

# تقييم معدلات الخسائر في التأمين البحري على البضائع بشركات التأمين العامة في مصر

دكتور البهاء صبح محمد مبروك  
كلية التجارة - جامعة المنصورة

## أهمية البحث :

يرتبط التأمين البحري " بضائع " بمتغيرات وأخطار واسعة وكثيرة ، وكذلك انماط وأنواع مختلفة من الوثائق مما يجعل توافر احصائيات شاملة ومنوعة أمور صعبة المنال ، وذلك لعدم كفاية البيانات المتاحة ، وكذا عدم تصنيف الاعمال التصنيف الكافي ، ويؤدي كل ذلك الى ضرورة الاستعانة بالخبرة لدراسة هذا المجال من التأمين ، وكذا للعمل فيه . (1)

وتزداد أهمية التأمين البحري عن باقى أنواع التأمينات نظرا لطبيعة الاخطار التى تختلف فى نوعيتها وتعددتها حيث أعمال النقل والشحن والقرصنة والغرق والتدمير فى حالات الحروب ، وغير ذلك من الاخطار .

كما أن التأمين البحري أقرب الى الصيغة الدولية من أى نوع آخر من التأمين حيث تتجول السفن حاملة البضائع بين عدة موانئ فى دول مختلفة ، كما أنها قد تحمل شحنات من البضائع تنتمى فى جنسياتها وملكيته أيضا الى دول - مختلفة

وباعتبار شركات التأمين العامة الثلاث وهم ( مصر - الشرق - الاهلية ) من أقدم الشركات المصرية وأعرقها وأكبرها

(1) Elements of insurance. Published by C. L.L.

عملا في مجال التأمين بصفة عامة و التأمين البحري بصفة خاصة .

وللاهمية السابقة للتأمين البحري وثقل مركز شركات التأمين الثلاث المذكورة ، هو ما حدا بالمباحث الى التصدى لهذا الموضوع بالدراسة والبحث .

### مشكلة البحث :

يتعرض هذا البحث لمشكلة هامة وخطيرة تتعرض لها شركات التأمين بصفة عامة ، وشركات التأمين المصرية بصفة خاصة ، ألا وهي ارتفاع معدلات الخسائر في التأمين البحري " بفائع " بشركات التأمين المصرية الثلاث ( مصر - الشرق - الاهلية ) وذلك فيما يتعلق بالعطيات المباشرة في الداخل وعمليات اعادة التأمين الواردة من الخارج وعمليات اعادة التأمين الصادرة للخارج .

### فروض البحث :

لحل مشكلة البحث السابق تحديدها ، قام الباحث بوضع الفرضين التاليين :

(١) أن ارتفاع معدل الخسائر بالشركات الثلاث يرجع لاسباب تعود لشركات التأمين والاجهزة المسئولة عن التأمين .

(٢) أن طبيعة النشاط البحري ومخاطره هي السبب الرئيسي لارتفاع معدل الخسائر بالتأمين البحري بالشركات الثلاث .

### حدود البحث :

تم اتمام هذا البحث في ضوء الحدود التالية :

(١) ركز البحث على عمليات التأمين البحري " بضائع " بشركات التأمين المصرية الثلاث وهى :

- أ - شركات مصر للتأمين .
- ب - " الشرق للتأمين .
- ج - " التأمين الاهلية .

(٢) اقتصر البحث على الفترة الزمنية من عام ١٩٧٦ حتى عام ١٩٨٠ وهى فترة خمس سنوات ويعتبرها الباحث فترة زمنية كافية للحكم على أداء هذه الشركات فى مجال التأمين البحري " بضائع " .

### أهداف البحث :

يمكن حصر أهداف هذا البحث فى النقاط التالية :

(١) تحليل عمليات التأمين البحري بالشركات الثلاث المذكورة والخاصة بالعمليات المباشرة فى الداخل والواردة من الخارج والصادرة للخارج .

(٢) تحديد أسباب ارتفاع الخسائر لدى هذه الشركات وذلك من ناحيتين :

الأولى : أسباب تعود الى الشركات نفسها .

الثانية : أسباب تعود لطبيعة النشاط البحري .

محتويات البحث :

سوف يشتمل هذا البحث على فصلين بالاضافة الى النتائج  
والتوصيات كما يلى :

الفصل الأول : تحليل نشاط التأمين البحري " بفائع "  
بشركات التأمين العامة بمصر .

الفصل الثاني : أسباب ارتفاع معدل الخسائر بشركات  
التأمين العامة بمصر .

التوصيات .

\*\*\*

## الفصل الأول

تحليل نشاط التأمين البحري (بضائع ) بشركات  
العامة بمصر

وسنقوم من خلال هذا التحليل بعرض لحجم الانشطة  
والعمليات فى مجال التأمين البحري من حيث :

أولا : تحليل العمليات المباشرة فى الداخل :

ويشمل ذلك :

- (١) حجم الاقساط المكتسبة .
- (٢) التعويضات التحميلية .
- (٣) نسبة الاقساط المحتفظ بها الى اجمالى العمليات .
- (٤) نسبة التعويضات التحملية الى الاقساط المكتسبة .
- (٥) قيمة العمولات وتكاليف الانتاج ونسبتها الى الاقساط  
المباشرة فى التأمينات العامة ( بحرى ) .

ثانيا : تحليل عمليات اعادة التأمين الواردة من  
الخارج .

ويتم اجراء التحليل لنفس العناصر التى سبق تحليلها  
فى العمليات المباشرة فى الداخل .

ثالثا : تحليل عمليات اعادة التأمين المادرة للخارج .

وسيتم أيضا اجراء التحليل لنفس العناصر التى سبق

تحليلها فى العمليات المباشرة فى الداخلى .

وسنقوم بتناول العناصر السابق بيانها كما يلى :

أولا : تحليل العمليات المباشرة فى الداخلى :

وإذا قمنا بتحليل وقياس معدلات الخسائر على أساس الصافى فإنها ستعطينا مؤشرا مظللا عن الحقيقة والواقع . ولذا يجب أن يتم تحليل معدلات الخسائر على أساس الاجمالى دون النظر الى قياسها على أساس الاحتفاظ الصافى لشركات التأمين .

والجداول التالية تبين حجم العمليات عن التأمين البحرى ( نقل بحرى ) وذلك عن الاعوام ١٩٧٦ ، ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ ، ١٩٧٩ ، ١٩٨٠ . والمستخرجة من الكتاب السنوى عن نشاط سوق التأمين الصادرة من هيئة الرقابة المصرية على التأمين وذلك عن الثلاث شركات المصرية بالقطاع العام ( شركة مصر للتأمين - شركة الشرق للتأمين - الشركة الاهلية للتأمين ) .

وبعد عرض الجداول المختلفة سأقوم بالتحليل الفنى للعناصر المختلفة :

(1) حجم الاقساط المكتسبة :

( القيمة بالالف جنيه )

(1)

النسبة	الجملة	الاهلية	الشرق	مصر	الاعوام
١٠٨٤	١٤٩٩٣	٤٣٧٠	٥٧٥٥	٤٨٦٨	١٩٧٦
١٢٤٨	١٢٢٥٩	٢٩٣٩	٦٥٣٠	٥٧٨٠	١٩٧٧
١١٩٣	٢٠٢٨٥	٤٥٩٧	٨٠٥٣	٧٦٣٥	١٩٧٨
١٥٧٣	٢٤٢٠٥	٥١٢٣	٩٩٦٧	٩١١٥	١٩٧٩
	٣٨٠٧١	٧٢٤٨	١٦٩٦٣	١٣٨٦٠	١٩٨٠

من واقع الجدول التفصيلي المحكور اعلاه يتبين مايلي بالنسبة  
لشركات التامين المباشر .

(١) سجلات شركات مصر ، الشرق ، الاهلية للتأمين عن الفترة من ١٩٧٦ : ١٩٨٠ .

- بلغت قيمة الاقساط المكتسبة عن العمليات المباشرة مع فرع النقل البحري ( أى بعد الأخذ فى الحسبان احتياطي الاخطار السارية فى أول وآخر المدة ) فى عام ١٩٧٧ - نحو ١٦٢٥٩ مليون مقابل ماتحقق فى عام ١٩٧٦ وقسـدرة ١٤٩٩٣ مليون جنيـه .

- كما بلغت أيضا قيمة الاقساط المكتسبة عن العمليات المباشرة لعام ١٩٧٩ نحو ٢٤٢٠٥ مليون جنيـه مقابل ماتحقق فى عام ١٩٧٨ وقدره ٢٠٢٨٥ مليون جنيـه .

- بالنسبة للاقساط المكتسبة لعام ٨٠ / ٨١ فقد بلغت قيمة الاقساط المكتسبة ٣٨٠٧١ مليون جنيـه .

معدل الزيادة السنوية فى أقساط التأمين المكتسبة للعمليات المباشرة .

- نلاحظ من الجدول أن نسبة الاقساط المكتسبة لعام ١٩٧٧ زادت بمقدار ٨٤٪ بمقارنتها بعام ١٩٧٦ .

- بالنسبة لمعدل الزيادة لعام ١٩٧٨ فقد زادت بمقدار ٢٤٨٪ ، أما بالنسبة لعام ١٩٧٩ زادت بمقدار ١٩٣٪ أما بالنسبة لعام ١٩٨٠ بنسبة ٥٧٣٪ .

+++++



(٢) التعريفات التحصيلية :

( القيمة بالالريف جنيته )  
(١)

نسبة	الجملة	الاطارية	الشرف	ممر	الاموام
X 10109	12027	2028	8072	8927	1979
X 13188	12791	2822	0341	2998	1977
X 12199	17820	2000	8107	2214	1978
X 1299	20009	9302	9370	7241	1979
X 1299	24280	1021	14292	12942	1980

من واقع الجدول التعميلي الملحق اعلاه يمكن ان نستخلص الاتي :

(١) المرجع الساريق .

- بلغت قيمة التعويضات التحميلية عن العمليات  
المباشرة في فرع النقل البحري ( أى بعد الاخذ في الحسبان  
احتياطي التعويضات في أول وآخر المدة ) في عام ١٩٧٧ نحو  
١٢٢٧٦١ مليون جنيه مقابل ما تحقق عام ١٩٧٦ وقدره ١٢٢٥٧  
مليون جنيه ، كما بلغت أيضا قيمة التعويضات التحميلية  
من العمليات المباشرة بالنسبة لعام ١٩٧٩ نحو ٢٠٥٠٩ مليون  
جنيه مقابل ما تحقق في عام ١٩٧٨ وقدره ١٦٨٢٥ مليون جنيه  
معدل الزيادة السنوية في التعويضات التحميلية للعمليات  
المباشرة .

نلاحظ من الجدول أن نسبة التعويضات التحميلية لعام  
١٩٧٧ زادت بمقدار ١٩٩ ٪ بمقارنتها بعام ١٩٧٦ . كما زادت  
نسبة التعويضات التحميلية لعام ١٩٧٨ من عام ١٩٧٧ ، بمعدل  
٣١٨ ٪ ، أما بالنسبة لعام ( ١٩٧٩ فقد زادت بمعدل ٢١٩ ٪  
بالمقارنة مع عام ١٩٧٨ .

وقد حقق عام ١٩٨٠ زيادة في نسبة التعويضات التحميلية  
بمعدل ٦٩٩ ٪ عن عام ١٩٧٩ .

(٣) نسبة التعويضات التحميلية الى الاقساط المكتسبة  
( معدل الخسائر ) .

ويتضح ذلك من الجدول التالي :

+++++

(11)

الجملة	الإعليقة	العشوق	مصدر	الاعوام
× ٨٣٢٦	× ٨٠٠٧	× ٧٠٠٨	× ١٠١٢٢	١٩٧٦
× ٧٨٥	× ٨٦٧	× ٨١٨	× ٦٩٢	١٩٧٧
× ٨٢٣٩	× ٥٣٤	× ١٠١٣	× ٨١٤	١٩٧٨
× ٨٤٣٧	× ٨٧٣٩	× ٣٩	× ٧٣٩	١٩٧٩
× ٩١٣١	× ٨٧٢٦	× ٨٤٨	× ١٠٢٦	١٩٨٠

تلاحظ من الجدول المذكور أعلاه أن هناك ارتفاعاً ملحوظاً في ارتفاع معدل

الخصائر ولكننا نلاحظ الاتي :

(١) المردود السابغ .

- أن نسبة الخسائر عام ١٩٧٧ بلغت ٧٨ ٪ بينما حقق عام ١٩٧٦ نسبة خسائر ٨٣٫٦ ٪ أي أن هناك انخفاض بمعدل الخسائر بواقع ١٠ ٪ ولكنه نجد في الاعوام التالية لعام ١٩٧٧ ارتفاع ملحوظ ومستمر فنجد أن عام ١٩٧٩ حقق نسبة خسائر ٨٤٫٧ ٪ بينما حقق عام ١٩٧٨ نسبة ٨٢٫٩ ٪ أي أن هناك زيادة بمعدل الخسائر بواقع ١٫٨ ٪ .

ولكننا اذا أخذنا عام ١٩٧٧ كسنة أساس نجد أن نسب الخسائر قد حققت ارتفاعا مستمرا خلال الثلاث سنوات التالية .

(٤) نسبة الاقساط المحتفظ بها في اجمالي العمليات :

السنوات	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٩	١٩٨٠
النسبة	٢٩٫٩ ٪	٢٨ ٪	٣١٫٣ ٪	٢٥٫٤ ٪	٢٤٫٢ ٪

ونجد من النسب المذكورة أن المذكورة أن نسبة الاقساط المحتفظ بها تتراوح بمعدل متوسط حوالي ٢٥ ٪ من اجمالي العمليات ، وهذا يدل على أن احتفاظ شركات التأمين المباشرة مازال صغيرا مما يجعل العبء على الشركات وعلى المسؤولين في محاولة تحسين النتائج بأقصى السبل حتى لاتقع تحت عبء وغط من شركات اعادة التأمين فتضطر الى الالتجاء الى شركات اعادة التأمين الراضة بذات الشروط التي تملئها الاخيرورة أو أن تلجأ الى السماسرة لتوزيع عملياتها على شركات لا وزن لها في سوق التأمين وهي تغطيات غير مطمئنة رغم ما يبديه السماسرة من محاولات للاقناع بوجود ضمانات لدى الشركات اذ ما أيسر التبريرات وانتحال المعاذير والتسويق في وفاء هذه الشركات بالتزاماتها طالما أن الأساس غير سليم .

(٥) قيمة العمولات وتكاليف الانتاج ونسبتها الى الاقساط المباشرة في  
العامات السابقة (بحري) :

(١١)

السنوات	مجموع		المشرف		الامامية		الجمالية	
	نسبة	قيمة	نسبة	قيمة	نسبة	قيمة	نسبة	قيمة
١٩٧٦	١٣٠	٢٥	٢٥٧	٢٩٤	٨٧	٦٧٢	٤٥	٦٧٢
١٩٧٧	١٢٩	٢٢	٢٥٢	٢٥٤	٩٤	٦٣٣	٤٨	٦٣٣
١٩٧٨	٤٠٣	٥٧	٢٥٤	٢٧٩	٨	١٠٧٤	٥٢	١٠٧٤
١٩٧٩	٣٠٢	٢٢	٤٢٣	٢٢٤	٦١	١٠٧٩	٤٢	١٠٧٩
١٩٨٠	٤٤٣	٢١	٤٦٧	٥٩٠	٧١	١٥٠٠	٤٧	١٥٠٠

وبالنظر في الجدول السابق يتضح أن :

(١) المراجع السابق .

(١) أن قيمة العمولات وتكاليف الانتاج ونسبتها فسى شركة التأمين الاهلية قد فاقت بكثير باقى شركات التأمين ( مصر - الشرق ) .

(٢) أن هذه العمولات وتكاليف الانتاج ونسبتها تأرجحت بين الزيادة والنقص من سنة الى أخرى حيث بلغت أقسامها سنة ١٩٧٨ بالشركات الثلاث حيث بلغت ٣٣ ٪ ثم أخذت فى الانخفاض فى السنتين التاليتين .

ثانيا : تحليل عمليات اعادة التأمين الواردة من الخارج بشركات التأمين العامة فى مصر :

(١) حجم الاقساط المكتسبة :

( القيمة بالالف جنيهه )

(١)

السنوات	مصر	الشرق	الاهلية	اجمالى	النسبة
١٩٧٦	٥٥٦	٦١	٣٠٩	٩٢٦	١٠٩٣
١٩٧٧	٦٦٤	٧٧	٢٧١	١٠١٢	٢٣١١
١٩٧٨	١٧٠٤	١٨٠	٤٥٥	٢٣٣٩	١٣٥٧
١٩٧٩	٢٤٧٣	٢٧٠	٤٣١	٣١٧٤	١٣٩٨
١٩٨٠	٣٤٥١	٣١٠	٦٧٧	٤٤٣٨	

(١) المرجع السابق .

ومن الجدول السابق يتضح أن :

(١) أن هناك تطورا في حجم الاقساط المكتسبة بالشركات الثلاث وأن أكبر حجم عمليات كان من نصيب شركة مصر للتأمين

(٢) أن أكبر نسبة زيادة للشركات الثلاث معا يوجد في عام ١٩٧٨ حيث بلغت ٢٣١٪ .

(٢) التعويضات التحميلية :

ويتضح ذلك من الجدول التالي :

( القيمة بالالف جنيه )

(١)

السنوات	مصر	الشرق	الاهلية	اجمالي	النسبة
١٩٧٦	٢٥٠	٢٩	٢٠٢	٤٨١	١٦٦٫٧
١٩٧٧	٥٩٠	٣٧	١٧٥	٨٠٢	٢٦٤٫٨
١٩٧٨	١٥٣٠	٢٥٩	٤٣٥	٢١٢٤	٩٩٫٦
١٩٧٩	١٦٦٨	(٦٥)	٣٨٣	٢١١٦	٢١٣٫٨
١٩٨٠	٣٦١٤	٣٣٨	٥٢١	٤٤٧٣	

ومن الجدول السابق يتضح أن :

(١) أن هناك زيادة مستمرة في قيمة التعويضات التحميلية بالشركات الثلاث وبلغت أقصى زيادة في شركة مصر

(١) المرجع السابق.

للتأمين حيث زادت من ٢٥٠ ألف جنيه الى ٣٦١٤ ألف جنيهه  
بنسبة ١٤٠٥ ٪ وهي نسبة زيادة عالية جدا .

(٢) حققت شركة الشرق والاهلية خسارة في عام ١٩٧٩  
بلغت ٦٥ ألف جنيه مما أثر على النسبة للشركات الثلاث مما  
أدى الى انخفاض نسبة الزيادة في نفس العام الى ٩٩٦ ٪ بعد  
أن بلغت عام ١٩٧٨ ٢٦٤٨ ٪ ، وبعد ذلك عادت النسبة الى  
الزيادة حيث بلغت ٢١٣٨ ٪ .

(٣) عمولات وتكاليف الانتاج والمصرفيات العمومية :

ويتضح ذلك من الجدول التالي :

( القيمة بالالف جنيهه )

(١)

السنوات	مصر	الشرق	الاهلية	اجمالي	نسبة
١٩٧٦	٢٦٥	٢٧	٨١	٣٧٣	١٠١ر٩
١٩٧٧	٢٨٣	٢٩	٦٨	٣٨٠	٢٣٥ر٣
١٩٧٨	٦٩٩	٧٩	١١٦	٨٩٤	٩٧ر١
١٩٧٩	٦٧٣	٩٩	٩٦	٨٦٨	١٨٥ر٨
١٩٨٠	١٣٥٧	٦٩	١٨٧	١٦١٣	

ويتضح من الجدول السابق أن :

(١) هناك ارتفاع ملحوظ في الشركات الثلاث فيما يتعلق

(١) المرجع السابق .



عمولات وتكاليف الانتاج والمصروفات العمومية .

(٢) هناك تقلب بين الزيادة والنقصان خصوصا فى شركة التامين الاهلية انخفضت بها فى عام ١٩٧٧ عنها فى عام ١٩٧٦ ثم عادت الى الزيادة فى عام ١٩٧٨ ثم انخفضت عام ١٩٧٩ .

(٣) أن عام ١٩٧٩ قد حفل بانخفاض كبير فى شركتى مصر للتأمين والتامين الاهلية مما أثر الى انخفاض النسبة العامة الى ٩٧٪ .

(٤) نسبة التعويضات التحميلية الى الاقساط المكتسبة ( معدل الخسائر ) :

ويوضح ذلك من الجدول التالى :

(١)

السنوات	مصر	الشرق	الاهلية	اجمالى	نسبة
١٩٧٦	٤٤٩	٤٧٣	٦٥٤	٥١٩	٢٧ر٤
١٩٧٧	٨٨٨	٤٨١	٦٤٦	٧٩٢	١١ر٦
١٩٧٨	٨٩٨	١٤٣٨	٧٣٦	٩٠٨	(- ٢٤ر١)
١٩٧٩	٦٧٤	(٢٤١)	٨٨٩	٦٦٧	٣٤ر١
١٩٨٠	١٠٤٧	١٠٩	٧٧	١٠٠٨	

ويتضح من الجدول السابق أن :

(١) المرجع السابق .

(١) هناك ارتفاع مستمر في اجمالي قيمة الخسائر التي تحققت الشركات الثلاث فيما عدا سنة ١٩٧٩ حيث انخفضت قيمة الخسائر الى ٦٦ ألف جنيه .

(٢) تتميز شركة الشرق للتأمين بانخفاض قيمة الخسائر وقد بلغ هذا الانخفاض أقصاه عام ١٩٧٩ حيث بلغت (- ٢٤٤٪)

(٥) نسبة تكلفة الانتاج :

ويتضح ذلك من الجدول التالي :

(١)

السنوات	مصر	الشرق	الاهلية	اجمالي	نسبة
١٩٧٦	٣٧١	٣٧	٢٧٩	٣٤٦	٤٣
١٩٧٧	٤٤٨	٣٧٢	٢٥٣	٢٨٩	
١٩٧٨	٣٥٢	٣٦١	٢٦٢	٣٣٨	(-٥١)
١٩٧٩	٢٧٨	٣٣٦	٢٢٥	٢٧٦	(-٦٤)
١٩٨٠	٣١٨	٢٣٨	٢٦٦	٣٠٧	٢١

ويلاحظ من الجدول السابق لمعدلات الخسائر بالنسبة لعمليات اعادة التأمين الواردة أن الاتجاه العام متقلب بالنسبة لارتفاع وانخفاض معدلات الخسائر .

فقد حققت سنة ١٩٧٦ أقل معدلات خسائر وهي ٢٧٤٪ بينما حقق عام ١٩٧٧ نسبة خسائر ٧٩٢٤٪ بزيادة قدرها

٢٧٤٪ واستمر هذا الارتفاع فى صعود بالنسبة لعام ١٩٧٨ .  
وذلك بزيادة قدرها ١١٦٪ ، بينما حقق عام ١٩٧٩ أقل  
معدلات خسائر بانخفاض قدره ٢٤٪ وقد أثر فى هذا الانخفاض  
محققته شركة الشرق للتأمين من نتائج وذلك ما أثبتته  
الارقام من تحقيق معدل خسائر قدره ٢٤٪ .

الا أن هذا الانخفاض لم يستمر أو على الأقل لم تحافظ  
الشركة على هذا المعدل حيث حققت نسبة خسائر قدرها ١٠٩٪  
بزيادة قدرها ٨٤٩٪ وهى زيادة كبيرة جدا مما أثر فى  
النسبة العامة لعام ١٩٨٠ . والتي حققت نسبة قدرها ١٠٠٨٪

ومن الملاحظ بالنسبة لحجم التعامل فى عمليات اعادة  
التأمين الواردة ، أن شركة مصر للتأمين قد حققت أكبر نسبة  
من حجم الاقساط .

ثالثا : تحليل عمليات اعادة التأمين الصادرة للخارج  
بشركات التأمين العامة :

(١) قيمة الاقساط المكتسبة عن عمليات اعادة تأمين  
صادرة للخارج :

ويتضح ذلك من الجدول التالى :

( القيمة بالالف جنيهه )

(١)

السنوات	مصر	الشرق	الاهلية	اجمالى	نسبة
١٩٧٦	١٦٨١	٢٩٤٥	١٩٨٧	٦٦١٣	١١٠٩
١٩٧٧	٢٢٨٥	٣٢٦٣	١٧٨٦	٧٣٣٤	١٢٧٨
١٩٧٨	٣١١٨	٤٢٢٤	٢٠٣٣	٩٣٧٥	١١٥٨
١٩٧٩	٤٠٠٣	٤٧٠٦	٢١٤٣	١٠٨٥٢	١٤٦٦
١٩٨٠	٥٥٦٠	٧٥٣٢	٢٨١٩	١٥٩١١	

ومن الجدول السابق يتضح أن :

(أ) أن هناك زيادة مستمرة فى قيمة الاقساط المكتسبة للشركات الثلاث ( الشرق ، مصر ، الاهلية ) .

(ب) حظت شركة مصر للتأمين بأكبر قيمة زيادة ، تليها شركة الشرق للتأمين حيث زادت فى الاولى من ١٦٨١ ألف جنيهه الى ٥٥٦٠ ألف جنيهه .

بينما فى الثانية من ٢٩٤٥ ألف جنيهه الى ٧٥٣٢ ألف جنيهه .

(٢) قيمة التعويضات التحميلية :

ويتضح ذلك من الجدول التالى :

( القيمة بالالف جنيهه )

( ١ )

السنوات	مصر	الشرق	الاهلية	اجمالي	نسبة
١٩٧٦	١٥٦٦	٢٠٥١	١١٨١	٤٧٩٨	١١٥٦
١٩٧٧	١٢٥٧	٢٤٦٠	١٨٢٩	٥٥٤٦	١٤٨
١٩٧٨	٢٦٨٦	٤٢١٧	١٣٠٢	٨٢٠٦	٩٨٤
١٩٧٩	٢٣٥٤	٤١٩٨	١٥١٩	٨٠٧١	١٧٩
١٩٨٠	٦٤٥٢	٥٧٦٦	٢٢٢٨	١٤٤٤٦	

ومن الجدول السابق يتضح أن :

(١) هناك اتجاه عام بالزيادة فى جميع الشركات ( مصر الشرق - الاهلية ) .

(ب) حدث انخفاض عام ١٩٧٧ فى شركة التأمين الاهلية وفى عام ١٩٧٩ فى شركتى مصر للتأمين والشرق للتأمين .

(٣) عمولات وتكاليف الانتاج ومصروفات عمومية عن اعادة تأمين صادرة للخارج :

ويتضح ذلك من الجدول التالى :

(١) المرجع السابق .

( القيمة بالالف جنيه )

(١)

السنوات	مصر	الشرق	الاهلية	اجمالي	نسبة
١٩٧٦	٦٢٩	١٠٧٠	٧٩٩	٢٤٩٨	١١٦ر٤
١٩٧٧	٩٣٢	١٣٠٣	٦٧٣	٢٩٠٨	١٢٩ر٦
١٩٧٨	١١٩٢	١٧١٦	٨٦٢	٣٧٧٠	١١٠ر١
١٩٧٩	١٤٧١	١٨٢٢	٨٥٦	٤١٤٩	١٤٦ر٣

ومن الجدول السابق يتضح أن :

(آ) يوجد اتجاه عام بالزيادة فى عمولات وتكاليف الانتاج بالشركات الثلاث وتوجد أكبر زيادة فى شركة مصر للتأمين .

(ب) حدث انخفاض فى عمولات وتكاليف الانتاج فى شركة التأمين الاهلية المصرية عام ١٩٧٧ ، ثم تبع ذلك زيادة فى عام ١٩٧٨ ، تلاها انخفاض عام ١٩٧٩ ، ثم حدث زيادة عام ١٩٨٠ .

(٤) نسبة التعويضات التحميلية الى الاقساط المكتسبة ( نسبة معدل الخسائر ) :

ويتضح ذلك من الجدول التالى :

(١) المرجع السابق .

(١)

السنوات	مصر	الشرق	الاهلية	اجمالي	نسبة
١٩٧٦	٩٣٢٢	٦٩٢٦	٥٩٢٤	٧٢٢٦٪	٣٪
١٩٧٧	٥٥	٨٠٠٩	١٠٢٢٤	٧٥٢٦٪	١١٩٪
١٩٧٨	٨٦١	٩٩٨٨	٦٤١	٨٧٥٪	(١٥١-٪)
١٩٧٩	٥٨٨٨	٨٩٢٢	٧٠٠٩	٧٤٢٤٪	١٦٤٪
١٩٨٠	١١٦	٧٦٦	٧٩	٩٠٨٪	

ويتضح من الجدول السابق أن :

(أ) لا يوجد اتجاه عام بالزيادة أو النقص، ولكن النسب متذبذبة بين الزيادة والنقص في معدل الخسائر في كل شركة من الشركات الثلاث .

(ب) حدثت أكبر نسبة خسارة في شركة التأمين الاهلية عام ١٩٧٧ حيث بلغت النسبة ١٠٢٢٤٪ وفي شركة الشرق للتأمين عام ١٩٧٨ حيث بلغت النسبة ٩٩٨٪ .

(٥) نسبة تكلفة الانتاج :

---

(١) المرجع السابق .

(١)

السنوات	مصر	الشرق	الاهلية	اجمالى	نسبة
١٩٧٦	٣٦	٣٨٥	٣٨٥	٣٧٨	٦٦
١٩٧٧	٣٧٨	٣٨	٣٩٩	٣٨٤	٤٦
١٩٧٨	٣٩	٣٨	٤٠١	٣٨٨	٤٤
١٩٧٩	٣٤١	٣٨	٤٠	٣٦٩	(١٩٩-)
١٩٨٠	٣٦٧	٣٤٤	٣٧٦	٣٥٨	(١٨١-)

ويتضح من الجدول السابق لمعدلات الخسائر لعمليات التأمين الصادر أن الاتجاه العام فى صعود بالنسبة للسنوات ١٩٧٦، ١٩٧٧، ١٩٧٨، . ألا أنه قد حقق انخفاضا فى عام ١٩٧٩، وذلك بنسبة ١٣٪ بالمقارنة بالعام السابق لها وقد عادت النسبة مرة أخرى فى صعود عام ١٩٨٠، وقد حققت أعلى نسبة خسائر بنسبة ٩٠٪ .

ومن الملاحظ بالنسبة لعام ١٩٧٩ أن شركة مصر للتأمين قد حققت خسائر جيدة بواقع ٥٨٪ .

أما بالنسبة لحجم الاقساط المكتسبة فقد حققت شركة الشرق للتأمين أعلى حجم بمقدار ٧٣٥٢٠٠٠ جنية مصرى وهى تعتبر نسبة كبيرة بالمقارنة مع الشركات الأخرى ( مصر والاهلية للتأمين ) .



## الفصل الثانى

### أسباب ارتفاع معدل الخسائر بشركات التأمين العامة

يتضح من التحليل السابق فى الفصل الأول أن هناك ارتفاع متزايد فى معدل الخسائر بشركات التأمين الثلاث ( مصر - الشرق - الاهلية ) ، ولعلنا نتساءل الان عن أسباب ارتفاع معدل الخسائر بشركات التأمين العامة بمصر. وبداية نقول أنه من خلال الدراسات التى أجريت بواسطة باحثين متخصصين فى التأمين ، ومن خلال التحليل السابق يمكننا عرض أهم تلك الاسباب فيما يلى :

أولا : أسباب ترجع الى شركات التأمين والاجهزة المسئولة عن التأمين فى مصر .

ثانيا : أسباب الاضرار التى تلحق بالبضائع المنقولة بحريا .

وسنقوم بعرض لكل نوعية من هذه الاسباب كما يلى :

أولا : أسباب ترجع الى شركات التأمين والاجهزة المسئولة عن التأمين فى مصر :

وتشمل الاسباب الاتيية :

(1) المنافسة الضارة :

من أهم الاسباب الجوهرية لسوء النتائج ويتمثل فى المنافسة الضارة وعدم الالتزام بمبادئ الاكتتاب السليمة .

والمنافسة الضارة ترجع الى أن معظم الشركات فى سبيل حصولها على أكبر قدر ممكن من العمليات تقبل التغطية بأسعار تقل عن تلك الواردة فى التعريفات دون مراعاة للتوازن بين قسط التأمين والتعويضات المحتملة وتكاليف الانتاج . علما بأن أسعار التعريفات تحدد نتيجة لدارسات علمية ورياضية دقيقة تعتمد جوهريا على خبرة واحصائيات سوق معين وهى تخضع للمراجعة الدورية سواء لزيادتها أو نقصانها وفقا لمتغيرات هذا السوق .

ومن نتائج المنافسة الضارة أيضا ، عدم مراعاة مبادئ فان الشركات مدفوعة بعامل المنافسة لاتقوم بعملية الفحص الفنى المتأنى السليم للاخطار فضلا عن عدم الالتزام بالقيود التى يجب توافرها فى الاخطار التأمينية فتصح النتيجة الحتمية أن تقل الاقساط المحصلة عن الواجب تحصيلها .

وتعتقد شركات التأمين المباشر أن فى امكانها التغلب على هذا الوضع عن طريق استثمار الاقساط المحصلة علاوة على اعادة التأمين التى تحقق لها فائدة مزدوجة ، اذ أنها تنقل خسائرها الى معيذى التأمين كما تحقق لها فائضا يمثل الفرق بين عمولة الانتاج وعمولة اعادة التأمين المحصلة وذلك اذا ثبت سياستها على أن يكون احتفاظها من العمليات التى تقبلها متواضعا وبالتالى يكون حجم خسائرها النسبية أيضا متواضعا .

ولعل من أهم الاسباب فى وضع المنافسة الضارة الحالية هو لجوء الشركات الى تحقيق أرقام الانتاج حسب الخطة الموضوعية .

(٢) الاهتمام برقم الانتاج دون الاهتمام بنتائج العمليات ؛

ومن أحد الاسباب والاعذار التى تبررها شركات التأمين وهى مجتمعة فى ذلك بكسر الالتزام بالتعريفات هو ضرورة تحقيق

أرقام الخطة وفقا للاحصائيات التي تقدمها شركات التأمين كل فترة زمنية للمؤسسة وعادة تكون هذه الفترة ربع سنوية ويرفق بهذه الاحصائيات كشف تحليلي لاسباب زيادة أو نقص حجم الاعمال فى فترة المقارنة مع الفترة المناظرة لها من العام السابق المقدره عليها الخطة .

وهذه الاحصائيات تتم لغرض محدد هو متابعة تنفيذ الشركة للارقام المقدره بخطتها الانتاجية ، وأمام ذلك فإن الادارات الفنية بشركات التأمين تمنح المستأمنين ما يطلبون من ميزات بالاستناد الى أن حجم عملياتهم كبير وهنا تجدر الاشارة الى أن شركات التأمين تنظر الى محفظة المستأمن ككل دون محاولة اللجوء الى اتباع الاسس السليمة واتباع معدلات الخسائر فى الفرع الذى به معدل خسائر مرتفع معتمدة على ذلك بتغطية اقساط الانواع الاخرى .

ولعل خوف المؤمنين من فقد العميل هو السبب فى ذلك ولكن للأسف فإن هذا الاعتقاد خاطيء فاذا قامت شركات التأمين بضرورة اتباع الاسس العملية فى التسعير طبقا للتعريف وتبقى منافسة فقط فى تأدية الخدمة التأمينية الجيدة فانه فى هذه الحالة سيضطر المستأمنين الى قيامهم باختيار الشركة الاحسن من ناحية الخدمة وليس من ناحية الاسعار .

### (٣) عدم تطوير التعريف :

" أحد أهداف مراقبة الاخطار المقبولة هو مراجعة الاسعار السابق تحديدها سواء كان هذا التحديد قد وضع بمعرفة الادارة الفنية للشركة أو فى صورة تعريف . وطالما وجدنا أن الاسعار الخاصة بالتعريف غير مناسب للاخطار فلا بد من تعديلها بحيث

يؤخذ في الحسبان كافة المتغيرات وعوامل التطور التي حدثت في الوقت الحاضر حتى تكون الاسعار مناسبة ومبنية على أسس علمية وسليمة .

كما أن الملاحظ أنه منذ أن وضعت التعريفة حتى الان لم يتم تطويرها رغم كافة التطورات التي حدثت في كافة العوامل المؤثرة في درجات الخطر . كما أن هناك بعض المتغيرات الحديثة والتي لا بد وأن تعكس آثارها على معدلات الخسائر في القريب .

كما أن هناك من المتغيرات التي جرت بالسوق المصرية الان منها تغير مناطق الاستيراد الان عما كانت عليه وقت وضع التعريفة كما لا يفوتنا التنبيه الى التغير الجديد في اتباع سياسة الانفتاح الاقتصادي وهذا سوف يؤدي الى تغيير اتجاهات حركة التجارة مرة أخرى وسوف يعكس أثره على معدلات الخسارة لان هذا التغير سوف يؤدي الى تغير في عوامل مؤثرة في درجة الخطر . (١)

ومن العوامل المؤثرة في درجة الخطر :

- (أ) تغيير في طبيعة التعبئة والتغليف .
- (ب) تغير في مستويات السفن الناقلة للشحنات .
- (ج) تغير في فترات التعرض للخطر " أطول الرحلات البحرية " .

كما أن هناك بعض عيوب موجهة للتعريفة المصرية في وضعها الحالي أعرض منها مايلي :

---

(١) رسالة ماجستير مقدمة من السيد / ظريف هلال جورجى اشراف د . سلامة عبدالله ، في " بعض مشاكل الاككتاب في التأمين البحري " .

(أ) أهملت التعريفات الرحلة البحرية وطولها ووزنها وكذلك مواسم الشحن وطبيعة التغليف وباقي المتغيرات فى كثير من السلع نفسها .

(ب) لم يحدد أمام الاسعار أى تحفظ بالنسبة للرحلات ولم يظهر أى اختلاف فى الاسعار نتيجة اختلاف الرحلات الا فى بعض السلع مثل الخشب والحديد .

(ج) الاسعار المدرجة بالتعريفات التى صدرت عام ١٩٦٠ بالشلن والبنس الانجليزى والتى قام الاتحاد بتحويلها الى نسب مئوية وقد عدلت بعد تجميع النشرات المكتوبة والمعمول بها فيما بعد ، وكان يجب أن تتم اعادة دراسة الاسس العملية والفنية التى يجب أن تبني عليها الاسعار واتباع أسلوب التعريفات كأساس للاكتتاب .

(د) هناك الكثير من المتغيرات التى تؤثر فى تقدير الاسعار عند وضع التعريفات مثال ذلك :

- الرحلات البحرية .
- التعبئة والتغليف ومواسم الشحن والتفريغ .
- مستوى السفن الناقلة للشحنات .
- طبيعة السلع التى تؤمن .
- شروط التغطيات التأمينية .

ولو روعيت كل تلك المتغيرات لاصبحت التعريفات فى حجم مجلدات ولعل ذلك كان السبب فى اختصارها أو قصورها وهذا ما يعاب على أسلوب الاكتتاب بالتعريفات .

(هـ) هناك بعض سلع متشابهة ولكننا اذا نظرنا الى التعريف لوجدنا أن أسعارها مختلفة وهذا ما يدعو الى التساؤل ومما يعاب على التعريف المصرية ، وقد أخذت فى بحثى المقدم هذا عمل مقارنة بين الاجهزة والعقول الالكترونية وبين الاجهزة العلمية .

ويوضح الجدول الاتى ما ذكر بالتعريف المصرية :

التغطيات	رسالة أجهزة علمية	أجهزة وعقول الكترونية	أجهزة ارسال واستقبال
الصفحة	ص ٣ بند ٩	ص ٣ بند ١٠	ص ٥ بند ٥
أ . ميناء	١٣٧٥ ر %	٢٥ ر % تخضع	١٥ ر % مع
أ . داخل	١٥٠٠ ر %	٣ ر % لشرط	٢ ر % استثناء
بواسطة الجو		٢ ر % الاستبدال	التغييرات
ب	٢٠٠ ر %	٦٠٠ ر %	٣٢٥ ر %
ج	١٥٠ ر %	٣٧٥ ر %	٢٠٠ ر %

وقد ذكرت الملحوظة التالية تحت بند رسالة الاجهزة العلمية :

" يشترط ألا تزيد قيمة الزجاج فى الاجهزة عن ١٠ ر عن قيمة الرسالة ويطبق سعر الزجاج الوارد بالتعريف على ما زاد على تلك النسبة " .

ويتضح من الجدول السابق :

" يشترط ألا تزيد قيمة الزجاج فى الاجهزة عن ١٠ ٪ عن قيمة الرسالة ويطبق سعر الزجاج الوارد بالتعريف على مازاد على تلك النسبة " .

ويتضح من الجدول السابق :

أنه توجد فى الاجهزة العلمية الحديثة والمتضمنة تكنولوجيا أجزاء متقدمة كثيرة ومكونات الكترونية غير زجاجية من اللوائح المطبوعة ..... الخ .

وبالرغم من هذا فان التعريف الخاصة بالاجهزة العلمية أقل بكثير من الاجهزة الالكترونية فى حين أن كل من الاجهزة العلمية والاجهزة الالكترونية تغلف من قبل المصانع الاجنبية بطريقة ممتازة داخل علب من الفلين الصناعى - الستيروكوريك أبيض اللون واقى من الاهتزازات والصدمات خلال مراحل النقل المختلفة ، كما أن نفس الملاحظات بعاليه تنطبق على أجهزة الارسال والاستقبال .

ثانيا : أسباب الاضرار التى تلحق بالبضائع المنقولة بحريا :

ومن أهم الاسباب التى تشكل عنصرا مشتركا فيما يلحق بالبضائع بوجه عام من عجزا وتلف تلخص فيما يلى :

- ١ - تجهيزات الموانى .
- ٢ - نوعية السفن الناقله للبضائع .
- ٣ - سوء تداول البضائع أثناء الشحن والتفريغ .
- ٤ - ضعف العبوات وعدم ملائمتها للمشمول .

٥ - السرقة .

٦ - تراخي أصحاب البضائع فى سحبها من الدائـرة  
الجمركية .

(١) تجهيزات الموانئ :

ليس من شك فى أن اعداد الميناء وتجهيزه سواء لشحن  
البضائع أو تفريغها بشكل عنصرها ما من عناصر سلامة البضائع  
فكلما أكتمل هذا الاعداد بالمعدات والامكانيات البشرية  
والمادية كلما توافرت للبضائع الحماية المناسبة وعلى  
العكس من ذلك فان ضعف الامكانيات أو قصورها يؤثر بصورة  
مباشرة فى المحافظة على البضائع .

لذلك فان المشاهد أن الاضرار التى تلحق بالبضائع  
تزداد فى موانئ الشحن أو التفريغ ذات الامكانيات المحدودة  
بالنظر لحجم الواردات والصادرات ، بينما تقل تلك الاضرار فى  
الموانئ الاخرى ذات الامكانيات الكبيرة والحديثة .

لقد كانت ولا زالت ظاهرة تكديس السفن فى الموانئ وما  
يصاحبها من تكديس فى البضائع على الارصفة وفى الساحات ، من  
العوامل التى ألحقت بالبضائع أبلغ الاضرار سواء ببقائها  
لمدد طويلة فى عنابر السفن أو بالاسراع فى تفريغها من  
السفن لتحقيق معدلات مرتفعة دون النظر الى سلامتها ، ومن  
ثم فانه اذا كان التكديس فى حد ذاته يشكل خطورة على البضائع  
فان ازالة التكديس تشكل ذات الخطورة ، لأن الهدف فى هذه  
الحالة يجب الوسائل وهو ما يعرض البضائع لمزيد من الاضرار<sup>(١)</sup>.

---

(١) د . سلامة عبد الله ، أ . عصام الدين عمر ، التأمين  
البحرى ، طبعة ١٩٨٠ .



## (٢) نوعية السفن الناقلة للبضائع :

تتعرض البضائع أثناء الرحلة البحرية لمخاطر عديدة سواء من السفينة الناقلة ذاتها أو من الأنواع التي تواجهها أثناء الرحلة ، وتزداد تلك الأضرار أو تقل بحسب تجهيزات السفينة وصلاحية عناصرها لاستقبال البضائع وتستيفها التستيف الفنى السليم ، كما تتوقف جسامة الأضرار على قدرة ومهارة الربان وطاقتها فى تنفيذ الاصول والقواعد الخاصة بتستيف البضائع وقيادة السفينة فى مواجهة الأنواع التي تواجهها فى رحلتها .

ومن الملاحظ أن الشاحنين أو المستوردين لا يعولون كثيرا على هذه الزاوية ازاء الرغبة فى الحصول على أسعار نوالين منخفضة بصرف النظر عما يمكن أن تتعرض له البضائع من اضرار نتيجة نقلها على سفن قديمة أو غير مجهزة التجهيز الكامل ، مطمئنين الى أن التغطية التأمينية تكفل لهم الحصول على التعويضات عن الأضرار التي تلحق ببضائعهم . (١)

هذا وقد حققت نوعية بعض السفن التي تجوب البحار التي ترفع أعلام دول صغيرة وليست على الدرجة المطلوبة من الكفاءة الملاحية خسائر كبيرة وذلك بمقارنتها بالسفن الأخرى وقد أثبتت التجارب سوء ادارة السفن التي تحمل أعلام دول صغيرة مما تطلب الامر الى فرض رسم تأمين اضافى على الشحنات المنقولة عليها بفرض تعويض المؤمنيين من الخسائر المحتملة فى مثل هذه الحالات .

والبيان التالى يوضح الخسائر المختلفة لما يزيد عن ٥٠٠.٠٠٠ جنيه استرليني وذلك عن عام ١٩٧٩ . وقد أصدر هذا البيان مجلة اللويدز :

بيان خسائر

ويوضح البيان الآتي الخسائر التي تحققت عام ١٩٧٩ م. لـ ما يزيد عن مبلغ ٥٠٠.٠٠٠ جنيه استرليني .

الإعلام

نوعية السفينة

1979 LOSSES OVER £ 500,000 BY TYPE	
TYPE	Number
Motor vessels	79
Tankers	27
Bulk carriers	12
Motor fishing vessels	10
Tug/supply vessels	6
Dredgers	4
Jack-up crill platforms/ barges	3
Fish factory vessels	3
Barges	3
Pontoons	1
Bulk/Oil carriers	2
Oil/bulk ore carrier	1
Ore carrier	1
Yacht	1
LNG carrier	1
Floating crane	1
TOTAL	156

13

1979 LOSSES OVER £ 500,000 BY FLAG	
Flag	Number of losses OVER £500,000
Argentina	1
Belgium	1
Brazil	1
Bulgaria	1
Canada	1
China, Peoples Republic of	1
Cyprus	4
Denmark	3
Faroes	1
Finland	2
France	4
West Germany	4
Greece	38
India	1
Indonesia	1
Italy	3
Japan	5
Sorea, South	3
Liberia	16
Morocco	1
Netherlands	1
Norway	5
Pakistan	1
Panama	27
Philippines	2
Poland	3
Portugal	
Romania	2
Singapore	3
Spain	1
Sweden	1
Turkey	1
United States	14
Yugoslavia	2
Unknown	2
TOTAL	156

(١) مجلة اللويدز ، تقسيم الخسائر التي تزيد على ٥٠٠ .٠٠٠ جنيه استرليني حسب جنسية الدولة ونوعية السفينة .

### (٣) سوء تداول البضائع أثناء الشحن والتفريغ :

تعتبر أعمال الشحن والتفريغ من الاسباب الهامة للاضرار التى تلحق بالبضائع لاسيما فى الموانى غير المجهزة بالمعدات الحديثة والتى تعتمد فى هذه الاعمال بصفة أساسية على العنصر البشرى والمناولة اليدوية وتعدد مراحل التداول كما أن احتكار أداء هذه الاعمال فى الموانى وقصرها على جهة واحدة يقلل من كفاءة هذا الاداء ومن ثم يعرض البضائع لاضرار كثيرة .

ورغم كل التحذيرات فلزال استعمال الخطاف " الهوك" فى الجوانات والبالات ولفات الورق مثلا من الظواهر المألوفة كذلك الامر بالنسبة للعنف فى تداول البضائع سواء أثناء التفريغ من البواخر أو النقل الى الساحات أو المخازن ، دون اعتبار لاية علامات مميزة على الطرود تنبه الى ضرورة التعامل معها بعناية . ومن الواضح أن ذلك لا يتم عن جهل بمدلول هذه العلامات ، وانما رغبة فى زيادة معدلات التفريغ ولا يهم بعد ذلك ما يصاب البضائع من أضرار ، فتلك مسئولية جهة أجرى عليها أن تتحملها وحدها .

ويعتبر استعمال العنف فى تداول البضائع أثناء الشحن والتفريغ مقدمة طبيعية لظهور سبب آخر من أسباب الاضرار التى تلحق وهو السرقة وتلاحظ هذه الظاهرة بوضوح فى البضائع ذات القيمة المرتفعة أو المرغوبة فى السوق .

### (٤) فعل العبوات وعدم ملاءمتها للمشمول :

أن طريقة تغليف البضاعة تشكل عنصرا هاما من عناصر الاضرار التى تلحق بالبضائع واذا كان من المقطوع به أن

التغليف الجيد يحافظ على البضاعة ، فان تعارض معالسمح  
الاطراف المعينة يتغافل عن هذه البديهة ، فالمرور يسعى  
الى تقليل مصاريف التغليف الى اقل قدر ممكن ، بينما يطلب  
الناقل والمؤمن أن يكون التغليف محافظا على المشمول تحت  
كل الظروف والاحتمالات .

وبالرغم من أن وثائق التأمين البحري تشترط أن تكون  
البضاعة مغلقة وفقا للاصول الفنية الا أن هذا الشرط غير  
معمول به بسبب عدم وضوح النص ومما قد يثيره من نزعات عند  
التطبيق بين شركات التأمين وعملائهم ، الامر الذي حثنا  
بالمستوردين الى اهمال هذا الجانب الحيوى الهام فى  
المحافظة على البضائع ، ومن ثم تعرضت لاضرار كبيرة . (١)

#### خسائر الحاويات خلال عام ١٩٨٢ :

فى المؤتمر المنعقد عام ١٩٨٢ للاتحاد الدولى للتأمين  
البحرى بين تقرير لجنة البضائع أن خسائر المستوعبات  
( الحاويات ) سواء الفارغة أو المشحونة قد بلغت حدا جسيما  
وزادت عن ٥٠ مليون دولار خلال العام نتيجة اكتساح الامواج  
من على ظهر السفينة أو مطالبات عوارية عامة . وهذا النوع  
من الخسائر يعتبر مشكلة خطيرة لمؤمنى البضائع ، ففى أحد  
الحوادث انقلبت السفينة النهرية " هامبورج " فى نهر الراين  
غرب ألمانيا فى أبريل الماضى مما أدى الى غرق ٥٠ حاوية  
مشحونة بقطع غيار وآلات - وكيمائيات فى مياه النهر وتقدر  
المطالبة التأمينية فى هذا الحادث بـ ٨ مليون دولار .

وفى حادث خطير آخر فقدت ٧٨ حاوية ( منها ٦١ مشحونة )  
من سفينة فى الاطلنطى نتيجة سوء الاحوال الجوية فى الشتاء

---

(١) د . سلامة عبد الله ، أ . عصام الدين عمر ، التأمين  
البحرى .

الماضى ،وأشار التقرير الى أن معظم سفن المستوعبات  
لاتأخذ الوقت الكافى فى الميناء عقب شحن المستوعبات عليها  
لربطها أو تسفيها بطريقة آمنة تمنع وقوع حوادث اكتساح  
الامواج لها فى الاجواء الشديدة .

وحذر رئيس اللجنة فى تقريره أن الكساد الاقتصادى  
وأجرايات خفض النفقات قد أدت الى أن كثيرا من المستوعبات  
المستعملة قد أصبحت قديمة وكان ينبغى انهاء استعمالها  
من مدة طويلة وأن عدد كبيرا منها قد أصبحت فوق مستوى  
الصلاحية المطلوب فنيا لنقل البضائع .

وأشار التقرير الى وجود نوع من المستوعبات يستخدم  
لرحلة واحدة دون عودة على أساس استخدامها للتخزين عقب  
تفريغها فى المكان النهائى للوصول . ولكن عددا من  
الشاحنين يستخدمونها فى الشحن مرات أخرى بغرض التوفير .  
مما يجعل خسائر البضائع المشحونة فيها حقيقة مؤكدة .

ومن ناحية أخرى فان هناك قواعد جديدة لسلامة  
المستوعبات قد تم وضعها وتنفيذه ، أخيرا بغرض تحسين الاوضاع  
وسلامة الشاحنين وبحارة السفن . وستؤدى الى منع استخدام  
المستوعبات غير الصالحة لنقل البضائع فى المستقبل . (١)

#### (٥) السرقة :

من المعلوم أن السرقات تتم أما بواسطة عصابات منظمة  
لها اتصالات مع أفراد من الاجهزة المعنية العاملة بالميناء  
ويتبادلون المعلومات والمنفعة وينتشر أفرادها فى الميناء  
فى حلقات متعاونة بدد ١٤ بالسفينة وحتى الابواب الجمركية ،

---

(١) مؤتمر ١٩٨٢ ، للاتحاد الدولى للتأمين البحرى ، اعداد  
أ . عصام الدين عمر ، مجلة الحارس ، تصدرها الشركة المصرية  
لإعادة التأمين .

أو تتم بواسطة الافراد الذين يتداولون البضائع فى المراحل المختلفة دون ترتيب منظم أو مسبق بينهم .

ويساعد على وقوع السرقات على النحو المشار اليه كما سبق أن أوضحنا عدم قيام التوكيلات الملاحية باجراء حصر دقيق للبضائع المفرغة من السفن الامر الذى يتيح الفرصة للعناصر المتقدم ذكرها اخفاء الطرود لحين تدبير وسائل اخراجها من الدوائر الجمركية واعتبار التوكيلات الملاحية لهذه الطرود " عجز لم يفرغ " وتسليم أصحاب الشأن أذونات تسليم بها تقوم شركات التأمين بالتعويض عنهم اذا كان مؤمن عليها ، ثم بالرجوع على الناقل البحرى بما دفعته من تعويض فى حدود ١٠٠ جنيه استرلينى للطرد الواحد . وهنا تبرز أهمية هذا الموضوع بالنسبة لشركات التأمين التى قد تتحمل عن الطرد الواحد آلاف الجنيهات بينما لا تستطيع الرجوع الا فى حدود ١٠٠ جنيه استرلينى للطرد الواحد .

(٦) تراخى أصحاب البضائع فى سحبها من الدائــــرة  
الجمركية :

اذا كان من المسلم به أن الميناء هو منطقة عبور البضائع ، سواء الواردة أو الصادرة منها ، وأن البضائع فى حركتها منذ وصول السفن وحتى صرفها من المنطقة الجمركية يجب أن تسير فى خط متوازى مع حركة ورود السفن الى الميناء فان معنى ذلك أن فان معنى ذلك أن أى ابطاء فى حركة البضائع لاجتياز منطقة العبور يقابله بالضرورة تكديس فيها على الارصفة وبالتالي تكديس السفن وانتظارها لفترات طويلة لان يؤذن لها بالتراكى وبدء التفريغ .

والنتيجة الطبيعية لهذا الموقف هو تعرض البضائع

للاضرار سواء من سوء التشوين أو التستيف لضيق الاماكن المتاحة لها ، أو من الظروف الجوية ( الامطار شتاء وحرارة الشمس صيفا ) أو من السرقات . . . . . الخ ، فضلا عما يسببه تكديس السفن من أضرار أخرى كغرامات التأخير أو عـلاوات التكديس التي تفرضها المؤتمرات الملاحية للخطوط المنتظمة في مثل هذه الاحوال .

وليس من شك أن أصحاب البضائع لهم نصيب كبير في خلق هذه المواقف التي تعرض بضائعهم للاضرار المشار اليها، وذلك عندما يتراخون في سحب بضائعهم فيحولون الميناء الى منطقة تخزين ومن هنا تحدث الاختناقات وتزداد المشكلة تعقيدا مع استمرار وصول السفن الى الميناء .

\* \* \*

(( التوصيات ))

(١) بالنسبة لظاهرة الاهتمام برغم الانتاج قبـل الاهتمام بنتائج الاعمال :

أن تحقيق الشركة لارقام الخطة الانتاجية لايعتبر دليلا على أنها تمارس نشاطها على أسس علمية وفنية ومشروعة لذلك يجب تشجيع تطبيق الاسس والاساليب العلمية والفنية لقبول واختيار الاخطار وبالذات فى التأمين البحرى بضائع وعدم الالتزام بأرقام انتاج هى فى الواقع أرقام صماء . (١)

(٢) بالنسبة لظاهرة عدم مناسبة بعض بل كثير من أسعار التعريفة وقد أشرت فى بحثى مثال الاجهزة الالكترونية . فيجب ضرورة الاسراع نحو وضع حد له وتعديل الاسعار حتى تتوافر فيها الشروط الاساسية :

أ - يجب أن يكون السعر كافيا : (٢)

بمعنى أن يكفى السعر لتغطية الخسارة المتوقعة من وحدات الخطر المؤمن عليها ولدفع ما يخص وحدة الخطر هذه من المصروفات التى تنفقها شركة التأمين فى سبيل القيام بعمليات التأمين . وينتج عن عدم كفاية السعر تحقيق خسائر متتالية مما يؤدى الى خروج المشروع من سوق التأمين وتحوله الى سوق آخر أو افلاسه افلاسا تاما . هذا ويلاحظ أن هذا الشرط يحدد الحد الادنى للاسعار والتى لايجب أن تقل عنها بحال من الاحوال .

---

(١) بعض مشاكل الاكتتاب فى التأمين البحرى(بضائع)رسالة ماجستير ،مقدمة من الاستاذ / ظريف هلال جورجى ، اشراف د . سلامة عبد الله .

(٢) د . سلامة عبد الله ، الخطر والتأمين ، ١٩٨٠ ، ص ٢٠٦ .



ب - يجب ألا يكون السعر مبالغاً فيه :

بمعنى ألا يزيد السعر عن المبلغ الذى يحقق أرباحاً معقولة للشركة .

فإذا زادت الأرباح عن الحد المعقول انفض المستامنون من حول المشروع وتحولوا الى مشروع أقل أسعاراً وقد ترتب على ظاهرة الأسعار المبالغ فيها أن تدخلت الحكومة فى مراقبة العملية حتى لاتستغل شركات التأمين ضعف جانب المستامن .

ج - أن تختلف الأسعار باختلاف درجة الخطر :

بمعنى أن وحدة الخطر العالية يوضع لها سعر أكبر من ذلك الذى تسعره وحدة الخطر المنخفضة أما إذا تساوت درجة الخطورة فى وحدتى الخطر اللتين من نوع واحد فيجب أن يحمل كلا الخطرين نفس التأمين . هذا ويلاحظ أن هذا الشرط يحدد وضع سعر معين بين الحدين الأدنى والأعلى السابق الإشارة اليهما فيما قبل . (١)

(٣) بالنسبة لعدم تطوير التعريفات منذ أن وضعت حتى أن الأسعار المدرجة بالتعريفات التى صدرت عام ١٩٦٠ بالشلن والبنس الانجليزية والتى قام الاتحاد بتحويلها الى نسب مئوية وقد عدلت بعد تجميع النشرات المكتوبة والمعمول بها بعد اصدار التعريفات فى صورتها القديمة .

فانه يجب أن تتم إعادة دراسة الاسس العلمية والفنية التى يجب أن تبني عليها الأسعار واتباع أسلوب التعريفات كأساس للاكتتاب . أو على الأقل ضرورة سرعة النظر فى السلع التى حققت نتائج مرتفعة .

---

(١) الخطر والتأمين ، تأليف د . سلامة عبد الله ، طبعة

(٤) ضرورة مراعاة التوازن بين قسط التأمين والتعويضات المحتملة وتكاليف الانتاج وهذا لن يتأتى الا بالالتزام بالاسعار الواردة فى التعريفه ، كما يرجع أيضا الى مهارة مكتب التأمين فى وضع الشروط المناسبة للرسالة المراد التأمين عليها وذلك حسب ظروفها سواء فى طول الرحلة أو نوعية السفينة الشاحنة ..... الخ .

(٥) مايجب أن يتخذ من اجراء لضرورة الالتزام بالالتزام بالتسعيرة المصرية :

من العلامات الحسنة الان ما اتخذته الشركة المصرية لاعادة التأمين بضرورة قبول نصيبها من الحصة الاجبارية (٣٠ ٪) وذلك على ضوء الاسعار المصرح بها من الاتحاد المصرى والا تحملت عبء التغطية وحدها .

وعلى ذلك فاننى أرى ضرورة زيادة العقوبات فى حالة تقصير أى شركة فى التزاماتها نحو الالتزام بالتعريفه وهذا يتأتى بضرورة التفتيش الدورى من جهة الاشراف والرقابة على الشركات وينص بند العقوبات على الاتى :

" يعاقب كل من يخالف الشروط والتعريفات والاسعار المبلغة الى الهيئة والمعتمدة منها وفقا للمادة ٨٦ من هذا القانون بغرامة لاتقل عن ١٠ جنيهات ولا تتجاوز ١٠٠ جنيهه .

كما يحكم على شركة التأمين المخالفة للشروط والتعريفات والاسعار المشار اليها بغرامة توازى ضعف رسوم التأمين بالنسبة للحالة موضوع المخالفة وتغول هذه الغرامة الى الهيئة .

(٦) عدم مرونة التعريفية :

المفروض أن أسعار التعريفية هي الحد الأدنى الذى لايجوز المنزول عنه وانما يمكن تجاوزه الى اعلا وعلسى المسئولين فى كل القطاعات أن يقوموا بتزويد معلومات أكثر دقة وبأمانة للاتحاد وذلك حتى يتمكنوا من استخراج تعريفية حديثة ومسيرة ومعبرة عن الواقع التأمينى لتلائم التطورات التى حدثت فى كافة العوامل المؤثرة فى درجات الخطر .

(٧) بالنسبة لتصنيف الرحلات :

فان هناك بعض السلع تم تصنيفها الى رحلات وأنواع تعبئة مثل الخشب والحديد وحيث أنه لايمكن وضع عدة أسعار لكل سلعة واحدة لطول الرحلة والآخر لرحلة أقصر وثالث لفصل الصيف ورابع لفصل الشتاء ..... الخ. وانما يمكن وضع ضوابط فى آخر التعريفية أو فى أولها كقواعد تراعى عند الاكتتاب مثل تزايد الاسعار بنسبة كذا للبضائع الواردة من دول جنوب شرق آسيا مثلا اليابان ودول شمال أوربا ونسبة كذا فى المائة للشحن خلال الفترة من نوفمبر الى مارس مثلا.

(٨) انكار الذات وترك المنافسة الضارة .

وذلك خاصة من جانب ترك هذه المنافسة الضارة التى لايعود من ورائها الا الضرر بالاقتصاد المصرى وتطوره وانها تعدت حدود الخدمة الجيدة. وهنا يجب أن تقتصر المنافسة على تقديم الخدمة الجيدة للعميل وذلك بسرعة الامداد والاكتتاب وسرعة تعويض المستأمن بطريقة مريحة تجعله مطمئنا .

وبالتالى فانه فى حالة الالتزام بالتعريفه سيقوم المؤمن له من جراه نفسه باختيار شركة التأمين الافضل من ناحية تقديم الخدمة له وليس الافضل من ناحية الاسعار .

وبهذا يمكن أن تكون النتائج أفضل ومن الطبيعى أن أثرها لن يظهر فى السنوات الاولى بل سيكون أفضل فى السنوات البعيدة القريبة .

وقد ذكر بمؤتمر الاتحاد الدولى للتأمين البحرى عام ١٩٨٢ بأنه قد ظهرت فى الفترة الاخيرة بوادر انخفاض طفيف فى معدلات الفوائد فى الاسواق العالمية ويرجوا أن يستمر هذا الاتجاه نظرا لأن وجود انخفاض معقول فى معدلات الفائدة سيدعو مكتب التأمين الى تسعير الاخطار وفقا للقواعد الفنية الصحيحة دون الاعتماد على ربح الاستثمار لتعويض خسائر الاكتتاب .

وحتى يمكننا أن نصل بالمنافسة فى صورتها الجيدة والتي يجب أن تكون فان هناك بعض الاسس التى يجب أن تؤخذ فى الاعتبار :

(أ) انتقاء الخطر الجيد وذلك بالاهتمام بالكيف لا الكم وهذا فى الحقيقة يرجع الى مهارة مكتب التأمين .

(ب) اتباع الاسس الفنية الصحيحة عند الاكتتاب .

(ج) الالتزام بالتعريفه المصرية الموضوعه .

(٩) بالنسبة لعدم كفاءة التعبئة :

وهل معدل الخسائر فى احدى شركات التأمين المصرىة

بالنسبة لرسائل الكريبيد كالسيوم والروتابل الى أكثر من الثلث وذلك خلال عام ١٩٨٢ . وقد ذكر الخبير المعايين بأن أخذ الاسباب الرئيسية لهذه الخسائر هو التعبئة وهنا تجدر الاشارة الى ضرورة توجيه نظر المستأمن لقيامه بالحيططة فيجب عليه أن يقوم بالاتصال بالشركة المورددة لتوجيه نظرهم الى ضرورة اتباع الاتى قبل شحن أية مادة من الغازات ولناخذ على سبيل المثال المواد الاتيية :

- أ - الكريبيد كالسيوم .
- ب - الروتابل .
- ج - الكيماويات العامة .

أ - الكريبيد كالسيوم :

لحام البراميل بعد غلقها بطريقة الكبس شرط أساسى فى كل من وثيقة التأمين وطلب المؤمن له لاستيراد أية رسالة من هذا النوع كما ويستحسن استيراد براميل أقل وزنا ويا حبذا لو طلب المؤمن له من الشركة المورددة ضرورة موافاته ضمن مستندات الشحن بمستند رسمى يفيد بأن كل براميل الرسالة قد تم لحامها بعد الكبس وأن البراميل بحالة جيدة تسمح بوصول الرسالة الى وجهتها النهائية بحالتها الاصلية . أى أن البراميل تعتبر فى رأينا أنه لو تم تنفيذ هذه التوصية لانعدمت الخسارة أو على الاقل لانخفضت الى الحد لادنى المناسب والمعقول .

ب - الروتابل :

يتعين على المؤمن له الاتصال بالشركة المورددة للافادة بضرورة اتباع الاتى قبل الشحن :

ضرورة ترك مسافة كافية بكل شيكارة لتسهيل تحرك المشمول والا تعرضت هذه الشكاير للانفجار أثناء الرحلة البحرية وعمليات المناولة بالاضافة الى ضرورة اعادة تعبئة كل منها بداخل شيكارة خيش أو ورق ذو طبقات كافية ومناسبة لتحمل العمليات المشار اليها بعاليه .

وفى رأينا أنه لو أتبع هذا الاجراء لانعدمت الخسارة أو قلت بنسبة الحد الادنى المناسب والمعقولة .

### ج - الكيماويات العامة :

إذا كانت معبأة داخل أكياس من النايلون ينبغي اعادة تعبئة كل منها داخل كيس آخر أكثر سمكا وأكثر حجما أو بداخل كيس من الورق أكبر حجما وذو طبقات كافية ومناسبة لتحمل الرحلة البحرية وعمليات المناولة .

(١٠) يجب أن يتم تحديد مواصفات كل سلعة على حده ، تحديدا قاطعا لايقبل الاجتهاد فى التفسير حتى لا تبقى فرص الاجتهاد فى القياس لتطبيق سعر سلعة لسلعة أخرى يكون غير مناسب لها وبذلك تكون هذه العمليات فى أضيق نطاق ممكن .

(١١) اقترح بأن تقوم شركات التأمين متكاتفه فى اقراض هيئة الميناء لتحسين الخدمة المقدمة وذلك باستيراد الاوناش العملاقة والمعدات الحديثة .

(١٢) فرض رسم اضافى لتحسين الخدمة وتطوير هيئة الميناء  
بالاسكندرية .

(١٣) فرض بعض العقوبات على المؤمن لهم الذين يهملون

فى اتباع أساليب الوقاية والحد من الخسائر فى شكل رفع  
الاسعار أو الحد من شروط التغطية .

(١٤) تكاتف كل الجهود لىس فقط من جهات الامن وانما  
من جميع الجهات المتعاملة مع البضائع أثناء وجود البضائع  
فى حيازتها تعززها سلطات الامن بامكانياتها وأساليبها  
المتخصصة فى مكافحة الجريمة وذلك للاقلال من ظاهرة السرقة .

\*\*\*

## أسباب ومراجع عربية

- (١) د . سلامة عبد الله ، التأمين البحري ، طبعة عام  
١٩٨٠ .  
أ . عصام الدين عمر
- (٢) د . سلامة عبد الله الخطر والتأمين ، طبعة ١٩٨٠ .
- (٣) بعض مشاكل الاكتتاب فى التأمين البحري ، رسالة  
ماجستير ، مقدمة من أستاذ / ظريف هلال جورجى - أشرف د .  
سلامة عبد الله .
- (٤) مجلة الحارس ، تصدرها الشركة المصرية لاعـادة  
التأمين ، العدد الاخير ، عام ١٩٨٢ .
- (٥) احصاءات شركات مصر ، الشرق ، الاهلية للتأمين عن  
الفترة ١٩٧٦ : ١٩٨٠ .
- (٦) بيان لمجلة اللويدز عن خسائر عام ١٩٧٩ التى تزيد  
عن ٥٠٠ .٠٠٠ جنيه استرلينى .
- (٧) مؤتمر الاتحاد الدولى للتأمين البحري ، ١٩٨٢ ، تقرير  
الاستاذ عصام عمر .

## مراجع اجنبية

1. Elements of Insurance published by C.L.L. London. 1961.
2. Harold, A. Turner C.L.L.  
The principles of Marine Insurance London (Fifth Edition  
1984).