مجلة البريد العربي

AL-BAEED AL-ARABI

مجلة فصلية تعنى بشؤون التأمين واعادة التأمين
تصدرها شركة الاتحاد العربي لاعادة التأمين ـــ دمشق

العدد الرابع عشر السنة الرابعة تشرين أول/تشرين ثان/كانون أول ١٩٨٦

الاشراف

الدكتور: عزيز صقر	رئيس مجلس الادارة	مشرفاً عاماً
السيد محمد أبو قرين	المدير العام	نائباً

هيئة التحرير

عبد اللطيف عبود	رئيساً للتحرير
مريم ساعود	معاوناً لرئيس التحرير
زياد مطيط	عضواً
نيسم العكش	عضواً
حسني قدور	عضواً

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

جميع المراسلات باسم
رئيس التحرير
على العنوان التالي
شركة الاتحاد العربي لاعادة التأمين
دمشق ـــ سورية ص . ب : ٥١٧٨

المحتوى

الموضوع	الكاتب	الصفحة
الافتتاحية	رئيس التحرير	٥
الجوانب القانونية لعقد التأمين	د . عبد الودود يحيى	٩
الغش البحري	د . مجدي حبيب مقار	٢٦
بعض المعايير الاكتتابية في إعادة تأمين البحري	تيسير العكش	٤٠
مرض الإيدز والتأمين على الحياة	إعداد زهير قصار	٥٨
تأثير التضخم النقدي في التأمين	إعداد زياد مطيط	٧٠
قضية وقرار		٧٧
مبادىء مكافحة الاحتيال البحري		٨٦
اخبار متفرقة		٨٩

التنضيد الضوئي: دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر
الإخراج: دار طلاس ـ الآنسة هدى الفرا

الافتتاحية

زمّار الحيّ لا يُطرِب

شركات اعادة التأمين العربية عشر شركات حتى الآن، ولا أحداً يدري متى تتمخض هذه السوق أو تلك، عن شركة إعادة جديدة مسبوقة أو مشفوعة بسلسلة من الأسباب التبريرية التي أدت الى خلقها، وبغض النظر عن أن هذه الأسباب دائماً صحيحة من الناحية النظرية، الا أننا يجب أن لا ننكر الشوق الكامن فينا نحو التعدُّدية، وخلق الأشكال التي لا يُسعفها المضمون في أن تتجسد قادرة على تحقيق أي من أسبابها النظرية.. فعلا، يبدو أننا ولوعون بخلق النماذج وصوغ الهياكل شركات واتحادات، بل قُلْ كياناتٍ وأوطاناً.

نحن لا نريد الانتقاص من أحد كان، من شركات التأمين أو شركات اعادة التأمين العربية، ولكن، وبمنتهى حسن النية، نتساءل ماذا قدم المعيد العربي لسوق التأمين العربية؟!! ولتكون أكثر عدلاً

يجب أن نتساءل أيضاً ما اذا كان المؤمنون العرب (شركات التأمين) قد اتاحوا لمعيد التأمين العربي أن يكون في خدمة السوق حقاً؟!؟! ومن المؤسف أن لا يكون الجواب على هذين السؤالين مما يثلج الصدر.

معيد التأمين العربي ظل دون الدور المرسوم له، أو دون المهمة التي كان عليه الاضطلاع بها، فلا القدرة الاحتفاظية الحقيقية نمت وكبرت، ولا الخبرة الفنية تعمقت وامتدت لتخدم ليس الشركة فحسب بل أيضاً المؤمن العربي، ولا الرغبة في وجود معيد التأمين الأجنبي أشبعت أو تقلصت، وظل التساؤل قائماً ماذا قدم معيد التأمين العربي ؟؟.

المؤمن العربي ظل يتوجس خيفة كلما خطر له أن يزداد معيدو التأمين العرب على قائمة اسناده المباشر حصصاً أو اسماء، وظل المعيد الرائد، والمسمسار الرئيسي، وأحياناً الوحيد، مصدر راحته واطمئنانه، فما هو السبب يا ترى ؟!؟!*.

معيد التأمين العربي لا يتمتع بخبرة الشركات

---

* تجدر الاشارة الى مضمون الورقة التي قدمها الاستاذ قيس المدرس المدير العام لشركة اعادة التأمين العراقية بعنوان «معيد التأمين العربي ووضعه في سوق التأمين العربية» The Arab Reinsurer and His Position In The Arab Insurance Market خلال انعقاد مؤتمر الاتحاد العربي للتأمين في بغداد عام ١٩٨٤.

العالمية الكبرى، هذا واقع علينا الاعتراف به.. معظم معيدي التأمين العرب لا يقبلون على دعم برنامج اعادة بكامله.، ورد فعلهم غالباً ما يكون سلبياً أمام الخسائر التي تتحقق في سنة ما أو سنوات متتالية.. ومعيد التأمين العربي لا يُقدّم منح التدريب وفرص اكتساب الخبرة التي يتيحها معيد رائد... — على الرغم من أن بعض شركات الاعادة العربية تسهم اسهاماً طيباً في هذه الناحية — الى آخر قائمة من الأسباب التي تبدو صحيحة الى حد كبير.... ولكن هل شركات التأمين العربية تبني قرارها فعلاً على ضوء هذه الأسباب الموضوعية فحسب ؟!؟ ولماذا تُقارن شركة اعادة تأمين عربية حديثة العهد نسبياً (ومعظمها حديث العهد) بمعيد تأمين عالمي كبير ؟؟؟ ولماذا لا تُلقي نظرة متقصية على قائمة الاسناد التي يقدمها المسمسار لتلك الشركات، لتكتشف، بالرغم مما ذكرناه من قصور معيد التأمين العربي وضآلة الدور الذي يلعبه، أن هذا المعيد أفضل بكثير وأضمن مما احتوته تلك القائمة من أسماء شركات متباينة ومتباعدة ذات حصص ضئيلة هي أقرب ما تكون نتفاً هنا وهناك.

لماذا يا ترى نستخدم المقياس الأدق لمعيد التأمين العربي، والمقياس الأكثر تسامحاً مع غيره من

معيدين ، ؟؟؟!! هل هو الحرص على أن ينهض المعيد العربي بدور أكبر وينمو بمقياس أسرع خدمة لسوق التأمين العربية ؟؟؟!! أم هي الرغبة في تقوية معيد التأمين الوطني ليحقق جزءاً من أهدافه ومبررات وجوده ؟؟؟!! أم أن زمار الحي لا يطرب ...

عبد اللطيف عبود

بعض الجوانب القانونية في عقد اعادة التأمين

التكييف القانوني ــ التزامات المؤمن المباشر

الدكتور عبد الودود يحيى

كاتب هذا الموضوع ، رجل قانون معروف ، ليس في جمهورية مصر العربية فحسب ، بل وعلى صعيد العديد من الأقطار العربية ، فهو استاذ القانون المدني بجامعة القاهرة ، ومحام معروف في محاكم النقض والمحاكم الادارية العليا ، وعضو في عدد من مجالس ادارات شركات التأمين والمؤسسات الأخرى ذات الصفة الحقوقية والاقتصادية .. وله اسهامات كبيرة في مجال القانون والدراسات الحقوقية .

عقد اعادة التأمين بما يثيره من مشاكل قانونية ، وما يخلق من آثار حقوقية يبقى الموضوع القديم الجديد ، ويبقى الموضوع الأكثر اثارة للتساؤل والجدل .

في هذا البحث الذي قدمه الاستاذ عبد الودود يحيى خلال إحدى الدورات التدريبية التي أقامتها شركة الاتحاد العربي لاعادة التأمين ، يحاول ، ليس فقط بيان الطبيعة القانونية لهذا الاتفاق بل يتناول التزامات طرفي العاقد . وكذلك الآثار القانونية لافلاس احد طرفي الاتفاق ... وتتضمن الصفحات التالية الوصف القانوني لاتفاق اعادة التأمين وكذلك التزامات المؤمن المباشر . على ان نستكمل في العدد القادم جوانب الموضوع الأخرى .

(المحرر ...)

تمهيد

ادى تطور التأمين وسعة انتشاره ، وضخامة الأخطار التي يواجهها الى نشوء اعادة التأمين وتطورها ، بحيث أصبحت عنصراً أساسياً لا يمكن الاستغناء عنه في فن التأمين لدرجة جعلت بعض الفقهاء يعتبرونه العمود الفقري لكل فروع التأمين ، ولكن اعادة التأمين — على عكس التأمين — لا تخاطب الجمهور ، ولا تنشىء علاقات الا بين عدد قليل من الأشخاص ، ولذلك فهي الجزء من صناعة التأمين الذي يعتبر مجهولاً من الجمهور ، والذي لا يهتم به إلاّ القليلون ، ومن ثم لم يلق من الدراسة القدر الذي يتناسب مع أهميته في التأمين .

ودراسة اعادة التأمين يمكن ان ينظر اليها من ثلاثة اوجه : وجهة فنية ووجهة اقتصادية ، ووجهة قانونية .

١ — فمن الوجهة الفنية تدرس اعادة التأمين باعتبارها وسيلة تهدف الى تعويض الخسارة التي يمكن ان يتعرض لها المؤمن المباشر نتيجة حدوث فروق بين تقديرات المؤمن المباشر للاخطار ، وبين ما يتحقق منها فعلاً ، واعادة التأمين من هذه الناحية تعتبر فرعاً مستقلاً من التأمين ، وهي تعامل على هذا الاساس من المؤمنين . ولم يتناول فن اعادة التأمين بالدراسة الا قلة من المؤلفات الخاصة ، اما كتب التأمين فلا تتعرض له الا باختصار ، وهي تكتفي في هذا ببيان الدور الذي يؤديه في عملية التأمين .

٢ — ومن الناحية الاقتصادية يمكن دراسة الدور الذي تؤديه إعادة التأمين والعوامل الاقتصادية المختلفة التي تؤثر فيها . وتزداد أهمية هذه الدراسة بصفة خاصة بالنسبة لاعادة التأمين التي تتم بين شركات تنتمي الى دول مختلفة .

٣ — ومن الوجهة القانونية ، تُدرس اعادة التأمين باعتبارها عقدا يتم بين طرفين ويُنشيء

لكل منهما وعليه حقوقاً والتزامات . ومن هذه الوجهة ، يمكن القول بأن اعادة التأمين ، رغم انها ترجع الى عهد ليس بقريب ، لا زالت في عنفوان تطورها ولا زالت تنقصها الدراسة الشاملة لهذا العقد من جميع نواحيه . فمعظم من تعرضوا لهذا الموضوع اكتفوا بتعريف اعادة التأمين وبيان الطبيعة القانونية لهذا الاتفاق ، والقليلون منهم ، هم الذين تعرضوا بالتفصيل لدراسة المشاكل القانونية التي يثيرها اتفاق اعادة التأمين .

ويزيد من صعوبة هذه الدراسة ، ان المنازعات التي تنشأ عن اعادة التأمين يندر أن تعرض على القضاء ، بل تحل ودياً ، أو عن طريق التحكيم وقرارات المحكمين في هذا الشأن لا تنشر ، ولا تسمح شركات التأمين بالاطلاع عليها . فاذا اضفنا الى هذا أن إعادة التأمين تباشر بالضرورة على نطاق دولي تبين مدى صعوبة الحصول على الوثائق اللازمة لهذه الدراسة .

وهذا الجانب الاخير من جوانب إعادة التأمين ، هو الذي ينصرف إليه هذا البحث حيث نعرض للحقوق والالتزامات التي يرتبها اتفاق اعادة التأمين .

ولكن ، لما كانت الطبيعة القانونية لاتفاق اعادة التأمين لا زالت محل جدل في الفقه ، فانه يتعذر أن نتناول ، آثار الاتفاق وما يرتبه من حقوق والتزامات ، قبل أن نعرض للخلاف السائد حول هذا الموضوع ونحدد موقفنا منه ، لنصل من ذلك الى التكييف الصحيح الذي يحقق والآثار التي يرتبها هذا العقد ، فاذا انتهينا من تحديد الوصف القانوني لاتفاق اعادة التأمين ، عرضنا بعد ذلك للحقوق والالتزامات التي ينشئها .

وأخيرا فان افلاس احد طرفي الاتفاق يرتب آثاراً قانونية مختلفة .

ولذلك تقتضي الدراسة ان نعرض أولاً للوصف القانوني لاتفاق اعادة التأمين ، وثانيا للالتزامات والحقوق المتبادلة بين طرفي الاتفاق ، وثالثا لآثار افلاس احد المتعاقدين وسنتناول كلا من هذه الموضوعات الثلاثة في بحث مستقل .

البحث الأول

الوصف القانوني لاتفاق اعادة التأمين

اتفاق اعادة التأمين ، عقد ملزم للجانبين ، بموجبه يلتزم المؤمن المباشر بدفع اقساط اعادة التأمين ، ويلتزم المؤمن المعيد بدفع نصيبه في تعويض الكارثة ، ولا يمكن أن يقال ـــ كما قيل بالنسبة لعقد التأمين ـــ أن التزام المؤمن المعيد لا ينشأ من العقد ، بل من واقعة لاحقة ، هي تحقق الكارثة ، وبذلك لا ينشىء عقد التأمين الاّ التزاماً واحداً هو التزام المؤمن المباشر بدفع أقساط التأمين . هذا القول غير صحيح لأن المؤمن المعيد ملتزم من وقت الاتفاق بدفع نصيبه في تعويض الكارثة المحتملة ، وصفة الاحتمال هذه لا تنفي عن العقد أنه ملزم للجانبين .

وهو عقد احتمالي ، لان مدى التزام كل من طرفيه ، لا يتحدد تماما بل يتحدد تبعاً لواقعة مستقبلية غير محققة الوقوع .

وهو من عقود حسن النية ، وسنرى أهمية هذه الصفة عند الكلام عن العقود والالتزامات التي تنشأ بين طرفي الاتفاق .

ولكن اتفاق اعادة التأمين ـــ على عكس عقد التأمين ـــ لا يعتبر عقد إذعان بالنسبة للمؤمن المباشر ، فالمتعاقدان في مركز اقتصادي واحد ، ويستطيعان مناقشة شروط الاتفاق بحرية .

واذا كانت خصائص اتفاق اعادة التأمين لا يثور بشأنها خلاف ، فإن الوصف القانوني لهذا الاتفاق ـــ على العكس ـــ يثير كثيراً من الجدل . ويرجع ذلك الى أن هذا العقد لا زال في مراحل تطوره ، وأن الظروف التي يخضع لها تتغير بسرعة . هذا الى ان اتفاقات اعادة

التأمين تأخذ في العمل صوراً مختلفة ومن الصعب أن نجمعها تحت وصف واحد . ويزيد من هذه الصعوبة عدم وجود قضاء في هذا الموضوع . لأن معظم المنازعات التي تنشأ عن اتفاقات اعادة التأمين يفصل فيها بواسطة محكمين ، وهؤلاء يطبقون بشأن المنازعة ، شروط الاتفاق وقواعد العرف والعدالة اكثر من تطبيقهم لقواعد القانون ، وقرارات المحكمين في هذا الشأن لا تنشر ، ولا يعلم بها أحد .

وسنعرض فيما يلي اهم النظريات التي قيلت في تكييف اتفاق اعادة التأمين لننتهي منها الى الوصف الذي يجب ان يأخذه هذا الاتفاق ، والذي يجب أن يتفق مع الحقوق والالتزامات التي ينشئها .

١ ـــ نظرية الوكالة

اقدم النظريات التي قيلت في وصف اتفاق اعادة التأمين ، هي نظرية الوكالة ، هذه النظرية ترى في الاتفاق عقد وكالة يقوم المؤمن المعيد فيها بدور الموكل ، والمؤمن المباشر بدور الوكيل . وواضح ان هذا الوصف لا يتفق مع الآثار التي تترتب على اتفاق اعادة التأمين . فوفقا لعقد الوكالة ما يبرمه الوكيل من عقود ، لا تلزمه شخصياً ، وانما تنصرف آثارها الى الموكل . وهذا يختلف عن اعادة التأمين التي لا يترتب عليها التزامات مباشرة على عاتق المؤمن المعيد في مواجهة المستأمن وهذا يتعارض مع وصف اتفاق اعادة التأمين بأنه عقد وكالة .

٢ ـــ نظرية الضمان

ترى هذه النظرية في اتفاق اعادة التأمين نوعاً من الضمان ، بموجبه يضمن المؤمن المعيد ، المؤمن المباشر في التزاماته في مواجهة المستأمن . وقد أخذت بهذه النظرية بعض تشريعات ، اذ تنص المادة / ٥٠١ / من قانون التجارة الارجنتيني على انه اذا كانت هناك اعادة تأمين ، فلن تترتب عليها أية آثار ، واذا أبرأ المستأمن المؤمن من كل التزام . فاعاد التأمين ضمان ، وواقعة إبراء المؤمن من التزامه ، تساوي الوفاء الذي تم بواسطة المدين الاصلي .

هذا النص يشبه المستأمن بالدائن، والمؤمن المباشر بالمدين، والمؤمن المعيد بالضامن. ويبدو أنه يمكن المستأمن من الرجوع مباشرة على المؤمن المعيد، الذي يعتبر ضامنا للمؤمن المباشر في التزامه في مواجهة المستأمن.

ولكن من الصعب تكييف اتفاق اعادة التأمين على اساس نظرية الضمان، لأن هذا الاتفاق لم يبرم للمحافظة على مصالح المستأمن، وانما لحماية المؤمن وضمان مصالحه.

وتبدو أهمية هذه النظرية في أنها تستند الى نص تشريعي، وأنها للمستأمن من أن يصل الى المؤمن المعيد مباشرة.

٣ ــ نظرية الحوالة

يرى بعض الفقهاء ان اتفاق اعادة التأمين ليس الا حوالة عقد. والذي دفعهم الى هذا الخطأ هو الاستعمال الشائع لكلمة حوالة للدلالة على نقل جزء من الخطر الى المؤمن المعيد، فيقال احيانا المؤمن المحيل والشركة المحيلة. بدلا من المؤمن المباشر هذا الى أن بعض التشريعات كالقانون الاسباني، استعملت لفظ الحوالة للتعبير به عن اعادة التأمين. ولكن استعمال هذا اللفظ لا يعني أن هذه التشريعات تعطي للفظ الحوالة معناه القانوني الكامل.

وعلى العكس فالتشريعات التي ذكرت لفظ الحوالة دون أن تقصد معناه القانوني الكامل، يقرر قانون التأمين السويسري الصادر سنة ١٩٠٨ صراحة أن نصوصه لا تطبق على اتفاق اعادة التأمين الذي يبقى محكوماً بقانون الالتزامات، الأمر الذي استنتج منه بعض الفقهاء أنه بهذا يقر نظرية الحوالة.

ومع ذلك، فالفارق كبير بين عقد الحوالة واتفاق اعادة التأمين. فالحوالة تهدف الى نقل عقد قديم، لا الى خلق عقد جديد. واتفاق اعادة التأمين عقد جديد يتميز تماما عن عقود التأمين ولا يؤثر على الالتزامات الناشئة عنها، فالمؤمن المباشر هو الذي يتقاضى الاقساط، وهو الذي يدفع التعويض عند تحقيق الكارثة، وهذا دليل على أن عقد التأمين لم ينتقل وانما هو باق الى جانب اتفاق اعادة التأمين.

٤ ــ نظرية الشركة

ترى هذه النظرية ان اتفاق اعادة التأمين يجمع كل صفات عقد الشركة اذ يقيم

طرفاه الاشتراك في الأرباح والخسائر التي ترتبت عليه. وقد أيد هذه النظرية بعض الفقهاء الذين يرون أن اتفاق اعادة التأمين يترتب عليه أن المؤمن المباشر يحيل الى المؤمن المعيد جزءا من أعماله يتحدد مقدما، وأن المؤمن المعيد يصبح شريكا حقيقيا للمؤمن المباشر.

ومع ذلك فاختلاف الآثار التي تترتب على عقد الشركة عن تلك التي تترتب على اتفاق اعادة التأمين، وعدم خضوع العقد الأخير للاجراءات الشكلية التي يخضع لها عقد الشركة يجعل من الصعب تكييف اتفاق اعادة التأمين على أنه عقد شركة.

٥ ــ نظرية التأمين

١ ــ يميل الرأي السائد في الفقه الفرنسي الى اعتبار اتفاق اعادة التأمين عقد تأمين بالمعنى الحقيقي، وانه لا خلاف بين العقدين الا من حيث الموضوع فقط.

فموضوع التأمين هو ضمان الخطر الذي يتعرض له المستأمن، وموضوع اعادة التأمين هو ضمان الخطر الذي يتعرض له المؤمن المباشر. وهذا ايضا هو الرأي السائد في الفقه الايطالي. كما أن بعض التشريعات عرفت اعادة التأمين. بما يفيد اعتباره تأميناً من المسؤولية.

ومع ذلك يوجد خلاف في الفقه حول نوع التأمين الذي ينتمي اليه اتفاق اعادة التأمين، فيرى البعض انه تأمين من المسؤولية، ويرى آخرون انه يدخل في الفرع الذي ينتمي اليه عقد التأمين الاصلي، فقد يكون تأمينا من الاضرار، وقد يكون تأمينا من المسؤولية، وقد يكون تأمينا على الحياة. ويرى فريق ثالث ان اتفاق اعادة التأمين هو تأمين على الأشياء يضمن للمؤمنين الخطر الذي يتعرضون له نتيجة التعويض الذي يلتزمون بدفعه.

والواقع ان الخلاف على الفرع الذي ينتمي اليه اتفاق اعادة التأمين خلاف نظري بحت، ذلك أن اتفاق اعادة التأمين يخضع لقواعد عرفية تفسر بعبارات تحكمية لا تنشر. ومع ذلك يجب أن نعتبر اتفاق اعادة التأمين عملية تأمين من الناحية القانونية.

واما القضاء الفرنسي، فقد تضاربت أحكامه في بادىء الأمر. فبينما محكمة استئناف ليون، في حكم لها في ١٤ مايو سنة ١٨٧٢، أقرته الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية في ٢٥ فبراير سنة ١٨٧٤، قضت بأن عقد اعادة التأمين يختلف عن عقد التأمين، وأنه

يتسند الى فكرة الشركة والوكالة ، نجد أن محكمة تقرر في حكم لها في ١٤ يناير سنة ١٨٨٩ ، ان اعادة التأمين ليست عملية تأمين . ولم يقف تضارب أحكام القضاء الفرنسي حول الوصف القانوني حتى قبيل نهاية القرن الماضي . فقد أرجعت محكمة استئناف باريس في حكم لها في ١٢ ديسمبر ١٨٩٠ اعادة التأمين الى شركة محاصة ، نجد ان محكمة النقض الفرنسية في ١٣ يونيه سنة ١٨٩٤ ، تشبه اعادة التأمين بالضمان .

ومع ذلك فغالبية أحكام القضاء تعتبر إعادة التأمين عملية تأمين ، بحيث يمكن القول بأن السائد في القضاء في الوقت الحاضر ، هو ان اتفاق اعادة التأمين ، عقد تأمين حقيقي .

٢ ــ واذا كنا نتفق مع الرأي السائد في اعتبار اتفاق اعادة التأمين عقد تأمين ، الا أن نظرة دقيقة لكل من العقدين تؤكد ما يقوله البعض من وجود فارق بينهما ، هذا الفارق قد يبدو بسيطا ، ولكنه حقيقي وموجود فعلا ، وهو يكمن في عنصر الضرر الذي يعتبر ركنا في عقد التأمين . فالضرر الذي ينزل بالمستأمن ــ في التأمين ضد الحريق مثلا ــ يصيب ذمته المالية مباشرة وليس هذا هو الشأن بالنسبة للمؤمن ، إلا إذا كان قد أخذ على عاتقه عملية تأمين واحدة . ولكنا نعلم أن المؤمن يأخذ على عاتقه مجموعة من الاخطار ، ويقتصر دوره على تنظيم التعاون بين جماعة المستأمنين ، وفقا لقانون الكثرة ، وهو يقوم باجراء المقاصة بين هذه الاخطار بطريقة تؤدي الى أن الكوارث التي تتحقق بالنسبة لبعض المستأمنين تعوض من الاقساط التي يحصلها المستأمن من الجميع ، ولما كانت الاقساط تقدر بعد دراسة لاحتمالات تحقق الكوارث ، فان ما يتجمع منها يكون كافياً لتعويض الكوارث التي تتحقق ، ومن ثم يبدو أن تحقق الكارثة لا يؤدي الى انزال ضرر بالمؤمن ، واذا يختلف ركن الضرر ، لا يوجد تأمين . والواقع أن هذا الرأي فيه كثير من المغالاة ، فاختلاف الضرر الذي يتعرض له المستأمن عن الضرر الذي يتعرض له المؤمن يجب ألا يؤدي بنا الى القول ان هذا الأخير لا يتعرض لضرر ما ، لاننا اذا قررنا ذلك فاننا ننفي عن اتفاق اعادة التأمين ، أنه عقد تأمين ذلك أن الضرر في اعادة التأمين موجود فعلا ، وهو احتمال زيادة التعويضات التي يدفعها المؤمن للكوارث من مجموع الأقساط التي حصلها ، وذلك لاختلاف الكوارث التي تتحقق فعلا ــ في عددها أو في جسامتها ــ عن القدر الذي دلت عليه الاحصاءات والذي على اساسه قدرت الاقساط هذا الضرر المحتمل الذي يتعرض له المؤمن يكفي لاعتبار اعادة التأمين عملية تأمين . ويترتب على ذلك ما يأتي :

أ ــ ان المؤمن المباشر يلتزم بجميع التزامات المستأمن ، كالالتزام بدفع القسط والالتزام بالادلاء بالبيانات وقت ابرام الاتفاق واثناء سريانه كما يلتزم المؤمن المعيد بجميع التزامات المؤمن ويتمتع بما له من حقوق ، خصوصا الالتزام بدفع نصيبه في تعويض الكوارث . والحلول محل المؤمن في حقوقه قبل الغير بقدر ما دفع من تعويض .

ب ــ يطبق مبدأ التعويض على اتفاق اعادة التأمين ، الذي يقضي بأن المستأمن لا يمكن ان يثرى من وراء تحقق الكارثة . فلا يمكن للمؤمن المباشر أن يطلب من المؤمن المعيد مبلغا أكثر من المبلغ الذي دفعه للمستأمن ، أو بمعنى آخر على أساس المبلغ الذي دفعه المؤمن المباشر للمستأمن تتحدد حقوق الأول قبل المؤمن المعيد ، كما يجب على المؤمن المباشر أن يرد الى المؤمن المعيد نصيبه في المبالغ التي استردها نتيجة رجوعه على الغير المسؤول .

جـ ــ اذا تعدد المؤمنون المعيدون طبقت القواعد الخاصة بتعدد التأمين ، فلا يجوز ان يزيد مجموع ما يتقاضاه المؤمن المباشر منهم على القدر الذي دفعه تعويضا للكوارث .

د ــ يجوز ابطال اتفاق اعادة التأمين للكتمان او الادلاء ببيانات خاطئة من جانب المؤمن المباشر . وقد اقره القضاء صراحة .

هـ ــ اذا تعلق الأمر باعادة تأمين يتبع فيها المؤمن المعيد مصير المؤمن المباشر ، فان اتفاق اعادة التأمين ، يتأثر بكل ما يؤثر في عقد التأمين الذي يستند اليه ويترتب على ذلك ان بطلان ، أو عدم نفاذ ، او انقضاء عقد التأمين ، يستتبع حتما بطلان أو عدم نفاذ ، او انقضاء اتفاق اعادة التأمين .

٢ ــ استقلال اتفاق اعادة التأمين

رأينا ان اتفاق اعادة التأمين ، اتفاق بموجبه يأخذ المؤمن المعيد على عاتقه جزءا من الخطر الذي تعاقد عليه المؤمن المباشر . وقد يبدو لاول وهلة أنه يترتب على هذا أن يخول المستأمن دعوى مباشرة قبل المؤمن المعيد ، ذلك ان المؤمن المباشر قد يخلص من جزء من التزاماته وتقل مديونيته الى المؤمن المعيد ، ومن المنطقي والطبيعي ان تمكن المستأمن من أن يصل مباشرة الى المؤمن فيما يتعلق بهذا الجزء من الخطر ، والا فان الضمان الذي يقدمه المؤمن قد يصبح وهميا .

ولكن هذا القول يسهل دفعه ، ذلك ان اتفاق اعادة التأمين له استقلاله وكيانه

الذاتي ، ولا يمكن أن يتأثر هذا الاستقلال بسبب ارتباطه بوثائق التأمين التي هي مادته. فالمستأمن اجنبي عن اتفاق اعادة التأمين ولا تربطه علاقة الا بالمؤمن المباشر الذي ابرم معه عقد التأمين الأصلي . هذا الى ان الدعوى المباشرة وسيلة اعطاها القانون لدائن في حالات معينة قبل المدين ، والدائن يستأثر بنتيجة هذه الدعوى دون بقية الدائنين مراعاة للصفات الخاصة لحقه . فاذا لاحظنا عدم وجود نص قانوني يخول المستأمن دعوى مباشرة قبل المؤمن المعيد ، بالاضافة الى أن هذه الميزة التي تعطي للدائن (المستأمن) تحل بصفة التامين التي تسود حقوق جميع الدائنين ، اذ كلهم مستأمنون ويرتبطون بشركة التأمين بعقد له نفس الطبيعة القانونية امكن القول أنه ليس في طبيعة الاتفاق ، ولا في نصوص القانون ما يمكن المستأمن من رفع دعوى مباشرة قبل المؤمن المعيد . وهذا ما يقول به معظم الفقهاء رغم إعترافهم بالصلة الوثيقة بين اتفاق اعادة التأمين وعقد التأمين . فهذه الصلة لا تهدم استقلالهما ، ولا تمكن المستأمن من ان يعبر الحائط الذي يفصل بينه وبين المؤمن المعيد.

وهذا الرأي هو ايضا السائد في الفقه ، ويؤيده القضاء في فرنسا ، والذي تقرره المادة الرابعة من قانون ١٣ يوليو ١٩٣٠ .

ونستطيع ان نقول ان هذا الرأي هو السائد في جميع التشريعات ، فباستثناء القانون الارجنتيني والقانون السويسري ، لا نعرف تشريعا يعطي المستأمن حق رفع دعوى مباشرة قبل المؤمن المعيد .

ولكن يجب للاخذ بهذا الرأي ان يكون المؤمن المعيد اجنبيا حقيقيا عن عقد التأمين. فاذا كان المؤمن المعيد مؤمنا مع المؤمن المباشر وكان في استطاعته ان يطالب المستأمن بالاقساط باسمه هو ، فان المستأمن يستطيع في هذه الحالة ان يرجع عليه بالدعوى المباشرة. ولكن اذا كنا قد رفضنا الدعوى المباشرة للمستأمن ، فهل يستطيع هذا ان يرجع عل المؤمن المعيد بالدعوى غير المباشرة .

في الواقع لا توجد اسباب حاسمة تؤدي الى القول بحرمان المستأمن من مباشرة هذه الدعوى . فالدعوى غير المباشرة رخصة تعطي للدائن لكي يباشر باسم مدينه الحقوق والدعاوي التي تصرف هذا الاخير في استعمالها . والدائن الذي يرفع هذه الدعوى لا يستفيد وحده من نتائجها ، بل تدخل الاموال المستوردة ، او المبلغ المطالب به في ذمة المدين ، كما لو كان هو الذي باشر الدعوى ، وتصبح بذلك جزءاً من الضمان العام لكل

الدائنين . فالدعوى غير المباشرة التي يرفعها احد المستأمنين لا تحصل بالمساواة بين حقوق جميع المستأمنين ، ذلك انهم جميعا يستفيدون من نتائجها لذلك نرى أن المستأمن يستطيع ان يباشر هذه الدعوى قبل المؤمن المعيد لمطالبته بالتعويض عليه في اتفاق اعادة التأمين والذي يضر المؤمن المباشر في المطالبة به . كما يستطيع المؤمن المعيد أن يرفع الدعوى غير المباشرة على المستأمن لمطالبته بدفع القسط المنصوص عليه في عقد التأمين . هذا مع افتراض توافر شروط هذه الدعوى ، ومن اهمها ان يكون (المدين) المؤمن المباشر ، قد اهمل في استعمال حقه ، او ان يكون اهماله من شأنه ان يسبب اعساره او يزيد في هذا الاعسار .

البحث الثاني

التزامات المتعاقدين

تقسيم :

ينشيء اتفاق اعادة التأمين لكل من المتعاقدين وعليه حقوقا والتزامات في مواجهة المتعاقد الاخر .

فالمؤمن المباشر يلتزم اولا بدفع قسط اعادة التأمين ، كما يلتزم بارسال قوائم دورية الى المؤمن المعيد ، يدون فيها الاخطار التي تعاقد عليها والتي يطبق بشأنها اتفاق اعادة التأمين ، وذلك لكي يستطيع المؤمن المعيد ان يعرف مدى الالتزامات التي ينقلها اليه الاتفاق ، ويتأكد في الوقت نفسه من أن المؤمن المباشر يتبع في ابرام العقود سياسة لا تتعارض مع شروط اتفاق اعادة التأمين .

واما المؤمن المعيد ، فيلتزم ان ينشيء لدى المؤمن المباشر وديعة تكون ضمانا لتنفيذ التزاماته في مواجهة هذا الاخير . كما يلتزم بان يدفع للمؤمن المباشر عمولة عن العقود التي يطبق عليها الاتفاق . وأحيانا ينص في الاتفاق على أن يشترك المؤمن المباشر في الارباح التي تحققها اعمال المؤمن المعيد . فاذا تحققت الكارثة التزم المؤمن المعيد بدفع نصيبه في التعويض . ويرى أن هذا الالتزام الاخير يخضع لمبدأ المعيد الذي يجعل مصير المؤمن المعيد مرتبطاً بمصير المؤمن المباشر .

ولكن هذه الالتزامات المتبادلة يجب ان تنفذ في ظل مبدأ هام هو مبدأ حسن النية الذي يجب ان يسود اتفاق اعادة التأمين وقت ابرامه واثناء تنفيذه . ولذلك يجب ان نعرض هذا المبدأ قبل عرض الالتزامات المشار اليها .

واخيرا فان المنازعات التي يمكن ان تثور عند تنفيذ هذه الالتزامات ، يندر أن تعرض

على القضاء ، بل يفصل فيها بواسطة محكمين . ومن ثم كان طبيعياً ان نعرض في نهاية هذا البحث للتحكيم في المنازعات الناشئة عن اتفاقات اعادة التأمين ، لنرى كيف يتم هذا التحكيم ، وما هي القوة الملزمة لقرارات المحكمين . ولذلك تكون خطة هذا البحث كالاتي :

١ ـــ مبدأ حسن النية
٢ ـــ التزامات المؤمن المباشر
٣ ـــ التزامات المؤمن المعيد
٤ ـــ التحكيم في منازعات اعادة التأمين

اولا : مبدأ حسن النية

اتفاق اعادة التأمين ـــ كعقد التأمين ـــ يعتبر من عقود حسن النية ويقصد بذلك ان مبدأ حسن النية ، يجب ان يسود العلاقة بين المتعاقدين ، وان يكون هو الاساس الذي يقوم عليه الاتفاق في نصه وروحه . فالاتفاق يفترض ثقة كبيرة من جانب المؤمن المعيد في المؤمن المباشر ، ذلك ان (المؤمن المعيد) يعتمد بصفة اساسية على تقديرات هذا الاخير للاخطار التي يأخذ المؤمن المعيد جزءا منها على عاتقه ، ولذلك يجب ان تكون الثقة المتبادلة والاخلاص رائدي المتعاقدين . وان يسود حسن النية هذا الاتفاق من وقت ابرامه واثناء تنفيذه .

ومن مقتضيات حسن النية ان يعلن المؤمن المباشر للمؤمن المعيد كل البيانات المتعلقة بالاخطار التي يتعاقد عليها والتي يطبق عليها اتفاق اعادة التأمين . فاذا ذكر المؤمن المباشر في الاعلان بيانات خاطئة ، أو لم يقم بهذا الاعلان ، فان ذلك يكون سببا لبطلان اتفاق اعادة التأمين سواء كان سابقا أو معاصرا أو لاحقا لابرام الاتفاق وقد اعتبر القضاء اعلانا خاطئا يؤدي الى البطلان الادلاء ببيان مؤداه ان الكوارث التي تحققت في الماضي لم تؤد الى مسؤولية المؤمن المعيد السابق في حين ان اتفاق اعادة التأمين السابق قد وضع موضع التنفيذ ، نتيجة لتحقق عدة كوارث استنفدت الجانب الاكبر من ارباح المؤمن المعيد ، وأن هذا الاتفاق قد فسخ بناء على طلبه .

ويتعارض مع حسن النية ايضا الكتمان وهو اكثر وقوعا من الادلاء ببيانات خاطئة ، ولكنه يؤدي هو الآخر الى بطلان اتفاق اعادة التأمين .

واخيراً يتفق مع حسن النية الذي يمكن المؤمن المعيد من مراقبة أعمال المؤمن المباشر

وينص على ذلك عادة في اتفاقات اعادة التأمين، ويقتضي ذلك ان يكون للمؤمن المعيد توجيه الاسئلة وطلب البيانات من المؤمن المباشر. كما يستطيع ان يتحقق على الطبيعة في دفاتر المؤمن المباشر ومكاتبه، من ان هذا الاخير يفي بالتزاماته، وان تقديراته للاخطار التي يتعاقد عليها صحيحة. وهذا الحق لا يستعمله المؤمن المعيد الا نادرا، لانه دليل على عدم الثقة في اعمال المؤمن المباشر، وعدم الثقة يتنافى مع مبدأ حسن النية الذي يجب ان يسود الاتفاق.

ثانيا: التزامات المؤمن المباشر

يلتزم المؤمن المباشر ان يدفع الى المؤمن المعيد ثمن تحمل هذا الاخير لجزء من الخطر الذي تعاقد عليه الأول. واعني بذلك قسط اعادة التأمين. كما يلتزم بأن يرسل الى المؤمن المعيد قوائم دورية وفقاً للتفصيل الآتي:

١ ــ قسط اعادة التأمين:

قسط اعادة التأمين: هو ضمن اعادة التأمين الذي يلتزم المؤمن المباشر بدفعه الى المؤمن المعيد مقابل تحمل هذا الاخير لجزء من الاخطار التي تعاقد الاول عليها. وتختلف طريقة تحديد القسط تبعا للصورة التي يأخذها اتفاق اعادة التأمين، فقد يكون جزءا من قسط التأمين المباشر وهذا هو الغالب وقد يحدد بطريقة مستقلة دون ارتباط بقسط التأمين الأصلي.

والذي يحدث عملا ان المؤمن المباشر لا يرسل قسط اعادة التأمين اولا بأول الى المؤمن المعيد، وانما يتم بدفع القسط عن طريق قيده في حساب جار يفتحه المؤمن المباشر لصالح المؤمن المعيد، وذلك لكي يتكون من مجموع الاقساط التي يستحقها هذا الاخير الوديعة التي يلتزم المؤمن المعيد بتكوينها لدى المؤمن المباشر، ضمانا لتنفيذ التزاماته (المؤمن المعيد).

ويثور التساؤل عما اذا كان قسط اعادة التأمين مستحقا في الحالات التي لم يتلق المؤمن المباشر فيها قسط التأمين الاصلي. والاجابة على هذا التساؤل تتوقف على الصورة التي يأخذها اتفاق اعادة التأمين.

ففي اتفاق اعادة التأمين بالمخاصة لا يمكن القول بالزام المؤمن المباشر بدفع اقساط

اعادة التأمين، عن العمليات التي لم يحصل اقساطها بعد، خصوصا وان الحصة التي يتحملها المؤمن المعيد قد تكون كبيرة (٧٠٪ مثلا) فاذا الزمنا المؤمن المباشر في هذه الحالة بدفع قسط اعادة التأمين كاملاً، حتى في الحالات التي لم يتسلم فيها شيئا، فان اعماله ستتدهور بسرعة كبيرة هذا بالاضافة الى ان اتفاق اعادة التأمين بالمخاصة كعقد الشركة، ولا يمكن ان يطالب أحد الشركاء في نصيبه في ارباح لم تحصل بعد. ولكن يجب ان يكون عدم تحصيل القسط راجعا الى المستأمن نفسه، لا الى المؤمن او احد وكلائه.

واما في اعادة التأمين بما جاوز الطاقة فان اتفاق اعادة التأمين مستقل تماما عن عقد التأمين الاصلي، ومن ثم لا يوجد سبب يجيز للمؤمن المباشر ان يمتنع عن قسط اعادة التأمين، اذا كان لم يقبض بعد قسط التأمين الاصلي. هذه هي القاعدة وان كان العمل يميل الى ان تتضمن اتفاقات اعادة التأمين شروطاً تمكن المؤمن المباشر من الامتناع عن دفع قسط اعادة التأمين في هذه الحالة.

وكذلك لا يجوز للمؤمن ان يمتنع عن دفع قسط اعادة التأمين في الحالات التي يكون فيها هذا القسط قد حدد بطريقة مستقلة عن قسط التأمين الاصلي، كما في بعض صور اتفاقات اعادة التأمين بما جاوز حدا من الكوارث اذ في هذه الحالات لا يكون لدفع قسط التأمين الاصلي أو عدم دفعه أي تأثير على التزام المؤمن المحيل بدفع قسط اعادة التأمين. ولكن اذا كان القسط قد حدد بنسبة مئوية من مجموع ما حصلته شركة التأمين، فان قسط اعادة التأمين في هذه الحالة لن يحسب الا بالنسبة للاقساط التي حصلت فعلا.

٢ ــ قوائم التطبيق:

بالاضافة الى قسط اعادة التأمين، يلتزم المؤمن المباشر، بان يرسل الى المؤمن المعيد قوائم يبين فيها الاخطار التي يتعاقد عليها، والتي تدخل في نطاق الاتفاق، وذلك لكي يعرف المؤمن المعيد مدى التزاماته، وليتأكد ان المؤمن المباشر يحترم شروط الاتفاق. ويمكن ان نميز بشأن هذه القوائم بين نوعين:

قوائم مؤقتة ترسل الى المؤمن المعيد اسبوعياً مثلا يكتفي فيها بذكر بيانات مختصرة عن الخطر والقسط.

وقوائم نهائية او قوائم حوالات وهي قوائم تتعلق بكل خطر على حدة من الاخطار التي

يطبق عليها اتفاق اعادة التأمين ، ويتضمن بيانات تفصيلية بشأن الخطر ، وبيان الحق الذي يحال الى المؤمن المعيد شهريا ، والقسط الذي قيد لحسابه . وهذه القوائم النهائية ترسل الى المؤمن المعيد شهريا او كل ثلاثة أو ستة اشهر ، وهي تأخذ أرقاما مسلسلة وتقسم الى مجموعات وفقا لنوع النقود التي ينفذ بها الاتفاق . ومجموع الصافي الذي يخص المؤمن المعيد يرحل في نهاية كل فترة الى الحساب الجاري للمؤمن المعيد الذي ينص الاتفاق على فتحه لدى المؤمن المباشر .

ويلاحظ أن المؤمن المعيد يلتزم وفقا للشروط التي وردت في اتفاق اعادة التأمين لا على أساس ما يدون في هذه القوائم ، ولذلك لا يؤثر في التزام المؤمن المعيد اي خطأ يوجد في قوائم التطبيق ، حتى ولو اكتشف الخطأ بعد تحقق الكارثة . ومع ذلك اذا نص في اتفاق اعادة التأمين على التزام المؤمن المباشر بإرسال هذه القوائم بصفة منتظمة ، فان تكرار تأخير ارسالها قد يبرر طلب فسخ الاتفاق من جانب المؤمن المعيد ، خصوصاً اذا كان قد ذكر في الاتفاق حدا اقصى للفترة التي يجب ان ترسل فيها هذه القوائم .

والذي يحدث في العمل ان هذه القوائم يرسلها المؤمن المباشر بطريقة منتظمة وكاملة عند بدء تطبيق الاتفاق ، ولكن عندما تتعدد اتفاقات اعادة التأمين التي يبرمها المؤمن المباشر ، ويتسع بالتدريج نطاق تطبيقها ، فإن العقود التي تطبق عليها تزداد الى درجة يعلن بعدها المؤمن المباشر في كثير من الحالات أنه لا يستطيع ارسال هذه القوائم .

ونظرا للجهود والنفقات التي يتطلبها ارسال هذه القوائم ، فان العمل يميل الى تبسيط هذا الاجراء او الى الاستغناء عنه نهائياً في بعض الحالات فأما التبسيط فيتم بعدة وسائل ، منها تقسيم الاخطار التي يطبق عليها الاتفاق الى قسمين : اخطار هامة ، وهي الاخطار الكبيرة ، واخطار بسيطة وهي الاخطار القليلة الاهمية التي لا يزيد فيها مبلغ التأمين على حد معين فبالنسبة للنوع الأول ، يجب على المؤمن المباشر ان يرسل قوائم مؤقتة ، وقوائم نهائية . واما بالنسبة للنوع الثاني فترسل قوائم نهائية مبسطة وهذه الطريقة هي الطريقة التي يتبعها عدد كبير من شركات اعادة التأمين في المانيا .

وقد يستغنى نهائيا عن قوائم التطبيق ، ويكتفي بان يقيد المؤمن المباشر في سجل خاص الاخطار التي يطبق عليها اتفاق اعادة التأمين ، ويميز فيها بين القدر الذي يتحمله المؤمن

المباشر ، والقدر الذي يتحمله المؤمن المعيد ، وتتم المحاسبة على اساس هذه السجلات كل ثلاثة شهور . وهذه الاتفاقات التي يستغنى فيها نهائيا عن القوائم تسمى اتفاقات عمياء لا يستطيع المؤمن المعيد فيها ان يباشر اية رقابة على اعمال المؤمن المباشر ، بل يعمل في «الظلام» معتمدا على امانة هذا الاخير واخلاصه . هذه الاتفاقات « العمياء » تباشر الآن في جميع البلاد تقريبا ، ولكن لا يمكن القول انها اصبحت عامة .

والواقع ان قوائم التطبيق وسيلة هامة للمؤمن المعيد ، يستطيع ان يراقب بها المؤمن المباشر ، من حيث التعريفة التي يطبقها ، وسياسة ابرام العقود التي يتبعها ، فالاستغناء عنها قد يؤدي الى نتائج خطيرة في بعض صور اتفاقات اعادة التأمين ، للسهولة التي يستطيع بها المؤمن المباشر ان يلقي على عاتق المؤمن المعيد اعباء لا يلتزم بها اصلا . هذا الى ان المؤمن المعيد يحرم من الوسيلة التي يراقب بها مدى التزاماته ، وبالتالي لن يستطيع ان يحدد هذه الالتزامات عند الضرورة بواسطة اعادة التأمين ثانية اذا وجد ان التزاماته زادت عن القدر الذي يريد الاحتفاظ به لحسابه الخاص . واخيرا فان قوائم التطبيق تعتبر اجراءا هاما بالنسبة لمن اعادة التأمين ، والاستغناء عنها يخلع عن اعادة التأمين الصفة الفنية ، ويؤدي به الى ان يصبح عملية ضمان ، لا تستند الا الى ثقة المؤمن المعيد في المؤمن المباشر .

الغش البحري

الدكتور مجدي حبيب مقّار

القرصنة والغش البحري عمليتان قديمتان قِدَمَ التجارة البحرية. هذا ما أثبتته الحكايات القديمة في البلدان التي اشتهرت بتجارتها البحرية. وتاريخ القرصنة طويل، ذُكِرَتْ فيه حكايات وقصص كثيرة مثل تلك التي تدور حول «سندباد البحار». حيث يقدم وصفاً للحيل المستعملة والمخاطر التي تتعرض لها التجارة. وبالرغم من أن القرصنة لم تستطع أن تمنع الاتجار البحري بشكل كامل، إلا أنها عرقلت الى حد ما توسعه وانتشاره حيث أصبح بسببها خطراً للغاية ويتطلب العمل به جرأة كبيرة، وأصبحت عمليات نقل البضائع بحراً مكلفة جداً. هذا في الماضي، ولكن حتى في أيامنا هذه وفي عالم متداخل يعتمد كثيراً على الشحن، بواسطة السفن، للكميات الهائلة من البضائع عبر المحيطات، لا تزال عمليات القرصنة والغش البحري منتشرة وتؤثر سلبياً على موثوقية النقل البحري وبالتالي تزيد من تكاليفه. وهذه الظاهرة بمجملها تنذر بالخطر حيث انها بازدياد في السنوات الأخيرة. وقد قدرت صحيفة اسبوع العمل BWM الخسائر السنوية الناتجة عن الغش البحري بـ ١ بليون دولار. ومن المحتمل أن تزداد عمليات الغش والقرصنة في المستقبل لأسباب عدة، منها التوسع الهائل في التجارة لبعض البلدان، وتراجعها في بلدان اخرى وازدحام الموانىء في العديد من مناطق العالم. ومما يثير الانتباه، أن البلدان النامية كانت ولا تزال المرتع الخصب لأعمال الغش والقرصنة. أما أسباب ذلك فهي معروفة ومنها أن كثيراً من هذه البلدان لم تستطع حتى الآن الإلمام بمعارف وخبرات كافية في مجال التجارة البحرية الدولية مما يجعلها غير قادرة على التعامل بكفاية ومقدرة مع أعمال الغش والقرصنة. من جهة أخرى، يُعتقد أن

بعض المنافذ والنواقص والتي تظهر أثناء القيام بأعمال التجارة الدولية والتي تظل دائماً عرضة لاستغلال جهات متعددة تفتقر الى الأمانة في التعامل وبالتالي تعمد الى ارتكاب الغش.

وستتناول هذه الدراسة بشيء من التفصيل عمليات الغش المتنوعة والتي تؤثر سلبياً على التجارة الدولية، وكذلك تتحمل صناعة التأمين العبء الأكبر لأنها أخيراً ملزمة بدفع التعويضات.

في البداية، من المفيد توضيح ماذا نعني بالغش والقرصنة. في المعنى التشريعي والغش هو خداع مقصود يقوم به طرف ما ضد طرف آخر بهدف الحصول على المال أو أية منافع أخرى غير مشروعة. وفي حقل التجارة البحرية تتضمن عمليات الغش أي عمل غير شريف مرتبط بنشاطات التجارة البحرية، حتى ولو لم يشتمل هذا العمل على إخفاء أو تشويه للحقائق مما قد يمهد لأعمال الغش».

الغرفة الدولية للتجارة نشرت دراسة بعنوان «دليل منع عمليات الغش في التجارة الدولية» تصف فيها هذا النوع من الغش، وأنه يحدث عندما يعمد أي طرف من المشاركين في الصفقات التجارية سواء كان هذا الطرف بائعاً أو شارياً أو مالكاً لسفينة أو مستأجراً أو وسيطاً أو طاقماً لها أو مؤمناً أو عاملاً في مصرف أو سماساً أو وكيلاً يعمد الى الحصول على المال أو البضائع بطريق غير مشروع، وفي حالات عدة تتواطأ عدة أطراف لسلب طرف آخر.

ونظراً لاختلاف طرق الغش في التجارة البحرية سنعمد الى تصنيفها في ستة أقسام رئيسية وهي: غش الوثائق، غش مستأجري السفن، غش التأمين البحري، غش الانحراف، غش متنوع، وأخيراً القرصنة.

غش الوثائق:

بالرغم من أن عمليات الغش في التجارة البحرية قد تطال أنواعاً عدة من الوثائق، فإن أهم هذه الوثائق هي وثيقة الشحن والتي تعتبر وثيقة إثبات عقد الشحن وأنواع البضائع المشحونة. وكمثال على الغش في الوثائق نذكر عملية التزوير في وثيقة الشحن وذلك بذكر شحن غير موجودة أو شحن نفايات بدلاً من البضائع التي ذكرت في الوثيقة، أو شحن

مواد أقل كمّاً أو كيفاً من تلك المحددة في عقد البيع . كذلك يمكن تزوير وثيقة الشحن من قبل بائعين محتالين وذلك بتغيير كامل البضائع المتعاقد عليها .

وفي الوقت نفسه ، يمكن أن تطال عمليات التزوير وثائق أخرى ترافق وثيقة الشحن . من هذه الوثائق : فاتورة البائع ، شهادة المنشأ ، شهادات الفحص أو وثائق التأمين البحري . حيث من غير الممكن للشاري أن يفحص البضائع إلا بعد أن يسدد قيمتها سواء في ميناء الشحن أو ميناء التفريغ . وعند إبراز الوثائق المذكورة يكتشف الشاري أن مواصفات البضاعة المذكورة في الوثائق مخالفة للواقع مما ينعكس سلباً على قيمة البضاعة المشتراة .

نوع آخر من غش الوثائق يشمل اساءة استعمال وتزييف وثائق الايجار من قبل الشاري . ويحدث ذلك عندما تصل البواخر الناقلة للبضاعة الى موانىء التفريغ قبل وصول وثائق الشحن الى الأشخاص المرسلة لهم . في هذه الحالة يسلم الناقل السلع مقابل إشعارات تعويض Letters of indemenity . والشاري الذي يفرغ البضاعة وفقاً لهذه الإشعارات يستطيع بيع وثيقة الشحن الى مشترين آخرين ، وعندما يطلب هؤلاء الشحنة يتعذر عليهم معرفة مستلمي البضاعة . في هذه الحالة يجبر الناقل على دفع تعويض للأشخاص الذين يقدمون وثيقة الشحن .

يستطيع الشاريون استخدام نسخ من وثائق الشحن غير القابلة للتحويل ويقومون بتزوير الوثائق الأصلية وبهذا يستطيعون تفريغ الحمولة . وفي مرحلة متأخرة يكتشف البائع أن الوثائق الأصلية لا تزال لدى البنك المخول صلاحية تحويل القيمة في بلد الشاري . أما البضائع فقد تم تسليمها وبهذه الحالة يقوم البائع برفع قضية على الناقل بسبب التسليم الخاطىء للبضاعة .

قد يطال الغش أيضاً وثائق فتح الاعتماد بتزويرها وتقديمها للبنك المسؤول عن الدفع وذلك لقبض القيمة وعندما يقدم البنك الآخر الوثائق الى البنك المنظّم للوثائق للحصول على القيمة يكتشف أنه لا يوجد أي اعتماد .

غش الاستئجار :

هذا النوع من الغش يُرتكب من قبل المستأجر تجاه مالك السفينة عن طريق عدم دفع الأجرة ، أو من قبل مالك السفينة ضد المستأجر بفرض أجور إضافية .

أما عمليات الغش التي يقوم بها المستأجرون للسفن فتتم بنقل البضائع للآخرين وإصدار وثائق شحن نيابة عن مالكي السفن وقبض أجرة الشحن بعد ذلك يختفي هؤلاء المستأجرون أو يصفون أعمالهم دون دفع أجرة السفينة المستأجرة . عندها يضطر مالك السفينة الى تسليم البضاعة الى الجهة المرسلة لها . ومن الجدير بالملاحظة أن معظم مالكي السفن لا يعلمون بوجود جهات مستأجرة للسفن أثناء شحن البضائع .

أما الغش الذي يرتكب من قبل مالكي السفن ضد المستأجرين فينتشر أثناء فترات الركود إذ قد توضع السفينة المستأجرة في ميناء لاجراء إصلاحات مزعومة وبالتالي تحجز من قبل الدائنين لوجود فواتير غير مدفوعة . وحيث أن شاري السفينة يتسلمها غير خاضعة لأية رهونات أو عوائق ، بما في ذلك عقد الايجار ، يحق له أن يطالب بأجرة شحن إضافية مقابل أرباح الحمولة . وفي مرحلة متأخرة يصبح جلياً أن المالك السابق والدائن والمالك الجديد جميعهم يؤلفون عصبة واحدة .

غش الإنحراف :

يكون هذا النوع من الغش عندما يخدع مالك السفينة صاحب البضاعة ويلجأ الى تغيير مسار سفينته الى جهة أخرى حيث تباع الشحنة لمصلحة مالك السفينة . وفيما بعد تغرق السفينة في البحر أو تختفي عن طريق تغيير اسمها ومالكها والبلد المسجلة فيه .

غش التأمين البحري :

معظم الاشكالات في هذا المجال تنجم عن اللجوء الى الغش في تقديم المعلومات الخاطئة أو إخفاء الحقائق التي تتعلق بموضوع التأمين وقيمته وذلك للحصول على كسب ما لحساب المؤمن .

وأشكال هذا النوع من الغش معكوسة . فعلى سبيل المثال ، اذا وصلت السفينة الى مرفأ متأخرة من القدم وأصبحت قيمتها الشرائية معدومة ، عندها يلجأ المالك الى إغراقها

وذلك لقبض تعويض يساوي أكثر من قيمتها بكثير . أما صاحب الشحنة فقد يستفيد من عملية إغراق السفينة إذا كانت بضائعه ذات قيمة زهيدة أو غير موجودة أصلاً . وقد يلجأ المالك الى إغراق سفينته ليخفي حقيقة سرقته للشحنة وبيعها بطريقة غير مشروعة قبل عملية الإغراق . أما الغش الذي يشمل تأمين البضائع فيأخذ شكل المغالاة في حجم وقيمة البضائع المرسلة عن طريق تنظيم وثائق مزورة . كذلك قد تستخدم وثائق الفحص المغشوشة من قبل مالك الشحنة المنقولة للمغالاة في حجم المفقودات .

طرق أخرى للغش :

تشتمل هذه الفقرة على عمليات غش تقوم بها أنواع عدة من الوكالات إضافة الى غش الرهونات وما شابه . أما غش الوكالات فيظهر في ممارسات وكالات الإخبار عندما تعمل هذه الوكالات كوسيط بين أطراف عدة . مثلاً ، قد تقوم وكالات السفن بتنظيم وثائق شحن مزورة أو وثائق شحن ذات تاريخ قديم أو مستقبلي أو قد يعمد وسطاء استئجار السفن الى الحصول على أجرة الشحن سلفاً ثم يتوارون عن الأنظار . نفس الشيء يمكن أن ينطبق على سماسرة اجرة الشحن عندما يقبضون هذه الأجرة ثم يختفون .

أما عمليات الغش المطبقة على الرهونات فتظهر عندما يفشل مالكوا السفن في مواجهة مسؤولياتهم تجاه الرهونات الموجودة لديهم ومن ثم يحاولون تجنب أي إجراء قانوني يثار ضدهم عندما تحتجز سفنهم من قبل أصحاب الرهونات . وكعملية متممة لهذا النوع من الغش ، قد تسجل السفينة في بلد جديد دونما التحقق عنها في سجلات الرهونات حيث تباع الى شار لا يداخله الشك في ان السفينة التي يبعث اليه مرهونة سابقاً .

وفي الموانىء قد تأخذ عمليات الغش مكاناً لها . فالتدوين الخاطىء للسلع المستلمة في الميناء والوثائق الكاذبة للتفريغ قصير الآجل ، يمكن أن توظف للمطالبة بتعويضات من شركات التأمين . أخيراً ، إجراءات المراقبة التي يقوم بها المشرفون أثناء فحص البضائع المستلمة لشحنها وقوائم التفريغ القانونية التي تخص كمية وحالة البضائع المشحونة يمكن أن تكون

أيضاً موضوعاً للغش . فقد يرغم مالكو السفن نتيجة للضغط من قبل الشاحنين لاصدار وثائق شحن نظيفة في الحالات التي تكون تلك الوثائق مقرونة بشروط معينة .

القرصنة :

إن إصطلاح القرصنة ينطبق على أعمال العنف غير القانونية أو الاعاقة أو السلب التي يرتكبها طاقم أو مسافرون على متن السفن أو الطائرات الخاصة والموجهة ضد الأشخاص أو الممتلكات على متن السفينة أو الطائرة .

وتعتبر من أشكال القرصنة أيضاً عمليات السرقة والنهب والهجمات الموجهة ضد السفن أو الطائرات سواء قامت بها عصابات على متن هذه الطائرات أو السفن أو على القواعد الأرضية . وتدل التقارير على زيادة مستمدة في أعمال القرصنة وفي مناطق محددة من العالم حيث تتركز معظمها في الملاحة البحرية بشكل كبير . وقد تحدث القرصنة أيضاً في أعالي البحار أي بعيداً عن المياه الدولية لأية حكومة .

الاجراءات المتاحة للتقليل من حدوث الغش في التجارة البحرية :

لن نتطرق للإجراءات التي قد تتخذ لمقاومة الغش البحري والتي تقوم بها بعض الجهات ذات الطبيعة الخاصة مثل المساهمين في التجارة والناقلين والمستأجرين للسفن . لأن هذه الاجراءات قدم لها ودرست بشكل كاف في اجتماعات عدة ، كما أن هناك العديد من المطبوعات المتوفرة والتي تتناول هذه الأمور . ومثالاً على هذه المطبوعات نذكر دراسة صدرت عن غرفة التجارة الدولية في عام ١٩٨٠ بعنوان « دليل الى منع عمليات الغش في التجارة البحرية » . لكن سنتكلم عن الاصلاحات الممكن اتخاذها والتي قد تساعد على منع واحتواء عمليات الغش . هذه الإصلاحات تتطلب عملاً حكومياً في البلد الواحد وتعاوناً بين حكومات البلدان المختلفة . وهذا لا يعني بالضبط أن الاجراء الحكومي مطلوب دوماً لتطبيق هذه الاصلاحات .

وحتى تهزم عمليات الغش في التجارة البحرية هناك نوعان من الاجراءات الضرورية

التي يجب اتخاذها . الأول والأكثر الحاحاً هو خلق وعي بين جميع هؤلاء العاملين في التجارة والملاحة الدولية بما فيهم البائعون والشارون ومالكو السفن والمستأجرون لها ورجال المصارف والمؤمنون ، ووضعهم في أجواء عمليات الخداع والتضليل والتي تشكل بحد ذاتها الغش البحري والقرصنة . ويجب أيضاً اعطاء المعلومات للتحقق من الشركاء التجاريين والناقلين والمستأجرين للسفن... الخ وكذلك الأمر فيما يتعلق بالوثائق المطلوبة للمبيعات والمدفوعات على النطاق الدولي . أما المجموعة الثانية من الاجراءات فتهتم بإصلاح أنظمة الاعمار والتجارة وذلك للتقليل من عمليات الغش والقرصنة وبالتالي التقليل من تكاليف التجارة البحرية . ويظهر واضحاً أن هذين النوعين من الاجراءات يتطلبان موافقة وتعاوناً متبادلين من قبل جميع الأطراف وفي بعض الحالات يتطلبان إجراءات دولية متفق عليها .

وللتقليل من عمليات الغش هناك حاجة ماسة الى وضع نوعين من الاجراءات يجب اتخاذها ، إجراءات وقائية ، واجراءات علاجية .

الاجراءات الوقائية :

غش الوثائق :

في هذا المجال يمكن اللجوء الى عدة اجراءات :

أ ــ يجب ان تتخذ تدابير وقائية من قبل الشاري للتأكد من مصداقية البائعين والناقلين . أما فيما يخص الدور الرئيسي الذي تقوم به المصارف في التجارة الدولية ، وخاصة من خلال تنظيم وثائق الاعتماد على نطاق واسع ، فبإمكانها أن تلعب دور المرشد للتأكد من مصداقية المشاركين في العملية التجارية . وفي وقتنا الحاضر تقدم العديد من المصارف في البلدان المتقدمة مثل هذه الخدمات لزبائنهم . ولسوء الحظ ولأن الخبرة في التجارة الدولية والنقل البحري لا تزال متواضعة في البلدان النامية ، فلا تزال المصارف عاجزة عن القيام بهذا الدور المطلوب منها على أكمل وجه . لذلك يبدو من المفيد وضع صيغ لبعض المعايير تستند إليها المصارف عندما تقدم إليها طلبات فتح الاعتماد [illegible]

ب ــ سجل مركزي لوثائق الشحن:

لقد قدمت اقتراحات عدة لاحداث سجل تسجل فيه جميع وثائق الشحن وذلك

بدلاً من النقل الفيزيائي من الشاري الى البائع وتتم عملية تسليم البضائع طبقاً لآخر تسجيل لوثيقة الشحن في هذا السجل . ويهدف هذا الاقتراح مبدئياً الى حل الاشكال القائم نتيجة التأخر في تقديم وثيقة الشحن اذ يتوجب تسليم البضائع بدون تقديم وثيقة الشحن استناداً الى السجل وبهذه الطريقة يمكن تجنب غش الوثائق الذي يقوم به البائع نتيجة وجود إثبات محايد لدى الناقل يتضمن تفاصيل وثيقة الشحن .

جـ ــ وثيقة شحن مضمونة :

بالرغم من أن وثائق الشحن هي وثائق لاثبات أنواع البضائع المنقولة لكنه من السهل تزويرها . وللتقليل من إمكانية حصول التزوير في هذه الوثائق هناك اقتراحات عدة يمكن البحث بها . فقد قدم المكتب الدولي للنقل البحري عدة مقترحات في هذا المجال وذلك من أجل إيجاد صياغة محددة لوثائق الشحن مثل استعمال ورق له لون الماء ويدخل في تركيبه خيوط ملونة مفرده مصنوعة من ألياف صناعية . وهذا الورق أرقام متسلسلة . وتتولى جهة واحدة عملية طباعة وتوزيع وثائق الشحن مثل غرف التجارة المحلية . وتُعلم المصارف بهذا الاجراء حتى تستطيع التأكد من صحة الوثائق المقدمة لها .

من بين الاقتراحات الأخرى المقدمة من مكتب التجارة البحرية الدولي ، للتقليل من عملية غش الوثائق ، أن يتم تطوير اجراءات ختم وثائق الشحن القانونية بدلاً من توقيع المسؤولين عليها . وعلى كل حال ، فإن صعوبة معرفة اسم السفينة مسبقاً قد يعيق استخدام طريقة الأختام . وهناك صعوبة أخرى تواجه هذا الاقتراح اذا لم يتم تطبيق الأختام الزامياً وعلى نطاق دول . فقد يلجأ البائع الى استخدام خطوط بحرية لا تشترك في اتفاقيات استخدام الأختام .

وفي مكان آخر ، يقترح مكتب التجارة البحرية الدولية طريقة أخرى لمنع عمليات غش الوثائق وذلك باللجوء الى الحصول على نماذج لتوقيع المسؤولين على وثائق الشحن بشكل مسبق لتكون وسيلة من وسائل اثبات صحة وثائق الشحن ، ولكن حتى الآن ليس من الواضح بشكل دقيق كيفية حصول الشاحن على هذه النماذج . ومن جهة أخرى ليس من مصلحة البائع أن يلتزم بالشحن على سفينة واحدة ، في حين من المفيد وجود بعض المرونة بحيث يتمكن البائع من تغيير السفينة إذا ثبت عدم صلاحيتها أو عدم جاهزيتها .

كما أقترح أيضا ، أنه يجب على المصارف أن تلعب دوراً في منع عمليات الغش هذه من خلال الوثائق الصادرة من قبلهم . وفي الوقت الراهن ، من المعروف أن هذه المصارف تعمد الى التقليل من مسؤولياتها تجاه صيغة ودقة وكفاية الوثائق التي تعتبر أساساً لوثائق الاعتماد ، وهذا يعود الى العدد الكبير الذي تصدره البنوك من الوثائق والذي يمنعها من القيام بعمليات تدقيق كافية . لذلك من المشكوك فيه أن تستطيع المصارف القيام بمثل هذا الدور المأمول منها .

وفي اقتراح آخر ، يعمد الشارون الى الاعتماد على وكالات فحص وتدقيق مستقلة وذلك لمعاينة نوعية وكمية البضائع وحتى كيفية تحميلها على السفينة المعنية . ويبدو أنه بإمكان مرتكبي عمليات الغش تزوير شهادات الفحص التي تقدمها الوكالات المختصة والتي يجب أن تقدَّم الى المصارف المكلفة بدفع القيمة .

ومن الممكن أيضاً إيجاد نوع من المنافسة بين المصارف لحثهم على عرض خدماتهم في مجال التدقيق والفحص وحتى يسهل قيامهم بهذا الدور ينصح بإيجاد صيغة لتدابير يمكن أن تلجأ اليها المصارف لتقديم مثل هذه الخدمات . هذه التدابير سوف تنظم العلاقة بين المصرف ووكالة الفحص والشاري .

الغش في عمليات الاستئجار :

يضم هذا النوع من الغش عادة عمليات الخداع التي يقوم بها الناقل سواء كان مالكاً للسفن أو مستأجراً لها . والخداع هنا يكون موجهاً ضد من له مصلحة في البضاعة مثل شاحني أو شاري تلك البضاعة . وينصح الشاحنون في مثل هذه الحالة بإستخدام شركات شحن جيدة . وتتم استئجار السفينة من خلال وكالات تتمتع بسمعة طيبة . وفي النطاق العملي ، من غير الممكن دوماً ايجاد شركات شحن جيدة . وليس من السهل على التجار معرفة فيما إذا كانت السفينة مستأجرة أم لا ومن هو مالكها الحقيقي .

إن حد الأمان لحماية مصالح مالك الشحنة هي المعلومات التي يحصل عليها فيما يتعلق بالسفينة ومن يعمل عليها . والمعلومات تشمل (اسم السفينة ، نوعها ، حجمها ، طاقمها ، عمرها ، وسجل حوادثها) . إن المعلومات التي تتعلق بوضع السفينة من حيث

كونها مستأجرة أم لا من الأهمية بمكان لطالما أن عمليات الغش في الوقت الراهن تتركز على السفن المستأجرة . ومن الأمور الهامة أيضاً التأكد من صحة تصنيف السفينة حيث أن السفن غير المصنفة تلعب أيضاً دوراً رئيسياً في عمليات الغش والخداع .

أما فيما يخص القائمين على تشغيل السفن ، فمن المهم معرفتهم والتأكد من وضعهم المادي ومن مصداقيتهم . وأيضاً معرفة هوية مالك السفينة ومستأجرها . وبالتالي تدرس المعلومات التي تم الحصول عليها . وخاصة السجل السابق لشركة الشحن أو المستأجر والذي تتضمن معلومات عن سفن سبق لهذه الشركة أن امتلكتها أو استأجرتها .

وبدون شك ، فالحصول على المعلومات قد يكون صعباً معقداً أو مكلفاً وخاصة بالنسبة للشاحنين في البلدان النامية والتي لا يوجد بها منظمات متخصصة تهتم بتبويب ونشر مثل هذه المعلومات . وللتغلب على هذه الصعوبات من المفيد تأسيس سجل وطني للناقلين دون النظر الى كون الذين يرغبون بنقل البضائع مستأجري سفن أو مالكين لها . وحتى يتمكن الناقل من حيازة اسم له في السجل المذكور ، يجب أن يتمتع بحد أدنى من المصداقية والاستقرار المالي ، كذلك تطلب منه كفالة انجاز حتى يحصل على شهادة ناقل وذلك للتقليل من عدم مصداقية القائمين على تشغيل السفينة .

وهناك اتجاه بديل يهدف الى تأسيس مركز معلومات دولي ، من خلاله تتم عمليات مقارنة المعلومات المتعلقة بالسفن ومعرفة هوية مالك السفينة والقائمين على تشغيلها ووضعهم المالي أيضاً . في هذه الحالة يجب اتخاذ بعض الترتيبات للتأكد من أن المعلومات قد نقلت الى الجهات الحكومية أو الدولية . ومن المفيد أن تسعى الأطراف المعنية الى إبرام اتفاق من خلال مخاسرة السفن الذين يتمتعون بسمعة طيبة والذين يستطيعون إثبات مصداقية المبادىء التي بموجبها يمارسون أعمالهم .

٣ ــ غش الانحراف :

هذا النوع من الغش ، كما ذكر سابقاً ، يعتمد على إمكانية إخفاء السفينة بعد حدوث عملية الغش . حيث تحدث عمليات الاخفاء هذه من خلال تغيير اسم المالك

والجنسية . لذا أصبح من الضروري وضع نظام صارم لتسجيل السفن للقضاء على عمليات الغش هذه . وتسجيل السفن يهدف الى خلق رباط حقيقي بين السفينة وعلم الدولة المسجلة فيها ؛ يمكنها من تطبيق قوانينها على السفينة وعلى إدارتها والقائمين على تشغيلها . ويجري العمل الآن من خلال الـ UNCTAD استناداً الى تسجيل السفن . ومن الأمور الأساسية أيضاً التقليل من إمكانية حدوث تسجيل مزدوج للسفن لان الجنسية المزدوجة تسهل عملية تغيير الهوية .

وضروري أيضاً ايجاد سجل دولي تدون فيه جميع التغيرات التي تطرأ على السفن وأعلامها وعمليات رهنها . وهذا الاقتراح يتطلب من كل بلد اعلام السجل الدولي عن أي تغيير قد يحدث في عمليات تسجيل السفن .

وتتضمن المقترحات الأخرى للقضاء على غش الاخراف مراقبة تحركات السفن لمحاولة رصد أي اخراف في وقت مبكر كاف لمنع أي تفريغ غير مصرح به لحمولة السفينة . أما وسائل المراقبة فقد تكون بالتقارير التي يرسلها قبطان السفينة بواسطة الراديو ، وتقارير الميناء ، وتقارير الوكالات ... الخ . كذلك هناك اقتراح بمراقبة ورصد تحركات السفن بواسطة الأقمار الصناعية والصناديق السوداء .. ووسائل اخرى . إن هذه المراقبة للسفن والتي لها صيغة دولية حيث يمكن معرفة وجهة السفينة والوقت التقريبي لوصولها ستساعد في التقليل الى حد بعيد من عمليات غش الاخراف .

واخيراً ، من الممكن ترقيم السفن بشكل تسلسلي وعلى نطاق دولي حيث لا يمكن تغيير رقم السفينة هذا دون النظر الى جنسيتها . إن انجاز مثل هذا الأمر قد يتطلب نظاماً دولياً لتحديد هوية السفن على أساس توزيع رقم متسلسل .

غش التأمين البحري :

معظم الاقتراحات السالفة الذكر ، لها بدون شك دور مهم في التقليل من حدوث أنواع شتى لغش التأمين وخاصة فيما يتعلق بعمليات الحرق سواء الحقيقي منها أو المزيف .

كذلك فإن التوسع الملحوظ في الحصول على المعلومات المتعلقة بالسفن ومالكيها ومستأجريها وتاريخها وما شابه ، سوف يسهل كثيراً مهمة المؤمنين في تقييم الأخطار البحرية قبل منح الغطاء ، والمطالبات البحرية قبل تسديدها .

عمليات الغش المتفرقة :

الكثير من عمليات الغش وسوء التصرف فيما يتعلق بالبيع أو الاستئجار او القيام باشغال السفن ، تعزى الى الوكالات التي تقدم خدماتها كوسطاء في هذا المجال ، لذلك فإنه من الضروري أن تحوز هذه الوكالات على نوع محدد من الترخيص وكذلك أن تخضع للمراقبة أو على الأقل الى درجة محددة من التنظيم الذاتي يقوم به خبراء من هذه الوكالات . وفي وقتنا الحاضر ، تفرض بعض البلدان شروط معينة لمنح شهادات ترخيص لبعض أنواع الوكالات . وفي بلدان أخرى وضعت اتحادات وكالات الملاحة البحرية حد أدنى لمجموعة من الاجراءات يطلب الى أعضائها التقيد بها .

وفي هذا المجال ، من المرغوب فيه أن يأخذ الموضوع اهتماماً عالمياً وذلك من أجل وضع حدود دنيا فيما يتعلق بالمواصفات المالية والمهنية التي يجب أن تتمتع بها وكالات الملاحة البحرية .

القرصنة :

فيما يتعلق بالقرصنة ، أوجب القانون الدولي على جميع الحكومات التعاون في عمليات القمع ، وأن تمنح الحكومات بعض الحقوق لوقف عمليات القرصنة على السفن . إن معالجة القرصنة بالإستناد الى القانون الدولي ينظر اليها بأنها غير كافية وذلك لأن اصطلاح « قرصنة » يشير فقط الى ما يحدث في إعالي البحار أو بمعنى آخر خارج المياه الاقليمية للدول ، كذلك فإن الكثير من عمليات القرصنة والتي ارتكبت ضمن المياه الاقليمية للبلدان قد استثنيت من القانون الدولي . لأنه في مثل هذه الحالة سيطبق قانون البلد الذي وقعت عمليات القرصنة ضمن مياهه الاقليمية . وعندما يحصل الهجوم في مياه بلد ما ومن ثم يفر المهاجمون الى بلد آخر ، فإن ذلك يتطلب حلاً جماعياً . أي يجب أن يكون هناك تعاون لمنع القرصنة وكذلك التزام جميع الأطراف بتسليم الفارين الى حكوماتهم .

وهناك نقطة ضعف أخرى في نظام مكافحة القرصنة ذلك فيما يتعلق بتحديد اصطلاح قرصنة على العمليات المرتكبة ضد السفن ، لأن ذلك يستثني العمليات التي يقوم

بها الطاقم أو المسافرون ضد أشخاص أو ممتلكات على نفس السفينة بما في ذلك الاعمال المتعمد من قبل ربان السفينة . وهناك دعوات لمعالجة أعمال العنف هذه بنفس الطريقة التي تعالج بها القرصنة . لكن هذا الاقتراح يبدو غير عملي لأن العمل به قد يقود الى تدخل غير ضروري في الملاحة البحرية في أعالي البحار .

اجراءات علاجية :

من المهم أيضاً الاشارة الى ضرورة اتخاذ اجراءات علاجية مناسبة الى جانب الاجراءات الوقائية المتعددة التي تتخذ لمكافحة عمليات الغش البحري . وفي هذا المجال تبذل جهود لتحديد هوية مرتكبي الغش وذلك لتشخيص الأعمال الاجرامية التي حدثت والتي قد تخفف من قيام أعمال أخرى في المستقبل .

وفي الظروف الصعبة التي تمنع اتخاذ اجراءات قضائية ضد مرتكبي أعمال الغش ، أو في حالة تسليمهم الى بلدان تستطيع محاكمتهم ، من الضروري تحري الرغبة لدى السلطات الدولية في إيجاد صيغ عامة على أساسها يمكن القاء القبض على هؤلاء المخربين ومحاكمتهم . ولكن لا يزال التعاون الوثيق بين الحكومات ودوائر العمل ، كل حسب اختصاصه ، من الأمور الأساسية .

أما فيما يتعلق بالدور الذي يستطيع أن يلعبه رجال التأمين لمكافحة أعمال الغش ، فيمكن القول أنه من السذاجة أن نتخيل أن الاجراءات الحكومية لوحدها قادرة على منع الغش . كذلك يمكن القاء جزء من اللوم على المؤمنين أنفسهم للخسائر الكبيرة التي تصيبهم نتيجة لحوادث الغش .

إن تحري المؤمنين عن حمولة السفينة ، وعن العلم الذي ترفعه وعن مستوى إدارتها ، وعن طبيعة الغطاء المفتوح الذي تمنحه شركات التأمين والتسهيلات التي يمنحها الناقلون البحريون ، كل ذلك يعتبر مثالاً لسياسة مقاومة مبدأ التدخل الحكومي في الشؤون التأمينية .

ومن الأمور الهامة جداً ، أن تعمد شركات التأمين الى تذكير زبائنها بالاجراءات الكافية والضرورية التي يتوجب على الناقل البحري القيام بها ، وقد تمارس هذه الشركات دوراً أكثر

ايجابية فتقوم بطلب قسط إضافي لعدم تحقق بعض هذه الاجراءات ، وقد ترفض تأمين بعض الأخطار ، او تستبعد بعض المخاطر من شمول التغطية التي تمنحها كل ذلك قد يؤدي بالمؤمن له الى اتخاذ موقف مسؤول يساعد في ضمان سلامة بضائعه .

وفي الختام ، فإن باستطاعة صناعة التأمين أن تلعب دوراً هاماً أو أساسياً في الدفاع ضد عمليات الغش البحري . فالتعاون الوثيق بين التجار والمؤمنين يفرض على المؤمنين أن يلعبوا مثل هذا الدور وسيكون بإمكانهم وبما اكتسبوا من خبرة ومهارة السمو الى مستوى هذا التحدي .

ترجمة : يوسف جناد
رئيس مكتب العلاقات العامة
في شركة الاتحاد العربي لاعادة التأمين

بعض المعايير الاكتتابية في إعادة تأمين البحري

تيسير العكش
معاون مدير البحري والطيران
شركة الاتحاد العربي لاعادة التأمين

ما هي الأسس التي يستند إليها مكتب إعادة تأمين البحري ؟؟
وما هي أهم النقاط التي يأخذها بعين الاعتبار عند تقريره قبول أو رفض عرض قدّم إليه ؟؟

سنستعرض في هذا البحث بعض النقاط الهامة والأساسية التي يوليها مكتب إعادة تأمين البحري كبير الاهتمام عند اتخاذ القرار بالقبول أو الرفض .

١ ــ الشركة المسندة The Ceding Company

من المؤكد أن معيد التأمين لا يقبل عادة عملاً من شركة مسندة غير معروفة بالنسبة اليه . وحتى لو كانت هذه الشركة معروفة فمن الضروري أن تتوفر لدى المعيد بعض المعلومات عنها وبصورة خاصة وضعها المالي والسمعة التي تتمتع بها في السوق الذي تعمل فيه وحجم أعمال البحري في محفظتها الخ ... ومن المفيد أيضاً معرفة إن كانت لهذه الشركة علاقات متينة مع المجموعات المالية والاقتصادية في البلد الذي تعمل فيه ، إذ أن لمثل هذه العلاقات تأثير على نوعية محفظة البحري وتطوراتها المستقبلية . كما أنه من البديهي معرفة إن كانت الشركة تحتكر العمل في السوق الوطنية بمفردها أو بمشاركة عدد من الشركات الأخرى وكذلك معرفة النظام الاكتتابي الداخلي في الشركة من حيث طريقة الاكتتاب وهل يتم مباشرة أو عن طريق الوكلاء . ومن الضروري أيضاً الإحاطة بالأحوال الاقتصادية في البلد الذي تعمل فيه تلك الشركة وإمكانية تحويل الأرصدة الى الخارج ومدى السرعة في تنفيذ ذلك . وكذلك

إلزامية حجز الاحتياطيات وتأمين المستوردات محلياً . ويجب اتخاذ جانب الحذر عندما تكون اكتتابات الشركة عن طريق الوكلاء أو المنتجين الذين يتقاضون نسبة من إنتاجهم اذ يحتمل في هذه الحالة أن تكون الأخطار المسندة من نوعية رديئة .

٢ ــ الوسيط The Broker

تتكون محفظة معيد تأمين البحري عادة من أعمال مقبولة مباشرة وأخرى مقبولة عن طريق الوسطاء وهذه تلعب دوراً هاماً في أعمال البحري بسبب النصائح التي يفترض أن يقدمها الوسيط إلى الشركة المسندة . ومن المعلوم أن بعض شركات الوساطة لا تتمتع بسمعة طيبة في السوق لأسباب عديدة منها نوعية الشركات التي تتعامل معها والتأخير في إعداد وإرسال الحسابات وتسديد الأرصدة وعدم الاجابة على الاستفسارات المطروحة في الوقت المناسب ... ومن الطبيعي أن لا يشجع هذا على التعامل مع مثل هذه الشركات .

٣ ــ العرض The Proposal

لا بد وأن يندرج العرض المقدم لمعيد التأمين تحت واحدة من طرق إعادة التأمين المعروفة (إعادة التأمين الإختيارية أو إعادة التأمين الإتفاقية بشقيها النسبي وغير النسبي) .
وسيقتصر حديثنا في هذا البحث على إعادة التأمين الاتفاقية وما يهمنا هو موقف معيد التأمين من عرض اتفاقي بحري مقدم إليه وما هي النقاط والمعلومات المطلوبة قبل تقرير القبول أو الرفض .

آ ــ الاتفاقيات النسبية The Proportional Treaties

وسيأخذ هذا الموضوع حيزاً كبيراً من هذا البحث نظراً لأهميته ولأن الكثير مما يقال هنا سيساعدنا في الحديث عن الاتفاقيات غير النسبية .

قبل أن يقرر معيد التأمين المشاركة في اتفاقية نسبية (حصة أو فائض) معروضة عليه مباشرة ، أو عن طريق وسيط لا بد من دراسة دقيقة لتفاصيل هذه الإتفاقية وإحصائياتها . وسنستعرض هنا بعض النقاط الهامة الواجب الانتباه اليها في هذا المجال .

١ ــ الأخطار التي تغطيها الاتفاقية المعروضة

من المهم جداً لمعيد التأمين أن يعرف بدقة طبيعة الأخطار التي سيقدم الغطاء لها. ولسوء الحظ فإن معظم الاتفاقيات التي تعرض سواء مباشرة أو عن طريق وسيط تندرج تحت عنوان عام جداً هو اتفاقية بحري « Marine Treaty ». والسبب في عدم تحديد محتويات الاتفاقية قد يكون أن الشركة المسندة استطاعت ايجاد معيد رائد لاتفاقيتها « Lead » رغم المعلومات الضئيلة المقدمة إليه وذلك بفضل وسيط له تأثير أو نفوذ، أو أن الشركة المسندة استطاعت ايجاد شركة إعادة معروفة كرائد لاتفاقيتها رغم عدم كفاية المعلومات المقدمة. وتعتبر الشركة المسندة ذلك مبرراً لعدم تقديم معلومات أخرى الى المعيدين الآخرين بحجة أن المعيد الرائد وجد هذه المعلومات كافية. وفي هذه الحالة لا يمكن للمعيد أن يعرف إن كانت المعلومات المقدمة للمعيد الرائد كافية أم لا ولا إن كانت هناك علاقات عمل أخرى بين الشركة المسندة والمعيد الرائد (بحري أو غير بحري) تبرر قبوله هذه الاتفاقية بالذات. لذلك من المهم لمعيد التأمين أن يعرف اسم المعيد الرائد للإتفاقية وإذا أمكن معرفة علاقات العمل بينه وبين الشركة المسندة في الفروع الأخرى. وبالطبع إذا فكر معيد التأمين أن يأخذ دور المعيد الرائد في اتفاقية ما عليه الحصول على المعلومات التفصيلية عن المحفظة التي سيغطيها.

وباختصار يمكن لاتفاقية البحري أن تغطي آ ــ أجسام السفن، ب ــ البضائع، جـ ــ الأجسام والبضائع معاً، د ــ الأجسام والبضائع والأخطار الأخرى إضافة الى الاتفاقيات المقبولة من قبل الشركة المسندة « Retrocession ». ومن المهم أيضاً معرفة مصدر الأعمال المسندة للاتفاقية وهل تشمل فقط الأعمال المسندة من بلد الشركة « Home Business » أو الأعمال التي تكتب بها الشركة المسندة من بلدها ومن الخارج عن طريق مكاتبها أو فروعها أو عن طريق وكالات اكتتابية في بلدان أخرى، وتجدر الإشارة الى أن بعض التعاريف قد تؤدي الى تفسيرات خاطئة أحياناً. فمثلاً تعبير « الأعمال المكتب بها في لندن » يعني أن الاتفاقية تغطي كافة الأعمال المقبولة في لندن دون الاشارة الى مصدر تلك الأعمال وكذلك الأمر عندما يقال أن الاتفاقية تغطي كافة الأعمال المكتب بها في إدارة البحري يعني احتمال وجود أعمال من فروع غير البحري.

يمكن أن يدخل تحت اتفاقية أجسام السفن « Marine Hull » العديد من الأخطار منها أجسام السفن عابرة المحيطات والتي تستخدم لنقل الركاب أو البضائع، سفن الركاب، ناقلات النفط، ناقلات الغاز، ناقلات النفط والغاز، حاملات النفط والغاز، ناقلات المواد الكيماوية، سفن الصيد، سفن الأبحاث والإستكشافات، سفن الإنقاذ والجر، الحفارات، سفن الرحلات، اليخوت.... ولكل نوع من هذه السفن خصائصه التي يجب أن يلم بتفاصيلها مكتب شركة التأمين المباشر إلا أنه لا بد لمعيد التأمين أن يكون على علم بها أيضاً. ويمكن أن تؤمن هذه السفن ضد جميع الأخطار « All Risks » أو ضد نوع محدد من الأخطار فقط. وتستبعد عادة الأخطار التالية من اتفاقيات أجسام السفن: أخطار الحفر والجر، السفن الحربية، أخطار التنقيب في أعماق البحار، اليخوت وقوارب النزهات، وسفن الصيد حيث تغطى مثل هذه الأخطار في اتفاقيات منفصلة. وكذلك تستثنى الاتفاقيات النسبية وغير النسبية والأعمال الاختيارية المقبولة بشروط غير الشروط الأصلية.

ويمكن لاتفاقية البضائع « Marine Cargo » أن تشمل أية رحلة أو بوليصة عائمة « Floating Policy » وهذه تغطي جميع أعمال البضائع... ويمكن لبعض الاتفاقيات أن تغطي حمولة السفينة والتي تتراوح بين النفط الخام والغازات السائلة والحبوب والأنواع المختلفة للآليات والمواد الغذائية... كما يمكن لبعض الاتفاقيات أن تغطي صادرات البلد التي تعمل فيه الشركة المسندة لنوع من البضائع مثل فلزات النحاس أو الفوسفات أو أية مواد أخرى. ويرغب معيد التأمين في معرفة نوع البضاعة التي يقدم الغطاء لها إن أمكن ذلك لأن قابلية البضائع للتلف تختلف من بضاعة إلى أخرى.

وتعتبر الاستثناءات في اتفاقية البضائع أقل منها في اتفاقية الأجسام ويمكن أن نذكر من الاستثناءات أخطار المصادرة « Confiscation »، أخطار التلوث، الوثيقة الشاملة للبنوك « Bankers Blanket Policy » والتي تتضمن أخطار نقل الأوراق النقدية والنفائس والأحجار الكريمة.

٢ ــ مسؤولية المعيد Reinsurance Liability

لكي يتمكن معيد التأمين من تحديد الحصة التي هو على استعداد لقبولها في اتفاقية

البحري النسبية لا بد من معرفة المسؤولية القصوى للاتفاقية وعلينا بالتالي التحدث عن المسؤولية القصوى في اتفاقيات الأجسام واتفاقيات البضائع كل على حده.

اتفاقيات الأجسام

تعتبر المسؤولية القصوى «Maximum Liability» في اتفاقية أجسام السفن هي المسؤولية القصوى لكل سفينة مع محركاتها «Hull and Engines» ولا بد للمعيد من معرفة أعلى مسؤولية لكل سفينة مع الأخذ بعين الاعتبار إمكانية تراكم أكثر من سفينة واحدة. وتعتبر أعلى مسؤولية للسفينة عبارة عن مجموع ما يلي:

- أقصى مسؤولية للجسم والمحركات.
- الحدود القصوى للمسؤولية القانونية الناجمة عن التصادم والتي هي عادة ١٠٠٪ من قيمة السفينة إلا إذا حددت مسبقاً بـ ٧٥٪ من هذه القيمة.
- ٢٥٪ من قيمة الجسم والمحركات التي تمثل عادة الأغطية الاضافية مثل المصاريف الجانبية، سلامة الوصول، الأجرة...

وإذا كانت الاتفاقية تغطي أخطاراً أخرى إضافية غير الجسم والمحركات لا بد للمعيد من الاستفسار عن أقصى مسؤولية محتملة للسفينة الواحدة. ويجب التنويه إلى أن هذه المسؤولية تزداد في حال أخطار البناء وخصوصاً في مرحلة التجريب نظراً لاحتمالات التصادم وتراكم المسؤولية.

اتفاقيات البضائع

يمكن للشركة المسندة تحديد المسؤولية القصوى في هذه الاتفاقيات على الشكل التالي: لكل بوليصة ــ لكل سفينة ــ لكل حالة فإذا كانت تعتمد كل بوليصة في تحديد المسؤولية هناك احتمالاً للتراكم بين عدة بوالص. وفي مثل هذه الاتفاقيات يصعب فيها تحديد المسؤولية القصوى فإن من مصلحة المعيد الاشتراك في تغطية زيادة الخسارة للحساب المشترك إن وجدت أو أي نوع آخر من أنواع الحماية التي تقدمها الشركة المسندة وذلك من أجل الحد من مسؤوليته.

وفي حال أن الشركة المسندة تحدد المسؤولية القصوى على أساس كل سفينة يستطيع

المعيد تحديد مسؤوليته بشكل أدق ولكن لا بد من التساؤل إن كان باستطاعة الشركة المسندة دائماً تحديد المسؤولية القصوى للسفينة قبل حدوث التعويض أو قبل وصول السفينة الى الميناء.

أما الحالة الثالثة وهي تحديد المسؤولية على أساس كل حالة فهي مفضلة في نقل بعض أنواع من البضائع.

اتفاقيات الأجسام والبضائع

هناك احتمال للتراكم في هذه الاتفاقيات بين البضائع وجسم السفينة التي تحمل تلك البضائع وعلى المعيد أن يأخذ ذلك بعين الاعتبار عند تحديد مسؤوليته.

مجمّعات إعادة التأمين Rotrocession Pools

من المستحيل عملياً تحديد المسؤولية القصوى في هذا النوع من الاتفاقيات لأنه من الصعب تحديد المسؤولية القصوى لكل اتفاقية تدخل في هذه المجمّعات والأصعب من ذلك هو إمكانية تقدير احتمالات التراكم بين الاتفاقيات الداخلة في المجمّع وهذا بلا شك أحد الأسباب الرئيسية التي تجعل معيد التأمين يتردد في الاشتراك في هذه الاتفاقيات.

٣ــ عمولة إعادة التأمين Reinsurance Commission

وتقدم الى الشركة المسندة أصلاً مقابل تكاليف الحصول على العمل وتغطية تكاليفها ونفقاتها بنسبة من الأقساط تكون عادلة للطرفين ويعتمد في تحديد هذه النسبة على نوع الاتفاقية وعلى السوق. ويتم تحديد نسبة العمولة في إعادة التأمين إما على أساس إجمالي أو صافي الأقساط المسندة. وليست في مصلحة المعيد دفع نسبة عالية من العمولة للشركة المسندة حتى ولو كان السعر الذي تطبقه عالياً لأن الشركة المسندة ستحدد نفقاتها على أساس هذه العمولة وبالتالي من الصعب عليها تخفيضها في المستقبل. وهناك بعض الاتفاقيات التي تعمل على أساس العمولة المتدرجة «Sliding Scale» حيث ترتبط نسبة العمولة بأربحية الاتفاقية إذ تختلف نسبة العمولة طبقاً لمعدل الخسارة إلا أن هذا الاجراء غير

معروف كثيراً في البحري . ومن الجدير بالذكر أن الكثير من الشركات المسندة كانت تغالي في نسبة العمولة المطلوبة مما جعل هذا البند أحد البنود الهامة التي ركز عليها معيدو التأمين في تشددهم خلال السنوات القليلة الماضية وسعوا الى تخفيضها .

٤ ــ العمولات الاضافية « Overriding Commission »

وهي مشابهة لعمولات إعادة التأمين ولكن تطبق على الأعمال التي تقبلها الشركة المسندة على شكل إعادة تأمين وتكون نسبتها عادة بحدود ٥ر٢٪ .

٥ ــ عمولة الأرباح « Profit Commission »

وفا أهداف عديدة فالشركة المسندة تعتبرها طريقة لاستعادة جزء من الأرباح التي حصل عليها معيد التأمين أو يمكن اعتبارها وسيلة إضافية لتمويل تكاليفها . ويرى فيها معيدو التأمين طريقة لمشاركتهم في الأرباح التي قد يحصلون عليها . ويجب أن تكون عمولة الأرباح عادلة للطرفين ولتحقيق ذلك يراعى .

١ ــ أن تكون نسبتها معقولة .

٢ ــ الأخذ بعين الاعتبار النفقات الادارية لمعيد التأمين عند احتسابها .

٣ ــ ترحيل الخسائر من السنوات السابقة لخمس سنوات وأحياناً ثلاث سنوات .

٤ ــ أن تحتسب على أساس كل سنة إصدار بحيث يتم احتسابها فقط عند تحقيق أرباح للمعيدين وهذا يعني أنه يجب تعديلها في الاتجاهين حسب النتائج كما يجب أن تحتسب للمرة الأولى عندما تكون هناك درجة من التأكد من النتائج (ربما في نهاية سنة الحساب الثانية ومن الأفضل أن تكون في نهاية سنة الحساب الثالثة) .

والشائع في عمولة الأرباح ــ فرع البحري ــ أن تحتسب على أساس نسبة ثابتة (بين ١٥ ــ ٢٠٪) وهناك بعض الاتفاقيات التي تعتمد في حسابها نسباً متغيرة تبعاً لنسبة الأرباح المحققة .

٦ ــ التعويض الفوري « Cash Loss »

ليس لهذا البند طبيعة فنية وإنما مالية بحتة . وهو ببساطة دفعة نقدية تطلبها الشركة

المسندة من المعيدين لحادث ما . ولكن قد تسيء الشركة المسندة استخدام هذا البند وتغالي في طلب هذه الدفعات من أجل توفير السيولة النقدية لديها وخصوصاً إذا كانت نسبة الفائدة عالية في البنوك . ولم يكن معيد التأمين في السابق يدقق كثيراً في الشروط التي تخول الشركة المسندة طلب التعويض الفوري عند دراسة اتفاقية ما إلا أنه من الواضح الآن أن هذا الموضوع أصبح من العوامل الهامة . إذ يسعى المعيد أن تكون حدود التعويض الفوري في الاتفاقية غير متدنية حتى لا تلجأ الشركة المسندة الى طلب الدفعات النقدية بين الآونة والأخرى .

٧ ــ الحسابات وتسديد الأرصدة The Accounts

من الأفضل للمعيد أن تكون الحسابات ربعية بدلاً من نصف سنوية أو سنوية مما يحقق السرعة في تسديد الأرصدة المستحقة وبالتالي توفر سيولة نقدية أفضل . ولكن الأهم من ذلك فيما يتعلق بالحسابات هو الفترات الزمنية التي تفصل بين وصول الحسابات وتسديد الأرصدة إذ أنه حتى في الحسابات الربعية قد يكون هناك تأخير في تسديد الأرصدة إلى المعيدين . وإذا كانت الحسابات تصدر بعدة عملات فعلى المعيد أن يدرس بدقة الشروط المتعلقة بتحويل هذه العملات .

٨ ــ الاحتياطيات المحجوزة Deposits

وهي تعامل مالي بحت بين الشركة المسندة ومعيد التأمين إذ ليس لهذا البند أية تأثيرات فنية على نتائج الاتفاقية ولكنها بمثابة ضمانة للشركة المسندة . ويعتبر حجز الاحتياطيات . سواء كانت إحتياطي أقساط محجوزة أو احتياطي تعويضات تحت التسوية ، عنصراً هاماً بالنسبة للمعيد إذ تحدّ من السيولة النقدية لديه وتقلل بالتالي من أرباحية الاتفاقية . ويمكن العمل على حذف الاحتياطيات جزئياً أو كلياً أو على الأقل حذف الفوائد المترتبة عليها إذا كان هناك تبادل بين الشركة المسندة والمعيد . وواضح مدى فائدة هذه الاحتياطيات للشركة المسندة إذ أن نسبة الفائدة التي تدفعها على الاحتياطيات المحجوزة أدنى من نسب الفائدة السائدة في السوق المالية وهذه طبعاً نقطة سلبية بالنسبة للمعيد إذ يحصل على معدل

فائدة أقل مما لو تمكن من استثمار هذه الاحتياطيات في مجالات أخرى. وهناك توجه في السوق الآن للعمل على حذف هذه الاحتياطيات أو على الأقل تخفيض نسبتها.

٩ ــ الاحصائيات Statistics

بما أن معيد التأمين يأمل من خلال اشتراكه في اتفاقية ما في الحصول على نتائج مربحة وعلى مدى فترات زمنية طويلة فمن الضروري دراسة الاحصائيات المقدمة اليه عن تلك الاتفاقية بدقّة.

ويجب أن تقدم الاحصائيات في اتفاقية البحري على أساس سنة الاصدار، وقد تلجأ بعض الشركات أحياناً الى اختيار السنة الأولى المذكورة في الاحصائية كسنة جيدة من حيث النتائج لتخفي وراءها النتائج السيئة لما قبل تلك السنة. كما يجب أن تكون الاحصائيات المقدمة حقيقية وليست افتراضية « AS IF » وقد تكون الاحصائيات مضللة أحياناً (لأعمال جديدة أو أعمال توقف الاكتتاب بها) ويجب على الشركة المسندة تبرير أية قفزة حادة في حجم الأقساط صعوداً أو هبوطاً وأن تقدم تفسيراً للأرباح أو الخسائر الكبيرة في بعض السنوات. ومن المهم للمعيد أن يعرف إن كانت الاحصائيات تتضمن العمولات الاضافية أو عمولات الأرباح أو الضرائب كما يجب التأكيد من أن احتياطي التعويضات تحت التسوية مذكور في الاحصائية. وفي حال وجود حساب مشترك « Common Account » يجب التأكد إن كانت كلفة هذه الحماية قد اقتطعت من الأقساط أم لا. كما يجب أن لا يغيب عن الأذهان إضافة بند السمسرة الى الاحصائية إن كان العرض مقدماً عن طريق وسيط.

١٠ ــ إعادة التأمين للحساب المشترك Reinsurance For Joint Account

كثيراً ما تلجأ الشركة المسندة وخصوصاً في الاتفاقيات التي يصعب فيها تقدير أعلى مبلغ للخطر الى شراء حماية زيادة الخسارة للحساب المشترك يحمي الشركة المسندة والمعيدين. وتبعاً للحالات الخاصة يمكن أن تكون هذه الحماية إلزامية أو إختيارية فيما يتعلق بالاتفاقيات النسبية. وإذا كانت الحماية إلزامية يشارك المعيد مباشرة في تكلفة هذه الحماية ويستفيد منها طبقاً للحصة التي يشارك فيها بالاتفاقية. أما إن كانت الحماية إختيارية فللمعيد أن يقرر بعد

دراسة الاحصائيات وتكلفة هذه الحماية ومدى الاستفادة منها قبول أو رفض الاشتراك فيها. ومع أن هذا الموضوع ليس جوهرياً لتقرير الاشتراك في الاتفاقية إلا أنه يستحق الدراسة والاهتمام.

ب ــ الاتفاقيات غير النسبية Non- Proportional Treaties

كثيرة هي عروض اتفاقيات زيادة الخسارة التي تقدم لمعيد التأمين والنقاط الرئيسية التي يجب الانتباه اليها تتلخص فيما يلي:

١ ــ هل تعمل الاتفاقية على أساس الخطر أم هل هي غطاء كوارث؟ وكما هو معلوم فإن غطاء زيادة الخسارة على أساس الخطر يبدأ عمله بعد استهلاك الاحتفاظ أو الأولوية التي تكون قليلة عادة والحادث يؤثر فقط في واحد من الأخطار التي تؤمنها الشركة المسندة. بينما يعمل غطاء الكوارث بعد استهلاك الأولوية (أو الشرائح التي تسبقه) والتي تكون عادة كبيرة والحادث يشمل عدة أخطار تؤمنها الشركة المسندة.

٢ ــ الأخطار التي تغطيها الاتفاقية

من المهم للمعيد معرفة إن كانت الحوادث التي تغطيها الاتفاقية هي الحوادث التي تحدث خلال فترة الاتفاقية (عادة سنة) وفي هذه الحالة تسمى على أساس « Losses Occurring Basis » أو تلك التي تشمل الأعمال المكتتب بها خلال فترة الاتفاقية على أساس « Risk attaching Basis » وتعتبر الطريقة الأولى هي الأسهل من حيث التطبيق والادارة إلا أن الطريقة الثانية هي المفضلة في حال شراء غطاء زيادة الخسارة للحساب المشترك في الاتفاقيات النسبية طالما أن الحماية تغطي نفس الأخطار التي تدخل في الاتفاقية النسبية.

٣ ــ المسؤولية

في حال كون غطاء زيادة الخسارة يعمل على أساس الخطر الواحد على المعيد أن يدفع لعدد أكبر من الأخطار ولكن التزامه في كل خطر يكون أقل عادة من التزامه في غطاء الكوارث. وكما هو معلوم فإن عدد المرات التي يعاد فيها الغطاء الى وضعه « Reinstatement » مهم في غطاء الكوارث إذ على المعيد أن يعرف عدد المرات التي يعاد فيها الغطاء خلال العام وتكلفة ذلك إذ أن الاتجاه في السوق حالياً هو عدم وجود إعادة غير محدودة للغطاء

« Unlimited » ولا إعادة للغطاء مجانية « Free » ويجب توخي الحذر الشديد في تقدير أقصى مسؤولية .

٤ ــ التسعير Rating

من المهم للمعيد أن يعرف الأساس الذي احتسب عليه القسط في غطاء زيادة الخسارة . نظرياً إذا كان غطاء زيادة الخسارة قد صمم لحماية احتفاظ الشركة المسندة فقط يكون الأساس المتبع هو الأقساط الصافية العائدة للأخطار التي تدخل ضمن احتفاظ الشركة المسندة « Net Retained premiums on the protected risks » وعلى العكس من ذلك إذا كان غطاء زيادة الخسارة قد صمم للحساب المشترك عندها يكون التقدير على أساس الأقساط الاجمالية التي تجمعها الشركة من الأخطار المغطاة . وفي حال غطاء الكوارث يجب على المعيد الاستفسار عن كيفية احتساب القسط الاضافي « Additional premium » لاعادة الغطاء الى وضعه وتطبيقها بالنسبة للوقت والمبلغ أي من حيث الزمن الباقي لانتهاء العام وما استهلك من الغطاء في الحادث . أما تقييم ما إذا كان السعر المعروض مناسباً للأخطار المغطاة أم لا فهذا يقرره الاختصاصيون في الشركة ومعظم الشركات الكبيرة لديها أقسام أو إدارات خاصة لهذا الغرض . ويلعب الكمبيوتر دوراً كبيراً في ذلك الآن .

٥ ــ السمسرة The Brokerage

من الأفضل طبعاً للمعيد الحصول على العمل مباشرة من الشركة المسندة إن كانت هناك علاقات عمل بينهما . ولكن كثيراً ما تلجأ الشركات المسندة الى الوسطاء في الاتفاقيات غير النسبية . عندها لن يكون للمعيد الخيار الا قبول العرض عن طريق الوسيط . ومعدل السمسرة في أغطية زيادة الخسارة هي بحدود ١٠ ٪ من الأقساط وقد تكون أقل من ذلك أحياناً .

٦ ــ احتمالات التراكم Accumulation

من المعلوم أن وقوع حادث كبير في البحري قد يؤثر في كثير من أغطية زيادة الخسارة وخصوصاً أغطية الكوارث . لذلك يجب توخي الحذر الشديد في الارتباط بمثل هذه الأغطية نظراً لأن الأقساط العائدة لأغطية الكوارث تكون ضئيلة عادة .

كانت تلك نظرة شاملة على بعض المعايير الاكتتابية من وجهة نظر معيد تأمين البحري إلا أنها ليست هي المعايير الوحيدة إذ أن لكل مكتب معاييره الخاصة به لقبول أو رفض الاشتراك .

شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين

المراجع

ــ محاضرات الدورة المتقدمة في إعادة التأمين ــ شركة سكور ــ باريس ــ حزيران ١٩٨٣ م .

- The C.I.I Tuition Service- Marine Underwriting

- The C.I.I Tuition Service- Principles And Practice of Reinsurance

عقبات تواجه الشركات الأم

ـ في طريق شركات التأمين التابعة ـ

Ivor Chance

ان الوضع الراهن، في سوق التأمين العالمية، قد يفرض على بعض طالبي التأمين الذين يسعون لتغطية اخطار ضخمة ذات مسؤوليات كبيرة، أن يأخذوا على عواتقهم جزءاً من هذه الأخطار كنوع من التأمين الذاتي (Self Insurance). وذلك يعود ـ بكل بساطة ـ الى ان امكانية تغطية اخطار بهذه الضخامة، ليست متاحة الآن.

وكان مثل هذا الوضع قد أدى ببعض الشركات الكبيرة الى خلق شركات جديدة تابعة لها، أو الى حث الشركات القائمة المملوكة لها لممارسة شكل من أشكال التأمين التبادلي كخلق نوع من المجمعات يضمن تغطية اخطارها الضخمة. فضلاً عن تمكنها بهذه الطريقة من التعامل مع بعض المسائل والأمور الضريبية التي تستلزم المعالجة.

ان ما يحققه ايجاد شركة تابعة من ايجابيات معترف بها ومسلم بفائدتها، ولكن سوق التأمين الذي يتصف بعدم الاستقرار يتطلب بالمقابل موقفاً مرناً، آخذاً دائماً بأسباب الحذر والدقة... ومع سلامة الفكرة القاضية بالاعتماد على الشركات التابعة فإنه من المناسب جداً ان نذكر القارىء هنا ببعض المآخذ التي تعتور هذه المسألة والتي تربو أحياناً على ايجابياتها. الأمر الذي يفرض أن تعطى كل حالة بذاتها اهتماماً واعتباراً خاصين عند التفكير بالتعامل معها.

لمزيد من الموضوع في مجلة:

Post Magazine Insurance Monitor 17/ 4/ 86 No 16 Page 28, 29.

وأهم هذه المآخذ هي:

تجميد رأس المال Tied up Capital

من البديهي سلفاً أن توفر اعتمادات مالية كافية لتأسيس الشركة التابعة وهذا سيؤدي الى تجميد مبلغ من المال يفترض ان يبقى في حالة سيولة ليلبي دفع أي تعويضات محتملة، ومع ان المشكلة قد تكون ابسط اذا كان الدخل المكتسب للشركة التابعة قد تراكم كإحتياطيات، مما يمكن استثمار رأس المال لآجال طويلة.

توزيع محدود للخطر Narrow Spread of Risk

ان توزيع الخطر بالنسبة للشركة التابعة يكون عادة أضيق نطاقاً مما هو عليه في شركة تأمين مباشر، وبالتالي فإن حاجة المؤمنين المباشرين «شركات التأمين» لاعادة التأمين هي أقل من حاجة الشركة التابعة. كذلك فإن امكانيات شركة التأمين العادية على الاحتفاظ من الاخطار ذات المستوى العالي على أساس فردي أكبر من امكانية الشركة التابعة، وخصوصاً عند بداية تأسيسها. وسوف يكتشف القيمون على الشركة التابعة ان تكاليف اعادة تأمين خطر ذا مبلغ تأمين عال وتوزيعه تصل الى حدود عالية. بشكل يصبح فيه المبلغ المتبقي للاستثمار في الشركة التابعة غير كاف.

تصاعد تكاليف الاعادة Volatility Reinsurance

من المآخذ التي لا تعطي عادة اهتماماً كافياً عند البحث في ايجاد شركة تابعة التصاعد المستمر لتكاليف الاعادة، إذا ما قورنت بالأقساط المستحقة من السوق المباشر وهذه مسألة تختلف بين وقت وآخر. والحكم يجب ان يبنى في ضوء وضع سوق اعادة التأمين في المستقبل القريب وفيما اذا كان سيتطور الى ما هو أصعب أو اسهل وفيما اذا كان حساب الخسائر المحتملة المستقبلية المبني على أساس الاتجاه الحالي يبرر قبول الخطر وتحميله زيادات ضخمة من تكاليف اعادة التأمين.

وينبثق عن هذه الفكرة بأن سوق اعادة التأمين تميل في تسعيره لخطر ما الى اتخاذ اساس الخبرة السابقة كدليل لذلك التسعير وهذا يؤدي الى ربط خسائر السنوات السابقة مباشرة بتكاليف الاعادة. وبهذا تعتبر مقدرة الشركة على مراقبة الخسائر امراً حاسماً. فعندما

نتخلص من خطر عن طريق وضعه في الشركة التابعة وترك القسط الموفر لتسديد الخسائر فإن أي حادث كبير قد ينطوي على تأثير سيء ويكون القسط المتوفر بسيطاً بل قد يضمحل مما يؤدي الى سقوط الشركة التابعة.

غياب السوق المتعاون Absence of Market Co-operation

ان الجهات التي تتبع لها الشركة التابعة « مؤسسي شركة التأمين الداعمة » هم بحاجة لتعاون السوق، وهذا التعاون قد يأخذ شكل تسهيلات الدعم Fronting Facilities أو تسهيلات في مجال الأعمال الهندسية في نطاق تسوية التعويضات. ولكن في جو سوق التأمين الصعب يجد هؤلاء القيمون على الشركة أن التعاون إما غير متاح أو انه ممكن بتكاليف باهظة. اضافة الى ذلك اذا كانت الأخطار التي غطيت في الشركة التابعة ذات طبيعة غير قابلة للتأمين بالطريقة التقليدية فإن تسهيلات اعادة التأمين لحماية هذه الأخطار من أي تعرض للكوارث قد يكون صعباً بل حتى مستحيلاً.

القومية في التأمين Nationalism In Insurance

عندما يكون الداعي الى تشكيل شركة تابعة هو دمج أعمال تأمينية من مساهمين من أماكن مختلفة من العالم فإن هذه المساهمة قد تبطل بفعل تشريعات محلية. كأن تكون الدول المساهمة لا تقبل مؤمنين لا يحملون رخصة عمل لديها لذا من الممكن ان يغدو صعباً الحصول على دعم السوق بشكل تسهيلات دعم غير مباشرة. وقد يُحرِّم التشريع المحلي تمرير اسنادات ملائمة أو أقساط كافية للشركة التابعة. وهذه ستكون مشكلة ــ على الغالب ــ اذا كانت الاحتياطيات العالية مطلوبة من قبل التشريع المحلي أو إذا كانت هنالك رقابة على اسنادات اعادة التأمين خارج البلاد. ففي هذه الحالات يبطل دور الشركة التابعة بسبب أن الأقساط المتبقية لديها بسيطة جداً لتلبية التكاليف المطلوبة. فيغدو دورها عكسياً من حيث الأقساط التي تستلمها والأخطار التي تتحملها.

رقابة الحكومة Government Controls

ان الاشراف الحكومي والرقابة على العائدات في بلد اقامة الشركة التابعة قد تخلق

مشكلة لهذه الشركة، فلدى معظم الدول النامية رقابة صارمة بل شاقة على التأمين تتضمن متطلبات عدّة تشمل ملاءة مقبولة ورأس مال كبير وقيود على الصرف (التبديل) وموجودات كافية مقابل الاحتياطيات المحتجزة وأيضاً قد تنشأ تأخيرات مطولة لتشكيل الشركة بسبب الحاجة لتضمن التزود على أساس مستمر والحصول على معلومات كافية بشكل معطيات احصائية لتنفيذ القيام بالشركة التابعة، وحساب احتياطي التعويضات وبيانات حسابية... الخ.

والحل الوحيد هنا اقامة الشركة في مكان اقل صعوبة ليتسنى لها العمل، ومع ذلك ليس ممكناً اقامة الشركة التابعة بسبب رقابة الحكومة عليها وعلى أمور الصرف والتبديل والرقابة على اعادة التأمين وموقف المستشارين التشريعيين للتأمين.

الوقت Time

وقت الادارة Management time

ان ما تقضيه ادارة شركة تابعة من عمل إداري قد يكون طويلاً اكثر من الوقت اللازم لبرنامج تأمين عادي وخصوصاً في مرحلة البداية. لذا من الضروري أن تتم ادارة الشركة التابعة على (اطلاق اليد) وبأكثر قدر ممكن وذلك بخلق ادارة جديدة للشركة. وبديهي ان اقامة شركة مساعدة اضافية لا بد ان يخلق حاجة لذلك.

ان وقت الدراسة لتأسيس شركة التأمين واتخاذ القرار لها لمزاولة نشاطاتها الحالية والمستقبلية قد يكون ملكفاً الى الحد الذي لا تبرره العوائد المتوقعة من الشركة التابعة.

وثمة مشكلة اخرى تفرض نفسها على صعيد الادارة داخلياً وخارجياً وتتعلق بحساب الأقساط وتسوية التعويضات. فقد يشعر بعض المدراء بأن تأسيس شركة تابعة يعني ان هنالك موقف تعاطف في مجال تسوية التعويضات، وكثيراً ما يكون هذا عندما تؤمن الشركة اغطية مسؤوليات حيث تكون العلاقة مع المستخدمين والزبائن وهذا عامل فاعل في تقرير قيمة التعويض الذي ستدفعه. ولا شك ان ادارة الشركة التابعة ستقاوم ضغطاً كهذا وتلبي متطلبات العمل بمرونة كافية بعد أن تأخذ فكرة تجارية عن التعويض الحاصل. ولكن هذا لا بد ان يحتاج وقتاً للتفكير.

الارتباطات Involvement

كل المسائل المتعلقة بالارتباطات يجب أن تدرس وتؤخذ بالاعتبار قبل الشروع فعلاً في تأسيس الشركة التابعة، حيث قد ترى الادارة أن الاقساط يجب ان تخفض بشكل ملائم ومتناسب مع فعالية اجراءات منع الخسارة. الوقاية من الخسارة Loss Prevention

ومن المهم أيضاً أن تأخذ الشركة بالاعتبار مزايا دفع الأقساط خارج البلاد وتطور الشركة المستقبلي لتصبح مصدر ربح Profit Centre، وأن تكون الاحتياطات الملائمة وتوسع أسسها في المستقبل لتحتفظ أكثر ما يمكن من اخطار الشركة وتخفض اكثر ما يمكن من النفقات. وأيضاً مرة أخرى أن تكون الادارة حريصة على الوقت.

التأثر بالتشريعات الاقتصادية المستقبلية Long Term legislative Threats

قد يعاني الوضع الاقتصادي على المدى البعيد في الشركة التابعة درجة أكبر من عدم الثقة عمّا هو عليه اقتصاد الشركات العادية وهذه الحالة تطبق بشكل خاص عند معالجة الضرائب.

اساس احصائي غير سليم Inadequate Statistical Base

اذا كانت الشركة التابعة تعتزم تأمين اخطار لأغطية غير متوفرة في السوق فإنه من الصعب عليها الحصول على احصائيات تستند اليها في تحديد أقساط التأمين الملائمة، وتبرز صعوبة هذا الأمر في الأخطار ذات التكرارية البعيدة أو التي لم تحصل بعد مثل الغاء الانتاج، الاضراب، عقوبة العقود، براءة دعوى الخ...

شروط الخدمات Provision of Services

عندما تستعمل الشركة التابعة لدفع الخسائر الصغيرة يكون عليها ان تزود خدماتها بنماذج المطالبات عن الحوادث التي تقع في الأخطار المؤمنة عليها، كما عليها ان تصمم وتصدر وثائقها الخاصة وجميع الأمور الاجرائية الاخرى، وهذا قد يعتبر أحد المساوىء خاصة إذا كان تزويد هذه الوثائق، قياساً الى حجم اعمال الشركة التابعة لا يعتبر اقتصادياً.

فشل رقابة الخسائر Deteriorating Loss Control

لعل أحد ابرز السلبيات في تشكيل الشركة التابعة هي أن تكون مسألة ادارة رقابة الخسائر في الشركة الأم غير جديرة أو مؤهلة. مع أن هؤلاء الذين يشكلون شركات تابعة هم عادة ممن يتميزون بمسار جيد وناجح في اعمالهم ــ لذلك فإنه من الضروري أن تقرر، منذ البداية، وبصورة دائمة مبدأ اساسياً هو ان الخبرة الجيدة هي اساس الادارة الجيدة وليس مجرد حظ فقط، كما يقال عادةً، فإذا كانت مراقبة الخسائر لدى الشركة سيئة أصلاً أو أصبحت سيئة بعد تأسيس الشركة التابعة، فإن هذه الشركة لا بد ان تعاني يوما ما وسيكون نتائج تأسيسها أكثر ضرراً عمّا لو بقيت الشركة داخل سوق التأمين التقليدي.

ترجمة: وفاء اليغشي

مرض الايدز (AIDS)
والتأمين على الحياة

في شهر تشرين أول من عام ١٩٨٥ نشرت شركة ميوخ لاعادة التأمين دراسة سريرية عن مرض الايدز (AIDS)، اوضحت فيها مدى المخاطر الكامنة لهذا المرض وآثاره السلبية. وقد جاء في مقدمة هذه الدراسة.

«ان الايدز (AIDS) مرض حديث الوجود الا انه نظراً لعواقبه الخطيرة فقد حظي باهتمام كبير من قبل العاملين في صناعة التأمين (وبصورة خاصة تأمينات الحياة والتأمينات الصحية). وقد أولت هذه الدراسة عناية خاصة لتطورات هذه المرض الخطير بعد التزايد الحاصل بعدد الوفيات بين المصابين به. ومن أهداف هذه الدراسة، تقديم ملخص موجز عن المعلومات المتوفرة حالياً عن المرض، لكي نتجنب الأضرار الجسيمة التي سيلحقها انتشاره بصناعة التأمين، ولتزودنا بالاشادات الوقائية التي يجب علينا اتباعها أثناء التطبيقات العملية الخاصة بدراسة طلبات التأمين على الحياة كي نقرر قبول أو رفض هذه الطلبات».

وتناولت الدراسة بعد ذلك الموضوع تفصيلاً ضمن التسلسل التالي:

١ ــ الصفات المميزة للمرض (Description)

من الصفات المميزة لهذا المرض التزامن للعديد من الظواهر السريرية التي تنطوي على تأثيرات سلبية، ففي عام ١٩٨١ تم في الولايات المتحدة الاميركية للمرة الأولى تحديد هذه الصفات التي تلازم المرض من أهمها:

١ ــ النقص المتزامن للمناعة المكتسبة، والسبب الرئيسي في ذلك يعود للعدوى بنوع من الفيروسات الممرضة، اذ انها من أبرز المظاهر السريرية لهذا المرض.

٢ ــ ويعود النقص في المناعة المكتسبة لفقدان جسم المصاب لمنظومة المناعة، والتي تعتبر من أهم النظم في الجسم البشري والمسؤولة عن حمايته والحفاظ على سلامته بشكل عام.

٣ ــ اما التزامن، فهو عبارة عن عدد من الاعراض تظهر بآن واحد، والتي تبرز مدى الخطورة التي ينطوي عليها هذا المرض، اذا قورن مع غيره من الأمراض التي تصيب الجسم البشري اضافة الى الأضرار التي تنجم عنه، حيث يعتبر الايدز من الأمراض المدمرة للجسم البشري والذي يصيبه بالشلل التام.

ففي عام ١٩٨٣ وعام ١٩٨٤ تمكن الباحثون الفرنسيون والأمريكيون من عزل الفيروس المسبب لمرض الايدز (AIDS)، وتبين لهم بأن هذا الفيروس يتسبب باتلاف الكريات البيضاء المسؤولة في المقام الأول عن بناء نظام المناعة المكتسبة في الجسم البشري، وحرمان الجسم من هذه الكريات يضعف من قدرته الدفاعية ضد جميع أنواع الاصابات التي تسببها الجراثيم الممرضة أو الفيروسات ولفترة طويلة من الزمن.

٢ ــ الموطن الأصلي لفيروس الايدز (Origin of the virus)

يظن بأن أواسط افريقيا هو الموطن الأصلي لفيروس مرض الايدز، حيث تبين وجود فيروس هذا المرض في دم بعض اصناف من القردة والمعروفة باسم القرد الافريقي الاخضر (green guenon). وقد طورت أجسام هذه الحيوانات آلية دفاعية خاصة ضد هذا الفيروس، ولربما انتقلت هذه الفيروسات بواسطة هذه الحيوانات المذكورة الى الانسان بطريقة ما مثل (الخدش أو العض)، ولربما كان للتغيرات التي تعرضت لها البنية الاجتماعية للسكان في منطقة أواسط افريقيا أثر كبير في انتقال العدوى بهذا النوع من الفيروسات الى الانسان وذلك عن طريق ممارسة الشذوذ الجنسي غير المشروع، وخاصة في التجمعات السكانية للمدن، ومن ثم سلكت العدوى طريقها الى كل من اوروبا وأمريكا عن طريق جزر الكاريبي وهايتي بشكل خاص.

٣ ــ التصنيف الجدولي لمرض الايدز (Manifested forms)

تبين من الدراسات المتعددة أن الاشخاص الذين اصيبوا بالعدوى بأشكالها المختلفة، اعتبروا من حملة هذا الفيروس ولسنوات عديدة ودون أن تظهر لديهم أية أعراض تنم عن الاصابة بهذا المرض الخطير، والمتوفر من المعلومات في الوقت الحاضر يشير الى ظهور تطورات تعتبر كبدايات أولى تنم عن حدوث الاصابة بهذا المرض، والتي من خلالها نستطيع أن نميز ثلاث حالات تؤكد لنا حدوث الاصابة الفعلية وهي :

١ ــ ظهور أعراض مشابهة للأعراض التي تظهر عند الاصابة بمرض الانفلونزا. ولكنها لا تلبث ان تختفي بعد مرور فترة وجيزة من الزمن، مخلفة ظواهر تدل على نقص في المناعة المكتسبة للجسم المصاب.

٢ ــ التهاب العقد اللمفاوية، مع ارتفاع في درجة الحرارة، ونقص في الوزن، اضافة لاعراض اخرى غير محددة لكون هذا المرض ذي طبيعة معقدة (AIDS- related Complex) او اختصاراً، (ARC).

٣ ــ تجد أعراضاً سريرية اخرى اضافة للاعراض السابقة منها، بلوغ التغير بنقص المناعة المكتسبة حده الاعظمي بالقضاء التام على اسس نظام المناعة المكتسبة في الجسم المصاب.

إن فترة الحضانة لفيروس مرض الايدز (AIDS) تقدر بحوالي خمس سنوات فأكثر، وهي فترة زمنية طويلة نسبياً اذا ما قورنت بفترة الحضانة للجراثيم المرضية بشكل عام، والأعراض السريرية لمرض الايدز (AIDS) تتضح بشكل نهائي ومتميز عند الاصابة الفيروسية للعقد اللمفاوية « تورم العقد اللمفاوية، الالتهاب الرئوي، سرطان الجلد، والأشكال الأخرى المتعددة للسرطانات » اضافة للتدهور الكامل للحالة الصحية للمريض بشكل عام.

وأخر المعلومات تشير الى أن ما نسبته من (٥ الى ١٠ ٪) من المرضى الذين خضعوا لاختبار (LAV/ H T V- III) والذي يعني [Lymphadenopathy- associated Virus Human T- Cell Lymphotropic Virus Type III] ، أظهروا ردود فعل ايجابية، مما يدل على أن

التطورات السريرية للمرض قد بلغت عند هؤلاء المرضى حدها النهائي، وفي مثل هذه الحالة يتوقع أن يكون الموت هو المصير النهائي المحتوم لهؤلاء المرضى.

٤ ــ انتقال العدوى (Transmission)

هنالك اكثر من سبيل ينتقل بواسطته الفيروس، ومن أخطرها، ممارسة الشذوذ الجنسي غير المشروع بين الذكور، ومن ثم ينتقل الفيروس للدم. وتعتبر سبل انتشار العدوى متيسرة مقارنة مع سبل انتقال العدوى لأمراض أخرى مثل، اسلوب العدوى بالفيروس B والمسبب لمرض التهاب الكبد، كما أن الدم والافرازات الأخرى تعتبر من الوسائل الهامة لانتشار العدوى بمرض الايدز، لذا لا يسمح للاشخاص المصابين بالمساهمة في عمليات التبرع بالدم وبالتالي عمليات نقل الدم بأشكالها المتعددة.

ومن أخطر الأمور في هذا المجال، هو انتقال المرض عن طريق أشخاص يحملون الفيروس المسبب للمرض، ويعتبرون من ضمن الاشخاص السليمين وذلك لعدم ظهور عوارض سريرية تؤكد حدوث الاصابة عندهم. ولكون فيروس الايدز يتمتع بحساسية عالية، لذا يعتقد بأن العدوى لا يمكن لها أن تتم عن طريق استعمال الادوات المشتركة مثل (الأكواب ...).

٥ ــ مدى انتشار المرض (Disease Spread)

لم تتوفر حالياً أية احصائيات دقيقة أو أرقام تبين لنا مدى انتشار الاصابة بهذا المرض، وخاصة في منطقة أواسط افريقيا. أما في الولايات المتحدة الامريكية فأحدث الاحصائيات التي نشرت مؤخراً تقول : ان عدد المرضى المصابين بمرض الايدز (AIDS) قد بلغ حوالي ١٢٩٣٢ مريضاً، توفي منهم ٦٣٧٥ مريضاً حتى نهاية شهر آب من عام ١٩٨٥، وأن عدد المرضى المصابين في أوروبا أقل بكثير اذا ما قورن بهذا العدد، اذ بلغ حوالي ٢٧٨ مريضاً في ألمانيا الغربية، توفي منهم ١١٣ مريضاً حتى شهر ايلول من عام ١٩٨٥، وتدني عدد الاصابات قد يحجب عنا وللوهلة الأولى، طبيعة هذا الفيروس وذلك لما ينطوي عليه من مكر وخداع، حيث أننا نجد ان عدد المرضى المصابين وبالتالي عدد الوفيات الحقيقة بينهم يتضاعف في كل ثمانية أو عشرة أشهر.

٦ ــ مرض الايدز ومدى تأثيره على المجتمع (Affected groups)

ان انتشار الشذوذ الجنسي قد يكون محدوداً خارج نطاق منطقتي أواسط افريقيا وهايتي ، وبالتالي يكون انتشار المرض عن طريق هؤلاء الرجال محدوداً أيضاً ، وفي الوقت الحاضر أمكن احصاء حوالي ٧٥ ٪ من المرضى المصابين بالايدز . ومن الممكن انتشار المرض خارج نطاق التجمعات التي يتم احصاؤها ، وخاصة عن طريق التجمعات التي تمارس الشذوذ الجنسي غير المشروع ، كما حدث في أمريكا مثلاً ، وبعد فترة وجيزة سيتكرر الأمر نفسه في أوروبا مما سيؤدي الى ظهور اصابات جديدة وبشكل متزايد ، وإن حوالي ١٧ ٪ من المرضى المصابين بمرض الايدز (AIDS) يتعاطون المخدرات بزرقها بواسطة الحقن تحت الجلد وبشكل جماعي مما سيساعد على انتشار المرض فيما بينهم وبالتالي انتقال العدوى الى غيرهم .

٧ ــ التشخيص الطبي لمرض الايدز (Dingnosis)

يتطلب الكشف عن المرض حرصاً شديداً عند دراسة السجل التاريخي للمريض والتطورات المختلفة التي مر بها ، وبما ان عملية البحث عن الأعراض غير فعالة بشكل عام في تشخيص وتحديد المرض بشكل عملي ملموس ، لذا فالتحاليل الطبية المخبرية تعتبر من أهم وسائل البحث في التشخيص ، ومن المعلومات الهامة والتي يجب أن يتضمنها السجل التاريخي لحياة المريض هي ، الوسط المهني الذي يمارس فيه نشاطه ، وتكرار حدوث الأعراض المرضية وأمد كل منها مثل ، الأمراض الجلدية البسيطة ، ومرض السيلان (الزهري) ، وأمراض الكبد ، وأمراض ذات الرئة ، والتعرض للأورام الخبيثة ، وأخذ الدم سواء عن طريق بنك الدم أو التبرع المباشر أو أحد الأشكال الأخرى المتعلقة بالدم . واللقاحات الأخرى .

ومن الاعراض غير النوعية لمرض الايدز (AIDS) ، فقدان الشهية للطعام ، والغص والاسهالات المعوية ، والتعرق الليلي ، وانتفاخ العقد اللمفاوية نتيجة لاصابة الغدد بمرض مدته لا تقل عن ثلاثة أشهر متواصلة ، وبالتالي لن تكون العقد اللمفاوية هي الدليل للاصابة فقط بل الاصابة تمتدها الى أجزاء أخرى من الجسم .

ومن النتائج المحسوسة والتي يمكن أن تلفت نظر الطبيب ، ارتفاع درجة الحرارة ،

أعراض خاصة بالجهاز التنفسي ، اضافة لما يتوصل اليه من نتائج فحص الغشاء المخاطي مثل (مرض القلاع والذي يصيب الفم والحلق) ، ونقص في الكريات البيضاء ، الآفات الجلدية ، وصوراً مكبرة للكبد والطحال .

ويمكن للطبيب ان يستعين بالتحاليل المخبرية مثل ، سرعة تثفل الدم ، تعداد الكريات ، تحديد الارتفاع بسوية كل من نفوذ الآمينين ، والقلوية والفوسفاز (الخمائر) ، والتحليل الكمي لمضادات البروتين ، والكهربائي للشوارد والمصل التي يمكن انجازها دون تحمل عبء مالي كبير .

وتكشف العدوى بمرض الايدز (AIDS) باجراء تحليل (Elisa) المتعلق بخاصية الامتصاص للخمائر المترابطة ، والتحليل النوعي للأجسام المضادة ، والتحليل [LAV/IHT-LV III] المذكور سابقاً واذا كانت نتائج التحليل الأخير ايجابية ، يجب علينا اجراء المزيد من الاختبارات التوثيقية مثل ، تحليل اللطاخات (Western) ، عندئذ ستتضح الصورة النهائية لهذا المرض ، وتحدد مرحلة تطوره باتجاه الاصابة الكاملة .

٨ ــ الوقاية والعلاج Prophylaxis and therapy

حين اكتشف الباحثون الفيروس المسبب لمرض الايدز (AIDS) ، تبين لهم ان انتقال العدوى الى الشخص السليم يتم عن طريق الدم أو عن طريق الاتصال الجنسي . ويمكن تجنب العدوى في التجمعات البشرية التي تتعرض لأخطار جمة وذلك عن طريق المراقبة الدائمة ، اضافة لبعض الاجراءات الوقائية البسيطة ، منها مثلاً حالة الاصابة بـ (hamophilics) والتي تتطلب معالجتها تزويد المريض بكميات من الدم اضافية ، وتجنباً للعدوى بمرض الايدز عن طريق الدم في حالة كهذه يجب علينا اجراء المزيد من التحاليل المخبرية على عينات من الدم المراد نقلها للمريض .

وعلى كل حال ففي الواقع نجد أن مرضى الايدز لا يمكنهم استعادة نظام المناعة المكتسبة والمفقود لديهم مرة أخرى ، وذلك عن طريق الاستعانة بالعقاقير (المضادات

النتائج ، فالحكمة تفرض علينا طرح كافة الاسئلة المتعلقة بمرض الايدز على المرضى أو حامل الفيروس ، والحصول على كافة الاختبارات المخبرية والمبينة في طلب التأمين .

ثانياً : إن المخاطر الكامنة لهذا المرض تنطوي على عواقب وخيمة بالنسبة لصناعة التأمين على الحياة . لذا يجب انجاز كافة الأعمال المطلوبة لابرام العقد بوضوح كامل وحرص شديد ، واعادة النظر بكافة حوادث الوفيات لتحدد فيما اذا كانت الوفاة قد حدثت بتأثير مرض الايدز ام لا . ولنأخذ موضوع العدوى بهذا المرض بعين الاعتبار حين اجراء الدراسات أو التعديلات على جداول الوفيات .

ثالثاً : بالنظر لما يحيط واقع هذا المرض والنتائج التي قد تنجم عنه والتي سيكون لها تأثيرات سلبية على تأمينات الحياة فإنه من المهم جداً ان نتأكد من اتخاذ جميع الحاذير الواجبة والتي ستؤثر على حد الأمان المطلوب ، بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، وذلك عند دراسة الاحتمالات المتعددة والخاصة بتنظيم جداول الوفيات .

رابعاً : عدم تمكننا من التنبوء لما ستؤول اليه الحالة الصحية للمريض مستقبلاً ، يوجب علينا رفض جميع طلبات التأمين على الحياة للأشخاص المتأثرين بهذا المرض وذلك حتى اشعار أخر . وهذا يدخل ضمن الاجراءات المتبعة والخاصة بالأخطار ذات الطبيعة المنقلبة .

كما يجب علينا بالمقام الأول ، اعادة النظر بجميع طلبات التأمين المبرمة ، وتحديد الأشخاص المصابين بعدوى الايدز ، أو ممن وضعوا تحت المراقبة العلاجية ، ولنحاول بطريقة ما وبالسرعة الكلية تحديد المعايير التي تمكننا من قبول طلبات التأمين لأولئك الاشخاص ، أو على الأقل تحديد حدود للهوامش التي يتم بموجبها قبول طلبات التأمين للأشخاص المصابين أو المتأثرين بمرض الايدز .

ونورد فيما يلي بعض الأمور الهامة والاساسية التي يجب التقيد بها عند دراسة طلبات التأمين على الحياة وبصورة مؤقتة .

أ ــ معايير الخطر (Risk review)

إن ثمة نوعين من المعايير التي نستخدمها للتحقق ضد الاشتباه باصابة الايدز طبية وغير طبية .

على أن اي عنصر من العناصر التي تنضوي تحت هذين المعيارين لا يعتبر بحد ذاته كافياً لمثل هذا التحقق ، وبأية حال فإن اهم ما يمكن الاستدلال به :

١ ــ معايير طبية محددة :

نورد فيما يلي معظم الأعراض التي يصاب بها الانسان والتي تساهم الى حد كبير في تشخيص الاصابة بمرض الايدز .

ــ النزف الدموي (hamophilia) ، تكرر الاستخدام لعمليات التبرع بالدم ، أو أحد الاشكال الأخرى للاستفادة من الدم المتبرع به ، معاملات البدائل (Clotting- factor substitution) .

ــ الادمان على تعاطي المخدرات .

ــ الأورام الخبيثة والتي تنشأ في النسج الضام (Kaposis sar coma) .

ــ ذات الرئة (Atybical pneumonie) مثل (Pneumcystis) ، والتهاب الحويصلات الرئوية ، والتهاب العصيات الرئوية .

ــ التهاب السحايا (Meningitis) .

ــ عسر البلع (Dsyphagia) في الجزء العلوي للبلعوم والمتصل مباشرة بالمسالك الأنفية .

ــ الاصابة بـ (Legionella) .

ــ الاصابة ببعض الفيروسات النادرة مثل الفيروس (Epstein- Barr) وفيروس (Cytomegalo) .

٢ ــ معايير طبية أخرى

ــ الاعياء العصبي ، والاسترخاء ، فقدان الشهية لتناول الطعام ، النقص في الوزن لجسم المريض بمعدل ١٠ ٪ من الوزن الطبيعي ، ارتفاع درجة الحرارة ، والتعرق ليلاً .

ــ عدم وجود تعليل للالتفاخ الذي تصاب به العقد اللمفاوية .

ــ وجود أشياء في الغشاء المخاطي ملفتة للنظر مثل (مرض القلاع Thrush) .

ــ آلام البطن مثل [عسر الهضم والاسهالات المعوية المزمنة Persistent diarrheo] .

ــ الامراض التناسلية (Venereal diseases) .

٣ــ معايير غير طبية

ــ الرجال العازبون والذين اعمارهم تتراوح ما بين سن ٢٠ الى ٥٠ سنة .
الاتصال الجنسي غير المشروع .
المغالاة في رفع سوية مبلغ التأمين .
عدم الوضوح بالمصلحة التأمينية .

ب : تقييم الخطر Risk Assessment

اذا كانت المعايير السابقة المتعددة تشير الى امكانية حدوث الاصابة بعدوى مرض الايدز (AIDS) والتي يمكن اقرارها بشكل نهائي بعد اجراء الاختبارات الطبية اللازمة لذلك، والتي تشتمل على اختبارات الدم بأنواعها المختلفة بما فيها من اجراء اختبار (LAV/ HLVH III) ، من الأمور الأساسية والتي يجب مراعاتها عند تقييم الخطر ، وعلينا ان نؤجل قبول الخطر اذا ما توفر لدينا دليلٌ طبيٌ بيّنٌ واحدٌ ، ودون الحاجة لمزيد من الدلائل والايضاحات بهذا الخصوص . وتتم معالجة الخطر في حالة كهذه باعتبارها حالة فردية مستقلة ، اما اذا كانت نتائج الاختبارات الطبية التالية ايجابية ، فلا مناص من رفض الخطر رفضاً كلياً وفي أية مرحلة من مراحل اجراء تلك الاختبارات .

اعداد : محمد زهير القصار
رئيس قسم الحياة
عن نشرة خاصة صادرة عن
شركة ميونيخ لاعادة التأمين

Global Reinsurance
— based on a strong foundation

For further information and a copy of the Annual Report contact the Public Relations Department

Head Office:
ARIG House,
Diplomatic Area P.O. Box 26992,
Manama, Bahrain.
Tel: 531110,
Telex: 9395 BN, 9396 BN,
Telefax: 531155

ARIG

London Contact Office:
5th Floor, Plantation House (Sec 8)
31-35 Fenchurch Street
London EC3M 3DX
Tel: 01-626 4356
Telex: 893281 ArigG
Telefax: 01-283 1923

المجموعة العربية للتأمين ش.م.ب.
ARAB INSURANCE GROUP (B.S.C.)

فصل من كتاب*

تأثير التضخم النقدي في أعمال التأمين

اعداد : زياد مطيط
مدير التخطيط
والتدريب والاستثمار

يؤثر التضخم النقدي ، بصورة مباشرة ، في أعمال التأمين بطرق رئيسية ثلاث :

١ ــ في الطلب على التأمين .

٢ ــ في زيادة الحوادث .

٣ ــ في زيادة مصاريف شركات التأمين ، العملاء ، الوسطاء .

أما عن التأثير غير المباشر فإن التضخم يمكن أن يؤثر على المؤمنين من خلال تأثيره في عوائد الاستثمار ، اذ أنه من الطبيعي في حالة التضخم توقع ارتفاع أسعار الفائدة في السوق وذلك لتعويض المقرضين نتيجة انخفاض القوة الشرائية لأموالهم ومثال ذلك : اذا بلغت نسبة التضخم (٢٠ ٪) وكانت أسعار الفائدة في السوق (١٠ ٪) فقط ، فإن اقراض (١٠٠) وحدة نقدية لمدة سنة واحدة سوف تنتج خسارة للمقرضين قدرها (٨٫٣٣) وحدة نقدية مع أنهم سيحصلون على (١١٠) وحدة نقدية بنهاية العام وهي تمثل رأسمالهم زائداً مبلغ الفائدة السنوية ، الا أن ما يعادل رأسمالهم الجديد في نهاية السنة وبالأسعار السائدة آنذاك هو $\frac{١١٠}{١٢٠}$ أي $\frac{\text{رأس المال}}{\text{معدل التضخم}}$ = وحدة نقدية (١٠٠ ــ ٩١٫٦٧ = ٨٫٣٣ وحدة نقدية قيمة الخسارة) .

ومما يزيد في خسارة المقرضين أيضاً هو العبء الضريبي على الفائدة والذي يجب عليهم دفعه مما يساهم أكثر في انخفاض القوة الشرائية لأموالهم ، لذا فإن اسعار الفائدة يجب

* عن كتاب : « Legal & Economic Aspects of Insurance »
الصادر عن معهد التأمين القانوني بلندن/ ملحق مضاف الى الكتاب الاصل.

أن ترفع لكي تغريهم على الاستمرار باستثمار أموالها ، وبشكل مشابه فإن ارباح مؤسسة ما سوف تميل الى الزيادة عندما تزيد تلك المؤسسة أسعار بضائعها وخدماتها التي تنتجها لمواجهة نفقاتها المتزايدة .

وان قيم الأصول الثابتة لتلك المؤسسة (العقارات ، الآلات ، وغيرها) سوف تزيد أيضاً لهذا سوف ترتفع الايرادات وأسعار الأسهم العادية ، وسيقوم أصحاب العقارات بزيادة أجور عقاراتهم نتيجة لزيادة قيمها ، وهكذا فمن الممكن لشركات التأمين توقع حصولها على عوائد أكبر نتيجة استثمار أموالها من جهة وزيادة القيم السوقية لأصولها الثابتة من جهة أخرى ، يضاف الى ذلك ان الفوائد المتحصلة من عوائد الاستثمار ستساعد تلك الشركات في مواجهة التزايد المستمر في نفقاتها والذي يسير بشكل أسرع من تزايد العوائد .

وعلى المدى القريب فإن رأسمال السوق ربما لا يعمل بنفس الطريقة التي سبق وذكرناها وذلك فيما اذا انتهجت الدولة سياسة التخفيض لاجارات العقارات والضغط لتحديد الأرباح ، وخاصة اذا صاحب ذلك ضعف في التوجه للأعمال كارتفاع معدل البطالة في السوق الداخلية أو في أسواق التصدير ، وبالتالي فإن النتيجة ستكون انخفاض أسعار الأسهم العادية كما حدث في آب عام ١٩٧٢ ــ ١٩٧٤ عندما هبط معدل الأسعار من (٢٢٥) في آب ١٩٧٢ الى (٦٥) في كانون ثاني ١٩٧٥ وبالتالي فإن القيمة السوقية لأموال شركات التأمين هبطت بشكل ملحوظ مما أدى الى انخفاض حاد في امكانيات توفر الملاءة Solvency Margins لتلك الشركات .

التأثير في الطلب على التأمين :

يبلغ تأثير التضخم النقدي في طلب التأمين أشده وخاصة في تأمينات الحياة باعتبار انها تشكل عاملاً رئيسياً في الادخار ، لذا فإن شركات التأمين العاملة في هذا الحقل تسعى لتأمين معدل في العوائد يتماثل على الأقل ومعدل التضخم والا فإن الكثيرين من المدخرين سيتوجهون الى انفاق أموالهم بدلاً من ادخارها ، بشكل عقود تأمين على الحياة ، وبالرغم من ان ذلك لم يثبت تحققه على مستوى كبير الا أن العديد من هذه المؤسسات أبدت تخوفها من امكان حصول مثل هذا الشيء والذي من شأنه ان يؤثر سلبياً في عملية الانتاج وبشكل

خاص فيما اذا تسارع معدل التضخم باستمرار وصاحب ذلك تردي في منح الأرباح Profit Bounses ، فعندما تشتري وثيقة للتأمين على الحياة بهدف الحماية لمسؤولية مالية محددة مثلاً ــ حماية الرهن العقاري Mortgage Protection فليس هناك من سبب اطلاقاً ان يتأثر الطلب على هذا النوع من التأمين بعامل التضخم ، ولكن عندما تشتري عقود تأمين على الحياة مثل ــ تأمين حماية للمعالين ــ Dependants ، فإن أصحاب هذه العقود سيتجهون للبحث عن حماية معقولة ، بمعنى حماية تضمن تحقق شروط تتناسب والهدف من اجراء مثل هذه العقود ، الأمر الذي استدعى أن تقوم شركات التأمين على الحياة بإيجاد عقود معدلة ، حيث تتعدل مبالغ التأمين وبالتالي أقساط التأمين سنوياً لتتماشى جنباً الى جنب مع معدلات التضخم ، وبالتالي فإن مبلغ التأمين في نهاية مدة التأمين لن يتأثر بتلك المعدلات .

ان التأثير الجوهري في طلب التأمين على الحياة يرتبط ارتباطاً وثيقاً بمعدل التضخم من جهة ، وعوائد الاستثمار من جهة أخرى ، فطالما لن يتجاوز معدل التضخم نسبة قدرها (١٠ ٪) سنوياً وكانت زيادات عوائد الاستثمار تسير بشكل يتوافق وزيادات تكاليف المعيشة فإن أصحاب الأسر يستطيعون تحمل نفقات ابرام عقود التأمين على الحياة بهدف شراء الحماية المطلوبة ، وان الخطر الحقيقي الذي يهدد امكانية شراء هذه الحماية هو عندما يتسارع معدل التضخم مع بقاء أو تردي معدل مستوى المعيشة .

أما فيما يتعلق بالتأمينات العامة ، فإن ارتفاع قيم الممتلكات وزيادة كلف الحوادث على الأشخاص في المحاكم ، يعني ان كلا من المنشآت وأصحاب الأسر بحاجة أكثر وأكثر من ذي قبل الى الحماية التأمينية ، وان موضوع شراء عقود تأمين لحماية مصالحهم من عدمه مسألة تتعلق بهم وحدهم أما مشكلة شركات التأمين فتكمن فيما يلي :

آ ــ الى أي مدى سترداد مبالغ التأمين ، وأيضاً حدود المسؤوليات نسبة الى الزيادة في كلف الحوادث .

ب ــ عنصر الزمن وتأثيره في طول أمد تسوية الحوادث .

لذا فإنه في تأمين الممتلكات ــ مع ان اصحاب العقارات يلجأون الى تعديل مبالغ التأمين على عقاراتهم خلال مرحلة التضخم ــ فإن كثيراً منهم يفعلون ذلك فقط عندما ترتفع قيم تلك العقارات بشكل كبير وبالتالي فإنهم سيتعرضون لحالة عدم كفاية غطاء

التأمين -Under Insurance- باعتبارهم لم يقوموا باجراء التعديل اللازم على مبالغ التأمين قبل حصول حادث ما .

التأثير في كلف الحوادث :

تقع عقود التأمين بشكل عام في فئتين اثنتين ، فإما عقود يتم بموجبها دفع مبلغ محدد حال تحقق الخسارة على الخطر المؤمن عليه ومثالها عقود التأمين على الحياة ، أو عقود يتم بموجبها تعويض المؤمن له عن الخسارة التي لحقت به ، وحيث أن النوع الأول لا يتأثر بعامل التضخم فيما يتعلق بمسألة كلف الحوادث ، فإن النوع الثاني غالباً ما يتعرض لزيادة أكبر في كلف الحوادث من الزيادة في معدل التضخم ، لذا فإن كلف اصلاح أضرار الممتلكات والتي تحتوي على أشغال عمالية كبيرة تتأثر بشدة نتيجة التغيرات التي تطرأ على الأجور ، وكذلك الأمر فإن تعويضات المسؤوليات عن الأضرار الجسدية تتبع دائما الزيادات في متوسط الدخل وبالتالي فإن نسبة كبيرة من كلف الحوادث في فرع غير الحياة ترتبط بالتغيرات التي تطرأ على الدخل الذي يميل بشكل عام الى الارتفاع بمعدل أسرع من معدل الأسعار ، ومثال ذلك أن أسعار التجزئة في بريطانيا ما بين منتصف / ١٩٧٠ ــ ١٩٧٤ / ارتفعت بنسبة (٤٨ر٥ ٪) بينما ارتفع متوسط الدخل للبالغين الذكور في كل الصناعات بـ (٦٨ر١ ٪) .

ان تأثير التضخم النقدي في كلف الحوادث يكون حاداً جداً في بعض أنواع التأمين ، كتأمينات المسؤوليات العامة -Public Liability- ، تأمين مسؤوليات المنتجات -Product Liability- ، تأمين مسؤولية السيارات -Motor T.P.L.L.- ، تأمين مسؤولية الموظفين -Employers Liability- ، نظراً لأن تسويات الحوادث العائدة لهذه الأنواع تأخذ وقتاً طويلاً جداً ، وبالتالي فإن كلف تلك الحوادث ستتأثر على مدار السنوات القادمة بمعدلات التضخم المتزايدة ، نضرب مثلاً على ذلك بفرض أن المعدل السنوي لزيادة تكلفة تسوية حادث (١٠ ٪) ، فإن تكلفة التسوية وبالأسعار الجارية لحادث ما تبلغ قيمته (١٠٠) وحدة نقدية ستكون / ١٠٠ (١ + ١٠ر٠) = ١١٠ وحدات نقدية / وذلك بعد مرور سنة واحدة على

الحادث وسيكون / ١٠٠ (١ + ١٠ر٠)^{٢}= ١٢١ وحدة نقدية / بعد مرور سنتين على الحادث وهكذا ....

فاذا توزعت الكلفة الاجمالية (مقاسة بأسعار ثابتة) للحوادث الحاصلة خلال سنة ما، على مدار ستة سنوات لاحقة كما هو موضح بالجدول المبين أدناه، وبفرض أن معدل التضخم يساوي (١٠ ٪) فقط، فانها سترتفع أي، الكلفة الاجمالية، الى (٢٧ر٤٧ ٪).

السنوات	نسبة المدفوعات الكلية المسددة خلال العام (أسعار ثابتة)	الزيادة في الكلفة بمعدل ١٠ ٪ سنوياً
١	٣٠	٣٠ (١ + ١٠ر٠)$^{-٠}$ = ٣ر٠٠
١	٣٠	٣٠ (١ + ١٠ر٠)$^{-١}$ = ٦ر٣٠
٣	٢٠	٢٠ (١ + ١٠ر٠)$^{-٢}$ = ٦ر٦٢
٤	١٠	١٠ (١ + ١٠ر٠)$^{-٣}$ = ٤ر٦٤
٥	٥	٥ (١ + ١٠ر٠)$^{-٤}$ = ٣ر٠٥
٦	٥	٥ (١ + ١٠ر٠)$^{-٥}$ = ٣ر٨٦
	المجموع : ١٠٠	٢٧ر٤٧

ملاحظة : لسهولة الحساب اعتبرنا أن كل المدفوعات تتم في نهاية كل عام.

التأثير في النفقات :

يؤثر التضخم النقدي في نفقات شركة التأمين ، الوكلاء، الوسطاء، وغيرهم بشكل يشابه لتأثيره في نفقات كلف الحوادث حيث تشكل الحصة الكبيرة من النفقات الادارية لعمليات التأمين أجور اليد العاملة، ولذا فإن النفقات الاجمالية لشركة ما تتعرض بشكل خاص الى التضخم النقدي في الأجور، وتبلغ هذه المشاكل ذروتها في الآتي :

١ــ في تسوية الحوادث طويلة الأمد، حيث ستتوزع نفقات تسويات الحوادث المتعلقة بأعمال سنة ما على سنوات عدة لاحقة.

٢ــ في تأمينات الحياة، حيث الأقساط والتي تتضمن نسبة معينة كعمولة للوكلاء والمنتجين تثبت في العقود المبرمة لفترة / ٢٠ / عاماً أو أكثر.

تأثير التضخم في الأقساط :

يجب أن تجدد شركات التأمين حال ابرام عقود التأمين قيمة القسط الواجب سداده من المؤمن له وذلك قبل معرفتها ما سوف تكون عليه الكلف الاجمالية للحوادث والنفقات الأخرى وذلك لنوع معين من الأعمال، وبشكل عام فإن الأقساط التي تحدد في بداية فترة التأمين لعقد ما ستكون كلف الحوادث ونفقاتها والتي تقع على عاتق شركات التأمين عرضة للتضخم حتى تسوية آخر حادث على ذلك العقد، لذا يتوجب على تلك الشركات عند احتساب القسط والذي يستند أساساً على احصائيات الحوادث السابقة أن تدخل في عملية حساب القسط ما يلي:

١ــ الزيادة في كلف الحوادث وادارتها منذ بداية فترة التأمين.

٢ــ معامل التضخم المتوقع.

كذلك يجب أن يؤخذ بعين الاعتبار تدعيم امكانيات توفر السيولة بهدف تغطية الزيادة في الأقساط الاجمالية الناجمة عن ارتفاع الأقساط.

يستند في حساب القسط لفروع غير الحياة على طرق مختلفة تعتمد على مقدار التأثر المباشر وغير المباشر للتضخم النقدي، نشاهد في بعض الحالات طريقة دفع قسط معدل في نهاية مدة التأمين، كما هو الحال في تأمينات مسؤوليات الموظفين، أما في تأمينات السيارات فلا يوجد ارتباط تلقائي بين القسط المدفوع من المؤمن لهم وارتفاع الأسعار، لذا فإن المشكلة التي تواجه شركات التأمين دائماً تكمن في كيفية ادخال أو معاملة التضخم عند احتساب القسط الواجب سداده، وهذه المشكلة تختلف من فرع لآخر، حتى في بعض الحالات فإن طريقة القسط المعدل في تأمينات مسؤوليات الموظفين لا تغطي تأثير التضخم بمراحله الى الوقت الذي يتم في تسوية كافة الحوادث المتعلقة بموضوع التأمين.

فكيف يمكن لشركات التأمين أن تتعامل مع التضخم، هذا الموضوع لا زال قيد البحث المستمر، انما يبرز هنا بعض الحلول الممكنة لعلاج مثل هذا الموضوع.

١ ــ ربط مبلغ التأمين، القسط بمعدل مناسب للأسعار كما يجري في تأمين الممتلكات فيما يتعلق بمعدلات كلفة بناء الابنية، اذ أصبح تداول مثل هذا الحل امرا شائعا في كثير من الدول.

٢ ــ ادراج معامل التضخم عند احتساب القسط، ولكن تحديد مثل هذا المعامل يعتمد على التنبوء بالزيادات المستقبلية لكلف تسويات الحوادث ونفقاتها اذ كلما طالت فترة تسوية تلك الحوادث فإن مشكلة التنبوء تصبح أصعب أكثر فأكثر باعتبار ان معدلات التضخم تتغير من فترة الى اخرى.

٣ ــ اعادة تقييم أسعار الأخطار، التي بموجبها يدفع المؤمن له قسطاً مبدئياً ثم يعدل استناداً الى كلف الحوادث التي سويت اذ من الممكن تحديد معدل الخسارة بشكل دقيق آنذاك، ومع ان هذا النوع يستعمل بشكل شائع في اعادة التأمين بشكل اتفاقيات زيادة الخسارة الا أنه يعقد من الصعب تطبيقه في عمليات التأمين.

وأخيراً ما يجب ملاحظته هو أن التضخم النقدي واحد من مجموعة عوامل كثيرة تؤثر بمجموعها في كلف الحوادث، وان اجمالي كلف الحوادث لسنة ما تحدد بـ:

١ ــ نسبة تكرار الحوادث ٢ ــ معدل كلفة التسويات

حيث يؤثر التضخم فقط على معدل كلف التسويات، يضاف الى ما سبق ذكره عوامل أخرى، مثلاً في حالة تأمين السيارات، التغير في تصميم السيارات والذي يؤثر بدوره في كلف الاصلاحات، أيضاً قرارات المحاكم فيما يتعلق بالأضرار الشخصية.

نخلص من هذا الى القول بأن هبوط قيمة النقد هي أحد المواضيع التي تحتاج الى التحديد بشكل جوهري اذ انها تلعب دوراً أساسياً وهاماً في تحديد قسط التأمين.

قضية وقرار

خطأ ناقل جوي

المحكمة المدنية الثانية ــ دمشق

القضية: ١٩٣٠ لعام ١٩٨٥

قرار: ٨٥/٥٥٤

تاريخ: ٧ ــ ١١ ــ ١٩٨٥

حيث أن دعوى الجهة المدعية تقوم على المطالبة بدفع تعويض لورثة المرحوم توفيق مبلغ ثلاثة ملايين ليرة سورية عن التسبب بوفاة مؤرثهم والمطالبة بدفع تعويض الضرر المعنوي الناشيء عن الوفاة وتعويض نفقات إضافية دفعها المؤرث بسبب اخلال الشركة المدعى عليها بالتزاماتها الناشئة عن عقد النقل.

حيث أن الجهة المدعى عليها دفعت بعدم الاختصاص الدولي وأن محكمة البداية المدنية بدمشق غير مختصة للنظر بالدعوى.

وحيث أنه ثابت من وقائع الدعوى أن النقل بالطائرة قد تم من دمشق الى الولايات المتحدة على طائرات شركة... وكذلك العودة فإنه يعتبر نقلاً دولياً.

وحيث أن الأذى والاصابة محور القضية قد حدث على متن الطائرة في أمريكا فإنه ينطبق عليها أحكام معاهدة وارسو الموقعة بتاريخ ١٢ ــ ١٠ ــ ١٩٢٩.

وحيث أن سورية انضمت الى هذه الاتفاقية حيث صدر قرار المفوض السامي رقم ١٦٠ ل. د الصادر بتاريخ ٢٦ ــ ١٠ ــ ١٩٣٢ وقد جرى تثبيت انضمام سورية الى

اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي الموقع في ٢٨ ــ ٩ ــ ١٩٥٥ بإيداع وثيقة الانضمام لدى وزارة الخارجية البولونية بتاريخ ٢٦ شباط ١٩٥٩ واعتبر سريان مفعولها على سورية بعد تسعين يوماً من ذلك التاريخ واعتبر هذا الايداع نافذاً بموجب المرسوم رقم ٢٥ تاريخ ١٣ حزيران ١٩٦٤.

وحيث أن هذا الاتفاق يعتبر بمثابة القانون الوطني وهو واجب الاتباع.

وقد استقر الاجتهاد على أن هذا الاتفاق وكل اتفاقية تنضم اليها سورية تعتبر بمثابة قانون وطني.

وحيث أن المادة ٣ من قانون أصول المرافعات تتضمن ما يلي:

« تختص المحاكم السورية بالدعاوى التي ترفع على الأجنبي اذا كان له موطن في سورية ».

وحيث أن المادة ٢٨ من اتفاقية وارسو تنص على ما يلي:

« ١ ــ يقيم المدعي دعوى المسؤولية في اقليم أحد الأطراف السامين المتعاقدين وفقاً لما يختار اما أمام محاكمة موطن الناقل أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه أو محكمة الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت عقد ابرام العقد بمعرفتها واما أمام محكمة جهة الوصول.

٢ ــ تخضع اجراءات الدعوى لقانون المحكمة التي تتولى النظر بالدعوى ».

وحيث أن الشركة مسجلة في سورية لدى وزارة الاقتصاد والتجارة الخارجية برقم ٢٦٢ / ب تاريخ ٦ ــ ٨ ــ ١٩٦٢ تحت اسم شركة الخطوط الجوية ... المساهمة المغفلة ومركز فرعها الخاص في سورية مما يجعل محكمة البداية المدنية بدمشق هي المختصة بالنظر برؤية الدعوى.

وحيث أن الجهة المدعى عليها دفعت الدعوى ببطلان التبليغات ووجوب تحديد جلسة جديدة.

وحيث أن الجهة المدعى عليها حضرت وتبلغت مذكرة الدعوى بالذات مما يجعل التبليغ أصولياً. وكذلك حضرت جلسات المحاكمة فإن الحضور يغطي وقائع البطلان في حال ثبوتها.

وحيث أن المؤرث قد سافر الى الولايات المتحدة على متن طائرات شركة ... للمعالجة وبعد اجراء المعالجة الطبية هناك في مستشفى هون رود بكلفلاند وافق الأطباء على عودته الى

سورية بشرط الالتزام ببعض الاحتياطات حيث ينقل على سرير ضمن الطائرة واسطوانات أوكسجين مع بعض التجهيزات اللازمة لسلامة نقل المريض.

فتم الحجز للمؤرث على طائرات ...

وحيث أنه ثابت من بطاقة سفر المرحوم توفيق رقم ٢٢٠٤٢١٩٥٩٩١٢٦٢ الصادرة بتاريخ ٢٠ ــ ٦ ــ ١٩٨٤ كبديل عن البطاقة رقم ٩٣ / ٢٢٠٤٤٢٤٥١٨٠٩٢ الصادرة بدمشق بتاريخ ٢٤ ــ ٥ ــ ١٩٨٤ صالحة لغاية ٢٦ ــ ٨ ــ ١٩٨٤ وغير قابلة لارجاع قيمتها على متن الطائرة العائدة لشركة ... التي ستقوم برحلتها من نيويورك ــ فرانكفورت بتاريخ ٢١ ــ ٦ ــ ١٩٨٤ الساعة ٢٠ر٢١ والرحلة رقم ٦٢١ من فرانكفورت الى دمشق بتاريخ ٢٢ ــ ٦ ــ ١٩٨٤ الساعة ٤٥ر١٣.

كما ان الشركة المدعى عليها قد حجزت بطاقة سفر للسيد ... لمرافقة الراكب المريض آنذاك المرحوم توفيق من نيويورك ــ فرانكفورت ــ دمشق بنفس الرحلة وبنفس التاريخ.

وحيث أنه من الثابت بتقرير الرحلة الجوية رقم ٤٠٣ تاريخ ١١ ــ ٦ ــ ١٩٨٤ من قبل قائد الطائرة ... التي كانت ستنقل على متنها المرحوم توفيق أنه تم تجهيز الطائرة لنقل راكب مريض بسرير وبأسطوانات أوكسجين مع التجهيزات اللازمة وأنه وردت برقية تفيد بنقل راكب مصاب بسرطان الرئة ويجب تزويده بالعلاج اللازم مع مرافقة السيد ... من مركز الشركة الطبي في هامبرغ.

وان التقرير حول تحمل الراكب للرحلة حصل عليه في مطار نيويورك وقد أعطي تلفونياً من طبيب في شيكاغو لذا قرر استشارة أحد أطباء مطار نيويورك للتأكد فأفاد الطبيب بأن نسبة تحمل الراكب للرحلة بحدود خمسين بالمئة.

وبعد دراسة كافة الحقائق قرر قائد الطائرة الامتناع عن نقل الراكب على متن الطائرة.

وحيث أن المكتب الطبي لمطار كندي الدولي حسب ما ورد بتقريره المؤرخ في ٢١ ــ ٦ ــ ١٩٨٤ بأنه يمكن السفر للراكب المريض متى اتخذت الترتيبات الكافية.

وحيث أنه ورد بتقرير قائد الطائرة المؤرخ في ٢٦ ــ ٦ ــ ١٩٨٤ أنه تم تجهيز الطائرة بسرير وجهاز استنشاق وخزانات أوكسجين مع الأدوات اللازمة لذلك كما رافق

المريض المعرض... الذي وضع لخدمة المريض وقبل صعود الركاب الى الطائرة تم حمل الراكب المريض اليها على نقالة وكان يزود بالأوكسجين ويتصل ويدي.

كما أنه ورد في تقرير قائد الطائرة المؤرخ في ٢٤ ــ ٥ ــ ١٩٨٥ أن الحادث مضى عليه سنة وأن الأسباب بعدم نقل المريض كانت نقص بكميات الأوكسجين وكذلك رأى طبيب مطار نيويورك الذي أبداه شفهياً بأن أمل البقاء للمريض حياً خلال الرحلة ٥٠ ٪.

لذا... قررت عدم نقل المريض.

ومع كل هذا قام ربان الطائرة بإعطاء أوامره بإنزال الراكب المريض من الطائرة والامتناع عن نقله على متن الطائرة التي يقودها مما اضطر ذوي المرحوم الى نقله بدون عناية كاملة من المطار الى إحدى المشافي مما زاد في سوء حالته الصحية مما يثبت ذلك تقارير مركز بينسولا للاستشفاء قار روكواي ــ بنيويورك التي تثبت أن المريض وصل اليها مزرقاً وعسير التنفس حين أدخل الى المركز الطبي بتاريخ ٢٢ ــ ٦ ــ ١٩٨٥ أي بعد انزاله من الطائرة حيث كان في طريقه الى سورية. وبعد بقائه مدة يوم في هذا المركز أخرج من المشفى ليتابع سفره الى عمان وسورية حيث توفي بعد عدة أيام في دمشق.

وحيث أن المحكمة كذلك أجرت الخبرة الطبية على الأوراق والتقارير الطبية المبينة في الدعوى لبيان الاصابة التي أصيب بها المتوفي وما اذا كانت هذه الاصابة لها الأثر الكبير من جراء تأخر الطائرة في أمريكا وهل تقع المسؤولية على الشركة أم لا.

وحيث أنه ثابت بتقرير الخبرة الطبية بأن المريض كان مصاباً بسطام قلبي وأجريت له عملية جراحية في مشفى هيورن رود بكليفلاند في الولايات المتحدة الأمريكية بحزيران ١٩٨٤ وكانت العملية ناجحة وتحسن بعدها وسمح له أطباء المشفى المعالج بالعودة تحت شروط معينة «إعطاء أوكسجين ومميعات الدم الوريدية ووضعه في سرير خاص بالطائرة مع مرافق طبي».

وبناء عليه وافقت شركة... على نقل المريض وجرى اتفاق بين أطبائها في شيكاغو وأطباء مشفى هيورن ورد الا أن قائد الطائرة رفض نقل المريض بعد أن استقل المريض الطائرة الجهزة بسرير خاص له مع مرافق طبي والتجهيزات اللازمة بحجة أنه بحالة صحية لا تسمح بنقله وأن كمية الأوكسجين المتوفرة غير كافية مما أدى لابقاء المريض عدة ساعات في المطار دون عناية طبية أدخل بعدها أحد مشافي نيويورك بوضع صحي سيء. وبعد حوالي اليوم نقل

المريض على خطوط الشركة الأردنية من نيويورك الى عمان ثم الى دمشق وأدخل مشفى المواساة بحالة سيئة وتوفي بعد عدة أيام من وصوله الى دمشق.

وان نتيجة الخبرة الطبية هي: ان تأخر سفر المريض في مطار نيويورك وتركه في المطار بضعة ساعات دون رعاية طبية جيدة أثرت بشكل سيء على وضعه الصحي والتنفسي وسارعت بتدهور حالته الصحية والتعجيل بالاختلاطات التي أدت الى وفاته في دمشق.

وحيث أن الشركة المدعى عليها قبلت بنقل المريض بحالته الصحية وعلى تبديل البطاقة المعطاة له من دمشق حين ذهابه الى أمريكا ببطاقة جديدة صادرة عن الشركة كما هو ثابت من البطاقة المذكورة آنفاً.

وأن هذه البطاقة الجديدة هي عقد نقل أبرم بين المرحوم قبل وفاته وبين الشركة المدعى عليها حيث تعهدت الشركة بنقله من أمريكا الى دمشق، وأن هذا العقد هو من العقود الرضائية التي تتم بمجرد الايجاب مع القبول.

وحيث أن الشركة المدعى عليها هي ناقل جوي منتظم وتقوم برحلات دورية متكررة وانتظام طبقاً لجدول معلن ويعتبر ما تقوم به بمثابة المرفق العام ويتلاشى تبعاً لذلك دور ارادة الناقل الجوي في رفض طلب النقل (من كتاب شوفوا ص ١٢٧ وموريس بيكار ص ١٣٨). وقد أقر الفقه وخاصة بالنسبة للخطوط الجوية المنتظمة وجود التزام على عاتق الناقل يقبول التعاقد، ويلتزم الناقل بتوصيل المسافر وأمتعته الى المكان الذي يقصده سليماً معافى وفي الميعاد الذي ابتغاه عندما ارتبط واياه بعقد النقل. ويقع على عاتق الناقل الجوي بهذا الصدد الالتزام المعروف بالتزام السلامة (محكمة النقض الفرنسي ١٦ يناير ١٩٦٦ المجلة العامة لقانون الجو ١٩٦١ ص ٢٨٥).

وان بناء مسؤولية الناقل الجوي الدولي على أساس تعاقدي يلقي على كاهل هذا الناقل التزاماً بسلامة الركاب وتثبت مسؤولية الناقل الجوي تبعاً لذلك بمجرد الاخلال بهذا الالتزام ولا يستطيع الناقل الفكاك من تلك المسؤولية الا اذا أثبت أن ما حاق بالمسافر من ضرر كان نتيجة لسبب أجنبي لا يد له فيه أو نتيجة لفعل المضرور نفسه.

وان التزام الناقل الجوي بتنفيذ عقد النقل هو التزام بعناية، وأن الناقل الجوي مسؤول بقوة القانون عن الضرر الذي يصيب المسافر بمجرد حدوث هذا الضرر، وأن اتفاقية وارسو

لعام ١٩٢٩ تعتبر مسؤولية الناقل الجوي تعاقدية تنعقد على رأسه بقوة القانون بمجرد اخلاله بالتزام سلامة المسافرين أو البضاعة، وأن خطأ الناقل الجوي يجعله مسؤولاً بمجرد المساس بسلامة المسافرين أو اصابتهم بأي أذى جسماني «اجلة الفرنسية للقانون الجوي عام ١٩٥٩ ص ١٧٥». ومن تطبيق أحكام المواد ١٧ / ١٨ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ يلزم لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار التي تصيب المسافرين أو البضاعة توافر شرطين أساسيين:

أولاً — وقوع حادث أثناء عملية النقل من شأنه.

ثانياً — أن يحدث ضرراً بالمسافر أو البضاعة.

وحيث أنه في عملية نقل المرحوم توفيق وقع «حادث» أثناء عملية النقل وهو انزاله بالقوة من الطائرة بأمر من قائدها بعد أن اتخذت جميع الاحتياطات والاجراءات اللازمة لنقله الى دمشق سالماً.

ويشترط لانعقاد مسؤولية الناقل أن يترتب على الحادث أو الواقعة وفاة المسافر أو اصابته بجراح أو أي أذى جسماني.

وحيث أن اتفاقية وارسو لم تحدد الأشخاص الذين لهم حق طلب التعويض عن هذه الأضرار من ورثة الراكب وذوي قرباه، لذلك كان طبيعياً أن يخضع تحديد الاضرار التي يجوز التعويض عنها ومداه الى القانون الداخلي الذي ينعقد له الاختصاص. وهنا يكون القانون الواجب التطبيق هو قانون الأحوال الشخصية للمسافر المتوفى «حسبما ورد في مجلة دروس أكاديمية لاهاي للقانون الدولي ١٩٣٤ — ج ٢ — ص ٢٥٨».

وحيث أن المتوفى المرحوم توفيق قبل وفاته اختار الركوب بالطائرة وذلك للسرعة القصوى للوصول الى دمشق وللراحة التي يتلقاها بالطائرة لذا كان من الطبيعي أن تنص المادة ١٩ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على أن «يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن (التأخير) في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو وتكون مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير من ذات الطبيعة التعاقدية» (محكمة السين المدنية — الغرفة الخامسة ١٩ يوليو ١٩٦٠).

وقد كان رأي الوفد الفرنسي أثناء أعمال مؤتمر اتفاقية وارسو في عام ١٩٢٩ الذي

اقترح أنه سيكون من غير المعقول أن ناقلاً كالناقل الجوي يستعمل وسيلة نقل سريعة كالطائرة يعفى من المسؤولية عن التأخير في عملية النقل.

وأن الرأي الغالب في الفقه يرى أن مسؤولية الناقل الجوي تنعقد ليس فقط عن التأخير وأيضاً عن كل تأخير يحدث أثناء وعناسبة عملية النقل في مجموعها كما في التأخير الذي يترتب عليه حرمان المسافر من الاشتراك في حفل افتتاحي لمحفل علمي دعي اليه بصفته لتقديم خبراته أو التأخير في وصول مريض لاجراء جراحة عاجلة.

وحيث يتبين من نص المادة ١٩ من الاتفاقية توافر شرطين أساسيين هما:

١ — التأخير.

٢ — أن يترتب على هذا التأخير ضرر بالمسافر.

وحيث أنه من الثابت بهذه القضية أن قائد الطائرة أنزل مؤرث الجهة المدعية في مطار نيويورك، أي أن الناقل الجوي لم ينفذ عقد النقل أصلاً. اضافة الى ذلك ترك المريض بدون عناية كاملة نظراً لحالته الصحية وبقي عدة ساعات بالمطار دون علاج وبعدها أدخل المشفى في نيويورك ثم نقل على طائرة شركة خطوط عالية للطيران ثم نقل بعدها بطائرة خاصة من عمان الى دمشق. كل هذا يثبت أن المرحوم لا يد له فيه وأن السبب فيه عائد الى قائد طائرة الشركة ...، وأن شركة الطيران مسؤولة عن تأخر وصول الراكب الى دمشق وهذا خطأ فادح من الناقل الجوي ومسؤول عنه مسؤولية كاملة لأن الاخلال بهذا الالتزام يرتب انعقاد مسؤولية الناقل الجوي بقوة القانون.

وكان من نتيجة هذا التأخير أن بقي مؤرث الجهة المدعية بدون عناية وعلاج مدة عدة ساعات في المطار.

وان تفسير نص المادة ١٩ من الاتفاقية يرى أن مسؤولية الناقل الجوي تنعقد ليس فقط في التأخير الذي يقع في فترة النقل ذاتها، ولكن عن كل تأخير يحدث أثناء وعناسبة عملية النقل في مجموعها.

وان الراكب يقع تحت رعاية الناقل الجوي أو تابعه تمهيداً لعملية النقل وحتى اتمامها بوصول المسافر الى المكان الذي ابتغاه. ولكن في هذه القضية ليس عدم تأخير للراكب فحسب، بل عدم نقله أيضاً وتركه بدون علاج لمدة ساعات مما اضطر ذويه لنقله على

نفقتهم الخاصة بواسطة طائرة عالية من نيويورك الى عمان ثم بواسطة طائرة أخرى خاصة من عمان الى دمشق. وكان السبب الرئيسي في تدهور صحة المريض والتي أدت الى وفاته وذلك حسب تقرير الخبرة الطبية التي تمت بأمر من هذه المحكمة، وبهذا يكون الناقل الجوي مسؤولاً مسؤولية كاملة وبقوة القانون عن وفاة مؤرث الجهة المدعية.

وحيث أنه ثابت من وقائع الدعوى أن الناقل الجوي لم ينفذ عقد النقل وترك المريض الراكب في مطار نيويورك دون رعاية وعناية واشراف طبي خلال ساعات منذ تاريخ انزاله من الطائرة وحتى البحث له عن مستشفى من قبل ذويه الأغراب عن أمريكا تقبله بحالته المرضية وهذا ما يدل على عدم تنفيذ الناقل الجوي عقد النقل بحسن نية مما ينطبق عليه نص المادة ٢٥ من الاتفاقية التي تنص على:

«١ ــ ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه المعاهدة التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها اذا كان الضرر قد تولد من غشه أو خطأ يراه قانون المحكمة المعرض عليها النزاع معادلاً للغش.

٢ ــ وكذلك يحرم الناقل من هذا الحق إذا حدث الضرر في نفس الظروف أحد من تابعيه في أثناء تأديته لأعمال وظيفته».

وان خطأ التابع وهو قائد الطائرة خطأ جسيماً بإنزاله الراكب المريض من الطائرة. وكان هذا الخطأ هو خطأ متعمد لأن قائد الطائرة عالم بحالة المريض الصحية وخاصة بعد أن ركب الطائرة قبل الركاب وهيئت جميع الأجهزة من سرير وجهاز استنشاق أوكسجين وأدوية وغيرها ينزل بدون أن يكون هناك مستشفى مستعد لاستقباله ولا سيارة اسعاف لنقله من الطائرة الى المستشفى ولكنه ترك بالمطار عرضة وتهباً لهواجس الوفاة المحتملة بدون اشراف طبيب مختص وأجهزة، وهذا يفسر الخطأ الجسيم المعادل للغش والذي يتصف بعدم الحرص الواضح وغير المقبول (رسالة الدكتوراة بعنوان فكرة الخطأ في اتفاقية وارسو ١٩٢٩ لجاك سيسيلي والمجلة العامة لقانون الجو ١٩٥٢ ص ٤٠٩ وما بعدها) والذي يكشف عن استهتار قائد الطائرة بأرواح الركاب الذين أصبحوا آمنين هادئين على متن الطائرة التي سيقودها الى بر السلامة.

وحيث أن المسؤولية كاملة على الناقل الجوي وهو الجهة المدعى عليها شركة ... عدا عن الغش والخطأ الذي تولد عن قائد الطائرة.

وحيث أن المادة ٢٢ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ والتي عدلت ببرتوكول لاهاي ١٩٥٥ والتي جعلت الحد الأقصى للتعويض الذي يلزم به الناقل الجوي في حال وفاة المسافر واصابته بجراح أو أي أذى جسماني بمبلغ ٢٥٠ ألف فرنك فرنسي ذهبي والمعادل ٦٥٫٥ مليغرام من الذهب عيار ٩٠٠ / ١٠٠٠ من الذهب الخالص ويمكن تحويل هذه المبالغ الى أية عملة وطنية بأرقام صحيحة وفقاً لقيمة تلك العملات يوم صدور الحكم وفق نص المادة ٢٢ من برتوكول لاهاي.

وحيث من سبّب بخطئه ضرراً للغير فإنه يلزم بالتعويض، وفي مثل هذه الحال فإن التعويض يجب أن يكون متناسباً وجسامة الحادث وما لحق الورثة من هم وحزن.

مبادىء مكافحة القرصنة والنهب والاحتيال البحري

اعتمد وزراء النقل والمواصلات في دول مجلس التعاون الخليجي خلال اجتماعهم الأخير المبادىء الاسترشادية التالية لمكافحة الغش البحري، وتتضمن هذه المبادىء ما يلي:

١ ــ التدقيق في وثائق السفن عند دخولها الى موانىء الدولة وخروجها منها للتأكد من سلامة البيانات الخاصة برحلة السفينة وعمليات الشحن والتفريغ والبضائع التي تحملها.

٢ ــ توجيه المصدرين والمستوردين بالتعامل مع شركات الملاحة الوطنية والخطوط الملاحية المنتظمة ذات السمعة الطيبة التي لها وكيل معتمد في الدولة المنقولة لها البضاعة، والابتعاد عن اساطيل التسجيل المفتوح والسفن المستأجرة.

٣ ــ توجيه القطاع الخاص بعدم شحن البضائع على السفن التي يزيد عمرها عن ١٥ سنة ما لم تكن مصنفة ومستوفية شروط السلامة.

٤ ــ عدم السماح للناقل أو مالك السفينة أو المجهز أو الربان بيع البضائع كليا أو جزئيا في أي ميناء من موانىء دول المجلس استيفاء لأية استحقاقات الا اذا كان ذلك بموجب حكم قضائي.

٥ ــ حث القطاع الخاص على ما يلي:

أ ــ التأمين على بضائعهم لدى الشركات المحلية وعلى شركات التأمين التأكد من أن البضاعة تتفق والمواصفات والبيانات المشترطة عند التعبئة والشحن.

ب ــ عدم قبول مستندات الشحن الصادرة عن وكيل الباخرة ما لم توقع من الشاحن والربان وتختم بخاتم السفينة ويؤشر عليها بعبارة مشحون (On Board).

جـ ــ ضرورة الحصول على شهادة من المورد (البائع) صادرة عن غرفة التجارة في بلده بأنه عضو في الغرفة ومن المعروفين بتعاملهم في السلعة المتعاقد عليها.

د ــ تشجيع شركات التأمين والبنوك على الحصول على شهادة تفتيش وفحص من أحد المكاتب المعروفة دولياً عند التعبئة وعند الشحن على السفينة بأن البضاعة تتفق والمواصفات والبيانات الواردة في عرض الاسعار والفواتير المبدئية.

هـ ــ تدوين اسم وعنوان مالك او مجهز السفينة في عقد الشحن.

و ــ على البنوك التأكد من أن العميل قد قام بفتح الاعتماد للشحن على خطوط بحرية منتظمة.

ز ــ طلب تضمين التعليمات الصادرة للبنك باستخدام خطاب اعتماد مؤجل الدفع حتى وصول البضاعة الى ميناء الوصول طبقا للمواصفات المطلوبة.

٦ ــ أ ــ عدم تسجيل أية سفينة وهي محملة بالبضائع.

ب ــ عدم نقل ملكية أو تغيير اسم أية سفينة فارغة في أية دولة من دول المجلس اثناء الرحلة الا بعد التحقق من عدم قيامها بعمليات قرصنة أو احتيال أو نصب أو غش بحري.

٧ ــ لكل دولة عضو بناء على طلب احدى دول المجلس الحق في احتجاز أية سفينة داخل دائرة اختصاصها متى وجدت لدى الطالبة الادلة القوية على ارتكاب هذه السفينة عملا من أعمال القرصنة او الاحتيال او النصب أو الغش البحري ضد اشخاصها الطبيعيين او الاعتباريين ويكون احتجاز السفينة على مسؤولية الدولة طالبة الاحتجاز على أن تلتزم الدولة الطالبة بمباشرة اجراءات الدعوى خلال مدة لا تتجاوز ثلاثة أيام ويجوز للسفينة المحتجزة ان تلجأ الى القضاء لاستصدار حكم بالغاء الاحتجاز.

٨ ــ على المؤمن تحديد الاخطار المؤمنة والمستثناة بوضوح وعليه كذلك:

أ ــ التأكيد على الاشتراطات التي تتضمنها شهادات التأمين (Warrantee) التي يتعين على المؤمن له مراعاتها.

ب ــ اضافة خطر الرفض الصحي (Rejecttion Clear) فيما يتعلق بالمواد الغذائية المثلجة بشرط أن يستوفي المؤمن له كافة المستندات الضرورية المبينة لتاريخ الانتاج والصلاحية مزودة بشهادة حكومية من بلد المنشأ تفيد بصلاحية البضاعة المنقولة للاستهلاك الآدمي.

٩ ــ السعي مباشرة أو عن طريق مركز حوادث القرصنة والاحتيال والنصب والغش البحري الى التعاون مع منظمة الانتربول الدولية ومع مكاتب البحرية في لندن وبيره باليونان وغيرها من المكاتب ذات العلاقة لتعقب مرتكبي الاستيلاء غير الشرعي على السفن أو البضائع والقبض عليهم وفرض عقوبات رادعة بحقهم.

١٠ ــ السعي الى الانضمام الى الاتفاقيات الدولية الخاصة بالسلامة البحرية والتدريب والشهادات الأهلية واتفاقية وحدات الشحن واية اتفاقيات اخرى تحد من أعمال القرصنة والاحتيال والنصب والغش البحري.

١١ ــ العمل على أن تكون هناك نسبة مئوية على السفن من الضباط الرئيسيين والطاقم من مواطني دولة العلم أو دول المجلس وتحدد كل نسبة وفقاً لقوانين وأنظمة دولة العلم.

١٢ ــ توجيه القطاع الخاص من خلال الغرف التجارية بأن يتضمن الاعتماد المستندي أسماء الخطوط البحرية التي ستشحن بواسطتها البضاعة مع قيام الخطوط الملاحية المنظمة أو وكلائها المعتمدين بتصديق بوالص الشحن المرفقة بأختامها. وعلى البنك ضرورة التحقق من صحة ختم الناقل وكذلك مطابقة المستندات بشروط الاعتماد.

١٣ ــ عدم السماح بدخول أية سفينة أجنبية الى موانيء الدولة ما لم يكن لها وكيل رسمي محلي معتمد، ويلتزم الوكيل بتقديم الضمانات أو الكفالات المالية التي تحددها الجهات المختصة لمواجهة التزامات السفينة والناقل في ميناء التفريغ ولا يتأثر هذا الحكم بزوال الوكالة لاي سبب كان.

١٤ ــ توجيه المواطنين بضرورة الرجوع الى الغرفة التجارية للحصول على معلومات عن الجهة المراد التعامل معها قبل مباشرة التعامل.

أخبار متفرقة

دعا الدكتور عزيز صقر رئيس مجلس ادارة شركة الاتحاد العربي لاعادة التأمين

السادة اعضاء مجلس الادارة لعقد اجتماع عادي للمجلس بتاريخ الرابع والعشرين من شهر ايلول / سبتمبر ١٩٨٦، وقد تضمن جدول الأعمال عدداً من القضايا والمسائل التنظيمية الهامة على صعيد الشركة والعاملين، إضافة الى بحث توجه الشركة الاكتتابي للعام القادم، والخطوط الرئيسية التي ستعتمدها لموسم التجديد القادم ١٩٨٧.

وكان الدكتور صقر والسيد محمد ابو قرين المدير العام للشركة قد قاما لهذه الغاية بزيارة عدد من البلدان واسواق التأمين العالمية للاطلاع على التوجهات الجديدة لاسواق الاعادة العالمية في تلك البلدان ورصد متغيراتها، وتوقع الوضع الذي سيكون عليه السوق اثناء التجديد القادم، ليصار الى اتخاذ الترتيبات الضرورية الكفيلة لمواجهة مستجدات المرحلة القادمة.

ندوة لتأمينات الحياة

في دمشق، افتتح الاستاذ عبد القادر قدورة رئيس المكتب الاقتصادي في القيادة القطرية لحزب البعث العربي الاشتراكي، الندوة النوعية الأولى لتأمينات الحياة التي تعقدها المؤسسة العامة السورية للتأمين تحت شعار «تطوير تأمينات الحياة بهدف توسيع نطاق الحمايات الاجتماعية للمواطن والأسرة، ودعم برامج التنمية».

وكان السيد طه قطف رئيس مجلس ادارة المؤسسة العامة السورية للتأمين، ومديرها العام قد دعا لحضور هذه الندوة التي انعقدت خلال الفترة من ٣٠/ ٩ إلى ٢/ ١٠/ ١٩٨٦، عدداً غفيراً من مدراء المؤسسة في ادارتها المركزية ومدراء فروعها في محافظات القطر، والعاملين في مديرية تأمين الحياة والأقسام الفنية الأخرى في المؤسسة.

كما شارك في الندوة بعض المسؤولين في الدوائر الاقتصادية الهامة وممثلوا بعض شركات الاعادة العالمية وعدد من رجال الصحافة والاعلام.

وقد جاء في كلمة الافتتاح التي ألقاها

السيد قطف «أنّ هذه الندوة من اهم الندوات التي أقامتها المؤسسة العامة السورية للتأمين حتى الآن، لانها تتعلق بجانب هام واساسي من جوانب صناعة التأمين». واشار الى الدور الهام والاساسي الذي تلعبه تأمينات الحياة في حياة المجتمع والأسرة، كما نوّه الى ان هدف الندوة هو استعراض النظم والتعليمات المتعلقة بهذا النوع من التأمين والمعيقات والمصاعب التي يواجهها وتحد من تطويره. وطرح البدائل والسبل الكفيلة بنموه وتطويره». وأعلن عزم المؤسسة في ان تحيل التوصيات التي تخرج بها الندوة الى حيز الواقع والتنفيذ الفعلي.

وستلقى في الندوة عددٌ من البحوث التي تتناول تأمينات الحياة من النواحي الفنية والتسويقية، وتسهم في تلك الابحاث شركة إعادة دولية متقدمة في هذا المضمار.

قانون جديد لشركات التأمين الفرنسية

نتيجة للحملة التي قادها رئيس الوزراء الفرنسي الجديد، السيد جاك شيراك، من المتوقع أن تصبح أربع شركات تأمين كانت ومنذ الحرب العالمية الثانية تحت إشراف وسيطرة الدولة شركات خاصة. كما يتخذ اجراءً مماثلاً يشمل عشرة من أكبر البنوك في فرنسا واثنتين من المؤسسات المالية ثمانية مشاريع صناعية إضافة الى الكثير من الشركات التابعة لها.

ومن المعروف أن شركات التأمين المؤممة تشكل حوالي ثلث شركات التأمين في السوق الفرنسي بينما تشكل نسبة البنوك التي تملكها الدولة ٩٥٪.

فما هو اثر صدور مثل هذا التشريع الجديد بالنسبة لسوق التأمين الفرنسية؟؟.

فالاتحاد الفرنسي لشركات التأمين يرى أن إعادة تجميع القوى قد يؤدي الى حضور أقوى للسوق الفرنسية في سوق التأمين العالمي.

وأولى الشركات الأربع الموجودة على القائمة هي شركة (UAP) Union d'Assurance de Paris وهي أكبر شركة تأمين في السوق الفرنسية وتأتي في المرتبة ٢٥ في العالم.

كما يأمل المؤمنون الفرنسيون أن يؤدي التشريع الجديد الذي حظي بموافقة البرلمان الفرنسي مؤخراً الى تغييرات أساسية في السوق وسيعطي الزخم المطلوب ليكون السوق الفرنسي منافساً أقوى في السوق العالمية.

أما الشركات الأخرى الثلاث التي سيشملها القانون الجديد فهي:

(AGF) Assurance Generale de France

(GAN) Group des Assurance Nationales

(MGF) Mutuelle Generale de France

بموجب القانون المذكور فإن أسهم هذه الشركات ستطرح في السوق المالية بعد إجراء التقييم اللازم لها من قبل مراقبين ماليين ومندوبين عن الحكومة. ومع انه لم يحدد تاريخ

طرح الأسهم في السوق بعد ولكن الحكومة أمرت الشركات الثماني الأولى المختارة لهذه الغاية بتقديم تقارير مالية في موعد اقصاه ١٥ تشرين الأول ١٩٨٦.

ومن هذه الشركات الثانية سيتم اختيار ثلاث شركات ستتخلى الحكومة عن ملكيتها لها في الفترة الواقعة بين ١٥/ ١١/ ٨٦ وشهر شباط ١٩٨٧. أما الشركة الرابعة فسيتم التخلي عن ملكية الحكومة لها قبل نهاية هذا العام. ولم تؤكد بعد قائمة الشركات المرشحة لهذه الغاية الا أنه يفترض أن تضم شركتي (AGF) و (GAN).

ومن أجل التحضير لهذا الاجراء فقد عينت الحكومة الفرنسية مدراء عامين جدداً (Managing Directors) للعديد من الشركات التي تملكها لتسهيل عملية الانتقال ومنها شركة (GAN). وعلى كل حال سيكون من حق المساهمين الجدد في هذه الشركات بعد تخلي الحكومة عنها انتخاب مدراء عامين جدداً لها.

وقد تم تحديد الملكيات الاجنبية في هذه الشركات بحيث لا تتجاوز ٢٠٪ وستخول الحكومة بالابقاء على بعض الحصص في هذه الشركات خلال السنوات الخمس الأولى وذلك ضماناً لعدم دخول مساهمين غير مرغوب فيهم من خارج فرنسا.

وقد أثيرت الشكوك حول هذا الموضوع من قبل اللجنة الأوروبية (European Commission) التي تعتقد بأن هذا يتعارض مع اتفاقية روما (Treaty of Rome).

وسيتم تشجيع موظفي هذه الشركات على شراء حصص منها بدفعات مؤجلة. وستقوم الحكومة بحملة دعائية لتنشيط هذا الاجراء الجديد قريباً.

عن مجلة Post Magazine & Insurance Monitor في عددها ٧ آب ١٩٨٦

اعادة التأمين في الولايات المتحدة الامريكية

يستخلص من احصائية نشرتها جمعية إعادة التأمين الامريكية Reinsurance Association of America (RAA) عن نتائج أعمال اعادة التأمين في الولايات المتحدة الامريكية لأهم الشركات العاملة في هذا القطاع هناك عن عام ١٩٨٥ مقارنة بعام ١٩٨٤ أن صافي اقساط اعادة التأمين المكتتبة في عام ١٩٨٥ بلغت (١١٩ - ١٠) مليون دولار أمريكي بزيادة قدرها (٢٥٦٥) مليون دولار عن عام ١٩٨٤ والتي كانت

(٧٥٥٤) مليون دولار أي بنسبة نمو مئوية ٣٤٪ تقريباً أما صافي الأقساط المكتسبة لهذه الشركات والتي تبلغ (٩٥)* مُنشأة فقد كانت (٨٩٧٩) مليون دولار أي بنسبة ٨٨٫٧٪ من الأقساط المكتتبة لعام ١٩٨٥ أما معدل الخسارة العام لهذه المجموعات فقد بلغت في عام ١٩٨٥ (٩٢٫٨٪) وهو معدل عالٍ كما يلاحظ وقد لعب الدور الكبير في رفع هذا المعدل الكثير من الشركات التي كان معدل الخسارة فيها يشكل نسبة عالية كما في معدل الخسائر لدى شركة Federated Re Corp والذي بلغ ١٤٩٫٨٪ بالاضافة الا إن هناك اكثر من ٢٠ شركة ومجمع بلغ معدل الخسائر فيها Loss Ritio أكثر من ١٠٠٪ أما المصاريف الادارية لهذه الشركات فقد بلغت في عام ١٩٨٥ (٢٨٩٢) مليون دولار أي ما يعادل ٢٨٫٦٪ من الأقساط المكتتبة وهذا يعني أن المصاريف الادارية في هذه الشركات تستهلك حوالي ٣٠٪ من أقساطها المكتتبة وهذه نسبة عالية تدل على ضخامة المصاريف الادارية التي تدفعها هذه الشركات واذا ما اضيف معدل الخسائر الاكتتابية الى المصاريف هذه فإن استمرار هذه الشركات بممارسة هذه المهنة دون تحقيق أرباح هو موضع تساؤل الا إذا كانت استثمارات هذه الشركات ضخمة بعوائدها بشكل يغطي العجز في الأعمال الاكتتابية بالاضافة الى أن الكثير من هذه الشركات وصلت فيها نسبة المصاريف الادارية الى حوالي ٥٠٪ من أقساطها المكتتبة. كما في الشركة المذكورة أعلاه Fed. Re Corp بالاضافة الى ما يذكر في هذا المجال انه من خلال تدقيق معدلات الخسارة في هذه الشركات لعام ١٩٨٥ ان معدلات الخسارة في جميع هذه الشركات لم يقل عن ٦٠٪ باستثناء شركتين فقط بلغ معدل الخسارة فيهما ٤٦٫٣٪ و٤٩٫٨٪ على التوالي وهما Meterion Mut'L Ins Co و Federated Mut'L Ins Co. وقد أوردت هذه الاحصائية مؤشرات مقارنة عن ثلاث سنوات ١٩٨٣ — ١٩٨٥ تضم مجموع معدل الخسارة Loss Ritio ومعدل المصاريف Expenses Ritio ومقارنتها بين الشركات لهذه السنوات وتبين من هذه الاحصائيات أن صاحبة أكبر رقم في هذا المؤشر لعام ١٩٨٥ هي الشركة الوارد ذكرها أعلاه حيث بلغت ١٩٩٫٥٪ أما الشركة صاحبة المعدل غير المعقول فهي شركة NAC RE والتي سجلت معدل ٢٠٦٫٩٪ ولكن في عام ١٩٨٣ قد تحسنت نتائجها قياساً لعام ١٩٨٣ حيث بلغت في عام ١٩٨٤ و١٩٨٥ المعدلات التالية وعلى التوالي

* بالاضافة الى الشركات والمجمعات التي يذكر اسمها بشكل منفصل وقد ذكرت ضمن حقل (باقي الشركات الأخرى) وهي الشركات التي اوردت معلوماتها المدونة وال (Ras).

٩٫١٤٢؛ ٥٫١٥٣ ولكن رغم كل ذلك فإن جميع هذه الشركات والمجمعات قد أظهرت ارقامها فوائض موزعة على المساهمين Policy holders surplus في عامي ١٩٨٤ — ١٩٨٥ بلغت في مجموعها (٤١٢٣) و(٥٢٥٠) مليون دولار على التوالي وتشكل هذه الفوائض نسباً من الأقساط المكتتبة كما يلي في الأعوام ١٩٨٤ — ١٩٨٥ على التوالي ٦٫٥٤٪، ٩٫٥١٪ وهذا ما يؤكد أن سياسة هذه الشركات بفائضها تعتمد على الاستثمارات والتي تعطي هذه العوائد الضخمة وتغطي العجز الاكتتابي وتتيح لظهور فوائض توزع على مساهمي هذه الشركات وهذا ما يدعو الى القول أن هذه الشركات هي شركات استثمار وليست شركات تتعاطى مهنة اعادة التأمين من الوجهة الفنية ومن هذه الناحية فقد ظهرت General Re Group كأول تجمع من بين هذه الشركات بالنسبة لقيمة الفوائض المتاحة فيها لتوزع على المساهمين حيث ظهر هذا الرقم بمبلغ (١٠٨٨) مليون دولار أمريكي أي ما يقارب ٦٨٫٦٪ من أقساطها المكتتبة في عام ١٩٨٥.

والجداول التالية تظهر مؤشرات الشركات الخمس الأولى من هذه الاحصائية.

جدول رقم (١): صافي اقساط اعادة التأمين المكتتبة للسنوات

Net Reinsurance Premiums Written 1984- 1985

	١٩٨٤	مليون دولار أمريكي ١٩٨٥
General Re Group	١٠٦٥	١٥٨٧
Employers RE	٤٨٧	٧٦٠
American Reins Co	٤٤٢	٧٣٠
North American/Swiss Re	٤٩٦	٥٨٧
Prudential Re Group	٤٥٠	٥١٨

جدول رقم (٢) صافي الأقساط المكتسبة في عام ١٩٨٥ Net Reins Prems Earned

Cenerd Re Group	١٣١٤	مليون دولار امريكي	
American Reiss Co	٥٦٨	مليون دولار امريكي	
Employess Re	٦١٥	مليون دولار امريكي	
North American/ Swiss Re	٥١٩	مليون دولار امريكي	
Prudential Re Group	٥٠١	مليون دولار امريكي	

جدول رقم (٣) معدلات الخسارة لعام ١٩٨٥ Loss Ratio

الشركة	معدل الخسارة ٪
Federated Re Corp	١٤٩ر٨
Ranger Ins Co.	١٣٦ر٦
Shelby Mut I. Ins Cos.	١٢٥ر٩
South West Ins. I. Re	١١٦ر٩
NAC RE	١١٤ر٣

جدول رقم (٤) معدل المصاريف الادارية لعام ١٩٨٥ Expenses Ratio

الشركة	E. Ratio
Federated Re Corp	٤٩ر٧
Skndia A. Group & NAC Re	٣٩ر٢
New York Ins exchange	٣٨ر٩
United Re Corp N. Y	٣٧ر٠
North American/ S. Re	٣٦ر٩

تفاءلوا بالخير .....

ترى بعض الأوساط ، في سوق لندن ، أنّ عملية التصحيح التي شهدتها سوق إعادة التأمين خلال العامين أو الثلاثة الماضية ، قد بدأت تعطي نتائجها الايجابية . وتستند هذه المصادر الى مؤشرات أظهرتها حسابات الربع الأول لعام ١٩٨٦ لثلاث من الشركات الكبيرة في بريطانيا ، حيث حققت هذه الشركات ، على ما يبدو تحسناً كبيراً في نتائج أعمالها قياساً للفترة المقابلة من عام ١٩٨٥ .

فشركة Commercial UNION أعلنت عن ربح مقداره ٧ر٥ مليون جنيه استرليني للربع الأول من عام ١٩٨٦ م مقابل ٧١ر٥ مليون جنيه خسارة للفترة ذاتها عام ١٩٨٥ . وشركة Genral Accident ذكرت ان رقمها في هذه الفترة قد يصل الى ٥ر١ مليون جنيه استرليني مقابل ١٨ر١ مليون جنيه خسارة في العام السابق ، كما اعلنت شركة Royal عن ربح مقداره ٢٩ر٤ مليون جنيه مقابل ٣٧ر٣ مليون جنيه خسارة للربع الأول من عام ١٩٨٥ .

حادث بوبال كان عملاً تخريبياً !!!

تدعي الآن شركة يونيون كاربايد Union Carbide الأمريكية والمسؤولة عن أسوأ كارثة صناعية في التاريخ في بوبال ـ الهند ـ كانون الأول ١٩٨٤ ، بأن سبب الكارثة كان عملاً تخريبياً متعمداً قام به أحد الموظفين في الشركة . وقالت بأن العامل المسؤول لا زال على قيد الحياة وسيتم استجوابه من قبل المحكمة المختصة بهذه القضية في الهند في نهاية هذا الشهر (آب ١٩٨٦) .

ونقل عن السيد جاكسون براونـــغ Jackson Browing نائب رئيس شركة يونيون كارباید للصحة والسلامة قوله بأن لدى الشركة الآن دليلاً واضحاً بأن أحد العاملين قام بتوصيل خرطوم مياه الى وحدة Methyle Isocyanate Unit في المعمل مما أدى الى اندفاع الغازات السامة التي أودت بحياة حوالي ٢٠٠٠ شخص .

وكانت شركة يونيون كاربايد قد أعلنت ومنذ بداية التحقيقات الى أن هناك عملاً تخريبياً الا أنها لم تحدد ذلك بدقة .

ومن الجدير بالذكر بأن محكمة في منطقة بوبال في الهند ستنظر في قضية ادعاء الحكومة الهندية ضد الشركة الأمريكية قبل نهاية الشهر (آب ١٩٨٦) .

ـ عن جريدة Financial Times عددها رقم ٣٠٠٠٣ تاريخ ١١ آب ١٩٨٦ .