

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche
Scientifique

جامعة عمار ثليجي – الأغواط

كلية: العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

القسم: علوم تجارية

الميدان: العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

الشعبة: علوم تجارية

التخصص: مالية وتجارة دولية

مطبوعة (دروس)

موجهة لطلبة: مالية وتجارة دولية المستوى: أولى ماستر

التأمين الدولي

من إعداد: زينب الرف

الرتبة، أستاذ محاضر – أ- جامعة الأغواط

الإيميل: z.regue@lagh-univ.dz

السنة الجامعية: 2026/2025

اعتمدت هذه المطبوعة بعد مصادقة المجلس العلمي لـ:

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

جامعة عمار ثليجي - الأغواط

بناء على المحضر رقم: 2025/07

الصادر بتاريخ: 2025/10/30

رقم اعتماد المطبوعة: 2025/م/11

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche
Scientifique

جامعة عمار ثليجي – الأغواط

كلية: العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

القسم: علوم تجارية

الميدان: العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

الشعبة: علوم تجارية

التخصص: مالية وتجارة دولية

مطبوعة (دروس)

موجهة لطلبة: مالية وتجارة دولية المستوى: أولى ماستر

التأمين الدولي

من إعداد: زينب الرف

الرتبة، أستاذ محاضر – أ- جامعة الأغواط

الإيميل: z.regue@lagh-univ.dz

السنة الجامعية: 2026/2025

المقرر الدراسي

السداسي: الثاني

وحدة التعليم: الأساسية

المادة: التأمين الدولي

الرصيد: 05

المعامل: 02

أهداف التعليم:

الهدف من دراسة التأمين هو تعريف الطالب بمفهوم الخطر وآلية التأمين منها (أي التأمين من خطر معين عن طريق دفع أقساط الذي يعتبر سعر التأمين، كيفية الحصول على تعويض عند حدوث الخطر المؤمن منه)، وكذا كيف تتم عملية إعادة التأمين. والأهم سيتمكن الطالب من فهم أهم أخطار التجارة الخارجية وكيفية التأمين منها والطرف المسؤول عن عملية تأمين البضاعة من مستودع المصدر إلى مستودع المستورد، وذلك من خلال دراسة وفهم كل شروط التجارة الخارجية (Incoterms).

المعارف المسبقة المطلوبة: يجب أن يكون لدى الطالب معارف مسبقة حول:

- إجراءات الاستيراد والتصدير (من تقنيات التسوية بين المصدر والمستورد، والوثائق المطلوبة في التجارة الخارجية).
- أسعار الصرف.

محتوى المادة:

المحور الأول: الخطر.

المحور الثاني: التأمين.

المحور الثالث: إعادة التأمين.

المحور الرابع: تأمين الصادرات.

المحور الخامس: تأمين النقل الدولي.

المحور السادس: أسواق التأمين الدولية.

A-B	المقرر الدراسي.....
III-I	فهرس المحتويات.....
IV	فهرس الأشكال.....
V	فهرس الجداول.....
أب	مقدمة المطبوعة.....

المحور الأول: الخطر

[18-1]

2	تمهيد المحور الأول.....
3	أولا- مفهوم الخطر.....
5	ثانيا- تقسيمات الخطر.....
8	ثالثا- خصائص الخطر.....
10	رابعا- مسببات الخطر (مصادر الخطر).....
11	خامسا- إدارة الخطر.....
13	سادسا- قياس الخطر.....
15	سابعا- أساليب مواجهة الخطر.....
17	خلاصة المحور الأول.....

المحور الثاني: التأمين

[51-19]

20	تمهيد المحور الثاني.....
21	أولا- التطور التاريخي للتأمين.....
25	ثانيا- مفهوم التأمين.....
27	ثالثا- مفهوم عقد التأمين.....
29	رابعا- الأسس الفنية التي يقوم عليها التأمين.....
30	خامسا- الأركان الأساسية لعملية التأمين.....
34	سادسا- خصائص التأمين، فوائده وجوانبه السلبية.....
39	سابعا- أقسام التأمين.....
50	خلاصة المحور الثاني.....

المحور الثالث: إعادة التأمين

[76-52]

53	تمهيد المحور الثالث
54	أولا- التطور التاريخي لإعادة التأمين
54	ثانيا- مفهوم إعادة التأمين
57	ثالثا- أسباب إعادة التأمين
58	رابعا- أهمية إعادة التأمين
58	خامسا- أهداف إعادة التأمين
59	سادسا- وظائف إعادة التأمين
59	سابعا- طرق إعادة التأمين
69	ثامنا- أسواق إعادة التأمين
	خلاصة المحور الثالث
75	

المحور الرابع: تأمين الصادرات

[95-77]

78	تمهيد المحور الرابع
79	أولا- الأخطار الملازمة للتجارة الخارجية (أخطار الصادرات)
84	ثانيا- التطور التاريخي لتأمين الصادرات
85	ثالثا- مفهوم تأمين الصادرات
87	رابعا- أشكال وثائق تأمين الصادرات
89	خامسا- وظائف تأمين الصادرات
90	سادسا- أهمية تأمين الصادرات
91	سابعا- أسباب تأمين الصادرات
92	ثامنا- الآثار الايجابية لتأمين الصادرات
93	تاسعا- الآثار السلبية لتأمين الصادرات
	خلاصة المحور الرابع
94	

المحور الخامس: تأمين النقل الدولي

[134-96]

97	تمهيد المحور الخامس
98	أولا- تأمين النقل البري الدولي
100	ثانيا- تأمين النقل البحري الدولي
120	ثالثا- تأمين النقل الجوي الدولي
133	خلاصة المحور الخامس

المحور السادس: أسواق التأمين الدولية

[149-135]

136	تمهيد المحور السادس
137	أولاً- مفهوم أسواق التأمين الدولية
137	ثانياً- ملامح أسواق التأمين الدولية
138	ثالثاً- تحديات أسواق التأمين الدولية
138	رابعاً- الاتجاهات الحالية لأسواق التأمين الدولية
138	خامساً- مكونات السوق التأميني الدولي
141	سادساً- أهم أسواق التأمين الدولية
142	سابعاً- المؤشرات الأدائية لسوق التأمين الدولية
148	خلاصة المحور السادس
150	خاتمة المطبوعة

رقم الشكل	عنوان الشكل	الصفحة
01	دور التأمين في التنمية الاقتصادية	35
02	دور شركات التأمين في مكافحة تبيض الأموال	38
03	أنواع وتمركز أهم الأخطار	81
04	تأمين الصادرات	86
05	تأمين الصادرات في حالة الوقاية	91
06	تأمين الصادرات في حالة التحصيل	92
07	نطاق تأمين النقل البحري الدولي (الأموال المؤمن عليها)	112

رقم الجدول	عنوان الجدول	الصفحة
01	دليل الخطر لمشروع ما	12
02	الفرق بين التأمين الإسلامي والتأمين التجاري	42
03	الفرق بين طريقة إعادة التأمين الاختيارية وطريقة إعادة التأمين الإلزامية	67
04	الأخطار غير التجارية (السياسية)	80
05	المؤشرات الأدائية لسوق التأمين الدولية للفترة (2006-2012) بالمليون دولار	142
06	مؤشر إجمالي الأقساط المكتتبة في العالم لفترة 2010-2012 (مليون دولار)	143
07	مؤشر الحصة السوقية العالمية في العالم للفترة 2010-2012 (النسبة المئوية)	144
08	مؤشر الكثافة التأمينية في العالم لفترة 2010-2012 (دولار/فرد)	145
09	مؤشر الاختراق التأمين في العالم للفترة 2010-2012 (% من الـ PIB)	146

مقدمة المطبوعة

مقدمة المطبوعة:

يعتبر التأمين الدولي جزءاً مهماً من النظام المالي، وهو من القطاعات الاستراتيجية التي تعتمد عليها اقتصادات الدول. حيث للتأمين الدولي دوراً إيجابياً في حماية الأفراد والمؤسسات من المخاطر المحتملة، وما قد يترتب عليها من خسائر مادية وبشرية. كما يساعد في الحفاظ على المدخرات والمكاسب لأي بلد، ويساهم بشكل فعال في دفع عجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية. من خلال الموارد المالية التي يستثمرها في المشاريع الاستثمارية.

ولقد تزايدت وتعاظمت قيمة نشاط التأمين في العقود الأخيرة بعد تحرير التبادل التجاري الدولي في قطاع الخدمات المالية، وقد قطعت الدول المتقدمة أشواطاً كثيرة في مجال الصناعة التأمينية، على غرار الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي، التي أخضعت هذا القطاع لمنطق الاقتصاد الحر، المتمركز على تطبيق القواعد المنهجية العلمية الصحيحة فيما يتمثل بالضمان، ووفرت لها المناخ الملائم للاستغلال الأمثل والإستخدام العقلاني والرشيد لعوامل الإنتاج (الرأسمال الفكري، السيولة الحالية، الأساليب، شبكة المعلومات والاتصالات... الخ).

ونتيجة لهذا الاهتمام المتزايد بهذا المفهوم، أصبح عنواناً لأحد المقاييس المدرّسة لطلبة تخصص "مالية وتجارة دولية" الذين تم توجيه هذه المطبوعة المتعلقة بالتأمين الدولي إليهم، حيث يدرّس مقياس التأمين الدولي في السداسي الثاني من السنة أولى ماستر، وجاءت هذه المطبوعة البيداغوجية بهدف تزويد طلبة السنة أولى ماستر تخصص مالية وتجارة دولية بمرجع يؤسس من خلاله مفاهيم ومضامين التأمين الدولي، وكيفية اعتماده في شركات التأمين، الأمر الذي يجعله قادراً على فهم الأنواع المختلفة للتأمين الدولي التي تتاح للمؤسسات والأفراد في إطار التجارة الخارجية، وهذا بالاعتماد على الأمثلة لترسيخ الأفكار وإرساء المعلومات. وقد حوت المطبوعة ستة محاور، توافقاً مع المقرر الوزاري الخاص بالمقياس:

المحور الأول: خُصّص لمفهوم الخطر، حيث تم التعرف على المفاهيم المتعلقة بالخطر من مفهومه، أنواعه، آليات التعامل معه.

المحور الثاني: تناولنا فيه مفهوم التأمين، بالتطرق للمفاهيم المرتبطة بمفهوم التأمين، ونشأته، ثم محاولة تحديد أهميته وأهدافه، مع التطرق لأنواعه.

المحور الثالث: جاء تحت عنوان: إعادة التأمين، حيث سنعمل فيه على تحديد ماهية إعادة التأمين.

المحور الرابع: تطرقنا فيه لتأمين الصادرات من خلال تبين مفهومه.

المحور الخامس: تناول تأمين النقل الدولي، بالتطرق لتأمين النقل البري، تأمين النقل البحري، وتأمين النقل الجوي.

المحور السادس: تم التطرق فيه لأسواق التأمين الدولي.

المحور الأول

المحور

تمهيد المحور الأول:

يتعرض الفرد منذ القدم إلى أخطار عديدة ينتج عن تحقق مسبباتها خسارة مالية قد تصيبه أو تصيب عائلته أو ممتلكاته أو تصيب غيره، وعادة ما تنتج مثل هذه الأخطار عن ظواهر طبيعية لا قدرة للإنسان على منع تحققها، وإن تحققت قد لا تكون في قدرته تحمل نتائجها وحده، من هنا ظهرت حاجة الإنسان إلى وسائل عديدة تهتم بالتعامل أو مواجهة مثل هذه الأخطار، وذلك بالحيلولة دون وقوعها أو التقليل من معدلاتها أو آثارها. وعلى ذلك سنتطرق في هذا المحور إلى مفهوم الخطر وتقسيماته وأليات التعامل معه.

أولاً- مفهوم الخطر:

قبل التطرق إلى التعاريف المختلفة لمصطلح الخطر، نعرض فيما يلي مجالات استخدامه ومعانيها.

1- استخدامات لفظ الخطر:

تستخدم كلمة الخطر في الحياة اليومية لتعبير عن أكثر من معنى وفي عدة مواقف، وهذه المعاني يمكن تقسيمها إلى:¹

-استخدام كلمة الخطر للتعبير عن حالة معنوية أو نفسية، ومثال ذلك استخدام كلمة الخطر للتعبير عن الخوف، وهنا يترتب على تحقق الخطر خسارة معنوية.

-استخدام كلمة الخطر للتعبير عن حالة مادية أو مالية، ومثال ذلك استخدام كلمة الخطر للتعبير عن الخوف من حادث تصادم للسيارة، وهذا يترتب على تحقق الخطر خسارة مادية ملموسة.

-استخدام كلمة الخطر للتعبير عن حالة معنوية ومادية، ومثال على ذلك استخدام كلمة الخطر للتعبير عن الخوف من الفصل من وظيفة، حيث يترتب على تحقيق الخطر خسارة معنوية متمثلة في الحالة النفسية السيئة، بالإضافة إلى الخسارة المادية المتمثلة في فقد الدخل.

2- تعريف الخطر:

يقصد بالخطر لغويا "الإشراف على هلكة"، ووردت في الفقه كلمة الخطر بمعاني عدة منها المقامرة، الغرر، والضمان أما كونها مقامرة فلأنها تقع على أمر قد يحدث أو لا يحدث، وغررا لأنها ترتبط بعوامل تدفع إلى عدم اليقين و التي يمكن أن تتولد عن العلاقة التعاقدية، والضمان على اعتبار أن الفقهاء يستخدمون الضمان بمعنى تحمل تبعه الهلاك.²

أما معنى الخطر من المنظور القانوني فهو: "احتمالية وقوع حادث مستقبلا أو حلول أجل غير معين خارج إرادة المتعاقدين، قد يهلك الشيء بسببه، أو يحدث ضرر منه".³

أما عن تعريف الخطر من قبل رجال الاقتصاد والإحصاء فهي عديدة؛ ومنها: الخطر هو: "إمكانية حدوث انحراف عكسي للنتائج الفعلية عن النتائج المتوقعة أو المأمولة".⁴ ومنه من عرف الخطر على أنه: "ظاهرة ذات طابع معنوي يبدو أثرها عند اتخاذ الفرد قراراته اليومية، بما يترتب معه حالة الشك أو الخوف أو عدم التأكد من النتائج لتلك القرارات التي يتخذها الشخص بالنسبة لموضوع أو قرار معين".⁵ وعرف أيضا بأنه: "الخوف من تجاوز الخسائر المادية الفعلية للخسائر المتوقعة نتيجة حادث مفاجئ".⁶ ويعتبر الخطر: "ظاهرة تؤدي إلى خسارة غير مؤكدة يمكن قياسها كميًا و تقييمها نقديًا ونسبتها إلى مسبب لا إرادي".⁷ والخطر هو عبارة عن: "حدث قد يصيب الفرد في شخصه أو ممتلكاته وتكون مُحصلته النهائية الخسارة".⁸ كما عرّف البعض الخطر بأنه: "حالة عدم التأكد الممكن قياسها".⁹ ويمكن قياس الخطر

¹ غفصي توفيق، مدخل للتأمين، مطبوعة جامعية، ص2.

² غفصي توفيق، مرجع سابق، ص2.

³ غفصي توفيق، مرجع سابق، ص2.

⁴ غفصي توفيق، مرجع سابق، ص2.

⁵ محمد رفيق المصري، التأمين وإدارة المخاطر، دار زهران للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص11.

⁶ ممدوح حمزة أحمد، إدارة الخطر والتأمين، كتب عربية، مصر، 2010.

⁷ يوسف صلاح الدين، التأمين الدولي، مطبوعة مقدمة لطلبة السنة الثالثة ليسانس، قسم العلوم التجارية، جامعة الجزائر3، الجزائر، 2022، ص15.

⁸ علي المشاقبة، محمد العدوان، سطات العمرو، إدارة الشحن والتأمين، دار الصفاء للنشر والتوزيع، الأردن، 2003، ص63.

⁹ حربي محمد عريقات، سعيد جمعة عقل، التأمين وإدارة الخطر، دار وائل للنشر، الأردن، 2010، ص15.

بطريقة موضوعية باستخدام نظرية الاحتمالات؛ والذي يتمثل ناتجة في صورة عبء مالي"، وطبقا لهذا التعريف فإن:¹⁰

القسط أو الاشتراك = المبلغ المعرض للخسارة * احتمال تحقق الخسارة

أما الخطر من الناحية التأمينية فهو: "ظاهرة أو حالة معنوية تلازم الشخص عند اتخاذ القرارات أثناء حياته اليومية، مما يترتب عليه حالة الشك، أو الخوف، أو عدم التأكد من نتائج تلك القرارات التي يتخذها هذا الشخص بالنسبة لموضوع معين". والخطر في التأمين ركن ذو أهمية كبرى، فالتأمين هدفه تغطية الأخطار الناتجة من حادث أو حوادث معينة، فهو أساس التأمين، وبه يستطيع الخبير تحديد القسط أو الاشتراك، وتحديد مبلغ التأمين، وذلك بناء على جسامه الخطر وضعفه وكثرة وقوعه وندرته.¹¹

والخطر أيضا عبارة عن: "الحادث المحتمل الوقوع لا يتوقف تحققه على إرادة الطرفين وحدهما، وعلى الخصوص إرادة المؤمن له، وهذا الحادث قد يكون حدثا سعيدا كحدث زواج أو ولادة أو العكس كالحريق، السرقة، الوفاة؛ لذا يطلق عليه لفظ الكارثة".¹²

والخطر أيضا: "عقد التأمين الحادث الاحتمالي المستقبل، ومع كون الحادث احتمالي، فإنه قد يقع وقد لا يقع دون أن يكون وقوعه أو عدم وقوعه متوقعا على إرادة أحد المتعاقدين". ويتضح مما سبق أن كلمة الخطر تستعمل للإشارة إلى مدلول مادي أو معنوي أو خسارة مالية أو لوصف تصرف معين أو شيء محدد.¹³

تنظر مؤسسات التأمين للخطر على أنه الفرق بين الخسائر المتوقعة، والتي تم على أساسها حساب قسط التأمين الصافي، والخسائر الفعلية والتي تلتزم مؤسسة التأمين لحملة وثائق التأمين الذين لحقتهم حوادث الأخطار المؤمن ضده.¹⁴

وفق التعاريف السابقة يجب التمييز بين نوعين من الخطر؛ هما:¹⁵

أ- **الخطر الموضوعي:** هو التغير النسبي للخسارة الفعلية عن الخسارة المتوقعة.

مثال: إذا افترض أن إحدى شركات التأمين لديها 10000 بيتا مؤمن عليه منذ فترة طويلة، وأن نسبة ما يحترق من هذه البيوت هو 1% سنويا، أي من المتوقع أن يحترق 100 كل عام.

كما أن تحقق هذه النسبة سنويا شبه مستحيل، فقد يحترق في عام ما 90 بيت، بينما في عام آخر قد يحترق 110 بيت. وعليه يوجد تغير قدره 10 بيوت من الخسارة الفعلية والخسارة المتوقعة. وبالتالي يمكن استنتاج مايلي:

- يمكن قياس نسبة الخطر الموضوعية بمقاييس التشتت (الانحراف المعياري، معامل التغير).
- دقة هذه النسبة تخضع لقانون الأعداد الكبيرة.

حيث أن قانون الأعداد الكبيرة ينص على أنه: "كلما ازدادت العينة، اقتربت النتائج الفعلية من النتائج المتوقعة وعليه تقل حدة الخطر الموضوعي".

بمعنى أنه كلما زاد عدد البيوت المؤمن عليها لنوع معين من الأخطار (الحريق مثلا) اقترب حجم الخسارة الفعلية من حجم الخسارة المتوقعة، وبالتالي تقل حدة الخطر الموضوعي.

¹⁰ بالعجين خالدية، مطبوعة جامعية في مقياس التأمين الدولي، موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس تجارة دولية، قسم العلوم التجارية، جامعة ابن خلدون تيارت، الجزائر، 2021، ص39.

¹¹ بالعجين خالدية، مرجع سابق، ص39.

¹² بالعجين خالدية، مرجع سابق، ص39.

¹³ بالعجين خالدية، مرجع سابق، ص39.

¹⁴ بالعجين خالدية، مرجع سابق، ص39.

¹⁵ بالعجين خالدية، مرجع سابق، ص39.

ب- الخطر العشوائي: هو عدم اليقين أو عدم التأكد المبني على الحالة الذهنية للشخص.

مثال: الشخص الحامل لرخصة سيطرة منتهية الصلاحية معرض لخطر المسائلة من طرف الشرطة في حالة إيقافه التفتيش، وعليه فهذا الشخص غير متأكد من إيقاف الشرطة له. يطلق على حالة عدم التأكد بالخطر العشوائي، وهو يختلف حسب تصرف الشخص المعرض للخطر.

ثانيا- تقسيمات الخطر:

تتعدد التقسيمات المختلفة لأخطار حسب الغرض أو الهدف من التقسيم، و لكن عموما يمكن تقسيم الأخطار بصفة عامة إلى نوعين:

1- أخطار معنوية (غير اقتصادية):

هي الأخطار التي ينصب تأثيرها على الحالة المعنوية والنفسية للشخص، ولاستطيع هيئات التأمين تغطية مثل الأخطار، ولكن لا تتعداها إلى التأثير على النواحي الاقتصادية.¹⁶ وهذه المجموعة من الأخطار المعنوية تختص بدراساتها العلوم الفلسفية والاجتماعية والنفسية، وهي بطبيعتها هذه تخرج عن نطاق الدراسات الاقتصادية والتجارية، وليس معنى أنها لا تدخل في نطاق هذه الدراسة المقصود بها دراسة الخطر لخدمة التأمين، ولكنها تقيد عادة في معرفة الأخطار التي يمكن التأمين عليها من تلك الواجب إدارتها بطريقة أو بأخرى من طرق إدارة الخطر التي تناسب طبيعة الأخطار المعنوية.¹⁷

وبما أنها أخطار لا تسبب ربحا أو خسارة بصورة مباشرة، ولكن تسبب خسارة معنوية فقط، فهي خاضعة لمبدأ القياس والتقييم، وبالتالي فإن شركات التأمين لاتقوم بالتأمين ضدها كالأخطار النفسية والنتيجة عن الصدمة، أو الألم، أو الانفصال، أو الخوف.¹⁸

2- أخطار اقتصادية:

الأخطار الاقتصادية هي تلك التي إذا تحققت مسبباتها ينتج عنها خسارة مادية في الدخل أو الممتلكات،¹⁹ وقد يكون ناتج تحقق مسببات بعض منها ربحا، لذلك يفرق أصحاب هذا الاتجاه غير تقسيم الخطر بين الأخطار الاقتصادية الطبيعية والأخطار الاقتصادية الأخرى، والتي يطلق عليها أخطار المضاربة أو الأخطار التجارية.²⁰ ويمكن تقسيم الأخطار الاقتصادية إلى مايلي:

1.1- تنقسم الأخطار الاقتصادية حسب نشأتها إلى:

1.1.1- أخطار المضاربة: تسمى أحيانا بالأخطار التجارية، وتُعرف أخطار المضاربة على أنها: "ذلك الموقف الذي يكون فيه الربح أو الخسارة مُمكنًا".²¹

وبالتالي فيقصد بأخطار المضاربة تلك الأخطار التي تتسبب في حدوثها ظواهر يخلقها الإنسان بنفسه ولنفسه، بهدف تحقيق مكاسب مالية أو اقتصادية، ونتائجها لا تكون معروفة مُسبقا ومن ثم يمكن أن تكون ربحا أو خسارة.²²

وتشمل أخطار المضاربة هذه تلك التي تترتب على جميع الأعمال التجارية والصناعية وأعمال الخدمات التي تنشأ بقصد تحقيق ربح من التعامل فيها، وذلك بالإضافة إلى أعمال المقامرة أو الرهان

¹⁶ محمد صلاح الدين صدقي وآخرون، مبادئ التأمين، دار النهضة العربية، مصر، 1987، ص22.

¹⁷ غفصي توفيق، مرجع سابق، ص3.

¹⁸ عاطف عبد المنعم، محمد محمود الكاشف، سيد كاسب، تقييم وإدارة المخاطر، مركز تطوير الدراسات العليا والبحوث، مصر، 2008، ص78.

¹⁹ عاطف عبد المنعم، محمد محمود الكاشف، سيد كاسب، مرجع سابق، ص78.

²⁰ غفصي توفيق، مرجع سابق، ص3.

²¹ جورج ريجدا، مبادئ إدارة الخطر والتأمين، دار المريخ، مصر، 2006، ص29.

²² C.Arthur Williams, Michael L.Smith, Peter C.Young, risk management and insurance, 7th edition, New York, McGraw-Hill, 1995.

المعروفة، والأصل في هذا النوع من المخاطر لا تكون متواجدة في حياة الإنسان، ولكن هذا الأخير يخلقها هو لنفسه أملاً في تحقيق الأرباح، إلا أنه في المقابل يعاني من وجود هذه لمخاطر في صورة عدم التأكد من النتائج النهائية لعملية المضاربة، لذلك يُعرف هذا النوع من الأخطار بأخطار الأرباح المُتوقعة أو أخطار المكاسب المُقدرة.²³

2.1.2- الأخطار الطبيعية أو البحتة: يقصد بالأخطار الاقتصادية الطبيعية أو البحتة أو الصافية تلك التي تتسبب عن ظواهر طبيعية وظواهر عامة ليس للإنسان دخل في وقوعها وبالمقابل لا يمكنه تجنبها، ويترتب عن حدوثها خسارة مؤكدة للإنسان كما لا يتوقع أحد من تحقق هذه الأخطار الربح بأي حال من الأحوال، ومن الملاحظ في هذا النوع من المخاطر أن الظاهرة تكون موجودة أصل في حياة الإنسان وليس في مقدرته أن يمنع تحققها أو تجنب الخسارة التي تنتج له منها إلا باتخاذ سياسة معينة، ومن أمثلة هذه الأخطار الاقتصادية الطبيعية أو البحتة خطر الوفاة، الحوادث المرتبطة بالعمل، هلاك الممتلكات بسبب خطر الحريق أو الزلازل، إلى غير ذلك من الأخطار.²⁴

2.2- تقسيم الأخطار الاقتصادية حسب وطأتها: تُقسم الأخطار الاقتصادية حسب وطأتها أي حسب حجم الخطر ونتائج الخسارة إلى:²⁵

1.2.2- الأخطار العامة (الأساسية): إن الأخطار العامة أو الأساسية هي تلك الأخطار التي يترتب عليها في حالة وقوعها خسارة مالية ضخمة لمجموعة كبيرة من الأشخاص في المجتمع، أي تلك الأخطار التي تؤثر بشكل عام على اقتصاد البلد، ومن أمثلة الأخطار العامة مثل الكوارث الطبيعية كالزلازل والبراكين والفيضانات، الحروب، القرارات السياسية والاقتصادية غير الصائبة وما يترتب عليها من بطالة وكساد وتضخم... الخ؛ فالأخطار العامة يصعب التنبؤ بها وبالتالي قياسها، وهذا النوع من الأخطار تتطلب تضامناً جهود جميع فئات المجتمع بل الدول لمواجهة الخسائر التي تنتج عنها.

لذلك نجد أن شركات التأمين عادة ما ترفض التغطية ضد هذا النوع من الأخطار، إلا ضمن ظروف وحالات معينة كأن تقوم بإعادة التأمين عليها وبذلك تنقل جزء من المخاطر المحتملة إلى شركات إعادة التأمين أو أن تقوم بعملية التنويع الجغرافي لهذه المخاطر مما يخفف المخاطر المحتملة التي سوف تتعرض لها شركة التأمين.²⁶

2.2.2- الأخطار الخاصة: هي تلك الأخطار التي يترتب عن وقوعها خسارة مالية محدودة تصيب شخصاً واحداً أو مجموعة قليلة من الأفراد في المجتمع، كما ينجم عن حدوثها ضرر لشخص أو عدد محدود من الأشخاص، ومن أمثلة هذا النوع من الأخطار، أخطار الوفاة والسرقة والعجز وأخطار المسؤولية المدنية وأخطار الحريق، ولأن الخسائر الناتجة عن هذه الأخطار محدودة ويمكن قياسها والتنبؤ بها كما يمكن مواجهتها بصورة فردية، نجد أن شركات التأمين تقبل تغطية الأخطار الخاصة بناءً على الأسس الفنية للتأمين.

3.2- تقسيم الأخطار الاقتصادية حسب طبيعة الشيء المعرض للخطر: تنقسم الأخطار الاقتصادية حسب طبيعة الشيء المعرض للخطر إلى ثلاثة أنواع هي:²⁷

1.3.2- أخطار الأشخاص: هي تلك الأخطار التي يؤدي حدوثها إلى خسارة كلية أو جزئية، مباشرة أو غير مباشرة للفرد سواء في جسده أو دخله أو حياته، مثل أخطار الوفاة والمرض والعجز والشيخوخة والبطالة وغيرها من الأخطار.

²³ سامي عفيفي حاتم، التأمين الدولي، الدار المصرية اللبنانية للنشر والتوزيع، مصر، 1986، ص38.

²⁴ ساخي بوبكر، آليات التأمين الدولي وإعادة التأمين، مطبوعة موجهة لطلبة السنة الثانية ماستر، قسم العلوم الاقتصادية، جامعة البليدة 02، الجزائر، 2020، ص29.

²⁵ حربي محمد عريقات، سعيد جمعة عقل، مرجع سابق، ص 20.

²⁶ سلامة عبد الله، الخطر والتأمين، دار النهضة العربية، مصر، 1976، ص61.

²⁷ أسامة عزمي سلام، شقيري نوري موسى، إدارة الخطر والتأمين، دار الحامد للنشر، الأردن، 2007، ص 27.

2.3.2- أخطار الممتلكات: هي تلك الأخطار التي إذا تحققت مسباتها في صورة حادث كان موضوع التأثير هو الممتلكات، سواء كانت هذه الممتلكات في صورتها الثابتة أو المنقولة، ومن أمثلة هذا النوع من الأخطار نجد خطر السرقة والضياع والحريق وغيرها من الأخطار التي تتعرض لها الممتلكات،²⁸ والتي إذا ما تحققت في صورة حادث فإنه يترتب عليها خسائر كلية أو جزئية، حيث ينتج عنها فناء تلك الممتلكات أو نقص قيمتها.

كما أن مالكي الممتلكات هم أيضا عُرضة للخسائر المباشرة أو غير المباشرة بالنظر لتعرض ممتلكاتهم للخطر، فعلى سبيل المثال في حالة تحطم سيارة نتيجة لحادث مرور، فإن الخسائر المباشرة المترتبة عن هذا الحادث تتمثل في مصاريف الإصلاح، أما الخسائر غير المباشرة فتظهر في الوقت والجهد الذي نحتاجه لإصلاح السيارة بالإضافة إلى ذلك، الخسارة الناتجة عن عدم استخدام السيارة أثناء فترة الإصلاح.

بناءً على هذا يمكن القول أن هذا النوع من الأخطار إن حدثت فإنها تصيب الفرد نفسه بصفة مباشرة، ويترتب عنها خسارة مادية نتيجة لهلك الأصل أو نقص القدرة على استخدام الأصل بكفاءة عالية.

3.3.2- أخطار المسؤولية المدنية: تشمل الأخطار التي يتسبب في تحققها شخص معين وينتج عن هذا التحقق إصابة الغير بضرر مادي في شخصه أو في ممتلكاته أو فيهما معا، ويكون الشخص المتسبب مسؤولا عنها أمام القانون ويطلق عليها البعض "أخطار الثروات" ذلك لأن الخسارة التي تترتب على حدوثها لا تصيب بصفة مباشرة الشخص نفسه وإنما تقع على ثروته بصفة عامة، علما بأن هناك بعض الأخطار تؤثر على الشخص نفسه وعلى ثروته.²⁹ نذكر منها على سبيل المثال مسؤولية الأطباء اتجاه مرضاهم، مسؤولية المحامين والصيادلة، مسؤولية السائقين اتجاه المشاة وممتلكات الغير،... الخ، وما تسببه هذه الأخطاء من خسائر اتجاه الغير.

4.2- تقسيم الأخطار الاقتصادية حسب طبيعة مسببات الخطر: تنقسم الأخطار الاقتصادية حسب طبيعة مسببات الخطر؛ إلى نوعين هما:³⁰

1.4.2- أخطار الحركة: يُقصد بأخطار الحركة تلك الأخطار التي تنتج عن تغير سلوك الأفراد وعاداتهم، كالتغيرات التي تحدث نتيجة التقلبات أو عدم الاستقرار الاقتصادي، مثل التغير في مستويات الأسعار، التغير في أذواق المستهلكين أو التغير في نوعيات وأشكال السلع نتيجة التقدم التكنولوجي، ويترتب عن تحقق هذه الأخطار خسارة لعدد محدود من الأشخاص، وهذا النوع من الأخطار يصعب قياسها أو التنبؤ بها على اعتبار أنها تندرج ضمن أخطار المضاربة.

2.4.2- أخطار السكون: يُقصد بأخطار السكون تلك الأخطار التي تتحقق نتيجة التغير غير المتوقع وغير المنتظم لقوى الطبيعة كالفيضانات والزلازل والبراكين، وهي كذلك الأخطار التي تحدث نتيجة تغير سلوك الأفراد والجماعات كالثورات وأعمال الشغب والاضطرابات، وهذا النوع من الأخطار يترتب عنه خسارة لفئة كبيرة من المجتمع أو المجتمع كله، وتندرج أخطار السكون ضمن الأخطار البحتة أي الأخطار التي تكون نتيجتها خسارة دائما.

²⁸ عاطف عبد المنعم، محمد محمود الكاشف، سيد كاسب، مرجع سابق، ص78.

²⁹ عاطف عبد المنعم، محمد محمود الكاشف، سيد كاسب، مرجع سابق، ص78.

³⁰ عيد أحمد بوبكر، وليد إسماعيل السيفو، إدارة الخطر والتأمين، دار اليازوري، الأردن، 2009، ص41.

ثالثا- خصائص الخطر:

هناك مجموعة من الصفات والشروط الواجب توفرها في الخطر؛ حتى يكون هذا الأخير قابل للتأمين؛ نوجزها في النقاط التالية:³¹

1- عدم التأكد والاحتمالية: هذا الشرط يقضي بأن يكون الخطر احتمالي الوقوع، بمعنى ألا يكون مستحيل الوقوع وألا يكون مؤكداً الوقوع، ففي الحالة التي يكون فيها الخطر مستحيل الوقوع فإنه لا توجد هناك حاجة أصل للتأمين على اعتبار أن الخطر منعدم أو غير موجود أصل، أما في حالة وقوع الخطر مؤكداً فإن شركات التأمين لا تقبل تغطية الأخطار المؤكدة الوقوع، لأن تكاليف التأمين في هذه الحالة تصبح أكبر من قيمة الخسائر عند تحقق الخطر؛ بمعنى آخر أن الخطر المؤكد الوقوع نتيجته معروفة مسبقاً، أي أن الخطر ينعدم (يساوي صفراً)، والحل في هذه الحالة هو الابتعاد عن الخطر أصلاً.

وبذلك فعنصر احتمال وقوع الحادث في ذاته غير معروف للأطراف عند إبرام العقد، ومن ثم ينشأ عن الحادث إمكانية تحققه أو عدم تحققه، وفي الحالة الأخيرة يكون التأمين في ذاته إما مستحيلاً مطلقاً أو نسبياً. والاستحالة المطلقة تتعلق باستحالة تحقق الخطر بحكم قوانين الطبيعة، كالتأمين ضد سقوط كوكب الكواكب مثلاً، فإن مثل هذا التأمين يكون باطلاً ولا ينشأ أية التزامات على عاتق أي من طرفيه. أما الاستحالة النسبية، تكون عندما يتبين للأطراف أن الخطر غير مستحيل، وإنما إمكانيات تحققه تكون مستحيلة بسبب ظروف خارجية، كالتأمين مثلاً على سلع أو منتج معين ضد السرقة فيحصل فيضان يؤدي إلى إتلافه قبل إبرام العقد.

2- أن يكون الحادث مستقلاً عن إرادة الطرفين (أن يقع الخطر عرضياً): يقضي هذا الشرط بأن يكون تحقق الخطر المؤمن ضده نتيجة لعمل غير إرادي من طرف المؤمن له أو المستفيد، بمعنى أن يكون الحادث مفاجئاً، وأن لا تنتفي صفة الاحتمالية التي تعتبر شرطاً أساسياً لقبول التأمين على الأخطار من قبل شركات التأمين، بل أن هذه الأخيرة تحرم المؤمن له أو المستفيد من الاستفادة من مبلغ التعويض في الحالات التي يثبت فيها تعمد وتورط المؤمن له أو المستفيد في وقوع الخطر.

وهذا بالنظر إلى أن عقود التأمين تقوم على الاحتمال، فإن ذلك يتطلب عدم تدخل أطراف العقد في حدوث الخطر، بل ينبغي أن يتحقق الحادث بفعل عنصر أجنبي. وانطلاقاً من ذلك فإنه لا يجوز التعويض عن الأخطار التي يتسبب فيها المؤمن له بخطئه العمدي أو بطريق الغش أو التدليس.

ويمكن أن نستشف ذلك مثلاً في العنصر الأول من المادة (35) من قانون التأمينات التي تنص على أنه: "لا تحمل المؤمن الأموال التالفة أو المفقودة أو الهالكة نتيجة ما يلي:

- تحزيم غير كافي أو رديء من المؤمن له،

- عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه، إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف".

كذلك نص المشرع في نفس القانون الفصل الثالث حول تأمينات الأشخاص المادة 72: "لا يكتسب الضمان التأمين في حالة الوفاة، إذا انتحر المؤمن له بمحض إرادته وعن وعي خلال السنتين الأوليتين من العقد، ولا يلزم المؤمن حينئذ إلا بإرجاع الرصيد الحسابي الذي تضمنه العقد، إلى ذوي الحقوق".

3- أن يكون الخطر مستقبلياً: معنى هذا أن وقوع الخطر المؤمن منه قد يحدث في المستقبل، أي أن الحادث المؤمن عليه لم يتحقق قبل إبرام العقد، وكما سبق الإشارة يجب أن يكون الخطر المؤمن ضده غير مستحيل الوقوع، وغير مؤكداً الوقوع وهذا لا يتأتى إلا إذا كان الحادث لم يقع بعد.

وبذلك إذا كان الخطر المراد التأمين منه قد تحقق قبل إبرام العقد، فلا يجوز إبرام عقد التأمين لانقضاء محله وهو الخطر. وعلى ذلك فإن الحادث الذي يتبين وقت إبرام العقد أنه قد وقع قبلاً، لا يعد

³¹ محمد جودت ناصر، إدارة أعمال التأمين بين النظرية والتطبيق، دار مجدلاوي للنشر، الأردن، 1998، ص22.

خطرا ولا يرد عليه التأمين. مثال ذلك أن يؤمن شخص على حياة شخص آخر يكون قد مات قبل إبرام عقد التأمين، أو أن يؤمن شخص على منزل من الحريق وكان هذا المنزل قد احترق من قبل.

ولقد نص المشرع الجزائري في نص المادة 43 من قانون التأمينات الواردة في الفصل الثاني من القسم المخصص لتأمين الأضرار على أنه: "إذا تلف الشيء المؤمن عليه أو أصبح غير معرض للأخطار عند اكتتاب العقد، يعد هذا الاكتتاب عديم الأثر، ويجب إعادة الأقساط المدفوعة للمؤمن له عن حسن نية، وفي حالة سوء النية يحتفظ المؤمن بالأقساط المدفوعة".

4- إمكانية قياس الخطر كميا: حتى تقبل شركات التأمين تغطية الخسائر المترتبة عن خطر ما، فيجب أن يكون الخطر قابلا للقياس الكمي، أي إمكانية تقدير حجم الخسائر وتحويلها إلى أرقام وبدقة متناهية بالاعتماد على قوانين الإحصاء وبناءً على الخبرة المتراكمة لدى شركات التأمين.

5- مادية الخطر: أي أن تكون الخسائر الناتجة عن الخطر مادية؛ أي أن التأمين يتم بناءً على القيمة السوقية للأشياء المادية، وليس على أساس قيمتها المعنوية أو العاطفية، لأن القيمة المعنوية يصعب قياسها وتقديرها.

6- ألا يكون الخطر عاما أو مركزا (أن يكون الخطر متفرقا): فلا يجتمع وقوعه في وقت واحد، بل يتفرق على أوقات متباعدة، ومن ثم يكون من العسير التأمين من الزلازل والبراكين والحروب والاضطرابات في بلاد تتعرض عادة لهذه الأخطار، إذ الخطر هنا لا يتحقق متفرقا بل يتحقق متجمعا في وقت واحد، فيواجه المؤمن من جراء ذلك ظروفًا حرجة قد تحول دون أن يقوم بمهمته.

يعني هذا الشرط أن شركات التأمين لا تقبل تغطية الأخطار المركزة من الناحية الجغرافية أو المالية، على اعتبار أن تحقق الحادث فيها ينتج عنه خسائر مالية ضخمة، فالتركيز الجغرافي ينتج عنه زيادة الحوادث، والتركيز المالي يؤدي إلى زيادة حدة الخسارة في الحادث الواحد، بمعنى أن وقوع هذه الأخطار يجعل شركات التأمين غير قادرة على دفع التعويضات للمؤمن لهم، لذلك تحرص هيئات التأمين على أن تكون الأخطار منتشرة جغرافيا، بالنظر إلى صعوبة وقوع هذا النوع من الأخطار في مناطق متفرقة وفي نفس الوقت؛ كما يجب ألا يكون من الأخطار العامة التي تصيب نتائج تحققها جماعات كبيرة من الأشخاص وفي نفس الوقت، مثل أخطار الزلازل والبراكين والفيضانات والحروب، نظرا للخسائر الكبيرة التي تنجم عنها، هذا من جهة، ولصعوبة قياس هذا النوع من الأخطار من الناحية التقنية من جهة ثانية، لذلك فشركات التأمين ترفض التأمين على الأخطار العامة.

7- أن يكون الخطر مشروعا: المقصود بمشروعية الخطر المؤمن منه أي لا يكون مخالفا للنظام العام والآداب العامة، فلا يصح التأمين ضد نشاط أو أعمال غير مشروعة يقوم بها المؤمن له. فمثلا لا يجوز التأمين على عمليات التهريب. ولقد نص المشرع في المادة 621 من القانون المدني الجزائري على أنه: "تكون محلا للتأمين كل مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على الشخص من دون وقوع خطر معين".

8- أن يكون الخطر متماثلا: يتجانس في طبيعته، حريق أو مسؤولية عن حوادث السيارات أو سرقة أو وفاة شخص. ويتجانس في محله، حريق مباني أو بيوت من الخشب أو مصانع أو منقولات أو التأمين على الحياة تبعا لأعمار معينة. ويتجانس في قيمته، فإذا تفاوتت القيمة وكان أحد المؤمن لهم معرضا لخطر جسيم يفوق كثيرا الخطر الذي يتعرض له سائر المؤمن لهم، عولج هذا التفاوت بتقسيم الخطر إلى أجزاء وتأمين كل منها بعقد مستقل، أو بإعادة التأمين فيما يزيد على القيمة المألوفة. ويتجانس في مدته: فالتأمين على الحياة لمدة عشر سنوات يقوم مستقلا عن التأمين على الحياة لمدة عشرين سنة أو لمدة ثلاثين سنة.

9- أن يكون الخطر منتظم الوقوع: إلى درجة مألوفة، فلا يكون وقوعه من الندرة بحيث يتعذر عمل إحصاء عنهن ولا من الكثرة بحيث يكلف التأمين منه ثمنا غاليا ويصبح التأمين غير مجد من الناحية الاقتصادية. والمقصود بانتظام الوقوع هنا ليس الوقوع بالنسبة إلى مؤمن له بالذات فهذا معرض للخطر

على وجه لا يمكن وصفه بالانتظام، وإنما بالنسبة إلى مجموع المؤمن لهم فهؤلاء يمكن أن يتوزع بينهم الخطر على نحو مألوف.

رابعاً- مسببات الخطر (مصادر الخطر):

مصادر الخطر هي تلك الظواهر والعوامل التي يكون السبب في وقوع الخسارة أو هو السبب الرئيسي للخسارة، مثل الزلازل، العواصف، الحرائق، الانفجارات، وحيث أن الظواهر الطبيعية والعامّة تعمل في الكون، وتؤثر على حياة الأشخاص وأعمالهم وممتلكاتهم، فهي تؤثر بالتالي على نتيجة قراراتهم. تصنيف مسببات الخطر إلى: ³²

1- مسببات الخطر الأساسية: هي مجموعة الظواهر الطبيعية والعامّة التي تؤثر تأثيراً مباشراً أو غير مباشراً في حياة الأشخاص ودخولهم وممتلكاتهم وفي نتيجة القرارات التي يتخذونها، وتنقسم مسببات الخطر الأساسية بدورها بحسب المؤمن إلى ثلاثة أنواع: المسببات المغطاة، المسببات المستثناة، والمسببات غير المسماة.

1.1- مسببات الخطر المغطاة: هي تلك المسببات المذكورة تحديداً في الوثيقة، والتي بحدوثها يستحق مبلغ التأمين أو التعويض في حالة الخسارة أو الضرر الناتج عن الحريق مثلاً فإن الحريق هنا هو مسبب خطر مغطى.

2.1- مسببات الخطر المستثناة: هي أيضاً مذكورة تحديداً في الوثيقة والتي توضح الحالات التي لا تستحق فيها مبلغ التأمين أو التعويض (حالة الخسارة أو الضرر الناتج عن الحريق مثلاً باستثناء الحريق الناتج عن الانفجار).

3.1- مسببات الخطر غير المسماة: غير المذكورة في الوثيقة وغالباً ما تكون غير مغطاة.

2- مسببات الخطر المساعدة (مؤثرات الخطر):

تظهر مثل هذه المسببات عادة لوجود السلوك البشري مخالفاً للظواهر الطبيعية والعامّة، وتزيد من فرصة وقوع الظواهر الطبيعية والعامّة أو وقع الأضرار الناتجة من وقوع هذه الظواهر أو كليهما معاً. يمكن تقسيم هذه العوامل بصورة أخرى إلى:

1.1- العوامل الموضوعية: هي مجموعة العوامل الفنية الذاتية أو العيوب الموجودة في الشيء موضوع التأمين أو الأصل، وتساعد على زيادة فرص وقوع الخسارة المتوقعة. فمثلاً وجود مبنى من الأخشاب يعتبر من العوامل المساعدة لزيادة خطر الحريق، ووجود عيوب فنية في السيارة تساعد على زيادة خطورة حوادث السيارات.

2.2- العوامل الشخصية: هي مجموعة العوامل التي يعتبر الإنسان هو السبب المباشر لوجودها حيث يتدخل الإنسان في سير الأمور الطبيعية، ويؤثر فيها بما يساعد على زيادة فرص تحقق الأخطار أو زيادة حجم خسائرها المتوقعة. وتنقسم هذه العوامل الشخصية إلى قسمين مختلفين:

1.2.2- عوامل شخصية إرادية: هذا القسم من العوامل يتدخل الإنسان بصورة مباشرة ويعتمد إحداث أضرار بالآخرين والمجتمع أو افتعال عوامل تساعد على زيادة فرص تحقق الأخطار وزيادة حجم خسائرها مثل ظاهرة تعمد إشعال الحرائق في المخازن أثناء الجرد السنوي وظاهرة سرقة السيارات. وترفض شركات التأمين تغطية هذه الأخطار لأنها تخرج التأمين عن نظام التنبؤ الدقيق وتدخله في نطاق المقامرة أو الرهان في حالة قبول تغطية هذه العوامل.

2.2.2- عوامل شخصية غير إرادية: هذا القسم من العوامل يكون تدخل الإنسان فيها بصورة غير مباشرة وغير معتمدة لأحداث أضرار بالآخرين والمجتمع.

³² غفصي توفيق، مرجع سابق، ص. 3-4.

وهي تكون بمثابة عوامل مساعدة تؤدي إلى تكرار تحقق الظواهر الطبيعية مما يزيد من درجة خطورتها، ولكن بدون تعمد من جانب الشخص الذي يتدخل عفويا في ذلك؛ ومثال ذلك ظاهرة الإهمال لدى بعض الأشخاص الذين يعتادون التدخين في أي مكان تعتبر عاملا مساعدا لظاهرة الحريق وتزيد من درجة خطورتها. وظاهرة ضعف النظر والرعونة لدى بعض السائقين تساعد على زيادة عدد حوادث السيارات وزيادة حجم خسائرها المتوقعة. ويمكن لشركات التأمين تغطية هذه العوامل المساعدة غير متعمدة.

خامسا- إدارة الخطر:

إدارة الخطر عملية لتعريف التعرض للخسارة التي تواجهها المؤسسة، وكذا اختيار الأساليب المناسبة للتعامل مع الخسارة؛ وفيما يلي سوف نتعرف على مفهوم إدارة الخطر وأهدافه ومراحلها:

1- تعريف إدارة الخطر: إدارة الخطر هو: "إمكانية التوصل إلى وسائل محددة للتحكم في الخطر والحد من تكرار تحقيق حدوثه، والتقليل من حجم الخسائر التي تترتب على ذلك مما يؤدي إلى تخفيض درجة الخطر عند صاحب الخطر وبأقل التكاليف". والتكاليف المصاحبة للخطر والواجب خفضها؛ تتمثل في:

- التحكم في الخسارة (التحكم في الخطر)؛

- تكلفة الفرصة البديلة؛

- التكاليف المعنوية أو النفسية؛

- الخسائر المادية المصاحبة للخطر؛

- الخسائر الفعلية التي تتحقق نتيجة حدوث الخطر.

كما يمكن تعريف إدارة الخطر على أنها: "عملية اتخاذ القرار لمواجهة أي خطر من الأخطار التي يحتمل أن تتعرض لها مؤسسات الأعمال أو الأفراد، وذلك من خلال التعرف على أسباب الخطر المختلفة. وتقدير نتائج تلك الأخطار إذا ما تحققت بصورة حوادث، ووضع أفضل الطرق أو الأساليب لمنع وقوع المخاطر أولا، ولتقليل آثارها إلى أقل ما يمكن إن وقعت".

ويمكن تعريفها أيضا على أنها: "الأسلوب العلمي لتحديد الأخطار التي تتعرض لها المؤسسة أو الفرد، وتصنيفها، وقياسها، ثم اختيار أنسب الوسائل لمواجهة الخسائر المترتبة عليها بأقل تكلفة ممكنة".

2- أهداف إدارة الخطر: تهدف إدارة الخطر؛ إلى مايلي:

- العمل على منع وقوع الخطر؛ واتباع أفضل الوسائل التي من شأنها حماية المؤسسة والعاملين فيها من الخسائر المادية المحتملة، وتنقيف العاملين في كيفية أدائهم لأعمالهم بشكل صحيح لمنع وقوع الخطر.

- العمل على تقليل الآثار الناجمة عن الخطر إن وقع؛ بما يضمن استمرار المؤسسة في عملها.
- وضع السياسات والإجراءات العملية الكفيلة بمواجهة أي خطر من أجل تقليل الخسائر التي تنتج عن الخطر إن وقع.

3- مراحل إدارة الخطر: عملية إدارة الخطر هي عملية تحديد وتحليل المخاطر الذي قد تتعرض لها المؤسسة، واتخاذ الخطوات الأمثل للتقليل منها أو القضاء عليها باستعمال العديد من التقنيات والأدوات المتخصصة بذلك، وتعد هذه العملية مهمة نظرا لاستحالة خلو أي عمل من المخاطر بعضها يمكن التنبؤ بها والسيطرة عليها وبعضها يصعب التنبؤ بها والسيطرة عليها. لذلك فإن عملية إدارة الخطر تعد من الأمور الهامة التي يغفل عنها البعض أو لا يدرك مدى أهميتها. وتعد عملية إدارة الخطر عملية متسلسلة تقوم بناءً على معايير محددة، وتتمثل خطوات عملية إدارة الخطر؛ فيما يأتي:

1.3- تحديد الهدف: أول خطوة في إدارة الخطر هي تحديد الأهداف وتقرير احتياجات المؤسسة من برنامج إدارة الخطر، حيث تحتاج المؤسسة إلى خطة معينة للحصول على أقصى منفعة ممكنة من جراء نفقات برنامج إدارة الخطر. هذه الخطوة بمثابة الدليل أو المرشد لبرنامج إدارة الخطر، وتعتبر أيضاً بمثابة وسيلة لتقييم الأداء.³³ وعلى الرغم من كون إدارة الخطر أسلوب معقد إلا أن صياغة أهداف إدارة الخطر ليست كذلك، وتحديدها من مسؤولية مجلس الإدارة أن يأخذ في الاعتبار نصائح وإرشادات مدير الخطر في هذا المجال.³⁴

2.3- تحديد أو اكتشاف الخطر: يتم ذلك عن طريق قيام جهاز أو تنظيم داخل المشروع "إدارة الخطر والتأمين". اكتشاف الأخطار التي يتعرض لها المشروع سواء كانت هذه الأخطار قابلة للتأمين أو غير قابلة للتأمين، وتحقق هذه المهمة عن طريق وجود علاقات وثيقة بين إدارة الخطر والتأمين والإدارات الأخرى المختلفة بالمشروع.

ولتسهيل عملية اكتشاف الخطر بالمشروع تقوم إدارة الخطر والتأمين بإعداد تبويب شامل للأخطار المختلفة التي يتوقع أن يواجهها المشروع في مراحل نشاطه المختلفة، بالإضافة إلى تبويب لمسببات الخطر، والعوامل المساعدة للخطر، والطرق المختلفة لمواجهته، و يتم ذلك في المشروعات الكبيرة عن طريق إعداد دليل الخطر؛ كما يوضحه الجدول التالي:

الجدول رقم (01): دليل الخطر لمشروع ما

موضوع الخطر	مسبب الخطر	العوامل المساعدة على تحقق الخطر	أنواع الخسائر المحتملة	أهمية الخسارة	أهمية الخسارة
أ- ممتلكات : * مباني وتركيبات * آلات ومعدات * مواد أولية * بضاعة جاهزة ب- مسؤولية مدنية * سيارات * إصابات العمال ج- أشخاص * وفاة، عجز، مرض، * تقاعد * بطالة * إصابات عمل	أ- طبيعية * حريق * زلازل * عواصف و- أعاصير * أمطار * انفجار ب- عامة "اجتماعية" وسياسية و اقتصادية" * بطالة * حروب * كوارث * اضطرابات ج- خاصة * سرقة * إهمال * تزوير	أ- تقنية موضوعية * أنواع المواد المستعملة * العمليات الصناعية * الظروف المحلية الداخلية ب- شخصية إرادية * وجود تأمين فوق الكفاية * ميول انتقامية ج- شخصية لا إرادية * إهمال * إرهاب * خلل عصبي * خلل نفسي	أ- مباترة * تلف الأصل * هلاك الأصل * تقادم الأصل * الالتزام بالتعويض للغير ب- غير مباشرة * توقف العمل * نقص الدخل * مصاريف إضافية * فقدان جمهور العملاء	* جسيمة * متوسطة * قليلة	* تحمل الخطر * تحويل الخطر * الوقاية والامتنع * الانحار * التأمين الذاتي * الاحتياطي

المصدر: أسامة عزمي سلام، وشقيري نوري موسى، مرجع سابق، ص 47.

من خلال الجدول السابق؛ يتبين أن دليل الخطر لمشروع ما يتضمن توضيح الأخطار حسب نوعيتها وبيانات تفصيلية أخرى عن مسببات الخطر والعوامل المساعدة على تحقيق الخطر وأنواع الخسائر وأنسب الطرق لمواجهتها، ومن خلال هذا الدليل تختار الإدارة ما يتناسب مع حالتها.

3.3- تقييم الخطر: هي المرحلة التالية لاكتشاف الخطر، حيث يتم تقييم الأخطار التي تم اكتشافها وتحديد ما يقصد بتقييم الخطر قياس احتمال وقوع خسارة معينة، ويتطلب هذا التقييم إعطاء أولويات

³³ أسامة عزمي سلام، وشقيري نوري موسى، مرجع سابق، ص 45.

³⁴ مختار محمود الهانس، وإبراهيم عبد النبي حمودة، مرجع سابق، ص 29.

للأخطار ذات الأثر الجسيم،³⁵ حيث يتم تبويب الأخطار في مجموعات مثل: أخطار جسيمة، أخطار متوسطة، أخطار قليل أو مجموعات خطر مهم جداً، خطر مهم، خطر غير مهم.

4.3- تحديد البدائل واختيار الوسيلة المناسبة لمواجهة الخطر (اتخاذ القرار): إن الهدف الأساسي لأي تحليل علمي للخطر، هو اختيار أنسب طريقة لمواجهة هذا الخطر (مدخل التحكم في الخطر "الوقاية والمنع"، مدخل تحويل الخطر،... الخ).³⁶

وتعد هذه المرحلة من مراحل إدارة الخطر بمثابة مشكلة اتخاذ القرار، حيث يجب اتخاذ قرار بشأن أنسب الطرق المتاحة في التعامل مع كل خطر على حدة ولاتخاذ القرار السليم يجب أخذ بعين الاعتبار احتمال وقوع الخسارة، وحجم الخسارة المادية المحتملة، والعوامل المساعدة للخطر، والموارد المتاحة لمواجهة الخسارة إذا تحققت ويتم تقييم المزايا والتكاليف لكل وسيلة متاحة لمواجهة الخطر، واختيار الوسيلة التي تزيد فيها المزايا على التكاليف.

5.3- تنفيذ القرار: فإذا افترضنا أن القرار بشأن خطر معين هو "تحويل الخطر إلى جهة أخرى هي شركة التأمين" فلا بد من اختيار المؤمن المناسب والتفاوض معه ثم التعاقد على التأمين ولو كان القرار يقتضي اختيار أسلوب التأمين الذاتي فيجب القيام بإنشاء إدارة أو صندوق خاص لهذا الغرض.

6.3- التقييم والمراجعة: تعتبر مرحلة التقييم والمراجعة مرحلة ضرورية من مراحل إدارة الخطر وذلك كون إدارة الخطر والتأمين لا تعمل في بيئة ساكنة لأن الأخطار تتبدل وتتغير وتختلف بعض الأخطار وتنشأ أخطار أخرى، كما أن عملية التقييم والمراجعة ضرورية لاكتشاف الأخطار فمراجعة القرارات قد ينتج عنها تعديل بعضها قبل أن تصبح مكلفة للمؤسسة.

و تجدر الإشارة إلى بعض القواعد الهامة التي يمكن إتباعها عند التعامل مع الأخطار البحتة حيث اقترحها Mehr and Hedges ثلاث قواعد أساسية لإدارة الخطر؛ هي:

- لا تخاطر بأكثر مما يمكن أن تتحملة من خسائر: تعتبر أم القواعد و هي قاعدة منطقية ووفقاً لهذه القاعدة لا يعتبر أسلوب مواجهة الخطر سليماً إذا كانت أقصى خسارة مادية محتملة تفوق قدرة المنشأة، الأمر الذي قد يؤدي إلى الاقتراض من غير أو الإفلاس.

- يجب أن تراعي الأخطار الشاذة: هناك بعض الأخطار الشاذة التي إذا تحققت تؤدي إلى خسائر حسيمة رغم صغر احتمال وقوعها و قد لا تستطيع المنشأة تحمل مثل هذه الخسائر، فيجب هنا على مدير الخطر تحويل الخطر لجهة أخرى تستطيع مواجهته مثل التأمين أو أسلوب منع الخسارة.

- لا تخاطر بالكثير من أجل القليل: حسب هذه القاعدة يجب عدم شراء خدمة تأمين إذا كان قسط التأمين كبيراً نسبياً مقارنة بمبلغ التعويض الذي يمكن الحصول عليه عند وقوع الخطر المؤمن ضده.

سادساً- قياس الخطر:

نظراً لاختلاف مضمون الخسارة المادية المحتملة لموضوع الخطر من وجهة نظر الفرد أو المؤسسة العادية من ناحية، ومن وجهة نظر شركة التأمين من ناحية ثانية فإن كيفية قياس الخطر تختلف على مستوى كل منهما، وفيما يلي عرض لكيفية قياس الخطر على مستوى كل منهما:

1- الحالة الأولى: قياس الخطر من وجهة نظر الفرد أو المؤسسة: يتأثر حجم الخسارة المادية باعتبارها مقياساً للخطر بثلاث عناصر أساسية هي القيمة المعرضة للخطر، ومعدل الخسارة، وعدد الوحدات المعرضة للخطر، وبتحديد مفهوم كل عنصر من العناصر الثلاثة السابقة يمكننا تحديد أثر كل منهما على حجم الخسارة المادية المحتملة (الخطر)، والتي سنرمز لها بالرمز (ه).³⁷

³⁵ مختار محمود الهانس، و ابراهيم عبد النبي حمودة، مرجع سابق، ص 31.

³⁶ أسامة عزمي سلام، و شفيق نوري موسى، مرجع سابق، ص 48.

³⁷ ابراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص 17.

1.1- القيمة المعرضة للخطر (ق): من الناحية الفنية والاقتصادية ليس بالضرورة أن تتساوى مع القيمة الكاملة للشيء موضوع الخطر، حيث يمكن تقديرها بأقصى خسائر مادية يمكن أن تحدث للشيء موضوع الخطر هذا في حالة الممتلكات أما في حالة تأمينات الحياة فيكون ذلك من خلال المجموع الكلي للأعباء العائلية والمصروفات الضرورية بعد وفاة الشخص ويعبر هذا عن مبلغ التأمين واجب السداد على فرض أن الوفاة ستجد حالاً، وهنا العلاقة طردية بين القيمة (ق)، وقيمة الخسائر المادية المحتملة الممثلة للخطر (هـ).³⁸

2.1- معدل الخسارة (خ): يعبر عن قيمة الخسارة لفترة زمنية في الغالب سنة حيث أن:

$$\text{معدل الخسارة (خ)} = \frac{\text{عدد الوحدات التي تحقق الحادث لها} * \text{متوسط الخسارة الواحدة بالوحدات التي تحقق الحادث بها}}{\text{عدد الوحدات المعرضة للخطر} * \text{متوسط قيمة الوحدة الواحدة المعرضة للخطر}}$$

ويعتمد حساب هذا المعدل على الخبرة السابقة وإلى مدى توافر بيانات تاريخية لفترة سابقة طويلة نسبياً واحتمالات وقوع الحوادث وعلى درجة حدة الخسائر.

3.1- عدد الوحدات المعرضة للخطر (ن): يشترط أن تكون هذه الوحدات مستقلة عن بعضها البعض وفيما يخص تأثير هذا العنصر على الخطر فإن هناك علاقة عكسية بين عدد الوحدات المعرضة للخطر وبين حجم الخسارة المادية المحتملة (الخطر)، أي أنه كلما زاد عدد الوحدات المعرضة للخطر (ن) كلما قلت حجم الخسارة المادية المحتملة (هـ) وذلك لأنه كلما كان عدد الوحدات المعرضة للخطر (ن) والتي احتسب على أساسها معدل الخسارة المتوقع (خ) كبيراً كلما اقترب من معدل الخسارة الفعلي وبالتالي قل الانحراف المعياري بين المعدلين السابقين، ومن ثم يقل حجم الخسارة المادية المحتملة (هـ).

وبناءً على تحديد العناصر الثلاث السابقة، تتحدد قيمة أقصى خسارة مادية محتملة (الخطر) والتي تعتبر دالة للمتغيرات السابقة أي أن:

$$هـ = د (ق، خ، ن)$$

ويمكن التعبير عن ذلك بالنموذج الرياضي؛ التالي:³⁹

$$هـ = (ن) ق \left(\frac{(1 - \sqrt{ن}) خ + 1}{\sqrt{ن}} \right)$$

هـ(ن): أقصى خسارة مادية محتملة.

ق: القيمة المعرضة للخطر.

خ: معدل الخسارة.

ن: عدد الوحدات المعرضة للخطر.

فإذا ما توفر لدى الفرد أو المؤسسة عدد كبير من الوحدات المعرضة للخطر فيمكن قياس هذا الخطر كمياً والذي يمكن التعبير عنه بأقصى خسارة مادية محتملة، أي بالحجم الكلي للخسارة المادية المحتملة والتي يحددها حجم الخسائر المتوقع مضافاً إليه الفرق بين أقصى زيادة محتملة في الخسارة الفعلية عن الخسارة المتوقعة.

³⁸ مختار محمود الهانس، و ابراهيم عبد النبي حمودة، مبادئ التأمين التجاري والاجتماعي، الدار الجامعية، مصر، 2000، ص38.

³⁹ ابراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص22.

2- الحالة الثانية: قياس الخطر عند شركات التأمين:

الخسارة عند شركة التأمين (الخطر) تنتج من الفرق بين الخسائر المتوقعة والتي على أساسها يتم حساب القسط الصافي والخسائر الفعلية والتي تمثل المبالغ والتعويضات التي تلتزم بها شركة التأمين لحملة وثائق التأمين وعلى ذلك فإن:

$$\text{مجموع الخسائر المحققة فعلا} = \frac{\text{معدل الخسارة المتوقع (خ)}}{\text{مجموع مبالغ التأمين}}$$

ويلاحظ أن هناك علاقة طردية ما بين معدل الخسائر المتوقعة ومقدار قسط التأمين الصافي (التزامات المؤمن عليهم، فكلما زاد هذا المعدل ترتب عليه بالتبعية زيادة في قيمة القسط الواجب دفعه).

ويتحمل المؤمن من موارده الخاصة الفرق بين الخسائر الفعلية والخسائر المتوقعة والتي على أساسها تم حساب الأقساط، والفرق المشار إليه يعبر عنه بالخطر وبالنسبة لشركة التأمين.

وبصفة عامة يمكن يوضع الصيغة الرياضية التالية والتي تعطي لنا أقصى خسائر مادية يمكن أن تتحملها شركة التأمين.⁴⁰

$$\text{ه(ن) ق} = \left(\frac{\text{خ}-1}{\sqrt{\text{ن}}} \right)$$

حيث أن الخطر بالنسبة لشركة التأمين يمكن تقديره طالما تم تحديد معدل الخسارة (خ) وعدد الوحدات المعرضة للخطر التي تغطيها وثائق التأمين والقيمة المعرضة للخطر (أو مجموع مبالغ التأمين) لكل فرع من فروع التأمين المختلفة .

سابعا- أساليب مواجهة الخطر: يمكن تصنيف طرق مواجهة الخطر إلى خمس طرق رئيسية؛ هي:⁴¹

1- تجنب الخطر: في هذه الطريقة لا يتم التعامل مع الأخطار وتستبعد أي قرارات قد تؤدي إلى نشأة الخطر حيث يتم الهروب من مواجهة الأخطار، من أمثلة ذلك تجنب الاستثمار في وعاء ادخاري معين وتفضيل وعاء ادخاري آخر أقل خطورة، تجنب الخطر يقلل من احتمال وقوع الخطر إلى الصفر إلا أنه قد يحرم المجتمع من إنتاج سلع معينة أو تقديم خدمات معينة لتجنب المسؤولية أو الخوف من الخسارة.

طريقة أو أسلوب تجنب الخطر هو أسلوب سلبي في التعامل مع الأخطار، وهذا الأسلوب قد يصلح في حالة الأخطار كبيرة الحجم جداً مع ارتفاع حجم الخسارة المالية المتوقعة، تظهر تكلفة هذا الأسلوب في الأرباح الضائعة على المنشأة الاقتصادية لعدم اتخاذها القرار الاقتصادي الذي من شأنه التعامل مع الخطر بطريقة إيجابية.

2- الاحتفاظ بالخطر (تحمل الخطر): يقصد بطريقة أو أسلوب الاحتفاظ بالخطر، أن الفرد يقع على عاتقه تحمل ظاهرة الخطر عند حدوثه، وتعد هذه الطريقة من أكثر طرق مواجهة الخطر شيوعاً، ذلك أن الفرد غالباً يواجه عدداً كبيراً من الأخطار، وفي معظم الأحوال لا يتخذ الفرد إجراءً إيجابياً لتجنب أو تقليل الخطر، طريقة الاحتفاظ بالخطر قد تستخدم في حالة الأخطار صغيرة الحجم نادرة الحدوث على أن تكون الموارد الطبيعية لصاحب الخطر (سواء كان شخص طبيعي أو اعتباري) كافية لمواجهة الخسائر الناشئة عن تحقق الخطر.

3- توزيع الخطر: يقصد بهذه السياسة تجزئة وتنويع الوحدة (الشيء) المعرضة للخطر بشكل يضمن عدم تعرض جميع الأجزاء في وقت واحد للخطر. ومن أمثلة ذلك القيام بتوزيع الوحدات المعرضة للخطر على عدة أماكن متباعدة جغرافياً. وقيام صاحب رأس المال بتنويع استثماراته على عدة مجالات

⁴⁰ مختار محمود الهانس، وابراهيم عبد النبي حمودة، مرجع سابق، ص45.

⁴¹ غفصي توفيق، مرجع سابق، ص5.

بالمشاركة بدلاً من استثمار رأس المال كله في مجال استثماري واحد. وقيام أمين المخزن بتوزيع المخزون في عدة مخازن.

ويشترط لتطبيق هذه السياسة وجود نوعين من الشروط:

أ- **شروط فنية:** تتمثل في ضرورة تجزئة الشيء المعرض للخطر ماليًا وجغرافيًا.

ب- **شروط مالية:** تتمثل في وجود مقدرة مالية تمكن مدير الخطر من مواجهة أية خسائر فور حدوثها. وتتمثل تكاليف هذه السياسة في تكاليف التجزئة والتنوع وكذلك في فرض الربح الضائعة نتيجة لإتباع هذه السياسة.⁴²

4- **تخفيض الخطر:** يقصد بتخفيض الخطر اتخاذ جميع الإجراءات الممكنة لمنع أو تقليل فرص تحقق مسببات الخطر والحد من تأثيرها في حالة تحققها، وذلك باستخدام مختلف الأساليب العلمية والتكنولوجية والوسائل الفنية التي من شأنها تقليل فرص حدوث ظاهرة الخطر، كذلك التقليل من حجم الخسارة المتوقعة الناشئة عن حدوث تلك الظاهرة. ومن الناحية الاقتصادية فإن إتباع هذه الطريقة يترتب عليه أمرين متقابلين:

- الأول ان استخدامها يؤدي إلى تحمل الفرد أو المؤسسة لتكاليف ثابتة تتمثل في التجهيزات الفنية التي تطلبها إجراءات الوقاية والمنع بالإضافة إلى تكاليف التشغيل والمراقبة.
- الثاني يتمثل في المزايا التي تعود على الفرد أو المؤسسة من استخدامها وتنحصر في تخفيض القيمة المعرضة للخطر ومعدل الخسارة.⁴³

5- **تحويل الخطر (التأمين):** نظرا لأن الطرق السابقة لا تؤدي إلى حل المشكلة الأساسية حلا قاطعا، فكر الإنسان في وسائل أخرى حتى وصل إلى فكرة التأمين، حيث أمكن للمؤمن له من خلا التأمين من تحقيق الأمان والاستقرار مقابل قسط زهيد يمكن أن يؤخذ في الاعتبار عند إعداد ميزانيته، أي أن يستبدل الخسارة الكبيرة المتوقعة بخسارة بسيطة مؤكدة.

وبمقتضى هذه الطريقة فإنه يتم مواجهة الخطر بتحويله إلى طرف آخر، نظير دفع مقابل معين لهذا الطرف (الغير). مع احتفاظ صاحب الشيء موضوع الخطر الأصلي بملكيته لهذا الشيء، ويتحقق هذا التحويل بمقتضى عقود الإيجار وعقود النقل وعقود التشييد وعقود التأمين.

ويعتبر التأمين من أهم وسائل تحويل الخطر وأكثرها انتشاراً، حيث تقوم مؤسسات التأمين بتعويض الأفراد والمؤسسات المعرضين لخطر معين عن الخسارة المادية المحتملة التي لحقت بهم نتيجة لحدوث الخطر المؤمن منه وذلك مقابل مبلغ محدد مقدماً يسمى قسط التأمين.

⁴² أسامة عزمي سلام، وشقيري نوري موسى، إدارة الخطر والتأمين، دار الراية، الأردن، 2007، ص43.

⁴³ ابراهيم عبد ربه، مبادئ التأمين، الدار الجامعية، مصر، 2006، ص28.

خلاصة المحور الأول:

تطرقنا في هذا المحور إلى مفهوم الخطر؛ لتتوصل إلى أن الخطر يقف عقبة هائلة أمام تحقيق الفرد والمؤسسة الاقتصادية لأهدافها، بما أنهم يعيشون في بيئة تحيط بهم المخاطر التي تكون في كثير من الأحيان خارج نطاق السيطرة، مما يترتب على ذلك تهديد المصالح الاقتصادية للأفراد والمؤسسات في المجتمع.

وبما أن البيئة المحيطة متقلبة وملينة بالمخاطر؛ وهذا ما يهدد الاستقرار ويهدد انجاز الأهداف، وقد يؤثر سلباً على استمرارية المؤسسة الهادفة إلى تحقيق رسالتها، ومع مرور الزمن ازدادت حدة المنافسة وتشابهه بشدة ارتباطات المؤسسة مع محيطها، كما زادت التقلبات والمفاجأة مما سمح بتعاظم الأخطار وتعددتها وتنوعها واستمرارها وتجددتها، وهذا جعلها من الصعب إجراء تقديرات دقيقة أو التحكم في تسييرها. هذا ما يفسر ضرورة المؤسسة لإدارة هذه الأخطار لضمان مكانة لائقة وسط منافسيها.

المراجع:

- ابراهيم عبد ربه، مبادئ التأمين، الدار الجامعية، مصر، 2006.
- أسامة عزمي سلام، شقيري نوري موسى، إدارة الخطر والتأمين، دار الحامد للنشر، الأردن، 2007.
- جورج ريحدا، مبادئ إدارة الخطر والتأمين، دار المريخ، مصر، 2006.
- حربي محمد عريقات، سعيد جمعة عقل، التأمين وإدارة الخطر، دار وائل للنشر، الأردن، 2010.
- سامي عفيفي حاتم، التأمين الدولي، الدار المصرية اللبنانية للنشر والتوزيع، مصر، 1986.
- سلامة عبد الله، الخطر والتأمين، دار النهضة العربية، مصر، 1976.
- عاطف عبد المنعم، محمد محمود الكاشف، سيد كاسب، تقييم وإدارة المخاطر، مركز تطوير الدراسات العليا والبحوث، مصر، 2008.
- علي المشاقبة، محمد العدوان، سطم العمرو، إدارة الشحن والتأمين، دار الصفاء للنشر والتوزيع، الأردن، 2003.
- عيد أحمد بوبكر، وليد إسماعيل السيفو، إدارة الخطر والتأمين، دار اليازوري، الأردن، 2009.
- محمد جودت ناصر، إدارة أعمال التأمين بين النظرية والتطبيق، دار مجدلاوي للنشر، الأردن، 1998.
- محمد رفيق المصري، التأمين وإدارة المخاطر، دار زهران للنشر والتوزيع، الأردن، 2009.
- محمد صلاح الدين صدقي وآخرون، مبادئ التأمين، دار النهضة العربية، مصر، 1987.
- مختار محمود الهانس، ابراهيم عبد النبي حمودة، مبادئ التأمين التجاري والاجتماعي، الدار الجامعية، مصر، 2000.
- ممدوح حمزة أحمد، إدارة الخطر والتأمين، كتب عربية، مصر، 2010.
- بالعجين خالدية، مطبوعة جامعية في مقياس التأمين الدولي، موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس تجارة دولية، قسم العلوم التجارية، جامعة ابن خلدون تيارت، الجزائر، 2021.
- ساخي بوبكر، آليات التأمين الدولي وإعادة التأمين، مطبوعة موجهة لطلبة السنة الثانية ماستر، قسم العلوم الاقتصادية، جامعة البلدية 02، الجزائر، 2020.
- غفصي توفيق، مدخل للتأمين، مطبوعة جامعية.
- يوسف صلاح الدين، التأمين الدولي، مطبوعة مقدمة لطلبة السنة الثالثة ليسانس، قسم العلوم التجارية، جامعة الجزائر 3، الجزائر، 2022.
- C.Arthur Williams, Michael L.Smith, Peter C.Young, risk management and insurance, 7th edition, New York, McGraw-Hill,1995.

المحور الثاني

القائمين

تمهيد المحور الثاني:

يعتبر التأمين أداة لتحويل الأخطار من المؤمن له إلى المؤمن، حيث أن لهذه الأداة أهمية كبيرة في الاقتصاديات الحديثة من خلال تمكين الأفراد والمؤسسات من تقليص مخاطر المستقبل وحسن التصرف حيالها، والواقع أن فكرة التأمين تقوم على التعاون بين أفراد المجتمع بتصميم نظام منسجم مع التطورات المالية والاقتصادية؛ وخلصته أن مجموعة من الناس الذين يتعرضون لمخاطر متشابهة يقومون بضم تلك المخاطر إلى بعضها البعض عن طريق شركة متخصصة، ويشتركون في رصد ما يكفي من المال من أجل مواجهة أي خطر ممكن خلال فترة زمنية معينة.

حيث أن لنظام التأمين المعمول به في المجتمعات المعاصرة أركان أساسية وأسس فنية يقوم عليها، فقد عرفت الحضارات القديمة على نحو مشابه ليتطور بعدها عبر الزمن إلى أن وصل إلى أشكاله الحالية مختلفة ومبتكرة؛ وهو ماسوف نتطرق إليه في هذا المحور.

أولا -التطور التاريخي للتأمين:

ارتبط تطور التأمين مع بداية التاريخ الاقتصادي كآلية لتقليل الخوف والقلق الذي يلزم الناس في حياتهم المليئة بعدم التأكد، ورغم أن هذه الآلية كانت تفتقر للنقاء الذي يتصف به التأمين المعاصر، فإن المشاركة في الخطر وآليات تحويله كانت موجودة في كل الحضارات القديمة، لذا نجد أن التأمين كان معروفاً لدى الأمم القديمة مثل قدامى المصريين والصينيين والهنود والإغريق...كنوع من التعاون التأميني.

1- التأمين لدى قدامى المصريين: كانت مصر أقدم الدول معرفة بالتأمين، فمن الكتابات الهيروغليفية المنقوشة على معبد الكرنك، اتضح أن المصريين القدماء مارسوا نوعاً من التأمين، هو تأمين دفن الموتى، فقد كانت عقيدتهم في الحياة بعد الموت راسخة، وكانوا يعتقدون أن الجسد لن يبعث حياً إلا إذا كان سليماً، لذلك فإنهم كانوا يبذلون جهوداً كبيرة تستنفذ وقتاً طويلاً في تحنيط أجساد الموتى، ولا يخلون في سبيل ذلك الإنفاق مهما بلغ مقداره. ونظراً لما يتكلفه التحنيط من مبالغ طائلة ليس بمقدور أهل الميت أن يتحملوها دفعة واحدة، فإنهم كونوا جماعات تأمينية تعاونية، يشترك أعضاؤها بأقساط دورية.

إنشاء مثل هذه الجماعات التأمينية التعاونية، والتي تقوم على نوع من التعاون بين الأعضاء، ويقتضي بتعاون الكل في تحمل الخسائر التي حدثت للبعض نتيجة لتحقق خطر الوفاة وفكرة التعاون السابقة تتشابه إلى حد ما مع وسيلة التأمين بالصورة التي هي عليها في وقتنا الحاضر، وأشبهه بتأمين الحياة الحديث.¹

2- التأمين لدى قدامى العبريين: يرى بعض الكتاب بأن نشأة التأمينات تعود لليهود، فمن قراءة بعض الكتب القديمة التي تقود إلى الاعتقاد بأن محاولات الإصلاح أو بعض التجارب المتخذة من أجل مواجهة المخاطر، قد تم اتخاذها لدى القبائل الرحل الذين كانوا يقطعون لأجل تجارتهم السهول الشاسعة من فلسطين، وشبه الجزيرة العربية ومصر.

لقد ترك الشعب اليهودي البدائي في آثار العالم القديم الكثير من بصمات ذكائه في المعاملات التجارية، وذلك باللجوء إلى أفكار تجنبهم الأضرار غير المتوقعة. فحسب (M. Wollemborg) واستناداً إلى فقرة من التلمود البابلي، فإن العبريين القدامى قد استخدموا التأمين بشكل يومي عندما كانوا يشكلون أمة، ومثال ذلك أن المرتحلين الذين كانوا يسخرون الحيوانات في قوافلهم، وعند فقدان أحدهم لحيوانه دون خطأ أو تقصير من جانبه، فإنه يسترد حيوانه من نفقات المجموعة المشتركة.

هذا التعويض يضيف نص التلمود، يتوجب بأن يكون عينيا وليس بالمال. ويفسر الكتاب هذا الحصر بالقول أن ممتطي الحيوان الذي يتم تعويضه بمبلغ من المال وله حيوان واحد فقط بدلا من اثنين، فإنه لا تكون له مصلحة في الحرص والحذر كما يكون في غير ذلك.

وعليه، فإن M. Wollemborg يؤكد بأن العبريين القدماء الذين لم يكن لديهم مفهوم واضح ودقيق للتأمين، إلا أنهم تكهنوا بالخصائص الحقيقية له، كتجميع المخاطر التي تهدد المجتمع، وهذه الفكرة على وجه الخصوص هي التي يقوم عليها التأمين من خلال إصلاح الضرر وأنه لا يعتبر على الإطلاق ربحاً. وفي الوقت نفسه، ومن خلال فكرته العملية، فإنه أحيط باحتياجات ضرورية من أجل تجنب كل أشكال الاحتيال والإهمال، والحصيلة بأن التأمين فعلا قد تم ممارسته من قبل العبريين، إلا أن شكله البدائي الذي يظهر عقلا نيا لم يتوسع إلى الشعوب المحيطة الأخرى.

3- التأمين لدى الصينيين: الشواهد التاريخية الأولى الأكثر قدماً لظهور التأمين تعود إلى حوالي 3000 سنة ق.م، أين بدأ من الصين تجار المواد الغذائية والسلع، ولنقل بضائعهم إلى ما بين مدن الصين

¹ أسامة عزمي سلام، شقيري نوري موسى، إدارة الخطر والتأمين، دار الحامد للنشر والتوزيع، الأردن، 2010، ص83.

الداخلية والساحلية والمشحونة عبر نهر yangtsé، ولتفادي الخسارة الكلية لأي شحنة واحدة أسس التجار اتفاقية جماعية لتقاسم الخسائر الاقتصادية الناجمة عن غرق القوارب، قطاع الطرق أو السرقة.

4- التأمين لدى البابليين: يقول بعض الكتاب إن البابليين قد عرفوا عقد القرض على السفينة وعقد القرض على البضاعة، وذلك أنه قد ورد نص في قانون حمورابي عام 2250 قبل الميلاد، يتضمن في شكل بدائي العناصر الجوهرية لهذا العقد.

ويتمثل عقد القرض البحري كأول صيغة للتأمين البحري وأقدم أنواع التأمين، حيث وبموجب هذا العقد يتحمل المدين (ربان السفينة أو صاحب السفينة الناقلة للبضائع) مسؤولية تسديد الدين والفائدة في حالة وصول البضائع المشحونة سليمة إلى مكان المتفق عليه، وإن غرقت السفينة أو تعرضت للقرصنة وهلك وما عليها من بضائع، فإن المدين لن يكون مطالباً بإرجاع قيمة القرض أو الفائدة المتفق عليها مع ربان السفينة أو صاحبها.

وورد في تلمود بابل في القرن السادس بعد الميلاد نص يفيد بأن البابليين قد عرفوا التأمين البحري بمعناه التبادلي، والذي ينص على ما يلي: "يستطيع البحارة أن يتفقوا فيما بينهم على أنه إذا فقد أحدهم سفينته ستشيد له سفينة أخرى، فإذا فقد أحدهم سفينته نتيجة خطأ فلا يحق له المطالبة بغيرها، وإذا فقد البحار سفينته نتيجة ذهابه بها إلى مسافة لا تذهب إليها السفن عادة فإنه لا تحق له المطالبة بأن تشيد له سفينة أخرى".

5- التأمين لدى الفينيقيين: كان الفينيقيون على اتصال تجاري ببابل، وكانوا على درجة لا بأس بها من التقدم في أمور التجارة والمال، ومن الراجح أنهم نقلوا عقد القرض عن البابليين، بعد أن قاموا بتطويره وتعديله، حتى يتلاءم مع احتياجاتهم وظروفهم الخاصة.

6- التأمين لدى الهنود: كذلك كان الهنود على تعامل مع بابل، ونقلوا عنها عقد القرض بعد أن أضافوا إليه بعض التعديلات وأصبح العقد لدى الهنود (وذلك فيما بين عام 1000 إلى 6000 قبل الميلاد) أكثر تطوراً مما كان لدى البابليين، وذلك من عدة نواحي:

- بعد أن كان المقترض لا يبرأ من دينه، في حالة عقد القرض البضاعة إلا في حالة فقد البضاعة بسرقتها في الطريق، أصبح نطاق الإبراء يشمل أيضاً وقوع حادث يؤدي إلى عدم تسليم البضاعة في المكان والزمان المتفق عليهما.

- بينما كان عقد القرض على البضاعة في قانون بابل، يغطي الأخطار التي تتحملها البضاعة التي تنتقل برا فقط، أصبح عقد القرض على البضاعة في القانون الهندي يشمل كذلك الأخطار التي تتحملها البضاعة في أثناء نقلها عبر البحر.

- أصبح سعر الفائدة في هذا العقد يختلف باختلاف الزمان والمكان وفقاً لطبيعة الخطر المضمون ولزمان سريان العقد.

7- التأمين لدى الإغريق: التأمين القديم يدعي البعض أنه عرف منذ أيام الإغريق. حيث ازدهر في الحضارات القديمة كحضارة الإغريق التبادل التجاري فيما بينهم عن طرق البحر، ولكن بسبب مخاطر البحر ومخاطر القرصنة البحرية حالت إلى حد ما من ازدهار هذا التبادل فظهر ما يسمى "بقرض السفينة أو القرض البحري"، وتتلخص الفكرة التي يقوم عليها هذا القرض أن يقوم صاحب السفينة باقتراض مبلغ من المال بضمان السفينة أو الشحنة البحرية من بعض الأشخاص المغامرين (المخاطرين)، ويتم الاتفاق فيما بينهم بأنه إذا وصلت السفينة سالمة إلى ميناء الوصول فإن المقترض يحصل على أصل القرض مضاف إليه فوائد مرتفعة، ولكن في حالة عدم وصول السفينة أو الشحنة سالمة فيضيع على المقترض قيمة القرض.² ويتميز هذا القرض بالخصائص الآتية:

- يضمن السفينة وملحقاتها، أو ملحقاتها فقط، أو البضاعة أو الأجرة.

² ابراهيم علي ابراهيم عبد ربه، مبادئ التأمين التجاري والاجتماعي، دار النهضة العربية، لبنان، 1998، ص51.

- مدة القرض قد تكون لرحلة خارجية فقط، أو لرحلة ذهاب وإياب أو رحلة عودة، وقد تكون لمدة محدودة، وينتهي العقد بانتهاء المتفق عليها.

- يتحمل المقرض خطر الضياع الكلي لمبلغ القرض والفائدة في حالة هلاك السفينة في البحر نتيجة أسباب طبيعية، أو إذا خربت أو أسرت بواسطة القرصنة أو الأعداء.

8- التأمين لدى الرومان: حيث يرى فريق من العملاء أن الامبراطورية الرومانية كانت أول من ابتدع فكرة التأمين، وذلك من خلال ابتكار عدة أساليب لمواجهةها من بينها التأمين، حيث عرف الرومان نوعاً ابتدائياً من التأمين مايسمى بالقرض البحري، ويتلخص مفهومه في كون شخص ميسور يقدم لمالك السفينة أو التاجر ما يحتاجه من مال شرط استرداده وحصوله على فائدة مرتفعة عند وصول السفينة، وما تحمله سالمة إلى أماكنها.³

وظهر هذا النوع من التأمين لأن معظم التجارة العالمية كانت تتم عن طريق البحر، وحيث أن الرحلات البحرية كثيراً ما تتعرض للعديد من الأخطار البحرية مثل الغرق، البلل، الشحوط، الجنوح، القرصنة البحرية وغيرها...، فقد ظهر التأمين البحري سنة 215 ق.م لدى الرومان، حيث تم الاتفاق بين مستوردي المعدات الحربية والحكومة الرومانية بأن تقبل الحكومة الرومانية تحمل كافة أخطار الفقد الناشئة من هجمات الاعتداء- القرصنة البحرية- أو من الأعاصير التي كانت تحدث لهذه المعدات أثناء شحنها على السفينة مقابل أداء مالي معين يؤديه مستورد هذه المعدات للحكومة.

وإلى جانب عقد القرض، عرف الرومان نظاماً آخر يجمع مميزات التأمين على الحياة كما هو معروف في الوقت الحاضر، كانت تقوم به جمعيات الطوائف، هذه الجمعيات كانت تتكون من الأشخاص الذين يعملون في مهن حرة والرقيق الذين يعملون في التجارة وفي خدمة المنازل، وكانت تتقاضى من أعضائها مبلغاً معيناً كل شهر، وفي مقابل ذلك كانت تقوم بدفع نفقات الجنازة لمن يتوفى منهم.

كما أنشئت في روما القديمة بعض الجمعيات التي تعمل على مساعدة أسر أعضائها العسكريين، ومدعم عند وفاة أحد أفراد الأسرة بالمال اللازم، وتقديم معاش لمن يبقى منهم حياً، وذلك في مقابل قسط من المال يؤديه كل عضو مشترك في الجمعية، كما كانت هناك بعض المنظمات الخيرية التي تعاون كبار السن والأرامل والأيتام والعاجزين، وتقدم مساعدتها في حالات المرض أو الموت.

9- التأمين لدى قدماء العرب: من أقدم صور التأمين التعاوني عند العرب قبل الإسلام ما ذكره ابن خلدون في مقدمته أن العرب عرفوا تأمينات الممتلكات في أكثر من صورة من صورته المتعددة. ففي رحلتي الشتاء والصيف كان أعضاء القافلة يتفقون فيما بينهم على تعويض من ينفق له جمل أثناء الرحلة (أي يهلك أو يموت) من أرباح التجارة الناتجة عن الرحلة، وذلك بأن يدفع كل عضو نصيباً بنسبة ما حققه من أرباح أو بنسبة رأسماله في الرحلة حسب الأحوال، كما كانوا يتفقون أيضاً على تعويض من تبور تجارته (أي تكسد أو تهلك) منهم نتيجة نفوق جملته بنفس الطريقة.

10- ظهور التأمين على الحريق: يعد التأمين على الحريق أحد الصور الأولى للتأمين البري، ففي يوم الجمعة الموافق الثاني من سبتمبر سنة 1666 شب حريق لندن الشهير الذي استمر لمدة أربعة أيام، نجم عنه تدمير أكثر من 13000 منزل و100 كنيسة، وقدرت الخسائر المالية الناشئة عن هذا الحريق في ذلك الوقت بأكثر من عشرة ملايين جنيه إسترليني. والذي أتى على 85% من مباني المدينة. ونتيجة هذا الحريق أنشأ أول مكتب يقوم بتولي تأمين المباني ضد الحريق عام 1667 بإنجلترا الذي شكل نقطة بداية شركات التأمين، لتنتشر فيما بعد شركات أخرى في فرنسا وباقي دول أوروبا وغيرها.⁴

وبظهور وتقدم الصناعة ووسائل النقل وتطورها تتابع ظهور فروع مختلفة أخرى للتأمين، كالتأمين على الحوادث الشخصية في إنجلترا عام 1849 ثم التأمين على السيارات والتأمين من مخاطر الطيران.

³ بالعجين خالدية، التأمين الدولي، مطبوعة لطلبة السنة الثالثة ليسانس تجارة دولية، قسم العلوم التجارية، جامعة ابن خلدون تيارت، الجزائر، 2021، ص9.

⁴ محمد ناصر، إدارة أعمال التأمين بين النظرية والتطبيق، دار مجدلاوي للنشر، الأردن، 1998، ص18.

ثم ظهر التأمين الاجتماعي بهدف حماية الطبقة العاملة من الأخطار التي إن حدثت لها تسبب لها خسارة مالية كأخطار الشيخوخة، العجز، الوفاة، المرض، إصابات العمل والتعطيل، وتعزى لحركات الأسر والمبادئ الاشتراكية التي سادت ألمانيا الغربية بزعامة ماركس عام 1878 بداية الاهتمام بشؤون العمال من قبل السلطات الحكومية حيث شرعت بعض القوانين المنظمة لأموالهم وشؤونهم أثناء العمل، ففي عام 1891 أصدرت قوانين التأمين الاجتماعي الإلزامي من المرض على عمال المناجم والمصانع، وفي عام 1898 صدر القانون الخاص بتأمينات الشيخوخة والعجز الدائم، ثم توالى ظهور فروع التأمين الاجتماعي الأخرى بألمانيا، ثم انتشرت في الدول الأوروبية الأخرى، والذي انتقل منها إلى دول العالم تقريبا الرأسمالية والاشتراكية، وإن كان الاتجاه هو تعميم تطبيق فروع التأمين الاجتماعي إلى كافة أفراد الشعب بدلا من اقتصره على الطبقة العاملة فقط، وإن كان ذلك يتوقف على حاجة الأفراد إلى مثل هذا النوع من التأمين لجانب طاقة البلاد وقدرتها المالية والاقتصادية على تحمل الأعباء المالية لمثل هذا النوع من التأمين.

ومع بداية القرن العشرين تطور شكل التأمين بصور مجموعة من القوانين، والتي كانت تجسد قانون التأمينات في كثير من الدول الأوروبية؛ كالقانون الإنجليزي عام 1906، السويسري والألماني عام 1908، والفرنسي عام 1930، كما يظهر التأمين الجوي بظهور الطائرات حيز النقل، وتحويل جزء مهم من التجارة الخارجية إلى وسائل النقل الجوي خاصة في الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا.⁵

11- ظهور التأمين على الحياة: أول صورة من صور التأمين على الحياة كانت على حياة الربان والملاحين، حيث كان أصحاب السفن يؤمنون على حياة ربان السفينة والملاحين خلال مدة الرحلة (سنة أو أقل). وصدرت أول وثيقة تأمين على الحياة في إنجلترا عام 1583 أصدرها المؤمن "ريتشارد مارتن" على حياة المؤمن له "وليم جونز" أحد سكان لندن، وكانت مدة الوثيقة اثنا عشر شهرا ومبلغ التأمين 400 جنيه إنجليزي وقسط التأمين 32 جنيه. والذي وقته المنية خلال نفس العام. وفي العام 1600 صدر قرار في الأراضي المنخفضة (الدنمارك، هولندا وبلجيكا) بتأمين الجنود ضد فقدان الأعين والأطراف، وكان ذلك أول تطوير في تأمين الحياة مثل تأمين ضد العجز.

وفي عام 1693 تم إعداد أول جدول حياة تم من خلاله إقرار بعض الأسس الفنية لتأمينات الحياة حتى ظهرت شركتي "روبا" للتأمين التبادلي و"لندن" للتأمين التعاوني عام 1720، والتي أصدرتا عدد من وثائق التأمين قصير الأمد اعتمدت فيها على السن والحالة الصحية بصورة معقولة عند حساب أقساط التأمين على الحياة.

وفي عام 1824 صدر في إنجلترا أول قانون للتأمين على الحياة قام بتنظيم عمليات التعاون وإقرارها لدرء الخسائر الناتجة عن تحقق العديد من الأخطار للأشخاص. وبظهور الثورة الصناعية في خلال القرن التاسع عشر زاد الطلب على وثائق التأمين على الحياة بسبب ظهور الطبقة المتوسطة وزيادة عدد العمال وبذلك ظهر التأمين الصناعي على الحياة.

12- التأمين في الجزائر: لقد كانت عملية التأمين تخضع لنفس القوانين التي تحكم التأمين في فرنسا، إذ استمر العمل غداة الاستقلال بالنصوص التشريعية والتنظيمية المعمول بها في ظل الاستعمار تطبيقا للقانون 157 لسنة 1962 الصادرة في 1962/12/31 وقد تم إحكام السيطرة والرقابة على قطاع التأمين تمهيدا لتأميمه وجزارة نصوصه وهو ما حدث فعلا مع مرور الوقت.

فقد لجأ المشرع الجزائري كمرحلة أولى إلى اتخاذ إجراء قانوني يتمثل في القانون الصادر بتاريخ 1963/06/08 كمراجعة للإطار القانوني للتأمين في الجزائر، تلاه إنشاء أول شركة عامة جزائرية للتأمين بموجب القانون المؤرخ في 1963/06/08، سميت بالصندوق الجزائري للتأمين وإعادة التأمين.

لقد كان عدد شركات التأمين في الجزائر بعد خروج الاستعمار مباشرة 270 شركة، ولم تكن هذه الشركات تخضع سوى لرقابة شكلية من طرف الدولة الجزائرية، والسبب في ذلك هو عدم توافر إطارات

⁵ إبراهيم على إبراهيم عبد ربه، مبادئ التأمين، الدار الجامعية، مصر، 2006، ص.ص 49-52.

جزائرية مختصة، ولقد أدت الرقابة الشكلية من طرف الدولة لهذه الشركات إلى استعمال طرق ووسائل تجلب لها مبالغ طائلة من الأرباح، كما كانت تقوم بتحويل هذه المبالغ للخارج بحرية حتى أثر ذلك سلباً على الاقتصاد الوطني الجزائري، وعلى إثر ذلك أصدر المشرع القانون 201/63 المؤرخ في جويلية 1963 المتعلق بالالتزامات والضمانات المطلوبة من مؤسسات التأمين التي تمارس نشاطها في الجزائر، ولقد نص هذا القانون على إخضاع جميع عمليات التأمين التي تتم في الجزائر إلى الصندوق التأمين الجزائري، كما أرغم جميع مؤسسات التأمين بدفع نصيب من الأموال التي تحصل عليها من عمليات التأمين لصالح هذا الصندوق، كما نص هذا القانون أيضاً على أن تقوم وزارة المالية بمراقبة هذه المؤسسات.

ويتضح من خلال ما سبق أن عمليات التأمين تقوم بها الشركات تسمى شركات التأمين وتكون على شكل شركات ذات أسهم - شركات ذات شكل تعاودي، وتخضع من حيث تأسيسها للقانون الجزائري ولا يمكنها أن تمارس نشاطها التي اعتمدت من أجلها لإبعاد حصول على اعتماد من الوزير المكلف بالمالية وفقاً للشروط الفعلية.

في سنة 1975 صدر الأمر رقم 58/75 المؤرخ 1975 والمتضمن القانون المدني والذي نص في المواد 619 إلى 643 عن كيفية تنظيم عقد التأمين، كما نص نفس القانون على أن ينظم عقد التأمين بموجب قانون خاص بالإضافة إلى القانون المدني.

غير أن القانون الخاص بتنظيم عقد التأمين الذي أشار إليه المشرع في القانون المدني، لم يظهر إلى الوجود إلى غاية 08 أوت 1980 تاريخ صدور أول قانون ينظم عقد التأمين. غير أن هذا القانون ألغي بموجب 07/95 المؤرخ 25 جانفي 1995 والمتعلق بالتأمينات، وبموجب هذا الأمر أيضاً تم إلغاء القانون رقم 201/63 المؤرخ في جويلية 1963 والمتعلق بالالتزامات والضمانات المطلوبة من مؤسسات التأمين التي تمارس نشاطها بالجزائر، وكذا الأمر 127-66 والمتضمن إنشاء احتكار الدولة لعمليات التأمين.

ثانيا- مفهوم التأمين:

لم يتم الوصول بعد إلى تعريف شامل ومحدد للتأمين نظراً لاختلاف أنواع التأمين من ناحية، واختلاف الأسس والمبادئ والأركان التي يقوم عليها كل نوع من هذه الأنواع من ناحية ثانية، واختلاف الفئات القائمة على التعريف وغرضها منه، سواء أكانوا قانونيين أو اقتصاديين أو كتاب متخصصين في مجال التأمين من ناحية ثالثة.

1- تعريف التأمين لغة: التأمين مصدر أَمَّن يُؤَمِّنُ تأميناً وأماناً، قال ابن فارس في "مقاييس اللغة": الهمة والميم والنون أصلان متقاربان، أحدهما: الأمانة التي هي ضد الخيانة، ومعناها سكون القلب، والآخر التصديق. ويمكن أن يرجع المعنيان إلى أصل واحد، وهو سكون القلب.

فالتأمين على وزن تفعيل مصدر أصله (أمن) بتشديد الميم - وأمن فعل ماضي من (أمن) وله معاني كثيرة في اللغة حيث قال راغب الأصفهاني في كتابه "المفردات في غريب القرآن" أصل الأمان طمأنينة النفس وزوال الخوف. ويقال أمانة أي دخل في أمانه وأمن بمعنى وفر لغيره الأمان، ونقول عنه: (أمن فلانا تأميناً).⁶

2- التعريف القانوني: يميز علماء القانون بين نظام التأمين باعتباره فكرة وطريقة ذات أثر اقتصادي واجتماعي تركز على نظرية عامة ذات قواعد فنية، وبين عقد التأمين باعتباره تصرفاً قانونياً ينشئ حقوقاً بين طرفين متعاقدين وتطبيقاً عملياً لذلك النظام، فنظام التأمين يمكن تعريفه، وفقاً لنظريته العامة في نظر علماء القانون، بأنه: "نظام تعاودي يقوم على أساس المعاوضة، غايته التعاون على ترميم أضرار المخاطر الطارئة بواسطة هيئات منظمة تراول عقوده بصورة فنية قائمة على أساس وقواعد إحصائية".

⁶ عز الدين فلاح، التأمين: مبادئه، أنواعه، دار أسامة للنشر والتوزيع، الأردن، 2008، ص6.

فهو عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو أيراداً أو مرتباً أو أي تعويض مالي آخر في حال وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين في العقد، وذلك مقابل قسط أو دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له خلال فترة زمنية معينة.⁷

وفي نفس السياق عرفه المشرع الجزائري في القانون المدني في المادة 618 على أن التأمين هو: "عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراداً أو أي عوض آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق لخطر المبين بالعقد وذلك مقابل قسط أو أي دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن". وقد أعادت المادة 02 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات نفس التعريف تقريباً.

أما القانون المصري فقد عرف في المادة 747 من القانون المدني المصري التأمين بأنه: "عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراداً مرتباً أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد، وذلك في نظير قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن".

ومن التعريفات التي تتسم بقدر كبير من الدقة، تعريف المجلس الأعلى للشؤون الإسلامية والذي يعرف التأمين على الوجه التالي: "يمكن تعريف التأمين بأنه عقد بين مستأمن وهيئة فنية مؤمنة، يقتضي أن يدفع الأول للثانية أقساطاً مالية معلومة، أو دفعة واحدة، في مقابل تحملها تبعة خطر يجوز التأمين منه، بأن تدفع للمستأمن أو للمستفيدين التأمين عوضاً مالياً مقدراً إذا تحقق الخطر المؤمن منه".

3- التعريف الاقتصادي: يعرف التأمين من الناحية الاقتصادية بأنه أداة لتقليل الخطر الذي يواجهه الفرد عن طريق تجميع عدد كاف من الوحدات المتعرضة لنفس الخطر لجعل الخسائر التي يتعرض لها كل فرد قابلة للتوقع بصفة جماعية، ومن ثم يمكن لكل صاحب وحدة الاشتراك بنصيب منسوب إلى ذلك الخطر.

عرف التأمين على أنه: "نظام يهدف بصفة أساسية إلى حماية الأفراد والهيئات من الخسائر المالية الناشئة عن تحقق الأخطار المحتملة الحدوث، والتي يمكن أن تقع مستقبلاً وتسبب خسائر يمكن قياسها مادياً، ولا دخل لإدارة الأفراد والهيئات في حدوثها".⁸

وعرف أيضاً على أنه: "الفرد الذي يشتري تأميناً ضد الحريق على منزل يمتلكه، يفضل تحمل خسارة مالية إضافية إلى قسط التأمين بدلاً من يبقى محتملاً خليط من احتمال ضعيف بخسارة مالية كبيرة منقوص منها قيمة المنزل بأكمله واحتمال كبير بأن لا يخسر شيئاً. وذلك بمعنى أن يفضل حالة التأكد من حالة عدم التأكد".⁹

4- التعريف الفني للتأمين: أظهر مختصو التأمين وجهة نظرهم في إعطاء تعريف للتأمين، فذهبوا إلى مفهوم أوسع من أن يكون عبارة عن: "عقد وما يترتب عليه من التزامات بين طرفي العقد المؤمن والمستأمن فأبرزوا العناصر الفنية لعملية التأمين وأهملوا الجوانب القانونية التي تنظمه فحسبهم التأمين هو عملية فنية وتقنية تقوم على أسس رياضية وإحصائية (كتواريه)".¹⁰

وعرف التأمين من الناحية الفنية على أنه: "عملية فنية تزاولها هيئة، مهمتها جمع أكبر عدد ممكن من المخاطر المتشابهة، وتحمل تبعاتها عن طريق المقاصة بينها، طبقاً لقوانين الإحصاء، ومن مقتضى ذلك حصول المستأمن أو من يعينه حالة تحقق الخطر المؤمن منه على عوض مالي يدفعه المؤمن في مقابل وفاء الأول بالأقساط المتفق عليها في وثيقة التأمين".

⁷ محمد جودت ناصر، إدارة أعمال التأمين: بين النظرية والتطبيق، دار مجدلاوي للنشر، الأردن، 1998، ص 59.

⁸ عادل عبد الحميد عز، مبادئ التأمين، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، لبنان، 1990، ص 11.

⁹ شوقي سيف النصر سيد، الأصول العلمية والعملية للخطر والتأمين، دار الثقافة العربية، مصر، 1999، ص 51.

¹⁰ Mohamed boudjellal, a perçu sur les assurances en Algérie eu lendemain des formes, l'institut des services économiques et de gestion, Sétif, 2000, P8.

يعتبر التأمين: "العملية التي من خلالها ينظم المؤمن بطريقة جماعية عدد من المؤمن لهم، قصد مواجهة تحقق أخطار محددة، وذلك بتعويض المصابين منهم بالأضرار الناجمة عن حوادث، وذلك من خلال كتلة الأقساط التي تم جمعها".¹¹

والتعريف الفني المختار عند معظم فقهاء التأمين هو تعريف جوزيف هيمارد joseph hemard بأنه: "عملية يتحصل بمقتضاها أحد الأطراف وهو المؤمن له، نظير دفع قسط، على التعهد لصالحه أو لصالح الغير من الطرف الآخر وهو المؤمن، تعهد يدفع بمقتضاه هذا الأخير أداء معيناً عند تحقق خطر معين بأن يأخذ على عاتقه مهمة تجميع مجموعة من المخاطر وإجراء المقاصة بينها وفقاً لقوانين الإحصاء".

من خلال التعاريف المختلفة التي تم عرضها سابقاً؛ يمكن تعريف التأمين على أنه: "التأمين هو نظام تعاوني بين مجموعة من المؤمن لهم، يسعين به المؤمن لإدارة الخطر وفق أسس معينة بهدف تغطية الخسائر المادية التي قد يتعرض لها أحدهم نتيجة لتحقق خطر الوقوع، لادخل لإدارة المؤمن لهم في تحقيقه، وذلك من خلال إطار قانوني يحدد العلاقة بين المؤمن والمؤمن لهم".

ثالثاً- مفهوم عقد التأمين:

يعتبر عقد التأمين المرحلة النهائية لإتمام العملية التأمينية؛ وبذلك يصبح المؤمن والمؤمن له ملزمين بكل ما يرد فيه من شروط.

1- تعريف عقد التأمين: يعتبر عقد التأمين كباقي العقود القانونية الأخرى؛ ويمكن تعريفه على أنه: "العقد الذي بمقتضاه يقوم شخص اعتباري (المؤمن) بالالتزام في مقابل الحصول على مبلغ من المال هو قسط التأمين، يدفع التعويض محدد سواء الشخص المؤمن عليه، والذي قام بتوقيع العقد أو البوليصه، أو لأشخاص آخرين محددين في هذه البوليصه، وذلك عند وقوع حادث معين وفي المستقبل يوصف على أنه خطر".¹²

كما يمكن تعريف عقد التأمين بأنه: "عقد مبرم بين طرفي العملية التأمينية شركات التأمين من ناحية والمؤمن له من ناحية أخرى، يتم بمقتضاه تقديم هذه الشركات نوع من الحماية لما قد يتعرض له المؤمن من مخاطر قد تصيب ممتلكاته أو حياته، ويتم ذلك عن طريق ما يعرف بالتعويضات؛ والتي يتم تقديرها وفقاً لنظم خاصة يتفق عليها، نظير ما دفعه هذا المؤمن له (العميل) من أقساط محدودة وفقاً لوثيقة التأمين الخاصة والتي تصدرها الشركة التأمينية في هذا المجال".¹³

ومنه يمكن القول أنه عقد يتعهد بموجبه شخص يسمى المؤمن على أن يعرض شخصاً آخر يسمى المؤمن له عن خسارة احتمالية يتعرض لها هذا الأخير مقابل دفع مبلغ من النقود وهو القسط الذي يقوم المؤمن له بدفعه للمؤمن.¹⁴

كما عرف في المادة 619 من القانون المدني الجزائري التأمين بأنه: "عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراداً أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد، وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن".¹⁵ وذهبت المادة 02 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات في نفس السياق. ومن بين الانتقادات للتعريف الخاص بالمشروع الجزائري؛ أنه:

¹¹ مختار محمود الهانسي، وإبراهيم عبد النبي حمودة، مقدمة في مبادئ التأمين بين النظرية والتطبيق، الدار الجامعية، مصر، 2000، ص57.

¹² نبيلة إسماعيل أرسلان، التأمين في مجال المعلوماتية والشبكات، دار الجامعية، مصر، 2007، ص19.

¹³ السيد عبد المقصود ديبان وآخرون، المحاسبة في البنوك وشركات التأمين، دار المعرفة الجامعية، لبنان، 1999، ص265.

¹⁴ يوسف صلاح الدين، مرجع سابق، ص42.

¹⁵ المادة 619 من القانون المدني الجزائري، رقم 05-07 المؤرخ في 13/05/2007، الجريدة الرسمية، العدد31.

- أغفل التعاون بين مجموع المؤمن لهم (علاقة فردية).

- غير مبدأ التأمين من مفهوم التعاون إلى الرهان.

مما سبق نستخلص أن عقد التأمين هو عقد بين المؤمن والمؤمن له يلزم بمقتضاه المؤمن أن يدفع تعويض للمؤمن له أو المستفيد، يتمثل في مبلغ التأمين المنصوص عليه في العقد، وذلك في حالة تعرض المؤمن له، أو شيء يمتلكه للخطر المؤمن منه، كما يلتزم المؤمن له في المقابل بدفع مبلغ معين دفعة واحدة أو على أقساط منتظمة.

2- خصائص عقد التأمين: يتميز عقد التأمين بجملة من الخصائص يمكن حصرها؛ فيما يلي:¹⁶

1.2- عقد ملزم الطرفين: ينشئ عقد التأمين التزامات متقابلة على كاهل الطرفين، حيث يلتزم فيه المؤمن (شركة التأمين) بدفع عوض التأمين مقابل التزام المستأمن بدفع الأقساط أو أي دفعة مالية، فعقد التأمين ملزم لجانبيه. وهذا ما تؤكدته المادة 916 من القانون المدني الجزائي فالالتزام الرئيسي الذي يلتزم به المؤمن له هو دفع أقساط التأمين في آجال معينة سداسيا أو سنويا وبالمقابل، يلتزم المؤمن أساسا بتغطية الخطر عند تحققه بدفع المبلغ للمؤمن له، وهذا ماهو واضح في المادة 12 من الأمر 10-60 المتعلق بالتأمينات.

2.2- عقد مستمر زمنيا: حيث يلتزم المؤمن بتغطية الخطر طيلة مدة سريان العقد قد يقوم بهذه التغطية مرات متعددة إذا تكرر وقوع الخطر المؤمن عليه، وقد لا يقوم له إلا مرة واحدة طبقا لنوع الخطر المؤمن عليه، ومن ثم يلتزم المتعاقد بدفع الأقساط الدورية بصفة مستمرة ومنتظمة. وعليه:

- لا يمكن ترتيب أي نتيجة أخرى بأثر رجعي كاسترداد الأقساط وغيرها؛

- إذا وجدت قوة قاهرة أنهت وجود الشيء المؤمن عليه خارج مدة العقد انتفى العقد كله وبرئت ذمة الطرفين منه؛

- إذا غاب التزام أحد الطرفين يمكن للثاني أن يسقط التزامه في الفترة ذاتها.

3.2- عقد معاوضة: تعني بذلك صفة التعويض التي تميز عقد التأمين؛ فيحصل كل طرف في العقد على منفعة تقابل ما يؤديه من التزام، فالمؤمن يحصل على القسط الذي يدفع بشكل دوري في مقابل تحمله عبئ الخطر الذي قد يصيب المستأمن، ومن ثم حصول المستأمن على الاطمئنان والحماية ضد الأخطار التي يخشى التعرض لها في المستقبل، وتعتبر منفعة تبرز دفعه للأقساط المطلوبة إلى المؤمن.

4.2- عقد رضائي: يتطلب قبول الطرفين لشروط والتزامات وإبطال مضمون العقد، حيث ينعقد عقد التأمين بمجرد توافق وإيجاب وقبول طرفيه، وفي هذه الحالة لا يتنافى كون عقد التأمين عقدا رضائيا، وقد يكون إجباريا في بعض الحالات كالتأمين من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات أو التأمين في المسؤولية المهنية، كما لا ينال في رضائه العقد القيود التي قد يفرضها المشرع على حرية طرفيه كما هو الحال بالنسبة إلى الشروط التعسفية التي قد ترد فيه.

5.2- عقد إذعان: عقود الإذعان هي التي يكون قبول أحد الطرفين فيها مجرد خضوع للشروط التي يملئها عليه الطرف الآخر، فالقابل لا يصدر قبوله بعد مفاوضة، بل يكون مضطرا للقبول لأنه لايمكنه عن التعاقد، فيكون المؤمن في مركز قوة والمؤمن له في مركز ضعيف، وما عليه إن أراد التعاقد سوى الخضوع للشروط التي يملئها عليه المؤمن وهي شروط مطبوعة عادة ومؤشر ومصادق عليها من السلطات المختصة، وحتى لا يتعرض المؤمن له إلى شروط تعسفية من المؤمن جعل المشرع في المادة 222 من القانون المدني هذه الشروط باطلة.

¹⁶ محمد جمال على هلال، عبد الرزاق قاسم شحاتة، محاسبة المؤسسات المالية: البنوك التجارية وشركات التأمين، دار المناهج للنشر والتوزيع، الأردن، 2003، ص.ص 265-267.

6.2- عقد احتمالي: بمعنى أنه ينصب على موضوع أو محل ما لم يكن موجودا وقت إبرام العقد، بحيث لا يكون بإمكان المتعاقدين معرفة مقدار ماسيؤديه كل منهما ومقدار ما سيأخذه من هذه العملية لأن ذلك متوقف على وقوع المخاطر المؤمن منها، لذا عندما وضع القانون المدني أحكام التأمين صنفه ضمن عقود الغرر الاحتمالية، والتي عرفتها المادة 57 من القانون المدني الجزائري، وتظهر هذه الخاصية في المادة 43 من الأمر 07-95 فإذا هلك الشيء أو أصبح غير معرض للخطر انتفى عنصر الاحتمال ولم يعد محلا للتأمين.

7.2- عقود حسن النية: إن حسن النية تنطبق على طرفي العقد، حيث يلتزم كلا الطرفين بعدم إخفاء أي بيانات جوهرية على الآخر يكون من شأنها التعديل في التزامات العقد سواء بزيادتها أو الإنقاص منها، حيث على المستأمن إبلاغ كل ما يعرفه عن ظروف التي من المحتمل أن تؤدي إلى الخطر أو إلى زيادته، حيث أن عدم الإبلاغ عن أوضاع معينة للخطر عند إبرام العقد يمكن أن يؤدي إلى ابطال العقد، كما أن على شركات التأمين توضيح كافة جوانب العقد للمستأمن قبل إبرامه من حقوق وواجبات واستثناءات لهذا العقد.

8.2- عقد قانوني: بمعنى أن المشرع ينظم عقد التأمين في نصوص وأحكام قانونية يعمل بها في حالة نزاع.

3- مبادئ عقد التأمين: تتمثل مبادئ عقد التأمين؛ فيمايلي:

1.3- مبدأ حسن النية: يلتزم المتعاقدان بالإدلاء بجميع البيانات في عقد التأمين، فيصرح المؤمن له بكل ما لديه من معلومات حول عملية التأمين، وبالمقابل يبين المؤمن بوضوح شروط العقد واستثناءاته، مما يجعل حسن النية بين المتعاملين جوهر العملية التأمينية، والإخلال بهذا المبدأ يستلزم مباشرة بطلان العقد.

2.3- مبدأ المصلحة التأمينية: مفاده أن تقوم المصلحة التأمينية للمؤمن والمؤمن له باستبعاد عنصر المغامرة من عملية التأمين، فيكون العنصر المؤمن واضحا قابلا للتضرر، وهذا ما يحافظ على المصلحة المتبادلة بين طرفي العقد.

3.3- مبدأ التعويض: الذي يستلزم أن يوفي المؤمن بالتزاماته اتجاه المؤمن له في حالة وقوع الخطر المؤمن منه، وذلك بدفع مبلغ التعويض، ويطبق هذا المبدأ على كافة عقود التأمين باستثناء التأمين على الأشخاص.

4.3- مبدأ المشاركة: حسب هذا المبدأ يقوم المؤمن له بإبرام عقد أو عقود التأمين، تخص موضوع تأمين واحد وفي نفس الفترة لدى عدة شركات التأمين، بحيث تشترك هذه الأخيرة عند تحقق الخطر المؤمن منه في دفع التعويض المستحق للمؤمن له وفقا لنسبة تأمينيه أو بما يعادل القسط المتحصل عليه.

رابعا- الأسس الفنية التي يقوم عليها التأمين:

يقوم التأمين على أسس فنية تباعد ما بينه وبين المقامرة وتجعله لا يتوقف على الحظ ومصادفة وقوع الخطر. فالمؤمن يجمع بين أكبر عدد ممكن من المؤمن لهم، يشتركون جميعا في التعرض لخطر معين، الحريق أو السرقة أو المسؤولية عن الحوادث أو الوفاة أو غير ذلك من الأخطار، فيضعون ما يتعرضون جميعا له من خطر في وعاء واحد، حتى إذا تحقق الخطر بالنسبة إلى بعضهم ساهموا جميعا في الخسائر التي تنجم عن ذلك. ويرتكز تنظيم المساهمة في الخسائر على فن التأمين، المتمثل في تقدير الاحتمالات وفي قانون الأعداد الكبيرة.

1- تقدير الاحتمالات: يقوم المؤمن بجمع البيانات الإحصائية عن الأحداث المختلفة التي يتعرض لها الإنسان والتي يؤدي تحققها إلى خسارة أو تكلفة مالية على نحو يجعل له مصلحة في تأمين نفسه منها في مكان وزمان محددين. هذه البيانات تتعلق أولا بفرص التعرض لهذه الأحداث، وتتعلق ثانيا بنطاق تحققها، وما يؤثر في تحققها من ظروف مختلفة، ومدى ما يترتب على تحققها من خسارة أو كلفة، ثم ينتقل

بعد ذلك إلى تحليلها واستخراج مالها من دلالات وما تكشف عنه من علامات، وعلى أساس نتائج هذا التحليل يجري المؤمن تصنيف الأحداث محل البحث إلى مجموعات متناسقة، من حيث الظروف المؤثرة في معدلات التحقق أو في مدى الخسارة أو الكلفة.

2- قانون الأعداد الكبيرة: يستخدم قانون الأعداد الكبيرة (أو ما يتصل بنظرية الحد المركزي) في أدبيات إدارة المخاطر والتأمين لشرح جميع الخسائر كآلية تأمين. وتدعى أيضا بـ " قانون المعدلات"، حيث ينص المبدأ على أن متوسط عدد كبير من المتغيرات العشوائية المستقلة ذات توزيع مماثل يؤول منخفضا للاقتراب من القيمة المتوقعة. هذه النتيجة يمكن أن تستخدم لإظهار أن دخول مخاطر إضافية إلى مجموعة مؤمن عليها يميل إلى الحد من التغير في متوسط الخسارة لكل حامل سند تأمين (البوليصة) حول القيمة المتوقعة.

وذلك بدفع قسط صغير لمواجهة خطر كبير، حيث ينص القانون على: "للحصول على نتائج فعلية متطابقة أو قريبة لحدث ما مع النتائج الإحصائية، لا بد من توافر أعداد كبيرة من الحالات الفعلية".

على سبيل المثال على افتراض شركة التأمين الصحي تكتشف أن خمسة من أصل 150 شخصا سوف يعانون من إصابة خطيرة ومكلفة كل سنة معينة، إذا كانت الشركة قادرة فقط على تأمين 10 أشخاص، فإنه يواجه مخاطر أكبر بكثير مما لو كان قادرا على ضمان كل 150 شخصا. وذلك لأن الشركة أكثر ثقة مع 150 من حملة الوثائق أنه سيكون لديها أقساط كافية لتغطية المطالبات من الأفراد الخمسة الذين يعانون من إصابات خطيرة.

خامسا- الأركان الأساسية لعملية التأمين:

يظهر الطابع الفني للتأمين في الخطر المؤمن منه وفي قسط ومبلغ التأمين، فالتأمين يفترض إمكانية قياس الخطر المؤمن منه وتقدير القسط في ضوء نتائج هذا القياس على نحو يقيم نوعا من الارتباط بين الخطر والقسط ومبلغ التأمين. وعلى ذلك فالعناصر الجوهرية للتأمين تتمثل في:

1- المؤمن له أو المستفيد: هو الشخص صاحب الشيء موضوع التأمين أو المنفعة فيه، وعادة ما يقوم هذا الطرف بالتعاقد مع المؤمن بغرض تغطية الخسارة المادية المتوقعة نتيجة تحقق الحادث المؤمن منه مقابل تسديد قسط التأمين، وفي أحيان كثيرة يظهر طرف ثالث في العقد يطلق عليه المستفيد، وهو الشخص الذي يستحق قيمة التعويض عند تحقق الخطر المؤمن منه.¹⁷

2- المؤمن: هو هيئة التأمين التي تتسلم أقساط التأمين وتلتزم في المقابل بدفع قيمة التعويض عندما يقع الخطر الموجب لذلك، وقد يكون المؤمن فردا أو جماعة من الأفراد أو شكل شركات مساهمة أو قد تلعب الحكومة دور المؤمن. وأهم الأشكال التي تأخذها هيئات التأمين؛ هي:¹⁸

1.2- شركات التأمين المساهمة: تعتبر من أكثر صور المؤمن انتشارا وأنسبها لممارسة التأمين من الناحية الاقتصادية والفنية وهي تهدف إلى الربح وتحتل مركز الصدارة في سوق التأمين في العالم نظرا لما تتميز به من خصائص لا توجد في أشكال الأخرى للمؤمن، منها قدرتها على تجميع رؤوس أموال ضخمة مما يساعدها على الاستمرارية والمنافسة، وما يعزز هذه الخصائص انفصال الملكية عن الإدارة.

2.2- هيئات التأمين بالاكنتاب: تسمى أيضا اللويدز، وتعد أشهر هيئات التأمين التجاري التي تهدف إلى الربح كما تزاو جميع أنواع التأمين باستثناء تأمينات الحياة، وتتكون اللويدز من مجموعة من الأفراد ينتمون إلى هيئة أو جماعة تشرف على اختيارهم وتراقب أعمالهم وهي لا تقوم بأي نشاط تأميني، بل يقوم بالنشاط الأفراد عن طريق وكيل أو سمسار على مسؤولياتهم الخاصة.

¹⁷ ابراهيم على ابراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص 69.

¹⁸ مختار محمود الهانسي، مقدمة في مبادئ التأمين، جامعة الإسكندرية، مصر، 1990، صص 71-73.

3.2- هيئات التأمين التبادلي: تتمثل فكرة التأمين التبادلي في أن مجموعة من الأفراد تجمعهم صفة معينة ومعرضين لأخطار متشابهة يتفقون فيما بينهم على أن من يتعرض منهم لحدوث أحد هذه الأخطار يشترك معه جميع الأعضاء في تحمل الخسائر الناتجة عن هذا الخطر، ولا تهدف هذه الهيئات إلى تحقيق الربح، ولكن تهدف إلى تقسيم الخدمة التأمينية للأعضاء بأقل تكلفة ممكنة.

4.2- الجمعيات التعاونية للتأمين: لا تختلف الجمعيات التعاونية للتأمين عن أي نوع آخر من الجمعيات التعاونية (استهلاكية، زراعية)، فهي تخضع لنظام قانوني واحد، وتعتبر وسط بين التأمين التجاري والتأمين التبادلي من حيث رأس المال وتوزيع الأرباح وطريقة الإدارة، ويساهم أعضاؤها كل منهم بحصة أو سهم ولا يشترط أن يكون من حملة وثائق التأمين، وتمارس الجمعيات التعاونية جميع أنواع التأمين، وتنتشر في أغلب دول العالم، وتنافس شركات التأمين المساهمة.

5.2- صناديق التأمين الخاصة: هي إحدى أشكال التعاون بين الأفراد الذين تربطهم مهنة واحدة، وصناديق التأمين الخاصة لا تهدف إلى الربح بل إلى التضامن بين أفرادها، وغالبا ما تقتصر عمليات التأمين التي تقوم بها عمليات تأمين الأشخاص فقط، ويدفع كل عضو مشترك اشتراك سنويا.

6.2- هيئات التأمين الحكومية: تتدخل الحكومات في أسواق التأمين إذا كانت هناك ضرورة اقتصادية أو اجتماعية لحماية الأفراد أو الثروة الوطنية، وعندما تمتنع شركات التأمين التجارية من ممارسة أنواع معينة من التأمين أو عن تغطية أخطار خاصة، كما تتدخل لفرض بعض التأمينات إجباريا.

7.2- التأمين الذاتي: هو قيام الفرد أو الشركة بتكوين مبالغ مالية تحتجز من الدخل أو الأرباح على الترتيب وتخصص لتغطية الخسائر المحتملة، بالنسبة للأفراد وهي عبارة عن مدخرات شخصية أما بالنسبة للشركة فهي احتياطات تخصص سنويا في الغالب، وهنا يكون المؤمن هو نفسه المؤمن له.

3- الخطر: يقصد بالخطر في عقد التأمين الحادث الاحتمالي الذي قد يحدث في المستقبل، ومعنى هذا أن هذا الخطر قد يقع أو لا يقع، دون أن يكون وقوعه أو علم وقوعه متوقفا على إرادة أحد العاقدين.

وبذلك فالخطر هو عدم التأكد من النتيجة النهائية للقرارات التي يتخذها الفرد في نواحي شتى قد تتعلق به شخصيا (بعمله، ممتلكاته) أو بأسرته، أو بالمجتمع الذي يعيش فيه، ومثال على ذلك عدم التأكد من نتيجة الاستثمار في نشاط إنتاجي معين أو عدم التأكد من نتيجة الاستثمار كدخول مسابقة معينة كل هذا يلحق لدى الفرد حالة معنوية غير مواتية "حالة عدم التأكد والتي يمكن أو توصف بأنها خطر".¹⁹

4- قسط التأمين: يعتبر قسط التأمين عنصرا جوهريا في عملية التأمين، فهو يمثل ثمن الخدمة التأمينية التي تقدمها شركة التأمين للمؤمن له والمساهمة الفعلية التي يدفعها لقاء الضمان الذي تمنحه إياه.²⁰ فالقسط هو المبلغ الذي يدفعه المؤمن له للمؤمن من أجل التعويض عن الضرر أو المصلحة المباعة من قبل الأخير (المؤمن).²¹ كما يعرف قسط التأمين على أنه مبلغ من المال يتفق عليه طرفا عقد التأمين، يدفعه المؤمن له إلى المؤمن، مقابل تعهد الأخير بدفع مبلغ من المال إلى المؤمن له، عند تحقق الخطر أو حادث معين.

كما عرف القسط بأنه: "المساهمة التي يدفعها المؤمن له للمؤمن مقابل ضمانات ممنوحة له، تتعلق بتعويضه في حالة وقوع حادث، وهي تدفع مسبقا في بداية العملية أو السنة".²²

ويقوم المؤمن بتحديد قيمة القسط مراعيًا في ذلك المخاطر التي يتعرض لها المؤمن لهم بعد إجراء المقاصة فيما بينها مستعينا في ذلك بقواعد الإحصاء.

¹⁹ مختار محمود الهانسي، وإبراهيم عبد النبي حمودة، مرجع سابق، ص9.

²⁰ شراكة صابرينة، محاسبة التأمين كأداة اتخاذ القرارات: دراسة حالة الشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة فرحات عباس، سطيف، الجزائر، 2003، ص92.

²¹ أسامة عزمي سلام، وشقيري نوري موسى، مرجع سابق، ص87.

²² Alaint tosseti et autres, comptabilité règlementation, actuariat, economica Edition, France, 2000, P40.

والقسط في التأمين عنصر جوهري لما للخطر من أهمية، فوجوده لازم لقيام التأمين وإلا كان التأمين باطلا، فالقسط مرتبط بالخطر فهو ثمن الخطر، أو هو تعبير عن الخطر من حيث قيمته المالية، ذلك أن المؤمن له إذا كان يلتزم بأداء القسط فإن ذلك يتم بقصد التوصل إلى تغطية الخطر الذي قد يتعرض له، ومن هنا تبدو الصلة الوثيقة بين القسط والخطر، بحيث يكون القسط معادلا لقيمة الخطر وهو ما يعبر عنه بمبدأ تناسب القسط مع الخطر.

ويحسب قسط التأمين مثلا بالنسبة لتأمين السيارات من خلال:

القسط الاجمالي = القسط الصافي + (المسؤولية المدنية + الملحقات) + الرسم على القيمة المضافة + الملحقات

القسط الصافي = قسط المسؤولية المدنية + أقساط صافية أخرى (الأخطار المتعددة + الأشخاص المنقولين + السرقة والحريق) - التخفيضات (النسبة من القسط الصافي)

أما بالنسبة للحوادث فيحسب عادة القسط الاجمالي من خلال معدل القسط، ورؤوس الأموال بالكيفية التالية:

القسط الاجمالي = معدل القسط * رؤوس الأموال المؤمن عليها

معدل القسط = وتيرة الحوادث + الكلفة المتوسطة للحوادث

التكلفة المتوسطة للحوادث = القيمة المؤمن لها * معدل التكلفة المتوسطة للحوادث

5- مبلغ التأمين (أداء المؤمن): عقد التأمين من عقود المعاوضة الملزمة للجانبين، فإذا كان المؤمن له يلتزم بدفع القسط فإن المؤمن يلتزم في مقابل ذلك بأداء معين يرتبط بالقسط الذي يدفعه المؤمن له ويتناسب معه، بحيث يزيد هذا الأداء كلما زاد القسط. ومن صور أداء المؤمن في عقد التأمين:

1.5- الأداء النقدي: هذه الصورة هي الغالبة في عقود التأمين، حيث يلتزم المؤمن بدفع مبلغ نقدي للمؤمن له أو للمستفيد، بل إن الأداء النقدي هو الأصل، ويمكن أن نجد هذا في المادة (02) من قانون التأمينات الذي ينص على أن: "التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه بأن يؤدي إلى المؤمن له أو الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي أداء مالي آخر في حالة تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل أقساط أو أية دفعات مالية أخرى". فهذه المادة أبرزت الطبيعة المالية لعقد التأمين، كما أن نتائج تحقق الخطر تكون ذات طابع مالي.

هو مبلغ التأمين يتعلق الأمر بكل مكتتب أو مؤمن له الذي يدفع مساهمة مالية، بدون أن يعلم بأنه هو الذي يستفيد من التعويض أو شخص آخر، إلا أنه واع يفضل مساهمته ومساهمة الآخرين، يصبح باستطاعة المؤمن تعويض المتضررين.²³

هو المبلغ الذي يتعهد المؤمن بدفعه إلى المؤمن له أو المستفيد عن تحقق الخطر المؤمن منه، ويناسب تناسبا طرديا مع قسط التأمين أي كلما ارتفع القسط كلما ارتفعت قيمة التعويض والعكس صحيح، ويسمى تعويضا في حالة تأمينات الأضرار ومبلغ التأمين في حالة تأمينات الحياة.²⁴

وللتعويض علاقة بخدمة المؤمن في حالة تحقق الخطر، بتعويض المؤمن له لقاء قسط التأمين، فمثلا بالنسبة لحساب التعويض هناك الصيغة المستعملة في حساب التعويض المخفض:

$$\text{التعويض المخفض} = \frac{\text{مبلغ الضرر} * \text{سعر القسط المعمول به}}{\text{السعر الحقيقي}}$$

وتسمى هذه الصيغة بشرط التخفيض النسبي للقسط أو يمكن حسابه:

التعويض = الأضرار * مجموعة المبالغ المؤمن لها = قيمة المبني مثلا المؤمن عليه

²³ François couillaut et autre, les grands principes dès l'assurance, Edition " l'argus, 9eme ed, France, 2009, P20.
²⁴ صلاح الدين طلبة، مرجع سابق، ص68.

ويمكن مثلا حساب التعويض عن حادث سيارة، وفي هذه الحالة يكون التعويض كالآتي:
التعويض=قيمة الخسائر -مصاريف الأقدمية (مصاريف التمويل الكلية*نسبة المؤية)-خلوص التأمين
(حصة الأضرار التي تبقى على عاتق المؤمن له في حالة الحادث وهي النسبة المؤية من الحادث).
وهكذا بالنسبة للتعويض، تطبق عادة القاعدة النسبية على رؤوس الأموال والأقساط:
القاعدة النسبية على رؤوس الأموال:

$$\text{مبلغ التعويض} = \frac{\text{مبلغ الضرر} * \text{قيمة المؤمن لها}}{\text{القيمة الفعلية}}$$

بينما القاعدة النسبية على الأقساط:

$$\text{مبلغ التعويض} = \frac{\text{مبلغ الضرر} * \text{القسط المدفوع}}{\text{القسط الفعلي}}$$

2.5- الأداء العيني: يقصد بالأداء العيني قيام المؤمن بإصلاح الضرر الذي أصاب الشيء المؤمن عليه بدلا من أن يدفع تعويضا نقديا يعادل قيمته إلى المؤمن له، ويرجع ذلك إلى أن التزام المؤمن في بعض أنواع التأمين قد يكون التزاما تخييريا، حيث يحتفظ المؤمن لنفسه بالخيار بين الأداء النقدي والأداء العيني، ويختار الأداء العيني إذا وجد فيه ما يحقق فائدة له، إذ بالأداء العيني تتحقق للمؤمن عدة مزايا منها: تفادي غش المؤمن له في تعمد إيقاع الخطر أو الحادث المؤمن منه، توقي المطالبة بمبلغ مغالى فيه لتأمين الضرر، لأنه هو الذي سيقوم بهذا التقدير.

3.5- الخدمات الشخصية: قد يرتب عقد التأمين في بعض الأحوال التزام في ذمة المؤمن بالقيام ببعض الخدمات الشخصية لصالح المؤمن له، وقد يكون هذا الالتزام ثانويا أو التزاما رئيسيا، بل قد يكون هو الالتزام الوحيد، ففي تأمين المسؤولية يقوم المؤمن ببعض الخدمات الشخصية عن طريق مساعدة المؤمن له في الدعوى التي يرفعها عليه الغير.

6- مدة التأمين: هي الفترة الزمنية المحددة لبدء سريان وثيقة التأمين وانتهائها ويكون منصوصا عليها في وثيقة التأمين، خلال هذه الفترة يكون المؤمن له أو المستفيد الحق في الحصول على قيمة التعويض أو مبلغ التأمين عند تحقق الخطر المؤمن منه.²⁵

7- عقد التأمين: يعرف عقد التأمين بأنه اتفاق بين طرفين وله نفس الصفة القانونية لأي عقد في القانون المدني، يتعهد بمقتضاه الطرف الأول بأن يدفع لشخص ما مبلغا معين من المال في الحالة وقوع خطر معين خلال مدة معلومة في المقابل يقوم الطرف الثاني بدفع مبلغ معين أو عدة مبالغ بصفة منتظمة تكون مجموعها أقل نسبة من المبلغ الذي يتعهد الطرف الأول بدفعه.²⁶

8- وثيقة التأمين: وثيقة التأمين أو بوليصة التأمين وهي وسيلة إثبات عقد التأمين، حيث تحتوي على الشروط العامة والخاصة إلى جانب البيانات المتعلقة بالتأمين، ويمكن التمييز بين ثلاثة أنواع من وثائق التأمين، الوثيقة الفردية، الوثيقة الجماعية، الوثيقة المركبة وهي الأنواع الثلاثة: تختلف من حيث الموضوع التأمين، والفرص من العملية التأمينية فالوثيقة الفردية تصدرها لصالح شخص معين، وتعطي خطرا يهدده في شخصه أو ممتلكاته، أما الوثيقة المركبة أو وثيقة التأمين الشاملة فتغطي عددا من الأخطار بدلا من خطر واحد مثل وثيقة السيارات الشامل والتي تعطي عدة أخطار تتعرض لها السيارة:

²⁵ منير إبراهيم هندي، مرجع سابق، ص404.

²⁶ صلاح الدين طلبة، مقدمة في التأمين، دار المعارف، مصر، 1990، ص60.

خطر الحريق، السرقة، أو التصادم، أيضا المسؤولية المدينة لصاحب السيارة اتجاه الغير لما يمكن أن تسببه السيارة اتجاه الغير.²⁷

سادسا- خصائص التأمين، فوائده وجوانبه السلبية:

التأمين باعتباره أحد الأدوات المستخدمة من قبل الأفراد والمؤسسات لمواجهة مختلف الأخطار، فإنه يتميز عن باقي الخدمات بالعديد من الخصائص التي تمكنه من التأثير بشكل إيجابي على العديد من المتغيرات الاقتصادية والنواحي الاجتماعية للمجتمع، غير أنه لا يخلو من بعض السلبيات التي تؤخذ عليه.

1- خصائص عمليات التأمين: إن لنشاط التأمين خصوصية تجعله يتصف ببعض الخصائص، وهي كالتالي:

- التأمين منتج ثانوي، إذ يجب تملك الشيء المراد التأمين عليه أولا، فلا يعقل وجود عقد تأمين على أصل غير مملوك في الأصل.
- منتجات التأمين غالبا ما تكون إجبارية أكثر منها اختيارية (التأمين الصحي، التأمين على القروض...)، إضافة إلى كونها تمس أحداث الكل لا يتمنى حدوثها ويعمل جاهدا لتجنبها (حوادث السيارات، الحرائق، العجز، المرض...).
- يخضع قطاع التأمينات لتنظيمات وتشريعات صارمة من قبل الدولة والسلطات، ناهيك عن دور النقابات، الأمر الذي يقيد من حرية مؤسسات التأمين في تقديم المنتجات التي تريدها ولا في تحديد أسعارها.
- قوة مفهوم الخطر وتطوره مستقبلا، كون أن عمليات التأمين ترتبط بأحداث مستقبلية لا يعرف حجمها، ولا العوامل التي قد تضاف لتؤثر فيها.
- وجود علاقة دائمة بين الزبون ومؤسسة التأمين، بحيث أن الأخطار مستقبلية ومتجددة مما يجعل الزبائن يقبلون على طلب عدة منتجات تأمينية من مؤسسات القطاع.
- التطورات الاقتصادية والاجتماعية لها تأثير كبير على ربحية مؤسسات التأمين من حيث زيادة تكلفة التصليحات والصيانة، ارتفاع الأضرار الناجمة عن حوادث السيارات، ارتفاع معدلات السرقة والجريمة، ظهور أخطار جديدة... الخ.
- انعكاس دورة الإنتاج، حيث يتلقى المؤمن الأقساط مقابل تقديم خدمة تتمثل في دفع التعويض المشروط بتحقق الخطر المؤمن منه.
- التأمين هو المنتج الوحيد الذي تكون فيه التكلفة النهائية غالبا غير معروفة حتى بعد فترة طويلة من مدة التغطية، في حين أن الدخل- مدفوعات القسط من قبل المؤمن لهم - يتم تلقيه قبل أو خلال فترة التغطية.
- تتمتع مؤسسات التأمين بالثقة المالية العالية؛ فهي تقدم خدمة آجله أي أن المؤمن له لا يجني ثمار عمليته حين إبرام العقد، وإنما عند تحقق الخطر، وبدون ضمان، فالضمان الوحيد هو إجبار الدولة لمؤسسات التأمين بالاحتفاظ بالاحتياطي الفني لحماية حقوق حملة وثائق التأمين؛
- إن أسعار التأمين لا تخضع لقوانين العرض والطلب لأن مقدار القسط والتعويض يحدد بطرق رياضية وإحصائية، بالإضافة إلى أن مشتري وثيقة التأمين لا يستطيع أن يساوم في سعرها؛²⁸
- يصعب على المحاسب تحديد نتيجة النشاط التأمين بشيء من الدقة، لأن هناك بعض النقود مثل وثائق التأمين على الحياة تمتد لفترات زمنية طويلة، وبالتالي هناك أنواع من المصروفات.²⁹

²⁷ نور الهدى لعميد، واقع سوق التأمين الجزائري في ظل الانفتاح الاقتصادي، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، العلوم التسيير، فرع استراتيجية السوق في ظل اقتصاد تنافسي، جامعة المسيلة، الجزائر، 2010، ص38.

²⁸ نادية أمين، ومحمد على، استراتيجيات مستحدثة لتطوير المنتج بالتطبيق على الوثائق، الملتقى العربي الثاني، التسويق في الوطن العربي الفرص والتحديات، قطر، 2003، ص20.

²⁹ نساء محمد طعيمة، محاسبة شركات التأمين، إيتراك للطباعة والنشر والتوزيع، مصر، 2002، ص8.

- لا يمكن تحديد قيمتها إلا في نهاية مدة العقد، وعلى ذلك فإن الأرباح التي تحققها شركات التأمين تعتبر تقديرية³⁰؛
- يعكس التأمين الوعي الثقافي للمجتمع، فالدول المتقدمة تنشر فيها العديد من أنواع التأمين على عكس الدول النامية.

إضافة إلى ما سبق، توجد خصائص أخرى تتميز بها عمليات التأمين؛ وهي:

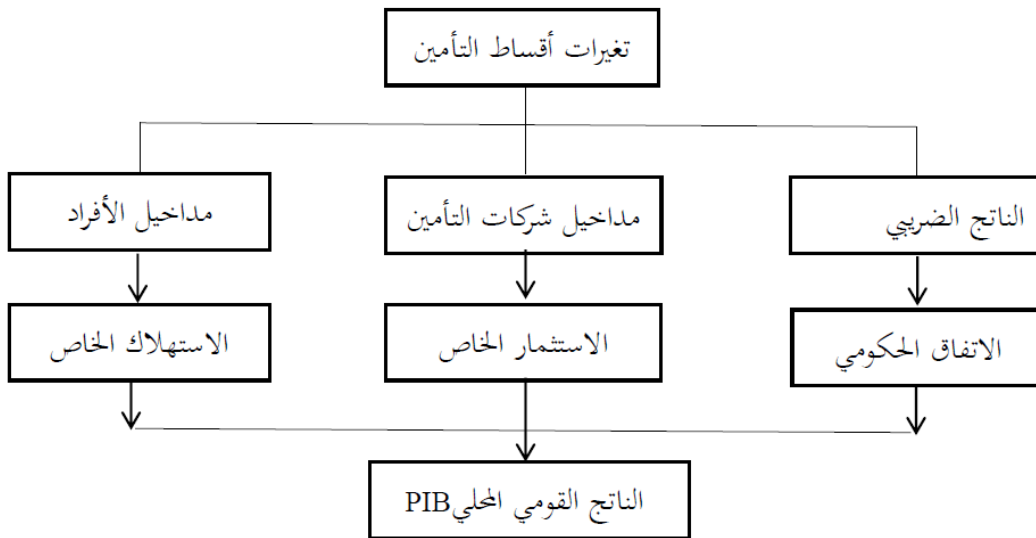
- التأمين سلعة غير منظورة.
- التأمين خدمة مستقبلية وليست فورية.
- التأمين خدمة احتمالية قد يستفيد منها المؤمن له وقد لا يستفيد.
- يتأثر الطلب على التأمين بالمستوى الثقافي والمادي لزيابنه.
- وجود منافسة شديدة بين التأمين وأماكن الادخار الأخرى.

2- تأثيرات التأمين الإيجابية: للتأمين تأثير على العديد من المتغيرات؛ التي منها:

1.2- الدور الاقتصادي للتأمين: يؤدي التأمين دورا هاما في الاقتصاد من خلال قبول تغطية المخاطر وتعبئة المدخرات، فهو يسهم في تحقيق النمو الاقتصادي والاستقرار المالي إذا كان ينشط على نحو سليم. وتتمثل المهمة الرئيسية لقطاع التأمين في توفير الحماية من المخاطر عبر تجميع مخاطر متجانسة، وحتى لا يكون وسيلة للمضاربة تفرض الدولة رقابة خاصة على شركات التأمين تتمثل في المحافظة على التزاماتهم إزاء المؤمن لهم، وذلك بتكوين احتياطات مختلفة.

ومع كل هذا يراعي التأمين إلى جانب المصلحة الفردية المصلحة العامة، فهو يقوي الاقتصاد الوطني ويصبح عامل إنتاج بالمحافظة على وسائل الإنتاج الأخرى، وبالتالي على المردودية الاقتصادية من خلال:

الشكل رقم (01): دور التأمين في التنمية الاقتصادية



Source: étude d'Union africaine, Les source alternative de financement de l'union africain impact des proposition sur les économies de état, membre économique, 2008, P36.

³⁰ نادية أمين، ومحمد على، مرجع سابق، ص22.

1.1.2- الدور الادخاري: بناء على هذا الأساس تصبح شركات التأمين تعمل كوسيط يجمع الأموال (الأقساط) التي يقدمها المؤمن لهم لتعيد استثمارها نيابة عنهم، وفي النهاية يحصل المستفيد على التعويض الذي يتمثل في الأقساط المجمعة مضافا إليها جزءا من عائد الاستثمار.³¹

لأن التأمين يعتبر أداة مهمة و متميزة من أدوات تجميع المدخرات، فتأمينات الحياة يغلب على عقودها العنصر الادخاري، فمما يميز هذا النوع من الادخار أن المؤمن له لا يستطيع التخلص من ارتباطه مع شركة التأمين (المؤمن) دون أن يخسر ملموسا من حقوقه خاصة في السنوات الأولى من سريان عقد التأمين اتجاه المؤمن، وهذا عكس في الأوعية الادخارية الأخرى، ولهذا السبب تتصف ادخارات التأمين بالاستمرارية لمدة طويلة نسبيا.³²

2.1.2- الدور الاستثماري: يعمل التأمين على تجميع كتلة معتبرة من الأموال بواسطة الاحتياطات الفنية لأن تحصيل القسط يكون قبل أداء الخدمة، ومنه شركات التأمين لا تكتنز هذه الأموال بل توظفها في صور متعددة (أسهم، سندات، عقارات،...)، وبالتالي المساهمة في تمويل المشاريع الاقتصادية من خلال الإقبال على إقامة مشاريع جديدة، مما يترتب عن ذلك رفع مستوى معيشة الأفراد، وبالتالي تحقيق الاستمرار الاجتماعي.

وبناءً على هذا الأساس تصبح شركات التأمين تعمل كوسيط يجمع الأموال (الأقساط) التي يقدمها المؤمن لهم لتعيد استثمارها نيابة عنهم، وفي النهاية يحصل المستفيد على التعويض الذي يتمثل في الأقساط المجمعة مضافا إليها جزءا من عائد الاستثمار.³³

3.1.2- الدور ائتماني: إن زيادة عمليات الائتمان والثقة التجارية في دولة ما هي تدعيم للحياة الاقتصادية بها، فالتأمين يلعب دورا أساسيا وبارزا في تسهيل منح القروض التي تعتمد عليها الصفقات الاقتصادية، وذلك خلال الحماية التي يقدمها لعمليات التمويل التي تقوم بها البنوك سواء على المستوى المحلي أو الخارجي، فهو يسهل عمليات الائتمان من خلال الضمانات التي يقدمها للموردين، كما يسمح لمكاتبه بتقديم قروض للزبائن، والذي يعد أساس تأمين القرض الذي يضمن للدائنين حقوق الدفع.³⁴

4.1.2- الدور الانتاجي: يتميز التأمين بتوفير التغطيات التأمينية من أخطار كثيرة ومتعددة، وهو الأمر الذي يشجع الأفراد والمؤسسات بالدخول في مجالات إنتاجية جديدة أو بالتوسع في مجالات إنتاجهم الحالية دون تردد، وبالتالي تساعد هذه المشروعات على الوصول إلى مزايا اقتصاد الحجم كما يعمل على زيادة قدرتها الإنتاجية.³⁵

2.2- علاقة التأمين بالمتغيرات الاقتصادية: المتمثلة في:

1.2.2- التأمين وميزان المدفوعات: يرتبط التأمين بميزان المدفوعات من خلال رصد العمليات التأمينية، الذي يمثل الفرق بين الأموال الواردة والأموال الصادرة، وقد يكون هذا الرصيد موجبا في حال ما إذا كان التأمين مصدر لجلب العملة الصعبة، وذلك يخلق مجالا للمعاملات التجارية والمالية مع الخارج (دفع الأقساط، حركة رؤوس الأموال، تعويض المتضررين،...) أما إذا كان الرصيد سالبا فالتأمين يؤدي إلى عجز أو إلى تخفيض الفائض.

2.2.2- التأمين والتضخم: يلعب التأمين دور مهما في الحد من خلق الضغوط التضخمية التي تسببها زيادة كمية النقود المتداولة، وذلك من خلال مساهمته في تحقيق التوازن بين العرض والطلب؛ ففي حالة الرواج الاقتصادي يمكن للدولة التوسع في نطاق للتغطية التأمينية بالنسبة للتأمينات الإجبارية، حيث يؤدي ذلك إلى زيادة المدخرات الإجبارية بما يحد من التضخم خاصة في الدول النامية، فهذا الإجراء

³¹ منير ابراهيم هندي، مرجع سابق، ص 401.

³² أسامة عزمي سلام، وشقيري نوري موسى، مرجع سابق، ص 91.

³³ منير ابراهيم هندي، مرجع سابق، ص 401.

³⁴ ابراهيم على ابراهيم عبد ربه، مرجع سابق، ص 79.

³⁵ نبيل مختار، موسوعة التأمين، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 2005، ص 24.

يساعد على التقليل من الطلب المتزايد على السلع الاستهلاكية لأنه يقلص من حجم الدخل الممكن التصرف فيه عن طريق اقتطاع قيمة الأقساط للتأمين الإجباري.

3.2.2- التأمين والكساد: في حالة فترات الكساد يعمل التأمين الإجباري على زيادة التعويضات المستحقة للمؤمن لهم بالتالي ارتفاع مستوى الانفاق على السلع والخدمات، كما أن توفير التأمين للموارد المالية واستثمارها في المشاريع المنتجة يزيد من حجم هذه السلع والخدمات المعروضة في السوق والإجراءات السابقة للدولة تساعد على زيادة الطلب الفعال، وبالتالي القضاء على الكساد، وتوضح هذه الظاهرة بصورة محسوسة في الدول الرأسمالية التي تتعرض لهزة اقتصادية عنيفة نتيجة للدورات الاقتصادية من رواج وكساد.³⁶

4.2.2- التأمين والدخل الوطني: لمعرفة أهمية التأمين في الاقتصاد فلا بد من معرفة أقساط التأمين للفرد الواحد وعلاقته مع الناتج الوطني الخام، وكلما كانت العلاقة مهمة سيكون دليل على تطور البلد المعني، ويساهم التأمين في تكوين الدخل الوطني من خلال تحقيق قيمة مضافة، وتقاس هذه الأخيرة بالفرق ما بين رقم الأعمال لقطاع التأمين أي مجموع الأقساط الصادرة خلال السنة ومجموع المبالغ المدفوعة إلى الغير.

وتحسب القيمة المضافة في مجال التأمين؛ كالاتي:³⁷

القيمة المضافة=رقم الأعمال الإجمالي (تسوية المتضررين، الزيادة في الاحتياطات التقنية، مشتريات السلع والخدمات الوسيطة).

رقم الأعمال الإجمالي=الأقساط المحصل عليها خلال الدورة (عادة ماتكون سنة)+ المنتجات المالية.

5.2.2- التأمين وفرص العمل: يعمل التأمين على امتصاص جزء كبير من العمالة في المجتمع، ذلك أن التوسع في عمليات التأمين يقتضي توافر عمالة بأنواعها المختلفة، فنية، إدارية ومهنية في فروع المختلفة من تأمينات الحياة وتأمينات الأضرار من إداريين ومهندسين ومنتجين وعمال في المراكز الرئيسية للشركات وفي فروعها وفي وكالاتها.³⁸ وبذلك يوفر مهن ذات جودة ومهارة عالية مع ظروف عمل جيدة، كما أنه يولد عدد معتبرا من فرص العمل غير المباشرة للوكلاء والسماسرة والوسطاء الآخرين، فضلا عن شركات الخدمة مثل قطاعات تكنولوجيا المعلومات، النقل، المحاسبة والاستشارات.

6.2.2- التأمين وغسيل الأموال: تقوم شركات التأمين باتخاذ العديد من الإجراءات الاحتياطية لمواجهة تبيض الأموال، التي تتمثل فيمايلي:

- إعادة صياغة وثائق التأمين بحيث يكون العقد جائز للشركة أو يكون جائز للمؤمن له في أضيق الحدود وبعد اتخاذ الإجراءات التأكيد المناسب؛
- التأكد من هوية المؤمن له من قبل الشركة في الحالات التي تقيم التعاقد فيها اصدار الوثائق من قبل إحدى الوكلاء أو الوسطاء؛
- تبادل المعلومات مع الشركات العالمية التي تتعامل معها الشركات المحلية في حالة وجود وثائق التأمين يتعدى نطاقها حدود الدولة، وخاصة فيما يتعلق بالوثائق الملغاة قبل انتهاء المدة الزمنية للعقد؛
- إقامة دورات تدريبية لموظف الشركات حول الحالات التي تم فيها تبيض الأموال من خلال التأمين في الشركات العالمية وحول النقاط التي يمكن من خلالها تبيض الأموال؛
- المشاركة في إتمام اقامة البيانات بالتعاون مع مؤسسة أو هيئة رقابة التأمين التي سيتم انشاؤها؛

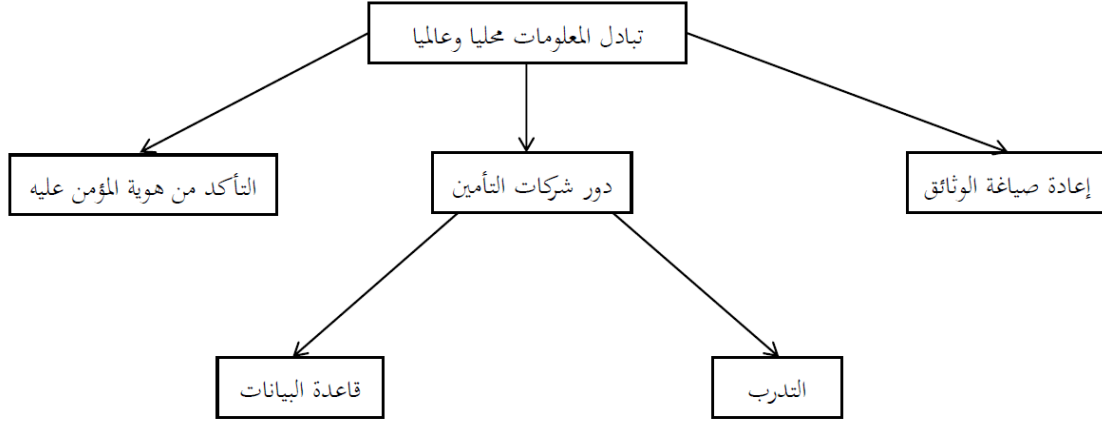
³⁶ عيد أحمد أبو بكر، وليد اسماعيل السيفو، إدارة الخطر والتأمين، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص114.

³⁷ Lou berge Henri, assurances activité économique, Dallez, France, 1999, P79.

³⁸ أقاسم نوال، دور نشاط التأمين في التنمية الاقتصادية -دراسة لحالة قطاع التأمين في ظل الإصلاحات الاقتصادية، رسالة الماجستير، علوم اقتصادية، جامعة الجزائر، 2001، ص100.

- يتجلى دور الأفراد في المحافظة على الاقتصاد من خلال العمل في الأنشطة الاقتصادية المشروعة من خلال إبلاغ عن حالات غسل الأموال المؤكد والمشتبه فيها. ويمكن تلخيص الإجراءات السابقة في الشكل التالي:

الشكل رقم (02): دور شركات التأمين في مكافحة تبيض الأموال



3.2- علاقة التأمين بالمتغيرات الاجتماعية: يوفر التأمين العديد من الفوائد لأفراد المجتمع يتمثل

أهمها في:

1.3.2- توفير عامل الأمان: إن التأمين يبعث في نفوس الأفراد الأمان والطمأنينة، لأنه من قبيل الاحتياط لأحداث المستقبل ومفاجآت القدر، فهو يؤمن الشخص من خسارة قد تلحقه في ماله أو تصيبه هو أو غيره في نفسه؛ وهذا الأمان الذي يحققه التأمين يوجد في نوعي التأمين: التأمين من الأضرار، والتأمين على الأشخاص.

- ففي التأمين من الأضرار يحتاط الشخص للخسارة التي قد تصيب ماله من حريق أو غرق أو تلف، وقد يكون هذا المال هو كل ما يملكه، وكذلك الحال في تأمين المسؤولية، فقد ازدادت حالات المسؤولية وأسبابها في العصر الحديث زيادة كبيرة، فعن طريق التأمين يستطيع الشخص أن يجنب نفسه نتائج هذه المسؤولية، وأن يباشر نشاطه في اطمئنان ودون خوف؛

- وكذلك الشأن في التأمين على الأشخاص، فإن الإنسان معرض في حياته لعجز يقعه عن العمل أو مرض يهدد كيانه وهو يعلم أنه ميت لا محالة، وقد يترك من ورائه ذرية ضعافا يخاف عليهم، فالتأمين يستطيع الإنسان به أن يؤمن نفسه وعياله في مواجهة هذه المخاطر جميعا.

2.3.2- محاربة الفقر: التأمين عامل مهم في محاربة الفقر، ومن هنا تنشأ أهميته الاجتماعية، ففي التأمين على الحياة نجد أن عقودا غايتها منح ضمان كاف لإنفاق الأبناء على أنفسهم إذا مات عائلهم وهم في سن الدراسة.

3.3.2- يؤدي التأمين إلى الربط والتقارب بين الدول: يساعد هذا التقارب ارتباط شركات التأمين المحلية مع شركات تأمين دولية، سواء لأنها تعيد التأمين لديها أو لأنها تشترك معها في تغطية نفس المخاطر، والتي يمتد نطاقها لأكثر من دولة مثل مخاطر الشحن والنقل، بالإضافة إلى ذلك دور التأمين في العمل على ازدهار ونمو التجارة الدولية وذلك من خلال تشجيعها بالتأمين عليها.

3- تأثيرات التأمين السلبية: على الرغم من الجانب الإيجابي في عملية التأمين ودوره العظيم في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلاد، إلا أنه يؤخذ عليه ما يلي:

- قد يقوم بعض المؤمن عليهم بدفع عدد معين من الأقساط دون تحقق الخطر المؤمن منه، وبالتالي فكأن الأقساط دفعت دون مقابل. ومثال ذلك تأمين السفرية الواحدة وتأمين الطريق في النقل البري وتأمين الحياة إذا نص على عدم استفادة المؤمن عليه من بمبلغ التأمين إذا عاش لحين بلوغه سن معينة، وذلك نظير تخفيض قسط التأمين.

- قد تغالي بعض الشركات في تحديد قسط مرتفع لا يتناسب ودرجة الخطر المفروض تغطيته، مما يمثل عبء كبير على ميزانية رب الأسرة أو المنشأة، هذا قد يؤدي بالنسبة للمنشأة إلى زيادة التكاليف الإنتاجية وبالتالي رفع أسعار السلع المنتجة والتي يتحمل فرق سعرها المستهلك النهائي.

- في إعادة التأمين إذا أعطيت شركات إعادة التأمين الحرية في نقل المخصصات اللازم احتجازها إلى خارج الدولة (خصوصاً إذا كانت نامية) يفوت التأمين على الدولة فرصة استثمار هذه المخصصات داخلياً والمساعدة في عملية النهوض الاقتصادي للبلاد.

- يعتمد العديد من المؤمن عليهم على ما سيحصل عليه من تعويضات نتيجة وقوع الخطر المؤمن منه وتحقق الخسارة المالية، وهو في ذلك يهمل جانب الاحتياط للمساعدة في تقليل وقوع الخطر المؤمن منه. هذا التهاون في القضاء على أسباب وقوع الأخطار والإهمال في محاربة انتشارها يساعد في المخاطر ويحقق الخسائر مما يضر بشركة التأمين وبالوطن ككل، دون إغفال أنه في كثير من الحالات ما يعتمد بعض المؤمن لهم إتلاف ماله المؤمن عليه بحريق أو غيره حتى يستفيد من مبلغ التعويض المنصوص عليه في عقد التأمين.

- تظهر عقود التأمين على أنها عقود إذعان، حيث تتجه شركات التأمين بهدف تحقيق الربح إلى صياغة عقود التأمين في صورة عقد إذعان لا يجوز للمؤمن له أن يقوم بمناقشتها، فكل ما يملكه إما قبول الوثيقة بكاملها أو رفضها بكاملها، وفي حالة قبولها فإن ذلك يؤدي غالباً إلى إسقاط الكثير من حقوقه.

- يثير التأمين بعض التحفظات الدينية مما يؤدي إلى إحجام الكثير من المواطنين عن الدخول فيه.

- ضياع الروابط وتفكك المجتمع بسبب اعتماد الفرد على التأمين في مجابهة النوائب والأضرار بدل اللجوء إلى الروابط الأسرية وتكافل المجتمع.

سابعا- أقسام التأمين:

أدى انتشار التأمين في شتى نواحي الحياة الاقتصادية والاجتماعية إلى تعدد صورته بشكل يجعل من الصعب وضع تقسيم شامل لكل فروع وأنواعه والمخاطر التي يواجهها، وقد أدى هذا إلى تعدد التقسيمات التي وردت في التشريعات المختلفة والتي قال بها الفقهاء. على أن التقسيمات جميعها لا أثر لها على طبيعة التأمين، ولا يترتب عليها اختلاف في أحكامه. هو تقسيم التأمين من ناحية الشكل وتقسيمه من ناحية الموضوع.

1- التقسيم الشكلي للتأمين: يتعلق هذا التقسيم بالجهات التي تقوم بالتأمين وتنظمه، ولا يختلف أي نوع من الأنواع التي تدخل تحت هذا التقسيم عن النوع الآخر من حيث: موضوع التأمين، وطبيعته، والغاية التي يسعى إلى تحقيقها. وينقسم إلى خمس أقسام هي:

1.1- التأمين الذاتي: في ظل هذا النوع من أنواع التأمين نجد أن الفرد أو الشركة تجد أن شروط التأمين متوفرة؛ أي يتوفر لديها عدد كبير من الوحدات المتماثلة المعرضة للخطر، وأنها منتشرة جغرافياً، فبدلاً من الالتجاء لشركات التأمين وسداد قسط يتضمن أعباء (عمولة إنتاج، مصاريف إدارية، وهامش الربح) تضاف إلى قسط الخطر، فإنه يقوم بفتح حساب خاص أو صندوق خاص يتم من خلاله تجنب مبلغ لكل وحدة خطر يمثل قسط الخطر، ويتم استثمار هذه الأموال بحيث تستخدم في مواجهة أي خسارة، وهنا نجد أن شخصية كلا من المؤمن والمستأمن يندمجان في شخصية واحدة.³⁹ وبذلك يقصد بالتأمين الذاتي تغطية وحدات الخطر التي يتوقعها المستأمن تأميناً ذاتياً دون الاستعانة بأحد، سواء كان جمعية تبادلية أو شركة تأمين تجارية.

يتميز التأمين الذاتي بأنه يعفي المستأمن من دفع قسط التأمين الدوري إذا ما نقل عبء الخطر إلى مؤسسات التأمين التجارية، ومن المشاركة في الخسائر المالية المتحققة التي تصيب الغير في التأمين التبادلي، ويوفر عنه مصروفات التي تحصل عليها هيئات التأمين ويوجهها نحو تغطية التزاماته الإنتاجية

³⁹ محمد رفيق المصري، إدارة الخطر والتأمين، دار زهران للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص 95.

والإدارية، ويمكن المستأمن من سرعة تغطية خسائره المتحققة ويعفيه من انتظار تسوية إجراءات المطالبة مع هيئات التأمين، كما يستطيع استثمار المبالغ التي يخصصها للتأمين ويغطي أخطاره من أرباحها، ويساعده في اتخاذ احتياطات وقائية مشددة تمنع وقوع هذه الأخطار وبذلك يقلل من الخسائر المتوقعة. ولقيام مثل هذه الهيئات لابد من توافر ما يلي:

- أن تكون قادرة على توفير مبالغ دورية في شكل احتياطي يكفي لمواجهة الخسائر المتوقعة، ويعني ذلك قدرة مركزها المالي على تحمل تلك الخسائر عند حدوثها.
- أن تكون الأشياء موضوع التأمين موزعة في أماكن متفرقة لتقليل الخسائر عند حدوثها.

وقد انتشر التأمين الذاتي خصوصا في المشروعات الكبيرة كالسكك الحديدية، وشركات سيارات النقل ذات الحجم الكبير، وحقق نجاحا كبيرا في الولايات المتحدة الأمريكية، لذا تعد فكرة التأمين الذاتي أقوى منافس لمؤسسات التأمين.

2.1- التأمين التبادلي أو التعاوني (الاسلامي): في الحقيقة إن التأمين بشكله التعاوني ليس وليد اليوم بل هو قديم ففي 916 قبل الميلاد صدر قانون رودس أو قانون الخسارة العامة التي تجبر جميع ملاك السلع بتحمل تكاليف السلع التي تم رميها من السفن تجنباً للغرق، كما عرفت تلك الحضارة مقلوب التأمين وهو القرض بالمغامرة. ذكر ابن خلدون في مقدمته أن العرب في رحلتهم في الصيف والشتاء كانوا يلزمون جميع من معهم في القافلة بالمساهمة في تعويض كل جمل نفق أثناء الرحلة أو يهلك ماله أو تتكدس تجارته.⁴⁰

وبذلك ارتبطت فكرة التأمين أول ما ظهرت بنظرية التعاون، إذ أن أعضاء المجتمع الاقتصادي معرضون جميعهم لأخطار عدة تصيب رؤوس أموالهم ودخلهم في أي من مراحلها المختلفة، فتعوق المجتمع عامة والأفراد خاصة عن استثمار رأس مالهم بطريقة يؤمنون عواقبها. وقد استدعت سيطرة ظاهرة عدم التأكد هذه إلى تعاون أفراد المجتمع في تحمل عبء الناتج المادي من خسارة، وذلك عن طريق جمع الأعضاء في اتفاقية يترتب عليها أن يقوم الأعضاء بتعويض من يصيبه ضياع أو نقص في رأس ماله أو دخله؛ وعلى ذلك فإن العضو المستأمن في الجماعة يطلب الضمان من غيره من الأعضاء، وفي نفس الوقت يضمن هو ما باقي أفراد الجماعة للأعضاء الآخرين أخطارهم، ولذلك يطلق على عملية التأمين التعاوني عادة لفظ التأمين التبادلي، بمعنى أن أفراد الجماعة يتبادلون التأمين على أخطار بعضهم البعض.

يعرف على أنه: "تعاون مجموعة من الأشخاص يتعرضون لخطر أو أخطار معينة يسمون هيئة المشتركين على تلافي آثار الأخطار وجبر الأضرار التي قد يتعرض لها أحدهم بتعويضه عن الضرر الفعلي الناتج عن وقوع هذه الأخطار، وذلك بالتزام كل منهم على سبيل التبرع بدفع مبلغ معين (القسط أو الاشتراك) تحدده وثيقة التأمين، وتتولى شركات التأمين إدارة عمليات التأمين واستثمار أموالهم نيابة عن الجماعة المشتركين مقابل حصة معلومة من عائد استثمار هذه الأموال على الوجه المبين في العقد أو النظام".⁴¹

ويمكن تعريفه على أنه: "عقد تأمين جماعي، يلتزم بمقتضاه كل مشترك بدفع قسط التأمين بقصد التعاون والتضامن لتعويض المتضررين منهم على أساس التبرع تدار فيه العمليات التأمينية من قبل شركة متخصصة بالتأمين بوصفها وكيلًا بأجر معلوم".⁴²

⁴⁰ يوسف صلاح الدين، مرجع سابق، ص 64.

⁴¹ عبد الحميد محمود البعلبي، وائل ابراهيم الراشد، نظام التأمين التكافلي الإسلامي: قواعده وفنائه مع المقارنة بالتأمين التجاري، الديوان الأميري، الكويت، ص 79.

⁴² أحمد محمد صباغ، الطرح الشرعي والتطبيق العملي للتأمين الإسلامي، المؤتمر الثاني للمصارف والمؤسسات المالية الإسلامية، سوريا، 2007، ص 3.

كما هو أيضا: "اتفاق بين شركة التأمين الإسلامي باعتبارها ممثلة لهيئة المشتركين وشخص طبيعي أو اعتباري على قبوله عضواً في هيئة المشتركين، والتزامه بدفع مبلغ معلوم يسمى "القسط" على سبيل التبرع منه ومن عوائد استثماره لأعضاء الهيئة بغير قصد الربح، على أن تدفع الشركة نيابة عن هذه الهيئة من أموال التأمين التي بجمع منه ومن غيره من المشتركين، التعويض عن الضرر الفعلي الذي أصابه من وقوع الخطر المعين، وذلك في التأمين على الأشياء والتأمين من المسؤولية المدنية، أو مبلغ التأمين، وذلك في التأمين على الأشخاص على النحو الذي تحدده وثيقة التأمين ويبينه أسس النظام الأساسي للشركة حسب ما تقضى به أحكام الشريعة".⁴³

ومن خلال استعراض هذه التعاريف يتبين أن التأمين التعاوني هو قيام مجموعة من الأشخاص بالاشتراك في نظام يتيح لهم التعاون في تحمل الضرر الواقع من خلال ما يتبرعون به من أقساط. فالتأمين التعاوني بهذا المفهوم لا يهدف إلى تحقيق الربح، كما لا يهدف إلى تحقيق الغنى للأفراد، بل مجرد رفع الضرر الذي يلحق بهم، وفكرته يمكن أن تكون بيت مال مصغر لمجموعة من المسلمين ترعى بعض جوانب التكافل الاجتماعي الأكثر ضرورة عندهم.

ويقوم التأمين الإسلامي على العلاقة التعاقدية بين المساهمين (مشاركة) وبين الشركة وحملة الوثائق (وكالة أو مضاربة، أو ودیعة، أو أي عقد شرعي تقره الهيئة الشرعية)، وبين الصندوق وحملة الوثائق (الالتزام بالتبرع)، وبين الشركة وحساب الاستثمار (المضاربة أو الوكالة بالاستثمار):

- في حالة عجز الصندوق، تقوم الشركة بمنح قرض حسن على أن يحصل من الفوائد المستقبلية.
- يستثمر جزء من أقساط التأمين فيما يتفق مع أحكام الشريعة الإسلامية.
- الفصل التام بين حسابي المساهمين وحملة الوثائق.
- تعود ملكية الصندوق والفائض لحملة الوثائق.
- توزع مبالغ التأمين في التأمين على الحياة على شخص مسمى في بوليصة التأمين بوصفه أميناً وليس مستفيداً.

- يتحصل حامل الوثيقة على التعويض وأرباح الاستثمار.

ومن الجمعيات التي عملت على شاكلة التأمين التعاوني في ظل الرأسمالية مايلي:⁴⁴

- جمعية الصليب الأزرق بالولايات المتحدة الأمريكية. blue cross

- جمعية الدرع الأزرق بالولايات المتحدة. blue shield

- جمعيات التأمين التعاوني السويدية. forsakringar

- تعاونية التأمين الباريسية mutuelle parisienne garantie

ينتظم التأمين الإسلامي خمسة عقود تتداخل فيما بينها لتحقيق العملية التأمينية:⁴⁵

- عقد تأميني جماعي: يتمثل بالاتفاق التعاوني التكافلي الذي يجمع المؤمن لهم، وتنشأ به علاقة حكمية بين المؤمن لهم تقوم على أساس التعاون والالتزام، وتبادل التضحية، وتقاسم آثار الأخطار.

- عقد هبة: هو عقد التبرع الذي يقوم به المؤمن له ليدفع لمستحقه التعويض من المتضررين وفي نفس الوقت هو متبرع له بما يأخذ من تعويض عند وقوع الضرر.

⁴³ بالعجين خالدية، مرجع سابق، ص 63.

⁴⁴ يوسف صلاح الدين، مرجع سابق، ص 64.

⁴⁵ بالعجين خالدية، مرجع سابق، ص 65.

- عقد الوكالة: هو عقد بين شركة التأمين وبين المؤمن لهم وبموجبه تقوم الشركة بإدارة العمليات التأمينية نيابة عن المؤمن لهم.
- عقد المضاربة: حيث تقوم الشركة (المضارب) باستثمار المتوفر من أقساط التأمين من المؤمن لهم، ومن ثم تقسم الأرباح بينهم حسب الاتفاق بما يتوافق مع أحكام الشريعة.
- عقد الكفالة: يكون ذلك حين يكون إجمالي أموال المؤمن لهم لا تكفي لدفع حصتهم من التعويضات للمتضررين فتقوم الشركة بدور الكفيل عن المؤمن لهم فتتكفل بتحمل الالتزامات المالية المستحقة للمتضررين من أموال الشركة قرصاً حسناً لتستردّها من أموال المستأمين بعد ذلك.
- ومن **خصائص التأمين التعاوني**؛ هناك مجموعة من الخصائص تبرز الطبيعة المتميزة لنظام التأمين التعاوني؛ منها مايلي:⁴⁶
 - اجتماع صفة المؤمن والمؤمن له لكل عضو؛
 - ديموقراطية الملكية والإدارة؛
 - عدم الحاجة إلى وجود رأسمال؛
 - انعدام عنصر الربح؛
 - توفير التأمين بأقل تكلفة ممكنة؛
 - قيامه بدور اجتماعي لخدمة البيئة والمجتمع.
- والجدول الموالي يلخص أهم الفروقات بين التأمين التقليدي (التجاري) والتأمين التعاوني (الإسلامي).

الجدول رقم (02): الفرق بين التأمين الإسلامي والتأمين التجاري

الفرق	شركات التأمين التقليدية	شركات التأمين التعاوني والإسلامي
الفكرة	تجارية	التعاون على البروئية التبرع
الهدف	تمارس التأمين بهدف الربح	تمارس التأمين بهدف تحقيق التعاون بين المشتركين
الممارسة	كافة أنواع التأمين	تمارس أنواع التأمين المشروعة
الضوابط	لا تعبأ بالحلال ولا بالحرام	تنضبط بأحكام ومبادئ الشريعة
الرقابة	لا تخضع للرقابة الشرعية	تخضع للرقابة الشرعية
الصفة	هناك فصل بين المؤمن والمؤمن	يعتبر المشترك مؤمناً ومؤمناً

المصدر: يوسف صلاح الدين، مرجع سابق، ص 64.

تتمثل مبادئ التأمين الإسلامي في:⁴⁷

⁴⁶ أحمد محمد لطفي أحمد، مرجع سابق، ص 242.

بالعجين خالدية، مرجع سابق، ص 64.

⁴⁷ بالعجين خالدية، مرجع سابق، ص 64.

- أساس التأمين الإسلامي عقد التبرع الشرعي وهو تبرع ملزم أي أن يكون العضو ملتزماً بدفع القسط بمجرد توقيعه على العقد، وبالتالي يكون الأعضاء متبرعين بالأقساط التي يدفعونها، وبعوائد استثمار هذه الأقساط، في حدود المبالغ اللازمة لدفع التعويضات عن الأضرار التي تصيب أحدهم.

- يقوم على مبدأ التعاون من أجل تلافي آثار الأخطار التي تحددها عقود التأمين، فيعوض المشترك عن الأضرار الناجمة عن هذه الأخطار.

- أموال التأمين ملك لهيئة المشتركين، وليس لشركة التأمين، وهم يدفعون منها ما يكفي لدفع التعويض عن الأضرار.

- شركات التأمين التعاوني شركات خدمات، أي أنها تدير عمليات التأمين وتستثمر أمواله نيابة عن هيئة المشتركين، وعلاقة الشركة بهيئة المشتركين علاقة معاوضة، فهي الأمانة على أموال التأمين، وتقوم بالإدارة نيابة عن هيئة المشتركين، والعوض الذي تأخذه الشركة مبلغ مقطوع، أو نسبة من الأقساط التي تجمعها، أو التعويضات التي تدفعها باعتبارها وكيلها، أو في نسبة معلومة من عائد الاستثمار باعتبارها مضاربا، أو هما معا.

- **طرفا العقد هما:** المشترك وشركة التأمين، فالمشترك هو المؤمن له من جهة، وشركة التأمين باعتبارها ممثلة لهيئة المشتركين، وهي هيئة اعتبارية أو حكمية لازمة لترتيب أحكام عقد التأمين.

- **هيئة المشتركين:** هي تمثل المشتركين، وهي هيئة اعتبارية يدفع أعضاؤها الأموال الطائلة للشركة التي تدير عمليات التأمين وتستثمر أموالهم نيابة عنهم.

تتعلق مناقشات المختصين في الفقه الإسلامي، من فكرة مشروعية أو عدم مشروعية عقود التأمين بمختلف أشكالها، وعدم الاتفاق نابع من الاختلاف في المفاهيم في حد ذاتها، فإذا كان التأمين يهدف إلى تحقيق التعاون والتضامن بين المؤمن لهم، فهذه الفكرة لا تتعارض ومقاصد الشريعة الإسلامية، بل تتفق معها وتدعو إليها، وبالتالي ليس هناك تعارض بين نظرية التأمين وأحكام الشريعة الإسلامية. وفي هذا الإطار توجد ثلاثة اتجاهات، اتجاه رافض لعقود التأمين وآخر مؤيد لها واتجاه وسط أو توفيقي.⁴⁸

- **الاتجاه الرافض:** إن أنصار هذا الاتجاه يرفضون فكرة عقد التأمين بجميع صورها، ويُقدّمون آرائهم على عدم شرعية عقود التأمين، على اعتبار أن هذه الأخيرة مخالفة لأحكام الشريعة الإسلامية ومُستندين في ذلك على الحجج الآتية:⁴⁹

- عقود التأمين لا تدخل في نطاق العقود المعروفة في الصدر الأول للإسلام، ولا يوجد حكم شرعي بشأنها، لا في الكتاب ولا السنة النبوية الشريفة؛

- في اعتقاد أنصار هذا الاتجاه أن عقود التأمين تنطوي في مضمونها على المغامرة، وبذلك فهي تشبه عقود القمار والرهان، وهما أمران لا يجوزان الإقدام عليهما وفقا لأحكام الشريعة الإسلامية، باعتبار أن في كل منهما مخاطرة، والتي تعتمد على الحظ والصدفة، فحسبهم المؤمن والمراهن يبني كل منهما حساباته على أساس احتمال وقوع الخطر؛

- حسب هذا الاتجاه عقد التأمين هو عقد خداع، لأنه يتضح في كثير من الحالات أن المؤمن له غالبا ما يدفع أقساطا دون أن يتحصل على شيء من مبلغ التأمين، ويكون ذلك في جميع الحالات والعمليات التي يتحقق فيها الخطر، هذا من ناحية، ومن ناحية ثانية فإن عقد التأمين يُعتبر من العقود الاحتمالية التي نهى النبي صلى الله عليه وسلم الأخذ بها، كعقد بيع المضامين (بيع المحاصيل الزراعية قبل حصول عملية جنيها مثلا) ، وفي هذا الإطار لم يُخف هؤلاء الرافضين لعقود التأمين انطباعهم، بأن عملية التأمين تنطوي على نوع من الربا بالنسبة لطرفي العقد.

⁴⁸ حربي محمد عريقات، سعيد جمعة عقل، التأمين وإدارة الخطر، دار وائل للنشر، الأردن، 2010، ص215.

⁴⁹ جديدي معراج، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص27.

- كما يعتقد الرافضون لعقود التأمين بكل أنواعها، بل يعتقدون أن هذه الأخيرة تحتوي في طياتها على معنى التحدي للقدر والتوكل على الله.

- **الاتجاه المؤيد:** إن أنصار هذا الاتجاه مُتفقون على التعريف التقليدي للتأمين، الذي يلتزم بمقتضاه شخص بتغطية مخاطر معينة يخشى الشخص المؤمن له وقوعها، وذلك مقابل تعويض عند حدوث الخطر.

فيرى بعض المفكرين أن عقد التأمين مُستقل بذاته ولا يُمكن أن يُقاس على غيره من العقود الأخرى، ولكونه نوع جديد من العقود، لم يرد بشأنه حكم يُحرّمه في القرآن الكريم أو السنة النبوية الشريفة، وهو ليس من عقود القمار أو الرهان كما شبهه البعض، فهو تصرف مشروع يعتمد في أساسه على التعاون وتوزيع المخاطر وتشتيتها بين أكبر عدد ممكن من الأفراد، ومن هذا المنطلق يتساءل مؤيدو هذا الاتجاه أليس التعاون أساس من أسس الإسلام؟

كما يرى أنصار الاتجاه المؤيد لعقود التأمين، أن هذه الأخيرة تقوم على أساس التبادل والتضامن بين المُستأمنين، وما دور شركة التأمين في ذلك، إلا مجرد الوساطة لتنظيم عملية جمع الأقساط والاشتراكات واستثمارها، ودفع التعويضات للمؤمن لهم عند وقوع الخطر؛ وحجتهم في ذلك أن أغلب العلماء قد اعترفوا بإباحة عقود التأمين الاجتماعي، فلماذا يختلفون حول أنواع عقود التأمين الأخرى؟ فهي لا تختلف في شيء عن نظام التأمين الفردي، فالفائض الذي يتحصل عليه المُستأمن عند تعويضه، هو في الواقع جزءا يمثل الأرباح التي تحققت من خلال الاستثمارات الاحتياطية للشركات في مشاريع اقتصادية، وليس في ذلك ما يدعو لتحريم هذا العائد، فحسبهم التأمين بمختلف صورته هو ضرب من ضروب التعاون يفيد جميع الأطراف، المؤمن، المؤمن له والمستفيد.⁵⁰

- الاتجاه الوسط أو التوفيق:

هناك اتجاه آخر من الفقهاء الذي أخذ بالحل الوسط للآراء المختلفة من أنصار الاتجاهين، حيث يذهب هذا الاتجاه بمشروعية التأمين في بعض صورته، خاصة بالنسبة للتأمين التعاوني والتأمين الاجتماعي، وعدم مشروعيته في صور التأمين الأخرى خاصة تلك التأمينات التي تكون محل تعاقد بين المُستأمن وشركات التأمين.

وفي هذا الإطار صدرت العديد من الفتاوى، سواء تلك الفتاوى الفردية أو تلك الفتاوى الصادرة عن منظمات وهيئات إسلامية، منها مُجمع البحوث الإسلامية الذي أقر في مؤتمره الثاني بالقاهرة سنة 1984 بعض القرارات التي تضمنت الفقرات التالية:⁵¹

- **الفقرة الأولى:** إن التأمين الذي تقوم به بعض الجمعيات التعاونية، والتي يشترك فيها المُستأمن، لتؤدي لأعضائها ما يحتاجون إليه من خدمات تأمينية واعانات أمر مشروع من باب التعاون على البر؛

- **الفقرة الثانية:** إن نظام المعاشات الحكومي وما شابهه من أنظمة كالضمان الاجتماعي المتبع في بعض الدول، ونظام التأمينات الاجتماعية في بعض الدول الأخرى، كل هذا من الأعمال الجائزة شرعاً؛

- **الفقرة الثالثة:** إن باقي التأمينات الأخرى والتي تقوم بها شركات التأمين، مثل التأمين الخاص بمسؤولية المؤمن له والتأمين على الحياة فقد قرر المجمع الاستمرار في دراستها من خلال مختصين في هذا المجال؛

وفي نفس السياق قام المُجمع الإسلامي التابع لمنظمة المؤتمر الإسلامي في 25 سبتمبر 1985 بإصدار الأحكام التالية:⁵²

⁵⁰ أسامة عزمي سلام، شقيري نوري موسى، إدارة الخطر والتأمين، دار الحامد للنشر والتوزيع، الأردن، 2007، ص105.

⁵¹ ساخي بوبكر، مرجع سابق، ص17.

⁵² ساخي بوبكر، مرجع سابق، ص17.

- إن عقد التأمين التجاري ذو الأقساط الثابتة التي تتعامل بها هيئات التأمين التجاري، فيه غرر كبير مُفسد لعقد التأمين وبالتالي فهو حرام شرعاً؛

- إن عقد التأمين التعاوني القائم على أساس التبرع والتعاون والتكافل بين المؤمن لهم هو من العقود التي تحترم أصول التعاون الإسلامي، ونفس الحال يُقال على عقد إعادة التأمين المبني على نفس الشروط.

3.1- التأمين التجاري أو التأمين بالأقساط:

يعرف التأمين التجاري على أنه نظام تعاقدى ابتدعه رجال الأموال لتوزيع الضرر الناتج من الأخطار الزمنية التي تصيب الأموال بالإتلاف أو الفساد أو الضياع أو تصيب الأجسام والأنفس بالنقص والأمراض وتجزئته بقسمته بين أفراد عديدين يتحمل كل منهم قسطاً منه، وذلك عن طريق تقويمه، والتوصل بقيمته إلى ترميمه أو تخفيفه، وذلك بحمل قيمته ووضعها على أكبر عدد ممكن نتيجة لتعاقد تقوم على تنظيمه ومباشرته والإشراف عليه هيئات لها الخبرة والدراية والتجربة القائمة على أسس وقواعد إحصائية وتجريبية.

يعرف التأمين التجاري أيضاً على أنه عقد معاوضة مالية يستهدف الربح من التأمين نفسه، وتطبق عليه أحكام المعاوضات المالية التي يؤثر فيها الغرر.

هذا النوع من التأمين هو السائد، بل هو الذي تنصرف إليه كلمة التأمين عند إطلاقها، وفي هذا النوع من التأمين يلتزم المؤمن له بدفع قسط محدد إلى المؤمن وهو الشركة التي يتكون أفرادها من مساهمين آخرين غير المؤمن لهم، وهؤلاء المساهمون هم الذين يستفيدون من أرباح الشركة. يتميز التأمين التجاري بمجموعة من المميزات أهمها:

- انفصال صفة المؤمن له عن صفة المؤمن؛
- ثبات قيمة القسط، ويتحقق هذا الأمر للمؤمن عن طريق لجوئه إلى الإحصائيات والدراسات الفنية لمعرفة معدلات وقوع الكوارث، ونسب حدوثها بما يكفل له تجنب أي دور للصدفة، ويلتزم المؤمن هنا بعدم تعديل هذا القسط إلا باتفاق جديد مع المؤمن له؛
- عدم وجود تضامن بين المؤمن والمؤمن لهم، فيتحمل المؤسسة المؤمنة بمفردها تبعاً ما يتحقق من مخاطر أيا كان حجمها من حصيلة الأقساط التي يتم جمعها من العملاء، وتستنأثر المؤسسة المؤمنة بالربح المتحقق من انخفاض قيمة التعويضات عن مجموع الأقساط، ولعل هذه الصفة هي التي أدت إلى تسمية هذا النوع بالتأمين التجاري؛
- التحديد الاتفاقي المسبق لقيمة التعويضات الواجبة الدفع عند تحقق الخطر، وتتحدد هذه القيمة عند إبرام العقد بمبلغ معين، أو بحد أقصى لا يتجاوز قيمة التعويضات.

4.1- التأمين الاجتماعي: يعرف التأمين الاجتماعي أنه: "مجموعة البرامج التي تقوم بها الحكومة،

أو الفئة المسؤولة في مجتمع ما، من أجل تعزيز رفاهية السكان، ويتم ذلك عن طريق اتخاذ التدابير اللازمة التي تضمن حصولهم على ما يلزمهم من موارد غذائية، ومأوى، وخدمات صحية، وحماية، وأكثر المستفيدين من خدمات التأمين الاجتماعي تم الأطفال الصغار، والكبار في السن، والمرضى بالإضافة إلى العاطلين عن العمل، وعادة ما تعرف الخدمات التي يقدمها الضمان الاجتماعي بالخدمات الاجتماعية"⁵³.

وبذلك التأمين الاجتماعي هو كل تأمين؛ يشمل:

- كل تأمين أو معان من جانب الدولة، يهدف إلى توفير الحماية المادية للطبقات الضعيفة في المجتمع في حالة تعرضهم لأخطار ليس في قدرتهم تحملها، كأخطار المرض أو الحوادث أو العجز أو الوفاة المبكرة أو البطالة أو وصولهم إلى سن الشيخوخة.

⁵³ يوسف صلاح الدين، مرجع سابق، ص 68.

- كل تأمين يفرض على فئة معينة، ولكن لصالح فئة أخرى ضعيفة في المجتمع، قد يتعرضون للإصابة في أموالهم أو أشخاصهم نتيجة لخطأ من جانب الفئة الأولى، ومن الأمثلة على ذلك التأمين من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات.

- يشمل كل نوع من أنواع التأمين لا يمكن مزاولته بواسطة الهيئات الخاصة، وتضطر الحكومة لمزاولته وإعانتته لأهداف اجتماعية بحتة، ومن الأمثلة على ذلك التأمين من أخطار الحروب والفيضانات أو... الخ.

وفي الغالب تقوم الحكومة بدور المؤمن عندما تلاحظ أن الهيئات الخاصة تغالي في أقساط التأمين وفي فرض الشروط التعسفية على المؤمن لهم، وكذلك عندما تمتنع الهيئات الخاصة عن قبول تأمينات معينة تعتبرها الحكومة ضرورة اجتماعية مثل التأمين ضد أخطار الحروب. وينقسم التأمين الاجتماعي إلى قسمين: إلزامي وهو المتمثل بنظام التقاعد والبرامج المشابهة، واختياري وهو ما تقدمه بعض الدول من التأمين ضد الزلازل والفيضانات ونحو ذلك من أنواع التأمين التي يحتاج إليها الناس ولا تقدم عليها شركات القطاع الخاص لعظم المخاطر فيها.

وتتمثل خصائص التأمين الاجتماعي فيما يلي:⁵⁴

- نظام اجباري يلزم بالاشتراك به لكل العاملين في الدولة وأصحاب الأعمال.
 - نظام تكافلي اجتماعي كون العامل وصاحب العمل يشتركون في الأقساط.
 - الشمول لجميع العاملين وأصحاب العمل العمالة غير المنتظمة لإضافة إلى العاطلين عن العمل خلال فترة الانتظار من جهة والبحث عن العمل من جهة أخرى.
 - تقوم الدولة بإدارة هذه التأمينات من خلال صناديق التأمين.
 - تحقيق التكافل والتعاون بين أفراد المجتمع.
 - إعادة توزيع الدخل بين الأفراد لأن المشترك يدفع مبالغ قليلة ويحصل على مبالغ كبيرة.
- للتأمين الاجتماعي أهمية يمكن تبيينها في النقاط التالية:⁵⁵
- توفير الأمان وإزالة الخوف من بال المؤمن له من أخطار الصدفة.
 - يهدف التأمين إلى التعاون بين مجموعة من الأشخاص لضمان خطر معين، فيقوم كل منهم بدفع قسط أو اشتراك لتغطية الخسائر التي يمكن أن يتعرض لها أي أحد منهم.
 - يعد التأمين إحدى الوسائل الهامة للادخار وذلك بواسطة تجميع رؤوس الأموال المكونة من أقساط واشتراكات المؤمنين التي تضل في الواقع رصيذا لتغطية المخاطر.

أما بالنسبة لأهداف التأمين الاجتماعي؛ هي كالتالي:⁵⁶

- الحد من انعدام الأمن في الدخل، استئصال الفقر وتحسين حصول الجميع على الخدمات الصحية لضمان تحقيق ظروف عمل ومعيشة لائقة.
- الحد من انعدام المساواة والإجحاف.
- تقديم إعانات مناسبة باعتبار ذلك حقا قانونيا.
- ضمان غياب التمييز على أساس الجنسية أو نوع الجنس.
- ضمان القدرة على تحمل الأعباء الضريبية والكفاءة والاستدامة.

⁵⁴ بالعجين خالدية، مرجع سابق ص 68.

⁵⁵ بالعجين خالدية، مرجع سابق ص 68.

⁵⁶ بالعجين خالدية، مرجع سابق ص 70.

- حماية الطبقة العاملة من الاستغلال والحاجة.

- الحفاظ على الذات الإنسانية وتنمية قدراتها على العمل.

- التوزيع العادل للطبقات الاجتماعية.

- تنمية الشعور الجماعي.

- إيجاد فرص عمل جديدة.

2- التقسيم الموضوعي: يقوم هذا التقسيم لأنواع التأمين على أساس طبيعة المخاطر المؤمن منها، فالهدف الأساسي للتأمين هو تعويض المستأمن عن الخسارة المالية التي قد تصيبه نتيجة تحقق خطر محتمل الوقوع. ينقسم التأمين من حيث الموضوع الذي يرد عليه إلى عدة أنواع، فهو ينقسم إلى تأمين بحري وجوي وبري، وتأمين خاص وتأمين اجتماعي، وتأمين على الأشخاص وتأمين من الأضرار.

1.2- التأمين البحري: يعد البحر الوسيلة الرئيسية في نقل البضائع (الأشياء) من مكان إلى آخر، بوصفه حلقة الوصل بين المجتمعات البشرية عبر مختلف القارات في العالم، ويظهر نظام التأمين البحري بثلاث صور رئيسية، الأولى تتعلق بتأمين هياكل السفن وملحقاتها ومؤن وأجور طاقمها، سواء أكانت سفناً تجارية أو سفن صيد، أم سفناً خاصة للأغراض الترفيهية، والصورة الثانية تتعلق بتأمين البضائع والأموال المنقولة الأخرى وغيرها، أما الصورة الثالثة فتتعلق بتأمين أجور الشحن. هذا بالإضافة إلى صور فرعية أخرى تتعلق بتأمين السفينة من أخطار الميناء أثناء توقفها في الميناء لفترة معينة، إن لم تكن مغطاة بوثيقة تأمين زمنية، وتأمينها من الحوادث التي قد تتعرض لها خلال عملية بنائها .

2.2- التأمين الجوي: ويقصد به التأمين لما يصيب المراكب الجوية، كالمطائرات والمناطيد، من حوادث أثناء رحلاتها، أو في موانئها من تحطم أو احتراق أو اصطدام أو استيلاء أو مصادرة أو أسر أو وقف، ويكون على المراكب الجوية ذاتها وعلى البضائع المحمولة عليها.

3.2- التأمين البري: ويغطي جميع الأخطار سواء تعلقت بالأشخاص، أو الممتلكات، أو الأشياء، أو المسؤولية، ويشمل جميع أنواع الضمانات والتي يكون القصد منها تعويض الشخص عن ضرر يصيب ذمته المالية إذا تحقق الخطر. تنقسم أخطار التأمين البري إلى: تأمين الأشخاص، وتأمين الممتلكات والأشياء، وتأمين المسؤولية.

1.3.2- تأمين الأشخاص: يقصد بتأمينات الأشخاص ذلك النوع من التأمين الذي يكون موضوعه شخص المؤمن له، وبالتالي فإن تأمينات الأشخاص تشمل كافة عمليات التأمين التي تؤمن الأشخاص من الأخطار التي تهدد حياتهم أو سلامة أجسامهم أو صحتهم أو قدرتهم على العمل. والجدير بالذكر أنه في حالة وقوع الخطر أو الحادث المؤمن منه فإن المؤمن يلتزم بدفع مبلغ التأمين بغض النظر عن وقوع الضرر للمؤمن له، حيث أن التأمين على الأشخاص لا تظهر فيه الصفة التعويضية التي نجدها في تأمينات الممتلكات والمسؤولية المدنية. تتصف تأمينات الأشخاص بعدد من الخصائص من أهمها:

- تعتبر جميع وثائق تأمينات الأشخاص من الوثائق محددة القيمة.

- تعتبر وثائق تأمينات الأشخاص من العقود طويلة الأجل.

- تعد وثائق تأمينات الأشخاص من العقود التي تتوقف على إرادة المستأمن.

- ليس هناك إلزام على المستأمن بالاستمرار في سداد الأقساط الدورية، بل يمكنه الانسحاب في أي وقت يريده ويحصل حينئذ على القيمة الاستردادية أو قيمة التصفية للوثيقة.

وتأمينات الأشخاص تنقسم بدورها إلى قسمين: التأمين على الحياة، والتأمين على الإصابات.

أ. التأمين على الحياة: هذا النوع ينقسم بدوره إلى ثلاثة أنواع وهي:

-التأمين لحال الوفاة: حيث يتعهد المؤمن بأن يدفع مبلغا معيناً من المال عند وفاة المؤمن عليه، بمقابل قيام هذا المؤمن له بدفع أقساط دورية أو دفع قسط وحيد، وبناء على هذا فان الخطر في هذا النوع من التأمين هو وفاة المؤمن عليه.

وهذا النوع من التأمين له ثلاثة صور وهي: التأمين لمدى الحياة والذي يكون من حق المستفيد أخذ مبلغ التأمين عند وفاة المؤمن على حياته مهما كانت وقت الوفاة، والتأمين المؤقت والذي لا يكون من حق المستفيد أخذ مبلغ التأمين إلا في حالة حدوث الوفاة خلال مدة معينة، والتأمين المؤجل والذي لا يمكن المستفيد أخذ مبلغ التأمين في حالة وفاة المؤمن عليه بعد مرور فترة يظل فيها المؤمن عليه على قيد الحياة بعد التعاقد.

- التأمين لحال الحياة: وفي هذا النوع من أنواع التأمين على الأشخاص أنه لا يستحق المستفيد مبلغ التأمين إلا إذا بقي المؤمن عليه على قيد الحياة إلى وقت معين يتحدد ببلوغه سناً معينة.

- التأمين لحال الوفاة والحياة (المختلط): وفي هذا النوع يكون فيه أن المؤمن يدفع مبلغ التأمين للمستفيد في حالة وفاة المؤمن عليه خلال مدة معينة، كما يدفع مبلغ التأمين في حالة بقاء المؤمن عليه على قيد الحياة حتى نهاية مدة العقد.

ب. التأمين على الإصابات: وهذا النوع ينقسم بدوره إلى نوعين وهما:

- التأمين ضد الحوادث: في هذا النوع من أنواع التأمين على الأشخاص يقوم المؤمن له بالتأمين ضد الحوادث التي قد تصيبه، كحادث مفاجئ قد يتعرض له فيجعله عاجزاً، وسواء كان هذا العجز كلياً أو جزئياً، والمؤمن يقوم بدفع مبلغ التأمين إلى المؤمن له إذا لم يؤدي الحادث إلى وفاته، أما إذا أدى الحادث إلى وفاة المؤمن له فإنه يتوجب على المؤمن دفع مبلغ التأمين إلى المستفيد المحدد في العقد، كما أن المؤمن يلتزم بدفع كافة النفقات من علاج وأدوية للمؤمن له.

- التأمين ضد الأمراض: وفي هذا النوع من أنواع التأمين على الأشخاص يقوم المؤمن له بالتأمين ضد الأمراض التي قد تصيبه، وهو كالنوع السابق حيث يقوم المؤمن له بتأمين نفسه ضد العجز عن العمل الذي يكون المرض سبباً فيه، وأيضاً فإن المؤمن يلتزم بدفع كافة النفقات من علاج وأدوية للمؤمن له.

2.3.2- تأمين الممتلكات والأشياء: وهو تأمين تعويض، وأهم صورته التأمين من تلف الممتلكات الناتج عن الحريق، ومن تلف المزروعات الناتج من إصابتها بالآفات، ومن موت المواشي، ومن السرقة، وتأمين الدين، وتأمين تلف الآلات نتيجة حادث. ويضمن المؤمن الخسارة أو الضرر الواقع نتيجة الحادث، ويقدر الضرر بقيمة الشيء وقت الهلاك، وإذا غالى المستأمن في تقدير مبلغ التأمين فلا يتقاضى من المبلغ إلا قدر الضرر.

3.3.2- تأمين المسؤولية المدنية: هو تأمين تعويض ومن صورته التأمين من المسؤولية عن الحريق وعن امتداده، والمسؤولية عن حوادث العمل، والمسؤولية عن حوادث النقل، وعن حوادث السيارات، والمسؤولية الناشئة عن النشاط المهني، ومسؤولية معاهد التعليم، ومسؤولية المهندسين، والمقاولين، وملاك العقارات، وأصحاب الفنادق. والخطر المؤمن منه في هذا التأمين هو رجوع المضرور على المستأمن بالضمان. ويعوض المؤمن المستأمن عن الخسارة المالية التي تلحق ذمته المالية، لذا يسمى ضمان التعويض، أو ضمان الدين، وينشأ الدين في ذمة المستأمن بسبب تحقق مسؤوليته التقصيرية.

إن تأمين المسؤولية المدنية هو تغطية تأمينية ضد الغير أو الطرف الثالث، إذ أن الطرف الأول والطرف الثاني هما شركة التأمين والمؤمن له والطرف الثالث هو الغير. وتقوم شركة التأمين بموجبه بتعويض غير المباشرة أو من خلال المؤمن له عن الأضرار التي تلحق بالغير سواء كان ذلك في شخصه

أو في ممتلكاته أو الاثنيين معا نتيجة خطأ اقترفه المؤمن له، على إن حدود هذا النوع من التأمين لا يتعدى المسؤولية القانونية للمؤمن له. يهدف تأمين المسؤولية المدنية إلى حماية الغير من الأضرار التي قد يتعرض لها في شخصه أو في ممتلكاته، التي قد تؤدي إلى زيادة أعبائه المالية أو إفلاسه. كما يهدف تأمين المسؤولية المدنية إلى حماية صاحبه من رجوع الغير عليه بالمسؤولية، الأمر الذي قد يسبب له ضائقة مالية قد لا يقوى على حملها.⁵⁷

⁵⁷ يوسف صلاح الدين، التأمين الدولي، مطبوعة مقدمة لطلبة سنة ثالثة ليسانس، تجارة دولية، قسم العلوم التجارية، جامعة الجزائر، 2021، ص 22.

خلاصة المحور الثاني:

تطرقنا في هذا المحور إلى التأمين؛ الذي هو عبارة عن نظام مالي يهدف إلى حماية الأفراد والشركات من المخاطر المالية التي قد تواجههم نتيجة حوادث غير متوقعة، مثل الحوادث، الأمراض، أو الأضرار المادية... الخ. ويتمثل جوهر التأمين في دفع قسط منتظم لشركة التأمين، وفي المقابل تتعهد الشركة بتعويض العميل في حال وقوع خطر معين.

ويعتبر التأمين أداة مهمة لإدارة المخاطر، حيث يوفر طمأنينة للأفراد والشركات ويساعد في تخفيف الضغوط المالية في حالات الطوارئ من خلال وضع خطط تأمينية مناسبة، يمكن للأفراد مواجهة التحديات بثقة أكبر.

وفي النهاية هذا المحور؛ يعد التأمين استثماراً في الأمان المالي، مما يجعله جزءاً أساسياً من التخطيط المالي للمؤسسات الاقتصادية.

المراجع:

- ابراهيم عبد ربه، مبادئ التأمين، الدار الجامعية، مصر، 2006.
- أسامة عزمي سلام، شقيري نوري موسى، إدارة الخطر والتأمين، دار الحامد للنشر، الأردن، 2007.
- جورج ريجدا، مبادئ إدارة الخطر والتأمين، دار المريخ، مصر، 2006.
- حربي محمد عريقات، سعيد جمعة عقل، التأمين وإدارة الخطر، دار وائل للنشر، الأردن، 2010.
- سامي عفيفي حاتم، التأمين الدولي، الدار المصرية اللبنانية للنشر والتوزيع، مصر، 1986.
- سلامة عبد الله، الخطر والتأمين، دار النهضة العربية، مصر، 1976.
- عاطف عبد المنعم، محمد محمود الكاشف، سيد كاسب، تقييم وإدارة المخاطر، مركز تطوير الدراسات العليا والبحوث، مصر، 2008.
- علي المشاقبة، محمد العدوان، سطم العمرو، إدارة الشحن والتأمين، دار الصفاء للنشر والتوزيع، الأردن، 2003.
- عيد أحمد بوبكر، وليد إسماعيل السيفو، إدارة الخطر والتأمين، دار اليازوري، الأردن، 2009.
- محمد جودت ناصر، إدارة أعمال التأمين بين النظرية والتطبيق، دار مجدلاوي للنشر، الأردن، 1998.
- محمد رفيق المصري، التأمين وإدارة المخاطر، دار زهران للنشر والتوزيع، الأردن، 2009.
- محمد صلاح الدين صدقي وآخرون، مبادئ التأمين، دار النهضة العربية، مصر، 1987.
- مختار محمود الهانس، و ابراهيم عبد النبي حمودة، مبادئ التأمين التجاري والاجتماعي، الدار الجامعية، مصر، 2000.
- ممدوح حمزة أحمد، إدارة الخطر والتأمين، كتب عربية، مصر، 2010.
- بالعجين خالدية، مطبوعة جامعية في مقياس التأمين الدولي، موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس تجارة دولية، قسم العلوم التجارية، جامعة ابن خلدون تيارت، الجزائر، 2021.
- ساخي بوبكر، آليات التأمين الدولي وإعادة التأمين، مطبوعة موجهة لطلبة السنة الثانية ماستر، قسم العلوم الاقتصادية، جامعة البلدية 02، الجزائر، 2020.
- غفصي توفيق، مدخل للتأمين، مطبوعة جامعية.
- يوسف صلاح الدين، التأمين الدولي، مطبوعة مقدمة لطلبة السنة الثالثة ليسانس، قسم العلوم التجارية، جامعة الجزائر 3، الجزائر، 2022.
- C.Arthur Williams, Michael L.Smith, Peter C.Young, risk management and insurance, 7th edition, New York, McGraw-Hill,1995.

المحور الثالث

إمارة أبوظبي

تمهيد المحور الثالث:

يحدث أن تعرض صفقات على شركات التأمين ضد خطر جسيم مبلغه يفوق إمكاناتها المالية وربما رأسمالها واحتياطياتها، فإن قبول الصفقة وتحقق الخطر قد يؤدي إلى إفلاسها، وعملاً بمبدأ الاحتياط وعدم تضييع فرصة جني الأرباح فإنها تلجأ إلى إعادة التأمين.

إن عملية إعادة التأمين تعني توزيع الخطر أو المخاطر وتشتيتها بين العديد من مؤسسات التأمين، سواء كانت هذه المؤسسات داخل الدولة أو خارجها، ليصبح هذا الخطر منتشراً وغير مرتكز على مؤمن واحد، وبالتالي قابلاً للتأمين من الناحية التقنية وتحقق من خلاله عملية التوازن بين المبالغ المالية لعمليات التأمين وبين المسؤوليات المترتبة على مؤسسات التأمين.

وتسمى المؤسسة التي قبلت التأمين على الخطر موضوع التأمين من المؤمن له بالمؤمن الأصلي أو المؤمن المباشر، ويطلق على المؤسسة التي يؤمن لديها المؤمن الأصلي بمؤسسة إعادة التأمين أو معيد التأمين، وربما تكون هذه المؤسسة متخصصة في إعادة التأمين أو أنها تقوم بعمليات التأمين المباشر بجانب عمليات إعادة التأمين.¹

إن بعض هيئات ومؤسسات التأمين تقوم بالتأمين على الأخطار العامة كالحروب والزلازل مثلاً، مع العلم أن هذا النوع من المخاطر تتميز بصفة التركيز وتصيب عدداً كبيراً من الأشخاص في حالة وقوعها، أو قيامها بتغطية المخاطر المرتبطة بنقل البضائع بالسفن، أو التأمين على مصانع ضخمة، بمبالغ كبيرة جداً، تفوق إمكاناتها المالية، فهذا النوع من المخاطر إذا حدثت فإنها بدون شك ستعرض هذه مؤسسات التأمين إلى الإفلاس.

وحتى تتجنب مؤسسات التأمين، هي الأخرى، هذا النوع من المخاطر المالية (خطر الإفلاس) وتكون مسئولة بالوفاء بمبالغها أو تعويضاتها التي تفوق رأسمال هذه المؤسسات واحتياطياتها بكثير تلجأ إلى:

- تحتفظ مؤسسات التأمين لنفسها من تلك العمليات التي تقوم بتغطية مخاطرها، بالقدر الذي يتماشى وإمكاناتها المالية ويتناسب مع سياساتها الفنية (التقنية) في قبول الأخطار والتعامل معها؛

- التعاقد والاتفاق مع مؤسسة أو مؤسسات التأمين أخرى بالمبلغ الزائد عن قدراتها وإمكاناتها المالية، حتى يمكنها أن تضمن حقوق المستأمنين أو المؤمن لهم في حالة وقوع الخطر موضوع التأمين؛

ففي حالة ما إذا وقع الخطر المؤمن ضده، التزمت المؤسسة أمام المؤمن له بالمبالغ والتعويضات المتفق عليها كاملة، على اعتبار أنه بإمكانها تحمل جزء محدود من الخسارة تتماشى وإمكاناتها، أما بقية الخسارة فتتحملها المؤسسة أو المؤسسات الأخرى المتعاقدة، من خلال دفع نصيبها من تلك المبالغ والتعويضات المتفق عليها وفقاً للعقود المبرمة بينهم.

هذه العملية تسمى التأمين على التأمين أو إعادة التأمين، وأن مؤسسة التأمين الأولى التي قبلت التأمين على المخاطر بأكملها في العملية الأصلية تسمى بالمؤمن المباشر أو معيد التأمين، وأن المؤسسة أو المؤسسات التي تم التنازل لها عن جزء من العقد الأصلي أو التي ستتحمل جزء من مبالغ التعويض، في حالة وقوع الخطر المؤمن ضده، تدعى بمؤسسة إعادة التأمين أو المؤسسة الضامنة، وأن المبلغ أو القيمة التي تم التنازل عنها من قبل مؤسسة التأمين المباشر (المؤسسة الأولى) لمؤسسة إعادة التأمين (المؤسسة الثانية) يسمى الفائض أو الزائد عن حد الاحتفاظ.

¹ حربي محمد عريقات، وسعيد جمعة عقل، التأمين وإدارة الخطر، دار وائل للنشر والتوزيع، الأردن، 2010، ص 191.

أولاً- التطور التاريخي لإعادة التأمين:

هذا النوع من التأمين لم يكن وليد اللحظة وإنما تعود فكرة إعادة التأمين إلى القرن الرابع عشر ومصاحبة للتأمين التجاري الذي ظهر في القرن نفسه، وأول وثيقة معروفة في إعادة التأمين ترجع إلى عام 1370، إلا أنها لم تكن قائمة على المبادئ المعروفة حالياً في عقود إعادة التأمين، بل كانت أقرب ما تكون إلى الرهان، وقد مُنعت عقود التأمين في إنجلترا سنة 1746، واستمر هذا المنع إلى غاية سنة 1864.²

ولم تعرف فكرة عقود إعادة التأمين بداياتها الحقيقية إلا في بداية القرن التاسع عشر، عندما انتشر التأمين انتشاراً مُطرداً، كما لم تكن هناك في بداية الأمر هيئات ومؤسسات متخصصة في إعادة التأمين، بل كانت المؤسسات المباشرة للتأمين تُنشئ فروعا فيها لإعادة التأمين.

أخذت فكرة إعادة التأمين تتبلور أكثر منذ القرن التاسع عشر في إنجلترا والتي تعتبر عريقة في هذا المجال. أنشئت في عام 1847 أول مؤسسة لإعادة التأمين هي مؤسسة كولونية الألمانية لإعادة التأمين، كما تم إنشاء مؤسسة فرانكفورت لإعادة التأمين سنة 1851، وفي عام 1863 أنشئت المؤسسة السويسرية لإعادة التأمين وفي عام 1883 أنشئت مؤسسة ميونيخ لإعادة التأمين.

وفي عام 1907 أنشئت المؤسسة البريطانية، ثم توالى بعد ذلك إنشاء مؤسسات إعادة التأمين والتي سرعان ما انتشرت في معظم البلدان المتطورة.³

ولقد ساعد حدوث العديد من الكوارث في الكثير من الدول، خاصة الأوروبية منها، في نهاية القرن التاسع عشر على ظهور أهمية إعادة التأمين كوسيلة للحفاظ على الاستقرار المالي لمؤسسات التأمين المباشر من ناحية، وكوسيلة لتحقيق الاستقرار المكاني من ناحية ثانية، ولإبراز الحاجة الملحة للتأمين الدولي من ناحية ثالثة، مما دعا المؤسسات المباشرة إلى اللجوء إلى إعادة التأمين بوفرة ملحوظة، الأمر الذي نتج عنه انتشار إعادة التأمين في القرن العشرين، كما شهد هذا القرن كذلك اتجاه الدول إلى فكرة إنشاء هيئات وطنية لإعادة التأمين تملكها الدولة.⁴

ثانياً- مفهوم إعادة التأمين:

يحدث أن تعرض صفقات على مؤسسات التأمين ضد خطر جسيم مبلغه يفوق إمكاناتها المالية وربما رأسمالها واحتياطاتها، لذا فإن قبول الصفقة وتحقق الخطر قد يؤدي إلى إفلاسها، وعملاً بمبدأ الاحتياط وعدم تضييع فرصة جني الأرباح فإنها تلجأ إلى تقنينين.

1- مفهوم إعادة التأمين: هو قيام مؤسسة التأمين بالتنازل عن جزء من عملياتها التأمينية التي تزيد عن طاقتها إلى مؤسسة أو عدة مؤسسات تأمين أخرى، والتي تقبل هذا التنازل مقابل مشاركتها بنسبة معينة من الأقساط التي تحصل عليها مؤسسة التأمين المتنازلة عن جزء من عملياتها، على أن تبقى هذه الأخيرة وحدها المسؤولة أمام المؤمن لهم عن الوفاء بالتزاماتها اتجاههم بموجب العقد المبرم بين الطرفين.

وكثيراً ما تضطر مؤسسات التأمين إلى قبول جميع العمليات المعروضة عليها حتى لو زاد عن الحد الأقصى لطاقتها في تحمل مخاطر الأعباء التأمينية طالما تدخل في النشاط الذي تزاوله، حيث تقوم بالاحتفاظ بالجزء الذي يناسبها من العمليات وتحويل الباقي منها إلى مؤسسة أو عدة مؤسسات تأمين أخرى، تسعى مؤسسة إعادة التأمين أو معيد التأمين أو الهيئة القابلة أو الهيئة المتنازل لها.

² حربي محمد عريقات، وسعيد جمعة عقل، مرجع سابق، ص193.

³ أحمد وجدي رزيق، وفؤاد ابراهيم الجوهري، إعادة التأمين، مطابع الدار البيضاء، مصر، 2001، ص18.

⁴ محمد المصري، التأمين وإدارة المخاطر، دار زهران للنشر، الأردن، 1998، ص309.

وتخضع عقود التأمين لنفس الشروط التي يتضمنها عقد التأمين الأصلي بين المؤسسة والمؤمن له. وتتم عمليات إعادة التأمين بين المؤسسة المتنازلة ومؤسسة إعادة التأمين حيث ينص هذا العقد على نوع الخطر المؤمن ضده وطريقة إعادة التأمين ونسبة العمولة التي تتقاضاه المؤسسة المتنازلة.⁵

قد عرّف المختصون عقد إعادة التأمين بالعديد من التعاريف تتفق جُلها حول مضمون إعادة التأمين، حيث يُعرّف عقد إعادة التأمين بأنه: "إن عقد أو معاهدة إعادة التأمين، اتفاقية يضع بموجبها المؤمن أو المتنازل على عاتق شخص معيد للتأمين أو متنازل له، جميع الأخطار المؤمن عليها أو على جزء منها ويبقى المؤمن في جميع الحالات التي يُعيد فيها التأمين، المسؤول الوحيد إزاء المؤمن له".⁶

كما يمكن أن يُعرّف عقد إعادة التأمين بأنه: "عملية عن طريقها تقوم مؤسسة التأمين (المتنازل) بالتأمين على نفسها لدى مؤسسة تأمين أخرى (المتنازل له) معيد التأمين، وهذا ما يُسمى بتأمين التأمين أو التأمين من الدرجة الثانية".⁷

ويُعرّف إعادة التأمين بأنه: "اتفاق داخلي بين هئتين أو أكثر من هيئات التأمين، تقوم الهيئة الأولى بالتنازل عن جزء من كل عملية تأمينية تحصل عليها الهيئة، وذلك مقابل أن تلتزم الهيئة الأخرى بتحمل نسبة من التعويض المدفوع للمؤمن له، في حال وقوع الخطر المؤمن ضده في صورة حادث، في حين تلتزم الهيئة الأولى بسداد مبلغ مُعين للهيئة الثانية، وهو نصيب تلك الهيئة من قسط التأمين، وهذا الاتفاق قد يكون اتفاق مُسبق لكل العمليات التأمينية أو اتفاق فوري حسب كل عملية على حدى".⁸

وعُرف إعادة التأمين كذلك بأنه: "اتفاقية يضع بموجبها المؤمن أو المتنازل على عاتق معيد التأمين أو المتنازل له، جميع الأخطار المؤمن عليها أو جزء منها، أي تحويل كامل قيمة التأمين الذي تكتتبه مؤسسة التأمين في بادئ الأمر أو جزء من قيمة هذا التأمين إلى مؤسسة أخرى".

كما عُرِّفت عملية إعادة التأمين كذلك بأنه: "أسلوب يستخدمه المؤمن المباشر، من خلاله يتم تفتيت الأخطار على أكثر من مؤسسة سواء داخل الدولة أو خارجها، وتحمل كل مؤسسة جزءاً من الخسارة مقابل حصولها على جزء من القسط".⁹

كما يُمكن تعريف إعادة التأمين بأنه: "عملية مقاسمة للمسؤولية عن الخطر المؤمن منه ونتائجه، بين مؤسسة التأمين التي توصف بالمؤسسة المُسندة، وبين مؤسسة متخصصة هي مؤسسة إعادة التأمين والتي توصف بمُعيد التأمين، وتتم هذه العملية بموجب عقد تلتزم المؤسسة المُسندة بموجبه بأن تأخذ على عاتقها مسؤولية تعطية جزء من قيمة تأمين الخطر، وتُسند الجزء الباقي من هذه القيمة إلى معيد التأمين لكي يتولى المسؤولية عن تغطيته مقابل جزء يتناظر معه من قسط التأمين".

وتُعرّف عملية المقاسمة بأنها: "عملية الإسناد، ويُعرّف الجزء الذي تحتفظ به مؤسسة التأمين لحسابها من قيمة تأمين الخطر بالاحتفاظ، ونتيجة ذلك يتحمل كل من طرفي هذا العقد جزءاً من الخسارة الناتجة عن وقوع الحوادث المرتبطة بالخطر المُسند وبمقدار تحدده شروط العقد".¹⁰

⁵ عبد الله نعمه جعفر، محاسبة المصارف ومؤسسات التأمين، الجامعة المفتوحة، ليبيا، 1991، ص290.
⁶ المادة 04 من الأمر رقم 07/95 المتعلق بقانون التأمينات، المؤرخ في 25 جانفي 1995، الجريدة الرسمية رقم 13، الصادرة بتاريخ 8 مارس 1995، ص4.

⁷ François couilbant, Constant eliasberg, les grands principes de l'assurance, 9ème édition, édition l'argus, France, 2009, P63.

⁸ أسامة عزمي سلام، وشقيري نوري موسى، إدارة الخطر والتأمين، دار الحامد للنشر والتوزيع، الأردن، 2007، ص170.

⁹ ممدوح حمزة أحمد، إدارة الخطر والتأمين، جامعة القاهرة، مصر، 2003، ص19.

¹⁰ بهاء بهيج شكري، إعادة التأمين بين النظرية والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2008، ص21.

2- تعريف عقد إعادة التأمين:

ويُعرف عقد إعادة التأمين بأنه: "عقد تأمين جديد (منفصل ومستقل عن وثيقة التأمين الأصلية) على نفس الخطر الذي تم التأمين عليه بموجب وثيقة التأمين الأصلية التي تصدرها مؤسسة التأمين، وبموجب هذا العقد الجديد الذي يُسمى عقد إعادة التأمين، يوافق مُعيد التأمين على تعويض المؤسسة المتنازلة عن خسائرها التي قد تنشأ من وثائق التأمين الأصلية التي تُصدرها، وذلك في مقابل قسط أو مبلغ من المال تدفعه المؤسسة المتنازلة إلى معيد التأمين"¹¹، لذا فإن إعادة التأمين تهدف إلى حماية مؤسسات التأمين من الخسائر المحتملة لوثاقها، عن طريق تحويل تلك الخسائر إلى معيد التأمين، بمعنى استرداد خسائرها من معيد التأمين مقابل قسط تدفعه له"¹².

وبناءً عليه يُمكن تعريف إعادة التأمين بأنه: "عقد بين مؤسسة التأمين المباشرة ومؤسسة إعادة التأمين، تلتزم بمقتضاه مؤسسة التأمين المباشرة بدفع حصة من أقساط التأمين المستحقة لها من المُستأمينين لمؤسسة إعادة التأمين، مقابل التزام مؤسسة إعادة التأمين بتحمل حصة من المخاطر التي تلتزم بها مؤسسة التأمين المباشرة"¹³.

ويعرف عقد إعادة التأمين بأنه: "عقد يتعهد بمقتضاه الطرف الأول وهو معيد التأمين بأن يُعوض الطرف الأول وهو المؤمن، عن كل أو جزء من الخسارة التي يتحملها بموجب عقد التأمين الأصلي، وذلك مقابل قيام الطرف الثاني بسداد قسط لإعادة التأمين إلى الطرف الأول"¹⁴.

وتُعرف عملية إعادة التأمين بأنها: "تحويل جزء أو كل الأعمال التأمينية المُبرمة أساساً عن طريق مؤسسة تأمين معينة إلى مؤسسة تأمين أخرى، ويطلق على مؤسسة التأمين التي تتعهد بالتأمين بصفة مبدئية باسم المؤسسة المُسندة أو المتنازلة، ويطلق على المؤسسة التي تقبل تأمين كل أو جزء من الأعمال المُسندة إليها اسم مؤسسة إعادة التأمين أو المعيد، ومبلغ التأمين الذي تحتفظ به المؤسسة المُسندة لحسابها يسمى بالاحتفاظ الصافي أو حد الاحتفاظ، ويعرف مبلغ التأمين الذي تم اسناده إلى معيد التأمين بالمبلغ المتنازل عنه"¹⁵.

3- الفرق بين عقد التأمين وعقد إعادة التأمين: تجدر الإشارة أن هناك فروق أساسية بين عقد التأمين المباشر وبين عقد إعادة التأمين نوجزها في النقاط الآتية:¹⁶

- عقد التأمين يكون بين المؤمن (مؤسسة التأمين) من جهة وأحد أفراد أو إحدى المؤسسات العامة أو الخاصة أو إحدى الهيئات الحكومية من جهة أخرى، أما عقد إعادة التأمين فهو عقد بين مؤسستين من مؤسسات التأمين أو بين مؤسسة تأمين من جهة ومؤسسة إعادة تأمين من جهة أخرى، ولا يكون للمؤمن له الأصلي أي علاقة قانونية بعقد التأمين؛

- إن موضوع التأمين في عقد التأمين يكون عادة ممتلكات مادية مثل المباني، البضائع، السفن، وغير ذلك من الممتلكات، كما يكون موضوع التأمين كذلك حول الأشخاص وذلك في حالة التأمين على الأشخاص وحالة التأمين على الحياة، ويكون موضوع التأمين كذلك في صورة المسؤولية القانونية اتجاه الغير. أما موضوع التأمين في عقد إعادة التأمين هو دائماً المسؤولية التي قبلها المؤمن والتي يرغب هذا الأخير في نقل جزء منها إلى مؤسسة و/أو مؤسسات إعادة التأمين.

¹¹ بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص 21.

¹² نبيل محمد مختار، إعادة التأمين، دار الفكر الجامعي، مصر، 2011، ص 3.

¹³ حربي محمد عريقات، سعيد جمعة عقل، مرجع سابق، ص 192.

¹⁴ عادل داود، مقدمة في إعادة التأمين، دار واذربي وشركاه للنشر، انجلترا، 1991، ص 3.

¹⁵ جورج ريجدا، مبادئ إدارة الخطر والتأمين، دار المريخ، مصر، 2006، ص 80.

¹⁶ بوبكر ساخي، مطبوعة جامعية موجهة لطلبة سنة ثانية ماستر تخصص اقتصاد التأمينات، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة البليدة 2، الجزائر، 2020، ص 38.

- إن عقود إعادة التأمين جميعها عقود تعويض بغض النظر عن نوع عقد التأمين المباشر، فمسؤولية المؤمن تكون محدودة بمبلغ التأمين، ومن ثم يمكن قياسها واخضاعها لمبدأ التعويض، عقود التأمين تخضع هي الأخرى لمبدأ التعويض ما عدا عقود التأمين على الحياة والحوادث الشخصية، على اعتبار أنه لا يمكن تحديد القيمة المادية لحياة إنسان ما أو أي جزء من جسده.

ثالثاً- أسباب إعادة التأمين:

هناك جملة من المبررات والأسباب تشكل دافعا قويا ورئيسا لإقبال مؤسسات التأمين المباشرة على إبرام اتفاق مع مؤسسات إعادة التأمين نلخصها في النقاط التالية:¹⁷

1- الضمان:

إن عملية إعادة التأمين تؤدي إلى تدعيم المركز المالي للمؤسسة المسندة (المؤمن المباشر) الأمر الذي ينتج عنه تقوية ضمان المؤمن له، ومن ثم مؤسسة التأمين تقبل التأمين على أخطار عديدة وعالية المخاطر دون التعرض لخسائر، بل على العكس من ذلك يمكنها تحقيق أرباح كبيرة نتيجة قبولها التأمين على هذه الأخطار، كما أن عملية إعادة التأمين توفر نوع من الحماية لمؤسسات التأمين من انفرادها بتحمل الخسائر وتضمن وجود من يشاركها في تحمل الخسائر ودفع مبالغ التعويض، في حالة وقوع الخطر المؤمن ضده، للمؤمن له، الأمر الذي يضمن لمؤسسات التأمين استمرار ديمومتها في أداء عملياتها التأمينية؛

إن عملية إعادة التأمين تؤدي إلى زيادة القدرة الإكتتابية لمؤسسات التأمين المباشرة، حيث أن هذه الأخيرة وعند إعادة التأمين لجزء أو كل عملياتها التأمينية، لا يمنعها ذلك من قبول بعض التأمينات التي تزيد عن حد احتفاظها ثم إعادة التأمين لدى معيد تأمين آخر بالحد الزائد.

2- الحماية ضد الخسائر:

إن عملية إعادة التأمين تقدم نوع من الحماية وتقلل في الخسائر في حالة وقوع الأخطار المؤمن ضدها، على اعتبار أن معيد التأمين يدفع جزء أو كل الخسائر التي تتعدى حد احتفاظ المؤسسة المسندة، كما تساهم عملية إعادة التأمين في استقرار الأرباح من خلال مساهمتها في التقليل من آثار التقلبات الكبيرة في النتائج المالية لمؤسسات التأمين، بسبب التغيرات في الظروف الاقتصادية والاجتماعية والكوارث الطبيعية التي قد يتعرض لها البلد المؤمن به لدى مؤسسات التأمين.

3- الطاقة الاستيعابية:

إن اللجوء لعملية إعادة التأمين يرجع إلى رغبة مؤسسات التأمين في تقاسم الأخطار المرتبطة بالعمليات التأمينية خاصة تلك المرتبطة بالعمليات غير الاقتصادية، بالإضافة إلى صغر سوق التأمين وصغر حجم مؤسسات التأمين ومحدودية رأسمالها بالمقارنة مع العدد الكبير لمؤسسات التأمين، ينتج عنه احتدام المنافسة فيما بينها، وبالتالي عدم استقرار أوضاع التأمين الأمر الذي ينتج عنه ضعف القدرة الاستيعابية لها؛ فعملية إعادة التأمين تعتبر حلا لهذه المصاعب التي تواجهها مؤسسات التأمين المسندة (مؤسسات التأمين المباشرة).

4- الحماية من الإفلاس:

إن عملية إعادة التأمين، تحمي مؤسسات التأمين المباشرة من حماية نفسها من أهم المخاطر المالية التي تهدد استمرارها وهو خطر الإفلاس، فإذا قامت بالتأمين مثلا على خطر كبير فإنها تُعرض نفسها لخطر الإفلاس في حالة وقوع هذا الخطر؛ لكن إذا ما قامت بإعادة تأمين هذا الخطر الكبير لدى مؤسسة إعادة تأمين أخرى أو عدة مؤسسات إعادة تأمين، فإن هذه الأخيرة تقوم بتعويض مبلغ التأمين بنسبة معينة

¹⁷ ياسين كاظم حسن، إعادة التأمين، مجلة جامعة بابل، العلوم الإنسانية، كلية المستقبل الجامعة، المجلد 24، العدد 4، 2016، ص142.

من الخسارة تعادل النسبة التي حصل الاتفاق عليها في عقد إعادة التأمين؛ ومن خلال هذه العملية تكون مؤسسة التأمين المُسندة في منأى من خطر الإفلاس، على اعتبار أن عملية إعادة التأمين وفرت حماية كافية من الأخطار الكبيرة المحتملة الوقوع، وتكون الخسائر في حالة وقوعها قد تم توزيعها بين المؤسسة المسندة ومؤسسة أو مؤسسات إعادة التأمين، وفي الغالب تتحمل هذه الأخيرة الجزء الأكبر من الخسائر بموجب الاتفاق المُبرم بينها بين مؤسسة التأمين المباشر (المؤسسة المسندة).

5- التوازن والإستقرار:

إن عملية إعادة التأمين تساهم في الحفاظ على توازن مؤسسات التأمين واستقرارها المالي، كما أنها تخفف من حدة الخسائر المحتملة الوقوع.

رابعاً- أهمية إعادة التأمين:

إعادة التأمين له أهمية كبيرة في نقل المخاطر والالتزامات من مؤسسة التأمين إلى مؤسسات تأمين أخرى، وتفيد إعادة التأمين في¹⁸:

- تحقيق قانون الأعداد الكبيرة، إذ يمكن لمؤسسة التأمين تجميع أكبر عدد ممكن من وحدات الخطر حتى إذا كان بعض هذه الوحدات مرتفع الخطورة ثم إعادة توزيع المخاطر أو نقلها وخاصة الوحدات ذات درجات الخطر العالي بينها وبين مؤسسات تأمين أخرى حتى لا تتعرض مؤسسة التأمين المتنازلة لخسائر كبيرة عند تحقيق الخطر بالنسبة للوحدات عالية الخطر؛

- تحقيق التوازن في محفظة مؤسسات التأمين مع وجود تشابه في وحدات الأخطار المؤمنة ودرجة التعويض لها، هذا الوازن يحدث عندما تتكون محفظة مؤسسة التأمين من أنواع متعددة من عقود التأمين ولا تتركز في نوع أو أنواع فهي بذاتها قد يؤدي إلى تحقيق الخطر بالنسبة لها، وبالتالي إصابة المؤسسة بخسائر كبيرة، وبدلاً من ذلك تلجأ المؤسسة لإعادة تأمين بعض أنواع المخاطر مع مؤسسات تأمين أخرى لإيجاد تنوع في محفظة التأمين؛

- توزيع الخسائر بانتظام على فترات مختلفة ومتتالية بدلاً من تركها في تاريخ واحد أو فترة زمنية واحدة، تصيب المؤسسة بخسائر فادحة عند تحققها.

خامساً- أهداف إعادة التأمين:

إن نظام إعادة التأمين يهدف إلى تحقيق جُملة من الأهداف نوضحها في النقاط التالية:¹⁹

- عجز مؤسسات التأمين المباشرة عن التأمين على المخاطر الكبرى، خاصة تلك المتعلقة بالممتلكات ذات القيم المالية الضخمة، كالمصانع الكبيرة، والمباني الفخمة والطائرات العملاقة ونحو ذلك، على اعتبار أن التعويضات المالية عن هذا النوع من الممتلكات، في حالة تحقق الخطر المؤمن ضده، تتعدى الإمكانيات المالية لمؤسسات التأمين المباشرة؛ بناءً على ذلك فهذه الأخيرة، تقوم بعملية إعادة التأمين على تلك الأشياء ذات القيمة المالية الكبيرة لدى مؤسسات إعادة التأمين، حتى يمكنها التغلب وتجاوز تلك الأخطار التي تهددها؛

- إن عملية إعادة التأمين تمنح إمكانية حماية مؤسسات التأمين المباشرة لنفسها من الخسائر الكبيرة، في حالة تحقق الخطر المؤمن منه، والذي تفوق تعويضاته المالية قدراتها وطاقاتها.

¹⁸ ثناء محمد طعيمة، محاسبة مؤسسات التأمين، إيتراك للطباعة والنشر والتوزيع، مصر، 2002، ص64.

¹⁹ حربي محمد عريقات، وسعيد جمعة عقل، مرجع سابق، ص194.

سادسا- وظائف إعادة التأمين:

تقوم عملية إعادة التأمين بعدة وظائف نتطرق لها فيما يلي:²⁰

- تسمح عملية إعادة التأمين بتفتيت الأخطار المُركزة وتحويلها إلى أخطار قابلة للتأمين، الأمر الذي ينتج عنه توفير نوع من الحماية التأمينية لمثل هذا النوع من الأخطار، فتعمل كل مؤسسة تأمين مباشر على الاحتفاظ بأجزاء بسيطة من عدد كبير من عمليات التأمين على الأخطار المُركزة، حتى يُمكنها من تحقيق التوازن في محفظتها المالية؛

- عملية إعادة التأمين تُشجع مؤسسات التأمين المباشر على زيادة قدراتها الاستيعابية، من خلال قبولها للاكتتاب في عمليات عديدة ومهما كانت درجة المخاطر فيها، بالنظر إلى أن المؤمن المباشر يعلم مُسبقاً أن آلية إعادة التأمين تمكنه من الاحتفاظ بجزء من هذه العمليات تتلاءم وقدراته المالية ويُعيد تأمين باقي العمليات، مما يؤدي بمؤسسات التأمين إلى زيادة نشاطاتها وتوسيع عملياتها التأمينية الأمر الذي ينتج عنه تحسن مركزها المالي؛

- ينتج عن عملية إعادة التأمين توفير نوع من الرقابة على كل من معدلات الخسارة ومعدلات المصاريف، ذلك أن هيئات الرقابة والإشراف تفرض على مؤسسات التأمين حد أدنى للملاءة، بحيث يجب أن لا يزيد صافي الأقساط (مخصوصاً منه الأقساط المُسندة لمعيد التأمين) عن نسبة معينة من قيمة رأس المال والاحتياطيات، هذا من جهة، ومؤسسات إعادة التأمين هي الأخرى تُمارس نوع من الرقابة على مؤسسات التأمين المباشرة، من جهة ثانية، من خلال فحص ودراسة العمليات الجديدة المُركزة قبل الاكتتاب فيها؛

- تقوم عملية إعادة التأمين كذلك بدور هام من الناحية التمويلية، سواء بالنسبة للمؤمن المباشر أو مؤسسات إعادة التأمين، من خلال تحويل الأقساط والتعويضات بينهما، بالإضافة إلى ذلك فإن هيئات الرقابة والإشراف تفرض على مؤسسات التأمين في بعض الأحيان، الاحتفاظ بنسبة معينة من صافي الأقساط لتكوين احتياطي لمواجهة الأخطار السارية؛

- إن عملية إعادة التأمين تُمكن مؤسسات التأمين المباشر من اكتساب الخبرات من مؤسسات إعادة التأمين، على اعتبار أن هذه الأخيرة تملك من الخبرة والتجربة تجعلها تعرض استشارات الفنية على مؤسسات التأمين المباشر لقبول العمليات ذات المخاطر الكبرى، الأمر الذي ينتج عنه في آخر المطاف تحكم مؤسسات التأمين المباشر في نشاطها وبالتالي ضمان استمراريتها؛

- عملية إعادة التأمين تساعد على توزيع عبئ الخسائر، التي قد يتعرض لها الاقتصاد الوطني لبلد ما، إلى خارج الحدود من خلال مشاركة العديد من هيئات ومؤسسات التأمين في العالم على تقاسم تحمل المخاطر، وتظهر الأهمية جلياً خاصة في المخاطر الكبرى والمُركزة، مثل المخاطر المترتبة عن الكوارث الطبيعية.

سابعا- طرق إعادة التأمين:

يمكن إجراء عمليات إعادة التأمين بين المؤمن المباشر ومؤسسة التأمين بأكثر من طريقة ومن الطرق الأكثر شيوعاً في الواقع العملي لأسواق التأمين العالمية ما يلي:

1- الطريقة الاختيارية: تعد هذه الطريقة من أقدم الطرق إلا أن استخدامها حالياً أصبح محدوداً وقليل نوعاً ما، بالنظر إلى العيوب التي تحتويها، ويتم اللجوء إلى هذه الطريقة عندما لا تكون الظروف مُهيأة للمؤمن المباشر لإبرام اتفاقيات، مع مؤسسات التأمين الأخرى، خاصة إذا كانت عقود العمليات التأمينية لديه محدودة وقليلة وغير منتظمة، أو كانت المخاطر المؤمن ضدها غير عادية، وكذلك يتم

²⁰ عادل داود، مقدمة في إعادة التأمين، دار ويزربي للطباعة والنشر، لندن، 1991، ص5.

اللجوء إلى الطريقة الاختيارية في الحالة التي تكون فيها مبالغ التأمين المحتفظ بها انطلقاً من اتفاقيات إعادة التأمين، تفوق القدرة المالية لمؤسسة التأمين، فهذه الطريقة تشكل حل للتخلص من مبالغ التأمين.²¹

ويبرم فيها عقد إعادة التأمين بين مؤسسة التأمين الأصلية ومؤسسة إعادة التأمين على خطر معين بعد الإكتتاب فيه، وفي هذه الطريقة تترك الحرية لمؤسسة التأمين الأصلية في اختيار المؤسسات التي تعيد التأمين لديها، وكذا تحديد نسبة إعادة التأمين، وتحديد نوعية الأخطار التي ستحتفظ بها، والتي تستبعد تأمينها لدى الغير، ولمؤسسات إعادة التأمين في هذه الحالة الحرية والحق المطلق في قبول أو رفض إعادة التأمين.²²

أ. مزايا الطريقة الاختيارية: تحتوي الطريقة الاختيارية جُملة من المزايا؛ نوجزها في النقاط التالية:²³

- تُمكن مؤسسة التأمين الأولى من قبول الأخطار الكبيرة على اعتبار أنها لاتتحمل مسؤوليتها المباشرة؛

- تُمكن مؤسسة التأمين من قبول تحمل العديد من المخاطر والتي تعود عليها بأرباح وفيرة؛

- تُحفز مؤسسات إعادة التأمين على تقديم عمولات من الأرباح المحققة لهم، من أجل تحفيز المؤمن (مؤسسة التأمين الأولى) على الاستمرارية في التعاون معها وتشجيعها على انتقاء الأخطار، التي احتمالات حدوثها غير كبيرة أو درجة الخطر فيها قليلة، وتقديمها لها وهذا ما يدعم المركز المالي لمؤسسات التأمين الأولية من خلال هذه المنح والعمولات؛

- تُمكن مؤسسات التأمين المباشرة من حرية الاحتفاظ بالعمليات المربحة أو بجزء كبير منها؛

- تُمكن مؤسسة التأمين المباشرة من الاحتفاظ بالعمليات التأمينية ذات المخاطر القليلة وإعادة التأمين على العمليات التي تحمل درجات مرتفعة من المخاطر؛

- تمنح الفرصة لمؤسسات التأمين الصغيرة من المنافسة على تحمل المخاطر الكبيرة محلياً، والتي تكون خارج نطاق طاقتها الإكتتابية.

ب. عيوب الطريقة الاختيارية: تكمن عيوب الطريقة الاختيارية فيما يلي:²⁴

- طويلة ومُعقدة على اعتبار أن المؤمن مضطر لعرض كل عملية على حدى وعلى عدة مؤسسات لإعادة التأمين، بالإضافة إلى ذلك أن هذه الأخيرة (مؤسسات إعادة التأمين) قد تكون في بلدان وأقطار مختلفة، وهذا النوع من الإجراءات تتطلب وقتاً طويلاً نسبياً لتنفيذها، الأمر الذي ينتج عنه ضياع للجهد، الوقت، والمال؛

- إرباك المؤسسات العاملة في الدول النامية وزيادة أعبائها المالية والإدارية الناجمة عن عمليات

الاتصال وما شابه ذلك؛

²¹ محمد ناصر، إدارة أعمال التأمين بين النظرية والتطبيق، دار المجدلوي للنشر، الأردن، 1998، ص308.

²² أحمد صلاح عطية، محاسبة مؤسسات التأمين، دار الجامعية، مصر، 2003، ص32.

²³ نبيل محمد مختار، إعادة التأمين، دار الفكر الجامعي، مصر، 2011، ص26.

- ثناء محمد طعيمة، محاسبة مؤسسات التأمين، إيتراك للطباعة والنشر، مصر، 2002، ص67.

²⁴ - فائز أحمد عبد الرحمان، ضمانات حقوق المؤمن لهم لدى مؤسسات التأمين، دار النهضة العربية، مصر، 2006، ص20.

- محمد صلاح الدين الصدقي، التأمين ورياضياته، دار النهضة العربية، لبنان، 1973، ص254.

- محمد ناصر، إدارة أعمال التأمين بين النظرية والتطبيق، دار المجدلوي للنشر، الأردن، 1998، ص308.

- تحتاج بعض عمليات التأمين إلى عامل السرعة في قبول المخاطر المرتبطة بها، فالطريقة الاختيارية لا تُوفر هذه الميزة، بل ينجم عنها في حال اللجوء إليها ضياع العملية التأمينية ذاتها إذا لجأ المؤمن المباشر لمؤسسات إعادة التأمين؛

- ارتفاع حجم العمل الإداري والذي يؤدي بدوره إلى ارتفاع الكلفة الإدارية بالنسبة لكل من المؤسسة المُسندة (المؤمن المباشر) ومؤسسة إعادة التأمين.

2- الطريقة الإجبارية (الاتفاقية): بالنظر إلى العيوب الكثيرة التي احتوتها الطريقة الاختيارية خاصة في جانبها المُتعلق بهدرها للمال، الوقت والجهد، ظهرت طريقة أخرى وهي الطريقة الإجبارية، تقوم هذه الطريقة أساساً على عقد اتفاقية إعادة التأمين مع مؤسسة أو مؤسسات إعادة التأمين، حيث تلتزم مؤسسة التأمين المباشر بمقتضى هذا العقد، بالتنازل عن جزء معين من العمليات المحددة بالاتفاقية، كنسبة معينة أو جزء من مبلغ عقد التأمين يعادل الجزء المحتفظ به أو مضاعفته، لمؤسسات إعادة التأمين التي تكون بدورها مُجبرة على قبول هذا الجزء طالما كانت عملية التأمين في نطاق الاتفاقية.²⁵

بمعنى آخر بمقتضى الطريقة الإجبارية تُعقد اتفاقية مُسبقاً بين كل من المؤمن المباشر ومُعيد التأمين، توضح من خلالها النسبة أو الأجزاء التي يقبلها مُعيد التأمين من كل عملية يتعاقد عليها المؤمن المباشر في فرع معين، أي أن هذه الاتفاقية تُصبح مُلزماً للطرفين المؤمن المباشر ومؤسسة إعادة التأمين في حدود النسبة أو الجزء المُتفق عليه.²⁶

فمثلاً إذا قامت إحدى مؤسسات التأمين (أ) بعقد اتفاقية مع إحدى مؤسسات إعادة التأمين (ب) على أن تُعيد الأولى للثانية كل ما يزيد عن مبلغ 50 ألف دينار من مبلغ التأمين عن خطر الحريق للمباني السكنية، فإذا تعاقدت مؤسسة التأمين (أ) مع صاحب العقار السكني بمبلغ 80 ألف دينار لتغطية خطر الحريق، فبمقتضى هذه الاتفاقية مؤسسة التأمين (أ) تحتفظ لنفسها بمبلغ 50 ألف دينار، وتكون المؤسسة (ب) ملزمة بقبول إعادة تأمين هذا المبلغ؛ لكن في حالة ما إذا كان مبلغ التأمين 25 ألف دينار، فمؤسسة التأمين (أ) تحتفظ به كاملاً ولا تكون مُلزماً بإعادة تأمين أي جزء من هذا المبلغ 25 ألف دينار، لعدم تخطي هذا المبلغ الخط الذي نصت عليه الاتفاقية.²⁷

عند عمل اتفاق بين مؤسسة التأمين الأصلية ومؤسسة إعادة التأمين تكون مؤسسة التأمين المباشرة مجبرة على التنازل عن جزء معين من جميع العمليات التي تشملها الاتفاقية كما تكون مؤسسة إعادة التأمين مجبرة أيضاً على قبول هذه العمليات المتنازل عنها والداخلة ضمن الاتفاقية بصورة تلقائية وبنفس الشروط الأصلية، ويحدد في الاتفاقية المبلغ المعاد تأمينه أو الحد الأعلى المتنازل عنه. وطرق إعادة التأمين وتوزيع المبالغ والأقساط والخسائر وعمولة إعادة التأمين، كما يتحدد بالاتفاقية طرق تسوية الحسابات والكشوف ومدة الاتفاقية.²⁸

وتصنف طريقة إعادة التأمين بالاتفاقية (الطريقة الإجبارية) ضمن نوعين رئيسيين:²⁹

1.2- اتفاقية إعادة التأمين النسبية:

من خلال هذه الاتفاقية تقوم مؤسسات التأمين (المؤمن المباشر) بتحديد النسبة أو الحصة التي تريد أن تتحملها من مبلغ التأمين، وتقوم بإسناد الحصة المُتبقية من مبلغ التأمين إلى مؤسسات إعادة التأمين،

²⁵ سعد سعيد عبد الرزاق، ومصطفى عبد الغني، اقتصاديات إعادة التأمين، الدار الجامعية، مصر، 2001، ص52.

- محمد جمال علي الهلالي، عبد الرزاق قاسم شحادة، محاسبة المؤسسات المالية (البنوك التجارية ومؤسسات التأمين)، دار المناهج للنشر والتوزيع، الأردن، 2008، ص317.

²⁶ François couilbault, constant, Eliashberg, les grands principes de l'assurance, édition l'argus, France, 2009, 9ème édition. , P58.

²⁷ بوبكر ساخي، مرجع سابق، ص50.

²⁸ ثناء محمد طعيمة، مرجع سابق، ص67.

²⁹ عبد اللطيف عبود، مدخل إلى إعادة التأمين، مكتب الخدمات الطباعية، سوريا، 1985، ص27.

وبناءً على اتفاقية إعادة التأمين النسبية يتم توزيع أقساط التأمين والخسائر المترتبة عن تحمل المخاطر موضوع التأمين بالتناسب بين مؤسسة التأمين المباشر ومؤسسات إعادة التأمين.³⁰ و تتضمن اتفاقية إعادة التأمين النسبية:

1.1.2- اتفاقية المشاركة (اتفاقية الحصة النسبية): تنص اتفاقية المشاركة على ضرورة احتفاظ مؤسسة التأمين بنسبة معينة محددة من قيمة مبلغ التأمين، ومن قيمة كل عملية يُعاد تأمينها، ويتم اقتسام الأقساط والتعويضات بين المؤمن المباشر ومؤسسة إعادة التأمين على أساس النسبة التي يتحملها كل منهما.

أو بمعنى آخر تُحسب الأقساط ومبالغ التعويض بين المؤسسة المُسندة (المؤمن المباشر) ومعيد التأمين بنفس نسبة المشاركة، على أن تخفض من حصة معيد التأمين أقساط العمولة التي يتفق عليها مع المؤسسة المُسندة.³¹ وتحتوي هذه الطريقة على مزايا وعيوب نتطرق إليها؛ فيما يلي:

أ. مزايا اتفاقية المشاركة: من مزايا اتفاقية المشاركة نجد:³²

- تعد اتفاقية المشاركة من الاتفاقيات المُفضلة لدى مؤسسات إعادة التأمين، على اعتبار أنها تجعل من الطرفين، المؤسسة المُسندة ومؤسسة إعادة التأمين يقفان على أرضية اتفاق واحدة، فبموجبها لا تملك المؤسسة المُسندة الحق في اقتناء الأخطار، بل هي ملزمة بالاحتفاظ لنفسها بالنصيب المحدد لها من جميع الأخطار سواء الجيدة منها أو الرديئة، أو كانت قيم تأمينها مرتفعة أو منخفضة، وأن تسند لمعيد التأمين نصيبه من جميع الأخطار مما يحقق له محفظة متوازنة ويتجنب الاختيار السيئ ضده؛

- البساطة في إعداد الحسابات الخاصة بالاتفاقية؛

- تخفيض الأعباء الإدارية والمصاريف المرتبطة بها؛

- اتفاقية المشاركة لا تحتاج إلى جهاز فني على درجة عالية من الكفاءة، لعدم الحاجة إلى وضع تصنيف وثيق للأخطار المدرجة بمحفظة عملياتها، لذلك فهذه الطريقة تناسب المؤسسات القليلة الخبرة؛

ب. عيوب اتفاقية المشاركة: أما العيوب التي تحتويها اتفاقية المشاركة فهي:

- ثبات نسبة مشاركة مؤسسة إعادة التأمين في العمليات التأمينية التي تشمل الاتفاق بغض النظر عن حجم الأخطار، وقد يؤدي ذلك إلى إلحاق الضرر بمؤسسة التأمين المُسندة بسبب حرمانها من أقساط الأخطار، والتي يكون قادراً على تحمل مخاطرها بمفرده ودون الحاجة إلى إعادة تأمينها؛

- إن طريقة اتفاقية المشاركة عاجزة عن إزالة خطر الفروق بين الأخطار التي تجمعها المؤسسة المُؤمنة في محفظتها، على اعتبار أن المؤمن المباشر مُلتزم بإحالة نسبة معينة من كل هذه الأخطار أي كانت طبيعتها وحجمها؛ يُبقي خطر الفروق قائماً بعد عملية إعادة التأمين؛

مثال توضيحي:³³

قامت مؤسسة التأمين (أ) بعقد اتفاقية لإعادة التأمين عن عملياتها مع المؤسسة (ب) لإعادة التأمين، على أن تحتفظ المؤسسة (أ) بنسبة 25% من كل عملية.

فإذا قبلت المؤسسة (أ) التأمين مثلاً على فندق من خطر الحريق بمبلغ 2.000.000,00 دج، وكان قسط التأمين يُقدر بـ 0,009 من مبلغ التأمين، وفرضاً أنه وقع حريق بالفندق وقُدّرت الخسائر بـ 6.000.000,00 دج.

³⁰ أحمد وجدي رزيق، وفؤاد ابراهيم الجوهرى، مرجع سابق، ص 73.

³¹ حربي محمد عريقات، وسعيد جمعة عقل، مرجع سابق، ص 201.

³² - بهاء بهيج شكري، إعادة التأمين بين النظرية والتطبيق، مرجع سابق، ص 79.

- غازي خالد أحمد أبو عرابي، أحكام التأمين - دراسة مقارنة-، دار وائل للنشر والتوزيع، الأردن، 2011، ص 127.

³³ بوبكر ساخي، مرجع سابق، ص 57.

المطلوب:

- تحديد حصة مؤسسة التأمين (أ) والمؤسسة (ب) لإعادة التأمين؟
- تحديد قسط التأمين المحصل من التأمين على الفندق من خطر الحريق؟
- تحديد حصة كل من مؤسسة التأمين (أ) ومؤسسة إعادة التأمين (ب) في كل من الأقساط والتعويضات؟

الحل:

1. تحديد حصة مؤسسة التأمين (أ) والمؤسسة (ب) لإعادة التأمين:
 - المبلغ الذي تحتفظ به مؤسسة التأمين (أ)
 - $2.000.000,00 \text{ دج} * 0,25 = 500.000,00 \text{ دج}$
 - المبلغ المُعاد لمؤسسة التأمين (ب):
 - $2.000.000,00 \text{ دج} * 0,75 = 1.500.000,00 \text{ دج}$
- 2- تحديد قسط التأمين المحصل من التأمين على الفندق من خطر الحريق:
 - قسط التأمين = مبلغ التأمين * 0,009
 - $2.000.000,00 \text{ دج} * 0,009 = 18.000,00 \text{ دج}$
- 3- تحديد حصة مؤسسة التأمين (أ) من القسط = قسط التأمين x نسبة الاحتفاظ
 - $18.000,00 * 0,25 = 4.500,00 \text{ دج}$
- تحديد حصة مؤسسة إعادة التأمين (ب) من القسط = قسط التأمين x نسبة الاحتفاظ
 - $18.000,00 \text{ دج} * 0,75 = 13.500,00 \text{ دج}$
- حصة مؤسسة التأمين (أ) من التعويض = الخسارة x نسبة التعويض
 - $6.000.000,00 \text{ دج} * 0,25 = 1.500.000,00 \text{ دج}$
- حصة مؤسسة إعادة التأمين (ب) من التعويض = الخسارة x نسبة التعويض
 - $6.000.000,00 \text{ دج} * 0,75 = 4.500.000,00 \text{ دج}$

2.1.2- اتفاقية الفائض: في هذا النوع من الاتفاقيات إن أساس التوزيع بين مؤسسة التأمين (المؤمن المباشر) ومؤسسات إعادة التأمين هو مبلغ التأمين، ومن خلال اتفاقية الفائض يحتفظ المؤمن المباشر عن كل عملية بمبلغ معين يسمى بـخط الاحتفاظ (La rétention) أو الخط (La line) ويمثل الحد الأقصى الذي يريد الاحتفاظ به المؤمن المباشر لحسابه الخاص، من كل عملية يقبل التأمين على مخاطرها، والباقي من مبلغ التأمين يُسمى الفائض أو الزائد (Le surplus ou L'excédent) وهو القيمة التي تزيد عن القدر الذي احتفظ به المؤمن المباشر لنفسه، ومن خلال الاتفاقية يتم تحديد مؤسسات إعادة التأمين المُشتركة في هذا الفائض، ونصيب كل منها في هذا الفائض (نسبة المشاركة)، والذي يتم تقسيمه إلى خطوط، بشرط أن تكون قيمة كل خط لا تتجاوز المبلغ المُحتفظ به من طرف المؤمن المباشر ويحصل كل معيد للتأمين على نصيبه، بناءً على عدد الخطوط التي اتفق عليها مع كل مؤسسة لإعادة التأمين.³⁴ تحتوي طريقة اتفاقية الفائض هي الأخرى على مزايا وعيوب نذكرها؛ فيما يلي:

³⁴ فايز سيف الدين، إعادة التأمين: المفهوم، المهام والأساليب، مجلة الرائد العربي، العدد 103، 2009، ص 26.

أ. مزايا اتفاقية الفائض: اتفاقية الفائض لها مجموعة من المزايا نذكرها؛ فيما يلي:³⁵

- إن اتفاقية الفائض تُوفر طاقة استيعابية أوسع للمؤسسة المُسندة مما يساعدها على قبول أخطار أكبر ويوسع من نطاق عملياتها التأمينية؛

- إن مؤسسة التأمين المباشرة عندما تحتفظ بمبلغ محدد من كل خطر، فإن جملة الأعمال التي احتفظت بها لحسابها تكون متجانسة ومتناسقة إلى حد بعيد؛

- باحتفاظ مؤسسة التأمين المباشرة بمبلغ كبير من العمليات التأمينية الجيدة وبمبلغ صغير من العمليات التأمينية الرديئة، فإنها تكون قد احتفظت بالعمليات ذات الربحية دون أن تعيد اسنادها لمعيد التأمين، وبالتالي دون إعادة إسناد هذه الأقساط لمؤسسات إعادة التأمين.

ب. عيوب اتفاقية الفائض: تحتوي اتفاقية الفائض كذلك بعض العيوب ندرجها في النقاط التالية:³⁶

- ارتفاع التكاليف وضرورة استخدام شخص يملك الخبرة والمؤهلات الكافية ليقرر احتفاظ المؤسسة المُسندة طبقاً لنوعه ودرجة الخطر فيه، وكذلك لتوزيع الأقساط بين الاحتفاظ والإعادة؛

- من وجهة نظر مؤسسات إعادة التأمين تمثل محفظة غير متوازنة من العمليات التأمينية، على اعتبار أن معيد التأمين قد يتحمل مسؤولية كبيرة على أقساط قليلة، ففي حالة وقوع خطر كبير فإنه يأخذ الأرباح المُحققة لعدة سنوات لمعيد الفائض، كما أن المؤسسة المتنازلة (مؤسسة التأمين المباشر) تحتفظ بمقدار أكبر من العمليات الجيدة؛

مثال توضيحي³⁷:

عقدت المؤسسة (أ) للتأمين اتفاقية فائض مع المؤسسة (ب) لإعادة التأمين، فإذا عقدت مؤسسة التأمين (أ) وثيقة تأمين بمبلغ 100.000,00 دج على مصنع ضد خسائر الحريق، وكانت نسبة التأمين من مبلغ التأمين تقدر بـ 0,006 وترغب مؤسسة التأمين (أ) الاحتفاظ بمبلغ 10.000,00 دج، ففي حالة ما إذا وقع الخطر المؤمن ضده، وقُدرت الخسائر المالية نتيجة الحريق بمبلغ 5.000,00 دج.

المطلوب:

- تحديد قسط التأمين المُحصل من التأمين؟

- تحديد قيمة الخط، عدد الخطوط؟

- تحديد حصة كل من مؤسسة التأمين (أ) والمؤسسة (ب) لإعادة التأمين في المشاركة في تحمل الخسارة؟

الحل:

- قسط التأمين = 100.000,00 دج * 0,006 = 600,00 دج

- قيمة الخط = المبلغ المُحتفظ به لدى مؤسسة التأمين (أ) = 10.000,00 دج

- عدد الخطوط = مبلغ التأمين / قيمة الخط = 100.000,00 دج / 10.000,00 دج = 10 خطوط.

- حصة المؤسسة (أ) من الخسارة = (5.000,00 دج * 10.000,00 دج) / 100.000 دج = 500 دج.

³⁵ صدقي عبد الهادي، ومحمود الزماميري، إدارة التأمين، المؤسسة العربية المتحدة للتسويق والتوريدات، مصر، 2013، ص182.

³⁶ نبيل محمد مختار، مرجع سابق، ص43.

³⁷ بوبكر ساخي، مرجع سابق، ص58.

- حصة المؤسسة (ب) لإعادة التأمين من الخسارة = 5.000,00 دج * 90.000,00 دج / 100.000,00 دج = 4.500,00 دج.

2.2- اتفاقية إعادة التأمين غير النسبية: في اتفاقية إعادة التأمين غير النسبية، الأساس الذي يحكم عمليات إعادة التأمين بين المؤمن المباشر ومؤسسات إعادة التأمين، هو الخسارة المالية المترتبة عن الخطر أو المخاطر المؤمن ضدها، وليس على الحصة التي ترغب في الاحتفاظ بها من مبلغ التأمين.

وبناءً على هذا النوع من اتفاقيات إعادة التأمين، تقوم مؤسسات إعادة التأمين بالموافقة على تعويض الخسائر التي تزيد عن حد معين يتم الاتفاق عليه، وكذلك قسط إعادة التأمين الذي تحصل عليه من المؤمن المباشر.³⁸ ويمكن تقسيم اتفاقيات إعادة التأمين غير النسبية إلى:

1.2.2- اتفاقية إعادة التأمين على الجزء الزائد من الخسارة: في ظل هذا النوع من اتفاقيات إعادة التأمين، تقوم مؤسسة التأمين (المؤمن المباشر) بتحديد المبلغ الذي ترغب في تحمله، أي المبلغ الذي تسمح إمكاناتها المالية بتحملة، ويطلق عليه مبلغ الأولوية.³⁹

أما الخسائر التي تفوق أو تزيد عن مبلغ الأولوية فتتحملها مؤسسات إعادة التأمين لكن في حدود معينة، وهذه الحدود قد تكون رقماً معيناً، كما هو الحال في زيادة الخسارة أو نسبة معينة كما هو الحال في وقف الخسارة، وسداد معيد التأمين للتعويضات قد يكون عن الحادثة الواحدة (زيادة الخسارة) أو عن النسبة الواحدة (مجموع الخسارة الزائدة) واتفاق إعادة التأمين على الجزء الزائد من الخسارة، لا يعني اقتساماً نسبياً للأقساط أو التعويضات بين المؤسسة المسندة (المؤمن المباشر) ومعيد التأمين، فمؤسسة إعادة التأمين تدفع بموجب هذا النوع من الاتفاقيات للمؤسسة المسندة التعويضات فقط عندما تزيد الخسارة ولغاية حدود معينة.⁴⁰

مثال توضيحي: 41

اتفقت المؤسسة (أ) للتأمين مع المؤسسة (ب) لإعادة التأمين، على تحمل الأولى أي مؤسسة التأمين المباشر، مبلغ 500.000,00 دج عن كل حادث حريق، فإذا زادت الخسارة عن هذا الحد فالمؤسسة (ب) لإعادة التأمين تتحمل الفرق، وأن الحد الأقصى الذي التزمت به مؤسسة إعادة التأمين (ب) هو 400.000,00 دج، وأظهرت سجلات مؤسسة التأمين (أ) وقوع حوادث الحريق المنفصلة التالية خلال فترة زمنية معينة:

- الحادث الأول قُدِّرت التعويضات المدفوعة بمبلغ 500.000,00 دج؛

- الحادث الثاني قُدِّرت التعويضات المدفوعة بمبلغ 700.000,00 دج؛

- الحادث الثالث قُدِّرت التعويضات المدفوعة بمبلغ 900.000,00 دج؛

المطلوب: تحديد التزامات مؤسسة إعادة التأمين (ب) في الحوادث السابقة؟

الحل:

- الحادث الأول مؤسسة إعادة التأمين (ب) لا تتحمل أي تعويض.

- الحادث الثاني تقوم المؤسسة (ب) بتعويض مبلغ 200.000,00 دج (700.000,00 دج - 500.000,00 دج).

- الحادث الثالث المؤسسة (ب) لإعادة التأمين تتحمل فقط مبلغ 400.000,00 دج.

³⁸ حربي محمد عريقات، وسعيد جمعة عقل، مرجع سابق، ص 205.

³⁹ نبيل محمد مختار، إعادة التأمين، دار الفكر الجامعي، مصر، 2001، ص 126.

⁴⁰ ممدوح حمزة أحمد، إدارة الخطر والتأمين، مرجع سابق، ص 654.

⁴¹ بوبكر ساخي، مرجع سابق، ص 59.

علما بأن التعويض المطلوب من مؤسسة إعادة التأمين (ب) هو 900.000,00 دج-
500.000,00 دج = 400.000,00 دج.

لكن المؤسسة (ب) تدفع فقط مبلغ 400.000,00 دج وهو الحد الأقصى الذي التزمت به، أما الباقي وهو مبلغ 500.000,00 دج فتتحمله مؤسسة التأمين (أ).

2.2.2- اتفاقية إعادة التأمين على أساس غطاء وقف الخسارة: في هذا النوع من اتفاقيات إعادة التأمين، والتي يطلق عليها كذلك اسم غطاء زيادة معدل الخسارة، معدل الخسارة يحمي المؤسسة المسندة من أن تزيد خسارتها عن مبلغ محدد من الخسائر في فرع معين من الفروع، ومبلغ الخسارة هذا يُحدد بناءً على الأقساط السنوية للمؤسسة المسندة في المحفظة أو في الفرع المعني ويكون عادة في شكل نسبة مئوية،⁴² وبموجب هذا الغطاء فإن مؤسسة إعادة التأمين لن تكون عرضة لدفع أية خسائر كبيرة، ما لم تزد نسبة الخسارة السنوية عن نسبة محددة من الأقساط المحفظة، وعندما تصل الخسائر إلى هذه النسبة المحددة يصبح معيد التأمين مسؤولاً عن جميع الخسائر، في نطاق الحد الأقصى المتفق عليه لمسؤوليته التي تظهر كنسبة مئوية.⁴³

وحرصاً على أن تكون مسؤولية مؤسسة إعادة التأمين قائمة، فيحصل الاتفاق على أن تكون مجموع الخسائر التي يدفعها معيد التأمين مبلغاً معيناً، حتى وإن لم تصل هذه الخسائر النسبة المئوية المحددة، وهذا التحديد يمنع المؤسسة المسندة من زيادة أقساطها إلى حد كبير سيتبعه زيادة مسؤولية معيد التأمين، في حالة ما لم يوضع هذا التحديد في صورة مبلغ معين.⁴⁴

مثال توضيحي:⁴⁵

يتم الاتفاق مثل على تحمّل المؤمن المباشر لمجموع الخسائر في فرع الحريق طالما أنها في حدود 85% عن الأقساط المكتسبة خلال هذه السنة، فإذا زادت الخسائر عن هذه النسبة فإن معيد التأمين هو من يتحمل هذه الزيادة، وفي أغلب الأحوال يتم وضع حد أقصى لهذه النسبة، بمعنى أنه يحصل الاتفاق على أن مؤسسة إعادة التأمين تتحمل الخسائر التي تفوق 85% من مجموع الأقساط المكتسبة وبحد أقصى مثل يساوي 125%، وحتى تتضح الفكرة نفترض أن الأقساط المكتسبة عن السنة لفرع الحريق هو 65.000.000,00 دج، وأن معدل الخسارة المتفق عليه في الاتفاقية هو 85% وما يزيد عن ذلك تتحمله مؤسسة إعادة التأمين إلى الحد 125% من الأقساط المكتسبة، هذا يعني أن التزام المؤمن المباشر عن الخسائر في حدود 85% من الأقساط أي:

$$65.000.000,00 \text{ دج} * 0,85 = 55.250.000,00 \text{ دج}.$$

وطالما كان مجموع الخسائر السنوية في حدود هذه القيمة 55.250.000,00 دج، فإن المؤمن المباشر يتحملها، أما إذا زادت الخسائر عن هذه القيمة فمعيد التأمين هو من يتحملها، ويكون الحد الأقصى لتحمله هو 125% من الأقساط أي:

$$65.000.000,00 \text{ دج} * 100/125 = 81.250.000,00 \text{ دج}.$$

أي أن مؤسسة إعادة التأمين تبدأ التزاماتها إذا زادت مجموع الخسائر عن 55.250.000,00 دج ويكون الحد الأقصى للالتزام معيد التأمين هو:

$$81.250.000,00 \text{ دج} - 55.250.000,00 \text{ دج} = 26.000.000,00 \text{ دج}.$$

⁴² معدل الخسارة = الخسائر السنوية / الأقساط السنوية المكتسبة x 100.

⁴³ عبد اللطيف عبود، مرجع سابق، ص 31.

⁴⁴ أحمد وجدي رزيق، وفؤاد إبراهيم الجوهري، مرجع سابق، ص 110.

⁴⁵ يوبكر ساخي، مرجع سابق، ص 60.

وما يزيد عن هذه القيمة الأخيرة 26.000.000,00 دج يتحملها المؤمن المباشر ثانياً. هذه الطريقة تشبه إلى حد ما طريقة إعادة التأمين على الجزء الزائد من الخسارة، المذكورة أعلاه، إلا أن في هذه الطريقة (غطاء زيادة معدل الخسارة) فمعدل الخسارة يتم تحديده من خلال نسبة معينة.

وفيما يلي جدول مقارنة يوضح الفرق بين طريقة إعادة التأمين الاختيارية وطريقة إعادة التأمين الإلزامية.

الجدول رقم (03): الفرق بين طريقة إعادة التأمين الاختيارية وطريقة إعادة التأمين الإلزامية

اتفاقية إعادة التأمين الإلزامية	اتفاقية إعادة التأمين الاختيارية
1- شركة التأمين ملزمة بأن تسند حصة أو نسبة من كل خطر يقع داخل نطاق وشروط الاتفاقية، كما أن معيد التأمين ملزم بأن يقبل تلك الحصة.	1- شركة التأمين غير ملزمة بأن تسند أي خطر إلى معيد التأمين، ومعيد التأمين له الحرية بأن يقبل أو يرفض أي خطر معروض عليه.
2- التغطية تلقائية من جانب معيد التأمين، فيكون مسؤولاً عن كل الوثائق التي تصدرها شركة التأمين دون أن تُعرض عليه تلك الوثائق، ما دامت الأخطار تقع داخل نطاق وشروط الاتفاقية.	2- لا توجد تغطية تلقائية من جانب معيد التأمين، بل يجب أن يعرض عليه كل خطر ويقرر قبوله أو رفضه لهذا الخطر.
3- يكون إعادة التأمين على أخطار متعددة ما دامت الأخطار تقع داخل نطاق وشروط الاتفاقية.	3- تتم عملية إعادة التأمين على الخطر الواحد.
4- معيد التأمين يقبل الأخطار بصورة عمياء، فلا ترسل إليه تفاصيل كل خطر بل يكون مسؤولاً عن حصته بمجرد صدور وثائق التأمين.	4- يتطلب معلومات مفصلة عن كل خطر يقدم إلى معيد التأمين.

المصدر: نبيل محمد مختار، إعادة التأمين، دار الفكر الجامعي، مصر، 2003، ص29.

3- الطريقة الاختيارية الإلزامية:

هذه الطريقة اختيارية وإلزامية في آن واحد، فهي اختيارية من جانب المؤمن المباشر وإلزامية من جانب مؤسسة التأمين فبمقتضى هذه الطريقة يعقد المؤمن المباشر اتفاقية مع مؤسسة التأمين على إعادة التأمين لعمليات معينة محددة في اتفاقية وتعتبر هذه الاتفاقيات في صالح المؤمن الأصلي ولذلك ترفضها مؤسسات إعادة التأمين لأنها تكون مجبرة على إعادة عمليات تتسم بالخطورة العالية بعد ما يحتفظ المؤمن الأصلي لنفسه بالعمليات الجيدة.⁴⁶

وهذه الطريقة تجمع بين خصائص ومزايا طريقة إعادة التأمين بالاتفاقية (الطريقة الإلزامية) والطريقة الاختيارية، حيث تكون للمؤسسة المُسندة (المؤمن المباشر) الحرية الكاملة (دون إلزام) في عملية الإسناد من عدمها، بينما يكون مُعيد التأمين مُلزماً على قبول أي خطر أو جزء منه يقوم بإسناده

⁴⁶ أحمد صلاح عطية، مرجع سابق، ص68.

المؤمن المباشر، بمعنى أن التغطية على المخاطر، في هذه الطريقة، اختيارية من جانب مؤسسة التأمين والزامية بالنسبة لمؤسسة إعادة التأمين.⁴⁷

ويتم اللجوء إلى هذا النوع من طرف مؤسسات التأمين للحصول على طاقات استيعابية إضافية، زيادة عما تُوفره الاتفاقيات العادية، وكذلك لتغطية بعض عمليات التأمينات الخاصة بالمخاطر الكبيرة، والتي قد ترد للمؤمن المباشر لكن على فترات متباعدة وغير منتظمة.⁴⁸

إن هذا النوع من اتفاقيات إعادة التأمين غير مرغوب فيه من قبل مؤسسات إعادة التأمين، على اعتبار أن حرية المؤمن المباشر في الإسناد أو عدم الإسناد، يجعله (المؤمن المباشر) يقوم بإسناد فقط تلك العمليات الرديئة، بينما العمليات الجيدة فيتم إسنادها بناءً على ترتيبات أخرى لإعادة التأمين، بالإضافة إلى ذلك فإن هذا النوع من اتفاقيات إعادة التأمين ينتج عنها محافظ غير متوازنة، خاصة وأنها تستخدم في التغطية على مخاطر تتجاوز قيمتها حدود الاتفاقيات، وبالتالي فإن العمليات التي تُسند من طرف المؤمن المباشر تكون قليلة العدد.

4- طريقة الحساب المشترك (نظام المجمع):

في هذه الطريقة تعقد مجموعة من مؤسسة التأمين اتفاقية لإنشاء حساب مشترك لجميع العمليات التي تعقدتها المؤسسات والتي تحدد في الاتفاقية، وتتسم بدرجة خطورة مرتفعة مثل: أخطار الطيران، الحروب، الزلازل والبراكين وغيرها، والتي ترفض مؤسسات التأمين قبول التأمين عليها بسبب ارتفاع خطورتها وعدم توافر الخبرة والبيانات الكافية للتنبؤ الدقيق بنتائجها؛ وبالتالي عدم إمكانية حساب أقساطها بدقة وعدم استقرار نتائجها من ناحية أخرى.

وتلجأ المؤسسات لهذه الطريقة إذا كانت المنافسة بينها شديدة جداً بالنسبة لبعض الأخطار بحيث تؤثر هذه المنافسة على مستوى الأقساط فتعقد اتفاقاً فيما بينها على إنشاء مكتب أو حساب مشترك يضم هذه العمليات حتى تقل حدة المنافسة بينهما.⁴⁹

5- إعادة إعادة التأمين: إن مؤسسات إعادة التأمين هي في حاجة ماسة إلى تحقيق التجانس بين المبالغ المالية التي تحتفظ بها والآثار والنتائج المترتبة في حالة وقوع الأخطار المؤمن ضدها، خاصة تلك الأخطار المرتفعة التكاليف كالكوارث الطبيعية (الفيضانات، الزلازل، البراكين،... إلخ). لذلك فهي تقوم بإبرام عقد إعادة إعادة التأمين لدى مؤسسات إعادة تأمين أخرى، مقابل التنازل عن جزء من الأقساط.

ويحمل عقد إعادة إعادة التأمين نفس الخصائص التي يحتويها عقد التأمين الأصلي، على اعتبار أن هذا العقد يمكن أن يكون بالطريقة الاختيارية كما يمكنه أن يكون بالطريقة الإلزامية (اتفاقية إعادة التأمين النسبية واتفاقية إعادة التأمين غير النسبية)، ونسجل في هذا الإطار أن مؤسسات إعادة التأمين تلجأ في غالب الأحيان لطريقة اتفاقية الفائض (نوع من اتفاقية إعادة التأمين النسبية) بالنظر إلى أن الاهتمامات الأساسية لمؤسسات إعادة التأمين هي الحصول على حماية ضد الكوارث والأخطار غير العادية كالزلازل والبراكين والفيضانات وخطر الإشعاعات النووية،... إلخ، وفي هذا الإطار يجب الإشارة إلى أن عملية إعادة إعادة التأمين يشترط ممارستها من قبل مؤسسات إعادة التأمين التي تملك الخبرة العالية والملاءة المالية المرتفعة.⁵⁰

⁴⁷ سعد سعيد عبد الرزاق، ومصطفى عبد الغني، ص 49.

⁴⁸ ممدوح حمزة أحمد، وناهد عبد الحميد، إدارة الخطر والتأمين، جامعة القاهرة، مصر، 2003، ص 470.

⁴⁹ ثناء محمد طعيمه، مرجع سابق، ص 68.

⁵⁰ Michael HAGOPIAN, Michel LAPARRA , Les aspects théoriques et pratiques de la réassurance , édition l'argus, France, 1991, P 124.

6- مؤسسات التأمين الخاصة:

تملك المؤسسات الصناعية والمالية الكبرى برامج تأمين ذات التكاليف المرتفعة، لهذا فهي تبحث دائما عن الاحتفاظ بجزء من الأقساط المتنازل عنها لمؤسسات التأمين، انطلاقا من هذه الفكرة عملت هذه المؤسسات الصناعية والمالية على إنشاء مؤسسات تأمين خاصة بها لتحويل الأخطار إليها.

تجدر الإشارة أن البدايات الأولى لظهور مؤسسات التأمين الخاصة كانت بأوروبا ثم بالولايات المتحدة الأمريكية، حيث رغبت المؤسسات البترولية الاحتفاظ لنفسها بجزء كبير من الأقساط المتنازل عنها.⁵¹

7- طريقة الإسناد بموجب القانون: في حالة الإسناد بموجب القانون فإن عملية إعادة التأمين تتم بنص قانوني يتم إصداره من طرف الدولة، ومن خلاله تجبر جميع مؤسسات التأمين المباشرة على إسناد حصص (نسبة) من جميع عملياتها التأمينية (إسنادات إلزامية) إلى مؤسسة إعادة التأمين (المخصصة) التابعة للدولة، على أن تقوم هذه الأخيرة بعد ذلك بإعادة تأمين جزء من الحصص التي تنازلت عليها المؤسسات الوطنية المباشرة، خارج الوطن، وتهدف الدول من خلال طريقة الإسناد هذه إلى دعم مؤسسة أو مؤسسات إعادة التأمين الحكومية والتقليل من حجم أقساط إعادة التأمين الصادرة للخارج، بمعنى الحد من خروج العملة الصعبة إلى الخارج، وغالبا ما يتم استخدام هذه الطريقة في الدول التي تنتهج الاقتصاد الموجه.⁵² وتأخذ طريقة الإسناد بموجب القانون أحد النوعين التاليين:⁵³

1.7- الإسنادات الإلزامية الكاملة: في هذا النوع من الإسنادات توجد مؤسسة تأمين واحدة مملوكة للقطاع العام في الدولة تتولى كافة عمليات إعادة التأمين في السوق، بمعنى أن مؤسسات التأمين المباشرة تقوم بإعادة التأمين عن عملياتها التأمينية لدى تلك المؤسسة فقط، ولا يسمح لها بإعادة التأمين في الأسواق العالمية، بل مؤسسة إعادة التأمين التابعة للدولة هي من تقوم بترتيب إعادة التأمين في الأسواق العالمية.

2.6- الإسنادات الإلزامية الجزئية: في الإسنادات الإلزامية الجزئية مؤسسات التأمين المباشرة تكون ملزمة بإسناد حصة معينة لدى مؤسسة إعادة التأمين الوطنية (لتكن على سبيل المثال 30%)، بينما تُترك لها الحرية في إسناد الحصص المتبقية بالطريقة التي تراها مناسبة لها، سواء بإسنادها لدى نفس مؤسسة إعادة التأمين الحكومية أو لدى مؤسسات إعادة تأمين أخرى داخل حدود الدولة أو إعادة تأمينها في الأسواق العالمية.

إن ما يُعاب على طريقة الإسناد بموجب القانون، أنها تحد من حرية مؤسسات التأمين المُسندة في إعداد برامج إعادة التأمين بالطريقة التي تراها مناسبة والتي تحقق من خلالها أهدافها، بالإضافة إلى ذلك فإن العمولات المرتبطة بإعادة التأمين عن الإسنادات الإلزامية والمُحصل عليها تكون أقل، مقارنة بما تحصل عليه في أسواق إعادة التأمين العالمية، كما أنها قد تلحق أضرارا بمؤسسة إعادة التأمين الحكومية نفسها، على اعتبار أنها تكون ملزمة بقبول الإسنادات في فرع تأمين معين بالرغم من تدهور نتائجه بدرجة كبيرة

ثامنا- أسواق إعادة التأمين:

قطاع التأمين كباقي القطاعات الاقتصادية الأخرى والفاعلة في اقتصاد أي بلد، تحتاج سوقه وتخضع لآليات وقوى السوق والى تفاعل قوى العرض والطلب على العمليات التأمينية، ومن ثم الأخطار المترتبة عنها، فمؤسسات التأمين تعرض جزء أو كل أخطارها وبالمقابل مؤسسات إعادة التأمين تقبل التغطية على جزء أو كل الأخطار المعروضة في سوق التأمين، ولا يتأتى ذلك إلا بوجود عنصر ثالث مهم وهو وسطاء التأمين.

⁵¹ Ibid, P 124.

⁵² ممدوح حمزة أحمد، مرجع سابق، ص473.

⁵³ سعد سعيد عبد الرزاق، ومصطفى عبد الغني، مرجع سابق، ص51.

وسطاء إعادة التأمين يُعتبرون عنصر هام وضروري لتحريك الطاقات الاستيعابية الضرورية اللازمة لتغطية الأخطار الكبرى، وللمساعدة في إبرام اتفاقيات إعادة التأمين بين المؤسسات المُسندة ومؤسسات إعادة التأمين في مختلف أنحاء العالم. وفيما يلي سيتم التطرق إلى الأطراف الثلاثة الفاعلة في سوق التأمين:⁵⁴

1- مشتروا إعادة التأمين:

يشتمل جانب المشترين على عدد من المؤسسات والهيئات؛ هي كالاتي:

1.1- مؤسسات التأمين المباشرة: تعتبر مؤسسات التأمين المباشرة المشتري الرئيسي لإعادة التأمين، وهناك عدد من العوامل التي تؤثر على حجم إعادة التأمين التي تسندها المؤسسات المباشرة منها:

1.1.1- تدخل الدولة: إن مقدار التأمين الذي تشتريه المؤسسات المسندة في سوق ما، يتأثر إلى حد كبير بمدى التدخل الحكومي في سوق التأمين لتنظيم عملية إعادة التأمين، ففي الكثير من الدول، خاصة تلك الدول المنتهجة النظام الاشتراكي، نجد أن الدولة قامت بإنشاء مؤسسات عامة لإعادة التأمين، وألزمت كافة مؤسسات التأمين المباشر بالتعامل معها بحيث تقوم بإسناد كل عمليات إعادة التأمين إلى مؤسسة أو مؤسسات إعادة التأمين التابعة للدولة، وتقوم هذه الأخيرة ووحدها فقط بشراء التغطيات المتعلقة بإعادة التأمين من السوق العالمية؛ ولا شك أن سيطرة المؤسسات الحكومية لإعادة التأمين على محفظة التأمين في سوق ما، يجعلها قادرة على ترشيد العمليات المرتبطة بإعادة التأمين، والتي تؤدي في أغلب الحالات إلى خفض حجم إعادة التأمين الصادرة من ذلك السوق.

2.1.1- الاندماج: شهدت مختلف أسواق التأمين في العالم عمليات اندماج مستمرة بين العديد من مؤسسات التأمين المسندة، خاصة في الدول ذات التوجه الاقتصادية الليبرالي أو الحر، وبالطبع الدوافع كانت تجارية وفنية بحتة، أما في الدول ذات التوجه الاشتراكي أو الاقتصاد الموجه فكان الهدف خلق مؤسسات تأمين كبيرة لتسهيل إدارتها بواسطة أجهزة القطاع العام وكذلك لترشيد المنافسة في سوق التأمين المحلية، وفي هذا الإطار أظهرت التجارب ودلت الخبرات السابقة أن الاندماج بين مؤسسات التأمين المُسندة يؤدي إلى زيادة قدرتها الاستيعابية والإحتفاظية، الأمر الذي ينتج عنه تخفيض مقدار ما تحتاجه من تغطيات إعادة التأمين.

ومن الناحية الإحصائية فإن دمج محفظتين أو أكثر من محافظ التأمين يساعد على تحقيق قانون الأعداد الكبرى بدرجة كبيرة، الأمر الذي ينتج عنه إمكانية التنبؤ بالخسائر كما تقل درجة الاختلاف بين الخسائر المتوقعة والخسائر الفعلية، مما يؤدي ويساعد على تقليل الاعتماد على تغطيات إعادة التأمين.

2.1- مؤسسات التأمين التابعة: يعتبر إنشاء المؤسسات التابعة من أهم التطورات التي حدثت بعد الحرب العالمية الثانية، ومؤسسات التأمين التابعة هي مؤسسة تأمين يتم إنشائها من طرف إحدى المؤسسات الصناعية أو التجارية الضخمة، وتسند إليها جميع العمليات التأمينية الخاصة بالمؤسسة ومؤسساتها التابعة إليها. وهناك العديد من الأسباب تدعو المؤسسات الصناعية والتجارية الكبيرة إلى إنشاء مؤسسة تأمين تابعة للمجموعة منها:

- التطورات الاقتصادية والتكنولوجية التي عرفتها اقتصاديات الدول نتج عنه ظهور مؤسسات صناعية وتجارية ضخمة، وهذه المؤسسات متواجدة في أغلب دول العالم وتمتلك أصولا ثابتة كبيرة جدا، منها على سبيل المثال لا الحصر، المؤسسات البترولية التي تعمل في العديد من الدول، حيث تمتلك منصات الحفر والإنتاج، مصافي النفط، شبكات الأنابيب... إلخ، بالإضافة إلى هذه الأصول الثابتة نجد أن هذه المؤسسات تحتاج إلى تغطيات تأمينية كبيرة في المجالات المرتبطة بعمل المؤسسة، كالتأمين على المسؤولية القانونية اتجاه الغير والتأمين على العاملين... إلخ؛ ولا شك أن تكلفة شراء التغطيات التأمينية

⁵⁴ أحمد وجدي رزيق، وفؤاد إبراهيم الجوهري، ص.ص 9-14.

تكون مرتفعة جدا وتمثل جزءا هاما من تكاليف الأعمال، الأمر الذي يُشكّل دافعا قويا لهذه المؤسسات الكبيرة لتكوين مؤسسة تأمين تابعة للمجموعة بهدف ترشيد النفقات في مجال شراء التغطيات التأمينية.

- التطور الذي عرفه حجم الأعمال لهذه المؤسسات والمؤسسات الضخمة، ومع انتشار الدراسات المرتبطة بإدارة المخاطر، ظهر اتجاه لدى هذه المؤسسات إلى محاولة تحقيق أكبر درجة من السيطرة على برنامج التأمين الخاص بالمؤسسة، وظهر اتجاه لطلب تغطيات تأمينية بمبالغ كبيرة للتحمّل، ووصلت هذه المبالغ إلى ملايين الدولارات، بالإضافة إلى ذلك فرغبة هذه المؤسسات الكبيرة كانت قوية في شراء تغطيات تأمينية على أساس (الخسارة الأولى)، أي أن مبلغ التأمين لا يتم احتسابه على أساس القيمة الإجمالية للممتلكات المغطاة، وإنما على أساس مبلغ معين يقل عن القيمة الإجمالية ويمثل أقصى خسارة محتملة يمكن أن تتعرض لها الممتلكات المغطاة؛ كما طالبت هذه المؤسسات الضخمة كذلك بوضع برامج تسعير تعكس نتائج العمليات التأمينية الفعلية، والتي حسبها، ستكون أفضل من المتوسط العام في الصناعة التأمينية. إن هذه الاتجاهات الموضوعية من قبل المؤسسات العالمية الكبيرة قوبلت بنوع من التحفظ من طرف مؤسسات التأمين المباشرة، على اعتبار أنها تُؤثر تأثيرا مباشرا وسلبيا على دخولها والمُتأتمية من الأقساط، الأمر الذي حفز المؤسسات الكبيرة على إنشاء مؤسسات تأمين تابعة، والهدف طبعاً تقادي التعامل مع مؤسسات التأمين المباشرة والتعامل مع أسواق إعادة التأمين، والتي استحسن العمل وأبدت مرونة كبيرة في الاستجابة لرغبات مؤسسات التأمين التابعة. بناءً على ما سبق؛ يُمكن القول أن إنشاء مؤسسات التأمين التابعة قد نتج عنه زيادة الطلب على العمليات المرتبطة بإعادة التأمين، بسبب صغر حجم المؤسسات التابعة وانخفاض حصة احتفاظها مقارنة بما تحتفظ به مؤسسات التأمين المباشرة في التأمين على الأخطار.

- إن تخفيض الأعباء الضريبية كان من أهم الأسباب التي شجعت على إنشاء مؤسسات التأمين التابعة في المناطق المعروفة عنها الإعفاء الضريبي، أو ما يُعرف "بالجنات الضريبية" مثل بيرمودا وجزر الباهاما وغيرها من المناطق، حيث توجد ضرائب محدودة على ما تحقّقه هذه المؤسسات العالمية الكبيرة من أرباح.

تجدر الإشارة في نفس هذه الفكرة أن مؤسسات التأمين التابعة قامت بتكوين مجتمعات لتبادل العمليات التأمينية فيما بينها، كما أن البعض من هذه المؤسسات حققت نتائج سيئة للغاية، بل منها من تم تصفيتها بسبب تدهور أوضاعها المالية، والنتائج عن قلة خبرتها في قبول تحمل المخاطر المرتبطة بعمليات إعادة التأمين الواردة إليها وبشكل كبير.

3.1- معيدو التأمين: رغم أن معيدو التأمين هم الجانب الأساسي في عملية بيع إعادة التأمين إلا أنهم يظهرون كذلك كمشتريين لتغطيات إعادة التأمين، على اعتبار أنهم لا يحتفظون بالأخطار التي يقبلون التأمين عليها كاملة، بل يعيدون جزءا منها إلى معيدي تأمين آخرين عمل بنظرية توزيع أو تقنيت أو تجزئة الخطر؛ ومن أهم الأسباب التي تدعو معيدو التأمين إلى شراء تغطيات إعادة التأمين هو تقادي الخسائر المالية الكبيرة التي قد تنتج عن عمليات التراكم غير المعروفة على الأخطار المكتتب فيها في منطقة معينة، نتيجة لوقوع الأخطار الكبرى أو الكوارث الطبيعية كالزلازل، البراكين، والفيضانات،... إلخ.

عندما يقوم معيدو التأمين بإسناد حصة من العمليات التأمينية التي قبلها فيما سبق إلى معيدي تأمين آخرين، يطلق على هذه العملية (إعادة التأمين مكررة) أو (إعادة التأمين RÉTROCESSION) ويطلق على المعيد المُسند RÉTRÔCÉDANT أما المعيد الذي يقبل الإسناد RÉTROCESSIONNAIRE.

2- بائعوا إعادة التأمين: يتكون بائعوا إعادة التأمين من:

1.2- مؤسسات إعادة التأمين المتخصصة: ويُقصد بها تلك المؤسسات التي تتخصص فقط في اكتتاب عمليات إعادة التأمين من مؤسسات التأمين المُسندة أو من مؤسسات التأمين الأخرى، ومن ثم فإن مؤسسات التأمين المتخصصة لا تتعامل من الجمهور ولا تقبل أي عمليات تأمين مباشرة.

تجدر الإشارة أن مؤسسات إعادة التأمين المتخصصة قد نجدها مؤسسة متعددة الجنسيات، وتحصل على العمليات المرتبطة بإعادة التأمين عن طريق فروعها المنتشرة في كل دول العالم، كما أن مؤسسات إعادة التأمين المتخصصة مُتمركزة في سوق معينة ومع ذلك تكتتب في العمليات التأمينية على المستوى العالمي، سواء عن طريق وسطاء إعادة التأمين أو بالإتصال المباشر مع المؤسسات المُسندة لعمليات إعادة التأمين.

وكانت ألمانيا من الدول السبّاقة في تأسيس أول مؤسسة تأمين متخصصة وكان ذلك في منتصف القرن التاسع عشر، وتوالى انشائها فيما بعد في كل من سويسرا والنمسا وبقية بعض الدول الأوروبية، إلا أنه تأخر إنشاء مؤسسات إعادة التأمين المتخصصة في بريطانيا إلى العقد الأول من القرن العشرين.

2.2- اللويدز LLOYD'S: يعتبر سوق اللويدز من أهم الأسواق العالمية لإعادة التأمين، وقد اكتسبت تلك السوق اسمها من المقهى الذي كان يملكه "إدوارد لويد" في أواخر القرن السابع عشر، حيث كان مكانا لاجتماع الأشخاص الذي يمارسون عمليات الاكتتاب في التأمين البحري، حيث يقبل كل شخص حصة صغيرة من التأمين بناءً على قدراته المالية، بمعنى أن عملية التأمين كانت تتم على أساس المسؤولية الفردية المطلقة لكل مكتتب؛ ولم يتغير هذا المبدأ بالرغم من التطور الهائل الذي عرفه سوق "اللويدز"، ويضم هذا الأخير عددا كبيرا من الأفراد الذين يقومون بالاكتتاب، مع تحمل كل فرد منهم نتيجة عمليات الاكتتاب سواء أكانت ربحا أو خسارة، ويطلق على هؤلاء اسم "الأعضاء المكتتبين" ولا يُشترط أن يقوم هؤلاء الأعضاء بالاكتتاب بأنفسهم داخل سوق "اللويدز"، بل يجتمعون في جماعات يُطلق عليها إسم "نقابات اللويدز" وتضم كل نقابة المئات من الأعضاء في غرفة الاكتتاب في سوق "اللويدز"، ويسمى المكان بالغرفة BOX وهو عبارة عن مكتب صغير يجلس فيه المكتتب الذي يتولى الاكتتاب لحساب النقابة، وتضم قاعة الإكتتاب العديد من تلك الصناديق أو المكاتب تمثل كل منها نقابة معينة، أما هيئة اللويدز فنقوم بتوفير الخدمات والتسهيلات اللازمة لتسيير العمل داخل السوق وتنظيمه، كما أن هذه الهيئة لا تقوم بأي عمليات اكتتاب.

تجدر الإشارة أن الأرباح الناتجة عن عمليات الاكتتاب والمحقة في سنة ما في هذا السوق، لا يتم الإفراج عنها إلا بعد مرور ثلاث سنوات؛ وذلك حتى تكون النتائج أكثر دقة ووضوحا، وفي حالة ما إذا وُجدت بعض المسؤوليات مُعلقة في السنة الثالثة فإنها تُحول إلى السنة الاكتتابية الموالية.

إن إسناد عمليات التأمين وإعادة التأمين في سوق اللويدز يتم عن طريق الوسطاء الذين يحق لهم وحدهم ودون غيرهم إسناد العمليات داخل السوق، أي أن مؤسسات التأمين ولإسناد عمليات إعادة التأمين في هذا السوق هي مُجبرة باستخدام وسيط، ووسطاء اللويدز هم في العادة مؤسسات متخصصة في القيام بعمليات الوساطة في إسناد عمليات التأمين وإعادة التأمين.

3.2- مؤسسات التأمين المباشرة: تمارس معظم مؤسسات التأمين المُسندة قبول عمليات التأمين الواردة إليها، كما أنها تلعب دورا هاما في توفير الطاقة الاستيعابية في أسواق إعادة التأمين العالمية، ونشير في هذا الإطار أنه قامت المؤسسات العالمية بإنشاء مؤسسات تابعة لها تخصصها هو إعادة التأمين، أما في الدول النامية نجد أن مؤسسات التأمين المباشرة تقوم بقبول العمليات التأمينية الواردة إليها على أساس التبادل، أي أنها تقبل حصص اتفاقيات إعادة التأمين الخاصة بالمؤسسات التي تسند إليها المؤسسة المباشرة اتفاقياتها، وذلك على سبيل التبادل وتحقيق نوع من التوازن في محافظتها الخاصة بالعمليات التأمينية، ضف إلى ذلك الحصول على الأقساط الواردة إليها بهدف تعويض الأقساط الصادرة عنها.

4.2- توكيلات الإكتتاب: السوق المعروف عنه وجود هذا النوع من بائعي إعادة التأمين هو "سوق لندن" الذي يحتوي على العديد من وكالات الإكتتاب، فتلجأ إليه العديد من مؤسسات التأمين المباشرة ومؤسسات إعادة التأمين من خارج السوق بهدف تعيين وكيل لها على مستوى هذا السوق، والذي يقوم بالإكتتاب لمصلحتها بهدف تجنب مصاريف إضافية، عوض عن إنشاء مكاتب تمثل مؤسسات التأمين، وعادة ما يكون الوكيل عبارة عن إحدى مؤسسات الوساطة العالمية التي تتولى الإشراف على عدد من وكالات الإكتتاب لحساب المؤسسات الأجنبية، كما يمكن أن يكون الوكيل شخص معين تراكمت لديه الخبرات في فرع معين من فروع التأمين.

5.2- مجتمعات إعادة التأمين: المجموعة هي: "منظمة يقوم فيها عدد من المؤمنين بالتعاون مع بعضهم، توزيع عبئ الخسائر غير العادية والناجمة عن الأخطار التي تقع في اختصاصها"⁵⁵ ينشأ مجمع إعادة التأمين عندما يتم الإتفاق بين عدد من الهيئات، بهدف تجميع تلك العمليات التأمينية التي من طبيعة معينة والتي يعقدها أي منهم، ثم تقسيمها فيما بينهم بنسب محددة يتفق عليها مسبقاً، وتتم عملية التجميع هذه عن طريق الإتفاق على أن يتنازل كل عضو للمجمع عن جميع العمليات الداخلة في نطاق اختصاص المجمع بأكملها أو عن جزء منها فقط، ويتم تقسيم الأقساط وتوزيع التعويضات على أسس معينة تم الإتفاق عليها عند إنشاء المجمع"⁵⁶ وعرفت المجموعة أيضاً بأنها: "نظام بموجبه يتم تفتيت وتقسيم الأخطار الضخمة أو غير المرغوبة (مثل الأخطار النووية) بين المؤمنين، بدلا من أن يكتب مؤمن واحد في كل الخطر"⁵⁷ وعرفت بأنها: "تنظيم تجميعي لتأمينات أو إسنادات أو اتفاقيات أو لحصص أو أجزاء متجانسة في طبيعتها أو في أحد عناصرها، ثم إسنادها أو توزيعها أو إعادة توزيعها (إذا كانت تقتصر على عملياتهم) بين أعضاء المجموعة بإحدى الصور المتفق عليها"⁵⁸.

فمجمعات التأمين و/أو إعادة التأمين هي عبارة عن اتفاقيات تجمع عددا من مؤسسات التأمين و/أو إعادة التأمين، من أجل خلق طاقة استيعابية لاحتواء أخطار ذات طبيعة كارثية أو ذات طبيعة خاصة (كالأخطار النووية)، حيث قد لا يكون من الممكن تأمين أو إعادة تأمين هذا النوع من الأخطار بطريقة أخرى.

3-الوسطاء: سبق الإشارة فيما سبق أن إسناد عمليات التأمين وإعادة التأمين في سوق "اللويدز" لا بد أن تتم عن طريق الوسطاء، ويلعب الوسطاء دورا مهما في أسواق إعادة التأمين العالمية، وتتجلى أهميتهم في إسناد العمليات المتعلقة بإعادة التأمين لدى مؤسسات التأمين ومؤسسات إعادة التأمين في سوق لندن والأسواق العالمية، سواء تعلق الأمر بالإسنادات الإختيارية أو الإسنادات الاتفاقية؛ والمعتاد أن مؤسسات التأمين تلجأ إلى استخدام الوسطاء بهدف الحصول على تغطيات إعادة التأمين الإختيارية المتعلقة بالأخطار الكبرى، على اعتبار أنها تحتاج إلى طاقات استيعابية ضخمة، أما فيما يتعلق باتفاقيات إعادة التأمين فإن بعض مؤسسات التأمين تفضل أن يتم إسناد برامج اتفاقياتها كلية عن طريق إحدى مؤسسات وساطة إعادة التأمين، بينما تفضل بعض مؤسسات التأمين الأخرى إعطاء حصة للوسيط واسناد الحصة أو الحصص المتبقية على مختلف مؤسسات إعادة التأمين. وعلى العموم يقوم الوسطاء بدور بارز في سوق إعادة التأمين و يقدمون خدمات مهمة لمؤسسات التأمين المسندة نذكر منها:

- المساعدة في الحصول على الأسعار والشروط المناسبة لتغطية الأخطار الكبرى اختيارياً، ثم القيام بتغطية هذه الأخيرة لدى أسواق إعادة التأمين العالمية؛

- فيما يتعلق بإعادة التأمين الاتفاقية فإن وسطاء إعادة التأمين يقدمون للمؤسسات المسندة خدمات هامة عديدة، تبدأ من دراسة احتياجات مؤسسة التأمين المباشرة واقتراح برنامج الاتفاقيات المناسبة ثم

⁵⁵ كمال عباس الخلواني، مقدمة في الخطر والتأمين، دار الاتحاد، مصر، 1980، ص103.

⁵⁶ عيد أحمد أبو بكر، ووليد إسماعيل السيف، إدارة الخطر والتأمين، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص265.

⁵⁷ نبيل محمد مختار، إعادة التأمين، دار الفكر الجامعي، مصر، 2011، ص349.

⁵⁸ رؤوف حليم مقار، إعادة التأمين وتطبيقاتها العلمية، الاتحاد العام العربي للتأمين، مصر، 1960، ص25.

تغطية البرنامج لدى معيدي التأمين في مختلف أنحاء العالم، وبعد إتمام تغطية الاتفاقيات يقوم الوسيط بالعديد من الخدمات المرتبطة بإعداد الحسابات الخاصة بالاتفاقية، تحضير واعداد نصوص الاتفاقية والتعديلات التي تطرأ عليها إلى غير ذلك من الخدمات.

كما يقوم وسطاء إعادة التأمين بالعديد من الخدمات الثانوية نذكر منها:

- تزويد مؤسسات التأمين المباشرة بالمعلومات المستجدة في أسواق إعادة التأمين، كالمعلومات المتعلقة بأساليب تسعير مستحدثة أو تغطيات جديدة؛
- تقديم المعلومات لمؤسسات التأمين المباشرة فيما يتعلق بفروع التأمين المتخصصة أو المستحدثة؛
- تقوم مؤسسات الوساطة العالمية بتقديم النصائح لمؤسسات التأمين خاصة عندما يتعلق الأمر بالكشف عن الأخطار الصناعية الكبرى والتقليل من الحوادث ومنع الخسائر؛
- المساعدة في تدريب الإطارات الفنية لدى مؤسسات التأمين خاصة تلك المتواجدة في الدول النامية.

بناءً على ما سبق؛ يمكن القول أن وسطاء إعادة التأمين أهميتهم كبيرة جداً في تحريك الطاقات الإستيعابية اللازمة لتغطية الأخطار الكبرى، وكذلك للمساعدة في إبرام اتفاقيات إعادة التأمين بين مؤسسات التأمين المباشرة ومؤسسات إعادة التأمين في مختلف دول العالم.

خلاصة المحور الثالث:

تبين من خلال هذه المحور؛ أن عملية إعادة التأمين لها أهمية فُصوى في تغطية الأخطار، حيث أن مؤسسات التأمين المباشرة من خلال آلية إعادة التأمين تقبل تغطية الأخطار مهما كان حجمها ودرجة الخطورة فيها، على اعتبار أن عملية إعادة التأمين تُمكن مؤسسات التأمين المباشر من تفتيت الخطر وتشتيته بإعادة التأمين عليه لدى مؤسسات إعادة التأمين، كما اتضح كيف أن عملية إعادة التأمين تحقق المكاسب لكل الأطراف الداخلة في العملية التأمينية بداية من المؤمن له أو المستفيد الذي يبحث عن الأمان، ومؤسسات التأمين المباشرة التي تبحث هي الأخرى عن التقليل من الأخطار أو تجنبها من خلال إعادة التأمين على هذه الأخطار لدى مؤسسات إعادة التأمين وكيف أن هذه الأخيرة تستفيد هي الأخرى من تغطية الأخطار بناءً على اتفاق يحكم بينها وبين مؤسسات التأمين المباشرة، انطلاقاً من طرق وصيغ مختلفة لإعادة التأمين. بناءً على هذه الفكرة توصلنا إلى مجموعة من النتائج ندرجها في النقاط التالية:

- عملية إعادة التأمين لها دور في تخفيف الأخطار الكبرى التي تهدد مؤسسات التأمين بالإفلاس في حال تحققها بتوزيعها على عدد كبير من المؤسسات؛

- استفادة مؤسسات التأمين الصغيرة من خبرة ومهارة مؤسسات التأمين الكبيرة في حقل إعادة التأمين؛

- زيادة القدرة الاستيعابية لمؤسسات التأمين المباشر دون خوف هذه الأخيرة من تعرض العمليات التأمينية المُركزة مالياً أو جغرافياً للخسارة، حيث أن عملية إعادة التأمين تُمكنها من تشتيت هذه الأخطار الكبرى؛

- تُمكن عملية إعادة التأمين مؤسسات التأمين المباشر من إحداث نوع من الاستقرار في أرباحها، من خلال الضمان الذي تُقدمه لها لقبول جميع العمليات التأمينية المعروضة عليها بغض النظر عن قيمتها، الأمر الذي يُؤدي إلى تحقق مبدأ قانون الأعداد الكبرى وبالتالي تجنب الخسائر في حالة وقوع الأخطار المُؤمن ضدها؛

- زيادة ثقة المُؤمن لهم في قدرة مؤسسات التأمين المباشر على سداد التعويض في حالة تحقق الأخطار المُؤمن ضدها، بالنظر إلى تضامن معيدي التأمين مع المؤمن المباشر؛

- عملية إعادة التأمين تسمح للمؤمن المباشر من إحداث نوع من التوازن بين قيم العمليات المُؤمن عليها، وبالتالي تُجنبها من الوقوع في إشكالية عدم التعويض للمؤمن لهم؛

- عملية إعادة التأمين تساعد على توزيع الأعباء المترتبة عن الخسائر، في حالة وقوع الخطر المُؤمن ضده، التي قد تصيب اقتصاد بلد ما، إلى خارج الحدود وإلى بلدان أخرى انطلاقاً من مبدأ مشاركة العديد من هيئات ومؤسسات التأمين في دول العالم على تقاسم تحمل المخاطر، وتظهر أهمية هذه الفكرة أكثر وبالخصوص في الأخطار الكبرى والمُركزة، مثل الأخطار المترتبة عن الكوارث الطبيعية؛ كالزلازل والبراكين والفيضانات.

المراجع:

- أحمد صلاح عطية، محاسبة مؤسسات التأمين، الدار الجامعية، مصر، 2003.
- أحمد وجدي رزيق، وفؤاد ابراهيم الجوهري، إعادة التأمين، مطابع الدار البيضاء، مصر، 2001.
- أسامة عزمي سلام، وشقيري نوري موسى، إدارة الخطر والتأمين، دار الحامد للنشر والتوزيع، الأردن، 2007.
- بهاء بهيج شكري، إعادة التأمين بين النظرية والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2008.
- ثناء محمد طعيمة، محاسبة مؤسسات التأمين، إيتراك للطباعة والنشر، مصر، 2002.
- جورج ريجدا، مبادئ إدارة الخطر والتأمين، دار المريخ، مصر، 2006.
- حربي محمد عريقات، وسعيد جمعة عقل، التأمين وإدارة الخطر، دار وائل للنشر والتوزيع، الأردن، 2010.
- رؤوف حليم مقار، إعادة التأمين وتطبيقاتها العلمية، الاتحاد العام العربي للتأمين، مصر، 1960.
- سعد سعيد عبد الرزاق، ومصطفى عبد الغني، اقتصاديات إعادة التأمين، الدار الجامعية، مصر، 2001.
- صدقي عبد الهادي، ومحمود الزماميري، إدارة التأمين، المؤسسة العربية المتحدة للتسويق والتوريدات، مصر، 2013.
- عادل داود، مقدمة في إعادة التأمين، دار واذربي وشركاه للنشر، انجليترا، 1991.
- عبد اللطيف عبود، مدخل إلى إعادة التأمين، مكتب الخدمات الطباعية، سوريا، 1985.
- عبد الله نعمه جعفر، محاسبة المصارف ومؤسسات التأمين، الجامعة المفتوحة، ليبيا، 1991.
- عيد أحمد أبو بكر، ووليد إسماعيل السيف، إدارة الخطر والتأمين، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، الأردن، 2009.
- غازي خالد أحمد أبو عرابي، أحكام التأمين- دراسة مقارنة-، دار وائل للنشر والتوزيع، الأردن، 2011.
- فائز أحمد عبد الرحمان، ضمانات حقوق المؤمن لهم لدى مؤسسات التأمين، دار النهضة العربية، مصر، 2006.
- كمال عباس الخلواني، مقدمة في الخطر والتأمين، دار الاتحاد، مصر، 1980.
- محمد المصري، التأمين وإدارة المخاطر، دار زهران للنشر، الأردن، 1998.
- محمد جمال علي الهلالي، عبد الرزاق قاسم شحادة، محاسبة المؤسسات المالية (البنوك التجارية ومؤسسات التأمين)، دار المناهج للنشر والتوزيع، الأردن، 2008.
- محمد صلاح الدين الصدقي، التأمين ورياضياته، دار النهضة العربية، لبنان، 1973.
- محمد ناصر، إدارة أعمال التأمين بين النظرية والتطبيق، دار المجدلاوي للنشر، الأردن، 1998.
- ممدوح حمزة أحمد، وناهد عبد الحميد، إدارة الخطر والتأمين، جامعة القاهرة، مصر، 2003.
- نبيل محمد مختار، إعادة التأمين، دار الفكر الجامعي، مصر، 2001.
- فايز سيف الدين، إعادة التأمين: المفهوم، المهام والأساليب، مجلة الرائد العربي، العدد 103، 2009.
- ياسين كاظم حسن، إعادة التأمين، مجلة جامعة بابل، العلوم الإنسانية، كلية المستقبل الجامعة، المجلد 24، العدد 4، 2016.
- المادة 04 من الأمر رقم 07/95 المتعلق بقانون التأمينات، المؤرخ في 25 جانفي 1995، الجريدة الرسمية رقم 13، الصادرة بتاريخ 8 مارس 1995، ص4.
- بوبكر ساخي، مطبوعة جامعية موجهة لطلبة سنة ثانية ماستر تخصص اقتصاد التأمينات، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة البليدة2، الجزائر، 2020، ص38.
- François couilbant, Constant eliasberg, les grands principes de l'assurance, 9ème édition, édition l'argus, France, 2009.
- Michael HAGOPIAN, Michel LAPARRA , Les aspects théoriques et pratiques de la réassurance , édition l'argus, France, 1991.

المحور الرابع

تأصيل الصلوات

تمهيد المحور الرابع:

يعد التصدير من أهم القضايا الرئيسية في البلدان النامية في ظل الأوضاع الاقتصادية العالمية الراهنة؛ التي تعرف مزيد من تدويل الأنشطة الإنتاجية والتسويقية، وفي ظل احتياج اقتصاديات البلدان النامية إلى النقد الأجنبي لتحقيق الكفاءة الاقتصادية، وفي ظل اشتداد المنافسة الدولية، وارتفاع نفقات البحوث، وصعوبة التغلغل في الأسواق الدولية، ونظرا لكثرة وتنوع المخاطر التي تعترض لها العملية التصديرية؛ والتي تحول دون بلوغ المصدرين أسواق الدول المتقدمة والنامية على حد سواء، ولتجاوز هذه الأخطار والمعوقات أسست أدوات مهمة تمثلت على وجه الخصوص فيما يعرف بضمان ائتمان التصدير.

أولاً- الأخطار الملازمة للتجارة الخارجية (أخطار الصادرات):

يقصد بأخطار التصدير تلك المخاطر التي يتعرض لها المصدر أثناء العملية التصديرية، والتي قد تكون ناتجة عن عوامل تجارية أو غير تجارية أو عوامل أخرى؛¹ وستنطرق فيما يلي إلى أهم أخطار العملية التصديرية:

1- الأخطار التجارية (خطر عدم الدفع): يقصد بها الأخطار التي يكون مصدرها ومسببها المستورد أو أوضاعه المالية، وتؤدي إلى عدم استلام المصدر لكامل مستحقاته في الأجل المتفق عليها؛² ويرجع الأسباب الرئيسية لهذه الأخطار مايلي:

1.1- إفلاس أو إعسار المستورد: يتمثل هذا في عدم إمكانية المستورد للدفع بشكل كلي ونهائي لصالح المصدر، وهذا بعد قيام الأخير بتسليم السلع المطلوبة للمستورد، وقد يرجع هذا ربما إلى إعسار أو إفلاس الزبون المستورد، أو قد يكون بسبب الخطأ في تمديد الدفع من طرف المصدر لصالح المستورد.³

2.1- تدهور الأوضاع المالية للمستورد: ويتمثل هذا في الحالة المالية السيئة للمستورد وعدم كفايتها لتسديد مبلغ الصفقة، لهذا يؤدي هذا إلى عدم قدرة المستورد على التسديد.

3.1- عدم دفع المستورد لمستحقاته في تاريخ الاستحقاق: ويقصد بهذا هو عدم دفع المستورد لمستحقاته لصالح المصدر في تاريخ الاستحقاق المحدد أو المتفق عليه في العقد التجاري، بسبب عجزه أو عدم مقدرته على ذلك أو قد يكون حتى بدون أسباب، وهذا بالرغم من قيام المصدر بتنفيذ التزاماته وإرسال البضائع للمستورد.

4.1- رفض المستورد استلام البضاعة: يتمثل هذا في رفض أو امتناع المستورد عن استلام البضاعة أو حتى مستندات البضاعة المرسلة من قبل المصدر، رغم قيام هذا الأخير بالوفاء بالتزاماته المنصوص عليها في عقد التصدير.

* كما أن خطر عدم الدفع هذا أو الأخطار التجارية يمكن أن تغطي بواسطة استعمال تقنيات مالية أو ما تعرف أيضا بتقنيات الدفع المستعملة في تسوية الصفقات التجارية، وتتمثل هذه التقنيات في:

- الاعتماد المستندي غير قابل للإلغاء والمثبت؛

- تحويل الفاتورة؛

- تأكيد الطلبية؛

* لكن يجب الإشارة قبل استعمال هذه الإجراءات من قبل المؤسسات المصدرة أن هناك بعض الاحتياطات التي يجب أخذها بعين الاعتبار، وتتمثل في:

- اختيار الزبائن المستوردين الاجانب المحتملين القادرة على التسديد أو تتمتع ببسر مالي؛

- مراقبة ملفات الزبائن المستوردين الأجانب؛

2- الأخطار غير التجارية: يقصد بها تلك الأخطار التي لا تعود لظروف المستورد في حد ذاته وإنما ترجع إلى عوامل خارجية عن إدارته، وإنما تكون مرتبطة بالوضعية السياسية والاقتصادية والمالية لبلد المستورد، أو قد تكون أيضا متعلقة ببلد المصدر. والجدول التالي يوضح بعض الأخطار غير التجارية:

¹ بالعجين خالدية، مرجع سابق، ص91.

² بالعجين خالدية، مرجع سابق، ص91.

³ Jean-marc Benamar, P158.

الجدول رقم (04): الأخطار غير التجارية (السياسية)

الاخطار الكلية		الاخطار الكلية	
المرتبطة بالحكومة	المرتبطة بالمجتمع	المرتبطة بالحكومة	المرتبطة بالمجتمع
الداخلية		الداخلية	
التأميم الانتقائي	الارهاب الانتقائي	التأميم / المصادرة	الثورة
الضغوط على الشركات المشتركة	الاضراب الانتقائي	صراع القيادة	الحروب الاهلية
الرقابة على الاسعار	المقاطعة القومية للمنشأة	التضخم	الصراعات العرقية
-	-	الصراعات البيروقراطية	الارهاب
-	-	-	المقاطعة
-	-	-	اختلاف الرأي العام
الخارجية		الخارجية	
الضغوط الدبلوماسية	المنافسة بين الشركات المتعددة الجنسيات	الحرب النووية	الارهاب الدولي
القيود على التجارة الدولية	الارهاب الدولي الانتقائي	المقاطعة الدولية	الرأي العام العالمي
التدخل الحكومي	المقاطعة الدولية للمنشأة	اعباء خدمة الدين المرتفعة	الضغط على الاستثمار

Source: Akhter H & Lusch RF, Political Risk, A Structural Anlysis, Advances in International Marketing, Vol2, 1987, P90.

ويرجع السبب في هذا إلى الأسباب التالية:⁴

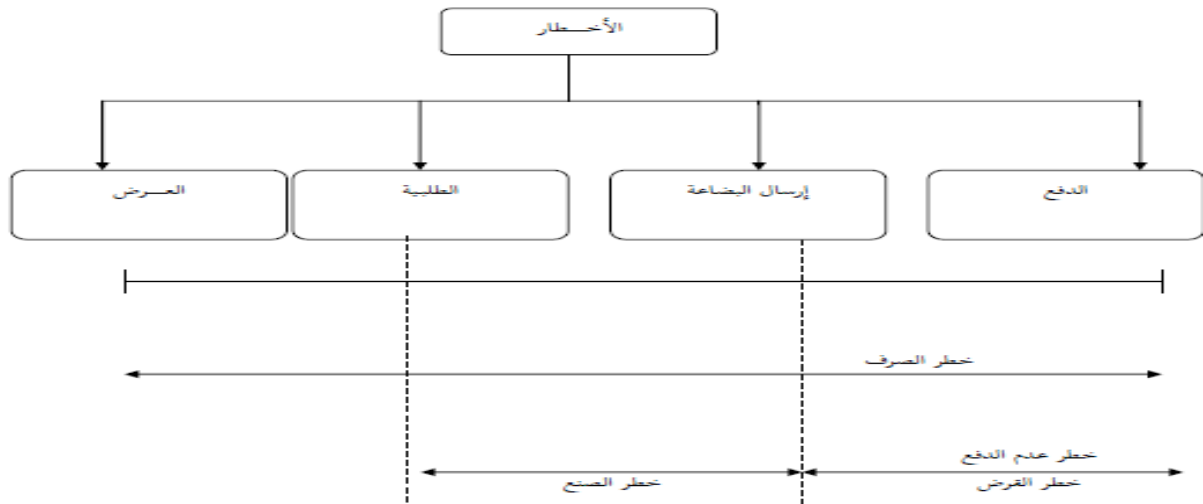
- فعل أو حكم أو قرار من حكومة بلد المصدر تحول دون التنفيذ الجزئي أو الكلي لصفقة التصدير؛
- فعل أو حكم أو قرار من حكومة دولة أجنبية – قد تكون دولة العبور مثلا -تحول أيضا دون التنفيذ الجزئي أو الكلي لصفقة التصدير؛
- كل عمل عسكري صادر عن دولة المستورد (أو المصدر) أو أية دولة أخرى تحول دون التنفيذ الجزئي أو الكلي لعملية التصدير؛
- كل عمل عسكري صادر عن دولة المصدر يترتب عليه عدم تنفيذ المصدر لصفقة التصدير؛
- خطر إلغاء سلطات دولة المستورد لتراخيص الاستيراد أو وقفها أو عدم تجديدها أو حتى منع إدخال البضاعة من خلال التحديد الكمي للبضائع أو قد تكون من خلال إلغاء عمليات الاستيراد أصلا وبشكل كلي؛
- حجز أو مصادرة سلطات دولة المستورد أو قد تكون حتى دولة العبور للبضائع المصدرة وبالتالي استحالة وصول هذا إلى المستورد؛

⁴ يوسف صلاح الدين، مرجع سابق، ص87.

- تدخل دولة المستورد من أجل تأجيل دفع الديون لصالح المصدرين وبخاصة في حالة اشتداد الأزمة الاقتصادية؛
- خطر عدم التحويل والذي ينتج عن منع دولة المستورد لخروج رؤوس الأموال إلى الخارج، مما يؤدي هذا إلى استحالة حصول المصدر على قيمة مستحققاته التصديرية؛
- الرفض التعسفي والاستبدادي لدولة الدستوري و/أو دولة المصدر من التعامل مع دولة أو دول معينة؛
- فعل أو قرار من الحكومة المحلية (حكومة بلد المصدر) بدفع تصدير السلع المطلوبة أو امتلاكها أو حتى الدفع من مباشرة عملية الإنتاج؛
- الحروب والثورات والفتن والاضطرابات الشعبية والانقلابات وأعمال العنف والتي تحول دون تنفيذ صفقة التصدير؛
- الكوارث الطبيعية مثل الزلازل والبراكين والأعاصير والفيضانات... الخ، والتي يحول هي الأخرى من تنفيذ صفقة التصدير.

3- الأخطار الأخرى: وتتمثل هذه الأخطار الأخرى في:

الشكل رقم (03): أنواع وتمركز أهم الأخطار



1.3- خطر عدم التحويل: يتمثل هذا الخطر في عدم إمكانية المصدر من تحصيل قيمة أو أموال صفقته وهذا مقابل أو لقاء الأموال المدفوعة بالعملة المحلية من قبل المستورد الأجنبي ويرجع السبب في دفع المستورد لقيمة الصفقة بالعملة المحلية، إلى عدم مقدرة بنكه المركزي للوضع في متناوله للعملة الصعبة كي يقوم من خلالها بتسوية ديونه.

وقد ينتج هذا الخطر أيضا بفعل القرارات التي تصدرها حكومة بلد المستورد، ويمكن حصر هذه القرارات الحكومية في العناصر الرئيسية التالية:⁵

- قرار حكومة بلد المستورد بتوقيف كافة أنواع الدفع للخارج؛
- وضع قوانين أو أنظمة الصرف تعمل على تأخير أو منع تحويل الأموال للخارج؛
- منع شراء العملات الأجنبية؛

⁵ Henré Loubergé et Pierre Maurer, OP.CIT, P44.

- إصدار تشريعات أو تنظيمات مالية أو اقتصادية تسبب عدم التوازن في الميزان التجاري؛
- قرار من الدولة يقضي بتأجيل كافة أشكال الدفع إلى الخارج ويكون بهذا بصفة خاصة عند اشتداد الأزمة الاقتصادية؛

- عدم كفاية العملة الأجنبية لتنفيذ عملية الدفع؛

- منع أو تحديد بشكل كبير لحركة رؤوس الأموال مع الخارج.

أما عن نشأة هذا النوع من الأخطار فهو ينشأ يوم إمضاء العقد التجاري، ويتحقق لحظة عدم قدرة المصدر في تحويل قيمة صفقته، إلا أن أهم ميزة في هذا النوع من الأخطار هو أنه في العادة يكون ذو طبيعة مؤقتة وسرعان ما يختفي وهذا بمجرد إزالة أو رفع القيود المفروضة على تحويل هذه الأموال.

3.2- خطر القرض: يعرف خطر القرض بأنه ذلك الخطر الذي يبدأ لحظة قيام المصدر بتنفيذ صفقة التصدير، كقيام المصدر بإرسال سلعة إلى المستورد، وعليه فإن خطر القرض في هذه الحالة يتمثل في احتمال عدم حصول المصدر على كل أو جزء من ديونه الواجبة الدفع من قبل المستورد. ويرجع خطر القرض إلى عدة أسباب هذه الأسباب قد تكون داخلية أو خارجية وتتمثل في:

- أسباب داخلية: هذه الأسباب تكون متعلقة بالمصدر نفسه، ويمكن إيجازها في:

✓ إهمال المصدر وسوء متابعته لأعماله أو خدماته التصديرية؛

✓ إهمال أو غياب العقد؛

✓ تحرير الفاتورة أو العقد بشكل غامض وغير دقيق؛

- أسباب خارجية: تتعلق هذه الأسباب بالمستورد الأجنبي أو بلده ويمكن حصرها فيما يلي:

✓ الوضعية المالية للمستورد الأجنبي أو بلده؛

✓ إفسار أو إفلاس المستورد الأجنبي أو بلده؛

✓ رفض المستورد للدفع أصلاً؛

✓ نية المستورد وعزمه من البداية على الاحتيال والنصب على المصدر؛

✓ عدم كفاية العملة الصعبة من أجل ضمان عملية التحويل.

3.3- خطر الصنع: يبدأ خطر الصنع بين مرحلة إرسال البضاعة، وهنا قد يتعرض المصدر إلى ما يعرف بخطر الفسخ التعسفي للصفقة من قبل المستورد، هذا ما يؤدي إلى توقف الصفقة بشكل نهائي وعليه فإن المصدر سيتحمل لوحدته كافة المصاريف المتعلقة بالصفقة.

وعليه فإن المصدر هنا سيجد نفسه مضطراً لإعادة إرجاع بضاعته المصدرة أو إعادة بيعها في بلد المستورد، والخسارة هنا تنشأ عند الفارق بين سعر البيع وسعر إعادة البيع، غير أن الخسارة في الحالة الثابتة أي إعادة البيع ستكون قصوى، وهذا بالنظر إلى التكاليف المرتفعة والمتمثلة في تكاليف التخزين في بلد المستورد، الإجراءات والرسوم الجمركية، إعادتها إلى الوطن، إرسالها إلى بلد آخر، أو إعادة بيعها في بلد المستورد.

4.3- خطر الصرف: إن أية صفقة مبرمة ما بين المستورد والمصدر من بلدين حتماً سينجر عنها اختلاف في العملات، كما أن هذين العملتين ليست محددتين بنسبة ثابتة بينهما، الشيء الذي يؤدي إلى تغير الوحدة الواحدة من العملة مقارنة بالعملة الأخرى هذا ما يعرف بخطر الصرف. وعليه فإن ضمان خطر الصرف هذا يعمل عندئذ إلى الرجوع إلى سعر الصرف المضمون والذي هو سعر الصرف الرسمي المعمول به في تاريخ إمضاء العقد.

5.3- خطر تقلب الأسعار: عند إمضاء العقد بين المصدر والمستورد، فالأسعار إما تكون ثابتة أو متغيرة فإذا كانت الأسعار ثابتة فإن مؤسسات تأمين القرض لا تتدخل في هذه الحالة لتغطية القيمة الإضافية (الزائدة) عن الأسعار الثابتة والناجمة بفعل تقلب أسعار المواد الأولية والأجور، أما الحالة

الأخرى وهي حالة وجود شرط يتعلق بتغير الأسعار، فإن مؤسسات التأمين تكون ملزمة بتوسيع الضمان ليشمل المبلغ المضاف أو المكمل، لكن لا يتم هذا إلا تحت وجود شرطين أساسيين وهما:

- أن يتم توسيع هذا الضمان عند ظهور الحاجة والضرورة لذلك؛

- أن تطبيق شرط أو بند تغير الأسعار لن يؤدي إلى وقوع نزاع أو منازعة مع المستورد؛

6.3- خطر الارتفاع المفرط لتكاليف الإنتاج: قد لا يقوم المصدر في كثير من الأحيان بالتقييم الجيد

لتأثير التضخم على تكاليف إنتاجه (المواد الأولية، اليد العاملة... الخ)، مما يجعل من أسعار هذه الأخيرة غير موافقة وملائمة للتطور الاقتصادي في بلده، ويمكن للمصدر تعويض أو تدارك هذا الخطر بواسطة وضع بند أو شرط محدد في العقد التجاري ويتعلق بمراجعة الأسعار.

7.3- الأخطار على المخزونات المشككة بالخارج: بهدف تسهيل وتسريع بيع منتجاته إلى الخارج

يعتمد المصدر في بعض الأحيان إلى تشكيل مخزونات لمنتجاته بالخارج، وهذا قد يتعرض المصدر إلى ما يعرف بخطر تلف مخزوناته تبعا لأحداث ذات طبيعة سياسية أو عرضية طارئة، ويكون هذا سواء خلال مرحلة نقل البضائع من خلال دولة واحدة أو مجموعة دول، يضاف إلى هذا كله خطر عدم قدرة المصدر على إعادة مخزوناته إلى وطنه.

8.3- أخطار المعارض والبحث عن أسواق جديدة: يعد هذا النوع من التأمين أداة مهمة لتشجيع

الصادرات، فالمؤسسات التي تريد عرض منتجاتها في المعارض الدولية، تدفع مصاريف هامة (مصاريف المشاركة، تحليل الأسواق، السفر والإقامة بالخارج،...)، بدون أن تكون متأكدة من بيع منتجاتها وحتى من استرجاع مصارف العرض، هذا ما يجعل أغلب المؤسسات تتردد في المشاركة في المعارض الدولية، وهنا يبدو دور مؤمن القرض لتقليل هذا الخطر من خلال تعويض الشركة العارضة لمصاريف النقل والعرض وفق الاتفاق الذي تم مع شركة التأمين، لكن في الغالب يتراوح بين 50% إلى 70% من مصاريف العرض، وبالمقابل العارض يدفع قسطا بنسبة تتراوح ما بين 2% إلى 3% من مصاريف العرض، ومدة التأمين تتراوح من سنة إلى 5 سنوات حسب نوع التأمين المختار.⁶

وتتمثل آليات إدارة خطر الصادرات؛ فيما يلي:⁷

أ. **التجنب:** يتمثل ذلك في تجنب التصدير إلى الدول التي تعاني من المخاطر السياسية والاجتماعية، ويساعد على ذلك استخدام بعض المؤشرات:

- قيام المصدر بتقييم البيئة السياسية الدولية وتحليل المخاطر السياسية المحتملة في أسواق الدول المستهدفة.

- قيام المصدر (الشركة) باستشارات شخصية في السفارات أو الأشخاص العاملين في المجال السياسي أو في الأسواق المستهدفة.

- اللجوء إلى الشركات المتخصصة في مجال قياس المخاطر السياسية وتكليفها بدراسة الأسواق المستهدفة، وترتيبها وفقا لدرجة عدم الاستقرار السياسي فيها.

ويمكن أيضا استخدام مؤشرات تحليل المخاطر التجارية في تجنب التعامل مع الدول أو المستوردين الذين لا يحققون المستوى المرضي لهذه المؤشرات. أما عن أخطار الصرف الأجنبي فيمكن تجنبها من خلال التسعير بعملة دولة المصدر أو باستخدام الأورو أو الدولار أو وحدة حقوق السحب الخاصة التي تتكون من سلة العملات.

⁶ بالعجين خالدية، مرجع سابق، ص 92.

⁷ بالعجين خالدية، مرجع سابق، ص 102-104.

ب. **التفاوض:** يقصد به قيام المصدر (أو الشركة) بالتفاوض مع الشركاء الآخرين أو حكومات الدول التي تتميز بوجود مخاطر سياسية أو اجتماعية، حيث يتم أولاً تحديد المسؤوليات والحقوق قبل الاستثمار، وبذلك يمكن التغلب على:

- مشكلة القيود على تحويل الصرف في الدول التي تطبق نظام الرقابة على الصرف.

- مشكلة الغاء تراخيص استيراد صالحة، لشا قد يؤدي إلى عدم اتمام الصفقة.

- قيود التصدير على تفرض على الدول المصدرة والتي قد يؤدي وجودها إلى مشكلة تحويل قيمة الصادرات.

ت. **الانفصال:** تتضمن هذه الوسيلة فصل الموجودات أو تقسيمها لتقليل حجم الخسارة المحتملة. فمثلا يمكن تقسيم البضائع إلى شحنتين أو ثلاثة، فإذا تعرضت الشحنة الأولى إلى خسارة تبقى باقي البضائع (الشحن) سليمة.

ث. **هيكلية الاستثمار:** تتم هذه الوسيلة بإشراك الوطنيين في الاستثمار، والاعتماد على استثمارات التي تتميز بسرعة استرداد التكاليف وتحقيق الأرباح في الاجل القصير. لتقليل الاخطار المحتملة. وفيما يلي مجموعة من الاجراءات التي يمكن من خلالها التقليل من المخاطر:

- انعاش الاقتصاد الوطني للدولة المستهدفة، وذلك بربط أهداف التصدير بالمصالح الوطنية للدولة عن طريق مثلا شراء مدخلات الانتاج من الشركات المحلية والعمل على زيادة الصادرات من هذه الدولة إلى الخارج.

- المساهمة في علاج مشكلات البطالة بالدول المضيفة، وبذلك بتوظيف الوطنيين وتأجير خبراء علماء من الداخل.

- الاعتماد على الوطنيين في الدخول في مشروعات مشتركة.

- المساهمة في المشاريع القومية الهامة مثل: بناء المستشفيات، المدارس والطرق.

- استخدام الأسلوب الحيادي بالامتناع عن الدخول في النزاعات السياسات الداخلية أو الخارجية.

ثانيا- التطور التاريخي لتأمين الصادرات:

تعود البداية الأولى لظهور فكرة ضمان الائتمان إلى منتصف القرن 18 وبالضبط سنة 1766 في ألمانيا، وهذا عندما قدم كل من Vurm و Bush لوزير المالية آنذاك بيروسيافون دير هوست مشروع لآليات ضمان الائتمان، حيث تقوم الدولة باحتكاره، إلا أن هذا المشروع تم رفضه في ذلك الوقت.⁸

وقد بقي نظام تأمين قروض الصادرات في القرن 18 مقتصرًا فقط على تقديم القروض للمشتريين الأجبيين لتمويل مشترياتهم من سلع الدولة المانحة لهذه القروض، وكان التأمين في تلك الفترة يقتصر هو أيضا على التأمين ضد خطر إفلاس المشتري الأجنبي أو تأخره في التسديد، أي أن التأمين لم يخرج عن إطاره التقليدي وهو الحماية ضد الأخطار التجارية، إلا أن الحال تغير فيما بعد وأصبح التأمين يشمل أيضا المخاطر غير التجارية كخطر الحروب، خطر الإجراءات الحكومية التي تفرضها دول المشتريين الأجبيين أو حتى دول المصدرين والتي تحول دون تسديد قيمة الصفقة في تواريخ الاستحقاق المتفق عليها، وبالعملة المتفق عليها أيضا.⁹

وفي منتصف القرن 19، ونتيجة للتطور والنمو السريع والكبير في حجم التجارة الخارجية، أصبحت هناك حاجة لضرورة وجود ضمان لتغطية مخاطر الائتمان ومخاطر عدم السداد، وعلى إثر هذا

⁸ N.Joco et PH.Tourneau, L'assurance et responsabilité civil, 2ème édition, Dalloz, France, 1979, P254.

⁹ ابراهيم شحاته، الضمان الدولي للاستثمارات الأجنبية، دار النهضة العربية، مصر، 1971، ص18.

تم في بريطانيا إنشاء الشركة البريطانية التجارية للتأمين؛ وهذا في سنة 1820؛ إلا أن هذه الشركة قد تمت تصفيتها في نفس السنة بسبب انخفاض حجم الأعمال وتدني الربحية.¹⁰

ثم بعد ذلك؛ تم إنشاء شركة حوادث المحيط والضمان في سنة 1871، إلا أن هذه الشركة لم تمارس عملية الائتمان بشكل فعلي إلا في سنة 1885، وهذا عندما فتح قسما بهذه الشركة خاصة فقط بعمليات ضمان الائتمان، ويرجع الفضل إلى هذه الشركة في إرساء العديد من مبادئ ضمان الائتمان والتي لا تزال سارية المفعول حتى وقتنا هذا.¹¹

أما في القرن العشرين فقد زاد الاهتمام بعمليات ضمان الائتمان، وكذا زادت عدد الهيئات الممارسة له، ففي سويسرا تم أول ظهور لهيئات الضمان في سنة 1906، وهذا عندما تم إنشاء الشركة الاتحادية للتأمين ضد مخاطر المواصلات، وقد قامت بضممان ائتمان الصادرات، لكنها اقتصرت فقط على تأمين خطر إفلاس المدين. وفي نفس السنة تم في فرنسا إنشاء المكتب الفرنسي لصادرات رويبة ROUBAIX والذي قام بتوجيه كل نشاطاته لضمان عملية التصدير. بلجيكا سنة 1921، ثم الدانمارك سنة 1922، تليها هولندا سنة 1925، وفرنسا سنة 1929، السويد سنة 1932، الولايات المتحدة الأمريكية سنة 1934، وألمانيا سنة 1945.

ثم بعد ذلك توالت عمليات تأسيس هيئات لضمان إئتمان في مختلف دول العالم حيث قامت الهند في سنة 1957 بتأسيس أول شركة لضمان إئتمان الصادرات، ثم في سنة 1960 قامت الولايات المتحدة الأمريكية بإنشاء البنك الأمريكي للاستيراد والتصدير؛ والذي كان يمارس من ضمن نشاطاته نشاط ضمان ائتمان الصادرات، أما في البرازيل وفي سنة 1967 فقد قامت 180 شركة من شركات التأمين بإنشاء شركة متخصصة في ضمان مخاطر الصادرات، وفي كندا سنة 1969 تم إنشاء شركة تنمية الصادرات.¹²

أما فيما يتعلق بالدول العربية؛ فإن هذا النوع من الهيئات قد ظهر حديثا، ويرجع السبب في ذلك إلى افتقار جل الدول العربية إلى حجم مهم ومعقول من الصادرات، إذ تعتمد أغلب هذه الدول في صادراتها على صادرات النفط والغاز، وهذه الصادرات تتم في العادة تحت إطار اتفاقيات وبروتوكولات حكومية وبحصص وأسعار تكون في العادة معينة ومحددة مسبقا، مما يجعل هذه الصادرات بعيدة عن دائرة الأخطار والأضرار ولا تحتاج إلى هيئات لضمانها، وعليه فإن وجود هذه الأخيرة مرهون بمدى وجود حجم مهم ومعقول من الصادرات خاصة غير النفطية.

ثالثا- مفهوم تأمين الصادرات:

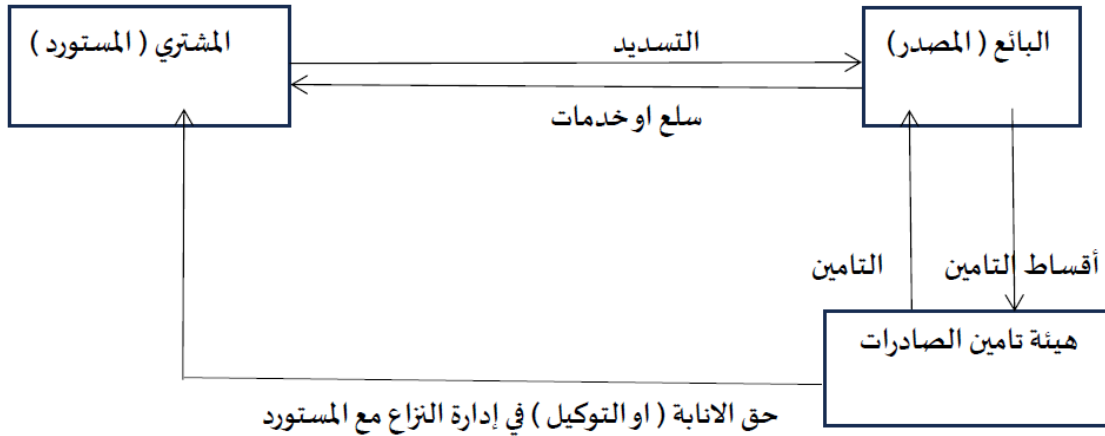
يعد تأمين الصادرات شكلا من أشكال التأمين، يقوم بضمان الأخطار التي قد يتعرض لها المتعامل الاقتصادي في الأسواق الدولية، ويكمن هذا الضمان في تأمين القرض الذي يقدم للمستورد، بحكم أن غالبية المبادلات التجارية الدولية لا يتم تسديدها فورا، وبالتالي فإنها تتم بأجل، مما يجعل ضمانها مهما لتفادي الأخطار الممكن حدوثها، إذا الشيء المؤمن هنا هو القرض.

¹⁰ طارق جمعة سيف، تأمينات التجارة الخارجية (تأمين إئتمان الصادرات، ضمان سداد الضرائب الجمركية- تأمينات رفض السلطات)، دار الفكر الجامعي، مصر، 2008، ص16.

¹¹ Jean Bastin, L'assurance crédit dans le monde contemporain, édition Jupiter et de Navarre, Paris, 1978, P50.

¹² يوسف مسعداوي، إشكالية تأمين قروض الصادرات في الدول النامية، مجلة العلوم الاقتصادية، البلدة، ص6.

الشكل رقم (04): تأمين الصادرات



يعرف كل من Pierre Maurer و Henré Loubergé تأمين قروض الصادرات بأنها: "عبارة عن عقد تتعهد أو تلتزم من خلاله مؤسسات تأمين قروض الصادرات بتعويض المصدر عن الخسائر الفجائية والتي يتعرض لها والتي تنتج عنها عدم تحصيله لديونه أو حقوقه من المستوردين الأجانب، وهذا مقابل دفعه لأقساط التأمين، لتقوم بعد ذلك مؤسسات التأمين بدفع قيمة السلع أو الخدمات المصدرة لصالح المصدر، كما تقوم هذه المؤسسات أيضا بتعويض المصدرين عن الأخطار أو الخسائر التي تنتج عن الانقطاع أو التوقف النهائي لسوق أو صفقة الصادرات، أو عن الخسائر التي تنشأ عن نقص المردودية في هذا السوق، أو يكون التعويض أيضا عن الخسائر أو الأخطار التي تنتج عن الانقطاع أو التوقف النهائي لسوق أو صفقة الصادرات، أو عن الخسائر أو الأخطار التي تنتج عن فشل مجهودات البحث واكتشاف الأسواق الأجنبية في الخارج، وهذا مهما كان مصدر هذه الأخطار، سواء تحققت هذه الأخطار عن أخطار ذات طبيعة اقتصادية جزئية أو اقتصادية كلية، أو عن أخطار ذات طبيعة سياسية أو طارئة".¹³

ويتضح بأن تأمين قروض الصادرات لا يقتصر دورها فقط على عملية تأمين قروض الصادرات، بل يمتد دورها أيضا إلى دور المكمل أو المتمم للمؤسسات المالية أو البنوك المانحة لقروض الصادرات، لأن هيئات التأمين هذه ومن خلال منحها للضمانات أو التأمينات فإنها تعمل على تسهيل وتحفيز منح قروض للصادرات من قبل البنوك أو المؤسسات المالية، وهذا طالما أن هذه الأخيرة ليس لديها ما تخسره، وهذا بما أن عملية منح القروض هذه ستكون مؤمنة ومضمونة. مما سيؤدي بالبنوك و المؤسسات الدالية المانحة لقروض الصادرات على طلب وتطبيق أسعار فائدة منخفضة من تلك التي ستطلب وتطبق من دون هذه التأمينات. مما سيؤدي هذا إلى رفع من حجم الصادرات وترقيتها وهذا من خلال الاستحواذ على المزيد من الزبائن أو المستوردين الأجانب، وكذا تسهيل الدخول واقتحام المزيد من الأسواق الخارجية.

أما Jean Bastin الباحث البلجيكي في مجال تأمينات التجارة الخارجية فيرى أن تأمين قروض الصادرات هو: "عبارة عن نظام تأمين يسمح للدائنين (المصدرين) لقاء أو مقابل دفعهم لأقساط التأمين، من استفادتهم من تغطية ضد خطر عدم دفع ديونهم (حقوقهم) أو حصيلة صادراتهم والواجبة أو المستحقة الدفع من أشخاص معروفين مسبقا (المستوردين الأجانب) والذين هم في حالة عجز عن الدفع".¹⁴

يلاحظ من التعريف السابق؛ أنه اقتصر تعريف تأمين قروض الصادرات على الأخطار ذات الطبيعة التجارية فقط، أي أنه لم يأخذ بعين الاعتبار (أو قد يكون تعمد ذلك) الأخطار الناتجة عن الطبيعة الاقتصادية، واعتبر أن الأخطار الناتجة عن الطبيعة الاقتصادية لا تدخل في إطار تأمين قروض الصادرات.

¹³ Henré Loubergé et Pierre Maurer, P220.

¹⁴ Jean Bastin, L'assurance crédit dans le monde contemporain, édition Jupiter et de Navarre, Paris, 1978, P50.

ويعرف تأمين قروض الصادرات أيضا على أنها: "أداة من أدوات التمويل المصرفي للقروض الموجهة للصادرات، وتتم عملية التأمين هذه من خلال إصدار وثائق التأمين، وتكون أثناء مرحلة عملية التصدير تعمل على تغطية وحماية المصدرين ضد الأخطار التجارية أو غير التجارية". وعليه يمكن اعتبار عملية تأمين قروض الصادرات جزء مهم ومكمل لعملية تمويل الصادرات.¹⁵

عرفه المشرع الجزائري بموجب المادة الأولى من الأمر رقم 96-06 تأمين القرض عند التصدير، وذلك بنصها على ما يلي: يضمن تأمين القرض عند التصدير وفق الشروط المنصوص عليها في هذا الأمر وفي عقد التأمين تحصيل المستحقات المرتبطة بعمليات التصدير من خلال الأخطار التجارية والأخطار السياسية وأخطار عدم التحويل وأخطار الكوارث.¹⁶

من خلال هذا التعريف والنقاط المستخلصة منه نجد أن مجموع مكونات التأمين العادي موجودة في هذا النوع من التأمين مع فرق وحيد هو أن الشيء المؤمن في ضمان الائتمان هو الدين، كما أن هدف كل منهما يختلف عن الآخر، فالهدف الرئيسي لضمان الائتمان هو تشجيع التصدير والنمو الاقتصادي للبلد.¹⁷

رابعاً- أشكال ووثائق تأمين الصادرات:

يقصد بوثيقة التأمين ذلك العقد الذي يربط بين طرفين: المؤمن (مؤسسات التأمين) والمؤمن له (المصدرين)، ويجب الإشارة هنا إلى وجود عدة أنواع من وثائق التأمين، إذ تختلف وتتنوع هذه الأخيرة في الأساس حسب طبيعة وموضوع ومدة العقد، وتتمثل وثائق التأمين هذه في: الوثيقة الشاملة؛ الوثيقة الفردية؛ وثيقة الاشتراك؛ ووثائق التأمين قصيرة الأجل؛ ووثائق التأمين متوسطة وطويلة الأجل. وسيتم تناول كل وثيقة على حدى كالتالي:¹⁸

1- وثيقة التأمين الشاملة: تعتبر وثيقة التأمين هذه من أقدم وثائق التأمين المستخدمة من قبل هيئات تأمين القروض، ولقد ظهرت في سنة 1985 من قبل شركة حوادث المحيط والضمان المحدودة " The Ocean Accident and Guarantee Corporation"، ولقد بدأ العمل بهذه الوثيقة في البداية في بريطانيا ثم انتشرت بعد ذلك في مجموعة من الدول الأوروبية من بينها: سويسرا، ألمانيا، وروسيا وكذلك الولايات المتحدة الأمريكية.

إن وثيقة التأمين الشاملة تغطي الأخطار التجارية والأخطار غير التجارية (السياسية) يعكس وثيقة التأمين الفردية؛ التي تغطي فقط أخطار عدم الدفع أو فسخ الصفقة، أي وثيقة التأمين الشاملة تعتمد على مبدأ الشمولية.

وبالمقابل أيضا فإن وثيقة التأمين الشاملة يستثنى منها تغطية الصفقات التي سيتم تسويتها نقداً، وكذا الصفقات التي يتم تسويتها من خلال استعمال تقنية الاعتماد المستندي غير قابل للإلغاء والمعزز أو المثبت.

أما عن مدة وثيقة التأمين الشاملة فهي تغطي القروض التي مدتها 06 سنة أشهر، وهذا اعتباراً من تاريخ شحن أو إرسال البضاعة؛ وهي التي تخص تأمين القروض قصيرة الأجل القابلة للتجديد باستمرار أو بانتظام، والتي يطلق عليها بالقروض القابلة للتجديد لكنها في بعض الأحيان والحالات قد تؤمن كذلك القروض التي تكون مدتها طويلة والتي قد تصل إلى غاية 84 شهراً شرط أن تكون هي أيضاً قابلة للتجديد.

والقروض التي تدخل بعين الاعتبار في هذه الوثيقة هي القروض الخاصة بكل من المواد الأولية، السلع الاستهلاكية، قطع الغيار ولواحقها، سلع التجهيز الخفيفة وكذا القروض الموجهة لأداء الخدمات.

¹⁵ بكري طه عطية، تمويل الصادرات، مركز البحوث الإدارية، مصر، 1978، ص30.

¹⁶ بالعجين خالدية، مرجع سابق، ص88.

¹⁷ بالعجين خالدية، مرجع سابق، ص89.

¹⁸ بالعجين خالدية، مرجع سابق، ص.ص 95-102.

أما عن طبيعة عمل وثيقة التأمين الشاملة فتتمثل في قيام المؤمن (المصدر) بالتصريح في الأيام الأولى من كل شهر بالصفقات المبرمة أو بالإرساليات (عمليات الشحن) المنفذة خلال الشهر السابق.

أما عن عمولة هذه الوثيقة التأمينية فتكون محسوبة استنادا إلى رقم الأعمال السنوي المحقق من التصدير، والمؤمن في هذه الحالة ليس مجبرا دائما على تأمين أو تغطية كل رقم أعماله المحقق من التصدير، كما أن هذه التغطية تختلف حسب نوع قطاع النشاط التصديري، وكذا حسب نوع المنتج المصدر.

كما تتميز وثيقة التأمين الشاملة أساسا بالبساطة الإدارية، وهذا لأنها لا تتطلب تحرير مستندات ووثائق كثيرة.

2- وثيقة الضمان الفردية: تغطي وثيقة التأمين الفردية مثل وثيقة التأمين الشاملة الأخطار التجارية والأخطار غير التجارية غير أنها تمتاز عن وثيقة التأمين الشاملة بعدة ميزات من بينها:

- **طبيعة العمليات المؤمنة:** تتمثل العمليات المؤمنة في وثيقة التأمين الفردية في كل من عمليات توريد (تموين) سلع التجهيز والخدمات الأعمال الخاصة مثل أشغال المؤسسات، توريد المصانع وخدمات الهندسة ذات المبالغ الكبيرة جدا.

- **مدة القرض:** إن مدة القرض تكون غير محددة.

- **عدد العمليات:** إن وثيقة التأمين الفردية تتعلق بالأساس بعملية واحدة فقط، وبالفعل فإن المصدر ليس له الامتياز في تصدير أو انجاز العديد من الأعمال في سنة واحدة.

- **حدود القرض أو التغطية:** لا يوجد حدود للقرض في وثيقة التأمين الفردية وكل عملية تتم دراستها وتحليلها والموافقة عليها بشكل فردي، وهذا حتى إذا كانت هذه العمليات قد تم انجازها أو تنفيذها من طرف مصدر واحد فقط، مما يعني أن المؤمن يستطيع أن يغطي عملية ويرفض أخرى.

- **علاوة التأمين:** إن علاوة التأمين علاوة وحيدة هي تدفع لمرة واحدة وهذا خلال كل مدة القرض، ويتم تسديدها لحظة إمضاء وثيقة التأمين، ويتم احتسابها على أساس كل من:

- مبلغ الصفقة؛

- مدة القرض؛

- وضعية وحالة المستورد وبلده.

3- وثيقة الاشتراك (وثيقة الضمان المحددة): تسمح هذه الوثيقة للمؤمن (المصدر) إمكانية اختيار نوع الخطر الذي يرغب في تأمينه، ووثيقة الاشتراك عادة ما تغطي القروض التي تزيد مدتها عن ثلاث سنوات وبمبالغ مرتفعة والأخطار فيها أكثر احتمالا للوقوع، وتكون موجهة بالأساس إلى المؤسسات التي تقوم بتصدير معدات صناعية متكاملة فيما بينها.

ونستطيع أن نميز بين أشكال ووثائق تأمين القرض التصدير حسب مدة القرض الممنوح:

4- وثائق التأمين قصيرة الأجل: ووثائق التأمين قصيرة الأجل تغطي في العادة الصفقات التي سيتم تسديدها إما فورا مقابل مستندات (كمبيالة مستندية مؤكدة أو مستندات مقابل التسديد) أو تغطي الصفقات التي تكون فيها مدة القروض إما 6 أشهر أو 12 شهرا.

أما إذا نظرنا إلى القواعد التي تعمل بها ووثائق التأمين قصيرة الأجل فنرى بأنها تتمثل في إعفاء المؤمن من مراقبة عقود التصدير التي سيتم تغطيتها لاحقا، غير أن هذا لا يعني بالضرورة أن هيئات التأمين هذه ستعطي للمؤمن (المصدر) السلطة المطلقة في إدراج داخل ووثائق التأمين قصيرة الأجل كل الصفقات المبرمة التي قد يقوم بها مع أي مستورد، وهذا مهما كانت مبالغ هذه الصفقات ومهما كانت سمعة وملاءة هذا المستورد على التسديد، وفي هذه الحالة يكون لهيئات التأمين لوحدها الحرية والحق في

تحديد التغطية التي قد تراها مناسبة، ومن ثم تقوم بالموافقة عليها ومنحها لزيائنها المصدرين. تتراوح هذه التغطية في العادة ما بين 75% إلى 85% أي ما يعني تبقى ما نسبته 15% إلى 25% بدون تغطية، وتمثل هذه الأخيرة نسبة مساهمة أو مشاركة المصدرين (المؤمنين) في الأخطار.

5- وثائق التأمين متوسطة وطويلة الأجل: تخص وثائق التأمين متوسطة وطويلة الأجل في العادة صادرات التجهيزات الناتجة عن الصفقات التي تزيد قروضها عن سنة واحدة لأن المصدر عندما ينتقل من صفقات التصدير قصيرة الأجل إلى صفقات التصدير متوسطة وطويلة الأجل؛ فإنه سيتعرض في هذه الأخيرة ومن دون أدنى شك إلى مخاطر أكبر من تلك المخاطر التي قد يتعرض لها في الصفقات قصيرة الأجل، ومن هنا سيكون من الضروري على المصدر أن يعمل على الاحتياط بشكل أكبر من هذه الأخطار، وهذا عند كل عقد تصديري، وأن تتم معالجة هذه الأخطار قبل تنفيذ وثيقة التأمين متوسطة وطويلة الأجل، ويكون هذا من خلال:

أ- **انتقاء الخطر:** إن المصدر المبتدئ أو الجديد سيكون حتما قليل المعرفة بالسوق، ويكون هذا بصفة خاصة في حالة الصادرات ذات الطبيعة غير المتكررة، وكذلك أيضا في حالة صفقات التصدير التي تكون فيها القروض طويلة الأجل، ففي هذه الحالات ستكون الأخطار بشكل أكبر، وعليه فإن هذه الأخيرة ستؤدي إلى إضعاف تأثير المصدر على السير الحسن أو الجيد للعمليات التصديرية، ومن هنا سيكون المصدر مجبرا من جهة على اختيار وانتقاء المستوردين بطريقة صارمة ومدروسة بدقة، ومراقبة ومتابعة سير العملية التصديرية من جهة أخرى.

ب- **حساب الأقساط:** إن حساب الأقساط في هذه الحالة يركز على ثلاث نقاط أساسية؛ تتمثل في:

- مدة القرض، وتظهر أهمية هذه الأخيرة بصفة خاصة في الأجل المتوسط والطويل؛
- المصاريف المخصصة لكل من الأمن وكذا للسيرورة الحسنة للعملية التصديرية؛
- تسيير النزاعات، فإذا كانت مصاريف تسيير النزاعات هذه مرتفعة جدا، فإنه في هذه الحالة ستدخل هذه المصاريف في حساب الأقساط.

ج- **المقدار المضمون:** في كثير من الحالات لا يستطيع المصدر من الانتقاء الجيد لمستوردين، وفي هذه الحالة قد تتدخل مؤسسات التأمين ليحل محل المصدر في عملية انتقاء المستوردين، وفي هذه الحالة قد تصل التغطية أو الضمان إلى 100% من مبلغ الصفقة.

خامسا- **وظائف تأمين الصادرات:**

إن لوظيفة تأمين ائتمان الصادرات عدة وظائف يمكن توضيحها؛ فيما يلي:¹⁹

1- أداة تقليل الأخطار: إن تقليل الأخطار يقصد بها هنا تقليل الأعباء والمصاريف المالية والناتجة عن الأخطار الائتمانية، وهذا من خلال نقلها من على عاتق المؤمن له أي المصدر إلى شركات تأمين ائتمان الصادرات، أو أية مؤسسات أخرى شريطة أن تكون هذه المؤسسات متخصصة في قبول وتأمين هذا النوع من الأخطار.

2- أداة تدويل: يكون في العادة من الصعب على المصدرين الحصول على تمويل من طرف البنوك، بسبب أن هذه الأخيرة تتطلب إجراءات ضمان صارمة وهذا حتى تقبل وتوافق على منح القروض، أما في حالة قيام المصدر باكتتاب وإصدار وثيقة تأمين ائتمان الصادرات، يعني أن هذه الوثيقة ستكون أداة تعمل على المساعدة في تحفيز وترغيب البنوك على منح وتقديم القروض للمصدرين وبشروط أفضل كما ونوعا، مع وجود حماية ائتمانية تضمن للبنك من استرداد أمواله وهذا حتى في حالة تحقق أحد أخطار عد السداد.

¹⁹ طارق جمعة سيف، مرجع سابق، ص 34-35.

فإذا قام المستورد بدفع حصيلة الصادرات في تاريخ الاستحقاق المتفق عليه لصالح المصدر فإن هذا الأخير سيقوم بإرجاع مبلغ القرض إلى البنك، أما إذا عجز أو رفض المستورد من دفع حصيلة الصادرات للمصدر، فإن هذا الأخير سيقوم بمطالبة هيئات التأمين بحقه أو مستحقاته من وثيقة تأمين ائتمان الصادرات التي اكتتب فيها، وفي هذه الحالة ستقوم هيئات التأمين بدفع هذه المستحقات مباشرة لصالح البنك المانح لهذا القرض.

ولكن وبالرغم من هذا فإن البنوك والمؤسسات المالية لا تعتبر التغطية التي توفرها وثيقة التأمين هذه كغطاء وحماية كافية، وهذا لأن وثيقة التأمين هذه لا تغطي الأخطار الناشئة عن عدم قبول المستورد للبضائع، وكذا الأخطار الناشئة عن حالة بطلان أو فسخ العقد؛ وهذا يرجع ربما إلى عدم مقدرة المصدر على مسابرة شروط العقد هذه.

3- أداة تسويق: إن تأمين ائتمان الصادرات يساعد المصدرين على منح شروط ائتمانية ميسرة، وبدرجة أفضل لصالح المستوردين الأجبيين، كمنحهم مهلا أو آجالا طويلة في التسديد، أو من خلال التسديد بالأقساط،... إلخ، هذا حتما سيؤدي إلى جلب المزيد من المستوردين وكذا الدخول والاستحواد على أكبر قدر ممكن من الأسواق الخارجية ما سوف يعطي ويكسب للمصدر أيضا ميزة تنافسية في دعم أنشطته التصديرية، ويرجع الفضل في هذا كله إلى الدور الذي تلعبه عمليات تأمين ائتمان الصادرات، وكيف أنها جعلت من المصدر يمنح كل هذه الامتيازات والتسهيلات لصالح المستوردين الأجبيين، وهذا بفضل وجوده داخل دائرة الحماية الائتمانية.

4- أداة للخدمات الأخرى: إن شركات تأمين ائتمان الصادرات وعلاوة على دورها المتمثل في تقديم خدمات تأمين لإنتمات التصدير، فإنها تقدم أيضا وفي نطاق واسع مجموعة متنوعة ومتعددة من الخدمات الأخرى، وتتمثل هذه الخدمات على سبيل المثال لا على السبيل الحصر في:

- تقديم خدمات في إدارة الائتمان؛
- تقديم خدمات في مجال التحصيل؛
- تقديم خدمات فيما يخص تقييم الدلاء الائتمانية ودرجة القدرة على السداد للمستوردين الأجبيين.

وفي الأخير ومن خلال ما سبق ذكره، يتضح لنا بأن عمليات تأمين ائتمان الصادرات لا تقتصر وظيفتها فقط على الوظيفة التقليدية للتأمين والمتمثلة في الوظيفة الأولى وهي كأداة لتقليل الأخطار، بل تتعدى ذلك وتمتد وظائفها وبشكل تلقائي إلى وظيفتها كأداة للتمويل ووظيفتها كأداة للتسويق ووظيفتها أيضا كأداة للخدمات الأخرى.

سادسا- أهمية تأمين الصادرات:

يمكن إبراز أهمية ضمان ائتمان الصادرات؛ فيما يلي:

1- حماية المصدر من أخطار الدفع في صفقات التصدير: فعملية البيع إلى الخارج تقتضي شروط ائتمانية أكثر مخاطرة من البيع في السوق المحلية، نتيجة صعوبة الحصول على المعلومات الدقيقة حول المشترين والموردين الأجانب، وقدرتهم المالية من جهة، وكذا لحالة عدم التأكد، أو عدم اليقين التي تعيشها العلاقات الاقتصادية الدولية من جهة ثانية.

2- تمويل العملية التصديرية: عندما لا يكون المورد في مركز يسمح له بتمويل صفقاته بنفسه، حيث يعد مصدرا هاما في التمويل الخارجي للدول النامية، فقد بلغت مع بداية التسعينات قروض الصادرات المؤمنة طويلة الأجل (5/1) من مديونية الدول النامية الإجمالية، في حين بلغت قروض الصادرات المؤمنة قصيرة الأجل (2/1) من مديونية الدول النامية قصيرة الأجل.

3- جودة كميالية التصدير: ترفع وثيقة التأمين من جدارة المصدر في الحصول على الائتمان، مما يؤدي إلى تحريك رؤوس الأموال التي لم يكن من الممكن إتاحتها بطريقة أخرى.

4- توفير شروط أفضل في مجال المنافسة: مع المنتجات المماثلة في الأسواق الدولية من خلال تقديم شروط دفع ميسرة للمشتري.

5- تنشيط تداول الأوراق التجارية المرتبطة بعمليات التصدير: المغطاة بالضمان طالما أن المتداولين لهذه الأوراق مطمئنون للحصول على قيمتها عند استحقاقها وأمنون خطر الرجوع عليهم عند الوفاء بها.

6- تشجيع التصدير: لأن التطور الاقتصادي يسمح بالتخلص من فائض الإنتاج في حالة تشبع السوق المحلي بضمان دين المصدر، يدفعه إلى التصدير رغم وجود مخاطر عدم الدفع التي قد تؤثر سلبا على المصدر.

7- توفير شروط أفضل في مجال المنافسة: مع المنتجات المماثلة في الأسواق الدولية من خلال تقديم شروط دفع ميسرة للمشتري، لأن المؤسسات المؤمنة هي أبعد ما تكون من الإفلاس لأن تعويض الخسائر عند حدوث الكوارث، يحمي المؤمن من الخطر بتحويله إلى شركة التأمين بمقابل ذلك تدفع المؤسسات المصدرة أقساط لشركة التأمين.

8- إدارة هيئات الضمان للمنازعات: التي قد تحدث بين المصدر وزبونه الأجنبي، أين تكون القوانين والأحكام واستعمالاتها غير معروفة، مما يجعل دور هذه الهيئات مهما لإزالة الكثير من الصعاب على المؤمن، من خلال التكفل بهذا الجانب.

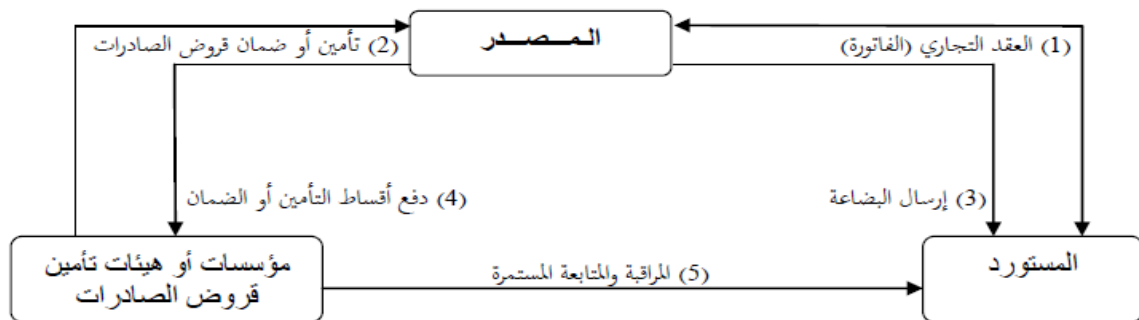
9- تحفيز القطاع المصرفي على توفير التسهيلات الائتمانية: اللازمة لتمويل التجارة الخارجية دون الحاجة إلى قيام البنوك المركزية بمنح الضمانات اللازمة أو دون الحاجة إلى اشتراط توفر اعتماد مستندي معزز كوسيلة مقبولة للدفع.

سابعاً- أسباب تأمين الصادرات:

إن تأمين قروض الصادرات يرجع سبب ظهوره إلى ثلاث عوامل أساسية:²⁰

1- الوقاية: إن عامل الوقاية يعتبر أهم سبب يتميز به تأمين قروض الصادرات، حيث أن هذا العامل يوفر للمصدر المعلومات اللازمة حول الوضعية المالية والاقتصادية للمستوردين الأجانب. أي أن هذا العامل سيسمح للمصدرين باختيار الزبائن أو المستوردين والذين يتمتعون بقدرة عالية على التسديد. ويجب الإشارة هنا إلى ضرورة توفر كل مؤسسات بتأمين قروض التصدير على نظام متكامل وشبكة من المعلومات، وهذا حتى تتمكن هذه الهيئات من عمليات المتابعة والمراقبة المستمرة للمستوردين.²¹

الشكل رقم (05): تأمين الصادرات في حالة الوقاية



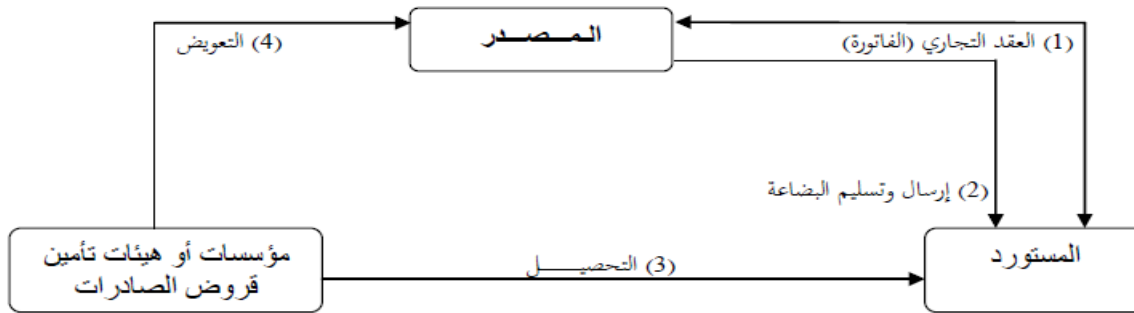
المصدر: يوسف مسعداوي، مرجع سابق، ص7.

²⁰ يوسف مسعداوي، مرجع سابق، ص7.

²¹ Benmansour Hacène, introduction à l'assurance-crédit à l'exportation, office des publications, Alger, P3.

2- التحصيل: قد لا يستطيع المصدر من تحصيل قيمة صادرات أو ديونه الناشئة عن التصدير للمستورد الأجنبي، وقد يرجع هذا إلى أن المستورد قد يعجز عن الدفع أو لا تكون له القدرة على دفع مستحقات المصدر. وفي هذه الحالة لا يكون أما المصدر من السبل إلا الاتجاه إلى مؤسسات تأمين قروض الصادرات، لأن هذه المؤسسات هي وحدها من يستطيع التكفل بتحصيل ديون أو حقوق المصدر هذه، وهذا يرجع لخبرة المؤسسات والتي أكسبتها قوة في إقناع المستوردين الأجانب للعدول على فكرة عدم الدفع، وبذلك فإن هذه الهيئات قد يكون لها تأثير وفاعلية أكثر مقارنة بمصلحة داخلية للتحصيل موجودة داخل المؤسسات القائمة بعملية التصدير.

الشكل رقم (02): تأمين الصادرات في حالة التحصيل



المصدر: يوسف مسعداوي، مرجع سابق، ص7.

3- التعويض: تقوم مؤسسات تأمين قروض الصادرات بتعويض المصدرين عن الخسائر التي قد يتعرضون لها نتيجة إفسار أو إفلاس المستوردين الأجانب، كما أن هذا التعويض يجب أن يكون وفق شروط معينة ونسب محددة مسبقا وهذا قبل إجراء عملية التأمين، وتختلف نسبة التعويض باختلاف التغطيات وظروف الأخطار، هذه الأخيرة قد تكون ناتجة عن ظروف سياسية أو عن ظروف تجارية، وفي كلا الحالتين فإن نسبة التعويض والتغطية مختلفة وهذا بالنسبة لكل واحد منهما.

ثامنا- الآثار الإيجابية لتأمين الصادرات:

تتمثل في:²²

- تمويل الصادرات؛

- تحفيز البنوك على منح المزيد من القروض لتمويل الصادرات؛ ويكون هذا بشروط ميسرة وبتكلفة منخفضة أيضا، ويرجع هذا إلى وجود التغطيات التأمينية من قبل مؤسسات التأمين. والتي تعمل على تدنية الأخطار المترتبة على منح هذا النوع من القروض ويتم هذا دون الحاجة إلى اشتراط هذه البنوك لضرورة توفر اعتماد مستندي غير قابل للإلغاء ومعزز أو مثبت؛

- توفير الحماية الائتمانية للمصدرين؛ وهذا من كافة أنواع المخاطر التي يمكن لمؤسسات التأمين تغطيتها، وكذلك تأمين المصدر من إمكانية تعرضه لمشكلة فقدان السيولة أو انخفاضها مما قد ينعكس هذا سلبا على وضعه المالي؛

- دعم الموقف التنافسي للمصدرين وتشجيع الصادرات؛

²² - طارق جمعة سيف، مرجع سابق، ص.ص34-36.

- عبد المقصود عيسى، دور الضمان في تشجيع الصادرات العربية وتجربة المؤسسة العربية لضمان الاستثمار، الإدارة العامة للشؤون الاقتصادية لجامعة الدول العربية، ندوة الكفاءة التجارية العربية، مصر، 1995، ص3.

- وصاف سعدي، ضمان ائتمانات التصدير في البلدان النامية *coutance* التونسية نموذجا، بحث مقدم إلى الملتقى الدولي حول سياسات التمويل وأثرها على الاقتصاديات والمؤسسات دراسة حالة الجزائر والدول العربية، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة بسكرة، الجزائر، 2006، ص3.

- التقييم المستمر لمحفظة العملاء المستوردين؛ تقوم مؤسسات تأمين قروض الصادرات بالتقييم المستمر والدائم لمحفظة عملاء المصدرين من المستوردين الأجانب، وإعلام المصدرين بأية مشكلات أو أحداث قد تطرأ على قدرة عملائه المستوردين على السداد؛

- تحليل الأخطار السياسية للدول؛

- إدارة المنازعات؛ ويقصد بها تلك النزاعات التي تحدث بين المصدر وزبونه المستورد، وتعد عملية إدارة المنازعات هذه عملية جد معقدة ومكلفة في نفس الوقت، وهذا بالرجوع إلى عدم المعرفة الدقيقة بالقوانين والأحكام في البلد الأجنبي، وعليه سيكون لمؤسسات التأمين هذه دور مهم وفعال في التكفل والتخلص من هذه الصعاب؛

- تنشيط الأوراق التجارية المرتبطة بالتصدير؛ ومن أمثلة تلك الأوراق نجد كمبيالات التصدير"، هذه الأخيرة ستكون مضمونة ومغطاة من قبل مؤسسات التأمين، هذا ما يمنح لمتداولي هذه الأوراق اطمئنانا أكبر أو أكثر في الحصول على قيمتها عند استحقاقها، وأكثر أمنا أيضا من خطر الرجوع عليهم عند الوفاء بها، هذا ما يعني أيضا زيادة في تحريك رؤوس الأموال والتي لم يكن من الممكن تحريكها باستعمال وسائل وأدوات أخرى؛

- منح الاستقرار للمؤسسات المصدرة؛ لأن مؤسسات تأمين قروض الصادرات سيجعل من المؤسسات المصدرة أبعد ما تكون عن الإفلاس وعدم الاستقرار، وهذا طالما أن هذه المؤسسات المصدرة ستضمن تعويضها عند الأضرار والخسائر عند حدوث الكوارث؛

- انفتاح التجارة الخارجية للبلد؛

- تحصيل ديون المصدرين من المستوردين؛

تاسعا- الآثار السلبية لتأمين الصادرات:

أنه وبالرغم من الآثار الإيجابية لتأمين قروض الصادرات، إلا أن هذا لا يعني أبدا بأن هذا النوع من التأمينات يخلو من مجموعة من المخاطر كباقي أنواع التأمينات الأخرى: ²³

- إن تأمين قروض الصادرات لا يقدم في أغلب، تغطية كاملة لقيم الأضرار والخسائر التي قد يتعرض لها المصدرون خلال قيامهم بتنفيذ عملياتهم التصديرية؛

- قد تمتاز العقود في هذا النوع من التأمين بالتأخر في إنجازها، ويرجع هذا إلى أن المصدر مطالب بتقديم العقد إلى مؤسسات التأمين القائمة بذلك وهذا حتى تتم عملية القبول؛

- قد تقوم مؤسسات التأمين في بعض الحالات برفض التأمين أو حتى تحديد قيمة مالية متعلقة بهذا التأمين، مما قد يؤدي بالمصدر أو المؤمن بالاستغناء عن تصدير بعض من سلعه بسبب عدم كفاية أو نقص في التأمين للعمالية التصديرية؛

- ارتفاع أقساط تأمين قروض الصادرات، إذ قد تصل إلى 1-2% أو قد تزيد عن ذلك بكثير.

²³ وصاف سعدي، نظام تأمين القرض عند التصدير: دراسة تحليلية لبعض التجارب الدولية مع الإشارة لحالة الجزائر، رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، الجزائر، 1997، ص.ص 45-46.
- طارق جمعة سيف، مرجع سابق، ص.ص 34-36.

خلاصة المحور الرابع:

إن نظام تأمين قروض الصادرات تعتبر أداة من أدوات تنمية الصادرات؛ وهذا من خلال الدور المعتبر الذي يقوم به هذا النظام في تأمين القروض التي يمنحها المصدرون لزبائنهم المستوردين؛ وهذا ضد مختلف الأخطار التي قد يتعرضون لها.

إن نظام تأمين قروض الصادرات يعمل على تنمية الصادرات الوطنية؛ وهذا من خلال طرح مختلف وثائق التأمين؛ التي تهدف إلى تغطية مختلف الأخطار التي قد يتعرض لها المصدرون، وفي هذا وفق سياسة مدروسة ومرنة تعمل على إحداث التوازن بين الأقساط المتحصل عليها والتعويضات الممنوحة، وفي هذا لتفادي الوقوع في الاختلال المالي الذي من شأنه أن يعرقل تنمية الصادرات الوطنية.

المراجع:

- ابراهيم شحاته، الضمان الدولي للاستثمارات الأجنبية، دار النهضة العربية، مصر، 1971.
- بالعجين خالدية، مرجع سابق.
- طارق جمعة سيف، تأمينات التجارة الخارجية (تأمين إئتمان الصادرات، ضمان سداد الضرائب الجمركية. تأمينات رفض السلطات)، دار الفكر الجامعي، مصر، 2008.
- عبد المقصود عيسى، دور الضمان في تشجيع الصادرات العربية وتجربة المؤسسة العربية لضمان الاستثمار، الإدارة العامة للشؤون الاقتصادية لجامعة الدول العربية، ندوة الكفاءة التجارة العربية، مصر، 1995.
- وصاف سعدي، ضمان ائتمانات التصدير في البلدان النامية *coutance* التونسية نموذجا، بحث مقدم إلى الملتقى الدولي حول سياسات التمويل وأثرها على الاقتصاديات والمؤسسات دراسة حالة الجزائر والدول العربية، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة بسكرة، الجزائر، 2006.
- وصاف سعدي، نظام تأمين القرض عند التصدير: دراسة تحليلية لبعض التجارب الدولية مع الإشارة لحالة الجزائر، رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، الجزائر، 1997.
- يكري طه عطية، تمويل الصادرات، مركز البحوث الإدارية، مصر، 1978.
- يوسف مسعداوي، إشكالية تأمين قروض الصادرات في الدول النامية، مجلة العلوم الاقتصادية، البلدية، ص6.
- يوسف صلاح الدين، مرجع سابق.
- Akhter H & Lusch RF, Political Risk, A Structural Anlysis, Advances in International Marketing, Vol2, 1987.
- Benmansour Hacene, introduction à l'assurance-crédit à l'exportation, office des publications, Alger.
- Henri Loubergé et Pierre Maurer, OP.CIT.
- Jean Bastin, L'assurance crédit dans le monde contemporain, édition Jupiter et de Navarre, Paris, 1978.
- Jean Bastin, L'assurance crédit dans le monde contemporain, édition Jupiter et de Navarre, Paris, 1978.
- Jean-marc Benammar, OP.CIT.
- N.Joco et PH.Tourneau, L'assurance et responsabilité civil, 2ème édition, Dalloz, France, 1979.

المحور الخامس

أأمين النقل الصالح

تمهيد المحور الخامس:

يعد تأمين النقل الدولي عنصرا حيويا في عصر العولمة، حيث يسهم في تأمين المعاملات والتجارة الدولية، ويعزز من قدرة الشركات الدولية على التوسع والنمو في الأسواق الدولية.

سنتناول في هذا المحور الأنواع المختلفة لتأمين النقل الدولي (البري، البحري، الجوي) التي تتاح للمؤسسات والأفراد في سياقات دولية، مستعرضين كيف يساعد كل نوع من أنواع تأمين النقل الدولي على حماية الأصول، وتخفيف المخاطر المرتبطة بالتجارة الخارجية والاستثمار، وكيف يساهم في استقرار الأسواق العالمية.

أولاً- تأمين النقل البري الدولي:

يشمل النقل البري نقل الأشخاص أو البضائع أو الشحنات بجميع وسائل النقل البري على الطرق، بما في ذلك تأجير وسائل النقل البري والنقل البري بأجر. وتتمثل وسائل النقل البري في جميع المركبات والآليات المحركة والمتحركة التي تستخدم في النقل البري بما في ذلك القاطرات والمقطورات (نقل بالسكك الحديدية)، العربات، الشاحنات والحافلات.

8- نشأة تأمين النقل البري الدولي:¹

تأخر ظهوره عن التأمين البحري، فلم يظهر إلا في القرن السابع عشر عندما تعرضت مدينة لندن لحريق استمر أربعة أيام، وذلك في عام 1666، غير أنه في بعض البلدان الأخرى لم يظهر إلا في القرن الثامن عشر.

نتيجة لاختلاف ظروف الحياة بظهور كثير من الصناعات، واكتشاف كثير من الاختراعات، فقد ظهرت أنواع جديدة من التأمين، وهي كثيرة.

أما في البلاد العربية فيقال أن التأمين ظهر في أواخر القرن التاسع عشر عن طريق الشركات الإيطالية والشركات البريطانية، وأخذت كثير من الشركات تحذو هاتين الشركتين، وتكاثرت المؤسسات التأمينية تبعاً لذلك، بل إن بعضاً من الدول العربية قامت بتبني هذه المعاملة التأمينية والإشراف عليها مباشرة وسنّ قوانين وأنظمة لها، ولم تقف عند هذا الحد، بل جعلته إجباراً في بعض أنواعه.

2- أخطار النقل البري الدولي القابلة للتأمين:

الأخطار القابلة للتأمين البري يجب أن تتوفر فيها الخصائص الأساسية للخطر التأميني، وهو عدم التعمد والاحتمالية بصفة أساسية؛ وأهمها:

- أخطار حوادث الانقلاب أو التصادم أو انهيار الجسور والقنوات تحت الأرض؛
 - أخطار الحريق؛
 - السرقة أو فقدان الكلي أو الجزئي و عدم التسليم؛
 - الحريق والكسر؛
 - تماس ببضائع أخرى محمولة على وسيلة نقل واحدة؛
 - انقلاب أو تدهور أو تصادم وسيلة النقل مع أي جسم آخر؛
 - خروج عربات السكك الحديدية عن قبضان سكة الحديد أو انهيار الجسور.
- وهناك الكثير من حالات الخطر المستثناة من التأمين والتي تنجم أساساً من أخطاء أو تهاون المؤمن لهم أو الناقلين؛ أهمها ما يلي:
- حالات الضياع أو الخسائر الناتجة عن الغرامات؛
 - حالة الوضع تحت المراقبة؛
 - حالة المصادرة؛
 - الخسائر أو فقدان الناتجة عن استخدام طرق غير معبدة أو تكييف غير كافي؛
 - التأثير المباشر وغير المباشر لانفجارات و انصهار الحرارة؛
 - عيب ذاتي في السلعة؛

¹ بالعجين خالدية، مرجع سابق، ص.ص 72-74.

- ضياع البضاعة بسبب تهاون المؤمن له؛
- تبادل السلع في المركبات غير المغطاة؛
- الأضرار التي تصيب البضاعة والتي يكون المؤمن له غير حائز لرخصة سياقة، أو منتهية الصلاحية، أو عدم بلوغه السن القانوني لحيازته لرخصة السياقة؛
- لا يمكن تأمين الضرر الذي يتسبب فيه المؤمن له وهو في حالة سكر أو نتيجة تناوله لمخدرات؛
- لا يمكن التأمين على البضائع الممنوعة من التجارة كالمخدرات والكحول؛
- تستثنى من الضمان كذلك البضائع التي تضررت بفعل المرسل، والذي لم يحم بالتغليف المناسب لطبيعة البضائع فسوء تحريم البضائع يحرمها من التأمين عليها.

3- تعريف تأمين النقل البري الدولي:

تغطي وثيقة تأمين النقل البري الدولي مخاطر نقل السلع والبضائع من قبل التجار من دولة إلى أخرى بواسطة النقل البري، سواء على الطرق بالشاحنات أو في عربات السكك الحديدية. وتكون التغطية الاعتيادية لهذا النوع من التأمين ضد مخاطر الحريق والتصادم والانقلاب حوادث المرور والانحراف عن القضبان والمخاطر الطبيعية والسرقة. كما تشمل التغطية الضرر الواقع أثناء تحميل البضاعة وأثناء تفريغ البضاعة.

ويقصد به التأمين من الأخطار التي لا تتصل بالنقل البحري وما أحق به، ويتفق التأمين الجوي مع التأمين البري في كثير من أحكامه.

4- خصائص تأمين النقل البري الدولي:

- يمتاز عقد تأمين النقل البري بمجموعة من الخصائص مثله مثل باقي العقود؛ فهو:
- عقد رضائي ينعقد بمجرد تلاقي إرادتين المؤمن والمؤمن له، دون اشتراط كتابته لأنه مجرد وسيلة إثبات لانعقاد العقد؛
- عقد إذعان نظرا لاحتلال المؤمن للمركز القوي في العقد؛
- عقد احتمالي؛ حيث تكون العلاقة بين المؤمن والمؤمن له احتمالية غير معروف زمن وقوع الضرر؛ وإن كان سيقع أم لا؛
- عقد معاوضة ملزما للجانبين؛ حيث يلتزم فيه المؤمن له بدفع القسط المتفق عليه في العقد؛ مقابل التزام المؤمن بدفع التعويض المناسب في حالة تحقق الخطر المؤمن عليه.

5- أقسام تأمين النقل البري الدولي: ينقسم بدوره إلى قسمين:²

- 1.5- التأمين على الأشخاص: تأمين الأشخاص على متن المركبة البرية من الأخطار التي يمكن أن تلحق بهم، التي تهدد الشخص في حياته أو في سلامة جسمه.
- 2.5- التأمين على المركبة: أي تأمين وسيلة النقل في حد ذاتها (الشاحنة، المقطورة،... إلخ) من الأضرار التي تلحق بها نتيجة التصادم أو غيرها.
- 3.5- تأمين المسؤولية المدنية: فيه يؤمن الشخص نفسه من الضرر الذي يصيبه في ماله في حالة تحقق مسؤوليته قبل المضرور، فهو التأمين الذي يتعلق بالأضرار التي تصيب الغير ويكون الشخص مسؤولا عنها صاحب المركبة والتي تصيبهم في ممتلكاتهم أو أجسادهم أو حياتهم.

² بالعجين خالدية، مرجع سابق، ص.ص 72-74.

4.5- تأمين على البضائع: التأمين على البضائع يعد أفضل وسيلة لحمايتها من الأخطار التي من الممكن التعرض لها أثناء النقل سواء داخل البلاد أو خارجها ورغم أهمية هذا النوع التأمين إلا أن عدد كبير لا يلجأ إليه، إلا إذا أجبرته على ذلك جمارك أحد البلاد التي يذهب إليها، عن هذا النوع من التأمين وأهميته. وهذا النوع من التأمين هو أن يقوم المؤمن له بتأمين البضائع التي يتم نقلها ضد الاخطار البرية.

ومن مستنداته؛ بيان الشحنة البرية (CMR) :

بيان الشحنة البرية هو مستند يحتوي على تفاصيل النقل الدولي للسلع برًا، الموضوع بموجب اتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع برا لسنة 1956 (اتفاقية CMR). وهو يمكن المرسل من التصرف بالسلع خلال عملية نقلها. يجب إصدار أربع نسخ منه وتوقيعها من قبل المرسل والناقل. تُعطى النسخة الأولى إلى المرسل؛ أما الثانية فتظل مع الناقل؛ بينما تصاحب الثالثة السلع وتُسَلَّم إلى المرسل إليه وينبغي التوقيع على الرابعة وختمها من قبل المرسل إليه ثم إعادتها إلى المرسل. يتم في العادة إصدار بيان شحنة برية لكل مركبة ناقلة. بيان الشحنة البرية ليس مستند ملكية وليس غير قابل للتفاوض.

ثانيا- تأمين النقل البحري الدولي:

إن التجارة الخارجية؛ عادة ما تركز على ثلاثة عقود منفصلة، تهدف كلها إلى تأمين وصول البضاعة إلى المرسل إليهم سالمة؛ وهذه العقود هي: عقد البيع، عقد النقل وعقد التأمين. فلهذه الأخير مركزا هاما في التجارة الخارجية، لأنه من النادر أن تبحر سفينة بدون تغطيتها بالتأمين البحري، وكذا البضاعة المحمولة على ظهرها، وعلى أساس ذلك يجب أن يكون هذا النظام في شكل قانوني منظم وخاص لينظم العلاقة بين طرفيه.

التأمين البحري هو الوسيلة الفعالة لضمان الأخطار التي يمكن أن تصادف السفينة أو البضاعة المنقولة أثناء القيام بعملية النقل البحرية، دون أن الأخطار المتعلقة بالأشخاص المتواجدين على متن السفينة، هذه الأخيرة (الأشخاص) تدخل ضمن التأمينات البرية؛ وهذا ما نصت عليه المادة 92 من قانون التأمينات الجزائري ، لهذا فالتأمين البحري هو تأمين على الأضرار التي تسببها الأخطار بمختلف أنواعها وليس على الأشخاص لأنه يهدف إلى تعويض الأضرار والخسائر التي تصيب المؤمن له.³

8- نشأة تأمين النقل البحري الدولي:⁴

التأمين البحري أقدم أنواع التأمين، ويعود إلى قوانين حمورابي سنة 2250 قبل الميلاد. افتتحت جماعة اللويدز على رأسهم" إدوارد لويدز" عام 1688 مقهى خاص على نهر التايمز في لندن بالقرب من موانئ السفن حيث تم تأسيس وحدة مساهمة يشارك فيها المستثمرون في جميع السفن وما تحمله من نصائح بحيث يشتركوا معا في الخطر بدلا من أن يخسر بعضهم جميع استثماراته لمجرد أن السفينة التي لحق بها الضرر كانت تلك التي استثمر فيها أمواله.

صدرت أقدم وثيقة للتأمين البحري في جنوى الإيطالية عام 1347م لتأمين إرسالية من جنوى إلى جزيرة مايوركا بواسطة سفينة سانتا كلارا.

صدر أول قانون للتأمين البحري في إنجلترا عام 1906 "قانون إليزابيت" ومع تطور فكرة التعاونية والتبادلية وعمليات التعويض من خسائر وأضرار البحر، تطور أسلوب العمل للتأمين وخرج من إطار القرض البحري الذي ينطوي على عمليات المغامرة و المراهنة في إطار التأمين في مفهومه الحالي كأسلوب وفكرة على أساس توزيع الخطر.

وقد ساعد في تطوير عملية التأمين البحري تطور أسلوب النقل بصفة عامة وزيادة للمخاطر التي تتعرض لها هذه المركبات أو ما تحمله من بضائع أو أشخاص أو كليهما، إلى جانب اتساع رقعة التعامل

³ يعقوبي صبرينة، عقد التأمين البحري، رسالة ماجستير في القانون، جامعة تيزي وزو، 2017، ص8.

⁴ بالعجين خالدية، مرجع سابق، ص77.

الدولي و ازدهار عمليات التجارة الخارجية ورغبة رجال الأعمال في القيام بأعمالهم التجارية في ظل ظروف مطمئنة على الأموال والأشخاص.

وكان من عوامل التطور وتقدم أسلوب العمل التأميني في المجال البحري، التقدم التكنولوجي الهائل والسريع في صناعة السفن، وظهور العديد من الشاحنات المتطورة والعبارة للمحيطات والسفن النووية.

2- خطر النقل البحري الدولي:

كلمة الخطر في التأمين البحري معنى واسع فهي تعني الحادث البحري الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه ويترتب على ذلك إلحاق الضرر بالمستأمن، ويعنى بالحادث البحري بأنه: "الحادث الذي يكون في البحر والناجم إما عن فعل الطبيعة أو عن فعل الإنسان، فلا يشترط أن يكون البحر هو سببه، ويكفي بصفة عامة أن يكون البحر هو مكان الحادث"، وذلك ما يفهم من خلال المادة 92 من قانون التأمينات الأمر 07-95 حيث نصت على: "تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري"، ويفهم من نص المادة والتعريف السابق أن الخطر محل التأمين البحري لا يشمل فقط الخطر الذي يحدث بسبب البحر بل كل ما يتعلق بعملية بحرية، وأن يكون البحر هو مكان الحادث، باستثناء تلك المنصوص عليها في المادة 101 من الأمر 07-95 المتعلقة بالتأمينات. كما عرف أيضا بأنه: "كل حادث بحري غير متوقع ينشأ بفعل البحر أو على سطح البحر ولو لم يكن سببا في وقوعه".

والأخطار الناشئة عن البحر؛ هي كثير ومتنوعة؛ نذكر منها:⁵

- العاصفة والغرق والجنوح: وهي أخطار يحدثها البحر ولا تثير شك في صفتها البحرية، والعاصفة هي: "اضطراب الجو اضطرابا عنيفا"، ويتمثل في رياح شديدة مصحوبة غالبا برياح وأمطار غزيرة، ويستتبع ارتفاع الأمواج ارتفاعا غير معتاد وهي في الحقيقة السبب الرئيسي للأخطار البحرية الأخرى، أما الغرق فهو: "اختفاء السفينة تحت سطح الماء وفقدانها القدرة على الطفو، أما الجنوح أو التسيب هو توقف السفينة عن الملاحة فترة من الزمن لاحتكاكها بقاع البحر أو الصخور أو حطام السفن الغارقة أو أي عقبة أخرى من عوائق الملاحة دون أن تتمكن من الخروج.

- التصادم البحري: معناه ارتطام سفينة بأخرى هذا المعنى الفني، أما التصادم في التأمين البحري فله عادة معنى واسع من معناه الفني يتوقف على مضمون الشرط الوارد في وثيقة التأمين؛ وهو يعني عادة ارتطام السفينة بأي جسم آخر عائم أو غير عائم سواء كان سفينة أخرى أو حطام مستقر في قاع البحر أو مباني الميناء.

- طرح البحر: أحيانا تتعرض السفينة أثناء الملاحة البحرية لخطر ناجم عن شدة حمولتها أو لسبب آخر، فيضطر الربان لتفادي مثل هذا الخطر لرمي جزء من حمولتها في البحر لتخفيف السفينة، وهذه العملية إذا أقدم عليها الربان لإبعاد السفينة وحمولتها عن الخطر، فإن المؤمن يتحمل الخسائر الناجمة عن ذلك وهو ما يعرف "بالخسائر البحرية المشتركة". و يندرج تحت مفهوم الخسائر البحرية جميع الأضرار التي يقدم عليها الربان اضطراريا بقصد سلامة السفينة وحمولتها.

- الإرساء الجبري: وهو الذي يضطر إليه الربان بسبب حادث غير متوقع، كأن يضطر الربان إلى الرسو في ميناء غير مقرر لإصلاح السفينة من ضرر أصابها من جراء عاصفة شديدة، ويتطلب الرسو نفقات استثنائية مختلفة، كرسوم الدخول والخروج من الميناء، ونفقات وأجور البحارة وهذا بالنسبة للسفينة، أما البضائع فقد يلحق المؤمن له أضرار من جراء تلف البضاعة أو بيع الربان لجزء من البضاعة لدفع مصروفات التفريغ والتخزين وإعادة الشحن أو المحافظة على البضاعة طوال مدة الرسو؛

- النهب والسرقة وأخطار البحارة العمدية: فهنا يتحمل المؤمن التعويض المستحق عن مثل هذه الأعمال، وبالطبع له أن يتابع بالحلل مسبب هذه الحوادث ويعد مسؤولا ومسؤولية تقصيرية.

⁵ يوسف صلاح، مرجع سابق، ص76.

- التغيير الجبري للطريق أو السفينة: أي تغيير نقطة الانطلاق والوصول للرحلة المؤمن عليها. أما تغيير السفينة يكون إذا أفرغت البضاعة من السفينة الناقلة وأعيد شحنها على سفينة أخرى، وهذا لا يتعلق إلا بالتأمين على البضائع، ويلاحظ أن التغيير الاختياري لا يسأل عنه المؤمن ولا يكون على عاتقه؛

- سائر الأخطار والحوادث البحرية الأخرى: وهذا يعني أن تعداد هذه الأخطار جاء على سبيل المثال لا الحصر، ومن تم فإن أي حادث بحري آخر ينجم عن وقوعه ضرر يلتزم المؤمن بالتعويض عنه، كما لو حدث ضرر للبضاعة من ماء البحر أو بفعل القوارض التي تكون في عنابر السفينة خاصة سفن الحبوب، أو تلف البضاعة بسبب ارتفاع درجة الحرارة بشكل غير عادي أو تلف بعض البضائع الناجم عن تسرب بضاعة سائلة خطيرة من البراميل التي تحويها.

إن المخاطر البحرية تحدد على أساس طبيعتها من جهة، وعلى أساس أسباب وقوعها من جهة أخرى، ونجد أن المشرع الجزائري ميز في الحالة الأولى بين المخاطر القابلة للضمان، والمخاطر المستبعدة من الضمان بصورة قطعية ونصت عليها المادة 102 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، أما تحديد المخاطر المؤمن ضدها وتلك المستبعدة من التأمين البحري (المستثناة) فيتم من خلال ما نص عليه القانون أو الاتفاق نصت عليها المادة 103 من القانون نفسه.

1.2- الأخطار المضمونة: لقد نص المشرع الجزائري في قانون التأمينات الأمر 95-07 من خلال نص المادة 101، حيث يغطي المؤمن الأضرار المادية التي قد تصيب البضاعة المشحونة أو السفينة، أو كليهما معاً الناتجة عن الحوادث المباغته أو " القوة القاهرة أو الأخطار البحرية طبقاً لشروط العقد المحددة، كما تشمل جميع المخاطر التي تلحق بالمؤمن له الذي قد يكون مالكاً للسفينة أو مجهزها، أو الشاحن للبضاعة، وتشمل أيضاً الخسائر الناجمة عن تصادم السفينة بأخرى أو بأي جسم بحري آخر ثابتاً أو متحركاً، ما عدا تلك المتعلقة بخطأ المستأمن عن قصد أو المستثناة بنص صريح أو اتفاق بين الطرفين.

إذا كانت القاعدة العامة أن التأمين البحري لا يشمل إلا الأخطار التي تحل في البحر أثناء الملاحة البحرية دون الأخطار البرية التي تقع على البر أو في الموانئ، إلا أنه هناك امتداد التأمين البحري إلى الأخطار البرية؛ أي أنه يجوز بناء على نص صريح في وثيقة التأمين أن يمتد التأمين البحري إلى أخطار برية بشرط أن تكون تابعة للرحلة البحرية، ويستند هذا الامتداد إلى نظرية التبعية التي تقضي بأن الفرع يتبع الأصل ويأخذ حكمه، أي أن الوحدة التجارية للعملية البحرية تستلزم الوحدة القانونية هذا بالنسبة للبضائع، أما التأمين على السفينة فيجوز الاتفاق في وثيقة التأمين أن يضمن المؤمن الأخطار التي تصيب السفينة أثناء وجودها في الميناء أو خلال اجتيازها نهر أو قناة بقصد إصلاحها. وتجدر الإشارة إلى أن ضمان المؤمن البحري إلى الأخطار التي تلحق بالبضائع في البر أي قبل الشحن وبعد التفريغ، كأن تهلك البضائع بالحريق أو السرقة أو التلف أو الأمطار أو الحرارة لكن بشرط خاص يعرف باسم "شرط من المخزن إلى المخزن"، أو شرط "امتداد الضمان".

2.2- الأخطار غير القابلة للضمان بصورة قطعية: لقد أعفى المشرع الجزائري المؤمن من تغطية بعض الأخطار وبصفة قطعية، وبالتالي معفى من دفع التعويض في حالة تحققها وجاءت هذه الحالات في نص المادتين 126 و 102 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات كما يلي:

- أخطاء المؤمن له المعتمدة أو الجسيمة: تقضي الفقرة (02) من المادة 102 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات بأن المؤمن غير مسؤول عن الهلاك والضرر الصادرين عن أخطاء مقصودة للمؤمن له، وكل اتفاق مخالف يعتبر باطلاً .

- غش الربان: لقد جاء في نص المادة 126 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات أنه لا يضمن الأضرار والخسائر المنجزة عن خطأ عمدي يرتكبه ربان السفينة. ومثال ذلك، بيع البضاعة غشاً أو إغراق الربان للسفينة. وقد فرق المشرع الجزائري بين التأمين على السفينة والتأمين على البضاعة من هذه الناحية فالمؤمن بالنسبة للحالة الأولى لا يكون مسؤولاً عن آثار غش الربان وتدليسه إن كان مجهز السفينة من أختاره بنفسه وذلك وفقاً للعلاقة التبعية بين مالك السفينة أو مجهزها وربانها من ناحية، وبين

البحارة المشرف عليهم من جهة أخرى. أما المؤمن في الحالة الثانية فيبقى مسؤولاً عن الأضرار والخسائر التي تصيبها بحسب غش الربان وتدليسه، لأن الربان ليس تابع للشاحن بل للمجهز .
- الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن مخالفات أنظمة الاستيراد والتصدير والعبور والنقل والأمن، الغرامات والمصادرات الموضوعة تحت الحراسة.

- الخسائر والأضرار المترتبة عن الإشعاعات: تتمثل في الآثار المباشرة وغير المباشرة للانفجار واطلاق الحرارة والإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة أو الإشعاع ، وكذلك الناتجة عن آثار الإشعاع الذي يحدثه التوصيل المصطنع للجزئيات. هذا النوع من الأضرار مستثنى لعدة أسباب منها أنها لا يمكن حصرها في زمن معين أو محدد لتحول عنصر تقاوم الضرر عبر الزمن كالانفجارات والإشعاعات المتولدة عن تحول نووي للذرة، وكذا عدم توفر لدى شركات التأمين الإمكانات الكافية لدراسة هذا النوع من المخاطر، ولا على المعطيات التي تسمح لإقامة هذه الدراسة، إما نظراً لقلّة مثل هذه النشاطات أو لطابعها الخصوصي والسري.

3.2- الأخطار غير قابلة إلا بمقتضى اتفاق خاص: يعتبر هذا الصنف بمثابة استثناء عن الاستثناء لأن هذا النوع مستثنى من الضمان كأصل عام لكن استناداً على ذلك يمكن في عقد التأمين البحري الاتفاق على أن تتم تغطية هذه المخاطر من المؤمن، وقد نظم المشرع هذا الأمر في المادتين 103 و 127 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

- **العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه:** إن الطبيعة الخاصة لبعض البضائع تتطلب عناية خاصة مثل : البضائع القابلة للتلف كاللحوم، والأسماك والفواكه، والحبوب والجلود...، لذلك تستثنى مثل هذه البضائع من الغطاء التأمين على أساس إمكانية تلفها بعيب ذاتي لأن من طبيعتها أنها قابلة للتلف فتحمّل بدور هلاكها بنفسها وقد عالج المشرع الجزائري عدم مسؤولية المؤمن عليه في الفقرة الأولى من المادة 103 إلا إذا اتفقا على عكس ذلك، أي اتفقا على أن يكون المؤمن مسؤولاً عن ما ينجم من ضرر للبضاعة جراء عيب ذاتي بها، اللهم إن كان التأمين معقود على عيب خفي لم يكون باستطاعة المجهز اكتشافه أو منعه فهي مضمونة وهذا ماورد في المادة 127. وتجدر الإشارة في باب الأخطار المضمونة المستثناة أن المشرع الجزائري وضع حدًا أدنى في الضمان لا يمكن النزول عنه بقوة القانون، ولكنه بالمقابل ترك الحرية للأطراف بالاتفاق على ضمان أخطار أخرى بشرط أن يكون ذلك صراحة في عقد التأمين الأصلي أو في ملحوق، وهذا للسماح لكل من طرفي العقد أن يختارا النظام أو التغطية التي تناسب حاجياتهما أو نشاطهما. والملاحظ أن مسألة العيب الذاتي لا تكون في العمل إلا بالنسبة إلى البضائع، أما بالنسبة إلى السفينة فنادرًا، لأن السفينة لا تبحر إلا بعد معينتها والحصول على ترخيص يفيد صلاحيتها للملاحة البحرية .

- **الخطر الحربي:** لقد كانت الأخطار الحربية قديماً أخطار عادية للملاحة البحرية نظراً لكثرة الحروب وطول مدتها، وذلك ما لوحظ في المساواة بين الأخطار البحرية والحربية من خلال الأمر الملكي الفرنسي سنة 1681، ولم يتغير الحال في القانون التجاري الفرنسي سنة 1807 حيث كانت على عاتق المؤمن كل الأخطار بحرية كانت أو حربية وانتهجت بذلك بعض التشريعات العربية على غرار مصر، أما في النصف الثاني من القرن التاسع عشر 19 أخذت الحروب البحرية في النقصان بعد صدور تصريح باريس 1856 بشأن الحرب البحرية بوجوب احترام بضائع المحايد حتى ولو وجدت على سفن العدو، ثم جاءت بعد ذلك معاهدات دولية (معاهدة لاهاي 1899 و1907) عن قواعد الحرب البرية والبحرية ومؤتمر لندن 1909، فضاغت من الحماية المقررة للملكية الخاصة زمن الحرب، فأصبحت المخاطر الحربية أخطاراً استثنائية بحتة. أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد وضع بعض الأعمال المتشابهة في الفقرة (2) من المادة 103 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات حيث نصت على: "...الحرب الأهلية أو الأجنبية والألغام وجميع معدات الحرب، وأعمال التخريب والإرهاب ...".

3- الخسائر البحرية: لقد حددها المشرع الجزائري في المادة 101 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات في ثلاثة فئات؛ وتتمثل في:

1.3- الخسائر المادية: بالنسبة لهذه الفئة لا يمكن حصرها نظرا لاختلاف طبيعة البضاعة، فقد تتمثل إما في عدم صلاحية البضاعة بعد الضرر الذي لحقها كالبلل بالنسبة للقمح مثلا أو العفن بالنسبة للمواد الاستهلاكية بفعل الرطوبة، وقد يكون الضرر مجرد إتلاف جزئي كإتكسار في بعض الأجهزة و الآلات المنقولة. أما بالنسبة للسفينة فأى ضرر يمس هيكلها أو معداتها بحكم أنها وحدة واحدة غير قابلة للتجزئة.

2.3- الأضرار الناشئة عن خسائر النفقات: تقع على عاتق المؤمن النفقات الاستثنائية التي يدفعها المستأمن لتفادي الضرر أو للحد من أثره في الحالات التي يسأل فيها المؤمن عن هذا الضرر، فهذه النفقات تؤدي إلى التخفيف عن ضمان الشيء المؤمن عليه فهي بديل للأضرار المادية أو معادلة لها.

3.3- التعويضات المستحقة للغير: من خلال ما سبق تبين أن وثائق التأمين على البضائع لا تضمن في الغالب التعويض المستحق للغير، لأن سبب التعويض يتمثل في عيب ذاتي عادة في البضاعة كالانفجار أو احتراق نتيجة قابليتها للاشتعال وهذا العيب لا يغطيه التأمين بوجه عام ويدخل في نطاق هذه الفئة الرجوع بدعوى المسؤولية في حالة التصادم، والرجوع بدعوى المساهمة في الخسائر المشتركة.

أما الرجوع بدعوى المسؤولية في حالة التصادم: فجاءت هذه الصورة من أجل حماية ملاك السفن من دعاوى التعويض التي قد يرفعوها ملاك سفن آخرون، أو اصطدام بجسم ثابت أو عائم كحالة اصطدام السفينة بالمنارة أو أرصفة الموانئ، وبالتالي فالمؤمن هو الذي يتحمل هذه المسؤولية.

والجدير بالذكر أن المؤمن يعفى من الدعوى التي يرفعها عليه ورثته الأشخاص المتوفين بسبب الاصطدام أو دعوى المصابين في نفس الحادث لأن التأمين البحري على السفينة لا يشملهم بل يكونون تابعين لعقد التأمين على الحياة إلا بشرط خاص.

وجاء في نص المادة 132 من قانون التأمينات ما يلي: "يضمن المؤمن تعويض الأضرار بجميع أنواعها التي تترتب على المؤمن له، في حالة طعن الغير عليه نتيجة اصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو مبنى أو أي جسم ثابت أو متحرك أو عائم باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص.

جاءت المادة 145 من قانون التأمينات لحماية مالك السفينة أو الربان أو أي شخص آخر نتيجة اصطدام السفينة أو التي تسببها السفينة للغير، إلا إذا كان المبلغ المؤمن عليه في وثيقة تأمين جسم السفينة غير كافي .

بالإضافة إلى أن وثائق التأمين على البضائع لا تغطي التعويض المستحق للغير إلا إذا وجد اتفاق خاص ينص على ضمانها.

وتنقسم الخسارة في التأمين البحري إلى نوعين أساسيين لعا الخسارة الكلية والخسارة الجزئية:⁶

1.3- الخسارة الكلية: حيث تتعرض الأشياء موضوع التأمين البحري للهلاك التام أو الفناء المادي من ناحية أو أن تعتبر هذه الأشياء خسارة كلية في اعتبار المؤمن له، وبالتالي تقسم الخسارة الكلية إلى نوعين؛ هما:

1.1.3- الخسارة الكلية الفعلية: هي الخسارة الكلية التي تنتج من الهلاك أو الفناء المادي للشيء المؤمن عليه، أو إذا ما أصاب الشيء موضوع التأمين ضرر جعله يختلف تماما عن صفته الأصلية أو إذا وجدت استحالة في استرداد الشيء المؤمن عليه.

2.1.3- الخسارة الكلية التقديرية: هي خسارة كلية لا تحدث بسبب الهلاك أو الفناء المادي للشيء موضوع التأمين ولكن المؤمن له يعتبر أن هناك خسارة كلية من الناحية التجارية التقديرية.

مثال: ترك سفينة بسبب زيادة مصاريف إنقاذها عن قيمتها بعد الإنقاذ.

⁶ بالعجين خالدية، مرجع سابق، ص 83.

ومن البديهي أن من حق المؤمن أن يحل محل المؤمن له في كافة الحقوق بعد حصول الأخير على قيمة الخسارة الكلية التقديرية، حيث للمؤمن الحق في امتلاك الأشياء موضوع التأمين ويصبح هو المالك الشرعي لها، ويشير إلى أن الخسارة التقديرية لا تشمل حطام السفينة المؤمن عليها.

2.3- الخسارة الجزئية: إن أي خسارة خارجة عن نطاق الخسارة الكلية تعتبر خسارة جزئية، وقد جرى العرف على إطلاق لفظ الخسائر الجزئية الناتجة عن تلف أو نقصان البضاعة المشحونة وتصنف إلى:

1.2.3- الخسارة العامة: هي خسارة جزئية على شكل تضحية أو مصروف غير عادي بطبيعته، يتم إرادياً وبدرجة معقولة من وقت الخطر العام الذي يهدد الرحلة البحرية، بغرض تحقيق السلامة العامة للرحلة البحرية، ويتم تعويض هذه الخسارة بمساهمة كافة الأطراف المعنية (صاحب السفينة وأصحاب البضائع ومن لهم علاقة بأجور الشحن) التي كانت موجودة عند إنقاذ الرحلة البحرية.

حيث يقوم كل طرف بدفع حصة من الخسارة على أساس نسبة قيمة المصلحة التي يمثلها كل طرف إلى القيمة الكلية للمخاطرة البحرية.

مثال:

- تغيير خط سير الرحلة هرباً من عاصفة مقبلة أو عدو مفاجئ أو من عطل أصاب أحد الآلات وضرورة سرعة إصلاحه.
- التخلص من بعض البضائع خوفاً لتخفيفي حمولة السفينة لزيادة سرعتها أو هروبا من بعض المخاطر التي تهددها أو لإنقاذ السفينة من الغرق أو الجنوح أو الضياع.
- استخدام جزء من الوقود الداخل في حمولة السفينة في حال نفاد الوقود الأصلي في السفينة.
- الاستعانة بأدوات الإنقاذ الدولية وما قد يصاحب ذلك من مصروف ضروري.
- التخلص من أي جزء في السفينة تخفيفاً للحمولة وإنقاذاً لها من خطر يهددها.

2.2.3- الخسارة الخاصة: هي الخسارة التي تنتج من وقوع خطر مؤمن ضده ويتضرر منه بعض الحالات الفردية، ولا تأخذ هنا الخسارة صورة عامة، كتلف الأغذية بسبب سوء التغليف أو الشحن أو التفريغ.

وتكون الخسارة مسؤولية الشخص نفسه المتضرر منها، أي يقع كامل العبء على طرف واحد من الأطراف التي لها مصالح في الرحلة البحرية، ويتحملها الطرف صاحب المصلحة إلا إذا كانت وثيقة التأمين تغطي مثل هذا النوع من الخسائر.

4- مفهوم تأمين النقل البحري الدولي:

لقد عرفه المشرع الفرنسي وفقاً للمادة الأولى من قانون التأمين البحري الفرنسي لعام 1967 من أن عقد التأمين هو: "عقد يلتزم بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يتحمله نتيجة مخاطرة بحرية، وهذا الضرر يتمثل في خسارة تتعرض لها أمواله، وذلك نظير قسط معين". فالنص ضمن تعويض المؤمن للمؤمن له على الأضرار التي تلحق بذمته، بسبب تحقق خطر بحري، وهذا الضمان هو الميزة الأساسية للتأمين البحري.⁷

أما في القانون الإنجليزي سنة 1906 فقد عرفه: "أنه عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له وفقاً للطريقة وإلى الحد المتفق عليه من خسائر بحرية، وهي الخسائر التي تنشأ من مخاطر بحرية".⁸

⁷ عبد القادر لعطير، وباسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص4.

⁸ محمود الكيالي، الموسوعة التجارية والمعرفية، عقود التأمين من الناحية القانونية، المجلد السادس، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص17.

كما عرفته المادة 296 من قانون التجارة البحرية الأردني على أن: "التأمين البحري هو عقد يرضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما، مقابل دفع قسط على أن لا يتجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة".⁹

أم المشرع المصري، فقد عرفه في القانون البحري في 22 أبريل 1990 في مادته 340 كما يلي: "تسرى أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذي يكون موضوعه ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية". وقد سائر المشرع الفرنسي لأنه أخذ تقريبا من تشريع التأمين الفرنسي.

أما في القانون الجزائري؛ فلم يرد تعريف خاص بعقد التأمين البحري، وإنما تركه إلى التعريف العام بعقد التأمين، حيث جاء في نص المادة 92 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات التي تقابلها المادة 01 من القانون 07-80 الذي نصت على أنه: "تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأي عملية نقل بحرية".¹⁰

ولابد من توضيح أصناف عقود البيع والتأمين البحرية؛ إن البيوع الشائعة في التجارة البحرية حاليا، يتم فيها تسليم ونقل الملكية في ميناء القيام أو الشحن، يعني أن المشتري هو الذي يتحمل مخاطر النقل البحري ويلتزم بدفع الثمن أيا كان مصير البضاعة، وهناك نوعان من البيوع الدولية:¹¹

- **في بيع سيف CIF** : يلتزم البائع بمقتضى عقد البيع ذاته بإبرام عقد النقل البحري وعقد التأمين البحري على البضاعة المبيعة من مخاطر النقل البحري نضير ثمن جزافي شامل لقيمة المبيع COST وقسط التأمين INSURANCE وأجرة النقل (الشحن FREIGHT) وعندما يقوم المشتري بدفع الثمن يتسلم سند الشحن ووثيقة التأمين، ويصبح صاحب المصلحة في التأمين.

- **في بيع فوب FOB** : فلا يلتزم البائع إلا بتسليم البضاعة المبيعة في ميناء الشحن على ظهر السفينة التي يعينها المشتري FRU ON BOARD ويقع عب ابرام عقد النقل البحري وعقد التأمين على البضاعة في هذه الحالة على عاتق المشتري، وقد يعهد المشتري بالتأمين على البضائع لحسابه، وبالتالي في هذه الحالة يكون البائع وكيلا عن المشتري عند قيامه بالتأمين، وعندئذ يحزر البائع فاتورتين على المشتري واحدة تعطي الثمن والثانية تشمل المصاريف المتمثلة في الخدمات التي يقوم بها البائع لحساب المشتري، خاصة مقابل النقل والتأمين.

لاشك أن أهمية التأمين البحري تكمن في جميع أنشطة الاقتصاد الوطني وفي شتى المجالات منها الخدمية والمالية وغيرها، فهي بذلك المحرك الأساسي للدورة الاقتصادية والتي أكيد أن مجالها واسع وكبير، كما أن التأمين البحري هو أصل التأمين في التاريخ على الإطلاق فلا شك أننا سوف نبهر بالأموال الطائلة التي هي عرضة للأخطار والخسائر، فمثلا إذا عرفنا أن قيمة سفينة قد يبلغ ثمنها الملايير من الدينارات، وأن البضائع التي تحملها قد تتجاوز قيمتها عدة مرات، فإذا تم هلاكها في الرحلة البحرية مع تعرضها لأضرار جسمانية، فلا شك أن ذلك يكون طامة ووباء خطير على التجارة البحرية التي قد تتضرر كثيرا.

وفي ظل هذه الأهمية للتأمين البحري والمنافسة الحالية اهتم المشرع الجزائري بهذا النوع من التأمينات على عكس ما سبق لأنه لم يتناول موضوع التأمين البحري في القانون البحري الصادر في 76-08 إلا بعد صدور أول قانون متعلق بالتأمينات الأمر 07-80 والملغى بموجب القانون 07-95 المؤرخ في 1995/01/25 الذي يعتبر النص الأساسي للمظهر الحالي لقطاع التأمينات، بالرغم من صدور القانون رقم 04-06 بتاريخ 2006/02/20 الذي هو في طور التطبيق، وهذا ما ساهم في وضع الشكل التنظيمي

⁹ يوسف صلاح الدين، مرجع سابق، ص72.

¹⁰ تكاري هيفاء راشدة، النظام القانوني لعقد التأمين دراسة في التشريع الجزائري، دكتوراه في قانون الأعمال، جامعة تيزي وزو، الجزائر، 2012، ص345.

¹¹ يوسف صلاح الدين، مرجع سابق، ص79.

الحالي المكرس لانفتاح السوق ونهاية تخصيص المؤسسات العمومية، والتكفل الأفضل للمؤمن له. ومن هذا المنطلق لأهمية التأمين البحري يشار إلى النقاط التالية:

-إن التأمين البحري يساعد في بث روح الأمان بين طرفيه خاصة بالنسبة للمؤمن له ضد الأخطار التي تصيبه في ذمته المالية.

-إن لأقساط المجتمعة في يد شركات التأمين (المؤمنون) تلعب دورا هاما في تدعيم الائتمان العام للدولة خاصة أن هذه الأقساط كبيرة بحسب قيمة السفينة أو البضاعة وهذا النوع من التأمين يساعدها في الحصول على ما تحتاجه من القروض وذلك من خلال توظيف الأموال المذكورة في السندات العامة التي تصدرها.

-يؤدي التأمين البحري إلى الربط والتقارب بين الدول من خلال ارتباط شركات التأمين الوطنية مع شركات التأمين الدولية سواء أنها تعيد التأمين لديها أو تشارك معها في تغطية نفس المخاطر التي يمتد نطاقها إلى أكثر من دولة مثل مخاطر الشحن.

ومن مستندات تأمين النقل البحري الدولي: مايلي:¹²

- **بوليصة الشحن (Bill Of Lading B/L):** وثيقة تصدرها الشركة الناقلة؛ وهي عبارة عن عقد نقل بين المصدر والشركة الناقلة، وتبين ميناء الشحن وميناء الوصول ووسيلة النقل وأجرة الشحن وكيفية دفعها. وتعتبر بوليصة الشحن تأكيدا من قبل الشركة الناقلة باستلام البضاعة، وهي أيضا عقد تملك للجهة المصدرة إليها حيث تصف البوليصة البضاعة والجهة المرسل إليها.

- **التكلفة والتأمين والشحن (Cost, Insurance and Freight CIF):** بمعنى البيع مع الالتزام بنفقات البضاعة وأجرة النقل ومصاريف التأمين. ويعتبر هذا العقد الذي يشمل التزام البائع فيه دفع نفقات البضاعة ومصاريف التأمين عليها وأجرة نقلها هو ذات العقد السابق مع إضافة مصاريف التأمين على عاتق البائع ليقدّم إلى المشتري وثيقة تأمين ضد أخطار هلاك أو تلف البضاعة أثناء نقلها، فيتعاقد البائع مع المؤمن ويدفع قسط التأمين، إذ يشمل الثمن المحدد لهذا البيع هذه النفقات، ولا يلتزم البائع إلا بإجراء تأمين وفقا للحد الأدنى لشروط التأمين على البضاعة وهو التأمين على أساس شروط.

- **وثيقة التأمين على الحمولات البحرية:** تغطي وثائق التأمين على الحمولات البحرية الضرر أو الخسارة التي تلحق بالحمولة أثناء نقلها، وتتمثل هذه الوثائق في:¹³

أ. **وثيقة الرحلة (وثيقة التأمين المحددة):** هي الوثيقة التي تغطي بضاعة معينة لرحلة معينة، إن معظم وثائق تأمين البضائع تصدر لتغطية البضائع لرحلة معينة وتخضع عادة لشروط من المخزن إلى المخزن، أي أن التغطية تبدأ من الوقت الذي تترك فيه البضائع مخازن المصدر وتنتهي عند تسليم البضائع إلى ميناء التفريغ النهائي. فهذه الوثيقة تنتهي الفور عند وصول البضائع إلى مخازن ومستودعات المشارك (أو المؤمن له) في البلد أو المدينة المحددة في وثيقة التأمين.

ب. **وثيقة الغطاء المفتوح:** تمثل اتفاقا بين المؤمن والمؤمن له يتعهد بموجبه الأول بقبول شحنات معينة من البضائع ويقوم المؤمن بإصدار وثيقة التأمين منفصلة لكل شحنة من شحنات البضائع المتفق عليها. وتعتبر هذه الوثيقة مفيدة للمؤمن له الذي يستورد البضائع بصورة مستمرة على فترات زمنية قصيرة متفاوتة. وعادة ما يتم إصدار هذه الوثيقة لمدة سنة واحدة لتغطي الشحنات التي تتم عن طريق البحر/الجو بين محطتين محددتين أو على أساس عالمي.

ج. **الوثيقة الزمنية:** تضمن هذه الوثيقة تغطية موضوع التأمين لمدة زمنية محددة، وتمتد لأكثر من سنة، وغالبا ما تؤمن أجسام السفن على أساس الوثائق الزمنية.

¹² بالعجين خالدية، مرجع سابق، ص79.

¹³ بالعجين خالدية، مرجع سابق، ص85.

د. الوثيقة العائمة: تستخدم هذه الوثيقة عندما يكون مبلغ تأمين البضائع مرتفعاً جداً، ويكون كافياً لتغطية عدد كبير من الشحنات ويتوجب على المؤمن له في حالة الوثيقة العائمة أن يبلغ شركة التأمين عن قيمة كل شحنة بشكل دقيق إلى أن يتم استنفاد مبلغ التأمين بالكامل.

هـ. التغطية التأمينية ضد مخاطر الحرب والإضراب والشغب والاضطرابات المدنية: هذا التأمين يوفر الحماية ضد الخسارة أو الضرر الناتج عن مخاطر الحرب والإضراب. وعادة ما تكون هذه المخاطر مستثناة من التغطية التأمينية لوثائق التأمين البحري العادية في أي سوق في جميع أنحاء العالم، وهذا التأمين يغطي الاستثناءات الواردة بموجب المادة 11 نـ الفقرات الزمنية النظامية. ويمكن تنفيذه على السفن التي تم التأمين عليها ضد المخاطر البحرية العادية. وبصورة عامة فإن التغطية المعروضة تتمشى مع أو تخضع إلى:

- الفقرات الزمنية النظامية بهيكل السفينة؛
- الفقرات الزمنية النظامية مخاطر هيكل السفينة المقيدة.
- الفقرات الزمنية النظامية التأمين على هيكل السفينة النفقات وزيادة القيمة (الخسارة الإجمالية فقط بما في ذلك المسؤوليات الزائدة).
- الفقرات الزمنية النظامية هيكل السفينة ومخاطر الميناء.
- الفقرات الزمنية النظامية هيكل السفينة مخاطر الميناء وتشمل الملاحة المحدودة.
- الفقرات الزمنية النظامية الخسارة الإجمالية و 4/3 المسؤولية عن التصادم (بما في ذلك ما يتم إنقاذه ورسوم ما يتم إنقاذه والمقاضاة والعمالة).
- الفقرات الزمنية النظامية هيكل السفينة الخسارة الكلية فقط (بما في ذلك ما يتم إنقاذه ورسوم ما يتم إنقاذه والمقاضاة والعمالة).
- الفقرات الزمنية النظامية هيكل السفينة النفقات (الخسارة الكلية فقط).
- فقرات اليخوت النظامية.
- الحماية والتعويض هيكل السفينة التأمين الزمني.
- الفقرات النظامية بخصوص مخاطر البنائين.
- مسؤوليات مصلي السفن.

وليضع التأمين ضد مخاطر الحروب والإضرابات إن:

- فقرات التأمين ضد الحروب والإضرابات النظامية هيكل السفينة التأمين الزمني.
- فقرات التأمين ضد الحروب والإضرابات النظامية هيكل السفينة التأمين على الرحلة.
- فقرات التأمين ضد الحروب والإضرابات النظامية التأمين على اليخوت.
- فقرات التأمين الزمني النظامي؛ هي الفقرات الرئيسية في وثائق التأمين البحري على هيكل السفينة. وفقرات التأمين الزمني تغطي فترة زمنية محددة عادة ما تكون 12 شهراً. ونظراً لأن طبيعة ودرجة المخاطر التي تؤمن عليها شركة التأمين تختلف طبقاً لنوع السفينة.

و. وثائق التأمين ضد مسؤولية الناقل البحري: هذه الوثائق توفر التغطية التأمينية ضد المسؤولية القانونية للمؤمن له باعتباره ناقلاً أو باعتباره ناقلاً بحرياً للبضائع الموكل إليه لنقلها:

- فقرات الحمولات البحرية؛

- تستند أغلبية وثائق التأمين على الحمولات البحرية على فقرات التأمين النظامية التي تظهر في ثلاث نسخ هي نسخة غرفة التجارة الدولية (أ) ونسخة غرفة الدولية (ب) ونسخة غرفة التجارة الدولية (ج). وتستند نسخة غرفة التجارة الدولية (أ) على التأمين ضد جميع المخاطر بينما تستند النسخة (ب) و(ج) على مخاطر بعينها. وجميع الفقرات الثلاثة بها بعض الاستثناءات:

- فالاستثناءات الرئيسية التي تظهر في فقرات التأمين النظامية على الحمولات؛ هي:

- الخسارة أو الضرر أو المصاريف التي ترجع إلى سوء السلوك المتعمد من جانب المؤمن له.

- التسرب العادي والخسارة العادية في الوزن أو الحجم أو البلى والتآكل العادي للموضوع المؤمن عليه.
- الخسارة أو الضرر بسبب العيوب الكامنة أو طبيعة الموضوع المؤمن عليه.
- الخسارة أو الضرر بسبب التأخير.
- الخسارة أو الضرر بسبب عدم كفاية التعبئة.
- الخسارة أو الضرر نظرا للإعسار أو التقصير المالي من جانب أصحاب السفينة وخلافه.
- **التأمين البحري على ظهر السفينة:** يغطي التأمين البحري على ظهر السفينة الخسارة أو الضرر الذي يلحق بالسفينة وبهيكليها.

- **الحماية والتعويض:** هذا يغطي المسؤولية تجاه الطاقم والركاب والحمولة والتي لا تغطيها عادة وثائق التأمين على هيكل السفينة والآلات. وتغطي هذه أيضا المسؤولية عن ربح التصادم (طبقا لوثائق التأمين العادية على هيكل السفينة والآلات فإنه يتم توفير التغطية التأمينية ضد المسؤولية بما يصل إلى 4/3 المسؤولية الإجمالية). وللاستفادة من التغطية التأمينية الخاصة بالحماية والتعويض فإنه ينبغي على المؤمن له أن يكون عضوا في نادي التأمين ضد الحماية والتعويض.

- **التأمين ضد المسؤولية البحرية على ظهر السفينة تجاه الأطراف الأخرى:** هذا يغطي المسؤولية القانونية للمؤمن له بسبب المصلحة في السفينة المؤمن عليها والناشئة عن الحوادث بخصوص الخسارة أو الضرر الذي يلحق بأي سفينة أو ممتلكات أخرى مهما كانت بفقد الحياة أو الإصابة الشخصية أو المرض بما في ذلك الدفعات التي تتم نظير إنقاذ الحياة والناشئة على أو بالقرب من سفينة المؤمن له أو أي سفينة أخرى.

- **فقرات التأمين الزمني النظامية (هيكل السفينة):** توفر أقصى تغطية تأمينية متاحة بموجب التأمين على ظهر السفينة.

- **فقرات اليخوت النظامية:** هذه الفقرات هي في الأساس فقرات التأمين على هيكل السفينة النظامية المعدلة بالنسبة لليخوت، وتتضمن جميع الأضرار التي تلحق بهيكل السفينة والصاري والقوائم الأساسية والأشعة والمعدات الأخرى الموجودة على متن اليخت، ولكنها لا تتضمن الضرر الذي يلحق باليخت أثناء السباق.

- **الفقرات النظامية أثناء الرحلة:** يغطي هذا التأمين المخاطر أثناء أي رحلة من أحد الموانئ أو من أي مكان إلى آخر أو أي رحلة ذهاب وعودة. وطالما كانت السفن معنية في السياق المعتاد ونظرا لأنه يتم التأمين على معظمها عادة بموجب وثيقة تأمين زمنية فإنه يتم التأمين على الرحلة فقط في تلك الحالات باعتبارها رحلة لتسليم أي سفينة جديدة إلى المشتري من حوض بناء السفن أو أي رحلة لأي سفينة يتم إصلاحها في حوض بناء السفن. وفترة التغطية التأمينية عادة ما لا تقل عن سنة واحدة ونطاق التغطية غالبا ما يكون مطابقا لذلك النطاق الوارد في وثيقة التأمين الزمنية.

- **التأمين ضد مخاطر البنائين:** هذا النوع من التأمين يغطي السفينة أثناء إنشائها، وخلال تلك الفترة فإن السفينة تكون معرضة لمخاطر الحريق وأمواج المد أو الانقلاب أو الفشل في الإطلاق. وهي معرضة أيضا للتصادم وللغرق خلال الرحلة التجريبية. ويتم تنفيذ التأمين ضد مخاطر البنائين بواسطة أحواض السفن التي توفر التغطية ضد جميع تلك المخاطر. وقيمة التأمين هي سعر العقد أو القيمة التقديرية الكاملة للسفينة إذا لم يكن هناك سعر للعقد. وينبغي أن تكون فترة التأمين من وقت استهلال الانشاء وحتى وقت التسليم. وعليه فإن الفترة يمكن أن تتجاوز 12 شهرا.

- **التأمين ضد الإرهاب:** التأمين ضد الإرهاب هو تأمين مستثنى ضد المخاطر في جميع أنحاء العالم. ولن يكون هناك أي مقابل لقبول ذلك إذا كانت هذه التغطية مطلوبة.

- **التأمين ضد خسارة الوقت:** هذا التأمين يعرض صاحب السفينة عن خسارة الأرباح المتوقعة أو التكاليف التشغيلية عندما يتم اجبار السفينة المؤمن عليها على الخروج من الخدمة كنتيجة للضرر الناتج عن حادث بحري. وفترة التأمين سنة واحدة ويتم احتساب القيمة القابلة للتأمين استنادا إلى ما يلي:

- تكاليف التشغيل التقديرية.

- أجور التأجير التقديرية المكتسبة.

- الدخل الإجمالي التقديري لأجور الشحن.

ويتم تغطية خسارة الوقت على أساس عدد الأيام المطلوبة لإنجاز الاصلاحات محتسبة من اليوم التالي ليوم الحادث. ومسئولية شركة التأمين عن أي حادث لوحده تقتصر على عدد معين من الأيام بما يصل إلى 180 يوم طوال السنة.

5- الطبيعة القانونية لعقد تأمين النقل البحري الدولي:

إن تحديد الوصف القانوني لعقد التأمين البحري ، ما اذا كان تجاريا أم لا ، مسألة ذات أهمية كبيرة لتحديد مدى تطبيق أحكام القانون التجاري عليه أم لا.¹⁴ ومن المتعارف عليه أن أطراف العقد هم المؤمن والمؤمن له، غير أنه في عقد التأمين البحري غالبا ما يتدخل طرف ثالث هم السماسرة ووكلاء شركة التأمين.

1.5- بالنسبة للمؤمن: هو الشخص الذي يتحمل نتيجة الخطر الذي يصيب المؤمن له بمقتضى عقد التأمين؛ وهو الضامن الذي يقف إلى جانب المستفيد من العقد باعتباره المتضرر من وقوع الخطر. ويعتبر عقد التأمين البحري من الأعمال التجارية طبقا لما جاء في نص المادة الثانية من القانون التجاري، التي اعتبرت كل مقاوله تأمين عملا تجاريا بحسب موضوع.¹⁵

هذا ما تبينه المادة 215 من القانون 95-07 المتعلق بالتأمينات نصت على: تخضع شركات التأمين أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري؛ وتأخذ أحد الشكلين التاليين:

- **شركات ذات أسهم:** فهي تؤسس بحسب القوانين الوطنية وذلك بالنظر إلى أهمية هذه الشركات والتنمية الاقتصادية الوطنية وكذلك لما ترصده من أموال ضخمة، ولما تجسده شركات التأمين المساهمة الصدارة في سوق التأمين البحري، وذلك قررت العديد من الدول من خلال تشريعاتها أن تحدد لشركات التأمين التجاري شكل شركة مساهمة، وهذا ما جسده المشرع الجزائري في نص المادة 215 المعدل والمتمم للأمر رقم 09/08 من قانون التأمين رقم 95-07 التي نصت على أنه: "تخضع شركة التأمين أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ أحد الشكلين الآتيين: شركة ذات الأسهم أو الجمعيات وشركة التأمين التعاضدية".¹⁶

من خلال نص المادة، فإن ممارسة نشاط التأمين البحري إذ اتخذ شكل شركة أسهم مثلا "شركة مساهمة" فهو تجاري بحسب الشكل، وذلك في المادة 3 من قانون التجاري الجزائري، وكذا نص المادة 544 من نفس القانون، ولأن هذه الشركة تقصد الربح دائما من وراء قيامها بالتأمين.

- **شركات ذات شكل تعاضدي:** تقوم هذا النوع من شركات التأمين البحرية على أساس التعاون أي التأمين التبادلي بين مجموعة من المؤمن لهم تجمعهم مهنة أو نشاط واحد ويخشون من نفس الخطر، إلا أن هذا النوع من الشركات هدفها مدني غير محقق للربح ويتم تأسيس هذا النوع من الشركات بموجب عقد تأسيس بين أعضائها ملتزمين بدفع اشتراكات سنوية للتعويض عن الخسائر في حالة وقوع الخطر. عقب

¹⁴ يوسف صالح الدين، مرجع سابق، ص74.

¹⁵ المادة 02 من القانون التجاري الجزائري، التي نصت على أنه: "يعد عملا تجاريا بحسب الموضوع...كل مقاوله للتأمينات".

¹⁶ يوسف صالح الدين، مرجع سابق، ص74.

المشروع في ذات المادة 215 مكرر من الأمر 07-95 بأنه يشترط على كل تعاضدية لقيامها أن تسجل 5000 منخرط على الأقل.

2.5- المؤمن له: فهنا لا بد من التفرقة ما إذا كان تاجرا أو صاحب مقاوله مالكا للسفينة أو مالكا للبضاعة فهو عمل تجاري سواء بالشكل باعتبار صفته، فهنا التأمين البحري تجاري لأنه عقد يرد على التجارة البحرية حسب المادة 3 من القانون التجاري، أو عمل تجاري بالتبعية باعتبار التأمين ضروري لاستمرار تجارته حسب المادة 4 من القانون التجاري حيث جاء فيها: "يعد عمل تجاري بالتبعية الأعمال التي يقوم بها التاجر والمتعلقة بممارسة تجارته أو حاجات متجره. أما إذا كان المؤمن له ليس بتاجر وهي حالة نادرة كأن يكون يمينا على البضاعة لنقلها عن طريق البحر فلعدم خضوعه للحالات السابقة، فلا يعتبر عملا تجاريا بل مدنيا كالمزارع الذي يستورد أبقار قصد تربيتها.¹⁷ وعليه تستنتج ما يلي:

- إذا كان المؤمن له والمؤمن تاجرين يطبق عليه القانون التجاري.

- إذا كان المؤمن هو المدعي عليه يطبق عليه أحكام القانون التجاري.

- إذا كان المؤمن له ذا عمل مدني يطبق عليه القانون المدني.

- إذا كان المؤمن له ذا عمل تجاري أو تاجر يطبق عليه القانون التجاري.

3.5- الوسطاء: كما يمكن أن يكون للمؤمن ووسطاء التأمين، وهؤلاء الوسطاء هم الوكلاء والسماصرة، وهم أشخاص طبيعيين توكل لهم عمليات التأمين نيابة عن شركة أو أكثر، بموجب عقد تأمين معتمد توضح فيه شروطا معينة قصد الحصول على التأمين لحساب موكلهم.

بالإضافة إلى ذلك يجب على من يتولوا التوكيل العام للتأمين أن يخصصوا انتاجهم للشركة أو الشركات التي يمثلونها، ويعتبر وكيل شركة تأمين وكيلا عن المؤمن له ومسؤولا في مواجهته، وذلك ما نصت عليه المادة 258 من القانون 07-95 المتعلق بالتأمينات، أما السمسار الذي توكل له أموال لدفعها لشركات التأمين أو للمؤمن لهم، فلا بد له من ضمانات مالية لتسديد هذه الأموال في كل وقت، غير أن المسؤولية المدنية تظل على عاتق شركات التأمين في حالة أخطاء وكلاتها أو إغفالهم أو إهمالهم، ومن هنا يظهر الفرق بين الوكيل العام والسمسار، إذا أن الوكيل العام له سلطات واسعة في التعاقد عن شركة التأمين التي يمثلها، إذا يتعاقد مع المؤمن مباشرة، وله في ذلك أن يعدل العقد أو يفسخه، بينما السمسار فإن دوره يقتصر على مجرد البحث عن العملاء لإجراء التعاقد مع شركات التأمين وتنتهي مهمته بمجرد تسليم وثيقة التأمين للمؤمن له.

6- خصائص تأمين النقل البحري الدولي: يأخذ عقد التأمين البحري جميع خصائص عقود

التأمينات العامة غير أنه تجدر الإشارة، وأنه بالنسبة لخاصية الإذعان فإن هناك من يرفضها وهو ما لخصه الفقيه Ripert في سببين هما:¹⁸

- أن عقد التأمين البحري يتم بين أصحاب سفن وبين شركات تجارية وهم على دراية تامة بشروط العقد.

- الطابع الدولي تخوفا من آثار المنافسة والعمل على الاحتفاظ بالعملاء كي لا يلجئوا إلى مؤمنين أجانب فهذا الطابع يجبر المؤمنين على التقليل من الشروط التي ليست لصالح المؤمن له. وهذا ما أخذ به المشروع الجزائري في الوقت الحالي، حيث أنه اعتبره من العقود الاقتصادية الدولية، باعتبارها تتفق مع مصالح التجارة الدولية، وفيما عدا ذلك فإن العقود المخاطر البحرية، تشترك في غيرها من العقود الأخرى، وكذا الالتزامات المترتبة على عاتق الأطراف.

¹⁷ خليلي أحمد، محاضرات في مقياس التأمين الدولي، تخصص تجارة دولية، الجزائر، 2019، ص36.

¹⁸ مهري محمد أمين، التأمين البحري على السفينة، ماجستير قانون الأعمال، الجزائر، 2002، ص17.

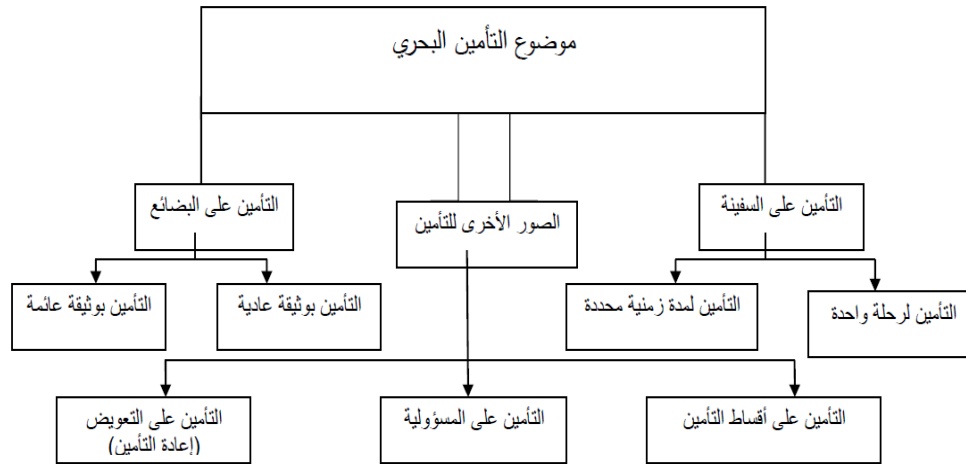
أما بالنسبة لخاصية طبيعة العقد فان المشرع الجزائري على غرار كثير من التشريعات الدولية المقارنة يعتبر عقد التأمين البحري عقدا تجاريا فتعتبر المادة 4 من القانون التجاري عملا تجاريا كل عقد يتعلق بالتجارة البحرية، ولا شك في التأمين البحري يكون عملا تجاريا بحسب شكله- كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية، ولا شك أيضا في أن التأمين يكون عملا تجاريا للمؤمن الذي يسعى إلى الربح من خلال قيامه بعمليات التأمين.

7- نطاق تأمين النقل البحري الدولي: إن التجارة الخارجية، عادة ما تتركز على ثلاثة عقود منفصلة، تهدف كلها إلى تأمين وصول البضاعة إلى المرسل إليهم سالمة، وهذه العقود هي: عقد البيع، عقد النقل وعقد التأمين.

فلهذا الأخير مركزا هاما في التجارة الخارجية، لأنه من النادر أن تبحر سفينة بدون تغطيتها بالتأمين البحري، وكذا البضاعة المحمولة على ظهرها، وعلى أساس ذلك يجب أن يكون هذا النظام في شكل قانوني منظم وخاص لينظم العلاقة بين طرفيه.

والمبدأ أن كل شيء أو مال يعرض لأخطار الملاحة يجوز أن يكون محل لتأمين البحري، ولما كان التأمين البحري هو تأمين الأضرار التي تصيب الأموال، فإن التأمين على الأشخاص (الركاب والبحارة) من الحوادث الجسمانية لا يعتبر تأمينا بحريا بل تأمين بري من نوع التأمين على الحياة، ولو أنه قد ينشأ عن الخطر البحر، لأن التأمين البحري لا يرد إلا على الأشياء دون الأشخاص. وقد يختلف موضوع التأمين البحري حسب المصلحة أو صاحبها، وهذا إما لارتباط التأمين بالشئ المؤمن عليه، أو بجسم القيم المؤمن عليها، وقد تضمن قانون التأمينات هذه الصور وأوردها في الأمر 95-07.

الشكل رقم (07): نطاق تأمين النقل البحري الدولي (الأموال المؤمن عليها)



1.1- التأمين على السفينة: إن محور النقل البحري هو السفينة باعتبارها الأداة الرئيسية التي تتم بواسطتها عملية الملاحة البحرية، وفي هذا الصدد فقد خص القانون البحري الجزائري السفينة وكذلك الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات لذا عمد إلى التكلم عن السفينة وملحقاتها، ثم أجرة السفينة وأجرة البحارة.

1.1.1- السفينة وملحقاتها:

للتأمين على السفينة قيد الإنشاء والبناء يضمن للمؤمن في هذه الحالة المخاطر التي تتعرض لها السفينة أثناء البناء كالحريق ومخاطر إنزال السفينة في البحر كذلك المخاطر التي تتعرض لها السفينة بعد إنزالها في البحر هي مخاطر بحرية. والتأمين على السفينة هو تأمين يغطي الهلاك أو الضرر اللاحق بالسفينة ذاتها، وهو في نفس الوقت تأمين من المسؤولية يغطي الأضرار التي تحدثها السفينة بالغير كتعويض التصادم البحري أو في الخسارة المشتركة. وقد نصت المادة 122 من الأمر 95-07 المتعلق

بالتأمينات في باب التأمين على هيكل السفينة حيث نص: "يمكن التأمين على السفن: لرحلة واحدة أو عدة رحلات متتالية، لزمن المعين".

- **التأمين على السفينة لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متتالية:** قد فرغ المشرع الجزائري في حالة التأمين على هيكل السفينة حول بداية سريان العقد وانتهائه (تم التطرق سابقا التأمين على السفينة لرحلة واحدة).

- **التأمين لفترة زمنية محددة:** حيث في الغالب المؤمن له يفضل بأن يؤمن على السفينة من المخاطر البحرية لمدة زمنية معينة وغالبا ما تكون لمدة سنة، ويسري هذا العقد من يوم التوقيع عليه، إذا لم يتفق الطرفان على ذلك وينتهي بانتهاء الزمن المحدد في العقد.

2.1.7- أجره السفينة وأجره البحارة: لقد كانت أجره السفينة مستبعدة من نطاق التأمين البحري في التشريع التجاري الفرنسي.

وعلى ذلك فقد عدل المشرع الفرنسي وبعض التشريعات العربية مثل الأردني واللبناني، حيث أصبحوا يحصرن التأمين على أجره السفينة في عداد الأموال التي يجوز التأمين عليها، غير أنه لم ينص القانون الجزائري المتعلق بالتأمينات عليها، كما لم تنص عليها الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفينة.

والأصل أنه لا يجوز التأمين إلا على الأجره الصافية، لأن نفقات التجهيز تندرج في التأمين على السفينة، فإذا قام المجهز بالتأمين على الأجره الإجمالية تحقق كسباً و اثناء من التأمين، حيث أن مثلا المادة 312 بحري لبناني حددت الأجره الصافية جزافاً بستين (60) بالمائة من الأجره القائمة أو الإجمالية مالم ينص العقد على مبلغ معين.

والتأمين على أجره السفينة أمر نادر الوقوع، حيث أن المجهز يفضل عليه شرط الأجره المكتسبة مهما طرأ من حوادث، أما فيما يتعلق بالشاحن الذي يلتزم بدفع الأجره في هذه الحالة، فإن التأمين على البضائع يشمل الأجره المكتسبة مهما كان الطارئ.

كما يجوز التأمين على أجور الشحن، يجوز التأمين كذلك على ضمان أجور الطاقم، لأن البحارة يفقدون حقهم في الأجره إذا تعطلت الرحلة بسبب قوة أجنبية، إذا كانوا مأجورين بحصة من أجره السفينة، أو إذا غرقت السفينة أو أعلن على عدم صلاحيتها للملاحة، إذا كان ذلك ناجما عن خطأ البحارة أو إهمالهم، وبالتالي يجوز التأمين على أجور البحارة لضمان استيفائهم التعويض المستحق بموجب مخاطر عدم قدرته على دفع أجور البحارة ونفقاتهم واعدتهم إلى أوطانهم.

2.7- التأمين على البضائع: إن التأمين على البضائع في العمل يعرف بتأمين الشحنات، والتأمين يجوز على البضائع أيا كان نوعها ما دامت لا تتعارض مع النظام العام والآداب العامة، ويصح هذا العقد سواء كانت البضائع مشحونة فعلا على ظهر السفينة أو ستشحن عليها فيما بعد، مادام التأمين يغطي الرحلة في كافة مراحلها البرية والبحرية وتأخذ حكم البضائع من حيث جواز التأمين عليها. (كما تم التطرق إليها سابقا)

حيث جاء في نص المادة 137 (كما التطرق إليها سابقا)؛ نجد أن شركات التأمين في عقود التأمين على البضائع، لا تضمن فقط مخاطر الرحلة البحرية بل يتعداها إلى مخاطر الطريق البري أو النهري أو الجوي، سواء كان ذلك قبل الشحن أو بعد التفريغ، وأيضا فإن هذه الشركات (المؤمن) تضمن المخاطر الناجمة عن التغيير الاضطراري للرحلة.

غير أن هذا لا يعني في حالة استكمال النقل البحري بالنقل البري أو العكس أن ظروف التأمين تتغير، بل أن "الشروط المتضمنة في العقد" هي التي تتضمن التعويض في حالة تحقق الخطر. إن صور عقد التأمين على البضائع تتم إما بوثيقة عادية أو عائمة.

1.2.7- التأمين بوثيقة عادية: فقد سماها المشرع الجزائري وفقا للمادة 139 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات وثيقة تأمين سفرية صالحة لرحلة واحدة (فإن المتعاقدين يحددان وقت بداية الرحلة ونهايتها). رغم اختلاف طرق نقل البضائع ونوعها سواء نقلت بمقتضى سند ايجار أو بقتضى سند شحن، وقد تبعد الوثيقة بعض البضائع التي لا يرغب المؤمن في التأمين عليها أو يرغب في تغطيتها بشرط خاص، فمثلا تستبعد الوثيقة الأشياء الثمينة كالمعادن و المجوهرات، والطرود البريدية،...

وهنا يتم تقدير قيمة هذه البضائع المعنية بالضمان بحسب سعرها في ميناء الشحن، ويضاف إليها مجموع النفقات الضرورية لنقلها إلى السفينة، والربح المنتظر في حالة بيعها، وجميع المصاريف التي تترتب على نقلها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ.

2.2.7- التأمين بوثيقة عائمة أو وثيقة الاشتراك: المبدأ أن يتضمن عقد التأمين تحديد الأشياء المؤمن عليها على وجه الدقة، لكن هذه الوثيقة قد لا تتضمن تحديد الأشياء المؤمن عليها فتسمى الوثيقة العائمة، كما تسمى وثيقة الاشتراك لأن المستأمن يعتبر بمثابة مشترك لدى المؤمن بدفع قسط دوري يحدد على أساس ما يشحن.

وتعرف وثيقة الاشتراك أو الوثيقة العائمة بأنها: "الوثيقة التي يتعهد المؤمن بمقتضاها بأن يضمن في حدود مبلغ معين جميع البضائع التي يمكن أن يشحنها المستأمن خلال فترة محددة". كأن يؤمن تاجر على جميع البضائع التي يستوردها أو يصدرها خلال سنة مقابل مبلغ متفق عليه، وبهذا فإن قسط التأمين يحدد حسب طبيعة ومقدار البضاعة عند شحنها مما يجعل تقدير هذا المقابل عند توقيع الوثيقة أمرا صعبا.

ولقد بينها المشرع الجزائري (الوثيقة العائمة) بالمادة 140، أن شركات التأمين تضمن التعويض على جميع الأضرار التي تلحق البضاعة التي ستصدر أو تشحن لحساب المؤمن له، وهذا لمدة زمنية معينة، عادة ما تكون سنة واحدة. ويبرم هذا العقد لمستفيد (البضاعة) غير معين وقت إبرامه، بل يتحدد ذلك المستفيد عند تحقق الخطر، وبالموافقة مع عقد التأمين الأولي أو وثيقة لرحلة واحدة فإن المؤمن له ملزم بإرسال إقرار خاص بكل عملية شحن يتضمن البيانات الأنوية ونوع البضاعة، وقيمة البضاعة الحقيقية، والسفينة التي شحنت عليها، وميناء الانطلاق، وميناء التفريغ، ومالك السفينة ومجهزها ويشكل هذا الإقرار إطار لتقدير الأخطار التي تضمنها شركة التأمين.

* وتأخذ الوثيقة العائمة شكلين:

- مقفلة، أي يحدد مبلغ التأمين والقسط المقابل لهذا المبلغ، ثم يخصم من المبلغ الإجمالي للتأمين مبلغ التأمين الخاص بكل شحنة حتى ينتهي المبلغ الإجمالي، وبذلك ينتهي مفعول الوثيقة.

- أو وثيقة تأمين مفتوحة تناولها المشرع الجزائري في المادة 139 وهي الوثيقة العائمة، حيث لا يحدد فيها المبلغ.

3.7- الصور الخاصة لتأمين النقل البحري الدولي: جوهر تأمين البحري هو تأمين السفن والبضائع ومع ذلك أخضع القانون صورا خاصة للتأمين، وهذه الصور الخاصة هي: التأمين من المسؤولية، التأمين على أقساط، التأمين وإعادة التأمين.

1.3.7- التأمين على المسؤولية: يظهر من النص المادة 145 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، أن نطاق التأمين على المسؤولية مقتصر على مالك السفينة أو الناقل البحري، وليس على مالك البضاعة، لذلك جاء المشرع الجزائري وبعض التشريعات الأجنبية والعربية كالمشرع الفرنسي والمصري وأتبع نهجها المشرع الجزائري بإدراج هذه الصورة المتمثلة في التأمين على المسؤولية.

إن مجال التأمين على المسؤولية يبرز من خلال حصول تصادم أدى إلى هلاك كلي للسفينة وحمولتها، وألحق أضرارا بسفينة أخرى، فلتلتزم المؤسسة بسداد ما يترتب على المؤمن له من تعويض للغير نتيجة مسؤولية قانونية مدنية.

2.3.7- التأمين على أقساط التأمين: ويعتبر التأمين على أقساط التأمين ديون في ذمة المؤمن له وجب عليه تسديدها، كما أنه يجوز التأمين على أقساط التأمين في بعض التشريعات، ولكن قد يقال بأن قسط التأمين لا يتعرض في الحقيقة للخطر، لأنه مستحق الدفع سواء تحقق الخطر أو لم يتحقق، ولكن في المقابل هذا القسط عرضة لمخاطر البحر، يلتزم المؤمن له بدفعه حتى في حالة تحقق الخطر، فلو فرض أن مجهزة أمن على سفينة بمبلغ مليون دولار مقابل قسط قدره 10 % فإنه يدفع مائة ألف دولار قسطاً للتأمين، وإذا تحقق الخطر فإنه يقبض مليون دولار، ولكن ما يحصل عليه في الحقيقة بعد خصم قسط التأمين يكون 90 ألف دولار، وبالتالي تلحقه خسارة قدرها 10 آلاف دولار، ولذلك أجاز للمستأمن أن يؤمن على قسط التأمين، وإذا تابع المستأمن التأمين على الأقساط فقد يحصل على تعويض كامل عن الضرر تقريباً. وكذلك فالتأمين على قسط التأمين كثير الفائدة بالنسبة لأخطار الحرب لارتفاع أقساط التأمين عنها.

3.3.7- التأمين على تعويض التأمين (إعادة التأمين): يتمثل إعادة التأمين في التأمين الذي يعقده المؤمن على تعويض التأمين الذي يتعهد بدفعه المؤمن له عن تحقق الخطر، ويعد إعادة التأمين البحري تأميناً بحرياً لأن التعويض قيمة لا تنشأ إلا عند تحقق الخطر البحري.

بعد الأمرين 07-95 و04-06 المتعلق بالتأمينات ألزما شركات التأمين على التنازل الإجمالي على الأخطار لإعادة التأمين، حيث أن التعديل الجديد في سنة 2010 حدد المعدل الأدنى للتنازل الإجمالي عن الأخطار التي يعاد تأمينها بـ 50% ، لفائدة الشركة المركزية لإعادة التأمين CAAR. قبل صدور التعديل الجديد المتعلق بالتأمينات سنة 2010 كان التنازل يتم لفائدة شركة أو عدة شركات مؤهلة قانوناً دون تحديد شركة معينة، وكانت نسبة التنازل الدنيا عن الأخطار التي يعاد تأمينها تحدد بـ 10 % بالنسبة لأخطار النقل المتعلقة بهياكل السفن، و 5% فيما يتعلق بأخطار نقل البضائع البحرية.

والملاحظ أن إعادة التأمين قد يرد على عقد تأمين منفرد، أو يأخذ صورة اتفاق، بالنسبة للصورة الأولى فالمؤمن الذي قام بالتأمين على شيء معين يسعى إلى التأمين على التعويض الإجمالي الذي تعهد به في حالة الهلاك أو التلف، وهذا النوع قد زال في العمل، أما الصورة الثانية تتمثل في صورة اتفاق عام لتغطية جميع المخاطر التي يتحملها المؤمن يعني أنه يطبق آلية لمدة معينة على مجموعة من عقود التأمين التي يبرمجها المؤمن المباشر فهي الصورة المستعملة اليوم .

8- زمان ومكان الأخطار: حتى يكتمل الالتزام الذي يقع على عاتق المؤمن المتمثل في تعويض المؤمن له عن الخطر ، لا بد أن يقع الخطر المؤمن منه في الزمان والمكان اللذين يشملهما التأمين، لدى فإن التزام المؤمن بدفع التعويض لا يكون إلا في ذلك الزمان والمكان الذي وقع فيه الخطر.

1.8- زمان الأخطار: لقد ميز المشرع الجزائري شأنه شأن القوانين الأخرى تحديد زمان الخطر من خلال المادة 122 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات وما يليها إلى:

1.1.8- التأمين بالرحلة: يقع على عاتق المؤمن في التأمين بالرحلة، الضمان من المخاطر التي يتعرض لها الشيء المؤمن عليه خلال الرحلة المؤمن عليها ويفرق القانون في تحديد الرحلة المؤمن عليها بين التأمين على السفينة والتأمين على البضائع.

أ- التأمين على السفينة: تحدد عادة في وثيقة التأمين بالرحلة سواء البضائع أو السفينة وقت بداية ونهاية الرحلة، فإذا لم تتضمن الوثيقة مثل هذا التحديد يجب الرجوع إلى التحديد القانوني الذي تحيل إليه النصوص القانونية. وهنا لابد التمييز بين ما إذا كانت السفينة فارغة من البضائع أو مشحونة بها، فأما بالنسبة للحالة الأولى، يسرى ضمان المؤمن من وقت الإقلاع للسفر حتى رسوها في المكان المقصود، أما الحالة الثانية، حالة حمل السفينة للبضائع فإن ضمان المؤمن للأخطار منذ بداية شحن البضائع إلى نهاية التفريغ؛ على أن لا يتجاوز الضمان مهلة خمسة عشر (15) يوماً على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود.

ب- التأمين على البضائع : يعقد التأمين على البضائع دائما سواء تم بوثيقة لرحلة واحدة، وتستمر هذه الرحلة من نقطة الخروج من المخزن إلى لحظة دخولها في مخزن المرسل إليه.

وجدير بالذكر أنه إذا وصلت البضائع المؤمن عليها إلى مكان الوصول للرحلة المضمونة ، لكنها مازالت لم تدخل إلى مخازن المرسل إليه لأنها وضعت في المستودعات، أو المخازن العامة أو الخاصة ، أو مخازن انتظار لجمركة أو على الرصيف، فإن ضمان المؤمن يتوقف تلقائيا بانقضاء شهرا واحد ابتداء من تفريغ البضاعة من السفينة الناقلة، وذلك عندما يكون الميناء هو آخر نقطة للوصول، أو بمرور خمسة عشرة (15) يوما عندما يكون مكان الوصول النهائي هو نقطة في الداخل وبتوافق مشترك للمتعاقدين يمكن لهما تمديد هذه الآجال.

2.1.8- التأمين لزمان معين: غالبا ما يحدد في وثائق التأمين لزمان معين، زمان الأخطار بشكل واضح وبواسطة إدراج شرط صريح الذي يحدد يوم وساعة السريان، ونهاية العقد، وفي حالة عدم النص على ذلك يرجع إلى الأحكام التشريعية في هذا الصدد. وقد نصت المادة 124 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه: "فيما يخص التأمين لأجل محدد يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف، وفي الآجال المحددة في العقد، ويغطي التأمين اليوم الأول والأخير من الآجال المذكورة". يلاحظ في التأمين على السفينة لمدة محددة أو زمن معين أن المؤمن يضمن الأخطار التي تقع في اليوم الأول من المدة والأخطار التي تقع في اليوم الأخير منها، ولكن إذا انقطعت أخبار السفينة بعد ثلاثة أشهر بعد آخر نيا وصول، فيفترض أن الهلاك قد حصل في الوقت الذي كان التأمين ساريا فيه. أما في حالة ما إذا كان التأمين على البضائع بوثيقة الاشتراك، وكانت الشحنات تتم لحساب الغير الذي عهد إلى المؤمن له بإجراء التأمين عليها بشرط أن تكون للمستأمن مصلحة في الشحنة بوصفه أمينا على البضائع.

2.8- مكان الأخطار: إن عقد التأمين يعين المدة التي يشملها ضمان التأمين، فإن كان لرحلة معينة فمكان الأخطار يتحدد بالطريق العادي للسفر بين نقطة الانطلاق ونقطة الوصول. في حين إذا كان التأمين لمدة معينة فإنه يحدد غالبا طبيعة الرحلات المراد القيام بها أو يحدد على الأقل المياه والمناطق التي يجوز فيها للسفينة أن تقوم بالملاحة. كما أن المؤمن لا يضمن إلا الأخطار التي تقع في المكان المحدد في العقد، لكن الإشكال المطروح يكون في حالة تغيير الرحلة أو الطريق أو السفينة وللإجابة عن هذا الإشكال ستعرض الحالات التالية:

1.2.8- تغيير الرحلة: إن الرحلة البحرية تحدد من ميناء الإقلاع لتنتهي بميناء الوصول وذلك تطبيق لقاعدة "العقد شريعة المتعاقدين". إذ أن نوع الرحلة المقررة تأخذ بعين الاعتبار للمؤمن في حساب المخاطر وقسط التأمين، فقد تتغير بداية الرحلة أو تغيير ميناء الوصول لطرف قهري يمنع السفينة من تفريغ البضائع في ميناء الوصول، ويكون هذا خارجا عن إرادة المجهز أو الشاحن فيقع على عاتق المؤمن تعويض الأخطار اللاحقة خلال هذه الملاحة مقابل قسط إضافي أو بدون مقابل حسبما كان التغيير ناتج عن خطر مضمون فيكون خارج إرادة المؤمن له إذا ازداد من احتمال حدوث الأخطار فيكون بمقابل قسط إضافي، المتعلق بالتأمينات حيث أما بالنسبة للبضائع فتسري عليها أحكام المادة 137 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات حيث نصت على: "يسرى التأمين على البضائع بدون انقطاع فيما كان في حدود الرحلة المذكورة في وثيقة التأمين". وتبقى الأخطار مغطاة أيضا إذا حدث أي تغيير في الطريق أو الرحلة أو السفينة ويكون هذا التغيير خارجا عن رقابة المؤمن له أو إرادته.

وعليه فإن تغيير الرحلة اضطراريا كأن تفر السفينة من عاصفة فإن المخاطر تقع على عاتق المؤمن، وذلك لأن تغيير الرحلة في هذه الحالة إنما كان نتيجة لخطر بحري يدخل ضمن المخاطر المؤمن عليها، أما إذا كان اختياريا فتارة تقع على عاتق المؤمن وأخرى تقع على عاتق المستأمن كتغيير الرحلة المقررة قصداً بعد السفر، لكن إذا غيرت الرحلة بالإطالة قصداً بعد السفر فتقع على عاتق المؤمن.

2.2.8- تغيير الطريق أو الانحراف: عند قيام السفينة بالرحلة المقررة من ميناء الانطلاق إلى ميناء الوصول دون أن تسلك الطريق المحدد في العقد أو الطريق المعتاد، فإنها تكون قد غيرت طريقها

وانحرفت عنه، وينتج عن هذا إعفاء المؤمن من الضمان إذا كان الانحراف اختياريًا، أما إذا كان اضطرارًا بسبب الأحوال الجوية (أصبح مفروضًا) أو رغبة في انقاد الأشخاص فلا يعفى المؤمن من التزامه بضمن المخاطر نحو المؤمن له، وإذا لم يكن تغيير الطريق اضطرارياً يبقى المؤمن مع ذلك مسؤولاً عن الحوادث التي يثبت أنها وقعت في جزء من الطريق المتفق عليه أو الطريق المعتاد في حالة عدم وجود اتفاق، وقد تناول المشرع الجزائري ذلك في الفقرة الثانية من المادة 137 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات. لكن المشكل المطروح هو حالة التغيير الجزئي للطريق، أي تغيير سير السفينة للطريق المتفق عليه أو الطريق المعتاد ثم عادت إليه وعندئذ تحقق الخطر فهنا على من يقع الضمان؟. بعض الفقهاء والقضاة ذهبوا إلى عدم مسؤولية المؤمن عند تغيير الطريق، ولو لم يكن لهذا التغيير أثر ما في تحقق الخطر، إلا أن الرأي الراجح تبنت بأنه يكفي أن يتحقق الخطر أثناء الرحلة المقررة وفي الطريق المحدد حتى يكون المؤمن مسؤولاً عنه، ما لم يكن لتغيير الطريق أثر في تحقق الخطر كتعرض سفينة لعاصفة لو سلكت الطريق المعتاد.

3.2.8- تغيير السفينة: يعتبر تغيير السفينة في التأمين البحري تغييراً لمحل التأمين وبالتالي بطلان العقد، كذلك في التأمين على البضائع فإن السفينة هي المحل الذي يحصل فيها هلاك البضائع، وبالتالي فإن تغيير السفينة الناقلة لهذه البضائع اختياريًا يعتبر تعديلاً لمكان الأخطار ويترتب عنه بطلان العقد ما لم يتفق على خلاف ذلك. أما إذا كان تغيير السفينة جبرياً بسبب عدم صلاحيتها للملاحة أو كان بناءً على شرط في الوثيقة يخول للمؤمن له سلطة التغيير فيبقى المؤمن مسؤولاً عن الأخطار التي يشملها التأمين ويضمن كل ضرر أو هلاك قد يلحقها.

وخلاصة القول أن التغيير الاضطراري للسفينة في العصر الحديث لا يعد تغييراً لأحد العناصر الهامة في العقد لأن جميع السفن الحالية المسموح لها بممارسة الملاحة البحرية لها نفس القدرة في ذلك، ولكن يجب أن يخطر الشاحن بهذا التغيير لمعرفة زمان وصولها وتمكنه من تسلم بضائعه.

9- إثبات زمان ومكان الإخطار: إن حصول الخطر المؤمن ضده يجب أن يقع خلال الزمان والمكان المتفق عليهما في العقد، حتى تقوم مسؤولية المؤمن ويكون ملتزماً بالتعويض وهذا ما أستنتج من خلال ما سبق، لذا فإن حدث الخطر خلال هذا المجال الزمني والمكاني تحقق شرط الحق في التعويض للمؤمن له اتجاه المؤمن، لكن إثبات ذلك مسألة في درجة من الأهمية فالأصل أنه لا حق لشخص بدون إثبات ما يدعيه، ويتم ذلك وفقاً لقواعد الإثبات المعمول بها في هذا الصدد، لذلك سيتم التكمّل عن إثبات هذه الأخطار كما يلي:

1.9- إثبات بداية الأخطار: إذا طالب المستأمن بمبلغ التأمين، حق عليه إثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر، وإثبات الضرر الذي لحق بهذا الشيء من جراء الخطر البحري المؤمن منه الذي تعرضت له السفينة أو البضاعة أو أي مصالح أخرى. أما عن الإثبات الخاص بالبضائع فيستنتج بطريقة غير مباشرة من مكان معاينة الخسائر التي لحقت بها، وإن نفذت البضائع فمن وثيقة سند الشحن يتم الإثبات، أو رسالة النقل أو الفواتير أو وثائق أخرى، وهذه الوثائق تثبت نقل البضائع وتاريخ شحن البضائع.

2.9- إثبات نهاية الأخطار: إن نهاية الأخطار تستنتج من عدم حدوث أي حادث أو كارثة لأنها مسألة واقع تثبت بكافة الطرق، فنهاية الأخطار، يتم إثباتها بوصول السفينة والبضائع بدون خسارة أي في التأمين لأجل معين بحلول الأجل، فإذا تم الإثبات بأن الخطر حصل خلال زمان ومكان الإثبات، نشأ الزام المؤمن، وإن ثارت مشكلة حول زمان حصول الخطر فيجب الإثبات بأنه حصل قبل انقضاء الأجل، وتلك مسألة واقع يمكن إثباتها بكل الطرق، لكن قد لا يكون تأميناً بحرياً وإنما تأمين بري إذا توافرت شروطه، أما شرط التأمين البحري أو أحد شروطه فقد انتفى وبالتالي ينتفي التأمين البحري. وهذا طبقاً للمادة 127 من الأمر 80-07 الملغى التي توافقه المادة 98 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات. إن عباً إثبات أن الخطر قد حصل خلال زمان ومكان التأمين يقع على عاتق المستأمن، لكن في المقابل يحق للمؤمن دحض

هذه القرينة بإثبات أن الخطر لم يتحقق في هذا الزمان أو ذلك المكان أو عدم سريان العقد على هذه المخاطر.

أما فيما يخص الإثبات بالنسبة للسفينة فيكون بإثبات تاريخ ومكان هذه الكوارث والتي ليست بأمر صعب، وإذا حصلت الخسارة دون وصول أخبار عن إثبات تاريخ ميناء الإقلاع أو آخر ميناء، فإنه يرجع في المسألة كلها إلى شروط الزمان المنصوص عليها في وثيقة التأمين.

10- تقييم الأشياء المؤمن عليها: أن التأمين البحري عقد تعويض هدفه جبر الضرر عن طريق تعويض المؤمن له عن الخسارة التي يتكبدها من جراء تحقق الخطر المؤمن منه.

1.10- تقييم السفينة والبضائع: لقد ثبت القول بأن التأمين على الأشياء، ليس له هدف سوى وضع المؤمن له في المركز الذي كان فيه قبل وقوع الحادث البحري، وهو ما يدعو إلى تحديد قيمة الشيء المؤمن عليه؛ لدى وجب التطرق إلى ما يلي:

1.1.10- تقييم السفينة: بالنسبة للسفينة تحدد قيمتها بناء على السجلات التي يمسكها المجهز. وتحدد عادة قيمة السفينة وفقا لاتفاق المؤمن والمؤمن له، وهذه القيمة هي أيضا القيمة المقبولة التي يمكن أن يقدمها المؤمن له للمؤمن في وثيقة التأمين، فيقبلها المؤمن مع حقه دائما في إثبات هذه القيمة المقبولة بأنها تفوق القيمة الحقيقية للسفينة المؤمن عليها، كما تجدر الإشارة إلى تعاقب الحوادث البحرية على السفينة أثناء سريان عقد التأمين فيلزم المؤمن بتعويض المؤمن له بما لا يجاوز قيمة مبلغ التأمين عن كل الحوادث التي تحدث أثناء مدة العقد، وهذا ما جاءت به المادة 105 من قانون التأمينات الجزائري يتمثل مضمونها في أن: "يكون هناك تطابق بين القيمتين الحقيقية للشراء المؤمن عليه والقيمة القابلة للتأمين، بالإضافة إلى النفقات والفائدة المرجوة لكن هذه القيمة لا تطبق إذا اتفقا المؤمن والمؤمن له على قيمة معتمدة في العقد، مع ترك أي تقييم آخر".

تتعدد العوامل التي تؤثر في تسعير السفينة:¹⁹

- العوامل الخاصة بالسفينة ذاتها: نوع السفينة، حمولتها، عمرها، تكاليف اصلاحها.
- عوامل تتعلق بالظروف التي تعمل فيها السفينة: الخط الملاحي للسفينة، ملكية وإدارة السفينة، تصنيف السفينة.

- عوامل خاصة بالتأمين: شروط التأمين المطلوبة، خبرة مكتب التأمين، حدود التحمل.

2.1.10- تقييم البضائع: تقدر البضاعة بحسب ثمن شراء البضائع بالفواتير والدفاتر في وقت الشحن مع جميع الرسوم المدفوعة لحين نقلها إلى السفينة والريح المأمول عند الاقتضاء، وإذا كان شراء البضاعة يرجع إلى تاريخ سابق على الشحن بوقت طويل فلا يمكن الاعتماد على ثمن الشراء، وفي حالة انتفاء هذا الإثبات فيعتمد السعر الجاري للبضائع في يوم الشحن ومكانه. حيث نصت بعض التشريعات العربية وحتى الأجنبية أنه يجب ألا يزيد مبلغ التأمين على البضائع الأعلى من المبالغ التالية:

- ثمن شراء البضاعة في زمن ومكان الشحن أو سعرها الجاري في هذا الزمان والمكان إذا كانت غير مشتريات وتضاف مصروفات نقل البضاعة إلى ميناء الوصول، والريح المتوقع.

- قيمة البضاعة في زمان ومكان الوصول أو في التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه في حالة هلاكها.

- ثمن بيع البضاعة إذا باعها المستأمن مضافا إليها المبالغ الأخرى التي قد يتفق عليها في عقد البيع.

¹⁹ ديدي معراج، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007، ص31.

2.10- العلاقة بين مبلغ التأمين وقيمة الشيء المؤمن عليه:

1.2.10- مبلغ التأمين يساوي قيمة الشيء المؤمن عليه: عندما يكون مبلغ التأمين يساوي قيمة الشيء فلا صعوبة في الأمر. فإذا حدث الخطر المؤمن منه وسبب ضرراً كلياً للشيء المؤمن عليه، التزم المؤمن بدفع مبلغ التأمين المتفق عليه وهو ما نصت عليه المادة 106، الذي يساوي قيمة الشيء محل التأمين. أما إذا كان الضرر جزئياً التزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن هذا الضرر بما لا يتجاوز مبلغ التأمين وذلك ما نصت عليه المادة 128.

2.2.10- التأمين على الشيء بأكثر من قيمته: أحياناً يلجأ المؤمن له إلى المبالغة في تقدير قيمة الشيء المؤمن عليه، وفي مثل هذه الحالة ينظر إلى نية المؤمن له فإذا كان:

- حسن النية: حيث يقدر المؤمن له الشيء بأكثر من قيمته الحقيقية عن حسن نية أو خطأ أو احتمال، فإن العقد يبقى صحيحاً في حدود القيمة الفعلية للشيء المؤمن عليه، ويبطل فيما يزيد عن ذلك، أي يخفض قسط التأمين منذ اكتشاف المغالاة بتقدير قيمة الشيء مع حق المؤمن بالتعويض إذا كان لذلك مقتضى، وهذا الوضع يطبق فيما إذا تم اكتشاف المغالاة أثناء سريان العقد.

في حين إذا اكتشفت المغالاة بعد وقوع الحادث فلا يدفع للمؤمن إلا القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه مع احتفاظه بالأقساط التي دفعت سلفاً دون تخفيض، لأن الخطأ جاء من المسؤول كما أن للمؤمن مطالبة المؤمن له بالتعويض إذا كان لذلك مقتضى.

- سيء النية: أما إذا كان المؤمن له سوء النية في تقدير قيمة الشيء المؤمن عليه بأكثر من قيمته الحقيقية وثبت الغش الذي يقوم به المستأمن، فإذا اكتشف المؤمن الغش في التصريح المغلوط للمؤمن له عن سوء نية يؤدي إلى سقوط التأمين.

3.2.10- التأمين على الشيء بأقل من قيمته: قد حدد المشرع الجزائري حالاته في نص المادة 105 الفقرة (02) حيث نص: "...إذا اتضح أن المبلغ المؤمن عليه أقل من القيمة الحقيقية للشيء". حسب مفهوم هذه المادة، لا يلزم المؤمن بالدفع إلا في:

- حالة الخسارة الكاملة: يدفع مبلغ يساوي القيمة المؤمن عليها؛

- حالة الخسارة الجزئية: يحدد مبلغ التعويض بنسبة القيمة المؤمن عليها منسوبة إلى القيمة الحقيقية.

من خلال نص المادة أساس قاعدة النسبية أنه في حالة التأمين على الشيء بأقل من قيمته يعتبر المؤمن له مؤمناً لنفسه بالفرق، ويكون الحل كما لو أنه هناك مؤمناً لنفس الشيء يلتزم كل منهما على سحب المبلغ الذي أمنه.

11- تعدد التأمينات: التأمين عقد تعويض يضمن للمستأمن جبراً ما يلحقه من ضرر فحسب، ولكن يمنع أن يكون وسيلة للإثراء وتحقيق الربح، وبالتالي فهذا المبدأ يحضر التأمين على الشيء الواحد بمقتضى عقود متعددة لدى مؤمنين متعددين ضد نفس الأخطار بحيث يزيد مجموع المبالغ المؤمن بها على قيمة الشيء المؤمن عليه.

1.11- التعدد المشروع: هنا يجوز للشخص أن يبرم عقود التأمين متعددة على شيء واحد بشرط ألا يجني من هذه العقود المتعددة نفعاً يفوق الضرر اللاحق به ويكون حسن النية دون غش وأن يعلم المؤمن بذلك. ويكون الأمر كذلك في أربع حالات:

- عندما يكون كل تأمين لا يغطي إلا جزءاً من قيمة الشيء المؤمن عليه وهذا ما يسمى بالتأمين الجزئي وحينئذ توجد عدة تأمينات جزئية ولا يوجد تأمين متعدد.

- إذا كان كل تأمين يغطي الشيء المؤمن عليه بكامل قيمته ولكن يغطيها ضد أخطار مختلفة وكان يؤمن على الشيء ضد أخطار البحر العادية لدى مؤمن ويؤمن عليه ضد أخطار الحرب لدى مؤمن آخر فلا يوجد متعدد في هذه الحالة.

- إذا كان كل تأمين يهدف إلى تحقيق مصلحة مختلفة كأن يعقد تأمينان أحدهما من المالك والآخر من المستأجر.

- إذا كان أحد التأمينات لا ينتج أثره إلا عند انتهاء أثر التأمين الآخر كأن يبرم عقد التأمين على البضائع وهي على الرصيف إذا كان التأمين بحري لا ينطبق في هذه الحالة.

2.11- حالات التأمين المتعدد: لقد أغفل المشرع الجزائري هذه الحالات بشكل واضح رغم أهمية

وهي:

- إذا كان الشيء الواحد مؤمنا عليه بكامل قيمته لدى مؤمنين مختلفين لضمان خطر واحد وهذه في حالة التأمين المزدوج.

- أن يؤمن على شئئين مختلفين ولكن توجد بينهما رابطة بحيث ينطوي التأمين جزئيا على تأمين متعدد، فلا يستطيع الشاحن مثلا أن يؤمن على البضائع بقيمتها في ميناء الوصول، ويؤمن في نفس الوقت على الربح المتوقع من هذه البضائع.

3.11- آثار التأمين المتعدد: عند تعدد التأمينات على الشيء الواحد ضد نفس الأخطار حيث يزيد

مجموع مبلغ التأمين على قيمة الشيء المؤمن عليه، فالسؤال المطروح: ما هو حكم هذا التأمين؟ يجب التفريق فيها إذا كان المؤمن له حسن النية أو سيء النية.

1.3.11- إذا كان المستأمن سيء النية: فهنا يعقد المستأمن تأمينات مختلفة على الشيء الواحد

بقصد الحصول وقت الحادث على تعويض يجاوز قيمة الشيء المؤمن عليه، يكون كل عقد من العقود المتعددة قابلا للإبطال بناء على طلب المؤمن، وللمحكمة عند الحكم بإبطال العقد أن تقضي بالتعويضات المناسبة لمن يستحقها بما لا يجاوز القسط الكلي للتأمين، والواقع أن أساس البطلان في هذه الحالة هو عدم مشروعية السبب.

2.3.11- حالة حسن نية المستأمن: عندما تتعدد التأمينات على الشيء الواحد ويكون المستأمن

حسن النية كأن يؤمن على البضاعة، تم يؤمن الوكيل أو النائب على نفس البضاعة لكن جاهلا علم موكله بذلك والتأمين الذي عقده هذا الأخير. فمثلا يقوم المشتري بالتأمين على البضاعة ويقوم البائع بالتأمين عليها رغم عدم التزامه بذلك، فبعض التشريعات تأخذ بقاعدة ترتيب تواريخ التعاقد بحيث يكون التأمين الأول وحده صحيحا، أما التأمينات اللاحقة فتقع باطلا، هذا إذا كان التأمين الأول يشمل جميع قيمة الشيء المؤمن عليه أما إذا كان التأمين الأول لا يشمل جميع هذه القيمة، فإنه يؤخذ بالتأمينات اللاحقة الواحد تولى الآخر حتى تستوفي قيمة الشيء المؤمن عليه جميعها، وهذا ما أخذ به المشرع المصري، أما المشرع الجزائري لم يشير إلى هذه النقطة.

ثالثا- تأمين النقل الجوي الدولي:

يعد عقد التأمين الجوي تأمين حديث النشأة، يستمد معظم قواعده من المعاهدات والاتفاقيات الدولية. يعد عقد التأمين على الطائرة وسيلة مهمة، للحد من الآثار المالية البالغة سواء التي قد تصيب الطائرة عند تعرضها لحادث من حوادث الطيران الذي قد يؤدي إلى تعرض ركابها أو الغير إلى إضرار مادية ومعنوية.

إضافة لذلك فإن النشاط الجوي يتطلب من الناقل الجوي استثمارات مالية ضخمة منها أثمان الطائرات والأجهزة المختلفة مما يجعل العبء المالي لمستثمر الطائرة جسيما خاصة عند تعرضها لحادث معين وإضافة إلى ما يتحملة من تعويضات تدفع إلى من ألحقت بهم الطائرة ضررا. وعلى الرغم من ذلك فإن عقد التأمين على الطائرة لم يظهر إلى حيز الوجود القانوني إلا بعد الحرب العالمية الثانية حيث

أصبحت الحاجة ملحة للتأمين على الطائرة نتيجة لظهور أنواع مختلفة من الطائرات مما يثير الكثير من الإشكالات والنزاعات على مستوى نشاط النقل الذي تؤديه إلى تنفيذ الالتزامات المترتبة على ذلك. إذ أصبح التأمين يشمل جسم الطائرة والتأمين ضد الأضرار التي تصيب الغير على سطح الأرض وكذلك تلك التي تصيب الركاب ومستخدمي الناقل الجوي.

8- نشأة تأمين النقل الجوي الدولي:²⁰

ظهر التأمين الجوي أول الأمر في أواخر القرن العشرين، ويتمثل في عقد من أجل تأمين كل ما يمكن شحنة بالطائرات بضائع، أشخاص،... الخ. حيث شهد هذا القرن تزايداً مطرداً في استعمال لطائرات في مجالات عدة على رأسها النقل الجوي للركاب والبضائع إضافة إلى مجالات أخرى في ميادين الزراعة والبناء والتصوير والمساحة والاستطلاع والبحث والإنقاذ،... الخ، وهذا النشاط شأنه شأن أي نشاط بشري يحمل معه احتمالات تمخضه عن أضرار بشرية أو مادية قد تنجم عما تتعرض له تلك الطائرات من حوادث في أثناء قيامها بعملياتها الجوية، وحرصاً على توفير موجبات الاطمئنان والأمان في هذا الميدان.

شهد التأمين تطوراً وازداد تطور استعمال الطائرات. ويعتقد أن أول وثائق التأمين الجوي قد صدرت في الولايات المتحدة الأمريكية في عام 1911، وخلال الفترة ذاتها اهتمت عدد من وكالات التأمين في لندن Lloyds of London بالتأمين من الخطر الجوي،²¹ وكانت شركات التأمين تتولى فقط تأمين الأضرار المادية التي تلحق بالطائرات، ومع تزايد حوادث الطيران تراجعت شركات التأمين عن تغطية الحوادث الجوية، فقد كانت تستثنى مخاطر الطيران بنص صريح في وثائق التأمين نظراً لما كان ينظر إليه في أساس أنه محفوفة بالمخاطر.²²

وكان للحرب العالمية الأولى دور في إعادة الاهتمام بمجال الطيران، حيث تم تسريح أعداد كبيرة من الطيارين والملاحين الجويين في ظل تطور ملحوظ في صناعة الطيران آنذاك وهو ما هيا ظروفاً مناسبة لتطور الطيران التجاري. وبدأ التأمين الجوي بالانتشار، وفي العام 1934 أنشئ الاتحاد الدولي لتأمين الطيران (IUAI)، واستمر التطور في هذا المجال حتى أصبح التأمين الجوي في الوقت الراهن أمراً ملزماً في مختلف مجالات الطيران، وذلك من خلال عقد تبرمه شركات التأمين مع مشغلي الطائرات تحت مسمى عقد التأمين الجوي أو عقد تأمين الطيران.

وأصبح التأمين إلزامياً على الطائرات والبضائع والمسؤولية، وهو ما أقره المشرع الجزائري في مختلف النصوص القانونية الخاصة بالتأمين وخصوصاً قانون الطيران المدني الجزائري.

2- أخطار النقل الجوي الدولي: هي متنوعة؛ ويمكن ايجازها فيما يلي:

1.2- أخطار الطبيعة: هي مجموعة الأخطار التي لا دخل للإنسان في تحققها وقد يكون أحد

مسبباتها مايلي:

- العواصف / الأعاصير / الصواعق.

- الثلوج المتحجرة والأجسام الغريبة التي تدخل داخل محركات الطائرة.

- المطبات الهوائية أي انخفاض الضغط الجوي عن الضغط المعتاد.

- أحوال الرؤية السيئة.

2.2- أخطار الطائرة ذاتها: هي مجموعة الأخطار التي ترجع لعيب فني في الطائرة أو أثناء

تشغيلها وقد يكون أحد مسبباتها؛ ما يلي:

²⁰ بالعجين خالدية، مرجع سابق، ص75.

²¹ أحمد محمد طوزان، عقد التأمين الجوي.

²² محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل البري والجوي والبحري، الأردن، 2015، ص378.

- الطيران بأقل من الحد الأدنى للسرعة المطلوبة في مراحل الطيران المختلفة سواء أثناء السير على الممر أو الصعود أو الهبوط أو النزول.

- التصميم الحديث للطائرات وما يسببه من حالات انفجار للطائرة في حالة بعض الأخطار الطفيفة مثل وجود المحركات أسفل جناح الطائرة في حالة التأخير في إنزال العجلات.

- استخدام وقود سريع الاشتعال وما يسببه من أخطار الحريق.

3.2- أخطار أخطاء الأشخاص: هي مجموعة الأخطار التي ترجع لخطأ شخصي، وقد يكون أحد

مسبباته مايلي:

- أخطار الطيار مثل السهو بإنزال العجلات أثناء الهبوط / أو تعدي مكان الهبوط.

- أخطار السهو لأحد أفراد طاقم الطائرة مثل التنبيه بربط الأحزمة.

- محاولات الخطف أو الخطف الفعلي.

- إصابة أحد أفراد طاقم الطائرة أو أكثر بأمراض مفاجئة أثناء العمل.

4.2- أخطار المطار: هي مجموعة الأخطار التي ترجع لعيب فني بالمطار أو لسوء تشغيله وقد

يكون أحد مسبباته ما يلي:

- أخطار عدم مطابقة الممرات للمواصفات الفنية المتعارف عليها.

- أخطار تصيب الطائرة على أرض المطار نتيجة التصادم أو عواصف وخلافه.

- أخطار المعلومات القاصرة أو عدم تنفيذ العناية الكافية بإرشاد الطائرات.

5.2- أخطار الحروب والاستيلاء غير المشروع: هي مجموعة الأخطار التي تصيب حركة

الطيران نتيجة الحروب المعلنة أو غير المعلنة وكذلك الاستيلاء غير المشروع سواء الداخلي أو الخارجي.

ومن الأخطار المستثناة؛ والتي عبارة عن أخطاء يمكن تغطيتها بناء على طلب المؤمن له وقيامه

بدفع قسط إضافي لإلغاء شرط الاستثناء

- **أخطاء طاقم الطائرة :** لان قائد الطائرة يعد مسؤولاً عن سلامة أعضاء الطاقم والركاب والبضائع

على متن الطائرة عندما تكون أبواب الطائرة موصدة ويكون مسؤولاً عن تشغيل الطائرة وسلامتها، واتخاذ التدابير اللازمة لحفظ النظام على متن الطائرة²³.

- **العيب الخاص في الشيء المضمون:** الهلاك الناجم عن عيب خاص أو عدم إتباع وسيلة معينة

لحماية الشيء المضمون من الهلاك فإنه لا يقع على عاتق الناقل التعويض إلا إذا ثبت عكس ذلك، مثال: نقل الخضار والفواكه يحتاج إلى مجمدات بدرجات حرارة معينة حفاظاً عليها من الهلاك الكلي أو الجزئي.

3- تعريف تأمين النقل الجوي الدولي: هو عقد بين طرفين تتعهد بمقتضاه مؤسسة التأمين بتعويض

المستأمن في حدود حد التأمين المنصوص عليه في العقد ضد خسائر الملاحة الجوي. فعقد التأمين الجوي هو ذلك التأمين الذي يغطي مخاطر النقل الجوي، والذي يتم بواسطة الطائرة، ويشمل الأضرار التي تلحق الطائرة ذاتها وحمولتها من البضائع، والأضرار التي تصيب المسافرين وحوادث النقل والمسؤولية عنها²⁴.

²³ عبد الله الهيليوي، تأمين الجوي والبحري، مكتبة الحرية للنشر والتوزيع، 2009، ص268.

²⁴ بن عيسى حياة، التأمين الجوي كدعامة لحركة النقل الجوي، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد05، ص9.

ففي تعريف المادة 619 من القانون المدني: "هو عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه بأن يؤدي المؤمن له أو المستفيد الذي اشترط لصالحه مبلغا من المال أو إيراد وأي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المهني بالعقد وذلك مقابل قسط مالي يؤديه المؤمن له للمؤمن".²⁵

كما نصت عليه المادة 171 من قانون الطيران المدني الجزائري على إلزامية التأمين: "يجب على كل مستغل طائرة يقوم بالقطر الجزائري بالخدمات الجوية المبنية في هذا القانون أو يخلق فوق القطر الجزائري سواء كان مسجلا بالجزائر أو الخارج أن يكتب تأميناً يغطي مسؤوليته".²⁶

وقد اهتم المشرع الجزائري كما بين بالتأمين الجوي وإلزامية من خلال نصوص القانون الجوي وقانون التأمينات وأكد على إلزامية بالنسبة للمركبة (الطائرة) بحيث اعتبره شرطا من شروط الطائرة، نصت المادة 173 من قانون الطيران المدني الجزائري على أنه: "يجب على أن تقدم شهادة التأمين عند كل تفتيش تقوم به السلطة المكلفة بالطيران المدني أو القوة العمومية". وكذا تأمين البضائع وتأمين أنواع المسؤولية التي تغطي جميع الأضرار سواء التي تلحق بالمسافرين أو البضائع وكذا الأضرار التي تلحق الغير على سطح الأرض".²⁷

ومن مستنداته:²⁸

- **بوليصة الشحن الجوي (Air Way Bill : AWB):** بوليصة شحن غير قابلة للتحويل تصدرها شركة الطيران للإرساليات المشحونة، وهي عبارة عن عقد يتضمن معلومات عن المرسل والمرسل إليه ومعلومات عن الإرسالية وشروط الشحن.²⁹

- **الوثيقة المفتوحة:** تغطي جميع عمليات الطائرة المؤمن له بطريقة تلقائية واستمرارية وتستخدم هذه الصيغة عادة بواسطة مشغلي الخطوط الجوية، صانعي الطائرات وموزعي الطائرات.

- **وثيقة التأمين من مسؤولية المطارات:** هذه الوثيقة تعوض مالك المطار عن الخطأ والخسائر التي يكون مسؤولا عنها بسبب الأضرار التي تحدث للطرف الثالث أي غير المسافرين سواء بسبب الصيانة أو سوء إدارة المطار، وهذه الوثيقة لاتغطي المسؤولية عن الأخطار الناتجة عن المطارات العامة أو الخاصة.

- **وثيقة التأمين من المسؤولية عن الأشخاص المسموح لهم:** تهدف لضمان الحصول على التعويض الكافي في حالة إصابة المسافر أو الطيار أو أحد أفراد الطاقم دون الحاجة لرفع دعاوى مسؤولية قانونية أمام المحاكم وعادة فإن شركات الطيران تحصل عليها للطيارين وطاقم الطائرة وتكون مدتها قصيرة بين اليوم و عدة أيام محدودة.

- **وثائق التأمين ضد خطر فقد الاستعمال:** تغطي خسائر نقص إيراد شركة الطيران أي المؤمن له خلال فترة تغطي إصلاح الطائرة نتيجة وقوع خطر مؤمن ضده ومن ثم عدم استعمالها. وطبقا لشرط عقد فقد الاستعمال ومايتفق عليه الطرفان من حد لتعويض المؤمن له، يتعهد المؤمن بدفع مبلغ محدد يوميا إلى المؤمن له يعادل تقريبا متوسط الإيراد اليومي للطائرة غير المستخدمة.

- **وثيقة تأمين أخطار الحرب:** يمكن تغطية أخطار الحرب بقسط إضافي رغم كونها مستثناة.

²⁵ أحمد محمد طوزان، مرجع سابق.

²⁶ عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لإتفاقية مونتريال 1999، دار النهضة العربية، 2004، ص 212.

²⁷ هاني دويدار، قانون الطيران التجاري (النقل التجاري الدولي)، 2002، ص 465.

²⁸ عبد الله الهيليأوي، مرجع سابق، 269.

²⁹ بالعجين خالدية، مرجع سابق، ص 77.

4- خصائص تأمين النقل الجوي الدولي: تتمثل خصائص التأمين؛ فيما يلي:³⁰

1.4- عقد التأمين الجوي عقد دولي: يلاحظ على التأمين الجوي، أنه يغلب عليه الطابع الدولي، حيث أبرمت العديد من الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي، الذي جعل تنظيمه يخضع لأحكام وقواعد قانونية دولية مختلفة على المستوى الثنائي الإقليمي والدولي، الهادف إلى توحيد قواعد تنظيم ممارسة نشاط النقل الجوي الدولي، وتحديد التزامات الناقل ومالك المركبة الجوية، عن الأضرار والخسائر الناشئة عن تعرض الطائرة لحادث معين، وطرق التعويض. فمعظم التشريعات الوطنية مستمدة من اتفاقية وارسو والبروتوكولين الملحقين بها.

وتظهر الطبيعة الدولية لعقود التأمين الدولية في تقاسم شركات التأمين الوطنية أعباء المخاطر الكبيرة مع شركات تأمين أجنبية، أو الانضمام إلى مؤسسات ونوادي تأسست بغرض التعاون في نشاط تأمين الطيران للمشاركة في تحمل نتائج المترتبة عن تحقق الحوادث الجوية المتميزة بشدة الخطورة وجسامة الخسائر.

2.4- حادثة نشأة التأمين الجوي: يعد التأمين الجوي من أحدث أنواع التأمينات، مقارنة مع كل من التأمين البحري والتأمين البري، وذلك نظرا للمخاطر الناجمة عن النقل الجوي، وجسامتها وانعكاسها الخطيرة، ولذلك نجد أغلب الدول لجأت للأخذ بنظام الزامية التأمين الجوي، وفي هذا المجال نجد بعض الدول تجعل من التأمين الجوي شرطا من شروط تسليم وثائق النقل الجوي،³¹ ومنها ما تجعله ضمانا لتسيير مؤسسات النقل الجوي.

لقد نظم المشرع الجزائري عقد التأمين الجوي في قانون التأمينات، إذ يقتضي هذا الأخير بإلزامية التأمين لدى مؤسسات التأمين المعتمدة في الجزائر لكل مركبة جوية مسجلة في الجزائر عن الأضرار التي يحتمل أن تلحق بها، كما يلتزم كل ناقل جوي بتغطية مسؤوليته المدنية في مواجهة الأشخاص والبضائع المنقولة.

3.4- الخطر في تأمين الطيران: يتميز الخطر في تأمين الطيران بخصائص تميزه عن باقي التأمينات المستمدة من طبيعة النقل الجوي الذي يتصف بالشمولية والدولية؛ وتتمثل تلك المميزات فيما يلي:

1.3.4- تعدد الخطر: في تأمين الطيران يرتبط تعدد واختلاف خطر النقل الجوي بمجالات الخدمات الجوية التي تشمل أربع أشكال طبقا لأحكام قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06، والمتمثلة في الجوية للنقل العام، خدمات العمل الجوي، خدمات الطيران الخفيف، الخدمات الجوية الخاصة. فكل من هذه المجالات تزيد من ارتفاع مستوى المخاطر خاصة تعدد أوجه الخطر فمنها مايمس الركاب، والبضائع، ومنها مايمس بالطائرة ذاتها، الغير المتواجد على سطح الأرض؛ مما يجعل هذه الخاصية يتميز بها عقد تأمين الطيران عن باقي عقود التأمين الأخرى.

2.3.4- السرعة في تطور الأخطار: يتميز الخطر في تأمين الطيران بالسرعة في التطور؛ وهذا راجع إلى التقدم الصناعي والتكنولوجي في مجال النقل الجوي الذي له تأثير كبير على تعدد وتنوع الأخطار بحيث لم تستطع شركات التأمين بتقديم الاحصائيات حول نسبة الأخطار المحتمل حدوثها.

4.4- إلزامية تأمين الطيران: أخذ المشرع الجزائري بالضمانات نفسها الواردة في اتفاقية روما 1952، على إلزامية التأمين على المراكب الجوية المسجلة في الجزائر والمستأجرة، وهذا يعني التزام ألقاه المشرع الجزائري على كاهل الناقل الجوي بحمل الشهادة الدالة على قيامه بالتأمين، والتي تعد كضمان يوفره المشرع لكل ضحايا مخاطر الطيران.

³⁰ يوسف صلاح الدين، مرجع سابق، ص 81.

³¹ طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1998، ص 217.

5.4- إثبات المقدرة المالية للمؤمن: تفرض قوانين التأمين وتأمين الجوي خصوصا على شركات التأمين تكوين احتياطات خاصة، فقد نصت المادة 39 من القانون 04-06 من قانون التأمينات أنه على شركات التأمين وإعادة التأمين وفروع شركات التأمين الأجنبية أن تبرر في أي وقت التقديرات المتعلقة بالالتزامات النظامية التي يتوجب عليها إنشائها؛ وهي: الاحتياطات، الأرصدة التقنية، الديون التقنية، ويشترط أن تقابل هذه الالتزامات أصول معادلة لها، وهي سندات وودائع وقروض، قيم منقولة وسندات مماثلة، أصول عقارية، أصول أخرى.

إن المشرع الجزائري تناول مسألة الإدلاء ببيسر المؤمن أو إعساره بشهادة أو وثيقة التأمين، وألزم شركات التأمين بنشر حصيلتها السنوية وحسابات النتائج في وثيقة التأمين للتأشير عليها من طرف إدارة الرقابة التي تتجسد في مراقبة الدولة لنشاط التأمين. لكن المشرع الجزائري لم يحدد أحكاما خاصة بمراقبة الدولة للتأمين الجوي، بل حدد أحكام عامة تنطبق على جميع التأمينات، خلافا للمشرع المصري الذي ميز بين إثبات ملائمة المؤمن في تأمين على الطائرات الوطنية التي تهيمن عليها السلطات الوطنية لإشراف بالحصول على شهادة التي تؤكد على رقابة الجهة المكلفة بالحالة المالية للمؤمنين فيه.

5- أصناف التأمين الجوي: إن التأمين الجوي يشمل ثلاث أصناف التأمين على المركبة الجوية ذاتها في حماية هيكل المركبة، والتأمين الجوي على السلع المشحونة، والتأمين على المسافرين عن طريق الخطوط الجوية، أي مايتعارف عنها بالمسؤولية المدنية بصفة عامة التأمين على الأفراد في أرواحهم وأرزاقهم سواء داخل المركبة الجوية أو الأضرار المادية والبشرية التي تنتج عن سقوط الطائرة على سطح الأرض.

1.5- التأمين على الطائرة:

أغلب مؤسسات التأمين تآبى التأمين على الطائرة وذلك لعدم إمكانية تحديد الخطر الجوي لا من حيث احتمالية وقوعه ولا من حيث جسامته، وهذا يجعل من العسير على مؤسسات التأمين حساب المخاطر الجوية التي تتعرض لها الطائرة والمبالغ التي تلتزم بدفعها كتعويضات وهذا إلى إجماع أغلب مؤسسات التأمين عن قبول تغطية المخاطر التي تتعرض لها الطائرة. ولكن هذا الواقع لم يبق على ما هو عليه إذ كان للاتفاقيات والمعاهدات دور في معالجة القصور، ومنها معاهدة وارسوا لعام 1929 وكذا صناعة الطائرات بعد الحرب العالمية الثانية وظهور طائرات عملاقة تفوق سرعتها الصوت وأصبح الناس أكثر استعمالا لهذه الوسيلة مما دفع مؤسسات التأمين إلى قبول تغطية الأخطار التي تتعرض لها الطائرة، وهذا بدوره دفع الناقل الجوي لإبرام عقد التأمين على الطائرة للتخلص من المسؤولية التي تترتب عليهم عند تعرض الطائرة لحادث من حوادث الطيران. وذلك لأن الطائرة بتعرضها لحادث ما، فإنه قد يسبب أضرار لا حصر لها فهذه الأضرار لا تقتصر على الطائرة فحسب بل تشمل الركاب والغير والبضائع المحمولة عليها.

ويعرف التأمين على الطائرة على أنه عقد يلزم به المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يلحق به عند تعرض واسطة النقل الجوي لهلاك حقيقي، وهذا مقابل الأقساط التي تدفع من قبل المؤمن له على أن لا يتجاوز التعويض قيمة الأشياء الهالكة.

وقد نص عليها المشرع الجزائري في قانون التأمينات: "كل مركبة جوية مسجلة في الجزائر يجب التأمين عليها لدى شركة التأمين معتمدة بالجزائر عن الأضرار التي يحتمل وقوعها". كما نصت عليه المادة 153: "يهدف تأمين أجسام المراكب الجوية إلى ضمان الأضرار المادية اللاحقة بالمركبة وفق الشروط المحددة في العقد، ويضم هذا التأمين المركبة الجوية في هيكلها وتحفيزاتها الضرورية الخاصة بالاتصال والدعم".

يشمل هذا النوع من التأمين جسم المركبة الجوية والتجهيزات الضرورية لاستعمالها، ويهدف إلى تغطية الأضرار التي لحق جسم المركبة عند هلاكها باحتراقها، تصادمها، انفجارها سواء حصل ذلك أثناء

طيرانها أو عندما تكون على الأرض وتأخذ الشركة عند إبرامها لهذا العقد في الاعتبار قيمة الطائرة، طرزها، عمرها، خصائصها، والنشاط المخصص لها، إذ وفقا لهذه العناصر يتم تحديد قيمة القسط.³²

وبالتالي فالمقصود بتأمين أجسام الطائرات هو التأمين ضد الأضرار والتلفيات المتحققة للطائرة والناجئة عن الحوادث غير المتعمدة مع العلم أن وثائق تأمين أجسام الطائرات هي وثائق محددة القيمة وذلك في حالات الخسارة الكلية بينما في حالات الخسائر غير الكلية يتم تقدير التعويض حسب حجم الخسائر في كل حاله ويشترط إلا تتعدى إجمالي قيمه التعويض المدفوع. وتشمل مايلي:

- التأمين لجسم الطائرة: التأمين على بنية المركبة من عجلاتها إلى الأجنحة وإلى المواد الخارجية التي يتكون منها جسم المركبة؛

- التأمين على أجهزتها الملحقة من الأرضية الداخلية والمقاعد والسلالم والأبواب والنوافذ؛

- الطائرة كالمحركات وأدوات القيادة، واللوائح الالكترونية.

حيث يتم تغطيه الخسائر المادية المباشرة لكل الأخطار التي تقع على الطائرة فيما عدا تلك الأخطار المستثناة والمحددة بوثيقة التأمين ولذلك فإن هذه الوثيقة لا تغطي:

- أخطار يمكن النظر إلى خسائرها باعتبارها من تكاليف أو نفقات ممارسه العمل التجاري وليست ناتجة عن مسبب مباشر للخساره يتم التأمين عليه؛

- أخطار الحرب والأخطار ذات العلاقة أو الأخطار الحليفة وتعرف أدبيات التأمين الحروب والأخطار ذات العلاقة أو الأخطار الحلفية لتشمل: الحروب المعلنة وغير المعلنة والحروب الأهلية، أعمال الشغب، التأميم وأعمال المصادرة، اختطاف الطائرات.

- توقف محرك أو أكثر نتيجة لتلفيات ناتجة من تصادم بأجسام أو أشياء طائرته بالجو؛

- الأعطال الميكانيكية؛

- قطع الغيار سواء كانت داخل الطائرة أو خارجها وهذه الأخطار قد يتم التأمين عليها في وثيقة منفصلة عن وثيقة جسم الطائرة باستثناء أخطار التفجيرات النووية.

أما بالنسبة للتسعير في التأمين على الطائرة؛ فيتوقف قيمه القسط أو الأقساط لوثيقة تأمين أجسام الطائرات على مجموعه عوامل هي:

- حجم الطائرة: حيث تتناسب معدلات أسعار التأمين للطائرات طرديا مع أحجام الطائرات.

- نوع الطائرة: تزيد معدلات أسعار التأمين للطائرات المائية عن تلك الخاصة بالطائرات الارضية لزيادة أخطار الرسو في الموانئ عن الهبوط والرسو في المطارات.

- عمر الطائرة: يتناسب معدل سعر التأمين للطائرة من نفس النوع عكسيا مع عمرها.

- مجال استخدام الطائرة: تصنيف الطائرات من هذه الناحية إلى فئتين: الطائرات التجارية، الطائرات مهام الأعمال الخاصة.

- المغطى والمستثنى من مسببات الخسائر: يتغير معدل سعر التأمين بتضمين أو استثناء بعض أنواع هذه المسببات.

2.5- التأمين على البضاعة المشحونة عن طريق المركبة الجوية:

يغطي الأضرار الناجمة عن هلاك البضائع المسجلة سواء كان الهلاك كليا أو جزئيا أو الانقاص من كميتها حيث يضمن المؤمن الخسائر المادية التي يتعرض لها الناقل، وأيضا على البضاعة من الأضرار ويختار المؤمن في هذه الحالة ما بين:

³² طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص225.

- التأمين الشامل الذي من خلاله يحصل على التعويض عن كل الأضرار والخسائر المادية الناجمة عن الحادث خلال الرحلة الجوية مهما كان السبب.

- التأمين عن الخسائر المادية المترتبة عن الحادث الجوي، ويخضع التأمين الجوي على البضائع للأحكام الخاصة بوثائق التأمين البحري وفقاً لنص المواد من 139 إلى 144 ووثيقة التأمين المفتوحة.

* أما بالنسبة لمسؤولية الناقل بالنسبة ل**إلقاء البضائع**: يكون الناقل الجوي مسؤولاً تجاه الشاحنين والمرسل اليهم عن إلقاء البضائع المشحونه أثناء الطيران حتى ولو كان لا بد من إلقائها لنجاة الطائرة بالإضافة إلى المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الأرض؛ لكل من أصيب بضرر على سطح الأرض الحق في التعويض بمجرد ثبوت ان الضرر قد نشأ مباشرة عن طائره خلال فترة الطيران أو من شخص أو شى سقط منها.

فالتأمين الجوي على البضائع لا يختلف إطلاقاً على التأمين البحري على البضائع، بحيث أن عقد التأمين الجوي أو وثيقة التأمين هي التي تحدد نوعية التأمين قد يكن شاملاً أو عن بعض المخاطر. **باستثناءات محددة** يذكر منها:

- استثناءات عامه مثل: خسائر التصرفات العمدية للمومن له المسببة للأضرار والتلفيات لتلك البضاعة؛

- الخسائر الناتجة عن قصور في التغليف؛

- خسائر الحروب أو ذات العلاقة.

3.5- تأمين المسؤولية المدنية: من المادة 158 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات: "يهدف تأمين مسؤولية الناقل إلى ضمان التعويض عن الأضرار التي تسبب فيها المركبة الجوية مهما كان نوعها بمناسبة استغلال وذلك وفق الشروط المحددة للعقد".

فالتأمين من المسؤولية المدنية يضمن تغطية الأضرار التي يتسبب فيه الناقل الجوي والتي قد تصيب الغير سواء كان من الركاب والأمتعة والبضائع وكذلك الأضرار المسؤول عنها اتجاه الغير فيما يخص الأضرار الجسمانية وأضرار الممتلكات، وهو تأمين ذو طابع الزامي، إذ يجب على كل مستعمل لمركبة جوية مسجلة في الجزائر أو مستأجرة للتأمين على المسؤولية المدنية.

1.3.5- تأمين المسؤولية المدنية اتجاه الركاب وأمتعتهم وحقائبهم وممتلكاتهم المحمولة على الطائرة: يغطي الأضرار التي قد تلحق بالمؤمن له في ماله نتيجة التزامه قانوناً اتجاه ركاب الطائرة في حالة وفاة أحدهم أو إصابته بها، وكذلك يتم تغطيه الخسائر والأضرار والتلفيات التي تصيب أمتعه وحقائب وممتلكات المسافرين وألا يكون الضرر ناجماً عن خلل كامن في الأمتعة، أو عن نوعيتها أو عيب ذاتي فيه. وتغطي بعض عقود التأمين الجوي تلك الأخطار من وقت قيام المسافر بتأكيد سفره على الطائرة حتى تسلمه أمتعته في مطار المقصد، ويتم تحديد الحد الأقصى للتعويض عن كل راكب ضمن وثيقة العقد.

2.3.5- تأمين المسؤولية المدنية عن الشحنات الجوية: تغطي المبالغ التي قد يلتزم الناقل الجوي المؤمن له بأدائها قانوناً نتيجة أي فقد أو تلف للشحنات الجوية بسبب حادث في أثناء عمليات التحميل والنقل أو التفريغ من الطائرة.

3.3.5- تأمين المسؤولية المدنية لمشغلي الطائرات: يغطي هذا التأمين الأضرار التي قد تلحق بمشغلي الطائرات نتيجة التزامهم بالتعويض عن الأخطار التي قد تتسبب بها النشاطات المختلفة التي تتم في الطائرات.

4.3.5- المسؤولية المدنية اتجاه الطرف الثالث: هذه المسؤولية الناتجة عن البشر والممتلكات وذلك خارج الطائرة، وهنا يتم عمل نوع من التغطية الجزئية الإجبارية لهذا النوع من المسؤولية.

حيث يتم تعويض المؤمن له عن كل المبالغ التي يلتزم بسدادها قانوناً بوصفها تعويضات للطرف الثالث من غير ركاب الطائرة عما قد يلحق بهم من وفاة أو أضرار جسدية أو مادية، بسبب حادث ناجم عن الطائرة سواء كان مباشراً أو نتيجة سقوط شيء منها، ويستثنى عادة من هذا التأمين الأضرار الناجمة عن صوت الطائرة.

5.3.5- المسؤولية المدنية للناقل الجوي اتجاه الغير على سطح الأرض: هو عبارة عن عقد تأمين مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الغير على سطح الأرض الذي لا تربطه علاقة عقدية، بل تدخل ضمن المسؤولية المدنية التقصيرية وهي علاقة قانونية مترتبة من جراء الأضرار التي سببتها الطائرة للغير على سطح الأرض طبقاً للمادة 198 من القانون رقم 06-98 وأحكام اتفاقية روما 1952، بحيث يعد أخطر أنواع المسؤولية المدنية في مجال النقل الجوي لما يلحق بالغير على سطح الأرض من ضرر.

*** استثناءات رئيسية في وثائق تأمين المسؤولية المرتبطة بالنقل الجوي:**

- المسؤوليات الناتجة عن مخالفات الإجراءات واللوائح المرتبطة بمنح الإجازات أو الشهادات المرتبطة بالملاحة الجوية؛

- الحروب؛

- أنواع التلوث غير الناجمة من مسببات مغطاة.

6- الهيئات والمؤسسات العامة في مجال تأمين النقل الجوي الدولي: تتمثل أهم تلك الهيئات فيما يلي:

1.6- الاتحاد الدولي لتأمين الطيران: تم تأسيس هذا الاتحاد في لندن عام 1934 ، وقد تمثلت أهم أهداف هذا الاتحاد في الدفاع عن مصالح شركات التأمين في العالم، وتحقيق التعاون بين الأعضاء لتنظيم وتطوير ممارسه النقل الجوي.

2.6- الاتحاد الدولي للنقل الجوي: تأسس هذا الاتحاد في مدينه مونتريال بكندا عام 1945 وذلك لتحقيق مجموعه من الأهداف أهمها: تشجيع عمليات الشحن الجوي، نقل البضائع بالطائرات، العمل على توفير شروط وعوامل السلامة والأمان والانتظام لرحلات النقل الجوي الدولي.

3.6- المنظمة الدولية للطيران المدني او ايكاو: وهي إحدى منظمات الأمم المتحدة ويقع مقرها في مدينة مونتريال بكندا وأنشئت عام 1944 ومن أهداف هذه المنظمة: تشارك المنظمة في الأنشطة الهادفة لتطوير أسس وتقنيات الملاحة الجوية والتخطيط لها، العمل على تنمية صناعة النقل الجوي، ضمان أمن سلامة ونمو وانتظام الملاحة الجوية مثل تراخيص الطيران، المشاركة في تصميم المطارات وتنظيم العبور، وضع أنشطة لتحقيق في الحوادث الجوية.

7- أحكام الاتفاقيات الدولية للتأمين على الطائرة: تسبب الطائرات أثناء طيرانها أضرار جسيمة للغير على سطح الأرض، كأن تتعرض الطائرة إلى حادث فتهوى على سطح الأرض تقضي على بعض الأرواح أو الأموال، أو أنها قد تسبب أضرار لركابها أو لمستخدمي الطائرة. لذلك ظهرت جهود لوضع اتفاقيات دولية تحكم المسؤولية الناجمة عن حوادث الطائرة إذ قامت اللجنة القانونية للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني بوضع مشروع لاتفاقيات جديدة حول هذه المسؤوليات إذ أنه تم توقيع الاتفاقية الخاصة بالأضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الأرض وهي اتفاقية روما، وكذلك تم توقيع اتفاقية وارسو الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار التي تصيب ركاب الطائرة.

1.7- الالتزام بالتأمين من الأضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الأرض وفقاً لاتفاقية روما لسنة 1952: نتيجة لتطور صناعة الطائرات نجد أن هناك إقبال نحو إبرام عقود التأمين الجوي للحد من أثار المسؤولية عن الحوادث التي تسببها الطائرة وما يتحمله المستثمر من أعباء مالية ضخمة تتمثل في فقد الطائرة أو التعويضات التي يمنحها للأشخاص المضرورين، لذلك فقد عقدت اتفاقية روما التي نظمت مسؤولية مستثمر الطائرة عن الأضرار التي تسببها الطائرة للغير عن سطح الأرض إذ تنص

المادة الاولى من اتفاقية روما لسنة 1952:"على أن لكل شخص أصابه ضرر على سطح الأرض الحق في التعويض وفقا لاحكام هذه الاتفاقية ويكفيه أن يثبت أن الضرر نتج عن الطائرة في حالة طيران". وهذا ماينطبق تماما مع المادة 198 من القانون 95-07 الجزائري التي تنص على أنه:"يجب على كل مستعمل لمركبة جوية مسجلة في الجزائر أو مستأجرة، التأمين لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر على مسؤوليته المدنية اتجاه الغير على سطح الأرض يجب ألا يقل المبلغ المؤمن عليه لتعويض الأضرار التي تلحق الأشخاص والأموال على سطح الأرض عن مقدار مسؤولية المستغل".

ويتضح من ذلك أن المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالغير على سطح الأرض هي مسؤولية تقصيرية، لعدم وجود علاقة تعاقدية تربط الغير بمستغل الطائرة. وهذا ما اكدته المادة 25 من اتفاقية روما، ولكن لكي تنعقد المسؤولية يشترط توافر عدة شروط يمكن ايضاحها بما يلي من المحاور :

- أن يكون هناك ضرر^٤ يصيب الغير على سطح الارض*
- أن يكون مصدر الضرر طائرة في حالة الطيران؛ تقضي الفقرة الثانية من المادة الأولى من اتفاقية روما بأن الطائرة تعد في حالة طيران منذ اللحظة التي يبدأ فيها استخدام القوة المحركة بغرض الإقلاع الفعلي حتى لحظة وقوف القوة المحركة بعد إتمام الهبوط. وهذا التحديد لحالة الطيران يستبعد حالة الضرر التي تسببه الطائرة وهي رابضة في أرض المطار دون حركة، كذلك يستبعد حالة سحب الطائرة لانها لا تستخدم قوتها المحركة؛

- أن يكون مصدر الضرر طائرة أجنبية؛ تنص المادة 1/33 من اتفاقية روما على تطبيق الاتفاقية على الأضرار المنصوص عليها في المادة الأولى منها التي تحدث في إقليم إحدى الدول المتعاقدة والتي يكون مصدرها طائرة مسجلة لدى دولة متعاقدة اخرى. ومؤدى هذا النص إلا تنطبق إحكام الاتفاقية الدولية إلا بالنسبة للطائرات الأجنبية فلم تنشأ الاتفاقية سلب اختصاص التشريعات الوطنية في حالة احداث طائرة وطنية أضرار على سطح الدولة التي تم تسجيلها لديها ولذلك فإذا تسببت طائرة جزائرية بإضرار في إقليم الدولة الجزائرية فلا تنطبق أحكام الاتفاقية

- أن يكون مصدر الضرر طائرة خاصة؛ تستبعد المادة (26) من اتفاقية روما الطائرات العسكرية وطائرات الشرطة من تحمل المسؤولية ويترتب على ذلك أن طائرات الدولة المخصصة لأغراض عسكرية أو لأغراض الشرطة لا تخضع لأحكام هذه الاتفاقية.

2.7- الالتزام بالتأمين من الأضرار التي تصيب ركاب الطائرة وفقا لاتفاقية وارسو لسنة 1929 المعدلة: معاهدة وارسو هي اتفاق بين الدول الهدف من عقدها توحيد القواعد المتعلقة بالنقل الدولي الجوي وتنظيم مسؤولية الناقل الجوي، وتحديد مبالغ التعويض التي تقع في حالات حوادث المسافرين، ويكون الناقل الجوي بمثابة عقد للمسافرين يكون عبارة عن تذاكر أو سند شحن في حالة نقل البضائع وبالنسبة لمكان الرحيل والوصول المتحدد في عقد النقل فيشترط أن يكون كل منهما داخل حدود الدول الموقعة على الاتفاقية وذلك لتطبيق قواعد المعاهدة.

^٤ قد تكون الأضرار التي تصيب الغير على سطح الأرض أضرارا مباشرة، كما قد تكون أضرارا غير مباشرة. ويكون الضرر مباشرا إذا نتج عن سقوط الطائرة أو شخص أو شيء منها. بينما يكون الضرر غير مباشر إذا نتج عن مجرد تحليق الطائرة في الفضاء الجوي الذي علو السطح فأحدث بعض الضوضاء والإزعاج والضرر الموجب للمسؤولية وفقا لاتفاقية روما هو الضرر المباشر وحده.

* المقصود بسطح الأرض: ليس هناك ادنى صعوبة فيما يتعلق بالأضرار التي تلحق بالغير وهو على سطح الأرض لكن الخلاف أثير حول تطبيق أحكام اتفاقية روما في حال وجود الطائرة في أعالي البحار لان المادة (23) من الاتفاقية نصت على (اعتبار السفينة أو الطائرة في اعالي البحار جزءا من اقليم دولة فان أصابت طائرة في الجو أشخاصا أو أموالا في السفينة أو الطائرة المتواجدة في أعالي البحر تجد أحكام اتفاقية روما مجالها للتطبيق. وإذا كان يشترط ان يلحق الضرر بالغير على سطح الارض فان الاتفاقية لا تنطبق على الأضرار التي تصيب الغير على متن طائرة اخرى وهي في حالة طيران اي ان الاتفاقية لا تنطبق في حالة تصادم الطائرات.

يجري العمل في معظم الدول على إقامة نظم للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي إما لصالح الراكب (المسافر) وهذا التأمين تبرمه شركات ومؤسسات الطيران اختياراً أو جبراً وذلك بغرض ضمان حصول الضحايا من المسافرين أو وراثتهم على التعويضات المقررة دون حاجة إلى إجراءات التقاضي المعقدة وهذا ما يعرف بنظام التأمين التلقائي الفردي أو أن يكون التأمين الذي تبرمه مؤسسة وشركات الطيران لصالحها بهدف ضمان وتغطية المطالبات الناشئة عن مسؤوليتها المدنية تجاه الركاب أو وراثتهم:

1.2.7- التأمين التلقائي الفردي لصالح المسافر: يرجع هذا التأمين من حيث أصل نشأته إلى ماجرى عليه العمل في شركة لوفتهانزا الألمانية سنة 1925 حيث كانت أول من أبرم وثيقة التأمين لصالح المسافر وكان لظهور اتفاقية وارسوا ووضعها الحد الأقصى للتعويض الدور الأكبر في سرعة انتشار هذا التأمين وبمقتضى هذا التأمين الذي تبرمه شركات الطيران على نفقتها مع إحدى شركات التأمين لمدة محدودة ولتغطية رحلات أسطولها الجوي أو جزء منه يكون من حق المسافرين أو وراثتهم ضحايا الحادث مطالبة المؤمن لديه إذ ما رغبا بالحصول على مبلغ التعويض بحده الأقصى شريطة التنازل عن دعوى المسؤولية ضد مستثمر الطائرة وتابعيه وشركة التأمين. ولا تعني تلقائية هذا التأمين انه يفرض بصورة تلقائية ذلك لأنه من حق المسافر أو وراثته رفضه واللجوء الى دعوى المسؤولية وفقاً لأحكام اتفاقية وارسوا وتعديلاتها وإنما هي تعني انه من حق المسافر الاستفادة من هذا التأمين المجاني الاختياري والحصول على التعويض بمجرد اعلان رغبته في ذلك وتنازله صراحة عن دعوى المسؤولية دون الدخول في أية مناقشات حول ملاسبات مسؤولية الناقل حتى لو كانت مشوبة بإهمال أو رعونة الناقل وتابعيه أو كانت تلك المسؤولية يمكن دفعها بقوة قاهرة أو حادث فجائي أو فعل الخير و تعني فردية هذا التأمين انه تأمين شخصي يتم أساساً لصالح المسافرين وورثتهم ولا يجري تطبيق احكامه الاعلى الراكب أو وراثته الذين يعلنون الرغبة في الاستفادة من التأمين. وبالتالي فان من يرفض هذا التأمين ويقوم دعوى المسؤولية لا يستطيع المطالبة بالتعويض وفق هذا التأمين.

ولا يغطي هذا التأمين الاضرار الناجمة عن الحرب والاضطرابات المسلحة واستيلاء السلطات الحكومية على الطائرة سواء بصفة شرعية أو غصباً كذلك الاضرار الناجمة عن انتحار المسافر. ويضمن هذا التأمين الحصول على مبالغ التعويض المقررة بحدها الأقصى في اتفاقية وارسوا لسنة 1929 المعدلة واعمالاً لذلك فان التأمين في ظل سريان احكام بروتوكول لاهاي سنة 1955 المعدل لوثيقة وارسوا يضمن للمسافر الحصول على مبلغ 250000 فرنك، اما اذا كانت الرحلة خاضعة لأحكام اتفاقية مونتريال لسنة 1966 المعدلة لأحكام اتفاقية وارسوا يضمن للمسافر الحصول على مبلغ 58000 دولار امريكي غير ان مبالغ التعويض هذه لا تستحق في حدودها القصوى الا في حالة وفاة الراكب أو اصابته بعجز تام وفي حالة العجز الجزئي لا يستحق المسافر من هذا التعويض الا المبلغ الذي يتوازي مع نسبة العجز الجزئي الدائم.

2.2.7- التأمين من مسؤولية مستثمر الطائرة بالنسبة للراكب: على الرغم من سهولة نظام التأمين التلقائي الذي يبرمه مستثمر الطائرة لصالح المسافر الا ان مستثمري الطائرات يفضلون نظام التأمين من مسؤولية مستثمر الطائرة ويرجع ذلك الى ان التأمين التلقائي يحمل شركات التأمين عبئ دفع اقساط التأمين اضافة الى ذلك لا يترك المجال امام المستثمر للتخفيف من مسؤوليته أو التخلص منها حتى بوجود نظام التأمين التلقائي الفردي اذ ان المسافرين أو وراثتهم يفضلون اقامة دعوى المسؤولية وفقاً للمادة (25) من اتفاقية وارسوا المعدلة ببروتوكول لاهاي سنة 1955 بأمل تقرير المسؤولية الغير المحدودة لمستثمر الطائرة لذلك فان هذا التأمين ضروري لمواجهة هذا الاحتمال. ان التأمين من المسؤولية المدنية، عموماً هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن بضمان الاضرار التي تلحق بالمؤمن له نتيجة لملاحقة الغير له بسبب المسؤولية المدنية و ما قد يترتب عليها مقابل اقساط يدفعها المؤمن له. وعلى ذلك يكون، التأمين من مسؤولية المستثمر، هو العقد الذي تلتزم بمقتضاه شركة التأمين بضمان الاضرار التي قد يتعرض لها مستثمر الطائرة من جراء مطالبة المسافرين أو وراثتهم بالتعويض عما يتعرضون له فهو تأمين عن الاضرار التي تلحق المستثمر شخصياً نتيجة لتحريك دعوى المسؤولية عليه وما قد يترتب عليه من دفع تعويضات.

ويتمد التأمين ليشمل كل النفقات التي يتكبدها المستثمر في سبيل التخلص من المسؤولية بصرف النظر عن نجاح ذلك أو فشله ذلك لان الكارثة التي يضمن هذا التأمين اضرارها هي تحريك مسؤولية المؤمن له سواء بحق او بدونه وان التأمين من المسؤولية هو تأمين من الاضرار لذا فان الطبيعة التعويضية هي التي تسود العلاقة بين اطرافه و بمعنى اخر ان مبلغ التأمين لا يعتبر جعلا جزافيا وانا لا يستحق منه الا ما يتناسب مع الضرر الفعلي.

ويقوم التأمين بدور الضمان المزدوج، فمن ناحية، يضمن للمستثمر الاثار السلبية التي تلحق بذمته تبعا لتحريك دعوى المسؤولية في مواجهة المسافرين او ورتتهم ويلقى التأمين العبئ وقد يكون ثقيلًا على كاهل المؤمن، ومن ناحية اخرى فان التأمين من المسؤولية يكفل للضحايا الحصول على التعويضات المقررة من المؤمن وهو في الغالب اكثر يسارا عن طريق التوجه اليه مباشرة . لا يضمن هذا التأمين الاخطار التي تترتب على الحرب او الغزو الخارجي او الاضطرابات الاهلية وحالات التأميم والمصادرة واستعمال الطائرة في رحلات تجريبية او خطرة او في غير الاغراض المخصصة لها فضلا عن استعمالها خارج الحدود الجغرافية التي يغطيها التأمين وغير ذلك من الحالات التي تختلف بشأنها الوثائق. ولنا ان نتصور العلاقة الواضحة بين مستثمر الطائرة وبين التأمين لان هدف المسؤولية المدنية عموما هو ضمان لمن يلحق به الضرر نتيجة لفعل ونشاط الغير والتأمين هو ضمان وأمان في ذات الوقت هو ضمان للمتسبب في الضرر اذ يوفر الحماية من الاثار السلبية التي تلحق ذمته نتيجة لملاحقة المضرور له بدعوى المسؤولية و امان لهذا المضرور اذ يقيه من احتمال عدم ملاءة المتسبب في الضرر للحصول على التعويض وهكذا يؤثر التأمين في فعالية المسؤولية المدنية بما يرتبط وابطاها بعلاقة عضوية يتبادل فيها التأثير كلاهما على الاخر.

3.2.7- الالتزام بالتأمين من الاضرار التي تصيب مستخدميه المعرضين لحوادث الطيران: يقع

على عاتق مستثمر الطائرة التزاما بضمان سلامة مستخدميه وهو التزام ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة لكن خطأ الناقل الجوي يكون مفترضا فنثور مسؤوليته بمجرد حدوث الوفاة او الاصابة الا ان الناقل الجوي يستطيع دفع هذه المسؤولية عن طريق اثبات انه قد اتخذ كل الاحتياطات اللازمة لتوقي الضرر او كان من المستحيل عليه اتخاذها. ويشترط لقيام هذه المسؤولية وفقا لاتفاقية وارسوا لعام 1929 المعدلة تنص المادة 17 منه: "يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أذى آخر يلحق المسافرين إذا وقع الحادث الذي نجم عنه ضرر على متن الطائرة أو في أثناء عملية الصعود أو النزول". ان يكون هناك حادث قد وقع على متن الطائرة او اثناء عملية الصعود والنزول وان يصاب بضرر وسنبحث هذه الشروط كما يلي:

أ. وقوع الحادث: لم تحدد اتفاقية وارسوا المقصود بالحادث لكن يمكن تعريفه بانه الحادثة او الواقعة الناتجة عن عملية النقل بمعنى انها ترتبط بالاستغلال الطائرة وتنشأ عنه ووفقا لهذا التعريف يشمل الحادث انفجار الطائرة او ارتطامها بالأرض او بسفينة او بطائرة اخرى في الجو سواء كان الضرر ناشئا عن عطل بالطائرة او خطأ بقيادتها اما اذا كان الضرر ناشئا عن شجار بين اثنين من مستخدميهم فلا يمثل الشجار حادثا يرتب المسؤولية على عاتق المستثمر. أما فيما يخص قانون الطيران المدني الجزائري فلا نجد اصطلاح الحادث إذ تنص المادة 145 منه على أن: "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها الشخص المنقول بشرط أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة".

ب. ضمن النطاق الزمني للالتزام بالتأمين: إن الناقل يكون مسؤولا عن الاضرار التي تلحق بمستخدميه لأنه ملتزم بضمان سلامتهم ولكي يتمكن المضرور من اثاره مسؤولية المستثمر لابد ان يكون الضرر الذي لحقه خلال المدة التي يكون الناقل ملتزما بضمان السلامة لذلك من الضروري تحديد النطاق الزمني لهذا الالتزام. من هنا تقضي المادة 17 من اتفاقية وارسوا: "ان الناقل يكون مسؤولا متى وقع الحادث على متن الطائرة او اثناء عملية الصعود او النزول". وبالتالي فأحكام اتفاقية وارسوا مثل عمليات الاجراءات البوليسية او الجمركية لا تخضع لإحكام القانون الوطني الواجب التطبيق.

ج. الضرر: تتحدث المادة السابعة عشر من اتفاقية وأرسوا لعام 1929 المعدل عن الوفاة او الجرح او أي اذى بدني اخر وعلى ذلك يجب ان يكون الضرر الموجب للمسؤولية ضررا بدنيا على انه يمكن التوسع في تفسير مفهوم الضرر بحيث يشمل بالإضافة الى الوفاة او الجرح او الاصابات الجسدية والاضطرابات النفسية والعقلية وحالات الذعر الشديد التي قد تصيب مستخدميه.

8- إعادة التأمين للنقل الجوي الدولي: إن الهدف الرئيسي لإعادة التأمين هي حماية المؤمن المباشر من الخسائر الجسمية وتوزيع الخسائر بين عدة شركات تأمين وإعادة التأمين؛ وهذا ما يحقق مزايا عدة؛ من بينها:

- زيادة القدرة التأمينية للمؤمن مباشرة في مواجهة الأخطار الكبيرة؛
- المساعدة في وضع عدد كبير من الوحدات المعرضة للخطر لدى شركات تأمين واحدة؛
- مساعدة شركات التأمين الصغيرة على البقاء في السوق والمنافسة؛
- تساعد المؤمن في حالة تأمين على الأشياء المعرضة لنكبات (يقصد بها وقوع حادثة تشمل أكثر من شيء أو مكان معرض للخطر)، وذلك بتحديد مسؤولية المؤمن المباشر عن الخسائر في الحادث الواحد أو الشيء الواحد في إطار احتفاظه الصافي؛
- توفير درجة استقرار في نتائج عمليات شركة التأمين المباشر ولمعدل خسارتها، وهذا يعني تقليل التذبذبات (التقلبات) في نتائج الشركة في سنوات مختلفة.

ومن الخصائص الرئيسية التي تجعل لإعادة تأمين الطائرات أمرا ضروريا:³³

- ضخامة مبالغ التأمين في تأمين الطيران؛ إن أصول الطيران هي عبارة عن أصول استثمارية عالية القيمة، فمثلا قد يزيد ثمن شراء طائرة جديدة عن 160 مليون دولار وفي معظم الحالات لا يتعدى مبلغ التأمين على هيكل الطائرة عدة عشرات من الملايين.
- تعتبر معظم حوادث الطيران نكبات (أو حوادث) لأنها عادة تتضمن خسارة كلية للطائرة ووفاة معظم المسافرين عليها، وقد يصاحب ذلك إصابات بدنية وأضرار مادية للغير في الحالات التي تسقط فيها الطائرات على مناطق سكانية؛
- إن نتائج أعمال شركات تأمين الطيران تتعرض لتقلبات كبيرة من سنة إلى أخرى، وذلك لأن عدد الطائرات في العالم يعتبر محدودا نسبيا.

³³ عبد الله الهيليوي، مرجع سابق، ص 292.

خلاصة المحور الخامس:

يعتبر تأمين النقل الدولي أحد العناصر الأساسية في ضمان سلامة البضائع أثناء انتقالها عبر الحدود، وهو دورا حيويا في دعم التجارة الدولية. يتم تأمين النقل ضد المخاطر المحتملة التي قد تتعرض لها البضائع أثناء الشحن.

يتضمن تأمين النقل الدولي عدة أنواع، مثل التأمين البحري الذي يغطي البضائع المنقولة عبر البحر، وتأمين النقل الجوي الذي يتعامل مع الشحنات الجوية، بالإضافة إلى التأمين على النقل البري. يتطلب كل نوع من هذه الأنواع التحقق من المخاطر المرتبطة بوسيلة النقل المعينة وظروف الشحن.

تتفاعل شركات التأمين مع القوانين واللوائح الدولية لضمان الامتثال وتوفير تغطية مناسبة للعملاء، مما يسهل عمليات التجارة الدولية ويعزز من الأمان للمستوردين والمصدرين.

وفي الختام؛ يعتبر تأمين النقل الدولي أداة حيوية لحماية المصالح التجارية، مما يوفر طمأنينة لجميع الأطراف المعنية، ويعزز من نمو التجارة العالمية واستقرارها، مما يسهم في تعزيز العلاقات الاقتصادية بين الدول.

المراجع:

- ديدي معراج، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007.
- أحمد محمد طوزان، عقد التأمين الجوي.
- بالعجين خالدية، مرجع سابق.
- بن عيسى حياة، التأمين الجوي كدعامة لحركة النقل الجوي، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 05.
- تكاري هيفاء راشدة، النظام القانوني لعقد التأمين دراسة في التشريع الجزائري، دكتوراه في قانون الأعمال، جامعة تيزي وزو، الجزائر، 2012.
- خليلي أحمد، محاضرات في مقياس التأمين الدولي، تخصص تجارة دولية، الجزائر، 2019.
- طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1998.
- عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لإتفاقية مونتريال 1999، دار النهضة العربية، 2004.
- عبد القادر لعطير، وباسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009.
- عبد الله الهيليأوي، تأمين الجوي والبحري، مكتبة الحرية للنشر والتوزيع، 2009.
- محمود الكيالني، الموسوعة التجارية والمعرفية، عقود التأمين من الناحية القانونية، المجلد السادس، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009.
- محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل البري والجوي والبحري، الأردن، 2015.
- مهري محمد أمين، التأمين البحري على السفينة، ماجستير قانون الأعمال، الجزائر، 2002.
- هاني دويدار، قانون الطيران التجاري (النقل التجاري الدولي)، 2002.
- يعقوبي صبرينة، عقد التأمين البحري، رسالة ماجستير في القانون، جامعة تيزي وزو، 2017.
- يوسف صلاح الدين، مرجع سابق، ص 72.

المحور السادس

أسواق التأمين الدولية

تمهيد المحور السادس:

تعتبر أسواق التأمين الدولية جزءاً حيوياً من الاقتصاد العالمي، حيث تساعد على توزيع المخاطر وتقديم الحماية المالية للأفراد والمؤسسات من المخاطر المالية. حيث تتيح أسواق التأمين الدولية للمؤسسات والأفراد الوصول إلى خدمات التأمين عبر الحدود الوطنية. تشمل هذه الأسواق مجموعة واسعة من المنتجات التأمينية.

أولاً- مفهوم أسواق التأمين الدولية:

أسواق التأمين الدولية هي تلك الأسواق التي تتيح للمؤسسات والأفراد الوصول إلى خدمات التأمين عبر الحدود الوطنية. تشمل هذه الأسواق مجموعة واسعة من المنتجات التأمينية، التي تشمل تبادل وتوزيع منتجات التأمين على مستوى عالمي. تتنوع هذه الأسواق حسب نوع التأمين، مثل التأمين على الحياة، التأمين الصحي، التأمين على الممتلكات، التأمين ضد الحوادث، التأمين التجاري، التأمين ضد المسؤولية، والتأمين البحري والجوي،... وغيرها.

ثانياً- ملامح أسواق التأمين الدولية:

تمثل أسواق التأمين الدولية مجموعة واسعة من الأنشطة والعمليات التي تتعلق بتقديم منتجات التأمين وخدماتها عبر الحدود الوطنية. فيما يلي أبرز ملامح هذه الأسواق:

1- تنوع المنتجات: تقدم المؤسسات في الأسواق الدولية خيارات متعددة تناسب احتياجات الأفراد والمؤسسات. بما في ذلك: التأمين على الحياة، التأمين الصحي، التأمين على الممتلكات، التأمين ضد الحوادث، التأمين البحري والجوي، التأمين التجاري،... الخ.¹

2- التجارة عبر الحدود: توفر أسواق التأمين الدولية فرصاً للمؤسسات لتوسيع نطاق عملها والدخول في أسواق جديدة.

3- العمليات المتعددة الجنسيات: تشمل المؤسسات العالمية التي تقدم خدمات التأمين في مختلف أسواق البلدان. تتعامل مع مجموعة متنوعة من العملاء من ثقافات واقتصادات مختلفة.

4- أداء السوق: يعتمد على العرض والطلب على منتجات التأمين. يمكن أن تتأثر أسواق التأمين الدولية بالأحداث الاقتصادية والسياسية، والتطورات التكنولوجية.

5- الأنظمة والقوانين: تخضع أسواق التأمين الدولية للوائح وتنظيمات مختلفة لكل دولة، مما يستدعي من المؤسسات الالتزام بالقوانين المحلية. حيث تختلف الأنظمة والقوانين من بلد إلى آخر، مما يؤثر على كيفية عمل مؤسسات التأمين وتقديم منتجاتها. بعض البلدان لديها تنظيمات صارمة بينما توجد أخرى بمستوى أقل من التنظيم. يتضمن ذلك جوانب مثل الترخيص، معايير الأمان المالي، وحماية المستهلك،... الخ.

6- التنافس: تواجه مؤسسات التأمين منافسة قوية، مما يدفعها لتحسين خدماتها وأسعارها والتوسع في قواعد عملاتها. يمكن أن تشمل المنافسة مؤسسات محلية وأخرى دولية.

7- الابتكار التكنولوجي: تكنولوجيا المعلومات تلعب دوراً مهماً في تطوير المنتجات وتقديم الخدمات. من التطبيقات السريعة للحصول على تقديرات التأمين إلى استخدام التحليلات المتقدمة لفهم المخاطر. تتبنى مؤسسات التأمين استخدام التكنولوجيا لتحسين عملياتها ورفع كفاءتها، مثل: منصات رقمية لتقديم الخدمات، الذكاء الاصطناعي لتحليل البيانات وقياس المخاطر، تقنيات blockchain لتحسين الشفافية والأمان.

8- التوجهات العالمية: تتأثر أسواق التأمين بالاتجاهات العالمية مثل تغييرات المناخ، وتزايد المخاطر الرقمية، وظهور أسواق جديدة في الدول النامية.

9- إدارة المخاطر: تساعد أسواق التأمين في إدارة المخاطر المالية التي قد تواجه الأفراد والمؤسسات بسبب الأحداث غير المتوقعة؛ مثل الكوارث الطبيعية أو الأوبئة، توفر أدوات مالية للمساعدة في تقليل التأثيرات السلبية لتلك المخاطر.

¹ Vaughan, E. J., & Vaughan, T. M., Fundamentals of Risk and Insurance, Wiley, 2019.

10- موضوعات الاستدامة: تزداد أهمية الاستدامة في أسواق التأمين الدولية، حيث يتم تطوير منتجات تأمين تركز على حماية البيئة ودعم المجتمعات المستدامة.

ثالثا- تحديات أسواق التأمين الدولية:

تتمثل تحديات أسواق التأمين الدولية؛ فيما يلي:

1- المخاطر الجديدة: مثل المخاطر السيبرانية² فمع تزايد الاعتماد على التكنولوجيا، يزداد خطر الهجمات السيبرانية، مما يتطلب وجود تغطيات تأمينية ملائمة. والتهديدات الصحية العالمية (كما حدث مع جائحة كورونا)³.

2- التغيرات المناخية: مما يزيد من مخاطر التأمين المرتبطة بالأحداث الطبيعية⁴.

3- الامتثال والتنظيم: كون المؤسسات ملزمة بالامتثال لقوانين متعددة في أسواق مختلفة⁵.

4- التغيرات السياسية والاقتصادية: يمكن أن تؤثر القوانين والتشريعات الدولية والمحلية على أداء أسواق التأمين، مثل تقلبات العملة، الكوارث الطبيعية، الأزمات الجيوسياسية، اختلافات القوانين والتنظيمات،... الخ.

5- تنافسية الأسعار: الضغط المتزايد على الأسعار قد يؤثر على هامش الربح للمؤسسات التأمينية.

رابعا- الاتجاهات الحالية لأسواق التأمين الدولية:

1- زيادة الاعتماد على التكنولوجيا: استخدام تقنيات مثل الذكاء الاصطناعي وتحليل البيانات لتحسين عمليات التسويق والمبيعات.

2- الاستدامة: تتجه المؤسسات نحو تطوير منتجات تأمين تناسب احتياجات العملاء في سياق الاستدامة والاهتمام بالبيئة⁶.

3- التأمين الرقمي: يزداد الطلب على التأمينات الرقمية التي توفر راحة وسهولة في الوصول إلى الخدمات التأمينية.

4- التأمين الإسلامي (التكافلي): في بعض الدول.

خامسا- مكونات السوق التأميني الدولي:

تشمل مكونات السوق التأميني الدولية عدة عناصر أساسية تسهم في تشكيل هيكل السوق وعملياته. هذه المكونات تتوزع بين اللاعبين الرئيسيين، المنتجات، الأنظمة، ونماذج العمل. إليك مكونات السوق التأميني الدولية:

1- مؤسسات التأمين الدولية: مؤسسات التأمين الدولية هي جهات تعمل في مجال توفير خدمات التأمين على مستوى عالمي، وهي تشمل مجموعة متنوعة من المؤسسات والهيئات التي تسهم في تطوير السوق التأميني وتقديم الحماية المالية للأفراد والمؤسسات عبر الحدود. حيث تمثل المؤسسات التي تقدم منتجات التأمين وخدماته في عدة أسواق دولية. يمكن أن تكون هذه المؤسسات:

² Insurance Information Institute, 2020, Cyber Insurance: A Guide to Your Coverage Options, <https://www.iii.org>.

³ Deloitte, 2021, COVID-19: Implications for the insurance industry, <https://www2.deloitte.com>.

⁴ RE INSURANCE, 2020, Global Insurance Market Trends, <https://www.reinsurance.com>.

⁵ Ghosh, S., Regulatory Framework for Insurance in Europe, Insurance Regulation and Supervision. European Insurance and Occupational Pensions Authority, EIOPA, 2018.

⁶ Capgemini. 2021, World Insurance Report 2021, <https://www.capgemini.com/research/world-insurance-report>.

1.1- مؤسسات التأمين متعددة الجنسيات: التي تعمل في العديد من البلدان وتقدم مجموعة واسعة من منتجات التأمين. مثل: ⁷

- أليانز (Allianz): واحدة من أكبر مؤسسات التأمين في العالم، تقدم خدمات تأمينية متنوعة بما في ذلك التأمين على الحياة، التأمين الصحي، والتأمين التجاري.

- أكسا (AXA): تعمل في مجالات التأمين على الحياة، الصحة والممتلكات وتقدم خدماتها في العديد من البلدان.

- ميت لايف (MetLife): تُعرف بتقديم التأمين على الحياة والتأمين الصحي، وتعمل في العديد من الأسواق الدولية.

2.1- مؤسسات التأمين المحلية: التي تقدم الحماية التأمينية في أسواق معينة وتتمتع بفهم عميق لاحتياجات تلك الأسواق.

وتتنوع تلك المؤسسات ما بين:

- مؤسسات التأمين التقليدية.
- مؤسسات التأمين التكنولوجية (InsurTech): تتخصص في استخدام التكنولوجيا لتقديم خدمات التأمين بشكل مبتكر، مثل Lemonade تقدم تأميناً على الممتلكات بطريقة مبتكرة عبر التطبيق و Root Insurance والتي تقدم تغطيات تأمينية عبر منصات رقمية، موني 2.0 (Money 20/20) تركز على تقديم حلول تكنولوجيا مالية تشمل التأمين.⁸
- شكل الشراكات أو التحالفات بين المؤسسات.

2- الوسطاء: يشمل الوسطاء الذين يقدمون خدمات الربط بين المؤسسات والعملاء، مثل:

- وكلاء التأمين؛ يعملون على تمثيل مؤسسات تأمين معينة.
- وسطاء التأمين؛ يقدمون خدمات الوساطة بين العملاء ومؤسسات التأمين، ويساعدون في تحديد الاحتياجات التأمينية وتوفير الخيارات الملائمة.
- المستشارون المستقلون.

3- العملاء: يشمل الأفراد، الأسر، والمؤسسات التي تحتاج إلى تغطية تأمينية. يختلف منها العملاء المحترفون، مثل المؤسسات الكبيرة التي تحتاج إلى أنواع متعددة من التأمين، والعملاء الأفراد الذين يحتاجون إلى تأمين حياة أو صحي.

4- الأنظمة التنظيمية: تشمل القوانين واللوائح التي تحكم كيفية عمل مؤسسات التأمين في الدول المختلفة. يمكن أن تشمل: متطلبات الترخيص، معايير حماية المستهلك، قوانين الإفصاح والتقارير المالية.⁹

5- الجمعيات والهيئات: المنظمات التي تعنى بتطوير الصناعة، وتقديم الدعم لمؤسسات التأمين، وتضع السياسات والقوانين. مثل: الجمعيات الوطنية والدولية للتأمين، الهيئات التنظيمية المعنية، مؤسسة تأمين الودائع (التي تقوم بحماية مستهلكي التأمين من فقدان الأموال)، هيئات تنظيم السوق (التي تضع معايير للترخيص والتشغيل).

⁷ Swiss Re ,World Insurance Report 2020, <https://www.swissre.com/institute/research/topics-and-risk-dialogue/insurance-report.html>.

⁸ McKinsey & Company, 2021, The Future of Insurance: A Global Perspective, <https://www.mckinsey.com>.

⁹ International Association of Insurance Supervisors (IAIS), 2021, Issues Paper on Digital Insurance, <https://www.iais.org>.

- هيئات تنظيمية وإشرافية: هي هيئات حكومية أو مستقلة تُعنى بتنظيم ونمننجنة صناعة التأمين لمختلف الدول. تتضمن مسؤولياتها صياغة السياسات والتأكد من الامتثال للقوانين. ومن بين هذه الهيئات: الهيئة العامة للرقابة المالية (FCA) في المملكة المتحدة، قسم التأمين في وزارة الخزانة الأمريكية.

- جمعيات وهيئات مهنية: مثل الاتحاد الدولي لمؤسسات التأمين (IAIS) ومنظمات أخرى تدعم صناعة التأمين، وتعمل على تطوير المعايير وتسهيل التعاون بين الأعضاء.

تدعم أنشطة قطاع التأمين وتساهم في تطوير معايير الصناعة. مثل:

رابطة التأمين الدولية. (International Insurance Association)

الجمعية الأمريكية للتأمين. (American Insurance Association)

6- المعلومات والبيانات: يشمل نظم المعلومات المستخدمة لتجميع وتحليل البيانات عن المخاطر، السلوكيات، وعوامل السوق. تتضمن البيانات أيضًا إحصاءات حول الحوادث، والمطالبات، والمخاطر.

7- التكنولوجيا: تكنولوجيا المعلومات التي تُستخدم لتحسين الخدمات والعمليات. يتضمن ذلك:

- منصات البيع الرقمية.

- أدوات التحليل والتنبؤ لتقديم منتجات أكثر تخصيصًا.

- تطبيقات الهواتف المحمولة لخدمات العملاء.

8- مؤسسات إعادة التأمين: يعتبر من العوامل المهمة في إدارة المخاطر، حيث تُعيد مؤسسات التأمين جزءًا من مخاطرها لمؤسسات إعادة التأمين لتقليل المخاطر المالية. مثل Munich Re تعد من المؤسسات الرائدة في مجال إعادة التأمين وSwiss Re واحدة من أكبر مؤسسات إعادة التأمين في العالم. حيث تقدم مؤسسات إعادة التأمين تغطية التأمين لمؤسسات التأمين، مما يساعدها في تقليل المخاطر المالية وتمكينها من تحمل شروط التأمين الأكثر خطورة.¹⁰

9- المؤسسات المالية: تشمل البنوك التي تقدم التأمين كجزء من خدماتها، مثل تأمين قروض التمويل العقاري، بالإضافة إلى تقديم مشورة مالية.

10- مؤسسات تقييم المخاطر: تقدم خدمات تحليل البيانات والمخاطر لضمان تحديد الأسعار المناسبة وتقديرات الطلب على التأمين.

11- الاستشاريون والمسؤولون عن المخاطر: يقدمون استشارات استثمارية واستشارية فيما يتعلق بالمخاطر التأمينية وأفضل السبل لإدارتها.

12- منظمات غير ربحية ومبادرات عالمية: تعمل على تعزيز الوصول إلى التأمين في البلدان النامية وتطوير برامج التأمين الصحي والاجتماعي.

13- وكالات التأمين: تشمل المؤسسات التي تعمل كوسطاء في عملية شراء التأمين. تقوم بربط العملاء بمؤسسات التأمين وتقديم الاستشارات. يمكن أن تكون محلية أو دولية.

14- مؤسسات التأمين المتخصصة: تقدم خدمات تأمين خاصة لفئات معينة من السوق، مثل التأمين على الطائرات، التأمين ضد المخاطر السيبرانية، والتأمين على الأحداث الكبرى.

كل هذه المكونات تعمل بشكل متكامل لضمان عمل السوق التأميني الدولي بفعالية، مما يعزز من قدرته على تقديم الحماية المالية للأفراد والمؤسسات حول العالم.

¹⁰ International Association of Insurance Supervisors (IAIS), 2021, Issues Paper on Conduct of Business in Insurance, <https://www.iaisweb.org>.

سادسا- أهم أسواق التأمين الدولية:

أسواق التأمين الدولية هي الأسواق التي تعمل ضمن حدود جغرافية معينة وتتميز بخصائص واحتياجات محددة تختلف من منطقة إلى أخرى. تساهم هذه الأسواق في تقديم خدمات التأمين وفقاً للخصوصيات الثقافية والاقتصادية لكل منطقة. فيما يلي أبرز أسواق التأمين الإقليمية:¹¹

1- سوق التأمين في أمريكا الشمالية: تقدم سوقاً مفتوحاً لأفكار جديدة مبتكرة.

- **الولايات المتحدة:** تُعتبر من أكبر أسواق التأمين في العالم، وأكبر سوق تأمين في العالم من حيث الأقساط. حيث تضم مؤسسات تأمين متنوعة تقدم منتجات تأمين على الحياة، والممتلكات، والصحة. يتميز هذا السوق بالابتكار والتنظيم العالي.

- **كندا:** تتمتع بسوق تأمين صحي متكامل وعدد من مؤسسات التأمين المرموقة. تشمل المنتجات التأمين الصحي والتأمين المقيم والمركبات.¹²

2- سوق التأمين في أوروبا: تتميز بأنظمة تنظيمية صارمة ووعي عالٍ بأهمية التأمين.

- **الاتحاد الأوروبي:** يضم مجموعة من الأسواق المتطورة التي تعمل ضمن سياسات تنظيمية موحدة نسبياً. ألمانيا، فرنسا، وبريطانيا تعد من كبار اللاعبين في هذا السوق.

• **المملكة المتحدة:** تميزت بنمو أسواق التأمين التكنولوجي (InsurTech) وتعتبر لندن (سوق لويديز) مركزاً عالمياً لإعادة التأمين والتأمين المتخصص.¹³

3- سوق التأمين في آسيا: تشهد نمواً سريعاً وتزايداً في الطلب على منتجات التأمين.

- شهدت البلدان الآسيوية مثل الصين والهند زيادة سريعة في الطلب على منتجات التأمين.

- الصين: تنمو بسرعة في جميع أنواع التأمين، خاصة التأمين على الحياة والتأمينات الصحية.

- الهند: تمثل سوقاً واعدة للتأمين بسبب عدد السكان الكبير واهتمام متزايد بالمنتجات التأمينية.¹⁴

4- سوق التأمين في الشرق الأوسط:

- يتطور سوق التأمين في دول مثل الإمارات العربية المتحدة والسعودية بشكل سريع، مع زيادة الوعي بأهمية التأمين.

- تركز هذه الأسواق على التأمين الصحي والتأمين على الممتلكات، كما تشهد نمواً في التأمين التكافلي وفقاً للمبادئ الإسلامية.

5- سوق التأمين في أفريقيا:

- لا يزال سوق التأمين في معظم الدول الأفريقية في مراحل تطور، مع معدلات تدني في التغطية التأمينية.

- ومع ذلك، فإن هناك تحسناً واضحاً في الوعي بأهمية التأمين وفرص نمو هائلة.

- جنوب أفريقيا: تعتبر السوق الأكثر تطوراً في القارة، حيث تقدم مجموعة واسعة من خدمات التأمين.

¹¹ MarketLine, 2020, Insurance in the Global Market, <https://marketline.com>.

¹² Swiss Re. , 2021, World Insurance Report 2021, <https://www.swissre.com>.

¹³ European Insurance Federation (Insurance Europe), 2021, Key Facts 2021, <https://www.insuranceeurope.eu>.

¹⁴ Capgemini. 2020, World Insurance Report 2020, <https://www.capgemini.com>.

6- سوق التأمين في أمريكا اللاتينية:

- يتميز بتنوعه وتحدياته الاقتصادية. هناك نمو في التأمين الصحي وتأمين السيارات.
- البرازيل والمكسيك من بين أكبر أسواق التأمين في هذه المنطقة.

تعتبر أسواق التأمين الدولية المنظمات والأنظمة التي تشمل تقديم وإدارة خدمات التأمين في نطاق عالمي. تشمل هذه الأسواق مجموعة متنوعة من الأنشطة والعمليات التي تتعلق بتغطية المخاطر المالية للأفراد والمؤسسات عبر الحدود الوطنية.

سابعاً- المؤشرات الأدائية لسوق التأمين الدولية:

سنحاول في هذا الجزء تسليط الضوء على أهم المؤشرات الأدائية لصناعة التأمين في السوق العالمية على غرار حجم الأقساط الادائية المكتتبه ونسبة معدل الاختراق.

الجدول رقم (05): المؤشرات الأدائية لسوق التأمين الدولية للفترة (2006-2012) بالمليون دولار

2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	
4612514	4596687	4338964	4066095	4269737	4060870	3723412	احمالي الأقساط المكتتبه
2620864	2627168	2520072	2331566	249021	2393089	2209317	أقساط التأمين على الحياة
1991650	1969519	1818893	1734529	1779316	1667780	1514094	أقساط التأمين على غير الحياة
655,7	661,0	627,3	595,1	633,9	607,7	554,8	الكثافة السكانية(دولار/فرد)
6,50	6,60	6,89	6,98	7,07	7,49	7,52	الاختراق(%من ال PIB)
70960	69656	63014	58216	60355	54204	48342	الناتج العالمي (مليار دولار)
7034,6	6954,4	6917,0	6832,8	6735,6	6682,5	6551,3	عدد السكان (مليون نسمة)
88	88	88	87	88	88	87	المسح(عدد الدول)

Source: Revue. Sigma (N6/2001)(N3/2014), suiss.re 2006-2012.

لقد تميز سوق التأمين العالمي خلال الفترة (2006-2012)؛ بمايلي:¹⁵

بزيادة ملحوظة انتعش فيها حجم الأقساط المكتتبه حيث انتقل من 3.723.412 مليون دولار سنة 2006 إلى 4.612.514 مليون دولار سنة 2012 أي بمعدل نمو سنوي بلغ 6.4% يترجم قيمة مضافة من إنتاج التغطيات التأمينية ناهزت 2.469.106 مليون دولار مع ملاحظة الانحراف الذي حدث عام 2009، والذي يفسره تقرير مجمع أكسفورد للأعمال، فقد تأثر النشاط الاقتصادي العالمي سلباً، نتيجة اشتداد تداعيات الأزمة المالية العالمية حيث تراجع النمو بمعدل 0.6%.

أما بالنسبة لتحليل سوق التأمين الدولي حسب المناطق والأسواق والتكتلات؛ يمكن مناقشة هذا من خلال الجدول التالي:

¹⁵ http :www.oxford business greop.com.

الجدول رقم (06): مؤشر إجمالي الأقساط المكتتبة في العالم لفترة 2010-2012 (مليون دولار)

2012	2011	2010	حسب المناطق
1393416	1325890	1281664	أمريكا الشمالية
168767	154275	127867	أمريكا اللاتينية والكرايب
1462718	1557927	1532631	أوروبا الغربية
72458	92940	87806	أوروبا الوسطى والشرقية
935958	911520	791349	اليابان والاقتصاديات الآسيوية الصناعية الجديدة
369364	346852	336448	جنوب وشرق آسيا
40901	39767	33321	الشرق الأوسط ووسط آسيا
2012	2011	2010	حسب الأسواق
3889836	3897175	3688758	البلدان الصناعية Advanced markrts
722678	699512	650206	الاسواق الناشئة emerging markrts
2012	2011	2010	حسب التكتلات
3819652	3842501	3629636	منظمة التنمية والتعاون الاقتصادي -organisation for économie co- opration and développment oecd
2977531	2979638	2843371	مجموعة الدول الصناعية السبع g7 (و م أ، اليابان، بريطانيا، فرنسا، ألمانيا إيطاليا، كندا)
1417399	1348121	1300859	اتفاقية التجارة الحرة لشمال أمريكا (و م أ، كندا، المكسيك) (north American NAFTA(free Trade agreement
76241	67799	57169	اتحاد دول جنوب شرق آسيا Asean(the association of South East asian nation)

Source : revue sigma (n°2/2011)(n°3/2014), suiss-re 2010-2012.

الجدول رقم (07): مؤشر الحصة السوقية العالمية في العالم للفترة 2010-2012 (النسبة المئوية)

2012	2011	2010	حسب المناطق
30.21	28.55	29.54	أمريكا الشمالية
3.66	3.36	2.95	أمريكا اللاتينية والكاريب
31.71	33.9	35.32	أوروبا الغربية
1.57	2.02	2.02	أوروبا الوسطى والشرقية
20.29	19.84	18.24	اليابان والاقتصادات الآسيوية الصناعية الجديدة
8.01	7.55	7.75	جنوب وشرق آسيا
0.89	0.87	0.77	الشرق الأوسط ووسط آسيا
2012	2011	2010	حسب الأسواق
84.33	84.81	85.01	البلدان الصناعية
15.67	15.22	14.99	الأسواق الناشئة
2012	2011	2010	حسب التكتلات
82.81	83.62	83.65	ONCD
64.55	64.84	65.53	G7
30.73	29.34	29.98	NAFTA
1.65	1.48	1.32	ASEAN

Source : revue sigma (n°2/2011)(n°3/2014), suisse 2010-2012.

الجدول رقم (08): مؤشر الكثافة التأمينية في العالم لفترة 2010-2012 (دولار/فرد)

2012	2011	2010	حسب المناطق
3996.3	3814.6	3724.4	أمريكا الشمالية
281.9	260.6	621.1	أمريكا اللاتينية والكرايب
2716.3	2947.1	2890.3	أوروبا الغربية
223.4	386.7	272.5	أوروبا الوسطى والشرقية
4387.5	4297.8	3733.3	اليابان والاقتصادات الآسيوية الصناعية الجديدة
101.9	96.9	93.9	جنوب وشرق آسيا
124.0	123.6	105.0	الشرق الأوسط ووسط آسيا
2012	2011	2010	حسب الأسواق
3677.3	3711.6		البلدان الصناعية
120.2	117.8		الأسواق الناشئة
2012	2011	2010	حسب التكتلات
2957.0	2999.5		ONCD
3910.1	3928.1		G7
3048.3	2914.6		NAFTA
134.4	122.0		ASEAN

Source : revue sigma (n°2/2011)(n°3/2014), suiss-re 2010-2012

الجدول رقم (09): مؤشر الاختراق التأمين في العالم للفترة 2010-2012 (% من الـ PIB)

2012	2011	2010	حسب المناطق
8.03	7.94	7.9	أمريكا الشمالية
3.00	2.76	2.68	أمريكا اللاتينية والكاريب
7.72	7.93	8.44	أوروبا الغربية
2.01	2.62	2.62	أوروبا الوسطى والشرقية
11.8	11.3	10.64	اليابان والاقتصادات الآسيوية الصناعية الجديدة
2.96	3.04	3.66	جنوب وشرق آسيا
1.35	1.48	1.51	الشرق الأوسط ووسط آسيا
2012	2011	2010	حسب الأسواق
8.59	8.58	8.65	البلدان الصناعية
2.65	2.73	2.99	الأسواق الناشئة
2012	2011	2010	حسب التكتلات
8.06	8.07	8.14	ONCD
8.71	8.71	8.76	G7
7.65	7.55	7.54	NAFTA
3.19	3.06	2.97	ASEAN

Source : revue sigma (n°2/2011)(n°3/2014), suiss-re 2010-2012.

وبالرجوع إلى الجدول أعلاه، يتضح لنا بشكل جلي جملة من الملاحظات والتوصيفات:¹⁶

- يتمركز الطلب التأميني في القارات الثلاث (أمريكا، أوروبا، آسيا) بحوالي 96.3 % عام 2012، وهو ما يفسر بانتماء أغلب الدول الصناعية والمتطورة لهذه الأقطاب، والملاحظ كذلك هو تقدم حصة القارة الأوروبية إلى المرتبة الأولى من حيث الأقساط 38.3 % عام 2010، وتراجع حصة القارة الأمريكية إلى المرتبة الثانية بـ 24.3 % عام 2010، وهذا ما يفسر بالنمو الحاصل في قطاع التأمينات الأوروبية، لكن بعد الأزمة الاقتصادية التي يتخبط فيه الاتحاد الأوروبي منذ عام 2011 أدى إلى تراجع الحصة السوقية عام 2012

- يتمركز توزيع أقساط التأمين في العالم أساسا في الدول الغنية أو المتقدمة صناعيا أو ما يعرف بالدول الأكثر تصنيعا في العالم حيث نجدها ارتفعت إلى 2977 مليار دولار عام 2012 وهو ما يمثل 65.5% من إجمالي الأقساط العالمية، وإن كان الشيء الملاحظ هو تراجع الحصة، إلا أن هذا يرجع إلى ظهور دول صناعية صاعدة أخرى وخاصة الآسيوية مثل الصين، الهند، وكوريا الجنوبية، تايوان هونكونغ سنغافورا بحيث إذا أضفنا حصص هذه الدول الصناعية ترتفع الحصة إلى 88% بالنسبة لسنة 2012 كل هذا يؤكد فرضية تطور وازدهار التأمين في البلدان المتقدمة، لتماشيه مع الحاجة لحماية الأملاك والبنى التحتية، ومسايرة التطور الاقتصادي ككل؛

¹⁶ http://www.iii.org.

- تبلغ حصة منظمة التنمية والتعاون الاقتصادي 82.81% من إجمالي الأقساط المحصلة، وهو ما يفسر حالة الاقتصاد المزدهر ودرجة الرخاء السائدة في هذه البلدان المصنعة، ومنه توفر المناخ الملائم لنجاح قطاع التأمين، ونفس الشيء ينطبق الكثافة والاختراق اللذان يرتفعان في الدول المتقدمة وبفارق كبير عن المتوسط، نتيجة درجة الوعي المرتفعة لدى الأفراد وسيادة ثقافة الاحتياط؛

- اختلال السلسلة الزمنية المدروسة، عن متاعب مالية واقتصادية عالمية، أثرت على ديناميكية إنتاج ونتائج قطاع التأمين الدولي، كأزمة الرهون العقارية منتصف عام 2008 بلغت الخسائر حتى نهاية 2010 نحو 6.3 تريليون دولار؛

- يلاحظ من التقارير السنوية بأن الاسواق الناشئة للتأمينات تشهد بسب نمو أسرع مقارنة بأسواق الدول الصناعية، ويمكن القول أن سوق التأمين للدول الصاعدة واعد، على اعتبار أن معدل الانتشار يبقى منخفضة قياسا إلى نسبة الأقساط من الناتج الإجمالي التي تتجاوز الضعفين من مثيلاتها بالبلدان الناشئة وانفاق الفرد على الدول الصناعية، والتي تصل مرتفعة إلى أن يصل إلى 50% ضعف من نصيب الفرد في الأسواق الناشئة.

خلاصة المحور السادس:

تؤدي مؤسسات التأمين الدولي دورًا حيويًا في توفير الحماية المالية وتنمية القدرة على إدارة المخاطر عبر الحدود. تتنوع هذه المؤسسات في حجمها وأنشطتها، مما يشير إلى ديناميكية القطاع وتطوره المستمر لمواجهة تحديات جديدة تواجهه.

تعد أسواق التأمين الدولية نظامًا معقدًا يتفاعل فيه مجموعة متنوعة من الجهات الفاعلة لتوفير الحماية المالية وإدارة المخاطر. تسهم هذه الأسواق في تعزيز الاستقرار الاقتصادي العالمي وتعزيز نمط الحياة من خلال توفير الحماية للأفراد والمؤسسات.

تمثل أسواق التأمين الدولية تنوعًا فريدًا وفقًا للاحتياجات المحلية والثقافات. تستفيد مؤسسات التأمين من الفرص الاقتصادية المتاحة، وتشهد كل منطقة تحديات مختلفة من حيث التنظيم، والوعي، واستدامة السوق. ترتبط نجاح هذه الأسواق بتكيفها مع الظروف الاقتصادية والاجتماعية المحيطة بها.

المراجع:

- Ghosh, S., Regulatory Framework for Insurance in Europe, Insurance Regulation and Supervision .European Insurance and Occupational Pensions Authority, EIOPA, 2018.
- Capgemini. 2020, World Insurance Report 2020, <https://www.capgemini.com>.
- Capgemini. 2021, World Insurance Report 2021, <https://www.capgemini.com/research/world-insurance-report>.
- Deloitte, 2021, COVID-19: Implications for the insurance industry, <https://www2.deloitte.com>.
- European Insurance Federation (Insurance Europe), 2021, Key Facts 2021, <https://www.insuranceeurope.eu>.
- Insurance Information Institute, 2020, Cyber Insurance: A Guide to Your Coverage Options, <https://www.iii.org>.
- International Association of Insurance Supervisors (IAIS), 2021, Issues Paper on Digital Insurance, <https://www.iais.org>.
- International Association of Insurance Supervisors (IAIS), 2021, Issues Paper on Conduct of Business in Insurance, <https://www.iaisweb.or>.
- MarketLine, 2020, Insurance in the Global Market, <https://marketline.com>.
- McKinsey & Company, 2021, The Future of Insurance: A Global Perspective, <https://www.mckinsey.com>.
- RE INSURANCE, 2020, Global Insurance Market Trends, <https://www.reinsurance.com>.
- Swiss Re ,World Insurance Report 2020, <https://www.swissre.com/institute/research/topics-and-risk-dialogue/insurance-report.html>.
- Swiss Re. , 2021, World Insurance Report 2021, <https://www.swissre.com>.
- Vaughan, E. J., & Vaughan, T. M., Fundamentals of Risk and Insurance, Wiley, 2019.

جائزة المطبوعة

خاتمة المطبوعة:

بالنظر الفاحص في أدبيات التأمين الدولي خلال هذه المطبوعة الجامعية التي تضمنت مجموعة من المحاضرات حول التأمين الدولي؛ اتضح لنا من خلال ما تم معالجته في إطار المحور الأول أن الخطر يقف عقبة هائلة أمام تحقيق الفرد والمؤسسة الاقتصادية لأهدافها، بما أنهم يعيشون في بيئة تحيط بهم المخاطر التي تكون في كثير من الأحيان خارج نطاق السيطرة، مما يترتب على ذلك تهديد المصالح الاقتصادية للأفراد والمؤسسات في المجتمع.

وتوصلنا في إطار المحور الثاني من هذه المطبوعة إلى أن التأمين أداة مهمة لإدارة الخطر، حيث يوفر طمأنينة للأفراد والشركات ويساعد في تخفيف الضغوط المالية في حالات الطوارئ من خلال وضع خطط تأمينية مناسبة، يمكن للأفراد مواجهة التحديات بثقة أكبر.

واستناداً لمحتوى المحور الثالث المعنون: إعادة التأمين؛ توصلنا إلى أن عملية إعادة التأمين لها أهمية قصوى في تغطية الأخطار، حيث أن مؤسسات التأمين المباشرة من خلال آلية إعادة التأمين تقبل تغطية الأخطار مهما كان حجمها ودرجة الخطورة فيها، على اعتبار أن عملية إعادة التأمين تُمكن مؤسسات التأمين المباشر من تقنين الخطر وتشتيته بإعادة التأمين عليه لدى مؤسسات إعادة التأمين، كما اتضح كيف أن عملية إعادة التأمين تحقق المكاسب لكل الأطراف الداخلة في العملية التأمينية بداية من المؤمن له أو المستفيد الذي يبحث عن الأمان، ومؤسسات التأمين المباشرة التي تبحث هي الأخرى عن التقليل من الأخطار أو تجنبها من خلال إعادة التأمين على هذه الأخطار لدى مؤسسات إعادة التأمين وكيف أن هذه الأخيرة تستفيد هي الأخرى.

وتطرقنا في المحور الرابع إلى تأمين الصادرات؛ حيث توصلنا إلى أنه نظام يعمل على تنمية الصادرات الوطنية؛ وهذا من خلال طرح مختلف وثائق التأمين؛ التي تهدف إلى تغطية مختلف الأخطار التي قد يتعرض لها المصدرون، وفي هذا وفق سياسة مدروسة ومرنة تعمل على إحداث التوازن بين الأقساط المتحصل عليها والتعويضات الممنوحة، وفي هذا لتفادي الوقوع في الاختلال المالي الذي من شأنه أن يعرقل تنمية الصادرات الوطنية.

وخاصة للمحور الخامس؛ المتعلق بتأمين النقل الدولي؛ الذي يعتبر أداة حيوية لحماية المصالح التجارية، مما يوفر طمأنينة لجميع الأطراف المعنية، ويعزز من نمو التجارة العالمية واستقرارها، مما يساهم في تعزيز العلاقات الاقتصادية بين الدول.

بما أن للتأمين الدولي دوراً حيوياً في توفير الحماية المالية وتنمية القدرة على إدارة المخاطر عبر الحدود. تتنوع هذه المؤسسات في حجمها وأنشطتها، مما يشير إلى ديناميكية القطاع وتطوره المستمر لمواجهة تحديات جديدة تواجهه، وهو ما يشكل أسواق التأمين الدولية؛ الذي هو عبارة عن نظاماً معقداً يتفاعل فيه مجموعة متنوعة من الجهات الفاعلة لتوفير الحماية المالية وإدارة المخاطر. تساهم هذه الأسواق في تعزيز الاستقرار الاقتصادي العالمي وتعزيز نمط الحياة من خلال توفير الحماية للأفراد والمؤسسات. وهذا ما تم التطرق إليه في المحور السادس.