



الصحافة العربية



AL - RAED AL - ARABI

مجلة فصلية ثقافية وشؤون عامة تهتم بالأمم العربية
تأسست في سنة ١٩٨٤ في دمشق

العدد الخامس - السنة الثانية - تموز - آب - ايلول - ١٩٨٤

هيئة التحرير

رئيس التحرير	الدكتور عزيز صقر
المدير العام	السيد محمد أبو صقر
مدير التحرير	السيد عبد الطيف عواد
مدير التحرير	السيد زياد عطيط
مدير التحرير	السيد صديق عبد النبي
مدير التحرير	السيد جابر حريز

★ المواضيع المنشورة في هذا العدد لا تعبر بالضرورة عن رأي المجلة
★ ترتيب المواضيع يخضع لاعتبارات طباعية فقط



شركة الانتاج العربي للإعلام والتأليف

كشوفات

تدارس جميع أنواع إعادة التأهيل

١٩٨٢	١٩٨١	١٩٨٠	١٩٧٩	النسبة
٤٤٧٠	٤٤٧٠	٤٤٧٠	٤٤٧٠	راس المال المدفوع
٤٤٧٠	٤٤٧٠	٤٤٧٠	٤٤٧٠	اجمالي الاصل الوردي
٤٤٧٠	٤٤٧٠	٤٤٧٠	٤٤٧٠	الاصل المتخط بها
٤٤٧٠	٤٤٧٠	٤٤٧٠	٤٤٧٠	الاصناف المتخط بها
٤٤٧٠	٤٤٧٠	٤٤٧٠	٤٤٧٠	اجمالي الموجودات

مقر الشركة الرئيسي

٢٥ شارع النهضة، دمشق - ج.ع.س

ص.ب. ١٠٨٨
LUTAY ST. DAMMUS
٢٥ شارع النهضة، دمشق - ج.ع.س

مكتب اتصال لنكد

1st, FLOOR, AGRA HOUSE, 31/311426 ST., LONDON EC3N 7AB
TELEPHONE: 01-2811426 (3EXTS), FAX: 8956641, ARUNEC 2

المحتوى

رقم الصفحة	الموضوع
٥	الانتاجية
٧	تأمين إعادة تأمين أخطار الامتار الصناعية
١٥	عدد التأمين وخصائصه
٢٠	اللاج الرئيسية لحطط التنبية في سورية وافتاها المستقبلية
٣٠	دراسة حول امكانية حل مشكلات وثائق التأمين والنقل البحري
٤٠	التأمين الاكراهي على المركبات في القطر العربي السوري وقراءة جديدة،
٥٢	تعتمد الربح في شركات التأمين على الحياة
٥٨	لربحية الداخلية كأداة لتحقيق كفاءة أفضل في شركات القطاع العام
٦٥	عمولات الارباح في حسابات اعادة التأمين
٧٤	قراءة موجزة في ميزانية شركة الاتحاد العربي لاعادة التأمين لعام ١٩٨٢
٨١	الاخبار المحلية
٨٦	الاخبار العربية
٨٩	الاخبار الدولية
٩٣	الزئترات والتدوات

جميع المراسلات باسم

هيئة التدوير

على العنوان التالي

شركة الاتحاد العربي لاعادة التأمين

دمشق - سورية ص.ب. ٥١٧٨

لنا كلمة

بتمام
نايب رئيس هيئة التحرير

في الوقت الذي تودّع فيه مجلة
الرائد العربي عامها الأول وتستقبل
عامها الثاني يسرّ هيئة التحرير ان
تتقدم الى قرائها الكرام والى كل من
ساهم في بنائها على طريق النور
والمعرفة بالشكر والتقدير .

هذا ومع مطلع عامها الثاني
يسرّ هيئة التحرير ان تجدد النداء الى
كتّابها الاعزاء لزيادة عطائهم وتدعو
كل المهتمين بصناعة التأمين وبأمور
المال والاقتصاد والادارة ان يساهموا في
اغناء موضوعاتها لتبقى هذه المجلة
منبراً حقيقياً يساهم في نشر هذه
الثقافة في كافة أرجاء الوطن العربي

تأمين وإعادة تأهيل أخطار الأقمار الصناعية

زياد مطيط

مدير البحثي والطيران

شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين

لمحة تاريخية:

ان توظيف الاموال الضخمة اللازمة لتصنيع ، وتطوير ، واطلاق الاقمار الصناعية لفت الانتباه في مرحلة مبكرة الى ضرورة وجود غطاء تأميني ، يضمن حماية تلك المصالح من الاخطار التي ترافق تلك المراحل ، حيث تم اصدار اول عقد تأميني لتغطية المسؤوليات . والاضرار خلال مرحلة ما قبل اطلاق:

PRE LAUNCH INSURANCE - لفحص المصنعي ، EARLY BIRD في عام ١٩٦٥ من قبل شركة COMSAT الامريكية التي كرست اهتمامها ونشاطاتها فيما يتعلق بالتطبيقات التجارية لهذه الظاهرة التكنولوجية الحديثة .

ان اخطار الاقمار الصناعية لا تعتبر بالضرورة من اخطار الطيران العادية ، ومع ذلك فقد تم توزيع هذا الخطر في سوق الطيران مع مكتبي ، ومعيدي التأمين لاططار الطيران حالة كونهم اقرب من غيرهم في هذا المجال ، ولكنهم حتى ذلك الوقت اي في عام ١٩٦٥ لم يكن باستطاعتهم ان يقدموا الحماية المناسبة لاططار مرحلي الاطلاق والتشغيل ، اذ لم تتوفر لديهم ائذناك الخبرة والعلومات الكافية والتي من شأنها مساعدتهم في تقييم الاخطار لهاتين المرحلتين ، وفي عام ١٩٦٨ وبعد اطلاق ستة اقمار صناعية تجارية اربعة منها وصلت الى مداراتها المطلوبة امكن لكتبي التأمين ان يمنحوا التأمين ضد اخطار مرحلة الاطلاق LAUNCH INSURANCE لسبعة اقمار صناعية حيث تم منح الغطاء على سلسلتين بشرط تطبيق DEDUCTIBLE حد خصاصة مهارة الرشد العربي

ولا يقوت هيئة التحريير ان تتقدم بمناسبة عيد الفطر المبارك بأجل التهاني الى جمهور قرائها وكتابها والى كل من يساهم في دعم مسيرتها كما ترجو الله ان يعيد هذه المناسبة على الاسرة العربية والاسلامية بالخير والمجد والسودد .

واحدة - لكل فشل اطلاق في كل سلسلة، وبعد نجاح مراحل الاطلاق للاعوام التالية ويشكل خاص منذ ١٩٧١ وحتى ١٩٧٥ اذ ان فشلا واحدا تحقق فقط من اطلاق ثمانية اقمار صناعية انفق ولاول مرة على حذف شرط حد الحسارة المهددة في ١٩٧٥ من عقد تأمين مرحلة الاطلاق لمشروع MARISAT كما عرض ايضا ولاول مرة في نفس العام غطاء تأميني للحماية ضد الاخطار خلال مرحلة التشغيل وهو ما يسمى :

IN ORBIT INSURANCE وبذلك لاحظ ان صناعة التأمين مهدت السبل الى وجود غطاء شامل لاططار الفضاء.

TYPES OF COVERS :

ان نسبة ومجال الاغطية التأمينية المنوحة حاليا في السوق لتغطية اخطار المشاريع الفضائية ، تطور بشكل كبير نسبة الى التقدم التكنولوجي الذي رافق صناعة الفضاء، مما ولد زيادة في الطلب على الحماية التأمينية لكل من له مصلحة تتعلق بتلك المشاريع ، وينشئ الوقت اكسب المؤمنين على مدى السنوات السابقة غير لآاس بها في هذا المجال جعلتهم يفكرون في تطوير عقود جميع الاخطار التأمين ضد اضرار المتلكات . والغرض من ذلك ليس فقط تأمين الاخطار التي تقع ضمن مجال الفروع الاخرى كالبحري، والطيران، والحريق، والالات الالكترونية، ولكن لتأمين الحماية ايضا ضد الحوادث التكنولوجية المرتبة وذلك خلال مراحل تنفيذ هذه المشاريع .
نورد فيها يلي انواع التغطية المتوفرة في السوق :

1 - تأمين اخطار التركيب : ERECTION ALL RISKS

هذا التأمين يغطي اخطار التجميع والاختبارات الفنية اللاحقة للقمر الصناعي وعبرية الاطلاق والاجزاء للمحطة بها . ومن الممكن ان يقتصر الاختبار على ان يكون باردا COLD TESTING او ان يجري في ظروف معينة . وعلى كل حال فان مجال هذا الغطاء يتشاس الى حد كبير مع النموذج العام لشروط اخطار التركيب في التأمين الخدمي .

٢ - تأمين مرحلة ما قبل الاطلاق : PRE-LAUNCH INSURANCE

هذا التأمين يغطي جميع الاخطار لاضرار المتلكات للقمر الصناعي،

وعبرية الاطلاق، والاجزاء للمحطة بها، وذلك لمرحلة ما قبل الاطلاق اي من ان يتم نقلها من مكان تصنيعها الى موقع الاطلاق وهذا يشمل عا اقسام رئيسية ١ - النقل - ٢ - التجميع والتركيب والتجهيز للاطلاق . وتخزين وتختلف في كل من هذه الاقسام مبالغ التأمين والاسعار الطبقة .
نورد فيها يلي امثلة على السعر المطبق في كل منها :

- النقل ٠.٧٪ TRANSIT - مقابل الاشتعال ٠.١٠٪ PRE-IGNITION - التخزين ٠.٥٪ STORAGE

ويشكل عام فان الاقسام الثلاثة تُسعر على اساس موحد وبسعر حده

الادنى ٠.١٥٪ والاعلى ٠.٢٠٪

٣ - تأمين الاطلاق : LAUNCH INSURANCE

هذا التأمين يغطي جميع الاخطار لاضرار المتلكات للقمر الصناعي وعبرية الاطلاق والاجزاء للمحطة بها خلال مرحلة الاطلاق اي منذ لحظة الاشتعال الى لحظة وصول القمر الصناعي الى المدار النهائي المطلوب . ويتضمن هذا التأمين اختيارات ما قبل التشغيل والعمليات الاساسية الاخرى . وبالرغم من اتساع الاهداف المطلوب انجازها في هذه المرحلة وكون الاجهزة المستعملة لتحقيقها غاية في التعقيد فمن الممكن مقارنة شروط تأمين هذه المرحلة بشروط اخطار التركيب الهندسية، ولكن يضاف اليها كثير من الشروط التأمينية الاساسية في الفروع الاخرى كالبحري والطيران .

كما هو معروف فان مبلغ التأمين في عقود تأمين اجسام الطائرات يشل القيمة المتفق عليها . اما مبلغ التأمين في عقد التأمين خلال مرحلة الاطلاق فيمثل الكلفة المطلوبة لاستبدال عملية الاطلاق كلها اي (مصاريف الاطلاق، القمر الصناعي، عبرية الاطلاق، اية معدات اخرى) ومفهوم الحسارة الكلية هنا يعني دمار جسم القمر الصناعي او فشله او عجزه الكامل عن القيام بوظيفته وذلك خلال فترات زمنية معينة تبدأ من لحظة الاشتعال بهدف الاطلاق لمحركات المرحلة الاولى، وهذا الاشتعال يستمر حوالي اربع دقائق، ثم يتخلص من هذه المحركات اذ تبدأ المرحلة الثانية والتي تأخذ

المحمول الى منقاة ١٦٠ ميلا في الفضاء خلال فترة خمس دقائق اخرى ويبدأ يكون التوضع البدئي على المدار قد تم فعلا ، بعدها تبدأ المرحلة الثالثة وذلك بان يتم اشتعال المحركات الاضافية والتي تضغط القمر الصناعي على مدار التحويل الاهليجي حيث تكون اقرب نقطة للارض لهذا المدار حوالي ١٦٠ ميلا اما بعد نقطة اتصال التي ٢٣٠٠٠ ميل ومن ثم يستمر دوران القمر الصناعي حول الارض لعدة مرات حتى يتحقق توصعه على المدار النهائي المطلوب .

اما الخسارة الجزئية فتتبع عمر خدمة القمر الصناعي المحددة اذ كلما نقص ذلك العمر كلما زادت قيمة تلك الخسارة لذا اتفق على ان يتخضع مبلغ التأمين الاصيل الى استهلاك جزء منه ، يحدد نسبة الى درجة الضرر الجزئي الحاصل ، والذي يساهم في تقصير العمر المحدد ، ويترج ذلك في عقد التأمين اصولا ، حيث يفرد بند خاص للاضرار الجزئية يحدد فيه نسب الاستهلاك هذه فيما يتعلق بكل نوع من انواع الاضرار الجزئية التي نورد بعض الامثلة عليها كالآتي :

١ - الانخفاض في كمية الوقود المتبقية

٢ - عدم كفاية الطاقة المطلوبة .

٣ - عدد مرات فشل القمر الصناعي بالاتصال بالاقمار الاخرى ، ونزو الى ان من شروط العقد ايضا تحديد عدد من المرات لفشل القمر الصناعي في تحقيق الاتصال مع الاقمار الاخرى حيث لا يتم التعويض عنها اذ تعتبر خسارة مهدرة تقع على عاتق المؤمن له DEDUCTIBLE

اما فيما يتعلق بالخسارة الكلية الاعتبارية الاصلية CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS ففيها عندما يكون الضرر الجزئي كبيرا لدرجة انه لم يعد بإمكان القمر الصناعي تحقيق المهام الموكلة اليه من قبل المؤمن له وبالتالي لا مانع من استبداله بقمر آخر كما سبق واسلفنا في حالة الخسارة الكلية .

نورد فيما يلي الاسعار الممكن تطبيقها في تأمين مرحلة الاطلاق :

(١) - ٧٪ / بدون حد للخسارة المهدرة بالنسبة للاقمار الصناعية .

(٢) - ٥٪ / بدون حد للخسارة المهدرة بالنسبة للمكوك الفضائي .

وهذه الاسعار طبعها تخفض بشكل كبير حال وجود حد للخسارة المهدرة DEDUCTIBLE لمرحلة الاطلاق .

وهذه الاسعار طبعها تخفض بشكل كبير حال وجود حد للخسارة المهدرة DEDUCTIBLE لمرحلة الاطلاق .

٤ - التأمين في المدار : IN-ORBIT INSURANCE

يضمن هذا العطاء ، التأمين ضد جميع الاخطار الكلية ، والجزئية الناه مرحلة التشغيل ، ويحدد مبلغ التأمين بشكل يتفق عليه مسبقا AGREED VALUE اذ يستند في تحديده على :

(١) عمر خدمة القمر الصناعي .

(٢) القيمة الاستبدالية في حال تحقق الخسارات الكلية او الاعتبارية .

في هذه المرحلة يتخضع مبلغ التأمين الى تخفيض نسبي مستمر عند كل تجديد للعقد ، والذي يتم سنويا تجزيا لحصول حالة كون قيمة مبلغ التأمين الاكبر من قيمة الشيء المؤمن عليه OVER-INSURANCE

اما فيما يتعلق بالخسارات الكلية ، او الاعتبارية او الجزئية فهي مشابهة تماما كما سبق واسلفنا ذكره في مرحلة الاطلاق ، ولكن يجب توجيه انتباه خاص هنا الى ضرورة تحديد قيمة حد للخسارة المهدرة لأن معظم الاقمار الصناعية التي اطلقت حتى يومنا هذا تعاني من مشاكل فنية جزئية ادت الى افقادها جزوا صغيرا من امكانياتها ، وبالتالي من الممكن ان تقع الخسارات الصغيرة الناجمة عن تلك المشاكل على عاتق المؤمن له ، وهذا بالطبع يلعب دورا هاما في احتساب الاقساط الواجب دفعها .

نورد فيما يلي الاسعار الممكن تطبيقها للتأمين في المدار :

من ١٪ - ٢٪ سنويا وهذه الاسعار كما سبق ونوهنا يتخضع تحديدها

لاختيارات هامة عند تجديد العقد سنويا ، منها حدود الخسارة المهدرة وبشكل خاص فيما يتعلق بعدد مرات فشل الاتصال مع الاقمار الصناعية الاخرى ، وخسارة الشلولة المؤتة للفترة السابقة من عمر القمر الصناعي ، كما يجب ان يبحث في حالات التصور الوظيفي التي حصلت حتى لسواكات مؤقتة وقت معاينتها .

كل هذه العوامل من شأنها تقييم الخطر من جديد وبالتالي تحديد القسط الواجب دفعه بشكل في سليم .

تأمين المسؤولية : LIABILITY INSURANCE

ان الاضرار الناجمة عن المركبات القضائية مستتة من مجال الغطاء المنوح لتغطية المسؤولية العامة ، لذا فقد تم إيجاد غطاء خاص لتأمين المسؤوليات الناجمة عن تلك المركبات وأخذت منه هونظمة كل المسؤوليات تجاه الغير T.P.L.L والتي تنشأ عن القصر الصناعي ، او عمرة الاطلاق ، او اية اجزاء اخرى ملحقه بها ، حيث يتضمن العقد تغطية مسؤولية كل من الصناع ، وولاية الاطلاق واية مؤسسة او مؤسسات قامت بتأدية خدماتها خلال مرحلتي الاطلاق ، والتشغيل وذلك كمشركين في التأمين ، يبدأ سريان هذا العقد مباشرة بعد ان تتم عملية الاشتعال لحرك عمرة الاطلاق وينتهي مباشرة بانتهاء عقد التأمين ، او دمار القصر الصناعي ، وعمرة الاطلاق .

تأمين الكفالة او الضمانة : WARRANT INSURANCE
عند شراء المعدات القضائية يتفق عادة مع الصناع على مواصفات دقيقة ، وكثيرة فيما يتعلق بالاداء الوظيفي ، وعمر الخدمة لتلك المعدات ، وتدرج هذه المواصفات اصولا في عقد الشراء اذ يتوقع تسديد كامل قيمتها بتحقيق تلك المواصفات كما تنص عليها في العقد ، حيث يتم دفع حد معين من قيمة تلك المعدات قبل التسليم ، ومن بعد يتم ترصيد باقي القيمة وذلك عندما تكون تلك المواصفات مطابقة لما اتفق عليه . لذا فان صانعي المعدات القضائية يقومون بتأمين مسؤولياتهم ضد فقدان تلك المدفوعات في حال عدم الموافقة على المواصفات وهذا التأمين يدعى INCENTIVE PAYMENT INSURANCE

تأمين خسارة العائد : LOSS OF REVENUE INSURANCE
ان الخسارة الاقتصادية الناجمة عن الاضرار الخاصة خلال مرحلتي الاطلاق ، والتشغيل ، اكبر ريبا من تلك الناجمة عن ما قبل هاتين المرحلتين فيها اذا كانت خسارة العائد ناتجة عن انخفاض في امكانية الخدمة المطلوبة للقصر

الصناعي . هذا هو يتصور حتى الآن نموذج اساسي لتغطية مثل تلك الخسارة ، ولكن من حيث المبدأ فان خسارة العائد الممكن تأمينها ، هي تلك التي يتأثر بها اصحاب المشروع فعلا ، وليست اية خسارة اخرى ، ففي بعض الاحيان يتضمن مبلغ التأمين زيادة معينة عن المبلغ الاصيل بهدف التعويض عن خسارة العائد ، ولكن ذلك لا يعد امرا عادلا لان يؤدي في بعض الاحيان الى دفع تعويضات غير مبررة في حال تعرض القصر الصناعي الى قصور وظيفي والذي لا يؤثر بالضرورة على قدرته او المهام المولولة به اذ من الممكن ان يقوم بهما به تلك جزوا او كلا قسم او اقسام اخرى ، اما معلومة او مؤجرة من قبل اصحاب المشروع . ففي تلك الحالة لا يعاني اصحاب المشروع من خسارة العائد فعلا ، لذا فان الخسارة المالية الناشئة عن فشل في الاطلاق ، او القصور الوظيفي للقصر الصناعي يجب ان تؤمن تبعالمبادئ مبرهنة عن تأمين خسارة العائد . والتي تغطي فقط الخسارة الفعلية الناتجة عن ذلك .

اعادة تأمين اخطار الفضاء :

كما هو معلوم ان تأمين اخطار الاقمار الصناعية يعد من الامور المبررة في صناعة التأمين نظرا لعدم التوازن الحاد بين المسؤوليات ، والاقساط ووجود اخطار كثيرة متصرفة ، ومعقدة مع وجود اختلاف كبير في مبالغ تأمين تلك الاخطار . يضاف الى ذلك النتائج السلبية لتلك التأمينات ، اذ ان حوادث الخسائر الكفية التي حصلت استهلكت تقريبا الاقساط التي تراكمت من تأمينت الفضاء على مدى ١٥ عامًا ، وهذا يوضح القصور الاساسية ليس فقط في حساب في سليم لقسط اخطار ، وانما في ادخال عوامل تحميل LOADING FACTORS اساسية على الاقساط المحسبة من شأنها مساعدة مؤسسي وعيشتين في بناء الاحياطيات المطلوبة لمواجهة التدفقات الحادة التي يسببها عن الخسائر المؤقتة .

عدم التوازن سابق الذكر سوف يسلل الى الازدياد خلال السنوات المقبلة المتوقعة اذ ان هناك مشروعا جديدا لنقل اربعة اقمار صناعية دفعة واحدة الى الفضاء مما يشكل تراكما واضحا للاخطار المحتملة ويحتاج الى سعة اكتسابية كبيرة لتغطيتها تقبض عن ٢٠٠ مليون دولار .

عقد التأمين وخصائصه

الحامي عبد الفلاح الفتيح

شخص مقابلة المحامين ببيروت

شاعت في الأونة الأخيرة أعمال التأمين في القطر العربي السوري ،
يقابل ذلك فلة البحوث في هذا العلم ، وكذلك المراجع فيه ، لحدثة دخوله
بشكل واسع في حياتنا اليومية والعامة .

وقد عرّف القانون المدني عقد التأمين في المادة / ٧١٣ / منه حيث ورد ما
نصه :

«التأمين عقد يلزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى
المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراداً مرتباً أو أي عوض
مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك لقاء قسط أو
أية دفعة مالية يؤديها المؤمن له للمؤمن»

وهذا النص يقابله نص المادة / ٧٤٧ / من القانون المدني المصري الذي
جاء فيه مايلي :

«التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى
المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراداً مرتباً أو أي عوض
مالي آخر في حال وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك في نظير قسط
أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن»

وفي هذين النصين السورديين في التفسير السوري والتصري تشابه كبير
وكبير جداً .

إضافة إلى كل ما ذكر أعلاه هناك حقيقة واضحة تكمن في أن الخطر
الغضاء لا يمكن أن تنسب إلى أي من صفوف التأمين المعروفة الأخرى ، لذا
فإن تأمينها وبالتالي إعادة تأمينها لا تتم في قسم معين ، وإنما في أقسام متعددة
كالطيران ، والبحري ، وللمتراكات ولا يعاد تأمينها تحت أي من الاتفاقيات
الدارجة ، أو المعروفة لتلك الأقسام لأنها تمتد إلى ما وراء مجال تلك الاتفاقيات
ولا يمكن استنادها إليها ، إذ سيكون التراكم كبيراً جداً ولا يمكن السيطرة
عليه . وكما سبق وأسلفنا الذكر بأن الخطر الغضاء تشكل مجالاً منفرداً جديداً
تداخله التعقيدات التكنولوجية المتطورة باستمرار ، لذا فإن الطريق الصحيح
لتوزيع تلك الاخطار هو في إعادة تأمينها اختيارياً إذ تتم محاكمة كل حالة من
الحالات على حدة بشكل دقيق ، وسليم يضمن على الأقل استمرار تواجد
الحياة المطلوبة ويشجع مكتسي تلك الاخطار على قبول الاكتتاب فيها

فهل كان هذا التعريف لعقد التأمين كافياً ، لذا العقد الخام ، والذي أصبح في عصرنا هذا يتناول حياة الملايين .

لقد احتار شراح القانون في إعطاء تعريف دقيق للتأمين ، إلا أنهم وبعد اختلاف شديد بينهم اتفقوا على ماذهب إليه الأستاذ (هيبان) في التعريف لعقد التأمين والذي هو على الشكل التالي :

«التأمين عملية بها يحصل شخص يسمى المؤمن له على تعهد لصالحه أو لصالح غيره بأن يدفع له آخر هو المؤمن عوضاً مالياً في حال تحقق خطر معين وذلك في نظير مقابل مالي هو القسط ، تبنى هذه العملية على تحمل المؤمن تبعاً مجموعة من المخاطر بإجراء القاصة بينها وفقاً لقوانين الاحصاء»

الآن شرح القانون ، وخاصة منهم من ذهب الى الاستفاضة في شرح عقد التأمين وعلى رأسهم العلامة السهوري ، والدكتور جمال الحكيم ، على ان التعريف السارد في القانونين السوري والعصري ، وإن كان يصلح تعريفاً وافيًا لعقد التأمين ، من أحد جوانبه ، جانب العلاقة بين المؤمن والمؤمن له ، إلا ان للتأمين جانباً آخر ، وهو الجانب الفني ، إذ لا يمكن فهم التأمين على الوجه الصحيح دون أن يوضع التأمين كنظام قانوني مركب يترجم فيه العناصر القانونية بالعناصر الفنية التي ترتبط في أساسها بالعلاقة ما بين شركة التأمين وجميع المؤمن لهم .

ويصر أساتذتنا العلامة السهوري على استعمال كلمة المستامن بدلاً من المؤمن له ، رغم أن التشریحات التي صدرت جميعها التزمت استعمال كلمة (المؤمن له) .

ونذهب بعد التعريف بعقد التأمين الى البحث في خصائصه :

(١) - فهو عقد رضائي :

من المقرر قانونياً أن العقد الرضائي هو الإيجاب والقبول بين المتعاقدين ، فإذا تم الإيجاب والقبول يكون هناك بالتالي عقد . ويذهب الدكتور محمد علي عرفة الى هذا المبدأ ، ويتوافق فيه مع بعض الفقهاء ويذهب السهوري ، على أن عقد التأمين من عقود الرضاوي ، ويتم بمجرد توافق الإرادتين . ويشترط فيه الإيجاب والقبول

تقط ، ولا يشترط فيه أي شكل خاص في انعقاده ، وهذا هو الأصل في العقود الرضائية .

وتبعاً لذلك فإنه يسرى على عقد التأمين ، النظرية العامة في عيوب الإرادة .

فهل تسري صفة الرضائية على كافة أنواع التأمين ؟

فالتأمين على الحياة والحريق والتأمين البحري والتأمين ضد السرقة ، هذه الأنواع من التأمين لازالت تغطي عليها صفة الرضائية .

إلا أنه وبعد تطور حالات التأمين ، ودخول تأمين السيارات أوسع أبواب التأمين ، جعل عقد التأمين بالنسبة للسيارات يخرج عن نطاق العقد الرضائي .

ويعد صدور قانون السير رقم ١٩٨ / لعام ١٩٧٤ ، وماورد فيه بالمادة ١٩٦ / وما بعدها من ذلك القانون ، جعل التأمين بالنسبة للغير الزامياً لكل مركبة .

تقول ان الفاسون السوري ، وبهذا النص الخاص ، أخرج من نطاق الرضائية حالات تأمين السيارة ، أمثف الغير بالنسبة للاضرار الجسدية .

بنقلنا هذا البحث ، الى مناقشة العقد (التأمين الاثرائي) ، والذي نستطيع أن نقول عنه ، انه عقد ادعان لطرف المؤمن ، والذي لا يستطيع أن يناقش فيه أو يتحرم منه .

(٢) - عقد التأمين من العقود الاحتمالية :

أحسن من ناقش هذه المسألة هو العلامة السهوري ، الذي يذهب الى أن عقد التأمين ليس احتمالياً بالنسبة الى المؤمن ، إذ أنه يأخذ الاقساط من المؤمن ثم يعمد توزيعها على من وقعت الكارثة به منهم بعد أن يختم المصروفات ، فهو إن أحسن الحسابات لم يعرض نفسه لاحتمال الخسارة أو الكسب .

وكذلك عقد التأمين ليس احتمالياً بالنسبة للمؤمن له ، فالعقد الاحتمالي هو الذي يتوقف على الخطر والمصادفة ، في حين أن المؤمن له لا يريد أن يتوقف بغيره (الخطر والمصادف)

فهو يتعارض مع غيره من دواعي الاقساط ، على توزيع الضرر .
وهذا الرأي ذهب اليه الأستاذ السهوري بتوافق معه فيه الدكتور
الحكيم .

(٣) - عقد ملزم للجائين :

وتبعاً لذلك فعقد التأمين ينشئ التزامات متقابلة بين المتعاقدين ،
فالؤمن له ملتزم بدفع الاقساط ، مقابل التزام المؤمن بدفع مبلغ
التأمين ، اذا ما تحقق خطر على المؤمن له .

ويقودنا البحث هنا الى ذكر ان التزام المؤمن له في دفع أقساط التأمين
التزام محقق وينفذ هذا الالتزام فور انعقاد العقد أو ان يكون على شكل آخر
مقسطاً على مدد معينة ، بينما التزام المؤمن فهو التزام غير محقق إذ هو التزام
احتمالي .

وتبعاً لذلك يتوجب على المؤمن له تقديم البيانات اللازمة للمؤسسة
ويلزم باختيار المؤمن بوضع الحوادث المؤمن منه ، وكذلك يجب أن يكون ذلك
الاختيار فور وقوع الحادث .

ويترتب على عدم قيام المؤمن له بأي من الالتزامات الاخيرة آثار تؤثر
على العقد ونتائجها .

(٤) - عقد من عقود المعاوضة :

عقد التأمين من عقود المعاوضة لأن فيه يأخذ كل من المتعاقدين
مقابلاً لما قدمه ، فالؤمن يأخذ مقابلاً من أقساط التأمين التي يدفعها
المؤمن له ، والمؤمن له يأخذ مقابلاً لما يدفعه وهو المبلغ الذي لمن عليه اذا
تحقق الخطر .

ويذهب السهوري مذهباً اخر حين يقول :

« ان المقابل الذي يأخذه المؤمن له في نظير دفع أقساط التأمين ليس هو
مبلغ التأمين بالذات فقد يأخذه وقد لا يأخذه ولكن المقابل هو عمل المؤمن تبعاً
الخطر المؤمن منه سواء تحقق الخطر أو لم يتحقق وتحمل المؤمن هذه التبعة ثابت
في الجائين »

(٥) - عقد من العقود الزمنية :

عقد التأمين من العقود المحددة بالنسبة للزمن ، والزمين عنصر
جوهرى ، فكلا طرفي العقد ملتزمان خلال فترة زمنية يدفع الاقساط
والتأميني يتحمل تبعه الأخطار . ويترتب على ذلك أنه اذا ما فسخ عقد
التأمين لأي سبب يستدعي انصاحه بالانحلال العقد الامن وقت الفسخ أو
الانقضاء ، ولا يكون له أثر رجعي ، وعليه لا يستطيع المؤمن له استرداد
الاقساط المدفوعة عن المدة التي انقضت قبل انحلال العقد .

مراجع البحث :

(١) - الوسيط - السهوري .

(٢) - عقد التأمين - الحكيم .

(٣) - التقنين المدني السوري - لطعمة .

الخطط الخمسية بصورة متتابعة .

استراتيجيات وأهداف الخطط السابقة :

تلخص استراتيجية التخطيط في النظر التي بنيت عليها الخطط الخمسية

السابقة وأهدافها العامة بما يلي :

- السعي إلى تحقيق التكامل الاقتصادي، وتشجيع إقامة المشروعات - العربية المشتركة.

- السعي لتعميم الرخاء الاقتصادي، والاجتماعي، ودعم الاستقلال الاقتصادي والسياسي للفطر، وتعبة موارده في سبيل ذلك، مع تحقيق أهدافه في الوحدة، والحرية، والاستراكية، وكسب معركة التحرير، وابتعاد أسلوب التخطيط الشامل، كإداة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية.

- العمل على تعديل البنية الهيكلية للاقتصاد الوطني، وتحقيق التناصب والتناسق في مجالات الانتاج، والاستخدام، والتصدير، والاستيراد ولصالح الانتاج السلمي، والخدمات المترتبة به، وعبءة توزيع المددات العامة والاجتماعية، ولصالح المناطق الاقل نموا.

- العمل على تصنيع المواد الخام والاولية المحلية، والتوسع في تصديرها مصنعة بقيمة مضافة أعلى، وإقامة صناعات بدائل المستوردات من ملح الاستهلاك الجماهيري، ومستلزمات الانتاج، والاستثمار، والاستفادة من الموقع الجغرافي للفطر في تنشيط التجارة العابرة. والسياحة وبالتالي اعداد التوازن بين الاستيراد والتصدير، بتقليص العجز في ميزان التجارة الخارجية والمدفوعات.

- توسيع فرص العمل المنتج، لتحقيق الاستخدام الكامل للتعج، والمجزئي لقوة العمل.

- إقامة اقتصاد زراعي صناعي متطور، يحقق تنمية ذاتية ودعمية ومستقرة.

- زيادة وتنوع الانتاج المحلي، وزيادة الدخل منه بمعدلات مرتفعة ومستقرة.

- المحافظة على ثروات الفطر، وموارده ومساائل الانتاج فيه، وتجهيدتها وتحديثها، وصيانتها.

- النهوض بالريف، وتقريب الفوارق بين الريف والحضر، عن طريق ترشيد وتطبيق مشروعات التنمية لقطاعات انتاج السلع والخدمات.

الملاح الرئيسية لخطط التنمية في سورية وآفاقها المستقبلية

حول دكتور
الاستاذ الدكتور
مسرودة الحكيم

بداية التخطيط في سورية بدأت وجهة اعتداد التخطيط، ومتوسط المدى، في الفطر العربي السوري، عام ١٩٥٩، حيث تم اعداد الاطار العام لخطة التنموية، بما تضمنته من اهداف، تتعلق بمضاعفة الدخل القومي خلال عشر سنوات، وتحقيق تكافؤ الفرص بين مختلف فئات المواطنين، وثبتت دعائم الانتاج، للحيلولة دون تعرض الاقتصاد السوري للتقلبات، وتأمين استقرار الاسعار. وقد وجد من المناسب، آنذاك تقسيم فترة السنوات العشر التي حددها الاطار العام للخطة إلى مرحلتين: (الاولى) وتند من ١٩٦٠/٧/١ ولغاية ١٩٦٥/٦/٣٠ (الثانية) تمتد من ١٩٦٥/٧/١ ولغاية ١٩٧٠/٦/٣٠، ورغم حداثة التجربة التخطيطية في سورية، فإن نتائجها خلال السنوات العشر الاولى اتخذت ابعادا متنامية على الصعيد التالي:

- الانتقال من البرمجة السنوية ذات المؤشرات المحددة الغاية، إلى الخطط الاكثر شمولاً، من حيث اطرها الزمنية، واهدافها العامة والقطاعية.

- تعميق المهجودات التخطيطية، فيما يتعلق بكيفية اعداد الخطة، والندى السعي لددقة المعلومات التي تعتمد عليها.

- تنامي عملية التنسيق بين الاهداف العامة من جهة، وبين الاهداف القطاعية من جهة اخرى.

- اعتداد الاهداف والمؤشرات الاكثر واقعية، في ضوء النتائج التي تمخضت عنها.

- توسيع وزيادة دور القطاع العام الاقتصادي، باعتباره قائدا للتنمية والتصنيع،
وأساسا لتخضير المجتمع العربي الاشتراكي الموحد، - ولسياسة التقدم العلمي
والثقفي، الأخذ بالأساليب الحديثة للإدارة، والإنتاج، والتنظيم.

عثرات تنفيذ الخطط السابقة:

- تشمل عثرات تنفيذ الخطط السابقة، وعدم تحقيق اهدافها المقررة في بعض
جوانبها الأساسية بالأسباب والعوامل التالية:

- الطبيعة المعقدة لبعض الاهداف، والتؤثرات المحددة لاسبابها على الصعيد
القطاعي.

- الاعتماد النسبي عن تحديد الوسائل والاساليب التي يتم اعتمادها على صعيد
تنفيذ العمليات التخطيطية، لاسباب القطاعية منها.

- تخالف الصيغ المتعلقة بمتابعة الاهداف التفصيلية للخطوة.

- نقص الدراسات الخاصة بالمشايخ الداخلة في نطاق الخطوة.

- نقص الكفاءات والمهارات الفنية التخطيطية.

- مرتكزات الخطوة الخمسية الخامسة (١٩٨١ - ١٩٨٥):

بيئت الخطوة الخمسية الحالية في القطر، على المرتكزات التالية:

- اعتبار الخطوة الخمسية متوسطة المدى، جزء متكامل من تصورات بعيدة
المدى، وأطار عشري للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، وذلك بهدف تحقيق
تخطيط، أكثر شمولية، وواعية، وترابط.

- اعتبار الخطط السوية، جزء لا يتجزأ منها، بحيث يمكن ربط التوازنات
الخطط القطاعية، جزء لا يتجزأ منها.

- الاجمالية مع فروعها القطاعية، وتفصيلاتها المؤسسية، في الاطار
السوي، او الخمسي، وذلك من أجل ضمان تحقيق الاهداف الموسومة.

- ان هدف الانتاج، هو النطلق الاساسي للتخطيط، بمعنى توجيه الانتاج
المحلي، لتحقيق التنااسبات بين متطلبات الاستهلاك النهائي، والاستهلاك.

- الوسيط من جهة، وبين سلع الصادرات، وسلع بدائل المستوردات من جهة
اخرى، وبالتالي، فان تخطيط الانتاج الزراعي، والانتاج الصناعي، يتم على

اساس حجم معين من الانتاج، منذ البداية، لاغراض التصدير، وعلى
اساس متطلباتها من الاستخدام، والاستثمار.

- اعتبار الاستثمار، تابع لهدف الانتاج، وبالتالي فان مشاريع الاستثمار في تكوين
الاصول الثابتة، ليست هدفا بحد ذاتها، ولكنها وسيلة لتحقيق مركب متكامل
من الاهداف في مجالات الانتاج، والاستخدام، والتجارة الخارجية بحيث يتم
على اساسه، اختيار اتجاهات وحجوم مكونات الاستثمار، بما يتناسب مع
الطاقة الاستيعابية للاقتصاد الوطني، مع الاخذ بعين الاعتبار، تحقيق -

التوازن بين المشاريع الاجلة المردود، والمشاريع المعالجة المردود، وكذلك بين
مشاريع تكثيف رأس المال، ومشاريع تكثيف العمل.

- ان خطوة القوى العاملة، هي احدى المكونات الرئيسية للخطوة الخمسية،
يشكل يمكن من احداث تغييرات جوهرية في بنية الاستخدام داخلك
القطاعات، ولها، بينها، واهدات تعديلات جوهرية في بنية التعليم العام والثقفي
بمستوياتها العالية، والمتوسطة، والثانوية.

- اعتبار التخطيط متوسط المدى، تخطيط مادي ومالي بآن واحد، وذلك من أجل
تحقيق شمولية التخطيط، والترابط والتكامل بين التخطيط العملي، والتخطيط
المالي، دون ضغوط تفصيلية.

تطوير أساليب اعداد الخطوة:

لقد احدثت الخطوة الخمسية الخامسة (١٩٨١ - ١٩٨٥) تطورا متقدما
موا من حيث المنسجون، أو من حيث الاسلوب، بهدف تحويل المنطلقات
الاستراتيجية، والتوجهات الاساسية، الى برامج عمل.

في اعداد الخطوة ومراحلها:

انطلاقا من الهدف الاستراتيجي التمثل في:

- التشغيل الامثل للطاقت الانتاجية القائمة.

- وسرعة ادخال المشاريع الجديدة التي جرى، وتجرى تنفيذها في التشغيل
والانتاج.

- ولتسروية تحديد الاثر الاقتصادية والاجتماعية خلال الخطوة الخامسة، الناجمة
الزائد العربي

عن التزامات واعباء، وطاقات انتاجية، قامت، وترتبت خلال الخطة الخمسية الخامسة وابقاها.

فقد قسم العمل في اعداد الخطة الخامسة الي مرحلتين اثنين:
اولاهما: مرحلة اساسية: ويتم فيها وضع مختلف المخطط الفرعية مثل (خطة الانتاج من السلع والخدمات، وخطة الاستخدام، والقوى العاملة، وخطة الاستثمار على اساس التشغيل الامثل للطاقات القائمة ويشمل ذلك:

- الاستفادة اقل من الطاقات، والاصول، والموارد القائمة وتلك التي يجري اقامتها، وبدأ تشغيلها، خلال سنوات الخطة الخامسة.
- رفع انتاجية قوة العمل، والاصول الثابتة، وتحسين الاستفادة من المستزمات المتوفرة والمتجات.
- تشغيل الحد الاقصى الممكن اقتصاديا، من وريديت العمل وهذا يعني، حساب الانتاج المحقق من الاستخدام الامثل للطاقات القائمة، ومن ثم حساب القوى العاملة، والاستثمارات المطلوبة لذلك، وبدون اضافة اية طاقة جديدة.
- المحافظة على الطاقات القائمة، واستمرارية تحديثها - (الاستبدال، والتجديد، والصيانة).

وثانيها: مرحلة نهائية: ويتم خلالها، اعداد الشروع النهائي للخطة الخمسية الخامسة، الذي يطلق من خطة المرحلة الاساسية من جهة، ومن الاطر التأسيسية، وتقديرات الطلب الكلي، واهداف واستراتيجية التنمية الاقتصادية لفترة 1981 - 1985، ويخري فيها استكمال الطاقات القائمة، وطاقات انتاجية جديدة، مع تحديد حجم الاستثمارات الجديدة اللازمة لاقامتها، وذلك في اطار التركييب الهيكلية المستهدفة للانتاج، والاستخدام، والاستثمار في القطاعات المختلفة، وفي ضوء النسب الطورية لتعديل مسارات التنمية، وزيادة واثروها.

٣ - ٣ الاستثمارات الجديدة في الخطة:
تطلاقا من الالتزام القاضي بعدم تنفيذ مشروع لا تتوفر فيه الدراسة الفنية والاقتصادية.

وتأكيد تحقيق الاسجام للمشاريع الجديدة، مع الاطار العام للتنمية والتركييب الهيكلية الجديد، ومع الاستراتيجيات المقررة، فان ذلك اقتضى ان ترد الاستثمارات الجديدة للخطة، ابي (استثمارات المشاريع الجديدة)، على مستوى القطاع والنشاط فقط، ولا ترد مطلقا على مستوى المشروع، بحيث تتضمن الخطة قائمة بالمشاريع المباشر بها والجارى استكمالها، دون ان تتضمن قائمة بالمشاريع الجديدة، ويتم ادخال المشاريع في الخطة الخمسية ومن ثم في المخطط السنوية (الموازانات) حسب الاسلوب المرحلي التالي:

أ - تقوم الجهة المختصة باعداد دراسة اولية للمشروع، تتضمن خطوطه العامة بموجب نموذج يعممه وهيئة تخطيط الدولة، تقدمها لهيئة التي ترفعها الى واللجنة الاقتصادية، مشفوعة بمطالعتها.

ب - بعد اقرار المخطوط العامة للدراسة الاولية للمشروع، تقوم الجهة المعنية باعداد الدراسة الفنية الاقتصادية (اي دراسة الجدوى) التي تتضمن، فيها تتضمن، الكلفة الاجمالية للمشروع، مقدرة بالاسعار الجارية، وشاملة نسبة معينة لزيادة الاسعار والكميات، بحيث يتم الالتزام بهذه الكلفة في جميع مراحل التنفيذ.

ج - وبعد الموافقة على الشروع من قبل المجلس الاعلى للتخطيط وتقوم وهيئة تخطيط الدولة، بتخصيص الاستثمار اللازم له من كتلة الاستثمار المخصصة في الخطة للنشاط، او القطاع الذي يتبعه المشروع، كما تخصص له الاعتمادات اللازمة في الموازنة السنوية.

٣ - ٤ التصنيف القطاعي للنشاط الاقتصادي:

تم استخدام وتصنيف النشاط الاقتصادي، المطبق دوليا في تقسيم الاقتصاد الوطني الى تسعة قطاعات محددة هي:

- الزراعة، والغابات، والاسماك.

- الصناعة الاستخراجية.
- الصناعة التحويلية.
- الكهرباء، الماء، والغاز.
- البناء والتشييد.
- التجارة، والطعام، والنفادق.
- النقل والمواصلات.
- المال، والتأمين، والعقارات.
- الخدمات الاجتماعية، والشخصية.

ويجري اعداد المخطط القطاعية التفصيلية، على اساس هذا التصنيف وعليه، فان قطاع الصناعة، والطاقة، والوقود (كما ورد في الخطة الخمسية الرابعة) اصبح يشكل في (الخطة الخمسية الحالية) ثلاثة قطاعات مستقلة، كما تم ولاول مرة، وضع خطة تفصيلية لقطاع (البناء، والتشييد) ونطاق (المال، والتأمين، والعقارات).

٣-٥ استخدام أدوات التخطيط الحديثة:

تم اعداد مجموعة من الموازين السلبية، لحوالي / ٢٠٠ / مائتي سلعة منها حوالي / ٥٠ / خمسين سلعة زراعية، وقد جرى استخدام هذه الموازين، في اجراء مختلف التقديرات المتعلقة بالاستهلاك، والتجارة الخارجية.

كما جرى استخدام العلاقات المتبادلة بين الانشطة، والقطاعات الاقتصادية، كمدخل لاستخدام جداول المدخلات والمخرجات.

كما جرت محاولة اولية، لوضع نموذج اقتصادي اجمالي، والاستئناس بنموذج عام وضعته اللجنة الاقتصادية لغربي اسيا.

دور الهيئة المركزية في مراقبة تنفيذ المخطط:

اساط القاسرون وبالحياة المركزية للرقابة والتفتيش بوصفها تمثل (الرقابة الخارجية في القطر).

مراقبة تنفيذ المخطط الاقتصادية، والاجتماعية، والثقافية، والترابوية، والتعليمية، والصحية، في مواعيدها، ومدى تحقيقها الاهداف المقررة وان، عملية المراقبة تستدعي بالضرورة:

- مواكبة تنفيذ مختلف المخطط.

- وضع التنفيذ ميدانياً ومكتبياً.

- ورقابة عمليات التنفيذ ونقيشها.

- ورقابة مدى تركيز الطاقات المتولدة، والمادية، والبشرية وتوجيهها:

- لتنفيذ المخطط الاستشارية، من خلال البرامج المعتمدة، في حدود الاعتمادات

المخصصة، وضمن اكير قدر ممكن من الانفاق، والتوفير المالي، وبما يحقق

الاهداف المتوخاة.

- لاعداد الوسائل والاسباب، لوضع لمشروعات المنفذة في الاستثمار

والتشغيل الكامل، بمجرد اتمامها وبالايدي العاملة المحلية، اداة،

وتشغيلها، وصيانة واستئثارها على ان تكون الاستمارة بالمخبرات من الخارج، في

حدود - الضرورة، ومن خلال برنامج مدرّس بعناية بشكل يكفل حلول

المخبرات الوطنية محلها، في اقصر وقت ممكن.

- لتنفيذ المخطوط الانتاجية المعتمدة: في حدود الطاقات المتاحة، بالمستوى المقرر

من الجودة، دون تحميل الكلفة الفعلية زيادات، وهوامش مباشرة، وغير

مباشرة.

- لتنفيذ عخطط الخدمات: بما فيها المخطط التربوية والتعليمية والثقافية،

والصحية، بالمحتوى المعتمد، والشايع المقررة وبالشمول الذي يكفله

الدستور، والقوانين النافذة.

وينصب اهتمام الرقابة على المخطط الى:

- معالجة الصعاب والعقبات التي تعوق التنفيذ، وذلك بالمقرحات والتوصيات

الملائمة، وتوجيه الاهتمام بها.

- وارسد طواهر الاحطاء، والقصور، والانحراف في تنفيذ المخطط وتحقيقها،

تجهيدا لتحديد المسؤولية عنها.

الاتجاهات العامة لخطة التنمية المستقبلية:

تشمل الاتجاهات العامة لخطة التنمية المستقبلية، والتي تمتد حتى عام

٢٠٠٠ بما يلي:

- رفع المستوى الحضاري، والثقافي، والعائشي للمواطن.

- بناء اقتصاد زراعي - صناعي متوازن ومستقر.
- تعميم البنية الهيكلية للاقتصاد الوطني.
- التطوير المستمر للاقتصاد الوطني.
- التطوير المتوازن للاقتصاد الوطني.
- التحرر الاقتصادي وبسيلة ودعامة اساسية للاستقلال السياسي.
- تقريب الفوارق الاجتماعية بين الريف والبلدية.
- عدالة التوزيع بين الادخار والاستهلاك، وبين عوائد العمل وعوائد الملكية الخاصة، وبين الاعباء المترتبة على التنمية والمنافع الناتجة عنها سواء بالنسبة للجيل الحاضر، او الاجيال المقبلة.
- استراتيجية الخطط المستقبلية بعيدة المدى:
- تشمل الاستراتيجيات العامة المشتركة التي تساهم بمجموعها في تحقيق مجمل الاهداف والاتجاهات العرفية بما يلي:
- القضاء على الامية بين السكان، وهو الامية الوطنية للقاعدة العمالية.
- جعل التراث الثقافي العربي جزءا اساسيا من النظام التعليمي من جهة، ومن نظام الاتصال الجماهيري من جهة اخرى.
- ترسيخ القيم في نفس المواطن الصغير اساسا والمواطن الكبير عموما، والمتعلقة بكون الفرد جزءا من اسرة متناصكة، باعتبارها مؤسمة اجتماعية واقتصادية وسياسية، ترتبط بعملية التنمية كجزء من مجتمع متناصك.
- تنشئة الاجيال المتعاقبة على النظام، والانقياد، وحب العمل، والتفاني في ادائه بمستويات الكفاءة المطلوبة.
- اعتبار العمل الاجتماعي تحريكا عليا، وسياسيا، وشمعيا، متكاملا لطاقت كامنة، يتخطى مختلف العقبات، ويحدث تغييرات جوهرية مستهدفة في البناء الاجتماعي.
- التنمية الريفية هي الاطار الذي تنشط فيه التنمية الزراعية. وتحتل الامية الاولى في جهود التنمية.
- الحفاظ على مستوى الاستغلال الامثل للموارد الطبيعية، والتغلب على الثروات الباطنية، واستثمار الموارد التي تثبت كفاءتها الاقتصادية.

- الحفاظ على مستوى التشغيل الامثل للطاقت القائمة والجديدة. سواء برفع نسبة الاستفادة من الطاقت، ورفع عدد الورديات العاملة، او تقليص نسبة القدر في مستلزمات الانتاج.
- بناء الطاقت الجديدة على اساس انتقالي لمزيج من المشروعات الاجلة والمعاجة المردود.
- اعادة بناء الانتاج، وتوزيع مكوناته بين التصدير، والاستخدامات المحلية، بما يمكن من تلبية الاحتياجات الاساسية للمواطن، والقدرة على التصدير، وبما يدعم القدرة على انتاج وسائل الانتاج، والتحرر من التبعية الاقتصادية الخارجية.
- تعبئة الحدود القصوى الشاحنة من الموارد المالية المحلية لتمويل التنمية، وتقريب الفجوة بين الانفاق العام والموارد المحلية، وتحسين الطرح الضريبي.
- ترشيد الاستهلاك، بانحاء الابتعاد عن تقليد انماط الاستهلاك في المجتمعات الغنية الاستهلاكية، وجعله متناسبا مع طبيعة الموارد الطبيعية الثمينة في القطر، واتشكال الانتاج التوافق معها.

دراسة حول إمكانية حل مشكلات وثائق التأمين والنقل البحري

د. شرف علي عبدالرحيم

استاذ القانون البحري والتجاري

جامعة طنطا - جمهورية مصر العربية

كما لا شك فيه أن هناك مشكلات عديدة يصعب حلها تعترض صناعة التأمين البحري الذي يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالنقل البحري ، ويشكل خامس تلك القوانين المتعلقة بوثائق الشحن وعقود التأمين والتي تبدو أكثر الوثائق تعقيداً في مجال صناعة الشحن .

إن إحدى الوظائف الرئيسية لوثائق التأمين البحري خاصة تلك التي ترتبط بنقل البضائع بحراً تشكل جزءاً أساسياً من الوثائق الهامة في المبيعات أو الصفقات الدولية . (١) . فإن عقد الشحن يكون عادة مسبقاً بعقد بيع البضاعة وإن الشخص الذي يتعاقد على نقل هذه البضاعة إما أن يكون البائع أو المشتري وجنبا تم الصفقة على أساس الطريقة التي يرمز لها بالاختصار التالي (س . ا . ف) (C.I.F) يقوم البائع بالتعاقد مع مالك السفينة على نقل البضاعة ، ومع شركة التأمين . وتقع هنا كلفة التأمين والشحن على عاتق البائع ، وجنبا يكون التسليم حراً على ظهر السفينة وهي الطريقة التي تعرف بالاختصار التالي (F.O.B) فإن مهمة البائع تنتهي حينما يتم تحميل البضاعة على ظهر السفينة ، وبموجب هذه الطريقة فإن عقدي الشحن والتأمين يصبحان من مسؤوليات المشتري .

إلا أنه تبرز هنا بعض الصعوبات التي قد يكون سببها : أولاً استخدام

(١) R.P.Grimm; Shipping Law, London 1978, P. 255

الصيغتين المختلفتين اختلافاً كلياً من صيغ العقود التي هي عقد استئجار السفينة (Charterparty) ووثيقة الشحن (Bill of Lading) من جهة ، واستخدام الصيغ والشروط المختلفة لوثائق التأمين البحري من جهة ثانية . ثانياً بسبب تعاضد الاخطار التي تعترض لها البضائع المنقولة بحراً ، وثالثاً : بسبب الطرق المعقدة المستخدمة في تحميل وتفريغ السفينة والتي ينشأ عنها مشكلات قانونية عديدة .

سنركز الضوء في الفصل الأول هذا البحث على أهم المشكلات التي تنشأ عن التأمين والشحن . أما الفصل الثاني فيرتكز على الحلول الممكنة لهذه المشكلات .

الفصل الأول المشكلات القانونية

- وثائق التأمين :

يمكن أن تعرف وثيقة البحرية بأنها عقد تأميني يتعهد بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له عن أية خسارة أو أضرار سببها الأخطار البحرية . ويوضح الفصل الثالث من قانون التأمين البحري لعام ١٩٥٦ هذه الوثيقة : بأن كسب أجور الشحن والبرود والعمولات والارباح أو أية فوائد مالية أخرى ، فيها يتعلق بالشروط والصيغ ومصاريف أخرى في أية رحلة بحرية تكون مهددة بالخطر وذلك بسبب تعرض الملكية المؤمن عليها للاخطار البحرية . كما أن هناك مسؤوليات تحمّل الطرف الثالث قد تقع على كامل المالك أو أي شخص آخر له مصلحة أو مسؤول عن الملكية المؤمن عليها وذلك بسبب الأخطار البحرية . وقد تشمل عقد التأمين البحري حماية المؤمن له ضد الخسائر التي تسببها أخطار المياه الداخلية أو الأخطار البرية والتي قد يتعرض المؤمن له لرحلة بحرية .

وثائق المدة والرحلة :

إن وثيقة التأمين البحري إما أن تكون وثيقة رحلة واحدة أو وثيقة زمنية ولكن من الملاحظ أن الوثائق الزمنية أصبحت أكثر استخداماً وشيوعاً في يونا

تصريح لاحق ويتم عادة تحديد مبلغ تأمين هذه الوثيقة . وعلى الرغم من أن أخطار الحرب مشمولة في الحسائر البحرية طبقاً للتعريف الوارد في الفصل الثالث من قانون التأمين البحري لعام ١٩٠٦ إلا أن غطاء أخطار الحرب اعتبر ولعدة سنوات وثيقة منفصلة عن غطاء أخطار البحري .

هذا وقد قدمت وثيقة اللويدز ثلاثة أنظمة منفصلة فيما يتعلق بأعمال القرمصة ومهاجمة الأعداء واحتجاز وإيقاف كل من اللوك والأمراء والناس من أمة ما . ومنذ عام ١٨٩٨ فإن وثيقة اللويدز قد تضمنت شروط امتناء أخطار الحرب (F.C.+S) الذي يستثي هنا المؤليات للمنطقة المعنية بالتأمين ، ويمكن اعتبار الشروط الخاصة بأخطار الحرب جزءاً من التأمين في حال حذف شروط امتناء أخطار الحرب (F.C.+S) .

وقد يؤمن على البضائع طبقاً لشروط جميع الأخطار All Risks ، ومع ضمان العوارية With Average أو مع عدم ضمان العوارية الخاصة (F.P.A) إلا أن معظم عقود التأمين على البضائع تشمل شروط عدم ضمان العوارية الخاصة إلا في الحالات التي تكون السفينة قد جنحت أو غرقت أو احترقت أما العقود الأخرى فشروط عدم ضمان العوارية بقرن شروط النسبة إلا إذا كانت العوارية عامة .

- الشحن :

تعبر الأحكام المتعلقة بوثائق الشحن (Contract of Freightment) أكثر الأمور تعقيداً في قانون الشحن وتتنا هذه الصعوبات أولاً عن استخدام الصيغتين المختلفتين كلياً من صيغ العقود والتي هي عقد الاستحجار وعقد الشحن ، وثانياً : عن الأخطار التي تتعرض لها البضاعة المنقولة ، وثالثاً : عن الطرق المعقدة المستخدمة في تحميل وتفريغ السفن والتي تثير مشكلات قانونية عديدة وبشكل خاص الغرامة المفروضة على التأخير باستلام البضاعة (Demurrage) ولصعوبات الأخرى التي تنشأ عن كون عقد الشحن مبرقاً عادة بعقد بيع البضاعة إما على أساس (C.I.F) أو على أساس (F.O.B)

R.H. Brown, Marine Insurance, vol 1., London 1978, P.3 (٥)

الترند العربي

هذا ، وبموجب هذه الوثيقة يسري مفعول التأمين لفترة زمنية محددة وعالياً ما يستخدم هذا النوع من الوثائق للتأمين على أجهام السفن ، ولكن تحالفاً ما تحدث صعوبات بسبب استخدامه ، من بينها الازدواج بأن الإصابات التي أدت إلى حصول خسارة أو ضرر كانت خلال فترة سريان الوثيقة على الرغم من أن النتيجة النهائية قد حصلت بعد إنتهاء هذه الفترة ، ومن ناحية ثانية هنالك صعوبات أخرى تظهر حينما تنتهي فترة التأمين والسفينة لا تزال في عرض البحر ، مع العلم أنه يمكن تصادي هذه المشكلة بواسطة شروط الاستمرارية Continuation Clause الذي بموجبه يحق للمالك تمديد التغطية بقسط نسبي حينما تنتهي الفترة الزمنية للوثيقة والسفينة في عرض البحر أو يخطر أوفي ميناء الإصلاح بشرط الاعلام المسبق لشركة التأمين^(٦) .

وتختلف وثيقة الرحلة Voyage Policy عن وثيقة المدة Time Policy إذ يتم بها تسمية الميناءين ، كما يتم تحديد حدود الخطر بواسطة الطرق الملاحية والأماكن والتي ، موضوع التأمين الرحلة معينة .

وتعالج النود من رقم ٢ إلى رقم ٦ العائدة للقوانين البناء Construction التي هي جزء من وثيقة اللويدز وجدولها رقم واحد ، المسائل المعقدة المتعلقة ببداية واستمرار وإنهاء التغطية بموجب وثيقة الرحلة على السفينة والبضاعة والتولون^(٧) . (أجور الشحن) .

أما الوثيقة الشاملة للرحلة والمدة فإنها تؤمن على جسم السفينة لرحلة مع الاتفاق على فترة زمنية محددة بعد وصولها إلى الميناء المتصور عليه .

أما الوثيقة التي تغطي السفينة ضمن حدود جغرافية معينة فهي وثيقة المدة وليست وثيقة مختلطة أي (الرحلة + الزمن)^(٨) . أما الوثائق العالمية Floating Policy فهي عقد تأمين على البضائع توضع لها شروط عامة على أن يتم تسمية السفينة أو السفن الشاملة للبضاعة وأية تفاصيل أخرى بواسطة

Clause No. 4 of the Institute Time Clauses (Hulls) (٦)

Templeton on Insurance, London, 1981, P.2 (٧)

Australian Case - Wilson v. Boag, Sup Ct. (N.S.W) 1956, 2 Lloyd's Rep. 564 (٨)

أما عقد استئجار السفينة فهو يتم بين مستأجر السفينة والمالك، وفي معظم هذه العقود فإن المستأجر لا يمتلك السفينة وإنما يمنح حق وضع بضاعته عليها، ولهذا فإن مالك السفينة يبقى رئيساً على البحارة ويدفع هو كافة إدارة السفينة ويحدد النفقات اللازمة التي تغطي مصاريفها، ويعطي المستأجر ربحاً، وعلى تقيض ذلك فإن هنالك عقود التنازل التي بموجبها يستطيع مستأجر السفينة استخدامها حسب رغبته ويقوم المالك بمنحه الملكية والتصرف التام بالسفينة. وعلى الرغم من هذا الاختلاف الواضح نظرياً بين هذين النموذجين من عقود الاستئجار إلا أنه من الصعب أحياناً تحديد نوع عقد الاستئجار الذي تم التعاقد عليه، ولهذا الناحية أهميتها، فعلى سبيل المثال إذا كان عقد الاستئجار عقداً تنازلياً يصبح المستأجر مسؤولاً عن السفينة وعن الأضرار التي تلحقها بسفينة أخرى أو ملكيات أخرى أما في العقود المعروفة بـ *charter party* فإن هنالك نموذجين يترتب هاتين لعقود الاستئجار هما عقد *Demise* الرحلة، ففي عقد استئجار القاذرة يتم استئجار السفينة لرحلة خاصة، غالباً ما تعرف برحلة *Round Voyage*، وهنالك أيضاً عقد استئجار لفترة زمنية معينة وزيارات عديدة بحرية متعاقبة بين ميناءين أو أكثر ولكن تخلق مثل هذه العقود مشكلات عديدة بسبب الاختلاف التجارية المختلفة التي يتعمدها المالك والمستأجر بموجب عقود الرحلة والمدة.

علاوة على ذلك يمكن أن نذكر بأن التبريد الفعلية في عقود الاستئجار هذه تختلف من عقد لآخر، بعضها يكون عاماً والبعض الآخر يختلف اختلافاً كلياً وذلك طبقاً للنظام التجاري الذي تعمل السفينة بموجب، هذا مع العلم أن بعض الشركات الكبيرة لديها صيغ خاصة هذه العقود.

نظام الاعتادات:

طبقاً لنظام الاعتاد الحالي والذي يبدو معقداً يصبح بيع البضاعة داخل البلد الواحد أفضل بالنسبة للتاجر من بيعها في دول ماوراء البحار وذلك بسبب المشكلات الكثيرة التي تنشأ عن الوثائق المطلوبة في مثل هذه الصفقات الدولية. وقد بذل التجار الدوليون جهوداً حثيثة من أجل إيجاد حلول مناسبة لمشكلات الوثائق، تجلت بمنح كل من البائع والمشتري حقوقاً أكثر مرونة وقد

اعتمدت هذه الحلول بشكل أساسي على استخدام الوثائق التي تبين نوعية البضاعة وتشرح طبيعة الصفقة التي تم الاتفاق عليها.

وعليه فإن المصدر يقوم باستلام كتاب اعتماد قد يكون على شكل حوالة مصرفية يتم الدفع بموجبها عند استلام البضاعة والشكل الآخر لهذا النظام يقوم على أساس سحب حوالة مصرفية على حساب المصدر ويستطيع المصدر الاجتبي التفاوض على هذه الحوالات التي تم سحبها من حساب المصدر وذلك بواسطة الخدمات المصرفية المتوفرة لأجل هذا الغرض^(٦).

تعتمد معظم العقود الدولية لبيع البضائع على نموذجين اثنين يشار إليهما بالاختصاصيين التاليين (F.O.B)، (C.I.F)، وحسباً يتم بيع البضاعة على أساس (F.O.B) عندها يصبح البائع مسؤولاً عن دفع كل النفقات والمصاريف اللازمة من أجل شحن البضاعة وتحميلها على ظهر السفينة، بينما يتعهد المشتري بدفع كل المصاريف المترتبة عليه والتي تتضمن كافة الشحن وعقد التأمين. أما حسب النموذج الآخر (C.I.F) فإن البائع يتحمل كل النفقات التي تتعلق بالشحن والتأمين وتسلم المشتري البضاعة عند وصولها. ويتعاقد البائع مع مالك السفينة على شحن وتسليم البضاعة ومع المؤمن على التنازل عن وثيقة التأمين لصالح السلم، وهنا يستطيع البائع المطالبة بالتعويض بموجب وثيقة التأمين كما لو أنه قد نظم العقد لنفسه، هذا ويمكن تعويضه بموجب هذا العقد ويقوم المشتري بفتح اعتماد في المصرف الذي يتعامل معه لحساب البائع، الأمر الذي يجعل البائع قادراً على استلام المبالغ المستحقة بموجب عقد البيع حالما ينجز تعهداته التي يمكن أن يبرهن على تحقيقها بواسطة وثيقة التأمين وعقد الشحن، وعليه يقوم المصرف بدفع المبالغ المستحقة للبائع بموجب هذه الوثائق التي يتسلمها من البائع. وتقتل هذه الوثائق البضاعة ذاتها وإنما قد تستخدم بدلاً عنها فإذا إلتزم ببيع هذه الوثائق أو رهنها، وحسب قيمتها الأصلية وذلك بطرق عديدة. لهذا فإن من الأهمية بمكان أن تكون وثائق التأمين البحري قابلة للتنازل بسهولة كما يبين ذلك الفصل رقم ٥٠ من قانون

(٦) Sheldon's Practices and Law of Banking, London, 1972 P. 493

البحري والذي بموجبه يمكن التنازل عن عقد التأمين البحري مالم يتضمن بنوداً تمنع هذا التنازل.

من ناحية أخرى فإنه يمكن التنازل عن هذه الوثائق قبل أو بعد حدوث الحسارة كما يشير الفصل ٥١ بأنه إذا تخلى المؤمن له عن أو فقد أي مصلحة له بالنسبة للمشي، موضوع التأمين عندها لا يمكن تحقيق أي تنازل آخر، هذا وإن التنازل عن عقد التأمين يتم بواسطة صيغة بسيطة يمكن أن تكون بشكل ملحق تأميني (Endorsement) أو بأي طريقة أخرى متعارف عليها.

الفصل الثاني

الحلول المطروحة لمشكلات الوثائق

تختلف الوثائق المصدرة والمستخدمه طبقاً لنوع عقد الشحن وصيغة وثيقة التأمين، وقد ازداد عدد الوثائق التي تتطلبها كل شحنة وأصبحت أشد تعقيداً لهذا فإن مشكلات تأمين هذه الوثائق وتداولها تبدو إحدى المعوقات الرئيسية في وجه نمو التجارة الدولية وبشكل خاص في الدول النامية حيث تظهر هذه المشكلة بوضوح دون حل حتى الآن.

ولكننا نعلم أن هذه الوثائق أغراضاً متعددة منها ما هو قانوني، وما هي، وإرشادي، واحصائي، هذا يمكن أن نعترف هذه الوثائق بأنها طريقة لتثبيت وتداول المعلومات والتفاصيل بين أطراف مختلفة تعمل في حقل شحن البضائع بالبحر...

وتتم اليوم مناقشة ظاهرة الفجوات الباعثة التي تتطلبها هذه الوثائق من قبل عدة جهات معينة، وبشكل خاص لجنة تبسيط الطرائق المستخدمة في التجارة الدولية في لندن - التي أعادت في تقرير لها بأن يحمل الفجوات المباشرة التي تكلف عمليات إصدار هذه الوثائق قد بلغت ١٠٪ من قيم البضاعة المنقولة بحراً، وذلك بدون الأخذ بعين الاعتبار الفجوات الأخرى التي تتعلق بتصديق هذه الوثائق والرسوم المصرفية.

وتفيد إحدى الدراسات هذه الظواهر والتي أجرتها اللجنة الدولية لوثائق التجارة الدولية بأن التفجوات اللازمة لإصدار مثل هذه الوثائق قد بلغت نسبة ٧,٧٪ من القيم الاجمالية للبضائع المنقولة أي بمعدل وسطي قدره ٣٢٠ دولاراً للشحنة الواحدة الأمر الذي بين أهمية تحديد تفجوات هذه الوثائق، وتفصيلها ودراسة نتائج استخدامها.

أسس مصاريف الوثائق

إن بعض المصاريف التي تتطلبها الوثائق تكون نفقات مباشرة مثال ذلك، المال والوقت اللازم لإعداد نسخ منها، وصياغتها في صيغ مختلفة، وكلفة السورق والطباعة والتغليف. ولعله من السهل جداً حساب هذه المصاريف التي يضاف إليها النفقات المتعلقة بتداولها وتدريب الأشخاص العاملين على إعدادها وتعديل أو تطوير الأنظمة الإدارية الخاصة بها.

أما المصاريف الأخرى فهي غير مباشرة وصعب حسابها، مثال ذلك النفقات العائدة للمستخدمين وعلى إجراءات النقل التي تجعل هؤلاء المستخدمين عاطلين عن العمل ينتظرون انتهاء الإجراءات الجمركية. وتتألف الوثائق الاعتيادية من تلك التي تصرح عن وقت وصول السفينة وكيفية البضاعة التي سيتم تفرغها، وعلى اسماء المستلمين لها، وتتطلب الوكالة البحرية العائدة للشاحن مثل هذه المعلومات، بالإضافة الى جمع أجرة النولون من مستلمي البضائع.

كما يوجد أيضاً نفقات إضافية حينما تحدث أخطاء في هذه الوثائق على سبيل المثال: قد تختلف العلامات المبرزة المطروحة على رزم البضاعة عنها في وثائق الشحن، وهذا فإنه يترتب على صاحب البضاعة أو وكيله اتخاذ عدة إجراءات لإثبات أن هذه البضاعة عائدة له وقد يقع خطأ جديد في كل خطوة تتخذ لتصحيح الخطأ، ويتم إضافة كل هذه النفقات الى كلفة البضاعة والتي تقع أخيراً على عاتق المستهلك، ولعل إحدى الأسباب الرئيسية لئلا هذه الأخطاء هي عدم كفاءة ومقدرة المستخدمين. وسبب عدم الكفاءة هنا يعود الى الأجرور التدنية التي يتقاضاها هؤلاء المستخدمين بالإضافة الى المعالجة اليدوية

في اعداد وكتابة وتداول مثل هذه الوثائق. لذا فمن الواجب هنا أن نستفيد من الطرق والأجهزة الحديثة في معالجة هذه الوثائق وكذا يعلم بأن الموانئ العائدة للدول النامية تختلف كثيراً عن تلك العائدة للدول المتطورة والتي تحتوي على أجهزة أكثر روية وذاتية الحركة تستخدم لتحقيق هذه الأغراض وقد تطوّر بعض الصعوبات هنا بسبب اختلاف اللغات وجدول التعرّف والأنظمة المستخدمة.

كيف يمكن تجنب مشكلات الوثائق:

من أجل تفادي هذه المشكلات فإنه يمكن لكل إدارة ميناء أن تحضر نظام إصدار الوثائق بلجنة أو بمجلس يضم جميع المهرة الاختصاصيين وذلك من أجل تطوير نظام عمل جيد لإصدار هذه الوثائق وأن يكون هذا النظام قادراً على تبيي الشروط البديلة، وعلى النمو المحتمل للتجارة الدولية على أن الأساس الذي يمجّبه يتم تطوير مثل هذا النظام هو خلق التعاون والتعاقد بين كافة الوكالات التي لها علاقة بالتجارة الدولية مثل اللجان الحكومية للتجارة وبجائس التجارة وشركات الشحن على أن يكون هدف هذا التعاون هو إلغاء كل الوثائق غير الهامة وتبسيط الوثائق المطلوبة والسعي نحو زيادة فعالية وكفاءة الأنظمة المستخدمة في معالجة هذه الوثائق.

ولعل استخدام صيغ موحدة لهذه الوثائق هو الطلب الرئيسي في محاولة تبسيط الإجراءات التي تتطلبها. هذا وقد تم تشكيل لجنة عمل من قبل الهيئة الأوروبية لمناقشة مبدل تبسيط وتوحيد صيغ وثائق تجارة التصدير وقد وضعت اللجنة نموذج عمل بالنسبة لإصدار وثائق التجارة الخارجية بتسلسل متكامل. كما أوصت اللجنة الدولية لتقياس استخدام الصيغة الاقتصادية التي وضعتها اللجنة الأوروبية.

من ناحية ثانية فقد أوصت الغرفة الدولية للشحن باستخدام صيغة موحدة لوثائق الشحن تلازم النموذج الاقتصادي الذي وضعته اللجنة الأوروبية، كما تبذل كل من منظمتي الإسكاد UNCTAD وإمكو IMCO جهوداً حثيثة في مساعدة الدول النامية على تبسيط الوثائق التجارية.

أما المشكلات الأخرى فهي نتيجة لتبوع واختلاف نماذج عقود التأمين

فهي حين يشوبه وشروط هذه العقود متشابهة في المعنى إلا أنها تترك الباب مفتوحاً أمام اختلافات عديدة سواء في مقصودها أو تطبيقها. لذلك فإن الحاجة هنا تتطلب تنسيق الأنظمة القانونية التي تحدد حقوق والتزام الأطراف المشتركة في عقود التأمين الشاملة على التجارة والنقل الدولي وعلى الرغم من وجود نظام قانوني في التأمين البحري الدولي، إلا أنه تبقى هنالك درجة كبيرة من الاختلافات في مضامين هذه الأنظمة القانونية التي تحكم التأمين البحري. هذا وقد استعرضت دراسة أجرتها سكرتارية الإسكاد UNCTAD على تأمين البضائع، نماذج مختلفة لوسائل الحماية بهدف تشجيع توزيع تأمين البضائع في الأسواق المحلية في الدول النامية، كما اتخذت سياسة مماثلة بالنسبة للتأمين على أجسام السفن وذلك بتشجيع توزيع الأخطار عليها وإن هذه التوصيات التي اتخذتها المنظمة موجهة فقط للدول النامية وذلك من أجل تنشيط أسواقها المحلية.

عما لا شك فيه أن الطابع الدولي الذي يسم به التأمين البحري يخلق حاجة ماسة لوجود درجة معينة من التنسيق الدولي بالنسبة للنظام القانوني الذي يحدد حقوق وواجبات الأطراف المشتركة في عقد التأمين. وتعتبر بنود التعاقّد التي تتألف منها وثيقة التأمين البحري بمثابة القلب بالنسبة للنظام القانوني في التأمين البحري لذلك يمكن الانطلاق من خلال هذه البنود نحو تحقيق التنسيق الدولي المطلوب.

وفيما إذا تم الإقرار بأن وجود شروط وثيقة دولية موحدة أمر مطلوب عندها يجب أن تعتمد المقامين الأساسية لهذه الشروط على القانون الإنكليزي للتأمين البحري على أنه يمكن إجراء بعض التعديلات الضرورية التي تلائم الأنظمة الاقتصادية والثقافية والقانونية الأخرى. ويفضل إجراء دراسة تفصيلية لإمكانية تطوير قاعدة أو أساس قانوني دولي بالنسبة لعقود وثود التأمين البحري وإن مثل هذه الدراسة يمكن أن يجربها عدد من الخبراء والمسؤولين في أمور الصناعة آخذين في اعتبارهم حالة المؤمن والمؤمن له وقوعي التأمين البحري على البضائع وعلى أجسام السفن.

ترجمة: سعد جواد علي

التأمين الإلزامي على الكراجات في القطر العربي السوري

«قراءة جديدة»

علي شفا عمري

مدير الرقابة الداخلية
للمؤسسة العامة السورية للتأمين

هناك أخطاء شائعة ناتجة عن عدم الدراية بمفهوم التأمين الإلزامي على المركبات ، ومسؤولية شركة التأمين في ذلك . الأمر الذي أدى ويؤدي في حالة استمرارها - إلى نزاعات عديدة ، سببها الرئيسي عدم المعرفة بالنواحي الثلاث :

- المسؤولية المدنية التصهيرية .
 - التأمين الإلزامي (ضمن قانون السير رقم ١٩ لعام ١٩٧٤) .
 - وثيقة التأمين (الغطاء والخطر) .
- ولا بد من ربط هذه الأمور الثلاثة مع بعضها البعض لئلا يتم فهم كل التأمين الإلزامي على المركبات ومسؤولية شركة التأمين في التعويض عن الحوادث ... ٩٢

المسؤولية المدنية التصهيرية :
نص القاسون المدني السوري في المادة / ١٧٩ / على ما يلي : « كل من تولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية يكون مسؤولاً عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر ، ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب اجتهاد لا بد له فيه مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة »
ونص قانون السير السوري رقم ١٩ لعام ١٩٧٤ في الباب التاسع الفصل الأول تحت عنوان المسؤولية المدنية على ما يلي :
مادة ١٩٦ - ١ - مالك المركبة الآلية وسائقها مسؤولان مدنياً عن الأضرار

الجسدية والمادية التي تنتج من جراء استعمال مركبه بالتكافل والتضامن .

ب - بعض المالك والسائق من هذه المسؤولية اذا ثبت أن الضرر كان بسبب قوة قاهرة أو خطأ من المتضرر أو من شخص ثالث دون أن يرتكب هو أو الأشخاص المسؤول عنهم خطأ ما ، وإذا كان الخطأ المنسوب إلى المتضرر أو إلى الشخص الثالث طفيفاً تحدد مسؤولية المالك والسائق حسب الظروف - المحيطة بالقضية .

ج - اذا كان سبب الحادث خطأ وقع من المتضرر أو من الشخص الثالث بالاشتراك مع خطأ وقع من المالك أو أحد الأشخاص المسؤول عنهم أو من حالة المركبة بعض المالك من المسؤولية المدنية اعفاء جزئياً ...

ان المسؤولية المدنية التصهيرية مفروضة قانوناً وترتب على حارس السيارة بمجرد أن يثبت التضرر ووقوع ضرره ووجود صلة بين السيارة والضرر . عليه ، فليس على المتضرر اثبات أي خطأ أو إهمال أو قلة احترازه إذ إن كل ذلك قد فرض قانوناً على حارس السيارة وسائقها إذ نتج عن استعمالها أي ضرر للغير . . .

لذا يشترط لترتب المسؤولية أن تحقق أركانها والمتضمنة بثلاثة أمور :

- الأول : خطأ منفي يقع فيه المالك أو السائق أو حائز المركبة .
- الثاني : ضرر يصيب الغير .
- الثالث : علاقة سببية بين الخطأ الواقع والضرر الحاصل .

ان الاساس الذي قام عليه التأمين الإلزامي للمركبات بموجب قانون السير رقم ١٩ / ٧٤ هو تعظيم المسؤولية المدنية لمالك المركبة الآلية أو سائقها ويشترط لتحقيق هذه المسؤولية وجود أركانها الثلاثة . . . وحيث لا خطأ (مدني) أو لا ضرر أو لا علاقة سببية بينها فلا مسؤولية مدنية ، وبالتالي لا التزام على شركة التأمين بدفع التعويض . . .

الا أنه لا بد من الإشارة بأن ثمة تساؤلات قد تطرح نتيجة النص على مسؤولية مالك المركبة في قانون السير بدلاً من - الجارس - في القانون المدني

البريد العربي

- التأمين الاضامى

لقد تقدم التأمين من المسؤولية تقديماً كبيراً ووصل أعلى مراحلها في أكثر البلدان التي توابك العملية التأمينية وذلك لما فيه من فوائد اقتصادية واجتماعية ، خاصة وأن هذا التأمين يخفف العبء عن المسؤول الذي يتوهم بالتعويض عنها كاهله أو يتعذر عليه الايفاء به لذا اتخذت معظم البلدان في العالم بامصادر التشريعات التي تقضي بجعل التأمين من المسؤولية قبل الغير - تأميناً الزامياً في نوع أو أكثر من هذا التأمين . . .

ولقد واكب التطور العمري السوري هذا التقدم التأميني الحضاري وأصدر النصوص التشريعية ضمن قانون السير رقم ١٩ لعام ١٩٧٤ - والتي تلزم مالكي السيارات بالتأمين على سياراتهم من المسؤولية المدنية (غير المحدودة) وذلك لدى إحدى شركات التأمين المرخص لها بالعمل في أراضي الجمهورية العربية السورية . وقد أصبح ذلك نافذاً اعتباراً من أول تشرين الاول عام ١٩٧٤ هذا وقد اقتصر تطبيق التأمين الاضامى في المرحلة الاولى على تأمين المسؤولية المدنية عن الاضرار الجسدية وترك أمر تطبيقه عن الاضرار المادية لرحلة ثانية . . ان هذا التأمين هو مثل باقي أنواع التأمين يتعاقد فيه الاضرار مع شركة التأمين التي تتعهد فلم يتحمل تبعه عبء الحسارة عنهم عند وقوع الخطر المؤمن ضده مقابل مبلغ يدفعونه اليها ويعوِّضها التأمين .

وقد حدد قانون السير رقم ٧٤/١٩ الاسس العامة للتأمين الاضامى في الفصل الاول والفصل الثاني من الباب التاسع وتحت عنوان المسؤولية المدنية - التأمين - وترك أمر تنفيذ أحكام الفصل الثالث الخاص بالتأمين باصدار تعليمات على شكل لائحة تنفيذية ، وقد أوضحت اللائحة التنفيذية الصادرة بقرار وزارة الاقتصاد والتجارة الخارجية رقم ٦٦٧ تاريخ ٢٩/٩/٧٤ الاجراءات التي تحدد طريقة التأمين الاضامى وفق ما يلي :

تسولى شركة الضمان السورية (المؤسسة العامة السورية للتأمين) اصدار عقود التأمين التي تغطي دوائر المواصلات (نقل) وذلك أثناء استعملها في الجمهورية العربية السورية وكذلك المركبات - الاجنبية الداخلة الى أراضي الجمهورية العربية السورية وذلك عن مدة مكوِّنها في سورية أو

ومن هذه التساؤلات :

- ١ - ماذا في حال كون مالك السيارة قاصراً ٩٩
- ٢ - ماذا في حال الاستيلاء على السيارة بواسطة سارق وحدثت أضرار بأوساطها ٩٩
- ٣ - ماذا في حال قيادة السيارة من قبل مستأجرها ٩٩
- ٤ - ماذا في حال قيادة السيارة من قبل الكنايكي الذي يختم باصلاحتها ٩٩

هل يبقى في هذه الحالات وغيرها من الحالات المشابهة . المالك مسؤولاً عن الاضرار . . . وبالتالي هل تسدد شركة التأمين التعويض عن الاضرار الناتجة عن هذه الحالات ٩٩ إنها ولا شك قضية تثير الجدل والتناقض والسبب عدم وضوح النص في قانون السير رقم ٧٤/١٩ والذي كان عليه أن يأخذ بعناية (حارس السيارة - أو المالكون له بالاستعمال) بدلاً من عبارة (مالك - المركبة الالية أو سائقها) لما في ذلك من تحديد وتوضيح أشمل وادق . . .

من هنا نرى أنه لايجوز الخلط بشكل من الاشكال بين مسؤولية شركة التأمين عن دفع التعويض وبين المسؤولية المدنية التي نص القانون على تعظيمها في التأمين الاضامى خاصة وأن البعض يستندون في ذلك الى نص المادة (٢٠٧/ من قانون السير والتي تقضي بأن (يعطى عند التأمين الاضامى للمتضرر حثاً مباشراً تجاه شركة التأمين ولا تسري بحقه الدفع التي يجوز لشركة التأمين أن تتسلط بها قبل المؤمن له) فيجعلونها تعني تغطية جميع الحوادث بغض النظر عن خطأ المسؤؤل أو عدم خطئه . . لكن هذا الأمر يجنده ويوضحه ما جاء في المادة ٢٠٨ / والتي تنطبق بحق شركة التأمين في الرجوع الى المتعاقد لاسترداد ما دفعته من تعويض الى المتضرر في الحالات التي نحل فيها بالواجبات المترتبة عليه بموجب أحكام وشروط وثيقة التأمين . . .

ولتزام المؤمن في التأمين الاضامى بدفع التعويض أو الرجوع الى المتعاقد أساسه كما في سائر أنواع التأمين الاخرى المسؤولية التعاقدية بموجب عقد التأمين المبرم بينه وبين المؤمن له والذي يجنده واجبات والتزامات المؤمن المؤمن له .

مهورها منها - . . .
وامتنت من ذلك :

- ١ - المركبات الالية المسجلة في الدول العربية والتي تحمل البطاقة العربية الدولية لتأمين السيارات عبر البلاد العربية .
- ٢ - المركبات الالية المسجلة والمؤمن عليها في احدى الدول العربية والتي تشمل تأمينها مبادا مكوّنها في أراضي الجمهورية العربية السورية وذلك بشرط المعاملة بالمثل . . .

وقد حددت بعض الشروط التي يجب ان تتوفر في الشركة مصدرة الوثيقة . . . كما حددت اللائحة الضوابط لكي تصحح جميع السيارات المسجلة لدى دوائر المواصلات (النقل) مشمونة بالتأمين فأوجبت عدم منح أو تجديد أو نقل رخصة سير لاية مركبة ما لم تبرز بطاقة تأمين صادرة عن شركة التأمين سارية المفعول لمدة لا تقل عن الالة التصوري التي يجب على مالك المركبة تجديد الرخصة خلالها . . . وعلى اية حال فان اللائحة التنفيذية لا تختلف بمضمونها وتعاييرها عن النصوص الواردة في قانون السير . . .

- حدود المسؤولية والتعويض -

أوجب قانون السير في الفقرة ب المادة / ٢٠٦ / بالتزام شركة التأمين بالتعويضات التي - تترتب نتيجة المسؤولية المدنية التي تقع على عاتق المركبة أو حائزها أو سائقها بسبب الرفاة والأضرار الجسدية الأخرى التي تلحق بالأشخاص بالغة ما بلغت هذه التعويضات ودون أن يحدد ما يبلغ معون . . . وهذا يؤكد الاثر الاجتهادي الهام فذا النوع - الثاني والتي لا يمكن إلا أن تكون وشائق التأمين الاضاميين تعطي أعطبار المسؤولية المدنية عن الاضرار الجسدية يواقع غير محدود بدليل ما جاءت عليه المادة / ٢٠١ / من قانون السير حيث نصت على ما يلي :

- أ - يعتبر باطلاً كل اتفاق يلغي أو يحدد المسؤولية المدنية .
 - ب - يمكن ابطال كل اتفاق يحدد تعويضاً غير كاف وذلك خلال سنة من تاريخ عقده .
- وقد ذهب القانون المدني السوري وهو الاصح الى ابعاد من ذلك فشمّل

التعويض لتضرر الاضي أيضاً المادة (٢٢٣) . هذا الضرر الذي قد يصيب الشخص في حريته أو في عواطفه - وشعوره أو في حشوه العائلي وعرضه وجماله أو بسبب له ألاماً جسمانية ويشكل عام كل ما لا يمس باقي شكل كان الحقوقي المدنية المالية للشخص أو يحدت ضرراً في جسمه يمنع قدرته لكسب المال . . . وإذا كان قانون السير قد جعل المسؤولية المدنية في التأمين الاضاميين غير محدود ، لكنه أشار الى كيفية التعويض ومداه في المادة / ١٩٩ / منه حيث جاء :

أ - كيفية التعويض ومداه يحددان وفق القواعد الواردة في القانون المدني بصدده العمل غير المشروع .

ب - تطبق القواعد نفسها فيما يتعلق بتوزيع المسؤولية ودرجوع المسؤولين على بعضهم في حالة تعدد الاشخاص المسؤولين أو تعدد الاسباب المؤدية للحادث .

وقد أشار القانون المدني السوري الى تفسير التعويض وترك لتقاضي الاساس تفسير بدل التعويض وضمن سلطة مطلقة بأخذون فيها بعين الاعتبار مدى خطأ المتضرر والاشخاص الثالثين .

حيث نصت المادة / ١٧٦ / من القانون المدني على مايلي :

(يقدر القاضي مدى التعويض عن الضرر الذي حق الضرر ومواعيها في ذلك الظروف - الملاية ودون أن يتقيد بأي حد ، فان لم يتيسر له وقت الحكم أن يعين مدى التعويض تعيناً نهائياً ، فله أن يحفظ للضرر وبالطى في أن يطالب خلال مدة معينة بإعادة النظر في التقدير) .

- كما أجاز قانون السير للقاضي بسحب المتضرر أو عائلته في حالة الوفاة تعويضاً مناسباً مستقلاً عن تعويض الضرر الحاصل . . . اذا وجد أن المالك أو احد الاشخاص - المتزول عنهم قد ارتكب خطأ خطيراً جداً . . . المادة / ٢٠٠ /

وهذا لا بد من الإشارة من أن التعويض متزول معين مقداره الى الحكم القضائي أو التسوية الودية التي تقررها شركة التأمين بالاتفاق مع من أصابه الضرر . . . وفي رأيي أن التسوية الودية هي الاسلام لدوي الختقوى نظراً لانها

تختلف الاعباء والمرامد القضائية عنه . . .
وفي جميع الاحوال ، فان المسؤولية المشمولة بالنعطة هي المسؤولية المدنية
وحدها دون المسؤولية الجزائية التي لا يمكن ان تكون محلا للتأمين . لانها
متصلة بالنظام العام . . .

الا انه وفي سبيل انهاء النزاع ، وايصال ذوي الحقوق الى حقوقهم في
حوادث السير . فقد نصت المادة / ١٤٢ / من قانون العقوبات السوري
المعدلة بالرسوم التشريعي رقم / ٨ / لعام ١٩٦٣ بدعوة شركة التأمين في
الدعوى الجزائية الى جانب المسؤولين بالمال كليا يفصل في النزاع دفعة واحدة ،
وفي تلك تخفيف كبير على المتقاضين ، واختصار في المراحل وفي الوقت ،
فضلاً عن امكانية الحصول على التعويض من شركة التأمين عن طريق
الدعوى - المباشرة امام القضاء الجزائي ، سيما وان دعوى التضرر تسقط تجاه
شركة التأمين بمرور الزمن بعد انقضاء ثلاث سنوات على تاريخ وقوع الحادث
المادة / ٢٠٧ / ب من قانون السير .

وثيقة التأمين

ان العلاقة بين شركة التأمين والمؤمن له هي علاقة عقدية تستمد آثارها
من شروط ، العقد الناطقة له . . . وهي غير العلاقة التي تربطها مع التضرر
والذي يعطيه عقد التأمين حفا مباشراً تجاه شركة التأمين .
لقد جاءت وثيقة التأمين الالزامي للمركبات على عدة احكام عامة هي
بموجبها صورة طبق الاصل تقريباً عن الاحكام الواردة في الفصل الثاني من
الياب التاسع لقانون السير . . . مع اضافة بعض الفقرات التي تحدد علاقة
شركة التأمين مع المؤمن له .
ففي مجال حق شركة التأمين بالرجوع الى المتعاقد لاسترداد ما دفعته من
تعويض الى التضرر جسدياً . . . عدت الوثيقة احالات الواردة في قانون السير
وهي :

- ١ - اذا كان سائق المركبة المؤمن عليها غير حائز وقت وقوع الحادث على اجازة
قيادة سارية المفعول صادرة عن السلطات المختصة محددة حسب الاصول
وتطبق على فئة المركبة المؤمن عليها وجبها استعافاً .

- ٢ - اذا وقع الحادث أثناء استعمال المركبة على غير الوجه المصرح عنها في
شهادة تسجيلها أو لأغراض مخالفة للقوانين واللائحة .
- ٣ - اذا كان سائق المركبة المؤمن عليها وقت الحادث في حالة سكر أو تحت تأثير
المخدرات .

٤ - اذا ثبت ان الحادث قد ارتكب قصداً من قبل سائق المركبة .
بعد هذه الاحالات اضافت الوثيقة حالة أخرى يمكن فيها لشركة التأمين
الرجوع الى المتعاقد لاسترداد ما دفعته وذلك اذا اخل المؤمن بالواجبات
التالية :

١ - اتخاذ الاجراءات الكافية بالبيات مسؤولية سبب الحادث وحفظ حقوق
الشركة تجاه الغير بمراجعة رجال الضابطة من أجل تنظيم ضبط الحادث
ومعاينة المصابين جسدياً .

ب - تسليم الوثيقة (١) كل إعلام أو كسب أو مذكرة قضائية توجه اليه أو
الى سائق المركبة .

ج - ان يعهد الى المؤسسة في حال قيام نزاع قضائي مع أحد التضررين
بالدفاع عنه أو عن سائق مركبه اذا رغبت في ذلك .

١ - لا يشمل التأمين العرامات والمصارف وحجز المركبة وثوقف السائق
وتخليه سبيله .

٢ - للمؤسسة وحدها دون سواها حق الصلحة مع التضررين أو بتفويض
منها ، ولا يحق للمتعاقد أن يعود على المؤسسة بما دفع للاشخاص
التضررين دون موافقة المؤسسة المسبقة عليها بأن هدأتين الفترتين لا تمدان
الى العوان الذي جاء عليها بأية صفة وكان من الاجدى ان تتركها برادتين
مفصلتين .

كما ان بعض الوثائق المتداولة قد خلت من بعض الشروط التي يحق فيها
لشركة التأمين الرجوع الى المتعاقد ومنها :

- يكون سائق المركبة المؤمن عليها وقت الحادث في حال سكر .
- ارتكاب الحادث قصداً من قبل سائق المركبة .

الحالات التي عددها القاضون والتي يمكن فيها لشركة التأمين الرجوع على المتعاقد لاسترداد ما دفعته من تعويض التي التضور .
ثالثاً : جاء في قانون السير وثيقة التأمين ان لشركة التأمين حق الرجوع على المتعاقد لاسترداد ما دفعته من تعويض التي التضور . . . اذا وقع الحادث اثناء استعمال المركبة على غير الوجه المصوح عنه في شهادة تسجيلها او لاغراض مخالفة للقوانين والانظمة النافذة .
رابعاً : جاء في نهاية المادة ١٩٨ من قانون السير ما يلي :

(للمالك الجديد الذي يعوض الضرر حق الرجوع ضمن حدود المبلغ المؤمن عليه على المالك القديم او على مؤتمه) .
وسواء ان عقد تأمين السيارات هو عقد شخصي يبرم بين الشركة وبين المؤمن له فلا يجوز تحويله من شخص لآخر الا بموافقة شركة التأمين لذلك تصح قوانين الدول على - تحريم اصدار أي عقد تأمين ما لم تكن هناك مصلحة لطالب التأمين في الشيء المطلوب تأمينه ، وانطلاقاً من مبدأ المصلحة التأمينية ارى ان يضاف في اخر المادة (١٩٨) العبارة التالية و للمالك الجديد الذي يعوض الضرر حق الرجوع ضمن حدود المبلغ المؤمن عليه على المالك القديم او على مؤتمه اذا تم تعديل عقد التأمين لصالحه أصراً .

خامساً : جاء في المادة ٢٠٦ - أ مابلي : يشمل التأمين الاثامي المتخصص على في هذا الفصل بالنسبة لاضرار الجسدية للغير دون الركاب فيما يتعلق بالمركبات الخاصة والدراجات النارية أما فيما يتعلق بالمركبات العامة المعدة لنقل الركاب فيشمل التأمين الغير والركاب معاً دون سائق المركبة ومستخدميهما . . . بحيث أن هذه المادة لم تات ، بشكل صريح بالنسبة لسائق المركبة الخاصة ومستخدميهما لذا فانه لا بد من

ترجمت العربي

ان وثيقة التأمين هي الاساس بين المؤمن والمؤمن له وهي المحددة لواجبات والتزامات الطرفين تجاه بعضها البعض وتجاه الغير ، لذا يجب ان تكون أكثر وضوحاً وأكثر ابرازاً لاحكامها الرئيسية حتى لا يتبر أي مجال لاكثر من تفسير .

وفي رأيي ان بعض المساء التي وردت في وثيقة التأمين الاثامي اوتي قانون السير - والتعلقة بالمسؤولية المدنية والتأمين تحتاج الى بعض التعديل أو مزيد من الايضاح .

ومنها :
اولاً : جاء في وثيقة التأمين بأن لشركة التأمين وحدها حق المصالحة مع المتضررين أو - بتعويض منها . . . فلماذا اذا تمت المصالحة عن طريق المؤمن له ضمن الأصول القانونية وضمن التعويضات المتعارف عليها لدى شركة التأمين ؟ ان ذلك لا يوجب عدم الاعتراف بها وتحملها للمؤمن له خاصة وأن هذا الامر اذا تم يخفف الاعباء الادارية والقضائية عن الشركة فضلاً عن مساعدتها الاجتماعية للمتعاقد ، سيما وأن هناك بعض المناطق تأخذ مفهوماً خاصاً في حال وفاة أو اصابة أحد أفرادها بحادث سيارة ولا تقبل بحل النزاع الا ضمن عاداتها وتقائدها ، الامر الذي يلزم سائق المركبة بالاتصاع الكامل بمثل هذه التقاليد ، والاعتراف واجراء المصالحة القوية مع اصحاب العلاقة .

ثانياً : جاء في المادة ٢٠٨ - ا من قانون السير بأن شركة التأمين تحل في حدود ما دفعته للمتضرر محل هذا الأخير في حقوقه تجاه الغير المسؤول مدنياً . . . والحلول - مبدأ أساسي من مبادئ التأمين على السيارات . . . لكن من هو الغير ؟؟ اذا كان الغير هو غير المؤمن له - المتعاقد مع شركة التأمين - فالامر محلول بالنسبة لها لانها لا تدفع التعويض اساساً . . . واما كان الغير بالنسبة للمتضرر هو المؤمن له المسؤول مدنياً فان التزامات الشركة يدفع التعويض هي بطبيعة الحال بحدود مسؤولية المؤمن له وعلى الجهتين فليس هنالك مجال لبدأ الحلول ، خاصة وأن الحلول - لا ياتي ؟؟ في التأمين الاثامي الا اذا أخل المؤمن له بالواجبات المترتبة عليه اوتي

توضيحا وإضافة الاستثناء من التأمين عليها وفق العبارة التالية :
(يشمل التأمين الإلزامي المنصوص عليه في هذا الفصل بالتسوية
للأضرار الجسدية دون الركاب ودون سائق المركبة ومستخدمها فيما يتعلق
بالمركبات الخاصة . . . إلى آخر المادة . . .) .

سأصاف : جاء في المادة ٢٠٦ - ب ما يلي :
تلتزم شركة التأمين بالتعويضات التي تترتب نتيجة المسؤولية المدنية
التي تقع على عاتق مالك المركبة أو حائزها أو سائقها بسبب الوفاة والأضرار
الجسدية الأخرى - التي تلحق بالأشخاص المشار إليهم في الفقرة (أ) من
هذه المادة بسبب استعمال المركبة المؤمنة لديها في أراضي الجمهورية العربية
السورية) . وحيث ان كلمة - حائزها - الواردة في هذه المادة تعني أكثر من
دلالة وتفسير - وتأكيد لمبدأ المصلحة التأمينية وتضمن حسن النية فإني أرى
استبدال كلمة - حائزها - بعبارة (المأذون له باستعمالها) .

سأصافاً : جاء في المادة / ٢١٤ / ما يلي :
(يخضع لمالك المركبة نغطة الأضرار الأخرى التي لم ينص عليها في هذا

القانون بمقتضى تأمين تكميلية)

وحشى لا يكون مجال بين الأصل وبين الفرع أو بين العام وبين الخاص

خاصة وأن العام يجب الحاخص لذا كان على قانون السير أن يضع في نهاية

المادة العبارة التالية : (شريطة أن يكون حائزاً على عقد التأمين الإلزامي

المنصوص عنه في هذا القانون)

ثامناً : في الحالات التي يخضع للشركة فيها الرجوع على التمتع وكما أثرت

سابقاً لم يشر القانون إلى السيارة السروقة أو المنصبة والوضع التأميني

لها ، وعملاً بشخصية المسؤولية والذي تقتضي بأن يحصل كل وزير

عمله أرى أن يعطى الحق للشركة التأمين بالرجوع على المسبب وهو في

هذه الحالة السارق أو الغاصب أو تستثنى هذه الحالة من التأمين على

الإطلاق .

ثاسعاً : استثنى القانون سيارات القوات المسلحة والأمن العام وما شابهها من

السيارات غير المسجلة لدى دوائر النقل من اجراء التأمين ، ولست

أخري لم هذا الاستثناء ما دام القانون يعاقبه الاساسية الخدمة
الاجتماعية للمواطنين كل المواطنين خاصة وأن الرحلة المطبة هي
الرحلة الاولى الخاصة بتأمين المسؤولية المدنية من الاضرار الجسدية ،
فهي كانت الاسباب الفنية فانها لا تعني عدم تأمين هذه السيارة
السيارات ما دامت تسير في نفس الاماكن التي تسير عليها السيارات
المؤمنة وتحديث نفس الاضرار الجسدية التي تحدثها هذه الاخرى ،
ويمكن ان يحدد هذه السيارات المستثناة من التأمين بدل تأمين
خاص مختلف عن قسط التأمين المعمول به للسيارات المسجلة لدى
دوائر النقل وهذا يتحقق للتأمين الإلزامي للمركبات كل آثاره المتكاملة
وكل أبعاده الاساسية سيما وأنه قد أخذ في الآونة - الاخيرة بعداً آخر
وهو تطبيق الرحلة الثانية والخاصة بتأمين المسؤولية المدنية عن الاضرار
الذاتية للمركبات الاجنبية الداخلة الى القطر .

أخيراً أقول بأن هذه الفقرة هي محاولة في طريق تاطير اوضح وتفسير
اشتمل . . . لتصوص التأمين الإلزامي على المركبات ، نظراً لما يثار حول هذه
التصوص ومن مختلف الجهات المعنية من أفكار وآراء مختلفة حول المسؤولية التي
يجب أن تكون عملاً لهذا التأمين ، وحول الحدود التي يلقها هذا التأمين ،
وشتان ما بين الزوى وبين التأمين ؟؟

المصادر

- المسؤولية المدنية لتأمين الإلزامي - د. بديع أحمد السليم
- المسؤولية المدنية قضائية والمدفعية الثالثة من استمارة سيارة - دكتور ابراهيم صفار
- قانون السير السوري .
- قانون نفسي السوري .
- قانون العقوبات السوري .
- وثيقة عقد التأمين الإلزامي للمركبات

(١) تشير صراحة في وثيقة التأمين كلمة التمسك . . . والتمسك تعني التمسك العامة السورية للتأمين (حسب التسمية
الرسمية) . . . وقد كثر لربما أن استعمل عبارة شركة التأمين للظن للتمسك بالوضح في ظل هذه الحالات .

تحديد الربح في شركات التأمين على الحياة

سليم الدرقر

معاون مدير الشؤون المالية
شركة الإلتحاف العربي لإعادة التأمين

تستلزم عملية قياس الربح في مشروع ما تحديد معنى الربح والاتفاق على وسيلة محددة لقياسه حتى يسهل فهم مدلوله وتحديد سبل استراتيجياته المختلفة .

وهيها كانت الطريقة التي تتبع لقياس ربح المشروع ، فإن هناك شبه اجماع على ان الربح الحقيقي لمشروع اقتصادي هو عبارة عن الزيادة في صافي المركز المالي لهذا المشروع في تاريخ معين عن صافي المركز المالي له في تاريخ سابق . بمعنى أن المشروع لا يعتبر أنه حقق ربحاً في فترة معينة إلا إذا كانت الزيادة في قيمة الأصول والموجودات اكبر من الزيادة في الالتزامات (المسؤوليات او المطالبات) فلو فرضنا ان المركز المالي لمشروع كان :

عدد افتتاحه	في نهاية الفترة
أصول وموجودات مختلفة	١٠٠٠٠٠٠ ل.س
التزامات للتقير والمسؤوليات والمطالبات	٢٠٠٠٠٠٠ ل.س
يكون صافي المركز المالي	٨٠٠٠٠٠٠ ل.س

وبذلك يعتبر ربح ما يزيد عن ٥٠٠٠٠٠٠ ل.س أي ٢٠٠٠٠٠ ل.س وهو الفرق بين صافي المركز المالي في نهاية الفترة عنه في بداية حياة المشروع . ويعبر المحاسبون عن ذلك بوجود دورة الربح تبدأ بمكونات المركز المالي في تاريخ معين تلتوه سلسلة من العمليات تدور كلها حول ادارة عناصر المركز المالي

يعرض تحقيق الربح على ان لا يعتبر ربحاً حقيقياً الا عندما تزيد قيمة صافي المركز المالي في نهاية الفترة عن صافي المركز المالي عند بداية الفترة ونفس القوة الشرائية للوحدات النقدية عند بداية الفترة . وهذا يعني انه بقياس الربح الحقيقي لمشروع ما يجب الانتظار حتى التصفية النهائية لكيان المشروع ، وعلى ضوءها تحدد القيمة الحقيقية للارباح المحققة . الا ان هذا يتناق مع الاعتبارات العملية المتعارف عليها (فلن ينظر أصحاب المشروع ولا الدولة حتى تصفية المشروع لأخذ نصيبهم من الارباح في صورة توزيع أو ضرائب) .

ولذلك فان العرف جرى على ان تعلن الشركات ونتيجة أعمالها في فترات دورية غالباً ما تكون سنة مالية وذلك خلال حياة المشروع ، وعلى ضوء هذا لا يعتبر الربح المعلن ربحاً حقيقياً بل هو جزء من الربح حدد طبقاً للاسس والقواعد التي تعارف عليها المحاسبون .

يقدر حكمة الادارة في تحديد هذا الرقم بقدر ما كانت الارباح الدورية المعلنه في حدود الارباح الحقيقية . وقد برجع الخلاف بين المحاسبين الى الخلط بين الربح السنوي أي المعلن على فترات دورية والربح الحقيقي . ويظهر هذا باختلاف مجموعة الاسس والقواعد التي يتبعها المحاسبون . وبخاصة فيما يتعلق بمخزون السلمى (الاحتمالي الحسابي بالنسبة لشركات التأمين على الحياة) ومعالجة النفقات والامدادات المتداخلة في فترات متتالية . إلا انهم ينظرون على مبدأ الحيطه والحذر في تحديد الارباح حتى لا يتعرض المشروع لأزمات مالية نتيجة المغالاة في الارباح السنوية وتوزيعها على أجزائها من الارباح بينها هي ، في حقيقة الامر توزيع جزء من الأصول .

وبعد هذا الاستعراض السريع لمفهوم الربح وكيفية تحديده نعرض هذا المفهوم بالنسبة لشركات تأمين على الحياة .

تبدأ دورة الربح في شركات التأمين على الحياة بتجميع الاقساط من جملة المؤمنين والتي تد حسابها على أساس رياضي معين (نسبة وفيات معينة . MAFTEILITY TABLE وعلى فترات محددة مقدماً وعلى ان تستمر بمعدل

استثمار محدد ومن حصة هذه الأقساط وعائد استثمارها تتمكن شركة التأمين من مقابلة :

١- النفقات الإدارية

٢- دفع التعويضات الحالية والمستقبلية

٣- عائد ربح للشركة

ومن ذلك يتضح أن الربح الحقيقي لشركة تأمين لا يتحدد بصفة نهائية إلا بعد التأكد من تحصيل كافة الأقساط واستثمارها وسداد كافة التعويضات والمصروفات اللازمة لإدارة الشركة . وهذا وكما سبق أن أشرنا لا يمكن احتسابه بالدقة اللازمة إلا من نهاية حياة الشركة لتمدد العوامل المتداخلة في تحديد الأقساط والتعويضات وعائد الاستثمار . ولما كان هذا غير ممكن عمليا فإن المسؤولين عن هذه الشركات وضعوا قواعد يختص على أساسها الربح السنوي والذي يظهر حساب الإيرادات والنفقات .

وسنعرض فيما يلي العناصر الرئيسية المكونة لحساب إيرادات ونفقات شركات التأمين على الحياة وخاصة تلك البنود التي تتميز بطابع خاص نتيجة لطبيعة عمل شركات التأمين مع صرفنا النظر عن البنود الأخرى التي تخضع لمعالجتها للاسس العامة المتعارف عليها في علم المحاسبة وهذه العناصر الرئيسية هي :

١- الأقساط

٢- إيرادات الاستثمار

٣- التعويضات وما في حكمها

٤- الاحتياطي الحسابي

أولاً- الأقساط :

وهي المبالغ التي يلتزم المؤمنون بسدادها إلى شركة التأمين في فترات دورية محددة مقدما في مقابل ما تلتزم به الشركة بسداد مبالغ محده مقدما طبقا للشروط القياسية الواردة بعقد التأمين . وهذا يعني أن قسط التأمين يتضمن المبلغ الذي لو تم تحصيله في الفترات الدورية المحددة مقدما واستثمر بمعدل استثمار معين لتتجمع في نهاية فترة التأمين مبلغا يكفي لتغطية التعويضات والنفقات الإدارية وعائد ربح للشركة .

وتحديد مصدر الربح في شركات التأمين على الحياة يجب تحديد العوامل التي تدخل في تكوين قسط التأمين على الحياة :

١- معدلات الوفيات

٢- معدل فائدة الاستثمار

٣- تحميلات لمقابلة

أ - المصاريف الإدارية

ب - فائض ربح للشركة

ج - هامش للطوارئ

ADVERSE FLUCTUATION

وكل هذه العوامل تحسب مقدما على اساس افتراض معدلات للعوامل المذكورة والاختلاف بين هذه المعدلات وبين المعدلات الفعلية هو المصدر الأساسي لأرباح أو خسائر شركات التأمين . وهذا يعني أنه لو نقص معدل الوفاة الفعلي في حالة التأمينات التي تغطي خطر الوفاة فقط سوف يؤدي ذلك إلى ربح للشركة بينما يعتبر مصدر خسارة في تأمين المعاش ، كما يعتبر زيادة معدل الاستثمار الفعلي عن المقدور ربحا وبالعكس . وكذلك بالنسبة للمصاريف الإدارية .

وهنا يبرز السؤال هل يمكن اعتبار أن الربح السنوي الناتج عن هذه المصاريف ربحا نهائيا للشركة عن تلك السنة؟ أو يجب لكي يقترب الربح السنوي الفعلي من الربح الحقيقي بالمعنى المشار إليه في بداية البحث تكوين احتياطي سنوي بالربح الناتج عن اختلاف المعدلات الفعلية من المعدلات التقديرية التي بني على أساسها القسط؟

لاشك أن المبادئ المحاسبية السلبية تقضي بتكوين ذلك الاحتياطي بالنسبة لكل عقد حتى انتهاء مدته .

ثانيا : إيرادات الاستثمار :

يتبين من العرض السابق أن استثمار الأموال في شركات التأمين على الحياة جزء لا يتجزأ من عملها . بمعنى أنها تصبح تماما كأثناء الاستثمار تلتزم

بشوجه هذه الاموال الى الاستثمارات التي يتوفر فيها عدة عوامل أساسية أهمها الروح والضمآن إذ يدخل في احتساب الأقساط معدل أرباح الاستثمار للاموال المتجمعة حتى يمكن أن تغطي التزامها .

وبلاحظ أن عائد الاستثمار لا يخص الشركة فقط بل إن ما يتخسرها هو الفرق بين عائد الاستثمار الفعلي وعائد الاستثمار التقديري على أن أساس تغطية التزامات الشركة قبل حملة الزائغ يتلزم استثمار الأقساط المحصلة منهم بالمعدل التقديري المحسوب القسط على أساسه .

ولكن هذا لا يعني أن يعود للشركة كامل ما يتجمع لديها من هذا الفرق ، فإن شركات التأمين كثيراً ما تفرص على رد جزء كبير منه إلى حملة الزائغ مع الاشتراك في الأرباح .

ثالثاً : التعويضات :

وهي المبالغ المسددة لحملة الزائغ عند توفر الشروط التي التزمت الشركة بمقتضاها في عقد التأمين . وتعتبر نفقة على الفترة المحاسبية التي دفعت فيها أو استحق دفعها خلالها .

وتتكون هذه التعويضات من الأقساط المحصلة وفوائد استثمارها .
رابعاً الاحتمالي المحاسبي

وهو عبارة عن الفرق بين القيمة الحالية لمبالغ التأمين المستحقة على الشركة (الدفوعات المستحقة لحملة الزائغ) والقيمة الحالية لأقساط التأمين المستحقة على حملة الزائغ .

ويعتبر هذا الاحتمالي التزاماً على الشركة وليس احتياطياً بالمعنى المحاسبي وهو نفقة مقدرة على أسس رياضية وأكوارية ويتأثر بتقديره بمعايير :

١ - سعر الفائدة الذي يستعمل في إيجاد القيمة الحالية

٢ - الأسترادات وهي المبالغ التي تسدها شركة التأمين لحملة الزائغ حينما يتوفقون عن الدفع .

وتسمى هذه الطريقة طريقة الأقساط الصافية وقد تخفي أرباحاً أو خسائر صورية وخاصة أن هذا الاحتمالي له نفس أثر المخزون السلبي من الشروعات

التجارية والصناعية في تحديد أرباح السنة المعنية .
وتختلف من البحث السابق :

١ - أنه يمكن اعتبار شركات التأمين على الحياة هيئة تأمين واستثمار

٢ - أن روح الاستثمار هو جزء من أرباح عمليات التأمين لا يمكن فصله

وتجب أن يعالج ضريبياً على هذا الأساس .

٣ - أن حساب الأحمالي المحاسبي بالطريقة المشار إليها وهي الطريقة الشائعة قد يخفي أرباحاً أو خسائر صورية .

الرقابة الداخلية كأداة لتحقيق كفاءة أفضل في شركات القطاع العام

موني ركيته
مدير مكتب وشقي
شركة سابا وشركاهم لخدمات

يشوقف نجاح وازدهار إدارة مؤسسة تجارية على عوامل كثيرة ، من أهمها : حسن إدارتها وتنظيم العمل فيها بشكل يحفظ فاعليتها ، ويمكنها من تثبيت دعائمها ، وتقوية مركزها ، وإرشاد المشرفين فيها إلى مواطن الضعف قبل استفحال الخطر . ولا شك أن تطبيق نظام دقيق للمراقبة الداخلية يحقق كل هذه الأهداف ، ويعد المؤسسة عما يمكن أن يشين سمعتها من تلاعب وتزوير .

والتقصيد بالرقابة الداخلية ذلك النظام الإداري والمحاسبي المحكم الذي تتم بسروجه جميع عمليات المنشأة ، وأساسه أصلاً توزيع العمليات بين الموظفين بحيث تمر كل عملية بأثنين منهم ، أو أكثر بحيث يصعب ارتكاب أي خطأ أو تزوير وسهل اكتشافه إذا وقع .
وبالتطبع فإن حاجة شركات القطاع العام إلى مثل هذا النظام لا أكبر بكثير من حاجة الشركات الخاصة له ، ومرد ذلك إلى الصفة الأزدواجية التي تتمتع بها تلك الشركات العامة فهي من ناحية أولى لا يمكن إخراجها خارج الإطار التجاري وما يتطلبه ذلك من سرعة في العمل ، وضبط للعمليات بشكل يمكن المسؤولين فيها من تحقيق أكفأ نتيجة ممكنة ، وبأنقل تكلفه كي تتمكن للتنجيات من منافسة غيرها في الأسواق الخارجية وأن تباع للمستهلك المحلي بالسعر المقبول المناسب . ومن ناحية ثانية فإن هذه المؤسسات أيضا لا يمكن

إخراجها خارج الإطار العام للخطط الاقتصادية للدولة وما قد يتطلبه ذلك من تلبية في تطبيق إجراءات ونظم معينة بشكل قد يجعل هذه المؤسسات رازحة تحت كابوس روتيني معين يعيدها عما يجب أن تسعى إليه من تحقيق الكفاءة القصوى واكتشاف ما قد يكون هناك من أخطاء أو ثغرات في الوقت اللازم .
ولذلك فإن تطبيق نظام للمراقبة الداخلية بما يتلاءم مع الوضع الخاص لكل شركة من شركات القطاع العام لكيتمل بأن يعطها سباج متين من الحماية والبرعاية لا تشمله المراقبة الداخلية من خطة إدارية وطريقة للتسبق وتقويض للسلطات وتحديد للمسؤوليات تمكن المنشأة من صيانة موجوداتها وضمان الدقة الحماية بشكل يمنع ما قد يكون هناك من هدر أو ضياع .

وهذا لك أسباب كثيرة جعلنا نلج على ضرورة تطبيق نظم المراقبة الداخلية المناسبة في شركات القطاع العام - خاصة وأنه تبين أن بعض هذه الشركات لا تطبق نظاما معينة للمراقبة الداخلية أو أنها تطبق نظاما تحتوي على الكثير من الثغرات والقصورات بشكل تصبح معه هذه النظم عديمة الفع ولا تؤدي الفوائد التي وضعت أصلا من أجلها - ومن أهم هذه الأسباب :

- ١ - الإصرار إلى تفويض المسؤوليات وتفرض المشرفين على الإدارة ؛
إذ أن من واجبات الإدارة الأساسية أن تقوم بتوجيه الشركات بالشكل السليم وملاحظة الخطة الإنتاجية وتطبيق التوجيهات والعمليات الأساسية التي تتطلبها الدولة توفيقا مع خطتها الإنتاجية والاقتصادية .
وبالتطبع فإن إشغال الإدارة بشغل هذه الأمور الحيوية - وهي ما يجب أن تصرف إليه فعلا - يجعلها مضطرة إلى توزيع المسؤوليات بين الإدارات المختلفة بأن تحدد لكل من هذه الإدارات وظيفة معينة ، كأن تعين مثلا إدارة للمشتريات وأخرى للمبيعات وثالثة للإنتاج ورابعة للشؤون المالية وغير ذلك ، وأن تجعل لكل من هذه الإدارات مديرا مسؤولاً - على أن يكون ذا كفاءة عالية ومؤتمنا بخطة الدولة الاقتصادية - يشرف عليها ويحدد اختصاصاته بكل دقة .

ولاشك أن توزيع الاختصاصات والأعمال وما يتبعه من تحديد للمسؤوليات يؤدي إلى دقة في العمل ورفع للأنتاجية كما يطش الإدارة في

الوقت نفسه على أن نظرية تمركز السلطات أصبحت نظرية تفيدية في علم إدارة الأعمال ولا تنشى مع متطلبات التطور الصناعي .

٢ - اكتشاف مواطن التزوير أو السرقة ومنعها :

فمن أولى مهام المراقبة الداخلية القضاء على ما قد يتعرض له الشاة من سرقة أو تزوير . وإن وضع النظام اللازم للمراقبة مع تطبيقه لكفيل بالقضاء على مثل هذه المخاطر التي قد تتعرض لها الشاة وبشكل يصعب معه ارتكاب أى عملية تزوير أو سرقة بسبب حيك العمليات وانتظامها . وتريد هنا أن نؤكد أن كون الشركات تابعة للقطاع العام إنما يعنى أنها ملك للشعب بأسره وبالتالي فإن من الضرورة بىمكان صيانة هذه الملكية وحفظها مما قد تتعرض له من السرقة أو الضياع ، وذلك لا يمكن تحقيقه إلا عن طريق تطبيق المراقبة الداخلية بشكل ملائم .

٣ - امداد البيانات الحكومية بالبيانات الصحيحة :

ففى الوقت الحاضر يلاحظ وجود ضعف مستمر على شركات القطاع العام من البيانات الحكومية المختلفة من أجل تقديم متطلباته من بيانات وأرقام عديدة لاستخدامها في مجالات ولا تخفى شئ .

فالهيئة العامة للقطاع الصناعي والوحدات الاقتصادية غالباً ما تطلب من الشركات التابعة لها كثيراً من البيانات والجداول والكشوف لإتمام الرقابة والاشراف على الشركات التابعة لها . وكذلك الحال نجد أن وزارة المالية تطلب مثل هذه المعلومات لأغراض ضريبية وغيرها ، وكذلك الأمر بالنسبة لوزارة التخطيط من أجل اتمام عمليات التخطيط الاقتصادي وخاصة فيما يتعلق بدراساتها للمشروعات واعداد الخطة الخمسية . وكذلك الأمر نجد أن وزارة الشؤون الاجتماعية والعمل تقوم بطلب بيانات وجداول تتعلق بالعمال والمستخدمين وغير ذلك كثير من الوزارات والهيئات الأخرى .

ولاشك أنه مما يساعد على امداد هذه الجهات بما تحتاجه من بيانات صحيحة أنها موجود نظام دقيق للمراقبة الداخلية في هذه الشركات بحيث يمكنهم اعطاء البيانات بالشكل الصحيح وفي أقصر وقت ممكن ، إذ من

الملاحظ أن كثيراً من الشركات المشار إليها تأخر في امداد الجهات الطالبة هذه البيانات بالدفقة والسرعة اللازمين ، وبالطبع فإن مرد ذلك بشكل رئيسي الى عدم وجود نظام دقيق للمراقبة الداخلية في الشركات المذكورة أو تطبيقه بشكل ناقص .

٤ - حاجة المشرفين على الإدارة على بيانات دورية دقيقة :

وتبدو هذه الظاهرة واضحة جلية في الشركات العامة الكبيرة الحجم الشعبية الإدارات والتي تخشوي على عدد كبير من العمال والموظفين . ففي مثل هذه الشركات تعدم الصلة الشخصية بين المشرفين على ادارتها وبين الأشخاص القائمين بالأعمال التنفيذية ويصبح من الصعوبة بىمكان الاعتماد على الاتصال الشخصي للمشرف على الوضع المالي أو الانتاجي أو التخريجي . . . الخ في المشاة . ومن هنا نشأت نقطة التحول في وسائل الإدارة والرقابة ، إذ أصبح من الضروري الاعتماد على التقارير والكشوف والأحصائيات المختلفة التي تعطي صورة واضحة عما يدور في المشاة وترجم الظروف السائدة في كل ناحية من نواحي النشاط الى أرقام مالية وثنية ورسوم ياتية توضيحية يمكن الاعتماد عليها في اتمام الرقابة على مثل هذه المشاة الكبيرة الشعبية الأركان . لتحقيق كل ذلك فإنه لا بد من وجود نظام اداري سليم يضمن للإدارة الشرفة صحة البيانات المقدمة لها ، إذ على أساس دقتها يمكن توجيه المشاة بطريقة سليمة . ووجود نظام سليم للمراقبة الداخلية لكفيل الى حد كبير بتحقيق كل ذلك وتقديم أكبر خدمة في هذا المجال للإدارة .

٥ - الأسهام في تسهيل مهمة تفتيش الحسابات :

فوجود نظام صحيح للمراقبة الداخلية يسهل كثيراً مهمة مفتش الحسابات ويعمله بطمئن لحد كبير على سلامة العمل ويمكنه من القيام بعمله غير قيام . وبالطبع فإن الرضى واجبات مفتش الحسابات الإطلاع على نظام الرقابة الداخلية في الشركة التي يقوم بمهمة تفتيش حساباتها ، إذ أنه كلما كان هذا النظام دقيقاً وتطبيقاً بشكل صحيح كلما تمكن المفتش من الاستغناء عن كثير من

الأعمال الروتينية التي يتعين عليه القيام بها .
 ويصعد الحديث عن تنفيذ الحسابات في المنشأة وبإنقائه نظام الرقابة الداخلية من تسهيلات في سبيل إنجاز هذه المهمة . لابد من التنويه بأن قيام الجهاز المركزي للرقابة المالية بتنفيذ شركات القطاع العام قد جعل من الضرورة بمكان الاعتماد على نظم الرقابة الداخلية ، خاصة وأن التوسع في اختصاصات مهام هذا الجهاز بحيث تشمل أموراً أخرى غير مهمة تدقيق وتنفيذ الحسابات ، يستدعي بالضرورة التأكيد على وجوب وضع نظم مناسبة للرقابة الداخلية لكل منشأة في القطاع العام إذا ما أريد تسهيل مهمة تدقيق الحسابات وهي المهمة الأساسية للجهاز المذكور كما يتمكن أفرادها من الانصراف إلى أداء المهام الأخرى الهامة كالرقابة على النقد بالتصريح القانونية وبالخطوة الاقتصادية للدولة واكتشاف مواطن التحذير والضياع واقتراح السبل الكفيلة بالقضاء عليها إلى غير ذلك من المهام الأخرى .

وفي معرض ذكر تطبيق الرقابة الداخلية المناسبة فإنه من القيد أن نذكر بأن طريقة الرقابة الداخلية ليست واحدة في جميع المنشآت إذ أن لكل منها ظروفها وطبيعتها الخاصة وعليه يجب وضع النظام الذي يتلاءم وطبيعة وحجم وظروف كل منها . وبالطبع فإن طريقة الرقابة الداخلية في الشركات الكبيرة تكون على وجه العموم أدق وأولى منها في الشركات الصغيرة بسبب إمكان استخدام عدد أكبر من الموظفين في الشركات الأولى ، خاصة بعدد وبعيد كثير من الشركات والمنشآت المشغلة النشاط في مجموعة واحدة يتحقق فيها نموذج الشركات الكبيرة التي تحصل النظم المثالية للرقابة الداخلية وما تتطلبه من نفقات . غير أنه يمكن القول أنه مهما تبانت نظم الرقابة الداخلية أو تروعت فإنه لابد من اعتمادها على مجموعة من الأسس الهامة التي تشكل مجموعها جوهر هذه الرقابة ، ومن أهم هذه الأسس ما يلي :

- أولاً : أسس ادارية وتنظيمية .
- ثانياً : أسس محاسبية .
- وأهم ما تتضمنه الأسس الادارية والتنظيمية :
- ١ - ضرورة وجود نظام معين يتضمن شرحاً كتابياً لخطوات كل عملية من

العمليات بحيث يتبعها كل موظف ولا يكون هناك أي مجال للتصرف الشخصي إلا بموافقة شخص مسؤول . وهذا النظام يتطلب تدريب العاملين به وتكليفهم به أثناء التطبيق والتشبه بأن كل تهاون أو اهمال في تطبيقه قد يؤدي إلى الوقوع في أخطاء جسيمة تعرضهم للمسؤولية . ويفضل طبع هذا النظام في كتيب توضيحي يشرح كل خطوة من الخطوات ويبين واجب كل موظف .

٢ - توزيع العمل والمسؤوليات توزيعاً دقيقاً مع تحديد الاختصاص بحيث لا يتفرد موظف بعمل ما من أوله إلى آخره بغية التقليل من فرص الخطأ أو الغش وتحديد المسؤولية في حالة حدوث أي منها . وينبغي أيضاً تحديد الميكانيك الإداري للمنشأة وتحديد الواجبات والاختصاصات لكل إدارة مع توضيح العلاقة بين هذه الإدارات بحيث لا يوجد أي ازدواج في العمل أو تنافر في الاختصاصات .

٣ - العمل على الإيقوم موظف ما بتدقيق أعماله بنفسه إذا كان عمل أي موظف يجب أن يتحقق من قبل شخص آخر . فشعور الموظف بأن هناك من سيراقب ويدقق عمله لكفيل بأن يجعله دقيقاً وحذراً في تنفيذ هذا العمل .

٤ - وجوب استخدام الوسائل الآلية لإنهاء العمليات المحاسبية لأنها من الوسائل التي تسهل عملية الضبط ونقل من احتمال حدوث الخطأ .

٥ - استخراج الوثائق والتبويات من أصل وعدد صور بحيث تحفظ كل صورة لدى كل إدارة يهملها امر العملية . فاستخراج الصور المتعددة يسرع عملية إخطار كل إدارة بأجراء العملية في الوقت اللازم ويكون في حد ذاته رقابة ضمنية لهذه العملية .

٦ - ضرورة توزيع كل موظف من الموظفين على ما يصدر منه من مستندات أو أوراق كتأكيد لما قام به من عمل وذلك لضبط المسؤولية ، ولأنك إن لم تكن الاجراءات تراعى على نسبة الموظف إذ أنه في كل مرة يوقع فيها على المستند يشعر بالمسؤولية المتناهية على عاتقه .

هذا فيما يتعلق بالأسس الادارية والتنظيمية للرقابة المحلية ، أما فيما يتعلق بالأسس المحاسبية فإنها تتضمن ما يلي :

١ - ضرورة وجود نظام دقيق سليم موضوع وفقاً لخطوة محاسبية وتسطير البيانات

عمولات الأرباح في حسابات إعادة التأمين

محمد عبدالرحمن خليفة

مدير قسم الحوادث والهدايا

شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين

عمولة الأرباح هي عبارة عن نسبة مئوية من الأرباح التي تحققها اتفاقيات إعادة التأمين تسترددها الشركة المصدرة من شركات إعادة ، ومبررها في ذلك أن هذه الأرباح لم تكن لتتحقق لولا العساية والحرص الواسعين اللذين يبذلها مكتسبو التأمين لديها عند الاكتتاب بالاختطار المختلفة ، وهذا بدوره يتجولها الحق في أن تستعيد جزءاً من أرباح اتفاقيتها هذه لو تلك لقاء الجهود المبذولة في هذا المجال .

والربح الناتج عن اتفاقية ما ، عموماً ، يمكن التوصل اليه وحسابه بعد المحسور على التعويضات المحملة (Incurred Losses) والاقساط المكتسبة (Earned Premiums) بالاضافة الى كافة البسود الأخرى التي تؤدي الى اظهار النتائج القوية بالنسبة للعمل موضوع الاتفاقية والتي هي : العمولات ، الرسوم بأشواعها (باستثناء الرسوم التي تفرض عادة على القوائد) وأية تكاليف أو أعباء لا تفصل اوت يتم استردادها من المؤمن له ويتم تحميلها على حسابات المبيدين ، يضاف الى هذه البنود بعد آخر تفرد به حسابات عمولات الأرباح دون غيرها من الحسابات ألا وهو المصاريف الإدارية التي هي عبارة عن نسبة مئوية من الأقساط يختلف بمعدلته من اتفاقية إلى أخرى ومن شركة إلى شركة حيث يلعب مسار الاتفاقية وتاريخها على مر السنين مع النسبة المشروطة لعمولة الأرباح دوراً هاماً في تحديد نسبة المصاريف هذه التي تمثل عادة الحد المسموح به لتغطية الأعباء الإدارية التي تكبدتها معيد التأمين للاتفاقيات المقبولة والتي إذا

والمستندات بشكل يتناسب مع طبيعة العمل .

٢ - وضع نظام سليم للحاسبة المالية والصناعية وفقاً لما يتطلبه وضع الشركة العامة وطبيعة عملها مع ضرورة تحديد خط سير المستندات ونقلها بصورة دقيقة .

٣ - ضرورة استخدام الحسابات الإجمالية لمراقبة الحسابات الشخصية والاصول والمصرفيات والإيرادات . . . الخ ونتجاح مثل هذه الحسابات لا بد من تخصيصها بشكل مستقل وهذا يتطلب فصل دفتر الأستاذ العام عن باقي الدفاتر المحاسبية وخاصة الدفاتر المساعدة .

٤ - وجوب تبويب الحسابات ووضع فهرس لها بحيث يبين بوضوح ما يشمل عليه كل حساب مع ضرورة ترقيم الحسابات حتى لا يقع الموظف في خطأ نتيجة عدم تحميل العمليات للحسابات الخاصة بها . ويعتبر هذا التبويب وسيلة ناجعة لتوجيه القيود الدفترية .

وبالطبع فان هنالك الكثير من الأسس والوسائل الأخرى التي يتحقق بها النظام السليم للمراقبة الداخلية ولا مجال هنا لسردها بالتفصيل ، غير انه يمكن القول بان ما سبق ذكره من اسس انما يمثل الرئيسي منها وان اختفاء أي من هذه الأسس في نظام الرقابة الداخلية يكون نقصاً في مثل هذا النظام ينبغي تداركه للعمل على منع استغلاله من قبل احد . ومن الأمور الرئيسية في هذا المجال ضرورة دراسة النظام واعادة تنقيده من وقت لآخر حتى لا يصبح قديماً او غير مناسب لما قد يستجد من اوضاع المنشأة .

مقوزت بأعباء ونفقات الشركة المستدة أو المباشرة لن تكون بنفس النقل والحجم . وتأسيسا على ما ذكرناه فإنه يمكننا صياغة تعريف لعمولة الأرباح على الشكل التالي :

عمولة الأرباح هي نسبة مئوية محددة من الأرباح التي يحققها معيد التأمين في اتفاقية ما يتعهد بإعادتها إلى الشركة المستدة ، حيث أن الأرباح المحققة من الأعمال التي تم استعادتها تحت اتفاقية الإعادة المذكورة تعزى إلى الهارة والحرص اللذين مارسهما المؤمن المباشر بشكل رئيسي .

كما يمكننا القول بأن عمليات الأرباح ما هي إلا صورة مكتملة لبدا المشاركة في المصير (To follow the fortunes) الذي هو أحد الصور التي تحكم العلاقة بين الشركة المباشرة وشركة الإعادة ، كما أنها عامل مشجع بالنسبة للشركات المستدة بمنحها الثقة والطمأنينة حول سلامة اكتتاباتها وسارها الإنجليزي .

يختلف أسلوب تطبيق عمولة الأرباح بين شركة وأخرى ومن اتفاقية إلى أخرى ، كما أنه ليس بالضرورة أن تنص كل اتفاقية إعادة شرط هذه العمولة التي يمكن أن تكون مستعدة في بعض الأحيان ، ويرافق ورود كشف حساب عمولة الأرباح عادة ، في حال النص عليها ، مع اكتمال ورود الحسابات الدورية عن كامل العام أو الفترة التي يعد على أساسها كشف العمولة .

أساليب اعداد كشف عمولة الأرباح :

هناك أسلوبان رئيسيان لاعداد كشف حساب عمولة الأرباح وهي :

١ - أسلوب الإعداد على أساس سنة الحساب (Account year Basis) ويجده غالباً في الاتفاقيات النسبية (Proportional Treaties) وفي بعض فروع التأمين كالحريق والحوادث ويكون الأساس في الاعداد هو السنة الحسابية أو المالية .

٢ - أسلوب الاعداد على أساس سنة الاصدار (Underwriting year Basis) ويجده عموماً في الاتفاقيات النسبية لبعض الفروع مثل : الهنسي ، البحري ، الطيران وفي الاتفاقيات غير النسبية (Non - proportional treaties)

ويجب ان يتوافق مع أسس اعداد الحسابات الدورية للاتفاقيات سواء اكانت تعد على أساس سنة الحساب أم على أساس سنة الاكتاب ، ويجب أن تهدف

عملية إعداده أيضا إلى استعمال التعديلات الإدارية للعمل ، وكذلك توشي الروية والسهولة في الاعداد لتسهيل مراقبته وتدقيقه من قبل معيدي التأمين . اعداد كشف حساب عمولة الأرباح :

يعد كشف حساب عمولة الأرباح استنادا إلى البنود المحاسبية التي تتعلق بالجوانب الفنية فقط ، مثل الأقساط المكتسبة ، العمولات والاقتطاعات الأخرى إن وجدت (باستثناء السمسرة المباشرة) ، التعويضات المحصلة ،

ويمكن ان ندرج هنا نموذجا يضم البنود التي تدرج في الكشف والتي تتوصل من خلالها إلى معرفة النتيجة المحققة من جراء الاشتراك في الاتفاقية المعنية ، وبالتالي معرفة ما إذا كان هناك أرباح يجب إعادة جزء منها ، أو أن هذه الأرباح لم تحقق وبالتالي ليس هناك ما يسمى عمولة أرباح للعام الذي تعدله هذا الكشف ، ويقسم الكشف بشكل رئيسي إلى :

الجانب الدائن - ويتضمن :

- صافي إجمالي الأقساط التي تم استعادتها تحت الاتفاقية خلال العام .

- احتياطي الأقساط المحجوز في كشف عمولة الأرباح السابق (يؤخذ بهذا

الاحتياطي عندما يكون الإعداد على أساس سنة الاصدار أو الاكتاب) ؛ أو

عقطة الاقساط الداخلة في حسابات العام (ويؤخذ بهذه العقطة عندما يكون

الإعداد على أساس سنة الحساب) .

- احتياطي التعويضات المحجوز في كشف عمولة الأرباح السابق (على أساس

سنة الاصدار) . أو عقطة التعويضات الداخلة (على أساس سنة الحساب) .

الجانب الدين - ويتضمن :

- العمولات المدفوعة والرسوم والأعباء التي تتعلق بسند الاقساط .

- التعويضات المددة والنفقات المسمة لها ، والتي تدرج عادة مع بند

التعويضات .

- احتياطي الاقساط المحتجز وفق نسبة مقررة في شروط عمولة الأرباح والتي

غالباً ما تتراوح بين ٥٠٪ و ٣٠٪ من بند الاقساط اعلاله (على أساس سنة

الاصدار) . أو عقطة الاقساط المسحوبة عن العام (على أساس سنة

الحساب) .

- احتياطي التعويضات تحت التسوية بنهاية العام (على أساس سنة الاصدار)
 أو محفظة التعويضات المسحونة (على أساس سنة الحساب) .
 - المصاريف الإدارية المسحونة والتي تكون عبارة عن نسبة مئوية من الأقساط المدروجة في الكشف والبند الأول في الجانب الدائن .
 وبإجراء التفاضل بين الطرفين نتوصل الى النتيجة التي إما أن تكون ربحاً محسوب عليه العمولة المقررة أو خسارة تعالج وفق شروط تدوير الحسابات المتفق عليه والذي سنعود الى ذكره فيما بعد .
 طرق احتساب العمولة :

يجري احتساب العمولة بشئ طريقة المعدل المقطوع - Fatratio - او طريقة العمولة المتدرجة - Sliding Scale - حسب الشروط المتفق عليها ، وطريقة المعدل المقطوع هي عبارة عن نسبة مئوية ثابتة ومقطوعة تحسب ونفها العمولة التي تسترد من المبدأين كأن تكون ١٥٪ أو ٢٥٪ أو ٣٠٪ اوريا أكثر من الأرباح المتحققة نتيجة التفاضل اعلاء . إما الطريقة الثانية ، طريقة العمولة المتدرجة ، فهي نسب تتراوح بين حد أعلى وحد أدنى وذلك بوضع الأرباح الناتجة في شرائح تطبق عليها نسب متدرجة كأن تكون على الشكل التالي :
 ٢٥٪ من الربح على ما يعادل الـ ١٠٪ الأولى من الاقساط (شريحة أولى)
 مضافا اليها ٣٥٪ من الربح على ما يعادل الـ ١٠٪ الثانية من الاقساط (شريحة ثانية)

مضافا اليها ٥٠٪ من الربح البشئ (شريحة ثالثة)
 فإذا افترضنا ان الأرباح الناتجة عن اتفاقية ما كانت ١٠٠٠٠٠ ليرة سورية والاقساط الواردة ٤٠٠٠٠٠ ليرة سورية بتطبيق النسب المقررة اعلاء نجد:
 ١ - ٢٥٪ على الـ ٤٠٠٠٠ ل. من الأولى = ١٠٠٠٠ ليرة سورية
 ٢ - ٣٥٪ على الـ ٤٠٠٠٠ ل. من الثانية = ١٤٠٠٠ ليرة سورية
 ٣ - ٥٠٪ على الـ ٢٠٠٠٠ ل. من الباقية = ١٠٠٠٠ ليرة سورية
 وبذا فإن عمولة الأرباح المتحققة هنا هي ٣٤٠٠٠ ليرة سورية .
 سبق الإشارة آنفا الى أن العمولة ترتب على معيدي التأمين بمجرد ان تكون النتائج التي اسفرت عنها الاتفاقية تمثل ربحاً ، وذلك بتطبيق احد الاسلوبين

اعلاء ، ولكن ما الذي يحدث إذا كانت هذه النتيجة عجزاً أو خسارة ؟ وهنا يجدر بنا ان نشير الى شروط تدوير الحسابات او المعجز :
 تدوير الحسابات او المعجز هو أحد الاجراءات الضرورية واللازمة في اعداد كشف حساب عمولة الأرباح ، وذلك توجها للعلاقة بين السنين التي حطقت ارباحاً واستردت شركة الاستاد حصتها منها ، وبين السنين التي أظهرت نتائج سلبية ، هذه النتائج التي من المفترض أن تؤخذ بعين الاعتبار عند احتساب نتائج الاتفاقيات في السنوات المتعاقبة ، وهناك عدة طرق يمكن اتباع احداها حسب طبيعة الاتفاقية من جهة ، وحسب وجهة نظر الشركة المسندة واتفاقها مع المعيد الرائد من جهة أخرى ، وهي :

- ١ - شرط متوسط ثلاث السنوات (Three years Average Clause)
 - ٢ - شرط تدوير الحسابات الى فترة محددة (Losses CIF to specific period)
 - ٣ - شرط تدوير الحسابات حتى اطفائها (Losses off to extinction)
- وستعرض هنا كلاً من هذه الشروط بشئ من الامتياز بغرض الوقوف على ماهية كل منها ، وأسلوبها في التطبيق العملي .

١ - متوسط ثلاث السنوات : تؤخذ بعين الاعتبار في الاتفاقيات التي تنص على مثل هذا الشرط ، نتائج السنة الجارية ونتائج السنتين السابقتين مجتمعة عند اعداد حساب عمولة الأرباح وتكون العمولة المطبقة على ما يعادل الثلث هذه النتيجة ، ولكن تكون هذه الصيغة أقرب الى الواقع فان شكل التطبيق يأخذ المسار التالي :

السنة الأولى : عمولة الأرباح تطبق على كامل الـ ١٠٠٪ من الربح .
 السنة الثانية : عمولة الأرباح تطبق على الـ ٥٠٪ من مجموع الربح في السنة الأولى والثانية .
 السنة الثالثة : عمولة الأرباح تطبق على الثلث من مجمل الربح في السنين الأولى والثانية والثالثة .
 السنة الرابعة : عمولة الأرباح تطبق على الثلث من مجمل الربح في السنة الثانية والثالثة والرابعة .

ولو فرضنا ان أرباح اتفاقية (س) النسبة بلغت على التوالي (بالليرة

السورية
السنة الأولى السنة الثانية السنة الثالثة السنة الرابعة

٥٠٠٠٠ (٣٠٠٠٠) ١٠٠٠٠ ٦٠٠٠٠

ويطبق متوسط ثلاث سنوات مع عمولة ارباح قدرها ٢٠٪ يكون لدينا :

عمولة ارباح السنة الاولى : $20000 = 20\% \times 100000$

عمولة ارباح السنة الثانية : $30000 = 20\% \times 150000$

عمولة ارباح السنة الثالثة : $30000 = 20\% \times 150000$

عمولة ارباح السنة الرابعة : $20000 = 20\% \times 100000$

عمولة ارباح السنة الرابعة : $26700 = 20\% \times 133500$

وتفرد هذه الطريقة عن باقي الطرق في انها الطريقة الافضل بالنسبة للشركة المسندة لما تحققه من استرداد للربح اعلى عما يكون عليه الامر في الطرق الاخرى وبالتقابل هي من الطرق السببة من وجهة نظر معيد التأمين سواء اكان هذا المعيد مستمر او متسجبا بنهاية سنة معينة ، ووفق هذه الطريقة فإن اية خسائر تحدث بالنتيجة لاتفاقية ما في سنة معينة تعالج ضمنا وكانها نقلت الى حساب العمولة في السنة اللاحقة على مدى السنوات الثلاث وبعد ذلك تميل .

٢- تدوير الخسارة الى فترة محددة : في هذه الطريقة تحسب عمولة ارباح وفق النسبة المفق عليها من ارباح الناتجة اخذة بعين الاعتبار الخسائر التي تنتج عن الانقضية في سنة او سنتين معينة في حسابات عمولة ارباح اللاحقة وذلك بتدوير الخسارة الحاصلة الى كشف العمولة التالي وتخفيض ارباح في حال وجودها بما يعادل هذه الخسارة التي قد تطفأ او قد ينتهي جزء منها بظل الى السنة التالية حتى تستنفذ السنين المفق عليها لتدوير الخسائر والتي قد تكون سنتين او ثلاث او خمس حسب الاتفاق ، وبعد ذلك تميل باسقاطها من الحساب .

٣- تدوير الخسارة حتى اطفائها : تأخذ هذه الطريقة نفس الاسلوب المتبع في الطريقة السابقة ولكن الخسائر لا ينفق حدود تدويرها على عدد معين من السنين واسما تنفى تؤخذ بعين الاعتبار في كل كشف عمولة بعد حتى يتم اطفائها

بالكامل ، وتظهر المحصلة العامة للانقضية نتائج ايجابية . تستطيع الشركة المسندة عندئذ ان تسترد جزءا من ارباح التحققة وفق النسبة المشروطة لذلك ، وما يجب الاشارة اليه هو ان هذا الشكل لتدوير الخسارة هو اكثر الاكتمال عدالة بالنسبة لمعدي التأمين كما انه يتوافق دائما مع الاتفاقيات التي تعمل على اساس سنة الاصدار وخاصة في التأمين المدني ، وتأمين البحري والطيران ، حيث يتخذ اسلوب اعداد حساب عمولة ارباح نفس اسلوب اعداد الحساب الدوري للانقضية الى ان تنتهي سنة اصدارها بنفاذ سريان واتقائها ، او باقائها ، وذلك بظل محفظتها الى سنة الاصدار التي تلحقها وحينئذ تتم معالجة كشف عمولة ارباح بنفس الاسلوب الذي تمت به معالجة الحسابات .

نتائج :

رقم الحساب	حساب	رقم الحساب	رقم الحساب	رقم الحساب
١	١٠٠٠٠	٢	١٠٠٠٠	٣

نسبة عمولة ارباح ٢٠٪

- ١- في حال تدوير الخسارة الى فترة محددة (سنتين مثلا) يكون لدينا :
السنة الاولى - عمولة ارباح : $20000 = 20\% \times 100000$ ل.س
السنة الثانية - عمولة ارباح : لا يوجد - خسارة ٤٠٠٠ ل.س
السنة الثالثة - عمولة ارباح : لا يوجد - خسارة ٤٠٠٠ ل.س

السنة الرابعة - عمولة ارباح : لا يوجد - خسارة ٣٥٠٠ ل.س

السنة الخامسة - عمولة ارباح : $70000 = 20\% \times 350000$ ل.س

٢- في حال تدوير الخسارة حتى الاطفاء يكون لدينا :

السنة الاولى - عمولة ارباح $20000 = 20\% \times 100000$ ل.س

السنة الثانية - خسارة وينترب على ذلك وجود عمولة ارباح مرتدة للمعدين

الربح العربي

وهي عمولة ارباح السنة الاولى ٤٠٠ ل.س ، ويرحل الفرق الذي هو عبارة عن عجز الى كشف السنة الثالثة .
 السنة الثالثة - خسارة = ٢٠٠٠ - ٥٠٠٠ = ١٥٠٠ ل.س
 السنة الرابعة - خسارة = ١٥٠٠ - ١٠٠٠ = ٥٠٠ ل.س
 السنة الخامسة - عمولة الارباح = ٥٠٠ - ٤٥٠٠ × ٢٠٪ = ٩٠٠ ل.س

وبلاحظ وفق هذه الطريقة أن أية عمولة لن تتحقق حتى تظهر الاتفاقية ربحا بموجب تسعيد الشركة المستندة جزئيا منه .
 تلك هي النتائج المتبعة عموما في إعداد كشوف عمولة الارباح في اتفاقيات إعادة التأمين الا أنه بقي لدينا الاشارة الى موضوع هام وهو عملية تدقيق هذه الكشوف والتي هي من الاهمية بمكان يتطلب منا التعرض اليها ولو بشي من الاجزاء .

تدقيق كشوف عمولة الارباح : ان عملية تدقيق بنود كشوف عمولة الارباح لها اهميتها لكونها تلعب دورا هاما في احتساب جزئ ليس باليسر أحيانا من الارباح الناتجة من الاتفاقيات يعود بدورهم الى الشركة المستندة ، لذا فإن أي خطأ قد يرتكب يرتب عليه دفع مبلغ من المال قد يكون في غير محله وربما عكس ذلك وضعا سلبيا على الاتفاقية بأن زاد من حدة نتائجها السلبية ، لذا فإن الموظف المختص والسلي يتولى عملية التدقيق هذه يتوجب عليه مسك الجداول والبيانات الاحصائية من واقع الحسابات الفنية للاتفاقية وبما يتناسب وطريقة الاعداد سواء أكانت على أساس سنة الاصدار أم على أساس سنة الحساب ، كذلك بلل العناية اللازمة خلال عملية التدقيق وذلك بمراجعة شروط العمولة من واقع ملخص الاتفاقية المدع من قبل الشركة والرجوع الى المكتب المختص في حال وجود أي التباس لديه أو وجود نقص في المعلومات لاستنارته في هذا الصدد ، حيث أنه من المحتمل وجود ثمة تعديلات تم الاتفاق عليها شفها مع الشركة المستندة لم يجر تدوينها على الملخص ، وبعد إجراء المطابقة الفنية تجري عملية التدقيق الحسابي بغرض التحقق من النتيجة المدونة على الكشف .
 ان لعمولة الارباح اهميتها القصورى ، خاصة اذا عرفنا انها لو لم تستطع

الشركة المستندة بواسطتها أن تتحكم في تحديد حصة معيد التأمين من الارباح بحيث لا يتجاوزها وخاصة في الاتفاقيات التي تأخذ في مشارها اربحية ونتائج جيدة يمر الستين .
 وبطبيعة الحال فإن بيان عمولة الارباح قد يختلف بنوده من شركة الى أخرى ومن اتفاقية الى اخرى أيضا ، كما أنه من الجدير بالملاحظة أن بعض الاتفاقيات المبنية على أساس سنة الاكساب تنص على أن بيان عمولة الارباح الاول لا يعد إلا بعد مرور ٢٤ شهرا أو ربما ٣٦ شهرا بالنسبة لسنة اصدار معينة ، وتبقى الشروط متفق مسبق يتم بين الشركات المستندة ومعيدى التأمين على ضوء نتائج الاتفاقيات خلال موسم التجديد .

قراءة موجزة في ميزانية شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين لعام ١٩٨٢

صنعت

رئيس قسم التخطيط

شركة التأمين العربية

اصدرت شركة الاتحاد العربي لاعادة التأمين بدمشق تقرير مجلس الادارة والمالية العمومية عن السنة المالية للشركة بتاريخ ١٢/٣١/١٩٨٢ وتعتبر هذه الميزانية هي السابعة التي تصدرها الشركة لحساباتها الختامية عن اعمالها الاكتسابية والمالية ونتاجها النية في جميع فروع اعادة التأمين التي تمارسها . وقد اظهرت هذه الحسابات مؤشرات كثيرة تدل على الجهود الكبيرة المبذولة من قبل اسرة الشركة اذارة وعاملين وساهمتهم باستمرار الشركة في تحقيق الارباح الاكتسابية والمالية نتيجة للسياسة الحكيمة التي تتبناها ادارة الشركة في انتقاء اعمالها في هذا الوقت الذي تشهد فيه سوق اعادة التأمين العالبي وكثيرات شركات الاعادة خسائر متتالية ونتاج سلبية على مدى سنوات شتى في فروع التأمين نتيجة للظروف الصعبة التي تمر بها السوق العالمية لاعادة التأمين حاليا .

خلال هذه الفترة القصيرة من عمرها .
ولعل ادراج بعض هذه المؤشرات يظهر لنا ما توصلت اليه شركتنا الفنية للاقساط : بلغت قيمة الاقساط الاجمالية الواردة للشركة في عام ١٩٨٢ / ٢٠٨٩٩ مليون ليرة سورية اي ما يعادل ٥٣,٦ مليون دولار امريكي بزيادة قدرها ٨,٩٪ عن السنة السابقة ١٩٨١ حيث كانت ١٩١,٨ مليون ل. س. وبمقارنة قيمة الاقساط الاجمالية الواردة في هذا العام ١٩٨٢ مع عام ١٩٧٦ وهو عام بدء الشركة لنشاطها الاكتسابي حيث كانت قيمة الاقساط

(٧٨,١) مليون ل. س. ترى انه خلال فترة قصيرة (سنة سنوات فقط) تضاعفت اقساط الشركة حوالي ثلاثة اضعاف وهذا مؤشر ايجابي على مدى الجهود المبذولة في الشركة في هذا الاتجاه رغم توقف حصة السوق المصرية اعتبارا من عام ١٩٧٩ والتي كانت تشكل حوالي ٣٣٪ من قيمة اقساط الشركة عام ١٩٧٨ . وان هذه الزيادة في مجمل الاقساط ناتجة عن زيادة الاقساط الواردة لكسل فروع الشركة سواء البحري Marine او غير البحري * والتي يطورها الجدول التالي : **بملايين الليرات السورية**

الفرع السنة	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٩	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢
بحري	٤٣	٤٧,١	٥٩,٦	٨١,٦	١٠٥	١٢٠
غير بحري	٥٧	٦٥,٥	٥٢,٤	٦٦,٥	٨٦,٨	٨٤,٩
الاجمالي	١٠٠	١١٢,٦	١١٢	١٤٨,١	١٩١,٨	٢٠٨,٩

بالاضافة الى اقساط فرع الحياة التي يتبع حاليا مديرية التخطيط والتدريب والاستثمار
بالاضافة الى ذلك فان اهم ملاحظتنا في هذا المجال ازدياد قيمة الاقساط الواردة للشركة من الاسدادات الانتقائية والاختيارية بنسب كبيرة فقد ازدادت اقساط الانتقائي في عام ١٩٨٢ عن العام السابق بمقدار ٤ / ١٤ / مليون ل. س. واصبحت قيمة الاقساط الواردة اتفاقيا للشركة تشكل ما نسبته ٤٠٪ تقريبا من اجمالي الاقساط في حين كانت هذه النسبة لا تتجاوز ٦٪ في عام ١٩٧٧ ، وكذلك الحال بالنسبة للاقساط الواردة اختياريا فقد قفزت فترة كبيرة خلال عام واحد فتي حين كانت في العام السابق ١٩٨١ (١,١) مليون ل. س. قسط اصبحت في عام ١٩٨٢ (٣٧,١) مليون ل. س. وتعتبر هذه الزيادة خاصا لزيادة اقساط الاختياري في عام ١٩٨٢ لنوع البحري بضائع Marine Cargo والتي بلغت قيمتها حوالي (٣٥) مليون ل. س. اذا مجمعا اقساط الانتقائي والاختياري يطوف وقارناها مع اقساط الحصة الزامية بطرف آخر فإن اهم ملاحظتنا نسبة حصة اقساط الانتقائي والاختياري الى اجمالي اقساط

تتمثل اقساط فرع البحري بضائع ، البحري اجسام ، الطيران ،
فرع غير البحري : الحريق ، السيارات ، الحوادث ،

تطور المركز المالي للشركة وتنامي أعمالها وحرصها الدائم على ان تكون ذات ملاءة مالية متينة تجاه الشركات التي تتعامل معها .

بالإضافة الى ذلك ازدياد قيمة الاستثمارات في عام ١٩٨٢ حتى بلغت (٥٢,٣) مليون ل.س. بعد ان كانت في عام ١٩٧٦ لا تتجاوز عشرة ملايين ليرة سورية فقط وان عوائد هذه الاستثمارات ذات نسب معقولة حاليا بلغت في عام ١٩٨٢ ١٥,١٪ تقريبا من قيمة هذه الاستثمارات واذما علمنا ان الاستثمارات المحلية للشركة هي عبارة عن الودائع المجمدة لدى المصارف والمعارف فقط فان قيمة عافيات الشركة ستزداد مستقبلا بقسم كبيرة بعد ادخال قيمة المبنى الجديد للشركة - الذي سيم اتجازه وتدشينه في مطلع العام القادم ودار السكن المشتركة في لندن وغيرها من الاستثمارات الداخلة ضمن خطة الشركة في هذا الاتجاه - الى قيم استثمارات الشركة بالإضافة الى القوائد التي ستجني من عملية استثمار المبنى القديم للشركة بعد ان يتم الاتصال بالمقر الجديد واذما علمنا ان قيم الاستثمارات في عام ١٩٨٢ بدون هذه الاضافات المذكورة اعلاه قد ازدادت حوالي ٥٠٪ عما كانت عليه في عام ١٩٨١ ادركنا القيم الكبيرة التي سنشهدا استثمارات الشركة مستقبلا .

ولعل الجدول التالي يظهر بعض المؤشرات الخاصة بالشركة خلال السنوات الثلاث الاخيرة

١٩٨٠ - ١٩٨٢ بملايين الليرات السورية

١٩٨٢	١٩٨١	١٩٨٠
٢٢,٢	٢٢,٢	٩,٠
٣٣٣,٢	٣١١,٦	٢٤٥,٥
٥٢,٣	٣٩,٥	٣٢,٧
٢٠٨,٩	١٩١,٨	١٤٨,٢
١٣٢,٣	١١١,٦	٨٥,٧
٥٥,٦	٨٠,٦	٦١,٥
٩١,٦	١١٤,٩	٩٧,١

رأس المال المدفوع
اصول الشركة
الاستثمارات
ايجال الاقساط الواردة
الاقساط المدفوعة
الاقساط المحققة بها
الاقساط الواردة الزائفة

الشركة اصحت تشكل حوالي ٥٦,١٪، اي كثير من نصف اقساط الشركة وهذا المؤشر يعتبر نقطة تحول حيث كانت النسبة الكبيرة لصالح الحصة الالزامية وهذا ما يؤكد صحة سياسة الشركة واعتمادها بتنمية وتطوير الاعمال الانشائية والاختيارية حيث يقضي هذا الامر جوهر صناعة إعادة التأمين واحد الاهداف التي تسعى اليها الشركة ، اخذت بعين الاعتبار الى جانب ذلك ارجحية هذه القبولات ، وهذا ما أكدته النتائج الفنية لتفروع التأمين المختلفة في الشركة حيث اظهرت جميع التفروع ارباحها ايجابية ما عدا فرعي البحري اجسام والحريق وبارقام لان ثروته على ميزان الازياج الايجابية لتفروع التأمين حيث كانت قيمة صفاتي ارباح تفروع التأمين (١٨,٣) مليون ل.س. في عام ١٩٨٢ بزيادة قدرها ١٣٪ عن صفاتي ارباح التفروع للسنة السابقة ١٩٨١ - الاقساط المحفوظ بها : اذا ما نظرنا الى جداول احتفاظ الشركة من الاقساط الواردة في مختلف الفروع نجد ان نسبة الاقساط المحفوظ بها في كل فرع تتنامى سنة بعد سنة نتيجة لتطور المركز المالي للشركة وازدياد خبرتها الايجابية وبشكل عام فان الشركة تحتفظ بنسبة لا تقل عن ٤٠٪ من ايجال الاقساط الواردة لكل مسوئها الايجابية السبعة المتأدية وهناك بعض الفروع - كالحوادث والسيارات والحياة تحتفظ الشركة بكامل الاقساط احتفاظا مطلقا ١٠٠٪ تقريبا . في عام ١٩٨٢ بلغت قيمة الاقساط المحفوظ بها (٨٥,٧) مليون ل.س. من اصل ايجال الاقساط الواردة والتي هي كما ذكرنا (٢٠٨,٩) مليون ل.س. - الاحياطيات الفنية : بلغت قيمة الاحياطيات الفنية التي شكلتها الشركة في نهاية اعمال ١٩٨٢ (١٧٢,٨) مليون ل.س. وتشمل هذه الاحياطيات :

- احياطي الاحتار السارية
- احياطي التعويضات تحت تسوية
- الاحياطي الخسائي لفرع الحياة
وما يلاحظ ان رقم هذه الاحياطيات تزداد سنة بعد سنة وتطور مع

الأخبار

٨٠٠٢	٦٥٠٨	١٩٠٦	الانكسار المزدوج جلائي
٣٧٠٣	١٠٠١	١٠٠٤	الانكسار المزدوج الجلائي
١٧٣٠٠	١٧٣٠٤	١١٥٠٠	الاحتمالات الفنية
٥٥٠٠	٧٦٠٩	٦٠٠٠	التوصيات تحت التسمية
٢٠٠١	١٥٠٨	٧٠٦	صالح الأرباب

الأخبار المحلية

— في الفترة ما بين ٤/٢٤ - ٤/٦/١٩٨٤ قام السيد الدكتور رئيس مجلس الإدارة برافقه السيد مدير التخطيط والتدريب والاستثمار برحلة اتجارية الى بومباي في الهند حيث تمت زيارة شركة بوندا الهندية التي تربطها بالشركة الاتحادية علاقات عمل جيدة . وقد جاءت هذه الزيارة في إطار سياسة الشركة الهادفة الى تعزيز علاقات التعاون مع الاسواق الاجنبية . وبعد هذه الزيارة تابع السيد الدكتور رئيس مجلس الإدارة برافقه السيد مدير التخطيط وحضرتها حضور المؤتمر الافريقي الهادي عشر لتأمين ١٩٨٤/٥/٢٠ - ٤/٢٩/١٩٨٤ وكانت الجهة المؤهلة عن تنظيم المؤتمر هي شركة من المنظمة الافريقية للتأمين . وقد انعقد المؤتمر في جمهورية سيشيل في الفترة ما بين ٤/٢٩ - ٤/٢٠/١٩٨٤ وكانت الجهة المؤهلة عن تنظيم المؤتمر هي شركة سيشيل الحكومية للتأمين . ومن المعلوم ان هذا المؤتمر يعقد عادة في إحدى الدول الافريقية مرة كل عام ، وتعضو الشركات الاعضاء في المنظمة الافريقية للتأمين كما يجتصرو عدد كبير من المراقبين من الدول النامية والمتطورة يمثلون كبار شركات التأمين واعادة التأمين فيها .

وقد تابع السيد الدكتور رئيس مجلس الإدارة ، قبل عودته الى دمشق ، رحلته الى لندن لتفقد سير العمل في مكتب الشركة هناك الذي باشر اعماله في لندن منذ مطلع عام ١٩٨٣ . والجدير ذكره انه تم مؤخرا شراء دار سكن للشركة في لندن في إطار الخطة الاستثمارية للشركة .

— في الفترة ما بين ١٢/٥/١٩ - ١٩/٥/١٩٨٤ قام السيد الدكتور رئيس مجلس الادارة برافقه السيد المدير العام برحلة الى الدار البيضاء في المغرب العربي لحضور

الرائد المرسي

مؤتمر التامين الرابع لدول العالم الثالث تلبية لدعوة رسمية من اللجنة التنظيمية للمؤتمر .

انضم المؤتمر تحت شعار «دور التامين في اقتصاد الدول النامية» وقد شارك فيه العديد من خبراء التامين والاقتصاد العالميين البارزين . وما يذكر ان هذا المؤتمر يعقد مرة كل سنتين في إحدى دول العالم الثالث . وقد تابع السيد الدكتور رئيس مجلس الإدارة والسيد المدير العام بعد حضورهما المؤتمر جلستها التي ايطاليا لبحث علاقات التعاون مع السوق الايطالية وقد زارا في روما شركة الاعادة الايطالية «Union Italiana Di Riassicurazione» التي تربطها بالشركة الاتحادية علاقات عمل جيدة .

— بتاريخ ٢١/٤/١٩٨٤ انهم مجلس ادارة الشركة دورة اجتمعاته الثلاثين وقد ناقش المجلس في هذه الجلسة القضايا والمواضيع المطروحة على جدول أعماله واتخذ بشأنها عدداً من القرارات والتوصيات . وكان من اهم ما اتخذه المجلس من قرارات في هذه الجلسة اقراره لبرنامج الشركة لعام ١٩٨٢ ومع الاعمالين في الشركة مكافآت نقدية تقديراً لجهودهم المبذولة في انجاز اعمال وحسابات هذه البرانية .

— عاد السيد محمد ديب المحمد معاون مدير البحري والطيران في الشركة الى دمشق بعد ان اتبع في لندن منذ ٨٤/٣/٥ ولدة ٣ اشهر تقريبا دورة لغوية وتدريبية في التامين البحري في شركة سيدجويك باين البريطانية وذلك في إطار الخطة التدريبية التي وضعتها الشركة لعام ١٩٨٤ . وفي إطار هذه الخطة اوفد السيد حسني قدور رئيس قسم التخطيط لاتباع دورة في اعادة التامين لمدة شهر اعتباراً من ١١/٥/١٩٨٤ في شركة سكوربيارس كما اوفد السيد محمد زهير نصار رئيس قسم الحياة ومعاون مدير التخطيط والتدريب والاستثمار لاتباع دورة لغوية في تأمين الحياة في شركة مونيخ ربي بالمانيا لمدة شهر اعتباراً من ٢٥/٦/١٩٨٤ .

— احتفل القطر العمري السوري هذا العام الزية العالية الثانية بين دول العالم المتجة للقطر من حيث المردود في وحدة المساحة إذ حقق القطر مردوداً في وحدة المساحة مقداره ثلاثة آلاف وثلاثين كيلو غراماً في الهكتار الواحد ، بينما

لا تزيد اعلى نسبة عالية في المردود عن ثلاثة آلاف ومئة وتسعة وثلاثين كيلو غراماً في الهكتار الواحد . واستكمالاً لمسيرة النهضة الزراعية في القطر ، فقد خصصت الحكومة ١٧,٦٪ من اجمالي استثمارات الموازنة العامة للدولة لعام ١٩٨٤ للزراعة ، مقابل ١٣,٤٪ في عام ١٩٨٣ . وهذا تكون المسألة الزراعية قد نالت الأولوية في القطر خلال الخطة الخمسية الحالية .

— دعوة من المركز العمري لدراسة النطاق الجافة ، والأراضي القاحلة بدمشق . اجتمعت اللجنة الفنية للمنظمات العمرية المتخصصة العاملة في نطاق الجامعة العمرية في الحادي والعشرين من ايار ١٩٨٤ .

وعلى مدى ثلاثة ايام ناقش المؤتمر اموراً هامة تمثل بدعم المشاريع العمرية المشتركة ، والاقليمية العمرية المشتركة ، وخاصة منها الزراعة، والمدير بالذكر ان مسألة نقل التكنولوجيا قد نالت قسطاً كبيراً من المناقشات التي اكدت من خلالها المؤتمرين على ضرورة نقل الجانب العمري منها .

هذا وقد توصل المجتمعون الى توصيات تقدم هذه الامور اهمها :
١ - ان تخصص كل منظمة عمرية متخصصة جزءاً من موازنتها المالية بغرض تعزيز العلاقات والشرايع الاقتصادية العمرية .

٢ - ان يخطى محور تطوير الموارد البشرية بالاهمية القصوى .

٣ - تعزيز التعاون البشري بين العرب والفرس . ولا يقتصر على التعاون المالي

فحسب .

٤ - تنفيذ مجموعة من المشروعات التي تخدم المصالح العمرية المشتركة . وتطوير تلك المشاريع الموزعة على اقطار الوطن العمري ، وتصحيح مظاهر الخلل فيها ، وتعزيز مظاهر القوة .

— بلغ مجموع سكان الجمهورية العربية السورية حتى غاية عام ١٩٨٢ وقر سجلات الأحوال المدنية ١٠,٧٩٢,٠٠٦ مليون نسمة . منهم ٥,٣٩٠,٦٦٧ من الذكور و٥,٤٠١,٣٣٩ من الإناث ، مقابل

- شركة الاعمال الانشائية .
- مؤسسة الاسكان العسكري .

وتشير المعلومات الى ان المخططات التنفيذية لكافة الاعمال في السد قد انتهى المصممون في نهاية شهر آذار ١٩٨٤ من اعدادها بالاضافة الى انجاز مجموعة من المنشآت الملحقة به كآنية الري ، وتركيب اجهزة القياس ، والجدران المائية والاعمال الاخرى المتعلقة بتنفيذ جسم السد والتي اتجزئ منها مايزيد عن ٧٣٥ .

١٠٠ مليون نسمة في نهاية عام ١٩٨١ منهم ٢٠٦,٦٩٥ من الذكور و ٧٣٢,٧٣٢ من الاناث .
وبذلك ازداد عدد سكان سورية عام ١٩٨٢ وفق هذه السجلات ٥٧٩,٥٧٩ الف نسمة عن عام ١٩٨١ ، وبلغت الزيادة ٩٧٣,٩٧٣ الف في المذكور و ١٨٦,٦٠٦ في الاناث

◆ ◆ ◆

سد السادس عشر من تشرين

جهود حثيثة وكبيرة تقوم الدولة بها لتنمية وتطوير الزراعة في القطر ، من ذلك استغلال موارد المياه والتي تقدر بقرابة ٣٣ مليار متر مكعب من المياه والانهار - يذهب معظمها هدرا - وحتى لا تفيض الزراعة وعمليات الري تحت رحمة الظروف الطبيعية التي لا يمكن التحكم بها ، اقيمت مشاريع كثيرة وهامة للاستفادة من كل قطرة ماء موجودة . على رأس هذه المشاريع انجاز سد الفرات ، ووصولاً بمشروع سد السادس عشر من تشرين على النهر الكبير الشمالي ، في موقع يبعد حوالي ٢٥ كم شمال شرق مدينة اللاذقية ، نفذ معه مجموعة من شبكات الري والصرف لثروي مساحة ١٤ الف هكتار من الاراضي الواقعة شمال وجنوب وشرق مدينة اللاذقية ، والممتدة من شاطئ البحر غرباً وحتى ارتفاع ١٠٠ م عن سطح البحر شرقاً .

يؤمن هذا المشروع ٣٠ مليون متر مكعب كاحتياطي من مياه الشرب لمدينة اللاذقية ، اضافة الى درء الفيضانات وتنظيم مجرى النهر .
هذا ويبلغ ارتفاع السد ٥٢ متراً وطوله في القمة ٨٥٤م بخلف وراه بحيرة تحزن ٢١٠ مليون متر مكعب من المياه يمكن استعمال ١٣٠ مليون منها . اما ساحنها فتكون بحدود ١١ كم مربعاً .

والجدير بالذكر ان مهمة تشييد السد وانشائه وشبكات الري والصرف قد اوتلت لشركات شركات وطنية ، بحيث تكون لكل منها مهام منفصلة عن الاخرى وهي :

- الشركة العامة لانشاءات الري (ساريكن)

الأخبار العربية

- اصدرت الامارات العربية المتحدة قانون جديد للتأمين في الامارات العربية المتحدة
- اهم ما جاء في القانون الجديد ما يلي :
- يجب ان لا يقل رأسمال الشركة العاملة في الامارات عن عشرة ملايين درهم او ما يعادلها والحد الأدنى هذا يطبق على جميع الشركات الوطنية والاجنبية منها .
- يمكن للشركة الاجنبية ان تعمل في الامارات على ان تقدم ضمانات نقدية مقدارها مليوناً درهم لفرع الحياة ومليون درهم لكل من الفروع الاخرى اي المبرقة والحوادث والنقل أي ان يقتضي على الشركة التي تارس المشروع الاربعة ان تدفع في مصارف الامارات مبلغ خمسة ملايين درهم نقداً او اسهماً او مستندات او رهونات عقارية .
- على الشركة الاجنبية ان تعين وكيلها ليعمل جنباً الى الامارات .
- تأمين المطامير والانتظار الكائن في الامارات يجب ان يجري لدى شركة مسجلة في الامارات .
- وسطاء التأمين وشركات الوساطة يجب ان يكونوا من حاملي جنسية الامارات ، ولا يجوز لشركات التأمين ان تتعامل الا مع الوسطاء المسجلين في سجل الاتحاد والخاص ٣٣
- خبراء المعاينة يجب ان يحصلوا على ترخيص لزاوية مهنتهم في الامارات

- يتوجب على الشركات ان تحتفظ بسلاسة نقدية لا تقل عن ٢٥ بالمئة من مجمل الاقساط المحققة في العام السابق .
- يتوجب على الشركات ان تحتفظ داخل الامارات باحتياط مالي مقداره ٤٠ بالمئة من الاقساط المحققة في العام السابق .
- يحل القانون الجديد مكان كل الانظمة والقوانين المعمول بها في الوقت الحاضر في الامارات المتسمية الى الامارات العربية المتحدة .

معيبدو التأمين يرفضون تغطية المشاريع في مدينتي الجبيل وبيشع في السعودية

- رفض عدد من معيدي التأمين العالمين توفير التغطية التي نحتاجها شركات التأمين المشاركة في برنامج تأمين مدينتي الجبيل وبيشع في السعودية .
- فقد وجدت الشركات نفسها من جراء هذا الموقف في وضع حرج ، وهي مازالت تسمى لحمل معيدي التأمين على الرجوع عن موقفهم السابق ، وكان معيدو التأمين قد تكبدوا خسائر كبيرة من جراء السيول التي تعرضت لها المنطقة الشرقية في السعودية والتي اجتاحت عدداً كبيراً من المقريبات داخل مدينة الجبيل . وبلغت الاضرار عشرات الملايين من الريالات ، وقد دفعها معيدو التأمين الى شركات التأمين السعودية بموجب اتفاقيات الاعادة .
- وقد علم بان معيدي التأمين اشترطوا رفع اسعار التأمين وخفض عمولة الشركات قبل البحث في إمكانية مشاركتهم مجدداً في تأمين المشاريع التجارية في المدينتين المشار اليهما . كما علم بان معيدي التأمين تكبدوا خسائر هائلة ايضا ليس فقط في مشاريع الاحجار بل اهم واجهوها خسائر عمالة في التأمين البحري على المواد الأولية التي يجري استيرادها من اجل عملية البناء .
- وفي الحقيقة ان شكوى معيدي التأمين يجب ان تكون من انفسهم ، وليس من السوق السعودية التي اعطت التسهيلات بين منتصف السبعينات وبهايتها الشركات التي اطلت على السوق في ذلك الوقت وراحت تتنافس من اجل

الأخبار الدولية

اسبانيا :

تخطط الحكومة الاسبانية لتسديد الاجراءات المنظمة لصناعة التأمين . وذلك باصدار تشريعات وقوانين تلائم التطورات الجديدة لهذه الصناعة عن طريق تعديل قانون عام ١٩١٢ وقانون عام ١٩٥٣ المتعلقين بذلك . ومن المتوقع انجاز ذلك بحلول شهر كانون الاول القادم .

وموجب التشريعات الجديدة سيؤاد الحد الأدنى لحدوة الإيفاء بالتزامات وذلك مجازة لما هو معمول به في دول المجموعة الاقتصادية الأوروبية كما ان الحد الأدنى لرأس المال سيكون في تأمينات الحياة ٣٠٠ مليون بيزيتا بدلا من ٥٠ مليون ، و ٢٥٠ مليون لعيني التأمين و ١٥٠ مليون لتأمين السندات . وتستند العتبارات المفروضة بحق المخالفين هذه التشريعات ، وستكون هناك محكمة خاصة لحل النزاعات بين المؤمنين ومالكى وثائق التأمين . ومن المتوقع ان تعطي التشريعات الجديدة مرونة أكثر في مجال التسعير وان تُمنح المؤمنين حرية أكثر في اختيارهم الطريقة التي يستثمرون فيها أموالهم .

وتأمل الحكومة من خلال هذه الاجراءات اعادة تنظيم السوق بشكل افضل مع العلم ان هناك ٦٠٠ شركة تأمين تمارس نشاطها حاليا في اسبانيا . ومن المعلوم ان الدولار الامريكى الواحد يساوي ١٥٣٨ بيزيتا .
- هتغاريا :

أفقدت الشركة المغنارية للتأمين الموزعة Allami Piziosilo اعمالها لعام ١٩٨٣ بزيادة كبيرة في اعمالها . فقد زاد دخل الاقساط عن ١٤ الف مليون فوريت ، بينما بلغت التعويضات ١٠ الاف مليون فوريت . ولقد كان لادخال أنواع جديدة من وثائق التأمين وزيادة التعرفة ، اثر واضح في زيادة ارباح عام ١٩٨٣ . ولكن كانت هناك خسائر كبيرة في اعمال التأمين الزراعي والتي تشكل القسم الاعظم من محفظة الشركة .

هذا وقد بلغت مداخيل تأمينات المزارع والحيوانات العائدة للدولة او للمزارع التعاونية أكثر من ٤٣٠٠ مليون فوريت و ٢٧٠٠ مليون فوريت من قطاع تأمينات المستلزمات الشخصية و ٣٨٠٠ مليون فوريت من اغطية الجوارح

تثبت اقدامها . فكان من نتيجة تساهل المعين والناقصة الحادة في تكسير الاسعار حصول النتائج السيئة التي يشكو منها المعبون اليوم .

الكويت :

ستقوم شركة Yasuda Fire and Marine Ins. co. اليابانية بالاتفاق مع شركة التأمين الكويتية البحرية Bahrin Kuwait Ins. co. بإنشاء شركة تأمين جديدة لتغطية الاعمال اليابانية في منطقة الشرق الاوسط . سيكون رأس المال المصرح به لهذا المشروع ٥ ملايين دولار امريكى يدفع منها مليون دولار وتكون حصة الجانب الياباني من رأس المال ٥١٪

والثامن الجماعي على الحياة .
 من جهة أخرى ، لم تلجأ الشركة المخشّارة للثامن الى توسيع عمليات
 الاعادة وذلك نظرا للمصر البطيء ، في حجم تجارة هونغ كونغ الخارجية . وقد بلغ
 الدخل من قطاع اعادة التأمين ٥٠٠ مليون فورنت . ومن المعلوم ان الدولار
 الامريكى الواحد يساوي ٤.٦١ فورنت .



— من المتوقع ان يصل انتاج السيارات في العالم الى ٣٥.٢ مليون سيارة
 سنة ١٩٨٨ اي بزيادة ٣٢, ١٩٪ عن انتاجها العام الفالت . ومن المتوقع ان
 تكون نسبة المرو صغيرة في أوروبا الغربية وكبيرة في الولايات المتحدة وكندا
 والدول النامية ، على ان تكون الشركات الجديدة المنتجة للسيارات في الدول
 النامية هي المستفيدة الاولى من هذا النموح تواصل حركة التصنيع في تلك
 الدول ، بينما يظل مستوى انتاج الشركات الحالية على مستوى الحالي ارباحها
 بالتراجع التدريجي ، بحيث تكفي تلك الشركات بيع السيارات في اسواقها
 المحلية وتصدير المحركات وبعض اجزاء السيارات الى الدول النامية .
 ومن المتوقع عموما ان يطرأ تراجع وكساد على صناعة السيارات في نهاية
 القرن الحالي حين تكون صناعة السيارات في الدول النامية قد تركزت وصارت
 قادرة على منافسة سيارات الدول الصناعية من ناحية الجودة والسعر . وهو
 ما بدأ منذ الان مع نجاح السيارات البرازيلية والكورية الجنوبية .



حسابات اللويدز الشاملة لعام ١٩٨٢
 قال السيد بيتر غرين رئيس مجلس إدارة اللويدز في كلمته السنوية التي
 القاها في نهاية عام ٨٢ : وفي زمن للتنافس لم يستطع له مثل عزز السوق دخله
 من الأقساط وزاد مريحته ووسع قاعدة رأسماله ، وبإختصار ، فاللويدز منسأة
 ناجحة جداً تبدو في مكان مناسب لخدمة مسألة التأمين الدولي لعدة سنوات
 قادمة .
 مدراء السوق من جهتهم حللوا من أن التشغيل يميل كثيراً من عدم
 الاستقرار إذ أظهرت الاحصائيات وجود خسارة اكتتابية كبيرة عام ١٩٨١ بعد

دفع تعويضات كبيرة بينما تراجع دخل الاستثمارات عامي ٨١ و٨٢ . هذا
 ما صرح به السيد ديوكي فلوري ، رئيس مجلس الادارة في جمعية مكنتي الثامن
 على السيارات في اللويدز ، أما السيد ميشل كوكيل رئيس مجلس الادارة في
 جمعية مكنتي التأمين غير البحري فقد صرح بأن عام ١٩٨٠ كان من أسوأ
 الأعوام من حيث نتائج الاكتتابية وذلك منذ منتصف الستينات ، وأضاف أنه
 لشلات عشرة سنة متتالية تواجه معدلات الاكتتاب تراجعاً مستمراً ، وقد تم
 إنقاذ الموقف بزيادة كبيرة على معدلات الفوائد . وقد توقع السيد كوكيل
 شخصياً أن يشهد عاما ٨١ و٨٢ تراجعاً أكثر ما سبق .

وتظهر هذه الحسابات المفصلة الصادرة عن اللويدز هذه المرة احتياطاً
 مادياً لدفع التعويضات المتوقعة Over Losses وبين أيضاً أن المسؤولية العامة
 General Liability قد تعرضت لخسارة اكتتابية تقدر بـ ١١٩ مليون جنيه عام
 ١٩٨٢ . وقد أوضح السيد بيتر أن التكهات كانت دائماً قائمة ، لكنه أعلن أن
 حجم الاعمال ازداد بشكل سريع أكثر من ازدياد عدد اعضاء اللويدز وحتى عام
 ٨٠ ازداد عدد الاعضاء ثلاث مرات بينما ازداد حجم الاقساط خمس مرات وقد
 أظهرت الحسابات انه في عام ٨٠ ، وهو العام الذي تجز به آخر حسابات
 استطاعت اللويدز ان تحمي ارباحها مقدارها ٢٦٤ مليون جنيه وذلك بزيادة ٥٣٪
 عن عام ٧٩ ، ومقارنة هذه الارقام مع العضوية بشكل عام يجب ملاحظة ان
 عددا كبيرا من مكنتي اللويدز يتبعون إلى أكثر من نقابة والذين لهم خبرات
 متفاوتة في المجال التجاري . كان العدد الاجمالي لاعضاء اللويدز عام ٨٠
 (١٨.٥٥٤) عقسوا بزيادة أكثر من ٨٪ عن العام الذي سبقه . وهذا المسمى
 استمر بإضافة (٢٢٠٠) اسم جديد يبدووا الاكتتاب في ١ كانون الثاني ١٩٨٤ .

— الصين —

نتيجة للتطور الذي شهدته الصناعة والزراعة في الصين الشعبية في الأعوام
 القليلة الماضية فقد شهدت شركة التأمين الصينية الشعبية PICC توسعاً كبيراً
 في أعمالها . فمبدأ عام ١٩٨٠ وحتى عام ١٩٨٢ تمت أعمال التأمين العامة في
 الصين بشكل سريع جداً . وقد بلغ دخل الأقساط لأعمال المحلية Domestic

المؤتمرات والمندوبات

المؤتمر الخامس عشر للاتحاد العام العربي للتأمين



عقد في بغداد في الفترة ما بين ٢٧ - ٢٩ / ٣ / ١٩٨٤ المؤتمر العام الخامس عشر للاتحاد العام العربي للتأمين تحت شعار «العروبة والتأمين تضامن في مواجهة الاخطاره وقد شارك في المؤتمر مندوبون يمثلون بعض شركات التأمين واعادة التأمين العربية ومثلون عن هيئات حكومية ودولية وبعض الاتحادات الدولية للتأمين واعادة التأمين ومراسلوا الصحف والمجلات العربية والاجنبية .

ناقش المؤتمر القضايا المطروحة بحضور اعمال المؤتمر وغيرها من المواضيع وقد تم التوصل الى العديد من القرارات والتوصيات وفي نهاية المؤتمر فوض المؤتمر مجلس الاتحاد صلاحية تحديد مكان وزمان انعقاد المؤتمر العام السادس عشر .

تعاون بين الاتحاد العام للتأمين ومنظمة لويديز في لندن

عقد في يومي ٢٤ و ٢٥ / ٥ / ١٩٨٤ مؤتمر التأمين على البترول والغاز العربي في
الرقم العربي

مبلغ (٧٥٠) مليون يوان في عام ١٩٨٢ بزيادة ٤٠٪ عن عام ١٩٨١ . ومع نهاية عام ١٩٨٢ كان عدد فروع وأقسام الشركة ١٢٠٠ قسم بزيادة قدرها ٧١٪ أما عدد الموظفين فيبلغ ١٣٠٠٠ موظف بزيادة ٣٠٪ عن عام ٨١ .

أما في مجال الأعمال الخارجية فقد تضاعفت وبلغ دخل الأقساط ٢٧٠ مليون يوان عام ٨٢ بزيادة ٤٪ عن العام السابق .

للشركة علاقات إعادة تأمين مع ١٠٠٠ شركة أجنبية في أكثر من ١٢٠

بلداً . يبلغ مجموع أقساط الاعادة في عام ٨٣ (٢٩٠) مليون يوان بزيادة ١١٪

عن عام ٨١ .

سجلت الشركة أرباحاً في جميع الفروع بلغت ٢٨٩ مليون يوان وهذا

الرقم يزيد عن ضعف مثيله لعام ١٩٨١ . ومن المعلوم ان الدولار الامريكي

الواحد يساوي ٢,٢٢ يوان .

تسديق هيلسون بلندن . وهذه هي المرة الاولى التي ينظم فيها مؤتمر يكون موضوعه «البيرويل والغاز العربي» . وجاء في النشرة التي عتمها منظمو المؤتمر ان الازدهار الذي عاشته صناعة البيرويل اخذ يراجع منذ عام ١٩٨١ . وقد كان لهذا التراجع والحرب الخليج الرسمي ، على التامين ، مما جعل المعنيين بالامر يدعون الى تدوة تعالج الموضوع من كل زواياها .

- ١ - تامين البيرويل والاختطار المتعلقة بذلك في العالم العربي .
- ٢ - دور وسيط التامين .
- ٣ - اعتبارات من اجل حماية الطاقة .
- ٤ - حماية ودور الاختطار عن المنشآت البيرويلية اوف شور .
- ٥ - نشوء المؤسسات التجارية التابعة للقطاع العام .

التدوة العالمية للتأمين



تخلفت في الفترة ما بين ٦/٢٤ ولغاية ٦/٢٨ التدوة العالمية للتأمين (S.I.I) في مدينة نيويورك . في الولايات المتحدة الامريكية . ومن المواضيع التي توفقت في هذه التدوة :

- ١ - الهيئة المناسبة لصناعة التامين .
 - ٢ - الاستراتيجيات الدائمة لاجعمال التامين .
 - ٣ - التطبيقات المتكورة في ادارة الاختطار .
 - ٤ - الوجه المتغير لاسواق اعادة التامين .
 - ٥ - التكنولوجيا والسياسة الاجتماعية .
- وبناء على الدعوة الموجهة لحضور هذه التدوة ، فقد ليت شركتنا هذه الدعوة التي كانت مناسبة للاتصال بسوق التامين واعادة التامين في الولايات المتحدة الامريكية والتعرف على آخر المستجدات في هذه الصناعة في واحد من اهم اسواقها في العالم .

تدوة للتأمين ضد عمليات السطو

بدعوة من شركة ميونيخ ري عقدت في مقر الشركة تدوة لدراسة موضوع التأمين ضد حوادث السطو Burglary Ins. ، شارك في التدوة (١٣٥) شخصاً من ألمانيا وسويسرا والنمسا وبلجيكا وهولندا وكان عنوان التدوة : التامين ضد عمليات السطو بواجه مفترق طرق at the cross roads . في بداية التدوة لحص السيد لودفيك هارز من إدارة البوليس في ميونيخ تطور الجريمة في ألمانيا الاتحادية في السنوات الماضية قائلاً : «ازداد معدل الجريمة بشكل كبير ووصل حداً لا يمكن تحديده ، والجريمة بمعظمها نتيجة للأعمال التي يقوم بها الاحداث وسبب الجرائم التي يرتكبها الاجانب . أما مقاومتها والتصدي لها فهي مسؤولية اجتماعية لا يمكن لأي منا إنكار واجبه تجاه ذلك . وقد كان السيد لودفيك أحد المحاضرين في تدوة ميونيخ لاعادة التامين حول موضوع السطو ، وقد تحدث حول الوضع المتدرك بكارثة في هذا الفرع من التأمين وأسبابه الاجتماعية .

السيد كلاوس كونراد ، عضو مجلس إدارة شركة ميونيخ ري ، نيه المحاضرين إلى ضرورة إعادة تنظيم عملية التأمين ضد السطو وذلك ابتداءً بتطوير أساليب منع الحسارة Loss Prevention وانتهاءً بتعديل الأقساط Premium Adjustment التي يجب أن تعكس حقيقة وضع الحسارة .

السيد سين هالستروم ، المدير التنفيذي في شركة ميونيخ ري ، أوضح في كلمته أنه في أسواق عالية مثل الولايات المتحدة وبريطانيا وأستراليا وكولومبيا أصبح التأمين فيها ضد أخطار السطو شيئاً لا يمكن تعظيمه ثم تساهل : «هل يمكن التأمين على السرقات بعد الآن؟ ثم أجاب على ذلك قائلاً : «نحن لانزال نعتقد بقناعة انه بواسطة اجراءات تأمينية معقولة ومقبولة من قبل المؤمن عليه أيضاً فإنه يمكن الاقلال من الحسائر الكبيرة التي الحد الذي يمكن احتياله . وتقوم بعض الدول مثل بريطانيا بدراسات حول موضوع التأمين ضد السطو وقد وظفت لذلك أكثر من ألف من المختصين في هذا المجال . بعد ذلك عدد السيد أوتوبين ميتر رئيس مجلس الإدارة للجنة تأمين السطو والسرقة لاتحاد

مؤمني الممتلكات إكباتيات. تطوير الربحية وذلك من وجهة نظر المؤمن الرئيسي Primary Insurer . إن التأمين بشكل غير ملائم على الخطر لا يصبح مكملاً من خلال زيادة الأقساط، وعلى المؤمن المباشر أن يتجنبوا أن تصبح مهتهم فقط دفع التعويضات، لقد أصبح التأمين ضد السطو متورطاً في أزمة أكثر خطورة مما كانت عليه في أي وقت مضى . وأضاف السيد ميثريانه ينبغي علينا نحن المؤمنين المباشرين بذل كل الجهود لمواجهة نشاط الأعداء الخارجيين على القاسون بالتعاون الوثيق مع سلطات البوليس . ولقيام بذلك علينا الاستفادة من الأجهزة المتاحة والتي تم اختراعها في الماضي وأجريت عليها التطويرات اللازمة.

قدم السيد بيتر إسبرت المفوض في قسم الجريمة بمقاطعة بافاريا شرحاً موجزاً حول النشاطات التي تقوم بها الكاتبة الاستشارية في قسم التحقيقات عن الجريمة والتي تجري بالتعاون بين البوليس والمؤمن وإمكانيات التطوير الدائمة . وقال إنه على الطرفين - البوليس والمؤمن - أن يضعوا العرائل الكبيرة في طريق عمليات السطو، هذه العرائل قد تكون ميكانيكية، كهربائية أو بصرية أو حتى ذات طبيعة حكومية وذلك للتقليل من فرص الجريمة ولاشراك المواطنين في تحمل مسؤولياتهم بهذا الاتجاه . ثم ناشد السيد بيتر الحاضرين قائلاً: «إن منع الجريمة نهائياً سيكون بعيداً إذا ترك على عائق البوليس بمفرده . لهذا السبب أذكركم للعمل سوياً مؤمنين وأصحاب معامل وشركة للعمل على القضاء على الجريمة».

السيد هانس ليزابولسكي رئيس مجلس إدارة قسم التأمين الشامل على أصحاب المنازل House Holder التابع لاتحاد شركات التأمين في النمسا تحدث عن تصميم الأبواب بشكل يمنع محاولات السطو التي تتم بمعظمها بعد الدخول من الأبواب وخاصة في المناطق الريفية . ثم قدم السيد هربرت جاكوب شرحاً عن مهات مخبر السطو في ميونيخ ري ، حيث استعملت أجهزة سلامة ميكانيكية منذ أكثر من خمس سنوات . ثم أجريت بعض التجارب العملية على لوح زجاج يركب على النوافذ يصعب كسره مما يؤخر عملية السطو، وكذلك شاهد المشاركون في الندوة أبواباً معدة خصيصاً لهذا الغرض بالانصاف إلى حقيقة سفر أجهزة إنداز بصلر صوتاً ومحب دخان عتيماً تعرض الحقيبة للسرقة أو التخريب .

