

## أسس تسوية مطالبات التأمين البحري دراسة حالة: سوق التأمين السوداني (للفترة 2005 - 2009 م)

د: محمد الحاج عبد الله موسي علي (استاذ مشارك السودان جامعة الرباط الوطني)  
د: برعي عثمان الشريف عبد العزيز (استاذ مساعد متعاون السودان جامعة الرباط الوطني)

تاريخ التقديم: 2017/12/6  
تاريخ القبول: 2017/2/13

### المستخلص

يستعرض هذا البحث أسس تسوية المطالبات عند وقوع الخسائر البحرية والتي تشتمل على تسوية المطالبات في حالة الخسائر البحرية المشتركة (العوارية العامة) بالنسبة للبضائع وأجسام السفن، وكذلك تسوية المطالبات عن الأضرار التي تحدث لأجسام السفن عند تعرضها للمخاطر البحرية ووقوع خسائر أثناء الرحلة البحرية أو أثناء عملها داخل الميناء أو عند قطر السفينة أو عند التشييد والبناء. هذا البحث تستخدم المنهج الوصفي والتحليلي والتاريخي ومجتمع الدراسة يتكون من العاملين في شركات التأمين السودانية وقد وزعت الاستبانة على كل عينة الدراسة. خلص البحث الي مجمزعه من النتائج اهمها ضعف الوعي التأميني لدي المؤمن لهم وعدم فهمهم لشروط وإستثناءات وثائق التأمين البحري وشروط معهد مكنتبي التأمين البحري (أ)، (ب) و(ج)، من أسباب النزاع الذي ينشأ بين المؤمن لهم وشركة التأمين عند تسوية مطالبات التأمين البحري و التسويات الودية لمطالبات التأمين البحري يجنب شركات التأمين النزاع والمشاكل مع المؤمن لهم .

**المصطلحات الرئيسية للبحث/ العوارية العامة، التأمين البحري، إعادة التأمين.**



مجلة العلوم  
الاقتصادية والإدارية  
العدد 103 المجلد 24  
الصفحات 373-394



## أسس تسوية مطالبات التأمين البحري دراسة حالة: سوق التأمين السوداني [للفترة 2005 - 2009م]

### تمهيد

للتأمين أهمية كبيرة في التجارة الدولية بما له من علاقة قوية بأساليب النقل البحري والجوي داخل الدولة وخارجها ، و أن الأخطار البحرية هي أخطر تتعرض لها أطراف المخاطرة البحرية ( السفينة أو البضائع أو أجرة الشحن ) أثناء تواجدها في البحر مثل الغرق والتصادم البحري والجنوح والشحوط ، أو تنشأ عن أسباب أخرى مثل الحريق ، الانفجار ، السرقة ، التلغ ، البلل ، الكسر ، القرصنة البحرية ، الأسر أو المصادرة الغرض الرئيسي من التأمين البحري هو تعويض المؤمن له عن الأضرار التي تتعرض لها الأشياء المؤمن عليها ( البضاعة أو جسم السفينة ) بسبب المخاطر البحرية وذلك وفقاً للشروط المتفق عليها في عقد التأمين البحري المبرم بين شركة التأمين والمؤمن له لذا يلجأ أصحاب السفن وأصحاب البضائع وأجرة الشحن الي التأمين البحري لحماية سفنهم وبضائعهم وأجرة النقل المستحقة لهم ضد المخاطر البحرية ، وقد تنشأ أثناء تعرض الرسالة البحرية لبعض المخاطر ووقوع الخسائر لعدة مشاكل في كيفية تسوية الخسائر وتحميل كل طرف من أطراف المخاطرة البحرية نصيباً من الخسارة ومن ثم دفع التعويض من قبل المؤمن . يستعرض هذا البحث أسس تسوية المطالبات عند وقوع الخسائر البحرية والتي تشمل على تسوية المطالبات في حالة الخسائر البحرية المشتركة ( العوارية العامة ) بالنسبة للبضائع وأجسام السفن ، وكذلك تسوية المطالبات عن الأضرار التي تحدث لأجسام السفن عند تعرضها للمخاطر البحرية ووقوع خسائر أثناء الرحلة البحرية أو أثناء عملها داخل الميناء أو عند قطر السفينة أو عند التشييد والبناء ، وأهمية إعادة التأمين في المساهمة في التعويضات التي كان يمكن أن يتحملها المؤمن المباشر وبالتالي مما يؤدي الي تقليل معدلات الخسائر لديه .

### أولاً : مشكلة البحث :

تتمثل مشكلة البحث في محاولة الإجابة علي الآتي :

- 1- ما تأثير عدم فهم المؤمن لهم لشروط وإستثناءات وثائق التأمين البحري وشروط معهد مكتبي التأمين البحري (أ) ، (ب) و(ج) بلندن لتغطية الخسائر البحرية في تقليل النزاع بين المؤمن لهم وشركات التأمين في حالة وقوع الخسائر والتقدم بالمطالبات .
- 2- ما القدر الذي تشكله التسويات الودية لمطالبات التأمين البحري في تجنب شركات التأمين المباشر كثير من المشاكل مع المؤمن لهم عند تسويتها عن طريق المحاكم.
- 3- هل تسوية العوارية العامة بين أطراف المخاطرة البحرية وفقاً لقواعد يورك أنتويرب أكثر عدالة من تسويتها وفقاً لقانون التأمين البحري المصري.
- 4- ما أثر خبرة وكفاءة موظفي المطالبات في تسوية مطالبات التأمين البحري على حفظ حقوق المؤمن لهم من الضياع عند المطالبة بالتعويض .
- 5- ما هو أثر مساهمة إعادة التأمين في إجمالي مطالبات التأمين البحري في تقليل معدلات الخسارة بالنسبة لشركات التأمين المباشر .

### ثانياً : أهداف البحث :

يهدف البحث التعرف علي الآتي:

1. المطالبات في التأمين البحري وكيفية تسويتها .
2. أنواع التعاقد والتغطيات في التأمين البحري .
3. الخسائر البحرية المشتركة ( العوارية العامة ) وكيفية تسويتها .
4. مساهمة إعادة التأمين في إجمالي مطالبات التأمين البحري وأثرها على تقليل معدلات الخسارة بالنسبة لشركات التأمين المباشر .

### ثالثاً فرضيات البحث : لأغراض البحث سوف يقوم الباحث باختبار الفرضيات التالية :

1. هناك قصور فهم المؤمن لهم لشروط وإستثناءات وثائق التأمين البحري وشروط معهد مكتبي التأمين البحري بلندن (أ) و (ب) و(ج) مما يؤدي الي حدوث النزاع بين المؤمن لهم وشركات التأمين عند تسوية المطالبات.



## أسس تسوية مطالبات التأمين البحري دراسة حالة: سوق التأمين السوداني [للفترة 2005 - 2009 م]

الشروط (أ) هي تغطي جميع الأضرار والخسائر والتي من المحتمل أن تصيب البضائع أثناء نقلها من مخزن المصدر في بلد المنشأ إلى مخزن المستورد وهو يشمل السرقة والسلب وعدم التسليم والنقص الكلي والجزئي والتلوث والكسر والطعج والسيلان والبلل بالمياه الحلوة والأمطار وماء البحر وضرب الشناكل وتماس البضاعة ببضاعة أخرى وكذلك الخسائر والأضرار البحرية العامة والخاصة والحريق والغرق أو تصادم السفن الناجم عن الخطأ المشترك عدا ما هو مستثنى صراحة في الشروط العامة والخاصة المذكورة في عقد التأمين مع إضافة بعض الشروط الخاصة التي تضاف حكماً إلى استثناءات عقد التأمين حسب أنواع البضائع). أما الشروط (ب) تغطي الخسائر والأضرار التي تصيب الشيء موضع التأمين وهي تغطية محددة الأخطار ويوجد بها بعض الاستثناءات. إضافة إلى الأخطار المشمولة في شروط (ج) يضمن هذا التأمين الأضرار الناجمة عن البلل بالمياه الحلوة والمالحة الفقدان الكلي للطرد من على متن السفينة أو أثناء التحميل والتنزيل - الأضرار الناجمة عن الصواعق والزلازل والبراكين أما الشروط (ج) تتضمن الخسائر والأضرار التي تصيب الشيء المؤمن عليه والتي يعد سببها بصورة معقولة إلى الحريق أو الانفجار وجنوح أو تشحيط أو غرق أو انقلاب السفينة أو المركب والتضحية في الخسائر العامة والرمي

2. التسويات الودية لمطالبات التأمين البحري تجنب شركات التأمين كثير من المشاكل والنزاعات مع المؤمن لهم .

هناك قصور في فهم موظفي المطالبات بشركات التأمين لأسس تسوية مطالبات التأمين البحري مما يؤدي الي ضياع حقوق المؤمن لهم .

تسوية العوارية العامة بين أطراف المخاطرة البحرية (السفينة ، البضاعة ، النولون) وفقاً لقواعد يورك انتويرب أكثر عدالة من تسويتها وفقاً لقانون التأمين البحري المصري .

3. التسويات الودية لمطالبات التأمين البحري تجنب شركات التأمين كثير من المشاكل والنزاعات مع المؤمن لهم .

4. تسوية العوارية العامة بين أطراف المخاطرة البحرية (السفينة ، البضاعة ، النولون) وفقاً لقواعد يورك انتويرب أكثر عدالة من تسويتها وفقاً لقانون التأمين البحري المصري .

5. هناك قصور في فهم موظفي المطالبات بشركات التأمين لأسس تسوية مطالبات التأمين البحري مما يؤدي الي ضياع حقوق المؤمن لهم .

6. مساهمة معيدي التأمين في تعويضات التأمين البحري تؤدي الي تقليل معدلات الخسائر بالنسبة لشركات التأمين المباشر .

**رابعاً: عينة البحث ومجتمع الدراسة :** يتكون من شركات التأمين العاملة بسوق التأمين السوداني والتي تبلغ ثلاثة عشر شركة.

### **خامساً : الحدود المكانية للبحث :**

شركات التأمين في سوق التأمين السوداني التي رئاساتها تقع في ولاية الخرطوم .  
الحدود الزمانية للبحث : الفترة من عام 2005 - 2009 م

### **سادساً: منهج البحث :**

إتبع الباحثان في هذه الدراسة منهج الدراسة المسحية لشركات التأمين وفروعها داخل ولاية الخرطوم المشتقة من المنهج الوصفي التحليلي للفترة من 2005 - 2009 م.

### **سابعاً: هيكل البحث :**

يتكون هذا البحث من اربعة مباحث هي المبحث الأول الدراسات السابقة ومنهج البحث . أما المبحث الثاني هو الخلفية النظرية وتناول المبحث الثالث دراسة الجانب الميداني ، أما المبحث الرابع النتائج والتوصيات.



## أسس تسوية مطالبات التأمين البحري دراسة حالة: سوق التأمين السوداني [للفترة 2005 - 2009م]

### المبحث الأول / الدراسات السابقة :

يلاحظ أن هناك قلة من البحوث أو تكاد شبه معدومة أو لاعلاقة لها كبيره مع هذا البحث والتي تتناول موضوع البحث :

1.دراسة محمد حسين عثمان محمد - عنوانها ( خسائر التأمين البحري - بضائع ) وأسس تسويتها (دراسة حالة ميناء بورتسودان ) رسالة ماجستير ، جامعة النيلين 2007 م  
تناولت الدراسة الخسائر التي تتعرض لها البضائع طوال الرحلة البحرية والخسائر التي تحدث للبضائع في ميناء بورتسودان وأثناء نقلها برأ . وتوصلت الدراسة الي ان عدد الأرصفة في ميناء بورتسودان لايتناسب مع الزيادة فيما يرد الي الميناء من سفن وبضائع مما يؤدي الي زيادة عدد أيام إنتظار السفن بالميناء و التركيز عليه يؤدي الي ظاهرة تكدس السفن بالميناء و العمالة بميناء بورتسودان غير مدربة مما يؤدي الي حدوث خسائر وتلفيات للبضائع و معظم السفن التي ترد الي ميناء بورتسودان قديمة و غير مؤهلة لليام بدورها في عملية الشحن والتفريغ و هناك مشاكل بين شركات التأمين والمؤمن لهم حول مقدار التعويض وان تحديد سعر التأمين البحري ( بضائع ) في السوق السوداني عن طريق الخبرة السابقة ولا توجد أسعار محددة من قبل هيئة الرقابة علي التأمين ولا يوجد مكتب لتقليل الخسائر بشركات التأمين السودانية بميناء بورتسودان العوارية العامة

2.دراسة محمد عبد العزيز الصافي ، أثر إعادة التأمين على أداء شركات التأمين السودانية بالتطبيق على فرع التأمين البحري بضائع ، للفترة من 2007-2013 رسالة ماجستير ، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا،

تمثلت مشكلة الدراسة في زيادة أقساط إعادة التأمين البحري في شركات التأمين السودانية، أي أن شركات التأمين المحلية تفقد جزءاً كبيراً من حجم أقساط التأمين المباشر، ولهذا أثر سالب على أداء شركات التأمين . وقد هدفت الدراسة للوقوف على مدى القدرة الفنية للكوادر العاملة في شركات التأمين، ودراسة أسباب زيادة أقساط إعادة وأثرها على أداء شركات التأمين السودانية.. خلصت الدراسة إلى أن ضعف سياسة إدارة الأخطار البحرية في شركات التأمين السودانية أدى لزيادة أقساط إعادة التأمين البحري، كما أثبتت الدراسة أيضاً أن ضعف الملاءة المالية لشركات التأمين السودانية أدى لزيادة نسبة إعادة التأمين، وبالتالي أثر في أداء شركات التأمين السودانية. أوصت الدراسة بضرورة الاهتمام بزيادة الدورات التدريبية للعاملين في الأقسام الفنية، وخاصة أقسام إعادة التأمين، والاهتمام بتقوية مراكزها المالية بزيادة حدود الاحتفاظ في فرع التأمين البحري، هذه الدراسة تناوت اثر اعادة التأمين علي شركات التأمين السودانيه المباشرة في التأمين البحري بضائع فقط اما هذا البحث يتناول اسس تسوية كل المطالبات البحريه دراسة متعب بن عايد العنزي عام ١٤٢١ / ١٤٢٠ هـ ، الحوادث البحرية والخسائر المشتركة في الفقه والنظام. رسالة دكتوراه في المعهد العالي للقضاء هذا البحث متعلق بالحوادث البحرية والخسائر المشتركة، من ناحيه فقهيه مقارنة بين الفقه الاسلامي والقانون البحري

3.دراسة: مجتبي هاشم رمضان، 2010 م أثر إعادة التأمين على الاقتصاد القومي، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة النيلين، .

حيث تمثلت مشكلة الدراسة في أن وجود شركات إعادة التأمين الوطنية يساهم في الحد من تسرب عمليات إعادة التأمين إلى الخارج، ولكن دور شركات إعادة التأمين مرتبط أيضاً بالطاقة الاستيعابية لهذه الشركات والتي بموجبها يتم تحديد مقدار النسب المعاد تأمينها إلى الخارج ، الامر الذي يستدعي العمل على ايجاد خطط مستقبلية لزيادة الطاقة الاستيعابية لشركات التأمين المحلية لتتناسب مع النمو الملموس في الاقتصاد الوطني. وعلى ضوء ماسبق تتلخص مشكلة الدراسة في السؤال الرئيسي التالي ما هو اثر إعادة التأمين على الاقتصاد القومي؟ وللوقوف على ذلك وضع الباحث عدة فرضيات تتمثل في تدني الوعي التأميني لدي الفئات المستهدفة بعملية التأمين سبب في ضعف القوة الاستيعابية لسوق التأمين السوداني. حدود احتفاظ شركات التأمين من العمليات المكتتبه بسيط مقارنة مع الامكانيات المادية والفنية لهذه الشركات، تقلص عدد شركات التأمين العاملة في السوق يزيد عن حجم استيعاب سوق التأمين السوداني من العمليات المكتتبه. هدفت الدراسة للتعرف على القوة الاستيعابية لسوق التأمين السوداني، ومدى تناسب عدد شركات التأمين العاملة في سوق التأمين السوداني مع الحاجة للتأمين.



## أسس تسوية مطالبات التأمين البحري دراسة حالة: سوق التأمين السوداني [للفترة 2005 - 2009 م]

وقد توصلت الدراسة إلى عدة نتائج أهمها: أن حجم الاحتفاظ في معظم شركات التأمين السودانية ضعيف جداً ولا يتناسب مع الامكانيات المادية لهذه الشركات. عدد شركات التأمين في سوق التأمين السوداني لا يتناسب مع حاجة السوق من الخدمة التأمينية ، بالنسبة للتوصيات فقد أوصت الدراسة بوضع ضوابط ومعايير تلزم شركات التأمين بزيادة حجم الاحتفاظ لديها، وضرورة التخلص من مشكلة زيادة عدد شركات التأمين عن الحاجة المطلوبة من الخدمة التأمينية عن طريق اللجوء إلى دمج الشركات ذات المساهمة الضعيفة.

### المبحث الثاني الخلفية النظرية :

**أولاً : تعريف العوارية العمومية :** هي الخسارة التي يكون سببها أو تنشأ مباشرة عقب إجراء يقوم به ربان السفينة بقصد السلامة العامة . وتشمل أية مصروفات أنفقت أو أي تضحية بذلت لهذا الغرض . والإجراء المقصود هو التضحية الغير إعتيادية التي تبذل أو المصروفات الغير إعتيادية التي تنفق إختيارياً بطريقة معقولة عند وجود خطر يهدد السلامة العامة بغرض المحافظة علي مجموعة عناصر الرسالة البحرية . ويدخل ضمن العوارية العامة كل تلف أو فقد أو مصروف إذا كان نتيجة مباشرة للإجراء الذي أدى الي الخسارة العمومية . أما التلف الذي يلحق بالسفينة أو البضاعة بسبب التأخير سواء كان هذا التأخير تم خلال الرحلة أو بعد ذلك أو أي خسارة غير مباشرة مهما كانت مثل هبوط أسعار السوق لنفس الصنف من البضاعة فإن هذه الخسائر لا تدخل في العوارية العامة (1) .

### ثانياً : الأركان الأساسية للعوارية العامة :

1 = التضحية أو النفقات العامة يجب أن تكون إستثنائية : النفقات التي تصرف عادة لتنفيذ التزام الناقل بمقتضى عقد النقل لا تعد عوارية عامة حتى ولو أعلنت العوارية العامة فيما بعد، ومثال لك المصروفات التي تنفق عندما تبطئ السفينة بسبب سوء الأحوال الجوية، ومن أجل الحفاظ علي سرعتها حتى تصل في الميعاد المحدد لوصلها تزيد كمية الوقود المستهلك أو يطلب من طاقم السفينة العمل في أوقات راحتهم مقابل أجر إضافي .

2 - يجب أن يكون الحادث تطوعي وإختياري وليس حتمياً حتى يعد عوارية عامة ولا بد من توافر عنصر الإختيار، أي أن الخسارة يجب ان تنجم إرادياً بغرض إنقاذ السفينة وحمولتها(2) . ولذلك فإنه إذا تم تشحيط السفينة (Grounding) حتمياً فإن أثاره لا تحتسب ضمن العوارية العامة، أما إعادة تعويم السفينة فهي إرادية بغرض إنقاذ السفينة والبضائع المحملة علي ظهرها فإن أي خسائر تحدث أو أي مصاريف تنفق تحتسب ضمن العوارية العامة .

أما إذا إفترضنا أن الشحوط كان إرادياً أي مقصوداً بغرض إنقاذ السفينة من خطر محقق بها وخطراً حقيقياً لاوهمياً فإن الشحوط هنا يعتبر حدثاً (act) وليس حادثاً (accident) من ثم يندرج ضمن العوارية العامة . وبطبيعة الحال إن إعادة التعويم تندرج ضمن العوارية العامة .

3 - يجب أن تكون السفينة وحمولتها معرضة لخطر فعلي وجوهري : ولا يشترط أن يكون الخطر وشيك الوقوع وإنما فعلي وجوهري وليس وهمياً ومثال لذلك سفينة في عرض البحر تعرضت ألتها للعطل وأصبحت تحت رحمة الظروف الجوية بدون قوي محركه فإن مصروفات إصلاح الآلات السفينة أو مصروفات قطرها أو سحبها لأقرب ميناء لجوء للإصلاح تعتبر عوارية عامة لأن السفينة تجابه خطراً حتى لو كان الطقس هادئاً في هذا الوقت ولا يوجد خطر وشيك الوقوع .

4- الحدث أو ( الفعل ) يجب أن يكون لمصلحة كافة أطراف المخاطرة البحرية فإذا أتخذ أي إجراء بغرض حماية طرف واحد من أطراف المخاطرة البحرية كحماية السفينة فقط أو حماية البضائع فقط لا يندرج هذا الإجراء كعوارية عامة .

1 . القاعدة (2) من قواعد بورك و انترب

2 . حسن حسين مشرف، كمال محمد علي، محاضرات في تأمين النقل، معهد مصر للتأمين، القاهرة : 2009 م . ص 7



## أسس تسوية مطالبات التأمين البحري دراسة حالة: سوق التأمين السوداني [للفترة 2005 - 2009م]

### ثالثاً : تسوية العوارية العامة :

#### 1- اسلوب التعويض الدولي (وفقاً لقاعدة يورك أنتويرب – York- intwerp)

وتم وضع قاعدة جديدة هي القاعدة الحاكمة (Rule Paramount) والتي تنص على عدم ادخال أي تصرف أو مصروف بالعوارية العامة إلا إذا كان قد تم بشكل معقول وهكذا تم إدماج القاعدة "ب" بالقاعدة "أ" وادخال قاعدة "ب" جديدة خاصة بعمليات القطر البحري للأنشطة التجارية وليس بغرض الإنقاذ . وعند تسوية العوارية العامة وفقاً لقواعد يورك - أنتويرب 1974م يتم احتساب بنسبة قيمة العوارية العامة الي قيمة الأشياء التي تكون عناصر الرسالة البحرية ( السفينة، البضائع، النولون ) وتكون المساهمة كالاتي :

$$\text{نسبة المساهمة في العوارية العامة} = \frac{\text{قيمة العوارية العامة}}{100 \times \text{قيمة أطراف الرسالة البحرية في ميناء الوصول}}$$

ولا تدخل أجرة سفر الركاب ، أجر البحارة، رسوم الموانئ ضمن قيمة النولون البحري ولذلك عند حساب قيمة السفينة أو قيمة النولون نأخذ في الإعتبار صافي قيمة السفينة وتساوي صافي قيمة السفينة ناقصاً مصاريف الإصلاح والإنقاذ إن وجدت . صافي قيمة النولون وتساوي قيمة النولون ناقصاً المصاريف التي انفقت للحصول علي النولون ، ويتحدد نصيب كل طرف من أطراف العوارية العامة كالاتي :

\* نصيب السفينة = قيمة السفينة (عند ميناء الوصول) × نسبة المساهمة في العوارية العامة .

\* نصيب البضائع من العوارية = قيمة البضائع (عند ميناء الوصول) × نسبة المساهمة في العوارية العامة .

\* نصيب اجرة الشحن = قيمة النولون (عند ميناء الوصول) × نسبة المساهمة في العوارية العامة .

#### ب- اسلوب التعويض المصري (وفقاً للقانون البحري المصري) :

تنص المادة (237) من القانون البحري المصري علي أن الخسائر العمومية تسوي علي كامل قيمة البضائع (حتي الملقاة في البحر) وعلي نصف قيمة السفينة ونصف قيمة أجرة الشحن<sup>(1)</sup> . ووفقاً لاسلوب التعويض المصري تكون المساهمة في العوارية العامة كالاتي :

كامل قيمة البضاعة ونصف قيمة السفينة ونصف قيمة أجرة الشحن .

نصيب صاحب السفينة من العوارية العامة = نصف قيمة السفينة في ميناء الوصول x نسبة المساهمة في العوارية العامة .

نصيب البضائع من العوارية = قيمة البضائع (عند ميناء الوصول) x نسبة المساهمة في العوارية العامة .

نصيب النولون من العوارية = نصف قيمة النولون (عند ميناء الوصول) x نسبة المساهمة في العوارية العامة . ان تسوية العوارية العامة وفقاً لقواعد يورك وأنتويرب يتم توزيع الخسائر بالتساوي بين أطراف المخاطرة البحرية ( السفينة ، البضاعة، النولون ) أي يتحمل كل طرف نصيبه في الخسارة بنسبة مساهمته في العوارية العامة أما تسوية العوارية العامة وفقاً لقانون التأمين البحري المصري فيتم توزيع الخسائر أي نصيب كل طرف من أطراف المخاطرة البحرية في الخسارة بأخذ نصف قيمة السفينة ونصف قيمة النولون أم البضاعة فيكون نصيبها في الخسارة بكامل قيمتها مما يجعلها تحمّل بنصيب أكبر في العوارية العامة

فالعوارية العامة هي مبدأ أساسه العدالة بين جميع الأطراف المشاركة في المخاطرة البحرية، بحيث يقوم بالتعويض عن الخسائر البحرية التي وقعت بشكل إرادي أو تطوعي (Voluntary) لمصلحة المخاطرة المشتركة، الأمر الذي يجعل تسوية العوارية العامة وفقاً لقواعد يورك وأنتويرب 1974 م أكثر عدالةً من تسويتها وفقاً لقانون لتأمين البحري المصري<sup>(1)</sup> .

1 . المادة (237) من القانون البحري المصري .



## أسس تسوية مطالبات التأمين البحري دراسة حالة: سوق التأمين السوداني [للفترة 2005 - 2009م]

### رابعاً : حساب التعويض المستحق بموجب وثيقة التأمين البحري (بضائع)

بعد دراسة المطالبة والمستندات المرفقة بها يتم حساب التعويض وفقاً لشروط وثيقة التأمين البحري ويحسب التعويض المستحق علي أساس القيمة التأمينية والأجزاء المفقودة من الرسالة بغرض أن مبلغ التأمين غير مبالغ فيه وتستخدم المعادلة الآتية في حساب قيمة التعويض المستحق للمؤمن بموجب وثيقة التأمين البحري :

التعويض المستحق =  $\frac{\text{قيمة التالف أو المفقود من واقع فاتورة الشراء} + \text{المصاريف التي تخص ذلك الجزء} \times \text{مبلغ التأمين}}{\text{قيمة الرسالة بالكامل} + \text{قيمة المصاريف بالكامل طبقاً لما هو مدون بالفاتورة}}$

يلاحظ انه كلما كانت مصاريف التعبئة والحزم موزعة بالتساوي علي الكمية بالكامل فإنه يمكن إهمال مصاريف التعبئة والحزم وكذلك طالما أن البضاعة تمثل وحدات متماثلة ومتجانسة فإنه أيضاً يمكن إهمال سعر الوحدة منها بمعنى أنه يمكن الحصول علي التعويض المستحق باستخدام المعادلة التالية :

التعويض المستحق =  $\frac{\text{معدل التالف} \times \text{مبلغ التأمين}}{\text{قيمة التالف} + \text{مصاريف التالف}}$

حيث معدل التالف =  $\frac{\text{قيمة الفاتورة} + \text{المصاريف بالكامل}}{\text{قيمة التالف}}$

أما في حالة عدم توزيع مصاريف التعبئة والحزم بالتساوي علي الكمية بالكامل وعدم تماثل الوحدات في القيمة فيكون التعويض المستحق وفقاً للمعادلة الآتية .

$$\text{التعويض المستحق} = \frac{\text{قيمة التالف دون المصاريف}}{\text{قيمة الفاتورة دون المصاريف}}$$

ويمكن أن تستخدم هذه المعادلة في حالة توزيع مصاريف التعبئة والحزم بالتساوي علي الكمية بالكامل وتماثل الوحدات في القيمة .

أما في حالة توزيع مصاريف التعبئة والحزم بالتساوي علي الكمية بالكامل وتماثل الوحدات في القيمة يكون التعويض المستحق يساوي

$$\text{التعويض المستحق} = \frac{\text{وزن التالف}}{\text{الوزن الكلي}}$$

### خامساً : التعويض بموجب وثيقة التأمين البحري أجسام السفن :

عند وقوع الحادث يجب علي المؤمن له أن يبلغ شركة التأمين فوراً، اما إذا وقع الحادث خارج البلاد التي صدرت فيها وثيقة التأمين فعليه إخطار أقرب وكيل للويدز لإنتداب خبير لمعاينة الحادث وإعداد التقرير اللازم عنه وعلي شركة التأمين أن تتحمل مصاريف المعاينة وسوف يقوم الخبير بإرسال تقريره الي شركة التأمين وهي بدورها تقوم بإرسال صورة منه للمؤمن له، ويقوم المؤمن له باصلاح الأضرار الناشئة عن الحادث وإرسال قوائم الإصلاح مع تقرير خبير المعاينة الي خبير التسوية مع صورة من وثيقة التأمين وذلك لإعداد التسوية النهائية للمطالبة علي ضوء شروط وثيقة التأمين<sup>(1)</sup>.

### سادساً: التسوية النهائية للمطالبات التأمين البحري:

يقوم قسم المطالبات بشركة التأمين وبناءً علي تقرير المعائن ومسوي الخسائر، وبعد أكمال المستندات المتعلقة بالمطالبة وبعد خصم السماحات والتحمل في دفع قيمة المطالبة وهو مبلغ التأمين في حالة الخسارة الكلية، أو قيمة الصيانة أو التصليح في حالة الخسارة الجزئية أو نصيب الشركة من العوارية العامة وفي حالة وجود جهة أو شخص آخر متسبب في الحادث تحال المستندات للإدارة القانونية للرجوع للمتسبب في الحادث إعمالاً بمبدأ الحلول في الحقوق<sup>(2)</sup>.

1 . الحسين السر الحسن : ورقة مقدمة في دورة تدريبية، هيئة الرقابة علي التأمين، 2006م

2 . حسني حسين مشرف، كمال محمد علي : مرجع سابق ص37



## أسس تسوية مطالبات التأمين البحري دراسة حالة: سوق التأمين السوداني [للفترة 2005 - 2009 م]

### المبحث الثالث / تحليل الجانب الميداني :

#### أولاً : تحليل سوق التأمين البحري السوداني :

مساهمة التأمين البحري في سوق التأمين السوداني في الفترة من 2005-2009م مقارنة صافي أقساط التأمين البحري إلى صافي الأقساط لسوق التأمين السوداني للفترة (2005-2009) أن نسبة صافي أقساط التأمين البحري الي صافي الأقساط لسوق التأمين السوداني متأرجحة زيادة ونقصاناً فقد كانت في العام 2005م هي نسبة 7.8 % فازدادت في العام 2006 م الي 7.8 % تم نقصت الي 4.2 % في العام 2007 م و 4.5 % في العام 2008 م ثم ارتفعت في العام 2009 م الي نسبة 5.8 % . أما متوسط نسبة مساهمة صافي أقساط التأمين البحري الي صافي الأقساط بسوق التأمين السوداني فقد كانت 5.8 % ويرى الباحث أنها نسبة ضعيفة . المصدر : اعداد الباحثان، تقارير هيئة الرقابة علي التأمين (2005-2009)

مقارنة معدل الإحتفاظ من أقساط التأمين البحري الي إجمالي الأقساط في سوق التأمين السوداني للفترة (2005-2009 م)

المبلغ بالآلاف الجنيهات

الإحتفاظ :

هو ذلك الجزء من الخطر الذي تحتفظ به شركات التأمين دون إسنادة لإتفاقيات إعادة التأمين . أن حد الإحتفاظ متأرجحاً بين نسبة 38% و 50% من إجمالي أقساط التأمين البحري فقد كان في العام 2005 م هو نسبة 40.4% ثم نقص في العام 2006م الي 42.2 % وفي العام 2007 م الي 40% وفي العام 2008 م الي 38.1% ثم ازداد في العام 2009م الي 50% . أما متوسط معدل الإحتفاظ للخمس سنوات هو نسبة 42.3 % وهذا يعني أن شركات التأمين تسند نسبة 57.7 % من إجمالي أقساطها الي معيدي التأمين وهذا يعود الي ضعف المقدرات المالية لشركات التأمين وقلة خبرتها في التعامل مع أخطار التأمين البحري ويرى الباحث أن علي شركات التأمين العمل علي زيادة إحتفاظها من أقساط التأمين البحري وأن تقوم بالعمل علي تقوية مراكزها المالية وتدريب كوادرها لإكتساب الخبرة في مجال التأمين البحري . المصدر : اعداد الباحثان، تقارير هيئة الرقابة علي التأمين ( 2005 - 2009 )

مقارنة صافي مطالبات التأمين البحري الي صافي المطالبات لسوق التأمين السوداني للفترة من (2005-2009 م)

المبلغ بالآلاف الجنيهات

نلاحظ تذبذب مطالبات التأمين البحري زيادة ونقصاناً حيث كانت في العام 2005 م هي مبلغ 2.534.250 ثم ازدادت في العام 2006م الي 5.079.39 ثم نقصت في العام 2007 بنسبة كبيرة الي 1.948.925 ثم زادت في العام 2008 م الي 5.176.483 ثم نقصت في العام 2009 م الي 973.547.065 جنيه . أما مساهمة مطالبات التأمين البحري الي صافي المطالبات لسوق التأمين السوداني فقد تأرجحت أيضاً بين الزيادة والنقصان فقد كانت في العام 2005م نسبة 2.1 % ثم زادت في العام 2006م الي 3% ثم إنخفضت الي 1% في العام 2007 م ثم زادت الي 2.3% في العام 2008م ثم أنخفضت الي 1.3 % في العام 2009 م أما متوسط مساهمة صافي مطالبات التأمين البحري الي صافي المطالبات هي نسبة 1.8 %، وهذا يشير الي أن أغلب الأكتتاب في مجال التأمين البحري يتم إسنادة لإعادة التأمين المصدر : اعداد الباحثان، تقارير هيئة الرقابة علي التأمين ( 2005 - 2009 م)

مقارنة مطالبات التأمين البحري المدفوعة الي صافي المطالبات المدفوعة لسوق التأمين السوداني للفترة من (2005-2009 م)





## أسس تسوية مطالبات التأمين البحري دراسة حالة: سوق التأمين السوداني [للفترة 2005 - 2009 م]

نلاحظ أن مطالبات التأمين البحري المدفوعة كانت كبيرة في العام 2005م وكانت مبلغ 10.805.370 ثم إزدادت في العام 2006م الي 14.538.230 ثم انخفضت في 2007م الي 6.061.180 أي بنسبة 42%، ثم إزدادت زيادة طفيفة في العام 2008م الي مبلغ 7.530.037 أي بنسبة 4% فقط أما نسبة مطالبات التأمين البحري المدفوعة الي إجمالي المطالبات المدفوعة لسوق التأمين السوداني فقد كانت 7.2% في العام 2005م ثم بدأت في التناقص الي 7% في العام 2006م ثم الي 2.4% في العام 2007م ثم الي 2.3% في العام 2008م والعام 2009م. أما متوسط نسبة مطالبات التأمين البحري المدفوعة الي صافي المطالبات المدفوعة لسوق التأمين السوداني هي نسبة 3.7%، وهذه نسبة ضئيلة جداً مقارنة مع فروع التأمين الأخرى وهذا يشير الي أثر إعادة التأمين في أن شركات التأمين تقوم بالإحتفاظ بالأخطار الجيدة وتقوم بإسناد الأخطار ذات الخطورة العالية الي معيد التأمين . المصدر : اعداد الباحثان، تقارير هيئة الرقابة علي التأمين ( 2005-2009 م )

مقارنة مطالبات التأمين البحري تحت التسوية تحت المطالبات تحت التسوية لسوق التأمين السوداني للفترة من (2005-2009 م) نلاحظ أن مطالبات التأمين البحري تحت التسوية تراجعت زيادة ونقصاناً في الفترة من العام (2005-2009 م) حيث كانت في العام 2005م مبلغ 6.347.700 ثم نقصت في العام 2006م الي 4.075.095 ثم انخفضت في 2007م الي 3.851.322 ثم إزدادت زيادة كبيرة في العام 2008م الي مبلغ 8.566.074 أي بنسبة 55% ثم نقصت في العام 2009م الي 4.360.856 أي بنسبة 49.1%. أما نسبة مطالبات التأمين البحري تحت التسوية الي إجمالي المطالبات تحت التسوية لسوق التأمين السوداني فقد كانت 17.5% في العام 2005م ثم بدأت في التناقص الي 9% في العام 2006م ثم إزدادت في العام 2007م الي 10% ثم نقصت العام 2008م الي نسبة 7.3% ثم الي نسبة 7.6% في العام 2009م . أما متوسط نسبة مطالبات التأمين البحري تحت التسوية الي صافي المطالبات تحت التسوية لسوق التأمين السوداني هي نسبة 9.3%. المصدر : ( اعداد الباحثان، تقارير هيئة الرقابة علي التأمين ) (2005-2009)

مقارنة إجمالي مطالبات التأمين البحري الي إجمالي المطالبات لسوق التأمين السوداني للفترة (2005-2009) المبلغ بالاف الجنيهات

نلاحظ أن إجمالي مطالبات التأمين البحري كانت متراجعة زيادة ونقصاناً حيث كانت في العام 2005م هي مبلغ 17.153.070 ثم إزدادت في العام 2006م الي 18.595.325 ثم انخفضت في 2007م الي 9.912.502 أي بنسبة 47%، ثم إزدادت زيادة في العام 2008م الي مبلغ 15.806.501 أي بنسبة 37.3%. ثم نقصت في العام 2009م الي 11.890.893 أما نسبة متوسط إجمالي مطالبات التأمين البحري الي إجمالي المطالبات لسوق التأمين السوداني فقد كانت 7.2% في العام 2005م ثم بدأت في التناقص الي 7% في العام 2006م ثم الي 2.4% في العام 2007م ثم الي 2.3% في العام 2008م والعام 2009م. أما نسبة إجمالي مطالبات التأمين البحري الي إجمالي المطالبات فقد كانت في اعلي مستوياتها في العام 2005م حيث بلغت 9.2% ثم بدأت في الإنخفاض حيث بلغت في العام 2006م نسبة 7.2% ثم في العام 2007م نسبة 3.5% وفي العام 2008م نسبة 3.6% وفي العام 2009م نسبة 3.1% أما متوسط نسبة إجمالي مطالبات التأمين البحري الي إجمالي المطالبات لسوق التأمين السوداني هي نسبة 4.7%، وهذه نسبة ضئيلة جداً مقارنة مع فروع التأمين الأخرى وهذا يشير الي أثر إعادة التأمين في أن شركات التأمين تقوم بالإحتفاظ بالأخطار الجيدة وتقوم بإسناد الأخطار ذات الخطورة العالية الي معيد التأمين . المصدر : اعداد الباحثان، تقارير هيئة الرقابة علي التأمين ( 2005-2009 )

مساهمة معيدي التأمين في إجمالي مطالبات التأمين البحري لسوق التأمين السوداني للفترة (2005-2009) المبلغ بالاف الجنيهات نلاحظ أن مساهمة معيدي التأمين في إجمالي مطالبات التأمين البحري كبيرة جداً حيث كانت في العام 2005م نسبة 85% وفي العام 2006م نسبة 73% وفي العام 2007م نسبة 80% وفي العام 2008م نسبة 67% وفي العام 2009م نسبة 73%. أما متوسط نسبة مساهمة معيدي التأمين في إجمالي مطالبات التأمين البحري بالنسبة للأعوام محل الدراسة (2005-2009م) فقد كانت 76% وهي مساهمة كبيرة في إجمالي مطالبات التأمين البحري مما يشير الي أهمية إعادة التأمين البحري في تقليل معدل التعويضات التي تدفعها شركات التأمين المباشرة . المصدر : اعداد الباحثان، تقارير هيئة الرقابة علي التأمين ( 2005-2009 )



## أسس تسوية مطالبات التأمين البحري دراسة حالة: سوق التأمين السوداني [للفترة 2005 - 2009 م]

نتائج صافي الإكتتاب لفرع التأمين البحري لسوق التأمين السوداني للفترة (2005- 2009) المبلغ بالآلاف الجنيهات

نلاحظ أن معدل الخسارة للتأمين البحري متراجع زيادةً ونقصاناً حيث بلغ في العام 2005م نسبة 13.2% وفي العام 2006 نسبة 22% أما في العام 2007م فقد كانت نسبة 31.4% وهي اعلى معدل للخمس سنوات محل الدراسة ثم نقصت الي 14% في العام 2009م . أما متوسط معدل الخسارة للخمس سنوات محل الدراسة فقد كانت نسبة 19% . وهذا يشير الي قلة نسبة صافي المطالبات مقارنة الي صافي أقساط التأمين البحري . مما يشير إلى خبرة وكفاءة موظفي مطالبات التأمين البحري في إدارة المطالبات من خلال التحليل والتنبؤ وتقدير احتمال وقوع الخسائر مستقبلاً والتي على ضوءها تقوم شركات التأمين بتحديد حجم احتفاظها المصدر : اعداد الباحثان، تقارير هيئة الرقابة علي التأمين ( 2005 - 2009 ) .

### ثانياً : هيكل الاستبانة :

من خلال الاستبانة نستنتج الآتي:

1. ان نسبة 57 % من أفراد العينة المبحوثة من الذكور بينما تمثل نسبة الإناث 43 % . ويمكن تبرير الفرق بين نسبة الذكور ونسبة الإناث الي الحالة الإجتماعية لإناث والتي تحول بين بينها وبين أداء عملها بالصورة المطلوبة وخاصة المراكز الإدارية العليا كمديري الإدارات والأقسام والفروع والمكاتب والتي تمثل العينة العشوائية لهذه الدراسة .
2. أن نسبة 10 % من أفراد العينة المبحوثة تقل أعمارهم عن 30 سنة بينما تمثل نسبة من تتراوح أعمارهم ما بين (30-39) نسبة 30 % وقد بلغت نسبة من تتراوح أعمارهم بين (40-49) سنة نسبة 31 % أما الذين تزيد أعمارهم عن 50 سنة فقد كانت نسبتهم 40 % وأن نسبة 90 % من أفراد العينة المبحوثة أعمارهم ما بين ال (30-50) سنة وهي السن التي تجمع بين النشاط والخبرة، الأمر الذي يشير الي أن نسبة كبيرة من مديري الإدارات والأقسام والفروع والمكاتب هم ممن اكتسبوا الخبرة التي تمكنهم من القيام بواجباتهم تجاه شركات التأمين بالصورة الأمثل وان أغلبهم ممن يملكون سداد الرأي والخبرة.
3. ان نسبة 4 % من العينة المبحوثة ممن يحملون شهادات ثانوية بينما 7 % منهم من حاملي الدبلوم الوسيط، أما من تحصلوا علي درجة البكالوريوس فهم نسبة 66 % بينما بلغت نسبة من يحملون درجة الدبلوم العالي فهم 3% ومن نالوا درجة الماجستير فقد بلغت نسبتهم 18% فيما بلغت نسبة الحاصلين علي درجة الدكتوراه 2% . عليه نجد أن نسبة 96 % من أفراد العينة المبحوثة من أصحاب الشهادات الجامعية مما يدل علي اهتمام شركات لتأمين بتعيين الكادر المؤهل للقيام بالمهام المؤكدة لديه علي الوجه المطلوب .
4. ان نسبة 26 % من أفراد العينة المبحوثة من المتخصصين في مجال التأمين وهي نسبة بالرغم من ضعفها مقارنة بالنسبة الكلية إلا أنها تعتبر جيدة مقارنة بنسبة المتخرجين في مجال التأمين مع المتخصصين في المجالات الأخرى . بينما تمثل نسبة المتخصصين في مجال الإقتصاد 30% والمتخصصين في مجال الإحصاء فهم نسبة 3% أما المتخصصين في المحاسبة فهم نسبة 16% وإدارة الأعمال 15% وأن الذين لم يحددوا تخصصاتهم هم 4% وأما المتخصصين في مجالات أخرى كالحاسوب وغيرها من التخصصات نسبتهم 6% .
5. وكذلك ان نسبة 56 % من أفراد العينة المبحوثة من الدارسين للتأمين أثناء الفترة الجامعية أو فوق الجامعية بينما نسبة 44 % منهم لم تتح لهم الفرصة لدراسة التأمين في تلك المراحل . إلا أن أغلبهم من حاملي شهادات التدريب في مجال التأمين سواء ذلك عبر دراستهم الجامعية أو عن طريق التحاقهم ببعض الدورات التدريبية في هذا المجال .



## أسس تسوية مطالبات التأمين البحري دراسة حالة: سوق التأمين السوداني [للفترة 2005 - 2009م]

- أما بالنسبة للخبرات ان 16 % من المبحوثين تقل خبرتهم عن 5 سنوات بينما بلغت من تراوحت خبرتهم ما بين (5-10) سنوات نسبتهم 26 %، أما من بلغت خبرتهم ما بين (10-15) سنة نسبتهم 24 % كما نجد أن نسبة 34 % تمثل من تزداد خبرتهم عن الخمسة عشر سنة .
- وبناء على ذلك يمكن التقرير أن نسبة 58 % من المبحوثين من أصحاب الخبرات الطويلة حيث تزداد خبرتهم عن العشرة سنوات مما يعني أن أصحاب المراكز الإدارية من المتمرسين في أعمال التأمين الأمر الذي ينعكس على أدائهم ومقدرتهم في أداء مهامهم. بالنسبة للتدريب اتضح أن نسبة 88% من أفراد العينة المبحوثة قد تلقوا دورات تدريبية في مجال التأمين بينما 12% لم تتح لهم فرصة الدخول في أي دورات تدريبية وهذا يدل على اهتمام شركات التأمين بالدورات التدريبية والتي يكتسب من خلالها العاملين بشركات التأمين ما يمكنهم من صقل مواهبهم خاصة وإن الدورات التدريبية دائماً ما تجمع بين الجانب النظري والتطبيقي . وكذلك نجد أن 26% من أفراد عينة الدراسة تلقوا أقل من خمسة دورات تدريبية بينما 60 % منهم تلقوا أكثر من خمس دورات تدريبية، كما نلاحظ أن 12% لم يشيروا الي أنهم تلقوا دورات تدريبية أما 2% منهم تلقوا خمسة دورات تدريبية فقط في مجال التأمين . وهذا يؤكد مدى اهتمام شركات التأمين بتوفير التدريب للعاملين لديها حيث نجد أن نسبة 60% من المبحوثين قد تلقى بعضهم دورات تدريبية خارج السودان مما يعني إكتساب خبرات جديدة من دول أخرى في مجال التأمين .
6. بالنسبة للمطالبات أن نسبة 90 % أجمعوا على أن بعض المطالبات ترفض من قبل شركات التأمين، الأمر الذي يشير الي وجود بعض النزاعات بين المؤمن لهم وشركات التأمين عند تسوية المطالبات . أن نسبة 83% من العينة المبحوثة أجمعوا على أن سبب رفض مطالبات التأمين البحري من قبل شركات التأمين يعزي الي جهل المؤمن لهم لشروط وإستثناءات وثائق التأمين البحري وشروط معهد مكنتبي التأمين البحري بلندن (أ)، (ب)، (ج) . مما يدل على عدم معرفة المؤمن لهم بأهمية التأمين في الحصول على التعويض عند حدوث الخسائر.
7. ان نسبة 83 % من المبحوثين يرون أن أغلب المؤمن لهم لايهتمون بالقراءة والتدقيق في وثائق التأمين البحري ، الأمر الذي يشير الي أهمية تبصير المؤمن لهم بشروط وإستثناءات وثائق التأمين البحري عند إصدار الوثائق
8. أن نسبة 43 % من العينة المبحوثة أجمعوا على أن طلب تغطيات التأمين البحري من قبل طالبي التأمين يكون فقط لأغراض تكملة المستندات المصرفية المطلوبة لفتح الإعتماد مما يشير الي عدم إهتمام المؤمن لهم بالحصول على التعويض عند حدوث الخسائر بقدر إهتمامهم بتكملة المستندات المتعلقة بفتح الإعتماد بالبنك
9. ان نسبة 93 % من المبحوثين أكدوا على أن ضعف الوعي التأميني عند المؤمن لهم من أهم أسباب النزاع بينهم وشركات التأمين عند تسوية مطالبات التأمين البحري. الأمر الذي يشير الي أهمية دور هيئة الرقابة على التأمين وشركات التأمين وإتحاد شركات التأمين في نشر الوعي التأميني بين الناس .
10. ان نسبة 78 % من أفراد العينة المبحوثة أشاروا الي وجود مطالبات عوارية عامة في سوق التأمين السوداني مما يدل على معرفة موظفي شركات التأمين بمطالبات العوارية العامة التي حدثت في سوق التأمين السوداني . ان نسبة 83 % من المبحوثين يرون أن لإحتساب الخسارة كعوارية عامة لأبد أن تكون ناتجة عن تصرف طوعي وإختياري من ربان السفينة وبغرض السلامة العامة لأطراف المخاطرة البحرية، الأمر الذي يشير الي أن موظفي المطالبات علي دراية بكيفية اعلان العوارية العامة وذلك من خلال الدورات التدريبية التي تلقونها داخل وخارج السودان.
11. ان نسبة 87 % من المبحوثين يؤكدون أن مصاريف الإنقاذ تدخل ضمن نفقات العوارية العامة عند تسوية الخسائر البحرية المشتركة ، الأمر الذي يشير الي أن موظفي المطالبات علي دراية بطرق احتساب التعويض في حالة العوارية العامة وعلى دراية ومعرفة بأهمية احتساب مصاريف الإنقاذ ضمن الخسائر البحرية المشتركة وذلك من خلال الدورات التدريبية التي تلقونها داخل وخارج السودان .
12. ان نسبة 64% من المبحوثين أجمعوا على أنه توجد أكثر من طريقة واحدة لتسوية العوارية العامة، مما يشير الي أن تسوية العوارية العامة تكون وفقاً لقوانين التأمين البحري الخاصة بكل دولة .



## أسس تسوية مطالبات التأمين البحري دراسة حالة: سوق التأمين السوداني [للفترة 2005 - 2009 م]

13. ان نسبة 57% من المبحوثين أجمعوا علي أن تسوية العوارية العامة عملية معقدة وغالباً ماتكون صعبة الفهم علي موظفي مطالبات التأمين البحري، مما يدل علي أن التغيرات في قوانين التأمين البحري ومتطلبات التجارة الدولية عبر البحار يستوجب متطلبات جديدة عند تسوية العوارية العامة الأمر الذي يتوجب علي شركات التأمين زيادة الجرعات التدريبية لموظفي مطالبات التأمين البحري لمعرفة كل ما هو مستحدث في تسوية العوارية العامة . ان نسبة 17% من أفراد العينة المبحوثة أبدوا موافقتهم بشدة بينما نسبة 45% أفادوا بموافقتهم فقط، أن نسبة 62% من أفراد العينة المبحوثة أفادوا بأن تسوية العوارية العامة وفقاً لقواعد يورك انتروب أكثر عدالة بالنسبة لأطراف المخاطرة البحرية (السفينة، البضاعة، النولون) من تسويتها وفقاً لقانون التأمين البحري المصري، الأمر الذي يشير الي أن بموجب قواعد يورك انتروب 1974 يتم توزيع الخسائر بين أطراف المخاطرة البحرية بالتسوي خلاف قانون التأمين البحري المصري الذي يأخذ كامل قيمة البضاعة ونصف قيمة السفينة ونصف قيمة النولون.
14. ان نسبة 82% من أفراد العينة المبحوثة يرون أنه أحياناً يتم اللجوء الي المحاكم لتسوية النزاعات حول المطالبات بين المؤمن لهم وشركات التأمين، مما يؤكد أن تسوية النزاعات حول مطالبات التأمين البحري عن طريق المحاكم ليست الطريقة المثلي بالنسبة للمؤمن لهم وشركات التأمين .
15. ان نسبة 91% من أفراد العينة المبحوثة يرون أن أغلب مطالبات التأمين البحري يتم تسويتها ودياً، مما يدل علي أن التسويات الودية لمطالبات التأمين البحري تجنب كثير من النفقات وتوفير الزمن وتمكن المؤمن له من معاودة نشاطه بسرعة أكثر من حالة حصوله علي التعويض عن طريق المحاكم .
16. أن نسبة 98% من أفراد العينة المبحوثة يرون أن حل نزاعات التأمين عن طريق المحاكم يقلل من رغبة المؤمن لهم في التعامل مع الشركة مستقبلاً، مما يشير الي رغبة المؤمن لهم في الحصول علي التعويض المطلوب بسرعة ودون تعقيدات .
- وان نسبة 88% من أفراد العينة المبحوثة يرون أن التسويات الودية لمطالبات التأمين البحري غالباً ماتنال رضا العميل، مما يدل علي رغبة المؤمن لهم في الحصول علي التعويض دون تعقيدات أو نفقات إضافية والتي تكون خصماً علي قيمة التعويض المستحق .
17. نلاحظ أن نسبة 92% من أفراد العينة المبحوثة أفادوا بأن التسويات الودية لمطالبات التأمين البحري تؤدي الي سرعة سداد المطالبات بالنسبة للمؤمن لهم مما يشير أن علي شركات التأمين العمل علي كسب ثقة عملائها بسرعة سدادها لمطالبات التأمين البحري .
18. أن نسبة 48% من أفراد العينة المبحوثة يرون أن شركات التأمين تهتم بتدريب موظفيها علي تسوية المطالبات عامة ومطالبات التأمين البحري بصفة خاصة مما يدل رغبة الموظفين في زيادة الدورات التدريبية في أسس تسوية مطالبات التأمين البحري .
19. نلاحظ من الاستبيان ان نسبة 59% من أفراد العينة المبحوثة يرون الدورات التدريبية التي تقوم بها شركات التأمين لتدريب موظفيها علي أسس تسوية مطالبات التأمين البحري غير كافية للإلمام الكامل والمعرفة الجيدة بمطالبات التأمين البحري وأسس تسويتها، الأمر الذي يشير الي أهمية التدريب صقل مهارات ودعم قدرات موظفي المطالبات وزيادة معرفتهم بكل ما هو مستحدث عند تعاملهم مع مطالبات التأمين البحري.
20. من الاستبيان يتضح أن نسبة 55% من أفراد العينة المبحوثة يرون أن أغلب موظفي المطالبات لديهم الخبرة الكافية بأسس تسوية مطالبات التأمين البحري، مما يشير الي تسوية مطالبات التأمين البحري تتم بكل سهولة ويسر في شركات التأمين .
21. أن نسبة 52% من المبحوثين يرون أن أغلب موظفي المطالبات لديهم الخبرة الكافية بأسس تسوية العوارية العامة، مما يدل علي أن نسبة مقدره من موظفي المطالبات علي دراية ومعرفة بأسس تسوية العوارية العامة وذلك من خلال الدورات التدريبية التي تلقوها داخل وخارج السودان .
22. ومن الاستبيان نجد أن نسبة 63% من أفراد العينة المبحوثة يرون أن النزاع الذي ينشأ بين المؤمن لهم وشركات التأمين حول التعويض المستحق عن المطالبات لاعلاقة له بقله خبرة موظفي المطالبات بأسس تسوية مطالبات التأمين البحري، مما يشير علي أن النزاعات حول مطالبات التأمين قد تكون نتيجة أسباب أخرى مثل ضعف الوعي التأميني أو عدم معرفة المؤمن بشروط وأستثناءات وثائق التأمين البحري وغيرها من الأسباب .



## أسس تسوية مطالبات التأمين البحري دراسة حالة: سوق التأمين السوداني [للفترة 2005 - 2009م]

23. من الاستبيان يتضح أن نسبة 26 % من أفراد العينة المبحوثة أبدوا موافقتهم بشدة فيما 67% منهم أفادوا بموافقتهم فقط، أما من أشاروا بعدم موافقتهم فنجد أن نسبة 1% لا يوافقون بشدة فيما 3% لا يوافقون فقط، كما نجد أن نسبة 3% أفادوا بعدم معرفتهم بالإجابة. وهنا يتضح أن نسبة 93 % من أفراد العينة المبحوثة يرون أن إسناد أخطار التأمين البحري الي معيدي التأمين يعمل علي نقل عبء الخسائر من شركات التأمين المباشرة الي معيدي التأمين، الأمر الذي يدل علي أهمية إعادة التأمين البحري في تقليل معدلات الخسارة بالنسبة لشركات التأمين المباشرة .

24. يشير الاستبيان بخصوص الاجابه عن سؤال : أن إسناد أخطار التأمين البحري الي معيدي التأمين يؤدي الي زيادة الطاقة الإستيعابية لشركة التأمين المباشرة ان نسبة 24 % من المبحوثين أبدوا موافقتهم بشدة فيما 70 % أفادوا بموافقتهم فقط، أما من أشاروا بعدم موافقتهم فقط فهم نسبة 2% وأما الذين لم يكن لديهم علم بالإجابة فهم نسبة 4% . ومن أعلاه يتضح أن نسبة 94 % من المبحوثين أفادوا بأن إسناد أخطار التأمين البحري الي معيدي التأمين يؤدي الي زيادة الطاقة الإستيعابية لشركة التأمين المباشرة الأمر الذي يشجع شركات التأمين المباشرة علي قبول أخطار خارج طاقتها الإستيعابية .

25. بخصوص الاجابه عن سؤال الإسناد الإختياري لأخطار التأمين البحري يسمح لشركة التأمين المباشرة بالإحتفاظ بالأخطار الجيدة وإسناد الأخطار ذات الخطورة العالية الي معيدي التأمين ان نسبة 21 % من أفراد العينة المبحوثة أشاروا الي موافقتهم بشدة فيما 61 % أشاروا الي موافقتهم فقط، أما من أشاروا الي عدم موافقتهم بشدة فهم نسبة 2% والذين أبدوا موافقتهم فقط هم نسبة 12%، أما من أشاروا الي عدم معرفتهم بالإجابة فهم نسبة 4 % . وهذا يعني أن نسبة 82 من المبحوثين يرون أن الإسناد الإختياري لأخطار التأمين البحري يسمح لشركة التأمين المباشرة بالإحتفاظ بالأخطار الجيدة وإسناد الأخطار ذات الخطورة العالية الي معيدي التأمين، الأمر الذي يشير الي حرص شركات التأمين على عدم الإحتفاظ بالأخطار التي قد تؤثر علي المركز المالي للشركة في حالة حدوث خسائر.

26. يشير الاستبيان بخصوص الاجابه عن سؤال : ان التعويضات المستردة من معيدي التأمين مقابل نصيبهم في قيمة خسائر التأمين البحري تؤدي الي تقليل معدلات الخسارة بالنسبة بالنسبة لشركات التأمين المباشر الي أن نسبة 71 % من أفراد العينة المبحوثة أشاروا الي موافقتهم فقط فيما 17% منهم اشاروا الي موافقتهم بشدة، كما نجد أن نسبة 5% أبدوا عدم موافقتهم فقط، أما الذين أفادوا بعدم علمهم بالإجابة فهم نسبة 9% . ومن أعلاه يتضح أن نسبة 88 % من المبحوثين يرون أن التعويضات المستردة من معيدي التأمين مقابل نصيبهم في قيمة خسائر التأمين البحري يؤدي الي تقليل معدلات الخسارة بالنسبة بالنسبة لشركات التأمين المباشر، مما يدل علي أن التعويضات المدفوعة من المعيديين كان يمكن أن تدفعها شركات التأمين المباشرة لو لا إعادة التأمين الأمر الذي يزيد معدلات الخسارة لديها .

27. اجابة المبحوثين عن السؤال :هل ان إعادة التأمين البحري تساهم في تقليل خسائر شركات التأمين المباشرة بسبب تراكم الخسارة الناتجة عن حادث واحد اوضح الاستبيان أن نسبة 27 % من المبحوثين يوافقون بشدة فيما نسبة 35% أبدوا موافقتهم فقط، كما نجد أن نسبة 5 % أشاروا الي عدم موافقتهم بشدة بينما نسبة 6 % أبدوا عدم موافقتهم، كما نجد أن نسبة 27 % لم تكن لديهم معرفة بالإجابة . وان نسبة 62 % من افراد العينة المبحوثة يرون أن إعادة التأمين البحري تساهم في تقليل خسائر شركات التأمين المباشرة بسبب تراكم الخسارة الناتجة عن حادث واحد، الأمر الذي يجنب شركات التأمين المباشرة خطر الإنهيار في حالة الخسائر الكارثية مثل الخسائر التي تحدث عند وقوع الزلازل .

28. اجابة المبحوثين حول سؤال الاستبيان: أن تأخر سداد معيدي التأمين لأنصبتهم في تعويضات التأمين البحري يؤدي الي عدم تمكن شركات التأمين المباشر لسداد المطالبات للمؤمن لهم من الاستبيان أن نسبة 20 % من المبحوثين أكدوا موافقتهم بشدة فيما 58% أكدوا موافقتهم فقط، كما نجد أن نسبة 8% أبدوا عدم موافقتهم فقط بينما نسبة 4% أبدوا عدم موافقتهم بشدة، كما نجد أيضاً أن 10% لم تكن لديهم معرفة بالإجابة . ومن أعلاه نجد أن نسبة 78 % من أفراد العينة المبحوثة أكدوا أن تأخر سداد معيدي التأمين لأنصبتهم في تعويضات التأمين البحري يؤدي الي عدم تمكن شركات التأمين المباشر لسداد المطالبات للمؤمن لهم، مما يشير الي أهمية التزام معيدي التأمين بسداد نصيبهم من المطالبات فوراً ودون تأخير الي الشركات المسندة .



## أسس تسوية مطالبات التأمين البحري دراسة حالة: سوق التأمين السوداني [للفترة 2005 - 2009م]

29. اجابة المبحوثين حول سؤال الاستبيان أن عمولات إعادة التأمين التي يدفعها معيدو التأمين لشركات التأمين المباشر تمثل أيراداً إضافياً لشركات التأمين المباشرة يشير الاستبيان الي ان نسبة 14% من أفراد العينة المبحوثة أفادوا بموافقتهم بشدة فيما نسبة 70% أفادوا بموافقتهم فقط، كما نجد أن نسبة 14% أفادوا بعدم موافقتهم بشدة أما الذين أفادوا بعدم موافقتهم فقط فهم نسبة 5%، فيما نجد أن الذين ليس لديهم المام بالإجابة فهم نسبة 11% .

اوضح الاستبيان الي أن نسبة 84% من أفراد العينة المبحوثة أكدوا أن عمولات إعادة التأمين التي يدفعها معيدو التأمين لشركات التأمين المباشر تمثل أيراداً إضافياً لشركات التأمين المباشرة . مما يدل علي أن العمولات التي تحصل عليها شركات التأمين المباشرة سواء كانت عمولات اسناد أو عمولات أرباح مقابل مصروفات حصولها علي أعمال التأمين والعمولات التي تدفعها للوكلاء والمنتجين تمثل إيراداً إضافياً لشركات التأمين المباشر.

### ثالثاً : اختبار الفرضيات :

#### الفرضية الأولى :

نص الفرضية ( يوجد قصور في فهم المؤمن لهم لشروط وإستثناءات وثائق التأمين البحري وشرط مجمع مكنتبي التأمين البحري لتأمين البضائع بلندن (أ) و(ب) و(ج) مما يؤدي الي حدوث النزاع بين المؤمن لهم وشركات عند تسوية المطالبات .

#### جدول رقم (1)

Crosstab

Count	ضعف الوعي التأميني لدى المؤمن لهم من أسباب النزاع بين المؤمن لهم وشركة التأمين عند تسوية مطالبات التأمين البحري				Total
	لاوافق بشدة	لاوافق	أوافق	أوافق بشدة	
لاوافق بشدة سبب الرفض غالباً ما يكون عدم فهم	0	0	2	0	2
لاوافق لمؤمن لهم لشروط وإستثناءات وثائق	0	4	0	0	4
محاييد لتأمين البحري وشروط معهد مكنتبي	0	0	0	2	2
التأمين (أ) و(ب) و(ج) لتغطيات	0	1	42	16	59
التأمين البحري	1	1	9	22	33
Total	1	6	53	40	100

#### جدول رقم (2)

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	87.815	12	.000
Likelihood Ratio	49.896	12	.000
Linear-by-Linear Association	16.053	1	.000
N of Valid Cases	100		



## أسس تسوية مطالبات التأمين البحري دراسة حالة: سوق التأمين السوداني [للفترة 2005 - 2009م]

### جدول رقم (3)

Test Statistics

	Chi-Square	df	Asy mp. Sig.
بعض المطالبات ترفض من قبل شركات التأمين	130.320	3	.000
يب الرفض غالباً ما يكون عدم فهم المؤمن لهم لشروط وإستثناءات	129.700	4	.000
ثائق التأمين البحري وشروط معهد مكتتبي التأمين (أ) و(ب) و(ج) لتغطيات التأمين البحري	109.300	4	.000
لب المؤمن لهم لا يهتمون بالقراءة والتدقيق في شروط وإستثناءات وثائق التأمين البحري	14.300	4	.006
موظفي الإكتتاب بشركات التأمين لا يقومون بتوضيح شروط وإستثناءات وثائق التأمين البحري المؤمن لهم	46.900	4	.000
يتم طلب تغطيات التأمين البحري من قبل المؤمن لهم كمثل فقط للمستندات التي يطلبها البنك لفتح الإعتماد	77.840	3	.000
لوعي التأميني لدى المؤمن لهم من أسباب النزاع بين المؤمن لهم وشركة التأمين عند تسوية مطالبات التأمين البحري			

لمعرفة أثر ضعف الوعي التأميني لدى المؤمن لهم وأسباب النزاع بين المؤمن لهم وشركات التأمين عند تسوية مطالبات التأمين البحري وسبب الرفض لعدم فهم المؤمن لهم لشروط وإستثناءات وثائق التأمين البحري وشروط معهد مكتتبي التأمين البحري (بضائع) بلندن (أ) و(ب) و(ج) نلاحظ من الجدول التقاطعي رقم (4/2/37) والذي تم أخذه كنموذج لهذه الفرضية أن أكثر المبحوثين موافقون أو موافقون بشدة علي العبارتين، ولتأكيد ذلك تم استخدام اختبار مربع كاي والجدول رقم (4/2/38) بوضع قيمة مربع كاي بوضع قيمة مربع كاي البالغة (87.815) بدرجة حرية 12 ومستوي دلالة) ونلاحظ أن قيمة مستوى الدلالة أقل من قيمة مستوى المعنوية (Sig = 0.000) (0.0005) وهذا يعني وجود فروق ذات دلالة إحصائية، كما نلاحظ أن العبارات الست في الجدول رقم (4/2/39) التي تتحدث حول الفرضية أن جميع قيم مربع كاي كبيرة وتتراوح بين (14.3 - 130.320) بدرجات حرية (4-3) ومستويات دلالة (0.000) وبذلك نستخلص من الجداول الأولى للنسب والجدول التقاطعي وجدول مربع كاي أن العبارات ضعف الوعي التأميني لدى المؤمن لهم والقصور في فهمهم لشروط وإستثناءات وثائق التأمين البحري وشروط معهد مكتتبي التأمين البحري (بضائع) بلندن (أ) و(ب) و(ج) من أسباب النزاع بين المؤمن لهم وشركات التأمين عند تسوية مطالبات التأمين البحري وهذا ما يثبت صحة الفرضية.

### الفرضية الثانية:

نص الفرضية: ( تسوية العوارية العامة وفقاً لقواعد يورك أنتويرب 1974 أكثر عدالة من تسويتها وفق قانون التأمين البحري المصري ) .

### جدول رقم (4)

Crosstab

Count	سوية العوارية العامة بين أطرافالمخاطرة البحرية وفقاً لقواعد يورك أنتويرب أكثر عدالة من تسويتها وفقاً لقانون التأمين البحري المصري					Total
	أوافق بشدة	أوافق	محايد	لا أوافق	لاأوافق بشدة	
محايد حل نزاعات التأمين البحري عن طريق	0	0	2	0	0	2
أوافق لمحاكم يقلل من رغبة المؤمن لهم في	1	4	16	23	10	54
التعامل مع الشركة مستقبلاً	0	2	13	22	7	44
Total	1	6	31	45	17	100



## أسس تسوية مطالبات التأمين البحري دراسة حالة: سوق التأمين السوداني [للفترة 2005 - 2009م]

### جدول رقم (5)

#### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.098	8	.636
Likelihood Ratio	6.685	8	.571
Linear-by-Linear Association	.840	1	.359
N of Valid Cases	100		

### جدول رقم (6)

#### Test Statistics

	Chi-Square	df	Asymp. Sig.
توجد مطالبات عوارية عامة في سوق التأمين السوداني تكون الخسارة عوارية عامة لابد أن يكون الحادث ناتج عن تصرف طوعي وإختياري من ريان السفينة ويغرض السلامة العامة	80.420	2	.000
مصاريق الإنقاذ تدخل ضمن مصروفات العوارية العامة	104.300	4	.000
توجد أكثر من طريقة واحدة لتسوية العوارية العامة	129.600	4	.000
رية العوارية العامة عادة ماتكون معقدة وصعبة الفهم علي موظفي المالبات بشركات التأمين	18.720	3	.000
رية العوارية العامة عادة ماتكون معقدة وصعبة الفهم علي موظفي المالبات بشركات التأمين	78.400	4	.000
وية العوارية العامة بين أطرافالمخاطرة البحرية وفقاً لقواعد يورك وأنتروب أكثر عدالة من تسويتها وفقاً لقانون التأمين البحري المصري	65.600	4	.000

لمعرفة العلاقة بين تسوية العوارية العامة وفق قواعد يورك وأنتروب 1974 وتسويتها وفق قانون التأمين البحري المصري نلاحظ من الجدول التقاطعي رقم (4) والذي تم أخذه كنموذج لهذه الفرضية أن أكثر المبحوثين موافقون أو موافقون بشدة علي العبارتين، ولتأكيد ذلك تم استخدام اختبار مربع كاي والجدول رقم (5) بوضع قيمة مربع كاي البالغة (6.098) بدرجة حرية 8 ومستوي دلالة (0.0005) ونلاحظ أن قيمة مستوى الدلالة أقل من قيمة مستوى المعنوية  $Sig = 0.000$  (636) وهذا يعني وجود فروق ذات دلالة إحصائية، كما نلاحظ أن جميع قيم مربع كاي كبيرة وتتراوح بين (18.720 - 140.300) بدرجات حرية (3-4) ومستويات دلالة (0.000) وبذلك نستخلص أن تسوية العوارية العامة وفقاً لقواعد يورك أنتروب أكثر عدالة من تسويتها وفقاً لقانون التأمين البحري المصري بين أطراف المخاطرة البحرية (السفينة البضاعة والتولون) وهذا ما يثبت صحة الفرضية.

الفرضية الثالثة:

نص الفرضية: (التسويات الودية لمطالبات التأمين البحري تجنب شركات التأمين كثير من المشاكل والنزاعات مع المؤمن لهم عند تسوية المطالبات).

### جدول رقم (7)

#### Crosstab

Count	أغلب مطالبات التأمين البحري يتم تسويتها وديا				Total
	لا أوافق	محايد	أوافق	أوافق بشدة	
محايد حل نزاعات التأمين البحري عن طريق أوافق المحاكم يقلل من رغبة المؤمن لهم في التعامل مع الشركة مستقبلاً	0	2	0	0	2
أوافق بشدة	2	3	36	13	54
Total	2	0	20	22	44
Total	4	5	56	35	100





## أسس تسوية مطالبات التأمين البحري دراسة حالة: سوق التأمين السوداني [للفترة 2005 - 2009م]

### جدول رقم ( 8 )

#### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	46.919	6	.000
Likelihood Ratio	22.991	6	.001
Linear-by-Linear Association	7.900	1	.005
N of Valid Cases	100		

### جدول رقم ( 9 )

#### Test Statistics

	النزاع حول تسوية المطالبات بين المؤمن له وشركة التأمين أحيانا يتم حله عن طريق المحاكم	أغلب مطالبات التأمين البحري يتم تسويتها وديا	حل نزاعات التأمين البحري عن طريق المحاكم يقلل من رغبة المؤمن لهم في التعامل مع الشركة مستقبلا	التسويات الودية لمطالبات التأمين البحري غالبا ماتتال رضا العميل	التسويات الودية لمطالبات التأمين البحري يؤدي الي سرعة سداد المطالبات
Chi-Square	98.500	76.080	45.680	60.720	145.300
df	4	3	2	3	4
Asymp. Sig.	.000	.000	.000	.000	.000

لمعرفة العلاقة بين التسويات الودية لمطالبات التأمين البحري ومدى رضا العميل عنها بعدم رغبة في تسويتها عن طري قالمحاكم ، نلاحظ من الجدول التقاطعي رقم ( 7 ) والذي تم أخذه كنموذج لهذه الفرضية أن أكثر المبحوثين موافقون أو موافقون بشدة علي العبارتين، ولتأكيد ذلك تم استخدام اختبار مربع كاي والجدول رقم ( 8 ) بوضع قيمة مربع كاي البالغة (46.949) بدرجة حرية 4 ومستوي دلالة ونلاحظ أن قيمة مستوى الدلالة أقل من قيمة مستوى المعنوية.  $Sig = 0. (636) (0.05)$  وهذا يعني وجود فروق ذات دلالة إحصائية، كما نلاحظ أن العبارات الست في الجدول رقم ( 9 ) التي نتحدث حول الفرضية أن جميع قيم مربع كاي كبيرة وتتراوح بين ( 145.300 - 45.680 ) بدرجات حرية ( 4 - 2 ) ومستويات دلالة وبذلك نستخلص من الجداول الأولى للنسب والجدول التقاطعي وجدول مربع كاي أن العبارات أن التسويات الودية لمطالبات التأمين البحري تجنب شركات التأمين كثير من النزاعات والمشاكل مع المؤمن لهم إذا تمت تسويتها عن طريق المحاكم . وهذا ما يثبت صحة الفرضية .

#### الفرضية الرابعة:

نص الفرضية : القصور في خبرة وكفاءة موظفي المطالبات بأسس وأساليب تسوية مطالبات التأمين البحري يؤدي الي ضياع حقوق المؤمن لهم ) .

### جدول رقم ( 10 )

#### Crosstab

Count	يا ما ينشأ النزاع مع المؤمن لهم بسبب قلة خبرة موظفي مطالبات التأمين البحري بأسس تد المطالبات					Total
	لاوافق بشدة	لا أوافق	محايد	أوافق	أوافق بشدة	
أغلب موظفي مطالبات	1	4	0	0	1	6
التأمين البحري تتقصم	12	19	0	18	0	49
الخبرة الكافية بأسس	4	4	5	0	2	15
تسوية المطالبات	2	15	0	2	8	27
أوافق بشدة	1	1	0	0	1	3
Total	20	43	5	20	12	100



## أسس تسوية مطالبات التأمين البحري دراسة حالة: سوق التأمين السوداني [للفترة 2005 - 2009م]

### جدول رقم ( 11 )

#### Chi-Square Tests

	Value	df	Asy mp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	62.516	16	.000
Likelihood Ratio	61.248	16	.000
Linear-by-Linear Association	1.968	1	.161
N of Valid Cases	100		

### جدول رقم ( 12 )

#### Test Statistics

	Chi-Square	df	Asy mp. Sig.
يهتم شركات التأمين بتدريب الموظفين علي أساس تسوية المطالبات	33.100	4	.000
تعتبر الدورات التدريبية كافية للإلمام بطرق تسوية المطالبات	30.700	4	.000
ب موظفي مطالبات التأمين البحري تنقصهم الخبرة الكافية بأسس تسوية المطالبات	70.000	4	.000
غلب موظفي مطالبات التأمين البحري تنقصهم الخبرة الكافية بأسس تسوية العوارية العامة	52.700	4	.000
با ما ينشأ النزاع مع المؤمن لهم بسبب قلة خبرة موظفي مطالبات التأمين البحري بأسس تسوية المطالبات	40.900	4	.000

لمعرفة أثر القصور في خبرة وكفاءة موظفي المطالبات بأسس وأساليب تسوية مطالبات التأمين البحري ووضياع حقوق المؤمن لهم عند تسوية المطالبات نلاحظ من الجدول التقاطعي رقم ( 10 ) والذي تم أخذه كنموذج لهذه الفرضية أن أكثر المبحوثين غير موافقين أو غير موافقين بشدة علي العبارتين، ولتأكيد ذلك تم استخدام اختبار مربع كاي بمعامل بيرسون والجدول رقم ( 11 ) بوضع قيمة مربع كاي البالغة (62.516) بدرجة حرية 16 ومستوي دلالة 0.05) Sig = 0.000) وهذا يعني وجود فروق ذات دلالة إحصائية، كما نلاحظ أن العبارات الست المعنوية. 0.000) التي تتحدث حول الفرضية أن جميع قيم مربع كاي كبيرة وتتراوح بين (70.00 - 30.700) بدرجات حرية (4-4) ومستويات دلالة (0.000) وبذلك نستخلص من الجداول الأولى للنسب والجدول التقاطعي وجدول مربع كاي أن حدوث النزاع بين المؤمن لهم وشركات التأمين عند تسوية مطالبات التأمين البحري ليست له علاقة بقلة خبرة موظفي المطالبات بأسس وأساليب تسوية مطالبات التأمين البحري مما يجعل الفرضية تتجه الي عدم الموافقة أو مما يشير الي عدم صحتها .

### جدول رقم ( 13 )

#### Crosstab

Count	أداة التأمين البحري تساهم في تقليل خسائر شركات التأمين المباشرة بسبب تراكم الخسائر الناتجة عن حادث واحد					Total
	أوافق بشدة	أوافق	محايد	لا أوافق	لا أوافق بشدة	
نصيب معيدي التأمين في إجمالي مطالبات التأمين البحري يؤدي الي تقليل معدل الخسارة	1	7	6	2	0	16
لا أوافق	1	7	6	2	0	16
محايد	1	7	6	2	0	16
أوافق	1	7	6	2	0	16
أوافق بشدة	1	7	6	2	0	16
Total	15	67	12	4	2	100



## أسس تسوية مطالبات التأمين البحري دراسة حالة: سوق التأمين السوداني [للفترة 2005 - 2009م]

جدول رقم ( 14 )

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asy mp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	96.538	12	.000
Likelihood Ratio	40.451	12	.000
Linear-by-Linear Association	10.104	1	.001
N of Valid Cases	100		

جدول رقم ( 15 )

### Test Statistics

	Chi-Square	df	Asy mp. Sig.
إسناد أخطار التأمين البحري الي معيدي التأمين يعمل علي نقل عبء الخسائر من شركة التأمين الي معيدي التأمين	159.200	4	.000
إسناد أخطار التأمين البحري الي معيدي التأمين يؤدي الي زيادة الطاقة الإستيعابية لشركة التأمين المباشرة	119.840	3	.000
الإسناد الإختياري لأخطار التأمين البحري يتيح لشركة التأمين الإحتفاظ بالأخطار الجيدة وإسناد الأخطار ذات الخطورة العالية لمعيد التأمين	116.300	4	.000
يب معيدي التأمين في إجمالي مطالبات التأمين البحري يؤدي الي تقليل معدل الخسارة	116.800	3	.000
التأمين البحري تساهم في تقليل خسائر شركات التأمين المباشرة بسبب تراكم الخسائر الناتجة عن حادث واحد	143.900	4	.000
بر سداد معيدي التأمين لنصيبيهم في مطالبات التأمين البحري يؤدي الي تأخر سداد المطالبات للمؤمن لهم	97.200	4	.000
إلات إعادة التأمين الصادر تمثل إيرادا إضافيا لشركة التأمين مما يقلل من معدل الخسارة للشركة	109.680	3	.000

لمعرفة أثر إعادة أخطار التأمين البحري في تقليل معدلات الخسارة لشركات التأمين المباشرة نلاحظ من الجدول التقاطعي رقم ( 12 ) والذي تم أخذه كنموذج لهذه الفرضية أن أكثر المبحوثين موافقين أو موافقين بشدة علي العبارتين، ولتأكيد ذلك تم استخدام اختبار مربع كاي بمعامل بيرسون والجدول رقم ( 13 ) بوضع قيمة مربع كاي البالغة (96.538) بدرجة حرية 12 ومستوي دلالة (0.000) ونلاحظ أن قيمة مستوى الدلالة أقل من قيمة مستوى المعنوية = Sig 0.000 (0.05) وهذا يعني وجود فروق ذات دلالة إحصائية، كما نلاحظ أن العبارات السبعة في الجدول رقم ( 14 ) التي تتحدث حول الفرضية أن جميع قيم مربع كاي كبيرة وتتراوح بين (97.200 - 159.200) بدرجات حرية (4-4) ومستويات دلالة (0.000) وبذلك نستخلص من الجداول الأولى للنسب والجدول التقاطعي وجدول مربع كاي أن إعادة أخطار التأمين البحري أثر واضح في تقليل معدلات الخسارة بالنسبة لشركات التأمين المباشرة، مما يثبت صحة الفرضية .



## أسس تسوية مطالبات التأمين البحري دراسة حالة: سوق التأمين السوداني [للفترة 2005 - 2009م]

### المبحث الرابع / النتائج والتوصيات :

#### أولاً : النتائج

- 1- ضعف الوعي التأميني لدى المؤمن لهم وعدم فهمهم لشروط وإستثناءات وثائق التأمين البحري وشروط معهد مكتتبي التأمين البحري (أ)، (ب) و (ج)، من أسباب النزاع الذي ينشأ بين المؤمن لهم وشركة التأمين عند تسوية مطالبات التأمين البحري.
- 2- تسوية العوارية العامة وفقاً لقواعد يورك انتروب 1974 م بين أطراف المخاطرة البحرية - السفينة، البضاعة، أجرة الشحن - أكثر عدالة من تسويتها وفقاً لقانون التأمين البحري المصري .
- 3- حل النزاعات حول تسوية مطالبات التأمين البحري عن طريق المحاكم يؤثر سلباً علي ثقة المؤمن لهم في مصداقية الشركة بالوفاء بالتزامها في دفع التعويض عند إستحقاقه.
- 4- التسويات الودية لمطالبات التأمين البحري تؤدي الي سرعة سداد المطالبات في الوقت الذي يكون المؤمن له في أشد الحاجة للحصول علي التعويض حتي يتضرر من توقف أعماله وفقدان أرباحه نتيجة التأخير .
- 5- مساهمة معيدي التأمين في مطالبات التأمين البحري تقلل من مخاطر الحوادث الكبيرة والتي قد لاتستطيع شركة التأمين من مواجهتها بمفردها مما يقلل من قيمة المطالبات التي كان من الممكن أن تدفعها الشركة كما أن العوائد الناتجة عن عمولات إعادة التأمين سواء كانت عمولات أرباح أو عمولات إسناد تؤدي الي زيادة إيرادات الشركة الأمر الذي يؤدي في النهاية الي تقليل معدلات الخسائر لدي شركات التأمين المباشرة .
- 6- السداد الفوري من معيدي التأمين لمطالبات التأمين البحري يقلل من تأثير تراكم الخسائر الناتجة عن حادث واحد .

#### ثانياً : التوصيات:

- 1- العمل علي نشر الوعي التأميني بين فئات المجتمع المختلفة عبر وسائل الإعلام الرسمية والخاصة وكذلك عبر الصحف والنشرات والدوريات والعمل علي عقد السمنارات وورش العمل التي تبين أهمية التأمين بالنسبة للدولة والمجتمع بصفة عامة والتأمين البحري بصفة خاصة مع توضيح أهميته في تشجيع أصحاب رؤوس الأموال والمستثمرين علي الدخول مجال التجارة البحرية بصفقات كبيرة مطمئنين الي الضمانات التي يقدمها لهم التأمين البحري .
- 2- علي شركات التأمين إختيار موظفي المطالبات ممن تتوفر فيهم النزاهة وسعة الصدر والخبرة الكافية والمعرفة التامة بقواعد التأمين وشروطه وتسوية مطالباته وإختيار الموظفين ممن يحسنون المعاملة مع الزبائن وعلی موظفي مطالبات التأمين البحري عدم رفض المطالبات من الوهلة الأولى أو المبادرة بعدم أحقية صاحب المطالبة في التعويض.
- 3- علي شركات التأمين دفع قيمة المطالبات كاملة عند إستحقاقها دون دفع المؤمن له الي اللجوء الي المحاكم للحصول علي التعويض الأمر الذي يكلفه كثير من الوقت والمال والذي يكون خصماً علي قيمة التعويض الواجب الحصول عليه وربما يكون أمس الحاجة إليه وحتى لا تضرر مصالحه فيضطر مرغماً بالقبول بالتعويض الذي تقررره شركة التأمين الأمر الذي يجعله يشكك في أهم المبادئ التي يقوم عليها التأمين والروح التي يستند عليها وهو مبدأ التعاون والتكافل وجبر الضرر عند وقوع الكوارث .
- 4- زيادة الدورات التدريبية وتأهيل العاملين بشركات التأمين لإهتمام بالتدريب وتطوير مهارات طاقم وعمال السفن البحرية علي كيفية التعامل المهني والعلمي مع الأخطار البحرية والتي تؤدي بدورها الي خسائر تؤدي الي إعلان العوارية العامة، وأن يكون التدريب علي طرق إعلان العوارية العامة ومتي تعلن بواسطة ربان السفينة وكيف يتصرف الربان بعد إعلان العوارية العامة .
- 5- علي شركات التأمين أن تقوم بإختيار المعيدین الجيدين من ذوي السمعة الحسنة والتصنيف العالي وذوي الملاءة المالية الجيدة والذين يدفعون نصيبهم من المطالبات فوراً حتي تتمكن الشركة من سداد المطالبات لعملائها فوراً ودون تاخير ولكي لا تتأثر الشركة سلباً من تأخر سداد المعيدین لنصيبهم من المطالبات.



## أسس تسوية مطالبات التأمين البحري دراسة حالة: سوق التأمين السوداني [للفترة 2005 - 2009 م]

### قائمة المصادر والمراجع

1. الحسين السر الحسن : ورقة مقدمة في دورة تدريبية، هيئة الرقابة علي التأمين، 2006م
2. حسني مشرف، كمال محمد علي، محاضرات في تأمين النقل، معهد مصر للتأمين، القاهرة : 2009 م .
3. مجتبي هاشم رمضان ، ( 2010 م) أثر إعادة التأمين على الاقتصاد القومي، رسالة دكتوراه غير منشورة ، جامعة النيلين، .
4. محمد محمد محمد عطا، ( 2004 م) تقييم سياسات إعادة التأمين الخارجي لسوق التأمين المصري
5. بالتطبيق على تأمين الحريق، مجلة البحوث التجارية المعاصرة ، كلية التجارة ، جامعة جنوب الوادي ،
6. محمد حسين عثمان محمد - خسائر التأمين البحري - بضائع وأسس تسويتها (دراسة حالة ميناء بورتسودان ) رسالة ماجستير ، جامعة النيلين 2007 م
7. محمد عبد العزيز الصافي ، أثر إعادة التأمين على أداء شركات التأمين السودانية بالتطبيق على فرع التأمين البحري بضائع ، للفترة من 2007-2013 رسالة ماجستير ، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا
8. متعب بن عايد العنزي . ، الحوادث البحرية والخسائر المشتركة في الفقه والنظام. رسالة دكتوراه في المعهد العالي للقضاء عام ١٤٢١ / ١٤٢٠ هـ
9. عبد الرحيم بله عبد القادر، دورة تدريبية، هيئة الرقابة علي التأمين، الخرطوم 2006 م .
10. عصام الدين راشد، المطالبات والعطاءات في تأمين الوحدات البحرية، محاضرات الإتحاد المصري للتأمين، القاهرة بدون تاريخ .
11. عثمان همشري، محاضرات في العوارية العامة، شركة اليانز للتأمين، القاهرة
12. مجلة الرائد العربي، العدد المئة وأربعة، الربع الأول، دمشق : 2010 م.

### ثانيا : القوانين والتشريعات :

- اولا: قانون التأمين البحري الإنجليزي، 1906 م .  
ثانيا: قانون التأمين البحري المصري .  
قواعد يورك انتروب، 1974 م .

### ثالثا : التقارير :

- التقرير السنوي لأداء سوق التأمين السوداني 2005م  
التقرير السنوي لأداء سوق التأمين السوداني 2006م  
التقرير السنوي لأداء سوق التأمين السوداني 2007م  
التقرير السنوي لأداء سوق التأمين السوداني 2008م  
التقرير السنوي لأداء سوق التأمين السوداني 2009م

### رابعا : المقابلات الشخصية :

1. مقابلة شخصية مع الأستاذ / عبد الرحيم بله عبد القادر - مدير عام شركة النيلين للتأمين وأستاذ التأمين بالجامعات السودانية .

### خامسا : الشبكة الدولية للمعلومات (الأنترنت) :

www.blog.saeed.com/tag -1

www.mesrmotrs.org -2



## **Basis of settlement of marine insurance claims case study Sudanese insurance market(2005- 2009)**

### **Abstract**

This research reviews the basis for the settlement of claims when marine losses occur, including the settlement of claims in the case of joint maritime losses for goods and ship objects, as well as the settlement of claims for damage to vessel objects when they are at sea risk and loss during the sea voyage. Construction

The Research used descriptive, analytical and historical methods in preparing the research; the society of study composed of the employee in the insurance companies working in Sudan, the questionnaire was distributed for all study samples. The study concluded some important results of which it is , there is a weak of awareness, and lack of understanding by the Insured of the conditions and exceptions of the Marine Insurance Documents and the conditions of the Institute of Marine Insurance Subscribers in London (a), (b) and (c), leading to the occurrence of the dispute between the Insured and the Insurance Companies when settling claims and friendly settlements for marine insurance claims avoid insurers many problems and disputes with the insured. The most important recommendations were resolving disputes over the settlement of marine insurance claims through the courts adversely affects the trust of the insured in the credibility of the company to fulfill its obligation to pay compensation and friendly settlements of marine insurance claims lead to rapid payment of claims at a time when the insured is most in need of compensation until he is affected by the interruption of his business and loss due to delay.

**Keywords:** General Average, Marine Insurance, Reinsurance.