

## تحليل محفظة تأمينات السيارات بين مكسب المبيعات وتهديد التعويضات للفترة 1995-2012

د. قندوز طارق

جامعة المسيلة

<p><b>Summary</b></p> <p>This paper deals with a contradictory phenomenon in the composition of the Algerian insurance market which is dominated by the car insurance branch that is a compulsory type with an important amount of underwriting premiums, from one hand, and a threat to the financial balance of the insurance companies, from the other hand, due to the huge amounts paid as indemnity for physical and materiel damages. Therefore, the researcher is seeking to find an objective explanation for this problem.</p> <p>Mots-clés: Assurance Auto, Primes, Indemnisations, Marché Algérien de l'Assurance</p>	<p>ملخص</p> <p>ترمي هذه الأوراق البحثية إلى معالجة ظاهرة متناقضة في مجال تركيبة سوق التأمين الجزائري، والتي يستحوذ على أكبر نصيب منها فرع التأمين على السيارات كصيغة إلزامية، وهذا الأخير يعد أحصب الفروع من حيث النشاط الاكتتابي أو مجموع الأقساط المكتتبة، ومن ناحية أخرى يشكل هاجس يهدد التوازن المالي لشركات التأمين من منظور التكاليف الباهظة التي تدفع كتعويضات عن الأضرار الجسمانية والمادية. ومن ثم فإن الباحث يتوخى إيجاد تفسيرات موضوعية لحل هذا اللغز.</p> <p>الكلمات المفتاحية: تأمين السيارات، أقساط تعويضات، السوق الجزائري للتأمين.</p>
---	--

## مقدمة

تضطلع شركات التأمين وإعادة التأمين بدور مزدوج، فلا تقتصر أهميتها على جانب توفير الحماية والأمان في مواجهة الأخطار محتملة الحدوث التي قد يتعرض لها الأشخاص سواء الطبيعيين أو المعنويين، بتقليل الخسائر المادية المترتبة عنها، بل لنظام التأمينات إسهامات تنموية في المجالات الاقتصادية والاجتماعية، إذ يعتبر التأمين من مصادر التمويل الهامة، لامتلاك هيئاته رؤوس أموال ضخمة متأتية من تلك الأقساط والعلاوات المكتتبة، ليمت توظيف وضخ هذه المدخرات في قنوات الاستثمار المختلفة للمشاريع المنتجة للثروة والدخل.

أسفر الأمر رقم 04/06 الصادر بتاريخ 20 فيفري 2006 المعدل والمتمم للمرسوم 07/95 الصادر في 25 جانفي 1995 عن قرار الفصل بين تأمينات الأشخاص وتأمينات الأضرار، وذلك بغية تجويد وترقية أداء العارضين من زاوية الكفاءة والفعالية، واستيفاء المنتج التأميني الوطني لشروط ومقتضيات التنافسية الدولية، في خضم الرغبة الجارحة التي تسترعي السلطات الوصية لمواجهة التحديات الجسيمة التي تفرزها الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات والشراكة المتوسطة مع الاتحاد الأوروبي، وبالتالي تحقيق الاندماج الديناميكي المنشود في فضاء الاتجاه المتسارع للعولمة المالية.

تعتبر حقبة التأمين على السيارات من أقدم الصيغ المعمول بها في الجزائر إذ تعود إلى الحقبة الاستعمارية، حيث قررت السلطات العمومية الاستمرار في تطبيق التشريع الفرنسي المؤرخ في 27 أوت 1958 المحتوي على إلزامية التأمين على المسؤولية المدنية للمالكي للسيارات، وفي 30 جانفي 1974 صدر أول نص قانوني متعلق بإلزامية تأمين السيارات بالجزائر<sup>(1)</sup>، والذي شهدت بعض موادها تعديلات مواكبة للتطورات والمستجدات الطارئة (القانون 07/80 المؤرخ في 9 أوت 1980 والقانون 07/95 الصادر في 25 جانفي 1995 والقانون 04/06 المؤرخ في 20 أفريل 2006). وتشمل مجموعة من الأخطار التي يؤمن عليها أو المضمونة: المسؤولية المدنية للمؤمن له (RC : Responsabilité Civile)، والتأمين على هيكل السيارة و ضمان خسارة الاصطدام ( DC :

(Dommages Collision)، وضمان السرقة والحريق و ضمان انكسار الزجاج (Vol, Incendie et Bris De Glace)،  
و ضمان التعاقد لصالح الركاب في السيارة (PT: Personnes Transportées).

وفي هذا الصدد، يسعى الباحث في هذه الدراسة إلى إلقاء الضوء على مسببات استمرار هيمنة شعبة التأمين الإجباري على السيارات كفرض تقليدي مقارنة بباقي الفروع المستغلة خلال الفترة 1995-2012، ورصد تداعيات جدلية المفارقة بين حجم الإيرادات والعوائد المجمعة كمكسب يدر أرباح على شركات التأمين سواء العمومية أو الخاصة من جهة، وحجم التعويضات المدفوعة للمتضررين (التكاليف) كتهديد يكبدها سنويا خسائر متراكمة فادحة من جهة أخرى. فمن المقرر أن نشاط التأمين في الجزائر يستمد أغلبية أقساطه من فرع السيارات، لكن يكتسي التأمين على السيارات أهمية بالغة على صعيد نتائج التقينة إذ تمثل مداخيل شركات التأمين العاملة في هذا النشاط بالجزائر نسبة عالية مقارنة بمدخيلها في فروع التأمين الأخرى، وذلك بالنظر لحجم العمليات المتولد من إجبارية التأمين على المركبات والطلب المتزايد نتيجة استعمال السيارات. يختلف أنواعها كوسيلة لنقل الأشخاص والبضائع ووسيلة للترفيه والسياحة، ومقابل ذلك تلتزم شركات التأمين بدفع مبالغ ضخمة للتعويض على الأضرار الجسمانية والمادية التي تسببها حوادث المرور.

### أولاً: تحليل مبيعات التأمين على السيارات على ضوء اتساع الخطيرة الوطنية للسيارات

اعتماداً على الأرقام والإحصائيات المستمدة من التقارير السنوية لمديرية التأمينات بوزارة المالية والمذكرات الظرفية للمجلس الوطني للتأمينات واستناداً إلى تصريحات المسؤولين في الاتحاد الجزائري للتأمين وإعادة التأمين حول تركيبة إنتاج سوق التأمين المحلي، يمكن القول أنه بإطلالة فاحصة لواقع تركيبة محفظة المنتجات التأمينية المعروضة في السوق الوطنية نجدها تتميز بأنها تقليدية ومحدودة والزامية، يضاف إلى ذلك التأخر الفادح المسجل في تعميم وتفعيل مختلف أنواع التأمينات في الجزائر مقارنة مع الدول الأخرى، فمن المفارقات في سوق التأمين الجزائري، أنه رغم التشريعات الصادرة منذ قرار الفصل بين تأمينات الحياة وغير الحياة، بيد أن المحصلة لعام 2012 كانت هيمنة الوزن النسبي *Structure du Marché* لتأمينات الأضرار *Les Assurances de Dommage* بـ 93.2%، مقارنة بتأمينات الأشخاص *Les Assurances de Personnes* بـ 6.8%، والسيطرة واضحة للتأمينات من الصيغ التقليدية قياساً بالعمود المستحدث (ii).

### 1- أرقام وحقائق حول الخطيرة الوطنية للسيارات تحسب المصادر الرسمية

جدول -1 أرقام حول الخطيرة الوطنية للسيارات و واردات الجزائر منها أعوام 2009-2012 (الوحدة: مليار دينار)

	الخطيرة الوطنية للسيارات		واردات الوكلاء		الواردات من السيارات		واردات الخواص	
	القيمة	الكمية	القيمة	الكمية	القيمة	الكمية	القيمة	الكمية
2009	-	4171827	253.78	255385	285.3	277881	31.55	22496
2010	-	4457164	242.83	265859	270.6	285337	27.83	19478
2011	-	4847304	322.24	365948	354.1	390140	31.92	24192
2012	-	5415914	480.17	543423	514.4	568610	34.25	25187

المصدر: من إعداد الباحث استناداً إلى معطيات الموقع الإلكتروني لوكالة الأنباء الجزائرية (<http://www.aps.dz>) والإذاعة

الوطنية (<http://www.radioalgerie.dz>)

إنّ السيارات تستمد أهميتها من كونها وسيلة نقل سريعة ومستقلة، ومنه ضرورة إيجاد غطاء تأمين يقلل من الآثار الناتجة عن حوادث السيارات. وحسب المركز الوطني للإعلام والإحصاء *CNIS* والديوان الوطني للإحصاء *ONS* والوكالة الوطنية لترقية التجارة الخارجية *ALGEX*، شهد السوق الجزائري للسيارات رواجاً في العشري المنصرمة بفضل العوائد النفطية الكبيرة، وتحسن القدرة الشرائية للعائلة الجزائرية. ومن مضمين الجدول أعلاه، فقد تعززت الخطيرة الجزائرية للسيارات سنة 2010 بـ 285337 سيارة إضافية تعكس فاتورة واردات 270.66 مليار دينار لتبلغ 4457164 وحدة (بلغت قيمة واردات الجزائر من السيارات حوالي 3.257

مليار دولار سنة 2010 أي 8% من مجموع الواردات)، ويعزى هذا الارتفاع بالأساس إلى واردات 40 وكيلاً من وكلاء السيارات فاعلين بالجزائر حيث استوردوا ما مقداره 265859 سيارة بقيمة 242.83 مليار دينار عام 2010 مقابل 255385 وحدة عام 2009 وترجم قيمة 253.78 مليار دينار. وبالرغم من آثار الأزمة العالمية شهدت الواردات من السيارات ارتفاعاً منذ سنة 2010 ويعود ذلك إلى ارتفاع القدرة الشرائية سنة 2011 في سياق إعادة ترميم أجور العمال في العديد من القطاعات لاسيما في الوظيف العمومي والتربية. واستوردت الجزائر 568610 سيارة في سنة 2012 مقابل 390140 سيارة خلال سنة 2011. كما سجلت فاتورة استيراد السيارات زيادة بحيث انتقلت من 354.16 مليار دينار خلال سنة 2011 إلى 514.43 مليار دينار خلال سنة 2012 (6.9 مليار دولار في نسب الصرف لقانون المالية 2012)، وعليه فقد استورد وكلاء السيارات الذين ينشطون في الجزائر 543423 سيارة في سنة 2012 مقابل 365948 سيارة بقيمة 480.17 مليار دينار مقابل 322.24 مليار دينار في سنة 2011<sup>(iii)</sup>.

## 2- تحليل إنتاج ونتائج شعبة التأمين على السيارات للفترة 1995-2012

جدول 2- تشكيلة الإنتاج الوطني لفرع التأمين على السيارات للفترة 1995-2012 (مليون دينار)

Branches	Année 1995		Année 1996		Année 1997	
	Montant	Part (%)	Montant	Part (%)	Montant	Part (%)
Ass. Automobiles	4921	38	5693	38	5814	37
Total	13028	100	15068	100	15600	100
Branches	Année 1998		Année 1999		Année 2000	
	Montant	Part (%)	Montant	Part (%)	Montant	Part (%)
Ass. Automobiles	6707	42	7791	45	8173	42
Total	16027	100	17139	100	19489	100
Branches	Année 2001		Année 2002		Année 2003	
	Montant	Part (%)	Montant	Part (%)	Montant	Part (%)
Ass. Automobiles	8849	41	10250	35	12320	39
Total	21783	100	28985	100	31311	100
Branches	Année 2004		Année 2005		Année 2006	
	Montant	Part (%)	Montant	Part (%)	Montant	Part (%)
Ass. Automobiles	15179	42	18535	45	21064	45
Autres	241	1	-	-	172	0
Total	35758	100	41620	100	46474	100
Branches	Année 2007		Année 2008		Année 2009	
	Montant	Part (%)	Montant	Part (%)	Montant	Part (%)
Ass. Automobile	24525	46	29530	44	35433	46
Total	53789	100	67884	100	77339	100
Branches	Année 2010		Année 2011		Année 2012	
	Montant	Part (%)	Montant	Part (%)	Montant	Part (%)
Ass. Automobile	40329	50	43515	50	52259	52.9
Total	81713	100	86993	100	98754	100

المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى تقارير نشاط التأمينات بالجزائر، مديرية التأمينات، وزارة المالية، 2012/1995

من تحليل محتويات الجداول أعلاه، نجد أن حوالي 53% من مجموع رقم أعمال قطاع التأمينات بالجزائر لسنة 2012 صادرة من الأخطار وتغطيات فرع السيارات، فهو يستحوذ على 57% من إنتاج فرع التأمين على الضرر، وانتقلت منح التأمين على السيارة إلى 52.2 مليار دينار سنة 2012 مقابل 4.92 مليار دينار سنة 1995 أي ارتفاع ملموس بمعدل أسي مضطرب بقيمة 47338 مليون دينار. واحتل فرع التأمين على السيارات بمختلف صيغته المتنوعة (السرقه والحريق VI، كسر الزجاج BDG، جميع الأخطار TR، المسؤولية المدنية RC، الأضرار المزدوجة أو الاصطدام DC،... إلخ) مركز الصدارة ضمن قائمة تشكيلة المنتجات الأكثر تسويقاً منذ عقود حيث تحوز على 55.2% كزيادة قياسية في نسبة إسهامه في تحقيق الإنتاج الإضافي للصناعة التأمينية المحلية تترجم قيمة 47338 مليون دينار وبمعدل نمو سنوي يعادل 53.4% للكمية الزمنية المدروسة 1995-2012، وتحمل الضمانات الاختيارية Les Garanties Facultatives أكثر من ثلاثة أرباع سوق التأمين على السيارات عام 2012 (82%)، وقد سجلت نمواً بمنح تصاعدي بـ 21.5% مقارنة بعام 2011، وباختصار استفاد هذا الفرع من الأداء الجيد لنوعين من الاكتتاب، الأول الضمان متعدد الأخطار، والثاني متمثل في التأمين ضد ضرر الاصطدام. ويعزو الخبراء المتخصصين والمحللين أن الفضل في هذا الارتفاع المحسوس والنمو الملحوظ يعود لجملة من المسببات المنطقية والعوامل الموضوعية التي يمكن حصرها في:

- ارتفاع سعر ضمان المسؤولية المدنية RC وضمن ضرر الاصطدام DC كان له تأثير إيجابي محسوس على رقم أعمال فرع تأمين السيارات، فمن أجل استدراك العجز التقني المنجر عن التأمين على فرع السيارات، فإنسلطة الضبط قامت برفع الأسعار الإلزامية المطبقة على السيارات 20% منذ أربع سنوات، حيث يعد السعر منخفضاً مقارنة بالأسعار المطبقة في البلدان المجاورة.
- ارتفاع الحظيرة الوطنية للسيارات، حيث أنه رغم إيقاف قرض السيارات سنة 2009 وإدخال رسوم جديدة ابتداء من 2008 لتنظيم وضبط سوق السيارات إلا أن هذا الأخير استعاد نشاطه منذ 2010، يضاف إلى ذلك الانتشار الواسع للقروض الاستهلاكية الممنوحة لشراء السيارات الجديدة وزيادة الطلب عليها من الأسر الجزائرية في الطبقات الاجتماعية المتوسطة، إذ تشترط البنوك صيغة الضمان متعدد الأخطار.
- زيادة الإقبال على الصالون الدولي للسيارات المنعقد سنوياً بالعاصمة، ويعكس التطور المسجل على مستوى القطاع والترابط الموجود بين المستخدمين ووكلاء العلامات المعتمدة في الجزائر وشركات التأمين، وتحرص هذه الأخيرة على عرض منتجاتها المختلفة والتحفيزات التي من شأنها استقطاب أكبر عدد من الزبائن حيث أصبحت تشهد سباقاً محموماً ومنافسة شرسة للظفر بصفقات ذات إيرادات مجدية.
- إجبارية التأمين على السيارات وهي الصيغة التقليدية التي ما يزال العمل بها إجباري بالنسبة لمستخدمي العربات والسيارات والنقل العام، وهذه الإلزامية تعكس إلى حد بعيد غياب ثقافة التأمين عند المواطنين، فقد أصبحت منظومة التأمين مرادفة للسيارة في الأذهان، ويعود ذلك طبعاً إلى تشدد قانون المرور الذي يخضع له أصحاب السيارات (تجديد بطاقة تأمين السيارة بعد انتهاء صلاحيتها عند الجزائريين هو لتفادي وقوع مشكلة سحب رخصة السياقة من طرف قوات الأمن في نقاط المراقبة الأمنية، وبالتالي الخضوع لعقوبة المنع من القيادة لمدة ثلاثة أشهر كاملة مع الغرامة المالية)<sup>(iv)</sup>.

ثانياً: تحليل تعويضات التأمين على السيارات على ضوء تزايد الحوادث المرورية

### 1- استشرأ ظاهرة إرهاب الطرقات وارتفاع حصيلة الضحايا

تعتبر حوادث المرور من ظواهر العنف الاجتماعي الأليمة La violence sociale، فهي بحق آفة مأساوية مرعبة تهدد الإنسان من حيث إزهاق الأرواح والتسبب في الإعاقة والصدمات النفسية وغيرها، لذلك تنادي الهيئات الدولية المتخصصة بضرورة نشر الثقافة والتربية المرورية، وهناك أرقام وإحصائيات مخيفه عن حوادث المرور على المستوى العالمي. وعند قراءة الموضوع من زاوية تأمينية نجد أن ظاهرة إرهاب الطرقات تشكل تكلفة وفاتورة باهظة الثمن بالنسبة لشركات التأمين، وذلك من خلال تغطية أعباء التعويضات

المتعلقة بالأضرار المادية والجسمانية Les Accidents Matériels et Corporels de la Circulation الناتجة عن الحوادث المأساوية والأخطار المتعددة.

جدول 3- معطيات حول واقع الحوادث المرورية في المناطق الحضرية والريفية للفترة 2012-2001

السنة	عدد الحوادث	عدد الجرحى	عدد القتلى
2001	39910	54341	3853
2002	38312	51959	3926
2003	43227	63699	4343
2004	43777	64714	4356
2005	39233	58082	3711
2006	40885	60120	4120
2007	41175	61139	4177
2008	42673	64708	4422
2009	18351	21197	778
2010	15894	18173	666
2011	25023	61842	4255
2012	-	48875	3737

المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى المديرية العامة للأمن الوطني الجزائري

تمدق ناقوس الخطر فعدد القتلى سنوياً في العالم بلغ 1.5 مليون قتيل أي بما يعادل 3296 قتيل في اليوم و 137 في الساعة و قتييلين كل دقيقة و قتييل واحد كل 26 ثانية، أما عدد الجرحى فيصل سنويا إلى 70 مليون جريح، وفي هذا الشأن نجد أن 50 مليون جريح سنويا يعادله 137362 جريح في اليوم و 5723 جريح في الساعة و 95 جريح في كل دقيقة و جريح واحد في كل ثانية، وهو ما يخلف مليون معاق سنويا أي بنسبة 2747 معاق في اليوم و 114 معاق في الساعة و معاقين في كل دقيقة و معاق واحد في كل دقيقة. وحسب الإحصائيات الصادرة عن المديرية العامة للأمن الوطني الجزائري، ومصالح الدرك الوطني والحماية المدنية، والمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، فإن الجزائر في مراتب متقدمة عربيا وعالميا من حيث حوادث المرور. وتشير الدراسات المتخصصة في الجزائر إلى أن معدل الوفيات الحقيقي لحوادث المرور قدر بنحو قتيل كل ساعة (13 قتيل في اليوم)، وتعتبر سنة 2008 من أعنف السنوات من حيث إرهاب الطرقات، فقد بلغ فيها عدد الحوادث المرورية 42673 حادث أسفر عن 64708 جريح و 4422 قتيل، وهذه الحوادث تكلف الخزينة العمومية نحو 100 مليار دينار سنويا، بيد أنه عرفت سنة 2010 تراجع محسوس في حوادث المرور ويرجع السبب في ذلك إلى إصدار القانون الجديد للمرور، والذي فرضت أحكامه الجديدة عدة عقوبات قاسية بما فيها الغرامات المالية، كما أن الحوادث المرورية أضحت تستنزف أموال صندوق ضمان السيارات Fonds de Garantie Automobile، لكن سرعان ما عاودت الارتفاع عامي 2011 و 2012 نتيجة غياب المراقبة الصرامة.

جدول 4- الأسباب الرئيسية لحوادث المرور لسنة 2010

الأسباب	عدد الحوادث	النسبة (%)
عدم احترام قواعد المرور (العامل البشري)	14884	93.65
العوامل المرتبطة بالمحيط	437	2.75
العوامل المرتبطة بالمركبة	573	3.6
المجموع	15894	100

المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى المديرية العامة للأمن الوطني الجزائري

من الجدول أعلاه، يمكن استقراء الأرقام المتصلة بالمسببات المؤدية إلى حوادث المرور التي تخلف المزيد من الأرواح والخسائر المادية والمعنوية المتراكمة، يمكن أن تختزل في ثلاث عوامل أساسية:

#### أ- العامل البشري (93.65%)

الذي يتحمل مسؤولية حوادث المرور هم السائقين، إذ يعتبر العنصر البشري هو السبب الرئيس في هذه الحوادث (تأثير نفسية السائقين كجودة القيادة)، وتعتبر فئة الشباب من الشريحة 25 إلى 34 سنة أكثر الفئات تورطاً في حوادث المرور (التهور والتهاون وحب المغامرة والسرعة)، ينضاف إلى ذلك إهمال السائق لإحضار سيارته لفحص دوري وفق دفتر الصحي. حيث نجد في مقدمة الأسباب فقدان السيطرة على المركبة ثم السرعة المفرطة وأخيراً تجاوز الخطير.

#### ب- العوامل المرتبطة بالمركبة (3.6%)

كشفت عمليات المراقبة التقنية للسيارات أن المركبات يقع عليها نصيب وافر من المسؤولية المباشرة بفعل الأعطاب الميكانيكية المتكررة والمألوفة (تتعلق في أغلب الأحيان بنظام الفرملة والأضواء)، ويرى مجموعة من المختصين والتقنيين أن التقارير الأمنية المعلنة فيها منسوب من المغالطة إذ لا تتصف بالدقة والعلمية، ويستمدون تشكيكهم في الأرقام الرسمية من مقارنتها بالنسب المسجلة في دول أوروبا إذ تصل إلى 30%، ينضاف إلى ذلك أن حظائر السيارات بالدول المتقدمة جديدة ولا تقل على ثلاث سنوات، مقابل الخطيرة المحلية التي يبلغ متوسط عمرها العشرين سنة على الأقل، فالسيارة بمجرد خروجها من المصنع ودخولها الخدمة تبدأ تفقد أجزاء منها أوتوماتيكياً لذلك لا بد من الدراسات الميدانية والتحليل المعمقة. وهناك مسألة في منتهى الأهمية تتجسد في الفوضى الحاصلة في مجال الترخيص بفتح وكالة للمراقبة التقنية للسيارات (297 وكالة منتشرة عبر التراب الوطني) الأمر الذي يتمخض عنه ميلاد جو من المنافسة غير الشرعية والتزوير في المحاضر وتصبح عملية تجارية محضة هدفها الربح السريع. ينضاف إلى ما سبق عنصر خطير جداً متهم بتسببه في تضاعف زخم حوادث المرور يتمثل في استفحال تجارة كوابل السيارات المغشوشة (وتحديداً كوابل المكابح والخراطيم الملحقة بها) المتداولة في السوق الوطني بأسعار متدنية مقارنة بالقطع الأصلية والمعروضة بشكل فوضوي، فحسب الإحصائيات الرسمية للجمارك الجزائرية فإن 40% من قطع الغيار المستوردة تعد مقلدة (بلغت الواردات من قطع الغيار 242 مليون دولار عام 2010)، ففي عام 2009 مثلاً حجزت 13 طن من قطع الغيار المستعملة والمهربة بقيمة مالية تساوي 5.7 مليون دولار، يأتي هذا في ظل عدم فعالية أداء مصالح مراقبة النوعية وقمع الغش لوزارة التجارة ومصالح الأمن من حيث الرقابة والصرامة في تطبيق القوانين ضد التلاعبات الحاصلة.

#### ج- العوامل المرتبطة بالمحيط (2.75%)

على غرار الطرقات حيث تمتد الشبكة الوطنية للطرقات 115 ألف كيلومتر، منها مقاطع غير معبدة وأخرى مهترئة ومهلهلة<sup>(٧)</sup>.

## 2- تحليل التعويضات عن الحوادث خلال الفترة 2000-2010

جدول 5- تطور التعويضات عن الأضرار حسب الفروع للفترة 2000-2010 (مليون دينار)

Branches	Année 2000 Montant	Part (%)	Année 2001 Montant	Part (%)	Année 2002 Montant	Part (%)
Ass. Automobiles	8177	60	8157	58	8997	61
Total	13503	100	14022	100	14804	100
Branches	Année 2003 Montant	Part (%)	Année 2004 Montant	Part (%)	Année 2005 Montant	Part (%)
Ass. Automobiles	9654	56	11591	68	13200	25
Total	17146	100	17150	100	52361	100
Branches	Année 2006 Montant	Part (%)	Année 2007 Montant	Part (%)	Année 2008 Montant	Part (%)
Ass. Automobiles	15752	66	18038	71	21160	61
Total	23994	100	25470	100	34772	100
Branches	Année 2009 Montant	Part (%)	Année 2010 Montant	Part (%)	Variation 2000-2010 Montant	Part (%)
Ass. Automobile	26478	73	26560	74	18383	+225
Total	36056	100	35678	100	22175	+164

المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى تقارير نشاط التأمينات بالجزائر، مديرية التأمينات، وزارة المالية، 2012/1995

إن محفظة التأمين على السيارات تبقى تشكل مأزق حقيقي وعقدة مزمنة بالنسبة لنمو شركات التأمين بالجزائر، فهذه الأخيرة تتكبد سنويا خسائر جسيمة تعيقها عن التوسع الاستثماري تصل إلى 40% من رقم أعمال السوق الوطنية للتأمينات، حيث تدفع وتصرف 175 دينار في كل 100 دينار تأمين إجباري يتم تحصيلها، وهذا يؤثر تأثيراً سلبياً على نجاعة شركات التأمين وصلابتها المالية إذ تقوم سنوياً بتخصيص مبالغ ضخمة لتسديد مستحقات ضحايا الحوادث للوفاء بالتزاماتها تجاه الزبائن، وتسهم هذه المسألة في تنغير الاستثمارات الأجنبية للاستثمار بالجزائر من زاوية الجدوى الاقتصادية والجدائية الربحية. وقد تركزت التعويضات المدفوعة بصفة خاصة على مستوى فرع السيارات الذي يمثل لوحده نسبة 74% عام 2010، مقارنة بفروع نشاط التأمين الأخرى شاهداً بذلك تطورا نوعياً مكلفاً وصل إلى حدود 215% بين 2000 و2010 لتعكس مدى وحجم الخسائر الناجمة عن حوادث المرور، ومن الأمور الملحوظة أن الزيادة الصافية المسجلة في إجمالي التعويضات لجميع الفروع ساهمت فيها شعبة التأمين على السيارات بنسبة 83%. وترجع مبررات ارتفاع حصة التأمين على السيارات خلال الكمية الزمنية المدروسة إلى زيادة تعويضات الأضرار الجسمانية (ارتفاع الدخل الوطني القاعدي المضمون SNMG والذي عرف زيادة قدرت بـ 25% منتقلا من 12000 دينار إلى 15000 دينار عام 2009)، وبزيادة مستوى التعويضات المادية (أسعار قطع الغيار). لهذا فهو حسب مقترحات الخبراء والمتخصصين يحتاج إلى حزمة من

التدابير على غرار إعادة النظر في شروط التعريف مع التشديد في التعريف المطبقة على المؤمن لهم المتسبين في حوادث المرور، إضافة إلى إعادة النظر في تسعيرة مستحقات التأمين، برفع نسبة التعويض عن المسؤولية المدنية في عقد تأمين السيارات بنسبة 20%، فالنسبة الحالية تمثل أقل من 10% من عقد التأمين، وشركات التأمين تحصل على 1 دينار من القيمة بينما تدفع 2.5 دينار، وهو ما أوقعها في عجز دائم، وقد طالب الاتحاد الجزائري لشركات التأمين وإعادة التأمين بمراجعة هذه النقطة في دراسة تبريرية مقترحة على مستوى مديرية التأمينات بوزارة المالية فحوى الملف أنه لو زادت النسبة بـ 100% (رفع التسعيرة من 1500 دينار إلى 3000 دينار) فسيكون تأثيرها على المؤمن زيادة 10 دنانير فقط وتصير من 100 دينار إلى 110 دينار، لكن تدهور القدرة الشرائية والمستويات المعيشية للمواطنين تحول دون ذلك إذ تبقى الزيادة مستبعدة.

وعليه فإن نسبة الحوادث المرتفعة في هذا الفرع تستلزم فحص دقيق للتائج الفنية، قصد تحقيق توازن. في هذا الإطار يصبح ضروري مراجعة تعريف المسؤولية المدنية لفرع السيارات، وبالنسبة للضمانات غير الإلزامية يجب على شركات التأمين وضع تعريفية ملائمة وصحيحة فنياً وتفادي كل الطرق القائمة على تدني التعريف **Sous-Tarification**، وعليه لا بد أن تحرص شركات التأمين على التأطير الجيد لاكتتاب خطر السيارات لاسيما على مستوى شبكة وسطاء التأمين وذلك بالسهر على احترام التعريفات والتطبيق الجيد لنظام **Bonus-Malus**. حيث أدخل على فرع السيارات منذ سنة 1992، والهادف إلى التقليل إلى أقصى حد ممكن من الحوادث، إذ يعمل نظام **Bonus** على تخفيض قيمة القسط للسائق الذي لم يرتكب حادثاً، أما نظام **Malus** فيعمل على رفع قيمة القسط للسائق الذي تسبب في الحادث.

وفي السياق ذاته، ورغم أن الوكالات تتلقى التقارير المتعلقة بتقييم الأضرار من قبل الخبراء في أقرب الأحوال، يشتكى المواطنون المتعاقدين من عدم التزام الشركات بالوقت القانوني للتعويض وعدم إخطارهم بالتسديد، وطول إجراءات مدة التعويض، رغم استيفاء كل الشروط اللازمة لتحويلها وتخطي الأحوال القانونية المحددة خاصة بالنسبة لضحايا حركة السير (حوالي 38 شهر)، ويعتبر مبدأ التسوية السريعة للمتضررين (تقليص مدة التعويض)، المتمثل في التعويض المباشر والسريع للضحايا بعد الحادث من أهم المزايا التنافسية التي تمنح شركات التأمين السبق والتفوق في السوق. وترى شركات التأمين أن زخم الملفات والشكاوي التي تصل إلى شبائيك الوكالات تعطل الإجراءات<sup>(vi)</sup>.

#### خاتمة

لا شك فقد تمخض عن هذه الدراسة، أن فئة الزبائن المؤمنين على السيارات بالجزائر تعتبر أكبر شريحة. وهذا يعود لأسباب عديدة تعكس مدى تفشي ظاهرة غياب الثقافة التأمينية لدى المواطن الجزائري، لذلك فإن بقاء محفظة منتجات سوق التأمين الجزائري تقتصر بشكل مفرط ومبالغ فيه على الفروع التقليدية والإلزامية في تحقيق الجزء الأكبر من حجم أعمال القطاع، فنفقات المواطنين على التأمين بالرغم من ارتفاعها من سنة إلى أخرى تبقى محصورة في التأمين على السيارات. ومعضلة هذه الأخيرة تكمن في مقدار الخسائر الفادحة التي تتكبدها شركات التأمين بشكل متراكم، وهي بذلك تضرب استقرار القطاع بالنظر إلى المبالغ الضخمة التي تدفع في شكل تعويضات للمتضررين، والاستمرار بهذه الوتيرة وعلى هذا النسق ينذر بتشوّه بنية السوق رغم صدور القانون 04/06 القاضي بفصل تأمينات الأضرار عن تأمينات الأشخاص.

وللخروج من هذا المأزق على الجهات الوصية المتمثلة في أجهزة الإشراف والرقابة على قطاع التأمين الجزائري ضرورة نشر الوعي التأميني، واعتبار تكريس ثقافة التأمين ورفع درجة الوعي قضية وطنية شاملة نظراً للفائدة التي يقدمها، فالسوق الجزائرية للتغطيات التأمينية بحاجة ماسة إلى تنوع وتوازن في تشكيلة منتجاتها لتجعلها بمنأى عن أي هزات تنجم عن ارتفاع التكاليف التعويضية على حساب الفوائض المالية المحققة من باقي الفروع.



## الهوامش والإحالات

(i) Ordonnance n° 74-15 du 30 janvier 1974 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et au régime d'indemnisation des dommages (JORA n°15 du 19 février 1974) modifiée et complétée par la loi n° 88-31 du 19 juillet 1988 (JORA n° 29 du 20 juillet 1988)

(ii) إعتمادا على الأرقام والإحصائيات المستمدة من التقارير السنوية لمديرية التأمينات بوزارة المالية والمذكرات الظرفية للمجلس الوطني للتأمينات - Direction des assurances, Ministère de finance, Rapports annuel, Années 1995-2012

- Conseil national des assurances, Rapports sur la situation générale du secteur des assurances, Exercices 1995-2012

(iii) إعتمادا على الأرقام والإحصائيات المستمدة من المواقع الشبكية المتخصصة:  
- الموقع الإلكتروني للديوان الوطني للإحصائيات (<http://www.ons.dz/-Parc-Automobile-.html>)

- الموقع الإلكتروني للجمارك الجزائرية، المركز الوطني للإعلام والإحصاء  
([http://www.douane.gov.dz/Imporations\\_des\\_vehicules.html](http://www.douane.gov.dz/Imporations_des_vehicules.html))  
- الموقع الإلكتروني للوكالة الوطنية لترقية التجارة الخارجية  
<http://www.algex.dz/content.php?artID=1605&op=544&s=BD662872E9F59B01C874792DA464301337B823F>

(iv) إعتمادا على الأرقام والإحصائيات المستمدة من المواقع الشبكية المتخصصة:  
- الموقع الإلكتروني للمجلس الوطني للتأمين ([http://temp.cna.dz/content/view/full/78\\_mode\\_/note](http://temp.cna.dz/content/view/full/78_mode_/note))  
- الموقع الإلكتروني للإتحاد الجزائري لشركات التأمين (<http://www.uar.dz>)  
(v) عملية التحليل نتاج قراءة حوصلية للمادة العلمية التالية:

- الموقع الإلكتروني للمديرية العامة للأمن الوطني (<http://www.dgsn.dz>)

- الموقع الإلكتروني للدرك الوطني ([http://www.mdn.dz/site\\_cgn](http://www.mdn.dz/site_cgn))

- الموقع الإلكتروني للحماية المدنية (<http://www.protectioncivile.dz>)

- الموقع الإلكتروني للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق (<http://www.cnpsr.org.dz>)

(vi) عملية التحليل نتاج قراءة حوصلية للمادة العلمية التالية:

- Amine Mouslim: Assurance automobile, Revue recherches économiques, Alger, 2010, pp.5-6  
([http://www.darelabhath.dz/pdfs/Revue\\_Avril.pdf](http://www.darelabhath.dz/pdfs/Revue_Avril.pdf))

- Accord entre Alliance et Renault, Journal le phare, N°142, Bir-Mourad-Rais, Alger, 2011, p.33

- Contrôle technique automobile, Journal le phare, N°142, Bir-Mourad-Rais, Alger, 2011, pp.24-25