وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جـــامعـــــــة البـــــصرة
كلية الإدارة والاقتصاد
قسم إدارة الاعمال

﴿ دور السلامة والتأمين البحري في إدارة القطع البحرية العراقية﴾

﴿دراسة استطلاعية - مقارنة ﴾

رسالة تقدم بها

علي عبد الكاظم عاشور

إلى مجلس كلية الإدارة والاقتصاد – جامعة البصرة

هي جزء من متطلبات نيل شهادة الماجستير في الإدارة البحرية

بإشراف الاستاذ الدكتور

زينب شـــــــلال عكار

1444 هـ

2023 م

﴿ وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاخِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ ﴾

((سورة النحل الآية: 14))

﴿ اقرار المشرف ﴾

أشهـد بأن إعداد هذه الرسالة الموسومة بـ ((دور السلامة والتأمين البحري في إدارة القطع البحرية العراقية – دراسة استطلاعية مقارنة)) جـــرت تحـــت إشرافـــي فـــي جامعـــة البصـــرة / كليـــة الإدارة والاقتصاد / قـــسم إدارة الاعمال وهـــي جـــزء مـــن متطـــلبات نيـــل شـــهادة الماجســـتير فـــي إدارة الاعمال (الادارة البحرية) .

المشرف العلمي

أ.د. زينب شلال عكار

/ / 2023

﴿ اقرار رئيس القسم ﴾

بناءً على التوصية المقدمة من قبل الاستاذ المشرف ، أرشح هذه الرسالة للمناقشة .

رئيس قسم إدارة الاعمال

أ.م.د. ندى عبد القادر عبدالستار

/ / 2023

﴿ اقرار المقوم اللغوي﴾

أشهـد بأن إعداد هذه الرسالة الموسومة بـ ((دور السلامة والتأمين البحري في إدارة القطع البحرية العراقية – دراسة استطلاعية مقارنة)) التي تقدم بها الطالب ((علي عبد الكاظم عاشور)) قد تم مراجعتها من الناحية اللغوية وتصحيح ما ورد فيها من أخطاء لغوية وتعبيرية ، وبذلك أصبحت الرسالة مؤهلة للمناقشة بقدر تعلق الامر بسلامة الاسلوب وسلامة التعبير .

التوقيع :-

الاســـم:- أ.م.د. عباس عبدالعزيز صيهود

التاريـــخ:- / / 2023

﴿ اقرار الخبير الاحصائي﴾

أشهـد بأن إعداد هذه الرسالة الموسومة بـ ((دور السلامة والتأمين البحري في إدارة القطع البحرية العراقية – دراسة استطلاعية مقارنة)) التي تقدم بها الطالب ((علي عبد الكاظم عاشور)) قد تم مراجعتها من الناحية الاحصائية واصبحت بأسلوب علمي سليم خال من الاخطاء الاحصائية .

التوقيع :-

الاسم:- أ.م.د. بهاء عبدالرزاق قاسم

التاريخ:- / / 2023

﴿ اقرار لجنة المناقشة ﴾

نشهد بأننا أعضاء لجنة المناقشة ، قد اطلعنا على رسالة الطالب ((علي عبد الكاظم عاشور)) الموسومة بـ ((دور السلامة والتأمين البحري في إدارة القطع البحرية العراقية – دراسة استطلاعية مقارنة)) وقد ناقشنا الطالب في محتواها وبما له علاقة بها ، وأنها جديرة بالقبول لنيل شهادة الماجستير في علوم إدارة الاعمال (الادارة البحرية) بتقدير .أمتياز

التوقيع

أ.م.د ندى عبدالقادر عبد الستار

(عضواً)

التوقيع

أ.د رشا مهدي صالح

(عضواً)

التوقيع

أ.د زينب شلال عكار

(عضواً ومشرفاً)

التوقيع

أ.د عبدالرضا فرج بدراوي

(رئيساً)

صادق مجلس كلية الادارة والاقتصاد في جامعة البصرة على قرار لجنة المناقشة .

التوقيع

الاستاذ الدكتور

عبدالحسين توفيق شبلي

عميد كلية الادارة والاقتصاد

جامعة البصرة

﴿الإهـــــــــــداء﴾

إلى سيد الاوصياء وخاتم الانبياء (محمد) صلى الله علية وسلم

إلى أرواح الشهداء من القوات الامنية ..... إلى ابطـال وزارة الدفـاع والحشد الشعبي

إلى قيادة القوة البحرية وتشكيلاتـها ..... إلى جامعة البصرة / كلية الإدارة والاقتـصاد

إلى من أحمل اسمه بكل فخر، وسعى جاهداً لأجل راحتي وعلمني أن ارتقي سلم الحياة بالمعرفة (ابي العزيز)

إلى نبـع الحنـــان ورمـــز العطـاء والـتي كـان دعـــائها ســـر نجـــاحي وتوفـــــيقي (امـــي الغالية)

إلى البـــاقيـات الصالحـات نـــور عمـــري ، وربيـع حيـــاتي وقـــــــرة عينـــــي (زوجتي واطفالي)

إلى سنـــدي وفخـــــري فـــي الدنـــيا ومـــــن أشـــــــد بهـــــــــــم أزري (أخوتي وأصدقائي)

أهدي هذا الجهد والعمل المتواضع إلى هؤلاء جميعاً سائلاً المولى التوفيق والسداد

﴿ شكر وتقدير﴾

الحمد و الشكر لله أولا ، والصلاة والسلام على سيدنا محمد(صلى الله عليه وآلة وسلم) اشرف المرسلين وخاتم النبيين وعلى آله الطيبين الطاهرين وصحبه الغر الميامين ، وبدوافع الوفاء والعرفان بالجميل لا يسعني إلا أن أقدم شكري وتقديري إلى الصرح العلمي الشامخ "جامعة البصرة _ كلية الإدارة والاقتصاد" وأعمدتها (أساتذتي) لما بذلوه من جهود كبيرة وإرشادات سديدة خلال فترة الدراسة بدءً من (أ. د. زينب شلال عكار) التي أشرفت على الرسالة فأتقدم لها بالشكر والامتنان لما قدمته من جهد وحرص ومتابعة.

كما اتقدم بالشكر والعرفان للسيد عميد كلية الإدارة والاقتصاد (أ.د. عبدالحسين توفيق) والمعاونين العلمي والاداري المحترمين وإلى رئيس قسم إدارة الاعمال(أ.م.د. ندى عبدالقادر عبدالستار) على جهودهم وسعيهم في مساندة طلبة الدراسات العليا .

واتقدم بوافر الامتنان إلى أستاذتي المحترمين الذين أشرفوا على المرحلة التحضيرية من الدراسة في قسم إدارة الاعمال (أ.د. طاهر محسن الغالبي ، أ.د. هادي عبد الوهاب عبد الامام ، أ.د. محمد عبود طاهر ، أ.د. راضي عبدالله علي ، أ.م.د. شذى احمد علوان ، أ.م. وفاء علي سلطان، م.د. عباس عبدالحميد) .

وأتوجه بالشكر والامتنان إلى اساتذة وخبراء محكمي الاستبانة وكما اوجه شكري وتقديري إلى الاساتذة الافاضل رئيس واعضاء لجنة المناقشة لتفضلهم بقبول المناقشة والذين سيسهمون بإظهار الرسالة بشكل افضل من خلال آرائهم وافكارهم.

ومن واجب العرفان أتقدم بالشكر إلى الافراد العاملين في(الشركة العامة لموانئ العراق، قيادة قاعدة ام قصر البحرية ، الشركة العامة للنقل البحري ، شركة ناقلات النفط العراقية ، وشركة التأمين الوطنية) لما قدموه من بيانات ومعلومات لتقويم الرسالة .

الباحث

المستخلص:-

تهدف الدراسة الحالية إلى رفع مستوى السلامة البحرية وفقاً لمعايير ولوائح المنظمة البحرية الدولية (IMO) وتطبيق التأمين البحري في القطع البحرية غير المؤمنة(أي التي لا تمتلك تأمين بحري) والعائدة إلى (الشركة العامة لموانئ العراق، و قيادة قاعدة ام قصر البحرية) لغرض تطوير كفاءتها التشغيلية فضلاً عن تحسين أداء الافراد العاملين فيها وتحفيزهم للعمل في القطع البحرية مقارنتاً مع القطع البحرية المؤمنة والعائدة إلى (الشركة العامة للنقل البحري ، وشركة ناقلات النفط العراقية) مع الاخذ بنظر الاعتبار نقاط الضعف التي ظهرت في مشكلة الدراسة لكلا القطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة) من خلال قائمة الفحص التي استخدمها الباحث لتشخيص المشكلة للدراسة الحالية .

ومن أجل تحقيق أهداف الدراسة الحالية قام الباحث ببناء النموذج الفرضي الذي يفسر طبيعة العلاقة بين المتغيرات الرئيسة الثلاثة والمتمثلة في المتغير المستقل الاول (السلامة البحرية) والمتغير المستقل الثاني (التأمين البحري) والمتغير التابع (إدارة القطع البحرية) أذ استنبطت ثلاث فرضيات رئيسة تتفرع منها مجموعة فرضيات فرعية ،فقد اعتمدت الدراسة على اسلوب المنهج الاستطلاعي، وأستهدف الباحث مجتمع وعينة الدراسة الافراد العاملين في القطع البحرية (الطواقم البحرية)، حيث تم توزيع (615) استمارة استبانة على عينة القطع البحرية غير المؤمنة و(363) استمارة استبانة على عينة القطع البحرية المؤمنة ،وقد تم استخدام مجموعة من الاساليب والادوات الاحصائية لتحليل استمارة الاستبانة المتوفرة في برامج (Excel V.10،SPSS.V.23& AMOS.V.24) للوصول إلى أهداف الدراسة الحالية ، فضلاً عن استخدام المقابلة الشخصية المهيلكة مع شركة التأمين الوطنية لترفد الدراسة بالبيانات والمعلومات الخاصة بالقطع البحرية العراقية والية التعاقد لتغطية تأمين القطع البحرية غير المؤمنة .

وقد توصلت الدراسة الحالية إلى عدة استنتاجات وكان ابرزها:-

1-قبول الفرضيات الرئيسة للدراسة الحالية والتي تهدف إلى علاقة الارتباط والتأثير بين متغيرات الدراسة الثلاثة (السلامة البحرية ، التأمين البحري، إدارة القطع البحرية).

2- موافقة شركة التأمين أن تغطي الاخطار البحرية على القطع البحرية الحربية العائدة إلى (قيادة قاعدة أم قصر البحرية) في فترة السلم ، فضلاً عن تغطية كافة الاخطار البحرية مقابل قسط مالي أضافي.

3-توصلت الدراسة الحالية إلى توضيح نقاط الضعف التي تهدد سلامة القطع البحرية لتفادي المخاطر البحرية .

الكلمات المفتاحية :- السلامة البحرية ، التأمين البحري ، القطع البحرية ، الإدارة البحرية ، الشركات البحرية.

﴿ قائمة المحتويات List of Contents ﴾

الموضوع	رقم الصفحة
الإهداء	أ
الشكر والتقدير	ب
المستخلص	ت
قائمة المحتويات	ث- خ
قائمة الجداول	د- ر
قائمة الأشكال	ر
قائمة الملاحق	ز
قائمة المختصرات	ز
المقدمة	2-1

التسلسل	الموضوع	رقم الصفحة
1	**الفصل الأول الاطار العام للدراسة - منهجية الدراسة وبعض الدراسات السابقة**	**46 -3**
1.1	**المبحث الأول منهجية الدراسة**	27-3
1.1.1	مشكلة الدراسة	9-3
2.1.1	تساؤلات الدراسة	9
3.1.1	أهداف الدراسة	9
4.1.1	اهمية الدراسة	10-9
5.1.1	مسوغات الدراسة	10
6.1.1	المخطط الفرضي للدراسة	12-11
7.1.1	تطوير وصياغة فرضيات الدراسة	15-13
8.1.1	التعريفات الإجرائية للدراسة	16-15
9.1.1	نطاق الدراسة	16
10.1.1	تصميم الدراسة	17
11.1.1	مجتمع الدراسة	17
12.1.1	عينة الدراسة	22-18
13.1.1	الصدق والثبات لأداة الدراسة	23-22
14.1.1	طرائق جمع البيانات	24
15.1.1	أسلوب جمع البيانات	26
16.1.1	الأساليب الإحصائية المستخدمة	27-26
2.1	**المبحث الثاني- مناقشة بعض الدراسات السابقة**	45-28
1.2.1	الدراسات السابقة المتعلقة بمتغيرات الدراسة	42-28
2.2.1	مناقشة بعض الدراسات السابقة وتحديد الفجوة المعرفية	42
1.2.2.1	النتائج المستخلصة ومدى الافادة من بعض الدراسات السابقة	43-42
2.2.2.1	أوجه التشابه والاختلاف مع بعض الدراسات السابقة	45-43
3.1	خلاصة الفصل الاول	46
2	**الفصل الثاني الاطار النظري**	**132-47**
1.2	**المبحث الأول: السلامة البحرية**	78-47
1.1.2	نشأت وتطور السلامة البحرية	49-47
2.1.2	مفهوم السلامة البحرية	52-49
3.1.2	تقييم مستوى و وظيفة السلامة البحرية	54
4.1.2	اهداف ومسؤولية السلامة البحرية	55-54
5.1.2	وسائل تطبيق السلامة في القطع البحرية	56-55
6.1.2	ثقافة السلامة البحرية	58-56
7.1.2	قياس الثقافة السلامة البحرية والعوامل المؤثرة عليها ومتطلباتها	59-58
8.1.2	معدات السلامة البحرية وانواعها	61-59
9.1.2	البحث والانقاذ البحري	63-61

10.1.2	سلامة وامن الملاحة البحرية	63
1.10.1.2	سلامة الملاحة البحرية	67-63
2.10.1.2	سلامة الامن البحري	68-67
11.1.2	تدريب الافراد على السلامة البحرية	70-68
12.1.2	عوامل وهدف تدريب الافراد على السلامة البحرية	70
13.1.2	اجهزه واشارات الاستغاثة البحرية	71
1.13.1.2	أجهزة الاستغاثة البحرية	72
2.13.1.2	الاجهزة الفرعية للنظام الاستغاثة والسلامة البحرية	73
3.13.1.2	أشارات الاستغاثة البحرية	73
14.1.2	نظريات السلامة المفسرة لاسباب الحوادث البحرية	74
1.14.1.2	نظرية الدومينو	76-75
2.14.1.2	نظرية العوامل البشرية	77-76
3.14.1.2	نظـــرية الحوادث	77
15.1.2	دور نظريات في السلامة البحرية	78
2.2	**المبحث الثاني - التأمين البحري**	-79
1.2.2	مفهوم وفكرة التأمين البحري	84-79
2.2.2	أطراف عقد التأمين البحري	87-84
3.2.2	خصائص التأمين البحري	88
4.2.2	خطوات التعاقد في التأمين البحري	89
5.2.2	أنواع وثائق التأمين البحري	90-89
6.2.2	مبادئ عقد التأمين البحري	91
7.2.2	أهمية التأمين البحري للقطع البحرية العراقية	96-93
8.2.2	الوعي التأميني	97-96
9.2.2	ضعف الوعي التأميني وطرق معالجته	99-97
10.2.2	التأمين البحري على الافراد	99
11.2.2	نوادي الحماية والتعويض	99
12.2.2	التأمين البحري على الاموال والممتلكات البحرية	100
1.12.2.2	التأمين البحري على السفن	101-100
2.12.2.2	التأمين البحري على البضائع	103-102
3.12.2.2	التأمين البحري على أجرة الشحن(النولون)	104
13.2.2	تأمين المسؤولية المدنية	104
14.2.2	فكرة ومفهوم تأمين المسؤولية المدنية	105
15.2.2	شروط إصدار وثائق التأمين البحري من قبل مكتتبي التأمين	106
16.2.2	الاخطار البحرية وانواعها	108-106
1.16.2.2	الاخطار الحربية	108
2.16.2.2	خطر وباء جائحة كورنا المستجد(coved -19)	109
17.2.2	الحوادث البحرية	109
18.2.2.	الخسائر البحرية وانواعها	111-109
19.2.2	نظريات التأمين البحري	111
1.19.2.2	نظرية التأمين	111
2.19.2.2	نظرية الخطأ واجب الاثبات	112
3.19.2.2	نظرية المخاطر	113-112
3.2	**المبحث الثالث - إدارة القطع البحرية**	-114
1.3.2	مفهوم الإدارة في القطع البحرية وأهدافها	117-114
2.3.2	مفهوم القطع البحرية وانواعها	121-117
3.3.2	إدارة وتنظيم القطع البحرية	119
4.3.2	المقومات الشخصية للقطع البحرية	121
5.3.2	الشهادات التي تحملها القطع البحرية	123-122
6.3.2	التخطيط لحالات الطوارئ	125-123

7.3.2	الاتـفاقيات البـحرية	126-125
8.3.2	التصنيف البحري	128-127
9.3.2	الهدف من التصنيف البحري	128
10.3.2	تقييم المخاطر	130-128
4.2	خلاصة الفصل الثاني Summery	132-131
3	**الفصل الثالث (الاطار العملي)**	**224-133**
1.3	**المبحث الاول – النبذة التعريفية لمجتمع وعينة الدراسة**	136-133
1.1.3	الشركة العامة لموانئ العراق	136-133
2.1.3	قيادة قاعدة ام قصر البحرية	136
3.1.3	الشركة العامة للنقل البحري	137
4.1.3	شركة ناقلات النفط العراقية	138
5.1.3	شركة التأمين الوطنية (المؤمن على القطع البحرية)	138
6.1.3	طبيعة عمل وهدف شركة التأمين الوطنية	139
2.3	**المبحث الثاني – تحليل استمارة المقابلة المهيكلة**	140
1.2.3	استمارة المقابلة المهيكلة	149-140
3.3	**المبحث الثالث - التحليل الاحصائي للبيانات**	150
1.3.3	**المطلب الاول- وصـــف متغيـرات الدراســة وتشـــخيصها**	152
1.1.3.3	وصـــف متغيـرات الدراســة(القطع البحرية غير المؤمنة)	167-152
2.1.3.3	وصـــف متغيـرات الدراســة(القطع البحرية المؤمنة)	180-167
2.3.3	**المطلب الثاني - استكشاف جاهزية بيانات الدراسة**	188
1.2.3.3	اختبار التوزيع الطبيعي	194-188
2.2.3.3	اختبـــار الصـــدق النهائـــي	195
3.3.3	**المطلب الثالث - اختبـــار فرضيـــات الدراســـــــة**	196
1.3.3.3	اختبـــار فرضيـــات العلاقات بين متغيرات الدراسة	196
2.3.3.3	الصياغة الاحصائية لفرضيات الدراسة	198-196
3.3.3.3	تحليل واختبار الفرضيات الخاصة بعلاقات الارتباط بين المتغيرات	198
4.3.3.3	تقدير واختبار علاقات الارتباط بين متغير السلامة البحرية بأبعاده وإدارة القطع البحرية	198
5.3.3.3	تقدير واختبار علاقات الارتباط بين متغير التامين البحري بأبعاده وإدارة القطع البحرية	202
6.3.3.3	تحليل الانحدار واختبار علاقات التأثير لمتغير السلامة البحرية بأبعاده على إدارة القطع البحرية .	206
7.3.3.3	تحليل الانحدار واختبار علاقة التأثير لمتغير التامين البحري على إدارة القطع البحرية	211
8.3.3.3	تحليل علاقة التأثير لمتغير السلامة البحرية ومتغير التامين البحري على إدارة القطع البحرية	217-216
9.3.3.3	تحليل الانحدار المتعدد	218
1.9.3.3.3	تحليل الانحدار المتعدد بين ابعاد متغير السلامة البحرية على إدارة القطع البحرية	219-218
2.9.3.3.3	تحليل الانحدار المتعدد بين ابعاد متغير التأمين البحري على إدارة القطع البحرية	221-219
4.3	خلاصة الفصل الثالث Summery	224-222
4	**الفصل الرابع الاستنتاجات والتوصيات**	**225**
1.4	**المبحث الأول الاستنتاجات**	225
1.1.4	المحور الاول الاستنتاجات من الجانب النظري	225
2.1.4	المحور الثاني الاستنتاجات من الجانب العملي	226
2.4	**المبحث الثاني التوصيات والدراسات المستقبلية**	227
1.2.4	التوصيات	228
2.2.4	المقترحات	229
3.2.4	المحددات	229
4.2.4	الدراسات المستقبلية	230
المصادر		231
الملاحق		A-F

﴿قائمة الجداول List of Tables﴾

رقم الجدول	عنوان الجدول	رقم الصفحة
1-1	مشكلة الدراسة الاستطلاعية بين القطع البحرية (المؤمنة ، وغير المؤمنة)	6-5
2-1	مشكلة الدراسة الاستطلاعية بين القطع البحرية (المؤمنة ، وغير المؤمنة)	8
3-1	مشكلة الدراسة الاستطلاعية بين القطع البحرية (المؤمنة ، وغير المؤمنة)	10-9
4-1	التعريفات الإجرائية الخاصة بمتغيرات الدراسة الرئيسة وأبعادها	19-18
5-1	عدد القطع البحرية والافراد العاملين فيها (مجتمع وعينة الدراسة الحالية)	21
6-1	مجتمع وعينة الدراسة للقطع البحرية العراقية (المؤمنة ، غير المؤمنة)	21
7-1	استمارات الاستبانة الموزعة على عينة الدراسة	22
8-1	وصف البيانات الشخصية لعينة الدراسة للأفراد العاملين في القطع البحرية المؤمنة	22
9-1	وصف البيانات الشخصية لعينة الدراسة للأفراد العاملين في القطع البحرية غير المؤمنة	24
10-1	قيم (Cronbach's Alpha) لقياس ثبات ابعاد الدراسة لكلا القطع البحرية(المؤمنة وغير المؤمنة)	26
11-1	المقياس الخماسي Five-point Likert	28
12 -1	فقرات الاستبانة ومصادرها	28
13-1	الدراسات السابقة العربية والاجنبية ذات الصلة بمتغيرات الدراسة	50-31
14-1	المتغيرات الرئيسة والابعاد الفرعية للدراسة	52
1-2	الاطار المفاهيمي للسلامة البحرية وفق التسلسل التاريخي	59
2-2	الوسائل التي يتم من خلالها تطبيق وتنفيذ السلامة البحرية	64
3-2	العوامل المؤثرة على سلامة الملاحة البحرية	74
4-2	دور النظريات في السلامة البحرية	87
5-2	مفهوم التأمين من عدة نواحي مختلفة	92
6-2	مفاهيم التأمين البحري وفق التسلسل التاريخي للدراسات السابقة وأراء الباحثين	94-93
7-2	مفهوم التأمين البحري وفق التشريعات الدولية	95-94
8-2	واجبات والالتزامات المؤمن والمؤمن له في عقد التأمين البحري	99-98
9 – 2	مسؤولية المؤمن عند وقوع سلسلتين من الحوادث	105
10-2	أغطيته التأمين البحري على البضائع	115
11 -2	التغطية والاستثناءات من الاخطار البحرية في وثيقة التأمين البحري	120
12-2	الشهادات المطلوب توفرها في القطع البحرية	135-134
13-2	انواع حالات الطوارئ في القطع البحرية وطرق مكافحتها	137-136
14-2	أهم الاتفاقيات البحرية الدولية حسب التسلسل التاريخي والمنظم العراق اليها	ملحق E
1-3	الموانئ العراقية وما تحتويه من قطع بحرية	158-156
2-3	القطع البحرية الحربية العراقية	158
3-3	القطع البحرية العراقية التجارية	159
4-3	القطع البحرية الناقلة للنفط الخام ومشتقاته	160
5 -3	الحوادث التي تعرضت لها القطع البحرية العراقية	164-162
6-3	وثائق التأمين البحري المستخدمة من قبل شركة التأمين الوطنية لتغطية القطع البحرية العراقية	168
7-3	مقارنة بين القطع البحرية المؤمنة والقطع البحرية غير المؤمنة لتوضيح دور التأمين البحري	171-169
8-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير المستقل (ثقافة السلامة البحرية) للقطع البحرية غير المؤمنة	174
9-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير المستقل (معدات السلامة البحرية) للقطع البحرية غير المؤمنة	175
10-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد للمتغير المستقل (البحث والانقاذ البحري) للقطع البحرية غير المؤمنة	176
11-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد للمتغير المستقل (سلامة وامن الملاحة البحرية) للقطع البحرية غير المؤمنة	177
12-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد للمتغير المستقل (تدريب الافراد على السلامة البحرية) للقطع البحرية غير المؤمنة	178
13-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد للمتغير المستقل (أجهزة واشارات الاستغاثة البحرية) للقطع البحرية غير المؤمنة	179
14-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد للمتغير المستقل (الـوعي التأميـني) للقطع البحرية غير المؤمنة	180
15-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير المستقل (التأمين البحري على الافراد) للقطع البحرية غير المؤمنة	181

16-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد للمتغير المستقل (التأمين البحري على السفن والبضائع) للقطع البحرية غير المؤمنة	182
17-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد للمتغير المستقل (تأمين المسؤولية المدنية) للقطع البحرية غير المؤمنة	183-182
18-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير المستقل (الاخطار البحرية) للقطع البحرية غير المؤمنة	183
19-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد للمتغير المستقل (الخسائر البحرية) للقطع البحرية غير المؤمنة	184
20-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد للمتغير التابع (إدارة وتنظيم القطع البحرية) للقطع البحرية غير المؤمنة	185
21-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير التابع (التخطيط لحالات الطوارئ) للقطع البحرية غير المؤمنة	186
22-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد للمتغير المعتمد (الاتفاقيات البحرية) للقطع البحرية غير المؤمنة	187
24-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير التابع (التصنيف البحري) للقطع البحرية غير المؤمنة	188-187
25-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد للمتغير المعتمد (تقييم المخاطر) للقطع البحرية غير المؤمنة	188
26-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير المستقل (ثقافة السلامة البحرية) للقطع البحرية المؤمنة	189
27-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير التابع (معدات السلامة البحرية) للقطع البحرية المؤمنة	190
28-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير التابع (البحث والانقاذ البحري) للقطع البحرية المؤمنة	191
29-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد للمتغير التابع (سلامة وامن الملاحة البحرية) للقطع البحرية المؤمنة	192
30-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد للمتغير المستقل (تدريب الافراد على السلامة البحرية) للقطع البحرية المؤمنة	193
31-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير التابع (أجهزة واشارات الاستغاثة البحرية) للقطع البحرية المؤمنة	194
32-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد للمتغير المستقل (الـوعي التأميـني) للقطع البحرية المؤمنة	195-194
33-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير المستقل (التأمين البحري على الافراد) للقطع البحرية المؤمنة	195
34-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير المستقل (التأمين البحري على السفن والبضائع)	196
35-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير المستقل (تأمين المسؤولية المدنية) للقطع البحرية المؤمنة	197
36-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير المستقل (الاخطار البحرية) للقطع البحرية المؤمنة	198
37-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد للمتغير المستقل (الخسائر البحرية) للقطع البحرية المؤمنة	199-198
38-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير التابع (إدارة وتنظيم القطع البحرية) للقطع البحرية المؤمنة	199
39-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير التابع (التخطيط لحالات الطوارئ) للقطع البحرية المؤمنة	200
40-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير التابع (الاتفاقيات البحرية) للقطع البحرية المؤمنة	201
41-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير التابع (التصنيف البحري) للقطع البحرية المؤمنة	202-201
42-3	الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير التابع (تقييم المخاطر) للقطع البحرية المؤمنة	202
43-3	المقارنة بين متوسط والانحراف المعياري ومعامل الاختلاف لجميع محاور المتغيرات المستقلة والمتغير التابع لكلا القطع البحرية	203
44-3	تحليل نتائج المقارنة بين القطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة) للمتغير المستقل السلامة البحرية	205-204
45-3	تحليل نتائج المقارنة بين القطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة) للمتغير المستقل التأمين البحري	207-206
46-3	تحليل نتائج المقارنة بين القطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة) للمتغير التابع إدارة القطع البحرية	209-208
47-3	نتائج الاختبار للمتغير المستقل الاول (السلامة البحرية)	212-210
48-3	نتائج الاختبار للمتغير المستقل الثاني (التامين البحري)	214-212
49-3	نتائج الاختبار للمتغير التابع (إدارة القطع البحرية)	216-215
50-3	نتائج الصدق النهائي الداخلي للقطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة)	217
51-3	تقدير واختبار علاقة الارتباط بين متغير السلامة البحرية وإدارة القطع البحرية ولكلا القطع البحرية (المؤمنة ،غير المؤمنة)	221
52-3	تقدير واختبار علاقة الارتباط بين متغير السلامة البحرية بأبعاده وإدارة القطع البحرية وللحالتين (القطع البحرية المؤمنة ، القطع البحرية غير المؤمنة)	222
53-3	تقدير واختبار علاقة الارتباط بين متغير التامين البحري وإدارة القطع البحرية ولكلا القطع البحرية (المؤمنة ، غير المؤمنة)	224
54-3	تقدير واختبار علاقة الارتباط بين متغير التامين البحري بأبعاده وإدارة القطع البحرية وللحالتين (القطع البحرية المؤمنة ، القطع البحرية غير المؤمنة)	225
55-3	نتائج تحليل الانحدار لمتغير السلامة البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية	228
56-3	تفسير نتائج تحليل الانحدار لمتغير السلامة البحرية بأبعاده ومتغير إدارة القطع البحرية	228
57-3	نتائج تحليل الانحدار لمتغير السلامة البحرية بأبعاده ومتغير إدارة القطع البحرية	229
58-3	تفسير نتائج تحليل الانحدار لمتغير التأمين البحري بأبعاده ومتغير إدارة القطع البحرية	232-230

59-3	نتائج تحليل الانحدار لمتغير التأمين البحري ومتغير إدارة القطع البحرية	233
60-3	تفسير نتائج تحليل الانحدار لمتغير التأمين البحري ومتغير إدارة القطع البحرية	233
61-3	نتائج تحليل الانحدار لمتغير التأمين البحري بأبعاده ومتغير إدارة القطع البحرية	234
62-3	تفسير نتائج تحليل الانحدار لمتغير التأمين البحري بأبعاده ومتغير إدارة القطع البحرية	237-235
63-3	مؤشرات تضخم التباين وفترة السماح لاختبار التعدد الخطي بين المتغيرات المستقلة	238
64-3	نتائج تحليل الانحدار لمتغير السلامة البحرية ومتغير التامين البحري على متغير إدارة القطع البحرية	239
65-3	مقارنة نتائج تحليل الانحدار لعلاقة التأثير بين المتغيرين السلامة البحرية والتامين البحري على المتغير التابع إدارة القطع البحرية	239
66-3	نتائج الانحدار المتعدد لأبعاد متغير السلامة البحرية على متغير إدارة القطع البحرية	240
67-3	تفسير نتائج تحليل الانحدار المتعدد لأبعاد متغير السلامة البحرية على متغير إدارة القطع البحرية.	241
68-3	نتائج الانحدار المتعدد لأبعاد متغير التامين البحري على متغير إدارة القطع البحرية	242
69-3	تفسير نتائج تحليل الانحدار المتعدد لأبعاد متغير التأمين البحري على متغير إدارة القطع البحرية.	243-242
70-3	تفسير قوة علاقة الارتباط بين متغير السلامة البحرية وإدارة القطع البحرية	245
71-3	تفسير قوة علاقة الارتباط بين متغير التأمين البحري وإدارة القطع البحرية	246

﴿ قائمة الأشكال List of Figure ﴾

رقم الشكل	عنوان الشكل	رقم الصفحة
1-1	هيكل الدراسة	3
2-1	المخطط الفرضي للدراسة	16
1-2	تسلسل مراحل البحث والانقاذ البحري	71
2-2	عمل نظرية الدومينو	82
3-2	الاسباب لارتكاب الافراد أخطاء بشرية	82
4-2	عوامل الاخطاء البشرية المسببة للحوادث	83
5-2	العلاقة بين مبلغ التأمين وقسط التأمين	99
6-2	خطوات التعاقد في التأمين البحري	101
7-2	انواع وثائق التأمين البحري على السفن	113
8-2	معلومات تأمين البضائع	114
9-2	وثائق التأمين البحري على البضائع	116
10-2	أنواع الخسائر البحرية	123
11-2	دور التأمين البحري بالخطر والحادث والخسارة	125
12-2	توزيع عمل الافراد في القطع البحرية	133
13-2	علاقة الارتباط بين السلامة البحرية والتأمين البحري بواسطة التصنيف البحري	144
1-3	التسلسل التاريخي لنشأة الشركة العامة لموانئ العراق	156
2-3	مقارنة بين القطع البحرية(المؤمنة وغير المؤمنة) لقيم الوسط الحسابي للمتغير المستقل الاول السلامة البحرية	205
3-3	مقارنة بين القطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة) لقيم الوسط الحسابي للمتغير المستقل الثاني التأمين البحري.	207
4-3	مقارنة بين القطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة) لقيم الوسط الحسابي للمتغير التابع إدارة القطع البحرية	209
5-3	القيم التقديرية لمعاملات الارتباط بين المتغير المستقل السلامة البحرية والمتغير التابع إدارة القطع البحرية	221
6-3	القيم التقديرية لمعاملات الارتباط بين متغير السلامة البحرية بأبعاده وإدارة القطع البحرية	224

7-3	القيم التقديرية لمعاملات الارتباط بين المتغير المستقل التأمين البحري وإدارة القطع البحرية	225
8-3	القيم التقديرية لمعاملات الارتباط بين متغير التامين البحري بأبعاده وإدارة القطع البحرية	227

﴿قائمة الملاحق List of Appendices﴾

رمز الملحق	عنوان الملحق
.A	قائمة بأسماء السادة الخبراء الذين عرضت عليهم الاستبانة لغرض تحكيمها.
.B	قائمة الفحص لتشخيص مشكلة الدراسة .
.C	اسئلة المقابلة المهيكلة .
.D	استمارة الاستبانة .
.E	اهم الاتفاقيات البحرية
.F	كتاب الشكر والتقدير من شركة التأمين الوطنية لتقديم الباحث دراسة تخدم المجتمع .

﴿قائمة المصطلحات والمختصرات List of Terms and acronyms﴾

ت	المختصرات	عربي	إنكليزي
1	ISM code	كود إدارة السلامة الدولية	The International Safety Management
2	SMS	نظـــام إدارة الســلامة	Safety Management System
3	SOLAS	الاتفاقية الدوليـة لسلامـة الارواح فـي البحـار	International Convention For The Safety of Life at Sea
4	IMO	المنظمة البحرية الدولية	The International Maritime Organization
5	BNWAS	نظام إنذار الخفارة الملاحية في برج	Bridge Navigational Watch Alarm System
6	ECDIS	الخرائط الملاحية الإلكترونية (ENC) وأنظمة عرض الخرائط الإلكترونية والمعلومات	Electronic Nautical Charts (ENC) and Electronic Chart Display and Information Systems
7	STCW	الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والاجازة ومراقبة الخفارة للبحارة	International Convention on Standards of Training , Certification and Watch keeping for Seafarers
8	ISPS	المدونة الدولية لأمن السفن ومرافق الموانئ	the International Code for the Security of Ships and Port Facilities
9	GMDSS	نظام الاستغاثة والأمان العالمي	Global Maritime Distress and Safety System
10	EPIRB	مرشد الطوارئ بالاقمار الصناعية	Emergency Position-indicating Radio Beacon
11	SART	مرشد الطوارئ أو المستجيب الراداري	Search and Rescue Transmitters
12	DSC	نظام النداء الرقمي المميز	Digital selective Call
13	NAVTEX	مستقبل التحذيرات الملاحية والجوية ، تنبؤات الأرصاد الجوية والرسائل العاجلة الأخرى	navigational and meteorological warnings,meteorological

forecasts and other urgent safety-related messages	المتعلقة بالسلامة		
Enhanced Group Call	نظام النداء الجماعي المدعم	EGC	14
Statistical Package for Social Sciences	البرنامج الاحصائي للعلوم الاجتماعية	SSPS	15
Analysis of Moment of Structures	التحليل الاحصائي لبنية العزوم	Amos	16
Automatic Identification System	نظام التعارف الاوتوماتيكي	AIS	17
Automatic Radar Plotting Aid	رادار أربا الملاحي	ARPA	

المقـــــدمـــــة :-

في العصور القديمة لم تكن السلامة من ضمن اهتمامات الشعوب فعند وقوع الحوادث البحرية كانت تعتبر حوادث حتمية التحقق او أرادة الإلهة ، فقد تطورت المفاهيم الحديثة للسلامة في القرن التاسع عشر كنتيجة للثورة الصناعية وتختلف معدلات تكرار وشده الحوادث من بلد إلى أخر وعلى مر السنين زاد الضغط العـام والسياسي لتحسين السلامة التي تحمي الافراد والبيئة (Bhattacharyya & McCormick, 2003:1) ،أمـا في العصر الحـديث تعد السلامة البحرية محط اهتمام دولي وذلك بسبب كثره الحوادث في الماضي والحاضر والتي تم الاعلان عنها في مختلف انحاء العالم ومن اجل تحسين مستوى السلامة البحرية في المجال البحري تم التركيز على سـلامة الافراد وسـلامة السفن وسـلامة البضائع المنقـولة من خـلال توفير ظروف عمـل امنة يشارك بها الجميع (Teperi, et al.,2019 :80) ، ولخلـق ثقافة السلامة في المجتمـع البحري تم تصميم كود إدارة السلامة الدولية (ISM code) الذي أعطى دافـع لتطوير السلامة البحرية التي تحتاج إليـها أنظمـة الإدارة بين مالكـي السفن لتطبيق معايير السلامة (Kongsvik, et al.,2014:467) ، لـذا تقتضـي الاتفاقيـة الدوليـة لسـلامـة الارواح فـي البحـار (SOLAS) المبرمـة سنة 1974 بوجوب توفير مستلزمات السلامة في نظام الإدارة البحرية للقطع البحرية (SMS) وأتخاد ما يلزم لمنـع الحوادث والتلوث البحري طبقاً للقواعـد وأن يكون أصحـاب القطـع البحريـة أو من يتولى أدارتها حائزين على مستندات تثبت تنفيذ أحكـام الاتفاقيـة (شكري، 2012: 530) ،وينبغي الاعتراف بأن معظم الحوادث البحرية مرتبطة بالأفراد اي مـا يقارب بنسـبة 85% من الحوادث والخسـائر البحرية ناتجه عن اخطاء بشرية ، (Thomas, et al.,2017: 1) ، وتؤدي حوادث السفن المبحرة إلى خسـائر في الارواح وتلوث البيئة و خسائر اقتصادية ؛ لذا يتطلب فهـم ومعرفة لماذا تحدث هذه الحـوادث ومن خـلال مجموعه كبيره من الادبيات في المجـال البحري التي ساعدت في وصفها لتحليل المخـاطر والعواقب الناتجـة عن المخاطر (Rawson ,et al. , 2021: 757) ، ونظرا لما تتعرض له القطع البحرية من مخـاطر خلال الرحلة البحرية ابتداء من ميناء المغادرة وصولاً إلى الميناء الذي تنتهي عنده الرحلة البحرية ويلاحظ تعدد الاخطار والحوادث البحرية التي تقع على القطع البحرية اثناء تواجدها في الموانئ اوفي البحار (الجميل ، 2013: 5) وان هذه الاخطـار البحرية تحدث أثناء العمليات البحرية والتي يتعرض لها أطراف المخـاطرة البحـرية وهم (السفينة وملحقاتها ، البضائع المنقول عليها ، أجرة الشحن) (الهلبـاوي، 2009 :74) وبطبيعـة الحـال أن العمليات البحرية التي تسـاهم في نقل الافراد والبضائع عبر البحار والمحيطات ولمسافات طويلة التي تقطعها القطع البحرية فقد يعرضها للكثير من المخـاطر الناجمة بفعل الانسان او من الطبيعة ، لذا أستعان الانسان بالتأمين البحري وذلك من اجل بيئة عمل مشجعة تتوافر فيها عوامل الثقة والاطمئنان (ناصر ،2009: 211) ، ويعد الخطر العنصر الاساسي الذي تعتمد علية العمليـة التأمينيـة والتي تتكون من جانبين (جانب قانوني يتعلق بعقد التأمين بشروط والالتزامات مفروضة) و(جانب فنـي يعتمد على أساس المقاصة بين الاخطار التأمينية والتعامل معها وفـق الطرائق الرياضـية والاحصائية معتمدين في

ذلك على قانون الإعداد الكبيرة[1]) (عبود واخرون ، 2021: 56) فـإن التأمين البحري بدء بفكرة تقاسم المخاطر والتي هي اساس جميع انواع التامين وبحلول منتصف القرن الخامس عشر الميلادي كان التامين البحري متطوراً للغاية بداء بتغطية التأمينية علـى الكوارث الاخرى وليس فقط على تقاسم الخسـائر (Hymes, et al. , 2013) ، ولقد طورت شركات التأمين البحري بوضعها نظاماً مستقلاً لعمليات التفتيش على بدن ومعدات القطع البحرية التي تطلب التغطية التأمينية في الوقت الحاضر لمعرفة كفاءة القطع البحرية وصلاحيتها للملاحة من خلال جمعيات وهيئات التصنيف التي تلعب دوراً مهماً في شبكة الامان ؛ لذا يعـد شرط اساسي لقبـول التغطيـة التأمينية وجـود تصنيف للقطع البحرية والـذي يطـبق معايير السـلامـة الدولية فـي القطـع البحـرية (Knapp,2004:13) ، ومن خلال الدراسة الحالية سيتم التطرق الى المتغير المستقل الاول(السلامة البحرية) والمتغير المستقل الثاني (التأمين البحري) والمتغير التابع (إدارة القطع البحرية) من خلال دراسة المقارنة الاستطلاعية بين القطع البحرية العراقية لذا تتكون الدراسة من أربعة فصول (الفصل الاول – الاطار العام للدراسة ، الفصل الثاني – الاطار النظري ، الفصل الثالث – الاطار العملي ، الفصل الرابع – الاستنتاجات والتوصيات) وكما مبين في هيكل الدراسة أدناه .

الشكل (1-1) يوضح هيكل الدراسة
المصدر من إعداد الباحث

[1]قانون الاعداد الكبيرة:- وهي نظرية الإحصاء والاحتمالات ،أي نظرية جمع اكبر عدد ممكن من نفس الخطر البحري لتغطيته والاستفادة من الأموال بتكرار نفس التجربة لمرات عدة (عبود واخرون،2021: 55).

﴿ الفصل الاول- الإطار العام للدراسة﴾

المبحث الاول – منهجـــية الدراسة

المبحث الثاني – الدراسات السابقة

1.الفصل الاول (الإطار العام للدراسة – منهجية الدراسة وبعض الدراسات السابقة)

1.1 المبحث الاول : منهجية الدراسة

1.1.1: مشكلة الدراسة :-

تم إعداد قائمة فحص (checklist) لتشخيص المشكلةً ، والتي تتألف من (40) سؤالاً وزعت بواقع (100) قائمة لكل مجموعة من القطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة) وتم الاعتماد على المقياس الثنائي (مطبق ، غير مطبق) ، كما مبين في الملحق (B) فقد وزعت على القطع البحرية التي تمتلك تامين بحري والعائدة إلى ((الشركة العامة للنقل البحري و شركة ناقلات النفط العراقية)) وعلى القطع البحرية التي لا تمتلك تامين بحري و العائدة إلى ((الشركة العامة لموانئ العراق وقياده قاعدة ام قصر البحرية)) لأجراء دراسة المقارنة بينهما، ومن اجل تشخيص المشكلة لأغراض البحث العلمي بطريقه علميه ومنهجية من خلال المعاينة الميدانية لمجتمع وعينة الدراسة المتمثل في الافراد العاملين في القطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة) تم التوصل إلى .

1.1.1.1: المتغير المستقل الاول – السلامة البحرية :-

جدول (1-1) مشكلة الدراسة الاستطلاعية بين القطع البحرية (المؤمنة ، وغير المؤمنة)

الابعاد الفرعية	مشكلة الدراسة الاستطلاعية للقطع البحرية	نسبة المشاكل للقطع البحرية غير المؤمنة	نسبة المشاكل للقطع البحرية المؤمنة
ثقافة السلامة البحرية	يتوافر تنفيذ وتطبيق فعلي لمعايير السلامة البحرية وفق المواصفات المعتمدة عالمياً .	%85	%23
	يتوافر أمكانية تحديد السلطات والمسؤولية وعدم تداخل الواجبات فيما يخص السلامة والإنقاذ البحري من حيث ضمان الحقوق والواجبات لتفادي المعوقات .	%49	%10
	يتمتع الافراد بالوعي والادراك حول ثقافة السلامة البحرية وأهميتها لسلامة المؤسسة .	%25	%6
معدات السلامة البحرية	معدات السلامة في (القطع البحرية) صالحة للعمل وليس بها أعطال أ و تقادم .	%52	%22
	يلتزم الافراد بمعدات السلامة البحرية في مختلف ظروف العمل ((المستقرة ، المتوسطة ، الصعبة)) .	%55	%35
البحث والإنقاذ البحري	توجد محطة أنقاذ واستغاثة مجهزة وفق أحدث المواصفات المعتمدة عالمياً ضمن سياقات منظمة الملاحة الدولية للسلامة والإنقاذ البحري وحسب اتفاقيات ومعاهدات SOLAS.	%93	%40
	يتوافر لدى القطع البحرية ضابط سلامة ضمن الهيكل التنظيمي مختص بمجال السلامة و البحث والإنقاذ البحري .	%92	%17
	يتم إعداد خطط البحث البحري والإنقاذ من قبل الإدارة العليا في القطع البحرية.	%9	%10
سلامة وامن الملاحة البحرية	يقاس اداء السلامة و الامن البحري كتغذيه عكسية لتحسين النظام الامني في القطع البحرية.	%16	%4

	يتوافر جهاز (BNWAS) نظام إنذار الخفارة الملاحية في برج قيادة القطع البحرية .	%80	%11
	يوجد جهاز نظام تحديد هوية السفن وتتبعها بعيد المدى في القطع البحرية LRIT LONG TRACKING RANGE IDENTIFICATION لضمان سلامة الملاحة .	%75	%57
	يتوافر جهاز الانذار ضد التهديد الامني SHIP SECURITY ALERT SYSTEM (SSAS)	%82	%19
	يوجد اجهزة الخرائط والمعلومات الالكترونية(chart plotter) و (ECDIS) لضمان سلامة الملاحة في كافة القطع البحرية .	%42	%8
تدريب الافراد على السلامة البحرية	يتم تدريب الافراد لتزويدهم بالخبرات التي تخص السلامة البحرية المكتسبة من الدورات المقترحة في خارج وداخل العراق.	%7	%13
	بعض الحوادث والاصابات التي يتعرض لها الافراد العاملين في القطع البحرية ناتجة عن عدم التدريب الكافي على المعدات او غير المدربين عليها مسبقا .	%73	%52
	توفير التدريبات الكافية على اجراءات الاستجابة للطوارئ لتفادي المخاطر	%10	%1
أجهزة وإشارات الاستغاثة البحرية	تمتلك القطع البحرية أجهزة واليات ومعدات السلامة والإنقاذ البحري والبري متقدمة ومتطورة وفق الاسس العالمية الحديثة ومصادقة من قبل المنظمة العالمية للملاحة .	%77	%37

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على قائمة الفحص (check list).

يتضح من الجدول السابق ما يلي :-

1- القطع البحرية التي لا تمتلك تغطية تأمينية و اجراءات سلامة بحرية غير مطابقة للمعايير الدولية والمتمثلة في (الحفارات ، الساحبات، الزوارق السريعة ، سفن الحراسة ، سفن الاسناد ، الزوارق الدورية) ضمن موارد الشركة العامة لموانئ العراق و قياده قاعدة ام قصر البحرية ، حيث تمثلت المشكلة للمتغير المستقل الاول " السلامة البحرية " في القطع البحرية غير المؤمنة بنسبة (76.4 %) .

ضمن اطار المتغير المستقل الاول "السلامة البحرية " والذي يتألف من ستة ابعاد تمثلت بالآتي (ثقافة السلامة البحرية، معدات السلامة البحرية ، البحث والإنقاذ البحري ، سلامة وامن الملاحة البحرية ، تدريب الافراد على السلامة البحرية ، اجهزه واشارات الاستغاثة البحرية) وقد تبين عدم تنفيذ معايير السلامة البحرية وفق المواصفات المعتمدة عالميًا وبنسبة (85%)، ضمن البعد الفرعي (ثقافه السلامة البحرية)، اما البعد الفرعي الثاني والمتمثل ب (معدات السلامة البحرية) فقد تضمن عدم امتلاك معدات السلامة في القطع البحرية صالحة للعمل وليس بها اعطال او متقادمة بنسبة (52%)، إلى جانب عدم التزام الافراد بمعدات السلامة في مختلف ظروف العمل (المستقرة، المتوسطة ، الصعبة) وبنسبة (55%)، والبعد الفرعي الثالث (البحث والإنقاذ البحري) والذي تضمن عدم توفير محطه انقاذ واستغاثه مجهزة على وفق احدث المواصفات المعتمدة عالمياً ضمن سياقات منظمة الملاحة الدولية للسلامة والإنقاذ البحري وبحسب اتفاقيات ومعاهدات (SOLAS) وبنسبة (93%) ، فضلاً عن عدم توفر ضابط سلامة ضمن الهيكل التنظيمي مختص في مجال السلامة والبحث والإنقاذ البحري بنسبة (92%) ، اما البعد الفرعي الرابع (سلامة وامن

الملاحة البحرية) حيث اظهرت قائمة الفحص بأن أغلب المشاكل ضمن متغير السلامة البحرية تركزت في البعد الفرعي (سلامة وامن الملاحة البحرية) إذ أتضح عدم توفر جهاز (BNWAS) نظام أنذار الخفارة الملاحية في برج قيادة القطع البحرية بنسبة (80%)، وعدم توفر جهاز نظام تحديد هويه السفن وتتبعها البعيد المدى لضمان السلامة البحرية بنسبه (75%) ، وكذلك عدم توفير جهاز الانذار ضد التهديد الامني بنسبة(82%) ، اما فيما يخص البعد الفرعي الخامس (تدريب الافراد على السلامة البحرية) اتضح ان بعض الحوادث والاصابات التي يتعرض لها الافراد العاملين في القطع البحرية ناتجة عن عدم التدريب الكافي على المعدات او غير المدربين عليها مسبقاً وبنسبة (73%) ،والبعد الفرعي السادس والاخير(اجهزه واشارات الاستغاثة البحرية) فقد تبين عدم امتلاك بعض القطع البحرية إلى اجهزه ومعدات السلامة انقاذ بحري متطورة وفق الأسس العالمية الحديثة بنسبة (77%) .

2- القطع البحرية التي لديها تغطية تأمينية واجراءات سلامة بحرية مطابقة للمعايير الدولية المتمثلة في (سفن نقل البضائع العامة ، سفن نقل الحمولات السائلة – المنتجات النفطية) والعائدة إلى الشركة العامة للنقل البحري و شركة ناقلات النفط العراقية ،فقد ظهرت المشكلة للمتغير المستقل الاول " السلامة البحرية " في القطع البحرية المؤمنة بنسبة (54.5%) .

ضمن المتغير المستقل الاول " السلامة البحرية " لم تظهر في الابعاد الفرعية (ثقافة السلامة البحرية، معدات السلامة البحرية، البحث والإنقاذ البحري ،واجهزة واشارات الاستغاثة البحرية) نسبة مشاكل عالية ، ما عدا البعد الفرعي الرابع (سلامة وامن الملاحة البحرية) عدم وجود جهاز نظام تحديد هويه السفن تتبعها بعيد المدى لضمان سلامة القطع البحرية بنسبة (57%) ، والبعد الفرعي الخامس والمتمثل في(تدريب الافراد على السلامة البحرية) فقد تبين أن بعض الحوادث والاصابات التي يتعرض لها الافراد العاملين في القطع البحرية ناتجة عن عدم التدريب الكافي على المعدات او غير المدربين عليها مسبقاً بنسبة (52%) ضمن قائمة الفحص .

2.1.1.1 : المتغير المستقل الثاني – التأمين البحري :-

جدول (1-2) مشكلة الدراسة الاستطلاعية بين القطع البحرية (المؤمنة ، وغير المؤمنة)

الابعاد الفرعية	مشكلة الدراسة الاستطلاعية للقطع البحرية	نسبة المشاكل للقطع البحرية غير المؤمنة	نسبة المشاكل للقطع البحرية المؤمنة
الوعي التأميني	تقوم الإدارة العليا بإعداد برامج تثقيفية بصدد أهمية التامين على الافراد والمعدات والسفن .	%51	%16

	يتوافر لدى الافراد وعي و أدراك في أهمية التأمين ضد الحوادث والاصابات .	%40	%20
التأمين البحري على الافراد	تتوافر وثائق تأمينية تغطي الافراد من الحوادث والاصابات الناتجة عن العمل .	%93	%22
التأمين البحري على السفن والبضائع	تتوفر أغطية تأمينية تغطي الحوادث التي تتعرض لها المعدات والاليات والقطع البحرية .	%96	%10
	يتوافر تأمين بحري يغطي تكاليف المواد و البضائع المنقولة في القطع البحرية .	%93	%8
تأمين المسؤولية المدنية	يتوافر تامين المسؤولية المدنية يغطي اضرار التي تصيب الغير في الحوادث البحرية .	%97	%12
الاخطار البحرية	تواجه القطع البحرية مخاطر بحريه متعددة تهدد السلامة البحرية.	%45	%78
	يتم توضيح الاخطار التي يمكن أن يتعرض لها الافراد في القطع البحرية و كيفيه تفاديها.	%11	%5
	تتعرض القطع البحرية إلى أضرار مادية وأخطار جسيمة ناتجة عن الاهمال في السلامة البحرية مما تسبب الحوادث والتي تؤدي إلى أصابات ووفيات للكوادر البحرية .	%47	%79
الخسائر البحرية	تتحمل القطع البحرية خسائر فادحه نتيجة الحوادث .	%36	%31

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على قائمة الفحص (check list) .

يتضح من الجدول السابق ما يلي :-

1- القطع البحرية التي لا تمتلك تغطية تأمينية و اجراءات سلامة بحرية غير مطابقة للمعايير الدولية والمتمثلة في (الحفارات ، الساحبات، الزوارق السريعة ، السفن الحراسة ، سفن الاسناد ، الزوارق الدورية) ضمن موارد الشركة العامة لموانئ العراق و قيادة قاعدة ام قصر البحرية ، إذ فسرت المشكلة للمتغير المستقل الثاني " التأمين البحري " في القطع البحرية بنسبة (86 %) .

في اطار المتغير المستقل الثاني " التامين البحري " والذي يتألف من ستة ابعاد تمثلت بالآتي (الوعي التاميني ، التامين البحري على الافراد ، التامين البحري على السفن والبضائع ، تامين المسؤولية المدنية ، الاخطار البحرية ، الخسائر البحرية)، إذ اظهر البعد الفرعي الاول الوعي التاميني بعدم إعداد الإدارة العليا لبرامج تثقيفية بصدد أهمية التأمين على الافراد والمعدات و السفن بواقع(51%) ، اما البعد الفرعي الثاني (التامين البحري على الافراد) فقد اتضح عدم امتلاك وثائق تأمينيه للأفراد عن الحوادث والاصابات الناتجة عن العمل بواقع(93%)، والبعد الفرعي الثالث (التامين البحري على السفن والبضائع) قد تبين عدم توافر تغطية تأمينيه للحوادث التي تتعرض لها المعدات والاليات للقطع البحرية بنسبة(96%) ، إلى جانب عدم توافر تأمين بحري يغطي تكاليف المواد والبضائع المنقولة في القطع البحرية بنسبة (93%)، و بخصوص البعد الفرعي الرابع (تامين المسؤولية المدنية) فقد تبين عدم توفر تامين المسؤولية المدنية الذي يغطي الاضرار التي تصيب الغير بفعل الحوادث البحرية وبنسبة (97%)، والبعد الخامس (الاخطار البحرية)

لم تبين له مشكلة ضمن قائمه الفحص ، واخيراً البعد الفرعي السادس الخسائر البحرية والذي لم يظهر مشكله لدى القطع البحرية في ظل قائمه الفحص .

2- القطع البحرية التي لديها تغطية تأمينية واجراءات سلامة بحرية مطابقة للمعايير الدولية المتمثلة في (سفن نقل البضائع العامة ، سفن النقل الحمولات السائلة – المنتجات النفطية) ضمن الشركة العامة للنقل البحري و شركة ناقلات النفط العراقية ، وتمثلت المشكلة للمتغير المستقل الثاني " التأمين البحري " للقطع البحرية المؤمنة بنسبة (78.5%) .

اما المتغير المستقل الثاني " التامين البحري" فلم تظهر مشاكل ضمن قائمة الفحص للمتغيرات الفرعية الاتية (الوعي التأميني، التأمين البحري على الافراد ، التأمين البحري على السفن ، تأمين المسؤولية المدنية ، الخسائر البحرية) ، اما المتغير الفرعي الخامس(الاخطار البحرية) فقد أتضح بأنه هناك مخاطر بحرية كبيره تهدد السلامة البحرية وبنسبة (78%) ، كما اظهر بأن القطع البحرية التي تتعرض إلى اضرار مادية و اخطار جسيمة ناتجة عن الاهمال في السلامة البحرية ما يؤدي إلى اصابات ووفيات بالكوادر البحرية بنسبة (79%) .

3.1.1.1 : المتغير التابع – إدارة القطع البحرية :-

جدول (1-3) مشكلة الدراسة الاستطلاعية بين القطع البحرية (المؤمنة ، وغير المؤمنة)

الابعاد الفرعية	مشكلة الدراسة الاستطلاعية للقطع البحرية	نسبة المشاكل للقطع البحرية غير المؤمنة	نسبة المشاكل للقطع البحرية المؤمنة
إدارة وتنظيم القطع البحرية	يوجد التزام من قبل الإدارة العليا بتوفير أنظمة السلامة والصحة المهنية في القطع البحرية.	%20	%10
	تقوم الإدارة العليا بتحديد المخاطر وايعازها إلى الافراد العاملين في القطع البحرية .	%12	%8
	يتوافر مشرف او مسؤول سلامة بحرية مختص في السلامة داخل القطع البحرية .	%55	%21
التخطيط لحالات الطوارئ	تعرض الافراد العاملين في القطع البحرية إلى حوادث واصابات ناتجه عن تصرفات شخصية غير سليمه .	%44	%69
	يواجه الافراد العاملين في القطع البحرية حوادث واصابات بسبب ظروف العمل الغير سليمه او غير امنه .	%46	%70
	عدم التزام بالتعليمات والارشادات الموجهة من قبل الإدارة العليا إلى الافراد في القطع البحرية يؤدي إلى وقوع حوادث واصابات .	%97	%81
الاتفاقيات البحرية	معدات السلامة في (القطع البحرية) مطابقة للمواصفات العالمية المذكورة في أتفاقيات ومعاهدات سولاس (SOLAS) .	%93	%26
	يتم تطبيق الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والاجازة والخفارة للملاحيين (STCW)	%91	%24
	يتوافر نظام إدارة الامن و السلامة مطابق إلى مدونه إدارة السلامة الامنةISM و ISPS .	%76	20

التصنيف البحري	يوجد الالتزام بمعايير هيئات التصنيف في القطع البحرية .	%75	%3
تقييم المخاطر	يمتلك الأفراد العاملين في القطع البحرية القدرة على إدارة الحوادث وسرعة المكافحة والاستجابة لحالات الطوارئ .	%21	%15
	يوجد التزام من قبل الافراد العاملين في القطع البحرية بالخطط الوقائية المحددة من قبل الإدارة العليا .	%79	%30

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على قائمة الفحص (check list).

يتضح من الجدول في اعلاه ما يلي :-

1-القطع البحرية التي لا تمتلك تغطية تأمينية والسلامة بحرية غير مطابقة للمعايير الدولية والمتمثلة في (الحفارات ، الساحبات، الزوارق السريعة ، سفن الحراسة ، سفن الاسناد ، الزوارق الدورية) ضمن موارد الشركة العامة لموانئ العراق و قياده قاعدة ام قصر البحرية ، ولقد حددت المشكلة للمتغير التابع " إدارة القطع البحرية " للقطع البحرية غير المؤمنة بنسبة (80.8%)

اما المتغير التابع " إدارة القطع البحرية " والذي تألف من خمس ابعاد فرعية تمثلت بـ (إدارة وتنظيم القطع البحرية ، التخطيط لحالات الطوارئ ، الاتفاقيات البحرية ، التصنيف البحري ، تقييم المخاطر) إذ يظهر في الجدول السابق بأن البعد الفرعي الاول (إدارة و تنظيم القطع البحرية) فقد تضمن عدم توافر مشرف او مسؤول سلامة بحرية متخصص داخل القطع البحرية بنسبة (55%) ، اما البعد الفرعي الثاني (التخطيط لحالات الطوارئ) فقد اظهر عدم الالتزام بالتعليمات والارشادات الموجهة من قبل الإدارة العليا إلى الافراد بالقطع البحرية بواقع (97%) ، ويوضح البعد الفرعي الثالث (الاتفاقيات البحرية) بعدم توفر معدات السلامة في قطع البحرية مطابقة للمواصفات العالمية ضمن اتفاقية (SOLAS) بنسبة(93%)، وعدم تطبيق الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والاجازة والخفارة الملاحية بنسبة (91%) ، فضلاً عن عدم توافر أنظمة مطابقة إلى نظام إدارة الامن والسلامة البحرية مع مدونة إدارة السلامة الامنة (ISM, ISPS)وبنسبة (76%) ، وإلى جانب عدم الالتزام بمعايير هيئات التصنيف في القطع البحرية بنسبة (75%) ، واخيراً البعد الفرعي الخامس (تقييم المخاطر) لا توجد خطط وقاية كافية لمواجهه الخطر على الافراد العاملين بنسبة (79%) .

2- القطع البحرية التي لديها تغطية تأمينية واجراءات سلامة بحرية مطابقه للمعايير الدولية المتمثلة في (سفن نقل البضائع العامة ، سفن نقل الحمولات السائلة – المنتجات النفطية) والعائدة إلى الشركة العامة للنقل البحري و شركة ناقلات النفط العراقية ، ولقد أتضحت المشكلة للمتغير التابع " إدارة القطع البحرية " للقطع البحرية المؤمنة بنسبة (73.3 %) .

المتغير التابع " اداره القطع البحرية " فقد أتضح بأن البعد الفرعي الاول (إدارة وتنظيم القطع البحرية) لا يواجه مشاكل في ظل قائمة الفحص، اما البعد الفرعي الثاني (التخطيط لحالات الطوارئ) فأتضح بأن الافراد العاملين في قطع البحرية يواجهون حوادث واصابات ناتجه عن تصرفات غير سليمة بنسبة (69%) ، كما تبين بان الافراد يمكن أن يواجهون حوادث واصابات بفعل ظروف العمل نفسها او بمتغيرات خارجيه وبنسبة

(70%) ،وتبين عدم التزام بالتعليمات والارشادات الموجهة من قبل الإدارة العليا إلى الافراد العاملين ضمن القطع البحرية وبنسبة (81%) ،اما الابعاد الاخرى والتي تضمنت (الاتفاقيات البحرية ، التصنيف البحري ، تقييم المخاطر) لم تحدد لها مشاكل .

2.1.1 : تساؤلات الدراسة :-

1- هل هناك علاقة وتأثير بين السلامة البحرية وإدارة القطع البحرية ؟

2- هل هناك علاقة وتأثير بين التأمين البحري وإدارة القطع البحرية ؟

3- هل هناك علاقة وتأثير بين المتغيرين (السلامة البحرية والتأمين البحري)على إدارة القطع البحرية ؟

3.1.1 : أهداف الدراسة :-

إن الهدف الاساسي والجوهري من هذه الدراسة يدور حول رفع مستوى السلامة البحرية و تطبيق التأمين البحري في القطع البحرية العراقية التي لا تمتلك تأمين بحري من خلال دراسة علاقة الارتباط والتأثير بين متغيرات الدراسة كما مبين أدناه.

1. التعرف على طبيعة العلاقة والتأثير بين السلامة البحرية وإدارة القطع البحرية .
2. التعرف على طبيعة العلاقة والتأثير بين التأمين البحري وإدارة القطع البحرية .
3. تقديم مجموعة من التوصيات والمقترحات لرفع مستوى السلامة والارتقاء بالواقع به للمستوى المطلوب.

4.1.1 : اهمية الدراسة :-

تنقسم أهمية الدراسة الحالية إلى

اولاً- الاهمية العلمية .

1- من خلال مراجعه الادبيات وجد الباحث بان هناك قلـه في التطرق إلى موضوعات السـلامة والـتامين البحري في المستوى العربي بشكل عام والمستوى العراقي علـى وجه الخصوص وعلى حد علم الباحث لم يتم دراسة دور السلامة والتامين البحري مجتمعة فـي إدارة القطع البحرية فـي العديد من الدراسات السابقة .

2- لـم تتطرق اي دراسـة عربيه او اجنبيه ((حسب اطلاع الباحث)) جمع متغيرات الدراسة فـي انموذج مفاهيمي واحـد وهنـا تكمن اهمـيه هـذه الدراسـة بكونها اسهـاماً معرفـياً متواضعاً .

3- لم تؤخذ مسـبقاً عينة الدراسة (الطواقم البحرية) في جميع الجامعات العراقية (حسب اطلاع الباحث) فضلاً عن الطواقم البحرية العسكرية إذا تعد حديثة من نوعها .

4- تهيئه المجال امـام الدراسـات المستقبلية ضمن التوجه البحـري في مواضـيع السلامة البحرية والتامـين البحـري وإدارة القطـع البحرية وامكانيـة قيـاس هذه المتغيرات واثرهـا علـى رفع مسـتوى الإداء والكـفاءة التشغيلية القطع البحرية العراقية بشكل ميداني .

ثانياً- الاهمية الميدانية .

1- تنبثق أهمية هذه الدراسة من خلال تقديمها أنموذج مقترح للسلامة والتأمين البحري كمتغيرين مستقلين ودورهما في إدارة القطع البحرية العراقية .

2- الاهتمام بأحد المشكلات البارزة ضمن القطع البحرية والمتمثلة بمحدودية قدرتها على توفر ظروف مناسبة لتطبيق معايير السلامة البحرية اضافة إلى تهيئة المتطلبات لتوفير التامين البحري لدى بعض القطع البحرية العراقية والمتمثلة (الحفارات ، الساحبات ، سفن الحراسة ، سفن الاسناد ، زوارق الدورية) والعائدة إلى (الشركة العامة لموانئ العراق ، قيادة قاعدة ام قصر البحرية).

5.1.1 : مسوغات الدراسة :-

إن مسوغات الدراسة تنقسم إلى مسوغات معرفية ومسوغات تطبيقية كما مبين أدناه :

1- مسوغات معرفية :-

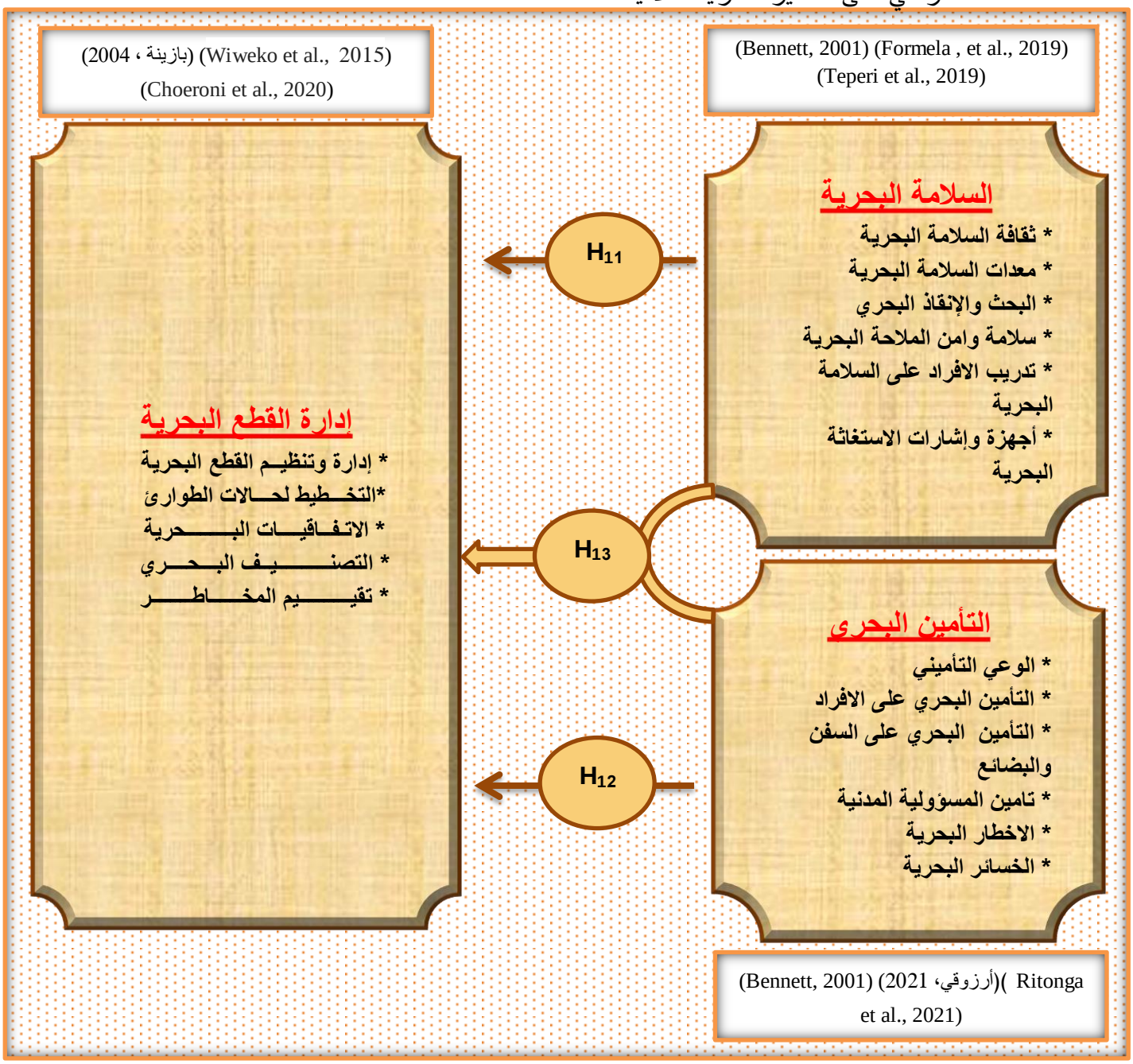
نظراً لندرة الدراسات التي تجمع بين متغيرات الدراسة الحالية يسعى الباحث ومن خلال الجانب النظري توضيح طبيعة العلاقة بين المتغير المستقل الاول (السلامة البحرية) والمتغير المستقل الثاني (التأمين البحري) مع المتغير التابع (إدارة القطع البحرية).

2- مسوغات تطبيقية :-

تم اختيار القطع البحرية العراقية العائدة إلى(الشركة العامة لموانئ العراق ، قيادة قاعدة ام قصر البحرية ، الشركة العامة للنقل البحري ، شركة ناقلات النفط العراقية) إذ تمتلك عدد من القطع البحرية فهي تعد من مصادر إيرادات الدولة التي تقوم بالعمليات البحرية داخل وخارج المياه الاقليمية العراقية والمتضمنة (عمليات الحفر والقطر والمناورات الملاحية المتعلقة بالإرساء والاقلاع والخدمات الملاحية الاخرى ، حماية الموانئ والحدود العراقية والسفن التجارية نقل البضائع الصلبة والسائلة والسائبة) ، وأن الجدير بالذكر تعمل القطع البحرية وهي تحمل على كاهلها عمليات إضافية نتيجة المخاطر البحرية والاعمال الارهابية وكذلك عدم وجود تغطية تأمينية لبعض القطع البحرية على الرغم من الجهود المبذولة من قبلهم لديمومة العمل البحري ، لذا يسعى الباحث في دراسة المقارنة بين القطع البحرية العراقية (المؤمنة وغير المؤمنة) لتقديم المقترحات والسبل المناسبة لتعزيز ورفع مستوى سلامة العمل في القطع البحرية العراقية من خلال تطبيق معايير السلامة البحرية المطابقة للمعايير الدولية لمنظمة الملاحة البحرية (IMO) والتغطية التأمينية على الافراد والقطع البحرية مما يؤدي لتقليل الخسائر البحرية .

6.1.1 : المخطط الفرضي للدراسة :-

استناداً إلى ما افرزته الدراسات السابقة والادبيات التي تتعلق بمتغيرات الدراسة الحالية التي جرى على أساسها صياغة مشكلة الدراسة والمستندة على مجموعة من الادبيات والنظريات فقد قام الباحث ببناء مخطط الدراسة الفرضي الذي يوضح طبيعة العلاقة والتأثير بين المتغيرات المستقلة (السلامة البحرية والتأمين البحري) مع المتغير التابع (إدارة القطع البحرية) ، إذ تم صياغة فرضيات الدراسة الرئيسة والفرعية بالاعتماد على المخطط الموضح في الشكل أدناه فقد أستند المخطط الفرضي على المتغيرات الرئيسة الأتية :-



الشكل (1-2) المخطط الفرضي للدراسة

المصدر من إعداد الباحث بالاعتماد على الدراسات السابقة

1.6.1.1: المتغير المستقل الاول – السلامة البحرية :-

فقد تضمن المتغير المستقل الاول (السلامة البحرية) ستة ابعاد تمثلت في (ثقافه السلامة البحرية ،معدات السلامة البحرية ، البحث والإنقاذ البحري، سلامة وامن الملاحة البحرية ، تدريب الافراد على السلامة البحرية ، اجهزه واشارات الاستغاثة البحرية) فقد تم الاعتماد في تحديد ابعاد السلامة البحرية على نظرية الدومينو[2] (Domino Theory) ونظرية العوامل البشرية[3] (Human Factors Theory) ونظرية الحادث للحوادث[4] (Accident/Incident Theory) وعلى الدراسات والادبيات السابقة ((Bennett, 2001:Knapp,2004 Ziarati , et al., 2010 : Formela , et al., 2019: Teperi et al., 2019: Österman et al., 2020))

2.6.1.1: المتغير المستقل الثانى – التأمين البحري :-

اما المتغير المستقل الثاني (التأمين البحري) فقد تألف من ستة ابعاد (الوعي التاميني ، التامين البحري على الافراد ، التامين البحري على السفن والبضائع ، تأمين المسؤولية المدنية ، الاخطار البحرية، الخسائر البحرية) وتم الاعتماد في تحديد الابعاد على نظرية التأمين[5] و نظرية الخطأ واجب الاثبات[6] و نظرية المخاطر[7] و الدراسات السابقة ((السعيد وعداد محمد، 2014: خير الدين، 2015: نوهة ووحيد، 2016: أرزوقي، 2021:2021 ,.Ritonga et al))

3.6.1.1: المتغير التابع – إدارة القطع البحرية :-

تم تحديد ابعاد المتغير التابع المتمثله في (إدارة القطع البحرية) بخمسة ابعاد وهي (إدارة وتنظيم القطع البحرية ،التخطيط لحالات الطوارئ ، الاتفاقيات البحرية ، التصنيف البحري ، تقييم المخاطر) وذلك بالاعتماد على الادبيات والدراسات السابقة.

((Bielić et al., 2011: Wiweko et al., 2015: Choeroni et al., 2020: Chu et al., 2013 ، بازينة،2004)) .

- [2]نظرية الدومينو (Domino Theory) :- هي نظرية تسبب تسلسل الحوادث و تعمل هذه النظرية وفقاً للعالم (Heinrich) الذي وقف صفاً من قطع الدومينو ، وقلب أول قطعة ، وشاهد كل قطعة دومينو متتالية تسقط القطعة المجاورة لها مما ولد تسلسل من الحوادث المتتالية (Goetsch,2011:33).
- [3]نظرية العوامل البشرية (Human Factors Theory):- تعزو نظرية العوامل البشرية لسببية الحوادث إلى سلسلة من الاحداث التي نتجت في النهاية عن خطأ بشري والتي تتألف من ثلاث عوامل تؤدي إلى الخطأ البشري وهي (الحمل الزائد ، الاستجابة غير المناسبة ، الانشطة غير الملائمة) (Goetsch,2011:34).
- [4]نظرية الحادث للحوادث (Accident/Incident Theory) :- تعتبر نظرية الحادث أمتداداً لنظرية العوامل البشرية ، تم تطويرها بواسطة Dan Petersen ، فقد اضاف اليها (فشل الانظمة والقرار الخطأ) التي تسبب الحوادث في العمل (Goetsch,2011:36).
- [5]نظرية التأمين :- النظرية التي بينت طبيعة عمل التأمين إذ يستند على مبدأ مساهمة الجماعة في الخسارة والمشاركة في الاضرار التي يتعرض لها أحد الافراد المساهمين في عضوية التأمين (المحامي ، 2006 : 31) .
- [6]نظرية الخطأ واجب الاثبات :- تتمحور هذه النظرية حول ثلاثة عناصر وهما الخطأ والضرر والعلاقة السببية لوقوع الحادث ، وقد نشأة هذه النظرية لتغطي اضرار المسؤولية المدنية باتجاه الغير (البارودي واخرون ، 2001: 230).
- [7]نظرية المخاطر :- وتعد هذه النظرية وثيقة الصلة مع التأمين البحري وذلك لوجود عنصرين مهمين بالتأمين وهما المخاطر الجماعية والمخاطر الفردية وتم تطوير هذه النظرية من خلال قانون الاعداد الكبيرة الذي تعتمده شركات التأمين لتغطية الاخطار (Ritonga,et al.,2021:165).

7.1.1 : تطوير وصياغة فرضيات الدراسة :-

الفرضية الرئيسة الاولى (H_{11})

فرضية الوجود الرئيسة الاولى H_{11}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين متغير السلامة البحرية وإدارة القطع البحرية.

فرضية العدم الرئيسة الاولى H_{01}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين متغير السلامة البحرية وإدارة القطع البحرية.

وسيتم اختبار الفرضية الرئيسية اعلاه من خلال الفرضيات الفرعية الاتية :

فرضية الوجود الفرعية الاولى H_{11a}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد ثقافة السلامة البحرية ومتغير وإدارة القطع البحرية.

فرضية العدم الفرعية الاولى H_{01a}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد ثقافة السلامة البحرية ومتغير وإدارة القطع البحرية.

فرضية الوجود الفرعية الثانية H_{11b}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد معدات السلامة البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية العدم الفرعية الثانية H_{01b}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد معدات السلامة البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية الوجود الفرعية الثالثة H_{11c}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد البحث والإنقاذ البحري ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية العدم الفرعية الثالثة H_{01c}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد البحث والإنقاذ البحري ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية الوجود الفرعية الرابعة H_{11d}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد سلامة وامن الملاحة البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية العدم الفرعية الرابعة H_{01d}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد سلامة وامن الملاحة البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية الوجود الفرعية الخامسة H_{11e}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد تدريب الافراد على السلامة البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية العدم الفرعية الخامسة H_{01e}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد تدريب الافراد على السلامة البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية الوجود الفرعية السادسة H_{11f}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد اجهزة واشارات الاستغاثة البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية العدم الفرعية السادسة H_{01f}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد اجهزة واشارات الاستغاثة البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية.

الفرضية الرئيسة الثانية (H_{12})

فرضية الوجود الرئيسة الثانية H_{12}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين متغير التأمين البحري و متغير إدارة القطع البحرية.

فرضية العدم الرئيسة الثانية H_{02}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين متغير التأمين البحري و متغير إدارة القطع البحرية.

وسيتم اختبار الفرضية الرئيسة الثانية في اعلاه من خلال الفرضيات الفرعية الأتية:

فرضية الوجود الفرعية الاولى H_{12a}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد الوعي التأميني ومتغير وإدارة القطع البحرية.

فرضية العدم الفرعية الاولى H_{02a}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد الوعي التأميني ومتغير وإدارة القطع البحرية.

فرضية الوجود الفرعية الثانية H_{12b}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد التأمين البحري على الافراد ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية العدم الفرعية الثانية H_{02b}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد التأمين البحري على الافراد ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية الوجود الفرعية الثالثة H_{12c}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد التأمين البحري على السفن والبضائع ومتغير إدارة القطع البحرية .

فرضية العدم الفرعية الثالثة H_{02c}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد التأمين البحري على السفن والبضائع ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية الوجود الفرعية الرابعة H_{12d}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد تأمين المسؤولية المدنية ومتغير إدارة القطع البحرية .

فرضية العدم الفرعية الرابعة H_{02d}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد تأمين المسؤولية المدنية ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية الوجود الفرعية الخامسة H_{12e}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد الاخطار البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية .

فرضية العدم الفرعية الخامسة H_{02e}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد الاخطار البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية الوجود الفرعية السادسة H_{12f}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد الخسائر البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية العدم الفرعية السادسة H_{02f}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد الخسائر البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية.

الفرضية الرئيسة الثالثة (H_{13})

فرضية الوجود الرئيسة الثالثة H_{13}: توجد علاقة تأثير ذات دلالة معنوية بين المتغيرين السلامة البحرية و التأمين البحري على إدارة القطع البحرية.

فرضية العدم الرئيسة الثالثة H_{03}: لا توجد علاقة تأثير ذات دلالة معنوية بين المتغيرين السلامة البحرية و التأمين البحري على إدارة القطع البحرية.

8.1.1: التعريفات الإجرائية للدراسة :-

جدول (1-4) التعريفات الإجرائية الخاصة بمتغيرات الدراسة الرئيسة وأبعادها

ت	المتغيرات الرئيسة	التعريف الاجرائي
1	السلامة البحرية	هي المحافظة والحماية على النظام البحري والمتضمن (الافراد ، القطع البحرية ، البيئة البحرية) من اي عنصر يهدد الملاحة البحرية لأي سبب كان ، من اجل الحفاظ على حياة البشر وممتلكاتهم والبيئة البحرية من الخطر والاضرار الناتجة عن الاخطار و الحوادث البحرية (Formela , et al., 2019: 286).
	الابعاد الفرعية للمتغير المستقل الاول – السلامة البحرية	
	ثقافة السلامة البحرية	هي سلسلة من القيم والمعتقدات والاعراف الاجتماعية للأفراد في مكان العمل والمعايير المتعلقة بظاهره تؤثر على سلامة مجموعة العمل ، وترتبط بالسلوك والمواقف المناسبة في البيئة البحرية وتعد التصرف الصحيح في الاستجابة للمواقف العادية والطارئة على السواء(Efiok , et al., 2015 :70)
	معدات السلامة البحرية	هي مجموعة من المعدات(اليدوية والميكانيكية) الموجودة في القطع البحرية التي توفر الحماية والامان للأفراد والسفن وما تحمله على متنها من المخاطر لضمان سلامة الرحلة البحرية (عبدالمنعم،2000: 29)
	البحث والإنقاذ البحري	هي كافة الاجراءات والتدابير اللازمة في عمليات انقاذ واسعاف الافراد والممتلكات عند وقوع حادث في القطع البحرية ، وتستخدم كافة الوسائل المتيسرة في عمليات البحث كالزوارق والطائرات والسفن القريبة (عوض ، 2006: 7).
	سلامة وامن الملاحة البحرية	هي الحفاظ على سلامة الافراد والممتلكات من جميع أنواع الاخطار الملاحية والانشطة الارهابية والعمليات غير المشروعة الموجودة في البحار والمحيطات التي تلحق الضرر بالقطع البحرية (Morgas ,et al. ,2007:97) .
	تدريب الافراد على السلامة البحرية	ويقصد بالتدريب البحري هو تحول الافراد من المعرفة إلى الكفاءة من خلال التدريب والحاجة إلى التمارين المهنية المستمرة على انظمة السلامة وأعاده التأهيل وفقاً لمتطلبات اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية (Ziarati , et al.,2010 :2)
	أجهزة وإشارات الاستغاثة البحرية	وهي انظمة الامن والامان الدولية المتكونة من الاجهزة والاشارات (المرئية والصوتية)المستخدمة في طلب المساعدة الفورية الضرورية لإنقاذ الارواح والممتلكات في عرض البحر وفقاً لاتفاقيات المنظمة البحرية الدولية (عبدالمنعم ،2000: 34).
2	التأمين البحري	هو عقد يتعهد بموجبة المؤمن بتعويض المؤمن له بالطريقة وإلى الحد المتفق علية في العقد من الخسائر والاضرار الناتجة عن تحقق المخاطر البحرية التي تحدث للأفراد والممتلكات(أرزوقي ، 2021: 28).
	الابعاد الفرعية للمتغير المستقل الثاني – التأمين البحري	
	الوعي التأميني	هو درجة اقتناع الفرد بأهمية و فوائد التأمين على السفن والافراد كوسيلة لنقل الخطر المحتمل تعرضه له و كوعاء ادخاري أو كلاهما معاً. بحيث يجمع بين التأمين و التعويض لتفادي خطر محتمل، و بين وعاء ادخاريا هاماً تعتمد عليه معظم الدول في تجميع مدخرات أفرادها (الهلالي وادريس، 2020: 12)
	التأمين البحري على الافراد	هوعقد يبرم بين الطرفين (المؤمن والمؤمن له) يتعهد به المؤمن على تعويض المؤمن له عن الاضرار التي تصيب المؤمن له والمغطاة بالوثيقة التأمينية مقابل دفع قسط مالي مذكور في الوثيقة التأمينية (خيرالدين ، 2015: 25) .
	التأمين البحري على السفن والبضائع	هو عقد يغطي الهلاك أو الاضرار التي تصيب السفينة ذاتها أو البضائع المنقول عليها أثناء قيامها بالرحلة البحرية ، حيث يبرم العقد التأميني بين (المؤمن والمؤمن له) (بوكلاب ،2018: 181)

تامين المسؤولية المدنية		هو الحالة القانونية للشخص أو الشي(قطعة بحرية) الذي يكون قد أرتكب خطا نشأ عنه ضرر لشخص أخر (الغير) في ماله أو شرفه فاصبح ممكناً أجبارة قضائياً على تعويض هذا الضرر ، اي تعويض الضرر الناشئ عن عمل معين يلحق بالغير (محمد ، 2019: 21) .
الاخطار البحرية		هي الاخطار التي تهدد سلامة القطع البحرية وما تحمله على متنها من افراد وبضائع و يعد الخطر هو العنصر الاساسي وسمة عقد التأمين البحري (بوكلاب ، 2018: 27) .
الخسائر البحرية		هي الخسائر الكلية أو الجزئية التي تصيب(البضائع ، القطع البحرية)عند التعرض للأخطار والحوادث البحرية أثناء العمليات البحرية (بوكلاب ، 2018: 185) .
3.	إدارة القطع البحرية	هي مجموعة من الانشطة والاعمال الادارية التي تؤدي إلى الاستخدام الفعال والكفوء للموارد المتاحة لإنجاز هدف او مجموعة أهداف مطلوب تحقيقها حيث تعد إدارة القطع البحرية نشاطًا أساسياً لامتلاك السفن وتشغيلها (بازينة ، 2004: 16) .
الابعاد الفرعية للمتغير التابع – إدارة القطع البحرية		
إدارة وتنظيم القطع البحرية		يقصد بها إدارة الافراد العاملين وتنظيم اسس العمل في القطع البحرية حيث يتم ترتيب افراد الطاقم وفق الاتفاقيات البحرية بمعنى تنظيم تقليدي يتضمن تجمعات رسمية وغير رسمية قد تتكون هذه التجمعات على أساس الاقسام الموجودة على السفينة وتعد هذه التقسيمات مفيدة لتشغيل السفينة بكفاءة(بازينة،2004: 20)
التخطيط لحالات الطوارئ		هي عملية تحديد الاهداف والتصرفات قبل أجرائها وتعد الغايات الاهداف هي النتائج المحددة المراد تحقيقها، حيث تحمل القطع البحرية خطط لحالات الطوارئ تكون منسقة بصورة مناسبة لتوضيح التوجيهات والارشادات والواجبات لكل فرد من افراد الطاقم أثناء العمليات الطارئة (بازينة،2004 : 40)
الاتفاقيات البحرية		هي مجموعة من (الاتفاقيات ،المعاهدات ، والتعاميم ، والقرارات) الصادرة من المنظمة البحرية الدولية (IMO) بالاتفاق مع مجموعة دول اعضاء يتم تنفيذها من خلال لوائح سارية محددة في الاتفاقية الدولية ، لذا يتطلب من الدول الامتثال والتنفيذ لتلك اللوائح والقواعد ذات الصلة بمعايير السلامة البحرية التي تساعد بسلامة الملاحة البحرية (Mihneva - Natova , 2005 :33) .
التصنيف البحري		هي هيئات مستقلة تقوم بأنشاء وتطبيق المعايير الفنية و مخولة من قِبَل دولة العلم للإشراف على بناء وتصميم السفن التي تبحر تحت علم تلك الدولة وفقاً لمتطلبات دولة العلم والمنظمة البحرية الدولية (Knapp,2004: 13).
تقييم المخاطر		هو مؤشر فعال يساعد على وضع نظام شامل لإدارة المخاطر في القطع البحرية ، لذا يسمح تقيم المخاطر المنهجي بدراسة سلامة القطع البحرية من وجهة نظر مستقبلية ومنهجية (بازينة ، 2004 : 130) .

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على الدراسات والادبيات السابقة .

9.1.1 : نطاق الدراسة :-

تقسيم حدود الدراسة الحالية إلى ما يلي :-

1.9.1.1: الحدود المعرفية :-

نتيجة لندرة الدراسات التي تجمع بين متغيرات الدراسة فقد تمثل النطاق المعرفي في دراسة دور السلامة البحرية كمتغير مستقل والتي تمثلت بالأبعاد(ثقافه السلامة البحرية ، معدات السلامة البحرية ،البحث والإنقاذ البحري ، سلامة وامن الملاحة البحرية ، تدريب الافراد على السلامة البحرية ، اجهزه واشارات الاستغاثة البحرية)، فضلاً عن التامين البحري كمتغير مستقل ثاني هو الذي تمثل بالأبعاد (الوعي التأميني ، التامين البحري على الافراد ، التامين البحري على السفن والبضائع، تأمين المسؤولية المدنية ،الاخطار البحرية ، الخسائر البحرية)، أما المتغير التابع إدارة القطع البحرية والتي تمثلت في الابعاد (إدارة وتنظيم القطع البحرية ، التخطيط لحالات الطوارئ ، الاتفاقيات البحرية ، التصنيف البحري ، تقييم المخاطر) إذ تم الاعتماد على الرسائل والإطاريح والمقالات والكتب (العربية والاجنبية) ذات الصلة بمتغيرات الدراسة.

2.9.1.1: الحدود المكانية :-

تمثل مجتمع الدراسة بالقطع البحرية العراقية التي تمتلك تأمين بحري والمتضمنة (سفن نقل البضائع العامة ، سفن نقل الحمولات السائلة ، سفن نقل المنتجات النفطية) العائدة إلى (الشركة العامة للنقل البحري ، شركه ناقلات النفط العراقية) ، والقطع البحرية العراقية التي لا تمتلك تأمين بحري و المتضمنة (سفن الحفر ، سفن القطر ، والرافعات البحرية ، سفن الابحاث ،سفن الحراسة ، سفن الاسناد ، سفن الدورية ، زوراق الحربية) والعائدة إلى (الشركة العامة لموانئ العراق ،قيادة قاعد ام قصر البحرية) .

3.9.1.1:الحدود البشرية :-

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

4.9.1.1:الحدود الزمانية :-

تمثلت بالفترة التي تتراوح من تاريخ (2022/2/20) و لغاية تسليم الرسالة بتاريخ 2023/1/26.

10.1.1 : تصميم الدراسة :-

يشير تصميم الدراسة إلى وضع خطة عمل رئيسة لجمع البيانات والمعلومات المطلوبة وتحليلها واختبار صحة الفرضيات لتضمين أهداف الدراسة ، بالاستناد إلى الوقت والسؤال البحثي، ووضع إطارٍ لتحديد العلاقات بين متغيرات الدراسة(Cooper&Schindler,2014:125)، وتبنت هذه الدراسة المنهج الاستطلاعي (Descriptive analytical method) فقد أعتمد هذا المنهج على جمع المعلومات والبيانات وبعدها تحليلها احصائياً وذلك لتفسير النتائج وتقديم مجموعة من الاستنتاجات والتوصيات ليتم الحصول على فهم أفضل لمشكلة الدراسة الحالية (Zikmund et al., 2010:55) .

11.1.1 : مجتمع الدراسة :-

يمتلك العراق عدداً من القطع البحرية مختلفة النوع والتصنيف والصناعة لاستخدامات متعددة في مجال القطاع البحري منها ((سفن نقل البضائع العامة ، سفن نقل الحمولات السائلة – المنتجات النفطية)) فهي تعود إلى(الشركة العامة للنقل البحري ، شركة ناقلات النفط العراقية)، أما ((سفن القطر – السواحبات ، سفن الحفر ، سفن حربية ، سفن الاسناد ، سفن الدورية ، زوارق دورية)) وتعود هذه القطع البحرية إلى ((الشركة العامة لموانئ العراق ، قيادة قاعدة أم قصر البحرية)) لتعمل على إدارتها بطريقة تلائم طبيعة استخدام تلك القطع البحرية ، وكما موضح بالجدول الأتي.

جدول(1-5) عدد القطع البحرية والافراد العاملين فيها (مجتمع وعينة الدراسة الحالية)

ت	عدد القطع البحرية	عائديه القطع البحرية	عدد الافراد الكلي	عدد الافراد العاملين في القطع البحرية	النسبة المئوية للأفراد
1	قطعة بحرية 58	الشركة العامة لموانئ العراق	7641	1734	22.7%
2	قطعة بحرية 60	قيادة قاعدة ام قصر البحرية	1894	1397	73.7%
3	قطع بحرية 6	الشركة العامة للنقل البحري	1230	390	31.7%
4	قطع بحرية 4	شركة ناقلات النفط العراقية	550	300	60%

الجدول: من إعداد الباحث بالاستناد على بيانات القطع البحرية العراقية.

12.1.1 :عينة الدراسة :-

من أجل معرفة حجم العينة الذي يناسب مجتمع الدراسة الحالي في القطع البحرية العراقية بدأت الدراسة ولغرض اختبار الفرضيات وتحقيق أهداف الدراسة بالاستعانة بالجدول الإحصائي الذي أورده (Krejcie, & Morgan,1970:608)، والذي أشار فيه إلى ان حجم العينة الذي يناسب مجتمع الدراسة ، حيث تم توزيع استمارة الاستبانة على الافراد العاملين في القطع البحرية العراقية العائدة إلى (الشركة العامة لموانئ العراق ، قيادة قاعدة ام قصر البحرية ، الشركة العامة للنقل البحري ، شركة ناقلات النفط العراقية) وكما موضح بالجدول أدناه.

جدول (1-6) مجتمع وعينة الدراسة للقطع البحرية العراقية (المؤمنة ، غير المؤمنة)

ت	عائديه القطع البحرية	القطع البحرية المؤمنة		القطع البحرية غير المؤمنة	
		مجتمع الدراسة	عينة الدراسة	مجتمع الدراسة	عينة الدراسة
1	الشركة العامة لموانئ العراق	-	-	1734	315
2	قيادة قاعدة ام قصر البحرية	-	-	1397	300
3	الشركة العامة للنقل البحري	390	194	-	-
4	شركة ناقلات النفط العراقية	300	169	-	-
	المجموع الكلي	690	363	3131	615

الجدول :إعداد الباحث بالاعتماد على بيانات القطع البحرية العراقية.

من الجدول (1-6) يوضح توزيع استمارة الاستبانة على عينة الدراسة وكما مبين أدناه:

1- تم توزيع (325) استمارة استبانة إلى الافراد العاملين في القطع البحرية العائدة إلى الشركة العامة للموانئ العراقية .

2- تم توزيع (310) استمارة استبانة إلى الافراد العاملين في القطع البحرية العائدة إلى قيادة قاعدة ام قصر البحرية .

3- تم توزيع (200) استمارة استبانة إلى الافراد العاملين في القطع البحرية العائدة إلى الشركة العامة للنقل البحري .

4- تم توزيع (175) استمارة استبانة إلى الافراد العاملين في القطع البحرية العائدة إلى شركة ناقلات النفط العراقية .

والجدول الآتي يوضح توزيع استمارات الاستبانة على مجتمع وعينة الدراسة:

جدول(1-7) استمارات الاستبانة الموزعة على عينة الدراسة

ت	القطع البحرية	عدد الاستمارات الموزعة (عينة الدراسة)	عدد الاستمارات المُستردة	عدد الاستمارات الخاضعة للتحليل
1	القطع البحرية العائدة إلى الشركة العامة لموانئ العراق	325	321	315
2	القطع البحرية العائدة إلى قيادة قاعدة ام قصر البحرية	310	306	300
3	القطع البحرية العائدة إلى الشركة العامة للنقل البحري	200	198	194
4	القطع البحرية العائدة إلى شركة ناقلات النفط العراقية	175	172	169

الجدول: من إعداد الباحث استنادًا إلى استمارة الاستبانة.

جدول (1-8) وصف البيانات الشخصية لعينة الدراسة للأفراد العاملين في القطع البحرية المؤمنة

القطع البحرية العائدة إلى الشركة العامة للنقل البحري			القطع البحرية العائدة إلى شركة ناقلات النفط العراقية		
التفاصيل	التكرار	النسبة	التفاصيل	التكرار	النسبة
الجنس/ ذكر	194	%100	الجنس/ ذكر	169	%100
العمر					
من 20- 30	33	%17	من 20- 30	25	%15
من 31- 40	80	%41.2	من 31- 40	60	%35.5
من 41- 50	46	%24	من 41- 50	55	%32.5
من 51 فأكثر	35	%18	من 51 فأكثر	29	%17.15
المجموع	194	%100	المجموع	169	%100
التحصيل العملي					
بكالوريوس	79	%40.72	بكالوريوس	70	%41.42
دبلوم	10	%5.15	دبلوم	0	0
إعدادية	90	%46.39	إعدادية	81	%47.92
متوسطة	15	%7.73	متوسطة	18	%10.65
المجموع	194	%100	المجموع	169	%100
سنوات الخدمة					
اقل من 5 سنة	17	%8.76	اقل من 5 سنة	10	%6
من 6 – 10	25	%12.88	من 6 – 10	17	%10
من 11- 15	28	%14.43	من 11- 15	32	%18.93
من 16- 20	44	%22.68	من 16- 20	36	%21.30
من 21- 25	50	%25.77	من 21- 25	40	%23.66
من 26 فأكثر	30	%15.46	من 26 فأكثر	34	%20.11
المجموع	**194**	**%100**	**المجموع**	**169**	**%100**

الجدول: من إعداد الباحث استنادًا إلى استمارة الاستبانة .

1.12.1.1:القطع البحرية (الشركة العامة للنقل البحري):-

يُظهر من الجدول في أعلاه النسبة المئوية والتكرارات لعينة دراسة الافراد العاملين في القطع البحرية العائدة إلى الشركة العامة للنقل البحري فأظهرت النتائج أن عينة الدراسة هم من الذكور بسنبة 100% ، في حين تتراوح نسبة الفئات العمرية المشاركة في عينة الدراسة بين (31- 40) سنة هي النسبة الأكبر فكانت (41.2 %) تليها الفئة العمرية (41-50) سنة بنسبة (24 %) ثم الفئة العمرية (من 51 سنة فأكثر) بنسبة (18 %) واخيراً الفئة العمرية (30-20) كانت نتيجة النسبة المئوية (17 %) ، فضـــلًا عن تراوحت المؤهلات العلمية بين الشهادات العملية البحرية ابتداءً من شهادة الإعدادية بنـسبة (46.39%) التي حصلت على أعلى نسبة في عينة الدراسة ؛ لان أغلب طاقم السفينة هم بمرتبة بحار من خريجي مركز التدريب المهني البحري المعـادل لشهـادة الإعدادية تليـــها شهادة البكالوريوس بنسبة (40.72%) وهم من خريجي الكلية البحرية بمترتبة ضابط بحري ، مما يدل على أن الموظفين هم من أصحاب الاختصاص في الشهادات البحرية مما يسهل في عملية إدراكهم لمتطلبات البحث العلمي والإجابة الدقيقة و الواعية على الأسئلة فـــي فقرات الاستبانة ، كما حصلت سنوات الخدمة (21-25) وهي أعلى نسبة ب (25.77%) تليـها سنوات الخدمة من (16-20) سنة بنسبة (22.68 %) وثم من (26) سنة فأكثر كانت النسبة (15.46%) ويشير هذا إلى تمتع أفراد عينة الدراسة بالخبرة البحرية والمعرفة الكافية في إخذ آرائهم ومواقفهم تجاه موضوع الدراسة فضلًا عن الحصول على إجابات دقيقة.

2.12.1.1: القطع البحرية (شركة ناقلات النفط العراقية):-

كما أتضح من الجدول (1-8) أن عينة الدراسة للأفراد العاملين في القطع البحرية لشركة ناقلات النفط العراقية كانت بنسبة 100% من الذكور ، وأن نســـبة الفئة العمرية فـــي عينة الدراسة الحالية تتراوح بين (31- 40) سنة وهي النسبة الأكبر (35.5%) تليها الفئة العمرية (41-50) سنة بنسبة (32.5 %) ثم الفئة العمرية (من 51 سنة فأكثر) بنسبة (17.15%) واخيراً الفئة العمرية (30-20) كانت نتيجة النسبة المئوية (15 %) ، فضـــلًا عن تراوحت المؤهلات العلمية بين الشهادات العملية البحرية ابتداءً من شهادة الإعدادية بنـسبة (47.92 %) التي حصلت على أعلى نسبة في عينة الدراسة لان أكثر طاقم السفينة هم بمرتبة بحاره من خريجي مركز التدريب المهني البحري المعـادل لشهـادة الإعدادية تليـــها شهادة البكالوريوس بنسبة (41.42%) وهم من خريجي الكلية البحرية بمترتبة ضابط بحري ، مما يدل على أن الموظفين هم من أصحاب الاختصاص في الشهادات البحرية مما يسهل في عملية إدراكهم لمتطلبات البحث العلمي والإجابة الدقيقة و الواعية على الأسئلة فـــي فقرات الاستبانة ، كما حصلت سنوات الخدمة (21-25) وهي أعلى نسبة ب (23.66%) تليـها سنوات الخدمة من (16-20) سنة بنسبة (21.30 **%**) وثم من (26) سنة فأكثر كانت النسبة (20.11%) وهذا يدل على الخبرة المعرفية بالجانب الاختصاصي بالإجابة على فقرات الاستبانة .

جدول (1-9) وصف البيانات الشخصية لعينة الدراسة للأفراد العاملين في القطع البحرية غير المؤمنة

القطع البحرية العائدة إلى الشركة العامة لموانئ العراق			القطع البحرية العائدة إلى قيادة قاعدة ام قصر البحرية		
التفاصيل	التكرار	النسبة	التفاصيل	التكرار	النسبة
الجنس /ذكر	315	%100	الجنس/ ذكر	300	%100
العمر					
من 20 -30	70	%22.22	من 20 -30	80	%26.66
من 31 -40	110	%35	من 31 -40	135	%45
من 41 -50	90	%28.57	من 41 -50	85	%28.33
من 51 فأكثر	45	%14.28	من 51 فأكثر	0	0
المجموع	315	%100	المجموع	300	%100
التحصيل العملي					
ماجستير	0	0	ماجستير	4	%1.33
بكالوريوس	105	%33.33	بكالوريوس	96	%32
دبلوم	15	%4.76	دبلوم	0	0
إعدادية	185	%58.73	إعدادية	200	%66.66
متوسطة	10	%3.17	متوسطة	0	0
المجموع	315	%100	المجموع	300	%100
سنوات الخدمة					
اقل من 5 سنة	10	%3.17	اقل من 5 سنة	14	%4.66
من 6 – 10	19	%6	من 6 – 10	20	%6.66
من 11 -15	15	%4.76	من 11 -15	42	%14
من 16 -20	95	%30.15	من 16 -20	92	%30.66
من 21 -25	104	%33	من 21 -25	102	%34
من 26 فأكثر	72	%22.85	من 26 فأكثر	30	%10
المجموع	315	%100	المجموع	300	%100

الجدول: من إعداد الباحث استنادًا إلى استمارة الاستبانة .

3.12.1.1: القطع البحرية (الشركة العامة لموانئ العرق):-

يُظهر من الجدول في أعلاه النسبة المئوية والتكرارات لعينة الدراسة للأفراد العاملين في القطع البحرية العائدة إلى الشركة العامة للموانئ العراقية وأظهرت النتائج عينة الدراسة هم من الذكور بسنبة 100%، كما أتضح أن اعلى نسبة في الفئة العمرية للمشاركين في عينة الدراسة كانت تتراوح بين (31–40) بنسبة (35%) وتليها الفئة العمرية (41–50) بنسبة (28.57%) وثم الفئة العمرية (20–30) كانت بنسبة (22.22%) واخيراً الفئة العمرية من 51 سنة صعوداً بنسبة (14.28%) ، وبالمقابل تراوحت المؤهلات العلمية بين تحصيل الشهادات العملية البحرية ابتداءً من شهادة الإعدادية بنسبة (58.73 %) التي حصلت على أعلى نسبة في عينة الدراسة تليها شهادة البكالوريوس بنسبة (33.33%) إذ تكون نسبة الضباط أقل من نسبة البحارة في القطعة البحرية لذلك أظهرت النتائج نسبة شهادة الإعدادية أكثر من نسبة شهادة البكالوريوس ، ويشير هذا إلى أصحاب الاختصاص الدقيق في الشهادات البحرية مما يسهل في عملية إدراكهم لمتطلبات البحث العلمي والإجابة الدقيقة و الواعية على الأسئلة في فقرات الاستبانة ، وكما أظهرت نتائج سنوات

الخدمة (21–25) وهي أعلى نسبة ب (33%) تليـها سنوات الخدمة من (16–20) سنة بنسبة (30.15 %) وثم من (26) سنة فأكثر كانت النسبة (22.85%) وهذا يدل على الخبرة المعرفية في التخصص الدقيق الذي ساعد في الإجابة على فقرات الاستبانة .

4.12.1.1: القطع البحرية (قيادة قاعدة ام قصر البحرية):-

اتضح من الجدول (1–9) أن النسبة المئوية والتكرارات لعينة الدراسة للأفراد العاملين في القطع البحرية العائدة إلى القيادة أعلاه فأظهرت النتائج عينة الدراسة هم من الذكور بسنبة 100%، كما أتضح أن اعلى نسبة في الفئة العمرية لعينة الدراسة كانت تتراوح بين (31–40) بنسبة (45%) وتليها الفئة العمرية (41–50) بنسبة (28.33%) وثم الفئة العمرية (20–30) كانت بنسبة (26.66%) واخيراً الفئة العمرية من 51 سنة صعوداً لم تظهر نتائج الاستبانة اي نسبة لان القطع البحرية الحربية تركز على الاعمار الشابة في طبيعة عملها ، وفي المقابل تراوحت المؤهلات العلمية بين تحصيل الدراسي للشهادات العملية البحرية ابتداءً من شهادة الإعدادية بنـسبة (66.66 %) التي حصلت على أعلى نسبة في عينة الدراسة تليـــها شهادة البكالوريوس بنسبة (32%) ، ويشير هذا إلى أصحاب الاختصاص الدقيق في الشهادات البحرية مما ساعد في عملية الإجابة على الأسئلة فـــي فقرات الاستبانة ، وأشاره نتائج سنوات الخدمة (21–25) وهي أعلى نسبة (34%) تليها سنوات الخدمة من (16–20) سنة بنسبة (30.66 %) وثم من (11–15) سنة فكانت النسبة (14%) ويشير هذا إلى الخبرة البحرية الكافية في التخصص الدقيق الذي ساعد في الإجابة على فقرات الاستبانة .

13.1.1: الصدق والثبات لأداة الدراسة :-

1.13.1.1: صدق المحتوى:-

يحاول هذا النوع من الاختبار التأكد من مقياس فقرات الاستبانة فقد تضمنت عدداً كافية من الفقرات الخاصة بمقياس المتغيرات الرئيسة والابعاد الفرعية للدراسة ، فكلما كانت فقرات المقياس كافية كلما زادت صلاحية المحتوى ، وعلى هذا الاساس تم عرض الاستبانة على مجموعة من الاساتذة المحكمين وكذلك على مجموعة من الخبراء والمختصين بالمجال البحري لغرض معرفة صلاحية المحتوى للدراسة الحالية . (Sekaran& Bougie, 2016:222)، وعلى هذا الاساس قام الباحث بعرض فقرات الاستبانة على مجموعة من الاساتذة المحكمين والبالغ عددهم (20) محكم ، وعلى مجموعة من ذوي الخبرة في الاختصاص الدقيق (البحري) والبالغ عددهم (11) محكم وكما موضح في الملحق (A) فقد أيد المُحكمين صلاحية فقرات الاستبانة مع أجراء بعض التعديلات عليها .

2.13.1.1: ثبات اداة الدراسة :-

إذ يتم حساب معامل (Cronbach's Alpha) من اجل التوصل لحالة الثبات والتي يقصد فيها في حال تكرار الأسئلة مرة أخرى على افراد العينة بأوقات مختلفة نحصل على نفس الإجابة وان أغلب الدراسات تشير إلى ان قيمة معامل (Cronbach's Alpha) تكون جيدة إذا كانت قيمة المعامل اكبر من (0.70) (Morgan, etal.,2004:122) وبعد أجراء التحليل الاحصائي كانت النتائج كما مبينة في الجدول المدرج في ادناه :

الجدول (1-10) قيم (Cronbach's Alpha)

لقياس ثبات ابعاد الدراسة لكلا القطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة)

المحـــــــاور	القطع البحرية غير المؤمنة		القطع البحرية المؤمنة	
	عدد الفقرات	قيمة معامل Cronbach's Alpha	عدد الفقرات	قيمة معامل Cronbach's Alpha
المتغير المستقل الاول - السلامة البحرية				
أولاً: ثقافة السلامة البحرية	4	0.781	4	0.810
ثانياً : معدات السلامة البحرية	4	0.794	4	0.787
ثالثاً: البحث والإنقاذ البحري	4	0.81	4	0.828
رابعاً : سلامة وامن الملاحة البحرية	4	0.821	4	0.776
خامساً : تدريب الافراد على السلامة البحرية	4	0.799	4	0.822
سادساً : اجهزة واشارات الاستغاثة البحرية	4	0.831	4	0.871
المتغير المستقل الثاني - التامين البحري				
أولاً : الـــوعي التأميـــني	4	0.841	4	0.824
ثانياً : التأمين البحري على الافراد	4	0.813	4	0.794
ثالثاً : التأمين البحري على السفن والبضائع	4	0.794	4	0.793
رابعاً : تأمين المسؤولية المدنية	4	0.822	4	0.805
خامساً : الاخطار البحرية	4	0.779	4	0.788
سادساً: الخسائر البحرية	4	0.786	4	0.812
المتغير التابع - إدارة القطع البحرية				
أولاً: إدارة وتنظيم القطع البحرية	4	0.799	4	0.832
ثانياً : التخطيط لحالات الطوارئ	4	0.801	4	0.823
ثالثاً: الاتفاقيات البحرية	4	0.812	4	0.795
رابعاً: التصنيف البحري	4	0.789	4	0.854
خامساً: تقييم المخاطر	4	0.794	4	0.823
مجموع المحاور	68	0.792	68	0.813

الجدول: من مخرجات الحاسوب بالاعتماد على برنامج (spss.v.23).

يتضح من الجدول السابق أن المقياس المتبع في الدراسة يتسم بالثبات من خلال نتائج كون أن جميع قيم معامل (Cronbach's Alpha) اعلى من (0.70)(Sekaran& Bougie, 2010,p:33).

14.1.1: طرائق جمع البيانات :-

لقد تم استخدام مجموعة من الأدوات في جمع البيانات والمعلومات التي ساعدة في تحقيق أهداف الدراسة والمتضمنة جانبين كما موضح في أدناه : -

1.14.1.1: الجانب النظري:-

اعتمدتْ الدراسة في الجانب النظري على البيانات و المعلومات الواردة في الأدبيات السابقة ذات الصلة بمجال الدراسة من رسائل وأطاريح ومقالات وكتب (عربية وأجنبية) ، فضلًا عما توفره في المواقع الالكترونية من مصادر ومعلومات ذات علاقة بمجال الدراسة.

2.14.1.1: الجانب الميداني:-

تم الاعتماد على عدة مصادر لجمع البيانات والمعلومات لإكمال الجانب العملي من الدراسة وكالآتي: -

1. **قائمة الفحص Checklist:** – من اجل تشخيص مشكلةً الدراسة في القطع البحرية العراقية ،تم إعداد قائمة الفحص والتي تتألف من (40) سؤالاً وزعت بواقع (100) فرد لكل مجموعة وتم الاعتماد على المقياس الثنائي (مطبق ، غير مطبق) ، وكما مبين في الملحق (B) فقد وزعت على الافراد العاملين في القطع البحرية العراقية العائدة إلى (الشركة العامة لموانئ العراق، قيادة قاعدة ام قصر البحرية ، الشركة العامة للنقل البحري ، وشركة ناقلات النفط العراقية) لمعرفة مستوى السلامة البحرية وتطبيق التأمين البحري في القطع البحرية العراقية .
2. **المقابلة الشخصية المهيكلة :-** تم اجراء مقابلات شخصية مع (مدير شركة التأمين الوطنية فرع البصرة ، مدير شركة التأمين الوطنية في بغداد ، مدير فرع التأمين البحري في بغداد ، رئيس السلطة البحرية في البصرة) للحصول على البيانات والمعلومات التي تخص القطع البحرية المؤمنة وغير المؤمنة ، وكما مبين في الملحق (D) .
3. **الاستبانة:-** تمثلت أداة الدراسة في الاستبانة ، فقد تم استعمال المقياس الخماسي (Five-Point Likert) (أتفق بشدة"5"، أتفق"4"، محايد"3"، لا أتفق" 2"، لا أتفق بشدة"1") كما في الجدول رقم (1-11) للإجابة على فقرات الاستبانة المتعلقة بالمتغير المستقل الاول السلامة البحرية وأبعادها (ثقافة السلامة البحرية ، معدات السلامة البحرية ، البحث والإنقاذ البحري ، سلامة وامن الملاحة البحرية ، تدريب الافراد على السلامة البحرية ،أجهزة وإشارات الاستغاثة البحرية) والمتغير المستقل الثاني التأمين البحري وابعاده (الوعي التأميني ، التأمين البحري على الافراد ، التأمين البحري على السفن والبضائع ، تأمين المسؤولية المدنية، الاخطار البحرية ، الخسائر البحرية) والمتغير التابع إدارة القطع البحرية وأبعادها (إدارة وتنظيم القطع البحرية ، التخطيط لحالات الطوارئ ، الاتفاقيات البحرية ، التصنيف البحري ، تقييم المخاطر) ، فقد استُخدم المقياس الخماسي وكما موضح بالجدول الآتي:-

جدول (1-11) المقياس الخماسي Five-point Likert

أتفق تماما	أتفق	محايد	لا اتفق	لا اتفق تماماً
5	4	3	2	1

الجدول: من إعداد الباحث بالاستناد إلى المقياس الخماسي.

فتتكون الاستبانة من قسمين رئيسين هما: -

- القسم الأول:- يضم (6) أسئلة تتعلق بالمعلومات الديموغرافية عن بعض البيانات الشخصية من عينة الدراسة والمتمثلة في (الجنس ، العمر ، الحالة الاجتماعية ، المؤهل العلمي، سنوات الخدمة ، الدورات التدريبية والتطويرية).
- القسم الثاني:- يتكون من (68) فقرة، وتضمن ثلاث متغيرات ، تمثل المتغير المستقل الأول في أبعاد السلامة البحرية واشتمل على(24) فقرة ، و تطرق المتغير المستقل الثاني التأمين البحري مع أبعاده واشتمل على (24) فقرة ، أما المتغير الثالث فهو المتغير التابع إدارة القطع البحرية وأبعاده المتمثلة في (20) فقرة ،ويظهر الجدول رقم (1-12) توضيحًا ليشمل متغيرات الدراسة الرئيسة والفرعية اعتمادً على مقاييس جاهزة قد جرى التعديل عليها لكي تتناسب مع الدراسة الحالية في صياغة فقرات الاستبانة.

جدول (1- 12) فقرات الاستبانة ومصادرها

المتغيرات الرئيسة	الأبعاد الفرعية	الفقرات	المقياس المعتمد
السلامة البحرية	• ثقافة السلامة البحرية • معدات السلامة البحرية • البحث والإنقاذ البحري • سلامة وأمن الملاحة البحرية • تدريب الافراد على السلامة البحرية • أجهزة وإشارات الاستغاثة البحرية	(1- 4) (5- 8) (9- 12) (13- 16) (17- 20) (21- 24)	(Formela , et al.,2019: 286) (عبدالمنعم ، 2000: 29) (عوض ، 2006: 7) (Morgas, et al. , 2007:97) (Ziarati , et al., 2010 :2) (عبدالمنعم ، 2000: 34)
التأمين البحري	• الوعي التأميني • التأمين البحري على الافراد • التأمين البحري على السفن والبضائع • تأمين المسؤولية المدنية • الاخطار البحرية • الخسائر البحرية	(25- 28) (29- 32) (33- 36) (37- 40) (41- 44) (45- 48)	(ادريس والهلالي ، 2020: 12) (بهلولي ، 2015: 25) (بوكلاب ، 2018: 181) (محمد ، 2019: 21) (بوكلاب، 2018 : 27) (بوكلاب ، 2018: 185)
إدارة القطع البحرية	• إدارة وتنظيم القطع البحرية • التخطيط لحالات الطوارئ • الاتفاقيات البحرية • التصنيف البحري • تقييم المخاطر	(49- 52) (53- 56) (57- 60) (61- 64) (65 – 68)	(بازينة ، 2004: 20) (بازينة ، 2004 : 40) (Mihneva , 2005 :33) (Knapp , 2004 : 13) (بازينة ، 2004 : 130)

الجدول: من إعداد الباحث استنادًا إلى المصادر المذكورة آنفًا .

15.1.1 :أسلوب جمع البيانات:-

اعتمدت الدراسة في مصادرها على : -

- المصادر الأولية:- من خلال توزيع قائمة الفحص لتشخيص مشكلة الدراسة ميدانياً ، فضلاً عن جمع البيانات والمعلومات من المصادر الاساسية بواسطة الاستبانة المخصصة لهذه الغاية ومن ثم تحليل هذه البيانات والمعلومات احصائياً للإجابة على الأسئلة المخصصة، ومن ثم اختبار صحة فرضيات الدراسة.
- المصادر الثانوية:- استعمل الباحث الادبيات السابقة من (كتب ومقالات ورسائل واطاريح) عربية واجنبية ، الموجودة في المكتبات الجامعية والعلمية فضلاً عن المواقع الإلكترونية، وذلك لبناء الإطار النظري للدراسة.

16.1.1 :الأساليب الإحصائية المستخدمة :-

استخدم الباحث في دراسته مجموعة من الأساليب الإحصائية ، لغرض وصف وتحليل البيانات ذات العلاقة بموضوع الدراسة التي تساعد في تحقيق أهدافه الدراسة والوصول إلى النتائج الدقيقة والاستنتاجات المطلوبة ، بالاعتماد على البرنامج الجاهزة **(SPSS V.23)**و(**Amos V.24**) و**(Excel V.10)**.

يمكن توضيح الأساليب واستخداماتها بما يأتي: -

1. **التوزيع الطبيعي (Kolmogorov-Smirnov)**:- أعتمد في هذه الدراسة للتأكد من التوزيع الطبيعي للبيانات لغرض استخدام الأسلوب الإحصائي المناسب (المعلمية) ، واستخدم من أجل ذلك برنامج (SPSS. V.23) .
2. **معامل ألفا كرونباخ (Cronbach's Alpha)**:- هو أحد أنواع الاختبارات الشائعة في أستخدم قياس ثبات إداة الدراسة ، ويقصد بالثبات هو عند تكرار الأسئلة وتطبيقها على أفراد عينة الدراسة في أوقات مختلفة تعطي نفس الاجابة من خلال برنامج (SPSS V.23).
3. **الوسط الحسابي (Means)**:- استخدم لتحديد مستوى اجابة أفراد عينة الدراسة في فقرات الاستبانة واستخدم لذلك برنامج (Excel V.10).
4. **الانحراف المعياري (Standard Deviation)**:- يستخدم في تحديد درجة تشتت الاجابة عن أوساطها الحسابية ، واستعمل لذلك برنامج (Excel V.10).
5. **معامل الاختلاف (Variation Coefficient)**:- يستخدم في استجابة افراد عينة الدراسة تجاه متغيرات الدراسة ، واستخدم لذلك برنامج (Excel V.10).
6. **تحليل الارتباط (Pearson's Correlation)**:- لمعرفة اتجاه العلاقة بين متغيرات الدراسة وأبعادها ، فأستخدم لذلك برنامج (Amos V.24).

7. **تحليل الانحدار(Regression analysis):** – هي مجموعة من العمليات الإحصائية التي تساعد في قياس التأثيرات المعنوية للمتغيرين المستقلين في المتغير التابع.
8. **تحليل النسب المئوية :-** للتكرارات لوصف متغيرات الدراسة بواسطة برنامج (Excel V.10) .

2.1 : المبحث الثاني– مناقشة بعض الدراسات السابقة :-

1.2.1 : الدراسات السابقة المتعلقة بمتغيرات الدراسة

من خلال مراجعة الادبيات السابقة ذات الصلة بمتغيرات الدراسة، وجد الباحث أن هنالك ندرة في الدراسات التي توظف هذه المتغيرات معاً وبشكل مترابط بحيث لم يتناول المتغير المستقل الاول (السلامة البحرية) والمتغير المستقل الثاني (التأمين البحري) و المتغير التابع (إدارة القطع البحرية) في دراسة واحدة مترابطة مسبقاً ؛ لذا سيتم في هذا المبحث عرض الدراسات السابقة ذات الصلة بالدراسة الحالية التي تحظى بالأهمية لتوضيح محل الاستفادة منها ، و لتحديد الفجوة المعرفية ، فقد تطرقت الدراسة إلى مجموعة من الدراسات العربية والاجنبية التي تتعلق بمتغيرات الدراسة الحالية وكما موضح في أدناه :

جدول (1-13) الدراسات السابقة العربية والاجنبية ذات الصلة بمتغيرات الدراسة الحالية

اولاً: الدراسات العربية المتعلقة بالمتغير المستقل الاول – السلامة البحرية		
1	عنوان الدراسة	تحدي سلامة السفن في ظل الحوادث البحرية (دراسة تحليله لغرق السفينة تايتنك 912 1م - وغرق السفينة السلام 2006 م).
	اسم الباحث والسنة	محمـــــد و ابوشـــــــامة ،(2018).
	المشكلة	• على الرغم من التطور التكنولوجي في صناعة السفن؛ إلا أن هناك الكثير من الحوادث البحرية. • يوجد تقصير في الإحتياطات اللازمة لتحقيق متطلبات السلامة البحرية. • التحدي الذي يواجه الافراد العاملين في البحر على الرغم من توافر الأجهزة والمعدات البحرية الخاصة بالسلامة والإنقاذ البحري.
	منهج ومكان الدراسة	إتبع الباحثان المنهج الوصفي والمنهج التحليلي، جمهورية مصر العربية.
	مجتمع وعينة الدراسة	سفن الركاب، تم إختيار أشهر حادثتين لغرف سفن الركاب وهما السفينة تايتنك والسفينة السلام .
	متغيرات الدراسة	الأمن البحري والسلامة البحرية والتطور التكنولوجي كمتغير مستقل و الحوادث البحرية كمتغير تابع .
	أهداف الدراسة	• التعرف على أهمية السلامة البحرية ومعرفة التهديدات التي تواجه السلامة البحرية. • تعد أهداف التنمية المستدامة؛ هي الحفاظ على سلامة الأرواح والممتلكات في البحر.
	أهم الاستنتاجات	• يجب تطوير وسائل الحماية والأمان؛ إذ تعد السلامة البحرية تحدي علمي وتكنولوجي. • على الرغم من التطور التكنولوجي في وسائل الملاحة البحرية وصناعة السفن؛ إلا أن هناك زيادة في إعداد حوادث غرق السفن. • السبب الرئيسي في الحوادث البحرية والكوارث البحرية هو الإهمال البشري .
	مدى التشابه معها والافادة منها	•التأكيد على أهمية العنصر البشري إلى جانب أهمية الحفاظ على الأصول البحرية. • أكدت الدراسة السابقة على ضرورة توفير الاجهزة والمعدات الخاصة بالسلامة البحرية الحديثة والمتطورة في السفن للمحافظة على الارواح وهذا ما ركزت علية الدراسة الحالية. •تفعيل دور الرقابة والاشراف من قبل الإدارة العليا والجهات المختصة في تنفيذ وتطبيق معايير السلامة الدولية وهذا متفق مع الدراسة الحالية .
	أوجه الاختلاف	إهتمت الدراسة السابقة بالمقارنة بين أشهر حادثتي لسفن الركاب وهما (سفينة التايتنك 912 هـ وسفينة السلام 2006 م)؛ بينما إهتمت الدراسة الحالية بدراسة المقارنة بين عدة أنواع سفن مختلفة من حيث التصنيف والمهام وهي (سفن نقل البضائع العامة، وسفن نقل الحمولات النفطية والسائلة، وسفن الحفر، والسفن الحربية، وسفن القطر) في العراق.

ثانياً: الدراسات الاجنبية المتعلقة بالمتغير المستقل الاول – السلامة البحرية		
1	عنوان الدراسة	Mutual risk: P&I insurance clubs and maritime safety and environmental performance المخاطر المتبادلة : نوادي التأمين P&I والسلامة البحرية والاداء البيئي .
	إسم الباحث والسنة	Bennett, (2001)
	المشكلة	تمحورت مشكلة الدراسة حول التساؤلات التالية:- • إلى أي مدى تكون أندية الحماية والتعويض قادرة على التنظيم البحري بحيث يكون تنظيمها يعتمد على مالك السفينة. • كيف تتشارك نوادي الحماية والتعويض في التنظيم البحري.
	منهج ومكان الدراسة	إتبع الباحث المنهج الوصفي ، دولة الإمارات العربية المتحدة.
	مجتمع وعينة الدراسة	شركات النقل البحري ونوادي الحماية والتعويض ، الإمارات العربية المتحدة.
	متغيرات الدراسة	السفن، التأمين، الإدارة المشتركة بين نوادي الحماية والسلامة واللوائح البيئية.
	أهداف الدراسة	• تهدف الدراسة إلى توضيح ودراسة دور التنظيم الذاتي التعاوني، أو الإدارة المشتركة في تنظيم السلامة والبيئة في صناعة الشحن. • تقييم دور نوادي الحماية والتعويض في تعزيز السلامة والاداء البيئي لأصحاب السفن.
	أهم الاستنتاجات	• المساهمة الاكثر أهمية لنوادي الحماية والتعويض في السلامة البحرية والأداء البيئي هي استبعاد مالكي السفن دون المستوى القياسي من التأمين ضد المسؤولية المدنية . • يجب أن تخضع مؤسسات الإدارة المشتركة إلى عقوبة الاستبعاد في حالة التخلي عن التأمين على السفن الصغيرة. • يجب أن يكون التأمين الزامي على كافة السفن. • ليس بالضرورة أن تكون أندية الحماية والتعويض وشركات التأمين محلية. • يجب ان تخضع إدارة المؤسسات البحرية إلى رقابة و استبعاد في حالة عدم تطبيق التأمين بشكل الزامي.
	مدى التشابه معها والافادة منها	تطرقت الدراسة السابقة إلى المتغيرات الرئيسة السلامة والتأمين وبالمقابل الدراسة الحالية تدور حول المتغيرين المستقلين السلامة والتأمين البحري.
	أوجه الاختلاف	تختلف تلك الدراسة عن الدراسة الحالية على انها أهتمت في اندية الحماية والتعويض وهي جزء من التأمين البحري بعكس الدراسة الحالية فقد شملت التأمين البحري بمختلف تغطياته.
2	عنوان الدراسة	THE ROLE AND IMPORTANCE OF SAFETY IN MARITIME TRANSPORTATION دور وأهمية السلامة في النقل البحري .
	اسم الباحث والسنة	Skoko, et al., (2014)
	المشكلة	مناقشة المخاطر التي تؤثر سلبياً على سلامة الملاحة البحرية.
	منهج ومكان الدراسة	إتبع الباحثان المنهج الوصفي والمنهج التحليلي، كرواتيا.
	مجتمع وعينة الدراسة	سفن بحرية متعددة خلال الفترة (2007 – 2012) .
	متغيرات الدراسة	السلامة البحرية ، النقل البحري.
	أهداف الدراسة	• تهدف الدراسة لمناقشة العوامل المهمة التي تؤثر سلباً على سلامة الملاحة اليوم، وتشير إلى المخاطر التي تؤثر على مستقبل السلامة البحرية، بهدف تقليل المخاطر والخسائر المادية والبشرية، وتعظيم الحفاظ على البيئة. • هدفت الدراسة على تشخيص أسباب الاحداث السلبية التي تهدد سلامة الملاحة.
	أهم الاستنتاجات	• ترتبط مخاطر الشحن البحري في الغالب بالحوادث البحرية التي يمكن تقسيمها حسب أسبابها على النحو التالي:

		1. الحوادث الناجمة عن خطأ بشري غير مقصود. 2. الحوادث التي يتسبب فيها الإنسان عمدا. 3. الحوادث بسبب الأعطال الفنية. 4. حوادث بسبب سوء الأحوال الجوية. • تمثل السلامة البحرية عاملاً حاسماً يؤثر على جميع مكونات التجارة البحرية. • على الرغم من التطور التكنولوجي في الاجهزة والمعدات البحرية، ولكن لاتزال الصناعة البحرية مكان عمل خطير نسبياً. • يجب الالتزام بتنفيذ المعايير الدولية المعتمدة في التعليم المهني وتدريب البحارة. • ينبغي أتخاذ تدابير كافية عبر المجتمع البحري من أجل تقليل العوامل التي تضع سلامة النقل البحري وسلامة الملاحة في خطر. • تمثل القرصنة البحرية تهديداً على أمن وسلامة الملاحة البحرية، بالرغم من الجهود التي تبذلها المنظمة البحرية الدولية ولكن تظهر حوادث متكررة من حالات القرصنة البحرية.
	مدى التشابه معها والافادة منها	• تطرقت الدراسة إلى الاجهزة والمعدات الملاحية التي تساعد في سلامة الملاحة البحرية كما أكدت الدراسة الحالية عليها. • على مدى السنوات العديدة الماضية ، فقدت معظم الأرواح البشرية على متن سفن الركاب / الدحرجة (RORO) وسفن الشحن العامة. • بعض العيوب من توظيف وتشغيل طواقم بحرية بأجور أرخص من الدول النامية التي لا تجيد التحدث باللغة الانجليزية بصورة جيدة مما يعكس هذا على حالات الطوارئ والازمات بعدم الفهم وتعرض سلامة الملاحة للخط وهذا متفق علية بالدراستين .
	أوجه الاختلاف	• ركزت الدراسة السابقة على الاتفاقيات والمعايير الدولية التي تخص السلامة بينما الدراسة الحالية آخذه الاتفاقيات البحرية متغير فرعي لأهميتها في رفع مستوى السلامة في القطع البحرية العراقية. • تم تطبيق الدراسة السابقة على القطع البحرية الكرواتية بينما الدراسة الحالية على القطع البحرية العراقية .
3	عنوان الدراسة	Safety performance monitoring of autonomous marine systems مراقبة أداء السلامة للأنظمة البحرية المستقلة .
	اسم الباحث والسنة	Thieme & Utne, (2017)
	المشكلة	تتميز البيئة البحرية بأنها شاسعة وقاسية وصعبة، وقد تؤدي الأعطال والأحداث غير المتوقعة إلى فقدان السفن والبضائع المنقولة، وبالتالي يجب أن تكون الأنظمة في مكانها الصحيح الذي يراقب أداء وسلامة التشغيل وتشير إلى ما إذا كان ينجرف إلى مستوى أمان غير محتمل.
	منهج ومكان الدراسة	إتبع الباحثين المنهج الوصفي التحليلي.
	المجتمع والعينة	قسم التكنولوجيا البحرية في مركز العمليات والانظمة البحرية المستقلة.
	متغيرات الدراسة	مؤشر السلامة البحرية والاداء البحري.
	أهداف الدراسة	• تحدد الدراسة عملية تطوير مؤشرات السلامة في دورة حياة النظام مع التركيز على تنفيذ مؤشرات السلامة في الوقت المناسب. • تقترح الدراسة عملية منظمة لتطوير مؤشرات السلامة لمقياس الدعم الكلي ومراقبة أداء السلامة التشغيلية .
	أهم الاستنتاجات	• قامت الدراسة بعملية مقترحة لتطوير مؤشرات السلامة تعتمد على طريقين من الصناعات عالية المخاطر والتي يتم تعديلها وفقاً للمنطقة البحرية التي تطبق مقياس الدعم الكلي لتشغيل السفن. • قامت الدراسة بتحديد خطوات عملية لتطوير السلامة في دورة حياة نظام قياس الدعم الكلي للسفن. • يمكن جمع معظم مؤشرات الأمان المقترحة من سجلات الأعطال، أو التقاطها إذا تم تسجيل المزيد من البيانات أوتوماتيكيا. وفي الوقت الحالي، يعد التقييم والتحقيق اليدوي ضروريين لمؤشرات السلامة العامة وهذا يجعل التنفيذ صعبًا ويلزم تنفيذ إجراءات وأنظمة إضافية من أجل جمع مؤشرات الأمان .

	مدى التشابه معها والافادة منها	• تتشابه الدراسة السابقة مع الدراسة الحالية في تشخيص مؤشرات السلامة البحرية والتأكيد على تنفيذها. • تظهر الدراسة السابقة إن العملية المقترحة تؤدي إلى مجموعة شاملة من مؤشرات السلامة. من المتوقع أن يؤدي تطبيق مؤشرات السلامة الناتجة إلى زيادة أمان تشغيل مقياس الدعم الكلي الحالي والمستقبلي وهذا متفق مع الدراسة الحالية.
	أوجه الاختلاف	• أعتمدت الدراسة السابقة على المنهج التحليلي في حين الدراسة الحالية فقد أعتمدت المنهج الاستطلاعي . • تمثلت عينة الدراسة السابقة بمنصة بحرية واحدة بينما الدراسة الحالية تضمنت مجموعة من القطع البحرية .
4	عنوان الدراسة	SECURITY FLAW OF INFORMATION RESOURCES ON SHIPS عيوب أمن المعلومات على السفن.
	اسم الباحث والسنة	Pivac et al., (2017)
	المشكلة	• بالنظر إلى فوائد استخدام تقنيات المعلومات على متن السفن، فقد أدى استخدامها أيضًا إلى تهديدات أمنية جديدة مرتبطة بها وتُعرف المخاطر المرتبطة بتقنيات المعلومات بالمخاطر السيبرانية. • ولقد ثبت أن الصناعة البحرية معرضة لعدد كبير من المخاطر السيبرانية.. ولوحظ على سبيل المثال هجوم متسلل على منصة نفطية بحرية أصيبت أنظمة التحكم في برج القيادة ببرنامج ضار واستغرقت إزالته 19 يومًا .
	منهج ومكان الدراسة	اتبع الباحثين المنهج التحليلي.
	مجتمع وعينة الدراسة	منصة بحرية .
	متغيرات الدراسة	الاجهزة الملاحية (GPS, AIS, ECDIS)، سلامة الملاحة البحرية والأمن الملاحي.
	أهداف الدراسة	قامت الدراسة بتناول الاتجاهات الأمنية، وكذلك طرق الاستغلال، وبعض أنظمة الملاحة والاتصالات الصناعية الرئيسية الضرورية للسفن الحديثة.
	أهم الاستنتاجات	• البيانات الموجودة بداخل أشاره جهاز GPS متاحة مجاناً عبر الانترنيت، مما يجعل من السهل نسبياً اختراق وتزوير إشاره GPS، والذي يمثل تهديداً أمنياً خطيراً للسفن. • رسائل جهاز AIS ليست مشفره ولا يوجد ألية لتحديد أصله مما يجعل الجهاز سهل الاختراق والتزوير بوسائل وهمية. • يرتبط عمل نظام جهاز ECDIS بنظام GPS وبالتالي يمكن تعطيل نظام جهاز ECDIS وكذلك كافة الاجهزة المرتبط في GPS عندما يتم اختراق شفرتة.
	مدى التشابه معها والافادة منها	• تطرقت الدراسة السابقة إلى الاجهزة والمعدات الملاحية والأمن الملاحي وبالمثل الدراسة الحالية تطرقت في الأبعاد الفرعية المتمثلة بالأجهزة والمعدات الملاحية التي تساعد في سلامة الملاحة وأمن وسلامة الملاحة البحرية في القطع البحرية العراقية. • التركيز على أمن السفن من التهديدات والهجمات الالكترونية على العناصر الاساسية للبنية التحتية من خلال استغلال ثغرات أنظمة الحماية الامنية وأنظمة الاتصالات في السفن وكما تطرقت الدراسة الحالية .
	أوجه الاختلاف	• تقدم الدراسة السابقة إثباتًا لاستكشاف نقاط الضعف في أنظمة GPS (نظام تحديد المواقع العالمي) و AIS (نظام التعرف التلقائي) و ECDIS وSCADA.
5	عنوان الدراسة	Holistic human safety in the design of marine operations safety سلامة الافراد الشاملة في تصميم سلامة العمليات البحرية .
	اسم الباحث والسنة	Pan & Hildre , (2018)
	المشكلة	التحقيق في المشكلات والتحديات في تقييم أنظمة التشغيل البحرية التي ظهرت أثناء البحث في البحر مع المشغلين البحريين. ومناقشة سلامة الافراد الشاملة والتي يمكن أن ترتبط قضايا سلامة الإفراد بالأخطاء الفنية والفشل في التفاعل والتواصل.
	منهج ومكان الدراسة	إتبع الباحثان المنهج الوصفي، النرويج.
	المجتمع والعينة	قسم العمليات البحرية والهندسة في القطاع البحري النرويجي.

	متغيرات الدراسة	المشغلين البحريين، والمهندسين البحريين، والمصممين الهندسيين، ومهندسي العوامل البشرية.
	أهداف الدراسة	• الهدف من هذه الدراسة هو انتقاد التصميم الحالي لأنظمة التشغيل البحرية، وتجاوز هذه الانتقادات للتقنيات البحرية الحالية بطريقة بناءة، ومحاولة التأثير على السمات المحددة لإنشاء وتنفيذ سلامة العمليات البحرية. • قامت الدراسة بمناقشة أهمية دمج عمل المشغلين البحريين والمهندسين البحريين في الممارسات الهندسية الشائعة، مثل تصميم أنظمة التشغيل وضمان البيئة ضمن سلامة العمليات البحرية.
	أهم الاستنتاجات	• أهم ما استخلصته الدراسة أن المصممين والمهندسين سيحتاجون إلى استخدام نتائج العمل الميداني لدفع الابتكارات الاجتماعية والتقنية التصاعدية التي يمكن أن تفرض تطوير كل من الممارسات الاجتماعية والتقنية ودعم سلامة الإفراد في بيئات العمل التعاوني، مثل العمليات البحرية. • يمكن ان تكون السلامة مرتبطة بأخطاء فنية وفشل في تفاعل الأنظمة. • كانت إحدى النتائج الرئيسية من المرحلة الأولى هي أن تقييم التفاعلات بين المشغلين البحريين وأنظمة التشغيل البحرية لم يمثل بشكل كاف مخاوف تتعلق بالسلامة في البحر . بالإضافة إلى ذلك، حددت الدراسة أن التصميم الحالي وطرق التقييم ترفض قضايا السلامة لممارسات عمل المشغلين البحريين على المستوى التعاوني. • أهتمت السلامة في المجال البحري بعنصرين مهمين هما سلامة الافراد وسلامة النظام .
	مدى التشابه معها والافادة منها	• ركزت الدراسة السابقة على سلامة الافراد المتعلقة بالأجهزة الملاحية والتقنيات الحديثة المستخدمة في العمليات البحرية وبالمثل الدراسة الحالية التي تطرقت إلى الأجهزة الملاحية المستخدمة في السلامة البحرية ودورها في تعزيز سلامة الافراد. • أغلب الحوادث البحرية نتيجة أخطاء بشرية. • الاستفادة من العمل التعاوني لتجنب الحوادث البحرية.
	أوجه الاختلاف	• قدمت هذه الدراسة اقتراحات حول كيفية جعل ممارسات عمل المهندسين البحريين والمشغلين البحريين مرئية في عمليات التصميم، مما يمكنهم من التعاون مع المصممين الهندسيين ومهندسي العوامل البشرية في تصميم سلامة العمليات البحرية. • طبقت الدراسة السابقة في النرويج بينما الدراسة الحالية في العراق .
6	عنوان الدراسة	Overview of Definitions of Maritime Safety, Safety at Sea, Navigational Safety and Safety in General نظرة عامة على تعريفات السلامة البحرية و السلامة في البحر و السلامة الملاحية والسلامة بشكل عام.
	اسم الباحث والسنة	Formela et al., (2019)
	المشكلة	قدمت هذه الدراسة تعريفات السلامة البحرية والسلامة في البحر وسلامة الملاحة والسلامة بشكل عام، وبحثت في تطوير الاستجابات لعدد من جوانب السلامة في البحر.
	منهج ومكان الدراسة	إتبع الباحثين المنهج الوصفي.
	مجتمع وعينة الدراسة	قام الباحثين بعمل دراسة على عدد من الطواقم البحرية بهدف معرفة تعاريف السلامة البحرية والسلامة الملاحية والسلامة بشكل عام.
	متغيرات الدراسة	السلامة البحرية، السلامة في البحر، السلامة الملاحية والسلامة بشكل عام.
	أهداف الدراسة	قامت الدراسة بهدف عمل مراجعة شاملة للسلامة البحرية وقامت باستعراض تعاريف السلامة في ثلاثة مجالات رئيسية: السلامة البحرية والسلامة في البحر والسلامة الملاحية، والتدخلات لجعل الملاحة والشحن البحري أكثر أمانًا.
	أهم الاستنتاجات	• تطرقت الدراسة إلى أهمية ثقافة السلامة في المجتمعات البحرية تعزز السلامة . • تطور مفهوم السلامة على مر القرون الماضية، وفي العقود الأخيرة من القرن العشرين تغيرت الأهمية بشكل كبير. ونظرًا للتغيرات في الشحن البحري والبيئة الدولية في مطلع الثمانينيات والتسعينيات من القرن العشرين تم إعطاء اهتمام خاص لمفهوم السلامة البحرية

		والملاحية. • يجب تطبيق مدونه (ISM) في كافة السفن لضمان السلامة في البحر. • دراسة تأثير (الاجهاد ، العمل الجماعي ، الوعي) على البحارة وعلاقته بتعزيز السلامة البحرية
	مدى التشابه معها والافادة منها	تتشابه الدراسة السابقة مع الدراسة الحالية في أحد المتغيرات المستقلة بالدراسة وهي السلامة البحرية ويمكن الاستفادة من تلك الدراسة بالجانب النظري.
	أوجه الاختلاف	• لم تتطرق الدراسة السابقة إلى كل الاتفاقيات الصادرة من المنظمة البحرية الدولية بشكل مفصل، بينما الدراسة الحالية تطرقت إلى الاتفاقيات البحرية التي ترفع من مستوى السلامة البحرية في السفن عند تنفيذها. • اعتمدت الدراسة السابقة على المنهج الوصفي في حين الدراسة الحالية اعتمدت المنهج الاستطلاعي .
7	عنوان الدراسة	Assessing artefacts of maritime safety culture—current state and prerequisites for improvement تقييم مصنوعات ثقافة السلامة البحرية - الوضع الراهن ومتطلبات التحسين .
	اسم الباحث والسنة	Teperi et al., 2019
	المشكلة	يهدف تطبيق إدارة السلامة (ISM Code) إلى تعزيز ثقافة السلامة الجيدة في الصناعة البحرية . ومع ذلك ، على الرغم من أن هذا قد أدى إلى تحسين السلامة ، إلا أنه أدى بشكل متناقض إلى زيادة البيروقراطية وتجاهل الموظفين العاملين.
	منهج ومكان الدراسة	اتبع الباحثين المنهج الوصفي بإستعمال المقابلات الشخصية والمنهج التحليلي، فنلندا.
	مجتمع وعينة الدراسة	ثمانية منظمات في فنلندا والتي تمثل المنظمات البحرية (17 موظف تشغيلي و12 مدير للسلامة في المياه الاقليمية الفنلندية).
	متغيرات الدراسة	ثقافة السلامة و العنصر البشري،
	أهداف الدراسة	تهدف الدراسة لفحص مناخ السلامة البحرية، وكما قاموا بتحديد الافتراضات الأساسية لثقافة السلامة باستخدام الأساليب النوعية مثل المقابلات وتحليل الوثائق.
	أهم الاستنتاجات	• تشير نتائج الدراسة إلى أن ممارسات إدارة السلامة بشكل ورقي تؤدي إلى ثقافة بيروقراطية . • ثقافة السلامة تم تقديرها على أساس الامتثال للمعايير واللوائح الدولية للسلامة البحرية. كما أن ثقافة السلامة تبدا من الإدارة العليا. • يُنظر إلى الأداء البشري على أنه قائم على الخطأ ، وهذا يعيق تحسينات السلامة.
	مدى التشابه معها والافادة منها	• تطرقت الدراسة السابقة إلى أن تنفيذ ISM CODE قد عزز من ثقافة السلامة في القطاع البحري في دولة فنلندا و هذا متفق علية مع الدراسة الحالية. • لتحسين ثقافة السلامة البحرية بطريقة ملموسة، يجب استخدام السياسات والإجراءات والأدوات والنماذج العملية الملموسة من خلال التعاون مع الجهات الفاعلة البحرية على جميع مستويات النظام البحري وكلا الدراستين تدعم تلك السياسات والاجراءات .
	أوجه الاختلاف	• طبقت الدراسة السابقة في فنلندا بينما الدراسة الحالية طبقت في جمهورية العراق . • ركزت الدراسة السابقة على البيروقراطية بشكل كبير بينما الدراسة الحالية اخذت جوانب أخرى كالتدريب والاهتمام بالتأمين على الافراد والقطع البحرية والبضائع .

ثالثاً: الدراسات العربية المتعلقة بالمتغير المستقل الثاني – التأمين البحري

1	عنوان الدراسة	المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع
	إسم الباحث والسنة	نوهة ووحيد، (2016)
	المشكلة	تطرقت الدراسة إلى إشكالية ما مدى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.
	منهج ومكان الدراسة	المنهج الوصفي.
	مجتمع وعينة الدراسة	شركات النقل البحري الجزائرية، الجزائر.
	متغيرات الدراسة	المسؤولية المدنية و الناقل البحري.

	أهداف الدراسة	يهدف الباحثان لمعرفة مسئولية الناقل البحري للبضائع وآثار المسئولية المدنية للناقل البحري للبضائع.
	أهم الاستنتاجات	• عقود النقل البحري للبضائع من ضمن العقود بالغة الأهمية نظرًا لارتباطها بالاقتصاد العالمي. • يجب وجود توازن بين مصالح الدول الشاحنة و الناقلة. • من الجانب التطبيقي؛ فلا يعد الناقل مسؤولاً إلا أثناء إبرام عقد النقل البحري الذي يتم بين الشاحن و الناقل الذي يلتزم بمقتضاه بنقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول مراعياً كافة الالتزامات.
	مدى التشابه معها والافادة منها	• اتفقت تلك الدراسة مع العديد من الدراسات علي أهمية التأمين البحري ودورة في الملاحة البحرية. • يتم الاستفادة من التشعب الكبير ضمن الدراسة للتأمين البحري والتأكيد على الناقل البحري.
	أوجه الاختلاف	ركزت الدراسة السابقة على جانب التأمين البحري والتأكيد على كل الاتفاقيات الدولية البحرية التي ارتبطت بالموضوع ولم تحدد موضوع أخر، عكس الدراسة الحالية والتي أهتمت بكلا من التأمين البحري والسلامة البحرية.
2	عنوان الدراسة	عقد التأمين البحري
	إسم الباحث والسنة	يعقوبي، 2017
	المشكلة	تمحورت إشكالية الدراسة في التساؤل الاتي: ما النظام القانوني الذي يخضع له التامين البحري؟.
	منهج ومكان الدراسة	المنهج الوصفي لعقد التأمين وأقسامه وقواعده العامة.
	مجتمع وعينة الدراسة	قانون التأمين البحري الجزائري بالمقارنة مع قانون التأمين البحري الفرنسي.
	متغيرات الدراسة	التأمين البحري الجزائري ، التأمين البحري الفرنسي .
	أهداف الدراسة	تهدف الدراسة لتوضيح الدور الفعال الذي يقوم به التأمين البحري لتسهيل عمليات النقل البحري، كما أن هذا الموضوع لم يحظى بالعناية الكافية من الباحثين على الرغم من أهميته الفائقة والمركز الكبير الذي يحتله بين العقود الأخرى .
	أهم الاستنتاجات	يفسخ عقد التأمين البحري عند تخلف أحد الشروط أو بطلانه لتخلف أحد أركان العقد.
	مدى التشابه معها والافادة منها	التأكيد على عقد التأمين البحري واعتباره ركن اساسي للسفن البحرية وضرورة التأكيد علية ضمن شروط الملاحة البحرية وهذا متفق مع الدراسة الحالية.
	أوجه الاختلاف	تختلف الدراسة الحالية عن الدراسة السابقة كون الدراسة السابقة نظرية فقط أعطت جوانب قانونية وتشريعية بالمقارنة مع القوانين والتشريعات الفرنسية، بينما الدراسة الحالية تضمنت جانب عملي وجانب نظري .
3	عنوان الدراسة	دور تأمين هياكل السفن في سيولة وربحية الشركة (بحث تطبيقي في شركة التأمين الوطنية)
	إسم الباحث والسنة	أرزوقي،(2021)
	المشكلة	يمكن تلخيص مشكلة البحث الاساسية في: • ما مدى دور تأمين هياكل السفن في سيولة ربحية الشركة. • كيف يمكن أن يؤثر دور هياكل السفن في سيولة ربحية الشركة. • هل يمكن لمؤشرات السيولة الربحية أن تؤثر في التقييم المالي لفرع تأمين هياكل السفن.
	منهج ومكان الدراسة	المنهج الوصفي والمنهج التحليلي، العراق.
	مجتمع وعينة الدراسة	موظفي شركة التأمين الوطنية والبالغ عدهم 64 موظف.

	متغيرات الدراسة	تأمين هياكل السفن، السيولة والربحية
	أهداف الدراسة	• التعرف على تأثير دوَر هياكل السفن في سيولة َربحية الشركة. • بيان مؤشرات السيولة َالربحية التي تؤثر في التقييم المالي لفرع تأمين هياكل السفن. • بيان دَور الشركة المبحوثة في تحقيق الأرباح الخاصة بهياكل السفن.
	أهم الاستنتاجات	• التعويض من الأمور المهمة لشركات التأمين لذلك يجب توفير خبراء ذو كفاءة لتحقيق العدالة. • التغطية التأمينة لأخطار الحرب تزيد من سعر التأمين البحري، إلا أنه يزيد من ثقة الطواقم البحرية بالعمل ولا سيما في العراق لتعرضه للمخاطر باستمرار. • يمكن تقييم درجة الخطورة المعرضة للسفن وفضلاعن تقييم درجة التصنيف في سجل التصنيف والذي على اساسة يحدد سعر التأمين البحري.
	مدى التشابه معها والافادة منها	• تطرقت الدراسة السابقة إلى التأمين على هياكل السفن وهو جزء من التأمين البحري. • يمكن الاستفادة من بعض البيانات في الجوانب النظرية.
	أوجه الاختلاف	التأكيد على الجوانب المالية كالسيولة والربحية للشركات البحرية، ولكن الدراسة لم تتطرق إلى باقي الاغطية التأمينية كما ذكرتها الدراسة الحالية لتشمل التأمين البحري بشكل شامل ومفصل (الوعي التأميني، التأمين البحري على الافراد، التأمين البحري على السفن والبضائع، تأمين المسؤولية المدنية، الاخطار البحرية، الخسائر البحرية).
4	عنوان الدراسة	التخلي في التأمين البحري
	إسم الباحث والسنة	بوكلاب، (2021).
	المشكلة	تكمن مشكلة الدراسة في التعرض بفعل الظروف الصعبة وحدوث المخاطر التي تسبب في أغلب الاحيان بأضرار جسيمة مثلاً تؤدي إلى فقدان الطواقم من جهة والخسائر المادية من جهة أخرى.
	منهج ومكان الدراسة	المنهج الوصفي، الجزائر.
	مجتمع وعينة الدراسة	شركة التأمين البحري في الجزائر.
	متغيرات الدراسة	التأمين البحري، الخسارة الكبيرة، التخلي.
	أهداف الدراسة	الهدف هو البحث عن وسائل تقلل من حجم الخسائر البشرية والمادية والتي تحدث أثر الحوادث البحرية.
	أهم الاستنتاجات	• نظام التخلي هو طريق فعال وسهل وسريع للحصول على التعويض عند حدوث المخاطر الكبرى. • نظام التخلي يعد طريق اختياري وللمؤمن له حق في اتباعه أو استبعاده. • عند تطبيق نظام التخلي يؤدي إلى انتقال الملكية من المؤمن له إلى المؤمن، إذ يتم نقل ملكية ما تبقى من حطام السفينة إلى المؤمن.
	مدى التشابه معها والافادة منها	قامت الدراسة السابقة بالتأكيد على نظام التخلي ودوره الفعال في مجال التأمين البحري إلى جانب التركيز على القطاع البحري .
	أوجه الاختلاف	التأكيد على شركات التأمين الجزائرية والتي تمثل مكان الدراسة بينما الدراسة الحالية أكدت على تأمين القطع البحرية العراقية.
~~5~~	عنوان الدراسة	عقد التأمين البحري كاستراتيجية لدعم خدمة النقل البحري
	إسم الباحث والسنة	دخان ، (2021) .
	المشكلة	قامت الدراسة بالإجابة على إشكالية البحث والتي تتمثل في كيف يساهم عقد التأمين البحري في تعزيز عملية النقل البحري.
	منهج ومكان الدراسة	المنهج الوصفي ، الجزائر .
	مجتمع وعينة الدراسة	قطاع النقل البحري في الجزائر.

	متغيرات الدراسة	عقد التأمين البحري، الخطر والنقل البحري.
	أهداف الدراسة	تهدف الدراسة إلى توضيح دور عقد التأمين البحري كاستراتيجية لدعم خدمة النقل البحري حيث يعد التأمين البحري من أقدم أنواع التأمين والذي يتضمن تأمين هياكل السفن وتأمين البضائع.
	أهم الاستنتاجات	• يعد عقد التأمين البحري وسيلة لحماية أموال الناقل وأموال وممتلكات المالك ومما يشجعهم إلى الاستمرار بالعمل البحري دون خوف من الأخطار البحرية. • التأمين البحري يشمل التأمين على السفينة والبضائع والممتلكات الموجودة في الارصفة كالحاويات والمنصات النفطية والانابيب والموانئ ومعداتها. • يجب تطوير نشاط التامين البحري والالتزام به لضرورة مهمة في دعم القطاع البحري وتشجيع التجارة الدولية.
	مدى التشابه معها والافادة منها	تطرقت الدراسة السابقة إلى التأمين البحري والتطور التاريخي له وأثره على السفن وهذا متوافق مع الدراسة الحالية.
	أوجه الاختلاف	الدراسة السابقة ذات طابع نظري مع التركيز على النصوص القانونية الجزائرية التي خصت التأمين البحري، بينما الدراسة الحالية تتضمن الجانب النظري والجانب العملي .
رابعاً: الدراسات الاجنبية المتعلقة بالمتغير المستقل الثاني – التأمين البحري		
1	عنوان الدراسة	Causation in Hull Insurance A Comparison of English and Nordic Marine مقارنة بين السببية في تأمين هياكل السفن الانجليزية والبحرية الشمالية.
	إسم الباحث والسنة	Johansson, (2013)
	المشكلة	عند وقوع الكثير من الخسائر البحرية بسبب التعرض إلى الاخطار فمن يتحمل التعويض في غياب التأمين البحري. قامت الدراسة بطرح العديد من التساؤلات ومنها: • إذا كان هناك العديد من المخاطر للخسارة فمن يتحمل مسؤولية التعويض؟ • مإذا يحدث إذا لم يتم التأمين على كلا الخطرين بموجب بوليصة التأمين نفسها. هل سيكون لأي منهم الأسبقية؟ • كيف تؤثر التعبيرات السببية المختلفة على السوق وما هي تطورات مبدأ السبب المباشر في نطاقات القانون العام الأخرى؟
	منهج ومكان الدراسة	المنهج الوصفي، انجلترا ودول الشمال.
	مجتمع وعينة الدراسة	السفن الانجليزية وسفن دول الشمال.
	متغيرات الدراسة	التأمين علي هياكل السفن.
	أهداف الدراسة	مقارنة مبدأ السببية في التأمين البحري المطبق في انجلترا ودول الشمال.
	أهم الاستنتاجات	الاعتماد على القانوني الانجليزي لعام 1906؛ لأنه يعد الأنسب في تأمين الخطر البحري على السفن.
	مدى التشابه معها والافادة منها	التأكيد على تأمين هياكل السفن وهو جزء من التأمين البحري. ويمكن الاستفادة من الجانب النظري للدراسة.
	أوجه الاختلاف	قامت الدراسة السابقة مقارنة بين إنجلترا ودول الشمال في مجال التأمين البحري، بينما قامت الدراسة الحالية بمقارنة بين القطع البحرية العراقية التابعة للشركات البحرية العراقية.

2	عنوان الدراسة	Optimizing the Process of Management of Marine Cargo Insurance Claims at PT. ABC تحسين عملية إدارة الشحن البحري - مطالبات التأمين في PT. ABC .
	إسم الباحث والسنة	Ritonga et al., 2021
	المشكلة	• وجود بطء في عملية المطالبة التأمينية في أجزاء أخرى من صناعة التأمين في القطاع البحري الإندونيسي. • ركز الباحث على تحسين عملية إدارة مطالبات التأمين على الشحن البحري والتي تعد مصدر قلق مهم للعديد من الأطراف المشاركة في حركة نقل البضائع البحرية في إندونيسيا.
	منهج ومكان الدراسة	إتبع الباحثين المنهج الوصفي، إندونيسيا.
	المجتمع والعينة	شركة الشحن البحري.
	متغيرات الدراسة	الشحن البحري والتأمين البحري.
	أهداف الدراسة	الغرض من هذه الدراسة هو تقييم كيفية تحسين مطالبات التأمين البحري و الإجراءات المناسبة في عملية المطالبة بالتأمين البحري على البضائع وطرق إعداد مستندات مطالبة التأمين في مستندات دقيقة وكاملة.
	أهم الاستنتاجات	• تحدد وثيقة التأمين على أساس ثلاث ركائز تأمينية وهي مبدأ التعويض، مبدأ المصلحة التأمينية، مبدأ حسن النية. • تحسين عملية إدارة مطالبات التأمين على الشحن البحري في اندونسيا من خلال تطبيق المفاهيم النظرية الهامة للتأمين البحري مثل تجميع المخاطر ونظرية المخاطر وتحويل المخاطر. • يعد تأمين الشحن البحري هو في الاساس تأمين تكميلي' والغرض من التأمين أو التغطية التأمينية هو تحويل المخاطر ودفع التعويض من المؤمن له إلى شركة التأمين (المؤمن) لحماية الممتلكات او الحياة، مقابل دفع قسط مالي إلى شركة التأمين (المؤمن). • تستبعد التغطية التأمينية على البضائع أو السفينة إذا كان السبب الخطأ معتمد من جانب المؤمن له. • يوفر تأمين الشحن البحري تغطية على الأقل لبعض المطالبات التي قد تحدث من متطلبات تأمين البضائع ضد "جميع المخاطر" أو ببساطة ضمان البضائع ضد الحريق أو الانفجار.
	مدى التشابه معها والافادة منها	تطرقت الدراسة السابقة إلى إدارة الشحن البحري والتأمين البحري وذلك ما قامت الدراسة الحالية بالتطرق اليه، وبالإمكان الاستفادة من نظريات التأمين في الجانب النظري.
	أوجه الاختلاف	أهتمت الدراسة السابقة بالشحن البحري في أندونسيا، بينما الدراسة الحالية أهتمت بالقطع البحرية العراقية.

خامساً: الدراسات الاجنبية ذات الصلة بالمتغير التابع – إدارة القطع البحرية.

1	عنوان الدراسة	MODEL OF SHIP MANAGEMENT IN EMERGENCIES نموذج إدارة السفن في حالات الطوارئ
	اسم الباحث والسنة	Bielić et al.,(2011)
	المشكلة	تكمن مشكلة الدراسة في تشخيص العناصر المؤثرة عند حدوث حالات الطوارئ من خلال أسلوب السيناريو لحوادث بحرية سابقة.
	منهج ومكان الدراسة	تم إتباع المنهج الوصفي التحليلي. كرواتيا
	مجتمع الدراسة	240 بحار في السفن الكرواتية
	متغيرات الدراسة	إدارة السفن ، حالات الطوارئ ، قدرة العمل.
	اهداف الدراسة	تهدف الدراسة الي: • التخطيط واتخاذ القرار وإصدار الاوامر والتحقق من التنفيذ في حالات الطوارئ.

		• اعادة تهيئة الظروف العادية في أقصر فترة ممكنة من خلال الاستعمال الأمثل للوسائل والمعدات والموارد البشرية. • منع تطور الحدث الذي يحدث في الوقت المناسب وتأثيره الضار على الأشخاص والسفن والبيئة البحرية.
	اهم الاستنتاجات	توصلت الدراسة للعديد من الاستنتاجات منها:- • اتخاذ تدابير فعالة وفي الوقت المناسب لترك السفينة وإنقاذ الأرواح البشرية وتقليل عواقب الحادث. • يجب حدوث توافق بين الهيكل التنظيمي للشركة مع مبادئ الإدارة التشاركية على متن السفينة مما يعزز المعاملة بالمثل لمصالح الشركة والسفينة ويؤدي في النهاية إلى تحسين سلامة السفينة.
	مدى التشابه معها والافادة منها	• يتيح العمل الجماعي الفعالية المثلى حتى في أسوأ ظروف الطوارئ. • تتشابهة الدراسة السابقة مع الدراسة الحالية من حيث التأكيد على حالات الطوارئ التي تواجة السفن وكيفية التعامل معها .
	أوجه الاختلاف	• اعتمدت الدراسة السابقة على أسلوب السيناريو ، بينما الدراسة الحالية استخدمت اساليب مختلفة ومنها قائمة الفحص ، والمقابلة المهيكلة ، والاستبانة . • استخدمت الدراسة السابقة المنهج الوصفي التحليلي في كرواتيا ، في حين الدراسة الحالية اعتمدت المنهج الاستطلاعي في القطع البحرية العراقية
3	عنوان الدراسة	EMERGENCY EVACUATION ROUTE FOR THE PASSENGER SHIP طرق الإخلاء في حالات الطوارئ لسفينة الركاب .
	اسم الباحث والسنة	Wu Chu et al.,(2013)
	المشكلة	الاخلاء العشوائي في حالات الطوارئ في السفن قد تكون أكثر واقعية ولكن أكثر تعقيداً.
	منهج ومكان الدراسة	إتبع الباحثين المنهج التحليلي، تايوان
	مجتمع الدراسة	سفينة الركاب (Taiwha Ro/Ro Passenger) ، ميناء كاوشيونغ .
	متغيرات الدراسة	طريقة الاخلاء للركاب و حماية السفينة .
	اهداف الدراسة	تهدف الدراسة لإيجاد الحل الامثل لطريقة اخلاء الافراد للسفن عند وقوع حادث ومن اجل توفير الحماية والامان للطواقم البحرية في عرض البحر .
	اهم الاستنتاجات	• توضيح طرق الاخلاء في السفن بوضع الاشارات في الممرات التي تشير لطرق الخروج. • يجب تدريب أفراد الطاقم على حالات اخلاء السفينة بجعل اجواء الممارسة مشابهه لحالة الطوارئ لان ردود الافعال والتصرفات في الحالة الطبيعة تختلف عن حالة الطوارئ. • أخذ بنظر الاعتبار حركة السفينة إلى جانب المواد المحترقة وتأثيرها على أداء افراد الطاقم .
	مدى التشابه معها والافادة منها	تطرقت الدراسة إلى طرق الاخلاء في حالات الطوارئ ، وبالمثل الدراسة الحالية فقد اهتمت في التخطيط لحالات الطوارئ.
	أوجه الاختلاف	ركزت الدراسة السابقة على طرق الاخلاء وحالات الطوارئ لسفينة الركاب في تايوان ، في حين الدراسة الحالية تطرقت إلى التخطيط لحالات الطوارئ في سفن نقل البضائع العامة وسفن الحربية وسفن نقل المنتجات النفطية والساحبات والحفارات في العراق.
4	عنوان الدراسة	The Effect of Vessel Seaworthiness and Crew's Competence on Marine Safety تأثير صلاحية السفينة للإبحار وكفاءة طاقمها على السلامة البحرية.
	اسم الباحث والسنة	Wiweko et al.,(2015)
	المشكلة	تزايد حوادث السفن في أندونسيا.

	منهج ومكان الدراسة	إتبع الباحثين المنهج الكمي، اندونسيا.
	مجتمع الدراسة	73 سفينة وطواقم بحرية.
	متغيرات الدراسة	صلاحية الإبحار، كفاءة الطاقم، السلامة البحرية.
	اهداف الدراسة	دراسة تأثير صلاحية السفينة للأبحـــار وكفاءة الطاقم على السلامة البحرية فـــي PT Pulau laut عام 2015 .
	اهم الاستنتاجات	• يرتبط الخطأ البشري الذي يتسبب في حوادث السفن؛ بكفاءة الطاقم في تشغيل السفينة. • عدم كفاءة الربان وافراد الطاقم في تشغيل السفن؛ يولد أخطاء بشرية فادحة. • الإهمال من قبل أفراد الطاقم في أداء المهام والواجبات ينعكس على كفاءة عمل السفن. • لا يمكن إدارة الأزمات عندما يكون الطاقم سيء التدريب على حالات الطوارئ في البحر. • يتطلب من أفراد الطاقم شهادات الكفاءة المختلفة وفقاً لنوع السفينة التي يعملون فيها والتي تؤهلهم للعمل في السفن. • تساهم السلامة بنسبة 40% في صلاحية السفينة للأبحار وأما 60% المتبقية فهي تأثير عوامل اخرى كالتدريب وبيئة العمل والإدارة الناجحة. • أثبتت النتائج وجود علاقة ايجابية بين متغيرات دراسة كفاءة الطاقم والسلامة وصلاحية السفينة للأبحار.
	مدى التشابه معها والافادة منها	• التأكيد على تدريب الطواقم البحرية لزيادة كفاءة السفن . • ركزت الدراسة السابقة على ان تكون السفينة قادرة على التعامل مع الاحداث الطبيعية او غير الطبيعية وسرعة استجابة افراد الطاقم واستعدادهم للإدارة الازمات والحوادث وهذا متفق مع الدراسة الحالية. • التأكيد على السلامة البحرية المتمثلة بسلامة (السفن والطاقم) لتأهيل السفن للعمل البحري .
	أوجه الاختلاف	• تختلف الدراسة السابقة عن الدراسة الحالية من حيث عينة الدراسة السابقة في أندونسيا أما الدراسة الحالية في الوحدات البحرية العراقية • تعتمد الدراسة السابقة على المنهج الكمي أما الدراسة الحالية على المنهج الاستطلاعي .
5	عنوان الدراسة	A robust risk assessment methodology for safety analysis of marine structures under storm conditions تقييم المخاطر القوية منهج لتحليل سلامة الهياكل البحرية تحت ظروف العاصفة.
	اسم الباحث والسنة	Abaei et al.,(2018)
	المشكلة	تركز مشكلة الدراسة على تحديد الحوادث البحرية التي تنطوي عليها السفن أو الهياكل البحرية والتي تتعرض إلى مخاطر مالية وبيئة عالية.
	منهج ومكان الدراسة	إتبع الباحثين المنهج التحليلي، وحدة بحرية عائمة.
	مجتمع الدراسة	وحدة بحرية عائمة.
	متغيرات الدراسة	عدم اليقين المرتبط بالسلوك الديناميكي للهيكل العائم، تقييم المخاطر ، الطبيعة العشوائية' استجابة البنية التشغيلية والبحرية.
	اهداف الدراسة	تطوير منهجية قوية لتحسين سلامة الطاقم (أثناء العمليات البحرية) على متن السفينة أثناء وقوع حادث بحري وكيف ينبغي على افراد الطاقم إدارة الموقف للبقاء على قيد الحياة.
	اهم الاستنتاجات	• تم اقتراح منهجية للمساعدة في اتخاذ قرارات فعالة وقوية لتحسين سلامة الهياكل البحرية. • تشير نتائج التحليل إلى أن زوايا موجات الحادث الأكثر أهمية هي 45 و 180 و 270 درجة وفي حالة عدم غمرها بالمياه سيكون الهيكل آمنًا في العاصفة.
	مدى التشابه معها والافادة منها	تتشابه الدراسة السابقة مع الدراسة الحالية في أنها تهدف لتحسين سلامة الطاقم أثناء العمليات البحرية.
	أوجه الاختلاف	• أعتمدت الدراسة السابقة المنهج التحليلي بينما الدراسة الحالية أستخدمت المنهج الاستطلاعي

		• ركزت الدراسة السابقة على وحدة بحرية عائمة بينما الدراسة الحالية أتخذت مجموعة من القطع البحرية العراقية كعينة للدراسة.
6	عنوان الدراسة	DEVELOPMENT OF MARITIME MANAGEMENT AND MARITIME ECONOMICS تطوير الإدارة البحرية والاقتصاد البحري .
	اسم الباحث والسنة	Demirel,(2019)
	المشكلة	يعد الشحن البحري من اهم عناصر الاقتصاد العالمي؛ ولكن يجب ان يتم التخطيط له على اساس اقليمي ويجب ان يتم تنفيذه على اساس محلي، لذا يعد الشحن البحري عمل محفوف بالمخاطر لأصحاب السفن ويجب اعطاء أولوية عالية لتقييم المخاطر البحرية بشكل عام.
	منهج ومكان الدراسة	إتبع الباحث المنهج الوصفي، الهند.
	مجتمع الدراسة	سفن نقل البضائع التجارية في المياه الهندية.
	متغيرات الدراسة	الإدارة البحرية والاقتصاد البحري.
	اهداف الدراسة	تهدف الدراسة إلى تقييم مستقبل الإدارة البحرية والاقتصاد البحري تحت تأثير العنصر الرقمي.
	اهم الاستنتاجات	• نتيجة للتحسين والتطوير التكنولوجي؛ يتغير الشحن بسرعة وأصبحت أعمال الشحن أكثر تقنية وتتطلب مهارات إدارية وإجراءات وعملية ذات مهارات عالية ومتخصصة. • أصبح نقل الحاويات مهماً جداً كما أن عدد محطات الحاويات ساعد في ازدهار النقل البحري.
	مدى التشابه معها والافادة منها	تطرقت كلا من الدراسة السابقة والحالية إلى السفن التجارية التي ساعدت في ازدهار التجارة في قارة آسيا.
	أوجه الاختلاف	• اهتمت الدراسة السابقة بالسفن التجارية في القطاع البحري الهندي فقط ، في حين الدراسة الحالية أهتمت بالسفن التجارية والسفن الحربية وسفن الحفر والقطر في القطاع البحري العراقي. • اعتمدت الدراسة السابقة المنهج الوصفي بينما الدراسة لحالية المنهج الاستطلاعي .
7	عنوان الدراسة	An Implementation of the International Safety Management Code for Supporting the Safety of the Barombong Training Ship تنفيذ المدونة الدولية لإدارة السلامة لدعم سلامة سفينة التدريب Barombong.
	اسم الباحث والسنة	Choeroni et al.,(2020)
	المشكلة	لم تطبق مدونة إدارة السلامة الدولية (ISM Code) بشكل فعال في سفينة التدريب Barombong Maritime Polytechmic، ولم يتم تنفيذ الالتزام بين الإدارة والطاقم للمدونة بشكل صحيح.
	منهج ومكان الدراسة	إتبع الباحث المنهج الوصفي التحليلي، اندونسيا.
	مجتمع الدراسة	سفينة تدريب عسكرية.
	متغيرات الدراسة	الامتثال للمستند، الموارد البشرية المؤهلة والمعتمدة، الصيانة الدورية والإصلاح، العناية المستمرة والإصلاح
	اهداف الدراسة	تهدف الدراسة إلى تطبيق مدونة إدارة السلامة الدولية (ISM) بشكل فعلي لتقليل مستوى حوادث العمل في البحر من أجل تحقيق السلامة على متن السفن وحماية البيئة البحرية؛ وبذلك تنفيذ معايير المدونة الدولية للسلامة التي تهدف إلى ضمان طاقم السفينة وسلامتها؛ منع الحوادث والوفيات للسفينة؛ منع التلوث والأضرار البيئية وضياع الممتلكات.
	اهم الاستنتاجات	• لا يوجد التزام بين الإدارة وطاقم سفينة التدريب Barombong . • لا يوجد مسار للتنسيق بين طاقم السفينة والإدارة ومالك ال Barombong ومن أهم التوصيات:

		• يجب أن تكون إدارة Barombong Maritime Polytechnic قادرة على التكيف مع اللوائح المعمول بها وفقًا لأحكام مدونة ISM . • يجب أن يكون لدى الطاقم شهادة وفقًا لشهادات المعايير الدولية.
	مدى التشابه معها والافادة منها	• استخدمت كلا من الدراستان اسلوب الاستبانة في جمع وتحليل البيانات، كما تطرقا إلى تطبيق معايير السلامة البحرية في السفن العسكرية. • يمكن الاستفادة من النتائج الاحصائية والجانب النظري في السلامة البحرية. • التأكيد على تدريب الطواقم البحرية . • التأكيد على سلامة السفن والطواقم البحرية .
	أوجه الاختلاف	• لم تتطرق الدراسة السابقة إلى التأمين البحري على عكس الدراسة الحالية. • تختلف الدراسة الحالية عن الدراسة السابقة في عينة الدراسة ، إذ الدراسة في إندونيسيا في حين الدراسة الحالية في العراق . • تعتمد الدراسة السابقة على المنهج الوصفي التحليلي أما الدراسة الحالية على المنهج الاستطلاعي .
8	عنوان الدراسة	An innovative approach for the biological risk management on-board ships during COVID-19 crisis مدخل مبتكر لإدارة المخاطر البيولوجية على متن السفن خلال أزمة COVID-19.
	اسم الباحث والسنة	Bertagna et al.,(2021)
	المشكلة	تسبب فيروس كورنا المستجد (covid-19) في ضغوط كبيره على الاقتصاد العالمي بشكل عام وفي صناعة النقل البحري بشكل خاص.
	منهج ومكان الدراسة	دراسة حالة على سفينة سياحية (Dimanod Princess)، الصين
	مجتمع الدراسة	700 شخص طاقم وركاب سفينة سياحية.
	متغيرات الدراسة	إدارة المخاطر البيولوجية.
	اهداف الدراسة	تهدف الدراسة إلى حماية الافراد على متن السفن وإدارة المخاطر البيولوجية، قدم الباحثين منهجية جديدة لإدارة وتقييم المخاطر البيولوجية على متن السفن باستخدام مصفوفة المخاطر النوعية ثلاثية الابعاد (3D Matrix).
	اهم الاستنتاجات	• يؤثر تفشي فيروس كورونا بشكل هائل على اقتصاد كل بلد وكذلك في القطاع البحري. • المدخل الجديد الذي أقترحه الباحثون من نتائج المصفوفات يحدد مستويات أمان أعلى من المستويات التقليدية. • تم إعداد الدراسة لتحديد منهجية قادرة على تصنيف العوامل البيولوجية المنتشرة على متن السفن.
	مدى التشابه معها والافادة منها	• تتشابه الدراسة السابقة مع الدراسة الحالية في أنهما تطرقا لدراسة أحد المتغيرات الرئيسة بالدراسة الحالية وهو بعد إدارة القطع البحرية. • تسعى كلا الدراستان إلى تحقيق السلامة البحرية في السفن . • العمل على تقليل المخاطر بمختلف انواعها .
	أوجه الاختلاف	• اعتمدت الدراسة السابقة على اسلوب دراسة حالة في حين الدراسة الحالية اعتمدت اسلوب الاستبيان . • طبقت الدراسة السابقة في الصين بينما الدراسة الحالية طبقت على القطع البحرية العراقية.
9	عنوان الدراسة	Real-Time Ship Management through the Lens of Big Data إدارة السفن في الوقت الحقيقي من خلال البيانات الكبيرة.
	اسم الباحث والسنة	Plitsos & Varelas, (2022)

المشكلة	عندما يتعطل جزء من المحرك الرئيسي بشكل غير متوقع، تخاطر السفينة بالبقاء خارج التأجير. يمكن أن يكون ضارًا جدًا لشركة الشحن، حيث تنخفض إيرادات التأجير، بينما يؤدي استبدال قطعة الغيار فورًا إلى زيادة التكلفة.
منهج ومكان الدراسة	إتبع الباحث المنهج التحليلي، أوروبا.
مجتمع الدراسة	عينة من الطواقم البحرية.
متغيرات الدراسة	إدارة السفن، الوقت الحقيقي، البيانات الكبيرة.
اهداف الدراسة	• مراقبة حالة السفن، تقليل تكاليف الصيانة. • تحديد أعطال اجهزة الاستشعار فيما يتعلق بالقواعد المستندة. • تحديد انتهاكات سياسة الشركة. • مراقبة امتثال افراد الطاقم لسياسة الشركة . • التقليل إلى أدنى حد من أعطال المحركات والمكائن التي تسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة.
اهم الاستنتاجات	من خلال هذا السناريو تم معالجة التدفق والمراقبة وتحسين مسار السفن على البيانات الضخمة.
مدى التشابه معها والافادة منها	تتشابه الدراسة السابقة مع الدراسة الحالية بأنها تطرقت لأحد متغيرات الدراسة الحالية ألا وهو إدارة السفن.
أوجه الاختلاف	• تختلف الدراسة السابقة عن الدراسة الحالية بأنها طبقت سيناريو باستخدام البيانات الكبيرة بينما الدراسة الحالية استخدمت قائمة الفحص والمقابلة المهيكلة والاستبانة. • أعتمدت الدراسة السابقة على المنهج التحليلي في أوربا وأما الدراسة الحالية فقد أعتمدت المنهج الاستطلاعي في العراق .

المصدر : من إعداد الباحث استنادا إلى المصادر المشار إليها والمذكورة آنفًا .

2.2.1 :مناقشة بعض الدراسات السابقة وتحديد الفجوة المعرفية:-

1.2.2.1: النتائج المستخلصة ومدى الافادة من بعض الدراسات السابقة:-

أظهرت بعض الدراسات السابقة الانطلاقة التي بدأت منها الدراسة الحالية، إلى جانب ذلك وضحت أهمية متغيرات الدراسة الحالية لدى الباحثين ومدى اسهامها في تعزيز السلامة البحرية وتطبيق التأمين البحري في القطع البحرية العراقية، و تطبيق وفهم المتغيرات الرئيسة والأبعاد الفرعية ، فضلًا عن إمكانية الاستفادة منها في الجانب التطبيقي للقطاع البحري العراقي ، ويمكن اختصار مدى الإفادة من الدراسات السابقة، كما موضح أدناه: –

1. أفادت هذه الدراسات بالاطلاع والمعرفة على مدى تطبيق معايير السلامة البحرية والتأمين البحري في القطاع البحري .
2. أسهمت هذِه الدراسات في صياغة فرضيات الدراسة وتصميم المخطط الفرضي لها .
3. أفادت الدراسات السابقة في بناء واثراء الجانب النظري للدراسة الحالية والمتعلقة بالمتغيرات الرئيسة(السلامة البحرية ، التأمين البحري ، إدارة القطع البحرية) وابعادها الفرعية.
4. تم الاستفادة من بعض الدراسات السابقة في تحديد الاسلوب الاحصائي المناسب للدراسة الحالية.
5. تم تحديد اسئلة قائمة الفحص (check list) من بعض الدراسات السابقة التي تم توزيعها على الافراد العاملين في القطع البحرية لتشخيص مشكلة الدراسة .

6. الافادة من الدراسات السابقة في تحديد اسئلة فقرات الاستبانة التي وزعت على عينة الدراسة الحالية .
7. الإفادة في تطوير وتحديد مقاييس الدراسة الحالية و التي تم تحديدها بالاعتماد على الدراسات السابقة من قبيل دراسة

(Bennett, 2001:Knapp,2004: Formela , et al., 2019: Choeroni et2020 (أرزوقي، 2021:بازينة، 2004) .)(: Ritonga et al., 2021: Chu et al., 2021)

كما تعد الدراسات السابقة قاعدة معلوماتية مهمة في بناء الدراسة الحالية ، واثراء الجانب النظري والعملي وساعدة في تحديد المتغيرات الرئيسة والابعاد الفرعية لدرستنا ، ومعرفة مدى تطبيق معايير السلامة البحرية في القطع البحرية العراقية إلى جانب شمول القطع البحرية العراقية بالتأمين البحري لتعزيز الامان والسلامة وتسليط الضوء على القطع البحرية العراقية غير المؤمنة .، وحسب راي الباحث فقد ساهمت الدراسة الحالية في تحديد الفجوة المعرفية كما موضح أدناه :

- تعد هذه الدراسة الاولى من نوعها التي تربط متغيرات الدراسة الثلاثة (السلامة البحرية ، التأمين البحري ، إدارة القطع البحرية) مجتمعه معاً في أنموذج فرضي واحد .
- لم تطبق مسبقاً دراسة على القطع البحرية العراقية (على حد علم الباحث) ، بعكس ما قامت بيه الدراسة الحالية والمتمثلة في (سفن نقل البضائع العامة ، سفن نقل البضائع السائلة – المنتجات النفطية ، سفن حربية، سفن الحفر ، سفن القطر ، والزوارق الحربية) والعائدة إلى (الشركة العامة للموانئ العراقية ، قيادة قاعدة ام قصر البحرية ، الشركة العامة للنقل البحري ، شركة ناقلات النفط العراقية) .
- تعتبر الدراسة الحالية دراسة مقارنة بين القطع البحرية العراقية (المؤمنة وغير المؤمنة) لمعرفة المعاضل التي تواجهها القطع البحرية العراقية والوقوف عليها وتقديم التوصيات والمقترحات التي تعالج المعاضل .

2.2.2.1: أوجه التشابه والاختلاف مع بعض الدراسات السابقة: -

اولاً: أوجة التشابة:-

1- اتفقت الدراسة الحالية مع الدراسات السابقة على ضرورة الالتزام بمعايير السلامة البحرية الدولية في القطع البحرية العراقية إلى جانب تطبيق الزامي للتأمين البحري لتعزيز السلامة والامان على الافراد والقطع البحرية العراقية .

2- اكدت الدراسة السابقة(محمد ، وابو شامة، 2018)على ضرورة الاهتمام بالعنصر البشري وتفعيل دور الرقابة والاشراف من قبل الإدارة العليا في تنفيذ معايير السلامة البحرية وهذا يتفق مع دراستنا الحالية.

3- تطرقت كل من الدراسات السابقة (Thieme & Utne, 2017: Pan & Hildre ,2018: Teperi et al., 2019: Choeroni et al., 2020)إلى أهمية الالتزام بمعايير السلامة البحرية وتطبيق مدونة (ISM) ، وأن أغلب الحوادث البحرية ناتجة عن أخطاء بشرية وهذا ما تطرقت الية الدراسة الحالية .

4- أهتمت دراسة (Bennett, 2001) في السلامة البحرية والتأمين البحري وكذلك دراستا الحالية أهتمت بالمتغيرين المستقلين السلامة البحرية والتأمين البحري ، كما اكدت الدراسة السابقة على أن يكون التأمين البحري الزامي التطبيق على كافة السفن وهذا متفق مع دراستنا الحالية .

5- تشير دراسات (Abaei et al., 2018: Bertagna et al., 2021) إلى تقييم المخاطر لتجنب حدوثها وإدارة الاخطار والحوادث في القطع البحرية،وكما إشارة دراستنا إلى ضرورة تقييم المخاطر من قبل الافراد العاملين في القطع البحرية لتجنب وقوع الحوادث وتفاقمها .

6- أكدت الدراستان (Bielić et al., 2011:Wu Chu et al., 2013) على التخطيط لحالات الطوارئ من خلال وضع الخطط وتدريب الافراد على التعامل مع حالات الطوارئ في السفن وهذا ما أكدته دراستنا الحالية في المتغير التابع إدارة القطع البحرية .

7- اعتمدت الدراسة السابقة(Choeroni et al., 2020) على استعمال أداة (الاستبانة) في جمع البيانات وهي نفس الاداة التي اعتمدتها دراستنا في جمع البيانات من عينة الدراسة .

ثانياً: أوجة الاختلاف:-

1- لم تتطرق الدراسات السابقة إلى جمع متغيرات الدراسة الحالية (السلامة البحرية ، التأمين البحري ، إدارة القطع البحرية) معاً في مخطط فرضي واحد كما فعلت دراستنا الحالية؛ لذا تعد هذه الدراسة ألاسهام المعرفي الاول من نوعه حسب راي الباحث في جمع المتغيرات الرئيسة معاً .

2- تم تطبيق هذه الدراسة على القطاع البحري العراقي والمتمثل في (الشركة العامة للموانئ العراقية ، قيادة قاعدة ام قصر البحرية ، الشركة العامة للنقل البحري ، شركة ناقلات النفط العراقية).

3- ركزت الدراسة على المقارنة بين القطع البحرية العراقية المؤمنة والقطع البحرية العراقية غير المؤمنة لتعزيز دور التأمين البحري .

4- اعتمدت دراستاً الحالية على ثلاث متغيرات رئيسة وسبعة عشر بعد فرعي وكما موضح في الجدول أدناه .

جدول (1-14) المتغيرات الرئيسة والابعاد الفرعية للدراسة

ت	المتغيرات الرئيسة	الابعاد الفرعية
1	السلامة البحرية	• ثقافة السلامة البحرية • معدات السلامة البحرية • البحث والإنقاذ البحري • سلامة وأمن الملاحة البحرية • تدريب الافراد على السلامة البحرية • أجهزة وإشارات الاستغاثة البحرية
2		• الوعي التأميني

	التأمين البحري	• التأمين البحري على الافراد • التأمين البحري على السفن والبضائع • تأمين المسؤولية المدنية • الاخطار البحرية • الخسائر البحرية
3	إدارة القطع البحرية	• إدارة وتنظيم القطع البحرية • التخطيط لحالات الطوارئ • الاتفاقيات البحرية • التصنيف البحري • تقييم المخاطر

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على المخطط الفرضي للدراسة.

3.1 : خلاصة الفصل الاول:- Summery

يتكون هذا الفصل من مبحثين وكما مبين أدناه :

المبحث الاول: تم الطرق في هذا المبحث إلى منهجية الدراسة والتي تفسر اسباب التطرق للدراسة الحالية واهميتها وأهدافها وتصميم الدراسة واساليب جمع البيانات والاساليب الاحصائية المستخدمة لتحليل البيانات بما يلائم فرضيات الدراسة فضلاً عن مشكلة الدراسة الحالية التي تم تشخيصها من خلال قائمة الفحص التي وزعت على مجتمع وعينة الدراسة المتمثل في القطع البحرية (المؤمنة) والعائدة إلى (الشركة العامة للنقل البحري وشركة ناقلات النفط العراقية) والقطع البحرية (غير المؤمنة) والعائدة إلى (الشركة العامة لموانئ العراق وقيادة قاعدة ام قصر البحرية) لتوضيح نقاط الضعف لكلا القطع البحرية بصورة علمية فقد استخدم الباحث المنج الاستطلاعي في دراسته .

المبحث الثاني : في هذا المبحث تم الاستعانة بالدراسات السابقة التي تعطي أهمية علمية للدراسة الحالية من خلال عرض الدراسات السابقة لتوضيح أوجه التشابه والاختلاف بين الدراسة الحالية والدراسات السابقة لمتغيرات الدراسة الرئيسة الثلاثة (السلامة البحرية ، التأمين البحري، إدارة القطع البحرية) والابعاد الفرعية لرفد الفجوة المعرفية ؛ لأنها تعد الدراسة الاولى من نوعها على مستوى جامعات العراق في أخذ المتغيرات الرئيسة في أنموذج فرضي واحد تهدف إلى توضيح طبيعة العلاقات بين المتغيرات الثلاث ،فضلاً عن أهمية الموضوع للقطع البحرية العراقية.

﴿ الفصل الثاني – الإطار النظري﴾

المبحث الاول – الســـلامة البحـــرية

المبحث الثاني – التـــأمين البحـــري

المبحث الثالث – أدارة القطع البحرية

2.الفصل الثاني (الإطار النظري للدراسة)

تمهيد :

في هذا الفصل من الدراسة سيتم التطرق في المبحث الاول إلى المتغير المستقل الاول (السلامة البحرية) مع تحديد أبعادة ، ثم المتغير المستقل الثاني (التأمين البحري) وتحديد ابعادة ، وكما يتم تسليط الضوء على المتغير التابع (إدارة القطع البحرية) مع تحديد ابعادة .

1.2 :المبحث الأول: السلامة البحرية Maritime Safety

توطئة:-

يتم خلال هذا المبحث التطرق إلى المتغير المستقل الاول السلامة البحرية إذ يتم في البداية معرفة نشأت وتطور ومفهوم ووظيفة واهداف السلامة البحرية ومن ثم أبعادها الفرعية المتمثلة في(ثقافه السلامة البحرية ، معدات السلامة البحرية ، البحث والإنقاذ البحري، سلامة وامن الملاحة البحرية ، تدريب الافراد على السلامة البحرية ، اجهزه واشارات الاستغاثة البحرية) وأبرز ما تطرقت له الأدبيات السابقة بصدد مفهوم السلامة البحرية.

1.1.2 : نشأت وتطور السلامة البحرية :-

نشأت السلامة البحرية منذ فجر التاريخ خاصة مع ركوب الانسان السفن والبحار ، إذ ذكر في القرآن الكريم كيفية صنع نبينا نوح (عليه السلام) لسفينته التي أنجاها الله تعالى فيها مع الذين آمنوا معه ، وكيف إن نبينا نوح اتخذ اثناء صنعه للسفينة كافة انواع السلامة أثناء التصميم على الرغم من أن الله تعالى كان قادراً على نجاته دون صنعه للسفينة أو كان قادراً على أنزال سفينة من السماء جاهزة للاستخدام كما أنزل الله مائدة من السماء على بني اسرائيل عندما طلبوا من سيدنا عيسى (عليه السلام) ذلك ولكن الله تعالى أراد ان يبين للناس أهمية الأخذ بأسباب السلامة والإنقاذ حتى يكتب لهم النجاة ، قال الله تعالى {وَاصْنَعِ الْفُلْكَ بِأَعْيُنِنَا وَوَحْيِنَا وَلَا تُخَاطِبْنِي فِي الَّذِينَ ظَلَمُوا إِنَّهُمْ مُغْرَقُونَ. وَيَصْنَعُ الْفُلْكَ وَكُلَّمَا مَرَّ عَلَيْهِ مَلَأٌ مِنْ قَوْمِهِ سَخِرُوا مِنْهُ قَالَ إِنْ تَسْخَرُوا مِنَّا فَإِنَّا نَسْخَرُ مِنْكُمْ كَمَا تَسْخَرُونَ} (سورة هود: الآيتان 37، 38)، لذا يعد العمل البحري واحداً من أكثر المهن خطورة على الاطلاق لتنوع مصادر حدوث الخطر البحري ولكثرة عوامل اسباب الخطر الذي تتعرض له القطع البحرية، وبعد حدوث كارثة الغرق المروعة للسفينة تايتانك في عام 1912 وقد راح ضحيتها أكثر من 1500 شخص فقد ظهرت الحاجة إلى وضع مجموعة من القوانين والقواعد والمعايير واللوائح التي تخص السلامة البحرية (ضامن ، 2019: 5)، و على أثر حادثة غرق السفينة تيتانك نعقد

في عام 1914 م المؤتمر العالمي الاول للسلامة البحرية من اجل سلامة وإنقاذ الارواح في البحار واصدار معاهدة سلامة الارواح في البحار (SOLAS) ، وبدء تطور السلامة البحرية في العصر الحديث من خلال اصدار معاهدات واتفاقيات السلامة البحرية المقررة من قبل المنظمة البحرية الدولية التي تأثرت في الحوادث المتوالية والكارثية التي مرت عبر السنوات واثرت على سلامة الرحلات البحرية وامنها، وما زاد من قلق المجتمع الدولي هو الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد الملاحة البحرية والتي هزت الاستقرار السياسي والاقتصادي للدول من هجرة غير شرعية وتهريب للمخدرات والأسلحة والبشر والصيد غير المشروع الذي استنزف ثروات الدول واستقرارها وزادت في تلويث البيئة البحرية (صالح ،2018: 9) ، وإن مخاطر البحر هي السبب والقوة الموحدة لكامل الإنتاج البشري فيما يتعلق بمبادئ الملاحة الآمنة. وقد بذلت محاولات لتصحيحها فمنذ بداية أنشطة الملاحة البشرية ومع ذلك ، فإن الاهتمام بقضايا السلامة البحرية في سياق إنشاء لوائح قانونية عالمية شاملة لم يظهر إلا في بداية القرن الماضي ونتيجة لظهور التهديدات الجديدة الناجمة عن النشاط البشري. كانت بعض اللوائح الموجودة مسبقًا والمتعلقة بسلامة السفن ومنع الاصطدامات في البحر ، مثل اللوائح البريطانية لمنع الاصطدامات في البحر لعام 1863 أو الالتزام بوضع علامات على السفن العائمة، مدعومة من قبل عدد قليل من الدول الأخرى ، مما يسمح بتوحيدها دوليًا، فإن كارثة تايتانك في عام 1912 هي التي لفتت انتباه المجتمع الدولي إلى مشكلة الافتقار للمتطلبات الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية والحاجة إلى إنشاء لائحة عالمية شاملة. منذ ذلك الحين ، شهدت السلامة البحرية تطورًا كبيرًا وأصبحت واحدة من أكثر فروع القانون البحري تطورًا ديناميكيًا.فضلاً عن لحظة حاسمة أخرى هي كارثة[8] الناقلة Torrey Canyon في عام 1967 (Dabrowska, et al.,2021)،. ونتيجة لتلك الكوارث تسارعت عملية إعادة تحديد دور الدول المشاركة في تعزيز السلامة البحرية. وقد جعل العديد من البلدان إلى الالتزام بمعايير السلامة البحرية لذا تكونت المنظمة البحرية الدولية من خمس لجان ومنها لجنة السلامة البحرية ويقصد في لجنة السلامة البحرية هي لجنة تهتم وتعتني بكافة الامور المتعلقة بالسلامة البحرية والامن البحري والتي تشمل جميع السفن بمختلف انواعها ، ويمثل أحد أدوراها بتطوير وتحديث المعايير واللوائح الخاصة بسلامة والامن البحري في كل ارجاء العالم وهي تتكون من تسع لجان فرعية مساعدة وهما (عبدالمنعم ،2000: 13).

*اللجنة الفرعية لسلامة الملاحة.

[8] Torrey Canyon:- ناقلة نفط بريطانية غادرت ميناء الاحمدي بالكويت متوجه إلى بريطانيا حمولتها 120 الف طن من النفط تحمل علم ليبريا ، اصطدمت بشعب مرجانية قرابة السواحل البريطانية مما ادى إلى جنوحها وتسريب النفط منها فقامت السلطات البريطانية بقصف السفينة محاولين اغراق السفينة لتقليل التلوث البيئي مما ادى إلى عملية عكسية واضرار بيئية أكبر .(https://en.wikipedia.org)

*اللجنة الفرعية للوقاية من الحرائق.

*اللجنة الفرعية للسوائل والغازات والصب.

*اللجنة الفرعية لتطبيقات دولة العلم.

*اللجنة الفرعية للاتزان وخطوط الشحن على سفن الصيد والسلامة.

*اللجنة الفرعية لشحن البضائع الخطرة والبضائع الصلبة والحاويات.

*اللجنة الفرعية لتصميم السفينة ومعداتها.

*اللجنة الفرعية لمستويات التدريب والنوبة.

*اللجنة الفرعية للاتصالات بالراديو والبحث والإنقاذ.

وأن السبب الرئيسِ لتشكيل المنظمة البحرية الدولية (IMO) لهذه إللجان هو أمتلاء الصناعة البحرية بالكثير من المخاطر التي تشكل مصادر تهديد رئيسية تتعلق بسلامة الارواح والممتلكات والعمليات البحرية ؛ لذا يستخدم قانون التأمين البحري (1906) بصيغته المعدلة مصطلح "مخاطر البحر" للإشارة إلى تلك المجموعات من المخاطر غير الآمنة التي يمكن أن تعرض العمليات والاستثمارات البحرية للخطر مما يجعلها غير آمنة ، والتي تحفز المستثمرين على زيادة الاستثمار في بعض المشاريع الاقتصادية الخارجية هي ضمان سلامة وأمن الافراد و الممتلكات في القطاع البحري (Theophilus c ,et al., 2018 :189)، مما يزيد الثقة وهو حافز للمستثمرين ؛ لذا من المؤكد أن السلامة تمثل عاملاً حاسماً يؤثر على جميع مكونات الصناعة البحرية وسلامة النقل البحري الحديث هي نتيجة لمجموعة من القواعد والمبادرات والبحوث واللوائح والابتكارات الواجب الالتزام بها، وعلى الرغم من التطورات الكبيرة في التكنولوجيا والسلامة في مكان العمل ، ولا تزال الصناعة البحرية مكان عمل خطير نسبيًا وأن التقدم الحاصل في البناء والتصميم والأجهزة الإلكترونية والأجهزة الملاحية المفيدة المثبتة في القطع البحرية قد أدى إلى زيادة السلامة في البحر؛ ومع ذلك ، ظهرت قضايا أخرى تتعلق بالسلامة ، مثل القرصنة أو اللوائح التشريعية التي تسمح للشاحنين بتخفيض تكاليف تشغيل الموارد بشرية (Skoko , et al., 2014:200) .

2.1.2 : مفهوم السلامة البحرية :-

خضع مفهوم السلامة البحرية لتغييرات كبيرة في السنوات الأخيرة إذ تهتم السلامة البحرية بحماية الأرواح والممتلكات من خلال تنظيم وإدارة وتطوير التكنولوجيا لجميع أشكال القطع البحرية ويعد تاريخ صناعة السفن مليء بالابتكار والاحتراف والرؤية والنجاحات والحوادث البحرية الخطيرة التي ميزت مسارها منذ عصور السفن البخارية حتى يومنا هذا(Leoni,2019: 43).، وتقليديا تشير السلامة إلى الأنشطة البشرية في البحر والتركيز على زيادة سلامة الأرواح البشرية وإلى الحد من المخاطر المرتبطة بفقدان السفينة أو حمولتها. وكل

ما يتعلق بالملاحة والجوانب الفنية الهادفة للحد من الأخطار الكلاسيكية في البحر و من السمات المميزة للوائح في مجال السلامة البحرية التطبيق الواسع للمعايير الفنية ، وهو أمر غير معتاد بالنسبة للفروع القانونية الأخرى. عادة ما تتعلق هذه المعايير بقضايا بناء السفينة بالإضافة إلى استقرارها ومعداتها؛ في البداية ، كانت المعايير التنظيمية للسلامة البحرية تنظم القضايا المتعلقة بسلامة السفينة البحرية من الناحية الفنية وصلاحيتها للإبحار وسلامتها البحرية وطاقمها الملائم والإنقاذ البحري ضمن تلك اللوائح وباستثناء معايير الإنقاذ البحري ، وكانت ذات طبيعة وقائية وتعليمية. ومنذ سنوات عديدة ، كان هناك اتجاه في اللوائح الدولية لتوسيع مفهوم السلامة البحرية للقضايا المتعلقة بحماية البيئة البحرية ؛ الإ أن في السنوات العديدة الماضية ، تم توسيع مفهوم السلامة البحرية ليشمل القضايا المتعلقة بمنع انتهاكات القانون في البحر والسلامة العامة للقطع البحرية والتاكيد على التنظيم الإداري والقضايا المتعلقة بوضع معايير السلامة للإدارة الآمنة ومؤهلات الأفراد العاملين على القطع البحرية وعلى الأرض في تشغيل المعدات البحرية وليشمل حماية البيئة البحرية وأن تعزيز الرقابة على سلامة القطع البحرية أمر بالغ الأهمية لحماية البيئة البحرية (Dabrowska, et al.,2021) . أن مفهوم السلامة البحرية الذي تشكل تحت تأثير عوامل عديدة ومتناقضة ، وفقًا لاحتياجات الاقتصاد العالمي وللظروف السياسية والاقتصادية والبيئية السائدة ؛ لذا لا ينبغي تقديمه كشكل ثابت للمحتوى المحدد. بما أن النقل البحري هو نشاط يحافظ على الاحتياجات المتنوعة للبشرية في ظل توفير حماية البيئة البحرية ، فإن مفهوم السلامة البحرية يتطلب المرونة احياناً بالإضافة إلى السماح بإجراء التعديلات اللازمة في المبادئ والأساليب الحالية وفقًا للتغييرات في نظام النقل البحري وبيئتها الوظيفية (Torskiy , 2015:14) ،ونظراً لاهمية السلامة البحرية على متن القطع البحرية التي تعد من المواضيع المهمة والمؤثرة ايجابياً على سلامة الافراد العاملين في القطع البحرية ، فقد أخذت المنظمة البحرية الدولية (IMO) على عاتقها سلامة القطع البحرية وما تحمله على متنها في البحر ضمن المتطلبات الدولية للمحافظة على السلامة البحرية من خلال الاتفاقيات والمعاهدات الدولية والالتزام بها (عبدالمنعم ،2000: 10) ، وقد فصل مفهوم السلامة البحرية بشكل شامل في اتفاقية (Solas)، حيث تعتبر اتفاقية (Solas) وبروتوكولاتها أهم المعاهدات الدولية المتعلقة بسلامة القطع البحرية بشكل عام ، وتشير السلامة البحرية إلى السلامة الفنية للسفن أو المنشآت في البحر سواء استخدمت للملاحة أو لأغراض الاستخراج ، وتشغيل السفن ، ومراعاة المعايير العالمية فيما يتعلق بمؤهلات ورفاهية الأفراد على متن السفن ، وتدابير منع التلوث للبيئة البحرية(Usoro,2014:4)، ويمكن تعريف السلامة البحرية وفق مجموعة أراء من الباحثين كما موضح في الجدول (2-1) .

جدول (2-1) الإطار المفاهيمي للسلامة البحرية وفق التسلسل التاريخي

ت	الباحث والسنة	مفاهيم السلامة البحرية
1	Laflamme, et al., 2001:2	تعريف السلامة البحرية على أنها "حالة يتم فيها التحكم في المخاطر والظروف التي تؤدي إلى ضرر جسدي أو نفسي أو مادي من أجل الحفاظ على صحة ورفاهية الأفراد وعلى حماية القطع البحرية .
2	Urba´nski, 2009:3	هي سلامة الارواح والممتلكات في البحر من التهديدات البيئية والتشغيلية بالاضافة إلى سلامة البيئة البحرية من حوادث السفن.
3	Nas,2015:53	هي حالة الابتعاد عن الأخطار التي تسببها القوى الطبيعية أو الأفعال البشرية بشكل عشوائي. يتكون مصدر الخطر من القوى الطبيعية و / أو الأخطاء البشرية التي تصيب الافراد والقطع البحرية .
4	Mohamed ,2015:18	هي حالة "الأمان" والسلامة تعني التحكم في المخاطر المعترف بها لتحقيق مستوى الامان ويمكن أن يأخذ هذا شكل الحماية من الحدث أومن التعرض لشيء يسبب خسائر صحية أو اقتصادية وتشمل حماية الأشخاص أو الممتلكات
5	Lome, 2016:6	هي جميع التدابير المتخذة لسلامة السفن والمنشأت في عرض البحر وطواقمها وركابها وما تحمله على متنها عند الاقتضاء ، وسلامة الملاحة وتسهيل الحركة البحرية ، والبنية التحتية البحرية ، فضلاً عن المرافق والبيئة البحرية.
6	مردان ،2017: 10	هي نقيضاً للحوادث والمخاطر البحرية وأن مدلول السلامة البحرية يعني الحماية والوقاية أوالسيطرة على اي فعل غير طبيعي يعرض السفينة وما تحملة على متنها من بضائع وافراد لخطر معين .
7	Theophilus c ,et al., 2018 :188	هي حماية موضوع معين من المخاطر أوخطر التلف والخسارة العرضية. فالسلامة تمثل التأكيدات على أن رأس المال الاستثماري ورأس مال البنية التحتية ورأس المال البشري ورأس المال العامل والبيئة وموارد المدخلات والمخرجات الأخرى أن تكون بخير ، اي في حالة لا تتعرض فيها للتهديد من مخاطر الأضرار غير المتوقعة والخسارة والآثار السلبية المهدده لعمل القطع البحرية .
8	Formela , et al., 2019: 286	هي المحافظة والحماية على النظام البحري والذي يشمل (الافراد ، القطع البحرية ، البيئة البحرية) من اي عنصر يهدد الملاحة البحرية لأي سبب كان ، من اجل المحافظة على حياة الافراد وممتلكاتهم والبيئة البحرية من الخطر والاضرار الناتجة عن الاخطار و الحوادث البحرية.

الجدول: من إعداد الباحث استناداً على المصادر المذكورة انفاً.

ويرى الباحث أن تعريف السلامة البحرية هي سلامة وحماية الافراد والممتلكات والبيئة البحرية من المخاطر والحوادث المرتبطة بالملاحة البحرية التي تتعرض لها القطع البحرية وما تحمله على متنها ، ويمكن اختصارها بتوفير بيئة عمل آمنة أثناء الاعمال الاعتيادية والطارئة.، وعادة ما يُفهم التعريف العام لمصطلح "السلامة" على أنه شرط الحماية من أو من غير المحتمل أن يسبب خطرًا أو إصابة بعبارة أخرى ، فالسلامة هي حالة يتم فيها التحكم في المخاطر والظروف التي تؤدي إلى الإذى الجسدي أو النفسي أو المادي من أجل الحفاظ على صحة ورفاهية الأفراد والمجتمع فقد تطور مفهوم السلامة على مر القرون ، وفي العقود الأخيرة من القرن العشرين ، تغيرت الأهمية بشكل كبير. بسبب التغيرات البحرية في بيئة النقل الدولية في مطلع الثمانينيات والتسعينيات من القرن العشرين ، وتم إيلاء اهتمام خاص لمفهوم السلامة البحرية ؛ لذا يجب أن يدرك كل بلد بحري أو مطل على ساحل بحري ثلاثة أمور رئيسية للمحافظة على عمل النظام البحري في البلد وهي (السلامة البحرية ، الامن البحري ، الدفاع البحري)، مع العرض أن النظام البحري في الدول المتقدمة والمطبق للسلامة البحرية بصورة مثالية يمتلك عدة أنواع من الخدمات التشغيلية البحرية التي تدعم السلامة البحرية ومنها(Formela , et al., 2019: 285) :

((تصنيف السفن ومسحها وأصدار الشهادات لها ، مساعدات خدمة الملاحة الساحلية و البحرية خدمة البحث والإنقاذ البحري ، خدمة حماية البيئة البحرية ، خدمة مكافحة التلوث البيئي ،خدمات حركة السفن (VTSS) ، ضمان أمن السفن ، خدمات التفتيش البحري خدمات الدفاع البحري)) .

ففي حالة عدم تحقق أو تدهور في أحدى الخدمات في أعلاه سيؤدي إلى خلل في نظام السلامة البحرية ، كما تؤثر الكوارث الطبيعية العالمية على كوكبنا (الارض) ومنها تغير المناخ لاسيما الزيادة في ارتفاع درجات الحرارة المسببة إلى الاحتباس الحراري وما ينتج عنه من ذوبان الانهار الجليدية المؤدية إلى التمدد الحراري للماء وارتفاع مستوى سطح البحر والتغيرات في هطول الامطار المسببة في ارتفاع الامواج المضرة بحركة السفن والمهدد للسلامة والامن البحري في المنطقة (Weintrit, 2009:7) .

3.1.2 تقييم مستوى و وظيفة السلامة البحرية:-

تتمثل عملية تقييم مستوى السلامة في تحسين إطار السلامة البحرية ، بما في ذلك حماية الحياة البشرية والحفاظ على البيئة البحرية والممتلكات ، مع التاكيد على مبادئ تقييم المخاطرالبحرية (Soltani, 2009:46)، وبالإشارة إلى التعاريف المصاغ للسلامة البحرية، ينبغي أن يشمل تقييم مستوى السلامة ، في كل من البعد الشخصي والجماعي ما يلي (Jarosław Prońko & Wojtasiak,2018:47):

1. تحديد السلامة البحرية من خلال التحديد الجوهري (من حيث استمرار وجود وحرية تشكيل جوهره) في التكريم والميزات و تحديد أهميتها (من حيث الحفاظ على وجودها وحرية تشكيل جوهرها) والعلاقة بينهما .

2. التعرف على الأحداث المحتملة التي قد تقلل من الشعور بسلامة والأمان.

3. تقدير تأثيرها على ما هو ذو قيمة يكون سببا للشعور بالأمان وغالبًا ما يكون صعبًا للغاية ويستند إلى تقدير الاحتمال الذاتي لفقدان القيم أو نقصانها المحدد في مرحلة العناصر الأولى ؛ لذا يجب أن يأخذ في الاعتبار اتجاه النفوذ (سواء كان تأثيرًا سلبيًا أم لا إذ يسبب انخفاض الشعور بالأمان أو التأثير الإيجابي الذي يحسن الشعور بالأمان).

4. تقدير العلاقات المتبادلة بين التهديدات ؛ لأن تحديث العديد من التهديدات المحددة قد ينتج عنه تأثير مختلف في مجموع الخسائر البسيطة التي نتجت عن التهديدات التي تحدث بشكل فردي.

5. عرض الاستنتاجات بطريقة مفهومة وذات مصداقية ناتجة عن التحليلات المنفذة.

يتم تفعيل وظيفة السلامة البحرية والعمل بكافة الاجراءات الخاصة بها وذلك من خلال إدارة وتنسيق هذه الاجراءات ويتطلب الامر مراعاة سياسة السلامة للبيئة المالكة والمرتبطة بها القطع البحرية أدارياً ، وان من واجبات وظيفة السلامة البحرية هي (مرزوك ،2019: 235) .

- المحافظة على الثقافة والوعي بأجراء الممارسات الفعلية على معدات السلامة وتنفيذ القواعد والمعايير من اجل تقليل المخاطر ووضع خطط لتجنب حدوث اصابات في العمل مع مراعاة تقديم التعليمات والارشادات إلى افراد الطاقم .
- الالتزام بنشر التعليمات والوثائق ذات الصلة بالسلامة على الافراد العاملين في القطع البحرية .
- التأكد من أدامة السجلات كافة المتعلقة بالسلامة والصحة في العمل التي تطلبها الهيئات القانونية وهيئات التفتيش ويتم الاحتفاظ بها .
- التذكير المستمر من قبل الإدارة العليا بالمسائل المتعلقة بالسلامة البحرية للحد من وقوع اصابات مستقبلية .
- تتمثل وظيفة السلامة البحرية في الحصول على الارشادات من جميع القواعد واللوائح ذات الصلة ومراقبة تنفيذها في القطع البحرية .

ويرى باحث أخر (Usoro,2014:4) أن وظيفة السلامة البحرية تدور حول ثلاثة محاور رئيسة هي :

1 – مراعاة الحد الأدنى من معايير البناء والحالة الهيكلية للسفن ، ونوع وجودة المعدات المركبة فيها .

2– الاهتمام في المعايير الدنيا لتشغيل وإدارة السفن .

3– التركيز على متطلبات التشغيل هو التدريب واعتماد الطاقم وظروف العمل المعيشة على متن القطع البحرية.

4.1.2 :اهداف ومسؤولية السلامة البحرية :-

تهدف السلامة في البحار إلى حماية الافراد والممتلكات ومنع الإصابات البشرية والخسائر في الأرواح وتجنب تدمير البيئة البحرية وان من اهم تلك الأهداف الرئيسية للسلامة البحرية هي كما يلي (ضامن،2019: 17) .

1- نشر مبادئ السلامة العامة بين افراد الطاقم .

2-إعداد طاقم متآلف مع السفينة ومعداتها.

3-تهيئة طاقم قادر على التعامل بكفاءة مع ادوات السلامة الشخصية .

4-توافر طاقم قادر على التعامل بكفاءة مع معدات السلامة المختلفة .

5-تدريب طاقم قادر على التعامل مع اشارات الاستغاثة وخطط الطوارئ على السفينة .

6- تأهيل طاقم قادر على تقديم المساعدة لتوجيه الركاب في الحالات الطارئة.

7- تساعد في تحديد وتقييم المخاطر التي يمكن مواجهتها في القطع البحرية وجميع الموانئ البحرية

8- القضاء على المخاطر كلما أمكن ذلك .

9- وضع تدابير التحكم والتخفيف لتقليل المخاطر إلى أدنى مستوى ممكن عملياً.

10-السلامة البحرية مسؤولة عن التنفيذ وتوفير الموارد والامتثال للسياسات البحرية الصادرة من المنظمة البحرية الدولية .

11- يساعد تطبيق السلامة البحرية في تعاقدات التأمين البحري على القطع البحرية ، لان شركات التأمين لايمكنها تغطية وقبول السفن التي لا تمتلك سلامة بحرية متكاملة .

تقع مسؤولية السلامة في القطع البحرية وما تحمله على متنها من افراد وبضائع ومعدات على عاتق ربانها ولتحقيق اعلى مستويات السلامة لتتوافق مع المتطلبات المنظمة البحرية الدولية ، ويتم اسناد امور السلامة لاحد الضباط ويسمى ضابط (سلامة السفينة)، و عادة ما يتم اختيار الضابط الأول في السفينة ليعمل كضابط سلامة للسفينة بالإضافة إلى عمله الاعتيادي بحيث يتم تنفيذ مسؤولياته بالتنسيق مع الضباط والمهندسين والمسؤولين عن الأقسام على متن القطع البحرية بحيث يتم ترتيب الإجراءات الخاصة بالسلامة قبل وقوع الحوادث وكيفية التعامل معها عند وقوعها .

وتشمل مسؤوليات ضابط السلامة البحرية ما يلي(مرزوك ، 2019 : 237):

1- نشر وعي السلامة بين افراد طاقم السفينة لمنع وقوع الحوادث .

2- مشاركة الجميع في ابداء الرأي فيما يخص السلامة .

3- تعميم تعليمات ربان السفينة والتعليمات الدولية الخاصة بالسلامة .

4- التحقق من عدم وجود ممارسات خاطئة قد تؤدي إلى حوادث مختلفة على السفينة .

5- متابعة التأكد من وجود ملصقات السلامة بحسب المتطلبات الدولية .

6- تدوين الحوادث وكيفية التعامل معها ومعالجتها في ملف خاص على السفينة .

7- عمل دفاتر الأرقام الحربية لجميع افراد الطاقم في السفن الحربية وتحدد فيها مهام وواجبات كل فرد في حالات الطوارئ.

وقد أضافت الباحثة (الجميل ، 2014 : 250) أن واجبات مسئول السلامة البحرية هي :-

- الاتصال بالمنظمات الخارجية بشأن أمور السلامة البحرية .
- تقديم النصائح والتوصيات والتعليمات الواجب اتخاذ العمل بها للافراد .
- التفتيش الدوري في مناطق العمل والابلاغ عن العيوب والاخطاء التي تسبب حوادث مستقبلية .
- تنظيم التحقيقات وتحليل الحوادث وتقديم التقارير عن اسباب الحوادث .
- الاحتفاظ بسجلات الحوادث والواقعات وأدامتها بشكل مستمر .
- المساعدة في تحضير أجراءات وسياسات السلامة البحرية .
- يمثل الافراد (الطواقم البحرية) في المؤتمرات مع الإدارة العليا والمطالبة بأحتياداتهم المهنية من معدات وادوات تخص السلامة .
- تبليغ المشاكل والشكاوي إلى الإدارة العليا التي تهدد سلامة وامن القطع البحرية لمعالجتها .

5.1.2 : وسائل تطبيق السلامة في القطع البحرية :-

على مر السنين ، طورت المنظمة البحرية الدولية (IMO) العديد من ممارسات إدارة السلامة البحرية واللوائح والقوانين والتشريعات على المستوى العالمي لغرض اعتمادها من قبل الدول الساحلية الموقعة في المعاهدات البحرية وتنفيذها من قبل الافراد البحريين لضمان سلامة الملاحة والعمليات البحرية ذات الصلة. ولقد وضعت الدول الساحلية العديد من القواعد وأنظمة السلامة المحلية لتكملة قواعد المنظمة البحرية الدولية . ومع ذلك ، فإن التحدي في التنفيذ والتطبيق الكامل لأدوات السلامة في القطاع البحري لا يزال يتمثل في الافتقار إلى الالتزام بالمعايير واللوائح والممارسات والتدريب والتوعية لتطبيق القوانين والتشريعات التي تحمي الافراد العاملين في القطع البحرية ، لأن معظم ممارسات إدارة السلامة تتطلب تدريب الافراد من أجل تحقيق النتيجة المرجوة (Theophilus c, et al.2018:187)، وعندما يراد تطبيق السلامة البحرية يجب التركيز على ما مبين في الجدول أدناه .

جدول (2-2) الوسائل التي يتم من خلالها تطبيق وتنفيذ السلامة البحرية

التوعية والتثقيف	قوانين وتشريعات السلامة	التدريب	التفتيش والمراقبة
العمل على تنمية الوعي الوقائي والثقافي بين الأفـــراد العاملين في القطاع البحري ، وما يتطلب ذلك من إعداد وتصميم لمواد التوعية والإعلام والعمل على توفيرها بالقطع البحرية وإقامة الندوات والمؤتمرات بقصد إرشاد وتوجيه الافراد إلى أساليب الوقاية من الأخطار المهنية وطريقة تنفيذها.	وجوب تطبيق التشريعات وقوانين الوقاية وضمان السلامة مع الحرص ومتابعة تطبيقها دورا أساسي في تحديد الحقوق والواجبات على مختلف القطع البحرية، وتقسيم الواجبات و المسؤوليات بين الافراد، وتبيان الأسلوب الصحيح لكيفية ممارسة المهنة والشروط الضرورية التي يجب توفرها في بيئة العمل.	بمعنى تدريب وتعليم الافراد على أسلم وأصح الطرق العلمية لأداء العمل، بما يضمن له حماية ووقاية آمنة من المخاطر المحيطة به، من خلال اكتساب السلوك والثقافة الصحية في بيئة العمل البحري.	يتم الاشراف والمتابعة من قبل الإدارة العليا على تطبيق معايير السلامة في القطع البحرية وتنفيذها وفق السياقات المعمول بها دولياً.

الجدول: من إعداد الباحث استنادا إلى دراســة حرايرية ،عتيقة .(2017).الصحة والسلامـة المهنية في الجزائر من التشريع إلى التثقيف ،قســم العلوم الاجتمـــاعية ، جامعـــة الجزائر2 ، مجلـــة الآداب والعلوم الاجتمـــاعية ، العـــدد 17جوان .ص .4.

6.1.2: ثقافة السلامة البحرية:-

إن الإدارة الناجحة تقوم بتعزيز وتحسين ثقافة السلامة البحرية الايجابية بين الافراد من خلال المواقف والمعتقدات الصحيحة والتزام المدراء بتنفيذ المعايير والقواعد بشكل مثالي في جميع القطع البحرية ، وقد عرفت ثقافة السلامة البحرية على أنها سلسلة من المعتقدات والمعايير والمواقف والأدوار الاجتماعية والتقنية والممارسات التي تم وضعها لتقليل تعرض الافراد العاملين في القطع البحرية للمخاطر ؛ لذلك تركز ثقافة السلامة البحرية على عنصرين مهمين هما التزام الإدارة والمراقبة ،لذا حاول الكثير من الباحثين ايجاد تعريف موحد لثقافة السلامة البحرية باتباع الادبيات السابقة لبحوث الثقافة التنظيمية ومن اجل غرس ثقافة تنظيمية يجب على الجميع المساهمة والمشاركة فيها وكما عرفت على أنها "الطريقة التي نؤدي بها الأشياء هنا"وتعكس القيم والمعتقدات والمواقف داخل القطع البحرية. ، وأن هذا له تأثير كبير على ماتفعله الافراد ولماذا يفعلون ذلك، فتساهم ثقافة السلامة الناضجة لأداء سلامة قوي ومتكاملة الاداء ، فضلاً عن الثقافة هي مصطلح إرشادي يساهم في فهم العوامل الأساسية التي يمكن تجربتها على أساس يومي (Grøn & Richter , 2013:6,15) ، ويمكن تعريف الثقافة وفقًا لقاموس أكسفورد (2012) ، على أنها أفكار وعادات وسلوك اجتماعي لأفراد معينين أو مجتمع معين. يعود ما يسمى بثقافة السلامة إلى عصر السفن

الشراعية على انة يتكون من عادات وتقاليد ومصطلحات شائعة حتى اليوم ولا ينبغي الاستهانة بالقضايا الثقافية ، وعلى سبيل المثال يتم تنفيذ مفاهيم السلامة الجديدة من تبني العديد من العادات والتقاليد للبحارة الشباب من قبل البحارة القدامى كما يسمى المعرفة الضمنية التي لا يتم تدريسها في مؤسسات التدريب البحري(Berg, et al. , 2013:26) ، وأن الحفاظ على ثقافة سلامة قوية مهمة معقدة في الصناعة البحرية يتطلب مساهمة ومشاركة الجميع من خلال إدارة السلامة فهي مسؤولية مشتركة بين جميع افراد المصلحة في السفن ، وفي البداية تتحمل الإدارة العليا المسؤولية الرئيسية عن وضع أسس ثقافة السلامة ، ووضع سياسة للسلامة وتنظيمها ، وتحديد هيكل التحكم في السلامة وبعد ذلك يتم تقاسم مسؤوليات السلامة وتفويضها على وجه التحديد بين الإدارة الوسطى ،أخيرًا ينعكس التدفق الكامل للتنفيذ الفعلي لممارسات السلامة تدريجيًا في الأداء الجماعي والفردي لكل فرد في السفينة وبالتالي التدرج من الأدنى إلى الأعلى ،و يجب على كل فرد تعديل مهامه لتلبية لائحة السلامة، و تماشياً مع هذا تم اعتماد منظور إدارة السلامة أي المدخل المنتظم لفهم ووصف إدارة السلامة الذي يتضمن الترتيبات التي اتخذتها المنظمة لإنشاء وتعزيز ثقافة سلامة قوية مع تحقيق ومراقبة أداء السلامة المحدد وأن الهدف التفصيلي هو تطوير وتخطيط ومتابعة العمليات لمنع الحوادث وتقليل المخاطر المتعلقة بسلامة الأفراد والممتلكات والبيئة البحرية (Valdez Banda, et al.,2016:239) .

فـــي حين عرف(Efiok ,et al., 2015 :70) ثقافة السلامة البحرية على انها سلسـلة من المعتقدات والقيم والاعراف الاجتماعية للأفراد في مكان العمل والمعايير المتعلقة بظاهره تؤثر على سلامة مجموعة العمل ، وترتبط بالمواقف والسلوك المناسبة في البيئة البحرية وتعد التصرف الصحيح في الاستجابة للمواقف العادية والطارئة على السواء وهي "إطار معقد من المواقف والقيم الوطنية والتنظيمية والمهنية التي تعمل ضمنها المجموعات والأفراد." غالبًا ما يشار إلى ثقافة على أنها الغراء الذي يربط المنظمة معًا من خلال التنشئة الاجتماعية للعاملين بطريقة تزيد من الالتزام بأهداف كيان يجسد فلسفة الإدارة العليا ، وكما عرف الباحثين (Jarosław Prońko& Wojtasiak ,2018:44) ثقافة السلامة البحرية هي مجموعة من الافتراضات الأساسية التي أنشئت لمجموعة معينة في سياق التغلب على المشاكل والتكيف مع البيئة وبناء التكامل الداخلي فالثقافة هي نظام يجمع بين الحياة الشخصية من خبرات مع الحكمة الجماعية و يتم تحديد الثقافة كشخصية ، وروح مجتمع معين ، وخلق جزء مشترك من تكوينات السلامة.، ومن منظور المنظمة البحرية الدولية تعد ثقافة السلامة أداة إدارية يمكن السيطرة عليها "من أعلى إلى أسفل(Kongsvik, et al.2014:468) ، و أن ثقافة السلامة تبدأ من الإدارة العليا (Teperi, et al ., 2019:26) ، ويتم تنظيم السلامة في البحر من قبل وكالة الأمم المتحدة للشؤون البحرية ، ومن منظور المنظمة البحرية الدولية

(IMO) ترتبط إدارة السلامة والخطأ البشري ارتباطًا وثيقًا بتعريف الصناعة البحرية وتطبيقها لمفهوم ثقافة السلامة ، والذي ينظم من خلال مدونة إدارة السلامة الدولية (ISM) والتي قدمت قانون ISM ، الذي أصبح إلزاميًا لجميع السفن من يوليو 1998 لغاية الان ، ورسميًا فكرة ثقافة السلامة في النقل البحري يجب أن تدعم تطبيق مدونة ISM وتشجع تطوير ثقافة السلامة في القطع البحرية (Oltedal,2011:33)، ويرى الباحث ان ثقافة السلامة البحرية هي ثقافة المجتمع المتولدة من العادات والتقاليد والاعراف الاجتماعية لبيئة العمل وبالإمكان تحسينها من خلال الالتزام بالمعايير والقواعد والقوانين وأن ثقافة السلامة البحرية تشمل جميع أنواع السلامة كلا من سلامة السفن والافراد والركاب وما تحمله من بضائع وممتلكات وتكون لثقافة السلامة عنصري الانفتاح والشفافية كعناصر مهمة للسلوك والتصرف في العمل ويجب الامتثال للمعايير واللوائح التي يتعين علينا اتباعها.، ثم ننظر فيما إذا كان يتم الامتثال لهذه المعايير بصورة صحيحة بناءً على ذلك ، يمكننا تقدير مدى نجاح ثقافة السلامة لدينا ". وبالمثل أن إدارة السلامة محددة بإحكام من خلال اللوائح وعمليات التفتيش والوثائق والابتعاد عن البيروقراطية وبهذا يُنظر إلى السلامة على أنها مساهمة وتتطلب التزامًا من قبل الجميع .

7.1.2 : قياس الثقافة السلامة البحرية والعوامل المؤثرة عليها ومتطلباتها :-

يتم قياس ثقافة السلامة البحرية من خلال الأبعاد التي أشار اليها (Efiok, et al., 2015:71) وكما يلي:

- الإقرار بالمخاطر العالية والطبيعة المعرضة لخطأ أنشطة القطع البحرية .
- بيئة خالية من اللوم إذ يمكن للأفراد الإبلاغ عن الأخطاء دون التفكير بالعقاب .
- توقع التعاون عبر الرتب البحرية للبحث عن حلول لنقاط الضعف .
- استعداد المؤسسة البحرية لتوجيه موارد خاصة لمعالجة مخاوف السلامة البحرية .
- اشراك أفرادالقطع البحرية (جميع فئات البحارة) بدورات تطويرية في السلامة تهدف نحو تقليل حوادث السفن وإصابات الطاقم .
- التركيز على فحص مدى وعي الافراد والامتثال لسياسات وممارسات ثقافة السلامة في القطع البحرية .
- توفير تقييم للمبادرات من قبل الإدارة العليا لتعزيز ثقافة السلامة والامتثال للسياسة.

ان عوامل النجاح في تطوير ثقافة السلامة البحرية هي الالتزام بالمبادئ والقيم والمعتقدات والقواعد الصادره من المنظمة البحرية الدولية ، ويعد النقل البحري صناعة عالمية متعددة الثقافات وتكنولوجيا ذات متطلبات قوية على الكفاءة الاقتصادية والربحية يتجلى ذلك في افراد طواقم السفن ، والتي غالبًا ما تكون متعددة الجنسيات مع وجود عدد كبير من البحارة القادمين من دول اسيا مثل الفلبين والصين في الوقت نفسه ومن

الشائع تكرار أن العامل البشري يسبب حوالي اكثر من80٪ من جميع حوادث البحر (Oltedal,2011:28)، ويعد التعاون بين الثقافات والتواصل والتعب والمهارات اللغوية للبحار من أهم القضايا التي تساهم في السلامة البحرية على المستوى الفردي وأن هناك حاجة إلى مزيد من التدريب في فهم الثقافات الأخرى. كما نقترح تحسينات في تدريس اللغة الإنجليزية للبحارة على الرغم من دراسة العامل البشري والسلامة البحرية من عدة زوايا ، إلا أنه من الواضح أن هناك بعض القضايا التي تحتاج إلى اهتمام خاص ، مثل إجهاد أطقم العمل بسبب الجداول الزمنية الضيقة ، والنقص المحتمل في طاقم السفن ، وسوء الإدارة ، وعدم المساواة أو انخفاض الرواتب. أو معدات السلامة قديمة أو غير الكافية أو ضعف في التكنولوجيا وثقافة السلامة للشركة وسياسة التوظيف الخاصة بها ، ومن بين عوامل أخرى هناك عوامل تؤثر على السلامة البحرية من وجهة نظر الافراد وهي التعددية الثقافية في السفن وكيف يمكن تجنب المشاكل المحتملة التي تسببها أطقم متعددة الجنسيات في المستقبل (Berg, et al. , 2013:3) ، ويرى الباحث أن العوامل التي تؤثر على ثقافة السلامة البحرية هو الاختلاف في تعدد قوميات واديان وجنسيات الافراد العاملين في القطع البحرية يؤدي احيانا إلى مشاكل تنعكس على السلامة البحرية لذا يتطلب من الإدارة العليا التوعية بصدد ثقافة السلامة البحرية في القطع البحرية فهي المسؤولة على نشر ثقافة السلامة بين الافراد، ومن الاسباب الاخرى المؤثرة على الثقافة السلامة هو المنافسة التجارية في السوق التي تمنع مالكي السفن من زيادة نفقاتهم على متطلبات السلامة والبيئة البحرية ، في حين أن معايير السلامة العالية قد تكون في الواقع مصلحة لجميع السفن ،مما يساعد على تجنب المخاطرة البحرية و تقليل مبالغ التأمين المرتفعة عند الامتثال إلى لوائح السلامة الوطنية والدولية (Bennett, 2001: 14) .

لتحقيق ثقافة السلامة بين الافراد العاملين في القطع البحرية يجب مراعاة مايلي (الجميل ،2014: 251):

- وضع منظومة سلامة فعالة لمواجهة الاخطار البحرية .
- أنشاء سياسة سلامة واضحة وسهلة التنفيذ من قبل الافراد .
- وضع قواعد ولوائح السلامة البحرية ومتابعة تنفيذها وتطبيقها بصورة صحيحة .
- تنفيذ أجراءات العمل الامن في القطع البحرية .
- نشر التعليمات والمعايير لقواعد السلامة في كتيبات ولوحات اعلانية صورية في أماكن العمل .
- توفير التدريب المستمر لكافة الافراد على خطط السلامة البحرية ومكافحة الاخطار .

8.1.2 :معدات السلامة البحرية وانواعها :-

أصبحت الأن المعدات المنقذة للحياة جزءاً لايتجزء من صناعة السفن الحديثة؛ ولم تعد السفن تحمل فقط قارب النجاة وعوامة النجاة ، فقد أصبحت تحمل سترات النجاة الأوتوماتيكية المتضخمة وطوافات النجاة

القابلة للعكس وقوارب الإنقاذ الفعالة والمعدات فضلاً عن التكنولوجيا التي ساهمت في تطبيق معايير السلامة لجعل مهمة البحارة أكثر أمانًا (House, 2004: 226) .وينبغي على كل فرد يعمل في مجال البحر أن يلم بالفنون البحرية مدركاً اصولها الفنية حتى يستطيع ان يؤدي واجبه على القطع البحرية بكفاءة واقتصاد في الوقت والجهد والمال ، ولاشك أن التطور المستمر في صناعة القطع البحرية وتنوع طرازاتها واختلاف تجهيزاتها بالمعدات والآلات الحديثة يمثل تحدياً للعاملين في البحر ويتطلب منهم مزيداً من الجهد والمعرفة حتى يجيدوه استخدام هذه المعدات بدقة وكفاءة عالية ، وتمثل معدات السلامة البحرية احد الملامح الاساسية في التطور الحاصل (الشريف ،2000: 4) ، ومن الضروري توفر معدات السلامة البحرية على متن القطع البحرية بكافة أنواعها من أجل التعامل مع مختلف حالات الطوارئ التي تتعرض لها القطع البحرية من مخاطر ويجب أن تكون هذه المعدات مطابقة لمتطلبات المنظمة البحرية الدولية كما تطرقت لها الاتفاقيات البحرية الدولية وضرورة اجراء التدريبات الدورية على هذه المعدات للوصول إلى الكفاءة المطلوبة في التعامل مع الحوادث لتفادي الوصول إلى الوضع الخطير الذي يؤدي إلى الكارثة(Mohamed ,2015:27). ، فقد عرف(السحيمات ،2001: 19) معدات السلامة البحرية هي جميع المعدات الواجب استعمالها في حالات الطوارئ المختلفة .، وكما عرفت بأنها مجموعة من المعدات والادوات الموجودة على متن القطع البحرية التي توفر الحماية والامان للأفراد العاملين في القطع البحرية وما تحمله على متنها من ممتلكات لضمان سلامة الرحلة البحرية من التعرض للمخاطر الملاحية (عبدالمنعم ،2000: 29).

يشير(Mohamed ,2015:30) إلى انواع معدات السلامة البحرية ويعتمد في عددها على حجم ونوع السفينة وعلى عدد افراد الطاقم وكما بين (السحيمات ،2001: 30) وجوباً على القطع البحرية أن تمتلك المعدات أدناه

- اطواق النجاة (Life buoys) تستخدم من اجل انقاذ الافراد من الغرق .
- سترة النجاة (Life jackets) تستعمل في عمليات الاخلاء ، وتكون بعدد أفراد الطاقم.
- بدلة الغمر (Immersion suits) تستخدم عند اخلاء وترك القطع البحرية .
- بدلة الحماية الحرارية (Thermal protective aids) تستخدم للمحافظة على حرار الجسم في المناطق الباردة عند ترك السفينة .
- رماثات النجاة (Life rafts) تستخدم في انقاذ الافراد من الغرق في البحر.
- قوارب النجاة (Life boats) تستخدم في البحث والإنقاذ وتوجد في الجانب الايمن والايسر للسفينة وهي تستوعب عدد افراد القطع البحرية ومنها يكون نوع مغلق ونوع اخر مفتوح .

- مطافئ الحريق (Fire Extinguishers): تحتوي القطع البحرية على انواع مختلفة من مطافئ الحريق لكي تتلائم من نوع المادة المشتعلة لسرعة إخماد الحريق ، ومن انواع المطافئ هي (المياه، الرغوة الكيميائية ، ثاني أوكسيد الكربون CO2، البودرة الجافة ، الرغوة الميكانيكية) .

9.1.2 :البحث والإنقاذ البحري:-

تعد عمليات البحث والإنقاذ البحري للأرواح هي عمليات ذات طابع انساني من الدرجة الاولى ؛ لذلك اهتمت المنظمة البحرية الدولية (IMO) بهذه العمليات البحرية وأصدرت المعاهدات والتعليمات في هذه الشأن، فقد عرفت عمليات البحث والإنقاذ البحري بأنها كافة الاجراءات والتدابير اللازمة لإنقاذ واسعاف الافراد والسفن والممتلكات في البحر عند حدوث حريق او عطب او أي حادث بحري يعرض القطع البحرية للخطر والغرق (عوض ،2006: 7) ، والبحث هو عملية الاستدلال على الأفراد المنكوبين بواسطة وحدات الإنقاذ ويتولى تنسيقها مركز تنسيق الإنقاذ او مركز الإنقاذ الفرعي ، و هنالك عدة وسائل تساعد في

عمليات البحث ومنها :

- ✓ الرصد البحري ويتم بواسطة السفن ،الطائرات والغواصات ؛ وذلك للبحث عن الاهداف السطحية .
- ✓ الرادار (RADAR) يقوم بالبحث عن الأهداف السطحية والجوية .
- ✓ السونار(العوامات السونارية) يقوم الكاشف المغناطيسي (MAD) بالكشف عن الغواصات والاجهزة تحت الماء.

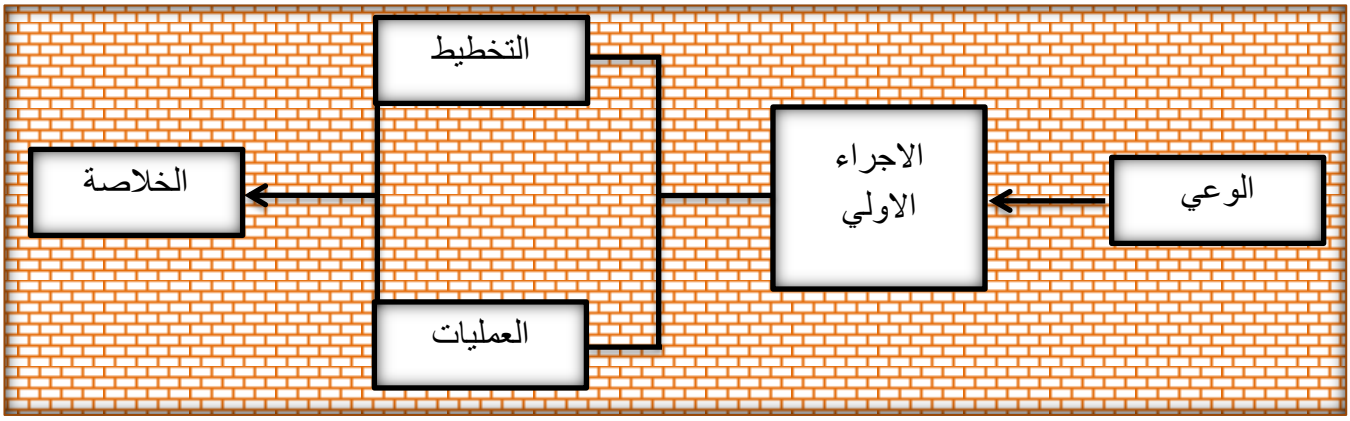
أما الإنقاذ البحري يعني تقديم المساعدة للأفراد الذين تتعرض أرواحهم للخطر في البحر نتيجة أي حادث أو حريق السفن في عرض البحر (القرني ، 2012: 345) ، وقد أضافت الباحثة (الجميل ، 2013 : 44) الإنقاذ البحري يقصد به المعونة التي تقدمها سفينة إلى مركب ملاحة أو سفينة أخرى معرضة لخطر أو هلاك بغض النظر عن طبيعة المياه التي تتم فيها عملية الإنقاذ مثلما ذكرته معاهدة بروكسل عام 1910م. وكما عرفه (ضامن ،2019: 3) بأنه عملية انتشال افراد منكوبين وتلبية احتياجاتهم الأولية الطبية او غير الطبية ونقلهم إلى مكان امن عرفت اتفاقية الإنقاذ المنعقدة في لندن عام 1989م بانه ((أعمال المساعدة هي كل عمل أو نشاط يبذل لمساعدة سفينة او أي مال اخر في البحر)) ، أن دور المساعدة والإنقاذ في حماية السفينة ومن عليها من أموال و أفراد من الضياع والتلف والحيلولة دون تفاقم الخطر وان كان مفهوم الإنقاذ وإلى غاية منتصف القرن التاسع عشر لم يشمل السفن ، إذ كان ينصب على انقاذ الأفراد والاموال ، ويرى (العنبكي ، 2021 : 172) أن الإنقاذ هو أي فعل أو نشاط يتم التعهد به لمساعدة سفينة أو أية ممتلكات أخرى عائمة في مياه وتكون في حالة خطر .

تتم عمليات البحث والإنقاذ البحري بناءً على القواعد التي أقرتها معاهدة البحث والإنقاذ الدولية عام 1979 ومعاهدة سلامة الارواح في البحار لعام 1974 وتعديلاتها ، حيث تنقسم طرق البحث إلى عدة أقسام ومنها

- ✓ البحث بسفينة أو طائرة منفردة كلاً على حدا.
- ✓ البحث بأكثر من سفينة واحدة (عدد 2–5 سفن).
- ✓ البحث بسفينة وطائرة معاً .

يكون اختيار طريقة البحث متوقفاً على ظروف الحادث البحري ويتم إقرار الطريقة من خلال منسق البحث[9] ، إذ يأخذ في الاعتبار نوع الهدف وحجمة والاحوال الجوية السائدة ومدى الرؤية وعدد الوحدات البحرية المشتركة في عملية البحث ونوعها وإمكانيتها (عوض ،2006: 148) .

وتعتمد كفاءة عملية البحث والإنقاذ على السرعة التي يتم بها التخطيط للعملية وتنفيذها ، ويتم تحديد طبيعة المشكلة من خلال الوصول إلى المعلومات التي تم جمعها جنبًا إلى جنب مع مرحلة الطوارئ المناسبة ، والإجراء الذي ينبغي اتخاذه في عملية البحث والإنقاذ التي تمر عبر سلسلة مراحل أشار اليها (Elbayoumi,et al.,2017:18) كما مبين في الشكل أدناه :



الشكل (2–1) تسلسل مراحل البحث والإنقاذ البحري

المصدر : من إعداد الباحث استناداً إلى

Source : Elbayoumi,O.,F., Kamal,A.& Selmy,E. (2017). Role of Social Media to Enhance Maritime Safety in Search and Rescue Operation,College of Maritime Transport & Technology, Arab Academy for Science, Technology& Maritime Transport – AASTMT, Alexandria – EGYPT, International Maritime Science Conference, Solin, Croatia,P.19.

- ✓ الوعي: معرفة بوجود حالة طوارئ .
- ✓ الإجراء الأولي: اتخاذ إجراء أولي لتنبيه مرافق البحث والإنقاذ والحصول على مزيد من المعلومات.

[9] منسق البحث :- هي سفينة من السفن المشاركة في عمليات البحث وانقاذ الارواح غير سفن البحث والانقاذ المتخصصة تقوم بتنظيم عمليات البحث في المنطقة المعنية (عوض ،2006: 147) .

- ✓ التخطيط: وضع الخطط العملياتية، بما في ذلك خطط البحث والإنقاذ والتسليم النهائي للناجين إلى المرافق الطبية أو أماكن الأمان الأخرى حسب الاقتضاء.
- ✓ العمليات: إرسال مرافق البحث والإنقاذ إلى مكان الحادث وإجراء عمليات البحث والإنقاذ وتقديم المساعدة الطبية وتوفير الرعاية الطارئة اللازمة للناجين.
- ✓ الخلاصة: إعادة وحدات البحث والإنقاذ إلى مكان يتم فيه استخلاص المعلومات ، وإعادة تزويدها بالوقود ، وتجديدها ، وإعدادها لمهام أخرى.

10.1.2 : سلامة وامن الملاحة البحرية:-

يقصد بسلامة وامن الملاحة البحرية من قبل المنظمة البحرية الدولية (IMO) على أنها "عملية تخطيط وتسجيل ومراقبة حركة وامن المراكب من مكان إلى آخر". ومع ذلك ، تعد الملاحة البحرية نوعًا من النشاط البشري الذي يتم إجراؤه في البحر ، وتعني سلامة الملاحة البحرية سلامة الأرواح والممتلكات في البحر فضلاً عن سلامة البيئة البحرية من التلوث ، وكما يعني بالأمن البحري هنا الأمن المضاد للإرهاب لجميع الأنشطة البشرية التي تتحقق في البحر ولكن بشكل خاص ، فالأمن المضاد للإرهاب في صناعات النقل البحري ، أي الامن المضاد للإرهاب ويسند السفن ومرافق الموانئ من الأنشطة الإرهابية ،ويعني مصطلح " سلامة وامن البحريين" عملية الإدارة التي يتم إجراؤها بشكل دائم بواسطة نظام السلامة والأمن البحري الذي يتمثل هدفه الرئيسي في ضمان المستوى المناسب للسلامة والأمن البحريين لجميع الأنشطة البحرية البشرية التي يتم إجراؤها في البحر. وملخص المفهوم هي الحفاظ على سلامة الافراد والممتلكات في البحر من جميع أنواع الاخطار البحرية والانشطة الارهابية والعمليات غير القانونية التي تلحق الضرر بالقطع البحرية(Morgas ,et al.,2007:95) ، ويرى الباحث لسهولة فهم وأدراك سلامة وأمن الملاحة البحرية تقوم الدراسة بتجزئة كلاً على حدا كما مبين أدناه .

1.10.1.2: سلامة الملاحة البحرية :-

يشهد التاريخ أن هناك علاقة جدلية بين الفرد والتكنولوجيا وهذا ما يسمى بـ "الثورة الصناعية" فقد أدى التحسين المستمر والتكامل المتواصل لأنظمة الملاحة البحرية إلى خلق بيئة تشغيل جديدة للقطع البحرية (Dalaklis , et al., 2020:91) ، و لقد مارس الفرد الملاحة البحرية على مر العصور في مراحل معينة من تطور الحضارة فظهرت المزيد والمزيد من أشكال النشاط البشري في البحر مثل صيد الأسماك ، وإجراء مد الكابلات البحرية وخطوط الأنابيب ، وحفر الموارد الطبيعية من قاع البحر ، وأخيراً وليس آخراً إنشاء الجزر الاصطناعية ومزارع الرياح وهذه ليست الأنشطة الرئيسية التي يقوم بها الفرد حاليًا في البحر. وإنما يقوم بمبادرات جديدة في البحر وتوسيع نطاق العمل البحري وأن الأولوية في نجاح الملاحة البحرية هي

سلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية(Hajduk,2009: 23) من الحوادث البحرية التي يمكن أن تؤدي إلى فقدان القطع البحرية وإلحاق أضرار مادية بالبنية التحتية البحرية ، فإن السلامة تعد قضية مهمة في الملاحة البحرية والسفن في المجالات الصناعية. لذلك ، تم تطوير العديد من لوائح السلامة البحرية المتعلقة بتصميم السفن ومعداتها لتعزيز سلامة وامن الملاحة البحرية. ومع ذلك ، تستمر الحوادث البحرية الكبيرة في الحدوث ، وقد تبين أن أحد الأسباب الرئيسة للحوادث البحرية هو الخطأ البشري. وتم اعتماد العوامل البشرية من بين الأسباب التي يتعين فيها تحقق نسبة للحوادث البحرية مثل اصطدام السفن بسبب خطأ بشري ،إذ يلعب البحارة دورًا مهمًا في إبحار السفن.، وقد تطرقت الدراسات السابقة للحاجة إلى طرق تقييم سلامة الملاحة لاستعمالها في تقييم ملاحة السفينة وتعزيز سلامة الملاحة في القطع البحرية (Hwan, et al. , 2015:47) ، ومن المعروف أن المفهوم إلى حد كبير هو نظام وجهات النظر حول أي حقيقة ، وطريقة فهم وشرح أي حقائق ، والفكرة الرئيسية لأي نظرية. لذلك ، فإن مفهوم سلامة الملاحة البحرية هو نظام وجهات النظر حول توفير سلامة العمليات في البحر ، ووصف الحقائق والعمليات ؛ ومع ذلك يتم تعريف "سلامة الملاحة" على أنها حالة ثابتة نسبيًا ، خالية من الأخطار التي يوفرها نظام المعايير الدولية والوطنية الفنية والتنظيمية والاقتصادية والاجتماعية والقانونية ، والتي تهدف إلى الحد من الحوادث في البحر والوقاية منها. وتوفير الأمان للأفراد والممتلكات في البحر وحماية البيئة البحرية ، ويهدف مفهوم سلامة الملاحة إلى تكوين صورة شاملة عن طرق توفير سلامة الأجسام البحرية بالإضافة إلى أفرادها والبيئة في ظل ظروف حديثة للنشاط الصناعي البحري ، وأن مفهوم سلامة الملاحة البحرية القائمة على أسس علمية يسمح بما يلي (Weintrit , 2015:14,15) :

- ✓ اتخاذ تدابير فعالة لضمان حماية السفن والافراد والبيئة من العوامل الخطرة التي تتعرض لها القطع البحرية.
- ✓ الاستجابة السريعة للتغيرات في تشغيل القطع البحرية ، وتطبيق أحدث الإنجازات في مجال الملاحة البحرية والهندسة البحرية والتكنولوجيا .
- ✓ تطوير طرق مناسبة لتحسين سلامة الملاحة و تشغيل القطع البحرية .
- ✓ توفير تدريب الافراد العاملين في القطع البحرية المطابق للمتطلبات الدولية .

ومن خلال تحليل الحوادث من وجهات نظر مختلفة ، تم الحصول على رؤى واعتماد العديد من الأساليب الفعالة لإدارة المخاطر البحرية. قد يعكس عدد الحوادث البحرية والخسائر الاقتصادية البحتة خلال فترة ما مستوى الأمان جزئياً. على سبيل المثال ، إذا كان عدد الحوادث البحرية في منطقة ملاحية أعلى من منطقة أخرى ، فيمكن افتراض أن مستوى الأمان أقل من المنطقة الأخرى. ومن الناحية العملية اكتشف أن مستوى

الأمان قد يختلف وفقًا لعمر السفينة ، وحجمها ونوعها ، وتصنيفها الاجتماعي ، ومنطقة الملاحة ، والوقت والموسم ، وما إلى ذلك ، يجب إجراء مزيد من الدراسة لمناطق الملاحة المختلفة ذات البيئات الملاحية المميزة لكل سفينة، إذ ترتبط السلامة الملاحية ارتباطًا وثيقًا بالبيئة الطبيعية ، مثل التيار والرياح المخاطر المتعلقة بالبيئة الملاحية (Wu , et al ., 2015:2) .

اولاً: عوامل سلامة الملاحة البحرية :-

تتضمن عوامل سلامة الملاحة قضايا رئيسية قدمها(Torskiy, et al., 2015:16) .

أ: القضايا الرئيسية التقنية والتكنولوجية لعامل سلامة الملاحة :

- ✓ الحالة الفنية وإمكانية تطبيق السفن ومعداتها والبنية التحتية للموانئ والمرافق الساحلية والبحرية لمعدات الملاحة .
- ✓ ضمان موثوقية عمل أنظمة "بيئة الفرد للآلة" تشمل الوسائل الرئيسية لتحقيق أهداف مجال السلامة الملاحية ما يلي:
  - تزويد جميع الأطراف المشاركة في الملاحة بالمعايير والقواعد الفنية اللازمة في الوقت المناسب .
  - المراقبة المنتظمة للحالة الفنية للقطع البحرية والامور الملاحية الاخرى .
  - صيانة وإصلاح المكائن والآلات والأشياء التي تخدم القطع البحرية .
  - التقدم العلمي والتقني الذي يضمن في الصناعة البحرية.
  - توفير الافراد والموارد للمؤسسات والمنظمات العاملة في العمليات البحرية. إذ هناك العديد من الطرق المتعلقة بهذا المجال من سلامة الملاحة. عادة ما يتم تقسيمهم إلى المجموعات (فني ، تنظيمي، معلوماتي ، قانوني ، الاجتماعي) .

ب: القضايا الرئيسية التنظيمية والإدارية لعامل سلامة الملاحة :

- ✓ تنظيم وصيانة خدمات السلامة الملاحية على المستوى الوطني وشركات الشحن والموانئ.
- ✓ تطوير وتطبيق المعايير الهادفة في التنظيم السليم والتحكم في الافراد على متن السفينة والشركات والمؤسسات التي تخدم القطع البحرية ، وأنظمة إدارة السلامة (SMS) .
- ✓ تحسين هيئات وأنظمة إدارة السلامة الملاحية على جميع المستويات – وفقاً لشروط ومتطلبات ممارسة تشغيل القطع البحرية ، وهناك الوسائل التالية لتحقيق الأهداف المذكورة أعلاه:
  - إنشاء وتحسين طرق إدارة سلامة تشغيل السفن ومنع التلوث البيئي .
  - تقديم خدمات تنظيمية وإدارية للبحث والإنقاذ للأفراد المعرضين للخطر.

واتفقت الدراسة الحالية مع دراسة (الفرج : 2021، 984) أن أهم العوامل التي تؤثر على سلامة الملاحة البحرية كما مبينه في الجدول أدناه.

جدول (2-3) العوامل المؤثرة على سلامة الملاحة البحرية

العوامل البشرية	مستوى التدريب	تقدير وتقييم المخاطر
تعتبر العوامل البشرية من أحد واهم العوامل التي تهدد سلامة الملاحة والمسببة للحوادث البحرية في حالة عدم الالتزام بالتعليمات والقواعد الملاحية .	يتطلب من الإدارة العليا متابعة تدريب الافراد ضمن المستوى المطلوب في استخدام أجهزة ومعدات السلامة البحرية والتدريب على تطبيق معايير السلامة البحرية.	وجوباً يتطلب من ربان القطع البحرية وافراد الطاقم تقدير وتقيم مستوى الخطر الملاحي المهدد للسلامة وكيفية وضع خطط مستقبلية لتفادي الاخطار الملاحية.

الجدول : من إعداد الباحث بالاستناد على الفرج، عبدالامير.(2021). فهم لمبادئ تخطيط مسار رحلة السفينة ، مجلة العلوم الانسانية والطبيعية ، العدد7، المجلد 2.ص. 985.

ثانياً: اجهزة الملاحة البحرية :-

إن سلامة القطع البحرية مرتبطة بسلامة الملاحة ؛لذا قدمت المنظمة البحرية الدولية الاجهزة الملاحية التي تساعد في تعزيز السلامة البحرية مبتعدة عن الاخطار الملاحية التي تؤدي إلى كوارث بحرية ، ويتطلب التشغيل الامن للسفينة الامتثال لقواعد سلامة الملاحة واستخدام الاجهزة الملاحية التي تجنب التصادم والخروج عن خط السير الملاحي الصحيح(Kowski Pietrz & Wielgosz,2011: 52) وركزت المنظمة البحرية الدولية على الملاحة الالكترونية وعرفتها بأنها مفهومًا واسعًا يهدف إلى تعزيز سلامة الملاحة وأمنها وحماية البيئة البحرية من خلال الجمع المنسق والتكامل والتبادل والعرض والتحليل للمعلومات البحرية على متن السفن وعلى الشاطئ بواسطة الاجهزة الإلكترونية ، و أوضحت المنظمة البحرية الدولية أن الملاحة الإلكترونية يجب أن تكون بقيادة "حاجة المستخدم" وأن يأخذ في الاعتبار تدريب العنصر البشري لتعزيز السلامة والأمن وحماية البيئة ، ويجب دعم صانع القرار ليس من خلال التكنولوجيا بالتحديد ، ولكن الأهم من ذلك الإجراءات الفعالة والتدريب المناسب على الاجهزة الالكترونية (Patraiko&Wake,2009:29,33) ومن هذه الاجهزة التي تطرق اليها (الحمامي ،2014 : 133،135، 143، 145) و(الفرج ، 2021 : 952) ويشير(Pivac,et al.,2017:84) إلى أهمية وجود الاجهزة الملاحية التي تدعم سلامة القطع البحرية ويجب التدريب عليها بمهارة عالية.

- ❖ جهاز التوجيه الالي (Auto Pilot): هو جهاز يستخدم لإرشاد السفن وتوجيهها على خط السير الملاحي المطلوب ويتكون من منظومة (ميكانيكية وهيدروليكية وكهربائية) موضوعة في جهاز واحد.

- ❖ جهاز التعارف الالي (AIS) : هو جهاز تبادل المعلومات بين السفن وبشكل تلقائي مع السفن القريبة الاخرى يستخدم لمراقبة حركة السفن بهدف تحديد موقع وجنسية وحمولة ونوع السفينة والسرعة والمسار.
- ❖ جهاز تحديد الموقع (GPS): هو جهاز الكتروني يقوم بتحديد موقع السفينة وكما يساعدها في رسم خط سيرها الملاحي .
- ❖ جهاز الملاحة البحرية الالكترونية (ECDIS): هو علم تقني جديد نسبيًا يوفر فوائد كبيرة من حيث سلامة الملاحة وتحسين الكفاءة التشغيلية للقطع البحرية، ويكون جهاز رقمي متكامل يساعد في عرض المعلومات الملاحية والهيدروغرافية التي تؤمن سير السفينة بسلامة في البحر.
- ❖ جهاز الرادار البحري (ARPA): هو جهاز الكتروني يستخدم للكشف عن السفن والاهداف المحيطة أو البعيدة المدى عن الرؤية بالعين المجردة سواء كانت متحركة أو ثابتة ويعمل الرادار عبر الاقمار الصناعية في مختلف الظروف الجوية .
- ❖ جهاز الخرائط الالكترونية (Chart plotter) : و جهاز يستخدم في الملاحة البحرية يدمج بيانات GPS مع الخرائط لتوضيح خط سير الملاحة للسفينة الكترونيا.

2.10.1.2: سلامة الامن البحري:-

بعد أحداث 11 سبتمبر 2001 بات موضوع الامن البحري أمراً هاماً على المستوى العالمي ويحظى بأولوية في كل ما يخص سلامة وامن النقل البحري ، وقد اتخذت المنظمة البحرية الدولية كثير من الاجراءات والتدابير لإدخال نظم وقواعد لمنع ومكافحة الاعمال الارهابية وهجمات القرصنة وغيرها من الاعمال غير الشرعية التي تهدد سلامة وامن القطع البحرية والافراد العاملين فيها ، فقد أصدرت المنظمة البحرية الدولية مدونه دولية لآمن السفن ومرافق الموانئ (ISPS CODE) والتي تشمل قواعد واجراءات أمن السفن وأمن الموانئ وأحكاماً تتعلق بالسلطات المحلية والادارات البحرية والشركات الملاحية ، وقد تبلورت هذه الاجراءات في محاولة لمنع أعمال القرصنة والسطو ضد السفن ومنع التهريب والاعمال الارهابية والاعمال غير الشرعية التي تحدث في القطع البحرية والمهددة لسلامة الملاحة في البحار وتفق كلاً من (بدوى ،2004: 39,16) و (Simanjuntak, et al., 2021 :6) على تعريف الامن البحري بأنه مجموعة إجراءات يتخذها الافراد في القطع البحرية من أجل الحماية من الارهاب والتخريب والمتسللين والمهاجرين غير القانونيين وطالبي اللجوء السياسي وجرائم القرصنة والسطو المسلح للحفاظ على سلامة القطع البحرية .، وكما عرف (Nas, 2015:53) الامن البحري هو حالة الابتعاد من الأخطار الناجمة عن النية المتعمدة من قبل الغير لإحداث ضرر، ويتم طرح مصدر الخطر من قبل الإفراد عمدا ، وبين (Urba´nski , et al., 2009 :3) أن

الأمن البحري هو الأمن من الإرهاب والقرصنة والتهديدات المماثلة فضلا عن فعاليته حظر جميع الأنشطة غير المشروعة في البحر مثل تلوث البيئة البحرية و الاستغلال غير القانوني للموارد البحرية ؛ والهجرة غير الشرعية؛ وتهريب المخدرات والأفراد والأسلحة وغيرها من الأمور التي يمكن أن تستخدم في ألانشطة إلارهابية ، وتعد وظيفة الأمن البحري من ضمن وظائف السلامة البحرية فهي تركز على الأخطار والتهديدات المتزايدة بشكل دائم بفعل آثار الكوارث الطبيعية والعالمية التي تؤدي إلى حالة الاستعداد لمواجهة الازمات و النكبات وكيفية التعامل مع الظروف الامنية الطارئة على متن القطع البحرية المهددة للسلامة البحرية، ومن خلال الأجهزة والتدابير الامنية الازمة يمكن فرض الامن البحري في السفن (Urba´nski , et al., 2009 :8).

1:الاجهزة الامنية في القطع البحرية :-

أشار الباحثين (Okoroji & Ukpere,2011:1429) و(الحمامي ، 2014 : 140) إلى ضرورة وجود الاجهزة والانظمة الامنية في القطع البحرية التي تدعم سلامة الملاحة في البحار وهي :

- ✓ نظام الانذار الامني للسفينة(SSAS) : هو نظام التحذير الامني يقوم بأرسال تحذيراً أمنياً من السفينة إلى المحطات الارضية المخصصة من قبل الإدارة البحرية وعند ظهور هذا الانذار في المحطة المختصة يعني أن السفينة مهدده أو تتعرض للخطر ويتضمن التحذير تحديد موقع السفينة ومعلوماتها الملاحية ؛ لذا يجب أن تزود جميع السفن بنظام الانذار الامني على متنها للحماية من الاخطار .
- ✓ نظام الإنذار الملاحي في برج القيادة (BNWAS) : هو نظام آلي يطلق إنذارًا في حالة نام ضابط الخفر في برج قيادة السفينة ، أو أصبح عاجزًا عن أداء خفارة ، أو أختفى لفترة طويلة عن برج القيادة.
- ✓ نظام تحديد هوية السفن بعيد المدى (LRIT): يوفر نظام تحديد الهوية والتتبع بعيد المدى تحديد هوية السفن وتتبعها على الصعيد العالمي لتعزيز أمن السفن ولأغراض السلامة وحماية البيئة البحرية .

2:التدابير التي يجب اتخاذها من قبل القطع البحرية لتحقيق سلامة الأمن البحري:-

تتفق الدراسة الحالية مع (بدوى ، 2004: 146) على الاخذ بالإجراءات المبينة أدناه لتحقيق الامن في القطع البحرية والحفاظ على سلامة الافراد والممتلكات .

- ✓ منع دخول الأفراد غير المصرح لهم إلى متن القطع البحرية .
- ✓ منع الاسلحة والبضائع غير المسموح بها في القطع البحرية .
- ✓ التفتيش الدقيق عند صعود أحد افراد على متن القطع البحرية .
- ✓ الالتزام بتطبيق الخطط الامنية المعدة من قبل الإدارة العليا .
- ✓ منع وصول الادوية المخدرة غير المشروعة على متن السفن .

11.1.2 : تدريب الافراد على السلامة البحرية:-

في القرن الحادي والعشرين أصبحت الصناعة البحرية مهتمة بالتعليم والتدريب البحري وقد تم اعتبارها استراتيجية إيجابية وصعبة من أجل حل عدد من التحديات الحالية والمحتملة، ومع ذلك فإن السياق الأوسع للتدريب يوفر تعزيز النمو والتوسع والتغيير الإيجابي في السلامة والجودة والصداقة البيئية وفقًا إلى المعرفة والمهارات لصناعات السفن التي يمكن أن تكون مفيدة للمؤسسات الأكاديمية والمؤسسات التدريبية التي تلعب دورًا مهمًا في نجاح الصناعة البحرية من حيث تعزيز التعاون وتضخيمه بين قطاعات الصناعة البحرية وبالعكس في حالة نقص التدريب البحري والوعي في المؤسسات الأكاديمية إذ يعد أحد العوامل التي تساهم في تقليل الكفاءة وكذلك تسرب البحارة من القطع البحرية (Basak, 2017: 345) . ويعد تطوير التقنيات البحرية نتيجة لمشاكل وتحديات جديدة يتعين على الصناعة البحرية مواجهتها والحقيقة المؤلمة هي أن التغييرات المهمة المتعلقة بتحسين السلامة في البحر لم يتم إدخالها إلا كاستجابة للكوارث البحرية التي أدت بحياة العديد من البشر أو تسببت في أضرار بيئية واسعة النطاق وطويلة الأمد، ومثل هذه الحالات ينبغي تجنبها من خلال التحليلات الاستباقية للتهديدات والتحديات المحتملة في الملاحة البحرية ،ومن خلال تصميم تدابير لتحسين سلامة النقل البحري من دون آثار ضارة على الأفراد والبضائع والسفن والبيئة و تكمن مشكلة خطيرة تهدد السلامة في مجال الصناعة البحرية ترتبط بشكل مباشر بمسألة التكاليف الإضافية المرتبطة بالتعليم التكميلي وتدريب القوى العاملة ، مما يشجع معظم الشاحنين على توظيف عمالة أرخص اي بمعنى من البلدان النامية (بازينة ، 2004: 144) والعديد من هذه البلدان ليس لديها بنية تحتية تعليمية متطورة بما فيه الكفاية وينعكس سلباً على سلامة القطع البحرية ، و ترتبط بعض عيوب هذا التناقض وتوظيف قوة عاملة أرخص بعدم كفاية الكفاءة في مهارات اللغة الأجنبية ، وتحديداً اللغة الإنجليزية ، والتي قد تعرض سلامة الملاحة البحرية للخطر في حالات الأزمات، وأن مشكلة التوظيف متعدد الجنسيات لا تشمل حواجز اللغة كمحدد ولكن عقبات اجتماعية وثقافية تنعكس على السلامة البحرية (Skoko , et al., 2014:199).، ويقصد بالتدريب هو عملية تحويل الافراد من المعرفة إلى الكفاءة من خلال عملية التدريب والحاجة إلى التمارين المهنية المستمرة على أجهزة ومعدات السلامة والالتزام بالقواعد ومعايير أعاده التأهيل وفقاً لمتطلبات اتفاقيات المنظمة البحرية، وكما أكدت المنظمة البحرية الدولية على تصميم خطة تدريب أكثر منهجية في مجال الأمن البحري وقد تم الاتفاق على ذلك مع مجموعة من ثلاثة مستويات للتدريب الأمني ومتطلبات المعرفة لضابط أمن السفن ، ولأفراد السفن الذين لديهم واجبات أمنية محددة ، ولجميع أفراد السفن الآخرين.إذ يشترط أن يخضع جميع العاملين على ظهر السفن للتدريب على المهارات الأساسية والتوجيه للأمن البحري على النحو المطلوب ، كما يجب أن يتلقى جميع العاملين على متن السفن

الذين لديهم واجبات أمنية محددة تدريباً مهنياً فيما يتعلق بخطة أمن السفن ، وعندما يكون على متن السفينة ، يخضع جميع الافراد العاملين لتدريب تعريفي لتطوير المهارات الأمنية المطلوبة من أجل توفير الامن لطاقم السفينة وللدفاع عن أنفسهم ومنع محاولات القرصنة (Ziarati , et al.,2010 :2,4) .

ويرى الباحث أن التدريب البحري عنصر مهم جداً في السلامة البحرية ويجب أن يدرب الافراد العاملين في القطع البحرية على كافة معدات وانظمة السلامة وعلى عمليات البحث والإنقاذ البحري وعلى الحفاظ على أمن السفن والبيئة البحرية وكيفية التعامل مع حالات الطوارئ الخطرة وتوضح المفاهيم المبتكرة للتعليم البحري إلى التحول من التدريب القائم على المعرفة إلى التدريب القائم على الكفاءة ، والحاجة إلى التحديث المهني المستمر وإعادة التأهيل للإخراج مؤسسات التدريب البحري من تحت ظلال الإدارة البحرية والصناعة ويجب على المؤسسات البحرية تنفيذ محتوى برامجها بكفاءة وفعالية وفقًا لمتطلبات STCW ومحتويات دورات المنظمة البحرية الدولية .

12.1.2: عوامل وهدف تدريب الافراد على السلامة البحرية :-

تتضمن عوامل التدريب عنصرين يكمل كل منهما الاخر إذ يتعلق العنصر الاول بالحاجة إلى دعم وتشجيع الافراد على تطوير مهاراتهم ومعرفتهم بالقطع البحرية التي يعملون بها ، ويتعلق العنصر الثاني بضمان أداء العمليات التجارية بأمان وبالطريقة القانونية الصحيحة ومن دون أخطار تهدد الافراد والممتلكات والبيئة البحرية (بازينة ،2004: 148).

فيما بين(Basak, 2017: 345)أن عوامل التدريب والتوعية التي تؤثرعلى الافراد هي:

- تنفيذ وتطبيق معيار التدريب ، والشهادة ، والمراقبة الصادرة من اتفاقية (STCW) .
- وقت التدريب الذي يضاف إلى فترة الإجازة .
- تطوير مرافق التدريب البحري بواسطة فتح دورات عن (دورة تدريبية عن ثقافة السلامة ، تدريب وتعليم أفراد الطاقم على اجهزة ومعدات السلامة ،التدريب على عمليات البحث والإنقاذ ، إقامة ورش العمل التدريبية ، التدريب العملي على المهارات، التدريب على أجهزة الحاسوب ، تدريب الافراد على الامن البحري ، تدريب الافراد على مكافحة السطو المسلح ضد السفن).

يعد التدريب البحري هو ضرورة مطلقة للأفراد والهدف منة هو تعزيز وترسيخ المعرفة الأكاديمية التي يتم تدريسها والخبرة العملية المكتسبة في البحر؛ ومن المؤكد أن الكفاءة البحرية ستتحسن إذا كان الافراد في القطع البحرية على درجة عالية من الكفاءة والدافعية الناتجة عن التدريب البحري فهو العنصر الاساسي في تحسين ورفع كفاءة الافراد ويجب أن تقوم الإدارة العليا بتحديد وتدوين مسؤوليات واجراءات وأهداف التدريب في وثيقة تتضمن سياسة التدريب فهذا يساعد على الوفاء بمتطلبات التشريعات القانونية المتعلقة بتدريبات

السلامة البحرية . فقد تسعى القطع البحرية إلى تحقيق الاهداف التالية من خلال التدريب البحري (Demirel,2019 :221) :

- ✓ تدريب جميع الافراد العاملين في البحر وتشجيعهم على مراعات وتطبيق قواعد السلامة البحرية والعمل بكفاءة ومهنية .
- ✓ تدريب الافراد في القطع البحرية على استعمال معدات وانظمة واجهزة السلامة البحرية .
- ✓ الاستعداد لحالات الطوارئ التي قد تشمل مخاطر تعرض الافراد أو الممتلكات او البيئة البحرية للخطر
- ✓ تشجيع الافراد على تحديث معرفتهم ومعلوماتهم في السلامة البحرية من خلال الدورات التدريبية .

وأشار (بازينة ،2004: 154) إلى ضرورة تدريب جميع الافراد للحصول على التشغيل الامثل للقطع البحرية وهذا ينعكس على دور الشركات البحرية ويتم ذلك من خلال مسؤوليات ومهام الافراد على السفينة و واجبات المسئولين في الشركات البحرية بالقيام في عمليات التدريب للأفراد الطاقم والحصول على التدريب اللازم وتقديم الدعم عندما يتم تنفيذ الاتي:

- تطبيق الاتفاقيات و المعاهدات الدولية واية قوانين وتشريعات دولية أو خاصة بدولة العلم .
- تقديم عناصر التدريب ضمن برامج إدارة الجودة الشاملة .
- تنفيذ وتطبيق القواعد والمعايير الخاصة بالسلامة البحرية والمحافظة على البيئة البحرية .
- زيادة الشعور بالرضا عن عناصر السلامة ودعم الافراد للتقدم بالعمل .

13.1.2: اجهزه واشارات الاستغاثة البحرية:-

في عام 1979 نعقد المؤتمر الدولي للبحث وانقاذ الارواح البحري في لندن وأصدر المؤتمر توصية إلى المنظمة البحرية الدولية تدعو إلى تبني نظام جديد للاستغاثة والسلامة البحرية حول الكرة الارضية وذلك بغرض رفع كفاءة عمليات البحث وانقاذ الارواح ويمكن تطبيقة على جميع القطع البحرية العاملة في البحار مهما كانت مناطق ابحارها واطلق على ذلك النظام(GMDSS) Global Maritime Distress and Safety System إذ يعتمد ذلك النظام الملاحي على الاقمار الصناعية وعلى التكنزلوجيا المتقدمة في الاتصالات الرقمية وفي أول فبراير من عام 1999 دخل النظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية حيز التنفيذ واصبح اجبارياً لجميع القطع البحرية التي تكون حمولتها الكلية (300) طن ، ويعرف بانه نظام متكامل للاتصالات سواء عن طريق الاقمار الصناعية أو المحطات الساحلية (الارضية) ويهدف إلى سرعة تقديم المساعدة للسفن المستغيثة مهما كان موقعها في البحر (عوض ،2006: 73) ، في حين عرفها باحث أخر وهي انظمة الامن والامان الدولية المتكونة من الاجهزة والاشارات المستخدمة في

طلب المساعدة الفورية الضرورية لإنقاذ الافراد والممتلكات في البحر وفقاً لمتطلبات المنظمة البحرية الدولية ويمكن توضيحها بالنحو التالي (عبدالمنعم، 2000: 34).

1.13.1.2 :أجهزة الاستغاثة البحرية :-

إن المفهوم الاساسي للنظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية (GMDSS) هو نظام دولي يستخدم تكنولوجيا الأرض والأقمار الصناعية المحسنة وأنظمة الراديو على متن السفن. يضمن التنبيه السريع لسلطات الإنقاذ والاتصالات على الشاطئ في حالة الطوارئ. بالإضافة إلى ذلك ، ينبه النظام السفن الموجودة في الجوار المباشر ويوفر وسائل محسنة لتحديد مكان الناجين. تم تطوير GMDSS من خلال المنظمة البحرية الدولية (IMO) ويمثل تغييرًا كبيرًا في طريقة إجراء اتصالات السلامة البحرية إذ يساعد في سهولة البحث والإنقاذ البحري عن الافراد في عرض البحر بالمنطقة المحيطة بالسفينة المستغيثة او الافراد الذين هم في حالة استغاثة ،حيث يقوم هذا النظام على مجموعة من الوظائف ومنها(Suriaga ,2017: 3).

- ❖ الاتصال بالمحطات الساحلية المخصصة لاعمال البحث وانقاذ الارواح .
- ❖ الاتصال بالسفن القريبة من موقع السفينة المنكوبة وطالبة الاستغاثة .
- ❖ الاتصال بالسفن القائمة بعمليات أنقاذ الارواح .
- ❖ التحذيرات الملاحية والارصاد.
- ❖ التنبوء بحالات الطقس .
- ❖ معلومات عن سلامة الابحار.

ولكي يتمكن هذا النظام او جهاز الاستغاثة من تغطية البحار او المياة الساحلية يلزم تنفيذ مايلي :

- إنشاء مراكز أقليمية في معظم الدول الساحلية في العالم تسمى مراكز تنسيق اعمال انقاذ الارواح .
- إنشاء محطات أرضية تتبع مركز تنسيق اعمال البحث وانقاذ الارواح لاستقبال معلومات مختلفة من الاقمار الصناعية .
- تخصيص أقمار صناعية توفر خدمة الاتصالات لاغراض الاستغاثة والسلامة البحرية .

2.13.1.2 : الاجهزة الفرعية للنظام الاستغاثة والسلامة البحرية :-

تعد الاجهزة الفرعية لجهاز GMDSS نظام سلامة متكامل يساعد في تحقيق السلامة البحرية عبر الاقمار الصناعية وقد أشار الباحثين (House, 2004:279) و(عوض، 2006: 90) إلى اجهزة الاستغاثة :

❖ نظام الاقمار الصناعية للبحث وانقاذ الارواح (cospas – sarsat): هو نظام تتعاون فية كل من روسيا وفرنسا وامريكا وكندا ، ويعتمد في عملة على ستة أقمار صناعية تدور حول الارض وتقوم هذه الاقمار

بأستقبال أشارات الاستغاثة الصادرة من السفن الطالبة للاستغاثة وأعادة أرسالها إلى المحطات الارضية المحلية لتقديم المساعدة .

- ❖ مرشد الطوارئ بالاقمار الصناعية (EPIRB): هو عبارة عن جهاز أرسال أشارات الاستغاثة عبر القمر الصناعي (INMARSAT) ويعمل هذه الجهاز لمدة ثمانية واربعون ساعة من لحظة استخدامة ويمكن تشغيلة يدوياً أو تلقائياً عند غرق السفينة ويبدا بأرسال شفرة مكونه من تسعة أرقام تضمن (اسم السفينة ، وموقعها ، وجنسيتها ، رقم التعارف ، علامة النداء ، ونوعها ، حمولتها، عدد الافراد ، تسجيل السفينة) ،يلتقط خلالها القمر الصناعي أشارة الاستغاثة ويعيد أرسالها إلى أقرب مركز للبحث وانقاذ الارواح في السواحل .
- ❖ مرشد الطوارئ أو المستجيب الراداري (SART): هو أحد أجهزة الاستغاثة الواجب توافرها على متن السفن وفي عائمات النجاة (قوارب – رماثات) إذ يعمل هذه الجهاز لمدة ثمانية ساعات ويقوم بأرسال وأستقبال الاشارات الرادارية للمحطات والسفن القريبة ؛ وأنها محمولة ويمكن تشغيلها من السفينة الأم أو من زورق النجاة. وبمجرد تشغيله ، يُقوم بتحديد موقعه للبحث عن وحدات للانقاذ.
- ❖ نظام النداء الرقمي المميز (DSC) : يعد هذا النظام جزء من جهازGMDSS النظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية إذ يقوم بأرسال اشارات الاستغاثة الصادرة من السفينة والمتضمنة (هوية السفينة ، موقعها ، نوع المساعدة المطلوبه) إلى المحطات الارضية .
- ❖ مستقبل التحذيرات الملاحية (NAVTEX): هو جهاز يقوم بأستقبال الاشارات التحذيرية (الملاحية ، الجوية) والانذارات الخاصة بالطقس الصادرة من المحطات الساحلية .
- ❖ نظام النداء الجماعي المدعم (EGC): هو جهاز مكمل لجهاز NAVTEX يستخدم في المناطق الجغرافية غير المغطاة بنظام NAVTEX ، يقوم بأستقبال النشرات الجوية في السفن فضلاً عن أرسال أشارات استغاثة عبر القمر الصناعي INMARSAT .

3.13.1.2:أشارات الاستغاثة البحرية :-

تعد هذه الاشارات موصوفة في القواعد الدولية للانقاذ ولمنع التصادم في البحار لعام 1972 والتي تستخدم في طلب الاستغاثة إذ تطلقها السفينة عندما تكون في مشكلة ، ونظراً لاهمية هذه الاشارات في طلب الاستغاثة ولخطورة الاثار المترتبة عليها لايجوز استعمالها الا بأمر ربان السفينة ويمكن استعمالها عندما تكون السفينة واقعة في خطر وتطلب المساعدة ومثلاً عن هذه الاشارات (خلوصى، 1999: 242).

- شعلة الباراشوت الصاروخية (Rocket parachute flares) وهي شعلة نارية تطلق من السفينة عند الغرق للدلالة على مكان غرق السفينة للمساعدة في تحديد المنطقة ليلاً .
- الشعلة اليدوية (Hand flares) وهي شعلة حمراء اللون تستخدم باليد من قبل الافراد عند غرق السفينة او حدوث خطر للدلالة على تحديد مكان الغرق .
- اشارات الدخان الطافية (Buoyant smoke signals) وهي اشارات دخانية برتقالية اللون تستخدم في النهار تطفوه فوق سطح الماء للدلالة .

14.1.2: نظريات السلامة المفسرة لاسباب الحوادث البحرية :-

لاحظ العالم أينشتاين خاصية اللغات الطبيعية عندما يستعمل الافراد غالبًا ما يسمى بالمفاهيم النظرية للسلامة ، لذا يؤدي غياب السلامة البحرية إلى تولد الحوادث ، ولقد صدمت الحوادث البحرية العالم بين الحين والآخر تاريخيا قائمة الحوادث البحرية طويلة وشاملة ، وعدد الضحايا مرتفع بشكل خطير وهناك حوادث محددة أعادت تشكيل الصناعة البحرية بشكل أساسي(Prońko & Wojtasiak,2018:36 Jarosław)،. وقعت هذه الحوادث على مدار المائة عام الماضية وأجبرت المجتمع البحري على التوصل إلى اتفاقيات دولية بشأن السلامة والمسؤولية وحماية البيئة وغالبًا ما تؤثر الحوادث البحرية عند وقوعها على نطاق واسع في البيئة والمجتمع والاقتصاد البحري إذ وقعت العديد من هذه الحوادث في القرن الماضي. ، ولوحظ أن المدخل التقليدي باتجاه السلامة البحرية بشكل عام ، هو رد الفعل يشير إلى أن الحوادث لا يمكن التنبؤ بها ، وهذه هي المشكلة الأساسية في علم السلامة. وفي هذا الصدد تم إجراء مراجعة لبعض نظريات و تشير مراجعة الأدبيات إلى أنه على مر السنين نشأت العديد من النظريات المفسرة للحوادث والمرتبطة بأسباب الاخطار المؤدية إلى كوارث بحرية . ولقد تكشف الدراسة أن الحوادث البحرية تحدث في سياق اجتماعي وتقني معقد وفي مثل هذه الحوادث يمكن الرجوع إلى سبب جذري واحد وهو سلسلة السبب والنتيجة ، ولكنه لا يكفي لمنع وقوع حوادث مماثلة في المستقبل مثل حادثة تيتانيك (1912) وحادث كوستا[10] كونكورديا (2012) ، إذ لا تتسبب الحوادث البحرية خسائر اقتصادية كبيرة فحسب ، بل تتسبب في تلوث بيئي شديد وخسائر بشرية لا تقدر بثمن لذلك يمكن الاستفادة من الحوادث السابقة لوضع رؤى مستقبلية حول تحسين السلامة البحرية من خلال نظريات الحوداث البحرية(wang,

10

حادثة كوستا كونكورديا: هي سفينة ركاب ايطالية اصطدمت بالصخور وادى إلى غرق جزئي لسفينة ، مما أسفرت عن مقتل 34 شخصًا وتم اعلانها خسارة كلية من قبل شركة التأمين وكان إنقاذها واحده من اكبر عمليات البحث والانقاذ البحري في عام 2012 .
Winfield, Nicole; D'Emilio, Frances (14 January 2012). "Coast guard: cruise ship runs aground off Italy, 3 bodies found; helicopters rescue others". Associated Press. Archived from the original on 16 January 2012. Retrieved 14 January 2012

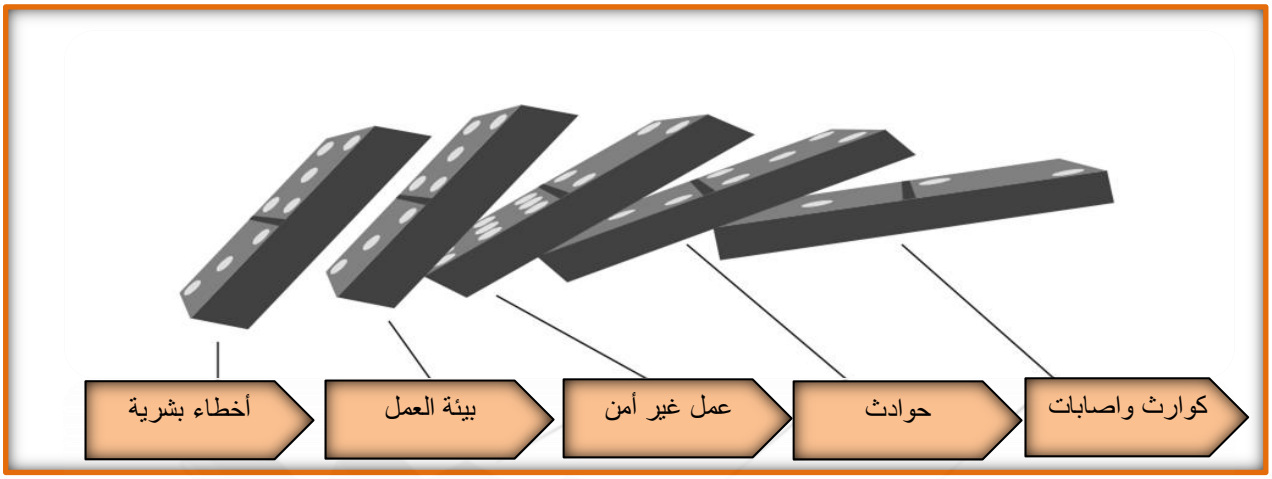
(et al.,2021:238) . وقد حاول الباحثين تصنيف تلك النظريات إلى فئات مختلفة نتيجة إلى السبب الفعلي لوقوع الحادث بعد غياب السلامة البحرية ومنها (Awal & Hasegawa,2017:298).

1.14.1.2 :نظرية الدومينو (Domino Theory) :-

في أواخر العشرينات من القرن الماضي درس (Heinrich) 75000حالة حادث صناعي بمختلف المجالات للوصول إلى أسباب الحوادث الصناعية والمهنية والبحرية التي تؤدي إلى كوارث بشرية ، وتوصل Heinrich إلى حقائق لخصها بالاتي:

- 88% من الحوادث ناتجة عن أخطاء بشرية.
- 10% من الحوادث سببها ظروف غير أمنة .
- 2% من الحوادث أمر لا مفر منه (قوة قاهرة) .

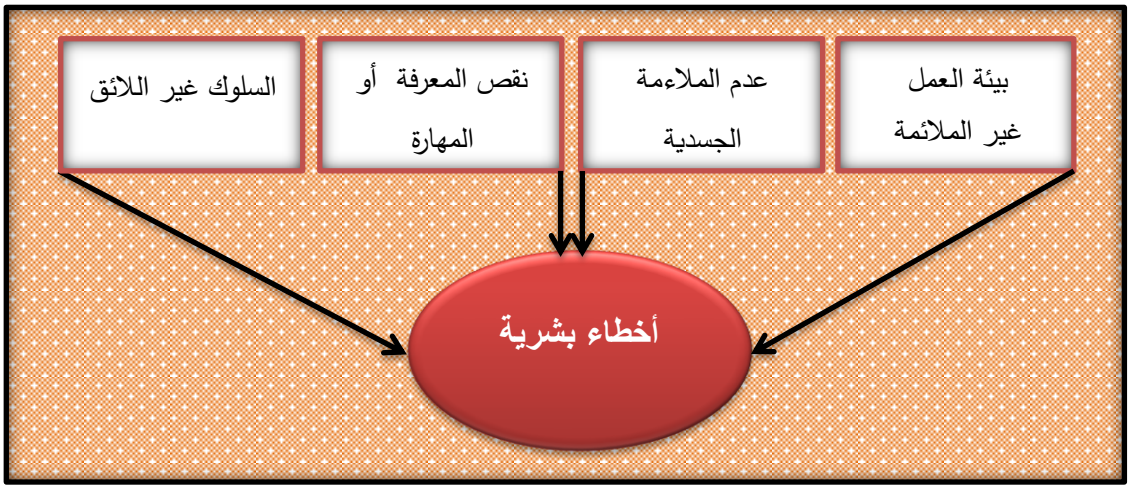
وعرفها العالم Heinrich هي نظرية تسبب تسلسل الحوادث و تعمل النظرية على تسلسل الحوادث فعندما توقف صفاً من قطع الدومينو ، وتقلب أول قطعة ، سترى كل قطعة دومينو متتالية تسقط القطعة المجاورة لها وهذا يولد سلسلة من الحوادث المتتالية وهذه الطريقة التي تعمل بها النظرية والتي تهدد السلامة ،وتعد النموذج القياسي المستعمل من قبل متخصصي السلامة في الحفاظ على الافراد في مكان العمل ، إذ سيؤدي حدث غير مرغوب فيه إلى أحداث أخرى ، وفي النهاية إلى وقوع حوادث خطيرة، وهناك خمسة عوامل في تسلسل الاحداث التي أدت إلى وقوع حادث ويمكن تلخيصها في المخطط الصوري في أدناه (Goetsch,2011:33).



الشكل (2-2) عمل نظرية الدومينو

Source: http://janiqmal.blogspot.com/2018/09/domino-theory_2.ht

يحدد Heinrich أربعة أسباب وراء ارتكاب الأفراد لأفعال خطيرة تؤدي إلى أخطاء بشرية تهدد السلامة البحرية.



الشكل (2-3) الاسباب لارتكاب الافراد أخطاء بشرية

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على دراسة

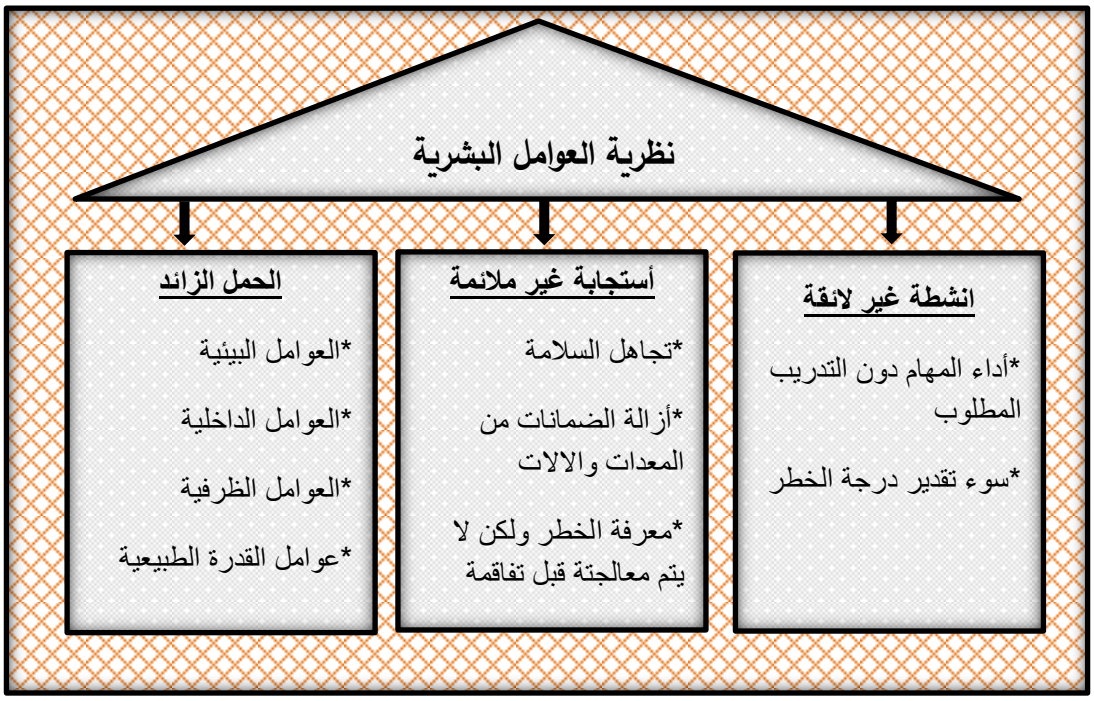
Source :Awal,Z.I., Hasegawa,K. (2017). A Study on Accident Theories and Application to Maritime Accidents, Procedia Engineering ,P.301.

وهناك رأي أخر يبين اسباب أخطاء الافراد التي تؤدي إلى تحقق و وقوع الحوادث(الجميل،2014: 249).

- عدم الانتباه.
- اتخاذ الطرق المختصرة بالعمل .
- فقر وقلة المعرفة بالمهنة والمهارات.
- الاستعراض والتسارع في اتخاذ القرارات .
- الضعف في الحالة الذهنية والحالة البدنية .

2.14.1.2:نظرية العوامل البشرية (Human Factors Theory):-

تعزو نظرية العوامل البشرية لسببية الحوادث إلى سلسلة من الاحداث التي نتجت في النهاية عن خطأ بشري (اي أن الاخطاء البشرية تسبب الحوادث) ويمكن تعريف الخطاء البشري بأنه فعل غير أمن ناشئة من سلوك وتصرفات غير طبيعية مثل الاهمال وقلة الخبرة والنسيان وعدم التركيز ، وكما تتألف من ثلاث عوامل تـؤدي إلى الخطأ البشري ويمكن توضيحها في المخطط أدناه(Goetsch,2011:34).



الشكل (2-4) عوامل الاخطاء البشرية المسببة للحوادث

المصدر: من إعداد الباحث استناداً إلى

Source : Goetsch, D. L., (2011), Occupational Safety and Health for Technologists, Pearson Education Limited,P.35.

3.14.1.2:نظـرية الحوادث (Accident Theory) :-

هي مجموعة من الافتراضات لتوضيح مبادئ التسبب في الحوادث وبالمثل ، فإن نموذج الحوادث هو وصف مبسط ، لنظام أو عملية ، للمساعدة في عروض وقوع الحادث على أساس النظرية .، تعد نظرية الحادث أمتداداً لعمل نظرية العوامل البشرية ، تم تطويرها بواسطة Dan Petersen ، فقد اضاف اليها (فشل الانظمة والقرار الخطأ) التي تسبب الحوادث في العمل اي نتيجة خطاء بشري تتولد الحوادث، وتطرق Dan Petersen إلى الطرق التي تفشل سياسة السلامة في الشركات ومنها (Goetsch,2011:36).

- ✓ لاتضع الإدارة سياسة شاملة للسلامة.
- ✓ طبيعة المسؤولية والسلطة غير محددة بوضوح بما يتعلق بالسلامة .
- ✓ يتم تجاهل إجراءات السلامة مثل اللوائح والمعايير والتفتيش وعدم الاهتمام بشكل كاف.
- ✓ لا يتلقى الافراد التوجيهات المناسبة فيما يخص السلامة.
- ✓ عدم إعطاء الافراد تدريباً كافياً على السلامة .

15.1.2 :دور النظريات في السلامة البحرية :-

يجب فهم طبيعة وخصائص الحوادث البحرية التي تهدد السلامة البحرية فقد استعرضت الدراسة نظريات مختلفة ، مما أدى إلى استنتاج مفاده أن مساحة مشكلة علوم السلامة متنوعة وأن دمج المعرفة من تخصصات متعددة أمر ضروري. وهناك وجهات نظر مختلفة مسببة الحوادث. ومن أجل التحليل الفعال للحوادث والوقاية من الحوادث لا بد من تطبيق هذه النظريات المختلفة والتي لها تطبيقات مختلفة في السلامة البحرية.و نظرًا لأن معظم الحوادث البحرية هي أحداث لمرة واحدة ، فقد لا يكون تحديد الاتجاه مفيدًا دائمًا. تم استخدام تحليل وتقيم المخاطر على نطاق واسع في السياق البحري. لكن التطبيق يقتصر على توظيف خيارات التحكم في المخاطر وتتفق الدراسة الحالية مع دراسة (Awal & Hasegawa,2017:304) على الاهتمام في تطبيق نظريات الحوادث التي ترفع من مستوى السلامة في القطع البحرية.

جدول (2-4) دور النظريات في السلامة البحرية

نظرية الدومينو Domino Theory	نظرية العوامل البشرية Human Factors Theory	نظرية الحوادث Accident Theory
*الهدف هو التخلص من سلسلة الأحداث التي تؤدي إلى وقوع حادث. *يعتبر حدوث الحادث جزءًا من علاقة السبب والنتيجة التي يمكن أن تكون وصفها تأثير الدومينو. والدومينو هي: البيئة الاجتماعية ، خطأ شخص أو فعل أو حالة غير آمنة والحادث نفسه والإصابة.	*الهدف من النظرية هو التحليل و تحديد الاتجاهات المسببة للحوادث نتيجة الاخطاء البشرية والتي تضعف السلامة البحرية . *تمت صياغة أنواع مختلفة من الفرضيات ، على سبيل المثل: بعض الافراد معرضون للحوادث أكثر من غيرهم بسبب قلة الخبرة و الإهمال وعدم الانتباه وقلة التركيز والضغط والظروف البيئة الخارجية.	*الهدف هو مساعدة الإدارة في صنع القرار السليم وتحليل المخاطر والسيطرة على الاخطار التي تهدد السلامة البحرية . *يؤدي فشل الانظمة الادارية إلى : 1-وجود علاقة سببية بين قرار الإدارة أو سلوك الإدارة والسلامة . 2-يحدد دور الإدارة في منع الحوادث بالاضافة إلى المفاهيم الاوسع للسلامة في القطع البحرية.

الجدول: من إعداد الباحث استناداً إلى دراسة

Source : Awal,Z.I., Hasegawa,K.,(2017), A Study on Accident Theories and Application to Maritime Accidents, Procedia Engineering,P.303.

2.2 : المبحث الثاني – التأمين البحري Marine Insurance

توطئة:-

سيتم التطرق في هذا المبحث إلى المتغير المستقل الثاني التأمين البحري ونشأته ومراحل تطوره التاريخي وأهميته ومبادئ عقد التأمين البحري وخصائصه فضلاً عن الابعاد الفرعية(الوعي التأميني ، التأمين البحري على الافراد ، التأمين البحري على السفن والبضائع ، تامين المسؤولية المدنية ، الاخطار البحرية، الخسائر البحرية) .

1.2.2: مفهوم التأمين البحري :-

قال تعالى في كتابة الكريم بسم الله الرحمن الرحيم " أمنهم من خوف " سورة قريش الآية (4)وكما قال" وإذ جعلنا البيت مثابةً للناس وأمناً" سورة البقرة الآية (125) .

التأمين البحري في الفقه الاسلامي فقد كان يسمى السوكرة وأضاف ابن عابدين " أن صاحب السوكرة هو صاحب المركب الذي يكون اجيراً مشتركاً قد أخذ أجرته على الحفظ والامانة ، وعلى النقل وكلاً من المودع والاجير المشترك لا يضمن ما لا يمكن الاحتراز عنة كالموت أو الغرق"، أما في اللغة العربية فالتأمين أشتق من الامن وطمأنينة النفس وإزالة الخوف ويقال :أمن، يؤمن، تأميناً(العمران،2020 : 413) .

إذ يلاحظ اننا نفضل استعمال اصطلاح(التأمين) لذيوع استخدامه في العراق ومصر والاردن وبلاد عربيه أخرى بدلاً من اصطلاح (الضمان) المستخدم في لبنان وليبيا وبدلاً عن (السيكورتاه) الذي كان يستعمل قديماً ولا زال يستخدم في السعودية (طه وبندق، 2012 : 5)، ومنذ القدم يتعرض الافراد إلى اخطار عديدة تنتج عنها خسارة معنوية أو مالية تصيب الفرد أو تصيب عائلته وعادة ما تنتج هذه الاخطار عن ظواهر طبيعية لا يمكن منعها وعند تحقق تلك الاخطار يصعب على الفرد تحمل نتائج الخسارة لوحدة ومن هنا برزت الحاجة إلى وسائل تهتم بمواجهة تلك الاخطار وكيف التعامل معها وتقليل معدلات أثارها، ويعد نظام التأمين بأنواعه كافة من أهم وانجح وسائل المواجهة للأخطار فهو يعمل على توفير تغطية تأمينية للأفراد وممتلكاتهم لمواجهة المخاطر وتقليل الخسائر (سلام وموسى، 2010: 83) .، وبين المؤرخين يعد التأمين البحري من اقدم انواع التأمين فقد سبق التأمينات الاخرى (البرية والجوية) في الظهور بوقت بعيد جداً نتيجةً للتجارة المنقولة بحراً بين مختلف الدول ولكثرة الاخطار الجسيمة التي تتعرض لها القطع البحرية في البحار، إذ لجئ التجار والناقلين إلى التأمين البحري لتقليل الخسائر على البضائع ، وعلى الرغم من قدم التأمين البحري ولكنه يعد من احد انواع و فروع التأمين والذي يأخذ فكرته ومفهومه من نفس مفهوم وفلسفته والإطار الوظيفي للتأمين ويختلف التأمين البحري عن التأمين في المكان والمجال الذي يطبق فيه وكما يحتوي التأمين البحري على شروط واحكام واستثناءات مختلفة وما يميز التأمين البحري عن باقي التأمينات

الاخرى طبيعة الخطر الناتجة عن عمليات الملاحة البحرية ، وأضاف (عمر ،2011: 5) أن التأمين علم يتصل بكل نواحي الحياة التي يعيشها الافراد في المجتمعات ويدخل التأمين بحياة الافراد الشخصية والاجتماعية والمهنية وكما يغطي ممتلكاتهم المتنوعة ، وأن الفكرة الاساسية وراء التأمين هي حماية الافراد واموالهم من المخاطر والاقدار فالتأمين يقوم بدراسة مختلف الاخطار التي يتعرض لها الافراد ويقدم تعويضات عن الخسائر عند تحقق وقوع الاخطار.، لذلك يجب معرفة مفهوم التأمين من عدة جوانب ونواحي مختلفة للوصول إلى أبها صورة لمفهوم التأمين البحري(رحيم ، 2021 : 59) ، وكما موضح في الجدول أدنا.

جدول (2-5) مفهوم التأمين من عدة نواحي مختلفة

ت	الناحية	مفهوم التأمين من نواحي الحياة المختلفة
1	الناحية الاجتماعية	أداة اجتماعية ساعدة في مواجهة الخسائر محتملة الحدوث على الارواح أو الممتلكات والمنفذة عن طريق نقل المخاطر من الافراد المعرضين للأخطار إلى فرد أو مجموعة يتحملون الخسائر .
2	الناحية الاقتصادية	أداة لتقليل خسائر الفرد من خلال تجميع عدد كافً من الافراد المعرضين لنفس الاخطار، والخسائر المتوقعة التي يتعرض لها الافراد بصفة عامة وبذلك يمكن لكل فرد الاشتراك بنصيب منسب لتلك الاخطار .
3	الناحية المالية	عملية ترتيب وتنظيم مالي بواسطة عقد قانوني وشرعي يقوم بأعاده توزيع تكاليف الخسائر محتملة الحدوث وغير المتوقعة بموافقة وتسوية متحمل الخسائر على التعويض المالي عند التعرض للخطر .
4	الناحية الفنية	وسيلة تعويض خسائر الافراد الناتجة عن وقوع أخطار محتملة الحدوث ، من خلال توزيع الخسائر على عدد من الافراد المعرضين جميعهم لنفس الخطر .
5	الناحية القانونية	عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن أن يؤدي إلى المؤمن له أو المستفيد الذي تعاقد لصالحة التأمين بالتعويض عن الاخطار المغطاة في وثيقة العقد في حالة وقوع وتحقق الخطر المحتمل الحدوث.
6	الناحية الادارية	دفع مبلغ مالي صغير من قبل المؤمن له إلى المؤمن بشكل دوري تلافياً لخسائر كبيرة محتملة الوقوع في المستقبل قد يتعرض لها المؤمن له .

الجدول: من إعداد الباحث أستناداً إلى دراسة أرزوقي ، ورقاء أحمد.(2021).دور تأمين هياكل السفن في سيولة وربحية الشركة بحث تطـــبيقي في شركة التأمين الوطنيـــة ، شهادة الدبلوم العالي في التأمين المعادل للماجستير، المـعهد العالي للدراسات المحاسبية والمالية، جامعة بغداد ،ص . 25.

وعرف (الهلباوي ، 2009: 22) التأمين بأنه وسيلة اجتماعية إذ يقوم مجموعة من الافراد او الشركات التي تسمى مجموعة المستأمنين بنقل وتحويل الخطر إلى طرف أخر يسمى المؤمن ليقوم المؤمن بتعويض قيمة

الخسائر الناتجة عن الاخطار المغطاة في الوثيقة التأمينية مقابل دفع مبالغ مالي ، ويقوم المؤمن بضم الخسائر واستخدام اساليب التنبؤ الاحصائية لعمل تقديراتها المالية .، وبناءً على المفاهيم المختلفة للتأمين التي تهدف إلى حماية الافراد وممتلكاتهم نرى أن التأمين البحري يشير إلى نفس الفكرة العملية التي تحمي الافراد و السفن وما تحمله على متنها من ممتلكات لتفادي الخسائر وتغطية الاخطار الناتجة من الكوارث البحرية إذ يعد العمل في البحـــار عمـــل غير أمـــن يتطلب تغطية تأمينية (بهلولي ،2015: 22) ، و كـــمـــا بيـــــن (الانصاري ،2019 : 198) أن التأمين البحري عملية فنية قد تزاولها هيئات أو مؤسسات منظمة مهمتها جمع أكثر عدد ممكن من المخاطر المتشابهة وتحمل تبعاتها عن طريق المقاصة فيما بينهما ، ومقتضاه ذلك حصول المستأمن على عوض مالي يدفعه المؤمن في مقابل وفاء الاول بالقسط المتفق علية في وثيقة التأمين البحري، وبناء على ذلك يمكن تعريف التأمين البحري وفقاً لمجموعة من أراء الباحثين وكما موضح في الجدول أدناه .

جدول (2-6) مفاهيم التأمين البحري على وفق التسلسل التاريخي للدراسات السابقة وأراء الباحثين

ت	الباحث والسنة والصفحة	مفهوم التأمين البحري
1	طه وبندق ، 2005: 18	عقد بمقتضاه يلتزم المؤمن بتعويض المستأمن عن الضرر الناشئ من خطر بحري مقابل دفع قسط معين .
2	سيف ، 2008 :15	أحد أساليب تقليل عدم التأكد الخاص بأحد الاطراف (المؤمن له) من خلال تحويل عبء الاخطار الخاصة التي تواجهه إلى طرف أخر (المؤمن) والذي يقبل تعويض جزء من الخسائر التي تصيب المؤمن له.
3	الهلباوي ،2009 : 73	عقد يتعهد فيه المؤمن بتعويض المستأمن (المؤمن له) بالطريقة المتفق عليها في التعاقد وذلك ضد الخسائر البحرية أي الخسائر التي تحدث بسبب المخاطر البحرية.
4	شكري،2009 :609	عقد تعويضي يلتزم المؤمن بموجبة أعادة المؤمن له لنفس وضعة المالي الذي كان علية قبل وقوع الخطر لا أكثر و لا أقل ، عند أثبات تحقق الخطر المؤمن منه
5	سلام وموسى ،2010 :232	عقد يتعهد المؤمن بموجبة بتعويض المؤمن له عن الخسائر البحرية وفقاً للطريقة وإلى الحد المتفق علية التي تنشأ من الاخطار البحرية.
6	عمر،2011 : 29	عقد يتعهد بواسطته المؤمن بتعويض المؤمن له بالطريقة وإلى الحد المتفق علية من الخسائر البحرية التي قد تحدث أثناء عملية النقل .
7	Masters , 2015 :2	العملية التي يتم فيها إبرام عقد وبموجب هذا العقد يلتزم المؤمن بالتعويض عن الخسارة المضمونة ، بالطريقة والمبلغ المتفق عليه ضد الخسائر البحرية أي تلك الحوادث التي تلحق بإعلان بحري.
8	غنية ونعيمة ،2017 :4	ذلك العقد الذي يلتزم فيه المؤمن له بدفع أقساط للمؤمن مقابل الحصول على تعويض عند حدوث خسارة ناشئة عن اخطار بحرية .
9	غفري ،2018 :108	عقد يتعهد المؤمن بموجبه للمؤمن له ، وفقاً لطريقة العقد المتفق عليه عن الخسائر

		البحرية الناشئة من مخاطر الملاحة البحرية .
10	الانصاري، 2019: 199	عقد يأخذ المؤمن على عاتقة طائفة معينة من الاخطار التي يخشى العاقدان احتمالية وقوعها إذ يرغب المؤمن له في الا يتحملها لوحده (منفرداً) فالمقابل يدفع المؤمن له قسط التأمين إلى المؤمن .
11	Pak, 2020: 20	هو عقد تجاري بسيط التعامل يبرم بين طرفين (المؤمن والمؤمن له) ، إلا أنه يختلف عن عقود التأمين الأخرى بالدقة والوضح اعتماداً على تطبيق مبدأ حسن النية أثناء تقديم البيانات الجوهرية في التعاقد .
12	أرزوقي ، 2021 :28	عقد يلتزم بموجبة المؤمن بتعويض المؤمن له بالطريقة وإلى الحد المتفق علية في العقد من الخسائر والاضرار الناتجة عن تحقق المخاطر البحرية التي تحدث للأفراد والممتلكات في عرض البحر.

الجدول: من إعداد الباحث بالاعتماد على الدراسات أنفاً.

ويرى الباحث من الجدير بالذكر التطرق إلى مفهوم التأمين البحري على وفق التشريعات الدولية للمساهمة في تعزيز المعرفة لدى القطع البحرية العراقية التي تعمل في خطوط ملاحية خارج المياه الاقليمية ، وكما مبين في الجدول أدناه .

جدول (2–7) مفهوم التأمين البحري وفق التشريعات الدولية

ت	الباحث والسنة	التشريع الدولي	مفهوم التأمين البحري
1	سيف، 2008 :241	المشرع القطري لسنة 1980 والمشرع العماني لسنة 1981 والمشرع البحرين لسنة 1982	يماثل في مضمون مفهوم التأمين البحري للمشرع الانكليزي لعام 1906 ، عقد يتعهد بموجبة المؤمن بتعويض المؤمن له وحسب الاتفاق بينهما لمواجهة الخسارة البحرية .
2	طـــــــــــــه و بندق ، 2012 : 18	المشرع الانكليزي لسنة 1906	عقد يتعهد المؤمن بموجبة بتعويض المؤمن له وإلى المدى المتفق علية في مواجهة الخسارات البحرية، أي الخسارات التي تتصل بالمخاطرة البحرية .
		المشرع السعودي لسنة 1940	عبارة عن مقاولة بحرية تتضمن التعهد بأعطاء التضمين تماماً إلى المضمن مقابلة بدل السكورتاه الذي يأخذه صاحب السكورتاه على مقدار ضائعات ومضرات تقع بسبب كارثة بحرية على الاشياء التي يحترز عليها من أن تصادف مخاطر في سفره بحرية .
		المشرع اللبناني لسنة 1947	عقد يرضي بمقتضاه الضامن بتعويض المضمون من الضرر اللاحق به في الرحلة البحرية والناتج عن هلاك حقيقي لقيمة مالية مقابل دفع قسط على أن لا تتجاوز قيمة التعويض قيمة الاشياء الهالكة .

		المشرع الفرنسي لسنة 1967	عقد يلتزم بموجبة المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يتحملة نتيجة مخاطرة بحرية وهذا الضرر يتمثل في الخسارة التي تتعرض لها أموال المؤمن له وذلك نظير قسط مالي معين .
		المشرع الكويتي لسنة 1980	عقد يلتزم المؤمن بموجبة بضمان الاضرار الناشئة عن الاخطار البحرية في نظير قسط مالي معين يؤديه المؤمن له
3	القيم، 2014: 25	المشرع السوري لسنة 1950 المشرع الليبي لسنة 1953 المشرع الاردني لسنة 1972	عقد يتعهد به الضامن بمقتضاه بتعويض المضمون عما يلحق به من ضرر في معرض الرحلة البحرية من هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع بدل أو قسط على ان لايتجاوز هذا التعويض قيمة الاشياء الهالكة .
4	الوردي ، 2016: 74	المشرع العراقي وفق المادة 983 من القانون العراقي	عقد يلتزم به المؤمن بمقتضاه ان يؤدي إلى المؤمن له، او أي شخص مستفيد مبلغ من المال أو مرتباً أو أيراداً أو عوض مالي أخر عند وقوع الحادث المؤمن ضده وذلك مقابل دفع قسط مالي او أي دفعه مالية أخرى يؤديها المؤمن له إلى المؤمن .
5	قاسم، 2018: 9	المشرع العراقي وفق التشريع العثماني لسنة 1863	مقاولة بحرية تتضمن التعهد على إعطاء التضمين تماما إلى المضمون له في معاملة الضمان الذي يأخذه الضامن من مقدار الضائعات والاضرار التي تقع بسبب نائبة بحرية على أشياء يحترز عليها من أن تصادف مخاطرة في سفره بحرية.
6	العمران ، 2020 : 415	المشرع الجزائري لسنة 1980	العقد الذي يكون هدفة ضمان الاخطار المتعلقة بالرحلة البحرية .
		المشرع المصري لسنة 1990	عقد يرضى بمقتضاه الضامن بتعويض المضمون من الضرر اللاحق به في معرض الرحلة البحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما ،مقابل دفع قسط على أن لايجاوز هذا التعويض قيمة الاشياء الهالكة .
7	Ahmad, 2020: 4	التأمين البحري في الهند لسنة 1963	يستند مفهوم التأمين البحري في الهند على مفهوم التأمين البحري الانكليزي لعام 1906 .
8	يحيى،2021 : 777	التشريع الايراني لسنة 1935	عقد مبرم بين شركة التأمين والعميل ، تتعهد شركة التأمين بتعويض ودفع الأضرار التي لحقت بالسفن

			والبضائع المؤمن عليها أثناء عملية النقل وقوع حادث سبب خسارة بحرية في الماء.

الجدول: من إعداد الباحث استناداً إلى التشريعات الدولية لمفهوم التأمين البحري أعلاه .

وبحسب رأي الباحث أن مفهوم التأمين البحري هو عقد تتعهد فيه شركة التأمين بتعويض المؤمن له ، بالطريقة وإلى الحد المتفق عليهما ، مقابل الخسائر البحرية العرضية للعمليات البحرية.، و ربما يتم تعريفه على أنه نوع من أنواع التأمين يغطي الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالسفن أو البضائع والافراد أثناء عمليات النقل البحري. ويستند عقد التأمين البحري على أقصى درجات حسن النية ويجب على كل من المؤمن له وشركة التأمين الإفصاح عن كل ما هو على علم به ويمكن أن يؤثر على العقد، ويعد عقد التأمين من عقود التعويض يعني أنه يحق للمؤمن له استرداد المبلغ الفعلي للخسارة فقط من شركة التأمين في حالة تحقق الخطر ، واختصاراً يعد التأمين البحري عملية تعاقدية تبرم بين طرفين والعناصر التي يشترط وجودها في كل عقد تأميني .، وبيـــــن (العمران ، 2020: 416) أن جميع الباحثين اتفقوا على أن مفهوم التأمين البحري يجب أن يحتوي علـــى ما يلي:-

1- وجود طرفي التأمين البحري (المؤمن و المؤمن له).
2- وجود حادث أو خطر بحري تسبب بالخسائر .
3- مبلغ التعويض لا يتجاوز قيمة الشي المؤمن علية .
4- تعويض المؤمن له عند تحقق الضرر.
5- التزام المؤمن له بدفع قسط التأمين .

2.2.2: أطراف عقد التأمين البحري:-

قال تعالـى ﴿ يأيها الذين أمنوا أوفوا بالعقود ﴾ الآية (1) من سورة المائدة ، لقد أمرنا الله بالوفاء في العقود و العقد هو شريعة المتعاقدين ، ولان التأمين البحري عقد كسائر باقي العقود يبرم بين أطراف معينين فوجبه على المتعاقدين الالتزام في شروط التعاقد والوفاء من قبل أطرافه ويرتكز عقد التأمين البحري على ثلاث ركائز والمتمثلة في السفينة وما تحمله على متنها وعلى المصلحة التأمينية للمؤمن له بألشي المؤمن عليه وعلى الخطر البحري الي يخشاه المؤمن له فيلحق به الخسارة فلا يمكن أبرام عقد تأمين بحري بخلاف هذه الركائز الاساسية اي يختص عقد التأمين البحري بتغطية أطراف الرسالة البحرية وهم (السفينة ، البضاعة ، أجور الشحن او النقل) وما يلحق بهم من ضرر وخسائر بحرية نتيجة عرضية لحوادث بحرية (شكري ، 2012 : 174-863)، وأشار الباحثان (طه وبندق ، 2005 : 25 – 30) أن طرفي عقد التأمين البحري هما المؤمن من جهة والمؤمن له (المستأمن) من جهة أخرى واحياناً لا يبرم العقد مباشرتاً بينهما بل يدخل

وسطاء في أبرامه وهم وكلاء و سماسرة وخبراء التأمين البحري ،وقد بين(Wang,2017 :29) كل مغامرة بحرية مشروعة يمكن أن تكون موضوعًا لعقد التأمين البحري .

وعلية يمكن توضيح أطراف عقد التأمين البحري بالاتي:

اولاً: المؤمن :- هو الجهة التي تتحمل الخسارة الناتجة من الاخطار بمقتضى عقد التأمين إذ يقوم المؤمن بتغطية قيمة التأمين بطلب من المؤمن له ضد خطر معين ، وأن العقد التأميني يتطلب مبالغ مالية هائلة لمواجهة الاخطار الجسيمة التي لا يقوى عليها الافراد ولتغطية تلك الاخطار يتطلب الامر أموال وفيرة لذا نشأت هيئات وشركات مساهمة تمارس أعمال التأمين البحري .

وكما عرف (سلام وموسى، 2010: 104) المؤمن هو الفرد او الشركة الذي يقوم بالتغطية التأمينية لأفراد طالبين التأمين ضد خطر معين ودفع مبلغ التأمين عند تحقق الخطر.

ثانياً: مبلغ التأمين البحري :- هو المبلغ المالي الذي يتعهد المؤمن بدفعة إلى المؤمن له عند تحقق الخطر المؤمن ضده وهو محل التزام المؤمن .

ثالثاً: المؤمن له(المستأمن):- هو الشخص أو الجهة التي تدفع قسط مالي إلى المؤمن (شركة التأمين) مقابل تغطية تأمينية ضد خطر ما، ويشترط أن يكون للمستأمن مصلحة قانونية مشروعة بصفة مباشرة أو غير مباشرة على محافظة وسلامة الشي المؤمن علية ، ويجب أن تكون لدى المستأمن مصلحة اقتصادية ذات قيمة مالية وان تكون غير مخالفة للنظام العام والقانون والآداب .

وأشار الباحثان (سلام وموسى ، 2010 : 105) إلى المؤمن له أو طالب التأمين هو الشخص الذي يتعرض لخطر معين في شخصه أو في ممتلكاته أو مسؤوليته تجاه الأخرين فيلجئ إلى طلب التأمين من المؤمن ضد أخطار بحرية مقابل دفع قسط متفق علية بالعقد .

رابعاً: قسط التأمين البحري:- هو يمثل التزام المؤمن له اي المبلغ المالي الذي يدفعه المؤمن له إلى المؤمن مقابل تعهد المؤمن بدفع التعويض عند تحقق الخطر ، ويمثل أحد عناصر التأمين ومن شروطه الفنية للتعاقد (يونس،2018 : 123) ، ويرى (Masters,2015:3) انه مبلغ معين يوافق علية المكتتب مقابل تقديم تعويض ضد الخسارة أو الضرر الناجم عن بعض المخاطر البحرية أي المبلغ المدفوع بشكل دوري لشركة التأمين لتغطية مخاطر البحر.، بقدر ما لا تكون بعض المخاطر التي يتم التعرض لها مخاطر بحرية إذ يعد دفع قسط في التأمين البحري مطلبًا قياسيًا ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك ، فإن واجب المؤمن له أو وكيله بدفع القسط ، وواجب قيام شركة التأمين بإصدار البوليصة للوكيل هي شروط متزامنة ولا تلتزم شركة التأمين بإصدار الوثيقة حتى يتم دفع قسط التأمين أو تقديم العطاء.

خامساً: الوسطاء :- يعد وسيط التأمين البحري طرفاً مهماً واساسياً في النظام التأميني إذ يعد الوسطاء صلة التواصل بين المؤمن والمؤمن له ويعملون على تشكيل قانون الإعداد الكبيرة في الاخطار على عاتق المؤمن ، وينقسم الوسطاء إلى وكلاء وسماسرة ، والوكيل يمثل المؤمن إذ يتصرف باسم المؤمن وينوب عنه، أما السمسار فهو من يقدم النصح للمؤمن له أي طالب التأمين وينوب عنه في التفاوض والتعاقد مع المؤمن (شكري ،2009 : 52) .

سادساً: خبراء التأمين البحري:- يتطلب عقد التأمين البحري خبراء لأبرام العقد والحكم وحل النزاعات بين المؤمن والمؤمن له، لذا ينقسم خبراء التأمين البحري إلى (شكري ، 2009 : 61-63)

- خبراء الكشف والمعاينة وتنحصر مهامهم بأجراء الكشف الاولي عن الشي المطلوب التأمين علية لمعرفة حالته قبل أبرام العقد فمثلاً عند التأمين على بدن السفينة يقوم الخبراء بفحص البدن للكشف عن الاضرار والعيوب وتقدير قيمتها وصلاحيتها للملاحة .
- وإلى خبراء تسوية الخسارة إذ يبدأ دورهم في العمل بعد وقوع الحادث المؤمن منه من خلال الكشف على محل التأمين وتحديد الاضرار وسبب وقوع الحادث إلى جانب توزيع نسب الخسارة العامة بين أطراف الرسالة البحرية.

سابعاً: مدة التأمين البحري :- يعد عقد التأمين البحري من العقود الزمنية ، اي مرتبطة بمدة محددة تذكر في وثيقة التأمين ليكون العقد سارياً وغالباً ما تكون المدة سنة واحدة أو لحين وصول البضاعة للميناء المتفق علية (يونس ،2018 : 122) .

ثامناً: الخطر المؤمن منه :- أشار (سلام وموسى ، 2010، 106) إلى الخطر المؤمن منه فهو العنصر الجوهري للتأمين البحري ويشترط أن يكون احتمالي الوقوع ويذكر في وثيقة التعاقد .

ومن المسلم به أن عملية التعاقد تشترط بها التزامات لضمان حقوق كل من أطراف العقد لذا أتفق الباحثين في الدراسات والادبيات السابقة على واجبات ملزمة على المؤمن والمؤمن له في عقد التأمين البحري كما مبين في الجدول أدناه

جدول (2-8) واجبات والالتزامات المؤمن والمؤمن له في عقد التأمين البحري

الالتزام المؤمن في عقد التأمين البحري	الالتزام المؤمن له في عقد التأمين البحري
• يلتزم المؤمن بدفع التعويض عند تحقق الخطر المضمون في حدود مبلغ التأمين . • المؤمن يلتزم بإرجاع النفقات التي أنفقها المؤمن له للتخفيف من أثار الحوادث . • التعامل مع المؤمن له بحسن النية المطلقة .	• يلتزم المؤمن له بأشعار المؤمن بالأخطار البحرية وعددها • الالتزام بإبلاغ المؤمن عند وقوع حادث بأسرع وقت ممكن قبل زوال أثار الحادث. • ملزم المؤمن له بالتخفيف من أثار الحوادث. • أثبات وقوع الضرر بألشي المؤمن علية .

• يلتزم بتعويض عن الخسارة المؤمنة ويترتب على التعويض أرجاع المؤمن له إلى نفس مركزه المالي قبل وقوع الخطر أي يعوض بمقدار خسارته الفعلية بدون زيادة أو نقصان . • على المؤمن الالتزام بالوضوح وتجنب الغموض والابهام في تدوين البيانات وملئ شروط الوثيقة • لا يجوز قبول التأمين على خطر لا وجود له أو يعلم المؤمن بوقت زوال الخطر وانتهاءه . • يلتزم المؤمن بتقديم بيانات دقيقه وشرح واضح على وثيقة التأمين البحري . • إعطاء السعر المناسب للتأمين والخصومات المناسبة للخطر المؤمن منه . • في حالة وقوع حادث والسفينة تحمل بضاعة ملزم المؤمن بحسم النزاع بأسرع وقت ممكن تلافياً للوقت الذي يسبب بتلف البضاعة . • يتطلب من المؤمن رفع حجز القطع البحرية في الموانئ عند تحقق خطر معين ويتكفل بدفع الخسارة المالية بالسرعة الممكنة. • المؤمن يتحمل الخطر بمقتضى عقد التأمين.	• التزامه بالمحافظة على مصالح المؤمن . • دفع قسط التأمين البحري المتفق علية في الوقت والمكان المحدد. • يتطلب من المؤمن له التعامل بحسن نيه أثناء عملية التعاقد في التأمين البحري . • تقديم بيانات جوهرية صحيحة عن الخطر المؤمن منه وعن الشي المؤمن علية . • عند التأمين على القطع البحرية يجب الالتزام بضوابط الملاحة البحرية والعناية والمحافظة على السفينة وما تحمله على متنها . • أخطار المؤمن بكل ما يحدث أثناء الرحلة البحرية من أمور تؤثر على سريان وثيقة التأمين. • السعي لإنقاذ محل التأمين عند تعرضه لحادث بحري . • التأكد من أن كافة حقوق الناقلين والمودعين والاطراف الاخرى قد تم المحافظة عليها واي إهمال بهذا الصدد يفقد حقة في التعويض .

الجدول: مـــن إعداد البـاحث بالاعتمـــاد علـــى (شكـــري ،2009 : 733) و(سيف ، 2011: 56) و(طه وبندق،2012: 188) و (يونس ، 2018 : 62) .

أتفق الباحثين على طبيعة العلاقة بين المؤمن والمؤمن له والمتمثلة في مبلغ التأمين وقسط التأمين بأنها علاقة طردية أي كلما زاد مبلغ التعويض زاد قسط التأمين وكما موضح في الشكل أدناه .

الشكل(2-5) العلاقة بين مبلغ التأمين وقسط التأمين

المصدر: من إعداد الباحث استناداً إلى سلام ، أسامة عزمي ، موسى ، شقري نوري .(2010).إدارة الخطر والتامين ، دار الحامد للنشر والتوزيع ، الطبعة الاولى ، عمان ، ص 103 .

3.2.2: خصائص التأمين البحري :-

يعد التأمين البحري عقد بين طرفين إذ يقوم على علاقة تعاقدية ويختص ببعض الخصائص الجوهرية التي تميزه عن غيره من العقود ومنها أنه عقد رضائي وعقد تجاري وعقد احتمالي وعقد ملزم الطرفين وعقد تعويضي ومن عقود حسن النية ويعد عقد مستمر (العمران ، 2020 : 416 -419).

اولاً : التأمين البحري عقد رضائي :- التأمين البحري مثله مثل العقود الاخرى يتم فيها التوافق بين أرادة المؤمن والمؤمن له إذ يكون رضائياً بمجرد تلاقي الارادتين والقبول .

ثانياً : التأمين البحري عقد تجاري :- يعد عقد التأمين البحري تجارياً بالنسبة للمؤمن ؛ لان المؤمن يتخذه مشروع تجاري ، أما المؤمن له لا يعده تجاري إلا إذا أرتبط بنشاط تجاري فيصبح العقد تابع للنشاط التجاري.

ثالثاً: التأمين البحري عقد احتمالي :- يكون العقد احتمالي للطرفين فمزاياه غير معروفة لكل الطرفين تترتب عليها أحكام تحدث أو لا تحدث إذ احتمالية التامين مرتبطة بالخطر الذي يؤمن ضده ، اي لا يستطيع المتعاقدين أن يحددوا مقدار ما يأخذون عند ابرام العقد لتوقف هذا المقدار على أمر مستقبلي غير محقق الوقوع .

رابعاً: التأمين البحري عقد ملزم الطرفين :- أي كلاً من أطراف العقد المؤمن والمؤمن له يلتزمان بكل تعهد بينهما ، فالمؤمن يدفع التعويض المتفق علية عند تحقق الخطر المؤمن منه والمؤمن له يدفع قسط التأمين المتفق علية وفضلاً عن باقي الالتزامات بين المؤمن والمؤمن له .

خامساً: التأمين البحري عقد تعويض :- يدفع المؤمن إلى المؤمن له مقابلاً لما يعطي ، اي يعوض المؤمن نتائج الاخطار التي تحملها وفي المقابل يدفع المؤمن له قسط التأمين .

سادساً: التأمين البحري عقد إذعان :- يكون المؤمن مسؤولاً عن شروط التعاقد؛ لأنه الطرف القوي اقتصادياً ويفرض شروطه ولا يستطيع المؤمن له رفض تلك الشروط فيكون العقد إذعان بالنسبة للمؤمن له .

سابعاً: التأمين البحري عقد مستمر :- تنفيذ العقد يمتد لمدة زمنية يتفق عليها المتعاقدان ،والزمن عنصر أساسي في عقد التأمين البحري وخلال هذه المدة يكون المؤمن ملتزم بضمان الخطر بشكل مستمر ، والمؤمن له ملتزم بدفع أقساط التأمين بشكل منتظم خلال فترة العقد .

ثامناً: التأمين البحري من عقود حسن النية :- يتطلب في عقد التأمين البحري درجة عالية من الامانة وحسن النية في التعامل ؛ لذا ملزم المؤمن له بالإفصاح عن جميع البيانات التي تتعلق بألشي المراد التأمين عليه وبناء على هذه المعلومات سيحدد المؤمن قبول التأمين وقسط التأمين .

4.2.2 : خطوات التعاقد في التأمين البحري :-

يرتبط التأمين البحري بالتجارة الخارجية بين الدول؛ ولذلك فهناك إجراءات يقوم بها المؤمن له في عملية تعاقد التأمين البحري وينبغي أن تتسم بالبساطة والسرعة الممكنة لمساعدة المؤمن له ويمكن توضيحها في الشكل أدناه

الشكل (2-6) خطوات التعاقد في التأمين البحري

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على الهلباوي ، عبدالله توفيق .(2009).التأمين البحري والجوي ، مكتبة الحرية للنشر والـــتوزيع ، القاهرة، ص .112.

وكما يجوز إلغاء عقد التأمين البحري من خلال أربع طرق(Noussia,2007:52):

- يتم إلغاء العقد بالاتفاق المتبادل بين الطرفين.
- المؤمن له حق ضمني لإلغاء وثيقة التأمين من جانب واحد في نهاية فترة قسط التأمين بمجرد رفض دفع القسط التالي .
- يجوز للمؤمن له في إنهاء عقد التأمين بمجرد رفض المؤمن بالتعويض .
- غالبًا ما يكون لشركة التأمين الحق في إنهاء السياسة من جانب واحد على الرغم من أن هذا الحق مقيد في بعض الأحيان بموجب القانون إذا أخل المؤمن له بشروط العقد.

5.2.2: أنواع وثائق التأمين البحري :-

على الرغم من التأمين البحري له صيغة واحدة في التعامل الا أنه يمتلك عدة انواع من الوثائق التي تغطي القطع البحرية والبضائع ومنها(الهلباوي، 2009 : 103 – 110).

اولاً: وثيقة الرحلة :- يعني أن عقد التأمين البحري يغطي الشيء موضوع التأمين لرحلة معينة مثلاً رحلة بحرية من ميناء ام قصر في البصرة إلى ميناء جبل علي في الامارات أو لعدة رحلات متعاقبة .

ثانياً: وثيقة زمنية :- وهذه الوثيقة تغطي الشي موضوع التأمين لفترة زمنية محددة مثلاً التأمين على بدن السفينة لمدة سنة واحدة وقابله للتجديد لحين تقديم أشعار بإلغائها.

ثالثاً: الوثيقة المختلطة :- وثيقة تتضمن تغطية الخسائر في رحلة بحرية معينة ولمدة زمنية محددة مثلاً وثيقة تامين على بدن سفينة لرحلة بحرية من البصرة إلى الهند ولمدة أبحار ثلاثين يومـــاً لحين وصـــولها .

رابعاً: وثيقة التشييد:- وتغطي الاخطار الناجمة عند تشييد أو بناء القطع البحرية وعادة تكون التغطية التأمينية بواسطة المؤمن لقيم مؤقتة ولفترات مؤقته عند اتمام عملية التشييد أو البناء.

خامساً: وثيقة أخطار الميناء :- وثيقة تغطي السفينة أثناء تواجدها في الموانئ ضد أخطار خاصة بالميناء وينتج عنها خسائر للسفينة أو البضاعة اثناء تواجدها في الميناء مثلاً بعض الموانئ غير الآمنة .

سادساً: وثيقة محددة القيمة(القيمية):- وثيقة يتحدد فيها القيمة المتفق عليها بين المؤمن والمؤمن له للشيء موضوع التأمين عند ابرام عقد التأمين البحري .

سابعاً: وثيقة غير محددة القيمة(غير قيمية) :- وثيقة لا تحدد فيها قيمة الشيء موضوع التأمين البحري ولكن تترك القيمة المؤمنة ليتحقق منها فيما بعد وفق قانون التأمين البحري وهذا النوع من الوثائق غير شائع الاستخدام.

ثامناً: الوثيقة العائمة أو المفتوحة :- وثيقة تصف التأمين في صيغة عامة وتترك اسم السفينة وغيرها من الاشياء لكي تحدد بأخطارات لاحقاً التي تنفذ كتابتةً على ظهر الوثيقة ، اي تصدر مبلغ اجمالي محدد وينبغي عمل الاخطار بسرعة ويذكر فيه قيمة البضاعة والممتلكات الاخرى وعادة تستخدم هذه الوثائق في التأمين على البضائع وقسط التأمين عادة يدفع عند بدأ العقد وعلى القيمة الاجمالية المؤمن عليها .

تاسعاً: الوثيقة الدائمة :- نفس الوثيقة عائمة أو مفتوحة يقوم بإصدارها المؤمن ولكن لا يذكر فيها اجمالي مبلغ التأمين بعكس الوثيقة العائمة او المفتوحة وهي تغطي تأمين جميع البضاعة من تاريخ التعاقد لحين اعطاء المؤمن شعار لإلغاء الوثيقة وهنا قسط التأمين يحسب منفصلاً عن كل أخطار أو دورياً حسب الاتفاق بين الطرفين ولعدم وجود مبلغ محدد مؤمن علية لا يمكن دفع القسط عند بدء العقد .

عاشراً: وثيقة المجموعة أو الدفعة :- في حالة المؤمن له لديه الكثير من الاعمال التجارية التي تتضمن أرسال شحنات عديدة ويوجد تبادل ثقة ومصادقيه بين الطرفين سوف يوافق المؤمن على قبول مجموعة من الاخطارات توضح أجمالي الارساليات التي شحنها المؤمن له خلال مده اثنى عشر شهراً وهذه تسمى بوثيقة المجموعة ، ويدفع قسط التأمين عند بداية العقد مبنياً على تقدير الاجمالي لقيمة الشحنات التي سيتم أرسالها خلال السنة وفي نهاية المدة يتم احتساب المبالغ الفعلية لتعديل قيمة القسط أما اضافة للمؤمن أو أستعاده للمؤمن له.

أحدى عشر : وثيقة الغطاء المفتوح :- وهي من طرق التأمين البحري تشبهه الوثيقة العائمة وعلية يتعهد المؤمن بتغطية جميع شحنات وممتلكات المؤمن له لرحلات معينة مقابل قسط معين ومتفق علية إذ يقوم المؤمن له بأخطار المؤمن عند عمل الشحنات المرتبطة بالغطاء المفتوح وبعدها تصدر الوثائق من حين للأخر حسب المطلوب والمتفق علية بين الطرفين .

بناءً على ما تم طرحة من انواع وثائق التأمين البحري يرى الباحثين(سلام وموسى ، 2010 : 253) بأن التفرقة بين وثائق التأمين البحري تتم على أساس :

***نوع التغطية التأمينية** : تشمل خسائر الاخطار الملاحية على البضاعة المنقولة ، السفن الناقلة ، اخطار المسؤولية المدنية التي تصيب الأخرين .

***مدة التغطية التأمينية** :تشمل الفترة المحددة للغطاء التأميني (لمدة زمنية أو لرحلة معينة أو لعدة رحلات).

***المصلحة التأمينية** : وتتضمن التغطية محل تأمين بحري مثل السفينة أو البضاعة أو أجرة الشحن.

6.2.2 : مبادئ عقد التأمين البحري :-

يخضع عقد التأمين البحري لجميع المبادئ الخاصة بالعقود التأمينية ومن الجدير بالذكر أن يقوم المؤمن بتفسير عقود التأمين البحري إلى المؤمن له بطريقة توضح العقد المبرم بين الطرفين، وقد أتفق الباحثين (الهلباوي، 2009 :81) و(عبود واخرون ،2021 :97) أن عقد التأمين يستند على مبادئ أساسية هي :-

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

- **مبدأ منتهى حسن النية:-** في جميع عقود التأمين يجب توافر منتهى حسن النية المطلقة بين أطراف العقد ويشترط توفره بدءً من فترة التفاوض وثم فترة أبرام وسريان العقد ، إذ يتطلب تقديم بيانات جوهرية دقيقة وصحية من قبل المؤمن له حتى يتخذ المؤمن القرار المناسب بصدد الوثيقة التأمينية وينبغي على أطراف العقد التعامل بدرجة عالية من الصدق والأمانة ، وأن الاخلال بهذه المبدأ يؤدي إلى بطلان العقد التأميني.
- **مبدأ التعويض :-** التعويض في عقد التأمين البحري ليس تعويضاً كما في العقود الأخرى وإنما تتم تسوية المطالبات على أساس القيمة المحددة في وثيقة التأمين البحري دون النظر إلى القيمة الفعلية أو القيمة السوقية للشيء محل التأمين وهذا ما ذكر في مفهوم التأمين البحري " عقد يتعهد بموجبة المؤمن بتعويض المؤمن له وفقاً للطريقة والحد المتفق علية عن الخسارة البحرية " .
- **مبدأ الحلول في الحقوق :-** يعطي هذا المبدأ الحق للمؤمن أن يحل محل المؤمن له في المطالبات التعويضية عن الخسائر الناتجة من الاضرار التي تسبب بها الطرف الثالث ، إذ يقوم المؤمن بتعويض خسارة المؤمن له في حال كان المسؤول عن هذه الخسارة الطرف الثالث فيقوم المؤمن بأجراء المطالبة ومقاضاة الطرف الثالث لكي يحصل على مبلغ الخسارة ويمنع المؤمن له من مطالبة الطرف الثالث بالتعويض .
- **مبدأ المشاركة :-** الهدف من هذا المبدأ منع المؤمن له من تحقيق ربح مالي عن طريق أبرام وثيقة تأمين بحري مع أكثر من مؤمن واحد على نفس محل التأمين ولنفس الخطر البحري بحيث يزيد مبلغ التأمين ، أن هذا الاسلوب يناقض مبدأ التعويض، فإذا كان للمؤمن له أكثر من وثيقة تأمين على نفس محل التأمين فيكون للمؤمن له الحق في مطالبة المؤمنين بالترتيب الذي يختاره لتحصيل قيمة الخسارة التي حدثت له بحيث لا يزيد المبلغ المدفوع عن قيمة التعويض المستحقة أي كل مؤمن يلتزم في الخسارة بنسبة مبلغ وثيقته إلى مجموع مبالغ جميع الوثائق، وإذا قام أحد المؤمنين بسداد أكثر من حصته في الخسارة فيكون من حق المؤمن مطالبة باقي المؤمنين بإرجاع الفرق على أساس تناسبي لمبلغ كل وثيقة منها إلى اجمالي مبلغ تلك الوثيقة .
- **مبدأ السبب المباشر (القريب) :-** هو السبب الكافي والفعال لأحداث سلسلة متصلة من الحوادث المتعاقبة لا يتخللها أي خطر غير مؤمن ضده وأدت في النهاية إلى وقوع خسارة ، وأن الخطر المؤمن ضده يكون السبب القريب ويحق للمؤمن له بالمطالبة بالتعويض .

وفقاً لراي الباحثان (سيف ،2008: 260) و(Johansson,2013 :14) لمفهوم مبدأ السبب القريب نلاحظ وجود سلسلة متصلة من الحوادث غير المنقطعة دون تدخل مصدر خارجي جديد يزيد من شدة الحادث نابع

من قوة مستقلة فهنا تطبق نظرية الدومينو للحوادث لو أخذنا مجموعة قطع من الدومينو واسقطنا القطعة الاولى ستؤدي إلى سقوط الثانية ثم الثالثة بالتوالي أي أن الحادث أدى إلى نتيجة حوادث متتالية ولو وضعنا اصبعنا بين أحدى قطع الدومينو سوف تتوقف الاحداث ونحافظ على سقوط القطع الاخرى وعلية تكون مسؤولية المؤمن ما يلي :-

- إذا كانت سلسلة الحوادث متصلة ومتلاحقة دون انقطاع ناتجة من سبب أول الخطر الذي يقع ضمن التغطية التأمينية فهنا يكون المؤمن ملزم بتعويض خسارة المؤمن له.
- في حالة تكون سلسلة متلاحقة ومتصلة من الحوادث دون انقطاع وكان سبب الخطر الاول مستثنى من التغطية التأمينية فأن الخسارة الناتجة لا تعوض من قبل المؤمن .

أما عند انقطاع سلسلة الاحداث وبدء سلسلة جديدة من الحوادث وهذا يعني تدخل قوة جديدة نابعة من مصدر مستقل يصبح له تأثير اكبر من السبب الاول الذي بدئت منه السلسلة وبالتالي تنقطع السلسلة الاولى وتبدأ سلسلة حوادث جديدة وهنا يترتب على المؤمن ما يلي :

جدول (2 – 9) مسؤولية المؤمن عند وقوع سلسلتين من الحوادث

الحادث الاول(الاصلي) / الحادث الثاني(الجديد)	مغطى بوثيقة تأمينية	غير مغطى بوثيقة تأمينية
مغطى بوثيقة تأمينية	المؤمن ملزم بتعويض كافة الخسائر الناتجة من الحادث	المؤمن ملزم بتعويض خسارة الحادث الاول أي قبل الحادث الثاني
غير مغطى بوثيقة تأمينية	المؤمن ملزم بتعويض الخسائر التي تحدث بعد الحادث الثاني ولا يعوض اضرار الحادث الاول	المؤمن غير ملزم بتعويض اي خسائر غير مغطاة بوثيقة تأمينية

المصدر: من إعداد الباحث بالاستناد على سيف ، طارق جمعة .(2008). تأمين النقل الدولي " البحري ، الجوي ، البري ، النهري " ، دار الفكر الجامعي ، الطبعة الاولى ، الاسكندرية ،ص.263.

7.2.2 : أهمية التأمين البحري للقطع البحرية العراقية :-

يمثل التأمين البحري ركناً اقتصادياً مهماً في تنمية القطع البحرية العراقية ، فإن القطع البحرية المؤمنة تغطي الافراد ضد اصابات العمل إذ يعد الفرد العنصر التشغيلي المهم الذي تعتمد علية القطع البحرية في نجاح العمل البحري المتميز في أدائه ،وكما يغطي التأمين البحري الاخطار التي تصيب الغير نتيجة الحوادث البحرية وناهيك عن تشغيل إعداد كبيرة من الافراد دون خوف، فضلاً عن أهمية التأمين البحري (زيدان، 2009 : 31)

- حماية الافراد العاملين في القطع البحرية من الاخطار وإصابات العمل التي تعيق حركة الملاحة إذ يساعد التأمين البحري في المحافظة على الافراد من دون خسائر وبالتالي دفع عجلة الامان الاقتصادية والاجتماعية إلى الامام لتوفير بيئة عمل أمنة.
- يعمل التأمين البحري على تقليل المخاطر التي تتعرض لها القطع البحرية أثناء العمليات البحرية .
- تعويض الاضرار والخسائر التي تصيب البضائع والممتلكات من القطع البحرية .
- يمثل التأمين البحري خدمة مستقبلية وليست فورية من ناحية الضمان الاقتصادي، ويعد خدمة احتمالية قد يستفاد منها المؤمن له أو لا يستفاد .

وأضاف الباحثين (الهلباوي ، 2009 : 24) و(سلام وموسى ،2010: 230) أن التأمين البحري يعد عامل أساسي من عوامل ازدهار التجارة البحرية فأن وجوده يجذب رؤوس الاموال إلى العمل في التجارة بين الدول ويشجع الافراد والشركات على الاستثمار في التجارة البحرية ويضمن تعويض الخسائر الناتجة من الاخطار البحرية وحماية الاموال والقطع البحرية وما تحمله على متنها من ممتلكات إذ يعد التأمين البحري ضماناً كافياً لما تقدمة المصارف من أموال لتمويل ودعم التجارة البحرية ، ولا ننسى التأمين البحري يعتبر من الصادرات غير المنظورة ويعد مصدراً للإيرادات في ميزانية الدولة ، ويساعد الافراد والشركات في تفادي المشاكل المالية (الافلاس) التي يتعرضون لها عند تحقق الاخطار البحرية عند تعويض المؤمن له عن الخسائر التي وقعت ، وكما يمنع التأمين البحري الخطر أو يقلل أثار حدوثه من خلال وضع سياقات عمل وخطط للوقاية تلتزم بها القطع البحرية المؤمنة .،ويشر(عمر،2011 : 30) إلى أهمية التأمين البحري إذ يعد من الحقائق المؤكدة في التقدم والتطور الكبير في مجال النقل البحري مالم يكن وجود فعال ودور باز من قبل سوق التأمين البحري ، إذ يلجئ اصحاب القطع البحرية إلى التأمين البحري لحماية سفنهم وأجور النقل وكافة ممتلكاتهم من الاخطار البحرية ، ولا شك أنه التطور الحاصل في السفن يزيد من قيمتها وعند التعرض لخطر ما سيؤدي إلى خسارة كبيرة تؤثر على امكانية شركات النقل البحري وقد لا تستطيع تلك الشركات دفع التعويضات والخسارة دون تدخل شركات التأمين البحري.

في حين بينت دراسة (رحيمة واخرون ، 2020 : 17) أن أهمية التامين البحري تكمن في انخفاض كلفة تشغيل السفن مما ينتج عنه انخفاض في اجور النقل والشحن عن وسائل النقل الاخرى فضلاً عن القدرة الاستيعابية للسفن اكثر بكثير من وسائل النقل الاخرى، كما تقوم التغطية التأمينية بتقليل نسبة المخاطر التي تتعرض لها سفن النقل البحري مقارنةً مع وسائل النقل الجوي .

ويرعى (عبود وأخرون ، 2021 : 158) أن أهمية التأمين البحري لم تختلف لدى الباحثين فهي تلعب دوراً فعالاً في تطوير التجارة البحرية التي تساعد في توسعة العمليات البحرية والتخلص من المخاوف الناتجة

من الاخطار الملاحية بواسطة تشجيع التأمين البحري ، ونعكس ايجابياً عمل التأمين البحري على المصارف في فتح عقود ومستندات ائتمانية في تلك المؤسسات المصرفية والمالية ومن هنا يمكن تلخيص الاهمية الاقتصادية للتأمين البحري .

- توسعة نطاق التبادل التجاري بين الدول وفي منح الائتمان التجاري :- من خلال توفير الحماية للتجار والمستوردين ولكافة البضائع وهذه الحماية ساعدة العمل التجاري البحري ، وكما ساعد التأمين البحري المصارف في التخطيط للسياسة الائتمانية التي تعطي اطمئناناً إلى نتائج السياسة وتقليل من الاحتياطات النقدية .
- التقليل والوقاية من الخسائر البحرية المحتملة :- إذ يساهم التأمين في تحسين وسائل الوقاية من الحوادث من خلال اتباع الوسائل المتطورة والحديثة في عمليات الشحن والتفريغ في الموانئ وعمليات الخزن الصحيحة التي تساهم في منع الحرائق و تقليل الخسائر .
- تقلل من احتياطات الطوارئ :- تعتمد شركات التأمين في الاحصائيات والبيانات على الاسس العلمية والاحصائية والفنية الناتجة من الخبرات السابقة عند تسعير الاخطار بالابتعاد عن العشوائية الذي يولد تضخيم وتجميد الاموال .

أشارت الباحثة (أرزوقي، 2021 : 30) إلى أهمية التأمين البحري على السفن والبضائع إذ تتمحور في :

- ضمان الحماية النقدية لأصحاب القطع البحرية وما تحمله على متنها من ممتلكات إذا ما أصيبت بفقد جزئي أو كلي مما أزال القلق والخوف وولد الازدهار التجاري بحراً .
- ساهم التأمين البحري في تشجيع أصحاب الاموال على بناء سفن نقل البضاعة وناقلات النفط الكبيرة وسفن الركاب على الرغم من خطورة العمل البحري .

وبناءً على ما تقدم تتفق الدراسة الحالية مع الدراسات السابقة على أهمية التأمين البحري فضلاً عن ما يراه الباحث من أهمية تدعم القطع البحرية العراقية : –

- ✓ يساهم التأمين البحري في تشجيع الافراد على العمل وبالتالي ترفع كفاءة عمل القطع البحرية العراقية.
- ✓ يقوم التأمين البحري بانتشال الغوارق وحطام السفن عند وقوع حادث على القطع البحرية المؤمنة يعيق حركة الملاحة في القنوات الملاحية العراقية .
- ✓ يغطي التأمين البحري الاضرار التي تصيب الطرف الثالث كالتلوث البحري الناتج عن تزود السفن بالوقود.

✓ يمكن لشركة التأمين رفع الحجز والتكفل بدفع الغرامات والخسائر التي تسبب بها القطع البحرية العراقية في الموانئ الاجنبية عندما تكون محمله بالبضائع حتى لا يسبب الحجز بتأخير وصول البضاعة .

8.2.2: الوعي التأميني :-

يتمتع التأمين بأهيمه كبيرة في الدول المتقدمة إذ ينظر الية كأحد المعايير المهمة لبيان التقدم أو التخلف فقد أصبح الاهتمام بالتأمين وتطويره في كافة المجالات مهم جداً من أجل مواكبة التطور الاقتصادي مع العالم ، وكما يولد جمود الوضع الراهن لقطاع التأمين وضعف الوعي التأميني خسارة لاقتصاد الدولة ينبغي التخلص منه ومقاومته بمختلف السياسات والمقارنة مع ابرز الاسواق التأمينية العالمية لرفع مستوى إنتاجية شركات التأمين وزيادة اقتصاد الدولة (زيدان ، 2009 : 196)، وكما يقصد بالوعي التأميني قناعة الافراد بالتأمين لدى شركات التأمين الوطنية وما يدفعة الافراد من قسط مالي هو خدمة للحماية من المخاطر التي تتعرض لها السفن والبضاعة أثناء العمليات البحرية وحماية رؤوس الاموال من السرقة وسوء التخزين في الموانئ وهذا ضروري لسلامة الافراد والسفن والبضائع (احمد ،2009: 127)،ويعد الوعي التأميني من أهم العوامل التي يجب ان تغرس في نفوس الافراد ؛ لأن ذلك يمثل أنتشار لتطبيق التأمين في القطاع البحري وشمول عدد كبير من الافراد بالتغطية التأمينية ، ولا شك أن ضعف الوعي التأميني يعد من المشاكل التي يتعرض لها الافراد، وأن مفهوم الوعي التأميني هو درجه إقتناع الفرد او أصحاب الشركات بضرورة وأهمية وفوائد التأمين كوسيله لتوفير الضمان والحماية من الاخطار لكي يؤدون عملهم بصورة طبيعية بعيداً عن القلق والمخاوف الناتجة من المخاطر والكوارث ، وكما عرف بأنه درجة اقتناع الأفراد بأهمية وفوائد وضرورة التأمين كوسيلة لنقل الخطر المحتمل التعرض لـه كوعاء ادخاري أو كلاهما معاً. بحيث يجمع بين التأمين والتعويض لتفادي خطر محتمل الوقوع ، و بين وعاء ادخاري هاماً تعتمد عليه معظم الدول في تجميع مدخرات أفرادها (ادريس و الهلالي، 2020 :12) ، ويقاس التأمين البحري لدى أندية الحماية والتعويض على أساس التضامن والتعاون بين الاعضاء المساهمين في الاندية للحماية من المخاطر البحرية (كمال،2021: 168). وقد بين الباحثين (Ismail, et al., 2018: 28) أن الوعي يعد أحد العوامل التي تساهم في العدد المتزايد للتأمين ويتم تعريف الوعي على أنه المشاركة الايجابية للأفراد وزيادة الاهتمام بالتأمين وكما عرف باعتباره المحرك الرئيسي للتأمين، وعلى الرغم من أن الأدبيات ركزت على الوعي في التأمين وقد زادت في السنوات الأخيرة ، إلا أنه لا يزال مجزءً غير متكامل ويمثل الوعي التأميني فجوه معرفية في التأمين بكل أنواعه .

وفي الدول المتقدمة أصبح التأمين جزءاً مهماً وضرورياً في حياتهم مثل الطعام والملبس والمأوى فهو يغطي المخاطر ويزيل التوتر والقلق من الحوادث والاصابات بشكل عام، فهو لا يوفر الحماية المالية لحاملي وثائق

التأمين فحسب بل يعمل كاستثمار اقتصادي يعزز ميزانية الدولة ولكن يتطلب الامر زيادة التوعية المستمرة بصدد التأمين من خلال الاعلانات ووسائل النشر المستخدمة من قبل شركات التأمين وأن تكون بلغة مفهومة و واضحة لكل شرائح المجتمع (Banne & Bhola ,2014 : 2).

يقاس الوعي التأميني في بعض الشعوب النامية عند المستوى الهامشي بسبب غياب المبادرات التي اتخذتها الهيئات التنظيمية وشركات التأمين ، إذ تستخدم شركات التأمين "طريقة الوكيل" للوصول مباشرة إلى مشتري السياسة المحتملين من أجل بيع منتجاتهم وفشلت هذه الطريقة بشكل ملموس في خلق الوعي بين المجتمعات ويرتبط النمو الاقتصادي لأي بلد بتطور صناعة التأمين، لكن قطاع التأمين فشل بالمساهمة في النهوض باقتصاد البلد بسبب تخلفه وبالرغم من تحقيق النمو الاقتصادي ، إلا أن قطاع التأمين لم يتم تطويره وفقًا للتوقعات المطلوبة وربما يكون هذا بسبب الغياب الطويل لحملة التأمين من قبل الشركات والآن لا يشعر الافراد في البلاد أن التأمين مهم لحياتهم في ظل هذه الظروف ، فإن تطوير قطاع التأمين أمر لا مفر منه من أجل مواكبة التنمية الاقتصادية للبلاد وخلق المدخرات بين الافراد وأن الدول مليئة بالكوارث الطبيعية والمخاطر التي يمكن التغلب عليها من خلال استخدام التأمين في كل المجالات (Islam,2019 :1) .

9.2.2 : ضعف الوعي التأميني وطرق معالجته:-

يؤدي ضعف وقلة الوعي التأميني إلى خروج الشركات الاستثمارية في القطاع البحري من التغطية التأمينية مما يعيق نمو الاقتصاد في الدولة ، لذلك ينبغي على شركات التأمين (المؤمن) بذل أقصى درجة في نشر الوعي التأميني في مختلف القطاعات بشكل عام وفي القطاع البحري على وجه الخصوص وتوفير الحماية والطمأنينة للأفراد ومواصلة حالة الاستقرار والراحة للمؤمن لهم ، وهذا الجهد لا يفي بالغرض ما لم يكن رأسمال الشركات التأمينية كبير يساعد في تغطية الخسائر ، مع العلم غالبية ممتلكات الدولة والقطاع الخاص خارج مضلة التأمين وهذا يدل على قلة الوعي وعدم الالمام القطاع الحكومي بأهمية التأمين ودوره البارز في تعويض الخسائر وحل النزاعات عند وقوع أضرار نتيجة الحوادث (عبدالله ، 2004 : 14) .

ويشير (موسى ،2007 : 27) إلى التركيز على الاسباب التي تؤدي إلى خفض مستوى الوعي وثقافة التأمين لدى الافراد ومنها :

- ❖ عدم أدراك الافراد باحتياجهم للتأمين على الرغم من امتلاكهم للقدرة المالية على الاشتراك بالتغطية التأمينية
- ❖ قلة الاهتمام من قبل الفرد بقراءة شروط التعاقد مع شركة التأمين مما يسبب بظهور مشاكل بين المؤمن والمؤمن له في المستقبل .

- ❖ عدم الالتزام المؤمن له بتنفيذ توصيات وسياقات عمل شركة التأمين .
- ❖ يركز المؤمن له على سعر وقسط التأمين ويغض النظر عن الخدمة التأمينية المقدمة عند وقوع حادث .
- ❖ شعور الافراد وبعض الشركات بعدم وجود ضرورة للتأمين والمبلغ المالي الذي يدفع لشركة التأمين يعد عبء يرهق وثقل على ميزانيتهم .

تتفق الدراسة الحالية مع (زيدان ، 2009 : 201) إذ تعاني بعض الدول من تردي قطاع التأمين ولرفع مستوى الوعي التأميني ومعالجته في البلاد يتطلب مايلي :-

- ✓ نشر الوعي التأميني لغرض أثارة دافع التأمين في المجتمع من خلال وسائل الاعلام كافة ووسائل التواصل الاجتماعي واستخدام قصص معبرة عن فوائد وضرورة التأمين لكسب ثقة المجتمع التي نحتاجها لزيادة تنشيط وتفعيل دور التأمين في الاقتصاد الوطني .
- ✓ تبنى سياسة تأمين جديدة وحديثة وفق الأنظمة العالمية لدعم قطاع التأمين ليكن هدف وطني واقتصادي
- ✓ تحديث الهيئات المتخصصة بالأشراف والرقابة على قطاع التأمين للتخلص من الفساد الاداري والتمتع بالاستقلالية والخبرة العالية من الناحية العلمية والعملية المميزة .
- ✓ تشجيع شركات التأمين الحكومية وإعطائها أوسع الصلاحيات الاستثمارية مع فرض العقوبات الجزائية على أساءه الاستثمار بأشكاله المختلفة .

ويضيف الباحث لرفع مستوى الوعي التأميني في العراق يجب الاهتمام بما يلي:-

- ✓ منح شركات التأمين رأسمال عالي يساعدها في تغطية كافة الوثائق التأمينية دون اللجوء إلى شركات التأمين الاجنبية وإعطائهم نسبة من الربح مما يقلل الاستثمار الاقتصادي للدولة وربح المصارف الاجنبية من خلا استثمارها للأموال العراقية عن طريق فتح الاعتمادات المستندية فيها .
- ✓ فرض التأمين الالزامي على كافة قطاعات الدولة بشكل عام وعلى القطاع البحري بالخصوص لحماية القطع البحرية والممتلكات والافراد لأنها أكثر عرضة للخطر .
- ✓ تحجيم صلاحيات شركات تأمين القطاع الخاص ؛لأنها قد تضع أسعار تنافسية وتضرب شركات التأمين الحكومية مما يؤدي إلى انسحاب المستثمرين من القطاع الحكومي وللجوء إلى شركات التأمين الاهلية .
- ✓ فرض العقوبات القانونية ومحاسبة شركات التأمين الاهلية التي تمنح وثائق تأمين شكلية للبضائع والقطع البحرية بأسعار زهيدة والغرض منه هو التخلص من الضريبة الكمركية دون التعويض عند وقوع ضرر أو دفع قسط تأمين وهذا ما يلجئ الية بعض التجار بالابتعاد عن شركات التأمين الحكومية .
- ✓ معالجة الفساد الاداري والمهني من قبل بعض الافراد في الإدارات العليا الذي يهبط المستوى الفني للتأمين.

- ✓ تبوء المناصب الادارية للأفراد من غير ذوي الاختصاص الوظيفي وقليلي الخدمة والخبرة .
- ✓ التخلص من الافراد عديمي الشعور بالمسؤولية والوفاء لشركة التأمين الذي يؤدي إلى تسريب وبيع عقود و وثائق التأمين البحري إلى شركات التأمين الخاصة وهذا ما يعكس صورة سلبية عن مستوى التأمين .

10.2.2 : التأمين البحري على الافراد :-

نشاء وتطور التأمين على الافراد في انكلترا وظهرت اول صورة لتأمين الافراد على حياة ربابنة السفن والملاحين خلال مدة الرحلة البحرية ولفترة سنة أو أقل وهذا يشير إلى التأمين المؤقت الذي نشهده اليوم ، وقد صدرت أول وثيقة للتأمين على حياة الافراد في19 حزيزان عام 1583 بلندن ، ثم توإلى بعد ذلك ظهور الكثير من شركات وهيئات التأمين وأندية الحماية والتعويض التي تغطي بوثائقها التأمين على حياة الافراد واصابات العمل الناتجة عن الاخطار(عبود واخرون ، 2021 : 131) ؛ وقد بين الباحثين (اسامة وموسى ، 2010 : 219-279) أن التأمين على الافراد ينقسم إلى تأمين الحياة وتأمين اصابات العمل كما مبين أدناه، وهذه ما يشمله التأمين الاعتيادي وهذا يختلف في جهة إصدار الوثيقة التأمينية عن تأمين الافراد العاملين في القطع البحرية .

اولاً: التأمين على حياة الافراد :- ويقصد به جميع عمليات التأمين التي يكون لحياة الافراد دخل فيها أي الخطر المؤمن منه يهدد حياة الفرد بالموت .

ثانياً: التأمين على الافراد من اصابات العمل :- ويقصد هنا الاصابة نتيجة وقوع حادث أثناء تأدية العمل أو الاصابة بأحد الامراض المهنية أو الاصابة بسبب الارهاق واجهاد العمل التي تصيب الافراد المؤمن عليهم وتعتمد اصابة العمل على تقرير الصحة .

أما الافراد العاملين في القطع البحرية فيتم إصدار وثائق التأمين لهم عن طريق نوادي الحماية والتعويض فهي تغطي الطواقم البحرية بالوثائق التأمينية عن اصابات العمل الناتجة من الاخطار البحرية وحياة الافراد العاملين في السفن .

11.2.2 : نوادي الحماية والتعويض :-

يرجع نشوء نظام نوادي الحماية والتعويض إلى نهاية القرن التاسع عشر إذ قام مجموعة من مالكي السفن في لندن بنشاء جمعية تبادلية أطلق عليها اسم نادي الحماية والتعويض (Protection&Indemnity club) ومهمتها تغطية المسؤولية المدنية التي تسببها السفن من حوادث واضرار مادية واصابات لأفراد الطاقم التي لا تغطيها وثائق التأمين الاعتيادية(شكري ، 2009 : 49) ، ويقصد بها مؤسسات تعاونية وشركات تأمين مشتركة فأندية التأمين يغطي تعويضات مالكي السفن تجاه الطرف الثالث و أندية الحماية تغطي الاضرار

الناجمة عن التصادم والمطالبات الناجمة عن حالات الوفاة والإنقاذ والاصابات الجسدية للأفراد (احمد ،2009 : 51)،وقد توفر نوادي الحماية والتعويض شكلاً من أشكال التنظيم الذي يعتمد على العلاقات التعاقدية ذات الاهتمام المشترك بين مالكي السفن ، بدلاً من تنظيم الحكومات المتمثلة في الشركات التقليدية ذات الطابع المقعد في إجراءات التعاقد، فقد تولد نوادي الحماية والتعويض اقتصادًا أخلاقيًا بين مالكي السفن إذ توفر حافزًا لتقليل المخاطر إلى الحد الأدنى لمالكي السفن وهذا مبني على التعاون المشترك بين الاعضاء المساهمين في الاندية لحماية الافراد والممتلكات وتعويض الخسائر والاضرار الناجمة من السفن وقد تستبعد أندية الحماية والتعويض السفن دون المستوى القياسي في السلامة البحرية من تأمين المسؤولية المدنية (Bennett ,2001 : 15-20) وكما تمثل اتحادات تعاونية تغطي تأمين الافراد وملاك السفن إذ تقدم الحماية ضد الاخطار البحرية التي يصعب تغطيتها بوثائق التأمين البحري النمطية ويمكن أن تغطيها أندية الحماية والتعويض بناء على طلب المؤمن له وتشمل أخطار الاصابات البدنية والمرضية للأفراد وحالات الوفاة وغرامات التأخير والحروب ومصاريف انقاذ الارواح المعرضة للأخطار البحرية (الهلباوي ، 2009 : 165) ،فقد كانت وثيقة التأمين البحري لغاية منتصف القرن التاسع عشر تمنح الحماية الكافية للأفراد والسفن وبعد زيادة حمولات السفن ونتيجة التطور في تصاميم السفن من ناحية السرعة والتكنولوجيا زادت مسؤوليات السفن ومن هنا امتدت وثائق التأمين البحري لتتم تغطيتها عن طريق أندية الحماية والتعويض مقابل زيادة طفيفة في سعر التأمين البحري (عمر،2011: 163).

وتقدم نوادي الحماية والتعويض الحماية التأمينية على أخطار السفن التي لا تغطيها وثيقة التأمين البحري الاعتيادية مثل المسؤوليات الناشئة عن حوادث تصادم السفن المتبقية بدون تغطية تأمينية وكما تمنح النوادي الحماية التأمينية لحياة الافراد العاملين في القطع البحرية والاصابات الجسمانية وتعويض حالة الوفاة والاضرار التي تصيبها السفن في الاجسام الثابتة كأرصفة الموانئ (زيدان ، 2009 :190) .

12.2.2 : التأمين البحري على الاموال والممتلكات البحرية:-

أصبح التأمين على الممتلكات البحرية (السفن والبضائع وأجرة النقل) متاًحا على نطاق واسع بعد الثورة الصناعية ويصنف عقد التأمين البحري حسب الشي محل التأمين إلى ثلاث أنوع(Billah, 2014: 11)

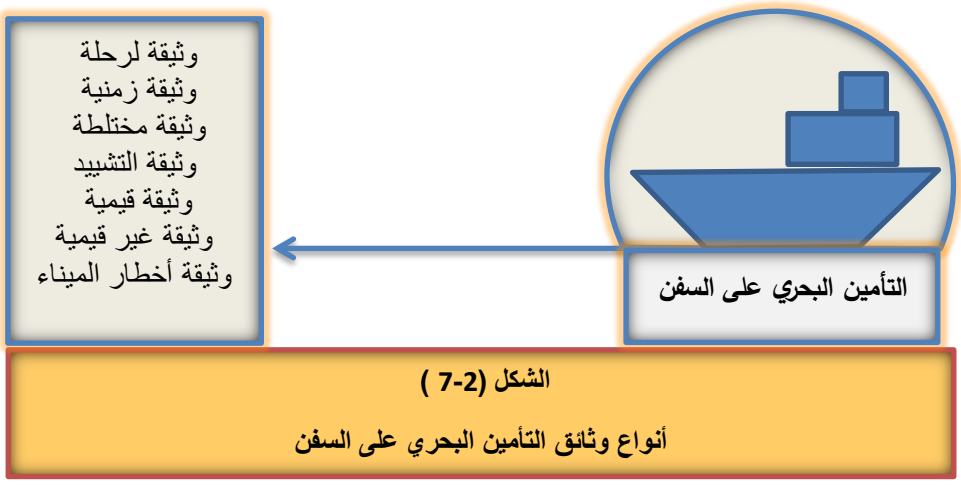
1. 12.2.2: التأمين البحري على السفن :-

تأتي السفن على رأس الاموال التي يتم التأمين عليها في وثائق التأمين البحري ولا تحدد التغطية على بدن السفينة بل تتضمن التغطية المكائن والمحركات والآلات والمعدات والادوات التي تحملها على متنها ، وكما يشمل التأمين على السفن نفقات التجهيز من أغذية ووقود وأجور ورواتب أفراد الطاقم ، ويجوز التأمين على

السفن في مدة البناء والانشاء والصيانة ليضمن المؤمن حماية السفينة من خطر الحريق ومخاطر انزالها في البحر والمخاطر البحرية الاخرى (طه وبندق، 2005 : 53) .

أتفق الباحثان(بهلولي ، 2015 : 22-23-97) و (Souza, 2018 :21) على أن تأمين السفن يعد من أهم فروع التأمين البحري وأولها ظهوراً وأقدمها نشأةً إذ تتصل جذوره بالقرن الرابع عشر أو أقدم من ذلك ومن أكثره انواع التأمين انتشاراً في مختلف الدول وقد أكتسب صفته الانتشار بسبب ارتباطه الوثيق شبة الالزامي مع التجارة الدولية، ولا ينحصر التعامل به في المستوى المحلي والاقليمي للدولة لذا وجب التأمين على القطع البحرية لأنها تمثل الركيزة الاساسية للعمليات البحرية واحد الركائز الاساسية للتنمية الاقتصادية في الدول وبناء على تقرير مؤتمر الامم المتحدة للتنمية " الاونكتاد" تسهم السفن في نقل 90% من التجارة العالمية ، وعقد التأمين البحري على السفن يبرم بين طرفين هما المؤمن والمؤمن له باتفاق وارادة الطرفين ويخضع عقد التأمين على السفن لكافة القواعد العامة للتامين البحري ، وعلية عرف التأمين البحري على السفن بأنه عقد يبرم بين طرفين هما المؤمن والمؤمن له لتغطية الخسائر أو الاضرار التي تصيب السفينة وملحقاتها أثناء قيامها بالرحلة البحرية (بوكلاب، 2018: 181) ، ويشير الباحثان (احمد ويوسف، 2019 :23) إلى أن التأمين البحري على السفينة يهدف إلى توفير الحماية المادية لصاحب السفينة من خلال تعويضه عن الخسارة المادية التي تتعرض له السفينة نتيجة تعرضها للأخطار الملاحية ، كما يضمن التأمين البحري لصاحب السفينة الرجوع إلى وضعة المالي قبل وقوع الخطر دون زيادة أو نقصان من خلال تعويض الاضرار أو هلاك الذي يلحق السفينة نتيجة الحوادث البحرية التي تتعرض لها أثناء الرحلة البحرية (رحيم، 2021 : 71).

يمكننا توضيح وثائق التأمين على السفن بناءً على ما ذكرته الادبيات والدراسات السابقة كما في الشكل أدناه



الشكل (2-7)

أنواع وثائق التأمين البحري على السفن

المصدر : من إعداد الباحث بالاستناد إلى شكري ، بهاء بهيج .(2009). التأمين البحري في التشريع والتطبيق ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الاولى ،عمان، ص. 501.

2.12.2.2: التأمين البحري على البضائع:-

التأمين على البضائع يعرف عادة بتأمين الشحنات ويغطي هذه النوع كافة أنواع البضائع التي لا تتعارض مع قوانين الدولة والآداب العامة ، وهذا العقد يغطي البضائع سواء كانت مشحونة على ظهر السفينة أو ستشحن فيما بعد ونلاحظ أن وثائق التأمين البحري على البضائع لا تلتزم بالرحلة البحرية بل تمتد إلى تغطيته مخاطر الطرق البرية والجوية والنهرية وحسب الاتفاق المبرم بين المؤمن والمؤمن له (معزوزي ،2014: 26).

وكما وضحت(يعقوبي ، 2017 :50) يتضمن غطاء التأمين البحري على القيم والاحوال المادية وأن معنى البضاعة " ان تتضمن الحيوانات الحية وكافة البضائع المنقولة داخل الحاويات والمغلفات والبضائع السائبة والسائلة " وفقاً لقواعد هامبورج لسنة 1978 والمعدلة لاتفاقية بروكسل عام 1924 بالمادة (1) من الفقرة (5) ، وهذا النوع من التأمين ينطبق على البضائع كافة مهما اختلف طرق أرسالها سواء باتفاقية أو سند شحن أو بالبريد، كما يتميز التأمين على البضائع عن غيرة بالدقة أثناء عملية الاكتتاب لتحديد نوعية البضاعة واسعار التأمين ووسائل النقل البحرية والبرية المتنوعة مما يجعل شركات التأمين تأخذ عدة عوامل بنظر الاعتبار قبل التأمين على البضاعة ومن الضروري معرفة المعلومات من قبل شركة التأمين لمكتتبي التأمين على البضائع لقياس سعر التأمين(عمر ، 2011 : 109) كما موضح في الشكل أدناه:

الشكل (2-8) معلومات تأمين البضائع

المصدر: من إعداد الباحث بالاستناد إلى عمر ، عصام الدين .(2011). تأمين النقل البحري والبري والجوي ، مكتبة التأمين العربية ، الطبعة الثانية ، القاهرة ، ص. 110.

ومن خلال عقد التأمين البحري على البضائع يستطيع مالك البضاعة الحصول على تعويضاً كاملاً عن الاضرار والخسائر التي تصيب البضاعة المنقولة بحراً بسبب الكوارث البحرية وخطورة النقل ، ولقد وضع

معهد اللويدز في لندن شروطاً لتغطية التأمين البحري على البضائع وصنفها إلى ثلاثة أنواع (A,B,C) وهذه الاغطية الثلاثة تشترك بتأمين كافة الخسائر والاضرار التي تصيب البضاعة وبحسب الاتفاق المبرم بين المؤمن والمؤمن له (القيم، 2014: 30-32) ، وبين (عبود وأخرون ، 2021 : 165) أن أغطيته التأمين البحري على البضائع استخدمت منذ عام 1979 والتي كانت تشمل :

*غطاء الاخطار كافة (A.R.) All Risk

*غطاء عدم ضمان الخسارة الخصوصية (F.P.A.) Free Form Particular Average

*غطاء مع ضمان الخسارة الخصوصية (W.A) With Particular Average

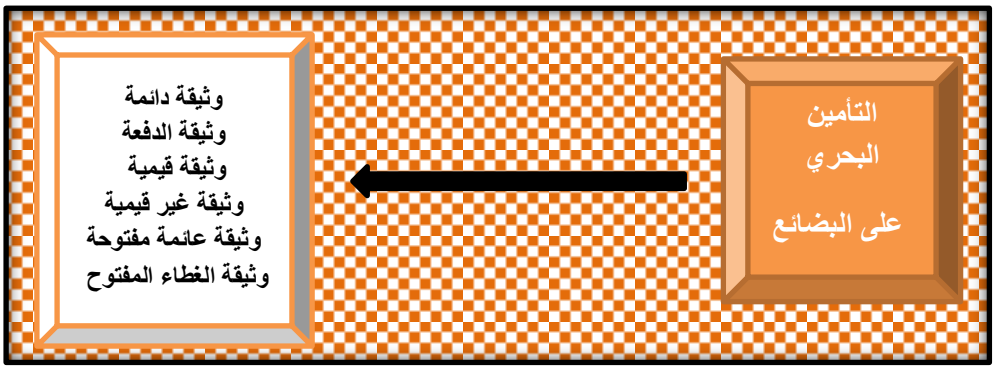
وبمرور الوقت أصبحت تلك الاغطية لا تلبي متطلبات التطورات الحاصلة في التجارة الدولية فضلاً عن ازدياد التنوع بالأخطار الملاحية التي تتعرض لها البضاعة المنقولة من دون توفير الحماية التأمينية الكافية لمراحل نقل البضاعة بحراً وبراً وجواً فأقتصر غطاء هذه الوثيقة على تأمين الرحلة البحرية من دون تأمين وصولها إلى المخازن ولهذا في عام 1982 تم أعادة النظر وإصدار وثائق جديدة للأغطية التأمينية لتناسب متطلبات وسائل النقل الحديث والتجارة الدولية المتطورة وكما مبينه في الجدول أدناه.

جدول (2-10) أغطيته التأمين البحري على البضائع

أغطية تأمين البضائع صنف A	أغطية تأمين البضائع صنف B	أغطية تأمين البضائع صنف C
❖ صدرت لتحل محل شروط التأمين البحري على البضائع بدلاً عن (A.R). ❖ تغطي كافة الخسائر الكلية والخاصة ومكافئات الإنقاذ وكما تغطي كافة اضرار مسؤولية المؤمن له تجاه الغير. ❖ تعد أوسع أنواع الأغطية التأمينية على البضائع . ❖ يغطي كافة الاخطار البحرية وبالإمكان تغطية الاخطار المستثناة بوضع قسط مالي أضافي على الوثيقة التأمينية بناءً على طلب المؤمن له .	❖ صدرت لتحل محل شروط التأمين البحري على البضائع بدلاً عن (F.P.A). ❖ تشابه غطاء صنف A فهي تغطي كافة الخسائر الكلية والخاصة ومكافئات الإنقاذ وكما تغطي كافة اضرار مسؤولية المؤمن له تجاه الغير. ❖ يغطي هذه النوع أقل من الصنف A . ❖ يغطي الاخطار والحوادث البحرية المذكورة في العقد التأمين ضمن شروط الصنف B	❖ صدرت لتحل محل شروط التأمين البحري على البضائع بدلاً عن (W.A) . ❖ تشابه مع غطائي الصنف A و B تشمل تغطية كافة الخسائر الكلية والخاصة ومكافئات الإنقاذ وكما تغطي كافة اضرار مسؤولية المؤمن له تجاه الغير. ❖ يغطي أقل من الصنفين A و B ❖ يغطي الاخطار والحوادث الملاحية في شروط الصنف C

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على دراسة القيم ،رشا هيثم عبدالخالق .(2014). الاحتيال البحري واثرة في صناعة التأمين دراسة استطلاعية في شركات التأمين العامة ، رسالة دبلوم عالي المعادلة لشهادة الماجستير في التأمين ، المعهد العالي للدراسات المحاسبية والمالية، جامعة بغداد ، بغداد ،ص.34 .

وإشارة الدراسات والادبيات السابقة إلى أنواع وثائق التأمين البحري على البضائع و كما في الشكل أدناه .



الشكل (2–9) وثائق التأمين البحري على البضائع

المصدر: من إعداد الباحث استناداً إلى شكري ، بهاء بهيج .(2009). التأمين البحري في التشريع والتطبيق ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الاولى ،عمان، ص. 492.

3.12.2.2: التأمين البحري على أجرة الشحن(النولون):-

تتعرض السفن والبضائع إلى أخطار بحرية تؤدي إلى خسارة كلية أو جزئية لكل منهما وهذه الخسارة قد تمنع الناقل أو المجهز من الحصول على أجرة النقل والشحن فيجوز لمالك السفينة من التأمين على أجرة الشحن ليضمن حقة في حالة وقوع كارثة وهنا يجب أن يقع الحادث والبضاعة على متن السفينة الذي يسبب في ضياع اجرة الشحن ويستثنى التعويض عن النولون في حالة تأخير الرحلة البحرية(طناطرة، 2008 : 12) .، وتضمن عقود النولون تعويض المؤمن له عن الخسارة المتمثلة في فقد وضياع أجرة الشحن من خلال إصدار وثائق لتغطية أجرة الشحن إذ يتضمن هذا العقد ما يستحقه صاحب السفينة أو المجهز من أجر مقابل نقل وتوصيل البضاعة إلى الجهة المتفق عليها في العقد (احمد ويوسف، 2019 : 24)، وقد بينت الباحثة (الجميل ، 2014 : 179) لا يستحق المؤمن له التعويض عن اجرة النقل عندك هلاك كلي للسفينة والبضاعة الا في حالة كان متفق على استحقاق الاجر في جميع الاحوال عند ابرام العقد فيتم تعويضه .

13.2.2: تأمين المسؤولية المدنية :-

ينشأ تأمين المسؤولية المدنية نتيجة التعرض للحوادث إذا يقوم الافراد بالتأمين على تلك الاخطار لتجنب وقوع الحوادث ، أما قانونيا فالمسؤولية المدنية تنشأ إذا لم يوف الفرد بتعهد إلتزم بموجبة بتطبيق شروط وقواعد العقد المبرم على وفق القانون(محمد ، 2019 : 21) ولا يقتصر تأمين المسؤولية المدنية على حوادث السفن فحسب وانما يغطي تلوث البيئة البحرية الناتج من السفن وتغطي تعويض حالات الوفاة واصابات افراد الطاقم (الناصر، 2010 : 27)، ولقد اختصت نوادي الحماية والتعويض بضمان

المسؤوليات المدنية تجاه الأخرين سواء كانت المسؤولية تقصيرية أم تعاقدية، وقد انضم العراق إلى النوادي الاجنبية لعدم وجود نوادي محلية للحماية والتعويض لتوفير تأمين المسؤولية المدنية إذ تغطي الخسائر والاضرار والتكاليف والمصاريف التي تسببها السفن من حالات تصادم وتلوث بحري ناتج من تسرب الوقود والزيوت وعمليات بحث وأنقاذ الافراد (طه وبندق، 2005 : 68) .

14.2.2: فكرة ومفهوم تأمين المسؤولية المدنية :-

التأمين من المسؤولية تتجسد فكرة بوجود فرد ما يخشى أن يكون سبباً في أصابه الغير بضرر معين فيقوم بأبرام عقد تأميني ينقل فيه الخطر إلى جهة تتحمل الخسائر بحيث يؤمن الفرد نفسة من رجوع الأخرين عليه وتحميله مسؤولية الضرر، ونص مفهوم التأمين من المسؤولية هو تحمل المؤمن الاضرار والخسائر التي تسبب بها المؤمن له باتجاه الأخرين مهما كانت نتائج تلك الخسائر(خويرة، 2008 : 9)، وأشار الباحثين(سلام وموسى ، 2010 : 315 – 316) إلى أن تأمين المسؤولية المدنية هو غطاء تأميني ضد الغير أي الطرف الثالث إذ أن الطرف الاول يمثل المؤمن له والطرف الثاني يمثل المؤمن والطرف الثالث هو الغير ، إذ يتم أبرام عقد تأميني بين المؤمن (شركة التأمين) والمؤمن له ضد أخطار المسؤولية المدنية والذي يبين ويوضح الالتزامات وحقوق كلاً من المؤمن له والمؤمن الذي يقوم بدفع التعويض إلى الطرف الثالث (المتضرر) نتيجة الضرر الذي الحقة به المؤمن له ضمن حدود الاتفاق بين المؤمن والمؤمن له وكما يلتزم المؤمن له بدفع القسط المترتب عليه إلى المؤمن ويهدف هذا النوع من التأمين :-

اولاً: حماية الغير من الاخطار والاضرار التي قد يتعرض لها الغير في ممتلكاته أو شخصه وهذه الاضرار تؤدي إلى زيادة الاعباء المالية .

ثانياً: حماية صاحب المسؤولية المدنية من رجوع الغير (الطرف الثالث) علية بالمسؤولية وقد يسبب ضيق مالي إلى المؤمن له لذا يتطلب التغطية التأمينية.

وعرف (القيم، 2014 : 32) التأمين على المسؤولية المدنية بأنه عقد يبرم بين المؤمن له والمؤمن يغطي مسؤولية السفن عن الاضرار التي تصيب الافراد والبضاعة المنقولة على متن السفن ، ويعد هذا التأمين وثيق الصلة مع التأمين البحري على السفن ، كما يعد التأمين من المسؤولية أحد اقسام التأمين ولا يختلف من حيث طبيعته القانونية عن باقي عقود التأمين الأخرى ، إذ يدخل التأمين من المسؤولية في قسم التأمين من الاضرار بحسب تصنيف التأمين ، فضلاً عن المسؤولية المدنية لها تعاريف عدة تختلف في عباراتها وتتفق في مضمونها ويمكن تعريفها هي الحالة القانونية للفرد الذي أرتكب خطاء نشأ عنه ضرر لأفراد أخرين ،أو مالة ، أو شرفة ، فأصبح من الممكن أجبارة قضائياً على تعويض هذا الضرر (محمد ، 2019 : 22) ، وتبين أن التأمين من المسؤولية لا يهدف إلى اصلاح الضرر الذي سببه للغير وانما جبر الضرر

الذي لحق به المؤمن له نتيجة تعويض الغير عما الحق المؤمن له من ضرر بسببه (الزغبي ، 2019 : 35)وباعتباره يهدف إلى تعويض الاضرار المادية والمالية التي تصيب المؤمن له ويعتبر عقد التأمين من المسؤولية المدنية من العقود التعويضية إذ يلتزم المؤمن بدفع التعويض عن الاضرار التي سببها المؤمن له (عيسى ،2022: 173).

15.2.2: شروط إصدار وثائق التأمين البحري من قبل مكتتبي التأمين :-

من المسلم به معرفة شروط إصدار وثائق التأمين البحري الواجب توفرها في كافة الوثائق بغض النظر عن نوع التغطية التأمينية المطلوبة أو نوع البضاعة المراد تأمينها (سيف ،2011 : 142 -145 -147).

- ✓ شرط تصنيف السفن : الغرض من هذا الشرط حماية شركة التأمين (المؤمن) فأن درجة تصنيف السفينة تدل على جودة حالته السفينة الفنية ، إذ نص هذا الشرط أن تكون السفينة مصنفة لدى أحدى هيئات التصنيف في الاتحاد الدولي لهيئات تصنيف السفن ومسجلة في سجل محلي لأغراض الملاحة الساحلية .
- ✓ صناعة وعمر السفينة : إن تكون السفينة المراد التأمين عليها مصنوعة من الحديد الصلب ولها دفع ذاتي مع مراعاة العمر فكلما زاد عمر السفينة عن (15) سنة وضع قسط أضافي للتأمين البحري .
- ✓ شرط تطبيق مدونة إدارة السلامة الدولية ISM : ويفرض في هذا الشرط حصول السفينة على شهادة إدارة السلامة التي تدل على سلامة السفينة ، وهذا الشرط ينص أنه لا يمكن تعويض بأي حال من الاحوال خسارة أو ضرر الذي يصيب البضائع المنقولة على سفن لا تحمل شهادة إدارة السلامة الدولية (ISM).
- ✓ شرط تطبيق المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ ISPS : يشترط مكتتبي التأمين حصول السفن على هذه الشهادة لأنها تمثل مجموعة شاملة من التدابير لتعزيز أمن السفن ولا يتم تعويض أي خسارة أو ضرر السفن التي لا تحمل شهادة دولية لأمن السفن .

كما تحتوي وثيقة التأمين البحري على ثلاث شروط ضمنية لأغراض التعاقد هي(محمود ، 2017: 314) :

- ✓ تكون السفينة صالحة للأبحار والعمليات البحرية .
- ✓ إن لا تحيد السفينة طالبة التأمين عن مسارها الملاحي للرحلة البحرية .
- ✓ إن يكون الهدف من الرحلة البحرية مشروعاً وغير مخالف للقانون البحري .

16.2.2 : الاخطار البحرية وانواعها:-

تعد الاخطار البحرية المحور الاساسي لوجود التأمين البحري، إذ يفترض التأمين البحري وجود خطر معين يسعى الفرد لحماية نفسة والتحصين ضد هذه الاخطار ، وهذا ما جعل عمل التأمين البحري متوقفاً على

وجود الخطر ما والتعويض متوقفاً على وقوع حادث بحري وتحقق الخسائر البحرية ، وعلى هذا الاساس يمكن تعريف الاخطار البحرية بأنها مجموعة الاخطار التي تتعرض لها أطراف الرسالة البحرية (السفينة ، البضاعة ، أجرة الشحن) أثناء العمليات البحرية بسب ظروف البحر أو أسباب أخرى تحدث خلال الرحلة البحرية ، ويمكن توضحيها بمعنى أخر الاخطار التي تتعرض لها السفينة وملحقاتها من معدات ومكائن وما تحمله على متنها من بضائع مشحونة وأفراد الطاقم وكما يمتد الخطر البحري أحياناً إلى البر أثناء تواجد السفينة في ارصفة الميناء أو في حالة الارساء والاقلاع من الموانئ البحرية (احمد ، 2009 : 23).

والخطر هو خسارة مادية في الدخل أو الثروة محتملة الوقوع بسبب حادث معين(العامري ، 2014: 17) ، لذا يعد الخطر البحري هو العنصر الرئيسي والجوهري في عملية التأمين فهو محل عقد التأمين البحري إذ يترتب على تخلف وجود الخطر البحري تخلف وجود التأمين البحري وبطلان للعقد (الجميل،2014: 199) ، وعرف الخطر بأنه حادث محتمل الوقوع وغير متوقف على محض أرادة المتعاقدين(المؤمن و المؤمن له)، ولتحقق الخطر البحري يجب توفر الشروط الاتية لغرض قبوله وتعويض المؤمن له عن الاخطار المغطاة في وثيقة التأمين البحري(يعقوب ، 2010: 13- 21) :

- ✓ أن يكون الخطر البحري حدث محتمل الوقوع .
- ✓ أن يكون الخطر البحري غير مرهون بمشيئة أحد أطراف عقد التأمين البحري .
- ✓ يجب أن يكون الخطر البحري حادثاً مستقبلياً في الحدوث.
- ✓ يكون الخطر البحري مشروعاً وغير مخالف للقانون والآداب العامة والاعراف الاجتماعية.
- ✓ أن يتحقق الخطر نتيجة العمليات البحرية .

كما عرفت الاخطار البحرية بأنها الاخطار التي تهدد سلامة وأمن السفن البحرية وما تحمله على متنها من افراد وممتلكات و الخطر هو العنصر الاساسي وسمة عقد التأمين البحري (بوكلاب ، 2018: 27) .

وتفق الباحث (شعت ، 2019 : 15) مع الدراسات والادبيات السابقة بأنه الخطر البحري هو حادث محتمل الحدوث يؤدي وقوعه إلى وجوب المؤمن(شركة التأمين) بتنفيذ التزاماته تجاه المؤمن له الملتزم مسبقاً في دفع قسط التأمين ،وقد وضحت (Bugra , 2019 :13) الاخطار البحرية هي المخاطر المترتبة نتيجة الملاحة في البحر أو تكون عرضية لها أي الخطر الناشئ عن الملاحة البحرية أو العمليات التابعة للرحلات الملاحية.

بين(طه، 2018 : 493) بأن لا يوجد تعاقد تأميني إلا إذا وجده خطر يتعرض له الشي المراد التأمين علية إذ يجب أن يكون محل التأمين معرضاً للخطر ضمن الفترة الزمنية لسريان العقد ويجب أن لا يكون

الخطر قد زال أو تحقق قبل ابرام عقد التأمين ، وسنتطرق إلى الاخطار البحرية المغطاة والاخطار المستثناة بالتغطية من قبل شركات التأمين على وفق الجدول أدناه :

جدول (2- 11) التغطية والاستثناءات من الاخطار البحرية في وثيقة التأمين البحري

الاخطار البحرية المغطاة	الاخطار البحرية المستثناة
• اخطار البحار وتشمل العواصف والغرق والجنوح والاحتكاك بجسم ثابت أو عائم. • حالات التصادم بين السفن والتصادم بجسم ثابت أو عائم • الارساء الاجباري . • تغيير خط السير الاجباري للرحلة البحرية . • الرمي في البحر لسلامة وإنقاذ الرحلة البحرية . • الحريق والانفجارات . • أخطار الحرب . • القراصنة واللصوص . • خيانة الربان وافراد الطاقم . • الفقد أو الضياع . • الاستيلاء والحجز والايقاف والمنع بأمر الحكام. • خطر تصادم الشقيقة.	• خطأ متعمد من قبل المؤمن له . • سوء التعبئة والتغليف . • التأخير من قبل المؤمن له . • الاستهلاك والاندثار للسفينة ومعداتها وأجهزتها الملاحية . • النضح الاعتيادي أو النقص في وزن وحجم البضاعة والكسر قبل الشحن على السفينة. • العيب الذاتي في الشي المؤمن علية . • إفلاس مالك السفينة . • الاعمال العمدية غير المشروعة واعمال الشغب. • اسلحة الحروب الذرية . • عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية . • التهريب وممارسة التجارة الممنوعة .

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على طه ، مصطفى كمال ، (2018) ، القانون البحري ، طبع ونشر المركز القومي للإصدارات القانونية ، القاهرة .ص. 501 – 510.

1.16.2.2 : الاخطار الحربية :-

يفسر(الهلباوي،2009 :156) الأخطار الحربية أو قيام حالة الحرب هي الاعمال العدائية كالأسر والاستيلاء أو الضرب بالقذائف والطوربيدآت أو الانفجار بقنبلة أو التماس لغم بحري ،إذ إن قديماً كانت الاخطار الحربية التي تلحق الضرر للسفن والبضاعة أخطاراً اعتيادية ضمن وثائق التأمين البحري الاعتيادية ولكثرة الحروب وطول مدتها التي تسبب خسائر مالية هائلة فقد استبعدت الاخطار الحربية من وثائق التأمين الاعتيادية ، وفي النصف الثاني من القرن التاسع عشر بدئت الحروب البحرية بالنقصان وبقيت المخاطر الحربية أخطار استثنائية في وثائق التأمين البحري الاعتيادية ولكن لجانب ذلك فقد وجد وثائق تأمين أخرى تغطي الاخطار الحربية نظير دفع قسط مالي مرتفع يكون ابرام العقد ضرورياً لا مناص منه إذا نشبت الحروب (طه ، 2018 :507) .

وبناءً على المقابلة المهيكلة مع شركة التأمين الوطنية تبين بالإمكان تغطية القطع البحرية العراقية المؤمنة من أخطار الحرب وحسب شروط التعاقد، فضلاً عن تغطية القطع البحرية الحربية العراقية من قبل نادي الحماية والتعويض في لندن في حالة السلم داخل المياه الاقليمية أو عندما تغادر خارج المياه الاقليمية

لأغراض الصيانة والتصليح ومعاملتها معاملة السفن التجارية أي تغطيته أخطار الشحط والتصادم والجنوح ... الخ ويلغى عقد التأمين عند نشوب الحرب أو أشتراك القطعة الحربية في حرب خارج المياه الاقليمية.

2.16.2.2: خطر وباء جائحة كورنا المستجد(coved -19) :-

جرت العادة استبعاد الأخطار التي تسبب كوراث ضخمة في شركات التأمين نتيجة لحجم الاضرار والخسائر الكبيرة التي تتعرض لها الشركات المؤمنة ولكن أوصى قانون الكونجرس الامريكي في نيويورك وبعض الدول الاوربية شركات التأمين بضرورة وجود تغطيته تأمينية ضد مخاطر جائحة كورونا المستجد لعام 2021 وقد تم أنشاء برامج لحماية أصحاب السفن والمصالح البحرية في وثائق ملحقة مقابل قسط مالي أضافي (مشعال والدالي ،2022: 86- 88).

17.2.2 : الحوادث البحرية :-

نتيجة زيادة التجارة الخارجية بواسطة النقل البحري في مختلف أنحاء العالم أدى لكثرة الحوادث البحرية التي ولدت تأثير على حركة النقل البحري نتيجة أخطاء بشرية مباشرة أو غير مباشر ناتجة عن قوة قاهرة وقد تنعكس هذه الاضرار على الاقتصاد العالمي (المرزوقي ، 2019 : 70) ،وبينت الدراسات والادبيات السابقة أن الخطاء البشري يلعب دوراُ في تسبب الحوادث البحرية مثلاً على ذلك حالات التصادم البحري والحريق والاهمال من قبل افراد الطاقم في تطبيق معايير السلامة التي تؤدي إلى حوادث بحرية وبالتالي خسارة تلحق الضرر بأحد أطراف الرسالة البحرية(العريان،2017 : 351) ؛ ويمكن تعريف الحوادث البحرية بأنها وقائع مادية تحدث فجأة للسفينة أثناء رحلتها البحرية وقد يترتب عليها أضرار للسفينة أو الحمولة أو للسفن أخرى أو للبيئة البحرية أو للموانئ التي ترادها السفينة(حسان،2019 : 2).، وكما يقصد بالحوادث البحرية هي الواقعات الضارة التي تلحق الضرر بالسفينة أو البضاعة أو أجرة الشحن التي تحدث بحكم الظروف والحالات الطارئة والاعتيادية الخاطئة ، إذ ينطوي الحادث في الغالب على جزء من الصدفة لأنه لم يسمع الية ومن الحوادث البحرية المهمة لكثرة وقوعها هي (حسني ، 2004، 3) :

اولاً: التصادم بين السفن والمنشآت العائمة .

ثانياً: المساعدة التي تقدم للقطع البحرية أثناء تعرضها لحالة خطر .

ثالثاً: الخسائر المشتركة التي يقوم بها الربان اختياراً لمصلحة أطراف الرسالة البحرية .

18.2.2 : الخسائر البحرية وأنواعها:-

يقصد بالخسائر البحرية بأنها جميع الاضرار التي تحدث للسفن أو البضاعة وجميع الاموال والمصاريف التي أنفقت وصرفت على السفينة والبضائع سواء كانت الخسائر البحرية مصروفات أم أضراراً (القرني ، 2012: 277)، وقد عرفها الباحث(طه ، 2017 : 185) بأنها النقص في قيمة الممتلكات أو هلاكها وفناؤها

نتيجة تعرضها لحادث معين ، وهذا ما اتفق علية (طه ، 2018: 434) و (Abdel Hassan, et al.,2020: 137) بأن الخسارات البحرية هي كافة الاضرار التي تحصل للسفينة وما تحمله على متنها من بضائع وممتلكات.

في الغالب تسري احكام واتفاقات بشأن الخسائر البحرية ضمن شروط التعاقد في وثائق التأمين البحري وإذا لم يذكر بند أو شرط ضمن العقد التأميني فتطبق القواعد المقررة في العرف والقانون البحري لتحديد نوع الخسارة البحرية واشار الباحثين (محمود ، 2017: 241 – 320) و(طه ، 2017 : 185) و(Gurses , 2016 : 22) إلى انواع الخسائر البحرية في التأمين البحري إذ تنقسم إلى قسمين رئيسيين وهما الخسائر الكلية والخسائر الجزئية :

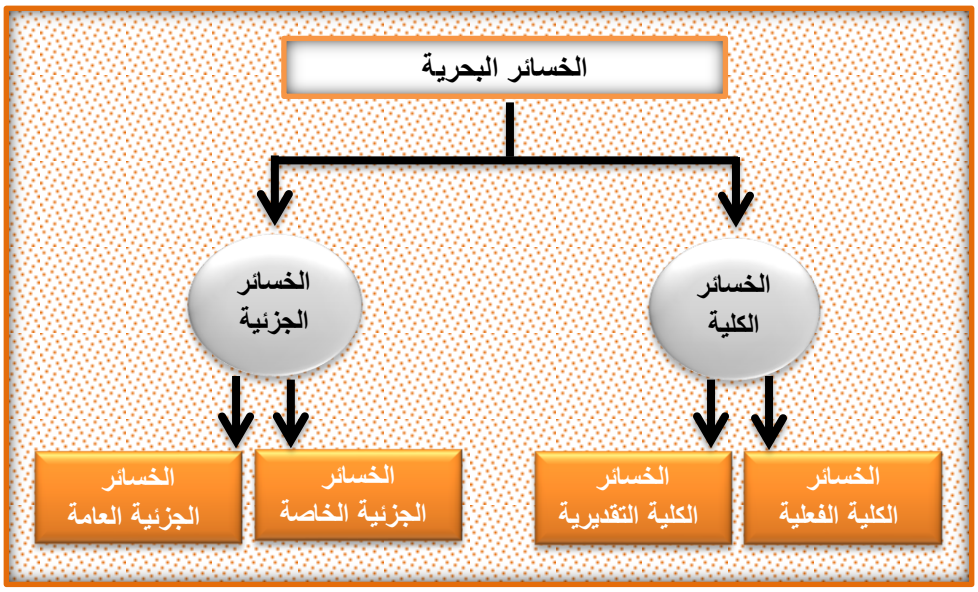
اولاً: الخسائر الكلية :- وتنقسم إلى الخسائر الكلية الفعلية والخسائر الكلية التقديرية .

- **الخسائر الكلية الفعلية :-** ويقصد بها الفناء المادي أو هلاك كلي للشيء المؤمن عليه أو إذا لحقة ضرر جعلة مختلف تماماً عن صفته الاصلية ومثلاً على الخسائر الكلية :
  - غرق السفينة كلياً أو هلاكها تاماً بسب حريق .
  - تعرض البضاعة للهلاك التام نتيجة الحريق أو الغرق .
  - فساد الشيء المؤمن علية نتيجة تسرب الماء إلى السفينة والحق الضرر بالبضاعة .
  - فقدان السفينة وانقطاع اخبارها لفترة زمنية طويلة .
  - وقوع السفينة أو البضاعة في يد العدو أو القراصنة .
- **الخسائر الكلية التقديرية :-** ويقصد بها الخسائر التي لا يكون هلاكها كلياً للشيء المؤمن عليه (محل التأمين) ولكن المؤمن له يعتبرها خسارة كلية من ناحيته التجارية أي لا يستفاد منها مستقبلاً مثلاً على ذلك ترك السفينة عند تعرضها لحدث ما بسبب مصاريف انقاذها تزيد عن قيمتها بعد عملية الإنقاذ .

ثانياً: الخسائر الجزئية :- وتنقسم إلى خسائر خاصة وخسائر عامة (مشتركة).

- **الخسائر الجزئية الخاصة :-** وهي الخسائر غير الكلية التي تقع على الشيء المؤمن علية نتيجة التعرض للأخطار البحرية و تكون خاصة أي يتحمل هذه الخسارة مالك الشي الذي لحقة الضرر.
- **الخسائر الجزئية العامة(المشتركة) :-** فهي الخسارة التي تحدث للشيء المؤمن عليه بصورة جزئية واختيارية لإنقاذ الرحلة البحرية ،أي بمعنى كل مصروفات أو تضحية غير اعتيادية يقررها ربان السفينة أن تنفق أو تبذل عن قصد من أجل السلامة العامة للرحلة البحرية لا تقاء خطر داهم يهدد السفينة وما تحمله من ممتلكات على متنها ويتحمل الخسائر المشتركة هم أطراف الرسالة البحرية

(السفينة ،البضاعة ، أجرة النقل) وبمفهوم أخر هي مبدأ اساسة العدالة يقوم بتوزيع الخسارة بصورة ارادية وبدرجة معقولة لحماية السفينة والبضاعة والافراد والقصد منها الصالح العام للرحلة البحرية مثلاً على ذلك عندما يتم التخلص من بعض البضاعة لتخيف حمولة السفينة لإنقاذها من الغرق أو الجنوح وخلاف ذلك تعد الخسارة جزئية خاصة ، وبناءً على ما تقدم يمكننا توضيح الخسائر البحرية في الشكل أدناه :



الشكل (2–10) أنواع الخسائر البحرية

المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى محمود ، مجدي سلامة احمد .(2017).القانون التجاري البحري ، دارغيداء للنشر والتوزيع ، الطبعة الاولى ، عمان .ص . 321.

19.2.2 : نظريات التأمين البحري :-

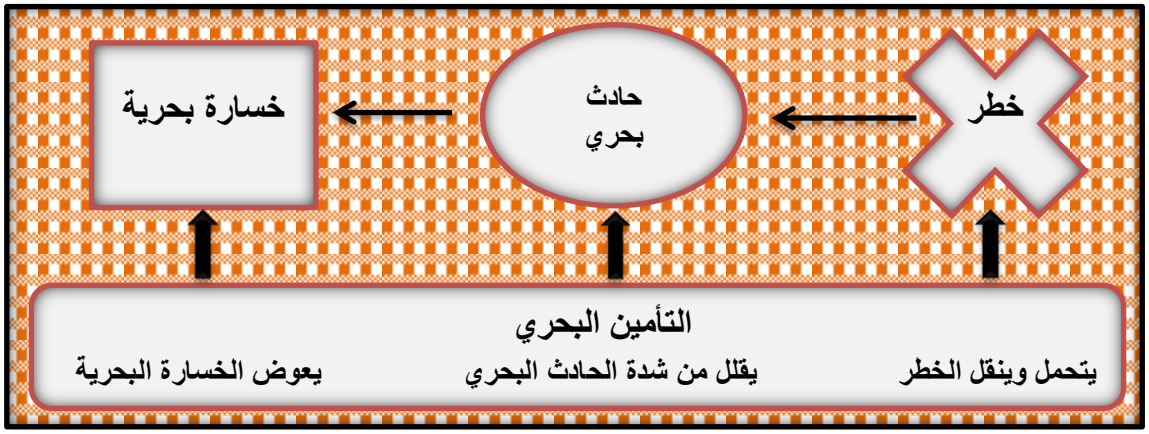
بناءً على ما بينته الدراسات والادبيات السابقة يمكننا التطرق لنظريات التأمين البحري :

1.19.2.2: نظرية التأمين :- بنيت نظرية التأمين استناداً إلى مبدأ المساهمة الجماعية ككل في الخسائر والاضرار التي يتعرض لها أي عضو فيها ، باعتبار مهما كانت الخسارة كبيرة فإن عبأها يضعف بتعاون الجماعة علية ، وعملية التأمين التجارية فقد عدلت بعض الشي من مبدأ المساهمة الجماعية أي ان الجماعة لا يتحملون الخسائر بل يتحملها جمهور المؤمن لهم عن طريق شركات وهيئات التأمين ، وتعد نظرية التأمين في واقعها وحقيقتها ليست الا محصلة جملة من العلوم التطبيقية وسيبقى التأمين معتمداً في نظرية على الاحتمالات والتوقع واحصاءات السنوات السابقة وقواعد الاحصاء (المحامي، 2006: 32) وكما يعتمد أساس عمل التأمين البحري على قانون الإعداد الكبيرة الذي يعود اكتشافه لعدة قرون مضت وما كان للتأمين ممارسة بصورته المعاصرة لولا قيام الاحصائيون بتجميع المخاطر على مستوى مجموعة من

الافراد وهذا عمل المؤمن (شركة التأمين) إلى تقليل الاخطار التي يواجهها كل فرد من تلك المجموعة وهم المؤمن لهم (المستفيد من التأمين) (سلام وموسى ، 2010 :32) ، فأن قانون التأمين يقوم بتطبيق نظام التعاون أي فكرة مفادها تعاون الافراد المعرضين لخطر ما على تحمل الخسائر التي تصيب أي فرد منهم نتيجة لتحقق هذا الخطر من خلال توزيع الخسارة على جميع الافراد (الخواجة ،2011: 557).وكما أضافت الباحثة (يعقوب ،2010 : 14) أن قانون التأمين البحري يقوم على فكرة توزيع الخسائر الناتجة من حادث معين على مجموعة أفراد مؤمنين على نفس محل التأمين بدلاً من أن يتحمل أحد الافراد نتائج الخسارة لوحده ، وهذا ما أكدته دراسة(مدفوني ، 2015 :5) يتم توزيع الخسارة المالية على عدد كبير من الافراد ليخفف عبئ الخسارة المادية على الافراد المعرضين للضرر.

2.19.2.2:نظرية الخطأ واجب الاثبات :- تتكون المسؤولية المدنية من ثلاث عناصر هما الخطأ ، والضرر ، وعلاقة السببية بوقوع الحادث (البارودي واخرون ، 2001 231)، لذلك نشأة عدة نظريات للمسؤولية المدنية وكان أبرزها لأثبات مسبب الخطاء وعلاقة المسبب ، وأن هذه النظرية تقوم بناءً على فعل صدر من جهة ما ونجم عنه ضرر للغير وبموجب هذا الفعل يلزم المتضرر اثبات ذلك الخطأ وعلاقته بالضرر الواقع علية ، مثلاً على ذلك السفينة المتضرر يجب عليها أثبات وجود فعل خاطئ صدر من سفينة أو جهة أخرى وترتب علية ضرر لحق بها، أضافةً لذلك يجب على السفينة المتضررة أن تثبت الضرر الذي أصابها له صلة بفعل ذلك الخطأ(محمد ، 2019 : 24).

3.19.2.2:نظرية المخاطر :- هي نظرية وثيقة الصلة بالتأمين البحري وهذا يتضح من وجود نموذجين مهمين في التأمين وهما(المخاطر الفردية والمخاطر الجماعية) ؛ وتم تطوير نمإذج نظرية المخاطر الفردية ونمإذج نظرية المخاطر الجماعية في مجال نظرية المخاطر من خلال قانون الإعداد الكبيرة الذي تعتمده شركات التأمين إذ تتضمن تعويض الخسارة وتحمّل المخاطر وتقنيات تحويل المخاطر التي تلعب فيها أدوات التأمين دورًا مهمًا ويمكن اعتبار التأمين نوعًا من الضمان المالي الذي يضمن أن يكون المؤمن له قادرًا على الاستمرار في التجارة البحرية والتأمين ليس إلزاميًا ولكنه موصى به بشدة ؛ لأن المبلغ المدفوع ليس كبيرًا بالنسبة إلى كمية الخسائر إذ تعمل هذه النظرية وفقاً لمبادئ التأمين الاساسية (مبدأ التعويض ، مبدأ المصلحة التأمينية ، مبدأ حسن النية) (Ritonga,et al., 2021: 166-167) ، كما موضح في الشكل (2-11) .



الشكل (2-11) دور التأمين البحري بالخطر والحادث والخسارة

المصدر: من إعداد الباحث بالاستناد إلى دراسة

Sourec :Ritonga,A.,I., Kundori, Sengadji,K.,G., Ahmad,H.,E.,(2021), Optimizing the Process of Management of Marine Cargo Insurance Claims at PT. ABC, Jurnal Logistik Indonesia Vol. 5 , No. 2 , p. 168.

3.2: المبحث الثالث – إدارة القطع البحرية :-

توطئة :-

يتم التطرق في هذا المبحث عن المتغير التابع إدارة القطع البحرية والابعاد الفرعية له المتمثلة في (إدارة وتنظيم القطع البحرية ، التخطيط لحالات الطوارئ ، الاتفاقيات البحرية ، التصنيف البحري ، تقييم المخاطر) .

1.3.2 : مفهوم الإدارة في القطع البحرية وأهدافها:-

كانت القطع البحرية في القرون الماضية تبحر مع أطقم تزيد عن 40 فرداً ، واليوم تغادر القطع البحرية الأكبر حجماً التي تبحر في رحلات متعددة الموانئ مع أطقم مكونة من حوالي 20 فرداً وتعكس هذه الانخفاضات في مستويات عدد أفراد الطاقم نتيجة التغيير التدريجي التقني والتنظيمي لبناء وتصميم القطع البحرية إذ أفسح الشراع الطريق للبخار وأفسح البخار المجال إلى حد كبير لمكائن الديزل فقد قام مصممو القطع البحرية وبناؤها بأتمتة وتقنيات فنية عالية لتطوير أنظمتها، واتخذوا إدارة أكثر كفاءة بإشراك السلطات البحرية مباشرة في تحديد مستويات الطاقم ،ومن الناحية العملية تحمل القطع البحرية عادةً ما يصل إلى ضعف الحد الأدنى المطلوب من أفراد الطاقم من خلال المفاوضة الجماعية بين الشركات ونقاباتهم مع ظهور محركات الديزل ، والأتمته ، وغيرها من تدابير توفير العمالة في أواخر الستينيات بدأت الإدارة في الاستقرار على متطلبات الافراد كمقاييس الحد الأدنى وبالتالي أن تطور تكنولوجيا القطع البحرية بوتيرة متسارعة عبر العالم تجاوزت الابتكارات التنظيمية المصاحبة في السنوات القليلة الماضية التخفيضات المباشرة للطاقم في بعض الدول إلى إعادة تنظيم الطاقم وإعادة توزيع المهام لأطقم العمل إلى قسمين هما (طاقم السطح و طاقم المحركات) إذ يسعى المالكين والمشغلون إلى استخدام الافراد الأكثر كفاءة والتكنولوجيا الحديثة بشكل عام و تحسين اقتصاديات التشغيل هو الهدف فقد أدت التحسينات التكنولوجية ، بما في ذلك الأتمته إلى تحسين كفاءة السفن وزيادة الموثوقية وانخفاض تكاليف الافراد والسعي وراء القدرة التنافسية من حيث التكلفة المادية (White, 1990 :1-2)،وفي عام 1936 تم عقد مؤتمر دولي في جنيف لإصدار واعتماد اتفاقية تنظيم ساعات العمل وإعداد الافراد العاملين على متن القطع البحرية وطبقت هذه الاتفاقية على كل قطعة بحرية بملكية عامة أو خاصة لضمان سلامة الملاحة البحرية وتقليل الاجهاد على افراد الطاقم (الجميل، 2014 : 137).

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

اولاً :الموارد المتاحة :- إذ تعتمد الإدارة في نجاحها على الاستعمال الكفء والفعال لإدارة الموارد أدناه :

- الموارد البشرية : المتمثلة في الافراد العاملين في القطع البحرية (الطواقم).
- الموارد المادية : المتمثلة في القطعة البحرية وما تحمله على متنها من معدات والآلات ومكائن لتشغيلها.
- الموارد المالية : المتمثلة بالأموال التي تنفق وتصرف لتشغيل الموارد البشرية والموارد المادية من رواتب وأجور نقل واحتياجات للمكائن والآلات ووقود ومستلزمات كثيرة أخرى لتشغيل القطع البحرية .

ثانياً: تحقيق الاهداف :- تنطوي الإدارة على ضرورة تحقيق الاهداف التي ترغب بها الشركة المالكة والافراد العاملين في القطع البحرية وأن هذه الاهداف يتم تنميتها وتحقيقها بمواقع مختلفة من داخل القطعة البحرية (الطواقم البحرية[11]) ومن خارج القطعة البحرية (الشركة المالكة) .

ثالثاً: الانشطة الادارية :- يشير مفهوم الإدارة إلى مجموعة الأنشطة أي العمليات المتداخلة التي تبدأ من الإدارة العليا وتنفيذها من قبل الافراد العاملين في القطع البحرية .

كما بينت (البزم، 2007 : 5) تعد الإدارة أنجاز لأهداف المنظمة بواسطة الافراد والموارد المتاحة الاخرى ومن خلال الوظائف الادارية (التخطيط[12] ، التنظيم[13] ، القيادة[14] ، الرقابة[15])

وقد عرفوا (Kuzman, et al.,2011: 29-31) الإدارة بأنها عملية العمل مع ومن خلال الآخرين لتحقيق الأهداف التنظيمية في بيئة متغيرة وباستخدام كفوء وفعال للموارد المتاحة المحددة والإدارة هي المفتاح للتكيف على النحو الواجب مع بيئة الأعمال وإن نجاح شركات النقل البحري اليوم نتيجة لفعالية الإدارة فأصبح التحليل والميزانية العمومية هو القضية المهيمنة على الإدارة الحديثة ، ومن أهم مهام المدير أو الربان هو تحفيز الافراد في العمل أي إلهام الآخرين وهذا يعتمد غالبًا على جاذبيته وخصائصه الشخصية إذ تلعب إدارة القطع البحرية دورًا مهمًا عندما يتعلق الأمر بتحقيق الأهداف التي تحددها شركات النقل والإدارة محددة في موقعها وأهميتها التجارية، وأن أبسط طريقة لتعريف الإدارة هي نشاط يهدف إلى تحقيق أهداف محددة مسبقًا، أو أنها عملية تنسيق بين عوامل الإنتاج أو العمل بغرض تحقيق أهداف معينة ، ومن المسلم به التأكيد على دور الإدارة في رقابة القطع البحرية وعملها في المستوى المطلوب باعتبارها السبب الرئيسي للحوادث البحرية وبالتالي تشكل تهديداً على الحياة البشرية والبيئة البحرية (Usoro ,2014 : 7) ، أن إدارة القطع البحرية من العوامل الرئيسية

---

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

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

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

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

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

في الحفاظ على التنمية المستدامة واستقرار التجارة العالمية وكما تعد الإدارة نشاطًا أساسيًا لامتلاك القطع البحرية وتشغيلها وتمثل مجالًا تقوم فيه شركات النقل بتعيين وتفويض المسؤوليات إلى الافراد المؤهلين والمتمرسين في العمل ولكن الشيء المهم هو أن إدارة القطع البحرية معقدة وتتطلب معرفة تكاملية تمتد عبر تخصصات متعددة وتحتاج إلى مهارات وخبرات متنوعة في المجال البحري ويرتبط تعقيد إدارة القطع البحرية بالسمات الفريدة للأعمال البحرية والبيئات المتغيرة باستمرار التي يتعين على مالكيها الاستجابة والتكيف معها ويعتبر العمل في القطع البحرية صناعة مرنة ومتنقلة وعالمية ، ويقوم مديرو القطع البحرية بشكل روتيني بتحسين عملياتهم من خلال نشر وتحويل أنشطة الإدارة إلى الطاقم وتسجيل وإصلاح وتوظيف القطع البحرية للعمل في جميع أنحاء العالم ، وقد أدى ذلك إلى ظهور عالمي سوق عمل الافراد وفق نظام تنظيمي عالمي ولا يتعين على إدارة القطع البحرية التكيف مع تقلبات الاقتصاد العالمي والتجارة الدولية وسوق الشحن فحسب بل تحتاج إلى ضبطها وفقًا لثوابت التغييرات في اللوائح ، والقانون ، وسوق العمل ، والتكنولوجيا ، ومتطلبات العملاء و المواقف العامة (Zhang &Tang,2022:1).

وقد بين (الصيرفي ،2006: 19) أن الإدارة تمتلك خصائص وصفات تميزها عن باقي العلوم الاخرى ومنها :

- الإدارة ترتبط بالمنظمة .
- تعد الإدارة وسيلة التفاعل بين الافراد لإنجاز الاعمال وتحقيق الاهداف .
- تمثل الإدارة مجموعة مبادئ وأسس علمية وعملية .
- الإدارة عبارة عن نشاط ذهني مستمر التفكير .
- يكون تنظيم الإدارة هرمي الشكل .

بصورة عامة تعمل الإدارة ساعية لتحقيق الاهداف التالية (الصرفي ،2006: 21):

- تنمية الكفاءات والقدرات البشرية لتنفيذ الخطط المعدة للوصول للأهداف المطلوب تحقيقها بطريقة مشروعة.
- الاستعمال الكفوء والفعال للموارد المتاحة(البشرية والمادية)وتنسيقها لتؤدي نسبة عالية من الانتاج بأقل كلفة.
- تعمل الإدارة على تحسين أداء العمل من خلال رفع مستوى المعيشة للأفراد العاملين وتحفيزهم بالمكافئات و الترقيات والعلاوات وتلبية احتياجاتهم لتحقق الرفاهية وحب العمل الذي يعكس ايجاباً على المنظمة .

وأضافةً لذلك فالإدارة البحرية تسعى إلى مواجهة تحديات المناخ الاقتصادية وأسعار الشحن المتقلبة والمنافسة المتزايدة ، فضلاً عن كونها أداة لا تقدر بثمن لإدارة نظام الافراد إذ يرتبط هدف الإدارة بنظام الأداء للقطع البحرية في جميع أنحاء العالم لأنه يعكس عملية موجهة نحو الهدف لضمان وجود العمليات التنظيمية لزيادة إنتاجية الافراد في العمل ، و نظام إدارة الأداء يرتبط ارتباطًا مباشرًا بتحقيق الأهداف التنظيمية للشركات البحرية وعلية يمكن توضيح أهداف إدارة القطع البحرية أدناه (Kapoor & Maxwell ,2019 :1-2):

- تقديم نظام إدارة ناجح لإدارة الطاقم وتقييم أداء الافراد العاملين في القطع البحرية بشكل دوري .
- تنفيذ استراتيجيات الشركة البحرية وتقديم أعلى مستويات الخدمة للعملاء .
- تحديد وتوفير احتياجات الافراد من جانب التدريب والتطوير والدورات في التخصصات البحرية .
- معالجة المشاكل الإدارية التي تلحق بالأفراد وتلبية احتياجاتهم المعيشية داخل القطع البحرية .
- مواءمة أداء كل فرد مع استراتيجيات وأهداف الشركة إلى جانب اتخاذ القرارات بشأن قضايا الطواقم مثل المكافآت والخطط الوظيفية والترقيات والعلاوات والاجازات .

ويرى الباحث أن الإدارة هي أساس نجاح العمل في القطع البحرية إذ تعتمد على الخطط الموسومة والمعدة من قبل المنظمة البحرية الدولية المتمثلة في وظيفة التخطيط ، أما التنظيم فهو يقوم بتنظيم الاعمال داخل القطع البحرية وتحديد المهام والواجبات لكل أفراد الطاقم للمحافظة على الوقت والتخلص من الفوضى والعمل المنظم في مختلف حالات الطوارئ والقيادة فهي الوظيفة التي تتولى قيادة الافراد للسيطرة على زمام الاعمال في القطع البحرية لذا يجب مراقبة تنفيذ الاعمال والخطط التي تم إعدادها مسبقاً لمعرفة مدى تنفيذها من خلال وظيفة الرقابة وهذه الوظائف الاساسية للإدارة تساعدنا في الصول إلى الاهداف المطلوب تحقيقها لإنجاز العمليات البحرية .

2.3.2 : مفهوم القطع البحرية وانواعها :-

القطع البحرية تعني كل سفينة أو مركب أو منشأة عائمة على سطح الماء وكما تشمل الوحدات البحرية الحربية والسفن العسكرية(رزق، 2009: 142)، ويشير(ابراهيم ، 2005 : 55) أية سفينة أو منشأة بحرية أو أداة بحرية صالحة للملاحة البحرية ومركبة عائمة في البحر من أي نوع كانت تدعى بالقطع البحرية ، وكما عرفها (Kuzman,2011:37) هي وحدات مائية ذاتية الدفع مخصصة لنقل البضائع والسوائل والأفراد عن طريق البحار والمحيطات والأنهار والبحيرات ، باستثناء القطع الحربية فهي سفن مخصص للحماية والحراسة والملاحة البحرية[16] ، وبين(الجزائري والساري ، 2015 : 47) بأن القطع البحرية تشمل كل سفينة أو منشأة عائمة تعمل في الملاحة البحرية وان لم تكن هادفة للربح ، ويشير الباحث (Kang,2018:17-36) بأنها تعني أي سفينة تبحر وأي مركب بحري من أي نوع كان ومهما كانت حمولتها من البضائع والسوائل وبمعنى أخرى السفن المبحرة أو المركبة المحمولة بحراً وتم إنشاؤها أو تكييفها لنقل مختلف أنواع البضائع أو هي المراكب البحرية التي لها قوة دافعة مستقلة خاصة بها ، ومعدات توجيه للملاحة البحرية وأفراد على متنها بحيث يتم استخدامها إما كوحدات تخزين أو لنقل البضائع، وكما بينت الباحثة (مردان،2017 :18) أنها تمثل أداة الملاحة البحرية فهي المحرك الاساسي والفعال للملاحة والعمليات البحرية ولا يمكن تسير تلك الاداة بدون أفراد الطاقم فهم يمثلون

[16] **الملاحة البحرية** : هي عملية التنقل والابحار بواسطة أداة الملاحة البحرية (القطع البحرية) من مكان إلى أخر بحراً (فريد ،2014 :18).

العنصر الاداري والقيادي لتشغيلها، وعرفت القطع البحرية بأنها كل منشأة او عمارة بحرية عائمة تعمل في العمليات البحرية أما بوسائلها الخاصة أو بواسطة قطرها بسفينة أخرى مخصصة للملاحة البحرية (فريد ،2014 :19) ، وأشار(ابو الفرج ، 2020 : 21-25) إلى مفهوم القطع البحرية بأنها كافة أنواع الوحدات البحرية العائمة بما في ذلك الطائرات البحرية المستخدمة في النقل و الوحدات ذات الوسادة الهوائية (اللازاحية) والغواصات وبمعنى أخر اي مركب بحري أو سفينة بحرية من اي نوع كان يتم أنشأه للعمل في الماء فهي تعد أداة الملاحة البحرية ومن صنع وبناء الافراد لأغراض العمليات البحرية ، وأشار(Sanborn,2021 :475) بأنها كل وصف للسفن و المراكب المائية أو غيرها من الأدوات الاصطناعية المستعملة في البحار والمحيطات والانهار والتي يمكن استخدامها كوسيلة للعمليات البحرية والنقل في الماء ، وتتفق الدراسة الحالية مع دراسة (حسن ،2021 : 101) أن القطع البحرية تكتسب وصف السفينة[17] بمجرد أن تكون مخصصة للملاحة البحرية أي(لها القدرة على الابحار) ومواجهة المخاطر البحرية وتمتلك قدرة ذاتية على السير في البحر .

وبناءً على ما تقدم يرى الباحث أن القطع البحرية هي عقارات البحر التي تمتلكها الدولة أو الافراد كملك خاص ،والمتمثلة في مجموعة من السفن والمراكب والمنشأة البحرية والغواصات والزوارق وكافة الوحدات البحرية العائمة التي تعمل في الملاحة والعمليات البحرية لأغراض وأهداف صنعت من أجل تحقيقها .

وتختلف القطع البحرية بناءً على الطبيعة والتصميم الذي يحدد نوعها والمهام التي تقوم بها والغرض من أنشأها فمنها حربية [18](عسكرية) تقوم بالحراسة والحماية والدفاع وحمل الطائرات وأخرى تجارية تعمل لأغراض التجارة الدولية في النقل البحري والسياحة والبحوث والحفر والتنقيب والقطر ومد الانابيب وقد صنعت لاستخدامات متعددة المجالات (الاعرجي،2015 : 154).

يمتلك العراق عدد من القطع البحرية المختلفة الصنع والتصميم والمهام فقد حققت فوائد اقتصادية وأمنية وخدمية كبيرة لدعم القطاع البحري وخدمة للتجارة البحرية في الدولة ومنها (السعد ،2016: 111-120):-

- ناقلات المنتجات النفطية Tankers :-هي سفن مختصة في نقل الحمولات السائلة مثل النفط الخام والبنزين و وقود الطائرات والماء والمواد الكيمائية مع مراعاة تطبيق أعلى معايير السلامة والامان .
- سفن نقل البضائع العامة General Cargo Ship:- وهذه النوع من السفن مختصة في نقل مختلف الانواع من البضائع كان تكون في حاويات أو في عنابرها المخصصة لحفظ وخزن البضائع .

---

[17] **السفينة** : هي أحد انواع القطع البحرية وهي عبارة عن وسيلة نقل عامة فوق سطح الماء يستخدمها الافراد منذ القدم للنقل والتجارة وتعد أحد اعمدة التجارة الدولية ، وقد عرفها القانون البحري العراقي لسنة 1987 بأنها كل منشأة تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية وتسير بواسطة وسائلها الذاتية (حسن ، 2021 : 98).

[18] **السفن الحربية** : هي سفن تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل الاسلحة والعلامات المميزة الخاصة بجنسية الدولة الملاكة وتكون بقيادة ضباط عسكر وافراد الطاقم خاضعين لنظام القوات المسلحة للدولة المالكة ،ولكن يتطلب منهم تطبيق قواعد وقوانين ومعايير المنظمة البحرية الدولية في الجوانب الملاحية والفنية للحفاظ على سلامة القطعة البحرية (الاعرجي ،2015 : 525)

- سفن الحاويات Container ship:- هي سفن تحمل كل حمولتها من البضائع في حاويات صندوقية وتم تصميمها لاستغلال الفراغات وعدم هدر المساحة إذ تكون سعة الحاوية على نوعين هما (20 و40) قدم .
- الحفارات البحرية Dredger Ships:- وهي سفن مخصصة بعمليات الحفر والتنقيب والكري في القنوات الملاحية وتطهير الموانئ وزيادة الاعماق في الموانئ فهي مزودة بمعدات ومكائن مخصصة لذلك .
- سفن القطر والإنقاذ Tugs Ships:- وهي سفن ذات تصميم مختلف في الاحجام وقوة محركات التي تساعدها في المناورات البحرية إذ تقدم الدعم للسفن العملاقة في الارساء والاقلاع داخل الارصفة والقنوات الملاحية وتقوم بعمليات القطر والإنقاذ والدعم اللوجستي للسفن الاخرى .
- سفن الابحاث Research Ships:- وهذه النوع من السفن تعمل في الابحاث والتحاليل المطلوبة من قبل الجامعات والمعاهد وهي مزودة بكافة المتطلبات الازمة للأبحاث العلمية .
- سفن الرافعات الثقيلة Crane Ships:- تم تصميم هذه النوع من السفن لغرض انتشال الغوارق في الموانئ والقنوات الملاحية فهي تمتلك رافعة ذات قدرة عالية على رفع مئات الاطنان وكما تستعمل في عمليات الإنقاذ البحري وبناء الجسور.
- سفن العبارات Ferries Ships:- وهي سفن صغيرة تنقل الركاب وامتعتهم لمسافات قصيرة أو تستخدم لأغراض سياحية قصيرة داخل المياه الاقليمية .

ومن الجدير بالذكر التطرق إلى القطع البحرية الحربية العراقية :-

- سفن الاسناد Support Ship:- هي سفن مزودة بالأسلحة العسكرية وتقدم الدعم والاسناد من تجهيزات ومعدات وارزاق الطعام إلى السفن الأخرى والوحدات البحرية التي تبعد عن الموانئ الساحلية .
- سفن الدورية Patrol Ships:- هي سفن حماية الموانئ والسواحل في المياه الاقليمية العراقية مجهزة بالأسلحة المدفعية والاسلحة المتوسطة وتمتلك قدرة مناورة سريعة لمطاردة الزوارق والسفن الخارجة عن القانون ومكافحة عمليات الارهاب والتهريب .
- سفن الفرقاطات Corvette Ships:- هي سفن دفاعية سريعة الهجوم مزودة بصواريخ حربية تحمي المياه الاقليمية العراقية من الاعتداءات الدولية .
- القطعة البحرية الاخرى :- والمتمثلة في الساحبات و الزوارق الصغير الميكانيكية والمطاطية وتكون مزودة بمحركات نفاثة تساعدها في سرعة المطاردة والمناورة البحرية .

3.3.2 : إدارة وتنظيم القطع البحرية :-

يقصد بإدارة وتنظيم القطع البحرية هو إدارة وتنظيم أسس العمل للأفراد في القطع البحرية وفقاً لوصايا المنظمة البحرية الدولية (IMO) والاتفاقيات البحرية التي تربط الدولة الاعضاء مع تعليمات وتوجيهات المنظمة البحرية

إذ يتم ترتيب وتنظيم الافراد على وحدات وتجمعات واقسام موجودة في القطع البحرية تفيد في التشغيل الامن بكفاءة وفاعلية (بازنية، 2004: 20)،إذ ترتبط مسؤولية الإدارة برتبة ربان أو قائد القطعة البحرية و رئيس الضباط ورئيس المهندسين فهم يشكلون الإدارة العليا في القطع البحرية وباقي الافراد من(ضباط ومهندسين وبحارة وفنين وطهاة ومنظفين) الذي ينفذون الاوامر الصادرة من قبل الإدارة العليا، وأن الهيكل التنظيمي للسفينة يتكون من وحدة قيادية ومن وحدتين تنظيميتين رئيسيتين ووحدة تنظيمية داعمة كما مبين أدناه . (Kuzman,2011:38)

- ✓ الوحدة القيادية: المتمثلة في الربان وهو المسؤول عن السفينة وسلامتها وعن كافة افراد الطاقم و العمليات البحرية ورئيس الضباط المسؤول عن عمليات الشحن وإدارة طاقم السطحه ورئيس المهندسين المسؤول عن عمليات تشغيل المحركات وأداره طاقم المحركات .
- ✓ الوحدة التنظيمية الاولى: وهم طاقم السطحه المتمثلة في الضباط البحريين والبحارة وتكون واجباتهم الرئيسة على سطح السفينة في رعاية عمليات الشحن والحفاظ على السلامة وأجزاء السفينة المعرضة للطقس والبحر وأجراء الخفارة اثناء عمليات الملاحة البحرية .
- ✓ الوحدة التنظيمية الثانية: هم طاقم المحركات المتمثلة في الضباط المهندسين والفنين تتمثل الأنشطة الرئيسية لهم في قسم المحركات في رعاية وصيانة المحرك والمولدات وكذلك جميع الأجزاء الميكانيكية المتحركة الأخرى للسفينة على مدار 24 ساعة في اليوم .
- ✓ الوحدة التنظيمية الداعمة: هم الطهاة وعامل الخدمات والأنشطة الرئيسية لهم إعداد وجبات الطعام للطاقم والحفاظ على النظافة في أماكن المعيشة و الحفاظ على مستوى المعيشة داخل القطع البحرية.

وقد بين (البارودي واخرون ، 2001 : 263) تتشابه مهام القيادة والإدارة من جانب الملاحة والسلامة وفقاً لنظام (ISM code) ولكن تختلف مهام و واجبات الافراد حسب نوع القطعة البحرية يعني سفن البضائع التجارية تختلف عن سفن الحفر في العمل وسفن القطر تختلف عن السفن الحربية في الواجبات أي بمعنى يجب تدريب وتأهيل الافراد وفقاً لنوع القطعة البحرية التي يعملون عليها، وأن العمل في البحر يتطلب تواجد الافراد لفترات طويلة في القطع البحرية أي طول ايام الرحلة البحرية إذ ينقطع الافراد عن موطنهم الاصلي فلا بد من توفير كافة احتياجاتهم من غذاء وعلاج وتنظيم ساعات العمل وأوقات الراحة والابتعاد عن الاجهاد الذي يسبب التعب والارهاق وينعكس سلباً على السلامة البحرية ، كما يجب على الافراد اطاعة النظام والاوامر التي يصدرها الربان والعمل بشكل فريق واحد وتنظم أعمال طاقم القطع البحرية وفقاً للقواعد والمعايير الصادرة من المنظمة البحرية الدولية (IMO)التي تهتم بتوزيع الواجبات والمهام بناءً على الاختصاصات المهنية المطلوبة لإدارة القطع البحرية والشكل (2-12) يوضح أماكن تواجد وعمل الافراد.

الشكل (2-12) توزيع عمل الافراد في القطع البحرية

المصدر: من إعداد الباحث بالاستناد إلى البارودي، علي ، الفقي، محمد السيد، ،العريني ،محمد فريد ،(2001)، القانون البحري والجوي، طباعة منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الاولى ، بيروت، ص 264 .

ومن الجدير بالذكر التطرق إلى إدارة وتنظيم القطع البحرية الحربية المشار إليها في مطبوعات (قيادة القوة البحرية العراقية ، 2009 :2) التي تتكون من عدة أقسام حربية لتسهيل عملية القيادة والاستعداد القتالي ومنها:

- أمر القطعة البحرية وهو ربان الذي يتولى مهام القيادة والاشراف على تنفيذ الواجبات والحفاظ على سلامة الافراد والقطعة البحرية وما تحمله على متنها .
- القسم الحربي الاول (قسم الملاحة) ويشغله ضباط وافراد بحريين يقوم بواجبات الملاحة البحرية .
- القسم الحربي الثاني (التسليح) ويتولى هذا المنصب ضباط وافراد بحريين يؤددن واجبهم بحسب التعليمات.
- القسم الحربي الرابع (الاتصالات) ويقوم الافراد البحريين بمهام اجهزة الاتصالات .
- القسم الحربي الخامس (الكهروميانيك) ويختص بالضباط المهندسين و الافراد الفنيين اي طاقم المحركات في القطع البحرية

4.3.2: المقومات الشخصية للقطع البحرية :-

تتمتع القطع البحرية بالشخصية القانونية الاعتبارية إذ تعد فرد من افراد القانون ؛ لذلك يجب أن تتوافر فيها المقومات الشخصية الاعتبارية من اسم وجنسية وموطن وحمولة تتميز بهذه المقومات عن غيرها وكما موضح أدناه (سليمة،2017 :85-88).

- ✓ **اسم القطعة البحرية :-**

يمثل الاسم هو وسيلة التميز لكل فرد عن الاخر؛ لذا يجب أن تمتلك كل قطعة بحرية أسم خاص بها يميزها عن غيرها في المناداة وفي الوثائق والشهادات التي تحملها .

✓ **جنسية القطعة البحرية:-**

تعد الجنسية من أحد المقومات الشخصية الاعتبارية لها أي هوية القطعة البحرية التي تتمثل في تحديد العلم الذي ترفعه وقد عرفة الجنسية بأنها رابطة قانونية بين القطعة البحرية والدولة (طه،2018: 39) ومن التزامات الدولة تجاه القطع البحرية (Dickie,2014 :12).

1- تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للقطع البحرية ، وتسجيل في أراضيها ، والحق في رفع علمها وعلى القطع البحرية أن تحمل جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها و يجب أن تكون هناك صلة حقيقية بين الدولة والقطعة البحرية.

2-على كل دولة أن تصدر وثائق للقطع البحرية التي منحتها حق رفع علمها .

✓ **موطن القطع البحرية :-**

ويقصد بالموطن هو ميناء التسجيل وقد تضمن القانون البحري الدولي بأن يكون لكل قطعة بحرية علم ترفعه وميناء تسجل فيه ورقم تسجيل خاص بها .

✓ **حمولة القطعة البحرية :-**

تعد الحمولة أحد مقومات القطع البحرية وعناصرها الاساسية التي نشأت من أجلها والتي تميز كل واحدة عن الاخرى وتبين قدرتها على نقل البضائع والافراد وتذكر ضمن شهادة صلاحيتها للأبحار .

5.3.2: الشهادات التي تحملها القطع البحرية :-

الشهادات والوثائق الادارية المطلوب توفرها على متن القطع البحرية وتصدر هذه الشهادات بالاعتماد على نوع وتصميم القطعة البحرية وكما مبين في الجدول أدناه :

جدول (2-12) الشهادات المطلوب توفرها في القطع البحرية

ت	اسم الشهادة	ت	اسم الشهادة
1	شهادة سلامة سفينة الركاب ، بما في ذلك سجل معدات السلامة .	15	الشهادة الدولية لمنع التلوث النفطي .
2	شهادة سلامة الأنشاء والبناء لسفن البضائع العامة.	16	شهادة منع التلوث الدولية لنقل المواد السائلة الضارة بكميات كبيرة .
3	شهادة معدات سلامة سفن البضائع بمختلف انواعها ، بما في ذلك سجل معدات السلامة .	17	الشهادة الدولية لصلاحية نقل المواد الكيماوية الخطرة السائبة .
4	شهادة راديو سلامة أجهزة الاتصال لسفن البضائع ، مع سجل الاجهزة الراديوية .	18	الشهادة الدولية بملاءمة نقل الغازات المسالة السائبة.
5	شهادة سلامة سفن البضائع ، بما في ذلك سجل المعدات السلامة .	19	شهادة تسجيل السفينة.
6	شهادة خطوط التحميل الدولية.	20	شهادة منع التلوث من مياه الصرف الصحي.
7	شهادة إعفاء خطوط التحميل الدولية.	21	شهادة إدارة السلامة البحرية الدولية.
8	شهادة سلامة نظم الغاطس.	22	شهادة التطابق و الامتثال.
9	شهادة المراقبة الاصحاحية للسفن .	23	شهادة الحد الادنى للتطقيم الامن للسفن.
10	شهادات الكفاءة البحرية لكافة أفراد الطاقم .	24	شهادات ووثائق التأمين البحري.
11	شهادة المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث البحري بالزيت .	25	شهادة صلاحية البدن لحمل المواد الكيماوية الخطرة .

12	شهادة تصنيف السفينة.	26	شهادة سلامة القطع البحرية عالية السرعة .
13	شهادة المراقبة الاصحاحية للسفن .	27	شهادة الحد الادنى للتطقيم الامن للسفن.
14	شهادات الكفاءة البحرية لكافة أفراد الطاقم .	28	شهادات ووثائق التأمين البحري.

الجدول: من إعداد الباحث بالاعتماد على

1. **سليمة، صلاح محمد.(2017).الوجيز في قواعد التجارة البحرية وفقاً للاتفاقيات الدولية وبعض القوانين الداخلية ، مكتبة القانون والاقتصاد ، الطبعة الاولى ، الرياض، ص .523 .**
2. Source : IMO, (2018).Nautical Department, asgow College Of Nautical Studies , FOLN 35 , Ship Masters Busisnes, Maritime Law Copyrights for Jordan Academy for Maritime Studies (JAMS) Electronic Material.P.80.

6.3.2 : التخطيط لحالات الطوارئ :-

الكوارث لا يمكن التنبئ بها ويمكن أن تكون مدمرة ومن الضروري الاستعداد لها في جميع اوقات وإعداد الخطط لتجنب الخسائر المأساوية في الأرواح والممتلكات وتحسين إجراءات الطوارئ واستراتيجيات الوقاية من المخاطر (Finiti, 2021 :24)،وفي المعتاد يقال عن التخطيط انه أول وظائف الإدارة الاربعة وذلك؛ لأن التخطيط يتعلق في تحديد الاهداف المراد تحقيقها وعلية يعرف التخطيط بأنه عملية لتحديد الاهداف والافعال والتصرفات قبل تنفيذها وأجرائها ، وللتخطيط فوائد عدة منها(بازينة ،2004 : 40) .

- يساهم التخطيط في أتخاذ القرارات مقدماً قبل البدء بالمهام ومنح الوقت الكافي للبحث والمقارنة في الخيارات المتاحة لتحقيق الاهداف .
- يساعد التخطيط في تحديد الاتجاهات ويولد الاحساس بالوصول للهدف .
- الخطة توفر الإطار الذي يوحد جميع العمليات المتعلقة في قياس القرارات المطلوبة .
- التخطيط يسهل في عمل مهام الرقابة ،ونعني بالرقابة التأكد من الانشطة تتم طبقاً للخطط المعدة والموضوعة مسبقاً .
- باختصار التخطيط يعد الخطوة الاولى في تحديد ما هو مطلوب وتحقيق أنجازه .

يتم تنظيم أفراد الطاقم في وحدات تسمى "الفرق" في حال الطوارئ تقوم الفرق بعملية المكافحة والحماية و الإنقاذ و نسبةً إلى حجم و تركيبة الطاقم يعين كل فرد في الطاقم بشكل دائم في إحدى الفرق ، وهذا يؤكد أن أي وضع من أوضاع الطوارئ نظرا إلى الوسائل المحدودة المتوفرة على متن القطعة البحرية يمكن السيطرة عليه بشكل سريع و فعال بواسطة تضامن قوى الفرق حتى في حال غياب أحد أفراد الطاقم ،ومن أهم العوامل التي تساعد في تكامل سلامة القطع البحرية هو التصرف السليم خلال حالات الطوارئ لذا يجب على إدارة القطع البحرية التركيز على رفع كفاءة افراد الطاقم البحري من خلال تدريبة وتأهيله لكي يستطيع التعامل بكفائه عالية مع المخاطر البحرية وتقيمها ، لذا يتطلب أن تحمل القطع البحرية الخطط لمواجهة حالات الطوارئ وتكون

منسقة بطريقة مناسبة لتوضيح التعليمات والارشادات والمهام لكل فرد من أفراد الطاقم في حالات الطوارئ وكما مبين في الجدول أدناه (بازينة ، 2004 : 41) .

جدول (2-13) انواع حالات الطوارئ في القطع البحرية وطرق مكافحتها

ت	حالات الطوارئ في القطع البحرية	الاجراءات المتخذة للمكافحة
1	الحريق بمختلف أنواعه	• إعداد خطة طوارئ الحريق . • تدريب وتأهيل الافراد على كيفية منع حدوث الحرائق . • أطلاق إشارات وصفارات الانذار عند اكتشاف الحريق قبل انتشاره للسيطرة علية بأسرع وقت ممكن. • التعرف على ماهية نوع المواد المشتعلة لسهولة أطفاء حسب نوع المطافئ المتوفرة على متن القطع البحرية . • أجراء ممارسات فعلية من قبل الطاقم على معدات ومطافئ الحريق المتوفرة في القطع البحرية وطريقة استخدامها .
2	الغرق (الاخلاء البحري)	• إعداد خطة الغرق والاخلاء. • تعرف الافراد على معدات الإنقاذ وسلامة الارواح في القطع البحرية من خلال الممارسات والتمارين الفعلية . • تجهيز القطع البحرية بكافة الاجهزة والمعدات للسلامة البحرية وفقاً لمتطلبات الاتفاقيات الدولية . • تدريب الافراد على واجباتهم و أدوراهم في حالة الطوارئ عند الغرق والاخلاء وكيفية استخدام كافة معدات السلامة بكفاءة عالية.
3	الشحط والاصطدام	• إعداد خطة التعامل مع حالات الشحط والاصطدام . • التأكد من قدرة الطاقم على التعامل مع حالات الشحط والاصطدام لمنع تسرب المياه إلى داخل القطع البحرية الذي يؤدي لغرقها . • أجراء التمارين والتدريب على كيفية غلق المنافذ والفتحات للتحكم والسيطرة على المياه لمنع انتشارها والمحافظة على اتزان القطع البحرية .
4	غريق في البحر	• إعداد خطة أنقاذ غريق في البحر. • تدريب الطاقم على كيفية التعامل عند سقوط أحد افراد الطاقم في البحر والطرق المستخدمة لانقاذة . • تأهيل الطاقم على استخدام اجهزة واشارات الاستغاثة والاتصال

		بالمحطات الساحلية والبحرية للبحث عنه وانقاذه.
5	التلوث البحري بمختلف انواعه	• إعداد خطة مكافحة التلوث البحري والتلوث بالمواد الخطرة. • تزويد الطاقم بالمعلومات الضرورية عن كيفية منع التلوث البحري. • تدريب الطاقم على معدات وادوات مكافحة التلوث البحري للسيطرة علية وتقليل انتشاره. • توفير الادوات والمواد الكيميائية التي تساعد في التخلص وإزالة المواد الملوثة . • تزويد الطاقم بمعلومات عن البضائع الخطرة للتعامل الامن معها أثناء نقلها في البحر وطرق تخزينها .

الجدول : من إعداد الباحث استناداً إلى المصادر المبينة أدناه.

Source:

1- Karahalios,H.,(2018), The Severity of Shipboard Communication Failures in Maritime Emergencies: A Risk Management Approach, International Journal of Disaster Risk Reduction, DOI: https://doi.org/10.1016/j.ijdrr.2018.02.015, Greece,pp.2.
2- Wu Chu, C., Lu, H.A. and Pan, C.Z., (2013). Emergency evacuation route for the passenger ship, *Journal of Marine Science and Technology*, 21(5), p.3.,pp.515.

توجه الإدارة الافراد بالحفاظ على جودة بيئة العمل في القطع البحرية وحمايتها في مختلف الظروف وتعمل الإدارة جاهدة على تطبيق التشريعات واللوائح التي تعزز سلامة القطع البحرية والهدف من هذه الخطط هو كيفية التعامل مع الحوادث والطوارئ بأقصى قدر من المهنية و الاحتراف لتقليل الخسائر (McLellan& Croft,2012: 20).

7.3.2: الاتفاقيات البحرية:-

منذ بداية القرن العشرين برز توجه حديث يدعو إلى توحيد القواعد والقوانين البحرية بين الدول وتنسيق الاسس العامة للملاحة عبر البحار والابتعاد عن الطابع القومي والعمل بأحكام الطابع العالمي لتسهيل التجارة عالمياً وحركة النقل البحري (العنبكي، 2002 : 4)، وفي عام 1904 نعقد مؤتمر في أمستردام الذي أقترح فيه إعداد قانون موحد بشأن الاتفاقيات والامتيازات البحرية لتقديم الدعم والمساعدة للقطع البحرية في حالات الطوارئ وحمايتها من الحوادث ، وفي عام 1926 تم توحيد بعض الاتفاقيات والقواعد المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية في العالم وتم اعتماد الاتفاقيات البحرية التي أعدتها اللجنة البحرية الدولية في الدورة التاسعة لاتحاد القانون البحري الدولي في 10 مايو 1952 ، مع العلم لا تنطبق البعض من هذه الاتفاقيات لعام 1926 على السفن الحربية للدول الأعضاء في الاتفاقيات البحرية لان السفن الحربية تمتلك حصانة أثناء خدمتها في المياه الاقليمية

ولكن تطبق هذه الاتفاقيات عندما تبحر خارج المياه الاقليمية (Berlingieri,2015:131-39)؛ وكما تهدف هذه الاتفاقيات البحرية إلى ضمان عمليات النقل والشحن الآمن للبضائع وحماية البيئة البحرية من الملوثات الضارة وحماية الممتلكات البحرية والافراد (Hodge,2014:5)، كما تضم المنظمة البحرية الدولية حاليًا 175 دولة عضوًا وثلاثة أعضاء منتسبين تسري عليهم الاتفاقيات والمعاهدات والبروتوكولات البحرية ولقد أمتثل العراق للمنظمة البحرية الدولية عام 1973 وأنظم إلى (18) اتفاقية بحرية من أصل (59) اتفاقية بحرية أصدرتها المنظمة البحرية الدولية[19] (www.imo.org) ،أبرزت الاتفاقيات البحرية أهمية التعاون الدولي في مجال النقل البحري لعدة قرون ، وقد تجلت منذ فترة طويلة في التقاليد البحرية مثل القطع البحرية التي تلجأ إلى الموانئ الأجنبية في حالة سوء الأحوال الجوية والذهاب لمساعدة الآخرين عند تعرض لحادثة أو مشكلة ما و بغض النظر عن جنسيتها وطاقهما فيكون الرابط المشترك بين الدول هو الاتفاقيات البحرية (قعيبل ،2005: 28) ،ويمكننا توضيح أهم الاتفاقيات البحرية التي أثمرت جهوداً جيدة في القطاع البحري وكما مبينة في الملحق ( ) .

8.3.2 : التصنيف البحري :-

تعود نشأت التصنيف البحري إلى القرن السابع عشر الميلادي الذي ارتبطا في نشأة مع ازدهار التأمين البحري وفي عام 1652 في انكلترا تأسست هيئة تصنيف بحرية لتحديد صلاحية القطع البحرية للأبحار وكان التصنيف في وقتها يعتمد على عمر السفينة ودرجة الثقة في مكان البناء وصدرت هيئات اللويدز سجل للتصنيف عرف باسم الكتاب الاخضر وبعدها في عام 1799 صدر الكتاب الاحمر الخاص بهيئة التصنيف البحري التابعة للويدز، وأن سلامة الافراد والممتلكات وحماية البيئة البحرية من أهم أهداف الاتفاقيات البحرية التي صدرتها المنظمة البحرية الدولية (IMO)(Min,2011:7) ، ويتم تحقيق تلك الاهداف من خلال تنفيذ متطلبات معينة تحددها اللجان الفرعية التابعة للمنظمة البحرية الدولية ومنها لجان فنية متخصصة في السلامة البحرية ولجان حماية البيئة البحرية وتختلف هذه المتطلبات حسب نوع وتصميم وحمولة القطعة البحرية و يتم التحقق من هذه المتطلبات هم أفراد مختصين في مجال أنشاء وبناء وصيانة القطع البحرية وهذه ما يقصد به عملية التصنيف البحري وهو من العمليات الهامة جداً في تحديد ومنح صلاحية القطع البحرية للأبحار و ممارسة العمليات البحرية ،ويلعب التصنيف البحري دوراً مهماً في إدارة القطع البحرية وقد يلجئ المالكين لهيئات التصنيف لعدم السماح للقطع البحرية في الابحار بأعالي البحار من دون شهادة تصنيف دولية ؛ لأنها تكشف عن القدرة الفنية وتمنح شهادة بجاهزية القطعة البحرية للأبحار وممارسة عملها بسلامة وأمان فهي تساهم في تطوير قواعد السلامة البحرية من خلال تنفيذ متطلبات المنظمة البحرية الدولية الواجب توفرها في القطع البحرية وكما يلعب

---

[19] **المنظمة البحرية الدولية (IMO):** هي منظمة متخصصة في وضع المعايير الخاصة بالسلامة والأمن و الاداء والتلوث البيئي والملاحة البحرية ، وهي تابعة للأمم المتحدة تأسست عام 1948م ومارست نشاطها دولياً عام 1958 م، يقع مقرها الرئيسي في المملكة المتحدة (لندن) ، ولديها خمسة فروع إقليمية في الفلبين وترينيداد وتوباغو وساحل العاج وغانا وكينيا (www.imo.org)

التصنيف البحري دوراً كبيراً و مهماً في التأمين البحري الذي أعطا ضماناً لشركات التأمين البحري (المؤمنين) في تغطية الاخطار البحرية من خلال ضمان صلاحية وأهلية القطعة البحرية للقيام بالعمليات البحرية ولهذا توجب إصدار شهادة تصنيف للقطع البحرية بعد أجراء الكشف والمسح على تطبيق معايير السلامة البحرية وفقاً لمتطلبات المنظمة البحرية الدولية ومدى صلاحية القطع البحرية للأبحار ولا يمكن قبول التغطية التأمينية من قبل شركات التأمين البحري من دون شهادة تصنيف وهذا ما يربط تطبيق معايير السلامة البحرية بهيئات التصنيف البحري وعلاقته مع التأمين البحري وكما موضح في الشكل أدناه(سليمة،2017: 555-556-569).

الشكل (2- 13)علاقة التأثير بين السلامة البحرية والتأمين البحري بواسطة التصنيف البحري

المصدر: من إعداد الباحث بالاستناد إلى سليمة، صلاح محمد،(2017)، الوجيز في قواعد التجارة البحرية وفقاً للاتفاقيات الدولية وبعض القوانين الداخلية ، مكتبة القانون والاقتصاد ، الطبعة الاولى ، الرياض ، ص 570.

وقد عرف (Lagoni ,et al.,2007:5) التصنيف البحري بأنه هيئات غير حكومية تقدم الدعم الفني لتحديد درجة وترتيب القطع البحرية وتحديد الحالة التي اصبحت عليها بعد عمليات الابحار وهذه الهيئات لا تهدف للربح فهي تقوم بأعمال المعاينة لتحديد الاعطال الفنية ، ويعني مصطلح "التصنيف" أن السفن مرتبة ومصنفة في فئات مختلفة من قبل هيئات وجمعيات التصنيف فقد كانت سابقاً الفئات تعتمد على حالة الهيكل والمعدات فيتم تصنيف الهيكل وفقًا لبنائه وحالته ويتم الإشارة إلى فئته بالأحرف الكبيرة(A ، E ، I ، O ، U) كما هو محدد في شهادة التصنيف وحسب درجة وحالة القطعة البحرية إما جيدة (G) أو متوسطة (M) أو سيئة (B) أما اليوم استبدلت بأرقام (من 1 إلى3) فأصبحت مثلاً(A1) يعني بحالة جيدة وصالحة للملاحة البحرية .

9.3.2: الهدف من التصنيف البحري :-

الهدف من تصنيف القطع البحرية هو التحقق من القوة الهيكلية والبدنية وسلامة الأجزاء الأساسية من البدن وملحقاته وموثوقية ووظيفة أنظمة الدفع والتوجيه وتوليد الطاقة وتلك الميزات والأنظمة المساعدة الأخرى التي تم تضمينها في القطع البحرية ، والتي لعبت دورًا حاسمًا في تحسين وتأمين السلامة في صناعة الشحن الدولية بفضل المساحين المؤهلين تأهيلا عاليا ومعرفتهم بالقطع البحرية والتكنولوجيا(Min,2011:9)، ومن أجل حفاظ الخدمات الأساسية على متنها إلى جانب لا يوجد التزام قانوني بتصنيف القطع البحرية ولكن مطالبة شركات

التأمين بالتصنيف شرط أساسي لقبول التغطية التأمينية مما دفع المالكين إلى التصنيف البحري فتقوم جمعية أو هيئة التصنيف بما يلي(IMO ,2018 :83) :-

- نشر قواعد التصنيف الخاصة بها (بما في ذلك المتطلبات الفنية) المتعلقة بتصميم وبناء ومسح القطع البحرية والمنشآت البحرية ، والقدرة على تنفيذ العمليات البحرية ، وتوحيد المعايير لسهولة تطبيقها.
- الحفاظ على تنفيذ القواعد واللوائح الصادرة من المنظمة البحرية الدولية وتحديثها على أساس منتظم .
- التحقق من الامتثال لهذه القواعد أثناء البناء وبشكل دوري خلال فترة خدمة القطعة البحرية المصنفة .
- الشهادات ليست ضمانًا صريحًا للسلامة أو الصلاحية للإبحار بقدر تطبيق معايير السلامة البحرية وفق متطلبات المنظمة البحرية الدولية .
- دور هيئات التصنيف البحري لا يتعلق في صلاحية القطعة البحرية للملاحة البحرية فحسب ، فهذا يعد دور الاساسي للمالك أو المشغل وإنما التحقق من امتثالها لمتطلبات الاتفاقيات البحرية الدولية .

تعمل هيئات التصنيف في المقام الأول بفحص القطعة البحرية لمعرفة قدرتها في الابحار بأمان طوال الوقت الذي تكون فيه وثيقة التأمين المعتادة سارية المفعول ولأن نوادي الحماية والتعويض لا تؤمن بدن القطع البحرية ، ولكن المسؤوليات تجاه مالكي البضائع والركاب و افراد الطاقم والأطراف الثالثة الأخرى مثل الدول الساحلية ، فإنها غالبًا ما تطلب مسحاً خاصاً قبل أن يتم التسجيل مع النادي بالترتيب لتقليل وتقييم المخاطر البحرية فيتلقى كل من شركات التأمين البحري ونوادي الحماية والتعويض معلومات حول تاريخ جميع استطلاعات الرأي عن القطعة البحرية وتاريخ انتهاء صلاحية شهادة التصنيف والسجلات والتوصيات المتأخرة و نص شروط الفئة المصنفة والتقارير من قبل هيئات وجمعيات التصنيف (Lagoni,et al.,2007:11-15) .

10.3.2 : تقييم المخاطر:-

يقصد بتقييم المخاطر هو وصف مجموعة من الاساليب التي تساعد في تحديد حدوث المخاطر من عدمها وتحديد ما يحدث من أضرار من أجل تجنبها أو تقليلها (بدوى ، 2004 : 43)، ومن رأي أخر تبين بأنه أداة فعالة تساعد في وضع نظام شامل ومتكامل لإدارة المخاطر التي تتعرض لها القطع البحرية أثناء قيامها بعمليات النقل البحري ،فأن تقييم المخاطر يسمح بدراسة سلامة القطعة البحرية فيساعد هذا التقييم في توفير أقصى درجات السلامة ، ولتقييم المخاطر فوائد عدة منها (بازينة، 2004: 130):

- أمكانية وضع نظام تنظيمي ثابت ومتكامل للتعامل مع كافة عناصر السلامة البحرية بطريقة شاملة .
- دراسة كافة الاخطار المستقبلية التي لم تؤدي بعد إلى وقوع حادث .
- مبدأ عمل التقييم للمخاطر يعد منهج قائم على أساس التأهب والاستعداد لمجابهة المستقبل ولا يقوم على الانتظار ثم التصرف .

- توفير أساس واقعي لتقييم والتحكم في المخاطر البحرية الجديدة الناتجة عن التغيرات المستمرة في التكنولوجيا البحرية .
- أنماء الثقة بين الافراد في نظام العمل البحري لأنه قائم على تقييم وتحليل المخاطر محتملة الوقوع .

وتشير التقديرات إلى أكثر من 85٪ من الحوادث البحرية يمكن أن ترتبط بالخطأ البشري وقد يحدث الخطأ البشري في مواقف مختلفة ويخضع لبحوث واسعة وعميقة متعددة التخصصات إذ يعد العامل البشري هو عنصر أساسي في بيئات العمل عالية المخاطر حيث يمكن أن تؤثر المعرفة والخبرة وقدرات اتخاذ القرار السريع والمهارات القيادية وحتى المقاومة الجسدية على نتائج الحوادث في البحر المتعلقة بقضايا الأمن والسلامة ولقد لخصت معظم الإحصائيات والدراسات المنشورة إلى أن الحوادث البحرية ناتجة بشكل أساسي عن أخطاء بشرية وعلية يجب تقييم الحوادث الناجمة عن قضايا السلامة البحرية اي سبب تلك الحوادث (التدخل البشري أدى لإحداث أضرار جسيمة في الأرواح البشرية أو الخسائر المادية أو الكوارث البيئية) والابتعاد عن سياق اللوائح والإجراءات المعمول بها لتخطيط وتنظيم وصيانة وأمن القطع البحرية في بيئة العمل البحري والتي لا يمكن التنبؤ بها على المستويات العالمية والإقليمية والوطنية بسبب العوامل الأمنية المختلفة التي يمكن أن تحدث فإن النهج المشترك الذي ينطوي على دور العنصر البشري في تقيم المخاطر وتجنبها (Mednikarov&Lutzkanova, 2021 :241) ، ويمكن تعريف المخاطر بأنها احتمال وقوع حدث غير متوقع وهي الحالة التي معها يمكن توزيع احتمالي للأحداث المتوقعة (باطويح و بن عيد،2007 :14)، وأن أي قرار أو إجراء يعرض القطعة البحرية للخطر يعرض حمولتها للخطر ناتج عن إهمال الربان أو الطاقم الذي يعرض القطعة البحرية لخطر استمرار الضرر ولأن هذا الخطر كان ناتجًا عن ضعف الملاحة أو سوء الإدارة و في مثل هذه الحالات يكون الخطر على الشحنة ثانويًا من حيث أنه نشأ الخطر اولاً على القطعة البحرية و يتضمن قرارًا متعلقًا بإدارة القطعة البحرية وان الضرر أو الخسارة الناجمة عن حادث معين يتطلب إظهار إهمال مسؤول أو شخص يمثل جزءًا من الإدارة (Force,2004:68)، ومدى تعرض الفرد أو البيئة أو الممتلكات للإذى أو التأثير السلبي بطريقة أخرى عند التعرض له وكما يستند تقييم المخاطر البحرية على الانظمة التي أقرتها المنظمة البحرية الدولية من خلال الوصايا والاتفاقيات والمعاهدات الدولية في كيفية التعامل أثناء الملاحة البحرية مع المواد المنقولة ودرجة خطورتها على القطع البحرية وتأهيل الافراد لتجنب المخاطر البحرية من خلال القيادة الامنة ،إذ يتم التحكم في النقل البحري من خلال لوائح دولية مختلفة كل منها يهدف إلى منع أو تقليل التأثير السلبي على الإفراد والبيئة والممتلكات أثناء النقل (Hodge,2014:4-6-10) ، فقد يتطلب عامل الخطر وتعدد أبعاده نماذج وأطرًا جديدة لتقييم المخاطر وإدارتها؛ وذلك لأن النماذج الاحتمالية الثنائية لتقييم السلامة تفترض أن الحوادث هي أحداث غير مقصودة وغير مرغوب فيها وأن البيانات المتعلقة بالحوادث

السابقة توفر معلومات مفيدة حول الحوادث المستقبلية و تكون الأحداث غير المرغوب فيها مقصودة في هذه الحالة سيكون الماضي دليلاً للمستقبل ،ويتم تطبيق تقييم المخاطر عادة كعامل مساعد في عملية صنع القرار مع تقييم الخيارات وبمكان تقييم مستوى المخاطر المقدمة مع كل خيار و يمكن أن يعالج تقييم مخاطر السلامة والمخاطر البيئية وأنواع أخرى من مخاطر الأعمال وأن تقييم المخاطر ليس مجالا جديدا إذ تعود أصول تقنيات تقييم المخاطر الرسمية إلى صناعة التأمين و مع تقدم العصر الصناعي بدأت الشركات في القيام باستثمارات رأسمالية كبيرة فقد أصبح من الضروري العمل لفهم المخاطر المرتبطة بالقطاع البحري التي يتم الاضطلاع بها والقدرة على إدارة المخاطر باستخدام تدابير رقابية وتأمينية من قبل شركات التأمين (Bichou,et al.,2014:vi)، وقد أشار (Demirel,2019:243) أن تقييم المخاطر يعتمد ويستند على التخطيط والذي يعد أحد وظائف الإدارة ويمثل الرؤية المستقبلية لطبيعة العمل في القطع البحرية ومدى تأثير الاخطار على الافراد والممتلكات .

4.2:خلاصة الفصل الثاني:- Summery

استعرضنا في هذا الفصل ثلاثة مباحث لتغطية الإطار النظري للدراسة الحالية والمتكون من ثلاثة متغيرات رئيسة (السلامة البحرية ، التأمين البحري ، إدارة القطع البحرية) وكما مبين أدناه :-

المبحث الاول : تضمن المتغير المستقل الاول – السلامة البحرية والابعاد الفرعية التي تدعم السلامة في القطع البحرية وتم التطرق من خلال الادبيات والدراسات السابقة إلى نشأة وتطور السلامة ومفهوم السلامة البحرية المتضمن حماية الافراد والممتلكات والبيئة البحرية من الاخطار والحوادث المرتبطة بالعمليات الملاحية التي تتعرض لها القطع البحرية العراقية ، ومن خلال معدات السلامة البحرية واجهزة السلامة يمكن تطبيق الامان في السفن وكما تساعد عمليات البحث والإنقاذ في تقليل الخسائر البشرية والمادية ويجب الاهتمام بالتدريب البحري لتفادي حالات الطوارئ الحرجة التي تهدد أمن وسلامة الافراد والممتلكات وهذا ينعكس سلباً على أداء القطع البحرية، وتم تسليط الضوء على نظريات السلامة البحرية والاهتمام بكافة التفاصيل التي تعزز من رفع مستوى السلامة في القطع البحرية العراقية من أجل تقليل الحوادث وزيادة كفاءة العمل ، وتركيز الإدارة العليا على خلق ثقافة السلامة البحرية بين الافراد بعيداً عن الثقافة البيروقراطية وتطبيق معايير السلامة الدولية وفقاً لمتطلبات المنظمة البحرية الدولية (IMO).، ومن الجدير بالذكر تركيز القطع البحرية (غير المؤمنة) على نظام إدارة السلامة البحرية للوصول إلى المستوى المطلوب في تطبيق معايير السلامة البحرية مقارنتاً مع القطع البحرية المؤمنة المواكبة لأغلب انظمة السلامة البحرية وهذا ما التمسته الدراسة الحالية من خلال أجابة عينة الافراد في قائمة الفحص لتشخيص مشكلة الدراسة .

المبحث الثاني :- تطرقت الدراسة الحالية في هذا المبحث إلى المتغير المستقل الثاني – التأمين البحري ونشأة التاريخية ومراحل تطوره والمبادئ الاساسية له والابعاد الفرعية المتمثلة في تغطية السفن والبضائع والافراد من الاخطار التي تولد حوادث بحرية تنتج عنها خسائر مادية وبشرية، والتركيز على عنصر الامان وهو التأمين البحري لمواجهة كافة الاخطار الملاحية أثناء العمليات البحرية، فضلاً عن أهمية التأمين البحري للقطع البحرية العراقية ، إذ يجب تسليط الضوء على القطع البحرية غير المؤمنة لأنها تعد المحور الاساسي للقطاع البحري والعائدة إلى (الشركة العامة لموانئ العراق وقيادة قاعدة ام قصر البحرية) إذ تمثلان الرؤية البحرية الساحلية للعراق وعدم وجود تطبيق التأمين البحري في كلا القطع البحرية يدل على قلة الاهتمام من قبل الإدارة العليا بالموارد البشرية والمادية ، فقد تم توضيح في هذا المبحث أهمية التأمين البحري للقطع البحرية العراقية فضلاً عن توضيح الاخطار البحرية المطلوب تغطيتها بوثائق التأمين البحري .

المبحث الثالث :- استعرضنا في هذا المبحث المتغير التابع – إدارة القطع البحرية وأبعاده الفرعية المتمثلة في إدارة وتنظيم القطع البحرية والتخطيط لحالات الطوارئ والاتفاقيات البحرية والتصنيف البحري وتقييم المخاطر ولمعرفة عمل تلك الابعاد تطرقنا إلى مفهوم الإدارة وأهدافها ومفهوم القطع البحرية وانواعها التي تعمل في الشركات والوحدات البحرية العراقية والرابط المشترك بين المنظمة البحرية الدولية (IMO) والقطع البحرية العراقية المتمثل في الاتفاقيات البحرية فقد أنظم العراق إلى 18 اتفاقية ، وما قدمة التصنيف البحري من فوائد للعمل البحري في تحديد درجة صلاحية القطع البحرية للأبحار وممارسة عملها بسلامة وأمان وإعداد الخطط لتجنب المخاطر وتقيمها بالمستوى المطلوب لمنع وقوع الحوادث البحرية .

﴿ الفصل الثالث – الإطار العملي﴾

المبحث الاول – النبذة التعريفية لمجتمع وعينة الدراسة

المبحث الثاني – المقـــــــــابلة المهيـــــــــــكلة

المبحث الثالث – التحلـــيل الاحصـــــائي للبـــيـــانات

3. الفصل الثالث (الإطار العملي)

1.3 : المبحث الاول – النبذة التعريفية لمجتمع وعينة الدراسة

توطئة:-

في هذا المبحث يتم التعرف على الشركات والوحدات البحرية (مجتمع وعينة الدراسة الحالية) والمتمثلة في (الشركة العامة لموانئ العراق ، الشركة العامة للنقل البحري ، شركة ناقلات النفط العراقية ، قيادة قاعدة أم قصر البحرية) التي تمتلك القطع البحرية العراقية بصفة " المؤمن له " ومن جانب أخر التعرف على شركة التأمين الوطنية بصفة "المؤمن" على القطع البحرية العراقية والتي تصدر وثائق التغطية التأمينية .

1.1.3: الشركة العامة لموانئ العراق :-

تعود نشأت الموانئ العراقية قديماً إلى بلاد وادي الرافدين ، بلاد ما بين النهرين فقد ذكرت الادبيات والدراسات السابقة أن الحضارة السومرية قبل 5000 عام تطرقت إلى موانئ عند تخوم البحر في جنوب العراق تسمى ميناء الخير العميم وأخر بوابة الخير الكثير وهو ميناء البصرة من حيث الموقع الجغرافي وانطوت الحقب وبقيت أرصفة الموانئ ، وقد أهتم العثمانيين في ميناء البصرة عام (1872) لتوسيع النشاط التجاري العثماني بين الشرق الاوسط ودول الخليج العربي، وعند دخول القوات البريطانية المحتلة إلى العراق اتخذت منه أرصفة عسكرية لاستقبال القوات البريطانية ومعداتها بحراً ومن ثم ارتأت السلطة الحاكمة تحويلة من ميناء عسكري إلى ميناء مدني فأصدرت بياناً إدارياً بذلك عام 1919 وأعتبر هذا تاريخ تأسيس الموانئ العراقية (صالح ، 2019: 9) .

فقد قدمت الشركة العامة لموانئ العراق الخدمات البحرية المتمثلة في عمليات الشحن والتفريغ وارساء واقلاع القطع البحرية والدلالة في القنوات الملاحية والحفر والتنقيب وحالات البحث والإنقاذ البحري لتحقيق أهداف القطاع البحري وتلبية احتياج الدولة في العمليات التجارية البحرية من تصدير واستيراد للبضائع، إذ تهدف إلى الشركة العامة لموانئ العراق إلى عدة أمور منها (احمد ،2022 : 74) :

- تطوير القنوات الملاحية من خلال زيادة الاعماق لاستيعاب القطع البحرية الكبيرة.
- رفع كفاءة الافراد العاملين في القطع البحرية والموانئ .
- العمل على رفع الطاقة التصديرية للموانئ العراقية .
- العمل المشترك مع القطاع الخاص لإدخال إيرادات مالية للدولة.
- التخطيط لفتح افاق التعاون التجاري مع دول الجوار من خلال إنشاء ميناء الفاو إذ يعد أكبر موانئ العراق وبمثابة محطة نقل تجارية (ترانزيت) للبضائع القادمة من دول الخليج العربي والمنقولة إلى أوربا عبر المنافذ التركية.

ومن المسلم به التطرق إلى التسلسل التاريخي للشركة العامة لموانئ العراق وكما موضح في الشكل أدناه .

الشكل (3-1) التسلسل التاريخي لنشأة الشركة العامة لموانئ العراق

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على دراسة أحمد، محمد تقي جعفر،(2022)، أثر تكنولوجيا المعلومات في نجاح إدارة المشروعات ،دراسة تطبيقية في الشركة العامة لموانئ العراق، لنيل شهادة الدبلوم العالي في إدارة المشروعات ، جامعة البصرة ،كلية الإدارة والاقتصاد ، قسم إدارة الاعمال ، بصرة ، ص.73.

ويعمل في الشركة العامة لموانئ العراق (7641) فرداً و في القطع البحرية(1734) فرداً ، ومن الجدير بالذكر التطرق إلى الموانئ والقطع البحرية وقد تتغير مواقع القطع البحرية بحسب الاحتياج في الموانئ وكما مبين في الجدول أدناه .

جدول(3-1) الموانئ العراقية وما تحتويه من قطع بحرية

ت	اسم الميناء وتاريخ التأسيس	اسم القطعة البحرية	نوع القطعة البحرية	منشأه وسنة الصنع	التأمين البحري
1	ميناء البصرة (المعقل) سنة 1912	الفراهيدي	زورق نقل افراد	الصين 2012	بلا
		اليرموك	ساحبة	الصين 2000	بلا
		فلسطين	زورق	الصين 2004	بلا
		البتول	ساحبة	ماليزيا 2000	بلا
		عروبة	ساحبة	اليابان 1975	بلا
2	مرسى الفاو المخصص لسفن وزوارق الصيد الاهلية سنة 1937	بلا	بلا	بلا	بلا
3	ميناء أم قصر سنة 1965	السندباد	ساحبة	الصين 2012	بلا
		الفيحاء	ساحبة	ماليزيا 2009	بلا

		الراية	ساحبة	الصين 1999	بلا
		الداودية	ساحبة	الصين 2014	بلا
		نينوى	ساحبة	ماليزيا 2012	بلا
		المثنى	ساحبة	كوريا 2012	بلا
		كركوك	ساحبة	ماليزيا 2012	بلا
		زورق المنقذ	زورق اطفاء	تركيا 2016	بلا
		زورق الميمون	زورق خدمات	الصين 2012	بلا
4	ميناء خور العمية النفطية تأسس سنة 1961	تشغيل من قبل القطاع الخاص			
5	ميناء البصرة النفطي تأسس سنة 1975	تشغيل من قبل القطاع الخاص			
6	ميناء ابو فلوس سنة 1976	الشيماء	ساحبة	ماليزيا 2000	بلا
7	ميناء خور الزبير سنة 1989	واسط	ساحبة	كوريا 2014	بلا
		الفتح المبين	ساحبة	الصين 1999	بلا
		ابن بطوطة	ساحبة	الصين 1999	بلا
		الواصلية	ساحبة	الصين 2014	بلا
8	ميناء الفاو الكبير سنة 2010	قيد الانجاز			
9	الوحدات المرتبطة في الموانئ العراقية التي تعمل بها القطع البحرية				
1.9	المسفن البحري	سامراء	ساحبة	كوريا 2014	بلا
		سيبة 1	ساحبة	تركيا 2014	بلا
		سيبة 2	ساحبة	ماليزيا 2014	بلا
		السيبة	ناقلة	صينية 2014	بلا
2.9	محطة الادلاء	العشار	ساحبة	ماليزيا 2009	بلا
		الشمس	سفينة	روسيا 1989	بلا
3.9	المتفرقة	الوحدة	ساحبة	هولندا 1976	بلا
		الجمهورية	ساحبة	اليابان 1975	بلا
		عمارة	ساحبة	اليابان 1975	بلا
4.9	قسم الحفر البحري	كربلاء	حفارة	هولندا 2012	بلا
		الكوفة	حفارة	الصين 2015	بلا
		المعقل	حفارة	الصين 2015	بلا
		طيبة	حفارة	الصين 2006	بلا
		ام قصر	حفارة	الصين 2012	بلا
		المربد	حفارة	هولندا 1975	بلا
		التحرير	حفارة	هولندا 1976	بلا
		الزبير	حفارة	هولندا 1975	بلا
		البصرة	حفارة	المانيا 1993	بلا
		دهوك	حفارة	هولندا 2012	بلا
		ذي قار	حفارة	كوريا 2016	بلا
		سيف الكرار	حفارة	اليابان 1980	بلا
		رام الله	حفارة	فيتنام 2010	بلا
		الناصرية	حفارة	فرنسا 2006	بلا
		مالك الاشتر	ساحبة	العراق 2001	بلا
		الابلة	سفينة مسح	كوريا 2014	بلا
		البركة	زورق	هولندي 1990	بلا
		السلام	زورق	هولندي 2006	بلا

		الخير	زورق	فيتنام 2000	بلا
		زوراق عدد 6	زوارق خدمية	هولندي 1975	بلا
		زوارق عدد 2	زوارق خدمية	العراق 2008	بلا
5.9	قسم البحث والإنقاذ البحري	ابإذر	كرين رافعة	كوريا 2014	بلا
		حمرين	كرين رافعة	المانيا 2008	بلا

الجدول : من إعداد الباحث بالاعتماد على موقف الوحدات البحرية الصادر من الشركة العامة لموانئ العراق والهيكل التنظيمي للشركة مرفق نسخة منه في الملاحق ، وعلى الموقع (www.wikiwand.com).

2.1.3 : قيادة قاعدة ام قصر البحرية :-

ترتبط قيادة قاعدة ام قصر البحرية في قيادة القوة البحرية من كافة النواحي (الادارية ، الفنية ، القيادية) والتي بدورها ترتبط في وزارة الدفاع العراقية فهي أحدى تشكيلات القوات المسلحة العراقية ، تأسست في 12 آب 1937 كقوة نهرية تدعى قوات حماية السواحل العراقية وفي عام 2005 تم تغير اسمها إلى قيادة القوة البحرية والتي ترتبط بها قيادة قاعدة أم قصر البحرية ومقرها في محافظة البصرة ، وهدفها توفير الأمن البحري وحماية الحدود الساحلية للمياه العراقية، الدفاع عن الموانئ العراقية ضد الاعمال العدائية والتخلص من عمليات التهريب البشرية والنفط والأسلحة. وتأمين المنشآت النفطية وتقديم المساعدة بالبحث والإنقاذ البحري والامداد والقطر ومكافحة حرائق القطع البحرية التجارية وفرض قانون الدولة في المياه الإقليمية ، وكما تمتلك قيادة قاعدة ام قصر البحرية عدد من الافراد البالغ عددهم (1894) وعدد الافراد العاملين على القطع البحرية (1397) ، وعدد من الوحدات البحرية تعمل على إدارة القطع البحرية كما موضح في الجدول أدناه .

جدول (3-2) القطع البحرية الحربية العراقية

الوحدات الحربية البحرية	نوع القطعة البحرية	التأمين البحري
	سفن الاسناد	بلا
	ساحبات	بلا
	حفارات	بلا
	سفن دورية	بلا
	سفن مقاتلة	بلا
	زوراق دورية	بلا
	زوارق سريعة	بلا
	زوارق مطاطية	بلا

الجدول: من إعداد الباحث بالاعتماد على الموقع (https: /ar.wikipedia.org/wiki/).

3.1.3 : الشركة العامة للنقل البحري :-

تأسست سنة 1952 و مرتبطة في وزارة النقل والمواصلات من كل النواحي ومقرها الرئيس في محافظة البصرة وعدد أفرادها (1230) والافراد العاملين في القطع البحرية (390) إذ تقوم الشركة بالأنشطة والأعمال الآتية:

1- شراء وبيع القطع البحرية العائمة وتشغيلها.

2- تهيئة القطع البحرية والايجار والاستئجار .

3- نقل الافراد والبضائع بحرا ونهرا وقبول الوكالات من الشركات الملاحية .

4- تخليص البضائع واعمال التأمين والإنقاذ والتخزين والتطهير و جميع العمليات الخاصة في النقل البحري.

5- إقراض الاموال إلى الافراد او الشركات الملاحية الاخرى مقابل تأمينات او قروض .

وتمتلك حالياً عدد من القطع البحرية التجارية وكما مبين في الجدول أدناه .

جدول (3-3) القطع البحرية العراقية التجارية

ت	اسم القطعة البحرية ورقم التسجيل	نوع القطعة البحرية	منشأه وسنة الصنع	التأمين البحري
1	الحدباء (IMO NO. 9649988)	سفينة نقل بضائع تجارية	كوريا 2014	هياكل ومكائن -القطعة البحرية وافراد وبضائع ومسؤولية مدنية
2	المثنى (IMO NO.9649976)	سفينة نقل بضائع تجارية	كوريا 2014	هياكل ومكائن -القطعة البحرية وافراد وبضائع ومسؤولية مدنية
3	القرنة (IMO NO.9779161)	ناقلة وقود	تركيا 2016	هياكل ومكائن -القطعة البحرية وافراد وبضائع ومسؤولية مدنية
4	الاصمعي(IMO NO.9779159)	ناقلة ماء	تركيا 2016	هياكل ومكائن -القطعة البحرية وافراد وبضائع ومسؤولية مدنية
5	البصرة (IMO NO.9649964)	سفينة نقل بضائع تجارية	كوريا 2014	هياكل ومكائن -القطعة البحرية وافراد وبضائع ومسؤولية مدنية
6	بغداد (IMO NO.9636242)	سفينة نقل بضائع تجارية	الصين 2012	هياكل ومكائن -القطعة البحرية وافراد وبضائع ومسؤولية مدنية

الجدول : من إعداد الباحث بالاعتماد على الموقع الالكتروني (https://ar.wikipedia.org/wiki) .

4.1.3: شركة ناقلات النفط العراقية :-

تأسست سنة 1972 وارتبطت بوزارة النفط من كافة النواحي ومقرها الرئيسي في محافظة البصرة وهي مخصصة لنقل المشتقات النفطية وعدد الافراد الكلي للشركة (550) والافراد العاملين في القطع البحرية (300) وتهدف الشركة إلى زيادة الايرادات المالية للدولة من خلال تصدير المنتجات النفطية على القطع البحرية العراقية والتي توفر أجور النقل إلى الدولة اي الاسهام في دعم الاقتصاد المحلي في مجال الانتاج النفطي من خلال النقل

البحري للنفط الخام ومشتقاته ولغرض تحقيق تلك الاهداف يجب ممارسة الانشطة التالية(htt://wiki.dorar-aliraq.net):

- تنفيذ خطط الاعمال المتعلقة بالنقل النهري والبحري للنفط الخام ومشتاقه والغاز والمنتجات النفطية الاخرى .
- تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ للمنتجات النفطية وكل ما يتعلق بأعمال التأمين والتخليص والاخراج والتخزين
- القيام بأعمال البيع للمنتجات النفطية خارج وداخل الدولة .
- تأهيل وتجهيز الشركات البحرية العربية والاجنبية بالطواقم البحرية وفقاً لعقود استخدام .
- يحق للشركة بناء وشراء وتأجير واستثمار وتصليح القطع البحرية الناقلة للنفط الخام ومشتقاته .
- تدريب وتطوير الطواقم البحرية لإدارة وتشغيل القطع البحرية بكفاءة ومهنية .
- إبرام التعاقدات والاتفاقيات التي تسهل من استثمار القطع البحرية لتشغيلها .

و كما تمتلك الشركة عدد من القطع البحرية الناقلة للنفط الخام ومشتقاته وكما موضح في الجدول أدناه .

جدول (3-4) القطع البحرية الناقلة للنفط الخام ومشتقاته

ت	اسم القطعة البحرية ورقم التسجيل	نوع القطعة البحرية	منشأه وسنة الصنع	التأمين البحري
1	الفرات(IMO NO.9435428)	ناقلة نفط	الصين 2007	هياكل ومكائن -القطعة البحرية وافراد وحمولة ومسؤولية مدنية
2	دجلة(IMO NO.9436529)	ناقلة نفط	الصين 2007	هياكل ومكائن -القطعة البحرية وافراد وحمولة ومسؤولية مدنية
3	شط العرب (IMO NO.9322140)	ناقلة نفط	كوريا 2007	هياكل ومكائن -القطعة البحرية وافراد وحمولة ومسؤولية مدنية
4	بغداد (IMO NO. 9345221)	ناقلة نفط	كوريا 2006	هياكل ومكائن -القطعة البحرية وافراد وحمولة ومسؤولية مدنية

الجدول : من إعداد الباحث بالاعتماد على الموقع الالكتروني للشركة (https://iotc.oil.gov.iq/structure).

5.1.3 : شركة التأمين الوطنية (المؤمن على القطع البحرية) :-

تأسست الشركة سنة1950 وارتبطت بوزارة المالية وتعد الشركة من أكبر واهم الشركات العراقية التي تغطي التأمين على القطع البحرية ويكون مقرها الرئيس في محافظة بغداد وخمس فروع جغرافية مرتبطة بها (بغداد، البصرة، نينوى، بابل ، كركوك) ، فضلاً عن الفروع المتخصصة التي تغطيها شركة التأمين الوطنية المبينة في الهيكل التنظيمي للشركة (التقرير السنوي لسنة 2020 لشركة التأمين الوطنية ، 2021 : 2) :-

- ✓ فرع التأمين البحري.
- ✓ فرع تأمين الحريق و الحوادث .

- ✓ فرع التأمين الهندسي.
- ✓ فرع تأمين السيارات.
- ✓ فرع التأمين الزراعي.
- ✓ فرع التأمين على الحياة .
- ✓ فرع تأمين السفن والطيران و أعادة التأمين.
- ✓ فرع التأمين الالزامي على السيارات .

6.1.3 : طبيعة عمل وهدف شركة التأمين الوطنية :-

- ✓ ممارسة جميع انواع التأمين(العام ، الحياة ، إعادة التأمين) الذي يوفر الحماية اللازمة لمسؤولياتها .
- ✓ ممارسة مختلف انواع الاستثمارات التي تخدم الاقتصاد الوطني ضمن أطار التنمية للدولة .
- ✓ تملك وبيع وشراء العقارات وفقاً للقوانين المرعية .
- ✓ تملك السندات والاسهم مع الشركات المساهمة والخاصة ، إذ تساهم الشركة بنسبة من رأس المال .
- ✓ المساهمة في تطوير سوق التأمين في الدولة .
- ✓ تدريب الافراد في الشركة على تطوير خبراتهم من خلال الدورات التدريبية في داخل وخارج العراق .
- ✓ تشجيع البحوث والدراسات والندوات والمؤتمرات ذات العلاقة في مجال التأمين .

وبينت الباحثة (ارزوقي ، 2021 : 76) الاهداف المذكورة في شهادة تأسيس الشركة هي :-

- المساهمة في التنمية الاقتصادية في قطاع التأمين من خلال ممارسة كافة أنواع التأمين واعادة التأمين.
- قبول التغطية التأمينية على الاخطار واصدار وثائق التأمين لها .
- ممارسة مختلف انواع الاستثمارات للأموال الشركة لزيادة الايرادات المالية للدولة .

3. 2: المبحث الثاني – تحليل استمارة المقابلة المهيكلة

توطئة:-

تم إجراء المقابلة المهيكلة مع شركة التأمين الوطنية ذات العلاقة كونها تمتلك صفة المؤمن على القطع البحرية العراقية والسلطة البحرية لغرض الحصول على البيانات والمعلومات الجوهرية بأكثر من جانب لتعزيز الدراسة.

1.2.3 :استمارة المقابلة المهيكلة :-

لقد تم توزيع استمارة مقابلة مهيكلة ومكونة من (27) سؤال على عدد من المتخصصين في شركة التامين الوطنية في بغداد وتمت الاجابة على (25) سؤالاً ، وتم فرز الاجابات وتفريغها على النحو الآتي :-

1.1.2.3 عدد السفن المؤمنة في الشركات البحرية تمثلت بالاتي:-

- ✓ الشركة العامة للنقل البحري مؤمنة على (6) قطع بحرية بوثيقة تأمين نوع (هياكل ومكائن).
- ✓ شركة ناقلات النفط العراقية مؤمنة على(4) قطع بحرية ناقلة للحمولة السائلة بوثيقة تأمين(هياكل ومكائن).
- ✓ كما تبين بأن التأمين على الافراد والتأمين على المسؤولية المدنية للشركات أعلاه يتم من خلال نادي الحماية والتعويض .

2.1.2.3 طبيعة الحوادث والاخطار البحرية التي يتم تغطيتها من قبل شركة التأمين الوطنية ونادي الحماية والتعويض :-

الحوادث التي تعرض لها القطع البحرية المؤمنة اثناء بحارها وتشمل (الجنوح– التصادم– الغرق– الحريق الاحتكاك ببدن أخر– سوء الاحوال الجوية– سقوط في البحر– تضرر عمود الرفاص– انفجار المرجل البخاري للسفينة – اهمال المصلحين – خيانة((الربان والطاقم – إذا كان تبدو بدون علم مالك السفينة مشمول بالتعويض)) التلوث– التصادم بخطأ مشترك بمسؤوليات مشتركه– وكذلك القرصنة – والاستيلاء المفاجئ على السفينة من قبل دوله معاديه– والاحتجاز – تغطي اخطار الهياكل والمكان واخطار الحرب و من خلال الانتماء لنادي الحماية والتعويض . كما اوضحت المقابلة عدد الحوادث التي تعرضها لها القطع البحرية العراقية وكما موضحة في الجدول الاتي :-

جدول (3- 5)الحوادث التي تعرضت لها القطع البحرية العراقية

الشركة العامة لموانئ العراق				
ت	اسم ونوع القطعة البحرية	نوع الحادث البحري	تاريخ الحادث البحري	تعويض الحادث البحري
1	الساحبة السياب	حريق في غرفة مكائن الساحبة.	2014/9/17	لا توجد تغطية تأمينية
2	الناقلة السيبة	احتراق في غرفة قيادة الناقلة	2016/10/2	لا توجد تغطية تأمينية على الهيكل
3	زورق المسبار	تصادم مع السفينة Royal وغرق بالكامل في قناة خور عبدالله	2017/8/20	لا توجد تغطية تأمينية على الهيكل
3	زورق المسبار	وفاة (20) فرد من طاقم زورق المسبار نتيجة حادث التصادم أدى لغرق كامل ووفاة أفراد الطاقم والافراد المنقولين إلى محطة الادلاء لتبديل الطاقم في المحطة .	2017/8/20	لا توجد تغطية تأمينية على الافراد

4	السفينة شمس	وفاة دليل بحري أثناء تأدية الواجب في عرض البحر.	2019/6/2	لا توجد تغطية تأمينية على الافراد
5	الحفارة دهوك	اختناق افراد عدد (2) من طاقم الحفارة تسريب في منظومة co2	2019/4/30	لا توجد تغطية تأمينية على الافراد
6	الساحبة الصالحية	اصطدام في غريق مجهول قرب الموانئ العراقية النفطية أدى لغرق كلي للساحبة.	2020/ 5/6	لا توجد تغطية تأمينية عن الخسائر الكلية
7	زورق الفراهيدي	احتراق الزورق قرب العوامة 5	2020/6/16	لا توجد تغطية تأمينية
8	الحفارة ام قصر	حدوث حريق في أحد غرف الحفارة	2020/9/25	لا توجد تغطية تأمينية
9	الساحبة الراية	توقف الساحبة عن العمل بسبب عطل في محور القلاب (الكرنك)	2021/7/1	لا توجد تغطية تأمينية على الهيكل والمكائن
10	زورق	سقوط أحد افراد الطاقم في البحر أثناء عملية الربط	2022/3/5	لا توجد تغطية تأمينية على الافراد

الشركة العامة للنقل البحري

ت	اسم ونوع القطعة البحرية	نوع الحادث البحري	تاريخ الحادث البحري	تعويض الحادث البحري
1	السفينة بغداد	حالة وفاة عدد(2) من افراد الطاقم واصابة احد افراد الطاقم بالكسر	2015/5/12	تم التعويض من قبل نادي الحماية والتعويض في غرب انكلترا.
2	السفينة القرنة	تصادم مع غريق في قناة خور عبدالله وأدى لحدوث شق في القاع (البدن)	2018/12/6	تم التعويض من قبل شركة التأمين الوطنية
3	السفينة بغداد	عطل في المحرك مما ولد توقف في الشارقة ناتج عنه تأخير بالوقت وخسارة مالية	2019/7/20	تم التعويض من قبل شركة التأمين الوطنية
4	السفينة المثنى	تصادم بالرصيف بسبب سوء الاحوال الجوية في ميناء جبل علي	2020/2/29	تم التعويض من قبل شركة التأمين الوطنية

شركة ناقلات النفط العراقية

ت	اسم ونوع القطعة البحرية	نوع الحادث البحري	تاريخ الحادث البحري	تعويض الحادث البحري
1	الناقلتين (7نيسان و 1حزيران)	حجز الناقلات في ايران نتيجة الحرب العراقية الايرانية	1990	مازالت شركة التأمين الوطنية تعمل على فك الحجز واعادتها للعراق
2	الناقلات (الرميلة، عين زاله، حموريه ، القادسية ، حطين ، طارق بن زياد ، المتنبي)	غرق كلي للناقلات في قناة خور عبدالله بسبب الحرب (قصف جوي)	شهر شباط 1991	تم تعويض بالكامل من قبل شركة التأمين الوطنية
3	الناقلة الفرات	تصادم مع الساحبة الراية في المياه الاقليمية	2008/5/9	تم التعويض من قبل شركة التأمين الوطنية
4	الناقلة الفرات	اصطدام الناقلة مع الساحبة العمارة في المياه الاقليمية.	2008/5/22	تم التعويض من قبل شركة التأمين الوطنية
5	الناقلة دجلة	فقدان السلسلة والمخطاف للناقلة	2010/4/5	لم يتم التعويض لا زالت الاجراءات التحقيقية مستمرة لمعرفة المقصر.
6	الناقلة دجلة	عطل في المولد رقم (1) للناقلة	2010/4/28	لم يعوض الضرر لتداخل الحادث مع حادث أخر لنفس المولد ونفس التاريخ.
7	الناقلة الفرات	عطل ماكنة الناقلة	2010/5/14	تم التعويض من قبل شركة التأمين الوطنية

8	الناقلة بغداد	غرق مخطاف الناقلة	2010/9/30	لم يعوض لان مبلغ التعويض أقل من مبلغ الخسارة المهدرة
9	الناقلة دجلة	عطل في المولد رقم (3) للناقلة	2010/11/8	تم التعويض من قبل شركة التأمين الوطنية
10	الناقلة شط العرب	عطل في مكائن الناقلة	2010/12/24	تم التعويض من قبل شركة التأمين الوطنية
11	الناقلة الفرات	حالة تصادم مع الناقلة Gulf Oasis 2	2011/9/25	تم التعويض من قبل شركة التأمين الوطنية
12	الناقلة بغداد	اصطدام مع الناقلة أمينة في المياه الاقليمية	2011/12/14	لم يتم التعويض لان مبلغ التصليح مساوياً إلى الخسارة المهدرة
13	الناقلة الفرات	حادث اصطدام الناقلة مع الحفارة المربد	2014/1/18	تم التعويض من قبل شركة التأمين الوطنية
14	الناقلة بغداد	احتكاك الناقلة بغداد مع الساحبة الجمهورية في ميناء خور الزبير.	2014/3/10	لم يتم التعويض لان مبلغ التصليح أقل من الخسارة المهدرة.
15	الناقلة شط العرب	اصطدام الساحبة Barabas مع الناقلة في منطقة المخطاف	2016/4/17	تم التعويض من قبل شركة التأمين الوطنية
16	الناقلة بغداد	اصطدام الناقلة في رصيف الغاز في ميناء خور الزبير.	2016/4/21	تم التعويض من قبل شركة التأمين الوطنية
17	الناقلتين (دجلة وبغداد)	حادث اصطدام للناقلتين أثناء الارساء (STS)	2016/5/2	لم يتم التعويض لعدم الابلاغ الفوري عن الحادث
18	الناقلة شط العرب	عطل في منظومة التوجيه (القيادة) في الخليج العربي	2019/1/5	تم التعويض من قبل شركة التأمين الوطنية
19	الناقلة دجلة	اصابة عمل (كسر وانزلاق) لاحد أفراد الطاقم	2021/1/10	تم التعويض من قبل نادي الحماية والتعويض

الجدول :- من إعداد الباحث بالاستناد على المقابلة المهيكلة مع شركة التامين الوطنية.

3.1.2.3 : تحديد نوع التصنيف المطبق في شركات التأمين على القطع البحرية .

يتم تطبيق التصنيف الفرنسي Bur eat Vertices ((تصنيف B.V))

4.1.2.3: تحديد نوع التغطية التأمينية على القطع البحرية ومتى يتم تجديد التعاقد .

- الهياكل والمكائن (تأمين القطع البحرية) .
- أخطار الحرب (تغطى جميع الاخطار الحربية البحرية بوثائق تامين اضافية).
- أفراد الطاقم .
- يتم تجديد التعاقد سنويا ، فضلا عن يوجد تامين لرحلة زمنية وبحسب الاتفاق مع الشركات البحرية المتعاقدة .

5.1.2.3 : تشخيص فوائد التأمين البحري على القطع البحرية العراقية .

يبرم التامين البحري لغرض الحصول على التعويض عند وقوع حادث بحري مغطى بوثيقة التامين .

والتعويض هو اعاده المتضرر(محل التامين) إلى حالته الطبيعية قبل وقوع الحادث وفق الاسس والضوابط المتفق عليها بشروط الوثيقة بدون فوائد وربح وبحسب مبلغ التامين المثبت في الوثيقة في حاله الخسارة الكلية وكما يساعد في الحماية والامان من كافة الاخطار البحرية وغيرها، ويعد وجود التأمين حافز للعمل .

6.1.2.3 :تحديد دور نادي الحماية والتعويض .

يكون لنادي الحماية والتعويض دور في التامين عن المبالغ الكبيرة والتي لا تستطيع شركة التامين الوطنية تغطيتها ، في حاله مبلغ التامين على القطع البحرية يتجاوز حدود أمكانية شركه التامين فيتم اعادة جزء منها عن طريق مفاتحه نادي الحماية والتعويض بشكل اختياري إذ يتحمل نادي الحماية والتعويض نسبة مساهمه 90% وشركه التامين الوطنية نسبة مساهمه 10%.

7.1.2.3: توضيح الشروط الواجب توفرها من قبل القطع البحرية للحصول على التأمين البحري .

- أن يكون محل التامين مشروع غير مخالف للقانون .
- أن تكون سفينه صالحه للملاحة .
- أن تكون ذات خطوط ملاحيه معروفة.
- أن تكون حائز على شهاده تصنيف صادره من هيئات تصنيف دولية في(لندن ، روسيا ،المانيا.الخ)
- أن يكون عمر السفينة اقل من (15) سنة وفي حالة تزايد العمر اكثر من(15) سنة يزداد مبلغ قسط التامين .
- أن تكون السفينة لائقة للأبحار.

8.1.2.3 : تتوافر تغطية تأمينية عن أخطار الحرب للقطع البحرية .

اتضح بالأجماع بانه يوجد تأمين بحري يغطي الاخطار الحربية ويشمل (الصواريخ الحربية ، القرصنة ، السطو المسلح ، التوقيف ، الاحتجاز ، الشغب ، التمرد والعصيان ، أطلاق النار بسبب الحرب) مقابل دفع قسط مالي أضافي .

9.1.2.3 : تحديد الخسائر البحرية المغطاة من قبل شركة التأمين الوطنية .

يغطي التامين البحري (الخسارة الجزئية، الخسارة الكلية، الخسارة العامة ،الخسارة الكلية الحكمية فالخسارة العامة تشمل اطراف الرسالة البحرية (السفن، البضائع ،اجره الشحن) اما الخسارة الكلية الحكمية تتحقق عندما تكون مصاريف التصليح اكثر من قيمه السفينة المثبتة في وثيقه التامين وأن يكون الشرط التخلي والتنازل لشركه التامين الوطنية عن القطع البحرية ، كما يمكن قبول اي خطر بحري فضلاً عن قسط اضافي من خلال نادي الحماية والتعويض .

10.1.2.3 : تحديد علاقة التأمين البحري في تصنيف السفينة .

يجب أن يكون لدى القطع البحرية شهادة تصنيف صادرة من جهة دولية كأن يكون هيئات اللويدز أو غيرها من هيئات التصنيف الدولية ويعد من الشروط الاساسية لعقد التأمين البحري وجود شهادة تصنيف وكما يختلف سعر التامين البحري حسب نوع التصنيف حيث كلما كان التصنيف عالي قل سعر التامين البحري وبالعكس .

11.1.2.3: تحديد علاقة التأمين البحري بمعايير السلامة .

يجب أن تطبق كافة معايير السلامة البحرية وفقً لمتطلبات واتفاقيات السلامة البحرية الصادرة من المنظمة البحرية الدولية (IMO) حتى يكون عقد التامين البحري صالح للأبرام .

12.1.2.3 : ماهية الخسارة المهدرة وكيف تحدد في القطع البحرية .

هو جزء يستقطع من مبلغ التعويض بالنسبة للقطع البحرية في حاله حصول اي ضرر وقد وضعت الخسارة المهدرة لغرض تحذير مالك السفينة بانه يتحمل جزء من مبلغ التعويض في حاله حصول اي حادث ولكي يتبع القواعد واصول الملاحة البحرية الصحيحة ، فضلا عن أن الخسارة المهدرة تطرح من مبلغ كل تعويض عدا الخسارة الكلية ، وإذا كان مبلغ التعويض اكثر من خساره المهدرة يتم طرح الخسارة منه و الباقي يسددها المؤمن له وإذا كانت ساريه فلا يسدد اي مبلغ إلى المؤمن له .

وأن الخسارة المهدرة لا تطبق على الخسارة الكلية ، ويوضع شرط الزامي اثناء التعاقد في وثيقه التامين على تحديد مبلغ او نسبه الخسارة المهدرة لكي يهتم افراد الطاقم بالقطعة البحرية ويتجنبون الاهمال والتقصير .

13.1.2.3 : معايير التأمين البحري الواجب تنفيذها من قبل القطع البحرية .

- الالتزام بشروط الوثيقة التأمينية .
- الاخبار الفوري عند وقوع الحادث .
- أتباع قواعد السير الصحيحة وتشمل خطوط الملاحة وعدم الانحراف .
- يتم التامين بعد تقديم شهادة هيئة التصنيف الدولية .
- الالتزام بتطبيق معايير السلامة البحرية .

14.1.2.3 : انواع الخسائر البحرية المغطى في التأمين البحري.

- الخسائر الجزئية .
- الخسائر الكلية .
- الخسائر الكلية الحكمية .
- الخسائر العامة .

15.1.2.3: يتوافر تأمين المسؤولية المدنية على القطع البحرية .

يوجد تامين المسؤولية المدنية على القطع البحرية من قبل نادي الحماية والتعويض لتغطية أضرار الطرف الثالث.

16.1.2.3 : ما الوقت المناسب للتبليغ عن وقوع الحادث او الاصابة من قبل القطع البحرية .

يكون الابلاغ خلال (15) يوم ، ويجب أن يكون اخبار فوري عند وقوع الحادث ويسقط حق المطالبة بالتعويض بعد (30) يوم.

17.1.2.3: ما الاستثناءات في شروط التامين البحري .

الشروط المستثناة في الوثائق البحرية مثلا (تامين الهياكل والمكائن لا يغطي أخطار الحرب) يمكن تغطيتها في وثائق اضافية جديدة مقابل اقساط اضافية من خلال نادي الحماية والتعويض .

18.1.2.3 :ماهي الايجابيات من عقود التامين البحري .

- حماية القطع البحرية من الحوادث التي تتعرض لها .
- انتشال الغوارق من القنوات الملاحية لتساهم في تنظيف القناة الملاحية من الغوارق وتخليص الشركة العامة للموانئ العراقية من دفع مبالغ باهظة في حال قيامها بعمل ذلك حيث شركة التامين تنوب عنها
- التعويض المادي الذي يساهم في رفع أداء العمل بالقطع البحرية بكفاءة ودون تخوف من الخسارة .
- دخل الايرادات المالية للدولة .

19.1.2.3 : يوجد تأمين بحري الزامي التنفيذ والتطبيق .

يوجد تأمين إلزامي صادر بموجب القانون العراقي المرقم (25) لسنة 1973 ويغطي جميع القطع البحرية التي تعمل في داخل المياه الاقليمية العراقية . باستثناء سفن ناقلات النفط وسفن الشراعية وسفن الحربية يكون تأمينها بعقد رضائي (اختياري) .

20.1.2.3 : ما قانون التأمين البحري .

يعتمد التأمين البحري على قانون الإعداد الكبيرة عن طريق جمع الاموال من المستثمرين لمشاركة الخسارة .

21.1.2.3 : توجد أمكانية لتغطية تأمين القطع البحرية الحربية العراقية والافراد العاملين فيها .

نعم توجد أمكانية لتغطية القطع البحرية الحربية خلال فترة السلم ومعاملتها كأنها قطعة تجارية والتأمين عليها من الحوادث البحرية والاخطار الملاحية كالتصادم والشحط والغرق والخ عن طريق نادي الحماية والتعويض .

22.1.2.3 :ما هي وثائق التأمين البحري التي تصدرها شركة التأمين الوطنية .

ومن الجدير بالذكر أن تتطرق الدراسة إلى انواع وثائق التأمين البحري المستعملة من قبل شركة التأمين الوطنية في القطع البحرية العراقية وما تحمله على متنها كما موضح في الجدول (3-6).

جدول(3-6) وثائق التأمين البحري المستعملة من قبل شركة التأمين الوطنية لتغطية القطع البحرية العراقية

ت	نوع التأمين البحري	نوع الوثيقة
1	التأمين على السفن	✓ وثيقة تأمين هياكل ومكائن السفن . ✓ وثيقة تأمين أخطار الحرب . ✓ وثيقة التأمين لرحلة أو عدة رحلات .
2	التأمين على البضائع مع أجور الشحن	✓ وثيقة المحددة لمدة زمنية(من المخزن إلى المخزن) وينتهي التأمين عند وصول البضاعة إلى المكان المتفق عليه. ✓ وثيقة الغطاء المفتوح (تكون وثيقة مستمرة لفترة طويلة و لعدة شحنات وإرسالات ولأكثر من رحلة).
3	تأمين المسؤولية المدنية	✓ وثيقة تأمن الحوادث وحالات التصادم الضخمة والتلوث البحري وتغطى بوثائق من قبل أندية الحماية والتعويض في لندن.
4	تأمين الافراد	✓ وثيقة تأمين الطواقم البحرية وتصدر من نادي الحماية والتعويض في لندن .

الجدول: من إعداد الباحث بناءً على المقابلة المهيكلة مع شركة التأمين الوطنية .

23.1.2.3 : يوجد تأمين صحي للأفراد العاملين في الشركات البحرية .

نعم يوجد تأمين يغطي الافراد عند تعرضهم للإصابات والحالات المرضية عن طريق نادي الحماية والتعويض .

24.1.2.3 : ما أثر أو دور التأمين البحري على كفاءة القطع البحرية .

يعكس صورة ايجابية ويرفع من مستوى أداء الافراد ويعمل كحافز لتجنب الحوادث فضلاً عن تعويض الاضرار والخسائر .

25.1.2.3: ما المبادئ التأمينية التي تعمل بها شركة التأمين الوطنية للتعاقد مع الشركات البحرية .

* مبدأ حسن النية المطلقة .
* مبدأ التعويض .
* مبدأ المصلحة التأمينية .

وبناءً على ما تم طرحة من أسئلة مهيكلة مع ذوي الاختصاص في مجال التأمين البحري على القطع البحرية توصلت الدراسة الحالية إلى تقديم المقارنة بين القطع البحرية المؤمنة وغير المؤمنة لتوضيح مدى الاستفادة من دور التأمين البحري والاضرار من عدم وجود التغطية التأمينية على القطع البحرية العراقية ، وكما مبين في الجدول (3-7).

جدول (3-7) مقارنة بين القطع البحرية المؤمنة والقطع البحرية غير المؤمنة لتوضيح دور التأمين البحري

القطع البحرية المؤمنة	القطع البحرية غير المؤمنة
✓ تمتلك حماية من الحوادث والخسائر بسبب الاغطية التأمينية اي (تعويض الخسائر الكلية والجزئية وكافة انواع الخسائر).	✓ غير محمية من الحوادث ولا تمتلك اي تعويضات عن الخسائر والاضرار.
✓ تساهم في أدخال إيرادات مالية إلى خزينة الدولة عن طريق اقساط التأمين.	✓ لا تمتلك اقساط تأمين تأخذ ايراداً مالياً لخزينة الدولة .
✓ وجود ضمان للأفراد(الطواقم البحرية) مما يرفع مستوى أداء العاملين في القطع البحرية ، ويعد التأمين حافز لديمومة العمل .	✓ عدم توفير ضمان للأفراد العاملين في القطع البحرية لعدم وجود غطاء تأميني من الحوادث والاصابات مما يقلل من أداء ونشاط الافراد خوفاً من التعرض الاصابات والحوادث دون تعويض.
✓ تقوم شركة التأمين نيابتاً عن مالك السفينة بانتشال الغوارق وحطام السفن عند وقوع حادث ودفع أجور والتكاليف الخاصة بعمليات الانتشال ، وبسبب وجود التأمين ستكون عملية الانتشال سريعة ولا تعيق حركة السفن في القنوات الملاحية	✓ في حالة غرق القطع البحرية بسبب حادث معين يتعرض مالك السفينة إلى خسائر مالية ضخمة وقد لا يستطيع انتشال الغريق نتيجة تكبدهه للخسائر وسيؤدي ذلك إلى التأخير في عملية الانتشال وأعاقه حركة السفن لدفع غرامات اضافية.
✓ تقوم شركات التأمين بدفع مصاريف التلوث البحري الناتجة من السفن .	✓ سيتحمل المؤمن له خسائر التلوث البحري لوحدة وقد لا يستطع دفع المصاريف مما يؤدي إلى حجز القطعة البحرية في الموانئ بسبب التلوث.
✓ السفن المؤمنة تحمل شهادة تصنيف صادرة من هيئات معترف بها دولياً ضمن شروط التأمين.	✓ يمكن ممارسة السفن عمليات الابحار بدون شهادات تصنيف ولكن لا تحصل على تأمين .
✓ السفن المؤمنة تتطلب توظيف أفراد الطاقم من خريج الاكاديميات البحرية المعترف بها دولياً ويتم تدقيق شهاداتهم لمعرف مستوى الخبرة لديهم .	✓ السفن غير المؤمنة يمكن أن تكون أدارتها غير جيدة وليس لديهم خبرة في أعالي البحار وقد لا يمتلكون شهادات اكاديمية لممارسة المهنة .
✓ تمتلك أجهزة ومعدات السلامة البحرية ومصادق عليها من قبل هيئة التصنيف كشرط أساسي لقبول التغطية التأمينية .	✓ قد لا تمتلك أجهزة ومعدات سلامة حديثة ومتطورة وفق اللوائح والمعايير الدولية للسلامة البحرية .
✓ تلتزم السفن المؤمنة بالعمل في خطوط ملاحية منتظمة دولياً.	✓ السفن غير المؤمنة قد تسير أحياناً في خطوط ملاحية غير منتظمة لعدم وجود رقابة .
✓ السفن المؤمنة تكون مصنوعة من الحديد الصب وعن طريق البرجيم ويكون مفضل في التأمين.	✓ قد تكون مصنوعة من أجزاء تقليدية عن طريق اللحيم الاعتيادي و وهذه معرضة للخطر.
✓ تلتزم السفن المؤمنة بصلاحية عمل الاجهزة الملاحية	✓ قد تمتلك السفن غير المؤمنة أجهزة ملاحية قديمة أو

ويعد هذا من ضمن شروط قبول التأمين على هياكل السفن .	غير صالحة للعمل .
✓ السفن المؤمنة تكون حديثة الصنع لان العمر يدخل ضمن الشروط التأمين (أن يكون عمرها أقل من 15 سنة) وخلاف ذلك ستدفع قسط مالي أضافي ، ولا يوجد فيها حالة اندثار وتأكل في البدن (القاع والجوانب) والتي يحددها تقرير الكشف من قبل المؤمن.	✓ تكون غير صالحة للملاحة بسبب عمرها الكبير فلا تقبل شركات التأمين تغطيتها من الاخطار وتحتوي على اندثار وتقادم فضلاً عن التأكل في القاع والجوانب.
✓ تتحمل شركة التأمين خسائر السفينة والبضائع المؤمنة وأجور الشحن وتقوم بالتعويض عند تحقق الخطر المؤمن منه.	✓ سيتحمل مالك السفينة كافة الخسائر والاضرار التي تلحق بالسفينة والبضائع المنقولة على متنها في حالة التعرض لخطر ما .
✓ نادي الحماية والتعويض يتحمل أصابات وحالات الوفاة للأفراد العاملين في القطع البحرية (الطواقم)	✓ مالك السفينة غير المؤمنة يتحمل أصابات الطاقم وحالات الوفاة .
✓ لا يمكن أن تنقل السفينة بضائع غير مشروعة ومخالفه للقانون الدولي كالأسلحة والمخدرات ...الخ	✓ يمكن أن تنقل بضائع غير مشروعة قانونياً.
✓ تكون رحلتها قانونية وفق دستور الدولة.	✓ وارد أن تكون رحلتها غير قانونية .
✓ السفينة تكون ملتزمة بالوقت وأي تغير في الرحلة البحرية يتم ابلاغ المؤمن عنه لكي يتم وضع شروط معينة (بدون عذر مشروع) كالحروب.	✓ غير ملتزمة بوقت معين لرحلاتها البحرية كالتأخير أو الانحراف عن خط سيرها الملاحي الذي يؤدي إلى أخطار ملاحية أحياناً.
✓ توجد في السفن المؤمنة فحص و صيانة دورية للمعدات والمكائن والهيكل تكون كل أربع سنوات.	✓ قد لا يوجد فحص وصيانة دورية في القطع البحرية غير المؤمنة.
✓ السفن المؤمنة مبنية وفق مواصفات فنية عالية وتفحص من قبل خبراء في هيئة اللويدز .	✓ السفن غير المؤمنة أحياناً تبنى في أماكن غير مقبولة ولا تمتلك الاهلية للملاحة في أعالي البحار
✓ السفن المؤمنة تكون صالحة للملاحة ولائقة لنقل البضائع دون تسريب للمياه من الخزانات الداخلية إلى عنابر الشحن.	✓ احياناً تكون غير صالحة للملاحة وغير لائقة لنقل البضائع بسبب تقادم البدن وتسريب المياه من خزانات الموازنة إلى عنابر الشحن وتلف البضاعة
✓ يساعد التأمين البحري دخول السفن في كافة موانئ العالم ومنح الجرئه بالأبحار عبر القارات دون خوف أو تردد بسبب توفر غطاء تأميني.	✓ لا تمتلك الجرئه في الابحار ودخول موانئ عالمية لعدم وجود شهادات تأمين بحري.
✓ السفن المؤمنة تلتزم بشروط شركة التأمين بعدم الابحار في مناطق تهدد سلامة السفينة بالخطر.	✓ السفن غير المؤمنة احتمالية تعرضها للأخطار واردة بنسبة كبيرة لعدم وجود رقابة وتحكم من جهة أخرى غير المالك والمتمثلة بالمؤمن كجهة رقابية
✓ عند وقوع حادث معين في أحد الموانئ الاجنبية تقوم شركة التأمين بتكفل الموقف ودفع التعويض المالي لكي تمنع حجز السفينة التي تؤثر على تأخير البضاعة في	✓ في حالة وقوع حادث يقوم مالك السفينة بدفع التعويض والغرامات المالية وقد يتأخر الاجراء القانوني في الموانئ الاجنبية مما يسبب تأخير في وقت وصول

الوقت المحدد وفي حالة حجز السفينة يقوم المؤمن بإزالة الحجز عنها واطلاق سراحها من الموانئ.	البضاعة وتلف في بعض البضائع ذات الصلاحيات المحددة بالوقت.
✓ السفن المؤمنة تخضع لكشف وفحص وكتابة تقارير من قبل ربان السفينة بشكل دوري إلى الإدارة العليا عن كل ما يحدث في الرحلة ويتم تسعيرها من قبل خبراء عند وقوع حادث.	✓ تعمل السفن غير المؤمنة داخل المياه الاقليمية وتعد قيمتها السوقية أقل من ماهية مثبتة في سجلاتها وهذا ما يعقد عملية تسعيرها عند وقوع حادث.
✓ السفن المؤمنة تهدف إلى الربحية والمصلحة العامة للدولة.	✓ السفن غير المؤمنة تهدف إلى الربحية .

الجدول: من إعداد الباحث بناءً على المقبلة المهيكلة .

3.3:المبحث الثالث – التحليل الاحصائي للبيانات

توطئة :-

يتضمن المبحث الحالي عرض وتحليل نتائج متغيرات الدراسة (السلامة البحرية والتأمين البحري كمتغيرات مستقلة وإدارة القطع البحرية كمتغير تابع) على وفق اجابات عينة الدراسة على اسئلة الاستبيان البالغ عددها (68) سؤالاً وقد كانت العينة متمثلة بمجموعة من الافراد العاملين في القطع البحرية المؤمنة والعائدة إلى (الشركة العامة للنقل البحري وشركة ناقلات النفط العراقية) وقد بلغت العينة (363) والافراد العاملين في القطع البحرية غير المؤمنة والتي تعود إلى(الشركة العامة لموانئ العراق وقيادة قاعدة ام قصر البحرية) وقد بلغت العينة (615).وبناءً على ذلك ، جرى تقسيم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب ، إذ يناقش المطلب الاول وصف متغيرات الدراسة وتشخصيها، بينما تضمن المطلب الثاني استكشاف جاهزية بيانات الدراسة واختبار توزيع المتغيرات توزيعاً طبيعياً واختبار الصدق النهائي وثبات أداة الدراسة، في حين انصرف المطلب الثالث لاختبار فرضيات الدراسة بالاعتماد على الاوساط الحسابية والانحرافات المعيارية ومعاملات الاختلاف وصولاً إلى ترتيب الاهمية النسبية للمتغيرات.

المطلب الاول : وصف متغيرات الدراسة وتشخصيها

في هذا المطلب سيتم عرض نتائج التحليل الاحصائي وتفسيرها ، إذ تضمن عرض المتوسطات الحسابية لفقرات الاستبانة وكذلك الانحرافات المعيارية ومعامل الاختلاف من اجل تحديد مستوى الإجابة والأهمية النسبية ، وكما يلي :

اولاً : عرض وتحليل نتائج التحليل الوصفي للمتغيرات المستقلة (السلامة البحرية والتأمين البحري) إذ تضمن المتغير المستقل الاول السلامة البحرية والمتكون من ستة أبعاد (ثقافة السلامة البحرية ، معدات السلامة البحرية ،البحث والإنقاذ البحري ، سلامة وامن الملاحة البحرية ،تدريب الافراد على السلامة البحرية ، أجهزة واشارات الاستغاثة البحرية) إذ أخذ بعد ثقافة السلامة البحرية من (Q4–Q1) في حين بعد معدات السلامة البحرية من(Q8–Q5) ، والبحث والإنقاذ البحري من (Q12–Q9) ، وبعد سلامة وأمن الملاحة البحرية من (Q16– Q13) ، وتدريب الافراد على السلامة البحرية من (Q20–Q17) ، والبعد الاخير أجهزة واشارات الاستغاثة البحرية من (Q24–Q21) ، اما المتغير المستقل الثاني (التامين البحري) المتكون من ستة أبعاد (الوعي التاميني ، التامين البحري على الافراد ، التامين البحري على السفن والبضائع ، تامين المسؤولية المدنية ، الاخطار البحرية ، الخسائر البحرية) إذ أخذ الوعي التاميني من (Q28–Q25) بينما بعد التامين البحري

على الافراد من(Q32–Q29) ، والتامين البحري على السفن والبضائع من (Q36–Q33) ، وتامين المسؤولية المدنية من (Q40– Q37) ، الاخطار البحرية من (Q44–Q41) ، واخيراً الخسائر البحرية من (Q48– Q45).

ثانياً : عرض وتحليل نتائج التحليل الوصفي للمتغير التابع (إدارة القطع البحرية) المتكون من خمسة أبعاد (إدارة وتنظيم القطع البحرية ، التخطيط لحالات الطوارئ ، الاتفاقيات البحرية ، التصنيف البحري ، تقيم المخاطر) ، وقد تم ترتيب فقرات اسئلة الاستبيان لكل بعد (4) اسئلة إذ أخذ البعد الاول إدارة وتنظيم القطع البحرية من (Q52–Q49) ، في حين أخذ بعد التخطيط لحالات الطوارئ من (Q56–Q53) ، والاتفاقيات البحرية من (Q60–Q57) ، والتصنيف البحري من (Q64–Q61) ، والبعد الاخير تقيم المخاطر من (Q68–Q65) .

المطلب الثاني : استكشاف جاهزية بيانات الدراسة

لغرض معرفة توزيع طبيعة البيانات تم اجراء اختبار (Kolmogorov–Smirnov) للتوزيع الطبيعي على المتغيرين المستقلين (السلامة البحرية والتأمين البحري) بأبعادهم و كذلك اختباره على المتغير التابع (إدارة القطع البحرية)، بعد ذلك يتم اجراء اختبار الصدق النهائي لكل بعد من ابعاد الدراسة وثبات اداة الدراسة .

المطلب الثالث : اختبـار فرضيـــات الدراســـة

في هذا المطلب يتم التحليل لتقدير واختبار علاقات الارتباط والتأثير بين المتغيرات من خلال المخطط الفرضي للدراسة إذ تم اعتماد على اساليب الاحصاء الاستدلالية من خلال استعمال تحليل الارتباط وتحليل الانحدار البسيط والمتعدد وبغية الحصول على نتائج دقيقة فقد تم استخدام الحزم البرمجية الاحصائية مثل (Spss .V23 & Amos V.24).

1.3.3:المطلب الاول- وصف متغيرات الدراسة وتشخيصها

وصف وتشخيص بيانات المتغيرات (السلامة البحرية ، التامين البحري ، إدارة القطع البحرية) يتم من خلال هذه الفقرة وصف لاستجابات الافراد العاملين في القطع البحرية المؤمنة والعائدة إلى (الشركة العامة للنقل البحري وشركة ناقلات النفط العراقية)، والقطع البحرية غير المؤمنة والعائدة إلى (الشركة العامة لموانئ العراق وقيادة قاعدة ام قصر البحرية)، ومناقشتها من خلال الاعتماد على ستة ابعاد تخص المتغير المستقل الأول (السلامة البحرية) الذي تم توضيحه ضمن 24 سؤال لكل بعد 4 اسئلة ، و كذلك المتغير المستقل الثاني (التامين البحري) الذي تم توضيحه ضمن 24 سؤال لكل بعد 4 اسئلة ، و20 سؤال للمتغير التابع(إدارة القطع البحرية) من خلال خمسة ابعاد وكل بعد يحتوي على 4 أسئلة كما سيتم استخدام الوسط الحسابي والانحراف المعياري ومعامل الاختلاف من اجل تفسير النتائج وصفيا إذ اعتمدت الدراسة على مقياس (Likert) الخماسي والتحليل موضح في الجداول المدرج في ادناه :

1.1.3.3: وصف متغيرات الدراسة(القطع البحرية غير المؤمنة)

اولاً : - المتغير المستقل (السلامة البحرية)

البعد الأول : ثقافة السلامة البحرية

الجدول (3-8) الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير المستقل (ثقافة السلامة البحرية) للقطع البحرية غير المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تمام	mean	s.d.	c.v
1	توجد قائمة فحص دورية لفحص مدى وعي الافراد لثقافة السلامة في القطع البحرية .	F	6	65	168	223	153	2.26	0.98	43.362
		%	1	10.6	27.3	36.3	25			
2	يتوافر نظام تحفيزي للأفراد في القطع البحرية لتطبيق قواعد السلامة والالتزام بمعاييرها.	F	6	44	287	226	52	2.55	0.79	30.980
		%	1	7.2	46.7	36.7	8.5			
3	يتم تطبيق نظام إدارة السلامة البحرية بصورة متماثله مع الاتفاقيات الدولية المصادق عليها من قبل الحكومة العراقية .	F	15	128	282	128	62	2.84	0.94	33.098
		%	2.4	20.8	45.9	20.8	10			
4	يمتلك الافراد في القطع البحرية القيم والمعايير للعمل بروح الفريق الواحد لمعالجة حالات الطوارئ .	F	190	396	29			4.22	0.54	12.796
		%	31	64.4	4.7					

المصدر: إعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وان أغلب الإجابات تتجه نحو المحايد وإن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(4)**((يمتلك الافراد في القطع البحرية القيم والمعايير للعمل بروح الفريق الواحد لمعالجة حالات الطوارئ))إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 13% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ **(4.22)** وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.54

الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس اكثر من غيرها و هذا مؤشر أن الطواقم البحرية العاملة في القطع البحرية العائدة إلى(الشركة العامة لموانئ العراق وقيادة قاعدة ام قصر البحرية) ترجح العمل بروح الفريق لمواجهة الحالات الطارئة، وقد أشار الباحث (Efiok,etal.,2015:69) إلى طبيعة الاهتمام بروح الفريق الواحد للتعاون في مواجهة المخاطر ويجب امتثال إدارة القطع البحرية لتوعية الافراد على ثقافة السلامة البحرية ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول ان قيمته تقترب **(3)** وهي مقاربة من متوسط الأداء القياسي **(3)**. أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.98)** وهذا يعني ان أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(43%)**،وهذا يدل على أن هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد الثاني : معدات السلامة البحرية

الجدول (3-9) الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير المستقل (معدات السلامة البحرية) للقطع البحرية غير المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تمام	mean	s.d.	c.v
5	تمتلك القطع البحرية معدات سلامة متماثله مع متطلبات اتفاقية السلامة البحرية الدولية لضمان سلامة الرحلة البحرية.	F	6	62	303	195	49	2.64	0.81	30.681
		%	1	10.1	49.3	31.7	8			
6	يقوم ضابط السلامة بتفقد معدات السلامة البحرية وفق جداول الفحص الدورية المعتمدة.	F	81	442	49	39	4	3.91	0.71	18.158
		%	13	71.9	8	6.3	0.7			
7	يتم عمل ممارسات فعلية للافراد على استخدام معدات السلامة البحرية بأشراف الإدارة العليا .	F	12	60	355	171	17	2.8	0.72	25.714
		%	2	9.8	57.7	27.8	2.8			
8	تحتوي القطع البحرية على معدات سلامة متقادمة .	F	111	286	193	25		3.79	0.78	20.580
		%	18	46.5	31.4	4.1				

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وان أغلب الإجابات تتجه نحو المحايد والموافق وإن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(6)** (يقوم ضابط السلامة بتفقد معدات السلامة البحرية وفق جداول الفحص الدورية المعتمدة) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 18% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ **(3.91)** وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.71 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس اكثر من غيرها إذ أن سياسة العمل المعتمدة في القطع البحرية تتطلب وجود فحص دوري لمعدات السلامة البحرية من قبل ضابط السلامة في القطع البحرية العائدة إلى(الشركة العامة لموانئ العراق وقيادة قاعدة ام قصر البحرية) فقد بين(عبدالمنعم

،28 :2000) في دراسة على ضرورة الفحص الدوري لمعدات السلامة فهي وسيلة الإنقاذ في حالات الطوارئ وسبل النجاة ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول أن قيمته تقترب عن **(3)** وهي مقاربة من متوسط الأداء القياسي **(3)**؛ أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.81)** وهذا يعني أن أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(31%)**،وهذا يدل على ان هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد الثالث : البحث والإنقاذ البحري

الجدول (3-10) الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير المستقل (البحث والإنقاذ البحري) للقطع البحرية غير المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تمام	Mean	s.d.	c.v
9	توجد محطة أنقاذ واستغاثة دولية بحرية تساعد القطع البحرية في المياه الاقليمية .	F	6	12	61	312	224	1.8	0.79	43.888
		%	1	2	9.9	50.7	36.4			
10	يتوافر كوادر بحرية متخصصة لعمليات البحث والإنقاذ البحري.	F	7	85	298	198	27	2.75	0.79	28.727
		%	1.1	13.8	48.5	32.2	4.4			
11	تتوافر معدات البحث والإنقاذ البحري مصادقة من قبل المنظمة البحرية الدولية .	F	6	6	85	279	239	1.79	0.78	43.575
		%	1	1	13.8	45.4	38.9			
12	يوجد تنسيق مشترك مع الدول الساحلية المجاورة للعراق في عمليات البحث والإنقاذ البحري ضمن اتفاقية 1989 (SALVAG).	F	6	25	60	268	256	1.79	0.85	47.486
		%	1	4.1	9.8	43.6	41.6			

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وان أغلب الإجابات تتجه نحو لا اوافق وأن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(10)**((يتوافر كوادر بحرية متخصصة لعمليات البحث والإنقاذ البحري)) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 29% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ **(2.75)** وهي قريبة للمحايد كون الكوادر البحرية لم تحصل على التدريبات اللازمة والدعم من قبل مراكز تأهيل متخصصة في مجال البحث والإنقاذ البحري وفقاً لمعايير المنظمة البحرية الدولية (IMO) (عوض ، 6: 2006) وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.79 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس اكثر من غيرها من ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول ان قيمته تقترب **(2)** وهي اقل من متوسط الأداء القياسي **(3)** ودلالة على أن هذه الفقرات غير مطبقة فقد أكدت دراسة (عوض ، 8: 2006) على كافة القطع البحرية تدريب وتأهيل الافراد على عمليات البحث والإنقاذ فضلاً عن توفير محطات انقاذ واستغاثة دولية في الموانئ الساحلية لتقديم الدعم للقطع البحرية المستغيثة ؛ أمّا مقياس

الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.85)** وهذا يعني أن أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(47%)**،وهذا يدل على ان هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد الرابع : سلامة وامن الملاحة البحرية

الجدول (3-11) الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير المستقل (سلامة وامن الملاحة البحرية) للقطع البحرية غير المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تمام	mean	s.d.	c.v
13	يتم الاعتماد على الاتفاقيات البحرية الدولية في وضع خطط سلامة وامن القطع البحرية .	F	12	43	304	192	64	2.58	0.84	32.558
		%	2	7	49.4	31.2	10.4			
14	يساعد توفير أمن الملاحة البحرية على تحقيق أعلى قيمة ممكنه من الكفاءة التشغيلية والاقتصادية للقطع البحرية .	F	71	386	152	6		3.84	0.62	16.145
		%	12	62.8	24.7	1				
15	يتوافر جهاز(ECDIS) نظام الخرائط الالكترونية ، و جهاز(BNWAS) نظام أنذار الخفارة الملاحية لضمان سلامة وامان الملاحة البحرية .	F	19	114	420	62		3.1	0.62	20
		%	3.1	18.5	68.3	10.1				
16	توجد منظومة أتصال مؤمنة بين القطع البحرية والمحطات الارضية لضمان سرية الاتصال ضد الاختراقات .	F	12	150	247	173	33	2.89	0.9	31.141
		%	2	24.4	40.2	28.1	5.4			

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وان أغلب الإجابات تتجه نحو المحايد وأن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(14)**((يساعد توفير أمن الملاحة البحرية على تحقيق أعلى قيمة ممكنه من الكفاءة التشغيلية والاقتصادية للقطع البحرية) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 16% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ **(3.84)** وهي قريبة للموافقة إذ تسعى الإدارة في الشركة العامة لموانئ العراق وقيادة قاعدة ام قصر البحرية إلى رفع الكفاءة التشغيلية والاقتصادية للقطع البحرية من خلال توفير أمن وسلامة الملاحة البحرية وأشار الباحثين (Morgas&Felski,2007:95) إلى أن الإدارة تتطلب توفير نظام السلامة والأمن البحري الذي يعد من أهدافها الرئيسية لضمان المستوى المناسب للسلامة والأمن للقطع البحرية في جميع الأنشطة التي يتم إجراؤها في البحر، وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.62 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس اكثر من غيرها من ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول ان قيمته تقترب **(3)** وهي مقاربة من متوسط الأداء القياسي **(3)** . أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم

تزداد عن **(0.90)** وهذا يعني أن أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(33%)**،وهذا يدل على ان هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد الخامس : تدريب الافراد على السلامة البحرية

جدول (3-12) الاحصائيات الوصفية لأبعاد للمتغير المستقل (تدريب الافراد على السلامة البحرية) للقطع البحرية غير المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تمام	mean	s.d.	c.v
17	يواجه الافراد في القطع البحرية نقص في البرامج التدريبية الحديثة التي تخص السلامة البحرية .	F	216	177	205	17		3.96	0.89	22.474
		%	35	28.8	33.3	2.8				
18	تؤدي قلة الموارد البشرية والمادية إلى ضعف في الممارسات والتمارين التدريبية .	F	277	247	74		17	4.25	0.84	19.764
		%	45	40.2	12		2.8			
19	يتلقى الافراد في القطع البحرية التدريب على عمليات البحث والإنقاذ البحري .	F	12	234	220	149		3.12	0.85	27.243
		%		2	38	35.8	24.2			
20	يجد الافراد صعوبة بالتدريب بسبب اختلاف اللغة عندما يكون التدريب خارج الدولة.	F	44	356	157	58		3.63	0.75	20.661
		%	7.2	57.9	25.5	9.4				

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وان أغلب الإجابات تتجه نحو الموافقة على فقرات هذا البعد وإن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(18)** ((تؤدي قلة الموارد البشرية والمادية إلى ضعف في الممارسات والتمارين التدريبية .) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 20% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ **(4.25)** وهي التفاف افراد العينة على الموافقة إذ تواجه كلا القطع البحرية العائدة إلى الشركة العامة لموانئ العراق وقيادة قاعدة ام قصر البحرية ضعف في الدعم المادي اللازم للحصول على خبراء لأغراض التدريب وقد بين (Ziarati,et al.,2010:7) يجب على المؤسسات البحرية تنفيذ محتوى برامجها بكفاءة وبشكل فعال وفقًا لمتطلبات اتفاقية التدريب STCW ويجب عليهم تحسين معايير هيئة التدريس والتدريب من قبل ذوي الاختصاص، وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.84 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس اكثر من غيرها من ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول ان قيمته ازدادت عن **(3)** وهي مقاربة من متوسط الأداء القياسي **(3)** . أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.89)** وهذا يعني ان أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي، اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(27 %)**،وهذا يدل على ان هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد السادس : أجهزة واشارات الاستغاثة البحرية

الجدول (3-13) الاحصائيات الوصفية لأبعاد للمتغير المستقل (أجهزة واشارات الاستغاثة البحرية) للقطع البحرية غير المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تمام	mean	c.v	s.d.
21	يتم أشراك الافراد العاملين في القطع البحرية بدورات متقدمة على استخدام اجهزة الاستغاثة لتطوير مهاراتهم (GMDSS) .	F	18	161	223	186	27	2.91	30.927	0.9
		%	2.9	26.2	36.3	30.2	4.4			
22	تمتلك المحطات الساحلية مركز للأرصاد الجوية لتحذير القطع البحرية بأرسال رسائل تحذيرية.	F	13	51	176	371	4	2.51	29.482	0.74
		%	2.1	8.3	28.6	60.3	0.7			
23	يتوافر في طاقم القطع البحرية حاملي شهادة مشغلي الراديو (Goc) .	F	9	6	94	301	205	1.88	45.212	0.85
		%	1.5	1	15.3	48.9	33.3			
24	يتوفر جهاز الاستغاثة البحرية (GMDSS) في كافة القطع البحرية الصالحة للأبحار.	F	55	53	368	127	12	3.02	28.145	0.85
		%	8.9	8.6	59.8	20.7	2			

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وأن أغلب الإجابات تتجه نحو المحايد؛ وأن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(24)**((يتوفر جهاز الاستغاثة البحرية (GMDSS) في كافة القطع البحرية الصالحة للأبحار)) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 28% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ (**3.02**) وهي محايد وهذا مؤشر بأن القطع البحرية العائدة إلى الشركة العامة لموانئ العراق وقيادة قاعدة ام قصر البحرية تمتلك جهاز استغاثة بحرية في بعض القطع البحرية الصالحة للأبحار فهي من متطلبات وشروط الملاحة البحرية وهذا ما بينته دراسة(عبدالمنعم ،2000: 35) ،وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.85 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس اكثر من غيرها من ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول ان قيمته تقترب **(3)** وهي مقارب من متوسط الأداء القياسي **(3)** ؛ أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.90)** وهذا يعني أن أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(45%)**،وهذا يدل على أن هناك تجانس كبير في الإجابات.

ثانياً :المتغير المستقل الثاني (التأمين البحري)

البعد الأول :- الـــوعي التأميـــني

الجدول (3-14) الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير المستقل (الـــوعي التأميـــني) للقطع البحرية غير المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تمام	mean	s.d.	c.v
25	يتوافر اهتمام من قبل الافراد في القطع البحرية حول احتياجهم للتأمين البحري .	F	298	177	127	9	4	4.22	0.86	20.379
		%	49	28.8	20.7	1.5	0.7			
26	تعد أهمية نشر الوعي التأميني ثقافة تأمينية في معالجة المشاكل المالية لدى الافراد في القطع البحرية .	F	80	431	95	9		3.94	0.57	14.467
		%	13	70.1	15.4	1.5				
27	توجد وسائل تقنية حديثة لنشر الوعي التأميني على القطع البحرية	F	3	13	119	162	318	1.73	0.87	50.289
		%	0.5	2.1	19.3	26.3	51.7			
28	يوجد اجراء فوري من قبل إدارة القطع البحرية بأشعار شركة التأمين عند وقوع حادث.	F		64	386	43	122	2.63	0.92	34.980
		%		10.4	62.8	7	19.8			

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وأن أغلب الإجابات تتجه نحو الموافق و المحايد وأن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(26)** ((تعد أهمية نشر الوعي التأميني ثقافة تأمينية في معالجة المشاكل المالية لدى الافراد في القطع البحرية)) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 14% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ (3.94) وهو موافق وهذا يدل على أن القطع البحرية العائدة إلى(الشركة العامة لموانئ العراق وقيادة قاعدة ام قصر البحرية) تهتم بثقافة التأمين وتعتبر التأمين وسيلة مهمة لحل مشاكل الافراد في القطع البحرية العاملين فيها، وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.57 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس اكثر من غيرها ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول أن قيمته تقترب **(3)** وهي مقارب من متوسط الأداء القياسي **(3)** . أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.92)** وهذا يعني أن أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(50%)**،وهذا يدل على أن هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد الثاني : التأمين البحري على الافراد

الجدول (3-15) الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير المستقل (التأمين البحري على الافراد) للقطع البحرية غير المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تمام	Mean	s.d.	c.v
29	يتم تحديد الاخطار المغطاة والاخطار المستثناة المتفق عليها في عقد التأمين البحري للأفراد .	F	51	13	23	353	175	2.04	1.08	52.941
		%	8.3	2.1	3.7	57.4	28.5			
30	توجد رغبة فعلية من قبل الافراد العاملين في القطع البحرية بالتأمين على حياتهم مقابل دفع قسط التأمين	F	204	261	85	17	48	3.91	1.12	28.644
		%	33	42.4	13.8	2.8	7.8			
31	توافر تأمين على الافراد البحريين العاملين في المقرات الارضية للقطع البحرية .	F	55	6	61	163	330	1.85	1.21	65.405
		%	8.9	1	9.9	26.5	53.7			
32	يمتلك الافـراد العامليـن في القطع البحرية المؤمنة حافز ودافع للعمل بعكس القطع البحرية غير المؤمنة .	F	289	210	62	54		4.19	0.94	22.434
		%	47	34.1	10.1	8.8				

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وأن أغلب الإجابات تتجه نحو الموافق و المحايد وأن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(32)** ((يمتلك الافراد العاملين في القطع البحرية المؤمنة حافز ودافع للعمل بعكس القطع البحرية غير المؤمنة)) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 22% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ (4.19) وهي موافق وهذا مؤشر على رغبة الافراد في القطع البحرية غير المؤمنة للحصول على التأمين فهو حافز للعمل في القطع البحرية وقد ذكر (بهلولي ،2015 : 26) إلى ضرورة توفير العوامل التي تحفز الافراد للعمل في البحر؛ لأنه من الاعمال الخطرة والشاقة إذ يعد توفير التأمين البحري من اهم العوامل التي تعطي دافع للعمل ، وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.94 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس اكثر من غيرها، اما الفقرة (31) (توافر تأمين على الافراد البحريين العاملين في المقرات الارضية للقطع البحرية .) فقد حصلت على اقل وسط حسابي وهو نحو عدم موافقة افراد العينة إذ إن سياسة العمل في القطع البحرية تفتقر لتوافر التأمين على الافراد في المقرات الارضية)،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول أن قيمته تقترب**(3)** وهي مقارب من متوسط الأداء القياسي **(3)** . أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.94)** وهذا يعني أن أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(65%)**،وهذا يدل على ان هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد الثالث : التأمين البحري على السفن والبضائع

الجدول (3-16) الاحصائيات الوصفية لأبعاد للمتغير المستقل (التأمين البحري على السفن والبضائع) للقطع البحرية غير المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تمام	Mean	s.d.	c.v
33	تتوافر تغطية تأمينية على كافة القطع البحرية التي تعمل في المياه الاقليمية وخارج حدود المياه الاقليمية .	F		6	101	135	373	1.54	0.76	49.350
		%		1	16.4	22	60.7			
34	تتوافر أغطية تأمينية للقطع البحرية أثناء عملية التصليح والصيانة.	F	14	227	245	123	6	1.92	0.83	43.229
		%	2.3	36.9	39.8	20	1			
35	تلتزم إدارة القطع البحرية بأشعار المؤمن عند وقوع الخطر قبل تفاقم الخسارة .	F		6	62	368	179	3.19	0.81	25.391
		%		1	10.1	59.8	29.1			
36	يوجد وثائق تأمينية تغطي الاضرار التي تتعرض لها القطع البحرية أثناء الارساء في الموانئ .	F		13	37	305	260	1.83	0.67	36.612
		%		2.1	6	49.6	42.3			

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وأن أغلب الإجابات تتجه نحو عدم الموافقة وأن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(35)** ((تلتزم إدارة القطع البحرية بأشعار المؤمن عند وقوع الخطر قبل تفاقم الخسارة)) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 25% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ(3.19) وهي محايد وهذا بسبب عدم امتلاك القطع البحرية العائدة إلى(الشركة العامة لموانئ العراق وقيادة قاعدة أم قصر البحرية) إلى عقد التأمين أصلاً وترى(بوكلاب،2018: 183) إلى ضرورة الاسراع بأشعار المؤمن عند وقوع حادث قبل تفاقم الضرر عند توفر التغطية التأمينية على السفن والبضائع ،وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.81 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول ان قيمته اقل**(3)** وهي اقل من متوسط الأداء القياسي **(3)** ؛ أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.83)** وهذا يعني أن أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(50%)**،وهذا يدل على أن هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد الرابع : تأمين المسؤولية المدنية

الجدول (3-17) الاحصائيات الوصفية لأبعاد للمتغير المستقل (تأمين المسؤولية المدنية) للقطع البحرية غير المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تماما	mean	s.d.	c.v
37	يتوافر تأمين المسؤولية المدنية في القطع البحرية لتغطية الاضرار التي تصيب الغير.	F	3	42	98	118	354	1.67	0.68	40.718
		%	0.5	6.8	15.9	19.2	57.6			
38	يتوافر تغطية تأمينية على البضائع	F	38	150	294	103	30	1.74	0.99	56.896

	المنقولة في القطع البحرية وقد تلحق الضرر بالغير مثل التلوث الناتج عن المنتجات النفطية	%	6.2	24.4	47.8	16.7	4.9			
39	يوجد التزام من قبل الإدارة العليا بتقديم بيانات جوهرية واضحة عند التعاقد .	F	38	150	294	103	30	3.1	0.92	29.677
		%	6.2	24.4	47.8	16.7	4.9			
40	يتوافر غطاء المسؤولية المدنية يغطي الاضرار التي يلحقها الافراد في القطع البحرية للغير.	F		12	54	347	202	1.79	0.67	37.430
		%		2	8.8	56.4	32.8			

المصدر: إعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وأن أغلب الإجابات تتجه نحو عدم الموافقة وأن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(39)** ((يوجد التزام من قبل الإدارة العليا بتقديم بيانات جوهرية واضحة عند التعاقد)) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 30% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ(3.1) وهي محايد وذلك بسبب؛ لأن القطع البحرية لكلاً من الشركة العامة لموانئ العراق وقيادة قاعدة ام قصر البحرية لا تمتلك تأمين يخص الطواقم البحرية أو تأمين يخص القطع البحرية لتغطية اخطار المسؤولية المدنية واشار (محمد ،2019 : 24) إلى ضرورة توفير تأمين المسؤولية المدنية لتغطية اضرار الطرف الثالث ،وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.92 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس اكثر من ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول ان قيمته اقل **(3)** وهي اقل من متوسط الأداء القياسي **(3)**؛ أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.92)** وهذا يعني ان أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(57%)**،وهذا يدل على أن هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد الخامس : الاخطار البحرية

الجدول (3-18) الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير المستقل (الاخطار البحرية) للقطع البحرية غير المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تماماً	Mean	s.d.	c.v
41	توجد تغطية تأمينية تغطي أخطارالحرب وعمليات الارهاب على القطع البحرية .	F		12	54	181	368	1.52	0.73	48.026
		%		2	8.8	29.4	59.8			
42	يتم توضيح الاخطار البحرية المشمولة بالتأمين والاخطار المستثناة إلى أفراد الطاقم .	F		52	295	178	90	2.51	0.84	33.466
		%		8.5	48	28.9	14.6			
43	توجد تغطية تأمينية للقطع البحرية من الغوارق وحطام السفن في القنوات الملاحية .	F		15	33	321	246	1.7	0.68	40
		%		2.4	5.4	52.2	40			
44	تتوافر تغطية تأمينية عن كافة الاخطار البحرية العامة تغطي الخسائر الكلية التي تقع على قطع البحرية وما تحمله.	F	7	20	44	212	322	1.63	0.84	51.533
		%	1.1	3.3	7.2	34.5	54			

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وأن أغلب الإجابات تتجه نحو عدم الموافقة وإن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(42)**((يتم توضيح الاخطار البحرية المشمولة بالتأمين والاخطار المستثناة إلى أفراد الطاقم) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 33% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ 2.51 وهي محايد ؛ وذلك لأن الطواقم البحرية المتمثلة في عينة الدراسة ضمن القطع البحرية غير المؤمنة لا تمتلك تأمين أصلاً ولهذا يصعب توضيح الاخطار المشمولة والمستثناة بالتغطية التأمينية ، إذ يعد الخطر البحري العنصر الجوهري لوجود التأمين البحري وسمة التعاقد في التأمين لذى ركزت (بوكلاب ،2018 : 26) على ضرورة توفير التأمين ليتم توضيح الاخطار البحرية المغطاة والمستثناة من الوثيقة ،وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.84 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس اكثر من ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول ان قيمته اقل **(3)** وهي اقل من متوسط الأداء القياسي **(3)**. أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.84)** وهذا يعني أن أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(51%)**،وهذا يدل على أن هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد السادس :الخسائر البحرية

الجدول (3-19) الاحصائيات الوصفية لأبعاد للمتغير المستقل (الخسائر البحرية) للقطع البحرية غير المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تمام	mean	s.d.	c.v
45	يتوافر تغطية تأمينية تغطي الخسائر بنوعيها (الكلية والحكمية) للبضائع والقطع البحرية المؤمنة .	F		15	107	187	306	1.75	0.83	47.428
		%		2.4	17.4	30.4	49.8			
46	يتوافر تطبيق نظام الخسائر المشتركة .	F		30	236	77	272	2.04	1.1	53.921
		%		4.9	38.4	12.5	44.2			
47	تلجئ القطع البحرية إلى طرق غير التأمين للتعويض عن الخسارة .	F	48	210	305	32	20	3.38	0.83	24.556
		%	7.8	34	49.6	5.2	3.3			
48	عدم التزام الافراد بمعايير السلامة البحرية سيؤدي إلى خسائر بحرية .	F	294	176	94	45	6	4.14	0.99	23.913
		%	48	29	15.3	7.3	1			

المصدر: إعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي تشتت إجابة افراد العينة وأن أغلب الإجابات تتجه نحو الموافقة والعدم الموافقة جدا وأن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(48)**(عدم التزام الافراد بمعايير السلامة البحرية سيؤدي إلى خسائر بحرية) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 24% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ(4.14) إذ نلاحظ وجود المعرفة من قبل الافراد بضرورته الالتزام بمعايير السلامة البحرية المحددة من قبل المنظمة البحرية الدولية (IMO) ولكن تتولد الخسائر البحرية نتيجة التعرض

لعدة عوامل تسبب الحوادث وقد أكدت الدراسات السابقة أن أكثر من 80% من الحوادث ناتجة عن أخطاء بشرية (بوكلاب، 2018 : 186) ، وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 1 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول أن قيمته اقل **(3)** وهي اقل من متوسط الأداء القياسي **(3)** ؛ أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(1.1)** وهذا يعني أن أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(54%)**،وهذا يدل على ان هناك تجانس كبير في الإجابات.

ثالثاً: المتغير التابع (إدارة القطع البحرية)

البعد الأول : إدارة وتنظيم القطع البحرية

الجدول (3-20) الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير التابع (إدارة وتنظيم القطع البحرية) للقطع البحرية غير المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تمام	mean	s.d.	c.v
49	يوجد التزام من قبل إدارة القطع البحرية بتوفير أنظمة السلامة والتدريب على معدات واجهزة السلامة .	F	12	207	285	94	17	3.17	0.81	25.552
		%	2	34	46.3	15.3	2.8			
50	ضعف الالتزام من قبل الافراد بتعليمات الإدارة العليا يؤدي إلى وقوع حوادث ناتجة عن تصرفات شخصية غير سليمة	F	261	280	74			4.3	0.67	15.581
		%	42	46	12					
51	يوجد تنظيم في العمل لتأدية الواجبات وتحديد المسؤوليات في القطع البحرية .	F	24	305	252	34		3.52	0.66	18.75
		%	3.9	50	41	5.5				
52	تقوم الإدارة العليا بتحديد المخاطر وإيعازها إلى الافراد في القطع البحرية لتفاديها .	F	111	396	67	41		3.94	0.74	18.781
		%	18	64	10.9	6.7				

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وأن أغلب الإجابات تتجه نحو الموافقة وإن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(50)** ((ضعف الالتزام من قبل الافراد بتعليمات الإدارة العليا يؤدي إلى وقوع حوادث ناتجة عن تصرفات شخصية غير سليمة)) إذ حصلت على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 15% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ(4.3) وهذا يدل على أن أغلب الحوادث بسبب أخطاء بشرية ناتجة عن تصرفات شخصية والإدارة العليا غير مسؤوله عنها؛ لأنها تقوم بوضع الخطط والوصايا والتعليمات المتعلقة بالعمل في القطع البحرية (بازينة ، 2004: 21) وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.67 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول ان قيمته تجاوزت متوسط الأداء القياسي **(3)** ؛ أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن**(0.81)** وهذا يعني أن أغلب الإجابات لم تنحرف عن

المتوسط بمقدار عالي، اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات(25%)،وهذا يدل على أن هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد الثاني : التخطيط لحالات الطوارئ

الجدول (3-21) الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير التابع (التخطيط لحالات الطوارئ) للقطع البحرية غير المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تمام	mean	s.d.	c.v
53	تتوافر خطط منظمة لجميع حالات الطوارئ في القطع البحرية	F	42	258	256	59		3.46	0.76	21.965
		%	6.8	42	41.6	9.6				
54	توجد ممارسات فعلية وليست شكلية على خطط حالات الطوارئ تساعد الافراد في مكافحة حالات الطوارئ .	F	12	171	209	205	18	2.92	0.89	30.479
		%	2	27	34	33.3	2.9			
55	الخطط التطويرية السابقة لحالات الطوارئ تم تطبيقها فعلياً من قبل إدارة القطع البحرية .	F		78	204	325	8	2.57	0.73	28.404
		%		13	33.2	52.8	1.3			
56	يتم رفع مستوى أداء الافراد وتطويرهم من خلال التخطيط لضمان سلامة القطع البحرية وما تحمله على متنها .	F	6	448	153	8		3.74	0.49	13.101
		%	1	73	24.9	1.3				

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وان أغلب الإجابات تتجه نحو المحايد وأن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(56)** ((يتم رفع مستوى أداء الافراد وتطويرهم من خلال التخطيط لضمان سلامة القطع البحرية وما تحمله على متنها)) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 13% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ(3.74) إذ تتجه هذه الفقرة نحو الموافق لوجود رؤية من قبل عينة الدراسة أن التخطيط المستقبلي هو يضمن وضع الخطط لسلامة الافراد والقطع البحرية ويتم تحقيق الاهداف من خلال التخطيط الناجح (بازينة ، 2004 : 41)، وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.5 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول ان قيمته اقتربت من متوسط الأداء القياسي **(3)** ؛ أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.89)** وهذا يعني أن أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي، اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(30%)**،وهذا يدل على ان هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد الثالث : الاتفاقيات البحرية

الجدول (3-22) الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير التابع (الاتفاقيات البحرية) للقطع البحرية غير المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تمام	mean	s.d.	c.v
57	يتم تنفيذ الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من القطع البحرية (Marpol) وتعديلاتها.	F		23	86	418	88	2.07	0.65	31.400
		%		3.7	14	68	14.3			
58	يوجد تطبيق لاتفاقية نيروبي لإزالة حطام السفن من الموانئ والقنوات الملاحية لعام 2007.	F		6	104	412	93	2.04	0.59	28.921
		%		1	16.9	67	15.1			
59	يوجد تطبيق إلى اتفاقية (Solas) سلامة الارواح في البحار مشتركة مع دول الجوار الساحلية عند وقوع غريق في عرض البحر.	F		86	313	144	72	2.76	0.86	31.159
		%		14	50.9	23.4	11.7			
60	تخضع القطع البحرية لتطبيق الاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحار (Colreg) .	F		53	478	50	34	2.89	0.61	21.107
		%		8.6	77.7	8.1	5.5			

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وأن أغلب الإجابات تتجه نحو المحايد وإن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(60)** (تخضع القطع البحرية لتطبيق الاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحار (Colreg)) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 21% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ(2.89) أي الموافقة نسبياً؛ لأن كافة القطع البحرية تخضع لتطبيق الاتفاقيات منع التصادم في البحار والتي تساعد في تنظيم حركة مرور القطع البحرية لتجنب التصادم ومن الجدير بالذكر الاهتمام في تطبيق الاتفاقيات الدولية لتجنب الحوادث والتصادم والاخطار الملاحية(Mihneva,2005: 6) ،وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.6 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول أن قيمته تقترب من متوسط الأداء القياسي **(3)** ؛ أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.86)** وهذا يعني أن أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(31%)**،وهذا يدل على ان هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد الرابع : التصنيف البحري

الجدول (3-24) الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير التابع (التصنيف البحري) للقطع البحرية غير المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تمام	mean	s.d.	c.v
61	يوجد تصنيف بحري لكافة القطع البحرية العراقية من قبل أحدى الهيئات الدولية	F		17	45	478	75	2.01	0.55	27.363
		%		2.8	7.3	77.7	12.2			

62	تمتلك القطع البحرية غير المؤمنة تصنيف بحري معترف به في المنظمة البحرية الدولية	F			85	365	165	1.87	0.63	33.689
		%			13.8	59.3	26.8			
63	يتوافر لدى العراق هيئات تصنيف محلية تدعم القطع البحرية .	F			54	77	484	1.31	0.62	47.328
		%			8.8	12.5	78.7			
64	يلعب التصنيف البحري دوراً فعال في تشغيل القطع البحرية العراقية في الموانئ العالمية .	F	291	23	90	7	4	4.28	0.8	18.691
		%	47	36	14.6	1.1	0.7			

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وأن أغلب الإجابات تتجه نحو عدم الموافقة وأن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(64)** (يلعب التصنيف البحري دوراً فعال في تشغيل القطع البحرية العراقية في الموانئ العالمية) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 19% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ (4.28)؛ لأن التصنيف البحري يعد صمام أمان للقطع البحرية فهو يطبق المعايير كافة ولوائح المنظمة البحرية الدولية وعندما يتواجد تصنيف في القطع البحرية فهذا يدل على كفاءتها ومدى تطبيقها للقواعد والاتفاقيات ذات الصلة بالمنظمة البحرية الدولية (Knapp,2004 :15)، وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.8 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس اكثر من ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول أن قيمته اقل من متوسط الأداء القياسي **(3)** ؛ أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.8)** وهذا يعني أن أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي ، اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(47%)**،وهذا يدل على أن هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد الخامس : تقييم المخاطر

الجدول (3-25) الاحصائيات الوصفية لابعاد المتغير التابع (تقييم المخاطر) للقطع البحرية غير المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تمام	mean	s.d.	c.v
65	تعمل القطع البحرية بمعايير واسس الوقاية من المخاطر .	F	39	258	311	7		3.53	0.63	17.847
		%	6.3	42	50.6	1.1				
66	يوجد نظام تنظيمي ثابت وشامل للتعامل مع كل عناصر السلامة البحرية في تقييم الخطر البحري.	F		149	405	61		3.14	0.56	17.834
		%		24	65.9	9.9				
67	تتوافر ضوابط للتحكم وتقييم المخاطر الجديدة الناجمة عن التغير المستمر في التكنولوجيا البحرية .	F		105	368	123	19	2.91	0.69	23.711
		%		17	59.8	20	3.1			
68	تمتلك القطع البحرية	F	50	333	159	52	21	3.55	0.89	25.070

	إجراءات لإدارة الخطر الملاحي	%	8.1	54	25.9	8.5	3.4			

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وان أغلب الإجابات تتجه نحو المحايد والموافق وأن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(65)** تعمل القطع البحرية بمعايير واسس الوقاية من المخاطر إذ حصل على الترتيب الاول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 17% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ (3.53) وذلك لنتيجة كثرة المخاطر التي تتعرض لها القطع البحرية وهي بعيدة عن اليابسة فيتطلب العمل بالقطع البحرية التقيد بمعايير واسس الوقاية لتجنب المخاطر؛ لأنها تعد أخطار مميتة وصعوبة التحكم بالنتائج (بازينة ، 2004 : 132)، وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري0.63 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول أن قيمته تجاوزت المتوسط الأداء القياسي **(3)** ؛ أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.89)** وهذا يعني أن أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي ،اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(25%)**،وهذا يدل على ان هناك تجانس كبير في الإجابات.

2.1.3.3: وصف متغيرات الدراسة(القطع البحرية المؤمنة)

اولاً : – المتغير المستقل (السلامة البحرية)

البعد الأول : ثقافة السلامة البحرية

الجدول (3-26) الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير المستقل (ثقافة السلامة البحرية) للقطع البحرية المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تماما	Mean	s.d	c.v
1	توجد قائمة فحص دورية لفحص مدى وعي الافراد لثقافة السلامة في القطع البحرية .	F	53	176	134			3.77	0.7	18.567
		%	15	48.5	37					
2	يتوافر نظام تحفيزي للأفراد في القطع البحرية لتطبيق قواعد السلامة والالتزام بمعاييرها.	F	89	202	72			4.05	0.7	17.283
		%	25	55.6	20					
3	يتم تطبيق نظام إدارة السلامة البحرية بصورة متماثله مع الاتفاقيات الدولية المصادق عليها من قبل الحكومة العراقية .	F	120	178	65			4.15	0.7	16.867
		%	33	49	18					
4	يمتلك الافراد في القطع البحرية القيم والمعايير للعمل بروح الفريق الواحد لمعالجة حالات الطوارئ .	F	169	175	19			4.41	0.6	13.605
		%	47	48.2	5.2					

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وأن أغلب الإجابات تتجه نحو الموافقة وأن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(4)** ((يمتلك الافراد في القطع البحرية القيم والمعايير للعمل بروح الفريق الواحد لمعالجة

حالات الطوارئ) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 13% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ **(4.41)** وهذا ما يدل على روح التعاون بين الافراد العاملين في القطع البحرية وأيدته دراسة (Efiok, et al., 2015 : 73)، وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.60 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس اكثر من غيرها ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول ان قيمته تتجاوز **قيمة** متوسط الأداء القياسي **(3)**. أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.7)** وهذا يعني أن أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي، اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(18%)**،وهذا يدل على ان هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد الثاني : معدات السلامة البحرية

الجدول (3-27) الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير المستقل (معدات السلامة البحرية) للقطع البحرية المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تماما	Mean	s.d	c.v
5	تمتلك القطع البحرية معدات سلامة متماثله مع متطلبات اتفاقية السلامة البحرية الدولية لضمان سلامة الرحلة البحرية.	F	245	102	16			4.63	0.6	12.958
		%	68	28.1	4.4					
6	يقوم ضابط السلامة بتفقد معدات السلامة البحرية وفق جداول الفحص الدورية المعتمدة.	F	310	32	21			4.8	0.5	10.416
		%	85	8.8	5.8					
7	يتم عمل ممارسات فعلية للأفراد على استخدام معدات السلامة البحرية بأشراف الإدارة العليا .	F	27	306	30			3.99	0.45	11.278
		%	7.4	84.3	8.3					
8	تحتوي القطع البحرية على معدات سلامة متقادمة .	F	26	230	107			3.77	0.6	15.915
		%	7.2	63.4	30					

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وأن أغلب الإجابات تتجه نحو الموافق بشدة وأن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(6)**(يقوم ضابط السلامة بتفقد معدات السلامة البحرية وفق جداول الفحص الدورية المعتمدة) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 10% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ **(4.8)** وهذا ما ايده (عبدالمنعم، 2000 : 30) في دراسته ، وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.5 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس اكثر من غيرها ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول أن قيمته تجاوزت المتوسط الأداء القياسي **(3)**. أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.6)** وهذا

يعني أن أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(15%)**،وهذا يدل على ان هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد الثالث : البحث والإنقاذ البحري

الجدول (3-28) الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير المستقل (البحث والإنقاذ البحري) للقطع البحرية المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تماما	Mean	s.d	c.v
9	توجد محطة أنقاذ واستغاثة دولية بحرية تساعد القطع البحرية في المياه الاقليمية .	F	89	202	72			4.05	0.7	17.283
		%	25	55.6	19.8					
10	يتوافر كوادر بحرية متخصصة لعمليات البحث والإنقاذ البحري.	F	215	123	25			4.52	0.6	13.274
		%	59	33.9	6.9					
11	تتوافر معدات البحث والإنقاذ البحري مصادقة من قبل المنظمة البحرية الدولية .	F	303	43	17			4.78	0.5	10.460
		%	84	11.8	4.7					
12	يوجد تنسيق مشترك مع الدول الساحلية المجاورة للعراق في عمليات البحث والإنقاذ البحري ضمن اتفاقية 1989 (SALVAG).	F	107	178	78			4.07	0.7	17.199
		%	30	49	21.5					

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وأن أغلب الإجابات تتجه نحو الموافق والموافق بشدة وأن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(11)**(تتوافر معدات البحث والإنقاذ البحري مصادقة من قبل المنظمة البحرية الدولية) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 10% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ **(4.78)** وهذا مؤشر عالي على تكامل معدات البحث والإنقاذ البحري في القطع البحرية المؤمنة ومصادقة من قبل المنظمة البحرية الدولية ؛ لأنها تعمل خارج المياه الاقليمية فهي سفن جوالة لنقل البضائع ولا يسمح لها بدخول الموانئ العالمية إذ لم تتوفر لديها معدات سلامة متكاملة ومن ضمنها معدات البحث الإنقاذ وهذا ما أكدة (عوض ، 2006 : 15)، وكانت تمتلك هذه الفقرة انحراف معياري 0.5 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس اكثر من غيرها ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول أن قيمته تجاوزت المتوسط الأداء القياسي **(3)**. أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.7)** وهذا يعني ان أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(17%)**،وهذا يدل على ان هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد الرابع : سلامة وامن الملاحة البحرية

الجدول (3-29) الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير المستقل (سلامة وامن الملاحة البحرية) للقطع البحرية المؤمنة

ت	الفقرة		موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تماما	Mean	s.d	c.v
13	يتم الاعتماد على الاتفاقيات البحرية الدولية في وضع خطط سلامة وامن القطع البحرية .	F	124	204	35			4.24	0.6	14.150
		%	34	56.2	9.6					
14	يساعد توفير أمن الملاحة البحرية على تحقيق أعلى قيمة ممكنه من الكفاءة التشغيلية والاقتصادية للقطع البحرية .	F	249	95	19			4.63	0.6	12.958
		%	69	26.2	5.2					
15	يتوافر جهاز(ECDIS) نظام الخرائط الالكترونية ، و جهاز(BNWAS) نظام إنذار الخفارة الملاحية لضمان سلامة وامان الملاحة البحرية .	F	259	93	11			4.68	0.5	10.683
		%	71	25.6	3					
16	توجد منظومة أتصال مؤمنة بين القطع البحرية والمحطات الارضية لضمان سرية الاتصال ضد الاختراقات .	F	93	192	34	44		3.92	0.9	22.959
		%	26	52.9	9.4	12.1				

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وان أغلب الإجابات تتجه نحو الموافق والموافق بشدة وأن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(15)** (يتوافر جهاز ECDIS نظام الخرائط الالكترونية، و جهاز BNWAS نظام إنذار الخفارة الملاحية لضمان سلامة وامان الملاحة البحرية .) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 10% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ **(4.68)** إذ اتجه نحو الموافق لان من متطلبات الملاحة البحرية توفير جهاز الخرائط الالكترونية للمحافظة على سلامة الملاحة وجهاز الانذار الملاحي للتنبيه أثناء الابحار من مختلف الانشطة التي تهدد سلامة وأمن القطع البحرية وهذا ما أكده الباحثين(Morgas&Felski,2007: 98) ، وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.5 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس اكثر من غيرها ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول ان قيمته تجاوزت المتوسط الأداء القياسي **(3)**. أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.90)** وهذا يعني ان أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي ، اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(23%)**،وهذا يدل على ان هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد الخامس : تدريب الافراد على السلامة البحرية

الجدول (3-30) الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير المستقل (تدريب الافراد على السلامة البحرية) للقطع البحرية المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تماما	Mean	s.d	c.v
17	يواجه الافراد في القطع البحرية نقص في البرامج التدريبية الحديثة التي تخص السلامة البحرية .	F	315	33	15			4.82	0.5	10.373
		%	87	9.1	4.1					
18	تؤدي قلة الموارد البشرية والمادية إلى ضعف في الممارسات والتمارين التدريبية	F	178	102	79	4		4.25	0.8	18.823
		%	49	28.1	21.8	1.1				
19	يتلقى الافراد في القطع البحرية التدريب على عمليات البحث والإنقاذ البحري .	F	23	269	41	30		3.78	0.7	18.518
		%	6.3	74.1	11.3	8.3				
20	يجد الافراد صعوبة بالتدريب بسبب اختلاف اللغة عندما يكون التدريب خارج الدولة.	F	21	206	132	4		3.67	0.6	16.348
		%	5.8	56.7	36.4	1.1				

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وأن أغلب الإجابات تتجه نحو الموافقة على فقرات هذا البعد وإن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(17)**((يواجه الافراد في القطع البحرية نقص في البرامج التدريبية الحديثة التي تخص السلامة البحرية)) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 10% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ **(4.82)** على الرغم من امتلاك القطع البحرية تغطية تأمينية لكنها تواجه نقص في التدريب للبرامج الحديثة نتيجة عدم امتثال وتطبيق متكامل إلى الاتفاقية البحرية المتعلقة في التدريب والتأهيل (STCW) وهذا ما بينته دراسة (Ziarati, etal.,2010:5) وهي اتفاق افراد العينة على الموافقة وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.5 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس اكثر من غيرها ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول ان قيمته ازدادت عن متوسط الأداء القياسي**(3)**. أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.8)** وهذا يعني ان أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(19 %)**،وهذا يدل على ان هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد السادس : أجهزة واشارات الاستغاثة البحرية

الجدول (3-31) الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير المستقل (أجهزة واشارات الاستغاثة البحرية) للقطع البحرية المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تماما	Mean	s.d	c.v
21	يتم أشراك الافراد العاملين في القطع البحرية بدورات متقدمة على استخدام اجهزة الاستغاثة لتطوير مهاراتهم (GMDSS) .	F	166	130	67			4.27	0.8	18.735
		%	46	35.8	18.5					
22	تمتلك المحطات الساحلية مركز للأرصاد الجوية لتحذير القطع البحرية بأرسال رسائل تحذيرية.	F	6	183	174			3.54	0.5	14.124
		%	1.7	50.4	47.9					
23	يتوافر في طاقم القطع البحرية حاملي شهادة مشغلي الراديو (Goc) .	F	215	124	24			4.53	0.6	13.245
		%	59	34.2	6.6					
24	يتوفر جهاز الاستغاثة البحرية (GMDSS) في كافة القطع البحرية الصالحة للأبحار.	F	303	43	17			4.79	0.5	10.438
		%	84	11.8	4.7					

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وأن أغلب الإجابات تتجه نحو الموافق بشدة وأن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(24)** (يتوفر جهاز الاستغاثة البحرية (GMDSS) في كافة القطع البحرية الصالحة للأبحار) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 10% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ **(4.79)** وهي متجه للموافقة وهذا ما أكدة (عبدالمنعم ، 2000 : 33) ، وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.5 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس اكثر من غيرها ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول ان قيمته تجاوزت متوسط الأداء القياسي **(3)** ؛ أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.8)** وهذا يعني أن أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(18%)**،وهذا يدل على أن هناك تجانس كبير في الإجابات.

ثانياً : المتغير المستقل الثاني (التامين البحري)

البعد الأول :- الـوعي التأميـني

الجدول (3-32) الاحصائيات الوصفية لأبعاد للمتغير المستقل (الـوعي التأميـني) للقطع البحرية المؤمنة

ت	الفقرة		موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تماما	Mean	s.d	c.v
25	يتوافر اهتمام من قبل الافراد في القطع البحرية حول احتياجهم للتأمين البحري .	F	291	51	21			4.74	0.6	12.658
		%	80	14	5.8					
26	تعد أهمية نشر الوعي التأميني ثقافة تأمينية	F	247	43	69	4		4.47	0.8	17.897

	في معالجة المشاكل المالية لدى الافراد في القطع البحرية .	%	68	11.8	19	1.1						
27	توجد وسائل تقنية حديثة لنشر الوعي التأميني على القطع البحرية	F	178	154	31				4.41	0.6	13.605	
		%	49	42.4	8.5							
28	يوجد اجراء فوري من قبل إدارة القطع البحرية بأشعار شركة التأمين عند وقوع حادث.	F	101	241	21				4.22	0.5	11.848	
		%	28	66.4	5.8							

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وأن أغلب الإجابات تتجه نحو الموافق و الموافق بشدة وأن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(28)** (يوجد اجراء فوري من قبل إدارة القطع البحرية بأشعار شركة التأمين عند وقوع حادث) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 12% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ(4.22) وهذا ما أكدته دراسة (بهلولي ،2015 : 32) ، وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.5 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس اكثر من غيرها ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول أن قيمته تجاوزت متوسط الأداء القياسي **(3)**؛ أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.8)** وهذا يعني ان أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(17.89%)** ، وهذا يدل على أن هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد الثاني : التأمين البحري على الافراد

الجدول (3-33) الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير المستقل (التأمين البحري على الافراد) للقطع البحرية المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تماما	Mean	s.d	c.v
29	يتم تحديد الاخطار المغطاة والاخطار المستثناة المتفق عليها في عقد التأمين البحري للأفراد .	F	59	283	21			4	0.5	12.5
		%	16	78	5.8					
30	توجد رغبة فعلية من قبل الافراد العاملين في القطع البحرية بالتأمين على حياتهم مقابل دفع قسط التأمين .	F	274	75	14			4.71	0.5	10.615
		%	76	20.7	3.9					
31	توافر تأمين على الافراد البحريين العاملين في المقرات الارضية للقطع البحرية .	F	53	176	134			3.77	0.7	18.567
		%	15	48.5	36.9					
32	يمتلك الافـراد العامليـن في القطع البحرية المؤمنة حافز ودافع للعمل بعكس القطع البحرية غير المؤمنة .	F	250	84	29			4.61	0.6	13.015
		%	69	23.1	8					

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وأن أغلب الإجابات تتجه نحو الموافق و الموافق بشدة وأن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(30)** (توجد رغبة فعلية من قبل الافراد العاملين في القطع البحرية بالتأمين على

حياتهم مقابل دفع قسط التأمين) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 11% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ(4.71) وهذا دليل واضح على اهتمام الافراد العاملين في القطع البحرية بالتأمين البحري لضمان سلامتهم وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.5 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس اكثر من غيرها ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول أن قيمته تجاوزت متوسط الأداء القياسي **(3)** ؛ أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.7)** وهذا يعني أن أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(18%)**،وهذا يدل على ان هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد الثالث : التأمين البحري على السفن والبضائع

الجدول (3-34) الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير المستقل (التأمين البحري على السفن والبضائع) للقطع البحرية المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تماما	Mean	s.d	c.v
33	تتوافر تغطية تأمينية على كافة القطع البحرية التي تعمل في المياه الاقليمية وخارج حدود المياه الاقليمية .	F	165	171	27			4.38	0.6	13.698
		%	46	47.1	7.4					
34	تتوافر أغطية تأمينية للقطع البحرية أثناء عملية التصليح والصيانة.	F	16	305	38	4		3.92	0.4	10.204
		%	4.4	84	10.5	1.1				
35	تلتزم إدارة القطع البحرية بأشعار المؤمن عند وقوع الخطر قبل تفاقم الخسارة .	F	172	165	22		4	4.38	0.7	15.981
		%	47	45.5	6.1		1.1			
36	يوجد وثائق تأمينية تغطي الاضرار التي تتعرض لها القطع البحرية أثناء الارساء في الموانئ .	F	191	158	14			4.49	0.4	8.908
		%	53	43.5	3.9					

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وأن أغلب الإجابات تتجه نحو الموافقة وأن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(36)** (يوجد وثائق تأمينية تغطي الاضرار التي تتعرض لها القطع البحرية أثناء الارساء في الموانئ) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 9% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ(4.49) وتتضمن الفقرة نسبة عالية بالموافقة من قبل افراد العينة لوجود وثائق تغطي الاخطار التي تعرض لها القطع البحرية خلال العمليات الملاحية من أرساء واقلاع في الموانئ وهذا متفق مع دراسة (بوكلاب، 2018 : 185)وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.4 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس، أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول أن

قيمته تجاوزت المتوسط الأداء القياسي **(3)**. أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.7)** وهذا يعني أن أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي ،اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(15.98%)**،وهذا يدل على أن هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد الرابع : تأمين المسؤولية المدنية

الجدول (3-35) الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير المستقل (تأمين المسؤولية المدنية) للقطع البحرية المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تماما	Mean	s.d	c.v
37	يتوافر تأمين المسؤولية المدنية في القطع البحرية لتغطية الاضرار التي تصيب الغير.	F	215	123	25			4.41	0.6	13.605
		%	59	33.9	6.9					
38	يتوافر تغطية تأمينية على البضائع المنقولة في القطع البحرية وقد تلحق الضرر بالغير مثل التلوث الناتج عن المنتجات النفطية	F	215	123	25			4.52	0.6	13.274
		%	59	33.9	6.9					
39	يوجد التزام من قبل الإدارة العليا بتقديم بيانات جوهرية واضحة عند التعاقد .	F	239	99	25			4.59	0.6	13.071
		%	66	27.3	6.9					
40	يتوافر غطاء المسؤولية المدنية يغطي الاضرار التي يلحقها الافراد في القطع البحرية للغير.	F	250	90	23			4.62	0.6	12.987
		%	69	24.8	6.3					

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وأن أغلب الإجابات تتجه نحو الموافقة بشدة وأن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(40)**(يتوافر غطاء المسؤولية المدنية يغطي الاضرار التي يلحقها الافراد في القطع البحرية للغير) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 13% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ(4.62) وهو مؤشر على توافر غطاء المسؤولية المدنية لتغطية الاضرار التي تلحق بالغير وقد بينه (محمد، 2019 : 29) ،وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.60 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس اكثر ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول أن قيمته تجاوزت المتوسط الأداء القياسي **(3)** ؛ أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.6)** وهذا يعني أن أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(13.60%)**،وهذا يدل على ان هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد الخامس: الاخطار البحرية

الجدول (3-36) الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير المستقل (الاخطار البحرية) للقطع البحرية المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تماما	Mean	s.d	c.v
41	توجد تغطية تأمينية تغطي أخطار الحرب وعمليات الارهاب على القطع البحرية .	F	162	96	102	3		4.15	0.9	21.686
		%	45	26.4	28.1	0.8				
42	يتم توضيح الاخطار البحرية المشمولة بالتأمين والاخطار المستثناة إلى أفراد الطاقم .	F	16	305	35	7		3.91	0.7	17.902
		%	4.4	84	9.6	1.9				
43	توجد تغطية تأمينية للقطع البحرية من الغوارق وحطام السفن في القنوات الملاحية .	F	169	158	36	3		4.37	0.7	16.018
		%	47	43.5	9.9					
44	تتوافر تغطية تأمينية عن كافة الاخطار البحرية العامة تغطي الخسائر الكلية التي تقع على قطع البحرية وما تحمله.	F	165	185	13			4.51	0.6	13.303
		%	46	51	3.6					

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وأن أغلب الإجابات تتجه نحو الموافقة وأن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(44)**(تتوافر تغطية تأمينية عن كافة الاخطار البحرية العامة تغطي الخسائر الكلية التي تقع على قطع البحرية وما تحمله) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 13.30% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ(4.51) وهذا متفق مع دراسة (بوكلاب،2018 : 30) إذ أن القطع البحرية المؤمنة تمتلك تغطية تأمينية من الاخطار البحرية التي تهدد سلامتها وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.60 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس اكثر من ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول أن قيمته تجاوزت المتوسط الأداء القياسي **(3)** ؛ أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.9)** وهذا يعني أن أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(21%)**،وهذا يدل على أن هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد السادس : الخسائر البحرية

الجدول (3-37) الاحصائيات الوصفية لأبعاد للمتغير المستقل (الخسائر البحرية) للقطع البحرية المؤمنة

ت	الفقرة		موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تمام	Mean	s.d	c.v
45	يتوافر تغطية تأمينية تغطي الخسائر بنوعيها (الكلية والحكمية) للبضائع والقطع البحرية المؤمنة .	F	167	176	20			4.41	0.6	13.605
		%	46	48.5	5.5					
46	يتوافر تطبيق نظام الخسائر المشتركة .	F	158	180	25			4.37	0.6	13.729
		%	44	49.6	6.9					
47	تلجئ القطع البحرية إلى طرق غير التأمين	F	53	176	134			3.77	0.7	18.567

	للتعويض عن الخسارة .	%	15	48.5	36.9					
48	عدم التزام الافراد بمعايير السلامة البحرية سيؤدي إلى خسائر بحرية .	F	297	44	22			4.76	0.6	12.605
		%	82	12.1	6.1					

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي تشتت إجابة افراد العينة وأن أغلب الإجابات تتجه نحو الموافقة وأن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(48)** (عدم التزام الافراد بمعايير السلامة البحرية سيؤدي إلى خسائر بحرية) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 13% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ(4.76) ومتفق علية من قبل افراد العينة مع دراسة(بوكلاب ،2018 : 190)، وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.6 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس اكثر أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول ان قيمته تجاوزت المتوسط الأداء القياسي **(3)**. أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.7)** وهذا يعني ان أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(18%)**،وهذا يدل على ان هناك تجانس كبير في الإجابات.

ثالثاً: المتغير التابع (إدارة القطع البحرية)

البعد الأول : إدارة وتنظيم القطع البحرية

الجدول (3-38) الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير التابع (إدارة وتنظيم القطع البحرية) للقطع البحرية المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تماما	Mean	s.d	c.v
49	يوجد التزام من قبل إدارة القطع البحرية بتوفير أنظمة السلامة والتدريب على معدات واجهزة السلامة .	F	170	176	17			4.42	0.6	13.574
		%	47	48.5	4.7					
50	ضعف الالتزام من قبل الافراد بتعليمات الإدارة العليا يؤدي إلى وقوع حوادث ناتجة عن تصرفات شخصية غير سليمة .	F	208	130	25			4.42	0.6	13.574
		%	57	35.8	6.9					
51	يوجد تنظيم في العمل لتأدية الواجبات وتحديد المسؤوليات في القطع البحرية .	F	255	71	37			4.5	0.6	13.333
		%	70	19.6	10.2					
52	تقوم الإدارة العليا بتحديد المخاطر وإيعازها إلى الافراد في القطع البحرية لتفاديها .	F	219	129	15			4.6	0.4	8.695
		%	60	35.5	4.1					

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وأن أغلب الإجابات تتجه نحو الموافقة والموافق بشدة وأن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(52)** (تقوم الإدارة العليا بتحديد المخاطر وإيعازها إلى الافراد في القطع البحرية لتفاديها) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 9% ، فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ(4.6) وهذا مؤشر على دور الإدارة العليا في القطع البحرية المؤمنة بتحديد المخاطر لتجنبها على الرغم من توافر التأمين البحري لديهم وهو متفق مع (بازينة ،2004 : 29) وكانت

تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.4 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس اكثر من ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول ان قيمته تجاوزت المتوسط الأداء القياسي **(3)**. أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.6)** وهذا يعني أن أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(13.57%)**، وهذا يدل على أن هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد الثاني : التخطيط لحالات الطوارئ

الجدول (3-39) الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير التابع (التخطيط لحالات الطوارئ) للقطع البحرية المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تماما	Mean	s.d	c.v
53	تتوافر خطط منظمة لجميع حالات الطوارئ في القطع البحرية	F	241	97	25			4.59	0.6	13.071
		%	66	26.7	6.9					
54	توجد ممارسات فعلية وليست شكلية على خطط حالات الطوارئ تساعد الافراد في مكافحة حالات الطوارئ .	F	164	140	59			4.29	0.6	13.986
		2	45	38.6	16.3					
55	الخطط التطويرية السابقة لحالات الطوارئ تم تطبيقها فعلياً من قبل إدارة القطع البحرية	F	21	272	66		4	3.84	0.6	15.625
		%	5.8	74.9	18.2		1.1			
56	يتم رفع مستوى أداء الافراد وتطويرهم من خلال التخطيط لضمان سلامة القطع البحرية وما تحمله على متنها .	F	169	186	8			4.44	0.7	15.765
		%	47	51.2	2.2					

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وأن أغلب الإجابات تتجه نحو الموافقة وأن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(53)**(تتوافر خطط منظمة لجميع حالات الطوارئ في القطع البحرية) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 13% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ(4.59) وهذا مؤشر جيد من قبل افراد عينة الدراسة على توافر جميع الخطط لحالات الطوارئ في القطع البحرية المؤمنة وهو متفق مع (بازينة، 2004 : 45)، وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.6 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس اكثر من ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول أن قيمته تجاوزت المتوسط الأداء القياسي **(3)**؛ أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.7)** وهذا يعني أن أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي ،اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(15.76%)**،وهذا يدل على ان هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد الثالث : الاتفاقيات البحرية

الجدول (3-40) الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير التابع (الاتفاقيات البحرية) للقطع البحرية المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تماما	Mean	s.d	c.v
57	يتم تنفيذ الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من القطع البحرية (Marpol) وتعديلاتها.	F	166	168	11			4.43	0.6	13.544
		%	46	51.2	3					
58	يوجد تطبيق لاتفاقية نيروبي لإزالة حطام السفن من الموانئ والقنوات الملاحية لعام 2007.	F	25	120	214	4		3.5	0.6	17.142
		%	6.9	33.1	59	1.1				
59	يوجد تطبيق إلى اتفاقية (Solas) سلامة الارواح في البحار مشتركة مع دول الجوار الساحلية عند وقوع غريق في عرض البحر.	F	319	30	14			4.84	0.5	10.330
		%	88	8.3	3.9					
60	تخضع القطع البحرية لتطبيق الاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحار (Colreg) .	F	315	31	17			4.82	0.5	10.373
		%	87	8.5	4.7					

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وأن أغلب الإجابات تتجه نحو الموافقة والموافق بشدة وأن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(59)** ((يوجد تطبيق إلى اتفاقية (Solas) سلامة الارواح في البحار مشتركة مع دول الجوار الساحلية عند وقوع غريق في عرض البحر) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 10% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ(4.84) تدل هذه الفقرة على الجانب الانساني في التعامل فهي تشير إلى أنقاذ الغريق في البحر أو تقديم المساعدة للقطع البحرية طالبة الاستغاثة وفقاً لاتفاقية(Solas) وهذا متفق مع دراسة(Mihneva,2005:36) ، وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.5 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس اكثر من ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول أن قيمته تجاوزت المتوسط الأداء القياسي **(3)** . أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.6)** وهذا يعني ان أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(17.14%)** ، وهذا يدل على ان هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد الرابع : التصنيف البحري

الجدول (3-41) الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير التابع (التصنيف البحري) للقطع البحرية المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تماما	Mean	s.d	c.v
61	يوجد تصنيف بحري لكافة القطع البحرية العراقية من قبل أحدى الهيئات الدولية للتصنيف .	F	26	230	107			3.77	0.6	15.915
		%	7.2	63.4	29.5					
62	تمتلك القطع البحرية غير المؤمنة تصنيف بحري معترف به في المنظمة البحرية الدولية .	F	21	206	132	4		3.67	0.6	16.348
		%	5.8	56.7	36.4	1.1				
63	يتوافر لدى العراق هيئات تصنيف محلية تدعم القطع البحرية .	F	21	222	116	4		3.72	0.6	16.129
		%	5.8	61.2	32	1.1				

64	يلعب التصنيف البحري دوراً فعال في تشغيل القطع البحرية العراقية في الموانئ العالمية .	F	226	95	42			4.51	0.7	15.521
		%	62	26.2	11.6					

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وأن أغلب الإجابات تتجه نحو الموافقة وأن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة **(64)**(يلعب التصنيف البحري دوراً فعال في تشغيل القطع البحرية العراقية في الموانئ العالمية) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 15% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ(4.51) وهو مؤشر على أن القطع البحرية المؤمنة تمتلك تصنيف بحري وأفراده ذو معرفة بأهميته في تشغيل وتطوير مستوى كفاءة القطع البحرية وهذا متفق مع دراسة (Knapp,2004:25) ، وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.7 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس اكثر من ،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول ان قيمته تجاوزت المتوسط الأداء القياسي **(3)**. أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.7)** وهذا يعني أن أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(16%)**،وهذا يدل على أن هناك تجانس كبير في الإجابات.

البعد الخامس : تقييم المخاطر

الجدول (3-42) الاحصائيات الوصفية لأبعاد المتغير التابع (تقييم المخاطر) للقطع البحرية المؤمنة

ت	الفقرة	التكرار	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تماما	Mean	s.d	c.v
65	تعمل القطع البحرية بمعايير واسس الوقاية من المخاطر .	F	257	76	30			4.63	0.6	12.958
		%	71	20.9	8.3					
66	يوجد نظام تنظيمي ثابت وشامل للتعامل مع كل عناصر السلامة البحرية في تقييم الخطر البحري.	F	15	323	25			3.97	0.4	10.075
		%	4.1	89	6.9					
67	تتوافر ضوابط للتحكم وتقييم المخاطر الجديدة الناجمة عن التغير المستمر في التكنولوجيا البحرية .	F	23	321	19			4.01	0.4	9.975
		%	6.3	88.4	5.2					
68	تمتلك القطع البحرية إجراءات لإدارة الخطر الملاحي	F	315	33	15			4.83	0.5	10.351
		%	87	9.1	4.1					

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

نلاحظ من خلال الجدول الذي يظهر إجابة افراد العينة وأن أغلب الإجابات تتجه نحو الموافقة وأن أكثر هذه الفقرات هي الفقرة (67)(تتوافر ضوابط للتحكم وتقييم المخاطر الجديدة الناجمة عن التغير المستمر في التكنولوجيا البحرية) إذ حصل على الترتيب الأول في معامل الاختلاف كونها اقل معامل اختلاف بين الفقرات إذ بلغ 10% فقد حصلت الفقرة على وسط حسابي بلغ (4.01) وهذا يدل على أن القطع البحرية المؤمنة مواكبه للتطور التكنولوجي من أجهزة حديثة ذات صلة بسلامة البحرية لتقييم المخاطر والتحكم ، وكانت تمتلك هذه الفقرة أيضا انحراف معياري 0.4 الذي دل على اتفاق افراد العينة على إجابات هذه الفقرة بشكل متجانس

،أمّا بقية الوسط الحسابي فيظهر الجدول ان قيمته تجاوزت المتوسط الأداء القياسي **(3)** ؛ أمّا مقياس الانحراف المعياري فإن قيمته كانت قليلة في جميع الجدول ولم تزداد عن **(0.6)** وهذا يعني ان أغلب الإجابات لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي اما فيما يخص معامل الاختلاف إذ لم تتجاوز في جميع متغيرات **(13%)**،وهذا يدل على أن هناك تجانس كبير في الإجابات.

وبناءً على ما تقدم يمكننا توضيح المقارنة بين القطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة) في الجدول أدناه.

جدول (3-43) المقارنة بين متوسط والانحراف المعياري ومعامل الاختلاف
لجميع محاور المتغيرات المستقلة والمتغير التابع لكلا القطع البحرية

المتغيرات	القطع البحرية غير المؤمنة				القطع البحرية المؤمنة			
السلامة البحرية								
الابعاد الفرعية	N	Mean	s.d	c.v	N	Mean	s.d	c.v
ثقافة السلامة البحرية	615	2.98	0.49	16	363	4.10	0.42	10
معدات السلامة البحرية	615	3.28	0.43	13	363	4.30	0.34	08
البحث والإنقاذ البحري	615	2.04	0.53	26	363	4.36	0.41	09
سلامة وامن الملاحة البحرية	615	3.12	0.45	14	363	4.37	0.38	09
تدريب الافراد على السلامة البحرية	615	3.75	0.37	10	363	4.13	0.34	08
أجهزة واشارات الاستغاثة البحرية	615	2.59	0.59	23	363	4.28	0.30	07
التامين البحري								
الابعاد الفرعية	N	Mean	s.d	c.v	N	Mean	s.d	c.v
الـوعي التأميـني	615	3.14	0.44	14	363	4.46	0.44	10
التأمين البحري على الافراد	615	3.00	0.29	10	363	4.30	0.28	07
التأمين البحري على السفن والبضائع	615	2.13	0.37	17	363	4.29	0.46	11
تأمين المسؤولية المدنية	615	2.08	0.35	17	363	4.54	0.50	11
الاخطار البحرية	615	1.84	0.49	27	363	4.21	0.53	13
الخسائر البحرية	615	2.82	0.31	11	363	4.33	0.39	09
إدارة القطع البحرية								
الابعاد الفرعية	N	Mean	s.d	c.v	N	Mean	s.d	c.v
إدارة وتنظيم القطع البحرية	615	3.73	0.54	14	363	4.52	0.50	11
التخطيط لحالات الطوارئ	615	3.17	0.47	15	363	4.29	0.49	11
الاتفاقيات البحرية	615	2.42	0.39	16	363	4.39	0.28	06
التصنيف البحري	615	2.37	0.34	14	363	3.92	0.31	08
تقييم المخاطر	615	3.28	0.44	13	363	4.36	0.34	08

الجدول: من مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

مناقشة النتائج :-

اولاً: مناقشة نتائج المتغير المستقل الاول " السلامة البحرية " لكلا القطع البحرية المؤمنة وغير المؤمنة في الجدول أدناه.

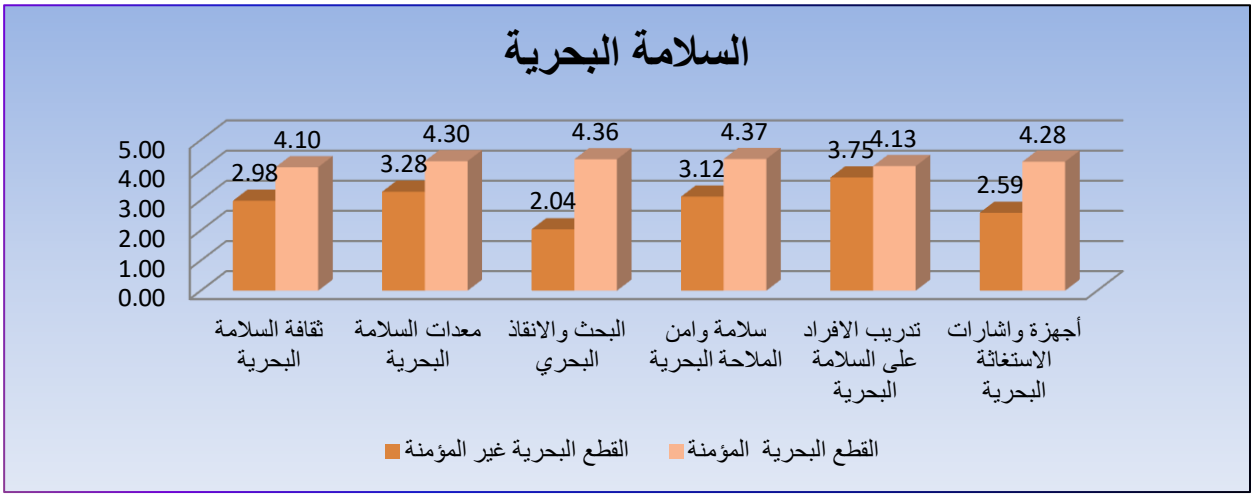
جدول (3-44) تحليل نتائج المقارنة بين القطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة) للمتغير المستقل الاول - السلامة البحرية

ت	الابعاد الفرعية	تحليل النتائج
1	ثقافة السلامة البحرية	تبين من الجدول (3-43) بان اجابة افراد العينة ضمن القطع البحرية المؤمنة تتجه نحو الموافق ، إذ حصلت على معامل اختلاف منخفض بلغ (10%) قياساً بالقطع البحرية غير المؤمنة ،وقد حصل هذا البعد على وسط حسابي مرتفع بلغ (4.10) وهو اعلى من متوسط الاداء القياسي (3) ، بسبب تطبيق القطع البحرية المؤمنة على نظام إدارة السلامة البحرية (ISM) الذي ولد ثقافة السلامة البحرية لدى الافراد بعكس القطع البحرية غير المؤمنة التي حصلت على وسط حسابي قدرة (2.98) لعدم تطبيق نظام إدارة السلامة البحرية، ،وحصل هذا البعد على انحراف معياري (0.42) وهذا يدل على اتفاق العينة على الاجابات بشكل متجانس ومتوافق مع دراسة (Efiok,2015:72).
2	معدات السلامة البحرية	يتضح من الجدول (3-43) أن اجابة افراد العينة ضمن القطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة) اعلى من متوسط الاداء القياسي والبالغ (3)ولكن عند القطع البحرية المؤمنة كان معامل الاختلاف منخفض بمقدار (8%) وهو اقل من معامل الاختلاف لدى القطع البحرية غير المؤمنة والبالغ (13%) ،اما الوسط الحسابي للقطع البحرية المؤمنة فقد بلغ (4.30) لأنها تمتلك معدات سلامة بحرية متكاملة ومطابقة لمتطلبات المنظمة البحرية الدولية(IMO)بعكس القطع البحرية غير المؤمنة التي ظهر الوسط الحسابي لها(3.28) أي تمتلك معدات سلامة ولكن غير متكاملة، و اما الانحراف المعياري للقطع البحرية المؤمنة فقد ظهر (0.34) ويعد مؤشر ايجابي على اتفاق افراد العينة على الاجابات بشكل متجانس وهذا متفق مع دراسة(عبدالمنعم ،2000: 30).
3	البحث والإنقاذ البحري	يظهر من الجدول رقم(3-43) بأن اكثر اجابات افراد العينة المكونة من (363) فرد ضمن الطواقم البحرية التابعة للقطع البحرية المؤمنة تتجه نحو الموافق ،وبمعامل اختلاف اقل من معامل اختلاق القطع البحرية غير المؤمنة ولقد بلغ لدى القطع البحرية المؤمنة (9%) ، كما حصل بعد "البحث والإنقاذ البحري " على وسط حسابي بلغت قيمته (4.36) وهو مؤشر ايجابي على توفر اجهزة ومعدات للبحث والإنقاذ البحري ضمن القطع البحرية المؤمنة بعكس القطع البحرية غير المؤمنة التي ظهر الوسط الحسابي فيها (2.04)، ولقد بلغ الانحراف المعياري لهذا البعد في القطع البحرية المؤمنة(0.41)وهذا مؤشر على أن أغلب اجابات العينة ضمن القطع البحرية المؤمنة لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي ،وهذا متفق مع (عوض،2006 :15).
4	سلامة وامن الملاحة البحرية	يفسر الجدول(3-43) بان أغلب اجابات العينة ضمن القطع البحرية المؤمنة تتجه نحو (الموافق والموافق بشدة) فقد حصل هذا البعد على اعلى وسط حسابي إذ بلغ (4.37) وهذا يدل على تطبيق القطع البحرية المؤمنة لمدونه الامن البحري(ISPS) بشكل واضح وتوفر اجهزة سلامة الملاحة في القطع البحرية المؤمنة، اما القطع البحرية غير المؤمنة فقد ظهر الوسط الحسابي لها (3.12)وهو اقل نتيجة عدم الالتزام بتطبيق متطلبات المنظمة البحرية الدولية(IMO)، وبأقل معامل اختلاف إذ بلغ(9%)في القطع البحرية المؤمنة قياساً بمعامل الاختلاف لدى القطع البحرية غير المؤمنة، ولقد بلغ الانحراف المعياري(0.38)وهذا مؤشر على اتفاق افراد العينة لدى القطع البحرية المؤمنة على البعد الرابع " سلامة وامن الملاحة البحرية" بشكل متجانس اكثر من الابعاد الاخرى وهو متفق مع دراسة(Morgas&Felski,2007: 98).
5	تدريب الافراد على السلامة البحرية	يوضح الجدول(3-43) أن أغلب اجابات العينة ضمن القطع البحرية المؤمنة والبالغة (363) تتجه نحو الموافق،إذ بلغت قيمة معامل الاختلاف (8%) وهي قيمة منخفضة قياساً بقيمة معامل الاختلاف لدى القطع البحرية غير المؤمنة والبالغة (10%) ،كما حصل هذا البعد على وسط حسابي مرتفع وقد بلغ (4.13) وهو اعلى من متوسط الاداء القياسي (3) وهذا مؤشر على قبول افراد العينة بمستوى التدريب الذي يتم في المعاهد خارج العراق التي تدرب افرادها وفقاً

		لمتطلبات اتفاقية التدريب (STCW) بعكس القطع البحرية غير المؤمنة التي تفتقر إلى التدريب وفقاً لمعايير اتفاقية (STCW) التي لم ينضم اليها العراق فقد ظهر الوسط الحسابي فيها (3.75)، وقد حصلت القطع البحرية المؤمنة على انحراف معياري (0.34) ويعد مؤشر متناسب مع اتفاق العينة على الاجابات بشكل متجانس وهذا متفق مع دراسة (Ziarati, etal.,2010:8)
6	أجهزة واشارات الاستغاثة البحرية	يفسر الجدول(3-43) الوسط الحسابي حسب اجابة افراد العينة ضمن القطع البحرية المؤمنة هو(4.28) أي اعلى من متوسط الاداء القياسي (3) وهذا يشير إلى امتلاكها إلى اجهزة واشارات استغاثة بحرية متكاملة ومطابقة للمعايير الدولية؛ لأنها تبحر في الموانئ العالمية بعكس القطع البحرية غير المؤمنة التي ظهر الوسط الحسابي لها قليل ومقداره (2.59) أي قلة توفير اجهزة الاستغاثة ،كما حصل البعد السادس " أجهزة واشارات الاستغاثة البحرية" على معامل اختلاف منخفض جداً قياساً بالأبعاد الفرعية الاخرى ضمن متغير "السلامة البحرية" فقد بلغ (7%) وهو اقل من معامل الاختلاف لدى القطع البحرية غير المؤمنة والبالغ(23%) ،اما مقياس الانحراف المعياري فقد بلغت قيمة (0.30) وهي منخفضة قياساً بالأبعاد الفرعية الاخرى ضمن المتغير المستقل الاول "السلامة البحرية" وهذا مؤشر على أن أغلب اجابات العينة لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي ، وهو متفق مع دراسة (عبدالمنعم، 2000: 33) إذ ركزت دراسة على ضرورة الامتثال لمعايير ولوائح المنظمة البحرية الدولية (IMO) .

الجدول: من إعداد الباحث .

الشكل أدناه يوضح الفرق بين القطع البحرية المؤمنة وغير المؤمنة من جانب متوسط الاجابات للمتغير المستقل الاول السلامة البحرية إذ نلاحظ الفرق بين متوسط اجابة القطع البحرية غير المؤمنة والمؤمنة لكل بعد من أبعاد السلامة البحرية.



الشكل (3-2) مقارنة بين القطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة) لقيم الوسط الحسابي للمتغير المستقل الاول السلامة البحرية

المصدر: من إعداد الباحث بالاستناد على مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

ثانياً: مناقشة نتائج المتغير المستقل الثاني " التأمين البحري " لكلا القطع البحرية المؤمنة وغير المؤمنة في الجدول أدناه.

جدول (3-45) تحليل نتائج المقارنة بين القطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة)

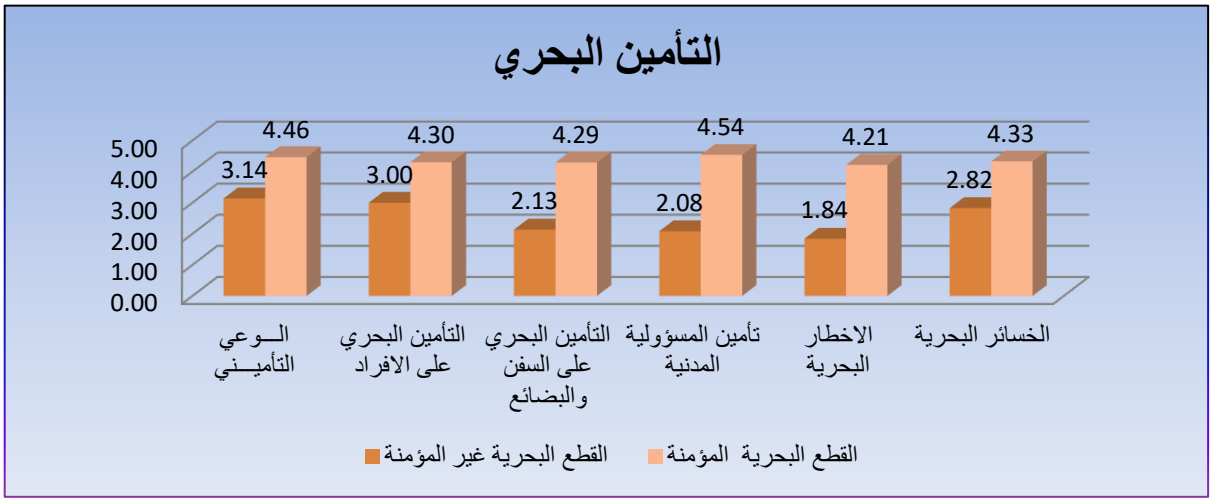
للمتغير المستقل الثاني – التأمين البحري

ت	الابعاد الفرعية	تحليل النتائج
1	الوعي التأميني	يفسر الجدول رقم (3-43) بأن اجابة افراد العينة ضمن القطع البحرية المؤمنة تتجه نحو الموافق ، إذ بلغ معامل الاختلاف للقطع البحرية المؤمنة (10%) وهو منخفض قياساً بمعامل الاختلاف للقطع البحرية غير المؤمنة والذي بلغ (14%) ،كما حصلت القطع البحرية المؤمنة على وسط حسابي بلغت قيمته (4.46) وهو اعلى من متوسط الاداء القياسي (3) وهو مؤشر ايجابي على وعي الافراد في التأمين البحري فضلاً عن افراد القطع البحرية غير المؤمنة الذين لديهم وعي بالتأمين وفقاً لمقدار الوسط الحسابي البالغ (3.14) ، وقد حصلت القطع البحرية المؤمنة على انحراف معياري بقيمة (0.44) وهذا يدل على اتفاق العينة على الاجابات بشكل متجانس وهذا متوافق مع دراسة (بهلولي ،2015: 32).
2	التأمين البحري على الافراد	يبين الجدول (3-43) بأن اجابات العينة ضمن القطع البحرية المؤمنة متجه نحو (الموافق و الموافق بشدة) ولقد بلغ الوسط الحسابي لهذا البعد (4.30) وهو اعلى من متوسط الاداء القياسي (3) لان عينة الدراسة تمتلك غطاء تأميني من قبل نادي الحماية والتعويض في غرب انكلترا بعكس القطع البحرية غير المؤمنة التي لا تمتلك غطاء تأميني فقد ظهرت قيمة الوسط الحسابي لديها (3.00) ،وكما حصلت القطع البحرية المؤمنة على معامل اختلاف منخفض جداً قياساً بالأبعاد الفرعية الاخرى ضمن متغير "التأمين البحري" وقد بلغ (7%) لدى القطع البحرية المؤمنة وهو اقل من معامل الاختلاف لدى القطع البحرية غير المؤمنة والذي بلغ (10%) ،اما الانحراف المعياري فقد بلغت قيمه (0.28) وهي منخفضة قياساً بالأبعاد الفرعية الاخرى وهذا مؤشر على ان أغلب اجابات العينة لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي لان القطع البحرية تمتلك تأمين بحري على الافراد يغطي الاخطار الملاحية وهذا ما أيدته دراسة (بهلولي ،2015 : 26) .
3	التأمين البحري على السفن والبضائع	يظهر من الجدول (3-43) بأن أغلب اجابات العينة ضمن القطع البحرية المؤمنة والبالغ عددهم (363) تتجه نحو (الموافق والموافق بشدة) ولقد بلغ معامل الاختلاف للقطع البحرية المؤمنة (11%) وهو ادنى من معامل الاختلاف للقطع البحرية غير المؤمنة والبالغ (17%) ، كما حصل هذا البعد على وسط حسابي مرتفع فقد بلغ (4.29) وهو اعلى من متوسط الاداء القياسي (3) لانها تمتلك تغطية تأمينية على السفن والبضائع التي تنقلها من قبل شركة التأمين الوطنية بخلاف القطع البحرية غير المؤمنة التي تفتقر للتأمين البحري وفقاً للوسط الحسابي لها (2.13) ، ولقد حصلت القطع البحرية المؤمنة على انحراف معياري (0.46) وهذا مؤشر على اتفاق العينة على الاجابات بشكل متجانس لوجود تغطية تأمينية على القطع البحرية والبضائع وهذا ما بينة دراسة (بوكلاب ،2018 : 185) واتفقت معها عينة الدراسة الحالية .
4	تأمين المسؤولية المدنية	يتبين من الجدول(3-43) بأن غلب اجابات العينة ضمن القطع البحرية المؤمنة تتجه نحو (الموافق والموافق بشدة) فقد حصل هذا البعد على اعلى وسط حسابي إذ بلغ (4.54) وهو مؤشر ايجابي على وجود تأمين المسؤولية المدنية لديهم بعكس القطع البحرية غير المؤمنة التي لا تمتلك لتأمين المسؤولية المدنية التي برزته عينة الدراسة في الوسط الحسابي البالغ (2.08)،فضلاً عن اقل معامل اختلاف في القطع البحرية المؤمنة والبالغ (11%) قياساً بمعامل الاختلاف لدى القطع البحرية غير المؤمنة البالغ (17%)، وقد بلغ الانحراف المعياري (0.50) وهذا مؤشر على اتفاق افراد العينة لدى القطع البحرية المؤمنة بشكل متجانس في هذا البعد أكثر من الابعاد الفرعية الاخرى،إذ يدل على اهتمام القطع البحرية المؤمنة بتغطية المسؤولية المدنية لتفادي الاضرار والخسائر التي تصيب الغير (الطرف الثالث) (محمد ،2019 : 29) .
5	الاخطار البحرية	أتضح من خلال الجدول (3-43) أن أغلب اجابات العينة المكونة من (363) فرد ضمن الطواقم البحرية تتجه نحو الموافق، إذ بلغ معامل الاختلاف لدى القطع البحرية المؤمنة (13%) وهو اقل من معامل الاختلاف لدى القطع البحرية غير المؤمنة والذي بلغ (27%) ، وكما حصل هذا البعد على وسط حسابي بلغت قيمته (4.21) وهو اعلى من متوسط الاداء

		القياسي (3) وهذا يدل على اهتمام افراد العينة بالأخطار البحرية التي تهدد سلامة القطع البحرية وتقلل كفائتة عملها وتم تغطيتها من قبل شركة التأمين الوطنية بعكس القطع البحرية غير المؤمنة التي لا تهتم بالأخطار البحرية التي ابرزته عينة الدراسة بوسط حسابي قدرة (1.84) ، ولقد بلغ الانحراف المعياري للقطع البحرية المؤمنة (0.53) وهذا يدل على أن أغلب اجابات العينة لم تنحرف عن المتوسط بمقدار عالي ، إذ تدل اجابات افراد القطع البحرية المؤمنة على ادراك مستوى الاخطار البحرية التي تهدد سلامة الملاحة ومن خلال وجود الغطاء التأميني يمكن تجنب الاخطار البحرية وهذا متفق مع دراسة (بوكلاب، 2018 : 30).
6	الخسائر البحرية	يوضح الجدول (3-43) أغلب اجابات العينة والتي يبلغ عددها (363) فرد ضمن الطواقم البحرية التابعة للقطع البحرية المؤمنة تتجه نحو الموافق ،إذ بلغ معامل الاختلاف لدى القطع البحرية المؤمنة(9%) وهو أقل من معامل الاختلاف لدى القطع البحرية غير المؤمنة والبالغة (11%)، كما حصلت القطع البحرية المؤمنة على وسط حسابي مرتفع إذ بلغ (4.33) وهذا مؤشر على ادراك افراد العينة بالخسائر الناتجة من التعرض للخطر البحري بدون التعويض لهذا لجئت إلى التأمين لتقليل الخسائر بخلاف القطع البحرية غير المؤمنة التي ظهر الوسط الحسابي فيها(2.82) ، وقد حصلت القطع البحرية المؤمنة على انحراف معياري (0.39) وهذا يدل على اتفاق العينة في الاجابات بشكل متجانس ، لان الخسائر البحرية التي تعرضت لها القطع البحرية المؤمنة أثناء الابحار تم معالجتها من خلال شركة التأمين الوطنية بصفة (المؤمن) وهذا متفق علية مع دراسة (بوكلاب ،2018 : 190).

الجدول : من إعداد الباحث.

الشكل أدناه يوضح الفرق بين القطع البحرية المؤمنة وغير المؤمنة من جانب متوسط الاجابات للمتغير المستقل الثاني التأمين البحري إذ نلاحظ الفرق بين متوسط اجابة القطع البحرية غير المؤمنة والمؤمنة لكل بعد من أبعاد التأمين البحري.



الشكل (3-3) مقارنة بين القطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة) لقيم الوسط الحسابي للمتغير المستقل الثاني التأمين البحري

المصدر: من إعداد الباحث بالاستناد على مخرجات الحاسوب(Excel v.10).

ثالثاً: مناقشة نتائج المتغير التابع " إدارة القطع البحرية " لكلا القطع البحرية المؤمنة وغير المؤمنة في الجدول أدناه.

جدول (3-46) تحليل نتائج المقارنة بين القطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة)

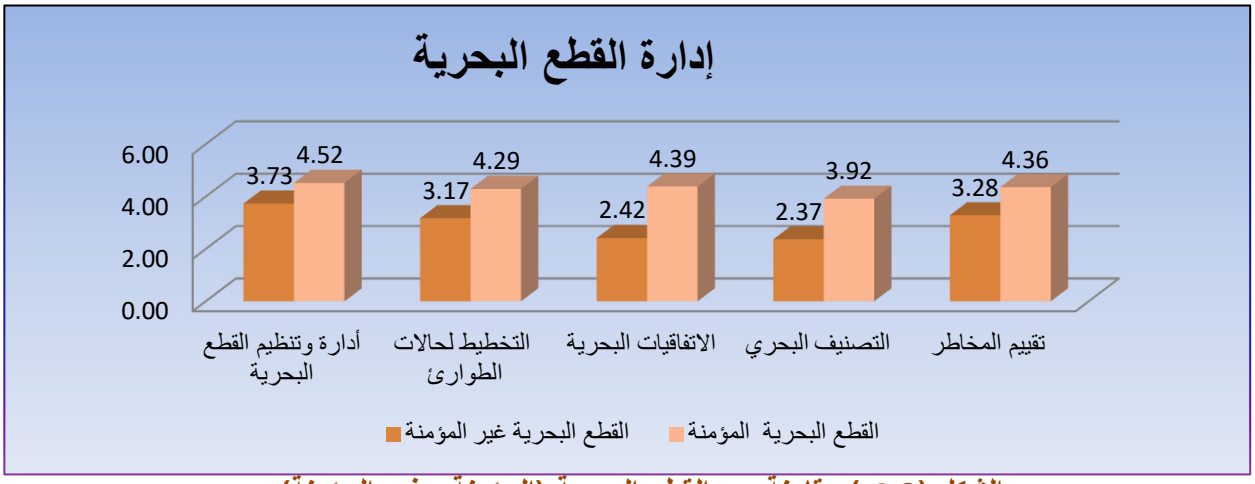
للمتغير التابع –إدارة القطع البحرية

ت	الابعاد الفرعية	تحليل النتائج
1	إدارة وتنظيم القطع البحرية	يوضح الجدول (3-43) بأن اجابة افراد العينة ضمن القطع البحرية المؤمنة تتجه نحو (الموافق والموافق بشدة) إذ بلغ معامل الاختلاف للقطع البحرية المؤمنة (11%) وهو منخفض قياساً بمعامل الاختلاف للقطع البحرية غير المؤمنة والذي يبلغ (14%) ، ولقد حصلت القطع البحرية المؤمنة على وسط حسابي بلغت قيمته (4.52) وهو اعلى من متوسط الاداء القياسي (3) ؛ لأن سياسة العمل في القطع البحرية المؤمنة منفذة لمعايير المنظمة البحرية الدولية (IMO) ومواكبة لكافة القواعد والتعليمات بعكس القطع البحرية غير المؤمنة التي ابتعدت عن تنفيذ تلك القواعد والوصايا والتي اظهرته عينة الدراسة في الوسط الحسابي بمقدار (3.73) ، واما الانحراف المعياري للقطع البحرية المؤمنة فقد بلغ قيمته (0.50) وهذا مؤشر على اتفاق العينة على الاجابات بشكل متجانس وهذا دليل على الدور الفعال للإدارة القطع البحرية المؤمنة في تنظيم الاعمال السليم اثناء الرحلات البحرية فضلاً عن توفير التغطية التأمينية على القطع البحرية وما تحمله على متنها وهذا متفق مع (بازينة ،2004 : 29) .
2	التخيط لحالات الطوارئ	يبين جدول المقارنة(3-43) اجابة افراد العينة ضمن القطع البحرية المؤمنة والقطع البحرية غير المؤمنة اعلى من متوسط الاداء القياسي (3) إذ بلغ الوسط الحسابي للقطع البحرية المؤمنة (4.29) بينما بلغ الوسط الحسابي للقطع البحرية غير المؤمنة (3.17) أي تمتلك كلا القطع البحرية للخطط في حالات الطوارئ ،ولكن معامل الاختلاف لدى القطع البحرية المؤمنة منخفض وقد بلغ (11%) بينما معامل الاختلاف لدى القطع البحرية غير المؤمنة (15%) فقد بلغ الانحراف المعياري للقطع البحرية المؤمنة(0.49) وهذا يدل على اتفاق العينة على الاجابات بشكل متجانس الناتج عن إدارة القطع البحرية المؤمنة في مواكبة عمليات التخطيط لحالات الطوارئ بشكل افضل لمواجهة المخاطر التي تعيق حركة الملاحة البحرية وهذا متفق مع (بازينة ،2004 : 45).
3	الاتفاقيات البحرية	يظهر من الجدول(3-43) بأن أغلب اجابات افراد العينة التي تخص القطع البحرية المؤمنة تتجه نحو (الموافق والموافق بشدة) ، إذ بلغ الوسط الحسابي (4.39) وهو اعلى من متوسط الاداء القياسي والبالغ(3) وهذا مؤشر ايجابي على اتفاق العينة على الاجابات بشكل متجانس لان القطع البحرية المؤمنة تعمل ضمن معايير ولوائح المنظمة البحرية الدولية (IMO) لطبيعة عملها الملاحي خارج المياه الاقليمية فهي ملزمة بالامتثال للاتفاقيات البحرية وهذا متفق مع (Mihneva,2005:36) ، بعكس القطع البحرية غير المؤمنة التي تفتقر لتطبيق الاتفاقيات البحرية وفقاً للوسط الحسابي البالغ(2.42) الذي اظهرته عينة الدراسة، كما حصلت القطع البحرية المؤمنة على معامل اختلاف منخفض وقد بلغ (6%) وهو اقل معامل اختلاف يقاس بالأبعاد الفرعية الاخرى ضمن المتغير التابع "إدارة القطع البحرية"، واما الانحراف المعياري للقطع البحرية المؤمنة فقد بلغ (0.28) .
4	التصنيف البحري	يتضح من جدول المقارنة(3-43) أن أغلب اجابات العينة للقطع البحرية المؤمنة تتجه نحو الموافق وبمعامل اختلاف بلغ (8%) فهو اقل بكثير من معامل الاختلاف للقطع البحرية غير المؤمنة والبالغ (14%) ، ولقد حققت القطع البحرية المؤمنة وسط حسابي بلغت قيمته (3.92) وهو اعلى من متوسط الاداء القياسي (3) وهذا يدل على اتفاق العينة على الاجابات بشكل متجانس وذلك لان القطع البحرية المؤمنة تمتلك تصنيف بحري ضمن هيئات التصنيف الفرنسية (B.V) تقوم بفحص ومتابعة تطبيق القطع البحرية لمعايير ولوائح وقواعد المنظمة البحرية الدولية إذ يبين التصنيف البحري جاهزية القطع البحرية وصلاحيتها للملاحة البحرية وهذا متفق مع دراسة (Knapp,2004:25) بعكس القطع البحرية غير المؤمنة التي لا تمتلك تصنيف بحري وفقاً للوسط الحسابي (2.37)، وأما الانحراف المعياري للقطع البحرية المؤمنة فقد بلغت قيمته (0.31) .
5	تقييم المخاطر	يظهر من الجدول(3-43) بأن أغلب اجابات العينة ضمن القطع البحرية المؤمنة والبالغة

	(363) تتجه نحو الموافق ، إذ حققت معامل اختلاف مقداره (8%) وهو اقل من معامل الاختلاف الذي حصلت علية القطع البحرية غير المؤمنة والبالغ (13%) ،كما حصلت القطع البحرية المؤمنة على وسط حسابي بلغت قيمته (4.36) وهو اعلى من متوسط الاداء القياسي (3) وهذا مؤشر واضح على اتفاق افراد العينة على الاجابات بشكل متجانس فضلاً عن أنه دليل واضح بتركيز إدارة القطع البحرية المؤمنة في تقيم المخاطر و توضيحها للأفراد لتفادي وقوع الخطر ولجوئها إلى التأمين البحري لتجنب المخاطر وتقليل الخسائر وهذا متفق مع (بازينة ، 2004 : 132) بخلاف القطع البحرية غير المؤمنة التي ظهر الوسط الحسابي لديها (3.28)، ولقد بلغ الانحراف المعياري للقطع البحرية المؤمنة (0.34).

الجدول : من إعداد الباحث.

الشكل في أدناه يوضح الفرق بين القطع البحرية المؤمنة وغير المؤمنة من جانب متوسط الاجابات للمتغير التابع إدارة القطع البحرية إذ نلاحظ الفرق بين متوسط اجابة القطع البحرية غير المؤمنة والمؤمنة لكل بعد من أبعاد إدارة القطع البحرية .



الشكل (3-4) مقارنة بين القطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة) لقيم الوسط الحسابي للمتغير التابع إدارة القطع البحرية

المصدر: من إعداد الباحث بالاستناد على مخرجات الحاسوب (Excel v.10).

2.3.3:المطلب الثاني – استكشاف جاهزية بيانات الدراسة

1.2.3.3: اختبار التوزيع الطبيعي

من اجل تطبيق الاختبارات الإحصائية يجب التأكد من طبيعة توزيع البيانات قيد الدراسة حيث ان أغلب الاختبارات الإحصائية تشترط ان تكون البيانات تتوزع توزيع طبيعي (Sekaran&Bougie,2010:337-338) ، وعلى هذا الأساس تم اجراء اختبار البيانات الخاصة بالقطع البحرية (المؤمنة و غير المؤمنة) باستخدام (Kolmogorov-Smirnov[a]) للتأكد من توزيع البيانات فيما إذا كان توزيعها توزيعا طبيعيا ام لا (Cooper & Schindler,2014,p:612) ، على أساس الفرضية الإحصائية التالية :

H_0 : البيانات تتوزع توزيعاً طبيعياً .

H_1 : البيانات لا تتوزع توزيعاً طبيعياً .

اولاً :اجراء اختبار(Kolmogorov-Smirnov) للتوزيع الطبيعي على المتغير المستقل الأول (السلامة البحرية): الجدول ادناه يوضح نتيجة اختبار البيانات للقطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة) على ان يتم توزيعها توزيعا طبيعياً ام لا بحسب محاور استمارة الاستبيان لهذا لمتغير السلامة البحرية .

الجدول (3-47) نتائج الاختبار للمتغير المستقل الاول (السلامة البحرية)

ت	الفقرات	القطع البحرية غير المؤمنة			القطع البحرية المؤمنة		
		قيمة الاختبار	حجم العينة	Sig	قيمة الاختبار	حجم العينة	sig
1	توجد قائمة فحص دورية لفحص مدى وعي الافراد لثقافة السلامة في القطع البحرية .	0.797	615	0.292	0.791	363	0.295
2	يتوافر نظام تحفيزي للأفراد في القطع البحرية لتطبيق قواعد السلامة والالتزام بمعاييرها.	0.730	615	0.344	0.856	363	0.279
3	يتم تطبيق نظام إدارة السلامة البحرية بصورة متماثله مع الاتفاقيات الدولية المصادق عليها من قبل الحكومة العراقية .	0.866	615	0.374	0.850	363	0.276
4	يمتلك الافراد في القطع البحرية القيم والمعايير للعمل بروح الفريق الواحد لمعالجة حالات الطوارئ .	0.682	615	0.328	0.704	363	0.383
	البعد الثاني – معدات السلامة البحرية						
ت	الفقرات	قيمة الاختبار	حجم العينه	Sig	قيمة الاختبار	حجم العينه	sig
5	تمتلك القطع البحرية معدات سلامة متماثله مع متطلبات اتفاقية السلامة البحرية الدولية لضمان سلامة الرحلة البحرية.	0.781	615	0.328	0.877	363	0.219

6	يقوم ضابط السلامة بتفقد معدات السلامة البحرية وفق جداول الفحص الدورية المعتمدة.	0.574	615	0.407	0.751	363	0.384
7	يتم عمل ممارسات فعلية للافراد على استخدام معدات السلامة البحرية بأشراف الإدارة العليا .	0.652	615	0.420	0.788	363	0.313
8	تحتوي القطع البحرية على معدات سلامة متقادمة .	0.848	615	0.253	0.837	363	0.290
	البعد الثالث – البحث والإنقاذ البحري						
ت	الفقرات	قيمة الاختبار	حجم العينة	sig	قيمة الاختبار	حجم العينه	sig
9	توجد محطة أنقاذ واستغاثة دولية بحرية تساعد القطع البحرية في المياه الاقليمية .	0.785	615	0.289	0.769	363	0.295
10	يتوافر كوادر بحرية متخصصة لعمليات البحث والإنقاذ البحري.	0.726	615	0.394	0.847	363	0.258
11	تتوافر معدات البحث والإنقاذ البحري مصادقة من قبل المنظمة البحرية الدولية .	0.726	615	0.625	0.777	363	0.274
12	يوجد تنسيق مشترك مع الدول الساحلية المجاورة للعراق في عمليات البحث والإنقاذ البحري ضمن اتفاقية 1989(SALVAG).	0.804	615	0.264	0.814	363	0.238
	البعد الرابع- سلامة وامن الملاحة البحرية						
ت	الفقرات	قيمة الاختبار	حجم العينه	Sig	قيمة الاختبار	حجم العينه	sig
13	يتم الاعتماد على الاتفاقيات البحرية الدولية في وضع خطط سلامة وامن القطع البحرية.	0.711	615	0.277	0.862	363	0.258
14	يساعد توفير أمن الملاحة البحرية على تحقيق أعلى قيمة ممكنه من الكفاءة التشغيلية والاقتصادية للقطع البحرية .	0.744	615	0.294	0.791	363	0.336
15	يتوافر جهاز(ECDIS) نظام الخرائط الالكترونية ، و جهاز(BNWAS) نظام أنذار الخفارة الملاحية لضمان سلامة وامان الملاحة البحرية .	0.745	615	0.349	0.772	363	0.314
16	توجد منظومة أتصال مؤمنة بين القطع البحرية والمحطات الارضية لضمان سرية الاتصال ضد الاختراقات .	0.617	615	0.444	0.830	363	0.319
	البعد الخامس- تدريب الافراد على السلامة البحرية						
ت	الفقرات	قيمة الاختبار	حجم العينه	sig	قيمة الاختبار	حجم العينه	sig
17	يواجه الافراد في القطع البحرية نقص في البرامج التدريبية الحديثة التي تخص السلامة البحرية .	0.7	615	0.360	0.665	363	0.391
18	تؤدي قلة الموارد البشرية والمادية إلى ضعف في الممارسات والتمارين التدريبية .	0.749	615	0.359	0.774	363	0.290

ت	الفقرات	قيمة الاختبار	حجم العينه	Sig	قيمة الاختبار	حجم العينه	sig
19	يتلقى الافراد في القطع البحرية التدريب على عمليات البحث والإنقاذ البحري .	0.659	615	0.314	0.749	363	0.266
20	يجد الافراد صعوبة بالتدريب بسبب اختلاف اللغة عندما يكون التدريب خارج الدولة.	0.821	615	0.298	0.779	363	0.364
	البعد السادس- أجهزة واشارات الاستغاثة البحرية						
21	يتم أشراك الافراد العاملين في القطع البحرية بدورات متقدمة على استخدام اجهزة الاستغاثة لتطوير مهاراتهم (GMDSS) .	0.779	615	0.33	0.701	363	0.367
22	تمتلك المحطات الساحلية مركز للأرصاد الجوية لتحذير القطع البحرية بأرسال رسائل تحذيرية.	0.799	615	0.295	0.689	363	0.382
23	يتوافر في طاقم القطع البحرية حاملي شهادة مشغلي الراديو (Goc) .	0.719	615	0.343	0.809	363	0.240
24	يتوفر جهاز الاستغاثة البحرية (GMDSS) في كافة القطع البحرية الصالحة للأبحار.	0.621	615	0.351	0.772	363	0.279

الجدول: من مخرجات الحاسوب(spss.v.23) .

نلاحظ من خلال الجدول أن جميع ابعاد المتغير (السلامة البحرية) لكلا القطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة) كانت قيمه (sig) لجميع ابعاد المتغير المستقل (السلامة البحرية) الستة هي اعلى من قيمه مستوى المعنوية (0.05) وهذا يعني قبول الفرضية التي تنص على أن البيانات تتوزع توزيعا طبيعياً .

ثانياً: اجراء اختبار (Kolmogorov-Smirnov) للتوزيع الطبيعي على المتغير المستقل الثاني (التامين البحري): الجدول ادناه يوضح نتيجة اختبار البيانات للقطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة) فيما إذ كانت تتوزع توزيعا طبيعياً ام لا بحسب محاور استمارة الاستبيان لهذا المتغير.

الجدول (3-48) نتائج الاختبار للمتغير المستقل الثاني (التامين البحري)

ت	الفقرات	القطع البحرية غير المؤمنة			القطع البحرية المؤمنة		
		قيمة الاختبار	حجم العينه	Sig	قيمة الاختبار	حجم العينه	sig
	البعد الاول – الــوعي التأميــني						
25	يتوافر اهتمام من قبل الافراد في القطع البحرية حول احتياجهم للتأمين البحري .	0.84	615	0.256	0.637	363	0.413
26	تعد أهمية نشر الوعي التأميني ثقافة تأمينية في معالجة المشاكل المالية لدى الافراد في القطع البحرية .	0.689	615	0.408	0.656	363	0.419
27	توجد وسائل تقنية حديثة لنشر الوعي التأميني على القطع البحرية	0.843	615	0.224	0.655	363	0.405

ت	الفقرات	قيمة الاختبار	حجم العينه	sig	قيمة الاختبار	حجم العينه	sig
28	يوجد اجراء فوري من قبل إدارة القطع البحرية بأشعار شركة التأمين عند وقوع حادث.	0.685	615	0.334	0.657	363	0.418
	البعد الثاني – التأمين البحري على الافراد						
ت	الفقرات	قيمة الاختبار	حجم العينه	sig	قيمة الاختبار	حجم العينه	sig
29	يتم تحديد الاخطار المغطاة والاخطار المستثناة المتفق عليها في عقد التأمين البحري للأفراد .	0.784	615	0.324	0.572	363	0.446
30	توجد رغبة فعلية من قبل الافراد العاملين في القطع البحرية بالتأمين على حياتهم مقابل دفع قسط التأمين .	0.777	615	0.333	0.798	363	0.243
31	توافر تأمين على الافراد البحريين العاملين في المقرات الارضية للقطع البحرية .	0.774	615	0.287	0.623	363	0.426
32	يمتلك الافـــراد العامليـــن في القطع البحرية المؤمنة حافز ودافع للعمل بعكس القطع البحرية غير المؤمنة .	0.810	615	0.235	0.724	363	0.347
	البعد الثالث – التأمين البحري على السفن والبضائع						
ت	الفقرات	قيمة الاختبار	حجم العينه	sig	قيمة الاختبار	حجم العينه	sig
33	تتوافر تغطية تأمينية على كافة القطع البحرية التي تعمل في المياه الاقليمية وخارج حدود المياه الاقليمية .	0.731	615	0.353	0.672	363	0.394
34	تتوافر أغطية تأمينية للقطع البحرية أثناء عملية التصليح والصيانة.	0.830	615	0.241	0.745	363	0.302
35	تلتزم إدارة القطع البحرية بأشعار المؤمن عند وقوع الخطر قبل تفاقم الخسارة .	0.747	615	0.352	0.711	363	0.403
36	يوجد وثائق تأمينية تغطي الاضرار التي تتعرض لها القطع البحرية أثناء الارساء في الموانئ .	0.630	615	0.403	0.761	363	0.315
	البعد الرابع- تأمين المسؤولية المدنية						
ت	الفقرات	قيمة الاختبار	حجم العينه	sig	قيمة الاختبار	حجم العينه	sig
37	يتوافر تأمين المسؤولية المدنية في القطع البحرية لتغطية الاضرار التي تصيب الغير.	0.714	615	0.289	0.758	363	0.315
38	يتوافر تغطية تأمينية على البضائع المنقولة في القطع البحرية وقد تلحق الضرر بالغير مثل التلوث الناتج عن المنتجات النفطية	0.815	615	0.272	0.559	363	0.455
39	يوجد التزام من قبل الإدارة العليا بتقديم بيانات جوهرية واضحة عند التعاقد .	0.782	615	0.329	0.776	363	0.272
40	يتوافر غطاء المسؤولية المدنية يغطي الاضرار التي يلحقها الافراد في القطع البحرية للغير.	0.716	615	0.343	0.805	363	0.245

البعد الخامس – الاخطار البحرية							
ت	الفقرات	قيمة الاختبار	حجم العينه	Sig	قيمة الاختبار	حجم العينه	sig
41	توجد تغطية تأمينية تغطي أخطارالحرب وعمليات الارهاب على القطع البحرية .	0.495	615	0.466	0.781	363	0.263
42	يتم توضيح الاخطار البحرية المشمولة بالتأمين والاخطار المستثناة إلى أفراد الطاقم .	0.857	615	0.224	0.767	363	0.364
43	توجد تغطية تأمينية للقطع البحرية من الغوارق وحطام السفن في القنوات الملاحية .	0.760	615	0.282	0.722	363	0.245
44	تتوافر تغطية تأمينية عن كافة الاخطار البحرية العامة تغطي الخسائر الكلية التي تقع على قطع البحرية وما تحمله.	0.744	615	0.358	0.844	363	0.258
البعد السادس – الخسائر البحرية							
ت	الفقرات	قيمة الاختبار	حجم العينه	Sig	قيمة الاختبار	حجم العينه	sig
45	يتوافر تغطية تأمينية تغطي الخسائر بنوعيها (الكلية والحكمية) للبضائع والقطع البحرية المؤمنة .	0.726	615	0.357	0.815	363	0.256
46	يتوافر تطبيق نظام الخسائر المشتركة .	0.778	615	0.364	0.607	363	0.433
47	تلجئ القطع البحرية إلى طرق غير التأمين للتعويض عن الخسارة .	0.830	615	0.305	0.761	363	0.265
48	عدم التزام الافراد بمعايير السلامة البحرية سيؤدي إلى خسائر بحرية .	0.793	615	0.290	0.768	363	0.299

الجدول: من مخرجات الحاسوب (spss.v.23) .

نلاحظ من خلال الجدول أن جميع ابعاد المتغير (التأمين البحري) لكلا القطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة) كانت قيمه (sig) لجميع ابعاد المتغير المستقل (التأمين البحري) الستة هي اعلى من قيمه مستوى المعنوية (0.05) وهذا يعني قبول الفرضية التي تنص على أن البيانات تتوزع توزيعا طبيعياً .

ثالثاً:اجراء اختبار(Kolmogorov-Smirnov)للتوزيع الطبيعي على المتغير المعتمد(إدارة القطع البحرية):

الجدول ادناه يوضح نتيجة اختبار البيانات الخاصة بالمتغير التابع للقطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة) فيما إذا كانت تتوزع توزيعا طبيعياً ام لا بحسب محاور استمارة الاستبيان لهذا المتغير.

الجدول (3-49) نتائج الاختبار للمتغير التابع (إدارة القطع البحرية)

ت	الفقرات	القطع البحرية غير المؤمنة			القطع البحرية المؤمنة		
		قيمة الاختبار	حجم العينة	sig	قيمة الاختبار	حجم العينة	sig
البعد الاول – إدارة وتنظيم القطع البحرية							
49	يوجد التزام من قبل إدارة القطع البحرية بتوفير أنظمة السلامة والتدريب على معدات واجهزة السلامة .	0.690	615	0.391	0.618	363	0.438
50	ضعف الالتزام من قبل الافراد بتعليمات الإدارة العليا يؤدي إلى وقوع حوادث ناتجة عن تصرفات شخصية غير سليمة .	0.759	615	0.294	0.787	363	0.255
51	يوجد تنظيم في العمل لتأدية الواجبات وتحديد المسؤوليات في القطع البحرية .	0.611	615	0.430	0.699	363	0.387
52	تقوم الإدارة العليا بتحديد المخاطر وإيعازها إلى الافراد في القطع البحرية لتفاديها .	0.762	615	0.286	0.553	363	0.461
البعد الثاني التخطيط لحالات الطوارئ							
ت	الفقرات	قيمة الاختبار	حجم العينه	sig	قيمة الاختبار	حجم العينه	sig
53	تتوافر خطط منظمة لجميع حالات الطوارئ في القطع البحرية .	0.649	615	0.412	0.653	363	0.392
54	توجد ممارسات فعلية وليست شكلية على خطط حالات الطوارئ تساعد الافراد في مكافحة حالات الطوارئ .	0.784	615	0.341	0.731	363	0.349
55	الخطط التطويرية السابقة لحالات الطوارئ تم تطبيقها فعلياً من قبل إدارة القطع البحرية .	0.790	615	0.290	0.524	363	0.254
56	يتم رفع مستوى أداء الافراد وتطويرهم من خلال التخطيط لضمان سلامة القطع البحرية وما تحمله على متنها .	0.562	615	0.468	0.645	363	0.422
البعد الثالث – الاتفاقيات البحرية							
ت	الفقرات	قيمة الاختبار	حجم العينه	sig	قيمة الاختبار	حجم العينه	sig
57	يتم تنفيذ الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من القطع البحرية (Marpol) وتعديلاتها.	0.778	615	0.356	0.986	363	0.383
58	يوجد تطبيق لاتفاقية نيروبي لإزالة حطام السفن من الموانئ والقنوات الملاحية لعام 2007.	0.737	615	0.734	0.654	363	0234
59	يوجد تطبيق إلى اتفاقية (Solas) سلامة الارواح في البحار مشتركة مع دول الجوار الساحلية عند وقوع غريق في عرض البحر.	0.439	615	0.482	0.488	363	0.583
60	تخضع القطع البحرية لتطبيق الاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحار (Colreg) .	0.617	615	0.364	0.345	363	0.648

ت	الفقرات	قيمة الاختبار	حجم العينه	Sig	قيمة الاختبار	حجم العينه	sig
	2.3.3البعد الرابع- التصنيف البحري						
61	يوجد تصنيف بحري لكافة القطع البحرية العراقية من قبل أحدى الهيئات الدولية للتصنيف .	0.396	615	0.148	0.631	363	0.604
62	تمتلك القطع البحرية غير المؤمنة تصنيف بحري معترف به في المنظمة البحرية الدولية .	0.286	615	0.406	0.790	363	0.632
63	يتوافر لدى العراق هيئات تصنيف محلية تدعم القطع البحرية .	0.548	615	0.194	0.552	363	0.466
64	يلعب التصنيف البحري دوراً فعال في تشغيل القطع البحرية العراقية في الموانئ العالمية .	0.765	615	0.265	0.575	363	0.313
	البعد الخامس – تقييم المخاطر						
ت	الفقرات	قيمة الاختبار	حجم العينه	sig	قيمة الاختبار	حجم العينه	sig
65	تعمل القطع البحرية بمعايير واسس الوقاية من المخاطر .	0.704	615	0.394	0.926	363	0.422
66	يوجد نظام تنظيمي ثابت وشامل للتعامل مع كل عناصر السلامة البحرية في تقييم الخطر البحري.	0.736	615	0.311	0.706	363	0.341
67	تتوافر ضوابط للتحكم وتقييم المخاطر الجديدة الناجمة عن التغير المستمر في التكنولوجيا البحرية .	0.497	615	0.488	0.585	363	0.352
68	تمتلك القطع البحرية إجراءات لإدارة الخطر الملاحي .	0.675	615	0.377	0.618	363	0.254

الجدول: من مخرجات الحاسوب (spss.v.23) .

نلاحظ من خلال الجدول أن جميع ابعاد المتغير التابع (إدارة القطع البحرية) لكلا القطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة) كانت قيمه (sig) لجميع ابعاد المتغير التابع (إدارة القطع البحرية) الستة هي اعلى من قيمه مستوى المعنوية (0.05) وهذا يعني قبول الفرضية التي تنص على ان البيانات تتوزع توزيعا طبيعياً .

2.2.3.3: اختبـار الصدق النهائـي

لغرض اجراء اختبار لقياس الصدق الداخلي لكل محور من محاور الاستبيان ولكل بعد من ابعاد الدراسة يتم ذلك من خـلال اجراء تحليل (Corrected Item–Total Correlation) إذ إن هذا الاختبار يقيس درجة كل فقرة في البعد اشار إلى أن الفقرة التي ينتج عنها درجة صدق واتساق اكثر من (0. 40) تعتبر ذات اتساق وصدق مقبول ويتم الاعتماد عليه في التحليل الاحصائي والجدول أدناه يوضح قيم الصدق الداخلي النهائي (Pallalt,2007,P:98) .

الجدول (3-50) نتائج الصدق النهائي الداخلي للقطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة)

الفقرة	Corrected Item -Total Correlation		الفقرة	Corrected Item -Total Correlation		الفقرة	Corrected Item -Total Correlation	
	غير مؤمنه	مؤمنه		غير مؤمنه	مؤمنه		غير مؤمنه	مؤمنه
Q1	0.455**	0.445**	Q24	0.421**	0.565*	Q47	0.745**	0.465**
Q2	0.458**	0.424**	Q25	0.423**	0.528**	Q48	0.654**	0.574**
Q3	0.654**	0.445**	Q26	0.633**	0.457**	Q49	0.525**	0.695**
Q4	0.524**	0.424**	Q27	0.554**	0.652**	Q50	0.424*	0.565*
Q5	0.415**	0.425**	Q28	0.643**	0.547*	Q51	0.545**	0.447**
Q6	0.474**	0.541**	Q29	0.564**	0.685**	Q52	0.652**	0.521*
Q7	0.456**	0.548**	Q30	0.845**	0.458*	Q53	0.425**	0.456*
Q8	0.674*	0.621*	Q31	0.443**	0.635**	Q54	0.521**	0.462**
Q9	0.532**	0.598*	Q32	0.523**	0.589**	Q55	0.462**	0.552**
Q10	0.523**	0.528*	Q33	0.522*	0.469*	Q56	0.535**	0.625**
Q11	0.541**	0.515**	Q34	0.525**	0.468*	Q57	0.421**	0.527**
Q12	0.742**	0.478**	Q35	0.461**	0.745**	Q58	0.525**	0.745**
Q13	0.558**	0.425**	Q36	0.464**	0.598**	Q59	0.415**	0.536**
Q14	0.626**	0.418**	Q37	0.673**	0.524**	Q60	0.421**	0.425**
Q15	0.413**	0.528**	Q38	0.538*	0.523*	Q61	0.421**	0.501*
Q16	0652**	0.525**	Q39	0.552**	0.514*	Q62	0.543**	0.445**
Q17	0.635*	0.549*	Q40	0.732**	0.632**	Q63	0.523**	0.635*
Q18	0.741*	0.624**	Q41	0.521**	0.485**	Q64	0.428*	0.514*
Q19	0.525**	0.578*	Q42	0.432*	0.744**	Q65	0.658**	0.665**
Q20	0.742*	0.541*	Q43	0.522*	0.512*	Q66	0.458**	0.445*
Q21	0.734**	0.512*	Q44	0.487*	0.531*	Q67	0.698**	0.521*
Q22	0.841**	0.478**	Q45	0.443*	0.652**	Q68	0.574*	0.412**
Q23	0.541**	0.652**	Q46	0.443**	0.548**			

الجدول: من إعداد الباحث من مخرجات (spss.v.23).

نلاحظ أن قيم (Corrected Item-Total Correlation) لجميع الفقرات الخاصة بمتغير السلامة البحرية والتامين البحري والمتغير التابع إدارة القطع البحرية للقطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة) كانت معاملات الارتباط اكبر من القيمة الافتراضية (0.40) وهذا يعني انها تتصف بالصدق والاتساق الداخلي المقبول ، يتم اعتمادها في التحليل الاحصائي.

3.3.3 :المطلب الثالث – اختبـار فرضيـــات الدراســـة

1.3.3.3 :اختبــار فرضيـات العلاقات بين متغيرات الدراسة

من اجل الوصول إلى تحقيق فرضية الدراسة تأثير المتغيرين(السلامة البحرية والتأمين البحري) على (إدارة القطع البحرية) يتم بالاعتماد على تحليل الانحدار البسيط كلاً على حدا واختبار (F) واختبار (T) لتحديد معنوية معادلة الانحدار (التأثير) ، فإذا كانت قيمة (F) المحسوبة اكبر من قيمة (F) الجدولية إذن توجد علاقة خطية بين المتغيرات ، كما استعمل معامل التحديد (R^2) لتفسير مقدار التباين الذي يحققه تأثير المتغير المستقل على المتغير التابع ، ولتحقيق هذا الهدف لابد من التحقق من مدى أمكانية قبول الفرضيات الرئيسة حيث تـم صياغـة فرضيـات الدراسـة احصائية كما مبين أدناه .

2.3.3.3:الصياغة الاحصائية لفرضيات الدراسة

في هذه الفقرة سيتم اعادة صياغة فرضيات الدراسة المذكورة في الفقرة (7.1.1) وحسب الاسلوب الاحصائي:

فرضية الوجود الرئيسة الاولى H_{11}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين متغير السلامة البحرية وإدارة القطع البحرية.

فرضية العدم الرئيسة الاولى H_{01}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين متغير السلامة البحرية وإدارة القطع البحرية.

وسيتم اختبار الفرضية الرئيسية اعلاه من خلال الفرضيات الفرعية الاتية :

فرضية الوجود الفرعية الاولى H_{11a}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد ثقافة السلامة البحرية ومتغير وإدارة القطع البحرية.

فرضية العدم الفرعية الاولى H_{01a}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد ثقافة السلامة البحرية ومتغير وإدارة القطع البحرية.

فرضية الوجود الفرعية الثانية H_{11b}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد معدات السلامة البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية العدم الفرعية الثانية H_{01b}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد معدات السلامة البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية الوجود الفرعية الثالثة H_{11c}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد البحث والإنقاذ البحري ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية العدم الفرعية الثالثة H_{01c}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد البحث والإنقاذ البحري ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية الوجود الفرعية الرابعة H_{11d}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد سلامة وامن الملاحة البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية العدم الفرعية الرابعة H_{01d}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد سلامة وامن الملاحة البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية الوجود الفرعية الخامسة H_{11e}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد تدريب الافراد على السلامة البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية العدم الفرعية الخامسة H_{01e}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد تدريب الافراد على السلامة البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية الوجود الفرعية السادسة H_{11f}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد اجهزة واشارات الاستغاثة البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية العدم الفرعية السادسة H_{01f}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد اجهزة واشارات الاستغاثة البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية الوجود الرئيسة الثانية H_{12}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين متغير التأمين البحري و متغير إدارة القطع البحرية.

فرضية العدم الرئيسة الثانية H_{02}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين متغير التأمين البحري و متغير إدارة القطع البحرية.

وسيتم اختبار الفرضية الرئيسة الثانية اعلاه من خلال الفرضيات الفرعية الاتية:

فرضية الوجود الفرعية الاولى H_{12a}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد الوعي التأميني ومتغير وإدارة القطع البحرية.

فرضية العدم الفرعية الاولى H_{02a}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد الوعي التأميني ومتغير وإدارة القطع البحرية.

فرضية الوجود الفرعية الثانية H_{12b}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد التأمين البحري على الافراد ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية العدم الفرعية الثانية H_{02b}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد التأمين البحري على الافراد ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية الوجود الفرعية الثالثة H_{12c}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد التأمين البحري على السفن والبضائع ومتغير إدارة القطع البحرية .

فرضية العدم الفرعية الثالثة H_{02c}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد التأمين البحري على السفن والبضائع ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية الوجود الفرعية الرابعة H_{12d}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد تأمين المسؤولية المدنية ومتغير إدارة القطع البحرية .

فرضية العدم الفرعية الرابعة H_{02d}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد تأمين المسؤولية المدنية ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية الوجود الفرعية الخامسة H_{12e}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد الاخطار البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية .

فرضية العدم الفرعية الخامسة H_{02e}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد الاخطار البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية الوجود الفرعية السادسة H_{12f}: توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد الخسائر البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية العدم الفرعية السادسة H_{02f}: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير ذات دلالة معنوية بين بعد الخسائر البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية.

فرضية الوجود الرئيسة الثالثةH_{13}: توجد علاقة تأثير ذات دلالة معنوية بين المتغيرين السلامة البحرية و التأمين البحري على إدارة القطع البحرية.

فرضية العدم الرئيسة الثالثة H_{03}: لا توجد علاقة تأثير ذات دلالة معنوية بين المتغيرين السلامة البحرية و التأمين البحري على إدارة القطع البحرية.

3.3.3.3:تحليل واختبار الفرضيات الخاصة بعلاقات الارتباط بين المتغيرات

يعد تحليل الارتباط من الاساليب الاحصائية المهمة في تحليل العلاقات بين المتغيرات ويمكن اعتبار تحليل الارتباط الخطوة الاولى لتحليل الانحدار إذ يتم في هذا الاسلوب اختبار علاقة الارتباط بين المتغيرات دون التركيز على العلاقة السببية ، وتكون علاقة الارتباط تامة في حالة كان قيمة معامل الارتباط مساوية إلى الواحد الصحيح اما إذا كانت قيمة معامل الارتباط قريبة من الصفر فهذا يعني عدم وجود علاقة الارتباط بين المتغيرات ، ويكون الارتباط طرديا او موجب إذا كانت اشارة معامل الارتباط موجبة اما إذا كانت اشارة معامل الارتباط سالب فهذا يدل على أن العلاقة عكسية او سالبه، و تكون علاقة الارتباط قوية جدا إذا كانت قيمة

معامل الارتباط (∓0.80 – ∓0.99)،وتكون العلاقة قوية عندما تكون قيمة المعامل (∓0.60 – ∓0.79) ، وتكون العلاقة متوسطة إذا كانت قيمة المعامل (∓0.59, ±0.35)، واخيرا تكون علاقة الارتباط ضعيفة جدا في حالة كانت قيمة معامل الارتباط (0 – ∓0.34).

4.3.3.3:تقدير واختبار علاقات الارتباط بين متغير السلامة البحرية بأبعاده وإدارة القطع البحرية.

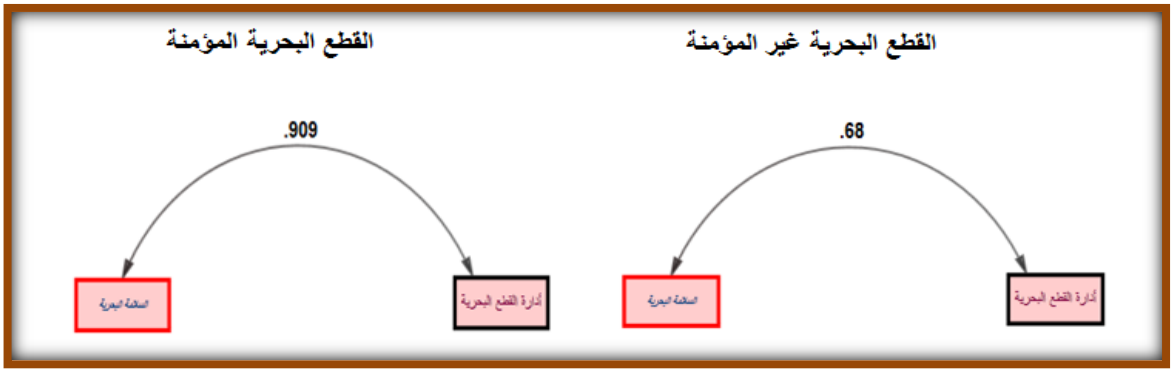
استخدم تحليل الارتباط لتقدير علاقات الارتباط بين متغير السلامة البحرية بأبعادها و إدارة القطع البحرية بغية اختبار فرضيات الدراسة الخاصة بعلاقة الارتباط بين المتغيرات الرئيسة (السلامة البحرية وإدارة القطع البحرية) وكما مبين في الجدول أدناه

جدول (3-51) يبن تقدير واختبار علاقة الارتباط بين متغير السلامة البحرية وإدارة القطع البحرية ولكلا القطع البحرية (المؤمنة ،غير المؤمنة)

المتغير التابع	اتجاه العلاقة	المتغير المستقل الاول	القطع البحرية المؤمنة			القطع البحرية غير المؤمنة		
			Estimate	C.R.	P	Estimate	C.R.	P
إدارة القطع البحرية	<-->	السلامة البحرية	0.909	14.641	***	0.689	9.341	***

الجدول: من إعداد الباحث باعتماد على مخرجات برنامج (Amos V.24).

يبين الجدول في اعلاه ان علاقة الارتباط بين متغير السلامة البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية بلغت (0.909) في القطع البحرية المؤمنة وبلغت (0.689)في القطع البحرية غير المؤمنة وهذا يعني وجود (علاقة ارتباط) قوية جداً وطردية للقطع البحرية المؤمنة وقوية وطردية للقطع البحرية غير المؤمنة بين متغير السلامة البحرية و إدارة القطع البحرية ومن القيمة الحرجة وقيمة (p) وبمقارنتها مع مستوى المعنوية (0.05) يتم قبول الفرضية الرئيسة الخاصة بعلاقة الارتباط **(توجد علاقة ارتباط ذات دلالة احصائيا بين متغير السلامة البحرية وإدارة القطع البحرية). في القطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة).والشكل أدناه يبن طبيعة العلاقة وقوة الارتباط بين المتغير المستقل الاول السلامة البحرية والمتغير التابع إدارة القطع البحرية .**



الشكل (3-5) القيم التقديرية لمعاملات الارتباط بين المتغير المستقل السلامة البحرية والمتغير التابع إدارة القطع البحرية
المصدر: من إعداد الباحث بناء على برنامج (Amos V.24).

وقد جدولت النتائج في الجدول أدناه ، كما يبين الشكل (3-6) اتجاه وتقدير علاقة الارتباط بين أبعاد المتغير المستقل السلامة البحرية وإدارة القطع البحرية .

جدول (3-52) تقدير واختبار علاقة الارتباط بين متغير السلامة البحرية بأبعاده وإدارة القطع البحرية وللحالتين (القطع البحرية المؤمنة ، القطع البحرية غير المؤمنة)

المتغير	اتجاه العلاقة	الابعاد	القطع البحرية المؤمنة			القطع البحرية غير المؤمنة		
			Estimate	C.R.	P	Estimate	C.R.	P
إدارة القطع البحرية	<-->	ثقافة السلامة البحرية	0.734	12.341	***	0.689	9.341	***
إدارة القطع البحرية	<-->	معدات السلامة البحرية	0.608	11.745	***	0.591	9.745	***
إدارة القطع البحرية	<-->	البحث والإنقاذ البحري	0.547	11.613	***	0.254	3.613	***
إدارة القطع البحرية	<-->	سلامة وامن الملاحة البحرية	0.695	11.957	***	0.657	10.957	***
إدارة القطع البحرية	<-->	تدريب الافراد على السلامة البحرية	0.654	13.736	***	0.104	0.736	
إدارة القطع البحرية	<-->	أجهزة واشارات الاستغاثة البحرية	0.866	8.128	***	0.264	8.128	***

الجدول: من إعداد الباحث باعتماد مخرجات برنامج (Amos V.24) .

يبين الجدول في اعلاه أن علاقة الارتباط بين بعد ثقافة السلامة البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية بلغت (0.734) في القطع البحرية المؤمنة، وبلغ (0.689)في القطع البحرية غير المؤمنة وهذا يعني وجود علاقة ارتباط قوية وطردية بين بعد ثقافة السلامة البحرية و إدارة القطع البحرية (القطع البحرية المؤمنة والقطع البحرية غير المؤمنة) ومن القيمة الحرجة وقيمة (p) وبمقارنتها مع مستوى المعنوية (0.05) يتم قبول الفرضية الفرعية الخاصة بعلاقة الارتباط **(توجد علاقة ارتباط ذات دلالة احصائيا بين بعد ثقافة السلامة البحرية وإدارة القطع البحرية).**

إن علاقة الارتباط بين بعد معدات السلامة البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية بلغت (0.608) في القطع البحرية المؤمنة، وبلغت (0.591)في القطع البحرية غير المؤمنة وهذا يعني وجود علاقة ارتباط قوية وطردية بين معدات السلامة البحرية و إدارة القطع البحرية (للقطع البحرية المؤمنة) وعلاقة ارتباط متوسطة وطردية (للقطع البحرية غير المؤمنة) ومن القيمة الحرجة وقيمة (p) وبمقارنتها مع مستوى المعنوية (0.05) يتم قبول الفرضية الفرعية الخاصة بعلاقة الارتباط **(توجد علاقة ارتباط ذات دلالة احصائيا بين معدات السلامة البحرية وإدارة القطع البحرية).**

إن علاقة الارتباط بين بعد البحث والإنقاذ البحري ومتغير إدارة القطع البحرية بلغت (0.547) في القطع البحرية المؤمنة، وبلغت (0.254)في القطع البحرية غير المؤمنة وهذا يعني وجود علاقة ارتباط متوسطة وطردية بين البحث والإنقاذ البحري و إدارة القطع البحرية **(القطع البحرية المؤمنة)** ،ووجود علاقة ارتباط ضعيفة وطردية بين البحث

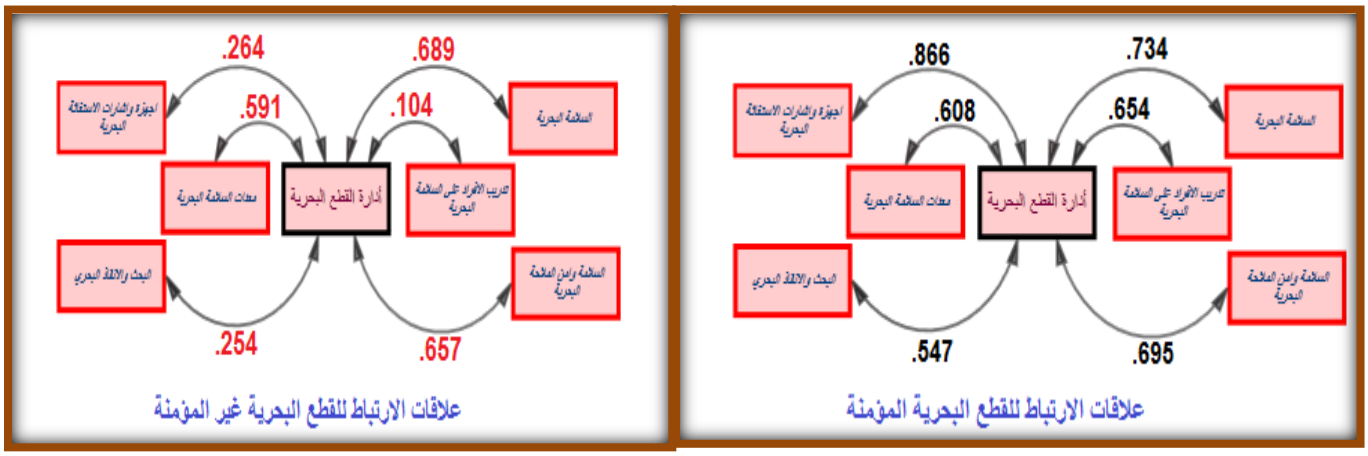
والإنقاذ البحري و إدارة القطع البحرية**(القطع البحرية غير المؤمنة)** ومن القيمة الحرجة وقيمة (p) وبمقارنتها مع مستوى المعنوية (0.05) يتم قبول الفرضية الفرعية الخاصة بعلاقة الارتباط **(توجد علاقة ارتباط ذات دلالة احصائيا بين البحث والإنقاذ البحري وإدارة القطع البحرية).**

إن علاقة الارتباط بين بعد **سلامة وامن الملاحة البحرية** ومتغير إدارة القطع البحرية بلغت (0.695) في القطع البحرية المؤمنة، وبلغت(0.657)في القطع البحرية غير المؤمنة ، وهذا يعني وجود علاقة ارتباط قوية وطردية بين سلامة وامن الملاحة البحرية و إدارة القطع البحرية (القطع البحرية المؤمنة والقطع البحرية غير المؤمنة) ومن القيمة الحرجة وقيمة (p) وبمقارنتها مع مستوى المعنوية (0.05) يتم قبول الفرضية الفرعية الخاصة بعلاقة الارتباط **(توجد علاقة ارتباط ذات دلالة احصائيا بين سلامة وأمن الملاحة البحرية وإدارة القطع البحرية).**

إن علاقة الارتباط بين بعد **تدريب الافراد على السلامة البحرية** ومتغير إدارة القطع البحرية بلغت (0.654) في القطع البحرية المؤمنة، وبلغت (0.104)في القطع البحرية غير المؤمنة وهذا يعني وجود علاقة ارتباط قوية وطردية بين تدريب الافراد على السلامة البحرية و إدارة القطع البحرية **(القطع البحرية المؤمنة)** ،ووجود علاقة ارتباط ضعيفة جداً وطردية بين تدريب الافراد على السلامة البحرية و إدارة القطع البحرية **(القطع البحرية غير المؤمنة)** ومن القيمة الحرجة وقيمة (p) وبمقارنتها مع مستوى المعنوية (0.05) يتم قبول الفرضية الفرعية الخاصة بعلاقة الارتباط للقطع البحرية المؤمنة **(توجد علاقة ارتباط ذات دلالة احصائيا بين تدريب الافراد على السلامة البحرية وإدارة القطع البحرية) ، وعدم قبول الفرضية الفرعية الخاصة للقطع البحرية غير المؤمنة .**

إن علاقة الارتباط بين بعد أجهزة واشارات الاستغاثة البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية بلغت (0.866) في القطع البحرية المؤمنة ، وبلغت (0.264)في القطع البحرية غير المؤمنة وهذا يعني وجود علاقة ارتباط قوية جداً وطردية بين أجهزة واشارات الاستغاثة البحرية و إدارة القطع البحرية **(القطع البحرية المؤمنة)** ، ووجود علاقة ارتباط ضعيفة وطردية بين أجهزة واشارات الاستغاثة البحرية و إدارة القطع البحرية **(القطع البحرية غير المؤمنة)** ومن القيمة الحرجة وقيمة (p) وبمقارنتها مع مستوى المعنوية (0.05) يتم

قبول الفرضية الفرعية الخاصة بعلاقة الارتباط **(توجد علاقة ارتباط ذات دلالة احصائيا بين أجهزة واشارات الاستغاثة البحرية وإدارة القطع البحرية).**



الشكل (3-6) القيم التقديرية لمعاملات الارتباط بين متغير السلامة البحرية بأبعاده وإدارة القطع البحرية
المصدر: من إعداد الباحث بناء على برنامج (Amos V.24).

5.3.3.3:تقدير واختبار علاقات الارتباط بين متغير التامين البحري بأبعاده وإدارة القطع البحرية.

استخدم تحليل الارتباط لتقدير علاقات الارتباط بين متغير التامين البحري بأبعادها و إدارة القطع البحرية بغية اختبار فرضيات الدراسة الخاصة بعلاقة الارتباط بين المتغيرات وقد جدولت النتائج في الجدول أدناه ، كما يبين الشكل (3-7) اتجاه وتقدير علاقة الارتباط .

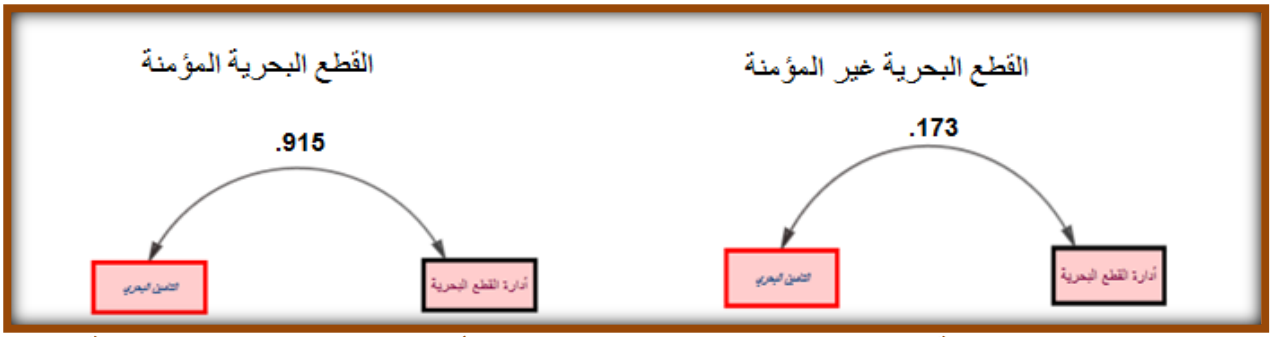
جدول (3-53) يبين تقدير واختبار علاقة الارتباط بين متغير التامين البحري وإدارة القطع البحرية ولكلا القطع البحرية (المؤمنة ، غير المؤمنة)

المتغير	اتجاه العلاقة	المتغير	القطع البحرية المؤمنة			القطع البحرية غير المؤمنة		
			Estimate	C.R.	P	Estimate	C.R.	P
إدارة القطع البحرية	<-->	التأمين البحري	0.915	18.992	***	0.173	1.212	

الجدول: من إعداد الباحث باعتماد على مخرجات برنامج (Amos V.24).

يفسر الجدول في اعلاه أن علاقة الارتباط بين متغير التامين البحري ومتغير إدارة القطع البحرية بلغت (0.915) في القطع البحرية المؤمنة وبلغت (0.173)في القطع البحرية غير المؤمنة وهذا يعني وجود علاقة ارتباط قوية جداً وطردية بين متغير التأمين البحري و إدارة القطع البحرية (للقطع البحرية المؤمنة) ومن القيمة الحرجة وقيمة (p) وبمقارنتها مع مستوى المعنوية (0.05) يتم قبول الفرضية الرئيسة الخاصة بعلاقة الارتباط **(توجد علاقة ارتباط ذات دلالة احصائيا بين متغير التامين البحري وإدارة القطع البحرية) في القطع البحرية المؤمنة.**

كما نلاحظ وجود علاقة ارتباط ضعيفة جداً وطردية بين متغير التأمين البحري و إدارة القطع البحرية (للقطع البحرية غير المؤمنة) ومن القيمة الحرجة وقيمة (p) وبمقارنتها مع مستوى المعنوية (0.05) يتم قبول الفرضية الرئيسة الخاصة بعلاقة الارتباط **(توجد علاقة ارتباط ضعيفة وطردية ذات دلالة احصائيا بين متغير التامين البحري وإدارة القطع البحرية) في حالة القطع البحرية غير المؤمنة وكما مبين في الشكل أدناه.**



الشكل(3-7) القيم التقديرية لمعاملات الارتباط بين المتغير المستقل التأمين البحري وإدارة القطع البحرية

المصدر: من إعداد الباحث بناء على برنامج (Amos V.24).

ومن الجدول أدناه يتم اختبار علاقة ارتباط الابعاد الفرعية للمتغير المستقل الثاني التأمين البحري مع المتغير التابع إدارة القطع البحرية والتي وضحها الشكل (3-8).

جدول (3-54) تقدير واختبار علاقة الارتباط بين متغير التامين البحري بأبعاده وإدارة القطع البحرية وللحالتين (القطع البحرية المؤمنة ، القطع البحرية غير المؤمنة)

المتغير	اتجاه العلاقة	الابعاد	القطع البحرية المؤمنة			القطع البحرية غير المؤمنة		
			Estimate	C.R.	P	Estimate	C.R.	P
إدارة القطع البحرية	<-->	الوعي التأميني	0.726	12.431	***	0.281	4.721	***
إدارة القطع البحرية	<-->	التأمين البحري على الافراد	0.593	11.481	***	0.261	0.662	
إدارة القطع البحرية	<-->	التأمين البحري على السفن والبضائع	0.676	12.791	***	0.173	0.613	
إدارة القطع البحرية	<-->	تأمين المسؤولية المدنية	0.840	13.799	***	0.108	0.957	
إدارة القطع البحرية	<-->	الاخطار البحرية	0.777	12.221	***	0.212	0.441	
إدارة القطع البحرية	<-->	الخسائر البحرية	0.796	13.652	***	0.031	0.128	

الجدول: من إعداد الباحث باعتماد مخرجات برنامج (Amos V.24) .

يبين الجدول (3-52) أن علاقة الارتباط بين بعد الوعي التأميني ومتغير إدارة القطع البحرية بلغت (0.726) في القطع البحرية المؤمنة، وبلغت (0.281)في القطع البحرية غير المؤمنة وهذا يعني وجود علاقة ارتباط قوية وطردية بين بعد الوعي التأميني و إدارة القطع البحرية **(القطع البحرية المؤمنة)** ، ووجود علاقة ارتباط ضعيفة بين الوعي التاميني وإدارة القطع البحرية **(في حالة القطع البحرية غير المؤمنة)** ومن القيمة الحرجة

وقيمة (p) يتم قبول الفرضية الفرعية الخاصة بعلاقة الارتباط **(توجد علاقة ارتباط ذات دلالة احصائيا بين بعد الوعي التأميني وإدارة القطع البحرية)عند مستوى معنوية (0.05).**

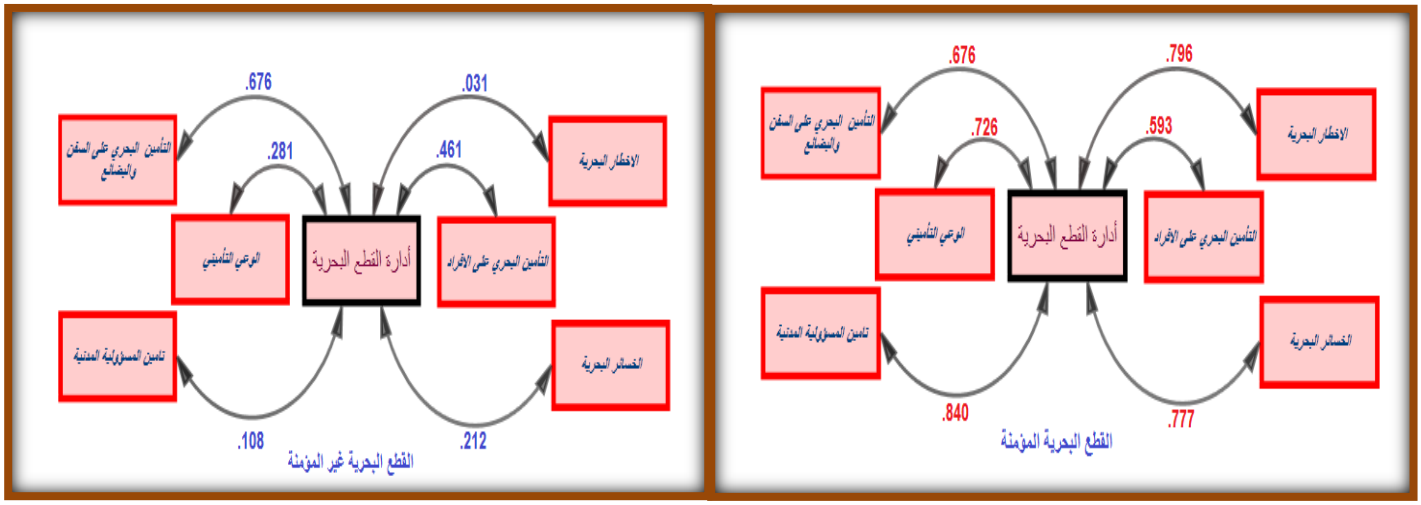
إن علاقة الارتباط بين بعد التأمين البحري على الافراد ومتغير إدارة القطع البحرية بلغت (0.593) في القطع البحرية المؤمنة، وبلغت (0.261) في القطع البحرية غير المؤمنة وهذا يعني وجود علاقة ارتباط متوسطة وطردية بين التأمين البحري على الافراد و إدارة القطع البحرية (القطع البحرية المؤمنة) وعلاقة ارتباط ضعيفة وطردية في حالة (والقطع البحرية غير المؤمنة) ومن القيمة الحرجة وقيمة (p) يتم قبول الفرضية الفرعية الخاصة بعلاقة الارتباط **(توجد علاقة ارتباط ذات دلالة احصائيا بين التأمين البحري على الافراد وإدارة القطع البحرية) في القطع البحرية المؤمنة ورفضها في حالة القطع البحرية غير المؤمنة.**

إن علاقة الارتباط بين بعد التأمين البحري على السفن والبضائع ومتغير إدارة القطع البحرية بلغت (0.676) في القطع البحرية المؤمنة، وبلغت (0.173)في القطع البحرية غير المؤمنة وهذا يعني وجود علاقة ارتباط قوية وطردية بين التأمين البحري على السفن والبضائع و إدارة القطع البحرية **(القطع البحرية المؤمنة)** ،ووجود علاقة ارتباط ضعيفة جداً وطردية بين التأمين البحري على السفن والبضائع و إدارة القطع البحرية في(القطع البحرية غير المؤمنة) ، ومن القيمة الحرجة وقيمة (p) يتم الفرضية الفرعية الخاصة بعلاقة الارتباط **(توجد علاقة ارتباط ذات دلالة احصائيا بين التأمين البحري على السفن والبضائع وإدارة القطع البحرية) في القطع البحرية المؤمنة ورفضها في القطع البحرية غير المؤمنة.**

إن علاقة الارتباط بين بعد تأمين المسؤولية المدنية ومتغير إدارة القطع البحرية بلغت (0.840) في القطع البحرية المؤمنة، وبلغت (0.108)في القطع البحرية غير المؤمنة وهذا يعني وجود علاقة ارتباط قوية جداً وطردية بين تأمين المسؤولية المدنية و إدارة القطع البحرية في **(القطع البحرية المؤمنة)**، ووجود علاقة ارتباط ضعيفة جداً وطردية بين المتغيرين في **(القطع البحرية غير المؤمنة)** ومن القيمة الحرجة وقيمة (p) وبمقارنتها مع مستوى المعنوية (0.05) يتم قبول الفرضية الفرعية الخاصة بعلاقة الارتباط **(توجد علاقة ارتباط ذات دلالة احصائيا بين تأمين المسؤولية المدنية وإدارة القطع البحرية) في القطع البحرية المؤمنة ورفضها في القطع البحرية غير المؤمنة.**

إن علاقة الارتباط بين بعد الاخطار البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية بلغت (0.777) في القطع البحرية المؤمنة، وبلغت (0.212)في القطع البحرية غير المؤمنة وهذا يعني وجود علاقة ارتباط قوية وطردية بين الاخطار البحرية و إدارة القطع البحرية **(القطع البحرية المؤمنة)** ،ووجود علاقة ارتباط ضعيفة وطردية بين الاخطار البحرية و إدارة القطع البحرية **(القطع البحرية غير المؤمنة)** ومن القيمة الحرجة وقيمة (p) وبمقارنتها مع مستوى المعنوية (0.05) يتم قبول الفرضية الفرعية الخاصة بعلاقة الارتباط **(توجد علاقة ارتباط ذات دلالة احصائيا بين الاخطار وإدارة القطع البحرية) في القطع البحرية المؤمنة ورفضها في القطع البحرية غير المؤمنة.**

إن علاقة الارتباط بين بعد الخسائر البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية بلغت (0.796) في حالة القطع البحرية المؤمنة، وبلغت (0.031) في القطع البحرية غير المؤمنة وهذا يعني وجود علاقة ارتباط قوية وطردية بين الخسائر البحرية و إدارة القطع البحرية **(القطع البحرية المؤمنة)** ،ووجود علاقة ارتباط ضعيفة جداً وطردية بين الخسائر البحرية و إدارة القطع البحرية **(القطع البحرية غير المؤمنة)** ومن القيمة الحرجة وقيمة (p) يتم قبول الفرضية الفرعية الخاصة بعلاقة الارتباط **(توجد علاقة ارتباط ذات دلالة إحصائية بين الخسائر البحرية وإدارة القطع البحرية). في القطع البحرية المؤمنة ورفضها في القطع البحرية غير المؤمنة**



شكل (3-8) القيم التقديرية لمعاملات الارتباط بين متغير التامين البحري بأبعاده وإدارة القطع البحرية

المصدر: من إعداد الباحث بناء على برنامج (Amos V.24).

6.3.3.3:تحليل الانحدار واختبار علاقات التأثير لمتغير السلامة البحرية بأبعاده على إدارة القطع البحرية .

في هذه الفقرة يستعمل تحليل الانحدار لتقدير واختبار علاقات التأثير بين متغير السلامة البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية وكما موضح في الجدول أدناه.

الجدول(3-55) نتائج تحليل الانحدار لمتغير السلامة البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية

	القطع البحرية غير المؤمنة						القطع البحرية المؤمنة					
	معامل الانحدار	قيمةT	Sig	معامل التحديد	F	Sig	معامل الانحدار	قيمةT	Sig	معامل التحديد	F	sig
الحد الثابت	0.991	13.811	0.000	0.22	24.925	0.000	2.492	9.231	0.00	0.827	68.432	0.000
السلامة البحرية	0.249	8.924	0.000				0.736	6.199	0.00			

الجدول: من إعداد الباحث باعتماد مخرجات برنامج (Spss. V.23) .

يتضح من الجدول اعلاه ما يلي :-

الجدول (3-56) تفسير نتائج تحليل الانحدار لمتغير السلامة البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية

المتغير المستقل الاول - السلامة البحرية	
القطع البحرية غير المؤمنة	**القطع البحرية المؤمنة**
ان قيمة المعلمة لمتغير السلامة البحرية بلغت (0.249) وهذا يعني عند زيادة قيمه (السلامة البحرية) بمقدار وحدة واحدة سوف يؤدي إلى زيادة (إدارة القطع البحرية) بمقدار (0.249). ومن خلال مقارنة قيمة (sig=0.000) المقابلة للمعلمة مع مستوى المعنوية (0.05) ويعني هذا ان التغير دال احصائيا. ان قيمة معامل التحديد (R^2) بلغت **(0.22)** وهذا يدل على ان **(متغير السلامة البحرية)** استطاع تفسير ما نسبة (22%) من التباين في متغير إدارة القطع البحرية. ونلاحظ أيضا ان قيمة **(F)** المحسوبة (24.925) وبمقارنة قيمة (sig=0.000) مع مستوى المعنوية 0.0.5 نستنتج معنوية النموذج ككل.	ان قيمة المعلمة لمتغير السلامة البحرية بلغت (0.736) وهذا يعني عند زيادة قيمه (السلامة البحرية) بمقدار وحدة واحدة سوف يؤدي إلى زيادة (إدارة القطع البحرية) بمقدار (0.736). ومن خلال مقارنة قيمة (sig=0.000) المقابلة للمعلمة مع مستوى المعنوية (0.05) ويعني هذا ان التغير دال احصائيا. ان قيمة معامل التحديد (R^2) بلغت **(0.827)** وهذا يدل على ان **(متغير السلامة البحرية)** استطاع تفسير ما نسبة (82%) من التباين في متغير إدارة القطع البحرية. ونلاحظ أيضا ان قيمة **(F)** المحسوبة (68.432) وبمقارنة قيمة (sig=0.000) مع مستوى المعنوية 0.0.5 نستنتج معنوية النموذج ككل.
الاستنتاج: **اولا:** ان نموذج الانحدار للقطع البحرية المؤمنة افضل عن نموذج القطع البحرية غير المؤمنة كون قيمه المعلمة اعلى بكثير من القطع البحرية غير المؤمنة . **ثانيا:** يوجد تأثير ذات دلالة احصائية بين (**السلامة البحرية**) و(**إدارة القطع البحرية**) في القطع البحرية المؤمنة والقطع البحرية غير المؤمنة وهذا يدل على قبول الفرضية الرئيسة الاولى (H_{11}).	

الجدول: من إعداد الباحث .

أما ابعاد المتغير المستقل الاول (السلامة البحرية) سيتم استخدام تحليل الانحدار لتقدير واختبار علاقات التأثير بين ابعاد متغير السلامة البحرية ومتغير إدارة القطع البحرية وكما موضح في الجدول أدناه.

جدول (3-57) نتائج تحليل الانحدار لمتغير السلامة البحرية بأبعاده ومتغير إدارة القطع البحرية

ابعاد المتغير المستقل السلامة البحرية	القطع البحرية غير المؤمنة			القطع البحرية غير المؤمنة			القطع البحرية المؤمنة			القطع البحرية المؤمنة		
	معامل الانحدار	قيمةT	Sig	معامل التحديد	قيمة F	Sig	معامل الانحدار	قيمةT	Sig	معامل التحديد	قيمة F	Sig
الحد الثابت	1.676	29.65	0.000	0.477	559.1	0.000	3.79	26.825	0.000	0.54	12.68	0.000
ثقافة السلامة البحرية	0.442	23.64	0.000				0.472	3.56	0.000			
الحد الثابت	1.55	19.51	0.000	0.35	335.05	0.000	2.131	14.27	0.000	0.37	21.285	0.000
معدات السلامة البحرية	0.439	18.304	0.000				0.503	14.536	0.000			
الحد الثابت	2.68	54.74	0.000	0.065	42.5	0.000	2.648	19.79	0.000	0.3	153.01	0.000
البحث والإنقاذ البحري	0.152	6.522	0.000				0.378	12.37	0.000			
الحد الثابت	1.55	23.186	0.000	0.432	466.09	0.000	2.39	16.97	0.000	0.484	182.78	0.000
سلامة وامن الملاحة البحرية	0.46	21.58	0.000				0.47	13.52	0.000			
الحد الثابت	2.66	20.82	0.000	0.011	3.52	0.129	2.03	14.67	0.000	0.428	270.026	0.000
تدريب الافراد على السلامة البحرية	0.087	2.55	0.071				0.548	16.432	0.000			
الحد الثابت	2.58	47.15	0.000	0.37	58.53	0.000	0.826	7.845	0.000	0.75	109.089	0.000
أجهزة وإشارات الاستغاثة البحرية	0.66	20.82	0.000				0.81	33.016	0.000			

الجدول: من إعداد الباحث بناء على برنامج (Spss. V.23).

من الجدول السابق نلاحظ ما يلي :

جدول (3-58) تفسير نتائج تحليل الانحدار لمتغير السلامة البحرية بأبعاده ومتغير إدارة القطع البحرية

البعد الأول : ثقافة السلامة البحرية	
القطع البحرية غير المؤمنة	**القطع البحرية المؤمنة**
ان قيمة معلمة **(ثقافة السلامة البحرية)** هي **(0.44)** وهي قيمة ذات دلالة إحصائية ومن خلال قيمة **(sig=0.000)** وهذا يعني عند زيادة قيمه (ثقافة السلامة البحرية) بمقدار وحدة واحدة سوف يؤدي إلى زيادة في **(إدارة القطع البحرية)** بمقدار **(0.44)** . أن قيمة معامل التحديد **(R^2) (0.477)** وهذا يدل على **(ثقافة السلامة البحرية)** استطاع تفسير بمقدار**(47%)** على المتغير التابع **(إدارة القطع البحرية)** اما بقية النسب فتفسرها الابعاد الاخرى ونلاحظ أيضا قيمة **(F)** المحسوبة**(559.1)** وهي قيمه كبيرة ومعنوية **(0.000)** وهي اقل من **(0.05)**	ان قيمة معلمة **(ثقافة السلامة البحرية)** هي **(0.47)** وهي قيمة ذات دلالة إحصائية ومن خلال قيمة **(sig=0.000)** وهذا يعني عند زيادة قيمه (ثقافة السلامة البحرية) بمقدار وحدة واحدة سوف يؤدي إلى زيادة في **(إدارة القطع البحرية)** بمقدار **(0.47)** ، أن قيمة معامل التحديد **(R^2) (0.54)** الحاصل بلغ **(0.54) وهي اعلى تفسير من القطع البحرية غير المؤمنة** وهذا يدل على ان **(ثقافة السلامة البحرية)** استطاع تفسير بمقدار**(54%)** على المتغير التابع وهو **(إدارة القطع البحرية)** اما بقية النسب فتفسرها الابعاد الاخرى ونلاحظ أيضا قيمة **(F)** المحسوبة**(12.68)**وهي قيمه كبيرة ومعنوية **(0.00)** وهي اقل من **(0.05)** .
الاستنتاج : **اولا :** ان نموذج الانحدار لا يختلف كثيرا بين القطع البحرية المؤمنة وغير المؤمنة وهذا يدل على وجود ثقافة لدى الافراد عن السلامة البحرية في كلا القطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة). **ثانيا:** تشير النتائج إلى قبول الفرضية الفرعية الاولى (H_{11a}) والتي تنص على وجود تأثير ذات دلالة احصائية بين (ثقافة السلامة البحرية) و(إدارة القطع البحرية) في حالة القطع البحرية المؤمنة والقطع البحرية غير المؤمنة.	
البعد الثاني : معدات السلامة البحرية	
القطع البحرية غير المؤمنة	**القطع البحرية المؤمنة**
ان قيمة معلمة **(معدات السلامة البحرية)** هي **(0.439)** وهي قيمة ذات دلالة إحصائية ومن خلال (sig=0.000) وهذا يعني عند زيادة قيمه **(معدات السلامة البحرية)** بمقدار وحدة واحدة سوف يؤدي إلى زيادة في **(إدارة القطع البحرية)** بمقدار **(0.439)**.،ان قيمة معامل التحديد **(R^2) (0.35)** وهذا يدل على ان **(معدات السلامة البحرية)** استطاع تفسير بمقدار**(35%)** على المتغير **(إدارة القطع البحرية)** اما بقية النسب فتفسرها الابعاد الاخرى ونلاحظ أيضا قيمة **(F)** المحسوبة**(335.05)** وبمعنوية **(0.000)** وهي اقل من **(0.05)** .	ان قيمة معلمة **(معدات السلامة البحرية)** هي **(0.503)** وهي قيمة ذات دلالة إحصائية ومن خلال قيمة **(sig=0.000)** وهذا يعني عند زيادة قيمه (معدات السلامة البحرية) بمقدار وحدة واحدة سوف يؤدي إلى زيادة في **(إدارة القطع البحرية)** بمقدار**(0.503)**. ان قيمة معامل التحديد **(R^2) (0.37)** الحاصل عليه بلغت **(0.37)** وهو أيضا اعلى قدرة تفسيريه من القطع البحرية غير المؤمنة وهذا يدل على ان **(معدات السلامة البحرية)** استطاع تفسير بمقدار**(37%)** على المتغير **(إدارة القطع البحرية)** اما بقية النسب فتفسرها الابعاد الاخرى ونلاحظ أيضا قيمة **(F)** المحسوبة**(21.285)** وبمعنوية **(0.00)** وهي اقل من **(0.05).**
الاستنتاج: **اولا :** ان نموذج الانحدار بكون افضل عند القطع البحرية المؤمنة كون قيمه المعلمة اعلى من القطع البحرية غير المؤمنة وهذا يشير إلى تكامل معدات السلامة في القطع البحرية المؤمنة . **ثانيا:** تشير النتائج إلى قبول الفرضية الفرعية الثانية (H_{11b}) والتي تنص على وجود تأثير ذات دلالة احصائية بين (معدات السلامة البحرية) و(إدارة القطع البحرية) في القطع البحرية المؤمنة والقطع البحرية غير المؤمنة .	
البعد الثالث : البحث والإنقاذ البحري	
القطع البحرية غير المؤمنة	**القطع البحرية المؤمنة**
ان قيمة معلمة **(البحث والإنقاذ البحري)** هي **(0.152)** وهي قيمة ذات دلالة إحصائيةومن خلال قيمة **(sig=0.000)** وهذا يعني عند زيادة قيمه (البحث	ان قيمة معلمة **(البحث والإنقاذ البحري)** هي **(0.378)** وهي قيمة ذات دلالة إحصائية ومن خلال قيمة **(sig=0.000)** وهذا يعني عند زيادة قيمه (البحث والإنقاذ البحري) بمقدار وحدة واحدة سوف يؤدي إلى زيادة في

والإنقاذ البحري) بمقدار وحدة واحدة سوف يؤدي إلى زيادة في **(إدارة القطع البحرية)** بمقدار **(0.152)**.ان قيمة معامل التحديد **(R^2) بلغت (0.065) وهي قيمة قليلة** وهذا يدل على ان (البحث والإنقاذ البحري) فسير بمقدار**(6%)** من المتغير **(إدارة القطع البحرية)** اما بقية النسب فتفسرها الابعاد الاخرى ونلاحظ أيضا قيمة **(F)** المحسوبة**(42.5)** وبمعنوية **(0.000)** وهي اقل من **(0.05)** .	**(إدارة القطع البحرية)** بمقدار **(0.378)** . ان قيمة معامل التحديد **(R^2)** الحاصل عليه (**البحث والإنقاذ البحري**) بلغت **(0.30)** وهذا يدل على ان البعد الثالث استطاع تفسير بمقدار**(30%)** من المتغير **(إدارة القطع البحرية)** اما بقية النسب فتفسرها الابعاد الاخرى ونلاحظ أيضا قيمة **(F)** المحسوبة**(153.01)** وبمعنوية **(0.00)** وهي اقل من **(0.05)** .
الاستنتاج: **اولا:** نموذج الانحدار يكون الأفضل عند القطع البحرية المؤمنة كون قيمه المعلمة اعلى من القطع البحرية غير المؤمنة وهذا ما بينة عينة الدراسة لامتلاك القطع البحرية المؤمنة على معدات بحث وانقاذ جيدة . **ثانيا:** تشير النتائج إلى قبول الفرضية الفرعية الثالثة (H_{11c}) والتي تنص على وجود تأثيـر ذات دلالة احصائية بين (البحث والإنقاذ البحري) و(إدارة القطع البحرية) في القطع البحرية المؤمنة والقطع البحرية غير المؤمنة .	
البعد الرابع : سلامـة وأمن الملاحـة البحرية	
القطع البحرية غير المؤمنة	**القطع البحرية المؤمنة**
ان قيمـة معلمة **(سلامة وامن الملاحة البحرية)** هي **(0.46)** وهي قيمة ذات دلالة إحصائية ومن خلال قيمة **(sig=0.000)** وهذا يعني عند زيادة قيمه (سلامة وامن الملاحة البحرية) بمقدار وحدة واحدة سوف يؤدي إلى زيادة في المتغير **(إدارة القطع البحرية)** بمقدار **(0.46)**.ان قيمة معامل التحديد **(R^2) بلغت (0.432)** وهذا يدل على ان **(سلامـة وامن الملاحـة البحرية)** استطاع تفسير بمقدار**(43%)** من المتغير **(إدارة القطع البحرية)** اما بقية النسب فتفسرها الابعاد الاخرى ونلاحظ أيضا قيمة **(F)** المحسوبة**(466.09)** وبمعنوية **(0.000)** وهي اقل من **(0.05)** .	ان قيمـة معلمة **(سلامة وامن الملاحة البحرية)** هي **(0.47)** وهي قيمة ذات دلالة إحصائية ومن خلال قيمة **(sig=0.000)** وهذا يعني عند زيادة قيمه (سلامة وامن الملاحة البحرية) بمقدار وحدة واحدة سوف يؤدي إلى زيادة في المتغير **(إدارة القطع البحرية)** بمقدار **(0.47)**،ان قيمة معامل التحديد **(R^2) بلغت (0.484)** وهذا يدل على ان البعد الرابع **(سلامـة وامن الملاحـة البحرية)** استطاع تفسير بمقدار**(48%)** من المتغير التابع وهو **(إدارة القطع البحرية)** اما بقية النسب فتفسرها الابعاد الاخرى ونلاحظ أيضا قيمة **(F)** المحسوبة**(182.7)** وبمعنوية **(0.00)** وهي اقل من **(0.05).**
الاستنتاج: **اولا:** اي ان نموذج الانحدار لا يختلف كثيرا بين القطع البحرية المؤمنة وغير المؤمنة وهذا يشير إلى أن كلا القطع البحرية تعمل ضمن الاتفاقيات البحرية الدولية لسلامة وأمن الملاحة البحرية . **ثانيا:** تشير النتائج إلى قبول الفرضية الفرعية الرابعة (H_{11d}) والتي تنص على وجود تأثيـر ذات دلالة احصائية بين (سلامـة وامن الملاحـة البحرية) و(إدارة القطع البحرية) في حالة القطع البحرية المؤمنة والقطع البحرية غير المؤمنة .	
البعد الخامس: تدريب الافراد على السلامة البحرية	
القطع البحرية غير المؤمنة	**القطع البحرية المؤمنة**
ان قيمـة معلمة **(تدريب الافراد على السلامة البحرية)** هي **(0.087)** وهي قيمة ذات دلالة إحصائية ومن خلال قيمة **(sig=0.011)** وهذا يعني عند زيادة قيمه (تدريب الافراد على السلامة البحرية) بمقدار وحدة واحدة سوف يؤدي إلى زيادة المتغير التابع **(إدارة القطع البحرية)** بمقدار **(0.087)**.ان قيمة معامل التحديد **(R^2) بلغت (0.011)** وهذا يدل على ان **(تدريب الافراد على السلامة البحرية)** استطاع تفسير بمقدار**(1%)** وهو مقدار قليل من المتغير التابع **(إدارة القطع البحرية)** اما بقية النسب فتفسرها الابعاد الاخرى ونلاحظ أيضا قيمة **(F)** المحسوبة**(3.52)** وبمعنوية**(0.011)** وهي اقل من **(0.05).**	ان قيمـة معلمة **(تدريب الافراد على السلامة البحرية)** هي **(0.548)** وهي قيمة ذات دلالة إحصائية ومن خلال قيمة **(sig=0.000)** وهذا يعني عند زيادة قيمه (تدريب الافراد على السلامة البحرية) بمقدار وحدة واحدة سوف يؤدي إلى زيادة المتغير التابع**(إدارة القطع البحرية)** بمقدار **(0.548)** . ان قيمة معامل التحديد **(R^2) بلغت (0.428)** وهذا يدل على ان البعد الخامس **(تدريب الافراد على السلامة البحرية)** استطاع تفسير بمقدار**(43%)** وهو مقدار قليل من المتغير التابع **(إدارة القطع البحرية)** اما بقية النسب فتفسرها الابعاد الاخرى ونلاحظ أيضا قيمة **(F)** المحسوبة**(270.026)** وبمعنوية **(0.000)** وهي اقل من **(0.05)** .

الاستنتاج:

اولا: نموذج الانحدار يكون الأفضل عند القطع البحرية المؤمنة كون قيمه المعلمة اعلى بكثير من القطع البحرية غير المؤمنة وهذا يشير إلى تدريب الافراد المتكامل على السلامة البحرية في القطع البحرية المؤمنة،

ثانيا: تشير النتائج إلى قبول الفرضية الفرعية الخامسة (H_{11e}) والتي تنص على وجود تأثيـــر ذات دلالة احصائية بين (تدريب الافراد على السلامة البحرية) و(إدارة القطع البحرية) في القطع البحرية المؤمنة .

ثالثاً: تبين النتائج إلى عدم قبول الفرضية الفرعية الخامسة (H_{11e}) والتي تنص على وجود تأثيـــر ذات دلالة احصائية بين (تدريب الافراد على السلامة البحرية) و(إدارة القطع البحرية) في القطع البحرية غير المؤمنة

البعد السادس: أجهزة وإشارات الاستغاثة البحرية

القطع البحرية غير المؤمنة	القطع البحرية المؤمنة
ان قيمـــة معلمة (أجهزة واشارات الاستغاثة البحرية) هي (0.66) وهي قيمة ذات دلالة إحصائية ومن خلال قيمة (sig=0.000) وهذا يعني عند زيادة قيمه (أجهزة واشارات الاستغاثة البحرية) بمقدار وحدة واحدة سوف يؤدي إلى زيادة المتغير (إدارة القطع البحرية) بمقدار (0.66). ان قيمة معامل التحديد **(R^2) بلغت (0.37)** وهذا يدل على ان **(أجهزة وإشارات الاستغاثة البحرية)** استطاع تفسير بمقدار**(9%)** على **(إدارة القطع البحرية)** اما بقية النسب فتفسرها الابعاد الاخرى ونلاحظ أيضا قيمة **(F)** المحسوبة**(58.53)** والقيمة المعنوية **(0.000)** وهي اقل من **(0.05)**.	ان قيمـــة معلمة **(**أجهزة واشارات الاستغاثة البحرية **)** هي **(0.810.)** وهي قيمة ذات دلالة إحصائية ومن خلال قيمة **(sig=0.000)** وهذا يعني عند زيادة قيمه **(**أجهزة واشارات الاستغاثة البحرية**)** بمقدار وحدة واحدة سوف يؤدي إلى زيادة المتغير **(إدارة القطع البحرية)** بمقدار **(0.810)** ان قيمة معامل التحديد **(R^2) بلغت (0.75)** وهي قيمه كبيرة جدا قياسا عما استطاع تفسيره من قبل القطع البحرية غير المؤمنة وهذا يدل على ان (أجهزة وإشارات الاستغاثة البحرية) استطاع تفسير بمقدار**(75%) على (إدارة القطع البحرية)** اما بقية النسب فتفسرها الابعاد الاخرى ونلاحظ أيضا قيمة **(F)** المحسوبة**(109.089)** والقيمة المعنوية **(0.00)** وهي اقل من **(0.05).**

الاستنتاج:

اولا: ان نموذج الانحدار يكون الأفضل عند القطع البحرية المؤمنة كون قيمه المعلمة اعلى بكثير من القطع البحرية غير المؤمنة لوجود أجهزة واشارات استغاثة بحرية وفقاً لمتطلبات المنظمة البحرية الدولية (IMO) في القطع البحرية المؤمنة.

ثانياً : تشير النتائج إلى قبول الفرضية الفرعية السادسة (H_{11f}) والتي تنص على وجود تأثيـــر ذات دلالة احصائية بين (أجهزة وإشارات الاستغاثة البحرية) و(إدارة القطع البحرية) في القطع البحرية المؤمنة والقطع البحرية غير المؤمنة .

الجدول: من إعداد الباحث.

7.3.3.3 :تحليل الانحدار واختبار علاقة التأثير لمتغير التامين البحري على إدارة القطع البحرية

تم اجراء تحليل الانحدار لتقدير واختبار علاقة التأثير بين متغير التامين البحري على إدارة القطع البحرية وكما موضح في الجدول أدناه .

جدول (3-59) نتائج تحليل الانحدار لمتغير التأمين البحري ومتغير إدارة القطع البحرية

	القطع البحرية غير المؤمنة						القطع البحرية المؤمنة					
	معامل الانحدار	قيمةT	Sig	معامل التحديد	F	Sig	معامل الانحدار	قيمةT	Sig	معامل التحديد	F	sig
الحد الثابت	0.651	7.221	0.000	0.032	6.621	.023	1.437	9.641	0.000	0.839	67.991	0.000
التامين البحري	0.057	0.421	0.541				0.832	7.521	0.000			

الجدول: من إعداد الباحث باعتماد مخرجات برنامج (Spss. V.23) .

يتضح من الجدول اعلاه ما يلي :-

الجدول (3-60) تفسير نتائج تحليل الانحدار لمتغير التأمين البحري ومتغير إدارة القطع البحرية

المتغير المستقل الثاني - التامين البحري	
القطع البحرية غير المؤمنة	**القطع البحرية المؤمنة**
ان قيمة المعلمة لمتغير التامين البحري البحرية بلغت (0.057) وهذا يعني عند زيادة قيمه (التامين البحري) بمقدار وحدة واحدة سوف يؤدي إلى زيادة (إدارة القطع البحرية) بمقدار (0.057). ومن خلال مقارنة قيمة (sig=0.541) المقابلة للمعلمة مع مستوى المعنوية (0.05) ويعني هذا ان التغير غير دال احصائيا. أن قيمة معامل التحديد (R^2) بلغت **(0.03)** وهذا يدل على ان **(متغير التامين البحري)** استطاع تفسير ما نسبة (3%) من التباين في متغير إدارة القطع البحرية. ونلاحظ أيضا ان قيمة **(F)** المحسوبة (6.621) وبمقارنة قيمة (sig=0.023) مع مستوى المعنوية 0.0.5 نستنتج معنوية النموذج ككل.	ان قيمة المعلمة لمتغير السلامة البحرية بلغت (0.832) وهذا يعني عند زيادة قيمه (التامين البحري) بمقدار وحدة واحدة سوف يؤدي إلى زيادة (إدارة القطع البحرية) بمقدار (0.832). ومن خلال مقارنة قيمة (sig=0.000) المقابلة للمعلمة مع مستوى المعنوية (0.05) ويعني هذا أن التغير دال احصائيا. ان قيمة معامل التحديد (R^2) بلغت **(0.839)** وهذا يدل على ان **(متغير التامين البحري)** استطاع تفسير ما نسبة (83%) من التباين في متغير إدارة القطع البحرية. ونلاحظ أيضا ان قيمة **(F)** المحسوبة (67.991) وبمقارنة قيمة (sig=0.000) مع مستوى المعنوية 0.0.5 نستنتج معنوية النموذج ككل.
الاستنتاج: **اولا:** ان نموذج الانحدار للقطع البحرية المؤمنة افضل عن نموذج القطع البحرية غير المؤمنة كون قيمه المعلمة اعلى بكثير من القطع البحرية غير المؤمنة . **ثانيا:** يوجد تأثير ذات دلالة احصائية بين (**التامين البحري**) و(**إدارة القطع البحرية**) في القطع البحرية المؤمنة وهذا يدل على قبول الفرضية الرئيسة الثانية (H_{12}) في القطع البحرية المؤمنة. **ثانيا:** لايوجد تأثير ذات دلالة احصائية بين (**التامين البحري**) و(**إدارة القطع البحرية**) في القطع البحرية غير المؤمنة وهذا ما تقوم به إدارة القطع البحرية غير المؤمنة فهي تعمل بدون تغطية تأمينية ولكن ليست افضل من القطع البحرية المؤمنة في تحقيق مستوى الاداء التشغيلي.	

الجدول : من إعداد الباحث .

ولتحليل الانحدار واختبار علاقة التأثير لأبعاد المتغير المستقل التامين البحري على إدارة القطع البحرية تم اجراء تحليل الانحدار لتقدير واختبار علاقة التأثير بين متغير التامين البحري على إدارة القطع البحرية وكما مبين في الجدول أدناه.

جدول (3-61) نتائج تحليل الانحدار لمتغير التأمين البحري بأبعاده ومتغير إدارة القطع البحرية

المتغير المستقل	القطع البحرية غير المؤمنة			القطع البحرية غير المؤمنة			القطع البحرية المؤمنة			القطع البحرية المؤمنة		
	معامل الانحدار	قيمة T	Sig	معامل التحديد	قيمة F	Sig	معامل الانحدار	قيمة T	Sig	معامل التحديد	قيمة F	Sig
الحد الثابت	3.631	4.014	0.000	0.15	12.68	0.000	2.227	21.536	0.000	0.528	40.025	0.000
الوعـــي التأمينية	0.203	7.259	0.020				0.464	21.1	0.000			
الحد الثابت	1.48	12.67	0.000	0.013	15.77	0.000	1.76	9.748	0.000	0.352	196.518	0.000
التأمين البحري على الافراد	0.502	1.87	0.542				0.588	14.019	0.000			
الحد الثابت	3.089	40.94	0.000	0.03	3.592	0.02	2.505	24.183	0.000	0.458	142.3	0.000
التأمين البحري على السفن والبضائع	0.044	1.262	0.207				0.417	17.388	0.000			
الحد الثابت	2.943	38.08	0.000	0.001	6.54	0.031	2.164	29.714	0.000	0.706	67.121	0.000
تأمـين المسؤولية المدنية	0.025	0.673	0.501				0.47	29.446	0.000			
الحد الثابت	2.95	6.642	0.000	0.001	8.558	0.002	2.624	33.2	0.000	0.557	454.54	0.000
الاخطـــار البحرية	0.019	0.747	0.455				0.397	21.32	0.000			
الحد الثابت	2.385	20.924	0.000	0.045	29.008	0.000	1.837	17.514	0.000	0.605	55.402	0.000
الخســـائر البحرية	0.216	138.	0.432				0.568	23.53	0.000			

الجدول: من إعداد الباحث بناء على برنامج (Spss. V.23).

من الجدول (3-61) نلاحظ ما يلي:

جدول (3-62) تفسير نتائج تحليل الانحدار لمتغير التأمين البحري بأبعاده ومتغير إدارة القطع البحرية

البعد الأول: الوعـــي التأميـــني	
القطع البحرية غير المؤمنة	**القطع البحرية المؤمنة**
ان قيمــة معلمة **(الوعي التاميني)** **(0.203)** وهي قيمة ذات دلالة إحصائية ومن خلال قيمة **(sig=0.020)** وهذا يعني عند زيادة قيمه (الوعي التاميني) بمقدار وحدة واحدة سوف يؤدي إلى زيادة في المتغير (**إدارة القطع البحرية)** بمقدار **(0.203)**.أن قيمة معامل التحديد **(R^2)** بلغت **(0.15)** وهذا يدل على أن **(الوعي التاميني)** استطاع تفسير بمقدار**(15%)** على المتغير **(إدارة القطع البحرية)** اما بقية النسب فتفسرها الابعاد الاخرى ونلاحظ أيضا قيمة **(F) (12.68)** وهي قيمه كبيرة ومعنوية **(0.000)** وهي اقل من **(0.05)**	ان قيمــة معلمة **(الوعي التاميني)** هي **(0.464)** وهي قيمة ذات دلالة إحصائية ومن خلال قيمة **(sig=0.000)** وهذا يعني عند زيادة قيمه (الوعي التاميني) بمقدار وحدة واحدة سوف يؤدي إلى زيادة في المتغير (**إدارة القطع البحرية)** بمقدار **(0.464)** . ان قيمة معامل التحديد **(R^2)** بلغت **(0.528)** وهذا يدل على ان البعد الاول **(الوعي التاميني)** استطاع تفسير بمقدار**(52%)** على المتغير التابع **(إدارة القطع البحرية)** اما بقية النسب فتفسرها الابعاد الاخرى ونلاحظ أيضا قيمة **(F) (40.025)** وهي قيمه كبيرة ومعنوية **(0.00)** وهي اقل من **(0.05).**
الاستنتاج: **اولا :** ان نموذج الانحدار يكون الأفضل عند القطع البحرية المؤمنة كون قيمه المعلمة وكذلك قيمة معامل التحديد اعلى بكثير من القطع البحرية غير المؤمنة وهذا دليل على وعي الأفراد في القطع البحرية المؤمنة . **ثانيا:** تشير النتائج إلى قبول الفرضية الفرعية الاولى (H_{12a}) والتي تنص على وجود تأثيــر ذات دلالة احصائية بين (الوعي التاميني) و(إدارة القطع البحرية) في القطع البحرية المؤمنة وغير المؤمنة .	
البعد الثاني : التامين البحري على الافراد	
القطع البحرية غير المؤمنة	**القطع البحرية المؤمنة**
ان قيمــة معلمة **(التامين البحري على الافراد)** هي **(0.502)** وهي قيمة ذات دلالة إحصائية ومن خلال قيمة **(sig=0.542)** وهذا يعني عند زيادة قيمه (التامين البحري على الافراد) بمقدار وحدة واحدة سوف يؤدي إلى زيادة في المتغير التابع **(إدارة القطع البحرية)** بمقدار **(0.502)**.ان قيمة معامل التحديد **(R^2)** بلغت **(0.013)** وهذا يدل على ان **(التامين البحري على الافراد)** استطاع تفسير بمقدار**(21%)** على المتغير **(إدارة القطع البحرية)** اما بقية النسب فتفسرها الابعاد الاخرى ونلاحظ أيضا قيمة **(F)** المحسوبة**(15.77)** (sig=0.000)وهي اقل من **(0.05)**.	ان قيمــة معلمة **(التامين البحري على الافراد)** هي **(0.588)** وهي قيمة ذات دلالة إحصائية ومن خلال قيمة **(sig=0.000)** وهذا يعني عند زيادة قيمه (التامين البحري على الافراد) بمقدار وحدة واحدة سوف يؤدي إلى زيادة في المتغير **(إدارة القطع البحرية)** بمقدار **(0.588)** ان قيمة معامل التحديد **(R^2)** بلغت **(0.352)** وهذا يدل على ان **(التامين البحري على الافراد)** استطاع تفسير بمقدار**(35%)** على المتغير **(إدارة القطع البحرية)** اما بقية النسب فتفسرها الابعاد الاخرى ونلاحظ أيضا قيمة **(F)** المحسوبة**(196.518)** وبمعنوية **(0.000)** وهي اقل من **(0.05)** .
الاستنتاج: **اولا:** نموذج الانحدار هو الأفضل عند القطع البحرية المؤمنة من القطع البحرية غير المؤمنة نتيجة وجود تغطية تأمينية على الافراد في القطع البحرية المؤمنة . **ثانيا:** تشير النتائج إلى قبول الفرضية الفرعية الثانية (H_{12b}) والتي تنص على وجود تأثيــر ذات دلالة احصائية بين (التامين البحري على الافراد) و(إدارة القطع البحرية) في حالة القطع البحرية المؤمنة والقطع البحرية غير المؤمنة . **ثالثاً:** تبين النتائج عدم قبول الفرضية الفرعية الثانية (H_{12b}) في القطع البحرية غير المؤمنة والتي تنص على وجدو تأثير ذات دلالة احصائية بين التأمين البحري على الافراد وإدارة القطع البحرية .	

البعد الثالث : التامين البحري على السفن والبضائع	
القطع البحرية غير المؤمنة	**القطع البحرية المؤمنة**
إن قيمــة معلمة (**التامين البحري على السفن والبضائع**) هي (**0.044**) وهي قيمة غير دلالة إحصائية ومن خلال قيمة (**sig=0.207**) ان قيمة معامل التحديد (**R^2**) بلغت (**0.03**) **وهي قيمة قليلة** وهذا يدل على ان البعد الثالث استطاع تفسير بمقدار(**3%**) من المتغير (**إدارة القطع البحرية**) اما بقية النسب فتفسرها الابعاد الاخرى ونلاحظ أيضا قيمة (**F**) المحسوبة(**3.592**) وبمعنوية(**0.020**) وهي اقل من (**0.05**).	إن قيمــة معلمة (**التامين البحري على السفن والبضائع**) هي (**0.417**) وهي قيمة ذات دلالة إحصائية ومن خلال قيمة (**sig=0.000**) وهذا يعني عند زيادة قيمه البعد الثالث (التامين البحري على السفن والبضائع) بمقدار وحدة واحدة سوف يؤدي إلى زيادة في المتغير التابع (**إدارة القطع البحرية**) بمقدار (**0.417**) . ان قيمة معامل التحديد (**R^2**) بلغت (**0.458**) وهذا يدل على أن البعد الثالث استطاع تفسير بمقدار(**46%**) من المتغير (**إدارة القطع البحرية**) وهي قوة تفسيريه اعلى بكثير من القطع البحرية غير المؤمنة اما بقية النسب فتفسرها الابعاد الاخرى ونلاحظ أيضا قيمة (**F**) المحسوبة(**142.3**) وبمعنوية(**0.00**) وهي اقل من (**0.05**).
الاستنتاج:	
اولا: نموذج الانحدار هو الأفضل عند القطع البحرية المؤمنة من القطع البحرية غير المؤمنة كون القطع البحرية غير المؤمنة لا تمتلك تغطية تأمينية على السفن والبضائع بعكس القطع البحرية المؤمنة . **ثانيا:** تشير النتائج إلى قبول الفرضية الفرعية الثالثة (H_{12c}) والتي تنص على وجود تأثيــر ذات دلالة احصائية بين (: التامين البحري على السفن والبضائع) و(إدارة القطع البحرية) في القطع البحرية المؤمنة **ثالثا:** تبين النتائج إلى عدم قبول الفرضية الفرعية الثالثة (H_{12c}) والتي تنص على وجود تأثيــر ذات دلالة احصائية بين (التامين البحري على السفن والبضائع) و(إدارة القطع البحرية) في القطع البحرية غير المؤمنة .	

البعد الرابع : تامين المسؤولية المدنية	
القطع البحرية غير المؤمنة	**القطع البحرية المؤمنة**
إن قيمــة معلمة (**تأمين المسؤولية المدنية**)هي (**0.025**) وهي قيمة غير دالة إحصائية ومن خلال قيمة (**sig=0.501**) المحسوبة (**0.673**).ان قيمة معامل التحديد (**R^2**) بلغت (**0.001**) وهذا يدل على ان البعد الرابع (**تامين المسؤولية المدنية**) لم يستطع تفسير أي شيء من المتغير التابع بالإضافة إلى كونه غير معنوي. وبلغت قيمة (F=6.54) وبلغت قيمة (sig=0.031) وتشير هذه القيمة إلى معنوية النموذج عند مستوى معنوية 0.05 اي هنالك إدارة للقطع البحرية على الرغم من عدم توفر غطاء تامين المسؤولية المدنية على القطع البحرية	إن قيمــة معلمة (**تأمين المسؤولية المدنية**) هي (**0.470**) وهي قيمة ذات دلالة إحصائية ومن خلال قيمة (**sig=0.000**) وهذا يعني عند زيادة قيمه(**تأمين المسؤولية المدنية**) بمقدار وحدة واحدة سوف يؤدي إلى زيادة المتغير التابع (**إدارة القطع البحرية**) بمقدار (**0.47**) . أن قيمة معامل التحديد (**R^2**) بلغت (**0.706**) وهذا يدل على أن (**تامين المسؤولية المدنية**) استطاع تفسير بمقدار(**71%**) من المتغير التابع وهو (**إدارة القطع البحرية**) وهي قوة تفسيريه اعلى بكثير من القطع البحرية غير المؤمنة إضافة إلى أن هذا البعد لم يكن ذو دلالة إحصائية في القطع البحرية غير المؤمنة اما بقية النسب فتفسرها الابعاد الاخرى ونلاحظ أيضا قيمة (**F**) المحسوبة(**67.121**) وبمعنوية(**0.00**) وهي اقل من (**0.05**).
الاستنتاج:	
اولا: نموذج الانحدار هو الأفضل عند القطع البحرية المؤمنة من القطع البحرية غير المؤمنة لان القطع البحرية غير المؤمنة لا تمتلك تغطية تأمين المسؤولية المدنية بعكس القطع البحرية المؤمنة . **ثانيا:** تشير النتائج إلى قبول الفرضية الفرعية الرابعة (H_{12d}) والتي تنص على وجود تأثيــر ذات دلالة احصائية بين (تأمين المسؤولية المدنية) و(إدارة القطع البحرية) في القطع البحرية المؤمنة. **ثالثا:** تبين النتائج إلى عدم قبول الفرضية الفرعية الرابعة (H_{12d}) والتي تنص على وجود تأثيــر ذات دلالة احصائية بين (تأمين المسؤولية المدنية) و(إدارة القطع البحرية) في القطع البحرية غير المؤمنة .	

البعد الخامس : الاخطار البحرية	
القطع البحرية غير المؤمنة	القطع البحرية المؤمنة
إن قيمة معلمة البعد الخامس(**الاخطار البحرية**)هي **(0.019)** وهي قيمة غير دالة إحصائية ومن خلال قيمة **(sig=445)** المحسوبة **(0.747)** أن قيمة معامل التحديد **(R^2) بلغت (0.001)** وهذا يدل على أن البعد الخامس **(الاخطار البحرية)** لم يستطع تفسير أي شيء من المتغير التابع بالإضافة إلى كونه غير معنوي. كما بلغت قيمة (F=8.558) وبقيمة احتمالية (sig=0.002) وهذا يشير إلى وجود إدارة بحرية بالرغم من كثرة الاخطار التي يتعرض لها القطع البحرية	إن قيمة معلمة **(الاخطار البحرية)** هي **(0.40)** وهي قيمة ذات دلالة إحصائية ومن خلال قيمة **(sig=0.000)** المحسوبة **(21.32)** وهذا يعني عند زيادة قيمه **(**الاخطار البحرية **)** بمقدار وحدة واحدة سوف يؤدي إلى زيادة المتغير **(إدارة القطع البحرية)** بمقدار**(0.40)** . اي أن قيمة معامل التحديد **(R^2) بلغت (0.557)** وهذا يدل على أن البعد الخامس **(الاخطار البحرية)** استطاع تفسير بمقدار**(56%)** من المتغير التابع وهو **(إدارة القطع البحرية)** وهي قوة تفسيريه اعلى بكثير من القطع البحرية غير المؤمنة إضافة إلى ان هذا البعد لم يكن ذو دلالة إحصائية في القطع البحرية غير المؤمنة اما بقية النسب فتفسرها الابعاد الاخرى ونلاحظ أيضا قيمة **(F)** المحسوبة**(454.54)** وبمعنوية**(0.00)** وهي اقل من **(0.05)** .
الاستنتاج: **اولا:** نموذج الانحدار هو الأفضل عند القطع البحرية المؤمنة من القطع البحرية غير المؤمنة لان القطع البحرية غير المؤمنة لم تلجئ للتأمين البحرية لتغطية الاخطار البحرية بعكس القطع البحرية المؤمنة. **ثانيا:** تشير النتائج إلى قبول الفرضية الفرعية الخامسة (H_{12e}) والتي تنص على وجود تأثير ذات دلالة احصائية بين (الاخطار البحرية) و(إدارة القطع البحرية) في القطع البحرية المؤمنة. **ثالثا:** تبين النتائج إلى عدم قبول الفرضية الفرعية الرابعة (H_{12e}) والتي تنص على وجود تأثير ذات دلالة احصائية بين (الاخطار البحرية) و(إدارة القطع البحرية) في القطع البحرية غير المؤمنة .	
البعد السادس : الخسائر البحرية	
القطع البحرية غير المؤمنة	**القطع البحرية المؤمنة**
إن قيمة معلمة **(الخسائر البحرية)** هي **(0.216)** وهي قيمة ذات دلالة إحصائية ومن خلال قيمة **(sig=0.432)** وهذا يعني عند زيادة قيمه **(الخسائر)** بمقدار وحدة واحدة سوف يؤدي إلى زيادة المتغير **(إدارة القطع البحرية)** بمقدار **(0.216)**.ان قيمة معامل التحديد **(R^2) بلغت (0.045)** وهذا يدل على ان **(الخسائر البحرية)** استطاع تفسير بمقدار**(1%)** وهو مقدار قليل من المتغير التابع وهو **(إدارة القطع البحرية)** اما بقية النسب فتفسرها الابعاد الاخرى ونلاحظ أيضا قيمة **(F)** المحسوبة**(29.008)** وبمعنوية **(0.000)** وهي اقل من **(0.05).** وهذا يدل على وجود إدارة للقطع البحرية على الرغم من وجود خسائر بحرية .	إن قيمة معلمة **(الخسائر البحرية)** هي **(0.57)** وهي قيمة ذات دلالة إحصائية ومن خلال قيمة **(sig=0.000)** المحسوبة **(23.53)** وهذا يعني عند زيادة قيمه **(**الخسائر البحرية**)** بمقدار وحدة واحدة سوف يؤدي إلى زيادة المتغير **(إدارة القطع البحرية)** بمقدار **(0.57)**، ان قيمة معامل التحديد **(R^2) بلغت (0.605)** وهذا يدل على ان **(الخسائر البحرية)** استطاع تفسير بمقدار**(61%)** من المتغير **(إدارة القطع البحرية)** وهي قوة تفسيريه اعلى بكثير من القطع البحرية غير المؤمنة اما بقية النسب فتفسرها الابعاد الاخرى ونلاحظ أيضا قيمة **(F)** المحسوبة**(55.402)** وبمعنوية **(0.00)** وهي اقل من **(0.05)** .
الاستنتاج: **اولا:** نموذج الانحدار يعد الأفضل عند القطع البحرية المؤمنة من القطع البحرية غير المؤمنة لوجود غطاء تأميني يعوض الخسائر التي تتعرض لها القطع البحرية المؤمنة بعكس القطع البحرية غير المؤمنة . **ثانيا:** يوجد تأثير ذات دلالة احصائية بين (الخسائر البحرية) و(إدارة القطع البحرية) وهذا يشير إلى قبول الفرضية الفرعية السادسة (H_{12f}) في القطع البحرية المؤمنة. **ثالثا:** تبين النتائج إلى عدم قبول الفرضية الفرعية السادسة (H_{12f}) والتي تنص على وجود تأثير ذات دلالة احصائية بين (الاخطار البحرية) و(إدارة القطع البحرية) في القطع البحرية غير المؤمنة .	

الجدول : من إعداد الباحث .

8.3.3.3: تحليل علاقة التأثير لمتغير السلامة البحرية ومتغير التامين البحري على إدارة القطع البحرية

من اجل الوصول إلى تحقيق فرضية الدراسة تأثير المتغيرين(السلامة البحرية والتأمين البحري) مجتمعين على (إدارة القطع البحرية) يتم بالاعتماد على تحليل الانحدار المتعدد إذ تم اخذ معدل بعد السلامة البحرية بكل ابعاده لكلا القطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة) وكذلك اخذ معدل بعد التامين البحري لكلا القطع البحرية ايضا واجراء اختبار (F) واختبار (T) لتحديد معنوية معادلة الانحدار (التأثير) ومن تطبيق الفرضية الثالثة يجب التأكد ان النموذج لا يعاني من المشاكل القياسية وهي:

عدم وجود ارتباط بين المتغيرات المستقلة او هناك علاقة ارتباط بين متغيرين او اكثر ولكن ليس علاقة قويه وفي حالة عدم تحقق هذا الشرط يعني أن النموذج يعاني من التعدد الخطي ويتم التأكد من ذلك من خلال حساب معامل تضخم التباين VIF إذا بحسب الاختبارات الإحصائية إذا بلغت قيمه VIF اكبر من 3 فهذا يدل على احتمالية ان النموذج يعاني من مشكلة التعدد الخطي وللتأكد فيما إذا كان أن النموذج الانحدار المتعدد للدراسة يعاني من مشكلة التعدد الخطي تم اجراء اختبار التعدد الخطي بين المتغيرات والجدول أعلاه ببين نتائج اختبار التعدد الخطي من خلال قيم VIF (معامل تضخم التباين) وكذلك اختبار التباين المسموح (TOLERANCE) .

جدول (3-63) مؤشرات تضخم التباين وفترة السماح لاختبار التعدد الخطي بين المتغيرات المستقلة

Model	القطع البحرية غير المؤمنة		القطع البحرية المؤمنة	
	Tolerance	VIF	Tolerance	VIF
السلامة البحرية	0.864	1.157	1.012	0.988
التامين البحري	0.981	1.019	1.484	0.674

الجدول : من إعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات برنامج (spss.v.23).

ونلاحظ نتائج الاختبار أن جميع النماذج كانت قيمة VIF اقل من 3 وهذا يدل على أن النموذج لا يعاني من مشكلة التعدد الخطي ؛اما قيم (معامل فترات السماح) Tolerance تعبر عن مقدار السماحة لوجود الارتباط المتعدد وتعبر هذه القيمة عن معكوس معامل الارتباط ويجب أن لا تقل عن 0.1 وخلاف ذلك فإن النموذج يعاني من التعدد الخطي .

جدول(3-64) نتائج تحليل الانحدار لمتغير السلامة البحرية ومتغير التامين البحري على متغير إدارة القطع البحرية

المتغير المستقل	القطع البحرية غير المؤمنة						القطع البحرية المؤمنة					
	معامل الانحدار	قيمة T	(Sig)	معامل التحديد R^2	قيمة F	(Sig)	معامل الانحدار	قيمة T	(Sig)	معامل التحديد R^2	قيمة F	(Sig)
الحد الثابت	1.41	9.18	0.000	0.37	279	0.000	0.35	2.78	0.01	0.76	279	0.000
السلامة البحرية	0.36	5.16	0.000				0.46	10.4	0.000			
التامين البحري	0.22	4.13	0.000				0.45	12.9	0.000			

الجدول : من إعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات برنامج (spss.v.23).

ومن الجدول في أعلاه يتضح ما يلي :-

جدول (3-65) مقارنة نتائج تحليل الانحدار لعلاقة التأثير بين المتغيرين السلامة البحرية والتامين البحري على المتغير التابع إدارة القطع البحرية

القطع البحرية غير المؤمنة	القطع البحرية المؤمنة
يتضح من خلال الجدول (3-64) ان معلمة السلامة البحرية بلغت (0.36) وهي ذات دلالة احصائية وذلك من مقارنة قيمة (sig=0.000) مع مستوى المعنوية، في حين بلغت معلمة التامين البحري (0.22) وهذه القيمة ذات دلالة احصائية وذلك من خلال مقارنة (sig=0.000) مع مستوى المعنوية وهذا يعني عند زيادة نسبة السلامة البحرية بمقدار (36%) ونسبة تطبيق التامين البحري تبلغ (22%) فهذا سيؤدي إلى رفع مستوى كفاءة إدارة القطع البحرية ،ان قيمه معامل التحديد R^2 بلغت (37%) وتشير هذه القيمة إلى اهمية متغير السلامة البحرية والتامين البحري في إدارة القطع البحرية غير المؤمنة.	يتضح من خلال الجدول (3-64) ان معلمة السلامة البحرية بلغت (0.46) وهي ذات دلالة احصائية وذلك من مقارنة قيمة (sig=0.000) مع مستوى المعنوية ،في حين بلغت معلمة التامين البحري (0.45) وهذه القيمة ذات دلالة احصائية وذلك من خلال مقارنة (sig=0.000) مع مستوى المعنوية وهذا يعني عند زيادة نسبة السلامة البحرية بمقدار (46%) و نسبة تطبيق التامين البحري تبلغ (45%) فهذا سيؤدي إلى رفع مستوى كفاءة إدارة القطع البحرية ان قيمه معامل التحديد R^2 بلغت (76%) وتشير هذه القيمة إلى اهمية متغير السلامة البحرية والتامين البحري في إدارة القطع البحرية المؤمنة.
الاستنتاج **اولا :** التغير الملحوظ في قيمة معلمة (السلامة البحرية والتأمين البحري) يفسر أجابه افراد العينة لكلا القطع البحرية المؤمنة وغير المؤمنة وهذا ما يدل على توافر متطلبات السلامة والتأمين البحري في القطع البحرية المؤمنة بنسبة ايجابية بعكس القطع البحرية غير المؤمنة. **ثانيا :** ان الاهمية النسبية لمتغير السلامة البحرية والتامين البحري في القطع البحرية المؤمنة ذات قيمة كبيرة نسبيا في تفسير التباينات في إدارة القطع البحرية في حين نلاحظ ان الاهمية النسبية في القطع البحرية غير المؤمنة قليلة نسبيا. **ثالثا:** تبين النتائج قبول الفرضية الرئيسية الثالثة H_{13} والتي تشير إلى وجود تأثير ذات دلالة احصائية بين السلامة البحرية والتامين البحري مجتمعة على إدارة القطع البحرية وفي كلا القطع البحرية المؤمنة وغير المؤمنة.	

الجدول : من إعداد الباحث.

9.3.3.3: تحليل الانحدار المتعدد :-

يستعمل تحليل الانحدار المتعدد لتقدير تأثير عدد من المتغيرات المستقلة على المتغير التابع واختبار علاقات التأثير ويعد تحليل الانحدار المتعدد اكثر عمومية من تحليل الانحدار البسيط إذ يتم في تحليل الانحدار البسيط تقدير واختبار علاقة التأثير بين متغير مستقل واحد ومتغير تابع من دون الاخذ بالاعتبار وجود متغيرات اخرى تؤثر في المتغير التابع اما في الانحدار المتعدد يتم الاخذ بالاعتبار وجود عدد من المتغيرات المستقلة تؤثر جميعها على متغير تابع واحد كما يهتم تحليل الانحدار المتعدد بعلاقات الارتباط بين المتغيرات المستقلة .

1.9.3.3.3: تحليل الانحدار المتعدد بين ابعاد متغير السلامة البحرية على إدارة القطع البحرية:-

استخدم الانحدار المتعدد لتقدير واختبار علاقة التأثير بين متغيرات ابعاد السلامة البحرية (ثقافة السلامة البحرية، معدات السلامة البحرية، البحث والإنقاذ البحري ،سلامة وامن الملاحة البحرية ، تدريب الافراد على السلامة البحرية ، اجهزة واشارات الاستغاثة البحرية) كمتغيرات مستقلة على إدارة القطع البحرية وتم جدول النتائج كما يلي :

جدول(3-66) نتائج الانحدار المتعدد لأبعاد متغير السلامة البحرية على متغير إدارة القطع البحرية

المتغير المستقل	القطع البحرية غير المؤمنة						القطع البحرية المؤمنة					
	معامل الانحدار	قيمة T	Sig	معامل التحديد	قيمةF	Sig	معامل الانحدار	قيمة T	Sig	معامل التحديد	قيمةF	Sig
الحد الثابت	0.669	4.073	0.000	0.568	130.57	0.000	0.503	6.169	0.000	0.815	257.95	0.000
ثقافة السلامة البحرية	0.092	5.151	0.000				0.257	18.152	0.000			
معدات السلامة البحرية	0.044	4.629	0.000				0.123	6.410	0.000			
البحث والإنقاذ البحري	0.085	7.790	0.000				0.019	4.275	0.000			
سلامة وامن الملاحة البحرية	0.055	4.308	0.000				0.208	10.085	0.000			
تدريب الافراد على السلامة البحرية	0.178	1.870	0.073				0.158	9.955	0.000			
أجهزة وإشارات الاستغاثة البحرية	0.542	17.760	0.000				0.016	4.102	0.000			

الجدول : من إعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات برنامج (spss.v.23).

من الجدول (3-66) نلاحظ ما يلي:

جدول (3-67) تفسير نتائج تحليل الانحدار المتعدد لأبعاد متغير السلامة البحرية على متغير إدارة القطع البحرية.

المتغير المستقل الاول (السلامة البحرية)	
القطع البحرية غير المؤمنة	**القطع البحرية المؤمنة**
لزيادة تأثير إدارة القطع البحرية يجب زيادة ثقافة السلامة البحرية (0.092)ومعدات السلامة البحرية (0.044) والبحث والإنقاذ البحري (0.085) وسلامة وامن الملاحة البحرية (0.055) **تدريب الافراد على السلامة البحرية (0.178)** واجهزة واشارات الاستغاثة البحرية (0.542) ، وبمقارنة قيمة Sig المقابلة لكل معامل تأثير (معامل الانحدار) مع مستوى المعنوية (0.05) وبما ان قيمة sig اقل من مستوى المعنوية فهذا يعني معنوية معلمات التأثير وانها ذات دلالة احصائية، كما يبين الجدول ان قيمة معامل التحديد للنموذج بلغت 57% اي ان المتغيرات المستقلة مجتمعة فسرة ما قيمته 57% من التباين في المتغير المعتمد وهذا يمثل اهمية المتغيرات المستقلة في تفسير التباين في متغير إدارة القطع البحرية ، وقد بلغت قيمة F=130.57 وبلغت قيمة sig=0.000 وهي اقلمن مستوى المعنوية (0.05) وهذا يعني ان نموذج الانحدار المتعدد والمتكون من متغير إدارة القطع البحرية كمتغير معتمد وابعاد متغير السلامة البحرية كمتغيرات مستقلة هو نموذج معنوي وله دلالة احصائية .	لزيادة تأثير إدارة القطع البحرية يجب زيادة ثقافة السلامة البحرية (0.257) ومعدات السلامة البحرية (0.123) والبحث والإنقاذ البحري (0.019) وسلامة وامن الملاحة البحرية (0.208) **تدريب الافراد على السلامة البحرية (0.158)** واجهزة واشارات الاستغاثة البحرية (0.016) ، وبمقارنة قيمة Sig المقابلة لكل معامل تأثير (معامل الانحدار) مع مستوى المعنوية (0.05) وبما ان قيمة sig اقل من مستوى المعنوية فهذا يعني معنوية معلمات التأثير وانها ذات دلالة احصائية، كما يبين الجدول ان قيمة معامل التحديد للنموذج بلغت 81% اي ان المتغيرات المستقلة مجتمعة فسرة ما قيمته 81% من التباين في المتغير المعتمد وهذا يمثل اهمية المتغيرات المستقلة في تفسير التباين في متغير إدارة القطع البحرية ، وقد بلغت قيمة F=257.95 وبلغت قيمة sig=0.000 وهي اقل من مستوى المعنوية (0.05) وهذا يعني ان نموذج الانحدار المتعدد والمتكون من متغير إدارة القطع البحرية كمتغير تابع وابعاد متغير السلامة البحرية كمتغيرات مستقلة هو نموذج معنوي وله دلالة احصائية.
الاستنتاج: **اولا :** ابعاد متغير السلامة البحرية كمتغيرات مستقلة فسرة 81% من التغير في متغير إدارة القطع البحرية في القطع البحرية المؤمنة و فسرة 57% في القطع البحرية غير المؤمنة وهذا يعني ان ابعاد متغير السلامة البحرية لها تثير اكبر في القطع البحرية المؤمنة **ثانيا:** تشير النتائج إلى قبول الفرضيات الفرعية (H_{11a};H_{11b};H_{11c};H_{11d};H_{11e};H_{11f})	

الجدول : من إعداد الباحث.

2.9.3.3.3: تحليل الانحدار المتعدد بين ابعاد متغير التأمين البحري على إدارة القطع البحرية:-

استعمل الانحدار المتعدد لتقدير واختبار علاقة التأثير بين متغيرات ابعاد التامين (الوعي التاميني ،التامين البحري على الافراد ،التامين البحري على السفن والبضائع ،تامين المسؤولية المدنية ،الاخطار البحرية، الخسائر البحرية) كمتغيرات مستقلة على إدارة القطع البحرية وقد ظهرت النتائج في الجدول التالي :-

جدول(3-68) نتائج الانحدار المتعدد لأبعاد متغير التامين البحري على متغير إدارة القطع البحرية

المتغير المستقل	القطع البحرية غير المؤمنة						القطع البحرية المؤمنة					
	معامل الانحدار	قيمة T	Sig	معامل التحديد	قيمةF	Sig	معامل الانحدار	قيمة T	Sig	معامل التحديد	قيمةF	Sig
الحد الثابت	1.348	8.605	0.000				1.396	9.936	0.000			
الـوعي التأميـني	0.158	7.280	0.000				0.126	4.497	0.000			
التأمين البحري على الافراد	0.002	1.555	0.521				0.121	4.139	0.000			
التأمين البحري على السفن والبضائع	0.016	1.206	0.203	0.180	13.733	0.000	0.188	2.820	0.005	0.798	238.812	0.000
تأمين المسؤولية المدنية	0.021	0.635	0.526				0.206	7.849	0.000			
الاخطار البحرية	0.007	0.090	0.532				0.163	5.585	0.000			
الخسائر البحرية	0.045	0.169	0.472				0.270	11.123	0.000			

الجدول : من إعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات برنامج (spss.v.23).

من الجدول اعلاه نلاحظ ما يلي:

جدول (3-69) تفسير نتائج تحليل الانحدار المتعدد لأبعاد متغير التأمين البحري على متغير إدارة القطع البحرية

المتغير المستقل الثاني (التامين البحري)	
القطع البحرية غير المؤمنة	**القطع البحرية المؤمنة**
لزيادة تأثير إدارة القطع البحرية يجب زيادة الوعي التاميني (0.158) و التامين البحري على الافراد (0.002) والتامين البحري على السفن والبضائع (0.016) تامين مسؤولية مدنية (0.021) والاخطار البحرية (0.007) ، والخسائر البحرية (0.045) وبمقارنة قيمة Sig المقابلة لكل معامل تأثير (معامل الانحدار) مع مستوى المعنوية (0.05) وبما ان قيمة sig اكبر من مستوى المعنوية فهذا يعني عدم معنوية معلمات التأثير وانها غير دالة احصائياً باستثناء الوعي التاميني فان قيمة sig=0.000 المقابلة اقل من مستوى المعنوية ويتبين معنوية معلمة الوعي التاميني، كما يبين الجدول ان قيمة معامل التحديد للنموذج بلغت 18% اي	لزيادة تأثير إدارة القطع البحرية يجب زيادة الوعي التاميني (0.126) والتامين البحري على الافراد (0.121) والتامين البحري على السفن والبضائع (0.188) تأمين المسؤولية المدني (0.206) الاخطار البحرية (0.163) و الخسائر البحرية (0.270) ، وبمقارنة قيمة Sig المقابلة لكل معامل تأثير (معامل الانحدار) مع مستوى المعنوية (0.05) وبما ان قيمة sig اقل من مستوى المعنوية فهذا يعني معنوية معلمات التأثير وانها ذات دلالة احصائية، كما يبين الجدول ان قيمة معامل التحديد للنموذج بلغت 80% اي ان المتغيرات المستقلة مجتمعة فسرة ما قيمته 80% من التباين في المتغير التابع وهذا يمثل اهمية المتغيرات المستقلة في تفسير التباين في متغير إدارة القطع البحرية ، وقد بلغت قيمة

ان المتغيرات المستقلة مجتمعة فسرة ما قيمته 18% من التباين في المتغير المعتمد وهذا يعني عدم اهمية المتغيرات المستقلة في تفسير التباين في متغير إدارة القطع البحرية ، وقد بلغت قيمة F=13.73 وبلغت قيمة sig=0.000 وهي اقلمن مستوى المعنوية (0.05) وهذا يعني ان نموذج الانحدار المتعدد والمتكون من متغير إدارة القطع البحرية كمتغير تابع وابعاد متغير السلامة البحرية كمتغيرات مستقلة هو نموذج معنوي وله دلالة احصائية .	F=238.812 وبلغت قيمة sig=0.000 وهي اقلمن مستوى المعنوية (0.05) وهذا يعني أن نموذج الانحدار المتعدد والمتكون من متغير إدارة القطع البحرية كمتغير تابع وابعاد متغير التأمين البحري كمتغيرات مستقلة هو نموذج معنوي وله دلالة احصائية .

الاستنتاج:

اولا : ابعاد متغير التامين البحري كمتغيرات مستقلة فسرة 80% من التغير في متغير إدارة القطع البحرية لدى القطع البحرية المؤمنة و فسرة 18% في القطع البحرية غير المؤمنة وهذا يعني ان ابعاد متغير التأمين البحري لها تثير اكبر في القطع البحرية المؤمنة

ثانيا: تشير النتائج إلى قبول الفرضيات الفرعية ($H_{12a};H_{12b};H_{12c};H_{12d};H_{12e};H_{12f}$) في حالة القطع البحرية المؤمنة

ثانيا: تشير النتائج إلى عدم قبول الفرضيات الفرعية($;H_{12b};H_{12c};H_{12d};H_{12e};H_{12f}$) في حالة القطع البحرية غير المؤمنة وقبول الفرضية الفرعية H_{12a}.

الجدول : من إعداد الباحث.

4.3 : خلاصة الفصل الثالث:- Summery

يتضمن هذا الفصل ثلاثة مباحث وكما مبين أدناه :

المبحث الاول:- تم التعرف في هذا المبحث على مجتمع وعينة الدراسة الحالية المتمثل في القطع البحرية غير المؤمنة والعائدة إلى (الشركة العامة لموانئ العراق وقيادة قاعدة ام قصر البحرية) والقطع البحرية المؤمنة والعائدة إلى (الشركة العامة للنقل البحري وشركة ناقلات النفط العراقية) ، إذ تم التطرق إلى أنواع القطع البحرية العراقية والبيانات المتعلقة بها ، فضلاً عن شركة التأمين الوطنية التي تمتلك صفة المؤمن على القطع البحرية وفقاً للتشريع العراقي .

المبحث الثاني :- في هذا المبحث تم اجراء المقابلة المهيكلة مع شركة التأمين الوطنية في بغداد بهدف الحصول على البيانات الدقيقة عن القطع البحرية العراقية (المؤمنة وغير المؤمنة) وعن الحوادث التي تعرضت لها القطع البحرية المؤمنة وعن الاخطار المغطاة في وثائق التأمين البحري إلى جانب معرفة امكانية شركة التأمين في قبول تغطية اخطار الحرب و قبولها تغطية القطع البحرية الحربية العراقية .

المبحث الثالث:- لقد تضمن هذا المبحث ثلاث مطالب هي :-

المطلب الاول :- تناول وصف وتشخيص اجابة بيانات العينة المتعلقة بمتغيرات الدراسة لغرض معرفة أتجاه العينة من جانب (قبول أو رفض) فقرات الاستبانة ، الخاصة بالمقاييس الاحصائية الوصفية فقد تبين أن أغلب اجابات العينة للقطع البحرية المؤمنة تتجه نحو (الموافق ،الموافق تماماً) وهذا واضح من خلال قيمة الاوساط الحسابية التي كانت في الغالب أكبر من الوسط لحسابي الفرضي (3) ، أما في القطع البحرية غير المؤمنة فقد أتجه اجابات افراد العينة نحو (الرفض أو الحياد) وهذا ما بينته أغلب الاوساط الحسابية إذ بلغت أقل من (3) الوسط الحسابي الفرضي .، أما مقياس الانحراف المعياري ومعامل الاختلاف فقد نتج عنهما وجود تجانس مقبول وهذا واضح من خلال انخفاض قيم هذه المقاييس في كلا القطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة).

المطلب الثاني:- في هذا المطلب تم استكشاف جاهزية البيانات وللتأكد من امكانية استخدام الاساليب الاحصائية الاستدلالية تم استخدام الاختبارات الاحصائية للتحقق من توفر شروط التحليل الاحصائي الاستدلالي وتقدير علاقات الارتباط والتأثير واختبار مخطط الدراسة ، وقد بينت النتائج الاختبارية التوزيع الطبيعي للبيانات (اختبار Kolmogorov) أي ان البيانات تتوزع توزيعاً طبيعياً.

كما أثبتت اختبارات الصدق والثبات من خلال استعمال (Cronbach's Alpha) بوجود ثبات في اجابات العينة وتم الاستدلال على هذا من خلال مقارنة قيم معاملات (Cronbach's Alpha) مع القيمة الافتراضية والبالغة (0.70) فقد تبين أن كل معاملات(Alpha) في جميع الفقرات كانت أكبر من القيمة الافتراضية .

المطلب الثالث:- تم اختبار الفرضيات في هذا المطلب لتوضيح علاقات الارتباط والتأثير بين متغيرات الدراسة وكما مبين أدناه:

- علاقات الارتباط :من الجدولين (3-51 ، 3-52) تفسير العلاقة بين متغير السلامة البحرية بأبعاده وإدارة القطع البحرية لكلا القطع البحرية (المؤمنة ،غير المؤمنة) وكما يلي:-

جدول (3-70) تفسير قوة علاقة الارتباط بين متغير السلامة البحرية وإدارة القطع البحرية

متغير السلامة البحرية	القطع البحرية المؤمنة				القطع البحرية غير المؤمنة			
	العلاقة	قوة العلاقة	القرار	التسلسل	العلاقة	قوة العلاقة	القرار	التسلسل
	0.909	قوية جداً وطردية	معنوية	-	0.689	قوية وطردية	معنوية	-
ابعاد السلامة البحرية								
ثقافة السلامة البحرية	0.734	قوية وطردية	معنوية	2	0.689	قوية وطردية	معنوية	1
معدات السلامة البحرية	0.608	قوية وطردية	معنوية	5	0.591	متوسطة وطردية	معنوية	3
البحث والإنقاذ البحري	0.547	متوسطة وطردية	معنوية	6	0.254	ضعيفة جداً وطردية	معنوية	5
سلامة وامن الملاحة البحرية	0.695	قوية وطردية	معنوية	3	0.657	قوية وطردية	معنوية	2
تدريب الافراد على السلامة البحرية	0.654	قوية وطردية	معنوية	4	0.104	ضعيفة جداً وطردية	غير معنوية	6
أجهزة واشارات الاستغاثة البحرية	0.866	قوية جداً وطردية	معنوية	1	0.264	ضعيفة جداً وطردية	معنوية	4

الجدول: من إعداد الباحث باعتماد على مخرجات برنامج (Amos V.24) .

من خلال الجدول أعلاه الذي بين اختبار علاقات الارتباط والتأثير بين المتغير المستقل السلامة البحرية والمتغير التابع إدارة القطع البحرية فقد أوضحت النتائج أن اعلى قيمة في الابعاد بلغت (0.86) في البعد السادس أجهزة واشارات الاستغاثة البحرية واقل قيمة بلغت (0.54) في البعد الثالث البحث والإنقاذ البحري لدى القطع البحرية المؤمنة ، أما القطع البحرية غير المؤمنة فقد بلغت اعلى قيمة (0.68) في البعد الاول ثقافة السلامة البحرية وأقل قيمة كانت (0.10) في البعد الخامس تدريب الافراد على السلامة البحرية .

- علاقات الارتباط : من الجدولين (3-53 ، 3-54) تفسير العلاقة بين متغير التامين البحري بأبعاده وإدارة القطع البحرية ولكلا القطع البحرية (المؤمنة ، غير المؤمنة)

جدول (3-71) تفسير قوة علاقة الارتباط بين متغير التأمين البحري وإدارة القطع البحرية

متغير التأمين البحري	القطع البحرية المؤمنة				القطع البحرية غير المؤمنة			
	العلاقة	قوة العلاقة	القرار	التسلسل	العلاقة	قوة العلاقة	القرار	التسلسل
	0.915	قوية جداً وطردية	معنوية	-	0.173	ضعيفة وطردية جداً	معنوية	-
ابعاد التأمين البحري								
الـــوعي التأميـــني	0.726	قوية وطردية	معنوية	4	0.281	ضعيفة جداً وطردية	معنوية	1
التأمين البحري على الافراد	0.593	متوسطة وطردية	معنوية	6	0.261	ضعيفة جداً وطردية	غير معنوية	2
التأمين البحري على السفن والبضائع	0.676	قوية وطردية	معنوية	5	0.173	ضعيفة جداً وطردية	غير معنوية	4
تأمين المسؤولية المدنية	0.840	قوية جداً وطردية	معنوية	1	0.108	ضعيفة جداً وطردية	غير معنوية	5
الاخطار البحرية	0.777	قوية وطردية	معنوية	3	0.212	ضعيفة جداً وطردية	غير معنوية	3
الخسائر البحرية	0.796	قوية وطردية	معنوية	2	0.031	ضعيفة جداً وطردية	غير معنوية	6

الجدول: من إعداد الباحث باعتماد مخرجات برنامج (Amos V.24) .

ومن الجدول في اعلاه تبين من اختبار علاقات الارتباط والتأثير بين المتغير المستقل التأمين البحري والمتغير التابع إدارة القطع البحرية فقد فسرت النتائج اعلى قيمة في الابعاد بلغت(0.84) في البعد الثالث تأمين المسؤولية المدنية وأقل قيمة في البعد الثاني تأمين البحري على الافراد والبالغة (0.59) لدى القطع البحرية المؤمنة ، أما القطع البحرية غير المؤمنة فقد ظهرت اعلى قيمة في البعد الاول الوعي التأميني والبالغة (0.28) وأقل قيمة ظهرت في البعد الرابع السادس الخسائر البحرية فقد كانت (0.03).

وبناءً على ما تقدم في التحليل الاحصائي للبيانات تم قبول الفرضيات الرئيسة الثلاثة (H_{11}، H_{12} ، H_{13}).

﴿ الفصل الرابع – الاستنتاجات والتوصيات﴾

المبحث الاول – الاستنتاجات

المبحث الثاني – التوصـيات

4. الفصل الرابع الاستنتاجات والتوصيات

1.4 : المبحث الاول – الاستنتاجات

توطئة:-

في هذا المبحث يتم عرض مجموعة من الاستنتاجات التي توصلت لها الدراسة الحالية من ما تم ذكرة سلفاً ، من أدبيات ودراسات سابقة المستعملة في الإطار النظري والاساليب الاحصائية لتحليل البيانات للوصول إلى الاهداف المطلوب تحقيقها في هذه الدراسة ، وعلية فقد لخصت استنتاجات الدراسة الحالية وفق محورين إذ تناول المحور الاول الاستنتاجات المرتبطة في الإطار النظري ،اما المحور الثاني فقد تضمن الاستنتاجات المرتبطة في الإطار العملي للدراسة الحالية .

1.1.4: المحور الاول_ الاستنتاجات من الإطار النظري :-

1- توصلت الدراسة الحالية إلى وجود نقص في معدات السلامة البحرية واجهزة واشارات الاستغاثة البحرية في القطع البحرية غير المؤمنة مما يعكس صورة سلبية على كفاءتها التشغيلية .

2- وجود نقص في الموارد البشرية والموارد المادية والموارد المالية في القطع البحرية غير المؤمنة الذي يحدد العمل ضمن الامكانيات المحدودة .

3- عدم وجود تغطية تأمينية على الافراد والقطع البحرية العراقية التي تعمل داخل المياه الاقليمية والعائدة إلى (الشركة العامة لموانئ العراق ، قيادة قاعدة ام قصر البحرية).

4- قلة الوعي التأميني لدى الافراد في القطع البحرية غير المؤمنة ناتج عن سياسة عمل شركات التأمين في العراق التي تعد هي المسؤولة في تثقيف افراد القطاع البحري بشكل عام .

5- أن أغلب الحوادث البحرية ناتجة عن أخطاء بشرية وهذا يدل على قلة التدريب البحري و عدم الاشراف من قبل الإدارة العليا في تنفيذ الخطط المقترحة لحالات الطوارئ وقلة ثقافة السلامة البحرية التي تولد اتخاذ قرارات شخصية غير سليمة .

6- عدم وجود تصنيف بحري في القطع البحرية العائدة إلى الشركة العامة لموانئ العراق مما يدل على ضعف في المستوى الفني والبدني للقطع البحرية .

7- على الرغم من امتثال العراق لبعض الاتفاقيات البحرية الصادرة من المنظمة البحرية الدولية (IMO) ذات الصلة في سلامة الملاحة البحرية ولكن وجود خلل بتنفيذها في مختلف القطع البحرية العراقية المشمولة في الاتفاقيات البحرية .

8- تبين من خلال الدراسة الحالية انضام جمهورية العراق إلى (18) اتفاقية ومعاهدة بحرية من اصل (59) اتفاقية وهذا ما يعكس سلباً على نشاط القطاع البحري في العراق.

9- عدم وجود نشاطات اعلامية هادفة لرفع مستوى ثقافة الافراد في السلامة البحرية إلى جانب التوعية في التأمين البحري لدى القطع البحرية بشكل عام .

2.1.4 : المحور الثاني _الاستنتاجات من الإطار العملي :-

1- نتائج التحليل في الدراسة الحالية وجود علاقة ارتباط قوية طردية وتأثير ايجابي بين المتغير المستقل الاول (السلامة البحرية) مع المتغير التابع (إدارة القطع البحرية) وهذا يعني أن عينة القطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة) تنظر باهتمام كبير إلى السلامة البحرية بفعل الوعي بثقافة السلامة البحرية مما انعكس ايجاباً على اجابات افراد العينة .

2- نتائج التحليل إلى وجود علاقة ارتباط قوية طردية وتأثير ايجابي بين المتغير المستقل الثاني (التأمين البحري) مع المتغير التابع (إدارة القطع البحرية) وهذا مؤشر ايجابي بأن القطع البحرية المؤمنة تركز على الدور الفعال للتأمين البحري في إدارة القطع البحرية ، وهذا ما يتوافق مع اجابات العينة ، بعكس القطع البحرية غير المؤمنة إذ ظهرت علاقة الارتباط ضعيفة وطردية .

3- نتائج الاحصاءات الوصفية بالاستناد إلى اجابات عينة الدراسة أن قيم الوسط الحسابي في القطع البحرية المؤمنة اعلى من قيم الوسط الحسابي للقطع البحرية غير المؤمنة في كلا المتغيرات الثلاث (السلامة البحرية ، التأمين البحري ، إدارة القطع البحرية) وهذا يدل على رغبة الافراد بالتأمين البحري والامتثال لمعايير ولوائح السلامة البحرية التي تصدر من المنظمة البحرية الدولية فهي صمام الامان .

4- نتائج التحليل الاحصائي إلى قبول فرضيات الثلاثة للدراسة الحالية والتي تهدف إلى توضيح طبيعة علاقة الارتباط والتأثير بين المتغيرات الرئيسة (السلامة البحرية ، التأمين البحري ، و إدارة القطع البحرية) في القطع البحرية المؤمنة، ماعدا الابعاد الفرعية للمتغير المستقل الثاني التأمين البحري فلم تظهر دلالة احصائية في القطع البحرية غير المؤمنة لعدم امتلاكها على التأمين البحري والعائدة إلى (الشركة العامة لموانئ العراق وقيادة قاعدة ام قصر البحرية).

2.4: المبحث الثاني – التوصيات والدراسات المستقبلية

توطئة:-

استناداً إلى الاستنتاجات يتم في هذا المبحث استكمال متطلبات الدراسة الحالية بتقديم بعض التوصيات المقترحة من قبل الباحث لتعزيز الفائدة لكلا القطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة) والعائدة إلى (الشركة العامة لموانئ العراق ، قيادة قاعدة ام قصر البحرية ، الشركة العامة للنقل البحري، شركة ناقلات النفط العراقية) والتي نأمل أن تعالج نقاط الضعف وتعزز نقاط القوة في القطع البحرية العراقية خدمةً للصالح العام .

1.2.4: التوصيات :-

اولاً- توصيات الإطار النظري :-

1- ضرورة الاهتمام بالطواقم البحرية من خلال الدراسات في جامعات العراق والتركيز على التأمين البحري في القطع البحرية غير المؤمنة والمتمثلة في (الشركة العامة لموانئ العراق و قيادة قاعدة ام قصر البحرية) لتوفير التأمين البحري بمختلف اقسامه والمتضمن التأمين على (القطع البحرية وما تحمله على متنها ، والافراد ، والمسؤولية المدنية) ومن خلال التركيز على هذه الشريحة المهنية من قبل الدراسات سيتم توعيتهم في التأمين البحري.

2- التركيز على الافراد العاملين في القطع البحرية العراقية لدورهم المهني الفعال في تحسين اقتصاد العراق التجاري من خلال التجارة البحرية لذا يتطلب توفير كافة متطلبات الامان .

3- دراسة اسباب الحوادث البحرية السابقة في كلا القطع البحرية العراقية (المؤمنة وغير المؤمنة) لمعرفة تفاديها من قبل الافراد مستقبلاً لتقليل الحوادث التي تسبب خسائر بحرية .

4- ضرورة توجيه الباحثين إلى التركيز على متغيرات الدراسة الحالية (السلامة البحرية ، التأمين البحري ، إدارة القطع البحرية) لندرتها في التي تخدم القطاع البحري في مختلف مجلاته .

5- سد النقص في معدات السلامة البحرية واجهزة واشارات الاستغاثة البحرية في القطع البحرية غير المؤمنة الذي يرفع من مستوى كفاءتها التشغيلية.

6- سد النقص الحاصل في الموارد البشرية والموارد المادية والموارد المالية من خلال استقطاب طواقم بحرية جديدة للاندثار و شراء قطع بحرية حديثة ومتطورة وتخصيص ميزانية مالية لصيانة وتجهيز القطع البحرية غير المؤمنة بالمعدات والادوات والاجهزة التي تطور من عملها .

7- توفير غطاء تأميني على القطع البحرية التي تعود إلى الشركة العامة لموانئ العراق وقيادة قاعدة أم قصر البحرية لحماية الافراد والممتلكات العامة من الحوادث والاخطار البحرية فضلاً عن رفع مستوى أداء الافراد من خلال توفير التأمين لديهم فيعد دافع وحافز للعمل في القطع البحرية ؛ لأنه وسيلة الحماية والامان .

8- توصي الدراسة الحالية قيادة قاعدة ام قصر البحرية بالالتفاف إلى تأمين القطع البحرية الحربية لحمايتها وتوفير الامان للأفراد العاملين عليها من خلال تنسيق العمل مع شركة التأمين الوطنية القابلة للتأمين عليها.

9- توصي الدراسة بأنشاء محطة بحث وإنقاذ بحري ساحلية متكاملة من قبل الشركة العامة لموانئ العراق وفقاً لمعايير المنظمة البحرية الدولية تحتوي على اجهزة ومعدات حديثة ووسائل انقاذ سريعة كالطائرات وابراج مراقبة تسيطر على القنوات الملاحية مزودة بالكاميرات وشاشات التحكم للسيطرة على القطع البحرية المستغيثة .

10- ضرورة الاهتمام بالتدريب البحري للأفراد العاملين في القطع البحرية (المؤمنة وغير المؤمنة) من خلال الممارسات والتمارين الفعلية وليست الشكلية تحت أشراف الإدارة العليا، وزرع ثقافة السلامة البحرية من خلال الدورات التطويرية ليتم الاهتمام بها من قبل الافراد للابتعاد عن التصرفات الشخصية التي تولد حوادث بحرية.

11- ضرورة لجوء القطع البحرية العراقية العائدة إلى الشركة العامة لموانئ العراق لهيئات التصنيف البحري العالمية ليتم الفحص الشامل بشكل دوري وفقاً لمتطلبات المنظمة البحرية الدولية (IMO) مقارنة بالقطع البحرية المؤمنة التي تمتلك تصنيف بحري لمعرفة صلاحيتها للملاحة وممارسة نشاطها البحري بشكل أمن.

12- يتطلب الاهتمام من قبل الإدارة العليا للقطع البحرية العراقية بتنفيذ الاتفاقيات البحرية وفقاً للمعايير واللوائح والقواعد الصادرة من المنظمة البحرية الدولية (IMO) وأن تسعى إلى امتثال العراق بشكل كلي إلى المنظمة أنفاً ليتم رفع العلم العراقي في القطع البحرية التي تعمل خارج المياه الإقليمية بدلاً من اعلام الدول التشغيلية كالأردن وغيرها .

13- توصي الدراسة بالاستعانة في القنوات الاعلامية ومواقع التواصل الاجتماعي لنشر ثقافة السلامة البحرية إلى جانب التوعية بالتأمين البحري .

14- ضرورة توفير التأمين البحري على القطع البحرية غير المؤمنة والعائدة إلى (الشركة العامة لموانئ العراق وقيادة قاعدة ام قصر البحرية) لما التمسته الدراسة الحالية من خلال اجابات افراد العينة على رغبتهم بتوفير التأمين البحرية للحماية والامان على الموارد (البشرية والمادية والمالية) الذي يرفع كفاءة العمل في القطع البحرية غير المؤمنة من خلال التعويض و تقليل الخسائر الناتجة عن الحوادث البحرية .

15- تسعى الدراسة الحالية إلى توفير متطلبات السلامة البحرية والتأمين البحري في القطع البحرية غير المؤمنة كما هو الحال في القطع البحرية المؤمنة .

2.2.4 : المقترحات :-

1- تقترح الدراسة الحالية على شركات التأمين في العراق التكثيف من نشر الوعي التأميني في مجال القطاع البحري لأنه يعد ايراداً مالية للدولة يخدم الصالح العام .

2- تقترح الدراسة بالاهتمام في الاتفاقيات والمعاهدات البحرية والانضمام إلى ما تحتاجه القطع البحرية لزيادة النشاط البحري .

3.2.4 : المحددات :-

بالنظر للجهود المبذولة لإكمال متطلبات الدراسة الحالية، إلا أن هناك بعض المحددات التي برزت و واجهها الباحث إذ تعد هذه المحددات طبيعية ومن الممكن أن يتعرض لها اي باحث أخر تعيق دراسة فقد يتطلب من الباحث الاخذ بنظر الاعتبار الوقت والكلفة اللذان يعكساً أثر طبيعي على النتائج التي توصلت لها الدراسة ، ومن خلال متغيرات الدراسة الثلاثة (السلامة البحرية ، التأمين البحري ، إدارة القطع البحرية) فقد قام الباحث بتطبيق الدراسة الحالية على القطع البحرية العراقية والتي تديرها كلاً من (الشركة العامة لموانئ العراق ، قيادة قاعدة ام قصر البحرية ، الشركة العامة للنقل البحري ، شركة ناقلات النفط العراقية)، فضلاً عن شركة التأمين الوطنية بصفة (المؤمن) التي تقع في بغداد ، ويمكن تشخيص المعضلات التي واجهت الباحث بالاتي :-

1- أقتصر مجتمع وعينة الدراسة الحالية على الافراد العاملين في القطع البحرية (الطواقم البحرية) مما واجهة الباحث صعوبة في أخذ الاستبيان والبيانات التي تعزز الدراسة وذلك لوجود قطع بحرية مغادرة للأرصفة في الموانئ العراقية وهذا الامر تطلب وقت لحين عودتها مرة أخرى للأرصفة واستكمال الاستبانة .

2- ندرة المصادر في كافة جامعات العراق لحداثة الموضوع فقد سعى الباحث إلى الاستعانة بالجامعة العربية للعلوم والتكنولوجيا في جمهورية مصر العربية وإلى المكتبات الخارجية للحصول على دراسات ذات صلة بالدراسة الحالية للاستفادة منها في الجانب النظري .

3- واجة الدراسة صعوبة في الحصول على اجابات الافراد العسكرين العاملين في القطع البحرية الحربية على الاستبانة لاستغرابهم الامر نتيجة عدم أخذ افراد عسكرين ضمن عينة الدراسة مسبقاً على مستوى كافة الجامعات العراقية، وهذا مؤشر يبين درجة الصعوبة في أخذ الموافقات الامنية للحصول على البيانات ، فضلاً عن امتناع بعض الافراد في القطع البحرية العائدة إلى (الشركة العامة لموانئ العراق ، الشركة العامة للنقل البحري ، شركة ناقلات النفط العراقية) من التعاون لتخوفهم من الاجابة على الاستبانة لان الدراسة الحالية تعد الاولى من نوعها(على حد علم الباحث) في العراق بأخذ العينة من الطواقم البحرية .

4.2.4: الدراسات المستقبلية:-

بناءً على الاستنتاجات والتوصيات المقدمة من قبل الدراسة الحالية يرى الباحث أن هذه الدراسة يجب أن تمتد لتشمل دراسات مستقبلية اخرى فهي مساراً يسترشد به الباحثين ليتم تسليط ضوء على القطع البحرية العراقية التي تعد شريان العراق الاقتصادي ؛ومن هذه الدراسات :-

1- اجراء دراسات توضح دور التأمين البحري في رفع أداء القطع البحرية العراقية غير المؤمنة .

2- إجراء دراسة بعنوان إدارة القطع البحرية العراقية ودورها في تحسين اقتصاد العراق من خلال تفعيل التأمين البحري الذي يعود بالإيرادات إلى الدولة.

﴿ المـــــصـــــــادر﴾

المصادر :-

أولاً: القران الكريم .

ثانياً : المصادر العربية .

أ.الكتب:-

1. ابراهيم ، نادر محمد .(2005).الاتفاقية الدولية بشأن المسئولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي ، دار الفكر الجامعي ، الطبعة الاولى ، الاسكندرية .
2. الاعرجي ، فاروق محمد صادق .(2015). مباحث في القانون الدولي للبحار (الجزء الاول)، مكتبة زين الحقوقية والادبية ، الطبعة الاولى ، بيروت .
3. الانصاري ، بلال .(2019) .القانون البحري ، المركز القوي للإصدارات القانونية ، الطبعة الاولى ، القاهرة .
4. البارودي ، علي ، العريني ، محمد فريد ، الفقي ، محمد السيد .(2001).طباعة منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الاولى ، لبنان، بيروت.
5. بازينة ، محمد . (2004). إدارة الافراد على السفن ، طبع في مور للدعاية ، الطبعة الاولى ، جمهورية مصر العربية .
6. باطويح ، محمد عمر & بن عيد ، فهد.(2007).إدارة المخاطر ، مكتبة افاق الكويتية ، الطبعة الاولى ، الكويت .
7. بدوى، عصام السيد احمد.(2004).التطبيقات العملية لمدونة الامن البحري للشركات الملاحية والسفن والموانئ، طباعة منشأة الشنهابي للطباعة والنشر ، الاسكندرية.
8. البزم ، نضال. (2007). فن الإدارة الناجحة ، دار حمورابي للنشر والتوزيع ، الطبعة الاولى ، عمان .
9. الجزائري، هاشم رمضان & الساري، اياد احمد سعيد .(2015).الوسيط في احكام التصادم البحري دراسة مقارنة بين القوانين العربية والاجنبية والاتفاقيات الدولية ، طباعة المكتبة القانونية ، بغداد ، نشر شركة العاتك ،بيروت .
10. الجميل ، ايمان . (2013). الحوادث البحرية ، دار الكتاب والوثائق القومية ، الطبعة الاولى، الاسكندرية.
11. الجميل ، ايمان فتحي حسن. (2014). التأمين البحري ، دار الجامعة الجديدة للطباعة والنشر، الاسكندرية .
12. حسن ، حيدر عمران .(2021). التحكيم التجاري الدولي والتحكيم البحري بين الواقع والطموح في ظل التشريعات العراقية والعربية ،دراسة قانونية مقارنة ، شركة دار الاحمدي للطباعة والنشر ، بغداد .
13. حسني ، احمد .(2004).الحوادث البحرية التصادم والإنقاذ ، طبع ونشر منشأة المعارف ، الاسكندرية .
14. الحمامي، كاظم فنجان .(2014).اساسيات الارشاد البحري في الممرات الملاحية العراقية ، مطبعة ضوء الشمس ، البصرة .
15. خلوصى،مدحت عباس .(1999).السفينة والقانون البحري ، مطبعة الشنهابي للطباعة والنشر، الاسكندرية.
16. رزق، علاء طه.(2009). دراسات فى تاريخ عصر سلاطين المماليك، دار النشر عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، القاهرة .
17. زيدان ، سلمان .(2009). إدارة التأمين والخطر ، الامين للنشر والتوزيع ، الطبعة الثانية ، صنعاء .
18. السعد، روحي عزيز.(2016).التخطيط الاستراتيجي والمزايا التنافسية للموانئ العراقية ، شركة الغدير للطباعة والنشر المحدود ، الطبعة الاولى ، البصرة .
19. سلام ، أسامة عزمي ، موسى ، شقري نوري .(2010).إدارة الخطر والتامين ، دار الحامد للنشر والتوزيع ، الطبعة الاولى ، عمان .
20. سليمة، صلاح محمد.(2017).الوجيز في قواعد التجارة البحرية وفقاً للاتفاقيات الدولية وبعض القوانين الداخلية ، مكتبة القانون والاقتصاد ، الطبعة الاولى ، الرياض.

21.سيف ، طارق جمعة .(2008). تأمين النقل الدولي " البحري ، الجوي ، البري ، النهري " ، دار الفكر الجامعي ، الطبعة الاولى ، الاسكندرية .
22.سيف، طارق جمعة .(2011).التأمين البحري في أطار الاعتماد المستندي ، دار الفكر الجامعي للنشر، الطبعة الاولى ، الاسكندرية .
23.الشريف ،حسن علي.(2000). سلسلة الفن البحري معدات السطح والسلامة ،طبع وتوزيع منشأة المعارف، الطبعة الثانية، الاسكندرية.
24.شعت ، عبدالله .(2019).المخاطر البحرية والضرر النووي ، مكتبة الوفاء القانونية ، الطبعة الاولى ، الاسكندرية .
25.شكري ، بهاء بهيج .(2009). التأمين البحري في التشريع والتطبيق ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الاولى ،عمان.
26.شكـــري ،بهاء بهيج .(2012). بحوث في التأمين ، دار الثقافة للـنشر والتوزيع ، الطبعة الاولى ، الاردن.
27.صالح ، عبد الزهرة ، عبد المهدي ،(2019)، الموانئ العراقية تاريخها وأصالتها 1919-1969 ، مكتبة الجذور للطباعة ، الطبعة الاولى ، البصرة .
28.صالح ، عبد الزهرة عبد المهدي .(2018) .المعدات وإجراءات أنقاذ الارواح على ظهر السفن ، الجذور للطباعة ، الطبعة الاولى ، بصرة .
29.الصيرفي، محمد عبدالفتاح. (2006) . مبادئ التنظيم والإدارة ، دار المناهج للنشر والتوزيع ،عمان .
30.طه ، امير محمد محمود .(2017).التحكيم في منازعات الحوادث البحرية ، طباعة دار الجامعة الجديدة ، الطبعة الاولى ، الاسكندرية .
31.طه ، مصطفى كمال & بندق ، وائل ، انور.(2005).التأمين البحري، دار الفكر الجامعي للنشر، الاسكندرية
32.طه ، مصطفى كمال ، بندق & وائل ، انور. (2012).التأمين البحري، مكتبة الوفاء القانونية للنشر، الاسكندرية .
33.طه ، مصطفى كمال. (2018).القانون البحري ، طبع ونشر المركز القومي للإصدارات القانونية ، القاهرة
34.العامري، عبد احمد علي .(2014).إدارة الخطر والتأمين، مركز جامعة العلوم والتكنولوجيا للكتاب الجامعي ،الطبعة الاولى ، صنعاء .
35.عبود ، سالم محمد ،علوان، طلال ناظم & البلداوي ، علاء عبدالكريم .(2021). نظرية الـــتأمين العامة ،مدخل معاصر ، دار الدكتور للعلوم الادارية والاقتصادية - بغداد ، الطبعة الثالثة ، بغداد.
36.العريان ، محمد علي .(2017).عوارض الملاحة البحرية ، دار الجامعة الجديد للنشر ، الطبعة الاولى ، الاسكندرية .
37.عليان ، ربحي مصطفى .(2006). أسس الإدارة المعاصرة ، دار الصفاء للطباعة والنشر ، عمان ، الاردن.
38.عمر ، عصام الدين .(2011). تأمين النقل البحري والبري والجوي ، مكتبة التأمين العربية ، الطبعة الثانية ، القاهرة .
39.العمران ، صالح بن عبدالعزيز عبدالرحمن .(2020).الاثار المترتبة على الخسائر البحرية المشتركة، دار الكتاب الجامعي للنشر والتوزيع ، الطبعة الاولى ، الرياض .
40.العنبكي ، شهاب احمد جاسم.(2021). مبادئ مكافحة الاحتيال البحري التجاري العالمي ، الجزء الخامس عشر ، مؤسسة ثائر العصامي للطباعة والنشر والتوزيع ، بغداد.
41.العنبكي ، مجيد حميد .(2002).القانون البحري العراقي ، الناشر بيت الحكمة باب المعظم، الطبعة الاولى ،بغداد.
42.عوض ،سامي زكي .(2006). بحث وانقاذ الارواح في البحار ، طباعة كلية النقل البحري والتكنولوجيا في الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا للنقل البحري ، مصر.
43.غفري ، خالد جاسر .(2018). القانون البحري ، دار الاعصار العلمي ، الطبعة الاولى ، الاردن .
44.القرني ، عايض مقبول حمود.(2012).الحوادث البحرية والخسارات المشتركة : العوار البحري في الفقة الاسلامي ، مكتبة القانون والاقتصاد ، الطبعة الاولى ، الرياض .

45.كمال ، مصباح.(2014).قانون تنظيم أعمال التأمين لسنة 2005 تقييم ودراسات نقدية ، شركة التأمين الوطنية ، الطبعة الاولى ، بغداد .
46.كمال ، مصباح.(2011).اوراق في تاريخ التامين في العراق نظرات انتقالية ، مطابع جريدة الصباح، الطبعة الاولى، بغداد.
47.المحامي، بديع احمد السيفي.(2006).الوسيع في التامين واعادة التامين علماً وقانوناً وعملاً، الجزء الاول ، شركة الديوان للطباعة ، بغداد .
48.محمد ، امين نجمي امين.(2019).المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري ، دار الجامعة الجديدة للطباعة والنشر، الطبعة الاولى ، الاسكندرية .
49.محمود ، مجدي سلامة احمد .(2017).القانون التجاري البحري ، دارغيداء للنشر والتوزيع ، الطبعة الاولى ، عمان .
50.مرزوك ، رفعت ذياب.(2019). مدونة السلامة الدولية وتطبيقاتها في شركة ناقلات النفط العراقية ، شركة البهاء للطباعة والاعلان ، الطبعة الاولى، البصرة .
51.المكاوى، عاطف عبدالله .(2013). القيادة الادارية ، مؤسسة طيبة للنشر والتوزيع ، الطبعة الاولى ،القاهرة.
52.الناصر ، احمد خالد .(2010).المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الطبعة الاولى ، عمان .
53.الهلبـاوي ، عبدالله توفيق .(2009).التأمين البحري والجوي ، مكتبة الحرية للنشر والــتوزيع ، القاهرة.
54.الوردي ، سليم علي أمين .(2016). إدارة الخطر والتأمين ، مكتبة التأمين العراقي ، الطبعة الالكترونية ، بغداد.
55.يونس ، صلاح رزق عبدالغفار. (2018). عقد التأمين البحري وتسوية منازعاته بالتحكيم ، الطبعة الاولى ، المصرية للنشر والتوزيع ، القاهرة .

ب . المجلات والدوريات :-

1. بوكلاب، سهام.(2021). التخلي في التأمين البحري، مجلة الاجتهاد القضائي في الجزائر، مجلد 2 ، العدد 27 ، ص 165-182 .
2. حرايرية ،عتيقة .(2017). الصحة والسلامـة المهنية في الجزائر من التشريع إلى التثقيف ، قسم العلوم الاجتماعية ، جامعة الجزائر2 ، مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية ، العدد 17جوان ، ص. 136-147.
3. الخواجة ،حامد عبد القوي محمد.(2011). دور التأمين التعاوني في تقليل من أثار أخطار التأمين العام في ظل الفكر الفكتوري ، كلية العلوم المالية والادارية ، جامعة الطائف ، تقرير الملتقى الثالث للتأمين التعاوني ، العدد 3، ص 552-604 .
4. دخان، رتيبة. (2021). عقد التأمين البحري كاستراتيجية لدعم خدمة النقل البحري، مجلة الدراسات القانونية ، المجلد 3، العدد 4 ، ص.727-736 .
5. رحيمة ،سمارة، صبرين ، زعموم & بن صغير، فاطمة الزهرة.(2020) .التأمين البحري ودوره في تطوير التجارة الخارجية ، مجلة الدراسات المتقدمة المالية والمحاسبية في الجزائر ، المجلد 3 ، العدد2 ، ص 14- 25.
6. عبدالله ، امين .(2004). أثر الوعي في التأمينات العامة ، مجلة الرائد العربي ، العدد 84 ، ص 14-15 .
7. الفرج، عبدالامير.(2021). فهم لمبادئ تخطيط مسار رحلة السفينة ، مجلة العلوم الانسانية والطبيعية ، العدد7، المجلد 2، ص. 945 – 964 .
8. فريد ،روابح .(2014). محاضرات في القانون البحري ، جامعة سطيف الثانية محمد الامين دباغي ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، الجزائر ، ص . 253 - 265.

9. كمال ، تيغلت فرحات.(2021). نوادي الحماية والتعويض ودورها في تأمين المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث بالمحروقات ،جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية ، المجلد 16 ، عدد 3 ، ص16-185.
10. مشعال، محمود عبدالعال& الدالي، أمل احمد حسن .(2022). أخطار الاوبئة – دراسة تحليلية لمدى شمولها بالتغطية التأمينية بالتطبيق على فيروس كورونا (كوفيد -19) ، مجلة البحوث المالية التجارية ، المجلد 23 ، العدد2 ، ص . 232- 250 .
11. ناصـر، رحيم راهي . (2009) . الخطر في التأمين على البضائع المنقولة بحراً ، رسـالة ماجستير في جامعـة المثنى ، مجلـة الكليـة الاسلاميـة الجامعـة ، العدد 8 ، ص. 209-239.
12. يحيى ، محمد .(2021). لمحة عامة عن أنواع وشروط التأمين البحري في جمهورية ايران الاسلامية ، مجلة نور، دراسات في الإدارة والمحاسبة والقانون ، العدد 11 ، ص. 777 - 787 .

ج . الرسائل والإطاريح :-

1. ابو الفرج ، محمد سالم. (2020). السفن ذاتية القيادة التحديات القانونية، دراسة تحليلية مقارنة ، أطروحة دكتوراه في كلية القانون بجامعة قطر .
2. احمد ، سامر محمد .(2009). مستقبل التأمين البحري في سورية وأثرة في تنشيط التجارة البحرية ، رسالة ماجستير في العلاقات الدولية ، كلية الاقتصاد ، جامعة تشرين ، سوريا .
3. أحمد، محمد تقي جعفر.(2022).أثر تكنولوجيا المعلومات في نجاح إدارة المشروعات ،دراسة تطبيقية في الشركة العامة لموانئ العراق، لنيل شهادة الدبلوم العالي في إدارة المشروعات ، جامعة البصرة ،كلية الإدارة والاقتصاد .
4. ادريس ،فاطمة احمد & الهلالي ، عبدالقادر.(2020). أثر الوعي التأميني علي زيادة الاكتتاب في تأمين الحريق في القطاع الخاص بولاية الخرطوم (بالتطبيق علي شركة شيكان للتامني واعادة التامن للفترة 2018 إلى 2019) ، رسالة ماجستير في التأمين ، كلية الدراسات العليا جامعة النيلين ، الخرطوم ، السودان
5. أرزوقي ، ورقاء أحمد.(2021).دور تأمين هياكل السفن في سيولة وربحية الشركة بحث تطـبيقي في شركة التأمين الوطنيـة ، شهادة الدبلوم العالي في التأمين المعادل للماجستير، المـعهد العالي للدراسات المحاسبية والمالية، جامعة بغداد .
6. اريوط ، وسيلة .(2018). النظام القانوني لرجال البحر ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون البحري وقانون النقل ، جامعة ابو بكر بلقايد – تلمسان ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، الجزائر .
7. حسان، سعاد.(2019). الحوادث البحرية وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، اطروحة دكتوراه في القانون البحري والنقل ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة ابي بكر- بلقايد، تلمسان ، الجزائر.
8. خويرة ، بهاء الدين مسعود سعيد . (2008) .الآثار المترتبة على عقد التأمين من المسؤولية المدنية (دراسة مقارنة)،رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية الدراسات العليا ، جامعة النجاح الوطـنية ، نابلس، فلسطين .
9. رحيم ، ارشد حسن.(2021). مجـالات التغـيير الاستراتيجي ودورها فـي سوق التأمين البحـري بحـث تطبيقـي فـي شركـة التأمين العراقيـة العامة ، رسالة لنيل شهادة الدبلوم العالي المعادل للماجستير في التأمين ، المعهد العالي للدراسات المحاسبية والمالية – جامعة بغداد ، بغداد.
10. الزغبي ، يوسف محمد .(2019). التأمين من المسؤولية المدنية الناشئة عن الخطاء المهني ، رسالة ماجستير في القانون التجاري ، جامعة اليرموك ، اربد، الاردن .
11. السحيمات، وليد احمد .(2001). المسؤوليات الاجتماعية والسلامة الشخصية طبقاً لمتطلبات المنظمة البحرية الدولية ، رسالة ماجستير ، الاردن.
12. السعيد، عداد محمد.(2014).تأمين السفن البحرية - دراسة حالة سفن لصيد البحري بالشركة الجزائرية للتأمين وكالة سكيكدة، جامعة أم البواقي ، الجزائر.

13. ضامن، حارث محمد. (2019). السلامة والبحث والإنقاذ في البحر قانونيا وتقنيا ومهام القوات البحرية فيها ، رسالة ماجستير ، كلية الاركان العراقية ، بغداد .
14. طناطرة ، ميس محمد .(2008). التأمين البحري دراسة عملية على المؤسسة العامة السورية للتأمين ، رسالة ماجستير، في إدارة الاعمال ، كلية الاقتصاد ،جامعة دمشق ، سوريا.
15. عبدالمنعم، محمد محمد سالم .(2000).دور المنظمة البحرية الدولية فى تحقيق معايير السلامة البحرية ،رسالة ماجستير، في تكنولوجيا النقل البحري، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ،كلية النقل البحري والتكنولوجيا ،الإسكندرية .
16. عيسى ، رفل حسام جواد .(2022). المسؤولية المدنية عن حطام السفينة ، رسالة ماجستير في القانون الخاص ، كلية القانون ، جامعة المستنصرية ، بغداد.
17. غنية، بلقايد & نعيمة ،فعلول.(2017). تأمين النقل البحري وأثره على التجارة الخارجية ، رسالة ماجستير ، جامعة بومرداس ، الجزائر .
18. قاسم ، ديار حطاب .(2018).المصلحة في عقد التأمين البحري ، رسالة ماجستير في القانون الخاص ، كلية القانون والسياسة ،جامعة البصرة ،البصرة .
19. قعيبل ،زين محمد زوم .(2005).دور الجهات المسؤولة عن معاينة السفن وسلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية بالتطبيق على الجمهورية اليمنية، رسالة ماجستير في تكنولوجيا النقل البحري ، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ،كلية النقل البحري والتكنولوجيا ،الاسكندرية .
20. القيم ،رشا هيثم عبدالخالق .(2014). الاحتيال البحري واثرة في صناعة التأمين دراسة استطلاعية في شركات التأمين العامة ، رسالة دبلوم عالي المعادلة لشهادة الماجستير في التأمين ، المعهد العالي للدراسات المحاسبية والمالية، جامعة بغداد ، بغداد .
21. محمد ، امين نجمي امين .(2019). المسئولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري ، رسالة ماجستير في القانون التجاري ،جامعة الاسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الاسكندرية ، مصر.
22. مدفوني ، وحيدة.(2015). واقع وأهمية أعادة التأمين في مواجهة التزامات شركات التأمين ، رسالة ماجستير ، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير ، جامعة العربي بن مهيدي- أم البواقي، الجزائر.
23. مردان ، رنا عبدالرحيم .(2017). الحماية الجنائية لسلامة الملاحة البحرية للسفن ،رسالة ماجستير ، جامعة البصرة ، كلية القانون والسياسة ، البصرة .
24. المرزوقي ، منصور عبدالرحمن محمد.(2019). التصادم البحري دراسة مقارنة بين قانون دولة الامارات العربية المتحدة وقانون جمهورية مصر العربية ومعاهدة بروكسل ، رسالة ماجستير في القانون الخاص ، كلية القانون ، جامعة الامارات العربية المتحدة .
25. معزوزي ، وليد .(2014). التأمين البحري في ظل القانون البحري الجزائري ، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة العربي بن مهيدي –ام البواقي ،الجزائر .
26. موسى ، مرتضى علي .(2007).الوعي التأميني وأثرة على التنمية الاقتصادية ، رسالة ماجستير ، كلية الدراسات العليا ، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا ، السودان.
27. نوهة ،خوفاش & وحيد ،كواش.(2016). المسـؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع ،رسالة ماجستير، جامعة عبدالرحمان ميرة – بجاية – الجزائر.
28. يعقوب ، شيرين عبد حسن .(2010). الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق ، جامعة الشرق الاوسط .
29. يعقوبي، صبرينة. (2017). عقد التأمين البحري، إطروحة دكتوراه ،جامعة مولود معمري، كلية الحقوق والعلوم السياسية - قسم الحقوق.
30. احمد ، زادي و يوسف، قريد.(2019). اهمية التأمين البحري في ترقية صادرات الجزائر ، رسالة ماجستير ، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير ، جامعة محمد بوضياف ، المسيلة ، الجزائر.
31. امين ، مهري محمد .(2002). التأمين البحري على السفينة، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، كلية الحقوق والعلوم الادارية ، بن عكنون- الجزائر.

32.بهلولـي ، خيرالدين .(2015) .التأمين البـحري على السفينة ، رسالة ماجــستير ، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة.
33.بوكلاب، سهام .(2018).التأمين البحري على السفينة والبضائع ،أطروحة دكتوراه،جامعـــــــــــة الاخـــــــــــــوة منتـــــــــــوري -1- قسنطينـــــية ، الـــــجزائر .

د. التقارير والمطبوعات:-

1- التقرير السنوي لسنة 2020 لشركة التأمين الوطنية ، 2021 .
2- مطبوعات وزارة الدفاع العراقية ، قيادة القوة البحرية ، (2009) ، كراسة التدريب ، إدارة وتنظيم القطعة البحرية .

ثالثاً: المصادر الاجنبية:-

A. BOOK:-

1. Berlingieri,F. (2015). International Maritime Conventions,V.II, by Informa Law from Routledge, 2 Park Square, Milton Park, Abingdon, Oxon OX14 4RN ,New York.
2. Bhattacharyya,R., McCormick,M.E. (2003). Technology and Safety of Marine Systems, Elsevier Ocean Engineering Book Series, Volume 7, Elsevier Science Ltd The Boulevard, Langford Lane Kidlington, Oxford OX5 1GB, UK.
3. Bichou,K., Bell,M., Evans,A. (2014). Risk Management in Port Operations, Logistics and Supply-Chain Security, by Informa Law from Routledge, second Published, USA.
4. Billah,M.,M. (2014). Effects of Insurance on Maritime Liability Law, Sultan Qaboos University, Oman, Muscat ,Springer International Publishing Switzerland.
5. Cooper, D. R., and Schindler, p. S. (2014). Business Research Methods, 1 ed, Mcgraw –Hill education.
6. Dabrowska, P.Z. & Nawrot, J. (2021). Maritime Safety in Europe A Comparative Approach, by Routledge 2 Park Square, Milton Park, Abingdon, Oxon OX14 4RN, The Nicolaus Copernicus University in Torun, Poland. First published .
7. De Sá, J. P. M. (2007). Applied statistics using SPSS, Statistica, Matlab and R. Springer Science & Business Media .
8. Dickie,J.,W. (2014). Reeds 21st Century Ship Management, Published by Adlard Coles Nauticalan imprint of Bloomsbury Publishing Plc, 50 Bedford Square, London.
9. Goetsch, D. L. (2011). Occupational Safety and Health for Technologists, Pearson Education Limited.
10. House,D.,J. (2004). Seaman Ship Techniques, for: Shipboard & Maritime Operations, Elsevier, Linacre House, Jordan Hill, Oxford OX2 8DP ,Third edition.
11. Hymes,L., Wells,J. (2013). Insurance Fraud Casebook, Published by John Wiley & Sons, Inc., Hoboken, New Jersey, in Canada.
12. Jon, M.H., Kim, Y.P. and Choe, U. (2021). Determination of a safety criterion via risk assessment of marine accidents based on a Markov model with five states and MCMC simulation and on three risk factors. Ocean Engineering, 236, p.109000.
13. Kline, R. B. (2011). Principles and practice of structural equation modeling. 3rd ed. New York: Guilford Press.
14. Krejcie, R. V., & Morgan, D. W. (1970). Determining sample size for research activities. Educational and psychological measurement, 30(3), 607-610.
15. Lagoni,N., Wolfrum,R., Basedow,J. (2007). The Liability of Classification Societies, Springer Berlin Heidelberg, New York.
16. Morgan, G.A., Leech, N.L., Gloeckner, G.W., & Barrett, K.C. (2004). SPSS for Introductory Statistic , use and Interpretation. 2 nd ed: Lawrence Erlbaun Associate, Inc.

17. Noussia,K. (2007). The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts, University of Birmingham, Springer BerHn Heidelberg New York.
18. Pallant, J. (2007). SPSS Survival Manual , 3 rd ed, open university press, McGraw-Hill education.
19. Pietrzy kowski,Z.& Wielgosz, M. (2011). Navigation Safety Assessment in the Restricted Area with the Use of ECDIS , Maritime University of Szczecin, by Taylor & Francis Group, LLC CRC Press is an imprint of Taylor & Francis Group, an Informa business ,Szczecin, Poland.
20. Sekaran, U., & Bougie, R. (2010). Research Method For Business, 5 th ed, John Wiley and Sons Ltd.
21. Singh, K. (2007). Quantitative social research methods. New Delhi. Sage Publications.
22. Soyer,B. (2011). Warranties in Marine Insurance, University of Wales (Swansea), First published in Great Britain by Cavendish Publishing Limited, The Glass House, Wharton Street, London WC1X 9PX, United Kingdom.
23. Thomas, P. F.,North,R.,C. (2017). Marine Safety Manual Volume III: Marine Industry Personnel, The United States Coast Guard, Comdtinst 16000.8B Change 2, United States Coast Guard, U.S. Coast Guard Stop 7501, 2703 Martin Luther King Jr Ave SE Washington, DC 20593-7501.
24. Wang, F. (2017). Illegality in Marine Insurance Law, by Informa Law from Routledge, First edition published, British.
25. Weintrit,A. (2009). Marine Navigation and Safety of Sea Transportation – Weintrit (ed.), Published by: CRC Press/Balkema , Maritime University, Gdynia, Poland .
26. White,R.,M,(1990). Crew Size and Maritime Safety, National Academy Press 2101 Constitution Avenue, N.W. Washington, D.C. 20418, USA.
27. Zhang.,P., Tang,L. (2022). Ship Management -Theory and Practice, by Routledge, First published, Routledge, New York.
28. Zikmund, W., Babin, B., Carr, J., and Griffin, M. (2010). Business research,methods. 8th ed South-Western, Cengage Learning.

B. Journal & Periodicals:-

1. Abaei, M.M., Arzaghi, E., Abbassi, R., Garaniya, V., Chai, S. & Khan, F. (2018). A robust risk assessment methodology for safety analysis of marine structures under storm conditions. *Ocean Engineering,* 156, pp.167-178.
2. Abdel Hassan,A.,A., Jassim,S.,H., Abdullah,A.,A. (2020).The effect of the marketing channel of the service on marine insurance losses: a case study in the Iraqi insurance company, Journal of Economics and Administrative Sciences Vol.26 (NO. 122) 2020, pp. 131-144.
3. Ahmad, M.(2020). Law Relating to Warranties in Marine Insurance: United Kingdom & India in a Comparative Perspective, International Research Journal of Commerce and Law Volume 7 Issue 1, Vasant Kunj, New Delhi, pp.1-12.
4. Allen, P., Wardsworth, E. & Smith, A. (2007). The prevention and management of seafarers' fatigue: a review. *International maritime health, 58*(1-4), pp.167-177.

5. Awal,Z.I., Hasegawa,K. (2017). A Study on Accident Theories and Application to Maritime Accidents, Procedia Engineering 194 -298 – 306.
6. Banne,A.& Bhola,S. (2014). Awareness of Life Insurance Among Sample Customers, Indian Streams Research Journal, Volume-4 , Issue-7, pp.1-12.
7. Basak,S.,K. (2017). A Framework on the Factors Affecting to Implement Maritime Education and Training System in Educational Institutions: A Review of the Literature, Procedia Engineering 194, 345 – 350, Canada.
8. Bennett, P. (2001). Mutual risk: P&I insurance clubs and maritime safety and environmental performance. Marine Policy, 25(1), pp.13-21.
9. Bertagna, S., Dodero, M., Bortuzzo, V. & Bucci, V. (2021). An innovative approach for the biological risk management on-board ships during Covid-19 crisis. *Maritime Transport Research*, *2*, p.100028,pp. 1-14.
10. Bielić, T., Mandžuka, S. & Tomas, V. (2011). Model of ship management in emergencies. *Promet-Traffic&Transportation*, *23*(6), pp.471-483.
11. Bye, R.J., Holmen, I.M. & Størkersen, K.V. (2021). Safety in marine and maritime operations: uniting systems and practice. Safety science, 139, p.105249.
12. Choeroni, M., Jinca, M.Y. & Sitepu, G. (2020). An Implementation of the International Safety Management Code for Supporting the Safety of the Barombong Training Ship, pp.44-48.
13. Dalaklis,D., Katsoulis ,G., Kitada, M., Hinrichs, J.,U., & Ölcer,A.,I. (2020). A "Net-Centric" conduct of navigation and ship management, Maritime Technology and Research; 2(2): 90-107, World Maritime University, Fiskehamnsgatan 1, 21118, Malmö, Sweden, pp.90-107.
14. Demirel, E. (2019). Development of maritime management and maritime economics. *Pressacademia,* 9(9), pp.242-252.
15. Demirel, E. (2019).The Problems Encountered by Navigation Cadets at Sea Training Phase as a Part of their Academic Programme, Piri Reis University, Maritime Faculty, No:8, Tuzla-Istanbul/Turkey,pp.22-29.
16. Efiok,J.N., Oluseye,O., Uduak,T., Olalekan,T. (2015). Safety Culture, Policies and Practices in Nigerian Maritime Industry: The Exxon-Mobil Experience, Journal of Safety Science and Technology, PP. 69-76.
17. Elbayoumi,O.,F., Kamal,A.& Selmy,E. (2017). Role of Social Media to Enhance Maritime Safety in Search and Rescue Operation,College of Maritime Transport & Technology, Arab Academy for Science, Technology& Maritime Transport – AASTMT, Alexandria – EGYPT, International Maritime Science Conference, Solin, Croatia, pp.1-10.
18. Formela, K., Weintrit, A. & Neumann, T. (2019). Overview of definitions of maritime safety, safety at sea, navigational safety and safety in general. TransNav: International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, 13(2), pp.285-290.
19. Hajduk,J. (2009). Safety of navigation and spatial planning at sea , Maritime University of Szczecin, Szczecin, Poland, Taylor & Francis Group, London, ISBN 978-0-415-80479-0, pp.261-266.

20. Hwan,S., . Kobayash,E.& . Wakabayashi, N. (2015). Risk Evaluation Model for Management of Navigation Safety in an Entire Ship Route Area , Graduate School o f Maritime Sciences, Kobe University, Japan, pp. 47-53.
21. Ismail,N., Husin,M., Ishak,I., Abdul Manaf,N. (2018). Insurance Awareness: A literature Review, International Journal of Asian Social Science, Vol. 8, No. 1, 28.33, AESS Publications. All Rights Reserved, pp.28-33.
22. Jarosław Prońko, H.I. & Wojtasiak, B. (2018). An Introduction to the Theory of Safety , Scientific and Research Centre for Fire Protection – National Research Institute, Journal SAFETY & FIRE TECHNIQUE, BiTP Vol. 49 Issue 1, pp. 34–48, doi: 10.12845/bitp.49.1.3.
23. Kapoor,A., Maxwell,A. (2019). Shipping Company and Human Resource Performance Management, Review Of ReseaRch, Ugc approved Journal no. 48514, Volume - 8 , Issue – 4, pp. 1-4.
24. Karahalios, H.,(2014) , The contribution of risk management in ship management: The case of ship collision, journal homepage: www.elsevier.com, Safety Science 63 ,pp. 104–114.
25. Karahalios,H. (2018). The Severity of Shipboard Communication Failures in Maritime Emergencies: A Risk Management Approach, International Journal of Disaster Risk Reduction, DOI: https://doi.org/10.1016/j.ijdrr.2018.02.015, Greece, pp.20-29.
26. Kingston,C. (2013). Governance and institutional change in marin insurance, 1350–1850, European Review of Economic History, 18, 1–18 , The Author , Published by Oxford University Press on behalf of the European Historical Economics.
27. Kongsvik, T.Ø., Størkersen, K.V.& Antonsen,S. (2014) The relationship between regulation, safety management systems and safety culture in the maritime industry, Safety, Reliability and Risk Analysis: Beyond the Horizon – Steenbergen et al. (Eds) Taylor & Francis Group, London, ISBN 978-1-138-00123-7,pp.467 -473.
28. Kuzman,Z., Jugović,A., Bistričić,A. (2011). The Role of Ship Management in Business Activities of Shipping Companies, Scientific Journal of Maritime Research , pp. 29-44.
29. Laflamme,L., Maurice,P., Lavoie,M., Svanström,L., Romer,C. & Anderson,R. (2001). Safety and safety promotion: definitions for operational developments , Injury Control and Safety Promotion, Journal Swets & Zeitlinger ,Vol. 8, No. 4, pp.1-4.
30. Masters,S. (2015). Marine Insurance, Caribbean Maritime Institute, Kingston, Jamaica, Research Essay,Journal Academia.edu, pp.1-14.
31. Mednikarov,B., Lutzkanova,S. (2021). Applicability of The Ooda Loop Theory For Analysis of Human Error Processes in The Maritime Safety, Journal Education and Aspects of Maritime Security, Pedagogika-Pedagogy Volume 93, Number 7s, pp .241-250.
32. Mihneva - Natova,A.(2005). The Relationship Between United Nations Convention on The LAW OF The Sea and The IMO Conventions, The United Nations and The Nippon Foundation of Japan Fellow ,University of Virginia.

33. Morgas,W., Urbanski,J. & Felski,A. (2007).Maritime Navigation. Its Safety and Security Managemen, Annual of Navigation , Naval University of Gdynia,p.95-106.
34. Nas,S. (2015). The Definitions of Safety and Security , Journal of ETA Maritime Science , vol. 3(2): p. 53-54, DOI ID: 10.5505 , pp. 53-55
35. Okoroji,L.,I.& Ukpere,W.,I. (2011). The effectiveness of the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS) in Nigeria, Academic Journals, University of Johannesburg, South Africa, African Journal of Business Management Vol. 5(4), pp. 1426-1430, 18.
36. Österman, C., Hult, C. & Praetorius, G. (2020). Occupational safety and health for service crew on passenger ships. Safety Science, 121, pp.403-413.
37. Pak, Jee-Moon.(2020). Application of the Terms and Conditions of English Law Related to the Duty of Utmost Good Faith under Marine Insurance Contract, Graduate School, Sungkyunkwan University, South Korea ,Graduate School, Sungkyunkwan University, South Korea , Journal of Korea Trade Vol. 24, No. 6, pp. 19-36.
38. Pan, Y. & Hildre, H.P. (2018). Holistic human safety in the design of marine operations safety. Ocean Engineering, 151, pp.378-389.
39. Patraiko,D.& Wake,P. (2009). E-Navigation and the Human Element, Taylor & Francis Group, London, ISBN 978-0-415-80479-0 ,The Nautical Institute, London, UK, pp.11-16.
40. Pivac,M., Ristov,P.& Gudelj,A.(2017). Security Flaw of Information Resources on Ships, University of Split, Faculty of Maritime Studies, Split, Croatia, pp.83-93.
41. Plitsos, S., & Varelas, T. (2020). August. Real-Time Ship Management through the Lens of Big Data. In *2020 IEEE Sixth International Conference on Big Data Computing Service and Applications (BigDataService)* (pp. 142-147). IEEE.
42. Rawson, A., Brito, M., Sabeur, Z.& Tran-Thanh3, L. (2021). From Conventional to Machine Learning Methods for Maritime Risk Assessment, the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, Volume 15, Number 4, pp. 757- 764.
43. Ritonga,A.,I., Kundori, Sengadji,K.,G., Ahmad,H.,E. (2021). Optimizing the Process of Management of Marine Cargo Insurance Claims at PT. ABC, Jurnal Logistik Indonesia Vol. 5 , No. 2 , pp. 166-173.
44. Sanborn,C.,W. (2021). Drilling for Admiralty: The OCSLA as a Bar to Maritime Law in OCS Drilling Accidents, by the William & Mary Law School Scholarship Repository, vol.12,iss2.6, pp. 467- 496.
45. Simanjuntak,C.,A., Putra,R.,D., Yahya,G.,Y., Akbar,D.& Riyadi,S.,F. (2021). An Analysis of Maritime Security Concept Based on International Safety Management (ISM) Code at The II Class Harbormaster and Port Authority (KSOP) Tanjungpinang, E3S Web of Conferences 324, International Relations Department, Faculty of Social and Political Sciences, Universitas Maritim Raja Ali Haji, Jl. Raya Dompak Tanjungpinang, Riau Archipelago 29111, Indonesia, pp.1-9.

46. Skoko, I., Galić, S.,& Lušić, Z. (2014). The role and importance of safety in maritime transportation. In 6th International Maritime Science Conference (IMSC 2014), Solin, Croatia ,pp. 186-200.
47. Suriaga,j. (2017). Safety of navigation and Radio communications, Academic Journals,Vol.5, No.2, pp.1-6.
48. Teperi, A.M., Lappalainen, J., Puro, V. & Perttula, P. (2019). Assessing artefacts of maritime safety culture—current state and prerequisites for improvement. WMU Journal of Maritime Affairs, 18(1), pp.79-102.
49. Theophilus C,N., Cajethan,O., Emmanuel,N., Nwoloziri,C., Addah,G., & Okechukwu,O. (2018). an Appraisal of Maritime Safety Management Practices and Organizational Safety Performance in Nigeria Maritime Domain: The Case of Bourbon Interoil Nigeria Limited, International Journal of Engineering Technology and Scientific Innovation, Volume:03, Issue:04,pp.187-200.
50. Thieme, C.A. & Utne, I.B.(2017). Safety performance monitoring of autonomous marine systems. Reliability Engineering & System Safety, 159, pp.264-275 .
51. Urba´nski , J., Morga´s,W. & Mi¸esikowski, M. (2009) . The present and expected changes in maritime safety, security and defense functions , Taylor & Francis Group, ISBN 978-0-415-80479-0, London, pp 3-8.
52. Valdez Banda,O.,A., Hänninen, M., Lappalainen,J., Kujala,p. & Goerlandt,F. (2016). A method for extracting key performance indicators from maritime safety management norms, This article is published with open access at Springerlink.com, WMU J Marit Affairs 15: pp. 237–265.
53. Wang, L., Huang, R., Shi, W.& Zhang, C. (2021). Domino effect in marine accidents: Evidence from temporal association rules(Article),vol.103,pp.236-244.
54. Wiweko, A., Thamrin, M. & Edi, D.W. (2015). The Effect of Vessel Seaworthiness and Crew's Competence on Marine Safety. Journal Management Transportation & Logistics, 2(3), pp.287-296.
55. Wu Chu, C., Lu, H.A. and Pan, C.Z. (2013). Emergency evacuation route for the passenger ship. *Journal of Marine Science and Technology*, 21(5), pp.513-521.
56. Wu,B., Wang,Y., Zhang,J., Savan, E.,E.& Yan,X. (2015). Effectiveness of maritime safety control in different navigation zones using a spatial sequential DEA model: Yangtze River case, G Model AAP 3679 No. of P. 11, journal homepage: www.elsevier.com/locate/aap, pp12-24.
57. Ziarati,R., Demirel,E.& Albayrak,T. (2010).INNOVATION IN MARITIME EDUCATION AND TRAINING, TUDEV (Turkish Maritime Education Foundation) Institute of Maritime Studies Tuzla Đstasyon Mah.,Hacioğlu Sok, See discussions, stats, and author profiles for this publication at: https://www.researchgate.net/publication/263483647, pp1-10.

C. Dissertations & Thesis:-

1. Finiti,O. (2021).Understanding and Predicting Human Behaviour in Maritime Emergencies ,in partial fulfilment of the requirements for the degree of Doctor of Philosophy, University of Huddersfield Repository,UK.
2. Johansson,H. (2013).Causation in Hull Insurance A Comparison of English and Nordic Marine Insurance, JASM01 Master Thesis Maritime Law, Faculty of Law, Lund University.

3. Kang,S.,(2018), A study on the definition of ship related seaborne oil transportation, A dissertation submitted to the World Maritime University in partial Fulfilment of the requirements for the award of the degree of Master of Science In Maritime Affairs, World Maritime University, Malmo, Sweden.
4. Knapp, s., (2004) , Analysis of the Maritime Safety Regime: "Risk Improvement Possibilities for the Port State Control Target Factor, (Paris MoU) , Erasmus University Rotterdam MSc in Maritime Economics and Logistics.
5. Leoni,S. (2019).The Maritime Policy of The European Union and Maritime Safety,University of Crete School of Sciences Department of Political Science, Student code 3149,Rethymno.
6. Min,Y. (2011). Limitation of Liability of Classification Societies , A dissertation submitted to the World Maritime University in partial fulfillment of the requirements for the award of the degree of Master of Science In Maritime Affairs, World Maritime University, Malmo, Sweden.
7. Mohamed,Y.,S. (2015). Safety and Firefighting Systems for Tugboats, A Graduation Project Report Submitted to the Department of Naval Architecture and Marine Engineering Faculty of Engineering – Alexandria University For the partial fulfillment of the requirements of the B.Sc. degree, Marine Engineering and Naval Architecture Department , Alexandria University.
8. Oltedal,H.,A.(2011). Safety culture and safety management within the Norwegian-controlled shipping industry, Thesis submitted in fulfillment of The requirements for the degree of Philosophiae Doctor, University of Stavanger, Norway.
9. Soltani , A. (2009). Proactive Maritime Safety: Concepts and Applications , A dissertation submitted to the World Maritime University in partial fulfillment of the requirements for the award of the degree of Master of Science in Maritime Affairs (Maritime Safety and Environmental Administration). World Maritime University, Malmö, Sweden.
10. Souza, R. (2018).The Role of Insurance in Ship and Oil & Gas Finance Structured Deals Such as Project Finance and Project Bond, Dissertation submitted to the World Maritime University in partial fulfilment of the requirements for the award of the degree of Master of Laws (LL.M.).
11. Torskiy , V.G., Topalov,V.P. & Chesnokova , M.V. (2015). Safety ofNavigation - Conceptual Foundation, Odessa National Maritime Academy, Ukraine, CRC Press is an imprint of the , Taylor & Francis Group.
12. Usoro ,M.E. (2014) .Port State Control: A tool for Sustainable Management of Maritime Safety and Marine Environment, World Maritime University, Malmo, Sweden.

D. Reports and Publications:-

1. Berg, N., Storgård,J., and Lappalainen,J. (2013).The Impact of Ship Crews on Maritime Safety, Publications of The Centre For Maritime Studies, University of Turku, A 64.
2. Bugra .A. (2019). Insuring Remotely Operated Vessels: Tempestuous Waters for Hull Insurers, NUS Centre for Maritime Law Working Paper 19/08.

3. Convention IMO., (2021). Publications the official magazine of the International Maritime Organization,U.K.
4. Force,R. (2004). Admiralty and Maritime Law, This Federal Judicial Center publication was undertaken in furtherance of the Center's statutory mission to develop and conduct education programs for judicial branch employees, Tulane Law School.
5. Grøn, S., & Richter,L. (2013) Navigating Safety, Second Report from Safety Culture and Reporting Practice on Danish Ships in the Danish International Ship Register, Centre of Maritime Health and Society (CMSS), The project is financed by the Danish Work Environment Foundation.
6. Gurses, (2016). Maritime Law, Law of the Sea & Ocean Management, Marine Insurance, Tulane Law School , Rhodes, Greece.
7. Hodge,R. (2014). Hazard Assessment of Ores and Concentrates for Marine Transport, Materials Stewardship, Copyright ICMM.
8. IMO, (2018).Nautical Department, asgow College Of Nautical Studies , FOLN 35 , Ship Masters Busisnes, Maritime Law Copyrights for Jordan Academy for Maritime Studies (JAMS) Electronic Material.
9. Lome ,T. (2016) . Report OF The Second Ordinary Session OF The STC on Justice and Legal Affairs, African union, Addis Ababa, Ethiopia.
10. McLellan,A., Croft,M. (2012). Emergency Response Plan, Emergency procedures and contact information for when dealing with emergencies, incidents and accidents, Seaview Marina,Uk.
11. Workplace Safety & Health Manual for Marine Industries.(2009). by the Workplace Safety and Health Councilin collaboration with the Association of Singapore Marine Industries, wshmanual for marine ,www.tal.sg/wsh/publication/wsh-guide lines.

E. WEBSAT:-

1. htt://wiki.dorar-aliraq.net
2. https://ar.wikipedia.org/wiki .
3. https://ar.wikipedia.org/wiki.
4. https://moj.gov.iq/(جريدة الواقع العراقية)
5. https://www.imo.org/en/OurWork/ERO/Pages/MemberStates.aspx
6. www.wikiwand.com
7. https://en.wikipedia.org

﴿ المـــــــلاحـــــــــق﴾

الملحق (A) : اسماء المحكمين :-

اولاً: اسماء المحكمين من الاساتذة التدريسين على الاستبانة :-

ت	الاسم الكامل	الاختصاص	مكان العمل
1	أ.د. عبد الرضا فرج البدراوي	إدارة تسويق	جامعة البصرة / كلية الإدارة والاقتصاد/قسم الاقتصاد
2	أ.د. طاهر محسن منصور الغالبي	إدارة استراتيجية	كلية شط العرب الجامعة/ قسم إدارة الاعمال
3	أ.د. هادي عبدالوهاب عبد الامام	نظرية المنظمة والسلوك التنظيمي	جامعة البصرة / كلية الإدارة والاقتصاد/قسم إدارة الاعمال
4	أ.د. راضي عبدالله علي	إدارة الانتاج والعمليات	جامعة البصرة / كلية الإدارة والاقتصاد/قسم إدارة الاعمال
5	أ.د. حسين عبدالقادر معروف	قانون خاص	جامعة البصرة / كلية القانون
6	أ.د. نعيم صباح جراح	نقدية ومصرفية	جامعة البصرة / كلية الإدارة والاقتصاد/ م. العميد للشؤون الادارية
7	أ.د. رشا مهدي صالح	إدارة الموارد البشرية	جامعة البصرة / كلية الإدارة والاقتصاد/قسم إدارة الاعمال
8	أ.د.خميس ناصر محمد	إدارة مالية	جامعة الانبار/كلية الإدارة والاقتصاد / قسم إدارة الاعمال
9	أ.م.د. شذى احمد علوان	إدارة الجودة	جامعة البصرة / كلية الإدارة والاقتصاد/ رئيس قسم إدارة الاعمال
10	أ.م.د. ندى عبدالقادر الشريده	مالية مصرفية	جامعة البصرة / كلية الإدارة والاقتصاد/قسم إدارة الاعمال
11	أ.م.د عمار يوسف ضجر	تسويق خدمات	جامعة البصرة / كلية الإدارة والاقتصاد/قسم إدارة الاعمال
12	أ.م.د. هاني فاضل الشاوي	إدارة الموارد البشرية	كلية شط العرب الجامعة / قسم إدارة الاعمال
13	أ.م.د. زين العابدين جاسم محمد	نظرية منظمة	كلية شط العرب الجامعة / قسم إدارة الاعمال
14	أ.م.د عبدالله كاظم محمد	نظرية منظمة	كلية شط العرب الجامعة / قسم إدارة الاعمال
15	أ.م. د. محمد فائز حسن	إدارة مالية	جامعة كربلاء/ كلية الإدارة والاقتصاد/ قسم إدارة الاعمال
16	أ.م.د. عبدالسلام علي حسيم	الإدارة الاستراتيجية وإدارة الجودة	جامعة الانبار/كلية الإدارة والاقتصاد / قسم إدارة الاعمال
17	أ.م.د يزن سالم محمد	سلوك تنظيمي	جامعة كربلاء/ كلية الإدارة والاقتصاد / قسم إدارة الاعمال
18	أ.م. وفاء علي سلطان	إدارة خطر وتأمين	جامعة البصرة / كلية الإدارة والاقتصاد/قسم إدارة الاعمال
19	أ.م. ساهرة عبد الخضر	إدارة الانتاج والعمليات	جامعة البصرة / كلية الإدارة والاقتصاد/قسم إدارة الاعمال
20	.م.د. محمد صالح هادي	إدارة معرفة	جامعة البصرة / كلية الإدارة والاقتصاد/قسم إدارة الاعمال

ثانياً: اسماء المحكمين من ذوي الاختصاص البحري على الاستبانة :-

ت	الاسم الكامل	الاختصاص	مكان العمل
1	أ.د. مناف قاسم البطاط	إشعاع بحري	جامعة البصرة/ مركز علوم البحار
2	أ.د. عبدالحليم علي المحيي	الانواء الجوية البحرية	جامعة البصرة/ مركز علوم البحار
3	أ.م.د فائز يونس خليل	علوم فيزياء بحرية	جامعة البصرة/ مركز علوم البحار
4	د. فرحان محيسن الفرطوسي	إدارة البيئة البحرية	مدير عام الشركة العامة لموانئ العراق
5	د. كاظم جعفر احمد	نقل دولي بحري	وزارة النقل/ مدير المكتب الاستشاري لوزارة النقل
6	د. العميد البحري حيدر عمران حسن	التحكيم البحري	معاون رئيس أكاديمية الخليج العربي للدراسات البحرية
7	د.حسين كاظم عبدالحسين	جغرافية بحرية	الشركة العامة للموانئ العراقية
8	د. عبدالعظيم كاظم زبون	ربان أعالي البحار	السلطة البحرية/ مدير التفتيش البحري
9	السيد محي الدين عبدالرزاق بدر	إدارة مشاريع هندسية	مدير عام شركة النقل البحري
10	السيد علي سوادي مفتاح	تكنولوجيا النقل البحري	الشركة العامة للنقل البحري
11	السيد محمد جمال شاكر	هندسة اتصالات بحرية	الشركة العامة للنقل البحري

الملحق (B) :- قائمة الفحص (check list) التي شخصت مشكلة الدراسة الحالية .

ت	اسئلة قائمة الفحص	مطبق	غير مطبق
1	يتم تدريب الافراد لتزويدهم بالخبرات التي تخص السلامة البحرية المكتسبة من الدورات المقترحة في خارج وداخل العراق.		
2	تأثير الاجهاد في العمل بالقطع البحرية يؤدي أحيانا إلى الاهمال بالتزام بمعايير ومعدات السلامة البحرية .		
3	يتوافر لدى (القطع البحرية) معدات أنقاذ واستغاثة مجهزة وفق أحدث المواصفات المعتمدة عالمياً ضمن سياقات منظمة الملاحة الدولية للسلامة والانقاذ البحري وحسب اتفاقيات ومعاهدات SOLAS .		
4	يتوافر لدى (القطع البحرية) أمكانية تحديد السلطات والمسؤولية وعدم تداخل الواجبات فيما يخص السلامة والانقاذ البحري من حيث ضمان الحقوق والواجبات لتفادي المعوقات .		
5	يتمتع الافراد بالوعي والادراك حول ثقافة السلامة البحرية وأهميتها لسلامة المؤسسة .		
6	يتوافر لدى القطع البحرية ضابط سلامة ضمن الهيكل التنظيمي مختص بمجال السلامة و البحث والانقاذ البحري .		
7	تمتلك (القطع البحرية) أجهزة واليات ومعدات السلامة والإنقاذ البحري والبري متقدمة ومتطورة وفق الاسس العالمية الحديثة ومصادقة من قبل المنظمة العالمية للملاحة .		
8	معدات السلامة في (القطع البحرية العراقية) صالحة للعمل وليس بها أعطال أ و تقادم		
9	يمتلك الأفراد العاملين في القطع البحرية القدرة على إدارة الحوادث وسرعة المكافحة والاستجابة لحالات الطوارئ .		
10	معدات السلامة في (القطع البحرية العراقية) مطابقة للمواصفات العالمية المذكورة في اتفاقيات ومعاهدات سولاس (SOLAS) .		

11	يوجد ألتزام من الإدارة العليا بتوفير أنظمة السلامة والصحة المهنية في القطع البحرية.		
12	يتوافر نظام إدارة الامن و السلامة مطابق إلى مدونه إدارة السلامة الامنة ISM .		
13	تؤدي البيئة غير الملائمة كارتفاع درجات الحرارة في المناطق الحارة إلى عدم الالتزام بمعدات السلامة .		
14	الالتزام بمعايير ثقافة السلامة يحدد المخاطر في العمل بالقطع البحرية .		
15	توضع إدارة (القطع البحرية) خطط الوقاية من الحوادث ولكن بسبب الاداء الضعيف من قبل الافراد وفي هيكل اداره السلامة لا يمكن اكتشاف الخطر.		
16	تواجه القطع البحرية العراقية مخاطر بحريه متعددة تهدد السلامة البحرية.		
17	يتم اعداد خطط البحث البحري والانقاذ من قبل الإدارة العليا في القطع البحرية العراقية		
18	يتوافر مشرف او مسؤول السلامة داخل القطع البحرية العراقية.		
19	تتعرض القطع البحرية إلى أضرار مادية وأخطار جسيمة ناتجة عن الاهمال في السلامة البحرية مما تسبب الحوادث والتي تؤدي إلى أصابات ووفيات للكوادر البشرية		
20	يتم أشراك الافراد في القطع البحرية بدورات السلامة البحرية بشكل دوري للتوعية والتثقيف في السلامة.		
21	تتحمل القطع البحرية العراقية خسائر فادحه بشكل مستمر نتيجة الحوادث .		
22	يتم توضيح الاخطار التي يمكن أن يتعرض لها الافراد في القطع البحرية و كيفيه تفاديها.		
23	تعرض الافراد العاملين في القطع البحرية إلى حوادث واصابات ناتجه عن تصرفات شخصية غير أمنة .		
24	عدم التزام بالتعليمات والارشادات الموجهة من قبل إدارة العليا للقطع البحرية العراقية إلى الافراد في القطع البحرية تؤدي إلى وقوع حوادث واصابات .		
25	يقاس اداء السلامة البحرية كتغذيه عكسية لتحسين النظام الامني في القطع البحرية.		
26	يواجه الافراد العاملين في القطع البحرية إلى حوادث واصابات بسبب ظروف العمل غير السليمة وغير الأمنه .		
27	تقوم الإدارة العليا للقطع البحرية بتحديد المخاطر وايعازها إلى الافراد العاملين في القطع البحرية .		
28	توفير التدريبات الكافية على اجراءات الاستجابة للطوارئ لتفادي المخاطر.		
29	بعض الحوادث والاصابات التي يتعرض لها الافراد العاملين في القطع البحرية ناتجه عن عدم التدريب الكافي على المعدات او غير المدربين عليها مسبقا.		
30	يوجد اجهزة الخرائط والمعلومات الالكترونية (chart plotter) و (ECDIS) لضمان سلامة الملاحة في كافة القطع البحرية .		
31	يتوافر جهاز (BNWAS) نظام إنذار الخفارة الملاحية في برج قيادة القطع البحرية .		
32	يتوافر جهاز الانذار ضد SHIP SECURITY ALERT SYSTEM(SSAS) التهديد الامني		
33	يوجد نظام تحديد هوية السفن وتتبعها بعيد المدى في القطع البحرية لضمان سلامة الملاحة . LRIT LONG RANGE IDENTIFICATION TRACKING		
34	يتم تطبيق الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والاجازة والخفارة للملاحيين (STCW)		
35	تقوم (إدارة القطع البحرية) بأعداد برامج تثقيفية بصدد أهمية التامين على الافراد والمعدات والسفن .		
36	تتوافر وثائق تأمينية في (القطع البحرية) تغطي الافراد من الحوادث والاصابات الناتجة		

	عن العمل .		
37	تتوفر لدى (القطع البحرية) أغطية تأمينية تغطي الحوادث التي تتعرض لها المعدات والاليات والقطع البحرية .		
38	يتوافر لدى افراد (القطع البحرية) وعي و أدراك في أهمية التأمين ضد الحوادث والاصابات .		
39	يتوافر تامين المسؤولية المدنية يغطي اضرار التي تصيب الغير في الحوادث البحرية		
40	يتوافر تأمين بحري يغطي تكاليف المواد و البضائع المنقولة في السفن .		

الملحق (C): اسئلة المقابلة المهيكلة مع شركة التأمين الوطنية والسلطة البحرية :-

ت	الاسئلة
1	ما عدد السفن المؤمنة لدى الشركات البحرية في شركة التأمين الوطنية.
2	ما هي طبيعة الحوادث والاخطار البحرية التي يتم تغطيتها من قبل شركة التأمين الوطنية ونادي الحماية والتعويض.
3	حدد نوع التصنيف المطبق في شركات التأمين على القطع البحرية.
4	ما نوع التغطية التأمينية على القطع البحرية ومتى يتم تجديد التعاقد.
5	ماهي فوائد التأمين البحري على القطع البحرية العراقية .
6	ما هو دور نادي الحماية والتعويض .
7	وضح الشروط الواجب توفرها من قبل القطع البحرية للحصول على التأمين البحري .
8	تتوافر تغطية تأمينية عن أخطار الحرب للقطع البحرية .
9	ما الخسائر البحرية المغطاة من قبل شركة التأمين الوطنية .
10	ما علاقة التأمين البحري في تصنيف السفينة .
11	تتوافر علاقة التأمين البحري ومعايير السلامة .
12	ماهية الخسارة المهدرة وكيف تحدد في القطع البحرية .
13	توجد معايير للتأمين البحري واجب تنفيذها من قبل القطع البحرية .
14	ما هي انواع الخسائر البحرية المغطى في التأمين البحري.
15	يتوافر تأمين المسؤولية المدنية على القطع البحرية .
16	ما الوقت المناسب للتبليغ عن وقوع الحادث او الاصابة من قبل القطع البحرية .
17	ما الاستثناءات في شروط التامين البحري .
18	ماهي الايجابيات من عقود التامين البحري .
19	يوجد تأمين بحري الزامي التنفيذ والتطبيق .
20	ما قانون التأمين البحري .
21	توجد أمكانية لتغطية تأمين القطع البحرية الحربية العراقية والافراد العاملين فيها .
22	ما هي وثائق التأمين البحري التي تصدرها شركة التأمين الوطنية .
23	يوجد تأمين صحي للأفراد العاملين في الشركات البحرية .
24	ما أثر أو دور التأمين البحري على كفاءة القطع البحرية .
25	ما المبادئ التأمينية التي تعمل بها شركة التأمين الوطنية للتعاقد مع الشركات البحرية .

الملحق (D) : استمارة الاستبانة :-

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جـــامعـــــة البصـــــرة
كلية الإدارة والاقتصاد
قسم إدارة الاعمال

م/ استمارة استبانة

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته ...
أتوجه اليكم بخالص التقدير والاحترام راجياً تعاونكم لانجاح هذه الدراسة العلمية التي تعنى بالقطاع البحري في العراق ،أذ يقوم الباحث بأعداد دراسة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير علوم الإدارة البحرية بعنوان:-

(دور الســـلامة والتـــأمين البـحري في إدارة القطع البحرية العراقية- دراسة استطلاعية مقارنة)

لذا نرجو تعاونكم في الإجابة على أسئلة قائمة الاستبانة، من خلال تزويدنا بالمعلومات اللازمة، إذ أننا نؤمـــن بأنكم خير مصدر للوصول إلى المعلومات المطلوبة كونكم أهل خبرة واختصـــاص، علمًا أننا سنُعامل جميع المعلومات التي نحصل عليها بسرية تامة ولن تُستخدم إلا لأغراض البحث العلمي فقط، ونرجو أن تكون إجاباتكم عن قناعة تامة، فحرصكم على الإجابة عن أسئلة الاستبـانة بدقة وموضوعية سيـؤدي بدون أدنى شك إلى تقـييم أفضل لموضوع الدراسة والتي تمكن الباحث من تقديم مقترحات بناءه وسيعـكس هذا الاهتمام مدى حرصـــكم اتجاه تطوير مسيرة العلم في بلدنا العزيز مما سيعود بالخير والنفع إلى مؤسساتنا البحـرية ووطننـا بإذن الله ، مع التفضل بقراءة الملاحظات الآتية:-

1- لن تستخدم اجاباتكم إلا لأغراض البحث العلمي فلا داعي لذكر الاسم.
2- ستجدون أمام كل فقرة (5) بدائل تتراوح بين (أتفق بشدة، أتفق، محايد، لا أتفق، لا أتفق بشدة).
3- نرجو من حضراتكم الإشارة بعلامة (✔) تحت الإجابة التي تختارونها.
4- يرجى الإجابة عن جميع فقرات الاستبانة لان ترك سؤال واحد يؤدي إلى عدم صلاحيه الاستبانة.

مع فائق الشكر والتقدير

البـــــاحث
طالب الدراســـات العليا
علـــي عـبدالكـاظم عاشور

المشـــرف
الاستاذ الدكتور
زيـنب شـــــــلال عكـــار

القسم الاول – البيانات الشخصية

1.الجنس: ☐ ذكر ☐ أنثى

2. الحالة الاجتماعية: ☐ متزوج ☐ اعزب

3.العمر: ☐ من 20سنة إلى 30سنة ☐ من 31 سنة إلى 40سنة

☐ من 41إلى 50سنة ☐ من 51 سنة فأكثر .

4. العنوان الوظيفي: ☐

5. التحصيل العلمي:

☐ دكتوراه ☐ ماجستير ☐ بكالوريوس ☐ دبلوم

☐ إعدادية ☐ متوسطة ☐ ابتدائية

6. سنوات الخدمة:

☐ أقل من 5 سنوات ☐ من6سنوات إلى10 سنوات

☐ من 11سنة إلى 15سنة ☐ من16 سنة إلى 20سنة

☐ من 21 سنة إلى 25 سنة ☐ من 26فأكثر .

7. الدورات التدريبية والتطويرية: ☐ داخلية ☐ خارجية

القسم الثاني – مقاييس متغيرات الدراسة

اولاً-المتغير المستقل الاول : السلامة البحرية Maritime safety

هي المحافظـــة والحمايـــة على النظام البحري والمتضمن (الافراد ، القطع البحرية ، البيئة البحرية) من اي عنصر يهـدد الملاحـة البحرية لأي سبب كان ، من اجل الحفاظ على حياة البشر وممتلكاتهم والبيئة البحرية من الخطر والاضرار الناتجة عن الاخطار و الحوادث البحرية (Formela , et al., 2019: 286) .

البعد الاول – ثقافة السلامة البحرية :- هي سلســـلة من القيم والمعتقدات والاعراف الاجتماعية للأشخاص فـــي مكان العمل والمعايير المتعلقة بظاهره تؤثر على سلامة مجموعة العمل ، وترتبط بالسلوك والمواقف المناسبة في البيئة البحرية وتعد التصرف الصحيح في الاستجابة للمواقف العادية والطارئة على السواء (Efiok , et al., 2015 :70) .

ت	الفقرات	أتفق تماماً	أتفق	محايد	لا أتفق	لا أتفق تماماً
1	توجد قائمة فحص دورية لفحص مدى وعي الافراد لثقافة السلامة في القطع البحرية .					
2	يتوافر نظام تحفيزي للأفراد في القطع البحرية لتطبيق قواعد السلامة والالتزام بمعاييرها.					
3	يتم تطبيق نظام إدارة السلامة البحرية بصورة متماثله مع الاتفاقيات الدولية المصادق عليها من قبل الحكومة العراقية .					
4	يمتلك الافراد في القطع البحرية القييم والمعايير للعمل بروح الفريق الواحد لمعالجة حالات الطوارئ .					

البعد الثاني – معدات السلامة البحرية :- هي مجموعة من المعدات(اليدوية والميكانيكية) الموجودة في القطع البحرية التي توفر الحماية والامان للأفراد والسفن وما تحمله على متنها من المخاطر لضمان سلامة الرحلة البحرية (عبدالمنعم ،2000: 29)

ت	الفقرات	أتفق تماماً	أتفق	محايد	لا أتفق	لا أتفق تماماً
5	تمتلك القطع البحرية معدات سلامة متماثله مع متطلبات اتفاقية السلامة البحرية الدولية لضمان سلامة الرحلة البحرية.					

6	يقوم ضابط السلامة بتفقد معدات السلامة البحرية وفق جداول الفحص الدورية المعتمدة.					
7	يتم عمل ممارسات فعلية للافراد على استخدام معدات السلامة البحرية بأشراف الإدارة العليا .					
8	تحتوي القطع البحرية على معدات سلامة متقادمة .					

البعد الثالث – البحث والانقاذ البحري :- هي كافة الاجراءات والتدابير اللازمة في عمليات انقاذ واسعاف الافراد والممتلكات عند وقوع حادث في القطع البحرية ، وتستخدم كافة الوسائل المتيسرة في عمليات البحث كالزوارق والطائرات والسفن القريبة (عوض ، 2006: 7)

ت	الفقرات	أتفق تماماً	أتفق	محايد	لا أتفق	لا أتفق تماماً
9	توجد محطة أنقاذ واستغاثة دولية بحرية تساعد القطع البحرية في المياه الاقليمية .					
10	يتوافر كوادر بحرية متخصصة لعمليات البحث والانقاذ البحري.					
11	تتوافر معدات البحث والانقاذ البحري مصادقة من قبل المنظمة البحرية الدولية .					
12	يوجد تنسيق مشترك مع الدول الساحلية المجاورة للعراق في عمليات البحث والانقاذ البحري ضمن اتفاقية 1989 (SALVAG).					

البعد الرابع- سلامة وامن الملاحة البحرية :- هي الحفاظ على سلامة الافراد والممتلكات من جميع أنواع الاخطار الملاحية والانشطة الارهابية والعمليات غير المشروعة الموجودة في البحار والمحيطات التي تلحق الضرر بالقطع البحرية (Morgas & Felski ,2007:97) .

ت	الفقرات	أتفق تماماً	أتفق	محايد	لا أتفق	لا أتفق تماماً
13	يتم الاعتماد على الاتفاقيات البحرية الدولية في وضع خطط سلامة وامن القطع البحرية .					
14	يساعد توفير أمن الملاحة البحرية على تحقيق أعلى قيمة ممكنه من الكفاءة التشغيلية والاقتصادية للقطع البحرية .					
15	يتوافر جهاز(ECDIS) نظام الخرائط الالكترونية ، و جهاز(BNWAS) نظام أنذار الخفارة الملاحية لضمان سلامة وامان الملاحة البحرية .					

16	توجد منظومة أتصال مؤمنة بين القطع البحرية والمحطات الارضية لضمان سرية الاتصال ضد الاختراقات .					
البعد الخامس- تدريب الافراد على السلامة البحرية :- ويقصد بالتدريب البحري هو تحول الافراد من المعرفة إلى الكفاءة من خلال التدريب والحاجة إلى التمارين المهنية المستمرة على انظمة السلامة وأعاده التأهيل وفقاً لمتطلبات اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية (Zirati , et al.,2010 :2) .						
ت	الفقرات	أتفق تماماً	أتفق	محايد	لا أتفق	لا أتفق تماماً
17	يواجه الافراد في القطع البحرية نقص في البرامج التدريبية الحديثة التي تخص السلامة البحرية .					
18	تؤدي قلة الموارد البشرية والمادية إلى ضعف في الممارسات والتمارين التدريبية .					
19	يتلقى الافراد في القطع البحرية التدريب على عمليات البحث والانقاذ البحري .					
20	يجد الافراد صعوبة بالتدريب بسبب اختلاف اللغة عندما يكون التدريب خارج الدولة.					
البعد السادس- أجهزة واشارات الاستغاثة البحرية :- وهي انظمة الامن والامان الدولية المتكونة من الاجهزة والاشارات (المرئية والصوتية) المستخدمة في طلب المساعدة الفورية الضرورية لإنقاذ الارواح والممتلكات في عرض البحر وفقاً لاتفاقيات المنظمة البحرية الدولية (عبدالمنعم، 2000 :34).						
ت	الفقرات	أتفق تماماً	أتفق	محايد	لا أتفق	لا أتفق تماماً
21	يتم أشراك الافراد العاملين في القطع البحرية بدورات متقدمة على استخدام اجهزة الاستغاثة لتطوير مهاراتهم (GMDSS) .					
22	تمتلك المحطات الساحلية مركز للأرصاد الجوية لتحذير القطع البحرية بأرسال رسائل تحذيرية.					
23	يتوافر في طاقم القطع البحرية حاملي شهادة مشغلي الراديو (Goc) .					
24	يتوفر جهاز الاستغاثة البحرية (GMDSS) في كافة القطع البحرية الصالحة للأبحار.					

ثانياً- المتغير المستقل الثاني : التامين البحري Marine Insurance

هـو عقد يتعـهد بموجبة المؤمن بتعويض المؤمن له بالطريقة وإلى الحد المتفق علية في العقد من الخسائر والاضرار الناتجـة عن تحـقق المخـاطر البحـرية التي تحدث للافراد والممتلكات (أرزوقي ، 2021: 28) .

البعد الاول – الـوعي التأميـني :- هـو درجة اقتـناع الفرد بأهمـية و فوائـد التأمين على السـفن والافراد كوسيلة لنقل الخطر المحتمل تعرضه لـه و كوعـاء ادخـاري أو كلاهما معاً. بحيث يجمع بين التأمين و التعويض لتفادي خطر محتـمل، و بين وعـاء ادخاريا هاماً تعتمد عليه معظم الدول في تجميع مدخرات أفرادها (ادريس، 2020: 12) .

ت	الفقرات	أتفق تماماً	أتفق	محايد	لا أتفق	لا أتفق تماماً
25	يتوافر اهتمام من قبل الافراد في القطع البحرية حول احتياجهم للتأمين البحري .					
26	تعد أهمية نشر الوعي التأميني ثقافة تأمينية في معالجة المشاكل المالية لدى الافراد في القطع البحرية .					
27	توجد وسائل تقنية حديثة لنشر الوعي التأميني على القطع البحرية					
28	يوجد اجراء فوري من قبل إدارة القطع البحرية بأشعار شركة التأمين عند وقوع حادث.					

البعد الثاني – التأمين البحري على الافراد :- هو عقـد يبرم بيـن الطرفين (المؤمن والمؤمن له) يتعـهد به المؤمن على تعويض المؤمن لـه عن الاضرار التـي تصيب المؤمن لـه والمغطاة بالوثيقة التأمينية مقابل دفع قسط مالي مذكور في الوثيقة التأمينية (خيرالدين ، 2015: 25) .

ت	الفقرات	أتفق تماماً	أتفق	محايد	لا أتفق	لا أتفق تماماً
29	يتم تحديد الاخطار المغطاة والاخطار المستثناة المتفق عليها في عقد التأمين البحري للأفراد .					
30	توجد رغبة فعلية من قبل الافراد العاملين في القطع البحرية بالتأمين على حياتهم مقابل دفع قسط التأمين .					
31	توافر تأمين على الافراد البحريين العاملين في المقرات الارضية للقطع البحرية .					

32	يمتلك الافـــراد العامليـــن في القطع البحرية المؤمنة حافز ودافع للعمل بعكس القطع البحرية غير المؤمنة .					

البعد الثالث – التأمين البحري على السفن والبضائع :- هو عقـد يغطـــي الهـلاك أو الاضـرار التي تصـــيب الســـــفينة ذاتهـا أو البضـــائع المنقـــول عليـــها أثنـــاء قيامهـا بالرحلـــة البحـــرية ، حيث يبـرم العقد التأميني بين (المؤمن والمؤمن له) (بوكلاب ،2018: 181) .

ت	الفقرات	أتفق تماماً	أتفق	محايد	لا أتفق	لا أتفق تماماً
33	تتوافر تغطية تأمينية على كافة القطع البحرية التي تعمل في المياه الاقليمية وخارج حدود المياه الاقليمية .					
34	تتوافر أغطية تأمينية للقطع البحرية أثناء عملية التصليح والصيانة.					
35	تلتزم إدارة القطع البحرية بأشعار المؤمن عند وقوع الخطر قبل تفاقم الخسارة .					
36	يوجد وثائق تأمينية تغطي الاضرار التي تتعرض لها القطع البحرية أثناء الارساء في الموانئ .					

البعد الرابع- تأمين المسؤولية المدنية :- هو الحالة القانونية للشـخص أو الشـي(قطعة بحرية) الذي يكون قد أرتكب خطا نشـــأ عنه ضرر لشـــخص أخر (الغير) فـــي ماله أو شرفه فاصبـــح ممكناً أجبارة قضـــائياً علـــى تعويض هذا الضـــرر ، اي تعويض الضرر الناشئ عن عمل معين يلحق بالغير (محمد ، 2019: 21) .

ت	الفقرات	أتفق تماماً	أتفق	محايد	لا أتفق	لا أتفق تماماً
37	يتوافر تأمين المسؤولية المدنية في القطع البحرية لتغطية الاضرار التي تصيب الغير.					
38	يتوافر تغطية تأمينية على البضائع المنقولة في القطع البحرية وقد تلحق الضرر بالغير مثل التلوث الناتج عن المنتجات النفطية					
39	يوجد التزام من قبل الإدارة العليا بتقديم بيانات جوهرية واضحة عند التعاقد .					
40	يتوافر غطاء المسؤولية المدنية يغطي الاضرار التي يلحقها الافراد في القطع البحرية للغير.					

البعد الخامس – الاخطار البحرية :- هــي الاخــطار التي تهدد ســلامة القطع البحرية وما تحمله على متنها من افراد وبضائع و يعد الخطر هو العنصر الاساسي وسمة عقد التأمين البحري (بوكلاب ، 2018: 27) .

ت	الفقرات	أتفق تماماً	أتفق	محايد	لا أتفق	لا أتفق تماماً
41	توجد تغطية تأمينية تغطي أخطارالحرب وعمليات الارهاب على القطع البحرية .					
42	يتم توضيح الاخطار البحرية المشمولة بالتأمين والاخطار المستثناة إلى أفراد الطاقم .					
43	توجد تغطية تأمينية للقطع البحرية من الغوارق وحطام السفن في القنوات الملاحية .					
44	تتوافر تغطية تأمينية عن كافة الاخطار البحرية العامة تغطي الخسائر الكلية التي تقع على قطع البحرية وما تحمله.					

البعد السادس – الخسائر البحرية :- هــي الخــسائر الكــلية أو الجزئية التي تصيب (البضائع ، القطع البحرية) عند التعرض للأخطار والحوادث البحرية أثناء العمليات البحرية (بوكلاب ، 2018: 185) .

ت	الفقرات	أتفق تماماً	أتفق	محايد	لا أتفق	لا أتفق تماماً
45	يتوافر تغطية تأمينية تغطي الخــسائر بنوعيها (الكلية والحكمية) للبضائع والقطع البحرية المؤمنة .					
46	يتوافر تطبيق نظام الخسائر المشتركة .					
47	تلجئ القطع البحرية إلى طرق غير التأمين للتعويض عن الخسارة .					
48	عدم التزام الافراد بمعايير السلامة البحرية سيؤدي إلى خسائر بحرية .					

ثالثاً - المتغير التابع : إدارة القطع البحرية Marine Ship Management

هي مجموعة من الانشطة والاعمال الادارية التي تؤدي إلى الاستخدام الفعال والكفوء للموارد المتاحة لانجاز هدف او مجموعة أهداف مطلوب تحقيقها حيث تعد إدارة القطع البحرية نشاطًا أساسيًا لامتلاك السفن وتشغيلها (بازينة ، 2004: 16) .

البعد الاول – إدارة وتنظيم القطع البحرية:- يقصد بها إدارة الافراد العاملين وتنظيم اسس العمل في القطع البحرية حيث يتم ترتيب افراد الطاقم وفق الاتفاقيات البحرية تنظيم تقليدي يتضمن تجمعات رسمية وغير رسمية قد تتكون هذه التجمعات على أساس الاقسام الموجودة على السفينة وتعد هذه التقسيمات مفيدة لتشغيل السفينة بكفاءة (بازينة ، 2004: 20) .

ت	الفقرات	أتفق تماماً	أتفق	محايد	لا أتفق	لا أتفق تماماً
49	يوجد التزام من قبل إدارة القطع البحرية بتوفير أنظمة السلامة والتدريب على معدات واجهزة السلامة .					
50	ضعف الالتزام من قبل الافراد بتعليمات الإدارة العليا يؤدي إلى وقوع حوادث ناتجة عن تصرفات شخصية غير سليمة .					
51	يوجد تنظيم في العمل لتأدية الواجبات وتحديد المسؤوليات في القطع البحرية .					
52	تقوم الإدارة العليا بتحديد المخاطر وإبعازها إلى الافراد في القطع البحرية لتفاديها .					

البعد الثاني- التخطيط لحالات الطوارئ :- هي عملية تحديد الاهداف والتصرفات قبل أجرائها وتعد الغايات والاهداف هي النتائج المحددة المراد تحقيقها ، حيث تحمل القطع البحرية خطط لحالات الطوارئ تكون منسقة بصورة مناسبة لتوضيح التوجيهات والارشادات والواجبات لكل فرد من افراد الطاقم أثناء العمليات الطارئة(بازينة ، 2004 : 40) .

ت	الفقرات	أتفق تماماً	أتفق	محايد	لا أتفق	لا أتفق تماماً
53	تتوافر خطط منظمة لجميع حالات الطوارئ في القطع البحرية .					
54	توجد ممارسات فعلية وليست شكلية على خطط حالات الطوارئ تساعد الافراد في مكافحة حالات الطوارئ .					
55	الخطط التطويرية السابقة لحالات الطوارئ تم تطبيقها فعلياً من قبل إدارة القطع البحرية .					
56	يتم رفع مستوى أداء الافراد وتطويرهم من خلال التخطيط لضمان سلامة القطع البحرية وما تحمله على متنها .					

البعد الثالث – الاتفاقيات البحرية :- هي مجموعة من (الاتفاقيات ،المعاهدات ، والتعاميم ، والقرارات) الصادرة من المنظمة البحرية الدولية (IMO) بالاتفاق مع مجموعة دول اعضاء يتم تنفيذها من خلال لوائح سارية محددة في الاتفاقية الدولية ، لذا يتطلب من الدول الامتثال والتنفيذ لتلك اللوائح والقواعد ذات الصلة بمعايير السلامة البحرية التي تساعد بسلامة الملاحة البحرية (Mihneva , 2005 :33) .

ت	الفقرات	أتفق تماماً	أتفق	محايد	لا أتفق	لا أتفق تماماً
57	يتم تنفيذ الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من القطع البحرية (Marpol) وتعديلاتها.					
58	يوجد تطبيق لاتفاقية نيروبي لإزالة حطام السفن من الموانئ والقنوات الملاحية لعام 2007.					
59	يوجد تطبيق إلى اتفاقية (Solas) سلامة الارواح في البحار مشتركة مع دول الجوار الساحلية عند وقوع غريق في عرض البحر.					
60	تخضع القطع البحرية لتطبيق الاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحار (Colreg) .					

البعد الرابع- التصنيف البحري :- هي هيئات مستقلة دولية تقوم بأنشاء وتطبيق المعايير الفنية و مخولة من قِبَل دولة العلم للإشراف على بناء وتصميم السفن التي تبحر تحت علم تلك الدولة وفقاً لمتطلبات دولة العلم والمنظمة البحرية الدولية (Knapp,2004: 13).

ت	الفقرات	أتفق تماماً	أتفق	محايد	لا أتفق	لا أتفق تماماً
61	يوجد تصنيف بحري لكافة القطع البحرية العراقية من قبل أحدى الهيئات الدولية للتصنيف .					
62	تمتلك القطع البحرية غير المؤمنة تصنيف بحري معترف به في المنظمة البحرية الدولية .					
63	يتوافر لدى العراق هيئات تصنيف محلية تدعم القطع البحرية .					
64	يلعب التصنيف البحري دوراً فعال في تشغيل القطع البحرية العراقية في الموانئ العالمية .					

البعد الخامس – تقييم المخاطر:- هو مؤشر فـعال يسـاعد على وضع نـظام شامل لإدارة المخاطر في القطع البحرية ، لذا يسمح تقيم المخاطر المنهجي بدراسة سلامة القطع البحرية من وجهة نظر مستقبلية ومنهجية (بازينة ، 2004 : 130) .

ت	الفقرات	أتفق تماماً	أتفق	محايد	لا أتفق	لا أتفق تماماً
65	تعمل القطع البحرية بمعايير واسس الوقاية من المخاطر .					
66	يوجد نظام تنظيمي ثابت وشامل للتعامل مع كل عناصر السلامة البحرية في تقييم الخطر البحري.					
67	تتوافر ضوابط للتحكم وتقييم المخاطر الجديدة الناجمة عن التغير المستمر في التكنولوجيا البحرية .					
68	تمتلك القطع البحرية إجراءات لإدارة الخطر الملاحي .					

الملحق (E) : الاتفاقيات البحرية :-

جدول(2-13) أهم الاتفاقيات البحرية الدولية حسب التسلسل التاريخي والمنظم العراق اليها

ت	الاتفاقيات البحرية الدولية	تاريخ الاعتماد والتعديلات	الهدف من الاتفاقية البحرية
	اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار United Nations Convention on the Law of the Sea	1982	الاتفاقية تم اقرارها قبل تشكيل المنظمة البحرية الدولية وتهدف إلى رسم الحدود البحرية واقرار القانون الدولي البحري وطبيعة المرور البريء الساحلي وتقسيم حركة المرور والكثير من القواعد الدولية لقانون البحار.
1	اتفاقية المنظمة البحرية الدولية (IMO CO) Convention on the International Maritime Organization **أمتثال العراق لاتفاقية عام 1973**	1984/3/6	تشكلت المنظمة البحرية الدولية في الامم المتحدة وتهدف المنظمة البحرية الدولية إلى: • توفير آلية للتعاون بين الحكومات في مجال اللوائح والممارسات الحكومية المتعلقة بالمسائل التقنية بجميع أنواعها التي تؤثر على النقل البحري المنخرط في التجارة الدولية ، وتشجيع الاعتماد العام لأعلى المعايير العملية في المسائل المتعلقة بالسلامة البحرية وكفاءة الملاحة. • تشجيع الحكومات على إزالة الإجراءات التمييزية والقيود غير الضرورية التي تؤثر على النقل البحري في التجارة الدولية ، وذلك لتعزيز إتاحة خدمات الشحن للتجارة في العالم دون تمييز ؛ لا تشكل المساعدة والتشجيع المقدمين من الحكومة لتطوير النقل البحري الوطني ولأغراض أمنية تمييزًا في حد ذاته ، بشرط ألا تستند هذه المساعدة والتشجيع إلى تدابير تهدف إلى تقييد حرية نقل جميع الأعلام للمشاركة في التجارة الدولية. • تنظر المنظمة في المسائل المتعلقة بالممارسات التقليدية غير العادلة لعمليات الشحن. • تبادل المعلومات بين الحكومات بشأن المسائل قيد نظر المنظمة. • تنظر المنظمة في أي مسائل تتعلق بالشحن قد تحيلها إليها أي هيئة أو وكالة متخصصة .

2	اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية (FAL) Convention on Facilitation of International Maritime Traffic	1965/4/9 أخر تعديل 2005	تهدف إلى منع التأخيرات غير الضرورية في حركة السفن وتسهيل عملية النقل البحري ، والمساعد والتعاون بين الدول ، وتأمين أعلى درجة عملية من التوحيد في الإجراءات الشكلية.
3	الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل (LL) International Convention on Load Lines **أنضم العراق للاتفاقية في عام 2020 بموجب القانون العراقي (14) لسنة 2020 والمنشور في جريدة الوقائع العراقية العدد 4623 في 2021**	1966/4/5 أخر تعديل 1988	الغرض الرئيسِ من هذه الاتفاقية هو ضمان سلامة أجسام السفن تحت سطح حد الطفو ضد تسرب الماء. بوضع علامة على جميع خطوط التحميل المخصصة وسط السفينة على كل جانب من جوانب السفينة ، جنبًا إلى جنب مع خط سطح السفينة إذ توفر الحماية من تأثير الأمواج.
4	الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن(TONNAGE) International Convention on Tonnage Measurement of Ships	1969/6/23	الغرض هو منح السفن ضمانات اقتصادية إذ يتم تحصيل رسوم الموانئ والرسوم الأخرى وفقًا لحمولة السفينة؛ لذا تم صياغة الاتفاقية لضمان عدم اختلاف الحمولات الإجمالية والصافية ، تنص الاتفاقية على الحمولة الإجمالية والصافية ، وكلاهما محسوب بشكل مستقل.
5	الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي (CLC) International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage **أنضم العراق للاتفاقية في عام 2021 بموجب القانون العراقي (23) لسنة 2020 والمنشور في جريدة الوقائع العراقية ذي العدد 4620 في 2021**	1969/11/29 أخر تعديل 2000	تم اعتمادها لغرض ضمان توفير تعويض مناسب للأفراد الذين يعانون من أضرار التلوث النفطي الناتج عن الإصابات البحرية التي تنطوي عليها السفن التي تحمل النفط ومشتقاته.
6	الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حوادث التلوث النفطي (INTERVENTION) International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties	1969/11/29	تؤكد الاتفاقية على حق الدولة الساحلية في اتخاذ ما قد يلزم من تدابير في أعالي البحار لمنع أو تخفيف أو القضاء على الخطر الذي يهدد سواحلها من التلوث بالنفط بعد وقوع حادث بحري
7	معاهدة سفن الركاب التجارية الخاصة (STP) Special Trade Passenger Ships Agreement	1971/10/6 أخر تعديل 1974	لغرض نقل إعداد كبيرة من الافراد الذين لم يرحلوا في مهن خاصة مثل تجارة الحجاج ونتيجة لذلك عقدة المنظمة البحرية الدولية مؤتمرا دوليا للنظر في

			متطلبات السلامة لسفن الركاب التجارية الخاصة
8	الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لنقل المواد النووية بحر (NUCLEAR) Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material	1971/12/17	الغرض من هذه الاتفاقية هو حل الصعوبات والنزاعات التي تنشأ من التطبيق المتزامن على الأضرار النووية لبعض الاتفاقيات البحرية التي تتناول مسؤولية مالكي السفن ، وكذلك الاتفاقيات الأخرى التي تضع المسؤولية الناشئة عن الحوادث النووية على مشغلي المنشآت النووية من التي أو التي تم نقل المواد المعنية إليها.
9	الاتفاقية الدولية لأشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي (FUND) International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage	1971/12/18 أخر تعديل 2003	أغراض اتفاقية الصندوق هي: • لتقديم تعويض عن أضرار التلوث إلى الحد الذي تكون فيه الحماية التي توفرها اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 غير كافية. • لتوفير الإغاثة لأصحاب السفن فيما يتعلق بالعبء المالي الإضافي الذي تفرضه عليهم اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 ، إذ يخضع هذا الإعفاء لشروط مصممة لضمان الامتثال لاتفاقيات السلامة في البحر وغيرها من الاتفاقيات
10	اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن إلقاء النفايات والمواد الاخرى (LC (London Convention Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter	1972/11/13 أخر تعديل 1996	أغراض هذه الاتفاقية: • حماية البيئة البحرية والكائنات الحية التي تعد ذات أهمية حيوية للبشرية . • التخلص من رمي النفايات أو مواد أخرى من السفن أو الطائرات أو منصات بحرية أو هياكل أخرى من صنع الإنسان في البحر. • التخلص من النفايات أو المواد الأخرى الناشئة من عمليات التنقيب عن الموارد المعدنية في قاع البحر.
12	اتفاقية اللوائح الدولية لمنع تصادم السفن (CORLEG) Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea **أنضم العراق للاتفاقية في عام 2017 بموجب القانون العراقي (75) لسنة 2017 والمنشور في جريدة الوقائع العراقية ذي العدد 4465 في 2017**	1972/10/20	كان الهدف من تصميم هذه الاتفاقية هو منع التصادم من خلال وضع قواعد لحركة المرور وإرشادات في تحديد السرعة الآمنة و وصايا أضرار خطر الاصطدام وسلوك السفن في القنوات الملاحية .

13	الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات (CSC) International Convention for Safe Containers **أنضم العراق للاتفاقية في عام 2021 بموجب القانون العراقي (22) لسنة 2021 والمنشور في جريدة الوقائع العراقية ذي العدد 4644 في 2021**	1972/12/2	توصلت الاتفاقية لهدفان هما: • الحفاظ على مستوى عالٍ من سلامة الحياة البشرية في نقل ومناولة الحاويات من خلال توفير إجراءات اختبار مقبولة بشكل عام ومتطلبات القوة ذات الصلة التي أثبتت كفائتها على مر السنين . • تسهيل النقل الدولي للحاويات من خلال توفير لوائح سلامة دولية موحدة ، تنطبق على قدم المساواة على جميع وسائط النقل السطحي و بهذه الطريقة ، يمكن تجنب انتشار لوائح السلامة الوطنية المتباينة.
14	الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (MARPOL) International Convention for the Prevention of Pollution from Ships **أنضم العراق للاتفاقية في عام 2017 بموجب القانون العراقي (42) لسنة 2016 والمنشور في جريدة الوقائع العراقية ذي العدد 4442 في 2017**	1973/11/2	المحافظة على حياة البيئة البحرية عن طريق التخلص والقضاء التام على التلوث بالوقود والزيوت والمواد الضارة الأخرى وتقليل التصريف لهذه المواد الضارة بالبيئة .
15	الاتفاقية الدولية لسلامة الارواح في البحار (SOLAS) International Convention for the Safety of Life at Sea **أنضم العراق لبروتوكول الاتفاقية 88 في عام 2015 بموجب القانون العراقي (44) لسنة 2015 والمنشور في جريدة الوقائع العراقية ذي العدد 4412 في 2016**	1974/11/1	الهدف الرئيسِ لاتفاقية SOLAS هو تحديد المعايير لبناء السفن وتجهيزها وتشغيلها ، بما يتوافق مع سلامتها وتتحمل دول العلم مسؤولية ضمان امتثال السفن التي ترفع علمها لمتطلباتها وتطبيق إجراءات السلامة البحرية ، وقد تم تحديد عدد من الشهادات في الاتفاقية كدليل على القيام بذلك. كما تسمح أحكام المراقبة للحكومات المتعاقدة بتفتيش سفن الدول المتعاقدة الأخرى إذا كانت هناك أسباب واضحة للاعتقاد بأن السفينة ومعداتها لا تمتثل إلى حد كبير لمتطلبات الاتفاقية – يُعرف هذا الإجراء بمراقبة دولة الميناء.
16	اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم عن طريق البحر (PAL) Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea	1974/12/13 أخر تعديل 2002	تهدف الاتفاقية إلى تحدد نظامًا للمسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالركاب وأمتعتهم على متن سفينة بحرية. ، إذ تعلن شركة النقل مسؤولية الضرر أو الخسارة التي تكبدها الراكب إذا حدث الحادث المتسبب في الضرر أثناء النقل وكان بسبب خطأ أو إهمال من

			الناقل.
17	اتفاقية المنظمة الدولية للأقمار الصناعية البحرية (C IMSO) Convention on the International Maritime Satellite Organization	1976/9/3	بموجبها تم إنشاء المنظمة الدولية للأقمار الصناعية المتنقلة (IMSO) كهيئة حكومية دولية تشرف على توفير خدمات اتصالات الاستغاثة البحرية القائمة على الأقمار الصناعية ، وتحديداً تلك المستعملة في النظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية (GMDSS) وكما حددت الاتفاقية أهداف المنظمة البحرية الدولية للأقمار الصناعية على تحسين الاتصالات البحرية ، وبالتالي المساعدة في تحسين استغاثة وسلامة الأرواح في الاتصالات البحرية ، وكفاءة وإدارة السفن ، وخدمات المراسلات العامة البحرية ، وقدرات الاستدلال الراديوي
18	اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية (LLMC) Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims **أنضم العراق للاتفاقية في عام 2020 بموجب القانون العراقي (24) لسنة 2020 والمنشور في جريدة الوقائع العراقية ذي العدد 4630 في 2021**	1976/11/19 اخر تعديل 1996	الغرض من هذه الاتفاقية رفع حد المسؤولية عن المطالبات المشمولة بشكل كبير، في بعض الحالات إلى 250–300 في المائة. تم تحديد حدود لنوعين من المطالبات – المطالبات بالتعويض عن الخسائر في الأرواح أو الإصابات الشخصية ، ومطالبات الممتلكات (مثل الأضرار التي لحقت بالسفن الأخرى أو الممتلكات أو أعمال الموانئ).
19	الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والخفارة والاجازة للمالحين (STCW) International Convention on Standards of Training Certification and Watch keeping for Seafarer	1978/7/7 أخر تعديل و تنقيح 2010	الغرض من اتفاقية (STCW) : • تدابير محسنة لمنع الممارسات الاحتيالية المرتبطة بشهادات الكفاءة وتعزيز عملية التقييم (رصد امتثال الأطراف للاتفاقية). • أحكام معززة بشأن المعايير الطبية. • متطلبات ساعات العمل والراحة والمتطلبات الجديدة للوقاية من تعاطي المخدرات والكحول. • متطلبات شهادات الجديدة للبحارة . • المتطلبات الجديدة المتعلقة بالتدريب على التكنولوجيا الحديثة مثل الخرائط الإلكترونية وأنظمة المعلومات (ECDIS). • المتطلبات الجديدة للتدريب على التوعية بالبيئة البحرية والتدريب على القيادة والعمل الجماعي. • متطلبات تدريب واعتماد جديدة للأفراد التقنيين

			وتقييمات التقنية الكهربائية. • تحديث متطلبات الكفاءة للأفراد العاملين على متن جميع أنواع الناقلات ، بما في ذلك المتطلبات الجديدة للأفراد العاملين في ناقلات الغاز المسال. • متطلبات جديدة للتدريب الأمني لجميع البحارة ، بالإضافة إلى أحكام لضمان تدريب البحارة بشكل صحيح فيما يتعلق بالقرصنة والسطو المسلح. • التدريب لتجديد المعلومات كل خمس سنوات على تقنيات البقاء على قيد الحياة الشخصية والوقاية من الحرائق ومكافحتها ؛ مكافحة الحرائق المتقدمة؛ وإتقان قوارب النجاة وقوارب الإنقاذ وقوارب الإنقاذ السريع. • إرشادات تدريبية جديدة للأفراد العاملين على متن السفن العاملة في المياه القطبية. • إرشادات تدريبية جديدة للأفراد الذين يقومون بتشغيل أنظمة تحديد المواقع الديناميكية.
20	الاتفاقية الدولية للبحث والانقاذ البحري (SAR) International Convention on Maritime Search and Rescue	1979/4/27 أخر تعديل 2004	تهدف الاتفاقية التي تم تبنيها في مؤتمر هامبورغ ، إلى وضع خطة دولية للبحث والإنقاذ ، بحيث يتم التنسيق لإنقاذ الأفراد المعرضين للخطر في البحر ، بغض النظر عن مكان وقوع حادث ، من قبل منظمة البحث والإنقاذ من خلال التعاون بين منظمات البحث والإنقاذ المجاورة ،و فرضت اتفاقية البحث والإنقاذ لعام 1979 التزامات كبيرة على الأعضاء – مثل إنشاء المنشآت الساحلية للبحث والانقاذ ويجب إنشاء مراكز بحث وإنقاذ داخل كل منطقة بحرية.
21	اتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية (SUA) وبروتوكول 2005 لقمع الاعمال غيرالمشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation **أنضم العراق للاتفاقية في عام 2021**	1988/3/10 أخر تعديل 2005	الغرض الرئيسِ من الاتفاقية هو ضمان اتخاذ الإجراءات المناسبة ضد الأفراد الذين يرتكبون أعمالا غير قانونية ضد السفن. وتشمل هذه الاستيلاء على السفن بالقوة ؛ أعمال العنف ضد الأفراد على متن السفن وتهتم الاتفاقية بالأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية لتوفير قمع شامل للأعمال غير المشروعة المرتكبة ضد سلامة الملاحة البحرية

	بموجب القانون العراقي (17) لسنة 2021 والمنشور في جريدة الوقائع العراقية ذي العدد 4615 في 2021 وأنضم العراق للبروتوكول في عام 2021 بموجب القانون العراقي (26) لسنة 2020 والمنشور في جريدة الوقائع العراقية ذي العدد 4615 في 2021		التي تعرض للخطر البشر الأبرياء، الأرواح ، وتعرض للخطر سلامة الأفراد والممتلكات ، وتؤثر بشكل خطير على تشغيل الخدمات البحرية ، وبذلك فهي مصدر قلق بالغ للمجتمع الدولي ككل،؛ فقامت بوضع أجهزة على متن سفينة من شأنها الحماية .
22	الاتفاقية الدولية لإنقاذ السفن (SALVAGE) International on Salvage **أنضم العراق للاتفاقية في عام 2021 بموجب القانون العراقي (4) لسنة 2021 والمنشور في جريدة الوقائع العراقية ذي العدد 4637 في 2021**	1989/4/28	تسعى اتفاقية عام 1989 إلى تقديم المساعدة للسفن المستغيثة من خلال النص على جائزة إنقاذ معززة مع مراعاة مهارة وجهود المنقذين في منع أو تقليل الضرر الذي يلحق بالبيئة البحرية .
23	الاتفاقية الدولية لمكافحة التلوث النفطي بالتأهب والاستجابة والتعاون(OPRC) International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation **أنضم العراق للاتفاقية في عام 2021 بموجب القانون العراقي (28) لسنة 2021 والمنشور في جريدة الوقائع العراقية ذي العدد 4615 في 2021**	1990/11/30	تهدف الاتفاقية إلى توفير نظاماً للتعاون الدولي لمكافحة التهديدات والحوادث الكبيرة الناتجة من التلوث البحري وكما تدعو إلى توفير الخطط والمعدات واجراء التمارين مكافحة حوادث التلوث النفطي، و تقديم المساعدة للغير عند حدوث حالة طارئة .
24	اتفاقية توريمولينوس الدولية لسلامة سفن الصيد (واستبدلت في اتفاقية كيب تاون) (SFV) The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels	1993/4/2	اتفاقية دولية تهتم بشأن سلامة سفن الصيد والاعتراف بالاختلافات الكبيرة في التصميم والتشغيل بين هذه السفن وأنواع السفن الأخرى؛ بينما تقوم السفن الأخرى بتحميل البضائع في الميناء ، تبحر سفن الصيد وهي فارغة وتحمل حمولتها في البحر؛ وتضمنت الاتفاقية متطلبات السلامة المتعلقة ببناء وتجهيز سفن صيد بحرية جديدة تمنحها السلامة والامان في البحار وتهدف الاتفاقية إلى امتثال السفينة لمتطلبات السلامة التي تعتبر ، في رأي تلك الإدارة ، كافية للخدمة المخصصة لها والتي من شأنها ضمان السلامة العامة للسفينة والأفراد الموجودين على متنها.
25	الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والاجازة والخفارة لطواقم سفن الصيد(STCW-F) International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel	1995/7/7	تنطبق الاتفاقية على أطقم سفن الصيد البحري التي يبلغ طولها بشكل عام 24 متراً وما فوق ، وتهدف إلى تطبيق اللوائح الفنية للاتفاقية وتشير إلى تدريب افراد الطاقم على معايير السلامة الدولية .

26	الاتفاقية الدولية للمسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل الخطرة والمواد السامة عن طريق البحر(HNS) International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea	1996/5/3	اتفاقية دولية تم إنشاؤها للتعويض عن الأضرار الناجمة عن تسريب المواد الخطرة والضارة أثناء النقل البحري تُعرف الاتفاقية رسميًا باسم الاتفاقية الدولية للمسؤولية والتعويض عن الأضرار المتعلقة بنقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر وفي حالة وقوع حوادث في البحر بسبب مواد خطرة وضارة سيتم تغطية بالتأمين الإجباري لمالك السفينة.
27	البروتوكول المتعلق بالتأهب والاستجابة والتعاون في حوادث التلوث بالمواد الخطرة والسامة(OPRC-HNS Protocol) Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances **أنضم العراق للاتفاقية في عام 2021 بموجب القانون العراقي (16) لسنة 2021 والمنشور في جريدة الوقائع العراقية ذي العدد 4641 في 2021**	2000/3/15	يهدف البروتوكول إلى إنشاء أنظمة وطنية للتأهب والاستجابة وتوفير إطار عالمي للتعاون الدولي في مكافحة الحوادث أو التهديدات الرئيسة للتلوث البحري يتعين على الأطراف في بروتوكول OPRC–HNS وضع تدابير للتعامل مع حوادث التلوث ، سواء على الصعيد الوطني أو بالتعاون مع البلدان الأخرى. يتعين على السفن أن تحمل خطة طوارئ للتلوث على ظهر السفن للتعامل على وجه التحديد مع الحوادث التي تنطوي على مواد خطرة وضارة.
28	الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط وقود السفن (BUNKER) International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage **أنضم العراق للاتفاقية في عام 2021 بموجب القانون العراقي (5) لسنة 2021 والمنشور في جريدة الوقائع العراقية ذي العدد 4638 في 2021**	2001/3/23	الهدف من هذه الاتفاقية هو ضمان إتاحة التعويض لأولئك الذين يعانون من أضرار التلوث النفطي من السفن في دولة الاعضاء تحدث حالات تسرب زيت الوقود بشكل متكرر أكثر من تسربات ناقلات النفط.
29	الاتفاقية الدولية لمراقبة النظم الضارة المانعة للقاذورات على السفن(AFS) International Convention on the Fouling Control of Harmful Anti Systems on Ship **أنضم العراق للاتفاقية في عام 2021 بموجب القانون العراقي (6) لسنة 2021 والمنشور في جريدة الوقائع العراقية ذي العدد 4638 في 2021**	2001/10/5	الغرض منها منع الاستخدام المحتمل لمواد ضارة بالبيئة البحرية مثل دهانات الطلاء والقصدير العضوي في أنظمة مكافحة القاذورات فلا يجوز للسفن أن تستخدم أو تعيد تطبيق أنظمة مقاومة القاذورات .

30	الاتفاقية الدولية لمراقبة وإدارة مياه خزانات الموازنة ورواسب السفن (BWM) International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments **أنضم العراق للاتفاقية في عام 2021 بموجب القانون العراقي (29) لسنة 2020 والمنشور في جريدة الوقائع العراقية ذي العدد 4620 في 2021**	2004/2/13	تهدف إلى منع نقل و انتشار الكائنات المائية الضارة من منطقة إلى أخرى ، من خلال وضع معايير وإجراءات لإدارة ومراقبة مياه خزانات الموازنة السفن والرواسب.
31	اتفاقية العمل البحري الموحد MLC Maritime Labour Convention **أنضم العراق للاتفاقية في عام 2020 بموجب القانون العراقي (16) لسنة 2021 والمنشور في جريدة الوقائع العراقية ذي العدد 4648 في 2020**	2006	تهتم اتفاقية العمل البحري بمتطلبات دفع الأجور والإجازات والعودة إلى الوطن والرعاية الطبية للبحارة ، مما ينشئ التزامات تنظيمية للدول ومالكي السفن ومشغليها، إن العمل في جو عمل أكثر أماناً ودعمًا يعزز قدرة الافراد على تجنب الحوادث في البحر والاستجابة لها والتي يمكن أن تؤثر على السفن وطاقمها والشحنات والبيئة البحرية.
32	اتفاقية نيروبي الدولية المتعلقة بإزالة حطام السفن (REMOVAL OF WRECKS) Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks **أنضم العراق للاتفاقية في عام 2021 بموجب القانون العراقي (18) لسنة 2021 والمنشور في جريدة الوقائع العراقية ذي العدد 4641 في 2021**	2007/5/18	توفر الاتفاقية الأساس القانوني للدول لإزالة حطام السفن التي قد تؤثر سلباً على سلامة الأرواح والبضائع والممتلكات في البحر وعلى البيئة البحرية ، تنص الاتفاقية على مجموعة من القواعد الدولية الموحدة التي تهدف إلى ضمان الإزالة السريعة والفعالة للحطام الموجود خارج البحر الإقليمي للدولة .
33	اتفاقية هونغ كونغ الدولية لإعادة التدوير الامن والسليم بيئيا للسفن(Hong Kong Convention) The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships	2009/5/15	تهدف اتفاقية هونغ كونغ إلى ضمان ألا تشكل السفن عند إعادة تدويرها بعد انتهاء عمرها التشغيلي ، أي خطر غير ضروري على صحة الإنسان وسلامته أو على البيئة البحرية ، تنص الاتفاقية على التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود. وتعتزم معالجة جميع القضايا المتعلقة بإعادة تدوير السفن ، بما في ذلك حقيقة أن السفن المباعة للتخريد قد تحتوي على مواد خطرة بيئيًا مثل الأسبستوس والمعادن الثقيلة والهيدروكربونات والمواد المستنفدة

			للأوزون وغيرها؛ وستتناول المخاوف المتعلقة بظروف العمل والظروف البيئية في العديد من مرافق إعادة تدوير السفن في العالم.
34	اتفاقية المنظمة الهيدروغرافية (IHO) International Hydrographic Conference **أنضم العراق للاتفاقية في عام 2020 بموجب القانون العراقي (27) لسنة 2020 والمنشور في جريدة الوقائع العراقية ذي العدد 4615 في 2021**	2014/10/6	تهدف إلى سلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية من خلال تحديد التعاون التقني واحتياجات بناء القدرات ، لا سيما مجالات مسؤولية الدول الساحلية ودولة الميناء إذ يعد المسح الهيدروغرافي والخرائط الملاحية الإلكترونية من أكثر القضايا إلحاحًا وأهمية وتم اقتراح جهاز ECDIS وتوافر المخططات الملاحية الإلكترونية أمر بالغ الأهمية لضمان السلامة في المستقبل.

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على المصادر المبينة أدناه .

1- الاعرجي ، فاروق محمد صادق ،(2015)، مباحث في القانون الدولي للبحار (الجزء الاول)، مكتبة زين الحقوقية والادبية ، الطبعة الاولى ، بيروت ، ص .509 .

2- جريدة الوقائع العرقية بموجب الإعداد المؤشرة ازاء كل من الاتفاقيات المنظم اليها العراق .

3- Berlingieri,F.,(2015), International Maritime Conventions,V.II, by Informa Law from Routledge, 2 Park Square, Milton Park, Abingdon, Oxon OX14 4RN ,New York, p.20.

Convention IMO.,(2021), Publications the official magazine of the International Maritime Organization,U.K.,P.96.

الملحق F:- كتاب الشكر والتقدير من شركة التأمين الوطنية لتقديم الباحث دراسة تخدم المجتمع .

Ministry Of Finance
National Insurance Co.
(State company)

وزارة المالية
شركة التأمين الوطنية
(شركة عامة)

Branch/dep.:
Ref.:
Date:

الفرع / القسم : قسم الموارد البشرية
العدد : ٢٠٧١ / ٢٨٤/١
التاريخ : ٢٠٢٣/٢/١

الى/ الباحث علي عبدالكاظم عاشور

م/ شكر وتقدير

بالنظر للجهود المتميزة في نجاح عملية التأمين وحرصكم في تطوير وتوسيع آفاق التأمين والمتمثلة بتقديمكم دراسة مستقبلية لشركتنا حول قطاع التأمين البحري في أدارة القطع البحرية.

- اوجه شكري وتقديري لكم متمنياً دوام الموفقية والتقدم خدمة لبلدنا العزيز.

محمد سمير عباس
المدير العام/ وكالة
٢٠٢٣/٢/٢٨

شركة التأمين الوطنية
القسم الاداري
١١

نسخه منه الى/
- ملف التشكرات.
- قيادة القوة البحرية / أكاديمية الخليج العربي للدراسات البحرية .

سعاد ٢/٢٧

شركة التأمين الوطنية / شركة عامة تخضع لأحكام قانون تنظيم اعمال التأمين رقم(10) سنة 2005
رأس مال الشركة 60.000.000.000 ستون مليار دينار عراقي
E-mail:nic@nic.gov.iq
planning_dep@nic.gov.iq
kirkuk_branch@nic.gov.iq
babil_branch@nic.gov.iq
albasrah_branch@nic.gov.iq
Mosul_branch@nic.gov.iq
www.nic.gov.iq
Mob :+9647800223223
+9647728880222

ABSTRACT:-

The target of current study is to raise the level of maritime safety as per the International Maritime Organization (IMO) standards and regulations, and to apply marine insurance in the uninsured marine vessels (that is, those that do not have marine insurance) which belong to (the General Company for Iraqi Ports, and the command of Umm Qasr Naval Base), for the purpose of developing their operational efficiency as well as improving the performance of their employees and motivating them to work in the marine vessels compared to the marine vessels insured, that belong to (the General Company for Maritime Transport and the Iraqi Oil Tankers Company), taking into account the weak points that appeared in the study problem for both marine vessels (insured and uninsured) through the checklist used by the researcher to diagnose the problem for the current study.

In order to achieve the objectives of the current study, the researcher built a hypothetical model that explains the nature of the relationship among the three main variables represented in the first independent variable (maritime safety), the second independent variable (maritime insurance), and the dependent variable (maritime management). Where three main hypotheses were derived, from which a group of sub-hypotheses branch out. The study relied on a style of the survey method. The researcher targeted the study population and sample of individuals working in marine vessels (maritime crews), where (615) questionnaires were distributed to a sample of uninsured marine vessels and (363) questionnaire forms to a sample of insured marine vessels. A set of statistical methods and tools were used to analyze the questionnaire available in the programs (Excel v.10,SPSS.V.23 & AMOS.V.24) to reach the objectives of the current study, as well as the use of a structured personal interview with the National Insurance Company to provide the study with data and information on the Iraqi marine vessels and the contracting mechanism to cover the insurance of the uninsured marine vessels.

The current study has reached several conclusions, the most important of which are as follows:

1. Acceptance of the main hypotheses of the current study, which aims at the correlation and influence relationship among the three variables of the study (marine safety, marine insurance, marine vessels management).
2. Acceptance by the National Insurance Company to cover marine risks on warships belonging to (Umm Qasr Naval Base Command) during the peace period, in addition to covering all marine risks in exchange for an additional financial premium.
3. The current study has clarified the weak points that threaten the safety of marine vessels in order to avoid marine risks.

Keywords :- Maritime Safety, Marine Insurance, Marine Pieces, Marine Management & Marine Companies.

Republic of Iraq
Ministry of Higher Education
and Scientific Research
University of Basrah
College of Administration and Economics
Department of Business Administration

The role of Safety and Insurance Marine in the Management of Iraqi Naval Vessels

(A comparative exploratory study)

A Thesis Submitted
To The Council of the College of Administration and Economic, University of Basrah as a Partial Fulfillment for the Requirement of the Degree of Master of Science in Maritime Management

By
Ali AbdulKadeem Ashour

Supervised By
Professor
Zainab Shalal Akkar

2023 A.C

1444 A.H