الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد بوضياف المسيلة

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم علوم اقتصادية

مذكرة مقدمة ضمن نيل شهادة ماستر في العلوم الاقتصادية

تخصص:

اقتصاد تأمينات

سياسية تسعير تامين السيارات دراسة حالة الشركة الدولية للتأمين وإعادة التأمين وكالة المسيلة"CIAR"

من اعداد الطالبة :

بيطار خلود

تيتي رجاء

تحت اشراف الاستاذ:

عبد الرزاق النذير

السنة الجامعية 2022/2021

كلمة شكر

الحمد لله الذي منا علينا بالوصول الى هذه المرحلة التي ما كنا لنباغها الا بفضله.

فالحمد لله عز وجل الذي الهمني الصبر والثبات واعطاني القوة والعزم على مواصلة مشواري الدراسي.

ومن ثم أتقدم بجزيل الشكر الى كل من ساعدني في انجاز هذه المذكرة واخص بالذكر الاستاذ المشرف عبد الرزاق نذير الذي لم يبخل علينا بالمساعدة وتقديم النصائح والتوجيهات الضرورية.

اهداء

أهدي هذا العمل الى والدي العزيزين داعيا المولى عز

وجل أن يحفظهما ويطيل في عمريهما والى دعمي في الحياة واعز ما املك

كل افراد عائلتي والى كل الاصدقاء

والصد يقات والى كل من ساعدني من قريب أو بعيد.....

والى كل من سمعتهم ذاكرتي ولم تسعهم مذكرتي

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

مقدمة:.....أ

أهمية الموضوع:.....ج

اهدف الدراسة:.....ج

هيكل الدراسة:.....ج

القسم النظري.....ح

القسم التطبيقي.....ح

الفصل الأول: تأمين السيارات..... 1

المبحث الأول: مفاهيم عامة حول التأمين..... 1

المطلب الأول: تاريخ وتطور التأمين.....2

1-1-نبذة تاريخية للتأمين:.....2

المطلب الثاني: تعريف وأنواع التأمين..... 6

2.تعاريف من وجهة نظر إقتصادية: 7

3.تعاريف قانونية: 9

4.التعريف الفني:..... 9

الفرع الثاني: أنواع التأمين..... 10

تأمينات الأضرار..... 10

المطلب الثالث: وظائف التأمين.....13

الفرع الثاني: الوظيفة الاقتصادية..... 14

الفرع الثالث: الوظيفة النفسية.....14

المطلب الرابع: عقد التأمين الفرع الأول: تعريف عقد التأمين..... 15

الفرع الثالث: أطراف عقد التأمين.....15

المطلب الخامس: أركان التأمين..... 16

الفرع الأول: الخطر.....16

المبحث الثاني: التأمين على السيارات مفهومه، أهميته وأنواعه..... 17

المبحث الثالث: مجال تطبيق التأمين على السيارات..... 20

الفرع الأول: مفهوم السيارة (المركبة)..... 21

الفرع الثاني: تشخيص المركبة..... 21

الفرع الأول: الأشخاص المسؤولون عن الضرر.....23
3.الضمانات..... 24
3.3.اضرار التصادم (Dommage-collusion)« DC » 26
4.3. انكسار الزجاج(« BDG » Bris de glaces)..... 26
7.3.الدفاع والمتابعة(« DR » Défense-Recours):..... 27
9.3.النقل في حالة العطل(Assistance aux véhicule) 29
4.سريان العقد..... 31
7.معدل التحفيز والتغريم..... 33
الفرع الثاني: الشروط الخاصة لعقد التأمين على السيارات..... 35
الفرع الثاني: التزامات المؤمن..... 37
المطلب الثالث: التغييرات الممكن إجراؤها أثناء سريان العقد "تعديل العقد"..... 37
خلاصة الفصل الأول..... 38
الفصل الثاني: تسعيرة التأمين على السيارات..... 41
المبحث الأول: مفاهيم عامة حول تسعير التأمين..... 41
المطلب الأول: مفهوم تسعير التأمين..... 41
2.الخبير الاكتواري:..... 42
3.القسط..... 43
4.أنواع تسعيرة تأمين السيارات..... 45
6.اهداف تسعير التامين..... 48
الفصل الثالث: نمذجة تسعير حوادث السيارات للشركة الوطنية للتأمين واعادة التأمينCIAR..... 58
المبحث الأول: نبذة تاريخية عن الشركة الدولية للتأمين وإعادة التأمينCIAR 58
المطلب الأول: تقديم الشركة الدولية للتأمين وإعادة التأمين«La CIAR» 58
الفرع الثاني: مهمة و نشاطات«CIAR »..... 59
المطلب الثالث: تطور رقم أعمال الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين«CIAR»..... 62
المطلب الرابع: الهيكل التنظيمي للشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين..... 64
المطلب الخامس: المتعاملون مع الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين CIAR..... 67
المبحث الثاني: جمع البيانات..... 69

الفرع الأول: مجتمع الدراسة.....69
1.دراسة طبيعة المتغيرات:..... 70
3.المتغيرات المفسرة:.....70
4.تقسيم متغيرات العينة:.....71
5.تقدير نموذج بواسون وثنائي الحدين السالب:..... 73
6.بالنسبة لنموذج *zi* p..... 74
الفرع الثاني: نموذج مبلغ الخسائر..... 74
المطلب الثاني: مناقشة النتائج على ضوء الدراسات السابقة.....74
خلاصة.....80

فهرس الجداول والاشكال

1.فهرس الجداول:

رقم الجدول	عنوان الجدول	رقم الصفحة
1.1	معدل المكافأة	35
2.1	معدل التغريم في حال المؤمن له ليس له أي مكافأة من قبل	35
3.1	معدل التغريم في حال المؤمن له لديه مكافأة من قبل	36
1.3	تطور رقم أعمال الشركة 1999- 2013	63

2.فهرس الأشكال:

رقم الشكل	عنوان الشكل	الصفحة
1.1	**أنواع التأمين**	13
1.2	**أنواع تأمين السيارات**	21
1.3	**أنواع الضمانات**	32
1.2	**الطرق الرئيسية لتسعير منتجات التأمين على الأضرار**	51
1.3	**تطور رقم أعمال** شركة CIAR من 19992013إلى	64
2.3	الهيكل التنظيمي للشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين	65
3.3	**تمثيل منتجات التأمين لشركة**	69

مقدمة

مقدمة:

يواجه الإنسان في حياته جملة من الأخطار منها ما تصيبه مباشرة في جسده، ومنها ما تصيب ممتلكاته، ومنها ما تصيب الغير بمسؤولية منه، وينجم عن تحقق هذه الأخطار خسائر مادية ومعنوية يسعى إلى تفاديها أو التقليل من حدتها، ولهذا فإنه فكر في طريقة لتحقيق ذلك تمثلت في التأمين على الأخطار القابلة للتأمين منها، وذلك بالتعاقد مع شركة التأمين على تحمل الخسائر الناجمة عن تحقق هاته الأخطار وذلك مقابل مبلغ من المال يدفعه كقسط أو اشتراك.

كما لاحظنا في الآونة الاخيرة تسجل الطرق الجزائرية سنويا عشرات الآلاف من حوادث السير ملتهمه بذلك موارد بشرية ضخمة (عشرات الآلاف من القتلى و الجرحى(و قدرات مالية هائلة) أضرار مادية بعشرات الملايير) و هو ما يجسد أيضا بعشرات الآلاف من الملفات المطروحة للتعويض، عن الأضرار الجسمانية أو المادية، الناجمة عن هذه الحوادث، لدى مختلف شركات التأمين، و ترجمتها بأموال ضخمة على عاتق هذه الشركات، كنفقات للبث في عمليات التعويض و تسيير ملفات الحوادث.

هذا ما جعل قطاع التأمين يحتل مكانة مهمة ضمن قطاعات اقتصاديات الدول لما يساهم به في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، ولما يمثله من نسبة معتبرة في الناتج الداخلي الخام، التي بلغت بالدول المتقدمة 6.3%سنة 2013 فالمبلغ العالمي للأقساط قدر سنة 2013 بـ 4640 مليار دولار، أما رقم الأعمال في الجزائر قدر بـ 1440 مليون دولار من نفس السنة ، وتكون بذلك احتلت المرتبة 67 عالميا بعد قطر ولبنان.

يقسم لتأمين إلى قسمين: التأمين على الحياة والتأمينات العامة، حيث يحتل التأمين على السيارات أهم فرع ضمن هذه الأخيرة وذلك لأسباب هي: إجباريته من طرف السلطات وكذا تطور حظيرة السيارات، هذا ما رفع في عدد المؤمنين وبالتالي الرفع في رقم الأعمال الخاص بهذا الفرع التأميني مما كان المحفز لشركات التأمين لعرض عقود لتأمين السيارات، انجر عن هذا خلق التنافسية بين شركات التأمين وذلك من خلال التنوع في الضمانات المعروضة وكذا التنافسية السعرية، هذا من ناحية؛ ومن ناحية أخرى فإن التوسع في حظيرة السيارات انجر عنه أيضا الارتفاع الكبير في عدد الحوادث، فالطرقات في الجزائر تسجل سنويا عشرات الآلاف من حوادث السير.

من خلال هذا فإن شركة التأمين من خلال محفظة التأمين على السيارات لديها تجد نفسها بين أن تحظى برقم أعمال مرتفع غير أنه مهدد بالتنافسية والتعويضات المرتفعة في ظل ارتفاع عدد الحوادث، وعليه لكي تحافظ الشركة

على وجودها وتحقق الهدف من وجودها باعتبارها شركة ربحية عليها أن تبحث عن سعر حدي أي أمثلي للمنتج التأميني يضمن لها ذلك.

غير أن قطاع التأمين بشكل عام يعاني من عشوائية تحقق الأخطار هذا ما يضع شركات التأمين في موضع عدم التأكد، وعليه فهي تعتمد سبل احتمالية تقوم على نظرية الاحتمالات في حساب الخسائر التي تواجهها التي على أساسها تحسب سعر المنتج وهو ما يعرف بالقسط؛ ويزيد عدم التأكد في التأمينات العامة، على رأسها تأمين السيارات الذي يحتل أكبر نسبة ضمن باقي منتجات التأمين58% (من إجمالي منتجات التأمين في الجزائر سنة 2014بما يعادل حوالي 66.11مليار دينار) .

يقوم نظام تسعير السيارات في الجزائر أساسا على قوة السيارة (*la puissance*)استعمال السيارة (*usage*)، المنطقة الجغرافية (الشمال أو الجنوب)، الصنف(*genre*)ونظام المكافأة-التغريم(*Bonus-malus*) للمسؤولية المدنية.

المشكل الرئيسي في تأمين السيارات في الجزائر هو مستوى الأقساط المتدني واقترابه من مستوى التكلفة التقنية وذلك بفعل ارتفاع تكاليف التعويضات، وأيضا بفعل المنافسة، فكما تكون المنافسة على الضمانات تكون أيضا على السعر، هذا ما يؤدي بنا إلى الاهتمام أكثر بجانب التسعير.

نحن نقترح في هذه الدراسة بناء نموذج حدي للتسعير يقوم على خصائص المؤمن لهم (*modèle a priori*)،عدد حوادث الأفراد وكذا حجم الخسائر الناجمة عن هذه الحوادث (*modèle a posteriori*) ، فبتعديل الأقساط بما يتناسب وحجم الخسائر التي يتسبب فيها كل مؤمن له، في هذه الحالة المؤمن يتحقق التوازن المالي.

المؤمن :يسعى من خلال مبالغ الأقساط المحصل عليها من عقود التأمين، تعويض ضحايا حوادث الطرق بحكم الطابع الإلزامي للتعويض، لكنه يصر و بلغة الاقتصاد على أن منتوج التأمين على السيارات غير مربح لأن التدفقات الخارجة في هذا الفرع) التعويضات، نفقات، تسيير الملفات...) هي أكبر من التدفقات الداخلة و بالذات الأقساط.

المؤمن له :يسعى من خلال العقد التأميني الاحتماء من تبعات مالية إجبارية في حالة وقوع الحادث، سواء منها الأضرار المادية أو الجسمانية المتسبب فيها للغير- المسؤولية المدنية- أو التي يكون هو ضحية لها (مركبة) - التأمين الاختياري- و يرى بأن ما يدفعه من مبالغ للتأمين مرتفعة لكنه لا يتلقى

التعويض المناسب الذي يجبر الضرر الحاصل من جراء الحادث، بمعنى إخلال المؤمن بالتزاماته و هي التعويض المناسب لإصلاح الضرر و كأن الحادث لم يقع، و هكذا تتجلى ثنائية متناقضة و من زاويتين متعاكستين.

·التسعيرة التعريفة (Tarification): هي قاعدة ضبط أقساط التأمين الواجبة الدفع للتغطية/ الجزء الإجباري/ في العقد و المحددة سلفا و حصريا من طرف وزارة المالية.

·التعويضات (Indemnisation): هي المبالغ المستحقة من المؤمن الى المؤمن له، بناء على تقييم خبرة خبير، لجبر الأضرار الملحقة بالمؤمن لهم أو الغير.

وهكذا نلاحظ أن العنصرين الأساسيين اللذين يحكمان ربحية شركة التأمين في فرع السيارات لا تملك هي عليها أي تأثير حيث التسعيرة في يد الوزارة والتعويض من تقدير خبير من المفترض أن يكون محايدا.

طرح الإشكالية:

من خلال ما سبق تطرح إشكالية تحليل نظام التسعير في التأمين على السيارات في الجزائر من خلال نظام حدي للتسعير، فالطريقة الوحيدة لتفادي احتمال الخسارة التي قد تتحملها شركات التأمين الناجمة عن تحقق حوادث السيارات هو المعرفة الدقيقة بطريقة تحقق هذه الحوادث أو بعبارة أخرى المعرفة الدقيقة بالقانون الذي تتحقق وفقه (التوزيع)، وكذا المسببات لهذه الظاهرة للقيام بالإجراءات الوقائية اللازمة، وأيضا الوصول إلى التوزيع العادل للخسارة، أو التسعير الأمثل للخطر وهو ما يطلق عليه بالنظام الحدي للتسعير، من هذا المنطلق يمكن استساغة السؤال الرئيس التالي:

هل نظام تسعير حوادث السيارات في الجزائر حديًّا ؟

الأسئلة الفرعية :ويشتق من صميم هذا السؤال الرئيس أسئلة فرعية أخرى تدور وتتمحور الدراسة شكلا ومضمونا وتحليلا في الإجابة عليها وهي:

-ما هي العوامل المؤثرة على تردد تحقق حوادث السيارات في الجزائر؟

-ما هي العوامل المؤثرة على مبالغ الخسائر الناجمة عن تحقق حوادث السيارات في الجزائر؟

-كيف يتوزع تردد حوادث السيارات في الجزائر؟

-كيف تتم عملية تحديد التسعيرة في تأمين السيارات ؟

-كيف يتم ضبط مبالغ تعويضات الأضرار بصفة عامة و الأضرار المادية بصفة خاصة ؟

-حوادث السيارات و كيفية تسيير ملفاتها.

-أسباب تنامي مخزون الملفات غير المسوية (العالقة) ؟

إن محاولة الغوص في كنه هذه الإشكالية والبحث عن إجابات موضوعية للأسئلة المطروحة يتطلب منا تنقيبا عميقا عبر فرضيات معينة لاستخلاص النتائج المطلوبة.

الفرضيات:

إن محاولة الغوص في كنه هذه الإشكالية بتشعبها من خلال التساؤلات العديدة و البحث عن إجابات موضوعية لها يتطلب منا تنقيبا عميقا عبر فرضيات ارتأينا اعتمادها لتحديد المسلك الذي سيتم اعتماده لبلوغ النتائج المرضية.

الفرضية الأولى :الارتفاع الكبير لحوادث السيارات في الجزائر، يرجع إلى التنامي غير المتسق ولا المنسجم بين نمو حظيرة السيارات و تطور شبكة الطرق.

الفرضية الثانية :إن تأمين السيارات هو أكثر الفروع تسببا في اختلال توازن شركات التأمين بين التدفقات الداخلة و التدفقات الخارجة.

الفرضية الثالثة :عدم انسجام التسعيرة والتعويضات مع الواقع وتحولها لمصدر قلاقل بين طرفي العقد ولهما

الفرضية الرابعة:تدني مستوى الثقافة التأمينية لدى المؤمن لهم سبب من أسباب تراكم الملفات العالقة

أهمية الموضوع:

ظهر أهمية الموضوع في الناحية التطبيقية فهو محاولة لاختيار النموذج الأنجع، الذي عن طريقه نتمكن من الوصول إلى التسعيرة الأكثر فعالية لحوادث السيارات في الجزائر، وذلك عبر إيجاد توزيع ظاهرة حوادث السيارات، العلاقة السببية بين تحقق الحادث كمتغير تابع وجملة من العوامل التي تكون المسببة للخطر والتي تمثل المتغيرات المستقلة وكذا معرفة ثقل كل منها بهدف االوصول إلى التسعير الأمثل. فنظرا لتمايز أسباب تحقق الحادث واختلاف المؤمن لهم من حيث تحقيقهم للخطر، ونظرا لأن جملة القرارات والإجراءات المتبعة لم تخفف من حدة الحوادث، بل

بالعكس فإن عددها هو في تزايد، ولهذا كان من الأهمية إجراء دراسة تهتم بالتعريف بالمتغيرات المسببة للحادث ومدى مساهمة كل متغير في تحقق الحادث للتمييز بين العملاء، أي المؤمن الجيد وهو الأقل تحقيقا للخطر في حين أن المؤمن السيئ هو الأكثر تحقيقا للخطر، وكذا المتغيرات المؤثرة على مبلغ الخسائر ومدى مساهمة كل متغير لتشكيل التسعيرة المثلى.

وعليه تظهر لنا الأهمية البالغة التي يكتسبها تسعير منتج التأمين، ذلك أن أي سوء تقدير في السعر المناسب يضع مؤسسة التأمين في مشاكل إما عدم الملاءة أو خفض في القدرة التنافسية.

للموضوع – حسب رأينا – أهمية خاصة لا يمكن التغاضي عنها أو إنكارها وذلك لعدة أسباب نذكرها مفصلة منها:

- -تأمين السيارات هو أكثر التأمينات شيوعا و شعبية وأيضا أكثرها سببا للمشاكل بين طرفي عقد التأمين

-أكثر من عشر سكان الجزائر معنيون مباشرة بهذا التأمين.

-عدم رضا كل من المؤمن لهم والمؤمنين على عقد التأمين هذا ، تسعيرة وتعويضات ، وقلما يتفق طرفان متعاكسان وبرأيين متناقضين على موضوع علاقة تربطهما.

اهدف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى الوقوف على نواقص هذا الفرع التأميني والسعي إلى بلورة اقتراحات لتحسين الوضع القائم من خلال إيجاد نموذج حدي لتسعير حوادث السيارات في الجزائر، بحيث تكون هناك علاقة تناسبية بين المؤمن له والسعر المطبق عليه.

هيكل الدراسة:

تماشيا مع ما نصبو إليه و وفق المنهجية المعتمدة، فقد درسنا الموضوع في قسمين: نظري و تطبيقي.

القسم النظري :يتكون هذا القسم من فصلين، حيث تناول الفصل الأول التأمين باعتباره حجر زاوية الموضوع يحتوي على المفاهيم الأساسية حول التأمين بشكل عام والتأمين على السيارات بشكل خاص، والذي يشكل بوابة للدراسة الحالية فقبل التطرق إلى التسعير يجدر التعريج أولا على التأمين على السيارات كمفهوم.

اما الفصل الثاني فيضم المفاهيم الأساسية حول تسعير منتج تأميني وعرض لمختلف نماذج تسعير حوادث السيارات.

القسم التطبيقي: هو عبارة عن نمذجة تسعير حوادث السيارات على مستوى للشركة الوطنية للتأمين واعادة التأمين بالمسيلة، وعليه فهذا الجزء يتضمن التعريف بالشركة موضوع الدراسة ثم عرض البيانات المجمعة، تحليلها وإنشاء النماذج وصولا لإيجاد التسعير الحدي.

اما الخاتمة فإنها ستكون عبارة عن تلخيص لمجمل النتائج المتوصل إليها بالإضافة إلى عرض لأهم الاقتراحات الممكنة من خلال هذه الدراسة.

الفصل الأول: تأمين السيارات

الفصل الأول: تأمين السيارات

تمهيد

يعد التأمين تقنية فعالة في تغطية العديد من المخاطر ذلك ما زاد في تطوره وزاد من الاهتمام به، من خلال الطلب المتزايد عليه من قبل المؤمن لهم وكذا من خلال عرض شركات التأمين لمختلف الضمانات. تعد حوادث السيارات من أكثر المخاطر شيوعا والتي ينجم عنها خسائر بشرية ومادية جسيمة وذلك على المستوى العالمي،

فالتقدم الكبير الذي لحق بصناعة السيارات في العالم والزيادة الكبيرة في أعداد السيارات وحتمية استخدامها كوسيلة النقل الأكثر ملائمة أدت بشكل أو بآخر إلى زيادة الآثار السلبية المترتبة على استخدامها وزيادة الأخطار الناتجة عنها سواء لصاحب السيارة أو لمن يركبوها أو يستخدموها أو لطرف ثالث متضرر نتيجة إصابته بها إثر حادث ما، هذا ما أدى إلى ظهور التأمين على السيارات والذي كان في بداية القرن العشرين، ولكي تضمن الحكومات حقوق مواطنيها الذين قد يتعرضون للأخطار من خلال استخدام الغير للسيارة فقد ألزمت أصحاب السيارات بالتأمين الإلزامي الضامن لحقوق الآخرين وهو ما يعرف بتأمين المسؤولية المدنية.

فالهدف من هذا الفصل هو الإحاطة بالمفاهيم العامة حول تأمين السيارات، فمن أجل إنشاء نموذج لتسعير حوادث السيارات كان من الأجدر التطرق أولا لمفهوم وأهمية هذا النوع من التأمينات ذلك أنه يمثل النسبة الأعلى في القطاع، ثم فيما يخص مجالات تطبيقه وذلك من ناحية المضمون وكذا الأشخاص، وفي الأخير تكوين عقد تأمين السيارات وما يترتب عنه.

وعليه تم تقسيم هذا الفصل على النحو التالي:

المبحث الأول :مفاهيم عامة حول التأمين.

المبحث الثاني :التأمين على السيارات مفهومه، أهميته وأنواعه.

المبحث الثالث :مجال تطبيق التأمين على السيارات.

المبحث الرابع :عقد التأمين على السيارات.

المبحث الأول: مفاهيم عامة حول التأمين

قبل التطرق إلى تأمين السيارات نعرج أولا على التأمين بصفة عامة، وذلك من خلال عرض أهم المراحل التي مر بها إلى أن وصل إلى صورته الحالية، عرض لمختلف التعاريف لمصطلح التأمين وكذا مختلف أنواعه والوظائف التي يقوم بها، أركان التأمين وفي الأخير عقد التأمين.

المطلب الأول: تاريخ وتطور التأمين

مرت حوالي خمسة آلاف سنة على أول بذرة بدائية للتأمين التي تضمنتها ألواح ملك بابل، ومع ذلك لم يعرف هذا النشاط قوامه الحديث إلا مع بداية النصف الثاني من القرن السابع عشر وبالضبط بعد الحريق الكارثي للعاصمة البريطانية، حيث شرع في شق طريقه و خاصة في بريطانيا ثم فرنسا، ومع ذلك لم يحظ بعد بتعريف شامل بين أي من أوساط المهمتين به من الناحية الاقتصادية أو القانونية أو الاجتماعية.

1-1-نبذة تاريخية للتأمين:

الانشغال الكبير بالغد ومجاهليه، ومسعى الوقاية من المحظور وتبعاته ، يبقيان من السلوكات الواعية التي ينفرد بها الإنسان ، وهذا الحذر و التوق إلى الأمن والطمأنينة لازما الإنسان في مسيرته التاريخية ودفعاه للبحث عما يكفل له الحماية من الخطر أو مواجهة آثاره للتقليل من عبئه. إن تاريخ التأمين بمفهومه الحالي يعتبر حديثا نسبيا بحكم اعتماده على التقنيات الرياضية التي لم تتطور أسسها إلا مع القرن ال**17** ،وهذا مع وضع قانون الأعداد الكبيرة (**باسكال 1654**) **PASCAL**ثم أول جدول الوفيات (**هويغنس HUYGHENS 1657**) وأول حساب للدخول العمرية (**ويت WITT 1660**)

وأخيرا أول وثيقة للإكتواريا (**شارل برايس C. PRICE**)في أواسط القرن ال **18**[1]،وهو ما خلق توافق آراء حول كون عمر التأمينات بشكلها العصري لم يتجاوز الثلاثة قرون وربع القرن وهذا مع صدور مرسوم

[1] Dominique **Henriet** et Jean Charles **Rochet**: **Microéconomie de l'assurance**, ECONOMICA, Paris, 1991.

(**كولبير COLBERT 1681**)[2]إلا أن هذا لا ينفي وجود آثار، مهما كانت بدائية، للتأمين حيث سجل لنا التاريخ الكثير مما يمكن تسميته" ما قبل التأمين" لدى الحضارات القديمة بدء بحضارة بلاد الرافدين وقبل **3800**سنة وفي طيات قانون حمو رابي**HAMMOURABI** (**ملك بابل 1793–1750ق م**)فيما يتعلق بالنقل بواسطة القوافل ، وبعدها في مصر الفرعونية وقبل **1400**سنة من ميلاد المسيح (ع س) حيث وجد "نظام صندوق التعاون" فيما بين صاقلي الأحجار والذي أنشأه ممتهن و هذه الحرفة لمد يد المساعدة لأي عضو من بينهم في حالة عجزه ، أو لعائلته في حال وفاته بسبب حادث مهني أو غيره ، بينما أشار **يوفراست YUPHRASTE** (**317–286ق م**)وجود صندوق مشترك يمول بالاشتراكات مخصص لتقديم المساعدات للناس، وعند الرومان عمدت المدرسة الجنائزية (دفن الموتى) لأن تضمن لأعضائها ، وبفضل حق الدخول والاشتراكات ، محرقة وقبرا ، فيما يجمع اللفيف اشتراكات ليسمح لأعضائه بمواجهة نفقات التحويل أو التقاعد أو الوفاة.

لقد عرف الرومان وأهل أثينا الآليات التي كانت وراء ظهور القرض البحري أو ما يسمى ب" قرض المغامرة الكبرى **Prêt à la grosse aventure**" المتزامن مع تطور المبادلات التجارية ، البرية والبحرية وبمقتضى هذه الآلية فإن صاحب السفينة أو مجهزها[3]

يقترض مبلغا من المال لإصلاحها أو تجهيزها أو أنه يحصل على مبلغ يوفر ثمن بضاعة للشحنة التي ستحملها سفينته على أن تكون السفينة والحمولة في الحالتين ضامنة لاسترداد مبلغ القرض وفوائده ، ويتضمن الاتفاق أيضا شرطا يقضي بأنه إذا غرقت السفينة أو أصاب شحنتها تلف، فإن المقرض لا يسترد من قرضه شيئا ، أما إذا وصلت السفينة إلى مرفأ تفريغها سالمة ، التزم المقترض برد مبلغ القرض مع فوائده إلى المقرض الذي ليس فقط أنه يحصل على ما بين **15 – 20 %**من مبلغ القرض بل أنه يشارك في أرباح العملية (الجانب المضاربي) ،
وهو ما جعل ذلك القرض عبارة عن مزيج من المضاربة والتأمين ، إلا أن هذه الممارسة تم منعه لاعتبارها نوعا من الربا ، وهذا" التحريم كان وراء إنهاء اشتراط الفائدة في جميع القروض منها القرض البحري وذلك بمقتضى مرسوم بابوي (**غريغوار 9 GREGOIRE**)سنة **1234**ليختفي معها شرط المشاركة المضاربية في الأرباح" وهو ما دفع الصيارفة

[2] J . F . CARLOT: cours de droit des assurances, pour Magistère droit des Affaires ; université de PARIS Dauphine année universitaire 2002 – 2003.

[3] محمد حسن قاسم: محاضرات في عقد التأمين ، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت ، 1999ص: 23.

للتحايل بكل الوسائل القانونية على المرسوم البابوي والالتفاف عليه بفضل عمليات البيع المشروط بالفسخ لتغطية القروض بالفوائد الربوية، وإن كان لا أحد يعلم جيدا وبالضبط ، من ومتى وكيف جاءت فكرة الدفع المسبق وبواسطة مبلغ جزافي سمي المكافأة **Premium** لثمن الخطر، ومن خلال إبرام هذه الصفقات الخاصة يتعهد الصيارفة من جهتهم بدفع مبلغ جزافي لأصحاب السفن أو السلع، في حالة الغرق أو التعرض للقرصنة أو الوقوع كغنيمة حرب ، وهذا ما سمح لأغنياء التجار بالتعهد بضمان حمولة السفينة من خلال الدفع المسبق لمبلغ من النقود ، وبالتالي التأسيس لظهور نظام يقترب من التأمين الحالي وبدون شبهة الربا لمواجهة المخاطر البحرية ، المتمثل في عقد بيع معلق على شرط فاسخ يقوم شخص بمقتضاه بشراء الباخرة وما عليها من بضاعة بثمن يدفعه هذا المشتري (المؤمن لاحقا) إن لم تصل البضاعة سالمة على أن يكون هذا البيع مفسوخا إذا رست الباخرة بمرفإها المقصود، مع تعهد صاحب السفينة أو مجهزها، وهو في نفس الوقت البائع)المؤمن له لاحقا (، بدفع مبلغ معين للمشتري مقابل تحمله هذه المخاطرة .

وهكذا يمكن القول أن هذه هي الحقبة التي ظهر فيها مفهوم التأمين في ميدان المخاطرة البحرية، وقد تم العثور على أقدم عقد بجنوة (إيطاليا) سنة **1347**لضمان البضائع من مخاطر السفر إذ توخيا للفعالية القانونية للإلتزامات تم في هذه البلدة ، ومنذ **1336**فرض على أطراف الصفقة إبرام عقد أمام موثق لتظهر بعدها بحوالي قرن، أولى شركات التأمين في ذات البلدة سنة **1424** [4]وأول تدخل للدولة في سوق التأمين يعود إلى**1435** بمرسوم برشلونة حيث قنن **جاك 1داراغون JACQUES 1èr D'ARAGON** ، بنود عقد التأمين البحري والذي كان بمثابة مرجع قانوني حقيقي وضع قواعد التأمين البحري الدولي الحديث والذي طبق في كل البحر المتوسط ثم مجمل أوروبا البحرية لغاية القرن ال 517 وهو المرسوم الذي أعقب مراسيم سابقتها من (**ويسبوري wesburry**القرن ال**12**) الذي حكم حركة الملاحة البحرية ببحر البلطيق"**لوائح أوليرون1266 Les "Rôles D'Oléron** ونفس الشيء بالنسبة لأوروبا الأطلسية مع ظهور"**مجلس البحر1266**" الذي كان من تأسيس ملوك **أراغون** (إسبانيا) قبل ظهور تجمع مستخدمي البحر بمختلف الموانيء الفرنسية، سنة **1500** الذي ضبط الملاحة البحرية في بحر المانش ثم العثور على أول عقد فرنسي تم إبرامه في أكتوبر من سنة **1584**لنقل البضائع بين مرسيليا و طرابلس والمعروف باسم راية البحر **Le De la mer Guidon**وهذا لغاية صدور المرسوم البحري **لكولبير** الذي وضع به القواعد الأولى لمبادئ قانون التأمين و تم في عهده أيضا إنشاء غرفة التأمينات البحرية لباريس سنة **1685**وهنا كان التأمين على الحياة جزء من التأمين البحري

[4] Jean louis . **Bilando**: **Traite de droit des assurance**s, tome 1, sous la direction de j. **Bigot**, édit DELTA , Paris, 2001.

لضمان حياة المسافرين خلال الرحلة في البحر ، وذلك اعتمادا على صلابة و قوة السفينة وليس على صحة وعمر المسافر وهو القانون الذي ضمنه **نابليون بونابرت N . BONAPARTE** في القانون التجاري (**1807**).

أما بريطانيا فقد كان ملوكها أكثر براغماتية وصحوة إذ وقعت الملكة **إليزابيث 1 ELIZABETH**سنة **1660**على (قانون مجلس التأمين) سمح بنشاط المؤمنين لمدة **90**سنة، وقبلها وما بين **1590– 1620**تمكنت كل من لندن وأمستردام من أخذ الطليعة والتفوق نهائيا على كل من جنوة ، فلورنسا و البندقية في ميدان التجارة البحرية والمالية والبنوك في القرن ال **17**حيث كانت الصفقات والأعمال تبرم خارج البورصات وبمكاتب المفاوضين والسماسرة بل وحتى في المقاهي، منها حانة رجل يدعى **ايدوارد لويدس LLOYDS**.التي جنى منها ثروة ضخمة و شهرة عالمية، كانت وراء تأسيس إحدى أكبر شركات التأمين العالمية وهي **لندن لويدس** والتي تمكنت بعد **50**سنة على إنشائها من الإستحواذ على **90 %**من تأمينات التجارة البحرية.

ومع ذلك يمكن القول أن هذه التأمينات لم تكن في هذا البلد نشاطا إقتصاديا لمتخصصين بقدر ما كانت صفقات تبرم بصورة متقطعة لبعض الحملات أو السفريات البحرية، إذ لم تكن هناك هياكل قانوني تستعمل كمحمل لنشاط تأميني مستمر يسمح بتوزيع المخاطر، إلا لغاية **1538**حيث أنشئت أول شركة تأمين كهيئة تسمح بتجميع الأموال واستخدامها لهذا الغرض وبالتالي تقاسم الأعباء وتحديد المخاطر المالية أما التأمينات البرية فقد تأخر ظهورها لغاية أواخر القرن ال **17**لأن الحاجة إلى الأمن كانت تشبع بطريقة تلقائية وفي الإطار العائلي التقليدي، وبدت التأمينات في هذا الصنف كظاهرة حضارية مرتبطة بظروف الحياة في الدول الصناعية خلال القرون الثلاثة الماضية[5] ، وهذا مع تراجع العائلة الأبوية التقليدية الكبيرة التي كان كبيرها هو الذي يضمن الحماية ويشع الطمأنينة على الجميع وبالكفاءة المطلوبة والتي قد تتعدى إلى تقديم المساعدة إلى الأقرباء(بالصهارة وليس بالنسب) ولو بعيدين .

أما فرنسا فقد ظهر بها التأمين ضد الحريق مع[صناديق النجدة] والمسماة" مكاتب الحريق"– باريس سنة **1717**. وهي عبارة عن صناديق مساعدة أكثر منها صناديق تأمين ، لأن مصادر الأموال لديها تتمثل بالإضافة إلى اشتراكات المشتركين في مساعدات من الدولة وهبات من المواطنين وهذا لغاية **1750**حيث تأسست أول شركة تأمين ضد الحريق وهي" الغرفة العامة لتأمينات باريس" والتي وبعد تنظيمها وتقنينها سنة **1753**تحولت إلى الغرفة الملكية للتأمينات" لتأمين أضرار البنايات الناجمة عن الحرائق ، لتنشأ بعدها شركات أخرى وخاصة" الشركة الملكية للتأمينات" من طرف إتيان كلافيير **Clavière**سنة **1787** 1بعد شرائه لأسهم شركة المياه المعدنية للإخوة بيريي **PERIER**المنهارة والتي

[5] yvonne **Lambert Faivre** : **Droit des assurances** DALLOZ , , Paris, 2001.

كانت تزاول نشاط التأمين أيضا ،وحصوله من آل بيريي على تخليهم عن النشاط التأميني في ذات الوقت حازت الشركة الملكية النشاط التأميني وبصورة حصرية لمدة **15**سنة مقابل تقديم مبالغ مالية لبلدية باريس، وإلزام هذه الشركة بتخصيص ربع أرباحها السنوية لإنشاء هيئة لرجال إطفاء محترفين ، وبعدها بسنتين حصل كلافيير على الرخصة الملكية لتمديد نشاط شركته إلى التأمين على الحياة.[6]

وخارج التأمين على الخطر التأجيري أو دعاوى الجيران المطبق منذ أمد كتكملة ضد الحريق الشخصي أو المباشر، فقد ظهر، التأمين ضد دعاوى المسؤولية المدنية بفعل الحوادث المتسبب فيها للغير بواسطة الأحصنة والعربات، وهوما يعتبر السلف الحقيقي لتأمين السيارات، وهذا النوع من التأمين كان في بدايته محط انتقادات واعتباره مناهضا للنظام العام ، لأنه مدعاة للطيش والتهور ومبعث للاحذر[7].

وبهذا ظهرت تأمينات المسؤولية المدنية ثم إقرار إلزاميتها في معظم دول العالم، لحماية الغير من أضرار ألحقها بهم آخرون ، إن في ممتلكاتهم أو أجسادهم، أو أشخاص تحت مسؤوليتهم مثل تأمين المسؤولية المدنية للسيارات، المركبات، المصاعد ، الصيادين ، أشغال البناء، هيئات نقل الدم ... الخ . وفي ذات الوقت فقد شهد القرن العشرون أيضا، تأمينات جديدة مثل، ضد السرقة، البرد، نفق الحيوانات، تحطم الآلات، مخاطر الحرب، الحوادث الجسمانية، الرياضية، السفر، التأمينات الجوية، الكوارث الطبيعية و تأمينات ضمان القروض وغيرها.

المطلب الثاني: تعريف وأنواع التأمين

الفرع الأول: تعريف التأمين

1.تعريف التأمين لغة

أصل الكلمة من المفردة اليونانية *Assecuratio* و *Securus* التي تعني الأمان والضمان والتكافل، أما لفظة التأمين في اللغة العربية فهي مصدر للفعل تأمن على وزن تفعلل، وأصل كلمة التأمين من أمن أمنا، فكأنه طلب الأمن بإدخال التاء على الفعل الأصلي، قال الله تعالى: ﴿الذين آمنوا ولم يلبسوا ايمانهم بظلم أولئك لهم الأمن وهم مهتدون﴾ الآية 82سورة الأنعام، وقال سبحانه وتعالى: ﴿أفأمنوا مكر الله فلا يأمن مكر الله إلا القوم

[6] www.SCAD plus .com, Assurances R.C.Auto, Sythèse de la législation , Activité de l'Union Européenne.

[7] M.**Picard** et A.**Besson** :**d'assurance**,LGDJ,Paris,1982.

الخاسرون﴾الآية 99سورة الأعراف، وأمنه جعله في الأمن، والأمن بمعنى طمأنينة النفس وزوال الخوف، أي الركون إلى الشيء والوثوق به؛ وللتأمين معان عديدة، وأقرب معان التأمين في المصطلح المالي المعاصر هو إعطاء الأمن ذلك أن التأمين هو نشاط تجاري غرضه أن يحصل تأمين الأفراد والشركات من بعض ما يخافونه من المكاره مقابل عوض مالي [8].

فمصطلح التأمين يدور حول خلق الطمأنينة والأمان من المخاوف، أما التعريف الاصطلاحي للتأمين فيختلف باختلاف المدخل المتخذ لكل تعريف، وعليه فإن

2.تعاريف من وجهة نظر إقتصادية:

يعمد مجتهد النظرة الإقتصادية دائما في بحث الظواهر الإقتصادية للتوصل إلى حل كفيل بتحسين إستغلال الموارد المتاحة لتحقيق أكبر إشباع أو لتعظيم النتيجة وفق قانون أقل مجهود المرتكز على فكرتي العائد الأقصى والإنفاق الأدنى ، وتأتي دراسة تأثير الأخطار المحتملة بكل هذه العناصر في السياق العام لفلسفة علم الإقتصاد والنظريات الإقتصادية وهو حسن الحفاظ على هذه الموارد و عقلنة إستخدامها وهذا ما جعلهم يوازنون دائما بين الأضرار والتكلفة اللازمة لتفادي هذه الأضرار . ومن جهتهم يهتم الرياضيون والإحصائيون بطرق قياس هذه التكاليف وما يقابلها من الموارد و قياس الخطر بأنواعه، درجات، كثافة، وتسعيرة ومنها، الأ قساط والأداءات حسب الحالات المختلفة والكثيرة جدا فقد عرف كل من م .**فريدمان M . FRIEDMAN و ل.ج . سافاج L . J. SAVAGE** التأمين في مقالتهما " تحليل المنفعة في حالة المفاضلة بين الإختيارات البديلة ذات المخاطر"[9]كالتالي : " الفرد الذي يشتري تأمينات ضد الحريق على منزل يمتلكه يفضل تحمل خسارة مالية صغيرة مؤكدة (قسط التأمين) بدلا من أن يبقى متحملا خليطا من احتمال صغير لخسارة مالية كبيرة (قيمة المنزل بأكمله) واحتمال كبير بألا يخسر شيئا ، بمعنى أنه يفضل حالة التأكد عن حالة عدم التأكد"[10]

ويبين التعريف حالة مفاضلة بين خسارة صغيرة مؤكدة وأخرى كبيرة محتملة، والعملية في ذاتها قرار فيه الجانب الإقتصادي من خلال المقارنة بين قيمة المنزل واحتمال تضرره وقيمة القسط الذي يعتبره خسارة أكيدة بالنسبة له، وعرض المفاضلة

[8] - عز الدين فلاح، "التأمين مبادئه، أنواعه"، الطبعة الأولى، دار أسامة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2008.ص:6.
-يوسف بن عبد الله الزامل، "الشركات التأمينية التجارية التعاونية: نحو اتجاهات بديلة"، مجلة العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، ع 4،جامعة فرحات عباس-سطيف2005– ص: 6.

[9]Denis Claire **Lambert** : **Economie des assurances**, MASSON et ARMAND COLIN,Paris, 1996 .

[10] سلامة عبد الله : الخطر والتأمين ، الطبعة السادسة ،مكتبة النهضة العربية ، بيروت، ص 8.

هذه ليست بعيدة عن اهتمام الرياضيين والإحصائيين من خلال حساب تكلفة الإختيارات البديلة ،بدء بحساب القسط (الخسارة المؤكدة) كتكلفة لحساب آخر هو الخطر الذي تتحمله الشركة ثم الأموال المتوجبة عليها عند تحقق الخطر (المادي أو الجسدي).

ويتفق **بولدينغ BOULDING**مع **فريدمان وسافاج** في تعريف التأمين على أنه يعتمد في عملية المفاضلة على التوقع الرياضي بدلا من التوقع النفسي الذي يعتمده الآخران، فيبين **بولدينغ** أن كلا من المؤمن والمؤمن له قادر على حساب التوقع الرياضي الخاص بعملية التأمين، فالمؤمن يحسبه إحصائيا على أساس الحالات المتشابهة والقائمة فعلا لديه ولدى غيره من المؤمنين. والمؤمن له يحسبه موضوعيا على أساس معلوماته الخاصة والعامة عن الشيء موضوع التأمين.

ويضيف **بولدينغ** إلى ذلك أن المؤمن له سوف يشتري التأمين عادة، إلى الحد الذي يتساوى فيه التوقع الرياضي مع قسط التأمين المطلوب وبذلك يكون قد وضع حدا فاصلا بين شراء التأمين من عدمه .

بينما ذهب ف **نايت F. KNIGHT** .في كتابه (الخطر وعدم التأكد والربح) إلى أنه " عمل من أعمال التنظيم والإدارة وذلك لأنه يقوم بتجميع أعداد كافية من الحالات المتشابهة لتقليل درجة عدم التأكد إلى حد مرغوب فيه ، فالتأمين ما هو إلا تصور لمبدإ استبعاد عدم التأكد وذلك بالتعامل مع مجموعات من الحالات بدلا من التعامل مع حالات منفردة[11] " .

وقال أيضا بأن مبدأ التأمين يقوم على تحويل لخسارة محتملة إلى تكلفة ثابتة بمبلغ صغير و المرتبطة بقياسية الإحتمال والترتيب الدقيق.

ويريد **نايت** أن يبرز في هذا التعريف ، الأهمية الكبيرة لقانون الأعداد الكبيرة في التقليل من أثر الأخطار و درجتها بالتعامل معها جماعيا بدل فرديا وبالتالي حل مشكلة عدم التأكد الموجودة في الحالات الفردية ، والتي تتعامل معه بقرار تحويل الخسارة الكبيرة المحتملة إلى عبء صغير يمكن تحمله درءا لمخاطر لا يمكن تحملها وقد ترهن مستقبل المؤمن له وذمته المالية .

ومن تصفحنا بعض أدبيات هذا التخصص وضعنا اليد على اختلافات كبيرة مع التعاريف السابقة ها من هذا التعريف الذي يقول بان" التأمين هو عملية يتلقى فيها طرف وهو المؤمن له ، مقابل جزاء يسمى

[11] إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه: التأمين ورياضياته: مع التطبيق على تأمينات الحياة وإعادة التأمين، الدار الجامعية ،الإسكندرية، 2002 /2003.ص6 2.

القسط ، تعهدا بالحصول على أداء من الطرف الآخر وهو المؤمن في حالة تحقق الحدث " وهذا التعريف لوحده يجمع الكثير من المآخذ والنواقص منها إهماله للجانب الفني للعملية التأمينية وطبيعتها وغائيتها وجوهرها وهي استبدال خسارة كبيرة محتملة بخسارة صغيرة مؤكدة و متلازمة مع الأمان و الاستقرار من خلال توزيع الآثار المالية للخطر أو تحويلها أو نقلها من الفرد إلى الجماعة وبطريقة عادلة واعتمادا على قانون الأعداد الكبيرة.

وبالإضافة إلى عيب إهماله الجانب التقني للعملية وهي التبادل الذي يعتبر بالضرورة أساس كل فعل تأميني

فإن هذا التعريف أسقط عنصرا مهما في صحة العملية وفي الجهة المخولة قانونا لمزاولة هذا النشاط) هيئات منظمة أو شركات (بالرغم من تميزه بإظهار محاسن العلاقات التي تقوم بين المؤمن والمؤمن له حتى وإن لم تكن كاملة، وبالتالي فهو ينطبق أكثر على عقد التأمين المبرم بين شخصين والذي تتولد عنه التزامات أساسية متبادلة بينهما (دفع القسط من قبل المؤمن دفع مبلغ التعويض أو الإيراد من طرف المؤمن في حالة تحقق الحدث).

ومن التعاريف السابقة يمكننا وضع تعريف يجمع مختلف العناصر المشيدة لماهية هذا النشاط من وجهة نظر إقتصادية وهو أن التأمين بقولنا هو "عملية مفاضلة بين حالة تأكد ثمنها خسارة صغيرة تسمى القسط والمضبوط بقياسية إحتمالية الخطر وتكلفته وحالة عدم تأكد قد يكون ثمنها خسارة كبيرة تلحق الذمة المالية للشخص، والتعامل مع هذه الحالات بصورة جماعية بدل الفردية ، وضمن تعاونية لإجراء المقاصة بين مجموعة المخاطر طبقا لقانوني الإحصاء والأعداد الكبيرة.

3.تعاريف قانونية:

يظهر ضمن العلاقات التعاقدية الثنائية التي تربط المؤمن بالمكتتب، فهو عبارة عن عقد من خلاله يتعهد المؤمن للمكتتب بمنحه الأداء في حالة تحقق الخطر المؤمن منه، وذلك مقابل قسط أو اشتراك[12].

كما يعرفه المشرع الجزائري في المادة 619من القانون المدني[13] بأنه "عقد يلتزم بمقتضاه أن يدفع المؤمن إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيراد مرتب أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين في العقد، وذلك مقابل قيمة أو أي دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن.

4.التعريف الفني:

يعرف بأنه "عملية فنية تزاولها هيئات منظمة مهمتها جمع أكبر عدد ممكن من الأخطار المتشابهة وتحمل تبعاتها عن طريق المقاصة بينها وفقا لقوانين الإحصاء، ومن مقتضى ذلك حصول المؤمن لهم حالة تحقق الخطر المؤمن عليه على عوض

[12] Yvonne Lambert Faivre, "*Droit des assurances*", 8éme éd, Dalloz, Paris, 1992, p.39.

[13] الأمر رقم 58/75المؤرخ في 26سبتمبر ،1975المادة رقم619 .

مالي يدفعه المؤمن، في مقابل وفاء الأول بالأقساط المتفق عليها في وثيقة التأمين" [14].

كما يمكن تعريفه بأنه "العملية التي بمقتضاها ينظم المؤمن عددا كبيرا من المؤمن لهم المعرضين لأخطار معينة وذلك بالتعاون بينهم، ويقوم بتعويض الذين تحقق لديهم الخطر عن طريق الأقساط المتجمعة ".

ويعرف أيضا على أنه "عمل من أعمال التنظيم والإدارة، وذلك لأنه يقوم بتجميع أعداد كافية من الحالات المتشابهة للتقليل من درجة عدم التأكد إلى حد مرغوب فيه "[15].

من هذه التعريفات تظهر العناصر التالية في عملية التأمين: تجميع الأخطار المتشابهة، التعاون بين المؤمن لهم، المقاصة، قوانين الإحصاء.

الفرع الثاني: أنواع التأمين

تقسم التأمينات إلى التأمينات المباشرة و غير المباشرة وذلك حسب العلاقة مع العميل أو المؤمن له، وكل قسم من هذين القسمين يقسم بدوره إلى أقسام فرعية.

1.التأمينات المباشرة :تقسم التأمينات المباشرة إلى تأمينات الأضرار وتأمينات الأشخاص.

تأمينات الأضرار :هي مجمل التأمينات التي يكون الخطر فيها أمرا يتعلق بمال المؤمن له وليس شخصه كما هو الحال في تأمينات الأشخاص، تخضع لمبدأ التعويض، والذي يدل على أن أداء المؤمن لا يمكن أن يتجاوز بأي حال من الأحوال الخسارة الحقيقية الملقاة على عاتق المؤمن له؛ ونميز فيها نوعين:

-**التأمين على الأشياء** :الخطر في هذا النوع من التأمين يصيب وبطريقة مباشرة أموال وممتلكات المؤمن له، وبالتالي فهو يشكل ضمان مباشر للأملاك؛

-**تأمين المسؤولية** :يهدف هذا التأمين إلى تعويض الضرر الذي لحق الغير في مالهم أو في شخصهم والذي كان المتسبب فيه المؤمن له.

2.1.تأمينات الأشخاص :الهدف منها هو دفع مبالغ جزافية في حالة تضرر شخص المؤمن له، فهي لا تخضع لمبدأ التعويض لأنه من المستحيل تقييم القيمة المالية للنفس البشرية، لكن يطبق عليها المبدأ الجزافي (*Principe Forfaitaire*) تنقسم إلى:

-**تأمينات الأضرار الجسمانية** :والتي تشمل تأمينات الأمراض، الحوادث، العجز، مصاريف العلاج...الخ.

[14] سليمان ابن إبراهيم بن ثنيان، "التأمين وأحكامه"، دار بن حزم، بيروت، 2003،ص.:38.

[15] عبد الله سلامة، "الخطر والتأمين –الأصول العلمية والعملية" –، مكتبة النهضة العربية، القاهرة، 1980،ص.:91.

-**تأمينات الحياة** :في حالة الحياة، في حالة الموت، الادخار...الخ.

ملاحظة :هناك تقسيم آخر للتأمينات المباشرة: تأمينات الحياة والتأمينات العامة، تضم هذه الأخيرة تأمينات الأضرار المادية والجسمانية، ومن بين أهم التأمينات العامة التأمين على السيارات.

2.التأمينات غير المباشرة:

1.2.التأمين المشترك :يعرف التأمين المشترك من الناحية القانونية أنه اشتراك عدة مؤمنين لتغطية نفس الخطر في إطار عقد تأمين واحد، حيث يسند تنفيذ وتسيير عقد التأمين إلى أحد المؤمنين ويسمى المؤمن الرئيس (*l'apériteur*) يعتبر هذا الأخير ممثلا أو وكيلا عن باقي المؤمنين المشتركين في تغطية الخطر [16].

أما من الناحية الفنية فيمكن تعريفه بأنه اقتسام الضمان لخطر كبير بين عدة مؤمنين كل واحد منهم يغطي الجزء من الخطر الذي قبله في حدود حد الاكتتاب (*plein de souscription*) المقيد من طرف الشركة .فالتأمين المشترك يقوم على الاقتسام وبطريقة نسبية لنفس الخطر وذلك بين عدة مؤمنين، كل واحد منهم يغطي نسبة من الخطر في المقابل يحصل على نفس النسبة من قسط هذا الخطر، وفي حالة حدوثه فإنه سيتحمل نفس النسبة من الأداء (التعويض).

أي أن التأمين المشترك يتمثل في عقد قانوني يلتزم فيه مجموعة من المؤمنين بتغطية خطر ما بنسب محددة مسبقا، وعليه فإنهم يحصلون على نفس النسب من القسط المدفوع من طرف المؤمن له لتغطية هذا الخطر، يشرف على تنظيم هذه العملية المؤمن الرئيس .

2.2.إعادة التأمين:

-تعريف إعادة التأمين :يمكن تعريف إعادة التأمين بأنه اتفاق يتنازل بمقتضاه المؤمن أو المتنازل (*cédant*) لمؤمن آخر هو معيد التأمين أو المتنازل له (*cessionnaire*)بكل أو بجزء من الأخطار التي تحمله .

عملية عن طريقها تقوم شركة التأمين (المتنازل)بالتأمين على نفسها لدى شركة تأمين أخرى(المتنازل له) معيد التأمين، وهذا ما يسمى بتأمين التأمين أو التأمين من الدرجة الثانية.

اتفاق داخلي بين هيئتين أو أكثر من هيئات التأمين، تقوم الهيئة الأولى بالتنازل عن جزء من كل عملية تأمينية تحصل عليها الهيئة وذلك مقابل أن تلتزم الهيئة الأخرى بتحمل نسبة من التعويض المدفوع للمؤمن له في حال وقوع الخطر المؤمن

[16] الجريدة الرسمية رقم 13الصادرة في 8مارس ،1995الأمر رقم 07/95المتعلق بالتأمينات المؤرخ 25جانفي ،1995المادة03.

ضده في صورة حادث، في حين تلتزم الهيئة الأولى بسداد مبلغ معين للهيئة الأخرى، وهو نصيب تلك الهيئة من قسط التأمين، وهذا الاتفاق قد يكون اتفاق مسبق لكل العمليات التأمينية أو اتفاق فوري حسب كل عملية على حدا [17].

اتفاق داخلي يتم بين هيئتين من هيئات التأمين، تقوم الأولى (وتسمى المتنازل أو المؤمن الأصلي) بالتنازل عن جزء أو كل عملية التأمين التي حصلت عليها للمنشأة الثانية(وتسمى القابلة أو المتنازل لها أو معيد التأمين) وذلك مقابل أن تقوم الأولى بسداد مبلغ معين للمنشأة الثانية يعرف بقسط إعادة التأمين وهذا الاتفاق مسبق أو اتفاق فوري؛ قد يقوم معيد التأمين بالاحتفاظ بعملية التأمين المعادة إليه بالكامل وقد يقوم هو الأخير بإعادة تأمينها مرة أخرى [18].

إذا إعادة التأمين اتفاق داخلي بين المؤمن (المتنازل) ومعيد التأمين (المتنازل له) يتنازل بمقتضاه المتنازل عن كل أو جزء من الأخطار التي تحملها للمتنازل له وذلك مقابل مبلغ معين يعرف بقسط إعادة التأمين.

-**أنواع إعادة التأمين** :تأخذ عملية إعادة التأمين عدة أشكال وذلك حسب المعايير المتخذة لتصنيفه، فحسب المعيار القانوني تأخذ عملية إعادة التأمين حسب المعيار القانوني شكلين رئيسيين إما الاختياري وإما الإجباري، فالاختياري والذي هو أقدم الأنواع، فإن إعادة التأمين في هذه الحالة تكون على كل وثيقة تأمين على حدة وللمتنازل هنا الحرية في التنازل عن الخطر (غالبا ما تكون الأخطار الكبيرة) ولمعيد التأمين الحرية في القبول أو الرفض ،أما الإجباري فعملية إعادة التأمين هنا تكون على شكل اتفاقية (*traité de réassurance*) المتضمنة للنسب والأجزاء المتفق على إعادة تأمينها، ملزمة للطرفين فيما بعد وفي المدة المتفق عليها.

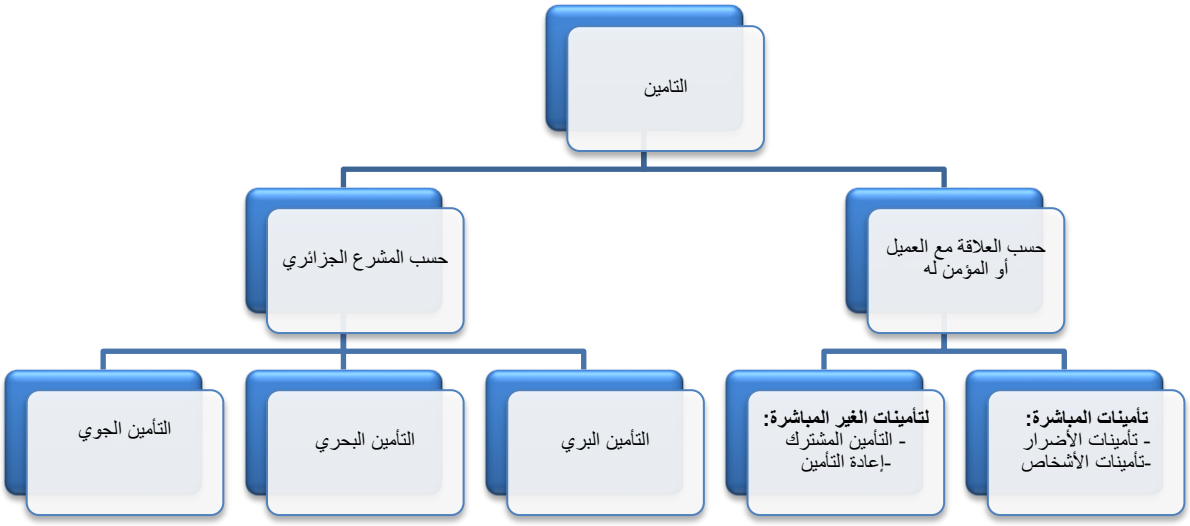
أما حسب المعيار التقني فيمكن تقسيم عملية إعادة التأمين إلى إعادة التأمين النسبي أو الغير نسبي، في عملية إعادة التأمين النسبية فيوجد معدل تنازل τوهو محصور بين 0%و، 100%حيث يحصل معيد التأمين على نفس النسبة من القسط وبالمقابل فإنه سيقوم بدفع نفس النسبة أيضا في حالة تحقق الخطر، غير أنه في حالة إعادة التأمين الغير نسبي فإنه يعرف كدالة لمبلغ الخسائر المتعلقة بعقود التأمين الداخلة في اتفاقية إعادة التأمين وذلك ما يعرف بإعادة التأمين على الخسائر، وهي غير متناسبة مع الضمانات، فإعادة التأمين هذه لا يمكن حسابها إلا تبعا لاحتمالية الخسائر .

ملاحظة :لقد اتبع المشرع الجزائري التقسيم التقليدي من جهة حيث خصص فصولا خاصة للتأمين على الأشخاص

[17] أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، "إدارة الخطر والتأمين"، ط ،1دار الحامد، عمان، ،2007ص170.
[18] إبراهيم محمد مهدي "التأمين ورياضياته –الخطر والتأمين "-ط ،1المكتبة العصرية، مصر، ،2010ص :419-420.

وأخرى للتأمين من الأضرار، ومن جهة ثانية أخذ بالتصنيف القائم على التفرقة بين المجالات الكبرى للتأمين، المجال البري والمجال البحري والمجال الجوي[19].

الشكل (1. 1): أنواع التأمين



المصدر :من إعداد الطالبة بالاعتماد على ما سبق.

وضح الشكل مختلف أنواع التأمين وذلك حسب العلاقة مع الزبون وحسب المشرع الجزائري، لكن عمليا التقسيم الأول هو الأكثر استعمالا.

المطلب الثالث: وظائف التأمين

يؤدي التأمين عدة وظائف مختلفة تتمثل في الوظيفة الاجتماعية، الوظيفة الاقتصادية والوظيفة النفسية.

الفرع الأول: الوظيفة الاجتماعية

تتمثل في:

-التعاون بين الأشخاص بهدف ضمان خطر معين، فيقوم كل منهم بدفع قسط أو اشتراك لتغطية الخسائر التي يمكن أن

[19] جديدي معراج، "مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري"، ط 1،ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007،ص.:32.

يتعرض لها أي أحد منهم، تظهر أيضا الوظيفة الاجتماعية في تشريعات العمل، والتأمين الاجتماعي وما يترتب على ذلك من إنشاء مؤسسات للتعويض عن الأمراض والحوادث المهنية والشيخوخة والبطالة وغيرها من الصناديق التي تنشأ لهذا الغرض.

-من بين الفوائد الناشئة عن تجميع المبالغ الضخمة لدى مؤسسات الضمان الاجتماعي والصحي قيام هذه الأخيرة بدور هام في تحقيق التكافل الاجتماعي لمواجهة البطالة والمرض والشيخوخة والوفاة وغير ذلك من الأحداث الطارئة التي لا بد أن تواجهها الأسر [20].

الفرع الثاني: الوظيفة الاقتصادية

تتمثل في :

-التقليل من وقع الخسارة والحفاظ على القدرة الشرائية وذلك بتعويض الخسائر الناجمة عن تحقق الأخطار المؤمن عليها.

-إمكانية القيام بالأعمال التجارية وعلى نطاق واسع لما يوفره التأمين من حماية ومحافظة على عناصر الإنتاج من رؤوس أموال ويد عاملة .

-توفر المعلومات عن طريق شركات التأمين تؤدي إلى تقليل أو تفادى بعض الأخطار والذي يظهر جلي من خلال حسوم أقساط التأمين التي تحصل عليها .

-تجميع رؤوس الأموال، فالتأمين نوع من أنواع الادخار حيث تجمع الأقساط المتراكمة لدى شركات التأمين .

-تنشيط الائتمان ويظهر ذلك من خلال تدعيم المؤمن له أمام دائنه الذي يقرضه المال .

-تتمثل الوظيفة الاقتصادية للتأمين على المستوى الدولي في تدعيم التجارة وذلك بتغطية الأخطار المحتملة خلال المبادلات الدولية، إمكانية انتقال التأمين المباشر عن طريق فتح فروع بدول أجنبية.

وكذا تقنية إعادة التأمين التي تؤدي إلى توزيع الأضرار على اقتصاديات عدة بلدان وهذا بحد ذاته عامل توازن واستقرار.

-الفوائد غير المباشرة التي تحققها عمليات التأمين الدولية، حيث إذا تمكنت شركات التأمين المقيمة في دولة ما من التوسع في القيام بأعمالها التأمينية كي تشمل المقيمين خارج هذه الدولة، فإن الأقساط التي يدفعها المؤمن المقيمون في الخارج تشكل بندا هاما من بنود المقبوضات التي تدفعها شركات التأمين لهم عند وقوع الأخطار المؤمن ضدها بندا هاما من بنود المدفوعات في هذا الميزان.

[20] موسوعة "عالم التجارة وإدارة الأعمال –التأمين التخطيط التنظيم"-، ج 3، ص.:10.

الفرع الثالث: الوظيفة النفسية

تتمثل في الأمن فالمؤمن بقيامه بالتأمين يشعر بنوع من الارتياح فيما يخص المستقبل، الأمر الذي يجعله يتحلى بروح المبادرة وكذا الأمان والاطمئنان منكل الصدف والمفاجآت اليومية.

ويمكن أن تتعدى فائدة التأمين المؤمن له إلى الغير كما هو الحال بالنسبة لحوادث المرور وهذا بفضل اتساع نطاق المسؤولية التي أصبحت الآن تشمل العديد من المجالات.

انطلاقا من كل هذه الوظائف التي يتميز بها التأمين تتجلى لنا الأهمية البالغة وسبب توسع استعماله وتطوره، فهو يمس كل الجوانب تقريبا ما يتعلق بنفس المؤمن له وماله، بمجتمعه من خلال التعاون وحتى على الصعيد الدولي.

المطلب الرابع: عقد التأمين

الفرع الأول: تعريف عقد التأمين

يعرف عقد التأمين بأنه اتفاق بين طرفين، يتعهد بمقتضاه الطرف الأول بأن يدفع إلى الطرف الثاني أو من يحدده مبلغا من المال في حال وقوع خطر معين خلال مدة محددة، وذلك مقابل أن يدفع الطرف الثاني للطرف الأول مبلغا أو عدة مبالغ تكون قيمتها في مجموعها أقل نسبيا من المبلغ الذي يتعهد الطرف الأول بدفعه، وذلك لأن وقوع الخطر ليس أمرا مؤكدا وإنما هو حدث احتمالي[21].

كما يعرف بأنه اتفاق بين شخصين فأكثر يهدف إلى إنشاء علاقة قانونية، وينصب على موضوع (أو محل)محتمل الوقوع ألا وهو الخطر يلتزم بمقتضاه المؤمن له بدفع قسط أو اشتراك مقابل التزام المؤمن بأداء مبلغ من المال وقت وقوع الخطر المؤمن منه .

من خلال هذه التعاريف يظهر بأن عقد التأمين احتمالي، إلزامي، من عقود المعاوضة، استمراري ، كما أنه عقد إذعان. وعليه يمكن صياغة خصائص عقد التأمين كالتالي

الفرع الثاني: خصائص عقد التأمين

تتمثل خصائص عقد التأمين فيما يلي:

- عقد التأمين عقد احتمالي: ذلك أنه يقوم على موضوع احتمالي والذي هو الخطر المؤمن منه.
- عقد التأمين عقد معاوضة بمعنى أنكلا الطرفين يحصل على العوض لما قدمه.

[21] عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم، "عقد التأمين حقيقته ومشروعيته –دراسة مقارنة"-، ط ،1منشورات الحلبي الحقوقية، ،2003.

– عقد التأمين عقد ملزم للجانبين فيلزم المؤمن بأداء التعويض للمؤمن له في حالة حدوث الخطر، ويلزم هذا الأخير بدفع أقساط التأمين.

– عقد التأمين من العقود المستمرة، ويظهر ذلك من خلال تنفيذ الالتزامات على فترات متعددة أو دورية.

– عقد التأمين عقد إذعان فشركة التأمين تفرض شروط يقبلها المؤمن له دون مناقشة.

الفرع الثالث: أطراف عقد التأمين

1. المؤمن :يعد الطرف الأساسي في عقد التأمين وعادة ما يكون المؤمن شركة تأمين مساهمة هدفها الربح، يتولى إجراء العقد عنها مع المؤمن لهم وكلاء لها مفوضون أو مندوبون أو سماسرة. [22] **فالوكيل المفوض** هو أوسع الوسطاء سلطة إذ هو مفوض في أن يتعاقد مع المؤمن له نيابة عن شركة التأمين، ويتم التعاقد مباشرة بينه وبين المؤمن له، وله أن يعدل في العقد أو يفسخه، ويليه **المندوب ذو التوكيل العام**، وله أن يبرم عقد التأمين مع المؤمن له شرط أن يتقيد بشروط التأمين العامة المألوفة، ثم يليه **السمسار** وظيفته البحث عن المؤمن له وليس له الحق في إبرام عقد التأمين مع المؤمن له.

ملاحظة :يتمثل وسطاء التأمين حسب قانون التأمينات رقم 06-04في[23]:

–الوكيل العام للتأمين وهو شخص طبيعي يمثل شركة أو عدة شركات للتأمين بموجب عقد التعيين المتضمن اعتماده بذه الصفة.

–سمسار التأمين وهو شخص طبيعي أو معنوي يمارس لحسابه الخاص مهنة التوسط بين طالبي التأمين وشركات التأمين بغرض اكتتاب عقد التأمين، ويعد سمسار التأمين وكيلا للمؤمن له ومسؤولا اتجاهه.

2. المؤمن له :غالبا ما تجتمع صفات ثلاث في المؤمن له :

–أن يكون الطرف المتعاقد (المكتتب) في وثيقة التأمين.

–أن يكون الشخص المهدد بالخطر موضوع التأمين.

–أن يكون الشخص الذي يتقاضى من شركة التأمين التعويض في حالة وقوع الخطر موضوع التأمين وفي هذه الحالة يسمى المستفيد.

لكن قد لا تتوفر هذه الصفات الثلاثة مجتمعة في شخص المؤمن له، فقد يختلف المستفيد عن المؤمن له ويظهر ذلك جليا

[22] عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم، "عقد التأمين حقيقته ومشروعيته –دراسة مقارنة"-، ط ،1منشورات الحلبي الحقوقية، ،2003ص:70.
[23] مبروك حسين، "المدونة الجزائرية للتأمينات –مع النصوص التطبيقية والاجتهاد القضائي والنصوص المتممة "-طبعة ،2010دار هومة، الجزائر، ص :152-160.

في التأمين من المسؤولية المدنية، مثلا في تأمين السيارات من المسؤولية المدنية فالمكتتب قد يكون صاحب السيارة أو السائق في حين أن المستفيد يكون طرف آخر.

المطلب الخامس: أركان التأمين

تتمثل أركان التأمين في ثلاثة عناصر: الخطر، القسط، مبلغ (أو أداء) التأمين.

الفرع الأول: الخطر

يعتبر من أهم وأبرز أركان التأمين يتمثل في "حادث محتمل الوقوع لا يتوقف وقوعه على إرادة أحد طرفي عقد التأمين أو المستفيد في عقد التأمين، ويمكن تعريفه أيضا أنه "حادث مستقبلي محتمل الوقوع لا دخل لإرادة أحد الأطراف في حدوثه وأن يكون محله مشروع"، يعرف أيضا بأنه "حادث مستقبلي غير أكيد غير تابع لإرادة المؤمن له، قد يكون حادث أكيد ولكن بتاريخ غير معلوم."

من هذه التعاريف يمكن استصاغة التعريف التالي: الخطر هو عبارة عن حادث مستقبلي، محتمل الوقوع، ووقوعه مستقل عن إرادة طرفي عقد التأمين، ذو محل مشروع قابل للتأمين.

الفرع الثاني: القسط

يقصد بالقسط تلك "المساهمة التي يدفع بها المؤمن له للمؤمن مقابل الضمان الممنوح له، يدفع في بداية فترة التأمين " والقسط هو أيضا "المبلغ من المال الذي يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن مقابل تغطية المخاطر المؤمن منها، فالقسط هو دائما أساس لتقدير قيمة الخطر، فإذا ما تغير الخطر تغير معه القسط بالزيادة أو بالنقصان".

يشمل القسط العناصر التالية: القسط الصافي، العلاوات، الأرباح، والضرائب الرسوم، وفي بعض الحالات يقر المشرع إضافة نسبة معينة في شكل مساهمة لبعض الصناديق الخاصة بالتعويض عن الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور الذي أنشئ بمقتضى قانون المالية لسنة1971.

الفرع الثاني: مبلغ (أداء) التأمين

نعني بمبلغ التأمين "المبلغ الذي يتفق الأطراف على ضمانه بمقتضى عقد التأمين7"؛ فالتعهد الذي أخذه المؤمن على عاتقه في حالة تحقق الخطر يقوم على دفع أداء، ويعبر عنه بصفة عامة بمبلغ مالي، قد يكون تعويض أو أداء جزافي كحالة التأمين على الحياة.

المبحث الثاني: التأمين على السيارات مفهومه، أهميته وأنواعه

قيادة السيارة اليوم تتضمن مخاطر شتى وينتج عنها خسائر جمة، فالتزايد المذهل لحظيرة السيارات من سنة لأخرى، وما يترتب عن استعمالها من نتائج وخيمة ناتجة جراء الحوادث المرورية التي تتسبب فيها، هذه النتائج التي لا تمس المواطنين والأفراد فحسب بل المجتمع ككل ومؤسساته الاقتصادية والاجتماعية؛ وبالرغم من مجمل الإجراءات المتخذة للتخفيف من هذه المخاطر من إصلاحات في قانون المرور، إلا أن المخاطر تبقى كبيرة والخسائر الناجمة عن ذلك تثقل كاهل الاقتصاد ككل، فلجأ إلى إجبارية التأمين على السيارات وذلك لتخفيف أثر هذه الخسائر، فينص الأمر 15/74في مادته الأولى: "كل مالك مركبة ملزم بالاكتتاب في عقد تأمين يغطي الأضرار التي تسببها المركبة للغير وذلك قبل إطلاقها للسير".

يستند نظام التأمين على السيارات في الجزائر على الأمر 15/74والتعديل اللاحق له المتمثل في القانون رقم 31/88المؤرخ في ،1988/07/19بالإضافة إلى الأحكام التي وردت في قانون التأمين لسنة 1995والأحكام الواردة في القانون المدني ذات الصلة.

للإحاطة بمفهوم تأمين السيارات قمنا بعرض لتعريفه وكذا ذكر لأهميته، وأخيرا أنواعه.

المطلب الأول: مفهوم التأمين على السيارات

قبل التطرق لتعريف تأمين السيارات تجدر الإشارة إلى مفهوم حادث المرور والذي يمكن تعريفه "بأنه كل حادث تسببه السيارة سواء أثناء تحركها أو وقوفها أو تشغيلها أو على أي صورة كانت2"؛ من هنا يعرف التأمين من حوادث السيارات كالتالي: "ضمان لمالك السيارة أو من تحت حراسته من رجوع الغير عليه بالتعويض"جراء تحقق الخطر المؤمن منه وقد يمتد ليكون ضمانا له لأملاكه(السيارة) من الضياع أو الهلاك.

كما يمكن تعريف تأمين السيارات بأنه عقد تأمين محله السيارة يلتزم من خلاله المؤمن بالتعويض للمؤمن له أو المستفيد مبلغا من المال جراء حصول الحادث المؤمن منه.

المطلب الثاني: أهمية التأمين على السيارات

بما أن تأمين السيارات هو أحد فروع التأمين، بل هو أهم فرع من فروع التأمينات العامة، فزيادة كثافة السيارات سنويا بمعدلات مرتفعة رفع من حصيلة أقساط هذا النوع من التأمين، وأصبح يمثل دخلا ثابتا لشركات التأمين التي تتعامل مع هذا النوع من فروع التأمينات حيث أن حجم الأقساط في هذا الفرع يزيد عنه في باقي الفروع العامة، هذا ما يخلق من الأهمية لهذا الفرع من التأمين وذلك على كافة الأصعدة الاقتصادي منها والاجتماعي وحتى النفسي:

-فعلى الصعيد الاقتصادي تمثل مداخيل شركات التأمين العاملة في هذا النشاط نسبة عالية مقارنة بمداخيلها في فروع

التأمين الأخرى، وذلك بالنظر إلى حجم العمليات أمام طلب المستأمنين المتزايد نتيجة استعمال السيارة بمختلف أنواعها كوسيلة لنقل الأشخاص والبضائع ووسيلة للترفيه والسياحة.

مقابل ذلك تلتزم شركات التأمين بدفع مبالغ ضخمة للتعويض عن الأضرار التي تسببها حوادث المرور، وبين العملية والأخرى يمثل التأمين أداة لادخار الأموال التي يمكن توظيفها في العديد من المشاريع الاستثمارية.

-أما على الصعيد الاجتماعي فالتأمين على السيارات يعتبر من أهم الوسائل الوقائية لحماية ضحايا الحوادث، ولعل ذلك من بين الأسباب التي دفعت بالمشرع في كثير من دول العالم لجعله إجباريا، كما تم إنشاء صناديق خاصة لتعويض بعض ضحايا حوادث المرور.

-وفي الأخير على الصعيد النفسي ويتجلى ذلك فيما يحققه من طمأنينة وأمان لصاحب السيارة في حالة تضرره الشخصي أو الأضرار التي تمس المركبة أو حتى الأضرار التي يتسبب فيها للغير.

المطلب الثالث: أنواع التأمين على السيارات

تصنف التأمينات على السيارات حسب الضمانات إلى تأمين المسؤولية المدنية، تأمين السيارات التكميلي والتأمين الشامل، وحسب عدد المركبات بالوثيقة إلى التأمين الفردي والتأمين الجماعي للسيارات(الأسطول-*flotte*).

الفرع الأول: تصنيف التأمين على السيارات حسب الضمانات

1.تأمين المسؤولية المدنية :يقصد بالتأمين من المسؤولية المدنية العقد الذي بموجبه يؤمن المؤمن المؤمن له من الأضرار التي تلحق به من جراء رجوع الغير عليه بالمسؤولية وذلك بسبب الأضرار التي يلحقها بدوره بالغير ويعتبر مسؤولا عنها قانونا، والضرر المؤمن منه هنا ليس هو ذلك الضرر الذي ينجم عن دين في ذمة المؤمن له بسبب تحقق مسؤوليته التقصيرية .

فالغرض من تأمين المسؤولية المدنية للسيارات هو ضمان المؤمن له ضد الأضرار التي تسبب فيها للغير وذلك من جراء تسببه في حادث بسيارته المؤمن عليها، فهذا يغطي كل من الآثار المالية الناجمة سواء تعلق الأمر بالأضرار الجسمانية أو المادية أو المعنوية التي تعرض لها الغير.

تأمين السيارات التكميلي :هو تأمين اختياري وأسعاره تتحدد من قبل شركات التأمين طبقا لشروط المنافسة فيما بينها ويوفر هذا النوع من التأمين الحماية لهيكل المركبة المسببة للحادث والذي لا يشمله التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية

حيث تتعهد الشركة في حالة وقوع حادث بتعويض المؤمن له عن الأضرار الناجمة عن الهلاك أو الخسارة أو التلف الذي يصيب السيارة وملحقاتها وقطع غيارها المشمولة من الحالات التالية: التصادم، الانقلاب، الحريق أو الانفجار الخارجي أو الاشتعال الصاعقة، السرقة أو محاولة السرقة، الأضرار الناتجة عن الفعل الصادر من الغير، عن تساقط الأجسام أو تطايرها عن الأضرار التي تصيب المركبة المؤمنة أثناء قطرها بسبب عطل أصابها كما يتعهد المؤمن في نطاق الشرط الخاص بتحديد المسؤولية المدنية قبل الغير بتعويض المؤمن له عن كافة المبالغ التي يلتزم بدفعها للغير في حالة تحقق الحادث مضافا إليها المصاريف القضائية وأتعاب المحاماة وذلك بصفة التعويض ،كما ويخضع التأمين إلى الشروط والاستثناءات حسب وثائق التأمين التي توفرها الشركات كما يمكن توسيع التغطية لشمول السائق والركاب .

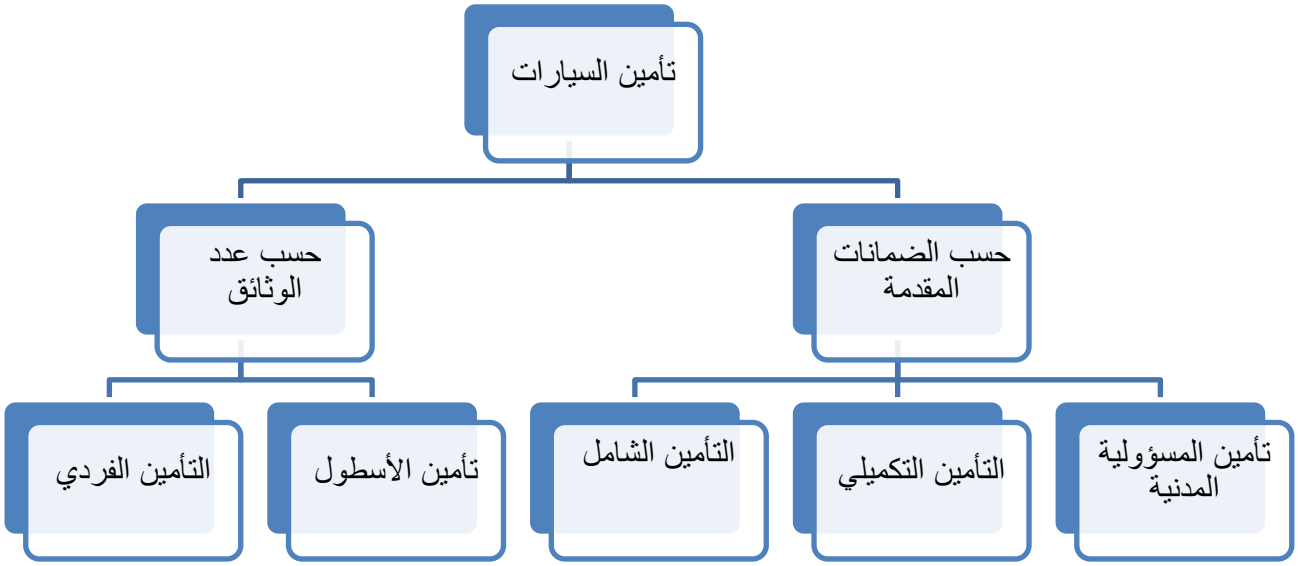
3.تأمين السيارات الشامل :يجمع هذا النوع من التأمين نوعي التأمين الإلزامي والتكميلي.

الفرع الثاني: تصنيف التأمين على السيارات حسب عدد الوثائق

1.التأمين الفردي :هو عقد تأمين موضوعه سيارة واحدة يمكن أن يشمل كافة الضمانات السابقة ،كما يمكن أن يضم فقط تأمين المسؤولية المدنية لإجباريته؛ يهتم هذا النوع من التأمينات بالأفراد، فالخواص المأخوذة هنا بعين الاعتبار تختص بالسيارة وكذا السائق .

2.التأمين الجماعي للسيارات (الأسطول) :تمثل وثيقة تأمين الأسطول للسيارات عقد تأمين يغطي مجموعة من السيارات البرية بمحرك يملكها نفس الشخص أو تابعة لفرع ما من نفس المجموعة، أو مستأجرة في إطار مدة طويلة؛ في هذا النوع من التأمين وعلى خلاف السابق فالخواص المأخوذة فيه بعين الاعتبار تمس السيارات موضوع التأمين وذلك مهمها اختلف السائقون.

الشكل(2.1): أنواع تأمين السيارات



المصدر :من إعداد الطالبة بالاعتماد على ما سبق

يلخص الشكل مختلف أنواع التأمين على السيارات وذلك بأخذ كمعيار للتقسيم كلا من الضمانات وعدد الوثائق.

المبحث الثالث: مجال تطبيق التأمين على السيارات

لتحديد مجال ونطاق هذا النوع من التأمين ينبغي أولا تحديد مجال تطبيقه من حيث الموضوع، وثانيا مجال تطبيقه من حيث الأشخاص.

المطلب الأول: مجال تطبيق تأمين السيارات من حيث الموضوع

يتعلق الموضوع بتحديد مفهوم السيارة وتشخيصها من جهة وتحديد الأخطار المضمونة من جهة أخرى

الفرع الأول: مفهوم السيارة (المركبة)

يقصد بها وفق المادة الأولى من الأمر 74-15السابق ذكرها: كل مركبة برية ذات محرك، وما يتبعها من مقطورات وشبه مقطورات، وكذلك حمولتها، سواءً كانت المركبة مستعملة لنقل الأشخاص أو لنقل البضائع. فإذا تحقق هذا التعريف في المركبة يكون مالكها ملزما قبل انطلاقها للسير بإبرام عقد تأمين يغطي الأضرار التي تسببها للغير[19].

ويفهم من مقطوراتها وشبه مقطوراتها:

-المركبات البرية المنشأة بقصد ربطها بمركبة برية ذات محرك، وتكون تلك المركبات مخصصة لنقل الأشخاص أو الأشياء.

-كل جهاز بري مرتبط بمركبة برية ذات محرك.

-كل آلية أخرى يمكن أن تكون مشابهة للمقطورات أو نصف المقطورات، بموجب مرسوم.

استعمل المشرع الجزائري كلمة مركبة بدلا من كلمة سيارة لأنها أشمل وأوسع بحيث تشمل جميع أنواع السيارات وجميع العربات والآليات الأخرى شريطة أن يكون لها محرك، وكما نص قانون التأمين على أنها جميع السيارات الخفيفة بمختلف أنواعها والحافلات والشاحنات والجرارات وآلات الحصاد والحفر والجرافات والرافعات والعربات المقطورة بواسطة هذه المركبات والدراجات النارية وغيرها من المركبات والأجهزة المشابهة، غير أنه استثنى من ذلك النقل على السكك الحديدية وذلك في المادة 3من الأمر 15/74.أما الدراجة التي ليس لها محرك والعربة التي تجر بواسطة الحيوانات فلا تخضع لإلزامية التأمين.[24]

استثنى المشرع المركبات البرية ذات المحرك المملوكة للدولة أو الموضوعة تحت حراستها من إجبارية التأمين وذلك باعتبار أن الدولة مؤمنة على نفسها بنفسها وذلك طبقا للمادة 2من الأمر 74-15 ومن أمثلة السيارات المملوكة للدولة أو الموضوعة تحت حراستها السيارات المخصصة للوزارات والمصالح التابعة لها كالأمن الوطني والجمارك والبريد وغيرها من المصالح الأخرى، وكذا المركبات والآليات المخصصة لوزارة الدفاع الوطني والمصالح التابعة لها.

الفرع الثاني: تشخيص المركبة

يتم تشخيص المركبة المشمولة بالضمان الخاص بالتأمين الإلزامي بمجموعة من المواصفات هي: الصنف، الطراز، رقم التسلسل، سنة الاستعمال ورقم التسجيل، وبناء على ذلك تحرر شركة التأمين وقت توقيع العقد شهادة تثبت التزامها بتغطية الأخطار الناجمة عن المسؤولية المدنية للمكتتب أو المالك أو الحارس، وتسمى بشهادة التأمين على

السيارة(*attestation d'assurance auto*) وتشمل هذه الشهادة عند الحاجة، إلى جانب المركبة مقطوراتها، مع بيان نوعها وقم تسجيلها حتى لا يكون هناك تداخل بينها وبين مقطورات أخرى، وتتضمن على وجه الخصوص:

-اسم ومقر وعنوان شركة التأمين.

[24] عبد الحفيظ بن عبيدة، "إلزامية التأمين على السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر"، الديوان الوطني للأشغال القروية، الجزائر، ، 2002ص.:20.

اسم ولقب وعنوان المؤمن له(المكتتب في العقد).

-مدة الضمان ورقم وثيقة التأمين.

-مواصفات المركبة المضمونة وخاصة رقم تسجيلها.

-ختم وتوقيع ممثل شركة التأمين.

وتمثل هذه الشهادة قرينة قاطعة لضمان شركة التأمين للأخطار الخاصة بالتأمين الإلزامي للمدة المحددة بها وللمركبة المعنية بالمواصفات التي ذكرت آنفا في شهادة التأمين.

الفرع الثالث: تحديد الأخطار القابلة للضمان والغير قابلة للضمان

1.الأخطار القابلة للضمان:

تلتزم شركة التأمين بتغطية الأضرار المادية والجسمانية التي يتسبب في حدوثها المؤمن له للغير، والناتجة عن حوادث المرور، وبذلك يضمن التأمين في جانبه الإلزامي مسؤولية المؤمن له سواء كان مصدر الضرر ماديا أو جسمانيا، وهذا الضرر المادي يتمثل في الكثير من الحالات في تصادم سيارة المؤمن له بسيارة أو جسم آخر ثابت أو متحرك، وبالتالي فهو يختلف عن الضرر الجسماني الذي يتجسد في صور العجز والوفاة، بالإضافة إلى الأضرار الناجمة عن الحرائق والانفجارات التي تسببها المركبة أو الأشياء التي تنقلها .

2.الأخطار الغير قابلة للضمان:

وتشمل الأضرار التالية :

-الأضرار التي تسبب فيها المؤمن له بصورة عمدية.

-الأضرار الناجمة بصفة مباشرة أو غير مباشرة عن الإشعاعات النووية وأضرار الطاقة الذرية.

-الأضرار الناجمة عن الاختبارات أو المنافسات.

-الأضرار التي تسببها المركبة الموضوعة تحت حراسة المراب أو من يمارسون السمسرة وبيع وتصليح ومراقبة حسن سير المركبات.

المطلب الثاني: مجال تطبيق تأمين السيارات من حيث الأشخاص

يشمل مجال تطبيق التأمين من حيث الأشخاص كل من الأشخاص المسؤولين عن الأضرار التي يسببها حادث المرور، والأشخاص الذين يلحقهم الضرر من جراء هذا الحادث، ويستحقون بذلك التعويض.

الفرع الأول: الأشخاص المسؤولون عن الضرر

قبل عرض الأشخاص المسؤولون عن الضرر يجب توضيح مفهوم كل من الإذن والحراسة:

–مفهوم الإذن: يقصد ذلك الترخيص الذي يصدر عن المؤمن له لفائدة السائق أو الجار أو الابن باستعمال السيارة، وما يترتب على ذلك من تصرفات تقتضيها متطلبات القيام بهذه المهمة.

–مفهوم الحراسة: يقصد بها السيطرة الفعلية على الشيء والتصرف فيه سواء كانت هذه السيطرة مشروعة أو غير مشروعة.

الفرع الثاني: الأشخاص المستحقون للتعويض

تشمل هذه الفئة الضحايا وذوي الحقوق الذين يصيبهم الضرر من جراء حادث مرور، والضحية في هذا الصدد هو ذلك الذي يستفيد من التعويض نتيجة ضرر أصيب به من جراء حادث سيارة في حالة بقائه على قيد الحياة، وفي حالة وفاته يحل ذوي الحقوق محله في التعويض.

والجهات المعنية بدفع التعويضات المستحقة لهؤلاء هي في الأساس:

–**شركات التأمين** :إذا كان الشخص المعني مالكا لمركبة مؤمنا عليها.

–**الدولة** :قد تتولى الدولة دفع التعويض عندما تكون المركبة المتسببة في الحادث مملوكة لها، أو موضوعة تحت حراستها.

–الصندوق الخاص بضمان السيارات(*FGA*):بصورة استثنائية يلتزم هذا الصندوق بتعويض الضحايا أو ذوي حقوقهم وهذا في الحالات التالية :

- عندما يبقى المسؤول عن الحادث مجهولا.
- عندما يسقط حق المؤمن له المسؤول عن الحادث في الضمان.
- إذا كان التأمين غير كاف لتعويض الضحية.
- عندما يشترك في الحادث عدة مسؤولين في التسبب في ضرر واحد.

المبحث الرابع: عقد التأمين على السيارات

عقد التأمين على السيارات هو كباقي العقود التأمينية الأخرى لا يختلف عنها كثيرا، حيث كما سبق الذكر فإن هذا العقد يستند على الأمر الصادر في ،1974/01/30والتعديل اللاحق به المتمثل في قانون رقم 88-31 المؤرخ في ،1988/07/19بالإضافة إلى الأحكام الواردة في قانون التأمين 95-07و06-04.

المطلب الأول: الشروط العامة والشروط الخاصة لعقد التأمين على السيارات

تميز عقد التأمين على السيارات شروط عامة وأخرى خاصة والتي سنوردها في هذا المطلب.

الفرع الأول: الشروط العامة لعقد التأمين على السيارات

تتمثل أهم الشروط العامة لعقد التأمين على السيارات فيما يلي:

1.موضوع التأمين ومجاله

يغطي العقد تعويض الأضرار الجسمانية والأضرار المادية التي تلحق بالغير أو بالمركبة من جراء حادث تكون قد تسببت فيه :

-السيارة المبينة في الشروط الخاصة.

-الأجهزة البرية المقطورة.

-المقطورات المبينة في الشروط الخاصة .

2.حدود الضمان الإقليمية

لا يسري ضمان هذا العقد إلا على الحوادث التي تقع داخل التراب الوطني.

3.الضمانات

1.3.المسؤولية المدنية :

تتمثل في ضمان المسؤولية المدنية الذي نص عليها المشرع الجزائري ،وهو يشمل:

1.1.3.المسؤولية المدنية اثناء السير (*Responsabilité civil en circulation*) :

تضمن شركة التأمين التبعات المادية التي يتعرض لها المؤمن بسبب الأضرار الجسمانية أو المادية التي قد تلحق بالغير أثناء سير المركبة، كما تضمن الشركة التعويض عن الأضرار الجسمانية للضحية أو لذوي الحقوق حتى وإن لم تكن لها صفة الغير اتجاه الشخص المسؤول مدنيا.

2.1.3. المسؤولية المدنية خارج السير(*Responsabilité civil hors circulation*):

تضمن شركة التأمين التبعات المادية التي قد يعترض لها المؤمن له بسبب الأضرار الجسمانية أو المادية التي يسببها للغير نتيجة فعل أو حادث أو حريق، انفجار أو سقوط الأشياء أو الملحقات والمواد التي تنقلها وذلك أثناء توقف المركبة.

غير أن هذا الضمان لا يغطي الحوادث التي تنجم عن استعمال المركبة المؤمن عليها كمصدر لتوليد الطاقة بهدف استغلالها في نشاط آخر مهما كان نوع النشاط.

3.1.3.الضمانات المكملة للمسؤولية المدنية(*garanties complémentaire Responsabilité civil*):

تضمن الشركة الأضرار التي تتسبب فيها المركبة المؤمن عليها عند جرها لمركبة أخرى معطلة، غير أنها إذا كانت هي نفسها في حالة عطل وكانت مجرورة من طرف مركبة أخرى فلا يغطي هذا الضمان الأضرار اللاحقة بالعربات الأخرى.

إذا كانت العربة المؤمن عليها ذات أربع عجلات فإن الضمان يمتد طبقا للمسؤولية الشخصية للركاب اتجاه الغير من غير المنقولين وذلك من لحظة ركوبهم إلى حين خروجهم من العربة المؤمن عليها.

وإذا قاد المركبة المؤمن عليها شخص آخر غير مالكها فإن الضمان يمتد ليشمل التبعات المالية التي تتعرض لها المسؤولية الشخصية لنفس المالك في حالة حادث يلحق بهذا السائق أو بالأشخاص المنقولين، ويكون ناجما عن عيب أو سوء صيانة في المركبة يسندان لمالكها.

إذا استعمل المكتتب المركبة المؤمن عليها لإعطاء دروس في القيادة لأقربائه البالغين السن القانونية لامتحان رخصة السياقة.

2.3.تأمين جميع الأخطار إثر تصادم أو دونه (***DASC. Dommage avec au sans collusion***):

1.2.3.تأمين كل الأخطار الكلاسيكي(*DASC classique*): تضمن شركة التأمين المركبة المؤمن عليها في حالة التصادم مع مركبة أخرى أو بجسم ثابت أو متحرك أو انقلاب المركبة عليها دون اصطدام مسبق بـ:

-دفع النفقات الخاصة بتصليح الأضرار التي قد تلحق بالمؤمن عليها أو بملحقاتها. أو قطع غيارها المسجلة في فهرس الصانع نتيجة لهذا التصادم.

-كما يشمل الضمان الأضرار الناجمة عن: سقوط المياه، الفيضانات، انهيار الصخور، تساقط الحجارة وانزلاق التربة باستثناء كل الكوارث الأخرى.

ملاحظة :عموما هذا الضمان يمنح فقط للسيارات التي يقل عمرها عن 5سنوات، كما يقدر معدل القسط المطبق على هذا الضمان هو4.5%.

2.2.3.تأمين كل الأخطار المحدود(*DASC limitée*):

يحمل هذا الضمان نفس خصائص الضمان السابق الاختلاف الوحيد بينهما يكمن في التعويض، حيث تضمن شركة التأمين المركبة المؤمن عليها في حالة التصادم مع مركبة أخرى أو بجسم ثابت أو متحرك أو انقلاب المركبة المؤمن عليها دون اصطدام مسبق بـ:

-دفع النفقات الخاصة بتصليح الأضرار التي قد تلحق بالمركبة المؤمن عليها أو بملحقاتها أو قطع غيارها المسجلة في فهرس الصانع نتيجة لهذا الحادث في حدود المبالغ المحددة والمتفق عليها في الشروط الخاصة.

-كما يشمل الضمان الأضرار الناجمة عن: سقوط المياه، الفيضانات، انهيار الصخور، تساقط الحجارة وانزلاق التربة مع استثناء كافة الكوارث الأخرى.

ملاحظة:

عموما هذا الضمان يمنح فقط للسيارات التي يقل عمرها عن 10سنوات.

يقدر معدل القسط المطبق في الشركة الوطنية للتأمين على هذا الضمان كالتالي :

- 3.50%من القيمة الإجمالية للسيارة، في حال القيمة المؤمنة 70%من قيمة السيارة.
- 2.85 %من القيمة الإجمالية للسيارة، في حال القيمة المؤمنة 50%من قيمة السيارة.
- 1.80 %من القيمة الإجمالية للسيارة، في حال القيمة المؤمنة 30%من قيمة السيارة.

كما تجدر الإشارة أنه في حالة الاكتتاب في ضمان كل الأخطار بنوعيه فإن شركات التأمين الجزائرية تمنح معه مجانا ضمان الدفاع والمتابعة وضمان انكسار الزجاج، أما ضمان السرقة فهو غير متضمن.

3.3.اضرار التصادم (*Dommage-collusion*) « *DC* »

في حالة التصادم الذي حدث خارج المراب الذي يملكه أو يشغله أو يستأجره المؤمن له بين المركبة المؤمن عليها ومركبة أخرى أو شخص راجل معروف الهوية، أو أي حيوان أليف مملوك لشخص معروف الهوية ،فإن شركة التأمين تضمن للمؤمن له دفع تعويض في حدود المبالغ المتفق عليها في الشروط الخاصة من أجل تصليح الأضرار الناجمة عن هذا التصادم.

معدل القسط المطبق على هذا الضمان في الشركة الوطنية للتأمين يظهر في الملحق رقم(**1**).

4.3. انكسار الزجاج(*Bris de glaces* « *BDG* »):

تضمن شركة التأمين بموجب هذا الضمان تعويض المؤمن له عن كل الأضرار اللاحقة بالزجاج الأمامي والخلفي والمرايا الجانبية للمركبة المؤمن عليها نتيجة رمي الحجارة أو الحصى أو أي أجسام أخرى متطايرة في الهواء سواء أكانت المركبة في حالة سير أو توقف2؛ الأقساط في هذا الضمان جزافية3.

5.3.السرقة(***Vol***): تضمن شركة التأمين في حالة سرقة المركبة المؤمن عليها أو محاولة سرقتها ما يلي:

-الخسارة الناتجة عن فقدانها أو تحطمها أثناء محاولة سرقتها باستثناء الأضرار غير المباشرة.

-المصاريف التي يدفعها المؤمن له بموافقة من الشركة بقصد استرجاعها.

-كما أن الشركة تضمن الدواليب الاحتياطية وكذا الملحقات وقطع الغيار التي ينص فهرس الصانع على تسليمها مع المركبة .

6.3. الحريق والانفجار (*Incendie et explosion*):

في هذه الحالة تضمن الشركة الأضرار اللاحقة بالمركبة المؤمن عليها وملحقاتها وقطع غيارها التي ينص عليها فهرس الصانع ويتم تسليمها مع المركبة في آن واحد، وهذا إذا كانت الأضرار الناجمة عن الحريق، الاشتعال التلقائي، سقوط الصاعقة والانفجار باستثناء الأضرار الناتجة عن نقل أي مواد متفجرة داخل المركبة المؤمن عليها بصفة غير قانونية أو غير مصرح بها للمؤمن.

7.3.الدفاع والمتابعة (***Défense-Recours*** « ***DR*** »):

تضمن الشركة للمؤمن له في حدود المبلغ المحدد في الشروط الخاصة مصاريف المحامين، التحقيق وكافة مصاريف الدفاع عن المصالح المدنية للمؤمن له أمام الجهات القضائية عندما تكون مسؤوليته المدنية محل متابعة بسبب استعمال المركبات المؤمن عليها ،كما أنه في حالة حادث لاحق بالمركبات المؤمن عليها فإن الشركة تضمن جميع المصاريف والنفقات اللازمة للحصول على التعويض من الغير وذلك إما بصفة ودية أو عن طريق القضاء، سواء تعلق الأمر بتعويضات مادية أو جسمانية [25].

يقدر معدلا القسط المطبق في الشركة الوطنية للتأمين على هذا الضمان كالتالي :

- 120.00دج في حالة السيارات السياحية ذات الاستعمال الخاص.
- 150.00دج في حالة المراكب التجارية المستعملة للنقل الخاص للبضائع ومراكب النقل العمومي للمسافرين أو البضائع.

8.3.ركاب المركبة (« ***PTA*** »):

قبل قرار الفصل بين شركات تأمين الأضرار وشركات تأمين الأشخاص كان هناك ضمان اختياري تمنحه الشركة عند تأمين السيارة تضمن في حدود المبالغ المحددة والمتفق عليها في الشروط الخاصة دفع التعويضات في حالة وقوع حادث

[25]Notes de cours, "assurance automobile", destinées aux futurs chefs d'agence, centre de formation de tizi ouazou, Société nationale d'assurance Saa, janfier 2009, p.10.

جسماني للمؤمن له عند صعوده أو نزوله من المركبة المؤمن عليها، وعندما يساهم بصفة مجانية في إعدادتها للسير أو تصليحها في الطريق .

عندما تكون المركبة المؤمن عليها عربة ذات أربع عجلات يشمل الضمان الحوادث اللاحقة بالمكتتب عندما يقوم باستعمالها :

-بصفته سائقا أو راكبا لمركبة متحركة ذات أربع عجلات ولا يزيد وزنها الإجمالي بالحمولة عن3,5طن، ولا تعود ملكيتها له ولا للأشخاص الذين له صلة بهم وليست المركبة المؤمن عليها.

-بصفته راكب لكل وسائل النقل العمومي عبر الطرق البرية.

إذا كان المكتتب شخصا معنويا، يجب تعيين المؤمن له المستفيد من الضمان في الشروط الخاصة، ولا يمكن تعيين إلا مستفيدا واحدا من امتداد هذا الضمان عن مركبة واحدة مؤمن عليها.

كما تضمن الشركة في حالة حادث مؤمن عليه دفع المبلغ المنصوص عليه في الشروط الخاصة، وذلك في الحالة :

- ✓ الوفاة إذا حصلت فورا أو خلال مدة سنة من تاريخ وقوع الحادث.
- ✓ وفاة طفل لا يتجاوز عمره 16سنة مبلغ التعويض يحدد بـ 15%من المبلغ المؤمن عليه يمثل نفقات الدفن
- ✓ العجز الدائم يدفع للمؤمن له التعويض المنصوص عليه في الشروط الخاصة حسب درجة العجز المحدد على أساس جدول العجز.

كما يتم تعويض المصاريف الطبية والصيدلانية في حدود الضمان المتفق عليها في الشروط الخاصة وتشمل :

- ✓ مصاريف الأطباء والجراحين وأطباء الأسنان ومساعديهم.
- ✓ مصاريف الإقامة في المستشفى أو العيادة.
- ✓ المصاريف الطبية والصيدلانية.
- ✓ مصاريف الأجهزة وترميم الأعضاء اصطناعيا.

- ✓ مصاريف سيارات الإسعاف.
- ✓ مصاريف الحراسة الليلية والنهارية.
- ✓ مصاريف العودة إلى الطبيب في حالة اقتضى الأمر ذلك.

في حالة عجز الضحية عن دفع هذه المصاريف بصفة استثنائية يمكن أن يمنح له المؤمن تكفلا، عند الاقتضاء تأتي التعويضات المستحقة بموجب الضمانات السابقة كتكملة لنفس التعويضات أو الآداءات التي يمكن أن يحصل عليها المؤمن له عن نفس الأضرار من الضمان الاجتماعي، أو أي نظام احتياطي جماعي، وذلك دون أن يحصل المؤمن له من المؤمن على مبلغ يتجاوز المصاريف الباقية على عاتقه.

حددت مبالغ التعويض والقسط المطبق على هذا الضمان في الشركة الوطنية للتأمين كما هو موضح في الملحق رقم(2).

9.3.النقل في حالة العطل(*Assistance aux véhicule*)

طبقا للمادة رقم 2من قانون 06-04المعدل والمتمم للقانون 07/95 فإن شركة التأمين تمنح ضمان في حالة ما إذا كان المؤمن له مسافرا وتعطلت سيارته أو تعرض لحادث فإن شركة التأمين تتكفل عن طريق هيئة مساعدة بنقل السيارة إلى أقرب مصلح أو إلى غاية منزل المؤمن له، كما يمكن للمؤمن له أن يختار نقل سيارته إلى أي مصلح يختاره لكنه في هذه الحالة يتحمل الفرق بين تكلفة النقل إلى أقرب مصلح والمصلح الذي اختاره .

كما يضمن ما يلي:

العودة إلى المنزل: حيث أن هيئة المساعدة تنظم وتتحمل حدود المبالغ المتفق عليها في الشروط الخاصة كافة التكاليف من أجل إيصال المؤمن له ومرافقيه إلى المنزل بإحدى الوسائل التالية:

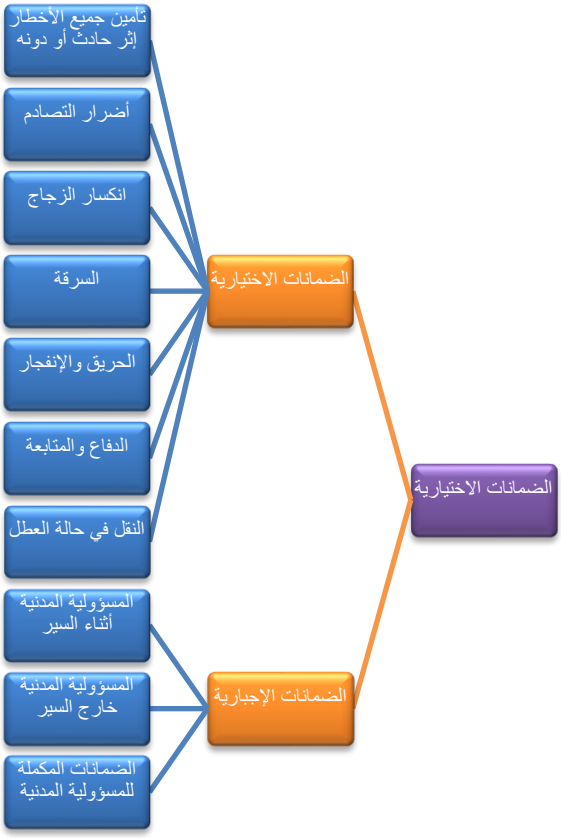
- ■ سيارة أجرة.
- ■ درجة أولى في القطار.
- ■ الطائرة في درجة اقتصادية.

❖ سيارة مؤجرة صنف Aأو Bلمدة 24ساعة كحد أقصى.

حيث أن الخيار في استعمال إحدى الوسائل السابقة يعود لشركة التأمين.

- ❖ إكمال السفر: إذا فضل المؤمن له إكمال سفره فإن تكاليف ذلك لا يمكن أن تتجاوز بأي حال من الأحوال المبالغ التي تكلف من أجل إعادته إلى المنزل.
- ❖ مصاريف الفندق: إذا فضل المؤمن له انتظار تصليح سيارته الشركة تتحمل مصاريف بقائه في فندق لمدة يومين كأقصى حد.
- ■ مصاريف الحراسة واسترجاع السيارة: إذا تطلب إصلاح السيارة مدة حرمان من استعمالها تفوق يومين فإن الشركة تضمن ما يلي:
- ■ مصاريف حراسة المركبة المؤمنة في حدود المبالغ المتفق عليها في الشروط الخاصة.
- ■ مصاريف تنقل المؤمن له أو من ينوبه إلى مكان السيارة من أجل استعادتها، حيث أن هذا الضمان يسري فقط في حال استرجاع السيارة في حال سرقتها من المكان الذي وجدت فيه.
- ■ تكليف سائق جيد في حال ما إذا كان المؤمن له غير قادر على القيادة بسبب الحادث أو الوفاة، الشركة تتحمل مصاريف تعيين سائق من أجل قيادة المركبة المؤمنة إلى غاية منزل المؤمن له أو إلى غاية الوجهة التي يقصدها، حيث أن هذا الضمان يسري فقط في حال ما إذا كان ليس بإمكان الأشخاص المرافقين قيادة المركبة.

الشكل(3.1): أنواع الضمانات



المصدر :من إعداد الطالبتان بالاعتماد على ما سبق

تم تقسيم الضمانات إلى ضمانات إجبارية وأخرى اختيارية، وما يلاحظ من الشكل عدم ذكر ضمان ركاب السيارة ذلك أنه تم إلغاء هذا الضمان من شركات تأمين الأضرار بعد قرار فصل شركات تأمين الأضرار عن شركات تأمين الأشخاص.

4.سريان العقد

يعتبر هذا العقد كاملا عندما يوقعه الطرفان (المؤمن والمؤمن له) ، وآثاره تكون ابتداء من المحددة في الشروط الخاصة .

5.حالات سقوط الحق في الضمان (الاستثناءات)

أورد المشرع الجزائري طائفة من الأضرار المستبعدة من نطاق الضمان بقوة القانون، أي لا يجوز أن يغطيها الضمان ولو وجد اتفاق خاص على ضمانها، ونصت على ذلك المادة 03من المرسوم رقم 80-34،المتضمن شروط تطبيق المادة : 07من الأمر رقم 74-15وهذه الأضرار هي:

-الأضرار التي يتسبب فيها المؤمن له عمدا أو بتحريض منه.

-الأضرار الناتجة بصفة مباشرة أو غير مباشرة عن الانفجار وانبعاث الحرارة والإشعاع الناجم عن تحويل النوى الذرية، وعلى آثار الطاقة الإشعاعية المتولدة من التسارع الاصطناعي للذرات.

-الأضرار التي تسببها المركبات المؤمنة إذ لم يكن سائقها قد بلغ السن القانونية المطلوبة عند وقوع الحادث أو حاملا للوثائق سارية المفعول التي تنص عليها الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل لقيادة المركبة، ماعدا حالات السرقة أو العنف أو استعمال المركبة دون علم المؤمن له.

إن الأضرار السابقة هي أضرار مستثناة ولا يجوز الاتفاق على مخالفتها، إلا أن المشرع الجزائري أضاف حالات أخرى تستثني من الضمان يجوز للمؤمن له الاكتتاب فيها لكن باتفاق في وثيقة التأمين وبقسط إضافي.

وهي الأضرار المنصوص عليها في المادة 04من المرسوم 34/80والمتمثلة في :

-الأضرار الحاصلة خلال الاختبارات و السباق أو المنافسات أو(تجارتها) التي تكون خاضعة للأحكام القانونية والتنظيمية الجاري العمل بها برخصة مسبقة تصدر من السلطات العمومية، وذلك عندما يشارك المؤمن له فيها بصفته منظما أو ممارسا أو مندوبا لأحدهما.

-الأضرار التي تتسبب فيها المركبات المؤمن عليها عند نقل المواد سريعة الالتهاب أو المتفجرة سواء كانت هذه المواد السبب في وقوع الحادث مثل سقوط كمية من المواد السريعة الالتهاب على الأرض وتسببها في انزلاق السيارات، أو سقوط مواد متفجرة وانفجارها وإحداثها للضرر أو أن تساهم هذه المواد في مضاعفة خطورته.

-ويبقى هذا الضمان مكتسبا لنقل الزيت أو البنزين المعدني أو النباتي أو الوقود أو المحروقات السائلة أو الغازية إذا لم تتجاوز هذه الكمية المنقولة 500كغ أو 600ل بما في ذلك التمويل الضروري للمحرك.

-الأضرار التي تتعرض لها المركبة والناجمة عن شحن المركبة أو تفريغها لأن هذه العمليات لا تتصل بسير السيارة.

-الأضرار التي تصيب الأشياء والمباني أو الحيوانات العائدة إليها بأي صفة كانت، غير أن شركة التأمين تتحمل التبعات المالية للمسؤولية التي قد يتسبب فيها المؤمن له أو السائق جراء أضرار الحريق أو الانفجار الحاصلة للبناية التي تكون المركبة موقوفة فيها.

-الأضرار التي تسببها المركبة الموضوعة تحت حراسة المرأب أو الأشخاص الذين يمارسون السمسرة وبيع وتصليح ومراقبة المركبات، حيث أن هؤلاء ملزمون بأن يؤمنوا أنفسهم من المسؤولية المدنية بالنسبة للأضرار التي تسببها المركبة للغير بإذن

منهم أو بإذن أشخاص آخرين مؤهل لهم بمقتضى عقد التأمين.

6.حالات فسخ العقد

يمكن فسخ العقد قبل تاريخ انقضاء أجله في الحالات التالية :

-من طرف المكتتب أو الشركة: وهذا في حالة نقل ملكية المركبة المؤمن عليها.

-من طرف الوارث أو الشركة: في حالة نقل ملكية المركبة المؤمن عليها بسبب الوفاة.

-من طرف الشركة:

- في حالة عدم دفع الأقساط بعد 10أيام من تعليق الضمانات.
- في حالة تفاقم الخطر بعد مهلة 30يوم من استلام الاقتراح الخاص بالنسبة الجديدة للأقساط.
- في حالة إفلاس المكتتب أو صدرت في شأنه تسوية قضائية، حيث يحق للمؤمن فسخ العقد بعد إشعار مدته 15يوم وخلال مدة لا تتجاوز 4أشهر من الإفلاس أو التسوية القضائية.

بقوة القانون:

- في حالة مصادرة المركبة المؤمن عليها في الحالات والشروط التي يحددها التشريع المعمول به، وفي جميع حالات الفسخ الطارئة أثناء مدة التأمين فإن الجزء المتعلق بالقسط المتبقي من المدة الموالية لهذا العقد، لا يعتبر حقا مكتسبا للشركة بل ينبغي رده للمكتتب.
- في حالة ضياع المركبة المؤمن عليها نتيجة حادث غير مضمون بالعقد.
- في حالة الكتمان أو التصريح الكاذب الصادر عمدا عن المؤمن له فإن الأقساط المدفوعة تبقى حقا مكتسبا للمؤمن وكذلك المال بالنسبة للعقد الكلي للمركبة المؤمن عليها الناتج عن حادث غير منصوص عليه في العقد.

عندما يكون خيار الفسخ من طرف المؤمن له، يمكن له ذلك إما عن طريق تصريح مقابل وصل لدى وكالة الشركة أو عن طريق رسالة مضمونة الوصول. أما إذا تم الفسخ بمبادرة من الشركة بواسطة رسالة مضمونة الوصول مع إشعار بالاستلام.

7.معدل التحفيز والتغريم

يسمى أيضا معدل المكافأة-الردع(*Bonus-malus*) يطبق على الجزء الإجباري من تأمين السيارات، أي المسؤولية المدنية، وذلك تبعا لسجل المؤمن له كل سنة، وعليه فإن قسط المسؤولية المدنية يتجه نحو الزيادة أو النقصان.

هناك نوعان من أنظمة التحفيز والتغريم، نظام فئات الأخطار (المراتب) كما هو مطبق في تونس ،والنظام المضاعف كما هو مطبق في فرنسا ،أما نظام التحفيز والتغريم بالجزائر فهو مزيج بينهما:

1.7.معدل المكافأة:

الجدول(1.1): معدل المكافأة

فترة الضمان المتراكمة	معدل المكافأة
الفترة اقل من 12 شهر	٪0
الفترة اكثر او تساوي 12 شهر او اقل من 24 شهر	٪25
الفترة اكثر او تساوي 24 شهرا	٪35

Source : Conditions générales « *assurance auto* », Société nationale d'assurances Saa, Visa N° 01/MF/DGT/DASS, du 15/03/2010, p.35.

عند الاكتتاب لأول مرة في عقد التأمين فإن معدل المكافأة يقدر بـ 0 %،ليبلغ أقصى حد له 35 %بعد سنتين أو أكثر بدون تسجيل أي حادث.

7. 2. معدل التغريم: يمثل في حالتين، حالة أن يكون المؤمن له ليس له أي مكافأة وحالة أن يكون له مكافأة.

الحالة الأولى :المؤمن له ليس له أي مكافأة من قبل.

الجدول(2.1): معدل التغريم في حال المؤمن له ليس له أي مكافأة من قبل

عدد الخسائر المحلة طيلة فترة الملاحظة	معدل التغريم
01حادث	%50
02حادث	%100
03حادث	%200

Source : Conditions générales « *assurance auto* », Société nationale d'assurances Saa, Visa N° 01/MF/DGT/DASS, du 15/03/2010, p.35.

يقدر معدل الغريم بـ 50%ليبلغ أقصى حد له 200 % بعد تسجيل المؤمن لثلاثة حوادث، وذلك بالنسبة للمؤمن له الذي ليس له مكافأة من قبل.

الحالة الثانية: المؤمن له لديه مكافأة من قبل.

الجدول (رقم3.1): معدل التغريم في حال المؤمن له لديه مكافأة من قبل

عدد الخسائر المحلة طيلة فترة الملاحظة	معدل التغريم
01حادث	%0
02حادث	%50
03 حادث	%100
04 حادث او اكثر	%200

Source : Conditions générales « *assurance auto* », Société national d'assurances Saa, Visa N₀ 01/MF/DGT/DASS, du 15/03/2010, p.35.

إذا كان المؤمن له لديه مكافأة من قبل فإنه عند تسجيله لحادث واحد بمسؤولية في سنة الملاحظة ينعدم معدل التغريم كأنه أول تأمين له.

لكن في الحياة العملية مما لوحظ في الدراسة التطبيقية فإن هذا التغريم يبقى مجرد حبر على ورق بسبب سهولة انتقال المؤمن له (ذي الحوادث الكثيرة) إلى شركة أخرى بل ووكالة أخرى من نفس الشركة، التأمين لديها بدون أي تغريم وكأن تأمينه هذا هو الأول في حياته والسبب هو انعدام ما يمكن تسميته بالملف المركزي للمؤمن لهم أو الهوية الحادثة لكل مؤمن له والذي هو عبارة عن بنك معلومات عن كل السوق مثلما هو مطبق في الكثير من الدول بحيث يستحيل على أي مؤمن له إبرام عقد تامين في أي مكان آخر بدون تبعات ماضيه التأميني المدون في الملف المركزي.

الفرع الثاني: الشروط الخاصة لعقد التأمين على السيارات

الشروط الخاصة هي الشروط التي تشخص الخطر وتكون في شكل مطبوعات ونماذج معدة مسبقا من طرف شركات التأمين وهي تمثل الوثائق الوحيدة الممضاة من الطرفين ويجب أن تحتوي إجباريا على المعلومات التالية:

-اسم وعنوان الأطراف المتعاقدة.

-الأشياء محل التأمين أو الأشخاص المؤمن عليهم.

-طبيعة الخطر.

-تاريخ بداية سريان العقد ومدته.

-مبلغ التأمين.

-مبلغ القسط.

و الشروط الخاصة يجب أن تكون في ثلاث نسخ موزعة كما يلي:

-نسخة تقدم للمؤمن له.

-نسخة يحتفظ بها في الوكالة (قسم الإنتاج).

-نسخة تقدم لقسم الم اسم وعنوان الأطراف المتعاقدة.

-الأشياء محل التأمين أو الأشخاص المؤمن عليهم.

-طبيعة الخطر.

-تاريخ بداية سريان العقد ومدته.

-مبلغ التأمين.

-مبلغ القسط.

و الشروط الخاصة يجب أن تكون في ثلاث نسخ موزعة كما يلي:

-نسخة تقدم للمؤمن له.

-نسخة يحتفظ بها في الوكالة (قسم الإنتاج).

-نسخة تقدم لقسم المحاسبة.

انطلاقا من الشروط العامة والخاصة يتم تحديد القسط الواجب دفع من قبل المؤمن له وهو ما يعرف بالتسعير والذي سيكون موضوع الفصل الثاني من المذكرة.

المطلب الثاني: الالتزامات المتولدة عن التأمين على السيارات

الفرع الأول: التزامات المؤمن له

يمكن تلخيص التزامات المؤمن له في[23]:

-الالتزام بتقديم جميع البيانات التي تتعلق بالشيء المؤمن عليه دون إهمال أي منها، أي كل الظروف المتعلقة بالخطر، حيث يتمكن المؤمن من التقدير الصحيح للأخطار التي سيأخذها على عاتقه.

الالتزام بدفع الأقساط في الفترات المتفق عليها.

-إبلاغ المؤمن عن أية تعديلات أو إضافات طرأت على موضوع التأمين "المركبة"، وذلك عن طريق رسالة مضمونة الوصول إلى المؤمن يخطر فيها على الظروف المستجدة.

-إشعار المؤمن فورا عند حصول الخطر وخلال المدة المسموح بها قانونا وتقديم كافة الوثائق المتعلقة بالخطر عند وقوعه، وفي أجل لا يتعدى سبعة أيام. إلا في الحالات العرضية أو القوة القاهرة، وأن يزود المؤمن بجميع الإيضاحات الصحيحة

التي تتصل بهذا الضرر. وقد استثنى المشرع الجزائري ميعاد التصريح المذكور أعلاه بالنسبة للسرقة، وحتى عدد ميعاد الإدلاء بثلاثة أيام من وقوع الحادث أو العلم به.

-الالتزام بمبدأ حسن النية طوال مدة سريان العقد.

الفرع الثاني: التزامات المؤمن

تتمثل في[26]:

-الالتزامات بدفع مبلغ التأمين (تعويض) عند حصول الخسارة سواء كانت نقدية في شكل رأسمال.

-إنشاء وديعة لصالح المؤمن لدى السلطات النقدية تكون ضمانا في حالة عدم القدرة على التعويض.

-القيام بالكشف المباشر حين وقوع الخطر لتقدير الأضرار والخسائر.

-تطبيق نصوص عقد التأمين في حالة حصول الخطر أو انهاء العقد.

-القيام ببحوث تخص الحد من الحوادث والخسائر وتشجيع المؤمن له على احترام الإجراءات الوقائية وقانون المرور.

-إجراء مخالصة التعويض وهي عبارة وصل تغطية الشركة للمؤمن له عند تعويض هذا الأخير عن الخسائر التي لحقت به.

المطلب الثالث: التغييرات الممكن إجراؤها أثناء سريان العقد "تعديل العقد"

جميع التغيرات التي تطرأ على عقد تأمين السيارات أثناء فترة سريانه تكون إلزامية بواسطة ما يعرف بملحقات تعديل العقد. وهذه الملحقات هي :

1.ملحق تغيير المركبة :في حالة تغيير المركبة يمكن للمؤمن له أن يطلب تغيير أو نقل الضمانات من المركبة الأولى محل التأمين إلى المركبة الجديدة.

2.ملحق تغيير اسم المؤمن له :هذا النوع من الملحقات يتم تحريره عند نقل ملكية السيارة المؤمن عليها من الشخص المالك لها أي المؤمن له إلى شخص آخر.

3.ملحق تغيير الاستعمال :في حال تغيير استعمال المركبة المؤمنة يجب على المؤمن له إعلام شركة التأمين حيث تقوم هذه الأخيرة بتحرير ملحق تغيير الاستعمال والذي يلزم توقيعه من الطرفين.

4.ملحق تعليق الضمانات :عند طلب المؤمن له إيقاف سريان عقد التأمين وتعليقه مؤقتا، حيث في هذه الحالة تتوقف التغطية الممنوحة للمؤمن له من التاريخ المحدد بهذا الملحق شرط أن يلتزم المؤمن له بتسديد الأقساط المستحقة في ذلك اليوم، وهذا الملحق ينبغي توقيعه من الطرفين.

[26] يوسف دلاندة، "نظام تعويض الأضرار المادية والجسمانية الناتجة عن حوادث المرور"،دار هومة، الجزائر، 2005،ص96-98.

5.ملحق إعادة سريان الضمانات :إن إعادة سريان الضمانات بعد تعليقها يتم من خلال تحرير ملحق وهذه العملية ليس لها أي تأثير على قسط التأمين.

6.ملحق فسخ عقد التأمين قبل تاريخ انتهائه وذلك حسب الحالات التي سبق ذكرها "حالات فسخ العقد" ويتم ذلك بملحق يسمى ملحق فسخ العقد، حيث يجب على قسم الإنتاج المطالبة باسترجاع وثيقة التأمين عند تحرير ملحق الفسخ، حيث يتم جمعها مع نسخة من ملحق الفسخ ليتم حفظها في مصلحة الأرشيف على مستوى المديرية الجهوية.

7.ملحق إضافة مركبة إلى العقد الجماعي للسيارات :في حالة إضافة مركبة إلى العقد الجماعي لمركبات التأمين يتوجب على قسم الإنتاج تحرير ملحق إضافة والذي يتم بموجبه تطبيق ضمانات عقد التأمين الجماعي للمركبات على المركبة الجديدة المعنية في هذا الملحق.

8.إخراج مركبة من العقد الجماعي للسيارات :تتم عملية إخراج مركبة من العقد الجماعي للمركبات عن طريق تحرير ملحق يتوجب من خلاله أن يقوم المكتتب بإرجاع شهادة التأمين المتعلقة بالمركبة المعنية للمؤمن ويلتزم هذا الأخير بتحديد مبالغ القسط المسترجع والمتعلق بالفترة المتبقية من عقد التأمين الجماعي للمركبات والخاص بالمركبة المعنية باستثناء حالة الخسارة الكلية للمركبة بسبب حادث مضمون في عقد التأمين.

خلاصة الفصل الأول

من خلال هذا الفصل تتجلى لنا أهمية التأمين وضرورته في حياة الأفراد والمجتمعات وذلك لتعدد وظائفه على مختلف الأصعدة: الاقتصادية، الاجتماعية وحتى النفسية، ولتعدد المخاطر التي تتم تغطيتها بواسطته، وبالتالي تنوع التأمين وتعدد تقسيماته، من بينها التقسيم الذي ينجر عنه نوعين للتأمين: تأمينات الحياة أين الأداء فيها يكون جزافي والتأمينات العامة التي يكون الأداء فيها تعويضي في غالب الأحيان. أهم فرع من التأمينات العامة تأمين السيارات والذي يحتل غالبا أكبر نسبة في الشركات العاملة في المجال.

عقد تأمين السيارات هو كباقي عقود التأمين الأخرى يقوم على أركان: الخطر، القسط ومبلغ التأمين، يتميز أيضا بشروط عامة وأخرى خاصة، وتندرج عنه جملة من الالتزامات تتعلق بالمؤمن له، وأخرى بالمؤمن؛ وأثناء سريان العقد هناك جملة من التغييرات يمكن إحداثها عليه.

تهدف شركة التأمين عند طرح منتج تأميني ما إلى تحقيق الربح، أي عوائد الشركة يجب أن تكون أكبر من التكاليف المتمثلة في التعويضات التي تدفع بها للمؤمن لهم في حال وقوع الأخطار المؤمن عليها، أما العوائد فهي تتمثل في الأقساط المجمعة لديها.

وعليه فإن أي سوء في تقدير الأقساط قد يولد عدم ملاءة للشركة أو حتى إفلاس، خاصة وكما هو معروف أن دورة الإنتاج منعكسة في هذه الشركات هذا ما يولد خطر أكبر.

من هنا تظهر أهمية عملية تقدير الأقساط وهو ما يسمى بالتسعير والذي سيكون موضوع الفصل الثاني من هذه المذكرة

الفصل الثاني: تسعيرة التأمين على السيارات

الفصل الثاني: تسعيرة التأمين على السيارات

تمهيد

تطرقنا في الفصل الأول إلى تأمين السيارات وبيّنا أهمية هذا النوع من التأمينات، مجال تطبيقه وعقد التأمين أين تظهر التزامات كل من المؤمن والمؤمن له، حيث أهم التزام للمؤمن له يتمثل في دفع الأقساط. السؤال المطروح هنا هو كيف يتحدد هذا القسط؟

والذي سيكون موضوع الفصل الثاني من هذه المذكرة، حيث سنعرض فيه لتسعيرة حوادث السيارات، ونماذج توزيع عدد الخسائر والمتمثلة في نموذج بواسون، نماذج بواسون المختلطة وكذا نماذج ZIP و $ZINB$ بالإضافة إلى نماذج توزيع مبلغ الخسائر. النماذج المستعملة في هذه الدراسة مستلهمة من أبحاث كل من فالطرق المستخدمة من أجل تقدير تردد الحوادث هي تلك التي تقوم على استخدام نماذج بواسون وثنائي الحد السالب بمعاملات الانحدار، وذلك بعد استخدام كافة البيانات المتوفرة عن الأفراد في إطار تقدير الحوادث، هذه الطريقة يمكن أن تسمح أيضا بتعديل وتحسين نظام $B-M$ والذي يشتمل وفي نفس الوقت على المعلومات القبلية والبعدية حول الأفراد.

وعليه سنعرض من خلال هذا الفصل مختلف النماذج المستغلة في التسعير، لكن قبل ذلك وجب التعريج أولا على مفهوم التسعير، فتم تقسيم هذا الفصل إلى المباحث التالية:

المبحث الأول :مفاهيم عامة حول التسعير (مفهوم تسعيرة تأمين السيارات وأنواعها العوامل المؤثرة في تسعيرة التأمين على السيارات)

المبحث الثاني :نماذج توزيع عدد الخسائر

المبحث الثالث :نماذج توزيع مبلغ الخسائر

المبحث الأول: مفاهيم عامة حول تسعير التأمين

في هذا المبحث سنتطرق بداية إلى مفهوم تسعير التأمين، يليه أسس حسابها والعوامل المؤثرة في عملية التسعير وصولا إلى عرض لعوامل التسعير في التأمين على السيارات.

المطلب الأول: مفهوم تسعير التأمين

بغية الإحاطة بمفهوم تسعير التأمين سوف نتطرق في هذا المطلب لكل من تعريف وأهداف تسعير التأمين، حيث سنعرض تعريفا مختصرا لعملية التسعير وكذا القسط، ثم الغرض من التسعير، وفي جزء ثان من هذا المطلب نتطرق فيه إلى طرق التسعير في تأمين الممتلكات والمسؤولية، ذلك أن التأمين على السيارات فرع منها.

الفرع الأول: تعريف وأهداف تسعير التأمين

1.تعريف التسعير:

عملية جوهرية وأساسية تقوم بها الشركة بالاعتماد على البيانات السابقة بإجراء تحليل مستقبلي، تضمن من خلاله أن تكون التسعيرة تتماشى وتطور المخاطر، الأهداف المسطرة الخاصة بالعوائد وكذا تأثيرات التنافسية. تختلف عملية التسعير في التأمينات عنه في القطاعات الصناعية في كونها تعتمد على التنبؤ، بالإضافة إلى أن معظم الحكومات تتدخل في تحديد سعر التأمين.

1.1.مفهوم تسعيرة تأمين السيارات وأنواعها:

إن تحديد تكلفة الخدمة التأمينية يعد من أهم وأعقد القرارات التي يتم اتخاذها من قبل شركات التأمين، وذلك راجع إلى تعدد وتداخل وتعارض المتغيرات المؤثرة في القرار، فأهمية هذا الأخير ترجع إلى أن استمرار شركات التأمين في بيئة الأعمال يتوقف على التحديد الدقيق لأسعار الخدمات التأمينية المقدمة.

1. 2 . مفهوم تسعيرة تأمين السيارات:

السعر في التأمين هو " :التكلفة التي يدفعها المؤمن له إلى شركة التأمين نظير تغطية الأخيرة لوحدة واحدة من الخطر، ويمثل نسبة مئوية من مبلغ التأمين ويختلف من تأمين إلى آخر[27] ."

وكما يمكن تعريف تسعيرة تأمين السيارات على أنها" :معرفة القسط الواجب استيفاءه من المؤمن له نظير خطر معين ينوي التأمين ضده، وبالتالي فإن عملية التسعير تضع سعر معين لكل نوع من أنواع التأمينات المختلفة يتناسب مع درجة واحتمال تحقق الخطر، كما ويتناسب مع مبلغ التأمين، كما ويتناسب مع الظروف المحيطة بالشيء أو الخطر المؤمن ضده، كما أنه يتناسب وبصورة عكسية مع معدل الفائدة الفني[27] ."

يتميز نشاط التأمين بحلقة إنتاج معكوسة ففي مقابل قسط تكون قيمته معروفة عند إمضاء العقد، تتكفل شركة التأمين بتغطية خطر تجهل تاريخ تحققه وقيمته.

وبشكل عام، تسعير التأمين يتمثل في تقييم القسط الضروري لشركة التأمين لتغطية مجموع التزاماتها، وكذا مختلف المصاريف لتسييرها.

[27] أسامة عزمي سلام، (2007) شقيري نوري موسى، إدارة الخطر والتأمين ، دار الحامد للتوزيع والنشر، الأردن، ص208-209 .

2.الخبير الاكتواري:

يعرف الشخص الذي يقوم بتحديد الأسعار بالخبير الاكتواري، وهو شخص متخصص ذو مهارة عالية على دراية بكل جوانب عمليات التأمين والتي تشمل التخطيط والتسعير والبحوث، وفي تأمين الممتلكات والمسئولية (التأمين على الأضرار،) يحدد الخبراء الاكتواريون أسعار التأمين باستخدام خبرة الخسارة الماضية والإحصاءات الخاصة بنوع التأمين، كما يقوم الخبراء الاكتواريون بتحديد مدي كفاية احتياطيات الخسارة، وتوزيع المصروفات وتصنيف الإحصائيات لإدارة الشركة ولهيئات الإشراف على التأمين للدولة، وبمساعدة الخبراء الاكتواريين يمكن حل مشكلات الإدارة التي قد تواجه كل من الاكتتاب، المبيعات، المطالبات وتطوير المنتجات.

3.القسط

يشكل القسط ركن من أركان التأمين، وهو المبلغ الذي يدفعه المؤمن له للمؤمن مقابل تعهد هذا الأخير بتغطية الخطر موضوع التأمين في حال وقوعه. فالقسط يمثل سعر وحدة واحدة من التأمين فهو كأي سعر منتج آخر عبارة عن دالة في التكاليف، غير أنه في التأمين هذه التكاليف لا تكون معرفة مسبقا، وعليه فتحديد قيمة هذا القسط أو ما يعرف بالتسعير تتحكم فيه عدة عوامل ويخضع لأسس رياضية وإحصائية وليس لقانون العرض والطلب.نعرض هنا مختلف الأقساط في التأمين.

1.3. قسط الخطر (*La prime pure*)

يتمثل في المبلغ الذي يتوجب على شركة التأمين دفعه للمؤمن له كتعويض (بالمتوسط) جراء الخسائر الناجمة عن تحقق الأخطار بلا زيادة ولا نقصان ،يتم الحصول عليه بحساب الأمل الرياضي للخسائر الإجمالية فهي تعبر عن الحد الأدنى الذي يطلبه المؤمن بحيث يضمن به سلامته من الإفلاس. يسمى قسط الخطر أيضا بقسط التوازن الذي يغطي الخسائر الناجمة عن تحقق الخطر بغض النظر عن المصاريف التي يكبدها المؤمن والأرباح، بمعنى أن قسط الخطر لابد أن يساوي التكلفة المتوقعة للكوارث، والتي تقدر على أساس عنصرين هما:

- المبلغ المتوسط للتعويض الواجب سداده.
- احتمال تحقق الحادث .

ليكن S المتغير العشوائي لإجمالي مبالغ الخسائر المسجلة خلال سنة واحدة، وليكن N المتغير العشوائي لعدد الخسائر المسجلة في هذه السنة X_iمبلغ الخسارة رقم i

حيث **i=1……N**

$$S = \sum_{i=1}^{n} xi \qquad (1.2)$$

2.3.قسط الجرد (*La prime d'inventaire*):

المطابق لتكلفة* قسط الجرد بأنه القسط الصافي 95-07من قانون التأمين 80 تعرف المادة

الخطر مضافا إليه نفقات التسيير الواقعة على عاتق المؤمن.

3.3.القسط الصافي (La Prime Pure) :

وهو يمثل المبلغ الذي يجب أن يطلبه المؤمن من كل مؤمن له ليغطي المخاطر التي يتعرض لها كل منهم ويجزي المقاصة فيما بينهما، أي أن القسط الصافي يكفي فقط لدفع التعويضات التي تستحق بسبب وقوع الخطر المؤمن منه بصرف النظر عن المصروفات التي يتحملها المؤمن بسبب مزاولة عملية التأمين وبصرف النظر عن الأرباح التي ينتظرها من هذه العملية، ويتم حسابه بالعلاقة التالية:

القسط الصافي= معدل الخسارة xمبلغ التأمين

حيث أن:

هو حاصل قسمة الخسارة التي حدثت على قيمة الشيء موضوع التأمين، ويعطى بالعلاقة :**معدل الخسارة** التالية:

معدل الخسارة= قيمة الخسارة التي حدثت÷ قيمة الشيء موضوع التأمين

التحميلات(Les Chargements):وتشير إلى المبلغ الذي يجب أن يضاف إلى القسط الصافي ،ليعبر عن المصروفات الأخرى كعمولة الإنتاج أو السمسرة، مصاريف الإصدار ومصاريف الكشف التقني، ثمن المراسلات، نصيب الوثيقة من المصاريف الإدارية الأخرى، ولمقابلة هامش الربح وتكوين الاحتياطيات الطارئة وعادة ما تحسب كنسبة من القسط التجاري.

4.3.القسط التجاري (*la prime commerciale*) : وهو القسط الذي يدفعه المؤمن له لشركة التامين، ويحسب بالعلاقة التالي[27]:

القسط التجاري = القسط الصافي + التحميلات

4.أنواع تسعيرة تأمين السيارات

لتحديد تسعيرة الخطر لا بد من قياس درجة هذا الأخير وذلك باستعمال أساليب رياضية بحتة تكسب التسعيرة صفة الإلزام والعمومية وترتبط التسعيرة بدرجة الخطر ارتباطا طرديا أي كلما زادت درجة الخطر زادت معها التسعيرة والعكس صحيح.

هناك نوعين من التسعيرات المطبقة في تأمين السيارات:

4. 1 . التسعيرة القبلية :

تنشأ التسعيرة القبلية على تثبيت السعر عند اكتتاب العقد بدلالة خصائص معينة من أجل تصنيف المؤمن له (السائق) ومركبته، وتتمثل هذه الخصائص في:[28]

-خصائص خاصة بالمركبة: قوة السيارة (عدد الأحصنة) القيمة الصافية للسيارة، نوع استعمال السيارة، عمر السيارة ونوعية السيارة.

خصائص خاصة بالسائق: الجنس، السن، خبرة السائق (عمر رخصة السياقة) ومكان إقامة السائق (ريف، مدينة).

ولقد أثبتت التجربة أن استعمال المتغيرات الملاحظة(الخصائص الخاصة بالمركبة والسائق)من أجل تقدير الخطر المؤمن منه لا يعطي تقسيم جيد ومحدد للمجتمع المدروس ولفئات الأخطار ،وبالتالي تكون قيمة التسعيرة المقدرة غير متجانسة.

4. 2. التسعيرة البعدية :

الوعاء التعريفي الثاني هو التسعيرة البعدية وهدفها تتمة نقائص التسعيرة القبلية وتنقية التقدير باستعمال المعلومة التي تظهر في الحوادث الماضية، حيث يرتكز في تقديرها على الأخطار السابقة التي تعرض لها المؤمن له

[28] Christian Patra,(2005), Jean Luc,Assurance Non Vie, Edition Economica, Paris, p: 734.

(عدد الحوادث التي ارتكبها المؤمن له) وظهرت كمقياس للوقاية تستعملها الشركة من أجل حماية رأسمالها ومن أجل التقليل من الحوادث التي يتسبب المؤمن لهم، حيث أن في الوقت الحالي أصبحت التسعيرة البعدية تعرف بنظام تحفيز- عقوبة[29] ويسمى أيضا بند تخفيض- علاوة حيث يقوم هذا النظام على تكييف مبلغ قسط التأمين مع سلوك السائق فالأقساط إذن تكون مرتفعة أو منخفضة حسب عدد الحوادث التي يتسبب فيها السائق

أي أنه كلما ارتكب المؤمن له (السائق) حوادث أكثر كلما ارتفع القسط الذي يدفعه والعكس

عبارة عن تخفيض :وبالتالي فهو نظام يحفز المؤمن لهم (السائقين) على توخي الحذر لعدم ارتكاب أي حادث هو:[30]

نظام تحفيز: يقدم لصالح المؤمن عند عدم ارتكابه لأي حادث.

نظام عقوبة :وهو عبارة عن علاوة يدفعها المؤمن له عند ارتكابه لأي حادث.

ولقد دخل نظام تحفيز الجزائر حيز التنفيذ منذ جانفي1988 ويشمل مجموعة من المؤمن لهم وغير المعنيين بحادث خلال مدة العقد فيستفيدون من تخفيض قسط التأمين.

5-العوامل المؤثرة في تسعيرة التأمين على السيارات وخطوات تقديرها

في تقدير تسعيرة التأمين (قسط التأمين)على السيارات تتداخل عوامل كثيرة من طبائع مختلفة وذلك لأن الخطر المؤمن عليه قد يتحقق نتيجة خلل في إحدى هذه العوامل.

5. 1. العوامل الأساسية في تقدير تسعيرة التأمين

يتوجب أن يؤخذ بعين الاعتبار في تقدير أقساط التأمين على السيارات العوامل التالية:[31]

5. 1 . 1. العوامل الفنية

وتتمثل في العوامل التي تتعلق بالمركبة(السيارة) :

-قوة السيارة: تعطي إمكانية تحقيق سرعة أكبر وهذه تزيد في ضخامة الحادث إن حدث.

- مقاومة هيكل السيارة: للصدمات تساعد في التخفيف من هول الحادث وخاصة بالنسبة للركاب.

-نموذج السيارة: منها ما هو سريع الإنقلاب وفقدان التوازن ومنها ما هو أقل قابلية للإنقلاب خاصة ذات السطح التوازني الواسع.

[29] Dominique Heniet, Jcon Charl, (1991), Micro Economie de l'Assurance, Edition Economica, Paris, p: 172.
[30] R. Kass M.J.Goovaerts, (2002), Modern Actuarial Risk Theory ,Kluwer Academic Puplichers, New York , p: 128.

[31] صباح الدين بقجة، (بدون سنة نشر)، مجموعة الرياضيات الإكتوارية، مطبعة جامعة دمشق، سوريا، ص :260-261.

-عمر السيارة: من الواضح أن السيارة تكون ذات قيمة أقل كلما قدمت ولكن حوادثها وعلى الأخص المادية تكون أكثر تكرارا.

-ميكانيكيتها: صلاحية ميكانيك السيارة تساعد في الإقلال من الحوادث الناجمة عن فقدان السيطرة على الفرامل أو المقود أو انقلاب الدواليب.

5. 1 . 2.العوامل البشرية:

وتتمثل في العوامل التي تتعلق بالسائق(المؤمن له):[32]

-جنس السائق: ذكر أو أنثى، حيث يظهر أن الرجال يتسببون بحوادث أكثر مما تسببه النساء ولكن الحوادث التي تتسبب النساء في حدوثها تكون أكثر جسامة في الأضرار.

-عمر السائق: يلاحظ أن زيادة العمر تقفل من الحوادث المرتكبة لأن الإنسان بطبعه يصبح أكثر حذرا،

-نفسية السائق: يجب أن يكون هادئ الأعصاب وذي رد فعل سريع.

-عادات السائق: يتوجب تجنب المشروبات الكحولية قبل وأثناء القيادة.

-صحة السائق: يجب أن يكون غير معرض لأزمة قلبية أن تكون عيونه سليمة وسمعه جيد.

-تاريخه في القيادة: يجب أخذ تاريخه في قيادة السيارات بعين الإعتبار.

5. 1 .3. عوامل أخرى:

وتتمثل فيما يلي:

-مناطق تجوال السيارة من الناحية الجغرافية: حيث تكثر الحوادث في الطرق الجبلية والوعرة مقارنة بالمناطق السهلة.

-حالة الطرق: الطرق الجيدة والواسعة تقل فيها الحوادث بكثير مقارنة بالطرق الضيقة.

- كثافة السكان: وخاصة تزايد المشاة في عرض الطريق وقرب المواقف وتواجد الأطفال الصغار في عرض الشارع.

-أنواع استخدام السيارة: حيث لوحظ أن ...لنزهة، لتجارة، لزراعة، لسياحة، للأعمال، لنقل العمومي درجة اهتمام السائق بقوانين السير ترتبط بنوعية استخدام السيارة، فسائق الشاحنة أو السائق المأجور يقل

[32] Rachid Bouksani ,(2006), Le Marché de l'assurance en Economie Algerienne, Revue des Reformes Economiques & Integration en Economie,Alger, N°01, p: 32.

اهتمامه بمصير السيارة.

-حالة الطقس السائد: تؤثر إلى حد بعيد على تكرار الحوادث ففي الشتاء وأوقات الصقيع والثلوج تكثر حوادث الانزلاق والتدهور.

-نظام المرور: إن حسن تطبيقه وتوزيع الإشارات الضوئية والممرات للمشاة والمواقف والصرامة في تنفيذ التعليمات تؤدي إلى الإقلال من كثرة الحوادث.

بالإضافة إلى هذه العوامل هناك عامل آخر يمكن لشركات التأمين الاستفادة منه وهو :الحوافز المادية (المقصود نظام تحفيز- عقوبة).

6.اهداف تسعير التامين

على الخبير الإكتواري أخذ بعض الأهداف أثناء احتساب أقساط التأمين منها :

-أن يكون القسط كافيا لتغطية كافة الخسائر المتوقع حدوثها والمصاريف والعمولة التي تتحملها شركة التأمين وكذا تحقيق عائد الربح حتى تستمر في عملها ولا تتعرض لضائقة مالية، حيث أن معرفة قسط التأمين بدقة غير سهل لأنه يتم دفعه مقدما ولكن يتم معرفته بعد انتهاء فترة التغطية للتأمين .

-أن يكون قسط التأمين متناسقا مع التغطية التأمينية الممنوحة بمعنى أن لا يزيد زيادة كبيرة جداً عن التكلفة الحقيقية لأن في ذلك مخالفة للمصلحة العامة حيث يقوم المؤمن له بدفع أقساط غير مبررة إلى الشركة المؤمنة.

-أن يكون قسط التأمين تنافسيا حيث يساعد الشركة على اجتذاب العملاء، ولتحقيق الميزة التنافسية السعرية، غير أنه في تأمين السيارات إداري أكثر منه تنافسي.

الفرع الثاني: الطرق الرئيسية للتسعير في شركات التأمين على الأضرار

تسعر المنتجات التأمينية في شركات التأمين على الأضرار تبعا لثلاث طرق رئيسية سنعرضها على النحو الاتي[33] :

1.طريقة التسعير الحكمي:

ويطلق عليها أيضا اسم طريقة التسعير الخاصة أو المنفردة، حيث بناءا على هذه الطريقة يتم تقييم الوحدة المعرضة للخطر بصورة فردية، ويتم تحديد السعر بناءا على حكم القائم بعملية الاكتتاب، وتستخدم هذه الطريقة عندما تكون خسائر الخطر متنوعة ولا يمكن وضعها في فئات وحساب السعر لها أو عندما تكون إحصاءات الخسائر الموثوق بها غير متاحة، ويستخدم التسعير الحكمي بكثرة في التأمين البحري وفي بعض أنواع تأمين النقل البري، وذل نظرا لتنوع

[33] جورج ريجدا تعريب إبراهيم محمد مهدي وآخرون، **مبادئ إدارة الخطر والتأمين**، دار المريخ،السعودية، ،1001، ص829-833.

المركبات التي تسير عبر المحيطات ووجود مناطق عميقة بالمحيطات، وكذل لاختلاف الشحنات.

2.طريقة التسعير الفئوي:

بناء على طريقة التسعير الفئوي، يتم تصنيف الوحدات المعرضة للخطر المتشابهة في صفات معينة في فئة اكتتاب واحدة ذات سعر موحد ويعكس السعر متوسط الخسارة في المجموعة ككل، ويعتمد التسعير الطبقي على افتراض أن الخسائر المستقبلية ستخضع لنفس مجموعة العوامل، على سبيل المثال في تأمين السيارات عوامل التصنيف قد تكون: قيمة السيارة، قوة المحرك ، عدد الأميال التي قطعتها السيارة وبناء على ذل يتم وضع السيارات المعرضة للخطر والتي من نفس النوع ولها قوة محر واحدة وقطعت نفس العدد من الأميال في فئة واحدة ويتم تقاضي نفس السعر التأميني عنهم.

إن الميزة الأساسية في هذه الطريقة هي سهولة التطبيق وسرعة الحصول على عرض الأسعار والأقساط بسرعة، ولهذا يطلق على هذه الطريقة اسم التسعير اليدوي، وتستخدم بكثرة في تأمين أصحاب المنازل، تأمين السيارات.

2.طريقة تسعير الاستحقاق:

الطريقة الثالثة من طرق التسعير هي تسعير الاستحقاق، وتقوم على أساس التسعير حسب الفئات أولا ثم تعديل السعر زيادة أو نقصا وفقا لخبرة الخسارة الفردية، وتستعين هذه الطريقة بالخصائص الفردية على أساس الافتراض القائل بأن خبرة الخسارة لأحد المؤمنين لهم، تختلف اختلافا جوهريا عن خبرة الخسارة للمؤمن لهم الآخرين، لذلك يتم تعديل أسعار الفئات زيادة أو نقصا بالاعتماد على خبرة الخسارة الفردية وتنقسم هذه الطريقة بدورها إلى:

1.2.التسعير الجدولي:

بموجب هذه الطريقة يتم التسعير باستخدام جدول معد مسبقا، حيث يتم تسعير كل وحدة معرضة للخطر بطريقة فردية لتحديد السعر الأساسي للخطر ثم يتم تعديله بالسلبيات والإيجابيات وفقا للخصائص الطبيعية لعمليات المؤمن له، على أساس افتراض ثبات تأثير هذه الخصائص على خبرة الخسارة المستقبلية للمؤمن له. ولهذا تعتبر الخصائص الطبيعية لعمليات المؤمن له مهمة جدا في التسعير الجدولي ويستخدم التسعير الجدولي في تأمين الممتلكات التجارية للمباني الكبيرة والمركبة مثل المصانع وفي تأمين السيارات.

2.2.التسعير وفقاً للخبرة:

التسعير وفقا للخبرة هو شكل آخر لتسعير الاستحقاق بموجب هذه الخطة يتم تعديل سعر الفئة زيادة أو نقصا وفقا لخبرة الخسارة الماضية للمؤمن له، وتعتبر مدة خبرة ثلاث سنوات مدة نموذجية لتحديد قسط الوثيقة للعام التالي، فإذا

كانت خبرة الخسارة للمؤمن له أفضل من متوسط الفئة ككل، يتم تخفيض سعر الفئة، واذا كانت خبرة الخسارة للمؤمن له أسوأ من متوسط الفئة ككل، يتم رفع سعر الفئة ويؤخذ في الاعتبار معامل المصداقية لتحديد أهمية تغيير السعر.

من مزايا هذه الطريقة في التسعير الحساسية المالية لتخفيض الخسائر، نظرا لإمكانية تخفيض القسط عن طريق خبرة الخسارة الايجابية، ويتم استخدام هذه الطريقة في الشركات الكبيرة التي لديها مبالة كبيرة من الأقساط ولديها خبرة موثوق بها، أما الشركات الصغيرة فلا تستخدم معها هذه الطريقة إطلاقا.

بالنسبة لأنواع التأمين الذي تستخدم معه هذه الطريقة فتشمل:

-تأمين المسؤولية العامة.

-تأمين إصابات العمل.

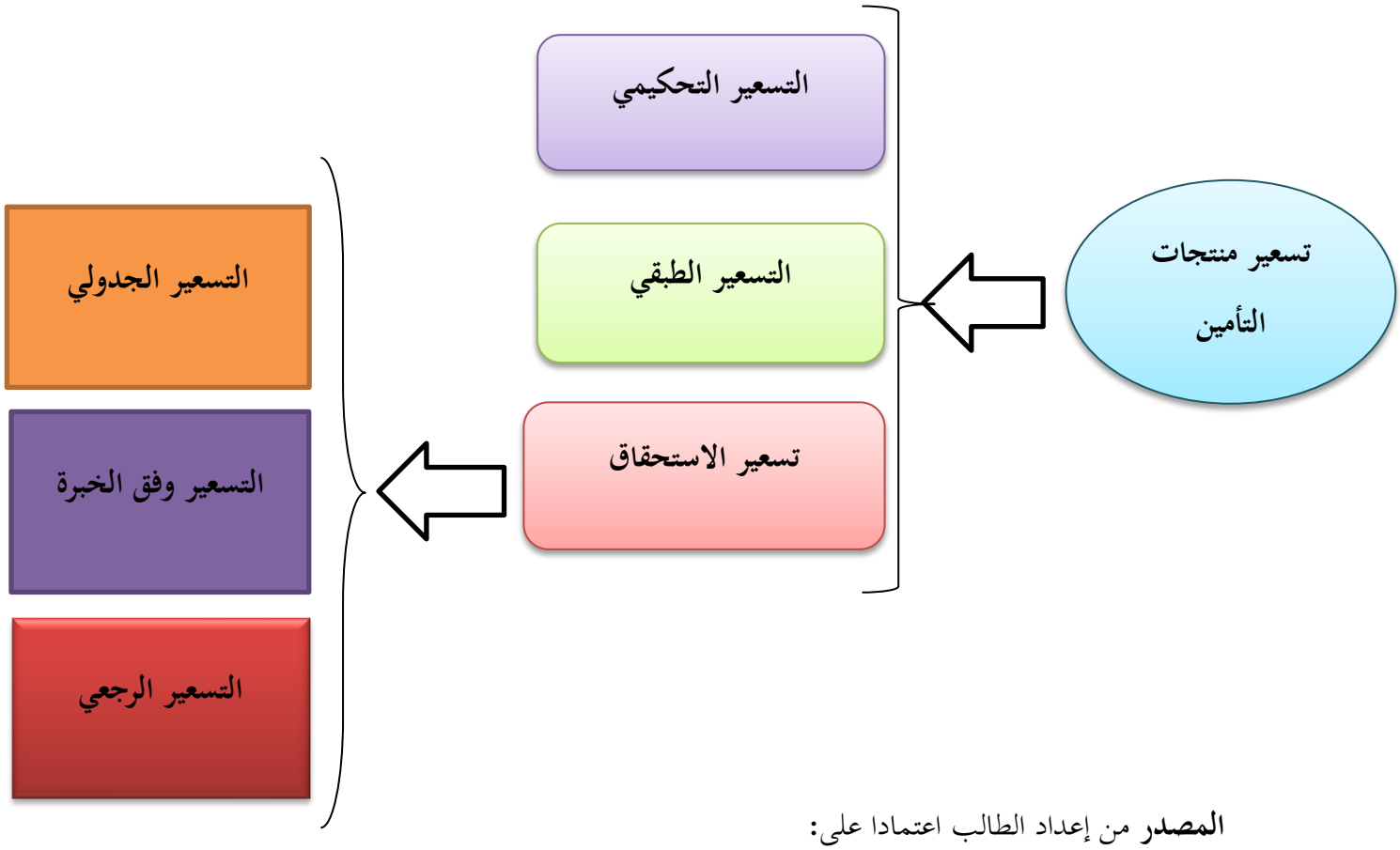
-تأمين مسؤولية استخدام السيارات.

2.التسعير الرجعي:

بموجب خطة التسعير الرجعي، تنحصر مسؤولية المؤمن له بين حد أدني وحد أعلى للقسط، فإذا كانت الخسائر الفعلية خلال مدة الوثيقة الجارية صغيرة، يدفع المؤمن له الحد الأدنى واذا كانت الخسائر الفعلية كبيرة يدفع الحد الأعلى، وبصفة عامة يقع القسط الفعلي بين الحد الأدنى والحد الأعلى للقسط اعتمادا على خبرة خسائر المؤمن له خلال مدة الوثيقة، وتستخدم الشركات الكبيرة التسعير الرجعي في تأمين إصابات العمل، تأمين المسؤولية وتأمين السيارات وتأمين السرقة.

وكحوصلة لما سبق عرضه فيما يتعلق بطرق تسعير منتجات التأمين في شركات التأمين على الأضرار يمكن لنا وضع الشكل التوضيحي رقم(1-4) الموالي:

الشكل رقم(1.2): الطرق الرئيسية لتسعير منتجات التأمين على الأضرار



المصدر من إعداد الطالب اعتمادا على:

جـورج ريجـدا تعريـب إبـراهيم محمـد مهـدي وآخـرون، مبادئ ادارة الخطر والتامين، دار المريخ ،السعودية،2006.

المطلب الثاني: عوامل التسعير في التأمين على السيارات

تعتمد نظم التقسيم في التأمين على السيارات في أغلب دول العالم على عوامل مختلفة ولكنها تقع في إطار عوامل تتعلق بقائد السيارة وأخرى تتعلق بالسيارة وثالثة تتعلق بالمنطقة الجغرافية، وهي كالتالي:

أولا: العوامل المتعلقة بقائد السيارة: من أهم هذه العوامل: العمر والجنس والحالة الاجتماعية والمهارة في القيادة.

1. العمر: لاشك أن للعمر دورا فيما يتعلق ببعض حوادث السيارات وبالتالي فإن كثيرا من شركات التأمين تقوم بفرض أقساطا أعلى عند التأمين على السيارات التي يقودها الشباب دون سن 25 ،والذين عادة ما تتصف قيادتهم بالتهور وعدم المبالاة، وترى شركات التأمين أن فرض أقساط أعلى على هذه الفئة من الشباب يمكن أن تجعلهم أكثر حرصاً عند القيادة، وبالتالي تقليل نسبة الحوادث، إلا أن هذا الشرط قد يكون معكوساً وذلك عند تقصد

الشبان الحوادث بهدف استعادة أقساطهم المدفوعة.

2.الجنس: غالبا ما يطبق هذا العامل على فئة الشباب حيث أوضحت بعض الدراسات في أن نسبة ارتكاب الحوادث عند الشباب الذكور تفوق ضعفي تلك النسبة عند الإناث وبالتالي يمكن لشركة التأمين أن تقوم بفرض أقساط أكبر على فئة الشباب الذكور منها عن الشباب الإناث.

3.الحالة الاجتماعية: تستخدم الحالة الاجتماعية كعامل من عوامل التسعير بالنسبة لفئة الشباب من عند 50% الذكور فقط حيث أوضحت بعض الدراسات أن نسبة الحوادث والخسائر تزداد بنسبة العازبين من المتزوجين.

4.دورات التدرب على القيادة.

ثانيا العوامل المتعلقة بالسيارة:

1.نوع الاستخدام: فمثلا هناك سيارات مخصصة لنقل البضائع وأخرى مخصصة لقل الركاب وأخرى مخصصة لنقل بعض المواد الخاصة كالمواد البتروكيماوية وسيارات خاصة للنقل بالعبور...الخ.

2.عمر السيارة وقيمتها الاصلية:

إن عمر السيارة قد يكون سببا في وقوع الحوادث ولكن تختلف قيمة التعويض التي ستدفع للمؤمن له حيث أن حوادث السيارات الحديثة قد يترتب عليها مدفوعات أكبر وأيضا السيارات الحديثة غالبا ما تكون أكثر عرضة للسرقة.

3.حجم السيارة: والتي يمكن أن يعبر عنها بمقاييس مثل قوة المحرك بالحصان، السعة اللترية للخزان وقد أثبتت بعض الدراسات أن حجم السيارة عادة ما يتناسب طردا مع معدل تكرار الحوادث ومتوسط حجم الخسائر الناتجة هذا فيما يتعلق بالسيارات الخاصة أما فيما يتعلق بسيارات النقل عادة ما يعبر عن حجمها بمقدار الحمولة أو عدد الركاب.

ثالثا: المنطقة الجغرافية: عادة لا يتم اعتماد هذا المعيار في البلدان وذلك بسبب إمكانية الغش فيه وعدم قدرة المؤمن على إثبات مكان تواجد السيارة.

بالإضافة إلى هذه العوامل يمكن أن تؤخذ بعض العوامل الأخرى بالحسبان مثل النضج والرشد والإدراك، المهارات الشخصية في القيادة، المسافة المقطوعة سنويا، سنوات الخبرة في القيادة، نوع السيارة، البلد المصنع، وجود مستودع للسيارة.

المبحث الثاني : نماذج توزيع عدد الحوادث

كما قلنا من أجل تسعير حوادث السيارات يجب معرفة عدد الحوادث الممكن حدوثها، و بما أن هذا العدد عشوائي، إذا تكفي معرفة كيفية توزيع الحوادث، أي إيجاد النموذج (أو القانون) الذي يحكم تحقق الحوادث فهذا الأخير بالنسبة لسائق واحد هو عبارة عن متغير عشوائي يأخذ القيم1 في حالة تحقق الحادث و0 في حالة عدم تحققه فنكون هنا أمام توزيع احتمالي لحدث عشوائي يأخذ قيمه 1 او 0 وذلك باحتمالp أو$p-1$ حيث

يمثل الاحتمالp احتمال تحقق الخسارة، فهو قانون برنولي ($Bernoulli$)، لكن السائق الواحد يمكن أن يتسبب في أكثر من حادث وكذا المحفظة الواحدة لدى شركة التأمين تشمل على عدد كبير من وثائق التأمين، أي تجميع لمتغيرات تتبع توزيع برنولي هذا ما يودي بنا إلى التوزيع ثنائي الحد الذي هو عبارة عن التوزيع الاحتمالي المتقطع

الذي يصف نتيجة n تجربة برنولي ، غير أنه إذا كان عدد الملاحظات n
كبير واحتمال النجاح p صغير فإن توزيع ثنائي الحد سيقرب إلى توزيع بواسون

بأمل $\lambda = np$.يلقب توزيع بواسون بقانون الأرقام الصغيرة ذلك أنه يعبر عن الترددات لحدث يحدث نادرا لكنه يملك فرص كثيرة لتحققه، بشكل أوضح متغير بواسون يعبر عن عدد الأحداث التي تحدث في مجال زماني ومكاني محدد؛ من أمثلة ذلك عدد السيارات المارة على نقطة محددة وذلك من خلال فترة معينة من الزمن، عدد الخسائر المسجلة من طرف شركة التأمين وذلك في تأمين السيارات وخلال مدة محددة من الزمن.

من هنا، توزيع بواسون يحتل الدور الرئيسي في نمذجة البيانات المستقلة والخاصة بالعد، وذلك لتكيفه كنموذج حيث لا تكون هناك إلا العشوائية وفي إطار مجتمع متجانس، لكن هذا غير متوافر دائما في حالة نمذجة البيانات المتعلقة بالتأمين، وعليه نلجأ إلى مزيج بواسون الذي يمثل الوجه المقابل لتوزيع بواسون البسيط الموجه لوصف المجتمعات غير المتجانسة ذات خاصية مهمة ألا وهي أن هذه الأخيرة)أي المجتمعات(تتكون من عدد منته من المجتمعات الجزئية المتجانسة، في هذه الحالة فإن التوزيع الاحتمالي لهذا النوع من المجتمعات يظهر على شكل توزيعات بواسون المختلطة.

استعمل هذا النوع من النماذج ظهر في تحليل الاقتصادي المعاصر(1970) *Gilbert* هذا النوع من النماذج

لتقدير عدد مرات إجراء السباقات في فترة معطاة(1984) *Hausman, Hall et Griliches*

من أجل العمليات المدفوعة من طرف المزارع (1986) *Cameron et Trivedi*

من أجل عدد الفحوصات الطبية لدى الطبيب (1992) *Boyer, Dionne et Vanasse*

من أجل **عدد الحوادث**(1994) *Winkelmann*

من أجل شرح عدد المرات التي يغير فيها الأفراد عملهم ،كما أن نماذج العد مستعملة جدا في مجال البيولوجيا، ذلك أن الظواهر تأخذ قوانين استثنائية كما هو الحال في عدد الحوادث للأفراد.

المطلب الأول: نموذج بواسون

1. **تعريف وشروط نموذج بواسون:** عدد الحوادث التي يتسبب فيها الفرد خلال فترة زمنية عبارة عن متغير متقطع، يأخذ قيم موجبة وصحيحة، وعليه من المنطق التخمين بأن احتمال التورط في حادث يحقق الشروط التالية:

-الاحتمال الآني لتحقق الخسارة يتناسب وطول الفترة محل الدراسة.

-الاحتمال الآني لتحقق حادث ثابت على طول الفترة محل الدراسة(أي أن الخطر ثابت في الزمن).

-احتمال تحقق أكثر من حادث ضعيف.

-الحوادث مستقلة فيما بينها.

المطلب الثاني : نماذج بواسون المختلطة

فالمجتمع موضوع الدراسة الذي هو عبارة عن جموع سائقي السيارات المؤمنين، يبدو أنه مجتمع غير متجانس فكل سائق أو فئة من السائقين لهم خصائص تختلف عن البقية لها تأثير في تحقق حوادث السير، وعليه فإننا في هذه الحالة سنلجأ إلى نماذج بواسون المختلطة لدراسة توزيع عدد الخسائر

الفرع الأول : نماذج التوزيع المختلطة

تعريف النموذج المختلط: هو تركيبة متقطعة أو متصلة من أوزان التوزيعات

تهدف إلى وصف المجتمع الغير متجانس والذي يحوي على الأقل على مجموعتين جزئيتين مختلفتين،

حيث كل مجموعة مرتبطة بنموذج بسيط؛ أما مصدر عدم التجانس فقد يكون مرتبطا إما ببيانات الشخص من عمره، سنة رخصة السياقة، المنطقة الجغرافية،...الخ.

المطلب الثالث: نماذج *ZINB* و *ZIP*

طور *Gragg* (1971) مختلف النماذج في حالة من أجل متغير ضمني، يمكن لحدث (مثل شراء سلعة أو التصريح بالخسارة) أن يحدث أو لا كنموذج *Tobit* (*Tobin*, 1958).

إذا لم يتحقق الحدث تسند القيمة صفر إلى المتغير الضمني والذي نفرض بأنه متغير مستقل يأخذ قيم موجبة. مسار اتخاذ القرار يمثل عن طريق نموذج

probit والحدث الثاني (عدد الحوادث) يمثل بالنموذج المعرف في كل حالة، وعليه يمكن تقديم

المؤمن لهم الذين لديهم عدد خسائر مسجلة معدوم أي $N=0$ إلى فئتين:

- فئة أولى، لم يحدث أي منهم خسارة فعليا.

-وفئة أخرى لم تصرح بالحادث وذلك لعدم جسامته ولتجنب تطبيق معامل التغريم عليهم، أو لتجنب الإجراءات الخاصة بتسجيل الحادث (constat).

هذه التفرقة مهمة بالنسبة للمؤمن، فيمكن التخمين بأن عدم التصريح بالحادث الذي يكون المؤمن له هو المسؤول في تحققه يدل على أن الخطر صغير، فهذا الأخير لا يصرح للمؤمن كما قلنا لفوائد، غير أن هذا لا ينفي بأن المؤمن له أصبح يشكل خطرا على المؤمن.

نموذج بواسون وثنائي الحد السالب لا يسمحان لنا بالتفرقة بين هاتين الفئتين؛ غير أن نموذج *ZINB* و *ZIP* كل منهما يولد نموذجين منفصلين ليتم الربط بينهما، هذه النماذج والتي طورت من *Lambert*(1992) و *Greene*(1994).

لا تفرض سوى أن القيم المعدومة والموجبة تماما مولدة بنفس المسار.

المبحث الثالث : نماذج توزيع مبلغ الخسائر

ذكرنا مسبقا بأن قسط الخطر للخسائر يتمثل في الأمل الرياضي للخسائر المتراكمة والذي يمثل أهم أساس لحساب الأقساط، وعليه فبعد دراسة توزيع عدد الحوادث يجب دراسة توزيع مبلغ الخسائر أيضا؛ لكن قبل كل ذلك يجب التحديد وبدقة المفهوم المقصود من مبلغ الخسائر والذي نعني به مبلغ التعويض الفعلي المدفوع من طرف شركة التأمين للمؤمن له، والذي يختلف في أغلب الأحيان عن مبلغ الخسائر الواقعة جراء الحادث؛ هذا الاختلاف يكون ناجم إما عن الضمانات المختارة، أو مسؤولية المؤمن له في تحقق الحادث.

المطلب الأول :نموذج قاما (Gamma)

يعود *gamma* يعد من أكثر النماذج المستعملة لنمذجة مبلغ الخسائر في التأمينات العامة، يستغل فيه كل من الدالة T والدالة B التامة وغير التامة (*complètes et incomplètes*)قانون

إلى *Laplace* حوالي1836و Bienaymé

الذي وجده بأنه حالة خاصة من قانون كاي تربيع، وذلك سنة **1838**.

خلاصة الفصل الثاني

من خلال هذا الفصل يتضح لنا مفهوم التسعير، أهدافه، أسس حساب الأقساط في التأمين على الممتلكات بشكل عام وتأمين السيارات بشكل خاص، العوامل المؤثرة في تسعير تأمين السيارات فهي تختلف عن باقي منتجات التأمين الأخرى، وكما ذكرنا سابقا لبناء نموذج لتسعير حوادث السيارات نقوم بنمذجة كلا من عدد الحوادث وكذا مبلغ الخسائر.

وعليه تم عرض مختلف النماذج المستعملة في نمذجة عدد الحوادث، أهمها نموذج بواسون وتتفرع عنه نماذج أخرى مشتقة منه تتمثل في نماذج بواسون المختلطة، ولتغطية الحالة التي يكون فيها عدد الحوادث المعدوم كبير استخدام نماذج $ZINB$ و ZIP، أيضا تم عرض مختلف النماذج المستعملة في نمذجة مبلغ الخسائر من نموذج *gamma* نموذج لوطبيعي، ونموذج غوص العكسي.

وعليه وبعد تجميع هذه القاعدة النظرية المتمثلة في الفصلين النظريين الأول والثاني سنقوم في الفصل الموالي بإسقاطها على واقع مؤسسة التأمين الجزائرية واستخراج نماذج التسعير الموافقة للمجتمع موضوع الدراسة.

الفصل الثالث: نمذجة تسعير حوادث السيارات للشركة الوطنية للتأمين واعادة التأمينCIAR

الفصل الثالث: نمذجة تسعير حوادث السيارات للشركة الوطنية للتأمين واعادة التأمين CIAR

بعد عرض الإطار النظري للدراسة من خلال الفصلين السابقين سننتقل الآن إلى الدراسة التطبيقية والمتمثلة في استغلال تلك القاعدة النظرية لتمكن من الإجابة على إشكالية الدراسة المطروحة في بداية هذه المذكرة عن طريق اختبار الفرضيات الموضوعة كإجابة مسبقة عن هذه الإشكالية والتأكد من صحتها.

تمت الدراسة التطبيقية على مستوى **وكالة للشركة الوطنية للتأمين واعادة التأمينCIAR** المسيلة، وعليه وجب في البداية تقديم الشركة موضوع الدراسة، يلي ذلك عرض لطريقة جمع البيانات وإجراء التحليل الوصفي لها وصولا لنمذجة كل من عدد الحوادث ومبلغ الخسائر، باستغلال النماذج: بواسون، ثنائي الحد السالب، ZIP و $ZINB$ لنمذجة عدد الحوادث، وذلك على ضوء الدراسات السابقة.

بعد ذلك سيتم اختبار فرضيات الدراسة للتأكد من صحتها، ليتم عرض النتائج المتوصل إليها ومناقشتها على ضوء الدراسات السابقة المعروضة في بداية هذه الدراسة، واقتراح مجموعة من المواضيع التي يمكن أن تكون منطلقا لدراسات مستقبلية، فتم إذا تقسيم هذا الفصل على النحو التالي:

المبحث الأول :تقديم الشركة الدولية للتأمين وإعادة التأمين CIAR

المبحث الثاني: جمع البيانات وتحليلها

المبحث الأول: نبذة تاريخية عن الشركة الدولية للتأمين وإعادة التأمينCIAR

تحتل الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين مكانة هامة في قطاع التأمين وهي رائدة في مجال عملها، حيث تسعى دائما لتقديم أفضل العروض التأمينية لزبائنها، و لهذا قبل التطرق لصلب الموضوع و هو: " دور إدارة المبيعات في جذب العملاء في الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين "، سوف نتطرق في هذا المبحث إلى تعريف المؤسسة، أهدافها، العروض و الخدمات التي تقدمها و كذا الهيكل التنظيمي لها.

المطلب الأول: تقديم الشركة الدولية للتأمين وإعادة التأمين «La CIAR»

يتم في هذا المطلب التعريف بالمؤسسة من خلال تقديمها، و تحديد نظرتها، مهامها، قيمها والتزامها.

الفرع الاول: نشأة الشركة:

في جانفي 1995تم فتح سوق التأمين الجزائرية قانونيا أمام الرأس المال الخاص سواء كان وطنيا أو أجنبيا بموجب الأمر رقم

95-07، وعقب إصدار هذا القانون الجديد و ابتداءا من سنة1997 برزت شركات خاصة ذات أسهم تمارس جميع نشاطات التأمين في سوق كانت تحتكره شركات تأمين عمومية ذات خبرة في كافة الفروع التأمينية.

و كانت الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين«**CIAR** » من أولى شركات التأمين الخاصة ظهورا في الساحة الإقتصادية، و حصلت على الإعتماد يوم 5أوت1998 Journal Officiel de la République Algérienne, N° 69, 16-9-1998)

لممارسة جميع نشاطات التأمين و إعادة التأمين، وهي شركة ذات أسهم برأس مال يقدر ب 450مليون دج، وبادرت الشركة لبعث أصناف تأمينية جديدة مثل ضمان الكفالات وضمان قروض البيع، وقد بلغ رأس المال الإجتماعي 1130مليون دينار (تم رفعه عام2007).

و بموجب الأمر - 04 06الصادر في 20فيفري 2006المتعلق بفصل منتوجات التأمين على الممتلكات عن منتوجات الأشخاص، قامت الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين بإنشاء فرع خاص بها من أجل تقديم خدمات تأمين على الأشخاص الذي يسمى مصير الحياة MACIR VIE و التي أصبحت الأولى من نوعها في القطاع الخاص، وتم حصولها على الاعتماد بموجب الأمر رقم 67 الصادر في 11أوت 2011من الوزارة المالية، لتوزيع منتجات التأمين على الحياة.

الفرع الثاني: مهمة و نشاطات «CIAR »

تعتبر الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين كغيرها من المؤسسات، تقوم بتحديد قبل كل شيء المبادئ التي سوف تعمل عليها، السياسة التي ستتبعها و الأهداف المراد الوصول إليها، حيث تتكفل المديرية العامة في الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين ب:

-إعداد و تحديد المه ما ، الهدف الأساسي و الأهداف الإستراتيجية، و سياسة الإتصال التي ستتبعها بداخل و خارج الشركة.

-توضيح لمختلف موظفي الشركة مدى أهمية إرضاء الزبون و تلبية حاجاته و رغباته.

-توضيح لمختلف الموظفين داخل أو خارج الشركة لضرورة إتباع القوانين و التعليمات المحددة.

و يمكن تقديم أدناه بشيء من التفصيل: نظرة المؤسسة، مهمتها و أهدافها.

اولا –نظرة الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين:

ماذا نعني بنظرة المؤسسة؟ تمثل النظرة المستقبلية للمؤسسة (الرؤية) الحالة المستقبلية المراد الوصول إليها.

إن صياغة النظرة المستقبلية للمؤسسة (الرؤية) يجب أن تكون واضحة و دقيقة و ذو صلاحية محدودة لفترة معينة.

يمكن للمؤسسة أن تغير نظرتها المستقبلية من أجل التكيف مع الظروف الإقتصادية أو الإجتماعية أو السياسية الجديدة أو الداخلية للمؤسسة (مع العلم أن المؤسسة تحافظ على نفس المهمة إذا تغيرت نظرتها المستقبلية).

و تتمثل نظرة الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين في أن تكون الشركة الرائدة في قطاع التأمين و المفضلة لدى الجزائريين، تقدم دائما أحسن الخدمات التأمينية لزبائنها، و تكون الشركة مرجع لباقي الشركات التأمينية فيما يخص: خدمة الزبون، جودة خدماتها محيط عملها واندماجها المثالي في السوق التأميني.

ثانيا –مهمة الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين:

بصفة عامة تتمثل مهمة الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين في إقتراح للزبائن حلول تأمينية و خدمات مبتكرة لتلبية حاجياتهم و المساهمة في تحقيق الراحة و الرفاهية في حياتهم اليومية، إلى جانب:

–التأمين ضد الأخطار المختلفة.

–تعويض الزبائن في حالة وقوع الخطر.

–تشغيل المدخرات اللازمة لتمويل التطور الاقتصادي الوطني.

–المساهمة في تطور النظام المالي بصفة خاصة و الاقتصاد بصفة عامة.

–خلق أفضل محيط عمل بالنسبة لموظفي الشركة.

–مراقبة مدى تأثير الشركة في المحيط التي تعمل فيه.

التحسين و التطوير المستمر للعمليات الداخلية التي تتم ما بين مختلف المديريات و وكالات الشركة:

و لتحقيق هذه النشاطات يتطلب من المؤسسة الأخذ بالتوجيهات التالية:

–العرض و يكون لتغطية المخاطر.

–التحسيس المستمر لنوعية الخدمات المقدمة للزبائن، خاصة إستعمال التكنولوجيات الجديدة للمعلومات و ذلك لتسهيل المعلومات.

–الكفاءة و الفعالية في تسيير العقود.

ومن هنا نستنتج ان مهمة الشركة CIAR:

هي: دعم النمو الاقتصادي و ذلك بحماية المؤسسات و الأفراد من الأخطار التي يمكن تأمينها عن طريق تقديم خدمات ذات نوعية و بسعر جيد.

-ثالثا قيم الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين[34]:

-روح القيادة. -الإستماع.

-إحترام الغير . -لإبداع.

-الفعالية. -الإندماج.

رابعا- أهداف الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين :تتمثل أهداف المؤسسة «la CIAR » :في

-البحث عن الربح و تحسين مستوى المردودية.

-تنويع حافظة المنتجات (خدمات).

-تحسين الحصص السوقية.

-تحسين و تحديث تسيير و تطوير الموارد البشرية.

-خلق مناصب عمل بتطوير الشبكة التجارية.

- ضمان نوعية جيدة للخدمات المقدمة للزبائن و بسعر جيد.

المطلب الثاني: الخدمات التي تقدمها شركة«CIAR »:

إن كل العروض و الخدمات التي تقدمها الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين تتماشى و حاجات و رغبات الزبائن الذين ينتمون إلى عدة فئات و هي: فئة الأفراد و المؤسسات. و لتلبية مختلف متطلبات زبائنها، تقوم الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين بتقديم عدة عروض تأمينية بما يتماشى مع الشيء المؤمن .عليه و تعتبر الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين الأولى التي أدخلت منتوجات جديدة ضمن خدماتها و المتمثلان في التأمين على السفر بالشراكة مع شركة Mapfre Assistencia للتأمين، و التأمين الصحي الوطني و الدولي، بالإضافة إلى عرضها لخدمات عديدة، و هي كالآتي:

-تأمين الحريق.

-تأمين ضد الأخطار المختلفة.

-تأمين الكوارث الطبيعية.

-التأمين في مواد البناء.

-تأمين الأخطار الزراعية.

-التأمين على هيكل السيارات.

[34] مطويات الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين

-التأمين على هيكل الطائرات و المسؤولية المدنية.

-التأمين على هيكل البحري.

-تأمين البضائع المنقولة عبر الطرق والسكك الحديدية والجوية والبحرية.

-التأمين على الحياة و التامين على الموت و التأمين المختلط.

-التأمين على المساعدة الأشخاص.

-التأمين على السفر.

-التأمين ضد الحوادث الجسدية.

-تأمين التقاعد الجماعية.

-تأمين المسؤولية المدنية عامة.

-التأمين على الخسائر المالية المتنوعة.

-تأمين الائتمان.

-التأمين تمويل.

-التأمين سيارات.

-إعادة التأمين.

و في إطار تطبيق القانون 06- 04المؤرخ في 20فيفري 2006التكميلي للأمر رقم 95-07المؤرخ في 25 جانفي 1995الذي يلزم كل شركات التأمين بفصل نشاط التأمين على الأشخاص عن نشاط التأمين على الخسائر، حيث أصبحت الشركة Macir Vie فرع تابع للشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين لتوزيع منتوجات التأمين على الأشخاص. و المتمثلة في:

-التأمين على الحياة و التأمين على الموت و التأمين المختلط.

-التأمين على مساعدة الأشخاص.

-التأمين على السفر.

-التأمين ضد الحوادث الجسدية.

- تأمين التقاعد الجماعية.

و في هذه الحالة يتوجب على شركة CIARإخطار كافة وسطائها و إعلامهم بكل ما هو جديد و إرسال لهم نسخ عن أي تعديل يتم.

تقوم الشركةCIARحاليا على توعية العملاء حول أهمية التأمين من خلال إنتهاجها أسلوب البيع الشخصي الذي يتطلب منها إرسال رجال بيعها إلى المؤسسات و عرض خدماتها بالإضافة إلى محاولة توعية

عملائها الحاليين من خلال الإتصال أو عند حضورهم إلى مقر الشركة، فهي تسعى إلى التقليل من بيع المنتجات الخاصة بتأمين السيارات (الذي يعتبر منتج يحقق الخسارة الكبيرة للشركة) من خلال فسخ العقود المبرمة.

المطلب الثالث: تطور رقم أعمال الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين «CIAR»

لقد عرف رقم أعمال شركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين تطورا مستمرا منذ بداية نشاطها، حيث كان رقم أعمالها في سنة 1999أي بعد سنة من انطلاق نشاطها يقدر بـ 151مليون دينار، وفي سنة 2005أصبحت الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين«**CIAR** la » رائدة في القطاع الخاص للتأمينات فقد حققت رقم أعمال يقدر ب 2238مليون دينار، و بعد عشرية من انطلاق نشاطها أي في سنة 2008حققت الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين« **la CIAR** » رقم أعمال قدر بأكثر من أربع ملايين دينار، إلى أن بلغت رقم أعمال يقدر بأكثر من سبعة ملايير (7586مليون دينار)في سنة ،2013كما هو ممثل في الجدول التالي:

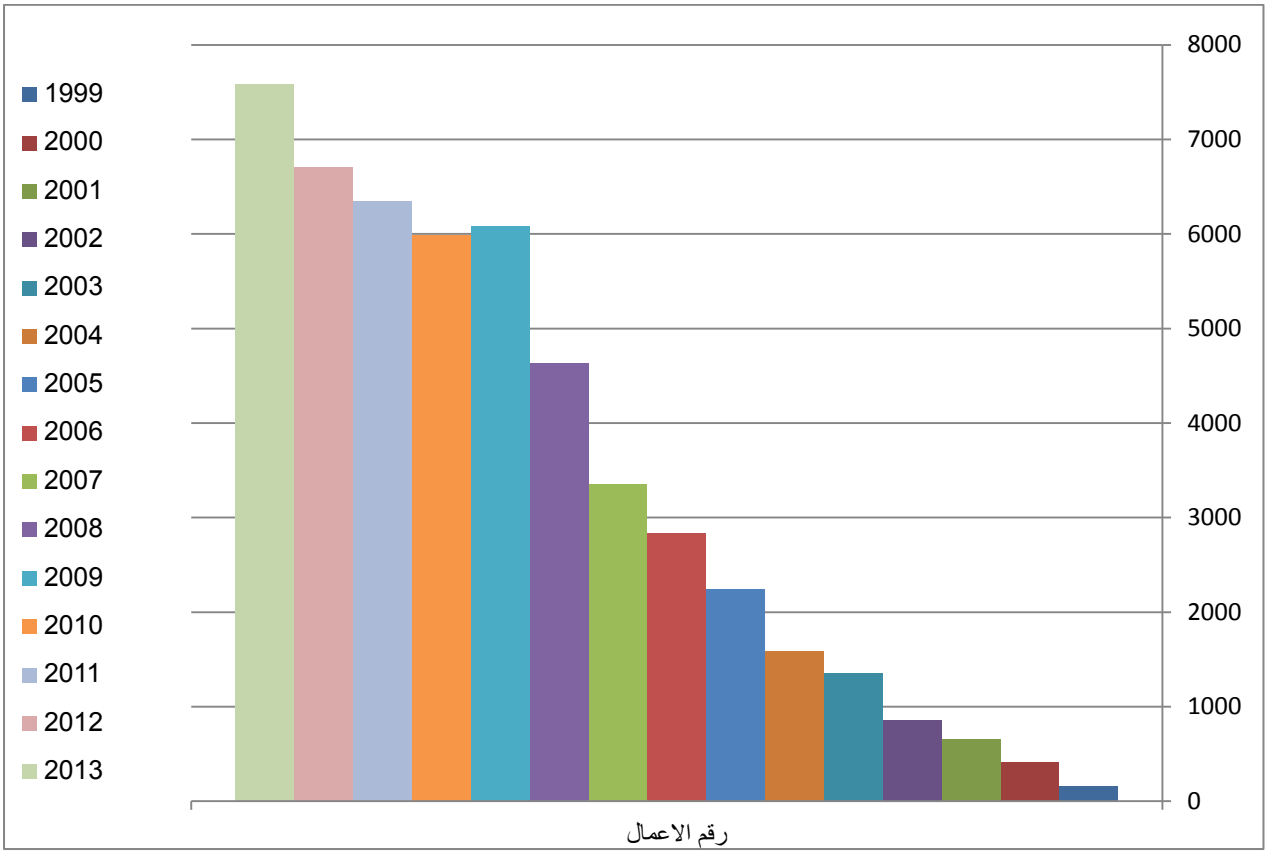
جدول (1.3) تطور رقم أعمال الشركة 1999– 2013

الوحدة: مليون دينار

السنوات	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
رقم الاعمال	151	413	649	856	1354	1587	2238	2830	3347	4628	6075	5986	6349	6704	7586

و يمكن تمثيل جدول تطور رقم الاعمال في المدرج الموالي:[35]

شكل(1.3) تطور رقم أعمال شركة CIARمن 1999إلى2013 :



من الشكل نلاحظ تطور مستمر لرقم أعمال الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين، و هذا راجع للسياسة التسويقية التي تنتهجها شركة CIAR ،ووعيها بضرورة إستخدام الأساليب البيعية الفعالة من أجل التأثير في العملاء لاقتناء المنتجات التي تعرضها الشركة.

تحتل الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين حصة سوقية تقدر ب 9%في القطاع ككل، و 32%في القطاع الخاص و هذا في سنة 2013و هي بهذا تعتبر الشركة الأولى في القطاع التأمين الخاص، و ما زالت الشركة تطمع لكسب حصة سوقية أكبر و تحقيق التغلب على منافسيها من الشركات التأمين العمومية.

[35]ملحق رقم07 .

المطلب الرابع: الهيكل التنظيمي للشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين«CIAR »

يتكون الهيكل التنظيمي للشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمينCIARمن:[36]

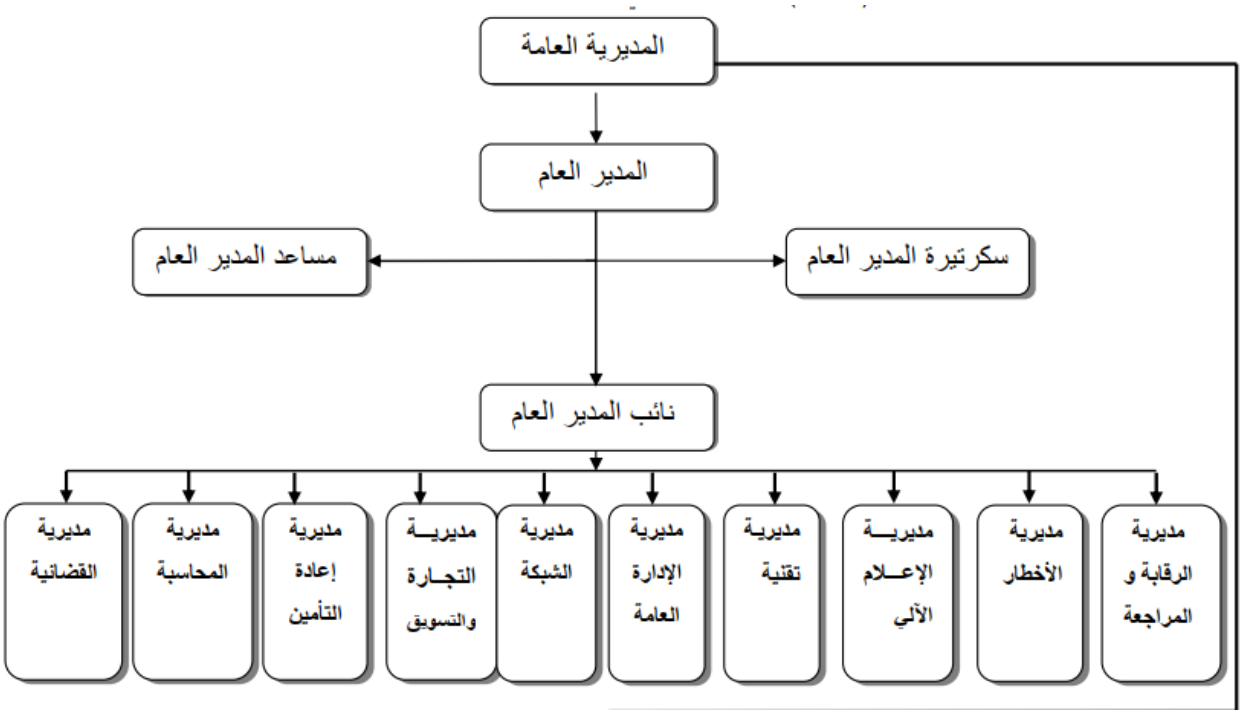
المديرية العامة :و تكون تحت اشراف رئيس المدير العام و تشمل المديريات التالية

- مديرية الإعلام الآلي –مديرية الأخطار –مديرية الرقابة والمراجعة
- مديرية إعادة التأمين –مديرية التجارة –مديرية الشبكة
- –مديرية الإدارة العامة –مديرية القضائية –مديرية المحاسبة

الفروع: دور الفروع يتمثل في تمثيل الشركة في المناطق المتواجدة فيها و تطبيق البرامج المقدمة لها

الشبكة: و هي تتكون من وكالات عبر التراب الوطني.

شكل: (2.3)الهيكل التنظيمي للشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين



إعتمدنا في الهيكل التنظيمي على التنظيم المركب وفقا للوظيفة و المناطق الجغرافية، كون هذا النوع من الهيكلة يسمح بتحديد وظائف الشركة و المناطق التي تتواجد بها، فوفقا للتنظيم على أساس الوظيفة تم تجميع جميع العاملين الذين يؤدون وظيفة واحدة أو وظائف متشابهة في مديرية خاصة بهم و نلاحظ أن الشركة CIARتتضمن 10مديريات كل مديرية تتخصص بالمهام و النشاط التي تقوم به.

[36] ملحق رقم 09.

وفيما يلي تحديد مهام لكل مديرية بالهيكل التنظيمي للشركة:

1 –مديرية الرقابة و المراجعة:

–مراقبة سير عمل الوكالات.

–توجيه الوكالة للقيام بنشاطها.

–التأكد من قيام الوكالات بأعمالها وفق البرامج المحددة من طرف المديرية العامة.

–التأكد من اتباع الوكالات لتعليمات المؤسسة.

2 – مديرية الأخطار : في حالة وقوع الخطر المؤمن عليه و المتفق عليه في العقد تقوم مديرية الأضرار بتقديم الترخيص من أجل تسديد التعويضات اللازمة للمؤمن لهم.

حيث يسعى الوكلاء العامون بجذب العملاء و الاكتتاب معهم مهما كان مبلغ الشيء المؤمن عليه، و بالتالي الوكيل العام لا يمكنه تحمل كافة الخسائر، فإن الشركة CIARتقوم بتحديد عتبة الخسائر المتواجدة في شروط الاعتماد التي يمكن أن يتحملها وكلاؤها العامون و كذا وكلائها الجهوية، و كل ما يفوق هذه العتبة تقوم الشركة بنفسها بتحمل الخسائر الناتجة.

3–مديرية الإعلام الآلي :تكمن وظيفة الإعلام الآلي في وضع شبكة الاتصال للشركة باستعمال وسيلة الإعلام الآلي، بالإضافة إلى إعداد برامج آلية مثل برامج التسيير لمختلف فروع المؤسسة، وكذا التسيير الإداري لبرامج المحاسبة وبرامج تسيير الأجور و غيرها.

4 – مديرية تقنية :تقوم هذه المديرية بإبرام العقود التأمينية الخاصة تفوق القدرة المالية لكلا من الوكلاء العامون المعتمدين لدى الشركة و الوكالات الجهوية.

5 –مديرية الشبكة :تعمل على نشر المؤسسة عبر أنحاء الوطن، بالإضافة إلى :

–دراسة طلب الإعتماد للوكلاء.

–تقديم الإعتماد للوكلاء.

– متابعة الوكلاء.

6 – مديرية التجارة :تعمل على تحديد، تصميم و صياغة كل ما يتعلق بإستراتيجية العرض التي سوف تقدمها الشركة لزبائنها. تركز هذه الاستراتيجية على تنمية المنتجات و الأسواق الحالية لدى الشركة و تطوير عروض جديدة التي تتوافق و باستمرار مع حاجات و رغبات الزبائن المقبلين على التأمين، كل هذا يتم عن طريق تحليل السوق، التعرف على رغبات و حاجيات الزبائن، تحديد الأسواق المستهدفة و تحسين صورة الشركة في ذهنية الزبائن. و دور

هذه الأخيرة هو وضع، تصميم المنتوج أو الخدمة، الترويج لها ثم توزيعها في المناطق المستهدفة و ضمان أحسن التغطية.

7 – مديرية إعادة التأمين :تقوم الشركة من خلال هذه الوظيفة بتحديد نسبة التنازل المراد إعادة تأمينها حسب فروع التأمين وكذا حجم الاكتتاب وذلك بالنظر إلى قدرتها على تسديد الكوارث المستقبلية، كما تقوم باختيار معيد التأمين الذي يقدم شروط مناسبة للتعاقد والذي يقدم أفضل عمولة، ناهيك عن قدرته على الوفاء في حالة تحقق الأخطار.

8 –مديرية المحاسبة :حيث تقوم هذه المديرية ب :

-تنظيم وتسيير ومتابعة كل العمليات المحاسبية للشركة.

-مراقبة العمليات المالية والمحاسبية للشركة.

-إعداد الميزانيات المحاسبية والمالية العامة للشركة، وكذا الموازنات التقديرية.

-توظيف الأموال.

9 –مديرية القضائية :ان اعمال شركة التامين ترتبط ارتباطاً وثيقاً بالقانون فأعمال الشركة كلها تتم بإصدار وثائق التي بدورها تخضع في أحكامها الى المبادئ القانونية وتبرز أهمية الدائرة القانونية في شركات التأمين في :

-تقوم بالدفاع في القضايا المقامة ضد الشركة من قبل لأفراد أو المؤسسات.

-تساعد قسم المطالبات بالحصول على مستحقاتها من خلال إيصالها إلى المحاكم أو حلها بالطرق السلمية.

10– مديرية الإدارة العامة :تعتبر من أهم الوظائف التي تقوم بها المؤسسة، فهي تعمل على:

-تسيير وتوفير كل الوسائل و العتاد الضروري لنشاط الشركة.

-تساعد في حل المشاكل التعاقدية للموظفين والعمال وتطبيق شروط الاستقالة والتقاعد أو التعيين.

-تسيير الموارد البشرية للمؤسسة.

-إعداد أجور الموظفين.

-توظيف العمال الذين يعملون داخل المؤسسة.

-المراقبة و الإشراف على الموظفين.

-القيام بعملية الاستثمار.

-طبع كل ما يتعلق بالوثائق.

-إعداد العقود للوكلاء الذين تم قبولهم و إشهاره.

المطلب الخامس: المتعاملون مع الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين CIAR

من أهم الأهداف التي تسعى الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين تحقيقها هو كسب أكبر قدر ممكن من الزبائن مهما اختلف الشيء المؤمن عليه، و حتى إن فاق الشيء المؤمن عليه القدرة المالية الاستيعابية للشركة فهي تتعامل مع شركات تأمين أخرى يطلق عليها شركات لإعادة التأمين التي تقوم بتغطية الخسائر التي لا تستطيع الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين تغطيتها وفقا لشروط يتم الإتفاق عليها مسبقا في العقد الذي يبرم بينها و بين شركة التأمين التي تتعامل معها، و من أهم معيدي التأمين التي تتعامل معهم الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين ما يلي:

AFRICA RE – Swiss Re – hannoverre – GENERALI GROUPE – MAPFRE ASISTANCIA – SCOR – CCR – Tunis Re – ALLIANZ – AXA – BEST RE

اولا: زبائن الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين «la CIAR » :

من أجل البقاء و الإستمرار في السوق التأمينية التي تسودها المنافسة القوية لشركات التأمين، فإن الشركة الدولية للتأمين وإعادة التأمين تسعى دائما إلى تعزيز جهودها لجذب أكبر قدر من الزبائن سواء من القطاع الخاص أو القطاع العام ، أفرادا كانوا أو مؤسسات. و من أبرز زبائن الشركة الدولية للتأمين وإعادة التأمين ما يلي:

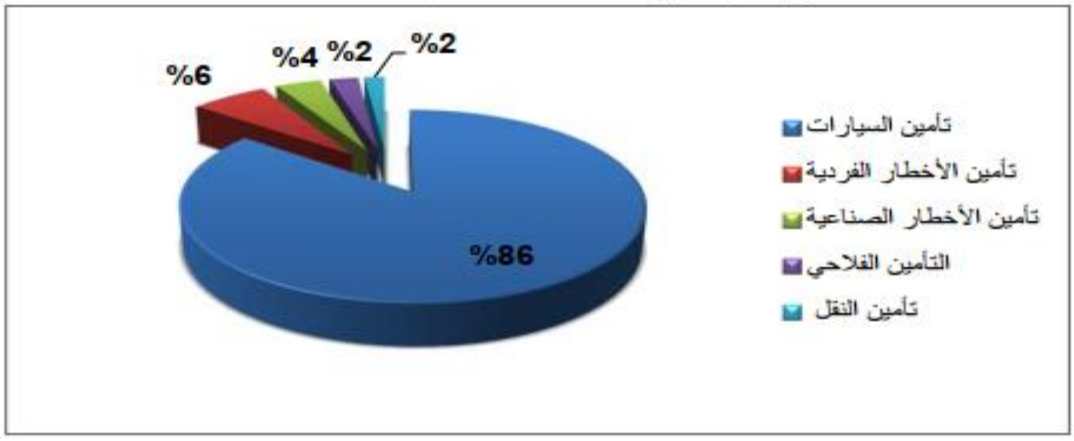
Henkel – enafor – Canon – sonatrac – NAFTAL – RENAULT ENTREPRISES – ABB – NISSAN – VEOLIA TRANSPORT – HSBC – SONALGAZ – BANQUE AL BARAKA D`ALGERIE – GROUPE SNEF – SLC – RED MED – ALCATEL – HALLIBURTON.

و رغم شهرة الشركة CIARفي السوق إنها في حاجة إلى جذب عملاء جدد حيث تقوم بحصر العملاء المراد التعامل معهم مستقبلا لذا فإن الشركة تعتمد على الحصر الشامل للعملاء المربحين المرتقبين. و نجد أن عملية الحصر الشامل تشمل ملاك المصانع، المنشآت العمومية، رجال الأموال حيث تكثف الشركة جهودها البيعية على إقناعهم باقتناء خدماتها التأمينية وتحقيق رضاهم لضمان إستمرار التأمين لديها.

من أجل الحفاظ على زبائنها المربحين فهي تسعى دائما لتقديم لهم أفضل العروض) تغطية جيدة، تخفيضات، سرعة التعويض(كما تقدم لهم الهدايا متنوعة و ذلك في رأس السنة) جهاز كمبيوتر، محفظات، شهرية، سيالات)...، و الاتصالاتهم من وقت لآخر من أجل الإطمئنان عليهم و معرفة احتجاجاتهم من أجل الحفاظ عليهم.

و من خلال التربص الذي قمنا به فإن الشركة تعامل عملائها المربحين بطريقة خاصة حيث يقوم الوكيل العام بالتنقل إليهم من أجل معرفة حاجاتهم، استفساراتهم، شكاويهم، تجديد العقد...، و ذلك من أجل تجنيب العميل عناء التنقل، كما يقوم الوكيل العام باستقبال شخصي لعملائه المربحين في مكتبه عند التنقل إليه، و هذا لا يعني أنه لا يهتم بعملائه العاديين، فالأمر الذي أثار إعجابي حسن ترحابه و استقباله و معرفته لمعظم مكتتبيه، كما أنه يوظف فريق عمل يتمتعون بلباقة الكلام وحسن الاستقبال و الإستماع.

الشكل (3.3) تمثيل منتجات التأمين لشركة



المصدر :ملفات المؤسسة

المبحث الثاني: جمع البيانات

المطلب الأول: جمع البيانات وتحليلها

من خلال هذا المطلب سنقوم بعرض كل من مجتمع الدراسة، المتغيرات المعمول بها في هذه الدراسة الطريقة التي تم بها جمع البيانات.

الفرع الأول: مجتمع الدراسة

البيانات المجمعة كانت على شكل عينات وليست شاملة لعدم إمكانية ذلك، فالعملية تمت يدويا، تتألف العينات من920«مؤمن له ثم جمعها من خلال الإطلاع على الوثائق المتعلقة بعقود التأمين على السيارات » وحدة كل سنة (وثيقة تأمين) المبرمة من طرف الشركة الدولية الجزائرية للتأمين واعادة التأمين –وكالة المسيلة– ، مع الإشارة إلى أن جمع هذه البيانات كان بافتراض الاستقلالية، أي كل سنة تجمع منها 920وثيقة تأمين بشكل مستقل عن السنوات الأخرى، فليس بالضرورة أن يكون نفس المكتتبين طيلة فترة الدراسة؛ وذلك لأسباب هي:

–صعوبة إيجاد المؤمن لهم الذين يكتتبون لدى نفس الوكالة طيلة فترة الدراسة ذلك أنه هناك استقلالية بين الوكالات في الشركة .

– وهو موضوع ستتم معالجته خلال السنة الجارية حسب قول رئيس مصلحة التأمين على السيارات.

– يظهر ذلك في رقم الملحق حيث أن أغلبها مساوي للصفر كما يظهر أيضا من خلال معامل المكافأة–التغريم–b) (mكما سيأتي.

–حتى ولو وجدوا فإن الدراسة ستفقد مصداقيتها إذ ولينا اهتمامنا بنفس المؤمنين طيلة فترة الدراسة(10 سنوات)، ذلك أننا سنهتم في هذه الحالة بفئة محددة مهملين بذلك عناصر هامة في هذه الدراسة وهي أن عمر السيارات في السنوات الأخيرة من الدراسة سيكون أكبر من أو يساوي10سنوات باحتمال كبير، هذا ما يستبعد إمكانية وجود الضمان الشامل، بالإضافة عمر السائق حيث أنه في السنوات الأخيرة من الدراسة سيتم استبعاد فئة مهمة من المجتمع المتمثلة في السائقين الذين يقل عمرهم عن 25سنة، وهي الفئة التي قد تكون لها الفاعلية الكبرى في تحقيق الحوادث كما هو معمول به.

وعليه تم تحديد متغيرات الدراسة كالتالي:

الفرع الثاني: متغيرات الدراسة

1.دراسة طبيعة المتغيرات:

تمت عملية جمع المتغيرات من خلال الدراسة الميدانية التي قمنا بها على مستوى مصلحة حوادث المرور بشركة التأمين محل الدراسة لقد اعتمدنا في اختيار العينة محل الدراسة على طريقة العينة العشوائية البسيطة التي يتم سحب مفرداتها على أساس تساوي أو تكافئ الفرص للإختيار لجميع مفردات مجتمع البحث للدخول في مفردات العينة وفيها لا يتم التحيز لأي مفردة من مفردات المجتمع على حساب المفردات الأخرى .و نفت هذه المتغيرات حسب طبيعتها إلى متغيرات نوعية و

متغيرات كمية.

2.المتغير المفسر (التابع):

نعرف المتغير الكيفي y_i الذي يعبر عن عدد الحوادث التي ارتكبها الفرد **i** خلال فترة الدراسة حيث أن :

y=0إذا لم يتعرض المؤمن إلى حادث.

y=1إذا تعرض المؤمن إلى حادث.

y=2إذا تعرض المؤمن إلى حادثتين.

y=3إذا تعرض المؤمن إلى ثلاث حوادث أو أكثر.

3.المتغيرات المفسرة:

المتغيرات المفسرة تتكون من متغيرات كيفية وأخرى كمية:

أ –المتغيرات الكمية :توجد أربعة متغيرات كمية وهي:

–عمر السائق aga

–عمر رخصة السياقة أو خبرة السائقagp

–عمر السيارة agv.

–قوة السيارة pv

ب –المتغيرات الكيفية :يوجد متغيرين كيفيين وهما:

–جنس المؤمن sexe .

–استعمال السيارة us.

4.تقسيم متغيرات العينة:

فقد قسمنا كل متغيرة (عمر السائق، عمر رخصة السياقة وعمر السيارة)إلى فئات واعتمدنا في حساب طول كل فئة بقسمة المدى العام على عدد الفئات، هناك عدة طرق لتحديد طول الفئة .

$$A = \frac{E}{K} = \frac{X_{Max} - X_{Min}}{1 + 3,332 \log N} \dots\dots\dots (01)$$

حيث:

A: المدى أو طول الفئة.

E: المدى العام.

K: عدد الفئات.

X_{max}: أكبر قيمة في البيانات (مشاهدات العينةx)

minX: أصغر قيمة في البيانات (مشاهدات العينة x)

N: العدد الإجمالي للبيانات (عدد مشاهدات العينة)

log: اللوغاريتم العشري.

عند تطبيق العلاقة (01) على متغير عمر السائق aga نجد أن طول الفئة يساوي خمسة (05) وعليه نقسم متغير aga إلى ثمانية (08)متغيرات ديكوتوتوميك وهي :

$$aga_1 = \begin{cases} 1Si\ aga < 25 \\ 0\ sin\ \ non \end{cases}$$

$aga_2 = Si125 \leq aga \leq 30$

$aga_8 = 1Si\ aga \geq 55$

عند تطبيق العلاقة (01) على متغير عمر رخصة السياقة(agp) نجد أن طول الفئة يساوي أربعة (04) وعليه نقسم متغير إلى ثمانية (08)متغيرات ديكوتوتوميك وهي :

$$agp_1=\begin{cases}1Si\ \ agp<05\\ 0\sin\ \ non\end{cases}$$

$$agp_2=Si1\leq agp05\leq 09$$

$$agp_8=Si1\ agp\geq 29$$

عند تطبيق العلاقة(01) على متغير عمر السيارة agv نجد أن طول الفئة يساوي أربعة (04) وعليه نقسم متغير agv إلى أربعة (04) متغيرات ديكوتوتوميك وهي:

$$agv_1=\begin{cases}1si\ agv<05\\ 0\sin non\end{cases}$$

$$agv_2=Si105\leq agv\leq 09$$

$$agv_4=Si1\ agv\geq 21$$

متغير قوة السيارة pv تحتوي على خمسة(05) متغيرات ديكوتوميك، وتم تقسيم متغيرة pv على أساس تقسيم الشركة الجزائرية للتأمين الشامل إلى :

$$pv_1=\begin{cases}1Si01\leq pv\leq 02\\ 0sin\ \ non)\end{cases}$$

$$pv_2=is103\leq pv\leq 04$$

$$pv_5=1\ Si\ pv\geq 11$$

متغير (Sexe) يحتوي على متغير ديكوتوميك :

$$Sexe=\begin{cases}0par\ femme\\ 1par\ homme\end{cases}$$

متغير استعمال السيارة(us) تحتوي على أربعة (04) متغيرات ديكوتوميك، وتم تقسيم متغيرة (us)على أساس تقسيم الشركة الجزائرية للتأمين الشامل إلى :

us: سيارة أعمال، حيث أن: $us_1 = 0$

us سيارة موظف، حيث أن: $us_2 = 1$

us : سيارة تجارية، حيث أن :$us_3 = 2$

us:تعليم السياقة أو سيارة أجرة، حيث أن :$us_4 = 3$

5.تقدير نموذج بواسون وثنائي الحدين السالب:

من أجل التأكد من صلاحية النموذج ولتفادي مشكل التعدد الخطي الذي يؤدي إلى وجود ارتبط قوي بين المتغيرات المستقلة، مما يؤثر سلبا على نتائج عملية التقدير، فإننا سنقوم بتقدير لكل من نموذج بواسون ونموذج ثنائي الحدين السالب بالاعتماد على البرنامج الإحصائي ،Eviewsكما سنختار أحد النماذج حسب الفرضية التالية:

$$\begin{cases} H_0: \alpha = POISSON \\ H_1 =: \alpha > 0\ Binomial\ negative \end{cases}$$

سنعتمد في اختبار الفرضية التالية على مبدأ اختبار نسبة المعقولية، وبالتالي نجد:

$$G^2=2\ [(-1156.8871)-(-1182.2713)=50.7684$$

عند فرضية العدم H_0فإن احصائيةG^2 تتبع توزيع كي دو$x^2(1) = 3.841$، وعند متسوى المعنوية0.05 فإننا نرفض لفرضية H_0 لأن:[$(x^2(1) = 3.841) \geq (G^2=50.7684)$]

وبالتالي نختار نموذج ثنائي الحدين السالب.

6.بالنسبة لنموذج zip :

zeroinfl(nb~. , data = X, na.action=na.omit, dist = "poisson")

7.بالنسبة لنموذج zinb:

zeroinfl(nb~. , data = X, na.action=na.omit, dist = "negbin")

الفرع الثاني: نموذج مبلغ الخسائر

تم إنجازه باستعمال الأمر في برنامج R:

GLMA <- glm(sinistre~. ,family=Gamma(link='inverse'), data=X,na.action=na.exclude)

المطلب الثاني: مناقشة النتائج على ضوء الدراسات السابقة

1.**دراسة *Olfa N. ghali* حول التسعير الحدي لتأمين السيارات** ،تشترك معها في بعض العوامل المساهمة في التسعير من عمر السيارة، الجنس، اختيار الضمان، غير أنه تم استغلال نموذج ثنائي الحد السالب والذي أظهر نجاعة أكبر مقارنة بنموذج بواسون

2.**دراسة لـ *Guillaume GONNET*، حول دراسة التسعير والتقسيم في تأمين السيارات**، تشترك معه في العديد من العوامل المساهمة في التسعير، كما تم الاعتماد فيها على نموذج *gamma* لنمذجة مبلغ الخسائر، أما لنمذجة عدد الحوادث فتم استخدام كل من نموذج بواسون و نموذج *quasi* ، *poisson* واختبار التفضيل بينهما بالاعتماد على مؤشر *AIC* أظهر بأن نموذج *quasi poisson* أحسن للتعبير عن عدد الحوادث.

3.**دراسة لـ *Michel GRUN-RÉHOMME Noureddine BENLAGHA* و*Olga A. VASECHKO* ، حول نمذجة تردد الخسائر في التأمين على السيارات**، تشترك مع الدراسة الحالية في العوامل المساهمة في نمذجة عدد الحوادث باستعمال نموذج بواسون والمتمثلة في نوع السائق، الضمان المختار، عمر السيارة ومعامل المكافأة والتغريم.

غير أنه في هذه الدراسة تم استعمال كل من نموذج ثنائي الحد السالب و *ZIP* و *ZINB* للتعبير عن عدد الحوادث.

4.دراسة لـ *Shu-Fang Lai* حول نموذج قياس خطر الحوادث في الطرق الحضرية، تشترك الدراسة الحالية معها في بعض العوامل المساهمة في تحقق خطر الحوادث والمتعلقة بالسائق والسيارة، غير أنها أضافت متغيرات متعلقة بالمحيط في حين أنها غير متوفرة في البيانات المجمعة لدينا من الشركة موضوع الدراسة، كما أنه ظهر من خلال الدراسة الحالية بأن

خواص السيارة لها دلالة على خلاف هذه الدراسة السابقة والتي اقتصرت فقط على خواص السائق وخواص الطريق.

خلاصة الفصل الثالث

من خلال هذا الفصل تم التعريف بالشركة الوطنية للتأمين والتي كانت محل الدراسة التطبيقية وذلك بالاعتماد على عينة من المؤمن لهم لدى الشركة، من خلال قاعدة البيانات هذه تم بناء نموذج للتسعير اعتمد فيه على نموذج بواسون لنمذجة عدد الخسائر لنمذجة مبلغ الخسائر.

خلصت هذه الدراسة إلى قبول الفرضية الأولى جزئيا وذلك فيما يخص العوامل المتعلقة بالسائق والسيارة، أما فيما يخص المحيط فلم تتوفر لدينا متغيرات تعالج ذلك؛ أما فيما يخص الفرضية الثانية تم رفضها ذلك أننا وجدنا أن تردد تحقق الخسائر يتبع توزيع بواسون وليس بواسون المختلط، خلصت هذه الدراسة أيضا إلى قبول الفرضية الرئيسية، وذلك لوجود متغيرات أخرى يمكن اعتمادها في التسعير.

وفي الأخير تضمن هذا الفصل مقارنة نتائج الدراسة الحالية مع الدراسات السابقة وعرض بعض الاقتراحات تشكل آفاقا مستقبلية لهذه الدراسة

الخاتمة

الخاتمة:

يعتبر التأمين من أهم دعائم الاقتصاد الوطني، لما يحققه من فوائد تعود على الأفراد والمنشآت والمجتمع ككل، حيث يعتبر التأمين وسيلة لتوزيع الخطر وتخفيف عبء الخسارة المالية الناتجة عنه. ونتيجة للتطور العلمي والتكنولوجي الهائل الذي طرأ على مجال الصناعة و الاستثمار ازدادت الأخطار الصناعية بشكل ملحوظ أدى إلى تعدد الخدمات التأمينية وظهور تغطيات مختلفة ومتنوعة، ما يجعل الفرد في حيرة من كيفية اختيار التغطية التأمينية المناسبة والطريقة المثلى للتأمين على ممتلكاته أو أسرته أو نفسة.

وبالتالي يشكل رجال البيع في شركات التأمين حلقة الوصل بين العميل فردا كان أو مؤسسة من جهة وشركات التأمين من جهة أخرى. لذلك نجد انه لممارسة النشاط التأميني و السعي لتحقيق الأهداف المرجوة يتطلب الأمر وجود شركات التأمين وشركات إعادة التأمين ذات المراكز المالية الجيدة من ناحية والتي تحتاج بدورها إلى وجود رجال بيع أكفاء من ناحية أخرى، حتى يساهموا في تسويق خدماتها التأمينية بما يشبع حاجات ورغبات العملاء.

تمحور موضوع هذه المذكرة حول تسعير حوادث السيارات في الجزائر، أي بصيغة أخرى تناول بناء القسط في تأمين السيارات وذلك في ظل المعطيات المتواجدة في الجزائر، واختبار حدية نظام التسعير المعمول به، والذي يقوم على المتغيرات المتعلقة بالسيارة والمتمثلة في كل من القوة، الصنف والاستعمال، بالإضافة إلى المنطقة الجغرافية.القسط الذي تم تناوله هنا هو قسط الخطر وهو كما تم تعريفه القسط الموافق تماما للخطر لا زيادة ولا نقصان، والذي صيغته هي الأمل الرياضي للخسارة الإجمالية، وبالافتراض أن عدد الحوادث ومبلغ الخسائر متغيرين منفصلين فإن قسط الخطر يمثل جداء الأمل الرياضي لكل منهما. انطلاقا من ذلك تم البحث عن النماذج المناسبة التي تعبر عن توزيع كل من مبلغ الخسائر وعدد الحوادث كل على حدا.انطلاقا من ذلك وللإجابة على إشكالية هذا البحث التي تمثلت في التساؤل التالي" :**هل نظام التسعير في الجزائر حدي؟** "والتي تم تحليلها إلى مجموعة من التساؤلات الفرعية، هذه الأخيرة تمت الإجابة عنها في أن ظاهرة تحقق حوادث السيارات في الجزائر تتأثر بكل من العوامل: السائق، السيارة والمحيط الخارجي، ومن خلال نموذج التسعير المتوصل إليه وجدنا بأن ظاهرة تحقق الحوادث تتأثر فعلا بعوامل تتعلق بالسائق وأخرى تتعلق بالسيارة أما العوامل المتعلقة بالمحيط الخارجي فهي غير ظاهرة في الدراسة وذلك لغياب بيانات حولها، وتطرقنا كذلك أن تردد تحقق حوادث السيارات في الجزائر يتبع قانون بواسون المختلط، غير أنه من خلال الدراسة التطبيقية وبإدخال الأوامر الخاصة بالنماذج: بواسون، ثنائي الحد السالب، ZIP و $ZINB$ لم تظهر إلا النتائج الخاصة بنموذج بواسون، وباختبارها الذي أظهر معنويتها بشكل نسبي نقول إذا أن تردد حوادث السيارات في الجزائر يتبع توزيع بواسون وعليه وانطلاقا من الدراسة

التطبيقية وبالأخص نمذجة مبلغ الخسائر وجدنا بأن النموذج الذي يحكم توزيع مبلغ الخسائر وذلك بالاختبار الذي أظهر معنويته نسبيا. كما عرجنا من خلال الدراسة على العوامل المؤثرة على تسعيرة التأمين على السيارات وعليه يتضح مما سبق أن نظام التسعير في الجزائر يحكمه نموذج *gamma* لتوزيع مبلغ الخسائر ونموذج بواسون لتوزيع عدد الحوادث، وانطلاقا من هذه النماذج وجدنا بأنه يقوم على جملة من العوامل تتعلق بالسائق تتمثل في: عمر السائق، جنسه وتطابق السائق مع المؤمن له، وعوامل تتعلق بالسيارة تتمثل في: عمر السيارة.

وتبين لنا أن تقدير تسعيرة التأمين على السيارات ترتكز على خصائص المؤمن لهم وعدد الحوادث المرتكبة.

و على ضوء هذا العرض تم التوصل إلى النتائج التالية:

– قطاع تأمين السيارات يحتل الصدارة في سوق التأمين الجزائري وذلك بسبب ارتفاع قيمة تسعيرة التأمين على السيارات، إلا أنها تبقى بعيدة من السعر التوازني الذي يعكس التكاليف الحقيقية للتكفل بتعويض حوادث السيارات.

– حصيلة حوادث المرور بالجزائر في تزايد مستمر من سنة إلى أخرى ما يعكس اهتمام شركات التأمين بتغطية هذا النوع من الأخطار، رغم محدودية الحرية الممنوحة لشركات التأمين في وضع تسعيرة لخدماتها الذي يرجع أساسا للطابع الاجتماعي الذي يتخذه هذا القطاع بسبب قلة القدرة الشرائية للأسرة الجزائرية.

– توجد عدة خصائص يتميزها المؤمن له تكون ذات صلة في احتمال وقوع حوادث المرور والتي يمكن قياسها باستعمال النماذج الكيفية، كما يمكن أن يعتمد عليها في وضع تسعيرة التأمين بطريقة علمية مبنية على أساس الخبرات السابقة.

من خلال النتائج المحصل عليها من الدراسة الوصفية للعينة ومعرفة الخصائص المؤثرة في احتمال وقوع حادث مرور ومن أجل اتخاذ التدابير اللازمة لتوفير السلامة والأمن عبر الطرق نقترح ما يلي:

أ –بالنسبة للسائق:

–التوعية والتحسيس في أوساط الشباب انطلاقا من المدارس.

–إنشاء مدارس خاصة لتكوين ورسكلة أصحاب مدارس تعليم السياقة.

–استعمال تكنولوجيا تعليم السياقة بالمحاكاة لتعريض المتعلم لعدة مواقف قد يلاقيها خلال السياقة الفعلية.

–زيادة الكم الساعي في تعليم السياقة و تطوير أساليب التعليم.

– إدخال حصص لقيادة السيارات بسرعة في برنامج تعليم السياقة، وادراجها ضمن اختبارات الحصول على رخصة السياقة لتمكين السائقين الجدد من تعلم المناورات المصاحبة للسياقة بسرعة والقضاء على هاجس الخوف خصوصا لدى الإناث.

–تشديد شروط الحصول على رخص السياقة وإضافة الفحص النفساني للمرشحين للحصول على هذه الرخصة.

–تعميم إجبارية تجديد رخصة السياقة كل خمس سنوات على السائقين الذين يتجاوزون 50سنة والتي هي مطبقة على السائقين المحترفين.

–حث المؤسسات المكلفة بالنقل العمومي للبضائع والمسافر ين على ضرورة توعية سواقها بخطورة حوادث الطرقات والالتزام بقانون المرور والحذر عند استعمال الطريق.

ب –بالنسبة للسيارة:

–ضرورة الصرامة في الفحص التقني للمركبات.

تشديد الرقابة وتكثيفها على وكالات الفحص التقني ، خاصة تلك التابعة للخواص .

–تشديد العقوبة على الوكالات المخالفة للإجراءات المعمول بها في مجال الفحص التقني.

–وضع دفتر شروط لاستيراد السيارات وقطع غيارها وتفعيل المراقبة الجمركية التقنية لأنواع السيارات المستوردة لتجنب دخول سيارات لا تحترم مواصفات السلامة التقنية.

قائمة المراجع والمصادر

قائمة المراجع والمصادر

[1] Dominique **Henriet** et Jean Charles **Rochet**: **Microéconomie de l'assurance**, ECONOMICA, Paris, 1991.

[2] J . F . CARLOT: cours de droit des assurances, pour Magistère droit des Affaires ; université de PARIS Dauphine année universitaire 2002 – 2003.

[3] محمد حسن قاسم: محاضرات في عقد التأمين ، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت ،1999ص: 23.

[4] Jean louis . **Bilando**: **Traite de droit des assurance**s, tome 1, sous la direction de j. **Bigot**, édit DELTA , Paris, 2001.

[5] yvonne **Lambert Faivre** : **Droit des assurances** DALLOZ ,Paris, 2001.

[6] www.SCAD plus .com, Assurances R.C.Auto, Sythèse de la législation , Activité de l'Union Européenne.

[7] M.**Picard** et A.**Besson** :**d'assurance**,LGDJ,Paris,1982.

[8] عز الدين "التأمين مبادئه، أنواعه "الطبعة الأولى، دار أسامة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2008 ص:6.

- يوسف بن عبد الله الزامل " الشركات التأمينية التجارية التعاونية: " ، مجلة العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، ع 4 جامعة فرحات عباس سطيف 2005 نحو اتجاهات بديلة ص :6.

[9] Denis Claire **Lambert** : **Economie des assurances**, MASSON et ARMAND COLIN,Paris, 1996 .

[10] سلامة عبد الله : الخطر والتأمين ، الطبعة السادسة ،مكتبة النهضة العربية ، بيروت، ص: 8.

[11] إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه: التأمين ورياضياته: مع التطبيق على تأمينات الحياة وإعادة التأمين، الدار الجامعية ،الإسكندرية،2002-2003 ص :26 .

[12] Yvonne Lambert Faivre, "*Droit des assurances*", 8éme éd, Dalloz, Paris, 1992, p.39.

[13] الأمر رقم 58/75المؤرخ في 26سبتمبر ،1975المادة رقم619 .

[14] سليمان ابن إبرهيم بن ثنيان، "التأمين وأحكامه"، دار بن حزم، بيروت، ،2003ص.:38.

[15] عبد الله سلامة، "الخطر والتأمين –الأصول العلمية والعملية" –، مكتبة النهضة العربية، القاهرة، ،1980ص.:91.

[16] الجريدة الرسمية رقم 13الصادرة في 8مارس ،1995الأمر رقم 07/95المتعلق بالتأمينات المؤرخ 25جانفي ،1995المادة03.

[17]أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، "إدارة الخطر والتأمين"، ط ،1دار الحامد، عمان، ،2007ص170.

[18] إبراهيم محمد مهدي "التأمين ورياضياته –الخطر والتأمين "–ط ،1المكتبة العصرية، مصر، ،2010ص :419-420.

[19] جديدي معراج، "مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري"، ط ،1ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ،2007ص.:32.

[20] موسوعة "عالم التجارة وإدارة الأعمال –التأمين التخطيط التنظيم"–، ج ،3ص.:10.

[21] عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم، "عقد التأمين حقيقته ومشروعيته –دراسة مقارنة"–، ط ،1منشورات الحلبي الحقوقية، ،2003.

[22] عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم، "عقد التأمين حقيقته ومشروعيته –دراسة مقارنة"–، ط ،1منشورات الحلبي الحقوقية، ،2003ص:70.

[23] مبروك حسين، "المدونة الجزائرية للتأمينات –مع النصوص التطبيقية والاجتهاد القضائي والنصوص المتممة "-طبعة 2010، دارهومة،الجزائر، ص :152-160.

[24] عبد الحفيظ بن عبيدة، "إلزامية التأمين على السيارات ونظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر"، الديوان،الوطني،للأشغال،القروية،الجزائر،2002ص20.

[25]Notes de cours, "assurance automobile", destinées aux futurs chefs d'agence, centre de formation de tizi ouazou, Société nationale d'assurance Saa, janfier 2009, p.10.

[26]يوسف دلاندة، "نظام تعويض الأضرار المادية والجسمانية الناتجة عن حوادث المرور"،دار هومة، الجزائر، 2005ص96-98.

[27] أسامة عزمي سلام، (2007) شقيري نوري موسى، إدارة الخطر والتأمين ، دار الحامد للتوزيع والنشر، الأردن، ص208-209 .

[28]Christian Patra,(2005), Jean Luc,Assurance Non Vie, Edition Economica, Paris, p: 734.

[29]Dominique Heniet, Jcon Charl, (1991), Micro Economie de l'Assurance, Edition Economica, Paris, p: 172.

[30]R. Kass M.J.Goovaerts, (2002), Modern Actuarial Risk Theory ,Kluwer Academic Puplichers, New York , p: 128.

[31] صباح الدين بقجة، (بدون سنة نشر)، مجموعة الرياضيات الإكتوارية، مطبعة جامعة دمشق، سوريا، ص :260-261.

[32] Rachid Bouksani ,(2006), Le Marché de l'assurance en Economie Algerienne, Revue des Reformes Economiques & Integration en Economie,Alger, N°01, p: 32.

[33] جورج ريجدا تعريب إبراهيم محمد مهدي وآخرون، **مبادئ إدارة الخطر والتأمين**، دار المريخ،السعودية، 1001، ص829-833

[34] مطويات الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين.

ملحق رقم 01: إخطار الوكيل العام بالتعديلات التي تطرأ بالشركة

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DES FINANCES
DIRECTION GENERALE
DU TRESOR

وزارة المالية
المديرية العامة للخزينة

N° 224 DGT/DASS/SDR/2011. Alger, Le 10 AOUT 2011

MONSIEUR LE PRESIDENT DIRECTEUR GENERAL
DE LA CIAR

Objet : *Séparation des assurances de personnes des assurances dommages.*
-nouvel arrêté de votre compagnie d'assurance -

J'ai l'honneur de vous transmettre ,ci-joint, copies conformes de l'arrêté n°62 du 14 juillet 2011, modifiant l'arrêté du 12 Rabie Ethani 1419 correspondant au 05 août 1998, modifié et complété, portant agrément de la société d'assurance « Compagnie Internationale d'Assurance et de Réassurance (C.I.A.R) ».

12 MAI 2013

Veuillez agréer, Monsieur le Président Directeur Général, l'expression de ma parfaite considération.

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DES FINANCES

LE MINISTRE

وزارة المالية

الوزير

ARRETE N° 02 DU MODIFIANT L'ARRETE DU 12 RABIE ETHANI 1419 CORRESPONDANT AU 05 AOUT 1998, MODIFIE ET COMPLETE, PORTANT AGREMENT DE LA SOCIETE D'ASSURANCE **« COMPAGNIE INTERNATIONALE D'ASSURANCE ET DE REASSURANCE (C.I.A.R) »**

Le Ministre des Finances ;

-Vu l'ordonnance N° 95 - 07 du 23 Chaâbane 1415 correspondant au 25 Janvier 1995, modifiée et complétée, relative aux assurances, notamment ses articles 204 et 218;

-Vu le décret présidentiel N°10-149 du 14 Joumada Ethania 1431 correspondant au 28 Mai 2010 portant nomination des membres du Gouvernement ;

-Vu le décret exécutif N° 95-54 du 15 Ramadhan 1415 correspondant au 15 Février 1995 fixant les attributions du Ministre des Finances;

-Vu le décret exécutif N° 95-338 du 06 Joumada Ethania 1416 correspondant au 30 Octobre 1995, modifié et complété, relatif à l'établissement et à la codification des opérations d'assurance;

-Vu le décret exécutif N°96-267 du 18 Rabie El Aouel 1417 correspondant au 03 Aout 1996, modifié et complété, fixant les conditions et modalités d'octroi d'agrément aux sociétés d'assurance et/ou de réassurance ;

-Vu l'arrêté du 12 Rabie Ethani 1419 correspondant au 05 Août 1998, modifié et complété, portant agrément de la société d'assurance « Compagnie Internationale d'Assurance et de Réassurance (C.I.A.R) »;

-Considérant le procès-verbal de la commission d'agrément du Conseil National des Assurances réunie en date du 06 Mars 2011 ;

نسخة مطابقة للأصل

POUR COPIE CONFORME

ARRETE

ARTICLE 1er : Les dispositions de l'article 2 de l'arrêté du 12 Rabie Ethani 1419 correspondant au 05 Août 1998, sus-visé, sont modifiées et rédigées comme suit :

« **Article 2:** Le présent agrément est octroyé à cette société pour pratiquer les opérations d'assurance ci-après :

1-Accidents :
1.2-Prestations indemnitaires
2-Maladie :
2.2-Prestations indemnitaires
3-Corps de véhicules terrestres (autres que ferroviaires)
4-Corps de véhicules ferroviaires
5-Corps de véhicules Aériens
6-Corps de véhicules maritimes et lacustres
7-Marchandises transportées
8-Incendies, explosion et éléments naturels
9-Autres dommages aux biens
10-Responsabilité civile véhicules terrestres automoteurs
11-Responsabilité civile des véhicules Aériens
12-Responsabilité civile des véhicules maritimes et lacustres
13-Responsabilité civile générale
14-Crédits
15-Caution
16-Pertes pécuniaires diverses
17-Protection juridique
27-Réassurance ».

ARTICLE 2 : Le présent arrêté sera publié au Journal Officiel de la république. Algérienne Démocratique et Populaire

Fait à Alger, le

Le Ministre des Finances

POUR COPIE CONFORME

Compagnie Internationale d'Assurance et de Réassurance

ORGANIGRAMME DE LA CIAR

DIRECTION GENERALE

DIRECTION DE L'AUDIT	DIRECTION DU RESEAU	DIRECTION COMPTABLITE
DIRECTION SINISTRES	DIRECTION COMMERCIALE	DIRECTION JURIDIQUE
DIRECTION INFORMATIQUE	DIRECTION REASSURANCE	DIRECTION ADM GENERALE
DIRECTION TECHNIQUE		

DIRECTIONS REGIONALES

UNITE ALGER	UNITE AIN BENIAN	UNITE BLIDA
UNITE SETIF	UNITE ANNABA	UNITE GHARDAIA
UNITE ORAN		

RESEAU

A TRAVERS LE TERRITOIRE NATIONAL

PLUS DE 200 AGENCES

CIAR Direction Commerciale

ملخص:

الهدف من هذه المذكرة دراسة تسعيرة التأمين على السيارات خلال من تطبيقها في أحد شركات الدولية للتأمين واعادة التأمين وكالة المسيلة. اهتممنا بداية بتأمين السيارات بصفة عامة ثم عرض مختلف المراحل اللازمة لنمذجة خطر التأمين .

بناء التوليفة المناسبة وذلك لتحديد قسط التأمين على السيارات الذي يدفعه المؤمن لهم، ليتم التوصل في الأخير أن تسعيرة التأمين المقدرة تختلف من فرد لآخر نتيجة اختلاف الخصائص الفردية للمؤمن لهم، كما أن تسعيرة التأمين ترتفع قيمتها بزيادة الحوادث المرتكبة من طرف المؤمن لهم، وبالتالي فإن كل مؤمن له سوف يدفع قسط يتناسب مع درجة واحتمال تعرضه لخطر الحوادث.

الكلمات المفتاحية :

تسعيرة ، قسط التأمين، تأمين السيارات، خطر.

Abstract :

The purpose of this memorandum is to study the car insurance pricing through its application in one of the international insurance and reinsurance companies, Al-Masila Agency. We were initially interested in car insurance in general, and then presented the various stages needed to model the insurance risk.

Building the appropriate combination in order to determine the car insurance premium paid by the insured, to conclude that the estimated insurance price varies from one individual to another as a result of the different individual characteristics of the insured, and the insurance price increases in value with the increase in accidents committed by the insured, and therefore each An insured person will pay a premium proportional to the degree and risk of accidents.

Mots clefs:

Price، insurance fee ،Cars Insurance، Risk.