

# أنواع التأمين الدولي

## 1. التأمين البري

تأخر ظهوره عن التأمين البحري، فلم يظهر إلا في القرن السابع عشر عندما تعرضت مدينة لندن لحريق استمر أربعة أيام، وذلك في عام 1666م، غير أنه في بعض البلدان الأخرى لم يظهر إلا في القرن الثامن عشر.

ونتيجة 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 حذو 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.

## ➤ التأمين البري

يقصد به التأمين من الأخطار التي لا تتصل بالنقل البحري وما ألحق به ويتفق التأمين الجوي مع التأمين البري في كثير من أحكامه، وينقسم بدوره إلى قسمين:

### أ. التأمين على الأشخاص:

ويقصد به التأمين من الأخطار التي تهدد الشخص في حياته أو في سلامة جسمه أو صحته أو قدرته على العمل، والتأمين على الأشخاص نوعان:

- **التأمين على الحياة:** وهو عقد يتعهد بمقتضاه المؤمن بأن يدفع للمؤمن له أو لورثته أو للمستفيد المبين بالعقد مبلغاً معيناً أو مرتباً، وذلك عند حدوث الوفاة، أو أي حدث آخر متفق عليه، وذلك لقاء قيام المؤمن له بدفع مبلغ من المال.

- التأمين من الإصابات (الحوادث): وهو عقد بمقتضاه يدفع المؤمن مبلغاً من المال عند وقوع الإصابة المؤمن منها، كأن يموت في حادث مفاجئ أو يصاب في جسمه إصابة تعجزه عن العمل عجزاً دائماً أو مؤقتاً.

### ب. التأمين من الأضرار

وهو تأمين لا يتعلق بشخص المؤمن له، بل بما له، فيؤمن نفسه من الأضرار التي تصيبه في ماله، ويتقاضى من شركة التأمين تعويضاً عن هذا الضرر، في حدود المبلغ المتفق عليه في عقد التأمين، فهذا التأمين له صفة تعويضية، وليس للمؤمن له أن يحصل على تعويض من المؤمن إلا إذا لحقه ضرر في ماله، ويكون ما يحصل عليه دائماً في حدود قيمة الضرر الذي أصابه، ولهذا النوع فرعان:

- التأمين على الأشياء: ويقصد به التأمين من الأضرار التي تلحق بشيء معين كتأمين المنزل من الحريق مثلاً.
- التأمين من المسؤولية: وفيه يؤمن الشخص نفسه من الضرر الذي يصيبه في ماله في حالة تحقق مسؤوليته قبل المضورر.

### ❖ التأمين على السلع

وهو أن يقوم المؤمن له بتأمين البضائع (السلع) التي يملكها أو يشتريها من خلال صفقة معينة.

\* مستنداته

### - بيان الشحنة البرية (CMR)

بيان الشحنة البرية هو مستند يحتوي على تفاصيل النقل الدولي للسلع برّاً، الموضوع بموجب اتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع برّاً 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 وتُسلم 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.

## 2. التأمين الجوي

ظهر التأمين الجوي أول الأمر في أواخر القرن العشرين و يتمثل في عقد من أجل تأمين كل ما يمكن شحنه بالطائرات بضائع، أشخاص،...

\* مستنداته

### - بوليصة الشحن الجوي (Air Way Bill : AWB)

بوليصة شحن غير قابلة للتحويل تصدرها شركة الطيران للإرساليات المشحونة . و هي عبارة عن عقد يتضمن معلومات عن المرسل و المرسل إليه و معلومات عن الإرسالية و شروط الشحن.

## 3. التأمين البحري

التأمين البحري أقدم أنواع التأمين و يعود إلى قوانين حمورابي سنة 2250 قبل الميلاد. إفتتحت 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 1347 م لتأمين إرسالية من جنوى إلى جزيرة مايوركا بواسطة سفينة سانتا كلارا.

صدر أول قانون للتأمين البحري في إنجلترا عام 1906 " قانون إليزابيت " و مع تطور فكرة التعاونية و التبادلية و عمليات التعويض من خسائر و أضرار البحر، تطور أسلوب العمل للتأمين و خرج من إطار القرض البحري الذي ينطوي على عمليات المغامرة و المراهنة في إطار التأمين في مفهومه الحالي كأسلوب و فكرة على أساس توزيع الخطر.

و قد ساعد في تطوير عملية التأمين البحري تطور أسلوب النقل بصفة عامة و زيادة للمخاطر التي تتعرض لها هذه المركبات أو ما تحمله من بضائع أو أشخاص أو كليهما، إلى جانب اتساع رقعة التعامل الدولي و ازدهار عمليات التجارة الخارجية و رغبة رجال الأعمال في القيام بأعمالهم التجارية في ظل ظروف مطمئنة على الأموال و الأشخاص.

و كان من عوامل التطور و تقدم أسلوب العمل التأميني في المجال البحري، التقدم التكنولوجي الهائل و السريع في صناعة السفن و ظهور العديد من الشاحنات المتطورة و العابرة للمحيطات و السفن النووية.

## ➤ المقصود بالتأمين البحري

- عبارة التأمين البحري مصطلح تقليدي تم استخدامه منذ زمن بعيد و لغاية الآن و ينقسم إلى:
- التأمين على السفن (أجسامها) و أجور الشحن.
  - التأمين على البضائع المنقولة من أخطار النقل بدون تمييز بين وسيلة نقل بحرية أو جوية أو برية.

\* مستنداته

## - 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 تأكيداً من قبل الشركة الناقلة باستلام البضاعة، وهي أيضاً عقد تملك للجهة المصدرة إليها حيث تصف البوليصة البضاعة والجهة المرسل إليها.

## - التكلفة و التأمين و الشحن ( 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 وفقاً للحد الأدنى لشروط التأمين على البضاعة وهو التأمين على أساس شروط.

## ■ الخسائر البحرية

تنقسم الخسارة في التأمين البحري إلى نوعين أساسيين هما الخسارة الكلية والخسارة الجزئية.

### (1) 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:

#### - الخسارة الكلية الفعلية:

وهي الخسارة الكلية التي تنتج من الهلاك أو الفناء المادي للشيء المؤمن عليه، أو إذا ما أصاب الشيء موضوع التأمين ضرر جعله يختلف تماماً عن صفته الأصلية أو إذا وجدت استحالة في استرداد الشيء المؤمن عليه.

#### - الخسارة الكلية التقديرية:

وهي خسارة كلية لا تحدث بسبب الهلاك أو الفناء المادي للشيء موضوع التأمين ولكن المؤمن له يعتبر أن هناك خسارة كلية من الناحية التجارية التقديرية، ومثال ذلك:

▲ ترك سفينة بسبب زيادة مصاريف إنقاذها عن قيمتها بعد الإنقاذ.

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 ونشير إلى أن الخسارة التقديرية لا تشمل حطام السفينة المؤمن عليها.

### (2) 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:

#### - الخسارة العامة:

وهي خسارة جزئية على شكل تضحية أو مصروف غير عادي بطبيعته، يتم إرادياً وبدرجة معقولة من وقت الخطر العام الذي يتهدد 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.

ومن الأمثلة على ذلك:

✓ 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 هروباً من بعض المخاطر التي تهددها أو لإنقاذ السفينة من الغرق أو الجنوح أو الضياع.

✓ استخدام جزء من الوقود الداخلى 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.

#### - 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.

#### تصنيف وثائق التأمين البحري

يمكننا أن نصنف وثائق التأمين البحري وفقاً لما يلي:

▲ **الوثيقة الزمنية:** تضمن هذه الوثيقة تغطية موضوع التأمين لمدة زمنية محددة وتمتد لأكثر من سنة، وغالباً ما تؤمن أجسام السفن على أساس الوثائق الزمنية.

▲ **وثيقة الرحلة:** هي الوثيقة التي تغطي بضاعة معينة لرحلة معينة، إن معظم وثائق تأمين البضائع تصدر لتغطية البضائع لرحلة معينة وتخضع عادة لشرط من المخزن إلى المخزن، أي أن التغطية تبدأ من الوقت الذي تترك فيه البضائع مخازن المصدر وتنتهي عند تسليم البضائع إلى ميناء التفريغ النهائي.

▲ **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 إستنفاد مبلغ التأمين بالكامل.

▲ **وثيقة الغطاء المفتوح:** وتمثل إتفاقاً 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.

## شروط البيع الدولية (INCOTERMS)

تنقسم شروط النقل الدولية إلى 4 مجموعات هي:

### المجموعة (E) المغادرة:

• **EXW (Ex Works):** تسليم البضاعة أرض المعمل أو المصنع (مكان التسليم معين)

حسب هذا المصطلح فإن البائع يكون قد أوفى بالتزامه بتسليم البضاعة من مصانعه أو مخازنه إلى المشتري وفي هذه الحالة لا يكون البائع مسئولاً عن شحن البضاعة على وسيلة النقل.

### المجموعة (F) أجور النقل الرئيسي غير مدفوعة:

• **FCA (Free Carrier):** تسليم البضاعة دون التعهد بالنقل (مكان التسليم معين)

حسب هذا المصطلح فإن البائع يكون قد أوفى بالتزامه بتسليم البضاعة جاهزة للتصدير على مسؤولية الناقل الذي عينه المشتري والمكان الذي عينه المشتري. وفي حالة عدم تعيين المشتري للمكان، بإمكان البائع تحديد المكان لتسليم البضاعة.

• **(Free Alongside Ship) FAS**: تسليم البضاعة بجانب السفينة في ميناء الشحن (ميناء الشحن معين)

حسب هذا المصطلح فإن البائع يكون قد أوفى بالتزامه بتسليم البضاعة إذا قام بتسليمها على الرصيف بجانب السفينة التي عينها له المشتري في ميناء الشحن المتفق عليه، وهذا يعني أن المشتري هو الذي يتحمل المصاريف أو مخاطر التلف و الخطر التي قد تلحق بالبضاعة. كما يقوم المشتري بالتخليص للبضاعة لتصديرها.

• **(Free On Board) FOB**: تسليم البضاعة ظهر السفينة في ميناء الشحن (ميناء الشحن معين)

طبقاً لهذا المصطلح فإن البائع يكون قد أوفى بالتزامه بتسليم البضاعة فوق ظهر السفينة التي عينها له المشتري. وبموجب هذا المصطلح، يقوم البائع بتخليص البضاعة لتصديرها.

### المجموعة (C) أجور النقل الرئيسي مدفوعة:

• **(Cost and Freight) CFR**: النفقات وأجور الشحن (ميناء المقصد معين)

طبقاً لهذا المصطلح فإن البائع يكون ملزماً يدفع أجور النقل اللازمة لوصول البضاعة حتى ميناء الوصول المتفق عليه لكن المشتري هو الذي يتحمل مخاطر التلف والفقد التي قد تلحق بالبضاعة و كذا المصاريف الإضافية.

• **(Cost Insurance and Freight) CIF**: النفقات والتأمين وأجور الشحن (ميناء المقصد معين)

يعني هذا المصطلح أن البائع ملزم بكل الالتزامات المنصوص عليها إضافة إلى التأمين البحري ضد مخاطر الفقد والتلف التي قد تلحق بالبضاعة أثناء نقلها.



• **CPT (Carriage Paid To):** أجور النقل مدفوعة حتى مكان الوصول (ميناء المقصد معين)

طبقا لهذا المصطلح يجب على البائع دفع أجرة النقل حتى وصول البضاعة إلى المكان المتفق عليه أما مخاطر التلف والفقء و أي مصاريف أخرى قد تلحق بالبضاعة يتحملها المشتري.

• **CIP (Carriage and Insurance Paid To):** أجور النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول (مكان المقصد معين)

طبقا لهذا المصطلح فإن البائع ملزم بكل الالتزامات التي نص عليها CPT بالإضافة إلى إجراء تأمين على البضاعة من التلف والفقء التي قد تلحق بالبضاعة أثناء النقل كما يقوم بتخليص البضاعة لتصديرها.

المجموعة (D) الوصول:

• **DAP (Delivered At Place):** تسليم البضاعة في مكان معين

يعني هذا المصطلح أن التزام البائع بتسليم البضاعة ينقضي عند قيامه بتسليم البضاعة خالصة من إجراءات التصدير ورسومه عند نقطة معينة في مكان معين متفق عليه في هذا المصطلح، وقبل دخول البضاعة إلى المنطقة الجمركية للدولة الأخرى.

• **DDP (Delivered Duty Paid):** تسليم البضاعة والرسوم مدفوعة في مكان الوصول (ميناء المقصد معين)

يعني هذا المصطلح أن البائع قد أوفى بالتزامه بتسليم البضاعة إذا قام بتوصيلها إلى المخاطر المتعلقة بالبضاعة حتى وصولها للمكان المتفق عليه بما في ذلك الضرائب والرسوم.

## • DPU (Delivered At Place Unloaded) : التسليم في المكان التفريغ

بعد عدة جولات من المشاورات، قامت غرفة التجارة باختيار إزالة كلمة "محطة" من الشرط DAT لأنها كانت تسبب الكثير من الارتباك وسوء الفهم للمتعاملين التجاريين. واستبدالها بالشرط DPU، أي تسليم البضاعة في مكان الوصول مفرغة من وسيلة النقل. لتشمل بذلك التسليم إلى أي وجهة أو مكان خارج المحطة حيث يقوم البائع بترتيب التفريغ. كأن يحدث ذلك على سبيل المثال عندما يتم تسليم آلات رأسمالية صناعية إلى موقع حيث يكون البائع مسؤولاً أيضاً عن التجميع والتركيب.

## تقييم خطر التأمين البحري

### 1- المؤمن له

- هل هو عميل حالي / محتمل؟
- تاريخ العميل التجاري والتأميني
- شحنة واحدة / متكررة
- توزيع الشحنات على الفترة الزمنية حسب عقد البيع.
- الخطر المعنوي / المالي / سوء النية؟

### 2- البضاعة

- نوع البضاعة
- طبيعة البضاعة
- طريقة التعبئة والتغليف
- طريقة التستيف
- طول الرحلة
- نوع وسيلة النقل
- احتمالية الخسارة: مدى خضوع البضاعة المستوردة لعوامل المودة.

### 3- مبلغ التأمين

- قيمة البضاعة
- شروط التسليم
- الربحية المحتملة للبضائع
- المصاريف غير المقدرة

#### 4- وسيلة الشحن

- المالكين / المشغلين / الشاحنين
- الوضع المالي وسجل أعمالهم
- العمر

#### 5- مسار الرحلة

- عدد وسائل الشحن
- المصدر ووجهة الشحن البداية / النهاية
- إعادة الشحن
- البنية التحتية للمواصلات / النوعية / الأمان.

#### 6- العوامل الجغرافية والسياسية

#### 7- تجهيزات موانئ التحميل والتفريغ

#### 8- الممرات المائية الضيقة.

#### سعر التأمين البحري

هو المقابل الذي تتقاضاه شركة التأمين نتيجة تحملها تابعات المخاطر إضافة إلى المصاريف الإدارية والعملات التي تدفعها وهامش الربح المنتظر للمساهمين. يتم وضع السعر بالرجوع إلى المؤشرات المادية والشخصية إضافة إلى قيمة البضاعة المستوردة والمنافسة الموجودة في السوق وكذلك الاعتبارات المتعلقة بالتسهيلات لإعادة التأمين التي تحصل عليها شركة التأمين مباشرة.

#### تأمين البضائع



تقدم خدمات التأمين لتغطية البضائع المشحونة من وإلى كافة أنحاء العالم إلى المستودع النهائي سواء كان الشحن بحراً، جواً أو براً بموجب شروط التأمين العالمية والمعمول بها وهي الشروط الصادرة عن اللويدز في لندن.

## ➤ تأمين النقل البحري

### 1-التأمين بشروط (أ): جميع الأخطار:

- السرقة والسلب وعدم التسليم والنقص الكلي والجزئي
- التلوث والكسر والبلل بالمياه الحلوة والأمطار وماء البحر
- تماس البضاعة ببضاعة أخرى
- الخسائر والأضرار البحرية العامة والخاصة
- الحريق والغرق أو تصادم السفن الناجم عن الخطأ المشترك عدا ما هو مستثنى صراحة في الشروط العامة والخاصة المذكورة في عقد التأمين إضافة إلى بعض الشروط الخاصة التي تضاف إلى العقد حسب أنواع البضائع.

### 2-التأمين بشروط (ج):

- الحريق أو الانفجار
- غرق أو انقلاب السفينة أو المركب
- انقلاب وسيلة النقل البحري أو خروجها عن القضبان الحديدية
- تصادم أو احتكاك السفينة أو المركب أو وسيلة النقل بأي جسم خارجي عدا الماء
- الخسائر والأضرار التي تلحق بالشيء المؤمن عليه ويكون سببها
- التضحية في الخسائر العامة
- الرمي
- تفريغ البضاعة في مكان إغاثة.

### 3-التأمين بشروط (ب):

- إضافة إلى الأخطار المذكورة في شروط (ج):
- الأضرار الناجمة عن البلل بالمياه الحلوة والمالحة
- فقدان الكلي للطرد من على متن السفينة أو أثناء التحميل والتنزيل
- الأضرار الناجمة عن الصواعق والزلازل والبراكين.

جميع هذه الأخطار تتضمن الأخطار المعدة من المخزن إلى المخزن ولمدة 60 يوم من تاريخ تفريغ البضاعة في مكان الوصول النهائي أو الاستلام من قبل المؤمن له.

## ➤ تأمين النقل البري

ويكون التأمين بأحد الشروط التالية:

- بشروط جميع الأخطار
- بشروط النقل البري العادي: ويغطي الخسارة أو الضرر الناتج عن انقلاب السيارة أو القطار أو تصادمها أو احتراقها أو انهيار الجسور.

## تأمين النقل الجوي

تقسم شروط النقل الجوي إلى (أ) و (ج) حسب رغبة طالب التأمين وتكون شروط النقل بشروط جميع الأخطار (أ) من المخزن إلى المخزن بما فيها النقص الكلي والجزئي وعدم التسليم لمدة 30 يوماً من تاريخ التفريغ في المكان النهائي أو استلام البضاعة من قبل المؤمن له. أما بشروط (ج) التي تشمل فقدان الكلي نتيجة تحطم الطائرة أو فقدان البضاعة بسبب سوء تصرف ناجم عن الشركة الناقلة ويكون التأمين ساري المفعول لمدة 30 يوماً حتى تسليم البضاعة إلى المؤمن له.

## آليات التسعير

### ● طريقة التسعير التحكيمي (التقديري)

تعتمد هذه الطريقة على الخبرة الذاتية التي يتمتع بها مقدروا الخسائر في شركات التأمين. ويتم تسعير كل خطر على حدي حيث يتم تسعير كل خطر على أساس صفاته الخاصة مستقلاً عن الأخطار الأخرى.

### ● طريقة التسعير حسب الأقسام أو الطبقات أو طريقة دليل التسعير

تعرف هذه الطريقة بالتسعير الشامل للطبقات حيث تقسم الأخطار إلى طبقات حسب الصفات الرئيسية لكل قسم، ثم ينظم دليل أسعار لكل قسم من تلك الأقسام ليبين سعر التأمين لمجموعة الأخطار المتشابهة

الواردة فيه (تأمين المساكن). وتعكس هذه الطريقة معدل الخسارة الفعلي للمجموعة وتستعمل بشكل واسع في التسعير لأنها تتضمن:

أ. الخسائر المتوقعة ومصاريف الخسارة المقدرة (القسط الصافي).

ب. المصاريف الطارئة والنفقات الإدارية (التحميلات).

### • طريقة التسعير حسب الصفات الخاصة أو طريقة التعريف المعدلة

وفق هذه الطريقة تقوم شركة التأمين بالفرقة بين حملة الوثائق في الفرع الواحد على أساس عدة أمور:

1. الخبرة السابقة لحامل الوثيقة مع الشركة.

2. مقدار الخسارة والمصروفات التي أنفقتها الشركة.

3. حجم القيم المعرضة للخطر عند المؤمن لهم.

4. طبيعة الشيء موضوع التأمين.

وعليه فإن أسعار التأمين بموجب هذه الطريقة تعدل من حين لآخر حسب الخبرة التي تظهر لشركة التأمين من سنة لأخرى.

### • طرق تعديل الأسعار حسب طريقة التسعير حسب الصفات الخاصة أو طريقة التعريف المعدلة

1. طريقة الجداول الخاصة: تعتمد هذه الطريقة على الصفات النمطية للشيء موضوع التأمين، ويحدد السعر الأساسي طبقاً للارتفاع أو الانخفاض في درجة احتمال حدوث الخطر.

فمثلاً في تأمين المباني واختلاف الخطر من بناء إلى آخر فإن السعر يتأثر بالأمور التالية:

- بنوع البناء.

- طرق السلامة المستخدمة في المبنى من طفايات ونظام الإطفاء

- الغرض من البناء هل هو مسكن خاص أم مدرسة أم مستشفى

- موقع المسكن فإذا كان قريباً منه مصنع فإن السعر التأميني يرتفع أكثر.

