

الراعي العربي

AL-RAEED AL-ARABI

مجلة فصلية تعنى بشؤون التأمين وإعادة التأمين

تصدرها شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين، دمشق

السنة العاشرة - العدد الثامن والثلاثون - الربع الأول ١٩٩٣

المشرف العام

رئيس مجلس الإدارة الأستاذ رائد إسماعيل

رئيس التحرير

عبد اللطيف عيود

- المواضيع المنشورة في هذا العدد لا تعنى بالضرورة عن رأي المجلة
- نوزب المواضيع مختص لإصدارات طباعة فقط
- المراسلات باسم رئيس التحرير



شركة الراعي العربي لإعادة التأمين

كاملتقيق

تأمين جميع أنواع إعادة التأمين
منذ عام ١٩٧٦

أول فترات لبرية

الرقم	١٩٨٨	١٩٨٩	١٩٩٠	١٩٩١	١٩٩٢	١٩٩٣	السنة
رأس مال مشروع	٢٢٣٠	٢٢٣٠	٢٢٣٠	٢٢٣٠	٢٢٣٠	٢٢٣٠	٢٢٣٠
إجمالي الأرباح المؤقتة	٧٧٢٢	١٠٠٠٠	١١١٢٦	١٢٣٢٨	١٣٦٥٦	١٥١٥٦	١٦٦٥٦
أرباح المسقط بها	٤٣٠٨	٥٦٣٢	٦٠٠٠	٦٤٤٦	٦٩٥٤	٧٤٥٤	٧٩٥٤
التأمينات المؤقتة	١٢٤٤٧	١٢٤٤٧	١٢٤٤٧	١٢٤٤٧	١٢٤٤٧	١٢٤٤٧	١٢٤٤٧
إجمالي الموجودات	٤٤٤٥٦	٤٤٤٥٦	٤٤٤٥٦	٤٤٤٥٦	٤٤٤٥٦	٤٤٤٥٦	٤٤٤٥٦

تقريباً

مستقل طابعا، ورقا، شارع الشهيد، قطر دمشق - ١٧ حافة الشمالي - ١٥
 هاتف: ٢٤٧٥١١ - ٢٤٧٥١٠ - فاكس: ٢٤٧٥١١ - ٢٤٧٥١٠
 بريد إلكتروني: raeeed@syria.net.sy
 دمشق - الجمهورية العربية السورية

مكتب: ٢٢٣٠ - ٢٢٣٠

شارع الجمهورية - من ب. ٢٢٣٠
 فاكس: ٢٤٧٥١١
 بريد إلكتروني: raeeed@syria.net.sy

فرع حلب

المحتوى

الصفحة	الكاتب	الموضوع
٥	عبد اللطيف عيود	تداعيل الأخطاء
٢٩	ميشيل جودار	في حوادث الطيران المدني تأمين الحاصلات الزراعية
٥٠	د. عبد الزمرو عبد الله	تجربة الإمارات الصحراء المغربية
٧٨	د. ه. و. شوكهاران	تأمين الصناعة النفطية وخدماتها
٩٠		التأثير المحتمل للوحدة الأوروبية
		مطرفات

تدخل الأخطاء في صمود الطيارين المدني

إعداد : عبد الطيف عيزد

١ - مقدمة

تتميز الإحصاءات والتقارير الزمنية إلى أن ٦١ بالمئة من مجموع حوادث الطيران، خلال العقود الأخيرة، تُعزى لاختطاء الإنسان،. ونتيجة لذلك فإن جهوداً حثيئة قد بُذلت لتحسين أنظمة تدريب واختيار العناصر البشرية (طيارين وفتين وعناصر خدمه أرضية وجوية) الذين يحملون على كواهلهم عبئاً كبيراً ومسئولية

• خلال النصف الثاني من العام الثالث ١٩٩٧م نشرت شركة إعادة التأمين المعروفة المصروفة Swiss Reinsurance

company، بحثها العميق حول حوادث الطيران المدني، في منشور خاصة تحت عنوان System errors in Aviation

والدة عما يباع طيارين في تفتيشات الطيران ومعروفة بواقعة تحوالتة. فقد أصدرنا هذا الموضوع استناداً إلى البحث

المذكور، ونصّره معهود العناية....

ونظراً لعمول الموضوع، بالنسبة لحجم العلة، فقد أتركنا لشؤون على قسمين في هذا العدد، ولعدد الذي يليه.

جميع المراسلات باسم

رئيس التحرير

شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين

دمشق - سورية ص. ب. ٥١٧٨

خطيرة ناشئة عن ممارستها لهمهم في المشاركة بقيام الرحلات الجوية.... وهذه الجهود المبذورة التي تتركز على الرجال والنساء ممن ذرؤوا تدريباً ممتازاً، وإجازوا اختبارات عديدة لم تنف عند حدود اقتناهم لجمل الأعمال التي يؤدونها، بل وتشمل كذلك اختبارات فيزيولوجية وسيكولوجية وقياس لقدار وعقلانية رد الفعل عندهم... كما تم تبني برنامج تدريب مستمر ومتطور، وذلك كله حتى يستبعد - وإلى أقصى حد ممكن - احتمال الخطأ من أي من هذه العناصر، بغية الوصول بهم وبكل منهم إلى المستوى الذي يؤهله ويقضي له القدرة على وقف آثار الخطأ الأول أو الأخطاء التالية التي قد يقوم بها رجل آخر من أفراد الركب الطائر فيقطع بذلك سلسلة تتابع الأخطاء الفنية أو غير الفنية التي تؤدي إلى الحادث.

وهذا الحرص البالغ على تلافي الأخطاء قبل وقوعها، تفرضه طبيعة الخطأ في الطيران وصمامة ماقد يترتب عليه. وإذا كان لا بد من الاعتراف بأن الخطأ ظاهرة طبيعية يصعب تجنبها نفيًا مطلقاً، إلا أنه يتوجب التمييز بين خطأ يمكن إصلاحه بلاضحايا أو تكاليف باهظة وبين خطأ يؤدي إلى ضحايا بشرية وأكلاف مادية جسيمة يحجم يمكن أن يرقى إلى مستوى الكارثة. فعندما تخطيء بإدارة أحد أزرار جهاز التناظر وتظهر لك القناة التي لاتود رؤيتها فإذ لك سرعان ماتستدرك الخطأ وتضبط بشكل صحيح والمودة إلى ماتريد، ولكن ليس الأمر على هذه الصورة بالتأكيد، عندما يدار المفتاح الخطأ في غرفة القيادة في طائرة ركب أثناء تحليقها إذ قد يكلف هذا الخطأ منات الضحايا...

مثال

الحادثة المتساوية التالية توضح إلى أي حد يمكن أن يكون وقع الحادث سهواً، وضغ لحظات فقط.

في ٢٢ آب أغسطس عام ١٩٨٥ بينما كانت طائرة ركب من نوع (بوينغ ٧٣٧). تشرع في الإقلاع من مطار مانسترو بالكلترا.

وعند بلوغ سرعة الطائرة ما يكفي مباشرة الإرتفاع عن الأرض سمع قائد الطائرة صوتاً غير واضح يصدر عن الطائرة تحييل له - للوهلة الأولى - إن طائراً قد اصطدم بجسم الطائرة...، فقرر التوقف عن الإقلاع. وبعد تسع ثوانٍ فقط من سماع الصوت أوضح نظام الإنذار داخل غرفة القيادة ان الحرك رقم (١) قد بدأ يحترق، فطلب موافقة برج المراقبة على إخلاء الطائرة وقد تلقى هذه الموافقة فوراً وبدأ بإخلاء الركب من مخرج الطوارئ، على الجهة اليمنى للطائرة... وكان عصبر الخدمة المسؤول في الطائرة قد شهد اندلاع النار في الحرك فاندفع إلى غرفة القيادة، وبعد تلقيه التأكيد بالإخلاء من قائد الطائرة أعطى بدوره الأمر إلى أفراد الركب الطائر تعليمات الإخلاء، بينما حاول هو نفسه أن يفتح باب الطوارئ في يمين مقدمة الطائرة...، ولكنه فشل في ذلك لأن الباب كان قد تأثر بفعل حرارة الإشتعال...، وعندها حاول أن يفتح أحد مخارج الطوارئ فوق جناحي الطائرة، وقد تم له ذلك وتمكن بضعة أشخاص فقط من الخروج من هذا المخرج الضيق قبل أن يعلق بفعل امتداد اللهب المتزايد... وعلى الرغم من أن مطاقي المطار بأكملها كانت تغطي الطائرة بالمادة الرغوية إلا أن الحريق كان يمتد بسرعة كبيرة، وعاد مسؤول الخدمة من جديد يحاول فتح باب الطوارئ، الجني الأمامي، ونجح في ذلك ولكن في وقت كان الرعب والطلع قد دب بين ركب الطائرة مما أعاق خروجهم بالسرعة المطلوبة، وفي النهاية لم ينج من ركبها سوى ٨٣ شخصاً بينما الباقون وعددهم ٥٤ مسافراً فارقوا الحياة، ومعظمهم قضوا احتساقاً بالغازات التي أطلقتها عملية الإحراق.

٢ - الطيران أكثر وسائل السفر أماناً ...

من الناحية العددية، فإن عدد حوادث الطيران المدني قليل، بل يمكن القول إنه نادر.... ولكن عندما تقع مثل هذه الحوادث فإن عدد الضحايا قد يكون مرتفعاً وبشكل مأساوي... وتحت وطأة هذا الحس بالأمانة يتولد الإحساس بخطورة الطيران كوسيلة من وسائل الانتقال والسرور... ولكن النظر الموضوعية وتجرد لهذا الأمر يجعلنا ندرك أن الطيران - من الناحية العملية - هو الأكثر سلامة من جميع وسائل النقل الأخرى. ففي أسبوع واحد تؤدي حوادث الطرق، على مستوى العالم، إلى وفاة ما لا يتعدى حوادث الطيران خلال عام كامل!!! وهكذا تبدو صحة القول السائر وبأن الجزء الأكبر خطورة في السفر بالطائرة هو ذلك الجزء الذي تركب فيه السيارة من وإلى المطار.

وحقيقة الأمر ان اجراءات ووسائل السلامة في الطيران المدني قد تطورت إلى حد بعيد، وتطور كل يوم أيضاً مستفيدة من كل ما أتاحته التقنية الحديثة في هذا المجال، ومن كل ما أتاحت هذا النشاط الإنساني من خبرة التجارب والحوادث السابقة.

مثال

الإشهاب والكرارح مران، ثلاث، أو أربع مرات أحياناً تعتبر عنصراً هاماً من عناصر السلامة في الطيران المدني، وخاصة عندما يتعلق الأمر بالأجزاء أو المراحل الجوية، بحيث يغدو احتمالاً بعيداً جداً أن يفتى ثمة مجال للتجاوز أو العبور على أية نقطة من النقاط الواجبة الاستدراك.... والمثال الواضح على هذا هو وجود طيارين في غرفة القيادة، وكلاهما مؤهل لأن يتسلم زمام القيادة بمجرد في أي وقت يستدعي الأمر ذلك. وسالة الكرارح الإيجابية تعني الفرص الطبية لتجاوز حالات الطوارئ، أو الخطر عندما تتعرض لها

الرحلة الجوية.... فمثلاً لو فرضنا ان ثلاثة من أربع محركات في طائرة كبيرة قد توقفت أثناء الطيران فإن هبوطاً اضطرارياً يحصل أن يتم بنجاح كامل.... بينما لن يتحقق أي نجاح يذكر إذا كانت الطائرة بمحركين فقط، واضطرت للهبوط الاضطراري عقب توقفيهما أو فشلهما.. والحقيقة ان مثل هذا الواقع يلعب دوراً في تحديد مسار فوق مائي للطائرات ذات المحركين، ويشي هذا الأمر مسار جدلي طويل.

يختلف الطيران جوهرياً عن أي من النشاطات الأخرى، حيث يؤدي الخطأ فيه - ما لم يتم تداركه في الوقت اللازم - إلى كارثة مضمّنة، فيمكننا أن نتصور ان قطاراً قد فقد قوة دفعه أثناء مسيره لحمل في الطاقة المستخدمة، فإنه يمكننا الافتراض أن هذا القطار سيتوقف، عاجلاً أو آجلاً، عندما يفقد قوة تسارعه، وهذا الافتراض هو في الحقيقة أحد العوامل الذي يعزز الاعتقاد بأن السفر بالطيار هو أكثر وسائل السفر أماناً، ويشي أن الأمر ليس بهذه الصورة عندما يتعلق الأمر بالطائرة.

وفي هذا الإطار يمكن تقسيم الخطر إلى عنصرين أو جزئين رئيسيين، هما «احتمال وقوع الحادثة Occurrence probability» و«التأثير المترتبة على الحادثة Consequences» واحتمال سقوط الطائرة وتحطمها إنما هو نتيجة لا يمكن استبعادها حتى في أفضل الشروط النظرية، ووجود هذا الاحتمال متلائم تلازماً وثيقاً مع عملية الطيران،... وعليه فإن الطريقة الوحيدة لتبع هذا الاحتمال أو لقيمه بشكل مطلق هو أن لا نظير وهذه طريقة غير عملية بأي حال. وعلى ذلك فإن اجراءات السلامة لا تهدف إلى أن يصبح سقوط الطائرة أو تحطمها أمراً مستحيلاً، فهذه كهدا لا يمكن بلوغه، ولكن إلى تقليل احتمال وقوع هذا الحادث... إذ لا يمكننا أن نتصور شيئاً كالطيران مع انعدام كلي لعامل الخطورة. وانقاص عامل الخطورة هذا بشكل مطرد ليس سهلاً بأي حال. فهو يتطلب حداً أقصى من التنظيم وحجماً كبيراً من الاستثمار قد يزيد

الانقذاف الخطير .

تغيير اتجاه القاعدة بحيث يصبح جلوس الركاب عكس اتجاه الطيران والطائرة، هو أحد الإجراءات الممكنة لصحسين مستوى السلامة وفي نفس الوقت فهو لا يكلف شيئاً. ولكن هل المسافرون أنفسهم مستعدون لقبول الجلوس باتجاه مقلوب !!!

يمكننا التأكيد بدرجة كبيرة من الثقة أن مستوى التقدم التقني في مجال سلامة الطيران المدني لن يتراجع في المستقبل، وإن البحث في هذا المجال لن يتوقف عن التابعة والتطوير، وإن شركات الطيران سوف لن تعمل على الإقلاق من اتفاقها على تدريب الكوادر البشرية العاملة لديها وتأهيلها تأهيلاً كافياً لرغبتها في توفير النفقات أو تحقيق الوفورات فيما يقضيه تحقيق ذلك. تقول انه على الرغم من كل ذلك فإننا وبكل أسد، لا نعتقد انه وبالضرورة ستكون معدلات سلامة الطيران أعلى مما هي عليه الآن، ذلك ان الطيران بمد ذاته يمثل نظاماً معقداً ومتشابكاً حيث ان أي تغيير في أي عنصر أو جزء أو قسم يؤثر على الكل... وقد تلحق بشروط السلامة بعض الخلل وهذا احتمال وارد في إطار هذا النشاط المركب ولأن المسألة في الخلل بالنسبة للطيران لا يكون جزئياً عادة من حيث الأثر، فالطائرة لا تسقط جزئياً بل إنها تسقط أو لا تسقط... وهكذا تعزز الرؤية القائلة، على حق، إن القاعدة الجوهرية في مجال سلامة الطيران المدني هي ان لا تنتظر وقوع الخطأ ثم تنزل اصلاحه، حيث لا يكون ممكناً، بل يجب أن نعطي أي مؤشر سلبي مهما تضاعف حجماً كاملاً من الاهتمام وان نواجهه في الوقت اللازم.

٣ - الإحصاءات المربية

إن الإحصاءات المتعلقة بحوادث الطيران المدني تعطي الانطباع بأنه يمكن استخدام هذه الميزرات الإحصائية لاستخلاص وتعميم الخبرة الإحصائية، واستقراء

عما يتطلبه الطيران نفسه.... وحتى تقع طائرة ركاب برحلتها الجوية من مطار إلى مطار آخر فإنها لا تتطلب أن تكون صيانتها جيدة وطاقمها الجوي مؤهلاً علمياً وعملياً فحسب بل تمتد عدد كبير من المتطلبات الأخرى تشمل فيما تشمل المقاعد المقاومة للحريق، أفضة الأكسجين، أجهزة الاطفاء، أجهزة الرقابة الجوية في الفضاء وعلى الأرض، آلات ووسائل الاطفاء في المطار - وغيرها وغيرها... وجميع هذه المستلزمات يجب توفرها بالكيفية والكفاءة اللازمين مما يزيد الاحتمال بوصول الرحلة سالمة وفي نفس الوقت فإنه يقضي تكلفة لا يستهان بها... وحتى مع تلبية هذه المتطلبات بالشكل والكيفية والكفاءة اللازمة ومع تحمل التكلفة العالية التي تقضيها عادة صناعة الطيران والتي تعتبر حصة من حبات صناعة النقل الجوي، فإنه لا يمكننا غض النظر عن عوامل واعتبارات أخرى تلعب دوراً مؤثراً في سلامة الطيران المدني، وتضمن هذه العوامل فيما تتضمن الوضع الاقتصادي والثقافي للمستخدمين (خلاف الطاقم) ومستوى التدريب الذي حققوه، ومدى الاستجابة لإجراءات السلامة المتخذة التي قد لا يرحب بها في بعض الأحيان، فليس غريباً أن نجد عدداً من المسافرين يبدون اعتراضاً شديداً من إجراءات الرقابة الأمنية التي تخافس قبل الرحلة، على الرغم من أن هذه الإجراءات تزيد من مستوى الحماية ضد حوادث التخريب، ولا يغيب عن البال أن الاغراق دون كفاءة في ممارسة التدقيق الأمني لا بد أن يحدث أثراً مقاوماً داخل نفوس الركاب. وهكذا فمسألة سلامة الطيران المدني لا تقتصر على الجانب الفني فقط بل لا بد من مراعاة التوازن بين ما هو مرغوب وما هو ممكن في الوقت ذاته.

مثال

ليست كل الأشياء الممكنة أشياء مرغوبة بالضرورة، فلو أن مقاعد الركاب في الطائرة تدار عن وضعها الحالي بـ ١٨٠ درجة، فإن فرصة أكبر للنجاة قد تتحقق في عدد من الحوادث، ففي هذه الحالة لن يتدفق بالراكب من مقعده بل سيمنعه ظهر المقعد من هذا

وحى لاقتصر عملية المراجعة الضرورية هذه على ماتم تسجيله على شريط الصدوق الأسود في وقت يصبح فيه الافتراض إن ثمة خطأ أو أخطاء قد تقع دون أن تسجل على هذا الشريط... فإن بعض البلدان والشركات سلكت مسلكاً مختلفاً، إذ انها تطلب إلى قادة طائراتها أن يخبروا عن أية أخطاء أو مشاكل أو صعوبات بكتابة تقارير مغفلة عن الاسم أو التوقيع، ومع ضمان ان لأحد سوف يكون موضع مسألة أو تحقيق من جراء ما يورد في هذه التقارير. وطبعي أن تنبي إجراء كهذا قد يبيح لنا بناء احصائية أجمل للأخطاء التي كان يمكن أن تؤدي إلى حادث، مما يجعلها محط اهتمام مركز يؤدي إلى تفاديتها في المستقبل.

إن حجم الحادث أو أثره، كما نظهره الاحصائيات، يتقرر بصورة رئيسية في ضوء استطاعة وحمولة الطائرة النكوبة، وكلاهما الاستطاعة والحمولة عامل طرفي لا يتصل بسلامة الطيران ولا يحدد مداها. وإيضاح هذا الواقع نورد ما يلي:

طبقاً لاحصائية نشرتها المنظمة الدولية للطيران المدني (International Civil Aviation Organization) المعروفة اختصاراً ICAO فإن المعدل السنوي لعدد حوادث الطيران خلال الأعوام ١٩٧٩ - ١٩٨٨ قد بلغ ٢٢٤ حادثاً/سنوياً، بينما تظهر الاحصائية ان عام ١٩٨٥ قد سجل أكبر عدد للضحايا (١٠٦٦) ضحية من جراء ٢٢ حادثاً. ونصف عدد هؤلاء الضحايا قضاوا في حادثة واحدة. ولأن دعوتنا نقتصر ان ثلاث حوادث فقط ستقع في سنة تالية، فإنه سينظر إلى هذه السنة بمعنى الاحصائية المذكورة انها سنة جيدة، إذ أن عدد الحوادث التي وقعت خلالها يقل عن ١٥ بالمائة عن معدل عدد الحوادث للسنوات العشر التي عملتها الاحصائية (١٩٧٩ - ١٩٨٨).. مما يدفع للاستنتاج بأنواع مستوى السلامة لهذا العام بل ويظهر بأنه أفضل هذه الأعوام. ولكن لو فرضنا استطراداً أن الحوادث الثلاث

حوادث الطيران على أساس هذه الحجرة، كما أنها قد توحى بأنها تقدم مقياً لصحة وكفاءة الاداء في عملية الطيران وبالتالي لدرجة السلامة التي يتبع بها ليس في الحاضر فحسب، بل وتعد ذلك ليشمل الحوادث المستقبلية أيضاً...

والواقع أن العمل الاحصائي، في هذا الإطار، يتأثر بعدد من عوامل الخطر والصدفة حيث يغدو بناء نتائج عليه أمراً تكتشفه الصعوبة البالغة... وهنا لا بد من الإشارة إلى أن هذه الاحصاءات ليست مربية بطبيعتها، بل إن قراءة هذه الاحصائيات وتفسيرها وتنبؤها كأساس هي موضع الريبة.

فعندما يرتكب قائد الطائرة خطأ في ظروف جوية جيدة فإن نتيجة قد تكون عديدة، بل قد لا يترتب عليه أية نتائج سيئة، ولكن عندما يقترب الخطأ ذاته في ظروف جوية سيئة فإن ما يترتب عليه من نتائج قد تكون مختلفة جداً، وربما تكون بالغة السوء.... والاحصائيات تشمل عادة تلك الأخطاء التي سببت أو ساهمت على الأقل في وقوع حادث وهذا بدسهي لأنها احصائيات حوادث. أما نفس الأخطاء التي لم تؤدي إلى وقوع حادث أو لم تسهم فيه فإنها تغفل بمأى عن العمل الاحصائي وهذا أيضاً بدسهي لأن الاحصائية ليست احصائية أخطاء مجردة... وهذا الواقع يلور مظهرها يقول وإن تحقيق السلامة، أو زيادة معدل السلامة، يجب أن يركز على تجنب الخطأ، وليس على حسن الطالع الذي حال دون وقوع الحادث.

مثال

الصدوق الأسود الذي يسجل ما يدور في غرفة القيادة في الطائرة يصبح وسيلة من وسائل الرقابة التي تظهر، أو يمكن من خلالها، الانتباه إلى بعض الظواهر أو الحالات التي حصلت أثناء الرحلة الجوية، والتي كان يمكن أن تؤدي إلى وقوع حادثة... ولي عدد من الدول فإن استخدام هذه الوسيلة، الصدوق الأسود، لا يبر، أو انه يبر في حدود ضيقة وبصفة غير مرغوبة...

المذكورة كانت جميعها قد وقعت في طائرات من الحجم الكبير Wide body ، وأن أحداً لم ينبج من مسافريها الأيمائة، فإن عدد الضحايا في هذه الحالة سيسجل رقماً قياسياً يتجاوز أية سنة سابقة وأنه يعكس انخفاضاً في مستوى السلامة... وهكذا يُقدم العمل الإحصائي الجيد نتيجتين متناقضتين تماماً.

وتحاشياً لذلك فإن المنظمة العالمية للطيران المدني ICAO قد تبنت استخداماً جديداً يُبنى على معطيات أكثر ملاءمة، يأخذ بعين الاعتبار عدد المسافرين الذين انقلوا مستخدمين الطائرات وكذلك المسافات المقطوعة من قبل هذه الطائرات بحيث يقسم عدد الضحايا في كل عام على ١٠٠ مليون كم مسافر للعام نفسه.. وفقاً لهذا المعيار فإن ضحايا حوادث الطائرات خلال الفترة (١٩٧٩-١٩٨٨) قد تراوح بين ٠.١٠ ضحية لكل ١٠٠ مليون كم مسافر في عام ١٩٧٩ إلى ٠.٢٠٠ ضحية في عام ١٩٨٤ ولاشك أن تبني هذا المقياس يعثر أكثر عدلاً ومصداقية لتحديد مدى سلامة الطيران المدني خلال فترة معينة وأجراء المقارنات عليها.

ولكن مهما يكن الأسلوب المتبني في إعداد العمل الإحصائي واستخلاص نتائجه فإن التنبؤ بالحوادث المستقبلية بدلالة ذلك يعتبر ضرباً من المستحيل. ذلك أن عدد الحوادث - لحسن الحظ - قليل، ودراسة الاحتمالات للمستقبل يجب أن يركز دائماً على قانون الأعداد الكبيرة Large Number Law، وهذا غير متحقق فضلاً عن أن هناك صفة عدم الثبات في الشروط والظروف، والمثال المدرسي الذي يضرب عادة أمام الطلاب بأن حجر النرد (الزهر) سوف يأتي على شكل متساوٍ لكل وجه من وجوه الستة إذا أُلقي عدداً كافيًا من المرات، هذا المثال لا مجال للقول فيه هنا.. من جهة ثانية ومع مراعاة حقيقة أن نظام الطيران عرضة لتغيرات مستمرة فإنه يجب عدم الاستخلاص بأن الحد الأقصى لعدد حوادث الطيران سيزداد طردياً بالضرورة مع ازدياد حركة النقل الجوي... ولكن من الأصوب أن نتوقع تغيرات نوعية لحوادث الطائرات ربما قد تؤدي إلى هذه النتيجة، فخطر التصادم بين طائرتين في سماء المطار ينظر إليه

بأنه بعيد الاحتمال جداً عندما يكون الزمن الفاصل بين هبوط وإقلاع الطائرات من المطار العملي طويلاً (بضع ساعات مثلاً..) لأن الطائرة في مثل هذه الحالة لا تحتاج إلى الدوران في سماء المطار وقتاً قبل تمكينها من الهبوط.. أما إذا كان إقلاع وهبوط الطائرات يتم بفارق زمنية ضئيلة (بضعة دقائق).. فإن خطر حصول الاصطدام يضاف إلى احتمالات الأخطاء الأخرى، ويصعب القول أنه ليس ثمة خطر إضافي في مثل هذه الحالة... ولكن السؤال الذي يبقى بلاإجابة هو ما إذا كان هذا الخطر سينتقل وحتى يمكن أن يتم ذلك؟؟ واستقراء الإحصائيات قد يقدم الإجابة.. ولكن يخشى أن يكون ذلك بعد فوات الأوان.

وعلى الرغم مما ذكرناه أعلاه، فإنه لا يجب رفض المعطيات الإحصائية رفضاً مبدئياً وشاملاً... إذ تبقى هذه الإحصائيات ذات فائدة هامة، من حيث أنها تهيء لنا الفرصة للتبصر بالحدوث، واكتشاف العلاقات والتلائم الذي يتيح لنا إجراء المقارنات المفيدة. فالإحصائيات وسيلة مفيدة في ملاحظة الخطر ويجب ألا ننسى أن الإحصائيات لا تعكس إلا جزءاً من الواقع في أحسن الأحوال فهي تقدم مؤشرات مبكرة عن تطورات مستقبلية دون أن يكون لها القدرة على البت بأن هذه التطورات قد تحصل أو لا تحصل.

وكأ تطورت تقنيات الطيران بصورة مذهلة فحققت ما كان في يوم من الأيام مجرد تصور أو حلم لم يكن يراه إلا فئة من الناس الذين وصفوا بأنهم يملكون ولم يكن من المعقد أن مثل هذه الأخطام ستتحقق يوماً.. كذلك فإن الرؤى الخيفة والكوابيس القبيحة في الماضي ليست إلا الكوارث التي تحدث اليوم.

٤ - أخطاء في المنظمة

تأخذ البيانات العامة، المتعلقة بحوادث الطيران المدني، في اعتبارها نوعين من

الأخطاء التي تسبب الحوادث، خطأ انساني، وخطأ فني. ولا شك أن هذا النسيب الشديد يجعل في طياته نوعاً من العدالة تجاه جميع المعنيين بالحادثة. وفي نفس الوقت، لا بد من الاعتراف أن كشف الأسباب التي أدت إلى وقوع الحادث بالدقة والتحديد المطلقين سيكون بالغ الصعوبة ما لم يوضع في داخل هذا الإطار المبسط.

مثال

التدخين في «تواليت» الطائرة خطرٌ بوجه خاص، ولهذا يعلن دائماً عن منعه، والعديد من الركاب بل العالية العظمى من الركاب يحرمون هذا التحريم، ويتحدون به. ولكن نغمة بعض المسافرين، ولأسباب شتى قد تصل بمستوى ثقافتهم وتربيتهم الاجتماعية، يجذون من الصعوبة بمكان أن يفهموا مثل هذا التحريم. وتواجه شركات الطيران مشكلة حقيقية في رحلاتها إلى عدد من بلدان معينة عندما يُصر بعض الركاب على التدخين في ذلك الحيز الصغير الذي هو تواليت الطائرة. ونتيجة للدخان الذي ينفثوه بداخله فإن اشارة «حريق على متن الطائرة Fire on board»، قد تلعب بأعصاب عناصر طاقم الطائرة. وقد يحصل ان بعض الركاب ممن لديهم فكرة ما عن هذه الحالة يُقدمون على إعاقة عمل جهاز الانذار هذا بتغطية الجزء الحساس منه مما يُبطل عمله. وكان واضحاً لطواقم الطائرات أن عملاً كهذا قد يؤدي إلى حادث مرعب عاجلاً أو آجلاً.

وهكذا الفرح قادة الطائرات وأفراد الطواقم على الخطوط التي يتسوق إليها أن يعمدوا إلى كتابة نشرة موجزة بالمعلومات والحقائق المتعلقة بهذه المشكلة، وان توزع هذه النشرة على جميع المسافرين قبل الرحلة. ورغم بساطة الاقتراح ووجاهته في آن واحد فقد انقضت أشهر عديدة قبل أن يقتنع موظفون في تلك الشركات بتفيذ هذا

الاجراء الذي بدا لهم قليل الأهمية رغم انه بطوري على منع تحقق حادث محتمل.

وهذا المثال يبين بطريقة ما، إلى أي مدى يمكن أن يكون الطيران كمنظومة تقنية وانسانية معقداً، يتداخل فيها الخطأ الفني بالخطأ الانساني مع عوامل أخرى قد تكون بالغة الصغر وفي نفس الوقت بعيدة الأثر.

إن كلمة «خطأ»، التي يشيع استعمالها في حياتنا اليومية، تستدعي بالضرورة تحديداً فورياً مرتكب الخطأ، والناس يقتنعون جميعاً بأن عليهم قبول الحقيقة التي تقول انه لا يمكن تجنب الخطأ دائماً وبشكل مطلق.... وهذا المطلق الذي نقبل فيه الأخطاء العادية ببساطة يصعب قبوله عندما يتعلق الأمر بخطأ أدى إلى كارثة... ونصبح تحت الضغط والتأثير العام الذي يولده المخاوف التي يطلقها حاجساً لا بد من إيضاحه وتفسير أسبابه لكبح المخاوف وأقصى سرعة ممكنة.. وغالباً ما يخفف هذا التوتر عند معرفة ما إذا كان نغمة جهة معينة يُسحق عليها باللائمة.

لقد لوحظ أنه عندما يفصح عن أسباب الحادث على انها ناشئة عن خطأ بشري فإن معظم الناس يظهرون اهتماماً أقل من الاهتمام الذي يظهرونه عندما يعلن أن الحادثة ناشئة عن خطأ فني في الطائرة بحيث تكون ردة الفعل معادية لطراز الطائرة بشكل يهترئ الثقة فيها، ويؤدي إلى تجنب ركبتها. وقد حصل هذا الموقف فعلاً خلال شهري كانون ثاني/يناير وشباط/فبراير عام ١٩٩٢ بعد تحطم طائرة من نوع إيرباص A-320 قرب مدينة ستراسبورغ في فرنسا حيث رفض عدد كبير من المسافرين العاديين أن يركبوا طائرة من نفس الطراز ولو أدنى ذلك إلى إلغاء سفرهم... بطبيعة الحال فإن هذا الموقف المعادي لطراز الطائرة لم يستمر طويلاً ولكنه مثل ردة الفعل المباشرة.

إن المفهوم الصحيح السائد هو أن الانسان غير معصوم من الخطأ، وهذه البهيمية التي يؤمن بها الناس تحدث أولاً مطلقاً عندما يرتبط الأمر بخطأ انساني، ويختلف

وأثناء الطيران يعمل لعزيم مسار الطائرة في الهواء وحالما تتحرك حركته يعمل على تركيز وزن أكبر على عجلات الطائرة مما يجعلها تهبط بكفاءة أكبر... ولتسهيل عمل قائد الطائرة فإن نظام عمل ال Spoilers في نموذج الطائرة التي تحطمت في تورنتو بالإضافة إلى كونه نظاماً أوتوماتيكياً يعمل بملامسة العجلات لأرض المطار، فإنه يُمكن الطيار من تحقيق حركة نظام الفرملة يدوياً لأي حالة من حالات الطوارئ. ولكن لو حصل هذا الاستخدام بينا الطائرة لانتزاع في الجو أو عند اقترابها من الهبوط، فإنها ستتهبط عمودياً وتحدث الكارثة نتيجة خطأ لا يمكن إصلاحه.

في ذلك اليوم الخامس من تموز/يوليو ١٩٧٠ هذا ما حصل فعلاً، فخلال محاولة الهبوط أقدم القائد المساعد للطائرة على استخدام الدراع التي تحمّر امتداد ال Spoiler مثل ملامسة العجلات للأرض وهكذا حصلت الكارثة ولم ينج أحد.

ومن خلال التحريات التي أعقبت الحادث، ومن الاستماع إلى تسجيلات الصندوق الأسود سُيخ صوت القائد المساعد للطائرة قبل لحظة سقوطها وهو يقول: «أسف... أسف... يا إلهي...». وتعزز هذا الاعتراف الواضح من القائد المساعد، باستكمال التحريات التي أكدت وبشكل قاطع ان قائد الطائرة حرك الفرملة آلياً، في حين انه لو لم يفعل ذلك لكانت هذه الحركة قد تحققت تلقائياً عند لمس الأرض كما هو مصمم للعمل.

وظل السؤال الكبير قائماً لماذا أقدم الطيار المساعد على هذا التصرف؟؟؟. وبطبيعة الحال لم يجد جواباً... وتكرر الحادث في طائرة ثانية وثالثة من نفس نموذج الطائرة ونفس الطريقة السابقة... وخضع هذا النموذج لزيد من الفحص الفني، وأمكن

الأمر عندما يربط الحادث بخطأ فني في صنع الطائرة، أو بعجز في الأداء ناشئ، عن نقص في كفاءة التصنيع. فهذا النوع من الأخطاء يصعب على الشخص العادي فهمه أو استيعابه، والشكوك التي تنشأ حوله كبيرة عادة، وبؤثرة على الجمهور أكثر بكثير من تلك التي تعزى خطأ العامل البشري.

وسواء أُرجم الحادث خطأ بشري أم خطأ فني، وعلى الرغم مما يتضمنه هذا التفسير للحادث من بساطة وبدائية، فمسا لاشك فيه أن ذلك يساعد في السيطرة على مشاعر الخوف التي تؤثر على الناس سلباً في نطاق استخدامهم للطائرات كوسيلة سفر... ولكنه يؤثر في نفس الوقت - وبصورة سلبية أيضاً - على متابعة التحري والتدقيق لمعرفة السبب في حصول الخطأ فالقول بالخطأ البشري أو الخطأ الفني وفي الحالتين يجب أن يستتبعه بالضرورة الوصول إلى معرفة سبب هذا الخطأ، وفي هذا المجال يذكر Henk de Groof أحد كبار مصممي طائرة فوكر، في ورقة قدمها إلى مؤسسة سلامة الطيران The Flight Safety Foundation (وإنه على الرغم من أن نتيجة التحريات في الحوادث قد أظهرت أن أخطاء أفراد الركب الطائر كانت السبب في عدد كبير من الحوادث، ولكن لم يحدث أن توسعت هذه التحريات للإجابة عن سؤال بالغ الأهمية هو لماذا ارتكب هذا الخطأ؟؟؟)

مثال

تاريخ الخامس من تموز/يوليو ١٩٧٠ تحطمت طائرة من طراز D.C.8 بالقرب من تورنتو بكندا، وكان على متنها ١٠٩ مسافرين لم ينج منهم أحداً إضافة إلى طاقم الطائرة.

لفهم هذا الحادث تجدر الإشارة إلى ناحية فية بسيطة من تقنية الطيران، ف نظام الفرملة أو المكابح Spoiler المثبت على الجناحين والذي يعمل بصورة تلقائية عندما تمس عجلات الطائرة أرض المطار هذا النظام له دور حيوي في إيقاف الطائرة فهو في الحالة العادية

وعولج الأمر ببساطة متناهية فقد أجرى تعديل طفيف للغاية لايصبح بتشغيل المحرك العكسي أثناء الصلحيق...!!

وغالباً ماتؤدي عمالة الإجابة على هذا السؤال إلى أسئلة أخرى كثيرة، حول دور الصانع ومدى مألديه من معلومات كافية بالحقائق اليومية لعملية الطيران.. ومستوى المراقبة والتدقيق المتوفرة لديه.. وتتجاوز الأسئلة دور الصانع إلى دور قائد الطائرة.. فهل له حرية تقييم تجهيزات السلامة؟ ثم هل له أن يرفض الطيران على الطائرة في حالة عدم اقتناعه؟ وهكذا فإن خلاصات أكثر من هامة بين وجهات نظر متباينة فهذه الحالات المعقدة، فنحن نتعامل مع أناس مختلفين، ومع مواد كثيرة مستخدمة في الصنع، ومع ظروف تشغيل متباينة. والأختلاف في وجهات النظر عند تحديد المسؤول عن الخطأ الانساني الذي أدى إلى الحادثة يجب أن لا يكون، بأية حال، دافعاً للتراجع عن الاستمرار في البحث والتقصي للوصول إلى تحديد واضح لكمين الخطأ. وإذا كان في الخطأ أي تقصير أو حرق للقواعد بما يعنى للاهمال أو للتصرف العمدى المسبق التصميم فعندها وعندها فقط يجب أن تبدأ المسألة بكل أبعادها وتناجها.

مثال

في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٠، وفي سويسرا تحطمت إحدى طائرات الركاب مما أودى بحياة عدد من البشر. وأظهرت التحريات اللاحقة أن الحادث جاء نتيجة حالة معقدة ومتداخلة لسلسلة من المصادفات السيئة.

تحت ظروف معينة، فإن خطأ ما في رؤية مسار الهبوط التدريجي إلى المطار قد يؤدي إلى مباشرة الطائرة لخطوطها في مرحلة مبكرة جداً، وإذا لم يستدرك هذا الخطأ فقد تسقط الطائرة قبل بداية الهبوط.

الوصول إلى استنتاج مفاده أن عملية الفرملة التي يتولاها نظام Spoiler عند ملازمة الأرض أو عند تشغيله يدبياً تعتمد على آلية واحدة وإذا فصلت هذه الآلية عن بعضها وأمكن إجراء تعديل يمنع التشغيل اليدوي إلا عند ملازمة الأرض كبديل عن التشغيل التلقائي في حال فشل هذا الأخير فإن خطر التشغيل الخطيء للنظام الذي أدى إلى هذه الحوادث سوف يزال بشكل نهائي،، وسرعان ما عمدت الشركة الصانعة إلى إجراء تعديل طفيف للغاية في جميع الطائرات من نفس النموذج حيث زودت ذراع العتلة المتصلة بال Spoiler بقلع يمنع تحويرها خلال التحليق لأي سبب كان أو بالصدفة.

لقد كان الخطأ خطأ بشرياً، نعم، ولكن ليس خطأ قائد الطائرة بل خطأ الصانع بصورة رئيسية... وهكذا فإننا نتجاوز السؤال التقليدي عن هوية مرتكب الخطأ إلى سؤال أكثر حيوية وهو لماذا ارتكب الخطأ؟؟!!

مثال

في حالات معينة من زيادة الضغط الميكانيكي خلال الرحلة الجوية تستطيع طائرة D.C.8 أن تؤدي نوعاً من «الفرملة» التي تؤدي بدورها إلى تخفيف هذا الضغط، وذلك بتشغيل قوة دافعة عكسية «Thrust Reversal»

وفي الجيل التالي من هذه الطائرات D.C.9، لم يكن مسموحاً بتشغيل قوة الدفع العكسية هذه إلا بعد ملازمة عجلات الطائرة لأرض المطار... ولأسباب غير واضحة تركزت امكانية هذا التشغيل مساحة للطيارين حتى أثناء الرحلة الجوية!! وعمم على جميع الطيارين الذين تحولوا من D.C.8 إلى D.C.9 بأن لا يستعملوا هذه الامكانية أبداً أثناء الصلحيق..

فما الذي حدث؟ أحد الطيارين صدفة أو بحكم العادة شغل قوة الدفع العكسي أثناء طيرانه مما كاد أن يؤدي كارثة رهيبة....

وإنه يجوز القول في مثل هذه الحالات التي تخمين فيها القواعد والشروط والظروف وتختلف بشكل يجعلها غير متلائمة من الناحية العملية أن الخطأ ليس مجرد خطأ بشري أو خطأ فني بل إنه سلسلة الخطأ التي نتجت دون امكانية توثيقها... وهذا النوع من الأخطاء الركية يصعب تجاوزه، مهما تحسنت التقنية وهما ارتفع مستوى التدريب الذي يخضع له الأشخاص، إذ نمت أخطاء تعزري المنظومة لا بُدَّ من السيطرة عليها قبل أن نخلم بذلك.

٥ - تجاوز الحدود!!!

تخوض البشرية دائماً صراعاً مستمراً لتجاوز حدود القدرة الطبيعية للإنسان كقدر في المجتمع الذي ينتمي إليه، ويحلي هذا الطموح في مجالات عديدة من نشاطات المجتمع، ولا يمكن لأحد أن ينفي أن الطيران نموذج لهذا الصراع المستمر. وكانت الآلة الطائرة التي صممها وبنائها G. Cayley في عام ١٨٠٩ تمثل حالة من تلك الحالات التي يتفوق فيها الإنسان على ذاته، وأمناد لطاقة الإنسان كمخلاق بشري.

وكان أولئك الرواد الأوائل في حقل الطيران سعداء جداً عندما استطاعوا التحكم بالآلة الطائرة ليجعلوها تهبط بسلام، وكان أمر الهبوط هذا من الأمور البالية الصعبة والتي استعصت زمناً طويلاً... وعندما حُلت مسألة الإقلاع والهبوط هذه بنجاح واضح فقد فتحت لهم آفاق جديدة. فمدة بقاء الطائرة في التحليق كانت محدودة جداً بضعة دقائق أو ما شابه ذلك. وهكذا ولد التحدي من جديد بإطالة مدة الطيران القصوى التي تستطيعها الطائرة وذلك بهدف زيادة المسافة التي يمكن للطائرة قطعها في رحلة واحدة.

وكانت القدرة على الارتفاع محدودة أيضاً، وذلك بسبب البرودة الشديدة في طبقات الجو العليا، إضافة إلى نقص الأوكسجين.... وكل من هذه المسائل كانت

الشركة الصانعة للجهاز الذي يستخدم هذه الرزية كانت قد أخبرت شركة الخطوط الجوية المعنية، بوجود احتمال خطاً فيه قد يؤدي إلى تقديم بيان غير صحيح عن درجة التقرب التي حققها الطائرة باتجاه الهبوط، ولكن الشركة الناقلة لم تعر الأمر الاهتمام الكبير الذي يستحقه وباعتبار أن الطائرة مزودة بجهازين من هذا النوع فإن وجود احتمال خطأ في أحدهما يمكن استدراكه بالجهاز الآخر. والحقيقة أن هذه المعلومات المتبادلة بين الشركة الصانعة وشركة الخطوط لم يطلع عليها قائد الطائرة لأسباب غير محددة.

وهكذا فعندما أظهر كل من الجهازين معطى مختلفاً فقد استبعد قائد الطائرة معطى الجهاز الصحيح، واعتمد على الآخر، وكانت النتيجة أن الطائرة هبطت قبل بلوغها المطار، وتخطمت في بطن جبل مجاور كان الطيار يعتقد أنه قد تجاوزه.

فلو أن قائد الطائرة لم يعتمد على مؤشر الارتفاع فحسب، وتحقق من صحة ارتفاعه بوسائل أخرى متاحة في غرفة قيادته، فإن الخطأ كان يمكن استدراكه في النهاية.

ولو أن برج المراقبة تدخلت بما لديه من وسائل تكشف حقيقة صحة التقرب ومدى الارتفاع لتسيب قائد الطائرة - حيث يفترض أن يتم تدخل كهذا في هذه الحالة - بما يمكنه من تجاوز الحادث. ولكن شيئاً من هذا لم يحصل.

هذه الحادثة تعتبر حالة نموذجية لما يمكن أن نسميه تداعبي الأخطاء من أكثر من جهة، فالحادثة في هذه الحالة لا يعود إلى خطأ فردي فقط بل إلى جملة أفعال وقواعد وعادات وأخطاء مما أسفر عن تحقيق الحادث المؤسف.

معضلة في البداية لم يكن سهلاً تجاوزها، ولتقصن جموهري في المعلومات القيرالية كما يبدو. فإن أجنحة الطائرة كانت حيناً صغيرة جداً، وحيناً كبيرة جداً، وكانت إما قوية جداً، أو ضعيفة جداً..

وفي هذه الأيام نُسِي الطائرة على شاشات الحاسب الآلي، وأول طائرة بنيت بهذه الطريقة بدت متكاملة منذ الوهلة الأولى، وشتان بين الأداء المتكامل لهذه الطائرة وذلك الأداء الذي قامت الطائرات في أيامها الأولى... وتواضع الأداء كان امتداداً لتواضع الأهداف، ففي تلك الأيام لم يكن ثمة داعٍ لطرح السؤال حول صلاحية قائد الطائرة لإكمال الرحلة الجوية نظراً للمدى القصير للطيران الذي كان يمكن تحقيقه... ولكن التطورات اللاحقة قلبت الموضوع رأساً على عقب فمدى الرحلة الجوية زمنياً لم يعد محدداً بالقياسات في إطار زمني قصير، فمن الناحية التقنية البحتة فإن امكانية الطيران دون توقف لمدة ستة عشر ساعة متواصلة أمر ممكن ومعقول، ولكن أصبحت امكانية قائد الطائرة في الاستمرار بكفاءته الكاملة هي موضع الاهتمام. ويمكننا أن نفترض نحن انه بعد عشر ساعات أو اثني عشر ساعة من التركيز الشديد الذي يتطلبه عمل قائد الطائرة فإنه لن يكون بحالة حيوية كافية للاستمرار أكثر من ذلك، ما لم تتيح له الفرصة للاستراحة واستعادة نشاطه كاملاً، وإلا فإن احتمال ارتكاب الخطأ يزداد. والافتراض نفسه صحيح بالنسبة لباقي أفراد الركب الطائرة بشكل أو بآخر، فوجود هذا الطاقم في غرة القيادة لن تدع له مجالاً للراحة على متن الطائرة حتى عندما يستبدل الطاقم بطاقم آخر عمول الذي يكون التعب قد أصابه كما يصيب أي مسافر آخر على متن الطائرة بفعل الشروط المناخية فانخفاض درجة الرطوبة في الطائرات الحديثة قد تعبط إلى ما تحت ثلاث درجات، وهذه الدرجة أقل من درجة الرطوبة المثورة في أية منطقة صحراوية جافة في العالم بما يؤدي إلى جفاف الأغشية المخاطية واحتقانها كما يلحق التعب بالعيون ويؤدي إلى انخفاض القدرة البصرية، وهذا الوضع غير اللامح لا يعرض له من هم في غرة القيادة فحسب بل

ويجمع من هم على متن الطائرة. وحقيقة عدم القدرة على الاستمرار بالأداء الكامل إلى وقت طويل ليست جديدة أبداً. وقد كانت، ولعوض الوقت، لا تأخذ اهتماماً كبيراً كونها لم تكن مشكلة حقيقة أو أنها كانت معالجة على أساس الرحلات القصيرة، وتطوير مدى هذه الرحلات أو دمجها أدى إلى ظهور ملح للمسألة.

مثال

إن طول الرحلة الجوية المناسبة وتحديد مداها وبالتالي زمنها، حيث يقضى خلالها أداء طاقم الطائرة مناسباً، يختلف تقديره من جهة لأخرى. ففي حين يعمل قائد الطائرة لمدة لا تزيد عن ١٤ ساعة مستمرة في عددٍ من الخطوط الجوية، فإن بعضها الآخر قد يقل أو يزيد عن ذلك...!!

بحقق التقدم التقني عمالاً واسماً للاستغلال الأمثل والأكمل لطاقة الانسان، ويطور لديه قدرات جديدة... ولكن لا يمكن لهذا التقدم أن يؤدي إلى تجاوز الحدود البشرية للانسان. ولذلك فإن كل إنجاز تقني جديد قد يدفع بالانسان أكثر إلى نقطة الحد الأقصى لطاقته، تلك النقطة التي يكون فيها مسيطراً على امكانياته وتحسن التصرف فيها بكفاءة واقتدار. وتجاوز هذه النقطة لا بد انه (إذا كان ممكناً نظرياً) فإنه سيؤدي إلى زيادة عامل الخطورة باعتباره يزيد من احتمال ارتكاب الخطأ. وهذا الواقع صحيح ولا مجال للشك بالنسبة لجبال الطيران، على وجه خاص..

ولأن مجال صناعة الطيران ما زال يؤذن بتقدم تقني أوسع فإنه كلما زادت الانجازات التقنية وتكثفت لتستغل طاقة الانسان وتغلو عليها، فإن معدل السلامة لا بد أن يتأثر سلباً بذلك. وهذه النظرية تفسر، بشكل واضح، ظاهرة بقاء درجة الخطورة الكامنة في الطيران قائمة ولو بشكل نسبي رغم التقدم التقني الهائل الذي حققته صناعة الطائرات خلال السنوات الفائتة، انه لحقيقة ثابتة ان الطيران المدني يعمل الآن بأقل مما يمكن أن يضاف إليه من تقنية أو إنجاز تقني جديد يمكن بشكل

مؤكد الوصول إليها. فمثلاً تستطيع مصانع الطائرات ان تبني طائرات أكبر وأكثر اتساعاً، وتستطيع أن تطلق طائرات ركاب أسرع مما هو متوفر حالياً، وكما فشل الرواد الأوائل من الطيارين لأن طاقمهم تجاوزت حدود التكنولوجيا التي كانت متاحة آنذاك، فإن التكنولوجيا الآن تزد الضربة الآن لتدفع الانسان خارج الحدود الطبيعية للبشر.

وطبقاً لدراسة أعدت من قبل شركة بوينغ لصناعة الطائرات (وهي أكبر شركة لصناعة الطائرات في العالم) فإن أقل من ٢٠٪ من جميع حوادث الطيران يمكن ردها - بشكل أولي - إلى إخفاق فني، وليس ثمة مقارنة أو احصائية لتحديد هذه النسبة بالنسبة للفترات الأولى من تاريخ الطيران. ولكن يمكن تأسيباً على تاريخ الحوادث المسجلة الاستنتاج بأن هذه النسبة كانت أعلى مما هي عليه الآن.... واحصائية بوينغ السابقة الذكر تستخلص أن ٧٠٪ من جميع الحوادث يمكن أن تعزى إلى أخطاء طاقم الطائرة، وهكذا فإن مجال الخطأ قد تغير من عيوب في الجانب الفني إلى أخطاء انسانية في استثمار هذه التقنية الجديدة، فهل يعني هذا أن التقنية قد تحسنت وان المقدرة البشرية قد تراجعت ١١٩٩ إن إدارة منظومة فنية أو الاستفاداة من تقنية جديدة يأتي نتيجة لعاملين اثنين، أولهما، تسهيل استخدام هذه المنظومة أو هذه التقنية، وثانيهما، معرفة دقيقة علمية، وقدرة عملية تركز على خبرة مستخدمها هذه التقنية.... وفي نشاط عصري ومتطور كالطيران يجب أن تتوفر مفاهيم عامة ومواصفات موحدة تبنيها جميع شركات وهيئات ومنظمات الطيران، ولكن لايجال لمثل هذا التوجه الموحد في مجال التدريب واعداد الكوادر فبعض شركات الطيران مثلاً تتفاد طائراتها من طيارين لديهم سنوات من الخبرة - ربما في مجال الطيران العسكري - ثم تقوم بتدريبهم على طائرات الركاب، وبعضها الآخر تلتجأ إلى اختيار أشخاص ليس لديهم أية خبرة ثم تبدأ بتدريبهم انطلاقاً من نقطة الصفر.... بينما ترى شركات أخرى أن لا تقوم بأية أعباء تدريبية فلجأ للتعاقد مع المدارس الأهلية الخاصة التي تتولى ذلك.

مثال

ويؤكد العلماء في معهد «Max Planck Institute» المتخصص بعلم الأجناس البشرية، أن الانسان يدرك ما يحيط به في زمن يتراوح بين ٢ - ٣ ثواني وهذا يعني أن الانسان يستوعب ويبدأ بالتصرف على هذا المدى الزمني المذكور. وتوضح الأبحاث الحديثة في هذا المجال أن تصرف الانسان يتبع بعد هذا التوالي بغض النظر عن المستوى التعليمي الشخصي، وهذا يقودنا إلى الاستنتاج بأن أية معلومة تقدم للانسان يجب أن تصبح له الوقت للاستيعاب خلال الثواني القلائ التي ذكرناها. ولألا فإن التواصل بين مؤشرات الآله (المؤشرات التقنية) وبين تصرف الانسان التابع لن يكون مضموناً بأي حال. .
وهكذا فالتقنية يجب أن تخضع لقوانين الطبيعة لأن تعلم الانسان واستيعابه يخضع لهذه القوانين ولألا فلن تسهياً الاستفادة منها بالصورة المرغوبة... وبغض النظر عن الطريقة التي يتم بها بناء طائرة، فإن قائدها لا يمكن له أن يحيط بما أمامه وما فوقه وعلى جانبيه وان تقرأ عيناه كل ما تقبل العدادات المشورة على ٣٦٠ درجة داخل كابينته، وحتى لو زدنا قدرته على الإبصار عن طريق عدسات تصوير فإنه لا يمكنه إلا أن يركز على قراءة أي مؤشر بشكل منفصل ولو وجدت كلها في لوحة أمامه، فالقائد نظرة شاملة واحدة كافية لاستيعاب كل ما حولنا أمر يخرج عن حدود الطاقة البشرية.

مثال

تاريخ ١٩٨٩/١/٨ كانت الطائرة بوينغ ٧٣٧ - ٤٠٠ تحاول الهبوط اضطرارياً في مطار EAST MIDLAND في إنكلترا، بعد أن اشتعلت النار في المحرك اليساري أثناء رحلتها، ولأن قائد الطائرة قد

تعرض سابقاً لحوادث عدة كان منسأها الحرك الأيمن من الطائرة مما ولد لديه انطباعاً خاطئاً دفعه إلى تصرف خاطيء بإيقاف الحرك الأيمن عن العمل الذي لم يكن به أي خطأ أو إشكال . وهذا الخطأ الجسيم كان قد لوحظ من قبل أفراد الطاقم إلا أنه لم يتم اخبار غرفة القيادة مما أدى إلى فقد 44 مسافر حياتهم . ومع انه يمكننا القول ان السبب الأساسي للحادث كان عطلاً فيأ أصاب الحرك إلا أن هذا المثال العملي يوضح كم هي بالغة الأهمية وسيلة نقل المعلومات والاتصال .

ومثل أية حال فإن التطور الكبير في مجال تقنيات الطيران وتداخل هذه التقنية قد قرها أكثر فأكثر إلى النقطة القصوى لتكاملات الانسان العادي ومقدرته على السيطرة . وهكذا غدا من الأهمية بمكان كبير أن تعرف بالضبط حقيقة هذه الحدود للمقدرة البشرية . وفي يومنا هذا فإن معظم الأخطاء التي ارتكبت في حقل الطيران إنما يمكن ارجاعها إلى حقيقة ان حدود المقدرة البشرية لم تلاحظ بما فيه الكفاية أو انه يولغ إلى حد كبير بهذه المقدرة سواء للشخص ذاته أو للآخرين .

تاممين المحاصيل الزراعية

تجربة الولايات المتحدة الأمريكية

عداد : Michel Gudger

مقدمة

المؤسسة القدرالية في الولايات المتحدة للتأمين على المحاصيل FCIC هي مؤسسة تملكها الحكومة بالكامل ، وتقع ضمن مصلحة دائرة الزراعة في الولايات المتحدة ، وهي المؤسسة التي تقدم تأمين محصولي متعدد المخاطر . ويتوجب التأمين الحالي يعطى المزارع حرية شراء ضمان للمنتوج بنسبة 50% ، أو 65% أو 75% من معدل الإنتاج التاريخي للمحصول في المقاطعة المعنية (1) . والخسائر تدفع لضعف

(1) المقاطعة : تسمى أصغر وحدة إدارية أمريكية ، ولكن تختلف مساحة كل مقاطعة عن الأخرى بشكل كبير . أيضاً قد تختلف المحاصيل ، بذلك واضح ، في داخل المقاطعة الواحدة وفقاً للتوزيعات ، وأنواع التربة وسقوط الأمطار . وقد تختلف أيضاً عناصر المزارعين الأفراد بشكل واضح ، وفقاً للحرية وتطبيق التكنولوجيا بطريقة ناجحة . وهكذا فإن مستويات التأمين قد تزيد عن العلة العادية للترفعة لبعض المزارعين الأقل إنتاجاً وقد تقل ، وبدرجة كبيرة ، عن العلة الترفعة عادة من مزارعين أفضل .

السنوات الأولى

بدأت المؤسسة عملها عام 1938 عندما أنشأها الكونغرس وبوليا لأول مرة بعد عازلات عديدة فاشلة من القطاع الخاص للقيام بهذا العمل. وفيما بين 1939 و 1947 حقق البرنامج النتائج التالية:

الجدول 1: نتائج عمل FCIC للأعوام من 1947-1939 (2) (5000)

نسبة خصصة	مليونين	مليون	مليون	مليون	مليون
1.04	5,603	1,411	34,474	1949	
1.51	13,469	9,135	63,029	1940	
1.68	14,924	11,279	101,700	1941	
1.49	24,937	18,236	197,614	1942	
1.87	53,331		244,394	1943	
				1944	
2.14	32,246	6,360	148,151	1945	
1.80	51,489	15,129	250,625	1946	
1.51	35,244	45,777	420,371	1947	
1.46	218,541	147,241	1,504,916	المجموع	

(2) هذا الجدول والجدول الذي يليه لم يتم تحميلها إلى بيانات ثابتة لتوضيح التضمين.

(3) هذه النسبة النسبوية لا تضمن الفئات التي تحملها المشروع. إن من المستحب حصر أيام الحصاد، وجمعها من موازنات مصالحة الزراعة الأمريكية. ولكني أرى أن أقرر بأنه إذا كانت الفئات متدخل في الحصاد، فإن نسبة الحصاد ستزحف إلى حوالي 1.8 أو إلى 1.80 من قيمة القسط.

وتراجع في الغلة يقل عن مستوى التأمين مهما كانت أسباب هذا الضعف. باستثناء فقر الممارسة الزراعية، أو بسبب الإهمال. وفي الواقع إن البرنامج عبارة عن تأمين ضد كل المخاطر. فموجب البرنامج الحالي يمكن أن يختار المزارع أيضاً سعراً من بين عدة أسعار. وهكذا يختار المزارع مقدار الحصول الذي يريد أن يؤمن عليه، والسعر الذي سيدفع له مقابل كل بوشل (البوشل = 60 باوند تقريباً أو 27.3 كغم) بنفس في الغلة عن مستوى التأمين الذي اختاره.

تمتلك المؤسسة القيدالية للتأمين على المحاصيل (FCIC) تفويضاً من الكونغرس لتعمل كمتؤمن حصيف سواء بتحديد أقساط تأمين عادة أو بتنظيم احتياطي لدفع الخسائر في السنوات ذات الخسائر الفادحة. وفي الحقيقة إن FCIC لم تفعل شيئاً من هذين الإجراءين (تعدد الأقساط العادية وتنظيم احتياطي للخسائر)، بل إنها تعتمد على الكونغرس ليخصص أموالاً إضافية في معظم السنين عندما يكون الدخل من الأقساط قاصراً عن دفع الخسائر. والمؤسسة FCIC مفوضة كذلك بأن تفصل إلى أكبر عدد ممكن من المزارعين، ومفوضة بأن تكون الإدارة الرئيسية للإعانة من الكوارث. وكما سنرى فإن هناك تناقضاً بين المصافة التأمينية وانخراط المزارعين في التأمين، وإن البرنامج لم يحقق شيئاً من الهدفين. وعدم النجاح هذا، يعود إلى تناقض الأهداف من جهة، وإلى المرافعة مع البرامج الجارية الأخرى من جهة ثانية.

وفي الوقت الحاضر، تم بيع المنتج (التأمين) والخدمات، على نطاق واسع، بواسطة شركات القطاع الخاص. وهذه الشركات معاد التأمين عليها لدى FCIC. ولقد بدء بالعمل بنظام المخصص في عام 1980 في محاولة لإخراج الحكومة من عمل التأمين المباشر. وقد كانت نتائج المخصص في حدها الأدنى لغاية الآن، كما لا زالت الحكومة تتحمل معظم المخاطر وجميع التكاليف.

المؤسسة أن تضع قسطاً يعادل 14% لتدفع حصادها⁽⁴⁾. وإذا كان على المرء أن يفترض بأن التكاليف الإدارية أضافت 30% إلى القسط المقرر، فإن معدل القسط اللازم لمواجهة الخسائر والتكاليف الإدارية يجب أن يرتفع إلى 18%.

التطورات الحديثة

في عام 1948 تمت مراجعة وتوسيع البرنامج بصورة كبيرة، وكانت وجهة النظر السائدة في ذلك الوقت (من المراجعة وتوسيع المشروع) هي ان المشروع كان متمركزاً بشكل هائل في منطقة الذرة الواقعة في الوسط الغربي للبلاذ، وفي منطقة القطن الواقعة في الجنوب وبذلك تكون المحاصيل معرضة لخسائر موجات الجفاف الشديدة. فإذا استطاع البرنامج أن يحقق انتشاراً جغرافياً أفضل للمخاطر المؤسمة، وتوزيعاً أكثر للمحاصيل، فإن النتائج ستتحسن بالتأكيد.

لقد ازداد عدد المقاطعات التي جرى فيها بيع التأمين بشكل سريع. إذ ارتفع من عدد قليل من المحاصيل أهمها القمح والقطن في عام 1948 إلى حوالي 30 محصولاً عام 1962. ومع حلول عام 1988، كان هناك 50 محصولاً مؤمناً عليه في أكثر من 21,000 مقاطعة، أي فعلياً في جميع المقاطعات الزراعية في أمريكا. وهكذا فإنه في نهاية الثمانينيات حققت FCIC توسعاً وانتشاراً في المخاطر الممتدة لمسافة 3000 ميل في القارة من الشرق إلى الغرب ومن الحدود المكسيكية في الجنوب إلى الحدود الكندية في الشمال.

(4) وزارة الزراعة الأمريكية، FCIC التقرير السنوي للكونغرس 1986-1981. تم تضمين حسابات السنوات الأولى في كتاب «تجربة برامج التأمين على المحاصيل» الذي ألفه Kramer و Randa و Orshber و Peter Barell الذي ألفه Peter Barell و ريدلاو في موضوع «التأمين على المحاصيل من أجل الصبغة - أبحاث وتجارب».

لقد أظهرت السنوات الأولى من حياة المؤسسة، مجموعة من المشاكل قدر لها أن تسبب إزعاجاً للمؤسسة على مدى عمرها وهي:

1. المساهمة في المشروع كانت (وما زالت) غير الزامية للمزارعين. وعلى أي حال فإن FCIC لا تستطيع (ولكن بإمكانات نافذة) أن ترفض أي طالب للمساهمة، وقام أكثر المزارعين مخاطرة بالانصاف للتأمين لأن البرنامج كان «مفتوحاً للجميع» ولا يرفض أحداً. وهذه العملية تدعى «الانتقاء الخاطيء» أو العكسي «Adverse Selection».
2. القسط هو شكل من أشكال «التصنيف الجغرافي» الذي في ظله يوضع على المزارعين في البلد الواحد الأقساط نفسها، بغض النظر عن تجربتهم الفردية. فالوكالة تضع نفس القسط على جميع المزارعين الذين يزرعون نفس المحصول وفي المنطقة نفسها، كما تقدم للمزارعين حرية اختيار الأقساط نفسها وضمانات الحصول نفسها. وبذلك نكون قد جعلنا البرنامج أكثر جاذبية للمزارعين ذوي الحصول المتدني والذي يقل عن مستوى الضمان، وفي الوقت ذاته أقل جاذبية بالنسبة للمزارعين الأفضل ذوي المحاصيل التي تزيد دائماً عن الضمان.
3. مؤسسة FCIC تشغلها الحكومة، وبذلك فالقائمة بعيدة عن تحمل نتائج تحديد أقساط تأمين غير كافية. وهما كانت الخسائر، فإن الحكومة ستدفع.
4. من ناحية بيروقراطية، تستطيع FCIC أن تبرر: انقطاع وجودها المستمر بجذبها المزارع نحو الانخراط في التأمين. وحيث أن البرنامج طوعي (اختياري). فإن وقع القسط من شأنه أن يقلل المشاركة ويضعف الفرصة لبقاء هذه المؤسسة.

وبالرغم من أن معدل القسط كان 9.4% خلال الفترة 1939-1947، فإن FCIC خسرت حوالي 50% زيادة عن الأقساط التي جمعت من المزارعين، لقد كان على

البرنامج دفع ما يزيد عن 7 بلايين دولار (البليون = 1000 مليون) كتعويضات تحمّل الحكومة منها 3.3 بليون دولار، إما كدعم مباشر وواضح، أو للخسائر التي تزيد عن أقساط التأمين المدفوعة في حين أن المزارعين ساهموا بحوالي 3.8 بليون دولار. التكاليف الإدارية أضافت حوالي 2 بليون دولار إلى تكلفة البرنامج. وقد كانت التكاليف الإدارية حوالي 55% من الأقساط التي دفعها المزارعون، وحوالي 44% من الأقساط (مجمعة) التي دفعها المزارعون والحكومة.

وكان إجمالي التكلفة التي تحملها الحكومة من البرنامج في حدود 55 بليون دولار، أو 500 مليون دولار سنوياً. ووضعها في إطارها الصحيح، فإن المزارعين حققوا صافي فائدة بانهز 3.3 بليون دولار. في حين تكلفت الحكومة 2.1 بليون دولار لتوصل تلك المبالغ للمزارعين (تكاليف إدارية) وهكذا فإن تكلفة معاملة التأمين كانت حوالي 64 سنتاً لكل دولار من صافي الدفعات المقدمة للمزارعين.⁽⁵⁾

للأعوام 1990-1980 حررت FCIC 79.2 بليون دولار كتأمين (أو إعادة تأمين) ودفعت خسائر قيمتها 7.1 بليون دولار، وهذه الخسائر كانت تستوجب تحصيل قسط مقداره 8.96% لتغطيتها. بالإضافة لذلك كانت النفقات الإدارية لتلك الفترة 2.1% بليون دولار. ولتغطية هذه الخسائر والنفقات كان يلزم أن تحصل FCIC قسطاً مقداره 11.60%، للوصول إلى نقطة التعادل.⁽⁶⁾

وفي الوقت الذي نجد فيه هذا السعر للقسط (11.6%) أقل من معدل الـ 18% المطلوب لدفع الخسائر في الفترة من 1947-1979، فإن هناك بعض الشك في وجود حتى فلة من المزارعين يرغب حقاً في دفع هذا المعدل للقسط. وحتى أنه مع التغطية

(5) يقول البعض أن تكلفة الادارة (وتكاليف التعامل) لا بد من احتسابها على أساس قسط الخربة والمزارعين والحكومة. فإذا استخدما هذا القياس، فإن تكلفة التعامل تصبح 44 سنتاً لكل دولار يسلم للمزارعين.

كاملت (مخصصة) مشروع FCIC في أواسط الثمانينات. وكانت الحجة في ذلك، أن القطاع الخاص يستطيع أن يدير المشروع بكفاءة أكبر من الحكومة، وأن القطاع الخاص يستطيع أن يساعد، حقاً، في تخفيض كل من التكاليف الادارية وتكاليف الخسارة الاجمالية للمشروع. ودخلت شركات عديدة من الشركات التي كانت قد عملت كمنافذ لتسويق البرنامج الحكومي، فمارس بيع وخدمة العمل العملي التأميني في بوالص خاصة، بدلاً من البوالص الحكومية. وكتبت هذه الشركة على بوالصها الخاصة عبارة التأمين واستلمت إعادة تمويل (بمقدار حوالي 35% من القسط) من الحكومة، لإدارة العمل، وأعيد تأمينها لدى FCIC على أساس المساهمة بالخسارة ضمن كونها معددة.

النتائج المالية

ان انتشار عدد المحاصيل والقطاعات وخصخصة البرنامج لم تستطع، كما هو متوقع، أن توزع الخسائر على أساس أكبر، ولا أن تجذب عناصر أفضل للتأمين لدى المشروع، ولم تساعد في تخفيض نسبة الخسارة، وكذلك لم تسبب في زيادة المساهمة الطوعية في المشروع.

في الفترة من 1986-1949 كانت نسبة مجمل الخسارة 133%، وفيما بين 1986-1981 ارتفعت نسبة الخسارة فعلياً، إلى 150%، وفي الفترة من 1981-1990 كانت نسبة الخسارة الاجمالية 152%. وهذه النسب للخسارة لا تتضمن المصاريف الادارية التي تضيف 45-35% على نسب الخسارة. وفي الواقع، ان البرنامج كان يضع أقساطاً تغطي حوالي نصف كلفة الخسارة. ومن ذلك المبلغ المفروض هناك ما يتراوح بين 40-30% دفعها الحكومة كدعم للأقساط. وهذه النسب المثيرة بشكها الجرد لا تعطي فكرة واضحة عن التكلفة الحقيقية للبرنامج. وكما نلاحظ في الجدول (2) فإن

ولا يبدو أن تخصصه، البرنامج قد أثرت سواء على شكل تكاليف أقل أو تعويضات أقل. وكما ظهر في الجدول (2) فإن التكاليف الادارية قد أشارت إلى ارتفاع مستمر وبشكل دائم، في حين كان هناك انخفاض ملحوظ في التعويضات على أساس الأيكر الواحد. ويعزى انخفاض صناعة التأمين الخاصة (القطاع الخاص) في الوصول إلى تكاليف أقل من خلال ادارة كفاء وضبط للمخاطر أكثر تحفظاً، إلى هيكلية البرنامج، وإلى عقد إعادة التأمين لـ FCIC (الذي يقدم على أساس أن تأخذهُ أو تتركهُ).

أولاً: الشركات الخاصة لا تستطيع أن ترفض أي طلب للتأمين (اللهم إلا استثناءات قليلة، كالتأمين بحزام). وثانياً: لا تستطيع الشركات الخاصة أن تغير في الأقساط أو في شروط البوليصة. وثالثاً: ستعوض هذه الشركات على أساس حجم مبيعاتها. ورابعاً: لديها القليل جداً من المخاطرة. والشركات الخاصة، في الواقع، أصبحت عبارة عن متعاقدين مع الحكومة (يقدمون الخدمة مقابل رسم بقبضته)، ولكي يرفعوا تدقياتهم النقدية إلى الحد الأعلى، فإن عليهم أن يتنافسوا على الزبائن، ويوجه مخاطبهم على الركلاء القادرين على أن يأتمروا بحجم كبير من العمل.

إن اتفاقية إعادة التأمين هي اتفاقية مركبة ومعقدة جداً ولكن صافي النتيجة واضح وجلي. فالشركات الخاصة المعاد التأمين عليها، في الغالب، لا تتحمل أية مخاطرة، واستطاعت أن تحقق أرباحاً، بالرغم من أن البرنامج ككل قد عانى من الخسائر.

وقد تم تطوير الجدول (4) من قبل مكتب الخاسية لحكومة الولايات المتحدة وبمساعدة من هذا الكاتب لتقييم المبلغ أو المخاطرة التي تتحملها شركات التأمين الخاصة من خلال اتفاقية إعادة التأمين لدى FCIC. وفي هذا الجدول، يفترض أن يكون أعلى حد للخسارة (MPL) حوالي 3350% أي بما يقارب 100% زيادة عن أكبر

(7) أي الحسارة القصوى الخاصة.

فالحسائر من عام 1980-1990، مثلاً، بلغت 190% من الأقساط التي دفعها المزارعون. وخلال هذه الفترة، دفع المزارعون أقساطاً تبلغ 3.8 بليون دولار تقريباً، وتسلموا تعويضات مقدارها 7.1 بليون دولار. وهكذا بلغ صافي الخمول إلى المزارعين حوالي 3.3 بليون دولار. وقد شمل تأمين المشروع 589.1 مليون أيكر تقريباً في الفترة الواقعة بين عام 1980-1990. وكان صافي الخمول من التعويضات إلى المزارعين حوالي 5.70 دولار لكل أيكر (13.68 دولار لكل هكتار) سنوياً.

وقد أضافت التكاليف الادارية للمشروع 2.1 بليون دولار، أو حوالي 3.56 دولار لكل أيكر، إلى التكاليف الحكومية. ولذلك فإن إجمالي ما تكلفته الحكومة من أجل تسيير المشروع للفترة 1980-1990 يقارب 9.26 دولار لكل أيكر مؤمن عليه (22.88 دولار لكل هكتار) سنوياً⁽⁶⁾. فلو جرى استبعاد العونة الضخمة جداً وحجتها عن البرنامج، فإن من المتوقع أنه سينكمش بسرعة كبيرة إذا لم يشمل، لأن كلفته ستجذب المزارعين ذوي المخاطر العالية جداً وتستبعد ذوي المخاطر القليلة.

وهكذا، فإن برنامج الولايات المتحدة يتطلب أن يدفع المزارعون والحكومة حوالي 12% من إجمالي مبلغ التأمين لتغطيته خسائر البرنامج والنفقات. وفي الوقت الحاضر، يدفع المزارعون حوالي ثلث هذه التكاليف فقط. ولكي يتدو البرنامج ذاتي التمويل، فإن من الضروري أن يرتفع سعر القسط الذي يدفعه المزارع إلى ثلاثة أضعاف ما هو عليه.

(6) مكتب الخاسية الحكومي (GAO) وبمساعدة الكونغرس والتأمين على المحاصيل قانون على تقديم المساعدة بصورة أكثر فاعلية من البرامج الأخرى، صفحات 211-199. GAO.RCED 89-211. ونظير GAO أيضاً زيادة مقدارها 2.3 بليون. دفعت تكلفة رأسية في برنامج. وهذا يبدو غير صحيح لأن تكاليف الحكومة من الاتفاقيات إما في التعويضات أو هي للصارف وليس كإرسال في التوسعة. وإلى المدى الذي لا يكون فيه هذه الأموال لم تنفع أما في التعويضات أو المصاريف فهي تعتبر بشكل أساسي تعويضات داخلية.

مساهمة البرنامج

في برنامج مدعوم بقوة، برنامج يدفع للمزارع، المؤمن على عاصميه، معقلاً قدره 5.70 دولار لكل هكتار سنوياً كمي يصبح ذلك المزارع مساهماً (مشاركاً)، لا بد وأن يفترض المرء أن عملية المشاركة في التأمين سيقتل عليها الجميع. وفي نهاية المطاف فإن المزارع أو أي كان يكون رافضاً لدعم الحكومة إذا هو لم يشترك. ولم تكن المسألة كذلك، بل ثبت أن هذا الاجراء كان من الصعب عليه أن يولد مشاركات في البرنامج.

جدول (5)
اتجاهات مساهمة FCIC (8)

نسبة مشاركة	البرامج ممولة	البرامج ممولة	البرامج ممولة	البرامج ممولة	البرامج ممولة
9.6	26,272	271,689	69	4,007	1980
15.2	41,996	242,311	30	5,969	1981
18.3	42,721	280,646	39	14,096	1982
11.6	27,925	240,103	32	17,113	1983
13.3	42,668	276,894	37	11,668	1984
18.2	48,537	265,967	39	18,892	1985
19.6	48,612	247,987	31	19,053	1986
20.1	49,134	244,807	42	19,761	1987
22.9	55,289	243,114	44	19,611	1988
40.0	101,562	254,295	36	20,503	1989
39.6	101,126	254,947	33	21,331	1990

خسارة حققتها المشروع لارتفاعه.

لقد قبل عندما تمت «تخصيص» نظام التأمين، بأن الشركات المعاد تأمينها ستحمل مخاطرة بموجب البرنامج المعاد بناؤه وبذلك يكون لديها حافز لحماية مصالحها بالإبقاء على المساهمات متدنية. ومن الواضح أن المخاطرة التي افترضتها الشركات الخاصة كانت في حدها الأدنى، أي أقل من 3%. وفي الحقيقة ان المرء إذا استخدم نسبة الخسارة الفعلية (التي تبلغ 150%)، أو السنة الوحيدة الأسوأ خلال العقد الماضي (240%) بدلاً من الحد المحتمل للخسارة (MPL) المنخفض جداً وهو 350% الذي استخدم في الجدول أعلاه، نقول أن الشركات الخاصة نالها أقل من 1% من مخاطرة برنامج التأمين على الخاصيل.

لقد سمح بناء (هيكل) عقد إعادة التأمين، بأن تقلل الشركات كثيراً من المخاطر التي تتحملها. وخلال 1981-1990 وقع البرنامج في نسبة للخسارة تساوي 152% (تعويضات مقارنة مع كل من أقساط الحكومة والمزارعين مجتمعين) وأدت خسارة على برنامج التأمين FCIC بحوالي 1.5 بليون دولار. وعلى أي حال، فإن الشركات المعاد تأمينها أظهرت أرباح تأمين (دخل الأقساط ناقصاً التعويضات) بما يعادل أكثر من 100 مليون دولار خلال الفترة نفسها.

جدول (4)
المخاطر التي تحملها القطاع الخاص بموجب تأمين FCIC
(بالمليون دولار)

1990	1989	1988	1987	1986
11,257	17,567	3,624	1,768	4,746
1,638	1,664	930	755	762
1,018	827	483	432	416
4	36	19	17	17
9,224	15,744	5,624	2,275	3,222

مخاطر وشرائح التأمين مدفوعة من: MPL
مخاطر وشرائح التأمين مدفوعة من: FCIC
مخاطر وشرائح التأمين مدفوعة من: MPL
مخاطر وشرائح التأمين مدفوعة من: MPL

أولاً: إن FCIC هي أصغر برنامج بين برامج الإغاثة من الكوارث والتي تديرها الحكومة في حين يبلغ مجموع ماتمتمته FCIC من تكاليف طبقاً لحساباتنا 5.5 بليون دولار بين عامي 1980-1990⁽⁹⁾، فإن مجموع فاتورة إغاثة الكوارث بلغت 25.1 بليون دولار. لقد قدمت الحكومة حوالي 8.9 بليون للإغاثة من الكوارث وأعطت قروضاً مدعومة للمزارعين ضعيفي القدرة على التسديد (وهي قروض لم يسدد معظمها كما تبين لاحقاً). وقد زادت كلفة هذه القروض عن 10 بليون دولار خلال عقد الثمانينات.

يفترض أن الـ 60% من المزارعين الباقين، الذين لم يشاركوا في برنامج FCIC، يعد عام 1988، لم تنجح لهم الفرصة للحصول على هذه المنح والقروض الحكومية (أي أن النظام أدى إلى استئثارهم). وعلى أي حال، فإننا إذا أخذنا النجاحات السابقة التي حققها مزارعو الولايات المتحدة في التنظيم السياسي والضغط من أجل هذه المنح والقروض الطارئة، وبعد ذلك إعفائهم من تسديدها، نقول إذا أخذنا ذلك بالاعتبار، فإن من المتوقع أن الـ 60% من المزارعين غير المشاركين في البرامج ستكون مسألة استئثارهم المفترضة موضع شك كبير. فالأحداث المتلاحقة برهنت على أن مواقف المزارعين كانت صائبة. لقد تم ادخالهم في برنامج 1990 للإغاثة من الكوارث⁽¹⁰⁾. وهكذا، فإن هناك برامج مجابهة ومنافسة في نظام الولايات المتحدة، تعتمد على قدرة

(9) قدر مكتب الخفاصة العام (GAO) فاتورة برامج التأمين على اغصانها بـ 6.1 بليون دولار، بسبب استثناء الكوارث الالمانية لـ FCIC، وليس مجرد الخدمات المعطاة للشركات الخفاصة التي كتبت قد احتسبها (أي احتسبها المؤلف). يقدر مكتب الخفاصة العام GAO أي فوائد الدعم تكلف الحكومة 4.9 بليون دولار، في حين أن الخسائر في تسديد القروض تسبب إلى زيادة 4.2 بليون دولار إلى التكاليف. إن استمرار الولايات المتحدة على أسعار فوائد غير مدعومة، واضرروا أيضاً على قروض مقرضين ذوي أعباء، في العديد من المناطق، يعني تطبيقه أو لا في الولايات المتحدة نفسها.

(10) سأت مزارعاً من كساس يزرع القمح في مزرعة الواقعة في منطقة معروفة للخصف، إذا كان قد اشترى تأميناً في ألابا بالتي وأضاف، أنه حصل على دعم أفضل وأرض من ذلك المزارع. سألته وهو ذلك Bob Dole الذي أرسل شيئاً بقيمة 500 دولاراً إلى مجلة إعادة انتخاب عضو مجلس الشيوخ (من كساس).

لحظم فترة المشر سنوات (1980-1990) أمكن اقتاع مزارع واحد من بين كل خمسة مزارعين للتوقيع على اتفاقية مع البرنامج حيث دفعت الحكومة جميع المصاريف الإدارية ودعمها للقسط ويبلغ لأناس به زيادة عن دخل القسط. وحتى هذا الدعم لم يستطع أن يجذب المزارعين إلى برنامج التأمين. وأخيراً أدرك الكونغرس أن محاولات إصلاح نظام التأمين بشكل غير بارع لن يجعله نظاماً جذاباً. وبعد عام 1988 طلب الكونغرس من المزارعين أن يشاركوا في برنامج التأمين على المحاصيل لكي يستفيدوا من أية برامج في المستقبل، للإغاثة من الكوارث أو للقروض الطارئة. وارتفعت نسبة المشاركة إلى حوالي 40% في عام 1989 وأكثر من 100 مليون أكر سنوياً. وفي الواقع تم إعلام المزارعين بأنه لن يكون هناك أي إغاثة من الكوارث أو أية قروض طارئة إذا فشلوا في المشاركة في برنامج التأمين.

وفي الحقيقة أن الكونغرس سن قانوناً جديداً للإغاثة من الكوارث، ولكن لم يستثن المزارعين الذين لم يثبتوا تأميناً على المحصول. وفي العامين 1991 و 1992 يتوقع أن تهيئ المشاركة بشكل ملحوظ.

هل مزارعو الولايات المتحدة غير عقلانيين؟

التساؤل الذي يبرز من هذا التحليل هو: لماذا لا يرغب مزارعو الولايات المتحدة أن يشاركوا في برنامج مدعوم بشكل هائل، برنامج يوفر لهم تحويلاً صافياً يقارب 5.20 دولار لكل أكر (13.68 دولار لكل هكتار) سنوياً؟ وبالنسبة لعام 1988، فإن مزارعاً واحداً من بين أربعة وقع على اتفاقية برنامج لايرفض أحداً (باستثناء الحكوميين بجرالم). وحتى عندما أصبح مروطاً ببرنامج أخرى للإغاثة من الكوارث، فإن حوالي 40% فقط وقعوا على المشاركة. فلماذا يعارض مزارعو الولايات المتحدة برنامجاً مدعوماً بقوة، حتى عندما يطلب منهم أن يشاركوا فيه إذا كانوا سيصلون إلى برامج أخرى للإغاثة من الكوارث؟

فإن المزارعين، في العديد من الحالات، يستطيعون أن يحرروا (بمضمو) بشكل صحيح، وأن يؤمنوا عندما يكون احتمال حدوث الجفاف كبيراً. وليس لدى FCIC أي شروط يلزم المزارعين بالبقاء في المشروع لسنوات عديدة، وهو الشرط الذي من شأنه— لو كان موجوداً— أن يقلل من الدخول في نظام التأمين والخروج منه وفقاً للمسطر في كل سنة.

خلاصة

FCIC هي برنامج للتأمين وفي الوقت ذاته آلية لتحويل الدخل. لقد ارتأى الكونغرس أن يخلط بين وظيفة التأمين ووظيفة الحفاظ على الدخل. ولكن هذا المزيج يفشل على الناحيتين، فهو فاشل مالياً، كالتأمين، ومكلف جداً كآلية لتحويل الدخل. وكسومون (بكسر وتشديد الهم)، فشلت FCIC بشكل مستمر في وضع أسعار كافية بالرغم من 52 عاماً من المعلومات التي تشير إلى ضرورة رفع الأقساط بنسبة 50% تقريباً لمواجهة الخسائر، وحتى إلى أكثر من ذلك في حالة ما إذا كانت التكاليف كلها منتقل إلى المزارعين. فالنمسة لم تكن قادرة على بناء احتياطي لتعويض مقدار خسائر أعلى مما يتوقع. وبدلاً من ذلك أبقّت FCIC الأقساط متدنية لتساعد على زيادة المشاركة، وذهبت إلى الكونغرس طالبة مزيداً من الأموال لتدفعها للخسائر غير المرصودة في الميزانية.

ويبدو أن لهذا السلوك سبباً أولهما: إن الضغط السياسي أثر في إبقاء الأسعار بعيدة عن الزيادة. وثانيهما: ليس لدى FCIC حافز لمحاولة تعديل الأقساط لمواجهة الخسائر، أو لتعديل الضمان بهدف إلغاء الأقساء العكسي أو الحاطي، أو لتغيير شروط البوليصه سعياً لتخفيض التعويضات. وليس FCIC لـFCIC وصيد احتياطي لتدفع عنه، ولكنها تمتلك نفقة كاملة، وضمانة من الولايات المتحدة، ومكافئاً فإنها محمية ضد آثار الخسائر التي تصيبها، وهي الخسائر التي كان من شأنها أن تؤدي إلى إفلاس

المزارعين على تنظيم أنفسهم سياسياً للضغط من أجل الدعم. وفي الماضي كانوا ناجحين جداً في هذا المضمار.

وبذلك فإن التأمين على المحاصيل، هو إحدى الآليات التي يستطيع المزارعون من خلالها أن يخلصوا من آثار خسائهم الفادحة. وما يثير الاهتمام أن التأمين على المحاصيل هو البرنامج الوحيد الذي يطلب من المزارعين أن يشاركوا مالياً. فالإفلاس من الكوارث منحة، بينما القروض يتم دعمها بشكل كبير وكثيراً ما يحدث تخلف في تسديدها. في مثل هذا الوضع تكون حاجة المزارعين لشراء التأمين على المحاصيل قليلة جداً. ومادام المزارعون قادرين على تنظيم أنفسهم سياسياً، والضغط على الكونغرس من أجل برامج المنح المجانية، وبراغ القروض المدعومة، فإن التأمين على المحاصيل كوسيلة للتعامل مع مخاطر الكوارث لن تكون جذابة.

ثانياً: من المنفق عليه، بوجه عام، أن برنامجاً يقبل جميع المتقدمين له، ويفرض القسط نفسه على جميع المزارعين الذين يزرعون المحاصيل نفسها في المقاطعة نفسها، من المنفق عليه أن المزارعين الذين لديهم مخاطر أكثر سيبرزون للحصول على غطاء تأميني. وهذا يعرف «بالانتقاء السعي» أو العكسي؛ ولا يستطيع برنامج FCIC أن يرفض المزارعين، وهو أي البرنامج لم يفرض زيادة على أقساط أولئك الذين تصيهم خسائر تزيد عن الأقساط التي يدفعونها، لتعويض تلك الخسائر. وكذلك لم تقم FCIC بإعطاء خصم للمزارعين الذين كانت خسائهم متدنية دائماً، فالنظام لا يميز بين المخاطر الكبيرة والمخاطر الصغيرة.

«والانتقاء الحاطي» أو العكسي؛ يفعل فعله بطريقة أخرى. فبعض بعض الأمكن يتسبب الجفاف في أكثر من نصف خسائر FCIC، وفي حالات عديدة يستطيع المزارع أن يلاحظ بأن موجات الأقطار قد تسببت في هبوط واضح في رطوبة الأرض، الأمر الذي يجعل المزارع قادراً على شراء التأمين توقعاً منه بأنه سيعاني من الخسارة بسبب الجفاف. وفي حين أن الأمطار المتأخرة قد تظهر خطأ هذا السلوك،

الشركة الخاصة. وباستطاعة FCIC أن تذهب إلى الكونغرس سنوياً لتحصل على أموال لمواجهة المخاطر التي تزيد عن أقساط التأمين المدفوعة من المزارعين وعن المئوية الحكومية المرصودة والبالغة 30% من قسط المزارع.

والبرنامج يضم بالانقضاء العكسي أو العكسي، وفي الوقت الحاضر، نجد أن مسألة التأهيل للبرامج أتاححت لأكثر المزارعين تعرضاً للمخاطر أن يختاروا استخدام هذا النظام ولا سيما في السنوات التي يحصل أن تكون سني جفاف. والنتيجة أن تقوم الحكومة بتحويلات صافية من المئوية هؤلاء المزارعين، بقيمة 5.70 دولار لكل حكتار.

وفي حين ازادت المشاركة بنسبة 25% للأراضي الصالحة على أساس اختياري ونسبة 40% على أساس الزامي، فإن النتائج المالية تبقى هي نفسها. وعلى ما يبدو، فإن زيادة حجم المشروع لا تجلب له زائناً أفضل. إن تكبير المشروع وتطويره يزيدان حجم المدفوعات المئوية للمزارعين واجهالي التكاليف.

إن التكلفة الادارية لتشغيل المشروع عالية جداً، فهي تكلف الحكومة 3.56 دولار لكل أكر (8.54 دولار حكتار) وذلك لتحويل مئونة صافية قيمتها 5.70 دولار لكل أكر (13.68 دولار لكل حكتار). إن تكلفة التحويل لكل دولار واحد تعادل 0.62 دولار. وأخيراً، فليس هناك دليل لاقناعنا بأن لبرنامج FCIC أي أثر على القطاع الزراعي، وهو البرنامج الأصغر من بين ثلاثة برامج للإغاثة من الكوارث، ويبدو أنه يستخدم بشكل غير متكافئ، من قبل المزارع في المناطق المعرضة للجفاف أو من قبل أولئك القادرين على التقدير الصحيح للفوائد التي سيأخذونها من النظام.

وفي حين أن البرنامج قد يكون ذا قيمة في مساعدة المزارعين على انقاذهم من المخاطر القادمة، فإنه ليس سوى واحد من ثلاثة برامج ونسبة تمرير «إغاثة الكوارث» إلى المزارعين. وهناك نسبة لإلأمن بها من الذين يستخدمون البرنامج، ليتوقع أن يتوقفوا عن الزراعة إذا كانت تكاليف البرنامج ستحول لهم أو يلقى هذا البرنامج. والعديد من

أولئك المزارعين يتوقع أن يصبحوا من الزراعة إلى تربية المواشي أو إلى الحاصل والتكنولوجيا الأقل تأثراً بالمخاطر المؤمن عليها.

والحكومة من جانبها متورطة في مستنقع صنعه بنفسها، فهي لا تستطيع أن تقدم برامج اختيارياً بالكامل، مفتوحاً لجميع المزارعين بدون أن يكون هذا البرنامج متأثراً بالانقضاء العكسي أو العكسي، فإذا لم تكن الحكومة مستعدة لاستخدام «تسيوية التدرج» بالنسبة لمتج التأمين، ولرفع الأسعار لتعكس التكلفة الحقيقية للتأمين، فإن الانقضاء العكسي، بدوره، سيزيد المخاطر والمعونات بشكل حتمي. وبالرغم من امكانية تحقيق بعض الاقتصاديات الادارية، إلا أن المشروع يضم وسيظل يتسم، بتكاليف عالية للمعاملات، وهذه ستزيد كثيراً من حجم المعونات المطلوبة. وفي حين أن السياسة المقررة للحكومة تهدف لاستبدال البرامج الأخرى للإغاثة من الكوارث. من خلال المشاركة الشاملة في برامج التأمين على الحاصل، نجد أن التجربة التاريخية لتقديم المنح والقروض المسيرة لم تنفع سوى 40% من المزارعين الأمريكيين للاعتراف في برنامج التأمين بدلاً من الاعتقاد على التحرك السياسي بعد حدوث كارثة ما.

هل FCIC نموذج للبلدان الأخرى؟

بعد العرض المذكور آنفاً، من الغري أن نقول بأن FCIC هو برنامج لبلد غني. والمزارع الأمريكي، بكل المقاييس، هو شخص غني تماماً. وفي الغالب، ليس هناك مزارعون أمريكيون ممن يمكن اعتبارهم متعجني كفاف بالمعنى الدارج للمصطلح في البلدان النامية. فمعظمهم يمتلكون شركات أو سندات ووجودات أخرى يمكن استخدامها لضمان القروض. أنهم من الناحية السياسية منظفون جيداً وقابلون لاستخدام النظام السياسي لحماية مصالحهم. كما أن موارد الولايات المتحدة تسمح ببرنامج سخية لمواجهة كل المخاطر التي تصيب الحاصل.

ولسوء الحظ، فإن النفط الموجود أو المصنوع به، هو الاعتماد المائل على المعونات ذات الأثر القليل أو غير الموجود على المزارعين أو على مصادر الأقرض. فإذا أقيمت نظرة على برنامجين في البلدان النامية وهما كوستاريكا والمكسيك فسنجد الأنماط نفسها.

تأمين الصناعات النفطية وحساباتها

إعداد: الدكتور عبد الزهراء عبد الله علي
مدير عام شركة ساب الجنية للتأمين

المقدمة

إن الاكتشافات والإنتاج النفطي هي نشاطات بدأت على اليابسة منذ عدة عقود من الزمن، وحققت على هذا المنوال لسنوات عديدة. إن زيادة الطلب على النفط أدى إلى تكثيف البحث والاستكشافات في العديد من دول العالم، مما أدى إلى اكتشاف النفط داخل المياه العميقة. كما أن التوسع في إنتاج النفط وتعدد منتجات المشتقات النفطية، ساعد على تطور المنشآت الكيميائية والبتروكيميائية.

إن المنشآت النفطية والبتروكيميائية خضعت بشكل كبير إلى النمو السريع نتيجة لزيادة الطلب على المنتجات النفطية والبتروكيميائية. وللطبيعة الخاصة لهذه المنشآت، وبسبب من تركيز وضخامة حجم الأموال المستثمرة فيها، فقد زاد الطلب على حمايتها من مختلف الحوادث التي قد تتعرض لها. ولحسن الحظ إن الزيادة في قيام

- ١ - مرحلة الحفر الاستكشافي : الاكتشاف والتقييم للحقل .
 - ٢ - مرحلة بناء وتطوير الحقل : تركيب المنصات ، ربط الأنايب ، تهيئة شبكات النقل .
 - ٣ - مرحلة التشغيل والإنتاج : تشغيل الحقل ، حفر إضافي .
 - ٤ - مرحلة صيانة الحقل : تنظيف وزيادة العمر الإنتاجي للأبار .
- إن أي مرحلة من مراحل النشاط أعلاه تتطلب تغطية تأمينية معينة ، كما أن الحفائر التي تواجه المؤمن له ، بشكل عام ، تشمل ما يلي :

- ١ - الحفائر المحتملة لمرحلة الحفر الاستكشافي :
 - الانفجار - وما يترتب عليه من تكاليف التحكم بالخطر .
 - التلوث/إعادة الحفر - كلفة الحفر لاستبدال بئر بأخر بنفس العمق والمواصفات للبئر المستعمل .
 - الأضرار المادية - كلفة تصليح أو استبدال الأجهزة المتضررة نتيجة حريق أو انفجار .
- ٢ - الحفائر المحتملة لمرحلة بناء وتطوير الحقل :
 - الأضرار المادية التي تلحق بكافة معدات المشروع خلال المراحل التالية :
 - تجميع قمصان التليس النفطية (Jackets) في موقع العمل .
 - النقل عن طريق الصنادل البحرية .
 - نقل المعدات إلى الموقع .
 - تركيب قمصان التليس النفطية والوحدات الإضافية .
 - وضع الأنايب بين الأرصفة والشاطئ .
 - الفحص التجريبي .
 - الصيانة .

المنشآت صاحبها دائماً زيادة في الطاقة الاستيعابية لأسواق التأمين وإعادة التأمين في العالم . ولذلك فإن الصناعة النفطية والبتروكيمياوية تمت بشكل كبير في ظل الحماية التأمينية .

على الرغم من أن أسواق التأمين وإعادة التأمين مستعدة لتقديم الحماية اللازمة للمنشآت النفطية والبتروكيمياوية ، إلا أن حجم الأخطار الموثمة وحدة الخطورة العالية وتعقيد التكنولوجيا لهذه المنشآت ، أدت بشركات التأمين إلى أن تواجه أخطار ذات طبيعة خاصة ، ليس فقط باستمرار التغيير في التكنولوجيا وإنما بحجم الحفائر الكبيرة الناجمة عنها . لذا إن الهدف الرئيسي من هذه المحاضرة هو الوقوف على الحفائر النفطية ، الكيماوية والبتروكيمياوية خلال السنوات القليلة الماضية . إن الظواهرنا للحفائر الجسيمة ليس المقصود منه إثارة المخاوف وإنما نناشد الجهات المعنية (المؤمن لهم وشركات التأمين) لاتخاذ الحيطة والاجراء المناسب عند تأمين الأخطار النفطية ، الكيماوية والبتروكيمياوية . كذلك نهدف من خلال استعراضنا لهذا الموضوع تعزيز تبادل المعلومات بين قطاع النفط وشركات التأمين بما يقدم مصلحة الطرفين وحماية الثروة القومية للبلد .

أولاً : طبيعة الحفائر ، أسبابها وتكاليدها

أ - طبيعة الحفائر وأسبابها

قبل التطرق إلى الحفائر في المنشآت النفطية والبتروكيمياوية لابد أولاً من الإشارة إلى المراحل الأولى من النشاط النفطي وماينجم عنها من خسائر . ومراحل النشاط النفطي تشمل في :

- هـ - حرائق في خزانات الوقود.
- و - حرائق شديدة لفترة طويلة.

إن مسببات الحوادث التي تتعرض لها المنشآت النفطية والبتروكيمياوية على سبيل

المثال تعود إلى :

- تسرب الوقود إلى التربة.
- ارتفاع الضغط في الأوعية.
- ارتفاع وانخفاض درجات الحرارة في المصنع.
- تآكل المعدات.
- تصدع، تمزق الأنابيب نتيجة عدم اكتشاف الصدأ والتآكل.
- تسرب كمية كبيرة من غازات الأمونيا.
- انفجار والتآكل في محطات الضخ.
- تسرب الايثانول.
- خطأ في التشغيل.
- البرودة والتجميد.
- تسرب النفط الخام.
- أثناء عملية الصيانة والتنظيف.
- أثناء عملية اللحام.
- التوجيه الخاطيء للمعلومات.
- فشل الصمامات.
- عطب المكائن.
- عيب في الأجهزة الكهربائية.
- الأخطار الطبيعية، كالأعاصير، الزلازل، الفيضانات ... الخ.

٣ - الحوادث المحتملة لمرحلة التشغيل والإنتاج:

- الحريق.
- الانفجار.
- التلوث.

٤ - الحوادث المحتملة لمرحلة صيانة الحقل:

- الانفجار.
- التلوث.

ماورد أعلاه يمثل معظم الحوادث التي يمكن أن تحصل في حقل نفطي. وإذا تطرقنا إلى الصناعات النفطية، الكيماوية، والبتروكيمياوية كمرحلة لاحقة فيمكن القول إن المنشآت النفطية، الكيماوية، والبتروكيمياوية تتعرض خلال السنوات القليلة الماضية إلى حوادث جسيمة، وإذا وضعنا جانباً أن جميع الحوادث في النهاية هي من أخطاء الإنسان، فإن هناك ظروفًا ومسيبات مختلفة قد تؤدي إلى حسارة. وقد عملت الكشوف، فإن هناك ظروفًا ومسيبات مختلفة قد تؤدي إلى حسارة. وقد أثبتت الدراسات أن ٢٥٪ من الحوادث الكبيرة حصلت خلال فترة بدء عمليات التشغيل (start-up)، أو إيقاف تشغيل المصنع (shutdown)، الذي يعكس عدم استقرار ظروف التشغيل في تلك المرحلتين.

إن الأنواع المختلفة للحوادث الرئيسية في المنشآت النفطية، الكيماوية والبتروكيمياوية تكمن فيما يلي:

- أ - الانفجار الناجم عن سحابة بخارية غير محصورة (Unconfined vapour cloud explosion).
- ب - انفجار الأوعية (Vessel explosion).
- ج - الانفجار الناجم عن سحابة بخارية محصورة.
- د - حرائق شديدة لفترة قصيرة.

إن انخفاض درجات الحرارة التي حصلت في أمريكا وبعض الدول الأوروبية أدت إلى غلق بعض المنشآت النفطية والكيميائية والبتروكيميائية وذلك نتيجة لانفجار الأنابيب وفشل الآلات والمعدات للقيام بأعمالها.

ومما له علاقة مباشرة في تكرار الحوادث الكبيرة هو وجود بعض العوامل التي تساعد وتؤثر على ذلك :

- أ - زيادة معدل ساعات التشغيل في الصناعات النفطية والبتروكيميائية.
- ب - الميل نحو إنشاء مصانع كبيرة.
- ج - قدم عمر المصنع.
- د - الاتجاه نحو إنشاء مصانع غير محصورة، أو تجديد المصانع الحالية.
- هـ - زيادة فترة التشغيل بين فترات توقف العمل في المصنع.
- و - تخفيض كلف الصيانة، أو التعاقد مع العمال لتنفيذ الصيانة.

ب - تكاليف الحوادث

تقسم إلى قسمين رئيسيين :

- ١ - تكاليف الأضرار المادية (Physical Damage).
- ٢ - تكاليف توقف العمل (خسارة الأرباح) (Business Interruption).

١ - تكاليف الأضرار المادية (Physical Damage)

إن كلفة الأضرار المادية الناجمة عن حصول خسارة تعتمد على حجم الضرر، كلفة التصليح والابتدال في ذلك الزمان والمكان. إن حجم الضرر يرتبط بنوع الحسارة الناجمة مثلاً عن حريق أو انفجار، والموقع فيما إذا كان حقل لخزانات الوقود أو منطقة عمليات رئيسية. أما كلفة التصليح والابتدال فتعتمد بشكل رئيسي على نوع التكنولوجيا وبصورة خاصة المواد المستعملة، ماهي الأعمال الأخرى القائمة في تلك

المنطقة وأية قيود تفرض على إعادة البناء من قبل سلطات الحكومة.

إن نطاق وحجم الحسارة يحدد بعدة عوامل هي :

- ١ - انفجارات ناجمة عن سحابة بخارية غير محصورة (Unconfined vapour cloud explosion).
- حجم السحابة مساوية لأطوان المبرد وكربونات أو لأطوان مادة تي. أن. تي.
- وضع الاشتعال واتجاهه.
- ٢ - انفجارات ناجمة عن سحابة بخارية محصورة (Confined vapour cloud explosion).
- حجم السحابة وقابلية المواد للتطاير.
- انفجارات الأوعية.
- الانفجار المترتب عن زيادة الضغط في الأوعية.
- تطاير السوائل داخل الأوعية.
- ٤ - خسائر الحريق، إن حجم الضرر يعتمد على :
 - كمية الوقود المحترقة.
 - مدة استمرار الاشتعال ومدى انتشاره.
 - طبيعة المواد المعرضة للاشتعال.
 - البعد بين وسائل السيطرة.
 - فاعلية وسائل الإطفاء ومنع الحوادث.

هناك عوامل إضافية تؤثر أيضاً على حجم الأضرار منها :

- كلفة الهدم والتنظيف.
- عمر المصنع ووضع الحرائط الهندسية.
- استبدال المعدات والآلات القديمة.
- القيود التي تفرضها سلطات الحكومة عند إعادة تصليح المصنع.

مسرر الأحدث مكتبين جدد، وقد ساعد على ذلك المناقشة الحادة وفاعلية تسويق هذا النوع من التأمين من قبل شركات التأمين.

عند تحميل كلف الأضرار الناجمة عن توقف العمل، نجد هناك جملة عوامل تجعل هذا النوع من التأمين بالغ الخطورة، وقد تؤدي إلى زيادة قيمة الأضرار إلى الحد الذي تتجاوز فيه الأضرار المادية للحادث، وهذه العوامل هي:

- ١ - عنصر المنتج:
 - مسرر السوق للمنتج.
 - اعتماد منتج/منتجات على منتج آخر تعرض إلى حادث قد يؤدي إلى غلق مصانع أخرى.

٢ - فترة إعادة البناء:

- عمر المصنع.
- تسليم الآلات والمعدات.
- وضع التصميم الهندسية والمواصفات الفنية.
- إدارة المشروع وكفاءته في تنفيذ التصليحات.
- الهدم والتنظيف.
- فترة التصليح، تعتمد على المواد المتضررة، وتوفر العمالة والمهندسين من ذوي الخبرة.

٣ - المناخ ظروف البيئة: تؤدي إلى:

- قيود على حرية الوصول إلى الموقع أو الاقتراب منه أو استعماله.
- قيود من السلطات الحكومية لغرض تحسين البيئة أو ظروف إعادة بناء المصنع.
- التأخر في مباشرة العمل.

- صعوبة الحصول على رخصة لإعادة تشغيل المصنع بسبب سوء الأحوال البيئية.

٢ - تكاليف توقف العمل (خسارة الأرباح) Business Interruption

نتيجة للتكرير الكثيف للمبالغ المستمرة في المنشآت النفطية، الكيماوية والبيروكيماوية، وكذلك الأرباح العالية المتحققة في هذه الصناعات نتيجة لزيادة الإنتاج، فإن الطلب على تأمين خسائر توقف العمل ازداد بشكل كبير. كأدى هذا التركيز إلى تغيير ملحوظ في شكل وحجم الحسائر، حيث ان الحسائر الناجمة عن توقف العمل خلال العشر سنوات الأخيرة تفوق بكثير حجم الأقساط لهذا النوع من التأمين.

من هنا يمكن القول أن تأمين توقف العمل يمثل مكانة متميزة في ميدان التأمين على الصناعات النفطية، الكيماوية، والبيروكيماوية بفضل المقاهيم الصعبة لهذا النوع من التأمين وتتمثل بمايلي:

- الأضرار الناتجة عن تأمين وقف العمل قد تمثل عدة مرات الأضرار المادية، خاصة إذا كانت فترة التعويض طويلة نوعاً ما.
- الأضرار المادية غالباً ما تنسب أضراراً عن توقف العمل.
- زيادة الطلب على تأمين توقف العمل مقارنة بالماضي.
- إن الحسائر التي حصلت لبعض المصانع التي لم يكن لديها وثيقة تأمين توقف العمل شجع الطلب على هذا النوع من التأمين ومن المتوقع استمرار الطلب عليه.
- خطورة توقف الإنتاج نتيجة حادث معين مما سيؤدي إلى تحمل المستهلكين كلف إضافية للحصول على المنتجات من مصادر أخرى. كذلك تكمن الخطورة عندما يكون المصنع معصداً في تجهيز متوجه إلى جهة واحدة قد تكون مملوكة له.
- استمرار انخفاض أسعار تأمين توقف العمل حتى بعد توسيع شروط الغطاء وفترة التعويض. وبالرغم من انسحاب بعض المكتسبين من تقديم الأخطية، فقد ظهر على

- ٤ - العنصر المالي :
- تحديد أسعار المنتج من قبل الشركة.
 - تأثير نقص المنتج على السوق.
 - درجة التكامل في الإنتاج لنفس المصنع.
 - درجة الاعتماد على الوحدات الإنتاجية الأخرى.
 - اتجاه السوق ككل.
 - المواد الأولية المروضة في السوق.
 - النقل.
 - عوائق التصدير.

إن العديد من العوامل المذكورة أعلاه تتطلب عدة أسابيع أو أشهر لتنفيذها واحتمالات التأخير واردة في جميع الحالات حتى بعد اكال المشروع وأجراء الفحص التجريبي والقيام بكافة المتطلبات الأخرى للتخصير لبدء العمل من جديد. ونتيجة لهذا التأخير فإن شركات التأمين مضطرة لأن تتحمل الزيادات التي تنشأ في فروقات الأسعار أو كلف العمل، وبالتالي ارتفاع كلفة التعويض.

ثانياً : أهمية الكشف الميداني بعد حصول الحادث

بسبب من طبيعة الصناعات النفطية والبتروكيماوية والخصائص المعيزة التي ترتبط بهذه الصناعات، إضافة إلى ارتفاع حجم المخاطر التي تواجهها شركات التأمين، ينبغي تعيين كاشف من ذوي الخبرة.

إن إعادة بدء العمل في المصنع بعد حصول حادث سواجه بعض الصعوبات والمشاكل التي تتعلق بعملية تسوية الحسارة. من بين هذه الصعوبات قيام شركة التأمين

بالتصوير وتعيين الجهة التي ستقوم بالكشف، التي يتطلب فيها توفير الشروط والمواصفات التالية :

- أن يكون لديها خبرة في الصناعات النفطية والبتروكيماوية.
- أن تكون لديها قدرة على التفاوض مع المؤمن له وشركة التأمين.
- أن يكون لديها فريق عمل من المحاسبين، المهندسين، الخامين، الفنيين والمدراء التنفيذيين... الخ.
- أن يكون باستطاعتها تأدية ادوار عديدة في وقت واحد.

من الواضح كلما كانت الأضرار كبيرة كلما كان الكاشف تحت ضغط شديد. ولعرض القيام بمهامه على أحسن وجه فهو يحتاج إلى توجيهات واضحة من قبل شركة التأمين لتنفيذ دوره كمنسق، وكقائد لفريق من الاختصاصيين وكمنافس.

إن تقرير الكاشف يعتبر مصدر معلومات مهم إلى عدة جهات، أهمها :

- مدراء التعويضات.
- المكتبيين.
- مهندسي وخبراء قسم السلامة والأمان.
- المهندسين اللذين يشاركون في الكشف والذين يستخدمون المعلومات لأغراض تقييم أقصى خسارة نقدية E.M.I.L.
- جهات أخرى ذات علاقة.

ثالثاً : خبرة المخاطر النفطية، الكيماوية، البتروكيماوية للفترة

١٩٨٩-٨١

منذ فترة قصيرة قدم بحث في لندن بين فيه حجم أقساط تأمين الأخطار النفطية/ الغاز والبتروكيماوية في جميع أنحاء العالم مقارنة بحجم المخاطر لهذه الأعمال.

البيان أدناه يبين المعدل السوري للأقساط والخسائر للفترة ١٩٨٨-١٩٨٨ م، على أساس ان تقديرات الأرقام كانت كما في نهاية ١٩٨٨ م مع الأخذ بنظر الاعتبار عوامل التضخم.

معدل الأقساط/الخسائر *
للفترة ١٩٨١-١٩٨٨ م
الأرقام باللايين - دولار أمريكي

نوع التأمين	الأقساط الاجمالية/الأقساط الصافية الخسائر المدفوعة	الناتج
تأمين الأضرار المادية	٧١٢	٧٠٠
تأمين خسارة الأرباح	١٥٠	٢٩٥
		(١٤٥)
	٨٦٢	٩٩٥
		(١٢٣)
		١١٥٠

* العمل السوري للفترة ١٩٨١-١٩٨٨ م.

على الرغم من أن البيان أعلاه لم يوضح نتائج كل سنة، ولكن يمكن القول أن خسائر عام ١٩٨٧ م كانت بمقدار ١٤٢٠ مليون دولار. وكانت النتائج لعام ١٩٨٩ سنة للغاية حيث بلغ اجمالي الخسائر المدفوعة عن الأضرار المادية ١٣٣٦٤٠٥٠٠ دولار وأضرار خسارة الأرباح ١٠٠٠٠٠٠٠ دولار أي بإجمالي قدره ٢٠٠٠٠٠٠٠ دولار. من هذه الأرقام يمكن إدراك الأهمية الكبيرة لبناء احتياطي لمواجهة هذه الخسائر الكبيرة. ومع ذلك ان بناء مثل هذا الاحتياطي يبدو غير ممكن إذا أخذنا بنظر الاعتبار وضع الأقساط والخسائر المبينة في البيان المذكور أعلاه. كذلك أن أي احتياطي متراكم خلال تلك الفترة بالاكتفاء استنفاداً خلال عام ١٩٨٩ م بسبب حجم الخسائر في هذه السنة.

الجدول رقم (١) كما في الملحق بين خسائر المتعلقات وخسائر توقف العمل (خسارة الأرباح) المؤمن عليها وكذلك عدد الخسائر لكل منهما خلال الفترة ١٩٨٩-١٩٨٩ م. يلاحظ من الجدول المذكور إن هناك ارتفاع في عدد الخسائر بالنسبة للسنوات ١٩٨٢، ٨٣، ٨٤، ٨٤ م إلا ان إجمالي الخسائر وكذلك متوسط الخسارة منخفض قياساً بالسنوات ١٩٨٧، ١٩٨٨ و ١٩٨٩ م حيث ان عدد الخسائر منخفض في الوقت الذي زادت فيه حجم الخسارة الاجمالية وبالتالي زيادة متوسط الخسارة يلاحظ كذلك الشكل رقم (٢) في الملحق.

يوضح الجدول أيضاً أن متوسط خسائر المتعلقات للفترة ٨١-١٩٨٩ م، بلغ ٣٠٥٧٠٠٠ دولار للمحدد الواحد في حين متوسط خسائر توقف العمل (خسارة الأرباح) لنفس الفترة حيث بلغ ٨٠٣٢١٠٠٠ دولار كما بين في الشكل رقم (٣).

يستنتج من الجدول ان قيمة خسائر المتعلقات للفترة ٨١-١٩٨٩ م إلى القيمة الاجمالية للخسائر بلغت ٦١٪ بينما قيمة خسائر وقف العمل لنفس الفترة بلغت ٣١٪. من جانب آخر ان عدد خسائر المتعلقات إلى إجمالي عدد الخسائر يشكل نسبة ٨١٪ في حين عدد خسائر توقف العمل بلغت ١٩٪. يلاحظ الشكل رقم (٤) في الملحق.

الجدول رقم (٢) والشكل رقم (٥) في الملحق يبيان معدلات الخسائر بين الصناعات النفطية، الكيميائية والبروكيميائية والصناعات الأخرى، حيث يلاحظ ان حجم الخسائر في الأولى أعلى بكثير من الخسائر في الصناعات الأخرى. ومن الملاحظ أيضاً ان خسائر مصافي النفط ومصانع البروكيميويات يفوق بشكل كبير الخسائر في الصناعات الأخرى قيد المقارنة، خاصة خسائر توقف العمل.

بعد تحليل خيرة الخسائر حسب المناطق الدولية خلال الفترة

٨١-١٩٨٩م، نلاحظ الأهمية الكبيرة للصناعات النفطية والكيميائية في الولايات المتحدة الأمريكية، حيث انها تمثل على الأقل مرتين حجم تلك الصناعات في أوروبا. إذا نظرنا إلى الجدول رقم (٣) في الملحق نلاحظ ان إجمالي الخسائر المادية زائداً توقف العمل في الولايات المتحدة الأمريكية بلغت ٤٤ مليار دولار وهي تمثل أكثر من ٥٠٪ من مجموع الخسائر لكافة المناطق في العالم. من هذا المبلغ هنالك ٢ مليار دولار تخص ثلاث خسائر فقط، واحدة في كل سنة من السنوات الثلاث ١٩٨٧، ١٩٨٨، ١٩٨٩ وأحدى هذه الخسائر لم تتضمن خسارة توقف العمل. تأتي أوروبا بالدرجة الثانية من حيث حجم الخسائر حيث تمثل نسبة ٢٣٪ من إجمالي الخسائر خلال نفس الفترة. لاحظ الشكل رقم (٦) في الملحق. نلاحظ أيضاً من الجدول أن متوسط الخسائر في الولايات المتحدة الأمريكية يمثل أكثر من ثلاثة أضعاف متوسط الخسائر لكافة مناطق العالم المبنية في الجدول.

من خيرة الخسائر المبنية في الجدول المذكورة نستنتج ان هناك انخراط كبير في حجم الخسائر المتحققة حيث ان الاتجاه كان نحو الخسائر الكبيرة، ولكن من الصعب الحكم على ان الاتجاه للخسائر سيكون على نفس المستوى للخسائر المتحققة خلال عام ٨٧، ١٩٨٨ و ١٩٨٩، ولكن في اعتقادنا ان معدلات الخسائر في المستقبل ستكون عالية قد لا تغطي الأقساط هذه الخسائر، من جانب آخر، إذا أخذنا بنظر الاعتبار مئآت البلايين من رؤوس الأموال المستثمرة في الصناعات النفطية، الكيميائية، والبيروكيميائية، فإن الخسائر التي حصلت كانت تمثل نسبة ضئيلة قياساً بحجم الاستثمارات، ولكن تمثل خسائر جسيمة قياساً بحجم أقساط هذا النوع من الصناعات.

رابعاً : تأثير الخسائر على سوق التأمين وإعادة التأمين الدولية

إن معظم مكثفي الأخطار النفطية والبيروكيميائية يعرفون جيداً التدور السريع

للنتائج الفنية (نتائج الاكتتاب) خلال السنوات القليلة الماضية. وعلى الرغم من الخسائر الجسيمة التي حصلت في بريطانيا (بايفالفا) وأمريكا (باسادينا) والبرازيل (انشوفا)، فقد بقيت السوق الدولية مرنة في تغطية هذه الأخطار. ولكن خلال عام ١٩٩١ أصبح سوق تأمين الأخطار النفطية والبيروكيميائية مشدداً جداً بسبب من النتائج السلبية التي واجهتها الأسواق الدولية.

ولغرض القاء الضوء على اتجاهات السوق الدولية في مجال تغطية الأخطار النفطية والبيروكيميائية فقد تم اختيار بعض الأسواق الرئيسية منها:

سوق لندن

بسبب من الخسائر الهائلة التي شهدتها السوق خلال الفترة ١٩٨٧م - ١٩٩٠م، وكذلك ظهور النتائج المالية لعام ١٩٨٨م وهي السنة الأولى التي أظهرت هبة اللويدز خسائر منذ عام ٢١ عاماً، فقد كان لذلك الأثر الكبير على وضع السوق خلال النصف الثاني لعام ١٩٩١م. هذه النتائج أثرت على تخفيض الطاقة الاكتتابية للويدز ليس فقط انخفاض العديد من أسماء اللويدز وإنما عدم قدرة بعض الأسماء لمواجهة التزاماتهم المالية. من المتوقع ان نسبة ٣٠٪ من مكثفي اللويدز في مجال هذه الأخطار قد احتفت بداية عام ١٩٩٢م، وهذا لا يعني ان الطاقة الاكتتابية انخفضت بنفس النسبة لكون بعض الطاقة الاكتتابية تحولت إلى أسماء أخرى في اللويدز بسبب من زيادة مساهماتهم. إن النتائج السلبية وزيادة المصاريف الإدارية ساعدت أيضاً على اندماج بعض مكثفي اللويدز مع البعض الآخر.

إن شركات التأمين في سوق لندن عانت بنفس المستوى الذي عانى منه مكثفوا اللويدز، حيث تأثرت الطاقة الاكتتابية لإعادة التأمين والتي انكسرت نتاجه على الطاقة الاكتتابية للتأمين المباشر. ولغاية الربع الأول لعام ٩٢م توقفت (١٤) شركة تأمين عن العمل نتيجة للخسائر التي تعرضت لها خلال السنوات القليلة الماضية.

الاتفاقيات من عام ١٩٩١م. من بين الشركات التي اكتسبت بخصص كبيرة في هذه الأخطار هي مونيخ ربي، سويسري، البانر، زورخ للتأمين ويبدو أن الطاقة الاكتتابية التي وضعت جانباً في السابق تم استنفادها من قبل هذه الشركات.

أما السوق اليابانية فطاقها الاكتتابية صغيرة وهي سوق تابعة في هذه المرحلة المبكرة في عملهم بتأمين الأخطار النفطية والبروكيمية.

أما سوق الشرق الأوسط فقط واجهت نفس الموقف الذي واجهته السوق الاسكندنافية بسبب من اعتمادها بشكل كبير على سوق لندن في تغطية اتفاتها.

سوق التأمين المباشر

بالت بعض الجهود من قبل أسواق التأمين الرئيسية لتحسين شروط وأسعار الأخطار النفطية والبروكيمية، وللشركة القادة للمالية دور كبير في الضغط على الأسواق التابعة لتبني هذه الشروط والأسعار. إن هذه القيود تعتبر ضرورية نتيجة للضغوط المفروضة من قبل المؤنسين القادة والوسطاء من جانب ومن قبل المصنعين من جانب آخر. وبسبب هذه الظروف فإن الكثير من الأخطار لم تكتمل تغطيتها بسبب:

- ١ - عدم قدرة شركات التأمين شراء إعادة تأمين كافية بأسعار معقولة.
- ٢ - انخفاض الطاقة الاكتتابية بسبب انسحاب العديد من المكتسبين أو اندماج البعض الآخر.
- ٣ - التردد في الالتزام بتوفير طاقة اكتتابية، عندما تكون فرصة الاكتتاب بالأعمال قليلة.

هنا يمكننا أن نطرح السؤال الآتي، ماهي نوعية المكتسب القائد المتوفرة في السوق آخمين بنظر الاعتبار بعض القادة التقليديين الذين قدوا دعم السوق ثم ؟ في الحقيقة إن انخفاض بعض الأسماء من اللويدز وانضمام البعض الآخر إلى أسماء كبيرة محافظة، يعني ذلك أن هناك عدد قليل جداً من المكتسبين سيكون لهم السيطرة على

السوق الأمريكية

منذ سنوات قليلة تخلت السوق الأمريكية عن موقعها البارز في اكتتاب الأخطار النفطية والبروكيمية، حيث فقدت السوق العديد من شركات التأمين نتيجة للخصائر التي تكبدوها في هذا المجال. إن انسحاب بعض الشركات مثل سيجنا وفلورمان... إلخ أثر بشكل كبير على انخفاض الطاقة الاكتتابية في السوق. ومع تحرك السوق الانكلمية لتقييد الاكتتاب، فإن المكتسبين الأمريكيين استمروا في تقديم طاقة اكتتابية عديدة وتابعة.

السوق الاسكندنافية

بسبب من حصول الدخ بين الشركات التي تكتسب بالأخطار النفطية والبروكيمية فقد تقلص عدد هذه الشركات من ١٢ شركة إلى ٦ شركات. إن العاقبة الاكتتابية لهذه الشركات تعدد بشكل كبير على إعادة التأمين في سوق لندن، ونتيجة للشدد في الاكتتاب في هذه السوق فقد خضعت السوق الاسكندنافية إلى الشروط والأسعار المفروضة عليها. من جانب آخر فإن السوق الاسكندنافية شهدت رفض العديد من أعمالها خاصة تلك التي كانت تغطي تحت وثائق كافة الأخطار، وذلك بسبب عدم الاتفاق على الشروط بين الطرفين.

السوق الأخرى

وأهمها الأسواق الأوروبية والتي تتميز فيها السوق الفرنسية إذا استمرت في الهيمنة بسبب الدور الذي لعبته شركة مسكور التي تعتبر أكبر مكتب هناك. خلال عام ١٩٩١م بدأت السوق بالانفتاح وتقديم طاقة اكتتابية كبيرة شاركت فيها كل من شركة سويجا، أبلي ربي، كامات وغيرها.

أما الأسواق الأخرى في أوروبا فقد أصبحت هي الأخرى ذات أهمية وتتميز بطاقة اكتتابية عالية حيث زادت من مساهماتها بشكل كبير في نهاية موسم تجديد

نسبة كبيرة من الطاقة الاكتتابية مع فرض الشروط والأسعار المناسبة لتغطية هذه الأخطار . وبإستطاعتهم رفض الأعمال المعرضة عليهم وهو اتجاه لم يمارس منذ سنتين طويلة .

سوق إعادة التأمين

إن خسائر عام ١٩٨٨م، ١٩٨٩ و ١٩٩٠م فرضت واقماً جديداً على سوق إعادة التأمين الدولية حيث سادت ظاهرة التشنج في قبول الأعمال وأوضحت السياسة الاكتتابية لمعدي التأمين التأثيرات التالية :

- ١ - ارتفاع الأسعار لأغطية زيادة الحسارة، وقد طلب معيار التأمين في لندن ثلاثة أضعاف الأسعار السائدة لهذه الأغطية .
- ٢ - عدم استطاعة الوسطاء أكال التغطيات نتيجة لانخفاض الطاقة الاكتتابية .
- ٣ - انخفاض برامج إعادة التأمين الرجعية .
- ٤ - انخفاض وانسحاب عدد كبير من مكسي الوبينز وشركات التأمين من الاكتتاب بهذا النوع من الأخطار .
- ٥ - فرض قيود عشوائية على التغطيات في محاولة لتجديدها .
- ٦ - ظهور شروط جديدة لفرض تقييد التغطية .
- ٧ - طلب زيادة احتفاظ شركات التأمين المباشر .

إن نتائج زيادة الأقساط أدت إلى أن عدد من المكسيين حققوا حجم الأقساط المطلوبة بوقت مبكر من عام ١٩٩٢م . كما أن بعض مكسي أغطية زيادة الحسارة في الوبينز قاموا فقط بتجديد عافيتهم دون قبول أعمال جديدة . وللإحاطة أيضاً صدور بعض التعليمات خلال الربع الأول ١٩٩٢ من قبل هيئة الوبينز إلى ثلاثة من المكسيين لإيقاف الاكتتاب لما تبقى من السنة لكون حجم الأقساط التي حققوها بلغت سقف المسموح به . وقد واجه العديد من مكسي الوبينز نفس المشكلة .

بصورة عامة ان السياسة الاكتتابية للعديد من الشركات قد تغيرت في ضوء حيرة السنوات القليلة الماضية، وقد قررت هذه الشركات اتخاذ التدابير التالية لتصحح الوضع :

- ١ - إعادة النظر في الأسعار وزيادتها خاصة للجهات التي حققت نتائج خاسرة .
- ٢ - حذف شروط تعديل الأقساط Premium Adjustment .
- ٣ - مدة التأمين ينبغي أن لا تزيد عن اثني عشر شهراً، حتى إذا كانت الوثائق تتضمن شرط التجديد السنوي .
- ٤ - ضرورة تقييم الأخطار النفطية على الياسة بمعدل عن تقييم الأخطار داخل المياه المعفورة .
- ٥ - عدم الاستعداد لإعطاء تأمين خسارة الأرباح للأخطار على الياسة وفق الشروط السائدة .
- ٦ - فرض خسائر مهددة عالية في تأمين خسارة الأرباح .
- ٧ - فرض شروط جديدة لفرض استثناء الأخطار غير المرغوبة .
- ٨ - الإصرار على دفع الأقساط ضمن فترة محددة للأعمال المقبولة والمجددة مع فرض شروط الإلغاء عند عدم دفع الأقساط خلال الفترة المحددة .

إن هذه التدابير ليس بالضرورة أن تكون ملازمة لجميع الشركات نكتب بالأخطار النفطية والبيروكيميائية، وإنما بالإمكان اعتبارها إحدى وسائل التصحيح للنتائج السيئة التي طالت بها بعض الشركات أو الأسواق .

خامساً : الاستنتاجات والتوصيات

مع زيادة الطلب على النفط واستمرار التوسع في المنشآت النفطية، الكيميائية، والبيروكيميائية، فقد حصل تركيز هائل للاستثمارات في هذه الصناعة .

أضيف إلى ذلك ان طبيعة المواد الأولية أو المصنعة وتعقيد عمليات الإنتاج التي تتعامل بها هذه المنشآت، تجعلنا نتوقع زيادة حدة الخطر وزيادة المشاكل الفنية والتأهيلية مما يستدعي خبرات عالية في هذا المجال إضافة إلى تقادم مشاكل البيئة.

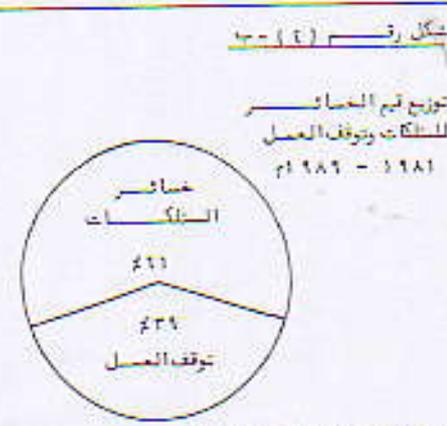
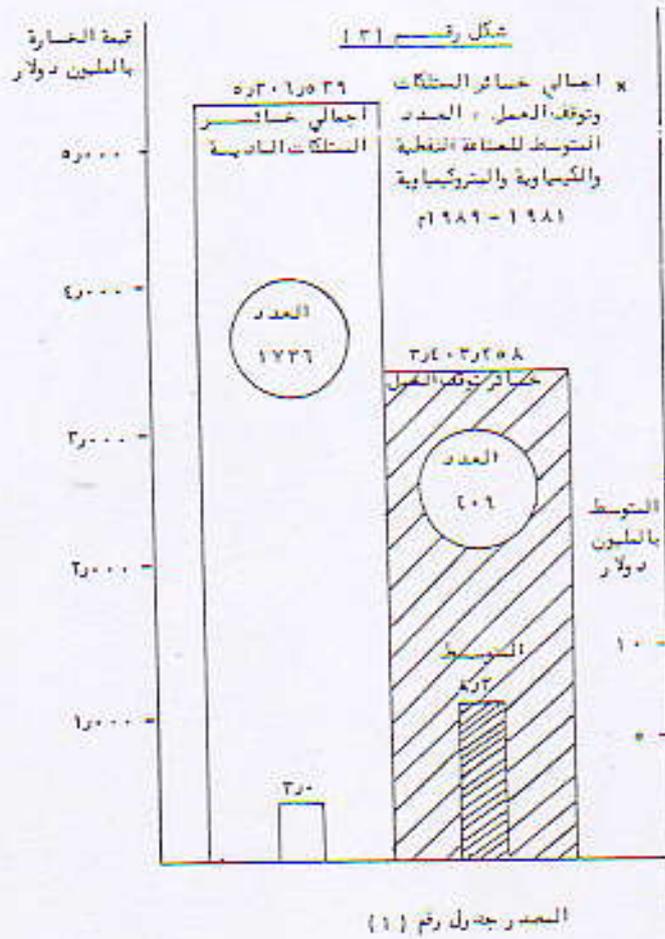
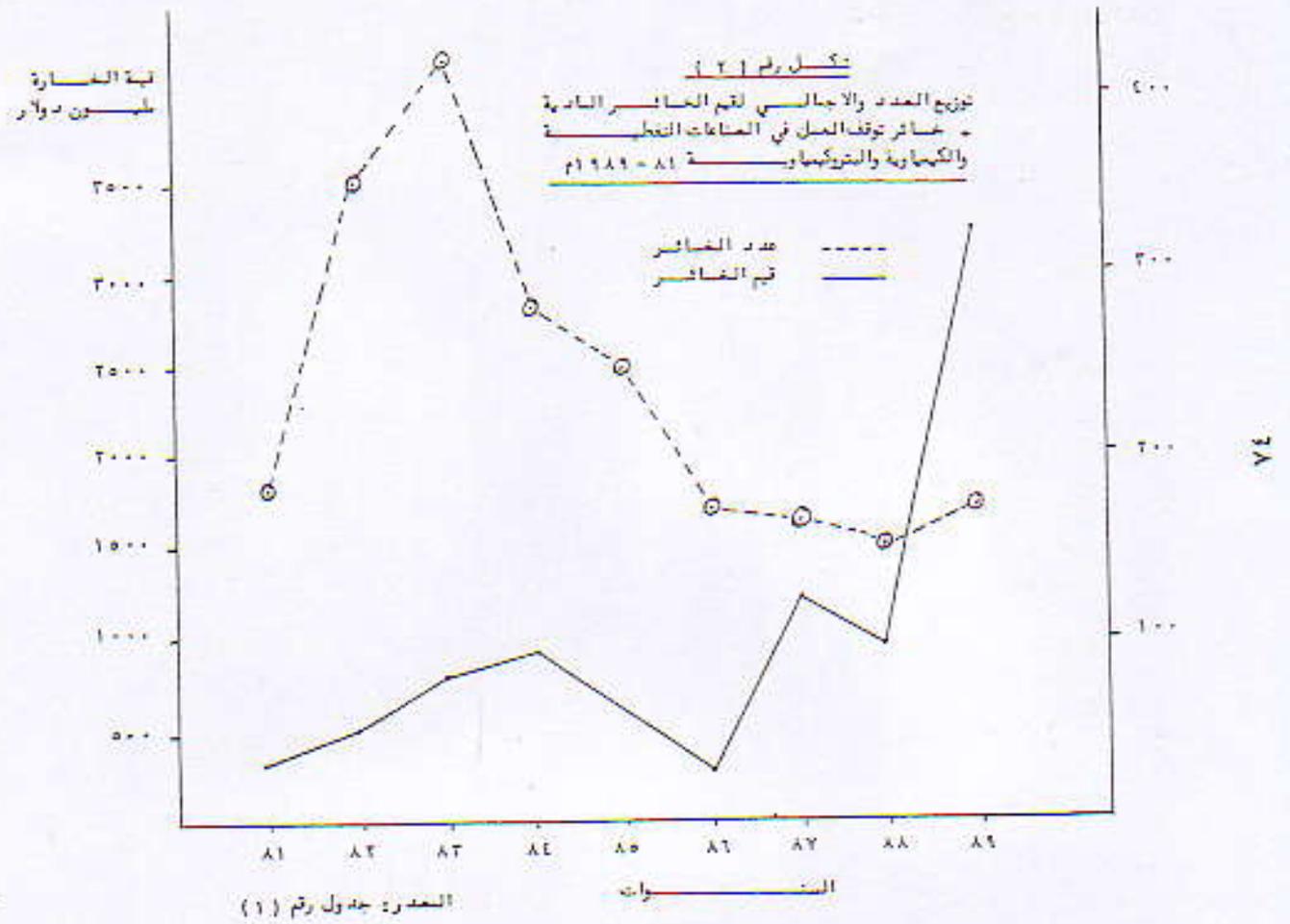
وبما كانت الصناعات النفطية تتضمن عنصر الخطورة بشكل أعلى منه في الصناعات الأخرى، فقد زاد الطلب على التأمين بشكل ملحوظ لحماية هذه المنشآت. وإن شركات التأمين استمرت لعدة سنوات، بالرغم من الخسائر الكبيرة، بتغطية الأخطار دون معالجة الموقف بسبب من المنافسة الحادة وزيادة الطاقة الاستيعابية. ولكن يبدو ان السوق الدولية لم تستطع استيعاب النتائج السلبية التي تحققت خلال السنوات القليلة الماضية، وكان لزاماً عليها خلال عام 1991م أن تفرض وضماً جديداً في اكتتاب هذا النوع من الأخطار وذلك بتشديد الشروط ورفع مستوى الأعمار التي قد تؤدي إلى تحقيق نتائج إيجابية.

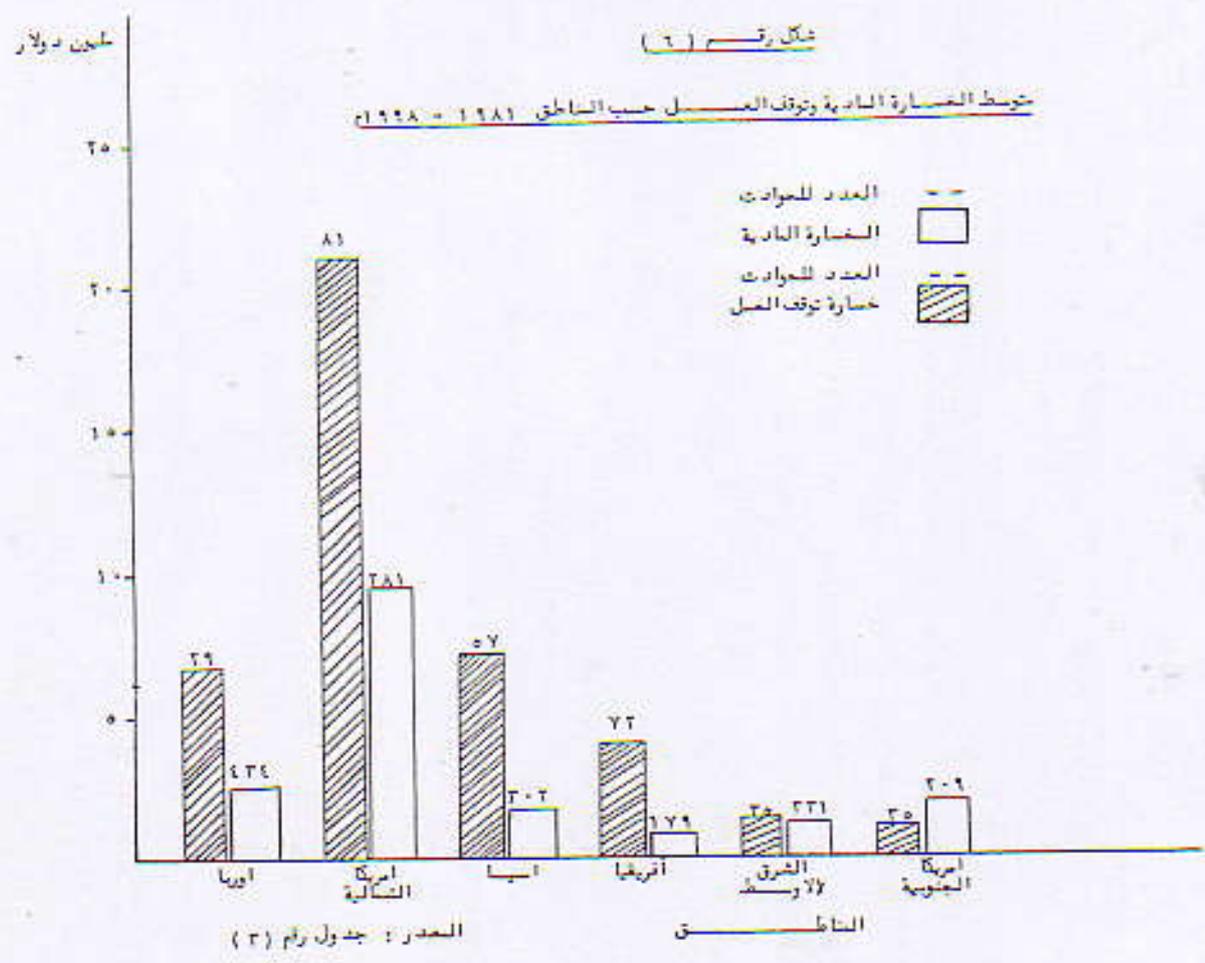
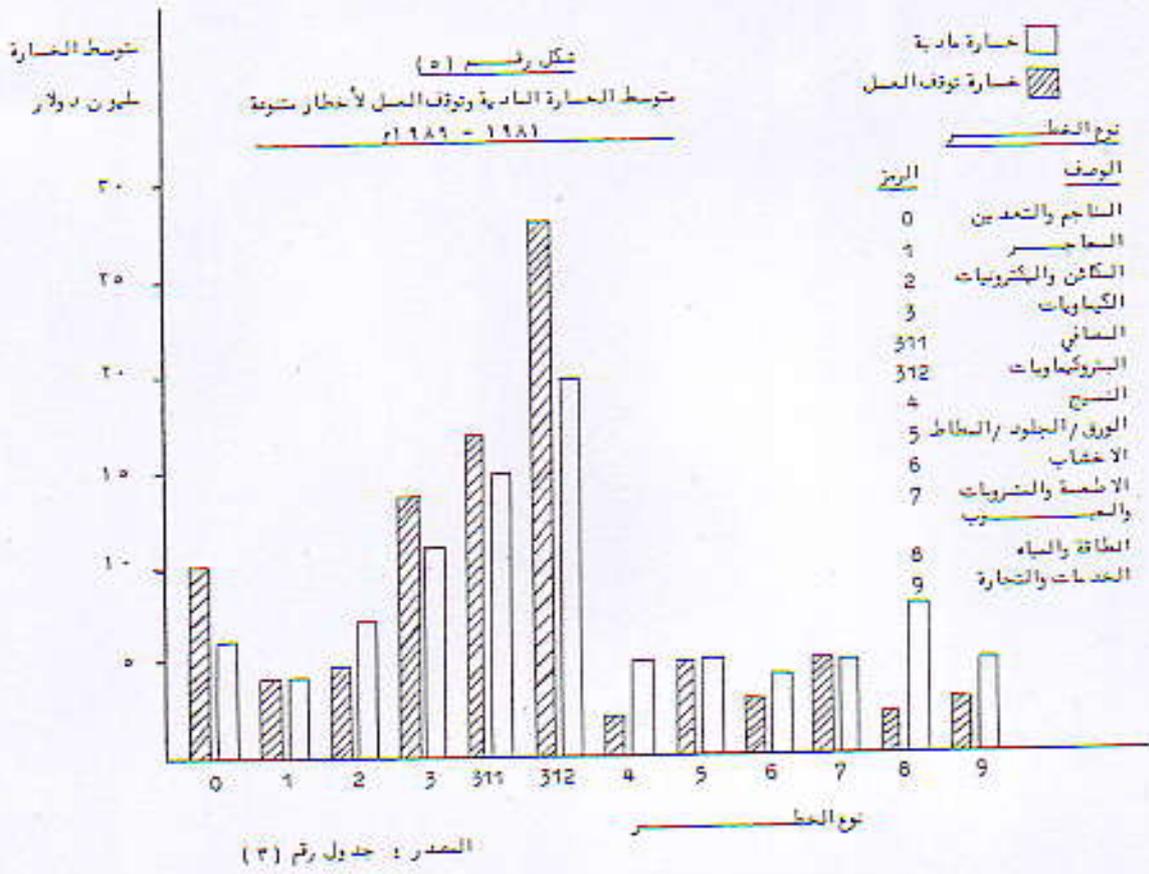
لغرض التطلع إلى نتائج أفضل على مستوى سوق التأمين، نوصي اتخاذ الإجراءات التالية:

- أن تكون الأقساط التي يتم استيفاؤها من قبل شركات التأمين وإعادة التأمين مناسبة مع حدة الخطر.
- أن تتعاون كافة الجهات المعنية، الحكومة، المؤمن له وشركات التأمين في عملية تقليل ومنع الخسائر.
- تطوير سوق منفصل تماماً لتغطية الأخطار النفطية، الكيميائية والبيروكيميائية (كما حصل لفرع تأمين الطيران عند فصله عن التأمين البحري) سواء كانت هذه الأخطار على اليابسة أو داخل المياه العميقة.
- الزام تأمين هذه الأخطار مع شركات التأمين الوطنية لكون هذه الشركات أدري في الحفاظ على مصالح البلد، بالإضافة إلى المكاسب الاقتصادية التي يمكن أن توفرها هذه الشركات وذلك من خلال تخفيض العملة الصعبة الموجهة إلى الخارج وبالتالي

تخفيض العجز في ميزان المدفوعات. ان الاعتماد على السوق المحلية في تأمين هذه الأخطار يعني ان هذه السوق قادرة على تغطية هذه الأخطار وحمايتها بالتعاون مع السوق الدولية من خلال إعادة التأمين، والتي نأمل أن تتم بعد استنفاد كامل الطاقة الاحتياطية والاستيعابية للشركات العاملة في السوق المحلية.







وأنا هنا لأؤيد الإستغناء في بحث العصر الأول ألا وهو التأمين المباشر ، لأنه يشكل البند الأقل أهمية لتقاشنا الحالية وسأعلم بحصة أقل من حجم الأقساط في مجال الأعمال المتبادلة بيننا ، والتعاون في مجال التأمين المباشر بين منظمة الـ F.A.I.R. والبلدان الأوروبية يعود أصلاً إلى زمن اليمينه الإستعمارية . حيث أقامت شركات التأمين الإنكليزية والفرنسية والبرتغالية فروعاً لها في المستعمرات أو التجمعات السابقة ، وجاءت بعدها الولايات المتحدة الأمريكية التي أسست هناك مجموعات تأمينية أضخم . أما في البلدان الأفرو- آسيوية التي لم تحل من قبل القوات الاستعمارية الأوروبية (ويجب أن لا ننسى في هذا المجال أن تركيا كان لها إمبراطورتها الخاصة) . فقد أقام المؤمنون الأوروبيون فيها مشاريع تأمينية مستفيدين من السياسة التجارية الإمبريالية وكانت تدار هذه المشاريع بواسطة نظام الوكالات . وبعد تفكك الإمبراطوريات الإستعمارية ضعف التأثير الأوروبي في هذه الأسواق بالتدريج ، لكن من المفيد ملاحظة التطورات الحالية ، حيث يعهد المؤمنون البريطانيون إلى التقليل من ارتباطهم بالأسواق الأفرو- آسيوية ، أما الفرنسيون فهم يعملون في الاتجاه العاكس أي أنهم يعيدون ارتباطهم وعلى أساس مباشر مع تلك الأسواق . وإستناداً إلى هذا يمكننا القول بأن روابط متميزة على صعيد التأمين المباشر تقوم حالياً بين فرنسا والعديد من أعضاء منظمة الـ F.A.I.R. (إضافة إلى ذلك ، البلدان الناطقة بالفرنسية) ، بينما الشركات البريطانية لا تزال تحتفظ ببعض الروابط ، ويبدو أن البرتغاليين مهتمون أيضاً بالعودة إلى أسواقهم القديمة .

هذا فيما يخص التأمين المباشر ، أما موضوع العلاقة في إطار إعادة التأمين فهو موضوع أكثر حداثة لسبب بسيط أن إعادة التأمين يمكن فقط أن تتطور وتتم عند قيام أسواق تأمين مباشر عملية مستقلة . كذلك فإن حديثنا يتناول فترة قصيرة نسبياً ترجع إلى حوالي ٣٠ عاماً .

في ذلك الوقت ، وبسبب شركات الإعادة الدولية الكبيرة المتكررة في بريطانيا وفرنسا وسويسرا وألمانيا ، بدأ حجم أعمال الإعادة ينمو ويضع . ولا يمكن تجاهل الدور

التأثير المحتمل للوحدة الأوروبية على أسواق التأمين الأفرو-آسيوية

Dr. H.W.Stockhausen

عضو مجلس الإدارة في شركة ميونيخ راي

في مقدمة هذا البحث المختصر ، أود أن أعلق بإيجاز على العلاقات الراهنة بين أسواق التأمين وإعادة التأمين في البلدان الأفرو- آسيوية F.A.I.R. من جهة ، وبين مختلف شركات التأمين وإعادة التأمين الأوروبية من جهة أخرى ، وأعتقد أن أفضل الطرق لذلك هي معرفة كيف نمت وتطورت هذه العلاقات ٢٢ وكيف كانت جذورها الأولى ٢٢ وماهي الظروف التي مرت بها خلال القرن الماضي نتيجة للاتصال الدائم بين هذه الأسواق على اختلافها . لأنه كي نفهم الحاضر يجب أن نلقي نظرة على الماضي ، والأكثر أهمية لنا هذه الأيام ، والذي سيزيد من توضيح موضوع هذا البحث ، هو أن نضع المستقبل في مقارنات مع الماضي ونحاول بعدها الوصول إلى تقييم واقعي ومنطقي لما يحمله المستقبل .

وبداية ، أعتقد أن من الضروري التفريق بين التأمين وإعادة التأمين كمنعصرين أساسيين في هذا البحث .

* قسمت هذه الورقة في المؤتمر الثالث عشر لاتحاد الأفرو- آسيوي للتأمين الذي انعقد في أيسنس أياراً خلال الفترة من ٩ إلى ١٥ أيلول-سبتمبر ١٩٩٢ م .

المميز الذي لعبه سمارة إعادة التأمين، وهنا يقع التركيز على شركات متواجدة في لندن وباريس وأيضاً في بروكسل. ويجب أن لا ننسى أصدقاؤنا في بوساي الذين يوزعون بعض أعمال البلدان الأفرو- آسيوية في أوروبا. إضافة لذلك، كان هناك معيدون أصغر متواجدون في البلدان الأوروبية المتكورة أعلاه، وفي بلدان أوروبية أخرى، وكانوا فعالين ونشيطين في مختلف البلدان الأفرو- آسيوية، لكن يجب القول أنه بسبب التكاليف الكبيرة لم يتمكنوا من الإتساع بنشر أعمالهم بنفس القدر الذي قلعت به الشركات الكبيرة، هذه العلاقات كانت بشكل رئيسي وحيدة الجانب من ناحية الأقساط، وهذا لا يصبح عندما ننظر إليها من ناحية الأرصدة، أو عندما نأخذ بعين الاعتبار ماذا تحقق كل طرف من أرباح جراء هذا التعاون المتبادل.

وفي مقابل أعمال إعادة التأمين الواردة، يلجأ المعيدون والسامرة الكبار إلى تقديم دورات تدريبية وساعات فنية ونصائح لكل جانب من جوانب أعمال التأمين، ويشمل ذلك التغطيات الجديدة غير المعروفة. وقد مكنتهم خبرتهم التي كسبوها جراء تبادل الأعمال مع الأسواق الأخرى من تقديم هذا النوع من المساعدة إلى الأسواق الأقل تطوراً.

وهذا يبدو مفصلاً ضرورياً لإجراء أي نقاش حول موضوع التبادل. وحيث أنه ذكر سابقاً أن الأقساط في إعادة التأمين هي وحيدة الجانب One-way Flow، أرى من المفيد طرح السؤال التالي: لماذا هي كذلك؟.. جواباً نقول أنه في أواخر الستينيات بدأ العديد من أعضاء الـ F.A.I.R. وخاصة المعيدون منهم بظهور تبادل الأعمال مع المعيدون والسامرة الأوروبيين. لكن معظم هؤلاء الأوروبيين نصحوا المعيدون الآخرين بإتخاذ جانب المخدر في مثل هذه القبولات لأن الأخطار كانت واضحة بالنسبة لنا، لكن من المؤسف أن العديد منهم كان على استعداد أن ينفض عينيه عن هذه الحقيقة عندما كانت تلوح له فرصة عمل جيد، بنفس الوقت، كان كل منهم يلمر ظهوره للعمل الرديء، أو القادم من سوق غير مستقرة. بذلك أصبح

العديد من المؤمنين ومعيدو التأمين في أفريقيا وآسيا طرفاً فيما يدعى الطاقة الإستيعابية البنية «Innocent Capacity» التي انتشرت بشكل واسع في السبعينيات والثمانينيات وبالتالي وجدوا أنفسهم ناديين وهم يواجهون عدداً كبيراً من التمهيزات طويلة الأجل أو توجب عليهم دفع مبالغ كبيرة للدائنين في حين كانوا يفتقرون تماماً إلى الموارد المالية للوفاء بالتزاماتهم.

وواقع الأمر أن العديد من الحالات كانت حساسات ناتجة عن أعمال إعادة مكررة Retro، لم تسدد رغم مضي عدة أشهر على وقوعها وهذه من الأمور الخفية للأمال، لأنه في مثل هذه الحالات ستلحق السمعة السيئة بالسوق بأكملها، وخاصة في حالة الأسواق الاحتكارية. إلا أنه، ولحسن الحظ، نلاحظ في أيامنا هذه انهماكاً للواقعية يسود بين أعضاء مجمع الـ F.A.I.R. أنفسهم. لأنهم أخذوا بصحة البهيمية القائلة: ولا يبلغ المرء من جحر مرتين. أي أنهم توقفوا عن الركض وراء الأعمال الواردة وبأي نمح.

لقد اقتنع هؤلاء بأن رؤوس أموالهم ومواردهم المالية ليست بالمجم الذي يمكنهم من قبول أعمال عن طريق إعادة المكررة Retro والتي تتميز معظمها بإمكانية التعرض للأخطار، ناهيك عن إفتقار هؤلاء المعيدون للخبرة الفنية والعملية المطلوبة. وأكبر دليل للمشككين بهذا القول المسائر الكبيرة التي نجحت عن العاصفة التي ضربت البلدان الأوروبية عام ١٩٩٠، كل ذلك مضافاً إليه معدلات التسعير المنخفضة غير الملائمة والتي معها يصعب تحقيق أية أرباح من أعمال إعادة التأمين.

وحى أختم القسم الأول من هذا البحث، أعتقد أنه يمكنني القول أن العلاقات الراجعة بين الأعضاء في الـ F.A.I.R. وشركائهم الأوروبيين هي علاقات متينة وطويلة الأمد والطرفان يبدآن جهودهما بصدق لتحقيق المنفعة المتبادلة لجميع الأطراف ذات العلاقة.

وبالإنتقال إلى الجزء الثاني من هذا البحث، أريد أن أعرض بإختصار شديد لشكل سوق التأمين الأوروبي والتغيرات المرتقبة في المستقبل القريب. وليس مبالغاً

القول، أنه في السنوات الأربع أو الخمس الماضية كانت تدور أكثر النقاشات حول النضوض لسوق أوروبية واحدة والتي ستظهر إلى الوجود بحلول الأول من كانون الثاني/يناير ١٩٩٣. ولا حاجة بي لأقدم أمامكم تفاصيل كثيرة عما يعنيه ذلك، لكن بحلول ذلك الموعد ستزول الحواجز بين الأعضاء الإنسي عشر في المجموعة الأوروبية، وسيصبح بإمكان الأشخاص والبضائع والخدمات ورؤوس الأموال أن تتحرك وتتغل بحرية تامة دون عوائق أو إجراءات جمركية أو قوانين تحد من ذلك. وهذا سيؤدي بالطبع على التأمين أيضاً، حيث أن الشروط المسبق لمثل هكذا سوق واحدة هو وجود إلغاء الفروقات في قوانين التأمين المطبقة وخاصة مايتعلق منها بقوانين الإشراف على التأمين. وبإمكان أي شخص أن يجادل إلى ما لا نهاية حول مدى الإنسجام التشريعي في ذلك. وليس ضرورياً أن نكرر هنا النقاش الذي دار على مدى السنوات الماضية، ولكن فقط لإثارة الانتباه للنتائج. فبعد إصدار التشريعات في المجموعة الأروبية والتي كانت تعرف بالجيل الثالث «Third Generation» وتحول هذه التشريعات إلى قانون وطني، فإننا نتجاهبه— وحسب الرؤية الألمانية— بما سيحدث في سوق التأمين غير المنظمة. مثل هذه السوق ستفقر لسلطة إشراف قوية كما هو الحال في ألمانيا، والتي وجدت أصلاً لحماية المستهلك. ولأن ذلك قد أعطى نتائج إيجابية لنا ينبغي أخذها بعين الإعتبار.

وبنينا تبدو الشروط والقوانين العامة المطبقة على سوق تأمين واحدة، واضحة ومعروفة، إلا أن التطورات الاقتصادية التي قد تحدث في الأسواق لاتزال موضوعاً للنقاش والتخمين. حيث لا يستطيع أي شخص الجرم بأن المستهلكين Consumers في الدول الإنسي عشر في وضع يقبلون به الصيغ الأحيية للتأمين أو يوافقون على شراء وتالقي من مؤمنين لم يكن لهم تواجد دائم في مواطن المستهلك نفسه. ولأحد يمكنه إعطاء صيغة واضحة لطريقة تطوير حيكية المساهمة في هذه العملية. وبالتالي لا يستطيع أحد التنبؤ بأنه سيكون هناك توسع في المنتجات أم أن التركيز على منتجات محددة في بلدان معينة سيستمر ويكون هو السائد. كذلك ليس بإمكان أحد أن

يعرف فيما إذا كانت نشاطات كثيرة من المجموعات في مجال الخدمات المالية ستحتل بإحترام ودعم المستهلكين أم لا. إضافة لذلك سيكون من الصعب التخمين بأن الإستشارات الضخمة التي نشهدها حالياً من خلال عمليات الإندماج بين الشركات ستستمر في إثبات فعاليتها. وأخيراً لا يستطيع أحد التنبؤ إلى أي مدى سيستفيد المؤمنون أنفسهم من الفرصة الواسعة التي ستتيحها لهم السوق الأوروبية الواسعة التي ستكون مفتوحة أمامهم.

كل ماسبق أسئلة متجيب عنها ديناميكية العمل التي ستظهر في السوق وكستهدفين بالنتائج الترتية على ذلك يجب أن نحاول توقع التطورات الغضلة.

في هذا المجال، من المفيد الإعرراض أن السوق الوحيدة سوف تبرز فجأة أمامنا في الأول من كانون الثاني/يناير ١٩٩٣، مكسبة مسبقاً كل وسائل القوة التي هي بحاجة لها لنرض وجودها. لكن التوجه الآن يهدف لتقوية عرى الإرتباط التي نلاحظ تطورها بين دول المجموعة الأوروبية خلال السنوات الرابدة.

وإنه لأمر طبيعي، أن شركات التأمين التي ستجد نفسها في وضع يمكنها من الانطلاق مع انطلاقة السوق، هي تلك الشركات التي لديها شبكة من الشركات التابعة والفروع منتشرة في دول المجموعة الأوروبية، وهناك عامل آخر يبدو مهماً في هذا المجال ألا وهو امتلاك هذه الشركات لهيئات تسويق عملية. مثل هذه المجموعات تضم في عضويتها أكبر شركات التأمين التي يشمل نشاطها القارة الأوروبية وأحياناً أجزاء واسعة أخرى من العالم، وقد اعتبرت هذه المجموعات وسند فترة طويلة أن السوق الواحدة هي فرصتهم الغنية وسيكون الأمر أكثر إيجابية لهم بعد تطبيق التسهيلات الجديدة في مجال قوانين الرقابة التأمينية التي يجري الحديث عنها: إن أكثر من الشركات الآن تسمى لرمي نفسها في أحضان هذه المجموعات من خلال الإندماج معها وذلك قبل حلول الموعد المحدد لقيام السوق الواحدة. وهذا ما يحدث فعلاً، وبمثال ذلك السوق الفرنسي للتأمين. أما في أسواق أوروبا اللاتينية، فإن محاولات السيطرة عليها

للأخطار بالنسبة للعديد من المؤمن المباشريين والناشئة عن اشتداد المنافسة وقلة التنظيم.

وفي هذا السياق، بعدما أن نرى من وقت لآخر تغيرات وتبدلات في تفكير وإهتمام المؤمن، ففي الشمال الأوربي، كانت هناك حكمة تسمع ولعدة عقود من السنين وفحواها أنه كلما كان المؤمن أكبر وكانت احتياطياته أضخم، كلما كان احتياطه أكبر. وتبعاً لذلك، لم تكن الأخطار الصغيرة. بحاجة لإعادة تأمين على الإطلاق. أما الآن، وبعد تكبد العديد من الحسائر الكبيرة نتيجة تراكم التعويضات الصغيرة الناتجة عن المعاصفة وعن عمليات سرقة السيارات، نتيجة لكل ذلك أجهر المؤمنون على إعادة النظر بهذا الأمر.

وكمضوء في شركة ميونيخ ري Munich Re أورد أن أذكر هنا شيئاً عن شركتنا، ففي الذكرى ١١٢ لتأسيس الشركة أمكننا القول بأن شركتنا تمتلك القوة ليس فقط على التكيف مع الصعوبات والتغيرات المفاجئة في الأسواق، بل تجعل من هذه التغيرات مصدراً للإبداع والتطور.

وعندما نزيد التوسع في أعمالنا من إعادة التأمين، لنضيف دفقاً جديداً للخدمات الكبيرة التي نقدمها، فإننا لا نترك مجالاً للشك لانسرب إلى أذهان زبائننا حول هويتنا بأننا معيدون معترفون، وهذا سيعطينا القوة والتهبات عندما ندخل إلى سوق أوربية واحدة.

أما إذا أردت الآن أن أنتقل إلى القسم الثالث من هذا الموضوع، ألا وهو تأثير التغيرات المتوقعة على العلاقات بين شركات السوق المشتركة والأسواق الأوروب-آسيوية، فإنني لن أكون متحيزاً. لقد أشرت في بداية موضوعي هذا أن العلاقات تتركز أساساً على إعادة التأمين وكما قلت فإن عمليات إعادة داخل السوق المشتركة سوف تتأثر بشكل محدود جداً إذا ما قورنت بالتأثير الكبير الذي سيعيب نشاطات المعيدون الأوربيين خارج حدود دول المجموعة الأوربية.

لا تزال مستمرة وهي أقوى بكثير مما يحدث في دول الجزء الشمالي من المجموعة.

ومن المتوقع أن لا تتأثر الشركات الصغيرة والصغيرة جداً والتي ينشر عدد كبير منها في شمال ألمانيا بتزعة الإندماج. وبالحصيلة، إنه قدر شركات التأمين متوسطة الحجم التي كانت تعيش حياة استقرار وازدهار في أسواقها المحلية. ومن الصعب على هؤلاء التنو، وعلى الصعيد الدائقي، أن نجحاً طويل الأمد متجنبه هذه الشركات إما من التوسع بقبول الأعمال الخارجية (التي قد تجر وراءها خسائر كبيرة)، أو من الحفاظ على حماية سوقها المحلية والتركيز على الإبقاء على الإزدهار الحالي. وبما لا شك فيه، أن مثل هذه الشركات متوسطة الحجم سوف تظل باستمرار معرضة لخايلات الإحشاء، وبالنسبة هؤلاء، فإن حصولهم على دعم معيد قوي هو الأهم.

لقد استحوذ معيدو التأمين الكبار وعمق على معظم الخبرات الأوربية والتي اكتسبوها على مدى السنين، تلك الخبرة التي يحاول مستندو الأعمال أن يحصلوا عليها خلال الفترة الإنتقالية إلى السوق الواحدة. ونحني عن القول بأن إعادة التأمين هي نوع من الأعمال يتصف بصفته النبوية، إلا أن الأول من كانون ثاني/١٩٩٣ لا يعني أي شيء جديد سواء بالنسبة لقانون الإشراف أو القرص المتاحة من أعمال على مستوى القارة الأوربية. أما بالنسبة للمعيدون، فقد وجدت السوق الواحدة منذ إصدار قانون إدارة أعمال إعادة في المجموعة الأوربية عام ١٩٦٤، والذي أوجد حرية تقديم الخدمات وحرية إيجاد المؤسسات التي تؤدي هذه الخدمات. لكنهم، أي المعيدون، وكنيجة طبيعية يجب أن يخضعوا للتغيرات في السوق وظروف المنافسة بين شركات التأمين المباشر. ولكن من جهتي، فإنني لأشارك أولئك الذين يتفكرون لمستقبل إعادة التأمين نظرة ملؤها الشائوم. بالرغم من صحة القول بأن النمو الكبير في حجم الشركات وزيادة التركيز على السوق سيقتل من حاجة المؤمن المباشريين لإسناد أعمالهم. ومن ناحية أخرى، هناك عدة عوامل تعمل في الإتجاه العاكس، ويحتاج المتبحر للأمر أن يتأمل فقط بالزيادة المضطربة في المسؤوليات أو في زيادة التعرض

إن الطرح السابق هو بالأساس ما تشبناه شركات التأمين المباشر القائمة ضمن دول السوق المشتركة. أما أعضاء الـ F.A.I.R. فهم بالطبع من دول لا تتبع للمجموعة الأوروبية. ومن حين لآخر نسمع أشخاصاً من الدول الأقرب — آسيوية يقولون بأن السوق الواحدة سوف تتحول إلى حصن أوروبي Fortress Europe بعيد المثال لغير البلدان الأوروبية. ويستشهد في ذلك بالتطورات التي طرأت في حقل المصارف والتأمين عندما أدخلت عبارة Reciprocity Clauses أي شروط التبادل وطلبت على الشركات غير الأوروبية، وقد أعاق هذا دخول هذه الشركات إلى السوق.

وكمعيدين محترفين معادين على التعامل في سوق حرة ودافعنا كثيراً للإبقاء على مثل هذه السوق، فإننا لن نتعامل مع مثل هذه التطورات من بعيد. ومن القيد أن تعلم أن المقاومة ضمن دول المجموعة لا ذكرناه « بالحصن الأوروبي » هي قوية وفعالة. فعلى سبيل المثال، منذ عدة سنوات، أعلنت ألمانيا دعمها لأسواق دولية مفتوحة وهي دوماً تعلق بصراحة معاداتها لإجراءات تتخذ لجعل الأسواق أقل انفتاحاً أو بمعنى آخر صعبة المثال. وبالطبع فإنه من الواضح أن سهولة الدخول إلى أسواق المجموعة الأوروبية سيكون ممكناً على المدى الطويل إذا لم تلجأ الدول الأخرى في العالم إلى اتخاذ إجراءات تعيق الدخول إلى أسواقها.

إن الإدماج السياسي والاقتصادي بين دول المجموعة الأوروبية الذي ينادى به سوف لن يؤدي بالنتيجة وبشكل أوماتيكي إلى جعل الحدود الخارجية للمجموعة مفتوحة مثل الحدود الداخلية بين دول المجموعة نفسها. وستكون القرض المتاحة مستقبلاً أمام المؤمن غير الأوروبيين للعمل داخل المجموعة الأوروبية قليلة مقارنة بتلك التي ستتاح للمؤمن الأوروبيين. وبذلك إن لم يكن لشركات التأمين غير الأوروبية شريك يعمل في أوروبا ويكون بمثابة بداية لدخول السوق، فما على هذه الشركات إن أرادت الدخول إلا أن تنشأ قروياً لها داخل أسواق بلدان المجموعة، وما يمكن التنبؤ به الآن، هو أن هذه القروء لن تتمتع بالحرية التي ترد للعمل داخل المجموعة، أما لو

سملت شخصياً، فإنني أقول بأن هذا ليس ضرراً، لأن التأمين المباشر — حسب قاعتي — على المدى الطويل يمكن فقط أن يدار بشكل واع على أرض الواقع وبالإنصال المستمر مع السوق والزبائن، أي ربما من خلال القروء.

إن أي تغييرات ستحصل فيما يتعلق بالعاملة المختلفة للمؤمنين غير الأوروبيين يجب أن تؤخذ في الحسبان. ويبدو أنه علينا انتظار ما ستفر عنه المناقشات الدولية الراهنة حول هذا الموضوع، وكل ما نرجوه هو أن تمتد هذه المناقشات عن نتائج مرضية لكل الأطراف.

ومن وجهة نظري الشخصية، فإن التأثير موضوع البحث سيظهر فقط بطرق غير مباشرة وعلى المدى الطويل. أي أن التغييرات التي ستحصل في سوق التأمين المباشر في دول المجموعة الأوروبية، قد تؤثر ولو آجلاً على أعضاء منظمة الـ F.A.I.R. من حيث إيجاد تجمعات جديدة داخل أوروبا قد تتخذ مواقف عدوانية وتوسعية تجاه شركات التأمين الأخرى العاملة في أوروبا ذلك بعد أن تكون هذه التجمعات قد استوعبت تماماً التبدلات الداخلية الحاصلة. وقد يلمس المرء، وخلال عدة سنوات، دخول لاعبين جدد إلى مجالات التأمين، أو على الأقل، سيلجأ لاعبون قدامى إلى تغيير ملامحهم كي تتسع لهم هذه الملاحع لعب أدوار جديدة.

إلا أن تطوراً هاماً آخر ظهر على الساحة بموجبه سيصبح مفروضاً على المتعاملين في القطاع المالي أن ينحوا باتجاه تحقيق تعاون أوثق بين المؤسسات التأمينية والتأمينات المصرفية يحقق تسيقاً فعالاً بينها بما أطلق عليه التعبير «Bancassurance» تعبيراً عن هذه اللحمة المطلوبة لأن الاتصالات بين المصارف والتأمين قائمة فعلاً منذ فترة طويلة، حيث أن إيجاد مجمع للزبائن المفترض وجودهم يحظى بموافقة الطرفين صاحبي العلاقة: المصارف والتأمين. زد على ذلك، يجب توفير خدمات مالية متنوعة تخدم الإنسان العادي وتقدم له بواسطة جهة عمدة. لذلك، فإن هذه التطورات ليست مثيرة للدهشة والإستغراب إن هي وصلت إلى نهاية عقلانية بسبب تضافر

جهود كافة المعينين .

إن هذه الظاهرة قد اتخذت صيغاً وأشكالاً متعددة، فعلى سبيل المثال، تكون المصارف أحياناً هي الوجهة لشركات التأمين، وأحياناً أخرى يكون العكس هو السائد . وهناك حالات من الإندماج وبعدها تصاغ اتفاقيات للتعاون، إلا أنه مهما كانت الصيغة الموضوعية، هناك شيء واحد مؤكد وهو : أن الجهود لم تحقق Not aflash in the Pan سواء داخل أوروبا أو حتى في بلدان أخرى معينة .

وسواء تحدثنا في فرنسا عن شركة UAP للتأمين والبنك الوطني الفرنسي Banque National de Paris ، أو في إيطاليا عن شركة INA وبنك روما Banco di Roma ، وفي ألمانيا عن شركة Allianz وبنك درسدن The Dresdner Bank فإننا نأخذ بذلك أمثلة قليلة من عدد كبير من الحالات المشابهة في أوروبا والتي ظهرت إلى الوجود نتيجة للتعاون السالف الذكر .

وبهما تكن الطريقة للبرغ هذه التطورات مرحلة النضوج، يبدو واضحاً لي أن المصارف وشركات التأمين لن يكون بإمكانها معالجة أي شيء، إلا بعض الأمور البسيطة التي تدخل في نشاط كل منها . وعند الدخول في مواضيع أكثر تعقيداً، سيتطلب الأمر تدخل هيئات متخصصة، غير أنني أعتقد أنه من الضروري ذكر هذه الأمور أمامكم في سياق هذا الحديث .

وأخيراً، ماهي الاستعدادات الواجب اتخاذها من قبل الأعضاء في منظمة الـ...١٩٢٢. إلا أنه بعد عرض الموضوع والتكهن بأن التأثير سيكون محدوداً، ليس باستطاعتي أن أقترح إجراءات محددة لمواجهة ذلك الذي أستطيع فعله، وأعتبر واجباً علي، هو أن أكرر أمام الجميع ما كنت قلته سابقاً للعديد منكم بشكل شخصي ؛ لا تندفعوا خلف إقامة علاقات عمل سنجدون فيما بعد أنها لم تحقق لكم أي نتائج إيجابية . فعملنا ينصف بإمتهاده الرئسي الطويل، وأعتقد أن أي من العاملين

في مجال التأمين وإعادة التأمين لا يفضل إقامة علاقات تعطي مزايا أنية لكنها على المدى الطويل ستكون خاسرة. لقد استطاعت أسواقنا تحقيق نتائج جيدة وحققت قفزات هائلة على مدى الأربعين عاماً الماضية وقد مرت خلال ذلك بالكثير من الإخفاقات ونحن إلا أن الدرس الأهم الذي رسخ في أذهان كل العاملين في التأمين هو : إننا أردت أن نحقق نجاحاً مستمراً في عملك يجب أن تتجاهل تلقى أولئك الذين يقولون لك بأن هناك وسيلة سحرية وسريعة يمكنك من أن تصبح غنياً .

وختاماً، فلا تحظر عليكم من الاستمرار بالتعامل مع الأوروبيين بعد عام ١٩٩٢، لكن تعاملوا فقط مع أولئك الذين أثبتت التجارب العملية بأن سجلاتهم تشهد بأمانتهم وإمكانية الاعتماد على خدماتهم .

ترجمة: يوسف جواد

مديرية البحري والطيران

شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين

متفرقات

مطالبة بـ ٣ مليون فونك سويسري
نتيجة لإلغاء حفلة موسيقية للمغني
دييفيو... كان قد أمسن عليها في
واللهذا

أدى إلغاء حفلة موسيقية كان المغني
بلاسيكو ديفيو ينوي تقديمها في موسكو، إلى
رفع دعوى قضائية جديدة على سوق اللهبز
التأمين المأمور أصلاً.

متعهد المحلات الموسيقية يكايزو سويدان
الذي يعمل في نورج، رفع دعوى قضائية على
مكتب اللهبز فيكتور بريد الذي رفض دعوى
معهوض بقيمة ٣ مليون ف. سويسري (١١٠
مليون جنيه استرليني) وذلك قيمة وثيقة تأمين
لتغطية الحسائر التي لحقت عن الإلغاء القسري
للحفلة. ويشارك مؤمنون آخرون مع السيد بريد
في تحمل مسؤولية هذا الغطاء وهم شركة كورنر في
بليس وشركة جزالي في إيطاليا وسوالي ١٣
مكتب من اللهبز.

ففي كانون الثاني الماضي، وقعت شركة السيد
سويدان والمسماة الشركة الدولية لرعاية الثقافة
FOSC، عقداً مع ديفيو لإقامة حفل رأس
السنة الجديدة في العاصمة الروسية -
موسكو- ثم انقضت مع عدة شركات نافذة
وشركة Sony اليابانية للإلكترونيات ليت وسجل
الحادث. إلا أنه، وبسبب الظروف الاقتصادية

السيرة التي عصفت بدول الاتحاد السوفيتي
سابقاً، ألغيت الحفلة بسبب عدة صعوبات
لوحقتها منها النقص الشديد في الوقود.

وكانت شركة السيد سويدان هذه قد اشترت
خطاة تأميناً شاملاً ضد الإلغاء في حزيران قبل
الوعد المحدد للحفلة. ولم عامي الشركة المذكورة
المقيم في لندن بتقديم طلب رسمي لدفع التعويض.
إلا أن المؤمن بقيادة المكتب ٣٧٠ الذي يتله
السيد بريد رفضوا الإعراف بالمسؤولية وبالتالي
رفضوا دفع التعويض.

الصارف وشركات التلغراف التي كانت تقول
الحادث كتبت للسيد ديفيد كورنوج رئيس
مجلس إدارة اللهبز تخبره من أن سمعة سوق
اللهبز ستهلك بها المزيد من الأذى جراء هذه
القضية.

هيئة اللهبز تسجل أسوأ الحسائر
عام ١٩٨٩
معدل الحسارة لعدد من الأعضاء يصل
إلى ١٠٠,٠٠٠ استرليني لكل منهم

بواقع أكثر من ٤٥٠٠ عضو من أعضاء
هيئة اللهبز خسائر بمعدل ١٠٠,٠٠٠ استرليني
لكل منهم عن عام ١٩٨٩. وقد تبين ذلك بعد
الإعلان رسمياً عن أن خسائر اللهبز للعام
المذكور بلغت ٢ بلون استرليني. وتشير الأرقام

الإحصائية أن الحسائر تركزت بمعظمها على أقلية
من الأعضاء.
إن حسارة ٢ بلون جنيه استرليني هذه
وضعت سوق اللهبز في الجانب الأخر لأول مرة
مذ عشرين عاماً، وكسحت نقل الحسارة التي
تسببها إعصار هورق الذي ضرب منطقة
الكابري في أيلول (سبتمبر) ١٩٨٩. الرزم
الإجمالي للحسارة بلغ ١٤٤ بلون استرليني للعام
المذكور ونقل مبلغ ٤٠٠ مليون استرليني إلى
الإحتياطيات وبلغ مبلغ ٢٠٠ مليون نقداً
شخصية.

من ناحية أخرى، بلغت حسارة ٤٣٠٠
عضو من أصل ٣١٣٢٩ مجموع أعضاء اللهبز
حوالي ٧٪ من ألساطهم (الأقسام المسروح
بالإكتساب عليها عادة تحدد لكل عضو حسب
قواعد متبعة في اللهبز). وحيث أن الأقسام
قد حددت عام ١٩٨٩ بـ ٣٥٠ ألف استرليني
لحوالي ٧١٤ من الأعضاء، بذلك تكون حسارة
كل عضو حوالي ١٠٠ ألف استرليني. أما خسائر
الذين من المكاتب بدورها وركز وتلزم فقد بلغت
٦٠٢ مليون استرليني، وسجلت خسائر خمس
مكاتب أسرى أؤلئها ٢٥٥ - ٢٩٠ -
٢٩٨ - ٥٤٠ و ٨٤٧ مبلغ ٥٦٠ مليون
استرليني.

Financial Times 22nd June 1992

الهند توافق على دفع تعويضات لضحايا
بوتال

أكدت الحكومة الهندية موافقتها على دفع

الإذاعة العربية

تعويضات لضحايا كارثة بوتال بعض منضي سبع
سنوات من المارك القانونية. أكد الوزراء في
الحكومة الهندية صرح بأن التعويض لأقارب
الذين قضوا بجسور بوتال ١٠٠,٠٠٠
و ٣٠٠,٠٠٠ روبية (١٩٤٠ جنيه استرليني).
أما أولئك الذين أصيبوا بجروح فسيبلغ لهم من
١٠٥,٠٠٠ إلى ١,٠٠٠,٠٠٠ روبية هندية.

ومن الجدير بالذكر أن أكثر من ٣٨٠٠
شخصاً قتلوا وعشرات الآلاف جرحوا في كانون
ثان (ديسمبر) ١٩٨٤ عندما تسرب غاز سام
من وحدة لصناعة المبيدات فتلكها شركة
كاربايد.

ومن الجدير بالذكر أن كارثة كهده لو وقت
في (الولايات المتحدة الأمريكية) وسببت نفس
الأضرار البشرية فإن عمل تعويضاتها سيتجاوز
٧٠٠ إلى ٨٠٠ بالمئة من التعويضات المقررة في
هذه الحالة!!!!

حملة لمواجهة الإحتيال على التأمين في
بريطانيا

هيئة التأمين البريطانية ABI تقود حملة
لإتخاذ إجراءات صارمة ضد عمليات الإحتيال
في مطالبات التأمين.

إن مطالبات التأمين الكاذبة أو المبالغ فيها
تكلف شركات التأمين حوالي ٤٠٠ مليون
استرليني (٧٢٠ مليون دولار) كل عام. وهذا

الرقم بشكل ٢٣٪ من عمل العميلات. مع العلم أن معظم المطالبات المشكوك بصحتها تعود إلى قطاع التأمين الطبي وليس التجاري. وبما أن التقديرات الأخيرة على أن ٢٢٪ من المطالبات كاذبة وأكثر من ١٠٪ منها مبلغ فيها.

وتفقد ABI ما يزيد عن ٢٥٠.٠٠٠ استرليني بحلول الحملة المذكورة تحت شعار «الغش في التأمين هو جريمة». الخللين يجب أن يدفعوا وليس أنهم. والهدف من ذلك هو التأكد لحملة الزائفة أن الإحتيال هو من الأصول الإجرامية وليس الوقت للطلب من شركات التأمين التدقيق الشديد في صحة المطالبات ومقاضاة الخللين.

Lloyd's list 24th June 1992

خسائر الشركات الألمانية تقدر بـ ١٨٩٩ مليون دولار

طبقاً لمعلومات واردة من مصادر صناعية، بلغت خسائر شركات التأمين الألمانية حوالي ٣ بليون مارك ألماني (١٨٩٩ بليون دولار)، في حين بلغ دخل الأقساط ١٠ بليون مارك وذلك من تأمين الأخطار الصناعية. ويقتد أيضاً أن عام ١٩٩٢ سيشهد خسائر جسيمة أيضاً، لأن شركات التأمين هناك تواجه صعوبات في الحصول على إعادة تأهيل احتياطية في الأسواق الدولية وخاصة في لندن.

أما في مجال تأمين الأخطار الصناعية ضد الحريق وأخطار فقدان الربح لوجودها فقد كانت الخسائر ٢ بليون مارك مقارنة بدخل الأقساط البالغة ٣ بليون مارك. وعلى هذا الأساس يتوقع المؤمنون خسارة لا تقل عن ١٠٠٠ مليون مارك لعام ١٩٩٢ في حين بلغت الأقساط ٣٠٦ بليون مارك.

ومن بين ١٧ شركة تأمين كبرى تطفي أخطار الحريق في المنشآت الصناعية، تكبدت ١٦ شركة منها خسائر احتياطية في العام الفات، وبلغ معدل الخسائر الوسطي ١٢٠٪ من هذه الشركات HDI-Creling و Allianz و Colonia.

من ناحية أخرى، سجلت بعض الأخطار الصناعية الأخرى خسائر كبيرة. أما في البحري فكانت الخسائر ٧٠٠ مليون مارك في حين بلغت الأقساط ٢ بليون مارك وقبلي بليون الخسائر ٢٠٠ مليون مارك والأقساط ٢٦٢ بليون مارك أما في تأمين المسؤوليات فمن المتوقع أن تصل الخسائر إلى ٣٠٠ مليون مارك.

«Lloyd's List» 10th June 1992

خسائر إعصار أندرو قد تصل إلى ١٠ بليون دولار

يدعو أن الخسائر الإجمالية التي خلفها وراءه إعصار أندرو ستصل إلى ١٠ بليون دولار، ذلك طبقاً لتقديرات صادرة عن سوق الليندا للتأمين. السيد جورج لويدز روبرت - رئيس

التدخين في العمل، أصبح بإمكانهم رفع دعوى على أصحاب العمل. هذا ما صرح به السيد بارتوك إلياس الخاني في المحكمة العليا. وقد نشر هذا التصريح في صحيفة تدعى: Anion on Smoking and Health التي تقول دوائر الثقافة الصحية والمؤسسات الطبية. وتضيف الخاني بأن المعلومات المتوفرة أصبحت تؤكد أخطار استنشاق دخان سجائر الآخرين. وأن صاحب العمل الذي يعرض موظفيه لهذه الأخطار يترقى بذلك الواجبات التي فرضها القانون عليه تجاه هؤلاء الموظفين. وبإمكان أي موظف في حال إثبات أن إصابته بما علاقة بالدخان الذي يستنشق، أن يرفع دعوى قضائية على صاحب العمل ويطلب بالتعويض.

السيد ديفيد بولان، مدير ASH، يقول بأن الرأي السابق يمكن الكثيرين من رفع دعاوى قضائية أمام المحاكم للتعويض عن الأضرار التي لحقت بصحتهم.

شركات التأمين الفرنسية تعاني تراجع الأرباح وتقلص قيمة الموجودات

لم تحف المجموعات الفرنسية الضخمة الناشطة في مجال التأمين المصاعب والاضطراب التي عانت منها على مدى الأشهر الماضية. إلا أن كلوبيسيار، رئيس مجلس إدارة مجموعة وأكساء كشف للمتلين في باريس الأسبوع

مجلس إدارة جمعية المكتسبين لبحر البحري - كان قد أعلن أن المؤمنات الأولى توضح بأن الخسائر الإجمالية هي بين ٧ و ٨ بليون دولار. أما الآن فالتقديرات تجمع بأن الرقم سيحتل الـ ١٠ بليون دولار. ومن المتوقع أن يتحمل سوق لندن عبر إعادة التأمين حوالي ٣٠٪ من هذه الخسائر وبادء النسبة تتقاضاها مؤسسة اللويدز والشركات الأخرى العاملة في السوق.

والتقديرات بأن الرقم النهائي للمطالبات الناشئة عن الإعصار سوف تكون أكبر مما كان متوقفاً، يعود مصدورها إلى إعلان شركة Prudential الأمريكية للتأمين بأن الخسائر الإجمالية التي تكبدتها هذه الشركة ستزحف إلى أربعة أضعاف، حيث من المتوقع أن يصل الرقم إلى ١٣ بليون دولار. وهذا الأمر ينطبق على العديد من المؤمنين في السوق الأمريكية.

ويشير تقرير آخر صدر في الولايات المتحدة، بأن الإعصار المذكور الذي ضرب ولاية فلوريدا سيؤدي إلى غياب العديد من مؤمنى المتعلقات والكوارث. لأن التقرير يتوقع أن تبلغ الخسائر طيلة الثمسين ضعف أو ثلاثة أضعاف ما أوفته إعصار جوجو الذي قدرت خسائر المتعلقات فيه بـ ٢٢ بليون دولار.

تشجيع غير المدخنين على مقاضاة أصحاب العمل

غير المدخنين الذين يشكون من آثار

دو فرانس، وصورة «غان»، لكي تتحول إلى مؤسسات خاصة عن طريق تدابير تشجيعها حكومية فرنسية تتولى السلطة بعد الانتخابات النيابية التي ستجري الشهر المقبل.

لا يتوقع حتى أكثر المحللين قديماً ظهور نتائج إيجابية بالنسبة إلى قطاع التأمين الفرنسي في العام الجاري فمن غير المحتمل أن يسود على الاقتصاد الفرنسي ما يدل على أنه سيعتاق حتى النصف الثاني من العام الجاري على أقرب تقدير، هذا على العكس من سعر الفريك الفرنسي مستقر ومستدل أسعار الفائدة.

هواجس قطاع التأمين الفرنسي المشاكل نفسها التي واجهها العام الماضي فالتنافس لا يزال حاداً بسبب وجود عدد كبير من شركات التأمين في السوق، كما أن هذه الشركات تتسبب في الضغط على رسوم التأمين.

وأدى الركود الاقتصادي إلى زيادة عدد مطالبات التعويض، كما كان متوقفاً، بما في ذلك المطالبات التي ينشك في صدورها، كما أن هذا الركود يتسبب في استمرار تراجع قيم موجودات مجموعات التأمين الصناعية.

أنشأ إلى هذا أنه لا يبدو أن سوق العقارات تحسن أو تتعزز بما يؤثر سلباً في مجموعات التأمين بطرقتهن إذ أنها تواجه الأضرار لتخصيص مبالغ كبيرة في مقابل الحاسر، وستكون مبيعاتها من الموجودات أقل مما يتكرر من تعويض تراجع أرباح التشغيل وتخصصات التعويضات عن الخوارج الكبيرة.

وهناك إشاعات تصادقها أسواق سوق الأسهم في باريس تتناول قيام شركات التأمين بتبع

ممتلكات بعضها بعضاً، وقال إن هذه الصفقات تم بأسماء متخصصة على نحو متصلا.

ومن شأن هذا أن يخفف عن هذه الشركات في المدى القصير ذبول الركود الضارة، وإن يساهم في دعم السوق. إلا أن هذه الشركات ستضطر إلى إيجاد هذه المشكلات في دلتها في المدى الطويل.

أما مستقبل قطاع التأمين فهو يدعو إلى التفاؤل فمن شأن الإصلاحات التي ستطرأ على نظام التقاعد الفرنسي أن تعزز سوق التأمين الفرنسية التي تبلغ قيمتها ٢٤٠ بليون فريك فرنسي. ومن المتوقع أن تؤدي هذه الإصلاحات إلى رفع نظام التقاعد الحكومي بنظام تقاعد خاص.

أما من جهة قطاع التأمين الذي لا يشترك في التأمين على الحياة، يبدو أن التنافس يتف حد فها يصل نحو شركات «البيوتول» التي تبيع التأمين لجماعات متخصصة من العمال، إلى البرية، علماً بأن قيمة هذا القطاع تبلغ حوالي ٢٠٠ بليون فريك فرنسي. وهناك ما يدل على أن أقساط التأمين تزداد في بعض القطاعات لاسيما في قطاع التأمين على السيارات.

ومن شأن عودة النشاط الاقتصادي تخفيف الضغوط على أسواق الأسهم وعلى المساكم، على رغم أنه من المتوقع أن تستغرق عودة النشاط إلى أسواق العقارات التجارية التي تعاني من الإضيق القوي ثلاث سنوات على الأقل.

ومن المتوقع أن تستعيد شركات التأمين

الفرنسية أيضاً من التوسع الدولي الذي شهدته في مطلع السبعينات، وأن تصلح «أكساء» مساهمات مالية كبيرة من «الكوتابل لايف» الأمريكية. وتلك «اسورانس جنرال دو فرانس» حالياً عدداً كبيراً من أسهم مؤسسة «إيه. أم. بي» الألمانية بعد إجراء صفقة معقدة معها العام الماضي.

وكتفت «يونيون دو باري» استشرت في ألمانيا عن طريق ماتيفلتر عليه في شركة «نورد ستون»، على رغم أنها لا تزال تشر بالحياة بعد فشلها في شراء حصة في شركة «كولونا» من شركة «ديكتور» الناشطة في حفل التأمين التابعة لمجموعة «سوسيس» الصناعية.

ومن شأن هذه التطورات كلها أن تضمن استحباب أرباح المجموعات الفرنسية الكبيرة الناشطة في مجال التأمين في العام الجاري، وإن تضمن لها موائمة لها العام المقبل.

ويقول مايكل هنتر، عمال شؤون التأمين الأوروبي لدى مؤسسة «بي. إن. بي. سكوتشير» في لندن: «لا تأمل الكثير من أي شركة من شركات التأمين الفرنسية عام ١٩٩٣، إلا أنه وبمعا المتوقع أن تتضمن هذه الشركات بالدرجة بدءاً من عام ١٩٩٤».

العدد الاقتصادي جريدة الحرة
العدد ١٠٩٦٣
تاريخ ١٩٩٣/١١/١٥

الذي عتق هذه الضغوط عندما أعلن ان مجموعته التي تعتبر ثاني أكبر مجموعة فرنسية ناشطة في مجال التأمين، تكتبت زاجماً عادداً في أرباحها الصافية إلى حوالي ٥٠ بليون فريك فرنسي (٢٦٨ مليون دولار) عام ١٩٩٢. بعدما كانت هذه الأرباح ٢٠٠ بليون فريك فرنسي عام ١٩٩١ وتكثف على مجموع ٣٠٥ بليون فريك فرنسي عن طريق إصدار سندات قابلة للتحويل من أجل إعادة حملة شركة «الكوتابل لايف» الأمريكية للمشاركة لها.

وكتفت مجموعة «يونيون دو باري» أكبر شركة تأمين في فرنسا الأسبوع الماضي أيضاً عن أن أرباحها الصافية عن ١٩٩٢ زاجمت إلى حوالي ١٠٥ بليون فريك فرنسي بعدما كانت ٣٠٨ بليون فريك عام ١٩٩١. وصار المحللون الآن يتوقعون صدور أرقام تبعث على مزيد من الاطمئنان عندما تشر مجموعة «اسورانس جنرال دو فرانس» وصورة «غان» الأرقام الخاصة بتأنيهاها عن عام ١٩٩٢.

وتشظ شركات التأمين الفرنسية في أجواء «عائقة» بالتنافس فيما يتقلم الركود الاقتصادي الضغوط التي تواجهها هذه الشركات لزيادة أرباحها عن طريق بيع موجوداتها، كما فعلت عام ١٩٩١ عندما التزمت المجموعات الفرنسية الأربع الأكبر من الأرباح لإلزامها لبيع الموجودات.

لم يكن بإمكان هذه المشاكل كلها أن تأتي في وقت أسوأ من الوقت الراهن إذ دخل قطاع التأمين الفرنسي في فترة تحول فيما تنها المجموعات الثلاث التي تملكها الدولية، وهي مجموعة «يونيون دو باري» و«اسورانس جنرال