

تأمينات الطيران بين التوازن والتحديات (رؤية معاصرة)

إعداد

دكتور/ محمد فؤاد محمد محمد حسان*
كلية التجارة - جامعة المنوفية

* دكتور/ محمد فؤاد محمد محمد حسان؛ حصل على بكالوريوس تجارة من قسم المحاسبة - كلية التجارة - جامعة القاهرة، عام ١٩٧٠، ثم حصل على بكالوريوس تجارة من قسم الرياضة والإحصاء والتأمين - كلية التجارة - جامعة القاهرة، عام ١٩٧٨، وعمل معيداً بقسم الرياضة والإحصاء والتأمين - كلية التجارة - جامعة المنوفية، ثم مدرساً مساعداً فمدرساً، وحالياً أستاذاً مساعداً بنفس القسم والكلية، وقد حصل على الماجستير والدكتوراه في فلسفة التأمين من جامعة أسيوط، وله أبحاث منشورة في مجال التأمينات العامة وتسويق التأمين والتأمينات الإجتماعية واستثمار أموال شركات التأمين، وأبحاث غير منشورة في تأمين الحريق.

ملخص البحث

إن سوق تأمين الطيران على المستوى العالمي يمثل سوقاً واحدة بمحفظة كبيرة واحدة، وهو قد تمخض في السنوات الماضية عن سلسلة من الإنسحابات حيث خرج بعض مؤمني الطيران من السوق، وفي نفس الوقت شهد السوق دخول عدد من المكتتبين بطاقات إكتتاب كبيرة، حتى أسفر عن وجود عدد أقل من شركات التأمين وإعادة التأمين العالمية الكبرى، لكن الإمكانات المالية والطاقات التي يقدمها كل منهم للسوق كبيرة هي الأخرى، وهذا التمرکز الشديد لتأمين الطيران في أيدي قلة من المكتتبين الكبار يسهل الافتراض أن إنسحاب واحد منهم من السوق أو إمتناعه عن إكتتاب هذه الأعمال، فإنه سيحتم تغييراً مفاجئاً فقد تتجه أسعار التأمين صعوداً مغايرة لما ألفته منذ عدة سنوات، ولا تزال هناك احتمالات قائمة لإنسحاب مكتتبين من السوق مما يؤدي إلى تقليص الطاقة المتاحة، ويؤدي بالتالي إلى تحسين الأسعار، ولكن إنسحاباً كهذا لا يبدو وشيك الوقوع في ظل إيقاع هادئ لحوادث كبرى، وقد انخفضت أسعار تأمين الطائرات للأساطيل التي تم تجديد تأمينها في أول شهر يونيو ٢٠٠٤ بنسبة ١٥% و ١٧% لكل من أجسام الطائرة والمسؤوليات على التوالي، ويتوقع أن تبلغ نسبة إنخفاض الأقساط ما بين ١٥% إلى ٢٠% في تجديرات ٢٠٠٥ بصورة عامة.

Abstract

Airline Insurance market represents one single market with a bigger portfolios. In the past few years, a series of setbacks accrued with the withdrawal of some airline insurers from the market. In the meantime, the market saw the introduction of a large number of shareholders with a bigger capacity, the thing that led to the existence of a fewer number of insurance and re-insurance companies. Yet the financial failures and the potentialities offered to the market was also large. This a cute centralization of airline insurance in the hands of a few shareholders makes the withdrawal of any of them from the market fairly easy, thus leading to a sudden change in the prices through rising to unexpected levels. Still there is a possibility for the withdrawal of shareholders from the market which may lead to the shrinking of the available capacity and thus to price improvement. It's generally expected that the decrease in installments to 15% : 20% in the re-insurance for 2005.

مقدمة :

إن سوق تأمينات الطيران يصارع من أجل تبرير استمرار ارتفاع أسعار التأمين على الرغم من الإنخفاض النسبي للحوادث، وكذلك تقلص الطاقة الاستيعابية وفي مناخ يتسم بالركود الإقتصادي، فبينما يريد مؤمنو الطيران مقابل الحماية وما يمكن أن تدفعه شركات الطيران، فبعد أن سارت معدلات الخسائر في الإنخفاض نسبياً لتأمينات الطيران، بدأت شركات الطيران في المطالبة بخفض الأسعار.

ومن السبب في أن تكون الأولوية في الإهتمام بأسعار التأمين، فبعد سواد معدل خسارة منخفض فإن شركات الطيران كعملاء يطالبون بتخفيض السعر على تغطياتهم التأمينية، ولكن شركات تأمينات الطيران على الجانب الآخر تأخذ في الإعتبار التارجح في النتائج الجيدة والسيئة من عام لآخر مع عدم إمكانية التنبؤ بالتعويضات كقرينة واضحة لخفض أسعار التأمين في فرع حقق إرباحية خلال السنوات العشر الماضية. وبناء على ذلك فإن حاجتهم هي حاجة السوق لتحقيق أرباح إكتسابية إجمالية الآن أكثر من أي وقت مضى، وذلك لتوضيح قيمة التأمين لأصحاب رؤوس الأموال، بتعويضهم عن سنوات إنخفاض أسعار التأمين مقابل تكلفة إعادة التأمين المرتفعة.

لذلك يتضح أن هناك تناقضاً بين ما يهدف إليه مؤمنو الطيران وبين ما يمكن أن يدفعه الناقل الجوي والذي سوف يؤثر على الدخل من الأقساط، وعليه سيكون هناك شد وجذب ما بين الإعتراف بالمشاكل التي تعاني منها شركات الطيران وبين المكتئبين الذين يريدون نمواً للدخل من الأقساط، وذلك لمقابلة أي خسائر قد تنشأ مستقبلاً، وخاصة أنه لا يستهان بتهديد الحرب الكيماوية والبيولوجية والتي تخلق الحاجة إلى أن يقوم المؤمنون بمراجعة موقفهم.

المشكلة موضع البحث:

تتضح مشكلة البحث من عدم توافق ثلاثة عناصر مجتمعة معاً وهي:

- تحديد الأسعار العادلة للتأمين.
- عدد حوادث الطيران.
- الطاقة الاستيعابية لسوق تأمين الطيران.

وبكل المعايير فإن سوق تأمين الطيران بلندن^(١) وما صحبه من التطور السريع نحو الإنكماش في القدرة الاستيعابية هو الآن في مركز قوى يمكنه من تدعيم التخصص في عمليات التأمين وإعادة تأمين الطيران، كما أن مستوى الخبرة في لندن وتنوع السماسرة يعطي المقدره للسعى وراء الأخطار في كل مكان يحد من الخوف من الأسواق البديلة التي قد تنافس سوق لندن ويدعم ذلك توالي النتائج السيئة والتباطؤ في رفع أسعار التأمين.

ويتضح من الجدول رقم (١) أن النسبة المئوية لحجم الأقساط إلى التعويضات أخذت في الارتفاع منذ ما بين سنة ١٩٩٥ وسنة ١٩٩٩، ثم حدث إخلال مفاجئ من سنة ٢٠٠٠ حتى سنة ٢٠٠٣، مما أدى إلى تقاعص بعض شركات تأمين الطيران بل وإشهار إفلاس البعض الآخر، مما أدى إلى إخلال الطاقة الاستيعابية لسوق تأمين الطيران، وكذا أسعار التأمين، وذلك نتيجة زيادة حوادث الطيران المتلاحقة والغير متوقعة والتي كانت تعويضاتها تفوق الأقساط المحصلة.

٢- أهمية البحث:

تتضح أهمية الدراسة لتأمينات الطيران في ثلاث نواحي:
الأولى - بالنسبة لشركات التأمين؛ فيمكنها معرفة أوجه القصور في تقدير الخسائر المتوقعة من حوادث الطيران، الأمر الذي يعد بمثابة أولى خطوات تحديد السعر العادل لوثائق تأمين الطيران، كما يساعد القائمين على تلك الشركات في التعرف على الظروف المحيطة بالسوق وخاصة الطاقة الاستيعابية لسوق تأمين الطيران، هذا بالإضافة إلى الإهتمام والحرص على وجود دليل إحصائي دقيق، وتحديد السعر بأسلوب كمي بناء على بيانات هذا الدليل لكي يكون سعرا عادلا.

ثانيا - بالنسبة لشركات الطيران؛ فيمكنها التعرف على الظروف الراهنة لسوق تأمين الطيران والعمل على تحسين هذه الظروف، ومساعدة شركات التأمين لأداء دورها كما ينبغي، وبالتالي سوف يعود على شركات الطيران في شكل ضمان إستمرار تقديم التغطيات التأمينية وكل ما يتوقعه مدراء شركات الطيران من شركات التأمين خاصة عملية تحديد السعر.

ثالثا - بالنسبة للدولة؛ فإن نمو نشاط شركات التأمين والمير قدما سوف يتسع السوق أمام تلك الشركات، وزيادة حالات الإستقرار لدى شركات الطيران، مما يؤثر تأثيراً إيجابياً في الاقتصاد القومي.

٣- أهداف البحث:

إن ظاهرة عدم إتزان سوق تأمينات الطيران بين شركات الطيران وشركات التأمين مع الظروف الاقتصادية السائدة في السوق، وبناء على ذلك فيهدف البحث إلى معرفة الأبعاد الرئيسية لسوق تأمينات الطيران لتحقيق الإتزان المرجو بين أقساط التأمين والتعويضات، هذا بالإضافة إلى أن تحديد مجموعة من الأبعاد والتي عن طريقها تستطيع شركات الطيران الحكم على جودة التغطيات التأمينية المقدمة لهم، ودراسة مدى توفر هذه الأبعاد بالفعل والعمل على الاستفادة منها، وذلك في وضع برامج خاصة لتحسين العمليات التأمينية الحالية والمتوقعة، وإمكانية وضع ضوابط لأسعار تأمين الطيران في مصر.

٤- فروض البحث:

- فى ضوء نتائج الدراسة الإستطلاعية تم دراسة وتقييم هذا البحث ليختبر فروض رئيسية تتعلق بالعلاقات المتوقعة بين الأبعاد التى تحت الدراسة، وتتمثل تلك الفروض فى الآتى:
- ١/٤- وجود إختلاف معنوى بين أبعاد سوق تأمين الطيران التى تتوقعها شركات الطيران وبين مستوى الأداء الفعلى فى شركات التأمين.
- ٢/٤- وجود علاقة معنوية بين توافر الأبعاد الرئيسية لسوق تأمين الطيران وبين رضا شركات الطيران عن التغطيات التأمينية.
- ٣/٤- وجود علاقة معنوية بين توافر المحددات الرئيسية للشعور بالرضا عن التغطيات التأمينية لدى كل من شركات الطيران وشركات التأمين.
- ٤/٤- حالة الإتران التام بين مجموعة الأبعاد الرئيسية لسوق تأمين الطيران.

٥- أسلوب ومنهج الدراسة:

شملت الدراسة؛ دراسة مكتبية بالإطلاع على المؤلفات والدوريات والأبحاث العربية والأجنبية المتعلقة بموضوع تأمينات الطيران بين التوازن والتحديات، كذلك شملت الدراسة المكتبية الإطلاع على البحوث وبعض التقارير عن حالات تم التأمين عليها لدى شركات التأمين المصرية (شركة مصر للتأمين).

وقد أتبع الباحث المناهج العلمية؛ المنهج الوصفى والإستقرائى والتحليلى والمنهج الإستنباطى، للعرض والتحليل والوصول إلى نتائج لهذا البحث، واقتراح نموذج لتسعير تأمين الطيران فى ظل المتغيرات المؤثرة فى أخطار الطيران والتى يمكن إستنباطها من العرض والتحليل للبيانات والإحصاءات المتاحة.

٦- حدود الدراسة:

يدور البحث فى إطار حدود زمنية وأخرى مكانية وهو ما سوف يتم تناوله فيما يلى:

١/٦- الحدود الزمنية:

يغطى البحث الفترة ما بين عام ١٩٩٤ حتى عام ٢٠٠٣، وقد تم اختيار تلك الفترة لتوافر البيانات الإحصائية وتكامل المعلومات بالنسبة لشركات الطيران وأيضاً شركات التأمين، هذا بالإضافة إلى أن تلك الفترة يتخللها بعض الحوادث المؤثرة على حالات إتران سوق تأمينات الطيران والتى تؤثر بدورها على كل من شركات الطيران وشركات التأمين.

٦/٢- الحدود المكانية:

يتسع مجال البحث ليشمل تأمين الطيران على مستوى العالم، وذلك لأن التسعير وتقييم أخطار الطيران ما زالت تقيم وتقدر في سوق لندن، والآن توجد بعض الإتحادات لجماعة الليزر وإتحاد مكاتب مؤمنى الطيران وغيرها لتقديم التغطيات التأمينية لشركات الطيران.

٧- خطة الدراسة:

تتضمن الدراسة الموضوعات التالية مقسمة على النحو التالي:

المبحث الأول: ويتناول الإطار المنهجي للبحث بداية بالمقدمة للدراسة وتحديدًا للمشكلة موضع البحث وأهداف وفروض البحث وأهميته وأسلوب ومنهج الدراسة ثم أخيراً حدود الدراسة.

المبحث الثانى: الطاقة الإستيعابية لسوق تأمينات الطيران والأبعاد الرئيسية لمستويات الأسعار.

المبحث الثالث: سوق الطائرات والإعتبرات التأمينية لحيازة الطائرات والإتجاهات الحديثة للسوق.

المبحث الرابع: نتائج وتوصيات الدراسة.

المبحث الثانى**الطاقة الإستيعابية لسوق تأمينات الطيران****والأبعاد الرئيسية لمستويات الأسعار****١- تطور سوق تأمينات الطيران:(٣)**

منذ عام ١٩٩٤ - ٢٠٠٣ فترة الدراسة حيث لوحظ تذبذب فى أقساط تأمين الطيران والتعويضات على السواء مما أدى إلى ضائقة الأرباح فى حين تضاعفت درجة التعرض للخطر، وبالرغم من تطور صناعة الطائرات وارتقاء وسائل الأمان، فضلاً عن إنخفاض حجم الكوارث بإستثناء سنة ٢٠٠١، إلا أن ذلك لم تولىه زيادة فى حجم أقساط التأمين لمجابهة التكلفة المتزايدة للتعويضات السنوية. إن تعدد السنوات العجاف المتتالية قد حالت دون تمكين المكتتبين فى تأمين

الطيران من تكريم احتياطات كافية لمواجهة الكوارث الضخمة، وقد تفاقمت المشكلة خلال فترة

الدراسة في أعقاب الكوارث مما اضطر سوق الطيران لإعادة ترتيب نفسه كي يتسنى له الحصول على أسعار تأمين كافية وقد اتسم عام ١٩٩٨ بالإنخفاض الملموس في الحوادث مما نتج عنه أرباح هائلة والتي كانت بدورها حافزا لزيادة مضطردة في القدرة الإستيعابية، هذا بالإضافة إلى أن شروط التأمين لكل عملية تناقش مع مكتب واحد ومعظم الأسواق كانت تتبعه بإستثناء الأسواق الرئيسية في باريس وأمريكا.

وتسرى شركات التأمين أنه من المتوقع أن سوق لندن سوف ينقسم إلى مجموعتين من الشركات علاوة على ما يتراوح ما بين ثلاث وأربع مجموعات من جماعات اللويدز بالإضافة إلى بعض صغار المكتتبين - وعلى الجانب الآخر سوف يستمر المكتتبون الكبار في الإشتراك ضمن المجموعات الرئيسية في باريس فضلاً عن المجموعتين الكبيرتين الحاليتين في أمريكا، كما يعتقد أن اليابان سوف تستمر في مساندة إعادة التأمين، وإن كانت ستتكمش الطاقة الإستيعابية إلى حد كبير في باقي أنحاء العالم.

٢- تأمين الطيران من وجهة نظر شركات الطيران:

يسرى مدراء شركات الطيران أنه لإرتفاع أسعار تأمين الطيران أثراً لا يستهان به على التكاليف التي تتحملها تلك الشركات، حيث تمثل رسوم التأمين الجزء الأكبر من أعباء الشركة، هذا بالإضافة إلى الخسائر التي تتعرض لها شركات الطيران حيث بلغت حوالي ١٦,٨ بليون دولار على مدى الثلاث سنوات الماضية طبقاً لما نشرته منظمة IATA.

وكان لأزمة الخليج عام ٩٠/٩١، وأحداث ١١ سبتمبر عام ٢٠٠١ على أبراج مركز التجارة العالمي بالولايات المتحدة الأمريكية^(٤)، ثم حرب العراق، وأخيراً مرض سارس الذي كان له أثر كبير في تخفيض عدد الركاب القادمين من قارة آسيا، ولقد نتج عن هذه الأحداث تعرض بعض الخطوط الجوية الأمريكية للإفلاس خلال العام الماضى (٢٠٠٣)، فبينما زادت التكلفة التي تمثل الجزء الأكبر منها أقساط التأمين - كان يقابلها انخفاض في الدخل أو العائد لشركات الطيران نتيجة للتراجع العالمى وخاصة في مجال السياحة والنقل الجوى، ومن المتوقع تخفيض أسعار تأمين الطيران نتيجة لجودة النتائج في السنة الأخيرة، ولعوامل أخرى أهمها تقليل المخاطر نتيجة لشراء الطائرات الجديدة المزودة بأحدث وسائل التكنولوجيا في حقل الطيران من أنظمة وتسهيلات ووسائل اتصال متطورة لمعاونة المطار، ويرى الباحث أنه ينبغي على كل من شركات التأمين وشركات الطيران أن تقدر كل منها ظروف الآخر تحقيقاً للتعاون بينهما.

٣- سوق عالمي لتأمين وإعادة تأمين الطيران: (٥)

١/٣- بعض التعاريف الأساسية:

الطيران FLIGHT

يبدأ الطيران من الوقت الذي تعمل فيه الطائرة بقوتها الذاتية بغرض الإقلاع أو محاولة الإقلاع وينتهي بتوقف الطائرة بقوتها الذاتية بعد اتصالها بالأرض.

الدروج TAXYING

يقصد بالدروج كل تحركات الطائرة بفعل قوتها الذاتية، كما يعتبر من حالات الدروج وقوف الطائرة مؤقتاً خلال استعدادها للطيران.

على الأرض ON GROUND

تعتبر الطائرة على الأرض في جميع الأوقات التي لا تكون فيها قائمة بعملية طيران أو دروج.

النطاق الجغرافي للطائرة أو الأسطول

GEOGRAPHICAL SCOPE

من المستق عليه أن لكل طائرة أو أسطول جوي نطاق جغرافي محدد وقد يكون النطاق الجغرافي عالمي وفي أغلب الحالات يكون للنطاق الجغرافي الموثيقة هو ذاته النطاق الجغرافي للأسطول المؤمن عليه.

المشاركة في التأمين (السماح) EXCESSES

وتتمثل في النسبة التي تتحملها شركة الطيران من كل مطالبة يستحق عنها تعويض بحيث تدفع شركة التأمين ما يزيد عن هذه النسبة أو المبلغ والنسبة أو المبلغ الذي تتحمله شركة الطيران، وتختلف حسب نوع الأخطار المغطاه وتكون في حالة أخطار الطيران أكبر منها في حالة الأخطار الأرضية كما أن هذه النسبة قد تختلف حسب نوع الطراز، وفي حالة الخسارة الكلية للطائرة سواء فعلية أو اعتبارية لا تطبق هذه النسبة.

عمولة الأرباح PROFIT COMMISSION

في حالة تحقيق الوثيقة ربحاً لشركة التأمين نتيجة لعدم وقوع خسائر جسيمة أدت لدفع تعويضات تفوق الأقساط الإجمالية لها - يتم الإتفاق على رد نسبة معينة لشركة الطيران بعد استبعاد نسبة متفق عليها مقابل المصروفات الإدارية لشركة التأمين.

AIRCRAFT LAY-UP الأقساط المرتدة لتوقف الطائرات

من المعتاد في تأمين الطيران في حالة توقف الطائرة لمدة محددة يدفع قسط نسبي مرتد محسوباً على أساس نسبة معينة ولتكن مثلاً (٧٥%) من الفرق بين سعر أخطار الطيران وسعر الأخطار الأرضية مضروباً في مدة التوقف مقسوماً على ٣٦٥ يوماً.

٢/٣ - بيانات طلب التأمين المقدم من شركات الطيران طالبة التأمين:

لما كان تأمين الطيران لا يخضع في تسعيره لأي نوع من التعريفات المعروفة بل يتم تسعيره وتحديد شروط غالبية تأميناته بسوق لندن باعتباره السوق العالمي المتخصص في تأمين وإعادة تأمين هذا الفرع، وقد جرت العادة في تأمين الطيران على عدم استخدام طلبات التأمين النموذجية المطبوعة كما هو الحال في فروع التأمين الأخرى، وأتفق على إمكان إدراج بيانات الخطر المطلوب التأمين عليه بإيجاز في شكل بيان يقدمه طالب التأمين (شركة الطيران) للمؤمن (شركة التأمين)، وفيما يلي أهم البيانات المطلوبة والغرض من أهمية تقديمها:

١/٢/٣ - اسم وعنوان طالب التأمين والمهنة أو الصناعة: (٦)

والبيانات المطلوبة في هذا البند؛ الغرض منها التعرف على طالب التأمين لإمكان إدراجها في الوثيقة، فضلاً عن التعرف على الأغراض التي ستستخدم فيها الطائرة واحتمالات تعرضها للأخطار.

٢/٢/٣ - بيانات عن الطائرة أو الطائرات المطلوب التأمين عليها:

- أ - بيانات عن هيكل الطائرة (جهة الصنع - النوع - سنة الصنع - عدد المقاعد - تسجيلها).
- ب - بيانات عن المحركات (نوعها - عددها - جهة الصنع).
- ج - بيانات عن القيمة الإجمالية للطائرة أو الطائرات (قيمة الطائرة - تاريخ الشراء - القيمة الحالية للطائرة - المعدات الأخرى ومشتلاتها: إن وجدت بالتفصيل قيمة وبيان)، وبعد فتحد القيمة الإجمالية المطلوب التأمين عليها.

٣/٢/٣ - بعض الأسئلة التي يجب على شركة الطيران الإجابة عليها:

- أ - الغرض الذي من أجله تستعمل الطائرة، واما إذا كان سيلتزم طيرانها ليلاً من عدمه.
- ب - النطاق الجغرافي للطيران.
- ج - الجهة التي ستقوم بعمليات الصيانة والتصليحات الدورية.

د- المكان الدائم لحفظ الطائرة على الأرض؛ وإن كان مطار - فهل هو معروف؟ وإن كان حظيرة طائرات - فما هي طريقة بنائها؟

هـ- هل يتم الدروج على الأرض بمعرفة شخص خلاف الطيار المرخص؟

و- هل سبق التأمين على الطائرة - وإذا كان الجواب بالإيجاب فيذكر اسم الشركة أو الشركات المؤمنة.

٤/٢/٣- بيان الحوادث أو التعويضات خلال الخمس سنوات السابقة لكل سنة، وكل حادث على حدة (تاريخ وظروف الطائرة - قيمة التعويضات للجسم والركاب والطرف الثالث وأي تأمينات أخرى كل على حده).

٥/٢/٣- بيانات خاصة بالطيارين:

الاسم والسن - طراز الطائرات التي سبق لهم قيادتها وتاريخ آخر طيران عليها - عدد ساعات طيرانهم لكل طراز على حده - رخصة القيادة - تاريخها ورقمها ومؤهلات حاملها.

٦/٢/٣- الأخطار المطلوب تأمينها:

ويوضح تحت هذا البند - الأخطار المطلوب تغطيتها تفصيلاً وعما إذا كانت قاصرة على تأمين جسم الطائرة فقط أو شاملة الجسم والمسئوليات الأخرى - الحد الأقصى للمسئولية لكل بند على حده.

٧/٢/٣- مدة التأمين المطلوبة.

٩/٢/٢- وأخيراً يوقع طلب التأمين ويختم بخاتم شركة الطيران طالبة التأمين.

٣/٣- تغطيات تأمينات الطيران الأساسية:

بدراسة بعض وثائق تأمين الطيران لدى شركة مصر للتأمين لاحظ الباحث؛ أنه لا توجد وثيقة نموذجية موحدة الشروط مطروحة لجميع مؤمني الطيران كما هو الحال في التأمين البحري مثلاً، وبالرغم من اختلاف الوثائق التي تغطي تأمينات الطيران إلا أنها تتفق في بعض الشروط كما هو الحال في وثيقة اللويدز الشاملة والوثيقة التي تستخدمها الشركات البريطانية، ويغطي تأمين الطيران الأخطار الأساسية التالية:

- تأمين جسم الطائرة.
- تأمين المسئولية المدنية تجاه الركاب.
- تأمين المسئولية المدنية تجاه الغير.

٤/٤/٣ - تغطيات الطوارئ الناجمة عن نوعيات غير عادية من استخدامات الطائرات في غير أغراضها المعتادة أو المألوفة أو لأغراض طارئة واضطرارية تتسم بارتفاع درجة الخطورة المصاحبة لها، مثل حالات الصيانة والإصلاح وتموين الطائرات بالوقود في مواقع متعددة وبكثافة ضخمة.

وتأتى أنواع هذه التغطيات الطارئة على النحو التالي:

أ- تغطيات حماية المصلحة التأمينية المحتملة مستقبلاً.
ب- تغطيات التضخم أو الخسارة الكلية فقط (هياكل الطائرات).

ج- تغطيات حماية حدود السماح.

د- تغطيات الخسائر التبعية.

هـ- الشرائح العالية لتغطيات المسئوليات.

و- تغطيات حماية قسط الجزاء.

ز- تغطية حماية عمولة الأرباح (وما شاكلها).

ح- تغطيات الطوارئ المختلفة المرتبطة بظروف استخدام الطائرات.

ويرى الباحث أن تغطيات الطوارئ في تأمين الطيران قد تميزت بما يلي:

أ- إن هذه التغطيات وجدت نتيجة لظروف المنافسة الخطيرة التي تسود سوق تأمين وإعادة تأمين الطيران العالمي حالياً وأن معظمها - ما عدا حالات ارتداد المسئولية أو بعض ظروف الاستخدام الطارئة - هي عبارة عن تغطيات تساهم في حملة "تكسير الأسعار" بشكل أو بآخر.

ب- إن معظم هذه التغطيات تتميز بانخفاض أسعارها رغم ارتفاع درجة الخطر المصاحبة لها.

ج- إن الكثير من هذه التغطيات يصعب إجراء توزيع كامل لها سواء للأسباب السابقة أو الاعتبارات التراكم مع الوثائق الأصلية، ورغم ذلك تكتفى شركات الطيران بما أنجز بالفعل منها على أساس أن "شيء أفضل من لا شيء".

د- إن دور السماسرة في إظهار "القدرة على الخدمة الممتازة للعملاء - في ظل ظروف المنافسة - يتجلى دائماً في مقدرتهم على ابتكار الأنواع الحديثة من هذه التغطيات وإغراء شركات الطيران بها، ثم الضغط بشتى الوسائل من أجل إتمام عمليات التأمين لمصلحتهم، لأن ذلك يعنى كسب عميل لهم بالفعل.



٥/٣- طرق تسعير أخطار الطيران الرئيسية:

يتم تسعير أجسام الطائرات أما على أساس:

أ- سعر ثابت وليكن مثلاً ١% أو ٢% لبعض الطرازات أو لجميعها.

ب- تحديد حد أدنى وحد أقصى نسبي للقسط.

ج- تحديد مبلغ يعدل بمعدلات التعويضات.

د- تسجيل الأميال المقطوعة.

ويتم تسعير تأمين المسؤولية المدنية تجاه الركاب أما على أساس:

أ- تحديد مبلغ ثابت لكل كرسي بالطائرة.

ب- تحديد حد أدنى وحد أقصى للقسط يعدل وفقاً للعدد الإجمالي للاميال المقطوعة (ميل / راكب).

ويوجد كذلك طريقتين رئيسيتين لتسعير المسؤولية المدنية إما على أساس:

أ- تحديد مبلغ ثابت لكل طائرة.

ب- العدد الإجمالي للاميال المقطوعة / طائرة.

ويرى الباحث أن التسعير الثاني أكثر عدالة سواء للأساطيل أو لمعدي التأمين، لأنه كلما كان هناك تشغيل أكثر يكون هناك أقساط أكثر، وذلك لأن زيادة التشغيل تؤدي إلى زيادة احتمالات وقوع الحوادث.

٦/٣- نموذج مقترح لتسعير تأمين الطيران وأهمية المتغيرات المؤثرة في التسعير:

بالرغم من أن نتائج تأمين الطيران على الصعيد العالمي قد بدت إيجابية أو على الأقل مستقرة نسبياً خلال العامين ٢٠٠٠/٢٠٠١، وبالرغم مما بذلته إدارات شركات الطيران ومديرو الخطر من جهود مؤثرة، إلا أن أسعار تأمين الطيران بقيت مرتفعة ومكلفة وسريعة التأثير، فجد أن حجم للتعرض للخطر بالنسبة للخطوط الجوية يعتبر في جميع الأحوال كبيراً، وأسعار التأمين للأجسام والمسؤوليات يجب أن تعكس بالضرورة هذه الدرجة العالية من التعرض، كما أنه لا يمكن عزل تأمين الطيران بوجه خاص عن قوى السوق التي تحكم باقي القطاعات التأمينية وأسواقها وأسعارها كتأمينات الممتلكات والحوادث.

إن ازدياد عدد الخسائر وظهور النتيجة الإكثابتية لتأمينات الطيران في سنة أو أكثر أنها خاسرة، لا يعني ذلك بالضرورة لشركات التأمين ومكتبي تأمينات الطيران أن الخسارة لا بد أن تسفد كاملة في العام التالي، بل تستمر للعام أو للأعوام التالية بدعوى مواجهة النتائج السلبية

لسنة أخرى إن وقعت، وقد يدعم هذا؛ حقيقة أن مجموع التعويضات في سنة ٢٠٠٣ بلغت ٤٥٠٩٤٩ ألف جنيه في حين كانت أقساط تأمين الطيران ٢٤٣٠٣١ ألف جنيه، ومع ذلك لم تزداد أسعار تأمين الطيران في جمهورية مصر العربية (جدول رقم ١)، وعلى المستوى العالمي بلغت مجموع التعويضات لنفس السنة - ٢٠٠٣ - أكثر من ٨٠٠ مليون دولار في حين كانت أقساط تأمين الطيران ٢٦٥٠ مليون دولار، ومع ذلك لم تتراجع أسعار تأمين الطيران، ويعنى هذا أنه لا بد أن تتناسب الأسعار مع الواقع الفعلي للحوادث والتعويضات. (٨)

١/٦/٣ - أهمية المتغيرات المؤثرة في تسعير تأمين الطيران:

إن وضوح الإحصاءات عن سوق تأمين الطيران عالمياً ودقتها تستوجب تبادل وجهات النظر المتباينة لرصد ما يدور حول أسعار تأمين الطيران السائدة وعدالتها ومدى التوافق والعدالة فيما تؤديه الخطوط الجوية من تكلفة لتغطية أساطيلها الجوية، وأيضاً ما يدور حول تأمين طائرة الركاب الجديدة من نوع A380 وما يذكر حول متطلبات تأمينها الخاصة. وترى شركات الطيران والخطوط الجوية أن هجوم ١١ من سبتمبر سنة ٢٠٠١ وضع حداً لظاهرة الإزدهار والتي كانت متوقعة آنذاك، ولكن تلك الحادثة أثرت سلباً وبشكل واضح على صناعة النقل الجوى في العالم كما أودت بالأرباح المنتظرة. (٩)

إن الواقع الفعلي يظهر أنواع من الأخطار تتبلور وتتمو مع أن الكثير منها كان قائماً في الماضي، ولكن وجوده لا يشكل ضغطاً بالقدر الذي يتطلب أخذه في الحسبان، وثمة أخطار جديدة كأخطار فشل الحواسيب "Computer Failures"، وفقدان الأمتعة والحمولات، وظروف الطقس السيئ ومشاكل سلطات الطيران والمراقبة الجوية، وهكذا فعندما تنتظر شركات الطيران إلى الخطر فإنها تركز بصورة أساسية على ما هو أبعد من الأخطار التقليدية المركزية أو معروفة التي يغطيها التأمين، ومع بقاء الأسس الفنية لتأمين الطيران كما كانت قائمة عام ١٩٩٤، فإن هناك عناصر أخرى عديدة مرتبطة بخطوط الطيران قد تغيرت مثل طرق الشراء والتمويل والتشغيل نتيجة التحديث، لكن تأمين الطيران لا يزال كما كان من قبل عقد من الزمن.

ويرى الباحث أن سوق تأمين الطيران يحتاج إلى مزيد من الشفافية والوضوح، وبصورة خاصة الأسس التي يعتمد عليها المكتتبون في اقتراح النماذج والموديلات الخاصة بأخطار الطيران والتي تقودهم إلى إقرار سعر محدد أو أساسى، فلا بد من الأخذ في الاعتبار تباين الأخطار واختلافها، فنجد لدرجة التقنية المستخدمة في الطائرة قيمتها وأهميتها وتستثمر الأموال في تقنيات جديدة لتحسين درجة الخطر وتدعيم جانب الأمان والسلامة، ومن ناحية أخرى دخول أنواع جديدة من الطائرات مثل الطائرة الجديدة إيرباص A380، فسوق تأمينات الطيران سوق مرنة وقادرة على الاستجابة لمتطلبات السوق ومستجداته.

٢/٦/٣ - نموذج مقترح لتسعير تأمينات الطيران: (١١)

يعتقد مكتب سوق تأمين الطيران بأن مسألة التارجح بين سنة رديئة النتائج وأخرى جيدة مع عدم قابلية تأمينات الطيران لتوقع نتائجها وحسابية هذا النوع من التأمين، مما يجعل وضع تسعير تأمين الطيران عملية فنية بحتة "Technical Rating" بالغة الصعوبة، كما يجعل من غير المنطقي أن تتراجع الأسعار بمجرد عدم تحقق خسائر في عام واحد، ويرى الباحث أن نتائج سنة واحدة لا تكفي لتسعير تأمين الطيران بل لابد من الإنتظار لبضع سنوات، ولتكن سبع سنوات أو عشر سنوات متتالية لكي يعاد النظر في نظام تسعير تأمينات الطيران.

ويوضح الجدول رقم (٢) تواصل سوق تأمين الطيران مسارها الهابط في ظل طاقة إكتتابية فائضة وحوادث تزداد عدداً وتكلفة، وكانت صناعة النقل الجوي تنمو بصورة مضطربة مع تجاوز عدد المسافرين جواً لأكثر من بليون ونصف مسافر خلال العام، لكن لم يكن نمو الأقساط يساير أو يتماشى مع هذه الصورة الصاعدة، وقد أظهرت الأعمار العشرة من العقد المذكور معدلات تعويضات مرتفعة بدأت في ١٩٩٠ بحوالي ٢٠٠% من حجم الأقساط وبنسبة مماثلة لهذه التعويضات في عام ١٩٩٩، وفي أربعة أعوام أخرى تجاوزت ١٠٠% من حجم الأقساط المكتتبة.

جدول رقم (٢)

تكلفة حوادث الطائرات ولجميع الأسباب على مستوى العالم

(١٩٩٠ - ٢٠٠١)

(التكلفة بالمليون دولار)

سنوات الإصدار	عدد الحوادث	عدد للضحايا البشرية على الطائرات	عدد الضحايا البشرية على الأرض	مجموع عدد الضحايا	التكلفة الإجمالية
١٩٩٠	٦٠	٢٨٣	---	٣٨٣	١٠٦٣
١٩٩١	٦٢	٦٧٦	---	٦٧٦	٨٤١
١٩٩٢	٧٠	٨١٣	٤٣	٨٥٦	١٠٤٧
١٩٩٣	٧٠	٤٦٨	---	٤٦٨	١٠٨٤
١٩٩٤	٦٢	٧٣٩	١٢	٧٥١	١٨٤٠
١٩٩٥	٦٩	٤٢٢	٦	٤٢٨	٩٧٢
١٩٩٦	٦٥	١٤٢٥	٥٠	١٤٧٥	١٩٥٨
١٩٩٧	٦٧	٦٨٣	١	٦٨٤	١١٤٥
١٩٩٨	٨٥	٨٨٩	٩	٨٩٨	١٨٩٩
١٩٩٩	٩٠	٣٤٨	١٢	٣٦٠	١٨٢٣
٢٠٠٠	٧٥	٧٨٢	١٣	٧٩٥	١٨١٠
٢٠٠١	٨٦	٦٦٧	٤١٣٤	٤٨٠١	٥٦٢٤
الإجمالي	٨٦١	٨٢٩٥	٤٢٨٠	١٢٥٧٥	٢١١٠٦

المصدر: Sarah Goddard في تقرير خاص تحت عنوان "Stormy Skies، نشر في مجلة Global Re، نوفمبر ٢٠٠٢.

يتضح من الجدول رقم (٢) أنه طوال النصف الثاني من القرن الماضي كان النقل الجوي (مسافرين وبضائع) يواصل خطه المتصاعد والسريع، وفي نفس الوقت كان معدل سلامة الطائرات يزداد بشكل واضح وفعال، ربما يصل إلى مائة ضعف عما كان عليه منذ نصف قرن، كما تؤكد التقارير الصادرة عن منظمات الطيران الدولية، أما من جهة عدد الضحايا البشرية نتيجة حوادث الطائرات بالنسبة لعدد المسافرين سنوياً فقد بقى متقارباً طوال الأربعين سنة الماضية.^(١١)

ومن العوامل التي قد تؤثر في تسعير تأمين الطيران؛ نذكر بعضها:

- اتجاه الخسارة خلال السنوات السابقة.
- التأثير الزائد من الفروع الأخرى.
- عائد الأستثمار من حساب الإحتياطيات للأخطار السارية.
- الإنحراف بين مصادر التمويل المتاحة والمستويات المطلوبة.
- التقلبات العكسية للأسعار بصفة عامة.
- أثر معدلات التضخم.

وبناء على هذه العوامل السابقة وغيرها، يرى الباحث أنه يمكن التركيز على عوامل معنية والأكثر فاعلية ويتضمنها النموذج المقترح لتسعير تأمين الطيران.

وبدراسة إحصاءات وبيانات عن سوق تأمين الطيران وعوامل التسعير خلال ١٩٧٩ - ١٩٩٩، وباستخدام برنامج SWR تمكن الباحث من حساب معادلة الإنحدار المتعدد والتي تمثل معادلة قسط تأمين الطيران، وقد ظهرت المعادلة بصورتين وكانت الصورة الأولى كالآتي:

$$\text{Ln HRt} = 0.87 \text{ Ln HBt-1} - 0.49 \text{ Ln USSRt-1} + 0.48 \text{ MA}(1) \quad \dots [1]$$

أما الصورة الثانية مع تصحيح معدل التضخم وكانت كالآتي:

$$\text{Ln LRt} = 0.55 \text{ Ln HRt-1} - 0.08 \text{ Ln USIt} + 0.94 \text{ MA}(1) \quad \dots [2]$$

حيث أن:

HR = معدل القسط الصافي.

LR = معدل القسط الصافي مع تصحيح معدل التضخم.

HB = المعدل التقريبي للقسط وقتا hull insurance.

USSR = معدل تكرار الكوارث في سوق التأمين لجميع فروع التأمين.

$$USI = \text{معدل الاستثمار السائد في السوق.}$$

$$MA^{(1)} = \text{الطاقة الاستيعابية لسوق تأمين الطيران.}$$

$$Ln = \text{اللوغاريتم الطبيعي.}$$

ويتطبيق المعادلتين سواء باستخدام المعادلة رقم (١) أو مع الأخذ في الاعتبار معدل التضخم معادلة رقم (٢)، وباستخدام بيانات فعلية لسنة ٢٠٠٣ ثبت للباحث صدق وثبات السعر وملاءمته لظروف أخطار الطيران، وقد قدر السعر بنسبة ٣% (ثلاثة في المائة) طبقاً للمعادلة رقم (١)، وقد قدر بنسبة ٣,٥% (ثلاثة ونصف في المائة) طبقاً للمعادلة رقم (٢).

٧/٣- إجراءات تسعير تأمين وإعادة تأمين الأساطيل الجوية:

يعتبر سوق لندن هو السوق الرئيسي لتسعير تأمين وإعادة تأمين كافة الأساطيل الجوية، وتبدأ عمليات التأمين بتقديم تلك العمليات للتسعير سواء باللوينز أو الشركات عن طريق السماسرة، يقوم السماسرة بإعداد بطاقة التسعير والتي تحتوي على بيانات مختصرة عن العملية المطلوب تسعيرها، إما من طلب التأمين في حالة العمليات الصغيرة، وإما من واقع البيانات التي يتم إعدادها وتجهيزها بمعرفة الشركة المؤمنة، وذلك بالإشتراك مع شركات الطيران، ويتم هذا قبل بداية التأمين بمدة لا تقل عن شهر في حالة الأساطيل الكبيرة.

ومن العناصر الأساسية عند إعداد بطاقة التسعير تحديد الحد الأقصى المحتمل للالتزام، فمثلاً بالنسبة لأجسام الطائرات يكون الحد الأقصى للالتزام هو قيمة أكبر وأضخم طائرة في الأسطول، وبالنسبة للركاب يكون الحد الأقصى للالتزام هو الحد الأقصى للكرسى (على أساس الإتفاقيات الدولية) في حالة الأساطيل العالمية، أو بالاتفاق بين شركة التأمين ومالك الطائرة في حالة العمليات الصغيرة مضموناً في عدد الكراسي لأكثر طائرة، وبالنسبة للمسئولية المدنية وغالبية باقي التغطيات يتم تحديد الحد الأقصى للمسئولية بالاتفاق فيما بين شركة الطيران وشركة التأمين ومعيدى التأمين الرواد، مع الاسترشاد بوجهة نظر السماسرة في هذا الشأن وبما يتمشى مع الأساطيل أو التغطيات المماثلة.

بعد أن يتلقى التعليمات المتعلقة ببدء التسعير يقوم السماسرة بتقديم البطاقة الخاصة بالتسعير إلى معيدى التأمين الرواد والمتخصصين في تسعير العملية المعروضة، لدراستها وتحديد الأسعار والشروط والحصة التي يقبلونها منها مزيلة بتوقعهم، وفي بعض الحالات تعرض العملية على أكثر من مكتب للحصول على أكثر من تسعير لقبول ما هو أنسب للمؤمن.

وأخيراً تقدم العملية إلى العميل (شركات الطيران) لإقرار الشروط والأسعار التي قام الرواد بتحديدتها لاعتمادها قبل تقديمها إلى باقي معيدى التأمين لإتمام تأمين أو إعادة تأمين الأسطول، وبالطبع أن قبول باقي معيدى إعادة التأمين بعد اعتماد التسعير من المؤمن يتم دون أي تعديل على الشروط والأسعار التي حددها المكتبين.

المبحث الثالث

سوق الطائرات والاعتبارات التأمينية لحيازة الطائرات
والإتجاهات الحديثة للسوق

شهد سوق تأمين الطيران عام ١٩٩٦ سلسلة من التغيرات غاية في الأهمية بعد مرور عدة سنوات ذات نتائج غير مرضية، حيث يبذل المؤمنون محاولات عديدة لتصحيح ما يعتبرونه سبب المشكلة، غير أن هذه المحاولات لا تقابل بالترحاب من قبل الطرف الآخر للعملية التأمينية إلا وهم مشترون الخدمة التأمينية، وسوف نتعرض الدراسة إلى التعرف على التسعيرات الحالية في تأمينات الطيران ومعرفة مدى تجاوزها للحد من عدم وفائها بالغرض.

وجدير بالذكر أن الطائرات النفاثة الخاصة والتي تستخدم في الأغراض الصناعية، كما هو الحال في الطائرات الهليكوبتر تندرج تحت التأمينات العامة للطيران أكثر من كونها فرعاً مستقلاً من التأمين، هذا بالإضافة إلى وجود عدد آخر من الوثائق يتم الإكتتاب فيها في سوق الطيران مثل مسئوليات المطار، مسئوليات حظائر الطائرات، وتأمين حدود السماح، إلى جانب تغطيات أخرى، وكذلك الحوادث الشخصية التي تغطي أيضاً في سوق تأمين الطيران.

١- الطاقة الإستيعابية لسوق الطيران:

توجد الغالبية العظمى للطيران العام في الولايات المتحدة الأمريكية، وعادة ما تؤمن هذه النوعية من الطائرات في السوق الأمريكي أيضاً، حيث يسيطر على هذا السوق مجموعتان ضخمتان بالإضافة إلى العديد من الشركات المتخصصة، تنتشر في مناطق متعددة من القارة أما في بقية أنحاء العالم فإلى جانب سوق لندن توجد الشركات المحلية والمجمعات التي توفر «تغطيات المطلوبة، على سبيل المثال لا الحصر للدول التي تنتشر فيها هذه المجمعات، اليابان، ألمانيا، إيطاليا، والمكسيك، أما في السويد فإن القوانين لا تسمح بالهيمنة مما يجعل من الصعوبة بمكان إنشاء مثل المجمعات، غير أن شركة سكانيديا في السويد تهيمن على حوالي ٦٦% من حصة السوق.^(١٢)

ويمكن القول أن سوق تأمين الأساطيل الجوية حقاً سوق عالمي حيث تبلغ حدود الالتزام للمسئوليات ٧٦٤ مليون دولار أو أكثر، وقيم أجسام الطائرات غالباً ما تزيد عن ١٣٥ مليون دولار، مما يولد الحاجة إلى طاقات العديد من المؤمنين المباشرين وأيضاً معيدي التأمين في كل أنحاء العالم، كما جرى العرف على اعتبار لندن مركزاً لتأمين الخطوط الجوية، والتي تصنف بدورها كمسوق للمسارة والذي غالباً ما يقتصر دورهم على تأمين المشاركة أو إعادة التأمين الاختياري لبعض الشركات المحلية، التي تقوم بإصدار الوثائق لصالح شركات أخرى غير مسموح لها بذلك لأسباب قانونية.



وعادة يتم التسعير من قبل إحدى الشركات الرائدة أو إحدى جماعات الشركات. ويتابعه في بقية أنحاء السوق، وعلى سبيل المثال يوجد عدد كبير من مؤمنى الطيران في كل من باريس - طوكيو - استوكهلم يمثلون طاقة استيعابية ضخمة إلى جانب شركات متخصصة في ألمانيا وسويسرا، كما يوجد تسعير مستقل متاح خارج سوق لندن في كل من باريس واستوكهلم وفي الولايات المتحدة للأساطيل الأمريكية، ويتم تسعير الأخطار في الولايات المتحدة لدى اثنتين من أكبر المجمعات التي تضع شروطها الخاصة، كما توجد طاقة استيعابية إضافية في الولايات المتحدة تتركز في أيدي عدد محدود من المكتتبين الذين يكتبون بخصص كبيرة، بالإضافة إلى ذلك فإن أكبر طاقة استيعابية لإعادة التأمين تتركز في نيويورك، وتأخذ شكل مجموعة شركات تأمينات الحياة - والتي تكتتب في إعادة تأمين الطيران، ودخل مؤخراً اثنتان من مكتتبي البحري في تأمينات الطيران، وخرج قدرأ أكبر من الطاقة الاستيعابية.

٢- الإصدارات ومستويات أسعار تأمين الطيران: (١٣)

يلقى حالياً سوق تأمين الطيران اهتمام العديد من المكتتبين بخصوص مراجعة مستويات الأسعار من مختلف النواحي، ويذكر أن الزيادة ضرورية لتصحيح هذه المستويات ولمقابلة الخسائر في المستقبل، وعلى الجانب الآخر يعترض مشترو الخدمة التأمينية على هذه الزيادة، وقد يتطلب تحقيق التوازن المقصود الإجابة عن الأسئلة الآتية:

- أ- ما هو المستوى المطلوب للأسعار؟
- ب- ما هو المستوى المطلوب للخدمة حتى ترضى عنه شركات الطيران؟
- ج- هل الأسعار الحالية تتوافق مع الخبرة السابقة والخسائر المتوقعة؟
- د- هل تطورات الأسعار تتضمن تعويض عن الخسائر السابقة؟
- هـ- هل تسمح بتكوين الاحتياطي اللازم لمواجهة الكوارث؟

ومن خلال تحليل الباحث للوضع الحالي لسوق تأمين الطيران مع الأخذ في الاعتبار خبرة الأحد عشر عاماً الماضية في تأمين الخطوط الجوية، فمن خلال دراسة العشر - والخمسة عشر عاماً الماضية - فقد طرأت تقلبات ملحوظة في أسعار تأمين الطيران، ففي بداية السبعينيات وعند ظهور الطائرات ذات الجسم العريض (الجامبو) ظهر قصور جزئي من الطاقة الاستيعابية نتيجة لمواجهة المكتتبين لنوع جديد من المشاكل، مثل تخوفهم من ضخامة تعويضات أجسام الطائرات والمسئوليات إذا ما تحقق الخطر ونتيجة لذلك ارتفعت أسعار تأمين هذه النوعية من الطائرات إلى ٢% - ٣%، وفي مرحلة تالية وكرد فعل للنتائج الإيجابية لأحصائيات التعويضات انخفض السعر لأجسام الطائرات في الثمانينيات على سبيل المثال إلى ١٠ / ١ مقارنة بما كان عليه من ٦ أو ٧ سنوات سابقة، ثم تطورت التعويضات في إحدى المراحل وتراوح معدلها ما بين ٢٠٠%،

٣٠٠% (الجدول رقم ١) وسرعان ما انكشمت الطاقة الاستيعابية، والتي أجبرت بدورها معدلات الأسعار إلى الارتفاع لتصل إلى خمسة أو ستة أضعاف لما كانت عليه من قبل.

يتضح مما سبق مدى حساسية وتأثر سوق تأمين الطيران في سنوات الدراسة، فكان لخبرة التعويضات والمنافسة دوراً رئيسياً في تحديد أسعار تأمين الطيران، والآن ومع اكتساب المكتتبين دراية مضاعفة نوعاً ما، وبالإضافة إلى المعالجة الفنية الحديثة والتي ساعدت على الوصول إلى المستوى المطلوب والأكثر دقة لتحديد الأقساط، وقد أمكن بلوغ ذلك جزئياً بمساعدة الأدوات الحديثة لتشغيل البيانات آلياً.

٣- تفاوت مستويات أسعار تأمين الطيران من عام ١٩٩٤ حتى ٢٠٠٣:

من التحليل العام لتطور رسوم وتعويضات الأساطيل الجوية خلال العشرة أعوام، يبرز تساؤل هام عما إذا كانت أسعار التأمين السابقة أو الحالية تمثل انعكاساً دقيقاً للأخطار المغطاة!!، فبعد مؤثرات الانخفاض في أسعار تأمين أجسام الطائرات والمسئوليات في أواخر السبعينيات بدأت ترتفع تدريجياً وباعتدال في الثمانينيات ثم أخذت في الارتفاع، ولم يحدث هذا الارتفاع إلا بعد سلسلة حوادث الطيران خلال عام ٢٠٠٠ والتي على أثرها انفجر الوضع في عام ٢٠٠١، واستمرت هذه الزيادة خلال عام ٢٠٠٢ وأيضاً عام ٢٠٠٣، وهنا يرى الباحث:

أ- هل عكست تلك الزيادة الحاجة الفعلية إلى أقساط أعلى؟

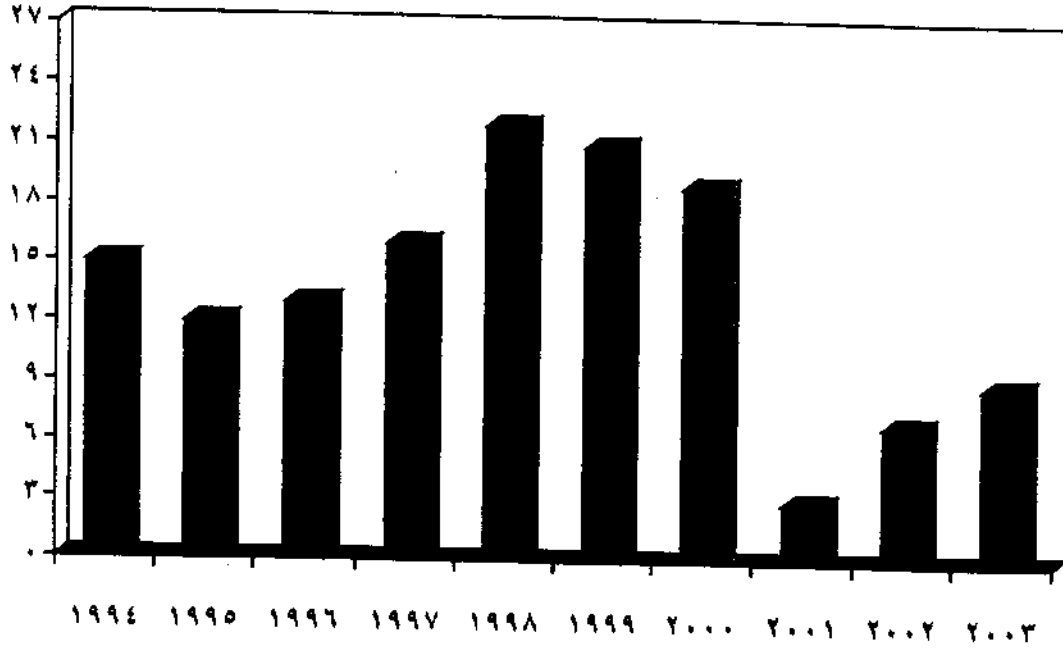
ب- هل اعتمدت بصفة أساسية على النتائج السيئة؟

ج- هل يوجد تحسين لوسائل الأمان على الخطوط الجوية أم أنها انخفضت ومدى تأثير ذلك على المؤمنين؟

والشكل رقم (١) يوضح أساسيات لمفهوم المكتتبين لأهمية وسائل الوقاية والأمان على خطوط الطيران، كما يتضح من الشكل عدد الخمائر الكلية موقفاً ثابتاً باستثناء بعض التطرف مثلما حدث في عام ٢٠٠١.^(١٤)

شكل رقم (١)

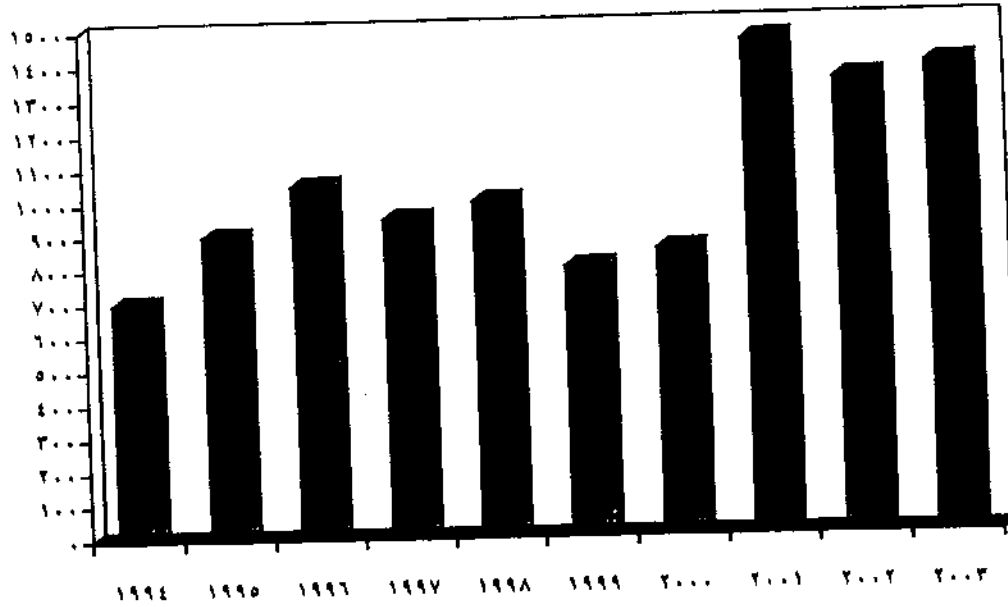
عدد الخسائر الكلية للخطوط الجوية
خلال الفترة من ١٩٩٤ حتى ٢٠٠٣



يتضح من الشكل رقم (١)؛ أن عدد الخسائر الكلية للخطوط الجوية بلغت أقصاها بعدد ٢٢ خسارة كلية، وذلك بصرف النظر عن مبلغ تلك الخسارة، فقد تكون خسارة واحدة تبلغ من الضخامة أقصاها بالمقارنة بعدد من الخسائر، معنى ذلك أن عدد الخسائر في سنة ٢٠٠١ والبالغ ثلاث خسائر أقل من عدد الخسائر الكلية للخطوط الجوية خلال الفترة من ١٩٩٤ حتى ٢٠٠٣، إلا أنه قد تكون أضخمهم قيمة.

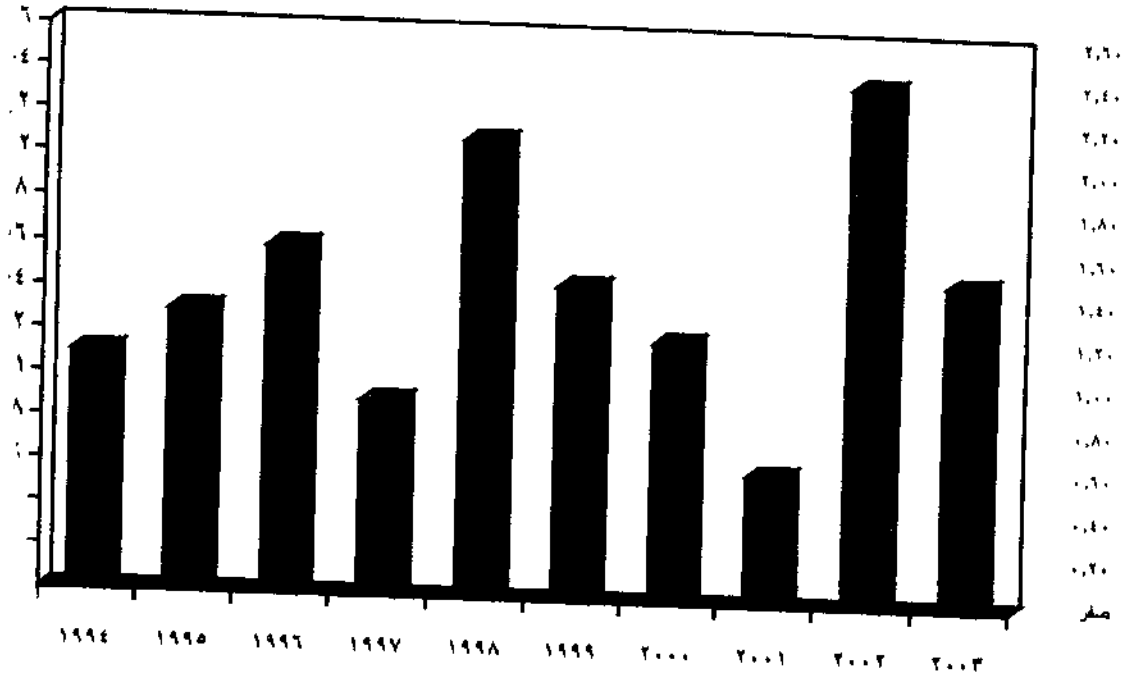
كما يوضح الشكل رقم (٢) عدد الوفيات من الركاب للخطوط الجوية؛ فيظهر بجلاء الاختلاف مرة أخرى في عام ٢٠٠١ والذي يعتبر عاما استثنائيا، فإذا ما أخذ في الاعتبار التزايد في عدد الطائرات وعدد الركاب كل عام عند مقارنة الحوادث المحققة بما تحقق فعلا من تزايد في نشاط الطيران ربما برهن ذلك على الوضع الحقيقي.

شكل رقم (٢)
عدد الركاب في الحوادث الكلية
خلال الفترة من ١٩٩٤ حتى ٢٠٠٣



يتضح من الشكل رقم (٢) أن عدد الركاب المصابين والمتوفين تميز بمعدلات متقاربة خلال السنوات من ١٩٩٤ حتى سنة ٢٠٠٠، ثم زادت إلى أن بلغت أقصاها ١٤٥٦ راكب سنة ٢٠٠١، وأخذت في التقلو بالزيادة خلال سنة ٢٠٠٢ فبلغت ١٣٤٤ راكب، وبلغت ١٣٨٢ راكب في سنة ٢٠٠٣، ويعزى ذلك إلى زيادة نسب حوادث الإرهاب على خطوط الطيران، بالإضافة للحوادث المعتادة لخطوط نقل الركاب جواً، ولكن ينسب أقل من حوادث الإرهاب والخطف القهرى.

شكل رقم (٣)
العلاقة بين عدد الحوادث / ١٠٠٠ كيلومتر طيران



ويتضح من الشكل رقم (٣) العلاقة بين الكوارث وعدد المسافات الكيلومترية المقطوعة بالفعل، غير أنه من الصعوبة بمكان استخلاص نتيجة عن مدى تطور وسائل الأمان، ولكن يمكن استخدامها بصعوبة كدليل على التحسينات في المدى الطويل لوسائل الأمان في الخطوط الجوية للدرجة التي يتأثر بها المؤمنون، وتبرر أي تخفيضات في معدلات أسعار تأمين الطيران، وبناء عليه فإن نماذج التعويضات لا تساعد بشكل قاطع في تقرير تطور اتجاهات الأسعار سواء بوجود ارتفاعها أو انخفاضها، والبديل هو إلقاء الضوء على مستويات الأسعار.

مما سبق نجد أن معدل أسعار التأمين لأجسام الطائرات غالباً ما يؤخذ أساساً كنسبة مئوية من قيمة أجسام طائرات الأسطول، ومن ثم فإن أي إضافة لطائرات جديدة يتم الحصول عليها تمثل زيادة في قيمة الأسطول، ويحسب عليها أقساط بنفس الأسعار المطبقة مما ينتج عنه زيادة أيضاً في الأقساط الإجمالية المحققة. وإذا افترضنا أن تكرار الخسائر سيظل كما هو بدون تغير

فإن المكتبتين حينئذ سيحصلون على أقساط تعكس الزيادة في نشاط الطيران، فإن وجود الطائرات المرتفعة القيمة تخل بالتوازن - حيث أن حادثاً واحداً من شأنه التهام نسبة ضخمة من إجمالي الأقساط المحققة، كما أن الخسائر الجزئية وتكاليف الإصلاح وغيرها تتأثر تأثيراً كبيراً بالتضخم.

وعلى الجانب الآخر نجد أن معدلات أسعار تأمين المسئوليات غالباً ما تحسب على كل ١٠٠٠ كيلومتر من مسافات الطيران المقطوعة، فكما زاد عدد الركاب وزادت المسافات المقطوعة فعلاً لهؤلاء الركاب كلما زادت الأقساط مع توافر عامل أمان ثابت، فإن أى زيادة في المسافة الكيلومترية المقطوعة يقابلها زيادة في تحمل المخاطر من قبل المكتبتين، هذا بالإضافة إلى أنه إذا كانت أسعار تأمين المسئوليات معادلة لما كانت عليه في عام ١٩٩٤، فإنه إما أن يكون قد تم إغفال هذا العامل أو أنه قد قدر بأقل مما كان يجب أن يكون عليه كلية، ويرى الباحث أنه؛ يبدو أن المتبع عند تحديد القسط أنه يرتبط ويعدل تلقائياً مع التغيرات في معدل تكرار الحوادث وليس حسب ضخامة التعويض.

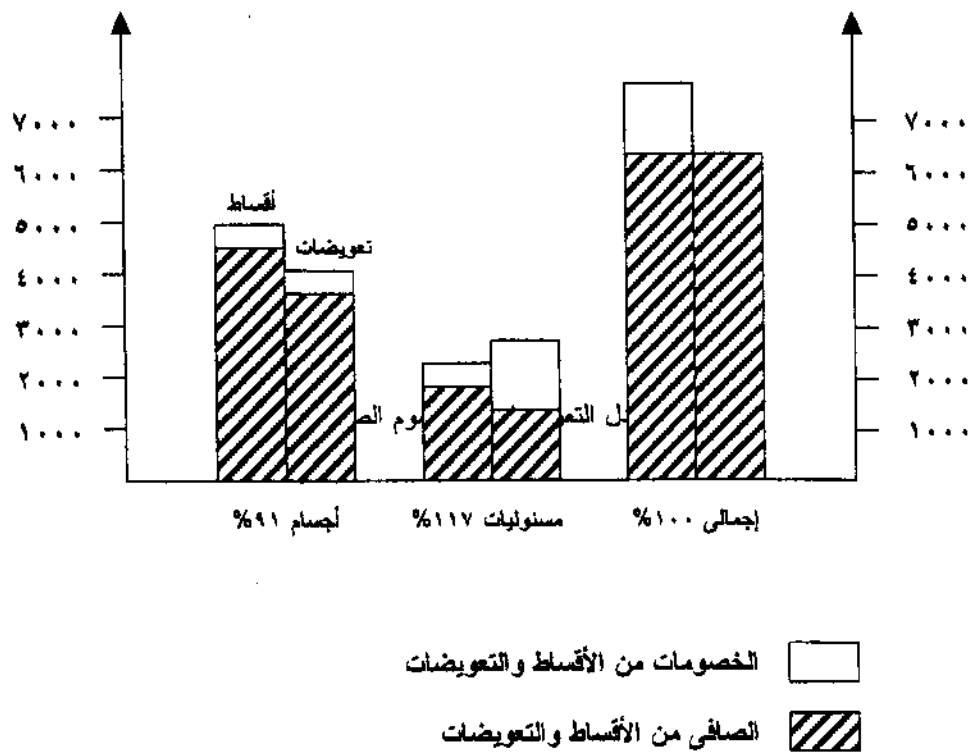
الأقساط مقابل التعويضات خلال ١٩٩٤ - ٢٠٠٣:

مما لا شك فيه أن من بين العوامل الهامة في التسعير في تأمين الطيران نسبة الأقساط إلى معدل التعويضات خلال فترة زمنية، فإن زيادة الأقساط في عام ٢٠٠٢ جاءت عقب سنتين ظهرت فيهما الأقساط الإجمالية مساوية للتعويضات الكلية، وهذا يعني أن الأقساط الصافية بعد خصم العمرة والعمولات ... إلخ، أخذت في الاعتبار أيضاً أوجه السماح الأخرى من مصروفات الإدارة وأرباح بالإضافة إلى فوائد الاستثمارات إن وجدت، فإن مكتبتى الطيران مجتمعين يكونون قد خسروا حوالي ١٠٠ مليون دولار في كل من هاتين السنتين على حده، لذا قد يكون من الأهمية بمكان أن ينظر إلى أقساط الأساطيل الجوية وتعويضاتها على مدى العشر سنوات.

الشكل رقم (٤)

حالة سوق تأمين الخطوط الجوية

١٩٩٤ حتى ٢٠٠٣



يتضح من الشكل رقم (٤) أن الأقساط الإجمالية تتعدى هامشياً تعويضات ذات الفترة، والحقيقة أن المكتسبين لم يحققوا أية أرباح فنية على مدى العشر سنوات من تأمينات خطوط الطيران، مما لا شك فيه فإن هذه الرؤية سيكون لها أثر على الأقساط في المستقبل القريب.

٤- مستويات الأسعار الحالية والتطورات المستقبلية:

الجدير بالذكر أن أكثر الأسواق تغيراً هو سوق تأمين الطيران^(١٥)، فبعد السنوات العشر (١٩٩٤ - ٢٠٠٣) يظهر أن نظام التسعير اعتمد على أفراد، بالإضافة إلى العرض والطلب للطاقة الاستيعابية أكثر منه اعتماداً على الإحصائيات والتقديرات الفنية للخطر، وكمدخل سهل للحصول على إعادة تأمين معتدلة السعر يؤخذ العديد من العوامل؛ منها الطاقة الاستيعابية المعتدلة، وفي سوق يوجد به مثل هذا العدد الضخم من المؤمنين كل منهم يقدر كل خطر على حده فمن الطبيعي جداً أن ناتج كل من هذه التقديرات تختلف باختلاف الآراء، بصدد تحقيق إرباحية في السوق أم لا. وعلى أية حال يوجد في الوقت الحالي شبه إجماع في الحكم على وضع السوق، تبذل كافة الجهود في عالم الطيران لتوفير جميع الوسائل المتاحة لبلوغ تقديرات سريعة يعتمد عليها في تحديد وضع السوق وإرباحيته، وبالطبع يصل مكتتبي التأمين إلى تكوين آراء عامة. فقد تحدث تخمينات عن الخطوط الجوية المختلفة (في هذه الحالة لن نصل إلى توازن بين الأقساط الإجمالية والتعويضات)، فإن المدخل العلمي سيمكن صناعة التأمين من عرض مستوى أفضل للأقساط تقبلها شركات الطيران، ولا بد أن يؤيد مشترو التأمين سوق تأمين الطيران حتى يمكنه التجاوب مع الحوادث الجسيمة التي تنشأ عنها تعويضات ضخمة، ويرى الباحث أنه مع استخدام النموذج المقترح لتسعير تأمين الطيران (البحث - الفصل الثاني - بند ٢/٣)، من قبل مكتتبي التأمين باستمرار سوف يحقق التوازن المطلوب.

٥- هيكل سوق الطيران:

ويرى الباحث أن الاكتتاب المباشر في الخطوط الجوية يتم إنجازه بدرجة كبيرة داخل سوق لندن وجماعات اللويدز، هذا بالإضافة إلى الطاقة الاستيعابية التي يوفرها نظام تلقائي لإعادة التأمين، فإن إعادة التأمين الاختيارية كانت متاحة لدى معيدي تأمين داخل سوق لندن ولدى معيدي تأمين متخصصين في جميع أرجاء العالم، ففي بداية السبعينات ظهر تسويق واسع لإعادة تأمين الطيران لتكبير طاقة استيعابية تستوعب الطائرات ذات الجسم العريض (الجامبو) والعالية القيمة والتي تحمل على متنها ضعف عدد الركاب السابق، كما شهد أيضاً سوق الطيران نتائج طيبة للغاية خلال هذه الفترة وظهر اتجاه عام يتصف بسمعة الدولية في صناعة التأمين، وكمثال في الطيران فإن الطاقات الاستيعابية المحلية سرعان ما أصبحت متاحة للأعمال الدولية، مما نتج عنه فائض في هذه الطاقة بصاحبه زيادة في درجة للمنافسة واكمه أيضاً إسناد للتأمين المباشر وتسعيه خارج سوق لندن.

وقد اتخذت خطوات في لندن بغرض زيادة معدلات القسط نتج عنها انقسام وتفتيت في السوق حيث يتواجد في نفس الوقت حوالي عشر شركات مختلفة، تقوم بالتسعير بشروط مختلفة لحصص كل منها وكثيراً ما أدى ذلك إلى تخفيض حصة سوق لندن من التغطية، فدائماً تتمسك

سوق لندن بمبدأ المكتتب الواحد الذي يضع شروطاً موحدة يتبعها الآخرون، فهل سيستمر تطبيق هذا المبدأ؟ أم سيكون هناك تفتيت للخطر أيضاً داخل سوق لندن، وتكون علامة تغيير مميزة في هيكل السوق، إلا أن هناك محاولات عديدة لتخفيض التكاليف منها دراسات في إمكانية التجميع الرأسى، ومثال ذلك عمليات الاندماج الواسع لشركات السمسة الأمريكية والإنجليزية، حيث يندمج السماسرة المنتجون في أمريكا مع نظائريهم الموزعين في لندن، كما ظهر أيضاً سماسرة محليون يتصلون بالأسواق العالمية المختلفة مباشرة دون أن يشمل ذلك سماسرة سوق لندن.

وأخيراً قد يشهد المستقبل القريب تقدماً ملحوظاً يؤدي إلى التغيير، فسوف تسود الفترة القادمة الأسعار التفاضلية والتي ستعتمد على نوعية وجودة الخدمة المقدمة، بخلاف السائد في الوقت الحالي والذي لا يوجد فيه تفاوت في الأسعار، كما لا يوجد طلب على خدمة تأمينية رقيقة المستوى إلا في مقابل سعر مخفض.

٦- الطاقة الاستيعابية لسوق تأمينات الطيران لدول العالم الثالث:

مع استمرار التطور الاقتصادي والتكنولوجي وازدهار السياحة فإنه من المتوقع أن يصحب هذا نمو مضطرد في حركة الطيران المدني في الدول النامية خلال الخمس سنوات القادمة، ومن المقدر أن يزيد حجم السوق من الطائرات النفاثة المصنعة في الغرب إلى ما يقرب من تسعون إلى مائة بليون دولار على الأقل في نهاية عام ١٩٩٩، وكذلك فإن متوسط عدد الأميال المقطوعة من المتوقع زيادته إلى ألف وسبعمائة بليون ميل خلال نفس الفترة، ووفقاً لإحصائيات المنظمة الدولية للطيران IATA، فإن شركات طيران الشرق الأوسط وأفريقيا والشرق الأقصى من المتوقع أن تحقق نمواً تتراوح نسبته ما بين ٧% و ١٠% سنوياً. (١٦)

وبمتابعة احتمالات زيادة حركة الطيران المدني خلال السنوات الخمس من ١٩٩٩ إلى ٢٠٠٣، فإن معظم شركات طيران دول العالم الثالث بدأت تسعى إلى استحداث أساطيلها بطائرات جديدة وفق أحدث التطورات العلمية، وهذا سوف يصحبه بالطبع استبعاد عدد من الطرازات القديمة وذلك لعدم اقتصادية تشغيلها ولأنها بالطبع أصبحت دون مستوى المنافسة المطلوب، هذا بجانب أن الطرازات القديمة من الطائرات، غير قادرة على الوفاء بالالتزامات التي تفرضها قوانين منع الأصوات المرتفعة المطبقة الآن في أمريكا الشمالية وفي طريقها للتطبيق في أوروبا في القريب العاجل.

ومن الجدير بالذكر أنه سوف يتم تسليم العديد من الطرازات المستحدثة إلى دول الشرق الأوسط وأفريقيا وآسيا ودول الشرق الأقصى، وهذه الطائرات الجديدة بهيئتها الحديثة ومحركاتها التكنولوجية المتطورة سوف تساعد على تحسين أداء هذه الشركات، وعلى صعيد التأمين فإن تأمين الطيران يعتبر فرعاً متخصصاً ومحدوداً للغاية، وتتمثل جنور المشكلة في تزايد الطاقة الاستيعابية للسوق والتي كان لها أثرها في انخفاض معدلات الأقساط، وبالرغم من أن السنوات

الخميس على مدار ١٩٩٢ - ١٩٩٦ لم تكن مربحة إلا أن الاكتتاب لا يزال يتم وفقاً لشروط ومعدلات غير كافية، ربما لأن الاعتبار الأساسي كان دائماً هو عامل السيولة النقدية. وتتمثل المراكز المؤثرة التي تقوم بتوفير طاقة استيعابية لهذا النوع من النشاط في أسواق تأمين الطيران التالية (١٧):

- سوق لندن.
- سوق الولايات المتحدة.
- السوق الفرنسي.
- مجموعات الشركات الأوروبية.

١/٦ - سوق لندن:

يتكون من مكتبي اللويدز وشركات الاكتتاب المتخصصة وكلها تتعاون معاً لتوفير أكبر طاقة استيعابية لتأمين أساطيل خطوط الطيران، وعادة لا توجد مشكلة في إسناد أخطار الأجسام في حدود مائة وعشرون مليون دولار، وفي حدود سبعمائة وخمسون مليون دولار إلى ألف مليون دولار للمسئوليات.

٢/٦ - السوق الأمريكي:

سواء في الماضي أو الحاضر فإنه في المقام الأول يقوم بسد احتياج السوق المحلي وتوفير تغطيات تأمينية لهذا النشاط، وهذا السوق ليس لديه استعداد ليكون رائداً لتأمين أساطيل غير أمريكية بأسعار منافسة.

٣/٦ - السوق الفرنسي:

من المتعارف عليه أنه سوق قائم بذاته وله أسلوبه الخاص ودوره الفعال في هذا النوع من النشاط، فهناك زيادة تدريجية للطاقة الاستيعابية لهذا السوق، هذا بالإضافة إلى أنه يعتبر في مقدمة الأسواق التي تعمل على تطوير وتكوين محفظة مرنة.

٤/٦ - مجموعات الشركات الأوروبية:

رغم أن الطاقة الاستيعابية لها تعتبر محدودة بالمقارنة بالأسواق التي سبق ذكرها، إلا أنها طاقة مساعدة تقوم بالاكتتاب في الخطوط الصغيرة.

وتعتبر معدلات الأقساط للأساطيل الجوية في دول العالم الثالث مرتفعة مقارنة بمثلتها التي تحصل عليها شركات طيران أمريكية أو شركات دول أوروبا الغربية رغم أن طراز الطائرات واحد تقريباً. وهذا الاختلاف يسبب شعوراً بالقلق وعدم الرضا لشركات طيران دول العالم الثالث بلا شك، وإنه مما يثبط الهمة أننا نلاحظ وجود اختلاف واضح في تسعير شركات الطيران الكبيرة وشركات الطيران الصغيرة، وذلك لنفس طراز الطائرات حتى بالرغم من تماثل الخبرة في كليهما، وتحاول الأسواق الرائدة تبرير هذا الاتجاه المخالف للقاعدة بأن زيادة الطاقة الاستيعابية في الماضي أدى إلى أن الإكتتاب كان يتم بشروط وأسعار تأمين غير كافية، وعادة ما كان عامل السيولة يعتبر هو الأساس في تحديد أسعار تأمين الطيران بدلاً من مبادئ الإكتتاب الصحيحة.

وقد أدت هذه الأوضاع إلى إنبهار معدلات التسعير وبالطبع فإن مكتتبي التأمين قرروا اللجوء إلى تطوير تلك الأوضاع لصالحهم، ويجب الاعتراف بأنه لم يكن من المتوقع حدوث أي تقدم في اتجاه تعديل أسعار التأمين بالزيادة بذات السرعة التي انحدرت بها في السنوات القليلة الماضية، ولكن السوق سوف يستمر في بذل كل الجهد للحد من التباين الواضح في أسعار تأمين خطوط الطيران، وهذا ما يتراءى لمكتتبي التأمين الرواد في هذا النشاط، وعادة فإن شركات الطيران توافق على أن خبرة كل أسطول على حده يعتبر عاملاً هاماً في تحديد الأسعار، وبالرغم من هذا فإننا في أحيان كثيرة بصدد وجود اثنين من الأساطيل الجوية لهما نفس الخبرة تقريباً ولكن على ما يبدو فإن لكل منهما أسعاراً مختلفة والسبب غير واضح ومن الصعب تفسيره، وعلى هذا يقع عبء تفسير التباين الواضح في هيكل التسعير لتأمين الطيران على المشتغلين بالأسواق.

وفي الوقت الحالي يتم التفاوض في السعر بين شركة الطيران ومكتتبي التأمين في الأسواق المتخصصة، ولكن على أي حال فإن الكثير من شركات الطيران ليست في وضع يسمح لها بممارسة الضغط للوصول إلى تسعير تنافسي أفضل لتأمين الطيران، وذلك لأن دخل الأقساط المحقق من أساطيلهم ليست بذات الضخامة التي تحصل عليها الأسواق من أي من الأساطيل الأمريكية والأوروبية.

وكننتيجة للخسائر الضخمة في عام ١٩٩٦ فإن مكتتبي التأمين قرروا فرض زيادة حيوية في أسعار التأمين بغض النظر عن سوء أو جودة الخبرة، وهذا القرار أصبح فعالاً ابتداء من يناير ١٩٩٧، حيث دفعت شركات الطيران أقساطها بزيادة في الأسعار تتراوح ما بين ١٠% و ١٨% وفقاً لخبرة الخسائر في كل منها، فعلى أي حال فإن هذه الزيادة كان لها أثرها السيئ على شركات الطيران الصغيرة في دول العالم الثالث، وذلك لأن هذه الشركات كانت في الأصل تدفع أقساطها وفقاً لتسعير تأمين أعلى من المعتاد، وفي حالات كثيرة تعدت الزيادة في الأقساط المدفوعة بالدولار بواسطة شركات الطيران الصغيرة تلك المدفوعة عن طريق شركات طيران كبيرة ذات أساطيل مرتفعة القيمة.

ونتيجة لحوادث عام ١٩٩٦ التي لم يسبق لها مثيل، فقد أندركت أسواق الطيران مدى خطورة الوضع، مما دفعها إلى زيادة أسعار التأمين، لكن أيضاً إلى فرض حدود سماح أكبر وذلك لتقليل الحوادث المتكررة الصغيرة، بالإضافة إلى منح تغطيات محددة، إلا أن تطبيق حدود السماح بالزيادة والتي تصل في ارتفاعها إلى نسبة ١% من قيمة جسم الطائرة بحد أدنى مليون دولار في حالة الطائرات ذات الجسم العريض، ٥٠٠,٠٠٠ دولار للطائرات الأخرى كان بمثابة ضربة لشركات الطيران الصغيرة، لأن هذا قد دفع بها إلى تأمين هذه الاستقطاعات ذاتياً، ومما لا شك فيه أنه من الممكن تأمين قيم هذه الاستقطاعات (السماح) في أسواق خاصة لكن بأسعار تأمين مرتفعة وبالتالي كانت هناك استحالة في الحصول عليها وخاصة بالنسبة للشركات الصغيرة التي تعاني بالفعل من دفع أقساطها وفقاً لتسعير تأمين مرتفع عن التغطية الأساسية لتأمين الطائرة من جميع الأخطار.

وقد أدى الإنكماش في صناعة الطيران العالمية قبل عام ١٩٩٧ إلى أن معظم شركات الطيران أصبحت تواجه صعوبات مالية، ومع زيادة تكلفة التأمين قامت اللجنة المختصة بالتأمين في المنظمة الدولية للطيران IATA بدراسة جادة لإنشاء مشروع تأميني لمواجهة احتياجات شركات الطيران الصغيرة إلا أنه لم يتحقق أي تقدم ملحوظ في هذا الاتجاه، والسبب أن شركات الطيران الكبيرة تفضل التعامل مع شركات التأمين المحلية، وكذلك الشركات الصغيرة التي لها معرفة محدودة بالسوق واستمرت في التعامل مع أسواق التأمين بصورة فردية.

٧- نظرة مستقبلية لتأمين الطيران:

بالرغم من نتائج الإكتئاب الشديدة السلبية فإن إجابة طلبات العملاء للتأمين في سوق الطيران ما زال يجد فاتحاً لا بأس به في الطاقة الاستيعابية، وفي خضم الأحداث وحتى في ضوء الوضع الراهن هناك عدد كبير من الأعضاء في السوق على استعداد للاستمرار في تقديم تضحيات مالية للحفاظ على حصصهم في السوق، وقد تصل هذه التضحيات أحياناً إلى حد مواجهة بعض الخسائر مالياً من أرباحية سنوات سابقة، غير أن التبرير لهذا الوضع غير واضح، وعادة ما تؤخذ النتائج الإحصائية المجردة كأساس للقبول في هذه الحالات، ولكن الوضع الفنى الصحيح لنتائج الأعمال، يجب أن يأخذ في الحسبان بالإضافة إلى التعويضات المدفوعة وتحت التسوية أية ضرائب واجب دفعها، وكذلك الأرباح على الأسهم الموزعة عن السنوات جيدة النتائج.

ويرى الباحث أن محاولات المؤمنين للحفاظ على حصصهم في السوق تستند في تبريرها غالباً على الأمل في تحسين الأوضاع في المستقبل، هذا الأمل يتمثل في دوران عجلة النتائج حيث أن تميز حقبة زمنية بخسائر عالية في سوق الطيران، يتبعها على العكس فترات ذات أرباحية، علماً بأن هيكل سوق الطيران العالمي قد تغير تغيراً ملحوظاً خلال السنوات الأخيرة حيث أصبح

هناك شك في إمكانية احتواء المكتتبين لخسائرهم المتلاحقة من سنوات الأزدهار، بالإضافة إلى أن هناك سبب آخر لمحاولة مؤمنى الطيران الاحتفاظ بحصصهم في السوق بأى سعر وربما يرجع ذلك إلى أن النقل الجوي قد شهد تطوراً ملموساً في الصناعة والجودة، وطبقاً للدراسة المعدة بواسطة مفوض المجموعة الأوروبية نجد نمواً متوقعاً في خدمة نقل الركاب جواً بمعدل عالمي سنوي يصل إلى ٤,٥% خلال السنوات القادمة، وقد يرتفع معدل النمو للشحن بنسبة ٨% سنوياً عن المعدل العادي.

هذا وقد صورت التقارير بوضوح أن خطوط الطيران تمر بأوقات عصيبة خاصة في المستقبل القريب حيث كان مؤمنوا الطيران من الحكمة لأخذ التوقعات المفرطة في التفاؤل والخاصة بتطور النقل الجوي عند تحديد شكل سياساتهم الإكتتابية، وبغض النظر عن التفاؤل تجاه النمو في خدمة الطيران، أن مزيداً من الطائرات ومزيداً من الركاب لا يعني مزيداً في حجم القسط فقط بل يعني أيضاً المزيد من التعويضات للمؤمنين.

إن الإزدحام في حركة الطائرات صعوداً وهبوطاً يظل من أكبر مشاكل الطيران، الأمر الذي يحتم على الأتحاد الدولي للنقل الجوي IATA أن يتولى مهمة إقناع الوزراء المعنيين في حكومات الدول بضرورة التنبيه على السرعة في الإجراءات، لأن الوضع سوف يتفاقم ومن المتوقع أن تتضاعف الرحلات الجوية الأوروبية مع نهاية العقد الحالي وتزيد بمقدار ثلاثة أضعاف لتستوعب ٧٤٠ مليون راكب بحلول عام ٢٠١٠، إلا أن العناصر الأساسية للنقل الجوي لا تزال غير قادرة على التغلب على المشاكل الحالية لمواكبة حركة النقل اليومية.

٨- أهم المشاكل الحالية لحركة النقل الجوي: (١٨)

تعتبر القيمة الاقتصادية للطيران التجاري من مشاكل النقل الجوي حيث تتضمن الأرباح غير المباشرة في أوروبا الغربية والتي تقترب من ٢٠٠ بليون دولار سنوياً وتوفر بذلك سبعة مليون فرصة عمل، غير أنه مع حلول عام ٢٠٠٠ فقد وصلت خسائر الاقتصاد القومي نحو ١٠ بليون دولار سنوياً بسبب القيود المفروضة على النقل الجوي في كل من ألمانيا، اليونان، إيطاليا، ولا يستثنى من وطأة الخسائر سوى المملكة المتحدة.

أما بالنسبة للبيئة فيجب على شركات الطيران أن تأخذ بعين الاعتبار إهتمام الرأي العام بهذا الأمر عندما تشرع في توسيع نشاطها، ولقد قام الأتحاد الدولي للنقل الجوي من جانبه بتكوين لجنة لشئون البيئة تتولى وضع مقاييس للتلوث الصناعي، ومراقبة معايير تطور صناعة الطائرات وإمداد شركات الطيران بالمعلومات من أجل حماية البيئة، هذا بالإضافة إلى أنه يتعين على شركات الطيران أن تخلق نظاماً جديداً لمراقبة الضوضاء خلال العشرة أعوام المقبلة ويكون هذا النظام كما يلي:

يستمر الإحلال بالنسبة للطائرات التي تصل أعمارها إلى ٢٥ عاماً، ثم يتوقف استخدام مثل هذه الطائرات نهائياً مع حلول عام ٢٠٠٢، وقد بدأ سريان تلك القيود اعتباراً من أول أبريل ١٩٩٥، حيث تعفى من قيود الإحلال من عام ١٩٩٥ إلى ٢٠٠٢ الطائرات ذات الجسم العريض أو ذات المحركات السريعة، وقد استطاعت شركات طيران الدول المتقدمة التغلب على مشاكلها مع حلول عام ٢٠٠٢ إذا ما توافرت الطائرات البديلة، إلا ما يدعو إلى الإنزعاج وجود التشريعات المقيدة لنشاط الطيران في السوق الأوروبية المشتركة والتي تعكس تضارب الاتجاهات، فعلى سبيل المثال بينما تهدف إدارة ما إلى تحرير النظام الذي يتوقع معه انخفاض عدد المسافرين نجد أن إدارات أخرى تهدف إلى زيادة مصاريف التشغيل بما في ذلك خسائر تأدية الخدمات بالمطارات والأعباء الضريبية ووضع حد لساعات العمل.

أما بالنسبة لتوفير الحماية ضد الإرهاب لا زال يمثل عبئاً ثقيلاً على شركات الطيران الأمر الذي يستوجب ضرورة تدخل الدول لتوفير الحماية للمسافرين جواً، حيث أنها مسؤولة عن ذلك بوصفها المستهدفة الأولى من جانب الإرهاب، ويطلب الاتحاد الدولي للنقل الجوي بتكوين جهاز مخابرات دولي لمكافحة الإرهاب، وقد قامت اللجنة الأمنية التابعة للاتحاد باستعراض إجراءات الأمن المطبقة في المطارات التي شهدت حادثي UTA & AVIANCA عام ١٩٨٩ ومنها استخلصت برنامجاً أمنياً قامت بتطبيقه على عدد ٢٤ مطاراً في عام ١٩٩١، كما قدمت عروضاً محددة لسلطات كل مطار واستتبقت نوعين جديدين من الوثائق لتغطية الأفعال غير المتعمدة والأفعال المتعمدة أيضاً. (١٩)

٢- الهيئات الدولية لتأمين الطيران:

هناك هيئات رسمية متعددة مرتبطة بتأمين الطيران وأهمها ما يلي: (٢٠)

١/٩- الهيئة الدولية للطيران المدني

قامت هذه المنظمة نتيجة للمؤتمر الذي أسفر عن عقد معاهدة شيكاغو عام ١٩٤٤، وهي هيئة تقوم بوضع التشريعات على مستوى الحكومات فيما بين الدول الأعضاء التي تزيد عن مائة عضواً في الوقت الحالي، ويقع مقر المنظمة في مونتريال بكندا وهي تعتبر إحدى وكالات منظمة الأمم المتحدة.

ويتلخص عمل الهيئة في وضع الإتفاقيات المتصلة بمختلف المسائل الفنية المتعلقة بسلامة وانتظام النقل الجوي عالمياً، مثل حق الطيران على خطوط محددة وتراخيص الطيران، وتصميم المطارات، وصلاحية الطائرات ذاتها وذلك وفقاً للملاحق التي تضعها معاهدة شيكاغو، ويدير الهيئة مجلس دائم يتكون من سبعة وعشرون عضواً يتم انتخابهم كل ثلاث سنوات وتتم الأعمال الفنية عن طريق لجان دائمة كما أن لها عدداً من المكاتب الإقليمية في مختلف أنحاء العالم.

٢/٩ - الاتحاد الدولي للنقل الجوي:

أنشأ هذا الاتحاد عام ١٩٤٥ وذلك بغرض تنمية السلامة الدولية والإنتظام والإقتصاد في عمليات النقل الجوي وتشجيع نقل البضائع جواً، ولدراسة المشاكل وإيجاد وسائل التعاون مع المنظمة الدولية للطيران المدني وغيرها من الهيئات الدولية، وذلك عن طريق لجان فنية دائمة تبحث النواحي المالية والقانونية والفنية وخطوط الطيران، كما تدير غرفة مقاصد لتسوية الحسابات المالية بين شركات الطيران، وتقدم للجان توصياتها بتطبيق التعريفات والأسعار التي يتفق عليها دولياً لنقل المسافرين والبضائع وتنظيم جداول الطيران التي يتحتم موافقة الدول عليها، وجدير بالذكر أن أعضاء الاتحاد يمثلون أكثر من ٩٥% من خطوط الطيران المنتظمة في العالم.

وهذا الاتحاد يضم شركات الطيران (بعكس المنظمة الأولى فهي منظمة حكومات)، وقد اتفق أعضاؤه على استعمال تذكرة سفر موحدة وكذا تذكرة بضائع وغيرها من المستندات المستعملة في النقل الجوي التي تضمنتها "شروط النقل" المتفق عليها بين الشركات لنقل المسافرين والبضائع جواً، وذلك وفقاً لمعاهدة وارسو ومتطلبات البروتوكول الملحق بها التي تخصص الرحلات الجوية لشروطها من ناحية المسؤولية وتحديد الالتزام.

٣/٩ - الاتحاد الدولي لمؤمنى الطيران:

الغرض من هذا الاتحاد هو تكوين هيئة تتحدث وتدافع عن مصالح مؤمنى الطيران، وإنشاء مكتب مركزي لتداول المعلومات بين الأعضاء، والتعاون في سبيل تنظيم أفضل لمزاولة تأمين الطيران، وبصفة عامة عمل كل شيء ممكن في سبيل تطوير هذا النوع من التأمين، وقد تكون هذا الاتحاد في لندن عام ١٩٣٤ ويضم شركات وهيئات تأمين الطيران الرئيسية في العالم سنوياً على هيئة مؤتمر دولي في إحدى الدول الأعضاء لمناقشة الموضوعات التي تهم أعضائه، مثل تشريعات الطيران والإنقاذ، وظروف النقل الجوي التي تؤثر في تأمين الطيران على الصعيد الدولي، وتوجد سكرتارية الإتحاد في لندن، وتصدر نشرات دورية متضمنة الموضوعات الفنية والتأمينية المتصلة بالنقل الجوي وتأمين الطيران والتي تهم الشركات الأعضاء، كما تجتمع اللجنتين المنبثقتين عن الإتحاد (وهما اللجنة الفنية ولجنة الإكتتاب) خلال العام فيما بين اجتماعات المؤتمر العام لمناقشة الموضوعات التي تعرض عليه.

المبحث الرابع

نتائج وتوصيات الدراسة

١- نتائج الدراسة:

١/١- تأثرت أسواق تأمين وإعادة تأمين الطائرات بكل أشكالها ومسمياتها بأحداث الحادى عشر من سبتمبر (أيلول) ٢٠٠١، وتمثلت فى تغيرات جذرية بدءاً من فرض أسعار مرتفعة على الأغطية التأمينية الممنوحة، وإنهاء بالتشدد المفرط على تطبيق الشروط القديمة وإضافة شروط جديدة لم تكن مطبقة فى الماضى.

٢/١- إن التأمين المباشر لم يصل بعد إلى تطبيق أسعار مناسبة، والسبب هو الاعتماد ولفترة طويلة على تسعير منخفض جداً، ليصبح معه الانتقال إلى السعر الأعلى والمناسب يحتاج إلى فترة زمنية كافية، تستطيع خلالها شركات التأمين قبول واستيعاب حاجات السوق ومتطلباته.

٣/١- من الحقائق التى دفعت إلى زيادات الأسعار، هى أن خسائر سوق الطيران ولسنوات عديدة وبدون استثناء، كانت تتجاوز كثيراً الأقساط المكتتب بها فى اغطية الطيران، فبالرغم من أن عام ٢٠٠٠ قد شهد زيادة فى الأسعار بحوالى ٥٠% إلا أن الأقساط بمجمها لم تتجاوز ١,٢ بليون دولار أمريكى.

٤/١- إن زيادة أسعار تأمين الطيران؛ كانت فى الواقع محط انتقاد جميع المهتمين بقطاع التأمين وإعادة التأمين، وبدأ القائمون على هذا القطاع عملاً حثيثاً، وبشكل مستقل لإعادة الأمور إلى نصابها، مما أدى إلى زيادات طفيفة فى الأسعار، بالرغم من الفوائض الكبيرة فى الطاقة الاستيعابية.

٥/١- من نتائج أحداث سبتمبر ٢٠٠١؛ كان الإرتفاع الكبير فى أسعار الأغطية التأمينية الأساسية مثل تغطية الهياكل والحرب والمسؤوليات، وقد سجل موسم تجديد ما بعد الحادى عشر من سبتمبر حوالى ٨٠% زيادة فى الأسعار مقارنة بالموسم الذى سبقه، وبلغت الأقساط نتيجة لذلك حوالى ١,٨ بليون دولار، وقد قدرت أقساط التأمين وإعادة التأمين لفرع الطيران فى العالم مع نهاية عام ٢٠٠١ بحوالى ٣,٧٥ بليون دولار أمريكى.

٦/١- أن دور الوسطاء "السماسرة" فى هذا المجال، فهم بالطبع يسعون لمصلحة عملائهم وبالتالي فإتهم يحاولون بكل قواهم للضغط على كل الأطراف فى السوق من أجل

تأمينات الطيران بين التوازن والتحديات (رؤية معاصرة)

المعديين بموافقهم خلال عام ٢٠٠٢ ومن المتوقع أن تستمر الغلبة للمعديين في عام ٢٠٠٣ أيضاً، فالأسعار ستبقى مرتفعة مما سيدعم موقف معيدي تأمين الطيران وبالتالي ستستمر محاولات إعادة هيكلة السوق لصالحهم.

٧/١- إن الحصيلة الإجمالية لأعمال النقل الجوي سوف تشجع مؤمنى الطيران الذين يبحثون عن وسائل فعالة كما أسلفنا لتحقيق التوازن المطلوب بين الأسعار والخسائر، وبالتالي إدخال الاستقرار إلى محافظهم التأمينية، ومما هو ثابت، أن القائمين على أسواق تأمين الطيران يشعرون بجسامة مسؤولياتهم تجاه المستقبل، وأنه يجب عليهم إيجاد السبل والوسائل الكفيلة بمواجهة التحدي.

٨/١- بشكل عام يمكن القول أن عام ٢٠٠٢ كان عاماً جيداً لتأمين وإعادة تأمين الطيران في العالم، فقد رافق ذلك زيادة في الأسعار وندرة في الحوادث، أما الطاقة الاستيعابية فقد أخذت في التضاؤل بعد خروج العديد من وكالات اللويدز من المشاركة في منح إعطية تأمين الطيران.

٩/١- من خلال استعراض النتائج الثمانية السابقة فقد ثبت تحقق الفرض الأول والثاني والثالث، أما الفرض الرابع فلم يثبت تحقق حالة الإتزان بين مجموعة الأبعاد الرئيسية لسوق تأمين الطيران.

١٠/١- تمثل بداية شهر أكتوبر من هذا العام ٢٠٠٤ موعداً لإنهاء فترة الإنتظار بالنسبة لصناعة النقل الجوي وللمؤمنين ومعيدي التأمين والوسطاء المعنيين بتأمينات الطيران في أسواق التأمين العالمية، حيث يقدر أن نسبة كبيرة تصل إلى ٨٠% من الخطوط الجوية العالمية تطلب تجديد تأمين على أساطيلها لعام جديد في التاريخ المذكور، وهكذا تنظر هذه الجهات بشغف ليرى الجميع ما ستؤول إليه أسعار هذا التأمين وهل سيسفر التجديد لعام ٢٠٠٥ عن انخفاض إضافي في الأسعار.

١١/١- تمكن الباحث من تقديم نموذج مقترح لتسعير تأمين الطيران بسعر عادل لحل مشكلة عدم التوازن بين مكتبي التأمين وشركات الطيران.

٢- بناءً على نتائج الدراسة يمكن أن يوصى الباحث بالتوصيات الآتية:

١/٢- على شركات التأمين وإعادة تأمين الطيران دراسة إعداد نماذج كمية لتسعير أخطار الإرهاب، ويرى الباحث اعتبار النماذج الاحتمالية العشوائية حيث لا يوجد لها منطقة

جغرافية بذاتها، هذا بالإضافة إلى استخدام عقود المشتقات (عقد المستقبل) وفي إعادة التأمين، ويستخدم هذا العقد بديل عن عقد إعادة تأمين الفائض.

٢/٢- الإهتمام بالمجمعات لإعادة تأمين الطيران لتغطية الأخطار المستتاه من قبل شركات إعادة تأمين الطيران، خاصة بضرورة تفعيل دور الجمعية العربية لإعادة التأمين لتغطية أخطار الأساطيل الجوية العربية تجاه الأخطار المستتاه من قبل شركات إعادة التأمين الأجنبية.

٣/٢- ضرورة استمرار قيام الحكومات بدور معيد تأمين الطيران لتغطية أخطار المسؤولية تجاه الطرف الثالث لخطوطها الجوية، كي تضمن استمرار تشغيل هذه الخطوط حتى قيام شركات إعادة تأمين الطيران بالعودة إلى استخدام الشرط

مرة ثانية. AVN52C

٤/٢- إن استخدام وتطبيق النموذج المقترح لتسعير تأمين الطيران باستمرار وما يتضمنه من عوامل مؤثرة في عملية التسعير، ومع الأخذ في الاعتبار تغير ظروف أخطار الطيران بين مكنتبي تأمين الطيران وشركات الطيران، سوف يحقق التوازن بين أقساط التأمين والتعويضات، وبالتالي نتوقع تقديم خدمات تأمينية جيدة لشركات الطيران وأيضاً أرباحية معقولة لهؤلاء المكنتبين في سوق تأمين الطيران.

الهامش والمراجع حسب ترتيبها في البحث:

- 1- Reinsurance Market Report, 4/12/2002, p. 717. (Internet).
- 2- First Skandia International, Vol III, March 2001, p. 57.
- 3- Dennis Mahoney, "Surviving the perfect storm", Global Reinsurance, February 2003, p. 4.
- 4- *James B. Keller, SPRA Pools in Light of September 11th tragedies. (Internet).
*September 11th, 2001 - Impact on Reinsurance. (Internet).
- 5- Airlines - Market Analysis Marsh, Aviation News, January 2002. (Internet).
- ٦- ملف خاص عن تأمينات الطيران، مجلة Reinsurance، أكتوبر ٢٠٠٢.
- 7- The Airline Insurance Market Report of IATA War Risk Insurance Meeting of September 28, 2001. (Internet).
- 8- D. Sanders et al., "Pricing in the London Market", GISG Proceedings, 1995.
- 9- S.F. Amold, Mathematical Statistics, Prentice Hall, 1990.
- 10- S.W. Philbrick, "A Practical Guide to the Single Parameter Pareto Distribution", CAS Proceedings 1985.
- 11- L.G. Benckert and J. Jung, "Statistical Models of Claim Distribution in Fire Insurance", Astin Bulletin, Vol 81, 1994.
- ١٢- المؤتمر السنوي للاتحاد الدولي لمؤمنى الطيران، بلجيكا - بروكسل، ٢٤ - ٢٨ مايو ٢٠٠٤.
- 13- Rob Merkin, Disclosure of material facts on renewal, The Review (Legal Guide to the Renewal Season, 2003), p. 6.

14- S.D. Gadekar, International Insurance Monitor, Cambriadge University Press, N.Y., p.p. 169 - 227.

١٥- المؤتمر الآسيوي لتأمين الطيران، هونج كونج، ٢٤ - ٢٥ مايو ٢٠٠٤.

16- B. Sundt, "Introduction to Non-Life Insurance Mathematics", Springer - Verlag, 1992.

17- State aid No NN 90/2001 - United Kingdom Airline Insurance. (Internet).

18- The Reinsurance Market, The Impact of the September 11th, Terrorism Catastrophe, By Reinsurance Association of America.

١٩- المؤتمر الآسيوي الأول لأخطار الإرهاب، سنغافورة، ٢٣ - ٢٤ يناير ٢٠٠٣.

٢٠- لقاء القمة لمعدي التأمين الآسيوي، مومباي / الهند، ١٧ - ٢٠ فبراير ٢٠٠٣.

المراجع الإضافية:

١- د. سلامة عبد الله سلامة، التأمين البحري والطيران، الهيئة العامة للتعليم التطبيقي والتدريب - المعهد التجاري، ١٩٨٦.

٢- عصام الدين عمر، تأمين النقل البحري والبري والجوي، الإتحاد المصري للتأمين، ١٩٩٢.

