

# رسالة التأمين

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

• الندوة العربية لتأمين المركبات/ آذار  
تتصدر الموسم الثقافي للاتحاد لعام ٢٠١٢

• المسؤولية القانونية  
لحوادث المركبات المسروقة

• ٧٥% حصة عشر دول من  
اجمالي انتاج التأمين العالمي

• المعيار الدولي لادارة  
المخاطر في شركات  
التأمين



• من ملف مؤتمر العقبة للتأمين والنقل البحري:  
تحديات قانونية جديدة ودروس وعبر  
لتسوية الحوادث البحرية



الاتحاد العام العربي للتأمين  
(GAIF)  
www.gaif-l.org



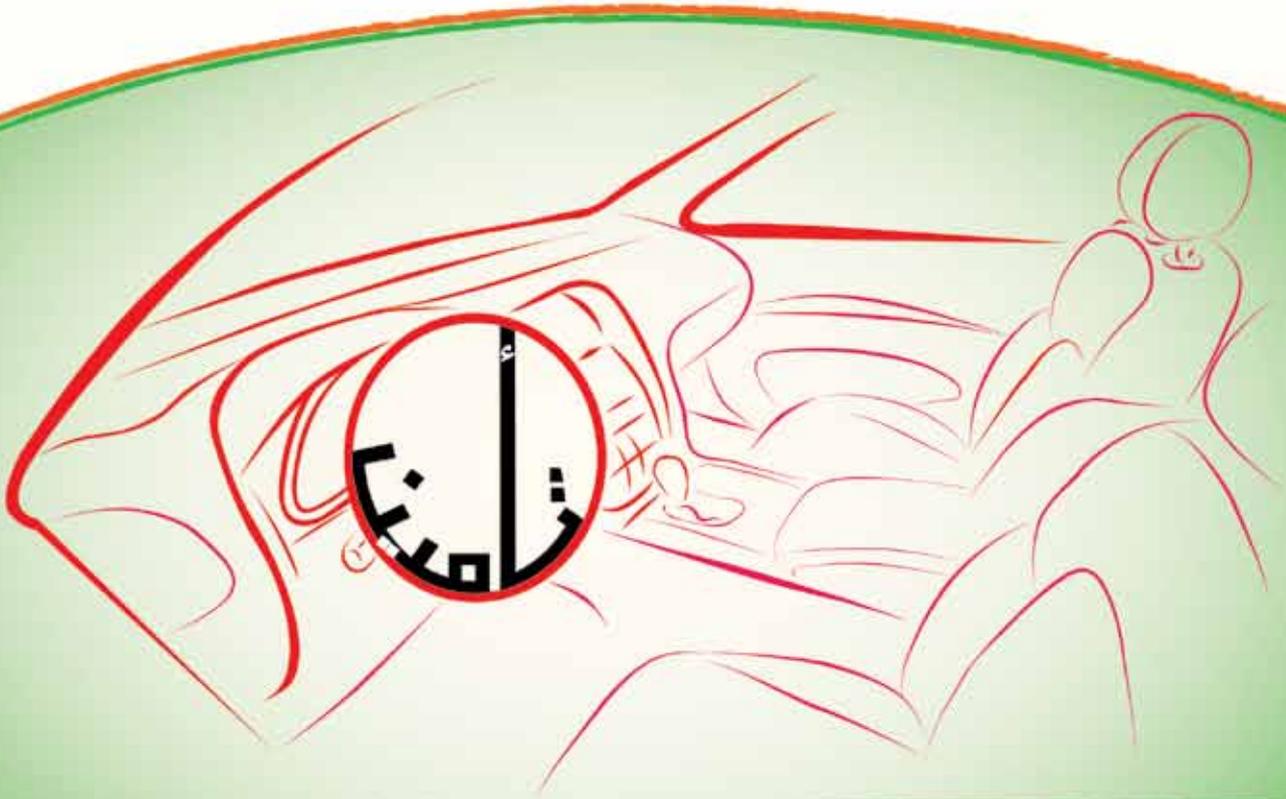
الاتحاد الأردني لشركات التأمين  
(JOIF)  
www.joif.org

# الندوة العربية حول تأمين المركبات

للفترة من ٢٨-٢٩ / آذار (مارس) / ٢٠١٢

فندق الرويال / عمان

المملكة الأردنية الهاشمية



للاستفسار والتسجيل، يرجى الاتصال على:

الاتحاد الأردني لشركات التأمين

دائرة الدراسات والتطوير والتدريب

هاتف: ٩٢٦٦ ٩٢٦٨ ٥٦٨ ٩٦٢

فرعي (٣٠٢)، (٣٠٤)، (٣٠٧)

www.joif.org info@joif.org

# رسالة التأمين

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

## كلمة العدد

المسيرة الواعدة للاتحاد الأردني لشركات التأمين في مجال الاعداد المهني للكوادر ونشر ثقافة التأمين نرصدها من خلال النشاط التدريبي المتواصل الذي يقوم به الاتحاد وبمبادرات سجل لها النجاح من حيث عدد البرامج وتنوع ونوعية مواضيعها والمنهجية وأسلوب التدريب، هذه السمات أكسبت الاتحاد صفة التميز والتفرد لكافة الفعاليات التي يعقدها وبمستوياتها التأهيلية والمتخصصة والمتقدمة.

من المواطن التي نستدل بها على هذه الانجازات شواهد كثيرة نرصدها منها ثلاثة، أفردت لها صفحات خاصة في عددنا هذا، كل منها سجل ميزة وقيمة تدريبية مضافة، فجدد الدورة الثالثة للمؤتمر الدولي الذي ينظمه الاتحاد في مدينة العقبة كان مستوى التعاون بدخول شريك دولي في تنظيمه هو الاتحاد الدولي للتأمين البحري (IUMI) وتعرف الحضور المشارك في المؤتمر لكل ما استجد في البيئة القانونية والشروط المعهدية وانعكاساتها على أعمال التأمين البحري. أما التميز الاستثنائي الذي حظي به البرنامج التأهيلي في التأمين وتطبيقاته الذي انعقد للمرة الثالثة بتعاون مثمر ما بين الاتحاد ونقابة المحامين الأردنيين فقد كان في مواضيعه الشاملة لمفاهيم التأمين القانونية والفنية والتسويقية التي استقطبت مشاركات لما يزيد عن مائة وخمسين من الأساتذة المحامين والمستشارين وكوادر التأمين. وينفس مستوى التميز نظم الاتحاد البرنامج التدريبي الذي تناول الأسس الفنية في تأمين الحريق وشهد اقبالاً على المشاركة واستقطاب نحو سبعين من الكوادر الأردنية والعربية، وانفرد البرنامج في منهجية وأسلوب التدريب بربط الجانبين العلمي والتطبيقي من خلال حلقات دراسية وزيارات أتاحت للمشاركين المشاهدة ميدانياً للقيام بكافة الاجراءات التي تقتضيها أعمال تأمين الحريق.

ما يعزز هذه الانجازات الأصدقاء الإيجابية والاشادة من كافة الأوساط التي شاركت في حضور هذه الفعاليات والمؤسسات العربية والدولية التي ساهمت مع الاتحاد للاشتراك في تنظيمها، ناهيك عن الدعم من الوسط الاعلامي الأردني والعربي الذي كان له دوراً بارزاً في تغطية هذه الفعاليات.

لقد اكتسب الاتحاد بمعطيات نشاطه التدريبي وبهذا المستوى الريادي من المهنية موقعاً متقدماً على المستوى الوطني، معززاً بذلك من دور الأردن ليكون نقطة الالتقاء الثقافي على المستويين العربي والدولي.

مع تحيات

أسرة التحرير

## تقرأ في هذا العدد



### دراسات ومواضع تأمينة

- مبدأ الحلول في التأمين على السيارات وفق التشريع الأردني ٢
- التطبيق التدريجي للمعايير الدولية للإشراف والرقابة في قطاع التأمين ٦
- Strategic Claims Handling Beyond Pure Legal Aspects ٨
- الثقة بين شركات التأمين وجمهور العملاء ١٢



### تشريعات التأمين

- نص تعليمات مكتب التأمين الاالزامي الموحد وتعديلاتها ١٤



### توعية تأمينة

- ١٤٠ ألف حادث مروري في الأردن عام ٢٠١٠ ١٦



### نشاطات الاتحاد

- ملف المؤتمر الدولي الثالث (العقبة): للتأمين والنقل البحري ١٨  
(التحديات القانونية الجديدة)
- أكثر من ٢٠٠ مشارك في دورتين نظمهما الاتحاد: ٣٨  
(مبادئ وتطبيقات التأمين) و(الأسس الفنية في تأمينات الحريق)



### احصائيات

- مؤشرات عالمية عن أعمال التأمين لعام ٢٠١٠ ٤٤



### مراجع تأمينة

### أخبار تأمينة محلية وعربية وعالية

### الجهات المعلنة في هذا العدد:

- الشركة الوطنية لإدارة التأمينات الصحية (NatHealth)
- شركة التأمين الأردنية ● شركة التأمين الاسلامية

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

ترسل المراسلات على العنوان التالي: الاتحاد الأردني لشركات التأمين - الشميساني - شارع الملكة علياء - مقابل المركز الثقافي الملكي ص.ب. ١١٩٠ الرمز البريدي ١١١١٨ تلفون ٥٦٨٩٢٦٦ (عشرة خطوط) - فاكس ٥٦٨٩٥١٠ البريد الالكتروني: info@joif.org

الموقع الالكتروني: www.joif.org



## سلسلة دراسات تأمينية\*

## الجزء الرابع عشر

# مبدأ الحلول في التأمين على السيارات وفق التشريع الأردني

المحامي بهاء بهيج شكري



ورد في المادة (٧٣٧) من القانون المدني السوري أيضاً. غير أن المشرع العراقي عند اقتباسه النص المذكور عن القانون المصري وتضمينه في الفصل الخاص بالتأمين ضد الحريق، قام بتحويل صيغته لتشمل إعفاء المؤمن من كل التعويض أو بعضه إذا أصبح هذا الحلول متعذراً بفعل المؤمن له، فنصت المادة (١٠٠١) من القانون المدني العراقي على أن (يحل المؤمن محل المستفيد بما دفعه من تعويض عن الحريق قبل من تسبب بفعله في الضرر الذي نجمت عنه مسؤولية المؤمن وتبرأ ذمة المؤمن قبل المستفيد من كل التعويض أو بعضه إذا أصبح هذا الحلول متعذراً لسبب راجع إلى المستفيد).

وقد أثار موقف المشرع المصري بحصر حق الحلول بالتأمين ضد الحريق الكثير من الجدل بين الفقهاء، فذهب بعضهم إلى جواز قياس عقود التأمين الأخرى على عقد التأمين ضد الحريق، وذهب فريق آخر، ومنهم الدكتور عبد الرزاق السنهوري طيب الله ثراه، إلى عدم جواز القياس «لأن نص المادة ٧٧١ مدني مقصور على التأمين ضد الحريق» ولأن «الحلول القانوني لا يكون إلا بنص والنص غير موجود» - انظر الوسيط ج٧ م٢ هامش ٨٢٨ و ص ١١١٤ - .

كما أيد القضاء المصري هذا الاتجاه في العديد من أحكامه. أما المشرع اللبناني والمشرع الأردني فقد كانا أكثر دقة في النص على حق الحلول، حيث جاء النص عليه ضمن نصوص القواعد العامة لعقد التأمين البري على الأموال، لذلك، لم يختص بعقد معين، فنصت المادة (٩٧٢) من قانون الموجبات والعقود اللبناني على (أن الضامن الذي دفع تعويض الضمان يحل حتماً محل المضمون في جميع الحقوق والدعاوى المترتبة على الأشخاص الآخرين الذين أوقعوا بفعلهم الضرر الذي أوجب التبعة على الضامن) ونصت المادة (٩٢٦) من القانون المدني الأردني على أنه (يجوز للمؤمن أن يحل محل المؤمن له بما دفعه من ضمان عن ضرر في الدعاوى التي تكون للمؤمن له قبل من تسبب في الضرر الذي نجمت عنه مسؤولية المؤمن.....) وقد استثنى المشرع الأردني من حق الحلول الضرر غير المتعمد الذي يتسبب به أصول أو فروع المؤمن له أو أزواجه أو أصهاره أو ممن يكونون في معيشته أو شخصاً يكون المؤمن له مسؤولاً عن أفعاله. لذلك يسري حكم الحلول المنصوص عليه في القانون المدني الأردني على جميع عقود التأمين على الأموال التي نصت عليها المادة (٩٢٢) من القانون المذكور التي جاء فيها بأنه يجوز أن يتم التأمين ضد كافة الأخطار الناجمة عن (.....) السرقة وخيانة الأمانة و ضمان السيارات وكل الحوادث التي جرى العرف والقوانين الخاصة على التأمين ضدها).

يعتبر مبدأ الحلول (Principle of Subrogation) من المبادئ الأساسية في عقود التأمين على الأموال ويرتبط برابطة وثيقة مع مبدأ التعويض (Principle of Indemnity). فالقاعدة في مبدأ التعويض، هي أن يعاد المؤمن له بعد وقوع الحادث المؤمن منه إلى نفس مركزه المالي الذي كان عليه قبل وقوعه لا أكثر ولا أقل. لذلك يقتضي في تطبيق هذا المبدأ أن يجرى المؤمن له، بعد استلامه التعويض من المؤمن، من جميع حقوقه تجاه المسؤول عن وقوع الحادث الذي كان السبب في الخسارة المعوض عنها، فتنتقل تلك الحقوق بحكم القانون إلى المؤمن، لأن انتفاع المؤمن له بتلك الحقوق سيجعله بمركز مالي أفضل من المركز المالي الذي كان عليه قبل وقوع الحادث، لتمكنه من الحصول على تعويض مضاعف عن خسارته، الأول بموجب عقد التأمين من المؤمن، والثاني بمقتضى القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية، من الشخص الثالث المسؤول عن وقوع الحادث.

وكقاعدة عامة، إن حق حلول المؤمن محل المؤمن له في مواجهة المسؤول عن وقوع الحادث، لا يتقرر إلا بموجب نص في القانون، لذلك نجد أن جميع التشريعات المتعلقة بعقود التأمين على الأموال قد أرست الأساس القانوني لهذا المبدأ. ففي التأمين البحري، تناولته المادة (٣٦٤) من قانون التجارة البحرية الأردني التي نصت على أنه (إذا لزم المؤمن بالدفع عن هلاك أو ضرر تقع تبعتهما على شخص ثالث فله أن يمارس حقوق المؤمن له الذي عوضه وأن يرفع دعاويه)، كما تناولته المادة (٧٩) من قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة ١٩٠٦ وكذلك المادة (٣٧١) من قانون التجارة البحرية المصري والمادة (٣٦١) من القانون اللبناني والمادة (٣٦١) من القانون السوري والمادة (٣٦٤) من القانون الليبي والمادة (٢٩٩) من القانون الكويتي والمادة (٢٦٤) من القانون القطري والمادة (٢٦٥) من القانون البحريني والمادة (٣٦٣) من القانون العماني.

ولم يستقر التقنين المدني، بقدر تعلق الأمر بعقود التأمين البري على الأموال، على إرساء قاعدة واحدة في تقرير السند القانوني لهذا المبدأ، فبعض التشريعات المدنية كالقانون المدني المصري والسوري والعراقي قصرت النص على حق الحلول في الفصل الخاص بالتأمين ضد الحريق. فجعلت للمؤمن في هذا العقد حقاً قانونياً بالحلول محل المؤمن له في مواجهة المسؤول عن الخسارة، إذ جاء نص المادة (٧٧١) من القانون المدني المصري أن (يحل المؤمن قانوناً بما دفعه من تعويض عن الحريق في الدعاوى التي تكون للمؤمن له قبل من تسبب بفعله في الضرر الذي نجمت عنه مسؤولية المؤمن) ومثل هذا النص



للإجابة على هذا السؤال يجب التفرقة بين حالتين هما:

١- إذا ورد شرط في وثيقة التأمين يقر حق المؤمن في حطام الشيء المؤمن عليه بعد دفعه كامل قيمة التأمين، فإن هذا الشرط يجب إعماله لأنه شرط لا يتعارض مع النظام العام ولا ينطوي على تعسف ولكونه يتفق مع مبدأ التعويض وقواعد العدالة، ولأن العقد شريعة المتعاقدين.

٢- إذا لم يرد شرط في وثيقة التأمين بخصوص مصير الحطام فيصار إلى القياس على أحكام القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية، التي تحكم العلاقة بين المؤمن له بوصفه الطرف المضرور وبين من تسبب بإتلاف أمواله، وذلك بصرف النظر عن وجود عقد التأمين. فقد أقرت هذه القواعد بالحق لمن أُلْتُفت أمواله بفعل الغير إما أن يترك هذه الأموال للفاعل ويأخذ قيمتها كاملة أو أن يحتفظ بها ويطالب الفاعل بالفرق بين قيمتها سالمة وقت الحادث وقيمتها تالفة. (أنظر المادة ٢٧٦ من القانون المدني الأردني والمادة (١٨٧) من القانون العراقي) فالخيار للطرف المضرور في هذه الحالة إما أن يترك الحطام للشخص الثالث المسؤول عن الحادث ويطلبه بكامل قيمة المال التالف، وإما أن يحتفظ لنفسه بالحطام ويطلب الفرق بين القيمتين.

وما يسري على العلاقة بين المؤمن له والمتسبب بالحادث، يسري كذلك على العلاقة بين المؤمن والمتسبب بالحادث في حالة وجود عقد التأمين، وذلك لأن الحلول ينقل حقوق الدائن الأصلي إلى من حل محله بكافة أوصافها ودفعها. فيكون المؤمن في علاقته بالمتسبب بالحادث في نفس المركز القانوني للمؤمن له في علاقته مع المتسبب، فيجوز للمؤمن إما أن يترك الحطام للمتسبب بالحادث ويطلبه بكامل قيمة التأمين أو أن يحتفظ لنفسه بالحطام ويطلب المتسبب بقيمة التأمين مطروحاً منها قيمة الحطام السوقية.

وفي جميع الأحوال فإن انتقال ملكية الحطام من المؤمن له إلى المؤمن، ومن المؤمن إلى المتسبب بالحادث لا يتطلب الإلتزام بإجراءات نقل الملكية المنصوص عليها في الفقرة (ج) من المادة (٧) من قانون السير، لسبق ترقيين قيد السيارة من سجلات سلطة السير.

ويلاحظ أن نص القانون الأردني جاء مختلفاً عن نص القوانين المدنية العربية الأخرى، ومنها القانون المصري والعراقي والسوري واللبناني التي جعلت هذا الحق قائماً بحكم القانون، وليس جوازيماً للمؤمن، إلا أن الجواز بمقتضى القانون الأردني مقرر لصالح المؤمن كما يستفاد ذلك من عبارة النص. فإذا اختار المؤمن استعمال هذا الحق، ثبت له، وحل محل المؤمن له في الاجراءات القضائية والدعاوى المتعلقة بالشيء المؤمن عليه، والتزم المؤمن له بتمكين المؤمن من استخدامه.

### تطبيق مبدأ الحلول في عقد التأمين على السيارات

في بحث مبدأ الحلول في عقد التأمين على السيارات يجب التمييز بين ثلاث حالات هي حالة الخسارة الجزئية وحالة الخسارة الكلية نتيجة هلاك السيارة كليا، وحالة سرقة السيارة.

#### الحالة الأولى: الخسارة الجزئية:

لا تثير هذه الحالة أي إشكال، فإذا دفع المؤمن مبلغ التعويض عن خسارة جزئية يكون له الحق بالرجوع على الطرف المتسبب بالحادث لاسترداد ما دفعه، ولا يكون ملزماً في هذه الحالة بالحصول على تنازل من المؤمن له عن حقه في مواجهة المتسبب، بل يكفي أن يثبت أنه كان قد دفع التعويض للمؤمن له مالك السيارة المتضررة لقاء وصل مخالصة، لأن حلولة محل المؤمن له في الرجوع على المتسبب يستند إلى نص في القانون.

#### الحالة الثانية: الخسارة الكلية

إذا ترتب على الحادث هلاك السيارة هلاكاً تاماً بأن أصبحت مجرد حطام غير قابل للتصليح، استحق المؤمن له كامل مبلغ التأمين، غير أن على المؤمن قبل دفعه مبلغ التأمين، أن يطلب من المؤمن له مراجعة دائرة السير لشطب قيد السيارة من سجلاتها، وفقاً لنص الفقرة (ج) من المادة العاشرة من قانون السير الأردني رقم (٤٩) لسنة ٢٠٠٨ لكونها قد أصبحت نتيجة الحادث غير قابلة للسير على الطرق العامة، وتزويده بتأييد تحريري بذلك من دائرة السير.

ويثار سؤال عن مصير الحطام في هذه الحالة، وما إذا كانت ملكيته تنتقل للمؤمن تلقائياً بعد دفعه للتعويض عن الخسارة الكلية أم يجوز للمؤمن أن يتركه للمؤمن له وي طرح قيمته السوقية من مبلغ التعويض؟





### الحالة الثالثة: سرقة السيارة

بمقتضى المادة (٨٦٣) من القانون المدني الأردني لمصلحة المؤمن لتمكينه من متابعة إجراءات سلطة التحقيق في العثور على السارق واسترداد السيارة المسروقة منه، اما القول، بأن وكالة كهذه تفتقر لشرط صحتها وتبرير ذلك بأن الموكل يجب أن يكون مالكاً لحق التصرف بما وكل به، ومالك السيارة المسروقة لا يملك التصرف بها فهو قول غير وارد.

صحيح أن القاعدة العامة والتي نصت عليها الفقرة الأولى من المادة (٨٢٤) من القانون المدني الأردني تشترط لصحة الوكالة (( أن يكون الموكل مالكاً حق التصرف بنفسه فيما وكل فيه )) إلا أن عبارة «حق التصرف» الواردة في النص المذكور لا تعني حق الاستعمال حصراً، فالعمل على استرداد السيارة من السارق هو «تصرف مشروع» وإن المشرع قد أعطى هذا الحق لمالك الشيء عندما خوله بأن يتصرف بملكته تصرفاً مطلقاً وألزم الفاصب أو السارق برد ما سرقه أو غصبه، فقد قضت الفقرة الأولى من المادة (١٠١٨) من القانون المدني الأردني بأن (حق الملكية هو سلطة المالك بأن يتصرف في ملكه تصرفاً مطلقاً) ونصت الفقرة الأولى من المادة (٢٧٩) منه أن ((على اليد ما أخذت حتى تؤديه)) ونصت الفقرة الأولى من المادة (٢٨٥) أن ((من سرق مالا فعليه رده إلى صاحبه إن كان قائماً ورد مثله أو قيمته إن استهلك ولو قضى عليه بالعقوبة)).

وحيث أن القانون المدني الأردني في المادة (٨٦٣) منه، قد أعطى الحق للشخص أن يوكل غيره وكالة غير قابلة للعزل إذا تعلق بها حق الموكل إذ نصت على أن ((للموكل أن يعزل وكيله متى أَراد، إلا إذا تعلق بالوكالة حق للغير أو كانت «قد صدرت لصالح الوكيل» فإنه لا يجوز للموكل أن ينهيها أو يقيد بها دون موافقة من صدرت لصالحه)). وأن الفقرة الأولى من المادة (٧) من قانون السير قد منحت الضباط العاملين في دائرة الترخيص صلاحية الكتاب العدول، فإن من حق المؤمن له مالك السيارة المسروقة توكيل المؤمن بمتابعة إجراءات استردادها ونقل قيد ملكيتها لاسمه في حالة العثور عليها وفق الوكالة بالصيغة المنصوص عليها قانوناً، إذا طلب مالك السيارة المسروقة المؤمنة إصدارها لصالح المؤمن، ما لم يتم إلغاء المادة (٨٦٣) من القانون المدني، أو تعديلها.

### ٢- الإجراءات المقترحة من قبلنا

إننا نرى أن اللجوء إلى الوكالة غير القابلة للعزل لتمكين المؤمن بعد دفعه التعويض للمؤمن له من متابعة استرداد السيارة المسروقة هو إجراء لا ضرورة له طالما أن المادة (٩٢٦) من القانون المدني الأردني قد أجازت ((للمؤمن أن يحل محل المؤمن له بما دفعه من ضمان عن ضرر في الدعاوى التي تكون للمؤمن له قبل من تسبب في الضرر الذي نجمت عنه مسؤولية المؤمن ....)) فالمؤمن بموجب هذا النص له الحق بالحلول محل المؤمن له في متابعة الإجراءات القانونية المتعلقة بمعرفة السارق واسترداد السيارة المسروقة منه، دون حاجة لإصدار وكالة له من قبل المؤمن له للقيام بذلك. ومن أجل تفعيل هذا النص، والحيلولة دون

السرقه كما عرفتها نصوص القوانين الجنائية، ومنها الفقرة الأولى من المادة ٣٩٩ من قانون العقوبات الأردني، هي «أخذ مال الغير المنقول دون رضاه»، أي حرمان المرء من حيازة ما يملكه من مال منقول بفعل غير مشروع ومعاقب عليه قانوناً. وإذا كانت القاعدة القانونية تقضي بأن «الحيازة في المنقول سند الملكية»، فإن فقد مالك السيارة لحيازته لها نتيجة حادث سرقة، لا ينزع منه ملكيتها ولا ينقل هذه الملكية إلى السارق، لأن المقصود بالحيازة التي تكون سند الملكية هي الحيازة المشروعة. فضلاً عن ذلك، فإن قوانين السير قد أضافت إلى سند الحيازة سنداً آخر لإثبات ملكية السيارة هو القيد في سجلات دائرة السير. لهذا يبقى حق ملكية السيارة قائماً لمالكها ولا ينتفي إلا بهلاكها أو تلفها أو نقل ملكيتها للغير وفقاً للشكليات القانونية المحددة في قانون السير، فقد جاء في المادة (١٠٢٠) من القانون المدني الأردني بأن (لا ينزع ملك أحد بلا سبب شرعي) والسرقه ليست بالسبب الشرعي لنزع الملكية. وحيث أن انتقال ملكية السيارة المسروقة إلى المؤمن بعد دفعه قيمة تأمينها للمؤمن له، يخضع للشكليات المنصوص عليها في قانون السير، ولأن المادة (٩٢٦) من القانون المدني الأردني لم ترتب حق حلول المؤمن محل المؤمن له بحكم القانون، بل تركت الأمر لاختياره، لذلك لا بد من ممارسة إجراءات معينة تترجم انصراف نية المؤمن إلى استعمال حق الحلول المنصوص عليه في المادة المذكورة، فما هي هذه الإجراءات؟

### ١- الإجراءات المعتمد في سوق التأمين الأردني

إن ثبات حق ملكية السيارة المسروقة، يعطي صاحبها الحق بمتابعة إجراءات استردادها من يد السارق، وله أن يتابع هذه الإجراءات بنفسه أو يوكل غيره بمتابعتها سواء أكان هذا الغير يملك مصلحة محتملة فيها أم لا يملك.

وقد جرى التطبيق العملي في المملكة الأردنية الهاشمية، أن يطلب المؤمن له من دائرة السير وفق الصلاحيات المخولة لها إصدار وكالة غير قابلة للعزل





الاعتراض على تدخل المؤمن بإجراءات تتعلق بسيارة غير مسجلة باسمه في سجلاتها، نرى أن يقر المؤمن للمؤمن له تحريماً بحقه بالتعويض المستحق عن سرقة السيارة، ويعلق دفع التعويض على قيام المؤمن له بالتنازل أمام الجهة المختصة عن ملكيته للسيارة المسروقة لصالح المؤمن وطلب تسجيل هذا التنازل وفقاً لأحكام قانون السير، وبذلك يتمكن المؤمن من التعاون مع سلطات التحقيق بمتابعة سير التحقيقات الجارية بشأن السرقة باعتبار كونه المالك الفعلي لها، وفي حالة العثور على السارق يستطيع مطالبته من خلال الدعوى الجنائية برد السيارة أو دفع قيمتها. فإذا امتنع المؤمن له عن الاستجابة لهذا الطلب، وأقام الدعوى على المؤمن مطالباً بالتعويض، فإن بإمكان المؤمن أن يقيم دعوى متقابلة استناداً لأحكام المادة (٩٢٦) من القانون المدني والفقرة الثانية من المادة (٣) من قانون المرافعات المدنية الأردني المتعلقة بمصلحته المحتملة في السيارة المسروقة، تضم إلى الدعوى الأصلية، يطالب فيها الحكم بأيلولة ملكية السيارة له مقابل التعويض. وإن القرار الذي سيصدر في الدعوى سيمكن المؤمن من نقل قيد السيارة لاسمه لدى دائرة السير ومتابعة الإجراءات القانونية لمعرفة السارق واسترداد السيارة منه أو مطالبته بقيمتها المؤمنة إن لم تكن قائمة.

السيارة واتخاذ الحيطة اللازمة لمنع سرقتها، ويعتبر السارق هو الطرف المباشر الذي تسبب بقيادته السيارة المسروقة بالحادث الذي نتج عنه ضرر لشخص ثالث. وحيث أن المادة (٢٥٨) من القانون المدني الأردني نصت على أنه (إذا اجتمع المباشر والمتسبب يضاف الحكم إلى المباشر) فإن مسؤولية تعويض خسارة الشخص الثالث تقع على السارق حصراً ٢- إذا سُرقت السيارة في ظل عقد تأمين شامل، فإن التزام المؤمن بدفع قيمة التأمين ينقلب إلى التزام مؤكّد من لحظة وقوع السرقة، فيلتزم بتعويض المؤمن له عن قيمتها المؤمنة مقابل التزام الأخير بنقل ملكية السيارة له. ويترتب على ذلك، أن يصبح المؤمن هو المالك للسيارة المسروقة وهو المسؤول وفقاً لنظام التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية، عن تغطية المسؤولية الناشئة عن الحوادث المرتكبة من قبلها طالما أن ترخيص السيارة يبقى قائماً بمقتضى أحكام قانون السير. وتأسيساً على ما تقدم، واستناداً لحكم الفقرة (٢/ب) من المادة ١٦ من نظام التأمين الإلزامي الأردني رقم (١٢) لسنة ٢٠١٠، التي جوزت لشركة التأمين الرجوع على المؤمن له وسائق المركبة المتسببة بالحادث لاسترداد ما دفعته من تعويض ((إذا كان الضرر ناجماً عن حادث سببه مركبة سُرقت أو استعملت دون وجه حق)). وحيث أن علاقة المؤمن له بعقد التأمين تكون قد انقضت بعد استلامه التعويض وتحويل ملكية السيارة المسروقة للمؤمن، فإن العلاقة بالنسبة للحوادث التالية لنقل الملكية تنحصر بين المؤمن والسارق، فيلتزم المؤمن بتعويض الشخص الثالث مع حقه بالرجوع على السارق حصراً.

### المسؤولية عن الحوادث المرتكبة من قبل السيارة المسروقة

من المعروف أن وثيقة التأمين الشامل تتكون من فرعين من التأمين، الأول تأمين على الأموال يتعلق بهيكل السيارة المؤمنة، والثاني تأمين من المسؤولية يغطي مسؤولية المؤمن له وقائد السيارة المأذون بقيادتها. وكانت هذه الوثيقة، قبل اعتماد نظام التأمين الإلزامي من المسؤولية، خاضعة بفرعها لأحكام التقنين المدني والشروط العامة المطبوعة فيها. غير أنه بعد اعتماد التأمين الإلزامي من المسؤولية تغير هذا الموقف القانوني، فبقي غطاء هيكل المركبة خاضعاً لأحكام التقنين المدني وشروط الوثيقة، وأخضع فرع المسؤولية لأحكام قانون أو نظام التأمين الإلزامي وقوانين السير والشروط العامة لوثيقة التأمين الإلزامي. والسؤال الذي يثار هنا، من هو الطرف المسؤول عن تعويض الأضرار المادية والبذنية التي تلحق بشخص ثالث أو بخلفه العام في حالة موته نتيجة حادث ارتكبه السيارة المؤمنة بعد سرقتها، قبل انتقال ملكيتها للمؤمن وبعد انتقال هذه الملكية؟ إن الإجابة على هذا السؤال تعتمد على الأمور التالية:

١- إذا افترضنا عدم وجود عقد تأمين يغطي السيارة المسروقة أو مسؤولية المأذون بقيادتها، فإن مسألة المسؤولية التقصيرية وتحديد الشخص المسؤول عن تعويض أضرار الشخص الثالث المضرور، تخضع للقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية، وبوجه التخصيص لقاعدة «المسبب والمباشر»، فمالك السيارة يعتبر هو الطرف المسبب بعدم محافظته على



# التطبيق التدريجي للمعايير الدولية للإشراف والرقابة في قطاع التأمين

(سلسلة مقالات عن المعايير الدولية)



الاستاذ الدكتور محمد غازي صابر ابراهيم

مستشار إدارة التأمين بوزارة التجارة والصناعة/ الكويت  
أستاذ التأمين/ كلية التجارة - جامعة القاهرة / جمهورية مصر العربية

٣. التأكد من حسن إختيار رجال البيع في شركات التأمين، وهذا يتطلب أن تتعرف هيئة الإشراف والرقابة على هؤلاء العاملين وتمنحهم تراخيص مزاوله المهنة.

٤. مراجعة شروط الوثائق التي تصدرها شركات وهيئات التأمين والتحقق من عدالة هذه الشروط، لذا يجب وجود مجموعة من القانونيين والفنيين الذين لهم القدرة على القيام بهذه المهام.

ونتناول هنا بالدراسة والتحليل التطبيق التدريجي لمعايير الإشراف والرقابة والتي صدرت من الاتحاد الدولي لمراقبي التأمين IAIS والتي صدرت في عام ٢٠٠٣م، أيضاً الإرشادات المتعلقة بمجلس الخدمات المالية الإسلامية IFSB والتي صدرت في ديسمبر ٢٠١٠م والتي بحث فيها معيار كفاية رأس المال. إن تدعيم نظم وقواعد الإشراف والرقابة على قطاع التأمين له اثر إيجابي حيث يساهم بقدر ملموس في تحديد الأسس الفنية والمالية التي تساعد على تطوير ونمو قطاع التأمين، وتحقيق السيولة والربحية، والضمان الحقيقي للأموال المستثمرة سواء تلك المتعلقة بحملة الوثائق أو حقوق المساهمين.

ونظراً لأن صناعة التأمين هي صناعة دولية تتعدى حدود الدولة إلى دول أخرى لإرتباطها بعمليات إعادة التأمين، لذا فإن الأمر يقتضي تطوير العمل في هيئات الإشراف والرقابة بشكل متسق وبنظم موحدة لمواجهة المخاطر المباشرة وغير المباشرة وأن يتم تدعيم التعاون بين هذه الهيئات لتحقيق الإستقرار المالي وإدارة المخاطر المتنوعة.

وسوف نقوم بتسليط الضوء على المعيار رقم «١٨» وهو الخاص بتقييم المخاطر وإدارتها التي تتعرض لها شركات التأمين :-

إن خطة الإشراف والرقابة لفحص شركات التأمين الفنية، يجب عليها أن تقدم إقراراً بالمخاطر التي تواجهها وكيفية تقييمها وطرق إدارتها.

وهنا يجب على كل شركة تأمين أن تقدم لهيئة الإشراف والرقابة القواعد والسياسات المتعلقة بمخاطر الإكتتاب، وتلك المتعلقة بالمخصصات الفنية ومخاطر سعر الفائدة. فإذا نظرنا إلى القواعد الفنية العامة للإكتتاب فإنه يجب التعرف على العمليات التي تقبل عادة، والتي تقبل بحذر، والعمليات التي يرفض قبولها، وفلسفة ذلك ما يلي :-

١. انجاز المهام وإدارتها بأسلوب مهني متخصص
٢. الالتزام بسياسة إكتتابيه فنية سليمة.
٣. الاهتمام بجودة الخدمات التأمينية، وإنتهاج سياسة إكتتابيه منتقاه مع التركيز على تنمية محفظة أعمال متنوعة ومتوازنة.
٤. تقديم المساعدات الفنية في مجال العمل والتعاون الجاد لتقديم خدمة متكاملة.

تعد صناعة التأمين وإدارة المخاطر من أهم المرتكزات الأساسية التي ترتكز عليها كافة الصناعات الإستراتيجية والخدمية لدرجة أنه بدون تلك الصناعة ما استطاعت أن تتقدم الأمم وتزدهر تجارتها، كما أن المخاطر التي تحيق بالعالم الآن تعد الشغل الشاغل لمعظم حكومات دول العالم ومنظماتها، فعالم يبحث عن الأمن والأمان، وبدون الإستقرار لن يحدث تقدم ورقي فالكل خاسر بدونها ورابع بهما.

ويحقق الرضا وتزداد درجاته لدى الإنسان عندما يوفق في تحقيق أهدافه وطموحاته إلا أن الأمر ليس بيد الإنسان وحده لأنه مهما أوتي من قوة (مادية ومعنوية) فإنه يواجه بالكثير من العقبات والصعوبات التي تواجهه في طريق يكون قد رسمه لنفسه، وهنا يعتريه الإحباط والخوف في تجربة أخرى. فالأخطار التي تواجه الشخص (طبيعي / إعتباري) متعددة ومتنوعة، قديمة وحديثة منها ما تم إكتشافه ومنها ما ينتظر، ويسعى الإنسان جاهداً لإكتشافها وتسعى هي الأخرى للتعرف عليه، وعلى الإنسان أن يقبل الحياة ويتعايش مع الأخطار لأنه خلق ليبنى ويعمر الأرض ولا يفسد فيها.

ونظراً لأهمية صناعة التأمين فقد تدخلت الحكومات المختلفة في تنظيم هذه الصناعة والإشراف والرقابة عليها بهدف التحقق من قدرة شركات التأمين على الوفاء بالتزاماتها تجاه حملة الوثائق فيما يعرف بالملاءة المالية، ودراسة شروط ومزايا المنتجات التأمينية، ومدى كفاية رأس المال والمخصصات المالية. أيضاً اهتمت نظم الإشراف والرقابة بأوجه الإستثمار المقررة قانوناً وخاصة تلك المتعلقة بحقوق حملة الوثائق فيما يعرف بالمخصصات الفنية.

وإذا نظرنا إلى التدخل الحكومي في السوق الأمريكي نجد انه يهدف إلى منع المنافسة غير العادلة بين شركات التأمين في كل ولاية وخاصة تلك المنافسة الضارة التي تؤدي إلى :-

١. خفض أسعار التأمين.
  ٢. منع الاحتكار في سوق التأمين.
  ٣. المحافظة على الملاءة المالية.
- ويقوم مراقب التأمين في كل ولاية بما يلي :-
١. تطبيق الأساليب التي يتم من خلالها التأكد من سلامة المركز المالي لشركات التأمين، وعلى ذلك يجب على كل شركة تأمين تقديم القوائم المالية على فترات دورية إلى مكتب الإشراف في الولاية بغرض فحصها والتأكد من سلامتها.
  ٢. تحقيق العدالة في التسعير حيث تكون الأقساط المدفوعة عادلة وعلى ذلك يجب أن يكون لدى هيئة الإشراف والرقابة خبيراً فنياً للقيام بمراجعة الحسابات الإكتوارية.



٨. السياسات والإجراءات ودليل العمل لتنظيم عمليات إعادة التأمين.
٩. قائمة بأسماء معيدي التأمين.
١٠. السياسات والإجراءات ودليل العمل مع سلوك السوق.
١١. محاضر إجتماع مجلس الإدارة خلال العام الحالي.
١٢. نسخ من الموضوعات التي تم عرضها على مجلس الإدارة من قبل الإدارة العليا بما فيها التقارير المالية.
١٣. آخر تقريرين لإدارة المراجعة الداخلية والرد عليها.
١٤. آخر تقريرين لإدارة الالتزام والرد عليها.
١٥. آخر تقريرين لإدارة التحليل المالي والرد عليها.
١٦. خطة الشركة في إدارة رأس المال.
١٧. خطة تدريب الموارد البشرية.
١٨. خطة نظم المعلومات.
١٩. دليل السلوكيات والأخلاقيات (اللائحة الداخلية للشركة).
٢٠. خطة مواجهة الكوارث والأزمات.
٢١. التعويضات المعروضة على مجلس الإدارة.
٢٢. التعويضات المعروضة على اللجان الفنية.
٢٣. بيان يوضح أسماء الوكلاء المتعاملين مع الشركة ورقم الترخيص بالوزارة.
٢٤. بيان بحجم العمولات المصروفة لكل منهم خلال العام الحالي وحجم أعماله مع الشركة.
٢٥. نظام العمولات لكل فرع من فروع التأمين.
٢٦. إحصائية بعدد المطالبات المسددة وقيمة المطالبات المسددة لكل فرع.
٢٧. إحصائية بعدد المطالبات تحت التسوية لكل فرع من الفروع.
٢٨. إحصائية بالأقساط تحت التحصيل لكل فرع.
٢٩. إحصائية ب كبار العملاء في كل فرع من الفروع ومعدل الخسارة لكل منهم.
٣٠. إحصائية بعدد الوثائق وصافي الرسوم المسددة بواسطة الوكلاء لكل فرع من فروع التأمين.
٣١. السياسات الاستثمارية للشركة.
٣٢. تقارير لجنة الرقابة الداخلية خلال العام.

#### - سلسلة مقالات عن التطبيق التدريجي للمعايير الدولية.

كما يتناول هذا المعيار أيضاً سياسة ومصادر العمليات وفلسفة الإنتاج، وهل يتم تركيز النشاط على الشركات العاملة في السوق المحلي أو الشركات العربية والأفروآسيوية أو غيرها، والتركيز في عملية الإكتتاب على الأسواق المستقرة والمعروفة وخاصة تلك المتعلقة بالمرض الإختيارية والإتفاقية.

كما يشير هذا المعيار إلى أنه لحسن إدارة المخاطر المتعلقة بالإكتتاب فإنه ينبغي أن تكون الإدارة قادرة على تسعير الأخطار المختلفة، وأن يكون السعر كافياً، وأن يعكس درجات الخطر، وعادلاً وغير مبالغ فيه وأن يشجع على استخدام أساليب الوقاية والتحكم في الأخطار.

ويشير المعيار المتعلق بتقييم المخاطر وإدارتها وأنه بالنسبة للعمليات التي تقبل بحذر، فهي التي يجب على المكتب أن يبذل أقصى عناية في هذا الشأن ومن أمثلة ذلك أخطار الحروب بالنسبة للتأمينات العامة، العمليات ذات النتائج المتذبذبة نحو الخسارة ما لم يكن هناك مؤثر يدل على تحسينها في المستقبل، وأيضاً العمليات التي تمثل تراكماً واضحاً مع عمليات سارية (حيث يقصد بالتراكم في وثيقة الوحدات هو إجمالي الإلتزامات الخاصة بجميع الأخطار المطغاه في الوثيقة الواحدة أي التراكم بين الخسائر المادية وقيمة الوحدة متضمنة زيادة القيمة وفقد الإيجار ومسؤوليات نوادي الحماية والتعويض في حالة طلب تغطيتها ضمن الوثيقة كمسؤولية التلوث - المقاضاه والعمل - انتشار الحطام ...).

كما يشير المعيار إلى أن العمليات التي تقبل بحذر أيضاً تلك العمليات التي تصدر بالعملة المحلية لدول ذات تضخم عالمي، والعمليات التي تحتوي على خطر معنوي هي التي تدر حجم أفساط غير إقتصادية مقارنة بالتكلفة الإجمالية للحصول على العملية، إلا إذا كانت هناك اعتبارات تسويقية أو غيرها.

أما العمليات التي يرفض قيدها فهي المتعلقة بتغطية أخطار الحروب كخطر مستقل وأخطار الحروب الأهلية والتي لا تخضع لشرط الإنفاء العادي لأخطار الحروب، كذلك أعمال الوكالات والعمليات المتضمنة ترتيبات FRONTING.

ويقع العبء الرئيسي على هيئات الإشراف والرقابة في عملية الرقابة المستمرة لسياسات شركات التأمين من خلال عملية الفحص الدوري لممارسات شركات التأمين، ومراجعة سياسات إدارة المخاطر وأنظمة الرقابة عليها، وإستخلاص النتائج ووأد الآثار السلبية على بيئة عمل شركات التأمين.

وفيما يلي الخطة التي يجب على هيئات الإشراف والرقابة إتباعها في عمليات الفحص الدوري لشركات التأمين :-

#### - أعمال الفحص والإطلاع على مستندات وسجلات وملفات الشركة والتي تشمل ما يلي :-

١. دراسة الهيكل التنظيمي.
٢. الخطة الإستراتيجية وخطة العمل
٣. تقرير المراجع الخارجي ونسخه من أوراق عمل المراجع.
٤. التقرير الإكتواري للمخصصات الفنية.
٥. التقرير السنوي عن نشاط الشركة.
٦. السياسات والإجراءات ودليل العمل لتنظيم عملية الإكتتاب في الأخطار.
٧. السياسات والإجراءات ودليل العمل لتنظيم عملية الإستثمار (حقوق المساهمين - حقوق حملة الأسهم).





## The trinity of Justicia

Justice has to “overcome” the hurdle of three levels which means:

1. You must be right
2. You must get right
3. You must enforce right

To be right is the easiest step since it vastly depends on your own estimation of the chances of success. To get right is already a more difficult task since you need to convince your opponent in amicable negotiations and -if you fail to amicably settle -to convince an arbitration panel or a judge of your conviction. If you succeed to get right you will be in possession of a written settlement agreement or arbitration award or court judgment, hence you only got in hands a sheet of paper but no money yet as compensation. For the later step you will need to enforce your right, either against a security given by the debtor or his insurer or against assets of the debtor if he is not willing to voluntarily honour the title you have against him.

Especially step 3 is often underestimated or too lately taken into account when already a lot of time and trouble was invested into a case which later on cannot be enforced anymore due to insolvency or run-off of the debtor. Therefore, before investing time and trouble for steps 1 and 2 you should initially secure step 3 by adequate security as outlined further below under strategy 2.

## First steps

As soon as there is a first notice of a claim it is important to put the carrier on notice of such claim and if the claim is considerable invite the carrier to a joint survey. This notice and invitation for joint survey must be addressed to the correct party, however, as this is often not entirely

clear in the initial stages of a claim it is suggested to address the notice as broadly as possible such as for instance: “To the Master, Owners, Manager, Operators & Charterers of M/V XXX c/o Local Agent of the vessel”. It is further important to give a clear description of the consignment in question and to give a without prejudice estimate of the loss in monetary terms to enable the carrier to decide whether he would like to participate in a joint survey or not.

## STRATEGY 1 – to properly collect evidence

Especially in major casualties there are quickly a large number of surveyors, experts, lawyers, authorities and port officials on scene and usually in the very first moment strategies are decided and evidence is collected. Here it is of paramount importance not to retain the cost wise cheapest surveyor/expert but to appoint the “leader in the pack”, the one who in the eyes of the other attending parties is the most senior end experienced one and who will direct all on-board activities into your favor whilst all the others simply follow your expert’s advises and recommendations.

When appointing a surveyor or an expert give him clear instructions rather than simply leave it to his discretion how to protect your interests. Tell him your interest in his attendance, tell him whether to make photographs and what you want to prove with the photographs, tell him whether to take witness statements or not, tell him whether to make copies of specific documents, tell him whether to endeavor some solutions already on scene. Additionally insist on the submission of a preliminary report immediately after the first attendance so that you may extend your order in case that the expert observed something new which you would also like to survey before the evidence has left.





# *Strategic Claims Handling Beyond Pure Legal Aspects -A Selection of 8 Strategies –*

*Strategic Claims Handling is...*

*30% legal expertise and...*

*70% strategy in combination with fantasy and negotiation skills*



*Capt. Peter Irminger  
ZASS International GmbH*

Study of 3 parts- part 1

## **Introduction**

Particularly in larger ship casualties the success of an interested party vastly depends on the applied strategy in combination with fantasy and negotiation skills whilst the legal aspects only may play a secondary role at first sight.

This presentation shall outline a selection of 8 strategies both in theory and in practice on the example of the recent JOLLY AMARANTO case where the undersigned is representing 8 Lebanese cargo underwriters and one Lebanese trader in a total cargo value of 1.2 Mio. Euro plus 0.6 Mio. USD.

## **The JOLLY AMARANTO**

The Italian flagged JOLLY AMARANTO (IMO 7616365, dwt 10.677, built 1977) got in distress 50 nautical miles off Egypt in a storm on Dec. 11, 2010 in position 35 15 N 27 11.5 E. It had on board 21 crew, 16 of them Italians. The vessel was reported disabled on Dec 11, heavily rolling. The Master requested evacuation, expecting rescuers. Later on the ship grounded semi submerged with a list of 30-40 degrees. The ship came from Genova and was bound for Alexandria with 38 containers containing dangerous goods.

The Owners of the JOLLY AMARANTO signed a LOF contract with SMIT Salvage and appointed Salvage Adjusters to collect Salvage Guaranties. During the political crisis in Egypt the Salvage operation was suspended and later on resumed.

Up to date only 38 of the 480 containers could be landed, some of them after salvage from the sea. Some of the containers fell over board and had to be considered a constructive total loss after prolonged contact with sea water. The condition of a number of cars stowed on the car decks is still unknown but most likely they all suffered sea water contact.

## **Nature of claims**

In general one can distinguish two categories of claims, i.e. claims in contract and claims in tort. Typical examples for claims in contract are: Cargo claims; Charter disputes; Crew claims; Passenger and luggage claims; Bunker disputes; Ship yard and repair claims; Agency disputes; Insurance claims / disputes etc. Typical examples for claims in tort are: Damages to the environment; Pollution claims; Collisions; Damages to fixed and floating objects etc. In our example JOLLY AMARANTO we have the following claims in contract: Cargo claims against Ignazio Messina as B/L carrier and ship owner, Embassy Freight Services as NVOCC carrier; Pantainer Ltd. As NVOCC carrier; Byblos Transport Shipping as NVOCC carrier; Uti Italy SRL as NVOCC carrier and Salvage claims against the ship owner and cargo owners.

Claims in tort may relate to potential pollution claims and other financial losses suffered by the Alexandria Port Authorities.



bank guarantee or a cash deposit which are in most jurisdictions the only security means accepted by courts. We know only of Belgium and the Netherlands where the courts do also consider Club Letters from a London Group Club as adequate security.

In the Case of the JOLLY AMARANTO we have as a preparation to legally enforce security undertaken a check on the H&M cover of the vessel and arranged for a fleet check on the ownership of the ships managed by Ignazio Messina. The fleet check revealed 13 true sister ships which could have been arrested in a suitable jurisdiction. Alternatively there might have been an option to freeze the H&M proceeds. With this information at hand our appointed Italian lawyers were able to convince the P&I Club of the JOLLY AMARANTO to voluntarily offer Club Letters covering 200% of the invoice values of the consignments.

We have to mention that Ignazio Messina did so far handle the claims very professionally and in an extraordinary manner for reasons that they even were prepared to provide securities for NVOC Bs/L where they were not the direct carrier to the consignees. Initially they were not willing to offer security for NVOC Bs/L, however, as we directly proceeded against the NVOC's who in turn reverted to Ignazio Messina with a recourse action the latter was finally willing to offer also security for the NVOC Bs/L to protect their NVOC clients as their business partners.

From the very beginning it was clear that the owners of the JOLLY AMARANTO were legally entitled to initiate limitation proceedings in Italy thus limiting their overall liability to approximately 15 to 25% of all potential claims. However, as we threatened to collect any balance from the NVOC

carriers who would not benefit from the limitation proceedings Ignazio Messina finally offered for some claims to settle at 50% of the invoice value of the cargo and to internally discuss a splitting of the settlement funds with their NVOC carriers. After some tough negotiations they also finally agreed to apply the Hamburg Rules limitation figures as applicable in the Lebanon rather than insisting on the Hague-Visby limitation as applicable in Italy.

This meanwhile co-operative claims handling approach by Ignazio Messina is clearly the positive result of our initial threats to arrest sister ships or to freeze H&M insurance proceeds thus showing them that there is no way of hiding from liability.

### **STRATEGY 3 – to safeguard the recognition of an award or court decision**

The selection of a suitable and favorable forum is definitely a major strategic decision when it comes to varying package/kilo limitations (Hague – Hague/Visby – Hamburg Rules or local legislation) or global limitation (Brussels 57, London76/96 Conventions or local legislation). There may also be different more or less favorable defenses available to the carrier as well as different claim notification procedures and time bars of litigation can be defined/agreed in contracts of carriage or charter parties, defined by convention, domestic laws or enforced by ship arrest or last but not least mutually agreed with the opponent.

When it comes to deciding on a forum it is essential to check from the very beginning the later legal enforcement of an Arbitration Award, a Court Decision or an Amicable Settlement Agreement inter alia with reference to the following Conventions:

- UN Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards (New York, 10 June 1958)
- Convention on Jurisdiction and the Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters (Lugano, 16 September 1988)
- Bi-or multi-lateral agreements / conventions (EU)

The case of the JOLLY AMARANTO is a nice example to show how many different forums one and the same casualty may offer:

- Ignazio Messina Bs/L: Italian Courts
- Embassy Freight Services Bs/L: Italian Courts
- Byblos Transport Shipping Bs/L: Lebanese Courts
- Pantainer Ltd.: Hong Kong Courts

- Uti Italy SRL: Italian Courts
- All Bs/L: Hamburg Rules: Lebanese Courts
- Club LOU: Competent Courts
- Limitation Proceedings: Italian Courts
- Salvage LOF: London Arbitration

After tough negotiations we were finally able to convince the owners of the JOLLY AMARANTO to apply the Hamburg Rules limitation which is more favorable to the cargo interests than the Hague/Visby limitations. Most significant as regards package or KG limitation are the cars which are quite light in weight compared to their values.

*To be continued - Part 2*

*The Paper was presented at The Third International Conference On Marine Insurance & Transportation which was held in Aqaba/ Jordan from 9-11 May 2011*



Last but not least, always carefully check the final report before disclosing it to other parties. There may be paragraphs which you wish to amend or delete, of course always without asking the expert to make false statements, but he may for instance be asked to simply leave away a paragraph or a photograph which you do not deem favorable to your case.

### **STRATEGY 2 – to safeguard a later enforcement**

The Third Parties (Rights Against Insurers) Act of 1930 provides a right of direct action for third parties against insurance companies where the insured is bankrupt. However, under English law, when the terms of an insurance policy require the insured to pay its obligation before it may collect against the insurer, the insured must pay before any other party can sue on the contract. *Firma C-Trade S.A. v. Newcastle Protection and Indemnity Association (The “Fanti”) and Socony Mobil Oil Company, Inc. v. West of England Shipowners Mutual Insurance Association (London) Ltd. (The “Padre Island”)* (No. 2) [1990] Lloyd’s Rep. Vol. 2, 199 (HL 1990) (P&I clubs are not subject to direct liability to third parties under English law). See also *Morewitz v. West of England Ship Owners Mut. Protection & Indemnity Ass’n.*, 62 F.3d 1356 (5th Cir.

1995); *Psarianos v. Standard Marine, Ltd., Inc.*, 12 F.3d 461 (5th Cir.), cert. denied, 114 S.Ct. 2164, 511 U.S. 1142, 128 L.Ed.2d 887 (1994).

The Draft Bill of the Third Parties (Rights against Insurers) Act 2001 prohibits „Pay-First Rules“ in Liability Insurance Contracts, however, it does expressly not apply to Marine Insurance Contracts, hence nothing will be changed by this nor Law in relation to Direct Actions against P&I Clubs.

It is meanwhile quite common that ships are registered under so called “onship-off-shore-companies”, hence after a major casualty a registered ship owner may quickly declare insolvent or run off that company and register the ship with another off shore company to try escaping from liability. Hence it is of paramount importance to quickly enforce adequate security in medium to large cases with a claim amount of say USD 50.000 or higher.

Regrettably such securities are only seldom offered voluntarily without having to threaten a ship arrest or the freezing of assets or bank accounts. In an attempt to somehow “educate” most P&I Clubs we do only accept a Club Letter of Undertaking if it is given voluntarily. Are we however compelled to enforce such security by legal measures we would then insist on a first class



# الثقة بين شركات التأمين وجمهور العملاء



محمود عبد القادر الزميري

عالية وخبرة تمكنها من تحمل هكذا اخطار. ومن هنا يعتبر التأمين احدى انجع الوسائل لمواجهة الاخطار، وتعتبر الشفافية بين طرفي العقد في تبادل المعلومات اساسا مهما في صياغة العقد بما يكفل مصلحة طرفيه. ولكن تشير الممارسات العملية الى ان البون شاسع بين ما يحدث، وما يجب ان يحدث، ومن هنا تنشأ ازمة الثقة عند أول حادث، حيث ينشأ الاحتكاك بين الطرفين، وتتراكم الخلافات والنزاعات التي يصل منها الكثير الى ساحات القضاء. وانطلاقا من عدم التزام كل طرف بما يتوجب عليه القيام به منذ نقطة الصفر، فإن مسؤولية ازمة عدم الثقة تتوزع على كلا الطرفين.

ان الوعي التأميني لدى الافراد وبعض الهيئات في مجتمعنا العربي يعاني من تدني كبير يكاد يلامس الصفر، وعندما يشعر الفرد او الهيئة بالحاجة الى انواع معينة من التأمين، او تلزمه القوانين او العقود بطلب هذه الانواع من التأمين، تبدأ العلاقة بين العميل والشركة، وتبدأ أولى خطواته في تلمس حقائق هذا النشاط. عند هذه النقطة تبدأ مسؤولية شركة التأمين، حيث أن من أهم واجباتها، بل ومتطلبات عملها، أن تعمل بكافة الاساليب المتاحة على توعية العميل بطبيعة العقد المزمع ابرامه (تحديد التغطيات وبيان طبيعتها، الاستثناءات، الشروط الهامة في العقد، المحاذير.....). يتم ذلك بواسطة الشرح المفصل من قبل مندوب الشركة او الوكيل، ويتم تزويد طالب التأمين بنموذج من العقد للاطلاع على كافة التفاصيل التي لا يمكن للمندوب او الوكيل ان يحيط بها، ويراعى ايضا ان تتم تعبئة نموذج طلب التأمين باشراف وتوجيه المندوب او الوكيل. وبعيدا عن هذه الواجبات التي تقتصر بطلب تأمين، فإن من اهم واجبات شركات التأمين العمل على نشر الوعي التأميني في مجتمعاتها بكل الوسائل المتاحة، وما اكثرها في هذه الايام، وفي ذلك خدمة لجمهور المواطنين، وخدمة للشركات لتسويق الكثير من انواع التأمين التي يجهل المواطن بمجرد وجودها. ويعتبر توفر الوعي المناسب لدى المواطن احدى اهم وسائل تلافي النزاعات التي يضيع بسبب فضاها الكثير من الوقت والجهد والمال، والتي تؤدي الى زيادة مساحة الشك وعدم الثقة بين اطراف العقود. ومن الأهمية بمكان ان تحرص شركات التأمين على استمرار التواصل مع المؤمن له بعد ابرام العقد وخلال فترة سريانه، وذلك لاضفاء لمسة انسانية على طبيعة العلاقة، ولضمان متابعة اية تطورات قد تطرأ على موضوع التأمين، والتي قد تؤدي الى تغيير جوهر في، مما قد يؤثر في شروط الوثيقة.

ان اتساع هامش الثقة بين الافراد والهيئات في اي مجتمع، يعتبر من اهم العوامل التي تؤثر على طبيعة العلاقات الاجتماعية. فاذا كان هذا الهامش واسعا، سارت امور الحياة (رغم ما يكتنف سيرها من تعقيدات) سيراً ليناً، حيث تركن النفوس الى قدر كاف من الشعور بالامن والطمأنينة، يمكنها من تركيز جهودها في الاتجاهات الايجابية المنتجة. اما ضيق هذا الهامش فإنه يؤدي بالضرورة الى تجذر الشك والريبة في النفوس، فتتبعثر الجهود ويضيع اكثرها سدى في محاولات تجاوز حاجز الشك، ومحاولات اعادة بناء الثقة. وتتناسب مساحة هذا الهامش في اتساعها او ضيقها تناسباً طردياً مع سيادة التعامل الاخلاقي في اي مجتمع. فاذا كان مؤثر التعامل الاخلاقي مرتفعاً (سيادة الصدق والامانة والاخلاص في العمل)، فسيكون بكل تأكيد هامش الثقة واسعا، وتسهل معه امور الحياة، والعكس صحيح.

ولما كانت الاشكالات تنجم كنتيجة طبيعية وملازمة لضيق الهامش، فإننا سنركز بحثنا في محاولة لالقاء بعض الضوء على ما تسببه من معوقات تستنزف منا الجهود، وتسرق منا الوقت في محاولات تجاوزها. مؤسف جدا أن هامش الثقة في كثير من مجتمعاتنا بين الافراد والهيئات ليس ضيقاً فقط، بل انه يزداد مع الايام ضيقاً، وينعكس هذا على مساحة كبيرة من علاقاتنا في مختلف اوجه نشاطاتنا الحياتية، بحيث يحد من سرعة الانجاز (بسبب توخي الحذر البالغ في كل خطوة).

الامثلة على هذه الظاهرة كثيرة في حياتنا اليومية، وسنتناول في بحثنا هذا واحدا منها يبين جوانبها بشكل واضح، ونأمل ان يكون بمثابة صرخة للفت الانتباه الى ان حياتنا نعمة من الله، وتستحق منا ان نحياها على الوجه الأمثل ما امكن.

ومثالنا لتوضيح ما سبق سينحصر في العلاقة بين شركات التأمين وعملائها من افراد وهيئات، وهذه العلاقة تحكمها وثائق التأمين المختلفة التي تصدرها الشركات كمستند للعقد المبرم بينها وبين عملائها، وهي وثائق تعتمد مبدأ «منتهى حسن النية بين اطراف العقد». ولما كانت فلسفة التأمين بمختلف انواعه تعتمد مبدأ (توزيع المخاطر محتملة الوقوع) والتي لا يقوى الفرد او الهيئة على احتمال نتائجها ان وقعت، فتعتمد الى توزيعها على اكتاف اخرى كثيرة، وبعض هذه الاكتاف اقوى واعرض من كتفي المؤمن له، بحكم ما لها من ملاءة مالية



لفت نظر طالب التأمين الى اهمية امعان النظر في تعريفات الاخطار المطلوب تأمينها كما ترد في نصوص الوثائق، اذ قد تختلف هذه التعريفات ومفهومه اللغوي لها. واخيراً لا بد لطالب التأمين من الاضطلاع بروية على الواجبات التي يرتبها عليه العقد بعد سريانه، وذلك لكي يتمكن من تعديل وثيقته اثناء فترة السريان بأية مستجدات قد تؤدي الى الحد من التغطية، او حتى الى انتفاء التغطية المقصودة عند توقيع العقد.

ولما كانت الأمور لا تتم في الواقع مع ما ورد أعلاه، فإن بعض الممارسات العملية غير الصحيحة من قبل الطرفين تؤدي الى تنامي عدم الثقة، وتعمل على زرع بذور الشك بينهما. وعند تحقق الحوادث يتقدم المؤمن له بمطالبات يعتقد انها مغطاة بموجب الوثائق التي بحوزته (وهي في كثير من الاحيان ليست كذلك)، كما يببالغ كثير من المؤمن لهم في تقييم الخسائر التي يطالبون بالتعويض عنها، يقابل هذا بالحذر الشديد والارتياح من قبل الشركات عند تلقيها لهذه المطالبات. ولما كانت الشركات على معرفة جيدة بمحتوى وثائقها، وطبيعة صياغتها ومدلول مصطلحاتها، فإنه يسهل عليها الطعن بالتقييم، او حتى الدفع ببطلان المطالبة ورفضها. في هذه البيئة من الشك المتبادل وعدم الثقة، تبدأ الخلافات وتتطور الى نزاعات تلتهم الوقت والجهد من كلا الطرفين.

مثالنا السابق إن هو الا غيض من فيض، ويمكن استنساخ صور كثيرة منه في مختلف مناحي نشاطاتنا اليومية. ونؤكد هنا ان لا منجاة لنا من هذه الظاهرة السلبية الا بالالتزام بأبسط قواعد التعامل الاخلاقي من صدق مع النفس ومع الآخرين، وأمانة تستقر في الضمائر، واخلاص في اتقان العمل، لنقي أنفسنا من شرور النزاعات التي تنغص صفو حياتنا، وهذا أمر بمقدورنا اذا توافرت الارادة معالجته بأنفسنا.



ويستوجب لفت نظر المؤمن له للمبادرة بإبلاغ الشركة بهذه المتغيرات، لضمان استمرار فاعلية التأمين، وللحفاظ على حقوقه عند تحقق الخطر. اما طالب التأمين فإن أبسط ما يتوجب عليه عمله قبل توقيع العقد هو أن يمارس حقه بطلب اكبر قدر ممكن من الايضاحات حول التأمين المطلوب، وان لا يبخل على نفسه بالوقت اللازم لدراسة نص العقد ما امكن، والحرص على الدقة عند ملء نموذج طلب التأمين، وحشد اكبر قدر يتوافر له من التفاصيل، ولا بأس من الاستعانة بخبرة مندوب الشركة او وكيلها عند تعبئة النموذج المذكور، حيث يشكل هذا النموذج جزءاً لا يتجزأ من عقد التأمين. بهذا يجنب طالب التأمين نفسه أية مفاجآت قد تجابهه عند تحقق الخطر وتقديم المطالبة. ولا بد هنا من



«نص»

تعليمات رقم (٦) لسنة ٢٠١١

تعليمات مكتب التأمين الإلزامي الموحد وتعديلاتها

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

المادة (١):

تسمى هذه التعليمات (تعليمات مكتب التأمين الإلزامي الموحد لسنة ٢٠١١) ويعمل بها اعتباراً من تاريخ نشرها في الجريدة الرسمية.

المادة (٢):

١- يكون للكلمات والعبارات الواردة في هذه التعليمات المعاني المخصصة لها في المادة (٢) من قانون تنظيم أعمال التأمين رقم (٣٣) لسنة ١٩٩٩ وتعديلاته، ما لم تدل القرينة على غير ذلك.

ب- لغايات هذه التعليمات يقصد بالكلمات والعبارات الواردة أدناه ما يلي:-  
النظام : نظام التأمين الإلزامي للمركبات المعمول به.

الإتحاد : الإتحاد الأردني لشركات التأمين.

المكتب الموحد : مكتب التأمين الإلزامي الموحد.

الشركة : شركة التأمين المجازة لممارسة فرع تأمين مسؤولية المركبات الآلية البرية.

وثيقة التأمين : وثيقة التأمين التي توفر التغطيات المنصوص عليها في النظام الإلزامي

وثيقة التأمين : وثيقة التأمين التي توفر التغطيات التي يتم الإتفاق عليها بين التكميلي المؤمن له وشركة التأمين غير تلك التغطيات التي توفرها وثيقة التأمين الإلزامي.

وثيقة التأمين الشامل : وثيقة التأمين التي تشمل التغطيات التي توفرها وثيقة التأمين الإلزامي، وأي تغطيات أخرى يتم الإتفاق على تغطيتها بين المؤمن له وشركة التأمين.

المادة (٣):\*

١- تلتزم الشركة بأن تصدر وثائق التأمين الإلزامي من خلال المكتب الموحد وفقاً لنظام الدور.

ب- يحظر على أي شركة أن تمارس هذا الفرع من أعمال التأمين من غير طريق المكتب الموحد، والذي يشرف عليه ويديره الإتحاد، وذلك تحت طائلة المسؤولية القانونية.

ج- تستثنى العطاءات وأساطيل المركبات من أحكام الفقرتين (أ) و(ب) من هذه المادة، ويعتبر أسطولاً المركبات المملوكة من أشخاص اعتباريين أو مؤسسات فردية والتي لا يقل عددها عن عشرة مركبات.

د- في حال قيام شركة التأمين بإصدار وثائق التأمين الإلزامي من خلال عطاءات أو عند قيامها بتأمين أساطيل المركبات، فلتلتزم الشركة بتزويد المكتب الموحد بشكل إلكتروني بالمعلومات المتعلقة بهذه الوثائق عند إصدارها، على أن تتضمن ما يلي:-

١- رقم لوحة المركبات المؤمنة ورقم الشاصي.

٢- نوع المركبات وفتتها.

٣- اسم مالك المركبات.

٤- تاريخ ابتداء وانتهاء الوثيقة أو الوثائق، حسب مقتضى الحال.

٥- رقم الوثيقة أو الوثائق، حسب مقتضى الحال.

المادة (٤):

يقوم المكتب الموحد حصراً بما يلي:-

١- في دوائر ترخيص السواقين والمركبات:-

١- قبض أقساط وثائق التأمين الإلزامي، وذلك بالنيابة عن الشركة.

٢- تعبئة البيانات الخاصة بوثائق التأمين الإلزامي وتعبئة ملاحق تعديل هذه الوثائق، وذلك بالنيابة عن الشركة.

٣- ختم وثائق التأمين الإلزامي وملاحق تعديل هذه الوثائق بخاتم المكتب الموحد. ب- في المراكز الحدودية:-

١- قبض أقساط وثائق التأمين الإلزامي، وذلك بالنيابة عن الشركة.

٢- تعبئة البيانات الخاصة بوثائق التأمين الإلزامي وتعبئة ملاحق تعديل هذه الوثائق، وذلك بالنيابة عن الشركة.

٣- ختم وثائق التأمين الإلزامي بخاتم المكتب الموحد.

٤- إصدار وثائق التأمين الإلزامي وفقاً لنظام الدور، وذلك بالنيابة عن الشركة.

ج- القيام بالمهام المنصوص عليها في اتفاقية بطاقة التأمين الموحدة عن سير السيارات عبر البلاد العربية (البطاقة البرتغالية) لسنة ١٩٧٥ والمتعلقة بالمكتب الموحد.

المادة (٥):

١- تلتزم الشركة بتزويد المكتب الموحد بشكل إلكتروني بالبيانات المتعلقة بالحوادث المرورية المسجلة على المركبات المؤمنة لديها والمتسببة بحادث فور تسجيل مطالبة لدى الشركة، وذلك تحت طائلة المسؤولية القانونية، بما في ذلك المعلومات التالية:-

١- رقم لوحة المركبة ورقم الشاصي.

٢- نوع المركبة وفتتها.

٣- اسم مالك وسائق المركبة.

٤- تاريخ وقوع الحادث.

٥- اسم شركة التأمين التي تؤمن المركبة.

٦- رقم وثيقة التأمين والجهة التي أصدرتها.

٧- نوع الأضرار الناتجة عن الحادث (مادية/ إصابات جسمانية/عجز كلي دائم/ وفاة).

٨- مبلغ التعويض المدفوع من شركة التأمين وتاريخ دفعه أو تقدير مبلغ التعويض المتوقع دفعه من قبل شركة التأمين.

ب- يلتزم المكتب الموحد بتوفير قاعدة بيانات تتضمن حداً أدنى المعلومات الواردة في الفقرة (أ) من هذه المادة.

ج- يلتزم المكتب الموحد بتزويد شركات التأمين إلكترونياً وبناءً على طلبها بالبيانات المتعلقة بالحوادث المرورية المسجلة على المركبات.

المادة (٦):

يحظر على الشركة القيام بما يلي:-

١- الطلب من المكتب الموحد التوقف عن تنفيذ أي من مهامه المنصوص عليها في هذه التعليمات، طالما أن الشركة غير موقوفة عن ممارسة أعمال فرع تأمين مسؤولية

تعليمات أقساط التأمين الإلزامي للمركبات المعمول بها.

هـ- عدم تكليف طالب التأمين بالحصول على المعلومات المتعلقة بالحوادث المرورية من أي جهة كانت، ويتم اعتماد قاعدة البيانات لدى المكتب الموحد فيما يخص هذه المعلومات.

## المادة (١٥):

أ- يحدد مجلس إدارة الإتحاد نماذج السجلات ومستندات الصرف والقبض وأي نماذج ضرورية للعمليات المالية والمحاسبية وإجراء قيودها وطرق الاحتفاظ بها، كما يحدد المجلس المدة اللازمة للإحتفاظ بكل نوع منها وإجراءات إتلافها واللجان الواجب تشكيلها لهذه الغاية.

ب- يجوز حفظ القيود والمستندات والسجلات والطلبات وأي أوراق ووثائق خاصة بأعمال المكتب الموحد بالطرق الإلكترونية.

## المادة (١٦):

تسلم نسخ الإيصالات والمبالغ المقبوضة من قبل المكتب الموحد، بعد خصم بدل الخدمات المقرر للإتحاد الى كل شركة عن الوثائق الصادرة عنها وذلك مقابل إصال بالإستلام.

## المادة (١٧):

يجوز للإتحاد بموافقة الشركة أن يودع الأقساط المتحققة في الحسابات المفتوحة لهذه الغاية باسم هذه الشركة ويتم الإيداع في صباح اليوم التالي أو بأي طريقة أخرى يتم الإتفاق عليها.

## المادة (١٨):

للجمعية العمومية للإتحاد أن تشكل لجنة للتأكد من حسن سير العمل لدى المكتب الموحد يختار أعضاؤها من الشركات بطريق الإنتخاب أو بأي طريقة تراها مناسبة.

## المادة (١٩):

يخضع المكتب الموحد عند ممارسة أي من أعماله المنصوص عليها في هذه التعليمات لرقابة الهيئة.

## المادة (٢٠):

أ- للمدير العام تكليف موظف أو أكثر من موظفي الهيئة أو تعيين جهة خارجية للتدقيق وفي أوقات مناسبة في أي من معاملات المكتب الموحد أو سجلاته أو وثائقه، وعلى المكتب الموحد أن يضع أياً منها تحت تصرفهم والتعاون معهم لتمكينهم من القيام بأعمالهم بشكل كامل، ويتحمل المكتب الموحد الأجرور التي يحددها المدير العام للجهة الخارجية.

ب- يترتب على المكتب الموحد تقديم أي بيانات أو معلومات يطلبها المدير العام عنه وذلك خلال المدة التي يحددها المدير العام.

## المادة (٢١):

أ- يحظر على المكتب الموحد ممارسة أي مهام غير تلك المنصوص عليها في هذه التعليمات دون الحصول على الموافقة المسبقة من المدير العام.

ب- يحظر على المكتب الموحد القيام بأي ممارسات صريحة أو ضمنية من شأنها أن تحد من المنافسة بين الشركات أو تمنعها وذلك تحت طائلة المسؤولية القانونية.

## المادة (٢٢):

يحدد المدير العام بدل خدمات تعديل بيانات وثائق التأمين الإلزامي وذلك بموجب قرار يصدر لهذه الغاية.

## المادة (٢٣):

تلغى تعليمات إصدار وثائق التأمين الإلزامي للمركبات رقم (٥) لسنة ٢٠١٠ والقرارات الصادرة بمقتضاها.

## المادة (٢٤):

يصدر المدير العام القرارات اللازمة لتنفيذ أحكام هذه التعليمات.

المركبات الآلية البرية وفقاً لأحكام التشريعات المعمول بها.

ب- الطلب من المكتب الموحد توجيه طالب التأمين للحصول على أي موافقات من أي جهة أخرى بما في ذلك فروع الشركة أو وكلائها أو ممثليها ويلتزم المكتب الموحد بعدم قبول أي توجيهات من الشركة بهذا الخصوص.

ج- توجيه طالب التأمين للحصول على المعلومات المتعلقة بالحوادث المرورية من أي جهة، ويتم اعتماد قاعدة البيانات لدى المكتب الموحد فيما يخص المعلومات المتعلقة بالحوادث المرورية وفقاً لأحكام المادة (٥) من هذه التعليمات.

## المادة (٧):

أ- تلتزم الشركة بإصدار ملاحق تعديل وثائق التأمين الإلزامي في جميع دوائر ترخيص السواقين والمركبات من خلال فروعها أو وكلائها المتواجدين في دوائر ترخيص السواقين والمركبات أو من خلال المكتب الموحد.

ب- في حال قيام الشركة بإصدار ملاحق تعديل وثائق التأمين الإلزامي من خلال فروعها أو وكلائها المتواجدين في دوائر ترخيص السواقين والمركبات، تلتزم الشركة بتزويد المكتب الموحد بمعلومات إصدار هذه الملاحق في نفس اليوم، وذلك لغايات تمكين المؤمن له من إجراء معاملات تعديل وثائق التأمين الإلزامي اللاحقة من خلال المكتب الموحد.

## المادة (٨):

على الشركة إصدار وثيقة التأمين الإلزامي من خلال المكتب الموحد وفقاً لأحكام هذه التعليمات للمركبة المستوفية للشروط المقررة في قانون السير المعمول به، وذلك تحت طائلة المسؤولية القانونية.

## المادة (٩):

لا تخضع الشركة عند إصدارها لوثيقة التأمين التكميلي أو وثيقة التأمين الشامل لأحكام هذه التعليمات.

## المادة (١٠):

مع مراعاة أحكام المادة (٩) من هذه التعليمات، لا تعتمد أي وثيقة تأمين إلزامي لدى دوائر ترخيص السواقين والمركبات أو لدى أي جهة أخرى ما لم تكن مختومة بخاتم المكتب الموحد، كما لا تعتمد ملاحق تعديل وثائق التأمين الإلزامي لدى دوائر ترخيص السواقين والمركبات أو لدى أي جهة أخرى ما لم تكن مختومة بخاتم الشركة أو خاتم المكتب الموحد.

## المادة (١١):

يدير الإتحاد المكتب الموحد عن طريق جهاز يعده الإتحاد لهذه الغاية ولقاء بدل خدمات محدد من أقساط التأمين الإلزامي الصافية المتحققة من خلاله يتم تحديده من قبل مجلس إدارة الإتحاد.

## المادة (١٢):

ينشئ الإتحاد مكاتب موحدة في جميع دوائر ترخيص السواقين والمركبات وجميع المراكز الحدودية وحيثما لزم خارجها.

## المادة (١٣):

يصدر الإتحاد التعليمات المقترنة بموافقة المدير العام المسبقة لتنظيم آلية عمل المكتب الموحد.

## المادة (١٤):

يترتب على المكتب الموحد المتواجد في دوائر ترخيص السواقين والمركبات ما يلي:-

أ- اعتماد نظام الدور عند تنفيذه لمهامه المنصوص عليها في هذه التعليمات.

ب- عدم قبول أي توجيهات من الشركة تؤدي إلى توقف الشركة عن الإكتتاب في التأمين الإلزامي للمركبات.

ج- تنفيذ القرارات الصادرة عن الهيئة المتضمنة وقف أي شركة عن إصدار وثائق التأمين الإلزامي للمركبات.

د- وضع آلية فاعلة لتنفيذ أسس احتساب الزيادة على أقساط التأمين وفقاً لأحكام

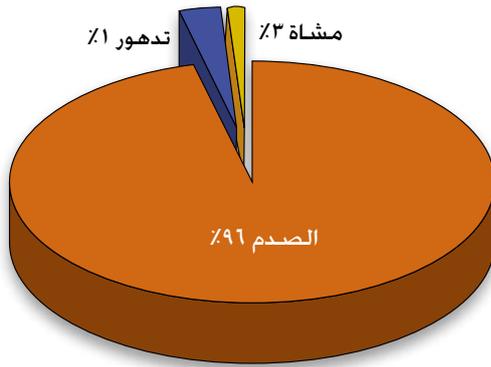
\* نشرت التعليمات الأصلية في العدد ٥١٠٩ بتاريخ ٢٠١١/٨/١٦ وتم تعديلها بموجب تعليمات رقم (٨) لسنة ٢٠١١ تعليمات معدلة لتعليمات مكتب التأمين الإلزامي

الموحد رقم (٦) لسنة ٢٠١١ والتي نشرت في العدد ٥١١٨ بتاريخ ٢٠١١/١٠/٢.



## بمعدل ٣٨٤ حادث يومياً\* نحو ١٤٠ ألف حادث مروري في الأردن عام ٢٠١٠ و ١٦٠ مليون دينار تعويضات التأمين لمتضرري حوادث السيارات

الصدمة أكثر أنواع الحوادث وبنسبة ٩٦٪



شهد عام ٢٠١٠ وقوع (١٤٠٠١٤) حادثاً مرورياً في الأردن تسبب في وفاة ٦٧٠ شخص بانخفاض في عدد الوفيات بنسبة قدرها ٩,٠٪ عن عام ٢٠٠٩، وارتفاع في الإصابات بنسبة ١١٪ بمجموع ١٧٤٠٣ جريح. ووفقاً لتقرير المعهد المروري فقد وصل عدد المركبات المسجلة في الأردن عام ٢٠١٠ الى (١٠٧٥٤٥٣) مركبة بزيادة قدرها ٨٪ عن عام ٢٠٠٩ ووصلت نسبة المركبات الخصوصي من إجمالي عدد المركبات الى ٨٧٪ وقد اشتركت نسبة ٢٥٪ من مجموع المركبات المسجلة في الحوادث. كما أظهر التقرير أن أكبر عدد من السائقين المشتركين في الحوادث المرورية انحصر في الفئة العمرية (٢١-٢٣) سنة وبنسبة ٢٢,٥٪ من السائقين المسجلين، وبالمقارنة مع عام ٢٠٠٩ سجلت الفئة العمرية (٢٤-٢٩) سنة فأكثر أكبر عدد من السائقين المشتركين في الحوادث وبنسبة ٢٢,٧٪.



### فئات المركبات المسجلة في المملكة عام ٢٠١٠ والمركبات المشتركة في الحوادث المرورية

ارتفاع الكلفة المادية للحوادث المرورية الى ٣١١ مليون دينار عام ٢٠١٠ مقابل ٢٥٨ مليون عام ٢٠٠٩	نسبة المركبات المشتركة في الحوادث المرورية للمركبات المسجلة %	المركبات المشتركة في الحوادث المرورية	المركبات المسجلة	فئة المركبة
	٢٦	١٩٥٨٠٤	٧٥١٠٤٤	ركب صغيرة
	٢٨,٥	٣٧٦٤٧	١٣١٩٦٦	شحن
	٢٤,١	٢٣٨٢٥	٩٨٧٦١	نقل مشترك
			٢٠٩٥٥	نصف مقطورة*
			١٩٦٥٣	رأس قاطر غير معد للشحن*
	٤٤,١	٧٥٩٩	١٧٢٢٢	ركب متوسط
	٣,٦	٤١٧	١١٤٦٩	مركبة أشغال
	١,٧	١٥٩	٩٥٤٩	مركبة زراعية
	١٨,٣	١٠٠٧	٥٤٩٧	دراجة نارية
	١٨,٦	٧٤٩	٤٠٣٥	مركبة ذات استخدام خاص
	٥٧,٤	٢٠٢٤	٣٥٢٥	حافلة
			١٣٢٤	شحن قاطر*
			٤٥٣	مقطورة*
	٢٥	٢٦٩٢٣١	١٠٧٥٤٥٣	المجموع

\* لم تشترك هذه الفئات بحوادث خلال عام ٢٠١٠.



## مؤشرات الحوادث المرورية



- ٦,٢ وفاة لكل ١٠,٠٠٠ مركبة.
- ١١ وفاة لكل ١٠٠,٠٠٠ نسمة.
- ٦٧,٢% من الحوادث وقعت في العاصمة عمان.
- ٨١,٣% من الوفيات و٨٠,٣% من المصابين ذكور.
- ٨,٥% من الحوادث سجلت ما بين الساعة ١٤:٠٠-١٤:٥٩.
- ١٣,٣% من وفيات السائقين كانت للفئة العمرية من ٣٠-٣٢.
- ٢١,٤% من اسباب الحوادث كانت التتابع القريب يليها عدم أخذ الاحتياطات اللازمة أثناء القيادة بنسبة ٢٠,٨%.
- ٣٥,٢% من الوفيات في الحوادث المرورية كانت نتيجة أخطاء المسارب تليها عدم أخذ الاحتياطات اللازمة أثناء القيادة ٢٩,٣%.
- ٣٥% من الوفيات كانت من نصيب الركاب.
- ٥٤,٧% من عيوب الطرق المسببة للحوادث كانت الحفر / المطبات.
- ٣٠,٧% من عيوب المركبات المشتركة في الحوادث المرورية كانت تعطل الغمازات.
- ١٩,٧% من وفيات المشاة كانت للأعمار (٦٠) سنة فما فوق.
- ١٦,٤% من الاصابات البسيطة للمشاة كانت للفئة العمرية (٣-٥) سنوات.
- ١٨,٩% من اصابات المشاة البالغة كانت للفئة العمرية (٣-٥) سنوات.
- ٩,٤% من الوفيات كانت للفئة العمرية (٢٤-٢٦) سنة.
- تعرضت الفئة العمرية (٢١-٢٣) سنة لأعلى نسبة من الإصابات البسيطة بنسبة ١٠,٤%.
- ٧٦,٥% من المركبات المشتركة في الحوادث كانت المركبات الخصوصي
- وبنسبة ٢٢% من إجمالي المركبات الخصوصي المسجلة.
- ١٣,٠١ معدل خطورة الحوادث (عدد الجرحى والوفيات نسبة الى عدد الحوادث).
- ٩٩% من الحوادث وقعت بينما كان سطح الطريق جاف.



\* المصدر: التقرير السنوي للحوادث المرورية في الأردن ٢٠١٠ الصادر عن المعهد المروري الأردني- مديرية الأمن العام.

## مؤتمر العقبة الدولي (الثالث): في التأمين والنقل البحري يقام وسط موجة عاتية من التحديات القانونية الجديدة

وأربعة محاور تناقش الجديد في قواعد روتردام، شروط التأمين البحري، التحقيق في الحوادث، والقرصنة البحرية



للمرة الثالثة تستضيف مدينة العقبة الاقتصادية فعاليات المؤتمر الدولي في التأمين والنقل البحري في موعده المقرر في أيار لينخرج عنوانه في دورته الثالثة «التحديات القانونية الجديدة» وقد نظم بجهود مشتركة أردنية عربية ودولية متمثلة بالاتحادين الأردني والعربي للتأمين ونقابة ملاحه الأردن ويتعاون دولي ممثلاً بالاتحاد الدولي للتأمين البحري (IUMI) وتحت رعاية رئيس مجلس مفوضي سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة معالي المهندس عيسى أيوب..

### حضور واقبال للرعاية ودعم الشركات العالمية

أقيم المؤتمر في فندق راديسون بلو/ العقبة للفترة 9-11/أيار/2011 بحضور ما يزيد عن 300 مشارك من الأردن والدول العربية والأجنبية من المتخصصين في شؤون التأمين البحري يمثلون شركات التأمين والإعادة والوساطة وهيئات الرقابة والاشراف على التأمين ومسوي الخسائر اضافة الى مجموعة من السادة القضاة من مختلف درجات المحاكم الأردنية، كما شهد المؤتمر اقبالا ملحوظا للرعاية لما يزيد عن 30 شركة تأمين وإعادة تأمين وشركات خطوط بحرية تقدمها الراعي الرئيسي الشركة الأردنية الفرنسية للتأمين (JOFICO).

باعتباره الوسيلة الرئيسية للتجارة الدولية، اذ يقدر ما ينقل عبر البحار نحو ٧٥٪ وتمثل التجارة العربية المنقولة بحراً ٣/١ حجم التجارة العالمية، مبيناً الاضافة النوعية لأعمال المؤتمر فيما سيبحث من مواضيع تهم قطاعات واسعة تمارس النشاطات الاقتصادية والتجارة العالمية من المصدرين والمستوردين والبنوك وشركات النقل والتخليص اضافة الى شركات التأمين، واختتم كلمته مشيراً الى ان المؤتمر سيبحث آخر التطورات لعمليات



من اليسار: عبد الخالق رؤوف، عثمان بدير، علي الكريشان، عيسى أيوب، الكابتن محمد دلابيح، و Fritz Stabinger

القرصنة التي تشهدها سواحل القرن الافريقي وما تشكله ابعاد هذه الظاهرة من انتهاكات لعمليات النقل والتي اصبحت واحدة من ابرز التحديات لاسواق التأمين العالمية ومصدر قلق لصناعة التأمين في العالم لكيفية التعامل معها تأمينياً، كما سيتناول حدود مسؤوليات مالكي السفن ومعالجة المطالبات ودور مسوي الحسائر فيها.

### حفل افتتاح المؤتمر

افتتح المؤتمر أعماله بكلمات ترحيبية ألقاها رؤساء الجهات المنظمة أشاروا فيها الى التحديات الراهنة التي تواجه الملاحة البحرية وأبرزها أخطار القرصنة البحرية اضافة الى المستجدات على الساحة الدولية التي يتناولها المؤتمر وتحديداً الجديد في اتفاقية روتردام. وفيما يلي أبرز ما جاء في الكلمات: -

### المهندس عيسى أيوب «رئيس سلطة العقبة الاقتصادية»: المؤتمر يوفر بيئة لدمج الأردن بالاقتصاد العالمي

أشاد رئيس منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة معالي المهندس عيسى أيوب في كلمته بالتعاون المتواصل للمرة الثالثة بين منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة والاتحاد الاردني لشركات التأمين في اقامة هذا المؤتمر الدوري واستعرض الخصائص التي تتميز بها منطقة العقبة منذ انطلاقتها باعتبارها القلب الاقتصادي للاردن مشيراً الى أن المؤتمر سيضيف الى بيئة الأعمال والسعي لدمج الأردن بالاقتصاد العالمي بما يتوفر في هذه المنطقة من مزايا ملائمة للاستثمار وتميز بانخفاض الضرائب وباعتبارها منطقة حرة.

### عثمان بدير «رئيس مجلس الاتحاد الأردني»: المؤتمر يقدم حلول قانونية وفنية لتطوير التأمين البحري

من جانبه أكد رئيس الاتحاد الأردني لشركات التأمين السيد عثمان بدير على أهمية المؤتمر وتزامنه مع ما تشهده الساحة الدولية من متغيرات اقتصادية وسياسية واجتماعية تؤثر باتجاه المزيد من المخاطر وتفرض على صناعة التأمين الحديثة تحديات جديدة تدعو لتظافر الجهود نحو المزيد من التعاون والتشارك مع منطقتنا واقليمنا ومع مختلف دول العالم لتحديث هذه الصناعة ومساراتها في كافة حقول التأمين وتبني آليات جديدة ووسائل متطورة للتعامل مع هذه المستجدات وفي مقدمة هذه الحقول التحولات التي يشهدها التأمين البحري وذلك لارتباطه الوثيق مع حركة التجارة الدولية وعمليات النقل عموماً والنقل البحري خاصة





في مجال النقل البحري كما اصدر مُجمع التأمين بلندن الشروط المعهدية «الجديدة» لتأمين البضائع ووضعت المنظمة البحرية الدولية تعريف للحادث البحري، كما اشار الى أهمية التحقيقات في الحوادث البحرية والتي أصدرت المنظمة البحرية الدولية قرار يوضح خطوط التحقيق فيها، أما عن خطر القرصنة فقد حذر الأمين العام من خطورة استمرارها باعتبار أن تلك الظاهرة تؤدي الى عزوف بعض السفن عن الخطوط الملاحية التقليدية وهذا سوف يؤثر بشكل كبير على إقتصاديات المنطقة. وكشف عن اعلان المكتب الملاحي الدولي الصادر في منتصف نيسان الماضي ان أعمال القرصنة قد وصلت إلى أعلى مستوياتها حيث تم تسجيل ١٤٢ حادث قرصنة وتراوحت الخسائر العالمية الناتجة عن ارتكابها بين ٧ و ١٢ مليار دولار بحسب بعض الدراسات العالمية مما دفع الى انجاز مدونة سلوك جيوتي والتي تقضي بإقامة مراكز وطنية في كل من اليمن، كينيا وتنزانيا لتبادل المعلومات بشأن مكافحة القرصنة والسطو المسلح.

### عبد الخالق رؤوف «أمين عام الاتحاد العام العربي للتأمين»: كلفة ١٤٢ حادث قرصنة نحو ٧-١٢ مليار دولار وقواعد روتردام بانتظار مصادقة الدول عليها

الأمين لعام للاتحاد العربي للتأمين السيد عبد الخالق رؤوف قال في كلمته: إن غالبية دول العالم تعتمد على النقل البحري ويستأثر هذا القطاع بأكثر من ٩٠٪ من حجم التجارة العالمية مما يجعله أحد شرايين نمو التجارة العالمية، واستعرض أهم التطورات العالمية في مجال النقل البحري والاتفاقيات الدولية المنظمة لشؤونه وفيها ما يتعلق بقواعد روتردام التي أصبحت منذ فتح باب التصديق عليها في سبتمبر ٢٠٠٩ الشغل الشاغل في قطاع النقل البحري والغرض من اعتماد هذه القواعد هو إحلالها مكان الإتفاقيات السابقة الخاصة بالنقل البحري حيث توفر إطاراً قانونياً يأخذ في الاعتبار العديد من التطورات التكنولوجية والتجارية التي حصلت





المظلة البحرية التي تضم جميع الفعاليات الملاحية والبحرية. وبذلك يتسع نشاطها ليشمل جميع الفعاليات البحرية المسجلة في السلطة البحرية الاردنية، ويحق لهذه الفعاليات الانضمام لها كعضو منتسب محققة بذلك الهدف والطموح ومنفذة للاستراتيجية البحرية في الاردن.

كلمة نقابة ملاحه الاردن ألقاها الرئيس التنفيذي للنقابة الكابتن محمد الدلابيح قال فيها ان وجود الجمع الكبير في المؤتمر جاء ليؤكد أن الأردن كان وسيبقى واحة للاستقرار والهدوء في منطقة مضطربة. لنكمل جميعاً برامجنا وأضاف نحن على يقين بأن لنا دائماً في هذا الاستقرار ملاذاً، كاشفاً عن دور النقابة بعد أن أصبحت





من اليمين: يوب ديرنج، خالد المغيصب، د. علي الوزني، د. ديتر شوامب

جلسات عمل المؤتمر تركزت في أربعة محاور أُلقيت فيها (8) محاضرات تناول المحور الأول قواعد روتردام والثاني الشروط الجديدة لنقل البضائع، والثالث التحقيق في الحوادث، والمحور الرابع القرصنة البحرية وقد تم اختيار المحاضرين ورئاسة الجلسات من ذوي الخبرة والاختصاص القانوني والفني من كبرى المؤسسات العربية والدولية المعنية بشؤون التأمين والنقل البحري. وفيما يلي أبرز المحاور التي تناولها المؤتمر:-

### قواعد روتردام - وجهة نظر قانونية وفنية

محور الجلسة الأولى بعنوان (قواعد روتردام الجديدة) تناول فيها د. ديتر شوامب Dr. Dieter Schwampe الشريك الإداري في Dabelstein & Passehl Rechtsanwälte - Germany من جانبها القانوني وترأس الجلسة د. علي الوزني مدير عام الشركة الأولى للتأمين- الأردن، حيث عرض تطورات قواعد النقل البحري والتعديلات التي طرأت عليها والتي تعرف بقواعد هيغ Hague Rules لعام ١٩٢٤ بتعديلات فيزيبي Visby Rules لعام ١٩٦٨.

وتلتها عام ١٩٧٨ Hamburg Rules ولحين اعتماد القواعد الحالية وما يعرف بقواعد روتردام Rotterdam Rules. ثم استعرض المحاضر أهم المستجدات التي وردت في القواعد والأجزاء الرئيسية التي تضمنتها بدءاً من التعاريف الواردة ثم نطاق التغطية والتزامات ومسؤوليات الناقل وتسليم البضاعة، انتقال الحقوق، حدود المسؤولية، اجراءات التقاضي والتحكيم. كما عرض مقارنة في نطاق التطبيق وحدود المسؤولية الجديدة والقديمة مبينة بالشكل ← وعن تقييمه للقواعد، قال بصورة عامة فإن القواعد الجديدة تعتبر حديثة وبالرغم من كونها طويلة ومعقدة من الناحية الفنية الا انها تستحق الدعم.

		Hague-Visby Rules	Hamburg Rules	Rotterdam Rules
Scope of application	From	Loading	Port of loading	Place of receipt/ loading
	To	Discharging	Port of discharging	Place of destination/ discharging
Limitation of liability		- 2 SDR per KG	- 2.5 SDR per KG	- 3 SDR per KG
		- 666.67 SDR per package	- 835 SDR per package	- 875 SDR per package





من اليمين: زهير العطوط، دانييل موريسون، سمير قموه، ماكس زخار

### الجديد في الشروط المعهدية

محور الجلسة الثانية تناول (شروط النقل البحري لنقل البضائع الجديدة) حاضر فيها السيد ماكس زخار Max Zaccar رئيس مجلس إدارة شركة التأمينات التجارية - لبنان وممثل IUMI في الشرق الأوسط وترأس الجلسة السيد سمير قموه ونائب رئيس شركة كوجنت لخدمات التأمين واعادة التأمين - الامارات العربية المتحدة وقد تناول المحاضر الشروط المعهدية من مدخلها التاريخي وقدم عرض عن الشروط والإستثناءات وشرط النقل وتغير الرحلة اضافة الى الشروط الإضافية المرفقة في الوثيقة.

كما عرض تاريخ الاتحاد الدولي للتأمين البحري (IUMI) الذي تأسس عام ١٨٧٤ وحالياً يضم في عضويته من الجمعيات الدولية في ٥٤ دولة بضمنها (٦) دول عربية هي البحرين، مصر، لبنان، المغرب، تونس والاردن.

اما عن مراحل تطور الشروط المعهدية فقد عرضها المحاضر وفق مراحلها الزمنية كما يلي:-

1779	1912	1982	2009
<ul style="list-style-type: none"> <li>• "Ship and Goods" policy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Technical &amp; Clauses" committee designed first Institute Cargo Clauses</li> <li>• Free from Particular Average (FPA) "C"</li> <li>• With Average (WA) "B"</li> <li>• All Risks "A"</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• New policy schedule in simple English</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Clauses are clearer and in favor of the insured</li> </ul>

المحاضرة الثانية ضمن محور الجلسة الأولى كانت للسيد بوب ديرنج Bob Deering الشريك الاداري Ince & Co - UAE تناول قواعد روتردام من جانبها الفني وترأس الجلسة السيد خالد المغيص نائب الرئيس التنفيذي - شركة قطر لست - قطر، قارن فيها الفروقات بين القواعد النافذة والأخرى التي ستصبح نافذة بعد استكمال المصادقة على قواعد روتردام وسيبقى العمل باتفاقية هامبورغ لحين استكمال مصادقات بقية الدول. ووفقاً للقواعد الجديدة استعرض المحاضر المواد المنصوص عليها والمتعلقة بالناقل وحدود مسؤوليته والتزاماته حيث يشترط ان يكون الناقل معرف باسمه وعنوانه في عقد النقل وتترتب عليه مسؤولية الخسارة أو الضرر للبضاعة كذلك تأخير التسليم وفق الشروط والاستثناءات الواردة في العقد، أما نفاذ قواعد روتردام فبعد توقيعها في نهاية عام ٢٠٠٩ فمن المتوقع نفاذها بعد سنة من توقيع نحو ٢٠ دولة عليها وسيتم تطبيقها من جميع الأطراف المتعاقدة في مواقع الاستلام والتسليم والتحميل والتفريع.





- 'except as provided' amended to 'except as excluded'.
- Side headings replaced by sub-headings.
- **Principal Changes**
- Insufficiency of packing exclusion revised in favour of Assured.
- Insolvency exclusion now the same as in Commodity Trades clauses.
- Unseaworthiness and unfitness exclusion modified in favour of Assured.
- Terrorism excluded under A, B and C clauses but covered under revised Institute Strikes Clauses.
- Duration Clause revised to include loading and unloading.
- Change of voyage clause revised in favour of Assured to avoid the technical term "held covered" and to provide cover in a "phantom ship" situation.
- Both to Blame Collision clause redrafted to make meaning clear.

#### ■ **Other Changes**

- Nuclear Weapons exclusion amended to be more consistent with radioactive contamination exclusions.
- The word "proximately" has been omitted from the Delay exclusion (Clause 4.5) to reflect the changes in the interpretation of this word in law cases.
- Benefit of Insurance clause (Clause 15) amended
  - to clarify that it extends to both the Assured and an assignee.
  - to omit the "antiquated" word "inure".

وتناول الشروط الجديدة والأخطار المغطاة والخسارة العامة وشرط التصادم الناشئ عن خطأ مشترك وأشار فيه الى تعويض المؤمن لأي خطر مغطى ضد المسؤولية التي تنشأ تحت



شرط التصادم المشترك المذكور وذلك لتغطية الاضرار والخسائر والنفقات التي تنشأ عند تحقق اخطار محددة ووفقاً للاستثناءات المنصوص عليها، كذلك شرح التعديلات التي طالت ايضاً شرط النقل وتغيير مسار الرحلة.

#### الشروط المعهدية الجديدة من وجهة نظر فنية

في محور الجلسة الثانية، قدمت ورقة عمل بعنوان شروط التأمين البحري لنقل البضائع الجديدة (عرض من الناحية الفنية) تناولها السيد دانييل موريسون Daniel Morrison مدير الاكتاب في التأمين البحري/ شركة زيورخ للتأمين وقد ترأس الجلسة السيد زهير العطعوط الرئيس التنفيذي لشركة Apex لوساطة واستشارات التأمين وإعادة التأمين - الأردن حيث تناول المحاضر مدخل عن الشروط المعهدية وتطبيقاتها ومستجدات التعديلات التي طرأت والتي صنفها تحت عناوين تضمنت: التعديلات العامة والتعديلات الرئيسية والأخرى لتشمل ما يلي:-

#### ■ **General Changes**

- Terminology used in Clauses updated:
  - 'liftvan' no longer used.
  - Servants' updated to 'Employees'.
  - 'Goods' & 'Cargo' replaced by 'subject matter insured'.



من تطبيق مدونة نظام الادارة الآمنة ISM، وتقع أيضاً ضمن استراتيجيات معالجة المطالبات وضع أسس لدفع مستحقات الخبراء القانونيين وذلك لتفادي تقديم الفواتير غير المتوقعة للمحامين والتي قد ترفع من كلفة التعويض وفي المرحلة الأخيرة من هذه الاجراءات تتم عملية التسوية واحتساب القيمة النقدية للتعويض ضمن تقييم عدد من البدائل للحصول على أفضل مقدار للتسوية.

### التحقيق في التأمين البحري وتسوية الخسائر

وضمن محور الجلسة الثالثة تناولت الأئمة رلى دبابنة مدير عام الشركة الدولية للمعاينات وتقدير الخسائر - وكلاء لويديز في الأردن موضوع التحقيق في التأمين البحري وتسوية الخسائر وترأس الجلسة المهندس ماجد سميرات المدير العام التنفيذي لشركة الشرق الأوسط للتأمين - الأردن استعرضت فيها عملية التحقيق وتسوية الخسائر التي تبدأ عند استلام الاشعار من احد المصادر سواء من المتضرر او المكتب او الخبراء او المعيد او أي طرف آخر ذو علاقة ويقدر التعويض اما باجراء الكشف او دونه. واشترطت على مسوي الخسائر ان تكون لديه معرفة بتحديد مهام ومسؤولية الأطراف الأخرى ومنهم مالكي السفن،الشاحن،المستلم بما يضمن الحفاظ على مصالحهم وتحديد حق الرجوع المحتمل على الاطراف الاخرى ومنهم الشاحن وفي ظل التعليمات ينظم مسوي الخسائر التقرير بالاستناد الى الحقائق والمعطيات بظروف الحادث عند الكشف أو باصدار تقرير لاحق فيما لو استجبت معطيات جديدة تؤثر على النتائج النهائية للتقرير ومن الصعوبات التي يمكن أن يواجهها مسوي الخسائر أشارت المحاضرة الى ان تسوية مستحقاته المالية خاصة اذا لم تكن هناك تعليمات تحدد طرق دفع هذه المستحقات حيث غالباً ما يطلب بعض المكتبيين من المتضرر تسوية مستحقات الكشف الامر الذي يؤدي الى خلق مشاكل بين الاطراف المعنية والتاثير على نتائج الكشف عند تأخر دفع المستحقات.

**SURVEYORS ROLE is fact gathering analysis that can be used by insurers to make appropriate decisions in relation to policy coverage.**

#### LOSS ADJUSTERS ROLE:

Should comment on policy wordings and policy liability and must have well knowledge of insurance and understand policy wordings / reach a reasonable compromise between all parties or try to. Loss adjusters do not take the final decision on policy coverage. (Insurer's claims personnel with their underwriters are the final decision makers).



من اليمين: ماجد سميرات، رولى دبابنة، ريتشارد شلهوب، بيترارمنجر

### معالجة المطالبات

#### مزيج من الخبرات القانونية ومهارات الابداع والتفاوض

محور الجلسة الثالثة (الدروس والعبر من التحقيقات في الحوادث البحرية) القى فيها الكابتن بيتر ارمنجر Capt. Peter Irminger مدير عام ZASS International - Germany محاضرة بعنوان «استراتيجية معالجة المطالبات بعيداً عن المنظور القانوني» وترأس الجلسة الكابتن ريتشارد شلهوب المدير التنفيذي لشركة Zaris S.A.L - Lebanon حيث عرض المحاضر ثمانى استراتيجيات لمعالجة المطالبات التي تتطلب مزيج من الخبرات القانونية ومهارات الابداع والقدرة على التفاوض مستعيناً بقضية الباخرة Jolly Amaranto المتجهة الى ميناء الاسكندرية وعلى متنها ٢٨ حاوية تحتوي على بضائع خطيرة حيث تعرضت الى عاصفة في عام ٢٠١٠ وضمن اجراءات تسوية المطالبة قدم المحاضر الخطوة الأولى التي تتطلب الاشعار بالأضرار والخسارة المترتبة ودعوة لاجراء الكشف المشترك لتبدأ بعد ذلك مراحل تسوية المطالبات ضمن ثمانى استراتيجيات تبدأ بمرحلة تجميع الأدلة وتعيين الخبراء واجراء الكشف وطلب التقرير الأولي تليها الاجراءات القضائية وتدقيق غطاء التأمين متضمناً التأكد من دفع القسط والاشعار بتغير الخطر خلال سريان العقد واشعار بالمطالبة وتقديم المعلومات والاجراءات المتخذة لتقليل الخسائر الى جانب ضمانات حفظ

حق الرجوع، من جانب آخر عرض المحاضر متطلبات بيان حالة السفينة وصلاحياتها ومعداتاها وادارة طاقمها عند تحميل وتفريغ البضاعة بشكل آمن خلال الرحلة والتأكد





### حدود مسؤولية مالكي السفن

المحور الثاني من الجلسة الرابعة كان في موضوع حدود مسؤوليات مالكي السفن قدمها **الدكتور لوك كيزر** Luc Keyzer محامي في Roosendaal Keyzer - Belgium وترأس الجلسة السيد فارس سامي قموه مدير عام شركة الأردن الدولية للتأمين - الأردن. جاء في مقدمتها ان التعويض يقتصر على جزء من الأضرار وليس جميع الأضرار، واستعرض التطبيقات العالمية تاريخياً لحدود المسؤولية والأصل فيها يعود الى العصور الوسطى ففي فرنسا صاحب السفينة شخصياً هو المسؤول ضمن حدود سفينته بخلاف النظام الألماني الذي يخلي مسؤولية صاحب السفينة وفي النظام الإنجليزي فإنه وفقاً لقانون مسؤولية مالكي السفن لعام 1724 فإن قيمة السفينة والشحن فقط مشمولة لتعويضات معينة وقانون عام 1813 شمل قيمة السفينة قبل الحادث وفي عام 1854 فإن قيمة الحد الأدنى حددت بـ 15 باوند للطن الواحد لتعويض الوفاة نتيجة خطأ وقد عدل عام 1862 ليكون 15 باوند للطن الواحد للوفاة و 8 باوند للطن لأضرار البضائع. وفي فترة لاحقة تم توحيد التشريعات دولياً من جمعية التأمين البحري العالمية وذلك في اطار اتفاقية تحدد المسؤولية لتعويضات التأمين البحري (LLMC Convention) والتي أصبح عدد الأعضاء المنظمة اليها أكثر من 50 دولة، وتتضمن المعاهدة النافذة عام 1986 (5) أجزاء تحت عنوان حق التحديد، وحدود المسؤولية، والتمويل، ونطاق التغطية والجزء الخاص بالشروط الختامية.



من اليمين: فارس قموه، لوك كيزر، نادر القدومي، سايمون كارت رايت

### إدارة أخطار القرصنة البحرية

تركز محور الجلسة الرابعة على موضوع (القرصنة) التي فيها السيد **سايمون كارت رايت** Simon Cartwright شريك في Holman Fenwick Willan-UAE محاضرة بعنوان «إدارة أخطار القرصنة البحرية الصومالية» وترأس الجلسة السيد نادر القدومي مدير عام شركة البحيرة الوطنية للتأمين - الامارات العربية المتحدة حيث وصف المحاضر أخطار أعمال القرصنة وتحويلها من أعمال هجومية بسيطة لاساطيل الصيد الإعتيادية الى اعمال قرصنة تجارية أكثر تعقيداً توسعت في مناطق العمليات صاحبها أعمال عنف وتخيف من القرصنة وقد عرض المحاضر الأخطار المرتبطة بالقرصنة وهي الخطف، الفدية والعمليات الحربية المرافقة لعمليات الاستيلاء على السفن، مما دفع الى الاستجابة لمواجهة هذه الاعمال من العديد من الجهات ومنها شركات التأمين بطرح منتج جديد.

مقابل ذلك يتعين دفع كلف اضافية للتأمين عن اضافة شرط القرصنة لتشمل في حالة الخطف دفع الفدية ونفقات الخسارة العامة وكلفة التأجير وتعويضات البضائع، وكلف أخرى منها الأتعاب القانونية، أما الاطراف التي تساهم في دفع التعويض فهم مالكي السفن والمكتتبين لهيكل السفن واخطار الحرب وناودي الحماية والتعويض وشركات التأمين.

وتطرق المحاضر الى قانون الخسارة العامة في حال التضحية بالبضاعة لضمان سلامة السفينة عندها تشمل المساهمة في الفدية اضافة الى كلف تغطية تسليم الفدية والتغطية الإضافية للتأمين وكلفة المحامين والإصلاح في الميناء ورواتب البعض من طاقم السفينة أما ما يتعلق بتعويض البضائع فإن الحقوق والالتزامات تقرر بموجب سند الشحن ووفق القواعد الدولية ومن ناحية متطلبات ادارة الخطر فإنها تقضي التسجيل وتقديم تقرير دوري وأخذ الاحتياطات المسبقة واستمرار المراقبة والاستعانة بالحماية الخاصة.





## دعوة لتطوير التشريعات لتتوافق مع العمل بالوثائق الالكترونية

البرنامج العلمي للمؤتمر خُص باصدار مجموعة من التوصيات التي دعت الى تطوير قطاع النقل البحري من خلال:-

- نظراً لأهمية قواعد روتردام والتي تشتمل على ٩٦ مادة تغطي الجوانب الهامة في النقل البحري، ولأن سريان قواعدها يتطلب مصادقة ٢٠ دولة لتصبح سارية بعد ١٢ شهر من مصادقة الدولة العشرين، ندعو الدول العربية غير المنضمة للإنضمام والمصادقة على هذه الإتفاقية مع إجراء التعديلات التشريعية ذات الصلة لتتوافق مع أحكام هذه الإتفاقية.
- أهمية تطوير القوانين لتتوافق مع الوثائق الإلكترونية ودور خبراء تكنولوجيا المعلومات لضمان تأمين الوثائق الإلكترونية وعدم إختراقها أو الدخول عليها من غير ذوي الإختصاص.
- من الأهمية أن يُذكر في الوثيقة بوضوح نقطتي التحميل والتفريغ حتى يمكن تحديد نطاق التغطية التأمينية بشكل أكثر وضوحاً خاصة بالنسبة لعمليات الترانزيت.
- التأكيد على أن يتم الشحن على سفن تعمل على خطوط ملاحية منتظمة من خلال شركات ملاحية معروفة بحسن السمعة.
- أهمية أن تحصل شركة التأمين كلما أمكن على أسم السفينة الناقله للبضاعة المؤمنه لديها قبل الإبحار وأن ينص الإعتماد المستندي على أن الشحن يجب أن يتم بواسطة سفن مصنفة دولياً تعمل على خطوط ملاحية منتظمة، وأن تكون هذه السفن حائزة على شهادة إدارة السلامة الأمنة.
- ضرورة الإهتمام بالعنصر البشري وأن يكون محور إهتمامنا حيث لا سفينة أو شحن أو تفريغ أو تخزين بدون هذا العنصر مع أهمية الخبرة لتوفير بحار آمنة وما يتصل بها من تجهيز السفن بشكل أفضل.
- أهمية إلتزام مالك السفينة بمراجعة كافة الأمور للإبقاء على السفينة صالحة للإبحار طوال مدة الرحلة و الإلتزام الشاحن بتوفير المعلومات والمستندات والإعلان عن البضائع الخطرة.
- مناقشة الدول العربية المتضررة من القرصنة في خليج عدن تقديم الدعم والمساندة لتطبيق مدونة سلوك جيبوتي ومساندة مراكز تبادل المعلومات والخبرات المنشأة بموجبه لمواجهة ومحاربة القرصنة البحرية.
- العمل على إيجاد السبل الكفيلة لمواجهة أعمال القرصنة البحرية من خلال إعتداد أنظمة فعالة للتبليغ عن محاولات الإختطاف لمكتب الملاحية البحرية الدولية IMB، ومناشدة الحكومات والهيئات الدولية لتوفير الحماية للسفن التجارية والبجارة في المياة الدولية مع تزويد الخطوط الملاحية بأية عمليات قرصنة أو عمليات إختطاف والطرق الآمنة للإبتعاد عن الأماكن الخطرة.
- الإهتمام بجمع الأدلة والمعلومات المناسبة الخاصة بالمطالبة وتعيين المعايين ومسوي الخسائر المحترفين لمعالجة المطالبات.
- توفير التغطية التأمينية لخطر القرصنة وأية أموال تتفق كضدية "Ransom" لتحرير السفينة وما عليها.
- الدعوة لعقد ندوة خاصة لشرح قواعد روتردام بشكل تفصيلي .
- التوصية بعقد المؤتمر القادم عام ٢٠١٣ ، نظراً لعقد المؤتمر العام للإتحاد العام العربي للتأمين في المملكة المغربية عام ٢٠١٢.

## منح درع المؤتمر تكريماً للجهات الراعية

أقامت الجهات المنظمة للمؤتمر حفل خاص تكرر بما للجهات الراعية للمؤتمر والتي تجاوز عددها ٢١ جهة تمثل شركات التأمين الأردنية، شركات الخدمات والاستشارات التأمينية وإعادة التأمين ومؤسسات النقل البحري، بالإضافة الى المؤسسات الاعلامية العربية والعالمية. تولى ممثلو الجهات المنظمة توزيع دروع التكريم وهم كل من رئيس الاتحاد الأردني لشركات التأمين السيد عثمان بدير، الأمين العام للاتحاد العام العربي للتأمين السيد عبد الخالق رؤوف، الرئيس التنفيذي لنقابة ملاحه الأردن الكابتن محمد الدلابيح، وأمين عام الاتحاد الدولي للتأمين البحري السيد فريتر ستابنجر.

تكريم للشركة الأردنية  
الضريسة للتأمين  
(الداعم الرئيسي للمؤتمر)  
يتسلمه أمجد الور  
نائب المدير العام



السيد عثمان بدير  
رئيس الاتحاد الأردني  
لشركات التأمين يكرم  
معالي المهندس عيسى  
أيوب رئيس مجلس هيئة  
مفوضي سلطة منطقة  
العقبة الاقتصادية الخاصة



والى عبد الله الكاظم ممثل شركة ترستري



تكريم خالد المغيص ممثل شركة Qatarlyst



تكريم شركة التأمين الأردنية يتسلمه  
عماد عبد الخالق المدير العام



وتكريم شركة مارش لخدمات التأمين تتسلمه عفاف عبد الحميد



والى اياد مهيبار ممثل شركة أمنية



أسامة جعنيته ممثل الشركة العربية الامانية للتأمين يتسلم التكريم



والى نبيل بزاري المدير التنفيذي  
شركة كوجنت للتأمين وإعادة التأمين



ولى فراج عن شركة الوصي للتأمين وإعادة التأمين



منال جرار مساعد المدير العام تتسلم  
تكريم شركة الأردن الدولية للتأمين



والى علاء عبد الجواد مدير عام الشركة الأردنية الاماراتية للتأمين



تكريم عطوفة أكرم مداحه نائب رئيس مجلس مفوضي  
سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة



نبيل الحص ممثل شركة تاسكو / فرنسا يتسلم التكريم



محمد ابو زيد الرئيس التنفيذي للعمليات وهو يتسلم درع شركة أبكس لوساطة واستشارات التأمين



وتسليم الدرع الى الكابتن ريتشارد شلهوب - شريك اداري لشركة Zaris & Aces



سامويل بردمبرج مدير تطوير الاعمال يتسلم تكريم US Re & Ultimate Risk Solutions



ودرع تتسلمه نينيت اسعيد ممثلة شركة أمين قهوار وأولاده



ماجد سميرات المدير التنفيذي العام لشركة الشرق الأوسط للتأمين يتسلم التكريم



وتكريم شركة اليرموك للتأمين يتسلمه ممثل الشركة حسام الصعيدي



تكريم جوزيف ابو سفرا ممثل شركة المتوسط والخليج للتأمين (ميدغلف)



وعن ميناء حاويات العقبة يتسلم الدرع ايهاب الرواشدة

## تكريم الجهات الاعلامية المشاركة في المؤتمر



هيثم شعبان ممثل مجلة ريان السفينة



يوسف ناصر ممثل مجلة البيان الاقتصادية



مارون مسلم ممثل مجلة المراقب الانماني



بهاسكار راج ممثل مجلة Policy



رعد الرشدان ممثل مجلة Jordan Land



عضاف عيسى ممثلة مجلة Business Life



أسامة نور ممثل مجلة Middle East Insurance Review



هنرييت فارس ممثلة مجلة الاتحاد الاقتصادي

# 60 عاماً

## يُعتَمد عليها



التأمين  
البحري



تأمين  
المسؤوليات



التأمين  
الهندسي



التأمين  
الصحي



تأمين  
الممتلكات



تأمين  
السيارات



تأمين  
الحياة



شركة التأمين الأردنية  
Jordan Insurance Company  
يُعتَمد عليها



هاتف: ٤١٣٤١١١ / فاكس: ٤١٣٧٩٠٥ / ١ (٩١٢) www.jicjo.com

الكويت

الإمارات العربية المتحدة: أبو ظبي - دبي - الشارقة

الأردن: عتقان (الدوار الثالث وفرع المدينة / وسط البلد) - العقبة



## مآدب غداء بدعوة من الجهات الراعية

أقامت الشركات الراعية والشركة الأردنية الفرنسية للتأمين JOFICO (الراعي الرئيسي) في يومي الثلاثاء والأربعاء مأدبتي غداء تكريم تميزت بحفاوة الاستقبال للحضور من المشاركين والضيوف والصحفيين والاعلاميين.  
من مطعم AZIAB ننقل هذه الصور:-





## حفل استقبال كبير احتفاءً بالمشاركين

على شرف المشاركين أقامت الجهات الأربع المنظمة للمؤتمر حفل استقبال كبير في يوم الاثنين ٩/أيار/٢٠١١ أعقبها حفل عشاء ساهر أحياه الفنان الأردني زياد صالح وفرقة زفات اللبنانية التي قدمت عروضاً متنوعة تواصلت على مدى ثلاثة أيام. وهذه لقطات لجانب من السهرة :-



الفنان الأردني زياد صالح





فرقة زفات اللبنانية



## جولة سفاري وسهرة أردنية يقضيها المشاركون في مضارب وخيم وادي رم

في أحضان الطبيعة الساحرة للأردن بأجوائها الخلابة أقيم مساء يوم الثلاثاء ١٠/ أيار/ ٢٠١١ حفل عشاء فني ساهر بدعوة من الجهات الراعية بعد جولة سفاري للمشاركين في ربوع وادي رم والاستمتاع بمناظر المنطقة التي تتفرد بجبالها الصخرية الرملية. تواصل بعدها المشاركون لقضاء السهرة في قلب الصحراء الأردنية مع أجواء طربية أحيائها الفنان اللبناني فارس كرم. ننقل للقراء جانب من أجواء السهرة:-



الفنان اللبناني فارس كرم





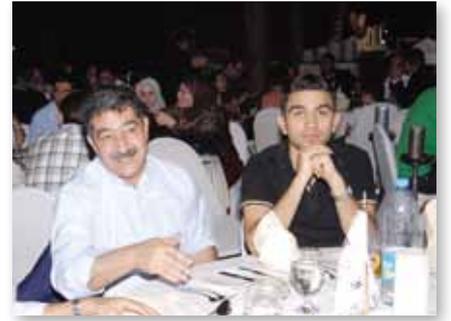
## حفل عشاء ساهر في فندق Movenpick TalaBay تحية الفنانة اللبنانية نوال الزغبى

مساء يوم الأربعاء ١١/ أيار/ ٢٠١١ كان المشاركون على موعد مع الحفل الساهر الذي استضافته الجهات الراعية للمؤتمر في فندق موفتبيك/ تالابيه Movenpick TalaBay أحيته الفنانة اللبنانية نوال الزغبى قدمت مجموعة من أغانيها أضفت على السهرة تالفاً. أجواء الحفل تنقلها عدسة الكاميرا:-



الفنان اللبنانية نوال الزغبى





في دورتين نظمهما الاتحاد الأردني لشركات التأمين

**تخريج أكثر من ٢٠٠ مشارك من القانونيين وكوادر التأمين الأردنية والعربية**  
 منهجية التدريب تربط جانبي التأمين العلمي بالتطبيقي من خلال حلقات البحث والزيارات الميدانية



لقطة تذكارية للمشاركين في البرنامج التأهيلي «مبادئ وتطبيقات التأمين» من أعضاء نقابة المحامين الأردنيين والشركات

تأمين الحريق وقد شهد البرنامج اقبالاً للمشاركة بحضور أكثر من ٢٠٠ مشارك من ذوي الاختصاص القانوني والتأميني، وسجل تميزاً في المواضيع المطروحة والمنهجية في التدريب التي ارتكزت على الجانبين العلمي والتطبيقي والتنفيذ بأسلوب مناقشة الحالات الدراسية من واقع العمل ودعمها بزيارات ومشاهدات في المواقع الميدانية.

في اطار نشاطات الاتحاد التدريسية وجهوده المتواصلة لتأهيل واعداد كوادر التأمين، نظم الاتحاد خلال الشهرين الأخيرين تشرين الثاني وكانون الأول من عام ٢٠١١ برنامجين للتدريب الأول على المستوى التأهيلي في مجال التأمين وتطبيقاته في كافة فروع التأمين المتداولة والثاني على المستوى المتخصص تناول التطبيقات الفنية في مجال



**البرنامج التأهيلي «مبادئ وتطبيقات التأمين»**

سجل البرنامج التأهيلي «مبادئ وتطبيقات التأمين» الذي نظمته الاتحاد بالتعاون مع نقابة المحامين الأردنيين حضوراً مميّزاً بمشاركة (١٥٠) مشارك من المحامين أعضاء النقابة والمستشارين القانونيين وموظفي شركات التأمين الأردنية وقد أقيم في مقر الاتحاد للفترة ١٠/١ - ٢٦/١١/٢٠١١.





### نخبة تحاضر في مواضيع التأمين

تضمن البرنامج الذي امتد على مدار سبعة أسابيع وبواقع (٨٨) ساعة تدريبية جلسات عمل تناولت التأمين من كافة الجوانب وبفروعه المختلفة والتركيز على الجوانب القانونية والفنية والتسويقية في مجال مبادئ وأساسيات التأمين، التأمين البحري، تأمينات الحريق والهندسي، تأمين المركبات بشقيه الإلزامي والتكميلي، تأمينات الحوادث العامة، تأمينات الحياة والطبي وإعادة التأمين وتسويق التأمين. وقد حضر في البرنامج عدد من المختصين وذوي الخبرة العلمية والعملية في مجال القانون في الجامعات الأردنية ومن الكوادر المتقدمة في سوق التأمين الأردني.



م. غسان قضماني  
تأمين الحريق والحوادث العامة



أيمن خميس  
التأمين البحري وإعادة التأمين



د. غازي ابو عرابي  
مبادئ التأمين



وليد القطبي  
تأمين المركبات/ التكميلي



م. ماجد سيرات  
التأمين الهندسي



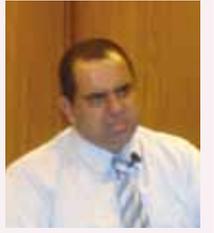
م. نظام الأشقر  
تسوية الخسائر



د. مأمون عكروش  
تسويق التأمين



فريد داود  
تأمينات الحياة والطبي



ماهر الحسين  
تأمين المركبات/ الإلزامي



المشاركون أثناء ورشة عمل مناقشة أسس الاكتتاب في التأمينات العامة



### الجهات المشاركة

الأردن	هيئة التأمين
	نقابة المحامين الأردنيين
	١٩ شركة تأمين أردنية
	المديرية العامة للدفاع المدني
	مكاتب تسوية الخسائر
	شركة البترول الوطنية
	شركة ترست العالمية للتأمين وإعادة التأمين
	شركة الاعتماد للخدمات التأمينية
فلسطين	الإتحاد الأردني لشركات التأمين
	شركة التأمين الوطنية
	شركة المجموعة الاهلية للتأمين
	شركة التكافل الفلسطينية للتأمين
	الدفاع المدني/السلطة الوطنية الفلسطينية
	شركة ترست العالمية للتأمين
السودان	وكلاء تأمين
	شركة سافانا للتأمين
سورية	شركة التأمين الدولية للتأمين (أروب)
تونس	الشركة التونسية للتأمين وإعادة التأمين «ستار»
لبنان	أروب للتأمين

### الدورة العربية «الأسس الفنية لتقييم الأخطار عند الاكتتاب وتسوية الخسائر في تأمينات الحريق»

بمشاركة ٧٥ مشاركاً من الأردن والدول العربية الشقيقة، أطلق الاتحاد الأردني لشركات التأمين البرنامج التدريبي المتخصص في تأمين الحريق بعنوان «الأسس الفنية لتقييم الأخطار عند الاكتتاب وتسوية الخسائر في تأمينات الحريق» للفترة ١١/٢٧ - ٢٠١١/١٢/١، وقد شهد البرنامج اقبالا لافتاً من الكوادر التأمينية العاملة في هيئة التأمين، شركات التأمين الأردنية، والمديرية العامة للدفاع المدني، ومكاتب تسوية الخسائر ومن الأسواق العربية في كل من فلسطين، لبنان، السودان، سوريا وتونس.

تركز البرنامج على تغطية الأسس الفنية لتأمينات الحريق والشروط والاستثناءات التي تغطيها وثيقة الحريق القياسية وتطبيق عملية الاكتتاب وتقييم الأخطار وتحديد السعر واجراءات تسوية الخسائر. الاضافة النوعية في البرنامج هو الزيارات الميدانية التي نظمت للمشاركين الى مقر مديرية الدفاع المدني للتعرف على المهام التي تقوم بها المديرية وللوقوف على عملية مكافحة حوادث الحريق والاطلاع على الدور الذي تقوم به مديرية التخطيط ومديرية الوقاية والحماية واصدار التقرير الذي يعتبر الأساس في تسوية تعويض المتضررين من قبل شركات التأمين، كما نظمت زيارة ميدانية الى مجمع الفنادق في منطقة البحر الميت برفقة أحد المهندسين المتخصصين لمشاهدة عملية الكشف على المنشآت وتقييم الأخطار وآلية تنظيم التقرير النهائي.





المشاركون في زيارة علمية سياحية لمجمع الفنادق في البحر الميت لاجراء عملية الكشف وتقدير الأخطار (Pre Risk Survey)



زيارة الى مقر المديرية العامة للدفاع المدني للوقوف على دور أجهزة الدفاع المدني في مكافحة حوادث الحريق واصدار التقرير وأهميته في تسوية التعويضات

## الأردن ملتقى..... للثقافة العربية

الاستقبال وكرم ضيافة الشعب الأردني وأبدوا اعجابهم بهذا البلد الجميل وبالنهضة العمرانية التي يشهدها متمنين العودة في مناسبات قادمة لزيارة الأماكن السياحية التي لم يتسع وقتهم لزيارتها. وتواصل الحديث مع المشاركين عن تطورات سوق التأمين في الدول العربية المشاركة والتحديات التي تواجه أعمال تأمين الحريق. وفيما يلي مقتطفات من الحوار:-

**رسالة التأمين**، رصدت آراء الضيوف وأجرت حواراً مع الوفود العربية المشاركة وقد تصدر الحوار السؤال عن تقييم البرنامج التدريبي حيث أجمع المشاركون على نجاح البرنامج وأعربوا عن ارتياحهم للمشاركة والاستفادة الكبيرة من المواضيع المتخصصة في تأمين الحريق وربطها بالجانب التطبيقي من خلال ورش العمل والحالات الدراسية والزيارات الميدانية. وعن الانطباعات التي تركتها زيارتهم للأردن، ثمن المشاركون حفاوة



المشاركون من تونس ولبنان وسوريا



وأضاف زميله مؤيد بالله غرني من سوريا تعود بدايات التأمين في سوريا إلى الخمسينيات وشهد في الآونة الأخيرة تطورات على صعيد التشريعات وأهمها تنظيم العمل بالتأمين المصري كما شهد السوق زيادة في حجم أقساط التأمين بسبب تحسن الوعي التأميني لدى الأفراد.

عن سوق التأمين اللبناني حدثنا المشارك طارق بربور قائلاً أن السوق يزدهم بشركات التأمين ومن أبرز المستجدات التشريعية صدور قانون التأمين الإلزامي، أما فرع الحريق فانه مربح وأسعاره منخفضة بسبب المنافسة. تحدثت بلقيس الصغاري من تونس قائلة التنافس السعري أبرز تحديات سوق التأمين التونسي وعدم تركيز الشركات على نوعية الخدمة المقدمة، وشاركها الحديث محمد الكوكي مشيراً أن تأمين الحريق الزامي إلى جانب المسؤوليات المدنية والمسؤولية العشرية ولدينا في السوق حجم أقساط كبير ولكن يسود السوق جو التنافس الحاد.

وقال وضاح علي من سوريا المنافسة أبرز السمات في سوق التأمين السوري وعدم الوعي بأهمية تأمين الحريق بين المؤسسات الصناعية لذلك تبقى حصته صغيرة نسبياً في السوق أمام تأمين المركبات الذي يستحوذ على أعمال السوق.

تحدثت المشارك بشير المختار من السودان عن سوق التأمين قائلاً في السودان ١٦ شركة تأمين ملزمة قانوناً بالعمل بنظام التأمين التكافلي، وأضافت المشاركة مواهب عباس ان فرع الحريق مزدهر بسبب ارتفاع وعي الأفراد خاصة وان حوادث الحريق قليلة وأبرز التحديات المنافسة على الأسعار واحتكار السوق من بعض الشركات، وختمت حديثها: أتطلع إلى استمرار التعاون مع سوق التأمين الأردني في مجال التدريب ونشر الوعي التأميني والتواصل بين كوادر التأمين.



المشاركون من السودان



الوفد المشارك من فلسطين

في برامج أنواع التأمين الأخرى. واتفق كل من طارق عمرو وفادي قديمات وديما عطالله ونضال زايد، على ان دخول شركات جديدة للسوق زاد من حدة التنافس خاصة في الأسعار ويتضح أثرها في تأمينات الحريق في العطاءات الكبيرة، ودعوا إلى تكثيف الجهود لنشر الوعي التأميني بين الأفراد.

ضمن الوفد الفلسطيني عرض كل من محمود حمدان ومحمد عبد الرزاق تطورات السوق قائلين: شهد السوق الفلسطيني تطوراً وتنظيماً بعد عام ١٩٩٣ نتيجة صدور حزمة التشريعات التنظيمية والرقابية آخرها عام ٢٠٠٥ بصدر قانون تنظيم أعمال التأمين ولا يزال السوق يواجه عدد من التحديات أبرزها ضعف الوعي التأميني حيث ان الثقافة التأمينية تركز على الأنواع الإلزامية مثل المركبات والعمال أكثر من بقية الأنواع كما يسيطر على السوق الجو التنافسي للأسعار بوجود أكثر من ٦ شركات تأمين.

وأضاف المشارك محمد صقر بالرغم من التنافس وانخفاض الأسعار محدودية الممتلكات المؤمنة الا ان فرع تأمين الحريق يحقق أفضل النتائج في السوق حيث يقدر إجمالي أقساط الحريق بنحو ٥٠ مليون دولار وإجمالي التعويضات نحو ١٢ مليون.

من جانبه قال محمد عموص لدينا كوادر فنية مؤهلة للاكتتاب وأبرز التحديات المنافسة والمباينة بالمطالبات التي ترهق الشركات إضافة إلى الظروف الاقتصادية وانعكاساتها على الاستثمارات ودعا المشارك أمجد علي ان يكون هناك تخطيط استراتيجي لتطوير صناعة التأمين في كل الأسواق العربية سيما وان التأمين يعتبر من ركائز اقتصاد الدول. وختم حديثه بالإشادة بالبرنامج التدريبي بوصفه كان جامعاً لكافة المعلومات التي كنت أرغب بالحصول عليها في تأمين الحريق وأتمنى ان أشارك

## حفل عشاء تكريمي في فندق Le Royal وتوزيع شهادات التخرج على المشاركين



عادل الطراونة، عضو مجلس النقابة،



ماهر الحسين، مدير الاتحاد،



مازن رشيدات «نقيب المحامين»



عثمان بدير «رئيس الاتحاد»

تكريماً للمشاركين أقام الاتحاد في فندق Le Royal / عمان حفل عشاء تخلله توزيع الشهادات على المشاركين بعد اجتيازهم واكمالهم متطلبات التدريب وقد شارك في حفل التخرج نقيب المحامين السيد مازن رشيدات ورئيس الاتحاد الأردني لشركات التأمين السيد عثمان بدير ومدير الاتحاد السيد ماهر الحسين والمحاضرون،

وبمستوى التعاون مع الاتحاد مبيناً أهمية المواضيع التي طرحت ومساهمتها في توسيع المعرفة التأمينية للمحامين، كما دعا عضو مجلس النقابة مقرر لجنة الدورات والتعليم المستمر السيد عادل الطراونة الى أهمية مواصلة التعاون ما بين الاتحاد والنقابة لاقامة المزيد من البرامج الأكثر تخصصاً في مجالات التأمين والتركيز على البعدين القانوني والفني، مثمناً دور الاتحاد وجهوده

وبحضور عدد كبير من الضيوف تخلل الحفل كلمات ترحيبية ألقاها كل من رئيس الاتحاد السيد عثمان بدير ومدير الاتحاد السيد ماهر الحسين أكداً من خلالها على ان التدريب يعتبر من أولويات الاتحاد ونحرص في تنفيذه بتميز في المنهجية والأسلوب لاعداد الكوادر المهنية على المستويين المحلي والعربي. ومن جانبه أشاد نقيب المحامين السيد مازن رشيدات بالبرنامج التدريبي



الاتحاد الأردني لشركات التأمين



قريباً.....

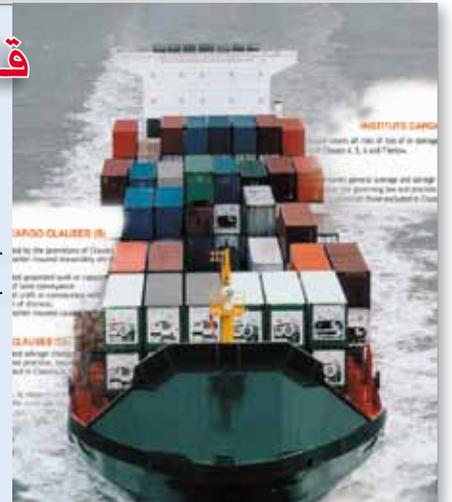
### البرنامج التدريبي على المستوى العربي «التأمين البحري وتطبيقاته من الجانبين الفني والقانوني»

ثلاثة أيام للفترة ١/٣٠ - ٢٠١٢/٢/١ - القاعة الرئيسية في مقر الاتحاد

- البرنامج مخصص للكوادر العاملة في مجال التأمين البحري، والقانونيين، وجميع المهتمين في شؤون النقل البحري.
- مواضيع البرنامج والمحاضرون: تأمينات النقل والمبادئ الأساسية للتأمين البحري (السيد فداء سلطان)، الشروط المعهدية ومستجدياتها والاتفاقية الدولية (السيد صالح بدار)، التعرف على اجراءات الكشف وتسوية الخسائر من خلال زيارة ميدانية الى منطقة سحاب (م. نظام الأشقر)، إعادة التأمين البحري (م. غسان قضماني)، المطالبات القانونية وحجز البواخر (السيد ماهر الحسين).

لمزيد من المعلومات والاشتراك في البرنامج يرجى زيارة الموقع الإلكتروني [www.joif.org](http://www.joif.org)

للاستفسار يرجى الاتصال على هاتف: ٩٦٦٦ ٥٦٨ ٩٦٦٦ + فرعي: ٣٠٧، ٣٠٥، ٣٠٤، ٣٠٢، ٣١٦



# مؤثرات عالمية

بنسبة ٧٥,٤٪ حصة الدول العشر الأوائل في التأمين

وتنتج ما مجموعه (٣,٢٦٩,٤٧٧) مليون دولار أمريكي من إجمالي أقساط التأمين العالمي لعام ٢٠١٠

الترتيب	الدولة	أقساط التأمين (مليون دولار أمريكي)			نسبة التغير عن عام ٢٠٠٩ %
		تأمينات عامة	تأمين الحياة	المجموع	
١	الولايات المتحدة الأمريكية (١)	٦٥٩.٩١٥	٥٠٦.٢٢٨	١.١٦٦.١٤٣	١,٤٢
٢	اليابان (٢)	١١٦.٤٨٩	٤٤٠.٩٥٠	٥٥٧.٤٣٩	٦,٧٦
٣	بريطانيا	٩٦.١٩١	٢١٣.٨٣١	٣١٠.٠٢٢	-٠,٦٩
٤	فرنسا	٨٧.٦٥٤	١٩٢.٤٢٨	٢٨٠.٠٨٢	-١,٣٩
٥	المانيا	١٢٤.٩٤٩	١١٤.٨٦٨	٢٣٩.٨١٧	-٠,٠٥
٦	الصين	٧١.٦٢٨	١٤٢.٩٩٩	٢١٤.٦٢٧	٣١,٦٣
٧	إيطاليا	٥٢.٢٨٥	١٢٢.٠٦٣	١٧٤.٣٤٨	٢,٩٤
٨	كندا (٣)	٦٣.٩٤٧	٥١.٥٧٤	١١٥.٥٢١	١٦,١١
٩	كوريا الجنوبية (٢)	٤٣.٢٩١	٧١.١٣١	١١٤.٤٢٢	١٦,٢٥
١٠	هولندا	٧١.٩٥٤	٢٥.١٠٢	٩٧.٠٥٦	-٦,١٤
	المجموع	١.٣٨٨.٣٠٣	١.٨٨١.١٧٤	٣.٢٦٩.٤٧٧	

١- أقساط تأمين الحياة تم تكميلها بالأقساط المقدرة لأعمال تأمين التقاعد الجماعي والذي لم يتم شموله في إحصائيات بعض المناطق منذ عام ٢٠٠١، أقساط التأمينات العامة تتضمن التمويل الحكومي.

٢- السنة المالية من ٢٠١١/٣/٣١ - ٢٠١٠/٤/١

٣- أقساط تأمينات الحياة بالصافي.

## أقساط التأمينات العالمية (تأمينات الحياة وغير الحياة) للفترة ١٩٩٤ - ٢٠١٠ (بملايين الدولارات)

السنة	تأمينات غير الحياة (١)	نسبة النمو %	تأمين الحياة	نسبة النمو %	المجموع	نسبة النمو %
١٩٩٤	٨٤٦.٦٠٠		١.١٢١.١٨٦		١.٩٦٧.٧٨٦	
١٩٩٥	٩٠٦.٧٨١	٧	١.٢٣٦.٦٢٧	١٠,٣	٢.١٤٣.٤٠٨	٨,٩
١٩٩٦	٩٠٩.١٠٠	٠,٢٦	١.١٩٦.٧٣٦	٣,٢-	٢.١٠٥.٨٣٦	١,٨-
١٩٩٧	٨٩٦.٨٧٣	١,٣-	١.٢٣١.٧٩٨	٢,٩	٢.١٢٨.٦٧١	١
١٩٩٨	٨٩١.٣٥٢	٠,٦٢-	١.٢٧٥.٠٥٣	٣,٥	٢.١٦٦.٤٠٥	١,٨
١٩٩٩	٩١٢.٧٤٩	٢,٤	١.٤٢٤.٢٠٣	١١,٧	٢.٣٣٦.٩٥٢	٧,٩
٢٠٠٠	٩٣٦.٥٠٣	١,٥	١.٥١٨.٤٠١	٦,٦	٢.٤٤٤.٩٠٤	٤,٦
٢٠٠١	٩٦٩.٩٤٥	٤,٧	١.٤٤٥.٧٧٦	٤,٨-	٢.٤١٥.٧٢١	١,٢-
٢٠٠٢	١.٠٩٨.٤١٢	١٣,٢	١.٥٣٤.٠٦١	٦,١	٢.٦٣٢.٤٧٣	٩
٢٠٠٣	١.٢٦٨.١٥٧	١٥,٥	١.٦٧٢.٥١٤	٩	٢.٩٤٠.٦٧١	١١,٧
٢٠٠٤	١.٣٩٧.٥٢٢	١٠,٢	١.٨٦٦.٦٣٦	١١,٦	٣.٢٦٤.١٥٨	١١
٢٠٠٥	١.٤٥٢.٠١١	٣,٩	١.٩٧٣.٧٠٣	٥,٧	٣.٤٢٥.٧١٤	٤,٩
٢٠٠٦	١.٥٤٩.١٠٠	٦,٧	٢.١٢٥.٧٩١	٧,٧	٣.٦٧٤.٨٩١	٧,٣
٢٠٠٧	١.٦٨٥.٧٦٢	٨,٨	٢.٤٤١.٨٢٣	١٤,٩	٤.١٢٧.٥٨٥	١٢,٣
٢٠٠٨	١.٧٨٠.٧٧٦	٥,٦	٢.٤٣٩.٢٩٤	٠,١-	٤.٢٢٠.٠٧٠	٢,٢
٢٠٠٩	١.٧٤٢.١٩٣	٢,٢-	٢.٣٦٧.٤٤٢	٢,٩-	٤.١٠٩.٦٣٥	٢,٦-
٢٠١٠	١.٨١٨.٨٩٣	٤,٤	٢.٥٢٠.٠٧٢	٦,٤	٤.٣٣٨.٩٦٥	٥,٥٨

(١) تشمل تأمينات الحوادث والصحي

# عن أعمال التأمين\*

## نتائج أعمال التأمين في ٤٠ دولة

الدولة	السكان (مليون نسمة)	الناتج المحلي (مليار دولار أمريكي)	% مساهمة التأمين في الناتج المحلي	حصة الفرد من أقساط التأمين (دولار أمريكي)	أقساط التأمين (مليون دولار أمريكي)		الدولة
					الحياة	غير الحياة	
١	السعودية	٢٦,٢	٤٣٥	١,١	١٧٨,٤	٣٤٠	٤.٦٨٢
٢	الجزائر	٣٥,٤	١٥٢	٠,٨	٣٢,٨	٨٧	١.١٦٢
٣	الأردن	٦,٥	٢٧	٢,١	٨٩,١	٥١	٥٧٧
٤	مصر	٨٤,٥	٢١٩	٠,٧	١٨,٨	٦٤٧	١.٥٨٥
٥	الكويت	٣,١	١٣٣	٠,٥	٢٣٥,٥	١٤٩	٧١٨
٦	لبنان	٤,٣	٣٩	٢,٨	٢٥٢,٥	٢٦٢	١.٠٧٤
٧	المغرب	٣٢,٤	٩٢	٢,٨	٨٠,٠	٨٢٧	٢.٥٩١
٨	عمان	٢,٩	٥٧	١,٣	٢٦٠,٨	١٢٩	٧٥٨
٩	البحرين	١,٢	٢٢	٢,٨	٥٢٧,٠	١٧٣	٦٠٦
١٠	تونس	١٠,٤	٤٥	١,٧	٧٤,٨	١٠٢	٧٧٥
١١	الإمارات العربية المتحدة	٤,٧	٢٨٠	٢,١	١.٢٤٨,١	٩٣٦	٥.٨٧٥
١٢	الولايات المتحدة الأمريكية	٣١٠,٢	١٤.٦٤١	٨,٠	٣.٧٥٨,٩	٥٠٦.٢٢٨	١.١٦٦.١٤٣
١٣	كندا	٣٣,٩	١.٥٧٤	٧,٣	٣.٤٠٨,٧	٥١.٥٧٤	١١٥.٥٢١
١٤	بريطانيا	٦٢,٢	٢.٢٥١	١٢,٤	٤.٤٩٦,٦	٢١٣.٨٣١	٣١٠.٠٢٢
١٥	فرنسا	٦٤,٩	٢.٥٨٠	١٠,٥	٤.١٨٦,٦	١٩٢.٤٢٨	٢٨٠.٠٨٢
١٦	ألمانيا	٨١,٨	٣.٣٠٦	٧,٢	٢.٩٠٣,٨	١١٤.٨٦٨	٢٣٩.٨١٧
١٧	إيطاليا	٦٠,٤	٢.٠٥٢	٨,١	٢.٧٦٦,١	١٢٢.٠٦٣	١٧٤.٣٤٨
١٨	سويسرا	٤٦,١	١.٤٠٩	٥,٤	١.٦٥٠,٢	٣٤.٦٧٤	٧٦.٠٨٢
١٩	بلجيكا	١٠,٩	٤٦٦	٨,٨	٣.٧٨٢,٦	٢٧.٣٨٠	٤١.١٠٣
٢٠	سويسرا	٧,٩	٥٢٤	٩,٩	٦.٦٣٣,٧	٢٨.٨٠٩	٥٢.١١٩
٢١	أيرلندا	٤,٥	٢٠٨	٩,٢	٤.٢٩٦,٦	٣٩.٢٩٦	٤٧.٩٠٢
٢٢	السويد	٩,٤	٤٥٦	٨,٤	٤.٠٨١,٧	٢٩.٤١١	٣٨.٢١٧
٢٣	الدنمارك	٥,٥	٣١١	٩,١	٥.٠٨٤,٢	١٩.٠٠٦	٢٩.٤٤٩
٢٤	روسيا	١٤٠,٣	١.٨٠٣	٢,٣	٢٩٦,٨	٩٠١	٤١.٦٤٣
٢٥	هولندا	١٦,٦	٧٨٤	١٢,٤	٥.٨٤٥,٣	٢٥.١٠٢	٩٧.٠٥٦
٢٦	بولندا	٣٨,٢	٤٧٦	٣,٧	٤٦٥,٥	٨.٩٧٧	١٧.٧٦٣
٢٧	تركيا	٧٥,٨	٧٢٩	١,٣	١٢١,٦	١.٤٣٤	٩.٢٢٠
٢٨	هنغاريا	١٠,٠	١٣٤	٣,٠	٣٩٩,٧	٢.١٣٧	٣.٩٩٨
٢٩	اليابان	١٢٧,٠	٥.٥١٩	١٠,١	٤.٣٩٠,٢	٤٤٠.٩٥٠	٥٥٧.٤٣٩
٣٠	كوريا الجنوبية	٤٨,٩	١.٠٢٢	١١,٢	٢.٣٣٩,٤	٧١.١٣١	١١٤.٤٢٢
٣١	الصين	١٣٥٥,٢	٥.٦٤٨	٣,٨	١٥٨,٤	١٤٢.٩٩٩	٢١٤.٦٢٧
٣٢	الهند	١٢١٦,٥	١.٥٢٦	٥,١	٦٤,٤	٦٧.٨١٠	٧٨.٣٧٢
٣٣	اسرائيل	٧,٣	٢١٧	٥,٢	١.٥٣٤,٠	٥.٥٨٢	١١.١٧٥
٣٤	ماليزيا	٢٨,٠	٢٤٦	٤,٨	٤٢١,١	٧.٩١٠	١١.٧٧٨
٣٥	اندونيسيا	٢٣٢,٨	٧٠٧	١,٥	٤٥,٨	٧.٢٠٢	١٠.٦٦٣
٣٦	إيران	٧٥,١	٤٢٥	١,٢	٦٧,٨	٣٥١	٥.٠٨٧
٣٧	باكستان	١٨٤,٨	١٧٢	٠,٧	٦,١	٥٨٧	١.١٣١
٣٨	استراليا	٢١,٥	١.٢٣٥	٥,٩	٣.٣٦٩,٢	٣٨.٠٤٥	٧٢.٥٧٣
٣٩	نيوزلندا	٤,٣	١٤٠	٦,٠	١.٩٣٧,٣	١.٢٣٩	٨.٣٣٧
٤٠	جنوب افريقيا	٥٠,٥	٣٦٠	١٤,٨	١.٠٥٤,٧	٤٣.١٨٦	٥٣.٢٩٧

\* المصدر: مجلة سيجما رقم ٢ لسنة ٢٠١١ والأعداد السابقة الصادرة عن شركة Swiss Re.

( رَبِّغَارِقُونَآ جَلِيَّ )



## شركة التأمين الإسلامية م.ع.م

### أول شركة تأمين إسلامي ( في الأردن )

تعاهد الله ثم تعاهد كل من دعم ويدعم مسيرة الاقتصاد الإسلامي عامة ومسيرة التأمين الإسلامي خاصة بأن تحافظ على التزامها بأحكام الشريعة الإسلامية في جميع أعمالها ، وأن تبقى في خدمة عملائها على الوجه الأكمل وبما يرضي الله تبارك وتعالى كما عودتكم دائماً منذ تأسيسها عام ١٤١٦ هـ - ١٩٩٦ م .

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



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

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

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

البريد الإلكتروني : [islamicinsurance@orange.jo](mailto:islamicinsurance@orange.jo) \*\*\*\*\* الموقع الإلكتروني : [www.islamicinsurance.jo](http://www.islamicinsurance.jo)

فرع الوحدات :	تلفاكس : ٥٩٩٤ ٤٧٥-٠٦	فرع جنوب عمان :	تلفاكس : ١٥٤٧ ٤٠٢-٠٦
موبايل :	٥٠٢٤٢ ٧٩٥٠٥٠	موبايل :	٤٣٢ ٧٧٧٩١٨
فرع ماركا :	تلفاكس : ١٢٠٠ ٤٨٨-٠٦	فرع السلط :	تلفاكس : ٠٠٩٦ ٣٥٠-٠٥
موبايل :	٧١١٩ ٧٩٥٥٤٧	موبايل :	١٢٧ ٧٩٧٥٩٨
وكالة الزرقاء :	تلفاكس : ٣٤٣٤ ٣٩٨-٠٥	فرع غرب اربد :	تلفاكس : ٥٠٠٥ ٧٣١-٠٢
موبايل :	٧٧٤٠ ٧٩٥٥٩٧	موبايل :	٣٦٨٢ ٧٩٧٩٤٣
فرع عجلون :	تلفاكس : ٢٠٧٠ ٦٤٢-٠٢	فرع الصريح :	تلفاكس : ٢٧٨٣ ٧٠٢-٠٢
موبايل :	١٤١ ٧٩٥٠٥٠	موبايل :	٥٠٥٩ ٧٩٥١٠٥

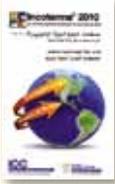
رؤى إسلامية لخدمات تأمينية

لليادة والعطاء في خدمة الاقتصاد الإسلامي

"التعاون رسالتنا والتكافل غايتنا"



# اضفنا الى مكتبة الاتحاد



**مصطلحات التجارة الدولية الانكوتيرمز ٢٠١٠ التي تم وضعها من قبل غرفة التجارة الدولية**  
(قواعد غرفة التجارة الدولية لاستخدام المصطلحات التجارية والمحلية والدولية) - غرفة التجارة الدولية ٢٠١٠ - الاردن  
يقع الكتاب في ١٢٨ صفحة باللغتين العربية والانجليزية ويتناول مجموعة من المصطلحات التجارية تستخدم في المعاملات التجارية المتبادلة ما بين مؤسسات الاعمال في عقود بيع البضائع كما تصنف قواعد الانكوتيرمز بشكل رئيسي المهام والتكاليف والمخاطر المتعلقة بتسليم البضائع من البائعين الى المشترين.

## التأمين الالزامي من حوادث المركبات (دراسة مقارنة) د. مراد علي الطراونة - الاردن - ٢٠١٠

يقع الكتاب في ٣٨٧ صفحة ويتناول المفهوم العام للتأمين الالزامي (الاجباري) على المركبات من حيث نطاق تطبيق التأمين الالزامي على المركبات والحوادث المتمثلة في ماهية المركبة الخاضعة للتأمين الالزامي ومفهوم المركبة والمفهوم التشريعي للمركبة ومفهوم الطريق اضافة الى اطار تطبيق قانون التأمين الالزامي (الاجباري) من المسؤولية عن حوادث المركبات من حيث المسؤولية التي يغطيها التأمين الالزامي واساس المسؤولية المدنية والمسؤولية العقدية والتقصيرية في التأمين الالزامي (الاجباري) والاضرار التي يشملها التأمين الالزامي والاضرار المستثناه والدعوى المباشرة.



## دور الدراسات الاكتوارية في تحديد الاقساط وتقييم المخاطر لتأمين الحياة في الاردن (رسالة ماجستير) - الطالب عمر شديفات - ٢٠١١

تقع الرسالة في ١٧٢ صفحة وتتناول اهداف الدراسات الاكتوارية ومزاياها وعيوبها ومخاطرها وانواعها اضافة الى اقساط ومخاطر تأمين الحياة ومناقشة وتحليل النتائج والفرضيات وتختتم الدراسة بتوصيات لشركات التأمين التي تمارس تأمينات الحياة.



## اساسيات العرض والتقديم الفعال (مدخل تطبيقي) د. بشير العلاق - الاردن - ٢٠١٠

يقع الكتاب في ٢٣٠ صفحة ويضم نبذة عن العرض والتقديم ومفهومه وجوهره وفلسفته، كما يبحث في دور الاتصال في تفعيل عملية العرض والتقديم واساليب التعامل مع الانماط المختلفة للزبائن ومتطلبات ومراحل العرض والتقديم الفعال.



## الخطأ في المسؤولية الطبية المدنية (دراسة مقارنة) د. اسعد عبيد الجميلي - الاردن - ٢٠٠٩

يقع الكتاب في ٤٧٩ صفحة ويتناول الكتاب تأصيل فكرة الخطأ في المسؤولية الطبية وطبيعة الخطأ الطبي العقدي وصور الخطأ الطبي واثباته.



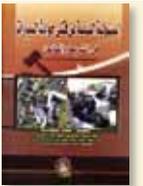
## موسوعة تيسير الزعيبي القانونية (الجامع المتين للانظمة والقوانين) المحامي تيسير الزعيبي - الاردن - ٢٠١٠

تقع الموسوعة في ١٩٢٨ صفحة تتناول قوانين المملكة الاردنية الهاشمية اضافة الى انظمتها الاكثر استعمالاً واحتياجاً منذ تأسيسها لغاية الان حيث تحتوي على ما يزيد عن خمسمائة قانوناً ونظاماً وتعليمات في كتاب واحد بتشريعات معدلة ومنقحة ومواكبة لجميع التعديلات والتغييرات التي طرأت عليها منذ عام ١٩٢١ لغاية عام ٢٠١٠.



## المسؤولية عن قتلى حوادث السيارات في الشريعة والقانون د. محمد احمد شحاته - مصر - ٢٠١٠

يقع الكتاب في ١٣١ صفحة ويبحث الكتاب في التعريف بالقتل الناشئ عن حوادث السيارات واساس المسؤولية عن القتل بسبب حوادث السيارات وانواعها كما يتناول اشخاص المسؤولية واحكام النقص.



## التأمين في التطبيق والقانون والقضاء (بعد التنقيح) المحامي بهاء بهيج شكري - الاردن - ٢٠١٠

يقع الكتاب في جزئين يتناول الجزء الاول نظام التأمين من حيث التعريف بنظام التأمين والمحفظة التأمينية وانواعها اما الجزء الثاني يتحدث عن عقد التأمين من حيث تعريفه وتكوينه بالاضافة الى وثائق عقد التأمين وشروطه وآثاره والمستفيدون من عقد التأمين وانتقال العقد وانقضائه ويضم الكتاب ملحق بقوانين التأمين في كل من (العراق - مصر - الاردن - سوريا - لبنان - المملكة المتحدة).



## عدنان الشрман مديراً عاماً للشركة الأردنية الإماراتية للتأمين



قرر مجلس إدارة الشركة الأردنية الإماراتية للتأمين تعيين السيد عدنان الشрман بمنصب المدير العام للشركة اعتباراً من تاريخ ٢٠/١١/٢٠١١. والسيد عدنان يحمل شهادة البكالوريوس في الإدارة العامة والحاسبة ويتمتع بخبرة واسعة في أعمال التأمين داخل وخارج الأردن تتجاوز العشرين عاماً وشغل العديد من المناصب آخرها مساعد مدير عام شركة الصقر للتأمين في الإمارات العربية المتحدة.

تتقدم أسرة نشرة «رسالة التأمين» بأجمل التهاني والتبريكات للسيد عدنان وتتمنى له التوفيق في مهامه الجديدة ولشركته دوام التقدم والنجاح.

## فارس سامي قموه مديراً عاماً لشركة الأردن الدولية للتأمين وتعيين محمود المطارنة ومنال جرار نائبين للمدير العام

تم تعيين السيد فارس سامي قموه مديراً عاماً لشركة الأردن الدولية اعتباراً من تموز ٢٠١١.

ويذكر أن السيد فارس يحمل شهادتي الماجستير في إدارة الأعمال من جامعة كولومبيا/نيويورك والهندسة من جامعة رينسلر/نيويورك وشغل منصب مدير عام شركة المجموعة المتحدة للإدارة والاستشارات وعمل مع بنك مورغان ستانلي للاستثمارات في لندن ومستشار إداري مع شركة Accenture في



نيويورك ومدير استثمار لشركة تابعة لبنك الكويت الوطني في دبي وشغل منصب عضو مجلس إدارة في شركة الأردن الدولية للتأمين منذ عام ٢٠٠٩.



وقررت الشركة ترقية اثنين من كوادرها المتقدمة هم كل من السيد محمود المطارنة الى منصب نائب المدير العام للتأمينات العامة والهندسية وإعادة التأمين.

ويذكر أن السيد محمود حاصل على شهادة دبلوم في التأمين ولديه خبرة واسعة في مجال التأمين وإعادة التأمين لمدة ٣٦ عاماً منها عمله لدى شركة أبو ظبي الوطنية للتأمين.



كما تم ترقية السيدة منال جرار بمنصب نائب المدير العام لتأمينات البحري والنقل والمركبات والتأمين الصحي والحياة.

وهي حاصلة على دبلوم عالي اقتصاد وعلى شهادة بكالوريوس آداب ولديها خبرة واسعة في مجال التأمين وشغلت عدة مناصب إدارية في الشركة وهي نائب رئيس اللجنة التنفيذية للتأمين البحري في الاتحاد الأردني لشركات التأمين.

وبهذه المناسبة، تتقدم أسرة نشرة رسالة التامين بأحر التهاني والتبريكات للسيد فارس قموه ولناقبيه وتتمنى لهم وللشركة النجاح والازدهار.

## تأسيس أول شركة في الجزائر للتأمين على الأفراد والصحة



وافقت وزارة المالية الجزائرية على إنشاء أول شركة تأمين على الأفراد والصحة، برأس مال مشترك ما بين بنك التنمية المحلية والفلاحة بنسبة ١٥٪، والشركة الجزائرية للتأمين بنسبة ٣٤٪، ومع شركة «ماسيف» الفرنسية بنسبة ٤١٪.

ويأتي تأسيس الشركة على خلفية إلزامية الحكومة للفصل بين نشاطات التأمين على الأخطار والتأمين على الأفراد، حيث أزم القرار الحكومي على الفصل بين نشاطات التأمين على الأخطار والخسائر المادية، والتأمين على الأفراد وعلى الحياة والتضامن، كما تضمن القرار إلزامية رفع رأس مال شركات التأمين على الأخطار إلى ٣٠ مليون دولار، وشركات التأمين على الأفراد مطالبة برفعه إلى ١٥ مليون دولار، مما اضطرت الشركات الـ ١٦ العاملة في قطاع التأمين بالجزائر، منها ٤ عمومية تستحوذ على ٧٠٪ من النشاط الى اتخاذ الاجراءات الكفيلة للاستجابة لشرط الحكومة. ويمثل فرع التأمين على الأشخاص ١٠٪ فقط من الإنتاج العام لقطاع التأمينات الذي بلغ إجمالاً ٧٠ مليار دينار جزائري خلال عام ٢٠١٠.

وتعزى الأسباب الى غياب ثقافة التأمين لدى الأفراد الجزائريين. وشهدت أعمال شركات التأمين في الجزائر تراجعاً بنسبة ١,٢٪ خلال الأشهر الثلاثة الأولى من عام ٢٠١١ حيث وصلت الى نحو ٢٤ مليار دينار جزائري (٣٢٥ مليون دولار). وتعود أسباب الانخفاض الى تراجع فروع التأمينات في مجال النقل البري والجوي والبحري بنسبة ٤,٢٧٪ والحوادث والأخطار بنسبة ١٣,٧٪.

## أعمال تأمينات الحياة مرشحة للنمو في لبنان

توقع تقرير مؤسسة Business Monitor International (BMI) الصادر عن بنك عودة في لبنان عن نمو قوي سيشهده السوق في أعمال تأمينات الحياة للفترة ٢٠١١-٢٠١٥ ويقدر التقرير ان اجمالي الأقساط في لبنان عام ٢٠١٠ يبلغ ١,٢٥٩ بليون دولار ويشمل أقساط التأمينات العامة بمبلغ ٨٥٩,٧ مليون دولار وأقساط تأمينات الحياة بمبلغ ٣٩٩,٢ مليون دولار وأن هذه الأرقام مرشحة لمزيد من النمو عام ٢٠١٥ لتصل الى ٢,٠٨٨ بليون دولار و١,٣٩٧ بليون والتوقع بعدم تغيير مساهمة أعمال التأمينات العامة في الناتج المحلي الاجمالي وبقائها بحدود ٢,٤٪ خلال عام ٢٠١٥ وارتفاع نصيب الفرد من أعمال تأمينات الحياة من ٩٥,٣ دولار الى ١٥٥,٣ دولار للفرد.

ومن جانب آخر اشار التقرير ان سوق التأمين اللبناني يعتبر صغيراً حيث لا تزال أعمال غير الحياة منخفضة بنسبة مساهمتها في الناتج المحلي ومعدل حصة الفرد من أقساط الحياة لا يزال متواضع مقارنة بالمؤشر العالمي بالرغم من ارتفاعه مقارنة بدول المنطقة ويتوقع التقرير نمو أعمال التأمين خاصة وأن تأثير الأزمة المالية كان طفيفاً على السوق اللبناني.

### نحو ٦٪ نمو سوق التأمين في سورية النصف لعام ٢٠١١

يشير تقرير الهيئة السورية للإشراف على التأمين عن نتائج أعمال شركات التأمين للنصف الأول من عام ٢٠١١ تحقق أقساط بلغت (١٠,٣٥٠,٩٤٢,٢٣٤) ليرة سورية بنسبة نمو ٥,٩٩٪ عن الفترة المقابلة من العام ٢٠١٠. وقد أظهرت نتائج فروع التأمين بالنسبة لتأمين السيارات الإلزامي الذي يشكل حوالي ٢٨٪ من إجمالي أقساط السوق انخفاض أقساطه بنسبة ١٩,١٪. أما تأمين السيارات الشامل فبلغت أقساطه (١,٤٢٠,٠٤٨,٢١٥) ليرة سورية ويشكل ١٣,٨٢٪ من إجمالي السوق وانخفضت أقساطه بنسبة ١٤,١٨٪ مقارنة مع العام الماضي.

وحقق التأمين الصحي أعلى الأقساط (ويشكل حوالي ٣٣,٥٥٪ من إجمالي السوق) ونما بنسبة ٢٣,٩٤٪ بأقساط بلغت (٣,٤٧٢,٥٣١,٠٨٢) ليرة سورية وأظهر تأمين النقل نمواً بنسبة ٩,٦٦٪، في حين وصلت أقساط تأمين الحريق الذي يشكل ١٢,٣٢٪ من إجمالي السوق لـ (١,٢٧٥,١٥١,٩٥٨) ليرة سورية بنمو بلغ ٩,٢٤٪ وتأمين الحياة بنسبة ١,٣٨٪ من إجمالي أعمال السوق وبلغت أقساطه (١٤٢,٣٤٩,٨٤٢) ليرة سورية وحقق نسبة نمو ١٩,٧٤٪. وتأمينات الحوادث العامة التي تشكل حوالي ١,٨٪ من إجمالي الأقساط حققت نمواً بلغ ٤٢,٨٩٪ في حين انخفضت أقساط تأمين المسؤوليات بنسبة ٥٢٪ وبلغت (٢٨,٠٥٦,٥٦٣).

ويشار ان المؤسسة العامة السورية للتأمين احتفظت بالحصة السوقية الأكبر من إجمالي الأقساط بين الشركات.



### ١٥٪ النمو المتوقع لسوق التأمين السعودي في ٢٠١١

شهد سوق التأمين في المملكة العربية السعودية قفزة نوعية خلال السنوات الأخيرة الماضية حيث سجل قطاع التأمين أرباح بلغت ١٦,٤ مليار ريال عام ٢٠١٠ وأشار تقرير شركة رنكوس (RNCOS) ان قطاع التأمين احتل مكاناً مميّزاً ليصبح احد اكبر الأسواق نمواً، بفضل عدة عوامل أدت الى نمو سوق التأمين مثل التأمين التكافلي والتأمين المصري، وبدعم كبير متوقع من التأمين الصحي الاجباري على المواطنين والمقيمين حيث يتوقع ان ينمو هذا السوق ١٥٪ خلال الأعوام من ٢٠١١ الى ٢٠١٤. وتوقع التقرير ان يتجاوز حجم أقساط التأمين المكتتبه في السوق السعودي عام ٢٠١٥ مبلغ ٣٠ مليار ريال وأن يصل معدل نمو حجم السوق خلال الفترة نفسها حوالي ٨٣,٢٪ مقارنة بالمعدل العالمي المتوقع الذي يبلغ ٥٢,٨٪ وسينعكس هذا النمو على حجم المشاريع والخدمات في القطاع، حيث تؤدي زيادة الوعي التأميني لدى المواطنين لفتح آفاق لمنتجات تأمينية جديدة. وأكدت الدراسة على ان أهمية التأمين للمنشآت التجارية تتمثل في حفظ رأس المال للشركات والمؤسسات عن طريق توزيع عبء تغطية المخاطر بينهم، ونقل الخطر من المنشآت التجارية إلى شركات التأمين مما يجعلها تتفرغ لعمليات التطوير والإنتاج، وعدم حاجة المنشآت التجارية لرصد مبالغ كبيرة لمواجهة الأخطار بوجود حماية متخصصة من شركات التأمين مدعومة بشركات عالمية لمواجهة خطر التوقف عن العمل عند الحاجة.



### ٣ مليارات دولار الخسائر الأولية لاعصار إيرين المغطاة بالتأمين



يقدر خبراء أن الخسائر الاقتصادية الناجمة عن اعصار «إيرين»، الذي ضرب السواحل الشرقية للولايات المتحدة الأمريكية مطلع عام ٢٠١١ ستصل الى عشرات المليارات من الدولارات وبقية تقديرية أولية ٧ مليارات دولار، فيما قدرت الخسائر التي سوف يغطيها التأمين نحو ٣ مليارات دولار فقط. وقد شكلت الفيضانات المدمرة والرياح الشديدة، واحدة من أكثر المخاطر وأكبر التهديدات لإعصار إيرين، الذي تراجع حدته وتحول إلى عاصفة استوائية. وتتفاوت تقديرات الخسائر، إذ تقدر السلطات الأمريكية تكاليف الأضرار الناجمة عن الرياح العاتية التي رافقت الإعصار بأكثر من مليار دولار، بينما انقطع التيار الكهربائي عن نحو ٤ ملايين نسمة، وقد وصل الاعصار الى كندا ليضرب مناطقها الشمالية.

## انتعاش تسويق التأمين عبر البنوك (Bancassurance) في المغرب

شهد سوق التأمين في المغرب خلال السنوات الأخيرة اهتماماً متزايداً بأنواع التأمين الأخرى، غير تأمين المسؤولية المدنية للسيارات الذي يسيطر على نحو ثلث إجمالي التأمين، ويرجع الفضل في ذلك إلى شبكات البنوك، التي أصبحت تسوق منتجات تأمين أخرى غير تلك المتداولة مثل التأمين الإجباري على السيارات، والتأمين الإجباري على المرض، وبعض الأنواع الأخرى من التأمينات التي يضطر المواطنون إلى اقتنائها لارتباطها بمنتجات أخرى، مثل التأمين على قروض السكن، التي يؤديها عدد كبير من المواطنين للحصول على قروض لاقتناء سكنهم، باعتبارها أقساطاً للتأمين على الحياة، إذ في حالة وفاة صاحب الشقة فإن شركة التأمين هي التي تتكف بأداء ما تبقى من الأقساط الشهرية.

شركات التأمين، ساهمت بدورها في ترويج المنتجات غير التقليدية، من خلال استراتيجية تسويقية خاصة عبر الشبكة البنكية، التي أصبحت تلعب دوراً أساسياً في توزيع وتسويق منتجات التأمين (bancassurance)، حيث تجاوز الحجم الإجمالي لهذا النشاط ٢ ملايين درهم خلال عام ٢٠٠٩.

وقد شهد قطاع التأمين نشاطاً ملحوظاً إذ وصل حجم معاملاته ما يفوق ١٧ مليار درهم، ما يجعل المغرب في المرتبة الثانية بعد جنوب إفريقيا على مستوى القارة الإفريقية، وكذا العالم العربي، لكنه ما يزال بعيداً بالمقارنة مع بلدان متقدمة، إذ لا يمثل سوق التأمين في المغرب سوى ٢,٩٪ من الناتج المحلي الإجمالي. لكن بالمقارنة مع بلدان مماثلة يمكن القول أن المغرب متفوق في هذا المجال، علماً بأن هناك إمكانيات كبيرة متوفرة لإمكانية النمو بالنظر إلى أن شرائح اجتماعية واسعة ما تزال تجهل هذه الوسيلة للدخار، خاصة في ما يتعلق بالتأمين على الحياة بالنسبة للأشخاص، وبعض المنتجات الأخرى التي أصبحت البنوك بشراكة مع شركات التأمين المسوق الرئيسي لها، وساهمت هذه الشراكة في إعادة هيكلة بنية سوق التأمين بالمغرب، إذ بعد أن كان نشاط فرع تأمين الحياة والرسالة لا يمثل سوى ٢٧٪ خلال عام ٢٠٠٦، أصبحت نسبته تتجاوز ٤٢٪، ليصل حجم أعماله الإجمالي ما يناهز ٦ مليارات درهم. ويرجع هذا التحسن بنسبة تفوق ٩٠٪ إلى النمو المضطرد للتأمين الشخصية التي فاقت لوحدها ٤ مليارات درهم.

ومن جانب آخر يظل التأمين على السيارات المسيطر على نشاط القطاع، إذ يمثل ٢٠,٧٢٪ من حجم أعمال القطاع خلال ٢٠٠٩، علماً بأن هذا النشاط يسجل منذ ٢٠٠٤ تراجعاً، إذ تراجع حصته بنسبة ٥,١٦٪، وذلك بسبب التطور الذي بدأ يسجل على مستوى باقي فروع النشاط الأخرى، خاصة تلك المرتبطة بالتأمين على الحياة وبعض المنتجات التي تسوقها المؤسسات البنكية.

ومع تزايد الوعي بأهمية التأمين لدى الفئات الاجتماعية، فإن هناك آفاقاً واعدة للقطاع في السنوات المقبلة، خاصة مع احتدام المنافسة بين الشركات العاملة في السوق.

شهد سوق التأمين في المغرب خلال السنوات الأخيرة اهتماماً متزايداً بأنواع التأمين الأخرى، غير تأمين المسؤولية المدنية للسيارات الذي يسيطر على نحو ثلث إجمالي التأمين، ويرجع الفضل في ذلك إلى شبكات البنوك، التي أصبحت تسوق منتجات تأمين أخرى غير تلك المتداولة مثل التأمين الإجباري على السيارات، والتأمين الإجباري على المرض، وبعض الأنواع الأخرى من التأمينات التي يضطر المواطنون إلى اقتنائها لارتباطها بمنتجات أخرى، مثل التأمين على قروض السكن، التي يؤديها عدد كبير من المواطنين للحصول على قروض لاقتناء سكنهم، باعتبارها أقساطاً للتأمين على الحياة، إذ في حالة وفاة صاحب الشقة فإن شركة التأمين هي التي تتكف بأداء ما تبقى من الأقساط الشهرية.

شركات التأمين، ساهمت بدورها في ترويج المنتجات غير التقليدية، من خلال استراتيجية تسويقية خاصة عبر الشبكة البنكية، التي أصبحت تلعب دوراً أساسياً في



## شركات إعادة العالمة تشتت صحة التسعير لاستمرار اتفاقياتها مع شركات التأمين المصرية

فتتوزع ملكيتها على نحو ٥٩٪ لقطاع الأعمال العام ونحو ٢٤٪ للأجانب والـ ١٧٪ الباقية للمستثمرين المصريين، ويصل إجمالي أصول الشركات وفق بيانات الهيئة إلى نحو ٣٧,٨ مليار جنيه في نهاية ٢٠١٠ مقارنة بنحو ٣٢,٦ مليار جنيه وبزيادة نسبتها ١٢,٥٪ عن عام ٢٠٠٩، أما استثمارات شركات التأمين فتصل لنحو ١٨,٢٧ مليار جنيه مقارنة بنحو ١٥,٢ مليار جنيه وبارتفاع ١٩,٦٪، وبلغت قيمة الأقساط المحصلة لشركات التأمين خلال الفترة نحو ٣,٥ مليار جنيه، مقارنة بنحو ٣,٢ مليار جنيه وبزيادة قدرها ٩,٨٪.

ومن جانب آخر توقعت مصادر تأمينية أن عام ٢٠١١ سيكون عاماً صعباً على شركات التأمين المصرية حيث يواجه السوق مجموعة من التحديات بالرغم من تعالي السوق نسبياً وتشير المصادر إلى أن هناك انعكاسات إيجابية للثورة والاحداث التي صاحبها على قطاع التأمين في مصر لانها ساعدت على رفع الوعي التاميني لدى الأفراد والمؤسسات والادراك بأهمية الخدمة التأمينية والبحث عن التغطية التأمينية للمؤسسات ضد احداث الاضطرابات وأعمال الشغب مع بعض المشاكل التي رافقتها بتعثر بعض العملاء في سداد أقساطهم التأمينية وخاصة في قطاع السياحة والذي تأثر سلباً بشكل كبير بعد الثورة نتيجة تراجع حجم السياحة الوافدة وحالة الركود الشديدة التي يشهدها علاوة على تأثر قطاع التأمين البحري سلباً بتراجع حجم الصادرات متأثراً بانخفاض انتاجية المصانع والاضطرابات السياسية التي ضربت عدد من الدول علماً بأن قطاع التأمين يسير على خط موازي مع النشاط الاقتصادي ويتأثر إيجابياً وسلباً بحركته ونشاطه ومن المتوقع أن يحقق الاقتصاد المصري معدلات نمو تصل إلى ٣٪.

سياسة تحفظ شركات إعادة التأمين العالمية تأتي بعد الأحداث التي تشهدها عدد من المناطق والتي قد تكلف معيدي التأمين سداد العديد من التعويضات لشركات التأمين مما يؤدي لزيادة محتملة في أقساط إعادة التأمين خلال الفترة المقبلة.

وناشدت شركات التأمين المصرية بأهمية وضع تسعير سليم لعمليات التأمين لضمان استمرار التعاقدات مع شركات إعادة التأمين العالمية خاصة وأن خسائر شركات إعادة قدرت من الكوارث الطبيعية في تشيلي ونيوزيلندا بمبلغ ملياري دولار وخسائر اليابان (تسونامي) بحوالي ٣٠٨ مليارات دولار وستحدد الدراسات العالمية التي تقوم بها الشركات نسبة الارتفاع في وثائق إعادة التأمين والتغيير في الشروط الخاصة بالاتفاقيات مما يكون لها تأثير مباشر على شركات التأمين، وتوقعت مصادر لميونخ ري العالمية احتمال وجود صعوبة في تحقيق الأرباح التي وضعتها الشركة في الموازنة التقديرية والبالغة ٤,٢ مليار يورو بنهاية عام ٢٠١١ وأن اسواق إعادة التأمين ستشهد مراجعة فنية لعمليات التسعير لمحاظ شركات التأمين المختلفة وقد تشمل هذه المراجعة اتخاذ قرارات تتضمن عدم تجديد بعض اتفاقيات إعادة التأمين للشركات التي لا تقوم بتسعير عادل ومناسب لعمليات التأمين لديها.

وكشفت بيانات الهيئة العامة للرقابة المالية في مصر عن ارتفاع حجم التعويضات في قطاع التأمين بنحو ١٢,٢٪، حيث وصلت التعويضات التي دفعتها شركات التأمين إلى نحو ٢,٤ مليار جنيه نهاية ٢٠١٠ مقارنة بنحو ٢,١ مليار جنيه في ٢٠٠٩. وبلغت رؤوس أموال شركات التأمين الخمسة عشر التي تعمل في مصر نحو ١,٠٧٢ مليار جنيه، يعمل نحو ٢٨٪ منها في التأمين التكافلي، ونحو ٧٢٪ في نشاط التأمين التجاري، ويتوزع عدد الشركات على نحو ٦٢٪ للمستثمرين الأجانب مقابل ٣١٪ للمصريين، ونحو ٧٪ منها تابع لقطاع الأعمال العام. أما رؤوس أموال الشركات،

## ٣٧ مليار دولار حجم التأمين المتوقع لدول مجلس التعاون الخليجي عام ٢٠١٥

الإسلامية. وذكر التقرير أن صناعة التأمين في دول مجلس التعاون الخليجي صغيرة نسبياً مع انخفاض انتشار التأمين بشكل ملحوظ، مما يشير إلى حجم فرص النمو، وشركات التأمين في دول مجلس التعاون الخليجي لا تزال تواجه عدداً من التحديات. كما أن المنطقة تعتمد اعتماداً كبيراً على شركات إعادة التأمين. وفي الوقت نفسه تعتمد المحافظ الاستثمارية لشركات التأمين على العقارات والأسهم مما يجعلها عرضة لسوق متقلبة. ويتوقع التقرير أن تواصل قطاعات الصناعة، عدا قطاع التأمين على الحياة، نموها لتشكّل حوالي ٨٦٪ من إجمالي إيرادات التأمين بحلول العام ٢٠١٥. وتشهد معظم دول مجلس التعاون الخليجي انتعاشاً اقتصادياً بسبب التنوع الاقتصادي والاستثمارات في قطاعات متنوعة. ومن المتوقع أن يزداد الطلب باطراد على الخدمات المالية، والتأمين بشكل خاص، خلال السنوات المقبلة. ومن المتوقع أن يرتفع قسط التأمين (غير التأمين على الحياة) من ١,١٢٪ في عام ٢٠١١ إلى ١,٨١٪ في العام ٢٠١٥. كما أن زيادة نمو التكافل من شأنها أن توفر دفعة قوية لقطاع التأمين. خاصة وأن هذا النوع من التأمين يحظى بجاذبية كبيرة بين السكان المحليين في المنطقة.

من جانب ثان رغم صغر صناعة التأمين فإنها تواجه بعض التحديات منها ان السوق لا يزال مجزأ للغاية مع عدد كبير من شركات التأمين. وقد أثر زيادة عدد شركات التأمين، وظروف السوق، ونقص الخبرة في مجال مهارات الاكتتاب ومهارات إدارة المحافظ الاستثمارية، والاعتماد الكبير على شركات إعادة التأمين، على ربحية شركات التأمين الخليجية، حيث سجلت معظمها انخفاضاً في العائد على الموجودات. بالإضافة إلى أن شركات التأمين تجد صعوبة في تنفيذ استراتيجية استثمارية سليمة

قدّرت شركة «ألبن كابيتال» وصول حجم صناعة التأمين في دول مجلس التعاون الخليجي بانتهاء عام ٢٠١١ إلى ١٨ مليار دولار، وسيستمر الصعود إلى أن يصل إلى ٣٧ مليار دولار بحلول العام ٢٠١٥ بمعدل نمو سنوي مركب نسبته ٢٠٪. وأشار التقرير إلى أن الإمارات والسعودية تصدران سوق التأمين بحصة إجمالية تقدر بـ ٧٥٪ في العام ٢٠١٥. ومن المتوقع أن تكون قطر في الفترة ما بين ٢٠١١ و٢٠١٥ الأسرع نمواً بمعدل سنوي مركب نسبته ٣٠٪. علماً أن صناعة التأمين في المنطقة لم تكن بمنأى عن الأزمة المالية العالمية.

وعلى الرغم من أن قطاع التأمين يعتبر صغيراً نسبياً بالمقارنة مع مناطق أخرى، فمن المتوقع أن ينمو نتيجة لنمو الناتج المحلي الإجمالي والزيادة الديمغرافية، بالإضافة إلى الإنفاق الحكومي وتنويع الاقتصاد وظهور منتجات متوافقة مع الشريعة



## خسائر شركات التأمين البريطانية تقدر بالملايين بسبب أحداث العنف في لندن

أعلن اتحاد شركات التأمين البريطانية أن أعمال العنف التي شهدتها العاصمة البريطانية لندن خلال آب ٢٠١١ ستكلف شركات التأمين «عشرات الملايين من الجنيهات»، وبالرغم من عدم حصر إجمالي التكاليف لا سيما تكاليف تعطّل الأعمال، تحاول شركات التأمين التعامل مع المطالبات الواردة التي تعكس فكرة عن مستوى الأضرار وتكلفتها». غير أن هذه التكلفة قد يخفف من تأثيرها قليلاً قانون معمول به في بريطانيا ويحمل الشرطة مسؤولية أي أضرار في الممتلكات تتجم عن الشغب إذا فشلت في احتوائه. ويذكر ان مؤسسات وبنائيات كثيرة أصيبت بأضرار بالغة بسبب العنف والنهب والحرق.

ويشار أن شركات التأمين البريطانية دفعت تعويضات بقيمة ٩٠٠ مليون جنيه إسترليني (أكثر من ١,٤ مليار دولار) في كانون الأول الماضي وحده بسبب موجة البرد والصقيع التي اجتاحت أوروبا آنذاك.



## ٥٥ مليار دولار خسائر شركات التأمين العالمية من الكوارث الطبيعية و٢ مليار حصة الشركات الاميركية

يتوقع ان تدفع شركات التأمين في امريكا نحو ملياري دولار كتعويضات عن الأضرار من الأعاصير في منطقتي توسكالوسا وبيرمينغهام في ولاية ألاباما وحدها. ويقدر إجمالي خسائر شركات التأمين العالمية نتيجة الكوارث الطبيعية في النصف الأول من عام ٢٠١١ ان تبلغ (٥٥) مليار دولار وهو أربعة اضعاف الخسارة المتوقعة وقد وصل عدد مطالبات بالتعويض الى ١٦٥ ألف مطالبة تقدم بها أصحاب المنازل والأعمال التجارية والسيارات عقب العواصف التي اكتسحت الولاية المذكورة وقد ترتفع نتيجة لذلك تكلفة تأمين العقارات في الأعوام القادمة بسبب ارتفاع وتيرة الأضرار نتيجة العواصف الرعدية والرياح العاتية في الأعوام الأخيرة. ومن جانب آخر قدرت شركة لويديز للتأمين في لندن الكلفة التي ستحملها بنحو ٣,٨ مليار دولار بسبب الزلازل والفيضانات في الربع الأول من عام ٢٠١١ وتوقع ان تؤدي تعويضات الكوارث الى ارتفاع أسعار التأمين. وتتجاوز خسائر لويديز المتوقعة في الربع الأول ٢,٦ مليار دولار وهو المبلغ الذي دفعته في ٢٠١٠ بالكامل وذلك بسبب سلسلة من الكوارث الطبيعية التي حدثت في الأشهر الثلاثة الأولى من العام ومن بينها الزلزال الذي ضرب اليابان في آذار ٢٠١١. وتشمل الخسائر المتوقعة ١,٩٥ مليار دولار عن زلزال اليابان وهو ما يجعله رابع أكثر الأحداث تكلفة في تاريخ الشركة بعد الاعصار كاترينا وهجمات الحادي عشر من سبتمبر والاعصار أيك. وبلغت تكلفة الزلزال الذي ضرب نيوزيلندا في شباط ١,٢ مليار دولار بينما قدرت تكلفة فيضانات استراليا في كانون الثاني بمبلغ ٦٥٠ مليون دولار.

## شركات التأمين العربية ترفع أسعارها ٣٠٪ بسبب الاضطرابات وازدحام وثائق جديدة لتغطية أضرار الارهاب والشغب

تسببت الاضطرابات السياسية في المنطقة العربية، في زيادة قيمة العقود التأمينية بنسبة ٣٠٪، بعد أن أضافت شركات التأمين بوليصة جديدة تشمل التأمين ضد الإرهاب والشغب، وتوقع خبراء أن تشهد السوق التأمينية في العالم العربي تحالفات مع مثيلاتها في دول أوروبية وأميركية عالمية للاستحواذ على أكبر قدر ممكن من الأعمال في مجال التأمين.

وقد تأثرت شركات التأمين خلال العام الماضي، بفعل الأحداث التي أثرت على مجمل الاقتصادات في العالم العربي، كالأزمة العالمية، وتبعها مشكلة القرصنة البحرية في المياه العربية. مما دفع بهيئات الإشراف الحكومية على التأمين للتركيز على أسلوب الرقابة، ووجوب تعزيز فعالية النظام الرقابي، من خلال توجيه الشركات نحو التركيز على وضع استراتيجية وإطار العمل، على أساس تحديد المخاطر والفرص المستقبلية، لتحقيق الأهداف، ووضع الضوابط الداخلية لتقليل المخاطر وزيادة الفرص.

كما اتخذت دول إجراءات لرفع الحد الأدنى لرأس المال، كدول الخليج ومصر ولبنان وتونس، وتعاني سوق التأمين العربية من انخفاض أعمال التأمينات الفردية، كتأمين المنازل والحوادث الشخصية، حيث يحتاج هذا النوع من التأمينات إلى رفع مستوى الوعي لدى الأفراد، لذا تركز شركات التأمين على كسب الأعمال الكبيرة بجهود قليلة، حيث تتميز هذه الأعمال بوعي تأميني كبير لدى أصحابها، لذا تسعى الشركات إلى هذا النوع من الأعمال بتنافسية عالية بهدف تسجيل حجم أقساط كبير.

## ٥٦,٧ مليون دينار الأقساط (الربعية) المكتتبة لسوق التأمين البحري

وفقاً لتقرير مصرف البحرين المركزي عن نتائج شركات التأمين خلال الربع الأول من ٢٠١١، بالمقارنة مع الربع الأول ٢٠١٠. فإن سوق التأمين في مملكة البحرين المكون من ٢٧ شركة وطنية و١١ فرعاً لشركات تأمين أجنبية تراوحت أعمال التأمين المباشر وإعادة التأمين، قد سجل زيادة طفيفة في إجمالي الأقساط المكتتبة في المملكة وذلك بنسبة ١,٨٪؛ لتصل إلى ٥٦,٧ مليون دينار بحريني، مقارنة مع ٥٥,٧ مليون دينار. ويعزى ذلك الارتفاع إلى الزيادة الملحوظة في أقساط التأمين على الحياة، بالإضافة إلى النمو الملحوظ في التأمين التكافلي.

ويشار إلى أن صناعة التكافل في البحرين مازالت تحقق نمواً ملحوظاً؛ إذ ارتفع إجمالي أقساط لشركات التكافل بنسبة ١٦,٥٪ لتصل إلى ١٣,٤ مليون دينار في الربع الأول من ٢٠١١ مقارنة مع ١١,٥ مليون دينار، في حين بلغ إجمالي أقساط التأمين لشركات التأمين التقليدية لنفس الفترة ٤٢,٣ مليون دينار مقارنة مع ٤٤,١ مليون دينار.

وارتفع رأس مال شركات التأمين التقليدية والتكافلية بنسبة ٤٪ ليصل إلى ١٦٣,٦ مليون دينار في الربع الأول مقارنة بـ ١٥٧,٢ مليون دينار.

كما طرأت زيادة على مجموع أصول شركات التأمين بنسبة ٦٪؛ إذ بلغت ١,٢٩ مليار دينار مقارنة بـ ١,٢٢ مليار دينار؛ إذ سجلت شركات التأمين التقليدية أعلى نسبة مساهمة في إجمالي الأصول وذلك بمعدل ٧٩٪.

أما فيما يخص سوق إعادة التأمين فتبين نتائج شركات إعادة التأمين التي تراوحت أعمالها من خلال مملكة البحرين ارتفاعاً في أقساط إعادة التأمين وصافي الأرباح على السواء وذلك خلال الربع الأول؛ إذ ارتفعت أقساط إعادة التأمين بمعدل ٥,٦٪ لتسجل ١٥١ مليون دينار مقارنة بـ ١٤٢ مليون دينار، كما ارتفع صافي ربح شركات إعادة بمعدل ٣,٨٪ ليصل إلى ٨,١ ملايين دينار مقارنة بـ ٧,٨ ملايين دينار خلال الربع الأول من العام ٢٠١٠.

## في دورته الثامنة الملتقى الخليجي يبحث الحلول التأمينية للاخطار الناجمة عن الطاقة النووية

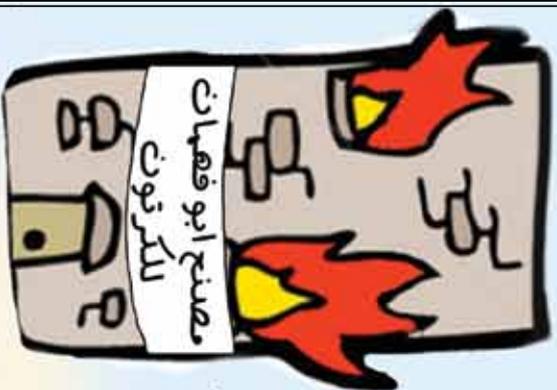
ارتفع كبير مع التأمين على مشاريع الطاقة الجديدة، مما يدعو الى ضرورة ان تواكب شركات التأمين الخليجية المستجدات الاقتصادية والتطورات التكنولوجية والتقنية، ومنها التوجه العالمي نحو الطاقة النووية السلمية لتأمين الطلب على الكهرباء.



عقد في ابو ظبي خلال تشرين الأول/٢٠١١ الملتقى الدوري الذي نظمته هيئة التنسيق لشركات التأمين وإعادة التأمين الخليجية بالتعاون مع جمعية الإمارات للتأمين تحت عنوان «النظرة المستقبلية لتأمين الطاقة البديلة في دول مجلس التعاون الخليجي» وتناول موضوع التأمين والاطار التشغيلية الناجمة عن الطاقة النووية وإيجاد حلول تأمينية لهذا النوع من الأخطار وتطوير الطاقة الشمسية، وقد توصل الملتقى بمشاركة خبراء في مجال التأمين وإعادة التأمين من جهة والشركات والهيئات الحكومية من جهة أخرى، إلى اتفاق حول نظم التأمين المتعلقة بالطاقة المتجددة والنووية، كما عمل الملتقى على توحيد الأسس والأطر العامة لمناقشة الأخطار المترتبة على هذه المشاريع، في ظل ازدياد الحوادث العالمية وآخرها ما حدث في فوكوشيما- اليابان. ونبّه إلى ضرورة مراجعة سياسات تقييم أخطار المحطات النووية في ضوء هذه المستجدات، مؤكداً استعداد الشركات العربية بما لديها من أصول ضخمة لتغطية الأخطار الناجمة عن تشغيل محطات طاقة نووية أو متجددة، والاستعانة بالشركات الأجنبية عند الحاجة.

ويتوقع ان تشهد قيمة التأمين في منطقة الخليج نقلة كمية ونوعية بسبب التوسع في عمليات التأمين على مشاريع الطاقة، خصوصاً الطاقة النووية التي بدأت دول المنطقة تتوجه إليها ضمن خططها المستقبلية وفي مقدمها تأتي دولة الإمارات، التي تشهد

ما كان صدار فيلق هيلك  
كلو عندك تأمين من زمان...



بكفييني الكسارة...  
مش متحبهالك  
انت كمان...



مع تيمنا  
الاستعداد اللورد في لسيطان الامين

# Surround yourself with healthy living

Health and family always come first. Because we value such a proposition, we put forward the most comprehensive and professional Health Care Providers Network that include Doctors, Labs, Hospitals, Pharmacies and X-Rays Centres at your service in Jordan. When you call your Health Insurance Company or Agent for a Health Care Insurance Policy make sure that NatHealth and its Network are part of the deal.

