

رسالة التأمين

نشرة دورية فصلية تصدر عن الاتحاد الأردني لشركات التأمين - دائرة الدراسات والتطوير والتدريب - السنة الثالثة عشرة / تشرين الثاني ٢٠١٠

٧٢٥ كارثة طبيعية

ترتبط بظاهرة التغير المناخي

AqabaConf 2011

بعد نجاح حصده لمرتين

المؤتمر القادم في أيار ٢٠١١

التأمين البحري والنقل

«التحديات القانونية الجديدة»



تكنولوجيا المعلومات

في مواجهة تحديات

التأمين الطبي



في هذا العدد

- قراءة في نظام التأمين الالزامي للمركبات
- ١١,٧٪ ارتفاع حوادث الحريق في الأردن
وتعويضات التأمين نحو ١٩ مليون دينار
- الجديد في قانون الضمان الاجتماعي

AqabaConf

2011

www.AqabaConf2011.com

بالتعاون ما بين



نقابة وكلاء
الملاحة البحرية

www.shipping.com.jo



الاتحاد الدولي
للتأمين البحري

www.iumi.com



الاتحاد العام
العربي للتأمين

www.gaif-l.org



الاتحاد الأردني
لشركات التأمين

www.joif.org

المؤتمر الدولي الثالث للتأمين البحري والنقل «التحديات القانونية الجديدة»

فندق راديسون بلو / العقبة - الأردن
٩ - ١١ ايار (مايو) ٢٠١١

يقام هذا المؤتمر بدعم ومشاركة من كبرى شركات التأمين وإعادة التأمين العالمية وشركات ومؤسسات النقل والشحن ونوادي الحماية والتعويض الدولية بالإضافة إلى حضور مميز من القانونيين والقضاة المختصين بالتأمين والنقل البحري وأعضاء الاتحاد الدولي للتأمين البحري (IUMI).

يناقش موضوعات المؤتمر نخبة من الخبراء المحليين والعرب والدوليين المتخصصين في القضايا الفنية والقانونية في التأمين والنقل البحري، تم إختيارهم من كبرى شركات التأمين وإعادة التأمين العالمية وأندية الحماية والتعويض ومسوي الخسائر العالميين. وقد تم اختيار مدينة العقبة السياحية لإقامة هذا المؤتمر نظرا لموقعها المتميز حيث تعتبر من أجمل المدن الأردنية، والتي يقع ميناؤها البحري على البحر الأحمر، فضلا عن تميزها بأهميتها الاقتصادية والسياحية بإعتبارها مدينة إقتصادية خاصة (غير خاضعة للرسوم الجمركية).

كما وحرصت إدارة المؤتمر على توفير برنامج ترفيهي إجتماعي سياحي مميز للمشاركين وذلك من خلال إقامة عدد من الفعاليات الفلكلورية يحييها كبار نجوم الفن في الأردن والوطن العربي والتي من ضمنها حفلة على شاطئ البحر الأحمر وسهرة خلابة في قلب الصحراء الأردنية (وادي رم)، الذي يعتبر من أجمل المواقع السياحية في الأردن، وكذلك قامت إدارة تنظيم المؤتمر بترتيب رحلة للراغبين من المشاركين في المؤتمر لزيارة المدينة الوردية (بترا) والتي تعتبر أحد عجائب الدنيا السبع ضمن رحلة جماعية.



في حال وجود أية استفسارات يرجى الاتصال على العنوان التالي:-

الاتحاد الأردني لشركات التأمين info@AqabaConf2011.com

هاتف: ٩٦٢٦٥٦٨٩٢٦٦ + فرعي: ٤٠٠، ٣٠٢، ٣٠٤، ٣٠٥، ٣٠٧

فاكس: ٩٦٢٦٥٦٩٢٠٨٩ + أو ٩٦٢٦٥٦٨٩٥١٠ +

لمعرفة المزيد عن المؤتمر والمحاضرين ورؤساء الجلسات والجهات الداعمة والتسجيل

يرجى زيارة الموقع الإلكتروني الخاص بالمؤتمر:-

www.AqabaConf2011.com

برنامج المؤتمر

الأحد ٨ أيار (مايو) ٢٠١١

- حيث ان المؤتمر سيتم انعقاده في مدينة العقبة الاقتصادية الخاصة والتي تقع على بعد ٢٢٠ كم جنوب عمان، يفضل الوصول الى عمان يوم الأحد ٨/٥/٢٠١١، وبذلك سيتم تأمين وصول المشاركين للعقبة كما يلي:-
- بواسطة طيران مباشر الى مطار مدينة العقبة الدولي (مطار الملك الحسين الدولي/ العقبة).
 - بواسطة الطائرة من مطار الملكة علياء الدولي/ عمان الى مطار الملك الحسين الدولي/ العقبة، مواعيد الرحلات من عمان الى العقبة الساعة ٧:٣٠ أو ١٧:٠٠.
 - بواسطة الحافلات من أمام مبنى الاتحاد الأردني لشركات التأمين يوم الاثنين ٩/٥/٢٠١١ الساعة: (٩:٣٠، ١٤:٠٠).
 - بواسطة استئجار سيارة خاصة مع سائق.
 - عن طريق المشارك مباشرة.

ملاحظات:-

١. المشاركون الذين سوف يتوجهون الى العقبة يوم الاثنين الموافق ٩/٥/٢٠١١ بواسطة الحافلات (الساعة ٩:٣٠) صباحاً مروراً بمنطقة البحر الميت سيستمتعون بزيارة موقع تعميد السيد المسيح (عليه السلام) في منطقة نهر الأردن.
٢. الوقت المتوقع لوصول جميع الحافلات الى العقبة الساعة (١٨:٠٠) مساءً.

الاثنين ٩ أيار (مايو) ٢٠١١

- ٩:٣٠ انطلاق الحافلة (١) الى العقبة من مبنى الاتحاد الأردني لشركات التأمين مروراً بمنطقة البحر الميت لزيارة موقع تعميد السيد المسيح (عليه السلام) في منطقة نهر الأردن.
- ١٢:٠٠-٢:٠٠ استلام الغرف وتسجيل المشاركين.
- ١٤:٠٠ انطلاق الحافلة (٢) الى العقبة مباشرة عبر الطريق الصحراوي من مبنى الاتحاد الأردني لشركات التأمين.
- ١٨:٠٠ الوقت المتوقع لوصول جميع الحافلات الى العقبة
- ٢٠:٠٠-٢١:٠٠ حفل الافتتاح
- عرض فلم قصير عن الاتحاد الأردني لشركات التأمين.
 - كلمة أمين عام الاتحاد العام العربي للتأمين.
 - كلمة تقييب وكلاء الملاحة البحرية.
 - كلمة أمين عام الاتحاد الدولي للتأمين البحري
 - كلمة رئيس الاتحاد الأردني لشركات التأمين.
 - كلمة رئيس مجلس مفوضي سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة.
- ٢٢:٣٠-٢١:٠٠ حفل عشاء ساهر بدعوة من الجهات المنظمة.

الثلاثاء ١٠ أيار (مايو) ٢٠١١

- ٨:٠٠-٩:٣٠ تسجيل المشاركين / فندق راديسون بلو- تالابيه- العقبة.
- ١٠:٣٠-١٠:٠٠ مقدمة حول الفكرة الأساسية للمؤتمر -د.فريتز ستانجر- الأمين العام للاتحاد الدولي للتأمين البحري IUMI .
- ١١:٠٠-١١:٣٠ إستراحة/ بدعوة من الجهات الداعمة
- ١٢:٣٠-١١:٠٠ **الجلسة الأولى قواعد روتردام الجديدة**

المحاضرة الأولى: قواعد روتردام الجديدة (وجهة النظر القانونية)

رئيس الجلسة د. علي الوزني / مدير عام - الشركة الأولى للتأمين (الأردن)

المحاضر د. ديتير شواب - Dabelstein & Passehl Rechtsanwalte - ألمانيا

المحاضرة الثانية: قواعد روتردام الجديدة (وجهة النظر الفنية)

رئيس الجلسة السيد سليمان الحسن / رئيس مجلس الإدارة والمدير العام -

المؤسسة العامة السورية للتأمين- رئيس الإتحاد السوري لشركات التأمين- سوريا

المحاضر السيد بوب ديرنج / الشريك الإداري - Ince & Co

(الإمارات العربية المتحدة)

١٢:٣٠-١٢:٠٠ استراحة/ بدعوة من الجهات الداعمة.

١٣:٣٠-١٢:٣٠ **الجلسة الثانية: شروط التأمين البحري لنقل البضائع الجديدة**

المحاضرة الأولى: شروط التأمين البحري لنقل البضائع الجديدة (من وجهة نظر شركات التأمين)

رئيس الجلسة السيد سمير قموه / شريك ونائب رئيس شركة كوجنت لخدمات التأمين

واعادة التأمين -الإمارات العربية المتحدة.

المحاضر السيد مكس زخار - ممثل IUMI في منطقة الشرق الاوسط

- رئيس مجلس ادارة شركة التأمينات التجارية(لبنان)

المحاضرة الثانية: شروط التأمين البحري لنقل البضائع الجديدة (عرض من الناحية الفنية)

رئيس الجلسة السيد طلال الحلواني/ نائب تقييب وكلاء الملاحة البحرية-

مدير عام شركة الحرية للملاحة والنقل والتخليص- الأردن

المحاضر السيد دانيال موريسون - مدير الاكتاب في التأمين البحري -

شركة زيورخ للتأمين

غداء/ بدعوة من الجهات الداعمة. ١٤:٣٠

جولة سفاري وسهرة عربية في قلب الصحراء الأردنية(وادي رم) بدعوة من الجهات الداعمة

١٦:٣٠ الانطلاق بالحافلة (١) من العقبة الى وادي رم (للمشاركة في جولة السفاري).

التجمع امام استراحة وادي رم. ١٧:٣٠

الانطلاق بجولة سفاري في منطقة وادي رم. ١٧:٤٠

١٩:٠٠ الانطلاق بالحافلة (٢) من العقبة الى وادي رم (للمشاركة في السهرة العربية).

٢٠:٠٠-٢١:٠٠ حفل عشاء ساهر (ليلة عربية)

٢١:١٥ مغادرة الحافلات الى العقبة

الأربعاء ١١ أيار (مايو) ٢٠١١

١١:٣٠-١٠:٠٠ **الجلسة الثالثة: الدروس والعبر من التحقيقات في الحوادث البحرية**

المحاضرة الأولى: معالجة المطالبات الاستراتيجية بعيداً عن المنظور القانوني البحث

رئيس الجلسة الكابتن ريتشارد شلهوب/ المدير التنفيذي - شركة زارس -لبنان

المحاضر الكابتن بيتر ارمنجر- المدير العام-شركة زاس الدولية-(ألمانيا)

المحاضرة الثانية: التحقيقات في مطالبات التأمين البحري ودور مسوي الخسائر

رئيس الجلسة السيد عماد عبد الخالق/عضو مجلس إدارة الاتحاد الأردني

لشركات التأمين-مدير عام شركة التأمين الأردنية-الأردن

المحاضر الأنسة رلى دبابنة - نائب رئيس مجلس الإدارة- مدير عام الدولية

للمعاينات وتقدير الخسائر - وكلاء لويديز في الأردن، العراق، فلسطين

١١:٣٠-١٢:٣٠ استراحة/ بدعوة من الجهات الداعمة.

١٢:٣٠-١٢:٠٠ **الجلسة الرابعة:**

المحاضرة الأولى: مستقبل صناعة التأمين البحري والنقل

رئيس الجلسة د.دريد محاسنة/ الرئيس التنفيذي - شركة توفيق غرغور وأولاده (الأردن)

المحاضر البروفيسور الدكتور هاتو شمايزر- رئيس إدارة الخطر والتأمين /

مدير عام معهد اقتصاديات التأمين / جامعة سانت غالن-سويسرا

المحاضرة الثانية: حدود مسؤوليات مالكي السفن

رئيس الجلسة معالي السيد سامي قموه/ نائب رئيس مجلس الإدارة ومدير عام

شركة الاردن الدولية للتأمين-(الأردن)

المحاضر د. لوك كيزر- محامي -Roosendaal Keyzer (بلجيكا)

١٣:٣٠-١٤:٣٠ النتائج والتوصيات النهائية.

١٤:٣٠ غداء/ بدعوة من الجهات الداعمة.

حفلة عشاء في فندق موفنك/تالابيه-العقبة- بدعوة من الجهات الداعمة

٢٠:٣٠-٢١:٠٠ المكان: فندق الموفنك/ تالابيه العقبة-بركة السباحة

٢١:٠٠-٢٠:٣٠ حفل عشاء ساهر باستضافة من الجهات الداعمة.

٢٢:٣٠ تكريم الجهات الداعمة للمؤتمر

الخميس ١٢ أيار (مايو) ٢٠١١ (اختياري)

زيارة للمدينة الوردية (بترا) أحد عجائب الدنيا السبع

٠٨:٣٠ الانتقال من فندق راديسون بلو/ وفندق الموفنك تالابيه/ العقبة

الى منطقة البتراء السياحية.

١٠:٣٠-١٤:٣٠ الاستمتاع بمدينة البتراء برفقة مرشد سياحي (انجليزي / عربي)

١٥:٠٠-١٦:٠٠ تناول طعام الغداء في فندق الموفنك في مدينة البتراء.

١٦:١٥ التوجه الى مدينة عمان.

٢١:٠٠ الوقت المتوقع للوصول الى مدينة عمان.

ملاحظات رسم الاشتراك (٢٠٠) دولار امريكي شامل (المواصلات، الغداء، رسم الدخول

للبتراء، أجور المرشد السياحي).

المغادرة من فنادق العقبة الى عمان

مغادرة فنادق العقبة في الأوقات: ١٠:٠٠، ١١:٠٠، ١٢:٠٠، ١٣:٠٠

Aqaba at night

Petra

Rum

Red Sea

Entertainment at Wadi Rum

Radisson Blu

رسالة التأمين

نشرة دورية فصلية تصدر عن الاتحاد الأردني لشركات التأمين - دائرة الدراسات والتطوير والتدريب - السنة الثانية عشرة / تشرين الثاني ٢٠١٠

تقرأ في هذا العدد

دراسات ومواضيع تأمينية

- ٣ قراءة في نظام التأمين الاالزامي الاردني الجديد
- ٦ اصابات حوادث وسائط النقل- الجزء الاول
- ٩ الوعي (كنز يبحث عن مكتشف)
- ١٢ General Average-Part 2

تشريعات التأمين

- ١٨ نص «تعليمات اقساط التأمين الاالزامي للمركبات»
- ٢٠ نص تعليمات مسؤولية شركة التأمين في التأمين الاالزامي للمركبات

توعية تأمينية

- ٢١ حوادث الحريق في الاردن ترتفع بنسبة ١١,٧٪

نشاطات الاتحاد

- ٢٤ ورشة عمل «أحدث البرامج المحوسبة لإدارة الخطر في التأمين»
- ٢٥ ورشة عمل «مستجدات قانون الضمان الاجتماعي رقم (٧) لسنة ٢٠١٠»
- ٢٧ تفعيل اتفاق التعاون بين أسواق التأمين في الأردن - مصر - الامارات - فلسطين

احصائيات

- ٢٨ اعمال التأمين في الأردن - النصف الأول ٢٠١٠
- ٢٩ الكوارث الطبيعية لعام ٢٠٠٩
- ٣٠ الزلازل العشرة الأكثر كلفة منذ عام ١٩٧٠

مراجع تأمينية

- ٣٣ أخبار تأمينية محلية وعربية وعالمية

كلمة العدد

يطل عدد جديد من النشرة الدورية «رسالة التأمين» حافل بالعديد من العناوين، تجتمع في مضمونها لعرض كل ما هو جديد من أبحاث قانونية وفنية، في مفاصل العمل التأميني، وتواصل مع نشاطات ثقافية أردنية وعربية، تعاملت مع متغيرات التأمين وآخر مستجداته، ومنها نشير الى فعاليات تأمينية تعاملت مع معطيات تكنولوجيا المعلومات والبرامج المحوسبة وتوظيفها لتطوير مناخ العمل التأميني ومجال إدارة الخطر والايفاء بالمطلبات الرقابية وفقاً للمعايير الدولية.

وفيما نشر من أرقام واحصائيات وأخبار عن الكوارث الطبيعية ومصادرها كبرى الشركات العالمية لإعادة التأمين فإنها تدعو الى وقفة لإعادة تقييم أخطار التأمين لمواجهة تحديات التغيرات المناخية وارتباطها بالكوارث الطبيعية التي شهدتها مناطق عديدة في العالم.

وعلى صعيد متصل يأتي عدداً هذا بمبادرات أطلقت أسس لها، لتكون مشاريع قادمة للإنجاز، يأتي في مقدمتها مبادرة الاتحاد الأردني لشركات التأمين في الاعلان عن اقامة المؤتمر الدولي الثالث للتأمين البحري، الذي يعتبر واحداً من أنجح المؤتمرات التي تشهدها الساحة الاقليمية، بعدما سجل في دورتين سابقتين نجاحاً على كافة الأصعدة ومحط اهتمام واقبال للمشاركة من عدد كبير من شركات التأمين وإعادة التأمين العربية والعالمية.

لقد أخرج المؤتمر الثالث الى الضوء تمهيداً لانعقاده في ايار ٢٠١١، والاتحاد عاقد العزم على ان يحصد نجاحاً لا يقل عن سابقه، وأن يحقق اضافة نوعية في مواضيعه تعزز من مسارات التأمين البحري وتطبيقاته، في ظل متغيرات عالمية استجرت في النظم الدولية التي تحكم عمليات النقل وتطبيق شروط معاهدة جديدة وتبني آليات محكمة للتحقيق في الحوادث البحرية وتسوية خسائرها، الى جانب محاور أخرى ستناقش تحت مظلة عنوان المؤتمر «التحديات القانونية الجديدة». أما على مستوى التنظيم فقد استطاع الاتحاد الاردني ان يوسع من دائرة التشارك لتنظيم المؤتمر بضم الاتحاد الدولي للتأمين البحري (IUMI) إلى جانب الاتحاد العربي للتأمين ونقابة وكلاء الملاحة البحرية الاردنية. كما يسجل مكان انعقاد المؤتمر في مدينة العقبة متمزناً مع اعلان هذه المدينة واختيارها عاصمة للسياحة العربية لعام ٢٠١١ ميزة اضافية، وتأكيداً لنفرد الأردن بشكل عام والعقبة بشكل خاص بمقومات حضارية وتراثية عريقة.

اننا إذ نغطي في هذه المقدمة جانباً من معطيات المؤتمر المرتقب نترك للقارئ الكريم فرصة تصفح النشرة للاطلاع على المزيد من التفاصيل.

مع تحيات
أسرة التحرير

الجهات المعلنة في هذا العدد: • شركة المنارة للتأمين
• شركة الأردن الدولية للتأمين • شركة التأمين العامة العربية
• شركة التأمين الاسلامية • شركة التأمين الأردنية

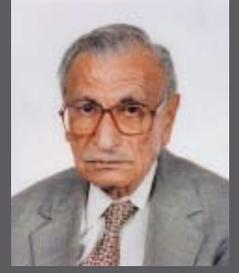
ملاحظة: المقالات المنشورة تعبر عن وجهة نظر أصحابها (رقم الايداع لدى دائرة المكتبة الوطنية ٧٧٤/٢٠٠٣/د)

ترسل المراسلات على العنوان التالي: الاتحاد الأردني لشركات التأمين - الشميساني - شارع الملكة علاء - 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

قراءة في نظام التأمين الإلزامي الأردني الجديد

المحامي بهاء بهيج شكري



الخسارة الناشئة عن الخطأ غير المتعمد الصادر عن المؤمن له، ولا تستبعد إلا فعله أو إهماله المتعمد. فلكذلك الأمر في تأمين الحوادث الشخصية، إذ يقتصر الاستبعاد على الحوادث المصممة من قبل المؤمن له أو التي يتواطأ مع غيره على إحداثها.

كما إن إضافة هذه المنفعة إلى وثيقة التأمين الاختياري لا يخرجها عن الخضوع لأحكام وشروط تلك الوثيقة والإستثناءات التي تتضمنها، وهذا هو نفس ما فعله المشرع الأردني حيث أخضع تعويض أضرار المؤمن له وقائد المركبة لنفس الإستثناءات التي يخضع لها غطاء المسؤولية المدنية المبينة في المادة (١٦) من النظام. فقد نصت المادة (١٠) منه على أن ((لا تترتب على شركة التأمين أي مسؤولية بمقتضى أحكام هذا النظام عن «الضرر الذي يلحق بالمؤمن له أو سائق المركبة المتسببة بالحادثة في حال تحقق أي من الحالات المنصوص عليها في المادة (١٦) من هذا النظام»)) وبالرجوع إلى المادة (١٦) نجد أن الحالات المنصوص عليها تتعلق باستعمال المركبة استعمالاً يتعارض مع شروط وضوابط قيادة المركبات المنصوص عليها في قانون السير والأنظمة الصادرة بموجبها مما يجعلها في مصاف الإهمال المتعمد.

وإذا كنا في كتابنا «التأمين من المسؤولية في النظرية والتطبيق» قد اعترضنا على تغطية قائد المركبة بموجب القانون العراقي للتأمين الإلزامي من حوادث السيارات رقم (٥٢) لسنة ١٩٨٠، فذلك لأن المشرع العراقي قد أخضع هذه التغطية لضوابط أخرجتها عن نطاق التأمين من الحوادث الشخصية.

نشر مؤخراً في العدد (٥٠٢٥) من الجريدة الرسمية للمملكة الأردنية الهاشمية الصادر بتاريخ ٢٠١٠/٤/١٥ نظام التأمين الإلزامي للمركبات رقم (١٢) لسنة ٢٠١٠ ليحل محل نظام التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناجمة عن استعمال المركبات رقم (٢٢) لسنة ٢٠٠١، ونظراً لما تضمنه النظام الجديد من أحكام لم ترد في النظام الملغى، وجدنا من الضروري التصدي لمناقشتها وإبداء بعض الملاحظات التالية بشأنها:

أولاً- تسمية النظام

الظاهر من تسمية النظام الجديد، بـ «نظام التأمين الإلزامي للمركبات»، أن المشرع الأردني اتجه إلى توسيع نطاق التأمين الإلزامي ولم يقصره على تغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث استعمال المركبات الآلية. بل جعله يغطي الأضرار التي تلحق بالمؤمن له وقائد المركبة بسبب الحوادث التي قد ترتكب من أي منهما، على الرغم من كونهما يتحملان المسؤولية القانونية عن الأضرار التي تلحق بالغير نتيجة هذه الحوادث. فجاءت المادة الثانية من النظام شاملة لكل من المؤمن له وقائد المركبة بتعريف المتضرر الذي يستفيد من التأمين. وبهذا يكون المشرع الأردني قد جعل من هذا التأمين تأميناً مزدوجاً. فهو تأمين من المسؤولية بالنسبة للضرر الذي يلحق بشخص ثالث ليس طرفاً في عقد التأمين، وتأمين من الحوادث الشخصية الناشئة عن استعمال المركبة بالنسبة للمؤمن له وقائد المركبة.

وقد يبدو للبعض أن هذا الاتجاه من المشرع الأردني يتعارض مع قواعد التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات التي تهدف بالدرجة الأساسية إلى تمكين الشخص الثالث المتضرر من الحصول على تعويض عن الأضرار التي لحقت به، وتحمي في الوقت نفسه الذمة المالية للمؤمن له وقائد المركبة من أعباء المسؤولية المدنية، ولا ينصرف نطاقها للأضرار الجسدية التي يتعرض لها. إلا أننا لا نتفق مع هذا الرأي. فليس هناك أي تعارض بين اتجاه المشرع والقواعد المتعارف عليها في التأمين على المركبات الآلية. فلو رجعنا إلى وثيقة التأمين الاختياري على السيارات والتي كانت تغطي المسؤولية المدنية قبل تطبيق التأمين الإلزامي، نجد أنه من الممكن أن تضاف منفعة الحوادث الشخصية للمؤمن له ولقائد المركبة المأذون بقيادتها، إلى المنافع الأساسية لتلك الوثيقة. فإذا كان هذا الأمر ممكناً في التأمين الاختياري باتفاق الطرفين فلماذا لا يكون ممكناً في التأمين الإلزامي بموجب أحكام القانون أو النظام المتعلق به؟

وإذا قيل بأن الأضرار التي تلحق المؤمن له وقائد المركبة بسبب حوادث المركبات إنما هي أضرار ناشئة عن فعلها فكيف يغطيها التأمين من الحوادث الشخصية، فردنا على ذلك، أن التأمين من الحوادث الشخصية لا يختلف عن بقية أنواع التأمين. فهي تغطي





ثانياً- وجوب المطالبة الودية أولاً

من الأحكام الجديدة التي وردت في النظام محل البحث، هو اشتراط المشرع اللجوء إلى المطالبة الودية أولاً قبل اللجوء إلى المطالبة القضائية. فقد فرضت الفقرة (أ) من المادة (١٤) من النظام على الطرف المتضرر مطالبة المؤمن ودياً قبل اللجوء إلى المطالبة القضائية.

وفي التعقيب على هذا الحكم نقول، أن هذا الحكم قد جاء متمماً لما نصت عليه المادة (١١) من النظام المذكور، التي ألزمت كلاً من المؤمن له وقائد المركبة والشخص الثالث المتضرر بإخطار المؤمن بالحادث خلال فترة معقولة وتزويده بجميع الوثائق المتعلقة به. علماً بأن الالتزام بالإخطار بالحادث لا يقتصر على التأمين الإلزامي فقط، بل يشمل جميع عقود التأمين ويستفاد ضمناً من قياس المخالفة على نص الفقرة الثانية من المادة (٩٢٤) من القانون المدني الأردني التي قضت ببطالان الشرط الذي يقضي بسقوط الحق في التأمين بسبب تأخر المؤمن له بالإخطار بالحادث «إذا كان له عذر مشروع في تأخره». لذلك، فإذا انتفى العذر المشروع أصبح الشرط نافذاً وتعرض حق المؤمن له إلى السقوط .

وإذا كان واجب الإخطار ينحصر بالمؤمن له في التأمين الاختياري، فهو ليس كذلك في التأمين الإلزامي من المسؤولية،

إذ ينسحب هذا الالتزام إلى كل من قائد المركبة والشخص الثالث المضرور أيضاً، لأن قائد المركبة المأذون بقيادتها يعتبر بحكم المؤمن له في التأمين من المسؤولية بشرط أن يلتزم بشروط التأمين وأن لا تكون مسؤوليته المدنية مغطاة بتأمين آخر. أما بالنسبة للشخص الثالث، فلأن المشرع قد رتب له في التأمين الإلزامي حقاً مباشراً تجاه المؤمن يتمكن بموجبه من مطالبته بشكل مباشر ودون توسط المؤمن له، كما يتمكن من مقاضاته بالدعوى المباشرة إن امتنع عن تعويضه. فجعلته هذه العلاقة بنفس مركز المؤمن له بعد وقوع الحادث.

وإن السبب الذي حمل المشرع على أن يفرض على المؤمن له والطرف المتضرر الإلتزام بالإخطار بالحادث وتقديم الوثائق المثبتة لنشوء المسؤولية والضرر، هو لتمكين المؤمن من دراسة ظروف الحادث لتقرير ما إذا كان مسؤولاً عن تعويض الضرر المتحقق أم لا. لذلك، فإذا لجأ المؤمن له أو قائد المركبة أو المضرور إلى المطالبة القضائية دون الإلتزام بإخطار المؤمن بالحادث، فإن الدعوى تكون معرضة للرد بسبب سقوط الحق في التعويض، أو أن يكون للمؤمن الحق بالتمسك بإنقاص مبلغ التعويض بنسبة الضرر الذي أصابه بسبب الإخفاق بإخطاره بالحادث دون عذر مشروع.

كما أن اللجوء إلى المطالبة القضائية بعد الإخطار بالحادث مباشرة وقبل صدور رفض المؤمن لطلب التعويض أو كون مبلغ التعويض المعروض من قبله لا يتناسب مع الضرر المتحقق، من شأنه أن يحمل المضرور أعباء لا ضرورة لها بسبب الزمن الذي يستغرقه الفصل في الدعوى وما تتطلبه من رسوم وتكاليف. لذلك وجد المشرع بأن إلزام الطرف المتضرر بموجب المادة (١٤) من النظام، باللجوء إلى المطالبة الودية أولاً، من شأنه أن يمكن المؤمن من تقرير مدى مسؤوليته عن التعويض، ويرفع عن كاهل الطرف المضرور في الوقت نفسه عبء وتكاليف المطالبة القضائية.

أما القول بأن نص المادة (١٤) من النظام يتعارض مع حق قانوني هو حق الشخص باللجوء إلى القضاء، فهو قول مردود، لأن النص المذكور لم يمنح المؤمن له أو قائد المركبة أو الشخص الثالث من المطالبة القضائية، بل جعل هذه المطالبة تتراخى لحين ظهور نتيجة المطالبة الودية. فإذا رفض المؤمن طلب التعويض أو عرض تعويضاً لا يتناسب مع الضرر المتحقق، عند ذلك تنشأ «حالة النزاع» بين المؤمن والطرف المضرور التي يختص القضاء بالفصل فيها، «حيث لا دعوى دون نزاع». إذ ليس بإمكان الدائن



أن يقاضي مدينه ما لم يتمتع المدين عن الوفاء بدين مؤكد ومستحق الأداء. علماً بأن دين المؤمن ليس ديناً مؤكداً ولا يصبح كذلك إلا بعد تحقق الحادث وتحقق مسؤوليته عن نتائجه. ويتوقف هذا الأمر على إخطاره بالحادث أولاً وتمكينه من دراسة الظروف المتعلقة بوقوعه ليقرر مسؤوليته عنه، فإن اتصل عن هذه المسؤولية يكون بإمكان الطرف المتضرر أياً كان اللجوء إلى المطالبة القضائية.

ثالثاً- المركبات ذات الاستعمال الخاص

وينفرد المشرع الأردني بالنص على علاقة المؤمن باستعمال المركبات ذات الاستعمال الخاص. فقد جاء في الفقرة (ز) من المادة (١٠) من النظام الجديد أن ((لا تترتب على شركة التأمين أي مسؤولية بمقتضى أحكام هذا النظام عن «الضرر الناجم عن المركبة ذات الاستخدام الخاص وفقاً لتعريفها الوارد في قانون السير النافذ والأنظمة الصادرة بمقتضاه إذا تم استخدامها للأغراض المخصصة لها»)) وقد نُقِلَ هذا النص عن الفقرة (و) من المادة (١٢) من النظام الملغي.

والمركبات ذات الاستخدام الخاص كما عرفتها المادة الثانية من قانون السير الأردني رقم ٤٩ لسنة ٢٠٠٨ هي ((مركبات النقل أو الرفع أو الجر ذات المواصفات الخاصة والمجهزة بمعدات ثابتة بصورة دائمة وغير قابلة للتحويل أو التبديل إلى أي صفة استعمال أخرى والتي لا يمكن استعمالها إلا في الأغراض المخصصة لها كالرافعات القائمة على عربة آلية وغيرها من المعدات المستخدمة في أعمال الهندسة المدنية)) ومن أمثلتها أيضاً البلدوزرات والخلاطات والقلابات. فمثل هذه المركبات وإن كانت تسير بالدفع الآلي الذاتي إلا أنها لم تخصص من حيث تصميمها وتركيبها وطرق استخدامها للسير على الطرق البرية بشكل دائم، ويقتصر سيرها على هذه الطرق في حالة انتقالها من موقع عمل إلى آخر. لذلك يعتبر سريان تغطيتها بالتأمين الإلزامي متوقفاً عند استخدامها في مواقع العمل ولأغراضه. وعلى هذا الأساس استبعد المشرع الأضرار الناجمة عن الحوادث التي تسبب بها هذه المركبات أثناء استخدامها في موقع العمل ولأغراضه. غير أن ذلك لا يعفي المؤمن من المسؤولية عن نتائج الحوادث التي ترتب من قبل هذه المركبات أثناء سيرها في الطريق البري المخصص للمرور العام، بما في ذلك الجسور والأنفاق والساحات المعدة لوقوف المركبات .



شركة الأردن الدولية للتأمين م.ع.م.
Jordan International Insurance



Have a safe trip رحلة سعيدة

حياتكم و سلامتكم هي أعلى ما تملكون،
ونحن حريصون على حمايتها وإعطائكم
كل وسائل الراحة والسلامة حتى تتمتعون
برحلة ممتعة دون التفكير بالمخاطر.



Travel
Insurance Program

هاتف: +٩٦٢ ٦ ٥٩٠١١٥٠ فاكس: +٩٦٢ ٦ ٥٩٢٨٢٣٢ ص.ب ٢٢٥٢ عمان ١١١٨١ الأردن

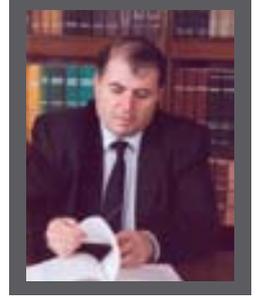
www.jiig.com E-mail: marketing@jiig.com



إصابات حوادث وسائط النقل

الدكتور مؤمن الحديدي

إستشاري أول مدير عام المركز الوطني للطب الشرعي



دراسة من جزئين-الجزء الاول

أولاً؛ إصابات حوادث الطريق :-

كما أسلفنا سابقاً، فإن حوادث الطريق تشكل نسبة الربع تقريباً بين مجموع الحوادث الواردة إلى مراكز الطب الشرعي في الأردن.

يجب أن نبين دور الطب الشرعي في التعامل مع ضحايا حوادث الطريق وبخاصة الضحايا الذين ينتهي الأمر بهم إلى الموت. قد يبدو الأمر بديهياً أن تكون الوفاة هي نتيجة حادث مروري ولا يستدعي ذلك أي تحقيق. إن تعقيد الحياة المدنية وتدخل شركات التأمين وتعدد الأطراف بالإضافة إلى الاحتمالات الجنائية جعلت الأمر يبدو مختلفاً عما يظنه البعض أو كان عليه في السابق. من الضروري الإلمام بظروف الحادث والإجابة على جميع الاستفسارات التي تدور في ذهن التحقيق قبل إغلاق ملف القضية.

يتمحور دور الطبيب الشرعي في قضايا حوادث الطريق في الإجابة على الأسئلة التالية:-

- ١- تحديد موقع الشخص المصاب من الحادث؟ هل هو سائق؟ أم راكب أمامي أو خلفي؟ هل هو من المشاة؟ هل هو سائق دراجة نارية أو هوائية؟ أم هل هو مسافر أو مستخدم واسطة نقل كبيرة؟
- ٢- تحديد أسباب الإصابة ورسم سيناريو كيفية حدوثها؟
- ٣- تحديد أية عوامل لها علاقة بحدوث الحادث مثل تأثير الكحول أو المؤثرات العقلية على السائق؟
- ٤- تحديد مدى الأضرار البدنية التي لحقت بالأشخاص؟
- ٥- تحديد الرابطة السببية بين الضرر والإصابة؟
- ٦- في حالة الوفاة بيان سبب الوفاة بدقة؟
- ٧- إجراء مسح تحليلي إحصائي للإصابات وأسبابها واستنباط الدروس والعبر الوطنية للتقليل من هذه الحوادث.



تعتبر إصابات الأشخاص الناتجة عن حوادث النقل الأكثر عدداً من مراجعي عيادات الطب الشرعي، كما أنها تشكل من حيث العدد أيضاً ما يراوح بين ٢٥-٢٢٪ من مجموع الوفيات التي نشاهدها في صالات التشريح في مراكز الطب الشرعي المختلفة في الأردن، وهي نفس النسبة تقريباً في عدد كبير من الأقطار التي تتبع نفس الأسلوب التحقيقي الطبي في البلاد العربية. قد يبدو من البديهي أن تكون معظم حوادث النقل هي حوادث عارضة أو نتيجة خطأ غير مقصود سواء كان: بسبب خطأ سائق المركبة، أو خطأ ارتكبه أحد المشاة من عابري الطرق، وقد يكون أيضاً لأسباب أخطاء فنية في الطريق أو في المركبة بذاتها. في جميع الحالات تقوم النيابة أو الجهات التحقيقية المسؤولة بإجراء تحقيق لتحديد المتسبب ومدى الضرر بهدف تحقيق العدالة من الناحيتين الجزائية وتوفير المعلومات المفيدة عن الخصومة المدنية وقد يكون للإجابة على أسبقية حدوث الوفاة لغايات التوريث. من الضروري في هذا الصدد الإشارة إلى أنه ليست جميع حوادث النقل على الطريق خالية من الشبهة الجنائية، فهناك عدد من حالات الدهس تكون بدافع جنائي عمدي، كما إنه لا يمكن إستبعاد الدافع الجنائي في بعض حوادث الاصطدام بين المركبات وبخاصة بقصد التسبب بانقلاب أحدهما، لقد تضمنت سجلات الطب الشرعي عدداً من حالات القتل برباط أو الخنق باليد، إختار منفذوها وضع الجثة في مركبة ودفعها إلى أحد الأودية أو افتعال حادث ارتطام بجسم ثابت مثل أعمدة الكهرباء المحاذية للطريق أو إفتعال حريق للمركبة ليظهر الأمر برمته مشابهاً لحادث مروري. إن الوصول إلى حقائق حاسمة في هذه القضايا يحتاج إلى فريق فني من ذوي الكفاءة والخبرة والمهارة العالية لتحديد سبب الوفاة كما يحتاج إلى محقق فطن للتعامل مع مثل هذه القضايا. قد يبدو الأمر هيناً من حيث الإثارة للشبهة عندما تكون العلاقة بين أطراف الحادث مسبوغة بالعداء، أما إن كانت هذه العلاقة غير واضحة كما يحدث عند استخدام أو استئجار أشخاص لتنفيذ الحادث فإن الأمر يصبح أكثر تعقيداً حيث تكون المظاهر العرضية هي أولى فرضيات التحقيق لعدم وجود علاقة ظاهرة بين الأطراف. تتضمن حوادث النقل ثلاثة أشكال من حيث طبيعة المخرجات الاصابية وهذه الأشكال هي :

- ١- حوادث النقل على الطريق.
- ٢- حوادث القطارات.
- ٣- حوادث الطائرات.



عند حدوث حادث دهس بتماس مع مقدمة المركبة فإن نقطة التماس الأولى الأكثر شيوعاً هي الصدام (الدعامة) الأمامية للمركبة، حيث تكون نقطة التماس هي مع مقدم جسم المصاب أو إحدى جانبيه. في ذات الوقت فإن نقاط تماس أخرى يمكن أن تترك أثراً على الجسم المصاب كالجذء العلوي من الفخذ أو الإليتين أو باطن اليدين نتيجة ارتطام الجسم بالمصابيح أو الزاوية العليا لغطاء الماتور الأمامي أو المرأة أو أية بروزات مثل العلامة الصناعية التي تبين نوع المركبة. تترك نقاط الارتطام الأولى آثاراً على هيئة كدمات أو سحجات. كما يمكن أن تكون الإصابة على هيئة كسور في عظامتي الساق. على الطبيب الشرعي قياس ارتفاع الإصابات الموصوفة في منطقة الساق وقياس ارتفاع الدعامة عن الأرض وإقرانها ببعض، مع الأخذ بعين الاعتبار أن هذا الارتفاع قد لا يمثل الارتفاع الحقيقي للصدام (الدعامة) بسبب أن الشخص يكون لحظة إصابته بكامل ثيابه بما في ذلك الحذاء، أما الفحص في المشرحة فيكون الشخص بدون حذاء. كما أن مقدمة المركبة لحظة الدهس تكون أخفض من ارتفاعها الحقيقي عادةً بسبب استخدام الفرامل الفجائي الذي يؤدي حتماً إلى ميل مقدمة المركبة إلى الأسفل بصورة ملحوظة. عندما تكون المركبة المتسببة بالدهس من وسائل النقل الكبيرة من الشاحنات فإن ارتفاع الصدام (الدعامة) يكون بمحاذاة النصف الأعلى من الجسم مما يؤدي إلى قذف المصاب إلى الأمام والأسفل معاً بدلاً من رميه للأعلى بحيث تكون مخرجات هذا النوع من الإصابات مختلفة نوعاً وسوف نشرح ذلك لاحقاً.

الإصابات الثانوية :-

تقصد بالإصابات الثانوية تلك الإصابات التي تعقب الإصابة الأولى أو الارتطام الأولي وتكون نتيجة تفاعل المصاب وإستجابته الميكانيكية للقوة الضاربة به. تعتمد مدى الإصابة اللاحقة التي تعقب الإصابة الأولية على عدة عوامل منها نوع المركبة، وسرعتها وحجم المصاب، وطوله وبنيته، والجانب الذي تعرض للإصابة أولاً بالإضافة إلى طبيعة السطح الضارب أو السطح الذي يسقط عليه فيما بعد. من الطبيعي أن المفاصل المهمة التي لها علاقة بالإلتواءات الجسمية نتيجة القوة المؤثرة هي مفاصل الأطراف السفلية من المركبة، أو مفصل الحوض. إن طبيعة حركة مفاصل الجسم معروفة ومحددة فالركبة مثلاً قابلة للحركة بإتجاه واحد محصور بثني السطح الخلفي للساق على الفخذ، أما

سنتقوم فيما يلي بشرح صفة هذه الإصابات وتصنيفها إلى فئات بحسب موقع الشخص في الطريق وسنبدأ بإصابات المشاة، ثم إصابات السائق، يليها باقي الركاب المسافرين داخل المركبة على المقاعد الأمامية والخلفية، ثم نشرح إصابات من يستخدم وسائل النقل الكبيرة وإصابات راكبي الدراجات النارية والهوائية.

إصابات المشاة - Pedestrian Injuries :-

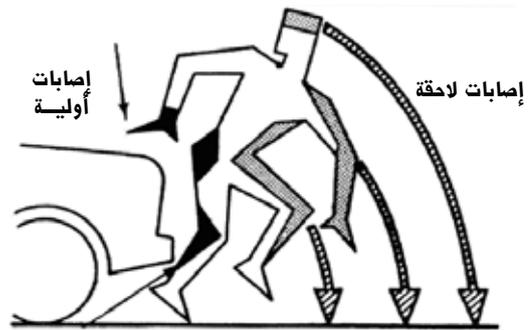
المشاة هم الأكثر عرضة للإصابة من حيث العدد، تختلف طبيعة الإصابات باختلاف نوع المركبة وسرعتها وحجم المصاب وطبيعة الطريق وموقع الحادث. إن الإصابات الأكثر ضراوة والقاتلة تقترن عادة بالسرعة العالية للمركبات ويشاهد ذلك عند حدوث حالات الدهس خارج المدن أو على الطريق السريعة الخارجية. أما الإصابات التي تحدث بداخل المدن فهي أكثر من حيث الحجم العددي إلا أن مخرجاتها القاتلة أقل من حيث النسبة بسبب تحديد السرعات نوعياً بداخل المدن. بنظرة إلى الفئات العمرية المصابة في حوادث المشاة نجد إنها تكثر بين أطراف العمر أي بين الصغار في السن من الأطفال عند غياب عامل الرقابة المباشرة من الأهل، أو بين الكبار في السن نظراً لأن هذه الفئة تعاني أكثر من غيرها من ضعف في الحواس السمعية والبصرية.

النمط الإصابي لحوادث الدهس :-

ينقسم النمط الإصابي في حوادث الدهس إلى قسمين رئيسيين هما:-

- ١- الإصابة الأولية بسبب الارتطام الأولي الابتدائي مع المركبة.
- ٢- إصابات ثانوية لاحقة للإصابات الأولية نتيجة قذف الشخص إلى الأمام والأعلى وارتطامه بالأرض.

الإصابات الأولية: إن شرح طبيعة الإصابات الأولية يتطلب الإلمام بألية الدهس



الإصابات الأولية

من المعروف ان معظم حالات الدهس تكون بارتطام مقدمة المركبة المتحرك بسرعة بشخص بسرعة المشي على الأقدام - أي - يبدو ساكناً بالمقارنة بسرعة المركبة. ٢٠٪ من الأشخاص المصابين في حالات الدهس يكون ارتطامهم بمقدمة الثلث الأوسط من السيارة ويصاب ثلاثون بالمائة آخرون بالمصباح الواقع عكس جهة السائق بينما يكون ١٥٪ منهم من ضحايا الإصابة بالارتطام بالمصباح جهة السائق ١٠٪ من حالات الدهس يكون الدهس نتيجة الارتطام بأحد جانبي السيارة ٨ و ١٨٪ ليبقى ما نسبته أقل من ٢٪ من حالات الدهس نتيجة التماس بمؤخرة المركبة أثناء رجوعها إلى الخلف في حالات نادرة.



- ٢- كسور في الثلث العلوي أو الأوسط من عظمتي القصبية (Tibia) والشظية (Fibula) وقد يكون مستوي الكسر أعلى أو أخفض قليلاً من إرتفاع الصدام (الدعامة) الأمامي للأسباب التي ذكرناها سابقاً.
- ٣- إصابات على هيئة جروح رضية أو كسور متعددة في الجسم غير ذات نمط محدد نتيجة القذف للأعلى والسقوط والإرتطام بسطح الأرض.
- ٤- أضرار على هيئة سحجات كدمية أو جروح رضية بليغة نتيجة جر أو سحب الجسم على الأرض أو أي سطح خشن تبعاً للسقوط.
- ٥- إصابات وأذيات الرأس نتيجة ارتجاج مادة الدماغ وصحوية بأنزفه متقابلة حول السحايا. (counter – coup injury)



الأضرار البدنية نتيجة حوادث التصادم بين المركبات

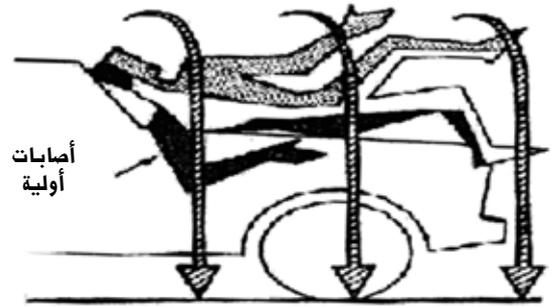
إن طبيعة إصابة الركاب المسافرين بداخل المركبات تختلف وتتميز عن إصابات المشاة. من الضروري أيضاً التفريق بين إصابات الركاب وإصابات السائق لما للأخير من أهمية تحقيقية كبيرة في موضوع تحديد المسؤوليات، كما إنه من الضروري تمييز إصابات الركاب فيما بينهم من مستخدمي المقعد الأمامي أو المقعد الخلفي بالإضافة إلى شرح الصفة الإصابية للركاب من مستخدمي وسائط النقل الكبيرة كالأوتوبيس أو الشاحنات أو غير ذلك.



مفصل الحوض فهو قابل للحركة في جميع الإتجاهات بدرجات أو زوايا متفاوتة. عند ارتطام قوة المركبة المتحركة بالجسم المصاب فإن محصلة القوة الحركية تعتمد على حاصل الضرب نصف السرعة X وزن المركبة. كما أن محصلة تأثير القوة تختلف ميكانيكياً باختلاف زوايا الارتطام وارتفاع المركبة أو طول المصاب وبنيته ووزنه وعوامل أخرى متعددة.

إذا كان الارتطام يتماس المركبة المتحركة بسرعة مع جسم المصاب هو من الأمام أو من أحد الجانبين؛ وكان التماس بنقطة تقل عن ارتفاع السرة - أي في الجزء الأسفل من الجسم - فإن المصاب يندفع بعد أن يكتسب سرعة وإتجاه حركة المركبة إلى الأمام ويندفع في الوقت نفسه إلى الأعلى فيما يعرف بمصطلح الرمي والقذف العلوي، ليعود بعد ذلك بفعل وزنه والجاذبية الأرضية للإرتطام بالأرض أو يمكن أن يكون الارتطام بسقف المركبة أو غطاء المحرك الأمامي. في حالات أخرى يمكن أن تقذف المركبة بالشخص على الناحية المقابلة من الطريق أو إلى سرب آخر منه بحيث يؤدي ذلك إلى حادث دهس ثاني (ثانوي) بواسطة مركبة أخرى.

إصابات لاحقة



الإصابات الثانوية

لاتخفى أهمية ذلك لتحديد المركبة المتسببة الأولى وتميز الإصابات والأضرار الناتجة عن أذى من الارتطامين الأول أو الثاني لما له علاقة بالمسؤوليات الجزائية أو المدنية الباهظة. وقد تحدث إصابات ثانوية أخرى عند سحب أو جر المصاب على الأرض أو أي سطح خشن إذا ما علقت ملابسه بأي جزء متحرك من المركبة ذاتها أو بمركبة أو أي جسم آخر متحرك. أما إن كانت نقطة الإرتطام الأولى أعلى السرة أي في الجزء العلوي من الجسم كما يحدث في حالات الدهس بواسطة المركبات الكبيرة أو بواسطة الشاحنات فحينئذ تكون القوة المؤثرة على الجسم المصاب تؤدي إلى القذف به إلى الأمام بنفس إتجاه حركة المركبة وفي الوقت نفسه القذف به إلى أسفل ليصبح عرضة للسقوط تحت المركبة أو بين دواليبها أو تمر فوقه دواليب المركبة مما ينتج عند ذلك إصابات هرسية في أنسجة الجسم المختلفة، أو كسور متقابلة في منطقة الرأس. ومن المتوقع أن هذا النوع من الإصابات هو أشد من حيث المخرجات الإصابية أو النتائج المميتة كما أنه يصعب علاج المصاب حينئذ إلا بتر الطرف أو النسيج الذي تعرض للجروح الهرسية.

- يمكن إجمال الإصابات الأولية والثانوية في حالات الدهس بما يلي :-
- ١- سحجات كدمية طبيعية أو ختمية تمثل نقطة التماس الأولى على منطقة أحد الساقين أو كلاهما أو الفخذ. في حالات الأطفال تكون الإصابة الأولى أعلى منها بالمقارنة بالإصابة الأولى بالبالغين لعلاقة ذلك بطول الجسم.

«الوعي»

كنز يبحث عن مكتشف

محمود عبد القادر الزماميري



السيناريو بطريقة أو بأخرى حين تتجاوز مصاريف العلاج في العيادات او المستشفيات التعرفات التي تحددها الجهات الرسمية في لوائجها المعممة على قطاعات الجسم الطبي، والتي تعتبرها شركات التأمين مرجعية تقييم على اساسها تعويض حملة وثائقها، وفي هذه الظروف يقع المؤمن له في مأزق بين شركة تأمينه وبين الجهة المعالجة، وتتصاعد النزاعات ويزداد ارتفاعا حاجز عدم الثقة بين مختلف الاطراف، مما يتطلب اهدار الكثير من الوقت والجهد من الجميع لإعادة الامور الى وضع توازن مؤقت سرعان ما ينهار امام المتغيرات المستجدة.

ان محتويات السلة التأمينية التي تتعامل بها شركاتنا محدودة بكم ضئيل من التأمينات الكلاسيكية، ومن المؤسف ان وثائق هذه التأمينات لا تسوق بكامل دسمها، اذ لا تستغل طاقتها التأمينية بالكامل، وانما في الحدود الدنيا منها، فبعض الوثائق يمكن ان تمتد تغطياتها لتشمل كما لا بأس به من الاخطار الاضافية والتبعية مما يرفع من قيمتها التأمينية، ويعود بالفائدة على حاملها، كما يعود على الشركة بمزيد من القسط والثقة بينها وبين عملائها .

ان عالم التأمين من حيث كونه عالم ديناميكي، ودائم التوسع ليحيط بما يستجد من اخطار، يتميز بطيف بالغ الاتساع والتنوع بل والتجدد، ويمكن لشركات التأمين الخروج من مأزق تضخم التعويضات في أحد أنواع التأمين بتوسعة نشاطها ليشمل اكبر قدر ممكن من الأخطار التي يحتاجها جمهور المؤمنين، والتي لا تتوافر لديه عنها المعرفة الكافية بسبب نقص التوعية، حتى فيما يخص التأمينات التي يقبل على طلبها وبذلك تعمل على توسعة محفظتها من الاقساط،

العمل على زيادة الوعي التأميني لدى قطاع عريض من المواطنين (افراد ومؤسسات) يعتبر من المهام الاساسية التي يتوجب على شركات التأمين ايلاءها اهتماما بالغا، وخصوصا في ظل هذه الفورة في وسائل الاتصال والتواصل، لما لهذا من تأثير ايجابي بالغ على مستوى دخل هذه الشركات من اقساط تعينها على مواجهة الاستحقاقات المتنوعة . ولما لهذا من نفع يعود على المواطنين الذين يحرمون من وسائل مهمة تلزمهم في مواجهة الكثير الكثير من الأخطار التي يمكن أن يتعرضوا لها، والتي يمكن ان تنزل بهم خسائر فادحة، يمكن تفاديها لو توافر الغطاء التأميني المناسب، والذي للاسف لا يعلمون عنه شيئا، بل ولا يدركون ان هكذا تغطيات تتوافر تحت خيمة التأمين دون ان يلفت احد انظارهم اليها .لقد تم بحث موضوع اهمية تنمية الوعي التأميني لدى الجمهور كثيرا من قبل وهذا ليس موضوع بحثنا هنا، اذ ان التركيز هنا ينصب على «الوعي» المطلوب توافره لدى شركات التأمين بأن نسبة استغلالها للطيف الواسع والدائم الاتساع من التغطيات التأمينية المتاحة للعمل بالغ الضالة، حيث يتم التعامل مع حزمة ضيقة من التأمينات الكلاسيكية، بل ان التغطيات التي تعرض على الجمهور ضمن هذه الحزمة لا تمثل سوى الحد الأدنى مما تنتجه هذه التأمينات، ويمكن نسب هذه الممارسة الى الحرص الزائد بالابتعاد عن التعرض لمساحة اوسع من الاخطار، ولعدم توفر روح الاقدام على خوض غمار الجديد خشية تكبد الخسائر، رغم ان هناك في المقابل كم لا بأس به من الاقساط يمكن الحصول عليها لتشكل رافدا يعين في اعادة التوازن لأي اختلال في ميزان (الاقساط/ التعويضات) الذي تضعه الشركات دوما نصب عينيها.

في سوقنا الاردني كما في الاسواق العربية الأخرى، جدل مستمر ومتجدد بين شركات التأمين والجهات الرسمية فيما يتعلق بأقساط التأمين الالزامي للسيارات، وكذا بين شركات التأمين والجسم الطبي (اطباء، مستشفيات، مختبرات، صيدليات...) فيما يخص التأمين الصحي. فشرركات التأمين تميل لمواجهة الاختلال في ميزان (الاقساط / التعويضات) الى زيادة اقساط التأمين الالزامي للسيارات، فتتقدم بين الحين والآخر بطلب موافقة الجهات الرسمية التي تتطلب موافقتها الكثير من الاحصائيات والدراسات، بغية الحفاظ على مصلحة مواطنيها، ولكي تتم هذه الموافقة لا بد من ربطها برفع سقف التعويضات التي تمنحها الوثيقة لحاملها، وهذا يتطلب في كل مرة الكثير من الوقت تهدره الشركات بغية الحصول على الزيادة المطلوبة. ويتكرر





رقتها، بسبب عدم استقرار الأوضاع السياسية في أكثر من مكان. ان الأخطار التي تتجم عن هاتين الظاهرتين كثيرة وجسيمة فيما تتركه خلفها من خسائر ودمار، ولكن هذا يفتح امام شركات التأمين ابوابا واسعة للعمل عليها بالنفع ويعود على عملائها بشعور غامر بالرضا والطمأنينة، ويعمل على بناء الثقة بينهما، حيث يجد العميل ان خدمات الشركة لم تعد تقتصر على الميادين التي تحقق لها الربح فقط، بل إنها تساهم في خدمة مجتمعاتها في كل الظروف. وليس خاف ان هكذا تغطيات تحتاج الى التكاتف بين الشركات (تأمين واعادة تأمين)، كما تحتاج الى خبرة واختصاص لممارسة العمل ليتخطى صفة المغامرة، وليحقق الاهداف المرجوة منه. وبهذا لا تعود بعض الاخطار التي يرد ذكرها في بعض الوثائق مجرد ديكور تكميلي، لم يكن المؤمن له يعيره كثير اهتمام، كما لم تكن بعض الشركات توليه ما يستحقه كخطر لا بد من التعامل معه بحذر وجدية. وهذا يتطلب من الشركات اعادة النظر في نصوص وثائقها الحالية الخاصة بتأمين الأفراد، والممتلكات الثابتة والمنقولة (برا، بحرا، جوا) لتناسب الغرض، او العمل على اصدار (وثائق متخصصة) تلائم الأغراض المذكورة أعلاه، وهي بهذا تضمن مواكبة المستجدات، وخدمة المجتمع على الوجه الأمثل، وأخيراً تحقق هامشا اضافيا في دخلها يعينها على مواجهة الاستحقاقات. ولا يغيب عنا هنا أن نشير الى أن هذه المجالات هي بمثابة (حقل الغام)، ولا بد من السير فيه بحذر بالغ، وباعداد مسبق من الدراسة المعمقة، ولكن ظروفنا للأسف لا تسمح بترف الإغفال، اذ يتوجب علينا ان ندرك أن هذا من صميم مسؤولياتنا. ما سبق ذكره من امثلة لا يعني الحصر، بل هو مجرد (مؤارة) للباب تمكنا من القاء نظرة على ما يتوجب علينا عمله.

سيما وأن بعض انواع التأمينات تتميز بندرة وقوع الاخطار التي تغطيها. ولكن هذا يقتضي أن تنشط الشركات في توعية جمهورها، وبإطلاق حملات تسويقية لافقة لانواع التأمينات المختلفة لكي تقسح المجال امام طالب التأمين الذي يستحق تغطية واسعة وفعالة.

ان تأمينات المسؤولية بأنواعها تعتبر بالغة الأهمية ويجدر أن تتولى الشركات حملة لتوعية الجمهور بما هو متاح لديها من تغطيات، ولعل من اهمها تأمينات اخطار/ اخطاء المهن التي يزاولها قطاع كبير من الافراد والمؤسسات (اطباء، مهندسون، محامون، مقاولون، شركات صناعية/ تجارية، وسطاء ماليين/ تأمين ...). وهي اخطار قد تتجم من تحققها خسائر جسيمة، يجدر بمن يمارس هذه المهن تحصين وضعه بضمان حيازه على التأمين المناسب، ليتمكن من ممارسة عمله بهامش واسع من الطمأنينة، وليحوز على قدر كبير من ثقة واحترام عملائه.

اما بخصوص تجربة التأمين المصري، فإن خوض غمارها يتم في اضييق الحدود، وبشيء من التوجس الذي لا مبرر له، فهذه الممارسة لها الكثير من الايجابيات التي تخدم جميع الاطراف (شركة التأمين، المصرف، المواطن) فهي تعمل على زيادة عدد عملاء شركة التأمين بإضافة عملاء جدد هم من عملاء المصارف التي تتمتع بقاعدة عملاء اوسع بكثير مما تتمتع به اي شركة تأمين، بحكم طبيعة الخدمات التي تقدمها لعملائها، وينعكس هذا تلقائيا على زيادة في الاقساط التي تحتاجها شركة التأمين لمواجهة التعويضات المستحقة في نشاطات تأمينية أخرى. قد يكون المدى الزمني لتجربة التأمين المصري قصيراً بحيث لا تعكس نتائجه الاثر المباشر اليه، ولكن حجم التجربة بين الشركات والمصارف ضئيل الى الحد الذي يتعذر معه الحصول على نتائج كافية للدراسة والتقييم.

ان زيادة التعاون بين الشركات والمصارف على ضوء التجربة المحدودة، وبمساعدة هيئات تنظيم ومراقبة الطرفين، كفيلة اذا تمت أن تساعد شركات التأمين والمصارف على تحقيق نتائج ايجابية لكليهما كما للمواطن، اضافة الى الناتج غير المباشر الذي تجنيه الاطراف جميعا والمتمثل بوقف الهدر في الوقت والجهد اللازم للانجاز لو بقيت كل جهة تعمل بشكل مستقل خوفا من خوض التجربة. ولعل دراسة تجارب الاسواق الأكثر تقدما، والتي سبقتنا في هذا المضمار تفيد وتحفز على اقتحامه. وفي نفس السياق من المهم أن نشير الى أن الطفرة التي ميزت الخدمات المصرفية التي تطورت كثيرا خلال الاعوام القليلة الماضية، لا بد ان تشكل حافزا لشركات التأمين لتسويق المزيد من خدمات التأمينات الائتمانية، مثل تأمينات القروض بمختلف انواعها، وبطاقات الائتمان التي اصبحت جزءا من حياة المواطنين، إلى غير ذلك من اوجه النشاطات المصرفية، الأمر الذي يعود بالفائدة على جميع الاطراف ذات العلاقة.

واخيرا نشير إلى ظاهرة (التغير المناخي) الذي اصبحت آثاره ملموسة في مختلف بقاع العالم، وإلى تصاعد وتيرة (الارهاب واعمال الشغب) واتساع



الفائز بجائزة أفضل شركة تأمين

EUROMONEY

تسهي

شركة التأمين الأردنية

"أفضل شركة تأمين في الأردن"

لعام ٢٠١٠

شركة التأمين الأردنية
Jordan Insurance Company



يُعتمد عليها



EUROMONEY

Insurance
survey
2010



- *That readily available information about the level of interest such as USD- prime rate and LIBOR shall be collected and used.*
- *Any amendment of these guidelines shall be made by a decision of a conference of the CMI.*

To date the CMI has set the following rates of interest:

- 1st January 2005 to 31st December 2006: 4.5%
- 1st January to 31st December 2007: 5.5%
- 1st January to 31st December 2008: 5.75%
- 1st January to 31st December 2009: 6%

For comparison, the Association of Average Adjusters of the United States applies the following Rule of Practice, in situations where the York Antwerp Rules do not apply:

II. Interest on Allowances in General Average

(Adopted April 21, 1885 - Amended October 2, 2002)

When allowance, sacrifices or expenditures are charged or made good in general average, interest shall be allowed thereon at the prime rate prevailing on the last day of discharge, plus 2 %, and continue until three months after the issue date of the general average statement.

Finally, a new Rule was adopted applying a time bar to claim General Average contribution of one year from the date of issue of the adjustment, but in no case to exceed more than six years after the completion of the common maritime adventure.

In addition to the foregoing specific provisions, a series of amendments were implemented to introduce more consistency in the terminology employed in the Rules.

Which version of the Rules, then, is to be preferred? The York-Antwerp Rules are a commercial regimen to be agreed between carriers and shippers of cargo. Average adjusters should provide counsel, if asked. We do not advocate any particular position. To those who say we have a vested interest in the status quo, we say that someone ultimately will insure these exposures – once the hull, cargo and freight policies have been rewritten – and the claims will still have to be adjusted.

In current times, no discussion of General Average is complete without some reference to the topic of piracy, hijacking and ransom. The phenomenon of piracy has persisted in some form or another throughout modern times. Attacks against merchant vessels off Indonesia and Singapore in the 1980s, for example, prompted the formation in 1992 of the International Maritime Bureau's Piracy Reporting Centre (IMBPRC) in Kuala Lumpur.

However, piracy in that region took the form of occasional thefts of entire vessels and their cargoes or, more frequently, a brief attack on a vessel with the objective of stealing valuables from the ship's safe. The pattern of piracy that has developed more recently off the Horn of Africa has taken a different form, involving the seizing and detention of vessels and their cargoes to procure the payment of ransom.

The cost is huge. Some secrecy surrounds the quantum of the ransom payments but they are widely believed to be in the range of \$1,000,000 to \$2,000,000, or more, per event. The cost of assembling, transporting and delivering the ransom, with payment typically being demanded in used bank notes of small denominations, can easily approach half a million dollars. And for the shipowner, it is the tip of the iceberg, with the negotiation of ransom commonly taking 50-60 days, during which time the vessel is not earning freight. The crew is usually confined to the accommodation block and is able to perform only minimal, if any, maintenance so that, on release, the major machinery and a lot of ancillary equipment requires immediate repair, resulting in further delay to the vessel and her cargo before the voyage can be resumed.

The International Maritime Bureau's Piracy Reporting Centre recorded in its 2008 annual report that 111 of the 293 incidents of piracy and armed robbery against ships which took place last year occurred off the Somali coast. Nigeria ranked second in the world for hijackings – though some of these were politically-motivated whereas the Somali activity is purely for financial gain. The main difference between the East and West African pirate activities is that almost all the incidents in Nigeria are conducted within its territorial waters, therefore come within the jurisdiction of national authorities, whereas the incidents along the East coast of Africa and in the Gulf of Aden occur on the high seas.

Multinational naval forces have been assembled to respond to the threat in the Gulf of Aden, Somali Basin and Horn of Africa. These seemed initially to be effective – in January and February 2009 there were, respectively, zero and two attempted attacks off the east coast of Somalia. However, March 2009 then saw a spike, with fifteen reported attacks off Somalia, resulting in eight hijackings, a spike which has continued at the time of this writing in early April.

The pirates have been operating further and further afield, now avoiding the northern coast of Somalia and operating 400 or 500 miles off the eastern coast, and further south into the Indian Ocean – an attack on a bulk carrier was reported 900 nautical miles off the coast of Kenya. The area involved is therefore vast. The U.S. Fifth Fleet issued an alert to mariners on April 7th 2009 describing it in the following terms: "The scope and magnitude of problem cannot be understated. The area involved off the coast of Somalia and Kenya as well as the Gulf of Aden equals more than 1.1 million square miles (2.5 million square kilometers), roughly four times the size of Texas or the size of the Mediterranean and Red Seas combined. The length of the Somali coastline is roughly the same length as the entire Eastern Seaboard of the United States." This means that when an attack occurs far offshore, any prospect of intervention can often be several days away.

In 2008, according to IMBPRC statistics, 42 vessels were hijacked off Somalia, with 815 crew taken hostage. As at December 31st 2008, Somali pirates were holding 13 vessels for ransom and 242 crew hostage. It can readily be appreciated that the direct and indirect costs run into hundreds of millions of dollars. What are the implications for marine insurers?



GENERAL AVERAGE*

Study of three parts - continued-part 2

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

Rule XI was changed to eliminate allowances for wages and maintenance during General Average detentions. This entailed a certain rearrangement of the Rule best illustrated by a side-by-side comparison of the 1994 and 2004 versions, as appended, with substantive changes in new paragraphs (c) (i), (c)(ii) and (c)(iii) (paragraph numbers were introduced as part of the 2004 changes). Rule XI(d) remained unchanged from the new wording adopted in 1994, which has already been set out above.

A further curtailment of General Average was made in Rule XIV, dealing with the cost of temporary repairs. The International Sub-committee in the course of its preparatory work for Sydney had recommended that an effort be made to limit allowances for temporary repairs so as to avoid any undue advantage to the shipowner, particularly in cases where a temporary repair makes it possible for the ship to make final repairs at a place where repairs can be made more cheaply than at a port of refuge.

Such a limitation, at least for the cost of repairs to accidental damage, was achieved in 2004 by adding a second sentence to the second paragraph of Rule XIV:

Where temporary repairs of accidental damage are effected in order to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be allowed as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there. Provided that for the purposes of this paragraph only, the cost of temporary repairs falling for consideration shall be limited to the extent that the cost of temporary repairs effected at the port of loading, call or refuge, together with either the cost of permanent repairs eventually effected or, if unrepaired at the time of the adjustment, the reasonable depreciation of the value of the vessel at the completion of the adventure, exceeds the cost of permanent repairs had they been effected at the port of loading, call or refuge.

The IUMI delegates were fiercely opposed to the allowance of commission on funds advanced to pay for General Average expenditure. By the deletion of the first paragraph of the old Rule XX, the 2% commission for advancing funds was removed from the York Antwerp Rules 2004.

Nevertheless, where the York Antwerp Rules 2004 are supplemented by United States adjusting practice, a 2¹/₂% advancing commission will now be allowable.

The potential allowance for interest on sacrifices and expenditure was also addressed. Whereas the old Rule XXI had provided for interest at the fixed rate of 7% per annum, these words were deleted. The following second paragraph was added to the Rule:

(b) Each year the Assembly of the Comité Maritime International shall decide the rate of interest which shall apply. The rate shall be used for calculating interest accruing during the following year.

The International Working Group provided the following guidelines to the Assembly:

The Assembly is empowered to decide the rate of interest based upon any information or consideration, which in the discretion of the Assembly are considered relevant, but may take the following matters into account:

The rate shall be based upon a reasonable estimate of what is the rate of interest charged by a first class commercial bank to a ship owner of good credit rating.

Due regard shall be had to the following:

- *That the majority of all GA adjustments are drawn up in USD.*
- *That therefore the level of interest for one-year USD loans shall be given particular consideration.*
- *That most adjustments, which are not drawn up in USD, are drawn up in GBP, EUR or JPY.*
- *That, if the level of interest for one year loans in GBP, EUR or JPY differs substantially from the level of interest for one year loans in USD, this shall be taken into account.*



asingle insured interest thus where a ship and cargo is seized it would technically be necessary for each interest – which might include not only the concerned in the vessel and its cargo but also owners of such other interests as shipping containers and time charterers’ bunkers – to negotiate a separate ransom, for this to be recoverable under the respective interests’ insurances as Sue and Labor.

There have also been suggestions that the P&I Clubs somehow have a dog in this fight, although for public consumption at least they have resolutely maintained the position that hijacking is an issue for the property Underwriters. There have been a handful of cases where Clubs have contributed a small portion of a ransom, on the basis that they insured the lives of the crew and had benefit from their safe release, but it seems wholly insidious to ascribe a monetary value to the lives of seafarers for this purpose. The principle established in *The Bosworth* (No. 3) (1962) I.L.R. 483, that where salvors had their award enhanced by virtue of saving the lives of the crew, this cost nevertheless fell on the property insurers, seems equally appropriate here. By the same token the crews’ lives, and their personal effects, have never been called on to contribute in General Average.

Surprisingly, given the general level of opposition to the institution, there has been a high degree of consensus that ransom properly forms the subject of General Average.

For example, Chris Potts of Crump & Co.’s Hong Kong office in a paper dated March 11th 2009 called “When the Worst Happens: Recovering Piracy Losses” states that “In most piracy situations affecting cargo, the shipowners or their protection and indemnity insurers or hull underwriters will be obliged to negotiate and pay a ransom and related expenses. The shipowners will then endeavour to recover a contribution in general average from cargo interests after obtaining a general average bond or guarantee.”

Speaking at the Connecticut Maritime Association in March this year, James Gosling of Holman Fenwick was reported in the March 30th issue of *Business Insurance* to have said “I think it’s generally accepted by adjusters that ransom is a (general average) expense.” But Mr. Gosling also said in piracy cases he has handled, his firm asks for a voluntary contribution from the cargo insurer to avoid the need to declare general averages, and that many cargo underwriters have done so.’

The idea of an informal settlement seems an appropriate response, thus avoiding the extra trappings of General Average. Under the 1994 York-Antwerp Rules, assuming payment of \$1,500,000 in ransom, the General Average commission alone would be \$30,000 and interest would accrue at a rate slightly in excess of \$2,000/week from the date of payment until 90 days after the issue of the adjustment. Nevertheless insurers often are constrained from such an arrangement by the terms of their reinsurance contracts, which generally preclude extra-contractual settlements.

WK Webster put out a position paper on ‘General Average and Piracy’ in January 2009 which is worth quoting in full, because it summarizes the major issues:

W K Webster have been involved on behalf of cargo Insurers in a number of recent piracy cases where the ship owners have declared General Average (GA) and indicated that they would seek recovery of a share of any ransom payments made through GA proceedings. As yet, no such payments have been demanded or made and there is no legal precedent. However, the following aspects are common to all enquiries so far:

[...] under the York-Antwerp rules, common law GA requires four key elements:

- *Peril*
- *Extraordinary Loss / Expenditure*
- *Voluntary incurring of such Loss / Expenditure*
- *Common Benefit / Common Maritime Adventure*

Armed pirates on board the vessel without doubt constitute a peril.

Ransom payments do not constitute expenditure reasonably contemplated in the fulfilment of the intended voyage - they are extraordinary.

There is no legal duty or pre-existing (contractual) obligation to pay a ransom - it is voluntarily incurred.

It allows release of ship & cargo so that the common maritime adventure may be fulfilled -it is for the common benefit.

Also, albeit in passing, the standard textbook on GA (Lowndes & Rudolf) allows piracy as a GA casualty.

Under Rule D of the York Antwerp rules, contesting a GA tends to be almost exclusively limited to demonstrating pre-existing unseaworthiness before and at commencement of





In the first place, some have seized it as an opportunity. For example, kidnap and ransom insurance, a line of business that has existed for decades, is now being extended to vessels and their crews, although rates of premium have increased substantially in the early months of 2009. Nevertheless, the April 9th 2009 issue of TradeWinds reported an Aon spokesperson as saying that the increase in pirate attacks means that shipowners could be paying \$30,000 for \$3m of K&R cover for seven days, a premium of about 1%; this might seem low in relation to the apparent exposure but the entire phenomenon must be viewed in the context of some 20,000 transits of the Gulf of Aden each year, the vast majority of them being completed without material incident.

It was also Aon who in December 2008 launched a new insurance policy for charterers, shipowners and cargo owners to cover loss of earnings from a ship being detained by pirates.

In the absence of special insurances – and even if there are special insurances, because claims on K&R policies can be complicated by an ‘other insurances’ exclusion – where does the payment of ransom and its attendant costs fall?

In the first place we must establish where coverage for piracy lies. Here, different insurance regimes have evolved in different markets. In London, for example, piracy has been treated as a marine risk in the standard hull & machinery forms since 1983 and in the all risks cargo policy. In standard AIMU forms, it is treated as a war risk. The London market has also announced moves to move piracy from the marine policies to the war risks cover. The distinction is quite important in hull insurance, because hull war risks traditionally has not carried a deductible, although that appears likely to change.

On the other hand, war risks Underwriters charge an additional premium for each transit through what is considered a war zone at any given time. This enables the market to adjust its prices to more accurately reflect the current risk though makes budgeting difficult for vessel Owners, because whereas rates of premium can be adjusted from day to day the freight to be earned for the voyage in question might have been fixed weeks before.

Some commentators have suggested that ransom be treated as Sue and Labor. However, Sue & Labor expenditure by definition is an expenditure incurred solely in respect of



the voyage. It is difficult to imagine a circumstance where that defence would be appropriate in cases of piracy.

Concurrently, there have been questions regarding the legality of paying ransoms under FSA-type regulations, Proceeds of Crime legislation, etc. These do not hold water. Not least, the Insurance Market offers K & R policies.

Consequently we believe that seeking to dispute GA in principle will fail.

What is left open, however, is the difficulty shipowners will have in proving their losses – the total amount (it's in cash these days), whether they actually paid it out (or all of it), what were the ancillary expenses, etc. There remains scope for negotiation on quantum.

Case law is quite sparse. The most-cited English case is Hicks v Palington (1590) Moore's (Q.B.) R 297, where cargo given to pirates by way of ransom was treated as a General Average sacrifice, an example of voluntary sacrifice cited with approval by the United States Supreme Court in Ralli v Troop (1894) 157 US 386.

An interesting case was reported in the New York Times of

March 20th 1875 involving the decision on March 18th of that year by the Court of Commissioners of the Alabama Claims in the case of Moses Hyneman v. the United States, involving an action arising from a ransom bond exacted by the rebel cruiser "Alabama" from the master of the steamship "Ariel", bound with cargo from New York to San Francisco.

"On the arrival of the goods at San Francisco, the owners of the steamship line, regarding the case as one of the [sic] general average, placed it in the charge of professional adjusters. [...] They apportioned the respective amounts which the vessel, the freight, and the cargo were liable to contribute if payment of the bond were fully exacted, and they also apportioned the expense of the adjustment among these different interests." With the cessation of hostilities, the bond was not enforced, but the Commissioners, who had been asked to adjudicate over a sum of gold paid as security by the hapless Hyneman, determined that the ransom, if paid, would have been General Average. "It may be freely admitted that where a ship is seized and detained by superior force a sum of money paid to ransom her constitutes a case of General Average. (Emergion on Insurance, 485; Parsons on Maritime Law, 299; Clarkson vs. Phoenix Insurance Company, 9 of Johnson.)"

To be continued-part 3

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

Use Our Shield For Better Protection

General Arabia Insurance Company



You are on Solid Grounds

A Complete Chain of Insurance Services

- * Life & Health Insurance
- * Motor Insurance
- * Fire Insurance
- * Marine Insurance
- * General Accidents Insurance
- * Contractor's Risks Insurance

شركة التأمين العامة
العربية GENERAL
ARABIA
INSURANCE COMPANY LTD.

Tel.: 00962 6 4644334 Fax: 00962 6 4659602
info_gaic@wanadoo.jo • www.gaic.jo

نص تعليمات رقم (٢٣) لسنة ٢٠١٠ تعليمات أقساط التأمین الإلزامی للمركبات

صادرة عن مجلس إدارة هيئة التأمین بالإستناد لأحكام

المادة (١٧) من نظام التأمین الإلزامی للمركبات رقم (١٢) لسنة ٢٠١٠

التأمین التي سيتم إضافة الزيادة إليها، ونتج عن الحادث حالة وفاة أو أكثر أو حالة عجز كلي دائم أو أكثر.

ج- تعتمد النسبة الأعلى في حال تحقق الحالتين المنصوص عليهما في الفقرتين (أ) و(ب) من هذه المادة في الحادث الواحد أو مجموع الحوادث التي تقع خلال السنة التأمينية السابقة لإبرام وثيقة التأمین التي سيتم إضافة الزيادة إليها.

د- يستوفى قسط تأمين المركبة الأردنية المحدد لدى الشركة وفقاً لأحكام المادة (٣) من هذه التعليمات عن المركبة التي تم زيادة قسط التأمین عليها بسبب حادث، وذلك في حال لم تتسبب هذه المركبة بحادث خلال السنة التأمينية التي تم استيفاء الزيادة في بدايتها.

هـ- لغايات تطبيق أحكام هذه المادة، تلتزم شركة التأمین بطلب البيانات المتعلقة بالحوادث المرورية المسجلة على المركبات إلكترونياً من الاتحاد الأردني لشركات التأمین، ويحظر على شركة التأمین تكليف طالب التأمین بتقديم البيانات المتعلقة بالحوادث المرورية المسجلة على المركبة كما يحظر عليها الحصول على هذه البيانات يدوياً، وذلك تحت طائلة المسؤولية القانونية.

المادة (٦) :

في حال انتقال ملكية المركبة، تلتزم شركة التأمین بإعلام المشتري بالحوادث المرورية المسجلة على المركبة والتي يترتب عليها زيادة على قسط التأمین وإعلام المشتري كذلك بالحد الأقصى لنسبة هذه الزيادة، كما تلتزم شركة التأمین بتثبيت ذلك خطياً في وثيقة التأمین التي تصدرها الشركة باسم المشتري ووفقاً للأنموذج الذي يصدر من المدير العام لهذه الغاية.

المادة (٧) :

أ- لغايات تطبيق أحكام هذه التعليمات، يبدأ تسجيل الحوادث المرورية على المركبات من تاريخ نفاذ هذه التعليمات.

ب- تعتبر الجداول المرفقة بهذه التعليمات جزءاً لا يتجزأ منها.

المادة (٨) :

تستبدل هذه التعليمات بتعليمات أقساط التأمین الإلزامی للمركبات ومسؤولية شركة التأمین الناجمة عن استعمالها لسنة ٢٠١٠ الصادرة بالإستناد لأحكام نظام التأمین الإلزامی من المسؤولية المدنية الناجمة عن استعمال المركبات رقم (٢٢) لسنة ٢٠٠١، على أن يستمر العمل بالقرارات الصادرة بمقتضى أحكام التعليمات المذكورة إلى أن يستبدل غيرها بها وفقاً لأحكام هذه التعليمات.

المادة (٩) :

يصدر المدير العام القرارات اللازمة لتنفيذ أحكام هذه التعليمات.

المادة (١) :

تسمى هذه التعليمات (تعليمات أقساط التأمین الإلزامی للمركبات لسنة ٢٠١٠)، ويعمل بها اعتباراً من تاريخ نشرها في الجريدة الرسمية.

المادة (٢) :

أ- يكون للكلمات والعبارات الواردة في هذه التعليمات المعاني المخصصة لها في المادة (٢) من نظام التأمین الإلزامی للمركبات رقم (١٢) لسنة ٢٠١٠، ما لم تدل القرينة على غير ذلك.

ب- لغايات هذه التعليمات يقصد بكلمة (النظام) حيثما وردت في أحكامها نظام التأمین الإلزامی للمركبات رقم (١٢) لسنة ٢٠١٠.

المادة (٣) :

أ- مع مراعاة أحكام الفقرة (ب) من هذه المادة، تحدد أقساط التأمین الإلزامی للمركبات الأردنية، وذلك وفق الجدول رقم (١) المرفق بهذه التعليمات.

ب- لشركة التأمین إضافة مبلغ الى قسط التأمین لا يتجاوز (٢٥٪) من مبلغ القسط المحدد في الجدول رقم (١) المرفق بهذه التعليمات، ولها بعد ذلك إضافة مبلغ لا يتجاوز (١٠) دنانير لقاء التغطية التأمينية التي يوفرها النظام لسائق ومالك المركبة المتسببة بالحادث.

ج- تحدد أقساط التأمین الإلزامی للمركبات غير الأردنية القادمة إلى المملكة أو المارة فيها شاملة التغطية التأمينية التي يوفرها النظام لسائق ومالك المركبة المتسببة بالحادث، وذلك وفق الجدول رقم (٢) المرفق بهذه التعليمات.

المادة (٤) :

أ- تخفض أقساط التأمین الإلزامی للمركبات الأردنية التي لم ترتكب أي مخالفة مرورية خلال الفترة الممتدة بين تاريخ نفاذ وثيقة التأمین الإلزامی المنتهية وبين تاريخ تجديدها بنسبة (١٥٪) من مبلغ القسط المحدد لدى الشركة وفقاً لأحكام المادة (٢) من هذه التعليمات.

ب- لغايات تطبيق أحكام الفقرة (أ) من هذه المادة، يلتزم طالب التأمین بتقديم ما يثبت أن المركبة لم ترتكب أي مخالفة مرورية خلال الفترة الممتدة بين تاريخ نفاذ وثيقة التأمین الإلزامی المنتهية وبين تاريخ تجديدها.

المادة (٥) :

أ- لشركة التأمین إضافة مبلغ الى قسط تأمين المركبة الأردنية لا يتجاوز (٥٠٪) من مبلغ القسط المحدد لدى الشركة وفقاً لأحكام المادة (٢) من هذه التعليمات في حال تسببت المركبة بحادث أو أكثر خلال السنة التأمينية السابقة لإبرام وثيقة التأمین التي سيتم إضافة الزيادة إليها.

ب- لشركة التأمین إضافة مبلغ الى قسط تأمين المركبة الأردنية لا يتجاوز (١٠٠٪) من مبلغ القسط المحدد لدى الشركة وفقاً لأحكام المادة (٢) من هذه التعليمات في حال تسببت المركبة بحادث أو أكثر خلال السنة التأمينية السابقة لإبرام وثيقة

الجدول رقم (٢)

جدول أقساط التأمين الإلزامي للمركبات غير الأردنية

القسمة لمدة ٣ أشهر/ديتار	القسمة لمدة أسبوع/ديتار	القسمة لمدة شهر/ديتار	القسمة لمدة ٣ أشهر/ديتار	القسمة لمدة ٦ أشهر/ديتار	القسمة لمدة سنة/ديتار	فئة المركبة	الرقم
٩٠,٥٢	٢٠,٢٥٩	٣٠,٦٠٣	٤٠,٠٨٦	٦٢,٣٢٨	١٠٢,٣١٢	سيارة الركوب الخصوصية (حد أقصى ٩ ركاب)	١
٢٢,٨٤٥	٤٦,٩٨٣	٦٩,٢٢٤	٩٣,١٠٣	١٤٠,٠٨٦	٢٣٥	سيارة الركوب العمومية (حد أقصى ٩ ركاب)	٢
٤٧,٨٤٥	٩٣,٩٦٦	١٤٠,٩٤٨	١٨٧,١٥٥	٢٨١,١٢١	٤٦٨,٣١٢	مركبة التاجير	٣
٧,٣٢٨	١٥٠,٠٨٦	٢٢,٨٤٥	٢٩,٧٤١	٤٥,٣٥٩	٧٥,١٧٢	الدراجة الآلية	٤
٢٣,٧٠٧	٤٧,٨٤٥	٧٠,٠٨٦	٩٣,٩٦٦	١٤٠,٩٤٨	٢٣٥	باص خصوصي (من ١-٩ ركاب)	٥
٢٧,٠٥	٧٥,١٧٢	١١٢,٧٥٩	١٥٠,٤٣١	٢٢٤,٧٤١	٣٧٥,١٧٢	باص عمومي (من ١-٩ ركاب)	٦
٢٧,٠٥	٧٥,١٧٢	١١٢,٧٥٩	١٥٠,٤٣١	٢٢٤,٧٤١	٣٧٥,١٧٢	حافلة متوسطة خصوصي (من ١٠-٣٠ راكب)	٧
٨٥,٤٣١	١٦٨,٣١٢	٢٥٢,٧٩٣	٣٣٧,٥٨٦	٥٠٥,٩٤٨	٨٤٢,٥٢٤	حافلة متوسطة عمومي (من ١٠-٣٠ راكب)	٨
٤٢,٦١٢	٨٥,٤٣١	١٢٦,٤٦٦	١٦٨,٣١٢	٢٥٢,٧٩٣	٤٢٢,١٥٥	حافلة خصوصي (أكثر من ٣٠ راكب)	٩
٨٨,٨٧٩	١٧٨,٣١٢	٢٦٧,٥	٣٥٦,٣٧٩	٥٢٥	٨٨١,٣٧٩	حافلة عمومي (أكثر من ٣٠ راكب)	١٠
٢١,١٢١	٤٠,٩٤٨	٦٢,٣٢٨	٨٢,٨٤٥	١٢٣,٨٧٩	٢٠٥,٩٤٨	شحن/فان بوزن إجمالي أقصاه (٥) طن	١١
٢٦,٢٩٣	٥٢,٩٣١	٧٨,٦٢١	١٠٥,٠٨٦	١٥٧,٢٤١	٢١٢,٣٢٨	شحن/مشتري بوزن إجمالي أقصاه (٥,٥) طن	١٢
٢٨,٨٧٩	٥٦,٣٧٩	٨٥,٤٣١	١١٢,٧٥٩	١٦٨,٣١٢	٢٧١,١٢١	شحن بوزن إجمالي أكثر من (٥) طن ويحد أقصى (١٠) طن	١٣
٢٤,٠٥٢	٦٧,٥	١٠١,٦٣٨	١٣٥	٢٠٢,٥	٣٢٧,٥٨٦	شحن قلاب بوزن إجمالي أكثر من (١٠) طن	*١٤
٣٦,٦٣٨	٧٢,٥٨٦	١٠٨,٥٢٤	١٤٥,٢٥٩	٢١٧,٩٣١	٣١٢,٣٢٨	شحن بوزن إجمالي أكثر من (١٠) طن ويحد أقصى (٢٠) طن	١٥
٤٧,٨٤٥	٩٥,٦٩٠	١٤٤,٣٩٧	١٩١,٦٧٩	٢٨٧,١٥٥	٤٧٨,٦٣١	شحن بوزن إجمالي أكثر من (٢٠) طن	١٦
٦٨,٣٢٢	١٣٧,٥٨٦	٢٠٥,٩٤٨	٢٧٥,١٧٢	٤١٢,٧٥٩	٦٨٧,١٥٥	شحن بوزن إجمالي أكثر من (٢٠) طن/نقل نفط أو غاز	١٧
٩,٠٥٢	١٧,٦٧٢	٢٥,٤٣١	٣٤,٠٥٢	٥١,٣٠٧	٨٥,٤٣١	المركبة الزراعية	١٨
٢٨,٨٧٩	٥٦,٣٧٩	٨٥,٤٣١	١١٢,٧٥٩	١٦٨,٣١٢	٢٧١,١٢١	المركبة الإنشائية	١٩
٢٨,٨٧٩	٥٦,٣٧٩	٨٥,٤٣١	١١٢,٧٥٩	١٦٨,٣١٢	٢٧١,١٢١	مركبة طوارئ (إسعاف/إطفاء)	٢٠
٩,٩١٤	١٨,٥٢٤	٢٨,٨٧٩	٣٧,٥	٥٦,٣٧٩	٩٣,٩٦٦	مركبة نقل موتى	٢١
٣٧,٠٥	٧٥,١٧٢	١١٢,٧٥٩	١٥٠,٤٣١	٢٢٤,٧٤١	٣٧٥,١٧٢	مركبة تدريب السواقه	٢٢
١١,٦٣٨	٢٢,٨٤٥	٣٤,٠٥٢	٤٥,٣٥٩	٦٧,٥	١١٢,٧٥٩	مركبة مطعم متنقلة	٢٣
٢٨,٨٧٩	٥٦,٣٧٩	٨٥,٤٣١	١١٢,٧٥٩	١٦٨,٣١٢	٢٧١,١٢١	المركبة ذات الاستخدام الخاص	٢٤

* عدل الجدول رقم (٢) بموجب المادة (٢) من تعليمات رقم (٢٩) تعليمات معدلة لتعليمات أقساط التأمين الإلزامي للمركبات ووضافة البنيد (١٤) ، واعدة ترقيم البنود (١٤-٢٢) لتصبح (١٥-٢٤) المنشورة في الجريدة الرسمية العدد ٥٠٢٤ في ٢٠١٠/٦/١

الجدول رقم (١)

جدول أقساط التأمين الإلزامي للمركبات الأردنية

القسمة/ديتار	فئة المركبة	الرقم
٥٥	سيارة الركوب الخصوصية (حد أقصى ٩ ركاب)	١
١٢٥	سيارة الركوب العمومية (حد أقصى ٩ ركاب)	٢
٢٥٠	مركبة التاجير	٣
٤٠	الدراجة الآلية	٤
١٢٥	باص خصوصي (من ١-٩ ركاب)	٥
٢٠٠	باص عمومي (من ١-٩ ركاب)	٦
٢٠٠	حافلة متوسطة خصوصي (من ١٠-٣٠ راكب)	٧
٤٥٠	حافلة متوسطة عمومي (من ١٠-٣٠ راكب)	٨
٢٢٥	حافلة خصوصي (أكثر من ٣٠ راكب)	٩
٤٧٥	حافلة عمومي (أكثر من ٣٠ راكب)	١٠
١١٠	شحن/فان بوزن إجمالي أقصاه (٥) طن	١١
١٤٠	شحن/مشتري بوزن إجمالي أقصاه (٥,٥) طن	١٢
١٥٠	شحن بوزن إجمالي أكثر من (٥) طن ويحد أقصى (١٠) طن	١٣
١٨٠	شحن قلاب بوزن إجمالي أكثر من (١٠) طن	*١٤
١٩٠	شحن بوزن إجمالي أكثر من (١٠) طن ويحد أقصى (٢٠) طن	١٥
٢٥٠	شحن بوزن إجمالي أكثر من (٢٠) طن	١٦
٤٠٠	شحن بوزن إجمالي أكثر من (٢٠) طن/نقل نفط أو غاز	١٧
٤٥	المركبة الزراعية	١٨
١٥٠	المركبة الإنشائية	١٩
١٥٠	مركبة طوارئ (إسعاف/إطفاء)	٢٠
٥٠	مركبة نقل موتى	٢١
١٢٥	مركبة تدريب السواقه	٢٢
١٠	مركبة مطعم متنقلة	٢٣
١٥٠	المركبة ذات الاستخدام الخاص	٢٤

* عدل الجدول رقم (١) بموجب المادة (٢) من تعليمات رقم (٢٩) تعليمات معدلة لتعليمات أقساط التأمين الإلزامي للمركبات ووضافة البنيد (١٤) ، واعدة ترقيم البنود (١٤-٢٣) لتصبح (١٥-٢٤) المنشورة في الجريدة الرسمية العدد ٥٠٢٤ في ٢٠١٠/٦/١

نص تعليمات رقم (٢٤) لسنة ٢٠١٠

تعليمات مسؤولية شركة التأمين في التأمين الإلزامي للمركبات صادرة عن مجلس إدارة
هيئة التأمين بالاستناد لأحكام الفقرة (أ) من المادة (٩) والمادة (١٩)
من نظام التأمين الإلزامي للمركبات رقم (١٢) لسنة ٢٠١٠

المادة (١):

تسمى هذه التعليمات (تعليمات مسؤولية شركة التأمين في التأمين الإلزامي للمركبات لسنة ٢٠١٠)، ويعمل بها اعتباراً من تاريخ نشرها في الجريدة الرسمية.

المادة (٢):

يكون للكلمات والعبارات الواردة في هذه التعليمات المعاني المخصصة لها في المادة (٢) من نظام التأمين الإلزامي للمركبات رقم (١٢) لسنة ٢٠١٠، ما لم تدل القرينة على غير ذلك.

المادة (٣):

أ- تلتزم شركة التأمين بدفع المبالغ المقطوعة الواردة أدناه للمتضرر وذلك في الحالات التالية:-

نوع الضرر	المبلغ المقطوع الذي تلتزم شركة التأمين بدفعه
١- الوفاة	(١٧٠٠٠) دينار عن الشخص الواحد تدفع للورثة الشرعيين
٢- العجز الكلي الدائم	(١٧٠٠٠) دينار للشخص الواحد
٣- العجز الجزئي الدائم	(١٧٠٠٠) دينار مضروبة بنسبة العجز- للشخص الواحد
٤- العجز المؤقت	(١٠٠) دينار أسبوعياً لمدة أقصاها (٣٩) أسبوع- للشخص الواحد
٥- الأضرار المعنوية الناجمة عن الوفاة	(٣٠٠٠) دينار عن الشخص الواحد تدفع للورثة الشرعيين حتى الدرجة الثانية
٦- الأضرار المعنوية الناجمة عن العجز الكلي الدائم	(٣٠٠٠) دينار للشخص الواحد
٧- الأضرار المعنوية الناجمة عن العجز الجزئي الدائم	(٣٠٠٠) دينار مضروبة بنسبة العجز- للشخص الواحد

ب- تحدد حدود مسؤولية شركة التأمين في التعويض عن نفقات العلاج الطبي والخسائر والأضرار التي تلحق بالمتلكات وفقاً لما يلي:-

نوع الضرر	حدود مسؤولية شركة التأمين
نفقات العلاج الطبي	(٧٥٠٠) دينار كحد أقصى للشخص الواحد
الخسائر والأضرار التي تلحق بالمتلكات وتشمل: ١- بدل الأضرار المادية ٢- بدل فوات المنفعة ٣- بدل نقصان القيمة	(٧٥٠٠٠) دينار كحد أقصى عن الحادث الواحد

المادة (٤):

تستبدل هذه التعليمات بتعليمات أفساط التأمين الإلزامي للمركبات ومسؤولية شركة التأمين الناجمة عن استعمالها لسنة ٢٠١٠ الصادرة بالإستناد لأحكام نظام التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناجمة عن استعمال المركبات رقم (٢٢) لسنة ٢٠٠١، على أن يستمر العمل بالقرارات الصادرة بمقتضى أحكام التعليمات المذكورة الى أن يستبدل غيرها بها وفقاً لأحكام هذه التعليمات.

المادة (٥):

يصدر المدير العام القرارات اللازمة لتنفيذ أحكام هذه التعليمات.



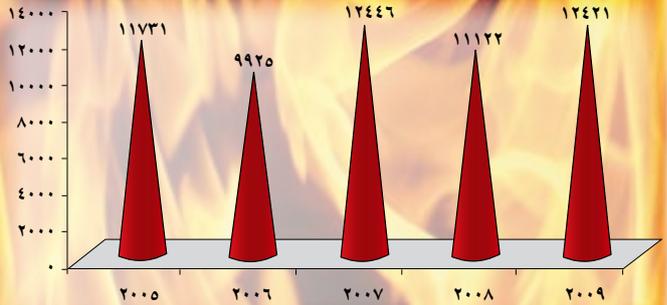
من تقرير الدفاع المدني ٢٠٠٩

حوادث الحريق في الأردن ترتفع بنسبة ١١,٧٪

١٢٤٢١ حادث حريق والخسائر المادية نحو ٦٠ مليون دينار
وتعويضات تأمين الحريق نحو ١٩ مليون دينار

كشف التقرير الصادر عن مديرية الدفاع المدني لعام ٢٠٠٩ :-

— إن مجموع حوادث الإطفاء خلال السنوات الخمس الماضية بلغ ٥٧٦٤٥ حادثاً وبمتوسط سنوي ١١٥٢٩ حادث وبنسبة زيادة في المتوسط ٤,٨ ٪ في السنة.
— وقع ١٢٤٢١ حادث حريق عام ٢٠٠٩ وبنسبة ارتفاع ١١,٧ ٪ عن عام ٢٠٠٨ في حين سجلت الحوادث عام ٢٠٠٨ انخفاضاً بنسبة ١٠,٦ ٪ عن عام ٢٠٠٧.
— هناك ٣٨٥٥ حادث حريق مفتعل تشكل نسبة ٣١ ٪ من إجمالي اسباب حوادث الإطفاء وبنسبة ارتفاع ٢٦ ٪ عن عام ٢٠٠٨ في حين شكلت نسبة الحوادث المفتعلة في عام ٢٠٠٨ نحو ٢٨ ٪ من إجمالي أسباب حوادث الإطفاء وبنسبة ارتفاع ١٢,٥ ٪ عن عام ٢٠٠٧. وتعود اسباب هذا النوع من الحوادث كما بينها التقرير الى: قصد اجرامي، الاستفادة من التأمين، امراض نفسية، الانتقام.



معدل ٣٤ حادث حريق يقع يومياً في كل ٤٧ دقيقة

- ارتفع عدد حوادث الإطفاء خلال عام ٢٠٠٩ بنسبة ١١,٧ ٪ وبلغ متوسط الارتفاع في عدد حوادث الإطفاء في محافظات المملكة ٢١ ٪ وأعلى نسبة ارتفاع كانت في محافظة عجلون وبلغت ٣٩,٩ ٪ ثم محافظة الزرقاء بنسبة ٣١,١ ٪ ثم محافظة معان بنسبة ٢٩,٨ ٪.

- أودت حوادث الحرائق بحياة ٣١ شخص أغلبهم ذكور وأوقعت ٢٣ إصابة بسيطة و ٧٩٩ متوسطة و ١٤ إصابة بالغة وأعلى نسبة مصابين كانت ضمن الفئة العمرية ١٦-٣٠ سنة وبنسبة ٤٢,١ ٪ من مجموع المصابين.

- تشكل حرائق السيارات نسبة ٩ ٪ من إجمالي حوادث الحريق معظم أسبابها ناتجة عن تماس كهربائي وبنسبة ٥٤ ٪ من إجمالي حرائق السيارات وتشكل الحرائق المفتعلة نحو ٢٥ ٪ من الاجمالي.





أبرز حوادث الحريق عام ٢٠٠٩



- حريق وقع في ثلاثة مجمعات تجارية متلاصقة في سوق البخارية /وسط البلد نتج عنه (١١) إصابة.
- حريق في أحد الفنادق / منطقة الشميساني نتج عنه إصابة (٨) أشخاص بحروق مختلفة.
- حريق في إحدى المناجر في منطقة القويسمة يخلف أضرار مادية بالمنجرة وإصابة (٤) أشخاص بإصابات مختلفة.
- حريق محصول قمح تقدر مساحته بحوالي ٩٠ دونم في محافظة اربد نتج عن إلقاء عقب سيجارة.
- حريق نتج عن تماس كهربائي داخل بركنس لتربية الدواجن / منطقة القطرانة في محافظة الكرك أدى الى نفوق نحو ١٠,٠٠٠ صوص دجاج .

معدل الخطورة في حوادث الاطفاء ٠,٧ مقارنة مع ٠,٠٨ عام ٢٠٠٨

عدد حرائق المنازل (٢١٦٦) حريق وشكلت نسبة ١٧,٤% من إجمالي الحرائق سببه الرئيسي التماس الكهربائي يليه عبث الأطفال بمصادر الاشتعال.



الحرائق

تخلف خسائر مادية

بنحو ١٠ مليون دينار

تقدر قيمة الخسائر المادية في المنشآت التي تعرضت للحوادث خلال عام ٢٠٠٩ نحو ٦٠ مليون دينار وبنسبة انخفاض قدرها (١,٨%) عن عام ٢٠٠٨ التي بلغت نحو ٦١ مليون دينار وتمكنت كوادر الدفاع المدني من حماية مواد من التلف والحريق بقيمة ٢٧٦ مليون دينار.

قيمة الخسائر المادية حسب ترتيب المحافظات:-

- العاصمة عمان: ٢٨,٤ مليون دينار وبنسبة ٤٧% من إجمالي الخسائر.
- الزرقاء: ١٣,٥ مليون دينار وبنسبة ٢٢,٤% من إجمالي الخسائر.
- اربد: ٤,٥ مليون دينار وبنسبة ٧,٤% من إجمالي الخسائر.

ترجع أسبابها الى زيادة الحركة الاقتصادية والتجارية وتواجد المدن والتجمعات الصناعية في هذه المحافظات حيث وقع عدد من الحرائق الكبيرة في عدد من المصانع المتواجدة في هذه المحافظات نجم عنها خسائر مادية كبيرة ومعظم أسبابها كانت متعلقة الأمر الذي ساهم وبشكل كبير في إلحاق أضرار جسيمة في الممتلكات.



المؤشرات الأعلى في حوادث الحريق

- ٢٨,٦٪ من إجمالي حوادث الحريق وقع في العاصمة عمان.
- ٢١١٢ حادث وقع في شهر حزيران وبنسبة ١٧٪ من إجمالي حوادث الحريق.
- ١٨٦١ حادث سجل يوم الجمعة وبنسبة ١٥٪.
- ٤٦٨٦ حادث حريق يمتد على مساحة ٧٣٢٨ دونم من أراضي المملكة، بسبب حرائق الأعشاب الجافة والمزروعات والأشجار ويشكل نسبة ٣٧,٧٪ من إجمالي حوادث الحريق بسبب عبث الأطفال وافتعال الحرائق والقاء اعقاب السجائر.
- ٣٦٢٨ حادث سببه عبث الأطفال ويشكل نسبة ٢٩,٢٪ من أسباب الحرائق.
- معظم الخسائر البشرية ناجمة عن حرائق المنازل وصهاريج نقل المواد البترولية وحرائق المركبات.

الحوادث المفتعلة تشكل ٣١٪ من أسباب حوادث الإطفاء



سبب الحادث	العدد	%	إصابة	وفاة
تماس كهربائي	٢١٧٠	١٧,٥	٢٨٦	٢
عقب سيجارة	٨٩٧	٧,٢	٢٦	٠
تسرب غاز	٣١٥	٢,٥	٩٨	٦
عبث أطفال	٣٦٢٨	٢٩,٢	٨٦	٦
إهمال	٥٨٤	٤,٧	٧٩	٣
مفتعل	٢٨٥٥	٣١	١٢٢	٦
إحتكاك	١١٥	٠,٩	١١	٠
تفاعل كيميائي	٢١	٠,١٧	٢	٠
حوادث سير	٢٦	٠,٢	٢٣	٤
المدافئ	٧٩	٠,٦	٣٥	٣
القنابل والمتفجرات	٤	٠,٠٣	١	٠
بلاغ كاذب	٣٦٩	٣	٠	٠
تطاير شرر	٥٥	٠,٤	١٣	٠
اشتعال ذاتي	٢١	٠,٢	٠	٠
إنذار خاطئ	١٠	٠,١	٠	٠
العاب ناربية	٨	٠,١	٢	٠
أسباب مختلفة	٢٤٨	٢	٤٩	٠
موقد حطب	١٦	٠,١	٣	٠
المجموع	١٢٤٢١	١٠٠	٨٣٦	٣١

* التقرير الاحصائي السنوي لحوادث عام ٢٠٠٩ الصادر عن المديرية العامة للدفاع المدني.

نظمها الاتحاد بالتعاون مع شركة (URS) Ultimate Risk Solutions ورشة عمل للتعريف بأحدث البرامج المحوسبة لإدارة الخطر في التأمين



Solvency II

عرضت في الورشة النماذج المختلفة التي تقدمها الشركة وتطبيقاتها ومنها مستكشف الخطر Risk Explorel وتطبيقاته في مجال Dynamic Financial Analysis (DFA) وإدارة خطر المنشآت (ERM) وقدمت حالة عملية لاستحداث نموذج بسيط للتحليل المالي وتطبيقه على شركات التأمين الأردنية والفوائد التي يحققها في مجال الملاءة حيث تكمن أهمية نمذجة نتائج البيانات المالية الى وكالات التصنيف انها تستخدم لغايات تصنيف او اعادة التصنيف لشركات التأمين وتؤكد هذه الوكالات على استخدام نموذج التحليل المالي الديناميكي للبيانات للتعرف على مدى كفاية رأس المال لدعم خطة عمل الشركة.

ومن خلال تطبيقات برنامج مايكروسوفت اكسل تم شرح العمليات للحصول على نموذج مبسط للتحليل المالي الديناميكي لشركة تأمين والنتائج المستقبلية المتوقعة حول معدلات الخسارة، النفقات والقوائم المالية المستقبلية اضافة الى استخدام النموذج للتعرف على الكفاءة في استخدام ونشر رأس المال.

وفيما يتعلق باستخدام النماذج لأغراض الايفاء بمتطلبات معايير الملاءة (Solvency II) فإن النموذج يوفر أداة رقابية ويساعد وكالات التصنيف للحصول على بيانات كمية تاريخية وسياسة ادارة الخطر في المنشأة للتعرف على قدرة الشركة للبقاء مليئة والايفاء بالتزاماتها .

هذا بالإضافة الى أن استخدام التحليل المالي الديناميكي (DFA) يساهم في عملية التخطيط الاستراتيجي واتخاذ القرارات المتعلقة بعملية تسعير المنتجات.

نظم الاتحاد الأردني لشركات التأمين بالتعاون مع شركة (URS) Ultimate Risk Solutions ورشة عمل في ١٧-١٨ / تشرين الاول / ٢٠١٠ بعنوان DYNAMIC FINANCIAL ANALYSIS (DFA) AND OTHER RISK MODELING TECHNOLOGIES. شارك في الورشة ممثلين عن شركات التأمين من المدراء العمامين والتففيذين والفنيين ومدراء دوائر الحاسوب وإدارة الخطر في الاتحاد والشركات اضافة الى وسطاء التأمين وممثلين عن هيئة التأمين.

يذكر ان شركة (URS) من الشركات العالمية الرائدة في تقديم برامج نمذجة المخاطر لقطاع التأمين واعداد التأمين على الممتلكات والحوادث وطورت في هذا المجال العديد من البرامج منها: URS.Real Word™ Ultift™ و Res-Solver™، RS Translator و

Risk Explorel Express & DFA

قدم مواضيع الورشة مجموعة من الخبراء والاكثواريين المعتمدين لدى الشركة ووكالة A.M.Best للتصنيف العالمية عرض خلالها خصائص المنتج الجديد Risk Explorel Express™ الذي طرحته الشركة وذلك لتلبية احتياجات الشركات الصغيرة للتأمين واعداد التأمين اذ يعتبر المنتج الجديد اداة فاعلة للتحليل تستخدمها العديد من شركات التأمين واعداد التأمين العالمية بعد ان أعيد تصميم خصائص المنتج بشكل مبسط ليتناسب مع احتياجات المستخدمين من شركات التأمين والإعادة الصغيرة والمتوسطة وشركات التأمين ضد المخاطر وإدارة الوكالات العامة وشركات الخدمات الاستشارية وحاجتها الى استخدام نموذج يراعي كلفة برامج ادارة المخاطر والايفاء بمعايير تقييم الشركات والمتطلبات التنظيمية، كما تم التعريف ببرنامج (DFA) Dynamic Financial Analysis الذي طرحته الشركة مؤخراً، ويقدم البرنامج في هذا المجال ادوات في الالتزام التنظيمي وتحليلات اعادة التأمين والتقييم الاقتصادي لرأس المال ونمذجة القوائم المالية الى جانب أهمية البرنامج باعتباره اداة فاعلة للالتزام بمتطلبات الملاءة.

ورشة نظمها الاتحاد بالتعاون مع المؤسسة العامة للضمان الاجتماعي

مستجدات قانون الضمان الاجتماعي رقم (٧) لسنة ٢٠١٠

زيادة المنافع وادخال تأمينات الأمومة والتعطل عن العمل



المطبق من التأمينات حالياً نوعين هما تأمينات اصابات العمل والشيخوخة والعجز والوفاة فيما سيتم البدء بتطبيق نوعين من التأمين هما تأمين الامومة وتأمين التعطل عن العمل اعتباراً من مطلع عام ٢٠١١، وقد أجاز القانون تطبيق أي من التأمينات على مراحل بناءً على قرار من مجلس الوزراء يحدد فيه تاريخ التطبيق والفئات المشمولة وفق كل مرحلة من مراحل التطبيق. كما أتاح القانون للمؤسسة تطبيق التأمين الصحي بشكل منفرد أو من خلال التعاون مع المؤسسات والجهات المختصة وان يتم تحديد الفئات المستفيدة منه واستحداث صندوق خاص له.

المستجدات والتعديلات في القانون

أهم التعديلات التي وردت في القانون الجديد:-

- **تحديد وتعديل وإضافة تعاريف:** في بند التعاريف ومجال التطبيق حدد القانون تعريف للعجز الجزئي الاصابي، راتب التقاعد، المعالون كما عدل تعريف المؤمن عليه بما يسمح توسيع الحماية الاجتماعية لجميع المواطنين بما فيهم أصحاب العمل والعاملين لحسابهم الخاص وربات المنازل.
- **الموارد المالية:** تحديد سقف الأجر الخاضع للضمان بخمسة أضعاف متوسط أجور المؤمن عليهم الجدد وبمبلغ ٥٠٠٠ دينار للمشمولين قبل نفاذ القانون.
- كما تم تخفيض فائدة تأخير دفع الاشتراكات الى (١٪) وبدون سقف وترتيب غرامة تأخير عن تزويد المؤسسة بالبيانات بنسبة ٥ ٪.

نظم الاتحاد الاردني لشركات التأمين بالتعاون مع المؤسسة العامة للضمان الاجتماعي في ٢٩ / تشرين الثاني ٢٠١٠ ورشة عمل «**قانون الضمان الاجتماعي وتطبيقاته**» شارك فيها عدد كبير من موظفي شركات التأمين ومن الاتحاد. وقد حضر في الورشة من مؤسسة الضمان الاجتماعي كل من السادة: قيس التل مدير العمليات المساندة وعماد عيده رئيس قسم الاشتراكات/ فرع شمال عمان، تيمور عبيدات المفتش في إدارة التفتيش/ شمال عمان، والسيدة عريب الحنيطي رئيسة قسم العمليات المساندة. تناول المحاضرون في الورشة مستجدات قانون الضمان الاجتماعي المؤقت رقم (٧) لسنة ٢٠١٠ وعرضها في أربعة محاور تناولت القانون والتعليمات التنفيذية والاشتراكات، التفتيش واصابات العمل والتعويضات. وفيما يلي جانب من هذه المحاور:-

تفعيل تأمينات قانون الضمان الاجتماعي

- تطورت تشريعات الضمان الاجتماعي في الأردن بعد صدور القانون المؤقت رقم ٣٠ لعام ١٩٧٨ والذي عدل بالقانون رقم (١٩) لسنة ٢٠٠١ ثم صدر القانون المؤقت رقم ٢٦ لسنة ٢٠٠٩ وأخيراً القانون المؤقت رقم (٧) لسنة ٢٠١٠. ويشمل قانون الضمان الاجتماعي مجموعة من التأمينات هي:-
- ١- تأمين اصابات العمل
 - ٢- تأمين الشيخوخة والعجز والوفاة
 - ٣- تأمين الامومة
 - ٤- تأمين التعطل عن العمل
 - ٥- التأمين الصحي.



■ **حقوق الرواتب التقاعدية:** وتشمل أنواعها الشيخوخة، التقاعد المبكر، العجز والوفاة ومن أهم التعديلات التي وردت في القانون لهذه الأنواع:-

■ **راتب اعتلال العجز الكلي أو الجزئي الطبيعي:** سمح لمن تجاوز السن القانونية الحصول على راتب الاعتلال وألغى شرط انتهاء الخدمة لأسباب صحية للحصول على الراتب وحدد القانون سقف للزيادة على الراتب لمن بحاجة لمساعدة الغير بنسبة ٢٥٪ وهو الحد الأدنى للأجور.

■ **راتب تقاعد الشيخوخة:** ألغى القانون شرط عدم تجاوز الراتب ٧٥٪ من المتوسط وسمح بالاستمرار بالشمول بعد اكمال السن القانونية (والمحددة للرجل ٦٠ عاماً وللمرأة ٥٥ عاماً) لغايات استكمال المدة ولغايات زيادة الراتب التقاعدي وفق معامل منفعة أعلى، كما وضع قيود على راتب تقاعد الشيخوخة بوضع حد أدنى وأعلى للإعالة وأضاف قيد على احتساب الراتب بالتدرج وحسب مدة اشتراك المؤمن عليه وعلى ان لا تتجاوز الزيادة وفق نسب معينة محددة بالقانون.

■ **راتب التقاعد المبكر:** رفع القانون سن التقاعد المبكر للذكر والأنثى الى ٥٠ سنة ورفع مدة الاشتراك الموجبة للتقاعد والاشتراكات لأغراض احتساب راتب التقاعد الى ٦٠ اشتراك كما حصر التقاعد على المشمولين قبل ١٠/٦/٢٠٠٩ والعاملين في المهن الخطرة.

■ **راتب تقاعد الوفاة الطبيعية:** خفض القانون شرط الاشتراك المتصل للمؤمن عليه الى (٦) اشتراكات متصلة بدلاً من (١٢) اشتراك، كما نص على صرف نفقات الجنازة وأبقى على احتساب الراتب فيما يتعلق بالمتوسط الذي يحسب الراتب على أساسه.

■ **توسيع منافع اصابات العمل:** تم رفع سقف راتب تقاعد الوفاة الاصابية ليصبح (٧٥٪) من الأجر بدلاً من (٦٠٪).

وتضمن احتساب الحقوق التأمينية للمؤمن عليهم على أساس أجورهم بتاريخ وقوع الاصابة الأخيرة. ووضع سقف للزيادة على الراتب لمن هو بحاجة لمساعدة الغير (٢٥٪) وهو الحد الأدنى للأجور. كما أجاز القانون للمؤسسة الرجوع على المتسبب بالحادث من غير المنشأة بكامل نفقات العناية الطبية والبدلات اليومية.

■ **تأمين الأمومة:** يتوقع تفعيل تأمين الأمومة اعتباراً من ٢٠١١/١/١ وان يصرف للمؤمن عليها راتب كامل خلال فترة الامومة دون اي خصومات باستثناء النسبة المقررة لمساهمتها في الضمان الاجتماعي والبالغة ٥,٥٪ وقد منح القانون للمؤمن عليها الحق في تأمين الأمومة بعد أعلى أربع حالات ولادة وفقاً للمدد المحددة في قانون العمل النافذ شريطة ان تكون مشمولة بأحكام التأمين خلال التسعة أشهر التي تسبق استحقاق إجازة الأمومة. وأجاز الجمع بين بدل الأمومة وراتب اعتلال العجز الاصابي الكلي أو الجزئي الدائم كما قضى القانون بعدم جواز صرف تعويض الدفعة الواحدة لمن حصلت على بدل الأمومة الا اذا كان عدد اشتراكاتها اللاحقة للاجازة ١٢٠ اشتراكاً على الأقل.

■ **تأمين التعتل عن العمل:** يخصص بموجب هذا التأمين حساب ادخاري لكل مؤمن عليه يغذى من اشتراكات الأجور تتحمل المنشأة نسبة ٥,٥٪ ونسبة ١٪ يدفعها العامل بشرط توفر مدة ٣٦ اشتراك سابقة للاستفادة من هذا التأمين والتي حددها القانون بثلاث مرات حيث يحصل المستفيد على منافع شهرية تتناسب مع مدة الاشتراك بواقع ثلاثة شهور لمن كانت مدة اشتراكه أقل من ١٨٠ اشتراك وبواقع ستة شهور لمن زادت مدة اشتراكه عن ذلك وقد نظم القانون صرف بدل التعتل وفق شروط محددة كما نص على إعادة مدخرات المؤمن عليه عند تسوية حقوقه مضافاً إليها ربع استثمارها.



لقاءات بين أسواق التأمين في الأردن - مصر - الامارات - فلسطين

تأسيس شراكة للتعاون العربي في مجال التأمين وإعادة



لقاء الاتحادين الأردني والمصري للتأمين



واللقاء مع اتحاد التأمين الفلسطيني

بحث الأطراف الموقعة على اتفاقيات التعاون الثنائي في مجال التأمين وإعادة ما بين الاتحاد الأردني لشركات التأمين مع كل من الاتحاد المصري للتأمين وجمعية الامارات للتأمين ومع الاتحاد الفلسطيني للتأمين من خلال اجتماعات ثنائية مشتركة على بلورة خطة عمل لتنفيذ بنود الاتفاقية وتأسيس رؤية مشتركة للتعاون في مجالات التدريب وتبادل التشريعات والمعلومات والخبرات

والفنية وتبادل التجارب المطبقة في مجال تكنولوجيا المعلومات.

وفي اطار ثلاثة اجتماعات عقدت من طرف الاتحاد الأردني الأول منها عقد في القاهرة خلال تشرين الأول الماضي على هامش الملتقى الاقليمي الاول للتأمين والرعاية الصحية اجتماع مشترك في مقر الاتحاد المصري للتأمين ضم د. جواد حديد رئيس الاتحاد الأردني لشركات التأمين والسيد ماهر الحسين مدير الاتحاد والسيد عبد الرؤوف قطب رئيس الاتحاد المصري للتأمين بحضور الأمين العام للاتحاد العام العربي للتأمين السيد عبد الخالق رؤوف.

كما عقد مدير الاتحاد الاردني السيد ماهر الحسين في تشرين الثاني الماضي في ابو ظبي لقاء مشترك مع الأمين العام لجمعية الامارات للتأمين السيد فريد لطفى. وفي كانون الأول استقبل في مقر الاتحاد الأردني في عمان وفد الاتحاد الفلسطيني للتأمين ضم رئيس الاتحاد السيد محمد الريماوي والأمين العام السيد نهاد أسعد.

تناولت اللقاءات بحث مجالات التعاون بين أطراف الاتفاقيات في الجانب التقني وإقامة البرامج التدريبية المشتركة لتأهيل كوادر التأمين ومنح مزايا تفضيلية للمشاركين في النشاطات التدريبية وفي اطار التعاون الفني تم التأكيد على تبادل الخبرات والتعاون بين اللجان الفنية العاملة تحت مظلة الاتحادين الأردني والمصري وجمعية الامارات للتأمين والاستفادة من التجارب المطبقة في تحديد السياسات الاكتتابية وأغطية التأمين المتداولة في فروع تأمينات الحريق والبحري والحياة والصحي والسيارات.

كما أبدى الجانب الأردني استعداداه لعرض تجربة الاتحاد الأردني لشركات التأمين في اصدار التأمين الالزامي إلكترونياً من خلال شبكة الربط الالكتروني وامكانية استفادة سوق التأمين المصري والسوق الاماراتي والفلسطيني من هذه التجربة الرائدة.

وفي المجال الاعلامي ونشر الوعي التأميني اتفقت الأطراف على تبادل المنشورات والتقارير الاحصائية والتشارك في اجراء الدراسات والبحوث المتعلقة بالتأمين.



عن أعمال النصف الأول ٢٠١٠: إجمالي أقساط التأمين في الأردن نحو ٢١٢,١ مليون دينار والتعويضات تصل الى ١٤١,٧ مليون

التعويضات المدفوعة***				الأقساط المكتتبة			
بالدينار	الاجمالي	النصف الاول	الفرع	الاجمالي	النصف الاول	الفرع	التغيير %
	التعويضات	التغيير %		الاقساط	التغيير %		
٢٠٠٩	٢٠٠٩	٢٠٠٩	٢٠٠٩	٢٠٠٩	٢٠٠٩	٢٠٠٩	٢٠٠٩
٦,٥٢٢,٢٦١	٢٦,٨-	٣,٦١٦,٠٣٦	٢,٦٤٦,٢٠٧	٢٤,٩٤٥,٧٩٦	١٢,٢	١٢,٠١٩,٦٧٨	١٣,٤٩١,٥٢٦
١٨,٥٠١,٣٣٦	٢,٧	٦,٤٧٥,٩٧٢	٦,٦٤٩,٠٤٨	٥٣,٤٩٠,٣٥٥	٦,٨	٣٠,٠٥٣,٧٤١	٣٢,١٠٣,٧٧٩
٣,٦٥٢,٥٢٩	٥٨,٣-	٢,٦٢٥,٩٦٤	١,٠٩٤,١٠١	١٩,٠٨٠,١٢٤	٣٠,٧	٨,١١٥,٦٢١	١٠,٦٠٤,٤٩٨
٨٩,٨٨٧,٧١٥	١٢,٨	٤٦,١٠٠,٢٩٣	٥٢,٠٢١,٤٩٢	٩٤,٠٠٦,٠٦٠	٢٥,٦	٤٤,٢٠١,٣٤٦	٥٥,٥٣٨,٧٨٣
٥٧,٠٦٣,٣٤٧	٦,٤	٢٦,٦٣٩,٠٥٠	٢٨,٣٤٥,٧١٨	٥٦,٠٢١,٨٦٥	٠,٥-	٢٨,٤٨٤,٠٦٧	٢٨,٣٣٤,٧٧٨
١٤٦,٩٥١,٠٦٢	١٠,٥	٧٢,٧٣٩,٣٤٣	٨٠,٣٦٧,٢١٠	١٥٠,٠٢٧,٩٢٥	١٥,٤	٧٢,٦٨٥,٤١٣	٨٣,٨٧٣,٥٦١
٩٢٦,١٦٨	٢٠,٦	٤٥٢,٨٧٥	٥٤٦,١٤٧	٦٠٧,٧٠٨	١٩-	٢٥٢,٣٢٤	٢٠٤,٤٢٩
١٧٦,٥٦٣,٣٥٦	٦,٣	٨٥,٩١٠,١٩٠	٩١,٣٠٢,٧١٣	٢٤٨,١٥١,٩٠٨	١٣,٩	١٢٣,١٢٦,٧٧٧	١٤٠,٢٧٧,٨٠٢
١٩,٤٦٥,٠٠٥	٨,١-	١١,٠٤٣,٣٥٥	١٠,١٥٢,٩٥٠	٣٤,٨٧٧,٧٩٦	٣,١	١٩,٩٧٩,٦٣٧	٢٠,٥٩٦,٣٦٧
٦٧,٣٦٨,٠٢٧	٢٧,٢	٣١,٦٠٥,٨٤٥	٤٠,٢١٨,٢٢٤	٨٢,١٢٣,٥٥٠	١٠,٦	٤٦,٢٧١,٤٦٨	٥١,١٩٥,٨٥٦
٨٦,٧٣٣,٠٣٢	١٨,١	٤٢,٦٤٩,٢٠٠	٥٠,٣٧١,١٧٤	١١٧,٠٠١,٢٤٦	٨,٤	٦٦,٢٥١,١٠٥	٧١,٧٩٢,٢٢٣
٢٦٣,٢٩٦,٢٨٨	١٠,٢	١٢٨,٥٥٩,٣٩٠	١٤١,٦٧٣,٨٨٧	٣٦٥,١٥٣,٢٥٤	١٢	١٨٩,٣٧٧,٨٨٢	٢١٢,٠٧٠,٠٢٦

*** لم تدفع شركات التأمين للنصف الاول لعام ٢٠١٠ تعويض تأمين الطيران والذي تمارسه ٨ شركات تأمين فيما دفعت مبلغ قدره (٩٤,٠٨٧) دينار في النصف الاول من عام ٢٠٠٩
 *** تشمل تعويضات أعمال الحوادث العامة للنصف الأول لعام ٢٠١٠ تأمين المسؤولية بمبلغ (٢٢٦,٢٩٣) دينار وأنواع التأمين الأخرى بمبلغ (٨٦٧,٨٠٨) دينار.
 *** تشمل تعويضات الحياة للنصف الأول لعام ٢٠١٠ المبالغ المدفوعة عن استحقاق البوالص بقيمة (٢,٨٤٠,٠١٩) دينار.

* تشمل أعمال التأمين البحري للنصف الأول لعام ٢٠١٠ تأمين الطيران بمبلغ (٢,٣٦٤,٠٣٦) دينار وتمارسه (٨) شركات تأمين.
 ** تشمل أقساط تأمين الحوادث العامة للنصف الأول لعام ٢٠١٠ المسؤولية بمبلغ (٢,٥٤٩,٣٩٢) دينار وفروع التأمين الأخرى بمبلغ (٧,٠٥٥,١٠٦) دينار.
 *** وصلت المبالغ المستردة بعد دفع التعويضات للنصف الأول لعام ٢٠١٠ الى (١٢,٦٥٨,٧١٨) دينار.

تشير البيانات الرسمية الأولية الصادرة عن هيئة التأمين الى ارتفاع إجمالي أقساط التأمين بنسبة ١٥% في نهاية شهر تشرين الأول ٢٠١٠ وبمبلغ ٣٨٠,٧ مليون دينار وتظهر البيانات الأولية نمو إجمالي أقساط التأمينات العامة بنسبة ١٦% لتبلغ ٣٤٥,٣ مليون دينار ونمو إجمالي أقساط تأمينات الحياة بنسبة ١٠% وبمبلغ ٣٥,٤ مليون دينار، اما التعويضات المدفوعة فقد وصلت وفقاً للبيانات الأولية لهيئة التأمين الى مبلغ ٢٥٤,٩ مليون دينار وبنسبة نمو ١٦% عن عام ٢٠٠٩.

١٥% نمو أعمال التأمين
لنهاية تشرين الثاني
من عام ٢٠١٠



بمعدل ارتفاع ١٣,٣٪: عالمياً ٨٥٠ كارثة طبيعية سجلت عام ٢٠٠٩ والخسائر المؤمنة تصل الى ٢٢ بليون دولار

تقديرات أولية لشركة Swiss Re: الخسائر المؤمنة للكوارث ترتفع بمعدل ٣٤٪ عام ٢٠١٠ بكلفة تقدر ٣١ بليون دولار

YEAR	NUMBER OF EVENTS	VICTIMS	TOTAL LOSSES	INSURED LOSSES	MAJOR EVENTS
			(VALUES) US \$M		
1994	680	13,000	89,000	21,000	EARTHQUAKE NORTHRIDGE
1995	615	20,800	172,000	16,000	EARTHQUAKE KOBE, FLOODS NORTH KOREA
2000	890	10,300	38,000	9,600	FLOODS UK, TYPHOON SAOMAI
2001	720	25,000	40,000	12,000	TROPICAL STORM ALLISON, HAILSTORM USA
2002	700	11,000	60,000	14,000	FLOODS EUROPE
2003	700	109,000	65,000	16,000	HEATWAVE EUROPE, EARTHQUAKE BAM/IRAN
2004	650	235,000	150,000	47,000	HURRICANES ATLANTIC, TYPHOONS JAPAN, TSUNAMI
2005	670	101,000	220,000	99,000	HURRICANES ATLANTIC, EARTHQUAKE PAKISTAN
2006	850	20,000	50,000	15,000	EARTHQUAKE YOGYAKARTA/INDONESIA
2007	950	15,000	75,000	30,000	WINTER STORM KYRILL, FLOODS UK
2008	750	163,000	200,000	45,000	EARTHQUAKE, HURRICANES, FLOODS, CYCLONE
2009	850	10,500	50,000	22,000	WINTER STORM, TYPHON FLOODS, EARTHQUAKE TORNADOES

GEO RISKS RESEARCH, MUNICH RE
WWW.MUNICHRE.COM

أعلى الخسائر لعام ٢٠٠٩ حسب نوع الخسارة

العدد	%	عدد الضحايا	%	الخسائر المؤمنة (مليون دولار أمريكي)	%
١٣٢	٤٦,٢	٨٩٧٧	٦٠,٢	٢٢٢٥٥	٨٥,١
١٥٥	٥٢,٨	٥٩٢٩	٢٩,٨	٢٩١٥	١٤,٩
٣٠	١٠,٤	٧٥٦	٥,١	١٦٠٥	٦,١
١٥	٥,٢	٧٨٢	٥,٢	٧٥٢	٢,٩
٣٩	١٣,٥	٢١٤٦	١٤,٥	١٢٥٩	٥,٢
١٠	٣,٥	٧٠	٠,٥	١	٠,٠
١١	٣,٨	٥٤٤	٣,٦	٤٢	٠,٢
١٠	٣,٥	٤١٠	٢,٧	٨٦	٠,٣
٤٠	١٣,٩	١٢٣٠	٨,٢	٦٩	٠,٢
٢٨٨		١٤٩١٦		٢٦٢٧٠	

المصدر: مجلة سيجما الصادرة عن Swiss Re/العدد ١ / ٢٠١٠



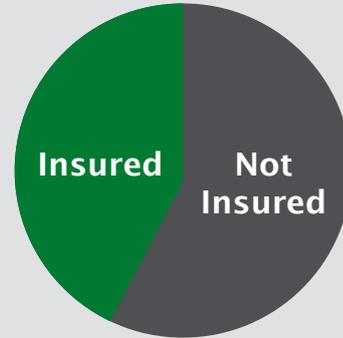
الزلازل العشرة الأكثر كلفة منذ عام ١٩٧٠* الولايات المتحدة تصدر القائمة بخسائر نحو ٢٠ مليار دولار

موقع الزلزال حسب الترتيب	السنة	قوة الزلزال	الخسائر المؤمنة (مليون دولار أمريكي)	عدد الضحايا**
الولايات المتحدة الأمريكية	١٩٩٤	٦,٦ ML	٢٠,٢٧٦	٦١
اليابان	١٩٩٥	٧,٢ ML	٣,٤٨٢	٦٤٢٥
اندونيسيا، تايلاند واخرى	٢٠٠٤	٩,٠ MW	٢,٢٧٣	٢٢٠٠٠٠
الولايات المتحدة الأمريكية	١٩٨٩	٧,١ ML	١,٦٦٢	٦٣
تايوان	١٩٩٩	٧,٠ ML	١,٢٨٩	٣٤٠٠
تركيا	١٩٩٩	٧,٠ ML	١,٢٨٩	١٩١١٨
الاكوادور	١٩٨٧	٦,٨ ML	١,٢٦٦	٥٠٠٠
استراليا	١٩٨٩	٥,٥ ML	١,٢٠٧	١١
اليابان	٢٠٠٤	٦,٩ ML	٦٨٠	٣٩
الولايات المتحدة الأمريكية	١٩٨٧	٦,٠ ML	٦٧٦	٨

* المصدر: مجلة سيجما الصادرة عن Swiss Re/العدد ١ / ٢٠١٠
** عدد الضحايا: يشمل الوفيات والمفقودين



الخسائر الاقتصادية والمؤمنة لعام ٢٠٠٩



زلزال تشيلي عام ٢٠١٠ الأكثر كلفة على التأمين بكلفة تقديرية ٨ بليون دولار

- زلزال نيوزيلاند بقوة ٧,٧ درجة / أيلول ٢٠١٠ يكلف التأمين نحو ٢,٧ بليون دولار.
- قدرت الخسائر المؤمنة للعواصف الثلجية في غرب أوروبا بنحو ٢ بليون دولار.
- عدد ضحايا الكوارث الطبيعية عام ٢٠١٠ نحو ٢٦٠,٠٠٠ شخص وهو الأعلى منذ عام ١٩٧٦ حيث أدى زلزال هايتي/ كانون الثاني ٢٠١٠ الى وفاة أكثر من ٢٢٠,٠٠٠ شخص وتسببت موجات الحر التي اجتاحت روسيا في وفاة ١٥٠٠ شخص وبلغ عدد الوفيات بسبب الفيضان في الصين وباكستان نحو ٦٢٢٥ شخص.

- كشف تقرير أولي* صادر عن شركة سويس ري (Swiss Re) ان كلفة الكوارث الطبيعية على صناعة التأمين العالمية لعام ٢٠١٠ تشير الى:
- ارتفع معدل الخسائر المؤمنة للكوارث عام ٢٠١٠ الى ٣٤% ووصل الى نحو ٣١ بليون دولار.
- ٨ حوادث شهدها العالم خلال السنة ونهاية تشرين الثاني ٢٠١٠ كلفة كل منها على التأمين نحو (١) بليون دولار.
- يعتبر زلزال تشيلي/ شباط ٢٠١٠ الأكثر كلفة على صناعة التأمين بكلفة تقديرية وصلت الى ٨ بليون دولار.

* WWW.GLOBALREINSURANCE.COM

(وتعاونوا على البر والتقوى ولا تعاونوا على الإثم والعدوان)



شركة التأمين الإسلامية م.ع.م

أول شركة تأمين إسلامي (في الأردن)

تتقدم بجزيل الشكر ، ووافر الامتنان ، وعظيم العرفان لجميع المتعاملين معها ابتداءً من تأسيسها عام ١٤١٦ هـ ١٩٩٦ م وتقدير دعمكم ومؤازرتكم لها خلال مسيرتها طوال السنوات الماضية من عمرها المديد إن شاء الله .
وتعاهد الله ثم تعاهد كل من دعم ويدعم مسيرة الاقتصاد الإسلامي عامة ومسيرة التأمين الإسلامي خاصة بأن تحافظ على التزامها بأحكام الشريعة الإسلامية في جميع أعمالها ، وأن تبقى في خدمة عملائها على الوجه الأكمل وبما يرضي الله تبارك وتعالى .

وهي الآن ، بما لديها من طاقات وخبرات بشرية متخصصة ، تقوم بتوفير كافة الاحتياجات التأمينية لجميع القطاعات ، وفقاً لأحكام الشريعة الإسلامية ومنها :-

- * تأمين التكافل الاجتماعي "الحياة"
- * تأمين السيارات
- * تأمين اخطار النقل البحري والجوي والبري
- * تأمين نفقات العلاج الطبي
- * تأمين أخطار الحريق والسرقة
- * تأمين ضمان خيانة الأمانة
- * التأمين المنزلي الشامل
- * التأمين المصرفي الشامل
- * تأمين أخطار مقاولي الانشاءات والتركيب
- * تأمين أخطار المهنة
- * تأمين معدات وآليات المقاولين
- * تأمين الحوادث الشخصية
- * تأمين إصابات العمل
- * تأمين النقود المحفوظة والمنقولة
- * تأمين المسؤولية المدنية
- * تأمين الواجبات الزجاجة

للاستفسار يرجى الاتصال على هاتف رقم ٥٦٨٣٣١٠ أو مراجعة مكاتب شركة التأمين الإسلامية
الإدارة العامة : شارع وصفي التل (الجاردنز سابقاً) - (٩٤) مجمع الطباع - هاتف ٥٦٢٠١٥١ - فاكس ٥٦٢١٤١٤
عمّان : ص.ب. ٩٤١٠٠٠ الرمز البريدي ١١١٩٤ - الأردن

البريد الإلكتروني: islamicinsurance@orange.jo

الموقع الإلكتروني: www.islamicinsurance.jo

فرع الوحدات : هاتف : ٥٦-٤٧٥٥٩٩٤	فرع الصريح : هاتف : ٥٢-٧٠٢٢٧٨٣	فرع جنوب عمّان : هاتف : ٥٦-٤٠٢١٥٤٧
فاكس : ٥٦-٤٧٤١٨٠٨	فاكس : ٥٢-٧٠٢٢٧٨٤	فاكس : ٥٦-٤٠٢١٥٦٠
فرع ماركا : تلفاكس : ٥٦-٤٨٨١٢٠٠	فرع عجلون : تلفاكس : ٥٢-٦٤٢٢٠٧٠	فرع السلط : تلفاكس : ٥٥-٣٥٠٠٠٩٦
	فرع كفريوبا : تلفاكس : ٥٢-٧٣١٥٠٠٥	

رؤى إسلامية لخدمات تأمينية

لليادة والعطاء في خدمة الاقتصاد الإسلامي

«التعاون رسالتنا والتكافل غايتنا»



اضفنا الى مكتبة الاتحاد

إدارة أخطار شركات التأمين (أخطار الاككتاب ، أخطار الاستثمار) - د. عيد احمد ابو بكر - الاردن - ٢٠١١

يقع الكتاب في ٣٣٩ صفحة ويتناول الملاءة المالية لشركات التأمين مفهومها وأهميتها والأخطار المؤثرة فيها وتحليل وقياس أخطار الإكتتاب في شركات التأمين ، وتحليل وقياس مخاطر استثمار أموال شركات التأمين .



اختلال التوازن العقدي بين التزامات طرفي التأمين (دراسة نقدية لمفهوم الصفة التعويضية في التأمين من الاضرار)

د. مدحت محمد محمود عبد العال - مصر - ٢٠١٠

يقع الكتاب في ٢٦١ صفحة ويتناول المبررات التي يقرها الفقه للترقية بين التأمين على الاشخاص والتأمين من الاضرار واهمية عنصر الضرر في التأمين من الاضرار وضرورة تناسب التعويض مع الضرر، كما يبحث في تعدد عقود التأمين ونطاق الجمع بين مبلغ التأمين والتعويض.



التأمين الصحي انواعه واحكامه من منظور الفقه الاسلامي (دراسة مقارنة) - د. مراد محمود حسن حيدر - مصر - ٢٠٠٩

يقع الكتاب في ٢١٢ صفحة ويتناول التعريف بالتأمين والتطور التاريخي الذي مر به ، كما يبحث في اركان التأمين وانواعه وعن الحكم الشرعي للتأمين بأشكاله الثلاثة والتطبيقات العملية للتأمين الصحي والضوابط المقترحة لجعل عقد التأمين الصحي عقداً شرعياً صحيحاً.



تسويق الخدمات - د. فريد كورتل - الاردن - ٢٠٠٩

يقع الكتاب في ٣٦٥ صفحة ويتناول تعريف ومفهوم وسمات التسويق والاسباب والدوافع لاستخدام المفهوم التسويقي كما يبحث في ادارة العلاقة التفاعلية في تقديم الخدمات والاستراتيجيات التي تساعد مؤسسة الخدمة في تشخيص وادارة العلاقات التبادلية في نظام تقديم الخدمة والبحث في تسويق الخدمات المصرفية الفندقية والخدمات السياحية والصحية.



دفع الدية من قبل شركات التأمين المعاصرة - محمد خير درادكة - الاردن - ٢٠٠٨

يقع الكتاب في ٢٠٨ صفحة ويتناول التعريف بالدية وما يترتب عليها والتكييف الفقهي للدية ، كما يتناول العاقلة وحقيقتها وما تحمله من دية كما ونوعاً والأحكام المتعلقة فيما تدفعه شركات التأمين على انه دية ، ورأي القانون الاردني في قيام شركات التأمين بدور العاقلة .



التأمين الزراعي - د. علي جدوع الشرفات - الاردن - ٢٠٠٨

يقع الكتاب في ٢٠٦ صفحة ويضم في ابوابه مدخل الى التأمين الزراعي والمخاطر القابلة للتأمين الزراعي وقانون الاعداد الكبيرة واعادة التأمين الزراعي والتأمين على الانتاج النباتي والثروة الحيوانية وآلية تقدير الخسائر وآلية تقدير مبلغ وقسط التأمين.



دعاوى حوادث السير (دراسة مقارنة من خلال الفقه والاجتهاد والنصوص القانونية) - المحامي نزيه نعيم شلالا - لبنان - ٢٠٠٢ .

يقع الكتاب في ٢٦٩ صفحة ويتناول كل ما يتعلق بالحوادث التي تأتي عن السرعة الزائدة للسائق ومسؤولية الضحية ، ويبحث في مخالفة قواعد وقوانين السير والمسؤولية الجزائية للناتج مجاناً ، وتقدير التعويض من قبل محاكم الاساس ، والتضامن والاشتراك في المسؤولية ومدى مسؤولية شركات الضمان في تحمل المسؤولية الى جانب العديد من المسائل والاجتهادات التي تأتي بها دعاوى السير والتي تفصل بها المحاكم المختصة .



David F. Bradford للمؤلف The Economics of Property – Casualty Insurance

يقع الكتاب في ٢٠٠ صفحة ويضم مقدمة حول اقتصاديات تأمين الممتلكات والاصابات، كما يبحث الكتاب في التمويل الخارجي ودوره في التأمين وأثر التغيرات في قانون الضريبة على اسعار تأمين الممتلكات والاصابات، واسباب ونتائج تنظيم وتحديد اسعار التأمين في فرع تأمين المركبات ومراقبة السعر والمنظمة الصناعية في تأمين السيارات وتكاليف فشل شركات التأمين كما في الاصلاح للمنظمات واداء شركات التأمين المساهمة في مواجهة المؤسسات التعاونية.



بحثها الملتقى الاقليمي الاول للتأمين والرعاية الصحية (مصر)

تكنولوجيا المعلومات في مواجهة تحديات تطبيق التأمين الصحي



الصحي الاجتماعي، تغطية الفروق بين كلفة الانظمة الصحية والفعالية ومنها فرق درجة الاقامة واستقدام خبراء، تقديم التأمين الطبي للعلاج خارج البلاد، تأمين السياحة الوافدة، التأمين على الحياة والاستمرار في تغطية الفترة الانتقالية لعدة سنوات.

يشير واقع التأمين الصحي في الدول العربية الى سرعة الانتشار والتوسع ومثال ذلك في السعودية بعدد ٩ مليون مشترك وفي الامارات وصل الى ٢ مليون مشترك وبلغ عدد المؤمنين في سوريا الى ٥٦٥ الف مشترك اما الصعوبات التي تواجه التأمين الصحي فهي حالات الغش وسوء الاستخدام وتصادد الكلفة، نقص الكوادر الفنية، كثافة الاستخدام من قبل المؤمنين، وصعوبة الارشفة. تظهر فوائد التكنولوجيا في التأمين الصحي وتستخدم انظمة الحاسب الآلي اثناء تقديم الخدمة الطبية لما توفره من امكانية تدقيق المطالبات بشكل آلي من قبل الطبيب والشركة ونقل المطالبات آلياً الى خوادم الشركة والقدرة على الارشفة الالكترونية والمرونة في اعطاء الصلاحيات على مستوى الدائرة او مستخدم النظام اضافة الى امكانية استخدام الترميزات العالمية. ويحقق استخدام التقنيات المتطورة حفظ خصوصية المريض والتحقق باستخدام تقنية البطاقات الذكية مزايا عديدة منها عدم قدرة الطبيب على خلق مطالبات وهمية وامكانية الاستغناء عن الانترنت اثناء تقديم الخدمة اضافة الى توفر قدرة استيعابه لعدد غير محدود من المشتركين وتوفر ملف طبي موحد للمريض.

دعوة الى تطبيق استراتيجية منظمة الصحة العالمية لاستخدام التطبيقات الالكترونية في تنظيم الرعاية الصحية

في ختام فعاليات الملتقى أوصى المشاركون العمل على:-

الاهتمام بالاحصائيات الخاصة بالتأمين الصحي واصدار تشريعات مستقلة لتنظيم نشاط الشركات التي توفر خدمات الرعاية الصحية، تنظيم نشاط شركات ادارة خدمات التأمين الطبي، تقييم الاوضاع الحالية في كل سوق وتطوير برامج متنوعة في التأمين الطبي وبناء ثقافة تأمينية تراعي التوازن في المنتجات التأمينية وتتنوع عناصر المنافسة، التأكيد على أهمية دور الوسطاء في تطوير منظومة التأمين الطبي اضافة الى تطبيق استراتيجية منظمة الصحة العالمية لاستخدام التطبيقات الالكترونية في نظم الرعاية الصحية، والدعوة الى تعزيز الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مجال تطبيق نظم الصحة الالكترونية، تطوير نظام السجلات الطبية الالكترونية وتدريب الكوادر البشرية وتحديد بروتوكولات العلاج والانفاق عليها.

بتعاون مشترك ما بين الاتحاد المصري للتأمين والاتحاد العام العربي للتأمين والجمعية المصرية لشركات الرعاية الصحية عقد «الملتقى الاقليمي الاول للتأمين الطبي والرعاية الصحية» القاهرة/ فندق سميراميس انتركونتينتال يومي ١٠ و ١١ تشرين الثاني ٢٠١٠ بحضور د. جواد حديد رئيس الاتحاد العام العربي للتأمين، رئيس الاتحاد الاردني لشركات التأمين والامين العام للاتحاد العربي للتأمين السيد عبد الخالق رؤوف، وبمشاركة مديري عموم شركات التأمين وهيئات مراقبة التأمين العربية والمصرية وشركات الرعاية الصحية وعدد كبير من ممثلي شركات التأمين واعادة التأمين العربية ووسطاء التأمين العرب.

٣٥٠٠ دولار نصيب الفرد من الانفاق الصحي في الدول المتقدمة والمتوسط في الدول النامية لا يتجاوز ٢٠ دولار

تناولت محاور الملتقى بحث امكانيات تطوير سوق التأمين الطبي، دور هيئات الرقابة في تطوير سوق التأمين الطبي وعرض تجربة سوق كل من مصر والامارات في التأمين الطبي والرعاية الصحية، وبحث مقومات النجاح في التأمين الطبي والعلاقة بين شركات التأمين ومقدمي الخدمة وشركات ادارة النفقات الطبية ودور الوسطاء في تطوير منظومة التأمين الطبي كما ناقش الملتقى دور تكنولوجيا نظم المعلومات في خدمة التأمين الطبي ودورها في تحديات تطبيق التأمين الصحي.

فيما يلي أبرز النقاط التي تناولتها هذه المحاور:

تقل نسبة الانفاق على الصحة (الحكومي والخاص) من الناتج المحلي الاجمالي عن ١٠٪ في الدول المتقدمة واقل من ٥٪ في الدول النامية.
يصل نصيب الفرد من الانفاق الصحي في الدول المتقدمة ٣٥٠٠ دولار والمتوسط في الدول النامية لا يتجاوز ٢٠ دولار.
عالمياً تتركز مشاكل تطبيقات التأمين الطبي الخاص: في الأنظمة المطبقة، تحصيل أقساط التأمين، ارتفاع الكلف، التلاعب في المستندات.
يذكر عن تجربة مصر: هناك ١٢ شركة تأمين تزاوّل التأمين الطبي قصير الأجل بمجموع أقساط وصل الى ٤٢٢.٢ مليون جنيه مصري وشركتان تزاوّل التأمين الطبي طويل الاجل باجمالي اقساط ١٤٦.٩ مليون جنيه وارتفاع اجمالي التعويضات الى ٣٩٥.٥ مليون جنيه. وهناك ثلاثة اشكال لادارة التأمين الطبي في مصر حيث تتولى شركات التأمين ادارة الخدمة بنفسها واخرى توكلها الى ادارة متخصصة وهناك شركات تجمع بين الاثنين.
تقع خلافات بين مقدمي الخدمة من جهة وشركات التأمين وشركات الرعاية الصحية من جهة اخرى بسبب: كثرة تحريك الاسعار من مقدمي الخدمة ورفعها بنسب عالية، عدم استيعاب مقدم الخدمة على تطبيق انظمة الشركات، عدم الدقة في المطالبات، عدم وجود معايير ثابتة لعلاج الحالات المرضية وتوقف مقدم الخدمة عن استقبال المؤمن عليهم وعلاجهم في حال الخلاف مع الشركة. اما الحلول المقترحة فهي تحقيق بيئة عمل متكاملة وواضحة من خلال نظام التوكيد الطبي، تحديد بروتوكولات العلاج، التوافق في انظمة الكمبيوتر، اتمتة نقل المطالبات بالاضافة الى مراجعة اسعار مقدمي الخدمة سنوياً.
فرص شركات التأمين لتفعيل دورها في دعم انظمة التأمين الصحي الاجتماعي من خلال: تقديم حزم من الخدمات الاضافية غير المشمولة في التأمين



ابوظبي تستضيف اعمال رابطة وسطاء التأمين العرب



باستضافة ممثل سوق الامارات العربية المتحدة في مجلس ادارة الرابطة السيد محمد فواز المقيد، افتتح نائب رئيس جمعية الامارات للتأمين السيد جمعة البخيت في ١٢ ديسمبر (كانون الاول) ٢٠١٠ اجتماع مجلس الإدارة لرابطة وسطاء التأمين العرب التي عقدت اجتماعها الثاني للعام ٢٠١٠ في مدينة ابوظبي وذلك بمجلسها الجديد الذي تم انتخابه في القاهرة. حضر الاجتماع، بالإضافة الى أمين عام الاتحاد العام العربي للتأمين السيد عبدالخالق رؤوف خليل، حضور رئيس ونواب رئيس وأعضاء مجلس الإدارة من مختلف الأسواق العربية وهم السادة: ايلي زيادة/رئيس مجلس الادارة (لبنان)، محمد عشاب/نائب اول للرئيس (تونس)،

الادارية، الاطلاع على حجم الموارد المالية منذ تأسيس الرابطة وكيفية تفعيل الانتسابات للرابطة.

وبعد اختتام الاجتماعات، اقام ممثل سوق الامارات في الرابطة مأدبة غداء حضرها نائب مدير عام هيئة الرقابة على التأمين في دولة الامارات العربية المتحدة السيدة فاطمة العوضي وفاعليات وشخصيات من القطاع في دولة الامارات العربية المتحدة.

هيثم الحريري/نائب ثان للرئيس ومقرر (سوريا)، حبش فراج/عضو (الأردن)، يوسف رزق الله/عضو (لبنان)، محمد فواز المقيد/عضو (الامارات)، ايهاب سمير قاسم/عضو (مصر).
تداول الحاضرون بعدة مواضيع مدرجة على جدول الاعمال، وبرزها متابعة تنفيذ مقررات اجتماع الهيئة الادارية والجمعية العمومية في القاهرة، النظر الى ما آلت اليه انتسابات الوسطاء في مختلف الاسواق خاصة بعد توسيع الهيئة

٧,٥٪ نمو أقساط التأمين في البحرين متجاوزاً مبلغ ٢٠٠ مليون دينار

وارتفاع أقساط التأمين طويل الأجل «التأمين على الحياة والإدخار» من ٥١,٥٧ مليون دينار إلى ٥٧,٣١ مليون دينار، بارتفاع قدره ١١٪. وبالرغم من انخفاض اعمال التأمين الهندسي بسبب الازمة المالية الا ان نمو التأمين الصحي بقوة في الفترة الماضية قد عوض هذا الانخفاض، كما ظهرت منتجات جديدة في السوق، مثل: تأمين مجلس الإدارة والإدارة التنفيذية في المؤسسات المالية والذي ازداد بعد حدوث الأزمة المالية، والتأمين الطبي وغيرهما.

ويؤكد محللون أن سوق التأمين لديه إمكانيات كامنة وواعدة لتحقيق نمو يعتد به في ظل ظروف ملائمة يتم رعايتها من جانب متخذي القرار. ويذكر أن عدد شركات التأمين والشركات التابعة التي تعمل في البحرين وصل الى ١٦٨ شركة من ضمنها ٢٧ شركة تأمين محلية و ١١ فرعاً لشركات اجنبية، بالإضافة الى شركات التأمينات الخارجية والخدمات المصاحبة لقطاع التأمين. كما ان من بينها ٧ شركات لاعادة التأمين واعادة التكافل، ويشار الى ان عدد شركات وساطة التأمين في البحرين يبلغ ٣٢ شركة عاملة منها شركات تتبع بنوكاً ومؤسسات مالية محلية او شركات لمستثمرين بحرينيين من الأفراد والشركات الاجنبية الخاصة للتأمين على موظفيها، وان القطاع يمكن ان يشهد مزيداً من النمو في ظل خطط وزارة الصحة التي تعمل على قانون التأمين الصحي الالزامي.

تشير مصادر ان قطاع التأمين في البحرين حقق نمواً عام ٢٠٠٩ بنسبة ٧,٥٪، حيث تجاوزت أقساط التأمين الإجمالية في سوق التأمين البحرينية ولأول مرة ٢٠٠ مليون دينار. وتعزى هذه الزيادة بشكل أساسي إلى زيادة أقساط التأمين الصحي، حيث وصلت الأقساط الإجمالية لأعمال التأمين الصحي إلى ٢٧,٠٢ مليون دينار في عام ٢٠٠٩ مقارنة مع ٢١,٢٣ مليون دينار عام ٢٠٠٨، وبزيادة قدرها ٢٧٪.



يعقد لأول مرة في لبنان: المؤتمر الاورو-متوسطي الرابع للتأمين فرصة للانفتاح والتعاون بين شركات التأمين العربية والاوروبية

والمملكة المتحدة، نجد أن اقساط تأمينات غير الحياة قد سجلت إنخفاضاً طفيفاً.

- اسواق التأمين الناشئة سجلت معدل نمو ٢,٤ ٪ في تأمينات الحياة ومعدل نمو ٢,٩ ٪ في تأمينات غير الحياة.
- اقساط التأمين العربية قاربت ٢١ مليار دولار عام ٢٠٠٩ وبنسبة نمو ١٥ ٪ مقارنة مع عام ٢٠٠٨ وتقدمت التأمينات الصحية معدلات النمو وبنسبة وصلت الى ٢٧ ٪ وحققت تأمينات الحياة معدل نمو ٨ ٪ مقابل نمو تأمينات غير الحياة بنسبة ١٧ ٪.
- تساهم البلدان العربية المتوسطة بنسبة ٢٨ ٪ من اقساط التأمين العربية و٥٦ ٪ من اقساط تأمين الحياة و١٩ ٪ من اقساط التأمين الصحي.
- العناصر الدافعة لزيادة الطلب على التأمين العربي هي النمو السكاني والحاجة الى تأمين الاستثمارات في مشاريع البنية التحتية، خصخصة الأصول الحكومية والتوسع في التأمينات الالزامية ونمو ملحوظ للتأمين التكافلي.



المؤتمر يبحث التمويل، القرصنة، الوسطاء، والدعوة للاندماج

تحدث في المؤتمر مجموعة من ذوي الخبرة في الحقلين التأميني والمصرفي في المجالات التالية :-

- **التمويل المصرفي وعلاقته بالتأمين:** تحدث د.عسان العياش نائب حاكم مصرف لبنان سابقاً مبيناً ان شركات التأمين لا تعاني مشكلة تمويل مصرفي حيث انها المودع في المصارف والعناصر المحركة عالمياً في توظيفات السيولة وينضح اثر الازدهار الاقتصادي على المزيد من نشاطات التأمين لا سيما في مجال تأمين المشاريع في المصارف والتجارة الداخلية، وأوضح ان هناك فجوة اقتصادية بالنسبة لمنطقة المتوسط حيث يعيش في دول المتوسط ٤٥٠ مليون نسمة يتوزع ٢٨ ٪ في الجانب الشمالي الاوروبي وحصتهم ٨٠ ٪ من الناتج المحلي المتوسطي البالغ ٨٠٠٠ مليار دولار يقابلهم ٦٢ ٪ من السكان في جنوبي وشرقي المتوسط وتصل حصتهم ٢٠ ٪ من الناتج. وتظهر الفجوة الاقتصادية من خلال التفاوت في حجم الناتج المحلي من دول المتوسط وحصه الفرد فيها حيث تصل في فرنسا الى ٤٢٥٠٠ دولار للفرد ويصل اجمالي



انعقد في العاصمة اللبنانية بيروت المؤتمر الاورومتوسطي الرابع للتأمين الذي نظمته جمعية التأمين في دول المتوسط MIA في ٢٧/ايلول بالتعاون مع الاتحاد العام العربي للتأمين وبرعاية وزير الاقتصاد والتجارة اللبناني وبحضور رئيس الاتحاد العام العربي للتأمين رئيس الاتحاد الأردني لشركات التأمين د.جواد حديد والأمين العام السيد عبدالخالق رؤوف ورئيس جمعية التأمين لدول البحر المتوسط MIA رئيس جمعية شركات الضمان اللبنانية السيد ابراهام ماتوسيان وبمشاركة ممثلين عن شركات تأمين لبنانية وعربية وعالمية وقد شارك الاتحاد الأردني لشركات التأمين بوفد ممثل برئيس الاتحاد د.جواد حديد وعضو المجلس السيد زكي نورسي ومدير الاتحاد السيد ماهر الحسين.

يذكر ان جمعية التأمين لدول البحر المتوسط تأسست قبل سنتين ونصف وتضم في عضويتها ٢٤ دولة وتتخذ مقراً لها برشلونة في اسبانيا، وتهدف الجمعية وفق ما أشار اليه رئيسها السيد ابراهام ماتوسيان الى انشاء اتصالات وتعزيز العلاقات بين جميع العناصر لقطاع التأمين وإعادة التأمين لتنفيذ الدراسات والأنشطة المشتركة وصولاً الى تطوير التبادلات الاقتصادية والتعاون عبر الحدود في منطقة البحر المتوسط.

١٥ ٪ نمو التأمين العربي والأقساط تصل الى ٢١ مليار دولار تساهم البلدان العربية المتوسطة ب ٢٨ ٪ و ٥٦ ٪ من أقساط تأمين الحياة و ١٩ ٪ من التأمين الصحي

الأمين العام للاتحاد العربي السيد عبدالخالق رؤوف أشار في كلمة حفل الافتتاح الى واقع التأمين العربي والعناصر الدافعة لزيادة الطلب موضعاً أبرز المؤشرات:-

- انخفضت اقساط التأمين في العالم عام ٢٠٠٩ وفق دراسة لشركة سويس ري بواقع ١,١ ٪ لتبلغ ٤٠٦٧ مليار دولار. وفي حين انخفضت أقساط تأمين الحياة بواقع ٢ ٪ لتبلغ ٢٢٢٢ مليار دولار نتيجة تأثير الازمة المالية على مبيعات منتجات الـ Unite Linked في كل من الولايات المتحدة



- التعاون بين الوسطاء والضامنون في منطقة البحر المتوسط: رئيس الاتحاد المتوسطي لوسطاء التأمين FBMA يلي زيادة لفت الى وجود اختلاف بين البلدان في شمال وجنوب البحر المتوسط، حيث حصة الوسطاء في الدول الأوروبية التي لها حدود مشتركة في البحر الأبيض المتوسط تتراوح بين ٢٠٪ في اسبانيا (اكثر من ٢٥٪ في غير الحياة) الى ١٠٪ في حالة اليونان، وتقع ايطاليا وفرنسا ما بينهما.

في جميع بلدان الجنوب فإن الوسطاء اقوى لا سيما في مجال التأمين على غير الحياة، خصوصاً في الخطوط التجارية مثل المسؤولية، النقل. ثم أشار الى التشريعات وأهميتها لوسطاء التأمين: مبيناً أن هيئة وساطة التأمين تهدف الى وضع إطار واضح لجميع الأطراف المعنية، توحيد المعايير وفتح الاسواق امام المعاملات ما وراء الحدود. وتطرق الى ان الخلافات القائمة تشكل صعوبة العمل على حرية الخدمات وإقامة التعاون بين وسطاء من دول مختلفة. مبيناً الاختلافات في بلدان الجنوب، بدءاً من انفتاح الاسواق (باستثناء لبنان، وفي البلدان الأخرى هناك قيود على شركات التأمين للعمل) وايضاً مطالب العملاء مرتبطة الى حد كبير بدرجة الرخاء، فضلاً عن التشريعات المحددة. اما العوامل التي تعزز العلاقات بين الوسطاء وشركات التأمين فمنها: تحسين صورة هذا القطاع، الشفافية، زيادة القيمة المضافة الى العميل وشركة التأمين، وبرامج تدريبية لتحسين كفاءة العملية.

المؤتمر يدعو الى تأسيس صندوق استثمار لدعم توسع شركات التأمين والوساطة

أبرز توصيات المؤتمر: التركيز على نشر الوعي بالأهداف المشتركة للجمعية والاتحاد العربي للتأمين، الافادة من التكامل بين قطاعات التأمين في دول البحر المتوسط والأقطار العربية الأخرى لتنمية الموارد البشرية وتبادل فرص العمل، تمويل الابحاث والدراسات المتخصصة في التأمين، كما دعا المشاركون الى دعم البعثات التجارية عبر الحدود وتيسير الحصول على تمويل لشركات التأمين بمختلف مكوناته والدعوة الى تأسيس صندوق استثمار متوسطي يوفر الدعم المالي لأنشطة التوسع لشركات التأمين المختصة وشركات وساطة التأمين العربية اضافة الى الاهتمام بوسائل التسويق الحديثة.



اقساط التأمين على الحياة فيها الى ١٨٧ مليار دولار ولغير الحياة ١٢٦ مليار دولار، في حين تصل حصة الفرد العربي بين ٢٠٠٠ - ٢٠٠٠ دولار.

- التعامل مع حالات القرصنة البحرية: تناول البروفيسور في القانون البحري Peter Irminger موضوع القرصنة وأشار ان أول عملية وقعت قبل ١٥ عاماً في عدن ثم استعرض الظروف التي تحيط بالاعتداءات حيث غالبيتها تقع صباحاً ودافعها الحقيقي هو جمع المال ثم تناول الصعوبات التي تواجهها الحكومات في عمليات المفاوضات وادك على ضرورة تدريب قبطان الباخرة وتأهيله من الناحيتين الجسدية والنفسية لمواجهة حالات القرصنة. كما أوضح ان شركات التأمين على النقل والسفن هي التي تتولى التعويضات على الأهل اضافة الى الشركات المؤمنة للبضاعة المنقولة على السفينة اما اليخوت فتتولى الحكومات تعويضاتها.

- شركات التأمين العربية المتوسطة: الوقت للدمج: اعتبر رئيس مجلس ادارة «شديد كابييتال» فريد شديد ان الدمج ضروري في دول المتوسط خاصة في شرق المتوسط العربي، وتناول اسواق التأمين في شمال إفريقيا والشرق الاوسط وتضم: الامارات العربية، السعودية، المغرب، مصر، لبنان، الجزائر، الكويت، قطر، تونس، عُمان، الأردن، البحرين، السودان، سوريا، ليبيا، فلسطين، اليمن، العراق وموريتانيا.

وقال إن المنطقة بكاملها وصلت الى ١٩، ٦٧٧ مليون دولار وهو النمو الاكثر سرعة في اسواق التأمين في العالم وتشكل الإمارات والسعودية والمغرب ومصر ولبنان ٧٠٪ من حصة السوق.

وتطرق الى التأمينات في المتوسط العربي حيث معدل النمو المشترك فيها ١٢٪ وهناك ١٢٠ شركة في البلدان الثمانية. وتناول موضوع الدمج وفوائده لناحية الكلفة، التوقيت، التعلم، التحكيم، والتنوع، لافتاً الى ابرز التحديات امامه وهي ثقافية، تجارية تقنية وسياسية واجتماعية، موضحاً ان تخطيها ينمي حجم السوق ويزيد من التدفقات المالية. وعن التمويل وبدائله أشار: ان الدخول في شراكة يولد تدفقاً مالياً كما يمكن الاعتماد على رأس المال، وخيار ال IPOS. وخلص الى ان المستقبل لصالح المجموعات وبالنسبة الى منطقة المتوسط العربي هناك حاجة الى تحقيق اندماجات، ومن ابرز الحوافز الاساسية ايجاد تشريعات وقوانين لتحفيز وتنظيم عملية الدمج.

يحيى المتولي مديراً عاماً لشركة الأراضي المقدسة للتأمين



تم تعيين السيد يحيى المتولي عضو مجلس إدارة الشركة مديراً عاماً للشركة إعتباراً من تاريخ ٢٠١٠/٤/١. ويذكر أن السيد يحيى المتولي أحد مؤسسي شركة الأراضي المقدسة للتأمين ولديه خبرة واسعة في مجال التأمين تمتد لأكثر من ٤٠ سنة عمل خلالها في عدة شركات تأمين في الأردن ووكالة نيوانديا للتأمين وشغل عدة مناصب كان آخرها نائباً لمدير عام الشركة قبل توليه منصب المدير العام. أسرة نشرة رسالة التأمين تتقدم بأحر التهاني والتبريكات للسيد يحيى ولشركته وتتمنى لهم دوام التقدم والنجاح.

أول شركة ليبية متخصصة في التأمين الصحي

باشرت الشركة الليبية للتأمين الصحي نشاطها عام ٢٠٠٩ كأول شركة ليبية متخصصة تعمل تحت شعار «الصحة الأمانة» وضمان لرعاية صحية محلياً ودولياً وتوفير التغطيات التأمينية والرفع من مستوى الخدمات الصحية، للمواطنين في ليبيا، وقد بدأت الشركة في مرحلة الانتاج وحققت في غضون أربعة أشهر اجمالي اقساط وصل الى ١٢ مليون دينار ليبي وبلغ اجمالي المشتركين أكثر من ١٥٠٠٠ مشترك ومن أبرز ما تقدمه الشركة الليبية للتأمين الصحي هو تغطية الأمراض السابقة لتاريخ التأمين، ويذكر أن الشركة تقدم خدماتها من خلال اثني عشر مكتباً موزعين على مناطق مختلفة في المدن الليبية.



بنسبة نمو ٥,٦ %

أقساط التأمين في المغرب ترتفع الى ٢٠,٨١ مليار درهم

أشار تقرير وزارة المالية والاقتصاد المغربية أن نشاط التأمين في المغرب واصل ارتفاعه خلال العام ٢٠٠٩ بوتيرة جيدة، إذ ارتفع حجم الاقساط، بنحو ٥,٦% وبلغ ٢٠,٨١ مليار درهم. ويعزى التوسع الى نشاط التأمين، غير تأمين الحياة، الذي مثل ٦٨,١٤% من مجموع الأقساط الصادرة خلال ٢٠٠٩، بزيادة ٧,٧% فيما مثل التأمين على الحياة ٣١,٨٦% من مجموع الأقساط الصادرة، وارتفع بنسبة ١,٣% أما التعويضات التي وزعتها شركات التأمين المغربية فقد حققت انخفاضا بنسبة ٧,٩% خلال عام ٢٠٠٩ وبلغت ١٥,٦ مليار درهم (الدولار يساوي ٨,٤ درهم).

وبحسب التقرير انخفضت الأرباح الصافية لقطاع التأمين خلال عام ٢٠٠٩ بنسبة ٦,١% وبلغت ٢,٠٨ مليار درهم (ما يعادل ٣٦٧ مليون دولار) وبلغ حجم الإنفاق للفرد المغربي في خدمات التأمين ٨٠,٧ دولار ويذكر ان قطاع التأمين المغربي يضم ١٧ شركة، بينها ١٤ شركة تجارية و٣ شركات تعاقدية، وبلغ مجموع رأس مال الاجتماعي لشركات التأمين المغربية خلال عام ٢٠٠٩ مبلغ ٥,٢٨ مليار درهم، وانخفاض ١٦,٠١% مقارنة مع عام ٢٠٠٨، وذلك نتيجة لعملية اندماج في السوق. وبلغ حجم الأموال الذاتية لشركات التأمين المغربية ٢٥,٢ مليار درهم في عام ٢٠٠٩ بزيادة ١٠,٠٥% مقارنة مع عام ٢٠٠٨، وأصبحت تمثل ١١٦% من مجموع الأقساط الصادرة. أما حجم الاستثمارات المالية لشركات التأمين فقد وصل ٩١,٥٥ مليار درهم بزيادة ٨,٨%، وحجم الاحتياطات الفنية لشركات التأمين المغربية، بلغت ٩٠,٧ مليار درهم.





رشيد الهباب مديراً عاماً لشركة التأمين الوطنية



تم تعيين السيد رشيد الهباب مديراً عاماً لشركة التأمين الوطنية إعتباراً من ٢٠١٠/٦/١. يحمل السيد رشيد شهادة MBA في التأمين وإدارة الخطر من الولايات المتحدة الأمريكية وشهادة الدبلوما في التأمين من معهد التأمين القانوني في لندن CII وشهادة MIRM من معهد إدارة الخطر في لندن ولديه خبرة واسعة في مجال التأمين داخل وخارج الأردن خاصة في دول الخليج العربي لمدة

تزيد عن ٢٨ سنة حيث شغل عدة مناصب قيادية خلال عمله في التأمين كان آخرها منصب مدير عام إحدى شركات التأمين في البحرين. وبهذه المناسبة، تقدم أسرة نشرة رسالة التأمين بأحر التهاني والتبريك للسيد رشيد وتتمنى له ولشركته تحقيق المزيد من التقدم والنجاح.

تراجع ارباح شركة لويديز بسبب تكاليف الكوارث

كشفت مصادر شركة لويديز البريطانية للتأمين تراجع في أرباحها قبل خصم الضرائب بنسبة ٥٠% في النصف الأول من العام الجاري ٢٠١٠ بعد ارتفاع التعويضات نتيجة الكوارث حيث كانت طلبات التعويضات من تسرب نفط شركة "بريتش بتروليوم" في خليج المكسيك والتكاليف الناتجة عن زلزال شيلي من بين العوامل وراء تراجع الأرباح قبل استقطاع الضرائب لتصل إلى ٦٢٨ مليون جنيه استرليني (٩٩١ مليون دولار) مقابل ١,٢٢ مليار جنيه استرليني خلال ذات الفترة من عام ٢٠٠٩.

ودفعت الشركة ما مجموعه ٥,٩ مليار جنيه استرليني في شكل تعويضات خلال الأشهر الستة، مقابل ٢٦٥ مليون جنيه استرليني قبل أكثر من عام مضى بسبب العدد الكبير من الكوارث هذا العام عما وقع خلال العشرين عاماً الماضية. وقد واجهت الشركة مزيداً من طلبات التعويض لتسديدها حيث العواصف الثلجية في الولايات المتحدة وعواصف الرياح في أوروبا والزلزال في الصين وهاييتي والتي ساهمت في ارتفاع مبالغ مطالب التعويض خلال تلك الفترة.

٧٢٥ كارثة طبيعية بسبب التغير المناخي



كشفت شركة «ميونخ ري» إحدى أكبر الشركات لإعادة التأمين في العالم إن الشهور التسعة الأولى من العام ٢٠١٠ شهدت حدوث ٧٢٥ كارثة طبيعية مرتبطة بالطقس ويعتبر هذا الرقم ثاني أعلى رقم يسجل منذ عام ١٩٨٠. وبلغت الخسائر الاقتصادية المرتبطة بالطقس ما يزيد على ٦٥ مليار دولار ويقال ذلك عن متوسط الخسائر في السنوات العشر الماضية وأن مطالبات التعويض عن الأضرار من صناعة التأمين بلغت ١٨ مليار دولار. وبحسب مصادر قاعدة البيانات التي تمتلكها الشركة عن الكوارث الطبيعية فإن تكرار الطقس السيء دليل قوي على التغير المناخي واعتبرت الشركة أنه وعلى الصعيد العالمي فإن عام ٢٠١٠ يعتبر الأكثر دفئاً منذ بدء الاحتفاظ بالسجلات (لدرجات الحرارة) قبل ١٣٠ عاماً وأن الأعوام العشرة الأكثر دفئاً خلال تلك الفترة تقع كلها في السنوات الاثني عشرة الماضية.

هذا وتقال ظاهرة التغير المناخي اهتمام ومراقبة من خبراء الشركة منذ عقود وتكشف عن ازدياد كبير في درجات الحرارة الأمر الذي يبرز مخاطر عديدة في المشهد المناخي في العالم لا سيما في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا الأمر الذي دفع الشركة الى ايجاد أنواع تأمينية جديدة لتغطية الأخطار الناشئة.



شركات التأمين المصرية تشتترط توفر وسائل حماية متطورة لتأمين المتاحف



بعد حادثة سرقة لوحة زهرة الخشخاش التي وقعت في متحف محمود خليل في مصر، بحث مسؤولون موضوع تأمين المتاحف ومدى قدرة شركات التأمين المصرية الدخول في هذا النوع من التأمين خاصة وهناك ندرة شديدة في التأمين على المتاحف المصرية، ان تولي الشركات مسؤولية التأمين يتطلب من الجهات المسؤولة عن المتاحف رصد مخصصات مالية عالية لدفع الأقساط، وقد اشترط خبراء التأمين ضرورة تطوير الوسائل الأمنية في المتاحف لتقليل الأخطار، خاصة في حالة قيام الشركات بالتأمين حيث يتعذر على شركات التأمين قبول التأمين على المتاحف إلا في حالة وجود وسائل أمن وحماية عالية جداً داخل المتحف، علماً بأن هذا النوع من التأمين منتشر في بعض الدول الأوروبية، وأن أسواق لندن هي أكثر الأسواق احترافاً فيه، حيث تقبل التأمين على المتاحف والمعارض نتيجة وسائل الأمن القوية الموجودة بها والتي تجعل شركات التأمين مطمئنة بسبب انخفاض أخطار سرقة المتاحف نتيجة توفير وسائل الحماية.

أغطية تأمين جديدة لمواجهة "القرصنة"



ابتكرت اسواق التأمين العالمية منتجا جديدا لمواجهة ظاهرة القرصنة البحرية في خليج عدن، يهدف إلى تغطية الضرر أو التلف الذي يصيب السفينة أو البضاعة دون تحمل مبلغ الفدية، كما ظهرت منتجات جديدة تغطي مبالغ الفدية مقابل اطلاق سراح السفن او البضائع وقدر خبراء في مجال القرصنة البحرية ان تكلفة الهجمات التي تستهدف السفن التجارية في خليج عدن والتي تشكل الوسيلة الأساسية لتبادل البضائع في العالم بحوالي ١٦ مليار دولار سنويا، و أن تلك العمليات تسببت في زيادة رسوم التأمين على الرحلات القادمة من شرق آسيا إلى المنطقة بنسبة ٩٠٪. نتيجة ارتفاع تكاليف عمليات القرصنة التي شملت احتجاز السفن وحمولاتها حتى دفع الفدية التي تتحملها شركات التأمين. ويذكر ان ارتفاع اسعار التأمين على الرحلات القادمة من شرق آسيا الى خليج عدن قد انعكست على اجور شحن الحاويات القادمة على الرحلات من شرق آسيا الى المنطقة.



سويس ري (Swiss Re) تحصل على رخصة التكافل في ماليزيا

وفقاً لمصادر وحدة إعادة التكافل التابعة الى شركة «سويس ري» وهي ثاني اكبر شركة إعادة تأمين في العالم حصلت الشركة على موافقة البنك المركزي الماليزي على تأسيس وحدة إسلامية لإعادة التأمين في ماليزيا، ووصفت خطوة سويس ري هذه في اطار توسيع نطاق جهود الشركة لتقديم حلول عامة لإعادة التكافل». حيث تسمح لـ «سويس ري» بتقديم خدمات إعادة تأمين تكافلي أسرية وعامة عالميا، وأشارت سويس ري ان أقساط تكافل قد سجلت بنحو ١,٧ مليار دولار في ٢٠٠٧. وتقدر نسبة نمو قطاع التأمين المتوافق مع أحكام الشريعة الإسلامية ما بين ٢٠ - ٢٥ ٪ سنوياً بينما يبلغ نمو قطاع التأمين التجاري نسبة تراوح ما بين ٦ - ٧ ٪ سنوياً، ويعزى ذلك إلى نمو القطاع المالي الإسلامي بوجه عام.

ويتوقع أن يصل حجم إجمالي أقساط هذا القطاع الى عشرة مليارات دولار بحلول عام ٢٠١٠ حسب تقديرات سوق التأمين العالمية، وتبلغ حصة الدول العربية من سوق التأمين الإسلامي نحو ٦٣ ٪، تليها ماليزيا بنسبة ٢٧ ٪ وهي أكبر سوق للتأمين الإسلامي في العالم، ثم دول آسيا والباسفيك بنسبة ٩ ٪ بينما تبلغ حصة أوروبا والولايات المتحدة ١ ٪.



مشروع قانون في تونس لتكوين شركات متخصصة في تأمين الحياة



تقوم الهيئة العامة للتأمين في تونس بإعداد قانون جديد يتعلق بإنشاء شركات متخصصة في قطاع التأمين على الحياة، ويأتي القانون الجديد في ضوء التغييرات التي يشهدها المجتمع التونسي والحاجة الى تطوير التقاعد وتمديد سن التقاعد إلى ما بعد ٦٢ عاماً.

ويأتي تطوير قطاع التأمين على الحياة من منطلق المزايا التي يوفرها للمؤمنين لا سيما وأن التقاعد التكميلي الذي يوفره التأمين على الحياة أصبح محورا أساسيا في عملية إصلاح أنظمة التقاعد.

كما ان التخصص في مجال التأمين على الحياة سيوفر دعم الجانب الإجباري للتأمين على الحياة الذي تلزمه البنوك على عملائها عند حصولهم على قروض متوسطة وطويلة المدى.

ويشار أن نسبة التأمين على الحياة في تونس بلغت عام ٢٠٠٩ نحو ١٣ ٪ من إجمالي نشاط قطاع التأمين وأن قطاع التأمين على الحياة يشهد تطورا بنسبة ٢٠ ٪ سنوياً.

و يذكر أن سوق التأمين في تونس يشهد اصلاحات تمثلت في تأهيل قطاع التأمين وتحسين الاطار العام وتنظيم القطاع وتحسين الاطار التشريعي واستكمالته وملاءمته مع المعايير العالمية الى جانب توفير الدعم لأنواع التأمين غير المستغلة بعد كالتأمين على الحياة والتأمين الفلاحي كما استهدفت الخطة الاصلاحية إعادة التوازن للأنواع التي تعاني صعوبات مستمرة ومنها تأمين السيارات.

مقرات جديدة لشركات التأمين الأردنية

شركة المنارة للتأمين

انتقلت مكاتب الشركة لمقرها الجديد في:
- الشميساني- شارع الامير شاكربن زيد
- هاتف: ٥٦٥٦٠١٣
- فاكس: ٥٦٥٢٤٨٢
- ص.ب: ١٩١٢ عمان- الاردن ١١١١٨
- بريد الكتروني: info@almanarainurance.com

شركة جراسا للتأمين

انتقلت مكاتب الشركة لمقرها الجديد في:
- شارع مكة المكرمة-مبنى رقم ١٥٢-مجمع الحسيني-الطابق الثالث
- هاتف: ٥٥٣٠٠٣٨ - ٥٥٢٤١٥٥ - ٥٥٢١١٤٤
- فاكس: ٥٥١١٥١٤
- ص.ب: ٨٤٠٩١٥ عمان - الأردن ١١١٨٤
- بريد الكتروني: gerasa@ionet.com

شركة التأمين الوطنية

انتقلت مكاتب الشركة لمقرها الجديد في:
- وادي صقرة - شارع عرار- حسام سنتر- عمارة رقم ٢٧٠ الطابق الثاني.
- هاتف: ٥٦٧٧٦٨٩ - ٥٦٧١١٦٩
- ٥٦٨١٩٧٩
- فاكس: ٥٦٨٤٩٠٠
- ص.ب: ٦١٥٦ عمان ١١١١٨ الأردن
- بريد الكتروني: info@natinsurance.jo



مخيف جداً

يا شيخ

يا شيخ

المسافر
سألتني

مع
الشيخ
الشيخ
الشيخ

المنارة للتأمين...

تجمعنا رؤية واحدة



أينما كنت ...

0799422294



المنارة
almanara

www.almanarainsurance.com