



## العنوان

# تسعيرة تأمين السيارات

دراسة حالة الشركة الوطنية للتأمين SAA -

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر (أكاديمي) في العلوم الاقتصادية

تخصص: مالية وإدارة مخاطر

الإشراف الدكتور:  
بن البار أمحمد

إعداد الطالبة:  
عريبي كريمة

### لجنة المناقشة

رئيسا  
مناقشا  
مشرفا ومقررا

.....  
.....  
.....

محادي سلام  
طبيبي الطيب  
أمحمد بن البار

السنة الجامعية

2015/2014

سُبْحَانَ اللَّهِ  
عَبْدُ اللَّهِ  
مُحَمَّدٌ



شكر و عرفان

# بسم الله الرحمن الرحيم

أتوجه بالشكر والحمد لله عز وجل الذي أمدني بالقوة والصبر  
على مواصلة هذا العمل وإتمامه.

وأقدم بجزيل الشكر وكامل العرفان للأستاذ الكريم بن البار  
مهد على إشرافه المميز وتوجيه المفيدة وملاحظاته القيمة.

لكل من ساعدني وشجعني على إتمام هذا العمل وخص بالذكر:  
زملائي وزميلاتي في الدراسة وفي الحياة الاجتماعية، الأهل  
ونخبرهم.

وأقدم بالشكر الجزيل إلى كل من مدّ لي يد العون من قريب  
أو من بعيد

والى كل من لم تسعفني ذاكرة لذكرهم.

# إهداء

أهدي بحثي هذا إلى الذي قال تعالى فيهما  
"وَاحْفَظْ لَهُمَا جَنَاحَ الذُّلِّ مِنَ الرَّحْمَةِ وَقُلْ رَبِّ ارْحَمْهُمَا كَمَا رَبَّيْتَنِي صَغِيرًا"  
الإسراء 24

الماس الذي لا ينكسر... نبع العطاء الذي زرع  
الأخلاق بداخلي و علمني طرق الارتقاء... إلى أبي  
إلى التي رأني قلبها قبل  
عينها... و حضنتني أحشائها قبل  
يديها...

إلى من تعجز الكلمات عن وصفها ..... أهدي  
سلامي ومحبتتي إليها... إليك  
أمي...

ملائكة الأرض... شقائق النعمان... الذين  
احتضنوني وزرعوا الورد في طريقي... إلى  
إخوتي وأختي الحبيبة بشرى  
إلى من تذوقت معهم أجمل اللحظات... إلى من  
سأفقدهم ... وأتمنى أن يفتقدوني أصدقائي...  
وبالأخص أمنة وهاجر.

إلى من رفعوا رايات العلم والتعليم و اخدموا  
رايات الجهل والتجهيل... أساتذتي الأفاضل  
أهدي بحثي إلى كل من سقط سهوا من قلبي ولم  
يسقط من قلبي.

كريمة



فهرس

المحتويات

فهرس المحتويات

	الإهداء
	شكر وتقدير
I	فهرس المحتويات
III	فهرس الجداول
VI	فهرس الأشكال
V	قائمة الملاحق
أ	مقدمة عامة
8	الفصل الأول: عموميات حول التأمين
9	تمهيد
10	المبحث الأول: ماهية التأمين
10	المطلب الأول: نشأة وتعريف التأمين
14	المطلب الثاني: أسس قيام العملية التأمينية
20	المطلب الثالث: أقسام و أنواع التأمين
25	المطلب الرابع: أهمية التأمين
28	المبحث الثاني: عقد التأمين
28	المطلب الأول: تعريف عقد التأمين وخصائصه
29	المطلب الثاني: عناصر عقد التأمين
33	المطلب الثالث: المبادئ القانونية لعقد التأمين
36	المبحث الثالث: تسعير التأمين
36	المطلب الأول: مفهوم تسعيرة التأمين
39	المطلب الثاني: العوامل المؤثرة في عملية التسعير
41	المطلب الثالث: طرق تسعير خدمة التأمين
45	خلاصة الفصل
46	الفصل الثاني: قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر
47	تمهيد

48	المبحث الأول: قطاع التأمين في الجزائر
48	المطلب الأول: تطور التأمين في الجزائر
51	المطلب الثاني: الهيكلية الحالية ومنتجات سوق التأمين في الجزائر
58	المطلب الثالث: تحليل نشاط التأمين في الجزائر
64	المبحث الثاني: قطاع تأمين السيارات في الجزائر
64	المطلب الأول: تعريف وأهمية التأمين على السيارات
65	المطلب الثاني: نطاق تطبيق التأمين على السيارات
70	المطلب الثالث: حوادث المرور بالجزائر
75	المبحث الثالث: تسعيرة تأمين السيارات في الجزائر
76	المطلب الأول: تعريف وأنواع تسعيرة تأمين السيارات
77	المطلب الثاني: عرض لأنواع التأمين ضد حوادث السيارات والضمانات الممنوحة
79	المطلب الثالث: كيفية حساب وتقدير تسعيرة التأمين
83	خلاصة الفصل
84	الفصل الثالث: دراسة حالة الشركة الوطني للتأمين SAA
85	تمهيد
86	المبحث الأول: التعريف بالشركة الوطنية للتأمين SAA
86	المطلب الأول: نشأة وتعريف الشركة الوطنية للتأمين SAA
88	المطلب الثاني: التعريف بوكالة المسيلة SAA
88	المطلب الثالث: تسيير ملفات التأمين وحوادث السير في وكالة المسيلة SAA
90	المبحث الثاني: وصف وتقديم العينة محل الدراسة
90	المطلب الأول: التعريف بالعينة وطريقة تقسيمها
95	المطلب الثاني: دراسة وصفية لعدد حوادث مرور العينة
103	المطلب الثالث: دراسة وصفية لتسعيرة تأمين السيارات
113	خلاصة الفصل

115	الخاتمة
118	قائمة المراجع
	الملاحق

### فهرس الجداول

الصفحة	العنوان	الرقم الجدول
60	كثافة ومعدل انتشار التأمين في الجزائر خلال الفترة 2003-2012.	01
62	إنتاج التأمين حسب الشركات خلال 2003-2012.	02
63	إنتاج و حصص قطاع التأمين حسب الفروع.	03
71	مقارنة حوادث المرور بين 2013 و 2014.	04
71	الأهمية النسبية لحوادث المرور لسنة 2014 بين المناطق الحضرية والريفية	05
72	الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور خلال سنة 2014.	06
74-73	الأسباب المتعلقة بمتعملي الطريق خلال سنة 2014.	07
74	الأسباب المتعلقة بالمركبة خلال السنة 2014.	08
75	الأسباب المتعلقة بالمحيط خلال السنة 2014.	09
96	توزيع حوادث المرور حسب عمر السائق.	10
97	توزيع حوادث المرور على حسب عمر رخصة السياقة	11
99	توزيع حوادث المرور حسب عمر السيارة.	12
100	توزيع حوادث المرور على حسب قوة السيارة	13
102	توزيع حوادث المرور على حسب استعمال السيارة.	14
106	تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب عمر السائق.	15
107	تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب عمر رخصة السياقة	16

108	تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب عمر السيارة.	17
109	تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب قوة السيارة:	18
110	تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب عدد الركاب	19
111	تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب استعمال السيارة	20

### فهرس الاشكال

الصفحة	العنوان	رقم الشكل
59	التداول في السوق خلال الفترة 1997 - 2013.	01
60	نسبة النمو خلال الفترة 1997-2013.	02
61	تطور إنتاج الشركات الخاصة والعامه.	03
72	الأهمية النسبية لعدد الحوادث بين المناطق الحضرية والريفية خلال سنة 2014.	04
88	تطور رقم أعمال الشركة الوطنية للتأمين.	05
97	توزيع حوادث المرور حسب عمر السائق.	06
98	توزيع حوادث المرور حسب عمر رخصة السياقة	07
100	توزيع حوادث المرور حسب عمر السيارة.	08
101	توزيع حوادث المرور على حسب قوة السيارة.	09
103	توزيع حوادث المرور حسب استعمال السيارة.	10
107	تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب عمر السائق	11
108	تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب عمر رخصة السياقة	12
109	تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب عمر السيارة	13
110	تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب قوة السيارة	14
111	تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب عدد الركاب	15
112	تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب استعمال السيارة	16

قائمة الملاحق:

الملحق رقم (01): certificat de visite technique

الملحق رقم (02): وثيقة التأمين خاصة بسيارة أعمال.

الملحق رقم (03): معاينة ودية لحادث سيارة.

الملحق رقم (04): ordre de service

الملحق رقم (05): قائمة المؤمن لهم

الملحق رقم (06): وثيقة تأمين خاصة بموظف.

الملحق رقم (07): معلومات خاصة بالمؤمن لهم

# مقدمة

## مقدمة:

كان ومازال الإنسان منذ بداية نشاطه معرض لعدة مخاطر محتملة الوقوع في أي وقت وفي أي مكان قد تصيبه في نفسه أو ممتلكاته أو رؤوس أمواله مخلفتا خسائر كبيرة، فقد حاول الإنسان منذ القدم تقادي حدوثها بنفسه إلى أن توصل إلى فكرة التأمين الذي أصبح ضروري لتغطية الأخطار التي لا يمكن للأفراد والمجتمعات تحملها، فالتأمين يعتبر الوسيلة المثلى لحماية الممتلكات والأشخاص وكذا رؤوس الأموال.

فالتطور الاقتصادي والفني أدى إلى ظهور شركات التأمين وإعادة التأمين التي تعد من بين أهم المؤسسات المالية التي تقوم بتجميع الفائض من الأرصدة النقدية في صورة أسهم وتوظيفها بصورة قروض إلى مشروعات استثمارية، فشركات التأمين تمارس دورا مزدوجا حيث أنها تقدم الخدمة لمن يطلبها كمؤسسة تأمين وتقوم أيضا باستثمار الأموال المجمعة لديها لتلعب دورا كبيرا في الحياة الاقتصادية.

والجزائر كغيرها من الدول عرفت تطورا متزايدا في مجال صناعة خدمات التأمين، وخاصة بعد دخولها اقتصاد السوق، ومن أهم الفروع التي اهتمت بها شركات التأمين وإعادة التأمين في الجزائرية فرع تأمينات السيارات باعتباره الفرع الوحيد المخول لتغطية الأخطار المتعلقة بحوادث المرور، فقد سجلت الطرق الجزائرية سنويا عشرات الآلاف من حوادث المرور، مخلفة بذلك الآلاف من القتلى والجرحى والمعاقين سنويا فضلا عن الخسائر المادية والمالية الضخمة التي تلحق بالاقتصاد الوطني.

فالقضية الأساسية التي يتم معالجتها هي أهم أسباب حوادث المرور لأخذها بعين الاعتبار في تحديد أقساط التأمين الواجب دفعها من خلال تحديد المتغيرات التي تؤثر على خطر حوادث المرور بحيث تتمكن شركات التأمين من خلالها تسعير المنتجات التأمينية وحساب الأقساط التأمينية التي يلزم للمؤمن لهم بدفعها هذا من جهة، ومن جهة أخرى الالتزام بتسديد التزاماتها في الآجال المحددة، ومن خلال الطرح السابق نطرح السؤال التالي:

## 1- الإشكالية:

ما هي أهم محددات تسعيرة التأمين على السيارات في وكالة المسيلة SAA ؟

وحتى نتمكن من حل هذه الإشكالية نطرح التساؤلات التالية:

- ما لمقصود بتسعيرة التأمين وما هي طرق تسعيرة خدمات التأمين؟
  - ما هي أهمية قطاع التأمين على السيارات؟
  - ما هي العوامل المؤثرة في زيادة خطر التعرض لحوادث المرور؟
  - كيف يتم حساب تسعيرة تأمين السيارات لدى الشركة الوطنية للتأمين SAA؟
  - ما هي العوامل التي تؤثر في تحديد الأقساط المفروضة من قبل شركات التأمين؟
- ## 2- فرضيات الدراسة:

وللإجابة على التساؤلات المطروحة نقوم بطرح الفرضيات التالية:

- يعتبر قطاع تأمين السيارات من أهم فروع شركات التأمين الجزائرية.
- يعتمد في حساب وتقدير تسعيرة التأمين على السيارات على خصائص المؤمن له وعدد الحوادث التي ارتكبتها.
- تختلف قيم التسعير الواجب دفعها من فرد لآخر حيث ترتبط بدرجة الخطر المعرض له.

## 3- أهمية الدراسة:

تشمل أهمية الدراسة فيما يلي:

- نظر لأن الموضوع حديث نسبيا ولم يسبق دراسته في جامعة المسيلة.
- أول دفعة في تخصص مالية و إدارة مخاطر .
- تأمين السيارات من أهم أنواع التأمين وأكثرها شيوعا.
- التأمين على السيارات مهم لكل صاحب سيارة نظرا لتعدد الأخطار وكثرة الحوادث.

#### 4- أهداف الدراسة:

تهدف دراستنا إلى ما يلي:

- تقديم شامل للتأمين والجوانب المتعلقة به.
- التعرف على الخدمات التي تقدمها شركات التأمين.
- التعرف على طريقة تسيير العملية التأمينية على السيارات.
- معرفة إذا كان هناك نقائص في تقدير تسعيرة التأمين على السيارات في الشركة الوطنية للتأمين SAA.

#### 5- المنهج المستخدم في الدراسة:

بغية الإلمام والإحاطة بمختلف جوانب الموضوع وتحليل أبعاده والإجابة على الإشكالية المطروحة سابقا، وكذا محاولة اختبار الفرضيات الموضوعية، قمنا باستخدام المنهج الوصفي لعرض المفاهيم العامة للموضوع وعلى المنهج التاريخي لدراسة مراحل تطور التأمين في الجزائر وركزنا على المنهج التحليلي لمعالجة واقع نشاط قطاع التأمين في الجزائر وخاصة قطاع تأمين السيارات هذا كله في الإطار النظري أما في الإطار التطبيقي فقد اعتمدنا على منهج دراسة حالة في دراسة عينة من المؤمنين والمنهج الإحصائي والتحليلي من أجل تقدير توزيع الحوادث الفردية ومتوسط سعر التأمين من خطر هذه الحوادث.

#### 6- أدوات الدراسة:

وقد اعتمدنا على أدوات جمع البيانات التالية:

المصادر والمراجع الأساسية الخاصة بالموضوع، الكتب والمجلات المتخصصة والاستعانة بالرسائل الجامعية، والمراجع الالكترونية والتقارير الوطنية، هذا بالإضافة إلى الوثائق والسجلات المتحصل عليها من طرف وكالة SAA والإحصاءات والتقارير الرسمية بغرض الحصول على البيانات والمعلومات التي تخص الموضوع.

## 7- الدراسات السابقة:

إن الدراسات السابقة التي تناولت موضوع التأمين بالرغم من قلتها كان لكل منها مجال اهتمام خاص بها ونقطة ارتكاز مختلفة، ومن بين الأبحاث التي تم الاطلاع عليها نذكر منها:

7-1- محيي الدين شبيرة الذي تناول "تأمين السيارات بين التسعيرة والتعويضات حالة الأضرار المادية(دراسة ميدانية بشركة SAA)", مذكرة مكملة لنيل شهادة ماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2004-2005.

حيث هدفت هذه الدراسة إلى الوقوف على نواقص الفرع التأميني والسعي لبلورة اقتراحات لتحسين الوضع القائم.

ومن أهم النتائج المتوصل إليها أنه من معيقات إمكانية استعادة تسعيرة شركات لتوازن فرع السيارات بسبب الاختلال البين بين التسعيرة والتعويضات والمعكر للعلاقة بين طرفي العقد، ويزداد تأثيرا نتيجة المستوى المتدني للثقافة التأمينية لدى المؤمن لهم وعدم إطلاعهم الجيد على حقوقهم وواجباتهم، وأيضا لتدني المستوى التكويني لدى بعض أعوان شركات التأمين، وجهلهم للدور المركزي والهام جدا للتأمين وعملياته.

7-2- عقبة ريمي التي تناولت "تمذجة قياسية لتسعيرة تأمين السيارات (نموذج بواسن، نموذج ثنائي الحدين السالب) دراسة حالة الشركة الوطنية للتأمين SAA، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 2008-2009.

حيث هدفت هذه الدراسة إلى:

- تقديم شامل للتأمين والجوانب المتعلقة به.
- التعرف على الخدمات التي تقدمها شركات التأمين.
- مدى قدرة شركة التأمين على تغطية الخسائر المتوقعة من خطر حوادث السيارات، وبالتالي مدى قدرتها على الوفاء بالالتزامات اتجاه زبائنهم.
- محاولة بناء نموذج كمي يعطي سعرا عادلا لتأمين من خطر حوادث السيارات ويضمن التوازن المالي لشركة التأمين.

ومن أهم النتائج المتحصل عليها هي:

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

- سعر تأمين السيارات الذي تتبعه أو تضعه شركات التأمين الجزائرية هو سعر تنافسي وغير مبني على أسس علمية، وبالتالي فإن هدف شركة التأمين الجزائري هو تحقيق الربح دون مراعاة هل أن هذا السعر يكون عادلا بالنسبة للمؤمن له أولا.

- يعتبر نموذج تحفيز عقوبة (système bonus-malus) الأمثل لأنه يحقق التوازن المالي بالنسبة لشركة التأمين، كما يضمن لكل مؤمن له أن يدفع قسط يتناسب مع درجة أو احتمال تعرضه لخطر الحوادث.

7-3- هدى بن محمد التي تناولت "تحليل ملاءة ومردودية شركات التأمين (دراسة حالة الشركة الجزائرية للتأمين)"، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2004-2005.

حيث هدفت هذه الدراسة إلى:

- إبراز أهمية قدرات شركات التأمين على الوفاء بالتزاماتها، وتحليل مختلف جوانب ملاءتها، والتعرف على مدى احترامها لالتزام الملاءة المفروضة في التنظيم المعمول به في الجزائر.

- التعرف على واقع مردودية شركات التأمين في الجزائر خاصة بعد فتح السوق الوطني للتأمين أمام المستثمرين الخواص وفي ظل ظروف الاستثمار السائد وإبراز محركاتها التي على شركات التأمين الاعتماد عليها.

- إبراز طبيعة العلاقة بين الملاءة والمردودية في شركات التأمين والسبل المتبعة من أجل تحسن كل منها.

ومن أهم النتائج المتحصل عليها هي:

- تتمتع الشركة الجزائرية للتأمينات بملاءة جيدة، وهذا عملا بالتنظيم المعمول به من جهة وبالمقارنة مع ملاءة الشركة الجزائرية وإعادة التأمين التي تعتبر من أهم الشركات الناشطة في سوق التأمين الجزائري من جهة أخرى.
  - تتمتع الشركة الجزائرية للتأمينات بمردودية جيدة على أموالها الخاصة بالمقارنة مع اتجاه معدلات الفائدة في هذه السنوات الأخيرة نحو الانخفاض من جهة، ومع مردودية الشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين من جهة أخرى، فقد قدرت مردودية الأموال الخاصة خلال فترة الدراسة في المتوسط بنسبة 13%.
- 8- صعوبة الدراسة:**

لقد واجهتنا خلال قيامنا بهذا البحث عدة صعوبات يمكن ذكرها فيما يلي

- نقص الدراسات الخاصة بالموضوع وخاصة باللغة العربية.
  - صعوبة الحصول على البيانات والإحصاءات الخاصة بالموضوع من الهيئات الرسمية تحت مبررات السرية وغيرها.
- 9- تقسيمات الدراسة:**

قمنا بتقسيم هذه الدراسة إلى ثلاث فصول وهي:

- خصص الفصل الأول لعموميات حول التأمين، وفيه تطرقنا من خلال المبحث الأول إلى تعريف ونشأة التأمين وإلى أسس قيام العملية التأمينية، وأقسام وأنواع التأمين، أما في المبحث الثاني نتطرق إلى عقد التأمين تعريفه وخصائصه، وإلى عناصر عقد التأمين والمبادئ القانونية لعقد التأمين، أما في المبحث الأخير فتناولنا تسعيرة التأمين مفهومها وأهدافها، وعلى العوامل المؤثرة في عملية تسعير الخدمات وإلى طرق تسعير خدمة التأمين.
- أما الفصل الثاني فقد خصصناه لقطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر، وفيه نتطرق في المبحث الأول على قطاع التأمين في الجزائر، تطوره و الهيكلة الحالية ومنتجات سوق التأمين في الجزائر وتحليل نشاط التأمين في الجزائر، أما في المبحث الثاني فنتطرق لقطاع تأمين السيارات في الجزائر، تعريفه وأهميته وإلى نطاق تطبيق التأمين على السيارات و لحوادث المرور بالجزائر، أما في المبحث الأخير من هذا الفصل فقد تناولنا تسعيرة تأمين

السيارات، تعريفها وأنواعها، عرض لأنواع التأمين ضد حوادث المرور والضمانات الممنوحة وإلى كيفية حساب أو تقدير تسعيرة التأمين.

أما في الفصل الثالث وهو الفصل التطبيقي فقد خصص لدراسة حالة الشركة الوطنية للتأمين SAA، وفيه نتطرق في المبحث الأول للتعريف بالشركة الوطنية للتأمين SAA، نشأتها وتعريفها وإلى التعريف بوكالة المسيلة SAA وإلى تسيير ملفات التأمين وحوادث السيارات في وكالة المسيلة SAA، أما في المبحث الثاني فتطرقنا لدراسة وصفية لمتغيرات العينة فيها تعريف وتقسيم للعينة ودراسة وصفية لعدد حوادث مرور العينة وفي المطلب الأخير لهذا الفصل قمنا بدراسة وصفية لتسعيرة تأمين السيارات.

الفصل الأول

عموميات حول

التأمين

### تمهيد:

يتعرض الإنسان منذ القدم لأخطار عديدة ومع تطور الحياة وتحسن سبل العيش وزيادة رفاهية الإنسان، ترتب على ذلك زيادة في المخاطر التي قد يتعرض لها، ينتج عن تحقق مسبباتها خسارة تصيبه في شخصه أو ممتلكاته، فقد أصبح من العسير عليه مجابهة هذه الأخطار. وهنا ظهرت حاجة الإنسان إلى شركات التأمين لنقل عبء الخطر المؤمن عليه لها مقابل مبلغ متفق عليه يسدده الفرد للشركة.

للتأمين أنواع عديدة في كل المجالات وكل نوع يقوم بوظيفة من أجل تحقيق هدفه وهذه الوظيفة ينظمها عقد التأمين، سنتطرق إلى كل هذه النقاط في هذا الفصل من خلال ثلاث مباحث:

- المبحث الأول: ماهية التأمين.
- المبحث الثاني: عقد التأمين.
- المبحث الثالث: تسعيرة التأمين.

### المبحث الأول: ماهية التأمين

يعتبر التأمين في مفهومه البسيط إعطاء الأمان من أجل مواجهة الخطر المحتمل وقوعه في المستقبل، لتفادي نتائج الضارة لحادثة معينة على عدد من الأفراد ويخفف من عبئها وفي هذا الخصوص سنتطرق من خلال هذا المبحث إلى تعريف التأمين ونشأته، الأسس التي يقوم عليها والأقسام التي ينتمي إليها.

### المطلب الأول: نشأة وتعريف التأمين

سنتعرض فيما يلي إلى نشأة التأمين وتطوره ثم إلى التعريفات المختلفة للتأمين.

#### أولا نشأة التأمين:

التأمين، فكرة قديمة نشأت مع نشأة الإنسان نفسه، وتطورت بتطوره. فلم يكن في وسع الإنسان أن يعيش أبدا دون أن يضع يده في أيادي الآخرين درءا للمخاطر والمصائب التي تصيبه أو تصيب أمواله<sup>1</sup>.

ومن الثابت أن قدماء المصريين هم أول من عرفوا التأمين حيث يذكر التاريخ المسجل على جدران المعابد وأوراق البردي أن قدماء المصريين كونوا جمعيات تعاونية لدفن الموتى بغرض تحمل عبء مراسم الوفاة والدفن من تحنيط للجثث وبناء وتجهيز للقبور بكافة مستلزمات الحياة اعتقادا بالحياة الأخرى بشرط احتفاظ الموتى بأجسادهم سليمة وقد تطلب كل ذلك تكاليف باهظة عجز عن تحملها عامة الأفراد فهداهم تفكيرهم للتغلب على هذه المشكلة بإنشاء مثل هذه الجمعيات والتي تقوم على نوع من التعاون بين الأعضاء، يقضي بتعاون الكل في تحمل الخسائر التي حدثت للبعض نتيجة تحقق خطر الوفاة<sup>2</sup>.

وقد عرف الرومان أيضا نظاما شبيها بهذا النظام، كانت تقوم بموجبه جمعيات الطوائف الحرفية المسماة collegia tenuiorum بدفع نفقات الجنازة لمن يتوفى من أعضائها

<sup>1</sup> احمد صلاح عطية، محاسبة الشركات، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2002-2003، ص5.

<sup>2</sup> أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، إدارة الخطر والتأمين، الطبعة الأولى، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2007، ص83.

مقابل مبلغ معين يدفع كل شهر<sup>1</sup>، كما كان تجار القوافل العرب خلال رحلتي الشتاء والصيف ويتفقون فيما بينهم على تعويض من ينفق له الحمل أثناء الرحلة من أرباح التجارة الناتجة عن هذه الرحلة، وذلك بأن يدفع كل عضو بنسبة ما حققه من أرباح أو بنسبة رأسماله<sup>2</sup>.

وفي عهود الحضارات القديمة كالإغريقين والبابليين والآشوريين والهندوس<sup>3</sup>، بعد أن افتتح البحارة والمستكشفون المسالك التجارية الكبرى حول العالم<sup>4</sup>، وازدهر التبادل التجاري فيما بينهم<sup>5</sup>، ولكن بسبب مخاطر البحر ومخاطر القرصنة البحرية حالت إلى حد ما من ازدهار هذا التبادل فظهر ما يسمى "بقرض السفينة"<sup>6</sup>.

ويرجع الكثير من الكتاب أن التأمين البحري لا بد قد بدأ في ردوس إلى وجود قانون خاص بالخسارة العمومية وما لذلك بفكرة التأمين، غير أن المؤكد أن الإمبراطورية الرومانية هي أول من أبدع فكرة التأمين البحري إذ كان يطلب من تجار الأسلحة المخاطرة باستثمار رؤوس أموالهم، وذلك بإرسال الأسلحة بحرًا لتزويد قوات الإمبراطورية بها فكانت الدولة تضمن للتاجر ماله إذا فقدت الأسلحة بفعل العدو أو أخطار البحر، ولاشك في أن المدن الشمالية بإيطاليا كانت مركزًا هامًا للتجارة وبالتالي التأمين البحري في حوالي القرن الثاني عشر، فكان التاجر يحصل على مبلغ ما مقدمًا يرده إلى من أقرضه إياه إذا وصلت السفينة بسلامة إلى ميناء الوصول وهو ما يسمى بالقرض البحري، ويحتفظ بالمبلغ إذا فقدت السفينة أثناء الرحلة، وكان من الطبيعي أن الفائدة التي يدفعها المقترض مرتفعة نسبيًا لتقابل خطر ضياع السفينة كلها<sup>7</sup>، تتراوح ما بين 20%-30% من قيمة القرض<sup>8</sup>، والمقابل لهذا الخطر

<sup>1</sup> زهير بركم، محددات الطلب على تأمينات الحياة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، غير منشورة، قسم علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة منتوري، قسنطينة، 2005، ص 20.

<sup>2</sup> أحمد صلاح عطية، مرجع سابق، ص 5.

<sup>3</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، التأمين والرياضيات، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2002-2003، ص 11.

<sup>4</sup> عيسى عبده، التأمين بين الجَلِّ والتحرير، الطبعة الأولى، دار الكتاب، 1978، ص 27.

<sup>5</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص 11.

<sup>6</sup> أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، مرجع سابق، ص ص 83-84.

<sup>7</sup> عيسى عبده، مرجع سابق، ص 24.

<sup>8</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص 12.

عرف أخير برسم أو مقابل التأمين<sup>1</sup>، واستمر عقد القرض البحري حتى العصور الوسطى وقد ساعد ذلك على ازدهار التجارة والتبادل الدولي وقد تطور بعد ذلك إلى الصورة التي يوجد عليها التأمين البحري الآن وذلك بصدور قانون التأمين البحري الانجليزي سنة 1601م.

وظهرت أهمية تأمين الحريق بعد حريق لندن الشهير 1666م الذي أتى على 85% من مباني المدينة حيث التهم هذا الحريق 1300 منزل و100 كنيسة وكان نقطة انطلاق في نشوء التأمين ضد الحريق في إنجلترا لينتشر بعد ذلك<sup>2</sup> في فرنسا وبلجيكا وألمانيا والولايات المتحدة الأمريكية، ولم ينته القرن الثامن عشر حتى كان نظام التأمين قد انتشر في البلاد الأوروبية والأمريكية<sup>3</sup> إبان الثورة الصناعية وتأثر النشاط الصناعي باستخدام البخار والآلات البخارية وما نتج عن ذلك من إنشاء المصانع الكبيرة المجهزة بآلات ومعدات كان لها اثر على زيادة حجم الأخطار الموجودة وتبع ذلك ظهور أخطار جديدة لم تكن معروفة من قبل حيث بدأت شركات التأمين المساهمة في الظهور بعد أن كانت الجمعية التعاونية هي الأساس، وظهر التأمين على حياة الصناعي ثم تبعه التأمين على حياة الجماعي، كما بدأت تأمينات الحوادث الشخصية في الظهور وازدادت أهميتها باختراع القطارات والسيارات والطائرات وفي بداية القرن العشرين بدأ الاهتمام بتأمين وسائل النقل نفسها من أخطار النصب والسرقه، والحريق وظهر تأمين السيارات وتبعه تأمين السرقه ونفوق الماشية وتأمينات الهندسية.

وبالنسبة للتأمين الاجتماعي فقد ظهر بهدف حماية الطبقة العاملة من أخطار الوفاة والعجز والشيخوخة والمرض وإصابات العمل والبطالة والتي كانت تؤدي إلى انقطاع دخل العامل<sup>4</sup>.

ومع تطور وتعقد الأنظمة الاقتصادية والاجتماعية ازدادت الحاجة إلى ظهور مجالات جديدة للتأمين، كالتأمين على الكوارث الطبيعية والتلوث البيئي، وأخطار الإعلام

<sup>1</sup> عيسى عبده، مرجع سابق، ص 22.

<sup>2</sup> أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، مرجع سابق، ص 84.

<sup>3</sup> عيسى عبده، مرجع سابق، ص 24.

<sup>4</sup> أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، مرجع سابق، ص 85.

الآلي، التأمين على القروض أو الدين.....إلى آخر الصور العديدة المعروفة والتي لم تكن موضعا للتأمين من قبل<sup>1</sup>.

**ثانيا : تعريف التأمين**

سنحاول فيما يلي التطرق للتعريف المختلفة للتأمين:

**1- التعريف القانوني:** التأمين هو عقد يلتزم المؤمن أن يؤدي إلى المؤمن له أو المستفيد مبلغا من المال أو إيرادا أو مرتبا أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين في العقد، وذلك نظير قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له<sup>2</sup>.

**2- التعريف الاقتصادي:** يعرف التأمين من الناحية الاقتصادية بأنه أداة لتقليل الخطر الذي يواجه الفرد عن طريق تجميع عدد كافٍ من الوحدات المتعرضة لنفس ذلك الخطر (كالسيارة والمنزل والمستودع) لجعل الخسائر التي يتعرض لها كل فرد قابلة للتوقع بصفة جماعية، ومن ثم يمكن لكل صاحب وحدة الاشتراك بنصيب منسوب إلى ذلك الخطر<sup>3</sup>. كما نذكر تعريف الأستاذ أحد جاد عبد الرحمن للتأمين على انه وسيلة لتعويض الفرد عن الخسارة المالية التي تحل به نتيجة لوقوع خطر معين وذلك بواسطة توزيع هذه الخسارة على مجموعة كبيرة من الأفراد يكونون جميعهم معرضين لهذا الخطر وذلك بمقتضى اتفاق سابق<sup>4</sup>.

كما عرف نايت knight أن التأمين عمل من أعمال التنظيم والإدارة وذلك لأنه يقوم بتجميع أعداد كافية من الحالات المتشابهة لتقليل درجة عدم التأكد وذلك بالتعامل في مجموعات من الحالات بدلا من التعامل في حالات منفردة<sup>5</sup>.

<sup>1</sup>صندرة لعور، التأمين على أخطار المؤسسة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، غير منشورة، قسم العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتسيير، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، 2004-2005، ص24.

<sup>2</sup>أحمد صلاح عطية، مرجع سابق، ص6.

<sup>3</sup>عز الدين فلاح، التأمين، دار أسامة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2011، ص14.

<sup>4</sup>إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص26.

<sup>5</sup>معزوز سامية، قرار إعادة التأمين دراسة حالة الشركة الجزائرية للتأمينات "CAAT"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، غير منشورة، قسم العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة منتوري، قسنطينة، 2005/2006، ص12.

### المطلب الثاني: أسس قيام العملية التأمينية

تسعى هيئات التأمين دائما لتغطية كافة الإخطار التي تعرض عليها وذلك بغرض تحقيق قانون الأعداد الكبيرة في كافة فروع التأمين التي تزاولها وإن كانت هناك صعوبات لتحقيق هذا الهدف تحقيقا كاملا، حيث أن هيئات التأمين لا تقبل التأمين على أي خطر يعرض عليها بصفة مطلقة ولكنها تتخذ بعض الاحتياطات والتحفظات عند قبول التأمين على هذه الإخطار، وتختلف درجة هذه الاحتياطات والتحفظات فتكون بسيطة في بعض الأحيان، وشديدة في أحيان أخرى، بينما لا تقبل التأمين على بعض الإخطار في أحيان أخرى، لأن هناك شروط أساسية وفنية يجب توافرها في أي خطر حتى يمكن التعامل معه تأمينيا وفق لأسس عملية سليمة، وبالتالي التمسك بها بما يؤدي إلى إبقاء عقد التأمين في صيغته التأمينية السليمة، وتساعد على الحفاظ على أركانه القانونية المختلفة<sup>1</sup> وهذا ما سوف نتناوله في هذا المطلب :

#### أولا: الشروط الأساسية

##### 1. احتمالية الخطر:

يجب أن يكون الخطر المؤمن منه احتمالي الوقوع<sup>2</sup>، وهذا يعني من جهة بألا يكون الخطر مؤكد الحدوث، لأن هذا أمر يرفضه طرفي التعاقد بوثيقة التأمين، ضمن ناحية المؤمن<sup>3</sup> أو شركة التأمين سوف تكون ملزمة بدفع كل الخسائر عند حدودها القصوى، كما أن الأمر نفسه بالنسبة للمؤمن له حيث أنه سوف يلتزم بدفع قسط كبير جدًا (ما يعادل الخسارة المادية المحققة عند حدها الأقصى وهي هنا تساوي الشيء موضوع التأمين مضافاً إلى ذلك بعض المصروفات التي ترى شركة التأمين إضافتها للقسط المطلوب مقابل تأديتها الخدمة التأمينية)<sup>4</sup>، من جهة أخرى فإنه من المستبعد أن يقوم أي مؤمن له بالتأمين على

<sup>1</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص 46.

<sup>2</sup> مختار محمود الهانسي وأسامة عبد العزيز حسين، مقدمة في خطر التأمين، قسم الإحصاء والرياضيات والتأمين للنشر، الإسكندرية، 1992، ص 91.

<sup>3</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص 47.

<sup>4</sup> مختار محمود الهانسي وأسامة عبد العزيز حسين، مرجع سابق، ص 91.

خطر مستحيل الحدوث، لأنه لو تم ذلك سيتحمل قسط دون أن يتمتع بأية تغطية تأمينية<sup>1</sup> بالتالي لن يحصل على التعويض أو مبلغ التأمين المتعاقد على أساسه<sup>2</sup>، وإن تم تحصيل قسط التأمين من طرف المؤمن فسيكون التأمين في هذه الحالة ضرباً من النصب والاحتيال من جانب شركة التأمين<sup>3</sup>، ويهدم الهدف من العملية التأمينية<sup>4</sup>.

بمعنى أن الخطر يقع بين التأكد التام والاستحالة، أي أنه كقيمة حسابية يجب أن يكون احتمال حدوثه أكبر من الصفر وأقل من الواحد الصحيح حتى يمكن التعامل معه تأميني أي قبول التأمين عليه.

ويجب أن نوضح هنا أن الشرط الاحتمالي لحدوث الخطر، قد لا ينصب على الخطر ذاته في بعض الأحيان، ولكن قد ينصب على تاريخ حدوث الخطر في أحيان أخرى، فمثلا خطر الوفاة خطر مؤكد الحدوث ولكن وقت حدوثه غير مؤكد، ومن هنا كان خطر الوفاة احتمالي الحدوث وبالتالي فهو من الأخطار القابلة للتأمين<sup>5</sup>.

### 2. مستقبلية الخطر:

إن الخطر المؤمنٌ ضده يجب ألا يكون قد وقع في الماضي أو حتى أثناء إبرام العقد (إذا كان طرفا العقد على علم بذلك) ولكن يشترط لصحة العقد أن يكون وقوع الخطر مستقبلاً أي في فترة لاحقة لإبرام عقد التأمين.

وهذا الشرط امتداداً للشرط السابق وهو احتمالية الخطر حيث أنه لكي يكون الخطر احتمالي يجب أن يقع في المستقبل وإلا كان مستحيلاً، فإذا تم التعاقد على تغطية خطر معين (حتى ولو كان يمكن تغطيته تأمينياً) وكان المؤمن له على علم بوقوع هذا الخطر دون علم شركة التأمين وقع العقد باطلاً وتخلّى المؤمن من التزامه في دفع التعويض أو مبلغ التأمين، كما لو تم التأمين على الحياة شخص توفي فعلاً أو تأمين على عقار من الحريق شبت فيه النيران فعلاً قبل التعاقد وتلاشى تماماً، أي أن الشيء موضوع التأمين غير موجود أثناء إبرام العقد، وأيضا المفروض أن أسباب وقوع الخطر لا تكون قائمة وقت التعاقد.

<sup>1</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص 47.

<sup>2</sup> مختار محمود الهانسي وأسامة عبد العزيز حسين، مرجع سابق، ص 92.

<sup>3</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص 47.

<sup>4</sup> مختار محمود الهانسي وأسامة عبد العزيز حسين، مرجع سابق.

<sup>5</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص 48.

نظراً لأهمية توافر هذا الشرط في الخطر المؤمن منه (أي وجود الشيء موضوع التأمين أو الشخص نفسه) فإنه معظم الدول عند صياغتها لقوانين التأمين تنص على " أن يكون عقد التأمين باطلاً إذا تبين أن الخطر المؤمن منه كان قد زال أو كان قد تحقق في الوقت الذي تم فيه العقد حيث أن ذلك يعني انعدام موضوع التأمين"<sup>1</sup>.

### 3. لا إرادية الخطر:

ويقتضي هذا الشرط بالألا يكون تحقق الخطر المؤمن منه، نتيجة لعمل إرادي بحت من جانب المؤمن له أو المستفيد من التأمين أي أنه يشترط لصحة التأمين هنا أن يكون وقوع الخطر المؤمن منه عرضاً، وغير متصل بإرادة المستأمن أو المستفيد من التأمين أي أن التأمين من هنا لا يغطي الخسارة المتعمدة.

لكل ذلك كانت النصوص القانونية الخاصة كحرمان المستأمن أو المستفيد من كافة حقوقه من قبل المؤمن في حالة تعمد الإحداث الخطر، وستثنى المؤمن من دفع التعويض في كل من الحالات التأمينات على والحوادث الشخصية وكذلك بالنسبة لتأمينات الممتلكات. وقد وضع هذا الشرط والاستثناءات التي سبق الإشارة إليها عند تطبيقه حتى تبعد عن التأمين شبهة الاستغلال والإثراء غير المشروع.

وبرغم الأهمية السابقة لهذا الشرط فقد يصعب تطبيقه في بعض أخطار المسؤولية المدنية، فأخطار المسؤولية المدنية لأصحاب المهن الحرة فبالرغم من ارتكاب الخطر المؤمن منه عن عمد في بعض الأحيان، فالمؤمن هنا يلتزم بدفع التعويض المستحق ويرجع ذلك الاستثناء لصعوبة إثبات تعمد المؤمن له إحداث الضرر المؤمن من ناحية، ولأن مبلغ التعويض في هذه الحالة يدفع إلى الغير الذي أصابه الضرر نتيجة لخطأ المؤمن له من الناحية أخرى.

### ثانياً: الشروط الفنية

في كثير من الحالات قد تتوافر الشروط الأساسية السابقة في الخطر، وبرغم ذلك لا يمكن قبول التأمين عليه أو تكون هناك صعوبة في إتمام التأمين عليه، حيث يجب أن تتوافر في الخطر المؤمن منه بجانب الشروط الأساسية السابقة بعض الشروط الفنية (وقد ظهرت أهمية مثل هذه الشروط، مع ظهور النهضة العلمية الحديثة التي أتاحت

<sup>1</sup> مختار محمود الهانسي وأسامة عبد العزيز حسين، مرجع سابق، ص ص. 92-93.

استخدام الأدوات الرياضية والإحصائية لقياس الخطر)<sup>1</sup>، وتتلخص مثل هذه الشروط فيما يلي :

### 1- إمكانية القياس كماً:

حتى يمكن قبول العملية التأمينية وتحديد التزامات المؤمن له في هذه العملية بدقة وبأسلوب علمي سليم يجب أن يكون الخطر المراد تغطيته قابل لقياسه كماً، مستخدمين في ذلك الطرق الرياضية والإحصائية في قياس احتمال وقوعه في تقدير الخسارة المحتملة والقسط المطلوب بطريقة تبعد عن أي عشوائية، قد تهدد المركز المالي لشركة التأمين نتيجة لسوء القياس وعدم دقته.

وتلعب الخبرة الماضية في مجال العمل التأميني في تغطية المخاطر دوراً كبيراً في القياس، كما لأن الدراسات الإحصائية والبيانات التاريخية المجمعة والتي يمكن حصرها عن الخطر تساعد إلى درجة كبيرة في وضع اتجاه لتغير محددات الظواهر وخط سيرها العام وبالتالي الوصول إلى تقدير احتمالي قريب جداً من الواقع، مع تقدير سليم للخسارة المحتملة عند حدودها الدنيا والقصى، بذلك تقترب الهوة بين ما هو مفترض من التقديرات احتمالية لوقوع الخطر وما يحققه من خسائر، وما هو محقق فعلاً منها.

فإن قيام التقدير على أسس سليمة وبيانات إحصائية حقيقية عن الماضي والحاضر والمستقبل ووضوح الرؤية بالنسبة للتصرف الأخطر هي من أهم العوامل التي تجعل تلك الإخطار قابلة للقياس الرياضي ويبعد تردد شركات التأمين في تغطيتها تأمينياً مما يساعد على توسيع نطاق الصناعة التأمينية والاستفادة من مظاهر هذا التوسع.

### 2- تطبيق نظرية الأعداد الكبيرة:

نظرياً وعلمياً حتى يمكن تطبيق نظرية الاحتمالات وحساب احتمال وقوع الخطر بصورة دقيقة وسليمة وقريبة من الواقع العملي لوقوع المخاطر يجب أن يتوافر لدينا معلومات كثيرة جداً عن هذه المخاطر، إلى جانب ضرورة وجود عدد كبير من الحالات التأمينية والمعرضة للخطر الواحد (خطر الحريق أو خطر السرقة والسطو أو خطر الحوادث ...)

هذا التعدد في الوحدات موضوع التأمين يحدث تقارب شديد بين القروض الموضوعية لاحتمالات وقوع الخطر والتحقق العملي لها وتقليل الانحرافات بين ما هو تقديري وما هو

<sup>1</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص ص. 49-52.

## الفصل الأول ————— عموميات حول التأمين

فعلي في الخسائر، وكلما زاد عدد العمليات التأمينية للخطر الواحد كلما قل هذا التفاوت فالعلاقة هنا إحصائية عكسية.

كما أن وجود أعداد كبيرة من الوحدات المعرضة للخطر إنما يساعد على تقليل الخسارة المحتملة التي تنتج من تحقق هذا الخطر فالعلاقة هنا أيضا عكسية، وهذا مفيد بالنسبة لطرفي التعاقد فيؤدي ذلك إلى تخفيف الأعباء المالية على الطرفين. دفع ذلك العديد من شركات التأمين إلى زيادة حجم عملياتها وذلك للاستفادة من نتائج تطبيق نظرية الأعداد الكبيرة.

غير أنه حتى نضمن تطبيق هذه النظرية والحصول على فائدة أهم يجب توفر ما يلي إلى جانب الأعداد الكبيرة:

■ يجب توفر التقسيم النوعي للأخطار والتقارب في درجة تعرض الأشياء لها دون التماذي في التقسيم حتى لا نفقد الفائدة من تطبيق نظرية الأعداد الكبيرة فكلما تم تقسيم الأشياء إلى نوعيات متشابهة (مثل السيارات، تقسم إلى سيارات أجرة وسيارات نقل وشاحنات..، يمكن ضمان التشابه في درجة التعرض للخطر المؤمن منه فلا شك أن الأخطار التي تتعرض لها سيارات الركوب الخاصة أقل من الأخطار التي تتعرض لها السيارات النقل البري.

■ حتى يمكن تحقيق الفائدة من التقسيم النوعي للأخطار والتقارب في درجة التعرض له من خطورة ما تحققه من خسائر فإنه يجب مراعاة أن تتقارب أيضا قيمة الأشياء موضوع التأمين أو مبالغ، حيث أن وقوع الخطر في ظل هذا التشابه المطلوب لا ينطوي على تحمل خسائر كبيرة عند وقوع الخطر لأحد الوحدات المؤمن عليها، أما إذا لم تتمكن من تحقيق هذا في القيم الأشياء موضوع التأمين أو مبالغ التأمين فلا شك أن وقوع الخطر للأشياء ذات القيمة المرتفعة سوف يكيد الشركة خسارة كبيرة تتفاوت في حجمها عما إذا كانت قيمة الشيء موضوع التأمين أو مبلغ التأمين منخفضة<sup>1</sup>.

### 3- عدم التركيز أو عمومية الخطر:

ويقضي هذا الشرط من ناحية بعدم قبول التأمين على خطر إذا كان مركزاً، لأن تحقق حدوث هذا الخطر يؤدي إلى كارثة مالية، ومن ثم قد يساعد على إفلاس المؤمن، فيما لو لم

<sup>1</sup> مختار محمود الهانسي وأسامة عبد العزيز حسين، مرجع سابق، ص 96-100.

يتم إعادة التأمين لهذا يتطلب الأمر أن يكون الخطر موزعاً جغرافياً ومالياً بدرجة كبيرة حتى يمكن قبول التأمين عليه بحيث أن شرط عدم تركيز الخطر اعتباراً من :

**أولهما:** أنه كلما زادت عدد الوحدات المعرضة للخطر كلما قلت الخسارة المادية المحتملة.

**وثانيهما:** أنه كلما زادت الوحدات المعرضة للخطر كلما مالت النتائج الفعلية لتحقيق الخطر إلى التعادل مع الفروض المتوقعة التي يبنى عليها احتمال تحقق نفس الخطر. ومن ناحية ثانية، فيقضي هذا الشرط بالألا يكون الخطر من النوع العام حتى يمكن قبول التأمين عليه، فالأخطار العامة وهي التي تصيب نتائج تحققها جماعات كبيرة من الأفراد في نفس الوقت، كأخطار الحروب والثورات وأخطار الكساد الاقتصادي، وأخطار الزلازل والبراكين والفيضانات، وفي بعض الأحيان قد يقبل التأمين على بعض هذه الإخطار ويكون ذلك في نطاق محدود ولظروف قهرية، لا بد أن يفرض في مثل هذه الحالة هذا التأمين إجباري على كافة أفراد الشعب، وتقوم له الدولة<sup>1</sup>.

#### 4- إمكانية إثبات وقوع الخطر:

لا يمكن قيام عقد تأمين لتغطية خطر معين (من الناحية العملية) إذا كان من المتعذر إثبات وقوع الخطر المؤمن منه وتحديد حجم الخسائر الناتجة من وقوع هذا الخطر<sup>2</sup>، فلا يمكن التأمين مثلاً ضد فقد الذاكرة أو التأمين على شخص من الصداق وذلك لصعوبة إثبات وقوع الخطر في مثل هذه الحالات، ومن ناحية أخرى لا يمكن مثلاً التأمين من الحريق على نقود ورقية موجودة في بيت صاحبها، وذلك لأن مجال الغش والخداع في مثل هذه الحالات أكبر وأوسع، وذلك لصعوبة إثبات وقوع حادث الحريق لها، كما أنه من الصعب تحديد قيمة النقود التي احترقت، أي سيكون هناك صعوبة في إثبات وقوع الخطر من ناحية قيمة الخطر فيما لو حدث من ناحية أخرى<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص 54-56.

<sup>2</sup> مختار محمود الهانسي وأسامة عبد العزيز حسين، مرجع سابق، ص 104.

<sup>3</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص 58.

### 5- مادية الخسارة :

من المعروف أن عقد التأمين من عقود التعويض، أي أن المستأمن يقوم بدفع قسط التأمين مقدماً على أن يقوم المؤمن بتغطية الخطر، فإذا تحقق الخطر المؤمن منه، قام المؤمن بدفع التعويض المستحق إلى المستأمن والمتمثل في الخسارة المادية التي لحقت به، من هنا كانت أهمية مادية للخسارة الناتجة عن تحقق الخطر، فإذا كان ناتج الخطر خسارة نفسية أو معنوية فلن يكون هناك تعويض، وبالتالي يكون المستأمن قد دفع قسط التأمين للمؤمن دون أن يحصل على أي تعويض، وبذلك يكون المؤمن قد أثرى بغير حق على حساب المستأمن، وذلك يبطل عقد التأمين<sup>1</sup>.

### 6- عدم التعارض مع مصالح العام :

يجب أن يغطي التأمين الأخطار التي تحمي الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والسياسية للدولة ولا يمثل تهديداً للنظام أو للكيان العام في الدولة أو الآداب أو مخالفة صارخة للتشريع القائم<sup>2</sup>.

### المطلب الثالث: أقسام وأنواع التأمين

يمكن تقسيم التأمين إلى أنواع عديدة ومختلفة وذلك بحسب الزاوية التي ننظر فيها للتأمين فيمكن تقسيم التأمين من حيث الغرض من التأمين أو من حيث موضوع التأمين والخطر المؤمن منه أو من حيث إمكانية تحديد الخسائر والتعويض اللازم أو من حيث عقد التأمين، وهناك التقسيم العملي للتأمين<sup>3</sup> وسوف نتناول هذه التقسيمات كالاتي:

### أولاً : التقسيم من الناحية النظرية

ويهدف التقسيم هنا إلى: بحيث يقسم التأمين من الناحيتين القانونية والفنية وهناك أكثر من عنصر يتخذ لإجراء مثل هذا التقسيم<sup>4</sup> من أهمها:

<sup>1</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص 56-57.

<sup>2</sup> مختار محمود الهانسي وأسامة عبد العزيز حسين، مرجع سابق، ص 105-106.

<sup>3</sup> أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، مرجع سابق، ص 93.

<sup>4</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص 17.

### 1- من حيث طبيعة الغرض من التأمين:

حيث يكون الغرض من التأمين المصلحة الخاصة أو الغرض منه فائدة اجتماعية عامة<sup>1</sup> ولذلك نميز بين النوعين التاليين:

أ- **التأمين الخاص (الاختياري، التجاري):** يشمل جميع أنواع التأمين التي يكون بموجبها للشخص الحرية في أن يختار بين أن يؤمن دون أي إلزام من أي جهة كالتأمين البحري وتأمين الحياة وتأمين الحوادث<sup>2</sup>، كما يقوم هنا التأمين على أساس تجاري أي بغرض تحقيق ربح وعادة ما يقوم بهذا النوع من التأمين شركات التأمين بين المساهمة وهيئات التأمين بالاكنتاب<sup>3</sup>.

ب- **التأمين الاجتماعي (الإلزامي):** يشمل هذا التأمين الأنواع التي يكون فيها الشخص المعرض للخطر ملزماً بالتأمين ضده<sup>4</sup>، ويقوم التأمين هنا على أساس أهداف اجتماعية أي لا يهدف هذا النوع من التأمين إلى تحقيق الربح ولكن بهدف حماية الطبقات الضعيفة في المجتمع من أخطار لا إرادية يتعرضون لها وغير قادرين على حماية أنفسهم منها وغالباً ما تقوم بتنفيذ هذا النوع من التأمين من طرف هيئات حكومية<sup>5</sup>، بحيث يشارك الأفراد في أقساط هذا التأمين كما يشارك أصحاب العمل إلزاماً في هذا التأمين مثل تأمين معاشات التقاعد والتأمين الصحي، وتأمين العجز وإصابات العمل.

### 2- من حيث موضوع التأمين والخطر المؤمن منه:

وينقسم هذا التأمين إلى ثلاث أنواع من التأمينات:

أ- **تأمينات الأشخاص:** في هذا النوع من التأمينات يكون الخطر المؤمن ضده يتعلق بشخص المؤمن له، حيث يقوم المؤمن له بتأمين نفسه من الأخطار التي تهدد حياته أو سلامة جسمه أو صحته أو قدرته على العمل مثل: التأمين على الحياة والتأمين ضد البطالة والتأمين ضد الحوادث الشخصية.

<sup>1</sup> مختار محمود الهانسي وأسامة عبد العزيز حسين، مرجع سابق، ص 63.

<sup>2</sup> أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، مرجع سابق، ص 94.

<sup>3</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص 18.

<sup>4</sup> أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، مرجع سابق.

<sup>5</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق .

ب- **تأمينات الممتلكات:** وفي هذا النوع من التأمينات يكون الخطر يتعلق بممتلكات المؤمن له كالتأمين ضد الحريق، التأمين البحري، التأمين ضد السرقة وتأمين المحاصيل الزراعية ضد الظواهر الطبيعية<sup>1</sup>، تأمين السيارات، تأمين الطيران، تأمين ضد كسر الزجاج والتأمين على الماشية والتأمين ضد الحرب والزلازل أو أي تغير طبيعي مفاجئ<sup>2</sup>.

ج- **تأمينات المسؤولية المدنية:** وفي هذا النوع من التأمين يكون الخطر المؤمن ضده من أخطار المسؤولية التي قد تترتب على المؤمن له تجاه الغير مثل تأمين إصابات العمل وأمراض المهنية وتأمين المسؤولية المهنية (كالمهندسين والأطباء والصيدلة والمحاسبين والمقاولين) وأصحاب العقارات وأصحاب السفن والطائرات<sup>3</sup> ...

### 3- من حيث إمكانية تحديد الخسائر وتعويض اللازم:

طبقاً لهذا الأساس يمكن تقسيم التأمين إلى نوعين رئيسيين:

أ- **التأمينات النقدية:** وتشمل كافة أنواع التأمين التي يصعب تقدير الخسارة المادية الناتجة عنها عند تحقق مسببات الأخطار المؤمن منها، وذلك لوجود جانب معنوي نتيجة تحقق الخطر، فنظراً لصعوبة القياس المشار إليها سابقاً للأخطار المعنوية يتفق مقدماً على مبلغ التعويض المستحق عند تحقيق هذا الخطر فعلاً ويتمثل ذلك في مبلغ التأمين، وتعد تأمينات الحياة من أبرز التأمينات التي ينطبق عليها الاعتبار السابق لذلك أطلق على تأمينات الحياة بالتأمينات النقدية أي التي تقدر فيها قيمة الخسارة مقومة بالنقد مقدماً والتي يجب تحملها بالكامل عند تحقق الخطر المؤمن منه.

ب- **تأمينات الخسائر:** وتشمل كافة أنواع التأمين التي يسهل فيها تحديد الخسارة المادية الفعلية الناتجة عن تحقق الخطر المؤمن منه، وينطبق ذلك على تأمينات الممتلكات بأنواعها المختلفة فالتعويض هنا يتناسب مع الخسارة الفعلية وبعده أقصى مبلغ التأمين المحدد في وثيقة التأمين<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، مرجع سابق، ص 94-95.

<sup>2</sup> مختار محمود الهانسي وأسامة عبد العزيز حسين، مرجع سابق، ص 65-66.

<sup>3</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص 21.

<sup>4</sup> مرجع نفسه، ص 19.

### 4- من حيث طبيعة عقد التأمين:

تقسم عقود التأمين إلى قسمين أساسيين:

أ- **العقود الاختيارية:** ويكون لدى الفرد أو المؤسسة الحرية في أن يقوم بعقدها دون أي إلزام من أي جهة.

ب- **العقود الإلزامية:** وهي العقود التي تلزم الفرد أو المؤسسة بأن يقوم بعقدها بحكم القانون أو بحكم التزامه التعاقدى أو بحكم آخر<sup>1</sup>.

### ثانياً : التقسيم من الناحية العملية

يقسم التأمين حسب العمل في شركات التأمين كما يلي:

#### 1- تأمينات الحياة:

ويشمل كافة التأمينات المتعلقة بوفاة أو حياة الشخص نفسه أو الاثنين معاً (مختلط) حيث يوجد وثائق تأمين تغطي حالة الحياة فقط ووثائق أخرى تغطي حالة الوفاة فقط، ونوع ثالث للوثائق يغطي حالتي الوفاة والحياة معاً، حيث مبلغ التأمين يستحق للمؤمن له إذا بقي على قيد الحياة لفترة محددة أو يؤول هذا المبلغ (أو ما هو محدد في العقد) إلى الورثة المستفيدين إذا ما تمت حالة الوفاة قبل ذلك<sup>2</sup>.

#### 2- التأمينات العامة:

وتتدرج تحت هذا التأمين كل أنواع التأمينات الأخرى التي لا ينطبق عليها وصف تأمينات الحياة وفيما يلي ذكر لأهمها:

أ- **تأمين الحوادث الشخصية:** وفي هذا النوع من التأمين يتم دفع مبلغ نقدي للمستفيد في حالة وفاة المؤمن له بسبب حادث يقع له أو يتم دفع مبالغ نقدية للمؤمن له إذا أدى الحادث إلى عجزه كلياً أو جزئياً أو تعطله عن الكسب.

ب- **تأمين السيارات:** يغطي هذا التأمين المسؤولية المدنية التي قد تلحق بأصحاب السيارات عند إلحاقهم الضرر بالغير (إصابات جسمانية، إتلاف ممتلكات) من جراء استخدامهم هذه السيارة، " كما يمكن أن يتضمن تعويض لحوادث اصطدام، حريق، سرقة وما إلى ذلك من أخطار يتفق عليها".

<sup>1</sup> أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، مرجع سابق، ص 97.

<sup>2</sup> مختار محمود الهانسي وأسامة عبد العزيز حسين، مرجع سابق، ص 68.

### 3- التأمين ضد خطر الحريق:

يتضمن هذا التأمين تعويض المؤمن له عن الأضرار التي تلحق بممتلكاته من جراء تحقق خطر الحريق وعادة ما تمتد التغطية الممنوحة من وثائق التأمين ضد الحريق لتشمل أخطار أخرى يتفق عليها مثل الصاعقة، العواصف، الانفجار، سقوط الطائرات، أعمال الشغب...

كما يمكن أن يلحق بالحريق أخطار إضافية أخرى تلازمه يمكن تأمينها مثل؛ خسارة الإيجار الناجمة عن الحريق، خسارة الأرباح اللاحقة لحادث الحريق، المسؤولية المدنية للمالك قبل الجيران، المسؤولية المدنية للمستأجر قبل المالك<sup>1</sup>.

### 4- التأمين ضد خطر السطو/السرقه:

ويهدف هذا النوع إلى تعويض المؤمن له من الخسائر المادية<sup>2</sup> التي تلحق بممتلكاته<sup>3</sup> وتنجم عن استيلاء الغير عن أمواله<sup>4</sup> سواء أكان فرداً أو منشأة بسبب سطو أو سرقة، وتأخذ وثائق هذا النوع من التأمين صورة مختلفة طبقاً لموضوع التأمين ومن أهمها تأمين المحلات التجارية وتأمين الممتلكات الشخصية للأفراد وعلى أمتعة المسافرين، التأمين على الأشياء الثمينة وعلى النقود المنقولة وغيرها<sup>5</sup>.

### 5- تأمين النقل:

وتوفر وثائق هذا النوع من التأمين، الحماية التأمينية من الخسائر المادية التي تتعرض لها وسائل النقل والبضائع والسلع المنقولة عليها من الأخطار المختلفة التي تتعرض لها.

وتختلف وثائق التأمين من هنا طبقاً لاختلاف الشيء موضوع التأمين فتقسم إلى نوعين أساسيين هما:

<sup>1</sup> أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، مرجع سابق، ص 98.

<sup>2</sup> مرجع نفسه، ص ص 99-100 .

<sup>3</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص 23.

<sup>4</sup> أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، مرجع سابق، ص 98.

<sup>5</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص 23.

- **التأمين على وسائل النقل نفسها:** ويهدف هذا النوع من التأمين إلى حماية وسائل النقل بأنواعها المختلفة من خطر الحريق والتصادم والفقْد الكلي أو الجزئي، ومن أهم وثائق التأمين هنا: التأمين على السفن البحرية والنهرية والتأمين على وسائل النقل البرية والجوية.
  - **التأمين على البضائع:** ويهدف هذا النوع من التأمين إلى تعويض أصحاب البضائع المنقولة أو أصحاب المصلحة فيها من الخسائر المادية التي تتعرض لها هذه البضائع من الأخطار المختلفة أثناء عمليات الشحن والنقل والتفريغ، ومن صور وثائق هذا النوع من التأمين هي تأمين البضاعة المفتوحة والبضاعة المقفلة، وقد يتم إصدار الوثائق المتعلقة بالنقل لمدة معينة أي تعتبر وثائق زمنية أو لرحلة معينة (وثائق الرحلة)<sup>1</sup>.
- 6- **تأمين المسؤولية المدنية:**

- ويهدف إلى تعويض المؤمن له عن المبالغ التي يلزم قانوناً بدفعها للغير إذا ما تسبب في إلحاق ضرر بالغير جسدياً أو مادياً، ومن أهم أنواع المسؤوليات التي يمكن تأمينها ما يلي :
- **تأمين المسؤولية المدنية الخاصة:** ويشمل هذا رب الأسرة شخصياً عما يسببه عن أضرار للغير كما يشمل المسؤولية المدنية عن الأضرار التي يسببها أولاده أو خدمة للغير.
  - **تأمين مسؤولية لرب العمل:** لتعويض رب العمل عن المبالغ التي يدفعها لتعويض العاملين لديه عند إصابتهم بسبب العمل.
  - **تأمين مسؤولية أصحاب المهنة عن الأضرار التي يسببونها للغير أثناء مزاولتهم مهنتهم**
- المطلب الرابع: أهمية التأمين**

يمكن إجمال أهمية التأمين من خلال الجوانب التالية:

### 1- التنمية الاقتصادية:

يعمل التأمين على التنمية الاقتصادية من خلال:

أ- **زيادة الإنتاج:** نظراً لما يتميز به التأمين من توفير التغطيات التأمينية من أخطار كثيرة، مما شجع الأفراد والمؤسسات بالدخول في مجالات إنتاجية جديدة أو التوسع

<sup>1</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص ص. 23-24.

في مجالات إنتاجهم الحالية دون تردد، وبالتالي يساعد في الوصول إلى مزايا الإنتاج الكبير، كما يعمل على زيادة القدرة الإنتاجية لهذه المشروعات<sup>1</sup>.

ومن الأمثلة على ذلك قيام بعض تجار السيارات ببيع السيارات بالأقساط وهذا الأمر لم يكن هكذا لو لم يكن هناك تأمين على هذه السيارات لصالح هذا التاجر الذي يضمن حقه إذا تعرضت هذه السيارات للخطر<sup>2</sup>، بالإضافة أنه يعمل على تنمية قدرات العمال العملية إلى ما يوفره من استقرار وأمان وطمأنينة لهم بما يعمل على رفع الكفاءة الإنتاجية لدى هؤلاء العمال<sup>3</sup>.

كما أن البنوك تقوم بتقديم تسهيلات ائتمانية لمن يطلبها وذلك من خلال التأمين على حياة المقترض لصالح الجهة الدائنة بقيمة القرض.

**ب- حفظ الثروة المستغلة:** يتم ذلك من خلال قيام شركات التأمين بتعويض المؤمن له إذا تضرر مصنعه مثلاً نتيجة لوقوع الخطر المؤمن ضده وبذلك فإن صاحب هذا المصنع أو المشروع لن يخرج من الدورة الاقتصادية للمجتمع إذ أنه يكون قادراً على إعادة بناء ما تضرر من خلال التعويض الذي حصل عليه من شركات التأمين، حيث أن وظيفة التأمين هنا هي إعادة المؤمن له إلى الوضع الذي كان عليه قبل وقوع الحادث أو الضرر أي بمعنى إلغاء الأثر المادي للحادث.

كما أن شركات التأمين قد تقدم النصح والمشورة إلى الجهات التي تطلبها سواءً قبل تنفيذ هذه المشاريع أو حتى خلال إدارة هذه المشاريع فبإمكان شركات التأمين أن تزود الأفراد والهيئات من خلال خبرتها بهذا المجال:

- ✓ بأفضل المواد الإنشائية المقاومة لخطر الحريق.
- ✓ التخطيط الأمثل لمنشآت مصنع ما لتقليل الخسائر التي يمكن أن تنجم عن حريق أو انفجار، أو تسرب المياه...
- ✓ أسباب إصابات العمال في قطاع صناعي أو تجاري ما وكيف يمكن تفاديها.

<sup>1</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص 79.

<sup>2</sup> أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، مرجع سابق، ص 91.

<sup>3</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص 23.

✓ الأساليب المستجدة التي يستخدمها اللصوص في السرقة والسطو والاحتيال وذلك من واقع سجلات حوادث فعلية وكيف يمكن تفاديها ومواجهتها.

✓ عيوب أنظمة الإنذار والمكافحة المستخدمة في بعض المنشآت التي تحققت فيها خسائر رغم وجود هذه الأنظمة وذلك لتشجيع الجهات الصانعة على تطوير هذه الأنظمة.

**ج- خلق رؤوس الأموال :** يتم ذلك من خلال أن شركات التأمين تقوم باستيفاء الأقساط من مجموع المؤمن لهم وبذلك يجتمع لدى هذه الشركات حصيلة من الأموال يمكن الاستفادة منها بعد احتجاز ما يلزم لأغراض مواجهة الالتزامات حيث تقوم شركات التأمين بتمويل قطاعات الصناعة والتجارة والزراعة والاستثمارات الأخرى وذلك عن طريق المساهمة بشكل مباشر في هذه المشاريع.

### 2- التنمية الاجتماعية:

يعالج التأمين الكثير الآفات الاجتماعية كالمرض والبطالة والعجز، كما أن التأمين يعمل على خلق ومن الراحة والطمأنينة في نفوس الأفراد والهيئات فتقدم على الاستثمار والإنتاج دون تردد وخوف من الأخطار التي يمكن مواجهتها بالتأمين.

### 3- إعداد الدراسات والأبحاث بهدف تقليل الخسائر وتخفيف وقوع الخطر :

إن شركات التأمين بحكم خبرتها الخاصة في مواجهة الأخطار وبحكم اتصالها بالشركات الأخرى في السوق المحلي والأسواق العالمية يتوفر لها رصيد هائل من المعرفة والخبرة يمكنها من تقديم الدراسات والإحصائيات التي تفيد جمهور المؤمن لهم للتعرف على أنجح الوسائل لمنع أو تقليل الخسائر إلى حدودها الدنيا.

### 4- مكافحة التضخم:

عند قيام شركات التأمين بتحصيل الأقساط من الجمهور المؤمن لهم هنا يعني امتصاص السيولة من أيدي الناس مما يؤدي انخفاض في الأموال المتداولة بين أيدي الناس وبالتالي تخفيض ميولهم الاستقلالية وتقوم شركات التأمين باستثمار هذه الأموال في مشاريع تنموية وإنتاجية.

### 5- تحقيق التوازن في ميزان المدفوعات :

إن ما تحصل عليه هيئات التأمين الوطنية من عملات أجنبية مقابل الخدمات التي تقوم بها البلدان الأجنبية ونتيجة عمليات إعادة التأمين التي تمارسها يؤدي إلى زيادة

الصادرات غير المتطورة مما يساعد على تحسين ميزان المدفوعات ويساهم في اتساع حجم التجارة الخارجية<sup>1</sup>.

### المبحث الثاني: عقد التأمين.

سنتناول من خلال هذا المبحث.

**المطلب الأول: تعريف عقد التأمين وخصائصه.**

**أولاً: تعريف عقد التأمين.**

يمكن تعريف عقد التأمين بأنه اتفاق بين الطرفين وله نفس الصفة القانونية لأي عقد في القانون المدني، يتعهد الطرف الأول فيه (المؤمن) بتعويض الخسارة المحققة نتيجة وقوع الخطر المؤمن منه وهو مبلغ لا يتعدى المبلغ المنصوص عليه في عقد التأمين (مبلغ التأمين) في مقابل أن يقوم الطرف الثاني (مؤمن له) والذي يريد أن يحول الخطر عاتقه بدفع مبلغ معين أو عدة مبالغ بصفة منتظمة (القسط) على أن يستحق التعويض عند وقوع الخطر المؤمن منه ويكون لصالح المستفيد، حيث أن المستفيد قد يكون الشخص نفسه المؤمن له أو شخص آخر، يشترط أن يكون التأمين لصالحه<sup>2</sup>.

### ثانياً: خصائص عقد التأمين:

يتميز عقد التأمين بالخصائص التالية:

**1- عقد رضائي:** وهو ذلك العقد الذي يكفي لانعقاده تراضي طرفي العقد وهو العقد الذي يكون فيه إيجاب وقبول، وعقد التأمين يجب أن يكون مثبتاً ووثيقة التأمين هي الوسيلة لإثبات هذا العقد.

**2- عقد ملزم:** وهو ذلك العقد الذي ينشأ عند التزامات متقابلة في ذمة كل من طرفي العقد (المؤمن والمؤمن له)، حيث يلتزم المؤمن له بدفع قسط التأمين حسب الترتيب الزمني المتفق عليه، وبالمقابل يلتزم المؤمن بدفع التعويض في حال وقوع الخطر المؤمن ضده والمثبت في العقد، بالإضافة للالتزامات هذه فعلى المؤمن له أن يزود المؤمن بكافة البيانات والمعلومات عن طبيعة العملية التأمينية والتي تلزم لتقدير الخطر من حيث احتمال وقوعه

<sup>1</sup> أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، مرجع سابق، ص 91-93.

<sup>2</sup> مختار محمود الهانسي وأسامة عبد العزيز حسين، مرجع سابق، ص 70.

## الفصل الأول ————— عموميات حول التأمين

وبالتالي تقدير قسط التأمين، كما عليه أن يبلغ المؤمن بوقوع الخطر خلال مدة معينة متفق عليها، وذلك ليقوم المؤمن بالتحقيق والتعويض.

**3- عقد احتمالي "غرر":** وهو العقد الذي لا يستطيع أي من طرفي العقد تحديد المنفعة التي سيحصل عليها عند التعاقد حيث لا يمكن تحديدها إلا عند تحقق الخطر.

فاحتمال الكسب والخسارة أمر محقق لطرفي عقد التأمين فإذا لم يقع الخطر يخسر المؤمن له قيمة القسط الذي يربحه المؤمن دون مقابل، وإذا تحقق الحادث خسر المؤمن مبلغ التأمين وكسب المؤمن له مبلغ أكبر من القسط الذي التزم بدفعه.

**4- عقد المعاوضة:** وهو العقد الذي يأخذ كل من طرفيه مقابلاً لما أعطاه، فالمؤمن يأخذ القسط والمؤمن له يأخذ مبلغ التأمين، ويرى الفقهاء هنا أن مبلغ التأمين ليس هو المقابل فهو قد يدفع وقد لا يدفع إذ أن ذلك مرتبط بتحقق الخطر ولكن تحمل المؤمن لتبعة الخطر هو المقابل إذ انه ثابت في كل الأحوال.

**5- العقد الزمني:** هو ذلك العقد الذي يكون فيه الزمن عنصراً جوهرياً حيث يلتزم المؤمن بتحمل تعبئة الخطر لمدة محددة، وكذلك فالمؤمن له ملتزم بسداد الأقساط في مواعيد محددة ويترتب على هذه الصفة أنه إذا تم فسخ عقد التأمين بعد سريانه فإن آثار هذا الفسخ لا تكون بأثر رجعي، حيث يتقاضى المؤمن له جزءاً من القسط عن باقي الفترة من تاريخ الفسخ وحتى نهاية مدة التأمين، في حين يكون الجزء الآخر من القسط من حق المؤمن.

**6- عقد إذعان:** هو ذلك العقد الذي يكون فيه طرف قوي يملئ شروطه على الطرف الآخر، ولكن التشريعات تحاول حماية الطرف الأضعف وذلك من أجل أن تكون الكفة متوازنة بين الطرفين<sup>1</sup>.

**المطلب الثاني: عناصر عقد التأمين.**

عند إجراء العملية التأمينية يوجد عدة عناصر يعتمد عليها الكيان التعاقدى للعملية التأمينية لا بد من وجودها بشكل أساسي وبوضوح<sup>2</sup> سنتناولها في الأجزاء التالية :

<sup>1</sup> أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، مرجع سابق، ص ص. 100-102.

<sup>2</sup> مختار محمود الهانسي وإبراهيم عبد النبي حمودة، مبادئ الخطر والتأمين الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2001، ص 68.

أولاً: التعاقد على التأمين<sup>1</sup> :

هو اتفاق بين المؤمن والمؤمن له حيث يتم موافقة وتقابل إرادتي الطرفين ويصبح العقد قائماً قانوناً وملزماً للطرفين كل على حسب التزامه حيث يتأكد هذا التعاقد بتحرير وثيقة التأمين أو بوصلة التأمين.

- وثيقة التأمين (بوليصة التأمين) :

بمجرد اتفاق أطراف العملية التأمينية تصدر بوليصة التأمين لإثبات عقد التأمين بين الأطراف<sup>2</sup>، أي أنها وسيلة لإثبات وتنظيم الاتفاق الذي يتم بين المؤمن له والمؤمن، وهي عبارة عن نموذج كتابي مكون من ثلاث أجزاء وهي:

1- المقدمة<sup>3</sup>.

2- شروط العقد العامة أو الخاصة<sup>4</sup>.

3- بيانات وصياغة الوثيقة ويسمى "بالجدول" ويختلف مضمون هذه الأجزاء من فرع تأمين لآخر وقد جرى العرف على نموذج محدد لكل فرع من فروع التأمين المختلفة.

وتتخذ هذه الوثيقة صوراً متعددة وتختلف باختلاف الغرض منها ومن أهم هذه الصور:

أ- وثيقة التأمين الفردية:

وتصدر لتغطية شخص أو شيء موضوع تأمين محدد، من خطر تأميني مفرد محدد لصالح مستفيد محدد أيضاً.

مثلاً يمكن إصدار وثيقة تأمين فردية من خطر السرقة على متجر مثلاً، أو إصدار وثيقة تأمين فردية لتغطية خطر المسؤولية المدنية الإلزامية على سيارة معينة أو وثيقة تأمين حياة فردية من حياة شخص واحد محدد، كل ذلك لصالح مستفيد واحد<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص 28.

<sup>2</sup> مختار محمود الهانسي وإبراهيم عبد النبي حمودة، مرجع سابق، ص 69.

<sup>3</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص 29.

<sup>4</sup> مختار محمود الهانسي وإبراهيم عبد النبي حمودة، مرجع سابق، ص 69.

<sup>5</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص 29.

### ب- وثيقة التأمين المركبة :

ويطلق عليها أحيانا بالوثيقة الشاملة أو وثيقة تأمين جميع الأخطار، وتصدر هذه الوثيقة لتغطية عدة أخطار غير متشابهة وذلك بالنسبة لشخص أو شيء محدد ولمستفيد محدد أيضا، ومن الأمثلة على هذه الوثيقة وثيقة التأمين الشاملة على السيارات حيث تغطي هذه الوثيقة أخطار متعددة مختلفة مثل خطر الحريق وخطر السرقة والسطو وخطر المسؤولية المدنية لصاحب السيارة تجاه الغير وخطر حوادث الطرق، وغيرها من الأخطار<sup>1</sup>.

### ج- وثيقة التأمين الجماعية:

تصدر هذه الوثيقة لتغطية أشياء متشابهة من خطر واحد محدد لصالح مستفيدين متعددين، مثالا لذلك إصدار وثيقة التأمين حوادث جماعية على طلاب الجامعات، فتصدر وثيقة واحدة لمجموع الطلبة بغرض تعويضهم عن الحوادث التي تقع لأي منهم خلال مدة وجودهم في الجامعة، و ممارستهم للنشاط الجامعي، ولا تصدر هنا وثيقة التأمين لكل طالب، ولكن يصير إصدار إيصال سداد التقسيط كدليل على اشتراك الطالب في التأمين وبالتالي استحقاقه للتعويض في حالة الخطر المؤمن منه.

### ثانيا: أطراف التعاقد.

#### 1- المؤمن "الطرف الأول":

وهي الهيئة أو الجهة التي تتولى دفع مبلغ التأمين أو قيمة التعويض عند تحقق الخطر المؤمن منه.

ويختلف الشكل الذي يتخذه المؤمن هنا باختلاف طرق إجراء التأمين أو باختلاف نوع التأمين، هناك ستة أشكال رئيسية يمكن أن يتخذها المؤمن ويختلف كل منها عن الآخر من حيث طريقة الإدارة و رأس المال، طريقة الاكتتاب في التأمين، مدى مسؤولية المؤمن له والمؤمن، مدى ملائمة كل منها لنوع معين من التأمين، والهدف من التأمين.

ومن أهم هذه الأشكال:

أ- شركات التأمين المساهمة.

ب- الأفراد الهيئات التأمين بالاكتتاب.

<sup>1</sup> أسامة عزمي سلام وشقييري نوري موسى، مرجع سابق، ص ص. 103-104.

ج- هيئات التأمين التبادلي.

د- الجمعيات التعاونية للتأمين.

هـ- صناديق التأمين الخاصة<sup>1</sup>(صناديق الإعانة)<sup>2</sup>.

و- هيئات التأمين الحكومية.

### 2- المؤمن له أو المستأمن "الطرف الثاني":

وهو الشخص أو صاحب الشيء موضوع التأمين أو المنفعة فيه، وعادة وما يقوم هذا الطرف بالتعاقد مع المؤمن بغرض تغطية الخسارة المادية المتوقعة نتيجة تحقق الحادث المؤمن منه، كما أن عليه السداد مقابل التأمين أي قسط التأمين.

### 3- المستفيد:

نسمي المؤمن له مستفيداً أيضاً في حالة ما كان هو الشخص الذي يستحق مبلغ التأمين أو قيمة التعويض، لكن في أحوال أخرى تتفصل شخصية المؤمن له عن شخصية المستفيد وهنا يظهر طرف ثالث في التعاقد على التأمين يطلق عليه المستفيد ويشترط أن يكون له مصلحة تأمينية في الشخص أو الشيء موضوع التأمين.

ثالثاً : القسط أو مقابل التأمين.

هو ما يقوم بدفعه المؤمن له أو المستأمن إلى المؤمن، وذلك مقابل أن يقوم الأخير بالتغطية التأمينية للشخص أو الشيء موضوع التأمين من الخطر المؤمن منه، وبمعنى آخر هو ما يدفع مقابل قيام المؤمن بدفع مبلغ التأمين أو قيمة التعويض عند تحقق الخطر المؤمن منه، خلال المدة المحددة بوثيقة التأمين<sup>3</sup>.

### رابعاً : مدة التأمين.

حيث أن عقد التأمين يعتبر من العقود الزمنية، أي المرتبطة بمدة محددة تبينها وثيقة التأمين ويكون خلالها عقد التأمين سارياً.

<sup>1</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص 30-31.

<sup>2</sup> مختار محمود الهانسي وأسامة عبد العزيز حسين، مرجع سابق، ص 79.

<sup>3</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص 41.

### خامسا: مبلغ التأمين.

ويمثل التزام المؤمن قبل المؤمن له أو المستفيد عند تحقق الخطر المؤمن منه، وقد ينص في الوثيقة على مبلغ التأمين صراحة كما هو الحال في التأمينات النقدية (وهي التي يتعذر فيها تحديد قيمة الخسارة عند تحقق الخطر المؤمن منه)، لذا يتم الاتفاق على دفع قيمة محددة عند تحقق الخطر المؤمن منه، يسمى هنا مبلغ التأمين، أما في تأمينات الخسائر كتأمينات الممتلكات حيث يمثل مبلغ التأمين الحد الأقصى لالتزام المؤمن وهو العوض بحيث يتوقف على قيمة الخسارة الفعلية.

**المطلب الثالث: المبادئ القانونية لعقد التأمين.**

يعتبر عقد التأمين من العقود القانونية ولذلك يخضع لمجموعة من الشروط والمبادئ القانونية التي تلزم لأي عقد قانوني، إلا أن عقد التأمين يتميز بمجموعة أخرى من المبادئ القانونية وتشارك فيها كل أنواع عقود التأمين من تأمينات الأشخاص أو الممتلكات أو المسؤولية المدنية ما عدا تأمينات الأشخاص تستثنى من المبادئ الثلاثة الأخيرة<sup>1</sup> وسنذكرها على الشكل التالي:

#### **1. مبدأ المصلحة التأمينية :**

يقوم عقد التأمين أساسا على حماية مصلحة المؤمن له أو المستفيد وبذلك لا بد أن يكون للمتعاقد مصلحة تأمينية في شخصه أو في الشيء موضوع التأمين أو المستفيد<sup>2</sup>، فالمصلحة هنا تكون عدم وقوع الخطر وتحقيق الخسارة الناتجة من ذلك، وهذا يميز عقد التأمين عن عقود المقامرة والمراهنة، حيث أنه لا يكون المقامر أو المترهن مصلحة في عدم وقوع الخطر والخسارة، بل على العكس من ذلك فالمصلحة تكون عند وقوع الشيء المترهن عليه، والمصلحة التأمينية هنا تعتبر لحد أقصى لمقدار التعويض، لأنه لا يجوز أن يحصل الشخص أكثر مما يتحمله من خسائر مادية، ولا يمكن أن يخسر أكثر من مصلحته التأمينية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، مرجع سابق، ص 125.

<sup>2</sup> مختار محمود الهانسي وأسامة عبد العزيز حسين، مرجع سابق، ص 107.

<sup>3</sup> مرجع نفسه، ص 109.

### 2. مبدأ منتهى حسن النية :

ويقوم هذا المبدأ على أساس أنه يجب على كل من طرفي العقد أن مبدأ الطرف الآخر بكافة المعلومات والبيانات والحقائق الجوهرية التي تتعلق بالخطر أو الشيء موضوع التأمين والظروف والمحيط به وكذلك تلك البيانات المتعلقة بعقد التأمين وشروطه. ويقصد بالبيانات والحقائق الجوهرية " تلك البيانات التي تؤثر على قرار المؤمن من حيث قبوله أو رفضه للتأمين أو في تقديره لقيمة قسط التأمين الواجب دفعه أو في تعيين حدود التأمين<sup>1</sup>.

### 3. مبدأ السبب القريب :

يجب أن يكون الخطر المؤمن ضده واضحاً في وثيقة التأمين وأيضاً يجب أن تكون بياناتها حقيقية وصحيحة والتزام كل طرف من أطراف العقد واضحاً وصحيحاً حتى إذا ما وقع الخطر المؤمن منه قام المؤمن بدفع مبلغ التأمين أو التعويض اللازم. ومن أجل عدم تباطؤ المؤمن من دفع مبلغ التأمين أو التعويض للزم كان مبدأ السبب القريب هو أساس في تحديداً السبب الذي أدى إلى وقوع لخطر المؤمن منه والذي تحققت منه الخسائر المادية واجبة التعويض<sup>2</sup>، وكلمة القريب هنا لا يقصد بها القريب في الزمن ولكن المقصود بها القريب في السبب<sup>3</sup>.

### 4. مبدأ التعويض:

في عقود التعويضات لا يجوز أن يحصل المؤمن له على تعويض أكثر من قيمة الخسارة الفعلية والمحقة نتيجة وقوع الخطر المؤمن منه. وعلى ذلك فإن مبلغ التأمين المحدد في وثيقة التأمين يعتبر الحد الأقصى للتعويضات (التزام المؤمن) ولا يجوز دفع تعويضات تزيد عن مبلغ التأمين، حيث تصل قيمة التعويضات إلى مبلغ التأمين عندما تكون الخسارة كلية، ويشترط ألا يزيد مبلغ التأمين عن

<sup>1</sup> أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، مرجع سابق، ص 125.

<sup>2</sup> مختار محمود الهانسي وأسامة عبد العزيز حسين، مرجع سابق، ص 113.

<sup>3</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص 64.

قيمة الشيء موضوع التأمين قبل وقوع الخطر مباشرة وتحقق الخسائر المادية، ولكن عندما تكون الخسارة جزئية فدائمًا يكون التعويض أقل من مقدار مبلغ التأمين<sup>1</sup>.

### 5. مبدأ المشاركة:

يقضي هذا المبدأ بأنه إذا تحقق الخطر المؤمن منه في وقت يكون فيه المؤمن له مؤمنًا على نفس الشيء موضوع التأمين - وعلى نفس الخطر بوثائق سارية المفعول - لدي أكثر من مؤمن، فإن مجموعة المؤمنین تشترك جميعها في تحمل الخسارة نتيجة تحقق الخطر المؤمن منه، كلٌ بنسبة مبلغ التأمين لديه إلى مجموع مبالغ التأمين جميعها، على أن يراعي تطبيق مبدأ التعويض الذي سبق الإشارة إليه<sup>2</sup>.

### 6. مبدأ الحلول في الحقوق:

ويتداخل مبدأ الحلول في الحقوق مع مبدأ التعويض ويقضي هذا المبدأ بإعطاء المؤمن الحق في الحلول محل المؤمن له في مطالبة طرف ثالث بتعويض قام بدفعه للمؤمن له، كما ويمتد هذا المبدأ ليحل المؤمن محل المؤمن له في رفع الدعاوي والمطالبات من طرف أو أطراف لهم صلة بالتسبب بالحادث وذلك بعد إتمام تسوية المطالبات أو قبل ذلك حسب مقتضى الحال، وفي حال حصلت شركة التأمين من خلال مطالبتها القانونية من بالضرر على مبلغ يفوق التعويض المدفوع للمؤمن له فإن الفرق يعود للمؤمن له.

<sup>1</sup> مختار محمود الهانسي وأسامة عبد العزيز حسين، مرجع سابق، ص 116.

<sup>2</sup> إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص 68-69.

### المبحث الثالث: تسعيرة التأمين.

إن عملية التسعير من العمليات الشائكة والمعقدة في قطاع الخدمات، وهذا راجع لكون أنه من النادر استخدام مصطلح السعر بنفس المعنى في جميع الخدمات، فهو عبارة عن الفائدة في خدمات البنوك، والعمولة في خدمات السمسرة، والرسوم في خدمات التعليم، والأتعاب في خدمات المحاماة، والقسط في خدمات التأمين، إلا أن مبادئ وطرق تسعير الخدمات لا تختلف كثيرا عن مبادئ وطرق تسعير المنتجات المادية، وبهذا سنتطرق في هذا المبحث إلى سياسة السعر في التأمين خلال المفهوم والأهداف وطرق تسعير خدمات التأمين.

### المطلب الأول: مفهوم تسعير التأمين.

أولاً: معنى السعر.

للسعر تعريفات عديدة فالبعض يعرفه بأنه المقابل الذي يدفعه المشتري مقابل حصوله على سلعة أو خدمة تشبع حاجة أو رغبة لديه، أما البعض الآخر فيعرفه باعتباره القيمة التي يدفعها شخص ما مقابل الاستفادة من المزايا والفوائد التي تمثلها السلعة أو الخدمة موضوع اهتمامه.

بينما يرى آخرون أن السعر من وجهة نظر المشتري أو المستهلك تلك القيمة التي تم تحديدها من قبل البائع ثمنا لسلعته أو خدمته وما تمثله من منافع أو فوائد<sup>1</sup>.

### ثانياً: مفهوم السعر في التأمين.

السعر في التأمين هو التكلفة التي يدفعها المؤمن له إلى شركة التأمين نظير تغطية الأخيرة لوحدة واحد من الخطر، ويمثل نسبة مئوية من مبلغ التأمين ويختلف من تأمين لآخر<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> محمد إبراهيم عبيدات، أساسيات التسعير في التسويق المعاصر، الطبعة الأولى، دار الميسرة للنشر والتوزيع والطباعة، عمان، الأردن، 2004، ص 19.

<sup>2</sup> أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، مرجع سابق، ص 208.

كما يمكن تعريف السعر بأنه القسط الذي يتعهد المؤمن له (الزبون) بدفعه عند إبرام عقد التأمين مقابل تعهد المؤمن (شركة التأمين) بدفع تعويض عند وقوع الخطر المؤمن عليه<sup>1</sup>.

فالتسعير هي المعرفة المسبقة بمقدار الخسارة المتوقعة والمحتملة من تحقق كل خطر على حدة وهذه الخسائر يغطيها ما يعرف بالقسط الصافي، وإذا أضيف لهذا القسط مجموعة من الإضافات كالمصروفات الإدارية والعمومية ونسبة معينة للربح وغيره من الإضافات نتج عنه القسط التجاري وهو المبلغ الذي يدفعه حامل الوثيقة إلى شركة التأمين نظير حمايته له من خطر مؤمن ضده<sup>2</sup>، ويحسب القسط التجاري وفق المعادلة التالية<sup>3</sup>:

**القسط التجاري = القسط الصافي + مصاريف تقديم الخدمة - المنتجات المالية + رصيد إعادة التأمين + الهامش.**

حيث:

- **القسط الصافي<sup>4</sup>**: هو ذلك القسط الذي يكفي لتغطية الخسائر الفعلية في حالة حدوثها. وعند احتساب القسط الصافي نفترض مبدأ تعادل التزامات المؤمن لهم مع التزامات المؤمن. أي أن: التزامات المؤمن = التزامات المؤمن له. وأن: الأقساط الصافية المحصلة = التعويضات المدفوعة.

مع ملاحظة أن الأقساط المحصلة تؤخذ في بداية السنة وفي حين التزامات شركة التأمين بدفع التعويضات تكون نهاية السنة، وبالتالي فإنه يتجمع لدى شركة التأمين مبالغ نقدية تقوم باستثمارها محققة بذلك عائد، وعليه فعند تحديد القسط الصافي يجب أن نأخذ بعين الاعتبار معدل الفائدة الفني "العائد على الاستثمار للمبالغ النقدية"، فالعلاقة التي يحسب بها القسط الصافي تكون كالتالي:

<sup>1</sup> بوعزوز جهاد، تسويق خدمات التأمين في الجزائر في ظل الإصلاحات الجديدة للقطاع مع دراسة حالة الشركة الجزائرية للتأمين "CAAT"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، غير منشورة، قسم علوم التسيير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر "يوسف بن خدة"، الجزائر، 2009/2008، ص 73.

<sup>2</sup> أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، مرجع سابق، ص 208.

<sup>3</sup> بوعزوز جهاد، مرجع سابق، ص 73.

<sup>4</sup> أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، مرجع سابق، ص 110.

القسط الصافي = معدل حدوث الخطر  $\times$  مبلغ التأمين  $\times$  القيمة الحالية لدينا وواحد عند سعر فائدة معين.

- مصاريف تقديم الخدمة: وتشمل مختلف المصاريف المتعلقة بالخدمة<sup>1</sup>، (المصرفيات العمومية، العمولات ومصاريف التحصيل ومصروفات الإصدار)<sup>2</sup>.
- المنتجات المالية: وهي تشمل تكلفة المنتج من الناحية التقنية، إذ ينبغي معرفة المبلغ الذي تم توظيفه، مدة التوظيف ومعدلات الفائدة المستقبلية.
- الهامش: وهو يمثل الربح الذي تسعى مؤسسة التأمين إلى تحقيقه.
- رصيد إعادة التأمين: ويحسب في حالة وجود إعادة التأمين<sup>3</sup>، حيث يعرف بأنه الفرق بين الأقساط (الصافية من العمولات) وقيمة الخسائر المتنازل عنها لشركات إعادة التأمين.

إن أسعار التأمين لا يحددها العرض والطلب ولا التكلفة التاريخية ولكن تقوم شركات التأمين بتحديدتها منفردة أو مجتمعة في هيئة اتحادات، وأحياناً تقوم الهيئات الحكومية بفرضه على شركات التأمين كما هو الحال في التأمينات الإجبارية والتي تكون مفروضة بموجب القانون مثل التأمين ضد الغير على السيارات.

والشخص الذي يحدد أسعار التأمين يدعى بالأكتواري، وهو شخص له دراية وعلم في الرياضيات والإحصاء، حيث يقوم الأكتواري بدراسة الإحصاءات الخاصة بالولادات والوفيات والأمراض والحوادث وبناء على هذه المعلومات التي يقوم بتجميعها من دوائر ومؤسسات رسمية وخاصة تهتم بمثل هذه الأبحاث والأرقام والبيانات ويعتمد عليها في تحديد واحتساب أسعار التأمينات المختلفة، يراعي الأكتواري أن يكون سعر التأمين منافساً من جهة وكافياً لتغطية الخطر المؤمن ضده ويدر بعض الربح<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> بوعزوز جهاد، مرجع سابق، ص 73.

<sup>2</sup> أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، مرجع سابق، ص 110.

<sup>3</sup> بوعزوز جهاد، مرجع سابق، ص ص 73-74.

<sup>4</sup> عقبة ريمي، نمذجة قياسية لتسعير تأمين السيارات (نموذج بواسون، نموذج ثنائي الحدين السالب) دراسة حالة الشركة الوطنية للتأمين SAA، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، غير منشورة، قسم العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، الجزائر، 2009/2008، ص 44.

### المطلب الثاني: العوامل المؤثرة في عملية التسعير.

تتأثر قرارات التسعير في المؤسسة بالعديد من العوامل التي يجب أخذها بعين الاعتبار، فهناك عوامل داخلية تتعلق بظروف وأحوال المؤسسة وأخرى خارجية تتعلق بالسوق وما بها من منافسين، وفيما يلي أهم هذه العوامل:

أولاً: عوامل داخلية.

#### 1- الأهداف التنظيمية والتسويقية:

تتأثر إستراتيجية التسعير إلى حد كبير وبشكل مباشر بأهداف منظمة، وترتبط ارتباطاً وثيقاً بأهدافها التسويقية، وحيثما كان للمنظمة بعض الحرية في التسعير فإن الموجه الأساس لنظام التسعير فيها ستكون الأهداف التي تضعها، حيث انه كلما كانت الأهداف واضحة ومحددة سهل تحديد الأسعار.

ويلعب التسعير دوراً مهماً في مساعدة إدارة المنظمات على بلوغ أهدافها على المدى الطويل أو المتوسط أو حتى القصير، من تحقيق أقصى الأرباح الممكنة والمناسبة، أو الحصول على حصة سوقية كبيرة، مواجهة المنافسة أو البقاء والاستمرار<sup>1</sup>...

#### 2- الإستراتيجية التسويقية للمؤسسة:

تتربط وتتداخل عناصر المزيج التسويقي الخدمي يؤثر ويتأثر كل عنصر منها بباقي العناصر، لذلك من أجل تحقيق الأهداف المنظورة من عملية التسعير فإن القرارات المتعلقة به يجب أن تتخذ في إطار من التنسيق من العناصر الأخرى للمزيج التسويقي وهي الخدمة، التوزيع والترويج، إن تأثير هذه العناصر على السعر أمر واضح فالخدمة الجيدة تحتاج إلى مدخلات جيدة، مما يستلزم تحمل المؤسسة لتكلفة عالية أيضاً تنعكس على مستوى السعر الذي تطرح به الخدمة في السوق.

3- تلعب التكاليف دوراً أساسياً في عملية التسعير فهي الأرضية التي تنطلق منها المؤسسة في تحديد أسعارها، والتي من خلالها يتعين وضع السعر الذي يغطي كافة التكاليف الخاصة بإنتاج وتوزيع وترويج الخدمة مضافاً إليه هامش ربح معقول مقابل الجهد الذي ينطوي عليه

<sup>1</sup> بيومي محمد عمارة، سياسات التسعير وخصومات البيع، مركز التعليم المفتوح بجامعة بنها، 2010/2009، ص51.

إنتاج تلك الخدمة، لهذا تقوم بعض المؤسسات ببناء إستراتيجيتها السعرية على أساس التكلفة المنخفضة وذلك حتى تستطيع البيع بأسعار منخفضة مقارنة بمنافسيها وبالتالي جني أكبر قدر ممكن من الأرباح<sup>1</sup>.

ثانياً: العوامل الخارجية.

### 1. الموقف الائتماني للعميل:

من المهم جداً تحليل الحالة الائتمانية للعميل ومعرفة ما إذا كانت جيدة أم عكس ذلك قبل تحديد الأسعار المطلوبة، فالموقف الائتماني الجيد للعميل يمنح المؤسسة حظوظاً أوفر للاستفادة من معدلات أفضل للأسعار والعمولات والعكس صحيح.

### 2. درجة المخاطرة في السوق:

يعتبر تحليل المخاطر التي يتعرض لها نشاط العملاء من الأمور الهامة في التسعير لذلك ينبغي أن تعكس الأسعار التي تتقاضاها المؤسسة على مستوى المخاطرة في السوق.

### 3. ظروف السوق والطلب:

في الوقت الذي تشكل فيه التكاليف الأرضية الصلبة لتأسيس الأسعار (الحدود الدنيا للأسعار) يعتبر السوق والطلب على الخدمة سقف هذه الأسعار، فمستهلكو الخدمات يوازنون بين الأسعار والمنافع التي يمكنهم الحصول عليها من هذه الخدمات ولهذا فمن الضروري على القائمين بالتسويق في المؤسسة تفهم طبيعة العلاقة بين أسعار الخدمات والطلب عليها.

### 4. مرونة الطلب على الخدمة:

يرتكز هذا المفهوم على أن الطلب يتغير بتغير مستوى الأسعار الذي تقدم به الخدمات للعميل، وبناءً على ذلك فإن إتباع أي سياسة من سياسات التسعير يتحدد إلى درجة كبيرة بمدى مرونة الطلب في السوق وهي تعني درجة حساسية الطلب للتغيرات التي تحدث في مستويات الأسعار

<sup>1</sup> عقبة ريمي، مرجع سابق، ص 46.

### 5. المنافسة:

تلعب المنافسة دورًا هامًا في تحديد تصرفات كل المؤسسات والمتعاملين اتجاه الأسعار، لذلك فمن المهم لرجال التسويق معرفة الموقف التنافسي الذي تتمتع به المؤسسة في السوق وكذا قدرتها للتأثير في الأسعار أو تغييرها، فالسؤال الذي ينبغي الإجابة عليه هو: "هل المؤسسة قائدة في عملية التسعير، أم هي تابعة للمؤسسات الأخرى في تحديد أسعار الخدمات المعروضة؟"<sup>1</sup>.

### المطلب الثالث: طرق تسعير خدمة التأمين.

من أهم المشاكل الشائعة بين شركات التأمين هي عملية تحديد السعر المناسب للخدمة التأمينية إذ أن هذا السعر يحدد عن طريق التوزيع العادل للخسائر والمصروفات الخاصة بعملية التأمين بين حملة الوثائق بالاعتماد على الإحصائيات المتوفرة على المدة الماضية كمؤشر لما ستكون عليه النتائج في المستقبل ضمن مفهوم أن التاريخ يعيد نفسه مع الأخذ بالاعتبار إجراء تعديلات الضرورية، إذا كان تقدير السعر أكبر من اللازم أكبر من اللازم أي مغالي فيه فإنه يخشى من تحول جمهور المؤمن لهم من هذه الشركة إلى شركة أخرى تعوض سعرًا أقل، وفي حالة السوق الاحتكارية فإن المؤمن له المحتمل سيبحث عن وسائل أخرى بديلة لمواجهة الخطر كالتأمين الذاتي، وتكوين الاحتياطات والمخصصات لمواجهة ما يتوقع من أخطار، أما إذا كان السعر منخفضًا وأقل من اللازم فإن ذلك يعني عدم كفاية الأقساط المحصلة لتغطية الخسائر المتحققة عن الأخطار المؤمن عليها، ويلاحظ أنه في كلا الحالتين سواء القسط المرتفع أو المنخفض سيؤدي ذلك إلى عدم إمكانية استمرار شركة التأمين في سوق التأمين، لذا فإنه من المفيد في هذا المجال أن نتعرف على بعض طرق تسعير الخدمة التأمينية<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> عقبة ريمي، مرجع سابق، ص ص. 46-47.

<sup>2</sup> أسامة عزمي سلام وشقييري نوري موسى، مرجع سابق، ص 110.

### أولاً: طريقة التسعير التحكمي

تعتمد هذه الطريقة أساساً على التسعير الذاتي لكل خطر على حدة، حيث يتم تسعير كل خطر على أساس صفاته الخاصة مستقلاً عن أي صنف مقرر أو أية جداول خاصة أو أية صيغ، فهي تعتمد على الخبرة الشخصية لشركة التأمين. ولا يمكن القول بأن هذه الطريقة خالية من أي أساس علمي يعتمد عليه واضع السعر وإنما تستخدم في حالة وجود إحصائيات خام لعرض تقدير السعر لذلك الخطر نظراً لكون هذه الطريقة تعتمد على التقدير الشخصي الذي غالباً ما يتطلب الدقة في التقدير. **ثانياً: طريقة دليل السعر.**

تعرف هذه الطريقة بالتسعير الشامل للطبقات حيث تقسم الأخطار إلى أقسام أو طبقات حسب الصفات الرئيسية لكل قسم ثم ينظر دليل الأسعار لكل قسم من تلك الأقسام ليبين سعر التأمين لمجموعة الأخطار المتشابهة الواردة في الدليل، والمثال الذي يوضح كيفية استخدام هذه الطريقة في التسعير:

إذا كان عدد المنازل المؤمن عليها ضد الحريق في منطقة جغرافيا معينة يساوي 500 منزل وأن عدد المنازل التي تعرضت للحرائق في تلك المنطقة يساوي 10 منازل فإن احتمال تعرض أي منزل للحريق

$$0.02 = \frac{10}{500} = \frac{\text{عدد المنازل المحترقة}}{\text{عدد المنازل المعرضة للحريق}} =$$

أي انه من بين كل 100 منزل يتعرض للحريق منزلين فإذا كان الوسط الحسابي لقيمة هذا المنازل هو 20000 دينار يكون القسط الصافي يساوي:  $20000 * 0.02 = 400$  دينار. **ثالثاً: طريقة التسعير حسب الصفات الخاصة أو طريقة التعريف المعدلة**

تقوم شركة التأمين بموجب هذه الطريقة بالترقية بين حملة الوثائق في الفرع الواحد على أساس أمور عدة هي:

- الخبرة السابقة لحامل الوثيقة مع الشركة.
- مقدار الخسارة و المصروفات التي أنفقتها الشركة.

- حجم القيم المعرضة للخطر عند المؤمن لهم .
- طبيعة الشيء موضوع التأمين.

وعليه فإن أسعار التأمين بموجب هذه الطريقة تعدل من حين لآخر حسب الخبرة التي تظهر لشركة التأمين من فترة لأخرى، ويتم تعديل الأسعار بإحدى الطرق التالية:

### 1- طريقة الجداول الخاصة:

إن هذه الطريقة تعتمد على الصفات النمطية لشخصية المؤمن له حسب صفات معينة ويحدد السعر الأساس طبقاً للارتفاع أو الانخفاض في هذا السعر بوضع درجات محددة لكل عامل سواءً أكانت درجات سالبة أو درجات موجبة.

إن هذه الجداول تتضمن إمكانية التغير الطبيعي لحامل الوثيقة، ويمكن وضع جداول للعناصر المتجانسة لإمكانية مقارنة الأخطار المستقبلية مع بعضها البعض كما أنها توضح العوامل المستمرة لتحقيق الخطر، وتمتاز هذه الطريقة بكونها ملائمة لأي عدد من حملة الوثائق في حين لا يمكن تطبيق طرق التسعير حسب الصفات الخاصة الأخرى إلا على عدد كبير منهم وتستخدم هذه الطريقة في معظم تأمينات الحريق وتأمينات المسؤولية المدنية للسيارات.

### 2- طريقة الخبرة الخاصة:

إن تعديل السعر الشامل للطبقة بموجب هذه الطريقة يعتمد على الخبرة الماضية للمؤمن له والذي عن طريقه يتم تعديل الأسعار للمستقبل ولذلك فهي تعرف بطريقة التسعير حسب الخبرة، كما أن درجة تعديل السعر المقدر تعتمد على أهمية حجم البيانات للتجربة مع المؤمن لهم، لذلك فإن عنصر الثقة يحدد الانحراف المباشر في حجم العينة حيث من النادر أن تكون عينة المؤمن لهم محددة بدرجة مطلقة.

ونظراً لاعتماد هذه الطريقة على الخبرة السابقة للخسائر لكل مؤمن له على حدة مما يؤدي إلى صعوبة تطبيقها بصورة عامة على جميع أنواع التأمين لذا فإنها تستخدم في تأمينات الأخطار الكبيرة الحجم و تأمينات إصابات العمل في المصانع الكبيرة على وجه الخصوص.

### 3- طريقة التسعير بأثر رجعي:

تستخدم هذه الطريقة عند تعديل السعر الشامل للفئة كي يعكس دقة سعر العينة خلال مدة الوثيقة ويتم حساب السعر بموجب هذه الطريقة في نهاية مدة الوثيقة وحسب الخبرة الفعلية للشركة تجاه المؤمن له، وعليه فإنه من الناحية النظرية البحتة يكون قسط التأمين مساويا للخسائر الفعلية خلال السنة مضافا إليها المصروفات بأنواعها المختلفة إضافة إلى نسبة الأرباح التي تحددها الشركة.

أما عمليا فإن شركة التأمين تقوم عند بداية مدة الوثيقة بتحصيل القسط في ضوء الخبرة الخاصة بحامل الوثيقة ثم تقوم بإعادة حساب القسط في نهاية مدة الوثيقة على أساس الخبرة السابقة والخاصة بحامل الوثيقة ثم إعادته إليه أو مطالبته بالفرق في حدود الحدين الأعلى و الأدنى للقسط ويقتصر استخدام هذه الطريقة على الشركات الكبيرة والتي تتميز بأن معدلات خسائرها شبه ثابتة من سنة لأخرى والتي لديها القدرة المالية على تحمل أعباء القسط المرتفع في حالة حدوث خسائر ومطالبات مرتفعة خلال مدة الوثيقة.

### الخلاصة:

بعدما تعرضنا من خلال الفصل الأول على دراسة شاملة عن التأمين وعقد التأمين وتسعيرة التأمين استخلصنا أن للتأمين دور وأهمية كبيرة في وقتنا الحاضر باعتباره وسيلة مثلى لحماية الممتلكات والأشخاص ورؤوس الأموال، لكن لا تتم هذه العملية التأمينية إلا بإبرام عقد التأمين، كما أن من المشاكل التي تواجه شركات التأمين هي عملية تحديد السعر المناسب للخدمة التأمينية، حيث أنه يعتمد في ذلك على إحصائيات المدة الماضية مع الأخذ بعين الاعتبار إجراء التعديلات اللازمة، كما وقد تطرقنا لتسعير الخدمة التأمينية.

# الفصل الثاني

قطاع التأمين وتأمين السيارات

في الجزائر

### تمهيد:

نظرا للأهمية الكبيرة التي يحظى بها قطاع التأمين بسبب الدور الذي يلعبه والأهداف الاجتماعية والاقتصادية التي يسعى لتحقيقها، فقد عملت الجزائر على تطوير و تنمية هذا القطاع من الناحية النوعية والكمية، فسننتظر من خلال هذا الفصل إلى النصوص المنظمة للعملية التأمينية في الجزائر والهيكل الحالية لسوق التأمين الجزائري ومنتجاته كما سنقوم بتحليل نشاط التأمين في الجزائر.

وقد أخذ التأمين على السيارات في الجزائر الأهمية الأكبر بتصدره قائمة فروع التأمين لارتباطه مباشرة بخطر حوادث المرور، لذلك سنتطرق أيضا من خلال هذا الفصل إلى أهمية تأمين السيارات ونطاق تطبيقه وسنحاول معرفة الوضع العام لحوادث المرور في الجزائر كما سنحاول معرفة كيفية حساب أو تقدير تسعيرة تأمين السيارات ( قسط تأمين السيارات ) كما ونقوم بعرض مختلف أنواع الضمانات التي تمنح من طرف الشركة الوطنية للتأمين SAA، ولتوضيح كل ما سبق قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى ثلاث مباحث كالاتي:

- المبحث الأول: قطاع التأمين في الجزائر.
- المبحث الثاني: قطاع تأمين السيارات في الجزائر.
- المبحث الثالث: تسعيرة تأمين السيارات.

### المبحث الأول: قطاع التأمين في الجزائر

سنتطرق من خلال هذا المبحث لمختلف مراحل التي تمر بها قطاع التأمين في الجزائر من فترة الاستعمار إلى فترة السيادة الوطنية والظروف السائدة والتشريعات المنظمة له، كما سنتناول الهيكل الحالية لسوق التأمين الجزائري ومنتجاته وتحليل نشاط التأمين في الجزائر بعد الاستقلال والإلمام بأهم التطورات التي ساهمت في الرقي بالاقتصاد الجزائري.

### المطلب الأول: تطور قطاع التأمين في الجزائر

لقد مر قطاع التأمين في الجزائر بمرحلتين هامتين تركت بصماتها عليه وهما مرحلتي الاستعمار وما بعد الاستقلال، هذا الأخير الذي كان بمثابة فاصل بين حقبتين زمنييتين:

#### أولاً: مرحلة الاستعمار

يرتبط وجود التأمين بالجزائر بوجود الاستعمار الفرنسي ومؤسساته حيث تميزت هذه المرحلة بسيطرة الوكالات الأجنبية خاصة الفرنسية منها على نشاط التأمين<sup>1</sup>.

ومن أجل تنظيم هذا النشاط أصدرت السلطات الفرنسية مجموعة من النصوص<sup>2</sup> تذكر منها<sup>3</sup>:

✓ قانون 13 جوان 1930: والذي كان بمثابة القاعدة، إذ كان فحواه عبارة عن تعديل إلزامي لمجموع عقود التأمين البرية.

✓ مرسوم قانون 14 جوان 1938: الذي عوض بعض النصوص المجزأة وقام بتوحيدها.

<sup>1</sup> مختاري زهرة، التشخيص المالي ودوره في تقييم الأداء في شركة التأمين دراسة حالة الشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين خلال الفترة 2005-2007، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، غير منشورة، قسم علوم التسيير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية، جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، 2010-2011، ص 32.

<sup>2</sup> عقبة ريمي، مرجع سابق، ص 53.

<sup>3</sup> بوعزوز جهاد، مرجع سابق، ص 91.

## الفصل الثاني \_\_\_\_\_ قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

- ✓ المرسوم 04 أكتوبر 1945: الذي يقضي برفع صلاحيات تسيير حوادث العمل من أيدي شركات التأمين ليتكفل بها الضمان الاجتماعي.
- ✓ قانون 25 أبريل 1956: والذي نص تأمين 32 شركة تأمين وإنشاء صندوق مركزي لإعادة التأمين إضافة إلى مجلس وطني للتأمين.
- ✓ قانون 31 ديسمبر 1946: والذي تمر بموجبه تأسيس صندوق ضمان السيارات لحماية ضحايا الحوادث الذين يجدون أنفسهم بصدد مواجهة مسئول هارب أو غير قادر على الدفع وقد ظلت الأوضاع تسيير وفقا لهذه القوانين إلى غاية الاستقلال.

### ثانيا: مرحلة ما بعد الاستقلال.

استوحى نشاط التأمين في الجزائر بعد الاستقلال نصوصه من التشريع الفرنسي مرورا بعد ذلك بمراحل عدة<sup>1</sup>، فقد كان نشاط التأمين اثر خروج المستعمر مسيرا من طرف المؤسسات الأجنبية واغتاما منها لهذه الفرصة، عملت هذه المؤسسات الأجنبية إلى تطوير الفروع التي يمكن لها أن تجني منها أموالا طائلة من إعادة التأمين التي حولت أكبر نسبة من أقساطها إلى فرنسا، وهذا ما أدى بالسلطات الجزائرية للتدخل سنة 1963 فور إدراكها للخطر الذي تشكله هذه الممارسات على الاقتصاد المحققة في الجزائر، وهذا من خلال تأسيس الصندوق الجزائري للتأمين وإعادة التأمين مؤسسة وطنية تأسست في 08-06-1963 بموجب الأمر رقم 167/63.

ثم وفي سنة 1966 قامت السلطات الجزائرية بوضع حد لاستغلال التأمين في الجزائر لصالح الشركات الأجنبية من خلال صدور مرسوم رقم 127/66 في 27-05-1966 يجسد تأمين قطاع التأمين من طرف الدولة الجزائرية المستقلة حديثا.

كما تميزت المرحلة من 1966-1988 بظهور عدة شركات وطنية للتأمين مثل SAA والشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين CAAT والشركة المركزية لإعادة التأمينات

---

<sup>1</sup> رزقي إبراهيم وبدري عبد المجيد، دور قطاع التأمين في تنمية الاقتصاد الوطني، الملتقى الدولي السابع حول: "الصناعة التأمينية، الواقع العملي آفاق التطوير - تجارب الدول -"، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، الجزائر، يومي (03-04 ديسمبر 2012)، ص 10.

## الفصل الثاني \_\_\_\_\_ قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

CCR بالإضافة إلى تأسيس عدة تعاونيات منها الصندوق الوطني للتعاون الفلاحي CNMA<sup>1</sup>.

ففي إطار النظام الاشتراكي الذي أعتمد في تلك الفترة ومرحلة الاقتصاد المخطط الذي قامت فيه الدولة سنة 1966 باحتكار لمختلف شركات التأمين.

كما تم إعادة هيكلة سرقة التأمين الجزائري سنة 1976 بإدخال التخصص على الشركات الوطنية بحيث كل شركة تتخصص في فرع ما من الأخطار البسيطة، أخطار النقل...).

كما صدر خلال هذه الفترة سنة 1980 أول قانون جزائري للتأمين قانون 07-80 وكان يهدف لتطوير نشاط التأمين من منظور اشتراكي محض وأن يكون التأمين وسيلة للدولة بإدارة ومراقبة الاقتصاد.<sup>2</sup>

وطبقا للقانون 01-88 المؤرخ في 21-01-1988 عرف القطاع المالي ومنه قطاع التأمين إصلاحا جذريا حيث تم إعادة هيكلة سوق التأمين بإلغاء مبدأ التخصص وبقاء احتكار الدولة لقطاع التأمين.

بعد فتح سوق التأمين على المنافسة وإلغاء مبدأ التخصص فبدلا من أن تكون لهذه الإجراءات انعكاساتها ايجابية على نشاط التأمين سجلت هذه الشركات انكماشاً وتقلص، وهذا ما جعل الوزارة الوصية تقوم بإصدار الأمر رقم 07-95 بتاريخ 25-01-95 والذي ميز إلغاء احتكار الدولة للقطاع ولعمليات التأمين فاتحة بذلك سوق التأمين في الجزائر على الاستثمار الخاص الوطني والأجنبي لإنشاء شركات التأمين.

وكذلك سمح هذا الأمر للشركات إمكانية ممارسة عمليات التأمين عن طريق الوكلاء المعتمدين وكذلك سمح بظهور ما يسمى بوسيط التأمين والذي يضم كل من الوكيل العام

<sup>1</sup> مختاري زهرة، مرجع سابق، ص34.

<sup>2</sup> زروقي ابراهيم وبدري عبد المجيد، مرجع سابق، ص10.

## الفصل الثاني \_\_\_\_\_ قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

وسمسار التأمين، كما تم استحداث رقابة صارمة من طرف الدولة حيث تم إنشاء جهاز استثماري يقوم بهذه المهمة ويدعى المجلس الوطني لتأمينات CNA<sup>1</sup>.

**المطلب الثاني: الهيكل الحالية ومنتجات سوق التأمين الجزائري.**

### أولاً: الهيكل الحالية لقطاع التأمين الجزائري

يشكل هيكل قطاع التأمين في الجزائر النواة الحقيقية لممارسة النشاط التأميني<sup>2</sup>، فقد بلغ عدد الشركات العارضة في قطاع التأمين حوالي 17 شركة، حيث أسست 10 شركات بعد تحرير قطاع التأمين عام 1995<sup>3</sup>، وسنقوم بإبراز هذه الشركات كل منها على حدا:

#### ❖ الشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين CAAR:

تعتبر إحدى الشركات الكبرى لقطاع التأمين في الجزائر، نشأت عام 1963 تمثل هدفها في ستر الفراغ الذي تركته الشركات الأجنبية بعد مغادرتها الجزائر، حيث كانت قبل 1988 مختصة في تأمين الأخطار الصناعية الكبرى، ثم فيما بعد ذلك وطبقا لمجموعة من القوانين والتي أقرت استقلالية المؤسسات، أصبحت CAAR تمارس كل أنواع التأمين بما فيها تأمين السيارات<sup>4</sup>.

#### ❖ الشركة الوطنية للتأمين SAA :

تأسست في 12 ديسمبر 1963 كشركة مختلطة جزائرية مصرية، ثم أمت سنة 1966 بموجب قانون 66-127 أين احتكرت الدولة جميع عمليات التأمين، أوكلت إليها

<sup>1</sup> مختاري زهرة، مرجع سابق، ص 34.

<sup>2</sup> خالد الخطيب، الأسس النظرية والتأمينية والتنظيمية للتأمين التقليدي بالجزائر، الندوة الدولية حول (شركات التأمين التقليدي ومؤسسات التأمين التكافلي بين الأسس النظرية والتجربة التطبيقية)، جامعة فرحات عباس، سطيف، الجزائر، (26-26 أبريل 2011)، ص 54.

<sup>3</sup> برغوتي وليد، تقييم جودة خدمات شركات التأمين وأثرها على الطلب في سوق التأمينات الجزائرية (1995-2009) -دراسة تطبيقية للشركة الجزائرية لتأمينات-، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، غير منشورة، قسم العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2013-2014، ص 93.

<sup>4</sup> عقبة ريمي، مرجع سابق، ص 57.

## الفصل الثاني \_\_\_\_\_ قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

عمليات التأمين على السيارات والأخطار البسيطة وتأمينات الأشخاص، وبعد إلغاء التخصص أصبحت تمارس كل عمليات التأمين وإعادة التأمين، وفي سنة 1988 استفادت من الامتياز القانوني حيث تنازلت لها شركات التأمين عن جزء من محفظة نشاطها<sup>1</sup>، يقدر رأسمالها 256 مليار دينار<sup>2</sup>، حيث تصنف في المرتبة الأولى لاستحواذها على 24% من حصة السوق<sup>3</sup>.

### ❖ الشركة الجزائرية للتأمين الشامل CAAT:

نشأتها في 1985 اهتمت في البداية بالأخطار المرتبطة بفرع النقل وذلك طبقا لمبدأ التخصص واحتكار الدولة لقطاع التأمين في تلك الفترة، وعند إلغاء التخصص في إطار الإصلاحات الاقتصادية المعتمدة أصبحت CAAT مؤسسة اقتصادية عمومية تمارس مختلف فروع التأمين.

### ❖ الصندوق الوطني للتعاون الفلاحي CNMA:

تعرف التعاونية الفلاحية بأنها شركة مدنية للأشخاص ذات طابع تعاوني برأسمال متغير ولا يسعى إلى تحقيق ربح يتكون الصندوق الوطني من 62 صندوق محليا ويضمن الصندوق الأخطار التالية: البرد، الحريق، التأمين الشامل على الماشية، التأمين الشامل على النخيل والتمور والتأمين على الأجسام سفن الصيد، الاستغلال الفلاحي.

### ❖ الشركة المتخصصة في إعادة التأمين:

وهي الشركة المركزية لإعادة التأمين CCR بدأت الشركة نشاطها في 1975 قصد تحقيق المهام التالية:  
- المساهمة في تطوير السوق الوطنية لإعادة التأمين من خلال ارتفاع قدرتها على الاحتفاظ

<sup>1</sup> برغوتي وليد، مرجع سابق، ص94.

<sup>2</sup> [www.saa.dz/accueil.html](http://www.saa.dz/accueil.html) تاريخ الزيارة 2015/04/09 على الساعة 23:32 .

<sup>3</sup> [www.saa.dz/home/presentation-de-la-societe.htm](http://www.saa.dz/home/presentation-de-la-societe.htm) تاريخ الزيارة 2015/04/09 على الساعة 23:42.

## الفصل الثاني \_\_\_\_\_ قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

- ترقية التعاون الدولي والإقليمي في مجال إعادة التأمين<sup>1</sup>.

### ❖ التعاونية الجزائرية لتأمين عمال التربية والثقافة MAATEC:

تأسست سنة 1964، كانت تختص في تأمين سيارات عمال التربية والثقافة في عام 1992 أصبحت تمارس عمليات التأمين على أخطار السكن المتعددة ونظرا لطبيعتها التعاونية فهي لا تهدف إلى تحقيق الربح<sup>2</sup>.

### ❖ شركة ترست الجزائر TRUST ALGERIA:

وهي شركة للتأمين وإعادة التأمين مختلطة جزائرية بحرينية قطرية، تساهم فيها البحرين بحصة 60% وقطر بحصة 5% أما حصة الجزائر فتنقسمها كل من الشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين CAAR بـ 17.5% والشركة المركزية لإعادة التأمين CCR بـ 17.5% واعتمدت هذه الشركة في نوفمبر 1997.

### ❖ الشركة الجزائرية للتأمين وضمان الصادرات CAGEX:

نشأت الشركة في 10 نوفمبر 1996 بموجب الأمر 07-96 المتعلق بتأمين القرض الموجه للصادرات واعتمدت بمرسوم رقم 26-235 في 20 جويلية 1996.

### ❖ الجزائرية للتأمين:

أنشأت هذه الشركة بموجب أمر 07-95 في 25 جانفي 1995 ومنح لها الاعتماد في 5 أوت 1998 لتمارس نشاط التأمين وإعادة التأمين.

### ❖ الشركة الدولية للتأمين وإعادة التأمين CIAR:

اعتمدت في 5 أوت 1998 لتباشر مختلف عمليات التأمين.

<sup>1</sup> عقبة ريمي، مرجع سابق، ص ص. 57-59.

<sup>2</sup> برغوتي وليد، مرجع سابق، ص 95.

## الفصل الثاني \_\_\_\_\_ قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

### ❖ شركة تأمين المحروقات CASH:

وهي شركة ذات أسهم تباشر عمليات تأمين المحروقات إلى جانب فروع التأمين الأخرى.

### ❖ شركة ضمان القرض العقاري SGCT:

وهي مؤسسة عمومية اقتصادية، أنشأت في ديسمبر 1997 وتتمثل مهام الشركة في تقديم ضمانات القروض الممنوحة من طرف المؤسسة المالية من أجل الحصول على مسكن.

### ❖ الشركة الجزائرية لضمان قروض الاستثمار AGCI:

اعتمدت في 1998 لممارسة عمليات التأمين المرتبطة بقروض الاستثمار الموجهة للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة.

### ❖ الشركة العامة للتأمينات المتوسطة GAM:

اعتمدت سنة 2001، وهي تدعم قطاع التأمين في الجزائر، ويظهر ذلك من خلال اعتماد تسعة سماسرة التأمين.

إلى جانبها تم اعتماد شركات جديدة في التأمين وهي:

- شركة سلامة للتأمينات SALAMA ASSURANCE (المعروفة سابقا بشركة البركة والأمان)

- شركة ALLIANCE ASSURANCES.

- شركة CARDIF ELDJAZAIR.

- شركة STAR HANA.

- شركة الريان AL RAYAN<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> عقبة ريمي، مرجع سابق، ص 58.

ثانياً: منتجات سوق التأمين في الجزائر

تتنوع منتجات سوق التأمين الجزائري وتعددت بسبب الإصلاحات المعتمدة في كل المجالات المالي والصناعي وغيرها، خاصة عند انتهاجها سياسة الانفتاح التام للسوق الجزائري للاستثمار الأجنبي.

### 1. تأمين السيارات ونقل البضائع:

أ- **تأمين السيارات:** إن قرار إجبارية تأمين السيارات لم يكن إلا في 27 فيفري 1958 حيث وأنه قبل هذا التاريخ كانت تعويضات المتضررين مهضومة وضائعة لأن هذا النوع من التأمين كان اختيارياً متعلق بالإدارة والضمير، أما في الجزائر المستقلة لم يكتسب هذا النوع صفة الإلزامية إلا في 30 جانفي 1974<sup>1</sup>، وستعرض لتأمين السيارات في الجزائر بأكثر تفصيل خلال المبحث الثاني من هذا الفصل.

ب- **تأمين نقل البضائع:** يمكن تأمين البضائع المادة 55 من الأمر المتعلق بالتأمينات من الخسائر و الأضرار التي تلحق بها سواء عند الشحن أو التفريغ، ويمكن التأمين على كل أنواع السلع لمدة قصيرة أو غير محدودة، ففي حالة السلع الخطيرة كالمتفجرات أو الأشياء الثمينة مثل المجوهرات وجب تحديد الشروط الخاصة للتأمين عليها في وثيقة التأمين، تتعد تأمينات البضائع فهناك:

- تأمين البضائع المنقولة بحراً: هو الأكثر استعمالاً، فأتثناء القيام برحلة بحرية تضمن الأخطار من خلال اكتتاب وثيقة التأمين البحري على البضائع.

- تأمين البضائع المنقولة جواً: مثله مثل التأمين على البضائع بحراً، أما التأمين على أجسام المراكب الجوية يضمن الأضرار المادية التي تلحق بها حسب عقد التأمين المتفق عليه.

- يضمن المؤمن الأضرار التي قد تلحق بالبضائع المنقولة عبر الطرق البرية أو السكك الحديدية، إضافة إلى ذلك يمكن الضمان أثناء عمليات الشحن والتفريغ وذلك حسب عقد التأمين المتفق عليه.

<sup>1</sup> عقبة ريمي، مرجع سابق، ص 60.

### 2. التأمين ضد الحرائق والأخطار الفلاحية والأضرار الأخرى:

أ- التأمين ضد الحرائق والأخطار الفلاحية: ويتضمن هذا الفرع من التأمين ما يلي:

• **التأمين ضد الحرائق:** حسب القوانين من 44 إلى 88 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، ويضمن المؤمن من الحرائق جميع الأضرار التي تتسبب فيها النيران غير أنه إذا لم يكن هناك اتفاق مخالف لا يضمن الأضرار التي يتسبب فيها تأثير الحرارة أو الاتصال المباشر والفوري للنار أو لإحدى لمواد المتأججة إذا لم تكن هناك بداية حريق قابلة للتحويل إلى حريق حقيقي إضافة إلى ذلك، للتأمين على الحريق الصفة الإلزامية في بعض القطاعات حيث يجبر الهيئات العمومية التابعة للقطاعات الاقتصادية المدنية أن تكتتب تأمين من خطر الحريق ذلك لشدة المخاطر التي لا تستطيع الشركات على مواجهتها<sup>1</sup>.

• **التأمين ضد الأخطار الفلاحية:** تتضمن دورها على التأمينات التالية:

- التأمين ضد الأخطار الزراعية: يضمن المؤمن الأخطار التي يمكن أن تلحق بالمحاصيل الزراعية، كالبرد، العاصفة، الجليد، الفيضانات، الثلج... وذلك حسب الاتفاق المنصوص عليه في العقد<sup>2</sup>.

- التأمين ضد هلاك الماشية: يضمن المؤمن في حالة موت الماشية سواء كانت الموت طبيعية أو ناتجة عن مرض أو حادث إضافة إلى ذلك، فإن الضمان يكون حتى في حالة قتل الحيوانات لغرض الوقاية إذا تم ذلك بأمر من السلطات العمومية أو من المؤمن.

ب- **التأمين ضد الأضرار الأخرى:** ويقصد بها تأمين خسائر الاستغلال وتأمين كسر الآلات، تأمين الأخطار الصناعية وأخطار التركيب، إضافة إلى التأمين المتعدد الأخطار، وتقسم كما يلي<sup>3</sup>:

• **تأمين خسائر الاستغلال وتأمين كسر الآلات:** ويتضمن ما يلي:

- تأمين خسائر الاستغلال: ويسعى هذا التأمين إلى تعويض المؤمن له بجزء من النفقات العامة التي لا يمكن امتصاصها بعد تدني رقم أعمال المؤسسة بسبب وقوع حادث.

<sup>1</sup> برغوتي وليد، مرجع سابق، ص 113.

<sup>2</sup> عقبة ريمي، مرجع سابق، ص 60.

<sup>3</sup> برغوتي وليد، مرجع سابق، ص 114.

## الفصل الثاني \_\_\_\_\_ قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

- تأمين كسر الآلات: يضمن الأضرار التي تلحق بالآلات المؤمن عليها بسبب الاستغلال السيئ، خلل في البناء، انقطاع التيار، ...<sup>1</sup>

### • الأخطار الصناعية وأخطار التركيب: ويتضمن ما يلي:

- الأخطار الصناعية: تتمثل في أخطار الحريق، الفيضانات، الانفجارات، سقوط أجزاء من أجهزة الملاحة الجوية، الزلازل...

- أخطار التركيب: ويضمن العتاد المؤمن عليه من أخطار كهربائية، حريق، ضغط متزايد.

- تأمين متعدد الأخطار: لجأ المؤمن إلى عقد الأخطار المتعددة وهو عقد يتضمن الأخطار الرئيسية التي يتعرض لها المؤمن له (حريق، الانفجار، أضرار المياه، انكسار الزجاج، سرقة، المسؤولية المدنية...) وتوجد عدة أنواع لهذا التأمين :

✓ التأمين متعدد الأخطار الموجه للتاجر الحرفي.

✓ التأمين متعدد الأخطار الموجه للسكن.

✓ التأمين متعدد الأخطار الموجه للعمارات.

✓ التأمين متعدد الأخطار الصناعية.<sup>2</sup>

### 3. تأمينات الأشخاص و الصادرات والكوارث الطبيعية:

تنقسم كالتالي:

أ- تأمينات الأشخاص: تضمن تأمينات الأشخاص حسب القانون الجزائري الأخطار التالية:

• الأخطار المرتبطة بمدة الحياة البشرية.

• الوفاة بعد وقوع الحادث.

• العجز الدائم، الجزئي أو الكلي.

• العجز المؤقت عن العمل.

• تعويض المصاريف الطبية الصيدلانية و الجراحية.

ويمكن أن يأخذ التأمين على الأشخاص الشكل الفردي أو الجماعي.

<sup>1</sup> مرقاش سميرة و خلوف زهرة، إقامة التحالف الاستراتيجي بين شركات التأمين والبنوك رؤية مستقبلية لتسويق الخدمة التأمينية، نماذج عن إقامة تحالفات إستراتيجية-، ملتقى الدولي السابع حول: "الصناعة التأمينية، الواقع العملي وآفاق التطور-تجارب الدولة"-، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، (يومي 03-04 ديسمبر 2012)، ص04.

<sup>2</sup> برغوتي وليد، مرجع سابق، ص115.

## الفصل الثاني \_\_\_\_\_ قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

ب- تأمين الصادرات: ويضمن تأمين الصادرات لنوعين من الأخطار:

- الخطر التجاري: وينتج عن إعسار المدني أو عدم الدفع.
- الخطر السياسي: وينتج عن قرارات تأخذها الدولة يعرقل إتمام الصفقة لأحداث
- سياسية، كوارث طبيعية...<sup>1</sup>

ج- تأمين الكوارث الطبيعية: ويضمن هذا النوع من التأمين المؤمن له جميع الأضرار التي تصيبه فيما يملكه من ممتلكاته، سواء كانت منقولات أو عقارات التي تتسبب فيها كارثة من الكوارث التالية: كالهزات الأرضية أو الفيضانات وهيجان البحر أو أي حادث آخر بعد كارثة طبيعية، ففي البداية كان هذا النوع من التأمين اختياري ولكن بعد حدوث زلزال 21 ماي 2003 أصدر المشرع الجزائري أمر بالزامية التأمين على الكوارث الطبيعية حيث نص على أنه "يتعين على كل مالك لملك عقاري مبني يقع في الجزائر سواء شخصا طبيعيا كان أو معنويا ماعدا الدولة أن يكتتب عقد التأمين على الأضرار يضمن هذا الملك من الكوارث الطبيعية"<sup>2</sup>.

### المطلب الثالث: تحليل نشاط التأمين في الجزائر

#### أولاً: سوق التأمين الجزائري بالأرقام

سنتطرق من خلال هذا العنصر إلى التداول في السوق التأمين الجزائري ونسبة النمو بالإضافة إلى كثافة ومعدل انتشار التأمين.

#### 1. التداول في السوق ونسبة النمو:<sup>3</sup>

ساهم ظهور منافسين جدد في سوق التأمين وعمليات والإصلاح التي أطلقتها الدولة منذ عام 2006 في تطور هذا القطاع.

وقد سمحت الزيادة في مستوى الإنتاج في تحسن ضعيف عن حصة القطاع في الناتج المحلي الإجمالي من كثافة التأمين (القسط/الفرد)، ويقدر معدل الاختراق بنسبة

<sup>1</sup> مرقاش سميرة وخلوف زهرة، مرجع سابق، ص 05.

<sup>2</sup> عقبة ريمي، مرجع سابق، ص 62.

<sup>3</sup> Guide des assurances, publication éditée par KPMG SPA, Algérie, 2015, P31.

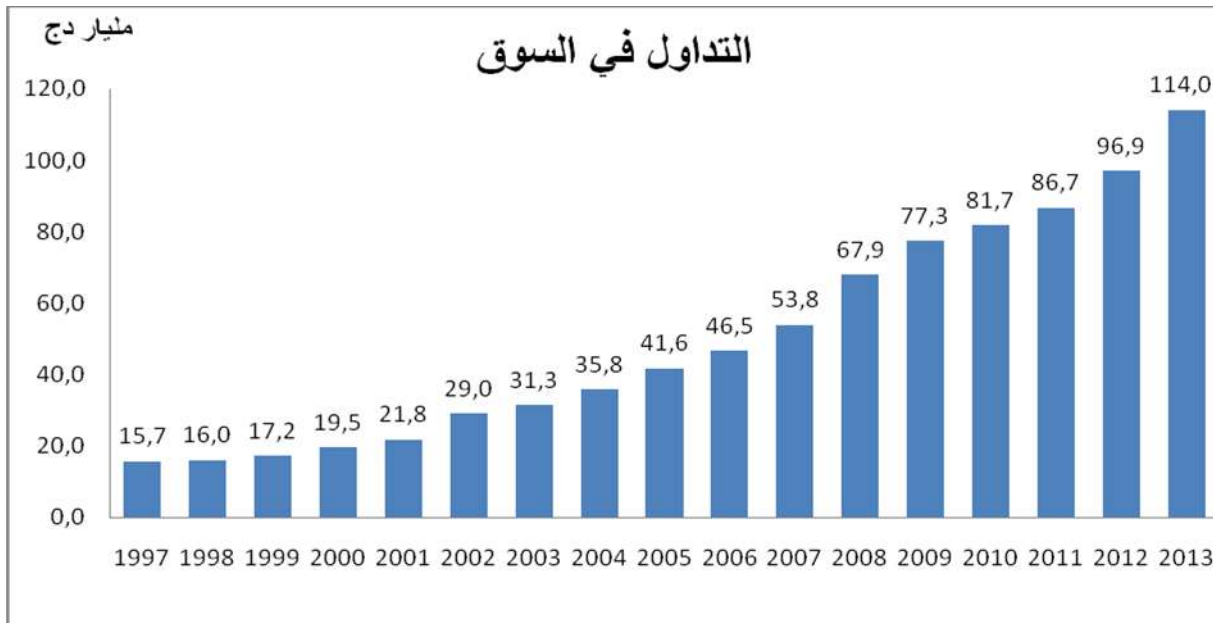
## الفصل الثاني قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

0.81% لعام 2012، ومع ذلك فرغم الإمكانيات التنموية الكبيرة في سوق التأمين فهو يتميز في المقام الأول بالضعف النسبي، فقد كان الإنتاج المحلي ما يعادل 99.6 مليار دينار في نهاية عام 2012، وما يمثل 0.03% من السوق العالمية.

رغم نهاية احتكار الدولة لقطاع التأمين وانفتاحها نحو القطاع الخاص عبر إصدار القرار 07/95 لا يزال القطاع العام سائدة بما يمثل تقريبا 3/4 من عائدات التأمين في الجزائر.

حيث أن تأمين السيارات يسيطر على 53.8% من الحصة السوقية (60% للشركات الخاصة)، يليه تأمين أضرار الممتلكات بحصة تقدر بـ 31.08% من إجمالي الأقساط، كما أن التأمين على العقارات بقي فقيرا نتيجة لغياب نصوص قانونية تلزم بذلك، كما يأخذ التأمين على الأشخاص يقدر بـ 7.3% من الأقساط الإجمالية، والشكل التالي يوضح التداول في السوق الجزائرية للتأمينات ونسبة النمو خلال الفترة 1997-2013.

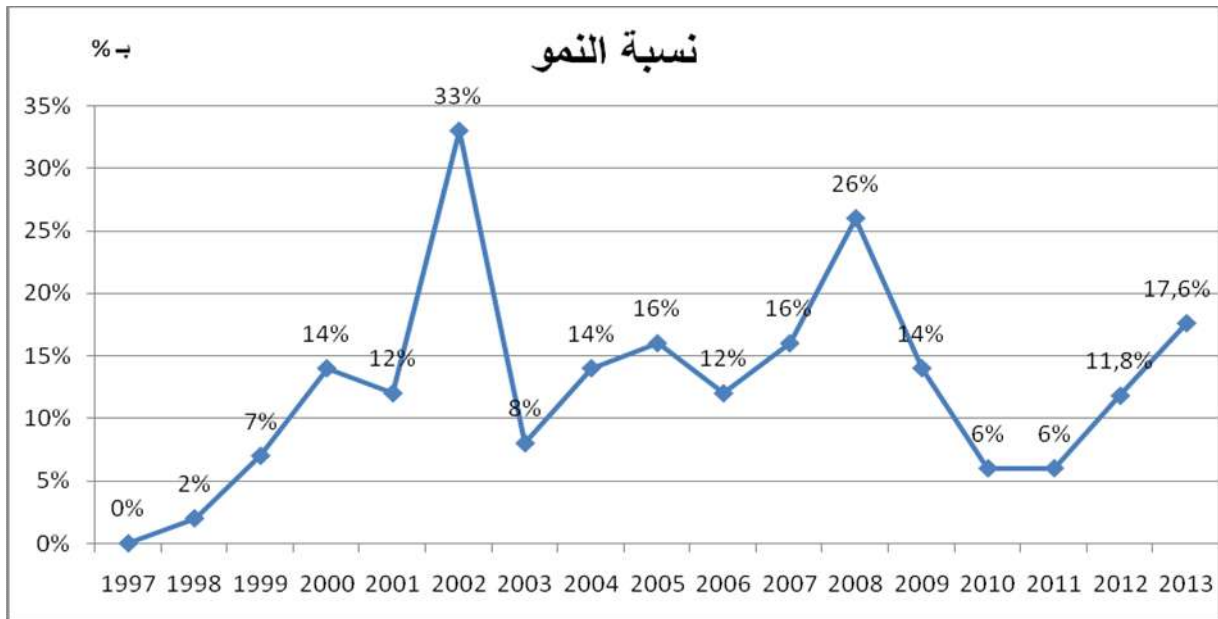
### الشكل رقم 01: التداول في السوق خلال الفترة 1997 - 2013.



Source : Guide des assurances, publication éditée par KPMG SPA, Algérie, 2015, p32.

## الفصل الثاني \_\_\_\_\_ قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

الشكل رقم 02: نسبة النمو خلال الفترة 1997-2013.



Source : Ibid, p32.

### 2. كثافة ومعدل انتشار التأمين:

سجل معدل الانتشار في الجزائر 0.81% عام 2012 من الناتج المحلي الإجمالي، حيث يعتبر هذا المعدل منخفض مقارنة مع البلدين المجاورين تونس والمغرب بما يقدر بـ 1.82% و 2.95% على التوالي أما بالنسبة لكثافة التأمين (الأقساط المدفوعة للفرد الواحد) فقد كانت تتراوح بين 2373 دج و 2670 دج أو 33 إلى 34.5 دولار سنة 2012<sup>1</sup>، والجدول التالي يوضح تطور كل من الكثافة ومعدل انتشار التأمين في الجزائر خلال الفترة 2003-2012.

### الجدول رقم 01: كثافة ومعدل انتشار التأمين في الجزائر خلال الفترة 2003-2012.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
معدل الانتشار	0.59%	0.59%	0.56%	0.55%	0.58%	0.62%	0.77%	0.77%	0.67%	0.60%
الكثافة * 10 <sup>2</sup>	9.82	11.08	12.66	13.89	15.80	19.57	22.03	22.53	23.78	26.72

Source : conseil national des assurances, le marche Algérien des assurances en 2012, p4.

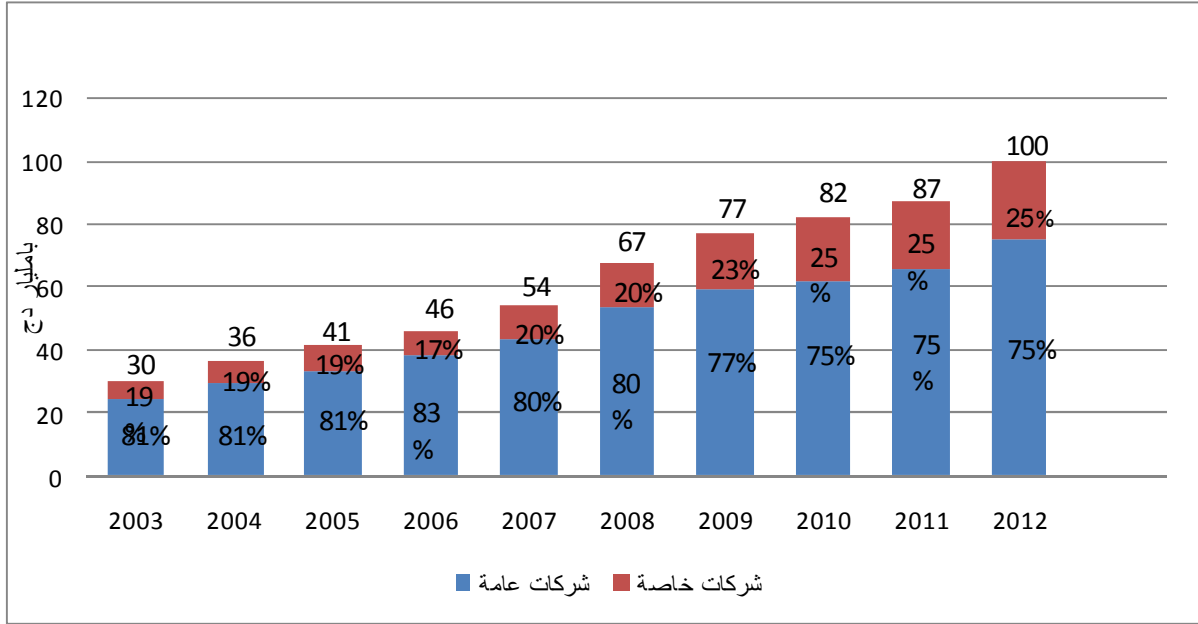
<sup>1</sup> Guide des assurances, opcit, P33.

## الفصل الثاني قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

ثانيا: إنتاج قطاع التأمين في الجزائر

### 1- إنتاج قطاع تأمين حسب الشركات:

تظهر هيمنة الشركات العامة في سوق التأمين عبر التطور الكبير في رقم أعمالها في السوق بفارق كبير عن الشركات الخاصة، وهذا ما سنلاحظه من خلال الشكل التالي:  
الشكل رقم 03: تطور إنتاج الشركات الخاصة والعامة.



Source : ibid, p36.

في عام 2012، رقم الأعمال المستحق من قبل الشركات العامة (بما في ذلك CNMA) كان حوالي 71 مليار دينار أو ما يقارب 75% من حصة السوق.

وقد كانت أول شركة خاصة هي CIAR (6.6 مليار دينار في عام 2012)، فقد كانت في نمو مستمر في السنوات الأخيرة وتزايد في حصتها السوقية، فقد كان لها 20% في عام 2008 إلى 25% في عام 2012<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Guide des assurances, optic, P37.

## الفصل الثاني \_\_\_\_\_ قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

### الجدول رقم 02: إنتاج التأمين حسب الشركات خلال 2003-2012.

الشركة	القطاع	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
SAA	public	8442	11188	12532	13422	14725	16445	18677	20072	21147	23163
CAAR	public	5100	3987	6255	7573	8096	11062	13260	12802	13740	14097
CAAT	public	6715	8973	7392	6068	10529	12515	13345	14083	14637	15902
CASH	public	1655	1775	4300	6174	6553	9974	8898	7481	7900	8376
CNMA	public	2401	2927	2991	2833	3133	3958	4975	6748	6732	8085
CIAR	privé	1354	1587	2246	2830	3323	4597	6075	5981	6113	6680
ALLIANCE	privé	0	0	2	0	904	1674	2852	3423	3903	3715
2A	privé	1071	1424	1851	1852	2114	2117	2622	3039	3203	3595
GAM	privé	723	1160	1511	1227	1281	1604	2108	2911	2849	3373
SALAMA	privé	209	497	653	1055	1422	1916	2490	2540	2797	3277
TRUST	privé	2371	2127	1499	1009	1431	1340	1461	1859	1868	2314
CARAMA	public	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1799
CARDIF	privé	0	0	0	0	17	0	536	715	901	1073
SAPS	public	0	0	0	0	0	0	0	0	241	1070
TALA	public	0	0	0	0	0	0	0	0	561	1169

Source : Guide des assurances, opcit ,P37.

### 2- إنتاج قطاع التأمين حسب الفروع<sup>1</sup>:

من خصائص السوق في القطاع هيمنة التأمين على السيارات بنسبة 54% من إجمالي الإنتاج، تليها أضرار الممتلكات بنسبة 31% من إجمالي الإنتاج، بينما تأمين الأشخاص لا يمثل إلا 7% من السوق.

والجدول التالي يبين هيكل إنتاج سوق التأمين حسب الفروع.

<sup>1</sup> Ibid, pp.36-38.

## الفصل الثاني ————— قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

### الجدول رقم 03: إنتاج و حصص قطاع التأمين حسب الفروع.

نسبة التطور بين 2012 و 2013	الحصة بـ%	2012	الحصة بـ%	2013	الفرع
15%	53%	53118	54%	61310	السيارات
9%	33%	32559	31%	35424	الأضرار
4%	5%	5262	5%	5476	النقل
100%	1%	1398	2%	2793	المخاطر الزراعية
10%	7%	7290	7%	8034	تأمين الأفراد
3.0705%	0%	3	1%	924	تأمين القروض
14	100%	99630	100%	113961	مجموع الإنتاج

Source : ibid, p38.

عرف التأمين على السيارات في سنة 2013 تطور بنسبة 15% مقارنة مع 2012.

كما أن تأمين الأضرار الذي يسمى أيضا IRAD (مخاطر الحريق والحوادث) سجلت تطورا بنسبة 9%، هذه الزيادة تعود لطبيعة مخاطر الفروع التي تتعرض لها الشركات والزيادة في المشاريع الإشهارية الكبيرة والبنية التحتية الأساسية في السنوات الماضية التي أطلقت في مختلف القطاعات الاقتصادية.

أما بالنسبة لتأمين مخاطر الزراعية قد تضاعف إنتاجها في عام 2013 مقارنة مع 2012 حيث لها نسبة 2% من سوق الإنتاج، حيث لا يزال هذا النوع من المخاطر متخلف رغم الفرص التي تتيحها البرامج المختلفة في إطار سياسة التنمية الزراعية والريفية التي بدأتها الحكومة.

أما بالنسبة لتأمين الأفراد فقد شهد تطور بنسبة 10%، ترجع هذه الزيادة إلى الاستخدام التقليدي للشركات الجديدة التابعة لتأمين الأفراد في شبكة الفروع المباشرة لشركات التأمين على الحياة الذي سمح بإصدار أقساط التأمين على الحياة الجديدة، لذلك فخلال السنوات 2011 و 2012 تم توقيع ثمانية اتفاقيات توزيع بين شركات التأمين على الحياة والتأمين ضد الحوادث.

## الفصل الثاني \_\_\_\_\_ قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

### المبحث الثاني: قطاع تأمين السيارات في الجزائر.

لقطاع تأمين السيارات في الجزائر أهمية كبيرة، تبرز من خلال الصعيدين الاقتصادي والاجتماعي، وسنتطرق من خلال هذا المبحث إلى تعريفه وأهمية تأمين السيارات ونطاق تطبيقه ووضع حوادث المرور العام وعلاقته بشركات التأمين.

#### المطلب الأول: تعريف وأهمية التأمين على السيارات.

سنتطرق من خلال هذا المطلب إلى تعريف التأمين على السيارات وأهمية تأمين السيارات من الناحية الاقتصادية والاجتماعية.

#### أولاً: تعريف التأمين على السيارات.

يمكن تعريف التأمين على السيارات بأنه ضمان لمالك السيارة أو من يقع تحت حراسته من رجوع الغير عليه بالتعويض، ويعتبر هذا الموضوع حديث في نطاق الدراسة القانونية ذلك أن العديد من الدول لا تأخذ به، ومنها ما تجعله تأميناً اختيارياً على عكس المشرع الجزائري الذي جعله إجبارياً وأحاطه بمجموعة من الضمانات لحماية ضحايا حوادث المرور.

#### ثانياً: أهمية التأمين على السيارات.

يكتسي هذا النوع من التأمينات أهمية كبيرة على الصعيدين الاقتصادي والاجتماعي:

#### 1. على المستوى الاقتصادي:

فعلى المستوى الاقتصادي تمثل مداخيل شركات التأمين العاملة في هذا النشاط نسبة عالية بالمقارنة بمداخيلها في فروع التأمين الأخرى، وذلك بالنظر إلى حجم العمليات أمام طلب المستأمنين المتزايدة نتيجة استعمال السيارة بمختلف أنواعها، كوسيلة لنقل الأشخاص والبضائع ووسيلة للترفيه والسياحة، ومقابل ذلك تلتزم شركات التأمين بدفع مبالغ ضخمة للتعويض عن الأضرار التي تسببها حوادث المرور بين العملية والأخرى، يمثل التأمين أداة لادخار الأموال يمكن توظيفها في العديد من المشاريع الاستثمارية.

## الفصل الثاني \_\_\_\_\_ قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

حيث عرف قطاع التأمين في الجزائر انتعاشا كبيرا في رقم الأعمال الخاصة فيما يتعلق بفرع التأمين على السيارات حيث واصل فرع التأمين على السيارات ارتفاعه بتحقيقه رقم أعمال قدر بـ 23.2%، حيث أكد المجلس الوطني للتأمين أن هذا الارتفاع قد تحقق بفضل اكتتاب للضمانات الاختيارية التي تمثل 82% ودفع إتاوة التأمين على السيارات مبلغ قدر بـ 8.4 مليار، ليضيف المجلس أن مبيعات السيارات الجديدة عرفت خلال الثلاثي الأول من سنة 2009 ارتفاعا قدر بـ 18.7% مقارنة بنفس الفترة 2008 معززا بذلك رقم أعمال هذا الفرع.

### 2. على المستوى الاجتماعي:

أما المستوى الاجتماعي، يعتبر التأمين من أهم الوسائل الوقائية لحماية ضحايا الحوادث ولعل ذلك من بين الأسباب التي دفعت بالمشروع في كثير من دول العالم بما فيها الجزائر لجعل التأمين على السيارات أمرا إجباريا كما أنشأ لهذا الغرض صناديق خاصة لتعويض بعض ضحايا حوادث المرور، ويستند نظام التأمين على السيارات في الجزائر على الأمر الصادر في 30 جانفي 1974 والتعديل اللاحق له المتمثل في القانون رقم 31/88 المؤرخ في 19/07/1988 بالإضافة إلى الأحكام الواردة في قانون التأمين لسنة 1995 والأحكام الواردة في القانون المدني ذات الصلة<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: نطاق تطبيق التأمين على السيارات

#### أولا: نطاق التطبيق من حيث الموضوع

للحديث عن نطاق تطبيق التأمين على السيارات يقتضي تحديد مفهوم السيارات وتشخيصها من جهة وتحديد المخاطر المضمونة من جهة ثانية<sup>2</sup>.

#### 1. مفهوم السيارة: ويقصد بها حسب الأمر 15/74 كل مركبة برية بمحرك ومقطورتها.

<sup>1</sup> عبد الوهاب الأطرش وآخرون، "نمذجة قياسية لتسعيرة تأمين السيارات باستخدام نموذج تحفيز-عقوبة الأمثل (Système bonus-malus optimal)، مجلة الدراسات الاقتصادية والمالية، العدد الخامس، 2012، منشورات، جامعة الوادي، الجزائر، ص ص. 281-283.

<sup>2</sup> عقبة ريمي، مرجع سابق، ص 70.

## الفصل الثاني \_\_\_\_\_ قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

ويشمل مفهوم المركبة ذات المحرك العديد من الآليات التي يمكن أن تحمل أفراد أو أشياء وهي: السيارات السياحية ذات الاستعمال الخاص (الإسعاف، مطافي، الأجرة...)  
السيارات النفعية، الشاحنات، الحافلات، الجرارات (بكل أحجامها وأنواعها المتحركة على عجلات أو سلسلة)، آليات الورشات والمصانع، الرافعات، المقطورات ونصف المقطورات، الدرجات النارية، إلا أن المادتين 2 و 3 من ذات الأمر استثنت كل التزامات المؤمن والمسؤولية المدنية عن المركبات التي تملكها أو التي في حراستها وكذا الأعوان العاملين لديها، أما السكك الحديدية فتخضع لقانون خاص بحكم أن سيرها يكون على سبيل هو حكر لها.

وعليه فإجبارية التأمين تمس كل أنواع المركبات ذات المحرك قبل إطلاقها لسير، دون تحديد مجال السير، وذلك لإلزام مالكيها على التأمين حتى وإن كان يستعملها داخل مزرعة أو ورشة على اعتبار أن الأصل هو حماية مالكيها أو حارسها أو مستعملها من رجوع الغير عليه بمقتضى المسؤولية المدنية.

وبناء على أحكام هذه المادة تبرم عقود التأمين الإلزامي والتي قد ترفق بتأمين اختياري على الأضرار التي تتسبب فيها هذه المركبة أو مقطورتها وبشهادتي تأمين مختلفتين حتى لا يكون هناك أي تداخل بينهما، وتسلم شهادة تأمين تتضمن مواصفات كل مركبة (طراز وصنف ورقم تسلسلي ورقم تسجيل و قوة وعدد مقاعد وأول سنة استعمال، إلى جانب كل من اسم ولقب وعنوان المؤمن له (شخص طبيعي أو معنوي) وحدة الضمان مع تاريخ وساعة السريان والتأمين وختمها وتوقيع ممثلها.

فشهادة التأمين تعتبر قرينة قاطعة لتغطية المخاطر المتسببة في أضرار مادية أو جسدية للغير والناجمة عن حوادث المرور، وقد أقر المشرع الجزائري تسليط عقوبة على

## الفصل الثاني — قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

كل شخص يخل بإجبارية هذا التأمين، كما يقتضي القانون بإلزام أي مسئول عن حادث لم يؤمن عليه بدفع تعويض للمتضرر<sup>1</sup>.

### 2. المخاطر القابلة للضمان والمخاطر الغير قابلة للضمان:

أ- **المخاطر القابلة للضمان:** تلتزم شركة التأمين الإلزامي على المركبة بتغطية الأضرار المادية والجسمانية التي يتسبب في حدوثها المؤمن له للغير والناجمة عن حوادث المرور، بذلك يضمن التأمين في جانبه الإلزامي مسؤولية المؤمن به من رجوع الغير عليه بالمسؤولية سواء كان مصدر الضرر المادي أو الجسماني، وهذا الضرر المادي يتمثل في كثير من الحالات في تصادم السيارة المؤمن عليها بسيارة أو أي جسم آخر ثابت أو متحرك، وبالتالي فهو يختلف عن الضرر الجسماني الذي يتجسد في صورة العجز الكلي المؤقت والعجز الجزئي الدائم، العجز الكلي الدائم وحالات الوفاة، بالإضافة إلى ذلك يضمن تأمين الأضرار الناجمة عن الحرائق الانفجارات التي تسببها المركبة والأشياء التي تنقلها مهما كان السبب، وإذا كانت تلك هي المخاطر ذات الطابع الإلزامي في التأمين على السيارات فإن هناك مخاطر أخرى ذات طابع اختياري ينظمها المشرع الجزائري ويترك الحرية للأطراف في التأمين عليها أو عدم التأمين، وبناء على ذلك فإنه بإمكان أطراف العقد إدراج مخاطر أخرى بعقد التأمين وقد جرى العمل لدى شركات التأمين الجزائرية بأن تقترح على المستأمنين نموذج عقد متعدد المخاطر، وأحيانا أخرى عقد شامل للمخاطر، ومن ثم يصبح العقد الواحد يتضمن مخاطر من الطبيعة متغايرة؛ مخاطر ناجمة عن المسؤولية المدنية وهو الجانب الإلزامي في التأمين، ومخاطر ناجمة عن إتلاف جزئي أو كلي للمركبة، أو تعرضها إلى مخاطر أخرى كالسرقة والحريق وكسر الزجاج والانقلاب وهو الجانب الاختياري في التأمين.

ب- **المخاطر الغير قابلة للضمان:** يقر المشرع الجزائري في التأمين الإلزامي باستبعاد بعض المخاطر من الضمان منها:

<sup>1</sup> محي الدين شبيرة، تأمين السيارات بين التسعيرة والتعويضات حالة الأضرار المادية-دراسة ميدانية بشركة SAA-، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، غير منشورة، قسم علوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة منتوري، قسنطينة، 2004-2005، ص152.

## الفصل الثاني ————— قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

- الأضرار التي تسبب فيها المؤمن له بصورة عمدية وهذه القاعدة مأخوذ بها في كل أنواع التأمين، حيث من المعروف أن الحادث المؤمن منه لا ينبغي أم يتسبب فيه المؤمن له أو المؤمن، وهذا تطبيق لقاعدة عامة تقضي بعدم تدخل الأطراف في حدوث الحادث.
- الأضرار الناجمة بصفة مباشرة أو غير مباشرة عن الإشعاعات النووية وأضرار الطاقة الذرية، حيث أن التعويضات فيها يتحملها مالك المنشأة الذرية أو المفاعل النووي، سواء كانت المنشأة موجودة على المستوى الوطني أو في إقليم دولة أخرى<sup>1</sup>.

### ثانيا: نطاق التطبيق من حيث الأشخاص

#### 1. الأشخاص الخاضعين للتأمين الإجباري<sup>2</sup>:

إن امتلاك المركبة يستلزم الكثير من الأطراف لكي يتمكن صاحبها من الانتفاع بها لذلك فإن الأشخاص الخاضعين للتأمين الإجباري عليها كثيرون حسب المادة 4 من الأمر 15/74 بدء بمكاتب العقد /أو المالك (شخص طبيعي أو معنوي) مرورا بالأشخاص الذين آلت إليهم هذه المركبة بالإذن الحراسة أو القيادة والذين تقوم مسؤوليتهم المدنية بفعل استعمال ذات المركبة أو مسؤوليتهم عن الضرر الواقع للغير من طرف أي منهم والمغطاة بعقد تأمين سيارة، ووصولاً إلى أصحاب المرائب الذين يقومون بالسمسرة أو بيع أو تصليح أو راب المركبات أو مراقبة حسن عملها الذين يتعين عليهم من جهتهم، التأمين على مسؤوليتهم المدنية أو مندوبهم أو الأشخاص العاملين تحت أمرتهم وكذلك وكذلك الأشخاص الذين توكل إليهم حراسة تلك المركبة أو قيادتها بإذنها لتغطية الأضرار المتسببة للغير بواسطة المركبة المعهود بها إليهم والمستعملة في إطار نشاطهم المهني، وهنا فإن ذات المادة تثير أشكالا حول مفهومي الإذن والحراسة.

أ- الإذن : هو ذلك الترخيص الذي يصدر عن شخص لفائدة شخص آخر يسمح له باستعمال شيء معين، والإذن في التأمين يصدر من المؤمن له سواء كان المكتب بعقد أو مالك السيارة لفائدة السائق أو الجار أو الابن باستعمال هذه السيارة وما يترتب على ذلك من تصرفات تقتضيها متطلبات القيام بهذه المهمة، وهذا الإذن يبقى مبهما وغير محدد المعالم

<sup>1</sup> عقبة ريمي، مرجع سابق، ص71.

<sup>2</sup> محي الدين شبيرة، مرجع سابق، ص153.

## الفصل الثاني \_\_\_\_\_ قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

مما يخلق مصاعب في الوقوف على مدى صحته الخاصة وأن المشرع لم يحدد شكله وشروطه وإن كانت الاجتهادات القضائية تعتمد في إثبات صحة الإذن عن قرائن مثل وجود مفاتيح أو إحدى وثائق السيارة أو وجود علاقة بين المالك وحائز السيارة، حتى وإن كانت هذه القرائن غير سليمة خاصة في حالة سرقة السيارة بوثائقها أو بنسخ مفاتيح، والحديث عن الإذن إنما يطرق لإثبات أن الحائز يكتسب صفة المؤمن له بعقد تأمين السيارة وهو المترجم بالتزام شركة التأمين بتعويض الأضرار المتسبب فيها بهذه المركبة المؤمن عليها.

ب- الحراسة: فيقصد بها في الدراسات القانونية السيطرة الفعلية على الشيء والتصرف فيه سواء كانت هذه السيطرة مشروعة أو غير مشروعة ولا يكفي أن تكون معنوية، تمنح صاحبها سلطة الاستعمال والتسيير ورقابة الشيء، وهو المفهوم الذي أخذ به المشرع الجزائري في أحكام المادة 138 ق.م.ج.

### 2. الأشخاص المستحقون للتعويض<sup>1</sup>:

تشمل هذه الفئة الضحايا وذوي الحقوق الذين يصيبهم الضرر من جراء حادث مرور، والضحية في هذا الصدد هو ذلك الشخص الذي يستفيد من التعويض نتيجة ضرر أصيب به من جراء حادث سيارة في حالة بقاءه على قيد الحياة وفي حالة وفاته فإن حقوقه في التعويض ترجع لذويه، والجهات الملزمة بدفع التعويضات والمستحقة لهؤلاء هي في الأساس شركات التأمين.

إذا كان المعني مالكا للمركب المؤمن عليها؛ وقد تتولى الدولة دفع التعويضات عندما تكون المركبة المتسببة في الحادث مملوكة لها أو موضوعة تحت حراستها، وبصورة استثنائية يلتزم الصندوق الخاص بتعويض الضحايا أو ذوي حقوقهم في حالات التالية:

- عندما يبقى المسؤول عن الحادث المتسبب في الضرر للضحية مجهولا.
- وعندما يسقط حق المؤمن له المسؤول عن الحادث في ضمان.
- في حالة إذا ما كان التأمين غير كاف لتعويض الضحية.
- وكذلك عندما يكون المسؤول عن الحادث معسرا، أو غير مؤمن عن مسؤولية المدنية.
- أخيرا عندما يشترك في الحادث عدة مسؤولين تسببوا في وقوع ضرر واحد.

<sup>1</sup> عقبة ريمي، مرجع سابق، ص73.

## الفصل الثاني \_\_\_\_\_ قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

وبالتالي فإن المشرع الجزائري قد وسع من دائرة الأشخاص المستحقين للتعويض بالمقارنة بتشريعات بعض الدول الأخرى، حيث اعتبر من بين المستفيدين من التعويض المؤمن له (مالك المركبة) والأشخاص الواقعين تحت رقابته ومن بينهم السائق الذي تربطه بالمؤمن له علاقة التبعية.

ونتيجة لذلك يستفيد هؤلاء من تعويض عن الأضرار التي تلحقهم بسبب حادث المرور، وهو أمر يدعو إلى التساؤل عن مدى استحقاقهم للتعويض حيث أنه لا توجد مسؤولية قانونية يكون فيها الشخص مسؤولاً اتجاه نفسه.

### المطلب الثالث: حوادث المرور بالجزائر

إن حوادث المرور وما تخلفه من ضحايا، قتلى و جرحى ومعاقين تستدعي وقفة تأمل وتمعن، فالأرقام وإن شهدت استقرارا نسبيا في السنوات الأخيرة إلا أنها تبقى أرقاما مرعبة ومؤشرا يعبر عن واقع مريع وصلت إليه هذه الآفة في بلادنا<sup>1</sup>.

### أولا: الوضع العام لحوادث المرور في الجزائر.

رغم المجهودات المبذولة مازالت ظاهرة حوادث المرور تتصف بالحدة والخطورة، والأرقام والإحصائيات تثبت أن هذه الظاهرة لم تعرف تحسنا<sup>2</sup>، حيث يتحمل مستعملي الطريق (السائق) القسط الأعظم من المسؤولية في وقوع الحوادث بنسبة 93.29%.

فحسب الإحصائيات التي قام بها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، فقد سجلت الجزائر سنة 2014؛ على المستوى الوطني 40101 حادث خلف مقتل 4812 شخص وإصابة 65263 شخص آخر وإذا ما قورنت هذه الإحصائيات مع الإحصائيات المسجلة لسنة 2007 نلاحظ ارتفاع في عدد القتلى وانخفاض في كل عدد الجرحى والحوادث.

<sup>1</sup> [www.cnpsr.org.dz](http://www.cnpsr.org.dz) تاريخ الزيارة 2015/05/01 على الساعة 22:02.

<sup>2</sup> عقبة ريمي، مرجع سابق، ص74.

## الفصل الثاني \_\_\_\_\_ قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

### الجدول 04: مقارنة حوادث المرور بين 2013 و2014.

الفترة	عدد الحوادث	عدد الجرحى	عدد القتلى
2014	40101	65263	4812
2013	42846	69582	4520
الفارق	-2745	-4319	+272
النسبة %	-6.41%	-6.21%	+5.99%

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات.

من خلال هذا الجدول نلاحظ

- انخفاض عدد الحوادث على المستوى الوطني بـ2745 حادثا، أي بنسبة 6.41% .
- انخفاض عدد الجرحى على المستوى الوطني بـ4319 جريحا، أي بنسبة 6.21%.
- ارتفاع عدد القتلى على المستوى الوطني بـ272 قتيلا، أي بنسبة 5.99%.

من خلال هذه الأرقام ورغم انخفاض في عدد الحوادث لكن لاحظنا أن حوادث المرور في سنة 2014 كانت خطيرة ومميتة وكل هذا راجع إلى السلوكيات اللامسؤولة من طرف السائقين والمشاة على حد سواء، إضافة إلى حالة الطرقات والمركبات، وحسب نفس الإحصائيات يتضح أن العدد الحوادث المسجلة في المناطق الريفية أكبر من العدد المسجل في المناطق الحضرية وهذا حسب الجدول التالي:

### الجدول رقم 05: الأهمية النسبية لحوادث المرور لسنة 2014 بين المناطق الحضرية والريفية<sup>1</sup>.

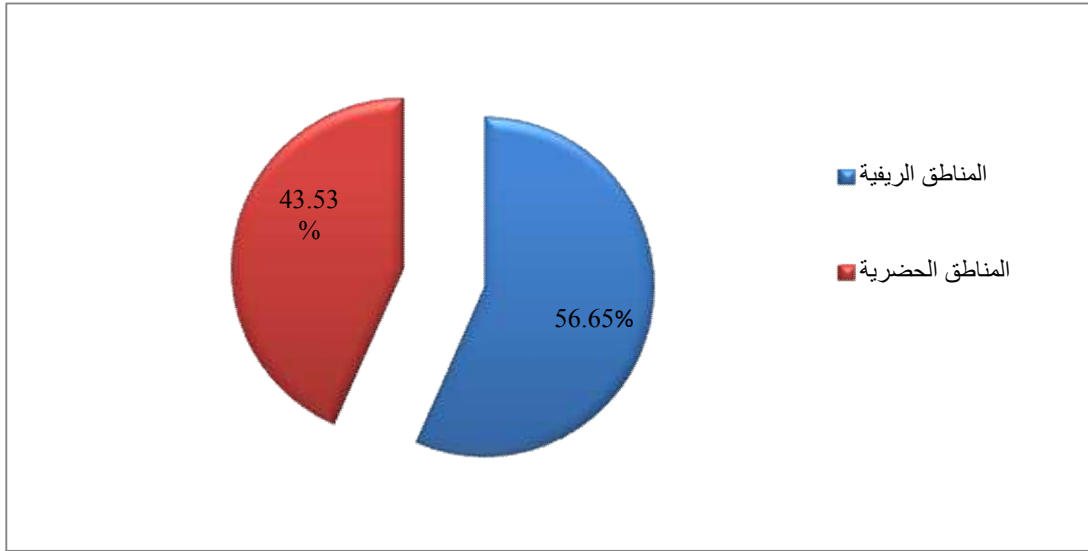
المجموع	المنطقة الريفية	المنطقة الحضرية	
40101	22718	17383	2014
%100	%56.65	%43.35	الأهمية النسبية

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات.

<sup>1</sup> المركز الوطني للوقاية وأمن الطرقات "دراسة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر خلال سنة 2008"، ص ص 1-5.

## الفصل الثاني \_\_\_\_\_ قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

الشكل رقم 04: الأهمية النسبية لعدد الحوادث بين المناطق الحضرية والريفية خلال سنة 2014.



المصدر: من إعداد الطالبة.

### ثانيا: أسباب وقوع حوادث المرور.

تثبت الإحصائيات أن الإنسان يبقى المتسبب الرئيسي في وقوع حوادث المرور، وذلك من خلال قيامه بتصرفات غير مسؤولة وطائشة توحى له أنه سيد الأمر، فهو الذي يسيطر ومصدر القوة، لكن في الحقيقة فإنه من خلال هذا التصرفات يصبح سجين غريزته وتحت تأثيرها فيقوم بأخطاء ومخالفات تعرض حياته و حياة غيره إلى الخطر<sup>1</sup>. وهذا ما يوضحه الشكل التالي:

### الجدول رقم 06: الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور خلال سنة 2014.

العدد	مستعملو السيارات	المركبة	المحيط	المجموع
37409	1524	1168	40101	
النسبة (%)	93.29%	3.80%	2.91%	100%

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات.

<sup>1</sup> عقبة ريمي، مرجع سابق، ص 76.

## الفصل الثاني \_\_\_\_\_ قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

من خلال دراستنا للأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور على المستوى الوطني خلال سنة 2014، نلاحظ أن مستعملي الطريق هم المتسببون الرئيسيين، حيث يتحملون القسط الأعظم من المسؤولية في وقوع الحوادث بنسبة 93.29% من إجمالي أسباب حوادث المرور، بينما الأسباب المتعلقة بحالة المركبة تأتي في المرتبة الثانية بنسبة 3.80% ويتسبب عامل المحيط بنسبة 2.91%.

### 1- الأسباب المتعلقة بمستعملي الطريق:

كما ذكرنا سبق أن نسبة 93.29% من إجمالي حوادث المرور المسجلة على المستوى الوطني كان سببها الإنسان، وترجع إلى التصرفات التي تظهر في الجدول التالي:

**الجدول رقم 07: الأسباب المتعلقة بمستعملي الطريق خلال سنة 2014.**

النسبة %	العدد	الأسباب
27.32	10956	السرعة المفرطة
9.22	3696	التجاوزات الخطيرة
5.94	2382	عدم انتباه السائق داخل الأحياء
5.29	2119	عدم استعمال ممرات الراجلين
5.05	2026	عدم احترام المسافة الأمنية
4.89	1962	المناورات الخطيرة
4.25	1705	رفض الأولوية
3.94	1580	عدم احترام إشارات المرور
3.16	1266	عدم أخذ الحيطة من طرف المشاة عند عبور الطريق
3.07	1230	السير على اليسار
2.94	1177	اللعب وسط الطريق أو السير على حافة الطريق
2.91	1168	فقدان السيطرة
2.63	1056	تغيير الاتجاه دون الإشارة
1.59	639	السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير المخدر
1.32	529	السياقة دون الحيازة على الرخصة المقررة
1.22	490	عدم احترام إشارة قف
1.05	420	عدم أخذ الحيطة من طرف السائق عند عبور الدراجات
1.04	416	السير في الاتجاه الممنوع
1.02	410	عدم انتباه السائق عند خروجه من مكان التوقف
0.88	351	عدم أخذ الحيطة من طرف السائق عند الرجوع إلى الخلف.

## الفصل الثاني \_\_\_\_\_ قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

0.74	296	الوقوف أو التوقف الخطيرين.
0.53	211	جنحة الفرار
0.47	190	الانبهار بالأضواء
0.25	102	استعمال الهاتف النقال أو التصنت الإذاعي
2.57	1032	أخرى
93.29	37409	المجموع

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات.

نلاحظ أن السرعة المفرطة هي أكثر سبب لحوادث المرور بـ10956 حادث من مجموع الحوادث بنسبة 27.32%، يليها في المرتبة الثانية عنصر التجاوزات الخطيرة بـ3696 حادث من مجموع الحوادث بنسبة 9.22%، ثم يأتي في المرتبة الثالثة عنصر عدم انتباه السائق داخل الأحياء بـ2382 حادث، أي بنسبة 5.94% من مجموع الحوادث.

### 2- الأسباب المتعلقة بالمركبة:

تتسبب المركبة بوقوع 1524 حادث من إجمالي حوادث المرور المسجلة على المستوى الوطني بنسبة 3.80% ويرجع ذلك للأسباب الموضحة في الجدول التالي:

#### الجدول رقم 08: الأسباب المتعلقة بالمركبة خلال السنة 2014.

النسبة (%)	العدد	الأسباب
1.73	693	ثقب وانفجار الأطر
0.73	293	اختلالات ميكانيكية
0.65	260	فرامل غير فعالة
0.18	72	الحمولة الزائدة أو غير المؤمنة
0.16	65	خلل في جهاز التوجيه
0.14	55	انعدام الأضواء
0.12	50	أضواء غير قانونية
0.09	36	أخرى
3.80	1524	المجموع

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات.

نلاحظ من الجدول أن انفجار و ثقب الأطر تسبب بـ693 حادث أي بنسبة 1.73% من مجموع الحوادث يليه الإختلالات الميكانيكية بما يعادل 293 حادث أي بنسبة 0.73% وفي المرتبة الثالثة يأتي عنصر الفرامل غير الفعالة بـ260 حادث بنسبة 0.65%.

## الفصل الثاني \_\_\_\_\_ قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

وبالتالي يجب التأكيد على المراقبة اليومية للمركبة من قبل السائق وكذلك المراقبة التقنية الدورية.

3- الأسباب المتعلقة بالمحيط: تظهر الأسباب كما يلي:

جدول رقم 09: الأسباب المتعلقة بالمحيط خلال السنة 2014.

الأسباب	العدد	النسبة (%)
طريق غير صالح	439	1.09
مرور الحيوانات	175	0.44
سوء الأحوال الجوية	172	0.43
طريق زلج	138	0.34
انعدام إشارات المرور	81	0.20
حفر بالطريق	45	0.11
تهيئة غير مناسبة بالطريق	29	0.07
تشويهات بالطريق	28	0.07
انعدام الإضاءة	24	0.06
إبهار الشمس	15	0.04
حواجز بالطريق	02	0.01
أخرى	20	0.05
المجموع	1168	2.91

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات.

نلاحظ من الجدول أول الأسباب المتعلقة بالمحيط هو الطريق غير الصالح بـ439 حادث أي بنسبة 1.09% من إجمالي الحوادث ثم يليه عنصر مرور الحيوانات بـ175 حادث بنسبة 0.44% ثم يأتي في المرتبة الثالثة سوء الأحوال الجوية بـ172 حادث بما يعادل نسبة 0.43%، ولهذا فمن الواجب على الدولة الاهتمام بحالة الطرقات وصيانتها.

### المبحث الثالث: تسعيرة تأمين السيارات.

سنتطرق من خلال هذا المبحث إلى تسعيرة تأمين السيارات من خلال التعريف وأنواع التسعيرة، ثم نعرض مختلف أنواع الضمانات التي تمنح من طرف الشركة الوطنية للتأمين SAA، وكيفية حساب وتقدير تسعيرة تأمين السيارات.

## الفصل الثاني \_\_\_\_\_ قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

المطلب الأول: تعريف وأنواع تسعيرة تأمين السيارات

أولاً: تعريف تسعيرة تأمين السيارات.

هي معرفة القسط الواجب استيفاءها من المؤمن له نظير خطر معين ينوي التأمين ضده، وبالتالي فإن عملية التسعير تضع سعر معين لكل نوع من أنواع التأمين المختلفة يتناسب مع درجة واحتمال تحقق الخطر، كما يتناسب ومبلغ التأمين، كما يتناسب مع الظروف المحيطة بالشيء أو الخطر المؤمن ضده<sup>1</sup>.

ثانياً: أنواع تسعيرة تأمين السيارات.

1. التسعيرة القبلية<sup>2</sup>:

وهي عملية التحديد المسبق للمبالغ المطلوبة للتكفل بخطر ما بعد معاينته وقبوله أو رفضه تغطيته أو التأمين عليه، وهذا قبل وقوع أي حادث من ناحية العملية أو التطبيقية فإن أنظمة التسعيرة القبلية عادة وما تعتمد على متغيرات مرتبطة أساساً بالسيارة أو سائقها وتتمثل على الشكل التالي:

أ- خصائص السيارة: قوة السيارة، القيمة السوقية للسيارة، عمر السيارة، ونوعية السيارة.

ب- خصائص السائق: العمر، الجنس، خبرته في السياقة، عدد منازعاته، استعماله للمركبة (تعتمد على المسافة المقطوعة ونوعية الطريق، مكان إقامته (المدينة أو الريف).

حيث أظهرت التجارب أن استعمال المتغيرات الملحوظة لتقديم خطر مؤمن له لا تسمح بالتجزئة الدقيقة لمجموع المؤمن لهم وبالتالي ليتمكن من فرز مختلف فئاتهم وفرض التسعيرة المقابلة لكل فئة، لأن تصنيف الأخطار يبقى بعد التسعيرة القبلية غير متجانس.

<sup>1</sup> بوجنان خالدية، "محاولة تقديم التسعيرة المثلى لتأمين السيارات بتطبيق نموذج تحفيز-عقوبة، دراسة ميدانية في الشركة الجزائرية للتأمين الشامل الشامل-وكالة تيارت، مجلة الاستراتيجية والتنمية، العدد 05، (جويلية، 2013)، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، ص166.

<sup>2</sup> محي الدين شبيرة، مرجع سابق، ص166.

### 2. التسعيرة البعدية<sup>1</sup>:

هدفها تنمية نقائص التسعيرة القبلية وتنمية التقدير باستعمال المعلومات التي تظهر في الحوادث الماضية، حيث يركز في تقديرها على الأخطار السابقة التي تعرض لها المؤمن له (عدد الحوادث التي ارتكبها المؤمن له)، وظهرت كمقياس للوقاية تستعملها الشركة من أجل حماية رأسمالها ومن أجل التقليل من حوادث التي يتسبب بها المؤمن لهم، حيث أنه في الوقت الحالي أصبحت التسعيرة البعدية تعرف بنظام تحفيز-عقوبة، ويسمى أيضا بـ تخفيض-علاوة، حيث يقوم هذا النظام على تكيف مبلغ قسط التأمين مع سلوك السائق والأقساط 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، وبالتالي فهو نظام يحفز المؤمن لهم (السائقين) على توخي الحذر لعدم ارتكاب أي حادث، أي:

- **نظام تحفيز:** عبارة عن تخفيض يقدم لصالح المؤمن عند عدم ارتكابه لأي حادث.
- **نظام العقوبة:** هو عبارة عن علاوة يدفعها المؤمن له عند ارتكابه لأي حادث.

### المطلب الثاني: عرض لأنواع التأمين ضد حوادث السيارات والضمانات الممنوحة.

يكون تأمين السيارات على صور عدة يمنح من خلاله ضمانات مختلفة باختلاف الخطر المؤمن عليه.

### أولا: المسؤولية المدنية.

يتوجب على كل من يملك سيارة اكتتاب تأمين المسؤولية المدنية عن الأضرار المادية والمعنوية التي يمكن أن يسببها للغير ويضمن هذا التأمين للسيارة في حالة تحركها أو أثناء توقفها<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> بوجنان خالدية، مرجع سابق، ص169.

<sup>2</sup> برغوتي وليد، مرجع سابق، ص110.

### ثانيا: تأمين الأضرار

يضاف إلى اهتمام أصحاب السيارات التأمين ضد نتائج المسؤولية المدنية التأمين ضده ما قد يحدث من أضرار<sup>1</sup> وسنستعرض أهم التأمينات والضمانات التي تقدمها كالاتي<sup>2</sup>:

**1. تأمين على هيكل السيارة:** وتضمن الخسارة التي تلحق بالسيارة الناجمة عن تصادمها بجسم سواء كان ثابتا أو متحركا إضافة إلى حالة الفيضانات...

**2. ضمان خسارة الاصطدام:** في حالة حدوث اصطدام مع سيارة أو حيوان أو أحد الراجلين يتعهد المؤمن بتعويض الأضرار في حدوث المبالغ المضمونة.

**3. ضمان السرقة والحريق:** يضمن هذا النوع من التأمين في حالة تعرض السيارة للسرقة أو الخسائر التي يتسبب فيها السارق إضافة إلى ضمان السيارة في حالة الحريق، انفجار، اشتعال...

**4. ضمان انكسار الزجاج:** يتم تعويض الخسائر التي يمكن أن تلحق بزجاج السيارة سواء كان الزجاج الخلفي أو الأمامي أو الجانبي للسيارة المؤمن عليها.

**5. ضمان الدفاع والحلول:** ويقوم المؤمن بالدفاع عن المؤمن له أي يصبح مكانه وذلك في الرجوع على المسؤول في الضرر، ويكون ذلك عن طريق المصالحة أو القضاء، إضافة إلى ذلك فهو يقوم بحماية المؤمن له أمام المحاكم (المدنية والجنائية)، ويقوم بتحمل النفقات القضائية وذلك حسب مبلغ العقد المتفق عليه، أما الغرامات المالية فيتحملها المؤمن له.

**6. التأمين الشامل:** هو الأكثر كلفة وشمولية إلا أنه يحتوي على جميع الضمانات، إلى جانب المسؤولية المدنية نجد؛ السرقة، الحريق، انكسار الزجاج، تأمين هيكل السيارة...

**7. ضمانات التعاقد لصالح الركيبين في السيارة:** يتعهد المؤمن بدفع رأسمال للضحايا الموجودين داخل السيارة المؤمن عليها فهو يتم التعويض الذي ينتج عن المسؤولية المدنية، وتتمثل هذه الضمانات في:

أ- **رأس المال في حالة الوفاة:** يلتزم المؤمن بدفع مبلغا من رأس المال للمستفيدين من عقد التأمين حسب الشروط المتفق عليها في التعاقد.

<sup>1</sup> عبد الوهاب الأطرش وآخرون، مرجع سابق، ص 282.

<sup>2</sup> برغوتي وليد، مرجع سابق، ص ص 110-112.

## الفصل الثاني \_\_\_\_\_ قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

ب- مصاريف العلاج: يتعهد المؤمن بتعويض مصاريف العلاج ومصاريف الصيدلانية التي أنفقها المؤمن له في حدود مبلغ العقد المتفق عليه.

ج- البطاقة البرتقالية للتأمين: هو عبارة عن كراسة صغيرة، فمجرد اكتتاب هذه البطاقة تضمن شركة التأمين الحوادث التي يمكن أن يتسبب فيها المؤمن له (المسؤولية المدنية) في الدول العربية المعنية في البطاقة.

المطلب الثالث: كيفية حساب وتقدير تسعيرة التأمين.

أولاً: العوامل الأساسية في تقدير تسعيرة التأمين.

يتوجب أن يؤخذ بعين الاعتبار في تقدير أقساط التأمين على السيارات العوامل التالية<sup>1</sup>:

1. العوامل الفنية: وتتمثل في العوامل التي تتعلق بالمركبة (السيارة):

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

ب- مقاومة هيكل السيارة للصدمات: تساعد في تخفيف من هول الحادث وخاصة بالنسبة للركاب؛

ج- نموذج السيارة: منها ما هو سريع الانقلاب وفقدان التوازن ومنها ما هو أقل قابلية للانقلاب خاصة ذات السطح التوازني الواسع؛

د- عمر السيارة: من الواضح أن السيارة تكون ذات قيمة أقل كلما قدمت ولكن حوادثها على الأخص المادية تكون أكثر تكراراً؛

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

2. العوامل البشرية:

تتمثل في العوامل المتعلقة بالسائق (المؤمن له).

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

<sup>1</sup> بوجنان خالدية، مرجع سابق، ص170.

## الفصل الثاني \_\_\_\_\_ قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

ب- عمر السائق: يلاحظ أن زيادة العمر تقلل من الحوادث المرتكبة لأن الإنسان بطبعه يصبح أكثر حذراً؛

ج- نفسية السائق: يجب أن يكون هادئ الأعصاب وذو رد فعل سريع؛

د- عادات السائق: يتوجب تجنب المشروبات الكحولية قبل وأثناء القيادة؛

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

و- تاريخه في القيادة: يجب أخذ تاريخه في قيادة السيارات بعين الاعتبار.

### 3. عوامل أخرى:

وتتمثل فيما يلي:

أ- مناطق تجوال السيارات من الناحية الجغرافية: حيث تكثر الحوادث في الطرق الجبلية والوعرة مقارنة بالمناطق السهلة؛

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

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

د- أنواع استخدام السيارات: لنزهة، لتجارة، لزراعة، لسياحة، للأعمال، لنقل العمومي ... حيث لوحظ أن درجة اهتمام السائق المأجور يقل اهتمامه بمصير السيارة؛

هـ- حالة الطقس السائدة تؤثر إلى حد بعيد على التكرار والحوادث ففي الشتاء وأوقات الصقيع والثلوج تكثر حوادث الانزلاق والتدهور؛

و- 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 لشركة التأمين الاستفادة منه وهو: الحوافز المادية (المقصود نظام تحفيز-عقوبة)

## الفصل الثاني \_\_\_\_\_ قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

ثانيا: حساب تسعيرة التأمين.

تتبع شركات التأمين خطوتين أساسيتين لحساب قسط التأمين الذي يلتزم المؤمن له بدفعه لتغطية الخطر موضوع التأمين، وحسب ما صادق عليه المشرع الجزائري تتمثل هذه الخطوتين فيما يلي<sup>1</sup>:

### 1. الخطوة الأولى:

القسط الصافي هو المبلغ الذي يكفي لتغطية الأضرار الناتجة عن تحقق الخطر دون أن يتعرض المؤمن لخسارة ودون تحقيق ربح، بحيث يكون معادلا لقيمة الخطر من حيث احتمال وقوعه ومدى جسامته وحسب درجات تقاوم الخطر، والذي يتم تحديده على أساس التعريفية وهذا من خلال الإحصائيات المتحصل عليها من عملية المعاينة. ويمكن حساب القسط الصافي بالعلاقة الرياضية التالية:

حيث أن :

$$P_{\text{pure}} = C \times n/N = C \times f = S/N$$

$P_{\text{pure}}$ : القسط الصافي.

$N$ : عدد الأخطار.

$n$ : عدد أضرار الحادث المعين.

$C$ : التكلفة المتوسطة للضرر.

$S$ : التكلفة الإجمالية للضرر حيث  $S=C \times N$ .

$f$ : التكرار النسبي للضرر حيث  $f=n/N$ .

### 2. الخطوة الثانية:

القسط التجاري أو الإجمالي وهو القسط الصافي مضافا إليه المصاريف والأعباء العامة التي تتحملها الوكالة أو الشركة والتي يتم تحصيلها من كل قسط.

<sup>1</sup> بوجنان خالدية، مرجع سابق، ص172.

## الفصل الثاني \_\_\_\_\_ قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

القسط الإجمالي = القسط الصافي + مصاريف مباشرة وغير مباشرة.

حيث أن المصاريف المباشرة = غير المباشرة وتتمثل في:

FSI: أموال خاصة بالتعويض (ص.خ.ت) ، وتتمثل في اشتراك المؤمن له في الصندوق الاجتماعي للتعويضات (تحدد بنسبة معينة من قسط المسؤولية المدنية).

DT: حقوق الطوابع.

CP: المستحقات.

TF: ضريبة الدمغة.

TG: طوابع متغيرة حسب العقد وهي متعلقة بالسيارات فقط.

TVA: الرسوم.

وعليه فإن القسط الإجمالي يكتب بالعلاقة التالية:

القسط الإجمالي = القسط الصافي + FSI + DT + CP + TF + TG + TVA

## الفصل الثاني \_\_\_\_\_ قطاع التأمين وتأمين السيارات في الجزائر

خلاصة:

بعد أن تعرضنا من خلال الفصل الثاني إلى دراسة شاملة عن قطاع التأمين في الجزائر عموماً وقطاع تأمين السيارات بالخصوص وكيفية تحديد أو تقدير تسعيرة التأمين على السيارات، استخلصنا ما يلي:

◆ أن لعملية إلغاء احتكار الدولة لممارسة عمليات التأمين وفتح السوق الوطنية لفروع شركات التأمين وإعادة التأمين المحلية والأجنبية الدور الكبير في منح هذا القطاع المكانة اللازمة والفعالية في عملية التنمية.

◆ رغم تنوع منتجات سوق التأمين الوطني، إلا أن مساهمة هذا القطاع في الاقتصاد الوطني تبقى محدودة وضعيفة بسبب عدم وجود الثقافة التأمينية في البلاد وانخفاض مستوى الدخل، وانعدام السوق المالية التي تؤدي إلى تحسين هذا القطاع.

◆ كما أن إنتاج قطاع التأمين الجزائري يبقى تحت هيمنة الشركات العمومية التي تستحوذ على 75% من حصة السوق خلال سنة 2012 مقابل 25% للشركات الخاصة، ومن جهة أخرى فإن إنتاج قطاع التأمين الجزائري يبقى يسيطر عليه حسب الفروع قطاع تأمين السيارات بنسبة 52% من مجموع إنتاج السوق.

◆ تتداخل عوامل كثيرة من طبائع مختلفة (عوامل تتعلق بالسيارة وبالسائق) في تقدير تسعيرة التأمين على السيارات (قسط التأمين) وذلك لأن الخطر المؤمن عليه قد يتحقق نتيجة خلل في إحدى هذه العوامل أو بسببها، فشركة التأمين تحسب قسط التأمين على خطوتين:

- حساب القسط الصافي prime nette.

- حساب القسط التجاري prime commerciale أو يمكن تسميته القسط الكلي prime

totale لأنه هو المبلغ الذي يجب أن يدفعه المؤمن لشركة التأمين.

الفصل الثالث

دراسة حالة الشركة

الوطنية للتأمين

*SAA*

### تمهيد:

تكمن جل أهمية التأمين في عملية تحديد قيمة الخطر من أجل تقدير التسعيرة اللازمة لتغطية الخسائر المتوقعة، و الأهم في ذلك هو معرفة العوامل المؤثرة والمحددة لهذه التسعيرة، والتي تؤثر وتتباين مع عدد الحوادث المرتكبة من طرف المؤمن له، ولهذا سنحاول دراسة تغيرات هذه التسعيرة ومعرفة ما يؤثر فيها، وللقيام بذلك تم جمع مفردات عينة مجموعة من المؤمن لهم من خلال الإطلاع على الوثائق المتعلقة بعقود التأمين للسيارات المبرمة من طرف وكالة المسيلة SAA مع زبائنها، ولذلك سنقوم بتقسيم هذا الفصل إلى مبحثين كالآتي:

- المبحث الأول: التعريف بالشركة الوطنية للتأمين SAA.
- المبحث الثاني: وصف وتقديم العينة محل الدراسة.

### المبحث الأول: التعريف بالشركة الوطنية للتأمين SAA

سنتطرق من خلال هذا المبحث إلى التعريف بالشركة الجزائرية للتأمين SAA ثم لوكالة المسيلة باعتبارها المكان الذي جمعنا منه بيانات العينة محل الدراسة.

#### المطلب الأول: نشأة وتعريف الشركة الوطنية للتأمين SAA.

##### أولاً: نشأة الشركة الوطنية للتأمين SAA

كانت في الأصل تعتبر شركة مختلطة جزائرية بنسبة 61% ومصرية بنسبة 39% التي تم تأسيسها في 12 جانفي 1963، بعد ثلاث سنوات تقريبا وإثر القرار رقم 127-66 المؤرخ في 27 ماي 1966 تم تأميم الشركة حيث أصبحت 100% جزائرية، في عام 1976 وبمناسبة إعادة هيكلة قطاع التأمين أصبحت الشركة متخصصة في تأمين السيارات والتأمينات البسيطة، وذلك نتيجة للقرار رقم 828 المؤرخ في 11 ماي 1975 أدى بالشركة الى فتح وكالتها في جميع أنحاء الوطن، ونظرا لما عرفته الجزائر من انفتاح على العالم والانتقال من النظام الاشتراكي إلى نظام اقتصاد السوق، الذي يقتضي بتحرير السوق ورفع الاحتكار، وفتح السوق للاستثمار الخاص، كما تم بموجب العقد الموثق في 21 ماي 1979 تحويل الشركة من عمومية محتكرة من طرف الدولة إلى شركة عمومية ذات أسهم، وذلك من أجل القدرة على المنافسة وفرض مكانتها في سوق التأمينات<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup>مرقاش سميرة، أهمية المزيج التسويقي الخدمي الموسع في تحسين الخدمات التأمينية-دراسة حالة الشركة الوطنية للتأمين saa-، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، غير منشورة، قسم علوم التسيير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 2006-2007، ص170.

### ثانيا: تعريف الشركة الوطنية للتأمين SAA

هي شركة مساهمة برأس مال قدره 20 مليار دينار جزائري، مقرها الرئيسي شارع "شي غيفارا" الجزائر العاصمة.

تتكون شبكة مبيعات المؤسسة من 15 مديرية جهوية تتألف من 292 وكالة مباشرة و191 وكلاء عام و25 وسيط و138 وكالة للتأمين البنكي مع كل من ال BADR، وال BDL وال BNA.

كما تتألف من فرع خبراء متكون من 25 وحدة، فرع متخصص في تأمين الأشخاص ومركز للطباعة وثلاثة مراكز للتكوين، وقد بلغ عدد عمال الشركة في 2013/12/31 إلى 4620 عامل، وتعمل الشركة على ممارسة جميع عمليات التأمين لكل الفروع:

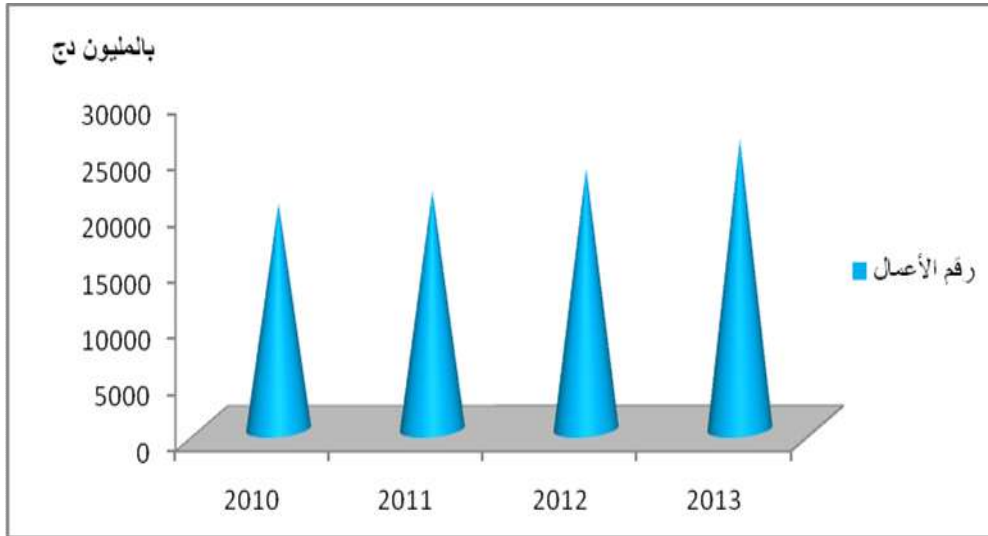
- تأمين المسؤولية المدنية واضرار السيارات.
- تأمين الأخطار الصناعية.
- تأمين أخطار التطور التكنولوجي و الانشاء.
- تأمين الأخطار الفلاحية.
- تأمين النقل.

وقدر رقم أعمال الشركة الوطنية للتأمين لسنة 2013 بـ 25.6 مليار دج، فقد احتلت 24% من حصة السوق<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup><http://www.saa.dz/home/presentation-de-la-societe.html> / page consultée le 16/05/2015 à 16:33.

الشكل رقم 05: تطور رقم أعمال الشركة الوطنية للتأمين.



Source : <http://www.saa.dz/home/la-saa-par-les-chiffres.html>

نلاحظ من خلال الشكل أعلاه أن رقم أعمال الشركة الوطنية للتأمين في تطور مستمر كل سنة من 2010 إلى 2013.

### المطلب الثاني: التعريف بوكالة المسيلة SAA

فتح فرع وكالة المسيلة SAA سنة 1973، بالحي الإداري المسيلة، هي الفرع الثاني للـ SAA ببلدية المسيلة، بالإضافة إلى 6 وكالات أخرى في كل من بوسعادة، حمام الضلعة، مقرة، سلمان، سيدي عيسى وعين الملح، كلها تابعة لإدارة المديرية الجهوية SAA سطيف، وبالإضافة لولاية المسيلة تتولى المديرية التنسيق المباشر لنشاط الوكالات التابعة للشركة في ولاية سطيف والبرج بوعريريج وولاية بجاية، كما تقوم وكالة المسيلة بالتأمين من كل الأخطار مثلها مثل الشركة الأم SAA.

### المطلب الثالث: تسيير ملفات التأمين وحوادث السير في وكالة المسيلة SAA.

أولا: تسيير ملفات التأمين.

تتم عملية التأمين بطلب شخصي من صاحب أو مستعمل السيارة، يقدم البطاقة الرمادية و رخصة السياقة، بحيث يدخل المؤمن كافة المعلومات الموجودة بالوثيقتين الخاصة

## الفصل الثالث \_\_\_\_\_ دراسة حالة الشركة الوطنية للتأمين SAA

بالمؤمن له والسيارة في جهاز الكمبيوتر باستعمال برنامج إحصائي خاص بعملية تقدير قسط التأمين يسمى ORASS، بحيث يحسب التسعيرة الخاصة بكل مؤمن ( قسط التأمين) ولاكتمال العملية التأمينية من الواجب حضور السيارة لتتم معاينتها من أجل ملء استمارة المعاينة التقنية <sup>1</sup> certificat de visite technique لإضافتها لملف المؤمن له، ثم يقوم المؤمن بتقديم وثيقة أو عقد<sup>2</sup>، لتتم عملية التأمين بتوقيع كلي الطرفين.

في حالة ما إذا كان المؤمن له زبون لدى شركة التأمين يتم تطبيق نظام تحفيز- عقوبة système bonus-malus على أقساط التأمين في كل مرة، في حالة ما لم يقيم المؤمن له بأي حادث يقدم له خصم في السنة الثانية لتأمينه لدى شركة التأمين بنسبة 25% وفي السنة التي تليها 35% وتبقى ثابتة على باقي سنوات التأمين، أما في حالة قيام المؤمن له بحادث يتم معاقبته بنسبة 50% وإذا تعرض مرة أخرى لحادث يعاقب بنسبة 100% من قسط التأمين و يصل في السنة التي تليها إلى 200% ثم تبقى ثابتة على هذه النسبة.

### ثانياً: تسيير ملفات الحوادث.

يطلب المؤمن له من شركة التأمين في حالة وقوع حادث للسيارة استمارة معاينة ودية لحادث السيارة constat amiable d'accident automobile<sup>3</sup>، يملأ فيها المؤمن له كافة المعلومات الخاصة به وبالسيارة والمعلومات الخاصة بالشخص الذي حصل معه الحادث الذي مؤمن في شركة تأمين أخرى، تُحضر هذه الاستمارة مع صور لكل من الورقة الرمادية و رخصة السياقة ووثيقة التأمين الخاصة بالشخص الذي حدث معه الحادث، تقدم كل هذه الوثائق مع استمارة تسمى ordre de service الخاصة بحوادث السيارات<sup>4</sup>، يتم التقاط صور لأضرار التي تسبب بها الحادث وترسل كلها للمتخصص على مستوى برج بوغريج، بحيث يتم معاينتها وتقييم خسائرها، ففي حالة ما إذا كان المؤمن له ( الزبون

<sup>1</sup> أنظر الملحق رقم (01).

<sup>2</sup> أنظر الملحق رقم (02).

<sup>3</sup> أنظر الملحق رقم (03).

<sup>4</sup> أنظر الملحق رقم (04).

## الفصل الثالث \_\_\_\_\_ دراسة حالة الشركة الوطنية للتأمين SAA

في شركة التأمين) مظلوم فإنه تشترك كل من شركة التأمين الخاصة بالضالم والمظلوم بتعويض الخسائر، وإذا كان ضالم فإن شركة التأمين الخاصة به هي التي تتحمل مسؤولية التعويض.

### المبحث الثاني: وصف وتقديم العينة محل الدراسة

بعدما تعرفنا في المبحث السابق على الشركة الوطنية SAA ووكالة SAA بالمسيلة، سنتطرق من خلال هذا المبحث إلى التعريف بالعينة وتوضيح كيفية اختيارها ونعرف بمتغيراتها وتصنيفها وعلاقتها بتوزيع حوادث المرور.

**المطلب الأول: التعريف بالعينة وطريقة تقسيمها**

**أولاً: التعريف بالعينة محل الدراسة وطريقة اختيارها**

#### 1- التعريف بالعين محل الدراسة:

تشمل العينة محل الدراسة على بيانات مختلفة متعلقة بـ (353) مؤمن له، تم جمعها من خلال الإطلاع على الوثائق المتعلقة بعقود تأمين السيارات المبرمة من طرف وكالة المسيلة SAA للتأمين مع زبائنهم خلال الفترة 01 أكتوبر 2014 إلى 31 ديسمبر 2014، حيث تم جمع البيانات التالية لكل مؤمن.

- استعمال السيارة.
- قوة السيارة.
- عدد الركاب (عدد الأماكن).
- عمر المؤمن له.
- عمر رخصة السياقة التي بحوزة المؤمن له (خبرة السائق).
- عمر السيارة.
- عدد الحوادث.
- أقساط التأمين.

### 2- طريقة اختيار العينة

لقد اعتمدنا في اختيار العينة محل الدراسة على طريقة العينة العشوائية البسيطة؛ فهي العينة التي يتم سحب مفرداتها على أساس تساوي أو تكافؤ فرص الاختبار لجميع مفردات مجتمع البحث للدخول في مفردات العينة وفيها لا يتم التحيز لأي مفردة من مفردات المجتمع على حساب المفردات الأخرى، وهذا يعني أن نتيح لكل مفردة من مفردات مجتمع البحث احتمال متساو ومستقل للدخول في مفردات عينة البحث، ويوجد عدة طرق لاختيار أفراد أو عناصر العينة العشوائية البسيطة، نذكر منها طريقة الكيس المثالي أو طريقة البطاقات، وطريقة جداول الأرقام العشوائية وطريقة توليد الأرقام، العشوائية بالحاسب الآلي<sup>1</sup>.

ولسحب مفردات العينة محل الدراسة استخدمنا طريقة الحاسب الآلي، حيث قمنا بتحديد فترة 3 أشهر، فقدم لنا مجموعة الأفراد المؤمّنين في هذه الفترة، كل مؤمن يرمز له برقم تسلسلي خاص به لدى شركة التأمين<sup>2</sup> وهؤلاء الأفراد يمثلون العينة المسحوبة.

### ثانياً: تعريف وتقسيم متغيرات العينة

بعد التعريف بالعينة وطريقة اختيارها سنحاول من خلال هذا المطلب أن نعرف بمتغيرات العينة المختارة وتقسيم متغيراتها إلى فئات.

### 1- المتغير المفسر (التابع)

حيث اعتبرنا المتغير الكيفي "عدد حوادث المرور" كمتغير تابع ورمزنا له بـ Y وقسمناه كالاتي:

<sup>1</sup> عقبة ريمي، مرجع سابق، ص 110.

<sup>2</sup> أنظر الملحق رقم (05).

$Y=0$  إذا لم يتعرض المؤمن إلى حادث.

$Y=1$  إذا تعرض المؤمن إلى حادث واحد.

$Y=2$  إذا تعرض المؤمن إلى حادثين.

$Y=3$  إذا تعرض المؤمن إلى ثلاث حوادث أو أكثر.

## 2- المتغيرات المفسرة المستقلة

تتكون من متغيرات كمية وكمية

### المتغيرات الكمية:

فقد قسمنا كل متغيرة (عمر السائق، عمر رخصة السياقة، عمر السيارة، قوة السيارة) إلى فئات واعتمدنا في حساب طول كل فئة بقسمة المدى العام على عدد الفئات، هناك عدة طرق لتحديد طول الفئة ومنها طريقة (sturges)<sup>1</sup>:

$$A = \frac{E}{K} = \frac{X_{max} - X_{min}}{1 + 3.332 \log N} \dots (1)$$

حيث أن:

$A$ : يمثل المدى أو طول الفئة.

$E$ : المدى العام.

$K$ : عدد الفئات.

---

<sup>1</sup> عقبة ريمي، مرجع سابق، ص 111.

## الفصل الثالث \_\_\_\_\_ دراسة حالة الشركة الوطنية للتأمين SAA

$X_{max}$ : أكبر قيمة في البيانات (مشاهدات العينة).

$X_{min}$ : أصغر قيمة في البيانات (مشاهدات العينة).

$N$ : العدد الإجمالي للبيانات (عدد مشاهدات العينة).

$log$ : اللوغاريتم العشري.

أ. **عمر السيارة:** حسب شركة التأمين، يقسم عمر السيارة إلى فئتين فقط من حيث نوع التأمين، أي عندما يكون عمر السيارة لا يتجاوز 10 سنوات، يمكن تأمينها على كل الأخطار بالإضافة إلى المسؤولية المدنية، أما إذا كانت أكبر من 10 سنوات فيمكن تأمينها على بعض من الأخطار المنفردة (كالسرقة والحريق أو أضرار التصادم أو كسر الزجاج).

ولتقسيم مشاهدات العينة إلى فئات قمنا بتطبيق العلاقة (1) على متغير عمر السيارة، نجد أن طول الفئة يساوي (4) وعليه نقسم هذا المتغير إلى 4 فئات كالآتي:

$$1 \leq agv \leq 4$$

$$1 \leq agv \leq 5$$

$$9 \leq agv \leq 12$$

$$13 \leq agv$$

ب. **عمر السائق:** حسب شركة التأمين عمر السائق يقسم إلى فئتين؛ أقل من 25 سنة وأكبر من 25 سنة، وعلى هذا التقسيم تقدر تسعيرة التأمين.

ولتقسيم مشاهدات هذه العينة إلى فئات قمنا بتطبيق العلاقة رقم (1) وجدنا طول الفئة يساوي (7) فقسمنها إلى سبعة فئات كالآتي:

$$19 \leq aga \leq 25$$

$$26 \leq aga \leq 32$$

$$33 \leq aga \leq 39$$

$$40 \leq aga \leq 46$$

$$47 \leq aga \leq 53$$

$$54 \leq aga \leq 60$$

$$61 \leq agv$$

ج. عمر رخصة السياقة: وهو يعني خبرة السائق، فقد قسمت شركة التأمين لتقديرها تسعيرة هذا المتغير إلى فئتين، عندما يكون عمر رخصة السياقة أقل من سنة وأكبر من سنة، ولتقسيم مشاهدات عينة عمر رخصة السياقة إلى فئات قمنا بحساب طول فئتها حسب العلاقة (1) فكان طولها يساوي (5)، قُسمت إلى خمسة فئات كآلاتي:

$$0 \leq agp \leq 4$$

$$1 \leq agp \leq 9$$

$$10 \leq agp \leq 14$$

$$15 \leq agp \leq 19$$

$$19 \leq agp$$

د. قوة السيارة **puissance**: ليس هناك تقسيم محدد لهذا المتغير، فزيادة قوة السيارة يعني أنها معرضة أكثر للخطر وبالتالي زيادة في تسعيرة التأمين مع الأخذ باعتبار باقي المتغيرات

ولتقسيم مشاهدات عينة قوة السيارة، قمنا بتطبيق العلاقة (1) فكان طول الفئة يساوي

(2) وعليه نقسم متغير قوة السيارة إلى ثلاث فئات كآلاتي:

$$3 \leq pv \leq 4$$

$$5 \leq pv \leq 6$$

$$7 \leq pv$$

هـ. عدد الركاب **nombre de places**: تزداد المسؤولية المدنية كلما زاد عدد الركاب في السيارة أي زيادة عدد الأفراد المعرضين للخطر و بالتالي ارتفاع تسعيرة التأمين على السيارات، فقد قمنا بتقسيم مشاهدات هذا المتغير إلى أربعة فئات كالتالي:

$$1 \leq p \leq 2$$

$$3 \leq p \leq 4$$

$$5 \leq p \leq 6$$

$$7 \leq p \leq 9$$

**1- المتغيرات الكيفية:** تنقسم المتغيرات الكيفية إلى:

أ- **جنس المؤمن:** ينقسم إلى نساء femme ورجال homme.

ب- **استعمال السيارة:** يحتوي هذا المتغير على أربعة متغيرات:

- سيارة تأجير location.

- سيارة أجرة أو تعليم سياقة taxi ou auto-école.

- سيارة تجارية commerce.

- سيارة أعمال affaire.

- سيارة موظف fonctionnaire.

**المطلب الثاني:** دراسة وصفية لعدد حوادث مرور العينة

سننترق من خلال هذا المطلب إلى دراسة وصفية لجميع البيانات من خلال العلاقة الموجودة بين المتغير التابع عدد حوادث المرور والمتغيرات المستقلة المتمثلة في الخصائص المختلفة للمؤمن لهم.

**أولاً:** توزيع حوادث المرور حسب عمر السائق

بعدما قسمنا أعمار المؤمن لهم (السائقين) إلى فئات وقمنا بحساب عدد ونسبة الحوادث المرتكبة من طرف كل فئة، وتم تلخيصها في الجدول التالي:

## الفصل الثالث \_\_\_\_\_ دراسة حالة الشركة الوطنية للتأمين SAA

الجدول رقم 10: توزيع حوادث المرور حسب عمر السائق.

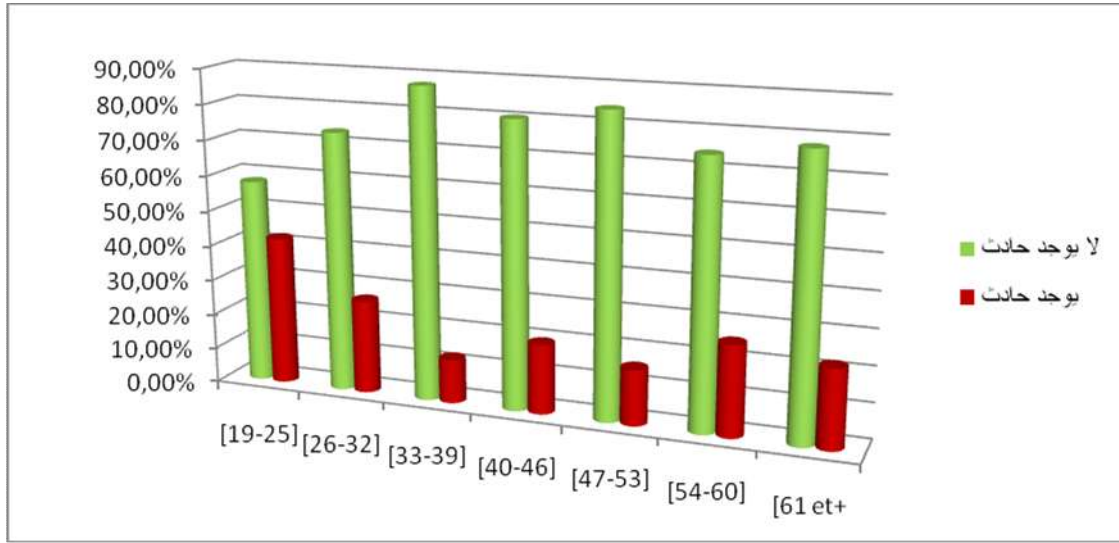
المجموع	مجموع المؤمن لهم المعرضين للحوادث		Y=3		Y=2		Y=1		Y=0		أعمار المؤمن لهم
	النسبة بـ%	العدد	النسبة بـ%	العدد	النسبة بـ%	العدد	النسبة بـ%	العدد	النسبة بـ%	العدد	
19	42.10	8	-	-	5.26	1	36.84	7	57.90	11	[19-25]
76	26.52	20	-	-	5.26	4	21.06	16	73.68	56	[26-32]
81	12.35	10	1.23	1	2.47	2	8.65	7	87.65	71	[33-39]
56	19.64	11	1.78	1	3.57	2	14.29	8	80.36	45	[40-46]
51	15.69	8	-	-	3.93	2	11.76	6	84.31	43	[47-53]
43	25.58	11	9.3	4	9.3	4	6.98	3	74.82	32	[54-60]
27	22.22	6	-	-	11.11	3	11.11	3	77.78	21	et+[61]
353	-	74	-	6	-	18	-	50	-	279	المجموع

المصدر : من إعداد الطالبة بالاعتماد على بيانات الملحق رقم(07).

من خلال الجدول رقم (10) نلاحظ أن نسبة الحوادث متفاوتة، إلا أن السائق الذي عمره من 19 إلى 25 سنة تكون نسبة تعرضه لحادث مرور أو أكثر (42.10%) وهي النسبة الأكثر مقارنة مع باقي الفئات العمرية الأخرى، كما نلاحظ أنه تقل نسبة التعرض لخطر حوادث المرور كلما كان عمر السائق أكبر من 40 سنة، وبالتالي يمكن القول أن زيادة العمر تقلل من الحوادث المرتكبة من طرف السائقين، لأن الإنسان بطبعه يصبح أكثر حذراً، وهذا ما نلاحظه من خلال الشكل رقم(05):

## الفصل الثالث \_\_\_\_\_ دراسة حالة الشركة الوطنية للتأمين SAA

الشكل رقم 06: توزيع حوادث المرور حسب عمر السائق.



المصدر: من إعداد الطالبة.

ثانياً: توزيع حوادث المرور على حسب عمر رخصة السياقة (الخبرة)

حيث قمنا بتقسيم سنوات الخبرة إلى فئات وقمنا بحساب عدد ونسبة الحوادث المرتكبة من طرف كل فئة، وتم تلخيصها في الجدول التالي:

الجدول رقم (11): توزيع حوادث المرور على حسب عمر رخصة السياقة

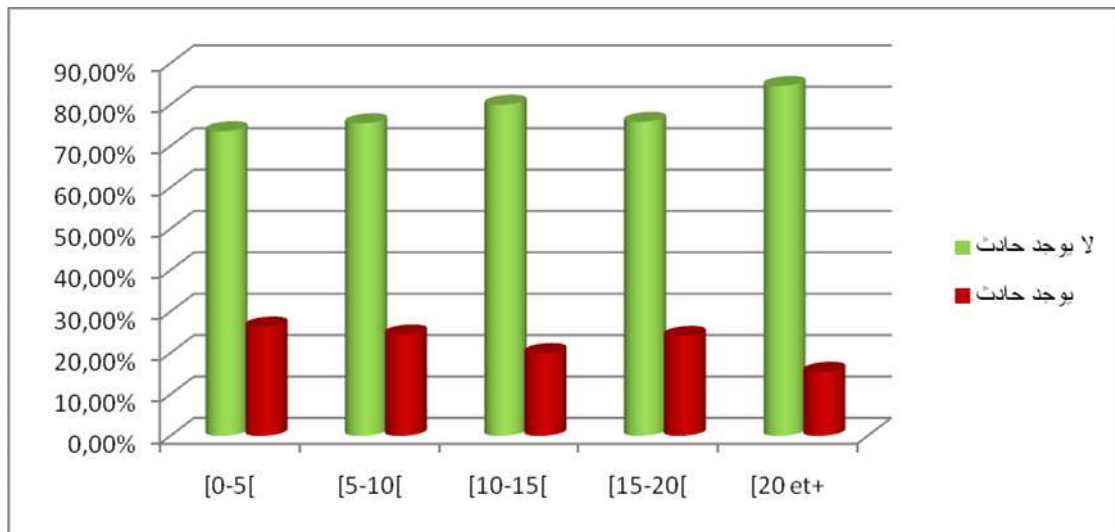
المجموع	مجموع المؤمن لهم المعرضين للحوادث		Y=3		Y=2		Y=1		Y=0		عمر رخصة السياقة
	النسبة بـ%	العدد	النسبة بـ%	العدد	النسبة بـ%	العدد	النسبة بـ%	العدد	النسبة بـ%	العدد	
72	26.39	19	-	-	4.17	3	22.22	16	73.61	53	[0-5]
98	24.49	24	1.02	1	3.06	3	20.41	20	75.51	74	[5-10]
70	20	14	2.86	2	4.28	3	12.86	9	80	56	[10-15]
29	24.13	7	10.34	3	10.34	3	3.45	1	75.87	22	[15-20]
84	15.47	13	1.19	1	5.95	5	8.33	7	84.53	71	[20et+]
353	-	77	-	7	-	17	-	53	-	276	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على بيانات الملحق رقم (07).

## الفصل الثالث \_\_\_\_\_ دراسة حالة الشركة الوطنية للتأمين SAA

من خلال الجدول رقم (11) نلاحظ أن الأشخاص الذين يملكون رخصة السياقة عمرها أقل من 5 سنوات تكون نسبة تعرضهم لخطر حوادث المرور (26.39%)، وتقل نسبة التعرض لخطر حوادث المرور كلما كان عمر رخصة السياقة أكبر من 5 سنوات وبالتالي فإن بزيادة عمر رخصة السياقة (زيادة خبرة السائق) تقل الحوادث المرتكبة من طرف السائقين وهذا ما يبينه الشكل التالي:

الشكل رقم (07): توزيع حوادث المرور حسب عمر رخصة السياقة



المصدر: من إعداد الطالبة.

### ثالثاً: توزيع حوادث المرور حسب عمر السيارة

بعدما قسمنا الأعمار إلى فئات وقمنا بحساب عدد ونسبة الحوادث المرتكبة من طرف كل فئة، وتم تلخيصها في الجدول التالي:

## الفصل الثالث \_\_\_\_\_ دراسة حالة الشركة الوطنية للتأمين SAA

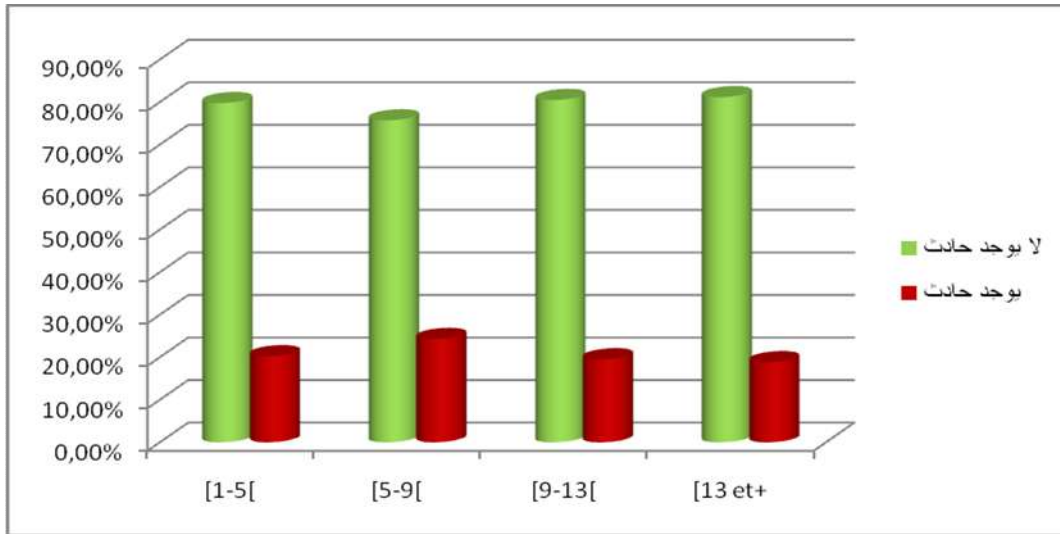
### الجدول رقم(12): توزيع حوادث المرور حسب عمر السيارة.

المجموع	مجموع المؤمن لهم المعرضين للحوادث		Y=3		Y=2		Y=1		Y=0		عمر السيارة
	النسبة به%	العدد	النسبة به%	العدد	النسبة به%	العدد	النسبة به%	العدد	النسبة به%	العدد	
173	20.24	35	0.58	1	4.05	7	15.61	27	79.76	138	[1-5[
70	24.29	-	-	-	7.14	5	17.15	12	75.71	53	[5-9[
41	19.52	8	7.31	3	2.44	1	9.76	4	80.49	33	[9-13[
69	18.84	13	2.90	2	5.80	4	10.14	7	81.16	56	13et+ [
353	-	-	-	6	-	17	-	50	-	280	

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على بيانات الملحق رقم(07).

من خلال الجدول رقم (12) نلاحظ أن نسبة الحوادث متفاوتة إلا أن السيارة التي يقل عمرها عن 5 سنوات تكون نسبة تعرضها لخطر حوادث المرور (20.24%) والسيارة التي يقل عمرها عن 9 سنوات تكون بنسب (24.29%) وهي الأكثر تعرضا لخطر حوادث المرور، أما السيارات التي يزيد عمرها عن 13 سنة تأتي في المرتبة الأخيرة بنسبة (18.84%)، ومنه يمكن القول أن السيارات الجديدة تسجل عدد من الحوادث أكثر من السيارات الأخرى وهذا ما يعكسه الواقع الذي نعيشه بسبب السيارات الجديدة، وهذا ما يمكن أن نلاحظه من خلال الشكل التالي:

الشكل رقم(08): توزيع حوادث المرور حسب عمر السيارة.



المصدر: من إعداد الطالبة.

رابعاً: توزيع حوادث المرور على حسب قوة السيارة

بعد تقسيم مجموع قوى السيارة إلى فئات قمنا بحساب عدد ونسبة الحوادث المرتكبة من طرف كل فئة، وتم تلخيصها في الجدول التالي:

الجدول رقم(13): توزيع حوادث المرور على حسب قوة السيارة

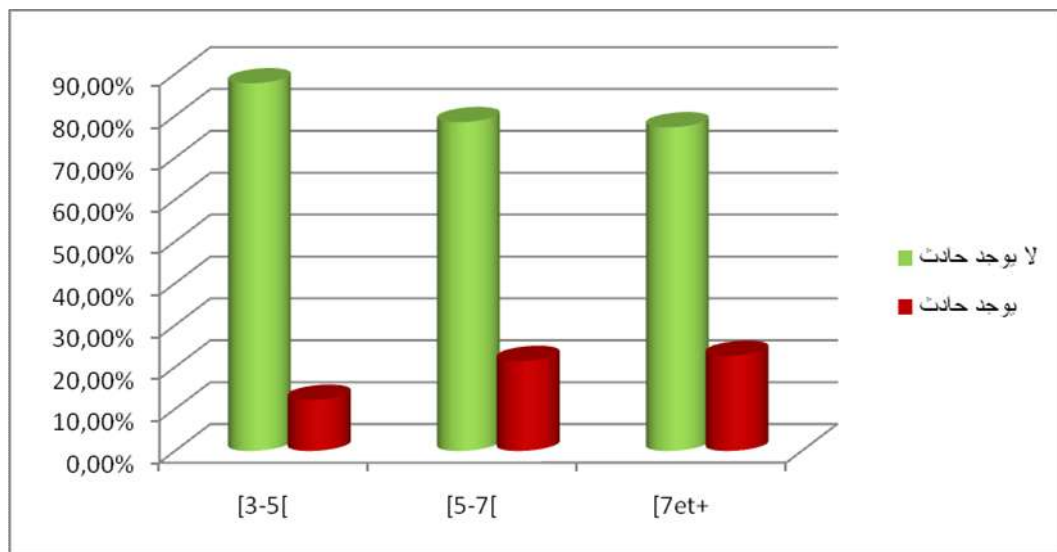
المجموع	مجموع المؤمن لهم المعرضين للحوادث		Y=3		Y=2		Y=1		Y=0		قوة السيارة
	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	
41	12.2	5	2.44	1	2.44	1	7.32	3	87.80	36	[3-5[
149	21.48	32	2.01	3	6.04	9	13.42	20	78.52	117	[5-7[
163	22.70	37	1.23	2	4.91	8	16.56	27	77.30	126	[7et+
353	-	74	-	6	-	18	-	50	-	279	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على بيانات الملحق رقم(07).

## الفصل الثالث \_\_\_\_\_ دراسة حالة الشركة الوطنية للتأمين SAA

من خلال الجدول رقم(13) نلاحظ أن السيارات ذات القوة 7 وأكثر هي السيارات الأكثر تعرضا للحوادث من السيارات الأخرى ذات القوة الأقل منها حيث سجلت نسبة (22.70%)، أما السيارات ذات القوة 3 و4 فقد سجلت نسبة (12.20%) وهي السيارة الأقل تعرضا للحوادث في العينة، فالسيارات ذات قوة أكبر تعطي إمكانية تحقيق سرعة أكبر وهذا ما يزيد في ضخامة الحادث إن حدث، وهذا ما يوضحه الشكل التالي:

الشكل رقم(09): توزيع حوادث المرور على حسب قوة السيارة.



المصدر: من إعداد الطالبة.

### خامسا: توزيع حوادث المرور على حسب استعمال السيارة

قمنا بحساب عدد ونسبة الحوادث المرتكبة حسب استعمال السيارة، وتم تلخيصها  
الجدول التالي:

## الفصل الثالث \_\_\_\_\_ دراسة حالة الشركة الوطنية للتأمين SAA

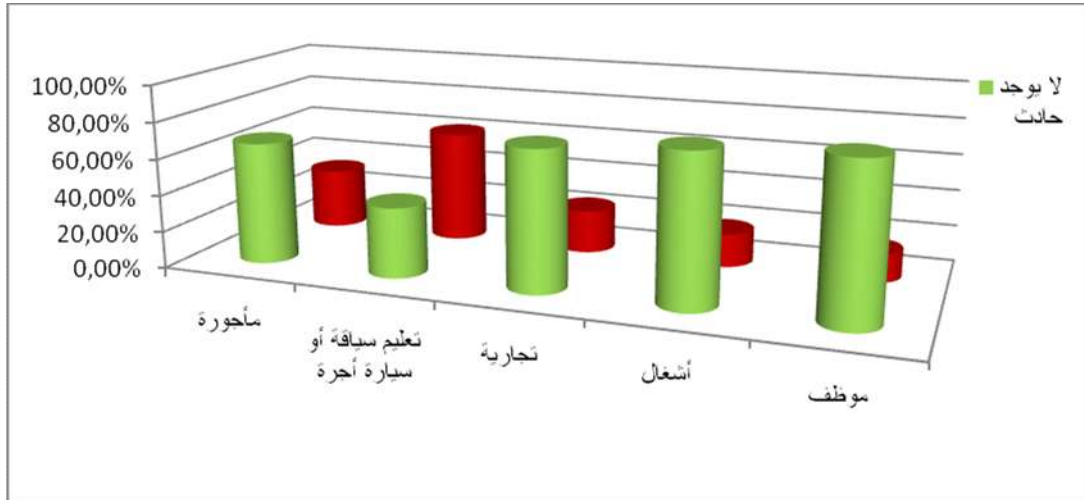
الجدول رقم(14): توزيع حوادث المرور على حسب استعمال السيارة.

المجموع	مجموع المؤمن لهم المعرضين للحوادث		Y=3		Y=2		Y=1		Y=0		استعمال السيارة
	النسبة بـ%	العدد	النسبة بـ%	العدد	النسبة بـ%	العدد	النسبة بـ%	العدد	النسبة بـ%	العدد	
3	33.33	1	-	-	-	-	33.33	1	66.67	2	مأجورة
13	61.54	8	15.38	2	23.08	3	23.08	3	38.46	5	تعليم السياقة أو سيارة أجرة
76	23.68	18	1.31	1	6.58	5	15.79	12	76.32	58	تجارية
229	18.34	42	1.31	3	4.37	10	12.66	29	81.66	187	أشغال
32	15.62	5	-	-	-	-	15.62	5	84.38	27	موظف
353	-	74	-	6	-	18	-	50	-	279	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على بيانات الملحق رقم(07).

من خلال الجدول رقم (14) نلاحظ أن السيارات المستعملة في تعليم السياقة أو سيارة الأجرة هي الأكثر تعرضا لخطر حوادث المرور حيث تمثل نسبة 61.54% وتليها السيارات المأجورة location بنسبة (33.33%)، وبعدها السيارات التجارية بنسبة (23.68%) ثم بعدها تأتي سيارة الأشغال بنسبة (18.34%)، وتأتي السيارة المستعملة من طرف الموظفين أخيرا بنسبة (15.62%)، فسائق تعليم السياقة أو سيارة أجرة أكثر عرضة لخطر حوادث المرور بسبب نوع النشاط الذي يستعمله بحيث أن وظيفته تحتم عليه مواجهة مخاطر الطريق يوميا، كما أن سائق السيارة المأجورة يقل اهتمامه بمصير السيارة التي يقودها كونه لا يملكها مقارنة مع مستعملي السيارة لغرض تجاري والأشغال والموظفين لأنها ملك لهم، مع الأخذ بعين الاعتبار تفاوت خطر حوادث المرور بينهم، وهذا ما نلاحظه أيضا من خلال الشكل التالي:

الشكل رقم (10): توزيع حوادث المرور حسب استعمال السيارة.



المصدر: من إعداد الطالبة.

المطلب الثالث: دراسة وصفية لتسعيرة تأمين السيارات

أولاً: كيفية حساب تسعيرة التأمين في وكالة المسيلة SAA

تختلف تسعيرة التأمين من شخص لآخر وذلك حسب الخصائص المتعلقة بالشخص وسيارته ولملاحظة ذلك سنقوم بدراسة حالة مؤمنين عن قرب في وكالة المسيلة SAA، بحيث تحسب على مرحلتين:

المرحلة الأولى: حساب القسط الصافي

يتعلق هذا القسط بطريقة مباشرة بالخصائص المتعلقة بالسائق وسيارته وكما يتغير أيضاً بنوع الخطر المؤمن عليه أي الضمانات المؤمن عليها .

المرحلة الثانية: حساب القسط التجاري ( القسط الكلي)

هو القسط الصافي مضاف إليه بعض المصاريف المباشرة و غير المباشرة.

1- المؤمن الأول X1: له الخصائص التالية<sup>1</sup>:

- عمر المؤمن له: 56 سنة.
  - عمر رخصة السياقة: 8 سنوات.
  - عمر السيارة: 4 سنوات.
  - قوة السيارة puissance: 5.
  - عدد الأماكن: 5.
  - استعمال السيارة: أشغال.
  - مدة التأمين: 6 أشهر.
- أ- حساب القسط الصافي: ويحسب بجمع مبالغ الضمانات التالية:
- المسؤولية المدنية: 863.14 دج.
  - أضرار التصادم 1249.71 دج
  - ضمان الدفاع والحلول: 120 دج
  - ضمان لصالح الراكبين في السيارة: 343 دج.
- ومنه القسط الصافي = 2621.6 دج.
- ب- القسط الإجمالي (التجاري): ويحسب كالاتي
- = القسط الصافي + مصاريف.
- حيث تتمثل المصارف فيما يلي:
- المستحقات ACC: 50 دج.
  - الرسوم TVA: 395.73 دج
  - أموال خاصة بالتعويض FCA: 27.39 دج
  - طوابع متغيرة حسب العقد TG: 346 دج
- القسط الإجمالي = 3440.72 دج

<sup>1</sup> أنظر الملحق رقم (02).

2- المؤمن الثاني X<sub>2</sub>: له الخصائص التالية<sup>1</sup>:

- عمر المؤمن له: 51 سنة.
  - عمر رخصة السياقة: 24 سنة.
  - عمر السيارة: 7 سنوات.
  - قوة السيارة: 7.
  - عدد الأماكن: 5.
  - استعمال السيارة: موظف.
  - مدة التأمين: 6 أشهر.
- أ- القسط الصافي: يحسب بجمع العناصر الآتية:
- المسؤولية المدنية: 797.74 دج
  - أضرار التصادم: 1196.61 دج
  - ضمان الدفاع والحلول: 120 دج.
  - ضمان لصالح الركابين في السيارة: 220 دج
- ب- القسط التجاري: وذلك بإضافة المصاريف للقسط الصافي كالاتي:
- المستحقات ACC: 200 دج
  - الرسوم TVA: 393.44 دج
  - أموال خاصة بالتعويض FCA: 29.93 دج.
  - طوابع متغيرة حسب العقد TG: 340 دج
- و منه القسط الإجمالي = 3297.72 دج
- و من هنا نلاحظ أن تسعيرتي التأمين تختلف من مؤمن لآخر حسب الخصائص التي يتميز بها.

<sup>1</sup> أنظر الملحق رقم (06).

## الفصل الثالث \_\_\_\_\_ دراسة حالة الشركة الوطنية للتأمين SAA

### ثانياً: دراسة وصفية لتسعيرة تأمين السيارات العينة

سنتطرق من خلا هذا العنصر لدراسة تغيرات تسعيرة تأمين السيارات في العينة باعتبارها متغير تابع تتأثر بتغير الخصائص المختلفة للمؤمن لهم من خلال حساب متوسط تسعيرة التأمين لكل فئات تلك الخصائص كآلاتي:

1-تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب عمر السائق:

لخصنا ذلك في الجدول التالي:

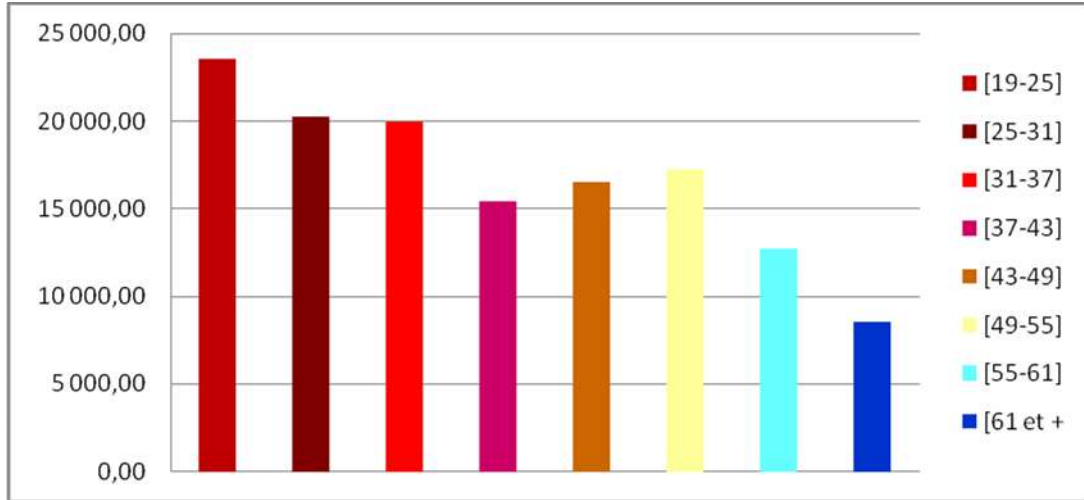
الجدول رقم(15): تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب عمر السائق.

فئات العمر	متوسط السعر بـ (دج)
[19-25]	23 520,13
[25-31]	20 227,84
[31-37]	19 943,95
[37-43]	15 420,28
[43-49]	16 548,38
[49-55]	17 241,49
[55-61]	12 744,27
[61 et +]	8 576,59

المصدر من إعداد الطالبة بالاعتماد على بيانات الملحق رقم(07).

نلاحظ من خلال الجدول رقم (15) أن السائقين الذين عمرهم يقل عن 25 سنة تكون متوسط تسعيرة التأمين الخاصة بهم مرتفعة بمبلغ قدره 23520.13 دج مقارنة مع الأشخاص الذين يزيد عمرهم عن 61 سنة حيث كان متوسط قسط التأمين (التسعيرة) يساوي 8576.59 دج، حيث نلاحظ أن العلاقة بين عمر السائق وتسعيرة التأمين علاقة عكسية ونفسر ذلك أن زيادة عمر الإنسان بطبعه يصبح أكثر حذرا وبالتالي أقل عرضة للخطر، وسنلاحظ تغيرات متوسط تسعيرة التأمين من خلال الشكل رقم(11):

الشكل رقم (11): تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب عمر السائق



المصدر: من إعداد الطالبة.

2-تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب عمر رخصة السياقة:

لخصنا ذلك في الجدول التالي:

الجدول رقم (16): تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب عمر رخصة السياقة

فئات عمر الرخصة	المتوسط بـ (دج)
[1;5]	31 408,77
[5;10]	14 065,77
[10;15]	14 001,13
[15;20]	11 082,88
[20et+]	15 942,23

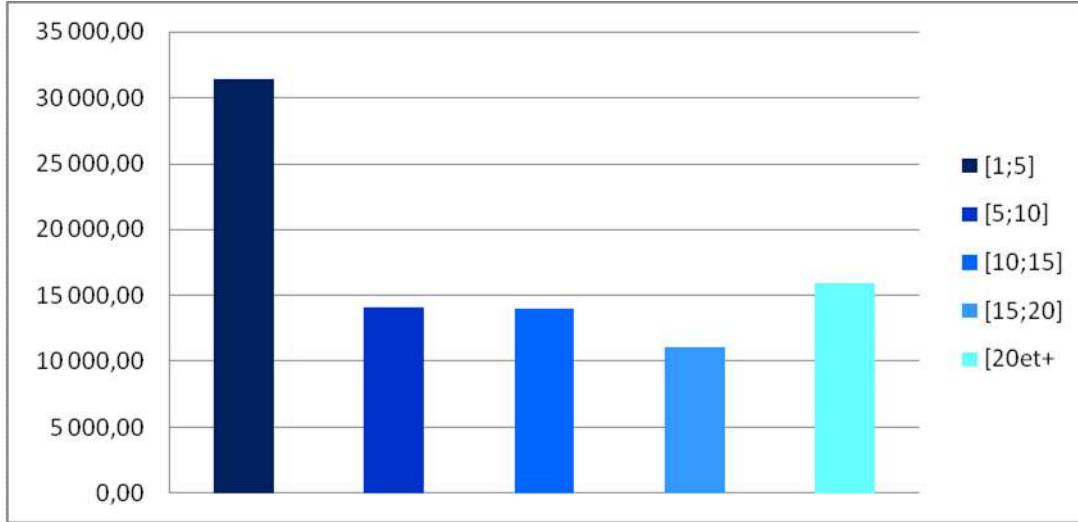
المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على بيانات الملحق رقم (07).

نلاحظ من خلال الجدول رقم (16) متوسط التسعير حسب عمر رخصة السياقة متفاوتة، إلا أن رخصة السياقة التي عمرها أقل من 5 سنوات هي التي لها أكبر متوسط حيث تقدر بـ 31408.77 دج مقارنة مع الأشخاص الذين عمر رخصة سياقتهم أكثر من 20 سنة حيث قدرت بـ 15942.23 دج، ويفسر هذا بخبرة السائق

## الفصل الثالث \_\_\_\_\_ دراسة حالة الشركة الوطنية للتأمين SAA

المكتسبة مع الوقت، فتسعير التأمين تتناقص كلما زادت خبرة السائق وهذا ما سنلاحظه من خلال الشكل رقم(12):

الشكل رقم (12): تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب عمر رخصة السياقة.



المصدر: من إعداد الطالبة.

### 3-تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب عمر السيارة:

لخص في الجدول التالي:

الجدول(17): تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب عمر السيارة.

فئات عمر السيارة	المتوسط ب (دج)
[1؛5]	21 185,40
[5؛9]	16 232,43
[9؛13]	7 768,37
[13؛17]	12 943,15
[17 et+]	9 062,08

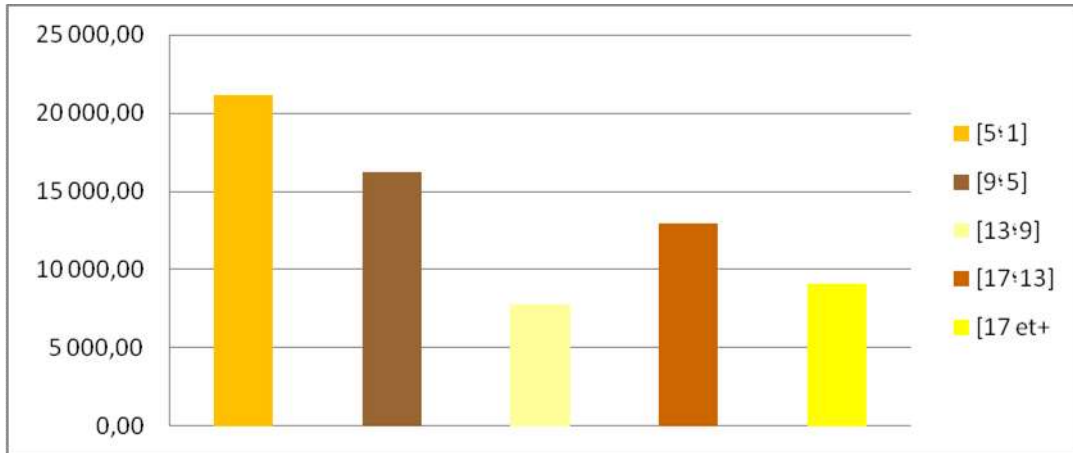
المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على بيانات الملحق رقم(07).

نلاحظ من خلال الجدول رقم (17) أن متوسط تسعيرة تأمين السيارات متفاوتة فيما بينها غير أن السيارة التي عمرها أقل من 5 سنوات لها أكبر تسعيرة حيث قدر متوسط تسعيرتها ب 21185.40دج، وكلما كان عمر السيارة أكبر قلت تسعيرة التأمين، فالسيارة التي يزيد

## الفصل الثالث \_\_\_\_\_ دراسة حالة الشركة الوطنية للتأمين SAA

عمرها عن 17 سنة قدر متوسط تسعيرتها بـ 9062.08 دج، إذن فتسعيرة التأمين تتناسب عكسيا مع عمر السيارة، بحيث يفسر ذلك كون أن السيارة عندما تكون جديدة بقطاع غيار مستحدث تميل إلى السرعة أكثر من السيارة الأقل حداثة وبالتالي تخلف أضرار أكثر عند تعرضها لحادث مرور، فسنلاحظ توزيع متوسط تسعيرة التأمين من خلال الشكل رقم (13).

الشكل رقم (13): تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب عمر السيارة.



المصدر: من إعداد الطالبة.

4- تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب قوة السيارة: لخصنا ذلك في الجدول التالي:

الجدول رقم (18): تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب قوة السيارة

فئات قوة السيارة	المتوسط بـ (دج)
[3;5]	13 872,69
[5;7]	16 316,62
[7 et+]	18 546,61

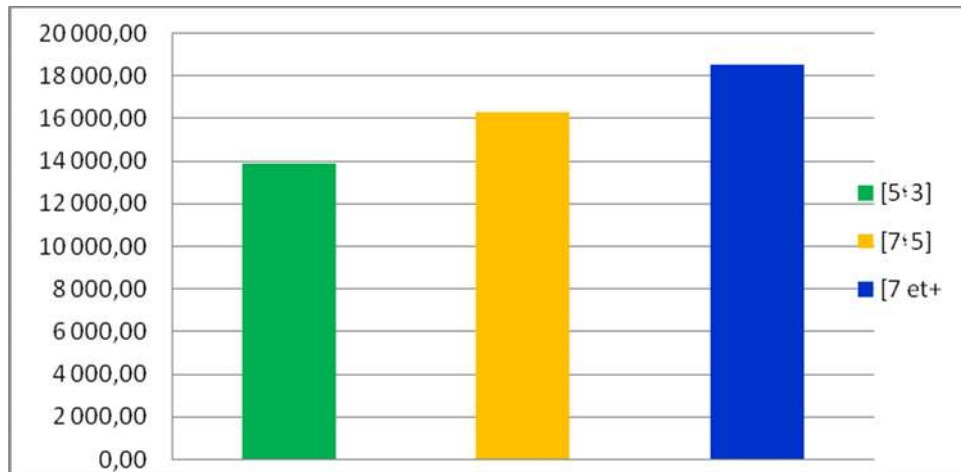
المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على بيانات الملحق رقم (07).

نلاحظ من خلال الجدول رقم 18 أن قيمة متوسط تسعيرة التأمين تتزايد بتزايد قوة السيارة حيث نلاحظ أنه عندما تكون قوة السيارة أقل من 5 سنوات قدر متوسط تسعيرة التأمين بـ 13872.69 دج وتتزايد لتصل إلى 16316.62 دج عندما تكون قوة السيارة

## الفصل الثالث \_\_\_\_\_ دراسة حالة الشركة الوطنية للتأمين SAA

متراوحة بين 5 و 7، كما وصل متوسط التسعيرة إلى 18546.61 دج بالنسبة لقوة السيارة التي تساوي أو تفوق 7، وهذا يفسر أنه كلما زادت قوة السيارة كانت سرعتها أكبر وبالتالي أكثر عرضة لحوادث المرور وأكبر خسائر، وسنلاحظ تغير متوسط تسعيرة التأمين من خلال الشكل التالي:

الشكل رقم (14): تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب قوة السيارة



المصدر: من إعداد الطالبة.

5- تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب عدد الركاب: لخصنا ذلك في الجدول التالي:

الجدول رقم (19): تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب عدد الركاب

فئة عدد الركاب	المتوسط بـ (دج)
[1;3]	10 107,56
[3;5]	16 406,97
[5;7]	17 014,11
[7;9]	18 544,61

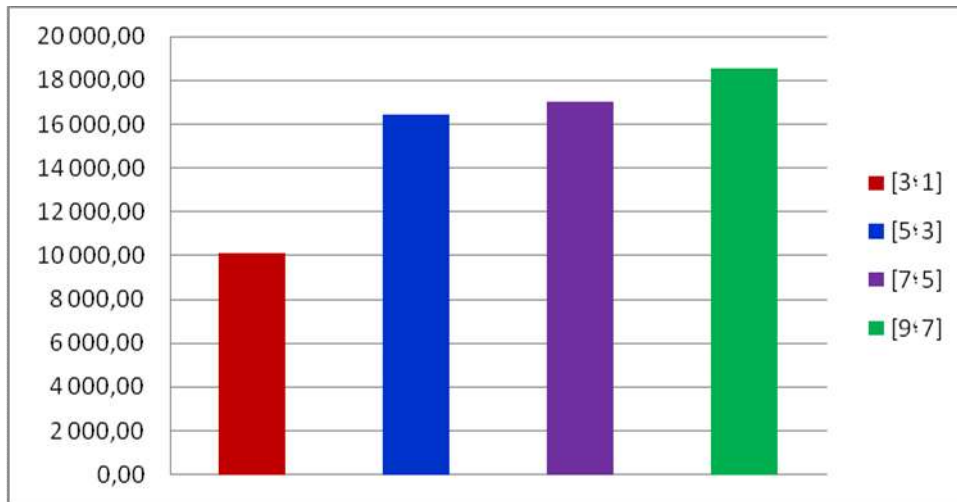
المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على بيانات الملحق رقم (07).

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن متوسط تسعيرة التأمين على السيارات يتزايد بتزايد عدد الركاب في السيارة حيث قدرت أقل قيمة لتسعيرة العينة بـ 10107.56 دج للسيارة التي

## الفصل الثالث \_\_\_\_\_ دراسة حالة الشركة الوطنية للتأمين SAA

لها 3 أماكن أو أقل، أما السيارة التي يتراوح عدد ركابها بين 7 و 9 ركاب فقدرت تسعيرة التأمين عليها بـ 18544 دج، حيث نفسر هذا بزيادة مسؤولية السائق نحو الركاب أي أنه في حالة حدوث حادث مرور يكون هناك خسائر بشرية أكبر كلما زاد عدد الركاب، وسنلاحظ تغير متوسط التسعيرة من خلال الشكل رقم (15):

الشكل رقم (15): تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب عدد الركاب



المصدر: من إعداد الطالبة.

6- تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب استعمال السيارة: لخصنا ذلك في الجدول التالي:

الجدول رقم (20): تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب استعمال السيارة

الفئة حسب استعمال السيارة	المتوسط بـ دج
تأجير	66 276,69
سيارة أجرة وتعليم سياقة	14 800,23
تجارية	18 630,96
أعمال	17 279,30
موظف	7 867,16

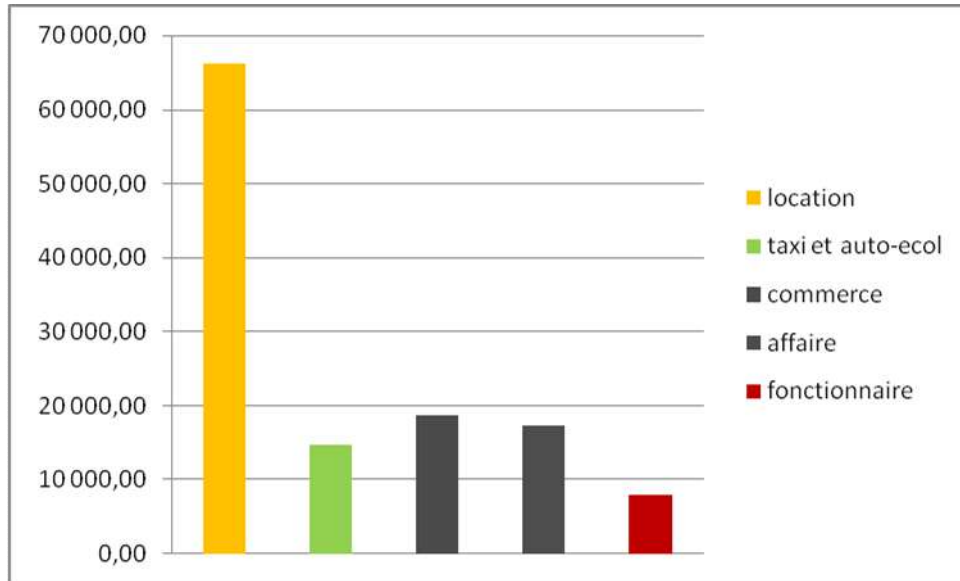
المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على بيانات الملحق رقم (07).

## الفصل الثالث \_\_\_\_\_ دراسة حالة الشركة الوطنية للتأمين SAA

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن متوسط تسعيرة تسعيرة تأمين السيارات تتفاوت فيما بينها حسب نوع استعمال السيارة، حيث أن أكبر تقدير لتسعيرة التأمين خاصة بسيارة التاجير حيث قدرت بـ 66276.69 دج ثم تليها السيارة التجارية بقيمة 18630.96 دج ثم قدر متوسط تسعيرة التأمين الخاصة بالأعمال بـ 17279.30 دج وتأتي بعدها سيارة الأجرة وتعليم السياقة بمتوسط قدره 14800.23 دج، وفي الأخير بأقل متوسط لتسعيرة التأمين الخاصة بالموظفين بما يساوي 7867.16 دج ، ونستطيع تفسير ذلك بنوع النشاط الذي تمارسه كل سيارة، حيث يعود سبب الارتفاع الكبير لتسعيرة تأمين سيارات التاجير كون أنهم أكثر عرضة للمخاطر عن غيرهم من سيارات الأنشطة الأخرى لأن سائق السيارة لهذا النوع من النشاط يكون أقل حذرا عن السيارة أثناء قيادته للسيارة لأنها ليست ملكا له.

كما يعود ارتفاع تسعيرة تأمين كل من السيارة التجارية وسيارة الأعمال و سيارة الأجرة وتعليم السياقة، ورغم التفاوت بينهم إلى طبيعة نشاط هذه السيارات المتواصل وحركتها الدائمة، وتأتي في الرتبة الأخيرة تسعيرة سيارة الموظفين ويعود ذلك كون نشاطه يقل عن باقي سائقي السيارات هذا من جهة ومن جهة أخرى لأن لهذه الفئة من مستعملي السيارات يمنح لهم تخفيض بنسبة 25% وهذا عرض خاص بهم فقط، وسنلاحظ ذلك من خلال الشكل رقم (16) كما يلي:

الشكل رقم (16): تغير متوسط تسعيرة التأمين حسب استعمال السيارة



المصدر: من إعداد الطالبة.

الخلاصة:

بعد أن قمنا من خلال هذا الفصل بدراسة وصفية لعدد حوادث المرور للعينة ومن ثم درسنا تغيرات تسعيرة التأمين مع الخصائص المتعلقة بالمؤمنين لهم استخلصنا ما يلي:

- أن درجة الخطر المحيطة بالسيارة تقدر قيمة تسعيرة التأمين.
- أن تسعيرة التأمين المقدرة تختلف من شخص لآخر، حيث تتعلق بالخصائص المميزة لكل مؤمن له.
- ترتفع قيمة تسعيرة التأمين كلما سجلت حوادث أكثر من طرف المؤمن له، أي أن تسعيرة التأمين تتزايد بتزايد عدد حوادث المرور المرتكبة في فترة سابقة.

# الخاتمة

## الخاتمة:

من خلال التطرق لموضوع دراسة تسعيرة تأمين السيارات حالة وكالة المسيلة SAA توصلنا إلى أن للتأمين أهمية كبيرة في وقتنا الحاضر باعتباره وسيلة مثلى لحماية الممتلكات والأشخاص ورؤوس الأموال، كما تمكنا من خلال تعريف عقد التأمين استخلاص أن عقد التأمين هو الذي يربط الأطراف المتعاقدة وفق مبادئ فنية وقانونية تنظم هذا العقد، كما تعرفنا أنه من بين المشاكل الشائعة بين شركات التأمين عملية تحديد السعر المناسب للخدمة التأمينية (تسعيرة التأمين)، إذ أنه يُحدّد اعتمادا على الإحصائيات المتوفرة على المدة الماضية كمؤشر لما ستكون عليه النتائج في المستقبل ضمن أن التاريخ يعيد نفسه مع الأخذ بعين الاعتبار إجراء التعديلات الضرورية، وبهذا الخصوص تعرفنا على بعض طرق تسعير الخدمات التأمينية.

ومن خلال تطرقنا إلى دراسة قطاع التأمين في الجزائر عموما وقطاع تأمين السيارات خصوصا توصلنا إلى أن إنتاج قطاع التأمينات الجزائري يبقى تحت هيمنة الشركات العمومية التي تستحوذ على 75% من حصة السوق خلال سنة 2012 مقابل 25% للشركات الأخرى، ومن جهة أخرى فإن إنتاج قطاع التأمين الجزائري حسب الفروع يبقى يسيطر عليه قطاع تأمين السيارات بنسبة 54% من مجموع إنتاج السوق، حيث يعود الفضل لاكتتاب ضمانات الأضرار المتعلقة بكل الأخطار وضرر الاصطدام، زيادة في حظيرة السيارات وارتفاع تسعيرة التأمين عليها، فرغم ارتفاع هذه التسعيرة إلا أنها لا تأخذ بعين الاعتبار جميع العوامل والاستثناءات التي قد تزيد من احتمال التعرض لخطر حوادث المرور وما ينجم عنه من أضرار هائلة. ولمعرفة المراحل التي يمر بها حساب قسط التأمين (تسعيرة التأمين) وأهم العوامل المؤثرة في تقديرها الخاصة بالمؤمن لهم والسيارة ومدى ارتباط هذه العوامل وتأثيرها في زيادة خطر حوادث المرور وكذا تسعيرة التأمين.

### 1- نتائج الدراسة:

- يحتل قطاع التأمين على السيارات النصيب الأوفر من سوق التأمين الجزائري بسبب زيادة عدد السيارات.

- تسعير التأمين على السيارات يعني تقدير خطر حوادث المرور المحيطة بالأشخاص المؤمن لهم.

- تختلف تسعيرة تأمين السيارات من شخص لآخر باختلاف خصائصه الفنية والكمية بالإضافة للحوادث الماضية للمؤمن له لدى شركة التأمين.

- لا تكون تسعيرة التأمين دائما منصفة لكون هناك استثناءات فرضتها الدولة في صالح المؤمن لهم مثل التخفيضات الخاصة بالتجار والمجاهدين والتخفيض الخاص بالموظفين لدى الدولة.

### 2- الاقتراحات والتوصيات:

وبعد التعرف على العناصر أو المحددات التي يتم بها تحديد وتقدير تسعيرة التأمين وبالتالي تحديدها نقدم بعض الاقتراحات والتوصيات المتمثلة في:

- بالإضافة للأسس العلمية التي نعتمد عليها في تقدير تسعيرة التأمين من حوادث المرور يجب التدقيق أكثر في الشخص المؤمن له وشخصيته ومحيط سير السيارة والثقافة المرورية للأشخاص.

- يجب نشر ثقافة التأمين في الوسط الاجتماعي، لان معظم الأشخاص لا يدركون معنى التأمين وأهميته.

- اعتبار وثيقة التأمين التي يحملها المؤمن له بطاقة تعريف له لمدى الخسائر المتسبب فيها بتسجيل عدد حوادث المرور التي حصلت له.

### 3- آفاق الدراسة:

بناء على الدراسة التي قمنا بها لمحاولة معرفة محددات تسعيرة التأمين على السيارات والوصول إلى النتائج النهائية لهذا الموضوع غير أن دراستنا تركز على هذا الجانب فقط فمن خلال ذلك يمكن أن نقترح المواضيع التالية :

- نمذجة قياسية لتسعيرة تأمين السيارات.

- مخاطر شركات التأمين.

# قائمة المراجع

أولاً: المراجع بالغة العربية

• الكتب

- 1- الهانسي مختار محمود وإبراهيم عبد النبي حمودة، مبادئ الخطر والتأمين الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2001.
- 2- الهانسي مختار محمود وأسامة عبد العزيز حسين، مقدمة في خطر التأمين، قسم الإحصاء والرياضيات والتأمين للنشر، الإسكندرية، 1992.
- 3- سلام أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، إدارة الخطر والتأمين، الطبعة الأولى، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2007.
- 4- عبد ربه إبراهيم علي إبراهيم، التأمين والرياضيات، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2002-2003.
- 5- عبده عيسى، التأمين بين الحل والتحریم، الطبعة الأولى، دار الكتاب، 1978.
- 6- عبيدات محمد إبراهيم، أساسيات التسعير في التسويق المعاصر، الطبعة الأولى، دار الميسرة للنشر والتوزيع والطباعة، عمان، الأردن، 2004.
- 7- عطية أحمد صلاح، محاسبة الشركات، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2002-2003.
- 8- عمارة بيومي محمد، سياسات التسعير وخصومات البيع، مركز التعليم المفتوح بجامعة بنها، 2009/2010.
- 9- فلاح عزالدين، التأمين، دار أسامة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2011.

• المذكرات والرسائل الجامعية

- 10- الأطرش عبد الوهاب وآخرون، "نمذجة قياسية لتسعيرة تأمين السيارات باستخدام نموذج تحفيز-عقوبة الأمثل (Système bonus-malus optimal)، مجلة الدراسات الاقتصادية والمالية، العدد الخامس، 2012، منشورات، جامعة الوادي، الجزائر.
- 11- بوعزوز جهاد، تسويق خدمات التأمين في الجزائر في ظل الإصلاحات الجديدة مع دراسة حالة الشركة الجزائرية للتأمينات "CAAT"، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، غير

## قائمة المراجع

- منشورة، قسم علوم التسيير كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2009/2008.
- 12- بركم زهير، محددات الطلب على تأمينات الحياة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، غير منشورة، قسم علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة منتوري، قسنطينة، 2005.
- 13- برغوتي وليد، تقييم جودة خدمات شركات التأمين وأثرها على الطلب في سوق التأمينات الجزائرية (1995-2009)-دراسة تطبيقية للشركة الجزائرية لتأمينات-، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، غير منشورة، قسم العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2013-2014.
- 14- لعور صندرة، التأمين على أخطار المؤسسة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، غير منشورة، قسم العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتسيير، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، 2004-2005.
- 15- مرقاش سميرة، أهمية المزيج التسويقي الخدمي الموسع في تحسين الخدمات التأمينية-دراسة حالة الشركة الوطنية للتأمين saa-، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، غير منشورة، قسم علوم التسيير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 2006-2007.
- 16- معزوز سامية، قرار إعادة التأمين دراسة حالة الشركة الجزائرية للتأمينات "CAAT"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، غير منشورة، قسم العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة منتوري، قسنطينة، 2005/2006.
- 17- مختاري زهرة، التشخيص المالي ودوره في تقييم الأداء في شركة التأمين دراسة حالة الشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين خلال الفترة 2005-2007، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، غير منشورة، قسم علوم التسيير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية، جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، 2010-2011.
- 18- عقبة ريمي، نمذجة قياسية لتسعير تأمين السيارات (نموذج بواسون، نموذج ثنائي الحدين السالب) دراسة حالة الشركة الوطنية للتأمين SAA، مذكرة لنيل شهادة الماجستير،

غير منشورة، قسم العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، الجزائر، 2009/2008.

19- شبيبة محي الدين، تأمين السيارات بين التسعيرة والتعويضات حالة الأضرار المادية-دراسة ميدانية بشركة SAA-، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، غير منشورة، قسم علوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة منتوري، قسنطينة، 2004-2005.

### • المجلات والدوريات

20- بوجنان خالدية، "محاولة تقديم التسعيرة المثلى لتأمين السيارات بتطبيق نموذج تحفيز-عقوبة، دراسة ميدانية في الشركة الجزائرية للتأمين الشامل الشامل-وكالة تيارت، مجلة الاستراتيجية والتنمية، العدد 05، (جويلية، 2013)، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم.

21- مرقاش سميرة وخلوف زهرة، إقامة التحالف الاستراتيجي بين شركات التأمين والبنوك رؤية مستقبلية لتسويق الخدمة التأمينية، -نماذج عن إقامة تحالفات إستراتيجية-، ملتقى الدولي السابع حول: "الصناعة التأمينية، الواقع العملي وآفاق التطور-تجارب الدولة-"، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، (يومي 03-04 ديسمبر 2012).

22- رزقي إبراهيم وبدرى عبد المجيد، دور قطاع التأمين في تنمية الاقتصاد الوطني، الملتقى الدولي السابع حول: "الصناعة التأمينية، الواقع العملي آفاق التطوير - تجارب الدول -"، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، الجزائر، يومي(03-04 ديسمبر 2012).

23- خالد الخطيب، الأسس النظرية والتأمينية والتنظيمية للتأمين التقليدي بالجزائر، الندوة الدولية حول (شركات التأمين التقليدي ومؤسسات التأمين التكافلي بين الأسس النظرية والتجربة التطبيقية )، جامعة فرحات عباس، سطيف، الجزائر، (26-26 أبريل 2011).

• المواقع:

24- المركز الوطني للوقاية وأمن الطرقات "دراسة إحصائية لحوادث المرور في جزائر خلال سنة 2008.

25- <http://www.saa.dz/home/la-saa-par-les-chiffres.html>

26- <http://www.saa.dz/home/presentation-de-la-societe.html>

27- [www.saa.dz/accueil.html](http://www.saa.dz/accueil.html)

28- [www.cnpsr.org.dz](http://www.cnpsr.org.dz)

29- [www.saa.dz/home/presentation-de-la-societe.htm](http://www.saa.dz/home/presentation-de-la-societe.htm)

ثانيا: المراجع باللغة الأجنبية

• Les articles :

30- conseil national des assurances, le marche Algérien des assurances en 2012, p4

31- Guide des assurances en Algérie 2015, publication éditée par KPMG SPA, P31.

الملاحق

تم بحمد الله

## الملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى دراسة محددات تسعيرة تأمين السيارات في وكالة المسيلة SAA، حيث قمنا بسحب عينة من المؤمن لهم في الوكالة وأخذ الخصائص المتعلقة بكل مؤمن له وسيارته (عمر السائق، عمر رخصة القيادة، عمر السيارة عدد الركاب، قوة السيارة، واستعمال السيارة) ثم قمنا بدراسة علاقة هذه الخصائص بتغير تسعيرة التأمين، بحيث توصلنا إلى أن تسعيرة التأمين تتأثر بطريقة مباشرة بتلك الخصائص، بطريقة طردية أو عكسية، مع الأخذ بعين الاعتبار الحوادث الماضية المطبق في نظام تخفيض-عقوبة système bonus-malus وبعض الاستثناءات الأخرى.

## الكلمات المفتاحية:

المؤمن ، المؤمن له، تسعيرة التأمين، محددات تأمين السيارات.

## Résumé :

*L'objectif de la présent étude consiste à déterminer le montant de l'assurance-auto dans les compagnies d'assurance SAA de m'sila, les résultats obtenus montrent que (l'âge du conducteur, l'âge du permis de conducteur, l'âge du véhicule, nombre de places, puissance et usage de véhicule) représentent les principaux déterminants de l'estimation du manant de l'assurance.*

## Mots clés :

*L'assuré, l'assuré, le montant de l'assurance, les déterminants de l'assurance de véhicule.*