطر السياسية التقليدية كتأميم موجودات شركة المشروع²، تطبيقاً لمبدأ نزع الملكية الذي يعتبر مبدأ أساسياً من مبادئ القانون الدولي نظراً لأن الدولة لها السيادة في نزع ملكية العقارات المتواجدة على أراضيها لأهداف عمومية مقابل تعويض الملاك الحقيقيين³، أو فرض ضرائب جديدة تضعف الامكانيات المتاحة لشركة المشروع لسداد ديونها واسترجاع قيمة استثماراتها⁴، إضافة إلى الرشوة التي تعرف على أنها تقديم خدمة لسياسي مقابل تجاوز اللوائح التي تملئها عليه مهامه، مع كل ما يتضمنه هذا الخطر من تكاليف مباشرة تتمثل في المبلغ المقدم وغير مباشرة تنعكس عن تشويه السمعة التجارية للجهة الراشية⁵. والمخاطر الرقابية التنظيمية كاستحداث معايير أكثر تشدداً بشأن تقديم الخدمات أو فتح قطاع من القطاعات للمنافسة⁶، أو إصدار قواعد تنظيمية جديدة تهدف إلى معالجة أمور معينة ترتبط بتشغيل المشروع وتكون ذات تأثير سلبي على سيره⁷. والمخاطر شبه التجارية كالمخالفات التي ترتكبها السلطة المتعاقدة أو حالات توقف العمل في المشروع نتيجة لتغيرات في أولويات وخطط السلطة المتعاقدة⁸، فهذا النوع من المخاطر عادة ما ينتج عن تغير الحكومات في الدول المضيفة للمشروع، بحيث تكون الحكومة الجديدة غير راغبة في المشروع، مما يؤدي إلى تأجيل المشروع أو إلى نشوء صعوبات في تنفيذه وقد يكون هناك تغيير في القوانين إذ تستطيع الحكومة الجديدة تغيير القوانين وإلغاء بعض الامتيازات الممنوحة للمشروع، وهذا سوف يؤثر على جدوى المشروع⁹، وعلاوة على المخاطر السياسية الصادرة على البلد المضيف، فإن بعض المخاطر السياسية قد تنشأ من جراء تصرفات حكومة أجنبية مثل حالات الحصار أو الحظر أو المقاطعة التي تفرضها حكومات بلدان المستثمرين أنفسهم¹⁰.

¹ دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص 49.
² المرجع نفسه، ص 48.

³ Jeffrey Delmon, *Op.Cit*, page 67.

⁴ دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص 48.

⁵ Olivier Hassid, *La gestion des risques*, Dunod, France, 2008, p.p 07-08.

⁶ دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص 48.

⁷ ليث عبد الله القهوي، بلال محمود الوادي، مرجع سابق، ص 136.

⁸ دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص 48.

⁹ محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص 198-199.

¹⁰ دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص 48.

غالباً ما قد لا تكون الدولة مستعدة لتحمل المخاطر السياسية نظراً لكارثية أثرها في حالة التحقق، لذلك فهي تحولها إلى شركة المشروع أو على الأقل القسم الأكبر منها¹، ولتجنب هذا النوع من المخاطر تقوم شركة المشروع باتخاذ مجموعة من الإجراءات هي:

- مساهمة اتحاد يضم المستثمرين والمقرضين الدوليين في شركة المشروع، وبالتالي فإن قيام أية دولة بتأميم أو مصادرة المشروع سوف يؤثر على سمعتها الائتمانية بدرجة لا تمكنها من الحصول على تمويل أو تسهيلات ائتمانية في المستقبل²؛

- الأخذ بعين الاعتبار مصالح الدولة المضيفة والمتعاملين السياسيين الآخرين في إطار المشروع؛

- مشاركة المقرضين المساهمين وشركات الانشاء من الباطن المحليين؛

- التأمين من المخاطر السياسية³.

الفرع الثاني: الخطر التشريعي

في الدول النامية عامة وفي الدول العربية بصفة خاصة، تعود الأنظمة والقوانين السارية إلى عهد الدولة المتدخلة المهيمنة على الآلة الإنتاجية، مما يستوجب اجراء بعض التعديلات في هذه الأنظمة والقوانين على نحو يشجع مشاركة القطاع الخاص الوطني والأجنبي في النشاط الاقتصادي، فلا يمكن بأي حال من الأحوال انتهاج سياسات الخوصصة أو انشاء مشروعات وفق نظام البوت ما لم يتم إجراء تعديلات في كافة القوانين والأنظمة بلا استثناء، ولقد أثبتت التجربة في بلدان أمريكا اللاتينية التي انتهجت نظام الخوصصة أنه من الصعب فرض التشريعات المساعدة بعد ذلك، إضافة إلى ذلك فإن غياب التشريع الخاص بنظام البوت في حد ذاته قد يؤدي إلى قيام المستثمرين باستغلال ضعف البنية القانونية للدول واعتمادها على أنماط التشريع التقليدية، محققين بذلك مكاسب ضخمة على حساب اقتصادياتها⁴.

الفرع الثالث: خطر القوة القاهرة

تواجه أطراف التعاقد في نظام البوت مخاطر احتمال تعطل المشروع نتيجة أحداث غير متوقعة تقع خارج سيطرتها، قد تكون ذات طابع مادي كالكوارث الطبيعية من فيضانات وعواصف وزلازل، أو نتيجة لأفعال البشر كالحروب والاضطرابات الشعبية والإرهاب، وقد تسبب هذه الأحداث في تعطل مؤقت في تنفيذ المشروع أو تشغيله، مما ينتج عنه تأخير عملية الانشاء أو فقدان العائد وغير ذلك من الخسائر، وقد تؤدي أحداث شديدة الخطورة إلى إلحاق أضرار مادية بالمرفق أو حتى إلى تدميره إلى درجة يتعذر فيها إصلاحه⁵.

¹ Jeffrey Delmon, *Op.Cit*, page 67.

² محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص.ص 198-199.

³ Jeffrey Delmon, *Op.Cit*, page 67.

⁴ محمد محمود عبد الله يوسف، مرجع سابق، ص.80.

⁵ دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص 48.

الفرع الرابع: المخاطر التجارية

تتعلق المخاطر التجارية باحتمال عجز المشروع عن تحقيق العائد المتوقع منه بسبب التقلبات في أسعار السوق أو في الطلب على السلع أو الخدمات التي ينتجها¹، نظرا للتفاوت الاحتمالي بين توقعات كل من المستثمرين والمقرضين عند تحليل عوائد المشروع خاصة فيما يخص امتيازات السلطة العامة، أو عدم الكفاءة المالية والتقنية للمستثمر²، وقد يؤدي هذان الشكلا من المخاطر التجارية معا إلى إضعاف قدرة الشركة على سداد ديونها وربما يعرضان ديمومة المشروع المالية للخطر³، فتختلف المخاطر التجارية فيما بينها اختلافا كبيرا بحسب قطاع المشروع ونوعه، فقد تعتبر المخاطرة من الدرجة الدنيا أو المتوسطة في الحالات التي تكون فيها شركة المشروع محتكرة للخدمة معينة، أو عندما تقوم بالتوريد لزبون واحد من خلال اتفاق أبرم منذ البداية ومازال قائما، غير أن المخاطر التجارية قد تكون كبيرة في المشروعات التي تعتمد على عوائد تستند إلى السوق، وخصوصا في الحالات التي يؤدي فيها وجود مرافق أو مصادر توريد بديلة إلى صعوبة وضع توقعات يعول عليها بشأن الاستخدام أو الطلب، وقد يكون هذا مصدر انشغال شديد بالنسبة لمشروعات الطرق الخاضعة لرسم المرور، لأن هذه المشروعات تواجه منافسة من مشروعات الطرق المعفاة من رسوم المرور، فقد يكون من الصعب التنبؤ بعوائد المرور لأن هذا يعتمد على مدى سهولة وصول سائقي المركبات إلى الطرق المعفاة من رسم المرور وخاصة في المناطق الحضرية؛ حيث يوجد العديد من المسالك والطرق البديلة المبنية أو التي يجري تحسينها وصيانتها باستمرار، بل لقد تبين علاوة على ذلك، أن التنبؤ بالاستخدام المروري يعد أكثر صعوبة في حالة الطرق الجديدة الخاضعة لرسم المرور، نظرا لعدم وجود حركة مرور يمكن استخدامها كأساس اکتواري في التحليل⁴.

الفرع الخامس: خطر الصرف

تتعلق مخاطر أسعار صرف العملات باحتمال أن تؤدي التغيرات في أسعار صرف العملات الأجنبية إلى تغيير قيمة صرف التدفقات النقدية للمشروع، فعلى الأرجح تدفع الأسعار وأجور الاستعمال المفروضة على المستفيدين أو الزبائن المحليين بالعملة المحلية، بينما قد تحتسب التسهيلات الاقراضية وتكاليف المعدات أو الوقود في بعض الأحيان بالعملات الأجنبية، وربما تكون هذه المخاطر كبيرة لأن أسعار صرف العملات غير مستقرة خصوصا في العديد من البلدان النامية أو البلدان التي تكون اقتصادياتها في مرحلة انتقالية⁵، فعند دراسة نموذج هذه الدول نلاحظ أنها غالبا ما تستورد كل معداتها الرأسمالية وتدفع في مقابلها عملات أجنبية، بينما إيراداتها المتوقعة من مشروعات البوت تكون بالعملات المحلية، وعليه يجب على الحكومة في هذه الحالة أن تضمن للمشروع إمكانية تحويل العملات إلى عملات أجنبية، كما أن تقلب سعر العملة المحلية سوف يؤثر في جدوى المشروع⁶، أما شركة

¹ دليل الانسبترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص 50.

² كاميليا صلاح الدين، مرجع سابق، ص 142.

³ دليل الانسبترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص 50.

⁴ المرجع نفسه، ص 50.

⁵ المرجع نفسه، ص 51.

⁶ محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص 195.

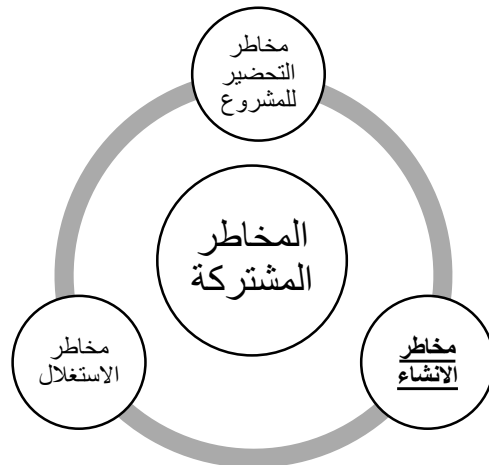
المشروع فقد تواجه علاوة على تقلبات أسعار الصرف، مخاطر احتمال أن تؤدي مراقبة أسعار صرف العملات الأجنبية أو هبوط الاحتياطات من العملات الأجنبية، إلى الحد مما يتوفر في السوق المحلية من العملات الأجنبية التي تحتاجها شركة المشروع لخدمة ديونها أو سداد استثماراتها الأصلية¹، لذا يجب عليها أخذ الحيطة من تقلبات أسعار الصرف عن طريق ضمان الحكومة بثبات أسعار الصرف عند تحويل إيراداتهم المتوقعة، أو استخدام المشتقات المالية لمواجهة مخاطر تقلب العملة المحلية²، مثل العقود الآجلة، الخيارات أو عقود تبادل أسعار الصرف³.

الفرع السادس: خطر معدل الفائدة

من المخاطر الأخرى التي تواجه شركة المشروع احتمال ارتفاع معدلات الفائدة مما يضطر المشروع إلى تحمل تكاليف تمويل إضافية، وقد تكون هذه المخاطر كبيرة في مشروعات البنى التحتية نظرا لضخامة المبالغ المقترضة عادة ولطول آجال المشروعات، وكثيرا ما تقدم القروض بسعر فائدة ثابت لتقليل المخاطر المتعلقة بسعر الفائدة، ويضاف إلى ذلك أن مجموعة الترتيبات المالية قد تتضمن اللجوء إلى تسهيلات التغطية ضد مخاطر أسعار الفائدة عن طريق مبادلة سعر الفائدة أو إخضاعه لحد أعلى⁴ كما ذكرنا ذلك سابقا.

من خلال تفصيل المخاطر المرتبطة بنظام البوت، نلاحظ أن أعقدها تلك المحيطة بالمرحلة الانشائية، نظرا لارتباطها بضخ الأموال في المشروع بدون مقابل مع عدم وجود فرصة الرجوع إلى الوراء، فهناك دائما تقييد بالنجاح، على عكس المراحل الأخرى، ففي حالة فشل مرحلة التحضير للمشروع فإن أكثر شيء قد تقوم به الدولة هو الغاء المشروع أو التفكير في آخر، أما تعثر مرحلة الاستغلال فقد ينجم عنه انخفاض في التدفقات النقدية متبوع بتغيير شركة الاستغلال المتعاقدة مع شركة المشروع أو الدولة في أسوأ الحالات، ولعل الشكل التالي يلخص هذه المراحل:

الشكل رقم (2-5): مخاطر نظام البوت



المصدر: من إعداد الباحث بناء على ما سبق

¹ دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص.ص 50-51.

² محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص 195.

³ Stefano Gatti, *Op.Cit.*, page 37.

⁴ دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص، مرجع سابق، ص 51.

نظرا لتعدد الأطراف المشاركة في نظام البوت ينتج نوع من تعارض المصالح بين الأطراف في توزيع المخاطر، التي تتصارع من أجل تحمل أقل ما يمكن تحمله، فالدولة تلقي المخاطر على عاتق شركة المشروع التي تلقيها بدورها على عاتق الأطراف الثانوية كشركات الانشاء والاستغلال، ولكن تجدر الإشارة في هذا الاطار إلى أن هذا التحويل لا يجب أن يكون غير محدود، فلو تحملت شركة الانشاء كل مخاطر الانشاء في المشروع لزادت تكلفة المشروع الكلية بطبيعة الحال، لأن تحمل الخطر يعتبر تكلفة في حد ذاته، فدور شركة المشروع هنا يصبح الميزان الذي يربط بين الدولة والقطاع الخاص، فهي تحصل على الدعم من طرف الدولة في شكل إعفاءات وامتيازات ثم تقوم بتحويل ما يمكن تحويله إلى القطاع الخاص مع مراعاة عامل التكلفة، فمع ثبات إيرادات المشروع تلعب شركة المشروع لعبة التكلفة لتعظيم مردودية الاستثمار بصفة عامة، فهي تقوم بقبول المخاطر المحولة من طرف الدولة لضمان حصولها على صفقة المشروع، ثم تحول إلى القطاع الخاص نسبة من هذه المخاطر وليس كلها، لأن التحويل الكلي يلغي دور شركة المشروع في النظام من جهة ثم يعظم تكلفة المشروع بالشكل الذي قد يتجاوز الإيرادات من جهة أخرى، ومنه فتحمل شركة المشروع لقسم من المخاطرة المتواجد بين الدولة والقطاع الخاص هو الذي سيبرر مردودها المنتظر من المشروع.

المبحث الثاني: الإطار العام لتوزيع المخاطر

كما ذكرنا في الفصل الأول من هذه الرسالة، فإن توزيع المخاطر يمثل الخاصية الرئيسية التي تميز نظام البوت عن غيره من الأنظمة التمويلية والتعاقدية لإقامة المشروعات، فعلى الرغم من ارتباط هذا المبدأ بكافة المشروعات الاستثمارية إلا أنه يمثل في حالة هذا النظام حجر الزاوية نظراً لتعدد الأطراف المشاركة فيه ناهيك عن ارتفاع تكلفة تنفيذه وتشغيله، لذا ندرس في هذا المبحث الاتجاهات المختلفة التي تجسد هذه العملية، فهي تختلف من حيث الشكل؛ إلا أن هدفها واحد وهو التوزيع الأمثل للخطر بين كل أطراف التعاقد من دولة وقطاع خاص؛ بإسناد كل خطر للطرف الأقدر على إدارته من حيث عامل التكلفة، فكلما انخفضت تكلفة المشروع ارتفعت فرص نجاحه.

المطلب الأول: صور توزيع المخاطر

يمكن تقسيم صور توزيع المخاطر في العالم إلى صورتين رئيسيتين هما الصورة الفرنسية والبريطانية، إضافة إلى صورة نظام البوت في حد ذاتها كإسقاط لكلتا الصورتين، ولكن وفق نهج خاص يتماشى وطبيعة هذا النظام، فكلها صور مختلفة توصل إلى غرض واحد هو ضمان توزيع المخاطر بما يحقق الأمثلة بين كل أطراف التعاقد.

الفرع الأول: الصورة الفرنسية لتوزيع الخطر

يعد التوازن المالي للعقد أحد أهم المبادئ التي نشأت وترعرعت في أحضان نظريات العقد الإدارية المختلفة، حيث بدأت هذه النظرية في فرنسا في قضية الشركة الفرنسية للسكة الحديدية والتي صدر فيها حكم مجلس الدولة الشهير في 11 مارس 1910م¹، حين عرض المفوض بالوم مبدأ التوازن المالي بقوله: إذا انهار العقد من الناحية المالية وإذا كان استعمال السلطة مانحة الالتزام لسلمتها في التدخل قد أدخل بهذا التوازن بين المزايا والأعباء أو بين الالتزامات والحقوق، فلا شيء يحول بين الملتزم واللجوء إلى قاضي العقد، ليثبت أن التدخل رغم كونه مشروعاً في حد ذاته وملزماً له، قد أصابه بضرر يستوجب التعويض²، فإذا كانت القاعدة العامة في عقود القانون الخاص تقضي بأن العقد شريعة المتعاقدين؛ فتفرض على طرفي العقد التزامات محددة وثابتة لا يملك أي منهما تعديل العقد وفسخه إلا بإرادة طرفيه، فإن الأمر يختلف في العقود الإدارية؛ فالقاعدة العامة في هذه العقود ومنها عقود البوت هي مرونة التزامات المتعاقد مع الإدارة وإمكانية زيادتها أو إنقاصها بما يتفق وحسن سير المرفق العام وتحقيق المصلحة العامة، أي أن زيادة التزامات المتعاقد يجب أن تكون مرفقة بزيادة حقوقه كي يتمكن من تحقيق التوازن المالي للعقد الإداري، لأنه بدون توازن مالي لن تكون هناك استمرارية في تنفيذ العقد الإداري وبالتالي توقف المرفق العام عن أداء الوظيفة المرجوة منه³.

¹ دويب حسين صابر، مرجع سابق، 2010، ص 85.

² أحمد سلامة بدر، العقود الإدارية وعقود البوت BOT، مكتبة النهضة العربية، جمهورية مصر العربية، 2003، ص 218.

³ وضاح محمود الحمود، مرجع سابق، ص 163.

الفرع الثاني: الصورة البريطانية لتوزيع الخطر

ظهر هذا المبدأ الذي يقضي بأن يقع الخطر على عاتق الطرف الأكثر قدرة على التحكم فيه والسيطرة عليه¹، مع ضمان هيكل تعاقدى أمثل يحد من السلوك الانتهازي لأطراف المشروع²، بمناسبة رغبة حكومة مارجريت تاتشر بإنجلترا في إعلان برنامج المبادرة المالية الخاصة، حيث استعانت في إعداد هذا البرنامج بخبراء فرنسيين في إدارة المرافق العامة؛ الأمر الذي ساهم في انتقال أفكار ومبادئ العقد الإداري إلى إنجلترا إحدى دول القضاء الموحد*، الأمر الذي يمكن معه القول، من جهة أن الباقية العقدية لبرنامج المبادرة المالية الخاصة يمكن اعتبارها النسخة الإنجليزية لفكرة العقد الإداري الفرنسي، ومن جهة أخرى أن هذا المبدأ لا يمكن اعتباره سوى ترجمة النظريات التقليدية لتوازن العقد الإداري، وبفضل التجربة البريطانية للشراكة بين القطاع العام والخاص بصفة عامة وبفضل برنامج المبادرة المالية الخاصة على وجه الخصوص تحول توزيع المخاطر إلى ظاهرة عالمية³، لإشباع الحاجة إلى وجود آلية متكاملة للتوازن العقدي وذلك لتدارك أزمة عدم وجود آليات متكاملة للتوازن العقدي في دول القضاء الموحد⁴.

الفرع الثالث: المقارنة بينهما

إدارة المخاطر هي أداة لاقتسام المخاطر فيما بين أطراف نظام البوت ولكنها لا تؤمن تحقيق التوازن المالي التام لعقد الشراكة، ذلك أن هذه المنظومة تكون مصحوبة بالتوازي بجزمة من عقود التأمين؛ والتي لا يمكن لها أن تغطي بصفة تامة كافة أشكال المخاطر لصعوبة حصرها بصورة محددة مسبقاً، لذلك تبقى النظريات التقليدية لتوازن العقد الإداري بمثابة الضمانة الأخيرة لتفعيل وإكمال دورة إدارة المخاطر وذلك بإكمال أي نقص قد يطرأ على تحديد المخاطر الواردة بمصفوفة المخاطر، نتيجة استحالة تحديد وتقسيم كافة المخاطر المحتملة لأي عقد على سبيل الحصر مقدماً لحظة التوقيع عليه، كذلك يعد تطبيق هذه الدورة في دول القضاء المزوج**، بمثابة محاولة لتقنين النظريات التقليدية لتوازن العقد الإداري، وتدوينها في صورة شروط عقدية، ولكن تلك المحاولة لم يكتب لها الاكتمال نظراً لاتساع نطاق تلك النظريات بصورة يصعب معها تحديد كافة صور المخاطر المحتملة مقدماً على سبيل الحصر⁵.

¹ كاميليا صلاح الدين، مرجع سابق، ص 142.

² Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, Op.Cit, page 99.

* يسود هذا النظام في إنجلترا والولايات المتحدة الأمريكية وبعض الدول الأخرى، ومقتضاه أن تختص جهة قضائية واحدة بالنظر في جميع المنازعات التي تنشأ بين الأفراد أنفسهم أو بينهم وبين الإدارة أو بين الهيئات الإدارية نفسها.

³ كاميليا صلاح الدين، مرجع سابق، ص 141.

⁴ المرجع نفسه، ص 141.

** يقوم هذا النظام على أساس وجود جهتين قضائيتين مستقلتين، جهة القضاء العادي وتختص بالفصل في المنازعات التي تنشأ بين الأفراد أو بينهم وبين الإدارة عندما تتصرف كشخص من أشخاص القانون الخاص، ويطبق القضاء على هذا النزاع أحكام القانون الخاص. وجهة القضاء الإداري تختص بالفصل في المنازعات التي تنشأ بين الأفراد والإدارة عندما تظهر الأخيرة بصفتها صاحبة السلطة وتتمتع بامتيازات لا يتمتع بها الأفراد ويطبق القضاء الإداري على المنازعة قواعد القانون العام. وتعد فرنسا مهد القضاء الإداري ومنها انتشر هذا النظام في الكثير من الدول كبلجيكا واليونان، ومصر، والعراق، لما يتمتع به من خصائص مهمة، فالقضاء الإداري قضاء إنشائي يسهم في خلق قواعد القانون العام المتميزة عن القواعد العادية في ظل القانون الخاص والتي يمكن من خلالها تحقيق المصلحة العامة وحماية حقوق الأفراد وحررياتهم.

⁵ المرجع نفسه، ص 144.

الفرع الرابع: صورة نظام البوت في إدارة المخاطر

إذا كان استخدام العديد من الأشكال التنظيمية المختلفة ليس من شأنه أن يبدل أو يقلل أو يغير بشدة من أنماط المخاطرة المالية الكامنة في أي مشروع، فإن نمط مشروعات البوت له آثار ملموسة على كيفية توزيع المخاطر الاجمالية للمشروع المعني على كافة الأطراف المشاركة فيه، فمشروعات البوت تمنح القطاع الخاص القدرة على لعب جزء كبير من الدور الذي كانت الحكومات تضطلع به عادة في سبيل تنمية البنية التحتية للدول المختلفة، ولهذا فإنها تنطوي على درجة كبيرة من نقل المخاطر وتبعات المشروعات بوجه عام من القطاع العام إلى القطاع الخاص؛ بمعنى أن أطراف القطاع الخاص المختلفة ستحاول عمل كل ما في وسعها لتقليل أو تخفيف درجة المخاطرة المالية التي قد تتعرض لها في أي مشروع.

بالتالي ستكون أطراف القطاع الخاص الراعية لهذه المشروعات بحاجة مبدئية إلى اجراء تحليل دقيق للجدوى الاقتصادية للمشروع المعني، في ضوء المخاطر التي من المحتمل أن يشتمل عليها المشروع وطرق توزيعها على كافة الأطراف المشاركة، وذلك قبل أن تتقدم أطراف القطاع الخاص الراعية للمشروعات بأي عطاءات لمناقصات مشروعات البوت، كما أنها ستكون بحاجة إلى اعتماد طريقة مناسبة لتوزيع مخاطر المشروع على بقية الأطراف المشاركة فيه، فعلى سبيل المثال إذا كان رعاة المشروع لا يتمتعون بخبرة طويلة في مجال إدارة وتشغيل مشروعات البوت فذلك يعني درجة مخاطرة مرتفعة تتمثل في احتمال فشل المشروع بسبب قلة الخبرة، لذلك فإن أولئك الرعاة سيحاولون تدنية المخاطرة أو نقلها إلى أطراف أخرى، من خلال البحث على شركاء جدد ومنحهم نسبة من أرباح المشروع، أو التعاقد مع مقاولين من الباطن لأداء بعض المهام الخاصة بالمشروع نيابة عن الشركة مقابل الحصول على مبالغ سنوية محددة¹.

المطلب الثاني: نظريات التوازن المالي للعقد

يمكن تقسيم نظريات التوازن المالي للعقد إلى ثلاثة أقسام رئيسية هي:

الفرع الأول: نظرية الظروف الطارئة

نتطرق فيما يلي إلى تعريف هذه النظرية مع التنويه بأهم شروط تطبيقها:

1. تعريفها:

تعنى هذه النظرية بظروف طارئة تحدث أثناء تنفيذ العقد، لم يكن في الوسع توقعها وقت إبرامه، وخارجة عن إرادة المتعاقدين، وليست من صنعهما وترتب عليها ارهاق أحدهما في تنفيذ التزاماته، فإن الطرف المرهق يكون له الحق في مطالبة الطرف الآخر بتقديم المساعدة، وذلك بتعويضه عن الخسائر التي ألمت به من جراء هذه الحوادث²، فهي نظرية استحدثتها مجلس الدولة الفرنسي بعد الحرب العالمية الأولى وهو ما تضمنه حكمه الصادر في 30 مارس 1916م، في القضية التي رفعها الملتزم بتوريد الغاز لمدينة بوردو نتيجة ارتفاع غير متوقع في أسعار الفحم؛ حيث أشار

¹ سمير محمد عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص.ص 114-115.

² وضاح محمود الحمود، مرجع سابق، ص 165.

الحكم إلى أنه إذا طرأت بعد التعاقد ظروف لم تكن متوقعة من شأنها أن تزيد الأعباء الواقعة على عاتق الملتزم إلى حد الاخلال بتوازن العقد إخلالا ملحوظا، فالمعتاد أن يطالب الجهة الإدارية بتعويضه ولو جزئيا عن الخسائر الزائدة التي ترتبت على الظروف الطارئة والتي تفوق الحد المعقول، إلا أن ذلك لا يمنع من القول بأن الجذور الأولى لنظرية الظروف الطارئة ترجع للقانون الروماني الذي طبقها على عقود الايجار؛ حيث أجاز تخفيض وتعديل التزام المستأجر بدفع الأجرة خاصة في الحالات التي يصبح فيها تنفيذ هذا الالتزام مرهقا بسبب ظروف وحوادث استثنائية غير متوقعة¹.

2. شروط تطبيقها:

يرتبط تطبيق هذه النظرية بالشروط التالية:

- يجب أن يكون الحدث الذي أدى إلى صعوبات في تنفيذ العقد غير متوقع وغير عادي، مثل الحروب، الأزمات النقدية، الأزمات الاقتصادية الشديدة، إلا أنه لا يمكن طلب تعويض إذا أصبح تنفيذ العقد باهظا نتيجة ارتفاع في الرسوم الضريبية مثلا؛
- يجب أن يكون الحدث مستقلا عن إرادة الطرفين فإذا كان للطرف علاقة بالمتعاقد فإن النظرية لا تطبق، وينبغي عليه أن يتحمل نتائج أخطائه الخاصة؛
- أن يؤدي الظرف الطارئ إلى اضطراب التوازن المالي للعقد، وهذا الشرط يعني أن يترتب على تنفيذ المتعاقد لالتزاماته خسارة فادحة تتجاوز المألوف، وفي حالة الاختلاف على مدى جسامه الأضرار بين الإدارة والمتعاقد فإن الأمر في تقدير مداه يرجع لقاضي الموضوع.

إذا توفرت الشروط السابقة وجب تطبيق النظرية مما يترتب عليه استمرار المتعاقد في تنفيذ العقد مقابل تعويض الإدارة له عند حدوث هذه الظروف، وتعويضها لا يكون شاملا للخسارة بكاملها وإنما الجزء الأكبر منها، ويتحمل المتعاقد الجزء الباقي وأحيانا بالإضافة إلى التعويض تقوم الإدارة بالتخفيف من الشروط التي ترهق المتعاقد بما يتلاءم مع هذه الظروف الاستثنائية².

الفرع الثاني: نظرية فعل الأمير

نستعرض فيما يلي تعريف هذه النظرية مع التركيز على أهم شروط تطبيقها:

1. تعريفها:

هو عمل يصدر من سلطة عامة دون خطأ من جانبها ينتج عنه زيادة الأعباء المالية على المتعاقد مع الإدارة، ويؤدي إلى التزام الإدارة المتعاقدة بتعويض المتعاقد المتضرر عن كافة الأضرار التي تلحق به من جراء ذلك، بما يعيد التوازن المالي للعقد³، وعليه يطلق مفهوم نظرية فعل الأمير على كل تصرف مشروع صادر من السلطة العامة المتعاقدة ويكون من شأنه أن يجعل تنفيذ التزام المتعاقد أكثر صعوبة، ومثال ذلك صدور لوائح تنظيمية جديدة أو مالية أو

¹ أحمد سلامة بدر، مرجع سابق، ص 218.

² وضاح محمود الحمود، مرجع سابق، ص 170-171.

³ المرجع نفسه، ص 174.

قوانين عمالية من شأنها إضافة أعباء على المتعاقد أو عندما تقوم الإدارة بتعديل شروط العقد بإرادتها المنفردة مما يثقل كاهله، فنظرية عمل الأمير تختص بالإجراءات أو الأعمال المشروعة التي تتخذها الإدارة المتعاقدة ويكون من شأنها أن تجعل تنفيذ العقد مرهقا، لذا يحق للمتعاقد طبقا لهذه النظرية إذا توفرت فيه شروط المطالبة بالتعويض الكامل عما لحق به من خسارة وما فاتته من كسب بسبب هذه الإجراءات¹، وإذا كانت نظرية الظروف الطارئة تعيد التوازن المالي للعقد نظرا لما يؤدي إليه الظرف الطارئ من قلب اقتصاديات العقد وإلحاق الأضرار بالمتعاقد تتمثل في الخسارة الفادحة، إلا أن ما يميز نظرية الظروف الطارئة أن سبب تطبيقها رغم تنوعه يخرج عن عمل الجهة الإدارية المتعاقدة في العقد، وعلى العكس من ذلك فإن نظرية عمل الأمير تشير إلى أن عرقلة التنفيذ إنما ترجع لتدخل السلطة العامة باتخاذ إجراءات أيا كانت طبيعتها فالسبب لا يرجع إلى مصدر أجنبي عن العقد، ويرى البعض أن عمل الأمير هو كل اجراء تتخذه السلطات العامة من شأنه أن يزيد من الأعباء المالية للمتعاقد مع الإدارة أو في الالتزامات التي ينص عليها العقد مما يطلق عليه بصفة عامة المخاطر الإدارية².

2. شروطها:

من شروط تطبيق هذه النظرية أن يكون العقد إداريا؛ وأن يكون الفعل الضار صادرا من ذات جهة الإدارة المتعاقدة وليس من جهة إدارية أو سلطة عامة أخرى؛ وأن ينشأ عن هذا الفعل ضرر للمتعاقد بغض النظر عن مدى جسامته، حيث أن المسؤولية في نطاق نظرية فعل الأمير عقدية، فإنه ينبغي لتطبيقها أن يترتب على الاجراء الذي أصدرته الإدارة المتعاقدة ضرر فعلي للمتعاقد معها، دون أن يشترط في هذا الضرر درجة معينة من الجسامه، فقد يكون الضرر جسيما وقد يكون يسيرا إلا أنه يؤدي إلى الاخلال بالتوازن المالي للعقد، إضافة إلى مشروعية فعل الإدارة الذي ألحق الضرر بالمتعاقد، لأن الفعل إذا لم يكن مشروعا فتقوم مسؤولية الإدارة على أساس الخطأ، بينما مسؤولية الإدارة في نظرية فعل الأمير هي مسؤولية بلا خطأ³.

الفرع الثالث: نظرية الصعوبات المادية غير المتوقعة

نطرح فيما يلي تعريف هذه النظرية مع تعداد أهم شروط تطبيقها:

1. تعريفها:

هي الصعوبات التي تظهر أثناء تنفيذ العقد بحيث تكون ذات طابع استثنائي لم يتوقعه المتعاقدان أثناء ابرام العقد ويكون من نتيجتها جعل التنفيذ أكثر تكلفة⁴؛ فلا يشترط أن تؤدي هذه الصعوبات إلى جعل تنفيذ المتعاقد لالتزامه مستحيلا، بل يكفي أن تؤدي إلى جعل هذا التنفيذ مرهقا له ومكلفا بصورة لم يتوقعها عند ابرام العقد، ومما ينتج عنه حقه في التعويض تعويضا كاملا يغطي جميع الأضرار التي أصابته⁵، ومثلها الصعوبة الخاصة بطبيعة الأرض الجيولوجية التي تعاقد الأطراف على أساس إقامة المشروع أو المرفق عليها، ونظرا للطبيعة المادية لهذه الصعوبات

¹ وضاح محمود الحمود، مرجع سابق، ص 175.

² أحمد سلامة بدر، مرجع سابق، ص.ص 242-243.

³ وضاح محمود الحمود، مرجع سابق، ص.ص 178-179.

⁴ أحمد سلامة بدر، مرجع سابق، ص 258.

⁵ وضاح محمود الحمود، مرجع سابق، ص 180.

فهي لا تجد تطبيقها إلا في حالة تنفيذ عقود الأشغال العامة، فهي غير قابلة للتطبيق في مشروعات البوت إلا استثناء في حالة اسهام الدولة برأس مال المشروع، لأن القاعدة العامة في هذه العقود هو أن يتحمل المستثمر مخاطر ومخاطر المشروع ونتائج مخاطره¹.

2. شروطها:

يشترط في تطبيق هذه النظرية أن تكون الصعوبات خارجة ومستقلة عن إرادة المتعاقدين ولم تنشأ بسبب خطأ أي منهما، فيجب أن تكون غير متوقعة وقت إبرام العقد إضافة إلى أنه يجب أن تكون الصعوبات ذات طابع مادي استثنائي غير مألوف، فهي صعوبات متعلقة في أغلب الحالات بطبيعة الأرض، أما الشرط الأخير فهو أن يكون من شأن هذه الصعوبات أن تلحق أضراراً بالمتعاقدين وأن تخل باقتصاديات العقد وأن تزيد من أعباءه المالية، ومن ثم يمكننا القول بأن النظرية لا تطبق بشكل تلقائي بمجرد اعتراض تنفيذ العقد الإداري صعوبة مادية استثنائية غير متوقعة؛ بل يجب أن يتولد عن تلك الصعوبة ضرر، فإذا استطاع المتعاقد التغلب على الصعوبة المادية التي واجهته دون تكاليف إضافية فلا مجال لتطبيق هذه النظرية².

الفرع الرابع: المقارنة بين النظريات

تقوم نظريات التوازن العقدي الثلاث على أساس مسؤولية الإدارة بلا خطأ، إضافة إلى أنه يشترط في هذه النظريات أن يكون الحدث الذي أدى إلى الإخلال بالتوازن المالي وتترتب عليه مسؤولية الإدارة غير متوقع، وألحق ضرراً وخسارة للمتعاقدين، كذلك مجال النظريات الثلاث هو العقود الإدارية³، فهي تتمتع بالقدرة على احتواء العديد من الأحداث والوقائع التي لم تكن محل اعتبار من قبل المتعاقدين لحظة توقيع عقد الشراكة⁴.

أما فيما يخص الاختلافات، فلقد رجح الفقه نظرية فعل الأمير إلى المخاطر الإدارية، ونظرية الظروف الطارئة إلى فكرة المخاطر الاقتصادية ونظرية الصعوبات المادية غير المتوقعة إلى الظواهر الطبيعية، كما يلاحظ أيضاً في نظرية فعل الأمير أن الاجراء صدر من جهة الإدارة المتعاقدة، أو من سلطة أخرى قد يؤدي إلى تعديل مباشر للعقد، أو تعديل غير مباشر ولهذا أثر كبير في حالة الحكم بالتعويض، بينما في حالة نظرية الظروف الطارئة فإن الحدث الطارئ يؤثر على العقد تأثيراً مباشراً فدائماً يجعل تنفيذ الالتزام مرهقاً وأكثر كلفة، وكذلك من شروط تطبيق نظرية فعل الأمير والصعوبات المادية أن يلحق بالمتعاقدين أي ضرر فلا يشترط في الضرر الذي يبرر تطبيق النظريتين أي قدر من الجسامة، أما نظرية الظروف الطارئة فيتعين أن يصل الضرر إلى درجة إرهاق المتعاقد ويؤدي إلى قلب اقتصاديات العقد⁵؛ إضافة إلى هذا، يستحق المتعاقد مع الإدارة في نظرية فعل الأمير أو الصعوبات المادية غير المتوقعة تعويضاً

¹ وضاح محمود الحمود، مرجع سابق، ص 181.

² المرجع نفسه، ص 181-182.

³ المرجع نفسه، ص 184.

⁴ كاميليا صلاح الدين، مرجع سابق، ص 145.

⁵ وضاح محمود الحمود، مرجع سابق، ص 184-185.

كاملا يغطي جميع الأضرار التي تلحق بالمتعاقد، بينما يستحق في نظرية الظروف الطارئة تعويضا يكون جزئيا وهو مؤقت لمساعدة المتعاقد على تنفيذ التزاماته حتى لا يضطر إلى التوقف¹.

من خلال تحليل ما سبق، من الممكن أن نستشف أن الدولة في إطار نظام البوت سوف تدخل في علاقات متشابهة مع القطاع الخاص، عند تطبيق هذه النظريات، التي على الرغم من تركيزها على الجانب القانوني المتواجد في منظومة نظريات توازن العقد الإداري فرنسي المنشأ، إلا أنها تمس بالدرجة الأولى الجانب المالي للمشروع، فالقانون والمال هما وجهان لعملة واحدة، نظرا لأن القطاع الخاص سوف يكون محمي من جملة من المخاطر، فالدولة ستعوضه عن المخاطر الاقتصادية، والإدارية والظواهر الطبيعية بموجب نظريات الظروف الطارئة، وفعل الأمير والصعوبات المادية غير المتوقعة، على الترتيب.

المطلب الثالث: دورة إدارة المخاطر

إدارة المخاطر هي عملية تتكون من مراحل محددة ومتتابعة تعنى باتخاذ القرار الأمثل في إطار توفر المعلومة الدقيقة عن المخاطر من منظور أقرب إلى الاستفادة من الفرص منه إلى تجنب الخسائر²، بهدف مجابهة الخطر بأحسن الوسائل وأقل التكاليف عن طريق اكتشافه، تحليله، قياسه وتحديد وسائل مجابهته ثم اختيار أنسبها تحقيقا للهدف المطلوب³، فللحصول على مشروع ناجح لابد من الاعتماد على آلية فعالة لتوزيع المخاطر مقارنة بالتكاليف، تؤدي دورها إلى اعداد وثائق المشروع على وجه دقيق من الأمثلية فيما يخص الواجبات والالتزامات الخاصة بكل طرف من أطراف المشروع، لهذا تحرص البنوك على هذه العملية⁴؛ التي من شأنها ضمان استرداد الأموال المقرضة في الآجال والمستويات المحددة عند التعاقد.

الفرع الأول: مرحلة تشخيص المخاطر

تتأسس مرحلة تشخيص المخاطر على آليتين أساسيتين هما تعريف المخاطر ثم تحليلها وتقييمها، فهي تتلخص فيما يلي:

1. تعريف المخاطر:

هي الخطوة الأولى لإدارة المخاطر أين يتم التعرف على المخاطر المرتبطة بالمشروع خلال جلسة لعصف الذهن وتداول الرؤى المبتكرة، وتبادل الأفكار بين أصحاب المصلحة وشركة المشروع، والذين يجتمعون سويا للتشاور والتحاوور حول المخاطر المحتملة⁵، وبمحت الأثار المترتبة على حدوثها؛ من تمديد للأطر الزمنية المرتبطة بالمشروع أو تأخره وزيادة تكلفته، ناهيك عن انخفاض جودة مخرجاته⁶.

¹ وضاح محمود الحمود، مرجع سابق، ص 185.

² Henri Georges Minyem, *De l'ingénierie d'affaires au management de projet*, Groupe Eyrolles, France, 2007, page 202.

³ محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص 194.

⁴ Jeffrey delmon, *Op.Cit*, page 65.

⁵ ليث عبد الله القهيوي، بلال محمود الوادي، مرجع سابق، ص 131.

⁶ المرجع نفسه، ص 62.

2. تحليل وتقييم المخاطر:

تكمن هذه المرحلة في دراسة المواطن الكامنة التي من شأنها التأثير سلبا على تحقيق أهداف المشروع، بشكل يفسر الخطر كظاهرة محددة التداعيات ومعروفة الحلول¹، فمصدرها هو التقارير المقترحة من طرف المتخصصين في الهيئات المالية الدولية مثل المنشورات المتعلقة بمخاطر الدول ووكالات التنقيط والتصنيف الائتماني²، حيث يتم تحليل المخاطر في ضوء ما يلي:

- إمكانية الحدوث: يجب أولا تقييم إمكانية حدوث المخاطرة ووضع درجات لحدوثها، بين منخفضة متوسطة ومرتفعة؛
- خطورة الأثر إذا حدثت: فهي عواقب أثر حدوث المخاطرة ووضع درجات لتلك الخطورة، أيضا بين منخفضة، متوسطة وعالية كذلك.

باستخدام تلك الدرجات الخاصة بالاحتمال والخطورة يمكن تحديد الدرجة الحالية لكل مخاطرة والتي توفر مقياس لمدى تعرض المشروع للمخاطرة عند وقت التقييم، والنتيجة ستكون جدول لتقييم المخاطر. لهذا فإن التحليل السليم للمخاطر يساعد المسير على اتخاذ قرارات مبنية على معلومات عن المشروع حول المضي قدما في الشراكة أم لا، فيجب أن تدرس هذه العملية ما يلي³:

- ما هي المخاطر التي ستحول إلى الشريك الخاص، والمخاطر التي يجب أن تبقى مع الحكومة والسبب الذي يجعل الحكومة هي أفضل طرف في التعامل معها؛
- مخاطر الانتقال سواء في بداية المشروع أو عند تسليم المسؤوليات عن تقديم الخدمة؛
- يجب تحديد حجم المخاطر والتعبير عن آثارها ماليا، ويستخدم تقييم المخاطر بعد ذلك في دراسة الجدوى، كما أن التقييم يساعد الجهة الحكومية على وضع استراتيجية نظامية لإدارة المخاطر قبل التفاوض مع شركة المشروع لتوزيعها.

أما من الناحية التقنية، فتوجد العديد من وسائل تقييم الخطر، فالأكثر استعمالا هي تحاليل الأثر الكيفي والأساليب الإحصائية الكمية للتقييم كالتوزيعات والمقاربة بالمحاكاة وطريقة مونتي كارلو، وفي حالة اكتشاف الخطر تجرى مجموعة من الإجراءات الاحترازية التي من شأنها تصحيح مسار الخطر بناء على هذه النماذج⁴.

الفرع الثاني: مرحلة تخفيف آثار المخاطر

ينطوي ذلك على اسناد المخاطرة إلى طرف آخر بتكلفة أقل؛ وتتم تجزئة المخاطرة وتقسيمها إلى سلسلة من الأنشطة حيث يتم إدارة كل نشاط على حده من قبل طرف واحد، وعليه يكون كل طرف مسؤول عن جانب محدد يمثل مجال اختصاصه الذي يتمتع فيه بالخبرة وبذلك تدار المخاطرة ويتم تخفيف تداعيتها بطريقة جماعية⁵، عن

¹ Henri Georges Minyen, *Op.cit*, page 202.

² Paul lignières, *Op.Cit*, page 254.

³ ليث عبد الله القهوي، بلال محمود الوادي، مرجع سابق، ص.ص 56-62.

⁴ Henri Georges Minyen, *Op.cit*, page 203.

⁵ ليث عبد الله القهوي، بلال محمود الوادي، مرجع سابق، ص.142.

طريق تجنب الخطر بطريقة جذرية، التخفيف من إمكانية وأثر حدوثه، تقاسمه مع طرف آخر، تشكيل مؤنة محاسبية للخطر أو التأمين منه¹.

1. تحويل المخاطر بين أطراف المشروع:

إن احتمال وقوع الخطر يعتمد بدرجة كبيرة على الطرف الذي يقوم بإدارة المخاطرة، وعليه فإن تحديد المسؤولية عنها يتم على الوجه الأمثل عند اسنادها إلى الطرف الأقدر على إدارتها، وتقليص آثارها إن وقعت، لذا فإن إمكانية حدوث المخاطرة تقل في مثل هذه الأوضاع ولكن هذا لا يعني أنها لن تقع، لذلك فالطرف الأكثر إلماماً بتفاصيل المشروع وخصائصه وخطاباته سيكون حتماً في وضع أفضل يمكنه من التعامل مع الوضع في حالة وقوع المخاطرة، ومنه فإن قرار اسناد الخطر إلى أحد الأطراف متوقف على تكلفة تصدي شركة المشروع للخطر، وما إذا كان من المعقول أن تتم تغطية تلك التكلفة من قبل الدولة من جهة، والتكلفة التي سوف تتكبدها في حالة ابقائها على المخاطرة في محافظتها، ومدى قدرتها على تخفيف الآثار المترتبة عليها إذا وقعت بالفعل من جهة أخرى؛ بحيث يخضع هذا الافتراض إلى مجموعة من الإجراءات هي²:

- اجراء الأبحاث والدراسات المكثفة حول مختلف جوانب المشروع قبل طرحه للمناقصة؛
- إجراءات طرح المناقصات وتقييمها وفقاً للممارسات المثلى وأفضل التجارب مما يساعد الجهات الحكومية على اختيار أفضل شريك من القطاع الخاص، بحيث يكون الأنسب لمشروع الشراكة وخدمة المصالح العامة على الوجه الأمثل؛
- اعداد مخطط طوارئ لمعالجة الأوضاع في حالة انقطاع الخدمة أو تدني مستواها أو تردي أسلوب تقديمها، وتظل الجهة الحكومية هي المسؤولة في نهاية المطاف أمام الجمهور عن النهوض بأعباء تقديم الخدمات.

2. تحويل المخاطر إلى شركات التأمين:

مهما اجتهدت كل من الدولة وشركة المشروع في توزيع مخاطرها التي يمكن أن تواجهها في مراحل انشاء المشروع وتشغيله على الأطراف المعنية معها، فإنها لا تستطيع التخلص منها جميعاً لذا من الناحية العملية ينبغي عليها أن تأخذ بأساليب ترحيل المخاطر إلى جهات متخصصة والمتمثلة في شركات التأمين وأنواعها كثيرة منها³: التأمين البحري ضد مخاطر شحن التجهيزات ومستلزمات الاستغلال من الخارج، التأمين ضد المخاطر البيئية والكوارث الطبيعية التي تنشأ من الزلازل والبراكين والأعاصير، التأمين ضد التأخير في تنفيذ المشروعات لتجنب الشروط الجزائية والتأمين ضد انخفاض الأرباح وتحقق الخسائر.

¹ Henri Georges Minyen, *Op.cit*, page 206.

² ليث عبد الله القهيوي، بلال محمود الوادي، مرجع سابق، ص.ص 129-143.

³ محمد بن جواد الخرس، مرجع سابق، ص199.

الفرع الثالث: مرحلة تصحيح المخاطر

بعد اتخاذ الإجراءات المتعلقة بتوزيع الخطر، تأتي الآن مرحلة جديدة هي أقرب إلى الاحتراز منها إلى إدارة الخطر، من خلالها سنتعرف على متابعة ومراقبة الخطر ثم اعداد مصفوفة كلية تلخص مخاطر نظام البوت بصفة عامة.

1. متابعة المخاطر ومراجعتها:

تبدأ مرحلة متابعة المخاطر ومراجعتها بعد توقيع العقود وينبغي اعداد خطط تشتمل على ما يلي¹:

- المخاطر التي يتم تحديدها والتعرف عليها؛
- طريقة وخطوات تخفيف المخاطر؛
- المسؤولية عن إدارة المخاطر ومراجعتها؛
- المخاطر الرئيسية التي تتطلب عناية خاصة وبصفة خاصة إذا لم يكن الطرف المسؤول مجهزا تجهيزا كاملا يمكنه من التصدي للمخاطر.

وتهدف هذه المرحلة إلى ما يلي:

- التعرف على مدى فعالية أسلوب تخفيف المخاطر؛
- توفر الموارد اللازمة لمعالجة المخاطر والآثار المترتبة عليها في حالة وقوعها؛
- تحديد المخاطر الجديدة التي يتعين تقييمها والاستمرار في عملية إدارة المخاطر؛
- اعداد مخطط توضيحي للمخاطر بحيث يعكس بدقة مستوى التهديد بصفة أكثر شمولية.

2. مصفوفة المخاطر:

هي جدول يبين قائمة المخاطر المحتملة لمشروع ما والتي يتم بمقتضاها تقسيم تلك المخاطر على كل من شريكي المشروع²، فهي تسمح بتقييم آثار المخاطر وفهم تفاعلها³، عن طريق تصميم نموذج موحد لرؤية الصورة الكاملة للمخاطرة⁴، فالجدير بالذكر هو أن هذه الوثيقة تعد خلال عمليات دراسة الجدوى لتستعمل بعد ذلك في المفاوضات عن طريق ربط كل عقد قانوني بين أطراف التعاقد في نظام البوت مع الخطر الملائم له⁵، وتشتمل المصفوفة على ما يلي⁶:

- فئة المخاطرة؛
- وصف المخاطرة؛
- عواقب وأثر حدوث المخاطر؛

¹ ليث عبد الله القهيوي، بلال محمود الوادي، مرجع سابق، ص 144.

² كاميليا صلاح الدين، مرجع سابق، ص 143.

³ Jeffrey delmon, *Op.Cit*, page 77.

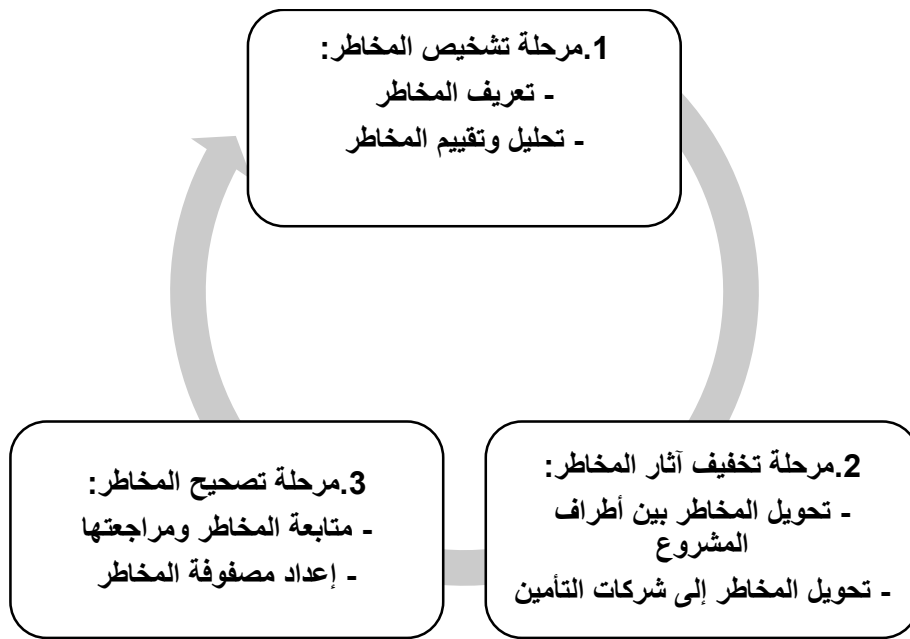
⁴ ليث عبد الله القهيوي، بلال محمود الوادي، مرجع سابق، ص 61.

⁵ Paul lignières, *Op.Cit*, page 254.

⁶ ليث عبد الله القهيوي، بلال محمود الوادي، مرجع سابق، ص 61-62.

- طريقة وخطوات امتصاص المخاطرة؛
 - الطرف الواقعة عليه المخاطرة؛
 - لمحة عن المخاطر؛ فبمجرد تعريف المخاطر يجب اجراء تحليل عنها لتحديد أثرها على المشروع بالإضافة الى إمكانية حدوث كل نوع من أنواع المخاطر التي تم تحديدها.
- ومنه فإن هذه العملية ستتوج في نهاية الأمر بالتعرف على المخاطر التي ستديرها الدولة دون غيرها، وأخرى تقسم بين الطرفين حيث يتم التفاوض عليها بموجب عقد الشراكة لاقتسام أعباء هذه المخاطر عملاً بمبدأ العدالة في إدارة المخاطر¹، لهذا يتجلى لنا الطابع الدوري الذي يرتبط بإدارة المخاطر، فعند نهاية المرحلة الثالثة المرتبطة بتصحيح الخطر، نعود إلى المرحلة الأولى التي تشخص الخطر نظراً لظهور مخاطر جديدة من الواجب أخذها بعين الاعتبار، والشكل التالي يلخص هذه المنظومة من الإجراءات.

الشكل رقم (2-6): دورة إدارة المخاطر



المصدر: من إعداد الباحث بناء على ما سبق

المطلب الرابع: توزيع الخطر وتعارض المصالح

على الرغم من دقة النظريات السابقة من حيث ضمان الأمثلية في توزيع المخاطر بين أطراف التعاقد بما يعزز فرص نجاح مشروعات البوت من الناحية النظرية، فإن تطبيقها على أرض الواقع يجعلها تصطدم بمجموعة من العقبات المرتبطة أساساً بالسلوك البشري في إدارة المشروعات، فكل من الدولة والقطاع الخاص يرتبطان بالإنسان في التسيير، الأمر الذي ينتج نوعاً من السلوك الانتهازي وتعارضاً في المصالح، من وجهات نظر متعددة من الممكن حصرها في الأربع نقاط الآتية:

¹ كاميليا صلاح الدين، مرجع سابق، ص 144.

الفرع الأول: اختلاف النظرة إلى المخاطرة

كما أشرنا سابقا فإن المخاطرة هي احتمال وقوع حدث قد يؤدي إلى جعل الظروف الحقيقية المحاطة بالمشروع تختلف عن تلك المرجوة منه والمبنية على توقعات العوائد والتكاليف، لذلك فإن علاقة الشراكة الناجحة يجب أن تكون قائمة على توزيع دقيق للمخاطر بين الأطراف المتدخلة في المشروع¹، والجدير بالذكر في هذا الإطار هو أن كل طرف من الأطراف المشاركة في المشروع ينظر إلى وجه المخاطرة فيه بشكل مختلف عن بقية الأطراف الأخرى؛ فشركة المقاولات ستكون أكثر ثقة من الدولة في قدرتها على منع ارتفاع تكاليف الانشاء ولكنها لن تكون واثقة بنفس هذه الدرجة في قدرة الدولة على تحجيم مخاطر التقلبات السياسية من جهة؛ واختلاف درجة تأثير الأطراف المشاركة في المشروع بحدوث الخطر من طرف لآخر من جهة أخرى؛ مثل ارتفاع تكاليف انشاء المشروع بشكل مفاجئ الذي قد يضر بشركة المقاولات المنفذة للمشروع ولكنه لن يلحق إلا ضررا طفيفا بالأطراف المقرضة أو الدائنة لهذه الشركة²، لهذا فلا يجب أن تكون شركة المشروع الطرف الذي تلقى على عاتقه المخاطر التي لا تريد تحملها الدولة أو باقي أطراف المشروع، فيجب توفر إرادة قوية من طرف المتعاملين في المشروع لتقاسم المخاطر³، فالمخاطر المتعلقة بتغيير السياسات مثلا تتحملها الدولة والمخاطر المتعلقة بتغيير الأسعار يتحملها القطاع الخاص، بالنظر إلى عامل التكلفة فكل الأطراف من مصلحتها تخفيض التكاليف الكلية للمشروع⁴.

الفرع الثاني: اللجوء إلى استعمال علاقات القوى

تعتبر إدارة المخاطر المبنية على الأمثلة الاجراء الطبيعي والهدف المنشود لكل مشروع، لكن الواقع غير ذلك بحيث قد يوزع الخطر على حسب علاقات القوة التجارية وقدرة كل طرف على التفاوض، فالطرف الأقوى يحول للطرف الأضعف الخطر الذي لا يريد تحمله، وهذا السيناريو لا يمثل بالطبع إدارة المخاطر المثلى، فتحويل معظم المخاطر لشركة المشروع يجعل المشروع مكلف وغير مستقر من جهة، وتحويل القليل منها ينتج عنه نقص في موارد الدولة من جهة أخرى، لهذا فمن الصعب جدا الوصول إلى النقطة المثلى أين تتعاضد منافع كلا الطرفين من حيث توزيع المخاطر، وفي غالبية المشروعات الممولة بطريقة اتفاقية تحول مجموعة من المخاطر مثل خطر السوق والخطر السياسي من الدولة إلى شركة المشروع، على أساس الدور الذي تلعبه في المشروع، بالمقابل تحصل هذه الأخيرة على مستويات عالية من المردودية التي تهم بالدرجة الأولى المقرضين، في نفس الوقت تطلب هذه الجهة من شركة المشروع تحويل ما يمكن تحويله من المخاطر إلى أطراف التعاقد الأخرى كشركات الانشاء أو الاستغلال⁵، في إطار مبدأ العودة إلى الوراء "back to back"⁶، لكنه من المستحيل التحلي عن هذه المخاطر بصفة كلية⁷.

¹ ليث عبد الله القهوي، بلال محمود الوادي، مرجع سابق، ص 61.

² سمير محمد عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص 173.

³ Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, Op.Cit, page 84.

⁴ Paul lignières, Op.Cit, page 253.

⁵ Jeffrey delmon, Op.Cit, p.p 66-67.

⁶ Michel Lyonnet du Moutier, Op.Cit, page 86.

⁷ Jeffrey delmon, Op.Cit, page 67.

الفرع الثالث: استعارة الخيمة

من الممكن تشبيه مشروع البوت بالخيمة التي تحتوي على مجموعة من الأعمدة هي المتدخلون في النظام، وتربطهم حبال تمثل العلاقات التعاقدية فيه، فلكي تصمد هذه الخيمة يجب ضبط الشدة على الحبال بشكل يسمح بالتوزيع الدقيق للجهد المبذول من طرف كل عمود، لضمان توازن العلاقات في المشروع والوصول لتوزيع المخاطر بشكل يعظم الأمثلة بينهم، فإذا كان التركيب المالي والقانوني للمشروع غير سليم فهذا قد يؤدي إلى فقدان توازن الخيمة؛ ويشكل خطورة على المشروع في حد ذاته مما يعيقه عن انتاج الخدمات التي وجد لأجلها، ومنه فالتوزيع العادل للمخاطر بين أطراف المشروع يعكس واقعا ذو وجهين، الأول يتمثل في أن أعمدة المشروع المتمثلة في أطرافه تمتلك الملاءة المالية والكفاءة التقنية التي تمكنها من الوفاء بالتزاماتها، والثاني هو صلابة هيكل المشروع الذي يربط بين تلك الأطراف، ومنه فمعنى الخيمة في مشروعات البوت يمثل حجر زاوية النظام بأكمله¹.

الفرع الرابع: نظرية الوكالة

تحلل نظرية الوكالة تكاليف الوكالة الناجمة عن تعارض المصالح بين أطراف المشروع، فالدولة تتمتع بسلوك القوة العمومية ذات العقلانية المالية والقطاع الخاص يبحث عن المردودية المالية على الأقل في الأجل الطويل، كذلك من مصلحة شركة المشروع انتهاء الأشغال في أقرب وقت ممكن للحصول على التدفقات النقدية اللازمة لسداد أقساط البنوك، بينما شركات الانشاء من مصلحتها إطالة مرحلة الانشاء قدر الإمكان لرفع دخلها من المشروع قبل تشغيله، لهذا تتجلى تكاليف الوكالة في مراقبة شركة المشروع من طرف الدولة، إضافة إلى الفارق بين الربح الذي يحصل عليه المساهم وذلك الذي كان من الممكن الحصول عليه في حال تعظيم منفعة شركة المشروع، عن طريق اختيار شكل تعاقدى معين من جهة²، وإمكانية إعطاء ضمانات للمساهمين من طرف شركة المشروع تعكس حسن ادارتها للمشروع كتوزيع أرباح أكبر من تلك التي تبرر الإدارة العادية للمشروع من جهة أخرى³.

الفرع الخامس: موقفنا من تعارض المصالح في نظام البوت

من خلال المقاربات الأربع السابقة نستنتج أن ارتباط مشروعات البوت بالإنسان في التسيير، من شأنه القاء الضوء على سلوكه الانتهازي واستعماله لعلاقات القوى، ناهيك عن إضفاء نوع من تعارض المصالح في المشروع الناجم بالدرجة الأولى عن اختلاف الرؤى بين الأطراف في المشروع، فهي سلوكيات مشروعة جزئيا من الممكن أن تؤدي إلى انهيار المشروع كليا، فكل سوف يبرر موقفه في توزيع الخطر من وجهة نظره الخاصة، لهذا السبب يتجلى دور شركة المشروع في نظام البوت في الطرف الذي من واجبه الحفاظ على التوازنات الكبرى فيه، عن طريق الامتثال لمبادئ إدارة الخطر، في مرحلة أولى مع الدولة من أجل الحصول على مجموعة مقبولة من المخاطر التي يمكن التعامل معها، وإبقاء مجموعة أخرى في محفظة الدولة وتكون هذه النوعية من المخاطر غير القابلة للتسيير من طرف القطاع

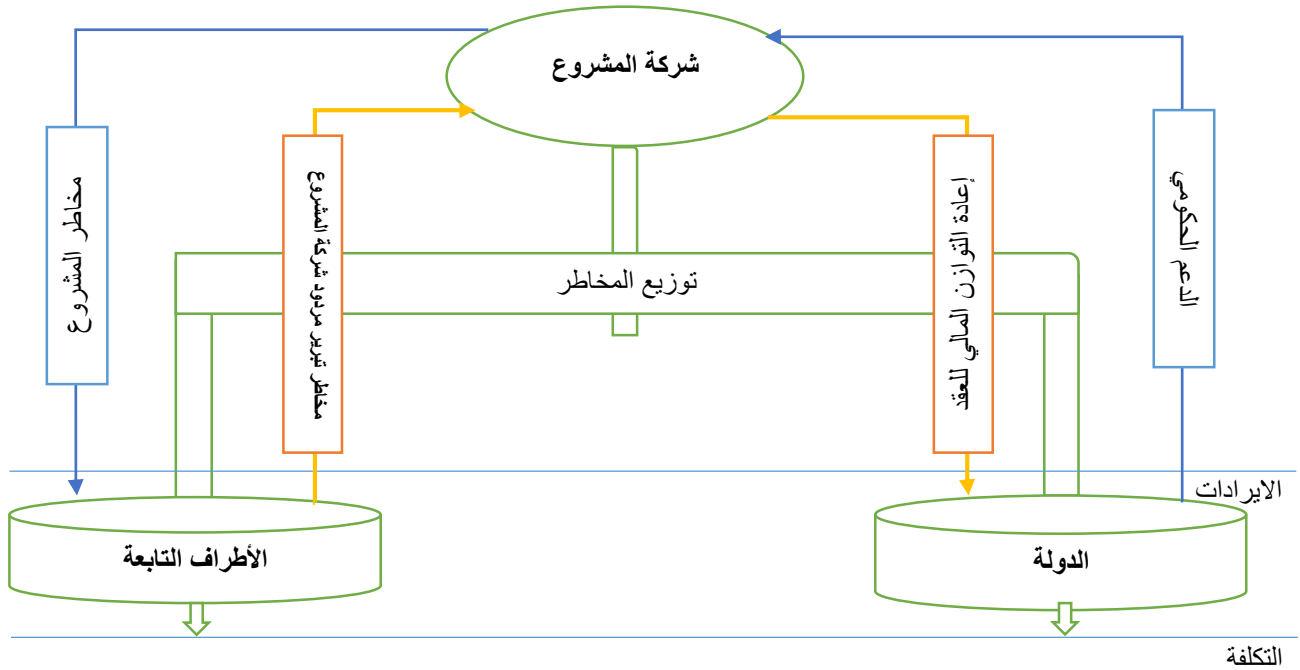
¹ Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, Op.Cit, page 19.

² Michel Lyonnet du Moutier, *Financement sur projet : élaboration d'un test de la théorie positive de l'agence*, revue finance contrôle stratégie – volume 7, n° 3, France, septembre 2004, p.p 149-150.

³ Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, Op.Cit, page 89.

الخاص، وفي مرحلة ثانية من خلال تفعيل مبدأ العودة إلى الوراء الذي يقضى بتحويل المخاطر إلى أطراف القطاع الخاص في حد ذاتها، بشكل يتناسب مع إمكانيات وتخصصات كل طرف، فلا يهم تطبيق نظريات توازن العقد الإداري الفرنسية المنشأ، أو دورة إدارة المخاطر البريطانية المنشأ، ولكن ينبغي إضفاء توازن للخيمة التي تضم كل أطراف المشروع بما يحقق الأمثلية بينها، من حيث تخفيض التكاليف وتعظيم المنفعة، مما سينتج مشروعاً ذا مردودية عالية تمكن شركة المشروع من سداد أقساط القروض التي منحت لها بمناسبة تنفيذها للمشروع، ولعل الشكل التالي يلخص هذا التصور:

الشكل رقم (2-7): ميزان توزيع المخاطر



المصدر: من إعداد الباحث بناء على ما سبق

المبحث الثالث: دراسة جدوى مشروعات البوت

تدرس مردودية مشروعات البوت من طرف القطاع الخاص على مرحلتين، الأولى تعنى بالتقييم الاقتصادي للمشروع والثانية بالتقييم المالي له، ففي البداية تتم دراسة الجدوى الاقتصادية دون ادخال أي متغير مالي من شأنه التأثير على عملية اتخاذ القرار، بعدها يتم تحديد مصادر التمويل وتكاليفها على حسب معايير ومواصفات المشروع¹، ثم يلي هذين التحليلين دراسة الجدوى الحكومية أو كما يسميها البعض التحليل الاجتماعي؛ الذي تقوم به الدولة من أجل معرفة آثار المشروع غير المباشرة على المجتمع بصفة عامة، وفي هذا الصدد نشير إلى أن معظم المراجع تنظر إلى دراسات الجدوى على أنها أداة لقياس مردودية المشروع ومدى ربحيته، إلا أن دور هذا المؤشر قد يكون أوسع وأشمل من هذه المقاربة، فلو أمعنا النظر لوجدنا أن دراسة الجدوى في حد ذاتها هي دورة لإدارة المخاطر ولكن بأسلوب مختلف عن الطرق سابقة الذكر ومع أطراف مختلفة كذلك، فبعدما كانت أطراف إدارة المخاطر في المبحث الثاني هي الدولة، شركة المشروع والأطراف التابعة، تصبح في دراسة الجدوى: الدولة، شركة المشروع والجهات المقرضة أو البنوك.

المطلب الأول: دراسة الجدوى الاقتصادية

يتجسد النموذج الاقتصادي عند تحديد قيمة الاستثمارات وإيرادات وتكاليف الاستغلال، وما ينتج عنها من قوائم محاسبية ممثلة أساسا في الميزانية وجدول حسابات النتائج وكذا حسابات الخزينة، بعد هذا يأتي دور المسؤولين في تحليل هذه النتائج، فالهدف من هذا التحليل هو التحقق من جدوى المشروع والاستمرار فيه من وجهة النظر الاقتصادية البحتة²، أما نسب الجدوى الاقتصادية للمشروع فهي تتمثل فيما يلي:

الفرع الأول: مدة التحصيل

تحسب هذه النسبة المعبر عنها بعدد السنوات بالطريقة التالية³:

$$T = \frac{I}{R - C}$$

I = مجموع الاستثمارات؛

R = الإيرادات السنوية المتوسطة للاستغلال؛

C = التكاليف السنوية لمعدل الاستغلال، تكاليف التجديد والصيانة؛

(R - C) = معدل خزينية الاستغلال السنوية.

تعتبر هذه النسبة اجمالا على مردودية المشروع مع اجبارية الاحاطة الجيدة بنوع النشاط، فتكون مرتفعة في مشروع طريق مزدوج عن مشروع استغلال الثروات الطبيعية، ومن أهم سلبياتها استعمالها لمفهوم "معدل السنة"،

¹ David Corchia et Ivan Benichou, *Op.Cit*, page 27.

² *Ibid*, p.p 27-33.

³ Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, *Op.Cit*, page 266.

الأمر الذي يعتبر شديد الخطورة في حالة تذبذب الإيرادات والتكاليف خلال الزمن¹، فكلما كانت هذه النسبة منخفضة كان المشروع مجديا اقتصاديا، أكثر من هذا تعكس القيمة العالية لها الحاجة إلى قرض ذا مدى طويل².

الفرع الثاني: معدل المردود الداخلي

يسمح معدل المردود الداخلي بالتغلب على مفهوم المعدل السنوي عن طريق التحيين، ويحسب بالطريقة

التالية:

$$\sum_{i=1}^{i=n} \frac{-I_i + R_i - C_i}{(1+r)^i} = 0$$

- I_i = مجموع الاستثمارات في السنة i ؛

- R_i = إيرادات الاستغلال في السنة i ؛

- C_i = نفقات الاستغلال في السنة i ؛

- $(R_i - C_i)$ = خريضة الاستغلال في السنة i .

كلما كان معدل المردود الداخلي مرتفعا كان المشروع مجديا من الناحية الاقتصادية، ولكن قد تكون هذه النسبة غير صالحة في كل الأحوال، فمن الممكن أن تأخذ نفس القيمة لمشروعين؛ الأول ذا مدة قصيرة ويدر تدفقات نقدية بسرعة والثاني طويل الأجل ويدر متأخرا التدفقات النقدية العالية، فهذه النسبة لن تميز بين هذين المشروعين نظرا لأن المشروع الأول هو الأقل خطورة وبالتالي تكون له الأولوية، وفي هذه الحالة من الممكن اللجوء إلى نسبة فترة التحصيل لتساعدنا على اتخاذ القرار³.

الفرع الثالث: معدل استرجاع الاستثمار

من بين نسب التقييم الاقتصادي، يعتبر هذا المعدل الأصح فهو يسمح بإجراء المقارنة بين التدفقات النقدية ومجموع الاستثمارات مع الأخذ بعين الاعتبار خصوصية كل سنة على حدة⁴، وكذا عامل التحيين ويحسب بالطريقة التالية:

$$RCI = \frac{\sum_{i=1}^{i=n} \frac{R_i - C_i}{(1+t)^i}}{\sum_{i=1}^{i=n} \frac{I_i}{(1+t)^i}}$$

يتواجد معدل التحيين في هذه النسبة بين معدل الفائدة الإسمي ومعدل العائد الداخلي للأموال الخاصة، الذي سوف نتطرق إليه لاحقا في دراسة الجدوى المالية، فبيما يخص دراسة الجدوى الاقتصادية، تجدر الإشارة إلى أن هذا النموذج يحظى باهتمام شركة المشروع أكثر من جهات الإقراض⁵، فعلى أساسها يتخذ القطاع الخاص قرار

¹ Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, Op.Cit, page 266.

² David Corchia et Ivan Benichou, *Op.Cit*, page 34.

³ Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, Op.Cit, page 267.

⁴ *Ibid*, page 268.

⁵ David Corchia et Ivan Benichou, *Op.cit*, p.p 34-35.

الاستثمار والدخول في مفاوضات مع الدولة وقبول المخاطر المحولة من طرفها، فكلما كان المشروع مجدياً من الناحية الاقتصادية قبلت شركة المشروع بمجال أوسع من المخاطر المحولة من طرف الدولة، فهذا القرار يتماشى تماماً مع المبدأ الاقتصادي الذي يقضي بوجود علاقة طردية بين المخاطرة والمردودية، وفي نفس الوقت تبقى ذات الهئية القدر الأكبر من المخاطر المحولة إليها دونما نقلها إلى جهات الإقراض للحصول على أكبر ربح ممكن من الأموال الخاصة، لأنها في حال تحويل الخطر إلى قروض لاستفادات البنوك من معدل الفائدة، لهذا من الممكن تسمية دراسة الجدوى الاقتصادية بدراسة شركة المشروع لجدواه، لأنها المستفيد الأول من هذا التحليل بناء على ما سبق.

المطلب الثاني: دراسة الجدوى المالية

يوزع رقم أعمال المشروعات على ثلاثة متعاملين في نظام البوت هم الدولة في شكل ضرائب وجهات الإقراض في شكل عمولات وفوائد ومساهمين في شكل أرباح¹.

الفرع الأول: القوائم المالية المستخدمة في الدراسة

تسمى هذه القوائم بمدخلات التحليل المالي، فهي المادة الأولية المستعملة فيه وتنقسم إلى ما يلي²:

1. جدول الاستخدامات والموارد: يسمى أيضا جدول التمويل ويحتوي على قسمين هما:

أ- الاستخدامات: يحتوي هذا القسم من الجدول على الاستثمارات، احتياجات رأس المال العامل، تكاليف الاستغلال، العمولات والفوائد البنكية المرسمة، إضافة إلى كل التكاليف الأخرى التي يمكن للمشروع إن يتحملها.
ب- الموارد: يحتوي القسم الثاني من هذا الجدول على مختلف مصادر التمويل، بما فيها؛ رأس المال، الإعانات إن وجدت، أشباه الأموال الخاصة والديون إضافة إلى مداخيل الاستغلال المحققة في مرحلة الانشاء.

2. جدول حسابات النتائج: يهدف هذا الجدول إلى تحديد النتيجة الصافية للسنة المالية، ويحتوي على مجموعة من المراحل، هي تحديد الفائض الإجمالي للاستغلال فهو الفرق بين إيرادات وتكاليف الاستغلال، ثم نتيجة الاستغلال التي نحصل عليها بعد خصم الاهتلاكات المحاسبية والمؤونات، بعد هذا النتيجة الجارية قبل الضريبة، التي تمثل نتيجة الاستغلال مخصوما منها المصاريف المالية مضافا إليها النواتج المالية، ثم النتيجة الصافية بعد الضريبة.

3. الإيرادات: يهتم التقييم المالي للمشروع بقياس ربحيته من وجهة نظر شركة المشروع³، في ظل مستوى مقبول من المخاطرة، إلا أن قبوله لهذا المستوى من المخاطرة ومن ثم مستوى معين من العائد متوقف على ميوله تجاه المخاطرة⁴، وهو يعتمد في ذلك على دراسة إيراداته وتكاليفه النقدية؛ ويلاحظ في هذا الصدد أن هناك ثلاثة أنواع للإيرادات هي:

● إيرادات قائمة على العقد: وهي التي تتحقق في حالة تعاقد الحكومة المضيفة مع شركة المشروع على شراء كل منتجاتها وفقا لأسعار محددة خلال فترة التعاقد، ومن أمثلة ذلك إيرادات مشروعات الكهرباء والماء.

¹ Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, Op.Cit, page 268.

² David Corchia et Ivan Benichou, *Op.Cit*, p.p 49-48.

³ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 565.

⁴ سعيد عبد العزيز عثمان، مرجع سابق، ص 563.

- إيرادات قائمة على السوق: وهي تتحقق في حالة تولى شركة المشروع تحصيل إيرادات خدماتها من الجمهور بصورة مباشرة كما يحدث في حالة تقاضي رسوم على عبور الطرق والجسور.
- إيرادات قائمة على العقد والسوق معا: وتتحقق هذه في حالة تقاضي الشركة رسما كحد أدنى من المشترك لمجرد إتاحة الخدمة له بناء على عقد، ثم تتقاضى جزء آخر من المقابل يتغير مع الكمية المستهلكة من الخدمة ومن الأمثلة على ذلك خدمة الهاتف¹.

أكثر من هذا نشير إلى أنه من الممكن أن يدر المشروع تدفقات نقدية خلال مرحلة الانشاء، في الحالة التي يكون فيها المشروع مقسم إلى مراحل بحيث يتم تشغيل قسم منه قبل الانتهاء الكلي من الأشغال².

الفرع الثاني: النسب المستخدمة في الدراسة

تستخدم في التحليل المالي للمشروع مجموعة من النسب التي تختلف عن التحليل الاقتصادي من حيث إدخال أثر الضريبة، معدل الفائدة وتوزيع الأرباح على المساهمين في شركة المشروع.

1. تحليل المردودية المالية الإجمالية للمشروع:

يشبه هذا المعدل في طريقة حسابه تلك المستعملة في معدل المردود الداخلي، إلا أنها تختلف عنها في إضفاء تأثير الضريبة المفروضة من طرف الدولة، ليكون كما يلي:

$$\sum_{i=1}^{i=n} \frac{-I_i + R_i - C_i - T_i}{(1+r)^i} = 0$$

- I_i = مجموع الاستثمارات في السنة i بما في ذلك الدعم الحكومي إن وجد؛

- R_i = إيرادات الاستغلال في السنة i ؛

- C_i = نفقات الاستغلال في السنة i ؛

- T_i = الضرائب والرسوم المدفوعة في السنة i ؛

- $(R_i - C_i)$ = خزينة الاستغلال في السنة i .

فكلما ارتفع هذا المعدل كانت مردودية المشروع عالية³.

2. تأثير الهيكل المالي:

للانتقال من المردودية الاقتصادية للمشروع إلى مردوديته المالية يجب الأخذ بعين الاعتبار عامل الضريبة، ولمعرفته من الضروري تحديد الهيكل التمويلي للمشروع الذي ينقسم عموما إلى قروض وأموال خاصة؛ نظرا لأن مردود الأموال الخاصة ليس مخصص من الوعاء الضريبي على عكس خدمة الدين، وبالتالي فتعديل حدود الهيكل التمويلي ينجم عنه تغيير في الضرائب المدفوعة فمردودية الاستثمارات، أما هذه النسبة فتحسب بالطريقة التالية⁴:

¹ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص.ص 565-566.

² David Corchia et Ivan Benichou, *Op.Cit*, page 31.

³ Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, *Op.Cit*, page 269.

⁴ *Ibid*, page 269.

$$\frac{(FP + QFP)}{(FP + QFP + D)}$$

- $FP =$ الأموال الخاصة؛

- $Q =$ أشباه الأموال الخاصة؛

- $D =$ الدين.

من الممكن أن تصل هذه النسبة إلى 50% في المؤسسات التقليدية، أما في تلك المنفذة بنظام البوت فهي تعادل 10% فقط¹.

3. النسبة الاكتوارية لتغطية الدين:

تُحسب هذه النسبة بالطريقة التالية:

$$RACD = \frac{\sum_{i=1}^n (R_i - C_i)}{(1 + t)^i} \text{ Encours}$$

- $(R_i - C_i) =$ خريضة الاستغلال المتبقية لخدمة الدين في السنة i .

- $Encours =$ القيمة الباقية من الدين.

تستعمل هذه النسبة بكثرة من طرف البنوك، فمثلا عندما تساوي 1.30 فمعنى هذا أن المشروع خلال مدة القرض ينتج قيمة إضافية تقدر بـ 30% عن قيمة القرض، فهو يمثل بالنسبة للبنك هامش أمان، لهذا فهو يسمح بتحديد هيكل رأس المال الأمثل عن طريق تحديد سقف القرض المسموح به².

4. نسبة تغطية خدمة الدين:

تُحسب هذه النسبة سنويا لأخذ فكرة عامة عن سداد الديون، وتختلف مستوياتها المطلوبة من مشروع لآخر، ففي حالة مشروعات توليد الطاقة الكهربائية المدعمة بعقود طويلة الأجل لتوريد المواد الأولية وكذا بيع الطاقة؛ يمكن للبنوك أن تشتترط ألا تقل هذه النسبة عن 1.2، وفي مشروع آخر للغاز الطبيعي مع وجود خطر سوقي ترتفع هذه النسبة إلى 2.0، أما طريقة حسابها فهي كما يلي³:

$$DSCR_i = \frac{(R_i - C_i)}{(SD_i)}$$

- $SD_i =$ سداد القسط في الفترة $i +$ خدمة الدين في الفترة i .

5. معدل المردود الداخلي للأموال الخاصة:

نتعرف بفضل نسب تغطية الدين على الحد الأقصى للقروض الممكن الحصول عليها، أما نسبة الهيكل المالي فتمكننا من تحديد كمية الأموال الخاصة وأشباه الأموال الخاصة اللازمة لتأسيس شركة المشروع، بعد هذا من الواجب معرفة الحد الأدنى من معدل المردود الداخلي للأموال الخاصة المشتترط من طرف المساهمين في شركة المشروع، الذي يُحسب بالطريقة التالية:

¹Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, Op.Cit, page 269.

²David Corchia et Ivan Benichou, *Op.Cit*, p.p 52-53.

³Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, Op.Cit, p.p 272-273.

$$\sum_{i=1}^{i=n} \frac{-(FP_i + QFP_i) + D_i}{(1+r)^i} = 0$$

- $FP_i =$ الأموال الخاصة في السنة i ؛

- $QFP_i =$ أشباه الأموال الخاصة في السنة i ؛

- $D_i =$ الأرباح الموزعة في السنة i .

تجدر الإشارة إلى أنه من الممكن تقسيم هذه النسبة إلى معدل مردود الأموال خاصة وآخر لأشباه الأموال الخاصة¹.

إلا أن هذه النسب لا تشكل غاية في حد ذاتها إنما هي وسيلة لاتخاذ القرار والتحليل الكلي للمشروع، لذلك من الواجب دراستها بعد ذلك وفقا للهيكل التعاقدى للمشروع أو القطاع المعني².

الفرع الثالث: تحليل الحساسية

تتميز النسب المحسوبة سابقا بالارتكاز على عوامل ثابتة في حسابها، فمثلا تعتمد القيمة الحالية الصافية على رقم أعمال سنوي توقعي ثابت، يتم اعداده مسبقا فهو يفتقر إلى التغير مع الزمن؛ فليس منطقيا الاعتماد على عوامل ثابتة في اتخاذ قرارات متعلقة بواقع متغير، من هنا تأتي الحاجة إلى تحليل الحساسية الذي يقوم بنقل المتغيرات الداخلة في التحليل المالي من بيئتها الثابتة إلى تلك المتغيرة وفقا لجهاز السوق.

1. ماهيته:

هو عبارة عن بناء نموذج لتصور عام عن الآثار المحتملة التي قد تنجم عن أي تغييرات في الافتراضات الأساسية المحددة مسبقا³، عن طريق تحديد درجة تأثر المشروع بالتغيرات غير المرغوب فيها لبعض المؤشرات الاقتصادية كمعدل الخصم، أسعار المخرجات والمدخلات، فترة انشاء المشروع⁴، تكلفته وتكاليف الاستغلال ومستوى التضخم ومعدل الفائدة؛ ويكون هذا بصفة مستقلة في بداية الأمر، بعد ذلك يتم اعداد دراسة مشتركة بين هذه العوامل للتأكد من أن انخفاضها لن يؤثر على خدمة دين جهات الإقراض وأرباح المساهمين⁵.

كلما كانت درجة الحساسية منخفضة، كلما كانت درجة تأكد التوقعات مرتفعة، وكلما كان احتمال نجاح المشروع أعلى والعكس صحيح⁶، فهو يساعد بالدرجة الأولى على التحوط من الأحداث الممكنة وغير المؤكدة ومنه تحديد العوامل الأكثر مرونة مقابل الاقتصاديات الكلية للمشروع، فعادة ما تلجأ البنوك في هذا الإطار إلى تقنية تسمى حالة الجانب السلبي "downside case" التي تسمح لها بالحكم على قدرة المشروع على السداد في ظل الفرضيات الأكثر تشاؤما، فالبنك يستعمل القاعدة التي تقول "الحقيقة أكثر سوء من أسوأ ما يمكن أن نتخيله"⁷.

¹ Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, Op.Cit, page 273.

² David Corchia et Ivan Benichou, *Op.Cit*, page 54.

³ سمير محمد عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص 167.

⁴ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 501.

⁵ Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, Op.Cit, page 274.

⁶ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 501.

⁷ David Corchia et Ivan Benichou, *Op.Cit*, p.p 68-69.

2. طرق قياسه:

تفصيلاً لما سبق يمكننا قياس درجة الحساسية بالاعتماد على أحد الأساليب الثلاثة التالية¹:

- محاولة تصور الآثار المحتملة التي قد تنجم عن أي نسبة تغيير مئوية بالزيادة أو النقصان في أي قيمة إجمالية متوقعة متعلقة بالمشروع؛
- محاولة تصور الآثار المحتملة التي قد تنجم عن أي نطاق مرجح من التغيرات في قيم وعوامل محددة في ضوء الخبرات الزمنية السابقة أو في ضوء التقديرات والتخمينات الهندسية التي ترجح حدوث أي قيمة محددة من التغير داخل هذا النطاق الإجمالي المشار إليه؛
- هو الأكثر انتشاراً ويعني حساب القيمة البديلة بمعنى حساب التغير في أي متغير من المتغيرات الأساسية التي تم استخدامها لحساب القيمة الحالية الصافية للمشروع؛ لمعرفة مدى التغير اللازم حدوثه في هذا المتغير المعني لجعل القيمة الحالية الصافية للمشروع سلبية.

3. مبرراته:

كما ذكرنا سابقاً تلجأ البنوك أو الجهات المقرضة إلى هذا التحليل نظراً لحالة عدم التأكد في مجال تقييم المشروعات في مجموعة من النقاط أهمها²:

- التضخم: فالتضخم ظاهرة لا يمكن التنبؤ بسلوكها على وجه الدقة، وحدث تضخم غير متوقع من الممكن أن يرفع أسعار المخرجات والمدخلات فوق المستويات المتوقعة؛ مما ينتج عنه عدم دقة النتائج المتوصل إليها في دراسة جدوى المشروع؛
- التغير التكنولوجي: من الصعب عادة التنبؤ على وجه الدقة بالتغيرات التكنولوجية التي تحدث في المستقبل فالتغيرات التكنولوجية المستمرة تؤدي إلى حدوث تغيرات في كميات ونوعيات كل من المدخلات والمخرجات المستخدمة في المشروع، مما قد يؤثر على دقة الحسابات الخاصة بتقييم المشروع والمبنية على افتراض ثبات المستوى التكنولوجي؛
- التغيرات غير المتوقعة في الطلب: من الممكن أن تؤدي التغيرات غير المتوقعة في الطلب إلى عدم إمكانية تشغيل المشروع عند مستوى الطاقة المتوقع، الأمر الذي يترتب عليه عدم دقة البيانات الخاصة بالمبيعات المتوقعة للمشروع، مما يؤثر بدوره على البيانات الواردة في دراسة جدوى المشروع.

الفرع الرابع: أهمية دراسة الجدوى المالية للمشروع

يحتاج أطراف القطاع الخاص إلى نتائج التقييم المالي لأغراض مختلفة؛ فشركة المشروع تستعمله للتأكد من أن المشروع سوف يكون قادراً على تغطية كافة التزاماتها المالية بما فيها خدمة الدين بالإضافة إلى تحديد أي فجوات مالية يتعين على الحكومة المضيفة التدخل لتغطيتها³، فهي المركز الرئيسي الذي تستند عليه في تقديم العطاء والسعي

¹ سمير محمد عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص 167.

² عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 485-486.

³ المرجع نفسه، ص 656.

للفوز بفرصة تنفيذ وتشغيل المشروع، وهي نقطة الانطلاق في المفاوضات بين شركة المشروع والسلطات الحكومية¹، كما يحتاجه المستثمرون لمعرفة الفرق بين معدل العائد المتوقع من المشروع ومعدل العائد البديل الذي يمكن الحصول عليه من استثمارات أخرى²، وبالنسبة لمؤسسات التمويل فإنها تهتم بدراسة الجدوى المالية للتأكد من أن المشروع سوف يكون قادراً على تغطية أقساط وفوائد القروض في ظل مختلف الظروف السائدة والمتوقعة.

من ناحية أخرى فإن مشروعات البوت هي مشروعات طويلة الأجل تمتد تنفيذها وتشغيلها عشرات السنين وبالتالي فإن المخاطر المرتبطة بعمليات الاستغلال والانشاء وطريقة مواجهتها والحد من آثارها، سوف يكون لها الدور الجوهري في تحديد النتيجة النهائية للجدوى المالية لتلك المشروعات واتخاذ قرار المشاركة في العطاءات المقدمة³، إلا أن الطرف الذي سوف يكون أكثر اهتماماً بهذا التحليل هو جهات الإقراض نظراً لأنها ستعابن من خلاله المستوى المطلوب من الأموال الخاصة والقروض اللازمين للمشروع، فإذا كانت نتائج التحليل في صالح الحصول على هيكل تمويلي قرضي أي تكون فيه القروض أكثر من الأموال الخاصة، قبلت جهات الإقراض بتحويل خطر أكبر من طرف شركة المشروع إليها، لأن القرض في حد ذاته هو تحويل غير مباشر للخطر، فالمساهمين في المشروع لم يستثمروا أموالهم فيه بل تركوا هذه المهمة للبنوك التي أخذت على عاتقها تمويل المشروع وبالتالي إدارة المخاطر المرتبطة به بنسبة مشاركتها فيه، لهذا فمن الممكن تسمية دراسة الجدوى المالية للمشروع بدراسة جدوى جهات الإقراض نظراً لأنها المستفيد الأول منها بناء على هذا التحليل.

المطلب الثالث: دراسة الجدوى الحكومية

عادة ما تعتبر الدولة مسيراً سيئاً للمشروعات فدراساتها لها هي أقل دقة من الدراسات التي يقوم بها القطاع الخاص، فلو خسرت مشروع مولته الدولة لثم التفكير في ثاني مع تحمل الخسائر من طرف الخزينة العمومية ومعاينة الموظفين المسؤولين عن الأخطاء إن وجدت في أسوأ الأحوال، أما إذ خسرت مشروع موله القطاع الخاص فهذا يعني نهاية حياة مجموعة من المستثمرين كان كل همهم مضاعفة أموالهم من خلال الاستثمار في هذا المشروع، وبالتالي قد تختلف الرؤى إلى المشروع من قطاع خاص ودولة من ناحية، إضافة إلى اهتمام القطاع الخاص بالربحية والدولة بتحسين حالة المجتمع بصفة عامة من ناحية أخرى، نشير كذلك إلى أن معظم المراجع تبدأ في تحليل دراسات الجدوى بتلك الحكومية على عكس ما قمنا به، ويرجع السبب في هذا إلى واقع له وجهين، الأول يرتبط بالدراسة في حد ذاتها التي تهتم بدور القطاع الخاص في نظام البوت وليس دور الدولة، إضافة إلى العامل الزمني المرتبط بمراحل مشروعات البوت؛ لأن الواقع أثبت أن هذه المشروعات وعلى الرغم من طرحها من طرف الدولة إلا أنها عادة ما تكون من اقتراح القطاع الخاص وبالتالي فدراسة الجدوى الخاصة تأتي قبل دراسة الجدوى الحكومية من الناحية الزمنية.

¹ سعيد عبد العزيز عثمان، مرجع سابق، ص 574.

² عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 656.

³ سعيد عبد العزيز عثمان، مرجع سابق، ص 574-575.

الفرع الأول: تحديد أهداف المشروع

يبدأ التقييم الحكومي للمشروع بتحديد أهداف الحكومة المضيفة من وراء مشروع البوت ومدى اتصال هذه الأهداف بعوامل أخرى مثل استراتيجيات الحكومة في مجال تنمية البنية التحتية، عن طريق تحديد البدائل الأساسية التي يمكن اتباعها لتحقيق هذه المجموعة السابقة من الأهداف، فعادة ما يكون أمام الحكومة بديلان رئيسيان في هذا الصدد وهما؛ إما تمويل المشروع بالطريقة التقليدية كسائر مشروعات القطاع العام أو تمويله باستخدام نظام البوت بمشاركة من القطاع الخاص¹.

الفرع الثاني: التكاليف والمنافع المالية المباشرة

تمثل الخطوة التالية تقدير أهم التكاليف والمنافع التي من المتوقع ترتبها على المشروع في مراحل عمره المختلفة في ظل بديل من بدائل التمويل والانشاء المتاحة على حده، وهذه التكاليف والمنافع المتوقعة قد تتضمن ما يلي: التكاليف المبدئية لشراء الأرض والمعدات والحصول على التراخيص والامتيازات وما إلى ذلك من أصول ومستندات مهمة، التكاليف الأخرى ذات الصلة بالمقاولات والانشاءات، تكاليف تشغيل المشروع وإدارته عبر سنوات دورة حياته المتوقعة، بما في ذلك تكاليف التحديث والصيانة، الإيرادات المتوقعة من بيع منتجات المشروع، وبعد الحصول على القيمة الحالية لكل هذه التكاليف والإيرادات المتوقعة من المشروع، يمكن حساب القيمة الحالية الصافية أو معدل العائد الداخلي للمشروع في حالة تنفيذ كل بديل من بدائله على حده، وهاتان القيمتان هما بمثابة أداة مثالية للحكم على مدى الجدوى الحكومية الفعلية للمشروع على المدى البعيد وحتى انتهاء العمر الإنتاجي المتوقع².

الفرع الثالث: أسعار الظل

هدف هذه الطريقة هو تعديل كافة أنواع التكاليف والإيرادات التي تم حسابها في الخطوات السابقة لجعلها تعكس قيمتها الاقتصادية الحقيقية والتي تمثل تكلفة الفرصة البديلة التي كان من الممكن الوصول إليها في حالة توجيه استثمارات وأصول وأراضي المشروع إلى أغراض أخرى، حيث أن أفضل أداة للتعبير عن تكلفة الفرصة البديلة هي سعر بيع هذه الموارد التي يستخدمها المشروع في السوق، وهي في الغالب غير حقيقية ولا تعبر عن القيمة الاقتصادية الحقيقية للموارد بسبب التشوهات السعرية في السوق التي قد تنجم عن³:

- الارتفاع المفاجئ وغير المنطقي في سعر الصرف المحلي؛
- المبالغة في تحديد مستويات المرتبات والأجور التي يحصل عليها العاملون بالمشروع من الوطنيين والأجانب؛
- الدعم المالي الحكومي والضرائب بمختلف أنواعها؛
- العقبات والحواجز الجمركية وغير الجمركية المفروضة للحد من تدفق السلع المستوردة إلى الدولة المضيفة لحماية الصناعة الوطنية؛
- التضخم عندما يبلغ مستويات عالية وجائحة.

¹ سمير محمد عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص.ص 162-163.

² المرجع نفسه، ص.ص 163-164.

³ المرجع نفسه، ص 164.

الفرع الرابع: البعد الاجتماعي

يهدف هذا البعد إلى تحديد مدى مساهمة المشروع في التنمية الاجتماعية، ويتعين تحديد جميع الآثار الداخلية والخارجية والمباشرة وغير المباشرة عند اجراء هذا التقييم¹، والتي غالباً ما تكون آثار غير كمية أو قابلة للصياغة في صورة رقمية أو نقدية، ولكن على أي حال يجب أن تؤخذ في الاعتبار حتى وهي في صورتها غير النقدية، حتى نضمن أن صانعي القرار لم يغفلوا أي آثار سلبية قد تنجم عن المشروع وتلحق الضرر بأقاليم جغرافية أو طبقات اجتماعية بالدولة المعنية، من خلال التركيز على بعض الجوانب التنموية للمشروع مثل:

- آثار المشروع على البيئة الطبيعية المحيطة والإقليم المحيط به وعلى بيئة الدولة المضيفة ككل؛
- توفير فرص عمل خلال مراحل الانشاء والاستغلال ونقل الملكية²؛
- الزيادة أو النقصان في درجات الأمان نتيجة للمشروع من حيث الأثر على عدد الحوادث وخطورتها إن وجدت؛
- الأثر على استهلاك الموارد الطبيعية والطاقة ومقارنتها بالمستويات الطبيعية؛
- الأثر على توزيع الدخل بين الفئات المختلفة في المجتمع؛
- الأثر على نقل التكنولوجيا ومدى استيعابها في الداخل³.

يهتم بهذا النوع من التقييم كل من الحكومة المضيفة وشركة المشروع لإبراز الدور التنموي للمشروع وما قد يستحقه من دعم⁴، وكخلاصة لهذا التقييم بصفة عامة توجد العديد من التعديلات الرئيسية التي يتعين إدخالها على قوائم التحليلين الاقتصادي والمالي وصولاً لقائمة التحليل الاجتماعي لمشروعات البوت، سواء تعلق تلك التعديلات بالحذف أو الإضافة أو التعديل كما يلي:

- الإعانات التي قد يحصل عليها المشروع من الواجب اضافتها إلى بنود التحليل المالي على اعتبار أنها تكلفة؛
- أما الضرائب المدفوعة فهي تضاف إلى بنود المنفعة في قوائم التحليل المالي؛
- الأضرار المتعلقة بالبيئة والتلوث التي لا تظهر في قوائم التحليل المالي⁵.

لتصبح صافي القيمة الاجتماعية للمشروع = القيمة الحالية الصافية بعد تسويتها بواسطة أسعار الظل لتعبر عن قيمتها الحقيقية + المالية أو غير النقدية (غير المباشرة) + أي آثار سلبية أو إيجابية محتملة للمشروع على الجانب الاجتماعي⁶.

مما سبق نلاحظ التغيير في الزاوية التي ينظر منها إلى المشروع فشركة المشروع كانت تريد معرفة الربحية الناجمة عن الاستثمار لاتخاذ قرار الخوض في نظام البوت، وجهات الإقراض قامت بتحليل الآثار المالية للمشروع بغية تحديد أكبر خطر من الممكن تحمله في شكل قروض قد تقدمها إلى شركة المشروع، أما الدولة فلقد قامت بالتقييم

¹ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 657.

² سمير محمد عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص 166.

³ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص.ص 657-658.

⁴ المرجع نفسه، ص 658.

⁵ سعيد عبد العزيز عثمان، مرجع سابق، ص.ص 582-583.

⁶ سمير محمد عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص 166.

الاجتماعي للمشروع من حيث توفير فرص العمل والآثار على البيئة وحماية المكتسبات العمومية، وهذا ما يثبت ما أشرنا إليه سابقا في إدارة المخاطر في إطار تعدد وجهات النظر إلى نوع واحد من الخطر وهو الاستثمار في المشروع، فكل ينظر من زاوية المصلحة إلى الكم الذي يستطيع أن يتحملة منه.

المطلب الرابع: نظام البوت بين دراسات جدوى الطرفين العام والخاص

ينتج عن اختلاف وجهات نظر الأطراف المشاركة في دراسات الجدوى، اختلاف النظرة إلى المخاطر مما يؤدي بدوره إلى اتساع الهوة بين الدراستين كما يلي:

الفرع الأول: الفجوة بين الدراسات

من الممكن إدراج نقاط الاختلاف بين الدراسة الخاصة والحكومية فيما يلي:

- في الوقت الذي تركز فيه شركة المشروع على التقييم المالي¹؛ تكون الحكومة أكثر اهتماما بالتكاليف والجوانب غير النقدية الاجتماعية الاقتصادية البيئية المتعلقة بالمشروع وكذلك تكون أكثر اهتماما بتأثيرات المشروع المتوقعة إن وجدت على مستويات الصحة العامة للمواطنين الذين يحتكون مباشرة بالمشروع²؛
- تستخدم الحكومة معدل تخمين منخفض يعكس مقدرتها على الاقتراض عند سعر فائدة منخفض في حين تستخدم شركة المشروع معدل مرتفع يعكس تكلفة الاقتراض من السوق الحر؛
- تولي الحكومة اهتماما أكبر للعناصر غير النقدية من الإيرادات والتكاليف للمشروع بالمقارنة مع شركة المشروع، كذلك تستخدم الحكومة القيم الحقيقية في التقييم في حين يركز المتعهد الخاص على الأسعار السوقية³؛
- عادة ما تلجأ السلطات العمومية إلى القطاع الخاص لطلب المشورة بصفة غير رسمية، عند رغبتها في انشاء مشروع ما، ومن الطبيعي أن يبحث القطاع الخاص عن نوع من الاحتكار في المشروع لاكتساب مزايا تنافسية فيه، فقد يبدي في هذا الإطار أنه يتمتع بالحركية والابتكار عن طريق تقديم أفكار جديدة ودراسات دقيقة وسريعة، فما يكون أمام السلطات العمومية إلا الارتياح إزاء هذا السلوك، غير أنه عند الدخول الفعلي في تنفيذ المشروع تكتشف الدولة أنه من غير الممكن انشاء مشروع خالي من المنافسة، وبالمقابل يخسر القطاع الخاص موقعه من احتكار المشروع، وغالبا ما تتحقق هذه الوضعية عند غموض شروط المنافسة عند التحضير للمشروعات⁴.

الفرع الثاني: ملء الفجوة

قد يكون المشروع مجديا من وجهة النظر الاجتماعية التي تحظى باهتمام الدولة وغير مجدي من وجهة شركة المشروع، وفي هذه الحالة يتطلب الأمر من الحكومة تقديم بعض الضمانات لشركة المشروع لسد الفجوة بين المصلحة الخاصة والمصلحة العامة⁵، إلا أن استفادة المستثمر الخاص من هذه المزايا مرهون بمدى ما يساهم به المشروع في تحقيق الأهداف القومية، كالمساهمة في معالجة مشكلة البطالة وتنمية المناطق العمرانية الجديدة، ولا يقتصر الأمر عند

¹ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 660.

² سمير محمد عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص 175.

³ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص.ص 660-661.

⁴ Paul lignières, *Op.Cit*, page 105.

⁵ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 658.

هذا الحد فقط؛ بل إن القدرة على تحقيق الأهداف القومية يعد من المعايير الرئيسية للتفضيل بين العطاءات المقدمة في نطاق مشروعات البوت، فما يتضمنه العطاء من عناصر تعود بالنفع على الاقتصاد القومي وأفراد المجتمع يعد مبرراً قويا لتفضيل متنافس معين على آخر¹، ومن بين المزايا التي يمكن تقديمها في هذا الصدد ما يلي²:

- تقديم مساهمات مالية في شكل منح أو قرض بفائدة منخفضة أو الدخول كشريك في المشروع على ألا تفوق المساهمة المالية التي تقدمها الحكومة قيمة المنافع غير المباشرة التي لا تحصل مقابلها شركة المشروع على عائد؛ عن طريق ربط المنحة بالأداء كأن تقرر منحة لكل وحدة منتجة مثلاً؛

- تخفيض درجة المخاطرة من خلال بنود العقد التي تحمي المستثمر من بعض أوجه عدم التأكد في المستقبل كالتعاقد مع شركة المشروع على شراء بعض أو كل منتجات المشروع كما هو الحال في بعض محطات توليد الكهرباء وتحمية ماء البحر؛

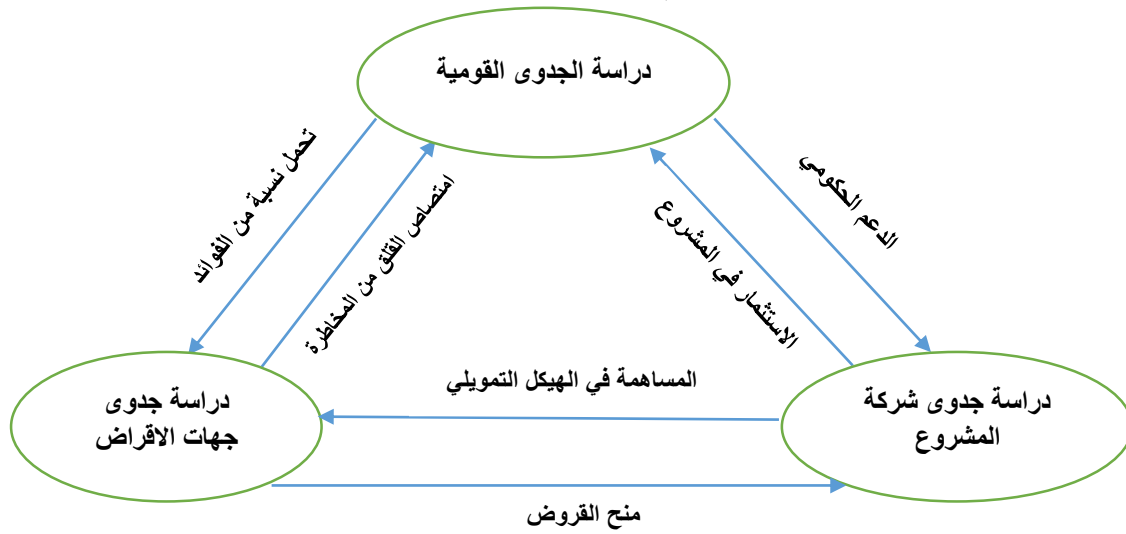
- إعطاء شركة المشروع بعض المزايا الضريبية بما يتناسب مع المنافع غير المباشرة التي تحققها.

خلال هذا المبحث قمنا بتسمية دراسة الجدوى الاقتصادية بدراسة جدوى شركة المشروع، ودراسة الجدوى الاقتصادية بدراسة جدوى جهات الإقراض، أما دراسة الجدوى الحكومية فتصبح دراسة الجدوى القومية نظراً لأنها تبحث عن تحقيق أهداف مجتمعية بعيدة كل البعد عن الربحية، إلى درجة تنفيذ مشروع غير مربح قد تكون له منافع للبيئة أو الشعب أو الموارد العمومية التابعة للدولة، لهذا فدراسة الجدوى أصبحت دورة لإدارة المخاطر قد تختلف عن تلك التي قمنا بعرضها في المبحث الثاني من هذا الفصل، لكنها تحمل نفس أهدافها وهي تقاسم الخطر بين أطراف المشروع، لهذا تتميز الدراستين بالتزامن مع عدم إمكانية تفريق كليهما عن الأخرى، فلكل توجه معاييره وأهدافه، فدورة إدارة المخاطر تعطي فكرة عامة عن إدارة الخطر من حيث التعرف عليه، التعامل معه ثم مراقبته، أما دراسة الجدوى فهي مدخل كمي لاتخاذ قرار إدارة الخطر من قبل أطراف نظام البوت، ولعل الشكل التالي يلخص هذه المقاربة:

¹ سعيد عبد العزيز عثمان، مرجع سابق، ص 581.

² عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص.ص 658-659.

الشكل رقم (2-8): دراسات الجدوى كأداة لإدارة المخاطر



المصدر: من إعداد الباحث بناء على ما سبق

لهذا فكل طرف من أطراف البوت سيدير الخطر المرتبط بالوظائف التي سوف يقوم بها في المشروع على طريقته الخاصة، بناء على دراسة الجدوى التي قام بها، فمشركة المشروع ستستثمر في مشروع البوت بالمساهمة في هيكله التمويلي، والبنك أو الجهة المقرضة ستمنح القرض وتستعمل الدولة في امتصاص جزء من قلقها من المخاطرة باعتبارها الضامن التنظيمي للمشروع، أما الدولة ستقدم الدعم الحكومي لمشركة المشروع ثم تساعد الجهة المقرضة في منح القرض عن طريق نسب فوائد مخفضة، إضافة إلى هذا نلاحظ في هذه الآليات غياب الأطراف التابعة للمشروع على عكس ما تطرقنا له في الاطار العام لإدارة المخاطر في المبحث الثاني من هذا الفصل، ويرجع السبب في هذا إلى حلول مشركة المشروع محلهم، فهذه الأخيرة ستقوم بالتفاوض على المخاطر التي ستبقيها في محفظتها، ثم تقوم بعد ذلك بإعادة توزيع المخاطر على الأطراف التابعة.

المبحث الرابع: الهيكل التعاقدى لنظام البوت

كما ذكرنا سابقا فإن دراسات الجدوى ليست هدفا في حد ذاتها، وإنما هي فقط وسيلة تحليل، فقد تتماثل نتائج دراسة الجدوى في مشروعين، الأول مدعم بتكاليف وإيرادات ثابتة تعاقدية والآخر لا يستند إلى أي إطار تعاقدى، فلن يخضعان لنفس الشروط القانونية والمالية عند امضاء اتفاقية القرض¹، لهذا فالإطار القانوني في عقود البوت هو الركيزة الأساسية التي تبين العلاقة بين الأطراف، بإلقاء المسؤوليات والمخاطر على الطرف الذي يملك القدرة على إدارتها بشكل أفضل، بناء على عاملي الخبرة التقنية والتكلفة، ومنه فإن الطرف الذي يملك الخبرة في إدارة الخطر بأقل التكاليف هو الذي يتحمل المسؤولية، الأمر الذي سينتج في النهاية مشروعات ذات كفاءة عالية بأقل التكاليف، فعملية تعريف الأدوار هذه تحتاج إلى أن يتم التفكير فيها بعناية من قبل شركة المشروع والدولة بصورة مشتركة باعتبارها جهدا موحدا لتوفير إطار عمل مناسب يضمن انجاز المشروع². أما من ناحية التطور، فإن عقود البوت ليست ثابتة أو جامدة على مر الزمن، وإنما قد تتغير وتتطور من وقت لآخر مع ظهور التقنيات الجديدة ومجالات البنية التحتية الحديثة وظروف الأسواق والتشريعات والقوانين السائدة بوجه عام في كل دولة، ولكن من الملاحظ عموما أن نسبة وسرعة التغير والتطور في نصوص العقود الاجمالية لمشروعات البوت كانت دائما منخفضة وهو ما ينبع أساسا من ضخامة مشروعات البوت والاستقرار الشديد الذي تتطلبه حتى يكتب لها النجاح في النهاية، وكلما كان النظام القانوني للدولة المضيفة مفصلا وملما بكثير من الجوانب وتعقيدات مشروع البوت كلما كانت هناك حاجة إلى عقود أقصر وأبسط³.

المطلب الأول: عقود التحضير للمشروع

تعتبر عقود هذه المرحلة الأساس الذي يبنى عليه نظام البوت بأكمله فهي تشكل دستور العلاقة بين الأطراف طيلة حياة المشروع، وتجدر الإشارة إلى أنه كان بالإمكان تقسيم هذه العقود بين تلك التي تكون الدولة طرفا فيها، وتلك التي يتم إمضاؤها من قبل المساهمين في المشروع فقط، إلا أن السياق العام لهذه الرسالة هو الذي فرض هذا التقسيم الإجمالي حسب المرحلة التي يمر بها المشروع في نظام البوت، كما أسلفنا الذكر سواء في تقسيم المخاطر في هذا الفصل أو في مراحل نظام البوت في الفصل الأول.

الفرع الأول: اتفاقية المشروع

يطلق على هذا العقد العديد من التسميات منها؛ اتفاقية البوت، اتفاقية الامتياز أو اتفاقية التنفيذ وتشكل هذه الاتفاقية الإطار القانوني الأساسي للمشروع، وتختلف شروطها باختلاف طبيعته والشروط الاقتصادية والقانونية التي تفرضها الدولة في إطاره⁴. فهو جوهر المشروع كله وأهم عنصر فيه على الاطلاق، بحيث يجب أن ينص صراحة على حقوق والتزامات كل طرف من الأطراف المعنية بالمشروع، ضامنا منح شركة المشروع حق بناء وتمويل وإدارة

¹ David Corchia et Ivan Benichou, *Op. Cit.*, page 69.

² ليث عبد الله القهيوي، بلال محمود الوادي، مرجع سابق، ص.ص 97-104.

³ سمير محمد عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص.ص 179-180.

⁴ مروان محي الدين القطب، مرجع سابق، ص.ص 345-346.

وتشغيل وصيانة المشروع لفترة زمنية محددة مسبقا قبل نقل ملكيته للدولة، كما أنه يجب أن يكون متوازنا وأن يوزع المخاطر المتعلقة بالمشروع على كافة أطراف القطاع الخاص المعنية به والمشاركة فيه¹، بالإضافة إلى تحديد إجراءات رقابة الدولة على تنفيذ العقد²، بما يضمن التناغم والتوافق بين كافة العقود الفرعية المتعلقة بالمشروع والخاصة بالمقاولات والبناء وتوريد المواد الأولية والمعدات والوقود وحتى الاستغلال وتوفير القوة العاملة المدربة تدريباً كافياً، من أجل ضمان استمرارية عمل المشروع في جميع مراحلها بشكل مرن وفعال³، ومن أهم ما يجب أن يتوفر في هذه الوثيقة ما يلي:

- مدة المشروع وحقوق استخدامه بصفة مستمرة؛
 - مراجعة الأسعار وتعديلها حسب التغييرات في معدلات التضخم أو أي عوامل أخرى من شأنها التأثير على جداول الأسعار المتفق عليها؛
 - حقوق الملكية الفكرية؛
 - حقوق التدخل لتوضيح متى يمكن للجهة الحكومية أن تتدخل عندما يكون أداء الشريك الخاص في المشروع دون المستوى المطلوب؛
 - الأساليب الضرورية وإجراءات التصعيد اللازمة لحل النزاعات التي تنشأ بين الجهة الحكومية والشريك الخاص؛
 - شروط انهاء العقد وأحكام النقل وإعادة الطرح مجدداً في مناقصة جديدة⁴؛
 - تحديد مسؤوليات الأطراف عن مخاطر المشروع؛
 - إعادة مناقشة الاتفاقية؛
 - تحديد مقدار الديون التي يحتاجها المشروع⁵؛
 - أساليب الدعم الحكومي من إعفاءات ضريبية وتحفيزات جمركية وغيرها.
- من زاوية إدارة المخاطر يمثل هذا العقد توزيع الخطر بين الدولة وكافة الأطراف الأخرى بما فيها من شركة مشروع، أطراف تابعة وحتى الجهات المقرضة، حيث يتم هذا التوزيع على أساس نتائج دورة المخاطر ودراسات الجدوى، ففي هذه المرحلة يبدأ الهيكل التعاقدى للنظام في التشكل وندخل بذلك مرحلة جديدة من إدارة المخاطر، فهي تتواجد بين ما تم التخطيط له في المراحل السابقة وإضفاء لمسات لم تذكر من قبل سواء في دورة المخاطر أو في دراسة الجدوى، فهذا متوقف على القوة التفاوضية التي يتمتع بها كل طرف عند امضاء العقد، فهذا أشبه بالاتفاق على سعر معين عند الشراء ثم طلب خصم عند الدفع، فإجمالاً عقد البوت هو وثيقة تلزم شركة المشروع والأطراف التابعة لها وتؤثر على سلوك الجهات المقرضة تجاه المشروع بأكمله، فتعاونها من عدمه متوقف على الشروط التي قبلت بها شركة المشروع وهي مريحة أم قاسية، ولعل الشكل التالي يعكس هذه المقاربة:

1 سمير محمد عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص 13.

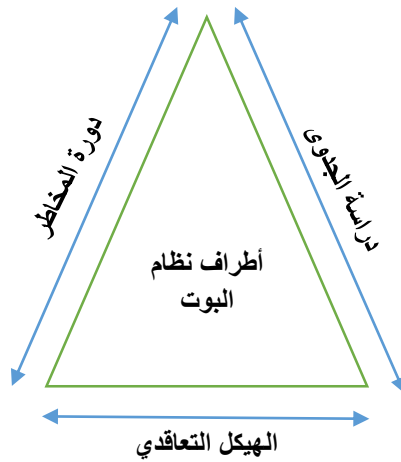
2 مروان محي الدين القطب، مرجع سابق، ص 346.

3 سمير محمد عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص 14.

4 ليث عبد الله القهيوي، بلال محمود الوادي، مرجع سابق، ص 122-123.

5 عبد الوهاب إبراهيم أبو سليمان، مرجع سابق، ص 11-12.

الشكل رقم (2-9): مثلث توزيع المخاطر



المصدر: من إعداد الباحث بناء على ما سبق

لهذا يمكننا القول بأن مساحة الخطر الخاصة بكل طرف من أطراف البوت متوقفة على الضغوطات التي يمارسها على أضلاع هذا المثلث، من خلال نتائج دورة الخطر، دراسة الجدوى والتفاوض على الهيكل التعاقدى لترجمة ما تم الاعداد له فيما سبق، فالطرف الذي حظي بمساحة أقل في هذا المثلث هو الذي ستحول له أقل نسبة من الخطر.

الفرع الثاني: اتفاقية انشاء شركة المشروع

قبل تأسيس شركة المشروع، يتم تكوين اتحاد مالي من تحالف شركتين أو عدة شركات بمقتضى توقيع اتفاقية بينها قبل الدخول إلى المناقصة والتفاوض مع الدولة، فهي تشكل أهم مستند في عملية تأهيل الهيئة الخاصة من الناحية القانونية، نظرا لأنها تحدد المهام المنوطة بكل طرف من أطراف عقد البوت كأن يكون على أحدهم بناء المشروع وعلى آخر صيانتته وتشغيله وعلى الجهة الأخرى تجهيزه ونقل التكنولوجيا إليه، لهذا يجب أن تتضمن اتفاقية التحالف البنود الضرورية لضمان المحافظة على سرية المعلومات التي تطلع عليها كل شركة تجاه الشركة الأخرى، لأن التحالف بين عدة شركات يمكن كل شركة من الاطلاع على معلومات تتعلق بالشركة الأخرى مما يشكل خطرا على أسرارها، وبعد ذلك يتم انشاء شركة المشروع من قبل الاتحاد المالي بعد اختياره بصورة نهائية بموجب عقد تأسيس مبني على الاتفاقية الأولى يحدد رأسمالها ومساهمة كل طرف من الأطراف المتحالفة فيها، وهذه الشركة أن تبرم العقود مع شركة أخرى في حال لم تقم إحدى الشركات المتحالفة بتأمين الخدمات أو المواد المطلوبة منها ويقضي أن تتضمن اتفاقية انشاء شركة المشروع لآلية خاصة لإنهاء التحالف مع أحد أعضاء الاتحاد المالي أو أكثر في حال إخلاله بالتزاماته أو قيامه بإنجاز المهام المطلوبة منه وفقا لأسعار غير تنافسية¹. فيعد هذا العقد تحويلا للمخاطر لكن الدولة في هذه المرحلة لم تعد ضمن أطراف التعاقد، حيث يتم تقاسم المخاطر فقط بين المساهمين في شركة المشروع

¹ مروان محي الدين القطب، مرجع سابق، ص.ص 349-350.

الذين قد يكونون من المتدخلين فيه أيضا، مما يعكس مدى تعقيد نظام البوت من ناحية والحاجة إلى توزيع محكم لمخاطره من ناحية أخرى.

الفرع الثالث: العقود الاستشارية

قد لا يتوفر لدى أجهزة الدولة الخبرة اللازمة في مجال المشروعات المنفذة عن طريق عقد البوت لذلك تلجأ إلى إبرام اتفاقيات مع الخبراء والمستشارين أصحاب الاختصاص في مجال تنفيذ عقود البوت وذلك بهدف تحديد المشروع واجراء دراسة الجدوى الاقتصادية وتحديد المؤهلات الواجب توفرها في الشركات الراغبة في تنفيذ المشروع والمعايير التقنية والمالية المعتمدة في اختيار العارض الأفضل من أجل التعاقد معه. وتتضمن الاتفاقيات الاستشارية المهمة المطلوبة من الاستشاريين والمؤهلات الواجب توفرها في المستثمرين الذين سينفذون الاتفاقية ومدة العقد والأسعار وشروط الدفع والمسؤولية المهنية، ويقتضي على الدولة أو الإدارة المعنية أن تجري رقابة على عمل الاستشاريين بالاستناد إلى الشروط والجداول المتفق عليها في العقد ولها الحق في انهاء العقد في حال اخلال المتعاقد معها في القيام بالواجبات الملقاة على عاتقه¹.

الفرع الرابع: عقود العاملين

تحتاج شركة المشروع في مرحلتي الانشاء والاستغلال إلى تأمين اليد العاملة الكفؤة، فتقوم بإبرام العقود التي تحدد المهام المطلوبة منهم وشروط الاستخدام، وتحمل شركة المشروع جميع النفقات والأعباء المترتبة على إبرام هذه العقود، وتخضع العقود المبرمة مع العاملين لأحكام قانون العمل، وعلى شركة المشروع أن تسدد وتؤمن جميع حقوقهم القانونية، وعلى العاملين الخضوع للقوانين والأنظمة السارية المفعول في الدولة المضيفة²، مع التنويه إلى أن هذه العملية تتم خلال مرحلة التحضير للمشروع، على الرغم من ارتباطها بالمراحل القادمة له.

المطلب الثاني: عقود الانشاء

ندخل الآن مرحلة جديدة تأتي بعد التحضير للمشروع، هي الأكثر خطورة في نظام البوت بأكمله للأسباب التي أشرنا إليها سابقا، لهذا فمن الواجب التعامل معها تعاقديا بطريقة محكمة، فبعد دراسة مخاطر الانشاء بصفة مستفيضة من طرف شركة المشروع ثم أخذ هذا العامل بعين الاعتبار في دورة المخاطر وفي دراسة الجدوى، من الواجب تجسيد هذه النتائج في عقد يمكن شركة المشروع من التوزيع الأمثل لمخاطر الانشاء.

الفرع الأول: أنواع العقود الانشائية

تنقسم العقود الانشائية إلى قسمين من حيث توزيع المخاطر بين الأطراف هما:

1. **التعاقد من الباطن:** بموجب اتفاقية البوت يتوجب على شركة المشروع بناء المرفق العام بنفسها، إلا أنها قد تفتقد إلى الخبرة والكفاءة التقنية العالية التي تحتاجها مشروعات كبناء معامل انتاج الطاقة والسدود المائية، لذلك تلجأ شركة المشروع إلى التعاقد مع شركة انشاء متخصصة تعهد إليها مهمة انجاز المشروع خلال مهلة زمنية محددة³، والتي

¹ مروان محي الدين القطب، مرجع سابق، ص350.

² المرجع نفسه، ص356.

³ المرجع نفسه، ص351.

لها أيضا أن تتعاقد مع شركات أخرى وذلك من الباطن¹، ولكن بعد موافقة الدولة مقابل ثمن محدد في العقد؛ نظرا لأن هذا الاجراء هو نوع من التنازل الجزئي عن العقد، الذي يحتاج إلى موافقة الدولة التي فوضت شركة المشروع إدارة عقد البوت، إلا أن شركة المشروع في هذه الحالة تبقى هي المسؤولة عن تنفيذ العقد، ولا تقوم أي علاقة تعاقدية مباشرة بين الإدارة وشركة الانشاء²، لذلك فإنها قد تكون في حاجة إلى ضمان من شركة المقاولات يكفل لها أن تتم عملية التنفيذ في الوقت المحدد ووفقا للمعايير المحددة³، وهذا يعكس بالتحديد ما جاء في المبحث الأول من هذا الفصل من ناحية دورة المخاطر وعلاقة شركة المشروع بالدولة والأطراف التابعة، فمن غير الممكن أن تتعاقد الدولة مع شركة المشروع في إطار نظام البوت، ثم تقوم هذه الأخيرة بتحويل كل المخاطر إلى الأطراف التابعة لها، لهذا تحرص الدولة على أن تتحمل شركة المشروع على عاتقها مجموعة من المخاطر لسببين، الأول يتمثل في إثبات مسؤوليتها عن الأخطاء إن وجدت وضمن عدم تهربها من تحمل عواقبها، والثاني هو سبب مالي يتجسد في تبرير ربحيتها من المشروع، فالمشروع الذي تحول فيه كافة الأدوار إلى الأطراف الآخرين هو مشروع مرتفع التكلفة وقد يكون خاسرا، ومن هذا نستشف الدور المحوري لشركة المشروع في نظام البوت من تنظيم وضبط لموازن القوى بين كل الأطراف لتحقيق الأمثلية في المشروع.

2. **عقد الفتح في اليد:** يعتبر هذا النوع من العقود شكلا من أشكال نقل المخاطر من شركة المشروع إلى شركة الانشاء، التي تلتزم بتسليم المشروع مباشرة إلى شركة الاستغلال دون تدخل أصحاب نظام البوت في أي مرحلة من المراحل الانشائية، فهو نقل لمخاطر؛ التأخر في الإنجاز، تكاليف الانشاء وأداء المشروع بعد الدخول في مرحلة الاستغلال⁴. ويعتبر العنصر الأكثر تعقيدا في عقود المفتاح في اليد التي تنفذ بها غالبية مشروعات البوت المجال الزمني المخصص لمرحلة الانشاءات الذي ينبغي أن يكون واسعا بما فيه الكفاية لضمان أن الشركة سوف تنجز مشروعا قادرا على تلبية معايير الاستغلال المتوقع مع احترام التزاماته التعاقدية. أكثر من هذا تجدر الإشارة إلى أنه في قطاعات معينة قد يكون استعمال مجموعة من التكنولوجيات أمرا ضروريا ومنه قد تكون سياسة المفتاح في اليد قرارا اقتصاديا غير عقلاني، فلن تقبل أي شركة انشاء تحمل مسؤولية التصميم والبناء والتجريب والاستغلال لوحدها، لهذا تقوم شركة المشروع بالتعاقد مع مجموعة من الشركات بصفة منفصلة كل حسب دوره ثم توكل مهمة متابعة الأشغال الهندسية إلى شركة أخرى⁵.

الفرع الثاني: ضمانات العقود الانشائية

مهما اختلفت تعاريف العقود الانشائية وتعددت الأهداف المرجوة منها، فهي تبقى عقودا وجدت للتوزيع الأمثل للمخاطر بين أطراف المشروع، وتحديد المسؤولية الدقيقة لكل طرف في عملية الانشاء، فكل سوف يسعى إلى تسقيف مسؤوليته تماشيا مع المردود الذي سيتلقاه من هذه العملية، لهذا سيواجه شركة المشروع تحديا ماليا بالغا

¹ أحمد أبو عشيق، مرجع سابق، ص 07.

² مروان محي الدين القطب، مرجع سابق، ص 352.

³ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 640.

⁴ Stefano Gatti, *Op.Cit.*, page 46.

⁵ John Edward, *Op.Cit.*, p.p 118-121.

في التعقيد، فمن جهة ستكون أمام مخاطر لم تستطع شركات الانشاء مجابهتها لارتفاع تكلفة تحملها، ومن جهة أخرى عليها تأمين المشروع من المخاطر التي تحيط به أو على الأقل تلك التي تم أخذها بعين الاعتبار في تحليل مخاطر المشروع، وهنا من الممكن أن تجد شركة المشروع نفسها أمام تحمل اجباري لنسبة من الخطر نظرا لأن تكلفة الاحتفاظ تصبح أقل من تكلفة التحويل.

1. **تكلفة الانشاءات:** من ناحية التكلفة فإنه يتم الاتفاق على سعر ثابت يحدد في العقد كضمن لقيام شركة الانشاء ببناء المشروع ولا يجري تعديله إلا إذا نص العقد على إمكانية ذلك لمواجهة ظروف محددة أو في حال قامت شركة المشروع بتعديل المطلوب من شركة الانشاء بشكل يترتب عليه نفقات إضافية، كما يمكن أن يتم تحديد قيمة المشروع على أساس تكلفته بالإضافة إلى نسبة من الأرباح، إلا أن هذه الطريقة ليست المثلى في ظل مشروعات البوت لا سيما وأن الجهات الممولة تفضل تحديد تكلفة الانشاء بصورة ثابتة، من أجل التحقق من الجدوى التمويلية والقدرة على سداد القروض خلال الآجال المحددة¹، أما فيما يخص دفع مستحقات شركة الانشاء فهو يتم على مراحل تماشيا مع التقدم في الأشغال، أما الدفعة الأخيرة فهي لا تحول إلى شركة الانشاء إلا بعد الانتهاء من الأشغال، وفي أحيان أخرى تحتجز كضمان، ناهيك عن وجود مكافئة أو غرامة وهذا متوقف على الوتيرة الكلية للأشغال².

2. **مدة الانجاز:** أما مدة الإنجاز فهي الأخرى تكتسي أهمية كبيرة بالنسبة لشركة المشروع على اعتبار أن مدة عقد البوت محددة وبالتالي يجب انجاز المشروع في مدة زمنية معقولة كي تتمكن شركة المشروع من الاستفادة من أكبر قدر ممكن من الزمن في تشغيل المرفق العام والحصول على إيرادات تشغيله، ويقتضي تحديد مدة العقد في جدول زمني يتفق عليه بين الطرفين مع إمكانية إعادة النظر في بنوده أثناء الانجاز بهدف الحد من تأثير التأخير في انجاز المراحل الأخرى، كما يمكن ادراج غرامات عن التأخر في العمل³، التي قد تتراوح من 20 إلى 30% في أوروبا ومن 40 إلى 50% في الولايات المتحدة الأمريكية بالنسبة لمحطات توليد الطاقة الكهربائية⁴، إلا أن شركة الانشاء هي التي تتحمل عادة الأضرار المتعلقة بالتأخر في الاستغلال وسوء أداء المشروع، غير أنها غالبا ما تسعى إلى تسقيف مسؤوليتها في الأضرار التي يعبر عنها بنسبة مئوية من العقد، بحيث يرتبط التعويض بالتاريخ المحدد للدخول في مرحلة الاستغلال أين يبدأ المشروع في در الإيرادات، لذلك يحدد مبلغ التعويض بالشكل الذي يجعله يحل محل إيرادات المشروع لتأمين مصاريف خدمة الدين ومصاريف أخرى⁵.

3. **أداء الانشاءات:** عادة ما يحتوي عقد الانشاء على ضمان الشركة اصلاح أو استبدال المعدات التالفة أو ضمان مستوى معين من الخدمة بعد سنة أو أكثر من تسليم المشروع، خاصة إذا تعلق الأمر بالعيوب الخفية في الأعمال المنجزة⁶، حيث ترتبط أضرار الأداء بالضمانات التي تقدمها شركة الانشاء المتعلقة بتجارب الأداء التي لم تصل إلى

¹ مروان محي الدين القطب، مرجع سابق، ص 351.

² John Edward, *Op.Cit.*, page 119.

³ مروان محي الدين القطب، مرجع سابق، ص 352-351.

⁴ David Corchia et Ivan Benichou, *Op.Cit.*, page 122.

⁵ John Edward, *Op.Cit.*, p.p 118-120.

⁶ *Ibid*, page 120.

المستوى المطلوب والمتفق عليه مسبقاً، وتحدد هذه التعويضات بالفرق بين المستوى المتوسط للإيرادات والمستوى الفعلي الناجم عن ضرر الأداء¹، لهذا فمن المستحسن أن تكون مدة الضمان بعد الإنشاء أطول ما يمكن لكي يكون لشركة المشروع الفرصة لتجريب المشروع وكشف أكبر قدر ممكن من العيوب الخفية إن وجدت². إضافة إلى هذه الضمانات من الممكن الحصول على تغطية من المخاطر التكنولوجية، لكن هذا التحويل يتميز بنوع من التعقيد خاصة إذا كان الترخيص الأصلي للمشروع حديث، الأمر الذي يستوجب الاعتماد على مستشارين في ميدان التكنولوجيا حول فعالية المشروع لإجبار موردي التكنولوجيا على دفع غرامات محسوبة على أساس نسب مئوية من القيمة الكلية لبراءة الاختراع³.

المطلب الثالث: عقود الاستغلال

بعد انتهاء المرحلة الانشائية في نظام البوت، تأتي مرحلة الاستغلال حاملة في طياتها مجموعة من العقود التي تهدف بالدرجة الأولى إلى حماية دخل شركة المشروع، الذي ستواجهه به خدمة الدين، فهي تحويل لمخاطر متعددة منها عدم التحكم في التكنولوجيا المرتبطة بسير المشروع، وبالتالي إلقاء هذه المسؤولية على شركة أخرى متخصصة في ذلك، وكذا المخاطر السوقية المرتبطة بشراء المادة الأولية أو بيع مخرجات الإنتاج؛ وتمثل هذه العقود فيما يلي:

الفرع الأول: عقد الاستغلال والصيانة

هو عقد يتم إبرامه بين شركة المشروع وشركة الاستغلال والصيانة بعد موافقة الدولة، من طرف شركة ذات كفاءة وخبرة عالية في هذا المجال⁴، إلا أنه من المستحسن أن تكون شركة الاستغلال والصيانة من المساهمين في شركة المشروع لضمان الجدية في تحقيق هذه العملية⁵، التي تنطوي على التفحص الجيد لأعمال الإنشاء قبل البدء في الاستغلال للتأكد من سلامة وجاهزية المشروع للتشغيل، ثم توفير المواد واللوازم الضرورية للتشغيل وتسليم الإنتاج إلى الجهات المعنية، ناهيك عن تأمين اليد العاملة المتخصصة في مجال نشاط المرفق، فضلاً عن الالتزام بأعمال الصيانة المرافقة للتشغيل والتي تتصف بالطابع الدوري استناداً إلى برنامج محدد مسبقاً، فلاختيار المشغل أهمية بالغة في مسار نظام البوت نظراً لأن إيرادات الاستغلال هي التي تغطي نفقات بناء المشروع وتحقق لشركة المشروع الربح المنشود.

أما من ناحية الأتعاب التي يتقاضاها المشغل من طرف شركة المشروع، فهي تحدد بعد معرفة جميع الأعباء المتعلقة بالاستغلال والصيانة بالإضافة إلى العقود المبرمة مع أشخاص آخرين لتأمين اللوازم والخدمات والأشغال المتعلقة بالصيانة والاستغلال، وتختلف هذه النسبة من عقد لآخر حسب طبيعة المشروع موضوع العقد، إلا أنه يمكن ربط هذه النسبة ببعض المعايير التي تهدف إلى تأمين أفضل جودة للخدمات المقدمة من قبل المتعهد، فترتفع

¹ John Edward, *Op.Cit.*, page 120.

² Andrew Fight, *Op.Cit.*, page 114.

³ Stefano Gatti, *Op.Cit.*, page 46.

⁴ مروان محي الدين القطب، مرجع سابق، ص 352.
⁵ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 643.

النسبة عند تقديم خدمات ذات جودة وتنخفض عند تقديم خدمات عادية¹، وكضمان إضافي من الممكن إدراج بند تغيير شركة الاستغلال في حالة ثبوت عدم قيامها بالمهام المنوطة بها كما ينبغي؛ يأتي هذا البند لتضمن جهات الإقراض أن إيرادات المشروع تسيير بطريقة جيدة². أما في حالة الإهمال من طرف شركة الاستغلال والذي يؤدي إلى فقدان أو اتلاف المعدات أو نشوء مسؤولية مدنية، فإن شركة الاستغلال تسعى دائما إلى تسقيف مسؤوليتها، نظرا لأن للمسؤولية والمردود علاقة طردية أي المسؤولية المتحملة بواسطة العقد يجب أن تتناسب مع المردود الناتج عنه، في هذه الحالة تأخذ شركة المشروع بعين الاعتبار الضرر الحقيقي المحتمل عند تصميم برنامج التأمين.

الفرع الثاني: عقد البيع

عندما ترغب الحكومة في شراء الطاقة الكهربائية أو الماء أو أي منتج آخر مرتبط بمشروعات البنى التحتية من شركة المشروع، فإن ذلك يتم بناء على عقد يحدد فيه السعر وطريقة الدفع والعملة التي يتم بها الدفع، وغالبا ما تحتاج شركة المشروع إلى الحصول على قيمة المنتج بالعملة الأجنبية على الأقل في الحدود التي تسمح لها بدفع القروض التي حصلت عليها من البنوك الأجنبية وفوائدها، وتغطية رأس المال والأرباح المحولة إذا كانت الشركة أجنبية، ويلاحظ في هذه الحالة أنه بالرغم من أن المنتج يتم بيعه للجمهور بالعملة المحلية إلا أن الحكومة تتكفل بتوفير قدر من العملة الأجنبية لتغطية مستحقات شركة المشروع اللازم تغطيتها بالعملة الأجنبية، كما قد يتم تحديد كمية المنتج التي يتعين على شركة المشروع توفيرها خلال فترة زمنية محددة في العقد، وإذا لم يصل الطلب إلى المستوى الذي يستوعب الكمية المتفق عليها في بعض الفترات لسبب أو لآخر تلتزم الحكومة بتسديد قيمة الكمية المتفق عليها³، تجسيدا لمبدأ الأخذ أو الدفع "take or pay"⁴.

لما كان السعر عاملا أساسيا في تحديد إيرادات الشركة فهي غالبا ما تكون حريصة على أن يغطي لها كل التكاليف والأرباح المخططة، ولذا إذا كان هذا السعر مرتفعا بالنسبة للجمهور فقد تقبل الحكومة أن تغطي جزء من السعر بتقديم دعم معين على أن يتم بيع المنتج للجمهور بسعر أقل⁵، فمن الناحية المالية يمثل هذا العقد أهم ضمان لتمويل المشروع خلال الاستغلال بحيث يضمن للجهات الممولة سداد القروض المبرمة معها⁶.

من الممكن أيضا أن تتضمن هذه الاتفاقية بندا للتسويق ففي حالة قبول شركة المشروع تذبذب أسعار السوق فهي تعهد إلى امضاء عقود مع مشتري يتعهد فيها بتسويق المنتج، فالالتزام في هذه الحالة هو الحصول على أحسن عرض وليس البيع المطلق، أما إذا كان النشاط منتجا لمجموعة من المنتجات كالطاقة الكهربائية الذي قد يتوازى مع إنتاجها مخرجات أخرى كميّاه البحر المحلاة وبخار الماء، فهذه العقود تأخذ على عاتقها أيضا هذه المخرجات⁷.

¹ مروان محي الدين القطب، مرجع سابق، ص.ص 353-354.

² Stefano Gatti, *Op.Cit.*, page 49.

³ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص.ص 641-642.

⁴ John Edward, *Op.Cit.*, page 124.

⁵ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 642.

⁶ مروان محي الدين القطب، مرجع سابق، ص.ص 355.

⁷ John Edward, *Op.Cit.*, p.p 126-127.

من خلال ما سبق نجد أن الدولة تقوم بإمضاء هذا النوع من العقود مع شركة المشروع كشكل من أشكال الدعم الحكومي، خاصة في المشروعات التي يتبين أنها ذات ربحية منخفضة من جهة ومنافع قومية مرتفعة من جهة أخرى، لهذا تقوم الدولة بضمان بيع منتجاتها بناء على هذا التصور والمنبثق أساسا من مرحلة دراسة الجدوى الاقتصادية والقومية، وحتى جهات الإقراض عند قيامها بدراسة الجدوى المالية ويتبين لها أن المشروع غير مجدي ماليا، فهي تقوم بإمضاء إذن القرض نظرا لأنه مضمون بالتزام الدولة بموجب عقد البيع، فهذه الآلية تعاكس تماما ما هو معمول به في التمويلات البنكية التقليدية التي ترفض تمويل المشروع عندما تكون نتائج دراسة جدواه المالية سلبية.

الفرع الثالث: عقد الشراء

تحتاج محطة توليد الكهرباء مثلا إلى وقود يتمثل في البترول أو الغاز أو الفحم، ولذا فإن شركة المشروع تتفق مع مورد للوقود على تقديم كمية محددة منه بسعر محدد خلال فترة طويلة نسبيا حتى تضمن استقرار السعر¹، والتي تتوافق عادة مع مدة القرض طبقا لشروط جهات الإقراض²، وفي بعض المشروعات التي ينشئ فيها مورد الوقود مصدرا خاصا لإمداد محطة توليد الطاقة بالوقود مثل حقل غاز طبيعي، ولم تحصل المحطة على الكمية المتفق عليها في العقد بسبب عطل في مثلا؛ فإن الشركة تلتزم بدفع قيمتها حتى إذا لم تحصل عليها، في طار مبدأ التوفير أو الدفع "Put or Pay"³، الذي يدخل في إطار توزيع مخاطر العرض⁴. يسمح هذا النوع من العقود للمشتري بضمان مصدر دائم للتوريد بسعر ثابت وللبائع بضمان إيراد دائم للمشروع من ناحية⁵، إلا أن هذا الالتزام قد يثقل كاهل المشتري خاصة إذا كان السعر السوقي أقل من ذلك المتفق عليه وقت التعاقد من ناحية أخرى⁶.

المطلب الرابع: عقود التمويل

نظرا لأن شركة المشروع تمول نسبة تتراوح بين 15 إلى 30% من تكاليف الاستثمار فإنها تعتمد على المصادر الخارجية المتمثلة في جهات الإقراض، حيث تحصل منها على ما نسبته من 70 إلى 85% من التكاليف، ويتم الاتفاق بين شركة المشروع والبنوك على قيمة القروض ومعدلات الفوائد ومواعيد الدفع وغيرها، ونظرا لأن البنوك تتحمل المخاطر مع الشركة في حالات الاعسار⁷، فإن هذه العملية لا تتم إلا بعد دراسة المشروع موضوع عقد البوت والتحقق من قابليته لتحقيق الإيرادات الكافية لسداد القروض⁸. فشكلا تظهر عقود التمويل على أنها اتفاقية بين شركة المشروع والجهة المقرضة يتم على أساسها التعاقد على منح قرض معين بشروط محددة، إلا أن حقيقة الأمر هي أن عقد التمويل هو في حد ذاته أداة لتوزيع المخاطر بين شركة المشروع والجهة المقرضة، في إطار تقاسم تكلفة الانشاءات المرتبطة بنظام البوت، فبطريقة غير مباشرة تقوم شركة المشروع بتحمل نسبة من تمويل المشروع في شكل

¹ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 643.

² John Edward, *Op.Cit.*, page 128.

³ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 643.

⁴ Stefano Gatti, *Op.Cit.*, page 48.

⁵ Andrew Fight, *Op.Cit.*, page 115.

⁶ John Edward, *Op.Cit.*, page 125.

⁷ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 642.

⁸ مروان محي الدين القطب، مرجع سابق، ص 356.

أموال خاصة بناء على ما تفضيه دراسة الجدوى الاقتصادية للمشروع، ثم تتجه إلى الجهات المقرضة لطلب التمويل الذي سيمنح لها بناء على نتائج التحليل المالي للمشروع، وحتى الدولة قد تكون لها يد في هذه العملية في شكل تقديم أرض لإقامة المشروع بسعر رمزي أو غير ذلك من الامتيازات، بعد عزوف جهات الإقراض عن تقديم إجمالي مبلغ القرض المطلوب وتسقيفه في حد معين.

الفرع الأول: اتفاقية القرض وورقة المدى

اتفاقية القرض وورقة المدى هما وجهان لعملة واحدة في نظام البوت، إلا أن الفرق بينهما يكمن في أن الأولى هي وثيقة تقنية موجهة للمتخصصين في الميدان من شركة مشروع و جهات إقراض، أما الثانية فهي بسيطة موجهة لكل أطراف التعاقد وتستعمل كأداة أساسية في التفاوض، نتطرق فيما يلي إلى ماهية ورقة المدى مع تفصيل هيكلها.

1. **ماهية ورقة المدى:** تدار العلاقات التعاقدية بين شركة المشروع والجهات المقرضة بوثيقة قانونية ضخمة تسمى اتفاقية القرض، فهي تطرح معظم الحالات التي قد تصادف المشروع في مختلف مراحلها، أو على الأقل في مرحلة القرض، فمن غير الممكن أن تكون هذه الوثيقة الأرضية التي ستبنى على أساسها المفاوضات بين أطراف التعاقد، لهذا فالمفاوضات تقوم على أساس وثيقة أقل حجما وخالية من البنود القانونية وتتعامل بطريقة بسيطة ولغة مألوفة بشكل يضمن السير الحسن للقرض¹، وتصف بشمولية العلاقة التعاقدية بين أطراف المشروع²، تسمى هذه الوثيقة بـ Term Sheet ، ويستعمل هذا المصطلح حتى في الأوساط الناطقة باللغة الفرنسية ويمكن ترجمته إلى اللغة الفرنسية بـ Termes et conditions du crédit³، وفي هذا الإطار تجدر الإشارة إلى أن اتفاقيات قروض المشروعات الدولية الكبرى تخضع بصفة عامة إلى القانون الإنجليزي، من منظور التصميم حسب مقياس المشروع مع طرح جميع الحالات الممكنة، فقلما يشار فيها لمواد القانون، فالعقد في حد ذاته يمثل الأداة الرئيسية لإدارة العملية بأكملها⁴؛ لهذا يجب أن يكون منظم وواضح لأن كل سوء تفاهم من شأنه إحداث نوع من التوتر خلال مرحلة تحرير ومناقشة اتفاقية القرض⁵. أما الترجمة العربية المقترحة لهذه الوثيقة هي ورقة المدى، تعبيرا على المدى المرتبط بحياة المشروع فهي أساسا تشرح مختلف مراحلها مع التركيز على شروط القرض، نظرا لأن استعمالها الأصلي يتزامن مع التفاوض على نظام البوت بصفة عامة والحصول على القرض بصفة خاصة.

2. **هيكل ورقة المدى:** تعكس هذه الوثيقة نتائج التحليل الاقتصادي والمالي والهيكل التعاقدية للمشروع من ناحية إدارة المخاطر، فهي تهدف إلى تكوين قاعدة قانونية بين شركة المشروع والمقرض عن طريق الوصف البسيط لهيكل القرض، ليتم على أساسها تحرير اتفاقية القرض⁶، حيث تبدأ هذه الوثيقة بنص يشرح المصطلحات المستخدمة فيها

¹ David Corchia et Ivan Benichou, *Op.cit*, page 70.

² Paul Lignières, *Op.Cit*, page 277.

³ David Corchia et Ivan Benichou, *Op.Cit*, page 70.

⁴ Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, *Op.Cit*, page 221.

⁵ David Corchia et Ivan Benichou, *Op.Cit*, page 70.

⁶ *Ibid*, page 93.

الذي قد يصل إلى 25% من الحجم الإجمالي للوثيقة، بعد ذلك يتم عرض طريقة سير القرض، ثم عرض حالات نشوب النزاع بين الأطراف، ويكون هذا القسم الأوسع بين الأقسام الأخرى¹.

● **المشروع والقرض:** يقوم المقرضون بالتركيز بطريقة دقيقة وواضحة على الخصائص الرئيسية للمشروع لتفادي الاستعمال الخاطئ للقرض²؛ فهم يريدون التأكد من أنه لن يحول إلى أغراض أخرى بعيدة على الهيكل الذي وجد المشروع لأجله³، مع تحديد حصة القرض من الهيكل التمويلي فيجب أن يكون مبلغ الأموال الخاصة متناسب مع القرض في حالة انخفاض تكاليف الانشاء عن تلك المتوقعة في البداية⁴، فالإساءة في الاستخدام الفعلي للقرض تؤدي إلى إعسار المقرض⁵، إضافة إلى ذلك يجب تحديد طبيعة التمويل أهو مع عدم الرجوع أو بالرجوع المحدود ضد المساهمين، ناهيك عن عرض موجز لدراسة الجدوى الاقتصادية والمالية للمشروع والنسب المالية خاصة تلك المتعلقة بتغطية الدين⁶.

● **الإطار التعاقدية:** تتدخل في هذا الإطار شركة المشروع المالكة لأصول المشروع والمملوكة من طرف المساهمين فيه، فهي التي تقوم بالتعاقد مع المقرضين عن طريق اسم فقط ففي مرحلة التفاوض على القرض لا تكون لها الشخصية القانونية المستقلة، فالهيكل التعاقدية للمشروع يتمثل أساسا في عقد الانشاء، عقد الاستغلال، عقد بيع المنتجات، عقد شراء المواد الأولية وعقد الامتياز أو عقد البوت⁷.

● **حالات النزاع:** هي تلك التي يقدر فيها المقرض أن شركة المشروع غير قادرة على الوفاء بالتزاماتها كالإفلاس، عدم احترام النسب المالية، عدم القدرة على إكمال الأشغال في الآجال المحددة، تغيير المساهمين أو عدم الحصول على التصاريح⁸، والتي تستلزم إجبارية التسديد المسبق للقرض أو الغاءه⁹، وفي هذه الحالة يجوز للجهات المقرضة الحلول محلها واختيار شركة بديلة للقيام بهذا المشروع¹⁰.

إجمالا من الممكن قول بأن ورقة المدى هي الترجمة العقدية لكل مراحل إدارة المخاطر بما في ذلك دورة المخاطر، دراسات الجدوى وحتى العقود المرتبطة بنظام البوت، فهي تتطرق بالتفصيل لتحليل هذه النقاط للتعرف على مواطن قوة وضعف النظام بصفة عامة، نظرا للحساسية الشديدة التي يتميز بها تمويل المشروعات الكبرى من حيث منح القروض بدون ضمانات عينية أو شخصية.

¹ Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, Op.Cit, p.p 221-222.

² David Corchia et Ivan Benichou, *Op.Cit*, page 70.

³ John Edward, *Op.Cit*, page 169.

⁴ David Corchia et Ivan Benichou, *Op.Cit*, page 71.

⁵ John Edward, *Op.Cit*, page 169.

⁶ David Corchia et Ivan Benichou, *Op.Cit*, page 70.

⁷ *Ibid*, p.p 71-72.

⁸ *Ibid*, page 79.

⁹ Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, Op.Cit, page 228.

¹⁰ أحمد أبو عشيق، مرجع سابق، ص 07.

الفرع الثاني: اتفاقية الحسابات

تعتبر هذه الحسابات القابلة للرهن من طرف الجهات المقرضة بمثابة الضمان الوحيد لها، نظرا لاحتوائها على رقم أعمال مشروع البوت، شأنها شأن الرهون العقارية والرهون الحيازية التي تحصلها البنوك التقليدية مقابل منحها القروض للعملاء، لذلك سنتطرق فيما يلي إلى ماهيتها مع تفصيل أنواعها.

1. **ماهيتها:** تتميز خاصية عدم الرجوع أو الرجوع المحدود ضد المساهمين بالاعتماد على التدفقات النقدية للمشروع كضمان وحيد مقابل الأموال المقرضة، لهذا تصر الجهات المقرضة على أن تكون حسابات المشروع تحت سيطرتها، فمن الواجب أن تحتوي وثائق المشروع على هذا النوع من العقود الذي يضمن لها استرداد أموالها عند الحاجة. فالجهات المقرضة تمارس رقابة على إيرادات المشروع التي يطلق عليها اسم شلال الحسابات نظرا لأنه يبدأ في شكل رقم أعمال ثم يبدأ في التناقص شيئا فشيئا بعد تسديد خدمة الدين، بالشكل الذي يحدد الأولية في الدفع حتى الوصول إلى توزيع الأرباح على حملة الأسهم، حيث توكل مهمة توزيع الإيرادات إلى شركة المشروع التي تملك حسابات المشروع، مع حق الرقابة الذي تملكه الجهات المقرضة، إضافة إلى هذا تجدر الإشارة إلى إمكانية فتح حسابات المشروع خارج الدولة في حالة وجود خطر سياسي ونقله إلى دولة شركة المشروع، بالشكل الذي تحول فيه إيرادات المشروع دوريا إلى الحساب المفتوح خارج الدولة، فهذا الضمان يسمح بتجنب التجميد أو نزع الملكية، علما أنه يمنع على شركة المشروع فتح حسابات إضافية من دون علم الجهات المقرضة، لتتمكن من مراقبتها¹.

2. أنواع حسابات المشروع:

من الممكن تقسيم حسابات المشروع القابلة للرهن من طرف الجهات المقرضة في أغلبها، كما ذكرنا سابقا إلى ما يلي:

- **حساب الإيرادات:** تحول كل إيرادات المشروع إلى هذا الحساب بما في ذلك الأموال الخاصة التي تدفع من طرف المساهمين في المشروع، القروض، تعويضات شركات التأمين الخاصة بمرحلة الاستغلال²، ورقم أعمال المشروع، نشير كذلك إلى أن عمليات السحب من هذا الحساب تكون مراقبة عن طريق الوثائق المحاسبية كالإيصالات وأوامر الدفع³.
- **الحساب الاحتياطي لخدمة الدين:** تحول إلى هذا الحساب المبالغ الخاصة بخدمة الدين، دوريا بمجالات زمنية متعارف عليها تعاقديا، فتسجل العمليات المدينة في هذا الحساب إذا كانت التدفقات النقدية للمشروع غير كافية لسداد خدمة الدين⁴.

¹ John Edward, *Op.Cit.*, p.p 181-183.

² Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, *Op.Cit.*, page 233.

³ Andrew Fight, *Op.Cit.*, page 132.

⁴ Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, *Op.Cit.*, page 234.

- الحساب الاحتياطي للصيانة: يسمح هذا الحساب بتشكيل مؤونات خاصة بصيانة المشروع¹، فالبنوك تسعى إلى ضمان أن تخصص الأموال من العمليات الجارية لهذا المحور ضمانا لاستمرارية الخدمة حتى بعد التنازل عن المشروع للدولة مانحة الامتياز².
 - حساب التوزيع: عندما تتوفر شروط توزيع الأرباح، يُفَعَّل هذا الحساب في الاتجاه الدائن وهو الحساب الوحيد غير القابل للرهن لفائدة المقرضين³.
 - حساب تعويضات شركات التأمين: تحول إليه تعويضات شركات التأمين المختلفة عن تلك المحولة لحساب الإيرادات التي أشرنا إليها سابقا⁴.
 - حساب المقاصة: تحول إليه جميع المبالغ الناتجة عن المقاصة الواردة في عقد البوت⁵، بحيث تم تصميمه لعزل تعويضات التأمين في مرحلة الاستغلال عن الإيرادات الحقيقية للمشروع⁶.
 - الحساب الاحتياطي للضرائب: تتشكل فيه المؤونات المخصصة لدفع الضرائب⁷.
 - حساب المصاريف الصغرى: هو حساب صندوق تحول إليه المبالغ ما بين 5000 إلى 50000 أورو لتسديد المصاريف الصغرى تجنباً للإجراءات الإدارية المتعلقة بالسحب من حساب الإيرادات⁸.
- من خلال ما سبق تتضح لنا الأهمية الكبرى التي تتمتع بها هذه الحسابات، فهي مهيكلة بطريقة منظمة تسمح لجهات الإقراض بمراقبة طرق تصرف شركة المشروع صاحبة هذه الحسابات في رقم أعمال المشروع، كذلك تملك جهات الإقراض بموجب الاتفاقيات المرتبطة بهذه الحسابات حق تجميد الأرصدة الموجودة فيها بحكم أنها مرهونة لها.
- العلاقات بين أطراف التعاقد في نظام البوت تتميز بمستوى عالي من التعقيد والتشابك من حيث إدارة المخاطر، فكل طرف يرى الخطر من زاويته الخاصة مع تعارض مصالحه وتلك المرتبطة بأطراف التعاقد الآخرين، كل هذا يجعل تطبيق مقاربات إدارة المخاطر المفصلة سابقا أمرا بالغ التعقيد في الواقع، والشكل التالي يوضح التدرج في توزيع الخطر بين كل أطراف التعاقد مع إدراج كافة المستويات التي تطرقنا إليها سابقا:

¹ Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, Op.Cit, page 234.

² Andrew Fight, *Op.Cit*, page 133.

³ Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, Op.Cit, page 234.

⁴ Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, Op.Cit, page 234.

⁵ *Ibid*, page 234.

⁶ Andrew Fight, *Op.cit*, page 133.

⁷ Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, Op.Cit, page 234.

⁸ *Ibid*, page 234.

الشكل رقم (2-10): التدرج في توزيع الخطر



المصدر: من إعداد الباحث بناء على ما سبق

من خلال قراءة هذا الشكل نجد أن الدولة تتحمل القسم الأصغر من المخاطر لأنها لو تحملت معظم المخاطر لما كانت بحاجة إلى نظام البوت، ثم تقوم شركة المشروع بتقاسم المخاطر المتبقية مع الأطراف التابعة وجهات الإقراض، إلا أنه من غير الممكن أن تتحمل هذه الأطراف كل مخاطر المشروع نظراً لعدم تخصصها في إدارتها، ناهيك ارتفاع تكلفة إدارتها، وبالتالي ففي نهاية عملية تقاسم المخاطر تنتج لنا مخاطر بدون تغطية من الواجب تحويلها إلى طرف متخصص يدعى شركة التأمين.

الفرع الثالث: عقود التأمين

تجدر الإشارة إلى أنه مهما حصلت شركة المشروع على ضمانات من الأطراف المعنية، فإنها قد تستطيع تقليل المخاطر ولكنها لن تستطيع التخلص منها، ولذا فإنها تحتاج إلى التأمين ضد المخاطر المختلفة لدى شركات التأمين، وقد يكون من مصلحة جميع الأطراف المعنية ممثلين في شركة المشروع والبنوك وموردو المواد والطاقة ومشغلو المشروع والحكومة المضيفة التنسيق في عملية التأمين حتى لا يحدث هناك تكرار للتأمين ضد نفس البند من قبل أطراف متعددة بالإضافة إلى تخفيف تكاليف التأمين على كل طرف، ويفضل دائماً أن يتم التأمين عند شركة واحدة حتى يسهل الحصول على خصم وحتى يتم حصر كل مصاعب التأمين في جهة واحدة¹.

مع ظهور عقود البوت برز عدد كبير من عقود التأمين التي تشكل تطوراً لعقود التأمين التقليدية والتي تغطي مخاطر الإخلال بالتدفق النقدي للمشروع، والمخاطر التي تواجه القروض التي تشكل جزءاً من تمويل المشروع، ومخاطر التأمين والمصادرة والحروب الأهلية والاضطرابات السياسية².

¹ عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 645-646.

² مروان محي الدين القطب، مرجع سابق، ص 355.

خلاصة

يحمل نظام البوت في طبيعته مجموعة من المخاطر المتعلقة بالمراحل التي يمر بها المشروع في إطاره، إلا أن أعقدها تلك المحيطة بالمرحلة الانشائية نظرا لارتباطها بضخ الأموال في المشروع بدون تدفقات نقدية موجبة مع عدم وجود فرصة الرجوع إلى الوراء، ففي حال فشل مرحلة التحضير للمشروع فإن أكثر شيء قد تقوم به الدولة هو الغاء المشروع أو التفكير في آخر، أما تعثر مرحلة الاستغلال فقد ينجم عنه انخفاض في التدفقات النقدية متنوع بتغيير شركة الاستغلال المتعاقدة مع شركة المشروع أو الدولة في أسوأ الحالات.

في هذا الإطار تقوم شركة المشروع بقبول المخاطر المحولة من طرف الدولة لضمان حصولها على صفقة المشروع، ثم تحول نسبة من هذه المخاطر إلى القطاع الخاص وليس كلها، لأن التحويل الكلي يلغي دور شركة المشروع في النظام من جهة ثم يعظم تكلفة المشروع بالشكل الذي قد يتجاوز الإيرادات من جهة أخرى، ومنه فتحمل شركة المشروع لقسم من المخاطرة المتواجدة بين الدولة والقطاع الخاص هو الذي سيبرر مردودها المنتظر من المشروع، فدورها هنا يصبح الميزان الذي يربط الدولة بالقطاع الخاص بما يحقق الأمثلية بينهما.

من وجهة النظر الكمية في إدارة المخاطر، يقوم كل طرف من أطراف المشروع بإعداد دراسة الجدوى الخاصة به التي ستعبر على الزاوية التي ينظر منها إلى المشروع، وبناء عليه تدخل شركة المشروع في مرحلة اعداد العقود المختلفة للمشروع التي تعتبر ترجمة لنتائج دورة المخاطر ودراسات الجدوى، مع إمكانية إضفاء تعديلات لم تذكر من قبل، وهذا متوقف على القوة التفاوضية التي يتمتع بها كل طرف عند امضاء العقد، فهذا أشبه بالاتفاق على سعر معين عند الشراء ثم طلب خصم عند الدفع. إلا أنه غالبا ما تتحمل الدولة القسم الأصغر من المخاطر لأنها لو تحملت معظم المخاطر لما كانت بحاجة إلى نظام البوت، ثم تقوم شركة المشروع بتقاسم المخاطر المتبقية مع الأطراف التابعة وجهات الإقراض، غير أنه من غير الممكن أن تتحمل هذه الأطراف كل مخاطر المشروع نظرا لعدم تخصصها في إدارة بعضها، ناهيك عن ارتفاع تكلفة إدارتها، وبالتالي ففي نهاية عملية تقاسم المخاطر تنتج لنا مخاطر بدون تغطية من الواجب تحويلها إلى طرف متخصص يدعى شركة التأمين.

قمنا خلال هذا الفصل بدراسة مخاطر نظام البوت وطرق توزيعها بين أطراف التعاقد، مع التركيز على المرحلة الانشائية التي تعد من أعقد المراحل التي يمر بها نظام البوت من حيث حدة المخاطر التي تحيط بالمشروع، فكل طرف سوف يسعى إلى تسقيف مسؤوليته تماشيا مع المردود الذي سيتلقاه من هذه العملية، لهذا سيواجه شركة المشروع تحديا ماليا بالغا في التعقيد، فمن جهة ستكون أمام مخاطر لم تستطع شركات الانشاء مجابهتها لارتفاع تكلفة تحملها، ومن جهة أخرى عليها تغطية المشروع من المخاطر التي تحيط به أو على الأقل تلك التي تم أخذها بعين الاعتبار في تحليل مخاطر المشروع، وهنا من الممكن أن تجد شركة المشروع نفسها أمام خيارين هما تحمل هذه المخاطر المتبقية بدون تغطية أو تحويلها إلى شركات التأمين عن طريق اكتتاب منتجات التأمين الهندسي للإنشاءات، وهذا متوقف بالدرجة الأولى على عامل التكلفة (مناقشة الفرضية الثانوية الثانية).

الفصل الثالث: التأمين الهندسي لإنشاءات البوت

- المبحث الأول: الإطار العام للتأمين الهندسي
- المبحث الثاني: التأمين المادي لإنشاءات البوت
- المبحث الثالث: التأمين المالي لإنشاءات البوت
- المبحث الرابع: إعادة التأمين الهندسي

تمهيد

يعتبر التأمين الهندسي من الفروع التأمينية الدقيقة جدا نظرا لارتباط إدارته بخبرة المهندس والمؤمن له، فعندما يتمازج هذا الفرع مع نظام تمويلي آخر شديد التعقيد والمتمثل في نظام البوت، فهذا من شأنه أن يؤدي إلى استحداث فرع تأميني جديد تكون فيه عملية إدارة المخاطر ذات وجهين، الأول تم الاعداد له قبل الوصول إلى شركة التأمين في اطار العلاقات التي تديرها شركة المشروع مع الأطراف التابعة والتي كانت موضوع الفصل الثاني من هذه الرسالة، والوجه الثاني سيكون داخل شركة التأمين من خلال التحديات التي ستواجهها أمام مؤمن له متمرس وميداني بحجم مشروع انشائي من مشروعات البوت.

سنعرض في هذا الفصل التأمين الهندسي لإنشاءات البوت مرورا بأربعة مباحث هي:

في المبحث الأول نستعرض الإطار العام للتأمين الهندسي لنحدد ضمنه موقع وأهمية التأمين الهندسي للإنشاءات، بدون أن نهمّل موقف المشرع الجزائري من هذا الفرع التأميني.

يعنى المبحث الثاني بدراسة التغطية المادية لوثائق التأمين الهندسي للإنشاءات من خلال التعرف على مجموعة من النواحي في هذا الإطار كالاكتتاب والتسعير وتسوية ملف الكارثة، ولكننا وبالتوازي مع هذا العرض سنحاول إضفاء صبغة البوت على هذه التغطية التأمينية.

سننتقل في المبحث الثالث إلى التغطية المالية التي تمثل فقط خسائر الاستغلال المسبقة في فرع التأمين الهندسي التقليدي، ليتم تطويرها بعد ذلك لتتماشى مع متطلبات نظام البوت، فهذه التغطية هي أساس تطور نظام البوت الذي قام بدوره بتطويرها بعد ذلك.

أما المبحث الرابع من هذا الفصل فسيخصص لدراسة إعادة التأمين الهندسي، الذي يمثل التغطية العمودية في هذا الفرع، بعد المرور بالتغطية الأفقية له والتي تمثلت في تصميم البرنامج التأميني موضوع المبحثين السابقين.

المبحث الأول: الإطار العام للتأمين الهندسي

يعتبر التأمين الهندسي فرعاً تأمينياً بالغاً في التعقيد من حيث ارتباطه بالمؤمن والمهندس في مجمل مراحل إدارته من طرف شركات التأمين، فله خصائص محددة تجعله يختلف عن الفروع الأخرى ناهيك عن تفرد مجموعة من الهيئات الدولية بتنظيم تشريعاته، فنتطرق في هذا المبحث إلى العناصر السالفة الذكر مع التركيز على التجربة الجزائرية والمتجسدة في موقف المشرع الجزائري منه.

المطلب الأول: تعريف التأمين الهندسي ونشأته

على الرغم من اكتتاب التأمين الهندسي في وثيقة واحدة، إلا أن نشأة هذا الفرع جاءت بالتدرج على مجموعة من الضمانات لتشكّل هذا الفرع التأميني بالصورة التي يعرف بها في وقتنا الحاضر، لهذا نقوم في هذا المطلب بعرض تعريف هذا الفرع مروراً بتفصيل التطور الزمني لمجمل الوثائق المتعلقة بالمرحلة الانشائية للتغطية الهندسية.

الفرع الأول: تعريف التأمين الهندسي

يرتبط مصطلح التأمين الهندسي، بالهندسة التي تمثل فعاليات وعمل المهندس تطبيقاً للعلم والرياضيات والتي بموجبها تكون خواص المادة ومصادر الطاقة في الطبيعة ذات نفع للناس¹، فهذا الفرع هو مجموعة من تأمينات الممتلكات والمسؤولية المدنية التي تهدف إلى حماية المشروعات الصناعية المختلفة سواء كانت انشائية أو تحويلية أو استخراجية من الخسائر المادية الناشئة عن الأضرار التي تصيب الآلات والمعدات والأجهزة والتركيبات والمباني²، خلال فترات البناء أو التركيب أو إجراء التجارب أو أثناء الاستغلال الفعلي³، فبفضل هذا الفرع تحصل شركات الانشاء على التغطية بالشكل الذي يمكنها من تخفيض تكاليف المشروعات المنفذة من طرفها؛ لأنه نظراً لشراسة المنافسة الموجودة بينها فهي لا تستطيع رفع أسعارها إلى الحد الذي يجعلها تتفادي جميع المخاطر الممكنة التعرض لها⁴.

فارتباط هذا الفرع بمصطلح "هندسة" يرجع إلى ضرورة اكتتاب وثائقه من طرف مؤمن ومهندس لنظراً لتعقيد المخاطر المراد التغطية منها⁵؛ فمن خصوصيات فرع التأمين الهندسي هو أن دور المهندس لا يقل أهمية عن المؤمن نفسه، ففضلاً عن اشتراكه في اكتتاب وثائق التأمين فهو المسير الأول لملفات الكوارث بطبيعة تكوينه في مجال الهندسة المدنية وتركيب الآلات بالغة التعقيد في مكوناتها، خاصة العيوب الخفية المؤدية لحدوث الأضرار التي يستحيل على المؤمن كشفها بحكم بعد خبرته عن مجال الآلات والبناء⁶، والجدير بالذكر أنه في الجانب التشريعي، لا يعد

¹ شهاب أحمد جاسم العنكي، التأمين الهندسي، تأمين كافة أخطار المقاولين، نموذج وثيقة ميونخ لإعادة التأمين، المكتب الجامعي الحديث، مصر، الطبعة الثانية، 2007، ص 135.

² أحمد عبد الرحمن سيد أحمد، التأمينات الهندسية، وزارة التربية والتعليم، قطاع الكتب، مصر، 2010/2011، ص 09.

³ صلاح هاشم مصطفى، تحديد أسعار التأمينات الهندسية مع التطبيق على السوق المصرية، رسالة دكتوراه الفلسفة في التأمين، جامعة القاهرة، كلية التجارة، 1981، ص 03.

⁴ Assurance Tous risques chantiers, Munich Re, 1996, Allemagne, page 03.

⁵ Richard Radevsky, Claims by Engineers, IMIA The international association of engineering insurer, 2004, page 07.

⁶ Derrick Werner, The Role of the Engineer In The Future of Engineering Insurance, IMIA The international association of engineering insurer, 2001, page 16.

التأمين الهندسي من التأمينات الاجبارية إلا أن العقود بين الأطراف فقط هي التي تشترط اكتبته في بعض الأحيان، خاصة في مجال القروض المصرفية؛ قصد ضمان استرداد الأموال في حالة تحقق الخطر واستحالة تسديد أقساط القرض من إيرادات المشروع.

الفرع الثاني: نشأة التأمين الهندسي

انقسمت نشأة التأمين الهندسي إلى تلك المتعلقة بالفرع نفسه ثم الوثائق المختلفة الخاصة بالتأمين الهندسي للإنشاءات موضوع هذا الفصل، فلكل وثيقة تاريخها المستقل والحاجة التي أدت إلى ظهورها.

1. نشأة فرع التأمين الهندسي:

برزت الحاجة بشكل كبير للتأمينات الهندسية أثناء الثورة الصناعية في بريطانيا في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، وما صاحبها من زيادة كبيرة في معدلات تكرار الحوادث الصناعية من ناحية وحجم الخسائر المترتبة عن تلك الحوادث من جهة أخرى سواء في الأرواح أو الممتلكات¹، وكان لتطبيق فروع الهندسة المختلفة السبب الرئيسي في ظهور هذه المخاطر، فقد نتج عن ذلك التطبيق العديد من المخاطر مثل²:

- الخطأ في التصميم سواء كان ذلك في نوعية المواد المستعملة، أو تصميم الآلة أو في تصميم وتخطيط المبنى؛
- قصر الدارة الكهربائية؛
- التمزق بسبب قوة الطرد المركزي؛
- نقص المياه في المراحل؛
- نقص المهارة والخبرة في البناء أو التركيب بصفة عامة.

عند ظهور هذه المخاطر لم يكن ممكناً تغطيتها بوثائق التأمين العادية التي كانت سائدة ومنتشرة في ذلك الوقت، فكان لابد من ظهور أنواع جديدة من التأمينات تكون قادرة على توفير التغطية التأمينية اللازمة، وأطلق عليها الانجليز اسم التأمينات الهندسية، حيث كانت سوق التأمينات الإنجليزية أول من ابتكرت وطبقت هذه التأمينات، وظلت هذه التسمية حتى يومنا هذا وانتشرت بهذا الشكل في كافة أسواق التأمين بدول العالم المختلفة. قد أصبح معروفاً أن التأمينات الهندسية تضم العديد من فروع التأمين نذكر منها، تأمين كافة مخاطر المقاولين، تأمين كافة مخاطر التركيب وتأمين تعطل الآلات وتأمين المراحل وتأمين خسارة الأرباح الناتجة عن تعطل الآلات وتأمين محطات القوى التي تعمل بالطاقة الذرية وتأمين المعدات الالكترونية وتأمين السدود³.

فبعد التوسع في استخدام المراحل البخارية وأوعية الضغط في وقت لم تتوفر فيه وسائل للفحص والاستغلال والأمان الصناعي، زاد حجم الخسائر بدرجة كبيرة ونتيجة لذلك تأسست جمعية مانشيستر عام 1854م للقيام بأعمال الفحص للمراحل البخارية والآلات للتأكد من سلامتها⁴، وكانت هذه الجمعية تعمل فقط على تقديم

1 أحمد عبد الرحمان سيد أحمد، مرجع سابق، ص 07.

2 صلاح هاشم مصطفى، مرجع سابق، ص 02.

3 المرجع نفسه، ص ص 02-03.

4 أحمد عبد الرحمان سيد أحمد، مرجع سابق، ص 07.

المشورة عن كيفية منع وقوع الانفجارات وإرشاد أعضائها إلى أفضل الوسائل النافعة في استخدام المصنع، ولا يزال هذا المبدأ قائماً لحد الساعة، حيث يطلب مالك المصنع مشورة المهندس أو الفاحص لتقديم المقترحات عن عمل المصنع وسبل صيانتها¹، ولكن تلك الخدمات لم تكن كافية²؛ فبالرغم من أن هذه الجمعية قد قدمت خدمات جلييلة إلا أنها لم تكن شركة تأمين³.

نتيجة لذلك بدأ ظهور الشركات التي تؤمن المراحل ضد الانفجار، ويمثل ذلك بداية العهد بالتأمين الهندسي حيث ظهرت أولى وثائق التأمين الهندسي وهي وثيقة انفجار المراحل البخارية⁴، وكان هذا النوع من التأمين الزامياً في أغلب الدول الصناعية⁵، ومع التوسع الكبير في استخدام الآلات والتطور المستمر في إنتاجها اتسع نطاق التغطية التأمينية بعد ذلك ليشمل التأمين على آلات الإنتاج والمولدات الكهربائية، فظهرت في ألمانيا التأمينات الهندسية عام 1900م عن طريق شركة ميونيخ لإعادة التأمين⁶، كما قامت شركة سويسرية تدعى بالواز la Bâloise باكتتاب أول وثيقة تأمين من نوع تحطم الآلات سنة 1931م⁷.

2. نشأة وثيقة تأمين كافة مخاطر المقاولين:

ظهرت أول وثيقة تغطي كافة مخاطر المقاولين سنة 1925م وهي الوثيقة التي ظهرت في إنجلترا وذلك عند إنشاء جسر لامبث على نهر التايمز بلندن⁸، وقد ساعد على انتشار هذه الوثيقة في أوروبا التقدم الهندسي والالكتروني المستمر والتقدم في الهندسة المدنية بصفة خاصة، مما أدى إلى ظهور الانشاءات المعقدة في تصميمها أو تنفيذها سواء كانت فوق الأرض أو تحت الأرض أو فوق الماء أو في جوفها، ثم كان لظهور مواد بناء حديثة بالإضافة إلى ميكنة عمليات البناء أثر كبير في زيادة المخاطر التي يتعرض لها المقاولون وبالتالي زيادة معدل تكرار الحوادث وحجم الخسائر المتوقع حدوثها⁹.

رغم ذلك فإن التطور الحقيقي لهذا النوع من أعمال التأمينات لم يتحقق فعلاً إلا بعد الحرب العالمية الثانية بعد أن بدأت رحلة إعادة البناء والتشييد لإصلاح ما دمرته الحرب، لتشمل القارة الأوروبية بأسرها عندما بدأت المؤسسات الاقتصادية تتجه نحو النمو والازدهار من جديد¹⁰. كما ساعد على انتشار الوثيقة نمو دول افريقيا وجنوب

1 شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 135.

2 أمال جندي عطية، بحث في مشاكل التسعير في التأمينات الهندسية، نشرة معهد التأمين لتدريب الإدارة الوسطى، شركة مصر للتأمين، العدد الثاني، مصر، أبريل 1991، ص 32.

3 شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 136.

4 أحمد عبد الرحمان سيد أحمد، مرجع سابق، ص 07.

5 أمال جندي عطية، مرجع سابق، ص 32.

6 أحمد عبد الرحمان سيد أحمد، مرجع سابق، ص ص 08-09.

⁷Patrick Rubise, *Le bris de machine, socle des risques techniques*, Article publiée le 13 juillet 2007, page 1, valable sur www.argusdelassurance.com, Consulté le 24/06/2016.

8 صلاح هاشم مصطفى، مرجع سابق، ص 04.

9 أحمد عبد الرحمان سيد أحمد، مرجع سابق، ص 27.

10 عبد اللطيف عبود، عوامل تقييم الخطر وتحديد القسط في تأمين الانشاءات الهندسية، جميع أخطار المقاولين، مجلة الرائد العربي، العدد 30، شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين، دمشق، سوريا، مارس 1991، ص 06.

شرق آسيا والشرق الأوسط حيث قدم البنك الدولي للإنشاء والتعمير المساعدات والتسهيلات لهذه الدول، هذا بالإضافة إلى التسهيلات التي قدمتها أسواق التأمين لكل من البنوك والمقاولين¹.

مع هذا التطور الانشائي والعمرائي تبلورت مفاهيم واعتبارات اكتبائية مبنية على دراسات موسعة ومستفيضة لعقود الانشاء والمقاولات وأطرافها، والعلاقات الحقوقية التي تتولد عن هذه العقود، وما يترتب عنها من مسؤوليات تجاه الأطراف، بعضها البعض وتجاه الأطراف الخارجية عنها وذلك كله في اطار تنفيذ عمليات الانشاء على اختلاف أنواعها، وهكذا تجسدت الحاجة إلى هذا النوع من التأمين لتحقيق استقلالية فرع هام وحديث من فروع التأمينات تتداخل فيه علوم عديدة بدء من جيولوجية الأرض وعوامل المناخ والبيئة مروراً بالمواد والأدوات المستخدمة في عملية البناء ودرجة التعقيد وفرادة المشروعات وانتهاء بقوانين المسؤولية المدنية وتبعاتها²، ومما ساعد أيضاً على انتشارها المنافسة القوية بين شركات المقاولات ما جعلها تقبل بأسعار لا تكفي لمواجهة ما تحتويه هذه العمليات من مخاطر مما دفعهم إلى الاقبال على طلب هذه الوثيقة لتغطية هذه المخاطر بأقل تكلفة³.

3. نشأة تأمين كافة مخاطر التركيب:

إذا كان الفضل يرجع للإنجليز في تصميم وثيقة كافة مخاطر المقاولين فإن السابق كان للألمان في استحداث وثيقة تأمين كافة مخاطر التركيب، مستعينين عند تصميمهم لها بوثيقة كافة مخاطر المقاولين الإنجليزية، لذلك يقول أحد خبراء شركة ميونخ لإعادة التأمين، أن وثيقة كافة مخاطر التركيب هي توليفة من تأمين كافة مخاطر المقاولين الإنجليزية والتغطية الألمانية للآلة. وقد كان ظهور تأمين كافة مخاطر التركيب أمراً ضرورياً، لكي يصاحب التقدم الصناعي الكبير وحركة تعمير وإعادة تشغيل المصانع وتطويرها أو تغيير آلاتها بعد تدميرها من جراء الدمار الذي خلفته الحرب العالمية الثانية⁴، حيث أن أعمال إعادة الإعمار هي التي أوصلت هذه الوثيقة إلى حالتها الحالية⁵، كما أن قصور وثيقة كافة مخاطر المقاولين في تغطية المخاطر التي تلي فترة التشييد والبناء والتي يتم فيها تركيب الآلات واجراء عمليات التجارب كان دافعا قويا لظهور وثيقة التركيب، ومن دوافع ظهورها أيضاً اشتراط معظم مستوردي أو مشتري الآلات ضرورة قيام المورد أو المصنع بتركيبها وتجربة تشغيلها كشرط من شروط عقد التوريد، كما أن البنوك كانت تشتترط على من يطلب قرضاً لشراء الآلات أن يكتب هذا التأمين حتى تضمن تسديد قروضها من ناتج تشغيل هذه الآلات.

فبعد ظهورها في ألمانيا، امتد انتشارها في أوروبا في الأربعينات ثم إلى الدول الأخرى في بداية الخمسينيات وظهرت بشكل واضح في الدول النامية في أواخر الخمسينيات وأوائل الستينيات بعد حصولها على استقلالها ومحاولة

¹ صلاح هاشم مصطفى، مرجع سابق، ص 05.

² عبد اللطيف عبود، مرجع سابق، ص 07.

³ صلاح هاشم مصطفى، مرجع سابق، ص 05.

⁴ المرجع نفسه، ص 08.

⁵ شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 136.

الأخذ بأسباب التنمية الاقتصادية، كما كان لظهور الشركات المتخصصة في أعمال التركيب أثر واضح في نمو وتطور حركة تسويق هذه الوثيقة¹.

4. نشأة تأمين خسائر الاستغلال:

لقد أدى التقدم السريع في علم الميكانيك الذي حدث في أوروبا في بداية القرن العشرين إلى تطور الآلات سواء في أحجامها أو طاقتها أو تعقيدها من حيث التركيب أو الاستغلال أو الإصلاح أو الصيانة، مما نتج عنه طول الفترة اللازمة لإصلاحها أو استبدالها بسبب حدوث التعطل أو التلف الجزئي أو الكلي لها، لذلك أصيب أصحاب المصانع بخسائر فادحة بسبب توقف الإنتاج وبالتالي ضياع الأرباح التي كان من الممكن تحقيقها لو لم يحدث العطل ولم يتوقف الإنتاج؛ فإذا أضيف إلى ذلك استمرار تحمل المنتج المصاريف الثابتة من أجور ومرتبوات وإيجار ومياه وكهرباء وأقساط تأمين وغيرها، لتبين لنا حجم الخسائر التي يمكن أن تلحق بالمنتج خلال فترة توقف الآلات، والتي قد تفوق في مجموعها تكلفة إصلاح العطل أو استبدال الآلات المعطلة، ومن هنا ظهرت الحاجة إلى تأمين يغطي هذه الأرباح المفقودة والمصاريف الثابتة والتي نتجت بسبب تعطل الآلات.

أمام هذه الحاجة قامت إحدى شركات التأمين الألمانية في عام 1910م بإصدار نوع من التأمين يغطي خسارة الأرباح الناتجة عن تعطل الآلات؛ سمي في ذلك الوقت بتأمين خسارة الإنتاج، وفي أكتوبر 1911م وافق مجلس النواب الألماني على شروط وثيقة خسارة الأرباح الناتجة عن تعطل الآلات والتي تشبه إلى حد بعيد شروط وثيقة خسارة الأرباح الناتجة عن الحريق والتي كانت منتشرة في ألمانيا ومعظم دول العالم من قبل، فزاد الاقبال على شراء تلك الوثيقة فوصل ذروته في الثلاثينات، ثم نقحت شروطها في الأربعينات ووضع لهذا التأمين الأساس السليم لتسعيه بعد أن توفرت لدى شركات التأمين الألمانية الإحصاءات والبيانات الكافية عن الأقساط والتعويضات وأنواع الحوادث وأسبابها ومعدل تكرارها وأعدادها والاحتياطيات التي اتخذت أو التي يمكن اتخاذها لتقليل أو منع وقوع الحوادث أو تقليل الخسائر المترتبة عليها، ومدى تأثير ذلك على التسعير، وبذلك يمكن القول بأن تأمين خسارة الأرباح الناتجة عن تعطل الآلات هو تأمين حديث نسبياً إذا ما قورن بغيره من التأمينات العامة².

بحلول سنوات الثمانينات ظهر نوع جديد من التأمينات أطلق عليه اسم خسائر الاستغلال المسبقة³، الذي يستند في أصله على تأمين خسارة الأرباح الناتجة عن تعطل الآلات، إلا أن خصوصية هذه الوثيقة كانت تكمن في اكتتابها خلال فترة الانشاء لذلك أطلق عليها اسم المسبقة، فحساب القسط فيها يبنى على رقم أعمال متوقع من منظور عدم العلم بنتائج الاستغلال الحقيقية قبل الدخول الفعلي في العملية الإنتاجية.

¹ صلاح هاشم مصطفى، مرجع سابق، ص.ص 08-09.

² المرجع نفسه، ص.ص 19-20.

³ Report about Risk control and claims handling in advance loss of profits insurance, IMIA The international association of engineering insurer, 2009, page03 .

المطلب الثاني: أنواع وخصائص وتشريعات التأمين الهندسي

نتطرق فيما يلي إلى النوعين الأساسيين لفرع التأمين الهندسي الخاصة بمرحلي الإنشاء والاستغلال، مع ذكر الخصائص العامة لهذا الفرع مبرزين بعد ذلك أهم المنظمات الدولية التي أوكلت إليها مهمة سن البنود التعاقدية الخاصة به.

الفرع الأول: أنواع التأمين الهندسي

يمكن تقسيم أنواع التأمينات الهندسية من حيث نطاق الحماية والتغطية إلى نوعين رئيسيين هما:

1. التأمين الهندسي للإنشاءات:

● **تعريفه:** يشتمل التأمين الهندسي للإنشاءات على كافة أنواع المقاولات الخاصة بالبناء والتركيب منذ بداية الإنشاء وحتى تاريخ التسليم النهائي للمشروع، وتتميز التغطية في هذا النوع بأن الأقساط تكون غير قابلة للتجديد بعد انتهاء المقاول مع عدم تجانس الخطر خلال مدة التأمين، ففي بعض المشروعات تزداد حدة الخطر كلما تقدم العمل في المقاول؛ في حين يكون في بعض المشروعات الأخرى عالياً خلال مرحلة معينة من مراحل بناء المشروع ثم يبدأ بعدها في الانخفاض¹.

● **أنواعه:** ينقسم التأمين الهندسي للإنشاءات إلى مجموعة من الوثائق غير القابلة للتجديد فمنها تلك التي تغطي الضرر المادي كتأمين كافة مخاطر مقاولين، تأمين كافة مخاطر تركيب الآلات وتأمين كافة مخاطر أعمال المقاول؛ وآخر يغطي الضرر المالي وهي تأمين خسائر الاستغلال المسبقة المرتبطة بتأمينات كافة مخاطر مقاولين، كافة مخاطر تركيب الآلات وكافة مخاطر أعمال المقاول².

2. التأمين الهندسي خلال فترة الاستغلال:

● **تعريفه:** يشتمل على باقي أنواع التأمين الهندسي أي بعد التسليم النهائي وخلال فترة الاستغلال وتتميز التغطية في هذا النوع بأن الوثائق سنوية ويتم تجديدها سنويا أو دوريا، فمدة التغطية تكون غير محدودة نظريا في المدى الطويل فالوثائق تجدد سنويا لأجل غير مسمى، إضافة إلى أن محفظة هذا النوع من التأمين تكون أكثر توازنا من حيث دخل الأقساط عن النوع الأول³.

● **أنواعه:** ينقسم التأمين الهندسي خلال فترة الاستغلال إلى مجموعة من الوثائق القابلة للتجديد السنوي، منها ما هو مادي شأنها شأن التأمين الهندسي للإنشاءات كتأمين مباني وآلات المقاولين، تأمين تعطل الآلات، تأمين انفجار المراحل وأوعية الضغط، تأمين كافة مخاطر الحاسوب، تأمين كافة مخاطر الأجهزة ذات الجهد الكهربائي المنخفض والأجهزة الإلكترونية وتأمين التلف التدريجي للمخزون، إضافة إلى التغطية المالية والمتمثلة في تأمين خسائر الاستغلال بعد تعطل الآلات⁴.

¹ أحمد عبد الرحمان سيد أحمد، مرجع سابق، ص 17.

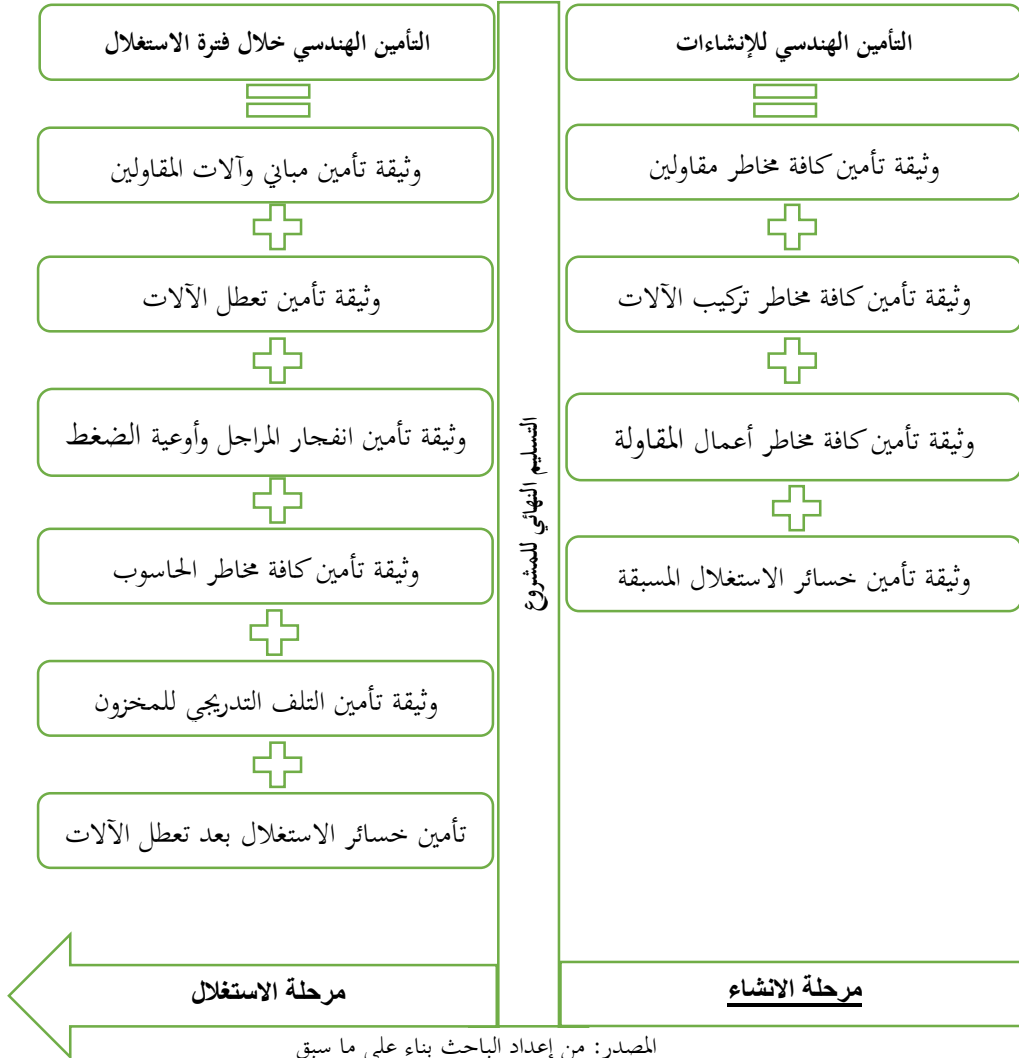
² شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 139.

³ أحمد عبد الرحمان سيد أحمد، مرجع سابق، ص 18-19.

⁴ شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 139.

الشكل التالي يلخص الأنواع المختلفة لوثائق التأمين الهندسي مع التركيز على الخصوصية المرتبطة بكل هذه الوثائق من حيث فترة الاكتتاب:

الشكل رقم (3-11): أنواع التأمين الهندسي



الفرع الثاني: خصائص التأمين الهندسي

يعتبر عدد الوحدات المؤمنة في هذا الفرع قليلا قياسا للكثرة العددية التي تتميز بها فروع تأمين الممتلكات الأخرى كما أن المحافظ تتصف بعدم التوازن، حيث يمكن من جراء حادثة كبيرة واحدة أو حادثتين تؤدي إلى خسارة كلية أو شبه كلية، أن تستهلك جملة الأقساط التي ينتجها الفرع، فضلا عن ذلك فإن المخاطر الانشائية تتباين وتختلف بدرجة كبيرة، باختلاف وتنوع طبيعة العمل الانشائي ومواصفاته وتصنيفه الهندسي، مروراً بمراحل تنفيذه المختلفة، لذلك يغدو طبيعياً أن نرى عدداً كبيراً من شركات التأمين الكبرى ووسطاء التأمين وكذلك شركات إعادة تستخدم في دراسة عناصرها التقنية عدداً من المهندسين في مختلف الاختصاصات الهندسية، ورغم أن استخدام

هؤلاء المهندسين لا يقتصر فقط على فرع التأمين الهندسي لكنه يعطي مدلولاً عن حجم الأعمال الاختصاصية التي يتضمنها هذا التأمين¹.

الفرع الثالث: تشريعات التأمين الهندسي

عالمياً توجد العديد من المؤسسات المتخصصة في إصدار تشريعات التأمين الهندسي، إلا أنه من الممكن حصر أهمها في أربع منظمات هي:

1. الجمعية الدولية لشركات التأمين الهندسي:

الجمعية الدولية لشركات التأمين الهندسي هي منظمة تأسست عام 1968م وهي تضم شبكة من خبراء التأمين الهندسي من جميع أنحاء العالم، والذين يعملون على تبادل الخبرة والمعرفة من أجل دراسة وتحليل القضايا المستجدة في هذا الفرع، من خلال نشر دوريات ومقالات مقدمة أثناء المؤتمرات السنوية التي تنظمها الجمعية، أو في طيات الكتيبات التي يؤلفها أعضائها من واقع خبرتهم اليومية في الميدان².

2. مجموعة لندن للتأمين الهندسي:

تتكون هذه المنظمة من شركات التأمين وإعادة التأمين التي تنشط في بريطانيا³، فهي تقوم بوظيفة استشارية في مجال التأمين الهندسي بفتح نقاشات بين المؤمنين حول القضايا الشائكة في هذا الفرع؛ بغية إيجاد حلول واقعية لها وإصدارها في شكل ملاحق تحمل اسم المنظمة وتضاف إلى وثائق التأمين، فعلى الرغم من الدور التشريعي الذي تلعبه هذه المجموعة إلا أنه يتميز بالقلة مع عدم إلمامه بجميع الحالات الواقعية؛ نظراً لانحصار سيطرتها على السوق البريطاني فقط.

3. شركة سويسرا لإعادة التأمين:

تقوم هذه الشركة بإصدار تقارير دورية حول التأمين في العالم، مع اهتمامها بالبحوث الميدانية مستعينة في ذلك بخبرة موظفيها كل حسب تخصصه، أما في مجال التأمين الهندسي وفضلاً عن الدراسات المعدة فإن الشركة قامت بإعداد وثائق نموذجية لمختلف أنواع المنتجات الموافقة لهذا الفرع، فهي تقسم الوثيقة إلى ثلاثة أقسام؛ الضرر المادي، المسؤولية المدنية وخسائر الاستغلال المسبقة؛ فشركات التأمين الأخرى عادة ما تأخذ نموذج وثيقة سويسرا لإعادة التأمين ثم تقوم بتكييفه حسب قانون الدولة التي تنتمي إليها، وكذلك حسب الخصائص التي يتميز بها المشروع أما الهيكل العام للوثيقة فيبقى عادة دون تغيير.

4. شركة ميونيخ لإعادة التأمين:

تقوم هذه الشركة بنفس الوظائف التي تقوم بها شركة سويسرا لإعادة التأمين؛ سواء من حيث إعداد الدراسات في مجال التأمين أو من حيث إصدار وثائق التأمين الهندسي النموذجية، إلا أن هذه الشركة قد تميزت عن مثيلاتها

¹ عبد اللطيف عبود، مرجع سابق، ص 07.

² www.imia.com, site consulté le 25/06/2016.

³ *Ibid.*

بإعداد بنود نموذجية منفصلة فيما بينها مما يسهل على شركات التأمين الأخرى تركيبها لإعداد وثائق على مقاس المشروع المراد تأمينه، الأمر الذي جعل هذه الشركة المشرع الأول عالميا في مجال التأمين الهندسي لا سيما وأن تلك البنود تحين دوريا تماشيا مع الحالات والمخاطر الجديدة المطروحة في السوق.

المطلب الثالث: تأمين البناء

عند قراءتنا للنصوص التشريعية الجزائرية الخاصة بتأمين الانشاءات، لم نجد أي أثر لكلمة "تأمين هندسي" أو حتى المنتجات المرتبطة به والتي تطرقنا لها سابقا، ولكننا في المقابل وجدنا مصطلحات متعلقة بتأمين البناء، فهل تأمين البناء في الجزائر هو نفسه التأمين الهندسي، أم هذا الفرع يحمل في طياته خصوصيات أخرى؟ وإن كان فرعاً مغايراً، فعلى أي أساس تسوق منتجات التأمين الهندسي في شركات التأمين الجزائرية، للإجابة على هذا السؤال يجب أولاً التعرف على خلفيات تأمين البناء، ثم بعد ذلك سنحاول اسقاطها على فرع التأمين الهندسي من حيث التطبيق في الجزائر.

الفرع الأول: تعريف تأمين البناء

لم يتم الوصول بعد إلى تعريف شامل لتأمين البناء، نظرا لاختلاف أنواعه من ناحية، وتعدد الأسس والمبادئ التي يقوم عليها كل نوع من هذه الأنواع من ناحية أخرى، فكل دولة تلزم باكتتاب وثائق خاصة به، منها ما يرتبط بمرحلة الانشاء ومنها ما يذهب إلى التسليم النهائي للمشروع، وأخرى من تعفي من التعامل به وتترك الالتزامات التعاقدية تضمن حقوق الأفراد فيما بينهم، إلا أن أبرز ما يحملة هذا الفرع في طياته هو المسؤولية المدنية العشرية التي تضمن حقوق ملاك المباني في التعويض من العيوب التي تظهر منذ التسليم النهائي للمشروع إلى غاية مرور عشر سنوات عن ذلك، وتأمين الأضرار الذي يلزم كل صاحب عمل باكتتابه لصالحه أو لصالح المالكين المتتاليين للعمل، حيث يضمن خارج البحث عن مسؤولية أي طرف تعويض اصلاح العيوب ذات الطابع العشري¹، فالفرق بين الوثيقتين يكمن في أن مؤمن الضرر ملزم بالتعويض في حالة التأكد من وجود عيوب أما مؤمن المسؤوليات فهو غير ملزم بالتعويض إلى حين إثبات مسؤولية المقاول عن الأضرار.

الفرع الثاني: نشأة تأمين البناء

بدأت الأفكار الأولى المتعلقة بهذا الفرع في قانون حمورابي الذي نص على أنه إذا أختار المبنى فالموت للمهندس وعائلته، ومنه فإن بلاد الرافدين القديمة قد حاولت بالفعل الحماية من عواقب أخطاء البناء، وفي روما وبعدها العصور الوسطى تم تحديد مدة عشر سنوات كمجال متوسط لا يمكن توقع حدوث عيوب للمباني فيه، حيث تم اعتماد رقم عشرة بعد ذلك في قانون نابوليون عام 1804م، وكان من المفروض أن تتمتع المباني خلال تلك الفترة

¹ Bernard-Michel Bloch, *Assurance construction*, Diplômé d'Études Supérieures Spécialisées (DESS) de Droit de la Construction et de l'Urbanisme Avocat à la Cour d'Appel de Paris en Techniques de l'Ingénieur, traité Construction, mai 2006, page 07.

بالخصائص المعقولة لإيواء الانسان، ففي حالة حدوث ضرر فالمطلوب من الشركات المصنعة معالجة العيوب، وعلى مدى القرنين الماضيين سعت القوانين مع تطور تقنيات التأمين إلى حماية صاحب المبنى والمقاول من مخاطر البناء¹. في أعقاب الحرب العالمية الأولى انشغل الجميع في إعادة تشييد المباني وكان هذا التشييد حماسا أكثر منه عملا، مما أدى إلى ظهور حالات إختيار لبعض المباني أو أعلن أنها غير آمنة، مما دفع الحكومة الفرنسية في ذلك الحين إلى سن تشريع مناطه أن المعماري والمهندس والمقاول والأطراف الأخرى من المرتبطين مع المالك بعقد المقاوله يعتبرون مسؤولين بالتضمان عن أية عيوب في المبنى قد تنشأ خلال السنوات العشر الأولى من حياته، فبدأت تغطية تأمين المسؤولية العشرية في الانتشار بسرعة من العاصمة الفرنسية إلى مناطق مستعمراتها².

لقد أشار المهندس العام للجسور سبينيتا بعد ذلك إلى الصعوبات التي يواجهها أصحاب المباني للعثور على الأطراف المشاركين في البناء اضافة إلى شركات التأمين الخاصة بهم، وأصدر في 1978/01/04م القانون الوحيد في العالم المتعلق بالبناء والذي يحمل الآن اسمه، حيث يركز على وثيقة تأمين تدعي ضرر العمل يقوم باكتتابها مالك المبنى، بحيث تضمن له إعادة تأهيله في حالة وجود عيوب فيه، ففي العشر سنوات التي تلي التسليم النهائي، يستطيع المالك ابلاغ مؤمن ضرر العمل بالعيوب في حالة المصادقة عليها من طرف خبير، بعد هذا تقوم شركة التأمين بالتعويض مباشرة ثم الرجوع ضد المهندسين وشركات تأمينهم وفق وثيقة المسؤولية المدنية العشرية³. أما في وقتنا الحاضر، فلا يوجد في ميدان تأمين البناء نموذج موحد بين كل الدول، إلا أنه من الممكن التمييز بين أربع عائلات كبرى هي⁴:

- الدول المقننة لنظام تأمين البناء في جانب تأمين المسؤوليات، حيث تلقي مسؤولية التأمين على عاتق المقاولين، وفرنسا هي المثال المكتمل على هذا النهج تليها إيطاليا، ثم السويد واسبانيا فيما يخص السكنات فقط؛
- الدول المقننة لنظام تأمين البناء مع عدم وجود الزامية قانونية لتأمين عيوب البناء، الممثلة في النمسا، كندا (ثلاث ولايات فقط فيما يخص السكنات)، تكساس، كاليفورنيا، ليكسونبورغ، بلجيكا؛
- الدول المقننة لنظام تأمين البناء مع عدم وجود الزامية قانونية لتأمين عيوب البناء، كذلك مع عدم وجود ميول شعبي لهذا النوع من التأمينات مثل: المجر وبولونيا واليونان والبرتغال وجمهورية التشيك (باستثناء تأمين كافة مخاطر المقاولين في الصفقات العمومية ومع الأجانب أين يأخذ هذا الفرع حيز واسع من الاستعمال) وتركيا.

¹ *L'assurance construction en France*, par olivier GUILLAUME, valable sur : <http://www.lajauneelarouge.com/article/lassurance-construction-en-france#.VPnH2PmG950> site consulté le : 25/06/2016.

² محمود محمود جمعه علي، *تأمين المسؤولية العشرية في جمهورية مصر العربية*، الشركة المصرية لاعادة التأمين، القاهرة، مصر، 1982، ص 01.

³ Olivier GUILLAUME, *Op.Cit.*

⁴ Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie français, *Rapport particulier sur le régime de l'assurance construction dans une vingtaine de pays étrangers*, Mission sur l'assurance construction, Octobre 2006, page 02.

● الدول المكرسة لنظام تأمين البناء تعاقديا فقط دون وجود إلزام أو تقنين، نذكر منها فنلندا والدانمارك والمملكة المتحدة فيما يخص السكنات فقط وهولندا والسويد خارج السكنات، كندا خارج السكنات وخارج مقاطعات أونتاريو، كيبيك وكولومبيا البريطانية وإيرلندا، والمانيا أين تعتبر التغطية التأمينية ممكنة لكنها ضئيلة الاستعمال.

المطلب الرابع: تداخل تأمين البناء والتأمين الهندسي في الجزائر

بعد الاستقلال، اتخذت الجزائر القوانين الفرنسية مرجعا لها؛ أكثر من هذا رجح المشرع الجزائري القوانين المكتوبة باللغة الفرنسية على تلك المكتوبة باللغة الوطنية في حال الاختلاف في التأويل، مما يدل على حجم تبعيتنا حتى في الجانب اللغوي فيما هو أصلا مترجم، في نفس الوقت عمدت شركات التأمين إلى استخدام التقنيات المتاحة في السوق وأجمعها تلك الأنجلوساكسونية، فلماذا نتج نوع من الازدواج التأميني بين ما هو فرنسي وأنجلوساكسوني، فلكل مذهب مبادئه ونشأته وأصوله، فيما يلي نتناول بالتحليل الأسباب التي أدت إلى احداث الهوة بين التأمين الهندسي للإنشاءات وتأمين البناء في الجزائر عن طريق عرض جملة من المقاربات.

الفرع الأول: تأمين البناء في فرنسا والجزائر

في فرنسا، يركز نظام التأمين المنظم بقانون 04 جانفي 1978م والمعروف باسم قانون سبينيتا على إلزام تأميني مزدوج فيما يخص البناء¹، فهو مكون من التأمين على الأضرار والمسؤوليات أين تقع مسؤولية الاكتتاب على عاتق صاحب المشروع²، والمقاول³، على الترتيب. كما حمل القانون المدني الفرنسي في طياته أيضا إلزام المقاول باكتتاب تأمين عشري عن الأضرار التي قد تلحق بما انجزه لصالح صاحب المشروع⁴.

أما المشرع الجزائري فلقد ألزم كلا من المهندس المعماري والمقاول متضامنين، بضمان ما يحدث خلال عشر سنوات من تخدم كلي أو جزئي فيما شيداه من مباني أو أقاماه من منشآت ثابتة أخرى ولو كان التهدم ناشئا عن عيب في الأرض ويشمل الضمان المنصوص عليه في الفقرة السابقة ما يوجد في المباني والمنشآت من عيوب يترتب عليها تهديد متانة البناء وسلامته⁵، فيستفيد من هذا الضمان صاحب المشروع أو مالكيه المتتاليين إلى غاية انقضاء أجل الضمان⁶، المقدرة بعشر سنوات؛ ففحوى هذه المادة من القانون المدني الجزائري جاء مطابقا تماما لما جاء به مثيله الفرنسي من حيث القاء الضوء على المسؤول عن العمل وكذلك مدة الضمان.

استمد بعد ذلك قانون التأمينات الفرنسي نفس الإلزام من القانون المدني في باب تأمين المسؤوليات⁷، فألزم كل شخص طبيعي أو معنوي قد تنشأ مسؤوليته العشرية تجاه الغير في إطار القانون المدني باكتتاب تأمين.

¹ Assurance construction par Bernard-Michel BLOCH Diplômé d'Études Supérieures Spécialisées (DESS) de Droit de la Construction et de l'Urbanisme Avocat à la Cour d'Appel de Paris, Techniques de l'Ingénieur, traité Construction, mai 2006, page 05.

² شخص طبيعي او معنوي تتم الأشغال لصالحه وتعود اليه ملكية العمل بعد الانتهاء منها.
³ شخص طبيعي او معنوي يتدخل بصفة مصمم أو مستشار يشارك في أنجاز الأشغال.

⁴ Articles 1792 et 2270 du code civil français.

⁵ المادة 544 من القانون المدني الجزائري.

⁶ مبروك حسين، المدونة الجزائرية للتأمينات، دار هومة، 2010، ص 70.

⁷ Article. L241-1. – (modifié par l'ordonnance n°2005-65 8 du 8 juin 2005).

تقابل هذه المادة في قانون التأمينات الجزائري المادة 178 من الأمرية 07/95 الصادرة في 25/01/1995م، التي تنص على أنه يجب على المهندسين المعماريين والمقاولين وكذا المراقبين التقنيين اكتتاب عقد لتأمين مسؤوليتهم العشرية المنصوص عليها في المادة 544 من القانون المدني الجزائري، على أن يبدأ سريان هذا العقد من الاستلام النهائي للمشروع¹. بهذا جعل المشرع نقطة بداية الضمان هي تسليم العمل المعماري إلى المالك (المسؤولية المدنية العشرية) سواء كان هذا القبول نهائيا أو مقرونا بتحفظ²، فهي تمثل الفعل المحرك لضمانات البناء³، فعلى عكس المشرع الفرنسي، قام المشرع الجزائري بإلزام اكتتاب التأمين على المسؤولية المدنية المهنية أثناء فترة انجاز الأشغال من طرف المقاول أو المهندس، إلى جانب المسؤولية المدنية العشرية بعد التسليم النهائي للعمل⁴.

أما باب تأمين الأضرار الفرنسي، فلقد ألزم كل شخص طبيعي أو معنوي يحمل صفة صاحب المشروع maitre de l'œuvre أو بائع أو وكيل له باكتتاب وثيقة تؤمن اصلاح الأضرار المحتمل حدوثها والواقعة تحت مسؤولية المقاول أو المراقب التقني أو المورد أو المصنع⁵، هذا قبل البدء في الانجاز⁶. يسمى هذا المنتج التأميني بضرر العمل "assurance dommage ouvrage"، حيث قام المشرع الفرنسي بربط كلمة ضرر بعمل ouvrage لأن كلمة ضرر لوحدها تعني تأمين الممتلكات والمسؤوليات ليتجنب الخلط ما بين هذا الفرع وفرع المسؤولية المدنية العشرية⁷. فالفرق بينهما في القانون الفرنسي، يكمن في أن دفع التعويض في تأمين الأضرار غير مرتبط بالبحث عن مسؤولية الأطراف في المشروع، أما في حالة المسؤولية المدنية فإن شركة التأمين لا تدفع التعويض إلا عند ثبوت مسؤولية المقاول عن الحادث⁸.

جاء القانون الصادر في 04/01/1978 م المعد من طرف ادريان سبينيتا، بمصطلح "العمل" ouvrage وهو أوسع من تعبير البناء الذي استخدم في القانون الصادر في 03/01/1967م، فهو يجسد الانتقال من أعمال البناء التقليدية إلى الأعمال المعمارية المستحدثة التي تدخل فيها المنتجات المصنوعة كمكنيفات الهواء و المصاعد⁹. إلا أن مسؤولية المقاول هي الأساسية ومسؤولية المصنع تبقى ثانوية، أي عدم امكانية المتابعة القضائية للمصنع مستقلا دون المقاول¹⁰؛ والهدف من هذا يكمن في السعي نحو توسيع دائرة الأشخاص المسؤولين أمام المالك.

تحصر أحكام قانون التأمين الجزائري مسؤولية عيوب البناء في المقاول والمهندس المعماري، فهي تتأثر بالمفهوم التقليدي للعمل المعماري بحيث تقصره على عناصر البناء الخام كالإسمنت والرمل وغيرها؛ لكن المفهوم الحديث

¹مديروك حسين، مرجع سابق، ص 70.

²فاروق الأباصيري، نحو توسيع مفهوم المعماري المسؤول عن عيوب البناء، المؤتمر الثامن عشر عقود البناء والتشييد بين القواعد القانونية التقليدية والنظم القانونية المستحدثة، جامعة الامارات، 20/19 أبريل 2010، ص 267.

³Sarah Lespinasse & Virginie Potiron, *Assurance construction lexique*, Inc document, Décembre 2009, page 6.

⁴المادتين 175 و 177 من الأمر 07/95 الصادر في 25/01/1995.

⁵ Article L242-1.1 – (modifié par la l'ordonnance n° 2005-658 du 8 juin 2005).

⁶ Philippe Terneyre, *La garantie des constructions*, GROUPE MONITEUR, Janvier 2006, page 06.

⁷Jean Bigot et michel Perier, Risques et assurances construction, L'argus de l'assurance, Paris, 2007, page 193.

⁸ Philippe Terneyre, *La garantie des constructions*, GROUPE MONITEUR, Janvier 2006, page 9.

⁹فاروق الأباصيري، مرجع سابق، ص 247.

¹⁰المرجع نفسه، ص 261.

للعمل المعماري يشمل كذلك المنشآت الصناعية التي تعتمد في مجملها أو في جزء منها على الأجزاء الصناعية، فمن هنا خطى المشرع الفرنسي خطوة إلى الأمام حيث جعل الصانع على قدم من المساواة مع المقاول في المسؤولية التضامنية عن العمل المعماري المنجز من طرفهما، ولكن يشترط لمسؤولية الصانع في هذا الخصوص ألا يكون المقاول قد أدخل عليها تعديلات تغير من طبيعتها الرئيسية، فمن خلال عرض المواد المتعلقة بتأمين الأضرار والمسؤوليات في إطار عقود البناء، نلاحظ أن المشرع الفرنسي على غرار المشرع الجزائري، قد ربطا بين مدة التأمين الاجباري المقدرة بعشر سنوات ومسؤولية المقاول في ضمان العيوب الخفية¹، إلا أن المشرع الجزائري قد أضاف إلى ذلك المسؤولية المهنية للمقاول أثناء فترة انجاز الأشغال؛ إضافة إلى أن تأمين البناء في الجزائر يأخذ بعين الاعتبار المسؤوليات فقط فهو يهمل جانب الأضرار مثلما هو الحال في القانون الفرنسي.

الفرع الثاني: مكانة التأمين الهندسي للإنشاءات بالنسبة لتأمين البناء في فرنسا

كما أسلفنا الذكر، أصبح تأمين البناء في فرنسا اجباريا منذ عام 1978م بموجب قانون سبينيتا، الذي بمقتضاه يتم اكتتاب تأمين أضرار العمل لتغطية اصلاح الأضرار ذات الطابع العشري، إلا أن القانون قد ذكر صراحة دخول هذه التغطية حيز التنفيذ في الحالات التالية:

- قبل تسليم العمل؛ في حالة الاشعار غير المجدي للمقاول الذي فسخ عقد المقاولة ولم يستكمل واجباته؛
- بعد تسليم العمل؛ في حالة الاشعار غير المجدي للمقاول الذي لم يتم بواجباته.

حيث يبدأ نفاذ هذا التأمين العشري عند تسليم العمل المعماري لكن من الممكن دخوله حيز التنفيذ لتغطية تكاليف الأضرار الناشئة عن اخلال المقاول بأحد بنود العقد الممضي مع صاحب المشروع.

يملك مؤمن ضرر العمل بعد تعويض صاحب العمل الحق في الرجوع ضد المسؤول الحقيقي عن الخسائر، الذي بدوره يفعل مؤمنه في إطار وثيقة تأمين كافة مخاطر المقاولين؛ الأمر الذي من شأنه وضع صاحب المشروع في حالة تراكم تأميني لأنه مكتتب وثيقة تأمين أضرار العمل وأحد مكنتي وثيقة كافة مخاطر مقاولين. لكن هذه الحالة نادرة الحدوث في الواقع لأنه في حالة حدوث الكارثة فإنه عادة ما يتم الرجوع ضد مؤمن وثيقة كافة المخاطر المقاولين نظرا لما تحمله من ضمانات واسعة وغير معلقة بقيد على الأقل في مرحلة ما قبل التسليم².

أما فيما يخص تأمين المسؤولية المدنية العشرية فإنه عادة ما يشترط مؤمن وثيقة كافة مخاطر المقاولين على المكتتبين بصفة فردية التغطية بوثيقة مسؤولية مدنية عشرية، إلا أن نفاذ هذا الضمان يبدأ مباشرة بعد التسليم؛ فمن المؤمنين من يقترح في إطار وثيقة تأمين المسؤولية المدنية العشرية على سبيل الخيار لضمان خطر انهيار المباني قيد الانجاز في حالة مسؤولية المقاول عن ذلك³؛ هذا يعني امكانية الوقوع في حالة تراكم تأميني من ناحية هذا النوع من

¹ نزيه محمد الصادق المهدي، دور التأمين في مجال عقود وأعمال البناء والتشييد، المؤتمر الثامن عشر عقود البناء والتشييد بين القواعد القانونية التقليدية والنظم القانونية المستحدثة، جامعة الامارات، 20/19 أبريل 2010، ص 478.

² Patrick rubise, *L'assurance des risques techniques*, l'argus éditions, deuxième édition, France, 1999, page 171.

³ *Ibid*, p.p 171-172.

المخاطر في الوثيقتين، لذلك يمكن لمؤمن وثيقة كافة مخاطر المقاولين اشتراط اكتتاب وثيقة تأمين المسؤولية المدنية العشرية مع امتداد ضمان انهيار المباني أثناء الانجاز ثم يقوم بدوره باستثناء هذا الخطر من ضماناته.

الفرع الثالث: تفسير التداخل التأميني في الجزائر

يظهر في إطار قانون تأمين البناء، فرنسي المنشأ تداخل من حيث الضمانات المقدمة مع التأمين الهندسي الذي نشأ في بريطانيا وألمانيا، فعادة ما ينجم عن ذلك نوع من ازدواجية تأمين المشروعات، فيما أن قانون التأمين الجزائري في مجال البناء يرجع إلى أصول فرنسية، فإن نفس ذلك التداخل أصبح قائما بين تأمين البناء والتأمين الهندسي في الجزائر، على الرغم من بعد كليهما عن الآخر؛ مما يفسر عدم تطرق المشرع الجزائري صراحة في موادته إلى فرع التأمين الهندسي، باستثناء المادة 29 من الأمرية 07/95 الصادرة في 1995/01/25م المستمدة من القانون الفرنسي¹؛ التي نصت على أنه يمكن لكل شخص له مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ ماله أو في عدم وقوع خطر أن يؤمنه²؛ لهذا ففي الجزائر، عادة ما يتم الخلط بين الفرعين بضم ضمانات التأمين الهندسي إلى تأمين البناء، فالأول نشأ في بريطانيا وألمانيا وفصل بين الانشاءات الصناعية والبنائية عن طريق تصميم جملة من المنتجات التأمينية في فرع الأضرار، ثم قام بإدخال التأمين على المسؤولية المدنية كضمان في تلك الوثائق، إضافة لكونه لا يحمل صفة الالتزام؛ أما الثاني فلقد قابل بصفة مستقلة بين الالتزام بالتأمين عن ضرر العمل والمسؤولية المدنية العشرية. إلا أن هاذين المنتجين باتا غير كافيين لمجارة الهندسة المعمارية المستحدثة، لذلك أنتج الاستعمال الفرنسي للتأمين الهندسي نوعا من التداخل من حيث الضمانات المقدمة في إطار تأمين البناء؛ وكون الجزائر من الدول التي تدور في فلك فرنسا من حيث الجوانب التشريعية، فالاعتماد على قانون تأمين البناء الفرنسي أدى إلى احداث نفس التداخل.

¹ Article L121-6 – (modifié par l'ordonnance n° 2005-658 du 8 juin 2005).

² مبروك حسين، مرجع سابق، ص 24.

المبحث الثاني: التأمين المادي لإنشاءات البوت

تؤخذ الإشكالية التأمينية بعين الاعتبار منذ بداية المشروع، فهي أحد مفاتيح نجاح مشروعات البوت عن طريق الإدارة المثلى لوثائق التأمين في إطار تصميم البرنامج التأميني¹، فيجب على شركة المشروع أن تحرص على اعداد برنامج تأمين الجودة قبل التفكير في تصميم البرنامج التأميني، عن طريق متابعة شركة الانشاء ومطابقة أعمالها المنجزة لما جاء في الدراسات وعقد الانشاء². ففي هذا الإطار تجدر الإشارة إلى أنه يجب أن يحتوي عقد الانشاء على التأمين الواجب اكتتابه³، مع إمكانية أن يكتب كل طرف في مشروعات البوت وثيقة التأمين الخاصة به، ولكن عادة ما تكتب شركة المشروع وثيقة شاملة تغطي المشروع بكامله، وبهذه الطريقة لن تنتج لنا تغطية مزدوجة أو ثغرة تأمينية لخطر معين⁴.

المطلب الأول: اكتتاب التأمين المادي للإنشاءات

تحاط عملية اكتتاب التأمين المادي للإنشاءات بمجموعة من العوامل التي تميزه عن غيره من الفروع التأمينية الأخرى، فهي تستند إلى خصائصه المرتبطة بالهندسة الانشائية وكذلك بنظام البوت.

الفرع الأول: ملء طلب التأمين

نتطرق فيما يلي إلى تعريف طلب التأمين مع ذكر أهميته.

1. **تعريف طلب التأمين:** يعد طلب التأمين من أهم أركان البرنامج التأميني حيث أنه يسمح بالتعرف على كافة البيانات والمعلومات التي تخص الأشياء موضوع التأمين، وكذلك يمكن من التعرف على ظروف العمل وخبراته السابقة، ويعتبر طلب التأمين جزءاً مكملًا للوثيقة ولا تقل أهميته عنها وذلك بالنسبة لشركة التأمين، والذي على أساسه يتم تقسيم الخطر إلى ثلاثة أنواع من حيث احتمال الوقوع كما يلي⁵:

- مخاطر مؤكدة عدم حدوثها؛ أي أن احتمال تحقق الخطر يساوي الصفر وهذه المخاطر يجب عدم التأمين ضدها؛
- مخاطر غير مؤكدة أو احتمالية؛ أي أن احتمال تحقق الخطر يتراوح بين صفر وواحد وهذه المخاطر يتم التأمين عليها؛

- مخاطر مؤكدة الحدوث؛ أي أن تحقق الخطر أكيد وهذه المخاطر لا يجب التأمين عليها.

2. **أهمية طلب التأمين:** تعود أهمية هذه الوثيقة إلى ما يلي⁶:

- تعدد الضمانات وتنوعها والذي ينتج عنه اختلاف الأسعار من نوع لآخر؛

¹ *Quelle modernisation des PPP, définir son programme assurantiel dans le cadre d'un contrat de partenariat, contrats publique*, n° 81, octobre 2008, page 67, article existant sur le site <http://alma-monceau.com>, consulté le 03/06/2016.

² *Groupe international d'assurances de travaux souterrains, recommandation pour la gestion des risques dans les travaux souterrains*, 30 janvier 2006, page 30, article existant sur : www.imia.com site consulté le 09/01/2018.

³ Anders Lindberg, *Insuring Projects and Contract Work*, part two, IF'S RISK MANAGEMENT JOURNAL, N°1/2005, IMIA, page 13.

⁴ Jeffrey Delmon, *Op.Cit*, page 97.

⁵ كمال أحمد رمضان، دراسة عن أسباب مشاكل تعويضات التأمينات الهندسية ومدى إمكانية علاجها، نشرة معهد التأمين لتدريب الإدارة الوسطى، العدد الثاني عشر، الدورة رقم 34، القاهرة، أبريل 1996، ص.ص 15-16.

⁶ يوسف حجيم الطائي وآخرون، إدارة التأمين والمخاطر، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، الأردن، 2011، ص.ص 211-212.

- معرفة كافة البيانات الخاصة بالمشروع للوقوف على كافة المخاطر التي قد يتعرض لها؛
- التعرف على الخبرة السابقة للمقاول في تنفيذ المشروعات، وكذلك الخسائر التي حدثت أثناء التنفيذ والذي يفيد تقنيا في تحديد قسط التأمين؛
- تحديد مدة التأمين والتي تؤثر بشكل مباشر على القسط، فكلما زادت المدة ارتفع سعر التأمين؛
- معرفة تفاصيل مبلغ التأمين وأيضا مبلغ الاقتطاع الذي يرغب طالب التأمين في تحمله عن كل حادث والذي يؤثر أيضا على تحديد الأسعار فكلما زادت قيمة الاقتطاع انخفض سعر التأمين.

الفرع الثاني: الخبير المعايين

يعد الخبير المعايين في التأمينات الهندسية بمثابة حجر زاوية الفرع ككل، نستعرض فيما يلي تعريف المعاينة التقنية مع التركيز على أهم الأدوار التي يقوم بها الخبير في إطار عملية الاكتتاب.

1. **تعريف المعاينة التقنية:** ويقصد بالمعاينة التقنية تلك المعاينة التي تجريها شركة التأمين ولا تقتصر المعاينة على معاينة الأشياء موضوع التأمين وقت تحقق الخطر ووقوع الحادث فحسب، ولكنها تبدأ قبل بداية التأمين حيث تقوم شركة التأمين بمعاينة الأشياء موضوع التأمين بمجرد طلب المؤمن له التأمين عليها، وهي ما تسمى بمعاينة الإصدار وهذه المعاينة لا تؤثر على عملية الإصدار فقط وإنما يمتد أثرها ليشمل عملية التعويض أيضا¹.

2. **الحاجة إلى الخبير المعايين:** يعتبر الخبير المعايين حلقة الربط الضرورية بين المكتب في شركة التأمين والأشياء المطلوب التأمين عليها، بل هو عيون التي يرى بها هذه الأشياء وهو جالس في مكتبه، وعلى ذلك أصبح المعايين ووجوده أمرا حتميا في هذا العصر الذي يمر به سوق التأمين للأسباب التالية²:

- لم يعد لدى المكتب الوقت الكافي للذهاب إلى مواقع العمل في المشروعات أو مواقع وجود الأشياء المطلوب التأمين عليها (مباني بضائع آلات وكافة أنواع المحتويات أو مواقع المشروع) كما أنه انخرط في عمليات الإنتاج وزاد انشغاله بمتابعة انتاجه؛

- نقص الكفاءة لدى المكتتبين ونقص الأعداد الكافية لتلبية كل طلبات المعاينة والتفتيش خاصة بعد أن تزايدت بشكل كبير عروض الأسعار التي يطلب منهم تقديمها خلال فترات قصيرة.

3. مهام الخبير المعايين قبل بداية الانشاءات:

على الخبير المعايين القيام بمجموعة من الأدوار وذلك قبل الانطلاق في مرحلة الانشاءات، نذكر منها ما يلي:

- على الخبير أن يعاين الممتلكات المحيطة التي ترجع ملكيتها للغير ويحدد ما إذا كانت ستأثر بتنفيذ أعمال المشروع بسبب دق الأعمدة أو بالحفر أو بسبب شطف المياه الجوفية أو تحرك الآليات في الموقع، وبعدها عن محيط دوران الرافعات البرجية، وعليه أن يلاحظ حالة المباني أو الممتلكات المحيطة، وهل تتحمل الاهتزاز الناتج عن انزلاق الأعمدة بالدق، وغير ذلك من الأمور؛

¹ كمال أحمد رمضان، مرجع سابق، ص 16.

² المرجع نفسه، ص.ص 05-06.

- على المعايين الذي يكلف بمتابعة أعمال الانشاء في أي مشروع خلال فترة التغطية، أن يتأكد من أن الطريقة المتبعة في التنفيذ هي التي ذكرت في طلب التأمين وحدد على أساسها قسط التأمين؛
- من مهام المعايين أيضا معرفة عدد المدربين على أعمال الإطفاء مع التأكد من وجود شهادات تدريب لهؤلاء الأفراد ومعرفة أقرب مراكز الإطفاء الحكومية والاحتفاظ بأرقام هواتفها، والتأكد من وجود خزان مياه خاص بالحريق؛
- عليه التأكد من أن الآلات والمعدات المراد تركيبها جديدة وغير مستعملة من قبل؛ لأن الآلات المستعملة لا تغطي خلال فترة التجارب؛
- عليه أن يتأكد كذلك من انتهاء أو عدم انتهاء الأعمال المدنية والمدة اللازمة لإنهاء هذه الأعمال وبداية فترة التركيب وتجهيز الرافعات اللازمة لرفع ما يراد تركيبه من هذه الآلات والمعدات، وإذا كانت الوثيقة تغطي معدات الرفع فيجب الوقوف على حالتها وسلامة الأسلاك وأقصى حمولة للرافعة وما إذا كانت مناسبة أو كافية لرفع أثقل آلة يراد تركيبها؛
- وفي حالة تأمين جميع المخاطر مقاولين أو التركيب إذا تمت المعاينة أو متابعة الأعمال عند اقتراب انتهاء المشروع، أن يطلب آخر مستخلص لعملية المقاول أو أن يعرف ما تم تسليمه من الأعمال حتى ولو كانت لم تسلم حتى يتم رفع التغطية عنها¹.

4. مهام الخبير المعايين بعد بداية الانشاءات:

قبل اصدار ملحق التمديد يجب معرفة سبب أو أسباب عدم انتهاء المشروع، نسبة ما تم تنفيذه من أعمال ونسبة ما تبقى منه، مع تحديد الأجزاء التي تم تسليمها ابتداءيا ونهائيا لماك المشروع².

الفرع الثالث: مدة التأمين

يبدأ التأمين عموما مع بدأ الأعمال في الموقع ووصول مواد البناء وتستمر حتى إتمام تركيب المشروع بالكامل³، ويكون ذلك بتسليمه لصاحب العمل أو عند وضعه في الاستعمال أو في التاريخ المحدد في نصوص الوثيقة⁴؛ وتنقسم هذه الفترة إلى ما يلي:

1. فترة الانشاء: وتبدأ من مباشرة المقاول في القيام بأعمال المقاول وحتى استلام المقاول استلاما أوليا ويكون الغطاء من كافة المخاطر، وبصفة عامة تبدأ مسؤولية شركة التأمين من تاريخ بدء العمل بالمشروع أو بعد تفريغ الأشياء موضوع التأمين والوارد ذكرها بجدول وثيقة التأمين في موقع العمل، وتنتهي مسؤولية شركة التأمين بالنسبة لأجزاء عقد المقاول بمجرد تسليمها أو بدء استخدامها، وأي امتداد لمدة التأمين بعد ذلك لا بد أن يخضع للموافقة الكتابية المسبقة مع شركة التأمين⁵.

¹ صلاح هاشم مصطفى، مرجع سابق، ص.ص 13-07.

² المرجع نفسه، ص.16.

³ ناريمان محمد خبير، مقدمة عن التغطيات الخاصة بجميع أخطار التركيب وقواعد تسوية المطالبات، ورشة عمل حول التأمينات الهندسية، معهد الدراسات التأمينية، القاهرة، مصر، من 22 إلى 25 ماي 2005، ص. 07.

⁴ شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص. 146.

⁵ أحمد عبد الرحمان سيد أحمد، مرجع سابق، ص.ص 30-31.

2. فترة التجارب: وتشمل هذه الفترة نوعي التجارب المعروفة بالتجارب الأولية أو تجارب الاستغلال الكاملة، وتعد هذه المرحلة من أخطر المراحل في المشروع وخاصة تجارب الاستغلال حيث من المحتمل أن يترتب على وجود أي عيب من عيوب التركيب في وحدة معينة إتلاف العديد من الوحدات الأخرى المرتبطة بها في الأداء، ويجب ألا تتجاوز هذه المدة أربعة أسابيع ما لم تتطلب طبيعة المشروع مدة أطول من ذلك، وجدير بالذكر أن هذه المرحلة لا تغطي المشروع إلا في حالة تركيب آلات جديدة¹.

3. فترة الصيانة: وتبدأ من انتهاء فترة التجارب وتنتهي بقبول صاحب المشروع للعمل بصورة نهائية²، لذلك يشار إليها بفترة المسؤولية عن العيوب، فهي تستغرق عادة ما بين 6 إلى 24 شهرا³، ومن الممكن تقسيمها إلى ثلاثة أنواع هي:

- زيارات الصيانة: بموجب هذا الملحق تغطي الوثيقة الخسائر والأضرار التي تلحق بأعمال المقاول والتي تنشأ بسبب وأثناء قيام المقاول أي المؤمن له بالعمليات التي تتعلق بالالتزامات الواردة بشروط عقد الصيانة⁴، ويكون المقاول أو القائم بأعمال التركيب هو المتسبب في وقوعها⁵.

- الصيانة الممتدة: بموجب هذا الملحق تغطي الوثيقة الخسائر والأضرار التي تلحق بأعمال عقد المقاول والتي تظهر خلال فترة الصيانة بشرط أن تكون الخسارة قد نشأت أثناء فترة الإنشاء بالموقع وقبل اصدار شهادة إتمام البند الذي لحقته الخسارة⁶، كأن يوجد هناك خطأ في عملية الإنشاء⁷.

- ضمان الصيانة: بموجب هذا الملحق تغطي الوثيقة الأضرار الناشئة عن أي سبب بما فيها أخطاء التصميم⁸، فقد تطلب هذه التغطية في حالة إذا ما كان المصنع المنتج للآلات المراد تركيبها هو القائم بعملية التركيب ويراد تغطية شروط الضمان الملتزم بها هذا المصنع بموجب عقد المشروع ضمن نطاق هذا التأمين، إلا أن هذه التغطية التأمينية تعد شديدة الخطورة، الأمر الذي أدى بشركات التأمين إلى العزوف عن قبولها إلا في حالات استثنائية، كأن يكون المصنع المنتج طالب التغطية من بين المصانع ذات الشهرة العالمية والمنتجات عالية الجودة السابق تجربتها لسنوات طويلة⁹.

أما وجه الاختلاف بين وثيقتي تأمين كافة مخاطر المقاولين وتأمين كافة مخاطر التركيب يكمن في فترة التغطية التي تبدأ في وثيقة تأمين كافة مخاطر التركيب اعتبارا من الوقت الذي تصل فيه الآلات إلى موقع العمل وينتهي

¹ زاهر محمد سعد الدين الكسار، التأمين ضد جميع أخطار التركيب، عدد خاص عن ندوة التأمينات الهندسية، الشركة المصرية لإعادة التأمين، مجلة الحارس، العدد 79، القاهرة، من 26 سبتمبر إلى 01 أكتوبر 1992، ص 11.

² أحمد عبد الرحمان سيد أحمد، مرجع سابق، ص 30.

³ شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 160.

⁴ محمد مصطفى إبراهيم، وثيقة جميع أخطار المقاولين، عدد خاص عن ندوة التأمينات الهندسية، الشركة المصرية لإعادة التأمين، مجلة الحارس، العدد 79، من 26 سبتمبر إلى 01 أكتوبر 1992، القاهرة، ص 07.

⁵ زاهر محمد سعد الدين الكسار، التأمين ضد جميع أخطار التركيب، مرجع سابق، ص 15.

⁶ محمد مصطفى إبراهيم، وثيقة جميع أخطار المقاولين، عدد خاص عن ندوة التأمينات الهندسية، الشركة المصرية لإعادة التأمين، مجلة الحارس، العدد 79، من 26 سبتمبر إلى 01 أكتوبر 1992، القاهرة، ص 07.

⁷ زاهر محمد سعد الدين الكسار، التأمين ضد جميع أخطار التركيب، مرجع سابق، ص 15.

⁸ محمد مصطفى إبراهيم، مرجع سابق، ص 07.

⁹ زاهر محمد سعد الدين الكسار، التأمين ضد جميع أخطار التركيب، مرجع سابق، ص 15.

التأمين فيه بعد انتهاء عملية التركيب، أما وثيقة تأمين كافة مخاطر المقاولين فلا تبدأ للآلات والمعدات المستخدمة في العمل إلا بعد مباشرتها للعمل أي من وقت وضعها للتشغيل بالموقع ولا تتضمن التغطية فترة الاستغلال والتجريب، وهو يكون مشمولاً في وثيقة كافة مخاطر التركيب بينما لا يشمل غطاء وثيقة تأمين جميع أخطار المقاولين¹.

في حالة تكون المشروع من مجموعة من الوحدات التي تسلم جزئياً عند استكمال كل جزء، يمكن تحديد مدة التغطية لكل وحدة على حده بحيث ينتهي التركيب بانتهاء الاختبارات أو تسليم الوحدة بصفة نهائية للمالك أو دخولها في الخدمة أيهما أسبق الحدوث؛ فعادة ما يحدث ذلك في حالة إضافة وحدات جديدة إلى محطة قائمة أو إسناد أعمال المقاولات إلى مجموعة من المقاولين، ودون وجود مقاول رئيسي بحيث يكون التعاقد على جزء من المحطة فقط، وينتهي بانتهاء العمل في الجزء المحدد، وفي هذه الحالة يمكن للمالك تأمين هذه الوحدات ضد مخاطر الحريق والمخاطر الإضافية الأخرى كما هو الحال في حالة الاستغلال².

4. تمديد فترة التأمين:

تكون فترة التأمين عادة نفس الفترة التي يستلزمها المشروع وفق شروط المقولة، وبانقضاء هذه الفترة يمكن اعتبار التأمين منقضياً، ولكن من الناحية العملية فإن العديد من المشروعات يتأخر تنفيذه لأسباب مختلفة مالية وتقنية أو طبيعية، ونتيجة لذلك يطلب تمديد فترة التأمين لتغطية المدة الإضافية اللازمة لإتمام المشروع، وفي هذه الحالة فإن القسط المتوجب عن هذه الفترة الجديدة لا يمكن أن يحسب على أساس نسبي فحسب؛ بل لابد من وضع سعر جديد للفترة الجديدة يأخذ بعين الاعتبار عوامل أخرى كسبب التأخير والقيم المنفذة والمتأخرة بالنسبة لكل بند من بنود الإنشاء، وكذلك العوامل الجوية والطبيعية المتوقعة خلال فترة التنفيذ إذ قد يحصل أن تكون فترة تمديد الغطاء المطلوبة هي الفترة الأكثر تعرضاً للخطر كمواسم الأمطار والفيضانات، وهكذا فإن القسط الإضافي في هذه الحالة يجب أن يكون أعلى مما لو كانت الفترة عادية³.

الفرع الرابع: المؤمن لهم

الأطراف المؤمن لهم في التأمين المادي للإنشاءات هم صاحب المشروع أو صاحب العمل إذا كان طرفاً حكومياً والمقاولين، والمقاولين الثانويين والمهندسين الاستشاريين الذين يكونون بمثابة كيان واحد؛ أي مؤمن لهم مشتركين، مع إمكانية إضافة طرف آخر وهم مصنعو الآلات الذين يمكن شمولهم كمؤمن لهم إذا كانوا يقومون بالتركيب في الموقع المؤمن، أما أعمال التصميم خارج الموقع وأعمال التصنيع الفعلية التي تنجز في مصانع المصنعين فإنها لا تكون مغطاة بالتأمين في وثيقة كافة مخاطر تركيب الآلات⁴، أما مكتب هذا التأمين فهو المقاول في جميع أنواع وثائق التأمين المادي للإنشاءات، غير أن خصوصية نظام البوت في هذا الإطار تكمن في أن شركة المشروع

¹ أحمد عبد الرحمان سيد أحمد، مرجع سابق، ص 89.

² ناريمان محمد خيرت، مرجع سابق، ص 07.

³ عبد اللطيف عبود، مرجع سابق، ص 16.

⁴ شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 150-155.

هي المكتب الوحيد نظراً لأنها المسؤول الأول على إدارة مخاطر المشروع، فالمقاول ليس إلا طرفاً تابعاً لها؛ لذلك يجد نفسه على قدم من المساواة مع الأطراف الأخرى المؤمن لها في الإنشاءات.

المطلب الثاني: ضمانات التأمين المادي للإنشاءات

تغطي التأمينات الهندسية للإنشاءات كافة النواحي الهندسية سواء كانت المعمارية أو المدنية أو الميكانيكية أو الكهربائية بموجب وثيقة تأمين كافة مخاطر المقاولين للمشروعات تحت الإنشاء وتأمين كافة مخاطر التركيب للآلات والمعدات¹.

الفرع الأول: الضمانات الأساسية

تنقسم الضمانات الأساسية للتأمين المادي للإنشاءات إلى تغطية منفصلة وأخرى متصلة، يأتي هذا التقسيم من حيث طبيعة الوثائق المستعملة في كل تغطية، نستعرض فيما يلي الخصائص العامة لكل صيغة من الصيغتين سابقتي الذكر.

1. التغطية المنفصلة:

في إطار وثيقة تأمين كافة مخاطر المقاولين يغطي هذا التأمين الأعمال الدائمة والمؤقتة²؛ التي يقوم بها المقاول الرئيسي أو المقاولون من الباطن³، ويشمل تغطية الآلات والمعدات المستخدمة في المشروع⁴، كالطرق والجسور والانفاق وأعمال محطات المجاري إلى غير ذلك⁵، إضافة إلى المسؤولية المدنية الناشئة عن أعمال المقاولات⁶، بشرط أن تكون الخسائر ناتجة عن المخاطر المغطاة مفاجئة وغير متوقعة⁷؛ فمن جملة هذه المخاطر الحريق والانفجار والسرقة والسرقة الليلية المصحوبة بعنف وانحيار المباني والزلازل والموجات المائية الزلزالية وانحيار التربة والعواصف والفيضانات⁸، إضافة إلى نقص المهارة والخبرة والإهمال غير المتعمد والخطأ البشري⁹، فبدلاً من أن تصدر وثائق مختلفة التغطيات للمقاول لتغطي تلك المخاطر صدر هذا التأمين ليغطي كافة المخاطر، كما أن التأمين على كافة مخاطر المقاولين لا يحتاج إلى تجديد سنوي ويغطي طول فترة تنفيذ المقاول¹⁰، مع إمكانية إضافة تلك الخاصة بتركيب الآلات بشرط أن تتراوح ما بين 10 إلى 20% من التكلفة الإجمالية للمشروع؛ وبذلك لا يكون من الضروري إصدار وثيقة تأمين إضافية خاصة بتركيب الآلات أو وثيقة تأمين كافة مخاطر أعمال المقاول¹¹، أما في حالة تجاوز هذه النسبة فإنه يجب اكتتاب وثيقة تأمين كافة مخاطر تركيب الآلات، إلا أن التعرض لقوى طبيعية باستثناء الفيضان والزلازل يكون

1 أحمد عبد الرحمن سيد أحمد، مرجع سابق، ص 13-14.

2 أمال جندي عطية، مرجع سابق، ص 33.

3 سامي مراد، *تعميمات التأمينات الهندسية*، عدد خاص عن ندوة التأمينات الهندسية، الشركة المصرية لإعادة التأمين، مجلة الحارس، العدد 79، القاهرة، من 26 سبتمبر إلى 01 أكتوبر 1992، ص 67.

4 أمال جندي عطية، مرجع سابق، ص 33.

5 عادل داود، *مقدمة في إعادة التأمين*، دار ويزربي وشركاه للنشر، الطبعة الأولى، لندن، المملكة المتحدة، 1991، ص 225.

6 أمال جندي عطية، مرجع سابق، ص 33.

7 أحمد عبد الرحمن سيد أحمد، مرجع سابق، ص 11.

8 شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 150.

9 سامي مراد، مرجع سابق، ص 67.

10 أحمد عبد الرحمن سيد أحمد، مرجع سابق، ص 30.

11 شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 149.

أقل عادة عن التعرض لها في تأمين كافة مخاطر المقاولين، فالخطر الرئيسي الذي تتعرض له مشروعات التركيب هو الحريق والانفجار، وبشكل خاص خلال المرحلة الأخيرة لتركيب الآلات، وذلك عندما تكون القيم المهددة بالخطر قد تراكمت، أو في مرحلة الفحص عندما تجلب المواد الخام أو المواد المغذية للعمل الصناعي وتقدم للعمل¹، فهذا التأمين يتعلق أساساً بإنشاء المشروعات الصناعية التي تشمل تجهيز وتركيب الآلات مثل محطات توليد الكهرباء والصناعة الكيماوية ومعامل تكرير البترول والأرصفة البحرية والمصانع على اختلاف أنواعها²، إضافة إلى التوربينات والمراجل البخارية والمضخات³، وكذلك المسؤولية المدنية الناشئة عن تلك الأعمال⁴. والجدير بالذكر أن الوقاية الرئيسية اللازمة لمشروعات التركيب يمكن أن تغطي عن طريق عدد من التأمينات الفردية التي تغطي مخاطر الحريق السرقة والسطو وغيرها، ومع ذلك فإن الوقاية التي قدمت بواسطة التأمينات السابقة منفردة تعد غير كافية، فمن الجبايات وثيقة تأمين كافة مخاطر التركيب أن القسط الخاص بها أقل من مجموع الأقساط الخاصة بعدة وثائق تغطي نفس الخطر، فمن هنا اكتسب تأمين كافة مخاطر التركيب أهمية خاصة لكل من المقاول وصاحب العمل خاصة للمشروعات الكبيرة والتي تتطلب التأمين على مخاطر متعددة⁵.

2. التغطية المتصلة:

في بعض المشروعات التي تكاد أن تتساوى فيها مبالغ التأمين الخاصة بأعمال البناء وأعمال تركيب الآلات، ومن الأمثلة على ذلك مشروع بناء مصنع توليد الطاقة الكهربائية وتركيب محرك توليد طاقة كهربائية. فهذا المشروع يستلزم إصدار نوعين من وثائق التأمين، الأولى خاصة بتغطية مخاطر أعمال البناء والثانية تخصص بتأمين كافة مخاطر تركيب الآلات، إلا أن هناك امكانية أخرى تساعد على سد أية فجوات محتملة في غطاء التأمين وتخفيض الاجراءات الادارية، حيث عمدت شركة سويسرا لإعادة التأمين على تطوير وثيقة تأمين كافة مخاطر أعمال المقاوله للجمع بين تأمين كافة مخاطر المقاولين ووثيقة كافة مخاطر تركيب الآلات⁶، ولكن شركات التأمين تفضل فصل هذه الوثيقة إلى وثيقتين، خاصة إذا كانت قيمة الآلات المراد تركيبها تزيد عن 50% من قيمة عقد المقاوله؛ إلا أن عملية الفصل قد يصعب تحقيقها إذا ما صدرت الوثيقة وكانت قيمة الآلات والتركيبات أقل من 50% من قيمة عقد المقاوله، ثم زادت قيمة هذه الآلات بملاحق إضافية أثناء فترة سريان الوثيقة⁷.

3. الاستثناءات:

تستثنى وثائق التأمين المادي للإنشاءات ما يلي⁸:

- أجور الصيانة الاعتيادية؛

1 شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 155.
 2 أمال جندي عطية، مرجع سابق، ص 33.
 3 محمد مصطفى إبراهيم، مرجع سابق، ص 05.
 4 أمال جندي عطية، مرجع سابق، ص 33.
 5 أحمد عبد الرحمن سيد أحمد، مرجع سابق، ص 76.
 6 شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 158.
 7 صلاح هاشم مصطفى، مرجع سابق، ص 12.
 8 شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 150.

- العاملون لدى المؤمن لهم أو الذين لهم صلة بهم¹؛
- تعويض خسارة اعتيادية؛
- الخسارة التبعية من أي نوع كان؛
- خسائر الاستعمال؛
- تضرر الخطط؛
- الخسائر المكتشفة فقط عند عملية الجرد؛
- البلى والتهرؤ من جراء الاستعمال؛
- الصدأ والتآكل؛
- الظروف الجوية الاعتيادية؛
- التلف بسبب عدم الاستعمال؛
- عدم كفاءة المشروع أو عدم تحقيقه لأهدافه المنشودة²، فهي مخاطر تجارية غير قابلة للتأمين³؛
- الجزء المعاب من المواد والخطأ في العمل والخطأ في التصميم بحد ذاته مستثنى بصورة دائمة، ولكن النتائج المترتبة عن الخطأ في التصميم تكون مشمولة بالتأمين في الوثيقة النموذجية، ويتم ذلك عن طريق اضافة ملحق متخصص بهذه التغطية إلى الوثيقة.

الفرع الثاني: الضمانات التابعة

بعد عرض الضمانات الأساسية للتأمين المادي للإنشاءات، نتطرق فيما يلي إلى تلك التابعة، فهي ضمانات تتبع الوثيقة الأساسية من حيث طبيعة التغطية.

1. المسؤولية تجاه الطرف الثالث:

يجب على المقاولين أو المقاولين الثانويين اكتتاب وثائق تأمين المسؤولية المدنية العامة التي تكون قابلة للتجديد سنويا لحماية نشاطاتهم في أعمال البناء تجاه مطالبات الأطراف الثالثة⁴، فهذا التأمين يتزامن مع تأمين الضرر المادي ويرافقه وصولا إلى فترة الصيانة⁵، وفي بعض البلدان تتضمن وثائق تأمين كافة مخاطر المقاولين عادة قسم محدد لتأمين المسؤولية تجاه الطرف الثالث، فهذا القسم يوفر الحماية التأمينية للمؤمن له تجاه الطرف الثالث عن الاصابات الجسدية أو الأضرار المادية الناتجة عن نشاطات أعمال البناء؛ والغاية من قسم تأمين المسؤولية المدنية تجاه الطرف الثالث في وثائق تأمين كافة مخاطر المقاولين هو الحلول محل وثائق تأمين المسؤولية المدنية العامة للمقاولين ويعمل هذا القسم كغطاء إضافي ممنوح للمؤمن له فقط⁶.

¹ سامي مراد، مرجع سابق، ص 68.

² Patrick Rubise, *Op.Cit.*, page 202.

³ Anders Lindberg, *Insuring Projects and Contract Work, part two, Op.Cit.*, page 14.

⁴ شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 153.

⁵ Anders Lindberg, *Insuring Projects and Contract Work, part two, Op.Cit.*, page 15.

⁶ شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 153.

2. تأمين آليات المقاولين:

غالبية المقاولين يرمون وثيقة منفصلة لتغطية الآليات التي يستخدمونها في أعمال البناء أو تركيب الآلات في موقع المشروع، ويفضل أن يتم إبرام وثيقة منفصلة وذلك بسبب أن هذه الهياكل لا تكون مخصصة لموقع مشروع واحد كما هو الحال بالنسبة لوثيقة كافة مخاطر المقاولين ووثيقة كافة مخاطر تركيب الآلات؛ ولكن في حالات معينة يفضل صاحب المشروع أو المقاول شمول آلياتهم تحت وثيقة كافة مخاطر المقاولين أو وثيقة كافة مخاطر تركيب الآلات، ويأتي ذلك بشكل خاص في حالة الحاجة الخاصة إليها للقيام بأعمال المشروع، ويكون بالاستطاعة شمول هذه الآليات بوثيقة كافة مخاطر المقاولين أو وثيقة كافة مخاطر تركيب الآلات عن طريق إضافة ملحق بأي منهما، على أن يكون هذا الملحق محتويا على جدول الآليات والذي ينبغي تحيين المعلومات الواردة فيه على فترات معينة، وذلك بتعديل البيانات لتمثل واقع الفقرات المؤمنة، وتبدأ فترة التأمين عند وصول الآليات إلى الموقع وتنتهي بعد ابلاغ شركة التأمين بسحبها من الموقع¹. أما الطبيعة التأمينية لهذه التغطية فهي تختص بالحوادث الفجائية غير المتوقعة التي تلحق بمعدات وآليات المقاولين البرية، وتسري التغطية بموجب هذا التأمين أثناء تشغيل الآليات المؤمنة أو خلال فترات توقفها للراحة أو في حالة فكها أثناء التنظيف وكذلك عند إعادة التركيب، ويشترط تجربة هذه المعدات بنجاح قبل سريان التغطية².

3. نقل السلع داخل البلاد:

يعكس هذا الضمان قابلية تعويض الأضرار اللاحقة بمتلكات المؤمن له المخزنة خارج موقع المشروع أو خلال العبور البري إلى الموقع في أي مكان من داخل البلاد، بحيث تغطي عملية نقل الآلات والمعدات التابعة للمشروع بما في ذلك عملية شحنها وتفريغها؛ يأتي هذا الامتداد لملء الفراغ الموجود بين وثيقتي التأمين البحري وتأمين كافة مخاطر أعمال المقاول، فالجدير بالذكر هو أن هذه التغطية تصبح أكثر مخاطرة عندما تكون وثيقة تأمين كافة مخاطر المقاولين ملحققة بوثيقة تأمين خسائر الاستغلال المسبقة³، لأنه من الممكن أن يؤدي تأخر وصول الآلات إلى موقع المشروع إلى التأخر في الدخول في مرحلة الاستغلال فتكون شركة التأمين قد أمنت خطرين متزامنين مما يوجب عليها دفع تعويض مزدوج، أما فيما يخص نقل مواد ومعدات الموقع، فإنه من المستحسن إعداد تقرير مفصل عن حالتها في نهاية كل مرحلة لتحديد مسؤولية الجهة المسؤولة عن إلحاق الضرر بها.

4. وثيقة تأمين مخاطر أعمال الهندسة المدنية المنجزة:

هي وثيقة تأمين هندسية قابلة للتجديد سنويا، فهي حديثة العهد تمنح التغطية التأمينية للهياكل الخرسانية ضد الكوارث الطبيعية التي تعد الخطر الرئيسي الذي تغطيه هذه الوثيقة، بحيث صمم هذا المنتج التأميني خصيصا لنظام البوت. أما المخاطر المؤمنة الثانوية المرتبطة بهذه الوثيقة هي حركة النقل، الزلازل، العواصف، الفيضانات انخيار

¹ شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 162.

² سامي مراد، مرجع سابق، ص 71.

³ *Report about Engineering insurance inland transit coverage*, IMIA The international association of engineering insurer, 2010, p.p 05-07.

التربة، انهيار الثلج، الحريق وأعمال الشغب والتخريب، فتجدر الإشارة إلى أن هذه التغطية تمنح في مرحلة الاستغلال فقط، إلا أنها امتداد لوثائق الضرر المادي في مرحلة الانشاءات مع ارتباطها الوثيق بنظام البوت¹، خاصة أن المشروعات الكبرى الممولة بهذا النظام تحتمل التسليم الجزئي لأحد أقسام المشروع قبل التسليم الكلي له؛ مما يستوجب اكتتاب نوعين من التأمينات الهندسية الأول انشائي غير قابل للتجديد سنويا، والثاني قابل للتجديد سنويا لأنه يرتبط بمرحلة الاستغلال.

الفرع الثالث: الضمانات التكميلية

عادة ما تستثني وثائق التأمين المادي للإنشاءات مجموعة من المخاطر من التغطية التأمينية، لهذا تأتي الضمانات التكميلية في هذا الفرع لسد فجوة الاستثناءات التأمينية ولكن لقاء دفع قسط إضافي؛ في إطار عملية تسمى إعادة شراء الاستثناء.

1. تأمين أخطاء التصميم:

يضمن المقاول أنه عندما يوكل مهمة التصميم إلى المستشار المسؤول عن ذلك فإنه قد نقل هذا الخطر وتخلي عنه، ولكن هذا التصور غير صحيح، لأن أخطاء التصميم لا تغطي أو تعوض بالالتزامات التعاقدية، إضافة إلى أن التعويض قد يرتبط فقط بالإهمال وليس خطأ التصميم²، وهناك وجهة نظر أخرى تقول أن التصميم السيء أو استعمال مواد فاسدة كذلك غير قابلة للتأمين ويجب أن تؤخذ على عاتق العقود والمسؤوليات³، علما أن وثائق تأمين الضرر المادي تستثني أخطاء التصميم⁴، وتغطي في نفس الوقت النتائج المترتبة عليها⁵، كما ذكرناه في بند الاستثناءات؛ ولحل هذا الاشكال عمدت شركات التأمين إلى إدراج ملحق خاص لمعالجة هذا الجانب، فلقد قامت مجموعة لندن للتأمين الهندسي بإدراج بنود تأمينية مفادها إمكانية تغطية خطر التصميم بموجب وثيقة الضرر المادي، فهذا الملحق أصبح يغطي التصميم الخاطئ بما في ذلك تغطية القطع غير المطابقة للمواصفات⁶.

2. بند 50/50:

لا تدخل الآلات المنتجة في موقع المصنع في التغطية التأمينية لوثائق الضرر المادي فهي من مسؤولية المصنع بغض النظر عن إمكانية فحصها في موقع المؤمن له، فقط في حالة تركيب الآلات وفحصها عند المؤمن له تكون مغطاة بموجب وثيقة الضرر المادي⁷، من ناحية أخرى غالبا ما تكون البضائع المنقولة إلى موقع البناء أو تركيب

¹ Ivan Blanco and others, *CECR specific of covers and experience made*, IMIA conference AMSTERDAM, september 2011, p.p 04-06.

² Ann Rudd Hichman, *Insuring design build risks*, international risk management institute, august 2002, page 02, article existant sur le: www.irmi.com; site consulté le 24/06/2016.

³ Anders Lindberg, *Insuring Projects and Contract Work*, part two, *Op.Cit*, page 14.

⁴ KPMG, *guide des assurances en Algérie*, 2015, page 118.

⁵ Charles Taylor, *Risk Engineering for major construction projects*, IMIA The international association of engineering insurer, 2011, page 05.

⁶ Alan Purbrick and others, *understanding project programmes & the importance of schedule monitoring for DSU/ALOP cover*, IMIA conference NEW DELHI, September 2013, page 13.

⁷ Alan Purbrick and others, *Op.cit*, page 13.

الآلات، وبشكل خاص إذا كانت مستوردة، مؤمنة بوثيقة تأمين بحري¹، ومستوردة عن طريق مصطلح التجارة الخارجية المعروف باختصار "CIF"؛ أي بتكاليف التأمين والشحن²، ولدى وصولها إلى الموقع ينبغي إجراء كشف عليها للتحقق من عدم تعرضها لضرر أثناء فترة النقل؛ ولكن إذا كان الحال يقضي أن تترك البضائع في تغليفها لفترة لاحقة، فإنه يتم الكشف على التغليف بإلقاء نظرة فاحصة عليها، وإذا تبين أن هناك آثار ضرر موجود تعرضت له البضاعة، في هذه الحالة يتم نزع التغليف عن البضائع وإجراء كشف فوري عليها، تتخذ الاجراءات بتقديم مطالبات التعويض عن الضرر الذي تم كشفه لدى الفحص والمعاينة التي أجريت على البضاعة وذلك بمقتضى وثيقة التأمين البحري، ولكن إذا تم كشف الضرر عند نزع التغليف عن البضاعة في تاريخ لاحق، ولم يكن بالمستطاع معرفة إذا كان الضرر قد حدث قبل أو بعد وصول البضاعة إلى الموقع، في هذه الحالة تتم تسوية التعويض على أساس 50/50 بموجب وثيقة التأمين البحرية ووثيقة البناء أو تركيب الآلات³، يأتي هذا البند لنفي المبدأ الذي تكلمنا عنه في البداية ولو جزئياً، فعلى الرغم من عدم تركيب الآلات وفحصها عند المؤمن فلقد تمت تغطيتها بموجب وثيقة الضرر المادي ولكن بنسبة 50% فقط.

3. تأمين المسؤولية المتقابلة:

إن الاستعمال الواسع لمصطلح المسؤولية المتقابلة غالباً ما يقود إلى الخلط بين ما هو مشمول فعلاً بالتأمين وما هو غير مشمول، لذلك فإن عبارة المسؤولية المؤمنة المنفصلة يمكن أن تكون أكثر دقة؛ فالغرض من إضافة هذا الملحق إلى الوثيقة هو التأكيد على أن أي شخص طبيعي أو معنوي والمسمى كمؤمن له في جدول الوثيقة سوف يعد كياناً منفصلاً؛ يعني ذلك أن عبارة المؤمن له ستطبق على أي شخص أو كيان كما لو كانت له وثيقة تأمين مسؤولية مدنية مستقلة وقد صدرت لأي منهم باسمه منفرداً، ولكن لا يعد أي مؤمن له بأي حال من الأحوال طرفاً ثالثاً، وعلى ضوء ذلك، فإن أي شخص أو كيان مسمى كمؤمن له قد خرق شروط وثيقة التأمين، فإن هذا يؤدي إلى بطلان الوثيقة تجاهه، ولكن يبقى منتج تأمين المسؤولية المدنية نافذ المفعول للأشخاص أو الكيانات الأخرى الذين لم يخرقوا وثيقة التأمين⁴.

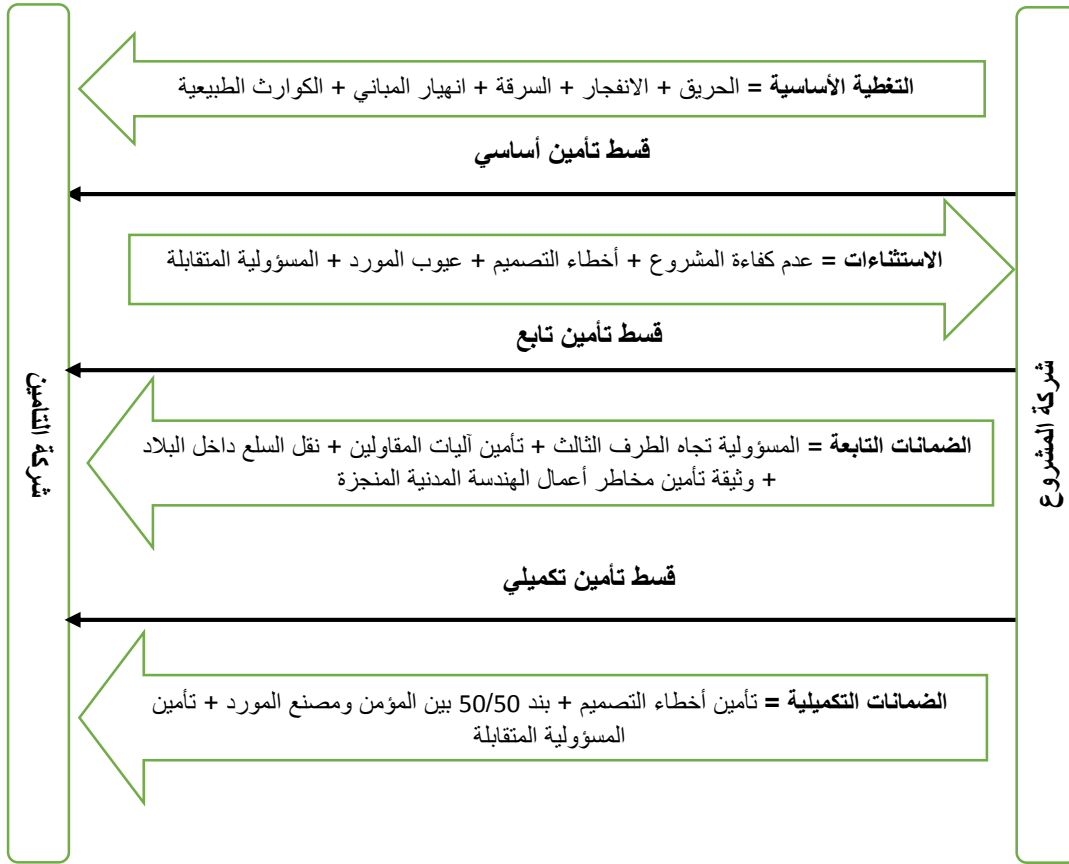
1 شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 161.

2 ناريمان محمد خيرت، مرجع سابق، ص 06.

3 شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 161.

4 المرجع نفسه، ص 164.

لتلخيص مختلف الضمانات التي تطرقنا لها في هذا المطلب، نقتح الشكل التالي:
الشكل رقم (3-12): توزيع ضمانات التأمين المادي بين شركة المشروع وشركة التأمين



المصدر: من إعداد الباحث بناء على ما سبق

المطلب الثالث: تسعير التأمين المادي للإنشاءات

رياضيا تمثل قيمة القسط حاصل ضرب معدل القسط المحدد من طرف ائتوريي شركة التأمين في القيمة المؤمنة، فهي مبلغ متفق عليه بين المؤمن والمؤمن له والذي يدخل في تحديد التزاماتهما، فعلى أساسها يتم تحديد مبلغ القسط.

الفرع الأول: القيمة المؤمنة

المؤمن له دائما مسؤول على القيمة المؤمنة التي اختارها لذلك فمن مصلحته أن يحددها بدقة متناسبة مع الخطر المحدق به¹، فيتم تحديد القيمة المؤمنة وفق الأسس التالية:

1. **قيمة العقد:** تنقسم هذه القيمة إلى قسمين هما القيمة الكلية للعقد والقيمة التقديرية له.

- القيمة الكلية للعقد أو القيمة الإستبدالية له، بحيث تغطي الأعمال بكامل قيمتها والتي تظل مسؤولية المؤمن له خلال فترة تنفيذ العقد وتشمل هذه القيمة المواد التي يوردها صاحب المشروع والمصاريف المهنية ومصاريف إزالة

¹ Anders Lindberg, *Insuring Projects and Contract Work, part two, Op.Cit*, page 15.

الأنقاض¹، إضافة إلى مصاريف النقل والرسوم الجمركية والضرائب المفروضة على المشروع²، فقد يكون هذا المبلغ اجماليا بدون ذكر تفاصيل وقد يكون موضح بشكل تفصيلي حسب مكونات المشروع، إلا أنه من الأفضل انتهاز الخيار الثاني توضيحا للأمر منذ البداية لتفادي ظهور أي مشاكل في حالة التعويض³.

- القيمة التقديرية للعقد: فهذا الطرح مقبول من الناحية العملية بالنسبة للعقود التي تكون مدتها قصيرة أما بالنسبة للعقود طويلة الأجل فإن تضخم قيمة العملة قد يؤثر في قيمة العقد حيث يصبح مبلغ التأمين غير كاف⁴؛ لهذا فأتناء فترة الانشاء يلتزم المؤمن له بإبلاغ شركة التأمين فوراً عن أية تغيرات في مبالغ التأمين، وعند استكمال المشروع ينبغي الإفصاح عن كامل المبالغ المستثمرة بالمشروع، وذلك لغرض تسهيل مهمة تسوية القسط المؤقت الذي تم ابتداء استيفاءه على أساس القيمة الكلية المتوقعة للمقاولة تفادياً للوقوع في حالة التأمين المنقوص⁵.

2. الخسارة القصوى: تنقسم الخسارة القصوى بدورها إلى نوعين هما الخسارة القصوى المحتملة وتلك الممكنة.

- **الخسارة القصوى المحتملة:** وقد تكون هذه الخسارة مساوية لمبلغ العقد أو قد تكون أقل منه⁶، وهي توقع للخسارة القصوى التي يستطيع أن يتحملها المؤمن بعد تحقق حادث واحد، باستثناء الكوارث فهي محتملة ولكن إمكانية وقوعها بعيدة، لكن تفجيرات 11 سبتمبر في مركز التجارة العالمي وضعت مصطلح محتمل على المحك، فبالاعتماد على هذه الفلسفة ذهب المؤمنون إلى استعمال مصطلح ممكن بدلا من محتمل⁷.

- **الخسارة القصوى الممكنة:** هي أكبر خسارة منتظرة من شرارة نار واحدة أو أي مصدر خطر آخر إذا كان عاملا يعتد به في تحقق الضرر، بحيث أن الضرر يساوي خطر معين عندما تجتمع الظروف الاستثنائية الأكثر سوء لتؤدي إلى تحققه، وعندما تتوقف النار بسبب وجود حواجز أو انعدام العوامل المساعدة على الاشتعال. أما العوامل المساعدة على حساب الخسارة القصوى الممكنة تكون عادة في شكل مصفوفة تجمع بين نوع الخطر والجزء من المشروع؛ عن طريق تحديد حدة تعرض الجزء لكل خطر في شكل متغيرات هي التكلفة الاجمالية للمشروع، توزيع النفقات على أجزاء المشروع وقيمة المواد المكونة للمشروع⁸، وتجدر الإشارة في هذا الإطار إلى أنه يجب أن يؤخذ بعين الاعتبار عند قياس الكارثة القصوى المحتملة دراسة المخاطر بصفة مستقلة⁹، فالفرق بين المفهومين هو أن أقصى خسارة ممكنة هي أقصى خسارة ناتجة عن حادث واحد بدون تدخل أي عامل لتخفيف الخطر، أما أقصى خسارة محتملة فهي أقصى ما قد ينتج عن حادث واحد ولكن مع أخذ عوامل تخفيف الخطر بعين الاعتبار¹⁰.

¹ محمد مصطفى إبراهيم، مرجع سابق، ص 06.

² شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 151.

³ ناريمان محمد خيرت، مرجع سابق، ص 07-08.

⁴ محمد مصطفى إبراهيم، مرجع سابق، ص 06.

⁵ Assurance Tous risques chantiers, Munich Re, 1996, Allemagne, page 09.

⁶ محمد مصطفى إبراهيم، مرجع سابق، ص 06.

⁷ Chris Blucher and others, *Possible maximum loss, assessment of civil engineering projects*, IMIA conference Germany, september 2002, page 05.

⁸ Ibid, p.p 05-07.

⁹ High rise buildings, Brochure de MUNICH RE, Allemagne, 2000, page 149.

¹⁰ Tim Cook and others, *Construction of petrochemical, oil & gas processing plants*, IMIA conference Berlin, September 2010, page 20.

الفرع الثاني: معامل القسط

مهما قيل في تحديد قسط التأمين والنظام الذي يتوجب اتباعه لتحديد سعر التأمين الملائم لتغطية مشروع من المشروعات الهندسية، فإنه من الحقائق الأساسية الثابتة أنه لا شيء يغني عن التجربة والممارسة، إذ أن التراكم العملي للخبرات هو وحده الذي يحقق المعرفة العملية بأسس ومقتضيات حساب قسط التأمين، والعوامل التي تترجم أو تؤخذ في الحسبان لتؤثر فيه سلباً أو إيجاباً، فهناك مؤشرات جوهرية يمكن عرضها في هذا المجال مع التركيز على الخصوصية والتميز والفرادة التي قد يتصف بها كل مشروع هندسي بذاته¹، فكل مشروع يجب التعامل معه على حده²، بناء على العوامل التالية:

1. موقع المشروع:

يعتبر موقع المشروع عاملاً أساسياً في تسعير التأمين الهندسي، فهو يعكس علاقة الموقع بالمخاطر المحيطة به³، كالفيضانات والزلازل والعواصف⁴؛ والخصائص السطحية له وخصائصه المائية وظروف توزيع المياه فوق سطح تلك المنطقة، وفي التربة وتحت الصخور ومقدار درجة الرطوبة بالجو في تلك المنطقة⁵؛ ناهيك عن حالة التربة، فرغم ما قد يكون لدى المؤمن من معلومات فإن مدى ادراكه لقدرة التربة على تحمل الأساسات الخاصة بهياكل البناء يكون محدوداً وبالتالي يضل خطر انهيار المبنى قائماً، ومن ناحية أخرى فإن طبقات الأرض الحاملة للمياه تجعل المقاول أمام خيارات صعبة في تنفيذ الأعمال الانشائية كسكف المياه أو حقن التربة بالإسمنت، لهذا يحتاج مكتب التأمين إلى معلومات دقيقة عن هذه المخاطر لتقدير حجم المخاطر التي يتعرض لها ومن ثم تحديد سعر التأمين المناسب⁶.

2. الأطراف المتعاقدة في المشروع:

في هذا الإطار يجب أن يتحدد سعر التأمين بناء على المعلومات المتوفرة عن الأطراف المؤمنة والعلاقة التعاقدية بينها وتوزيع المخاطر وواجبات التنفيذ بين صاحب العمل والمقاول الرئيسي وفق شروط التعاقد، وتلك الشروط هي التي يتضمنها عقد المقاول المتعلقة بالتأمين⁷، فضلاً على مدى خبرة المقاول الرئيسي والمقاول من الباطن في الانشاءات الكبرى⁸؛ فكلما كان للمقاول خبرة سابقة في تنفيذ مشروعات مماثلة أو متشابهة مع المشروع موضوع هذا التأمين من حيث النوع والموقع والحجم بحيث يكون قد أنجز هذه المشروعات دون وقوع خسائر لها علاقة بكفاءة ودراية العاملين لديه، كلما ساعد ذلك على انخفاض درجة الخطورة، ولكن تجدر الإشارة إلى أنه في حالة وجود خبرة سابقة مع وقوع حوادث أثناء التنفيذ لا بد لنا من إجراء دراسة تحليلية لهذه الحوادث وتبيان الإجراءات الوقائية التي اتخذها المقاول لتجنب وقوع هذه الحوادث مستقبلاً، وبنفس درجة الأهمية يكون التعرف على المهندس الاستشاري والمشرف

¹ عبد اللطيف عبود، مرجع سابق، ص 13.

² Assurance Tous risques chantiers, Munich Re, 1996, Allemagne, page 10.

³ محمد مصطفى إبراهيم، مرجع سابق، ص 08.

⁴ زاهر محمد سعد الدين الكسار، التأمينات الهندسية، دورة حول تقسيم الأخطار وقواعد التسعير وأسس تسوية المطالبات، معهد الدراسات التأمينية، مصر، من 22 إلى 25 ماي 2005، ص 13.

⁵ شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 148.

⁶ أحمد عبد الوهاب، أضواء على المؤتمر العالمي للتأمينات الهندسية، مجلة شركة مصر للتأمين، العدد الثاني عشر، مصر، ديسمبر 1982، ص 20.

⁷ عبد اللطيف عبود، مرجع سابق، ص 12.

⁸ زاهر محمد سعد الدين الكسار، التأمينات الهندسية، مرجع سابق، ص 13.

على التنفيذ، ولا يفوتنا أن ننوه إلى أنه في بعض الأحيان يكون هناك من المخاطر المعنوية التي تحيط بالمقاول بما يرفع من درجة الخطورة إلى حد رفض شركات التأمين قبول تغطية المشروع، كأن يكون المقاول مقبلاً على الإفلاس أو أن يكون من غير المشهود لهم بحسن السمعة مما يزيد من احتمالات افتعال الحوادث للحصول على مكاسب التأمين، ومن ثم فلا بد لمكتب التأمين أن تتوفر لديه المعلومات الكافية في هذا المجال¹.

3. نوع المشروع:

يعكس نوع المشروع مواصفاته والمخططات المرتبطة به وتوزيع قيمة عقد المقاوله على مراحل الإنشاء المختلفة والجدول الزمني للتنفيذ²، ومن زاوية التأمين فإن ما يعيننا من هذا الجدول هو التعرف على المراحل المختلفة وزمن أو فترة تنفيذ كل مرحلة ومن ثمة التعرف على المخاطر المتعلقة بكل مرحلة وتبيان مدى كفاية الاحتياطات التي أخذت في الاعتبار لتفاديها³، بالإضافة إلى طبيعة عملية البناء أو خصوصيات الآلات وأساليب تركيبها وما تحتاج إليه من تحضير⁴، فهذه المعلومات تفيد في التعرف على مدى الخطورة التي يتضمنها المشروع من الناحية الهندسية التقنية خلال المراحل المتعاقبة للتنفيذ؛ مثل قابلية الانهيار أو الاشتعال السريع للمواد المستخدمة إضافة إلى طرق التنفيذ العاجلة بدواعي اقتصادية للتوفير من التكلفة⁵، فهذا التحليل يقودنا إلى تقدير درجة الخطورة بالنسبة لكل بند من بنود عملية الإنشاء⁶، لإعداد برنامج تأميني وفق سعر عادل⁷.

4. الإجراءات الاحترازية في المشروع:

تعكس هذه النقطة مدى كفاءة تجهيزات التخزين بالموقع ومدى تنظيمها وترتيبها، كذلك فإنه من الضروري التعرف على مدى كفاءة وكفاية وسائل الوقاية والمكافحة بالنسبة لمخاطر الحريق في موقع المشروع⁸، بالإضافة إلى الاجراءات التحوطية المستعملة في ذلك⁹؛ والمسافة البينية بين مكونات المشروع الانشائية¹⁰؛ ويندرج تحت المخاطر العامة أيضا خطر السرقة والسطو وما يتخذ من إجراءات الأمن الداخلية بالموقع ومدى فاعلية نظام الحراسة الدائمة للموقع¹¹، ناهيك عن خطر الإرهاب؛ ففي 11 سبتمبر 2001 م مثلاً، قام ارهابيون بالهجوم على مركز التجارة العالمي في الولايات المتحدة الأمريكية فنتج عن هذا الحادث تدمير أربع طائرات كبرى، وقتل 3000 شخص مما استوجب تعويض أضرار مؤمنة بقيمة 40 مليار دولار، منها 4 مليار دولار لتأمين المسؤولية المدنية، ولقد أدى هذا

¹ زاهر محمد سعد الدين الكسار، التأمين ضد جميع أخطار التركيب، مرجع سابق، ص 13.

² عبد اللطيف عبود، مرجع سابق، ص 12.

³ زاهر محمد سعد الدين الكسار، التأمين ضد جميع أخطار التركيب، مرجع سابق، ص 13.

⁴ شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 148.

⁵ عبد اللطيف عبود، مرجع سابق، ص 12.

⁶ زاهر محمد سعد الدين الكسار، التأمين ضد جميع أخطار التركيب، مرجع سابق، ص 13.

⁷ Anders Lindberg, *Insuring Projects and Contract Work, part one*, IF'S RISK MANAGEMENT JOURNAL, N°2/2004, IMIA, page 21.

⁸ زاهر محمد سعد الدين الكسار، التأمين ضد جميع أخطار التركيب، مرجع سابق، ص 13.

⁹ شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 148.

¹⁰ زاهر محمد سعد الدين الكسار، التأمينات الهندسية، مرجع سابق، ص 17.

¹¹ زاهر محمد سعد الدين الكسار، التأمين ضد جميع أخطار التركيب، مرجع سابق، ص 13.

الحادث إلى تسقيف غطاء هذه الوثيقة بـ 50 مليون دولار أمريكي سنويا فقط مع رفع أقساط تأمين الأضرار الناشئة عن اصطدام المراكب في حالة حرب بـ 500 بالمائة¹.

الفرع الثالث: الاقتطاع

أثناء تنفيذ المشروعات الانشائية فإن عددا كبيرا من الحوادث الصغيرة قد تسبب بعض الخسائر المادية أو تحدث ضررا ماديا محدودا، والقاعدة العامة أن يكون المؤمن مسؤولا عن جميع الخسائر، ولكن هذا من الناحية العملية سينتج عددا كبيرا من المطالبات مما يسبب حجما كبيرا من العمليات الإدارية ويترتب عليه نفقات معتبرة، ومن أجل ذلك فإنه من المألوف أن يتم الاتفاق بين المؤمن له وشركة التأمين على حدود مالية صغيرة، عادة ما يتحملها المؤمن له دون أن يكون له حق المطالبة بالتعويض إلا إذا تجاوزت الخسارة هذه الحدود²، وتعود أسباب فرض الاقتطاع إلى واقع له وجهين هما، الوجه الأول الهدف منه تقليل الحد الأدنى من المطالبات الصغيرة التي تتجاوز تكلفتها الإدارية المبالغ المطالب بها ذاتها، والوجه الآخر لضمان أن المؤمن له سوف يبذل عناية أكبر لتجنب وقوع الخسارة وذلك باتخاذ جميع التحوطات المعقولة والمناسبة³. أما تحديد الاقتطاعات في كل حادث فإنه يتناسب مع القيمة الاجمالية للعقد وبالشكل الذي لا يؤدي فيه دفع مثل هذه التعويضات إلى استهلاك جزء مهم من الأرباح التي يتوقعها المقاول في تنفيذه للمشروع، ومراعاة للرغبتين المتعارضتين بين المؤمن والمؤمن له؛ فإن حدود التحمل قد تكون ذات تأثير على تحديد سعر التأمين النهائي وفق علاقة عكسية⁴.

الفرع الرابع: مشاكل التسعير

من الممكن ادراج أهم مشاكل تسعير التأمينات الهندسية في النقاط التالية:

1. صعوبة تقدير المخاطر وقياس احتمالات تحققها نظرا للتقدم التكنولوجي وظهور الاختراعات الحديثة وتطورها السريع المستمر الذي ينجم عنه تعقيد طبيعة الخطر بشكل يصعب معه تحليل عناصره وتحديد أبعاده؛
2. يشمل قسط وثيقة تأمين الضرر المادي عدة بنود حيث أنها مزيج من عدة أسعار فهناك سعر يغطي المدة كلها لمواد البناء وسعر آخر سنوي لتغطية المعدات والآلات وسعر آخر للمسؤولية المدنية، فمن الطبيعي في ظل المنافسة غير المشروعة بأسواق التأمين أن تتساهل شركات التأمين في منح التغطيات والأسعار وشروط التعاقد بفرع التأمين الهندسي بهدف استقطاب أكبر قدر من العمليات التأمينية ضمانا للوفاء بقانون الأعداد الكبيرة في صناعة التأمين⁵، الأمر الذي ينتج عنه أقساط تأمين لا تتماشى مع حجم التغطية الممنوحة⁶؛

¹ Revue Sigma N°5/2003, *la réassurance : un risque systémique?*, siwiss re, Allemagne, page 15.

² عبد اللطيف عبود، مرجع سابق، ص 17.

³ شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 151.

⁴ عبد اللطيف عبود، مرجع سابق، ص 18.

⁵ حسني أحمد الخولي، التحليل الاحصائي والتأميني لتذبذب معدل الخسارة بفرع التأمين الهندسي، دراسة تطبيقية على سوق التأمين المصري، مجلة الرائد العربي، الاتحاد العربي لاعادة التأمين، العدد 103، دمشق، سوريا، ديسمبر 2009، ص.ص 41-43.

⁶ أحمد عبد الوهاب، مرجع سابق، ص 19.

3. نقص الخبرة الإحصائية عن نتائج التأمين الهندسي بشركات التأمين نظرا لحدثة ممارسة التأمين الهندسي بشركات التأمين بالدول النامية بصفة عامة؛
4. النقص في خبرة الأحوال والأرصاء الجوية والجيولوجية؛ حيث لا تزال معظم الدول النامية تفتقد لمعلومات دقيقة لآجال طويلة فيما يتعلق بالإحصاءات الخاصة بالأمطار وقراءات مناسيب الأنهار والبحيرات¹؛
5. نظرا لأن معظم مبالغ التأمين في فرع التأمين الهندسي بكافة شركات التأمين يتم اعادتها بالخارج، فتوافق شركات التأمين في الدول النامية على الأسعار الواردة لها من معيدي التأمين، والتي يجب الالتزام بها لإتمام إجراءات اتفاقيات إعادة التأمين وضمناً تجديدها في الأعوام التالية؛
6. ضعف الاقبال على شراء وثائق التأمين الهندسي بأنواعها فسوق التأمين العربي بصفة عامة تعاني من نقص الوعي التأميني، وبالتالي فضالة المحفظة التأمينية في فرع التأمين الهندسي ستؤدي إلى ضالة حجم الأقساط المكتتبه والتي لها انعكاسات ضارة على العملية التأمينية بصفة عامة².

المطلب الرابع: تسوية الكارثة

تعرف الكارثة بأنها مجموعة الأضرار اللاحقة بالمؤمن له والتي توجب تعويض المؤمن بتطبيق ما جاء في العقد المضي بينهما، فهي تنشأ عن سبب واحد يصيب الممتلكات بشكل متزامن؛ فكلمة التزامن تعكس تطبيق المؤمن لمبدأ يعرف ببند 72 ساعة، الذي يعتبر أن مجموعة الكوارث اللاحقة بالمؤمن له خلال ثلاثة أيام متتالية تتم معالجتها في ملف واحد؛ يأتي هذا البند لحفظ حقوق المؤمن لهم في حساب الاقتطاعات المرتبطة بحدوث كوارث متتالية في فترة زمنية طويلة.

الفرع الاول: مبادئ التسوية

هناك مجموعة من المبادئ يتم الاستناد عليها في عملية تسوية الكارثة، إلا أن أهمها هي الثلاثة التالية:

1. مبدأ عدم الاثراء: يقضي هذا المبدأ أن شركة التأمين تقوم بتعويض المؤمن له بقدر الخسارة التي لحقت به دون زيادة وبالتالي لا يجوز أن يعرض المؤمن له بأكثر من القيمة الفعلية للأضرار التي لحقت به، حيث لا يجوز الاثراء أو الربح على حساب التأمين³.
2. مبدأ المشاركة في التأمين: يطبق هذا المبدأ في حالة وجود وثائق تأمين سارية المفعول تشترك جميعها في تغطية نفس الضرر، ففي هذه الحالة وإعمالاً للمبدأ السابق فإنه لا يجوز أن يحصل المؤمن له على مبالغ تزيد عن القيمة الفعلية للضرر المالي الذي لحق به؛ ومن ثمة فإن هذا المبدأ يقضي بأن تشترك كافة الوثائق في تغطية هذا الضرر بحيث تشترك كل وثيقة بجزء من الخسارة بنسبة المبلغ المؤمن به في كل وثيقة إلى مجموع المبالغ المؤمن بها في كافة الوثائق مجتمعة⁴.

¹ حسني أحمد الخولي، مرجع سابق، ص.ص 41-42.

² المرجع نفسه، ص.ص 42-44.

³ زاهر محمد سعد الدين الكسار، التأمين ضد جميع أخطار التركيب، مرجع سابق، ص 16.

⁴ المرجع نفسه، ص 16.

3. مبدأ النسبية: تطبق هذه القاعدة على الخسارة الجزئية فقط في حالة تبين أن المبلغ المؤمن به فعلا أقل من المبلغ الواجب التأمين به، وبمقتضى هذه القاعدة يعتبر المؤمن له مؤمنا لدى نفسه بالفرق بين ذلك المبلغ الواجب التأمين به والمبلغ المؤمن به، ومن ثم يتحمل نسبة من التعويض تعادل النسبة بين ذلك الفرق والمبلغ الواجب التأمين به، وبنفس الطريقة فإنه لا تتحمل شركة التأمين إلا نصيب من التعويض يعادل النسبة بين المبلغ المؤمن به والمبلغ الواجب التأمين به؛ وتجدر بنا الإشارة إلى أن هذه القاعدة تطبق فقط على الأشياء الواجب التأمين على قيمتها الكاملة وليس تلك التي يقدر لها حد أقصى للتعويض مثل إزالة المخلفات والمسؤولية المدنية¹.

الفرع الثاني: إجراءات التسوية

تنقسم إجراءات تسوية الكارثة إلى قسمين هما الإدارية والتقنية، فالأولى ترتبط بتكوين الملف من طرف المؤمن له، شركة التأمين والخبير وتنتهي بتسليم شيك التعويض، أما الثانية فهي تتعلق بالدرجة الأولى بالطرق والتقنيات التي تحاط بالدراسة الإدارية لملف الكارثة.

1. الإجراءات الإدارية للتسوية:

يشمل ذلك تعويض المؤمن له عن الأضرار التي تصيب ممتلكاته نتيجة وقوع الحادث كما يشمل تعويضه عن مسؤوليته المدنية تجاه الغير سواء كانت نتيجة الإصابة في ماله أو شخصه، مع استبعاد المسؤولية المدنية تجاه العاملين المغطاة بواسطة تأمين إصابات العمل حيث تكون تحت مسؤولية الضمان الاجتماعي²، وتجدر الإشارة إلى أنه في حالة حصول أي حادث يمكن أن تنشأ عنه مطالبة بالتعويض بموجب وثيقة التأمين، فإنه ينبغي على المؤمن له القيام بالإبلاغ الفوري لشركة التأمين وتوفير كافة الخصوصيات والأدلة والاثباتات التي يمكن أن يتم طلبها لدى تقديم المطالبة³، بعد هذا يتم اعداد ملف للحادث يتضمن صورة من وثيقة التأمين والملاحق الصادرة عليها⁴، إضافة إلى الفواتير السارية عما تم دفعه أو المطلوب دفعه والأدلة المستعملة في تحديد الضرر أو الخسارة أو المسؤولية المشمولة بالتأمين، إضافة إلى تبرير ما حدث وعما تم اتخاذه من اجراءات⁵، أما فيما يخص الإجراءات الإدارية التأمينية المترامنة مع التعويض فهي تكمن في إعداد تقرير مبدئي للحادث يوضح سبب الحادث والخسائر الناتجة عنه؛ ثم التعاون مع الخبير المكلف بالمعينة التقنية بدراسة مستندات المطالبة لتحديد التعويض المستحق للعميل، الذي يقوم بعد ذلك بإعداد التقرير النهائي للحادث وتسليمه إلى شركة التأمين، فتقوم بدورها بإعداد مذكرة تسوية للتعويض ويتم تسليمها للإدارة المالية لإصدار الشيك المستحق للعميل على أن يقوم العميل بالتوقيع على المخالصة النهائية قبل استلامه شيك التعويض⁶.

1 زاهر محمد سعد الدين الكسار، التأمين ضد جميع أخطار التركيب، مرجع سابق، ص 16.

2 أحمد عبد الرحمن سيد أحمد، مرجع سابق، ص 12.

3 شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 147.

4 حاتم عطية، تسوية المطالبات، ندوة تدريبية متخصصة في التأمينات الهندسية في مجال الاكتتاب وتسوية التعويضات، معهد الدراسات التأمينية،

18 إلى 22 ديسمبر 2005، القاهرة، مصر، ص 01.

5 شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 151.

6 حاتم عطية، مرجع سابق، ص ص 02-03.

2. الإجراءات التقنية للتسوية:

عند تحقق الكارثة، من الممكن الوقوع في حالة التأمين المنقوص sous assurance، أي عدم التوافق بين القيمة المؤمنة والقيمة الحقيقية للأصل، في هذه الحالة فإنه يتم تخفيض قيمة التعويض باستعمال القاعدة النسبية¹، والجدير بالذكر هو أنه بعد التعويض فإن القيمة المؤمنة سوف تنقص بمقدار التعويض، وإذا رغب المؤمن له بإبقاء مستوى الضمان السابق، فعليه دفع قسط إضافي وتسمى هذه العملية بإعادة تشكيل الضمان. أما مبلغ التعويض فيحسب على أساس قيمة الأضرار محسوم منها قيمة المواد المنقذة²، إلا أنها لا يمكن أن تكون بأي حال من الأحوال أكثر من قيمة التعويض المتفق عليها في وثيقة التأمين؛ كما يحق للمؤمن الرجوع ضد المتسبب في الحادث بشرط أن يكون من غير المؤمن لهم، أما حق المؤمن في فسخ العقد بعد الحادث فيبقى قائماً في التأمين الهندسي كما هو الحال في فروع التأمين الأخرى مع بقاء القسط المتبقي من حق المؤمن³، لكن الطابع الخاص لهذا الفرع يحول عادة دون الاستفادة من هذا الحق؛ في نفس الوقت يستطيع المؤمن في حالة تفاقم الخطر المطالبة بدفع قسط اضافي أو القيام بزيارات ميدانية مكثفة قصد تقديم توجيهات من شأنها التقليل من احتمالات وقوع الحوادث في المستقبل.

من ناحية أخرى فإن شركة التأمين تتحمل الإصلاحات المؤقتة عند توفر ركنين مهمين هما شمولها جزءاً من الإصلاحات النهائية مع عدم زيادتها لإجمالي تكلفة الإصلاحات النهائية، مع استثناء التكاليف الناشئة عن التعديلات أو الإضافات أو التحسينات. وعند اصلاح الضرر، فإن دستور التعويض هو تكلفة الإصلاحات الضرورية للممتلكات بإعادتها إلى حالتها التي كانت عليها تماماً قبل وقوع الحادث المؤمن محسوماً منها قيمة الانقراض، وفي الخسارة الكلية تتم التسوية بالقيمة الفعلية للممتلكات التي كانت عليها تماماً قبل وقوع الخسارة محسوماً منها قيمة الانقراض، ولكن لا تتجاوز اطلاقاً مبلغ التأمين المثبت بالوثيقة⁴.

الفرع الثالث: وسائل تقليل الخسائر في التأمينات الهندسية

لا يمنع التأمين وقوع الخسائر وإنما يساعد على تخفيف الأضرار المترتبة على حدوث المخاطر المؤمن عليها، لذلك يصبح من المهم اتخاذ وسائل كافية للوقاية والمنع لتقليل الخسائر والحد منها عند تحققها، ومن الوسائل التي تتخذها شركات التأمين للحد من هذه الخسائر ما يلي⁵:

1. زيادة القسط فمن العوامل التي تدفع أصحاب المشروعات إلى اتخاذ وسائل للوقاية والمنع هي زيادة القسط مما يدفع المؤمن له لتحسين تلك الوسائل ورفع درجة كفاءتها؛
2. زيادة الاقتطاع والغرض من ذلك تقليل المطالبات لتخفيف الأعباء الإدارية وتحسين خبرة المطالبات في هذا المجال كما أن ارتفاع مبلغ التحمل يدفع المؤمن له إلى اتخاذ وسائل الوقاية والمنع والعمل على تقليل الخطر المعنوي؛

¹ Hans Willi Fischer, *La garantie engins et matériels de chantier*, Brochure de Swiss Re, Switzerland, 1999, page 29.

² المادة 37 من الأمر 07/95 الصادر في 1995/01/25، الجريدة الرسمية رقم 13 لـ 1995/03/08.

³ Hubert Groutel et autres, *Traité du contrat d'assurance terrestre*, lexis Nexis, France, 2008, page 567.

⁴ شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 151.

⁵ أحمد عبد الرحمان سيد أحمد، مرجع سابق، ص 22.

3. مشاركة المؤمن له في الخسارة؛ حيث غالباً ما يكون الاقتطاع مبلغاً بسيطاً إذا ما قيس بمبلغ التأمين لذلك بعض الوثائق تنص على تحمل المؤمن له نسبة مئوية من الخسارة مما يدفع المؤمن له إلى اتخاذ وسائل الوقاية والتمنع المناسبة؛
4. تقديم المشورة الهندسية: فغالباً ما تقوم شركات التأمين المتخصصة في التأمينات الهندسية بتقديم المشورة والنصح من الناحية الهندسية للمؤمن لهم للعمل على عدم وقوع الخطر أو الحد من الخسارة عند تحققها.

الفرع الرابع: المشاكل التي تواجه التعويضات في التأمينات الهندسية

من العوامل التي تشوب تعويض المطالبات في التأمينات الهندسية ما يلي:

1. عدم توفر الخبرة الهندسية في تقدير الأضرار داخل أجهزة شركات التأمين، وقد ترتب على هذا النقص اتجاه شركات التأمين العربية إلى مكاتب الخبرة والمكاتب الاستشارية الهندسية لتقوم بأعمال المعاينة عند عمليات الإصدار وبعد وقوع الحوادث لتقدير الخسائر، وقد أدى ذلك إلى ارتفاع في تكلفة تسوية التعويضات، فضلاً على هذا فإن نقص الخبرة قد امتد حتى إلى المختصين في أعمال التصليح الميكانيكي والكهربائي سواء في ورشات الشركات نفسها أو في الأسواق المحلية؛ مما يدفع المقاولين إلى إرسال الأجزاء المتضررة للتصليح خارج البلاد أو جلب الخبراء من الخارج ويكلف ذلك شركات التأمين الكثير من المصاعب المادية والتقنية¹؛
2. تأثير التغير السريع لسعر الصرف على تقدير الحوادث والخسائر²، والآثار السلبية للتضخم على طرفي عقد التأمين الهندسي وذلك لطول مدة العقد التي قد تصل إلى عدة سنوات حتى الانتهاء من الانشاءات؛ حيث أن الارتفاع المستمر في سعر قطع الغيار ومواد البناء يؤثر على قيمة التعويضات الجزئية التي تدفعها شركات التأمين، أما في حالة التعويضات الكلية فيلحق الضرر بالمؤمنين لهم الذين لا يعوضون بما لا يزيد عن مبلغ التأمين المذكور؛ بالوثيقة³؛
3. التعقيدات التي طرأت على عمليات الانشاء والبناء والتشييد وإقامة المصانع وذلك بسبب التطور التكنولوجي الذي طال جميع ميادين الأعمال والذي كان من نتيجته ادخال المعدات الحديثة والصناعة الالكترونية وأجهزة التكييف والتهوية والتدفئة، إضافة إلى استغلال أراضي البناء لأقصى الحدود والاتجاه نحو التوسع الرأسي بسبب التركيز وضيق المساحات والذي نجم عنه وصول بنايات إلى ارتفاعات شاهقة بشكل يضعف من قوة تحمل الأرض ومن تجاوب طبيعة مواد البناء المستعملة بالإضافة إلى التعقيدات التي صاحبت التصاميم الهندسية لمواكبة هذا التطور⁴؛
4. قيود الاستيراد وإجراءات التحويل في أغلب البلدان النامية والتي يصعب في ظلها استيراد المواد الخام والأجزاء المتضررة في بعض الأحيان⁵، ناهيك على التغيرات التي تطرأ على المعدات الهندسية المستبدلة نتيجة للتغير السريع في تكنولوجيا التصنيع، الدراسة الهندسية لأسباب الحوادث التي يحتمل تغطيتها أو عدم تغطيتها ضمن استثناءات الوثيقة واتخاذ القرار المناسب⁶؛

1 حسني أحمد الخولي، مرجع سابق، ص ص 41-46.

2 أحمد صلاح قنديل، مشاكل معاينة الخسائر وكيفية تقييمها بالتأمينات الهندسية، دورة تدريبية متخصصة في التأمينات الهندسية، معهد الدراسات التأمينية، من 20 إلى 28 جوان 2004، مصر، ص 03.

3 حسني أحمد الخولي، مرجع سابق، ص 43.

4 المرجع نفسه، ص 46.

5 حسني أحمد الخولي، مرجع سابق، ص 45.

6 أحمد صلاح قنديل، مرجع سابق، ص 02.

5. قلة المستندات المقدمة لشركات التأمين؛ فكثيرا ما نجد أن المؤمن له يكتفي بتقديم بعض المستندات ويتغاضى عن تقديم البعض الآخر ويطالب بعد ذلك بقيمة التعويض المستحق له، وفي هذه الحالة لا تستطيع إدارة التعويضات تسوية التعويض نظرا لعدم استيفاء باقي المستندات والتي يتم على أساسها تعويض المؤمن له¹؛
6. عدم كفاية مبلغ التأمين الذي يتم على أساسه حساب قيمة التعويض المستحق للمؤمن له عند وقوع الحادث بحيث أنه أقصى التزام تتحمله شركة التأمين تجاه المؤمن له عند وقوع الحادث، ولذلك يجب أن يكون مبلغ التأمين كافيا، أي يتناسب تماما مع قيمة الأشياء المؤمن عليها حتى يتحقق مبدأ العدالة التأمينية بين كل من المؤمن له وشركة التأمين، وبالرغم من ذلك فإنه كثيرا ما يلجأ المؤمن له إلى المبالغة في قيمة المطالبة والتي قد تفوق بكثير قيمة الخسائر والأضرار التي لحقت بالأشياء المؤمن عليها نتيجة تعرضها لوقوع حادث²؛
7. الخلاف على قيمة المخلفات الناتجة عن الحادث؛ فبمجرد تعويض المؤمن له عن قيمة الخسائر التي قد لحقت بالأشياء المؤمن عليها نتيجة تعرضها لوقوع حادث، تكون المخلفات الناتجة عن هذا الحادث من حق شركة التأمين فتقوم ببيعها لتجار المخلفات بالسوق أو للمؤمن له إذا ما رغب في ذلك، وفي هذه الحالة قد تحدث مشكلة بينهما نتيجة للخلاف على تحديد قيمة هذه المخلفات³.

¹ كمال أحمد رمضان، دراسة عن أسباب مشاكل تعويضات التأمينات الهندسية ومدى إمكانية علاجها، نشرة معهد التأمين لتدريب الإدارة الوسطى، العدد الثاني عشر، الدورة رقم 34، القاهرة، أبريل 1996، ص 18.

² المرجع نفسه، ص.ص 18-19.

³ المرجع نفسه، ص 19.

المبحث الثالث: التأمين المالي لإنشاءات البوت

ارتأينا تسميت هذا المبحث بالتأمين المالي لإنشاءات البوت بالرغم من أنه يدرس بالأساس وثيقة تأمين خسائر الاستغلال المسبقة، لأن هذه الوثيقة قد تطورت بتطور هذا النظام وخرجت عما كانت عليه قبله، لذلك من الأرجح تعديل تسمية هذه الوثيقة إضفاء لصبغة نظام البوت عليها.

أما من الجانب التاريخي فإن مكتتي تأمين خسائر الاستغلال المسبقة هم المؤسسات التقليدية، ففي الماضي كانت الحكومات تمول المشروعات الكبرى من ميزانيتها لذلك لم تكن هناك ضرورة لاكتتاب تأمين خسائر الاستغلال المسبقة، إلا أن ظهور الخوصصة وشراكة القطاع العام مع الخاص في مشروعات البنى التحتية بحلول الثمانينات، لم تؤدي إلى تغيير السبل التمويلية التي كانت معروفة من قبل فحسب، بل أدت إلى نمو تأمين خسائر الاستغلال المسبقة، التي لا تحمل صفة الاجبارية إلا أن البنوك هي التي أعطتها هذه الصبغة لضمان استرداد أموالها المقترضة¹، في ظل الضغوطات التي تفرضها هذه الأخيرة على صاحب المشروع وما يصاحب ذلك من شروط صارمة في سداد القروض، مع الالتزام الصارم بالتاريخ المحدد لبدء الاستغلال أو تسليمه للمالك في عقود الانشاءات، ناهيك عن مخاطر فقدان الدخل في حد ذاته وما يترتب عليه من عدم القدرة على الوفاء بالالتزامات تجاه العملاء أو الموردين وتجاوز نفقات موازنة المشروع².

المطلب الأول: اكتتاب خسائر الاستغلال المسبقة

على الرغم من عدم تأثير نظام البوت على العملية الاكتتابية للتأمين المادي للإنشاءات باستثناء جزئيات محدودة جدا، إلا أن أثر هذا النظام على التأمين المالي للإنشاءات والمتمثل في خسائر الاستغلال المسبقة واضح جدا، لكي لا نقول أن هذا النظام هو السبب الرئيسي في نموه وتطوره، وبما أن تمويل مشروعات البوت لا يرتبط بضمانات عينية أو شخصية معينة فهو متعلق فقط بالتدفقات النقدية للمشروع، جاءت هذه الوثيقة التأمينية لتضمن تغطية متكاملة لهذه التدفقات الأمر الذي من شأنه جعل جهات الإقراض مرتاحة نسبيا؛ لأنها على علم أن خدمة الدين وسداد القروض التي التزمت بها شركة المشروع عند التعاقد سيكونان مضمونان تأمينيا.

الفرع الأول: التغطية التأمينية

نتطرق فيما يلي إلى جوانب التغطية التأمينية في إطار وثيقة خسائر الاستغلال المسبقة بما في ذلك ملحقاتها واستثناءاتها.

1. تعريف التغطية:

لتأمين خسائر الاستغلال المسبقة أسماء أخرى شاع تداولها في أسواق التأمين الدولية منها؛ تأمين خسارة الأرباح التابعة لتأمين كافة مخاطر المقاولين أو لتأمين كافة مخاطر تركيب الآلات وكذلك اسم تأمين الأرباح المتأخرة

¹Neil Clutterbuck and others, *Risk control and claim handling in advance loss of profits insurance*, IMIA conference Istanbul, 2009, p.p 26-27.

² زاهر محمد سعد الدين الكسار، تغطية الخسائر الناشئة عن التأخير في إنجاز المشروعات الكبرى، دورة تدريبية متخصصة في التأمينات الهندسية، معهد الدراسات التأمينية، مصر، من 20 إلى 28 جوان 2004، ص.ص 03-04.

delayed opening of business delayed earnings insurance وتأخير بداية العمل التجاري
 insurance وتأخير تأمين خسارة الأرباح loss of interest وتأخير تأمين خسارة المصلحة
 insurance وتأخير التأمين التأخر في البدء delayed in start – up insurance¹؛ فهو يعد من التأمينات غير المعروفة
 حتى في دولة أوروبية مثل فرنسا²، فاككتاب هذا النوع من الوثائق يعد حكراً على كبريات الشركات البريطانية
 والأمريكية أو التي لها فروعاً فيها.

يعرف هذا الضمان الذي ظهر في الأسواق في سنوات الثمانينات³، على أنه التعويض الذي يقدمه المؤمن
 للمؤمن له عن خسارة الربح الناتج عن تضرر ممتلكاته، فهو يصنف ضمن فرع تأمين الأضرار شأنه شأن تأمين
 المسؤولية المدنية، الذي من الممكن أن يعوض أضرار مادية أو جسمانية على الرغم من عدم وجود علاقة بين خسارة
 الدخل والممتلكات؛ فهما نوعان مختلفان تماماً من ناحية النوع والشكل القانوني حتى ولو تم اكتتابهما في وثيقة تأمين
 واحدة⁴؛ ويرجع السبب في هذا التقسيم إلى خضوع هذه الأنواع من التأمينات إلى المبدأ التعويضي في التسعير على
 عكس تأمينات الحياة التي تسعر وفق المبدأ الجزائي؛ على أساس أن حياة الإنسان لا تقدر بثمن وبالتالي فهي تحدد
 بطريقة جزافية.

2. ملحقات تأمين خسائر الاستغلال المسبقة:

من الممكن أن يتسبب الانقطاع في توريد المواد الأولية اللازمة للإنتاج أو التزويد بالطاقة، في توقف الإنتاج
 عند استحالة الحصول على تلك المواد من مصادر أخرى؛ لهذا يمكن اللجوء إلى امتداد ضمان تقصير الموردين
 لتخطي هذا الإشكال عن طريق دفع قسط إضافي⁵، في نفس هذا الحيز يمكن إدراج امتداد ضمان التأخر الناتج
 عن الأضرار في مصانع المورد في حالة ما إذا كان هذا الأخير مؤمناً في وثيقة الضرر المادي⁶، مع استثناء تلك
 الأضرار الناتجة عن الاستعمال الخاطئ لوسائل الإنتاج، أما من زاوية علاقة المشروع بالزبائن فيمكن إضافة امتداد
 الزبائن في حالة المشروعات المرتبطة بتمويل زبون واحد بشرط أن يرتبط هذا الضرر في التمويل بضرر مادي مغطى
 بموجب وثائق الضرر المادي كذلك⁷.

أما فيما يخص الاعلام الآلي، فلقد قامت شركة سويسرا لإعادة التأمين بإصدار وثيقة تأمين خسائر استغلال
 لنظام المعلومات، المعدة خصيصاً لتغطية الخسائر الناجمة عن التأثير المؤقت لنشاط المؤسسة بعد تعطل نظام معلوماتها،

¹ شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 169.

² Patrick Rubise, *Op.Cit*, page 163.

³ *Report about Risk control and claims handling in advance loss of profits insurance*, IMIA The international association of engineering insurer, 2009, page03 .

⁴ George Galey et Ezio Sormani, *L'assurance des pertes d'exploitation*, Brochure de Swiss Re, Switzerland, 2004, page 07.

⁵ Jean Patrick Marcq, *Risques et assurance transport*, l'argus de l'assurance, France, 2 eme édition, 2011, page 400.

⁶ Tom Wylie and others, *Modern skyscrapers*, IMIA conference Rio de janeiro, September 2012, page 36.

⁷ Max BOMMELI, *Delay in start-up insurance*, Swiss re, Switzerland, 2003, page 19.

إلا أن المنتج المحرك لهذه الوثيقة هو تأمين الاعلام الآلي، لهذا فمن الملاحظ أن هذه الوثيقة ترتبط بظروف غير مادية على عكس الوثيقة التقليدية المرتبطة بضرر مادي يمكن معاينته بالعين المجردة¹.

3. الاستثناءات:

تستثني هذه الوثيقة مجموعة من النقاط ندرجها فيما يلي:

- التأخر الاعتيادي الذي لا يرتبط بأحد المخاطر المؤمن منها في وثائق تأمين الضرر المادي²؛
- الكوارث الطبيعية كالزلازل أو الثوران البركاني أو الموجات المائية البحرية الزلزالية تسونامي ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك تحريماً³، وكذا المخاطر السياسية⁴؛
- توسيعات وتعديلات التغطية الممنوحة في قسم تأمين الضرر المادي الذي تتضمنه وثيقة كافة مخاطر المقاولين أو مخاطر تركيب الآلات أو وثيقة كافة مخاطر أعمال المقاول، ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك⁵؛
- تعديلات أو إضافات أو تحسينات أو اصلاح لأي عيوب تكتشف بعد وقوع حادث⁶، مشمول بقسم تأمين الضرر المادي⁷؛
- التأخير الناشئ عن الخسائر والأضرار التي قد تلحق بالممتلكات المجاورة للمشروع؛
- عدم القدرة على توفير الأموال اللازمة لإجراء الاصلاحات، خسائر الامدادات ووسائل الاستغلال، إضافة إلى تلف المواد اللازمة لبدء النشاط؛
- أي غرامات أو تبعات جزائية نتيجة التأخير في تسليم المشروع⁸.

الفرع الثاني: خسائر الاستغلال المسبقة حسب النظامين البريطاني والأمريكي

خسائر الاستغلال المسبقة ليست نظاماً تأمينياً عالمياً موحداً، وعليه من الممكن تعديل مبادئها على حسب الدولة التي تسوق فيها، إلا أن اطارها التأميني العام يبقى دون تغيير، نتطرق فيما يلي إلى مبادئ هذه الوثيقة في النظامين البريطاني والأمريكي.

1. النظام البريطاني:

يُعتمد هذا النظام في السوق البريطاني وبعض الأسواق الأوروبية، حيث تحدد قيمة الضمان فيه على أساس هامش الربح الفعلي بجمع الربح الصافي مع التكاليف الثابتة أو طرح التكاليف المتغيرة من رقم الأعمال؛ فنظام التعويض في بريطانيا يعتمد على ما يلي⁹:

¹ George Galey, *L'assurance des pertes d'exploitation, assurance contre la carence des fournisseurs et autres couvertures spéciales*, Brochure de Swiss Re, Zwitterland, 2002, page 27.

² شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 169.

³ المرجع نفسه، ص 171.

⁴ زاهر محمد سعد الدين الكسار، *تغطية الخسائر الناشئة عن التأخير في انجاز المشروعات الكبرى*، مرجع سابق، ص 07.

⁵ شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 170.

⁶ زاهر محمد سعد الدين الكسار، *تغطية الخسائر الناشئة عن التأخير في انجاز المشروعات الكبرى*، مرجع سابق، ص 34.

⁷ شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 170.

⁸ زاهر محمد سعد الدين الكسار، *تغطية الخسائر الناشئة عن التأخير في انجاز المشروعات الكبرى*، مرجع سابق، ص 34.

⁹ George Galey et Ezio Sormani, *L'assurance des pertes d'exploitation*, Brochure de Swiss Re, Switzerland, 2004, page 32.

- رقم الأعمال المتوقع تحقيقه في حالة عدم تحقق الخطر؛
- العوامل الخارجية التي أدت إلى حدوث الكارثة؛
- الانخفاض الفعلي في رقم الأعمال بالمقارنة بين رقم الأعمال المرجعي* وذلك المتحقق أثناء حدوث الكارثة؛
- اجراءات الإنقاذ المتخذة في إطار الحد الاقتصادي** .

2. النظام الأمريكي:

لم يتطور هذا النظام بالشكل الذي عرفه نظيره البريطاني نظرا لاختلاف القوانين من ولاية لأخرى في الولايات المتحدة الأمريكية، فهو يطبق نظام الجمع المعمول به في بريطانيا في تحديد هامش الربح الفعلي أي الربح الصافي مع التكاليف الثابتة إلا أنه يعتمد في التعويض على الإنتاج التقني وليس الإنتاج التجاري¹، أي تعويض المؤمن له على الخسارة في الأرباح إلى أن يتم اصلاح الخسائر المادية المتكبدة وعودة العملية الإنتاجية إلى حالتها العادية، وليس على أساس تحقيق نتائج مالية عادية، مع عدم تحديد حد للضمان بـ 12 شهرا فقط بل من الممكن الوصول إلى 24 شهرا من التعويض، بالإضافة إلى إعطاء إمكانية تأمين جزئي للربح الفعلي.

الفرع الثالث: المؤمن لهم ومدة التأمين

هناك اختلاف كبير في هذه النقطة بين هذه الوثيقة والتأمين المادي لإنشاءات البوت؛ فهو اختلاف عمودي بين وثيقتين من نفس الفرع التأميني، واختلاف آخر أفقي بين اكتاب هذه الوثيقة في الحالة التقليدية ثم بعد ربطها بنظام البوت، لهذا سنشرح هذه الفروقات من خلال التعرف على عنصرين هما المؤمن له ومدة التأمين.

1. الطرف المؤمن له:

في هذه الوثيقة يكون الطرف المؤمن له هو فقط صاحب المشروع المحدد في قسم الضرر المادي²، وهو في حد ذاته المكتتب، أما الخصوصية التي جاء بها نظام البوت في ظل هذه التغطية فإن المكتتب والمؤمن له هي شركة المشروع، أي صاحب العمل في هذا النظام التمويلي.

يستفيد من تأمين خسائر الاستغلال المسبقة صاحب المشروع فقط على عكس وثائق تأمين الأضرار المادية التي تغطي جميع المتعاملين في المشروع³، وحتى وإن طلب المقاول ضمه إلى هذه القائمة فهذا غير ممكن لأن ليس له أي خطر مالي تحت هذه التغطية من جهة⁴، إضافة إلى محاولة تجنب الوقوع في وضعية تضارب المصالح بين صاحب المشروع والمقاول من جهة أخرى، الذي قد يفتعل أحداث تسبب تأخر الأشغال للاستفادة من تعويض معين، على عكس صاحب المشروع الذي من مصلحته دائما انتهاء الأشغال في الجدول الزمني المحدد للمشروع للدخول في أقرب وقت ممكن في مرحلة الاستغلال.

* رقم الأعمال المحقق خلال 12 شهرا قبل حدوث الكارثة.

** تحصل عليها بضرب معدل هامش الربح في انخفاض رقم الأعمال المتجنب بفضل تكاليف العمال الاضافية.

¹George Galey et Ezio Sormani, *Op. Cit*, page 32.

² شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 170.

³ *Report about Risk control and claims handling in advance loss of profits insurance*, IMIA The international association of engineering insurer, 2000, page 17 .

⁴Neil Clutterbuck and others, *Op. Cit*, page 17.

زيادة عن هذا تجدر الإشارة إلى أنه في المشروعات التقليدية، يقوم صاحب المشروع بتسليم الانشاء من المقاول بعد تحقق مجموعة من الشروط التعاقدية وهذا الانتقال يكون كتابيا، ولكن في مشروع البوت فإن المقاول وصاحب المشروع يعملون تحت راية شركة المشروع وبالتالي فهم ينتمون إلى هيئة واحدة، فتسلم المشروع الانشائي كتابيا غير ممكن، لذلك فقد تنتج عن هذه الجزئية مشاكل خاصة عن حدوث أضرار خلال مرحلة الانتقال من الانشاء إلى الاستغلال، لهذا السبب يجب استحداث عقد بين الأطراف المؤمنة لتأطير تسليم المشروع والفصل بين مرحلتي الانشاء والاستغلال قبل حدوث أي خسارة ويجب أن يشار إلى هذا في وثيقة التأمين¹.

2. مدة التأمين:

ترتبط مدة التأمين في خسائر الاستغلال المسبقة بمدة تنفيذ الأعمال متضمنة اختبارات الاستغلال وتسليم المشروع للمالك في تأمين الضرر المادي، لذلك فإن التغطية تبدأ من وقت تخزين مكونات المشروع بالموقع أو بدء تنفيذ أعمال العقد أو تاريخ بدء التأمين في وثيقة الضرر المادية أيها أسبق في الحدث، وتنتهي بصدور شهادة التسليم الابتدائي للمشروع أو انتهاء تجارب الاستغلال أو بدء الاستخدام الفعلي، أيهما أسبق الحدث إلا أنها لا تشمل التغطية فترة الصيانة؛ لأنها تمثل الانطلاق في مرحلة الاستغلال والتي من المفروض أن تكون مؤمنة بوثيقة أخرى تسمى تأمين خسارة الاستغلال.

أما في حالة تمديد مدة التأمين فتمديد فترة تنفيذ أعمال المشروع أي فترة البناء أو التركيب، لا يعني التمديد التلقائي لتغطية التأخير في بدء الاستغلال، بل إن هذه العملية ترتبط بحساب قسط إضافي يؤخذ فيه بعين الاعتبار إعادة تقدير اقتطاع المدة، بما يتناسب مع الخطر المترتب على تمديد فترة تنفيذ المشروع وظروفه².

المطلب الثاني: تسعير تأمين خسائر الاستغلال المسبقة

يرتبط تسعير تأمين خسائر الاستغلال المسبقة بمجموعة من الخطوات التي تعد شبه غائبة في المنتجات التأمينية الأخرى، نستعرض فيما يلي الاجراءات المرتبطة بتجسيد هذه الخطوات في ظل نظام البوت.

الفرع الأول: معاينة المشروع في تأمين خسائر الاستغلال المسبقة

تنقسم المعاينة في تأمين خسائر الاستغلال المسبقة إلى ثلاثة اقسام هي المعاينة المتزامنة مع الاكتتاب وأخرى دورية، وثالثة هي أقرب إلى نظام الاستغلال أكثر منها إلى المعاينة والمتمثلة في اعداد مخطط خماسي الأبعاد للمشروع.

1. المعاينة المتزامنة مع الاكتتاب:

يقوم المؤمن عادة بتحديد القيمة القصوى للخسائر عند الاكتتاب والتي تختلف على حسب المرحلة التي يكون فيها المشروع، فيقوم الخبير بتحديد هذه القيمة بناء على المعلومات التي يحصل عليها أثناء المعاينة الأولية التي يقوم بها عند الاكتتاب، فهذه النتائج تسمح للمؤمن بمعرفة مدى مطابقة القيمة القصوى للخسائر التي تم تحديدها

¹Gerhart Ebner and others, *Insurance of BOT projects a challenge and an opportunity*, IMIA conference south Africa, November 1997, page 09.

² زاهر محمد سعد الدين الكسار، تغطية الخسائر الناشئة عن التأخير في انجاز المشروعات الكبرى، مرجع سابق، ص.ص 16-17.

في بداية المشروع مع تلك التي تم حسابها عند التقدم في مراحل الإنجاز بعد ذلك¹، إلا أن هذا الاجراء قد تشوبه مجموعة من المشاكل هي:

- فقدان سرية المعلومات؛
- تطبيق توجيهات الخبير المعين قد تكون مكلفة؛
- عدم فهم الخبير المعين للمشروع²؛
- عدم توفر الموارد المالية والتقنية اللازمة؛
- التكلفة الإضافية للدخول إلى موقع المشروع الذي قد يكون ممنوع أو خطير لزيارته؛ عدم تقديم كافة المعلومات المتعلقة بالخطر بصفة دقيقة³؛
- إعادة مبلغ التأمين لأصله، ولحل هذا الاشكال يجب إطالة مدة التعويض لاستيعاب حوادث جديدة أو حالات تأخير جديدة أثناء فترة التعويض⁴.

2. المعايينة الدورية بعد الاكتاب:

المتابعة الدورية لطريقة سير برنامج تنفيذ المشروع هي وسيلة هامة في وثيقة تأمين خسائر الاستغلال المسبقة، لأنها تمكن من توفير المعلومات حول مصادر تأخر الإنجازات وكذلك التفرقة بين التأخير الناتج على حدث مؤمن وآخر غير مؤمن⁵، فهناك مجموعة من العوامل قد تؤدي إلى حدوث تأخير من دون أن تكون لها علاقة بالضرر المادي المؤمن منه، فقد تكون لها علاقة بمشاكل ارسال البضاعة أو تأخر المورد في ارسالها، نقص اليد العاملة، تغيير طريقة العمل، تغير الإدارة، صراعات العمل، مشاكل في التمويل إلى غير ذلك⁶، ومن فوائد هذه المتابعة أيضا المعرفة الجيدة للمشروع مما يعطي نظرة مستقلة لتطور المشروع قبل وقوع الحادث، فيؤدي إلى تقليل التأخيرات والقدرة على اقتراح إجراءات فعالة للتقليل من الخطر⁷.

3. اعداد مخطط حماسي الأبعاد شامل للإنشاءات:

يعتمد هذا المفهوم على الانشاء الافتراضي فهو يربط بين نموذج الانشاءات ثلاثي الابعاد والجدول الزمني للمشروع الممثل بعامل الوقت، ثم بعد ذلك إدخال عامل التكلفة، مما من شأنه أن يقلل بطريقة معتبرة من الأخطاء واقتراح أفعال تصحيحية تؤدي إلى توفير الوقت ومبلغ الانشاءات، بهدف اكتشاف ومعالجة الثغرات في الجدول الزمني للمشروع، التحديد السريع للمشاكل الضمنية للأداء، اقتراح الوسائل الناجعة والفعالة لتصحيح مسارات

¹ Richard Radevsky and Charles Taylor, *Risk engineering for major construction projects*, IMIA conference Amsterdam, September 2011, page 13.

² Richard Radevsky and Charles Taylor, *Op.Cit*, page 18.

³ Alan Purbrick and others, *Op.Cit*, page 25.

⁴ زاهر محمد سعد الدين الكسار، *تغطية الخسائر الناشئة عن التأخير في انجاز المشروعات الكبرى*، مرجع سابق، ص.ص 42-43.

⁵ Richard Radevsky and Charles Taylor, *Op.Cit*, p.p 6-7.

⁶ Neil Clutterbuck and others, *Op.Cit*, page 13.

⁷ Alan Purbrick and others, *Op.Cit*, page 06.

الخطأ طيلة حياة المشروع في مرحلة الانشاءات ناهيك عن المساعدة على اتخاذ أحسن القرارات في المشروع في الوقت المناسب¹.

الفرع الثاني: حساب القسط

شأنه شأن التأمين المادي للإنشاءات، يرتبط حساب قسط هذه الوثيقة التأمينية بالقيمة المؤمنة ومعامل القسط.

1. القيمة المؤمنة في وثيقة تأمين خسائر الاستغلال المسبقة:

إن الغرض الأساسي من أي مشروع تجاري هو جني الأرباح وتحقيق عائد مناسب ومعقول من الاستثمار في المشروع بما يحقق تغطية التكاليف الثابتة والمتغيرة وبالتالي تحقيق صافي ربح مناسب، والذي يمثل الحد الأدنى لمبلغ التأمين، فهو الفرق بين الإيرادات المتوقعة والتكاليف غير المباشرة أو المتغيرة، أي نستبعد التكاليف التي لن يتحملها المشروع طالما لا يوجد تشغيل²، كذلك من الممكن أن تكون القيمة المؤمنة: التكاليف الثابتة، خدمة الدين، خسارة الأرباح، خسارة الأيجار، تكاليف العمل الإضافية³، التي يتم استنباطها من دراسة الجدوى المبدئية للمشروع، التي قد تختلف عن الظروف المحيطة بالمشروع وقت التنفيذ، لا سيما وأن الضمانات التأمينية في تأمين خسائر الاستغلال المسبقة تسعر على أساس رقم أعمال توقعي مما يرفع من درجة المخاطرة بالنسبة للمؤمن ويفسر في ذات الوقت ارتفاع قسط التأمين، لذلك يتم الاعتماد على ما يلي⁴:

- سعر السوق الفعلي؛
- هل المنتج سوف يباع بالكمية والسعر الذين تم تحديدهما مسبقاً؛
- عقبات النشاط الممكن حدوثها عند بدء الاستغلال الفعلي مثل المناخ وأسعار الصرف والمشاكل السياسية وتسهيلات النقل⁵.

2. معامل القسط:

عند دراسة خطر خسائر الاستغلال المسبقة فإن العوامل الواجب دراستها هي:

- الأضرار المادية الممكن حدوثها أثناء تنفيذ المشروع وتأثيرها على حدوث تأخير عن تاريخ بدء الاستغلال؛
- الآلات الرئيسية المستعملة في عملية الانتاج والوقت اللازم لاستبدالها في حالة وقوع حادث جسيم والامكانية المتاحة لإصلاح الأضرار البسيطة؛
- خطط الطوارئ المتاحة لتقليل الخسائر وتخفيض فترة التأخير؛
- سمعة المقاول ومقاولي الباطن وخبراتهم في انجاز مثل هذه المشروعات؛

¹ Alan Purbrick and others, *Op.Cit*, page 10.

² زاهر محمد سعد الدين الكسار، *تغطية الخسائر الناشئة عن التأخير في انجاز المشروعات الكبرى، مرجع سابق*، ص 13.

³ Tom Wylie and others, *Op.Cit*, page 36.

⁴ Max Bommeli, *Op.Cit*, page 26.

⁵ زاهر محمد سعد الدين الكسار، *تغطية الخسائر الناشئة عن التأخير في انجاز المشروعات الكبرى، مرجع سابق*، ص 39.

- المعلومات عن موردي المواد ومكونات المشروع ومصنعي الآلات ومدى القدرة على توفير القطع المطلوبة في أسرع وقت؛
- فترة التعويض أي المدة القصوى التي تكون الشركة مسؤولة فيها عن تعويض المؤمن له¹؛
- مدى توفر الموارد المرتبطة بإنشاءات المشروع².

الفرع الثالث: الاقتطاع

يتحدد في تغطيات خسائر الأرباح بصفة عامة بما يسمى اقتطاع المدة أو فترة السماح أو فترة الانتظار، والتي يتحمل المؤمن له خلالها أعباء أي خسائر أرباح تحدث بسبب الضرر المادي قبل أن تبدأ تغطية خسائر الاستغلال بتوفير التعويض وفق شروطها، ويلاحظ مثلا في خسائر توقف النشاط أن الخسائر تبدأ فور وقوع الضرر المادي كحريق أو خلافه، إلا أن هذه القاعدة تختلف عن تلك المطبقة في خسائر الاستغلال المسبقة، لأن الفعل المحرك للتغطية لا يكون فور وقوع حادث الضرر المادي وإنما فقط عند عدم استكمال المشروع وبدء الاستغلال في التاريخ المحدد أو المخطط لذلك، لأنه في تغطيات خسائر الاستغلال أثناء تشغيل المشروع قد تكون هناك حوادث ضرر مادي متعددة، وبالتالي توقف عن النشاط متعددة، ومنه اقتطاع مدة لكل حادث على حدة، أما في تغطية خسائر الاستغلال المسبقة، فقد تكون حوادث ضرر متعددة، إلا أن هناك تأخير واحد عن بدء الاستغلال بسبب كل هذه الحوادث، وبالتالي اقتطاع مدة واحد³، وتجدر الإشارة إلى أنه من الممكن أن يكون الاقتطاع في خسائر الاستغلال المسبقة مدة زمنية أو مبلغ مالي أو كلاهما⁴.

المطلب الثالث: تسوية الكارثة

ترتبط تسوية الكارثة في إطار هذا الوثيقة بمجموعة من المبادئ والإجراءات التي نتطرق إليها فيما يلي، مع التركيز على الخصوصية التي يضيفها نظام البوت على هذه العملية.

الفرع الأول: مبادئ التسوية

لا تعطي وثيقة تأمين خسارة الاستغلال المسبقة الحق في التعويض سوى مرة واحدة فقط، ويعود السبب في ذلك إلى وجود تاريخ واحد لاستكمال المشروع، بغض النظر عن عدد الكوارث في تأمين الضرر المادي التي يمكن أن تحصل، بحيث يكون سبب حصول هذه الكارثة وقوع أضرار مؤمنة إما بوثيقة كافة مخاطر المقاولين أو بوثيقة تأمين كافة مخاطر تركيب الآلات أو بوثيقة كافة مخاطر أعمال المقاول، مما يقود إلى وقوع أضرار مادية تؤدي إلى عدم استكمال المشروع أو إلى التأخر في استكمالها، فالتأخر هو بمثابة الأثر المحرك لنشوء المطالبة الوحيدة بالتعويض لوثيقة تأمين خسارة الاستغلال المسبقة⁵، إضافة إلى هذا يجب أن تكون الخسائر مؤكدة الحدوث بمجرد عدم بدء

¹ زاهر محمد سعد الدين الكسار، تغطية الخسائر الناشئة عن التأخير في إنجاز المشروعات الكبرى، مرجع سابق، ص 30-33.

² Tom Wylie and others, *Op.Cit*, page 37.

³ زاهر محمد سعد الدين الكسار، تغطية الخسائر الناشئة عن التأخير في إنجاز المشروعات الكبرى، مرجع سابق، ص 20-21.

⁴ Veli kalle tavakka, *Advance loss of profits*, IMIA brochure, 1993, page 05.

⁵ شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 171.

تشغيل المشروع لكي يمكن التعويض عنها، كأن تكون هناك عقود ايجار تم ابرامها بالفعل ومحدد بها تاريخ بدء الاستغلال وبالتالي فإن التأخر منع المالك من الحصول على الايجار خلال فترة التأخير، أو أن هناك عملاء تعاقدوا فعلا مع المالك على شراء منتجات المصنع¹.

الفرع الثاني: قيمة التعويض

تبتدئ فترة التأخير التي تعتمد كأساس للتعويض في التاريخ الذي ينبغي أن يكون المشروع قد تم اكماله في حالة عدم حصول حادث، ولكن لا تتجاوز طول الفترة الزمنية التي تستغرقها الممارسة الجادة والسرعة المعقولة في إعادة بناء او إصلاح أو استبدال ذلك الجزء من الممتلكات الذي فقد أو تضرر وإعادته إلى وضعه الذي كان عليه فورا قبل وقوع الحادث، وتتم تسوية التعويض على أساس خسارة الأرباح الفعلية المتكبدة. وفي أي حال من الأحوال فإن فترة التعويض لا يجب أن تتجاوز 12 شهرا مع خضوع الوثيقة لفترة اقتطاع لا تكون شركة التأمين مسؤولة عن التعويض فيها²، ويتم حساب المبلغ المقابل لتلك الفترة بضرب معدل القيمة اليومية للخسارة المتكبدة أثناء فترة التعويض في عدد الأيام المتفق عليها في الاقتطاع الاجباري³، ووفق هذا المنظور فإنه يتم حساب مبلغ التعويض باستعمال المعادلة التالية⁴:

$$\text{Indemnity} = \text{loss of gross profit} * \frac{\text{delay} - \text{deductible period}}{\text{deductible periode}}$$

• Indemnity = مبلغ التعويض؛

• Loss of gross profit = خسارة الأرباح الفعلية؛

• Delay = مدة التأخر؛

• Deductible period = مدة الاقتطاع الاجباري.

الفرع الثالث: اصلاح الأضرار

يتم اصلاح الأضرار تحت اشراف المهندس التابع لشركة التأمين لتمكينه من اعطاء توجيهات إن استلزم الأمر وكذلك ضمان السرعة في الإنجاز⁵، لأن كل تأخر يعتبر خسارة على عاتق شركة التأمين نظرا لأنها تدفع تعويض يومي للمؤمن له في إطار وثيقة تأمين خسائر الاستغلال المسبقة، كذلك يجب اتخاذ جميع الإجراءات التي من شأنها تقليص الأضرار، مع التنويه إلى أن هذه التكاليف ليست قابلة للتعويض من طرف شركة التأمين، إلا في حالة الحصول على الموافقة المسبقة منها قبل انفاقها، للتأكد حقا من أن هذه الإجراءات كان من شأنها منع التأخر⁶، الأمر الذي يستوجب على المؤمن كذلك معرفة كيفية التقليل من أثر الحادث، فبدون الفهم الجيد لبرنامج الانشاءات

¹ زاهر محمد سعد الدين الكسار، تغطية الخسائر الناشئة عن التأخير في انجاز المشروعات الكبرى، مرجع سابق، ص 10.

² شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 172.

³ Peter Howard, *Introduction à l'assurance et à la réassurance des risques techniques*, Brochure de Swiss Re, Switzerland, 1998, page 25.

⁴ Max Bommeli, *Op.Cit*, page 16.

⁵ Derrick Werner, *Op.Cit*, page 17.

⁶ Max Bommeli, *Op.Cit*, p.p 25-26.

من طرف المؤمن وكيف بإمكان حدث معين أن يؤثر فيه مع مراعاة عامل الوقت، قد يكون المؤمن غير قادر على تجنب المبالغة في تقدير التكاليف المصرح بها من طرف المؤمن في خسائر الاستغلال المسبقة¹، ويمكن تقسيم التكاليف الثانوية المرتبطة بتأمين خسائر الاستغلال المسبقة إلى ما يلي:

1. تكاليف الاستغلال الإضافية: هي التكاليف التي تنفق في سبيل التقليل أو تخفيض قيمة الخسارة مع استمرار العمل، والذي يعيننا هنا تلك التكاليف التي تم انفاقها لمصلحة المؤمن له المالك، وليس المقاول، فرغم أن المقاول يتجنب بهذه الإجراءات تحمل غرامات تأخير تنفيذ المشروع في الوقت المحدد لانتهاء العمل وتسليم المشروع أو تجنب فقد الحافز الذي يحصل عليه في حالة انتهاء العمل والتسليم قبل الموعد المقرر، إلا أن المقاول ومصالحه ليست المعنية بالتأخير والذي يمكنه من ابرام تأمين خاص به لتغطية مثل هذه التكاليف².

2. خسائر التأخير غير المباشرة: يترتب على وقوع حادث التلف المادي لمكونات المشروع خسائر مباشرة تتمثل في تكاليف الإصلاح والاستبدال وهي ما يتم تغطيتها والتعويض عنها بموجب وثيقة الخسائر المادية، إلا أن هناك تكاليف أخرى يتحملها المالك ومقاول المشروع تلحق بوقوع حادث الضرر المادي³، ويمكن ادراج هذه التكاليف فيما يلي:

- الفوائد المدينة التي تدفع لقاء القروض الموجهة لإعادة الانشاء؛
- الرسوم العقارية؛
- التكاليف الإضافية المرتبطة بتجديد التمويل؛
- خدمة الدين المرتبطة بفترة تأخر الانشاء؛
- مصاريف التخزين والهندسية ومعاينة الانشاءات⁴؛
- تكاليف الاستشارات القانونية الناشئة عن تداخل أطراف العقد والعلاقة بينهم؛
- مصاريف التصاريح المختلفة وتمديدتها نتيجة التأخر؛
- الاضطرار إلى تمديد فترة ايجار المعدات وسداد ايجار إضافي⁵.

مما سبق نستنتج أن تأمين خسائر الاستغلال المسبقة هو نظام تأميني مستقل بذاته، فالتغطية فيه لا تختص بتعويض الضرر المادي وإنما هي موجهة لتغطية الضرر المالي الناتج عن الضرر المادي، فلن تكون هناك مطالبة بالتعويض إلا في حالة حدوث ضرر مادي مشمول بوثائق التأمين المادي للإنشاءات، ولإبراز أهم ما جاءت به هذه الوثيقة وتلخيصا لما سبق نقترح الشكل التالي الذي يمثل المحاور الكبرى لتأمين خسائر الاستغلال المسبقة.

¹ Alan Purbrick and others, *Op.Cit*, p.p 5-6.

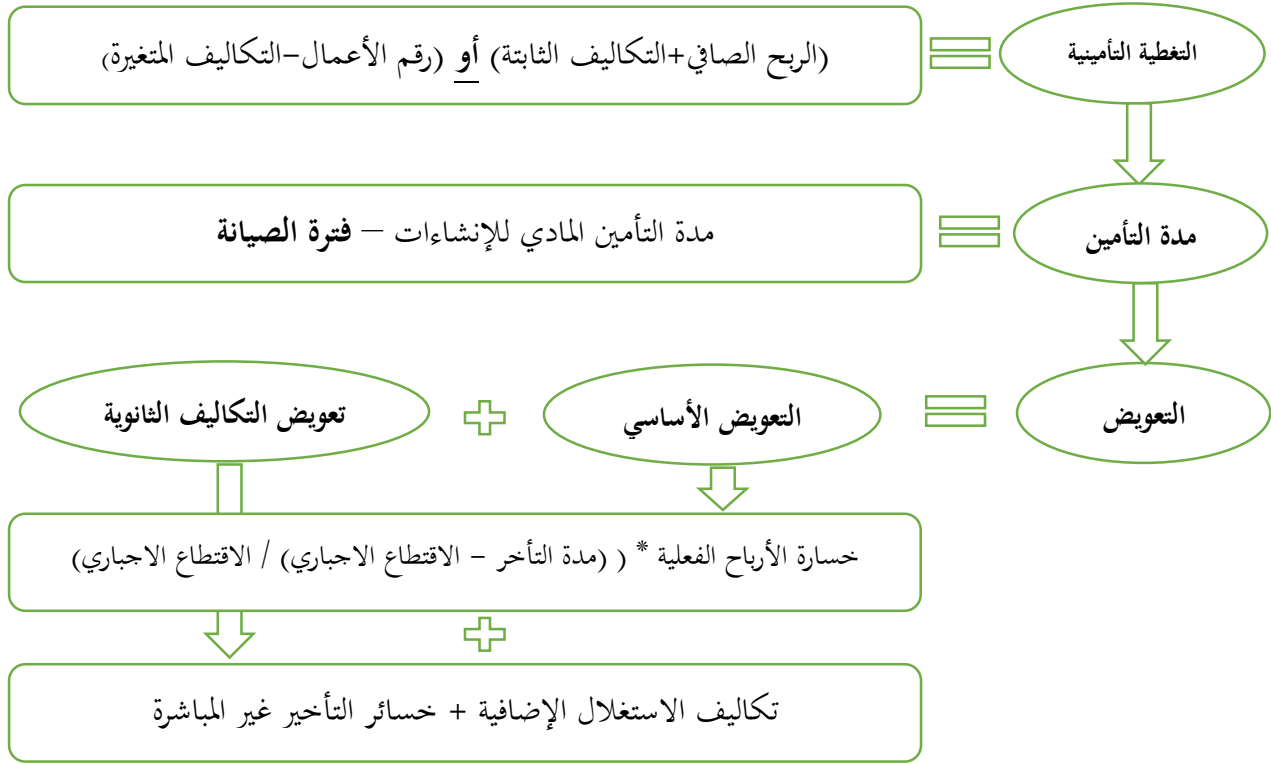
² زاهر محمد سعد الدين الكسار، *تغطية الخسائر الناشئة عن التأخير في إنجاز المشروعات الكبرى*، دورة تدريبية متخصصة في التأمينات الهندسية، معهد الدراسات التأمينية، من 20 إلى 28 جوان 2004، مصر، ص 37.

³ المرجع نفسه، ص 12.

⁴ Veli kalle tavakka, *Op.Cit*, page 16.

⁵ زاهر محمد سعد الدين الكسار، *تغطية الخسائر الناشئة عن التأخير في إنجاز المشروعات الكبرى*، مرجع سابق، ص 12.

الشكل رقم (3-13): المحاور الكبرى لتأمين خسائر الاستغلال المسبقة



المصدر: من إعداد الباحث بناء على ما سبق

الفرع الرابع: خصوصية نظام البوت في تسوية الكارثة

في المشروعات العادية يقوم صاحب المشروع أو المقاول بتعيين المستشار المسؤول على الانشاءات والذي لا يكون في قائمة المؤمن لهم في إطار وثائق تأمين الانشاءات، ففي حالة حدوث ضرر ناتج عن التصميم الخاطئ أو المعاب، فإن شركة التأمين أو المقاول أو صاحب المشروع يستطيع الرجوع ضد المستشار بموجب وثيقة المسؤولية المدنية، ولكن في نظام البوت فإن المستشار يكون تابعا للمقاول أو يكون مساهما في شركة المشروع؛ وبالتالي فهو مؤمن له فلا يمكن الرجوع ضده في حالة الخطأ في التصميم بأي حال من الأحوال؛ وهذا يعني أن خطر الخطأ في التصميم يكون أكثر حدة في مشروعات البوت مقارنة بالمشروعات التقليدية، ولتجاوز هذه الحالات من الممكن إدارة هذا الخطر من طرف شركة التأمين باتخاذ الإجراءات التالية¹:

- استثناء خطأ التصميم والنتائج المترتبة عنه من الوثيقة التأمينية؛
- رفع الاقتطاع عن التصميم الخاطئ والأضرار المترتبة عنه؛
- رفع قسط التأمين؛
- الربط بين العوامل الثلاثة السابقة.

¹Gerhart Ebner and others, *Insurance of BOT projects a challenge and an opportunity*, IMIA conference south Africa, November 1997, page 9.

كما نشير في النهاية إلى أنه في خسائر الاستغلال المسبقة وعند تقييم الخطر وحساب القسط، فإن التعويض غالباً ما يكون كلي حتى وإن كان الضرر المادي جزئي¹.

المطلب الرابع: علاقة البنك بتأمين خسائر الاستغلال المسبقة

نستعرض في هذا المطلب مجموعة من البنود والمبادئ المستعملة في التأمين الهندسي للإنشاءات بصفة عامة، إلا أن شركات التأمين تحرص على توفرها بصفة قطعية في التأمين المالي للإنشاءات، ولكن تجدر الإشارة في هذا الإطار إلى أن النقاط التي سوف نذكرها فيما هو آت هي أقرب إلى العملية التأمينية منها إلى البرنامج التأميني.

الفرع الأول: تأمين خسائر الاستغلال المسبقة كضمان بنكي

يجب استكمال مشروعات البوت في الآجال المحددة لأن أي تأخير من شأنه التأثير سلباً على النسبة المالية للديون إلى الأموال الخاصة، فبموجب المخاطر المحددة بالمشروع فإن المؤسسات المقرضة تكون أكثر حرصاً على اشتراط ائتمان وثيقة خسائر الاستغلال المسبقة الأمر الذي من شأنه زيادة الطلب على هذه الوثائق في هذا الإطار، لأنه في التمويل التقليدي فإن البنك يملك مجموعة معتبرة من الضمانات منها ما هو عيني ومنها ما هو مادي، إلا أن نظام البوت يرتبط بالتدفقات النقدية للمشروع كضمان أساسي ووحيد؛ فإذا تأثر هذا العمل لم يصبح للبنك أي ضمان ومنه تحل شركة التأمين محل الضمانات العينية والمادية المقدمة في التمويل التقليدي²، أكثر من هذا فيأخذ تأمين مشروعات البوت على عاتقه تخفيض التزام المؤسسات المقرضة وبالتالي تخفيض إحلال أثر تكلفة التمويل³.

الفرع الثاني: العلاقة المباشرة بين معيد التأمين والمؤمن له

تتجسد هذه العلاقة الاستثنائية في بند قطع الطريق "cut through" الذي عادة ما يتم ادراجه في اتفاقية إعادة التأمين وصمم لتفادي حدوث بعض المشاكل بين المؤمن له والمؤمن، ففي حالة عدم الملاءة المالية للمؤمن فإن تحويل أموال إعادة التأمين يوجه مباشرة إلى المؤمن له من طرف معيد التأمين، هذا يعني أن المؤمن له سوف يحل محل شركة التأمين في حالة اعسارها أمام معيد التأمين. وتجدر الإشارة إلى أن ادراج هذا النوع من البنود في عقد إعادة التأمين أو حتى يقبل معيد التأمين ادراجه في عقده يجب أن يتوافق هذا مع التزام المؤمن له بدفع أقساط التأمين في عقد إعادة التأمين⁴، لهذا فالمبدأ الذي يقر بعدم وجود علاقة بين معيد التأمين والمؤمن له ليس دائماً مطلقاً، إلا أن تطبيقه يقتصر على بعض الأسواق فقط مثل الولايات المتحدة، ولكن هذا البند غير مطبق في أوروبا⁵.

الفرع الثالث: البنك وبند عدم الابطال

يكون خطر الابطال عندما تغطي وثيقة تأمين المشروع مجموعة من الأطراف بدرجات مصالح متفاوتة فيما يخص الخطر المؤمن منه، مما قد ينتج عنه عدم قابلية تحقيق التأمين أي فقدان الحق في التعويض لأن أحد المؤمن لهم

¹ Richard Glückler and Dieter Göbel, *New developments in advance loss of profits*, IMIA Brochure, 1996, page 07.

² Max Bommeli, *Op.Cit*, page 34.

³ Louis Wassmer, *Risk identification, evaluation and management in international public transportation projects*, 16th congress of IABSE, lucerne, Switzerland, september 18-21 2000, page 09.

⁴ John Edward, *Op.Cit*, page 151.

⁵ Jean-François Walhin, *La réassurance*, Larcier, Belgique, 2007, page 206.

لم يحترم أحد الواجبات المنوطة به بموجب الوثيقة، خاصة عند تقديم معلومات غير دقيقة عن المخاطر إلى شركة التأمين¹، في هذا الإطار قامت مجموعة لندن للتأمين الهندسي بطرح بند مفاده؛ أنه في حالة أي فعل مبطل قام بارتكابه طرف أو مجموعة من الأطراف المؤمنة، فإن المقرضين ليس لهم الحق في أي تعويض بموجب عقد التأمين لنتائج الضرر أو الخسارة التي لا ينجر عنها أي تعويض من طرف المؤمن، ولكن البنوك تطلب التعويض من المؤمن في هذه الحالات لأنهم ليسوا في قائمة المؤمن لهم الفعلية بل هم مؤمن لهم شكليين فقط بموجب الضمانات التي يطلبونها نظرا للتمويل المقدم من طرفهم، وهذا في حالة عدم قدرة شركة المشروع على الوفاء بالتزاماتها المالية في التعويض، فلقد تم اعداد بند عدم الابطال وفقا لهذا التصور، إلا أن هذا المبدأ أو البند من شأنه رفع الخطر الذي تتحمله شركة التأمين، لهذا فإن سوق تأمين لندن يمنح غطاء تأميني يسمى تأمين عدم ابطال المقرضين أي عدم فقدهم حق التعويض في حالة إخلال الأطراف الأخرى بالتزاماتها والتي ينجر عنها فسخ العقد، وهذا الغطاء يمنح بصفة مستقلة عن وثيقة التأمين لحفظ حقوق البنك².

من ناحية أخرى فلا يجب تحويل التعويضات إلى المستفيدين الآخرين من عقد التأمين في إطار بند عدم الابطال إلا في حالة التعاقد الصريح بينهم؛ على أن كل مؤمن له هو هيكل وكيان مستقل بذاته، وأن الحماية التأمينية تطبق بنفس الطريقة التي لو كان قد تم فيها امضاء عقود تأمين منفصلة لكل مؤمن له على حده، إضافة إلى أن أي فعل مبطل للعقد والذي قام به أحد المؤمنين لهم لا يمس الحق في تعويض المؤمن لهم الآخرين³.

الفرع الرابع: رهن حسابات البوت

في حالة تحقق الكارثة عادة ما تشترط جهات الاقراض رهن حساب التعويضات الذي أشرنا إليه في الفصل الثاني من هذه الرسالة، فالبنك في هذه الحالة يكون كمؤمن له مشترك مع الأطراف المؤمنة الأخرى في نظام البوت⁴، بحكم ارتباط سداد خدمة الدين بالدخول الفعلي في مرحلة الاستغلال فهي تبحث في تأمين خسائر الاستغلال المسبقة أن تدخل في علاقة مباشرة مع شركات التأمين وإعادة التأمين⁵، إلا أن شركات التأمين عادة ما لا ترحب بهذا الاجراء من منظور أن هذه المؤسسة المالية لم تشترك بصفة مباشرة في انجاز المشروع المؤمن؛ بمعنى أن ليس لها أي دور في تخفيض الخطر عن طريق القيام بإجراءات معينة من منظور عدم دعم المصالح المشتركة بين المؤمن والمؤمن له في هذا الاطار⁶، أما فيما يخص المبالغ التي يجب أن تدفع إلى طرف ثالث فيما يخص المسؤولية المدنية، فإنها تحول إلى حساب المقاصة ولا يحق لشركة المشروع الحصول عليها إلا في حالة دفع قيمتها من طرف الشركة⁷.

¹ Jeffrey delmon, *Op.Cit*, page 98.

² Gerhart Ebner and others, *Op.Cit*, page 11.

³ John Edward, *Op.Cit*, page 161.

⁴ Gerhart Ebner and others, *Op.Cit*, page 10.

⁵ Richard Glückler and Dieter Göbel, *Op.Cit*, page 07.

⁶ Gerhart Ebner and others, *Op.Cit*, page 10.

⁷ John Edward, *Op.Cit*, page 163.

المبحث الرابع: إعادة التأمين الهندسي

لا تعتبر إعادة التأمين من العناصر التي يجب أن تذكر جنباً إلى جنب مع التأمين الهندسي، نظراً لبعدها خصائص كلتا التقنيتين عن الأخرى، فالتأمين الهندسي هو فرع تأميني وإعادة التأمين هي تقنية لإدارة المخاطر وتوزيعها، ولكن خصوصية نظام البوت فرضت أن تكون إعادة التأمين جزءاً لا يتجزأ من التأمين الهندسي، نظراً لضخامة المشروعات الممولة بنظام البوت والحاجة إلى إعادة التأمين كآلية من آليات نقل الخطر، فلو كان موضوع هذا الفصل هو التأمين الهندسي فقط لكان بالإمكان إغفال هذا المبحث وعدم التطرق إليه بصفة نهائية، أما عندما ارتبط التأمين الهندسي بنظام البوت ففقط أصبح إعادة التأمين أحد أقسام التأمين الهندسي، ولكن بطريقة غير مباشرة وفقاً لهذا التصور.

المطلب الأول: مدخل لإعادة التأمين

يأتي هذا المطلب كمدخل لإعادة التأمين، فنقوم من خلاله بتعريفه مع ذكر أهم الخصائص والمميزات المرتبطة به:

الفرع الأول: تعريف إعادة التأمين

لقد جاء في إعادة التأمين مجموعة من التعاريف نذكر منها: "إعادة التأمين هي قيام شركة التأمين بإعادة تأمين ما يزيد عن طاقتها الاحتفاظية إلى شركة تأمين أخرى أو شركة إعادة تأمين، فهي خطوة تالية للتأمين المباشر تستهدف حماية شركات التأمين المباشر من التقلبات الشديدة في نتائج الأعمال؛ حيث تعمل على نقل عبء الخسائر الكبيرة إلى معيدي التأمين ويتبقى للشركة المباشرة حصتها عن المبلغ الذي احتفظت به في حدود أوضاعها المالية، أي رأس المال، الاحتياطات، حجم الأعمال والخبرة الإحصائية"¹. كذلك جاء فيه: "بموجب اتفاقيات إعادة التأمين تدفع شركة التأمين المباشرة إلى شركة إعادة التأمين مبلغاً مالياً بصورة أقساط تحدد قيمتها تبعاً لحجم الخطر المؤمن منه يسمى قسط إعادة التأمين وتقوم شركة إعادة التأمين بواجبها كطرف مؤمن حيث تتحمل حصة من المخاطر التي تلتزم بها شركة التأمين وذلك مقابل ما تتقاضاه من أقساط"². وهناك تعريف آخر: "إعادة التأمين هي الآلية التي تنتهجها شركات التأمين المباشر بهدف نقل أو تحويل عبء كل أو جزء من المخاطر التي تكتسبها إلى طرف آخر يسمى معيد التأمين وذلك من خلال علاقة تعاقدية تعرف بعقد إعادة التأمين"³. وتم تعريفه أيضاً أنه: "إعادة التأمين هي عملية داخلية بين هيئتين من هيئات التأمين، حيث تقوم الهيئة الأولى بالتنازل عن كل أو جزء من الخطر الذي سبق أن قبلته الهيئة الثانية التي تتعهد بتحمل العبء أو التعويض في شكل كلي أو جزئي الناشئ عن تحقق الخطر، وذلك مقابل مبلغ معين تدفعه الهيئة الأولى إلى الهيئة الثانية يعرف بقسط إعادة التأمين، وتعرف

¹ مصطفى تميم، *إعادة التأمين*، عدد خاص عن ندوة التأمينات الهندسية، الشركة المصرية لإعادة التأمين، مجلة الحارس، العدد 79، القاهرة، من 26 سبتمبر إلى 01 أكتوبر 1992، ص 72.

² أحمد سالم ملحم، *إعادة التأمين وتطبيقاتها في شركات التأمين الإسلامي*، دار الثقافة للنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، 2005، ص 116.

³ محمد إمام طه، *إعادة التأمين الهندسي*، ندوة تدريبية متخصصة في التأمينات الهندسية في مجال الاكتتاب وتسوية التعويضات، معهد الدراسات التأمينية، مصر، 18 إلى 22 ديسمبر 2005، ص 02.

الهيئة الأولى وهي التي أبرمت عقد التأمين الأصلي بهيئة التأمين المباشر أو الهيئة المتنازلة عن التأمين، أما الهيئة الثانية التي تصدر عقد إعادة التأمين تعرف بهيئة إعادة التأمين أو الهيئة القابلة لعملية إعادة التأمين¹. على ضوء هذه التعاريف يمكننا تعريف عملية إعادة التأمين بأنها آلية لتحويل المخاطر من شركة التأمين المباشر إلى معيد التأمين مقابل قسط إعادة التأمين الذي يمثل جزء من ذلك الذي حصل عليه المؤمن من المؤمن له في بداية العملية التأمينية.

الفرع الثاني: نشأة إعادة التأمين

بدأت فكرة إعادة التأمين في القرن الرابع عشر مصاحبة للتأمين التجاري الذي ظهر في القرن نفسه وأول وثيقة معروفة في إعادة التأمين يرجع عهدها إلى عام 1370م، ولكنها لم تكن قائمة وقتئذ على أسس تقنية صحيحة بل كانت أقرب ما تكون إلى الرهان، وقد منعت إعادة التأمين في إنجلترا في عام 1746م²، واستمر ذلك المنع حتى عام 1864م³، ولم تبدأ إعادة التأمين المعروفة في وقتنا الحاضر إلا بحلول القرن التاسع عشر، مع عدم وجود شركات متخصصة في إعادة التأمين بل كانت شركات التأمين المباشرة تنشئ فروعاً فيها لإعادة التأمين، وأول شركة مستقلة متخصصة في إعادة التأمين كانت شركة كولونيا لإعادة التأمين التي أنشأت عام 1853م، ثم الشركة السويسرية لإعادة التأمين التي أنشأت عام 1863م ثم شركة ميونخ لإعادة التأمين التي أنشأت عام 1883م، ثم توالى انشاء تلك الشركات وانتشرت انتشاراً واسعاً في معظم الدول الصناعية⁴، وفي عام 1907م تم انشاء الشركة البريطانية لإعادة التأمين، كما تم تأسيس أول شركة لإعادة التأمين في الولايات المتحدة الأمريكية في عام 1912م وهي شركة إعادة التأمين الأولى لهارتفورد بواسطة شركة ميونخ لإعادة التأمين⁵.

الفرع الثالث: الفرق بين التأمين المباشر وإعادة التأمين

هناك نقاط اختلاف كثيرة بين التأمين المباشر وإعادة التأمين لعل أبرزها التالية:

- إعادة التأمين هي تأمين شركات التأمين⁶، فعقد التأمين يكون بين المؤمن من جهة وأحد أفراد الجمهور أو إحدى المؤسسات الخاصة أو العامة أو الهيئات الحكومية من جهة أخرى، أما عقد إعادة التأمين فهو عقد بين شركتين من شركات التأمين أو بين شركة تأمين من جهة وشركة إعادة تأمين من جهة أخرى، ولا يكون للمؤمن له الأصلي أي علاقة قانونية بعقد إعادة التأمين⁷، وعلى الرغم من هذه الاستقلالية فإن ما يتم الاتفاق عليه بين المؤمن والمؤمن له يكون مطابقاً إلى حد كبير لاتفاقية إعادة التأمين⁸، نظراً لارتباط الالتزامات بين الأطراف فمن غير الممكن أن تقدم

¹ عبد أحمد أبو بكر ووليد إسماعيل السيفو، *إدارة الخطر والتأمين*، دار اليازوري، عمان، الأردن، 2009، ص 251.

² أحمد سالم ملحم، *مرجع سابق*، ص 113.

³ بهاء بهيج شكري، *إعادة التأمين بين النظرية والتطبيق*، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، 2008، ص 30.

⁴ أحمد سالم ملحم، *مرجع سابق*، ص 113.

⁵ عبد أحمد أبو بكر ووليد إسماعيل السيفو، *مرجع سابق*، ص 256.

⁶ *Introduction à la réassurance*, Brochure de swiss re, Swiss, 2003, page 10.

⁷ عادل داود، *مرجع سابق*، ص 04.

⁸ *Introduction à la réassurance*, Op.Cit, page 19.

شركة التأمين للمؤمن له تغطية لم تحصل عليها أصلا من قبل معيد التأمين، وإن حصل هذا في الواقع لتحملت الخطر لوحدها في حالة تحقق الخطر المؤمن منه؛

- إن موضوع التأمين في عقد التأمين يكون عادة ممتلكات مادية أو أشخاص أو مسؤولية مدنية، أما موضوع التأمين في عقد إعادة التأمين فهو دائما المسؤولية التعاقدية التي قبلها المؤمن والتي يرغب في نقل جزء منها إلى معيد التأمين¹؛

- العلاقة بين المؤمن المباشر والمعيد ليست تعاونية، إذ أن إبرام عقد إعادة التأمين لا يترتب على أي وحدة بين كل من المؤمن ومعيد التأمين، ولا تعد العلاقة بينهما من قبيل الوكالة التي يقوم بها الوكيل الأصلي، إذ يبقى المؤمن وحده المسؤول من قبل المؤمن له، دون أن يكون للمؤمن له أية حقوق مباشرة من قبل المعيد²، وتنحصر علاقته بالشركة التي أمنت له فيما يتعلق بجبر الضرر عند حدوث الخطر المؤمن منه³.

الفرع الرابع: إيجابيات وسلبيات إعادة التأمين

تتلخص إيجابيات وسلبيات إعادة التأمين في النقاط الآتية:

1. إيجابيات إعادة التأمين:

- توفر إعادة التأمين طاقات استيعابية كبيرة لشركات التأمين المباشر بحيث تتمكنها من قبول مخاطر كبيرة تزيد عن طاقتها وكذلك تتمكنها من قبول مخاطر لا ترغب الشركة المباشرة في الاحتفاظ بها، وبالتالي فإنها تقبلها لتوفر إمكانية إعادة تأمينها بالكامل⁴، نظرا لتحرير نسبة من أموالها الخاصة وتوجيهها لتغطية مخاطر أخرى⁵، ولا شك في أن هذا الدور لإعادة التأمين يمكن شركات التأمين المباشر من زيادة نشاطها وتوسيع عملياتها بحيث يتحسن مركزها المالي، وكذلك فإن إعادة التأمين تسهل على المؤسسات الصناعية الضخمة اسناد جميع عمليات التأمين إلى شركة تأمين واحدة، بدلا من الاضطرار إلى التعامل مع العشرات بل ربما المئات من شركات التأمين لتغطية مبالغ التأمين الضخمة⁶؛

- توفر إعادة التأمين الحماية لشركات التأمين المباشر من التقلبات الشديدة في نتائج الأعمال السنوية وبالتالي العمل على استقرار معدلات الخسائر، لأن حجم الخسائر التي تتعرض لها شركة التأمين تختلف من سنة لأخرى في ضوء تفاوت الخسائر ذاتها ولكن مع وجود ترتيبات إعادة التأمين تستطيع الشركة تحديد حجم الخسائر التي يمكن أن تتحملها بما يتناسب مع حدود احتفاظها ومع أوضاعها المالية وإعادة تأمين ما يزيد عن تلك الحدود⁷؛

¹ عادل داود، مرجع سابق، ص 04.

² عيد أحمد أبو بكر ووليد إسماعيل السيفو، مرجع سابق، ص 269.

³ أحمد سالم ملحم، مرجع سابق، ص 116.

⁴ عادل داود، مرجع سابق، ص 05.

⁵ Introduction à la réassurance, Op.Cit, page 13.

⁶ عادل داود، مرجع سابق، ص 05.

⁷ محمد إمام طه، إعادة التأمين الهندسي، مرجع سابق، ص 04.

- تقوم شركات إعادة التأمين الكبيرة بتقديم العديد من المساعدات التقنية إلى عملائها من شركات التأمين المباشر في مختلف أنحاء العالم؛ مثل تدريب الاطارات التقنية أو تقديم المساعدة في تسوية المطالبات بالتعويض المعقدة، أو تقديم النصح حول أسعار وشروط التأمين المناسبة للمخاطر الكبيرة أو الخاصة¹؛
- تساعد إعادة التأمين على توزيع عبء الخسائر التي يتعرض لها الاقتصاد الوطني لدولة ما إلى خارج حدودها حيث يشترك في تحملها العديد من شركات وهيئات إعادة التأمين في العالم²؛
- تقوم إعادة التأمين أيضا بدور هام يمكن أن نطلق عليه الدور التمويلي، وذلك أن هيئات الرقابة والاشراف تفرض على شركات التأمين الاحتفاظ بحد أدنى للملاءة، بحيث أن صافي الأقساط مخصصا منها الأقساط المسندة إلى معيدي التأمين يجب ألا تزيد عن نسبة معينة من قيمة رأس المال والاحتياطيات، وفي هذه الحالة فإن اسناد العمليات إلى معيدي التأمين يخفض من رقم صافي الأقساط ويمكن شركة التأمين من الاحتفاظ بنسبة معينة من صافي الأقساط لتكوين احتياطي لمواجهة المخاطر السارية، وفي هذه الحالة أيضا فإن الاحتياطي المطلوب تكوينه يحتسب كنسبة مئوية من الأقساط الصافية بعد خصم الأقساط المسندة إلى معيدي التأمين وبالتالي تتمكن شركة التأمين من توسيع عملياتها دون الحاجة إلى زيادة رأس مال الشركة³؛
- تمكن إعادة التأمين شركات التأمين المباشر من الاكتتاب في مخاطر تخرج عن نطاق السياسة الاكتتابية لها إذا ما اضطرت الشركة لذلك حفاظا على عميل هام لديها أو اجتذاب عميل جديد⁴.

2. سلبيات إعادة التأمين:

بعد عرض إيجابيات إعادة التأمين، نقوم فيما يلي بتعداد أهم سلبيات هذه العملية⁵:

- دفع العمولات والتعويضات يساعد على هروب العملات الصعبة من البلاد، في إطار اللجوء إلى إعادة التأمين من خلال الشركات الأجنبية مع كل ما يترتب عليه من آثار سلبية على ميزان المدفوعات؛
- في بعض أنواع الإعادة، فقد يبدأ سريان عقد إعادة التأمين بعد بدء سريان عقد التأمين الأصلي بين المؤمن والمؤمن له، بسبب بطء الإجراءات وتشابكها، مما قد يعرض المؤمن المباشر لاحتمال دفع التعويضات كاملة مما يحقق الخطر قبل ابرام عقد الإعادة، كما أن المؤمن المباشر قد يكون عرضة لتسرب أسرارهِ وتسرب العمليات إلى المنافسين خلال عملية إعادة التأمين دون قصد.

¹ عادل داود، مرجع سابق، ص 06.

² مصطفى تميم، مرجع سابق، ص 72.

³ عادل داود، مرجع سابق، ص 05.

⁴ محمد إمام طه، مرجع سابق، ص 03.

⁵ عيد أحمد أبو بكر ووليد إسماعيل السيفو، مرجع سابق، ص 269.

المطلب الثاني: الأشكال القانونية لإعادة التأمين

نتطرق فيما يلي إلى الأشكال القانونية لإعادة التأمين التي تنقسم إلى قسمين أساسيين هما إعادة التأمين الاختيارية والاجبارية، إضافة إلى أشكال أخرى منها ما هو هجين بين النوعين سابق الذكر ومنها ما تشترطه تشريعات بعض الدول، ومنها ما هو نتاج لتطور الحياة المالية ومنتجاتها المشتقة.

الفرع الأول: إعادة التأمين الاختيارية

نستعرض في هذا الفرع تعريف إعادة التأمين الاختيارية وخصائصها:

1. تعريف إعادة التأمين الاختيارية: تسمى أيضا إعادة تأمين المخاطر الفردية¹، حيث تعتبر الطريقة الاختيارية لإعادة التأمين من أقدم الطرق، والتي أخذت اسمها من طبيعة التعاقد الذي يتم فيها فالمؤمن الأصلي له الخيار بين إعادة التأمين أو الاحتفاظ بالعملية بكاملها، ولا تقتصر حرية المؤمن المباشر على مجرد تحديد ما إذا كان يرغب في إعادة التأمين أم لا، وإنما يكون له مطلق الحرية في تحديد ذلك المبلغ المراد تأمينه والكيفية التي يتم فيها إعادة التأمين²، وفي المقابل يحق لمعيد التأمين الموافقة على قبول تغطية الخطر أو الاعتذار عن الاشتراك فيه إذا ما كانت شروط الخطر المعروضة لا ترقى إلى مستوى الشروط المقبولة³.

2. خصائص إعادة التأمين الاختيارية:

- تستعمل في حالة المخاطر المستثناة من نطاق تغطيات اتفاقيات إعادة التأمين⁴؛ إما لطبيعة الخطر ذاته أو لكون الخطر يقع في أحد المناطق التي لا تشملها الاتفاقيات⁵؛ أو عند عدم امتلاك الشركة المسندة اتفاقية إعادة تأمين لتغطية خطر من نوع معين⁶؛
- إمكانية إعادة تأمين خطر معين بالطريقة الاختيارية بالرغم من إمكانية اسناده إلى الاتفاقية⁷، وذلك بهدف تخفيف العبء عن الاتفاقيات تحسبا لأية زيادات قد تطرأ على مبلغ التأمين لاحقا أو إذا ارتأت الشركة أن اسناد الخطر قد يؤدي إلى خسائر كبيرة للاتفاقية⁸؛
- تستعمل أيضا في حالة المخاطر التي تتعدى مبالغ تأمينها حدود اتفاقيات إعادة التأمين⁹، وبالتالي يتم اللجوء إلى إعادة التأمين الاختيارية كتكملة لتلك الاجبارية¹⁰؛

¹ *Introduction à la réassurance, Op.Cit*, page 19.

² عيد أحمد أبو بكر ووليد إسماعيل السيفو، مرجع سابق، ص 263.

³ محمد إمام طه، *إعادة التأمين الهندسي*، مرجع سابق، ص 07.

⁴ *Introduction à la réassurance, Op.Cit*, page 19.

⁵ محمد إمام طه، *إعادة التأمين الهندسي*، مرجع سابق، ص 08.

⁶ عادل داود، مرجع سابق، ص 36.

⁷ المرجع نفسه، ص 36.

⁸ محمد إمام طه، *إعادة التأمين الهندسي*، مرجع سابق، ص 08.

⁹ المرجع نفسه، ص 08.

¹⁰ Philippe Brahin et autres, *Le guide essentiel de la réassurance*, swiss re, Swiss, 2010, page 23.

- من سلباتها ارتفاع التكاليف الإدارية اذ يستلزم الأمر الاتصال بعدد من معيدي التأمين المحتملين¹، والحاجة إلى اعداد معلومات تفصيلية عن العملية الاكتتابية ليتمكن معيد التأمين من تقييم الخطر²؛
- أيضا يعد عامل الوقت المرتبط بإعادة التأمين الاختيارية³ عائقا أمام هذا النوع من إعادة التأمين، فلا تستطيع الشركة المسندة تأكيد التغطية التأمينية للمؤمن له الأصلي إلا بعد الحصول على التغطية الكاملة من معيد التأمين، وفي حالة المخاطر الكبيرة فإن ذلك يستلزم عدة أيام، مما قد يعرض الشركة المسندة إلى أن تخسر العملية التأمينية إذا لم تستطع تأكيد التغطية للعميل في الوقت المناسب⁴.

الفرع الثاني: إعادة التأمين الاجبارية

نستعرض في هذا الفرع تعريف إعادة التأمين الاجبارية وخصائصها:

1. **تعريف إعادة التأمين الاجبارية:** تسمى أيضا إعادة التأمين التلقائية⁵، وهي عقد مكتوب وملزم بين الشركة المباشرة من ناحية ومعيد التأمين من ناحية أخرى⁶، ينظم عملية التأمين من كل جوانبها بما في ذلك نوع العمليات الخاضعة للاتفاقية والكيفية والشروط التي تتم فيها عملية إعادة التأمين وما إلى ذلك من الأمور التي تهم الطرفين⁷. وبموجب هذا العقد فإن الشركة المباشرة توافق على الالتزام بإسناد كافة المخاطر الواقعة ضمن نطاق وحدود الاتفاقية إلى معيد التأمين، ومقابل ذلك يلتزم معيد التأمين بقبول كافة الاسنادات الواقعة ضمن الاتفاقية⁸، ومنه فليس هناك أية حرية في الاسناد من عدمه من جانب الشركة المسندة أو في القبول من عدمه من جانب معيد التأمين طالما أن الخطر يقع ضمن حدود الاتفاقية⁹.

2. خصائص إعادة التأمين الاجبارية:

- توفير طاقة استيعابية تلقائية للشركات دون الحاجة إلى الاتصال بمعيد التأمين للحصول على موافقة على كل خطر على حده¹⁰، وبالتالي التمتع بقدر كبير من الحرية في الاكتتاب¹¹؛
- تحقق اتفاقية إعادة التأمين لمعيد التأمين فرصة الحصول على حجم مناسب ومنتظم من أعمال الشركة المباشرة خلال فترة سريان الاتفاقية، مما يحقق للمعيد الفرصة في الحصول على محفظة عمليات أكثر توازنا من المحفظة التي يمكن أن يحصل عليها عن طريق إعادة التأمين الاختيارية¹²؛

¹ عادل داود، مرجع سابق، ص 36.

² محمد إمام طه، إعادة التأمين الهندسي، مرجع سابق، ص 09.

³ عيد أحمد أبو بكر ووليد إسماعيل السيفو، مرجع سابق، ص 263.

⁴ عادل داود، مرجع سابق، ص 36.

⁵ Introduction à la réassurance, Op.Cit, page 19.

⁶ عادل داود، مرجع سابق، ص 42.

⁷ عيد أحمد أبو بكر ووليد إسماعيل السيفو، مرجع سابق، ص 264.

⁸ عادل داود، مرجع سابق، ص 42.

⁹ محمد إمام طه، إعادة التأمين الهندسي، مرجع سابق، ص 10.

¹⁰ عادل داود، مرجع سابق، ص 43.

¹¹ محمد إمام طه، إعادة التأمين الهندسي، مرجع سابق، ص 11.

¹² عادل داود، مرجع سابق، ص 43.

- توفير سيولة نقدية لشركة التأمين المباشر وذلك من خلال شروط الاتفاقيات الخاصة بحجز المخصصات والاحتياطات سواء من المخاطر السارية أو التعويضات تحت التسوية؛
- أما من سلبياتها فهي ارتفاع عمولات إعادة التأمين عن مثيلتها في إعادة التأمين الاختيارية وكذلك انخفاض المصروفات الإدارية لكل من معيد التأمين والشركة المسندة¹.

الفرع الثالث: إعادة التأمين الاختيارية الإلزامية

نتطرق في هذا الفرع إلى تعريف إعادة التأمين الاختيارية الإلزامية وخصائصها:

1. تعريف إعادة التأمين الاختيارية الإلزامية: تمثل إعادة التأمين الاختيارية الإلزامية الشكل الثالث لإسناد إعادة التأمين وكما يتضح من الاسم فإن هذه الطريقة تجمع بين خصائص الإعادة الاختيارية من جهة والاتفاقية الإلزامية من جهة أخرى، حيث تعتبر اختيارية من جهة الشركة المباشرة وملزمة من جانب معيد التأمين، أي أن الشركة المباشرة لديها الحرية في إسناد أو عدم إسناد عمليات إعادة التأمين إلى التغطية، بينما يوافق معيد التأمين على قبول كافة العمليات المسندة إلى التغطية وبالتالي تكون التغطية اختيارية من جانب الشركة المباشرة واتفاقية من جانب معيد التأمين².

2. خصائص إعادة التأمين الاختيارية الإلزامية:

- الحصول على طاقات استيعابية إضافية من جانب الشركة المباشرة زيادة عما توفره الاتفاقيات العادية، وكذلك لتغطية عمليات التأمين الخاصة ببعض المخاطر الكبيرة التي توجد لدى الشركة المباشرة من وقت لآخر بدون انتظام؛
- هذا النوع من التغطيات غير مرغوب فيه من جانب معيدي التأمين، إذ أن حرية الشركة المباشرة في الإسناد أو عدم الإسناد قد يجعلها تسند فقط العمليات السيئة لتلك التغطية، بينما تسند العمليات الجيدة لترتيبات إعادة التأمين الأخرى، أي أن الشركة المباشرة تمارس ما يطلق عليه الانتقاء ضد معيد التأمين، كذلك فإن تلك التغطيات ينتج عنها عادة محافظ غير متوازنة إذ أنها تستخدم عندما تتجاوز قيمة الخطر المعين حدود الاتفاقية؛
- العمولة التي تحصل عليها الشركة المسندة في التغطيات الاختيارية الإلزامية تكون أقل من العمولات التي تحصل عليها بموجب الاتفاقيات الإلزامية العادية، ولكنها قد تكون أعلى بدرجة طفيفة من العمولات في الإعادة الاختيارية³.

الفرع الرابع: الإسنادات الإلزامية

نستعرض في هذا الفرع تعريف الإسنادات الإلزامية في إعادة التأمين مع التركيز على أهم أنواعها وخصائصها.

¹ محمد إمام طه، إعادة التأمين الهندسي، مرجع سابق، ص 11.

² عادل داود، مرجع سابق، ص 46.

³ المرجع نفسه، ص ص 46-47.

1. تعريف الإسنادات الإلزامية: المقصود بالاسنادات الإلزامية قيام شركات التأمين المباشرة في دولة معينة بإسناد حصص إعادة التأمين إلى شركة إعادة التأمين التابعة للدولة، بموجب نصوص قانونية تلزمها بذلك، ويتم هذا الاجراء في دول الاقتصاد الموجه بصفة عامة.

2. أنواع الإسنادات الإلزامية:

تنقسم الاسنادات الإلزامية إلى اسنادات كاملة أو كلية وأخرى جزئية:

- **الاسنادات الإلزامية الكاملة:** وفي هذه الحالة قد يوجد في الدولة شركة إعادة تأمين واحدة مملوكة للقطاع العام تتولى كافة عمليات إعادة التأمين في السوق، أي أن الشركات المباشرة تقوم بإعادة التأمين لدى تلك الشركة فقط ولا يسمح لها بإعادة التأمين في الأسواق العالمية وتقوم شركة إعادة التأمين الوحيدة بترتيب إعادة التأمين المكررة من الأسواق العالمية¹.

- **الاسنادات الإلزامية الجزئية:** حيث تلتزم الشركات المباشرة بإسناد حصة معينة من إعادة التأمين لدى شركة إعادة تأمين في الدولة، بينما تترك لها الحرية في اسناد الحصص المتبقية بالطريقة التي تراها مناسبة سواء لدى شركة إعادة التأمين في الدولة أو لدى الأسواق العالمية، وهذه الاسنادات الجزئية قد تكون بناء على اسناد حصة من العمليات المباشرة الأصلية، أو من اتفاقية إعادة التأمين للشركة المباشرة، أي أن شركة إعادة التأمين الحكومية لا تحصل على حصة من اجمالي العمليات المباشرة، بل حصة من العمليات المسندة لاتفاقيات إعادة التأمين²، وهي الطريقة المستعملة في الجزائر³، بحيث يجبر المشرع الجزائري شركات التأمين المعتمدة في التراب الوطني على التنازل عن 50% من الخطر المؤمن ضده إلى معيد التأمين الوطني "الشركة المركزية لإعادة التأمين"⁴. ولكن أثبتت التجربة العملية في قطاع التأمين في الجزائر أنه بالرغم من هذا الخطوة الجادة التي قطعها المشرع الجزائري للحول دون تسرب العملية الصعبة خارج الدولة، إلا أن شركات التأمين في الجزائر كثيرا ما تحول جل المخاطر إلى الخارج في إطار عملية إعادة التأمين، خاصة تلك الممولة بنظام البوت ويرجع السبب الرئيسي في هذا إلى عدم تحكم الشركة المركزية لإعادة التأمين في مثل هذه المخاطر الحديثة.

3. خصائص الإسنادات الإلزامية:

الهدف من الاسنادات الإلزامية هو دعم شركة إعادة التأمين الحكومية وتقليل أقساط إعادة التأمين الصادرة خارج الدولة وتقوية قطاع التأمين في الدولة بصفة عامة، ولكن إعادة التأمين الإلزامية ينتج عنها الحد من حرية شركات التأمين المباشرة في إعداد برنامج إعادة التأمين بالطريقة التي تراها مناسبة، وكذلك فإن عمولات إعادة التأمين عن الاسنادات الإلزامية تكون عادة أقل مما تستطيع الشركات المباشرة أن تحصل عليه من الأسواق العالمية. كما أن

¹ عادل داود، مرجع سابق، ص 49.

² المرجع نفسه، ص 49.

³ KPMG, *Op.Cit.*, page 34.

⁴ Décret exécutif n° 10-207 du 30 Ramadhan 1431 correspondant au 9 septembre 2010 modifiant et complétant le décret exécutif n° 95-409 du 16 Rajab 1416 correspondant au 9 décembre 1995 relatif à la cession obligatoire en réassurance.

الاسنادات الإلزامية قد تلحق الضرر بشركة إعادة التأمين الحكومية نفسها إذ أنها قد تكون ملزمة بقبول الاسنادات في فرع تأمين معين رغم تدهور نتائجه بدرجة كبيرة¹.

الفرع الخامس: أشكال أخرى

هناك أشكال أخرى لإعادة التأمين تتمثل في مجتمعات إعادة التأمين وتوزيع مخاطر إعادة التأمين في السوق المالي، نستعرضها فيما يلي:

1. مجتمعات إعادة التأمين:

ينشأ مجمع إعادة التأمين عندما يتم الاتفاق بين عدد من الهيئات التأمينية بهدف تجميع تلك العمليات ذات الطبيعة المعينة والتي يعقدها أي منهم، ثم تسليمها فيما بينهم بنسبة محددة يتفق عليها مقدما، وتتم عملية التجميع عن طريق الاتفاق فيما بينهم على أن يتنازل كل عضو للمجمع عن جميع العمليات الداخلة في نطاق اختصاص المجمع بأكملها، أو عن جزء منها فقط، ويتم تقسيط الأقساط وتوزيع التعويضات على الأعضاء المشتركين على أسس معينة يتم الاتفاق عليها عند انشاء المجمع، وغالبا ما يتم انشاء هذه المجتمعات لتغطية تلك المخاطر، التي لا تحدث بصفة غير منتظمة والتي تمثل درجة خطورة غير عادية، مثل مخاطر الطيران².

2. التوريق: في إطار عملية إدارة المخاطر التي تقوم بها شركات إعادة التأمين، يتم تحويل الخطر مرة أخرى سواء لمعيد تأمين آخر أو لسوق رؤوس الأموال في إطار التوريق³، فتوريق خطر التأمين يعنى بتحويله مباشرة إلى السوق المالي في شكل سند، أين يرتبط تعويض مبلغ السند لمعيد التأمين بتحقيق الحدث المؤمن ضده⁴.

المطلب الثالث: أنواع إعادة التأمين

يمكن تقسيم إعادة التأمين إلى نوعين هما النسبية وغير النسبية على الشكل التالي:

الفرع الأول: إعادة التأمين النسبية

نستعرض في هذا الفرع تعريف النوع الأول من إعادة التأمين وهي غير النسبية، مع تعداد أنواعها وخصائصها:

1. تعريف: تعرف أيضا بإعادة التأمين على أساس مبلغ التأمين⁵، وهي التي يتم فيها توزيع القيمة المؤمنة بين الشركة المباشرة ومعيد التأمين بنسب معينة متفق عليها، فتوزع أقساط التأمين والتعويضات بين الطرفين بنفس النسب التي وزعت بها القيم المؤمنة⁶.

2. قسط إعادة التأمين: يرتبط قسط إعادة التأمين النسبية بعلاقة عكسية مع عمولة تدفع من طرف هذا الأخير إلى شركة التأمين⁷، والتي تمثل مكافئة تسويقية على نقل الخطر، نظرا لقبول المؤمن تقاسم القسط مع المؤمن له،

¹ عادل داود، مرجع سابق، ص 49.

² عيد أحمد أبو بكر ووليد إسماعيل السيفو، مرجع سابق، ص 265.

³ Philippe Brahin et autres, *Op.Cit*, page 8.

⁴ Jean-François Walhin, *Op.Cit*, page 217.

⁵ محمد إمام طه، إعادة التأمين الهندسي، مرجع سابق، ص 06.

⁶ عادل داود، مرجع سابق، ص 53.

⁷ Christoph Bugmann, *Réassurance proportionnelle et non proportionnelle*, swiss re, Swiss, 1997, page 19.

تنقسم هذه العمولة إلى قسمين هما؛ عمولة إعادة التأمين وعمولة أرباح إعادة التأمين، فأما عمولة إعادة التأمين فتكون بمثابة تعويض لشركة التأمين عن النفقات التي تتحملها الشركة في سبيل الحصول على العمل الأصلي أي ممارسة التأمين ومساهمة من شركة إعادة التأمين في النفقات الإدارية التي تخص الخطر المؤمن منه، أما عمولة أرباح إعادة التأمين فتقدم على أساس أنها مكافأة لشركة التأمين على مهاراتها في ممارسة التأمين وتقديم أفضل الخدمات التأمينية لعملائها المؤمنين لديها وذلك من خلال استقطاب ذوي الخبرات التقنية العالية¹، وتجدر الإشارة في هذا الإطار إلى أنه في ظل احتدام المنافسة بين المؤمنين المباشرين تصبح أقساط إعادة التأمين بعد خصم المصاريف غير كافية لمواجهة الكوارث وبالتالي يعزف معيدو التأمين على دفع هذه العمولات؛ لهذا فهذه العمولة هي خاضعة لشروط تجارية بحتة أكثر منها إلى مقتضيات تقنية متعلقة بالمصاريف².

3. أنواعها:

تنقسم إعادة التأمين غير النسبية بدورها إلى قسمين أساسيين هما اتفاقية الحصص النسبية واتفاقية الفائض، فيما يلي نستعرض أهم الملامح المحيطة بهما:

- **اتفاقية الحصص النسبية:** تعتبر إعادة التأمين على أساس الحصص النسبية أبسط طرق إعادة التأمين³، وتتميز هذه الاتفاقية في اشتراك كل من المؤمن الأصلي وهيئة إعادة التأمين في العمليات التأمينية التي ترد إلى المؤمن الأصلي، بحيث يتولى كل من المؤمن الأصلي وهيئة إعادة التأمين تحمل جزء من قسط التأمين وجزء من التعويض المدفوع ويكون هذا الجزء على شكل نسبة مئوية يتفق عليها مقدما⁴.

- **اتفاقية الفائض:** حسب هذه الطريقة يقوم المؤمن الأصلي بالاحتفاظ لنفسه بمبلغ معين من العملية التأمينية وهذا الجزء يسمى الخط، أما باقي مبلغ التأمين فيسمى الفائض ويتم تقسيم الفائض إلى عدة خطوط ويتم توزيع هذه الخطوط على شركات إعادة التأمين التي تشملهم الاتفاقية، ويكون ذلك حسب قدراتهم الاستيعابية وإذا لم تستطع اتفاقية الفائض تغطية الخطر بالكامل فيكون هذا الفائض غير مغطى، يمكن تغطيته من خلال اتفاقية فائض ثاني واتفاقية فائض ثالث وهكذا⁵؛ أي أنه إذا كانت سعة الاتفاقية 20 خطا فمعنى ذلك أن سعة الاتفاقية 20 مرة مبلغ احتفاظ الشركة المباشرة⁶.

4. خصائص إعادة التأمين النسبية:

- سهولة التطبيق وانخفاض التكاليف الإدارية؛ حيث أن جميع المخاطر التي لا تزيد عن الحد الأقصى للاتفاقية توزع بالنسبة المئوية المتفق عليها ويطبق نفس التوزيع على الأقساط والتعويضات، وعادة فإن المخاطر التي تزيد قيمتها عن الحد الأعلى للاتفاقية تكون محددة ويسهل على الشركة المباشرة حساب طريقة توزيعها بدون مجهود كبير، لذلك فإن

¹ أحمد سالم ملحم، مرجع سابق، ص 116.

² Introduction à la réassurance, Op. Cit, page 19.

³ عادل داود، مرجع سابق، ص 53.

⁴ أسامة عزمي سلام وشفيق نوري موسى، *الدرة الخطر والتأمين*، دار حامد، عمان الأردن، 2007، ص 177.

⁵ المرجع نفسه، ص 177.

⁶ عادل داود، مرجع سابق، ص 59.

سهولة التطبيق ينتج عنها انخفاض التكاليف الإدارية حيث لا توجد حاجة إلى توزيع كل خطر منفردا ما دامت قيمته لا تتجاوز الحد الأقصى للاتفاقية، كما أن تطبيق الاتفاقية لا يتطلب مهارة تقنية عالية أو خبرات خاصة مما يخفض من تكاليف العمالة اللازمة؛

- بالنسبة لمعيد التأمين فإنه يحصل على محفظة عمليات متوازنة إذ يحصل على حصة من كل المخاطر التي تكتسبها الشركة في فرع التأمين المعين الذي تغطيه الاتفاقية، مما يحقق له درجة عالية من التوازن بين دخل الأقساط والمسؤوليات؛

- تحصل الشركة المباشرة على عمولة إعادة تأمين مرتفعة تزيد عن العمولات التي تحصل عليها بموجب الاتفاقيات النسبية الأخرى¹؛

- اتفاقيات إعادة تأمين الحصة النسبية تناسب شركات التأمين الجديدة التي لا توجد لديها خبرة كبيرة في مجال إعادة التأمين كما أنها تكون مناسبة في حالة الدخول في فرع تأمين جديد لم يسبق للشركة المباشرة الاكتتاب فيه، وفي هذه الحالات يمكن للشركة أن تبدأ الاتفاقية بنسبة منخفضة من الاحتفاظ على أن تزيد النسبة تدريجيا بزيادة خبرتها وقدرتها على الاحتفاظ؛

- إن اتفاقية الحصة النسبية يمكن أن تشكل جزء من برنامج متكامل لإعادة التأمين يشتمل على اتفاقيات نسبية أخرى وتغطيات إعادة تأمين غير نسبية؛

- أما العيب الأساسي في اتفاقيات الحصة النسبية فهو أن الشركة المباشرة تكون ملزمة بإعادة تأمين الحصة المتفق عليها من كل خطر مهما كان الخطر صغيرا أو جيدا، فقد ترغب الشركة في الاحتفاظ به بالكامل أو بزيادة نسبة احتفاظها منه، أي أن هذه الطريقة قد تؤدي إلى زيادة أقساط إعادة التأمين الصادرة، والالتزام بإعادة تأمين بعض المخاطر التي يمكن للشركة المباشرة الاحتفاظ بها دون أن تشكل عبئا عليها²؛ ولتجنب هذا العيب جاءت اتفاقية الفائض بإعادة توازن محفظة التأمين خاصة في المخاطر الكبرى فهي تسمح للمؤمن بضبط الخطر الذي يتحمله بما يتماشى مع قدرته المالية³؛

- شأنها شأن طريقة الحصص فإن اتفاقية الفائض تلغي احتمال حصول كوارث كبرى في محفظة المؤمن الذي يحصل على نوع من التجانس في محفظته، ولكن لتكون هذه الطريق بناءة يجب على شركة التأمين المباشر أن تتوفر على الإمكانيات في الموارد البشرية وكذا في أنظمة الاستغلال المناسبة، خاصة لمراقبة اكتتابها وإدارتها⁴.

الفرع الثاني: إعادة التأمين غير النسبية

إعادة التأمين غير النسبية هي النوع الثاني من إعادة التأمين، نتطرق فيما يلي إلى تعريفها مع ذكر أنواعها وأهم خصائصها:

¹ عادل داود، مرجع سابق، ص 58.

² المرجع نفسه، ص 59.

³ *Introduction à la réassurance, Op.Cit*, page 24.

⁴ Christoph Bugmann, *Op.Cit*, page 10.

1. تعريف: ذكرنا سابقا أن إعادة التأمين النسبية تقوم على أساس تقسيم القيمة المؤمنة بين الشركة المسندة ومعيد التأمين، فيتم توزيع الأقساط والتعويضات بنسبة حصة كل طرف من مبلغ التأمين الإجمالي¹، أما الأساس الذي تقوم عليه إعادة التأمين غير النسبية التي ظهرت في عام 1970م لتحل محل أو تكمل تغطيات إعادة التأمين النسبية التقليدية يختلف تماما عن ذلك²، إذ لا يوجد أي تقسيم لمبلغ التأمين بين الشركة المباشرة ومعيدي التأمين، إنما يتم توزيع المسؤوليات على أساس أن تقرر الشركة مبلغ الخسارة الذي تستطيع أن تتحمله سواء عن الحادث الواحد أو خلال سنة بكاملها، ثم ترتب تغطية للخسارة التي تزيد عن ذلك مع معيدي التأمين مقابل سعر معين يتم الاتفاق عليه³، لهذا فهي تعرف بإعادة التأمين على أساس التعويضات أو الخسائر⁴، مع عدم وجود عمولة لإعادة التأمين في هذا النوع، فهذا المفهوم يرتبط بإعادة التأمين النسبية فقط.

2. قسط إعادة التأمين: يتم تسعير إعادة التأمين غير النسبية بموجب الخبرة من خلال الكوارث التي حدثت في الماضي فبعد التصحيح فإن هذه الأخيرة من شأنها إعطاء فكرة عن تلك المنتظرة⁵، أو بموجب التعرض للخطر ففي حالة عدم وجود احصائيات كافية عن الكوارث المتحققة؛ فإن معيد التأمين يحاول إيجاد محفظة مماثلة والتي يملك الاحصائيات المتعلقة بها، لذلك فيمكنه تقدير مصاريف الكوارث المحتملة آخذا بعين الاعتبار الفرق بين المحفظة التي يريد أن يسعرها والمحفظة المشابهة لها⁶.

3. أنواع إعادة التأمين غير النسبية:

تنقسم إعادة التأمين غير النسبية إلى نوعين من التغطيات هما؛ تغطيات زيادة الخسارة ووقف الخسارة، نتطرق لهما فيما يلي:

● **تغطيات زيادة الخسائر:** في هذه التغطيات تقوم الشركة المسندة بتحديد مبلغ الخسارة التي ترغب أن تتحملها والتي تعرف بالأولوية وترتب الشركة المباشرة مع معيد التأمين تغطية الخسائر التي تزيد عن مبلغ الأولوية⁷، وعادة يتم ترتيب التغطية في عدد من الشرائح⁸، وقد يتم ترتيب تغطية زيادة الخسائر على أساس الخطر الواحد وتستجيب هذه التغطية في حالة حدوث خسارة تزيد عن الأولوية في خطر واحد، أو قد يتم ترتيب تغطية زيادة خسارة على أساس الحادث الواحد وتستجيب هذه التغطية في حالة حدوث خسارة لأكثر من خطر واحد نتيجة حادث ما، وقد تقوم بعض الشركات بالجمع بين الأسلوبين أي ترتيب تغطية على أساس الخطر الواحد أو الحادث الواحد، ولكن قد تكون تكلفة شراء مثل هذه التغطية عائقا أمام الكثير من الشركات المسندة⁹؛ فبموجب هذه الوثيقة لا يكون التزام

¹ عادل داود، مرجع سابق، ص 69.

² Philippe Brahin et autres, *Op.Cit.*, page 28.

³ عادل داود، مرجع سابق، ص 69.

⁴ محمد إمام طه، إعادة التأمين الهندسي، مرجع سابق، ص 06.

⁵ *Introduction à la réassurance*, *Op.Cit.*, page 26.

⁶ *Ibid*, page 26.

⁷ محمد إمام طه، إعادة التأمين الهندسي، مرجع سابق، ص 13.

⁸ عادل داود، مرجع سابق، ص 69.

⁹ محمد إمام طه، إعادة التأمين الهندسي، مرجع سابق، ص 13.

هيئة إعادة التأمين إلا عند تجاوز مجموع التعويضات الناجمة عن حادث واحد لاحتفاظ المؤمن المباشر الذي يقرر ابتداء عند إبرام الاتفاقية¹.

• تغطيات وقف الخسارة:

تسمى أيضا فائض الخسارة السنوية²، أو تجاوز نسبة الخسارة، وفي هذا النوع من إعادة التأمين غير النسبية يتم ترتيب التغطية لنتائج شركة التأمين في فرع تأمين معين خلال السنة؛ أي أن التغطية يبدأ مفعولها إذا تجاوزت نسبة الخسارة حدا معيناً لفرع التأمين المعين خلال السنة، وعادة فإن تغطية وقف الخسارة تطبق في مجال التأمين ضد العواصف الثلجية والبرد، والذي يغطي المحاصيل الزراعية ضد الأضرار الممكنة الحدوث³، وتجدر الإشارة إلى أن معيد التأمين عادة ما يضع نسبة تتحملها الشركة المسندة من كل الخسائر التي تستجيب لها الاتفاقية، لضمان حسن الاكتتاب وقد تمتد مثل هذه النوعية من الترتيبات إلى حماية نتائج الشركة ككل خلال سنة كاملة وليس فرع معين⁴.

3. خصائص إعادة التأمين غير النسبية:

- الاحتفاظ بجزء أكبر من الأقساط بحيث أنه لا يوجد مشاركة في مبلغ التأمين الأصلي بين الشركة المسندة ومعيد التأمين، وبما أن معيد التأمين لا يكون مسؤولاً عن الخسائر التي تكون في حدود أولوية الشركة المباشرة فإن أقساط إعادة التأمين تكون عادة أقل من أقساط إعادة التأمين النسبية؛

- انخفاض التكاليف الإدارية لأن إعادة التأمين غير النسبية لا تتطلب اسناد كل خطر على حده، وبالتالي لا تتطلب الاحتفاظ بسجلات إعادة تأمين تفصيلية، فبعد تحديد أولوية شركة التأمين المباشرة وحدود التغطية فإن المطلوب خلال السنة هو ابلاغ معيد التأمين فقط عن الخسائر التي تتجاوز الأولوية، وفي نهاية السنة يتم اعداد حساب قسط التسوية، وبالتالي نجد أن التكاليف الإدارية لإعادة التأمين غير النسبية أقل كثيراً عنها في حالة إعادة التأمين النسبية⁵؛

- في إعادة التأمين غير النسبية لا نهتم بالخطر الأصلي ولكننا نهتم بتحقيق الخطر في شكل كارثة، وبالتالي في هذا النوع من إعادة التأمين لا يجب البحث عن سنة الاكتتاب، لأن التغطية مستقلة عن المحفظة الأصلية وبالتالي مدة وثائق التأمين، لهذا السبب لا يوجد ترحيل لمخصصات الأقساط والكوارث من سنة لأخرى على عكس إعادة التأمين النسبية⁶؛

- رغم أن تغطية زيادة الخسارة تحمي الشركة المباشرة ضد الخسائر الفردية التي تتجاوز مبلغ الأولوية فإن الشركة المباشرة قد تتعرض خلال السنة لعدد كبير من الخسائر الفردية التي يقل كل منها عن مبلغ الأولوية، وبالتالي فإن

¹ أسامة عزمي سلام وشقييري نوري موسى، مرجع سابق، ص 181.

² *Introduction à la réassurance, Op.Cit*, page 28.

³ عادل داود، *إعادة التأمين الهندسي*، مرجع سابق، ص 76.

⁴ محمد إمام طه، *إعادة التأمين الهندسي*، مرجع سابق، ص 14.

⁵ عادل داود، مرجع سابق، ص 77.

⁶ Christoph Bugmann, *Op.Cit*, page 20.

بمجموع تلك الخسائر قد يشكل عبئا ثقيلا على نتائج أعمال الشركة دون أن تتدخل تغطية الخسارة لتخفيف هذا العبء؛

- تشكل إعادة التأمين غير النسبية عبئا على التدفق النقدي في الشركة المباشرة إذ يجب دفع تكلفة التغطية مقدما في بداية السنة وقبل أن تحصل الشركة المباشرة على الأقساط التي تتوقع أن تكتسبها في فرع التأمين المعين، فمن المعتاد أن تدفع الشركة المباشرة القسط المبدئي في بداية السنة وقد يتم تقسيط القسط المبدئي ليدفع في صورة أقساط سنوية أو ربع سنوية، بينما نجد أن الشركة المباشرة في إعادة التأمين النسبية لا تدفع شيئا لمعيد التأمين في بداية السنة، بل أنها تقوم بتحصيل الأقساط من عملائها ولا يتم تسديد حصة معيد التأمين من الأقساط إلا بعد اعداد الحساب الربع سنوي وموافقة معيد التأمين عليه؛ أي أن دفع أقساط إعادة التأمين غير النسبية يكون سابقا لحصول شركة التأمين على أقساط التأمين الأصلية من عملائها بينما يكون لاحقا لذلك في حالة إعادة التأمين النسبية¹؛

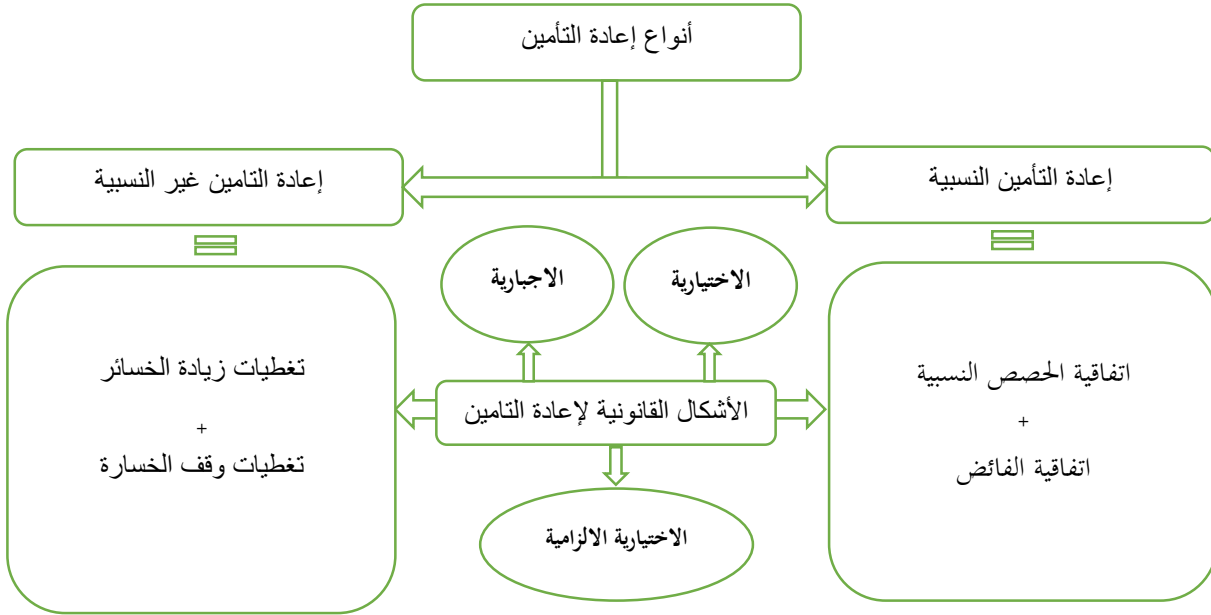
- قد تتغير تكلفة تغطية زيادة الخسارة من سنة لأخرى طبقا للنتائج المحققة، فإذا حققت التغطية خسارة كبيرة لمعيد التأمين في سنة معينة فلا شك أن تكلفة التغطية سوف ترتفع في السنة التالية، وبالتالي لا تستطيع الشركة المباشرة التنبؤ بتكلفة إعادة التأمين غير النسبية للسنوات القادمة بدرجة كبيرة من الدقة، وفي حالة إعادة التأمين النسبية نجد أن معيد التأمين في حالة تدهور النتائج يلجأ إلى تخفيض عمولة إعادة التأمين مما يؤدي إلى رفع تكلفة إعادة التأمين للشركة المباشرة، أي أن تكلفة إعادة التأمين يتوقع أن ترتفع إذا تدهورت نتائج الإعادة سواء في الإعادة النسبية أو غير النسبية، ولكن درجة التغير تكون عادة أكبر في إعادة التأمين غير النسبية؛

- توفر إعادة التأمين غير النسبية درجة أقل من الاستمرارية للشركة المباشرة حيث أن عقد تغطية زيادة الخسارة يعتبر عقدا سنويا ينتهي بنهاية فترة 12 شهرا، ولا بد من التفاوض لتجديد العقد في نهاية الفترة، وقد ينسحب بعض معيدي التأمين المشاركين في التغطية، وقد تجد الشركة المباشرة صعوبة في الحصول على التغطية المناسبة إذا كانت النتائج سيئة، فقد يلجأ معيدو التأمين إلى رفع قسط التغطية أو زيادة مبلغ أولوية الشركة المباشرة أو تخفيض الحد الأقصى للتغطية أو وضع عدد من الشروط والاستثناءات التي تقلل من حرية الشركة المباشرة في الاكتتاب أو تقلل من فاعلية التغطية بصورة أو بأخرى، أما في إعادة التأمين النسبية فإن اتفاقيات الحصص النسبية أو الفئات تعتبر عقودا مستمرة ما لم يصدر أحد طرفي العقد اشعارا بالإلغاء، وعادة فإن معيدي التأمين في الإعادة النسبية يكون لديهم رغبة أكبر في الاستمرارية ويكون التعديل في الشروط عادة من سنة لأخرى أبطأ وأقل وطأة منه في حالة التعديل في شروط إعادة التأمين غير النسبية².

¹ عادل داود، مرجع سابق، ص.ص 77-78.

² المرجع نفسه، ص.ص 78-79.

تلخيصا لما سبق نقتح الشكل التالي الذي يمثل العلاقة بين الأنواع والأشكال القانونية لإعادة التأمين:
الشكل رقم (3-14): العلاقة بين الأنواع والأشكال القانونية لإعادة التأمين



المصدر: من إعداد الباحث بناء على ما سبق

ومنه، فليست هناك أي قاعدة من شأنها أن تربط نوع معين من إعادة التأمين بشكل قانوني له، فكل تلك الأنواع من شأنها أن تأخذ الأشكال السابقة الذكر كغطاء قانوني لها.

المطلب الرابع: ترتيبات إعادة التأمين في فرع التأمين الهندسي

من خلال تحليل ترتيبات إعادة التأمين بصفة كلية، نقوم فيما يلي بإلقاء الضوء على جانب التأمين الهندسي موضوع هذا الفصل، ولكن من زاوية إعادة التأمين:

الفرع الأول: الخطر الواحد في التأمين الهندسي

نستعرض فيما يلي مفهوم الخطر الواحد في التأمين الهندسي مع الإشارة إلى الخطورة المرتبطة في إساءة استعماله.

1. مفهوم الخطر الواحد:

في تأمين كافة مخاطر المقاولين وكافة مخاطر التركيب فان كل مشروع يعتبر خطرا منفصلا، ولذلك يمكن توزيع مبلغ التأمين لكل وثيقة بين الاحتفاظ وإعادة التأمين، وقد يكون المشروع مكونا من عدة مراحل أو أجزاء منفصلة مما قد يسمح بتقسيم المشروع إلى عدة مخاطر منفصلة وهذا يتطلب دراسة تفصيلية للخرائط الهندسية للمشروع بواسطة شخص لديه خبرة هندسية كافية¹، وحيث أن المشروعات الهندسية قد تكون معرضة لمخاطر الطبيعة على سبيل المثال، فإنه لا يفضل تقسيم المشروع الواحد إلى عدة مخاطر منفصلة، حيث أن المنطقة التي يقام عليها المشروع قد تكون معرضة لوقوع فيضان أو إعصار يلحق الخسارة بكافة أجزاء المشروع في وقت واحد، وإذا كانت شركة

¹ مصطفى تميم، مرجع سابق، ص 73.

التأمين التي تغطي مخاطر الانشاء أو التركيب تغطي أيضا الأرباح المقدمة فإن مبلغ التأمين الخاص بالأضرار المادية يجب أن يضاف إلى مبلغ التأمين الخاص بالأرباح المقدمة ويتم توزيع المبلغ الإجمالي بين الاحتفاظ وترتيبات إعادة التأمين¹.

2. خطورة إساءة مفهوم الخطر الواحد:

إذا أمنت إحدى شركات التأمين على انشاء خط أنابيب بترول في الصحراء بطول عدة مئات من الكيلومترات واستبعدت الشركة أن يحدث تلف كلي لهذا الخط الطويل ولذلك اعتبرت أن كل عشرة كلم خطا مستقلا لذلك احتفظت بأكثر من احتفاظ ولم تقم بترتيب إعادة تأمين وفي نهاية المشروع اكتشفت أن هناك عيب في المواد المصنع منها الخط فتحملت الشركة الخسارة بالكامل².

الفرع الثاني: اسقاط خصائص التأمين الهندسي على إعادة التأمين

- يتضمن التأمين الهندسي وثائق سنوية بالنسبة لتأمين تعطل الآلات وكذلك تأمين خسائر الاستغلال الناتج عن تعطل الآلات ويتضمن هذا الفرع أيضا وثائق غير سنوية هي تأمين كافة مخاطر المقاولين وكافة مخاطر التركيب وتأمين خسائر الاستغلال المسبقة، حيث أن تلك الوثائق تغطي فترة الانشاء أو التركيب التي قد تكون أقل من سنة أو قد تمتد لعدد من السنوات، وبالإضافة إلى ذلك تمتد الوثيقة خلال فترة الصيانة التي قد تكون سنة أو أكثر بعد تسليم المشروع، ولذلك فإن اتفاقيات إعادة التأمين الهندسي يتم ترتيبها على أساس سنة الاكتتاب؛

- تحتاج الشركة المسندة إلى الخبرة الاكتتابية لشركات إعادة التأمين المتخصصة والتي لديها الخبرة في اكتتاب مخاطر التأمين الهندسي على المستوى العالمي وبالتالي تتوفر لديها البيانات والإحصاءات التي تمكنها من اكتتاب المخاطر الهندسية الكبيرة، بينما نجد أن الشركة المباشرة والتي تعمل عادة في دولة واحدة قد لا تتوفر لديها الخبرة الكافية حيث أن المشروعات الهندسية الكبيرة مثل محطة ضخمة للطاقة الكهربائية لا تتكرر في دولة واحدة بدرجة تمكن الشركة المباشرة من اكتساب الخبرة المطلوبة، بينما تكون لدى شركة إعادة التأمين المتخصصة خبرة في اكتتاب المشروعات المماثلة في مختلف أنحاء العالم، ولذلك يجب على الشركة المباشرة اختيار شركة إعادة التأمين التي توفر الخدمات التقنية والتدريبية المطلوبة في هذا النوع من التأمين³، فهو الذي سيساعدها في دراسة الخطر ووضع التسعير المناسب، تقديم التوصيات والارشادات بهدف تقليل الخسائر خلال مراحل المشروع المختلفة، إضافة إلى المساعدة في تسوية المطالبات بعد ذلك⁴؛

- تتميز محافظ التأمين الهندسي لدى معظم الشركات المباشرة بأنها محافظ غير متوازنة، إذ أن عدد الوثائق محدود في الغالب، وكذلك قد تحتوي المحفظة على عدد محدود جدا من المشروعات الكبيرة ذات الخطورة العالية مثل انشاء السدود أو الانفاق أو انشاءات الموانئ، مما يجعل النتائج السنوية غير متوازنة، وهذا يستدعي الاهتمام بعمل ترتيبات

¹ عادل داود، مرجع سابق، ص 228.

² سامي مراد، مرجع سابق، ص 74.

³ عادل داود، مرجع سابق، ص 226-227.

⁴ محمد إمام طه، إعادة التأمين الهندسي، مرجع سابق، ص 22.

إعادة التأمين المناسبة لمعالجة عدم التوازن في المحفظة¹، ودراسة دقيقة لمحفظة الأعمال لمعالجة عدم التوازن ولعل أهم خطوات دراسة محفظة العمليات وجوب توفر تصنيف دقيق للمخاطر لتمكين الشركة ذاتها ومعيد التأمين من دراسة المحفظة بشكل جيد وبالتالي وضع ترتيبات إعادة التأمين المناسبة ومن تحليل بيان تصنيف المخاطر²؛

- الحاجة إلى معيد تأمين ذو ملاءة قوية؛ نظرا لأن محفظة التأمين الهندسية تتضمن وثائق طويلة الأجل قد تمتد إلى خمس سنوات أو أكثر لذلك يجب على شركات التأمين ترتيب عقود إعادة تأمين مع معيدي تأمين ذو ملاءة مالية قوية، حتى لا تتفاجأ الشركة بتعرضها لمشاكل نتيجة افلاس أو اعسار أحد معيدي التأمين، وعندما تختار شركة التأمين معيد التأمين فإنها تراعي مبدئيا معياري الخبرة التقنية والسمعة الحسنة لمعيد التأمين³؛

- إمكانية تعديل التصميمات أو ادخال التحسينات أو إضافة بعض الأعمال خلال مدة التأمين⁴، فعادة ما تتعرض وثائق تأمين المشروعات الهندسية وخاصة وثائق المقاولين أو التركيب والتي تستمر إلى فترات طويلة لزيادة كبيرة في مبالغ التأمين؛ قد تحدث نتيجة إضافة بعض الأعمال أو ادخال تحسينات أو تعديل بعض التصميمات أو حتى نتيجة التضخم خلال فترة المشروع، الأمر الذي يستلزم بالضرورة اجراء تعديلات على ترتيبات إعادة التأمين التي أعدت عند اصدار الوثيقة؛ لذلك يراعى دائما عند بدأ ترتيبات إعادة التأمين لهذه المشروعات عدم قيام شركة التأمين باستنفاد كامل الطاقة الاحتياطية لديها تحسبا لهذه الزيادات وكذلك عدم الاسناد إلى الاتفاقيات بكامل الطاقة الاستيعابية المتاحة واللجوء إلى ترتيبات إعادة التأمين على أساس اختياري مع أكثر من معيد تأمين، في أكثر من سوق بما يوفر بعض الطاقة التي يمكن معها استيعاب الزيادات المتوقعة مستقبلا⁵.

الفرع الثالث: اختيار نوع وشكل إعادة التأمين المناسب

يمكن التمييز في إعادة التأمين، بين الاسناد الذي تقوم به شركات التأمين الكبرى والصغرى من حيث نوع إعادة التأمين بين نسبي وغير نسبي، وبين الشكل اختياري أو اتفاقي، على حسب الطاقة الاستيعابية للشركة في لحظة اتخاذ قرار إعادة التأمين فهذا الأمر ليست له أي علاقة بالوضعية المالية للشركة المسندة.

1. شركات التأمين الصغيرة:

هي شركات التأمين ذات المحافظ الصغيرة التي قد لا يكون لها خبرة كافية ولا انتشار كافي للأعمال، لتوفر لمعيد التأمين قاعدة متوازنة لمنح عطاء زيادة الخسارة الفعالة، لذلك تتكون ترتيباتهم لإعادة التأمين غالبا من اتفاقيات إعادة تأمين نسبية لتخفيض المسؤوليات تحت وثائق فردية مضافا لها غطاء زيادة خسارة أي تغطية الكوارث على أساس أي حادث واحد بغية توفير حماية تأمينية تجاه الخسائر تتجاوز الخسارة القصوى المحتملة⁶، ولا تكون عملية

1 عادل داود، مرجع سابق، ص 227.

2 محمد إمام طه، إعادة التأمين الهندسي، مرجع سابق، ص 17.

3 المرجع نفسه، ص 19-23.

4 محمد إمام طه، أهم خصائص التأمينات الهندسية وأثر ذلك في ترتيبات إعادة التأمين، دورة حول التأمينات الهندسية في مجال الاكتتاب والمعاينات وتسوية التعويضات، من 3 إلى 7 سبتمبر 2006، معهد الدراسات التأمينية، مصر، ص 10.

5 محمد إمام طه، إعادة التأمين الهندسي، مرجع سابق، ص 21.

6 شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 273.

تحديد الخسارة القصوى المحتملة عشوائية بل تخضع لمقاييس وأساليب علمية، تختلف المتغيرات المحددة لها باختلاف نوع التأمين¹:

- **اتفاقية فائض:** تعتبر اتفاقيات الفائض أنسب الاتفاقيات لفرع التأمين الهندسي²، في حالة شركات التأمين الصغيرة، في ضوء تعدد الوثائق والحاجة إلى اختلاف حدود الاحتفاظ وفقاً للطبيعة التقنية لكل وثيقة³، وبناء عليه يحدد احتفاظ الشركة بمبلغ معين ويتم ترتيب اتفاقية الفائض لتغطية المبالغ التي تزيد عن احتفاظ الشركة المسندة⁴.
- **اتفاقية حصص نسبية وفائض:** ويمكن أن تقوم بترتيب اتفاقية حصص نسبية جنباً إلى جنب مع اتفاقية الفائض بحيث تكون نسبة الاحتفاظ صغيرة في بداية عمل الشركة أو بداية الاكتتاب في هذا الفرع وعلى أن تقوم بزيادة نسب الاحتفاظ تدريجياً مع اكتساب الخبرة التقنية اللازمة⁵.
- **إعادة تأمين اختيارية:** كما سبق القول فإن شركات التأمين المباشر تعتمد بشكل أساسي على إعادة التأمين الاختيارية بالنسبة للمشروعات الكبيرة ذات المبالغ الضخمة، حيث تستعين بالطاقات الاستيعابية الكبيرة التي يقدمها معيد التأمين الرائد لهذه المشروعات بالإضافة إلى الخدمات التقنية؛ من تسعير للخطر وتقديم توصيات وارشادات بهدف تقليل الخسائر خلال مراحل المشروع المختلفة والمساعدة في تسوية المطالبات⁶.

2. شركات التأمين الكبرى:

غالبية أعمال التأمين الهندسي المباشرة تراوحتها شركات تأمين هندسي متخصصة في العالم بحيث تستطيع أن تعرض استخدام مهندسين مؤهلين لإجراء عمليات معاينة المصانع، ويقدمون استشاراتهم حول تصميم المصنع الذين يجرون عليه الفحص، وتكون محافظتهم التأمينية كبيرة لدرجة كافية للتعهد باستخدام اتفاقية إعادة تأمين غير نسبية كحماية لأغظيتهم التأمينية⁷.

● إعادة التأمين زيادة الخسارة:

في حالة المشروعات الانشائية الضخمة التي تزيد عن سعة اتفاقيات إعادة التأمين لدى الشركة المسندة، يتم اللجوء إلى إعادة التأمين الاختيارية لإسناد المبالغ التي تزيد عن سعة الاتفاقيات، ونظراً لضخامة مبالغ التأمين على بعض المشروعات مثل انشاء محطة لتوليد الكهرباء التي تدار بالطاقة النووية، فإنه قد لا تتوفر طاقات استيعابية كافية في أسواق إعادة التأمين العالمية لتغطية مبلغ التأمين بالكامل على الأساس النسبي، ولذلك قد يتم اسناد إعادة التأمين في صورة شرائح مختلفة حيث أن بعض معيدي التأمين الذين قد لا يرغبون في المشاركة في تغطية المشروع على أساس القيمة الكاملة، يمكن اقناعهم بالمشاركة في الشرائح العليا التي يقل عندها احتمال التعرض لخسارة⁸.

¹ شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 273.

² عادل داود، مرجع سابق، ص 228.

³ محمد إمام طه، إعادة التأمين الهندسي، مرجع سابق، ص 29.

⁴ عادل داود، مرجع سابق، ص 228.

⁵ محمد إمام طه، إعادة التأمين الهندسي، مرجع سابق، ص 29.

⁶ المرجع نفسه، ص 30.

⁷ شهاب أحمد جاسم العنكي، مرجع سابق، ص 273.

⁸ عادل داود، مرجع سابق، ص 229.

• توزيع القسط:

هنا يجب أن نقرر كيفية توزيع قسط التأمين الأصلي على تلك الشرائح ولا شك أن الشريحة الأولى ستكون معرضة لمعظم الخسائر والحوادث التي قد تقع سواء خسائر الحريق أو الأضرار المادية الأخرى، بينما يقل احتمال حدوث الخسائر كلما ارتفعت الشريحة، إذ أن الشرائح العليا قد تكون معرضة فقط لمخاطر الطبيعة مثل الزلازل أو الأعاصير، بينما لن تتحمل الخسائر الجزئية ذلك لأن القيمة المعرضة للخطر في الموقع تزيد تدريجياً مع خطوات تنفيذ المشروع، فمثلاً قد نجد أن قيمة الأجزاء المنفذة من المشروع قد لا تزيد عن 50 مليون دولار خلال السنة الأولى، بينما نجد أن الشريحة الأخيرة قد تكون معرضة فقط في خلال الستة شهور الأخيرة من المشروع، أي أنه كلما ارتفعت الشريحة تقل درجة تعرضها للخسارة وتقل أيضاً الفترة التي تكون خلالها معرضة للخسائر، بحيث أن السعر المطبق على مبلغ كل شريحة يقل كلما ارتفعت الشريحة¹.

• توازن المصالح:

إن تقسيم الخطر إلى شرائح بالطريقة المذكورة أعلاه يمكن الشركة المسندة أو وسيط إعادة التأمين الذي يتولى تغطية الخطر من إرضاء متطلبات معيدي التأمين، بحيث يفضل بعضهم المشاركة في الشريحة الأولى للحصول على قدر أكبر من الأقساط، بينما يفضل البعض الآخر المشاركة في الشرائح التالية ليكون بعيداً عن احتمالات الخسارة، مع الحصول على قدر أقل من الأقساط، وبالتالي يتمكن الوسيط من استخدام الطاقات الاستيعابية المتاحة لدى الكثير من المعيدين الذين قد يرفضون المشاركة على الأساس النسبي².

الفرع الرابع: المشاكل التي تواجه إعادة التأمين الهندسي في الدول النامية

نظراً للخصوصية التي يتمتع بها قطاع التأمينات في الدول النامية، فهذا يؤثر سلباً على إعادة التأمين الهندسي بها من خلال النقاط التالية³:

- صغر احتفاظ شركات التأمين المباشر نظراً لضخامة الخسائر وازدياد معدلاتها المحتملة نتيجة لنقص خبرة المقاولين المحليين وضعف احتياطات السلامة لديهم؛
- قلة شركات إعادة التأمين التي تعمل في هذا المجال ولعل أهمها وأكثرها رواجاً هي شركة ميونيخ لإعادة التأمين؛
- الزيادات الهائلة في المشروعات الضخمة باهظة التكاليف بحيث أصبحت أسواق إعادة التأمين غير قادرة على استيعاب هذه المبالغ؛ مما يجعل بعض هذه المشروعات بدون تغطية خاصة المشروعات ذات النتائج السيئة مثل المشروعات البتوركيماوية التي غالباً ما تحجم عنها شركات إعادة التأمين؛
- تخفيض العمولات التي تحصل عليها الشركات المسندة في البلدان النامية من أسواق إعادة التأمين لا يشجع على الاكتتاب في هذا الفرع.

¹ عادل داود، مرجع سابق، ص.ص 230-231.

² المرجع نفسه، ص 231.

³ حسني أحمد الخولي، مرجع سابق، ص.44.

خلاصة:

قمنا خلال هذا الفصل بدراسة التأمين الهندسي للإنشاءات من زاوية نظام البوت، الذي أضفى مجموعة من التعديلات التقنية التي لم تكن موجودة من قبل في الفرع التقليدي، أما المشرع الجزائري فلم يذكر صراحة المنتجات المرتبطة بالتأمين الهندسي ولكنه اكتفى بمناقشة تأمين البناء فرنسي المنشأ؛ بحكم العلاقة القانونية التي تربطنا بهذا البلد، مما أدى إلى احداث نوع من التداخل في الضمانات التأمينية بين التأمين الهندسي وتأمين البناء.

بعد هذا تطرقنا إلى تقسيم التأمين الهندسي للإنشاءات إلى شقين مادي ومالي من منظور المخاطر المراد التغطي منها، وتوصلنا إلى استنتاج أن هذه التغطيات كانت موجودة من قبل إلا أن نظام البوت قد فرض عليها جملة من التغييرات في جميع مراحل تصميم البرنامج التأميني، سواء في الاكتتاب والتسعير وحتى تسوية ملف الكارثة، فعلى الرغم من عدم اجبارية اكتتاب هذه الوثائق التأمينية إلا أن البنوك هي التي أعطتها هذه الصبغة؛ في ظل الضغوطات التي تفرضها على شركة المشروع وما يصاحب ذلك من شروط صارمة في سداد القروض.

هناك علاقة تبادلية بين نظام البوت ووثائق التأمين الهندسي للإنشاءات؛ بمعنى أنه لولا وجود التأمين الهندسي للإنشاءات لما ظهر نظام البوت إلى الوجود من ناحية، ولكن بعد هذا قام هذا النظام بتطوير هذه الوثائق بما يتماشى مع خصوصيات هيكله التعاقدية من ناحية أخرى، وبرز مثال على هذا الرواج الكبير الذي عرفه تسويق وثيقة خسائر الاستغلال المسبقة في ظل هذا النظام، ناهيك عن الاهتمام الكبير الذي حظيت به إعادة التأمين بحكم ضخامة الغلاف المالي للمشروعات الانشائية وعدم قدرة المؤمن له وحيدا على تحمل كل المخاطر المرتبطة بها، فلقد أضحت جزء لا يتجزأ من تصميم البرنامج التأميني في مرحلة الانشاء.

كما لا يجب أن نغفل الدور الجديد للبنوك في ظل نظام البوت، التي أخذت حيزا كبيرا من الأهمية في العملية التأمينية، فبعد ما كانت العلاقة مع معيد التأمين حكرًا على المؤمن فقط، أصبحت جهات الاقراض تتفاوض مع معيد التأمين بشأن الشروط التعاقدية الواردة في الاتفاقات قبل الامضاء عليها، بحكم أنها الممول بدون ضمانات، ناهيك عن التطبيقات المرتبطة ببند عدم الابطال ورهن حسابات المشروع.

في الأخير نشير إلى أننا قمنا خلال هذا الفصل بدراسة الدور الجديد الذي يلعبه التأمين الهندسي للإنشاءات وفق نظام البوت، فلولا وجود التأمين لما قام نظام البوت ولما مولت البنوك المشروعات المرتبطة به، لأن الدور الذي تلعبه شركة المشروع لوحدها في الهيكل التعاقدية لهذا النظام لوحده لا يكفي، مما يستدعي استكمال دورة إدارة المخاطر والتوجه إلى شركات التأمين، والتي بدورها قامت بالاستعانة بخدمة معيد التأمين، وحتى هذا الأخير بإمكانه توريق مخاطر إعادة التأمين في السوق المالية إن أراد ذلك.

كما قال هنري فورد " نيويورك ليست من انشاء البشر ولكن من شركات التأمين، فلولا وجود التأمين لما كانت هناك ناطحات سحاب، لأنه لا يوجد أي عامل يقبل العمل في الارتفاعات العالية، مخاطرا بحياته وتاركا عائلته من دون مصدر رزق بعد وفاته".

الفصل الرابع: دور شركة المشروع في التأمين الهندسي لإنشاء البوت من خلال تجربة شركة تأمين المحروقات

- المبحث الأول: الإطار الميداني للدراسة
- المبحث الثاني: مكانة شركة المشروع في هيكل البوت التعاقدية التأمينية
- المبحث الثالث: مكانة شركة المشروع في تصميم برنامج البوت التأمينية
- المبحث الرابع: اقتراح بعد مالي لدور شركة المشروع في تأمين إنشاءات البوت

تمهيد

يعتبر دور شركة المشروع في التأمين الهندسي للإنشاءات وفق نظام البوت في الجزائر امتدادا للدور الذي تلعبه هذه الهيئة في دول العالم الأخرى، لكن الخصوصية التي تطرأ على هذه المنظمة قد تختلف من زاوية تطبيقها في الجزائر، فلكل بلد تشريعات ومقاييس مختلفة عن الآخر، في هذا الإطار سندرس علاقة شركة المشروع بشركة تأمين المحروقات المؤمن الحصري لمشروعات البوت في الجزائر.

سنعرض في هذا الفصل هذه العلاقة، مروراً بأربعة مباحث هي:

في المبحث الأول نتناول الإطار العام للدراسة، من خلال عرض ملفات نظام البوت في الجزائر في مرحلة أولى ثم تقييم هذه التجربة في مرحلة ثانية، بعد هذا نقوم بتعريف شركة تأمين المحروقات التي قامت بتغطية هذه المشروعات تأمينياً، لنخلص في نهاية هذا المبحث إلى المنهجية التي سنتبعها في التعاطي مع هذه الإشكالية التي تعتبر الأرضية التعاقدية التي سيبني عليها التصور المالي الجديد لدور لشركة المشروع في تأمين إنشاءات البوت.

أما المبحث الثاني فسيخصص لتبيان مكانة شركة المشروع في هيكل البوت التعاقدية التأمينية، الذي يترجم بمجموعة من العقود تتم بين شركة المشروع وشركة تأمين المحروقات ومعيد التأمين والبنك.

في حين يدرس المبحث الثالث مكانة شركة المشروع في تصميم برنامج البوت التأمينية الذي تم التخطيط له في طيات الهيكل التعاقدية، من خلال تحليل أغطية التأمين الهندسي لإنشاءات البوت المتعامل بها في شركة تأمين المحروقات، ثم الانتقال للجانب التسعيري المرافق لهذه التغطية الذي يتمثل في حساب معامل القسط وتحديد الاقتطاعات.

في نهاية هذا الفصل، سيعنى المبحث الرابع باقتراح بعد مالي لدور شركة المشروع في تأمين إنشاءات البوت، من خلال تقييم الدور الحالي لشركة المشروع واعتماد مجموعة من المدخلات التي سنستعملها في بناء التصور العام الذي سننتقل به من البعد العقدي إلى البعد المالي لتأمين إنشاءات البوت.

المبحث الأول: الإطار الميداني للدراسة

كما ذكرنا في القسم النظري من هذه الرسالة، فإن نظام البوت هو صيغة تشاركية بين القطاع العام والخاص، أما صيغة تمويل المشروعات الكبرى قد تتم بين مؤسسات القطاع الخاص بمفردها وكذلك بين القطاع العام والخاص، ففي الجزائر عادة ما يتكلم الخبراء عن صيغة تمويل المشروعات الكبرى إلا أن النظام التمويلي الذي يقصدونه هو البوت، لأنه لا توجد أي شراكة تربط القطاع الخاص لوحده في هذا الإطار، وبالتالي فالدراسات التي تتم في هذا البلد تدور حول نظام البوت ولكنها تستعمل مصطلح صيغة تمويل المشروعات الكبرى، فهذا لا يعتبر خطأ بأي حال من الأحوال وتفرقنا بين المصطلحين جاء لرفع أي لبس قد يرتبط باستعمالهما.

المطلب الأول: نظام البوت في الجزائر

مولت الجزائر مجموعة كبيرة من المشروعات في ظل نظام البوت من خلال عدة ملفات ترتبط أساسا بالبنى التحتية وقطاعات الطاقة، نستعرض في هذا المطلب الأغلفة المالية المرصودة لهذه المشروعات مع تحديد التفاصيل المرتبطة بكل ملف.

الفرع الأول: غلاف تمويل مشروعات البوت في الجزائر

مولت البنوك العمومية الجزائرية 14 مشروع بوت منها 7 محطات لتحلية ماء البحر و4 محطات لتوليد الكهرباء ومصنعين لإنتاج الأمونياك واليوريا، بالإضافة إلى مصنع لإنتاج الاسمنت، حيث بلغت التكلفة الاجمالية لهذه المشروعات 593 مليار دج بتمويل بنكي بلغ 428 مليار دج، وتجدر الإشارة إلى أن هذه الأرقام لا تأخذ بعين الاعتبار 4 مشروعات منها 2 لتوليد الطاقة الكهربائية ومحطتين لتحلية ماء البحر بتكلفة 387 مليار دج وبتمويل بلغ 273 مليار دج؛ حيث أن التمويل تم عن طريق بنكين عموميين بصفة منفردة¹. أما المعطيات الدقيقة المرتبطة بهذه المشروعات فهي غير متوفرة في الجزائر بشكل شامل في قاعدة بيانات موحدة، ولكنها متفرعة في التقارير الصادرة عن كل شركة مشروع في نظام البوت، فخلال عملية البحث لاحظنا نقص الإحصائيات في هذا المجال، بالرغم من تداولها في الكثير من الصحف اليومية والتي كانت تنقل تصريحات المسؤولين في هذا الخصوص، ولكن احترام ضوابط ومقاييس منهجية البحث العملي منعنا من بناء الدراسة على هذه المقالات، وبالتالي فنقص الإحصاءات والأرقام يرجع لهذا السبب.

الفرع الثاني: ملف تحلية ماء البحر

أولت الدولة الجزائرية اهتماما خاصا بملف تحلية الماء باعتباره ملف أمن قومي ذا بعد استراتيجي، فلقد تم تجسيد هذا القرار في الاجتماع الوزاري الذي انعقد في 12 أكتوبر 2003، ولقد تم تكليف شركة الطاقة الجزائرية* بمتابعة مشروعات البوت المتعلقة بالميدان الطاقوي خاصة فيما يتعلق بتحلية ماء البحر وتوليد الطاقة الكهربائية

¹ DJELLAB Mohamed, *Financement des projets de dessalement d'eau de mer et de pétrochimie*, séminaire organisé par le Ministère de l'énergie et des mines, le 17 novembre 2008, page 04.

* هي شركة عمومية مملوكة من طرف شركتي سوناطراك وسونلغاز تأسست سنة 2001، يبلغ رأسمال هذه الشركة 15.840.000.000 دج، ويقع مقرها الرئيسي بدالي إبراهيم الجزائر العاصمة.

وإنتاج الأمونياك واليوريا، ولتطبيق هذا القرار على أرض الواقع تم اعداد مجموعة من الدراسات التقنية الاقتصادية من طرف مكاتب دولية متخصصة لاختيار أماكن انشاء هذه المشروعات، والتقنيات التي يجب أن تعتمد في الانشاءات والتكلفة الإجمالية المطلوبة لإنجازها ودراسة سعر بيع الماء بعد تحليته¹.

1. الطاقة الإنتاجية لمحطات تحلية ماء البحر:

تم انشاء مشروعات تحلية ماء البحر في الجزائر بالاعتماد على صيغة DBOO أحد مشتقات نظام البوت، بعقود بيع تم امضاؤها مع سوناطراك والجزائرية للمياه بمبدأ الأخذ أو الدفع "take or pay"؛ بمعنى أنه في حالة عدم تمكن شركة سوناطراك من شراء الماء بالسعر المتفق عليه، فإنها ملزمة بدفع قيمته لشركة المشروع حتى تتمكن هذه الأخير من الوفاء بالتزاماتها اتجاه البنوك المقرضة بضمان التدفقات النقدية للمشروع، ولقد كان الهدف من هذا الملف الوصول إلى إنتاج 2.3 مليون متر مكعب من الماء يوميا بالاعتماد على 13 محطة كما يلي²:

- محطة كهوما: 90000 متر مكعب يوميا؛
- محطة الحامة: 200000 متر مكعب يوميا؛
- محطة سكيكدة: 100000 متر مكعب يوميا؛
- محطة بني صاف: 200000 متر مكعب يوميا؛
- محطة سوق ثلاثة: 200000 متر مكعب يوميا؛
- محطة فوكة: 120000 متر مكعب يوميا؛
- محطة هنين: 200000 متر مكعب يوميا؛
- محطة مستغانم: 200000 متر مكعب يوميا؛
- محطة رأس جنات: 100000 متر مكعب يوميا؛
- محطة المقطع: 500000 متر مكعب يوميا؛
- محطة تنس: 200000 متر مكعب يوميا؛
- محطتي الطارف وواد السبت بمجموع 200000 متر مكعب يوميا.

2. البيانات الكمية المرتبطة بالملف:

بعد التطرق إلى إنتاج كل محطة لتحلية ماء البحر نستعرض فيما يلي التكلفة الكلية لكل مشروع وكذا السعر الذي تم على أساسه تسويق الماء المنتج، والجدول التالي يوضح هذه البيانات:

¹DJEDDI Mohamed, *Algerian energy company spa*, quarantième anniversaire de la création de l'université des sciences et des technologie houari BOUMEDIENE, forum université-entreprise, du 04 au 05 mai 2014, p.p 05-06.

² *Ibid*, p.p 07-08.

الفصل الرابع: دور شركة المشروع في التأمين الهندسي لإنشاء البوت من خلال تجربة شركة تأمين المحروقات

الجدول رقم (4-1): البيانات الكمية لمشروعات تحلية ماء البحر المنجزة في الجزائر

شركة المشروع	هيكل الشراكة بين الدولة والقطاع الخاص	سعر بيع الماء للتر المكعب / الوحدة دولار أمريكي	التكلفة الاجمالية / الوحدة مليون دولار أمريكي
شركة كهربا	AEC/BLACK AND VEATCH USA 95/5%	0.850	400
شركة تحلية مياه الحمامة	AEC/GE IONICS USA 30/70%	0.8521	257
شركة مياه سكيكدة	AEC/GEIDA Espagne 49/51%	0.7398	136
شركة مياه بني صاف	AEC/GEIDA Espagne 49/51%	0.6994	204
شركة المياه التلمسانية (سوق ثلاثة)	Singapour :MALAKOFF&AEC/HYFLUX Malaisie 49/51%	0.7725	251
شركة مياه تيبازة (فوكة)	ACCIONA: &SNC LAVALIN /AEC &CANADA ESPAGNE 49/51%	0.7505	180
شركة مياه بحر هنين	AEC /GEIDA Espagne 49/51%	0.8299	291
شركة تحلية مياه مستغانم	AEC /INIMA AQUALIA Espagne 49/51%	0.7257	227
شركة مياه راس جنات	AEC /INIMA AQUALIA Espagne 49/51%	0.7257	138
تحلية مياه المقطع	AEC /ADE/ HYFLUX singapore 43/10/47%	0.5577	492
شركة تنس للمياه	AEC /BEFESA espagne 49/51%	0.5885	231
واد السبت	تمويل الدولة		
الطارف	AEC/ SONATRACH/ SONELGAZ/ ADE: 35/ 35/15/15%		

Source: DJEDDI Mohamed, Algerian energy company spa, quarantième anniversaire de la création de l'université des sciences et des technologie houari BOUMEDIENE, forum université-entreprise, du 04 au 05 mai 2014, page 11.

يحتوي هذا الجدول على البيانات المتعلقة بكل شركة مشروع تنشط في ظل نظام البوت، بما في ذلك هيكل الشراكة والتكلفة الكلية للمحطة وكذا سعر الماء الذي تمت تحليته، ومن خلال تحليل هذا الجدول نجد أن أغلب مشروعات البوت المعتمدة في الجزائر في ملف تحلية ماء البحر، تغلب عليها المساهمة المعتبرة للدولة التي تتراوح بين 49 و51% في معظم الحالات مع وجود حالات خاصة كمحطة كهربا بنسبة 95% ومحطة الحمامة بنسبة 30%،

فلقد كان من المنتظر أن تقل هذه النسب إلى أدنى مستوياتها الممكنة؛ لأن الأصل الذي بني عليه هذا النظام هو مشاركة القطاع الخاص في إنشاء البنى التحتية وليس تمويلها بأموال خاصة عمومية، ناهيك عن ارتفاع السعر الوحدوي المتوسط لإنتاج الماء الذي بلغ 0.7356 دولار أمريكي، فمما لا شك فيه هو أن سعر البيع للجمهور سيكون مدعم ليصل إلى المتوسط الذي يشتري به الفرد في الجزائر الماء الصالح للشرب، فبدلاً من إنشاء محطة ترفع الثقل عن كاهل ميزانية الدولة، أصبحت هذه الأخيرة تمول برساميل عمومية وتبيع منتجاتها بأسعار مدعمة.

3. نسبة مساهمة الدولة في الأموال الخاصة لشركة المشروع:

بناء على المعلومات الواردة في جدول البيانات الكمية لمحطات تحلية ماء البحر في الجزائر، تمكنا من اشتقاق جدول آخر يوضح مدى مساهمة الدولة ممثلة في شركة الطاقة الجزائرية AEC في الهيكل المختلط لشركة المشروع الذي يمثل 30% كأموال خاصة و70% كقروض بنكية تقدم لمشروع البوت، وبقسمة هذه المساهمة على التكلفة الاجمالية للمحطات نستخرج نسبة 55%؛ بمعنى أن الأموال الخاصة لهذه المشروعات التي تقدر بـ 842 مليون دولار بنيت على أموال خاصة جزائرية قدرت بـ 459 مليون دولار، من منظور آخر وبحساب مساهمة الدولة في رأس مال شركة المشروع المبين في هيكل الشراكة مضافاً إليه مساهمة البنوك التجارية العمومية في الهيكل التمويلي بنسبة 70%، نجد أن القطاع العمومي قد ساهم بمعدل 86% في إنشاء هذه المحطات، والجدول التالي يوضح مساهمة الدولة في الأموال الخاصة لشركة المشروع:

الجدول رقم (4-2): مساهمة الدولة في الأموال الخاصة لشركة المشروع

الوحدة النقدية: مليون دولار أمريكي

شركة المشروع مساهمة الدولة	شركة كهربا	شركة تحلية مياه الحامة	شركة مياه سكيكدة	شركة مياه بني صاف	شركة التلمسانية (سوق ثلاثة)	شركة مياه تيبازة (فوكة)	شركة مياه بحر هين	شركة تحلية مياه مستغام	شركة مياه راس جنات	شركة تحلية مياه المقطع للمياه	شركة تنس
114	23,13	19,992	29,988	36,897	26,46	42,777	33,369	20,286	78,228	33,957	

المصدر: من اعداد الباحث بناء على معطيات الجدول رقم (01) الذي يمثل البيانات الكمية لمشروعات تحلية ماء البحر المنجزة في الجزائر.

الفرع الثالث: ملفات الطاقة

بعد دراسة ملف تحلية ماء البحر الذي يعتبر أهم ملف بوت في الجزائر، ننتقل الآن إلى عرض ملف الطاقة الذي يضم مجالات توليد الطاقة الكهربائية وإنتاج الأمونياك واليورينا.

1. محطات توليد الطاقة الكهربائية:

بموجب المرسوم الرئاسي رقم 02-195¹ تم تحويل الشركة الجزائرية للكهرباء والغاز إلى شركة مساهمة وهي مملوكة من طرف الدولة، فهذا التحول نجم عنه فصل نشاطات إنتاج ونقل وتوزيع الطاقة، وبالتالي فلقد أصبح في الجزائر 5 متعاملين لإنتاج الكهرباء: وهم سونلغاز التي تستحوذ على 70% من حصة السوق الوطنية بإنتاج 6535

¹مرسوم رئاسي رقم 02-195 مؤرخ في 19 ربيع الأول عام 1423 الموافق أول يونيو سنة 2002، يتضمن القانون الأساسي للشركة الجزائرية للكهرباء والغاز المسماة سونلغاز ش.ذ.أ، الجريدة الرسمية رقم 39 الصادرة في 02 يونيو سنة 2002.

ميغاواط، و2855 ميغاواط تقسم بين منتجين مستقلين تم استحداثهم بالاعتماد على نظام البوت وهم: شركة كهرباء سكيكدة وشركة كهرباء وشركة كهرباء برواقية وشركة كهرباء حجرة النص، أما وظيفة التوزيع فهي لا تزال حكرا على سونلغاز¹.

2. مجمع مرسى الحجاج لإنتاج الأمونياك واليوريا بوهران:

تم انشاء هذا المجمع عن طريق نظام البوت بتكلفة اجمالية بلغت 2.7 مليار دولار أمريكي وتم تمويله بواسطة قرض بنكي بلغ 2.06 مليار دولار، تم منحه من طرف مجموعة من البنوك هي القرض الشعبي الجزائري، كبنك قائد العملية، والبنك الجزائري الخارجي والبنك الوطني الجزائري والصندوق الوطني للتوفير والاحتياط وبنك التنمية المحلية، عن طريق شراكة بين سوناطراك بنسبة 51% والمجمع العماني Suhail Bahwan Group Holding (SBGH) بنسبة 49%، اللذان قاما في هذا الاطار بإنشاء فرع هو الشركة الجزائرية العمانية للأسمدة برأسمال بلغ 200 مليون دولار، وتقدر الطاقة الانتاجية لهذا المجمع ب 4000 طن أمونياك لليوم و7000 طن يوريا لليوم².

3. مجمع أرزيو لإنتاج الأمونياك واليوريا:

يقع هذا المجمع في المنطقة الصناعية بأرزيو على مساحة 37 هكتار، تم إنشاؤه بشراكة بين سوناطراك بنسبة 49% وشركة أوراسكوم بنسبة 51%، بحيث بلغ رأسمال شركة المشروع في هذا المجمع 200 مليون دولار وبتكلفة اجمالية بلغت 1.6 مليار دولار أمريكي، أما الطاقة الإنتاجية لهذا المجمع فهي 2200 طن أمونياك في اليوم و3450 طن يوريا في اليوم³.

المطلب الثاني: تقييم التجربة الجزائرية في مشروعات البوت

نظرا لحداثة عهد نظام البوت في الجزائر فلقد عرف التعامل معه مجموعة من النقائص منها ما هو تقني ومنها ما هو شكلي متعلق بكيفية تطبيقه على أرض الواقع، نستعرض فيما يلي هذه النقاط مع ادراج الأساليب التي اقترحها الخبراء لتجاوز هذه العقبات.

الفرع الأول: مميزات نظام البوت في الجزائر

يأخذ نظام البوت في الجزائر منحى آخر قد يختلف على ذلك الذي صمم لأجله، فهو عموما يتميز بما يلي⁴:

- غياب الخبرة الوطنية في هذا المجال وتحمل البنوك العمومية المسؤولية كاملة في إدارة ملفات قرض هذه المشروعات؛
- ارتفاع تكلفة مشروعات البوت؛

¹ Programme MEDA de l'union européenne, *Intégration progressive des marchés d'électricité de l'Algérie, du Maroc et de la Tunisie dans le marché intérieur de l'électricité de l'union européenne*, rapport définitif du juin 2010, page 17.

² Energie et mines, *Revue périodique du secteur de l'énergie et des mines*, n°10 - mars 2009, page 10.

³ <http://www.andi.dz>, données publiées sur le site au 11/11/2014, site consulté au 27/02/2018.

⁴ DJELLAB Mohamed, *Op.Cit.*, p.p 04-06.

- تباين المخاطر بين مرحلتى الانشاء والاستغلال نظرا لاختلاف الظروف المحيطة بكل مرحلة؛
- كبر حجم وتعقيد الوثائق المرتبطة بنظام البوت، بما فيها المالية والتقنية والقانونية والبيئية.

ناهيك عن ارتفاع مساهمة الدولة في هذه المشروعات سواء في الأموال الخاصة التي تقدمها شركة المشروع، أو في القرض الذي تمنحه البنوك العمومية لهذه الأخيرة والذي كان من المفروض أن يكون مصدره من القطاع الخاص، فهذا التطبيق يتعارض مع الفلسفة التمويلية التي استحدثت البوت من أجلها، نظرا لأن القطاع العمومي هو الذي يمول مشروعاته، وبما أن التجربة الجزائرية مع هذا النظام بدأت بحلول سنة 2002م، فنحن الآن في مرحلة تقييمية له، خاصة وأن مرورنا الحالي بزمن التقشف يفرض علينا تجنب أخطاء المراحل السابقة عند اتخاذ قرار في الدولة مبادرة الاستثمار مجددا في مشروعات البنى التحتية باستعمال هذا النظام.

الفرع الثاني: إشكالية عدم احترام القواعد الاحترازية

تعتبر الإشكالية الرئيسية في تمويل مشروعات البوت في الجزائر هي عدم قدرة البنوك التجارية العمومية على احترام القواعد الاحترازية المسطرة من طرف بنك الجزائر، ولتخطي هذه العقبة تم الدخول في نقاش مع هذه السلطة النقدية في البلاد من أجل إيجاد حل تقني لهذا الخلل¹، وقد تمخض عن هذه العملية إجراءين الأول مباشر مع السلطة النقدية والثاني غير مباشر مع شركات التأمين والمؤسسات المتخصصة الدولية.

1. أمر بنك الجزائر رقم 07/09:

بحلول سنة 2007 تم اصدار بنك الجزائر للأمر رقم 07/09²، الذي نص على أن القروض الممنوحة لتمويل المشروعات بصيغة تمويل المشروعات الكبرى "Project Financing" لا تضاف إلى مخاطر المساهمين في الهيئات المؤسسة لغاية إنجاز المشروعات، بشرط ألا تكون هناك ضمانات متقاطعة بين المساهمين، فهو يسمح للبنوك بفصل المخاطر التي تتحملها تجاه شركة المشروع عن المساهمين فيها أو ما تعرف بالشركة الأم، ولقد اعتبر هذا تطورا معتبرا في الساحة البنكية الجزائرية آنذاك ولكنه في نفس الوقت لم يحل الإشكالية المطروحة بشكل كلي فيما يخص توزيع المخاطر والذي تبقى البنوك دائما معرضة إليه، نظرا لضخامة المبالغ الممولة لهذه المشروعات فمستوى عدم كفاية الأموال الخاصة أصبح الإشكالية الرئيسية التي تطرحها البنوك؛ فالاحتياجات التمويلية لهذه المشروعات تجاوزت بكثير الطاقة القصوى التي قد يتحملها أي بنك عمومي سواء بصفة منفردة أو في إطار قرض مجموعة البنوك، وبالرغم من هذا قامت البنوك العمومية الجزائرية بتوحيد جهودها لتمويل هذه المشروعات وتوفير السيولة اللازمة لها³.

¹ DJELLAB Mohamed, *Op.Cit*, page 08.

² L'instruction Banque d'Algérie N ° 09-07 DU 27 octobre 2007 modifiant et complétant l'instruction N° 74-94 du 29 novembre 1994 relative à la fixation des règles prudentielles de gestion des banques et des établissements financiers, www.bank-of-algeria.dz, site consulté au 27/02/2018.

³ DJELLAB Mohamed, *Op.Cit*, p.p 09-11.

2. التوجه إلى شركات التأمين:

في مقابل وضعية تجاوز حدود الإقراض المسموح بها ولتحسين وضعية تعرضها للخطر، قامت البنوك العمومية ابتداء من سنة 2007 بالتوجه نحو شركات التأمين الجزائرية والمؤسسات المالية الدولية، بهدف التحكم أكثر في المخاطر المرتبطة بهذه المشروعات والتي زاد من حدتها تطبيق القواعد الاحترازية المتعامل بها في الجزائر، ففي هذا الإطار فإن نوعية أخرى من الضمانات يجب أن تكون موضوع بحث لدى شركات التأمين لتغطية فجوة القروض التي تتعدى الحدود المسموح بها للبنوك، ولكن شركات التأمين الوطنية لم تحل المشكل، على عكس المؤسسات المالية الدولية التي أبدت موافقتها المبدئية بشرط التصدي لخطر الصرف الذي يبقى إلى حد الآن محل جدال في الجزائر، فمشروعات البوت تمول بالعملة الوطنية بينما تدفقاتها النقدية تدفع بالعملة الصعبة¹.

الفرع الثالث: السياسات العامة الواجب انتهاجها

بالاعتماد على ما سبق، وضع الخبراء في الجزائر جملة من الضوابط الواجب العمل بها لضمان نجاح مشروعات البوت، فهي بالأساس تعتمد على سد الفجوات التي ظهرت بعد التعامل مع هذا النظام من خلال جملة المشروعات المنشأة في هذا الصدد، ومن بين هذه السياسات ما يلي²:

- وجوب استحداث آليات لإدارة خطر الصرف في الجزائر بمشاركة جميع الأطراف بما فيهم بنك الجزائر والبنوك التجارية الجزائرية وذلك بدعم من الهيئات الدولية المتخصصة في هذا الشأن؛
- إلزام البنوك التجارية الأجنبية المعتمدة في الجزائر بتمويل المشروعات الكبرى بناء على دعم شركاتها الأم في بلدانها الأصلية؛
- الجلوس على طاولة المفاوضات مع المؤسسات الدولية والمحلية من أجل الحصول على ضمانات من شأنها التخفيف من خطر عدم كفاية الأموال الخاصة للبنوك في تمويل المشروعات الكبرى؛
- إشراك المتعاملين الاقتصاديين في المشروعات الكبرى لتخفيف اللجوء إلى القرض وبعث ثقافة المقاولية في الاستثمار في المشروعات الكبرى؛
- الاستثمار في التكوين في مجال الهندسة المالية وتقنيات تقييم المشروعات الكبرى مع إشراك البنوك الخاصة التي تملك الخبرة في هذا المجال.

من خلال ما سبق يتجلى لنا مدى القصور الذي عرفه التطبيق الخاطئ لنظام البوت في الجزائر، فمن الممكن التغاضي عن عدم القدرة على الإدارة المثلى لخطر الصرف نظر لعدم امتلاكنا للوسائل اللازمة لذلك في السوق الوطنية، كذلك قد تكون حادثة هذا النظام سببا في نقص الخبرة الوطنية في مجال مشروعات البوت فقد تؤدي التجارب السابقة إلى اكساب الطرف الوطني الخبرة الكافية للتحكم الجيد في متغيرات هذا النظام في المستقبل، أما عدم احترام القواعد الاحترازية فهو الأمر الذي لا يمكن التغاضي عنه خاصة وأن الحمل أصبح ثقيلًا على شركات

¹ DJELLAB Mohamed, *Op.Cit.*, p.p 14-15.

² *Ibid*, p.p 16-19.

التأمين، فبدلاً من إيجاد الحل لهذه الإشكالية في السوق الوطنية عن طريق إشراك القطاع الخاص في تمويل هذه المشروعات وتخفيض اللجوء إلى القروض البنكية، أصبح المؤمن هو المسؤول على إيجاد حل لإدارة هذا الخطر، ولكن تجدر الإشارة إلى عدم وجود أية مسؤولية لشركة المشروع اتجاه هذا الخطر.

بعد دراسة وتقييم نظام البوت في الجزائر تجدر الإشارة إلى أن تأمين مشروعات البوت في الجزائر كان بصفة حصرية لدى شركة تأمين المحروقات، باستثناء محطتي توليد الطاقة الكهربائية الطارف وسكيدة الوطنية لدى الشركة الجزائرية للتأمين الشامل، ومحطتي تحلية ماء البحر فوكة ومستغانم في التحلية فقد تم توطينهما لدى الشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين¹، ومنه نستنتج أنه حتى العملية التأمينية فلقد أسندت إلى الشركات العمومية، وهذا يعد أمراً يجب أن يأخذ بالاعتبار فعلى الرغم من وجود شركات تأمين خاصة في الجزائر، إلا أن التدخل العمومي واضح في جميع المجالات سواء أكانت تمويلية أو تأمينية.

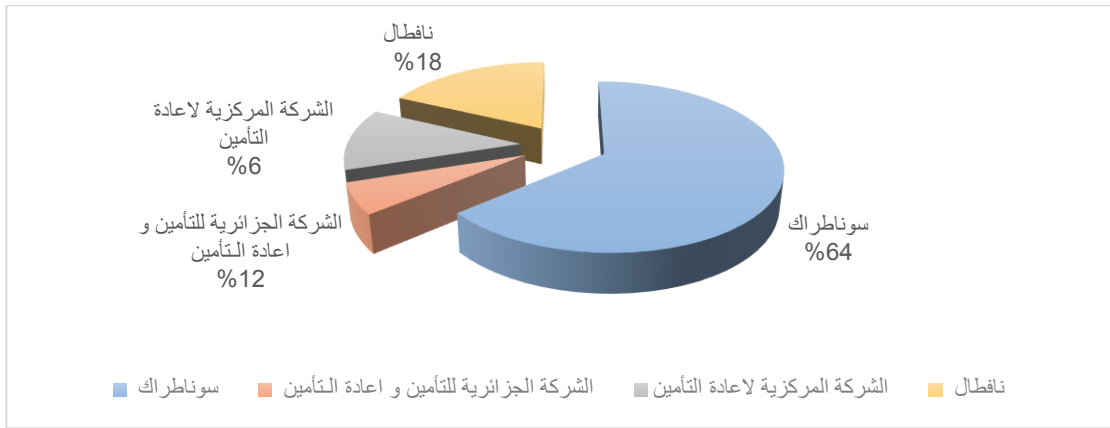
المطلب الثالث: شركة تأمين المحروقات CASH ASSURANCES

كما ذكرنا سابقاً تعتبر شركة تأمين المحروقات المؤمن الحصري لأغلبية مشروعات البوت في الجزائر، نستعرض فيما يلي أهم المحاور المرتبطة بهذه الشركة التأمينية العمومية الجزائرية.

الفرع الأول: التعريف بشركة تأمين المحروقات

شركة تأمين المحروقات هي شركة ذات أسهم برأسمال عمومي، متخصصة في تأمين المخاطر الكبرى، يقع مقرها الاجتماعي في 01 تجزئة سعيد حمدين حيدرة الجزائر العاصمة، تأسست سنة 1999م وبدأت فعليا نشاطها التأميني سنة 2000م، والشكل البياني التالي يوضح توزيع هيكل المساهمين فيها:

الشكل رقم (4-15): نسبة المساهمة في شركة تأمين المحروقات



المصدر: التقرير السنوي لشركة تأمين المحروقات لسنة 2016، ص 08.

من خلال هذا الشكل يتبين لنا توزيع هيكل المساهمة في شركة تأمين المحروقات على الشركات التالية:

- سوناطراك 64%؛
- نافطال 18%؛
- الشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين 12%؛

¹ مقابلة مع إطار في مديرية تأمين البناء في شركة تأمين المحروقات.

● الشركة المركزية لإعادة التأمين 6%.

انتقل رأسمال الشركة من 2.8 مليار دج إلى 7.8 مليار دج سنة 2011 م مع رصيد أموال خاصة يفوق 11.5 مليار دج، يبلغ العدد الاجمالي لموظفيها 554 وتملك 33 وكالة تأمينية موزعة على كافة مناطق التراب الوطني¹.

الفرع الثاني: الحصة السوقية لشركة تأمين المحروقات

دخلت الشركة نشاطها التأميني سنة 2000 م محققة رقم أعمال بلغ 494 مليون دج، بلغ رقم الأعمال الإجمالي للشركة سنة 2014 م 12 مليار دج، بحصة سوقية كلية وأخرى خارج تأمين السيارات على الترتيب 10.4% و21.6%، انتقل هذه المؤشرات في السنة الموالية إلى 8.4% و17% برقم أعمال إجمالي بلغ 9.94 مليار دج، ثم 8.3% و15.9% سنة 2016 برقم أعمال بلغ 9.9 مليار دج. الأمر الذي يفسر بتخصصها في تأمين المشروعات الكبرى واقتصار اكتتابها لوثائق تأمين السيارات على الشركات الموطنة لديها فقط².

الجدول التالي يلخص وزن الحصة السوقية لهذه الشركة مقارنة بالشركات الناشطة في السوق التأميني الجزائري حاليا والتي تحتل فيه المراتب الأولى خارج تأمين السيارات.

الجدول رقم (4-3): الحصة السوقية لشركة تأمين المحروقات

المرتبة	الحصة السوقية	الفرع
الأولى في السوق	19%	تأمين البناء
الثانية في السوق	24.3%	تأمين الحريق والمخاطر الملحقة به
الثالثة في السوق	11%	تأمين النقل

المصدر: التقرير السنوي لشركة تأمين المحروقات لسنة 2016، ص 25.

الفرع الثالث: هيكل رقم أعمال الشركة

منح الاعتماد للشركة من طرف وزارة المالية سنة 1999 م تحت رقم 99/35 في 18/07/1999 للقيام بجميع عمليات التأمين وإعادة التأمين والتدخل في جميع فروع التأمين، إلا أن الشركة قد تخصصت في إدارة مخاطر الشركات الكبرى؛ فلقد أوكلت مهمة إدارة تأمينات الأشخاص بعد جوان 2011 م للشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين المساهمة فيها بنسبة 12%.

كما تتدخل الشركة أساسا في ثلاثة محاور رئيسية هي:

- تأمين المشروعات الكبرى؛
- تأمين الشركات؛
- تأمين المهنيين والأفراد.

¹ التقرير السنوي لشركة تأمين المحروقات 2016، ص 18.

² التقرير السنوي لشركة تأمين المحروقات 2014، ص 08؛ التقرير السنوي لشركة تأمين المحروقات 2015، ص 17؛ التقرير السنوي لشركة تأمين المحروقات 2016، ص 24.

تتم شركة تأمين المحروقات بالمخاطر الكبرى بالدرجة الأولى لذلك فهي تمثل حصة الأسد في رقم أعمالها السنوي، والجدول التالي يوضح بنية أقساط التأمين بدلالة الفروع.

الجدول رقم (4-4): توزيع رقم أعمال الشركة على الفروع التأمينية

الوحدة النقدية: مليار دينار جزائري

2016		فرع التأمين
6.5	%66	تأمين المشروعات الكبرى
3.2	%32	تأمين الشركات
0.2	%02	تأمين المهنيين والأفراد
9.9	%100	المجموع

المصدر: التقرير السنوي لشركة تأمين المحروقات لسنة 2016، ص 29.

من خلال تحليل هذا الجدول، نلاحظ استحواذ فرع تأمين المشروعات الكبرى على نسبة 66% من رقم أعمال شركة تأمين المحروقات لسنة 2016، يليه تأمين الشركات بـ 32%، الأمر الذي يفسر تخصص الشركة في مجال المخاطر الكبرى، في هذا الإطار تجدر الإشارة إلى أن التأمين الهندسي لمشروعات البوت يدخل في إطار تأمين المشروعات الكبرى، بعد هذين الفرعين يأتي تأمين المهنيين والأفراد بنسبة 2% فقط.

الفرع الرابع: شركاء الشركة في إعادة التأمين

تهدف الشركة من خلال إعادة التأمين إلى الحفاظ على توازنها المالي ومركزها في السوق، فالخاصية التي تميز هذه الشركة عن بقية منافسيها في الجزائر هي حتمية إعادة تأمين الوثائق المكتتبة في أغلب الأحيان نظرا لثقل وزنها من ناحية الخطر والقيم المؤمنة؛ لهذا فهي تعتمد على قائمة واسعة من معيدي التأمين من القسم الأول premier ordre نلخص أهمهم في الجدول التالي:

الجدول رقم (4-5): أهم شركاء شركة تأمين المحروقات في إعادة التأمين

الدولة	اسم الشركة
الجزائر	CCR Algérie
كاميرون	Africa Re
ألمانيا	Hannover Re
فرنسا	Score
فرنسا	CCR Paris

المصدر: التقرير السنوي لشركة تأمين المحروقات لسنة 2016، ص 31.

يوضح هذا الجدول اعتماد شركة تأمين المحروقات على قائمة واسعة من معيدي التأمين من جميع أنحاء العالم، إلا أن تعاملها يتركز بالأساس على الوسطاء نظرا للمرونة الموفرة من طرفهم فيما يخص سرعة امضاء العقود وتسوية ملفات الكوارث في آجال معقولة.

الفرع الخامس: هامش الملائة

تعكس هذه النسبة قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها اعتمادا على أموالها الخاصة؛ ولقد حدد المرسوم التنفيذي رقم 343/95 الصادر في 1995/10/30 الحد الأدنى لهذه النسبة والممثل كالتالي¹:

- هامش الملائة / الديون التقنية (15%)؛
- هامش الملائة / رقم الأعمال الصافي من إعادة التأمين (20%) .

الجدول التالي يوضح نسبة هامش الملائة مقارنة بالديون التقنية ورقم الأعمال الصافي من إعادة التأمين:

الجدول رقم (4-6): مدى احترام شركة تأمين المحروقات لنسب الملائة

السنة	2015	2016
مقارنة بالديون التقنية	60%	59.4%
الحد الأدنى القانوني	15%	
مقارنة برقم الأعمال الصافي من إعادة التأمين	107%	110.5%
الحد الأدنى القانوني	20%	

المصدر: التقرير السنوي لشركة تأمين المحروقات لسنة 2015، ص 31؛ التقرير السنوي لشركة تأمين المحروقات لسنة 2016، ص 47

من خلال قراءة هذا الجدول يتبين لنا أن نسب هامش الملائة أكبر من الحد الأدنى المحدد قانونا، هذا في كل السنوات المأخوذة بعين الاعتبار، سواء من خلال مقارنته بالديون التقنية حيث يتعدى 15%، أو من خلال المقارنة برقم الأعمال الصافي من إعادة التأمين حيث يتجاوز 20%.

المطلب الرابع: مشروعات البوت من وجهة نظر تأمينية

تطرقنا فيما سبق إلى نظام البوت في الجزائر من وجهة نظر بنكية من خلال التعرف على التكلفة الكلية للمشروعات وأصنافها ثم البنوك التي مولتها، واكتشفنا مجموعة من الفجوات التي تخللت تطبيق هذا النظام في الجزائر، لكن وجهة النظر التأمينية تختلف كليا عن التصور الذي قمنا بطرحه سابقا، فالعلاقة التي تربط بين شركة المشروع وشركة تأمين المحروقات التي أمنت معظم محطات نظام البوت مبنية على نقل مخاطر المشروع التي لا يمكن ادارتها في إطار الهيكل التعاقدى للمشروع، إضافة إلى أن شركة المشروع غير مسؤولة عن التطبيق الخاطئ لهذا النظام خاصة فيما يتعلق بعدم احترام القواعد الاحترازية التي تربط البنوك التجارية ببنك الجزائر، لأن هذا العامل قد يلحق الضرر بالبنك ولكنه لن يؤثر بأي حال من الأحوال على دور شركة المشروع في تأمين نظام البوت، ومنه فسندرج في هذا المطلب الخطوات التي سنتبعها لدراسة دور شركة المشروع في إدارة العلاقة التأمينية مع شركة تأمين المحروقات.

¹ Décret exécutif n°95/343 du 30 octobre 1995 relatif à la marge de solvabilité des sociétés d'assurances. J.O. n° 65 du 31 octobre 1995.

الفرع الأول: البعد التأميني العقدي

يمثل هذا البعد جملة العقود الممضية بين أطراف التعاقد بما فيهم شركة المشروع من ناحية وشركة تأمين المحروقات من ناحية أخرى، فهذا البعد موجود فعلا على أرض الواقع بحيث تنقسم العقود المكونة له إلى قسمين، هيكل تعاقدية تأميني الذي يوظف العملية التأمينية لنظام البوت ثم برنامج التأمين المجسد لمجموعة من المنتجات التي صممت تماشياً مع متطلبات الهيكل التعاقدية التأميني.

1. الهيكل التعاقدية التأميني:

يحتوي هذا الهيكل على مجموعة من العقود التي قد لا تكون لها علاقة مباشرة بمنتجات التأمين الهندسي للإنشاءات، إلا أنها تنظم هذا الفرع وتشرح طرق اكتساب التأمين والشروط التي يجب أن ترتبط بذلك، والعقود التي سوف نقوم بدراستها وتحليلها في هذا الحيز هي:

- اتفاقية القرض؛
- إنابة الدين بخصوص التأمين؛
- التنازل عن بعض حقوق إعادة التأمين؛
- اتفاق رهن حساب شركة تأمين المحروقات؛
- الاتفاق المباشر.

هذه العقود تتم بين البنك وشركة المشروع وشركة تأمين المحروقات، فهي بمثابة الضمان الذي يطلبه البنك في إطار نظام البوت، لأن التأمين يصبح بمثابة حجر الأساس الذي سيبنى عليه التمويل، وبما أن البنوك الجزائرية قد خرجت عن احترام القواعد الاحترازية التي تربطها ببنك الجزائر، فإن الضغط سوف يتجه إلى شركات التأمين، التي من المنتظر أنها ستقدم حماية تأمينية قصوى على المخاطر المحيطة بنشاط شركة المشروع في نظام البوت.

2. البرنامج التأميني:

بعد تحديد المسؤوليات والالتزامات التي يجب على كل طرف تعاقد أن يحترمها في الهيكل التعاقدية التأميني لنظام البوت، ندخل الآن إلى مرحلة جديدة وهي إعداد البرنامج التأميني الذي تم التخطيط له في ذلك الهيكل، فهو يغطي خطرين؛ الأول يتعلق بتأمين الممتلكات والثاني يؤمن الأضرار غير المباشرة الناتجة عن توقف الإنتاج بسبب حادث مؤمن بموجب باب تأمين الممتلكات، لهذا الغرض سنقوم بتحليل عدة نماذج لوثائق تأمين هندسي التي ترتبط بمرحلة الإنشاءات موضوع البحث الذي نحن بصدد القيام به، وهذه الوثائق هي:

- نموذج وثيقة التأمين الهندسي للإنشاءات المعتمدة في شركة تأمين المحروقات؛
- نموذج وثيقة تأمين المسؤولية المدنية التابعة للتأمين الهندسي للإنشاءات المعتمدة في شركة تأمين المحروقات؛
- نموذج ملحق تعديلي لوثيقة التأمين الهندسي للإنشاءات المعتمدة في شركة تأمين المحروقات، والتي بموجبها يتم تعديل القسط الذي دفعته شركة المشروع لشركة تأمين المحروقات؛
- نموذج وثيقة التأمين الهندسي للتشغيل المعتمدة في شركة تأمين المحروقات.

من خلال عرضنا لمجموعة العقود التي توظف البعد العقدي لتأمين نظام البوت، نلاحظ مبدئياً مدى تداخلها وتشابكها واختلافها عن تلك المستعملة في التمويلات التقليدية، ويرجع السبب في هذا إلى أن البنك ينظر إلى شركة تأمين المحروقات على أنها الضامن الأساسي للمشروع في حالة تحقق الخطر، وبالتالي فكثر العقود المدرجة تهدف إلى التأطير الجيد للعلاقة التمويلية التأمينية بشكل يلغي أية ثغرة من شأنها التأثير السلبي على مبلغ التعويض الواجب الدفع في حالة تحقق الكارثة.

الفرع الثاني: البعد التأميني المالي

يمثل هذا البعد الخطوة التالية التي سوف نتطرق إليها في هذا الفصل، فهذا البعد غير موجود على أرض الواقع ولكننا سوف نقترحه بناء على تحليل ما جاء في البعد العقدي وهو بدوره ينقسم إلى قسمين:

1. تقييم البعد العقدي:

سيلقي هذا التقييم الضوء على الدور الحالي لشركة المشروع في التأمين الهندسي للإنشاءات وفق نظام البوت، بناء على ما جاء في عقود الهيكل التعاقدية والبرنامج التأميني، فعلى الرغم من أن الجانب النظري أكد على أن شركة المشروع هي المدير التنفيذي لمخاطر نظام البوت، إلا أن العلاقة التعاقدية التأمينية التي تربط شركة المشروع بأطراف نظام البوت تقترب إلى الكيفية أكثر منها إلى الكمية، واشرفها على تأمين شركة الإنشاء لمخاطرها لدى شركة تأمين المحروقات، ثم شركة التأمين لدى معيد التأمين، هو عبارة عن تحويل كلي للمخاطر يفتقر إلى اعداد هيكل لإدارة المخاطر، يجعل الأطراف السابقة الذكر تقوم بتحويل مجموعة المخاطر التي تكون تكلفتها تحويلها أكبر من تكلفة الاحتفاظ بها، لذلك فالبعد المالي في تسيير هذه العلاقات يعد مفقود.

2. بناء التصور العام للبعد المالي:

يعنى البعد المالي بمحاولة إعداد تصور لدورة إدارة المخاطر مبنية على أسس كمية، من شأنها تحقيق الأمثلية وحفظ الحقوق بين جميع أطراف التعاقد كل فيما يخص المسؤولية الملقاة على عاتقه، فهذه الدورة تنظر إلى شركة المشروع على أساس أنها لب العلاقة التعاقدية؛ بحيث أن دورها يجب أن يتعدى أدوار كل أطراف التعاقد في المشروع بما فيهم من بنوك وشركة تأمين المحروقات، فبدون وجود شركة المشروع لما تمكن البنك من تسويق قرضه، ولولا اكتتاب شركة المشروع لكل مخاطرها في إطار البعد العقدي لما حصلت شركة تأمين المحروقات على قسط التأمين ومعيد التأمين كذلك.

بالتالي فالمبحث الأول من هذا الفصل الذي يمثل الإطار الميداني للدراسة يحمل دورين، الأول كان بمثابة حلقة الربط بين نظام البوت في الجزائر والتعريف بشركة تأمين المحروقات التي تمثل المؤمن الحصري لمشروعات هذا النظام في الجزائر، والدور الثاني يتمثل في شرح المنهجية التي سوف نتبعها في اعداد المراحل القادمة من دراسة الحالة، من خلال دراسة وتقييم مكونات البعد العقدي لدور شركة المشروع في نظام البوت ثم بعد ذلك اقتراح بعد مالي شامل يؤسس لدور جديد لشركة المشروع في التأمين الهندسي للإنشاءات وفق نظام البوت.

المبحث الثاني: مكانة شركة المشروع في هيكل البوت التعاقدى التأميني

يحتوي الهيكل التعاقدى التأميني في مشروعات البوت على مجموعة من العقود التي يتم إمضاؤها بين مختلف أطراف التعاقد في المشروع؛ كالبنك وشركة المشروع وشركة تأمين المحروقات ومعيد التأمين، وعلى الرغم من اختلاف تسمية أو مضمون كل عقد إلا أن الهدف منها واحد، وهو تأطير العلاقة التأمينية بين الأطراف مع الحفاظ على مصالح البنك الممول بدون ضمانات عقارية، فهذا الأخير يسعى إلى الحفاظ على حقوقه في تعويضات إعادة التأمين كذلك يركز على القيام بتأمين المشروع خلال المرحلة الانشائية، عن طريق القيام بدور مزدوج الأول يتمثل في البحث عن مكان له بين أطراف التعاقد ثم الضغط عليهم، والثاني هو الدخول مع شركة تأمين المحروقات ثم معيد التأمين في العملية التأمينية والوثائق الواجب اكتتابها مع التركيز على أدق تفاصيلها، نستعرض في هذا المبحث العقود المترتبة بهذا الدور مع تبيان مكانة شركة المشروع فيها.

المطلب الأول: اتفاقية القرض

تعتبر اتفاقية القرض العمود الفقري للهيكل التعاقدى لمشروع البوت من وجهة النظر التأمينية، فكل العقود الأخرى تدور في فلكها أو تكملها، ومن خلال تحليل نموذج اتفاقية القرض التي تم إمضاؤها بين شركة تأمين المحروقات وشركة المشروع في إطار نظام البوت توصلنا إلى ما يلي¹:

الفرع الأول: المحاور الكبرى لاتفاقية القرض

تدرس اتفاقية القرض الإطار العام للاقتراض، الذي يشرح مجمل النقاط التي تدور في هذا الحيز، كما يلي:

- استعمال القرض والعمولات كإلغاء والالتزام؛
 - معدل الفائدة المطبق على القرض وطرق تسديده؛
 - الضرائب والوضعيات المالية لشركة المشروع والتكلفة المالية للمشروع؛
 - حالات النزاع؛
 - الجانب البيئي لمشروع البوت؛
 - الوضعية القانونية للأرض التي سوف يبنى عليها المشروع والوثائق القانونية للمشروع.
- من خلال قراءة هذه النقاط الواردة في اتفاقية القرض في إطار مشروع البوت، نستشف مدى الدقة الكبيرة التي تتمتع بها هذه الوثيقة، ففي حالة المشروعات التقليدية، فإن البنك عادة ما يكفي بإدراج مجموعة من النقاط المرتبطة بحالات تسديد القرض ومواطن النزاع التي يمكن أن تنشأ بين العميل والبنك، دونما التطرق إلى الأبعاد الأخرى التي ترتبط بعمق المشروع، إلا أن الطبيعة الخاصة لمشروعات البوت هي التي فرضت هذه الدقة، فتداخل العلاقات بين أطراف التعاقد وتعقيد التركيب التمويلي للمشروع هي التي غدت هذا الطرح.

¹ نموذج لاتفاقية القرض التي تمضى بين شركة المشروع والبنك في حالة مشروعات البوت (وثيقة داخلية في شركة المشروع-النص الأصلي للوثيقة: اللغة الفرنسية).

الفرع الثاني: مقدمة اتفاقية القرض

على عكس اتفاقيات القرض التقليدية، تستعرض هذه الوثيقة في ظل مشروعات البوت مقدمة عامة عادة ما لا نتصادف معها في التركيبات التمويلية الأخرى، فهي تشرح مجموعة من المصطلحات الشائعة في الأدبيات البنكية التي من الممكن أن تكون غير معروفة لدى شركة المشروع؛ كجانب الضمانات والمصطلحات المحاسبية مثل التدفقات النقدية والأصول والخصوم إضافة إلى رهن الحسابات، فهي ليست بنودا تعاقدية وإنما تتعلق بالدرجة الأولى برفع أي غموض من شأنه أن يشوب بنود اتفاقية القرض بصفة عامة.

من زاوية أخرى، نجد أن الدستور الجزائري يقر بمبدأ عدم جواز الاعتذار بجهل القانون في المادة 60 منه، لذلك كان من الممكن عدم التطرق لهذه المقدمة والاكتفاء بذكر البنود فقط لا غير، وعند نشوب أي نوع من النزاعات بين شركة المشروع والبنك، فإنه يتم تحكيم القانون بالاعتماد على اتفاقية القرض، ولكن في مشروع مثل حالة البوت فإن البنك يفضل عدم الخوض في هذا المسار اعتمادا على مبدأ حسن النية، فهو يقوم بشرح المصطلحات كخطوة من طرفه لإرساء هذا المبدأ خاصة وأن هذا النوع من المشروعات يرتبط بعلاقات بين دول وليس أشخاص عاديين، فهذا الثقل هو السبب الرئيسي الذي يفسر إعداد مقدمة.

الفرع الثالث: بنود اتفاقية القرض

بعد التطرق إلى أهم محاور اتفاقية القرض ثم المقدمة المرتبطة بها، نقوم فيما يلي بالتعرف على البنود التي تتكون منها هذه الاتفاقية.

1. عمولة الالتزام:

تدفع شركة المشروع للبنك عمولة التزام تقدر بـ 0.5% من المبلغ المتبقي من القرض غير المستعمل ابتداء من أول استعمال للقرض، وتحسب على أساس عدد الأيام التي مضت من السنة التي تقدر بـ 360 يوم.

2. عمولة التسيير:

تدفع شركة المشروع للبنك عمولة تسيير للقرض تقدر بـ 0.5% من المبلغ الكلي للقرض عند أول استعمال له.

3. عمولة الغاء الالتزام:

تدفع شركة المشروع للبنك هذه العمولة والمتمثلة في 2% من المبلغ الملغى ولكن على شركة المشروع أن تثبت أن المبلغ المتبقي من القرض بعد الالغاء يعد كافيا لإنشاء واستغلال المشروع، وتصدر الإشارة أيضا إلى أن أي مبلغ لم يتم استعماله في نهاية مدة الالتزام يعتبر ملغى تلقائيا، إلا أن هذا الإلغاء لا يلزم شركة المشروع في أي حال من الأحوال بدفع هذه العمولة.

4. الفوائد:

تدفع شركة المشروع نسبة فائدة تقدر بـ 3.75% خارج الرسوم على كل مدة القرض.

5. التسديد المسبق للقرض:

يمكن لشركة المشروع عند نهاية فترة الالتزام أن تقوم بالتسديد المسبق لكل القرض أو لجزء منه، على ألا يقل مبلغ التسديد المسبق الجزئي عن 100000000 دج.

6. احترام القوانين:

يجب على شركة المشروع في إطار ادارتها لمشروع البوت احترام كل القواعد التنظيمية المتعلقة بالتراخيص والوثائق الاجتماعية، والقوانين ضد تبييض الأموال ومراقبة الصرف المعمول بها في الجزائر.

7. البيئة والنظافة والأمن:

يجب أن تكون أصول شركة المشروع مطابقة لكل المعايير المعمول بها في الجزائر فيما يخص البيئة والنظافة والأمن، كذلك يجب على شركة المشروع الاحتفاظ بكافة التراخيص المتعلقة بالمشروع والتي تنص على أنه لا توجد أي هيئة حكومية أو غير حكومية قد قدمت شكوى بخصوص الجانب البيئي للمشروع، خاصة الجوانب المتعلقة بالنفائات السامة سواء أكانت صلبة أو سائلة.

8. دقة المعلومات:

يجب على شركة المشروع أن تتعهد بأن كل المعلومات المكتوبة المتعلقة بها أو بالمشروع في حد ذاته، بما فيها اتفاقية القرض وكل الوثائق القانونية الأخرى المقدمة إلى البنك هي دقيقة، ولا تحتوي على أي تصريح كاذب.

9. المحاسب المستقل:

يجب على شركة المشروع أن تسمح لمحافظ الحسابات أو أي محاسب معتمد من طرف البنك أن يتعامل مع البنك مباشرة بخصوص حسابات شركة المشروع، كما يجب على هذا المحاسب أن يزود البنك بأية وثيقة يصدرها في إطار مراقبته لنشاط شركة المشروع.

10. القوائم المالية:

هي شهادة يصدرها المدقق المالي تحتوي على النموذج المالي للمشروع والتي تصادق على الدقة الرياضية للحسابات، المخطط المالي والجدول الزمني لاستعمال القرض والميزانية السنوية.

11. المحاسبة والتسيير المالي:

على شركة المشروع التحكم في المعلومات المتعلقة بالتسيير وامتلاك نظام مراقبة للتكاليف ونظام محاسبي يتم وفقا له اعداد القوائم المالية طبقا للنظام المحاسبي المعمول به في الجزائر؛ كما يجب على شركة المشروع أن تقدم للبنك تقرير فصلي عن القوائم المالية للمشروع، مع اعداد مقارنة بين ما تم تحقيقه وما تم توقعه خلال نفس الفترة، على مستوى النسب المالية ونسبة تغطية الدين ومعدلات أداء المشروع ورقم الأعمال المحقق والتدفقات النقدية.

12. التفتيش والوصول إلى المعلومة والاجتماعات:

يجب على شركة المشروع أن تمكن موظفي البنك أو ممثليه من الوصول إلى أماكن العمل في المشروع للقيام بزيارات ميدانية والحصول على الوثائق الخاصة بالمشروع، والتحدث إلى الموظفين الذين يعملون لصالح شركة المشروع

والذين يمتلكون المعلومة المطلوبة من طرف البنك، مع ضمان تسهيل عمليات التفتيش المنظمة على مستوى أصول المشروع، وكذا يحق للبنك حضور الاجتماعات الخاصة بالجمعية العامة للمساهمين في شركة المشروع.

13. متابعة الانشاء من طرف المهندس المستقل:

يجب أن تكون قيمة الانشاءات الحقيقية والتي تم توقعها متطابقة أو على الأقل متقاربة، وفي الحالة العكسية يجب على شركة المشروع أن تتقدم للبنك بالإجراءات التي اتخذتها في هذا الإطار لاسترجاع التوازن في الميزانية، ولكن إذا لم يتم هذا فعلى شركة المشروع أن تقدم للبنك الميزانية الجديدة المعدلة وفقا للزيادة الجديدة؛ ففي حالة عدم موافقة البنك على هذه التعديلات فإنه يطلع شركة المشروع على أسباب عدم الموافقة مع سريان مفعول الميزانية القديمة إلى أن يتم رفع التحفظات التي لم يتم الاتفاق عليها.

14. حقوق العمال:

يجب على شركة المشروع احترام حقوق العمال فيما يخص السن الأدنى للعمل وظروف العمل والأجر القاعدي وساعات العمل والنظافة والأمن في أماكن العمل، مع الاحترام الكلي لكافة مواد قانون العمل الأخرى المعمول بها في الجزائر.

15. حالات النزاع:

في حالة الحرب أو الثورة أو الحرب الأهلية أو نزاع أقل أهمية كالإرهاب وأعمال العنف، المؤدي إلى حادث يتلف كلياً أو جزئياً ممتلكات شركة المشروع ويمنعها من مواصلة نشاطاتها، وفي حال ما أبدت شركة المشروع أنها قادرة على التصدي لهذه المشكلة بمفردها بالاعتماد على تعويضات شركة التأمين أو أموالها الخاصة، فإن البنك سيكون مرتاحاً من جراء التصدي لهذا المشكل، ولكن في الحالة العكسية سيكون موقف البنك غير إيجابي كفسخ العقد أو المطالبة بالتسديد المسبق للقرض مع المطالبة بتحقيق الضمانات الموجودة بحوزته.

الفرع الرابع: الشروط الواجب توفرها لاستعمال القرض

من الممكن تقسيم هذه الشروط إلى تلك التي تسبق الاستعمال الأول للقرض والأخرى المرتبطة بالمراحل التالية لذلك.

1. الاستعمال الأول للقرض:

تكتسي هذه المرحلة نوعاً من الحساسية نظراً لأنها مرحلة تحصيل الضمانات من طرف شركة المشروع لصالح البنك، فهي تعتمد على مجموعة كبيرة من الوثائق القانونية التي تهدف بالدرجة الأولى إلى حماية مصالح البنك في حالة فشل شركة المشروع في سداد الديون المترتبة على عاتقها، بمناسبة انشاء مشروع البوت، وهذه الوثائق هي:

- ترخيص شركة المشروع*؛

* هو طلب يمضي من طرف الأشخاص المخولين بالإمضاء على أساس مساهمتهم في شركة المشروع، بشرط أن يكون مرفوق بمحضر لمجلس إدارة شركة المشروع الذي يسمح فيه للأشخاص السابقين الذكر بالإمضاء في هذا الترخيص، بالإضافة إلى الزامية حصول البنك على الامضاء النموذجي والوظيفة المشغولة لكل شخص ورد اسمه في محضر مجلس الإدارة لشركة المشروع.

- الاتفاق المباشر لنظام البوت؛
- الاتفاق المتعلق بالحسابات؛
- الوثائق المتعلقة بالضمانات التي طلبها البنك لقاء التمويل المقدم لشركة المشروع؛
- الوعد بالرهن العقاري على المشروع بعد الانتهاء من مرحلة الانشاء؛
- شهادة المطابقة؛
- رهن القاعدة التجارية؛
- الرهن الحيازي لمعدات المشروع؛
- رهن أسهم شركة المشروع؛
- عقد توريد وبيع المواد والائابة على الدين فيما يخص هذا العقد؛
- كفالة حسن التنفيذ لعقد توريد وبيع المواد؛
- اتفاق الشراكة الذي يجمع المساهمين في شركة المشروع؛
- كفالة حسن التنفيذ واسترجاع التسبيق لعقد الانشاء؛
- عقد الاستغلال والصيانة؛
- عقد كراء الأرضية التي سوف يقام عليها المشروع والائابة على الدين فيما يخص هذا العقد؛
- عقد الامتياز المتعلق باستثمار البوت؛
- عقد التزويد بالطاقة الكهربائية؛
- عقد الربط بالطاقة الكهربائية؛
- وثائق التأمين المرتبطة بفترة الانشاء؛
- وثائق إعادة التأمين والتنازل على حقوق التأمين وإعادة التأمين المرتبطة بمرحلة الانشاء؛
- رهن الحساب البنكي للمؤمن المفتوح في دفاتر البنك.

تشكل هذه الوثائق ضمانا للبنك في مقابل القرض الذي منحه لشركة المشروع، فمن الواضح أن الهيكل التعاقدى لهذا التركيب التمويلي معقد جدا لحد طلب كل هذه الوثائق قبل الاستعمال الأول للقرض، ففي حالة القروض التقليدية يكتفي البنك بطلب رهن عقاري على المنشأة التي سوق يمولها ورهنا حيازيا وتأمينا على معدات المشروع وكفالة شخصية إذا ما تعلق الأمر بشخص معنوي، ومنه فطبيعة الضمانات المطلوبة في كل تمويل هي التي تعكس مدى تعقيد النظام وضخامة المبالغ المرصودة لتمويله.

2. استعمال القرض في المراحل التالية:

- يجب أن توفر شركة المشروع للبنك في المراحل التالية لاستعمال القرض، زيادة عن المعلومات التي تحصلت عليها في الاستعمال الأول له، المعلومات التالية:
- نسبة التقدم في الإنجاز بناء على المبالغ التي تم استعمالها من اجمالي القرض؛

- الشهادة التي يصدرها المهندس المستقل عن شركة المشروع والتي يشرح فيها نسبة التقدم في الإنجاز ومدى تطابق المبالغ المستعملة مع ما تم إنجازه على أرض الواقع، إضافة إلى أن الإنجازات تتم وفقاً لما تم التخطيط له في الجدول الزمني لعملية الانشاء والميزانية السنوية التي رصدت لذلك.

الفرع الخامس: الجانب التأميني في اتفاقية القرض

يأخذ التأمين حيزاً كبيراً من الاهتمام في اتفاقية القرض، ففي حالة حدوث ضرر فجائي لم يتم الترتيب له من طرف شركة المشروع أو البنك، وبعد عدم جدوى الضمانات العينية المحصلة من طرف البنك، يأتي دور شركة تأمين المحرقات في نظام البوت، لهذا نتناول فيما يلي حقوق البنك بموجب التأمين ثم الواجبات المترتبة على عاتق شركة تأمين المحرقات وصولاً إلى الوثائق التأمينية الواجب ارتباطها بنظام تمويلي معقد جداً كالـبوت.

1. حقوق البنك في تأمين البوت:

- يجب على البنك الحصول من طرف المستشار التأميني على تقرير التأمين الذي يرفق معه نسخة من وثائق التأمين وإعادة التأمين التي تؤكد بأن البنك هو المؤمن له إضافي ومستفيد من التعويضات في حالة تحقق الكارثة، بالإضافة إلى شهادة تثبت أن وثائق التأمين تعد سارية المفعول، أكثر من هذا فإن كل وثيقة تأمين يجب أن تنص على أن أي إجراء والتزام بدفع القسط من طرف شركة المشروع المسؤولة عن جميع أطراف التعاقد، وكأنها قد أصدرت لكل طرف منفصلاً مغطية بذلك كل مؤمن له على حده؛

- يجب أن تحول تعويضات التأمين إلى البنك على أنه المستفيد الوحيد منها في التسديد المسبق للقرض، كما يمكن أن تنص الوثائق على أنه في حالة حدوث أضرار جزئية فإن التعويض يحول مباشرة إلى شركة المشروع في حالة اصلاحها للأضرار الناتجة عن الكارثة؛

- يجب أن يحمي التأمين مصالح البنك بغض النظر عن أية مخالفة ترتكبها شركة المشروع من خلال التصاريح التي أدلت بها إلى شركة التأمين أو المضمون الذي تحتوي عليه هذه الاتفاقيات، أو حتى في حالة استغلال المشروع لغايات غير تلك التي تم التطرق إليها بموجب هذه الاتفاقية، فهذا الإجراء هو بمثابة الحماية القصوى لمصالح البنك ولكنه في نفس الوقت يشكل تهديداً كبيراً لشركة المشروع، فعلى هذه الأخيرة توخي الحيلة في أية معلومة قد تدلي بها إلى شركة تأمين المحرقات، فمبدأ حسن النية صالح عند الاكتتاب فقط لأنه في حالة تحقق الكارثة فإن كل طرف سوف يسعى إلى إخلاء مسؤوليته من التعويض، وقد تصبح شركة المشروع الحلقة الأضعف بين أطراف التعاقد، مما قد يعرضها إلى المتابعات القضائية بعد تعويض البنك عن الأضرار التي لحقت بمشروع البوت، والذي لم يكن لينشأ لولا تمويله له.

2. واجبات شركة المشروع في تأمين البوت:

- يجب على شركة المشروع أن تقدم للبنك قبل 10 أيام على الأقل من تجديد التأمين وإعادة التأمين نسخة من الضمانات التي ستكتبها مع شركة تأمين المحرقات، مبينة بذلك نوع التأمين المراد اكتتابه ومبالغ الاقتطاعات وحدود

الضمان ومدة وثيقة التأمين، بالإضافة إلى شهادة مضمية من طرف شركة التأمين وشركة المشروع تثبت بأن التأمين المعتمد من شركة المشروع يتوافق مع ما طلبه البنك من تغطية؛

- يجب أن تبلغ شركة المشروع البنك بعدم دفع أقساط التأمين أو أي إهمال صدر من طرفها من شأنه جعل التأمين قابلاً للإلغاء بصفة جزئية أو كلية، أما في حالة الغاء وثيقة التأمين أو تعديلها أو فسخها لأي سبب من الأسباب، غير عدم دفع القسط، فإنه يجب على شركة التأمين إبلاغ البنك بذلك، وأن هذا التغيير لا يشمل البنك خلال مدة 60 يوماً بعد ذلك، كما يجب على شركة تأمين المحروقات أن تصدر وثيقة في هذا الإطار لصالح البنك.

3. التأمينات الواجب اكتتابها بموجب اتفاقية القرض:

يتم في إطار الضرر المادي اكتتاب تأمين من نوع كافة المخاطر على الممتلكات ويجب أن يكون ساري المفعول طوال مدة القرض، لتغطية مخاطر الحريق والبرق والانحيار والرياح والانفجار والحروب الأهلية وتعطل الآلات والفيضانات والزلازل، ويجب أن يوافق البنك على المؤمن الذي تختاره شركة المشروع، ويجب كذلك أن يغطي التأمين نسبة 100% من قيمة الممتلكات التي يجب أن تستبدل في حالة تحقق الضرر، أما فيما يخص الضرر المالي فيجب على شركة المشروع أن تكتتب تأمين التوفيق على النشاط الذي يغطي خسائر الاستغلال بعد تحقق الضرر المادي المؤمن منه خلال مدة 12 شهراً. فبالإضافة إلى النوعين سابقين الذكر، على شركة المشروع كذلك أن تكتتب في مشروعات البوت تأمين المسؤولية المدنية؛ الذي يغطي الفقد أو أضرار الأشخاص أو ممتلكات الغير، بشرط أن تتم موافقة البنك عليه خاصة في جانب المسؤولية عن التلوث الفجائي والنتائج عن حادث.

في حال ما إذا لم تقم شركة المشروع باكتتاب التأمينات المنصوص عليها في اتفاقية القرض، أو عدم قيامها بإبقاء أصول المشروع على حالتها المثلى بدرجات السلامة المعقولة والمتعارف عليها في مجال الانشاءات الكبرى، فإن البنك يبلغ شركة المشروع بالنقائص التي قامت بها بدون أن يجبرها على اكتتاب التأمينات التي يشترطها أو يطلب منها دفع أقساط إضافية، وبالتالي فالبنك هو الذي سوف يقوم بالتأمين الذي هو أصلاً من ضمن مهام شركة المشروع، ولكن في المقابل فإن المبالغ التي دفعها البنك تصبح التزام إضافي على عاتق شركة المشروع اتجاه البنك، في شكل قرض بمعدل فائدة يحسب على أساس التأخر وليس على أساس معدل فائدة القرض العادي.

المطلب الثاني: انابة الدين بخصوص التأمين

هي عقد يبرم بين شركة المشروع والبنك فتصبح شركة المشروع الطرف المنيب وشركة تأمين المحروقات الطرف المناب لديه والبنك الطرف المستفيد، أما الأساس القانوني الذي يبنى عليه هذا العقد هو اتفاق توريد وشراء المواد الناتجة عن مشروع البوت واتفاقية القرض التي تربط بين البنك وشركة المشروع، وكذا عقود التأمين المكتتبه لدى شركة تأمين المحروقات، والتي تحمي شركة المشروع من المخاطر المتعلقة بمرحلة الانشاءات، فعند تحليلنا لنموذج هذه الوثيقة المعتمدة في الهيكل التعاقدية التأميني لنظام البوت، نجد أنها تخضع لمجموعة من الضوابط من الممكن استعراضها كما يلي¹:

¹ عقد انابة الدين بخصوص التأمين (وثيقة داخلية في شركة تأمين المحروقات-النص الأصلي للوثيقة: اللغة الإنجليزية).

الفرع الأول: شروط عقد الانابة

بمقتضى المادة 294 من القانون المدني الجزائري، فإن الانابة تتم إذا حصل المدين على رضا الدائن بشخص أجنبي يلتزم بوفاء الدين مكان المدين، ولا تقتضي الانابة أن تكون هناك حتما مديونية سابقة بين المدين والغير، لهذا يكون الطرف المناب لديه أي شركة تأمين المحروقات مسؤولاً أمام الطرف المستفيد أي البنك بدفع الدين، كذلك لا يمكن لشركة تأمين المحروقات أن تحتج بأي وسيلة لتحصيل الدين قد تكون متوفرة لدى شركة المشروع بموجب هذا العقد.

الفرع الثاني: التعويض في عقد الانابة

يحول تعويض شركة تأمين المحروقات إلى البنك في عقد الانابة بناء على مجموعة من المبادئ التي تهدف إلى حماية مصالح البنك، نظير التمويل الذي منحه إلى شركة المشروع فهي تمثل ضماناً شاملاً شأن أي تعهد يشترطه الطرف الممول لقاء تحمله لخطر المشاركة في مشروع البوت جنباً إلى جنب مع شركة المشروع في ظل نظام البوت، ومن الإجراءات المتبعة في هذا السياق ما يلي:

- تدفع شركة تأمين المحروقات قيمة التعويض عن الضرر الناجم عن تحقق كارثة مؤمن ضدها إلى البنك في حساب التعويض الخاص بشركة المشروع والمفتوح في دفاتر المستفيد من الانابة وهو البنك؛
- لا يملك أي طرف الحق في الحصول على تعويض التأمين المدفوع من طرف شركة تأمين المحروقات غير البنك، إلا في حالة وجود أمر صريح في هذا الشأن تم امضاؤه من طرف هذا الأخير؛
- يجب أن تحول كل مبالغ التعويضات إلى البنك من دون اجراء أية اقتطاعات فهي تخضع للمسؤولية الكاملة لشركة تأمين المحروقات تجاه شركة المشروع ثم البنك بموجب عقود التأمين التي تم امضاؤها في هذا الإطار؛
- لا يمكن بأي حال من الأحوال أن تتعدى مسؤولية شركة تأمين المحروقات بموجب اتفاقيات التأمين التي تم امضاؤها حدود الضمان للقيم المؤمنة؛
- لا يمكن لشركة تأمين المحروقات أن تلغي عقود التأمين بحجة عدم اعلامها بالوضعية الحقيقية للخطر المؤمن ضده، أو عدم توخي الدقة في تقييم الخطر، إلا في حالة التصريح الكاذب العمدي.

من خلال قراءة هذه المبادئ يتضح لنا مدى حرص البنك على استلام مبالغ التعويض عن الضرر الذي لحق بمشروع البوت في حسابه، فلو لم يتخذ البنك هذا الاجراء لتصرفت شركة المشروع في مبالغ التعويضات بمفردها مما قد يخل بالتوازن المالي للعقد، خاصة أن الطرف الممول هو الذي يجب أن يتصرف في هذه المبالغ وبالتحديد في حالة تحقق الكارثة الكلية للمشروع، والتي تستدعي تلقائياً التسديد المسبق والاجباري للقرض البنكي الممنوح لشركة المشروع.

الفرع الثالث: التزامات شركة تأمين المحروقات تجاه البنك في عقد الانابة

يجب على شركة تأمين المحروقات بموجب عقد الانابة أن تلتزم اتجاه البنك بما يلي:

- منح البنك فترة إخطار تقدر بـ 30 يوما في حالة رغبة شركة تأمين المحروقات في إلغاء أو تعليق عقود التأمين، لأي سبب من الأسباب؛
- منح البنك فترة إخطار تقدر بـ 30 يوما قبل إلغاء عقد التأمين بسبب عدم دفع القسط لكي يتمكن البنك من إيجاد وسيلة لدفع القسط في هذه المهلة؛
- منح البنك فترة إخطار تقدر بـ 30 يوما قبل أي تخفيض في حدود الضمان؛
- منح البنك فترة إخطار تقدر بـ 30 يوما لكل إهمال قامت به شركة المشروع؛ يعد عاملا ملغيا لعقد التأمين بالنسبة لكل أطراف التعاقد في نظام البوت من منظور شركة تأمين المحروقات؛
- إعلام البنك بكل بلاغ أو وثيقة تصدر ضمن وثائق تأمين المشروع لأطراف التعاقد في هذه الاتفاقية؛
- تتعهد شركة تأمين المحروقات أنها لم تمنح أي امتياز لأي طرف آخر باستثناء البنك في إطار هذه الاتفاقية، وأنها تتمتع بالأهلية الكاملة لإتمام وتنفيذ التزاماتها بموجب هذه الاتفاقية، كما أنها قد تحصلت على جميع التراخيص التي تمكنها من تنفيذ التزاماتها المنصوص عليها في هذه الوثيقة؛
- الامتثال لجميع اللوائح القانونية والتنظيمية التي تقضي باحترام شركة تأمين المحروقات لالتزاماتها المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، وكذا الحصول والإبقاء وتجديد التراخيص الضرورية لتنفيذ التزاماتها؛
- في حالة عدم وفاء شركة تأمين المحروقات بالتزاماتها المالية في الآجال المحددة فإنها سوف تخضع لفوائد تأخير تدفع في حساب شركة المشروع المفتوح في دفاتر البنك.

على عكس ما هو معروف في المشروعات التقليدية، فإن علاقة البنك بشركة التأمين تكاد تكون منعدمة، فالعميل يقوم باكتتاب الوثيقة لدى شركة التأمين ثم يقوم بعد ذلك بإدراج البنك فيها عن طريق ملحق الحلول avenant de subrogation ، الذي يعطي الحق للبنك في التعويض عند تحقق الخطر المؤمن ضده، ولكل الأمر يختلف تماما في نظام البوت، فالبنك يتدخل حتى في خصوصيات العلاقة بين شركة المشروع وشركة تأمين المحروقات من خلال التعرف على وضعية دفع القسط وتخفيض الضمانات والإلغاء المحتمل للوثيقة التأمينية، والسبب في هذا بسيط جدا؛ لأن البنك في المشروع التقليدي قد حصل ضمانات صلبة في محفظته وأهمها الرهن العقاري الذي يعتبر ملكية خالصة للعميل، أما في مشروع البوت فإنه لا وجود لهذا الضمان فالأرض التي أنشأ عليها المشروع هي امتياز تم منحه من طرف حكومة الدولة المضيفة، وبالتالي فهشاشة الضمانات العينية المرتبطة بتمويل البوت هي السبب وراء تدخل البنك في كل صغيرة وكبيرة ترتبط بعقد التأمين الذي تم اكتتابه لدى شركة تأمين المحروقات.

الفرع الرابع: الالتزامات المشتركة بين شركة المشروع وشركة تأمين المحروقات

- يجب على كل من شركة المشروع وشركة تأمين المحروقات، بموجب عقد الانابة أن تلتزم اتجاه البنك بما يلي:
- اعلام شركة المشروع البنك بكل امتناع عن أداء واجبات شركة تأمين المحروقات بموجب هذه الاتفاقية؛
- على شركة المشروع أن تتخذ جميع الإجراءات واستكمالها والقيام بكل ما هو ضروري لتمكين شركة تأمين المحروقات من القيام بدورها المنصوص عليه في هذه الاتفاقية؛

- يلتزم الطرفان بعدم استعمال ما جاء في وثائق التأمين بطريقة تعارض مع شروط هذه الاتفاقية، وكذلك عدم استعمال الحقوق الواردة في وثائق التأمين بطريقة تؤثر سلبا على اتفاقية الانابة عدا تلك المعترف بها في النظام العام، مع عدم منح أي امتياز أو تنازل عن الدين موضوع الإنابة؛
- لا يمكن لكل من شركة المشروع أو شركة تأمين المحروقات التنازل عن أي حق وارد في هذه الاتفاقية لأي طرف آخر بدون الموافقة المسبقة للبنك المستفيد؛
- يقبل الطرفان أنه في حالة تنازل البنك المستفيد عن حقوقه الواردة في هذه الاتفاقية، فإن جميع الحقوق تبقى محفوظة بناء على المواد 243 و 291 و 292 من القانون المدني الجزائري، وبالتالي فإن الاستفادة من الانابة تنتقل إلى الخلفاء أو الأطراف الذي لهم حق قانوني في البنك المستفيد.
- من خلال ما سبق تتضح لنا مرة أخرى مدى أهمية عقد الانابة في الهيكل التعاقد لنظام البوت من منظور حماية مصالح البنك وضمانه لاستلام تعويض شركة تأمين المحروقات في حالة تحقق الكارثة، فهو التزام بمحمد لصالح البنك لا يمكن لأية جهة مهما كان موقعها الحصول عليه إلا بعد الموافقة الكتابية للبنك.

المطلب الثالث: التنازل عن بعض حقوق إعادة التأمين

- يرم هذا العقد بين شركة تأمين المحروقات كطرف متنازل والبنك كطرف متنازل له، ويسمى بالتنازل عن بعض حقوق إعادة التأمين، فموجبه تقوم شركة المشروع بصفتها طرفا مقترضا باكتتاب وثائق التأمين التي تم اشتراطها في اتفاقية القرض التي تم امضاءها مع البنك، بعد ذلك تقوم شركة تأمين المحروقات بإعادة التأمين ثم التنازل للبنك عن الحقوق المترتبة عن هذه العملية، فتحمل هذا الالتزام نابع من متابعة البنك لشركة المشروع في ادارتها للعملية التأمينية، فمن خلال تحليلنا لما جاء به نموذج وثيقة التنازل عن بعض حقوق إعادة التأمين توصلنا إلى ما يلي¹:

الفرع الأول: ضوابط التنازل عن بعض حقوق إعادة التأمين

- يحتوي هذا العقد على مجموعة من الضوابط والإجراءات الواجب اتباعها، لعل أهمها ما يلي:
- رهن شركة المشروع الحساب البنكي للمؤمن الذي يمثل الحساب البنكي المفتوح لدى دفاتر البنك، بهدف استقبال تعويضات إعادة التأمين بعد تحقق الكارثة؛
 - تتحمل شركة تأمين المحروقات التزام التنازل عن بعض حقوق إعادة التأمين نظرا لمصادقتها على اتفاقية القرض المضمية بين البنك وشركة المشروع والتي تقضي باكتتاب كل أنواع وثائق التأمين اللازمة لتغطية مخاطر المرحلة الانشائية؛
 - مع الأخذ بعين الاعتبار موافقة البنك بمتابعة شركة المشروع في اكتتاب التأمينات مع شركة تأمين المحروقات، فإن شركة تأمين المحروقات تتنازل للبنك عن المبالغ المتحصل عليها في إطار عملية إعادة التأمين على شكل تعويضات،

¹ عقد التنازل عن بعض حقوق إعادة التأمين (وثيقة داخلية في شركة تأمين المحروقات-النص الأصلي للوثيقة: اللغة الفرنسية).

بما في ذلك التصريح بأية كارثة والقيام بالإجراءات اللازمة وتطبيق جميع الحقوق المتعلقة بذلك طبقا لما يتم التعامل به في مجال إعادة التأمين؛

- للبنك الحق في حقوق إعادة التأمين بما في ذلك تعويض قسط التأمين في حالة الغاء أحد ضمانات إعادة التأمين؛

- يجب على البنك اتخاذ أي إجراء يراه مناسباً ليضمن أن أقساط التأمين قد دفعت لشركة تأمين المحروقات وهذا بهدف التحقق من أن إعادة التأمين تبقى سارية المفعول وصالحة طيلة فترة سداد القرض؛

- يجب على شركة تأمين المحروقات بناء على طلب البنك أي الطرف المتنازل له، القيام بأي إجراء أو توقيع وثيقة أخرى لصالح البنك وفي حدود حقوقه؛

- يجب على شركة التأمين القيام بكل الإجراءات اللازمة للحفاظ على الضمانات المتنازل عنها في إطار إعادة التأمين لصالح البنك؛

- يجب على شركة التأمين القيام بجميع الإجراءات الإدارية التي من شأنها الحفاظ على الضمانات المتنازل عنها بما في ذلك رهن الحساب البنكي للمؤمن، لهذا يجب أن تكون عقود إعادة التأمين مبنية على أساس إجبارية تحويل جميع مبالغ التعويض إلى الحساب المرهون لصالح البنك.

الفرع الثاني: الاعلام بالتنازل عن بعض حقوق إعادة التأمين

بعد التطرق إلى الضوابط التي تؤطر العلاقة التعاقدية بين البنك وشركة تأمين المحروقات في إطار عقد التنازل عن بعض حقوق إعادة التأمين، نستعرض فيما يلي الاعلام بالتنازل الذي يتم وفق الخطوات التالية:

- يجب على شركة تأمين المحروقات أن تعلم وسطاء إعادة التأمين أو معيدي التأمين بخصوص التنازل عن حقوق إعادة التأمين، والذي تم بينها وبين البنك وشركة المشروع؛

- يجب على شركة تأمين المحروقات أن تسعى لضمان أن كل معيدي التأمين قد استلموا الاعلام بالتنازل عن حقوق إعادة التأمين، وأن الوثائق التي تحمل التوقيع بالاستلام قد تم فعلا إطلاع البنك عليها؛

- في حالة تنازل شركة تأمين المحروقات عن بعض نشاطاتها إلى هيئة قانونية أخرى، فإنه يجب على شركة تأمين المحروقات أن تتعهد بأن هذه الهيئة سوف تحترم الشروط المنصوص عليها في اتفاق التنازل عن بعض حقوق إعادة التأمين للبنك، مع ضرورة الالتزام بإعادة تأمين مخاطر البوت لدى معيد تأمين من الدرجة الدولية بنسبة 88% من المخاطر المؤمنة.

الفرع الثالث: ضمانات شركة تأمين المحروقات

تضمن شركة تأمين المحروقات بموجب هذه الاتفاقية ما يلي:

- أنها محولة قانونا بالقيام بنشاط التأمين طبقا للقوانين والمراسيم المعمول بها في الجزائر؛

- أن وثائق التأمين وإعادة التأمين سارية المفعول وأنها غير قابلة للفسخ أو الإلغاء؛

- أن عملية التنازل لا تتعارض مع القانون الأساسي لشركة تأمين المحروقات ولا مع قانونها الداخلي؛

- أن إعادة التأمين فعلية ومصادق عليها؛
- رفض أي اجراء من شأنه التأثير بصفة سلبية على حقوق البنك في الحقوق المتنازل عنها أو من شأنها تخفيض قيمة الحقوق المتنازل عنها؛
- ألا تقوم شركة تأمين المحروقات بتعديل أو انهاء أو الغاء بنود التأمين أو إعادة التأمين إلا بالموافقة المسبقة للبنك؛
- أن تلتزم شركة تأمين المحروقات برهن الحساب البنكي للمؤمن بالتزامن مع امضاء اتفاق التنازل عن حقوق إعادة التأمين.

الفرع الرابع: التزامات شركة تأمين المحروقات ومعيد التأمين

يلتزم كلا الطرفين من شركة تأمين المحروقات ومعيد التأمين بموجب هذا العقد بما يلي:

- يجب على شركة تأمين المحروقات تقديم كافة المعلومات المتعلقة بالتأمين وإعادة التأمين إلى البنك بناء على طلبه؛
- يجب على معيد التأمين إعلام البنك بأي تعديل في الضمانات سواء فيما يخص الاقتطاعات أو زيادة قسط التأمين نتيجة ارتفاع درجة المخاطرة؛
- يجب على معيد التأمين إعلام البنك بأي تغيير يطرأ على التأمين بما في ذلك عدم دفع شركة المشروع لقسط التأمين أو فسخ عقد التأمين؛
- يجب على معيد التأمين بعد تلقيه اتفاق التنازل عن حقوق إعادة التأمين أن يؤكد للبنك بأن التأمينات سارية المفعول.

أما النهاية القانونية لهذا العقد فتكون إما عند حلول آجال استحقاق التأمين أو عند حصول على البنك على كافة مستحقاته بموجب هذا العقد، ومن خلال دراسة هذا العقد تبين لنا مدى تشابه مع عقد الانابة الذي تطرقنا إليه سابقا، إلا أن الفرق الجوهرى بينهما يمكن في أن الانابة هي اتفاق بين البنك وشركة المشروع وشركة تأمين المحروقات أما عقد التنازل عن بعض حقوق إعادة التأمين فهو يضيف طرفا آخر في التعاقد وهو معيد التأمين والذي كان غائبا في التعاقد الأول، وهذا دليل على أن البنك لم يكتفي بالاطلاع على شروط التأمين فحسب، بل تدخل حتى في عملية تقنية معقدة جدا كإعادة التأمين، وبعد أن كان التعامل مع هذا الطرف حكرا على شركة تأمين المحروقات فقط، أصبح للبنك يدا عليا في التفاوض على شروط إعادة التأمين، وهذا أمر منطقي من منظور أن مشروعات البوت تنتمي إلى خانة المشروعات الكبرى التي يتم إعادة تأمين مخاطرها في الجزائر بنسب عادة ما تفوق 80% من القيمة المؤمنة، فبدلا من التعامل مع الوسيط التأميني المتمثل في شركة تأمين المحروقات، فضل البنك التفاوض المباشر مع معيد التأمين الذي يمثل الخلفية التي بنيت عليها كل العملية التأمينية.

المطلب الرابع: اتفاق رهن حساب شركة تأمين المحروقات

هو اتفاق يبرم بين البنك بمثابته صاحب الحساب والمستفيد في نفس الوقت وشركة المشروع بصفتها المقترض وشركة التأمين الطرف الراهن، ففي هذا العقد يتم التطرق إلى تفاصيل القرض الذي يربط بين شركة المشروع والبنك

بالإضافة إلى عقدي الانابة والتنازل عن بعض حقوق إعادة التأمين الذين تطرقنا إليهما فيما سبق، ومن خلال دراسة نموذج لهذه الوثيقة توصلنا إلى ما يلي¹:

الفرع الأول: سير الحساب المؤمن

ينقسم سير الحساب إلى قسمين الأول يكون قبل حدوث الضرر ويصطلح عليه بقبول التجميد والثاني بعد تحقق الضرر ويصطلح عليه ببعث التجميد، نظرا لأن تجميد الحساب يرتبط في المقام الأول بحدوث الضرر.

1. سير الحساب قبل التجميد:

في حالة عدم وجود أي إضرار بمصالح المشروع فإن حساب المؤمن المفتوح لدى البنك والمرهون لصالحه من طرف شركة المشروع، بعد موافقة وعلم شركة تأمين المحروقات غير مجمد ومن الممكن اجراء عمليات دائنة عليه في الاتجاه الموجب، ولكن من غير الممكن اجراء سحب منه إلا بعد الموافقة الكتابية للبنك على ذلك.

2. سير الحساب بعد التجميد:

في حالة وقوع حادث ألحق ضرر جسيم بالمشروع، فإن الحساب يجمد من طرف صاحبه بناء على أوامر البنك المستفيد، مع عدم وجود ضرورة لغلقة فكل سحب منه يصبح ممنوع، وبالتالي فإن حركة هذا الحساب تصبح دائنة فقط أي بالموجب، إلا في حالة الأمر الكتابي للبنك المستفيد الذي تم رهن الحساب لصالحه، وتخضع شروط الفعل الضار بالمشروع في هذا العقد إلى نفس تلك التي استعملت في اتفاقية القرض الخاصة بالمشروع، لهذا فتحديد الفعل الضار والجسيم يجب أن يكون من طرف البنك المستفيد.

الفرع الثاني: التزامات أطراف التعاقد بموجب رهن حساب المؤمن

تقع على عاتق أطراف التعاقد في هذه الاتفاقية جملة من الالتزامات، نذكر منها:

- يجب على صاحب الحساب الامتثال إلى جميع أوامر المستفيد من هذا العقد على الرغم من رفض أو طعن شركة المشروع في ذلك؛
- يجب أن تتعهد شركة المشروع أن هذا الحساب لم يتم رهنه أو إعطاء أي امتياز بخصوصه لأي شخص آخر؛
- يجب أن تتعهد كل من شركة المشروع وشركة تأمين المحروقات بكامل أهليتهما لاحترام ما جاء في هذا العقد وأنه لا يوجد أي ترخيص من الممكن طلبه من أية جهة يعد كشرط لتطبيق هذا العقد؛
- يجب أن تكون اتفاقيات إعادة التأمين مصادقا عليها وسارية المفعول؛
- يجب أن تتعهد شركة المشروع بعدم اجراء سحبوات من هذا الحساب إلا بعد الحصول على إذن من طرف البنك؛
- يجب أن يتعهد البنك الذي يمثل الطرف المفتوح لديه الحساب، أنه في حالة تجميد الحساب فإنه لا يجب التصرف في رصيده إلا بعد الحصول على إذن المستفيد وهو البنك المقرض، ومنه نستنتج بأن البنك يلعب دورين بموجب هذا

¹ اتفاق رهن حساب المؤمن (وثيقة داخلية في شركة تأمين المحروقات-النص الأصلي للوثيقة: اللغة الإنجليزية).

العقد؛ الأول هو صاحب الحساب لأنه يمثل الوكالة المفتوح لديها الحساب والثاني هو البنك بصفة كلية أي المؤسسة المالية التي قدمت القرض؛

- يجب أن يتعهد البنك على أنه في حالة زوال الضرر الجسيم الذي أدى إلى تجميد الحساب فإنه يفعل السير الروتيني للحساب كما كان عليه قبل التجميد؛

- يجب على البنك أن يتعهد بتخليه عن كافة الامتيازات الممنوحة له قانونا فيما يخص هذا الحساب باستثناء تلك التي منحت له بموجب هذا العقد، بما في ذلك إجراء المقاصة بين هذا الحساب وديون أخرى تربط البنك بشركة المشروع، فهذا الحساب موجه لغرض معين وهو تجديد المشروع في حالة تحقق الضرر بناء على تعويضات التأمين.

من خلال ما سبق يتجلى لنا مرة أخرى اهتمام البنك بالحصول على تعويضات إعادة التأمين والمحولة إلى هذا الحساب المرهون لصالحه، فلولا هذا الإجراء لكانت مصالح البنك مهددة بعدم الحصول على التعويض المتأني من تحقق الكارثة التي لحقت بمشروع البوت، فلما اهتمت العقود الأخرى بدور شركة المشروع وشركة التأمين والبنك المقرض في عملية التعويض، ذهب هذا العقد إلى التركيز على دور البنك صاحب الحساب أي الذي تم فتح الحساب في دفاتره في العملية التأمينية، ومن هنا نستنتج أن هناك ضغط من نوع خاص في نظام البوت، يختلف عن المشروعات التقليدية الأخرى يقع على عاتق كل من شركة المشروع وشركة تأمين المحروقات تمارسه البنوك ومؤسسات الإقراض، فهذه الأخيرة لم تترك طرفا قد تكون له يد في العملية التأمينية إلا وتعاقدت معه فيما يخصها، فمن معيد التأمين إلى شركة المشروع إلى شركة تأمين المحروقات إلى البنك الذي فتح حساب تعويضات إعادة التأمين في دفاتره، ولم يقتصر الضغط الذي تمارسه البنوك على هذا الحد فحسب بل وصل إلى التدخل في أدق تفاصيل وثائق التأمين من خلال التحقق من فعاليتها ونجاعتها، وكأن البنك يقول "ما الفائدة من احكام القبض على قنوات انتقال التعويض، والمنبع الذي يمثل تعويض إعادة التأمين به خلل الذي يتمثل في التقنية التأمينية في حد ذاتها".

الفرع الثالث: تحقيق العقد

يقصد بهذه العملية الاجراءات المتبعة من طرف البنك المستفيد من رصيد هذا الحساب عند تحقق الكارثة، والمتمثلة فيما يلي:

- في حالة تحقق الضرر الجسيم فإن البنك هو المستفيد الوحيد من هذا العقد نظرا لأنه مقرض لشركة المشروع؛
- من حق المستفيد من هذا الحساب أي البنك بعد 15 يوم من الاحتجاج لدى شركة المشروع، بناء على المادة 124 من الأمر رقم 11/03 الصادر بـ 26 أوت 2003 والخاص بالنقد والقرض، وكذا المادة 973 من القانون المدني الجزائري؛ للحصول على الرصيد الموجودة في الحساب؛

- في حالة التطبيق الجزئي للالتزام الوارد في هذا العقد فإن الأموال الموجبة المحولة إلى هذا الحساب تبقى من حق البنك إلى غاية التسديد الكلي لمستحقاته.

الفرع الرابع: سرعان العقد

يرتبط هذا العقد بآجال زمنية محددة من الممكن حصرها فيما يلي:

- يبقى الالتزام ساري المفعول في حالة عدم تحصيل الضمان بصفة كلية لفائدة البنك؛
- في حالة ما إذا تقدم البنك بتأكيد كتابي لأطراف التعاقد الأخرى بأنه حصل القيمة الكلية للالتزامات المترتبة على هذا العقد، فإنه يقوم ببناء على طلب من شركة تأمين المحروقات بإلغاء هذا العقد لأنه في نظر القانون منتهي الصلاحية؛
- لا يجب على شركة تأمين المحروقات المؤسسة لهذا الالتزام أن تتنازل عن الحق المخول للمستفيد وهو البنك إلا بعد الحصول على اذنه، ولكن بالمقابل يحصل خلفاء البنك المستفيد على هذا الحق لأنهم المخولون قانوناً بذلك؛
- كل المبالغ المستحقة على عاتق شركة المشروع لصالح البنك وغير المسددة تحسب على أساس فوائد التأخير ابتداء من تاريخ صرفها إلى غاية تاريخ التسديد الكلي لها؛
- لا يعد التأخر أو إهمال استعمال حقوق البنك المستفيد بأي حال من الأحوال إشارة على أنه تخلى عن حقوقه، كذلك فإن الاستعمال الجزئي لحق من حقوق المستفيد ليس من شأنه أن يمنعه من استعمال كافة حقوقه واللجوء إلى كل الطرق الممكنة لتحصيل مستحقاته من شركة المشروع.

المطلب الخامس: الاتفاق المباشر

هو عقد يبرم بين كل أطراف التعاقد في مشروع البوت خلال مرحلة الانشاء، لكن آثاره تمتد طوال مدة حياة العقد، فهو يؤثر اتفاقية القرض، ففي حالة الخلاف بشأن العلاقة التعاقدية التي تربط المساهمين في المشروع والبنك فإن كفة التطبيق ترجح لبنود هذا العقد، فبعد تحليل ما جاء في نموذج وثيقة الاتفاق المباشر توصلنا إلى ما يلي¹:

الفرع الأول: الضمانات الممنوحة بموجب الاتفاق المباشر

يمنح أطراف التعاقد في نظام البوت على غرار العقود التي تطرقنا إليها سابقاً، إلى البنك مجموعة من الضمانات نذكر منها:

- كل المساهمين في شركة المشروع يقبلون إعطاء ضمانات إلى البنك كما هو موضح في اتفاقية القرض الخاصة بمشروع البوت، بما في ذلك التأمينات والتنازل عن حقوق شركة المشروع في إطار التأمين؛
- لا شيء يمنع البنك بموجب الاتفاق المباشر من تحصيل حقوقه المنصوص عليها في اتفاقية القرض في أي وقت يراه مناسباً لذلك؛
- يقر المساهمون في شركة المشروع أن الضمانات المقدمة في شكل إنابة أو رهن حيازي والمتعلقة بالقرض الذي ستحصل عليه شركة المشروع، بناء على عقد بيع المنتجات التي سوف ينتجها المشروع، غير محجوز عليها من طرف أي جهة غير البنك الذي قدم القرض؛
- يتم الاتفاق على أنه في حالة عدم تسديد القرض أو التسديد الجزئي له فإن للبنك الحق في التصرف بممتلكات شركة المشروع لتحصيل الكلي للقروض التي منحت لها؛

¹ الاتفاق المباشر بين شركة المشروع وأطراف التعاقد في نظام البوت (وثيقة داخلية في شركة تأمين المحروقات-النص الأصلي للوثيقة: اللغة الفرنسية).

- تعترف شركة المشروع كذلك بموجب هذا الاتفاق بحق البنك في تحصيل تعويضات شركة التأمين ومعيد التأمين، لاستعمالها في التحصيل الكلي للقرض الممنوح لشركة المشروع طبقا لما جاء في بنود اتفاقية القرض؛
- إن تسوية ضمانات شركة المشروع لصالح البنك ليس لها أي أثر لتجعل البنك مسؤولا أمام المتعاقدين مع شركة المشروع لتسوية التزاماتها تجاههم؛
- على كل المتعاقدين في المشروع دفع رقم أعمال مشروع البوت إلى شركة المشروع، أما في حالة إخلال هذه الأخيرة بأحد التزاماتها اتجاه البنك، فإنه على المتعاقدين في المشروع تغيير وجهة رقم أعمالها وتوجيهها للبنك.

الفرع الثاني: سرية المعلومات

- لكل من البنك وشركة المشروع الحرية الكاملة في إعطاء معلومات عن مشروع البوت والتي تحصلوا عليها بصفتهم متعاقدون فيه، إلا إلى المؤسسات المالية أو مستشاريها، أو إلى الملاك الجدد لمشروع البوت في حالة تسوية الضمانات، أو إلى كل الأطراف المخول لها قانونا الاطلاع على معلومات المشروع حسب القانون الجزائري.

الفرع الثالث: الالتزامات المتعلقة بوثائق المشروع

- كما ذكرنا سابقا، فإن الميزة الأساسية لنظام البوت هي التعقيد والكثرة التوثيقية، لهذا يحمل الاتفاق المباشر في طبيعته مجموعة من الالتزامات الخاصة بوثائق المشروع، وهي كالآتي:
- يلتزم المتعاقدون في المشروع بما فيهم شركة المشروع والمساهمين فيها بعدم المساس بأي بند من بنود اتفاقية القرض بدون الحصول على الموافقة المسبقة للبنك؛
 - يلتزم المتعاقدون في المشروع بعدم القيام بأي إجراء من شأنه فسخ أو الغاء أو توقيف أي قسم من أقسام عقود المشروع خاصة تلك المتعلقة بتسويق منتجات المشروع إلا في حالات القوة القاهرة المتعارف عليها قانونا؛
 - في حالة حدوث حالة من حالات التنازل عن المشروع، فإن للبنك الحق وليس الالتزام باشتراط تحويل وثائق المشروع لصالح الجهة المتنازل لها بعد تسوية الضمانات، وفي هذه الحالة يحق للبنك طلب قائمة بالالتزامات المتبقية على عاتق شركة المشروع؛
 - على شركة المشروع الاعتراف بحق البنك في حضور الاجتماعات التي يعقدها أطراف التعاقد في المشروع، لهذا يجب اعلامه بالتواريخ المحددة لانعقاد هذه الاجتماعات مع أدراج جداول الأعمال المتعلقة بها؛
 - في حالة تناقض هذا العقد مع أحد عقود مشروع البوت الأخرى، فإن الكفة ترجح لصالح هذا العقد.

الفرع الرابع: تسديد القرض

- في مقابل القرض الممنوح من طرف البنك لشركة المشروع بموجب اتفاقية القرض، فإن كل متعاقد في المشروع يلتزم بتعويض القرض في حالة وقوع حادث يستلزم التسديد المسبق للقرض؛ الذي يحسب بجمع مبلغ القرض الأصلي والفوائد وفوائد التأخير والفوائد المركبة الواجبة الدفع وغير المدفوعة والعمولات المستحقة. كما يحق للبنك بدون الرجوع لأطراف التعاقد في مشروع البوت مع عدم المساس بمصالحهم المنصوص عليها في هذا العقد، اتخاذ أي إجراء يراه متناسبا مع ظروف القرض والضمانات، خاصة تعديل طريقة ومكان وشروط التسديد وتأجيل فترة تسديد

القرض وتعديل وتكملة عقود المشروع، ولكن بشرط الموافقة الكتابية لشركة المشروع فيما يخص هذه النقطة الأخيرة، كذلك تلتزم كل من شركة المشروع والمتعاقدون معها برهن أسهم المشروع لصالح البنك كضمان للقرض الممنوح لهم من طرف هذا الأخير، أما عند التسديد الكلي للقرض لصالح البنك من طرف شركة المشروع، فإن إصدار شهادة رفع اليد على الضمانات يكون بصفة تلقائية.

الفرع الخامس: الفرق بين اتفاقية القرض والاتفاق المباشر

من خلال ما سبق يتبين لنا التشابه الكبير الموجود بين الاتفاق المباشر واتفاقية القرض، فالفرق الجوهرى الموجود بينهما هو أن اتفاقية القرض يتم امضاؤها بين شركة المشروع والبنك، بينما الاتفاق المباشر بين كل أطراف التعاقد، وكأنها اعتراف صريح منهم بعلمهم بما جاء في العقود التي درسناها في هذا المبحث، والدليل على هذا هو أن هذا العقد يحتوي على بند صريح مفاده أنه " في حالة تناقض هذا العقد مع أحد عقود مشروع البوت الأخرى، فإن الكفة ترجح لصالح هذا العقد"؛ بمعنى أن هذا العقد يستمد قوته من امضاء جميع أطراف التعاقد عليه، فعلى الرغم من صغر حجمه إلا أنه يمثل الأساس القانوني الذي تركز عليه جميع العقود الأخرى من ناحية الالتزامات، فهناك عقد أمضى بين شركة المشروع والبنك، وبالتالي من الممكن أن تحاول شركة المشروع التخلي عن مجموعة من التزاماتها بحجة عدم العلم بما جاء في هذا العقد، وهناك عقد آخر أمضى بين شركة تأمين المحروقات وشركة المشروع، وقد يكون موقف البنك نفسه موقف شركة المشروع في التخلي عن أحد التزاماته، أما إذا أمضى كل أطراف التعاقد عقداً يحتوي على خلاصة تلك العقود التي أمضيت بصفة منفصلة بينهم، ففي هذه الحالة لا حجة لأي طرف في التخلي عن التزاماته التعاقدية، وبما أن الدراسة التي نحن بصدد القيام بها تركز على دور شركة المشروع في تأمين نظام البوت، فإنه يترتب على شركة المشروع التحليل الدقيق لبند الاتفاق المباشر قبل الامضاء فلعل في طياته بنوداً تلزمها تجاه المؤمن أو البنك، وفي النهاية من الممكن القول أن الهيكل التعاقدى التأميني لنظام البوت، يبدأ من اتفاقية القرض التي تمثل عموده الفقري ويخلص إلى الاتفاق المباشر فهو الأساس القانوني الذي تبنى عليه كل عقود هذا الهيكل فيما يخص العملية التأمينية.

المبحث الثالث: مكانة شركة المشروع في تصميم برنامج البوت التأميني

في أي مجال من المجالات المالية نجد شقين، الأول قانوني والثاني تقني، فبعدما تطرقنا في المبحث الثاني إلى الشق القانوني لتأمين البوت والعقود المرتبطة به مركزين على مكانة شركة المشروع فيها، نتطرق في هذا المبحث إلى الشق التقني الذي يمثل البرنامج التأميني الذي تكلمنا عنه في اتفاقية القرض، فهما وجهان لعملة واحدة لكن أدوار أطراف التعاقد فيهما تختلف، ففي المبحث السابق كانت البنود والمواد القانونية التي تربط شركة المشروع مع أطراف التعاقد الأخرى هي لب الدراسة والتحليل، أما في هذا المبحث سيكون للجانب الكمي الحيز الأكبر من الاهتمام لأن الأمر يتعلق بدراسة منتجات تأمينية، هذا من ناحية. ومن ناحية أخرى فإن الاتفاقية المعتمدة من طرف هذه الشركة في التأمين الهندسي للإنشاءات قد احتوت على منتجات مرحلة الاستغلال بسبب إمكانية التسليم الجزئي لمشروعات البوت قبل التسليم النهائي لها، لهذا ارتأينا في طيات هذا المبحث دراسة وثيقة التأمين الهندسي التي تكتب في مرحلة الاستغلال كذلك في شركة تأمين المحروقات وفق نظام البوت خاصة فيما يخص التسعير، لإعطاء نوع من الشمولية لهذه الدراسة خاصة وأنها تتكلم عن تجربة شركة بأكملها لا عن حالة مستقلة بذاتها.

المطلب الأول: بنود التأمين الهندسي في شركة تأمين المحروقات

تم صياغة عقود التأمين في المشروعات التقليدية في شركات التأمين التي تكتب في شبائيكها الوثائق التأمينية، غير أن خصوصية التأمين الهندسي لإنشاءات البوت في شركة تأمين المحروقات، أن عقودها تصاغ خارج الشركة؛ لهذا سنتناول بالتحليل هذه الجزئية مبرزين دور معيد التأمين في تصميم اتفاقيات التأمين من هذا المنظور.

الفرع الأول: الأساس التشريعي للتأمين الهندسي للإنشاءات

كما ذكرنا في القسم النظري من الرسالة فإن عقود التأمين الهندسي هي اتفاقية تقوم شركات التأمين في جميع أنحاء العالم بتجميعها على مقياس المشروع الذي يقترحه المؤمن له، بناء على بنود موجودة مسبقا وتم الاجماع على التعامل بها في سوق التأمين الدولي، وهذه المواد متاحة بشكل واسع في الموقع الذي صممه الجمعية الدولية لشركات التأمين الهندسي IMIA بالاعتماد على خبرة عشرات المؤمنين الهندسيين من جميع أنحاء العالم، والذين يعملون على تبادل الخبرة والمعرفة من أجل دراسة وتحليل القضايا المستجدة في هذا الفرع. ففي هذا الإطار تقوم شركة تأمين المحروقات بإعداد اتفاقيات التأمين وفق نظام البوت بناء على هذه البنود، وبالأخص تلك المتعلقة بشركتي ميونيخ وسويسرا لإعادة التأمين، وحتى العقود التي تمضي في الدولة الجزائرية نجدها محررة باللغة الإنجليزية أي اللغة الأصلية لهذه البنود على عكس عقود التأمين الأخرى الخاصة بالمشروعات التقليدية الأخرى التي تحرر في مجملها باللغة الفرنسية، ويرجع السبب في هذا إلى تجنب الترجمة للحفاظ على المفهوم الأصلي الذي تمت صياغته من جهة، ومن جهة أخرى فإن الأطراف المتدخلة في مشروعات البوت عادة ما تكون أجنبية وبالتالي فهي تفضل التعامل باللغة الإنجليزية على الفرنسية من جهة أخرى (مناقشة الفرضية الثانوية الثالثة).

الفرع الثاني: الشروط العامة للوثيقة

تنقسم وثيقة التأمين الهندسي للإنشاءات المعتمدة في شركة تأمين المحروقات إلى قسمين منفصلين، هما التأمين الهندسي للضررين المادي والمالي، ووثيقة المسؤولية المدنية، نتطرق فيما يلي إلى الشروط العامة المرتبطة بكلتا الوثيقتين:

1. الشروط العامة لوثيقة التأمين الهندسي للإنشاءات وفق نظام البوت:

شأنها شأن أية وثيقة تأمين أخرى تتأسس وثنائق التأمين الهندسي للإنشاءات على شروط عامة تكاد تكون موحدة وإن اختلفت فهي تصب في اناء حفظ حقوق شركة تأمين المحروقات ومنها¹:

- اتخاذ الاجراءات الوقائية الضرورية لمنع حدوث الأضرار والالتزام بشروط عقد التأمين؛

- احترام القوانين والتشريعات المعمول بها؛

- السماح لشركة تأمين المحروقات أو الأشخاص المخولين من قبلها بالدخول إلى موقع المشروع للقيام بزيارات ميدانية؛

- يجب ابلاغ شركة تأمين المحروقات كتابيا مع ذكر التفاصيل بكل حادث ألحق الضرر بالمشروع؛

- لا يجوز تغيير أي بند من الاتفاقية دون الحصول على الموافقة الكتابية من طرف شركة تأمين المحروقات كما يحق لها المطالبة بتعويض الأضرار ضد طرف ثالث، كما يحق لها التعاون مع المؤمن له في إدارة مفاوضات التسوية؛

- يدفع قسط التأمين بشكل مؤقت على أساس القيمة المتوقعة للمشروع، فعند انتهاء مدة التأمين، يقوم المؤمن له بتقييم القيمة الحقيقية للمشروع ليتم بعد ذلك تعديل القسط؛

- تحول الخلافات الناشئة عن الاتفاقية إلى محكم يتم اختياره من قبل طرفي العقد، أو إلى محكمين يتم اختيارهم من قبل كل طرف، وفي حالة عدم الاتفاق يعين محكم ثالث من طرفهما ليترأس اجتماعات التفاوض؛

- في حالة حدوث نزاع بسبب التصريح الكاذب والادلاء بمعلومات خاطئة من طرف المؤمن له، فبعد ثلاثة أشهر من اثبات الادعاء وثلاثة أخرى من اقراره من طرف محكم ثالث، تصبح كل التعويضات المدفوعة من طرف الشركة واجبة الاسترجاع؛

- يجب على المؤمن له ابلاغ شركة التأمين كتابيا في حالة تفاقم الخطر المؤمن ضد، لتقوم هذه الأخيرة بتعديل بنود الاتفاقية بما يتناسب وحجمه؛

- تلتزم شركة تأمين المحروقات بتحويل مبالغ التعويضات إلى الحساب المخصص لهذا الغرض والذي يكون مرهون لصالح شركة المشروع.

في هذا السياق تجدر الإشارة إلى إمكانية وجود شروط أخرى من الممكن لشركة تأمين المحروقات إدراجها في اتفاقية التأمين، إلا أن جوهر العقد يبقى واحدا فهو في النهاية مستمد من مصدر واحد وهو الاتفاقيات المعمول بها في كبريات شركات التأمين العالمية وأبرزها شركتي سويسرا وميونخ لإعادة التأمين.

¹وثيقة التأمين الهندسي للإنشاءات المعتمدة في شركة تأمين المحروقات (وثيقة داخلية في شركة تأمين المحروقات-النص الأصلي للوثيقة: اللغة الانجليزية).

2. الشروط العامة لوثيقة تأمين المسؤولية المدنية:

على الرغم من التشابه الكبير الذي يجمع نموذج وثيقة التأمين الهندسي للإنشاءات المعتمدة في شركة ميونيخ لإعادة التأمين ومثيلتها في شركة التأمين المحروقات، إلا أن الشركة الأولى جمعت بين تأمين الضرر المادي والمالي وتأمين المسؤولية المدنية في وثيقة واحدة، غير أن شركة تأمين المحروقات قد فصلت وثيقة تأمين المسؤولية والتأمين الهندسي للإنشاءات، فيما يلي نستعرض أهم الشروط التي جاءت بها هذه الوثيقة¹:

- المسؤولية المدنية المتقابلة، فهذه الاتفاقية تطبق بطريقة منفصلة لكل مؤمن له وكأنها قد اكتتبت لصالح لكل مؤمن له على حده؛

- يجب على المؤمن له أخذ الاحتياطات المعقولة واللازمة لتخفيض الخطر أو الحد منه؛

- احترام القوانين والالتزامات والمقتضيات القانونية؛

- السماح لشركة تأمين المحروقات أو للأشخاص المأذون لهم من طرفها بالدخول إلى موقع المشروع، للقيام بالزيارات الميدانية المتعلقة بموضوع عقد التأمين، غير أن المصاريف المتعلقة بهذه العملية لا تدخل في إطار التعويض؛

- الإبلاغ عن الحوادث فور حدوثها مع إعطاء التفاصيل الخاصة بها.

فمن خلال عرض الشروط العامة المتعلقة بالوثيقتين سابقتي الذكر يتضح لنا مدى التشابه بينهما، الأمر الذي يعكس انتماء كلتا الوثيقتين إلى نفس الفرع وهو التأمين الهندسي، ناهيك عن ارتباطهما بنفس المرحلة التي يمر بها مشروع البوت وهي مرحلة الإنشاءات.

الفرع الثالث: الاستثناءات العامة

مثلما تحتوي وثائق التأمين بصفة عامة على شروط تآطر العلاقة التعاقدية بين شركة المشروع وشركة تأمين المحروقات، فهي تحتوي أيضا على استثناءات تلغي بعض الالتزامات بين الطرفين، فكل ما هو غير مستثنى بموجب هذه البنود يعد قابلا للتغطية التأمينية.

1. الاستثناءات العامة لوثيقة التأمين الهندسي للإنشاءات وفق نظام البوت:

تحتوي وثائق التأمين الهندسي إضافة إلى الشروط العامة على استثناءات من الممكن ذكرها فيما يلي²:

- التلوث الإشعاعي بحيث تسقط مسؤولية شركة تأمين المحروقات عن تعويض الأضرار اللاحقة بالتملكات والخسائر غير المباشرة المرتبطة بها في حالة التلوث الإشعاعي الناجم عن النفايات النووية أو الوقود النووي والانفجارات النووية؛
- الارهاب والخسائر والنفقات أيا كان نوعها المرتبطة بالأضرار والخسائر غير المباشرة التابعة لها في حالة الحرب والعدوان الخارجي والحرب الأهلية والتمرد والثورات الشعبية والعصيان والاضطرابات المدنية؛ إضافة إلى الأعمال

¹ وثيقة تأمين المسؤولية المدنية التابعة للتأمين الهندسي للإنشاءات المعتمدة في شركة تأمين المحروقات (وثيقة داخلية في شركة تأمين المحروقات- النص الأصلي للوثيقة: اللغة الانجليزية).

² وثيقة التأمين الهندسي لإنشاءات المعتمدة في شركة تأمين المحروقات (وثيقة داخلية في شركة تأمين المحروقات-النص الأصلي للوثيقة: اللغة الانجليزية).

الارهابية الأخرى المرتبطة بالجوانب السياسية والدينية والعقائدية؛ وكذا النفقات المترتبة عن قمع الحرب أو الأعمال الإرهابية؛

- البيانات الالكترونية؛ فهذا النوع من الاتفاقيات لا يضمن تعويض الأضرار الناجمة عن ضياع البيانات والمعطيات الالكترونية باستثناء الحريق والانفجار، غير أنه يمكن استبدال أجهزة الاعلام الآلي التالفة بأخرى جديدة بشرط ألا تتجاوز قيمتها نسبة معينة من قيمة الممتلكات المؤمن منها إلا أنها عادة ما لا تتجاوز نسبة 0.1% من قيمة الكلية للممتلكات، وسوف نتطرق إلى هذه النقطة بالتفصيل في الجانب التسعيري لعقد التأمين؛

- الخطر السياسي والحسائر والأضرار والتكاليف مهما كانت طبيعتها مباشرة أو غير مباشرة الناتجة عن المصادرة ونزع الملكية والتأميم أو الحاق الأضرار بالممتلكات بأمر من الدولة؛

- التعفن والحسائر والأضرار والتكاليف مهما كانت طبيعتها مباشرة أو غير مباشرة المرتبطة بالإصابات الجسدية والمسؤولية الطبية للمواد المستهلكة المترتبة عن التعفن والفطريات والجراثيم؛

- الأضرار الجسمانية الناجمة عن ألياف الأسقف الصناعية ASBESTOS، الحسائر والأضرار والتكاليف مهما كانت طبيعتها مباشرة أو غير مباشرة الناتجة عن استعمال مواد البناء المكونة من مادة ASBESTOS؛

- التعمد؛ الحسائر والأضرار والتكاليف مهما كانت طبيعتها مباشرة أو غير مباشرة الناتجة عن إهمال متعمد من طرف الادارة العامة لشركة المشروع؛

- عيوب التصميم؛ فشركة تأمين المحروقات غير مسؤولة عن الأضرار المترتبة عن العيوب التصنيعية والقطع غير المطابقة للمواصفات؛ كذلك نوعية الوقود والأضرار المترتبة عن رداءة الوقود أو الاستعمال الخاطئ له؛

- الحسائر غير المباشرة المرتبطة بعدم احترام ضمانات الأداء والكفاءة؛

- الأضرار الناجمة عن أمواج البحر والمصرح بها من طرف هيئات الرصد الجوي؛

- الحسائر الناجمة عن استخراج الماء غير المصحوبة بضرر في الممتلكات المؤمنة.

بناء على ما سبق وما هو معمول به في شركات التأمين العالمية على غرار شركة تأمين المحروقات من خلال دراسة وثيقة التأمين التي نحن بصدد تحليلها، نجد أنه لا يوجد اختلاف في التعامل مع وثائق التأمين الهندسي للمشروعات التقليدية وتلك المتعلقة بمشروعات البوت، وهذا يعد نقطة سلبية؛ فصحيح أن الفرق بين المشروعات التقليدية ومشروعات البوت يكمن في المبالغ الضخمة الممولة للمشروعات، إلا أن هذا لا يعد نقطة الاختلاف الوحيدة؛ لهذا فمن الاجدر ادراج بنود خاصة بمشروعات البوت خاصة وأن الاطار التعاقدى لمشروعات البوت هو نقطة اختلاف جوهرية تستدعي ادراج بنود تتوافق معها، فلو القينا نظرة على الشروط المدرجة في موقع الجمعية الدولية لشركات التأمين الهندسي IMIA لما وجدنا محورا تم اعداه خصيصا لهذه المشروعات، وبما أن شركة المشروع هي المسؤول الأول على تصميم البرنامج التأميني فعليها الحذر من هذه الجزئية واتخاذ الإجراءات اللازمة لمعالجتها.

2. الاستثناءات العامة في وثيقة تأمين المسؤولية المدنية:

لا تغطي وثيقة تأمين المسؤولية المدنية الجوانب التالية¹:

- الاقتطاعات؛
 - المسؤولية الناتجة عن الضرر الشخصي لأحد العاملين في المشروع؛
 - كل المطالبات بالتعويض المبينة على مسؤولية المؤمن له والتي لم تقدم شركة تأمين المحروقات إذن بخصوصها؛
 - المسؤولية الناتجة عن كل الأخطاء أو نقص المعلومات المقدمة إلى شركة تأمين المحروقات والتي كان من الممكن تقديم المشورة بشأنها؛
 - كل الغرامات والعقوبات المتعلقة بعدم احترام براءات الاختراع؛
 - الإشعاع والتلوث، فكل مسؤولية مترتبة على الإصابة أو الأضرار الجسمانية أو خسارة الانتفاع بالملكات والتي تأثرت بصفة مباشرة أو غير مباشرة بالتلوث، غير أن هذا الشرط لا ينطبق على الأضرار أو الإصابات الجسمانية أو الأضرار المادية في حالة حدوث تلوث أو إشعاع ناتج عن حادث فجائي غير متوقع خلال مدة التأمين، كذلك تتحمل شركة التأمين تكاليف إزالة الانقراض الخاصة بالأضرار التلوثية الناتجة عن حادث عرضي غير متوقع خلال مدة التأمين؛
 - المسؤولية عن نقص الأداء تجاه تقديم الخدمة للزبائن ونوعيتها؛
 - الخطر السياسي والاضرابات والاضطرابات الشعبية والإرهاب؛
 - الفعل العمدي؛ أي كل مسؤولية نتج عنها إصابات جسمانية أو أضرار مادية ناتجة عن فعل عمدي أو إهمال المؤمن له والتي كان بالإمكان توقعها وتجنبها؛
 - الأمواج الصوتية للطائرات؛ أي كل مسؤولية عن أضرار جسمانية أو أضرار الممتلكات نتجت عن أمواج ضغط تسببت به الطائرات التي تفوق أو تساوي سرعتها سرعة الصوت.
- من الواضح التشابه الكبير لشروط وثيقتي التأمين الهندسي للإنشاءات ووثيقة تأمين المسؤولية المدنية، وهذا يفسر بانتماء المسؤولية المدنية إلى المبدأ التعويضي الذي يجمع مختلف فروع تأمينات الأضرار، على عكس تأمين الضرر المالي الذي يخضع لمبدأ خاص جدا فهو متعلق بتحقيق الضرر المادي كشرط للحصول على التعويض، لكنه لا يخضع للمبدأ التعويضي بصفة مباشرة، فالتوقف على الانتاج له أثر مالي من حيث الخسارة التي لا يمكن إيقافها إلا بعد اصلاح الأضرار التي تسبب فيها الخطر المادي.

¹ وثيقة تأمين المسؤولية المدنية التابعة للتأمين الهندسي للإنشاءات المعتمدة في شركة تأمين المحروقات (وثيقة داخلية في شركة تأمين المحروقات- النص الأصلي للوثيقة: اللغة الانجليزية).

الفرع الرابع: إعادة التأمين كخلفية تقنية للتأمين الهندسي

من الناحية النظرية تأتي إعادة التأمين في آخر مرحلة من مراحل تصميم البرنامج التأميني، لكن السبب الذي جعلنا ندرجها في المطلب الأول من مبحث تصميم البرنامج التأميني هو أن معيد التأمين هو الذي يقف وراء صياغة عقد التأمين والمحدد الأول لشروطه.

1. دور معيد التأمين في صياغة بنود التأمين الهندسي:

من الناحية التقنية، تقوم شركة تأمين المحروقات قبل الموافقة على طلب التأمين المقدم من طرف شركة المشروع، بالتوجه نحو عدد كبير من معيدي التأمين لطلب اقتراحات تغطية تسمى بـ "slip of reinsurance"، وعندما بحثنا عن ترجمة هذه الكلمة إلى اللغة العربية لم نجد تعريفا دقيقا لها، ولكن حسب الشروحات التي قدمت لنا من طرف المتخصصين الميدانيين في إعادة التأمين فإن هذه العبارة تعني¹؛ الاقتراحات التي يقدمها معيدو التأمين إلى شركات التأمين المختلفة فيما يخص التسعير وحتى الشروط الخاصة، لأنه بما أن تحويل الخطر يكون بسبب معتبرة إلى معيد التأمين فإن لهذا الأخير الحق في صياغة العبارات التي يجدها ملائمة لحفظ حقوقه في التأمين، زيادة عن دوره التسعيري، وتجدد الإشارة كذلك إلى أن التسعير لا يشمل فقط معامل القسط، بل يمتد إلى تحديد الاقتطاعات وحدود الضمان، فبعد حصول شركة تأمين المحروقات على مجموعة من اقتراحات التأمين تقوم باختيار أفضلها، ثم تقترحها بدورها على شركة المشروع للتوقيع عليها على أساس أنها اتفاقية التأمين المختارة.

2. إعادة التأمين الهندسي في شركة تأمين المحروقات:

يتم اسناد ملفات البوت إلى معيد التأمين في إطار إعادة التأمين الاختياري النسبي، وتجدد الإشارة إلى أن المشرع الجزائري حاليا يجبر شركات التأمين على التنازل عن 50% من الخطر المؤمن ضده إلى معيد التأمين الوطني "الشركة المركزية لإعادة التأمين"، أما في سنة 2004 فلقد كانت هذه النسبة تمثل 10% فقط، يأتي هذا الاجراء بهدف الحفاظ على العملة الصعبة والتقليل من تسريها خارج الوطن². من ناحية أخرى يمكننا القول بأن إعادة التأمين تعد المرحلة الأخيرة في تصميم البرنامج التأميني بحكم التسلسل الزمني لنقل الخطر بين أطراف التأمين، فشركة المشروع قامت بالتوجه إلى شركة تأمين المحروقات بسبب عدم تمكنها من تحمل الخطر بمفردها، كذلك قامت شركة تأمين المحروقات بالتوجه إلى مجموعة من معيدي التأمين لتتنقل الخطر لهم كذلك، لسببين الأول هو عدم التحكم في مثل هذه المخاطر الحديثة نظرا لعدم توفرها على قاعدة بيانات واسعة من شأنها إعطاء نظرة موسعة على طبيعة مخاطر البوت، والثاني هو الملاءة المالية فيما يخص ميزانية شركة تأمين المحروقات، فحتى الشركة المركزية لإعادة التأمين لم تقبل بمخاطر البوت الحولة لها لنفس الأسباب المذكورة سابقا³، وبالتالي أصبحت مخاطر نظام البوت في شركة تأمين المحروقات عملة صعبة تحول تلقائيا إلى معيدي التأمين العالميين؛ بنسب عادة ما تتجاوز 80% من قسط

¹ مقابلتين الأولى مع إطار في مديرية إعادة التأمين في شركة تأمين المحروقات والثانية مع إطار في الإدارة العامة للشركة المركزية لإعادة التأمين بالجزائر العاصمة.

² مقابلة مع إطار في الإدارة العامة للشركة المركزية لإعادة التأمين بالجزائر العاصمة.

³ مقابلتين الأولى مع إطار في مديرية إعادة التأمين في شركة تأمين المحروقات والثانية مع إطار في الإدارة العامة للشركة المركزية لإعادة التأمين بالجزائر العاصمة.

التأمين الذي دفعته شركة المشروع إلى شركة التأمين، فمن وجهة نظر كلية ليست لها علاقة مباشرة بمصالح شركة المشروع، كان بالإمكان الحفاظ على العملة الصعبة داخل الوطن عن طريق التحكم أكثر في مخاطر نظام البوت، لأنه من المنطقي عدم توفر الجزائر على قاعدة بيانات واسعة خاصة بنظام تعاقدى حديث كالبوت بحكم محدودية المشروعات المطبقة في الوطن، لكن شركة المشروع تعرف جيدا المخاطر المحدقة بالمشروع وبالتالي من الممكن نقل الخبرة من المساهمين الأجانب في شركة المشروع إلى الطرف الوطني، خاصة وأنه من بين شروط تطبيق هذا النظام هو نقل التكنولوجيا والمعارف إلى الجزائر، لهذا يجب على المساهمين الجزائريين في شركة المشروع التفتن لهذه النقطة، لا لشيء إلا لمنع تسرب العملة الصعبة، فنظام البوت هو آلية لتخفيف العبء عن كاهل ميزانية الدولة، فلما لا يكون آلية لحفظ حقوق الدولة كذلك من هذا المنظور.

الفرع الخامس: اختيار شكل إعادة التأمين المناسب لنظام البوت

لا يجب تعميم إعادة التأمين الهندسي لمشروعات البوت على المشروعات التقليدية الأخرى، نظرا لأنها تتعلق بأحد أشكال إعادة التأمين وهي الاختيارية، فلو استعملنا إعادة التأمين الاجبارية لما كان من الضروري التوجه لمعيد التأمين لأنه أساسا مجبر على قبول المخاطر الموجهة إليه في اطار الاتفاقية، فلما كانت مشروعات البوت ضخمة من حيث المبالغ الممولة لها، فمن غير الممكن ادرجها تحت غطاء إعادة التأمين الاجبارية، فالطريقة الوحيدة الملائمة لإدارة مخاطرها هي إعادة التأمين الاختيارية نظرا لما توفره من مرونة وسهولة في الإجراءات، غير أنه من سلبياتها هو عامل الوقت ففي كل مرة نريد فيها إعادة تأمين مشروع بوت، علينا الاتصال بمجموعة من معيدي التأمين للحصول على عروضهم*، ففي إطار دور شركة المشروع في اعداد البرنامج التأميني وفق نظام البوت، كان من المستحسن دخولها في التفاوض المباشر مع معيد التأمين جنبا إلى جنب مع شركة تأمين المحروقات، خاصة أنه في هذه المرحلة قد تم التطرق إلى جانب التسعير، فمهما كانت شركة تأمين المحروقات على دراية بالنقاط الدقيقة للتأمين فإنها لن تكون أكثر علما بعملية إدارة المخاطر التي تسطرها شركة المشروع، فكلما كانت عملية إدارة الخطر تتم بطريقة دقيقة وفعالة انخفض قسط التأمين وقلت مبالغ الاقتطاعات وحدود الضمان المطبقة على عقد التأمين.

المطلب الثاني: أغطية التأمين الهندسي في شركة تأمين المحروقات

تعد أغطية التأمين الهندسي لإنشاءات البوت الركيزة الأساسية التي يبنى عليها تصميم البرنامج التأميني لمشروعات البوت، وهذا الدور هو الشغل الشاغل لشركة المشروع، مروراً بمجموعة من المراحل هي تحديد التغطية التأمينية الأساسية ثم اختيار مجموعة من امتدادات الضمان، إضافة إلى معرفة قائمة المؤمن لهم ضمن كل ضمان، لتحديد مسؤولية كل طرف تعاقدى في تأمين المشروع.

* راجع المبحث الرابع من الفصل الثالث من الرسالة الذي تطرقنا فيه بالتفصيل إلى أنواع وأشكال إعادة التأمين (الجانب القانوني والتقني).

الفرع الأول: التغطية التأمينية الأساسية

تغطي وثائق التأمين الهندسي للإنشاءات وفق نظام البوت نوعين من المخاطر هما المادية والمالية، إضافة إلى تأمين المسؤولية المدنية الذي تتم صياغته بشكل منفصل لكنه امتداد لتأمين المخاطر المادية؛ من خلال مجموعة من المنتجات تطرقنا إليها في القسم النظري من هذه الرسالة وهي:

1. تأمين الضرر المادي:

يعنى هذا الضرر بوثيقة تأمين كافة مخاطر تركيب الآلات والتي تختص بتغطية مخاطر الفيضانات والحريق خلال مراحل البناء والتركيب والاختبار والصيانة، إضافة إلى وثيقة تأمين تحطم الآلات بحيث يغطي هذا القسم جميع المخاطر الناتجة عن الاستغلال الجزئي لكل قسم قبل التسليم النهائي للمشروع.

2. تأمين الضرر المالي:

يعنى هذا الضرر بوثيقة تأمين خسائر الاستغلال المسبقة التي تؤمن الأضرار المالية اللاحقة بالمشروع التي من شأنها تعطيل أعمال التركيب، فعلى الرغم من وجود دراسات مالية للمشروع قبل البدء فيه إلا أن هناك مجموعة من العوامل غير المتوقعة قد تظهر بعد انطلاق الإنشاءات نظرا لوجود عدم التأكد المرتبط بالمشروعات بصفة عامة، خاصة أن التجربة أظهرت أن احتمال الزوال الكلي للمحطة من جراء الاختبارات عالي جدا، لاسيما وأن التركيب المتزامن لمجموعة من عناصر المحطة يمكن أن ينتج عنه أضرار مادية معتبرة، وفي أغلب هذه الحالات تفوق الخسائر المرتبطة بتأخر عملية التركيب بكثير تلك التي تلحق بالمعدات، وتجدر الإشارة إلى أن هذا المنتج التأميني قد تم التطرق إليه بصفة مستفيضة في القسم النظري من الرسالة، إلا أن الجدير بالذكر هو أن شركة تأمين المحروقات هي السبابة في إدخاله إلى الجزائر نظرا في الحاجة لاكتتابه إلى إطارات كفؤة ومتخصصة. وبالإضافة إلى هذه التغطية من الممكن ادراج وثيقة تأمين خسائر الاستغلال بعد تحطم الآلات التي تحمل نفس خصائص وثيقة خسائر الاستغلال المسبقة إلا أن الفرق بينهما يكمن في أن الأولى تكتتب في المرحلة الإنشائية للمشروع بينما الثانية خلال مرحلة الاستغلال، فوثيقة تأمين خسائر الاستغلال بعد تحطم الآلات تكتتب لأقسام المشروع التي تم تسليمها جزئيا قبل التسليم النهائي له.

على الرغم من أن وثيقتي تأمين تحطم الآلات وخسائر الاستغلال بعد تحطم الآلات لا تنتمي إلى وثائق التأمين الهندسي للإنشاءات إلا أنه عادة ما يتم ادراجهما في نظام البوت نظرا لكبير حجم المشروعات واحتوائها على أقسام مستقلة بذاتها وبالتالي فمن الممكن الدخول الفعلي في الاستغلال في مجموعة من الأقسام بينما قد تكون أقسام أخرى قيد الإنشاء، لهذا فعلى شركة المشروع التفتن لهذه الجزئية عند تصميمها للبرنامج التأميني لمشروع البوت، من خلال المراقبة الدقيقة لسير الإنشاءات في المشروع حفاظا على التوازن المزدوج للتأمين بين مرحلتى الإنشاء والاستغلال، لأن هذا الأمر يكتسي أهمية بالغة خاصة أن مشروعات البوت تحمل في طياتها علاقات تعاقدية دقيقة ومبالغ تمويلية ضخمة.

3. تأمين المسؤولية المدنية:

تغطي هذه الوثيقة التأمينية الأضرار الناجمة عن حادث أثناء العمل التي تحدث أثناء فترة الانشاءات كما أن شركة تأمين المحروقات تقوم بتمثيل شركة المشروع وتدافع عنها عند الاقتضاء في الشكاوى المقدمة ضدها¹.

الفرع الثاني: امتداد الضمان أو إعادة شراء الاستثناءات

تقوم شركة تأمين المحروقات بإدراج مجموعة من امتدادات الضمان بناء على طلب المؤمن له، والتي تعتمد في بنودها على الشروط المتعامل بها في سوق التأمين الدولية، وقمنا بإعطائها اسم إعادة شراء الاستثناء لأنها متعلقة بمخاطر مستثناة من وثيقة التأمين إلا أنه بالإمكان ادراجها في المخاطر المغطاة تأمينياً لقاء دفع قسط إضافي، ومن أهم هذه البنود ما يلي²:

1. البند 50/50 البحري:

فيما يخص القطع المؤمنة المرسله من خارج الجزائر فإن المؤمن له مطالب بفحصها فور وصولها إلى الموقع، فإذا لحق بها ضرر ولم يتم التأكد من وقت حدوثه سواء قبل أو بعد الوصول تتحمل شركة التأمين البحري 50% من قيمته وتبقى النسبة الباقية على عاتق شركة تأمين المحروقات.

2. ازالة الأنقاض:

تتمثل في التكاليف المرتبطة بإزالة الأنقاض المترتبة على حدوث أضرار وأيضاً تكاليف حراسة الأجزاء غير المتضررة على ألا تتعدى نسبة مئوية من الخسائر، قد تصل إلى 10% من قيمة الممتلكات المؤمنة لكل حادث علماً أنها تدفع زيادة عن مبلغ التأمين.

3. نقل القطع:

تتمثل في التكاليف المرتبطة بنقل القطع السليمة إلى مكان آمن عند حدوث ضرر في الموقع لتجنب تلفها.

4. تكاليف الاستشارات الهندسية:

تتمثل في التكاليف المرتبطة بالاستشارات الهندسية وتقارير الخبرة المراد إعدادها إثر حدوث ضرر.

5. الوثائق المتعلقة بالمشروع:

تتمثل في التكاليف المرتبطة بنسخ المخططات والوثائق والسجلات والنماذج المتعلقة بالمشروع التي لحق بها تلف إثر حدوث ضرر وحدود الضمان قد تصل إلى 01% من قيمة الممتلكات المؤمنة لكل حادث؛ وكما ذكرنا سابقاً سوف نحلل طريقة تحديد هذه النسب في جانب التسعير.

¹ وثيقة تأمين المسؤولية المدنية التابعة للتأمين الهندسي للإنشاءات المعتمدة في شركة تأمين المحروقات (وثيقة داخلية في شركة تأمين المحروقات- النص الأصلي للوثيقة: اللغة الإنجليزية).

² وثيقة التأمين الهندسي للإنشاءات المعتمدة في شركة تأمين المحروقات (وثيقة داخلية في شركة تأمين المحروقات-النص الأصلي للوثيقة: اللغة الإنجليزية).

6. القوانين والتنظيمات:

تتمثل في التكاليف الإضافية المرتبطة باستعادة وضع الممتلكات المؤمن عليها المفقودة أو التالفة، والتي تم تكبدها بسبب ضرورة الامتثال للوائح الحكومية أو أي تغيير في تفسير القانون بشرط أن تكون غير مخالفة للنظام العام.

7. بند 72 ساعة:

تعتبر الحوادث المتمثلة في الفيضانات والأعاصير وموجات المد والجزر والزلازل الواقعة خلال مجال 72 ساعة، حادثاً واحداً.

8. تكاليف اعداد ملف التسوية:

تتحمل شركة تأمين المحروقات تكاليف إعداد ملف التسوية بالنسبة للأضرار القابلة للتعويض بموجب هذه الاتفاقية.

9. تكاليف مكافحة الحرائق:

تتحمل شركة تأمين المحروقات التكاليف التي تكبدها المؤمن له لمكافحة الحرائق بما في ذلك قيمة المواد التي أنفقت في إعادة تأهيل نظام الأمان وأجور العمال المعيّنين خصيصاً لهذه المهام، في حدود نسبة مئوية معينة لكل حادث.

10. موانع التوريد:

الخسائر الناجمة عن الحريق والبرق وانفجار الطائرات أو المخاطر الطبيعية مما يؤدي إلى منع توريد الكهرباء والماء والغاز والاتصالات السلكية واللاسلكية إلى موقع المشروع بشرط ألا تكون متعمدة وأن يكون سببها ما يلي:

- حماية حياة الأفراد؛
- حماية جزء من نظام إمداد شركة؛
- فقدان أو تلف جزء من نظام إمداد شركة؛

في حدود ضمان نسبة مئوية معينة من قيمة الممتلكات المؤمنة قد تصل إلى 5% للحادث الواحد.

11. التزامات الزبائن والموردين:

في حالة عدم تمكن كل من الزبائن والموردين من الوفاء بالتزاماتهم من جراء حدوث أضرار في أماكن عملهم، تكون ناتجة عن الحريق أو البرق أو انفجار الطائرات أو المخاطر الطبيعية، فإن شركة تأمين المحروقات تلتزم تجاه المؤمن لهم بتعويض الخسارة التي حدثت كنتيجة مباشرة للتأخير الذي لحق بالمشروع.

فبعد التطرق إلى البنود سابقة الذكر تجدر الإشارة إلى أنه بالإمكان إضافة شروط أخرى يمكننا الحصول عليها من شروط شركات التأمين العالمية والمعمول بها في السوق الدولية، والدليل على أن هذه البنود لم يتم ادراجها في شركة تأمين المحروقات بصفة حصرية، هو أن القسم النظري من هذه الرسالة قد تطرق إلى بعضها، فهي تقترب إلى الإطار النظري أكثر منها إلى الجانب التطبيقي، لأن التعامل الواسع بها في الأوساط التأمينية الدولية هو الذي

أعطائها هذه الصبغة؛ فعند هذا الحد يمكننا القول بأن التأمين الهندسي لإنشاءات البوت في إطاره التعاقدى ما هو إلا تصميم على المقاس لبوت وجدت مسبقا على مشروع يتم أنشاؤه حاليا، لأنها مستمدة من الخبرة التأمينية التراكمية الدولية.

الفرع الثالث: المؤمن لهم

في نفس السياق الذي عرضنا من خلاله التغطية التأمينية لوثيقة التأمين الهندسي لإنشاءات ثم المسؤولية المدنية، نستمر في تحليل قائمة المؤمن لهم في كلتا الوثيقتين كما يلي:

1. وثيقة التأمين الهندسي لإنشاءات:

المؤمن لهم في إطار تأمين الضرر المادي هم شركة المشروع كمؤمن له رئيسي والمساهمين في شركة المشروع وشركات الانشاء والاستغلال والصيانة والمتعاقدون مع أطراف المشروع، بينما يكون تدخل المؤسسات المقرضة كمؤمن لهم ثانويين، ويستثنى من هذه القائمة كل الأطراف السابقة ما عدا شركة المشروع والمساهمين فيها والبنك فقط فيما يخص الضرر المالي¹، على اعتبار ارتباط هذه الفلسفة بجانب المصلحة من التأمين فالدخول الفعلي في مرحلة الاستغلال يهم شركة المشروع بصفة رئيسية ثم البنك بصفة ثانوية، أما اصلاح الأضرار المتعلقة بالممتلكات فهو يهدد جميع الأطراف، ومنه فشركة المشروع هي مؤمن له أساسي في كلا المنتجين المتعلقين بالضرر المادي والمالي إلى جانب البنوك التي تمارس الضغط على هذه الأخيرة لأنها الممول بدون ضمانات في مشروعات البوت، فدور شركة المشروع في هذا الاطار هو إدارة علاقته الأولى تأمينية عقدية والثانية هي الحفاظ على توازن المشروع أمام البنوك باستعمال الأداة التأمينية، لهذا فهي حلقة الربط بين البنك وشركة تأمين المحروقات في ظل نظام البوت.

2. المسؤولية المدنية:

أما المؤمن لهم في تأمين المسؤولية المدنية في شركة تأمين المحروقات هم شركة المشروع والبنك وأطراف التعاقد في مشروع البوت²، ومن الملاحظ أن الأطراف المؤمن لهم بموجب هذه الوثيقة هم أنفسهم المؤمن لهم في التأمين الهندسي لإنشاءات فيما يخص الضرر المادي، مما يعكس امتداد هذه الوثيقة لوثيقة الضرر المادي ويفسر في ذات الوقت صحة النموذج الذي طرحته شركة ميونيخ لإعادة التأمين في هذا الاطار، خاصة وأن مدة التأمين كذلك تتطابق مع مثلتها في الضرر المادي³، وتختلف عن مدة تأمين الضرر المالي التي لا تغطي فترة الصيانة، نظرا لأن شركة المشروع مجبرة على اكتتاب وثيقة تأمين هندسي تشغيلية تسمى تأمين خسائر الاستغلال بعد تحطم الآلات كما ذكرناه سابقا في القسم النظري من هذه الرسالة.

¹ وثيقة التأمين الهندسي لإنشاءات المعتمدة في شركة تأمين المحروقات (وثيقة داخلية في شركة تأمين المحروقات-النص الأصلي للوثيقة: اللغة الإنجليزية).

² وثيقة تأمين المسؤولية المدنية التابعة للتأمين الهندسي لإنشاءات المعتمدة في شركة تأمين المحروقات (وثيقة داخلية في شركة تأمين المحروقات-النص الأصلي للوثيقة: اللغة الإنجليزية).

³ المصدر نفسه.

المطلب الثالث: حساب معامل القسط

يعرف التسعير في التأمين على أنه الطريقة التي يتم من خلالها حساب القسط، فهي أعقد مرحلة في تصميم البرنامج التأميني، لأنه في مرحلة صياغة العقد فان شركة تأمين المحروقات تقوم بالاعتماد على بنود تم العمل بها مسبقا وأثبتت نجاعتها في السوق التأمينية الدولية قبل وصولها إلى الجزائر، وحتى عملية تكييفها مع الواقع الجزائري ليست بالأمر المعقد نظرا لتوفر مجموعة كبيرة من البنود التي صممت لتتماشى مع جميع الأسواق كل حسب خصائصه، لكن التسعير يرتبط بحساب معامل القسط الذي يتم تحديده من طرف معيد التأمين وليس شركة تأمين المحروقات، والسبب في ذلك يرجع إلى تحمل هذا الأخير حصة الأسد من الخطر المراد التأمين ضده من جهة، كما أن المبادئ الاكتوارية المستعملة في حساب هذا المعامل تركز على استخدام عينة كبيرة جدا من مشروعات البوت، ففي حالة الجزائر هذا الشرط غير محقق نظرا لأن مشروعات البوت المنشأة على أرض الوطن قليلة جدا ولا تصلح لأن يبنى عليها نموذج اكتواري، وبالتالي فحتى لو لم يعاد تأمين مشروعات البوت في الجزائر لما تمكنت شركة تأمين المحروقات من حساب معامل القسط بمفردها، فالحاجة إلى معيد تأمين في هذه العملية ملحة وضرورية، سنقوم فيما يلي بدراسة التسعير في وثيقة تأمين هندسي وفق نظام البوت خلال المرحلة الإنشائية.

الفرع الأول: معامل قسط الضرر المادي

ما ينطبق على ضمانات الضرر المادي ينطبق كذلك على تسعير مخاطرها، فلكل من تأمين كافة مخاطر تركيب الآلات التي تنتمي إلى الضمانات المتعلقة بمرحلة الانشاء وتأمين تحطم الآلات التابع لمرحلة الاستغلال معاملات أقساط خاصة بها، فيما يلي نستعرض تسعير كل ضمان تأميني على حده.

1. تأمين كافة مخاطر تركيب الآلات:

تحسب معاملات القسط على أساس معامل 5 بالألف على أن يتم ضبطها وفقا للقيمة النهائية للمشروع¹، والجدير بالذكر هو أن هذا المعامل ليس ثابتا بالنسبة لكل عقود التأمين التي تكتتبها شركة تأمين المحروقات مع شركة المشروع، وإنما يأتي ذكره على سبيل المثال لا الحصر، فلكل مشروع بوت خصائصه المستقلة عن المشروعات الأخرى، فمن الممكن أن يكون أقل أو أكبر من هذا المعامل، لكننا سوف نعتمد على حالات خاصة فقط نظرا لأنه من غير الممكن إدراج كل المعاملات في هذه الدراسة، فالمهم هو معرفة كيفية التعاطي مع هذه النسب بين كل من شركة المشروع وشركة تأمين المحروقات ثم معيد التأمين، للتوصل في النهاية إلى نظرة شاملة نعمم بها دور كل طرف من الأطراف سابقة الذكر في هذه العملية.

2. تأمين تحطم الآلات:

يحسب القسط على أساس معامل سنوي يقدر 4.5 بالألف من القيمة المؤمنة²، فمن المفروض أن يكون هذا المعامل سنويا أي مرتبط بدفع قسط سنوي يمثل حاصل ضرب هذا المعامل في القيمة المؤمنة، لكن في حال ما

¹ وثيقة التأمين الهندسي للإنشاءات المعتمدة في شركة تأمين المحروقات (وثيقة داخلية في شركة تأمين المحروقات-النص الأصلي للوثيقة: اللغة الإنجليزية).
² المصدر نفسه.

إذا ارتبط تأمين تحطم الآلات بمرحلة الانشاء فإن الخصوصية تتمثل في ادراج استثناء يكمن في حساب عدد الأيام التي دخل مشروع البوت مرحلة الاستغلال فيها.

3. معامل قسط التأمين الهندسي لمرحلة الاستغلال:

يعنى التأمين الهندسي في مرحلة الاستغلال بقسط قابل للتجديد سنويا على عكس التأمين الهندسي خلال مرحلة الانشاء، الذي يدفع فيه قسط تأميني واحد يرتبط بطول مدة العقد، لهذا سنقوم فيما يلي بالتعرف على الجوانب التسعيرية المرتبطة باتفاقية تأمين هندسي اكتتبت في مرحلة الاستغلال لتتمكن من المقارنة بين الأقساط التي تدفع خلال مرحلة الانشاء والاستغلال لمنتج تأميني واحد، فمن خلال تحليل ما جاء في هذه الوثيقة التأمينية وجدنا أن معامل القسط للضرر المادي يقدر بـ 1.828 بالألف¹.

4. المقارنة بين معامل قسط مرحلتي الانشاء والاستغلال:

قمنا من خلال النقطة الثانية والثالثة من هذا الفرع بدراسة معاملات أقساط نفس المنتج التأمين ولكن خلال مرحلتين الأول تم اكتبه خلال الانشاءات والثاني في الاستغلال، على هذا الأساس من الممكن ادراج الجدول التالي:

الجدول رقم (4-7): معاملات أقساط الضرر المادي

معامل القسط	نوع المنتج التأميني
5 %	تأمين كافة مخاطر تركيب الآلات
4.5 %	تأمين تحطم الآلات خلال مرحلة الانشاء
1.828 %	تأمين تحطم الآلات خلال مرحلة الاستغلال

المصدر: من اعداد الباحث بناء على وثيقة التأمين الهندسي للإنشاء والاستغلال المعتمدة في شركة تأمين المحرقات (وثائق داخلية).

يعكس هذا الجدول معاملات أقساط الضرر المادي المتعلقة بوثيقتي التأمين الهندسي للإنشاءات ثم وثيقة التأمين الهندسي خلال مرحلة الاستغلال، والجدير بالذكر هو أن السبب الذي دفعنا إلى اجراء هذه المقارنة يرجع إلى التعرف على السلوك الذي ينتهجه معيد التأمين في التسعير من منظور المرحلة التي يمر بها المشروع، فعلى الرغم من أن المعامل الأخير الذي يظهر في هذا الجدول لا ينتمي إلى الاتفاقية موضوع الدراسة، وإنما هو مستمد من وثيقة أخرى خاصة بمرحلة الاستغلال، إلا أنه يفسر بوضوح مدى تخوف معيد التأمين من مرحلة الانشاءات؛ بحكم أنها تلك المرحلة التي لا يدر فيها مشروع البوت أية تدفقات نقدية إضافة إلى ارتفاع درجة المخاطرة فيها، فكلما كانت انشاءات البوت في بدايتها فإن معامل القسط يكون مرتفعا عاكسا علاقة طردية، لهذا يكون معامل قسط تأمين كافة مخاطر تركيب الآلات مرتفعا جدا، ثم يبدأ بالانخفاض خلال الاستغلال الجزئي لمشروع البوت، لكي ينخفض إلى أدنى درجاته عند الاستغلال الكلي.

¹وثيقة التأمين الهندسي للتشغيل المعتمدة في شركة تأمين المحرقات (وثيقة داخلية في شركة تأمين المحرقات-النص الأصلي للوثيقة: اللغة الإنجليزية).

الفرع الثاني: معامل الضرر المالي

تسعر الأضرار المالية في مشروعات البوت بصفة منفصلة عن تلك المادية، فلكل منها خصائص تنفرد بها ومن غير الممكن حساب معامل قسط خاص بالضررين في آن واحد، وفيما يلي نستعرض هذه المعاملات مع ذكر خصائص كل نوع.

1. تأمين خسائر الاستغلال المسبقة:

تحسب على أساس معامل 13.25 بالألف من القيمة المؤمنة¹، وما ينطبق على تأمين كافة مخاطر تركيب الآلات ينطبق على خسائر الاستغلال المسبقة؛ لأن هذين الضمانين ينتميان إلى المرحلة الانشائية المرتبطة بفترة العقد فهي أقساط غير قابلة للتجديد السنوي على عكس الضمانات الخاصة بمرحلة الاستغلال التي تجدد سنويا بحكم تعلق الأولى بمدة العقد والثانية بدورة استغلال مشروعات البوت.

2. تأمين خسائر الاستغلال بعد تحطم الآلات:

نظرا لأن تأمين خسائر الاستغلال المسبقة بعد تحطم الآلات هو من الضمانات التي تكتسب في مرحلة الاستغلال، فإن معيدي التأمين عند تسعيرهم للمخاطر المحولة من طرف شركة تأمين المحروقات عادة ما يعمدون إلى ادراج قيم مطلقة بدلا من النسب في هذا النوع بالذات، ففي الحالة موضوع التحليل تم تسعير الضمان على أساس 1200 دولار يوميا لكل قسم من المشروع تم تشغيله قبل التسليم النهائي للمشروع²، وهو ما يعادل نسبة 9.98 بالألف بناء على القيمة المؤمنة المالية للمشروع.

3. معامل قسط التأمين الهندسي لمرحلة الاستغلال:

يقدر معامل قسط هذا الضرر بـ 3.943 بالألف³.

4. المقارنة بين معامل قسط مرحلتي الانشاء والاستغلال:

نفس الشيء ينطبق على الضرر المالي فيما يخص التسعير، بحيث سنقوم فيما يلي بإجراء مقارنة دارسين من خلالها معاملات أقساط نفس المنتج التأميني ولكن خلال مرحلتين الأولى اكتسب خلال الانشاءات والثاني في الاستغلال، وعلى هذا الأساس من الممكن ادراج الجدول التالي:

الجدول رقم (4-8): معاملات أقساط الضرر المالي

معامل القسط	نوع المنتج التأميني
13.25 %	تأمين خسائر الاستغلال المسبقة
9.98 %	تأمين خسائر الاستغلال بعد تحطم الآلات خلال مرحلة الانشاء
3.943 %	تأمين خسائر الاستغلال بعد تحطم الآلات خلال مرحلة الاستغلال

المصدر: من اعداد الباحث بناء على وثيقة التأمين الهندسي للإنشاء والاستغلال المعتمدة في شركة تأمين المحروقات (وثائق داخلية).

¹ وثيقة التأمين الهندسي للإنشاءات المعتمدة في شركة تأمين المحروقات (وثيقة داخلية في شركة تأمين المحروقات-النص الأصلي للوثيقة: اللغة الإنجليزية).

² المصدر نفسه.

³ وثيقة التأمين الهندسي للتشغيل المعتمدة في شركة تأمين المحروقات (وثيقة داخلية في شركة تأمين المحروقات-النص الأصلي للوثيقة: اللغة الإنجليزية).

من خلال تحليل هذا الجدول يتبين لنا مرة أخرى العلاقة الطردية التي توجد بين المرحلة التي يمر به المشروع ومعامل القسط المطبق من طرف معيد التأمين، فكلما كان مشروع البوت في بداياته كان القسط مرتفعاً، ليبدأ بالانخفاض خلال مرحلة الاستغلال الجزئي ليصل إلى أدنى مستوى له خلال مرحلة الاستغلال الكلي.

الفرع الثالث: معامل قسط تأمين المسؤولية المدنية

يتم حساب القسط على أساس معامل يقدر بـ 1.18 بالألف¹، فكما تطرقنا له فيما سبق فإن الجانب التسعيري ليس قيمة ثابتة في حد ذاتها وإنما هو مثال عن وثيقة محددة نستعمله للتعرف على كيفية تعاطي شركة تأمين المحروقات مع ضمانات التأمين الهندسي، للوصول في النهاية إلى رسم صورة شاملة عن هذا الجانب المهم في تصميم البرنامج التأميني، وتحديد السبل التي يمكن لشركة المشروع أن تتدخل فيها مع تبيان دورها فيها كذلك.

الفرع الرابع: القسط التعديلي

مثلما هو موضح في الشروط العامة لوثيقة التأمين الهندسي للإنشاءات التي جاء فيها "يدفع قسط التأمين بشكل مؤقت على أساس القيمة المتوقعة للمشروع، فعند انتهاء مدة التأمين، يقوم المؤمن له بتقييم القيمة الحقيقية للمشروع ليتم بعد ذلك تعديل القسط"؛ يحسب القسط التعديلي على أساس الزيادة في قيمة العقد في جميع فروع التأمين الهندسي أي كافة مخاطر تركيب الآلات والخسائر المسبقة والمسؤولية المدنية بالمعاملات التالية²:

- كافة مخاطر تركيب الآلات: 5 الألف؛
- خسائر الاستغلال 13.25 الألف؛
- المسؤولية المدنية 1.18 الألف.

الزيادة في النوعين الأولين تخضع للقيمة التي ظهرت في نهاية العقد، أما في تأمين المسؤولية المدنية فالزيادة تخضع تعاقدياً لتأمين الأضرار أي تأمين تركيب الآلات.

المطلب الرابع: الاقتطاعات

كما ذكرنا في المراحل السابقة من هذه الرسالة، فإن الاقتطاع هو مبلغ تحتجزه شركة تأمين المحروقات من التعويض في حالة حدوث الكارثة، يهدف إلى حث شركة المشروع على بذل العناية اللازمة لمنع أو التقليل من حدة وقوع الخطر، وفيما يلي نقوم بالتطرق إلى أمثلة عددية خاصة بهذا الجانب، وكما هو الحال في معاملات الأقساط فإن مبالغ الاقتطاع التي سيتم ادراجها ليست ثابتة في كل الحالات وإنما هي خاصة بمشروع محدد سنقوم بتحليلها لنخلص إلى السياق العام المستعمل في التعامل مع هذا الجانب.

الفرع الأول: اقتطاع الضرر المادي

تنقسم اقتطاعات الضرر المادي إلى قسمين هما تأمين كافة مخاطر تركيب الآلات وتحطم الآلات:

¹ وثيقة تأمين المسؤولية المدنية التابعة للتأمين الهندسي للإنشاءات المعتمدة في شركة تأمين المحروقات (وثيقة داخلية في شركة تأمين المحروقات- النص الأصلي للوثيقة: اللغة الإنجليزية).

² ملحق تعديلي لوثيقة التأمين الهندسي للإنشاءات المعتمدة في شركة تأمين المحروقات، بموجبه تم تعديل القسط الذي دفعته شركة المشروع لشركة تأمين المحروقات (وثيقة داخلية في شركة تأمين المحروقات-النص الأصلي للوثيقة: اللغة الفرنسية).

1. تأمين كافة مخاطر تركيب الآلات:

تكون الاقتطاعات الخاصة بتأمين كافة مخاطر تركيب الآلات في مشروعات البوت عادة بالشكل التالي¹:

- 0.15% من القيمة المؤمنة للمشروع لكل حادث يلحق بالمحركات قسم أ؛
- 0.08% من القيمة المؤمنة للمشروع لكل حادث يلحق بالمحركات قسم ب؛
- 0.08% من القيمة المؤمنة للمشروع لكل حادث يلحق بالمشروع من جراء الخسائر الناجمة عن الزلازل أو التسونامي؛
- 0.03% من القيمة المؤمنة للمشروع لكل ضرر تسببه نوعية أخرى من الحوادث.

2. تأمين تحطم الآلات:

تكون الاقتطاعات الخاصة بتأمين كافة مخاطر تركيب الآلات في مشروعات البوت عادة بالشكل التالي²:

- 0.08% من القيمة المؤمنة للمشروع لكل حادث يلحق بالمحركات قسم أ؛
- 0.05% من القيمة المؤمنة للمشروع لكل حادث يلحق بالمحركات قسم ب؛
- 0.05% من القيمة المؤمنة للمشروع لكل حادث يلحق بالمشروع من جراء الخسائر الناجمة عن الزلازل أو التسونامي؛
- 0.02% من القيمة المؤمنة للمشروع لكل ضرر تسببه نوعية أخرى من الحوادث.

من خلال المقارنة بين الاقتطاعات المطبقة في ضمانات المرحلة الإنشائية وتلك المطبقة في مرحلة الاستغلال، نجد أن الأولى أكبر من الثانية، وهذا راجع إلى أن احتمال حدوث أضرار في المرحلة الأولى هو أكبر من المرحلة الثانية، إضافة إلى ارتباط مرحلة الاستغلال بالتدفقات النقدية، فقدرة شركة المشروع على إدارة الخطر بصفة عامة هي أفضل في مرحلة الاستغلال، ومنه فالتأمين خلال عملية الإنشاءات يعد أكثر تكلفة بالنسبة لشركة المشروع، لهذا السبب من الأجدى الدخول الفعلي في الاستغلال في أقرب وقت ممكن، فكل تأخير في إتمام المشروع لن يكون بأي حال من الأحوال في صالح شركة المشروع وفقاً لهذا المنظور.

3. اقتطاع التأمين الهندسي لمرحلة الاستغلال:

تكون الاقتطاعات الخاصة بالتأمين الهندسي لمرحلة الاستغلال في مشروعات البوت عادة بالشكل التالي³:

- 0.08% من القيمة المؤمنة للمشروع لكل حادث يلحق بالمحركات قسم أ؛
- 0.05% من القيمة المؤمنة للمشروع لكل حادث يلحق بالمحركات قسم ب؛
- 0.11% من القيمة المؤمنة للمشروع لكل حادث يلحق بالمشروع من جراء الخسائر الناجمة عن الزلازل أو التسونامي؛

¹ وثيقة التأمين الهندسي للإنشاءات المعتمدة في شركة تأمين المحروقات (وثيقة داخلية في شركة تأمين المحروقات-النص الأصلي للوثيقة: اللغة الإنجليزية).

² المصدر نفسه.

³ المصدر نفسه.

- 0.02% من القيمة المؤمنة للمشروع لكل ضرر تسببه نوعية أخرى من الحوادث.

4. المقارنة بين اقتطاعات المرحلتين الانشاء والاستغلال:

في إطار نفس المقارنة التي أجريناها في المطلب الثالث المتعلق بحساب معامل القسط، نقوم فيما يلي بإجراء مقارنة بين الاقتطاعات المطبقة على نفس مشروع البوت لكن خلال فترات مختلفة من حياته، الأولى خلال بداية الانشاءات والثانية أثناء الاستغلال الجزئي والثالثة أثناء الاستغلال الكلي له، ومن هذا المنظور توصلنا إلى اعداد الجدول التالي:

جدول رقم (4-9): اقتطاعات الضرر المالي

وثيقة التأمين	نوعية الخطر	نسبة الاقتطاع
تأمين كافة مخاطر تركيب الآلات	المحركات قسم أ	0.15%
	المحركات قسم ب	0.08%
	الخسائر الناجمة عن الزلازل أو التسونامي.	0.08%
	كل ضرر تسببه نوعية أخرى من الحوادث	0.03%
تأمين تحطم الآلات	المحركات قسم أ	0.08%
	المحركات قسم ب	0.05%
	الخسائر الناجمة عن الزلازل أو التسونامي.	0.05%
	كل ضرر تسببه نوعية أخرى من الحوادث	0.02%
مرحلة الاستغلال	المحركات قسم أ	0.08%
	المحركات قسم ب	0.05%
	الخسائر الناجمة عن الزلازل أو التسونامي.	0.11%
	كل ضرر تسببه نوعية أخرى من الحوادث	0.02%

المصدر: من اعداد الباحث بناء على وثيقة التأمين الهندسي للإنشاء والاستغلال المعتمدة في شركة تأمين المحركات (وثائق داخلية).

من خلال تحليل هذا الجدول تتبين لنا مرة أخرى العلاقة الطردية التي تربط بين المرحلة التي يمر به المشروع والاقتطاع المطبق على المنتج التأميني الموافق لكل مرحلة، إلا أن الأمر يختلف قليلا على ما كان عليه في الجانب المتعلق بحساب معامل القسط، فصحيح أن اقتطاع الانشاءات أكبر من الاستغلال الجزئي وهذا أمر منطقي، لكن اقتطاع الاستغلال الجزئي يعادل الاستغلال الكلي باستثناء الكوارث الطبيعية، ويفسر هذا بأن معيد التأمين لا يرى من جدوى في تطبيق اقتطاعات مختلفة على هاتين المرحلتين من ناحية، إضافة إلى أنه طبق اقتطاع أكبر في الكوارث الطبيعية خلال مرحلة الاستغلال الكلي على عكس حساب معامل القسط من ناحية أخرى، ولعل هذا يرجع إلى أن الأثر الذي قد تتركه الكارثة الطبيعية على مشروع مكتمل كليا يعد أكبر بكثير من ذلك الأثر الذي من الممكن أن يكون على مشروع مكتمل جزئيا.

الفرع الثاني: اقتطاع الضرر المالي

يخضع الضرر المالي شأنه شأن الضرر المادي إلى الاقتطاعات ولكن يتميز الاقتطاع هنا بأنه مدة من الزمن وليس مبلغا تتحمله شركة المشروع على عاتقها، فالزمن يعني أن شركة تأمين المحروقات غير معنية بالتعويض عن مدة معينة من التأخير مقدرة بعدد الأيام، فيما يلي نستعرض الاقتطاع خلال مرحلتي الانشاء والاستغلال.

1. اقتطاع تأمين خسائر الاستغلال المسبقة:

يقدر الاقتطاع الذي تم الاعتماد عليه بـ 60 يوما¹، تعفى خلالها شركة تأمين المحروقات من تعويض الدخل الذي كان من المنتظر تحصيله في حالة الدخول الفعلي في الاستغلال في الآجال المنشودة؛ على أن يكون هناك تعويض واحد فقط بموجب هذا الضمان بسبب وجود تاريخ واحد للدخول في مرحلة الاستغلال.

2. اقتطاع تأمين خسائر الاستغلال:

يقدر الاقتطاع الذي تم الاعتماد عليه بـ 60 يوما²، لكن الفرق بين الفترتين يكمن في أن الأولى ترتبط بتعويض واحد أما الثانية فهي تتعلق بالتعويض عن كل انقطاع كان سببه ضرر مؤمن ضده بموجب وثيقة تأمين الأضرار المادية ومهما كان عدد الحوادث، وهذا هو الفرق الأساسي بين تأميني خسائر الاستغلال خلال مرحلتي الانشاء والاستغلال.

كما ذكرنا سابقا فإن القيم التي جاءت في جانب التسعير ليست ثابتة في كل مشروعات البوت وإنما هي أمثلة عن عقد معين، فليس بالإمكان إعطاء نموذج موحد كما كان الحال في جانب صياغة العقود، فالعقود تبنى على بنود لغوية ثابتة في مجملها وإن اختلفت بشكل طفيف بحسب الحاجة إلى بند معين يتلاءم ومشروع بوت من طبيعة خاصة، لكن إعطاء نظرة موحدة على التسعير هي عملية غير ممكنة التطبيق على أرض الواقع؛ نظرا لاختلاف المشروعات من نواحي متعددة كطبيعة المنطقة والهيكلة التعاقدية للمشروع وطبيعة المشروع وظروف تأمين المشروع إلى غير ذلك من الأسباب التي تؤثر على رفع أو تخفيض قسط التأمين والاقتطاعات المرتبطة بالعقد، لهذا السبب تطرقنا لشرح هذه النقطة بصفة جلية لتجنب أي لبس من شأنه التأثير على السياق العام لهذه الدراسة أو المس بشموليتها.

3. اقتطاع التأمين الهندسي لمرحلة الاستغلال:

يقدر الاقتطاع الذي تم الاعتماد عليه بـ 60 يوما أيضا³.

4. المقارنة بين اقتطاعات المرحلتين الانشاء والاستغلال:

على عكس اقتطاعات الضرر المادي، فإن اقتطاعات الضرر المالي متساوية وبالتالي لا جدوى من اجراء المقارنة (مناقشة الفرضية الثانوية الرابعة).

¹ وثيقة التأمين الهندسي للإنشاءات المعتمدة في شركة تأمين المحروقات (وثيقة داخلية في شركة تأمين المحروقات-النص الأصلي للوثيقة: اللغة الإنجليزية).

² المصدر نفسه.

³ وثيقة التأمين الهندسي للتشغيل المعتمدة في شركة تأمين المحروقات (وثيقة داخلية في شركة تأمين المحروقات-النص الأصلي للوثيقة: اللغة الإنجليزية).

المبحث الرابع: اقتراح بعد مالي لدور شركة المشروع في تأمين انشاءات البوت

بعدما كانت العلاقة التأمينة التي تربط شركة المشروع بأطراف التعاقد في نظام البوت مبنية على عقود تنتقل فيها المخاطر كفيما، نحاول فيما يلي بناء تصور جديد لدور شركة المشروع حيث يصبح فيه تحويل المخاطر كميما بما يحقق الأمثلية بين جميع الأطراف بما فيهم شركة المشروع وشركة الانشاء وشركة تأمين المحروقات ومعيد التأمين والبنك.

المطلب الأول: تقييم الدور الحالي لشركة المشروع في تأمين إنشاءات البوت

قبل التطرق إلى الدور المقترح لشركة المشروع في التأمين الهندسي لإنشاءات البوت، نقوم فيما يلي بتقييم الدور الحالي لهذه الهيئة مركزين على هيكل المساهمة في شركة المشروع والإطار التعاقدى التأميني ثم دور شركة المشروع في تصميم البرنامج التأميني.

الفرع الأول: على مستوى هيكل المساهمة في شركة المشروع

يعتبر نظام البناء والتملك والتشغيل BOO المستعمل في الجزائر أحد مشتقات نظام البوت، فهو اختصار للمصطلح Build Operate Ownership، ومعناه البناء والتشغيل والتملك، فكما ذكرنا في القسم النظري من الرسالة فإن هذا النظام يمتاز بتحويل مخاطر البناء والاستغلال والإدارة إلى القطاع الخاص بالإضافة إلى ذلك فإن مخاطر الاستثمار والتمويل تقع على عاتق القطاع الخاص بكاملها، وهو بذلك لا يشكل عبء استثماريا على الدولة، إلا أن هناك مخاطر من فقدان هيمنة الدولة على طبيعة المشروع الذي قد يتغير نشاطه بقرار من المالك الأصلي أي القطاع الخاص، فهو بطريقة غير مباشرة يتماشى مع ما جاء في المادة 58 من قانون المالية التكميلي لسنة 2009¹، التي تقضي بأنه لا يمكن انجاز الاستثمارات الأجنبية في الجزائر إلا في إطار شراكة تمثل فيها المساهمة الوطنية نسبة 51% على الأقل من رأس المال الاجتماعي للشركة، فمشروعات البوت المطبقة في الجزائر تنطبق عليها هذه القاعدة من منظور غلق باب الهيمنة الأجنبية على المشروعات المقامة - على الرغم من تسريعها بعد انطلاق التصميم الفعلي لهذه المشروعات - إلا أن هذا قد يتعارض مع الهدف الذي وجد هذا النظام لأجله وهو مشاركة القطاع الخاص بصفة كلية في إقامة المشروعات الكبرى وتخفيف العبء عن كاهل ميزانية الدولة، ومنه نستشف أن الدولة الجزائرية قد عمدت إلى استخدام نظام البناء والتشغيل والتملك مع إعطاء الأولوية للمساهمة الكبرى للدولة حفاظا على السيادة الوطنية لأن هذه المشروعات تبقى تحت سيطرة شركة المشروع حتى بعد نهاية فترة الامتياز.

لهذا كان من الأجدى استخدام أحد مشتقات نظام البوت التي تعطي حق الاستغلال لضمان عودة المشروع للدولة بعد نهاية فترة الامتياز، ثم الغاء أحكام المادة 58 من قانون المالية التكميلي لسنة 2009 بخصوص هذا النظام فقط، لسببين الأول هو ضمان الهيمنة الوطنية بعد انتهاء الآجال المتفق عليها عند التعاقد، والثاني يكمن في الاستفادة من أموال القطاع الخاص في تأسيس شركة المشروع، والتي سوف تعتمد إلى نقل التكنولوجيا والمعرفة إلى

¹ أمر رقم 09-01 المؤرخ في 29 رجب عام 1430 هـ الموافق لـ 22 يوليو سنة 2009 والمتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2009، الجريدة الرسمية رقم 44 الصادر في 04 شعبان 1430 هـ الموافق لـ 26 يوليو لسنة 2009.

داخل الوطن، وبالتالي يتجسد لدينا نظام بوت تمت مشاركة القطاع الخاص فيه بصفة كلية مع عدم فقدان عامل السيادة الوطنية، ومن خلال هذا التحليل يتجلى لنا مدى شساعة الفرق بين الطرحين، فطرح البوت بحق الملكية يتم بأموال الخزينة العمومية مع الحفاظ على الهيمنة الوطنية وهو المعمول به حاليا في الجزائر، وطرح البوت بحق الاستغلال الذي يتم بأموال القطاع الخاص مع فقدان النسبي للهيمنة الوطنية على المشروع لمدة تتراوح بين 20 و30 سنة، فضرية هذا العامل السليبي سوف يدفعها القطاع الخاص من خلال انشاء لشركة المشروع بصفة مستقلة.

الفرع الثاني: على مستوى الهيكل التعاقدى التأميني

من خلال التطرق فيما سبق إلى العقود التي تتم في إطار الهيكل التعاقدى التأميني لنظام البوت، يتجلى لنا بوضوح هيمنة البنك على العلاقات بين أطراف التعاقد في مشروعات البوت لاسيما الجانب التأميني، ولتحري الموضوعية في التحليل نحن نقر بأن التأمين هو حجر الأساس في تقديم القرض، فلولا وجوده لما أقدم البنك على تمويل المشروع، ناهيك عن اتجاه الضغط الأكبر لشركة تأمين المحروقات من جراء عدم احترام البنوك الجزائرية للقواعد الاحترازية التي تربطها ببنك الجزائر الذي يمثل السلطة النقدية في الدولة، ومن تداعيات هذا الواقع انتظار البنك لحماية تأمينية قصوى ضد المخاطر الانشائية المحيطة بنشاط شركة المشروع في نظام البوت، من خلال الخوض في مجموعة من الاجراءات منها تدخل البنك في العلاقة التأمينية التي تربط بين شركة المشروع وشركة تأمين المحروقات وحتى معيد التأمين عن طريق التعرف على وضعية دفع القسط وتخفيض الضمانات والالغاء المحتمل للوثيقة التأمينية وشروط إعادة التأمين، بل أن البنك أصبح يلعب دور المؤمن له ويدفع قسطا إضافيا في حالة تحققه من عدم دفعه من طرف شركة المشروع.

إلا أن هذا من شأنه الغاء أي دور قد يكون لشركة المشروع في نظام البوت، فمساهمة البنك في مشروعات البوت هي 70% مقابل 30% لشركة المشروع وبالتالي فدور هذه الأخيرة يجب أن يتماشى مع نسبة مساهمتها في انشاء المشروع، فما الجدوى من المساهمة في المشروع بهذه النسبة مع بقاء اليد العليا للبنك في صياغة العقود ثم تمريرها إلى شركة المشروع للإمضاء عليها فقط، والتي قد لا يتعدى دورها القراءة الدقيقة لبنود الاتفاقيات قبل الامضاء عليها، لتجنب أية التزامات غير مرغوب فيها قد تربطها بشركة تأمين المحروقات أو البنك، فإجمالا يرتبط تعاقد شركة المشروع في هذا الاطار بالإذعان فهو يبتعد عن مفهوم التفاوض والمكايسة.

الفرع الثالث: على مستوى تصميم البرنامج التأميني

قد يكون لشركة المشروع دور ضئيل جدا في إدارة الهيكل التعاقدى التأميني لنظام البوت، إلا أن دورها في تصميم البرنامج التأميني معدوم فحتى منتجات التأمين الهندسي الانشائية تملى عليها من طرف البنك، ناهيك عن اقتراب إدارة شركة المشروع للمخاطر الانشائية إلى الكيفية أكثر منها إلى الكمية، واشرافها على تأمين شركة الانشاء لمخاطرها لدى شركة تأمين المحروقات، ثم شركة التأمين لدى معيد التأمين، هو عبارة عن تحويل كلي للمخاطر يفتقر إلى اعداد هيكل لإدارة المخاطر، يجعل الأطراف سابقة الذكر تقوم بتحويل مجموعة المخاطر التي تكون تكلفة تحويلها أكبر من تكلفة الاحتفاظ بها، لذلك فلا وجود للبعد المالي في تسيير هذه العلاقات من زاوية شركة المشروع، التي

كان من المفروض أنها المدير التنفيذي لمخاطر المشروع والمسؤول الأول عن ادارتها كما تم التطرق له في القسم النظري من الرسالة.

من هذا المنظور خرجت شركة المشروع عن دورة إدارة الخطر واكتفت بالمراقبة الدقيقة لسير الانشاءات في المشروع حفاظا على التوازن المزدوج للتأمين بين مرحلتي الانشاء و الاستغلال ، لأن وثيقة التأمين الهندسي للإنشاءات تحتوي على وثيقتي تأمين تحطم الآلات وخسائر الاستغلال بعد تحطم الآلات بسبب إمكانية الدخول الفعلي في الاستغلال في مجموعة من الأقسام قبل التسليم الكلي للمشروع، بالإضافة إلى الضغط على شركة الانشاء من أجل تسريع وتيرة الأشغال وتسليم المشروع في الآجال المتفق عليها نظرا لأن تسعير منتجات المرحلة الانشائية أكبر من مرحلة الاستغلال، وبالتالي فإن أي تأخر اعتيادي غير مرتبط بحادث من شأنه أن يؤدي بشركة المشروع إلى دفع قسط تأميني أكبر.

من خلال ما سبق نستشف أن الدور الذي تلعبه شركة المشروع في تصميم البرنامج التأميني يركز على التحكم في عوامل خارجية هي أصلا من مهمة شركة الانشاء، وابتعادها عن الدور المحوري في تصميم المنتج التأميني المتمثل في التفاوض على الضمانات التأمينية والتسعير وكيفيات التعاطي مع ملفات الكوارث، ففي هذا الإطار تجدر بنا الإشارة إلى أن هذا الإشكال هو دولي وبما أن الجزائر تستخدم تقنيات مستوردة في نظام البوت، فإن هذا الخلل تم انتقاله إلى مشروعات البوت التي تم انشاؤها على أرض الوطن، خاصة وأن كبريات شركات التأمين الدولية لم تصدر منتجا حصريا لتأمين الانشاءات المرتبطة بنظام البوت، معتمدة بذلك على بنود واتفاقيات مستعملة في مشروعات تقليدية أقل أهمية من مشروعات البوت، لهذا فمن المستحسن على الأقل الدخول الفعلي في التفاوض على الضمانات والتسعير التأميني مع أكثر من معيدي تأمين على مستوى العالم من طرف شركة المشروع جنبا إلى جنب مع شركة تأمين المحروقات، لأن عملية التأمين هي حصرية لدى شركة تأمين المحروقات، من أجل ضمان الحصول على منتج تأميني يتوافق والمزايا التقنية للمشروع مع ضرورة التركيز على تقليل قيمة قسط التأمين إلى أقل المستويات.

المطلب الثاني: تحليل الخطر كمدخل للبعد المالي

ترتبط المخاطر الانشائية في نظام البوت بنوعين من الأسباب مباشرة وغير مباشرة، فالأولى تتعلق بنوعية الخطر في حد ذاته وهي غير قابلة للتأمين لأن تحققها أكيد في حالة عدم احترام القواعد والتعليمات المنصوص عليها تعاقديا، أما الثانية أي غير المباشرة فهي موحدة في جميع المخاطر الإنشائية كالكوارث الطبيعية والحريق وكل الحوادث المحتملة التحقق.

الفرع الأول: أنواع المخاطر الانشائية

تنقسم المخاطر الانشائية إلى ثلاثة أنواع ندرجها فيما يلي:

1. التأخر في الإنجاز:

تعرف الأسباب غير المباشرة لهذا الخطر في تغيير القوانين التي تسنها الدولة وعدم تناسبها مع الوضعية المالية للمشروع، كإلغاء التراخيص والامتيازات أو عدم احترام الدولة لأحد التزاماتها بشأن الإمداد بالطاقة اللازمة لإنهاء المرحلة الانشائية، ومن الحلول التعاقدية لهذا الخطر فرض شروط جزائية على شركة الإنشاء من طرف شركة المشروع، الأمر الذي يدفعها إلى تحمل هذا الخطر بطريقة جيدة وإلغاء الأسباب المؤدية إلى حدوثه قدر الإمكان.

2. ارتفاع تكاليف الانشاء:

قد ترتفع تكاليف الانشاء بسبب التضخم أو تعديل التصميم أو المبالغة في تقدير التكاليف الانشائية للمشروع، الأمر الذي من شأنه التأثير بطريقة مباشرة على مردودية المشروع التي تحسب بالمقارنة بين التكلفة الاستثمارية والتدفقات النقدية المرتبط بالاستثمار، ففي حال بقاء التدفق النقدي ثابتا مع ارتفاع تكلفة المشروع، فهذا قد يؤدي إلى الانتقال من الوضعية الإيجابية للمردودية إلى وضعيتها السلبية، ومن الحلول المقترحة لهذا الخطر المراقبة الدقيقة من طرف شركة المشروع لشركة الانشاء ومطالبتها بتقديم تقرير يوضح نسبة التقدم في الإنجاز، مع مطابقة ما تم صرفه مع ما تم إنشاؤه.

3. خطر عيوب التصميم:

من الواضح قلة حدة الخطرين السابقين مقارنة بخطر عيوب التصميم، فبالنسبة لخطر التأخر في الإنجاز أو ارتفاع تكاليف الانشاء، فإن المزيد من الوقت أو الأموال قد يخلان الاشكال، أما عيب التصميم فلا حل له لأنه حتى ولو فرضت شركة المشروع غرامات على شركة الانشاءات التي ارتكبت الخطأ يبقى عيب التصميم على حاله، لأن العلاج الوحيد له هو الهدم الكلي للمشروع ثم إعادة بناءه من جديد، لهذا يبقى الحل الأمثل لمعالجة هذا الخطر هو المراقبة الدقيقة لجميع مراحل العملية الانشائية.

الفرع الثاني: الحلول التأمينية الموافقة لها

يربط المخاطر المرتبطة بالمرحلة الانشائية مع منتجات التأمين الهندسي المتعلقة بالمرحلة الانشائية نجد أن مجموعة من هذه المخاطر هي مغطاة فعلا بموجب هذا الفرع، ولكن وفق شروط وضوابط محددة نتطرق لها فيما يلي:

1. تأمين التأخر في الإنجاز:

يغطي هذا التأمين الأسباب غير المباشرة التي أدت على حدوث هذا الخطر، التي يجب أن تكون مغطاة بموجب وثيقة تأمين الضرر المادي، مع استثناء الأسباب غير المباشرة التي أدت إلى حدوث هذا الخطر كتغيير القوانين أو تحقق الخطر السياسي أو التنظيمي، ولكن لا يجب تعميم هذا المنظور لأن التأمين عملية سلسلة ومرنة فقد يؤدي التفاوض بين شركة المشروع وشركة تأمين المحروقات ثم معيد التأمين إلى تأمين أحد الأسباب غير المباشرة المستثناة من التغطية مقابل دفع قسط إضافي.

2. تأمين عيوب التصميم:

بصفة عامة تستثنى أخطاء التصميم من منتجات التأمين الهندسي وتغطي فقط النتائج المترتبة عليها، إلا أن هذه ليست القاعدة العامة فقد تعتمد شركة تأمين المحرقات على تأمين خطأ التصميم في حد ذاته مقابل دفع قسط تأمين إضافي إلا أن هذا الاجراء غير قابل للتطبيق مع جميع شركات المشروع، بل يجب التعامل معه بحساسية ودقة شديدتين، فيجب التأكد أولاً من جدية وخبرة شركة المشروع نظراً لأن هذا الخطر غير قابل للإدارة في حالة تحققه.

3. تأمين ارتفاع تكاليف الانشاء:

لا يوجد أي منتج تأميني يغطي الأسباب المباشرة لتحقيق هذا الخطر، فارتفاع التكاليف يرتبط بتغير شروط السوق أو بعدم احترام جدول إنفاق التكاليف الانشائية، أما إذا تسبب في هذا الخطر حادث غير مباشر ككارثة طبيعية أو حريق فهو يصبح قابلاً للتأمين بموجب التأمين الهندسي للإنشاءات، ومنه وعند دراسة هذه المخاطر بصفة مستقلة ثم التعرف على المنتجات التأمينية المطابقة لها نجد أن القاسم المشترك بينها هو تحقق الضرر المادي الاحتمالي، إضافة إلى ارتباط كل خطر بملاحظات تأمينية إضافية من الممكن الحصول عليها نظير دفع قسط إضافي.

الفرع الثالث: اعداد مخطط سداسي للخطر

تعتمد عملية تحليل الخطر من طرف شركات التأمين على إعداد مخطط الخطر الذي يسمح باكتشاف أي خلل قد يشوب المشروع، ففي القسم النظري من الرسالة تعرفنا على المخطط الخماسي للخطر الذي يظهر المشروع في أبعاده الثلاثة بالإضافة إلى عاملي الوقت والتكلفة، ولكن من المستحسن أن تقوم شركة المشروع بإعداد هذا المخطط قبل توجيهها إلى شركة تأمين المحرقات للاكتتاب، كذلك من الأفضل إضافة بعد سادس إلى هذا المخطط وهو الفصل الزمني الدوري لمراحل المشروع من حيث التكلفة وتقديم تقرير دوري عند كل نقطة فصل، لتفادي حدوث جميع المخاطر الانشائية التي تطرقنا لها سابقاً، ففصل دورات المرحلة الانشائية يمكننا من التعرف بوضوح على النقطة التي تأخر فيها الانشاء أو زادت فيها تكلفة المشروع أو حدث فيها خطأ في التصميم، وهذا من شأنه القيام بعملية الإصلاح الآنية للضرر قبل التوجه إلى شركة التأمين للمطالبة بالتعويض الذي قد لا ينفذ في اصلاح المشروع بالطريقة التي أصلح بها عند اكتشاف الخلل في الوقت المناسب، فهذا الدور الجديد لشركة المشروع من شأنه إعطاء نوع من الارتياح لشركة تأمين المحرقات لأنها تأكدت من أن دورة إدارة الخطر تسير بطريقة جيدة من طرف شركة المشروع.

الفرع الرابع: إعداد مصفوفة الخطر

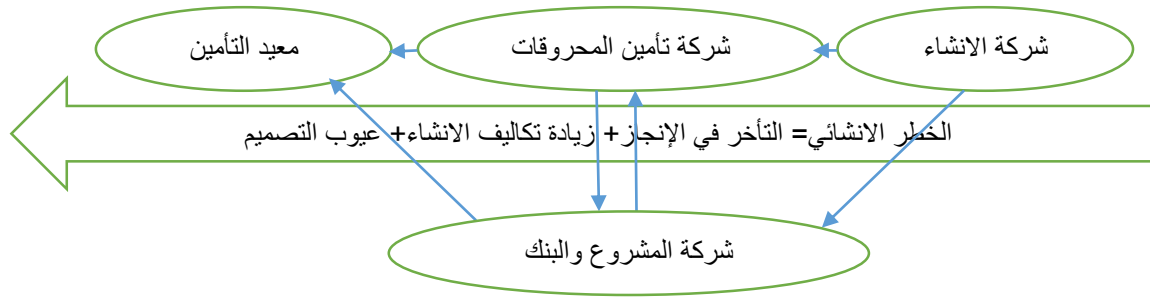
من المتعارف عليه أن مصفوفة الخطر هي جدول يحتوي على المخاطر التي قد يتعرض لها المشروع وتبيان دور كل طرف في المشروع من حيث ادارته، فهي تسمح بتقييم آثار المخاطر وفهم تفاعلها عن طريق تصميم رؤية فورية للخطر يمكننا من الاطلاع عليه بصفة أكثر وضوح وكلية، ليستعمل بعد ذلك من طرف شركة المشروع في التفاوض على المخاطر التي يجب أن تحول إلى التأمين وأخرى من الممكن ابقاؤها في محفظتها لأن تكلفة تحويلها أكبر من تكلفة الاحتفاظ بها، وفي هذا الاطار على شركة المشروع المساهمة في اقتراح قاعدة بيانات وطنية يتم بناؤها على

أساس تجارب الطرف الأجنبي المساهم في الشركة في مشروعات البوت والتي قام بها في مختلف أنحاء العالم قبل قدومه للاستثمار في الجزائر، الأمر الذي من شأنه الاستفادة من الدروس السابقة وعدم ارتكاب أخطاء كان من الممكن تجنبها؛ فهذا يدخل في حيز تراكم الخبرات الأجنبية وتحويلها إلى الطرف الوطني، ونشير في هذا الحيز إلى أن هذه النقطة تعد من الأسس التي يرتكز عليها اتفاق البوت.

الفرع الخامس: تحليل مسار الخطر

يرتبط الخطر بمسار يسير عليه منذ ميلاده في شركة الانشاء إلى أن يتم القضاء عليه من طرف شركة تأمين المحروقات أو معيد التأمين المختار من طرفها، ولقد قمنا خصيصا بتفصيل مخاطر المرحلة الانشائية لدراسة دورة حياة كل خطر بصفة منفصلة، والشكل البياني التالي يوضح هذا المسار:

الشكل رقم (4-16): مسار الخطر في نظام البوت



المصدر: من إعداد الباحث بناء على ما سبق

من خلال قراءة هذا الشكل البياني يتجلى لنا مدى تعقيد العلاقة بين أطراف التعاقد في نظام البوت من حيث العملية التأمينية، فشركة المشروع تحول الخطر إلى شركة تأمين المحروقات التي تقوم بدورها بتحويل جزء منه إلى معيد التأمين، ويكون هذا تحت إشراف شركة المشروع المدير التنفيذي للخطر وتحت ضغط البنك أيضا لأنه الممول بدون ضمانات، ولكن عادة ما يكون هذا التحويل كلي للمخاطر من دون إجراء تحليل لكل خطر على حده وفهم مكوناته، فهذا ليس في صالح شركة المشروع لأنها ستدفع قسط تأميني أكبر لكنه يخدم مصالح البنك لأنه سوف يحصل على أقصى تغطية تأمينية من هذه العملية.

أما إذا نظرنا إلى الأمر من زاوية دور شركة المشروع في تحديد مسار الخطر، فإنه من غير الممكن أن تتحمل شركة المشروع كل مخاطر نظام البوت بمفردها ولو تحقق هذا الأمر في الواقع لارتفعت تكلفة المشروع إلى أعلى مستوياتها نظرا لارتفاع تكلفة إدارة هذه المخاطر من حيث عملي التكلفة والتخصص في الإدارة، فالتخصص يقلل من التكلفة وبالتالي فهناك مخاطر هي من الاختصاص الحصري لشركة تأمين المحروقات بحكم نشاطها وخبرتها، وبالتالي فلا يوجد أي مجال للنقاش بخصوص الاحتفاظ بها، ولو قررت شركة المشروع الاحتفاظ بها فهذا دليل على عدم العقلانية في اتخاذ القرارات، فالدور الأساسي لشركة المشروع في هذا الإطار هو الموازنة في توزيع المخاطر التي تم تحليلها فيما سبق بناء على عامل التكلفة بما يحقق الأمثلة بين كل أطراف التعاقد.

المطلب الثالث: تسعير الخطر كمدخل للبعد المالي

بعد تحليل المدخلات المتعددة المتعلقة بتحليل الخطر وفهم مكوناتها، نستعرض فيما يلي جانب تسعير الخطر الذي يحاط بدوره بمجموعة من المدخلات قد لا يكون لشركة المشروع دورا مباشرا فيها، لأن التسعير هو وظيفة حصرية لمعيد التأمين؛ إلا أنه من الممكن أن تتدخل شركة المشروع بطريقة غير مباشرة في تسعيره بعد التحليل الجيد له، فقد لا تكون هناك علاقة مباشرة بين مدخلات تسعير الخطر شأنها شأن مدخلات تحليل الخطر، إلا أن الاناء التي تصب فيه واحد وهو محاولة التقليل قدر الإمكان من قسط التأمين المدفوع من طرف شركة المشروع إلى شركة تأمين المحروقات.

الفرع الأول: التحكم في التسعير

في إطار دور شركة المشروع في إعداد البرنامج التأميني وفق نظام البوت، من المستحسن دخولها في التفاوض المباشر مع معيد التأمين جنبا إلى جنب مع شركة تأمين المحروقات، خاصة أنه في هذه المرحلة قد تم التطرق إلى جانب التسعير، فمهما كانت شركة التأمين المحروقات على دراية بالنقاط الدقيقة للتأمين إلا أنها لن تكون أكثر علما بعملية إدارة المخاطر التي تسطرها شركة المشروع، فكلما كانت عملية إدارة الخطر تتم بطريقة دقيقة وفعالة انخفض قسط التأمين وقلت مبالغ الاقتطاعات وحدود الضمان المطبقة على عقد التأمين، فمن الناحية الميدانية لا يمكن لشركة المشروع إبقاء جميع المخاطر في محفظتها فدور شركة المشروع في نظام البوت كمسير للخطر وكاتما لكل مخاطره يعد تصورا خاطئا؛ لأن معظم هذه المخاطر سوف تحول إلى شركات التأمين، ولكن الدور الحقيقي لهذه الشركة يكمن في احكام توزيع المهام ومن ثمة المخاطر بين جميع اطراف التعاقد في نظام البوت، أكثر من هذا فعندما يلاحظ البنك ارتياح شركة تأمين المحروقات سوف يؤدي هذا إلى التفاوض على معدل الفائدة لأن الاعداد الجيد لدورة إدارة الخطر من طرف شركة المشروع من شأنه أن يشجع البنوك على الإقراض.

الفرع الثاني: حساب أقصى خسارة ممكنة

من الممكن حساب معدل القسط على أساس القيمة الكلية للعقد أو على أساس أقصى خسارة ممكنة، ففي الحالة الثانية يكون معدل القسط أقل لأن قيمة أقصى خسارة ممكنة لن تكون بأي حال من الأحوال أكبر من القيمة الكلية للعقد، فهذه الطريقة تعد وسيلة لتخفيض قسط التأمين ولكن تجدر الإشارة إلى أنه ليس لشركة المشروع أي يد في حساب هذه القيمة لأنها من اختصاص شركة التأمين، وفي نفس الوقت يمكن لشركة المشروع أن توفر العوامل المساعدة على تخفيض هذه القيمة؛ كتحسين طرق البناء والفصل بمسافة كافية بين وحدات المشروع لتجنب الكارثة الكلية عند تحقق الخطر.

الفرع الثالث: إعادة التأمين

تتميز إعادة التأمين في الجزائر شأنها شأن معظم الدول النامية بصغر احتفاظ شركات التأمين المباشر نظرا لضخامة الخسائر وازدياد معدلاتها المحتملة نتيجة لنقص خبرة المقاولين المحليين وضعف احتياطات السلامة لديهم، فهناك عاملان يجب أن يؤخذ بعين الاعتبار في هذا الحيز؛ الأول له علاقة بالميزانية المحاسبية لشركة تأمين المحروقات

من خلال ضعف هامش الملاء لديها مقارنة مع ضخامة مخاطر نظام البوت، والثاني مرتبط بشركة الانشاء في حد ذاتها، فكلما انخفضت فعالية إدارة الخطر لديها قلت ثقة شركة تأمين المحروقات فيها وبالتالي يرتفع معامل المخاطرة المستعمل في العملية التأمينية؛ مما يؤدي بالضرورة إلى استلزام تحويل الخطر إلى معيد التأمين خوفا من تحقق الكارثة وعدم إمكانية مواجهتها بhamش ملاء شركة تأمين المحروقات لوحدها.

الفرع الرابع: تسرب العملة الصعبة خارج الوطن

يهدف التعرف على قسط إعادة التأمين المحول في شكل عملة صعبة إلى الخارج، قمنا بإعداد محاكاة تم بناؤها على مجموعة من الخطوات سنقوم بشرحها فيما يلي:

1. القيمة المؤمنة المادية: قمنا بحساب هذه القيمة بناء على التكلفة المادية لمشروعات البوت في الجزائر والتي تقدر بـ 980 مليار دينار جزائري؛

2. القيمة المؤمنة المالية: نظرا لعدم وجود قاعدة بيانات في الجزائر تجمع الدخل المتوقع لمشروعات البوت والتي تعتبر أساس حساب القيمة المؤمنة المالية، قمنا بقسمة 43 مليون دولار التي تمثل الدخل المتوقع لمخطة طاقوية تم انشاؤها في الجزائر وفق نظام البوت على 330 مليون دولار والتي تمثل القيمة الابتدائية لعقد انشاء الحطة وتحصلنا على نسبة 13%، بعد هذا قمنا بضرب هذه النسبة في القيمة المؤمنة المادية لكل مشروعات البوت المنشأة في الجزائر وتحصلنا على دخل قدر بـ 130.24 مليار دينار جزائري؛

3. معامل القسط: تحصلنا على معاملي القسط للضررين المادي والمالي من خلال نموذج وثيقة التأمين الهندسي للإنشاءات التي قمنا بتحليلها في المبحث الثالث من هذا الفصل والخاص بتصميم البرنامج التأميني؛

4. نسبة إعادة التأمين: يقدر معدل إعادة التأمين بـ 80% من القيمة المؤمنة الاجمالية لمشروعات البوت في الجزائر¹.

الجدول رقم (4-10): قسط إعادة تأمين مشروعات البوت في الجزائر

الوحدة: دينار جزائري

980 000 000 000,00	القيمة المؤمنة المادية
130 241 462 484,85	القيمة المؤمنة المالية
0,50%	معامل قسط الضرر المادي
1,33%	معامل قسط الضرر المالي
4 900 000 000,00	قسط الضرر المادي
1 725 699 377,92	قسط الضرر المالي
6 625 699 377,92	القسط الإجمالي
5 300 559 502,34	قسط إعادة التأمين

المصدر: من اعداد الباحث

بعد شرح الطريقة المتبعة في حساب قسط إعادة التأمين المدفوع بالعملة الصعبة، والذي قمنا بتحديد بطريقتين تقريبية نظرا لعدم وجود احصائيات متعلقة بهذا الجانب نجد أن هذا الأخير يمثل 0.48% من القيمة الاجمالية المؤمنة لمشروعات البوت في الجزائر، إضافة إلى هذا تجدر الإشارة إلى أن احتفاظ الطرف الوطني لم تتعدى 20% من الخطر

¹ مقابلة مع إطار في مديرية تأمين البناء في شركة تأمين المحروقات.

المؤمن ضده وهي نسبة ضئيلة جدا، كذلك يجب التنويه إلى أن الهدف من اجراء هذه المحاكاة لم يكن حساب قسط إعادة التأمين في حد ذاته، وإنما التعرف على مدى ثقل تسرب العملة الصعبة إلى خارج الوطن في إطار عملية إعادة التأمين، فهذا العامل قد يكون قليل الأهمية عند التعامل مع مشروع واحد، ولكن عند دراسة كل مشروعات البوت في الجزائر يتبين لنا مدى الخسائر التي لحقت بالدولة من جراء اللجوء إلى عملية إعادة التأمين من جهة، ثم بحث سبل القيام بهذه العملية حصريا في الجزائر من خلال الخدمات التي تقدمها الشركة المركزية لإعادة التأمين.

في هذا الإطار نشير إلى أن السبب الرئيسي وراء تحويل هذه المبالغ الضخمة في إطار إعادة تأمين مشروعات البوت؛ يرجع إلى ضعف ملاءة شركة تأمين المحروقات والشركة المركزية لإعادة التأمين وكذلك نقص المعلومات والاحصائيات حول مخاطر نظام البوت في الجزائر، فالمشروعات المنشأة في هذا الإطار لا تسمح بإعداد قاعدة بيانات إحصائية يتم على أساسها حساب قسط التأمين، فالعامل الأول من الممكن تصحيحه برفع رأس المال أما العامل الثاني فمن غير الممكن تصحيحه إلا بمشاركة الطرف الأجنبي واستعمال قاعدة بياناته، خاصة وأن شركات المشروع التي تم انشاؤها في الجزائر في إطار نظام البوت تمت بمساهمة أطراف أجنبية من جميع أنحاء العالم بما فيها دول جنوب شرق آسيا وإسبانيا وكندا والولايات المتحدة الأمريكية.

المطلب الرابع: مخرجات البعد المالي

من خلال ما سبق قمنا بإعداد مدخلات البعد المالي والتي تعنى بعرض دور شركة المشروع في التأمين الهندسي للإنشاءات من زوايا مختلفة، والتي سوف نبني عليها الإطار العام لدورة إدارة المخاطر في ظل نظام البوت من خلال الانتقال من الكيفية إلى الكمية في تحقيق الأمثلية بين أطراف التعاقد، فهو ثقل يلقي على عاتق شركة المشروع ويعزز دورها في إدارة التعاقد التأميني على المستويين الجزئي والكلبي.

الفرع الأول: علاقة الأمثلية بين شركة الانشاء وشركة المشروع

تنقسم المخاطر الانشائية إلى ثلاثة أنواع هي التأخر في الإنجاز وارتفاع تكاليف الانشاء وعيوب التصميم، وبالمقابل هناك منتجات تنتمي لفرع التأمين الهندسي تتوافق مع هذه المخاطر؛ فهي تغطي الأسباب المادية التي أدت إلى حدوثها مع إمكانية إضافة ملحقات لها إذا ما تعلق الأمر بخطري التأخر في الإنجاز وعيوب التصميم، ولقد قمنا باستثناء خطر ارتفاع تكاليف الانشاء المرتبط بالظروف السوقية غير الاحتمالية، ففي هذا الإطار على شركة المشروع القيام بمجموعة من الإجراءات من شأنها التعريف الدقيق للخطر الانشائي بهدف تحقيق الأمثلية بينها وبين شركة الانشاء.

1. التعريف الهندسي للخطر:

يتحقق هذا الجانب عندما تقوم شركة المشروع برسم مجسم عام للمشروع تشرح فيه هندسيا سير عملية الانشاءات على أرض المشروع من بدايتها إلى نهايتها، ثم تقوم بعد هذا بإضافة مؤثرات على هذا النموذج لتطابق بين كل مرحلة وتكلفتها والمدة الزمنية اللازمة لها، فعند البداية الفعلية للإنشاءات يصبح هذا النموذج الدستور الذي يحكم علاقتها مع شركة الانشاء؛ وبالتالي يترجم عدم التطابق بين ما كان متوقعا وما تحقق فعلا بالعيوب الذي يؤخذ

على شركة الانشاء التي لم تحترم ما تم الاتفاق عليه ومن ثمة تصبح هذه الأخيرة مسؤولة أمام شركة المشروع عن التعويض، أما إذا ثبت أن التأخر أو زيادة التكلفة أو ظهور أي عيب في التصميم قد نتج عن نشوء حادث فتحلى مسؤولية شركة الانشاء من التعويض لأن هذا يدخل في حيز القوة القاهرة.

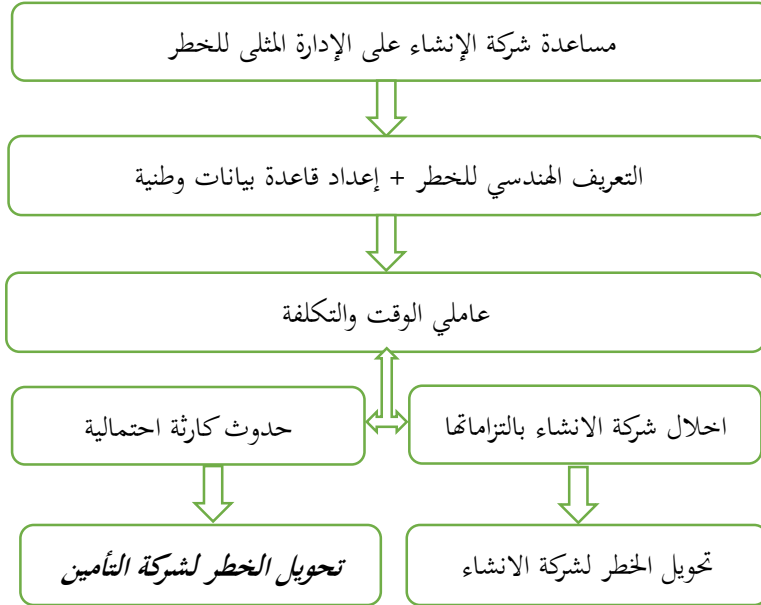
2. اعداد قاعدة بيانات وطنية:

يعتبر نقل المعلومات والتكنولوجيا أساس نظام البوت، وبالتالي فإن مساهمة شركة المشروع في إعداد قاعدة بيانات وطنية مستمدة من الخبرة الدولية للمساهمين فيها أحد المقتضيات الواجب اشتراطها قبل قبول دخولها إلى الاستثمار في الجزائر، لهذا من الممكن الاستفادة من تجربة شركة المشروع كوحدة أساسية لإدارة المخاطر وتحويل هذه الخبرة إلى شركة الانشاء وبالتالي فحجة عدم التحكم في المخاطر الحديثة لم تعد قائمة لأن إشكالية إدارة المخاطر قد تم حلها من طرف شركة المشروع.

3. هيكل علاقة الأمثلية بين شركة الانشاء وشركة المشروع:

بناء على ما سبق قمنا بإعداد الهيكل التالي والذي يوضح علاقة الأمثلية بين شركة المشروع وشركة الانشاء:

الشكل رقم (4-17): علاقة الأمثلية بين شركة المشروع وشركة الانشاء



المصدر: من اعداد الباحث

من خلال هذا الهيكل نجد أن دور شركة المشروع يكمن في مساعدة شركة الانشاء على إدارة مخاطر البوت من خلال تحليل مكونات كل خطر انشائي على حده، من منظور خبرتها المتراكمة في إدارة هذا النوع من المشروعات ليس على المستوى الوطني فحسب بل على المستوى الدولي، فإذا ثبت أن هناك تقصير من طرف شركة الانشاء فهذا يلقي الضوء على التزامها بتحمل قيمة الخسائر أما إذا تعلق الأمر بأي ظرف من ظروف القوة القاهرة غير الممكن تجنبها، حتى عند بذل أقصى درجات العناية اللازمة وجب على شركة المشروع التوجه نحو شركة تأمين المحروقات لأنها الطرف الأقدر على مواجهة هذا النوع من المخاطر بحكم تجربتها ونشاطها في الميدان.

الفرع الثاني: علاقة الأمثلية بين شركة المشروع وشركة تأمين المحروقات

بعد اتخاذ الإجراءات المناسبة لتعريف الخطر الانشائي ثم التخفيف من حدته، يتبين لكل من شركتي المشروع والانشاء أنهما مهما تفاننا في جعل قيمة الخطر معدومة، فإن هذا غير قابل للتحقيق على أرض الواقع وهو الأمر الذي يبرر الدور التأميني لشركة تأمين المحروقات، فقرار تحويل الخطر إلى شركة تأمين المحروقات يتوقف تقنيا على عامل التكلفة، فإذا كانت تكلفة الاحتفاظ بالخطر أكبر من تكلفة تحويله إلى شركة تأمين المحروقات وجب التأمين ضده، وبالتالي ننتقل فيما يلي إلى العلاقة التي تربط بين شركة المشروع وشركة تأمين المحروقات.

1. تفادي تحقق الكارثة الكلية:

يجب على شركة المشروع التمسك بالتعامل مع القيمة المؤمنة على أساس مبدأ أقصى خسارة ممكنة وليس على أساس القيمة الكلية للعقد، ولكنها ملزمة إرساء لتطبيق هذا المبدأ أن تتخذ الإجراءات العقلانية المرتبطة بالسلامة على أرض المشروع ناهيك عن تصميم المشروع بالتشاور مع شركة الانشاء بما يتماشى وتقليل حجم الخسائر إلى أدنى حد لها، بما في ذلك فصل المباني والآلات عن بعضها البعض، فإذا تحقق الضرر في آلة معينة فإن احتمال انتقاله إلى الآلات الأخرى يصبح معدوم تقريبا، خاصة فيما يخص خطر الحريق والكوارث الطبيعية.

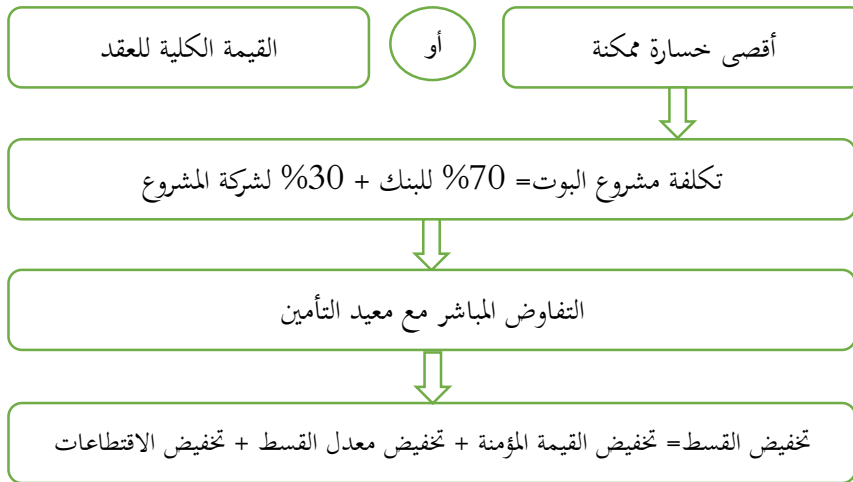
2. التفاوض التقني التأميني:

بعد التحديد العقلاني للقيمة المؤمن على أساس أقصى خسارة ممكنة وليس القيمة الكلية للعقد، يجب على شركة المشروع الدخول الفعلي في التفاوض مع معيد التأمين جنبا إلى جنب مع شركة تأمين المحروقات، فحاليا فإن البنك هو الذي يقوم بهذه العملية في إطار نظام البوت بحكم تمويله للمشروع بدون ضمانات بميكل تمويلي يقدر بـ 70% وبما أن شركة المشروع تساهم في هذا الهيكل بنسبة 30% فيجب أن يفعل دورها في العملية التأمينية بما يتماشى مع مساهمتها في المشروع، أما الجوانب التي تدخل في التفاوض فهي تنحصر بالأساس على الجانب التسعيري مع مراعاة الضمانات المناسبة لمشروعات البوت.

3. هيكل علاقة الأمثلية بين شركة المشروع وشركة تأمين المحروقات:

بناء على ما سبق قمنا بإعداد الهيكل التالي والذي يوضح علاقة الأمثلية بين شركة المشروع وشركة تأمين المحروقات:

الشكل رقم (4-18): علاقة الأمثلية بين شركة المشروع وشركة تأمين المحروقات



المصدر: من إعداد الباحث بناء على ما سبق

من خلال هذا الهيكل ستكون شركة المشروع أمام خيارين؛ الأول هو الاعتماد في حساب القيمة المؤمنة على أساس أقصى خسارة ممكنة والثاني هو القيمة الكلية للعقد الانشائي، فالخيار الأول يجبرها على الاعداد الأمثل لدورة إدارة المخاطر، أما الثاني فهو يعنيها عن ذلك، نظرا لأن النقطة السلبية في اعتماد القيمة المؤمنة على أساس أقصى خسارة ممكنة هي احتمال حرمانها من التعويض في حالة تحقق الكارثة الكلية، لذلك يجب على شركة المشروع أن تكون في مستوى هذا الخيار الاستراتيجي الذي وعلى الرغم من خطورته فهو يوفر عليها دفع قسط تأميني مرتفع، إضافة إلى هذا فتفاوض شركة المشروع مع معيد التأمين بصفة مباشرة قد يعطيها نوعا من الأفضلية في تخفيض التسعير في حد ذاته والمتكون من معامل قسط التأمين والاقتطاعات المطبقة على الضمانات.

الفرع الثالث: علاقة الأمثلية بين شركة تأمين المحروقات ومعيد التأمين

في إطار مشروعات البوت تحول شركة تأمين المحروقات أكثر من 80% من المخاطر إلى الخارج وهذا يرجع لسببين الأول يرتبط بقدرتها على الاحتفاظ بناء على ملاءمتها المالية والثاني بجانب البيانات المتعلقة بالمعلومات عن الخطر المؤمن ضده، وإعادة التأمين تزيد من تسرب العملة الصعبة خارج الوطن وقد تسمح للشركات الدولية بالحصول على أدق المعلومات المرتبطة بمشروعات استراتيجية كتلك الممولة بنظام البوت، فكما هو عليه الأمر حاليا قد يتجلى لنا أن علاقة الأمثلية محققة نظرا لأن شركة تأمين المحروقات تعيد تأمين كل خطر يزيد عن طاقتها الاحتياطية، ولكن حفاظا عن سيادة الدولة يمكن اتباع ما يلي:

1. استعمال قاعدة بيانات شركة المشروع:

يأتي هذا الاجراء لحل اشكال افتقار شركة تأمين المحروقات لقاعدة بيانات عن مخاطر البوت نظرا لقلّة الاحصائيات المتعلقة بهذه النوعية من المشروعات في الجزائر، أما شركة المشروع وبحكم المساهمة الأجنبية فيها فإن تراكم الاحصائيات لديها سيمكن شركة تأمين المحروقات من التقييم الجيد للخطر وبالتالي التسعير المناسب له، لكن تجدر الإشارة إلى أن هذا الاجراء يجب أن يتماشى مع تعديل المشرع الجزائري للمادة 58 من قانون المالية التكميلي

لسنة 2009 والتي جاءت بقاعدة 49/51% فيما يخص الاستثمار الأجنبي المباشر، فهذا النص غير ملائم لنظام تمويلي كالبوت، فيجب أن تكون المساهمة الأجنبية بنسبة 100% في رأس مال شركة المشروع لتعظيم المنفعة من الطرف الأجنبي ورفع الثقل عن الطرف العمومي في تمويل البنى التحتية والمشروعات الطاقوية، بالإضافة إلى استخدام مشتقات البوت بحق الاستغلال للحفاظ على سيادة الدولة وتمكينها من استرجاع هذه المشروعات بعد نهاية فترة الامتياز.

2. رفع رأسمال شركة تأمين المحروقات:

حتى بعد تمكن شركة تأمين المحروقات من تسعير الخطر بناء على قاعدة بيانات شركة المشروع، فإن الاستغناء عن إعادة التأمين غير وارد من منظور ضيق هامش الملاعة في شركة تأمين المحروقات، ولحل هذه الاشكالية على الشركة اللجوء إلى رفع رأسمالها لإعطاء مجال أوسع لهذا المعامل، ولتجنب النظرية في هذا الطرح لأنه صعب التحقيق ميدانيا، من الممكن مساهمة شركة المشروع في رأسمال شركة تأمين المحروقات فتستفيد الأولى من الأرباح وتستفيد الثانية من رفع هامش ملاءتها وبالتالي القدرة على تأمين كم أكبر من المخاطر من دون اللجوء إلى خدمات إعادة التأمين.

3. التأمين المشترك الوطني:

بعد قيام شركة المشروع بتزويد سوق التأمين الجزائري بقاعدة بيانات خاصة بسوق البوت، ثم رفعها للطاقة الاحتياطية لشركة تأمين المحروقات، من الممكن اللجوء إلى التأمين المشترك بدلا من إعادة التأمين في السوق الدولية، فالفرق بين إعادة التأمين والتأمين المشترك هو أن الأول هو توزيع عمودي للخطر بينما الثاني هو توزيع أفقي له، وبالتالي قد يغني قيام شركات التأمين المعتمدة في الجزائر بالتأمين المشترك لمخاطر نظام البوت من اللجوء إلى تقنية إعادة التأمين، فتقنيا تتم هذه العملية بتقاسم هذه الشركات للخطر بناء على حصتها في سوق التأمين الجزائري، فيتم توزيع 80% المعاد تأمينه عليها، وفي هذا الاطار نشير إلى جزئية هامة تتمثل في أن شركة المشروع عند اعدادها لدورة إدارة المخاطر فلقد قامت بحساب القيمة المؤمنة على أساس أقصى خسارة ممكنة وليس على أساس القيمة الكلية للعقد مما من شأنه تخفيض القسط المدفوع على الأقل بنسبة 50% .

4. تطوير قطاع التأمين في الجزائر:

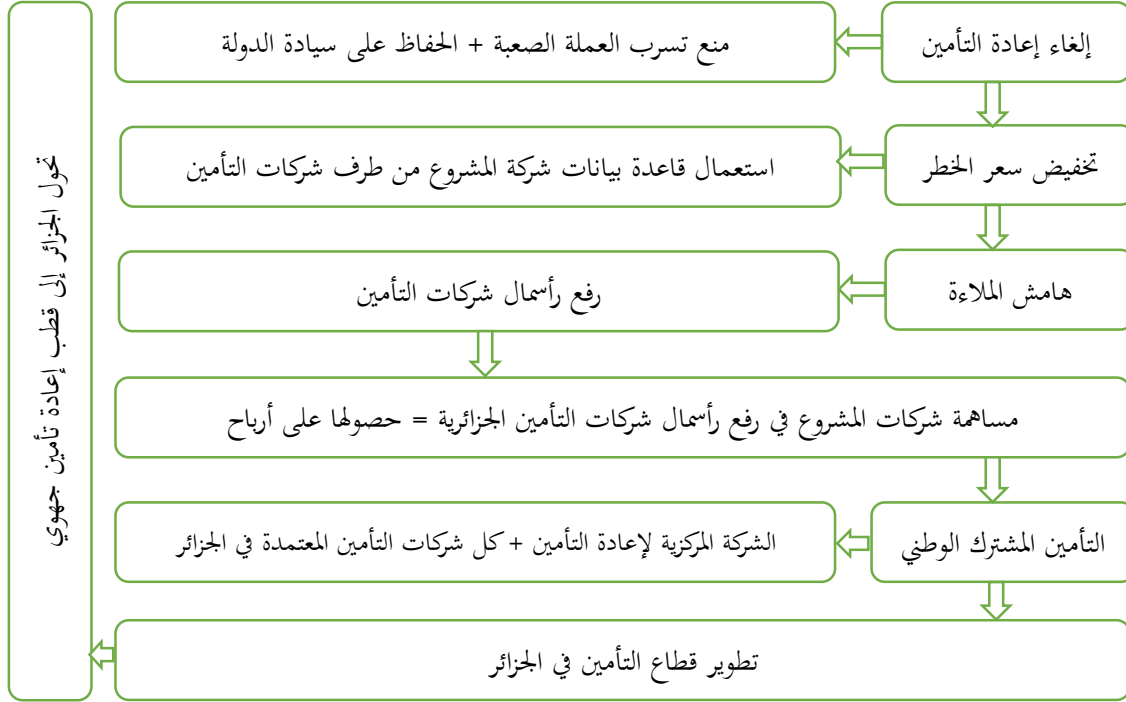
في إطار عملية التغذية العكسية وفي مقابل الاجراءات المتبعة في إدارة علاقة الأمثلية بين شركة تأمين المحروقات ومعيد التأمين، والمراهنة على قيام شركات التأمين الجزائرية بتقاسم مخاطر نظام البوت إضافة إلى الشركة المركزية لإعادة التأمين، نلمس الدور الفعال الذي سيتسنى لشركة المشروع القيام به وهو توفير المعلومة عن مخاطر نظام البوت ثم المساهمة في توسيع هامش ملاعة شركات التأمين الجزائرية من خلال المشاركة في رأسمالها وبالتالي من الممكن أن تصبح هذه الأخيرة قطبا جوهيا بالنسبة للدول المجاورة بحيث ستقوم بإعادة تأمين مشروعات البوت المقامة على أراضيها، من خلال التجربة المكتسبة في هذا المجال والقدرة التقنية على إدارة هذا النوع من المخاطر الذي يعتبر حاليا حكرا على كبريات الدول الصناعية كألمانيا وفرنسا وسويسرا وبريطانيا.

5. هيكل علاقة الأمثلية بين شركة تأمين المحروقات ومعيد التأمين:

بناء على ما سبق قمنا بإعداد الهيكل التالي والذي يوضح الاجراءات المتبعة لإحلال التأمين بالتأمين

المشترك الوطني:

الشكل رقم (4-19): خطوات التحلي عن إعادة التأمين



المصدر: من إعداد الباحث بناء على ما سبق

نظرا لما تحمله إعادة التأمين من سلبيات تسرب العملة الصعبة وتسريب معلومات عن قطاعات استراتيجية، يمكن لشركة المشروع تزويد شركات التأمين المعتمدة بالجزائر بقاعدة بيانات شاملة لمجموعة كبيرة من مشروعات البوت التي تم انشاؤها دوليا؛ لكي تستعملها هذه الأخيرة في التسعير، بالإضافة إلى مشاركتها في رفع رأسمال هذه الشركات، بهدف رفع هامش ملاءتها وزيادة قدرتها على تحمل مخاطر البوت التي تم تقليصها منذ البداية، في إطار دورة إدارة المخاطر التي تمت بين شركة المشروع وشركة الانشاء، ومنه نلاحظ أن هذه الإجراءات قد قلصت من جهة من مخاطر البوت وزادت من جهة أخرى من قدرة المؤمن الوطني على تحمل هذه المخاطر، ومن زاوية أخرى سيصبح قطاع التأمين في الجزائر قطبا لإعادة تأمين مخاطر نظام البوت تلجأ إليه الدول المجاورة، فمن خلال الدور الذي ستقوم به شركة المشروع سيتحقق اكتفاء ذاتي في خدمة إعادة التأمين في الجزائر وستصدر هذه الخدمة على الأقل للدول الناشئة في هذا الميدان والتي تبحث عن تغطية لمشروعاتها (مناقشة الفرضية الرئيسية).

خلاصة

يتعارض تطبيق نظام البوت في الجزائر مع الفلسفة التمويلية التي وجد لأجلها، نظرا لضعف الخبرة الوطنية في هذا الميدان وتحمل البنوك العمومية عناء تمويل مشروعاته ناهيك عن المساهمة المعتبرة للرساميل العمومية في الأموال الخاصة لشركة المشروع المدير التنفيذي لمخاطر هذا النظام، فهذه التجربة التي بدأت في الجزائر بحلول سنة 2002 تعتبر فنية جدا مقارنة مع الدول التي سبقتنا إلى العمل به، على غرار تركيا وفرنسا وبريطانيا، وحتى العملية التأمينية فلقد تم اسناد جلها إلى شركة تأمين المحروقات، فهي شركة تأمين عمومية أي أن التأمين شأنه شأن التمويل فلقد تما بالتدخل المباشر للدولة بدلا من ترفعها إلى مرتبة المنظم فقط.

في هذا الإطار قامت كل من شركة المشروع وشركة تأمين المحروقات بإدارة العملية التأمينية لإنشاءات البوت مع أطراف التعاقد الأخرى وأهمها البنوك؛ التي تمارس ضغطا مزدوجا على كل من شركة المشروع وشركة تأمين المحروقات، نظرا لأن البنك هو الممول بدون ضمانات عينية وبالتالي فالضوء مسلط على شركة تأمين المحروقات التي من المفروض أنها ستوفر للبنك أقصى حماية تأمينية لإنشاءات مشروع البوت.

من ناحية أخرى تجدر الإشارة إلى أن دور شركة المشروع قد تم تغييره نسبيا نظرا لأنه لم يتمشى مع نسبة مشاركتها المعتبرة في الهيكل التمويلي لمشروعات البوت، لا سيما فيما يخص تصميم البرنامج التأميني الذي اقتربت إدارة مخاطره الانشائية إلى الكيفية أكثر منها إلى الكمية؛ نظرا لعدم وجود أي بعد مالي في تسيير العلاقة التأمينية التي من المفروض أن تديرها شركة المشروع مع شركة الانشاء من ناحية وشركة تأمين المحروقات ومعيد التأمين من ناحية أخرى، فلقد اقتضت مهمة المدير التنفيذي للمخاطر على إمضاء العقود التي يتفاوض البنك على بنودها.

للانتقال من البعد العقدي إلى البعد المالي في دور شركة المشروع في التأمين الهندسي للإنشاءات، على هذه الهيئة أن تتدخل مباشرة في مسار الخطر بداية من شركة الانشاء التي يجب أن تساعد في إدارة المخاطر الانشائية بحكم خبرتها الدولية في هذا المجال والتقليل قدر المستطاع من المخاطر المحولة إلى شركة تأمين المحروقات، بعد هذا تأتي الحلقة الثانية في مسار الخطر وهي شركة تأمين المحروقات التي ستحول إليها مخاطر البوت التي لا يمكن لشركة الانشاء إدارتها بمفردها بحيث أنها تحتاج إلى التخصص التأميني، فعلى شركة المشروع أن تدخل في هذا الحيز إلى التفاوض المباشر مع معيد التأمين الذي تم تحويل جل الخطر إليه بخصوص جانب الضمانات والتسعير.

من منظور التقليل من تسرب العملة الصعبة خارج الوطن من الممكن لشركة المشروع أن تقوم بتصحيح مسار الخطر الانشائي، ونقله من معيد التأمين إلى التأمين المشترك الوطني عن طريق تزويد شركات التأمين المعتمدة في الجزائر بقاعدة بيانات مخاطر البوت لتستعملها في التسعير، ثم مساهمتها في رفع رأس مالها بهدف رفع هامش ملاءتها وزيادة قدرتها على تحمل المخاطر، ليصبح قطاع التأمين في الجزائر قطبا لإعادة تأمين مخاطر نظام البوت تلجأ إليه الدول المجاورة.

خاتمة

خاتمة

يعتبر نظام البوت عقد امتياز تشاركي بين القطاع العام والخاص، حيث تلجأ إليه الدول لتخفيف العبء عن كاهل ميزانياتها، فهو يستعمل في انشاء البنى التحتية والمنشآت الطاقوية، عن طريق صيغة تمويلية تسمى تمويل المشروعات الكبرى، وهو بهذا نظام ذا وجهين الأول شراكة القطاع العام مع القطاع الخاص والثاني استعمال صيغة تمويل المشروعات الكبرى في تركيبه المالي.

أما كلمة بوت، فهي اختصار لثلاث كلمات انجليزية حيث يشير الحرف B إلى كلمة Build أي البناء والحرف O إلى كلمة Operate أي التشغيل والحرف T إلى كلمة Transfer بمعنى ينقل، حيث تقوم بهذه العملية هيئة قانونية تسمى شركة المشروع، وبالتالي فهي التي تؤطر العلاقة التعاقدية بين الأطراف وتضمن توزيع التدفقات النقدية بعد دخول المشروع مرحلة الاستغلال، ثم تحويله للدولة عند نهاية فترة الامتياز.

نظرا لتعدد الأطراف المشاركة في التركيب التمويلي لنظام البوت ينتج صراع تشاركي سببه تعارض المصالح واشكالية التوزيع الأمثل للمخاطر، فكل طرف سيتفاوض من أجل تحمل أقل ما يمكن تحمله من خطر، فالدولة تلقي بالمخاطر على عاتق شركة المشروع التي تلقيها بدورها على عاتق الأطراف الثانوية كشركات الانشاء والاستغلال، ولكن تجدر الإشارة في هذا الاطار إلى أن هذا التحويل لا يجب أن يكون غير محدود، فلو تحملت شركة الانشاء كل مخاطر الانشاءات في المشروع لزادت تكلفته الكلية بطبيعة الحال، لأن تحمل الخطر يعتبر تكلفة في حد ذاته، وبالتالي فدور شركة المشروع في هذه العملية يصبح الموازنة بين الأطراف في توجيه نسبة من الخطر إليهم مع الالتزام باحترام عاملي التكلفة والتخصص في الادارة، أما الدولة فتكتفي بالقيام بمهمتي الاشراف والرقابة فقط في ظل نظام البوت.

أما من حيث المخاطر المرتبطة بكل مرحلة فتعتبر تلك الإنشائية الأكثر خطورة في مشروعات البوت نظرا لعدم ارتباطها بتحقيق التدفقات النقدية الموجبة، ففي حالة تحقق الكارثة تصبح شركة المشروع مجبرة على التعامل مع الواقع بضخ استثمارات جديد، فلا يوجد رقم أعمال ينتجه المشروع من الممكن الاعتماد عليه، لهذا فعند تمازج الخطر الانشائي مع تحويله إلى شركة التأمين في إطار دورة إدارة المخاطر التي تقوم شركة المشروع بالإشراف عليها، ينتج فرع تأميني يسمى التأمين الهندسي للإنشاءات، الذي يعتبر من الفروع التأمينية الدقيقة جدا نظرا لارتباط إدارته بخبرة المهندس والمؤمن له، أما التمازج الثاني فيتم عند تطبيق هذا الفرع التأميني على نظام البوت، الأمر الذي من شأنه إضفاء مجموعة من التعديلات التقنية التي لم تكن موجودة من قبل في الفرع التقليدي، أما المشرع الجزائري فلم يذكر صراحة المنتجات المرتبطة بالتأمين الهندسي ولكنه اكتفى بمناقشة تأمين البناء فرنسي المنشأ؛ بحكم العلاقة القانونية التي تربطنا بهذا البلد، مما أدى إلى إحداث نوع من التداخل في الضمانات التأمينية بين التأمين الهندسي وتأمين البناء.

في إطار دورها في إدارة مخاطر نظام البوت الانشائية، تقوم شركة المشروع بتحويل الخطر إلى شركة الانشاء التي بدورها تتنازل عن قسم منه إلى شركة المشروع، والتي تقوم بتحويله إلى شركة تأمين المحروقات، فهي تبقى 20%

منه في الجزائر والباقي يتم تحويله إلى الخارج من خلال عملية إعادة التأمين، فمسار المخاطر الإنشائية طويل جدا بدأ من شركة الانشاء وانتهى به الأمر عند معيد التأمين، ولكن هذه الدورة تفتقر إلى الكمية في الطرح فهي عبارة عن تحويل كفي للمخاطر، فلا توجد أية تقنية تقوم بها هذه الأطراف عدا معيد التأمين، تسمح لها بالموارنة بين ما يجب الاحتفاظ به من خطر وما يجب تحويله على أساس عاملي التكلفة والتخصص في الإدارة.

أولاً) اختبار الفرضيات

من خلال المحاور التي تطرقنا لها في هذه الرسالة، بداية بتعريف نظام البوت ثم تفصيل المخاطر وطرق إدارتها في ظلها، بالإضافة إلى تحليل وثائق التأمين الهندسي للإنشاءات وفق نظام البوت وتحديد موقع شركة تأمين المحروقات منها، من الممكن إجراء اختبار الفرضيات كما يلي:

- تطرقنا في هذه الدراسة إلى دور شركة المشروع في التأمين الهندسي للإنشاءات وفق نظام البوت، فحددنا مكانة هذه الهيئة القانونية في الهيكل التعاقدية التأميني لنظام البوت وكذا مكانتها في تصميم البرنامج التأميني وفقا لهذا النظام، وتبين لنا أن الدور الذي تلعبه شركة المشروع في هذا الاطار يقترب إلى التعاقد أكثر منه إلى إدارة العلاقات المالية، فشركة الانشاء تحول المخاطر إلى شركة تأمين المحروقات التي قامت بتحويل جملها إلى معيد التأمين الأجنبي، وفقا لعقود تم اعدادها من طرف هذا الأخير، فقد قبلت بما شركة المشروع من دون اعداد دورة لإدارة المخاطر وتحديد مجموعة المخاطر التي كان من الممكن الاحتفاظ بها وأخرى من الواجب تحويلها بناء على عاملي التكلفة والتخصص في الإدارة، وبالتالي تم اعداد دور مقترح لشركة المشروع يعتمد على اعداد هيكل مالي يغني الدولة الجزائرية عن إعادة التأمين ويغنيها أيضا من تسرب العملة الصعبة خارج الوطن، ويمنع تصدير المعلومات الاستراتيجية الخاصة بمشروعات حساسة كتلك المتعلقة بنظام البوت، مما ينفي صحة الفرضية الرئيسية التي تقول: " دور تسيير العلاقات التعاقدية في هيكل الأطراف المتدخلة في تمويل المشروعات هو وظيفة تقليدية لشركة المشروع، تتطور لتصبح وظيفة تسيير العلاقات المالية بما يحقق الأمثلية بين جميع أطراف التعاقد"، فلم يتم تطوير هذا الدور في الميدان وإنما تم بناء على اقتراح هذه الدراسة.

- توصلنا من خلال هذه الدراسة إلى أن نظام البوت هو عقد امتياز يعتبر من أشهر وأبرز صيغ الشراكة بين القطاع العام والخاص المتعددة إلا أنه يعتمد على صيغة تمويل المشروعات الكبرى من الناحية التمويلية البنكية، وبالتالي فإن هذا النظام يخضع في مبدئه إلى الشراكة بين القطاع العام والخاص، يتم تمويله بصيغة تمويل المشروعات الكبرى، فهو عملة لها وجهان الأول قانوني والثاني تمويلي، مما يؤكد صحة الفرضية الثانوية الأولى التي تقول: " يعتبر نظام البوت من أبرز أشكال الشراكة بين القطاع العام والخاص".

- يمثل توزيع المخاطر الخاصة الرئيسية التي تميز نظام البوت عن غيره من الأنظمة التمويلية والتعاقدية لإقامة المشروعات، فعلى الرغم من ارتباط هذا المبدأ بكافة المشروعات الاستثمارية إلا أنه يمثل في حالة هذا النظام حجر الزاوية نظرا لتعدد الأطراف المشاركة فيه ناهيك عن ارتفاع تكلفة تنفيذه وتشغيله، ففي هذا الاطار تقوم شركة المشروع بقبول المخاطر المحولة من طرف الدولة لضمان حصولها على صفقة المشروع، ثم تحول نسبة من هذه المخاطر

إلى القطاع الخاص وليس كلها، لأن التحويل الكلي يلغي دورها في النظام من جهة ثم يعظم تكلفة المشروع بالشكل الذي قد يتجاوز الإيرادات من جهة أخرى، ومنه فتحمل شركة المشروع لقسم من المخاطرة المتواجد بين الدولة والقطاع الخاص هو الذي سيرر مردودها المنتظر من المشروع، فدورها هنا يصبح الميزان الذي يربط الدولة بالقطاع الخاص بما يحقق الأمثلية بينهما، مما يؤكد صحة الفرضية الثانوية الثانية التي تقول: " شركة المشروع هي الطرف المسؤول عن دورة ادارة المخاطر في إطار نظام البوت".

- عقود التأمين الهندسي هي اتفاقية تقوم شركات التأمين في جميع أنحاء العالم بتجميعها على مقاس المشروع الذي يقترحه المؤمن له، بناء على بنود موجودة مسبقا وتم الاجماع على التعامل بها في سوق التأمين الدولي، وهذه المواد متاحة بشكل واسع في الموقع الذي صمته الجمعية الدولية لشركات التأمين الهندسي IMIA بالاعتماد على خبرة عشرات المؤمنين الهندسيين من جميع أنحاء العالم، والذين يعملون على تبادل الخبرة والمعرفة من أجل دراسة وتحليل القضايا المستجدة في هذا الفرع، فمن خلال تحليل تجربة شركات التأمين العالمية وشركة تأمين المحروقات فلا يوجد أي اختلاف في التعامل مع وثائق التأمين الهندسي للمشروعات التقليدية وتلك المتعلقة بمشروعات البوت، والدليل على هذا هو خلو موقع الجمعية الدولية لشركات التأمين الهندسي IMIA من محور معد خصيصا لهذه المشروعات، مما ينفي صحة الفرضية الثانوية الثالثة التي تقول: " التأمين الهندسي للإنشاءات في الجزائر هو فرع تأميني يتماشى ونظام البوت B.O.T".

- لا يوجد أي أثر لكلمة "تأمين هندسي" أو حتى المنتجات المرتبطة به في النصوص التشريعية الجزائرية الخاصة بتأمين الانشاءات، فعادة ما يتم الخلط بين الفرعين بضم ضمانات التأمين الهندسي إلى تأمين البناء، فالأول نشأ في بريطانيا وألمانيا وفصل بين الانشاءات الصناعية والبنائية عن طريق تصميم جملة من المنتجات التأمينية في فرع الأضرار، ثم قام بإدخال التأمين على المسؤولية المدنية كضمان في تلك الوثائق، إضافة لكونه لا يحمل صفة الالتزام؛ أما الثاني فلقد قابل بصفة مستقلة بين الالتزام بالتأمين عن ضرر العمل والمسؤولية المدنية العشرية؛ لذلك أنتج الاستعمال الفرنسي للتأمين الهندسي نوعا من التداخل من حيث الضمانات المقدمة في إطار تأمين البناء؛ وكون الجزائر من الدول التي تدور في فلك فرنسا من حيث الجوانب التشريعية، فالاعتماد على قانون تأمين البناء الفرنسي أدى إلى احداث نفس التداخل، مما ينفي صحة الفرضية الثانوية الرابعة التي تقول: " يأخذ التأمين الهندسي لإنشاءات البوت في شركة تأمين المحروقات CASH حيزاً كبيراً من الاهتمام في صناعتها التأمينية. لأن حيز الاهتمام يرجح لكفة تأمين البناء والدليل على هذا احتواء الهيكل التنظيمي لشركة تأمين المحروقات على غرار شركات التأمين الأخرى المعتمدة في الجزائر على مديرية تأمين البناء وليس مديرية التأمين الهندسي.

ثانياً نتائج الدراسة

قمنا خلال هذه الدراسة بتحليل عملية إدارة مخاطر نظام البوت، انطلاقاً من التعريف بالنظام نفسه ثم التعريف بدور شركة المشروع في هذا النظام، فهي المدير التنفيذي للمخاطر، ومن أهم النتائج التي توصلنا إليها ما يلي:

- القصور التنظيمي التشريعي المؤسسي الجزائري الذي لا يتطابق مع احتياجات نظام البوت، مما قد يلقي بالكثير من الغموض على ملفات الاستثمار القائمة حالياً خاصة في حالة حدوث نزاع؛
- عدم معرفة الدولة بتكلفة مشروعات البوت، مما قد يدفع بالقطاع الخاص إلى التحايل والمغالاة في تكاليف الانشاء بغية رفع سعر الخدمة ومن ثمة رقم أعماله في مرحلة الاستغلال؛
- من الممكن أن يؤدي التطبيق الخاطئ لهذا النظام بإبقاء التكنولوجيا حكراً على الأجانب فقط دونما نقلها إلى العمالة الوطنية، ناهيك عن خطر الاطلاع على مشروعات استراتيجية وطنية؛
- يمثل توزيع المخاطر الخاصة الرئيسية التي تميز نظام البوت عن غيره من الأنظمة التمويلية والتعاقدية لإقامة المشروعات، فعلى الرغم من ارتباط هذا المبدأ بكافة المشروعات الاستثمارية إلا أنه يمثل في حالة هذا النظام حجر الزاوية نظراً لتعدد الأطراف المشاركة فيه ناهيك عن ارتفاع تكلفة تنفيذه وتشغيله؛
- تتميز العلاقات التي تربط أطراف التعاقد في نظام البوت بدرجة عالية من التعقيد والتشابك من حيث إدارة المخاطر، فكل طرف يرى الخطر من زاويته الخاصة مع تعارض مصالحه وتلك المرتبطة بأطراف التعاقد الآخرين، مما يجعل مهمة شركة المشروع في إدارة المخاطر أمراً بالغ الصعوبة؛
- تتحمل الدولة القسم الأصغر من مخاطر نظام البوت أما شركة المشروع فتقوم بتقاسم المخاطر المتبقية التي قامت الدولة بتحويلها إلى القطاع الخاص مع الأطراف الأخرى وجهات الإقراض، إلا أنه من غير الممكن أن تتحمل هذه الأطراف كل مخاطر المشروع نظراً لافتقارها لعامل التخصص في الإدارة مما قد ينتج عنه تعارض بين عاملي التكلفة والتخصص، وبالتالي ففي نهاية عملية تقاسم المخاطر من الواجب اللجوء إلى شركات التأمين لتكتمل مهمة دروة إدارة المخاطر التي تم اسنادها إلى المدير التنفيذي لمشروع البوت وهو شركة المشروع؛
- يسعى البنك في إطار الهيكل التعاقدية التأميني لمشروعات البوت إلى الحفاظ على حقوقه في تعويضات إعادة التأمين كذلك يركز على القيام بتأمين المشروع خلال المرحلة الانشائية، عن طريق القيام بدور مزدوج الأول يتمثل في البحث عن مكان له بين أطراف التعاقد ثم الضغط عليهم، والثاني هو الدخول مع شركة تأمين المحروقات ثم معيد التأمين في العملية التأمينية والوثائق الواجب اكتتابها مع التركيز على أدق تفاصيلها؛
- لا يوجد أي اختلاف بين وثائق التأمين الهندسي للمشروعات التقليدية وتلك المتعلقة بمشروعات البوت، سواء على المستوى الدولي أو على مستوى شركة تأمين المحروقات في الجزائر، فحتى الاتفاقيات المدرجة في موقع الجمعية الدولية لشركات التأمين الهندسي IMIA لا تحتوي على محور مخصص لمشروعات البوت، فالاختلاف الوحيد الذي نلمسه في هذا الإطار يكمن في تباين الهيكل التعاقدية التأميني لمشروعات البوت عن مثيله في المشروعات التقليدية؛

- تقوم شركة تأمين المحروقات باستعمال تقنية إعادة التأمين وتحول نسبة 80% من قسط التأمين المدفوع من طرف شركة المشروع إلى الخارج في إطار هذه العملية، لسببين الأول هو عدم التخصص في مخاطر نظام البوت نظرا لعدم توفرها على قاعدة بيانات واسعة من شأنها إعطاء نظرة موسعة على طبيعة هذه المخاطر، والثاني هو الملاءة المالية فيما يخص ميزانية الشركة، فنظام البوت الذي لجأت إليه الجزائر لتخفيف العبء عن ميزانيتها منذ مطلع سنة 2002م قد أدى تأمين مخاطره الانشائية إلى تسرب العملة الصعبة إلى خارج الوطن، وقد سمح أيضا للشركات الدولية بالحصول على أدق المعلومات المرتبطة بمشروعات استراتيجية كتلك الممولة بنظام البوت؛
- تقدر مساهمة البنك في مشروعات البوت بنسبة 70% مقابل 30% لشركة المشروع وبالتالي فدور هذه الأخيرة لا يتماشى مع نسبة مساهمتها في انشاء المشروع، فيد البنك تبقى العليا في صياغة العقود ثم تمريرها إلى شركة المشروع للإمضاء عليها فقط، والتي قد لا يتعدى دورها القراءة الدقيقة لبنود الاتفاقيات قبل الامضاء عليها، فإجمالا يرتبط تعاقد شركة المشروع في هذا الإطار بالإذعان فهو يبتعد عن مفهوم التفاوض والمكايسة؛
- تلعب شركة المشروع في تصميم البرنامج التأميني لنظام البوت دور يتركز على التحكم في عوامل خارجية هي أصلا من مهمة شركة الانشاء، وابتعادها عن الدور المحوري في تصميم المنتج التأميني المتمثل في التفاوض على الضمانات التأمينية والتسعير وكيفيات التعاطي مع ملفات الكوارث مع معيد التأمين وشركة تأمين المحروقات.

ثالثاً الاقتراحات

- من خلال الخوض في الآليات التي تقوم بها شركة المشروع في ظل إدارة المخاطر الانشائية لنظام البوت، ثم البحث في سياق تعاطي شركة تأمين المحروقات مع هذا الواقع في الجزائر، من الممكن تبني مجموعة من الاقتراحات، هي كالاتي:
- لتحقيق نوع من التماثل في المعلومات بين القطاعين العام والخاص على الدولة الاعتماد على مؤسساتها التنفيذية من حيث توفير قواعد بيانات خاصة للتعرف ولو بصفة تقديرية على التكلفة الاستثمارية المرتبطة بكافة قطاعات نظام البوت؛
 - لا يجب على القطاع العام التمادي في منح الامتيازات للقطاع الخاص بمقتضى نظام البوت، الذي استحدث أساسا لرفع العبء عن كاهل ميزانية الدولة، إلى درجة يصبح فيها ما اكتسب أقل مما تم منحه من امتيازات؛
 - التفاوض عن تطبيق القاعدة 49/51% الخاصة بالاستثمار الأجنبي المباشر في الجزائر وإغائها بالنسبة لنظام البوت فقط، فمشاركة القطاع الخاص بنسبة تساوي 49% أو أقل منها تمنع هذا الأخير من نقل التكنولوجيا إلى الجزائر وفي نفس الوقت تجبر الدولة على الاستثمار في مشروعات البوت مما يتعارض مع تطبيقات هذا النظام التمويلي؛
 - على الدولة التركيز على جانبي العمالة ونقل التكنولوجيا والحفاظ على العملة الصعبة في الاتفاق العام لنظام البوت، مع ادراج شروط جزائية وغرامات عند عدم احترام هذه البنود من جهة، ثم اقضاء المشروعات الاستراتيجية من نظام البوت بما فيه من تسريب للمعلومات ومساس بهيبة الدولة من جهة أخرى؛

- على شركة المشروع التحليل الأمثل للخطر لتقوم بالتوزيع الجيد له بين أطراف التعاقد، فكل خطأ قد يشوب هذه العملية من شأنه أن يوجه الخطر إلى الطرف غير القادر على الإدارة المثلى له؛
- اعداد شركة المشروع لمخطط سداسي للخطر قبل توجيهها إلى شركة تأمين المحروقات للاكتتاب، الذي يشرح أعمال الانشاءات في موقع المشروع مع ادخال عاملي الوقت والتكلفة عليها، فمن المستحسن إضافة بعد سادس إلى هذا المخطط وهو الفصل الزمني الدوري لمراحل المشروع من حيث التكلفة وتقديم تقرير دوري عند كل نقطة فصل، لتفادي حدوث جميع المخاطر الانشائية التي تطرقنا لها سابقا، ففصل دورات المرحلة الانشائية يمكننا من التعرف بوضوح على النقطة التي تأخر فيها الانشاء أو زادت فيها تكلفة المشروع أو حدث فيها خطأ في التصميم؛
- اعداد شركة المشروع لمصفوفة الخطر التي تسمح بتقييم آثار المخاطر وفهم تفاعلها عن طريق تصميم رؤية فوقية للخطر تمكننا من الاطلاع عليه بصفة أكثر وضوح وكلية، ليستعمل بعد ذلك من طرف شركة المشروع في التفاوض على المخاطر التي يجب أن تحول إلى التأمين وأخرى من الممكن ابقاؤها في محفظتها لأن تكلفة تحويلها أكبر من تكلفة الاحتفاظ بها، وفي هذا الاطار على شركة المشروع المساهمة في اقتراح قاعدة بيانات وطنية يتم بناؤها على أساس تجارب الطرف الأجنبي المساهم في الشركة في مشروعات البوت والتي قام بها في مختلف أنحاء العالم قبل قدومه للاستثمار في الجزائر؛
- استعمال مبدأ أقصى خسارة ممكنة كأساس لحساب القيمة المؤمنة؛ لأن هذه الطريقة تعد وسيلة لتخفيض قسط التأمين ولكن تجدر الإشارة إلى أنه ليس لشركة المشروع أي يد في حساب هذه القيمة لأنها من اختصاص شركة التأمين، وفي نفس الوقت يمكن لشركة المشروع أن توفر العوامل المساعدة على تخفيض هذه القيمة؛ كتحسين طرق البناء والفصل بمسافة كافية بين وحدات المشروع لتجنب الكارثة الكلية عند تحقق الخطر؛
- استعمال قاعدة بيانات شركة المشروع وجعلها متاحة لكل أطراف التعاقد في نظام البوت، وبصفة خاصة نظرا لافتقار شركة تأمين المحروقات لقاعدة بيانات عن مخاطر البوت بسبب قلة الاحصائيات المتعلقة بهذه النوعية من المشروعات في الجزائر، أما شركة المشروع وبمك المساهمة الأجنبية فيها فإن تراكم الاحصائيات لديها سيسمك شركة تأمين المحروقات من التقييم الجيد للخطر وبالتالي التسعير المناسب له؛
- على شركات التأمين الدولية بصفة عامة والجزائرية بصفة خاصة التفكير بعمق في استحداث فرع التأمين الهندسي وفق نظام البوت، لأنه على الرغم من اجراء بعض التعديلات على هذا الفرع بما يتماشى ونظام البوت، إلا أن الشروط العامة والخاصة المتعامل بها في المشروعات التقليدية في شركتي ميونيخ وسويسرا لإعادة التأمين تبقى متطابقة مع تلك المتعامل بها في نظام البوت؛
- على شركة تأمين المحروقات رفع رأسمالها لإعطاء مجال أوسع لها مش ملاءمتها المالية وتمكنها من رفع طاقتها الاحتياطية من المخاطر الانشائية لنظام البوت، فمن الأجدى أن تساهم شركة المشروع في هذه العملية بمثابته الطرف صاحب المصلحة في هذا، ومما قد يغني أطراف البوت من اللجوء إلى خدمة إعادة التأمين؛

- اللجوء إلى التأمين المشترك بدلا من إعادة التأمين في السوق الدولية، وبالتالي قد يغني قيام شركات التأمين المعتمدة في الجزائر بالتأمين المشترك لمخاطر نظام البوت من اللجوء إلى تقنية إعادة التأمين، عن طريق تقاسم هذه الشركات للخطر بناء على حصتها في سوق التأمين الجزائري، فيتم توزيع 80% المعاد تأمينه عليها، خاصة وأن شركة المشروع عند اعدادها لدورة إدارة المخاطر قد قامت بحساب القيمة المؤمنة على أساس أقصى خسارة ممكنة وليس على أساس القيمة الكلية للعقد مما من شأنه تخفيض القسط المدفوع بنسبة معتبرة؛
- تسمح المراهنة على قيام شركات التأمين الجزائرية بتقاسم مخاطر نظام البوت إضافة إلى الشركة المركزية لإعادة التأمين، بتحول منظومة التأمين في الجزائر إلى قطب جهوي بالنسبة للدول المجاورة فيما يخص إعادة التأمين من خلال التجربة المكتسبة في هذا المجال والقدرة التقنية على إدارة هذا النوع من المخاطر الذي يعتبر حاليا حكرا على كبريات الدول الصناعية كألمانيا وفرنسا وسويسرا وبريطانيا، فمن خلال هذا الدور المقترح لشركة المشروع سيتحقق اكتفاء ذاتي في خدمة إعادة التأمين في الجزائر وستصدر هذه الخدمة على الأقل للدول الناشئة في هذا الميدان والتي تبحث عن تغطية لمشروعاتها.
- تلخيصا لما سبق نعرض فيما يلي البناء المنهجي لهذه الدراسة الذي ارتبط بمناقشة للفرضيات تم على أساس استخلاص مجموعة من النتائج التي أدت بدورها إلى تبني مجموعة أخرى من الاقتراحات:

الجدول رقم (4-11): البناء المنهجي للدراسة

الفرضيات	المناقشة	النتائج	الاقتراحات
الفرضية الرئيسية	نفي الصحة واقتراح بعد مالي لدور شركة المشروع		
الفرضية الثانوية الأولى	تأكيد الصحة	4 - 3 - 2 - 1	4 - 3 - 2 - 1
الفرضية الثانوية الثانية	تأكيد الصحة	7 - 6 - 5	9 - 8 - 7 - 6 - 5
الفرضية الثانوية الثالثة	نفي الصحة	8	10
الفرضية الثانوية الرابعة	نفي الصحة	11 - 10 - 9	13- 12- 11

المصدر: من اعداد الباحث

رابعًا آفاق الدراسة

بدأت هذه الرسالة بطرح إشكالية محددة وهي "كيف يمكن تطوير دور شركة المشروع من إدارة العلاقة التعاقدية التأمينية التقليدية إلى تسيير الأبعاد المالية في إطار فرع التأمين الهندسي للإنشاءات وفق نظام البوت، بما يحقق الأمثلية بين جميع أطراف التعاقد؟"، ولقد انتهت باقتراح حلول لهذه الإشكالية، ولكنها فتحت الباب لمجموعة أخرى من التساؤلات ندرجها فيما يلي على شكل آفاق بحث:

- استعمال النمذجة الاحتمالية في تحديد القيمة المؤمنة على أساس أقصى خسارة ممكنة؛
- استعمال النمذجة الاحتمالية في تحديد نسبة احتفاظ شركة تأمين المحروقات في إعادة تأمين المشروعات الكبرى؛
- اسقاط تجربة التوريق في إعادة التأمين على التأمين المشترك لمخاطر نظام البوت؛
- تحديات إحلال إعادة التأمين بالتأمين المشترك للمخاطر الانشائية لنظام البوت؛
- إشكالية إعادة التأمين بين تأمين المخاطر وتسرب العملة الصعبة والمعلومة إلى الخارج؛
- شركة المشروع كأداة لجمع البيانات الإحصائية عن المشروعات والإدارة التنفيذية للمخاطر؛
- دور الشركات الانشائية الكبرى في تخفيض القيمة المؤمنة من خلال اعداد دورة لإدارة المخاطر.

قائمة الاختصارات

قائمة الاختصارات:

I. باللغة الفرنسية:

ANDI	Agence Nationale de Développement de l'Investissement
ADE	Algérienne des eaux
CAAR	Compagnie Algérienne d'assurance et de réassurance
CAAT	Compagnie Algérienne de l'assurance totale
CCR	Compagnie Centrale de Réassurance
CASH	Compagnie d'Assurance des Hydrocarbures
RCI	Ratio de couverture de l'investissement
SAA	Société nationale d'assurance
TRI	Taux de Rentabilité Interne
VAN	Valeur Actuelle Nette
RACD	Ratio actuariel de la couverture de la dette
SONELGAZ	Société nationale de l'électricité et du gaz
SONATRACH	Société Nationale pour la Recherche, la Production, le Transport, la Transformation, et la Commercialisation des Hydrocarbures

AEC	Algerian energy company
BFT	Build Finance Transfer
BLT	Build Lease Transfer
BOO	Build Operate Ownership
BOOT	Build Operate Ownership Transfer
BOR	Build Operate Reevaluate
BOT	Build Operate Transfer
BOLT	Build Own Lease Transfer
BRT	Build Rent Transfer
BTO	Build Transfer Operate
CIF	Cost insurance freight
DSCR	Debt Service Coverage Ratio
DSU	delayed in start – up
DBFO	Design Build Finance Operate
IMIA	International Association of Engineering Insurers
LTT	Lease Training Transfer
MOOT	Modernize Own Operate Transfer
PFI	Private Finance Initiative
ROT	Rehabilitate, Operate, Transfer
ROO	Reevaluate Own Operate
SPV	Special Purpose Vehicle
SBGH	Suhail Bahwan Group Holding



قائمة المصادر
والمراجع

قائمة المراجع والمصادر:

المراجع باللغة العربية:

I. كتب:

1. أحمد سالم ملحم، إعادة التأمين وتطبيقاتها في شركات التأمين الإسلامي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، 2005.
- أحمد سلامة بدر، العقود الإدارية وعقود البوت BOT، مكتبة النهضة العربية، جمهورية مصر العربية، 2003.
2. أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، ادرة الخطر والتأمين، دار حامد، عمان الأردن، 2007.
3. بهاء بهيج شكري، إعادة التأمين بين النظرية والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، 2008.
4. حمادة عبد الرزاق حمادة، التحكيم في عقود البوت، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2013.
5. دويب حسين صابر، عقود ال BOT وكيفية حسم منازعاتها، دار النهضة العربية، جمهورية مصر العربية، 2010.
6. سعيد عبد العزيز عثمان، دراسات جدوى المشروعات ومشروعات BOT بين النظرية والتطبيق، الدار الجامعية، جمهورية مصر العربية، 2006.
7. سمير محمد عبد العزيز وآخرون، نظام البناء-التشغيل-نقل الملكية لتمويل وإدارة وتحديث مشروعات البنية الأساسية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2007.
8. شكري رجب العشماوي وآخرون، معايير السلامة الاستثمارية ومشروعات البوت أسس-نماذج-حالات، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية 2007.
9. شهاب أحمد جاسم العنكي، التأمين الهندسي، تأمين كافة اخطار المقاولين، نموذج وثيقة ميونخ لإعادة التأمين، المكتب الجامعي الحديث، مصر، الطبعة الثانية، 2007.
10. عادل داود، مقدمة في إعادة التأمين، دار ويزربي وشركاه للنشر، الطبعة الأولى، لندن، المملكة المتحدة، 1991.
11. عبد القادر محمد عبد القادر عطية، دراسات الجدوى التجارية والاقتصادية والاجتماعية مع مشروعات BOT، الدار الجامعية، الإسكندرية، الطبعة الثانية، 2005.
12. عصام أحمد البهجي، التحكيم في عقود البوت BOT، دار الجامع الجديدة، الإسكندرية، 2008.
13. عيد أحمد أبو بكر ووليد إسماعيل السيفو، إدارة الخطر والتأمين، دار اليازوري، عمان، الأردن، 2009.
14. ليث عبد الله القهوي، بلال محمود الوادي، الشراكة بين مشاريع القطاعين العام والخاص "الإطار النظري والتطبيق الميداني"، دار حامد للنشر والتوزيع، الأردن.
15. مبروك حسين، المدونة الجزائرية للتأمينات، دار هومة، 2010.
16. محمد بن جواد الخرس، مشروعات البنية التحتية من خلال نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية BOT دور القطاع الخاص في تنميتها وموقف الاقتصاد الإسلامي منها، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012.
17. مروان محي الدين القطب، طرق خصخصة المرافق العامة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2009.
18. وضاح محمود الحمود، عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية BOT حقوق الإدارة المتعاقدة والتزاماتها، دار الثقافة، عمان، 2010.
19. يوسف حجيم الطائي وآخرون، ادارة التأمين والمخاطر، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، الأردن، 2011.

II. بحوث ودراسات:

1. أبو بكر احمد عثمان، عقود البوت ومتطلبات تطبيقها في العراق، مجلة الرافيدين للحقوق، كلية الحقوق، جامعة الموصل، 2008.
2. أحمد أبو عشيق، عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص: سياسة عمومية حديثة لتمويل التنمية المستدامة بالمغرب، المؤتمر الدولي للتنمية الإدارية نحو أداء متميز في القطاع الحكومي، معهد الإدارة العامة، المملكة العربية السعودية، 2009.
3. أحمد سيد أحمد محمود، التحكيم في عقود الشراكة PPP، ندوة حول الإطار القانوني لعقود المشاركة بين القطاعين العام والخاص والتحكيم في منازعتها، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، شرم الشيخ، جمهورية مصر العربية، ديسمبر 2011.
4. أحمد صلاح قنديل، مشاكل معاينة الخسائر وكيفية تقييمها بالتأمينات الهندسية، دورة تدريبية متخصصة في التأمينات الهندسية، معهد الدراسات التأمينية، من 20 إلى 28 جوان 2004، مصر.
5. أحمد عبد الرحمان سيد أحمد، التأمينات الهندسية، وزارة التربية والتعليم، قطاع الكتب، مصر، 2010/2011.
6. أحمد عبد الوهاب، أضواء على المؤتمر العالمي للتأمينات الهندسية، مجلة شركة مصر للتأمين، العدد الثاني عشر، مصر، ديسمبر 1982.
7. أحمد محمد أحمد بخيت، تطبيق عقد البناء والتملك والاعادة في تعميم الأوقاف والمرافق العامة، منظمة المؤتمر الإسلامي، مجمع الفقه الإسلامي الدولي، الدورة التاسعة عشر، امارة الشارقة، 2009.
8. أحمد محي الدين أحمد، تطبيق نظام البناء والتملك في تعميم الأوقاف والمرافق العامة، منظمة المؤتمر الإسلامي، مجمع الفقه الإسلامي الدولي، الدورة التاسعة عشر، امارة الشارقة، 2009.
9. أمال جندي عطية، بحث في مشاكل التسعير في التأمينات الهندسية، نشرة معهد التأمين لتدريب الإدارة الوسطى، شركة مصر للتأمين، العدد الثاني، مصر، أبريل 1991.
10. أمل نجاح البشبيشي، نظام البناء والتشغيل والتحويل، سلسلة جسر التنمية، المعهد العربي للتخطيط، الكويت، 2004.
11. حاتم عطية، تسوية المطالبات، ندوة تدريبية متخصصة في التأمينات الهندسية في مجال الاكتتاب وتسوية التعويضات، معهد الدراسات التأمينية، 18 إلى 22 ديسمبر 2005، القاهرة.
12. حسني أحمد الخولي، التحليل الاحصائي والتأميني لتذبذب معدل الخسارة بفرع التأمين الهندسي، دراسة تطبيقية على سوق التأمين المصري، مجلة الرائد العربي، الاتحاد العربي لاعادة التأمين، العدد 103، دمشق، سوريا، ديسمبر 2009.
13. حصام سميرة، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير بعنوان "عقود البوت B.O.T اطار لاستقبال القطاع الخاص في مشاريع البنية التحتية"، كلية القانون جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2011.
14. خالد بن سعود الرشود، تطبيق عقد البناء والتملك والاعادة في تعميم الأوقاف والمرافق العامة، منظمة المؤتمر الإسلامي، مجمع الفقه الإسلامي الدولي، الدورة التاسعة عشر، امارة الشارقة، 2009.
15. زاهر محمد سعد الدين الكسار، التأمين ضد جميع أخطار التركيب، عدد خاص عن ندوة التأمينات الهندسية، الشركة المصرية لإعادة التأمين، مجلة الحارس، العدد 79، القاهرة، من 26 سبتمبر إلى 01 أكتوبر 1992.
16. زاهر محمد سعد الدين الكسار، التأمينات الهندسية، دورة حول تقسيم الأخطار وقواعد التسعير وأسس تسوية المطالبات، معهد الدراسات التأمينية، مصر، من 22 إلى 25 ماي 2005.

قائمة المصادر والمراجع

17. زاهر محمد سعد الدين الكسار، *تغطية الخسائر الناشئة عن التأخير في انجاز المشروعات الكبرى*، دورة تدريبية متخصصة في التأمينات الهندسية، معهد الدراسات التأمينية، مصر، من 20 إلى 28 جوان 2004.
18. سامي مراد، *تعويضات التأمينات الهندسية*، عدد خاص عن ندوة التأمينات الهندسية، الشركة المصرية لإعادة التأمين، مجلة الحارس، العدد 79، القاهرة، من 26 سبتمبر إلى 01 أكتوبر 1992.
19. صلاح هاشم مصطفى، *تحديد أسعار التأمينات الهندسية مع التطبيق على السوق المصرية*، رسالة دكتوراه الفلسفة في التأمين، جامعة القاهرة، كلية التجارة، 1981.
20. عادل عبد العزيز السن، *نماذج وتجارب المشاركة بين القطاعين العام والخاص*، ندوة حول الإطار القانوني لعقود المشاركة بين القطاعين العام والخاص والتحكيم في منازعتها، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، شرم الشيخ، جمهورية مصر العربية، ديسمبر 2011.
21. عبد الستار أبو غدة، *عقد البناء والتشغيل والإعادة BOT وتطبيقه في تعمير الأوقاف الإسلامية*، منظمة المؤتمر الإسلامي، مجمع الفقه الإسلامي الدولي، الدورة التاسعة عشر، امارة الشارقة، 2009.
22. عبد اللطيف عبود، *عوامل تقييم الخطر وتحديد القسط في تأمين الانشاءات الهندسية، جميع أخطار المقاولين*، مجلة الرائد العربي، العدد 30، شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين، دمشق، سوريا، مارس 1991.
23. عبد الوهاب إبراهيم أبو سليمان، *عقد البناء والتشغيل وإعادة والملك BOT*، منظمة المؤتمر الإسلامي، مجمع الفقه الإسلامي الدولي، الدورة التاسعة عشر، امارة الشارقة، 2009.
24. عكرمة سعيد صبري، *عقد البناء والتشغيل والإعادة BOT*، منظمة المؤتمر الإسلامي، مجمع الفقه الإسلامي الدولي، الدورة التاسعة عشر، امارة الشارقة، 2009.
25. عمر سالم، *الإطار القانوني لعقود الشراكة بين القطاع العام والخاص PPP*، ندوة حول الاطار القانوني لعقود المشاركة بين القطاعين العام والخاص والتحكيم في منازعتها، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، شرم الشيخ، جمهورية مصر العربية، ديسمبر 2011.
26. فاروق الأباصيري، *نحو توسيع مفهوم المعماري المسؤول عن عيوب البناء*، المؤتمر الثامن عشر عقود البناء والتشييد بين القواعد القانونية التقليدية والنظم القانونية المستحدثة، جامعة الامارات، 20/19 أبريل 2010.
27. فيصل عليان الياس الشديفات، *تمويل مشروعات البوت*، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، العدد الأول، 2010.
28. قماز سهيل، *مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير بعنوان تفعيل التأمين الهندسي للإنشاءات المرتبطة بصيغة تمويل المشروعات الكبرى PROJECT FINANCE*، جامعة سطيف 1، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، 2014.
29. كاميليا صلاح الدين، *الطبيعة القانونية لعقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص في قانون الأونسيترال النموذجي والتشريعات العربية دراسة تحليلية*، ندوة حول الإطار القانوني لعقود المشاركة بين القطاعين العام والخاص والتحكيم في منازعتها، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، شرم الشيخ، جمهورية مصر العربية، ديسمبر 2011.
30. كمال أحمد رمضان، *دراسة عن أسباب مشاكل تعويضات التأمينات الهندسية ومدى إمكانية علاجها*، نشرة معهد التأمين لتدريب الإدارة الوسطى، العدد الثاني عشر، الدورة رقم 34، القاهرة، أبريل 1996.
31. محمد إمام طه، *أهم خصائص التأمينات الهندسية وأثر ذلك في ترتيبات إعادة التأمين*، دورة حول التأمينات الهندسية في مجال الاكتتاب والمعائنات وتسوية التعويضات، من 3 إلى 7 سبتمبر 2006، معهد الدراسات التأمينية، مصر.

32. محمد إمام طه، *إعادة التأمين الهندسي*، ندوة تدريبية متخصصة في التأمينات الهندسية في مجال الاكتتاب وتسوية التعويضات، معهد الدراسات التأمينية، مصر، 18 إلى 22 ديسمبر 2005.
33. محمد محمود عبد الله يوسف، *المخاطر الاقتصادية والمالية لمشروعات البوت مع التعرض لتجارب عربية*، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، مقال متوفر على الموقع: <https://scholar.cu.edu.eg>، تاريخ التصفح: 2016/07/16.
34. محمد مصطفى إبراهيم، *وثيقة جميع أخطار المقاولين*، عدد خاص عن ندوة التأمينات الهندسية، الشركة المصرية لإعادة التأمين، مجلة الحارس، العدد 79، من 26 سبتمبر إلى 01 أكتوبر 1992، القاهرة.
35. مصطفى تميم، *إعادة التأمين*، عدد خاص عن ندوة التأمينات الهندسية، الشركة المصرية لإعادة التأمين، مجلة الحارس، العدد 79، القاهرة، من 26 سبتمبر إلى 01 أكتوبر 1992.
36. ناريمان محمد خيرت، *مقدمة عن التغطيات الخاصة بجميع أخطار التركيب وقواعد تسوية المطالبات*، ورشة عمل حول التأمينات الهندسية، معهد الدراسات التأمينية، القاهرة، مصر، من 22 إلى 25 ماي 2005.
37. ناهد علي حسن السيد، *حقيقة نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية BOT*، منظمة المؤتمر الإسلامي، مجمع الفقه الإسلامي الدولي، الدورة التاسعة عشر، امارة الشارقة، 2009.
38. ندى زهير الفيل، *التزامات شركة المشروع في عقد توليد الكهرباء من الطاقة النووية وفق نظام البوت BOT*، المؤتمر السنوي الحادي والعشرين، الطاقة بين القانون والاقتصاد، كلية القانون، جامعة الامارات العربية المتحدة، 2009.
39. نزيه محمد الصادق المهدي، *دور التأمين في مجال عقود وأعمال البناء والتشييد*، المؤتمر الثامن عشر عقود البناء والتشييد بين القواعد القانونية التقليدية والنظم القانونية المستحدثة، جامعة الامارات، 20/19 أبريل 2010.
40. نوفال العقيل العجارمة، *عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية وتطبيقاته في النظام القانوني الأردني*، دراسات الشريعة والقانون، المجلد 04، ملحق 01، كلية القانون، جامعة الأردن، 2013.
41. وليد شواقفة، *الشراكة بين القطاعين العام والخاص في الدول النامية*، مؤتمر الشراكة بين القطاعين العام والخاص، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، المملكة الأردنية الهاشمية، يوليو 2008.

III. تقارير:

1. إدارة الدراسات الاقتصادية والمالية، دائرة المالية، *الشراكة بين القطاع العام (الحكومة) والقطاع الخاص*، حكومة دبي، 2010.
2. التقرير السنوي لشركة تأمين المحروقات 2014.
3. التقرير السنوي لشركة تأمين المحروقات 2015.
4. التقرير السنوي لشركة تأمين المحروقات 2016.
5. *دليل الانسيترال التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص*، لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، نيويورك، 2001.
6. محمد متولي دكروري محمد، *الشراكة مع القطاع الخاص مع التركيز على التجربة المصرية*، الإدارة العامة للبحوث المالية، وزارة المالية المصرية، 2009.

7. محمود عبد الحافظ محمد، *الشراكة بين القطاعين العام والخاص ومتطلبات التنمية: الإمكانيات والتحديات*، المجلة العربية للإدارة، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، جامعة الدول العربية، جمهورية مصر العربية، 2013.
8. محمود محمود جمعه علي، *تأمين المسؤولية العشرية في جمهورية مصر العربية*، الشركة المصرية لاعادة التأمين، القاهرة، مصر، 1982.

IV. قوانين:

1. القانون المدني الجزائري.
2. مرسوم رئاسي رقم 02-195 مؤرخ في 19 ربيع الأول عام 1423 الموافق أول يونيو سنة 2002، يتضمن القانون الأساسي للشركة الجزائرية للكهرباء والغاز المسماة سونلغاز ش.ذ.أ، الجريدة الرسمية رقم 39 الصادرة في 02 يونيو سنة 2002.
3. الأمر 07/95 الصادر في 25/01/1995 المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية رقم 13 ل 08/03/1995.
4. قانون رقم 01/02 مؤرخ في 5 فبراير 2002، المتعلق بالكهرباء وتوزيع الغاز بواسطة القنوات، الجريدة الرسمية رقم 08 ل 06/02/2002.
5. أمر رقم 01-09 المؤرخ في 29 رجب عام 1430 هـ الموافق ل 22 يوليو سنة 2009 والمتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2009، الجريدة الرسمية رقم 44 الصادر في 04 شعبان 1430 هـ الموافق ل 26 يوليو لسنة 2009.
6. قانون رقم 12/05 المؤرخ ب 4 غشت 2005، المتعلق بالمياه، الجريدة الرسمية رقم 60 ل 04/09/2005.

المراجع باللغات الأجنبية:

I. Ouvrages :

1. Andrew Fight, *Introduction to project financing*, Elsevier, UK, 2006.
2. Anthony Merna and others, *Project finance in construction*, Wiley Blackwell, Malaysia, 2010.
3. David Corchia et Ivan Benichou, *Le financement de projet, project finance*, Eska, France, 2010.
4. Henri Georges Minyem, *De l'ingénierie d'affaires au management de projet*, Groupe Eyrolles, France, 2007.
5. Hubert Groutel et autres, *Traité du contrat d'assurance terrestre*, lexis Nexis, France, 2008.
6. Jean Bigot et michel Perier, *Risques et assurances construction*, L'argus de l'assurance, Paris, 2007.
7. Jean Patrick Marcq, *Risques et assurance transport*, l'argus de l'assurance, France, 2 eme édition, 2011.
8. Jean-François Walhin, *La réassurance*, Larcier, Belgique, 2007.
9. John Edward, *International project finance law and practice*, Oxford University press, NEW YORK, USA, 2011.
10. John Finnerty, *Project financing*, John Wiley & SONS, SECOND EDITION, CANADA, 2006.
11. Michel Lyonnet du Moutier, *Le financement sur projet et partenariats public-privé*, Ems management et société, France, 2006.
12. Olivier Hassid, *La gestion des risques*, Dunod, France, 2008.
13. Patrick rubise, *L'assurance des risques techniques*, l'argus éditions, deuxième édition, France, 1999.
14. Paul lignières, *Partenariats publics privés*, Litec, paris, 2000, page 3.

15. Stefano Gatti, *Project finance in theory and practice*, Elsevier, USA, 2008.

II. Documents et rapports:

1. Alan Purbrick and others, *understanding project programmes & the importance of schedule monitoring for DSU/ALOP cover*, IMIA conference NEW DELHI, September 2013.
2. Anders Lindberg, *Insuring Projects and Contract Work, part one*, IF'S RISK MANAGEMENT JOURNAL, N°2/2004, IMIA.
3. Anders Lindberg, *Insuring Projects and Contract Work, part two*, IF'S RISK MANAGEMENT JOURNAL, N°1/2005, IMIA.
4. *Assurance Tous risques chantiers*, Munich Re, 1996, Allemagne.
5. Charles Taylor, *Risk Engineering for major construction projects*, IMIA The international association of engineering insurer, 2011.
6. Chris Blucher and others, *Possible maximum loss, assessment of civil engineering projects*, IMIA conference Germany, september 2002.
7. Christoph Bugmann, *Réassurance proportionnelle et non proportionnelle*, swiss re, Swiss, 1997.
8. Derrick Werner, *The Role of the Engineer In The Future of Engineering Insurance*, IMIA The international association of engineering insurer, 2001.
9. Energie et mines, *Revue périodique du secteur de l'énergie et des mines*, n°10 - mars 2009.
10. George Galey et Ezio Sormani, *L'assurance des pertes d'exploitation*, Brochure de Swiss Re, Switzerland, 2004.
11. George Galey, *L'assurance des pertes d'exploitation, assurance contre la carence des fournisseurs et autres couvertures spéciales*, Brochure de Swiss Re, Zwitterland, 2002.
12. Gerhart Ebner and others, *Insurance of BOT projects a challenge and an opportunity*, IMIA conference south Africa, November 1997.
13. Hans Willi Fischer, *La garantie engins et matériels de chantier*, Brochure de Swiss Re, Switzerland, 1999.
14. *High rise buildings*, Brochure de MUNICH RE, Allemagne, 2000.
15. *Introduction à la réassurance*, Brochure de swiss re, Swiss, 2003.
16. Ivan Blanco and others, *CECR specific of covers and experience made*, IMIA conference AMSTERDAM, september 2011.
17. Jeffrey delmon, *Partenariats public privé dans le secteur des infrastructures*, la Banque mondiale, USA, 2010.
18. KPMG, *guide des assurances en Algérie*, 2015.
19. Max BOMMELI, *Delay in start-up insurance*, Swiss re, Switzerland, 2003.
20. Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie français, *Rapport particulier sur le régime de l'assurance construction dans une vingtaine de pays étrangers*, Mission sur l'assurance construction, Octobre 2006.
21. Neil Clutterbuck and others, *Risk control and claim handling in advance loss of profits insurance*, IMIA conference Istanbul, 2009.
22. Peter Howard, *Introduction à l'assurance et à la réassurance des risques techniques*, Brochure de Swiss Re, Switzerland, 1998.
23. Philippe Brahin et autres, *Le guide essentiel de la réassurance*, swiss re, Swiss, 2010.
24. Philippe Terneyre, *La garantie des constructions*, GROUPE MONITEUR, Janvier 2006.
25. Programme MEDA de l'union européenne, *Intégration progressive des marchés d'électricité de l'Algérie, du Maroc et de la Tunisie dans le marché intérieur de l'électricité de l'union européenne*, rapport définitif du juin 2010.
26. *Report about Engineering insurance inland transit coverage*, IMIA The international association of engineering insurer, 2010.

27. *Report about Risk control and claims handling in advance loss of profits insurance*, IMIA The international association of engineering insurer, 2000.
28. *Report about Risk control and claims handling in advance loss of profits insurance*, IMIA The international association of engineering insurer, 2009.
29. Revue Sigma N°5/2003, *la réassurance : un risque systémique?*, siwiss re, Allemagne.
30. Richard Glückler and Dieter Göbel, *New developments in advance loss of profits*, IMIA Brochure, 1996.
31. Richard Radevsky and Charles Taylor, *Risk engineering for major construction projects*, IMIA conference Amsterdam, September 2011.
32. Richard Radevsky, *Claims by Engineers*, IMIA The international association of engineering insurer, 2004.
33. Sarah Lespinasse & Virginie Poirion, *Assurance construction lexique*, Inc document, Décembre 2009.
34. Tim Cook and others, *Construction of petrochemical, oil & gas processing plants*, IMIA conference Berlin, September 2010.
35. Tom Wylie and others, *Modern skyscrapers*, IMIA conference Rio de Janeiro, September 2012.
36. Veli kalle tavakka, *Advance loss of profits*, IMIA brochure, 1993.

III. Recherches et études:

1. Ann Rudd Hichman, *Insuring design build risks*, international risk management institute, august 2002, article existant sur le: www.imia.com; site consulté le 24/06/2016.
2. *Assurance construction* par Bernard-Michel BLOCH Diplômé d'Études Supérieures Spécialisées (DESS) de Droit de la Construction et de l'Urbanisme Avocat à la Cour d'Appel de Paris, Techniques de l'Ingénieur, traité Construction, mai 2006.
3. Bernard-Michel Bloch, *Assurance construction*, Diplômé d'Études Supérieures Spécialisées (DESS) de Droit de la Construction et de l'Urbanisme Avocat à la Cour d'Appel de Paris en Techniques de l'Ingénieur, traité Construction, mai 2006.
4. DJEDDI Mohamed, *Algerian energy company spa*, quarantième anniversaire de la création de l'université des sciences et des technologies houari BOUMEDIENE, forum université-entreprise, du 04 au 05 mai 2014.
5. DJELLAB Mohamed, *Financement des projets de dessalement d'eau de mer et de pétrochimie*, séminaire organisé par le Ministère de l'énergie et des mines, le 17 novembre 2008.
6. *Groupe international d'assurances de travaux souterrains, recommandation pour la gestion des risques dans les travaux souterrains*, 30 janvier 2006, article existant sur : www.imia.com site consulté le 09/01/2018.
7. *L'assurance construction en France*, par olivier GUILLAUME, valable sur : <http://www.lajauneetlarouge.com/article/lassurance-construction-en-france#.VPnH2PmG950> site consulté le : 25/06/2016.
8. Louis Wassmer, *Risk identification, evaluation and management in international public transportation projects*, 16th congress of IABSE, lucerne, Switzerland, september 18-21 2000.
9. Michel Lyonnet du Moutier, *Financement sur projet : élaboration d'un test de la théorie positive de l'agence*, revue finance contrôle stratégie – volume 7, n° 3, France, septembre 2004.
10. Patrick Rubise, *Le bris de machine, socle des risques techniques*, Article publié le 13 juillet 2007, valable sur www.argusdelassurance.com, Consulté le 24/06/2016.
11. Philippe cossalter et bertrand du marais, *La private finance initiative*, institut de la gestion déléguée, France, 2001.

12. *Quelle modernisation des PPP, définir son programme assurantiel dans le cadre d'un contrat de partenariat, contrats publique*, n° 81, octobre 2008, article existant sur le site <http://alma-monceau.com>, consulté le 03/06/2016.

IV. Textes réglementaires:

1. Code civil français;
2. Décret exécutif n°95/343 du 30 octobre 1995 relatif à la marge de solvabilité des sociétés d'assurances. JORADP N° 65 du 31/10/1995.
3. Code des assurances français modifié par l'ordonnance n° 2005-658 du 8 juin 2005;
4. Décret exécutif n° 10-207 du 30 Ramadhan 1431 correspondant au 9 septembre 2010 modifiant et complétant le décret exécutif n° 95-409 du 16 Rajab 1416 correspondant au 9 décembre 1995 relatif à la cession obligatoire en réassurance, JORADP N°53 du 15/09/2010.
5. L'instruction Banque d'Algérie N° 09-07 DU 27 octobre 2007 modifiant et complétant l'instruction N° 74-94 du 29 novembre 1994 relative à la fixation des règles prudentielles de gestion des banques et des établissements financiers.

V. Sites internet:

1. www.andi.dz, site consulté au 27/02/2018 ;
2. www.argusdelassurance.com, site consulté au 24/06/2016 ;
3. www.bank-of-algeria.dz, site consulté au 27/02/2018 ;
4. <http://www.cash-assurances.dz>, site consulté au 26/02/2018 ;
5. www.imia.com, site consulté au 24 et 25/06/2016 et 09/01/2018.



فهرس الجداول
والأشكال

فهرس الجداول:

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
193	البيانات الكمية لمشروعات تحلية ماء البحر المنجزة في الجزائر	الجدول رقم (1-4)
194	مساهمة الدولة في الأموال الخاصة لشركة المشروع	الجدول رقم (2-4)
199	الحصة السوقية لشركة تأمين المحروقات	الجدول رقم (3-4)
200	توزيع رقم أعمال الشركة على الفروع التأمينية	الجدول رقم (4-4)
200	أهم شركاء شركة تأمين المحروقات في إعادة التأمين	الجدول رقم (5-4)
201	مدى احترام شركة تأمين المحروقات لنسب الملاءة	الجدول رقم (6-4)
233	معاملات أقساط الضرر المادي	الجدول رقم (7-4)
234	معاملات أقساط الضرر المالي	الجدول رقم (8-4)
237	اقتطاعات الضرر المالي	الجدول رقم (9-4)
246	قسط إعادة تأمين مشروعات البوت في الجزائر	الجدول رقم (10-4)
261	البناء المنهجي للدراسة	الجدول رقم (11-4)

فهرس الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
9	التدرج في تقاسم المسؤولية بين القطاع العام والخاص في إطار الشراكة التعاقدية	الشكل رقم (1-1)
13	مكانة نظام البوت بين الشراكة قطاع عام قطاع خاص وصيغة تمويل المشروعات الكبرى	الشكل رقم (2-1)
44	عمليات ومراحل نظام البوت	الشكل رقم (3-1)
62	أطراف نظام البوت	الشكل رقم (4-1)
77	مخاطر نظام البوت	الشكل رقم (5-2)
89	دورة إدارة المخاطر	الشكل رقم (6-2)
92	ميزان توزيع المخاطر	الشكل رقم (7-2)
105	دراسات الجدوى كأداة لإدارة المخاطر	الشكل رقم (8-2)
108	مثلث توزيع الخطر	الشكل رقم (9-2)
119	التدرج في توزيع الخطر	الشكل رقم (10-2)
128	أنواع التأمين الهندسي	الشكل رقم (11-3)
147	توزيع ضمانات التأمين المادي بين شركة المشروع وشركة التأمين	الشكل رقم (12-3)
167	المحاور الكبرى لتأمين خسائر الاستغلال المسبقة	الشكل رقم (13-3)
184	العلاقة بين الأنواع والأشكال القانونية لإعادة التأمين	الشكل رقم (14-3)
198	نسبة المساهمة في شركة تأمين المحروقات	الشكل رقم (15-4)
244	مسار الخطر في نظام البوت	الشكل رقم (16-4)
248	علاقة الأمثلية بين شركة المشروع وشركة الانشاء	الشكل رقم (17-4)
250	علاقة الأمثلية بين شركة المشروع وشركة تأمين المحروقات	الشكل رقم (18-4)
252	خطوات التخلي عن إعادة التأمين	الشكل رقم (19-4)

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

أ	مقدمة
	<u>الفصل الأول: مدخل إلى نظام البوت</u>
1	<u>تمهيد</u>
	<u>المبحث الأول: الشراكة بين القطاع العام والخاص ونظام البوت</u>
2	المطلب الأول: الشراكة بين القطاع العام والخاص.....
2	الفرع الأول: مفهوم الشراكة بين القطاع العام والخاص.....
3	الفرع الثاني: أنواع الشراكة بين القطاع العام والخاص.....
4	المطلب الثاني: أنواع الشراكة التعاقدية.....
4	الفرع الأول: عقد الخدمة.....
5	الفرع الثاني: عقد الإدارة.....
6	الفرع الثالث: عقد الامتياز.....
7	الفرع الرابع: عقد الامتياز.....
7	الفرع الخامس: عقد نقل الملكية.....
9	المطلب الثالث: الشراكة الدولية ومكانتها في الشراكة بين القطاع العام والخاص.....
10	الفرع الأول: الشراكة في المملكة المتحدة.....
10	الفرع الثاني: الشراكة في فرنسا.....
11	الفرع الثالث: صيغة تمويل المشروعات الكبرى.....
12	الفرع الرابع: المقارنة بين عقود المبادرة المالية الخاصة البريطانية وعقود الشراكة بين القطاع العام والخاص الفرنسية.....
12	الفرع الخامس: المقارنة بين الشراكة بين القطاع العام والخاص وصيغة تمويل المشروعات الكبرى.....
13	المطلب الرابع: مفهوم نظام البوت بين الشراكة قطاع عام قطاع خاص والشراكة الدولية.....
13	الفرع الأول: تعريف فقهاء القانون.....
14	الفرع الثاني: التعريف الاقتصادي.....
15	الفرع الثالث: تعريف بعض الهيئات والمنظمات الدولية.....
15	الفرع الرابع: التعريف التشريعي الدولي.....
	<u>المبحث الثاني: نظام البوت خصائصه، تقييمه وشروط نجاحه</u>
18	المطلب الأول: خصائص نظام البوت.....
18	الفرع الأول: نظام حديث قسم.....
20	الفرع الثاني: نظام مخصص لاستخدامات محددة.....

20	..... الفرع الثالث: نظام قطاع عام خاص
21	..... الفرع الرابع: عقد امتياز متطور
21	..... الفرع الخامس: عقد ذو طبيعة خاصة
22	..... الفرع السادس: تطوير غربي لأصل إسلامي
22	..... المطلب الثاني: إيجابيات نظام البوت
23	..... الفرع الأول: نحو دور فعال للقطاع الخاص في التنمية الاجتماعية
23	..... الفرع الثاني: ادخار موارد الدولة
24	..... الفرع الثالث: توزيع مخاطر المشروعات
24	..... الفرع الرابع: توفير فرص العمل
24	..... الفرع الخامس: نقل التكنولوجيا
25	..... الفرع السادس: تحقيق وفورات الحجم
25	..... الفرع السابع: ملكية عامة بإمكانيات خاصة
26	..... المطلب الثالث: مساوى نظام البوت
26	..... الفرع الأول: تعقيد العلاقات بين الأطراف
26	..... الفرع الثاني: عدم تماثل المعلومات
27	..... الفرع الثالث: سوء توزيع المخاطر
27	..... الفرع الرابع: فقدان الهيمنة الوطنية
28	..... الفرع الخامس: تسرب العملة الصعبة
28	..... الفرع السادس: الفراغ القانوني
29	..... الفرع السابع: القصور التشريعي
29	..... الفرع الثامن: ضعف الإطار المؤسسي
29	..... الفرع التاسع: ضعف البعد الاستراتيجي
30	..... المطلب الرابع: شروط نجاح مشروعات البوت
30	..... الفرع الأول: إرساء هيكل أمثل لتوزيع المخاطر
30	..... الفرع الثاني: تماثل المعلومات
31	..... الفرع الثالث: الحفاظ على هيئة الدولة
31	..... الفرع الرابع: تغيير الذهنيات
31	..... الفرع الخامس: الاهتمام بالبعد الاستراتيجي

المبحث الثالث: مراحل مشروعات البوت

32	المطلب الأول: عملية التحضير للمشروع.....
32	الفرع الأول: مرحلة تحديد المشروع.....
33	الفرع الثاني: مرحلة الاعداد الحكومي للمناقصة.....
34	الفرع الثالث: مرحلة اعداد العطاءات من قبل الشركات الخاصة.....
35	الفرع الرابع: مرحلة الاختيار.....
36	المطلب الثاني: عملية اختيار التركيب التعاقدى المناسب للمشروع.....
36	الفرع الأول: العقود الخاصة بمنح حق الاستغلال.....
38	الفرع الثاني: العقود الخاصة بمنح حق الملكية.....
41	المطلب الثالث: عملية تنفيذ المشروع.....
41	الفرع الأول: مرحلة تنمية المشروع.....
42	الفرع الثاني: مرحلة انشاء المشروع.....
43	المطلب الرابع: عملية الاستغلال ونقل الملكية.....
43	الفرع الأول: مرحلة تشغيل المشروع وصيانته.....
43	الفرع الثاني: مرحلة تحويل المشروع أو نقل ملكيته.....

المبحث الرابع: أطراف نظام البوت وأدوارهم فيه

45	المطلب الأول: أطراف نظام البوت.....
45	الفرع الأول: الحكومة المضيفة.....
46	الفرع الثاني: شركة المشروع.....
46	الفرع الثالث: مؤسسو المشروع.....
47	الفرع الرابع: المستثمرون التأسيسيون.....
47	الفرع الخامس: أسواق رؤوس الأموال.....
48	الفرع السادس: المؤسسات المالية الإسلامية.....
48	الفرع السابع: المؤسسات المالية الدولية.....
49	الفرع الثامن: هيئات ترويج إئتمانات واستثمارات التصدير.....
49	الفرع التاسع: شركات التأمين.....
49	الفرع العاشر: الخبراء والمستشارون المستقلون.....
50	الفرع الحادي عشر: شركة الانشاء.....
50	المطلب الثاني: دور الدولة في نظام البوت.....
50	الفرع الأول: اعداد الإطار التنظيمي للمشروع.....
51	الفرع الثاني: متابعة سير مراحل المشروع.....

52	..... الفرع الثالث: وضع الضوابط المتعلقة بأسس اختيار شركة المشروع
53	..... المطلب الثالث: دور شركة المشروع في نظام البوت
53	..... الفرع الأول: الاعداد لمشروع البوت
53	..... الفرع الثاني: التفاوض مع البنوك وشركات التأمين
54	..... الفرع الثالث: التنفيذ الشخصي للعقد
54	..... الفرع الرابع: تنفيذ العقد ضمن المهل المحددة
54	..... الفرع الخامس: تصميم المشروع
55	..... الفرع السادس: بناء المشروع
55	..... الفرع السابع: تشغيل المشروع
56	..... الفرع الثامن: صيانة المشروع
56	..... الفرع التاسع: نقل التكنولوجيا
57	..... الفرع العاشر: تدريب العاملين في القطاع العام
57	..... الفرع الحادي عشر: تحويل المشروع إلى الدولة
57	..... الفرع الثاني عشر: التقيد بالتشريعات والأنظمة والقوانين
58	..... المطلب الرابع: دور المؤسسات التمويلية في نظام البوت
58	..... الفرع الأول: ضخ رأس المال
58	..... الفرع الثاني: منح القروض التجارية
59	..... الفرع الثالث: منح الدين الوسيط
60	..... الفرع الرابع: الاعتماد على التمويل من جانب القطاعين العام والخاص معا
60	..... الفرع الخامس: تسيير القرض السندي
61	..... الفرع السادس: الحاجة إلى تغيير فلسفة القرض
64	..... خلاصة الفصل الأول

الفصل الثاني: توزيع مخاطر نظام البوت

65	..... <u>تمهيد</u>
	..... <u>المبحث الأول: مخاطر نظام البوت</u>
66	..... المطلب الأول: مخاطر التحضير للمشروع
66	..... الفرع الأول: خطر التمويل
66	..... الفرع الثاني: خطر الأطراف المتعاقدة
67	..... الفرع الثالث: خطر محدودية المنافسة
67	..... الفرع الرابع: خطر اليد العاملة
67	..... الفرع الخامس: خطر التحيز في عملية الاختيار

67	..... الفرع السادس: خطر الضعف المالي لشركة المشروع.
68	..... الفرع السابع: خطر غياب الشفافية.
68	..... المطلب الثاني: مخاطر الانشاء.
68	..... الفرع الأول: خطر التأخر في الإنجاز.
69	..... الفرع الثاني: خطر ارتفاع تكاليف الانشاء.
70	..... الفرع الثالث: خطر عيوب التصميم.
71	..... المطلب الثالث: مخاطر الاستغلال.
71	..... الفرع الأول: الخطر التشغيلي.
71	..... الفرع الثاني: الخطر التكنولوجي.
72	..... الفرع الثالث: خطر البيع.
72	..... الفرع الرابع: خطر التزويد بالمواد الأولية.
73	..... الفرع الخامس: الخطر البيئي والمجتمعي.
73	..... الفرع السادس: خطر الأداء.
74	..... المطلب الرابع: المخاطر المشتركة.
74	..... الفرع الأول: المخاطر السياسية.
75	..... الفرع الثاني: الخطر التشريعي.
75	..... الفرع الثالث: خطر القوة القاهرة.
76	..... الفرع الرابع: المخاطر التجارية.
76	..... الفرع الخامس: خطر الصرف.
77	..... الفرع السادس: خطر معدل الفائدة.

المبحث الثاني: الإطار العام لتوزيع المخاطر

79	..... المطلب الأول: صور توزيع المخاطر.
79	..... الفرع الأول: الصورة الفرنسية لتوزيع الخطر.
80	..... الفرع الثاني: الصورة البريطانية لتوزيع الخطر.
80	..... الفرع الثالث: المقارنة بينهما.
81	..... الفرع الرابع: صورة نظام البوت في إدارة المخاطر.
81	..... المطلب الثاني: نظريات التوازن المالي للعقد.
81	..... الفرع الأول: نظرية الظروف الطارئة.
82	..... الفرع الثاني: نظرية فعل الأمير.
83	..... الفرع الثالث: نظرية الصعوبات المادية غير المتوقعة.
84	..... الفرع الرابع: المقارنة بين النظريات.

85	المطلب الثالث: دورة إدارة المخاطر
85	الفرع الأول: مرحلة تشخيص المخاطر
86	الفرع الثاني: مرحلة تخفيف آثار المخاطر
88	الفرع الثالث: مرحلة تصحيح المخاطر
89	المطلب الرابع: توزيع الخطر وتعارض المصالح
90	الفرع الأول: اختلاف النظرة إلى المخاطرة
90	الفرع الثاني: اللجوء إلى استعمال علاقات القوى
91	الفرع الثالث: استعارة الخيمة
91	الفرع الرابع: نظرية الوكالة
91	الفرع الخامس: موقفنا من تعارض المصالح في نظام البوت

المبحث الثالث: دراسة جدوى مشروعات البوت

93	المطلب الأول: دراسة الجدوى الاقتصادية
93	الفرع الأول: مدة التحصيل
94	الفرع الثاني: معدل المردود الداخلي
94	الفرع الثالث: معدل استرجاع الاستثمار
95	المطلب الثاني: دراسة الجدوى المالية
95	الفرع الأول: القوائم المالية المستخدمة في الدراسة
96	الفرع الثاني: النسب المستخدمة في الدراسة
98	الفرع الثالث: تحليل الحساسية
99	الفرع الرابع: أهمية دراسة الجدوى المالية للمشروع
100	المطلب الثالث: دراسة الجدوى الحكومية
101	الفرع الأول: تحديد أهداف المشروع
101	الفرع الثاني: التكاليف والمنافع المالية المباشرة
101	الفرع الثالث: أسعار الظل
102	الفرع الرابع: البعد الاجتماعي
103	المطلب الرابع: نظام البوت بين دراسات جدوى الطرفين العام والخاص
103	الفرع الأول: الفجوة بين الدراسات
103	الفرع الثاني: ملء الفجوة

المبحث الرابع: الهيكل التعاقدى لنظام البوت

106	المطلب الأول: عقود التحضير للمشروع
106	الفرع الأول: اتفاقية المشروع

108	الفرع الثاني: اتفاقية انشاء شركة المشروع
109	الفرع الثالث: العقود الاستشارية
109	الفرع الرابع: عقود العاملين
109	المطلب الثاني: عقود الانشاء
109	الفرع الأول: أنواع العقود الانشائية
110	الفرع الثاني: ضمانات العقود الانشائية
112	المطلب الثالث: عقود الاستغلال
112	الفرع الأول: عقد الاستغلال والصيانة
113	الفرع الثاني: عقد البيع
114	الفرع الثالث: عقد الشراء
114	المطلب الرابع: عقود التمويل
115	الفرع الأول: اتفاقية القرض وورقة المدى
117	الفرع الثاني: اتفاقية الحسابات
119	الفرع الثالث: عقود التأمين
120	<u>خلاصة الفصل الثاني</u>

الفصل الثالث: التأمين الهندسي لإنشاءات البوت

121	<u>تمهيد</u>
	<u>المبحث الأول: الإطار العام للتأمين الهندسي</u>
122	المطلب الأول: تعريف التأمين الهندسي ونشأته
122	الفرع الأول: تعريف التأمين الهندسي
123	الفرع الثاني: نشأة التأمين الهندسي
127	المطلب الثاني: أنواع وخصائص وتشريعات التأمين الهندسي
127	الفرع الأول: أنواع التأمين الهندسي
128	الفرع الثاني: خصائص التأمين الهندسي
129	الفرع الثالث: تشريعات التأمين الهندسي
130	المطلب الثالث: تأمين البناء
130	الفرع الأول: تعريف تأمين البناء
130	الفرع الثاني: نشأة تأمين البناء
132	المطلب الرابع: تداخل تأمين البناء والتأمين الهندسي في الجزائر
132	الفرع الأول: تأمين البناء في فرنسا والجزائر
134	الفرع الثاني: مكانة التأمين الهندسي للإنشاءات بالنسبة لتأمين البناء في فرنسا

135	..... الفرع الثالث: تفسير التداخل التأميني في الجزائر.
المبحث الثاني: التأمين المادي لإنشاءات البوت	
136	..... المطلب الأول: اكتساب التأمين المادي للإنشاءات.
136	..... الفرع الأول: ملء طلب التأمين.
137	..... الفرع الثاني: الخبير المعايين.
138	..... الفرع الثالث: مدة التأمين.
140	..... الفرع الرابع: المؤمن لهم.
141	..... المطلب الثاني: ضمانات التأمين المادي للإنشاءات.
141	..... الفرع الأول: الضمانات الأساسية.
143	..... الفرع الثاني: الضمانات التابعة.
145	..... الفرع الثالث: الضمانات التكميلية.
147	..... المطلب الثالث: تسعير التأمين المادي للإنشاءات.
147	..... الفرع الأول: القيمة المؤمنة.
149	..... الفرع الثاني: معامل القسط.
151	..... الفرع الثالث: الاقتطاع.
151	..... الفرع الرابع: مشاكل التسعير.
152	..... المطلب الرابع: تسوية الكارثة.
152	..... الفرع الأول: مبادئ التسوية.
153	..... الفرع الثاني: إجراءات التسوية.
154	..... الفرع الثالث: وسائل تقليل الخسائر في التأمينات الهندسية.
155	..... الفرع الرابع: المشاكل التي تواجه التعويضات في التأمينات الهندسية.
المبحث الثالث: التأمين المالي لإنشاءات البوت	
157	..... المطلب الأول: اكتساب خسائر الاستغلال المسبقة.
157	..... الفرع الأول: التغطية التأمينية.
159	..... الفرع الثاني: خسائر الاستغلال المسبقة حسب النظامين البريطاني والأمريكي.
160	..... الفرع الثالث: المؤمن لهم ومدة التأمين.
161	..... المطلب الثاني: تسعير تأمين خسائر الاستغلال المسبقة.
161	..... الفرع الأول: معاينة المشروع في تأمين خسائر الاستغلال المسبقة.
163	..... الفرع الثاني: حساب القسط.
164	..... الفرع الثالث: الاقتطاع.
164	..... المطلب الثالث: تسوية الكارثة.

164	الفرع الأول: مبادئ التسوية.....
165	الفرع الثاني: قيمة التعويض.....
165	الفرع الثالث: اصلاح الأضرار.....
167	الفرع الرابع: خصوصية نظام البوت في تسوية الكارثة.....
168	المطلب الرابع: علاقة البنك بتأمين خسائر الاستغلال المسبقة.....
168	الفرع الأول: تأمين خسائر الاستغلال المسبقة كضمان بنكي.....
168	الفرع الثاني: العلاقة المباشرة بين معيد التأمين والمؤمن له.....
168	الفرع الثالث: البنك وبند عدم الابطال.....
169	الفرع الرابع: رهن حسابات البوت.....

المبحث الرابع: إعادة التأمين الهندسي

170	المطلب الأول: مدخل لاعادة التأمين.....
170	الفرع الأول: تعريف إعادة التأمين.....
171	الفرع الثاني: نشأة إعادة التأمين.....
171	الفرع الثالث: الفرق بين التأمين المباشر وإعادة التأمين.....
172	الفرع الرابع: إيجابيات وسلبيات إعادة التأمين.....
174	المطلب الثاني: الأشكال القانونية لإعادة التأمين.....
174	الفرع الأول: إعادة التأمين الاختيارية.....
175	الفرع الثاني: إعادة التأمين الاجبارية.....
176	الفرع الثالث: إعادة التأمين الاختيارية الإلزامية.....
176	الفرع الرابع: الإسنادات الإلزامية.....
178	الفرع الخامس: أشكال أخرى.....
178	المطلب الثالث: أنواع إعادة التأمين.....
178	الفرع الأول: إعادة التأمين النسبية.....
180	الفرع الثاني: إعادة التأمين غير النسبية.....
184	المطلب الرابع: ترتيبات إعادة التأمين في فرع التأمين الهندسي.....
184	الفرع الأول: الخطر الواحد في التأمين الهندسي.....
185	الفرع الثاني: اسقاط خصائص التأمين الهندسي على إعادة التأمين.....
186	الفرع الثالث: اختيار نوع وشكل إعادة التأمين المناسب.....
188	الفرع الرابع: المشاكل التي تواجه إعادة التأمين الهندسي في الدول النامية.....
189	<u>خلاصة الفصل الثالث</u>

الفصل الرابع: دور شركة المشروع في التأمين الهندسي لإنشاءات البوت من خلال تجربة شركة تأمين

المحروقات

190	تمهيد
	<u>المبحث الأول: الإطار الميداني للدراسة</u>
191	المطلب الأول: نظام البوت في الجزائر.....
191	الفرع الأول: غلاف تمويل مشروعات البوت في الجزائر.....
191	الفرع الثاني: ملف تحلية ماء البحر.....
194	الفرع الثالث: ملفات الطاقة.....
195	المطلب الثاني: تقييم التجربة الجزائرية في مشروعات البوت.....
195	الفرع الأول: مميزات نظام البوت في الجزائر.....
196	الفرع الثاني: إشكالية عدم احترام القواعد الاحترازية.....
197	الفرع الثالث: السياسات العامة الواجب انتهاجها.....
198	المطلب الثالث: شركة تأمين المحروقات CASH ASSURANCES.....
198	الفرع الأول: التعريف بشركة تأمين المحروقات.....
199	الفرع الثاني: الحصة السوقية لشركة تأمين المحروقات.....
199	الفرع الثالث: هيكل رقم أعمال الشركة.....
200	الفرع الرابع: شركاء الشركة في إعادة التأمين.....
201	الفرع الخامس: هامش الملاءة.....
201	المطلب الرابع: مشروعات البوت من وجهة نظر تأمينية.....
202	الفرع الأول: البعد التأميني العقدي.....
203	الفرع الثاني: البعد التأميني المالي.....
	<u>المبحث الثاني: مكانة شركة المشروع في هيكل البوت التعاقدية التأمينية</u>
204	المطلب الأول: اتفاقية القرض.....
204	الفرع الأول: المحاور الكبرى لاتفاقية القرض.....
205	الفرع الثاني: مقدمة اتفاقية القرض.....
205	الفرع الثالث: بنود اتفاقية القرض.....
207	الفرع الرابع: الشروط الواجب توفرها لاستعمال القرض.....
209	الفرع الخامس: الجانب التأميني في اتفاقية القرض.....
210	المطلب الثاني: انابة الدين بخصوص التأمين.....
211	الفرع الأول: شروط عقد الانابة.....

211	..... الفرع الثاني: التعويض في عقد الانابة.
211	..... الفرع الثالث: التزامات شركة تأمين المحروقات تجاه البنك في عقد الانابة.
212	..... الفرع الرابع: الالتزامات المشتركة بين شركة المشروع وشركة تأمين المحروقات.
213	..... المطلب الثالث: التنازل عن بعض حقوق إعادة التأمين
213	..... الفرع الأول: ضوابط التنازل عن بعض حقوق إعادة التأمين.
214	..... الفرع الثاني: الاعلام بالتنازل عن بعض حقوق إعادة التأمين.
214	..... الفرع الثالث: ضمانات شركة تأمين المحروقات.
215	..... الفرع الرابع: التزامات شركة تأمين المحروقات ومعيد التأمين.
215	..... المطلب الرابع: اتفاق رهن حساب شركة تأمين المحروقات
216	..... الفرع الأول: سير الحساب المؤمن.
216	..... الفرع الثاني: التزامات أطراف التعاقد بموجب رهن حساب المؤمن.
217	..... الفرع الثالث: تحقيق العقد.
217	..... الفرع الرابع: سريان العقد.
218	..... المطلب الخامس: الاتفاق المباشر
218	..... الفرع الأول: الضمانات الممنوحة بموجب الاتفاق المباشر.
219	..... الفرع الثاني: سرية المعلومات.
219	..... الفرع الثالث: الالتزامات المتعلقة بوثائق المشروع.
219	..... الفرع الرابع: تسديد القرض.
220	..... الفرع الخامس: الفرق بين اتفاقية القرض والاتفاق المباشر.
<u>المبحث الثالث: مكانة شركة المشروع في تصميم برنامج البوت التأميني</u>	
221	..... المطلب الأول: بنود التأمين الهندسي في شركة تأمين المحروقات
221	..... الفرع الأول: الأساس التشريعي للتأمين الهندسي للإنشاءات.
222	..... الفرع الثاني: الشروط العامة للوثيقة.
223	..... الفرع الثالث: الاستثناءات العامة.
226	..... الفرع الرابع: إعادة التأمين كخلفية تقنية للتأمين الهندسي.
227	..... الفرع الخامس: اختيار شكل إعادة التأمين المناسب لنظام البوت.
227	..... المطلب الثاني: أغطية التأمين الهندسي في شركة تأمين المحروقات
228	..... الفرع الأول: التغطية التأمينية الأساسية.
229	..... الفرع الثاني: امتداد الضمان أو إعادة شراء الاستثناءات.
231	..... الفرع الثالث: المؤمن لهم.
232	..... المطلب الثالث: حساب معامل القسط

232	..... الفرع الأول: معامل قسط الضرر المادي
234	..... الفرع الثاني: معامل قسط الضرر المالي
235	..... الفرع الثالث: معامل قسط تأمين المسؤولية المدنية
235	..... الفرع الرابع: القسط التعديلي
235	..... المطلب الرابع: الاقتطاعات
235	..... الفرع الأول: اقتطاع الضرر المادي
238	..... الفرع الثاني: اقتطاع الضرر المالي
<u>المبحث الرابع: اقتراح بعد مالي لدور شركة المشروع في تأمين انشاءات البوت</u>	
239	..... المطلب الأول: تقييم الدور الحالي لشركة المشروع في تأمين إنشاءات البوت
239	..... الفرع الأول: على مستوى هيكل المساهمة في شركة المشروع
240	..... الفرع الثاني: على مستوى الهيكل التعاقدى التأميني
240	..... الفرع الثالث: على مستوى تصميم البرنامج التأميني
241	..... المطلب الثاني: تحليل الخطر كمدخل للبعد المالي
241	..... الفرع الأول: أنواع المخاطر الانشائية
242	..... الفرع الثاني: الحلول التأمينية الموافقة لها
243	..... الفرع الثالث: اعداد مخطط سداسي للخطر
243	..... الفرع الرابع: إعداد مصفوفة الخطر
244	..... الفرع الخامس: تحليل مسار الخطر
245	..... المطلب الثالث: تسعير الخطر كمدخل للبعد المالي
245	..... الفرع الأول: التحكم في التسعير
245	..... الفرع الثاني: حساب أقصى خسارة ممكنة
245	..... الفرع الثالث: إعادة التأمين
246	..... الفرع الرابع: تسرب العملة الصعبة خارج الوطن
247	..... المطلب الرابع: مخرجات البعد المالي
247	..... الفرع الأول: علاقة الأمثلية بين شركة الانشاء وشركة المشروع
249	..... الفرع الثاني: علاقة الأمثلية بين شركة المشروع وشركة تأمين الحروقات
250	..... الفرع الثالث: علاقة الأمثلية بين شركة تأمين الحروقات ومعيد التأمين
253	..... خلاصة الفصل الرابع
255	..... خاتمة
263	..... قائمة الاختصارات
266	..... قائمة المصادر والمراجع

فهرس المحتويات

275	..... فهرس الجداول والأشكال
278	..... فهرس المحتويات



ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى القاء الضوء على دور شركة المشروع في التأمين الهندسي لإنشاءات البوت BOT، من منظور أن هذا الفرع التأميني يعتبر من أدق الفروع من الناحية التقنية؛ نظرا لارتباطه بخبرة المهندس في الاكتتاب والتسعير وتسوية ملف الكارثة، فتعقيد العلاقة بين أطراف التعاقد في نظام البوت، زاد من تعقيد دور شركة المشروع من وجهة نظر تأمينية، خاصة أنها المسؤولة عن إدارة المخاطر بين كل الأطراف. حيث قد تأخذ هذه الوظيفة عدة أشكال بحسب المنتجات التأمينية المستعملة، قدرة شركات الانشاء على الاحتفاظ بالمخاطر في محفظتها، القدرة المالية لشركة تأمين المحروقات، معيد التأمين المختار من طرف هذه الأخيرة، إضافة إلى الضغوطات التي قد تمارسها البنوك على شركة المشروع لحفظ حقوقها في استرداد القروض في حال تحقق الكارثة، نظرا لأنها الممول بدون ضمانات عينية.

كشفت هذه الدراسة بأن علاقة شركة المشروع بأطراف التعاقد الأخرى في نظام البوت ما هي إلا تحويل كفي تعاقدي للخطر يفتقر إلى الكمية المالية في تسيير هذه العلاقات، مما مهد إلى بناء تصور جديد لدور شركة المشروع يضمن الأمثلية في تقاسم المخاطر من الناحية الجزئية من خلال دراسة تجرية شركة تأمين المحروقات. ثم يساهم في تطوير قطاع التأمين في الجزائر من الناحية الكلية مما من شأنه تحويل هذه المنظومة إلى قطب مخاطر، تلجأ إليه الدول المجاورة الباحثة عن التغطية لمشروعاتها الكبرى، بالشكل الذي يضمن تحقيق الاكتفاء الذاتي في خدمة إعادة التأمين الهندسي في الجزائر ثم تصدير هذه الخدمة على الأقل للدول الناشئة في هذا الميدان.

الكلمات الدالة: التأمين الهندسي، مرحلة الإنشاءات، نظام البوت BOT، إدارة المخاطر، شركة المشروع، شركة الانشاء، شركة تأمين المحروقات، إعادة التأمين الهندسي، البنوك، الجزائر.

Résumé:

Cette étude vise à mettre en évidence le rôle de la société projet dans l'assurance engineering des constructions du mode BOT, Vu que cette branche d'assurance est l'une des plus compliquées d'un point de vue technique, En raison de sa corrélation avec l'ingénieur dans la souscription, la tarification et la gestion des dossiers sinistre. Par ailleurs, cette complexité contractuelle a provoqué celle affichée sur le rôle assurantiel de la société projet. Qui est le gestionnaire exclusif des risques des parties BOT. C'est pour cela que cette fonction peut avoir plusieurs formes selon les produits d'assurance utilisés, la capacité de la société de construction à retenir les risques dans son propre portefeuille, la solvabilité de la compagnie d'assurance des hydrocarbures, le réassureur choisi par cette dernière, ainsi que les pressions opérées par les Banques sur la société projet, afin de préserver ses droits en remboursement en cas de survenance d'un sinistre. Puisque elles sont les prêteurs sans garanties réelles.

Cette étude a révélé que la relation entre la société projet et les parties BOT n'est qu'un transfère qualitatif et non pas quantitatif des risques. Ce qui nous a poussés à construire une réflexion sur un nouveau rôle de cette entité, assurant une optimisation en matière de partage des risques. D'un point de vue micro à travers l'expérience de la CASH, et contribue par la suite au développement du secteur assurantiel Algérien en macro. Le fait qui peut permettre la transposition de ce système à un pôle recherché par les pays voisins afin de couvrir les risques de ses projets d'envergures. Dans le sens ou l'Algérie atteint son autonomie en réassurance engineering et exporte ce service au minimum au pays émergents en la matière.

Mots clés : Assurance engineering, Phase construction, Mode BOT, Gestion des risques, Société Projet, Société de construction, CASH assurances, Réassurance engineering, Banques, Algérie.

Abstract:

This study aims to highlight the role of the project company in the construction engineering insurance of the BOT mode, as this branch of insurance is one of the most complicated from a technical point of view, Because of its correlation with the engineer in the underwriting, pricing and management of claims. In addition, this contractual complexity caused the one displayed on the insurance role of the project company. Who is the exclusive risk manager of the BOT parties. That is why this function can take many forms depending on the insurance products used, the capacity of the construction company to retain risks in its own portfolio, the solvency of the CASH, the reinsurer chosen by the latter. As well as the pressures made by the Banks on the project company, in order to preserve its rights in reimbursement in case of disaster. As they are the lenders without real guarantees.

This study revealed that the relationship between the project company and the BOT parties is only a qualitative and not a quantitative transfer of risks. This led us to think about a new role for this entity, ensuring optimization in terms of risk sharing. From a micro point of view through the experience of the CASH, and then contributes to the development of the Algerian insurance sector in macro. The fact that this could allow the transposition of this system to a pole sought by neighboring countries to cover the risks of its major projects. In the sense that Algeria acquires autonomy in engineering reinsurance and exports this service at least to emerging countries in this field.

Keywords: Engineering insurance, Construction phase, BOT mode, Risk management, Project Company, Construction Company, CASH insurance, Reinsurance engineering, Banks, Algeria.