رسالة التأمين

نشرة دورية فصلية تصدر عن الاتحاد الأردني لشركات التأمين - دائرة الدراسات والتطوير والتدريب - السنة الرابعة عشرة / نيسان ٢٠١١

أكثر من ٣٥ مليار دولار

حصة شركات التأمين من خسائر زلزال اليابان

شروط المطالبة بالتعويض في تأمين المركبات

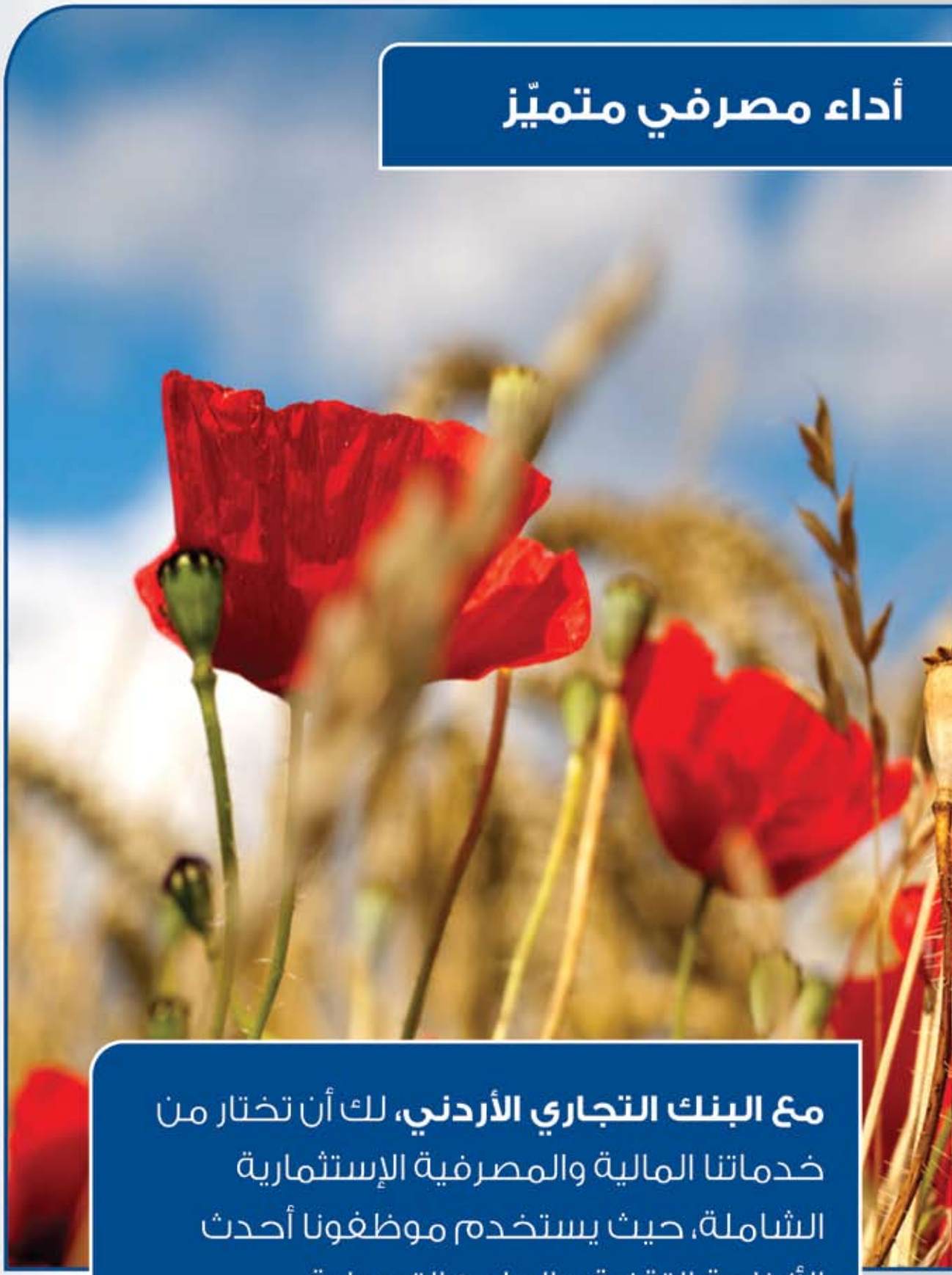
تأمين الأخطار السياسية منتج حديث في الأسواق العربية

حجم سوق التكافل العالمي يقدر بـ ١٢ مليار دولار في ٢٠١١

عام ٢٠١٠

١٢٪ نمو سوق التأمين الأردني والتعويضات المدفوعة ٢٨٢ مليون دينار

أداء مصرفي متميّز



مع البنك التجاري الأردني، لك أن تختار من خدماتنا المالية والمصرفية الإستثمارية الشاملة، حيث يستخدم موظفونا أحدث الأنظمة التقنية و البرامج التمويلية المتخصصة لخدمتكم في الأردن و فلسطين.

☎ 0800 22 226 / 06 500 1351
من الساعة 8:00 صباحاً لغاية الساعة 7:00 مساءً عدا يوم الجمعة
www.jcbank.com.jo

رسالة التأمين

نشرة دورية فصلية تصدر عن الاتحاد الأردني لشركات التأمين - دائرة الدراسات والتطوير والتدريب - السنة الرابعة عشرة/ نيسان ٢٠١١

كلمة العدد

يرصد عددنا هذا من النشرة الدورية «رسالة التأمين» في أكثر من محطة وزاوية، مجموعة من الدراسات والمواضيع ذات معطيات جديدة ومتجددة في التأمين، تحمل مضامينها قيمة مضافة من المعرفة الفنية والقانونية في مفاصل العمل التأميني، وتكشف عن أفضل الممارسات، ليصار الى تطبيقها حين تظهر الحاجة الى التعامل مع تغطيات تأمينية تستجد لتلبية متطلبات السوق، تضع شركات التأمين امام مسؤولياتها لتوفير أغطية الحماية المناسبة بما يفي هذه المتطلبات. من أبرز ما نشير اليه في هذا الاطار الدراسة المنشورة عن تأمين الأخطار السياسية كمنتج حديث يتداوله سوق التامين العربي باعتبار ان توفيره يضمن أجواءً أكثر استقراراً للمستثمرين في المناطق التي تشهد مثل هذه الأخطار وامكانية تغطيتها تحت هذا النوع من التأمين ضمن الحدود المتوفرة لدى الشركات والاكتتاب بهذا النوع من شركات إعادة تأمين عالمية متخصصة ومحدودة.

على صعيد متصل ولنشر وتعزيز القواعد القانونية وتطبيقاتها على واقع العمل الميداني في حقول التأمين، خصص بحث عن تطبيق مبدأ التعويض واجراءاته في التأمين على المركبات، بوصف هذا النوع من التأمين الأكثر تداولاً في سوق التأمين الأردني والأعلى كلفة وخسارة على شركات التأمين، واعتبار مطالبات المتضررين تخضع الى قواعد تنص عليها التشريعات والى شروط واجبة التطبيق تضمن صحة المطالبة، وتسوية التعويضات، وايصالها الى المستفيدين.

وفي جانب آخر، يكشف بحث عن دور الدراسات الاكتوارية التي تقوم على قياس حدة المخاطر والتوقعات المستقبلية للخسائر، ومن خلال دراسة ميدانية تمكن الباحث بعد استبيان عينة من شركات التأمين في الأردن من بناء جداول للحياة والرموز الحسابية والتوصل الى نتائج مقترح تطبيقها في سوق التأمين نترك للقارئ الكريم فرصة الاطلاع عليها وتقييمها.

ومع تواصل مشهد الكوارث الطبيعية فقد خصصت مساحة واسعة من صفحات عددنا هذا لعرض آخر مستجدات زلزال اليابان الذي وقع مطلع العام الجاري بوصفه الأعنف منذ ١٤٠ سنة لتحتل بذلك هذه الكارثة المرتبة السابعة منذ فجر التاريخ المدون مع ما خلفته من خسائر واضرار كبيرة بالغة الشدة زادت كلفتها المقدرة على شركات التأمين عن مبلغ ٣٥ مليار دولار.

اننا اذ نعرض جانباً من عناوين النشرة نترك لقرائنا الأعزاء مساحة أوسع من الصفحات للتعمق والاطلاع على مزيد من المعلومات والمعطيات التي تواكب متغيرات التأمين ورصد مستجداتها محلياً وعربياً ودولياً.

مع تحيات

أسرة التحرير

تقرأ في هذا العدد

دراسات ومواضيع تأمينية

- تأمين الاخطار السياسية ٢
- مبدأ التعويض واجراءاته في التأمين على السيارات ٤
- دور الدراسات الاكتوارية في تحديد الأقساط ٨
- تأمين الكوارث الطبيعية ١١
- اصابات حوادث وسائط النقل- الجزء الثاني ١٤
- General Average-Part 3 ١٨

تشريعات التأمين

- نص تعليمات تنظيم التأمين التكافلي ٢٢

نشاطات الاتحاد

- الاجتماع السنوي للهيئة العامة للاتحاد وانتخاب الدورة الثانية عشرة للمجلس ٢٨
- ورشة عمل تشريعات التأمين الالزامي وتطبيقاتها ٣٠
- دورة تدريبية في تأمين المسؤوليات والممتلكات ٣٢
- الأردن يستضيف اجتماع مجلس إدارة الاتحاد العربي للتأمين ٣٣
- اتفاقية لتزويد الاتحاد الاردني لشركات التأمين بأحدث حلول الأعمال وخدمات الانترنت والربط ٣٣

لقاء وحوار

- حوار مع قادة التأمين في الأردن ٣٤

إحصائيات

- أعمال التأمين في الأردن لعام ٢٠١٠ ٤٢

مراجع تأمينية

أخبار تأمينية محلية وعربية وعالمية

قريباً في عددنا القادم ....

ملف المؤتمر الدولي الثالث / العقبة - ٢٠١١

التأمين والنقل البحري امام تحديات قانونية جديدة وآخر التطورات العالمية

الجهات المعلنة في هذا العدد:

- شركة التأمين الوطنية
- البنك التجاري الأردني
- شركة التأمين الأردنية
- شركة التأمين الاسلامية
- الشركة الأردنية الاماراتية للتأمين
- البنك العربي الاسلامي الدولي

ملاحظة: المقالات المنشورة تعبر عن وجهة نظر أصحابها (رقم الايداع لدى دائرة المكتبة الوطنية ٢٠٠٣/٧٧٤/د)

ترسل المراسلات على العنوان التالي: الاتحاد الأردني لشركات التأمين - الشميساني - شارع الملكة علياء - مقابل المركز الثقافي الملكي ص.ب ١٩٩٠ الرمز البريدي ١١١١٨ تلفون ٥٦٨٩٢٦٦ (عشرة خطوط) - فاكس ٥٦٨٩٥١٠

البريد الالكتروني: info@joif.org

الموقع الالكتروني: www.joif.org

تأمين الأخطار السياسية

بهاء الدين السفاريني(ACII)
Chartered Insurer

يعتبر تأمين الأخطار السياسية من منتجات التأمين الحديثة في الأسواق العربية وتغطي الخسائر و/أو الأضرار الناجمة عن الهيجان الشعبي أو القرارت السياسية الحكومية التي تؤدي إلى خسائر بالمعاملات التجارية مع الأسواق الأجنبية كانت لتبادل البضائع أو الإستثمارات أو التعهدات الصناعية أو العقارية أو القروض أو المعاملات البنكية.

إن توفر هذا النوع من التأمين يضمن أجواء أكثر استقراراً للمستثمرين في دول ذات مخاطر سياسية وتفتح مجالاً للبنوك والمؤسسات المالية للتعامل مع أسواق جديدة رغم احتمالات التغيرات السياسية التي من الممكن أن تؤثر سلباً على تلك الأعمال.

تأخذ بعض الحكومات على عاتقها الخسائر و/أو الأضرار الناجمة عن قرارات الحكومات في الأسواق التي تدخلها مؤسساتها لتكون حافزاً وتشجيعاً منها لصناعتها المحلية ومؤسساتها المالية للتعامل مع أسواق الدول النامية، ومن الممكن أيضاً أن توفر الحكومات المحلية غطاء تأميني متوافق مع متطلبات التبادلات التجارية مع أسواق معينة مما يتيح للشركات والمؤسسات المالية الأجواء المناسبة للتركيز على صناعاتها واثقة بالتزامات حكوماتهم.

ما هي الأخطار السياسية؟

يندرج تحت قائمة الأخطار السياسية أخطار التأميم والمصادرة والإرهاب والحرب وأعمال الشغب والهيجان الشعبي والإضرابات والمصاريف الناجمة عن الانتقال القصري أو الإخلاء الجبري بسبب قرارات سياسية وأخطار أخرى مشابهة.

أود التركيز هنا على الأخطار السياسية التي ظهرت في الآونة الأخيرة نتيجة لهيجان شعبي تبعه أعمال عنف وتخريب في بعض الدول لبيان مدى حاجة السوق لمثل هذا النوع من التأمين الذي يتطلب دراسة أوضاع كل دولة على حده وتحديد ما يمكن شموله في التغطية التأمينية من قائمة الأخطار المغطاة بناءً على توقعات ومستوى الخطر.

من ضمن قائمه الأخطار السياسية أختار ما يلي:

مصادرة الممتلكات

يحتاج هذا النوع من التأمين الشركات التي تقوم بالتصدير أو الإقراض أو الإستثمار والمتعهدين ومالكي المعدات في الأسواق الأجنبية. ويغطي أخطار المصادرة والإستيلاء والتأميم للممتلكات وأي عمل من الحكومات الأجنبية يؤثر على حقوق ملكية الشركات الأم.

ممكن إضافة تغطيات أخرى مثل الإجلاء بالقوة والتوقف عن العمل وعدم التمكن من تحويل الأموال عند بيع الممتلكات أو ما جنته الشركات من أرباح.

تحويل الأموال

يشمل هذا النوع من الأخطار السياسية عدم تمكن الشركات أو المؤسسات من تحويل العملة المحلية إلى عملة صعبة، كذلك القدرة على تحويل الأموال إلى خارج الدولة المعنية إضافة إلى الخسائر الناجمة عن عدم توفر أو نقص العملة الصعبة بسبب الإضطرابات السياسية أو قرارات حكومية تتعلق بتحويل أو تجميد الأموال للشركات الأجنبية.

أعمال العنف بسبب أوضاع سياسية

يشمل هذا النوع من التغطية الأضرار المادية للموجودات كانت معدات أو ممتلكات عقارية أو مكاتب والتي يكون سببها الهيجان الشعبي أو الإضطرابات العامة وأعمال التخريب والإرهاب والإنتفاضة الشعبية المسلحة إضافة إلى أي أعمال عنف بدوافع سياسية أو حقدية.

تأمين مصاريف الترحيل

تقوم كثير من الشركات بإقامة مصانع تابعة لها في الدول النامية لتقليل كلفة الإنتاج نظراً لرخص الأيدي العاملة وبعض المواد الأولية والوقود. إن الشركات العالمية تكون عادةً مهيأة لخطة إجلاء في حال تعرض مصانعها أو مؤسساتها في الدول الأخرى لأي أخطار، لكن وجود غطاء تأميني للمصاريف المحتملة في حال تحقق خطر مسمى نتيجة أعمال العنف السياسية أو الإرهاب أو الحرب أو التمييز العنصري وإلغاء الترخيص والاستيلاء والمصادرة والتأميم يكون ضرورياً للعمل في معظم البلدان النامية لتغطية مصاريف ترحيل موظفيها وعامليها كذلك نقل معداتها ومكاتبها إلى مكان آخر.

الإخلال بالعقود

كذلك ممكن تغطية خطر الإخلال بالعقود مع الحكومات أو القطاع العام والخسائر الممكن أن تنجم عنها ومنها الخسائر التي يكون سببها عدم تنفيذ العقود المبرمة مثل عقود بيع البضائع أو تنفيذ المشاريع وعقود المقايضة تنفيذا لقرارات الحكومة السياسية أو التمييز العنصري بسبب علاقات سياسية مع الحكومة أو مواطني الدولة المتعاقد معها.

المعلومات المطلوبة

تأمين الأخطار السياسية يتطلب معلومات تفصيلية عن:

١)المعاملات أو التبادل التجاري الذي يكون موضوع التأمين ووصف للبضائع إذا كان التأمين يشمل مواد خام أو معدات صناعية أو إذا كان موضوع التأمين أعمال متعهدين أو مشاريع صناعية أو عقارية أو قروض أو معاملات بنكية أو استثمارية.

٢) حدود المسؤولية لكل من هذه المعاملات.

٣) تحديد الأسواق المراد التعامل معها وإذا كانت العلاقة التجارية مع الحكومات أو القطاع العام أو الخاص.

٤) وصف تفصيلي لإجراءات التبادل التجاري والجهات ذات العلاقة.

من المعروف أن هذا النوع من التامين يكون عادة لمدة ثلاث سنوات ليوفر الإحصاءات الضرورية خلال فترة معقولة كذلك تكون التغطية بنسبة ٩٠٪ من الخسارة ويتحمل المؤمن له نسبة ١٠٪.

يمكن للمؤمن له تحديد التغطيات المطلوب أن يشملها التأمين بحسب الأخطار الممكنة والأوضاع السياسية السائدة في البلدان المستهدفة للتجارة.

الخلاصة

يقوم باكتتاب هذا النوع من التأمين شركات إعادة تأمين متخصصة ومحدودة وعادة تكون التغطيات ممنوحة للحكومات لحماية الشركات الصغيرة والمتوسطة كذلك للشركات الصناعية والمؤسسات المالية الكبرى.

نظراً للأجواء السياسية في الدول النامية وتبعاً للأزمات المالية والإقتصادية في العالم تزداد المخاطر السياسية وتظهر الحاجة إلى تغطيات تأمينية تتوافق مع متطلبات السوق وتجاوباً من شركات التأمين لتوفير التغطيات المطلوبة ضمن الحدود المتوفرة.

سلسلة دراسات تأمينية*
الجزء الثالث عشر

مبدأ التعويض وإجراءاته في التأمين على السيارات

المحامي بهاء بهيج شكري

مدلول مبدأ التعويض في نظام التأمين

من المتفق عليه، أن كلاً من عقد التأمين على الأموال وعقد التأمين من المسؤولية هما من العقود التعويضية (Contract of Indemnity) التي تهدف إلى إعادة المؤمن له بعد وقوع الحادث المؤمن منه إلى نفس مركزه المالي الذي كان عليه قبل وقوعه، بقدر تعلق الأمر بالشيء المؤمن عليه، لا أكثر ولا أقل. ويشترط لتطبيق هذا المبدأ أن لا تكون هناك حالة **تأمين زائد**، إما بتأمين الشيء بأكثر من قيمته الحقيقية عن قصد أو دون قصد، أو بتكرار التأمين على نفس الشيء وضد نفس الخطر ونفس المصلحة بحيث تنجم عن مجموع مبالغ التأمين المكرر (Double Insurance) حالة **تأمين زائد** (Over Insurance).

وفيما عدا التقنين المدني اللبناني، لم يتطرق التقنين المدني العربي إلى تحديد الصفة التعويضية لعقد التأمين والآثار المترتبة على التأمين الزائد. أما المشرع اللبناني فقد عالج مبدأ التعويض بشكل واضح في المادة (٩٥٥) من قانون الموجبات والعقود التي نصت على ((**أن الضمان المختص بالأموال لا يكون إلا عقد تعويض ولا يجوز أن يجعل الشخص المضمون بعد وقوع الطوارئ في حالة مالية أحسن من التي كان عليها لو لم يقع الطارئ**)). كما عالج في المادة (٩٥٦) من القانون المذكور مسألة التأمين الزائد، فاعتبر العقد باطلاً إذا انطوى على الغش والاحتيال، وبخلافه يكون صحيحاً((**على قدر قيمة الشيء المضمون لا غير**)). أما حالة التأمين الزائد الناجم عن تأمين مكرر، فقد عالجها في المادة (٩٥٨) من القانون، معتبرا جميع تلك العقود صحيحة إذا لم يكن إبرامها منطوياً على الغش والاحتيال، وينتج كل عقد أثره ((**بنسبة القيمة المعينة له من قيمة الشيء المضمون بتمامها**)) وتتم تسوية التعويض إما حسب ترتيب تواريخ تلك العقود، أو باعتبار المؤمنين متضامنين فيما بينهم، وهو ما يقابله في التشريع الإنجليزي مبدأ المشاركة بين المؤمنين كل بنسبة مبلغ تأمينه (Principle of Contribution). وبذلك لا يتمكن المؤمن له من الحصول على تعويض يفوق قيمة الضرر الذي لحق به.

ومما يؤثر في تطبيق مبدأ التعويض أيضا، هو ما يعرف **بالتأمين الناقص** (Under Insurance)، أي أن يكون مبلغ التأمين أقل من قيمة الشيء المؤمن عليه. ولم يتطرق التقنين المدني العربي أيضا إلى هذه الحالة، أما المشرع اللبناني فقد عالجها في المادة (٩٥٩) التي نصت على أنه ((**إذا كان عقد الضمان لا يشمل سوى قسم من قيمة الشيء المضمون، عُدَ الشخص المضمون كأنه ما زال ضامنا لنفسه القسم الباقي فيتحمل من ثمَّ قسماً يناسبه من الضرر**)). ويترتب على ذلك أن تتحدد مسؤولية المؤمن في حالة الخسارة الكلية بمبلغ التأمين، ويشترك المؤمن له معه في تحمل الخسارة التي تتجاوز هذا المبلغ، أما الخسارة الجزئية فتقسم بينهما بنسبة ما يتحمله كل منهما من أصل كامل قيمة الشيء المؤمن عليه، وذلك بموجب ما يعرف بشرط المعدل (Average Clause).

وبالرغم من الصفة التعويضية لعقود التأمين من المسؤولية إلا أن تطبيق مبدأ التعويض فيها لايكون بنفس دقة تطبيقه في عقود التأمين على الأموال. كما سنتطرق إلى ذلك في سياق البحث.

تطبيق مبدأ التعويض في التأمين على السيارات

وإذا انتقلنا من التعميم إلى التخصيص، ببحث كيفية تطبيق مبدأ التعويض في عقد التأمين على السيارات، فلا بد من أن نوضح أولاً بأن عقد التأمين على السيارات، مجرداً من المنافع الإضافية، هو عقد مركب من عقدين متداخلين، هما عقد تأمين على الأموال متمثلة بهيكل السيارة أو المركبة الآلية المؤمن عليها. وعقد تأمين من المسؤولية يغطي مسؤولية المؤمن له المدنية أو من يقود السيارة بإذن منه، والمترتبة نتيجة حوادث السير المرتكبة من قبل أي منهما، وما قد ينجم عنها من ضرر مادي أو بدني لشخص ثالث. وقد تم بموجب تشريعات التأمين الإلزامي في الدول التي تطبق هذا النوع من التأمين، فصل تغطية المسؤولية المدنية عن تغطية هيكل السيارة التي بقيت تغطية اختيارية، غير أننا في هذا البحث سنفترض بقاء المسؤولية مغطاة بوثيقة تأمين السيارات الاختيارية لأغراض المقارنة بين ما كانت عليه هذه التغطية وما آلت إليه بجعلها إلزامية.

مبدأ التعويض فيما يتعلق بهيكل السيارة

ففيما يتعلق بالتأمين على هيكل السيارة، فإن مبلغ التأمين يكون بمقدار القيمة المصرح بها من قبل طالب التأمين للسيارة المطلوب التأمين عليها، فتعتبر هذه القيمة فيما بين المؤمن له والمؤمن هي القيمة القابلة للتأمين (Insurable Value) فوثيقة التأمين على السيارات هي من الوثائق القيمية (Valued Policy) التي يلتزم المؤمن بموجبها بالقيمة المصرح بها المقبولة من قبله عند إبرام عقد التأمين، لذلك لا وجود للتأمين الناقص في هذا العقد كما لا وجود للتأمين الزائد إلا في حالة تكرار التأمين لدى أكثر من مؤمن واحد في ذات الوقت، ويترتب على ذلك أن يكون المؤمن مسؤولاً في حالة الخسارة الكلية بتعويض المؤمن له عن كامل مبلغ التأمين بصرف النظر عن القيمة السوقية للسيارة وهي سالمة وقت وقوع الحادث،على أن يؤول حطام السيارة إلى المؤمن.

وبسبب كون عقد التأمين على السيارات هو من العقود القيمية وكون التأمين الناقص منعدم فيه، فلا يصار إلى تطبيق شرط المعدل في حالة الخسارة الجزئية، بل /أن هذه الخسارة تعوض بكامل كلفتها المتمثلة بالأجرة المعقولة للإصلاح وقيمة الأجزاء المستبدلة على أن تخضع هذه القيمة لاستقطاع الفرق بين الجديد والقديم المستعمل (New for Old).

ويختلف التأمين على السيارات عن التأمين ضد الحريق، بأن مبلغ التأمين فيه لا يخضع للتناقص بمقدار الخسائر الجزئية مهما تعددت، والسبب في ذلك كون وثيقة السيارات هي وثيقة قيمية كما قلنا، فتكون قيمة التأمين ثابتة فيها طيلة فترة سريانها، أما وثيقة الحريق فهي وثيقة غير قيمية(Unvalued Policy) يتحدد مبلغ تأمينها بمقدار القيمة الفعلية للشيء المؤمن عليه (Insured Value)عند إبرام العقد فيتناقص هذا المبلغ بمقدار الخسارة الجزئية بسبب تناقص القيمة الفعلية للشيء المؤمن عليه نتيجة الخسارة المتحققة.

الخسارة التبعية

الأصل أن الخسارة التبعية (Consequential Loss) لا تغطيها عقود التأمين المختلفة على الرغم من أن تحققها يرتبط بتحقق الخسارة الحقيقية (Actual Loss). والسبب هو أن عقد التأمين يتعلق بقيمة الشيء المؤمن عليه وتعتبر هذه القيمة أساساً جوهرياً في تحديد قسط التأمين. وأن الخسارة التبعية هي خسارة طارئة لا ترتبط بالقيمة المؤمنة أو القابلة للتأمين لذلك الشيء، ولم يؤخذ احتمال تحققها بنظر الاعتبار عند تحديد قسط التأمين بوصفه مقابلاً للخطر المؤمن منه. فلا يشملها مبدأ التعويض الذي ينحصر أثره بالقيمة المؤمنة أو القيمة القابلة للتأمين كيفما يكون الحال. ولا يخرج عقد التأمين على السيارات عن هذا السياق. فالأصل فيه أن لا يغطي الخسارة التبعية المتمثلة بخسارة الاستعمال أو نقصان القيمة السوقية التجارية للسيارة، ما لم يتم الاتفاق بشكل خاص بين المؤمن له والمؤمن على تغطيتها ولقاء قسط تأمين إضافي. فيترتب على هذا الاتفاق غطاء إضافي يضاف إلى غطاء عقد التأمين الأصلي. فإذا انعدم هذا الاتفاق لا يكون المؤمن مسؤولاً عن أي خسارة تبعية تطرأ نتيجة تعرض الشيء المؤمن عليه للحادث المؤمن منه.

ومن استقراء قضاء محكمة التمييز الأردنية نجد أن المحكمة المذكورة لم تستقر على اتجاه ثابت بشأن قيام مسؤولية المؤمن من عدمها عن هذه الخسارة، فقد قضت في قرار لها هو المرقم ٣٩٩ / ٩١ ((**إن توقف السيارة عن العمل مدة عشرين شهراً في كراج التصليح الذي اختارته شركة التأمين المميزة فإن ذلك يعني تعطيل استيفاء منفعتها على المالك طوال المدة المذكورة بسبب الإصلاح الذي التزمت به الشركة، وهذا التعطيل هو ضرر بحد ذاته وناشئ ومضمون على شركة التأمين لأن التأمين الذي التزمت به هو من نوع التأمين الشامل**)). غير أنها رجعت عن ذلك في قرار لاحق لها هو القرار المرقم ١٢٧٩/ ٩٢ فقضت بأنه ((**من الرجوع إلى عقد التأمين والذي يحدد حقوق طرفي هذه الدعوى نجد انه قد ورد فيه شرط يفيد ان شركة التامين غير ملزمة بالتعويض عما يصيب المؤمن له من ضرر نتيجة حرمانه من استعمال سيارته نتيجة حادث التصادم كما أنه ورد فيه شرط آخر يفيد بأن شركة التأمين المميز ضدها غير ملزمة بدفع قيمة اندثار أو تدني السيارة المصدومة وحيث أن الشرطين المشار إليهما غير مخالفين للقانون ولا يعتبران من الشروط التعسفية الباطلة وفقاً للمادة ٩٢٤ من القانون المدني وبما ان شركة التأمين المميز ضدها قد عملت على إصلاح سيارة المميزة وذكر الخبير في تقريره أن السيارة قد تم تصليحها بشكل جيد وعادت للحالة التي كانت عليها قبل الصدم ، فعليه ليس من حق المدعي المطالبة بقيمة النقصان الجزئي لقيمة السيارة كما ليس من حقه المطالبة بالتعويض عن فترة حرمانه من استعمال السيارة خلال فترة تصليحها**)) غير أن المحكمة لم تستمر على هذا النهج، بل عادت لتقرر مسؤولية المؤمن عن تعويض الخسارة التبعية فجاء في قرارها المرقم ٩٤/١٢٤ ((**أن اجتهاد محكمة التمييز قد استقر بعد سريان القانون المدني على أن توقف السيارة عن العمل أثناء إصلاحها من قبل شركة التأمين يعني تعطيل استيفاء منفعتها على المالك طوال مدة الإصلاح الذي التزمت به الشركة. وهذا التعطيل هو ضرر بحد ذاته وناشئ عن الحادث ومسؤولية شركة التأمين تشمل الكسب الفائت سواء أكانت السيارة معدة للاستعمال ام لا**)) ثم عادت فرجعت أيضاً عن ذلك ثانية حيث قضت بقرارها المرقم ٨٥٦/ ٩٧ بأنه ((**لدى تدقيق وثيقة التأمين نجد ان البند ٥/١/أ ينص على أن شركة التأمين لا تكون مسؤولة عن الخسارة غير المباشرة التي تلحق بالمؤمن له أو حرمانه من استعمال السيارة أو النقص في قيمتها وحيث أن العقد شريعة المتعاقدين وأن هذا الشرط لا يخالف القانون أو النظام ولا يعتبر من الشروط التعسفية التي تعتبر باطلة والمنصوص عليها في المادة ٩٢٤ من القانون المدني فيكون ما توصلت إليه محكمة الموضوع بحكمها المميز في محله**))

ويبدو أن عدم استقرار القضاء على اتجاه ثابت في مسائل محددة بالذات، هو أن

الفصل في هذه المسائل من قبل المحاكم يستند إلى الاجتهاد المجرد في تفسير شروط وثيقة التامين أو النصوص القانونية المتعلقة بها دون النظر إلى الأساس الفني الذي يربط قسط التأمين بمبلغ التأمين.

مبدأ التعويض في التأمين من المسؤولية

تختلف الخسارة التي تقع على مسؤولية المؤمن في عقود التأمين من المسؤولية عنها في عقود التأمين على الأموال. فالتأمين من المسؤولية يغطي الذمة المالية للمؤمن له ولا يتعلق بشيء له وجود مادي في الحيز الخارجي (Tangible Property)، بحيث تكون قيمته الحقيقية أساسا لتحديد مبلغ التأمين. لذلك أصبح من العسير عند إبرام عقد التأمين من المسؤولية أن يتوقع المؤمن سقفا لقيمة الخسارة التي قد يكون المؤمن له مسؤولا مدنيا عن تعويضها. فمن الناحية القانونية تتحدد علاقة المؤمن له بالشخص الثالث المضرور طبقاً للقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية، لذلك يكون مسؤولاً بمقتضى المادة (٢٦٦) من القانون المدني الأردني والمادة (٢٠٧) من القانون المدني العراقي عن تعويض المضرور ((**بقدر ما لحقه من ضرر وما فاته من كسب**)) فتدخل الخسائر التبعية والضرر الأدبي ضمن هذا المقياس للتعويض. ويترتب على ذلك أن يتحمل المؤمن هذه الخسائر والكسب الفائت نتيجة التزامه بتعويض المؤمن له عما يكون قد دفعه أو مسؤولاً عن دفعه للمضرور طبقاً للقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية. ومن أجل أن لا تكون مسؤولية المؤمن مسؤولية مطلقة، فقد جرى التعامل أن يُحَدَدَ سقفٌ لهذه المسؤولية في وثيقة التأمين باتفاق الطرفين، فيقوم هذا السقف مقام القيمة القابلة للتأمين في عقد التأمين القيمي على الأموال. فإن تجاوز التعويض الذي يدفعه المؤمن له للمضرور هذا السقف تحمل المؤمن له وحده المبلغ الزائد.

ومع ذلك، يجوز للمؤمن له أن يغطي ذمته المالية بعقد تأمين ثان من المسؤولية كي يتجنب تحمله ما يتجاوز سقف العقد الأول من مبلغ التعويض. غير أن هذا التعدد في العقود لا يخلق حالة تأمين زائد كما هو الحال في التأمين على الأموال، وذلك لجهالة سقف التعويض الذي قد يتحمله المؤمن له عند صدور فعل ضار عنه. لهذا فإن العقود المتعددة للتأمين من المسؤولية لا تخضع لمبدأ المشاركة بين المؤمنين. ومن أجل الحيلولة دون حصول المؤمن له على تعويض يتجاوز التعويض الذي دفعه للمضرور، مما يتعارض مع مبدأ التعويض، فقد تضمنت عقود التأمين من المسؤولية شرطاً يقضي بأن لا تكون مسؤولية المؤمن له مغطاة بعقد تأمين آخر، و بخلافه فإن المؤمن سوف لا يكون مسؤولاً إلا عن مبلغ الزيادة التي تتجاوز سقف مسؤولية المؤمن في ذلك العقد الآخر، ومن أجل تجنب التعارض بين العقدين وأيهما تكون له الأولوية في تغطية الضرر المتحقق جرى التعامل أن تكون الأولوية للعقد السابق في تاريخ إبرامه. فيتحمل المؤمن الأول مبلغ التعويض بحدود سقف المسؤولية المحدد في وثيقته ويتحمل المؤمن الثاني ما يتجاوز ذلك السقف، وضمن سقف الوثيقة الثانية.

تغطية المسؤولية في التامين على السيارات

وبالرغم من اشتراط عقد التأمين على السيارات أن لا تكون مسؤولية المؤمن له أو من يتولى قيادة المركبة بإذن منه مغطاة بعقد تأمين آخر من المسؤولية، إلا أن الشروط المتعلقة بنطاق التغطية في هذا العقد قد أدت إلى حصول حالة من الازدواج غير المقصود، الأمر الذي قد يترتب عليه حرمان المؤمن له من أي تعويض، فقد نصت شروط تغطية المسؤولية المدنية في وثيقة التامين الاختياري على السيارات على:

١- تغطية مسؤولية المؤمن له المدنية الناشئة عن الحوادث التي ترتكب من قبله عند قيادته بنفسه لسيارته المؤمنة. كما تغطي مسؤوليته المدنية الناشئة عن قيادته لسيارة أخرى لا تعود له وليست مباعة له بالتقسيط.

٢- تغطية المسؤولية المدنية لأي شخص آخر يقود سيارة المؤمن له بإذن منه على أن يلتزم بشروط وثيقة التأمين كما لو كان هو المؤمن له وعلى أن لا تكون مسؤوليته مغطاة بوثيقة تامين أخرى.

فإذا قام المؤمن له بقيادة سيارة أخرى غير مملوكة له وغير مباعة له بالتقسيط، بإذن من مالكها. وكانت تلك السيارة الأخرى مؤمن عليها لدى مؤمن آخر بوثيقة تتضمن نفس شروط وثيقة تامين سيارته. وإنه أثناء قيادتها ارتكب حادث سير تسبب في قيام مسؤوليته المدنية، فسوف يكون هناك ازدواج غير مقصود في تغطية مسؤوليته المدنية. فهي مغطاة بوثيقة التأمين الخاصة بسيارته، كما أنها مغطاة بوثيقة تأمين السيارة العائدة للغير التي ارتكبت الحادث أثناء قيادته لها. فلو طالب مؤمن السيارة التي يقودها فسوف يتمسك في مواجهته بالشرط الذي ينص على أن لا تكون مسؤوليته المدنية مغطاة بوثيقة أخرى. ولو طالب مؤمن سيارته لتمسك في مواجهته بأن مسؤوليته مغطاة بوثيقة تأمين السيارة الأخرى التي كان يقودها، ومعنى هذا أنه سيحرم من الحصول على تعويض من أي من المؤمنين.

وقد عرض نزاع بهذا الخصوص على القضاء في المملكة المتحدة فقضت المحكمة في قضية عرفت بقضية (Gale V. Motor Union Insurance Company) ببطلان الشرط الذي يوجب أن تكون المسؤولية المدنية لمن يقود السيارة المؤمنة باذن مالكها غير مغطاة بوثيقة تامين أخرى، لكونه يتعارض مع قواعد العدالة، طالما أن وثيقة التأمين اعتبرته كما لو كان هو المؤمن له وألزمته بمراعاة شروطها. وخلصت المحكمة في قضائها إلى وجوب تطبيق مبدأ المشاركة بين المؤمنَين.

غير أننا نرى أن المحكمة بقضائها تطبيق مبدأ المشاركة بين المؤمنين قد خرجت عن القاعدة المتبعة في التطبيق العملي إذ كان عليها أن تلزم المؤمن الذي يكون عقده اسبق في التاريخ بدفع التعويض ضمن سقف مسؤوليته على أن يتحمل المؤمن الثاني أي زيادة عن السقف المذكور إن وجدت.

تغطية التأمين الإلزامي

لا يختلف الإطار العام لنطاق التغطية في التأمين الإلزامي عن نطاقها في التأمين الاختياري، سوى أن الأول ينحصر بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن استعمال السيارة دون أن تنسحب التغطية إلى هيكل السيارة مرتكبة الحادث. كما لا تختلف القواعد التي تحكم سقف التعويض في كل منهما، سوى أن بعض تشريعات التأمين الإلزامي قد حددت سقفاً لمسؤوليتها بالنسبة للأضرار المادية وآخر للأضرار البدنية، بينما تركت تشريعات أخرى تحديد مبلغ التعويض إلى القضاء. وألزمت المؤمن بالمبلغ الذي يحكم به.

ومع ذلك، فهناك اختلاف أساسي بين التأمين الإلزامي والتأمين الإختياري ينحصر في مسألتين.

الأولى: أن التأمين الاختياري يغطي مسؤولية المؤمن له بشكل مطلق سواء أكانت هذه المسؤولية ناجمة عن حادث ارتكبه أثناء قيادته لسيارته المؤمنة أو ناجمة عن حادث ارتكبه أثناء قيادته لسيارة أخرى غير مملوكة له ولا مباعة له بالتقسيط بشرط أن لا تكون مسؤوليته مغطاة بوثيقة تأمين أخرى، فإن كانت السيارة الأخرى مؤمنة نشأ ازدواج غير مقصود كما أسلفنا. أما في التأمين الإلزامي فإن تغطية المسؤولية ينحصر بالسيارة التي يتولى قيادتها والتي تسببت بالحادث سواء أكانت مملوكة له أو مملوكة لغيره وسواء أكان يقودها بإذن من مالكها أو دون إذن منه. فإن ارتكب الحادث بسيارة لا تعود له انحصرت مسؤولية التعويض بمؤمن تلك السيارة دون مؤمن السيارة المملوكة له، والتي لم ترتكب الحادث. وبذلك تنعدم حالة الازدواج في التأمين الإلزامي.

الثانية: أن الشخص الثالث المضرور في حالة التأمين الإختياري، لا تربطه علاقة مباشرة بالمؤمن لأنه ليس طرفاً في العقد، بل تنحصر علاقته بالمؤمن له الذي صدر عنه الفعل الضار. لذلك فإنه لا يستطيع مطالبة المؤمن مباشرة بالتعويض إلا في حالة واحدة هي عدم استطاعته الحصول على تعويض من المؤمن له، إما بسبب إفلاس الأخير أو إعساره أو بسبب تعرض المضرور لمزاحمة دائني المؤمن له المتقدمين عليه في مرتبة ديونهم. ففي هذه الحالة له أن يرجع على المؤمن، ويكون للمؤمن الحق في التمسك

في مواجهته بكافة الدفوع التي له في مواجهة المؤمن له. أما في التأمين الإلزامي، فإن الشخص الثالث المضرور، وإن لم يكن طرفاً في العقد إلا أن تشريعات التأمين الإلزامي رتبت له حقاً مباشراً في مواجهة المؤمن. فيستطيع الرجوع عليه دون توسط المؤمن له. كما يجوز له أن يقاضيه بالدعوى المباشرة، فلا يتعرض لمزاحمة الدائنين للمؤمن، وفي هذه الحالة تخضع الدعوى لقاعدة التجريد من الدفوع، أي أن لا يكون للمؤمن أن يتمسك في مواجهة المضرور بما له من دفوع في مواجهة المؤمن له. وبذلك لا يكون للمؤمن له شأن يذكر في التأمين الإلزامي سوى التزامه قانوناً بإبرام عقد التأمين.

مسألة المطالبة

وهناك مسألة أخرى لها علاقة بإجراءات التعويض تحتاج إلى بعض التوضيح: فالقاعدة العامة في التأمين من المسؤولية، أن لا يكون المؤمن مسؤولا عن تعويض المؤمن له ما لم يقم الشخص الثالث المضرور بمطالبة المؤمن له بالتعويض. فقد نصت المادة (٩٣٠) من القانون المدني الأردني والمادة (١٠٠٤) من القانون المدني العراقي على أن ((**لا ينتج التزام المؤمن أثره في التأمين من المسؤولية المدنية إلا إذا قام المتضرر بمطالبة المستفيد بعد وقوع الحادث الذي نجمت عنه هذه المسؤولية**)) وأساس هذا النص، هو أن التزام المؤمن بتعويض المؤمن له هو التزام **احتمالي** يتعلق باحتمال قيام مسؤولية المؤمن له المدنية خلال فترة التامين. وحيث أن المطالبة بالوفاء لا تنصب إلا على التزام مؤكد، فمطالبة الشخص الثالث المضرور للمؤمن له والمقترنة بوقوع الحادث الذي نشأت عنه المسؤولية هي التي تقلب التزام المؤمن من التزام **احتمالي** إلى التزام **مؤكد** دون إخلال بحقه في التمسك بالدفوع التي تعفيه من الوفاء، كما لو أن حق المؤمن له كان قد سقط بسبب إقراره بالمسؤولية أو غير ذلك من الأسباب المسقطة للحق في التعويض.

وحيث أن عبارة ((**التأمين من المسؤولية المدنية**)) جاءت مطلقة في النص المذكور، فإنها تنصرف لكل من التأمين الاختياري والتأمين الإلزامي من المسؤولية على حد سواء، ((**لأن المطلق يجري على إطلاقه إذا لم يقم دليل التقييد نصاً أو دلالة**)) كما تقول القاعدة الكلية التي تضمنتها المادة (٢١٨) من القانون المدني الأردني. والمادة (١٦٠) من القانون المدني العراقي. وحيث أن تشريعات التأمين الإلزامي، قد أقامت علاقة مباشرة بين الشخص الثالث المضرور والمؤمن دون توسط المؤمن له، ومنعت المؤمن من التمسك في مواجهته بالدفوع التي له في مواجهة المؤمن له، لذلك فإن التزام المؤمن في التأمين الإلزامي لا ينقلب من التزام **احتمالي** إلى التزام **مؤكد** إلا بوقوع مطالبة من قبل المضرور نفسه متضمنة الدليل على ارتكاب السيارة المؤمنة لحادث أدى إلى إلحاق ضرر مادي أو بدني به. هذا ولما كان النص سالف الذكر لم يحدد نوع المطالبة، وما إذا كانت مطالبة ودية أم قضائية فإنها تنصرف إلى المطالبة الودية، لأن الأصل أن ينفذ الإلزام طوعا فإن تخلف التنفيذ الطوعي يصار إلى التنفيذ الجبري استدلالاً بالفقرة الأولى من المادة (٣٥٥) والمادة (٣٦١) من القانون المدني الأردني والمادة (٢٥٦) من القانون المدني العراقي.

لذلك، فإننا نرى على ضوء النصوص المذكورة، وبدلالة ما جاء في المادة (٣) من قانون المرافعات المدنية الأردني أن الشخص الثالث المضرور لا تصبح له مصلحة يقرها القانون تتيح له مقاضاة المؤمن إلا إذا قام بمطالبة المؤمن ودياً أولاً ورفض المؤمن الاستجابة لهذه المطالبة.

وقد كان المشرع المصري سبّاقاً في تقرير هذه الحقيقة عندما الزم المؤمن بمقتضى المادة (٨) من قانون التأمين الإجباري الجديد رقم (٧٢) لسنة ٢٠٠٧ أن يؤدي ((**مبلغ التأمين المحدد عن الحوادث المشار إليها في المادة (١) من هذا القانون إلى المستحق أو ورثته وذلك دون حاجة إلى اللجوء إلى القضاء في هذا الخصوص**))

كما نهج المشرع الأردني نهج المشرع المصري إذ الزم المتضرر بمطالبة المؤمن ودياً قبل مطالبته قضائياً، كما جاء ذلك في المادة (١٤) من نظام التأمين الإلزامي رقم (١٢) لسنة ٢٠١٠ الصادر بمقتضى قانون تنظيم أعمال التأمين رقم (٣٣) لسنة ١٩٩٩، غير أنه ليس في تلك النصوص ما يمنع المضرور من اللجوء إلى القضاء إذا امتنع المؤمن عن تنفيذ التزامه أو إذا حصل نزاع بين الطرفين بشأن شمول الحادث بالتأمين من عدم شموله أو بشأن مبلغ التعويض الواجب الأداء عن الضرر المتحقق، لأن القضاء هو الجهة المختصة، وفقاً لأحكام الدستور، بالفصل في أسباب النزاع إن حصل، والحكم بالتنفيذ الجبري إذا توافر سنده القانوني.

وإن القول بأن النصوص آنفة الذكر، هي نصوص غير دستورية لا يجوز إعمالها، هو قول غير وارد. لأن النصوص المذكورة لم تمنع المضرور من استخدام حقه الدستوري المشروع في اللجوء إلى القضاء وطلب التنفيذ الجبري إذا فشل نتيجة المطالبة الودية في الحصول على ما يعتقد أنه حق له، كما أن الدستور لم يمنع الأفراد من اللجوء إلى المطالبات الودية أو تسوية نزاعاتهم صلحاً، لأن القانون المدني وليس القانون الدستوري هو الذي يقيم القواعد العامة لإبرام العقود وإجراءات تنفيذ الالتزامات المترتبة عليها. فأوجبت نصوصه تنفيذ الالتزامات طوعاً وبخلافه يصار للتنفيذ الجبري.

دور الدراسات الاكتوارية في تحديد الأقساط وتقييم المخاطر لتأمين الحياة في الأردن

رسالة قدمت الى جامعة ال البيت للحصول على درجة الماجستير في التمويل والمصارف

عمر محمد حطاب شديفات

محاضر في الجامعة الهاشمية - كلية الاقتصاد والعلوم الادارية - قسم العلوم المالية والمصرفية

الاكتواري؟ بدأت هذه الدراسة من هذا المصطلح والذي يعني «الخبير بشؤون التأمين» وتكتب بالانجليزية Actuary حيث يقوم هذا الخبير بإعداد دراسات تسمى الدراسات الاكتوارية وتقوم هذه الدراسات على قياس حدة المخاطر والتوقعات المستقبلية للخسائر، من هنا بدء الباحث في إعداد دراسة تفتقر إليها العديد من المكتبات العربية.

أشرف على هذه الرسالة الدكتور جمعه محمود عباد وكان من أهداف هذه الدراسة مايلي:-

- التعرف على جدول حياة أردني يمكن من خلاله تحديد أقساط التأمين وتقييم المخاطر التي تواجه شركات التأمين.
- بيان أهمية إجراء دراسات اكتوارية دورية لشركات التأمين في الأردن وبما يضمن استمرارية دفع الأقساط والتعويضات للطرفين مع الأخذ بعين الاعتبار جميع الفئات العمرية للمشتركين.
- بيان مدى كفاية المعلومات التي تقدمها جداول الحياة في تحديد أقساط شركات التأمين لمعرفة الفترة الزمنية التي يمكن بها تغطية الخطر.
- التعرف على الفئات العمرية التي تسبب مخاطر تأمين الحياة عند تقييم خطر التقدم في العمر.

لقد قام الباحث بدراسة عينة من قطاع التأمين حيث اشتملت هذه العينة على خمسة شركات تمارس التامين على الحياة وذلك لاختبار الفرضيات التي بنيت عليها الدراسة. وقد لجأ الباحث إلى استخدام نماذج اكتوارية لقياس كلاً من قيمة القسط وحدة الخطر حسب النظريات الاكتوارية المستخدمة في قطاع التأمين. ثم قام الباحث ببناء جدول حياة وجدول رموز حسابي لكي يتمكن من خلالهما تحديد القسط وتقييم الخطر بناءً على الفرضيات التي حددتها الدراسة انطلاقاً من الفرضية الرئيسية الاولى التي نصت على أنه لا يوجد فروقات ذات دلالة احصائية بين جدول الحياة الذي اعده الباحث وجدول الحياة البريطاني المستخدم في قطاع التأمين الاردني لتحديد القسط وتقييم الخطر، وإنتهاءً بالفرضيات التي تقيس العلاقة بين الدراسات الاكتوارية وتحديد الاقساط التي إندرج منها العوامل المؤثرة على تحديد القسط وتقييم الخطر وتتضمن (العمر، الدخل، مبلغ التأمين، مدة التأمين، كفاية المعلومات الصحية)، وعرض الباحث نتائج جدول الحياة والرموز الحسابية التي توصل لها كمايلي:-

قام الباحث بتوضيح الرموز التي تم حسابها في الجداول التالية حيث بين أن أول خمسة اعمدة في الجداول التالية تسمى بـ (جداول الحياة) وتكتب باللغة الانجليزية

جدول حياة /ذكور

Age العمر	lx ح س	dx و س	px ل س	qx ف س	Dx د س	Nx ن س	Sx مجـ ن س	$\ddot{a}_x$ ع س	Cx ج س	Mx م س	Rx مجـ م س	Ax أ س	Px ط س
٠	١٠٠٠٠٠	٢٧٨٩	٠,٩٧٢١١٠٠	٠,٠٢٧٨٩٠٠	١٠٠٠٠٠	٧٠٧٣٧٦,٦	٣٩٥٣٠٤٦	٧,٠٧٣٧٦٦	٢٧٠٧,٧٦٧	١٧٧٤٥,٢١	٢٠٢١٩٧,٢	٠,١٧٧٤٥٢	٠,٠٢٥٠٨٦
١	٩٧٢١١	٥٥٢	٠,٩٩٤٣٢١٦	٠,٠٠٥٦٧٨٤	٩٤٣٧٩,٦١	٦٠٧٣٧٦,٦	٣٢٤٥٦٦٩	٦,٤٣٥٤٦٤	٥٢٠,٣١٢٩	١٥٠٣٧,٤٤	١٨٤٤٥٢	٠,١٥٩٣٢٩	٠,٠٢٤٧٥٨
٥	٩٦٦٥٩	٣٠٩	٠,٩٩٦٨٠٣٢	٠,٠٠٣١٩٦٨	٨٣٣٧٨,٩	٥١٢٩٩٧	٢٦٣٨٢٩٣	٦,١٥٢٥٩٩	٢٥٨,٧٨٢٦	١٤٥١٧,١٣	١٦٩٤١٤,٦	٠,١٧٤١١	٠,٠٢٨٢٩٩
١٠	٩٦٣٥٠	٣٠٩	٠,٩٩٦٧٩٢٩	٠,٠٠٣٢٠٧١	٧١٦٩٣,٤٥	٤٢٩٦١٨,١	٢١٢٥٢٩٦	٥,٩٩٢٤٣٢	٢٢٣,٢٢٨٢	١٤٢٥٨,٣٥	١٥٤٨٩٧,٤	٠,١٩٨٨٧٩	٠,٠٣٣١٨٨
١٥	٩٦٠٤١	٤٨٦	٠,٩٩٤٩٥٠١	٠,٠٠٥٠٦٠٣	٦١٦٤٥,٠٦	٣٥٧٩٢٤,٦	١٦٩٥٦٧٨	٥,٨٠٦٢١٧	٣٠٢,٨٥٩١	١٤٠٣٥,١٢	١٤٠٦٣٩,١	٠,٢٢٧٦٧٦	٠,٠٣٩٢١٢
٢٠	٩٥٥٥٦	٦٩٥	٠,٩٩٢٧١٦٣	٠,٠٠٧٢٧٣٢	٥٢٩٠٧,٠٤	٢٩٦٢٧٩,٦	١٣٣٧٧٥٣	٥,٦٠٠٠٠٣	٢٧٣,٥٩٦٧	١٣٧٣٢,٢٦	١٢٦٦٠٤	٠,٢٥٩٥٥٤	٠,٠٤٦٣٤٩
٢٥	٩٤٨٦٠	٨٠٧	٠,٩٩١٤٩٢٧	٠,٠٠٨٥٠٧٣	٤٥٣٠٥,٦٦	٢٤٣٣٧٢,٥	١٠٤١٤٧٤	٥,٣٧١٧٩	٣٧٤,٢٠١٦	١٣٣٥٨,٦٦	١١٢٨٧١,٧	٠,٢٩٤٨٥٦	٠,٠٥٤٨٩
٣٠	٩٤٠٥٣	٩٥٣	٠,٩٨٩٨٧٨٠	٠,٠١٠١٣٢٦	٣٨٧٤٨,٥٩	١٩٨٠٦٦,٩	٧٩٨١٠١	٥,١١١٥٨٩	٣٨١,١٨٧٧	١٢٩٨٤,٤٦	٩٩٥١٣,٠٦	٠,٣٣٥٠٩٥	٠,٠٦٥٥٥٦
٣٥	٩٣١٠١	١٢٨٠	٠,٩٨٦٢٥١٥	٠,٠١٣٧٤٨٥	٣٣٠٨٦,٥٥	١٥٩٣١٨,٣	٦٠٠٠٣٤,٢	٤,٨١٥١٩٨	٤٤١,٦٤١٥	١٢٦٠٣,٢٧	٨٦٥٢٨,٦	٠,٣٨٠٩١٨	٠,٠٧٩١٠٨
٤٠	٩١٨٢١	١٨١٥	٠,٩٨٠٢٣٣٣	٠,٠١٩٧٦٦٧	٢٨١٤٨,٣٦	١٢٦٢٣١,٧	٤٤٠٧١٥,٩	٤,٤٨٤٥١٥	٥٤٠,١٩٤٨	١٢١٦١,٦٣	٧٣٩٢٥,٣٢	٠,٤٣٢٠٥٥	٠,٠٩٦٣٤٤
٤٥	٩٠٠٠٦	٢٦٧٦	٠,٩٧٠٢٧٩٨	٠,٠٢٩٧٣١٤	٢٣٨٠١,٠٦	٩٨٠٨٣,٣٧	٣١٤٤٨٤,٢	٤,١٢٠٩٦٦	٦٨٧,٠٢٦٩	١١٦٢١,٤٤	٦١٧٦٣,٦٩	٠,٤٨٨٢٧٤	٠,١١٨٤٨٥
٥٠	٨٧٣٣١	٤٠٢٨	٠,٩٥٣٨٧٦٦	٠,٠٤٦١٢٣٤	١٩٩٢٠,٨٢	٧٤٢٨٢,٣١	٢١٦٤٠٠,٨	٣,٧٢٨٨٧٨	٨٩٢,٠٥٣٧	١٠٩٣٤,٤١	٥٠١٤٢,٢٥	٠,٥٤٨٨٩٤	٠,١٤٧٢٠١
٥٥	٨٣٣٠٣	٥٩١٨	٠,٩٢٨٩٥٨١	٠,٠٧١٠٤١٩	١٦٣٩١,٣	٥٤٣٦١,٤٩	١٤٢١١٨,٥	٣,٣١٦٤٨٥	١١٣٠,٥٥٢	١٠٠٤٢,٣٦	٣٩٢٠٧,٨٤	٠,٦١٢٦٦٤	٠,١٨٤٧٣٣
٦٠	٧٧٣٨٥	٨٤٨٨	٠,٨٩٠٣١٤٧	٠,١٠٩٦٨٥٣	١٣١٣٤,٨	٣٧٩٧٠,٢	٨٧٧٥٧	٢,٨٩٠٨١	١٣٩٨,٧٣٢	٨٩١١,٨٠٦	٢٩١٦٥,٤٨	٠,٦٧٨٤٨٨	٠,٢٣٤٧٠٥
٦٥	٦٨٨٩٧	١١٣٦٦	٠,٨٣٥٠٢٩١	٠,١٦٤٩٧٠٩	١٠٠٨٧,٤٣	٢٤٨٣٥,٤	٤٩٧٨٦,٨	٢,٤٦٢٠١٤	١٦١٥,٦٦٣	٧٥١٣,٠٧٣	٢٠٢٥٣,٦٨	٠,٧٤٤٧٩٥	٠,٣٠٢٥١٥
٧٠	٥٧٥٣١	١٣٨٣٥	٠,٧٥٩٥٢١٠	٠,٢٤٠٤٧٩٠	٧٢٦٦,٠١٣	١٤٧٤٧,٩٧	٢٤٩٥١,٤	٢,٠٢٩٧١٩	١٦٩٦,٤٣١	٥٨٩٧,٤١	١٢٧٤٠,٦	٠,٨١١٦٤٣	٠,٣٩٩٨٨
٧٥	٤٣٦٩٦	١٤٧٣٧	٠,٦٦٢٧٣٨٠	٠,٣٣٧٢٦٢٠	٤٧٦٠,٤٧	٧٤٨١,٩٥٣	١٠٢٠٣,٤٤	١,٥٧١٦٨٤	١٥٥٨,٧٦٣	٤٢٠٠,٩٧٩	٦٨٤٣,١٩٥	٠,٨٨٢٤٧١	٠,٥٦١٤٨٢
٨٠	٢٨٩٥٩	٢٨٩٥٩	٠,٠٠٠٠٠٠٠	١,٠٠٠٠٠٠٠	٢٧٢١,٤٨٣	٢٧٢١,٤٨٣	٢٧٢١,٤٨٣	١	٢٦٤٢,٢١٦	٢٦٤٢,٢١٦	٢٦٤٢,٢١٦	٠,٩٧٠٨٧٤	٠,٩٧٠٨٧٤

جدول حياة / إناث

Age العمر	lx ح س	dx و س	px ل س	qx ف س	Dx د س	Nx ن س	Sx مجـ ن س	ä x تئ س	Cx ج س	Mx م س	Rx مجـ م س	Ax أ س	Px ط س
٠	١٠٠٠٠٠	٢٥٢٦	٠,٩٧٤٧٤٠٠	٠,٠٢٥٢٦٠٠	١٠٠٠٠٠	٧١٣٧٦٤,٣	٤٠٣٨٩٧١	٧,١٣٧٦٤٣	٢٤٥٢,٤٢٧	١٦٧٩٠,٢١	١٩٦١٢٤,٥	٠,١٦٧٩٠٢	٠,٠٢٣٥٢٣
١	٩٧٤٧٤	٧٢٧	٠,٩٩٢٥٤١٦	٠,٠٠٧٤٥٨٤	٩٤٦٣٤,٩٥	٦١٢٧٦٤,٣	٣٣٢٥٢٠٦	٦,٤٨٥٥٩٩	٦٨٥,٢٦٧٢	١٤٣٣٧,٧٩	١٧٩٣٣٤,٣	٠,١٥١٥٠٦	٠,٠٢٣٣٦
٥	٩٦٧٤٧	٣١٣	٠,٩٩٦٧٦٤٨	٠,٠٠٣٢٣٥٢	٨٣٤٥٤,٨١	٥١٩١٢٩,٤	٢٧١١٤٤٢	٦,٢٢٠٤٨٥	٢٦٢,١٣٢٦	١٣٦٥٢,٥٢	١٦٤٩٩٦,٥	٠,١٦٣٥٩٢	٠,٠٢٦٢٩٩
١٠	٩٦٤٣٤	٢٨٢	٠,٩٩٧٠٧٥٧	٠,٠٠٢٩٢٤٣	٧١٧٥٥,٩٥	٤٣٥٦٧٤,٦	٢١٩٢٣١٣	٦,٠٧١٦١٦	٢٠٣,٧٢٢٨	١٣٣٩٠,٣٩	١٥١٣٤٤	٠,١٨٦٦١	٠,٠٣٠٧٣٥
١٥	٩٦١٥٢	٤٠٧	٠,٩٩٥٧٥٦٧	٠,٠٠٤٢٣٢٩	٦١٧١٦,٣١	٣٦٣٩١٨,٦	١٧٥٦٦٣٨	٥,٨٩٦٦٣٦	٢٥٣,٦٢٨٩	١٣١٨٦,٦٧	١٣٧٩٥٣,٦	٠,٢١٣٦٦٦	٠,٠٣٦٢٣٥
٢٠	٩٥٧٤٤	٥٥٣	٠,٩٩٤٢٢٤٢	٠,٠٠٥٧٧٥٨	٥٣٠١١,١٣	٣٠٢٢٠٢,٣	١٣٩٢٧٢٠	٥,٧٠٠٧٣٣	٢٩٧,٢٦٤٧	١٢٩٣٣,٠٤	١٢٤٧٦٦,٩	٠,٢٤٣٩٦٨	٠,٠٤٢٧٩٦
٢٥	٩٥١٩١	٦٩٣	٠,٩٩٢٧١٩٩	٠,٠٠٧٢٨٠١	٤٥٤٦٣,٧٥	٢٤٩١٩١,٢	١٠٩٠٥١٧	٥,٤٨١٠٩٦	٣٢١,٣٤٠٤	١٢٦٣٥,٧٧	١١١٨٣٣,٩	٠,٢٧٧٩٣١	٠,٠٥٠٧٠٧
٣٠	٩٤٤٩٨	٨٧١	٠,٩٩٠٧٧٢٣	٠,٠٠٩٢١٧١	٣٨٩٣١,٩٢	٢٠٣٧٢٧,٤	٨٤١٣٢٦,٢	٥,٢٣٢٩١٤	٣٤٨,٣٨٨٨	١٢٣١٤,٤٣	٩٩١٩٨,١١	٠,٣١٦٣٠٧	٠,٠٦٠٤٤٦
٣٥	٩٣٦٢٦	١١٣٩	٠,٩٨٧٨٣٤٦	٠,٠١٢١٦٥٤	٣٣٢٧٣,١٣	١٦٤٧٩٥,٥	٦٣٧٥٩٨,٧	٤,٩٥٢٨١١	٣٩٢,٩٩١٩	١١٩٦٦,٠٤	٨٦٨٨٣,٦٨	٠,٣٥٩٦٣١	٠,٠٧٢٦١١
٤٠	٩٢٤٨٧	١٥٣٥	٠,٩٨٣٤٠٣١	٠,٠١٦٥٩٦٩	٢٨٣٥٢,٥٢	١٣١٥٢٢,٤	٤٧٢٨٠٣,٢	٤,٦٣٨٨٢٤	٤٥٦,٨٥٩	١١٥٧٣,٠٥	٧٤٩١٧,٦٤	٠,٤٠٨١٨٤	٠,٠٨٧٩٩٣
٤٥	٩٠٩٥٢	٢١٤٩	٠,٩٧٦٣٧٢٢	٠,٠٢٣٦٢٧٨	٢٤٠٥١,٢٢	١٠٣١٦٩,٨	٣٤١٢٨٠,٩	٤,٢٨٩٥٨٨	٥٥١,٧٢٦٨	١١١١٦,١٩	٦٣٣٤٤,٥٩	٠,٤٦٢١٨٨	٠,١٠٧٧٤٧
٥٠	٨٨٨٠٣	٣١٠٦	٠,٩٦٥٠٢٣٧	٠,٠٣٤٩٧٦٣	٢٠٢٥٦,٥٩	٧٩١١٨,٦٢	٢٣٨١١١,١	٣,٩٠٥٨٢١	٦٨٧,٨٦٤٧	١٠٥٦٤,٤٦	٥٢٢٢٨,٣٩	٠,٥٢١٥٣٢	٠,١٣٣٥٢٧
٥٥	٨٥٦٩٧	٤٥٥٠	٠,٩٤٦٩٠٦٠	٠,٠٥٣٠٩٤٠	١٦٨٦٢,٣٦	٥٨٨٦٢,٠٣	١٥٨٩٩٢,٤	٣,٤٩٠٧٣٦	٨٦٩,٢١٤٢	٩٨٧٦,٦	٤١٦٦٣,٩٣	٠,٥٨٥٧١٩	٠,١٦٧٧٩٢
٦٠	٨١١٤٧	٦٦٥٤	٠,٩١٨٠٠٠٧	٠,٠٨١٩٩٩٣	١٣٧٧٣,٣٣	٤١٩٩٩,٦٧	١٠٠١٣٠,٤	٣,٠٤٩٣٤٧	١٠٩٦,٥٠٩	٩٠٠٧,٣٨٦	٣١٧٨٧,٣٣	٠,٦٥٣٩٧٣	٠,٢١٤٤٦٣
٦٥	٧٤٤٩٣	٩٦١١	٠,٨٧٠٩٨١٢	٠,١٢٩٠١٨٨	١٠٩٠٦,٧٦	٢٨٢٢٦,٣٤	٥٨١٣٠,٧٤	٢,٥٨٧٩٦٧	١٣٦٦,١٩٢	٧٩١٠,٨٧٧	٢٢٧٧٩,٩٤	٠,٧٢٥٣١٩	٠,٢٨٠٢٦٦
٧٠	١٢٨٧٩	٦٤٨٨٢	٠,٨٠١٥٠١٢	٠,١٩٨٤٩٨٨	٨١٩٤,٤٢٥	١٧٣١٩,٥٨	٢٩٩٠٤,٤	٢,١١٣٥٨	١٥٧٩,٢٠٧	٦٥٤٤,٦٨٥	١٤٨٦٩,٠٧	٠,٧٩٨٦٧٥	٠,٣٧٧٨٧٨
٧٥	١٥١٨٩	٥٢٠٠٣	٠,٧٠٧٩٢٠٧	٠,٢٩٢٠٧٩٣	٥٦٦٥,٤٧٨	٩١٢٥,١٥١	١٢٥٨٤,٨٢	١,٦١٠٦٥٩	١٦٠٦,٥٧٢	٤٩٦٥,٤٧٧	٨٣٢٤,٣٨٣	٠,٨٧٦٤٤٥	٠,٥٤٤١٥٣
٨٠	٣٦٨١٤	٣٦٨١٤	٠,٠٠٠٠٠٠٠	١,٠٠٠٠٠٠٠	٣٤٥٩,٦٧٣	٣٤٥٩,٦٧٣	٣٤٥٩,٦٧٣	١	٣٣٥٨,٩٠٦	٣٣٥٨,٩٠٦	٣٣٥٨,٩٠٦	٠,٩٧٠٨٧٤	٠,٩٧٠٨٧٤

Life Table وأما الأعمدة المتبقية من ذلك فتسمى بـ (جدول الرموز الحسابية) وتكتب باللغة الانجليزية Commutations Symbols لذلك يمكن تلخيصها بمايلي:-

١- يمثل العمود رقم (١) عمر المؤمن عليه «السن» ورمز الباحث له بالرمز (X) وبالعربية «س» حيث يمثل الخانة الأولى في الجدول والذي يبدأ بالعمر صفر سنة أو العمر ٢٠ سنة أو غير ذلك ويستمر إلى العمر النهائي ٩٩ سنة أو ١٠٠ سنة أو غير ذلك بحسب نوع الجدول للمنطقة الناشئة له، حيث يرمز لآخر عمر في الجدول بالرمز ω «أوميجا».

٢- أما العمود رقم (٢) فيمثل عدد الأحياء: حيث رمز الباحث لهذا العمود بالرمز (lx) وباللغة العربية «ح س» حيث يمثل الخانة الثانية من الجدول ويبدأ الرقم الأولي لعدد الأحياء برقم كبير عادةً ما يكون أكبر من ١٠٠,٠٠٠ ويدعى هذا الرقم بالإنجليزية Radix وتعني الأساس أي هو الأساس الذي يبنى عليه جدول الحياة. حيث تشير «ح س+١» إلى عدد الأحياء عند إتمام العمر «س+١» وهكذا إلى نهاية الجدول وتدعى «ح ω» وتمثل العدد النهائي للأحياء في جدول الحياة والذي يتساوى مع عدد الوفيات في نهاية الجدول على اعتبار أن عدد الأحياء كلهم سيموتون في نهاية السنة ω. عدد الأحياء عند العمر ω+١ والتي تكتب بالرموز الإكتوارية ح ω+١ سيكون صفر «ح ω+١ = ٠» وبناء عليه نقول أن عدد الأحياء عند أي عمر هو عبارة عن عدد الأحياء عند العمر الذي يسبقه مطروحاً منه عدد الوفيات خلال السنة نفسها،عدد الأحياء عند العمر س+١ = {عدد الأحياء عند العمر (س)} – {عدد الوفيات بين العمر (س) والعمر (س+١)}.

٣- العمود رقم (٣) عدد الوفيات : حيث رمز الباحث لهذا العمود بالرمز (dx) وباللغة بالعربية «وس» حيث يمثل الخانة الثالثة من جدول الحياة الذي يبين أعداد الوفيات بالسنة الواحدة. وتشير (وس) إلى عدد الوفيات بين العمر س والعمر س+١. فمثلاً (و١٨) تشير إلى عدد الوفيات بين العمر ١٨ والعمر ١٩ سنة ولذلك يمكن حساب (و١٨) بالمعادلة التالية: {و١٨ = ح ١٨ – ح ١٩}.

٤- العمود رقم (٤) احتمال الحياة : حيث رمز الباحث لهذا العمود بالرمز px وباللغة العربية (ل س) وتقيس هذه الأداة احتمالية أن يعيش شخص لمدة زمنية معينة أي احتمالية شخص عمره (س) من السنوات أن يعيش إلى العمر (س+١). فمثلاً شخص عمره ٢٣ سنة واشترك في بوليصة تأمين على الحياة فإن احتمالية أن يعيش هذا الشخص سنة واحدة فقط يمكن قياسها بأن نقول عدد الأحياء عند العمر ٢٣+١ مقسوماً على عدد الأحياء عند العمر ٢٣.

٥- أما العمود رقم (٥) احتمال الوفاة: والذي يرمز له بالرمز qx وباللغة العربية (ف س) حيث يمثل الخانة الخامسة من جدول الحياة وتقيس احتمالية موت شخص عمره (س) من السنوات قبل بلوغه العمر (س+١)، فمثلاً صاحب بوليصة تأمين حياة عمره الآن «٣٧» سنة فإن احتمالية موت هذا الشخص قبل إتمام العمر ٣٨ سنة هي عدد الوفيات بين العمر ٣٧ والعمر٣٨ مقسوماً على عدد الأحياء عند العمر ٣٧ سنة.

٦- العمود السادس «د س» ويرمز له باللغة الانجليزية D_X
يستخدم هذا الرمز في حساب قسط تأمين الحياة للسنة الواحدة وذلك في العقود الوقفية البحتة في شراء دفعة مدى الحياة قيمتها دينار واحد ويدفع هذا الدينار في نهاية كل سنة طول مدة الحياة.

٧- العمود السابع «ن س» ويرمز له باللغة الانجليزية N_X
يستخدم الرمز أساساً لتحديد الدفعات (حياة أو معاش) في التأمين على الحياة سواء كانت هذه الدفعات تستحق فوراً أو كانت تستحق بعد مدة زمنية، ويعبر هذا الرمز عن المجموع التراكمي لقيم (د س) إلى أن يصل إلى آخر قيمة في جدول الحياة والتي تتمثل في ω.

٨- العمود الثامن «مجـ ن س» ويرمز له بالانجليزية S_X
هذا الرمز يعرض القيم التي يتم استخدامها في إيجاد الدفعات التي يلتزم فيها صاحب البوليصة بشكل دوري مدى الحياة لكن هنا الدفعات متغيرة القيمة مع مرور الزمن لذلك استطاع الباحث القول بأنها الدفعات التي يتم الالتزام فيها بالتأمين على الحياة وتكون هذه الدفعات متزايدة أو متناقصة وتشكل هنا المجموع العكسي لقيم ن س وذلك من العمر «س» إلى العمر ω.

٩- «ئ س» ويرمز له باللغة الانجليزية $\ddot{a}_x$
رمز الباحث لهذا الرمز بالقيمة الحالية الإكتوارية لقسط وحيد صافي لدفعة في اشتراك تأمين على الحياة وهذه الدفعة معجلة وفورية بمبلغ تأمين دينار واحد.
وكما عرض الباحث سابقاً أن ل س هي احتمالية الحياة لشخص عمره «س» من السنوات كذلك ل ن س احتمالية شخص عمره «س» من السنوات أن يعيش إلى العمر «ن». وأن «ح ن» هي معامل الخصم ويعرف $\frac{١}{(١+ع)^{ن}}$ حيث «ع» معدل الخصم و«ن» العمر الذي سيبقى إليه صاحب بوليصة التأمين على قيد الحياة لذلك استطاع الباحث القول إذا اراد شخص شراء بوليصة تأمين على الحياة مقابل أن يحصل على دينار واحد بشكل دوري من الشركة المؤمن لديها ويرغب بدفع القسط حالاً لهذه البوليصة وتدعى بالدفعة المعجلة.

١٠- «ج س» ويرمز له باللغة الانجليزية C_X

استخدم الباحث هذا الرمز في حساب الأقساط التي تعتمد على بوليصة تأمين الحياة الذي يتوقف مبلغ التعويض على موت صاحب البوليصة ويتمثل هذا الرمز في تقدير القيمة الحالية لعدد الأموات بحيث يمكن حساب قيمة القسط الذي يدفع بشكل دوري مقابل استلام التعويض والذي يدفع للورثة.

وتجدر الإشارة حسب رأي الباحث إلى أن العلم الإكتواري له طرق رياضية بحته يتوصل فيها الخبير الإكتواري إلى علاقات رياضية يربط فيها جداول الحياة بالرموز الحسابية بأشكال وطرق مختلفة ومتنوعة جداً لكي يطمئن بأن ذلك الجدول والرموز قد تم حسابها بشكل دقيق ليتم حماية الشركة من أي خطر ينتج بسبب تحقق شروط البوليصة للمعالجة الفورية للفجوة المالية بين الأقساط المكتتبة والتعويضات في ظل أسس علمية رياضية بحته يتم تصميمها من تلك الجداول.

١١- «م س» ويرمز له باللغة الانجليزية M_X

استخدم الباحث هذا الرمز في إيجاد قيمة الأقساط التي تختص في عقود الوفيات بحيث يتم حساب القسط الحالي المراد دفعه من المشترك الجديد في تأمين الحياة ويتمثل هذا الرمز في المجموع التراكمي المستمر حتى العمر ω في نهاية جدول الحياة للرمز «ج س».

قد يتساءل البعض هل بالإمكان استخراج «م س» فقط بالاعتماد على أعداد الأحياء؟ نعم حيث اوضح الباحث بالرغم من ذلك يمكننا استخراج قيم «م س» من خلال الاعتماد على أعداد الأحياء وبالرجوع إلى معادلة أعداد الوفيات والتي يرمز لها بالرمز «و س»

١٢- «مجـ م س» ويرمز له باللغة الانجليزية R_X

بين الباحث انه يطلق على هذا الرمز المجموع التراكمي لقيم «م س» حيث يستخدم هذا الرمز في استخراج قيمة القسط لتأمين الحياة الذي يعتمد على موت الشخص، وبحسب الطرق التي يتم تقدير القسط فيها إلا أنه ذات علاقة مباشرة في أعداد الأحياء على الرغم أنه يختص في أقساط الوفيات، وعليه يمكن القول أن «R_X» هي المجموع الثنائي المركب للرمز «م س».

١٣- «أ س» ويرمز له باللغة الانجليزية بالرمز A_X

استخدم الباحث هذا الرمز الذي وصفه بأنه يتمتع بخصوصيته المستقلة الأمثل في حساب القسط الوحيد الصافي للعقود التي يتم الاتفاق عليها في البوليصة مدى الحياة بين الشركة والمشترك الذي عمره «س» من السنوات وذلك بمبلغ تعويض دينار واحد تلتزم الشركة بدفعه لصاحب تلك البوليصة.

وقد بين الباحث من استفتاء العاملين في نشاط تأمين الحياة في العينة المختارة بعدما توصل إلى جداول الحياة وجداول الرموز الحسابية من مدى تطبيقات النظريات الاكتوارية على واقع نشاط تأمين الحياة في الاردن وذلك من خلال استبانه أعدت لهذه الغاية وتم توزيعها عليهم ورصد اجابات العينة المختارة من خلال النماذج الاحصائية للتوصل إلى النتائج المرجوة من الدراسة التي تمثلت:-

أظهرت لنا احتمالات الحياة واحتمالات الوفاة أن الفرق بين جدول الحياة البريطاني وجدول الحياة الأردني بلغ ٤٪ ويأتي هذا الفرق لصالح جدول الحياة الأردني والذي بلغ ١٢٪ مقابل جدول الحياة البريطاني الذي بلغ ١٦٪. وبذلك يكون الفارق بين الأقساط في الجدولين بمقدار ٤٪ .

دل انخفاض معدلات الوفيات لجدول الحياة البريطاني مقابل جدول الحياة الأردني أن عمر المشترك مرتبط بقيمة القسط وبفارق بلغ ٤٪ لكل فئة عمرية في جدول الحياة الأردني.

أثبتت نتائج الدراسة أن قيمة القسط تتأثر بتغير مدة التأمين مما يؤدي إلى زيادة درجة الخطورة .

أظهرت الدراسة أنه كلما قلت أعراض ظهور الأمراض لدى المشترك قلت قيمة الأقساط. مما ينعكس إيجاباً على شركة التأمين في انخفاض حدة مخاطر تأمين الحياة.

دلت نتائج الدراسة إلى أن حجم التأمين الكبير يحتاج إلى إعادة التأمين نظراً لارتفاع درجة المخاطر التي تسبب عدم التوازن المالي في الشركة مما تزيد من قيمة الأقساط على المشترك.

أظهرت نتائج الدراسة أنه كلما كانت مدة التأمين أطول في تأمين الحياة أدى ذلك إلى انخفاض قيمة القسط مما ينعكس إيجاباً على المشترك في السداد وتوزيع المخاطر على المدة الزمنية للتأمين.

أثبتت نتائج الدراسة أن هنالك علاقة قوية بين عمر المشترك ودرجة الخطورة وبالتالي التقدم في العمر يؤدي إلى ارتفاع درجة الخطورة التي تلزم الشركة بسداد التعويض للمشترك حال وقوع الخطر.

أظهرت نتائج الدراسة أن التذبذب في قيمة القسط يصحب درجة خطورة عالية نظراً لتوقعات عدم السداد والذي يدفع الشركة بأن تقوم بتوزيع المخاطر على جميع المشتركين على الرغم من اختلاف قيمة الدخل لكل مشترك.

دلت نتائج الدراسة أن جداول الحياة لها دور فعال في تحديد الحجم الأمثل للتأمين في تحديد القسط للتوصل إلى الحد الأعلى الذي تستطيع الشركة تحمل المخاطر عنده مما تحدد الشركة السقف الأعلى الذي لا تتحمل المخاطر إذا تم تجاوزه. إلا إذا رأت الدراسات الاكتوارية أنه يمكن إعادة التامين على كل قيمة تتجاوز السقف الأعلى لتأمين الحياة.

دلت نتائج الدراسة أن التقارير الصحية والتي تعتمد عليها الدراسات الاكتوارية لها دور هام في تحديد درجة الخطورة للمشترك قبل توقيع العقد مما تمكن الشركة من وضع المخصصات لمواجهة المخاطر على التعويض.

أظهرت نتائج الدراسة أن مخاطر تأمين الحياة تتأثر بالمدة الزمنية للتأمين بالرغم أن الشركة تقوم بتوزيع المخاطر على جميع المشتركين . لذلك ترتفع درجة المخاطر كلما تقدم المشترك في العمر إلى العمر ω والذي يمثل العمر النهائي في جداول الحياة.

وبناءً على النتائج التي توصل إليها الباحث ختم دراسته بمجموعة من التوصيات كان اهمها:-

أن تقوم شركات التأمين في الأردن والتي تمارس تأمين الحياة بتخفيض قيمة القسط في تأمين الحياة بمعدل ٤٪ وبالتالي يمكن استقطاب أعداد جديدة من المشتركين في تأمين الحياة كما أثبتت نتائج الدراسة أنه يمكن تغطية التعويض إذا تم تخفيض قيمة القسط بقيمة ٤٪،كما أثبتت نتائج الدراسة أن قيمة الأقساط يمكن أن تتغير وفقاً للمدة الزمنية التي سيتم فيها سداد قسط التأمين والذي يمكن تقديره من جدول الحياة السالف الذكر أي انه كلما زادت المدة الزمنية للسداد كلما زادت قيمة الأقساط ليتم تغطية الخطر.

* السادة القراء الراغبين في التعمق في هذه الدراسة بامكانهم الرجوع الى أصل الدراسة وهي متوفرة في مكتبة الاتحاد الأردني لشركات التأمين.

تأمين الكوارث الطبيعية
Natural Catastrophes Insurance

محمود عبد القادر الزماميري

في الحادي عشر من مارس (آذار) ٢٠١١ ضرب شاطىء اليابان الشمالي الشرقي زلزال عنيف بلغت شدته ٨,٩ درجة على مقياس ريختر، ونجم عنه مد بحري (تسونامي) بلغ ارتفاع موجه حوالي عشرة امتار، اكتسح لسرعته العالية وحمولته الثقيلة (من كل ما صادفه)، مساحات شاسعة من الاراضي بما عليها من عمران دون استثناء لمواقع مفاعلات نووية الامر الذي رفع من درجة الخطر وطبيعة الاضرار التي سيخلفها. تم تحديد موقع الزلزال الذي يقع على بعد ١٢٥ كم عن شواطىء اليابان، وعلى عمق ٢٥ كم تحت سطح المحيط الهادي، وصنف الزلزال بأنه الاعنف منذ ١٤٠ سنة، كما صنفت الكارثة رغم ان تداعياتها لم تبلغ نهاياتها بعد، بانها السابعة في شدتها منذ فجر التاريخ المدون. وقد تم رفع درجة التأهب الى مستويات عالية في المناطق المجاورة لليابان (اندونيسيا، استراليا، نيوزيلندا، تايوان والشاطىء الغربي للولايات المتحدة)، خشية امتداد موجات المد البحري الى شواطئها. لم يتم تحديد حجم الخسائر البشرية او المادية حتى الآن لعدم وصول التداعيات الى نهاياتها كما ذكرت، ولكن المؤكد انها ستكون هائلة بكل المقاييس، اذا فشلت الجهود في منع التسرب الاشعاعي من المفاعلات النووية.

يعتبر هذا الزلزال مثالا صارخا للكوارث الطبيعية التي لا تفيد الجهود الفردية (على مستوى الدول) في مواجهة آثارها، اذ لا بد من تظافر الجهود على مستوى المجتمع العالمي لتقديم العون للجهات المنكوبة لمساعدتها على تخطي الازمة، كما ان هذا لا بد من ان يحفز الجميع على الالتقاء للتدارس حول ما يجب ان يتخذ من خطوات، لمجابهة الاخطار التي تتهدد المجتمع الانساني ككل، فقد آن الاوان لتوجيه الطاقات لمعرفة كوكبنا الذي نعيش عليه وما يتهدده من اخطار وكيفية مواجهتها (بشكل افضل) الى جانب (ولا اقول بدل) الطاقات التي تبذل، والاموال الطائلة التي تصرف لسبر اغوار الكون البعيدة، او لتطوير آلات الدمار من اسلحة فتاكة.

وقبل أن ندخل في بحث دور التأمين كأحد انجع وسائل مواجهة الاخطار، رغم أن دوره مهما تعاظم فلن يكون له الفاعلية الكبيرة في حالات كالتي تواجهها اليابان الآن، تقتضي الضرورة القاء الضوء اكثر على طبيعة الاخطار التي تتهدد الانسان وممتلكاته ومنجزات حضارته، ما كان معروفا منها، وما استجد في اعقاب الثورة الصناعية، وعلى وجه الخصوص خلال القرن الماضي.

الكارثة الطبيعية هي حدث طبيعي ينجم عنه دمار هائل، ويمكن على وجه الاجمال تصنيفه كما يلي:-

- كوارث أرضية (الزلازل، البراكين، الانهيار الجليدي، الكوارث المائية، المد البحري «التسونامي» .....) .
- كوارث مناخية (الجفاف، الاعاصير، العواصف الثلجية، الزوابع، ...)
- الحرائق
- الاحتباس الحراري
- الأمراض

وقد تم التوافق على تعريفات محددة لكل منها من قبل الهيئات والمنظمات الدولية، ليكون لها فهما دوليا مشتركا عند الجهات الرسمية، اذا ما اقتضت الضرورة للتنادي لطلب المساعدة من خارج حدود الجهة المنكوبة.

ويجدر هنا ان نلقي ايضا بعض الضوء على حقائق تتعلق بكوكب الارض الذي نعيش عليه وتعتمد حياتنا على بقائه مصاناً، محتفظا بتوازناته وخصائصه التي تجعل منه كوكبا مناسبا لنشوء حياة (نباتية وحيوانية).

يتألف هذا الكوكب من اربعة أغلفة (صخري، ومائي، وهوائي، وحيوي) **الغلاف الصخري** ويتألف من :-

- القشرة الصلبة (Crust)
- الوشاح (Mantle) - صخور مائعة تتراوح حرارتها بين ١٠٠٠ و٣٧٠٠ درجة مئوية.
- اللب(Core)

ولتفسير ظاهرة الزلازل والبراكين ومسبباتهما، لا بد أن نبين ان القشرة الارضية تتألف من مجموعة من الصفائح التكتونية Tectonic plates (البانية) الطافية فوق الجزء الاعلى من الوشاح، والتي تتأثر بتيارات الحمل التي تندفع في هذا الجزء المائع، مسببة نوعين من الحركات لهذه الصفائح التي تعلوها. وهذه الحركات على نوعين :- الحركة التباعدية (البناءة) Divergent Movement والحركة التقاربية (الهدامة) Convergent Movement .

اهم هذه الصفائح هي (اليورو آسيوية، الافريقية، العربية، الهندية، الاسترالية، الامريكية الشمالية والجنوبية، وصفيحة المحيط الهادي). وكمثال لهذه الحركات ما حدث من زحزحة تباعدية بين الصفيحتين الافريقية والعربية قبل حوالي ٢٥-٣٠ مليون سنة، مما أدى الى صدع هائل بطول ٦٠٠٠ كم من تركيا وحتى موزامبيق، وبعرض يتراوح بين ٧ -٢٠ كم، وهو ما يعرف بالوادي المتصدع الكبير Great-Rift Valley، او الأخدود الافريقي. وقد نجم عن هذا التصدع عدد من الظواهر الجيولوجية في منطقتنا العربية مثل(سهل البقاع، بحيرة طبريا، نهر وغور الاردن ،البحر الميت، خليج العقبة، والبحر الاحمر). ويعتبر هذا الصدع من المناطق غير المستقرة، والتي تعتبر مسرحا لزلازل ضربت المنطقة في اوقات سابقة (زلزال١٩٢٧/ سنة الهزة، وزلازل اخرى يومية تقريبا بقوى صغيرة)، وزلازل أخرى متوقعةالحدوث، لا تحمد عقباها في ظل تواجد محطات نووية فيها (سواء

القائمة او المزمع انشاؤها)، الأمر الذي يضاعف من فداحة الخسائر في الارواح الى جانب الخسائر المادية.

اما **الغلاف المائي** (محيطات، بحار، بحيرات، انهار) فيغطي تقريبا ٧٠٪ من مساحة سطح الارض.

الغلاف الجوي وهو الغلاف الذي يمدنا بالاوكسجين اللازم لتنفس الكائنات الحية ولاتمام عمليات الاحتراق، ويسمح بمرور الاشعة المرئية والاشعة تحت الحمراء، ويقي الارض من وصول الاشعة فوق البنفسجية الضارة، كما يعمل على توزيع الحرارة وبخار الماء، وتنتقل بواسطته الاصوات، ويساعد على حماية الارض من خطر وصول الشهب والنيازك الى سطحها.

يعتبر كوكب الارض من حيث موقعه في المجموعة الشمسية، وطبيعة تكوينه من انسب الكواكب(حسب المتوافر حاليا من معارف) لنشوء حياة على سطحه. وقد استخلف الله ارقى مخلوقاته لعمارة هذا الكوكب، وامده من القدرات بما يلزم لهذه العمارة، وقد قام الانسان بمهمته على مدى آلاف السنين على نحو مقبول، حيث ساهم عدم تعارض وسائله في عمارة الارض والسعي فيها لتحصيل اسباب عيشه مع التوازن الدقيق الذي يحكم هذا الكوكب، على الارض او في البحر او الجو ولكن تطور اساليب العيش، وزيادة تعداد البشر، وتنوع احتياجاتهم والصراع الدائم بين الشعوب على الاستحواذ على اكثر من احتياجاتهم من الموارد الاولية، وكذا تقاعسهم عن البحث الجاد لمصادر طاقة نظيفة بديلاً (للوقود الاحفوري) الذي يستهلك مخزونه بأسوأ أساليب الاستهلاك (الاحتراق)، أخذ البشرية الى طريق محفوف بالمخاطر، وبشكل يعرض مستقبل اجيالها لمصائر مظلمة، هذه الاطماع جعلت الوازع الاخلاقي امرا تاريخيا لا يأبه له، ومن هنا وجد الانسان نفسه امام تحديات لا قبل له بها بعد ان تلوث هواؤه وماؤه وارضه، واصبح الاصلاح يحتاج الى (الكثير) من القدرة على مواجهة الاخطار التي تهدد كوكبا كاد توازنه الذي كان الاساس في صلاحيته للعيش ان يختل بحيث يصبح استمرار العيش على سطحه تحديا.

امام هذا الواقع الجديد والذي لم تعد مظاهره تخفى حتى على رجل الشارع (البسيط)، انبرى رهط من علماء وحكماء العالم الى لفت الانظار الى طبيعة الاخطار المحدقة بهذا الكوكب، وبدأت تطرق اسماع المواطن العادي تعبيرات لم يألفها سابقا مثل(مؤتمرات الحفاظ على البيئة، ومؤتمرات المناخ، ومؤتمرات مكافحة التصحر، ثقب الاوزون، ظاهرة الاحتباس الحراري وغازات الدفيئة، الطاقة المتجددة المسالمة، ....). وتتالت المؤتمرات بكثافة خلال العقدين الاخيرين لتدارس انجع الوسائل لتدارك اخطار التلوث بانواعه، وللحيلولة دون التغير السلبي للمناخ، واتخذت القرارات وتمت متابعتها ومراجعتها في الكثير من المؤتمرات في (استوكهولم، وريو دي جانيرو، وكيوتو. وجوهانسبرج، ومونتريال، وكوبنهاجن، واخيراً في كانكون على سبيل المثال لا الحصر)، وتصادمت في هذه المؤتمرات (علمية)القرارات مع القرار السياسي لوفود المؤتمرين ولم يتسن تحقيق الكثير من هذه القرارات بسبب تشكيك اصحاب القرار (بصحة) دعاوى واستنتاجات العلماء، ومماحكاتهم النابعة من حرصهم على مكتسبات دولهم، ضاربين بعرض الحائط الالتزام بالقرارات والاجراءات التي تحد من هذه المكتسبات، دون اي اعتبار للاخطار المستقبلية التي يرون تعنتا انها تتضمن الكثير من المبالغة والتهويل، وهذا امر بالغ الخطورة، سيما وان الاخطار اصبحت تلمس باليد حتى من قبل المواطن العادي كما ذكرنا.

ان النشاط الانساني في القرنين الاخيرين قد ازداد بسبب تزايد اعداد البشر بشكل غير مسبوق وبسبب ازدياد الحاجة لتوفير اسباب العيش لهذه الاعداد، ولا شك ان الانجازات العلمية والتطور الهائل في وسائل المواصلات والاتصال بين الشعوب، والثورة الهائلة في التصنيع، أدت جميعها الى الحاجة الماسة لتوفير كم هائل من الطاقة لتشغيل المصانع وتسيير وسائط النقل، الامر الذي ادى الى استهلاك كميات هائلة من الوقود الاحفوري (الفحم والنفط ومشتقاته)، مما ادى الى التأثير السلبي على توازن مكونات الغلاف الجوي، والى تلوث البيئة (الهواء ومصادر المياه والتربة).

وأهم مظاهر النشاط السلبي هي:-

- المغالاة في استخدام الوقود الاحفوري، والتقصير المعيب في البحث عن بدائل من الطاقة المتجددة والنظيفة (طاقة الشمس، الرياح، الامواج .....).
- عدم الالتزام بالحد من اطلاق ما يعرف (بغازات الدفيئة)، وهي الغازات التي تنبعث من احتراق الوقود اللازم لوسائط النقل ومن المصانع والمزارع ومكبات النفايات، وهذه الغازات تشمل (ثاني اكسيد الكربون، الميثان، وكلوروفلوروكربون CFC ....).
- عدم الالتزام بقواعد السلامة فيما يتعلق بالتخلص من النفايات على انواعها، والعمل على القائها في العراء او التخلص منها في البحار او مجاري المياه.

ادى كل هذا الى زيادة تركيز الغازات المذكورة في الجو، وبالتالي حال تركيزها الزائد دون امكان التخلص من حرارة الارض بالشكل الكافي، مما يعمل على ازدياد درجة حرارة الارض،وهي ما يعرف بظاهرة (الاحتباس الحراري)، كما يؤدي الى تآكل وترقيق طبقة الاوزون في الجو وبالتالي إضعاف قدرتها على منع (الأشعة فوق البنفسجية) الضارة من الوصول الى الارض وينجم عن ارتفاع حرارة الارض (ذوبان) ثلوج القطبين وما يتبعه من ارتفاع منسوب مياه البحار، لتغرق ما يعمر شواطئها من مدن واراضي زراعية، كما ينجم عن زيادة تركيز غازات الدفيئة في الجو ارتفاع في (حموضة) الأمطار ومياه المحيطات مما يجعل حياة الكثير من الاحياء المائية والبرية مستحيلة.

اما المبالغة في انشاء السدود الضخمة، وما ينجم عن ثقل الكتل المائية التي تحتجزها، وكذا المبالغة في استنزاف الماء الجوفي والوقود الاحفوري وما يتبعه من اختلال في توازن الطبقات التي تعلوه، اضافة الى كثافة التجارب النووية تحت سطح الارض،

فانها تؤدي الى رفع احتمالية حدوث الزلازل.

ان الكوارث الطبيعية تعتبر امراً (خارجاً) عن ارادة البشر، رغم الحرص على دراستها والتوق لمعرفة أسبابها، ومحاولة الوصول بهذه المعرفة الى القدرة على (التنبؤ بوقت حدوثها) لتلافي أضرارها، الا ان الكثير من الكوارث المتعلقة (بالتغير المناخي) يتحمل مسؤوليتها الانسان، ويمكنه بإرادته ان يحد منها ومن اضرارها.

مما سبق نجد ان منطقتنا بل والعالم اجمع عرضة لأخطار (طبيعية ومناخية) تتطلب تداعي قدرا اكبر من الاهتمام، والتدارس لمواجهة هذه الاخطار على نطاق (محلي وعالمي) بكل الوسائل الممكنة، والتي يعتبر بعضها استباقيا والبعض الآخر متزامنا مع او لاحقا للكوارث ولعل توعية الجمهور بكافة وسائل الاعلام بطبيعة الاخطار المحيطة به (ولعل خطر الزلازل في منطقتنا اهمه الاختراق الصدع الكبير لها، وهو منطقة نشاط زلزالي)، وشرح مسهب لآثار هذا الخطر يعتبر اولوية. ولعل من اهم الاجراءات الاحترازية المسبقة ما يلي:-

- اعداد خرائط زلزالية تحدد درجة الخطر لكل دولة ولدول الاقليم، اضافة الى جداول لحصر المباني في كل مدينة تساعد في عمليات التقييم للمباني والتسعير للاخطار.

- تدريب وتجهيز كوادر الجهات المختصة على التعامل مع آثار هذا الخطر. تكثيف التعاون الاقليمي فيما يخص تبادل المعلومات المتعلقة بقراءات مراصد الزلازل فيما بين الدول في نفس الاقليم.

- تنظيم اتفاقيات مع الجهات ذات الخبرة في مجا ل مواجهة اخطار الزلازل والحد منها مثل (الوكالة السويسرية للتعاون والانماء، المنظمة الدولية للدفاع المدني/ جنيف، منظمة اليونسكو .....).

- العمل على التشدد في اجراءات ترخيص المباني الجديدة او المباني القائمة والمزمع ادخال اضافات عليها او ترميمها، لإلزامها بالتقيد بكود البناء المقاوم للزلازل.

- تكثيف حملات توعية الجمهور بالدور الذي يمكن ان يلعبه تأمين الممتلكات ضد خطر الزلازل، وتبيان ان هذا احد الاخطار المحتملة الوقوع في منطقتنا، ومدى فداحة الخسائر المترتبة على وقوعه.

ان وثائق (تأمين الممتلكات) في صورتها الحالية كوثيقة (تامين الحريق) يمكن تمديد تغطيتها لتشمل بعض آثار اخطار اضافية مثل (الزلازل والبراكين والعواصف والزوابع والفيضان) كما ان هناك وثائق اكثر تخصصا لهذه الاخطار، تقدم تغطية اوسع لآثارها.

لقد شاب تمديد تغطية وثائق تامين خطر الحريق فيما سبق نوع من الاستخفاف، حيث تضاف الاخطار كجملة واحدة مقابل قسط اضافي بسيط، دون تمييز في درجة الاخطار ومدى احتمالية حدوثها، ولكن الامر اصبح مختلفا الآن حيث لا بد من التحقق من طبيعة الانشاء ومواصفات السلامة فيه، ومعرفة طبيعة الارض والموقع المقام عليه الانشاء، ودرجة الخطر واحتماليته (البعد او القرب من الاجسام المائية او مراكز النشاط الزلزالي)، ومن ثم فرض السعر المناسب للتغطية الاضافية لكل خطر على حدا بشكل علمي يستند الى المعطيات المتعلقة بهذا الانشاء.

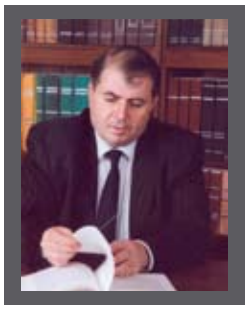
عمدت بعض الدول (تركيا، الجزائر) الى فرض (الزامية) التأمين ضد اخطار الزلازل كحل يرفع عن كاهل الدولة جزءا كبيرا من المسؤوليات الضخمة التي تلقى على كاهلها عند تحقق كارثة ما تؤدي الى اعلان بعض المناطق بأنها (منكوبة)، مما يضطرها في كثير من الاحيان الى استجداء العون الخارجي.

من هذا المنطلق قام الاتحاد العام العربي للتامين والاتحاد الاردني لشركات التامين بعقد ندوات تناولت فيها أخطار الزلازل والتأمين ضد هذه الاخطار واعادة تأمينها، كما ان هيئة التأمين تتدارس مع الجهات المعنية مشروعا لها يتعلق بانشاء صندوق وطني يلزم المواطن بالتأمين على سكنه الخاص ضد خطر الزلازل، لقاء قسط شهري بسيط يضاف على فاتورة الكهرباء. ويتبع ذلك في مرحلة أخرى تأمين أبنية الخدمات العامة والصناعية والبنية التحتية، وذلك استشعاراً منها لما يحققه هذا من عون للدولة عند وقوع الخطر. ولكن تفاصيل هذا المشروع ما تزال قيد الدرس والمناقشة مع الاطراف المختلفة، لمعرفة امكانيات تطبيقه على الارض ومدى تقبل الجمهور (ملاك/ مستأجرين) لهكذا التزام. اما فيما يخص التامين الخاص غير الالزامي ضد هذا الخطر فإن تكثيف الشركات لحملات التوعية (النشطة والذكية) من خلال جميع وسائل التواصل ووسائط الاعلام، وخصوصا عند وقوع كارثة مروعة في مكان ما، تشغل حيزا كبيرا من اهتمام المواطنين، حتى ولو كان الحدث بعيدا عنهم جغرافيا (اليابان، هاييتي، تشيلي، نيوزيلندا ..) من الاهمية بمكان من وجهة النظر التسويقية. ولعل انشاء (المجمعات التأمينية) المتخصصة وذات الملاءة العالية (كما هو الحال في تركيا وغيرها) يكون احد الجهود التي تسهم في المساعدة في مثل هذه الظروف الصعبة.

كما ان استعانة شركات التامين بشركات اعادة عملاقة، ومتخصصة في تامين الكوارث، وذلك من خلال اتفاقيات خاصة وطويلة الاجل، سيدعم من وضع شركة التامين، ويشجعها على مجازفة تسويق هذا التأمين، الذي تتجنب الشركات مجرد التفكير فيه. واذا تم التسويق بنجاح، واصبحت نسبة المؤمنين عالية الى درجة معقولة، فإن هذا التوجه يكون مساعدا في حال تحقق الخطر، وقد يصبح مربحا ايضا، سيما وان الكوارث لا تحدث بوتيرة عالية كما هو الحال مع الاخطار العادية التي تغطيها وثائق التامين.

ويفيد هنا ان نذكر جهدا عالميا يعتبر مبادرة طيبة يعرضها (البنك الدولي)، على هيئة مشروع اصدار سندات ضمان الكوارث، تقوم الدول او الهيئات بشرائها بشروط مريحة، على ان يقوم البنك بتوفير قدر (متفق عليه) من السيولة الفورية عقب حدوث كارثة، لكي تتمكن الدولة او الهيئة من التفرغ لأمور اخرى، دون الانشغال بالهم (المادي) وكيفية تدبر المبالغ اللازمة للمواجهة.

يستحق خطر (الكوارث الطبيعية والمناخية) التي ينذر بها التغير المناخي، والذي يواجه حتى الآن بكثير من (التراخي) اعادة النظر في أساليب عيشنا، ومصادر طاقتنا، وترتيب الاولويات في (صرف) الجهود والاموال، لأن كوكبنا قادر على استيعاب الاعداد الكبيرة من سكانه الجدد فقط، اذا تدبرنا امورنا على مستوى الكوكب بحكمة، ووازع من ضمير.



إصابات حوادث وسائط النقل

الدكتور مؤمن الحديدي
إستشاري أول مدير عام المركز الوطني للطب الشرعي/ سابقاً

دراسة من جزئين-الجزء الثاني

نعود ونقرر بأن الهدف من الفحص الطبي الشرعي في حالات حوادث السير يتمحور حول عدد من النقاط التي يجب أن تكون واضحة جلية أمام هيئات التحقيق وهي:-

١- تحديد هوية السائق.
٢- تمييز إصابات الأشخاص بحسب مواقعهم في المركبة.
٣- إثبات أو نفي وجود عوامل لها علاقة بحدوث الحادث وبخاصة لدى السائق مثل الكحول أو المؤثرات العقلية أو الأمراض.
٤- تحديد الأضرار وعلاقتها بالحادث وتحديد أسباب الوفاة في حالة حدوثها.
٥- إجراء الدراسات الاحصائية لاستخلاص الدروس والعبر وجني الفوائد غير المباشرة على المستوى الوطني ليتسنى إصدار التوصيات اللازمة للتقليل من هذه الحوادث في المستقبل.

فيما يلي سنقوم بوصف الإصابات المميزة للسائق وكما سنقوم بوصف إصابات باقي الركاب داخل غرفة المركبة:

إصابات السائق:-

على خلاف حوادث المشاة التي تصيب الفئات العمرية الطرفية من الأطفال والكهول فإن إصابات السائق عادة تمس الفئة العمرية القادرة على الإنتاج أو إنها في ذروة عطائها؛ نظراً لأن ترخيص الأشخاص لقيادة المركبات يبدأ عادةً بعد بلوغ الثامنة عشرة من العمر ويقل استخدام المركبات من فئة الأشخاص العمريه الذين يتجاوزون الخامسة والستين.

إن فهم إصابات السائق يتطلب الإلمام بمصلحة القوى المؤثرة عليه فور حدوث الإرتطام والإلمام بطبيعة الأجسام التي يكون بتماس معها.

عند تصادم مركبتين –وغالباً مايكون تصادم أمامي- ففي هذه الحالة يكون السائق مندفعاً للأمام بقوة بنفس إتجاه حركة المركبة ويحمل في جسمه سرعتها. عند التوقف التصادمي الفجائي يندفع السائق إلى الأمام والأعلى معاً. بحيث تكون فروة الرأس بتماس مع سقف غرفة المركبة أو المرآة الأمامية كما يرتطم الوجه مع الزجاج وشظاياه المتناثرة، أما الجذع ومقدمة الصدر فيرتطم بقوة بحيث يمكن أن ترتطم الرقبة والفك السفلي بالحدب العلوي للمقود كما يمكن أن يرتطم البطن والحوض بالتحدب السفلي منه استكمالاً لهذا السيناريو فإن الركبتين ترتطمان بالتابلوه بحيث يحدث إنزياح في عظم الرضفه كما إنه من الممكن في بعض الحالات – معتمداً على نوع المركبه – أن تنحشر الأقدام بين الدواسات الفرامل والمفاصل (الكلاتش، الدبرياج).

من المهم أيضاً الإشارة إلى طبيعة إصابة حزام الأمان التي تترك أثراً كدمياً مائلاً يمتد من الكتف الأيسر حتى الخاصرة بحسب نوع المركبة (مع ملاحظة أن المركبات التي تستعمل في بريطانيا ومستعمراتها يكون السائق إلى يمين المركبة).

من الضروري ملاحظة أن الزجاج الأمامي الذي يتم استخدامه في الوقت الحاضر مصنوع على هيئة صفائح زجاجية بينهما شرائح جلاتينيه شفافة بحيث تضمن عدم تناثر الشظايا، هذا على خلاف الزجاج الذي يتم استخدامه للنوافذ أو الناحية الخلفية من المركبة.

أما استخدام حزام الأمان الإجباري فقد أحدث ثورة في عالم صناعة وسائل الأمان على الطرق وهي من الطبيعي وسائل سخر الله لنا الإلمام بها.

لقد أثبتت الدراسات التي قامت بها العديد من الدول التي تنفذ قانون إلزامي بوضع حزام الأمان أثناء القيادة أدى إلى تقليل نسبة الوفيات أو الإصابات المميتة قد فاق ٢٥٪ من الحال الذي كان عليه قبل استخدام حزام الأمان في ذات الدول. كما أثبتت الدراسات أيضاً تقليل الإصابات الخطيرة في مناطق الرأس أو الفك السفلي والرقبة والصدرمما يقلل من مدة العلاج.

إن أشكال أحزمة الأمان يمكن حصرها في نوعين الأول وهو حزام بطني (Lap-Strap) من مثل الذي يتم استخدامه في مقاعد المسافرين بالطائرات جواً ويقل استخدامه بل يندر في وسائل النقل على الطريق لخطورته حيث يبقى الصدر والرقبة والرأس معرضة للإصابات الخطيرة.

وهناك نوع آخر من تلك الأحزمة وهو الحزام (الصدري البطني) (Lap and Diagonal Shoulder - Strap) فهو مقبول للاستخدامات بداخل غرف مركبات النقل على الطريق. نظراً للنتائج المشجعة التي أحرزها استخدام حزام الأمان فإن بعض الدول قد وسعت مدار استخدامه ليشمل جميع المقاعد بصورة إجبارية.

من المعروف أن فوائد أحزمة الأمان بوضعها الحالي تؤدي إلى لجم الصدر ليبقى بعيداً نوعاً ما عن الارتطام بالزجاج أو المقود كما تمنع قذف الشخص للأعلى أو إلى خارج المركبة، في ذات الوقت فإن محصلة القوة الناتجة عن الارتطام يتم توزيعها من خلال الحزام على مساحة أوسع من الجسم بدلاً من تركيزها على نقطة واحدة مدمرة.

نعود إلى الإصابات التي تميز السائق مرة ثانية كما أسلفنا فإن حوادث الاصطدام تكون في معظمها (أكثر من ٨٠٪) اصطدام أمامي ليبقى عدد قليل منها اصطدام من الخلف أو من إحدى الجانبين بحيث تختلف مخرجات الإصابات نوعاً باختلاف طبيعة الإرتطام. نجمل الإصابات بما يلي:

١- جروح رضية في منطقة فروة الرأس وبخاصة الناحية اليسرى منها.
٢- جروح قطعية أو قطعية رضية في منطقة الوجه ذات أشكال هندسية نتيجة الارتطام بالزجاج الأمامي.
٣- جروح في الرقبة والفك السفلي بسبب الارتطام بالتحدب العلوي للمقود.
٤- إصابة البطن والأحشاء بسبب الارتطام بالتحدب السفلي للمقود.
٥- أثر سحجي مائل نتيجة الضغط والاحتكاك مع حزام الأمان.
٦- كسر خلفي مع إنزياح في رضة الرقبة.
٧- كسر خلعي في الفقرات العنقية نتيجة ثني الرأس المفاجئ بقوة للأمام أو الخلف بفعل محصلة قوة الحركة والوقوف المفاجئ. من الطبيعي أن مخدة الرأس الخلفية

مفيدة في التقليل من حجم أضرار هذه الإصابة.

إصابات الراكب الأمامي:-

باستبعاد إصابات المقود أو الدواسات فإن الراكب الأمامي يكون معرضاً لإصابات مشابهة لإصابة السائق. الإصابات التي يتعرض لها الراكب الأمامي تكون أيضاً نتيجة الارتطام بالزجاج الأمامي أو الجانبي والاندفاع للأمام للارتطام بالتابلوه. يترك حزام الأمان أثراً على من يضعه؛ في حالة الراكب الأمامي في السيارات غير المستعملة في بريطانيا وتوابعها فإن الأثر يمتد من الكتف الأيمن حتى الخاصرة اليسرى. من الطبيعي أن يتعرض الراكب الأمامي لما يمكن أن يصيب السائق نتيجة الحركة العنيفة للرأس وثنيه للأمام أو الخلف وما يتبع ذلك من كسر خلعي في الفقرات العنقية التي توصف بإصابات حركة السوط (Wip – Lash Injury).

إصابات باقي ركاب المقعد الخلفي:-

كما أسلفنا فإن بعض الأمصار قد بدأت بتنفيذ قانون إلزام الركاب في المقاعد الخلفية بوضع حزام الأمان. أما الإصابات المتوقعة للمسافرين على المقاعد الخلفية فهي إصابات متعددة تختلف باختلاف مواقع الأشخاص، وباختلاف عدد المسافرين بداخل غرفة المركبة كما تتأثر مخرجات هذه الحوادث بأية عوامل أو انقلاب ثانوي أو إرتطامات أخرى تتعرض لها المركبة غير الإصابة الأولية أو محاولة الركاب الفرار والقفز من المركبة عند خلع أو فتح أبوابها أثناء الحادث، أو حدوث أي مضاعفات أخرى كالحريق أو اشتعال بترول المركبة. إن جميع هذه العوامل تترك آثارها بحسب حدوثها على المصابين. وينطبق على الركاب في المقاعد الخلفية ما ينطبق على الركاب في الباصات أو وسائط النقل الكبيرة.

إصابات راكبي الدراجات النارية والهوائية:-

الدراجة النارية شائعة الاستخدام في الغرب وأقل منها في الدول العربية. من الطبيعي أن راكبي الدراجات عموماً هم من الفئات العمرية الشابة (١٨ – ٤٠ سنة) حيث تكون قيادتها للدراجة بسرعة عالية أمر متوقع. وفي نفس الوقت فإن الدراجة النارية هي واسطة نقل تسير على دولابين فقط مما يجعلها أقل ثباتاً من المركبات التي تسير على أربعة دواليب. لذا فإن الإصابة الأكثر شيوعاً لدى مستخدمي الدراجات عند حدوث حادث تكون ناتجة عن قذفهم بعيداً عن الدراجة إلى الأعلى ثم الأسفل بقوة لتكون نقطة الارتطام الأكثر إصابة هو الرأس. أما الجزء الآخر من الجسم الأكثر إصابة بعد الرأس فهي الأطراف السفلية سواءً بانحشارهما تحت أو بين جسم الدراجة المهشمة.

إصابات الدرجات الهوائية التي يتم استخدامها كوسيلة للنقل في دول شرق آسيا أو الرياضة في الدول الغربية أو للسببين في الدول العربية فأضرارها أقل من الأضرار الناتجة عن حوادث الدراجات النارية بسبب اختلاف السرعة التي تكون محددة في هذا النوع من الوسائل الركوبية.

لذا فإن الإصابات تكون متعددة وشبيهة بحوادث الدهس نوعاً ما مع إصابات تهتكية في عضلات وجلد الساق بسبب انحشاره بسلاسل البدلات (الجنزير) والدواليب المعدنية المستخدمة.

التحقيق في قضايا النقل على الطريق:-

نُذَكِر هنا بأن التحقيق في مثل هذه القضايا لايقتصر على حضور رقيب المرور لرسم مخطط هندسي (كروكي) يبين أسباب الحادث من الناحية المروريه بل يمتد لفحص المصابين ومدى أضرارهم وهذا هو جوهر عمل الطبيب الشرعي.

نعود ونذكر أيضاً بأنه بالرغم من أن معظم الحوادث المرورية هي نتيجة حوادث عارضه أو أخطاء غير مقصودة إلاّ أن الأسباب والدوافع الجنائية هي أيضاً دوافع محتملة لايمكن إنكارها تلقائياً، إذ قد يختار البعض إرتكاب جريمته بطريقة من الطرق الجنائية ثم اخفاءها بجعلها مشابهة لإصابات حوادث الطريق كأن يضع الضحية بداخل مركبة وفي مقعد السائق ليدفع بها إلى الارتطام بجسم ثابت أو الانقلاب إلى أحد الأودية أو إضرام النار بها. كما إنه يحدث بين الحين والآخر استخدام المركبات كأداة قاتلة للتخلص من أشخاص بصدمهم أو إرغام مركباتهم على الخروج عن مسارها للانقلاب أو الاصطدام. في جميع الحالات يجب أن يتضمن الفريق التحقيقي الإلمام بالإصابات وفحص المركبة ويمكن إجمال ذلك بخطوات الفحص التالية :

١- فحص المركبة بصورة دقيقة خارجياً وداخلياً وفحص الصدّام (الدعامة) ومقاساتها وإرتفاعها وبيان أضرارها وفحص غرفة المركبة الداخلية وبخاصة السقف والباب المحاذي للسائق وجمع أية أدلة أو عوالق مثل الشعر أو نسيج بشري من فروة الرأس والدماغ أو سحجات من الدم وجميع البصمات بالإضافة إلى فحص المقود والدراسات والتابلوه الأمامي ومقارنة ذلك جميعاً بالإصابات موضع البحث.

٢- فحص المصاب والجثة في حالة الوفاة وإيقاع التشريح الطبي الشرعي وبيان صفتها الإصابية والمرضية بالتفصيل.

٣- أخذ العينات من الدم والبول والشعر أو أي سوائل من الجسم لمقارنتها مع أية أدلة أخرى موضع البحث.

٤- في جميع الحالات يجب تصوير المركبة بصورة فنية مهنية متخصصة.

٥- إصدار التقرير الطبي المفصل الشامل لكافة جوانب الإصابات البشرية بالاقتران بجسم المركبة.

ثانياً: إصابات حوادث القطارات:-

حيث يكثر استخدام القطارات كوسائط للنقل مثل مصر أو سوريا أو الدول العربية فإن المخرجات الاصابية لهذه الحوادث في حالات الدهس تكون عنيفة تترك الجسم المصاب أشلاء يصعب ترميمها. بالرغم من أن معظم حوادث الدهس بالقطار هي حوادث عارضة إلا أن الإحصاءات الشرطية أو الطبية قد تضمنت اختيار الوقوف أو التمدد على مسار القطار وسيلة للإنتحار يختارها البعض للتخلص من مشاكل آنية أو متراكمة لحقت بهم. في حالات التصادم بين القطارات التي تكون في جلها لأسباب فشل أنظمة السلامة أو لأسباب الذهول البشرية فإن إصابات المسافرين هي متعددة وتعتمد في مخرجاتها على عدد من العوامل كسرعة المركبة ومدى الازدحام بداخل المركبة وارتطام الشخص بأية أجسام أو سقوطها عليه أو ارتطامه بأية أجزاء بارزة بداخل غرفة القطارات أو ارتطامه خارجها أو تعرضه لمضاعفات أخرى ناتجة عن الحادث كالحريق أو الانفجار أو الانقلاب أما هو في حكم ذلك.

في جميع الأحوال يجب تحديد هوية السائق وفحصه بدقة والتحري عن أية أمراض أو مؤثرات عقلية أو الكحول التي قد تكون من موجبات المسئولية الجزائية أو المدنية التي تلحق به أو بالهيئة التي يعمل بها.

في حالات الوفاة نتيجة حوادث القطارات يكون التحقيق الطبي الشرعي منصباً نحو الإجابة على الأسئلة التالية:-

١- تحديد هوية السائق.
٢- تحديد هوية المصابين والتعرف عليهم.
٣- تحديد مواقع الأشخاص بداخل القاطرة.
٤- تحديد أسباب الوفاة نتيجة الإصابة أو نتيجة أسباب أخرى.
٥- إعادة بناء سيناريو يبين كيفية حدوث الاصابات أو حدوث الحادث.
٦- إجراء دراسات إحصائية لاستنباط الدروس والعبر وتحديد أسباب الحادث لتلافي ذلك في المستقبل وتحديث استخدام وسائل السلامة العامة على الطريق.

ثالثاً: إصابات حوادث الطائرات:-

يعتبر المسافر باستخدام الطائرات أكثر أمناً – بإذن الله – منه بوسائل النقل الأخرى. لقد وصلنا إلى هذه النتيجة بإجراء مقارنات عددية تبين ضحايا حوادث الطائرات بالحوادث الأخرى.

من غير الممكن إغفال أن النتائج المميتة كحوادث الطائرات هي غير قابلة للمقارنة بالنتائج الإصابية لحوادث الطرق، إذ أن حادث طائرة واحدة يؤدي عادة إلى حصد أرواح جميع الركاب دفعة واحدة بحيث أصبح نجاة أي إنسان من حادث طائرة أمراً مدهشاً.

إن دور الطبيب الشرعي في التحقيق في قضايا الطائرات يشابه من حيث النتيجة الدور الذي يقوم به الطبيب الشرعي في حالات الكوارث غير الطبيعية الأخرى، في جميع حالات التعامل مع الكوارث يجب على الجهة المختصة إعداد الخطط المسبقة وتدريب الكوادر وتطبيق التمرينات العملية بما في ذلك تحديد الأماكن التي يتم إخلاء الجثث إليها.

إن غياب الخطط والتدريب يؤدي حتماً إلى الفوضى في الإجراءات ويصبح مشابهاً لأمر الطالب الذي يذهب للامتحان دون استعداد.

تهدف المعاينة الطبية الشرعية الوصول إلى:

١- تحديد هوية الأشخاص والتعرف عليهم.
٢ – تحديد مدى الإصابات وأسباب الوفاة لكل منهم وحالة جثته وفيما إذا كانت الجثة تحتوي على أية مؤثرات عقلية أو كحول أو أن الشخص كان مريضاً بمرض مميت.

كما أسلفنا فإن التعامل مع إصابات حوادث الطائرات يشابه التعامل مع نتائج الكوارث غير الطبيعية التي ينتج عنها عدد كبير من الوفيات. من المهم أن تكون السلطات المعنية بالتعامل مع الكوارث قد أعدت خططها الشمولية بما في ذلك تسمية الفريق الذي يتعامل مع الكارثة وترتيب وتحديد المشافي التي يتم إخلاء الإصابات إليها وتحديد أماكن استقبال الإصابات المميتة وفي هذا الصدد فقد أثبتت التجارب أن أماكن مثل صالات التزلج يمكن أن تكون مناسبة.

إن طبيعة الإصابات الناتجة عند حوادث الطائرات جسيمة ومميتة في معظم الحوادث وقد يكون ذلك غير مستغرب، فالطائرة الواحدة ثقيلة تحمل ما يمثل أحد شوارع من أحياء المدينة من حيث عدد الركاب الذي يصل إلى ٤٠٠ وما يحمله كل منهم من أمتعة وما تحمله أيضاً من كمية كبيرة من الوقود النقي شديد الاشتعال هذا بالإضافة إلى بناء جسم الطائرة الكبير والثقيل والسرعة الكبيرة التي تتحرك بها على ارتفاعات عالية. إن جميع هذه العناصر تؤدي إلى تناثر جميع الأجسام البشرية والأمتعة والبترول والقطع المعدنية العملاقة على ساحات شاسعة من الأرض.

آلية معاينة ضحايا حوادث الطائرات:-

كما هو معلوم فإن دور الطبيب الشرعي في هذا الموضوع لايتقدم على موضوع الإسعاف والإخلاء إلى المستشفيات. أما التعامل مع الحوادث من هذا النوع فيستلزم تطبيق الخطط المرسومة سابقاً ويكون الأداء مشابهاً نوعاً ما مع التعامل مع مسارح الجريمة عامةً. يجب إجراء التصاوير اللازمة قبل نقل الجثث مع ضرورة المحافظة على الأمتعة والممتلكات الشخصية من السلب نظراً لتناثرها الشاسع. نظراً لإمكانية تعدد الإصابات فإن صالات التشريح الإعتيادية لا تستوعب هذا الحجم مما يجعل اختيار أماكن مبردة أمر مهم أما إخلاء الجثث فيكون بوضع كل جثة في كيس إخلاء بعد إعطاء كل جثة رقماً يمكن الرجوع إليه. كما أسلفنا فإن الاهتمام الأساسي في موضوع التحقيق يكون منصباً على تحديد هوية قائد الطائرة وتمييز جثته وتحديد إصاباته وإقرانها بمسبباتها في جسم الطائرة ليتسنى تحديد موقعه داخل الطائرة. يجب تحديد هوية جميع الركاب ما أمكن ذلك ويكون باستخدام جميع الوسائل المتاحة من وثائق أو أمتعه أو ملابس أو أوصاف الجثة ومن المهم قبل أن ننتقل إلى كيفية التعامل مع حوادث الطائرات أن نؤكد بأن مثل هذه الحوادث هي من الكوارث غير الطبيعية التي تلحق بالبشر والتي يجب على السلطات المحلية للدول أن تكون جاهزة للتعامل معها بصورة شمولية ووضع الخطط والآلية وتحديد الأفراد والفريق والمشافي والأماكن التي يجب أن يتم استقبال الجثث والإصابات بها إذ بغير ذلك تكون السلطات مقصرة في تأدية واجباتها.

يجب الإلمام أولاً بأن الطائرة الواحدة تشكل في ذاتها حمولة حي كامل من أحياء مدينة فهي تحمل عدداً كبيراً من البشر بداخل جسم معدني كبير كما وتضم في جسمها كمية كبيرة من البترول النقي شديد الاشتعال بالإضافة إلى تشكيلة كبيرة من الأمتعة التي قد تضم فيما بينها مركبات أخرى وأجسام ثقيلة وقطع كبيرة أو صغيرة من الحقائب هذا بالإضافة إلى السرعة الهائلة التي تكون عليها الطائرة مما يؤدي إلى تناثرها على مساحات شاسعة من الأرض.

تكون واجبات الفريق الطبي الشرعي الأساسية منحصرة في هدفين هما التعرف على هوية الشخص والثاني تحديد سبب الوفاة وبيان وجود أية إصابات أو شبهة بها. كما أسلفنا فإن، التعرف يكون بواسطة عدد من العناصر اللازمة لبيان صفات الأشخاص. يتم ذلك بالكشف الخارجي على الجثث واستخدام البصمات وتحديد أطوال الجثث وبنيتها من خلال الأشلاء وفحص الأسنان بدقة وبيان وجود أي علامة مميزة بالإضافة إلى تحديد زمرات الدم أو فحص الأنسجة لبيان الجينات الوراثية للخلايا.

يكون الواجب الثاني المهم أيضاً هو تحديد أسباب الوفاة وحالة جثة الميت وتحديد أية صفات أخرى مثل الحمل أو المرض لما لذلك من أهمية عند الملاحقات المدنية وحساب تعويض الأضرار.

ونظراً لأن الإصابات التي تلحق بالمصابين هي شديدة بسبب الحروق الشديدة التي تخفي معالم الجثث بل وتخفي أسباب الوفاة الحقيقية في الكثير من الأنسجة كما يحدث في طي علامات الاختناق الناتج عن اختلال الضغط بداخل الطائرة واندفاع الهواء إلى داخلها.

من الطبيعي أن تكون أسباب الوفاة ذات علاقة بالإصابات الشديدة التي لحقت بالجثة، إلاّ أنه من الضروري الإشارة بأن أمراض أخرى قد تكون سارعت أو ساهمت في حدوث الوفاة مثل الأمراض السرطانية أو احتشاء عظلة القلب ولكن أهمية ذلك تبقى محددة نظراً للإصابات المميتة التي تصاحب هذه الحوادث.

بيت أحلامي

من البنك العربي الإسلامي الدولي

يمكنك الآن أن تتملّك بيتك بأسلوب الإجارة المنتهية بالتمليك
وذلك ضمن الشروط والمزايا التالية :

- عائد إجارة منافس
- تمويل لغاية ٨٠٪
- مدة سداد تصل لغاية ٢٥ سنة
- تمويل لغاية ٢٥٠ ألف دينار
- إمكانية الحصول على تمويل إضافي لمطبخ أو أثاث
- التأمين التكافلي التبادلي على حياة العميل مجاناً
- التأمين المجاني على العقار
- التنازل النهائي (عند إنتهاء مدة الإجارة)
  معفى من رسوم نقل الملكية
- بطاقة فيزا مجاناً للسنة الأولى
- فرصة للمشاركة على سحب جوائز العمرة

العرض يخضع لشروط وأحكام البنك

البنك العربي الإسلامي الدولي

،ثقـــة.. أمـان.. واستثمـار حـلال،

iiabank.com.jo

للإستفسار : ٥٠٠٣٣٠٠ - ٠٦ / ٨٠٠٢٢٢٢٤،

together spanning the 6th through 15th centuries AD, all appear to endorse the payment of ransom as General Average, provided it was done voluntarily and with the agreement of those merchants available to be consulted.

What we are left to grapple with is, which policy pays? It is a well-founded principle that, to be recoverable on the policy, Sue and Labor charges or General Average expenditure must be incurred in the avoidance of a peril insured against. Under the current, albeit obsolescent, English scheme of hull and cargo insurance, where piracy is a marine peril, the distinction is not too fine. However, under the American scheme of things, where marine perils are on the hull policy and piracy is on the war policy, what peril insured against is being avoided?

The argument can go both ways; damage done to the ship by pirates is, under the American scheme of things, claimable on the war policy. If, therefore, the pirates say that they will blow up the ship if the Owner does not pay ransom, and ransom is then paid, the proportion attaching to the ship clearly is claimable on the hull war risks policy, having demonstrably been incurred to avert a peril insured under that policy.

The reality, however, is that the demand for ransom and the ensuing negotiation is not, typically, accompanied by such an overt threat. It is more of a waiting game. The pirates know that payday eventually will arrive and the timing is determined at the intersection of the pirates' avarice and the Owners' patience. Meanwhile, the ship is not being maintained, a proper watch is not being kept, the anchors and chains are not being tended – so what is the real peril? Arguably, it is that a storm could blow up and drive the ship ashore before she could start her neglected engines (Somali pirates customarily directing their captives to anchorages reasonably convenient to shore and home) or that the ship is unable to avoid being struck by, or even timely spot, another vessel bearing down on her. These are marine perils and are not they, truly, the perils that are being averted by the payment of ransom?

Finally, no discussion of the payment of ransom would be complete without some analysis of the legality of it. Bruce Paulsen of Seward & Kissel, who advised the Owners of the only US-controlled vessel thus far seized for ransom, has provided the following commentary relevant to cases falling under US jurisdiction:

"The basic provision of the CPA [Foreign Corrupt Practices Act] defining outlawed conduct is found at 15 U.S.C. § 78dd. This statutory provision expressly makes it illegal for any domestic concern, or for any officer, director, employee, or agent of such domestic concern, to make payments intended to undermine the rule of law in a foreign country.It is clear from the text of the statute that Congress intended to prevent US firms from engaging in acts intended to influence the acts or decisions of foreign officials, political parties, etc.Nowhere in the FCPA does it refer to gifts or payments to private persons except in the context of those to be shared with foreign government officials, foreign parties or officials thereof and only if such individuals are expected to affect or influence any act or decision of such government or instrumentality in order to assist such issuer in obtaining or retaining business for or with, or directing business to,any person. Given that the pirate gangs that seize vessels appear to be freelancers operating wholly outside the law of Somalia, the ransom funds do not appear to be intended to influence or undermine the Somali government's actions or policies and the FCPA should not apply to ransom payments to such pirates.

"In addition, OFAC [US Treasury Office of Foreign Assets Control] administers a series of regulations (the "OFAC Regulations") that impose economic sanctions to further U.S. foreign policy and national security objectives against hostile targets. A close reading of the OFAC Regulations makes it evident that the sanctions are targeted at certain foreign governments, political parties, terrorist groups and numerous individuals. The critical step for any US entity is to ensure that any ransom proceeds that are paid do not go to any person, organization or foreign government on OFAC's list of Specially Designated Nationals and Blocked Persons (the "SDN List"). To date, there has been no information that would confirm that pirates who have been paid ransom are on the SDN List.

"With respect to anti-money laundering laws, the principal federal statute detailing the rights and obligations of individuals,banks and financial institutions with respect to money laundering is the Bank Secrecy Act ("BSA") of 1970. The implementing regulations of the BSA are found at 12 CFR 21.21 and 31 CFR 103.14-23. Most pertinent is 31 CFR 103.23, which applies to all individuals who physically transport monetary instruments of more than $10,000 at one time from a place in the United States to or through a place outside the United States. A person is deemed to have caused such transportation if s/he aids, abets, counsels, commands, procures or requests it to be done by a financial institution or any other person. If funds originating outside the US are used to pay ransom, federal anti-money laundering laws are not implicated."

We suspect that substantially the same conclusions would be reached in other major jurisdictions.

It might be argued that the topic of piracy has given General Average a new relevance as a mechanism for distributing losses voluntarily and intentionally incurred for the common benefit. Nevertheless it is not a universally popular institution.

In competitive trades shipowners and charterers will go to great lengths to avoid inconveniencing their shippers and customers, both by avoiding the delay often inherent to a General Average security collection and avoiding the collection of cargo's proportion of General Average itself. The fact that there has been a General Average does not automatically imply that the shipowners will proceed with the preparation of a full-scale security collection and average adjustment. It is often possible to avoid this process because shipowners increasingly include provisions in their hull policies permitting them to recover General Average, up to a specified sum, from hull insurers, even when it is General Average properly attaching to cargo.

GENERAL AVERAGE*

Study of three parts - continued-part 3

Mr. Jonathan Spencer
Average Adjuster
The Spencer Company (USA)

A thorough review under the title "Piracy, Ransom, and General Average Risk" was published by Ik Wei Chong and Derek Hodgson of Clyde & Co. in that firm's December 2008 Shipping Update, and is worthy of reproduction here:

The 'General Average Contribution' scheme is a system long entrenched within the Maritime industry. "There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure." (York-Antwerp Rules, Rule A.1)

Traditionally, it has been accepted that any loss suffered as a result of a ransom paid due to piracy, will be covered under a General Average contribution. Barnard v. Adams (51 U.S 270 [1850]) saw the Court enunciate that "the ransom from pirates is to be contributed for; the loss is inevitable, and indeed actual."

Similarly, in Hicks v. Palington (1590 Moore's QB R 297) the Court held that cargo given to Pirates by way of ransom was a sacrifice which could properly be the subject for General Average contribution. The rationale under English law for such practice is premised on the idea that any reasonable payment made to hijackers to secure the release of the ship and cargo, represents a general average sacrifice; a sacrifice which the ship-owners are entitled to recover contributions from cargo and other interests (Royal Boskalis Westminster NV v. Mountain [1999] QB 674).

Germany also provides useful guidance in that the German Commercial Code provides: "when in a case of arrest of the ship by enemies of pirates, ship and cargo are ransomed, whatever is paid as ransom forms part of general average together with the expenses incurred by maintenance and the ransom of hostages." (S 706.6)

And as further evidence of this practice to compensate for ransom monies, the United States Supreme Court in Peters. v. The Warren Insurance Company (39 U.S. 99 [1840]) deemed "the ransom a necessary means of deliverance from a peril insured against, and acting directly upon the property."

The issue becomes less lucid when the definition of 'piracy' is questioned. Some consider piracy to be a 'war risk'. For example, the Norwegian Marine Insurance Plan 1996 (2007) does not make any distinction between 'piracy' and 'war' and therefore losses related to piracy are covered as a 'war risk.'

Other parties however, traditionally term piracy as a 'marine risk'. Complications thus arise as 'terrorism' would be considered a 'war risk' so potentially the pirate could be classed as a terrorist. Therefore the characterization of the 'piracy attack' is seemingly important, yet clearly difficult in practice. (For further see: Terrorism goes to Sea (available at http://www.iags.org/fa2004.html)

"Payment of ransom has not been illegal per se under English law since the repeal of the 1782 Ransom Act and early cases support the view that payment of a ransom in cash or kind to obtain the release of ship and cargo is a General Average matter. A distinction may also exist between the initial payment of a ransom and the subsequent payment or contribution to the resulting General Average. The question of legality may be more difficult if the captors are an overtly political or terrorist organization, given the extensive modern legislation relating to providing financial support for such entities. Where the payment of a ransom is illegal in the jurisdiction(s) of the parties the adventure it is difficult to see how any right of contribution could be enforced." (Lowndes and Rudolf (General Average and York Antwerp Rules 13th Edition 2008) at A.68)

To conclude in short, it seems accepted that the payment for a ransom in a piracy case will be included in a 'General Average Contribution'. Given the sharp increase in piracy attacks in the recent decade, and the suggested links with terrorism post-September 11th, it is likely that the definition and characteristics of piracy are going to be subjected to further scrutiny in future years.

The preponderance of commentary thus supports the precept that ransom is claimable as General Average. The principle is borne out by a study of the ancient texts, specifics of which are outwith the scope of this paper but, in summary, the Digest of Justinian, Rhodian Law and Consolado del Mare,

a risk management perspective, this would appear to be the most straightforward solution. However, ship operating interests continue to advocate the preservation of the General Average system and cargo interests seem prepared to go only so far to challenge it therefore periodic rumors of its demise continue to seem premature.

RULE XI. WAGES AND MAINTENANCE OF CREW AND OTHER EXPENSES BEARING UP FOR AND IN A PORT OF REFUGE, ETC.

(a) Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X(a).

[See old XI (c)]

(b) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been ready to proceed upon her voyage, shall be admitted in general average.

Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be admitted as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be admitted as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

Provided that when damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage, then the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores consumed and port charges incurred during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be admissible as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew and fuel and stores consumed and port charges shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

(c) For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms of articles of employment.

RULE XI. WAGES AND MAINTENANCE OF CREW AND OTHER EXPENSES PUTTING IN TO A PORT OF REFUGE, ETC.

(a) Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be allowed as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X(a).

(b) For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms of articles of employment.

(c)(i) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be re¬paired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, fuel and stores consumed during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be allowed as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

(ii) Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be allowed as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

(iii) Provided that when damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage, then fuel and stores consumed and port charges incurred during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be admissible as general average, even if the repairs are necessary for the safe-prosecution of the voyage.

(iv) When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, fuel and stores consumed and port charges shall be admitted as general average only up to the date of the ship›s condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

The Paper was presented at the 2nd International Conference on Insurance & Marine Transportation "Claims & Risk Management" which was held in Aqaba / Jordan from 11-13/ May/2009

In this way, a great deal has been done to simplify the administration of General Average, particularly by the widespread introduction into hull insurance policies of General Average absorption clauses, which pay General Average expenditure up to a fixed amount, obviating the need to demand contribution form cargo. BIMCO produced a model wording, which has been adopted as one of the available, optional clauses in the International Hull Clauses, as follows:

40 GENERAL AVERAGE ABSORPTION

40.1 If the Underwriters have expressly agreed in writing and subject to the provisions of Clause 8, the following shall apply in the event of an accident or occurrence giving rise to a general average act under the York-Antwerp Rules 1994 or under the provisions of the general average clause in the contract of affreightment.

40.2 The Assured shall have the option of claiming the total general average, salvage and special charges up to the amount expressly agreed by the Underwriters, without claiming general average, salvage or special charges from cargo, freight, bunkers, containers or any property not owned by the Assured on board the vessel (hereinafter the «Property Interests»).

40.3 The Underwriters shall also pay the reasonable fees and expenses of the average adjuster for calculating claims under this Clause 40, in addition to any payment made under Clause 40.2.

40.4 If the Assured claims under this Clause 40, the Assured shall not claim general average, salvage or special charges against the Property Interests.

40.5 Claims under this Clause 40 shall be adjusted in accordance with the York-Antwerp Rules 1994, excluding the first paragraph of Rule XX and Rule XXI, relating to commission and interest.

40.6 Claims under this Clause 40 shall be payable without the application of the deductible(s) in Clause 15.

40.7 Without prejudice to any other defences that the Underwriters may have under this insurance or at law, the Underwrites waive any defences to payment under this Clause 40 which would have been available to the Property Interests, if the Assured had claimed general average, salvage or special charges from the Property Interests.

40.8 In respect of payments made under this Clause 40, the Underwriters waive their rights of subrogation against the Property Interests, save where the accident or occurrence giving rise to such payment is attributable to fault on the part of the Property Interests or any of them.

40.9 Claims under this Clause 40 shall be payable without reduction in respect of any under- insurance.

40.10 For the purposes of this Clause 40, special charges shall mean charges incurred by the Assured on behalf of or for the benefit of a particular interest to the adventure, for which charges the Assured is not responsible under contract of affreightment.

It should be understood with reference to Clause 40.2, that the amount of coverage is agreed with Underwriters at the time that the insurance is placed, not after the accident has occurred.

It is particularly noteworthy that claims under this wording are payable without the application of a deductible, which is the greatest possible incentive to a ship owner to invoke the clause and avoid applying to cargo for contribution to General Average.

Additionally, it is by no means unusual for shipowners to absorb General Average expenditure for their own account or to make an arrangement where it is borne partly by shipowners and partly by charterers, again in order to avoid the inconvenience to the concerned in cargo.

The automation and increased sophistication of ships has meant that a greater and greater proportion of casualties is attributable not to the old sea perils but to negligence or lack of training of the vessel's crew, thus the concept of the common adventure has rather been diluted and all casualties tend to be seen ultimately as the fault of the ship owner and his servant. Why then, should his customers also pay? Furthermore, the more complex the casualty the more complex the security collection and adjustment process is likely to be. It has been suggested that in future losses should lie where they fall. If cargo is sacrificed its owner should simply recover from his insurers and if the shipowner incurs extra expenditure he should make arrangements to recover that from his insurers. From

«نص»

تعليمات رقم (١) لسنة ٢٠١١
تعليمات تنظيم التأمين التكافلي

صادرة عن مجلس إدارة هيئة التأمين بمقتضى أحكام المادة (٢٣) والفقرة (ب) من المادة (١٠٨) من قانون تنظيم أعمال التأمين رقم (٣٣) لسنة ١٩٩٩ وتعديلاته

المادة (١):

تسمى هذه التعليمات (تعليمات تنظيم التأمين التكافلي لسنة ٢٠١١) ويعمل بها من تاريخ نشرها في الجريدة الرسمية.

المادة (٢):

أ- يكون للكلمات والعبارات الواردة في هذه التعليمات المعاني المخصصة لها في المادة (٢) من قانون تنظيم أعمال التأمين ما لم تدل القرينة على غير ذلك.

ب- لغايات هذه التعليمات يقصد بالكلمات والعبارات الواردة أدناه ما يلي:-

القانون : قانون تنظيم أعمال التأمين النافذ.

شركة التأمين التكافلي : الشركة المرخصة لممارسة أعمال التأمين التكافلي والتي تلتزم بأحكام الشريعة الإسلامية ومبادئها في جميع معاملاتها بما في ذلك أنشطتها التأمينية والإستثمارية.

التأمين التكافلي : تنظيم تعاقدي يهدف الى تحقيق التعاون بين مجموعة من الأشخاص يسمون «المشتركين» يتعرضون لخطر واحد أو أخطار معينة وذلك من خلال تلافي آثار الأخطار التي يتعرض لها أحدهم بتعويضه عن الضرر الناتج عن وقوع هذه الأخطار وذلك بالتزام كل منهم بدفع مبلغ معين على سبيل التبرع يسمى الاشتراك، وتقوم شركة التأمين التكافلي بإدارة عمليات التأمين التكافلي واستثمار أموال صندوق حملة الوثائق في مقابل أجر معلوم باعتبارها وكيلاً أو حصة معلومة باعتبارها مضارباً أو كلاهما معاً وذلك بما يتفق مع أحكام هذه التعليمات وأحكام الشريعة الإسلامية ومبادئها.

هيئة الرقابة الشرعية : الهيئة المشكلة داخل شركة التأمين التكافلي للمراقبة والإشراف على معاملاتها وإبداء الرأي في مدى اتفاقها مع أحكام الشريعة الإسلامية ومبادئها.

المشترك/ حامل الوثيقة : الشخص الذي يرتبط مع شركة التأمين التكافلي بوثيقة تأمين تكافلي.

صندوق حملة الوثائق : مجموعة من الحسابات التي تنشئها شركة التأمين التكافلي حسب نظامها الأساسي والتي تتضمن موجودات ومطلوبات وحقوق حملة الوثائق وتودع فيها الإشتراكات وعوائدها، حيث تكون هذه الحسابات منفصلة بشكل كامل عن حسابات شركة التأمين التكافلي التي تقوم بإدارتها.

الفائض التأميني : ما يتبقى من مجموع الإشتراكات المحصلة وعوائد استثماراتها وأي إيرادات أخرى، بعد خصم التعويضات المدفوعة للمشتركين والمخصصات الفنية والاحتياطيات وحصة أصحاب حقوق الملكية مقابل إدارة كل من أعمال التأمين التكافلي وأنشطة الاستثمار وسائر المصروفات الخاصة بصندوق حملة الوثائق.

هيئة المحاسبة والمراجعة للمؤسسات المالية الإسلامية : جهة دولية مستقلة تقوم بإعداد واعتماد معايير خاصة للمؤسسات المالية الإسلامية كمعايير خاصة بالمحاسبة والتدقيق والحاكمية المؤسسية والمعايير الشرعية.

المادة (٣):

تطبق على شركة التأمين التكافلي أحكام القانون والأنظمة والتعليمات والقرارات الصادرة بمقتضاه في أي من الأمور والحالات غير المنصوص عليها في هذه التعليمات وذلك بقدر انطباقها عليها.

المادة (٤):

لا يجوز لشركات التأمين التقليدي ممارسة أعمال التأمين التكافلي، ولا يجوز لشركات التأمين التكافلي ممارسة أعمال التأمين التقليدي.

المادة (٥):

على أي شركة ترغب بممارسة أعمال التأمين التكافلي الحصول على إجازة لممارسة أعمال التأمين وفقاً " لتعليمات منح إجازة ممارسة أعمال التأمين وتجديدها النافذة"، على أن تراعي في عقد تأسيسها ونظامها الأساسي الأحكام الواردة في هذه التعليمات، وأن ترفق بطلب الموافقة المسبقة لمنح الإجازة بيانات عن الأسماء المقترحة لأعضاء هيئة الرقابة الشرعية.

المادة (٦):

لشركة التأمين التكافلي القيام بعمليات إدارة أعمال التأمين التكافلي وأعمال الاستثمار المرتبطة بالإشتراكات على أساس الوكالة أو المضاربة أو كليهما معاً وذلك وفقاً لأحكام الفقرة (ج) من هذه المادة، على أن تحدد الأحكام الخاصة بذلك في القسم الخاص بالتأمين التكافلي الوارد في وثيقة التأمين وعقد التأسيس والنظام الأساسي لشركة التأمين التكافلي، وذلك ضمن الأحكام التالية:-

أ- تطبق الأحكام التالية على صيغة الوكالة:-

١. تدار أعمال التأمين التكافلي بمقتضى عقد وكالة يعين بموجبه المشتركون بصفتهم موكلين لشركة التأمين التكافلي للقيام بالأعمال التكافلية والاستثمار نيابة عنهم.

٢. تتقاضى شركة التأمين التكافلي أجراً في شكل مبلغ معين أو نسبة مئوية من الإشتراكات المدفوعة، ويتم النص عليها صراحة في القسم الخاص بالتأمين التكافلي الوارد في وثيقة التأمين، على أن يغطي أجر الوكالة المبلغ الإجمالي لكل مما يلي:-

- تكاليف الإدارة.
- تكاليف طرق توزيع منتجات التأمين التكافلي.
- عائد تشغيلي لشركة التأمين التكافلي.

ب- تطبق الأحكام التالية على صيغة المضاربة:-

١- تدير شركة التأمين التكافلي كلاً من أنشطة الاستثمار وأعمال التأمين التكافلي بصفتها مضارباً وذلك لصالح المشتركين في التكافل بصفتهم أصحاب رأس المال.

٢- تتقاضى شركة التأمين التكافلي مقابل خدماتها نسبة مئوية شائعة من الفائض التأميني قبل طرح حصة أصحاب حقوق الملكية مقابل إدارة كل من أعمال التأمين التكافلي وأنشطة الاستثمار ويتم تحديد هذه النسبة والنص عليها صراحة في القسم الخاص بالتأمين التكافلي الوارد في وثيقة التأمين.

ج- في حال تطبيق شركة التأمين التكافلي لصيغة الوكالة والمضاربة معاً، يعتمد عقد الوكالة بالنسبة لأنشطة إدارة أعمال التأمين التكافلي مقابل مبلغ معين أو نسبة مئوية من الإشتراكات المدفوعة، ويعتمد عقد المضاربة بالنسبة لأنشطة استثمار أموال صندوق حملة الوثائق مقابل نسبة مئوية شائعة من عوائد الاستثمار.

المادة (٧):

أ. على شركة التأمين التكافلي تضمين وثيقة التأمين قسماً يتضمن أحكاماً خاصة بالتأمين التكافلي تتضمن الأسس والمبادىء الرئيسة للتأمين التكافلي التي تعتمدها شركة التأمين التكافلي في علاقة المشتركين بها، على أن يراعى في ذلك يلي:-

١. أن يتم إفراد قسم خاص بهذه الأحكام في وثيقة التأمين وعلى أن تكون مطبوعة بشكل واضح وظاهر.

٢. أن تتناول الأسس والقواعد التي تحكم العلاقة التكافلية بين المشترك وشركة التأمين التكافلي بما في ذلك الطبيعة القانونية لتلك العلاقة.

٣. أن تحتوي على إيضاح بأن ما يدفعه المؤمن له إنما يدفعه على سبيل الإلتزام بالتبرع.

٤. الإفصاح عن التزام شركة التأمين التكافلي بتقديم قرض حسن في حالة عدم كفاية موجودات صندوق حملة الوثائق لسداد الالتزامات المترتبة على هذا الصندوق.

٥. مقدار أجر الوكالة الذي تستحقه شركة التأمين التكافلي، وحصة شركة التأمين التكافلي من عائد المضاربة.

٦. ملخص عن طرق الاستثمار التي تتبعها شركة التأمين التكافلي في استثمار الأجزاء المخصصة للإستثمار من الإشتراكات على أن تكون متفقة مع أحكام الشريعة الإسلامية ومبادئها.

٧. الإفصاح عن طريقة توزيع الفائض التأميني التي تطبقها شركة التأمين التكافلي.

٨. الفترات الدورية التي تلتزم شركة التأمين التكافلي بالإفصاح فيها للمشتركين.

٩. الآلية التي ستتبعها شركة التأمين التكافلي في حال عدم استلام الفائض التأميني من قبل المشتركين.

ب. تلتزم شركة التأمين التكافلي بعرض وثيقة التأمين على هيئة الرقابة الشرعية للموافقة عليها قبل عرضها على هيئة التأمين للموافقة عليها.

المادة (٨):

أ. تلتزم شركة التأمين التكافلي بتشكيل هيئة رقابة شرعية من ثلاثة أعضاء على الأقل يتم تعيينهم لمدة ثلاث سنوات قابلة للتجديد على النحو التالي:-

١- يتم ترشيح أعضاء هيئة الرقابة الشرعية من قبل مجلس إدارة شركة التأمين التكافلي على أن تتوافر فيهم الشروط الواردة في المادة (٩) من هذه التعليمات.

٢- تعرض أسماء المرشحين ومؤهلاتهم على هيئة التأمين قبل خمسة وأربعين يوماً من تاريخ انعقاد الهيئة العامة لشركة التأمين التكافلي، وتقوم هيئة التأمين بتبليغ شركة التأمين التكافلي بموافقتها على أسماء المرشحين أو باعتراضها عليهم في حال عدم تحقيقهم للشروط الواردة في المادة (٩) من هذه التعليمات، وفي حال الإعتراض فعلى شركة التأمين التكافلي ترشيح بديل عن المرشح المعترض عليه.

٣- تعرض أسماء المرشحين على الهيئة العامة لشركة التأمين التكافلي للموافقة على تعيينهم كأعضاء في هيئة الرقابة الشرعية ويتم إبلاغ هيئة التأمين خلال مدة لا تتجاوز عشرة أيام من تاريخ اجتماع الهيئة العامة بأسماء من تم تعيينهم لعضوية هيئة الرقابة الشرعية.

ب. تعين هيئة الرقابة الشرعية أحد أعضائها رئيساً لها ليمثلها أمام مجلس إدارة شركة التأمين التكافلي والهيئة العامة وهيئة التأمين، وتجتمع هيئة الرقابة الشرعية بدعوة من رئيسها أو بناء على طلب اثنين من أعضائها أو بدعوة من رئيس مجلس إدارة شركة التأمين التكافلي، ويكون اجتماعها قانونياً بحضور عضوين على الأقل إذا كان عدد أعضائها ثلاثة أعضاء وبحضور أغلبية أعضائها إذا زاد عددهم على ثلاثة، وتتخذ قراراتها بالإجماع أو بأغلبية عدد أعضائها، ولا يجوز الإنابة بين أعضاء هيئة الرقابة الشرعية في إجتماعاتها أو عند التصويت على القرارات.

ج. لا يجوز عزل هيئة الرقابة الشرعية المعينة أو أي عضو فيها إلا بقرار من الهيئة العامة لشركة التأمين التكافلي بناء على تنسيب مجلس إدارتها.

د. في حال شغور احدى عضويات هيئة الرقابة الشرعية، يقوم مجلس إدارة شركة التأمين التكافلي بتعيين عضو يحل في العضوية الشاغرة لكي يكمل مدة هيئة الرقابة الشرعية ويتم إبلاغ هيئة التأمين بهذا التعيين وعلى أن يقدم هذا التعيين الى الهيئة العامة لشركة التأمين التكافلي في أول اجتماع لاحق لها للمصادقة عليه.

هـ. يضع مجلس إدارة شركة التأمين التكافلي أسساً داخلية يحدد فيها علاقة هيئة الرقابة الشرعية بأجهزة شركة التأمين التكافلي المختلفة وبالمراقب الشرعي ويتم إرسال نسخة عن هذه اللائحة الى هيئة التأمين لاعتمادها.

و. على شركة التأمين التكافلي تحديد آلية حصول هيئة الرقابة الشرعية على استشارات وخبرات فنية من خارج الشركة لتعزيز قيامها بأعمالها، إذا اقتضى الأمر ذلك، وعلى أن تكون على نفقة الشركة.

ز. على شركة التأمين التكافلي الإفصاح في التقرير السنوي عن ما يلي:-

١- أي علاقة أو معاملة تنشئها مع أي عضو من أعضاء هيئة الرقابة الشرعية.

٢- أسماء ومؤهلات أعضاء هيئة الرقابة الشرعية.

٣- عدد اجتماعات هيئة الرقابة الشرعية التي تمت خلال السنة والتي يجب أن لا يقل عددها عن أربعة اجتماعات.

المادة (٩):

أ. يشترط في المرشح لإشغال عضوية هيئة الرقابة الشرعية توافر الشروط التالية:-

١. أن يتوافر لديه العلم والمعرفة في أحكام الشريعة الإسلامية ومبادئها بشكل

عام وأن يكون متخصصاً في الإقتصاد الإسلامي أو فقه المعاملات المالية والتجارية في الشريعة الإسلامية ومطلعاً على التطبيقات الحديثة فيها.

٢. أن لا يكون مساهماً في شركة التأمين التكافلي أو من العاملين فيها.

٣. أن يحقق الشروط المنصوص عليها في المادتين (٣١) و(٣٢) من القانون.

ب. لا يجوز لعضو هيئة الرقابة الشرعية لشركة تأمين تكافلي أن يكون عضواً في هيئة رقابة شرعية لشركة تأمين تكافلي أخرى.

المادة (١٠):

أ. تختص هيئة الرقابة الشرعية بالأمور التالية:-

١. مراجعة جميع عقود وشروط التأمين، واتفاقيات إعادة التأمين التي تستخدمها شركة التأمين التكافلي لضمان توافقها مع أحكام الشريعة الإسلامية ومبادئها، مع تقديم التوصيات المناسبة لجعلها تتماشى مع هذه الأحكام والمبادىء.

٢. مراقبة ومراجعة أعمال التأمين وأعمال الاستثمار والمضاربات لتتوافق مع أحكام الشريعة الإسلامية ومبادئها.

٣. وضع القواعد الشرعية الأساسية لأعمال شركة التأمين التكافلي واعتماد أو رفض أي نشاط تقوم به شركة التأمين التكافلي في حال عدم اتفاق النشاط مع أحكام الشريعة الإسلامية ومبادئها.

٤. التأكد من التزام شركة التأمين التكافلي لأحكام الشريعة الإسلامية ومبادئها.

٥. إصدار الفتاوى الشرعية في الموضوعات التي تستدعي ذلك.

٦. العمل مع المحاسب القانوني المستقل لشركة التأمين التكافلي على احتساب الزكاة في صندوق الزكاة وذلك من أموال صندوق حملة الوثائق وأموال أصحاب حقوق الملكية وذلك في حال نص النظام الأساسي للشركة على إنشاء صندوق للزكاة ووفقاً لأحكام المادة (١٨) من هذه التعليمات.

٧. الرد على أي أسئلة أو استفسارات توجهها لها شركة التأمين التكافلي أو هيئة التأمين والمتعلقة بالمسائل الشرعية.

ب. تكون الفتاوى الصادرة عن هيئة الرقابة الشرعية ملزمة لشركة التأمين التكافلي.

ج. على هيئة الرقابة الشرعية تقديم تقرير سنوي الى الهيئة العامة لشركة التأمين التكافلي تبين فيه خلاصة ما قامت به من أعمال مع ملاحظاتها بشأن معاملات شركة التأمين التكافلي ومدى التزامها بالأحكام الشرعية، وعلى أن يتم قراءة تقرير هيئة الرقابة الشرعية في اجتماع الهيئة العامة لشركة التأمين التكافلي في اجتماعها السنوي العادي وتقدم نسخة من التقرير الى هيئة التأمين ضمن المستندات الواجب تقديمها الى هيئة التأمين قبل انعقاد اجتماع الهيئة العامة لشركة التأمين التكافلي على أن يتم إدراجه ضمن التقرير السنوي.

د. على هيئة الرقابة الشرعية تزويد هيئة التأمين ولجنة التدقيق بنسخ عن محاضر اجتماعاتها التي تصدرعنها.

المادة (١١):

أ. لهيئة الرقابة الشرعية حق الإطلاع في أي وقت من الأوقات على جميع سجلات وعقود ومستندات شركة التأمين التكافلي، ولها أن تطلب الإيضاحات التي تراها ضرورية لأداء مهمتها وعلى إدارة شركة التأمين التكافلي تقديم تلك الإيضاحات.

ب. في حال عدم قيام شركة التأمين التكافلي بتمكين هيئة الرقابة الشرعية من أداء مهمتها، فعلى هيئة الرقابة الشرعية تثبيت ذلك في تقرير ترفعه الى مجلس إدارة شركة التأمين التكافلي، وإذا لم يقم مجلس إدارة شركة التأمين التكافلي بالإستجابة لطلب هيئة الرقابة الشرعية فعليها إبلاغ هيئة التأمين بذلك لإتخاذ الإجراء الذي تراه هيئة التأمين مناسباً.

المادة (١٢):

أ. يعين مجلس إدارة شركة التأمين التكافلي من أحد أعضاء هيئة الرقابة الشرعية أو غيرهم وبناء على توصية من هيئة الرقابة الشرعية مراقباً شرعياً يتولى مهمة تدقيق أعمال دوائر وأقسام شركة التأمين التكافلي المختلفة ومدى تنفيذها لقرارات وآراء هيئة الرقابة الشرعية.

ب. يقوم المراقب الشرعي بأعماله بالتنسيق مع هيئة الرقابة الشرعية، كما يقوم بأعمال أمانة سر هيئة الرقابة الشرعية ويقدم تقاريره إليها.

المادة (١٣):

أ. تلتزم شركة التأمين التكافلي بفتح حسابات منفصلة خاصة بما يلي:-

١. حساب خاص باستثمار رأس المال لأصحاب حقوق الملكية في شركة التأمين التكافلي.

٢. حساب صندوق حملة الوثائق أو عدة حسابات حسب نوع وفروع التأمين المختلفة باستثناء فروع التأمين التكافلي الواردة في البند (٣) من هذه الفقرة تسجل فيه الإشتراكات وعوائد الإستثمار المتحققة من استثمار الأموال المتجمعة في الحساب أو الحسابات المذكورة.

٣. لفروع التأمين التي تشتمل على عنصر ادخار يتم فتح الحسابين التاليين:-

- حساب استثمار يحول إليه الجزء الخاص بالاستثمار من الاشتراكات المدفوعة الخاصة بهذه الفروع.
- حساب صندوق حملة الوثائق.

ب. يتم دفع التعويضات والمنافع المستحقة من قبل حساب صندوق حملة الوثائق وذلك وفقاً لشروط وأحكام عقود التأمين التكافلي.

ج. تلتزم شركة التأمين التكافلي بأن يكون استثمار الاشتراكات التي يدفعها المشتركون وأصحاب حقوق الملكية وفقاً للصيغ المشروعة الواردة في تعليمات «أسس استثمار أموال شركة التأمين وتحديد طبيعة موجودات شركة التأمين ومواقعها التي تقابل الالتزامات التأمينية المترتبة عليها النافذة» وبما تجيزه هيئة الرقابة الشرعية.

د. تكون الاشتراكات وعوائد استثمارها ملكاً مشتركاً للمشتركين تحدد حقوقهم فيها وأسباب الاستحقاق في التعويض أو الفائض التأميني بحسب ما هو وارد في القسم الخاص بالتأمين التكافلي الوارد في وثيقة التأمين.

هـ. مع مراعاة أحكام المادة (٢٠) من هذه التعليمات، يتم تحديد مدخلات ومخرجات صندوق حملة الوثائق وفقاً للقواعد المحاسبية التي تضعها شركة التأمين التكافلي والتي يجب أن تكون متفقة مع المعايير المحاسبية الصادرة عن هيئة المحاسبة والمراجعة للمؤسسات المالية الإسلامية ووفقاً لمبادىء التأمين التكافلي وترسل نسخة عن تلك القواعد الى هيئة التأمين بعد اعتمادها من قبل هيئة الرقابة الشرعية.

المادة (١٤):

أ. يتم توزيع الفائض التأميني على المشتركين حسب ما تحدده شركة التأمين التكافلي بعد أخذ رأي هيئة الرقابة الشرعية.

ب. لا يجوز لشركة التأمين التكافلي توزيع أرباح على أصحاب حقوق الملكية من أي فائض تحققه حسابات صندوق حملة الوثائق وذلك باستثناء ما تتقاضاه شركة

التأمين التكافلي لقاء إدارتها لتلك الحسابات المقرر بموجب ما هو وارد في القسم الخاص بالتأمين التكافلي الوارد في وثيقة التأمين.

ج. على شركة التأمين التكافلي بالإضافة الى المخصصات الفنية التي تحتفظ بها وفقاً لأحكام «تعليمات أسس احتساب المخصصات الفنية النافذة» الاحتفاظ بمخصص طوارىء لمواجهة أي ظروف طارئة مستقبلية قد يواجهها صندوق حملة الوثائق يتم اقتطاعه من الفائض التأميني.

د. تم تحديد الفائض التأميني في حساب التأمين الخاص بفروع التأمين التي تشتمل على عنصر ادخار بمعرفة ومصادقة الاكتواري الخاص بشركة التأمين التكافلي.

المادة (١٥):

تدفع شركة التأمين التكافلي نفقات إدارة كل من أنشطة الاستثمار وأعمال التأمين التكافلي من حساب أصحاب حقوق الملكية أو من حصة أصحاب حقوق الملكية من الأرباح.

المادة (١٦):

أ. لا تشترك شركة التأمين التكافلي في المخاطر التي يتحملها صندوق حملة الوثائق ولا تتقاضى شيئاً من الفائض التأميني ولا تتحمل الخسائر التي تلحق بصندوق حملة الوثائق إلا إذا كانت هذه الخسائر ناشئة عن تقصير أو تعد أو مخالفتها للشروط الواردة في القسم الخاص بالتأمين التكافلي الوارد في وثيقة التأمين.

ب. في حال عجز صندوق حملة الوثائق والمخصصات الفنية المتراكمة فيه عن سداد الالتزامات المستحقة، تلتزم شركة التأمين التكافلي بإقراض صندوق حملة الوثائق قرضاً حسناً بما يغطي العجز، ويتم سداد مبلغ القرض الحسن من الفائض التأميني الذي يتوفر لاحقاً.

ج. يعتبر التزام شركة التأمين التكافلي بتقديم القرض الحسن التزاماً شاملاً حده الاقصى مجموع حقوق أصحاب حقوق الملكية في شركة التأمين التكافلي

المادة (١٧):

أ. تلتزم شركة التأمين التكافلي بأن تكون أعمال إعادة التأمين التكافلي الصادرة عنها أو الواردة إليها متفقة مع المبادىء الأساسية للتأمين التكافلي وبمقتضى توجيهات وقرارات هيئة الرقابة الشرعية.

ب. تلتزم شركة التأمين التكافلي بإسناد أعمال إعادة التأمين الصادرة عنها الى شركات إعادة تأمين تكافلي، وفي حال تعذر ذلك ولأسباب مبررة فيحق لشركة التأمين التكافلي التعامل مع شركات إعادة تأمين تقليدية.

ج. يشترط أن تتفق شروط عقود إعادة التأمين التي تعدها شركة التأمين التكافلي مع أحكام الشريعة الإسلامية ومبادئها، وأن يراعى فيها الضوابط التالية:-

١. أن تقلل النسبة التي تسند لشركات إعادة التأمين التقليدي الى أدنى حد ممكن.

٢. أن لا تتقاضى شركة التأمين التكافلي عمولة أرباح، أو أي عمولة من شركات إعادة التأمين التقليدي.

٣. ألا تتدخل شركة التأمين التكافلي في طريقة استثمار شركة إعادة التأمين لأقساط إعادة التأمين المدفوعة لها إلا لتوجيهها لاستثمارات تتوافق مع مبادىء الشريعة الإسلامية وعدم المطالبة بنصيب من عائد استثماراتها وعدم المسؤولية عن الخسارة التي تتعرض لها.

٤. أن لا تدفع شركة التأمين التكافلي أي فوائد ربوية عن المبالغ المحتفظ بها لشركات إعادة التأمين التقليدي.

٥. أن يكون الإتفاق مع شركات إعادة التأمين التقليدي لأقصر فترة ممكنة.

المادة (١٨):

أ. لشركة التأمين التكافلي إنشاء صندوق للزكاة توضع فيه الزكاة المستحقة على معاملات شركة التأمين التكافلي وفقاً لما يسمح به نظامها الأساسي.

ب. يكون لصندوق الزكاة حساب مستقل عن بقية حسابات شركة التأمين التكافلي سواء تلك المتعلقة بأصحاب حقوق الملكية أو صندوق حملة الوثائق وتعتمد هيئة الرقابة الشرعية طريقة إدارة الحساب.

ج. يتم الصرف من صندوق الزكاة بقرار من مجلس إدارة شركة التأمين التكافلي ووفقاً لأحكام الشريعة الإسلامية ومبادئها وما تعتمده هيئة الرقابة الشرعية.

د. يضع مجلس إدارة شركة التأمين التكافلي أسساً داخلية لتنظيم العمل في صندوق الزكاة وكيفية إدارته على أن لا يتقاضى الأعضاء المعينون لإدارته أي مكافآت عن أعمالهم في إدارة الصندوق أو الإشراف عليه.

المادة (١٩):

تلتزم شركة التأمين التكافلي بما يلي:-

أ. التحقق من تطبيق أحكام الشريعة الإسلامية ومبادئها عند إبرام عقد التأمين سواء من حيث قبول محل التأمين أو قبول التعاقد مع طالب التأمين.

ب. في حال تحقيقها لإيراد يخالف أحكام الشريعة الإسلامية ومبادئها، فيتعين عليها التخلص من هذا الإيراد من خلال صرفه في أوجه الخير والمصالح العامة وعلى أن يتم اتخاذ الإجراء الذي تراه هيئة التأمين مناسباً وذلك بالتنسيق مع هيئة الرقابة الشرعية.

ج. أن تشترط في عقد التأمين التكافلي أن يكون التعويض في حدود الضرر الفعلي دون مبالغة وذلك مع مراعاة أحكام الشريعة الإسلامية ومبادئها.

المادة (٢٠):

أ. على شركة التأمين التكافلي الالتزام بالمعايير المحاسبية الإسلامية والشرعية الصادرة عن هيئة المحاسبة والمراجعة للمؤسسات المالية الإسلامية.

ب. في حال عدم وجود معايير محاسبية صادرة عن هيئة المحاسبة والمراجعة للمؤسسات المالية الإسلامية يتم تطبيق معايير المحاسبة الدولية الصادرة عن لجنة معايير المحاسبة الدولية وذلك بما لا يخالف أحكام الشريعة الإسلامية.

المادة (٢١):

على مجلس إدارة شركة التأمين التكافلي تشكيل لجنة تسمى (لجنة الضوابط) تكون غايتها إيجاد التوازن بين مصالح المشتركين ومصالح أصحاب حقوق الملكية وذلك وفقاً للأحكام التالية:-

أ. أن تشكل اللجنة من ثلاثة أعضاء على الأقل، على أن يكون من بينهم عضو مستقل عن مجلس إدارة شركة التأمين التكافلي وعضو آخر من أعضاء هيئة الرقابة الشرعية.

ب. أن تحدد صلاحيات لجنة الضوابط بشكل واضح لتمكينها من القيام بأعمالها على أن تتضمن ما يلي:-

١- وضع السياسات والإجراءات الواجب أخذها بالإعتبار عند وضع السياسات والإجراءات الخاصة بالحاكمية المؤسسية لشركة التأمين التكافلي والتي يمكن تطبيقها على التأمين التكافلي والتوصية لمجلس إدارة شركة التأمين التكافلي بها، واقتراح مبادىء وسلوكيات العمل الخاصة بشركة التأمين التكافلي وموظفيها ووكلائها.

٢- وضع واقتراح هيكل وإجراءات الضوابط الإضافية التي يمكن تطبيقها على التأمين التكافلي وعرضها على مجلس إدارة شركة التأمين التكافلي، ومراجعة وتقييم فعاليتها.

٣- الإشراف والمراقبة على تطبيق إطار سياسة الضوابط من خلال العمل المشترك مع الإدارة ولجنة التدقيق وهيئة الرقابة الشرعية.

٤- مراقبة الإدارة المالية للتكافل وخاصة الأمور التي تتعلق بتكوين الاحتياطيات والمخصصات الفنية وتوزيع الفائض التأميني وأرباح الاستثمار.

٥- تزويد مجلس إدارة شركة التأمين التكافلي بتقارير وتوصيات مبينة استنتاجاتها لدى ممارستها لأعمالها.

ج. على لجنة الضوابط أن تقوم بشكل منتظم بإجراء تحليل شامل لغايات كشف وإجتناب أي حالات لتعارض المصالح في سير عمليات وإدارة صندوق حملة الوثائق، وخاصة الأمور المتعلقة بالتكاليف والنفقات على صندوق حملة الوثائق ومستوى الفائض التأمين الناتج.

المادة (٢٢):

أ. على شركة التأمين التكافلي الإفصاح عن طبيعتها لكل من يطلب ذلك من الأشخاص الذين يرغبون في أن يكونوا مساهمين فيها، كما ويجب عليها تزويد المشتركين وأصحاب حقوق الملكية بمعلومات واضحة عن أداء شركة التأمين التكافلي وما يتعلق بمركزها المالي والمخاطر التي تواجهها على أن تراعي في ذلك معايير هيئة المحاسبة والمراجعة للمؤسسات المالية الإسلامية.

ب. لغايات تطبيق أحكام الفقرة (أ) من هذه المادة، على شركة التأمين التكافلي أن توفر الوسائل المناسبة للوصول إلى المعلومات المتعلقة بأعمالها سواء من خلال موقعها الالكتروني أو من خلال خدمات مباشرة تقدم من خلال مكاتب الخدمات لديها.

المادة (٢٣):

للشركة المقيدة الحصول على إجازة لممارسة أعمال التأمين التكافلي، وفي هذه الحالة عليها تعيين هيئة رقابة شرعية وفقاً لما تتطلبه هذه التعليمات، وأن تمارس نشاطاتها وفقاً لأحكام الشريعة الإسلامية ومبادئها.

المادة (٢٤):

أ. لغايات تطبيق أحكام المادة (٥٣) من القانون أو أي مادة أخرى تحل محلها، لا يجوز تحويل وثائق التأمين التكافلي إلا الى شركة تأمين تكافلي أخرى تمارس نفس نوع وفروع التأمين التكافلي التي تمارسها شركة التأمين التكافلي.

ب. لغايات تطبيق أحكام الفقرة (ب) من المادة (٥٦) من القانون أو أي مادة أخرى تحل محلها، لا يجوز دمج شركة التأمين التكافلي إلا بشركة تأمين تكافلي أخرى تمارس نوع التأمين ذاته.

المادة (٢٥):

لوسيط التأمين عرض منتجات كل من شركات التأمين التكافلي وشركات التأمين التقليدي على حد سواء على أن يقدم معلومات واضحة وصحيحة تمكن المستهلك من المقارنة والاختيار بين هذه المنتجات على اختلاف أنواعها.

المادة (٢٦):

لوسيط التأمين ومسوي الخسائر والمعاين واستشاري التأمين الذين لهم علاقة بعملية تأمين تكافلي معينة لدى شركة التأمين التكافلي أن يطلبوا عن طريق شركة التأمين التكافلي نفسها رأي هيئة الرقابة الشرعية في شركة التأمين التكافلي بشأن حكم الشريعة الإسلامية في العملية التي لهم علاقة بها وعلى هيئة الرقابة الشرعية إبداء رأيها إليهم عن طريق شركة التأمين التكافلي.

المادة (٢٧):

أ. على شركات التأمين التي تمارس أعمال التأمين التكافلي القائمة عند نفاذ أحكام هذه التعليمات توفيق أوضاعها بما يتفق وأحكام هذه التعليمات خلال مدة لا تتجاوز ستة أشهر من تاريخ نفاذ هذه التعليمات، وذلك تحت طائلة المسؤولية القانونية.

ب. للمدير العام تمديد فترة توفيق الأوضاع لمدة لا تتجاوز ستة أشهر إذا اقتضت الضرورة ذلك.

المادة (٢٨):

يجوز لشركة التأمين التقليدي القائمة تعديل نظامها الأساسي للإلتزام بأحكام الشريعة الإسلامية ومبادئها في جميع معاملاتها بما في ذلك أنشطتها التأمينية والاستثمارية، على أن تقدم طلباً خطياً بذلك الى المدير العام ضمن الأنموذج الذي تعتمده هيئة التأمين لهذه الغاية يتضمن خطة توضح الإجراءات التي ستتبعها شركة التأمين التكافلي لتوفيق أوضاعها وفقاً لأحكام هذه التعليمات والقرارات الصادرة بمقتضاها ولتصفية الأعمال والأنشطة التي تتعارض مع أحكام الشريعة الإسلامية ومبادئها، على أن لا تتجاوز فترة تنفيذ الخطة مدة سنتين من تاريخ موافقة المدير العام عليها وتكون قابلة للتمديد لمدة أخرى بقرار من المدير العام إذا اقتضت الضرورة ذلك.

المادة (٢٩):

للمدير العام تفويض أي موظف رئيسي في هيئة التأمين أي من صلاحياته المنصوص عليها في هذه التعليمات على أن يكون التفويض خطياً ومحدداً.

المادة (٣٠):

يصدر المدير العام القرارات اللازمة لتنفيذ أحكام هذه التعليمات.

* نشرت في الجريدة الرسمية العدد (٥٠٨٠) في ٢٠١١/٢/١٦

(وتعاونوا على البر والتقوى ولا تعاونوا على الإثم والعدوان)

شركـــة التأمـــين الإسلاميـــة م.ع.م

أول شركة تأمين إسلامي (في الأردن)

تعاهد الله ثم تعاهد كلٌ من دعم ويدعم مسيرة الاقتصـــاد الإســـلامي عامـــة ومســـيرة التـــأمين الإســـلامي خاصـــة بأن تحافظ على التزامها بأحكام الشـــريعة الإســـلامية في جميـــع أعمالهـــا ، وأن تبقـــى في خدمـــة عملائهـــا علـــى الوجه الأكمل وبما يرضي الله تبارك وتعالى كما عودتكم دائماً منذ تأسيسها عام ١٤١٦هـــ - ١٩٩٦م .

وهي الآن، بما لديها من طاقات وخبرات بشرية متخصصة في جميع مجالات التأمين المعروفـــة محليـــاً وعالميـــاً فإنها تقوم بتوفير كافة الاحتياجات التأمينية لجميع القطاعات، وفقاً لأحكام الشريعة الإسلامية.

للاستفسار يرجى الاتصال على هاتف رقم ٣٣١٠ ٥٦٨ أو مراجعة مكاتب شركة التأمين الإسلامية

الإدارة العامة : شارع وصفي التل (الجاردنز سابقاً)- (٩٤) مجمع الطباع - هاتف ٠١٥١ ٥٦٢ - فاكس ١٤١٤ ٥٦٢

عمّان :ص.ب ٩٤١٠٠٠ - الرمز البريدي ١١١٩٤ - الأردن

البريد الالكتروني : islamicinsurance@orange.jo ********** الموقع الالكتروني : www.islamicinsurance.jo

فرع الوحدات :	تلفاكس : ٠٦-٤٧٥ ٥٩٩٤	فرع جنوب عمان :	تلفاكس : ٠٦-٤٠٢ ١٥٤٧
	موبايـــل: ٠٧٩٥٠٥٠٢٤٢		موبايـــل: ٠٧٧٧٩١٨٤٣٢
فرع ماركـــا :	تلفاكس : ٠٦-٤٨٨ ١٢٠٠	فرع الســـلـــط :	تلفاكس : ٠٥-٣٥٠ ٠٠٩٦
	موبايـــل: ٠٧٩٥٥٤٧١١٩		موبايـــل: ٠٧٩٧٥٩٨١٢٧
وكالة الزرقاء :	تلفاكس : ٠٥-٣٩٨ ٣٤٣٤	فرع غرب اربد :	تلفاكس : ٠٢-٧٣١ ٥٠٠٥
	موبايـــل: ٠٧٩٥٥٩٧٧٤٠		موبايـــل: ٠٧٩٧٩٤٣٦٨٢
فرع عجلون :	تلفاكس : ٠٢-٦٤٢ ٢٠٧٠	فرع الصريح :	تلفاكس : ٠٢-٧٠٢ ٢٧٨٣
	موبايـــل: ٠٧٩٥٠٥٠١٤١		موبايـــل: ٠٧٩٥١٠٥٠٥٩

رؤى إسلامية لخدمات تأمينية

للريادة والعطاء في خدمة الاقتصاد الإسلامي

"التـــعـــاون رســـالتـــنـــا و التـــكـــافـــل غـايـــتـــنـــا"

باجماع الهيئة العامة للاتحاد

انتخاب مجلس إدارة الاتحاد (الدورة الثانية عشرة) برئاسة عثمان محمود بدير

حسن ابو الراغب (نائباً للرئيس)، زكي نورسي، احمد صباغ، د. وليد زعرب، د. علي الوزني، عماد الحجه (أعضاءً)

عقدت الهيئة العامة للاتحاد الأردني لشركات التأمين اجتماعها السنوي العادي في الحادي والعشرين من نيسان / ٢٠١١، برئاسة رئيس مجلس الإدارة د.جواد حديد وبحضور شركات التأمين الأعضاء في الاتحاد ممثلين برؤساء مجالس الإدارة والمدراء العامين وتم خلال الاجتماع انتخاب رئيس وأعضاء مجلس إدارة الاتحاد (الدورة الثانية عشرة للأعوام ٢٠١١-٢٠١٣) حيث فاز بالتزكية لرئاسة المجلس السيد عثمان محمود بدير رئيس مجلس إدارة شركة التأمين الأردنية وفاز بالتزكية كل من السادة حسن ابو الراغب (مدير عام شركة اليرموك للتأمين) (نائباً للرئيس)، ولعضوية المجلس زكي نورسي (مدير عام شركة دلتا للتأمين)، أحمد صباغ (مدير عام شركة التأمين الاسلامية)، د.وليد زعرب (مدير عام الشركة الأردنية الفرنسية للتأمين)، د. علي الوزني (مدير عام الشركة الأولى للتأمين)، عماد الحجه (مدير عام الشركة المتحدة للتأمين).

المجلس الجديد يتبنى برنامج عمل طموح لمواصلة الانجاز

ناقشت الهيئة العامة للاتحاد خلال الاجتماع الذي حضرته عطوفة السيدة رنا طهبوب مدير عام هيئة التأمين بالوكالة التقرير السنوي للاتحاد لعام ٢٠١٠ وصادقت على الميزانية السنوية والحسابات الختامية للاتحاد للسنة المنتهية في ٢٠١٠/١٢/٣١.

ومن المحطات التي تضمنها التقرير نتوقف عند أبرز الانجازات التي حققها الاتحاد عام ٢٠١٠:-

التميز في الخدمات

التميز في نوعية الخدمات المقدمة كان العنوان الأبرز الذي تبناه الاتحاد في تنفيذ برنامج عمل عام ٢٠١٠ في مجالي تقديم خدمات التأمين الالزامي الى المواطنين وفي مجال خدمة أعضائه من الشركات وفق ما نص عليه نظامه الأساسي في مجالات مختلفة كان في مقدمتها نشاط التدريب ورفع مستوى التأهيل المهني للكوادر العاملة في الشركات وتنفيذ مجموعة من النشاطات التدريبية غطت كافة مناحي العمل في مختلف فروع التأمين المتداولة والتدريب عليها من الجانبين العلمي والمهني من واقع الميدان العملي الى جانب ذلك ما صدر عن الاتحاد من الدراسات والتقارير الاحصائية عن سوق التأمين الأردني والقيام بنشاطات منوعة على المستوى الاعلامي ومجال نشر الوعي الثقافي التأميني.

وعلى صعيد آخر واصلت مكاتب الاتحاد للتأمين الالزامي تقديم خدماتها الى المواطنين والتعامل مع حزمة تشريعات التأمين الالزامي الجديدة النافذة اعتباراً من آذار ٢٠١٠ وما اقتضته مستجداتها من زيادة في أسعار التأمين وتعديل آليات اصدار وثائق التأمين واعتماد خطة لتطوير مراكز الاصدار وتوسيع منافذ تقديم الخدمات بفتح مكاتب جديدة في المناطق الجغرافية ومنها مكتب شمال عمان استجابة لاحتياجات المنطقة وحرصاً من الاتحاد على ايصال الخدمات في كافة المناطق الجغرافية لتشمل تطوير مقرات المراكز الحدودية التابعة للاتحاد وتقديم أفضل الخدمات الى زائري المملكة.

مشاريع وانجازات
على الصعيد الفني والقانوني للتأمين

سجلت اللجان الفنية العاملة في اطار الاتحاد العديد من الانجازات في اطار جهودها التي تواصلت عام ٢٠١٠ في دراسة التشريعات وقضايا التأمين ومستجداتها واثرائها بالملاحظات الفنية والمالية والقانونية، ومما حققته في هذه المجالات، صياغة أسس اتفاقيات تحديد الأجور الطبية وتنظيم العلاقة بين دافعي الفاتورة ومقدمي الخدمات الطبية، واطلاق مشروع اعداد البروتوكولات الطبية، الى جانب التوصل الى تفاهمات مع البنوك لتنظيم اجراءات التأمين المشتركة بما يضمن سلامة تطبيق المتطلبات الفنية والمعايير الدولية، كذلك دراسة مستجدات مشروع ربط شهادة السلامة العامة باصدار وثيقة تأمين الحريق الكترونياً بشراكة مع مديرية الدفاع المدني، فضلاً عن تواصل هذه اللجان على المستوى العربي، وحضورها المهني لتمثيل سوق التأمين الأردني، وتقديم عدد من المشاريع الفنية في اجتماعات اللجان العربية المتخصصة في التأمين البحري وغير البحري وتأمينات الحياة والصحي.

تميز الانجازات على الصعيد العربي
والمباشرة بانشاء بنك معلومات التأمين العربي

من أبرز المنجزات التي نشير اليها النتائج المتميزة التي حققها مؤتمر GAIF28 الذي استضافه الأردن في أيار٢٠١٠. فقد سجل مؤتمر الأردن، علامة مميزة في تاريخ المؤتمرات المماثلة السابقة، وحقق نجاحاً على كافة الأصعدة، بشهادة جميع من شارك فيه، متميزاً بعدد حضوره الذي تجاوز ١٦٠٠ مشارك، يمثلون ٤٦ دولة عربية وأجنبية، وإشادة الحضور بالمستوى العالي من التنظيم، والتفرد ببرنامج المؤتمر الثقافي، الى جانب تنوع الفعاليات الأخرى التي رافقت أعمال المؤتمر.

اما العنوان البارز على صعيد توصيات المؤتمر، فكانت المبادرة باطلاق مشروع «انشاء بنك معلومات التأمين العربي» بتعاون مشترك ما بين الاتحادين الأردني والعربي للتأمين ليكون مقره في الأردن، بإدارة واشراف الاتحاد الأردني لشركات التأمين، والمباشرة في تنفيذ متطلبات المشروع في اطار اللجنة المشتركة الأردنية العربية، وتوقيع اتفاقية للتعاون بين الطرفين، واقرار محتويات قاعدة المعلومات، تمهيداً لمرحلة تأسيس الموقع الالكتروني لبنك المعلومات.

خطة مستقبلية واعدة للارتقاء بقطاع التأمين
وتفعيل مساهمته في الاقتصاد الوطني

في ظل ما حققه الاتحاد من انجازات، فان الرؤية المستقبلية التي طرحها مجلس الاتحاد الجديد، تنطلق من مواصلة البناء، وبذل الجهود للارتقاء بعمل الاتحاد والتركيز على تقديم خدمات نوعية متطورة الى أعضائه والمواطنين، والتطلع الى تحقيق شراكة وتعاون مع هيئة التأمين، والشركات، للمساهمة في الارتقاء وتطوير قطاع التأمين، وتفعيل دوره لخدمة الاقتصاد والمجتمع الأردني، الى جانب منهج الاتحاد الثابت في مواصلة وتوسيع الآفاق التدريبية، والقيام بحملات مدروسة لنشر التوعية التأمينية لشرائح المجتمع.

ورشة عمل تشريعات التأمين الالزامي وتطبيقاتها

نظم الاتحاد بالتعاون مع سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة في كانون الثاني/٢٠١١ ورشة عمل «نظام التأمين الالزامي رقم (١٢) لسنة ٢٠١٠» اقيمت في فندق الموفنبك/ العقبة، شارك فيها نحو (٦٠) موظفاً من دائرة الجمارك ومديرية الأمن العام وموظفي الاتحاد من فروع مكتب التأمين الالزامي والمراكز الحدودية، وقد تركزت الورشة التي قدمها مدير الاتحاد السيد ماهر الحسين على عرض تشريعات التأمين الالزامي الجديدة وتطبيقاتها متضمنة مستجدات نظام التأمين الالزامي للمركبات والتعليمات والقرارات الصادرة بموجبه.

أبرز المحاور التي تناولتها الورشة:-

- الأصل في فرض التأمين الزامياً من الدولة هو لتوفير الحماية للمواطنين والمقيمين وتعويضهم من جهة مالية مليئة (شركة التأمين) في حالة وقوع الحوادث وما ينجم عنها من وفاة، مصاريف علاج، عطل وضرر، أضرار مادية ومعنوية. وتكون مسؤولية شركة التأمين محددة القيمة مقابل قسط معتدل أو مسؤولية مفتوحة مقابل قسط عالي.
- قانوناً تقع على كل من سائق المركبة المتسبب بالضرر ومالكها وهو المسؤول المتبوع عن أفعال تابعه المسؤولية المباشرة بالتكافل والتضامن عن تعويض

الأضرار التي تصيب الغير نتيجة حادث السير مهما كان حجم الأضرار ونوعها بشرط ثبوت مسؤولية السائق عند وقوع الحادث واحداث الضرر.

- يشترط قانون السير على مالكي المركبات عند ترخيص مركباتهم أو السماح للمركبات غير الاردنية بالعبور الى داخل الأراضي الأردنية تقديم وثيقة تأمين تغطي أضرار الغير .
- تطورت تشريعات التأمين الالزامي في الأردن منذ عام١٩٨٥ حتى صدور آخر نظام للتأمين الالزامي يحمل رقم (١٢) لسنة ٢٠١٠ الساري المفعول ووفقاً لأحكام النظام فان التغطيات والمنافع تشمل:- شمول ركاب المركبة بما فيهم السائق/ المالك، الأضرار المعنوية، فوات المنفعة، الغاء الاعفاء عن مرتكب الحادث، بدل نقصان القيمة، رفع حدود المسؤولية عن عدد الاصابات للحادث الواحد، الأضرار المادية بحد أقصى ٧٥ ألف دينار للحادث الواحد.
- عدلت مطلع عام ٢٠١٠ تعليمات أقساط التأمين الالزامي الصادرة بموجب النظام لتصبح: زيادة أقساط التأمين بنسبة ٢٥٪ من مبلغ القسط واضافة مبلغ (١٠) دنانير لتغطية السائق/ المالك للمركبة المتسببة بالحادث.

- بموجب التعليمات الصادرة رفعت حدود مسؤوليات شركات التأمين لتصبح: رفع تعويض الوفاة الواحدة من ١٢ ألف دينار الى ٢٠ ألف دينار، زيادة تعويض المصاريف الطبية للشخص من ٥ آلاف دينار الى ٧٥٠٠ دينار، اضافة العجز الجزئي الدائم الى الأضرار الجسمانية والمعنوية، شمول المؤمن له والسائق المتسبب بالحادث في التغطية التأمينية، حدد سقف التعطل الأسبوعي بمبلغ ١٠٠ دينار ولمدة ٣٩ أسبوع، كذلك حددت مسؤولية الشركة عن الخسائر والأضرار التي تلحق بممتلكات الغير بمبلغ ٧٥ الف دينار.

- منح النظام لوثائق التأمين المجددة نسبة تخفيض على قسط التأمين بمقدار ١٥٪ للمركبات الأردنية في حال عدم ارتكاب مخالفة مرورية خلال فترة نفاذ التأمين السابقة، بالمقابل فرض النظام على قسط التأمين نسبة زيادة لا تتجاوز ٥٠٪ في حال تسببت المركبة بحادث مروري أو أكثر خلال السنة التأمينية السابقة اما في حال تسبب المركبة بحادث نتج عنه حالة وفاة/ عجز كلي دائم يرفع قسط التأمين بنسبة لا تتجاوز ١٠٠٪.

- يلزم النظام المتضرر ان يراجع شركة التأمين لمطالبتها رضائياً قبل مطالبتها قضائياً.

- نص النظام على اعتبار وثيقة التأمين الالزامي للمركبات غير الأردنية في أراضي المملكة سارية المفعول حكماً طيلة فترة اقامتها وعلى ان يستوفى فرق قسط التأمين عند مغادرتها أراضي المملكة.

ومن جانب آخر استعرضت الورشة دور الاتحاد الأردني لشركات التأمين في تقديم خدمات التأمين الالزامي وفقاً للتشريعات الصادرة من خلال مكاتب التأمين الالزامي التابعة للاتحاد والبالغ عددها ٣٢ مكتباً تنتشر في كافة محافظات المملكة والمراكز الحدودية.

واختتمت الورشة بتقديم مجموعة من التوصيات ليتم التنسيق لاحقاً مع الدوائر المعنية للخروج برؤية مشتركة لتطبيق تشريعات التأمين الالزامي وبحث آليات تنفيذها بما يضمن توجيه المركبات المغادرة لمراجعة مكاتب الاتحاد في المراكز الحدودية لاستيفاء فرق قسط التأمين الالزامي المترتب على المركبات الأجنبية في حال تجاوز مدة اقامتها داخل أراضي المملكة.

أقيمت بتعاون أردني - سعودي

دورة تدريبية في تأمين المسؤوليات والممتلكات

بالتعاون مع المركز السعودي للتأمين والأعمال للتدريب (IBS)، نظم الاتحاد الاردني لشركات التأمين في كانون الأول/٢٠١٠ دورة تدريبية في «مبادئ التأمين ضد المسؤوليات والممتلكات» بمشاركة عدد من الكوادر العاملة في شركات التأمين والبنوك الأردنية ومن سوق التأمين في سوريا، ويذكر ان المركز السعودي معتمد من المعهد الامريكي للتأمين (AICPCU) ويمنح المعهد شهادة في التأمين العام.

تناولت الدورة على مدار ثلاثة أيام المفاهيم والتطبيقات المتعلقة بتأمين الممتلكات والمسؤوليات قدمها محاضر معتمد من المركز السعودي تناول فيها النواحي التالية:-

- التعريف بمفهوم التأمين باعتباره الآلية الأفضل لإدارة الخطر والعنصر الأساسي كنظام لتحويل الخطر والمشاركة، يبنى على قانون الأعداد الكبيرة وتعتبر «وحدة التعرض للخسارة» مقياس التعرض للخسارة الذي تفترضه شركة التأمين.

- هناك ثلاثة أنواع من الخسارة هي: خسائر الممتلكات، المسؤولية، الأشخاص والعاملين، ومن الشروط في الخسائر القابلة للتأمين ان ينطوي التعرض للخسارة على خطر بحت وليس خطر مضاربة، وان تكون الخسارة عرضية من جانب المؤمن له، ومحددة زمنياً وقابلة للقياس اضافة الى شروط أخرى.

- ان سلسلة عمليات التأمين تشمل: التسويق والاكتتاب، وتسوية التعويضات وتنظيم عملية التسعير وأدوات لمراقبة أسعار التأمين والملاءة المالية للشركات.

- الأنواع الرئيسية للتأمين تقسم الى تأمين الممتلكات وتأمين المسؤوليات والتأمين على الحياة والصحي وتتوزع أنواع التأمينات المتداولة تحت مظلة هذه الأنواع الرئيسية ومنها تأمين الحريق، البحري، السيارات، تأمينات المسؤولية بأنواعها المتداولة ومنها للسيارات والمهنية وغيرها كذلك تضم تأمينات الحياة التأمينات المختلطة والمؤقتة.

- فيما يتعلق بقياس الأداء المالي للمؤمن فإن المؤمنين يجب ان يعملوا بربحية ومن الصعب قياس ربحية المؤمن بسبب الفارق الزمني بين استلام الأقساط وبين أداء الخدمة عند سداد التعويضات وان أفضل قياس لايراد الأقساط هو لما يكتسب منها وليس ما يكتتب بها كما تعتبر الخسائر المتكبدة المقياس الأفضل للخسائر من تلك الخسائر المدفوعة خلال الفترة.

- يتحقق دخل المؤمن من مصدرين هما الاكتتاب والاستثمار ومصروفاته تشمل خسائر الاكتتاب ومصاريف تسوية الخسائر ونفقات الاستثمار.

- يشار الى الملاءة بأنها المقياس الأساس لحالة المؤمن المالية وقدرته على الوفاء بالتزاماته وتضم عناصر الأصول والخصوم وهي احتياطيات الخسارة ونفقاتها والأقساط غير المكتسبة وخصوم أخرى كذلك فائض حاملي الوثائق.

- تقاس ربحية المؤمن بمعدلات: الخسارة، المصروفات، الأرباح الموزعة، دخل الاستثمار كذلك معدل التشغيل الكلي والتي تعتبر الأكثر فائدة لقياس الربحية. بالإضافة الى الربحية هناك اهتمام من المؤمن بقدرته على توسيع نطاق الاكتتاب سعياً لتحقيق النمو ويعرف بمعدل القدرة ويقاس بمعدل الأقساط الى الفائض محسوباً على أساس الأقساط المكتتبة الى فائض حاملي الوثائق.

- في موضوع عمليات التأمين فانها تتناول جانبي الاكتتاب والتعويضات وتتكون كلتا العمليتين من مجموعة من الأنشطة فعملية الاكتتاب يقوم فيها المؤمنون بتقييم طالبي التأمين والمؤمن لهم للمحافظة على سجل أعمالهم مربحاً وتضم العملية مراحل الاختيار والتسعير وتحديد الشروط وعملية متابعة القرارات المتخذة للاكتتاب. وفي جانب التعويضات فان المؤمنون يتعاملون مع المطالبات بدافع انجاز وعودهم من بيع الوثائق وتضم مراحل التسوية التحقق من التغطية وتحديد سبب الخسارة وحجم الضرر ثم التفاوض وتسوية المطالبة أو رفضها ولكل من أنواع التأمين الرئيسية اجراءات خاصة لتسوية مطالباتها.

- الموضوع الأخير الذي تضمنته الدورة هو البحث في عقود التأمين والعناصر الأساسية للعقد كذلك عرض السمات الخاصة التي يتميز بها عقد التأمين عن غيره والأقسام التي تتكون منها وثائق التأمين بصورة عامة بأجزائها المتعلقة بالاقرارات والتعريفات ومضمون الاتفاق والأجزاء المتعلقة بالاستثناءات والشروط والبنود العامة. والبنود الخاصة بوثائق التأمين في كل من نوعي تأمين الممتلكات والمسؤوليات.

هذا واختتمت الدورة في يومها الثالث بدعوة غداء أقامها الاتحاد الأردني لشركات التأمين تخللها توزيع الشهادات على المشاركين في الدورة.

بحضور ممثلين عن ١٤ سوق تأمين عربي

الأردن يستضيف اجتماع مجلس إدارة الاتحاد العربي للتأمين

استضاف سوق التأمين الأردني في آذار /٢٠١١ الاجتماع الخامس والثمانين لمجلس الاتحاد العربي للتأمين حضره رئيس الاتحاد العام العربي للتأمين رئيس الاتحاد الأردني لشركات التأمين الدكتور جواد حديد بحضور أمين عام الاتحاد العام العربي للتأمين السيد عبد الخالق رؤوف خليل وممثلي أسواق التأمين العربية في البحرين، تونس، الجزائر، السودان، سورية، العراق، سلطنة عمان، فلسطين، الكويت، لبنان، ليبيا، مصر، المغرب، اليمن اضافة الى الأردن.

بحث المجلس العربي عدد من القضايا التي تهم صناعة التأمين العربية وأبرز المستجدات والمتغيرات الاقتصادية وانعكاساتها على قطاع التأمين وتقييم النشاطات التي نفذها الاتحاد العام العربي عام ٢٠١٠ في المجال الثقافي ثم اطلعت أسواق التأمين العربية على التحضيرات والاستعدادات الجارية لانعقاد المؤتمر التاسع والعشرين للاتحاد العام العربي الذي سيعقد في المغرب عام ٢٠١٢.

وتخلل الاجتماع عرض قدمه مدير الاتحاد الأردني لشركات التأمين السيد ماهر الحسين لاطلاع المجلس العربي عن آخر مستجدات مشروع بنك معلومات التأمين العربي الذي تم تأسيسه في الأردن استناداً الى توصية المؤتمر الثامن والعشرين الذي عقد في البحر الميت الأردن في أيار ٢٠١٠ وسيضم بنك المعلومات كمية كبيرة من البيانات والمعلومات التي تهم العاملين في قطاع التأمين ومنها الاحصائيات وتشريعات التأمين للأسواق العربية وتاريخ ومكونات سوق التأمين العربي وبحوث متخصصة بالتأمين اضافة الى نشر المطبوعات من المجلات والنشرات التأمينية المتخصصة وعناوين الهيئات العربية والعالمية العاملة في مجال التأمين وسيضم العديد من المعلومات الأخرى.

وفي اطار تنفيذ المشروع شكل الاتحاد الأردني لجنة مشتركة أردنية عربية لوضع الترتيبات للمباشرة بانشاء موقع الكتروني خاص ببنك معلومات التأمين العربي والذي سيصار الى رفده بالمعلومات اللازمة وتحميلها على الموقع الالكتروني قبل نهاية العام الجاري اضافة الى تحديث الموقع بالمستجدات والمعلومات أولاً بأول.

وتخلل الاجتماع المصادقة على البيانات المالية للاتحاد العام العربي لعام ٢٠١٠، ويذكر ان مجلس الاتحاد العام العربي للتأمين يضم ممثلين عن أسواق التأمين العربية الأعضاء في الاتحاد العام العربي وعددها (١٩) سوقاً عربياً.

أمنية تزود الاتحاد الاردني لشركات التأمين بأحدث حلول الأعمال وخدمات الانترنت والربط

وقع الاتحاد الاردني لشركات التأمين اتفاقية تعاون مع شركة أمنية لتزويد الاتحاد بخدمة الشبكات متعددة البروتوكولات MPLS، إضافة الى خدمة الانترنت عبر موجات المايكروويف والكوابل النحاسية، وتهدف الاتفاقية الى ربط مقر الاتحاد بمكاتبه البالغ عددها ٣٢ مكتب منتشرة في كافة انحاء المملكة.

وقد وقع الاتفاقية عن الجانبين كل من السيد ماهر الحسين مدير الاتحاد الاردني لشركات التأمين والسيد إيهاب حناوي، الرئيس التنفيذي لشركة أمنية.

وجاء توقيع هذه الاتفاقية في اطار سعي الاتحاد للاستفادة من أحدث ما توصلت اليه التكنولوجيا في إدارة ودعم مصالح أعضائه من الشركات، وتوثيق التعاون بينهم وتنظيم جهودهم للنهوض بقطاع التأمين في المملكة والارتقاء به وذلك ضمن أعلى مستويات الامن والسرعة.

وتشكل هذه الاتفاقية واحدة من ضمن سلسلة من اتفاقيات عديدة تجمع شركة أمنية بمؤسسات عاملة في مختلف القطاعات الاقتصادية لتعكس جهودها في تقديم حلول الاعمال بمزايا فريدة تضم الكفاءة والمرونة والسرعة والتنوع في الخيارات المتاحة أمام العملاء.

١٢٪ نمو أقساط التأمين في الأردن عام ٢٠١٠ وسط أجواء من المنافسة الحادة وتدني الأسعار

حقق قطاع التأمين الأردني عام ٢٠١٠ نمو بنسبة ١٢٪ في الأقساط المكتتبة وبمبلغ وصل الى نحو ٤٠٩ مليون دينار قابلها ارتفاع في حجم التعويضات بنسبة ٧٪ وبمبلغ ٢٨٢ مليون دينار وتشير نتائج فروع التأمين الى انخفاض أعمال التأمين البحري بنسبة ٣,٧٪ وأعمال تأمين المركبات التكميلي بنسبة انخفاض ٠,٧٪ في حين ارتفعت نتائج أعمال التأمين الالزامي نحو ٢٩٪ وأعمال التأمين الطبي بنسبة ١٤,٥٪.

في حديث خاص «لرسالة التأمين» مع عدد من قادة شركات التأمين في الأردن للتعليق على هذه النتائج كشف انه وبالرغم من الوضع التنافسي الحاد السائد في سوق التأمين حققت شركاتهم نمواً في المحفظة الاجمالية من الأقساط وسجلت نتائج متقدمة في الأرباح الفنية، وتعزيز احتياطياتها في حين واجهت هذه الشركات خسائر في نتائج التأمين الالزامي بالرغم من زيادة أقساط التأمين وفق التشريعات الصادرة عام ٢٠١٠ والتي يرى قادة الشركات ان هذه الزيادة متواضعة ولا تتناسب مع رفع حدود مسؤوليات شركات التأمين وفق التشريعات ودعت هذه الشركات الى ضرورة ايجاد حلول جذرية لمعالجة أوضاع التأمين الالزامي برمتها.

محاور الحديث مع عدد من المدراء العامين لشركات التأمين تركزت على الأسئلة التالية:-

- كيف تقيمون نتائج أعمال شركتكم لعام ٢٠١٠ في ظل المعطيات التالية:-

- حدة المنافسة في سوق التأمين الأردني، - انخفاض اعمال التأمين البحري للقطاع للسنتين الماضيتين، - مدى نجاح الشركة في تحقيق ارباح فنية يبقي وضعها العام بشكل متين، - تأثر النشاط الاستثماري للشركة بأداء سوق عمان المالي، - نمو أعمال التأمين الطبي للقطاع بنسبة ١٤٪ والتنافس بين الشركات في موازاة ارتفاع اسعار التأمين عموماً وارتفاع كلفة مقدمي الخدمات الطبية خاصة المبالغة في المطالبات.

- سجلت شركات التأمين خسائر تراكمية في أعمال التأمين الالزامي على مدار السنوات الماضية، كيف تقيمون نتائج شركتكم لعام ٢٠١٠ عن اعمال تأمين المركبات عموماً والتأمين الالزامي على وجه الخصوص بعد تطبيق نظام التأمين الالزامي الجديد والتعليمات الصادرة بموجبه؟ برأيكم ما هي الحلول لتصويب أوضاع التأمين الالزامي؟

- لا يزال نصيب شركات إعادة التأمين العربية متدنياً ولا يتجاوز ١٠٪ من حصة سوق التأمين العربي بالمقارنة مع حجم الاسناد الى شركات الإعادة العالمية. برأيكم ما هي الأسباب وما هي مقترحاتكم لرفع حصة شركات الإعادة العربية؟

وفيما يلي نص الحوار:-

رشيد الهباب - مدير عام شركة التأمين الوطنية

شركتنا تتمتع بوضع مالي متين، وسياستنا الاكتتابية تركز على نوعية الأخطار

إعادة هيكلة شاملة

مرت الشركة خلال عام ٢٠١٠ بعملية تطوير وإعادة هيكلة شاملة نتج عنها العديد من التغيرات بدءً بمجلس الإدارة والإدارة العامة وإنتهاء بإعادة دراسة السياسات المالية والفنية والإدارية لكافة نواحي العمل. وقد قمنا بإعادة دراسة المحفظة التأمينية للشركة شملت إعادة تقييم للاخطار المكتتبة وأسس التعويضات المتبعة وتم ادخال تعديلات عليها إضافة إلى إعادة دراسة للإحتياطيات المختلفة للتأكد من سلامتها.

نتائجنا جيدة بالرغم من المنافسة

حققنا نتائج جيدة للعام ٢٠١٠ بالرغم من المنافسة الشديدة السائدة بالسوق والتي أوصلت الأسعار إلى مستوى متدني جداً مقارنة مع الأخطار المكتتبة والليونه الكبيرة في التغطيات والشروط والاستثناءات التي يتم منحها للعملاء بدون احتساب الأقساط المناسبة لها.

كما تتمتع الشركة بوضع مالي متين واحتياطيات مرتفعة تمكنها من الوفاء بالتزاماتها بشكل ميسر ويدعم ذلك تعامل الشركة مع كبرى شركات إعادة التأمين العالمية لتغطية اخطارها وعلى رأسها شركة سويس ري التي تقود اتفاقيات الشركة.

نتائج السوق المالي غير مشجعة

فيما يتعلق بالنشاط الاستثماري، فلا شك ان نتائج سوق عمان المالي للعام ٢٠١٠ لم تكن مشجعة وقد تم اتخاذ عدة خطوات للحد من انعكاسها على نتائج الشركة الإجمالية.

نتشارك مع الهيئة والاتحاد لمعالجة الالزامي

تلتزم الشركة بسياسة اكتتابية مبنية على أسس فنية واضحة تركز على نوعية الأخطار وليس على كميتها. وهذا ينطبق على أعمال المركبات وغيرها من فروع التأمين. أما بالنسبة إلى التأمين الإلزامي، فلا يزال الهدر مستمراً بالرغم من اتخاذنا لعدة خطوات للحد من الخسائر المتأتية من هذا الباب ونحن نشارك بفاعلية مع شركات التأمين الزميلة وبالتنسيق مع الإتحاد الأردني لشركات التأمين وهيئة التأمين لوضع الحلول المناسبة التي تكفل حقوق جميع أطراف المعادلة والحد من الخسائر المتراكمة لهذا النوع من التأمين التي باتت تؤثر سلباً على أداء وربحية القطاع باكمله.

الإعادة العربية مليئة

نحن من الشركات التي كانت وما زالت تؤمن بضرورة اسناد حصة مهمة من أعمالها إلى معيدي التأمين العرب الذين بات عدد منهم يتمتع بمستوى مهني عالي وملاءة مالية عالية وسنستمر بهذه السياسة في المستقبل.

زكي نورسي - مدير عام شركة دلتا للتأمين

٥٠٠٪ الملاءة المالية للشركة وارتفاع ملحوظ في انتاج تأمينات البحري والسيارات والطبي

تابعت «دلتا» رفع حجم إنتاجها بشكل معقول ومدروس حيث بلغ الإرتفاع حوالي ١٧٪ عن ذلك في ٢٠٠٩ وقد وضح ذلك جلياً في التأمين البحري والسيارات والتأمين الطبي. أما من حيث الأرباح الفنية فقد بلغت ١٠٪ من حجم الإنتاج وهي نسبة جيدة خاصة لمعيدي التأمين وتدل على سياسة اكتتاب عاقلة ومتزنة.

وقد بلغت الملاءة المالية للشركة حوالي ٥٠٠٪ وفي تقديري انها من أعلى النسب في الأردن.

أما إجمالي الحوادث المدفوعة فقد بلغت ٥٢٪ من مجموع الإنتاج وهي أيضاً نتيجة جيدة بسبب سياسة اكتتاب متعقلة تعتمد على حسن إختيار الخطر المادي والخطر المعنوي.

تأثرت الربحية العامة للشركة بسبب الإضطرار لأخذ الإحتياطات مقابل تدهور أسعار السوق المالي في الأردن.

من دواعي السرور اننا بالرغم من الخسائر في التأمين الإلزامي فقد حققنا ربحاً في فرع السيارات بشكل عام.

أما عن نظام التأمين الإلزامي الجديد والتعليمات الصادرة بموجبه فأعتقد اننا ما زلنا بعيدين عن الوصول إلى الحد الأدنى لسعر التأمين الإلزامي في ضوء عدد وحجم الحوادث. وأنا أدعو الزملاء لرفع أقساط التأمين الشامل لتعويض خسائر التأمين الإلزامي.

وفيما يتعلق بالتعاون مع شركات إعادة التأمين العربية فلا شيء يمنع من رفع حصة الإعادة العربية خاصة وان تعاملها وأدائها لا يقلان جودة عن الشركات العالمية العتيدة.

أحمد محمد صباغ - عضو مجلس الادارة /مدير عام شركة التأمين الاسلامية

نتائجنا متميزة بالرغم من انعكاسات الأزمة الاقتصادية العالمية وحدة المنافسة في السوق وتأثيرات السوق المالي على المحافظ الاستثمارية

١٥ مليون دينار الأقساط المكتتبة

ولله الحمد فقد حققت شركة التأمين الإسلامية نتائج مميزة في عام ٢٠١٠ مقارنة مع عام ٢٠٠٩ من خلال ارتفاع إجمالي الأقساط المكتتبة لتصل إلى ١٥ مليون دينار مقابل ١٤ مليون دينار، وبلغت أرباح المساهمين ٥٣٢,٥٠٠ دينار مقابل ١٩٧ الف دينار لعام ٢٠٠٩ وبلغت أرباح حملة الوثائق عام ٢٠١٠ ٣٣٦,٥٦٣ دينار مقابل خسائر بلغت ١,٠٤٠ مليون دينار لعام ٢٠٠٩.

على الرغم من الظروف الاقتصادية الصعبة نتيجة للأزمة الاقتصادية العالمية وَحِدة المنافسة بين شركات التأمين المحلية وعلى أسس غير فنية وتدني أقساط التأمين البحري وارتفاع تكلفة المعالجات الطبية في سوق التأمين الأردني، وما تبع ذلك من تدني أسعار الأسهم وتأثيرها على المحافظ الاستثمارية والتي انعكست سلباً على نتائج شركات التأمين المحلية، إلاّ انه وبتوفيق وعون من الله عز وجل وتضافر جهود الدوائر الفنية والسياسة الرشيدة في الاستثمار والدعم من المُؤمنين في الشركة وحرصهم على إنجاح مسيرتها الموفقة لنشر فكر التأمين الإسلامي محلياً ودولياً فقد تمكنا من تحقيق هذه النتائج الطيبة.

وأن الشركة تعاهد جميع المتعاملين معها على الاستمرار في تقديم أفضل الخدمات التأمينية القائمة على نظام التأمين التعاوني، مع إجراء ما يلزم لتدريب وتأهيل كوادرها لمواكبة التطورات والمستجدات في قطاع التأمين وعلى أعلى المستويات.

مقترح لحل مشكلة التأمين الالزامي

إن نتائج تأمين المركبات وبما فيها التأمين الإلزامي على المركبات في شركة التأمين الإسلامية قد حققت خسائر نتيجة للزيادة في مبالغ المطالبات المدفوعة حيث بلغت الخسائر في حدود مليون دينار خلال عام ٢٠١٠، علماً بأن نتائج تطبيق نظام التأمين الإلزامي الجديد لم تتبلور بعد ولا نستطيع الحكم عليها في هذه الفترة.

وحسب رأينا فإن الحل لمشكلة التأمين الإلزامي للمركبات يكون من خلال تطبيق مقترحنا السابق الذي تم إرساله للسادة هيئة التأمين والسادة الاتحاد الأردني لشركات التأمين من خلال تأسيس شركة تأمين مُوحدة واحدة تمارس التأمين الإلزامي على المركبات وتكون مهماتها ومميزاتها على سبيل المثال لا الحصر ما يلي :-

- يشترك في تأسيس هذه الشركة جميع شركات التأمين المحلية والحاصلة على رخصة تأمين المركبات، وتكون هذه الشركات هي الهيئة العامة وتنتخب مجلس ادارتها.
- يكون الموظفين التابعين لهذه الشركة من موظفي دوائر تأمين المركبات في هذه الشركات ومن أصحاب الخبرة الكافية والذين يقومون بالعمل ضمن شركة واحدة ومدير واحد وإعطاء الإمكانية للانتشار والتوزع في جميع أنحاء المملكة من خلال فتح فروع في مدن المملكة وعدم حصرها في المدن الرئيسه في المحافظات.
- تقوم هذه الشركة بالإشراف التام والكامل على إصدار وثائق التأمين الإلزامي وملاحقه واستيفاء أقساط التأمين.
- تقوم هذه الشركة بتسديد جميع المطالبات التي تغطيها وثائق التأمين الإلزامي بعد إجراء ما يلزم عليها من كشف ومعاينة وتسعير واسترداد وما إلى ذلك من الأمور الفنية.
- من أفضل ما يميز إنشاء شركة واحدة للتأمين الإلزامي هو توفر قاعدة بيانات في مركز واحد يسهل الرجوع إليه.
- السيطرة على الحوادث المفتعلة التي تتكرر من وقت لآخر التي تستهدف شركات التأمين.
- حصر عملية التأمين الإلزامي في شركة واحدة سوف يؤدي بالنتيجة إلى تحقيق نتائج جيدة تعود بالفائدة على جميع شركات التأمين وعلى المواطن وعلى معيد التأمين والذي ستنعكس النتائج الايجابية على تقديراتهم لأسعار وشروط اتفاقيات إعادة التأمين لتأمين المركبات، وكذلك الانتهاء من الكثير من الإشكالات المتعلقة بالمركبات ذات الخطورة العالية مثل مركبات السياحي، العمومي، الشحن، صهاريج المحروقات والتي تحجم عن تأمينها شركات التأمين حالياً.

وندعو كافة شركات التأمين إلى دراسة هذا المقترح البَنّاء وإعطاءه الدعم الكامل لإخراجه إلى حيز التطبيق.

قدرات الاعادة العربية لا تزال محدودة

فيما يتعلق بتدني الحصص الخاصة بشركات الإعادة العربية رغم حصولها على تصنيفات دولية جيدة فإنه ومن الجدير بالذكر أن الخبرة الفعلية لشركات الإعادة العربية هي في مجملها لا تزال قصيرة إلى حد ما إذا ما تم مقارنتها مع كبرى شركات إعادة التأمين العالمية، وعدم وجود إمكانية لديها لحصولها على حصص سوقية كبيرة ونسب احتفاظ عالية تمكنها من القيادة ومنافسة شركات الإعادة العالمية، عدا عن محدودية مستوى التصنيف العالمي لهذه الشركات، حيث أن هذه الأسباب في مجملها تحول دون حصول هذه الشركات على حصص كبيرة، وعلى الرغم من ذلك فإن شركات التأمين تُسَنِد وباستمرار حصص إلى شركات الإعادة العربية، وان ظهور بعض شركات الإعادة العربية برؤوس أموال كبيرة مثل الشركة السعودية لإعادة التأمين ومقرها الرياض في المملكة العربية السعودية والتي تعمل برأس مال مدفوع وقَدره مليار ريال سعودي، يتوقع أن يكون لهذه الشركة وشركات الإعادة العربية الأخرى حصص سوقية مرتفعة من شركات التأمين العربية.

عماد عبدالخالق- مدير عام شركة التأمين الاردنية

ارباحنا نحو ٤ مليون دينار قبل الضريبة ونتائجنا تأثرت بوجود منافسة حادة في السوق ادت الى عدم تناسب الاسعار مع حجم الاخطار المغطاة

نتائجنا جيدة لناحية النمو والأرباح

■■■■ نحمدالله على النتائج التي حققتها الشركة هذا العام والبالغة حوالي أربعة ملايين دينار قبل الضرائب والرسوم. و ان هذه النتيجة قد تأثرت سلبا بوجود منافسة غير صحية أو منطقية وخاصة في مجال التسعير مما ادى الى عدم تناسب الأسعار مع حجم الأخطار المغطاة، كما ان هامش الربح قد تراجع كثيراً نتيجة لهذه المنافسة.

برأيي ان المستقبل لا يبشر بخير لقطاع التأمين في الأردن اذا لم يتم اعادة النظر في السياسة الإكتتابية لشركات التأمين والتنسيق البناء فيما بينها.

وبالنسبة لتراجع أعمال التأمين البحري خلال السنتين الماضيتين فقد أدى ذلك الى نتائج ضعيفة للتأمين البحري، علما بأن هذا الفرع حقق نتائج ممتازة في السنوات السابقة وبنمو مضطرد، وكانت تشكل دعامة أساسية في استقرار الأرباح الفنية للشركة.

وبالرغم مما سبق فإن الشركة وضمن سياستها الإكتتابية المتزنة والمتفقة مع مهنية هذه الصناعة تأمل في تحقيق مستوى معقول من الأرباح تنمي قدرتها المالية وترفع هامش الملاءة من خلال تكوين الإحتياطات الداعمة لعملها الفني وتعظيم حقوق المساهمين.

إعادة هيكلة المحفظة المالية

■■■■ لا بد من الإشارة الى الجانب الإستثماري الذي تأثر سلبا بتراجع الأسهم في سوق عمان المالي، ولكن الشركة وضمن سياستها الإستثمارية المتحفظة فقد قامت بإعادة هيكلة محفظتها المالية مستغلة فترات الركود وضعف التداول مما جعلها محفظة مستقرة واعدة وأقل تأثرا بتقلبات الأسعار. ونتيجة لهذا الإجراء التصحيحي، فقد تكبدت الشركة بعض الخسائر التي تم تعويضها من الاستثمارات العقارية.

فيما يتعلق بالتأمين الطبي فقد نمت الاقساط بنسبة مشابهة لنمو السوق ولا شك فإن نتائج هذا الفرع تعاني من زيادة كلفة التعويضات بشكل اساسي. واما كلفة تقديم الخدمة فإنها متناسبة مع الجهد الذي تقوم به الجهات القائمة على ادارة هذه الخدمات.

مطلوب زيادة أسعار التأمين الالزامي أو التعويم

■■■■ لقد حققت شركتنا نتائج جيدة في تأمين السيارات بشكل عام، الا ان نتائج التأمين الإلزامي لا زالت تلقي بظلالها القاتمة على نتائج السيارات وخاصة في ظل عدم الإستجابة لرفع اسعار التأمين الإلزامي لتتناسب مع حجم التغطية التأمينية الكبيرة التي تتحملها شركات التأمين، ولتجنيب شركات التأمين الخسائر المستمرة والمتصاعدة للتأمين الإلزامي فلا بد من اعادة النظر في اقساط التأمين وزيادتها الى الضعف كحد ادنى او تعويم الأسعار واعطاء شركات التأمين حرية الاختيار لممارسة هذا النوع من التأمين، كما انه لا بد من تعديل آلية التعامل مع حوادث التأمين الإلزامي والزام الطرف المسبب للحادث مراجعة شركة التأمين للكشف على مركبته وذلك بحجز رخصه التي لا تسلم له الا باحضار ورقة من شركة التأمين.

مطلوب دعم الإعادة العربية

■■■■ لا تزال شركات اعادة التأمين العربية غير قادرة على استيعاب نسبة كبيرة من الأخطار المؤمنة في الوطن العربي من حيث حجم رؤوس اموالها وملاءتها المالية. كما ان هذه الشركات لا زالت حديثة التأسيس مقارنة بشركات اعادة التأمين العالمية ولا بد من الإشارة الى ان معظم الشركات في العالم العربي تربطها علاقات تاريخية متينة مع الشركات الأجنبية مبنية على الثقة المتبادلة والتعاون الجاد والبناء في تدريب كوادر شركات التأمين العربية مما يبقي على علاقة مستدامة مع الكوادر الشابة التي تقود قطاع التأمين العربي وستقوده مستقبلا.

وفي رأيي فانه يجب على شركات التأمين العربية دعم شركات الإعادة العربية وعقد الإتفاقات معها لإعطائها المزيد من الحصص، كما يجب على شركات الإعادة مد جسور من الثقة والتواصل مع شركات التأمين من خلال عمل برامج تدريبية لكوادر هذه الشركات.

الدكتور وليد وائل زعرب - مدير عام الشركة الأردنية الفرنسية للتأمين

حافظنا على موقع متقدم في سوق التأمين بفضل سياستنا في تقديم منتجات جديدة وجودة الخدمات والتركيز على تطوير الكوادر

سوق التأمين الأردني واعد

■■■■ تعتبر الشركة الأردنية الفرنسية للتأمين واحدة من أعرق وأهم شركات التأمين في المملكة والتي تأسست منذ ١٩٧٦ وقدمت وما تزال تقدم خدمات كبيرة للاقتصاد الوطني. إن انفتاح سوق التأمين ترك بالتأكيد آثارا على أعمال الشركة منها ما هو ايجابي تمثل في زيادة الإمكانات الكامنة لهذا السوق وزيادة الوعي التأميني و توفير بيئة تنافسية دفعت بنا لإعادة النظر بخططنا المستقبلية وسياسة الأسعار والخدمات المقدمة في شركتنا، وقد حافظنا على موقع متقدم في سوق التأمين الأردني بالرغم من المنافسة وذلك من خلال طرح منتجات جديدة بأسعار مناسبة لكافة شرائح المجتمع، ومصداقية الشركة بالوفاء بالتزاماتها مما ولد ثقة كبيرة لدى العملاء بشركتهم، وتقديم أفضل الخدمات وبجودة مميزة للعملاء، والتركيز على العاملين ورفدهم بدورات تدريبية مميزة.

ان سوق التأمين الأردني سوق واعد بسبب زيادة الوعي والثقافة التأمينية بفضل نشاط الشركات العاملة بهذا القطاع والهيئات المشرفة عليه (هيئة التأمين، الاتحاد الأردني لشركات التأمين) وتوفير البيئة القانونية المتمثلة بسياسة تطبيق «قواعد الحاكمية الرشيدة وسياسات الإفصاح» بالإضافة إلى العنصر الأهم وهو الاستقرار السياسي مما يشجع على جذب استثمارات متعددة تنعش الاقتصاد الوطني ومن ضمنها السوق التأميني.

نتبنى خطط مرنة

■■■■ أما بخصوص أعمال التأمين البحري فان نتائج أعمالنا للسنتين الماضيتين كانت جيدة والحمد لله بالنسبة للوضع العام والأزمة الاقتصادية التي طالت كل بلدان العالم، والتي أثرت على القطاعات في المملكة مما ينعكس سلبياً على شركات التأمين.

وبالرغم من الظروف التي يمر بها الاقتصاد الوطني، فقد استطاعت الشركة أن تحقق أرباح فنية لعام ٢٠١٠ بشكل ملحوظ مقارنة لعام ٢٠٠٩ مما يدل على متانة الوضع العام للشركة وقدرتها على تخطي المصاعب نظراً لوجود الكفاءات التي ترتكز على خطط علمية مدروسة ومرنة وقابلة للتعديل، ومراعاة خطط إدارة المخاطر التي قد يتعرض لها الوضع العام الداخلي أو الخارجي.

دعوة للشركات لإعادة الهيكلة والاندماج

■■■■ أما بخصوص تأثير النشاط الاستثماري للشركة بأداء سوق عمان المالي، فإن الشركة لديها سياسة استثمارية وتملك سلة من الاستثمارات العقارية والمالية، وان معظم الشركات لا سيما الشركات التي أدرجت في بورصة عمان خلال السنوات الماضية قد تأثرت بشكل كبير، بما فيها الشركات ذات رؤوس الأموال الكبيرة، وذلك نظراً لتأثرها بالأزمة المالية العالمية، حيث ان معظم تلك الشركات سوف تحتاج إلى فترات طويلة للتخلص من التأثيرات السلبية، والبدء في تنفيذ مشاريعها كما يجب، وهذه الأمور أثرت بشكل كبير على أداء بورصة عمان وعلى المستثمرين بالبورصة لعدة أسباب منها كما اشرنا إليه بالإضافة إلى تعثر مالي لبعضها الآخر، وانصح تلك الشركات بعمل دراسات متخصصة لإعادة هيكلتها والاندماج بما يتوافق والتشريعات الناظمة لها.

حيث كان هناك نشاط ملحوظ في قطاع الاستثمار (العقاري، الأسهم) والذي كان له أثر ايجابي وملحوظ على أرباح الشركات قبل الأزمة المالية العالمية، وقد تأثرنا بتراجع أداء السوق المالي مثل بقية الشركات الأخرى مما انعكس على البيانات المالية للشركة.

لدينا برنامج تأمين صحي طموح

■■■■ أما بالنسبة لمجال التأمينات الصحية، إن شركتنا تعمل ضمن برنامج طموح يهدف إلى توفير أفضل الخدمات الطبية لأوسع شرائح المجتمع وبأسعار مدروسة وبشكل دوري، وتشمل التأمين على الأشخاص في داخل المستشفيات وخارجها والتي تشمل الفحوصات المخبرية والأدوية وزيارة الطبيب وغيرها.

تراكم خسائرنا في التأمين الالزامي

■■■■ ازدادت نسبة الخسائر التراكمية في أعمال التأمين الإلزامي للمركبات وذلك نتيجة لارتفاع سقف التعويضات و تغطيات جديدة بشكل لا يتناسب مع أقساط التأمين الصادرة بموجب التعليمات بالنظام الجديد، ومن الحلول المقترحة في ظل الأوضاع الحالية هو العودة إلى سقف التعويضات والتغطيات التي كانت بموجب النظام القديم مع الإبقاء على أقساط التأمين الواردة بالتعليمات الجديدة، والتي هي بالأصل كان من المفروض أن يتم تعديلها لتغطية خسائر النظام القديم التي تكبدتها شركات التأمين من أعمال هذا التأمين

بحيث يتحقق نوع من التوازن بين الأطراف كون الظروف الحالية لا تسمح بإجراء أي تعديل على ارتفاع أقساط التأمين، أو تحرير السوق وتحديد سقف أدنى للتأمين الإلزامي لتحقيق نوع من المنافسة كون القانون يلزم المواطنين بالتأمين على مركباتهم.

وفي هذا الصدد اقترح تحسين مستوى الوعي التأميني ونشر ثقافة التحوط ضد الأخطار، أي العمل مع أطراف العملية التأمينية مثل (القضاء، وزارة الصحة، الأمن العام، شركات التأمين) على تحسين وتحصين الخدمة التأمينية ضد الاحتيال بالإضافة إلى تخصيص حصص دراسية عن أهمية التأمين في حياة الإنسان، وهذا يتطلب جهد من الاتحاد الأردني لشركات التأمين وهيئة التأمين لعمل حوار مع وزارة التربية والتعليم لإدخال حصص توعية لأعمال وخدمات التأمين والتوعية الصحية والمرورية في كافة مدارس المملكة، ولا مانع ان تساهم شركات التأمين بتحمل جزء من الكلفة.

دعوة لتأسيس شركات إعادة عربية

■■■■ ندرك اليوم أن في الوطن العربي محفظة تأمينية كبيرة، وليس هناك شركات إعادة عربية قادرة على تغطيتها، لذا فإن الوطن العربي لا يزال يتسع لإنشاء شركات إعادة جديدة.

من جهة أخرى، نشهد اليوم عمليات بيع وشراء بين شركات الإعادة العالمية، والسبب هو غياب التوازن في محافظها، إضافة إلى الخسائر التي تتعرض لها في المناطق المهددة بكوارث طبيعية مثل الأعاصير والزلازل ... الخ، وهذا ما يفسر توجهها نحو منطقتنا التي تعتبر آمنة نسبيا من الكوارث الطبيعية، وهذا الإقبال باتجاه منطقتنا العربية يعزز سيطرتها على معظم أقساط الإعادة في الأسواق العربية. ولذا القول انه من الضروري أن نشجع قيام شركات إعادة تأمين عربية جديدة بشرط أن تكون لها رسملة كبيرة وقدرات مهنية رفيعة إضافة إلى الحد الأدنى من التصنيف المقبول عالمياً، ووجود مثل هذه الشركات يساعدنا على الاحتفاظ بمقدار اكبر من أقساط الإعادة العربية في أسواقنا.

عماد الحجة - مدير عام الشركة المتحدة للتأمين

٣٢٪ زيادة الأقساط المكتتبة وحققنا ارباح فنية في معظم فروع التأمين بفضل سياستنا الاكتتابية المدروسة

النتائج جيدة

■■■■ على الرغم من حدة المنافسة في سوق التأمين الأردني، تمكنت الشركة من زيادة أقساط التأمين خلال عام ٢٠١٠ حوالي ٣٢٪ وحققت الشركة أرباح قبل ضريبة الدخل بمبلغ ٨٩٦,٤٢٨ دينار خلال ٢٠١٠ مقابل خسارة حوالي ٤٠,٠٠٠ دينار في عام ٢٠٠٩ .

وكانت زيادة الأقساط في التأمين الطبي حوالي ٤٠٪ وفي تأمين المركبات حوالي ٢٦,٥٪ بينما انخفضت أقساط تأمين الممتلكات بنسبة ٢٪ والبحري بنسبة ١٣,٥٪ .

ونظراً للسياسة الاكتتابية التي تتبعها الشركة فقد حققت الشركة أرباح فنية في معظم فروع التأمين.

خسائر التأمين الالزامي

■■■■ نتائج الشركة لعام ٢٠١٠ عن أعمال تأمين المركبات كانت جيدة، حيث بلغ اجمالي أقساط تأمين المركبات ٨,٥ مليون دينار والتعويضات المدفوعة للمركبات خلال ٢٠١٠ بلغت حوالي ٤,١ مليون دينار وبلغت نسبة الخسارة لفرع تأمين المركبات ٦٨,٥٪.

ومن أسباب زيادة أقساط تأمين المركبات الزيادة التي طرأت على تعرفة التأمين الإلزامي خلال ٢٠١٠ إلا أننا نتوقع زيادة نسبة الخسارة للتامين الإلزامي كون زيادة تعرفة الإلزامي صاحبها زيادة في حدود مسؤوليات شركات التأمين.

نظام التأمين الإلزامي الجديد أعطى الحق لشركة التأمين بزيادة قسط التأمين الإلزامي بنسبة معينة في حال وجود حوادث على المركبة ومنح خصم على قسط التأمين الإلزامي في حالة عدم نشوء حوادث إلا أنه لغاية الآن لم تحل مشكلة الربط الإلكتروني بين اتحاد شركات التأمين ودائرة السير لمعرفة الحوادث السابقة على المركبات .

نعطي أولوية الاسناد للإعادة العربية

■■■■ فعلى الرغم من وجود شركات إعادة كبيرة إلا أنها ما زالت تفضل أن تتبع معيد قائد أجنبي وتكون مشاركتها بسيطة من اتفاقيات الإعادة السنوية ومن خلال خبراتنا السابقة في التعامل مع شركات الإعادة العربية فإنها جميعاً تعاملها جيد وتلتزم بتسديد المسؤوليات المترتبة عليها في حال وقوع حادث.

ونحن دائماً نعطي أولوية في الإعادة لشركات الإعادة العربية.

كما أن شركات الإعادة العربية تتحفظ كثيراً في سياستها الاكتتابية وتفضل الأخطار من الدرجة الأولى، مما يضطرنا اللجوء الى أسواق إعادة أخرى إضافة إلى أن العملاء يفضلون التعامل مع شركة تامين لديها اتفاقيات إعادة مع معيد أجنبي معروف عالمياً وهذا يعطي شركة التامين ميزة عن باقي الشركات المحلية.

نتأمل أن تتخذ شركات الإعادة العربية موقعاً قيادياً في مجال اتفاقيات الإعادة السنوية، وأن يكون لديها مرونة أكثر في قبول الأخطار اختيارياً وقد يساعد ذلك تحسين التصنيف الائتماني لشركات الإعادة العربية ليصبح قريباً من شركات الإعادة العالمية .

حاتم محمود حسين - نائب رئيس مجلس الادارة - مدير عام شركة فيلادلفيا للتأمين

- النتائج جيدة وأرباحنا معظمها فنية زادت من رصيد الشركة
- التأمين الالزامي بحاجة لمعالجة جذرية من جانب التعرفة والتشريعات والادارة

نتبع سياسة انتقائية للأخطار

نتائج شركتنا تشير إلى أنها أفضل نسبياً من نتائج سنة ٢٠٠٩، لكن نأمل أن تكون أفضل في السنة القادمة إنشاء الله.

بالنسبة للمنافسة في سوق التأمين الأردني، فهي موجودة وزادت في ٢٠١٠ بشكل حاد مما أثر على أسعار التأمين في السوق، وبالنسبة للتأمين البحري يلاحظ انخفاضه في السنتين الأخيرتين في سوق التأمين، أما شركتنا فحافظت على إنتاجها من التأمين البحري، كما حافظت على اسلوبها الانتقائي في كافة أصناف التأمين ومن ضمنها التأمين البحري الذي كانت نتائجه جيدة، إن معظم أرباح هذا العام حسب النتائج كانت أرباحاً فنية تزيد من صلابة الشركة، ومعلوم أن الشركة حافظت على أوضاع مالية جيدة سواء على مستوى حقوق المساهمين أو السيولة العالية التي تتمتع بها أو الاحتياطيات الفنية التي تزيد من متانتها سنة بعد أخرى.

بالنسبة لاستثمارات الشركة في سوق عمان المالي، فهي مستقرة لم تمارس نشاطاً يذكر في سوق عمان المالي في ٢٠١٠ وكان قد عولج الانخفاض في محفظتها من السهم في السنوات السابقة أولاً بأول، ولا يوجد انخفاضات كبيرة في أسعار محفظتها التي لازالت بحوزتها.

نمو أعمالنا في التأمين الطبي

أما بالنسبة لأعمال التأمين الطبي، فقد شهد سوق التأمين الأردني ارتفاعاً بنسبة ١٤٪ على ضوء حاجة المستهلك لهذه الخدمة التأمينية الملحة، ولكن يجب أن لا ننسى ارتفاع تعويضاته بنسبة ٢٠٪ أيضا، ولا شك أن ارتفاع تعرفة المستشفيات ٢٠٠٨ التي تشددوا في تطبيقها في ٢٠١٠ ستساهم في ارتفاع تلك التعويضات، كما تأثر السوق في المبالغة في المطالبات – وأحيانا في الاستغلال (غير المشروع) لبوالص التأمين، بالنسبة لشركتنا طبقت التعرفة منذ بداية العام، وتنتهج الاسلوب الانتقائي أيضاً، حقق هذا الفرع بعض الأرباح أيضا وحقق زيادة في الأقساط بنسبة كبيرة عن العام السابق.

تشريعات الالزامي بحاجة لمراجعة

بالنسبة للتأمين الإلزامي فقد حقق خسائر تراكمية في السوق الأردني على مدار السنوات الماضية، وكثيراً من قضاياه لا زالت في المحاكم، ونتوقع أن تزيد خسائره عند معظم الشركات، وهو بحاجة لمعالجة جذرية سواء على مستوى التعرفة أو مستوى التشريعات أو مستوى الإدارة والضبط الداخلي في السوق الأردني مجتمعاً، أما عن تطبيق نظام التأمين الإلزامي الجديد، فنتوقع أن يؤثر سلباً في النتائج وذلك لزيادة سقوف التعويضات، وبسبب عدم معالجة هذا النظام لأمور عديدة تؤثر سلباً على نتائجه، إذ تعاني شركات التأمين من سلبيات عدا التعرفة التي تزيد من حدة الخسائر، مثل التقارير الطبية المبالغ بها، والتزوير، وشراء القضايا، وعدم تحكمها في القضايا الجزائية التي تؤسس قرارات أحكامها للأحكام الحقوقية، وتقارير الخبرة، وكذلك في تعليمات هيئة التأمين على رأسها تعليمات حل النزاعات التي بحاجة إلى تعديل على ضوء التجارب.

الإعادة العربية تتمتع بمصداقية

فيما يتعلق بتدني نسبة حصص معيدي التأمين العرب ربما يكون السبب إلى ما تسنده الشركات العربية للسوق العالمي، بسبب إمكانيات الشركات العربية نسبة إلى الشركات العالمية أو ضعف التسويق لدى الكثير منها أو تجارب الشركات العربية مع بعضها، رغم أنني اعتقد أن العديد منها يتمتع بمصداقية كبيرة وتدفع التزاماتها مثلها مثل الشركات العالمية وربما قبلها احياناً، لكن لا شك أن هنالك معيدين تأمين عالميون برؤوس أموال ضخمه، وحجم أعمال كبير، وطاقات استيعابية كبيرة جداً، ويتمتعون بقدرات مالية وفنية كبيرة وخبرات عالية وتسويقية تجتذب الشركات المسندة العربية.

المهندس ماجد سميرات - المدير العام التنفيذي لشركة الشرق الاوسط للتأمين

حققنا نمو بنسبة ١٥٪ وشركتنا تتمتع بأعلى مراتب الملاءة والقدرة المالية في السوق المحلي

تداعيات المنافسة على الاسعار

لقد بلغت المنافسة السعرية أوجها عام ٢٠١٠ وللأسف انحصرت هذه المنافسة في تخفيض الاسعار فقط الى ان وصلت مستويات غير مقبولة في بعض انواع التأمين حيث بدأنا نشعر بعزوف بعض معيدي التأمين عن التعامل مع السوق المحلي لهذا السبب. ان الاستمرار بهذا العدد الكبير من الشركات في سوق محدود الاقساط اذا ما استثنينا تأمينات المركبات والصحي لن يؤدي الى تحقيق الهوامش الربحية المعقولة التي تمكن الشركات من الاستمرار في اعمالها. كنا نتمنى دائما» ان تنعكس هذه المنافسة على تقديم الخدمة للعملاء وليس التسابق على تكسير الاسعار.

بالرغم من تداعيات الازمة المالية العالمية وانعكاسها على الاسواق العربية عامة والسوق الاردني خاصة يمكن القول بأن قطاع التأمين الاردني قد تأثر بشكل محدود بهذه الازمة، وبالنظر الى الدراسة الحديثة الصادرة عن الشركة السويسرية لإعادة التأمين فان الاقساط العالمية قد تراجعت بواقع ١،١٪ عام ٢٠٠٩ متأثرة بتراجع اقساط تأمينات الحياة في حين اظهرت نتائج سوق التأمين الاردني نمواً بواقع ٩٪ عام ٢٠٠٩ ونسبة نمو ١٢٪ في عام ٢٠١٠.

١٥٪ نمو الأقساط وعائد استثماري معقول

فيما يخص شركتنا فقد حققنا نسبة النمو المستهدفة لعام ٢٠٠٩ ومايزيد عن توقعاتنا لعام ٢٠١٠ بواقع ١٥٪ في ظل استمرار سياسة الشركة بعدم التركيز على تأمينات المركبات والتأمين الطبي. كما حققت الشركة قفزات نوعية غير مسبوقة في سوق التأمين الاردني خلال العامين الماضيين اثبتت من خلالها قدرة الشركة من الناحية المالية والفنية توجتها في عام ٢٠٠٩ بحصولها على اعلى تصنيف تمنحه مؤسسة ستاندر آند بورز لشركة تأمين اردنية، كما حصلت الشركة في عام ٢٠١٠ على تصنيف B++ من مؤسسة اي ام بست العالمية وبذلك تكون الشركة قد وصلت الى اعلى مراتب الملاءة والقدرة المالية في السوق المحلي. أما بخصوص النشاط الاستثماري فلا شك ان الشركة كغيرها من الشركات قد تأثرت بأداء السوق المالي الا ان النتيجة النهائية للاستثمار خلال عام ٢٠١٠ تشير الى تحقيق ربح معقول والسبب سياسة الشركة الحكيمة بالتركيز على الاسهم الاستراتيجية والمنتقاه اضافة الى تنوع سياسة الاستثمارات لدينا بين استثمارات بالسوق المالية واراضي واستثمارات عقارية.

نقدم وثيقة المساعدة مجاناً

لكل شركة سياستها فيما يخص تأمينات المركبات بشكل عام والتأمين الالزامي بشكل خاص. نحن في شركة الشرق الاوسط للتأمين نعمل بأسلوب مختلف وفريق مدرب نرفع شعار الخدمة اولاً قبل حجم الاقساط. ان التركيز على خدمة عملائنا بأقصى درجات المهنية تتمثل بسرعة تسوية المطالبات وتقديم منتجات جديدة تتناسب مع احتياجاتهم حيث كنا اول شركة تقدم وثيقة المساعدة على الطريق التي تمنح مجاناً لمالك السيارة الخصوصي المؤمن لدى الشركة. نسبة تأمينات المركبات بشقيه التكميلي والالزامي من محفظة الشركة لا تتجاوز ٢٥٪ في حين تعتمد بعض الشركات المحلية في عملها على هذا النوع من التامين وتشكل هذه التأمينات ما يزيد عن ٨٠-٩٠٪ من اجمالي محفظتها.

تفاقم خسائر الالزامي

اما بخصوص تطبيق نظام التأمين الالزامي الجديد فإن كافة الدراسات والاحصائيات تشير الى خسارة في هذا النوع من التأمين وان الافلاس بات يدق ابواب عدد من شركات التأمين نتيجة تطبيق هذا النظام. اعتقد ان الخسارة سوف تتفاقم خلال الفترة القريبة القادمة نتيجة عدم عدالة الاقساط مقارنة بالمسؤوليات اضافة الى الارتفاع المتسارع بعدد الحوادث والكلف التشغيلية والتضخم وغيرها، سنصل قريباً الى نقطة اللاعودة مالم تسارع هيئة التأمين الى تحرير الأسعار وترك السوق يعمل ضمن آلية العرض والطلب، لقد بات من المؤكد الآن ان المواطن الذي يزداد وعيه التأميني يوماً بعد يوم بدأ يبحث عن مستوى خدمة راقية وسريعة ولم يعد السعر هو المعيار النهائي فقد حصلنا على عمليات كبيرة بأسعار اعلى من منافسينا في انواع التأمين الاخرى.

ضعف رأسمال شركات الإعادة العربية

بخصوص شركات الاعادة العربية على الرغم من اهميتها والدور الاساسي الذي تلعبه في دعم صناعة التأمين العربية حيث اثبتت وفاءها بمسؤولياتها والتزامها بتسديد المطالبات في الوقت المحدد إلا ان حصتها السوقية لا تزال متدنية لعدة اسباب اهمها ضعف راسمال هذه الشركات وعدم قدرتها على تقديم باقي الخدمات التي تقدمها الشركات العالمية مثل الدعم الفني والتدريب وانظمة التسعير المؤتمتة اضافة الى ضعف تصنيف هذه الشركات من قبل هيئات التصنيف العالمية والذي بالكاد يصل الى الحد الادنى المطلوب الآن من قبل هيئات الاشراف والرقابة في المنطقة العربية. لم يعد في عالم الاعمال الآن مجال للعواطف فلا يعني وجود شركة إعادة تامين عربية انها ستحصل على حصة سوقية دون ان تقدم الخدمة المطلوبة والضمانة والملاءة المالية وقدرتها على المنافسة. نحن نحتاج ونستحق شركة إعادة عربية قادرة على استيعاب الاخطار الكبيرة في ظل تنامي عدد المشاريع الكبرى في المنطقة العربية ودول الخليج. لقد بدأنا نشاهد الآن هرولة من قبل شركات الاعادة العالمية على فتح فروع لها في المنطقة العربية للاستفادة من فرص الاستثمار المتاحة فلماذا لا تقوم الشركات العربية بتصويب اوضاعها ومواكبة التطور. ان شركات الاعادة العربية لم تلعب يوماً دور المعيد القائد لكنها تكتفي بحصة مقبولة كشركة تابعة وهذا ما يعطي الانطباع دائماً بعدم الاعتماد عليها بشكل كامل.

حصيلة أعمال التأمين في الأردن لعام ٢٠١٠

أقساط التأمين نحو ٤٠٩ مليون دينار والتعويضات تصل الى ٢٨٢ مليون

الأقساط				دينار أردني
الفرع/ السنة	٢٠١٠	التغير عن ٢٠٠٩	٢٠٠٩	التغير عن ٢٠٠٨
التأمين البحري*	٢٤،٦١٣،٩١١	-٣,٧٪	٢٥،٥٧٠،٦٣٠	-١٤,٩٪
تأمين الحريق**	٥٦،٢٩٣،١٥٣	٣,٦٪	٥٤،٣٥٤،٤١٤	١٣,٢٪
تأمين المركبات	١٧٦،٧١٤،٧٣٣	١٧,٨٪	١٥٠،٠٢٧،٩٢٦	٧,٨٪
تأمين الالزامي	١٢١،٥٦١،١٢٦	٢٨,٧٪	٩٤،٤٦٢،١٩٣	١٠,٠٪
تأمين التكميلي	٥٥،١٥٣،٦٠٧	-٠,٧٪	٥٥،٥٦٥،٧٣٣	٤,٢٪
تأمين الائتمان	٤٦٤،٠٣٥	-٢٣,٦٪	٦٠٧،٧٠٨	-٢٠,٨٪
تأمين الحوادث العامة***	١٨،٤٧٧،٥٥٢	٥,٠٪	١٧،٥٩١،٢٣١	٢٤,٨٪
مجموع التامينات العامة	٢٧٦،٥٦٣،٣٨٤	١١,٤٪	٢٤٨،١٥١،٩٠٩	٧,٠٪
تأمين الحياة	٣٨،٠٣٨،١١٢	٩,١٪	٣٤،٨٧٧،٧٩٧	-٢,٨٪
التأمين الطبي	٩٤،٠٢٦،٩١٤	١٤,٥٪	٨٢،١٢٣،٥٥٠	٢٥,٧٪
اجمالي الحياة والطبي	١٣٢،٠٦٥،٠٢٦	١٢,٩٪	١١٧،٠٠١،٣٤٧	١٥,٦٪
الاجمالي	٤٠٨،٦٢٨،٤١٠	١١,٩٪	٣٦٥،١٥٣،٢٥٦	٩,٦٪

التعويضات *				دينار أردني
الفرع/ السنة	٢٠١٠	التغيرعن ٢٠٠٩	٢٠٠٩	التغيرعن ٢٠٠٨
التأمين البحري**	٤،٦٨٤،٠٦٩	-٢٨,٣٪	٦،٥٣٢،٢٦٠	-٢٠,٦٪
تأمين الحريق***	١١،٢٣٢،١٤٩	-٣٩,٦٪	١٨،٥٨٧،٧٦٧	٤٧,٩٪
تأمين المركبات****	١٦٠،٣٣١،٤٦٢	٩,٠٪	١٤٧،٠٥٨،١٩٢	١١,٣٪
تأمين الالزامي	١٠٣،٥٧٢،٤٥٢	١٢,٨٪	٩١،٨٢٧،٨٠٥	١١,٤٪
تأمين التكميلي	٥٦،٧٥٩،٠١٠	٢,٨٪	٥٥،٢٣٠،٣٨٧	١١,٢٪
تأمين الائتمان	٢،٠٩٣،٥٠٢	١٢٦,٠٪	٩٢٦،١٦٨	٨٣,٤٪
تأمين الحوادث العامة*****	٢،٦٦٠،٥٨٦	-٢٥,٤٪	٣،٥٦٦،٠٩٧	١١٤,٧٪
مجموع التامينات العامة	١٨١،٠٠١،٧٦٨	٢,٥٪	١٧٦،٦٧٠،٤٨٤	١٤,٠٪
تأمين الحياة******	٢٠،٣٧١،١٧٠	٤,٧٪	١٩،٤٦٥،٠٠٥	١٥,٧٪
التأمين الطبي	٨٠،٧٣١،٠٩٨	٢٠,٠٪	٦٧،٢٦٨،٠٢٧	٣٥,٠٪
اجمالي الحياة والطبي	١٠١،١٠٢،٢٦٨	١٦,٦٪	٨٦،٧٣٣،٠٣٢	٣٠,١٪
الاجمالي*******	٢٨٢،١٠٤،٠٣٦	٧,١٪	٢٦٣،٤٠٣،٥١٦	١٨,٨٪

ملاحظات

* بضمن أعمال التأمين البحري لعام ٢٠١٠ هناك تأمين الطيران بمبلغ (٣،٣٨٣،٠٤٣) دينار وتمارسه (٨) شركات تأمين.

** دخلت في حساب أعمال تأمين الحريق لعام ٢٠١٠ أعمال فرع التأمين الهندسي إضافة الى عدد من فروع تأمينات الحوادث العامة مثل (تأمين النقد، سوء الائتمان، تعويض العمال).

*** تشمل أعمال تأمين الحوادث العامة لعام ٢٠١٠ تأمين المسؤولية بمبلغ (٦،٢٩٨،٣٩٥) دينار وأنواع التأمين الأخرى.

* بلغت المبالغ المستردة بعد دفع التعويضات لعام ٢٠١٠ (٢٦،٦٧٢،٢٢٩) دينار مقابل مبلغ (٢٥،٨٦٢،٨٨٦) دينار عام ٢٠٠٩.

** لم تدفع الشركات تعويضات لفرع تامين الطيران عام ٢٠١٠

*** تشمل تعويضات تأمين الحريق لعام ٢٠١٠ فرع التأمين الهندسي إضافة الى عدد من فروع تأمينات الحوادث العامة.

**** تشمل تعويضات أعمال تأمين الحوادث العامة لعام ٢٠١٠ تأمين المسؤولية بمبلغ (٤١٤،٠٨٧) دينار وأنواع التأمين الأخرى.

***** بلغت المبالغ المدفوعة في عام ٢٠١٠ عن استحقاق وتصفية البوالص (٥،٧٤٧،٤٢٤) دينار مقارنة بمبلغ (٦،٢٦٦،٠٥٨) دينار عام ٢٠٠٩.

الأردنية الإماراتية للتأمين م.ع.م
JORDAN EMIRATES INSURANCE P.S.C.

علامة بارزة في قطاع التأمين الأردني تسعى لخدمة الأفراد و المؤسسات العامة و الخاصة
من خلال خدمات عديدة برؤية جديدة و طموحة

www.joemirates.com

أضفنا الى مكتبة الاتحاد

احكام التأمين (دراسة مقارنة) - الدكتور غازي خالد ابو عرابي – الاردن – ٢٠١١

يقع الكتاب في ٤٧١ صفحة ويضم الاحكام العامة للتأمين من حيث ماهية التأمين وفن التأمين بالاضافة الى مدى مشروعية عقد التأمين في الفقه الاسلامي ومقابل التأمين «القسط» و اداء المؤمن «عوض التأمين» والمصلحة في التأمين وانعقاد عقد التأمين متناولاً خصائصه واركانه وآثاره، كما يبحث في انقضاء التأمين والدعاوى الناشئة عنه والتأمين الإلزامي (الإجباري) من المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث السيارات.

التأمين من الحريق (دراسة مقارنة) - سمير صادق عادي- الاردن - ٢٠١٠

يقع الكتاب في ٣٣٥ صفحة ويضم في ابوابه مقدمة عن التأمين من الحريق نشأته وتطوره بشكل عام وفي كل من الاردن ومصر بشكل خاص، كما يبحث ماهية التأمين من الحريق والمبادئ القانونية الخاصة بعقد التأمين من الحريق وموقف الفقه الاسلامي من هذا النوع من التأمين .

محاسبة عقود التأمين (الإعتراف، القياس، الإفصاح) - الدكتور احمد حلمي جمعة – الاردن – ٢٠١٠

يقع الكتاب في ٣٦٢ صفحة ويتناول موضوع محاسبة عقود التأمين وما تشهده من تطورات على الساحة الدولية والعالمية والمحلية، كما يبحث في نطاق المحاسبة لعقود التأمين والاعتراف والقياس والافصاح والمصطلحات الاساسية لمحاسبة عقود التأمين.

التسويق الالكتروني – سمر توفيق صبرة – الاردن – ٢٠١٠

يقع الكتاب في ٢١٥ صفحة ويتناول مفهوم الاعمال الالكترونية وانواعها والتحديات التي تواجهها والفرق بينها وبين التجارة الالكترونية، كما يبحث مفاهيم التسويق الالكتروني (ايجابياته وسلبياته ومتطلباته الفنية) كما يعرض مراحل التسوق عبرالانترنت والخدمات المقدمة للزبائن عبر الشبكة وخصائص وانواع المشتركين عبر الانترنت.

عقد التأمين حقيقته ومشروعيته (دراسة مقارنة) - الدكتور عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم – لبنان - ٢٠١٠

يقع الكتاب في ٦٣١ صفحة ويتناول نشأة التأمين وتطوره عبر التاريخ وتعريف التأمين في المعجم العربي ونظام التأمين، كما يبحث في تعريف عقد التأمين في العديد من القوانين الوضعية العربية ولدى فقهاء الشريعة وفقهاء القانون لعقد التأمين.

الحلول البديلة للنزاعات المدنية – القاضي بشير الصليبي – الاردن-٢٠١٠

يقع الكتاب في ٣٠٩ صفحة ويتناول تطور فكرة الحلول البديلة للنزاعات المدنية، الوساطة والقانون ومراحله كما يبحث في المعايير السلوكية والاخلاقية في الوساطة وانواع برامج الوساطة في الولايات المتحدة الامريكية.

التأمين من المسؤولية في النظرية والتطبيق – المحامي بهاء بهيج شكري – الادرن - ٢٠١٠

يقع الكتاب في ٥٨٢ صفحة ويتناول التعريف بالمسؤولية القانونية من حيث مدلول المسؤولية وتطورها والمسؤولية الجنائية والمسؤولية التقصيرية، كما يبحث في تعريف التأمين من المسؤولية في ما يتعلق بماهية التأمين من المسؤولية وعقد التأمين من المسؤولية وخصائص عقد التأمين والمبادئ الاساسية للتأمين، كما يضم الكتاب تطبيقات التأمين من المسؤولية.

ادارة وتوثيق المعلومات الارشيفية وجوانبها النظرية التطبيقية والعملية

الدكتور محمد عودة عليوي ، د. انعام علي الشهربلي – الاردن

يقع الكتاب في ٢١١ صفحة ويتناول نبذة تاريخية عن طرق الحفظ والفهرسة والتصنيف والارشيف اغراضه ومبادئه وطرق التصنيف الخاصة بالملفات وتعريف الفهرسة والفهرس وخطواته وانشائه وانواعه.

عماد الحجة مديراً عاماً للشركة المتحدة للتأمين

قرر مجلس إدارة الشركة المتحدة للتأمين تعيين السيد عماد الحجة بمنصب مديراً عاماً للشركة إعتباراً من تاريخ ٢٠١١/١/١ ويشار أن السيد عماد يحمل درجة البكالوريوس في المحاسبة وإدارة الأعمال ولديه خبرة واسعة في مجال التأمين تزيد عن عشرين عاماً حيث تدرج في العمل وشغل عدة مناصب في كبرى شركات التأمين الأردنية كان آخرها منصب مدير عام المجموعة العربية الأوروبية للتأمين وسبق أن شغل منصب نائب المدير العام في شركة النسر العربي للتأمين.

وبهذه المناسبة، تتقدم أسرة نشرة رسالة التامين بأحر التهاني والتبريكات للسيد عماد ولشركته وتتمنى لهم دوام التقدم والنجاح.

عودة ابو دية من شركة الشرق الأوسط يحصل على شهاد ACII

حصل السيد عودة ابو دية القائم بأعمال مدير دائرة البحري في شركة الشرق الأوسط للتأمين على شهادة المشاركة ACII من معهد التأمين القانوني في لندن، كما حصل على شهادة Intermediate Marine Certificate من نفس المعهد.

وبهذه المناسبة، تتقدم أسرة نشرة رسالة التامين بأحر التهاني والتبريكات للسيد عودة ولشركته وتتمنى له دوام التقدم والنجاح.

تصنيف القدرة الائتمانية لشركة التأمين الاردنية يرتفع الى+bbb و مجلة MENA-IR تختار الشركة الأفضل في الأردن لعام ٢٠١٠

اصدرت وكالة التصنيف الائتمانية العالمية A.M.BEST بياناً اعلنت فيه رفع تصنيف القدرة الائتمانية ICR لشركة التأمين الاردنية الى (+bbb) «طويلة الامد» وأكدت تصنيف القدرة المالية للشركة FSR بـ(GOOD) ++B مع نظرة مستقرة للتصنيفين في المستقبل وذلك اعتباراً من مطلع العام ٢٠١١.

كما حصلت شركة التأمين الأردنية على جائزة (أفضل شركة تأمين في الأردن للعام ٢٠١٠) وذلك خلال الحفل الذي اقامته مجلة MENA Insurance Review مطلع العام الجاري في مدينة دبي، وحضر الحفل الذي قدمه الاعلامي الاقتصادي الشهير ريتشارد دين اكثر من ١٥٠ شخصاً من كبار الشخصيات البارزة في قطاع التامين في منطقة الشرق الاوسط.

وقد اشادت محررة المجلة سوزي نيويرث، بالانجازات التي حققتها الشركة في العام المنصرم، وذلك: بفضل التزامها بإدارة المخاطر بشكل متميز، وتمكنها من تعزيز مكانتها وموقعها كشركة ملتزمة بتقديم خدمات تأمين عالية الجودة في السوق الأردني الذي يتسم بتنافسية حادة. وقد عبر السيد عماد عبدالخالق المدير العام للشركة عن سروره الكبير بحصول الشركة على هذه الجائزة، مؤكداً أن الاعتراف والتقدير على المستوى الاقليمي يزيد من عزمنا واصرارنا على مواصلة تقديم الافضل لعملائنا، مستعينين بخبرتنا الطويلة وضمن استراتيجية محدثة وفق المعايير العالمية».

بعد ان وصل الى ٩،١٥ مليار دولار عام ٢٠١٠

تقرير E&Y يقدر حجم سوق التكافل العالمي ١٢ مليار دولار في ٢٠١١

توقع التقرير الصادر عن شركة Ernst & Young ان تصل مساهمة التكافل العالمي الى ١٢ مليار دولار امريكي في عام ٢٠١١ بعد ان وصل الى ٩،١٥ مليار دولار في عام ٢٠١٠ محققاً افضل نسبة نمو وصلت الى ٢٥٪.

ويقدر عدد شركات التأمين التكافلية بما يزيد عن ١٣٠ شركة حول العالم ويشهد السوق تزايد متسارع في عدد الشركات منذ انشاء أول شركة عام ١٩٧٩ في السودان.

ووفق التقرير فان نشاط قطاع التكافل يتركز بشكل رئيسي في مناطق الشرق الاوسط وشمال افريقيا وجنوب شرق آسيا وقد تصدرت عام ٢٠٠٩ اكبر ثلاثة اسواق للتأمين التكافلي في العالم المملكة العربية السعودية بمساهمات تأمينية بلغت ٣،٨٦ مليار دولار تليها ماليزيا بمساهمة قيمتها ١،١٥ مليار دولار والامارات العربية المتحدة بقيمة ٦٤٠ مليون دولار ويعتبر السودان اكبر الأسواق من التأمين التكافلي خارج المناطق المشار اليها حيث بلغت قيمة مساهمته مبلغ ٣٤٠ مليون دولار في حين حققت اسواق كل من مصر وبنجلادش وباكستان نمواً مضطرداً في هذا النوع من التأمين، فيما حققت اسواق التكافل الأخرى نمواً متواصلاً حيث ارتفعت القيمة الاجمالية لمساهمات التكافل في اسواق دول شبه القارة الهندية بمعدل ٨٥٪ لتكون بذلك الاسرع نمواً تليها أسواق دول المشرق بمعدل نمو ٤٠٪ ودول مجلس التعاون الخليجي بمعدل ٣١٪ وجنوب شرق آسيا بمعدل ٢٩٪ وافريقيا بمعدل ٢٦٪.

ويذكر ان معدل اختراق التأمين التكافلي لاسواق التأمين العالمي لا يزال متدنياً حيث تقدر مساهمتها من اجمالي قيمة المساهمات في قطاع التكافل في منطقة الشرق الاوسط وشمال افريقيا بنحو ٥٪ في مقابل حصة التأمين التقليدي للحياة من اجمالي اقساط التأمين على مستوى العالم حيث وصلت الى ٥٨٪ في عام ٢٠٠٩ ومن ابرز التحديات التي تواجه اسواق التكافل وفق ما جاء في التقرير هو المنافسة الحادة بين العدد المتزايد من الشركات التي ترغب بالعمل في مجال التكافل اضافة الى التنويع والتخصص ومدى القبول الديني لمفهوم التأمين.

٨٪ النمو السنوي لقطاع التامين في الكويت و١٢٪ معدل النمو المقدر لعام ٢٠١١

اشارت مصادر ادارة التأمين في وزارة الصناعة والتجارة الكويتية ان معدل نمو أقساط التأمين في الكويت بلغ ٨٪ سنوياً في الفترة الممتدة بين العامين ٢٠٠٣ و٢٠٠٩ وأن القطاع شهد تطوراً ملموساً في السنوات القليلة الماضية حيث ارتفع اجمالي اقساط التأمين من ١١٠ مليون دينار عام ٢٠٠٣ ليصل عام ٢٠٠٩ الى ١٧١ مليون دينار كويتي، وتسعى الوزارة الى اعداد دراسة عن أوضاع شركات التأمين الوطنية وفروع الشركات العربية والاجنبية بهدف الوقوف على مدى امكانية فصل نشاط التأمينات العامة وتأمينات الحياة تنفيذاً لمعايير الاشراف والرقابة الصادرة من الاتحاد الدولي لمشرفي ومراقبي التأمين علماً بأن تأمينات الحياة تمثل ٢٥٪ من سوق التأمين في الكويت ويشار ان عدد شركات التأمين التكافلي بلغ ١٢ شركة حققت اقساطاً اجمالية بقيمة ٣٠ مليون دينار بنسبة ١٧٪ من اجمالي السوق المحلية عام ٢٠١٠.

ومن جانب آخر توقعت مصادر اتحاد شركات التامين في الكويت ان يصل معدل النمو خلال عام ٢٠١١ الى نسبة تتراوح بين ١٠ و ١٢ ٪ وذلك بفضل الخطة التنموية للاربع سنوات القادمة واشار المصدر ان شركات التامين التقليدية تمكنت من تحقيق ارباح ونتائج مالية ايجابية، علماً أن عدد شركات التأمين في السوق الكويتي يبلغ ٢٧ شركة.

٣٣,٦٪ نمو قطاع التامين في الصين نصف ٢٠١٠

أعلنت لجنة الرقابة وإدارة التأمينات الصينية أن ايرادات أقساط التأمين بلغت ٧٩٩,٨٦ مليار يوان (حوالي ١١٩,٣٨ مليار دولار اميركي) بزيادة نسبتها ٣٣,٦٪ وذلك خلال النصف الاول من عام ٢٠١٠، مشيرة الى ان هذا التطور يأتي بعد التحسن الذي شهده قطاع التأمين والنمو الصناعي الصيني السريع. واشارت اللجنة ان أعمال الحكومة لتعزيز رقابة نظام السوق أدت الى نتائج مثمرة لحل مشكلة التنافس غير المشروع في سوق التأمين ضد الحوادث وبعد ان عملت مؤسسات التأمين على تعديل هيكل الاستثمار لكي تخصص الاصول بشكل أفضل.

ومن جانب آخر حققت شركات التأمين في الصين ارباحاً بلغت ٣,٩٦ مليار يوان في تأمين الممتلكات و٢,٢٧ مليار يوان على السيارات، في حين ارتفع صافي الارباح للتأمين على الحياة الى ٢٩,٥٢ مليار يوان بعد التعديل على هيكل التأمينات.

نحو ٣٠٠ مليار دولار الخسائر المحتملة لزلازل اليابان والكلفة المتوقعة على شركات التأمين نحو ٣٥ مليار دولار

قدر اقتصاديون ان خسائر اليابان ثالث أكبر اقتصاد في العالم قد تصل الى ٣٠٠ مليار دولار بعد الزلزال الذي ضربها وخلف دماراً واسعاً في شمال شرقي البلاد وقد فاقم من أعباء الكارثة احتمال حدوث تسرب اشعاعي من محطة فوكوشيما النووية لتوليد الكهرباء الواقعة شمال العاصمة طوكيو التي تضررت بشدة جراء الزلازل. ووفقاً لهذه التقديرات فإن هذه الخسائر تمثل خسائر التأمين على الممتلكات العقارية في المقاطعات اليابانية الاكثر تضرراً بهذه الكارثة فيما قدرت الخسائر الاقتصادية للكارثة التي كشفتها احدى اكبر شركتي تأمين في اليابان بأنها قد تتجاوز ١٠٠ مليار دولار. وكشفت المؤسسة الامريكية لرصد المخاطر (AIR World Wide) تقديرها لقيمة الخسائر في الممتلكات الفردية التي يغطيها التأمين بحوالي ٣٤,٦ مليار دولار ويوازي هذا الرقم اجمالي خسائر الكوارث على مستوى العالم التي تكبدتها صناعة التأمين العالمية في عام ٢٠١٠، مما يدفع الاسعار للارتفاع في سوق التأمين علماً ان الارقام التقديرية التي كشف عنها لا تأخذ بالاعتبار الاضرار التي خلفتها موجات المد البحري (تسونامي) عقب الزلازل.

ومن جانبها أعلنت «سويس ري» السويسرية لاعادة التأمين ان كلفة الكوارث البشرية او الطبيعية ارتفعت ثلاث مرات في عام ٢٠١٠ لتبلغ ٢١٨ مليار دولار بسبب كثرة الهزات الارضية التي وقعت في عدة مناطق في العالم.

وقد ترفع هذه الهزات التكلفة في عام ٢٠١١ بسبب زلزالي اليابان ونيوزيلندا وقد بلغ اجمالي خسائر العام الماضي ٢١٨ مليار دولار (١٥٤,٤ مليار يورو) مقابل ٨٦ ملياراً فقط في عام ٢٠٠٩ وفق ما أكدته ثاني أكبر شركة تأمين عالمية.

وكشفت دراسة «سيغما» السنوية لسويس ري أن الكوارث أدت في عام ٢٠١٠ الى مقتل ٣٠٤ الاف شخص وهي أعلى حصيلة منذ ١٩٧٦ وكانت الهزات الارضية السبب في سقوط غالبية الضحايا والهزة الارضية الاكثر فتكاً كانت تلك التي وقعت في هايتي في كانون الثاني ٢٠١٠ وقضى فيها على ٢٢٢ الف شخص.

اما على صعيد التكاليف، فإن الهزة التي ضربت تشيلي في شباط في ٢٠١٠، كانت الاعلى كلفة على شركات التأمين وبلغت ٨ مليارات دولار يليها زلزال نيوزيلندا الذي ادى الى اضرار غطتها تأمينات بـ٤,٥ مليار دولار وتسببت العواصف في خسائر بقيمة ٢٠,١ مليار دولار في حين ان ١٣ زلزالاً كلفت شركات التأمين نحو ١٢,٩ مليار دولار.

ويتوقع في العام ٢٠١١ ان تسهم الزلازل ايضاً في زيادة الكلفة، وقدرت الشركة السويسرية كلفتها الخاصة بزلزال اليابان حوالي ١,٢ مليار دولار.

اما شركة لويدز في لندن فقد اعلنت انها ستتحمل تكلفة قدرها ٣٨ مليار دولار بسبب الزلازل والفيضانات والكوارث العالمية خلال الربع الاول من العام الجاري ٢٠١١ بضمنها الخسائر المتوقعة عن زلزال اليابان والتي تصل الى مبلغ ١,٩٥ مليار دولار. وتوقعت ان تؤدي تعويضات الكوارث الى ارتفاع ملحوظ في اسعار التأمين هذا العام.

نحو ١،٢ مليار جنيه حجم الخسائر المتوقعة لشركات التأمين المصرية من احداث ثورة يناير

كشف رئيس الاتحاد المصري للتأمين السيد عبد الرؤوف قطب أن خسائر أحداث ثورة ٢٥ يناير قد تتجاوز المليار جنيه وسيتم تحديد امكانية خضوع الخسائر وفقاً لشروط الوثيقة، وفيما اذا كانت مستوفاة للشروط ام غير مستوفاة.

وكان الاتحاد المصري للتأمين وهيئة الرقابة المالية ومسؤولو ٢٨ شركة تعمل في مصر قد عقدو اجتماعاً موسعاً لبحث موقف تغطيات الشغب والاضطرابات الأهلية والعمالية والتي حدثت بسبب الاحداث التي وقعت في مصر. وما قد ينشأ عنها من تعويضات مستحقة للمنشآت المؤمنة ضد هذه الأخطار حيث هناك تغطيات تأمينية توفرها شركات التأمين المصرية ضد مخاطر الشغب والاضطرابات الأهلية والعمالية والارهاب والتي يتم توفيرها بملحق خاص مقابل قسط تأمين اضافي لعدد من وثائق تأمين الحريق والهندسي والسيارات ووثائق التأمين ضد السطو وأن هذه البرامج التأمينية تصدرها كل شركات التامين بشروط مختلفة وفقاً للرؤية الاكتتابية لكل شركة. كما تخضع عمليات صرف التعويضات لشروط وقواعد وضوابط محددة، وذلك في ضوء وجود منافسة بين شركات التأمين التي تصدر هذه البرامج والتغطيات ويتم اعادة التأمين لهذه الوثائق لدى معيدي التأمين بالخارج. وقد وجهت الدعوة الى كل من لديه هذه التغطية التأمينية بالفعل ولحقت به خسائر بسبب الاحداث بتقديم كافة المستندات الدالة على خسارته الى شركات التأمين لدراسة وتحديد قيمة الخسائر وما يستحق من تعويضات.

ويشار الى ان حجم اقساط التأمين في السوق المصرية قد بلغ ٩،٢٧٧ مليار جنيه عام ٢٠١٠ بمعدل نمو ١٣،٣٪ عن عام ٢٠٠٩ وتصل حصة شركات تأمين القطاع العام الى ٢٥،٥٪ من اجمالي الاقساط ونصيب القطاع الخاص ٧٤،٥٪ ويستحوذ التأمين التكافلي من اجمالي اعمال التأمين على نسبة لا تتجاوز ٥٪ بمعدل ٤٠٠ مليون جنيه مصري (٧٣ مليونا و٥٥٤ ألف دولار أميركي) حسب إحصائيات عام ٢٠٠٩

ويصل عدد شركات التأمين التكافلي العاملة في مصر الى ٩ شركات كانت أولها بيت التأمين المصري السعودي (تأمين على الممتلكات) التي أنشئت عام ٢٠٠٢، بينما شهدت الفترة ما بين منتصف عام ٢٠٠٨ وحتى وقتنا الحالي دخول ٨ شركات ما بين تأمين ممتلكات وأخرى تأمين على الأشخاص والتي يطلق عليها في مصر تأمين عائلي، علماً بأن نسبة رؤوس الأموال الخليجية في هذه الشركات لا تقل عن ٥٠ في المائة.

وقد ارتفع إجمالي أقساط التأمين على الممتلكات بوجه عام (تقليدي وتكافلي) في السوق المصرية الى نحو مليارين و٦٤٤ مليون جنيه مصري (٤٨٠ مليون دولار أميركي) كان نصيب التأمين التكافلي على الممتلكات ١٢٥ مليون جنيه (٢٣ مليون دولار أميركي) عام ٢٠٠٩ بعد أن كان مليارا و١٧٤ مليون جنيه (٢١٣ مليون دولار أميركي) بنصيب ١٩ مليون جنيه (٣،٤ مليون دولار أميركي) لصالح التكافلي عام ٢٠٠٨ أي بنسبة نمو للتأمين التكافلي بلغت ٣٨٠ في المائة خلال عام واحد فقط.

وفي اطار تنظيم وتطوير صناعة التامين المصرية تقوم الهيئة العامة للرقابة المالية في مصر على اعداد ثلاثة مشاريع قوانين لتنظيم قطاع التأمين ومساعدة شركات التأمين على تعزيز وجودها في ظل تواضع حجم السوق.ويذكر ان مساهمة قطاع التأمين في مصر حالياً نحو ١،٢٪ من الناتج المحلي الاجمالي وحصة الفرد من اجمالي التأمين نحو ١٥ دولار للفرد وان حوالي ١،٥ مليون مصري فقط من بين ٨٠ مليوناً لديهم تأمين على الحياة.

زيورخ توقع اتفاق للاستحواذ على شركة الضمان اللبنانية

كشفت مصادر عن شركة زيورخ للتأمين المحدودة وهي شركة تابعة لمجموعة زيورخ للخدمات المالية (زيورخ) انها وقعت اتفاقية للاستحواذ على ٩٩،٩٨٪ من الاسهم في شركة الضمان اللبنانية وانهاء الاجراءات بعد الحصول على الموافقات اللازمة من الجهات المعنية ويذكر ان شركة زيورخ لها عمليات في دولة الامارات العربية المتحدة، الكويت، وعمان، ولبنان.

اما شركة الضمان اللبنانية فقد تأسست عام ١٩٥١ وتقدم خدمات التأمين العام للافراد والشركات في الامارات، الكويت، عمان ولبنان. كما توفر الشركة خدمات التأمين على الحياة الفردية والجماعية للعملاء في لبنان وقد بلغ اجمالي أقساط التأمين المكتتبة للشركة ٤٩،١ مليون دولار امريكي في نهاية عام ٢٠٠٩ ، بينما بلغ صافي الارباح بعد خصم الضريبة ٥،١ مليون دولار امريكي، وتعتبر الصفقة لشركة زيورخ خطوة هامة للتوسع في منطقة الشرق الأوسط واكمال تواجدها كشركة تأمين عام في كل من البحرين ومركز دبي المالي العالمي كما سيتيح الجمع بين الاطلاع العميق لشركة الضمان اللبنانية للمنطقة وخبرة زيورخ العالمية خاصة وان مجموعة زيورخ للخدمات المالية (زيورخ) شركة تقدم خدمات مالية وتأمين ولها شبكة عالمية من الشركات الفرعية والمكاتب في امريكا الشمالية واوروبا بالاضافة الى منطقة آسيا، استراليا وامريكا اللاتينية وغيرها من الاسواق ،تأسست المجموعة في عام ١٨٧٢ ويقع مقرها الرئيس في زيورخ، سويسرا وهي توظف حوالي ٦٠٠٠٠ شخص لخدمة عملائها في أكثر من ١٧٠ دولة.

الشرق العربي للتأمين ترفع رأسمالها الى ١٧،٥ مليون دينار

أقرت الهيئة العامة غير العادية لشركة الشرق العربي للتأمين زيادة رأسمال الشركة من ١٥ مليون سهم /دينار الى ١٧،٥ مليون سهم/دينار وذلك عن طريق رسملة ٢،٥ مليون دينار من الارباح وتوزيعها على المساهمين كأسهم منحة مجانية بنسبة ١٦،٦٦٪ من رأس المال.

وتأتي أهمية ومبررات هذه الزيادة الى معدلات النمو الكبيرة والمنتظمة التي تشهدها الشركة، إضافة الى تقوية القاعدة الرأسمالية والخطط المستقبلية للشركة والتي تتطلع نحو التوسع.

وأظهرت البيانات المالية للشركة لعام ٢٠١٠ نمواً في الاقساط المتحققة لتصل الى ٥٣،٢ مليون دينار مقارنة مع ٤٤،٦ مليون دينار وبزيادة نسبتها ٢٠٪ كما ارتفع اجمالي الموجودات الى ٥١،٥ مليون دينار مقارنة مع ٤١ مليون دينار وبنسبة زيادة بلغت ٢٤٪ وزادت حقوق المساهمين من ١٦،٩ مليون دينار الى ١٩،٩٥ مليون دينار.

كما حققت الشركة ربحاً تشغيلياً بلغ ٤ مليون دينار مقارنة مع ٣،١ مليون دينار وبنسبة نمو بلغت ٢٦٪. كما شهدت الشركة نمواً كبيراً في أعمالها التأمينية سواء في عقود التأمين الطبي وعدد وثائق التأمين الجماعي والفردي اضافة الى الزيادة الكبيرة في عدد حسابات الشركة والوثائق المصدرة.

ومن جانب آخر تمكنت الشركة من تطوير تصنيفها التفاعلي المميز للقدرة المالية من قبل وكالة AM.BEST وهي أقدم واعرق وكالة تصنيف لشركات التأمين في العالم حيث رفع الى B++ GOOD بمنظور مستقر وهذا يعكس حرص الشركة بأن تبقى الاكثر تنوعاً ونجاحاً في السوق المحلية والاقليمية.

٧-١٢ مليار دولار الخسائر العالمية المقدرة للقرصنة وشركات التأمين توسع منطقة الخطر

وسعت شركات التأمين البحري في لندن النطاق الجغرافي للممرات المائية التي تعتبرها عرضة لخطر القراصنة الصوماليين ويتوقع ان تزيد هذه الخطوة ارتفاع الخطر الذي يضاف الى أسعار التأمين على السفن فيما يتزايد خطر القراصنة وخطف السفن التجارية في المحيط الهندي وخليج عدن بالرغم من الجهود المبذولة للحد من هذه الظاهرة حيث امتدت الهجمات جنوباً حتى تنزانيا ومدغشقر وشرقاً حتى قرب سواحل الهند.

وكانت لجنة الحرب المشتركة التي تضم اعضاء من لويدز وممثلين من سوق شركات التأمين في لندن قد اضافت خليج عُمان ومنطقة أوسع في المحيط الهندي الى قائمة المناطق التي تعتبرها شديدة الخطورة على السفن التجارية والمعرضة للحرب والهجمات والارهاب والمخاطر ذات الصلة.

وذكر محللون ان صناعة الشحن البحري تواجه تكاليف متزايدة حيث أشار خبير في تحليل المخاطر ان عدد حوادث الخطف يتزايد ومن الطبيعي أن تتقاضى شركات التأمين مبالغ اضافية كي يمكنها ان تتحمل مالياً زيادة تكاليف مطالبات التأمين ويتوقع ان ترتفع تكاليف التأمين بسبب القرصنة بما يعكس هذا الخطر الفعلي في منطقة أكبر.

وجديراً بالذكر فإن الخسائر الاجمالية التي يتحملها العالم جراء القرصنة قد قدرتها المنظمة الامريكية ONE EARTH FUTURE بين ٧ و١٢ مليار دولار أميركي وتعكس هذه الخسائر أقساط التأمين التي تدفعها شركات الملاحة للحصول على عقود تأمين ضد القرصنة، اضافة الى الفدية التي تدفع للقراصنة واجراءات الامن التي تتخذها شركات الملاحة لحماية بواخرها، والتكلفة الاضافية التي تتحملها الشركات بفعل تغيير مسار السفن تجنباً للوقوع في شباك القراصنة.

١٧,٢ مليون دولار ارباح الشركة العالمية للتأمينات العامة (IGI) عام ٢٠١٠

حققت الشركة العالمية للتأمينات العامة (IGI) صافي ارباح وصلت الى ١٧,٢ مليون دولار في عام ٢٠١٠ وبنسبة زيادة ٨٩,٦٩٪ مقارنة مع ٩ ملايين دولار لعام ٢٠٠٩وبلغ صافي الارباح الفنية مبلغ ٢٢,٤ مليون دولار وبزيادة ٦٧,٧٪ مقارنة بـ١٣,٣٥مليون دولار لعام ٢٠٠٩ ويشير صافي الربح الاكتتابي الى أن الارباح الفنية تشكل ٢٢,٩٢٪ من اجمالي الاقساط المكتسبة لهذه الفترة مقارنة بـ ١٣,٧٣٪ لعام ٢٠٠٩.

وكشف السيد واصف الجبشه – نائب رئيس مجلس الادارة والرئيس التنفيذي لـ (IGI) – أن الشركة استطاعت ان تحقق نسبة نمو في حجم الاقساط بالرغم من الظروف التجارية الصعبة التي سادت عام ٢٠١٠ في معظم قطاعات العمل وأن الشركة ستواصل بذل الجهود في تطبيق معايير الاكتتاب السليمة حيث أن المعدل التجمعي (Combined Ratio) وصل الى ٩٢,٥٢ ٪ معتبراً ذلك مؤشر على قوة سياسة الإكتتاب لدى الشركة.

ومن أبرز المؤشرات التي حققتها الشركة عام ٢٠١٠ أن اجمالي اقساط الاكتتاب وصل الى ١٧٩,٣٣ مليون دولار بزيادة مقدارها ١٧,٣٢٪ وبلغت ايرادات الاستثمارات مبلغ ٩,٨٨ مليون دولار وبزيادة ٣٦,٤٪ مقارنة مع ٧,٢٤ مليون دولار ووصل اجمالي الموجودات ٤٨٨,٩ مليون دولار وبزيادة ٧,١٪ مقارنة مع ٤٥٦,٦ مليون دولار في نهاية عام ٢٠٠٩ ، كما ارتفعت حقوق المساهمين لتصبح ١٨٧,٨ مليون دولار وبزيادة ٩,٦٪ مقارنة ١٧١,٣ مليون دولار.

ويذكر ان شركة (IGI) مسجلة في مركز دبي المالي الدولي (DIFC) ولها تواجد وأعمال في برمودا والاردن وماليزيا ولها شركة فرعية تابعة مملوكة بالكامل للشركة في بريطانيا وتملك المجموعة فروعاً ايضاً في ماليزيا والمسجلة كشركة اعادة تأمين درجة أولى في الخارج.

وتكتتب مجموعة IGI في استثمارات ومحافظ في كل انحاء العالم في فروع الطاقة والممتلكات والتأمين البحري والهندسي والحوادث والمؤسسات المالية وتقديم خدمات اعادة التأمين غير النسبي وتتركز أعمالها في الاسواق الافريقية- الاسيوية.

بنسبة نمو ٣١،٥٪
اقساط التأمين في سوريا ترتفع الى نصف مليار دولار عام ٢٠١٠

يشير التقرير السنوي عن أعمال التأمين في سوريا لعام ٢٠١٠ ان اجمالي اقساط التأمين للسوق وصل الى نحو نصف مليار دولار وبحسب التقرير فإن عام ٢٠١٠ سمي بعام التأمين الصحي حيث شهد انطلاق مشروع التأمين الصحي ارتفاعاً لتصل للعاملين في الدولة وشمول المتقاعدين فيه وقد سجلت اقساط التأمين الصحي الى نحو ٣،٥ مليار ليرة سورية محققة نسبة نمو ٤٢٤٪ مقارنة مع عام ٢٠٠٩ وبنسبة مساهمة ١٨٪ من اجمالي اقساط السوق علماً بأن عدد شركات ادارة التأمين الصحي (TPA) ارتفع ليصل الى ٦ شركات وعدد المؤمنين تحت مظلة التأمين الصحي وصل الى نحو ٤٨٤ الف شخص، ويذكر ان عدد شركات التأمين في سوريا قد وصل الى ١٣ شركة الى جانب شركة واحدة تمارس اعمال اعادة التأمين.

ومن جانب آخر حقق فرع التأمين الالزامي على السيارات للسوق مبلغ ٦،٥ مليارات ليرة سورية بمعدل ارتفاع بلغ ٧٪ في حين وصل اجمالي اقساط التأمين الشامل للسيارات مبلغ ٣،٧ مليارات ليرة مسجلاً نمو بنسبة ٤٥،٦٧٪.

نمو ملحوظ للتأمين التكافلي في قطر

شهد التأمين التكافلي الاسلامي في قطر نمواً ملحوظاً خلال السنوات القليلة الماضية واحتل موقعاً متقدماً ومنافساً قوياً للتأمين التقليدي.

وبينما تستحوذ شركات التأمين التجارية التي بدأت نشاطها في عام ١٩٦٤ مع تأسيس شركة قطر للتأمين على الحصة الاكبر من السوق القطرية والتي تبلغ نحو ٨٠٪، فإن شركات التامين الاسلامية نجحت خلال٣ أعوام فقط من الاستحواذ على نحو ٢٠٪ من اعمال القطاع.

ويحظى التأمين الاسلامي بفرص نمو واعدة في السوق المحلية ومن المنتظر دخول هيئات وشركات تأمين دولية كثيرة الى السوق القطرية لما تملكه هذه السوق من عناصر جذب خصوصاً بالنسبة لنشاط التأمين.

ويشهد السوق تزايد الطلب على المنتجات التأمينية الاسلامية، خاصة فيما يتعلق بالتأمينات الشخصية او ما يسمى بالتكافل العائلي.

60 عاماً

شركة التأمين الأردنية
Jordan Insurance Company
1951
يُعتمد عليها

جائزة أخرى ترتقي بنا إلى مستوى جديد كلّياً

لأنّها تتطلّع دائماً للأمام وترتقي بمستوى خدماتها لكم للأعلى، حصلت شركة التأمين الأردنيّة على جائزة أفضل شركة تأمين في الأردن من مجلّة MENA Insurance Review المرموقة، وذلك بعد حصولها على نفس اللقب من مجلّة Euromoney. وبذلك تؤكد على وعدها لكم بأن بإمكانكم الاعتماد على شركة التأمين الأفضل في الأردن.

2011 M MENA INSURANCE AWARDS
WINNER
Jordan Insurer of the Year
Jordan Insurance Co.

EUROMONEY
Insurance survey
2010

Financial Strength
A.M. BEST
B++ Good

www.jicjo.com

هوية تتجدد: تاريخ عريق و مستقبل مشرق

الوطنية

شركة التأمين الوطنية

منذ تأسيسها في ١٩٦٥ و حتى يومنا هذا، تحافظ شركة التأمين الوطنية على قيمها وتسخر قدراتها وخبراتها لتوفير أوسع حماية وأفضل خدمات لعملائها.

و تطل عليكم اليوم بشعار جديد، يحمل معه أصالة الشركة، تاريخها وجذورها، ويعكس تطلعاتها وتفاؤلها بمستقبل مشرق ومثمر.

شركة التأمين الوطنية

هاتف: 00 962 6 56 81 979 فاكس: 00 962 6 56 84 900
بريد إلكتروني: info@natinsurance.jo
www.natinsurance.com.jo