

قسط التأمين وأثره في شركات الطيران وشركات التأمين

سورية (٢٠١٥-٢٠١٠)

Insurance Premium and its impact at Airlines and Insurance Companies

Syria (٢٠١٥-٢٠١٠)

إعداد: فادي معلا جنيدي

مدير النقل الجوي في المؤسسة العامة للطيران المدني

ماجستير في التخطيط الاقتصادي والاجتماعي

▽ الملخص ▽

تناولت الدراسة عدة نقاط منها: مراحل تطور التأمين في سورية، مصطلحات التأمين الجوي وأنواعه (التأمين على جسم الطائرة، الركاب، والأطراف الثالثة)، مصطلحات عقد ووثيقة التأمين، الاتفاقيات الدولية التي تحكم قطاع التأمين الجوي الدولي. كذلك ركزت الدراسة على قسط التأمين وتأثيره على نمو شركات الطيران وشركات التأمين، كيفية حسابه، والعوامل المؤثرة عليه. ناقشت الدراسة الدور الذي تلعبه شركات التأمين في تنشيط حركة النقل الجوي، وأخيراً عرضت الصعوبات والمعوقات التي تعترض تطور قطاع النقل الجوي في سورية. توصل الباحث إلى مجموعة نتائج أهمها: لا يوجد تأثير لقسط التأمين في ناتج (احتياطيات) شركات الطيران، يوجد تأثير لقسط التأمين على ناتج (احتياطيات) شركات التأمين. تختتم الدراسة بمجموعة من التوصيات أهمها:

- ضرورة تفعيل التعاون بين شركات التأمين وشركات الطيران السورية.
- إحدات مجلس أو هيئة لإعادة التأمين في قطاع النقل الجوي يمكن لشركات الطيران السورية والأجنبية اللجوء إليه.

Insurance Premium and its Impact on Airlines and Insurance Companies

Syria (٢٠١٠-٢٠١٥)

▽ Abstract ▽

This study examines several points , including: The stages of the development of insurance in Syria, The terms of aviation insurance and its coverage(hull, passengers, third parties),and the terms of the contract and the policy, the International conventions governing the international aviation insurance sector .

Also it focuses on aviation premium and its impact of growth of airlines and insurance companies, how to calculate the premium, and the factors affecting it.

The study discusses the role of insurance companies in the revitalization of air transport; finally the study reviews the difficulties and obstacles encountered in the development of the aviation insurance sector in Syria.

We have reached several conclusions: there is no impact to the aviation premium on the reserves of airlines; on the contrary, there is an effect to the aviation premium on the reserves of insurance companies

The study concludes with many recommendations:

- The necessity of activating the cooperation between insurance companies and Syrian airlines.
- Establishing a board or body for reinsurance on aviation sector that can Syrian and foreign airlines resorted to.

أولاً: المقدمة

يعد قطاع التأمين ركيزة أساسية من ركائز التنمية الاقتصادية فهو يؤمن الحماية المالية للأفراد والمنشآت الصناعية والمؤسسات المالية ضد الخسائر المتنوعة التي تحدث عند تحقق الأخطار.

ولقد ازدادت الحاجة إلى التأمين من أخطار النقل البري والبحري والجوي مع التقدم الحضاري والاقتصادي والتطور في مفاهيم التجارة الدولية، ويعتبر موضوع التأمين على النقل الجوي من أهم الموضوعات وأكثرها إثارة للاختلافات والجدل على الصعيد الدولي من النواحي القانونية والتنظيمية والتشريعية والمادية، إذ أنه من الصعب شحن أية بضاعة بأية وسيلة دون توفر التغطية التأمينية للطائرة والبضائع في حال تعرضت للتلف أو الفقدان أو التأخر في الوصول.

يضاف إلى ذلك الأخطار التي تصيب ركاب الطائرة أثناء التحليق أو الأضرار التي قد تحدثها الطائرة على سطح الأرض والتي قد تصيب الممتلكات والأشخاص (ما يعرف بالطرف الثالث).

تعتمد المبادئ الأساسية لأسواق التأمين التقليدية على أقساط يشارك فيها أغلبية المؤمنين تدفع مقابل خسائر معينة للأقلية بينما يختلف سوق التأمين على الطيران كلياً عن أسواق التأمين التقليدية من حيث القسط والفئة المؤمن عليها، ونظراً لأهمية التأمين الجوي والمسؤولية التي تترتب من استثمار الطائرة فقد أبرم المجتمع الدولي عدة اتفاقيات ومعاهدات لإيجاد نظام موحد لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي وتحديدها على المستوى الدولي، ومن المعلوم أن النشاط الجوي يتطلب استثمارات مالية ضخمة منها التكاليف الاستثمارية المتضمنة أثمان الطائرة، وتكاليف تدريب الطاقم والعاملين، وكذلك تكاليف التشغيل، إضافة إلى تكاليف التأمين، وقد تؤدي حادثة واحدة لشركة طيران إلى إفلاس هذه الشركة من خلال ما تسببه من خسائر بالأرواح والممتلكات وبالطائرة نفسها.

وهكذا يمكن القول أن من الأسباب التي دفعت إلى اختيار هذا الموضوع عدم وجود دراسات في العالم العربي تبحث موضوع التأمين الجوي وطرق تحديد الأقساط وكيفية التعويض عن الأضرار التي قد تسببها الطائرة للغير أو ركابها، وستكون الانطلاقة من خلال تقديم صورة لواقع القطاع التأميني السوري وماهية التأمين الجوي، والأطر القانونية المحلية والدولية التي تحكمه، والآفاق المستقبلية لقطاع التأمين الجوي في سورية لمرحلة ما بعد الأزمة وإعادة الإعمار، وما هي انعكاسات الأزمة السورية وأثرها على كل من شركات الطيران وشركات التأمين.

ثانياً: مشكلة البحث:

تتمحور مشكلة البحث حول الإجابة عن الأسئلة الآتية:

- ١ - ما هي العقبات والمشاكل التي تواجه شركات التأمين في مجال تأمين النقل الجوي في سورية؟.
- ٢ - ما هي العوامل التي تؤثر في تحديد قيمة قسط تأمين الطيران؟.
- ٣ - ما أثر قسط تأمين الطيران في كل من ناتج شركات التأمين وشركات الطيران؟.

ثالثاً: أهمية البحث:

تتبع أهمية البحث من خلال:

- الدور الأساسي الذي تلعبه شركات التأمين في تنشيط حركة النقل الجوي وزيادة الطلب على خدمات النقل الجوي وتعزيز دور سلامة وأمن الطيران.
- عدم وجود دراسات ناقشت موضوع تأمين النقل الجوي -من حيث تأثير قسط التأمين والعوامل المؤثرة فيه على نمو شركات الطيران وشركات التأمين- يعطي البحث أهمية إضافية.
- محاولة إيضاح وإبراز العلاقة بين القانون السوري والقوانين الدولية التي تحكم تأمين النقل الجوي.

رابعاً: أهداف البحث:

يهدف البحث لدراسة النقاط الآتية:

- ١- دراسة أثر قسط التأمين على ناتج (احتياطيات) شركات الطيران وشركات التأمين محل البحث.
- ٢- الاطلاع على واقع التأمين في مجال النقل الجوي السوري وتوضيح الشروط الافتراضية المطلوبة لترخيص شركة تأمين جوي سورية والآفاق المستقبلية للتأمين على الطيران في سورية.
- ٣- التعرف على ماهية وعناصر عملية التأمين في قطاع الطيران وأهميتها بالنسبة لكل من شركات الطيران وشركات التأمين.
- ٤- توضيح عملية التأمين وإعادة التأمين على الطائرات والركاب والبضائع والطرف الثالث، وما هي الاتفاقيات الدولية التي تحدد المسؤولية القانونية للناقل الجوي عند حدوث الخطر تجاه الركاب والبضائع والطرف الثالث.

خامساً: فرضيات الدراسة:

ينطلق تحليل البحث من خلال الفرضيات الآتية:

- ١- لا يوجد تأثير معنوي لقسط التأمين في ناتج (احتياطيات) شركات الطيران.
- ٢- لا يوجد تأثير معنوي لقسط التأمين في ناتج (احتياطيات) شركات التأمين.

سادساً: منهج البحث:

ينطوي البحث على الجوانب الآتية:

- ١- جانب نظري: بالاعتماد على الأسلوب الوصفي التحليلي لأهم ما ورد في الكتب والمراجع والمقالات المتعلقة بموضوع قسط التأمين وتأمين النقل الجوي وأثر ذلك على كل من شركات الطيران وشركات التأمين.
- ٢- جانب عملي: بالاعتماد على الأساليب الإحصائية في تحليل البيانات والمعطيات المتوفرة لدى شركات الطيران العاملة في سورية وشركات التأمين ذات الصلة.

سابعاً: متغيرات البحث:

لاختبار الفرضيات تم تحديد المتغيرات بالآتي:

- قسط التأمين متغير مستقل في حالة اختبار الفرضيتين.
- ناتج (احتياطيات) شركات الطيران محل الدراسة متغير تابع لاختبار الفرضية الأولى.
- ناتج (احتياطيات) شركات التأمين محل الدراسة متغير تابع لاختبار الفرضية الثانية.

ثامناً: حدود البحث:

الحدود الزمانية: تغطي الفترة الممتدة ما بين (٢٠١٠-٢٠١٥).
الحدود المكانية: شركات التأمين، وشركات ومؤسسات النقل الجوي العاملة في سورية.

تاسعاً: معوقات البحث:

- عدم إمكانية الحصول على المعلومات والبيانات المتعلقة ببيانات شركات التأمين وأساطها وكذلك شركات الطيران الدولية.
- حصر نشاط أغلب شركات التأمين في سورية بتأمينات الحياة والحوادث والحريق وغيرها وعدم التركيز على التأمين الجوي.
- إجماع العديد من شركات الطيران العربية والأجنبية عن التحليق والهبوط في المطارات السورية الأمر الذي أدى لعدم إمكانية الحصول على بعض البيانات الضرورية لدراسة الحالة الواقعية للعلاقة بين شركات الطيران وشركات التأمين.

الفصل الأول

التأمين الجوي

يعد تأمين الطيران من أهم أنواع التأمين حيث يتميز عن باقي فروع التأمين الأخرى بميزات عدة، فهو على خلاف عقود التأمين الأخرى التي تنحصر حدودها الجغرافية ضمن البلد المؤمن فإن الحدود الجغرافية لعقد الطيران تشمل جميع أنحاء العالم، لكون الدول التي تمر في مجالها الطائرات عرضة لأي حادث أو مطالبة، كما أن عقد تأمين الطيران إلزامي للطائرات التي ستعبر أجواء هذه الدول إضافة إلى أنه من العقود الكبرى والشاملة لبنود متنوعة، حيث يدخل في تأمينه العنصر البشري بشكل أساسي، ويعتبر تأمين الطيران متميزاً وله سوقاً متخصصة بشكل كبير. ولا يزال سوق التأمين في لندن المركز الوحيد الأكبر لتأمين الطيران، حيث تم تشكيل هذا السوق من مجتمعات اللويدز التقليدية في لندن وأسواق التأمين التقليدية الأخرى في السوق، ويرجع تاريخ اللويدز إلى قرنين ونصف القرن، أي منذ حوالي عام ١٦٨٧م^١.

المبحث الأول: التأمين في سورية

يعتبر قطاع التأمين من القطاعات الوطنية المهمة اقتصادياً وخدمياً ويسهم إسهاماً كبيراً في الحفاظ على الثروة القومية ومكافحة التضخم وزيادة المدخرات الفردية التي تحتاجها الدولة لتنفيذ خطط التنمية،

^١ - الحكيم، جمال، كتاب التأمين البحري، القاهرة، ١٩٧٩، ص ١٨-١٩.

وفي سورية صدرت العديد من القوانين والمراسيم بما يخص قطاع التأمين والتطورات التي شهدتها هذا القطاع، وأهمية شركات التأمين، ودورها في دعم الاقتصاد الوطني، وحماية المواطنين في حياتهم وأموالهم وممتلكاتهم.

أولاً: مراحل تطور التأمين في سورية:

لم يُعرف نظام التأمين في الدول النامية وخاصة دول المشرق العربي إلا بعد القرن التاسع عشر الميلادي، عندما بدأ الاتصال التجاري بين دول المشرق العربي والمغرب، في حين كان ظهور التأمين في أوروبا منذ القرن السادس عشر، وفي القرن السابع عشر ظهر تأمين الحريق الذي يشكل النشاط الرئيسي لشركات التأمين الأوربية^١.

أما في سورية فإن تأخر ظهور التأمين يرجع إلى الطابع الزراعي الذي صبغ الاقتصاد السوري نتيجة لفترات الاستعمار والاستغلال التي تعرضت لها البلاد، وقد مر التأمين في سورية بعدة مراحل:

المرحلة الأولى: دخل فيها التأمين سورية عن طريق وكالات الشركات الأجنبية، وقامت تلك الوكالات بأعمال التأمين خلال فترات الانتداب الفرنسي، ليتم بعد ذلك تأسيس مؤسسة الضمان السورية عام ١٩٥٢.

المرحلة الثانية: بداية عهد الوحدة، حيث تم إعداد قانون هيئات التأمين الصادر بالقانون رقم /١٩٥/ لعام ١٩٥٩، والذي حصر التأمين في الشركات المملوكة بكاملها لمساهمين يتمتعون بجنسية الجمهورية العربية المتحدة.

المرحلة الثالثة: بدأت عام ١٩٦١ بقرار رئيس الجمهورية العربية المتحدة الذي أمت بموجبه جميع البنوك وشركات التأمين العاملة في إقليم الجمهورية (مصر - سورية)، وألت ملكيتها للدولة.

المرحلة الرابعة: صدر المرسوم التشريعي رقم /٦٨/ لعام ٢٠٠٤ القاضي بإحداث هيئة الإشراف على التأمين وهي تتمتع بالشخصية الاعتبارية والاستقلال المالي والإداري، ويكون مقر الهيئة مدينة دمشق.

المرحلة الخامسة: تتمثل بصدور المرسوم التشريعي رقم /٤٣/ لعام ٢٠٠٥، الذي تم بموجبه تنظيم سوق التأمين في الجمهورية العربية السورية، وقد سمح هذا المرسوم بإنشاء شركات تأمين وإعادة تأمين مساهمة سورية خاصة للعمل في الجمهورية العربية السورية.

^١ - طرفة شريقي، رافد محمد. دور قطاع التأمين في النشاط الاقتصادي، بحث محكم مجلة جامعة تشرين، المجلد (٣٠) العدد (٤) اللاذقية، سورية ٢٠٠٨، ص ١٥٨.

ثانياً: الاستثمارات في قطاع التأمين ودورها في جذب رؤوس الأموال:

لقد كان للمرسوم التشريعي رقم /٤٣/ لعام ٢٠٠٥، الناظم لسوق التأمين الحديثة، الأثر الكبير في جذب المزيد من رؤوس الأموال إلى سورية وكذلك استعادة جزء من رؤوس الأموال المهاجرة، خاصة وأن الحد الأدنى لرأس مال شركات التأمين في سورية يعتبر حداً مرتفعاً نسبياً، الأمر الذي حقق أرقاماً مرتفعة في هذه الاستثمارات، وما إن فتح باب القبول لطلبات التأسيس حتى تقدمت طلبات لتأسيس ثماني شركات تأمين تجارية وواحدة للتأمين التكافلي وذلك خلال عام ٢٠٠٥ فقط، وقد بلغ إجمالي رأس مال الشركات حتى تاريخ ٢٠٠٨/٧/٣١ (١٥,٣٥٠) مليار ليرة سورية^١، زادت المساهمات الأجنبية فيها عن ٥٠٪/ الأمر الذي يشير إلى ضعف مساهمة السوريين في هذه الشركات، وهذا يعود إلى عدم معرفتهم بطبيعة الاستثمار في مجال التأمين، وبالتالي تخوفهم من مخاطر هذا الاستثمار، وتفضيلهم للاستثمار في مجالات أخرى.

ومن خلال دراسة رأسمال شركات التأمين في سورية ومؤسسيها وحصص كل منهم تبين الآتي:

- إن أكبر شركة تأمين سورية من حيث رأسمالها والبالغ /٢/ مليار ليرة سورية هي شركة العقيلة للتأمين التكافلي وهي أول شركة تأمين تكافلي (باشرت عملها في سورية بتاريخ ٢٧/٣/٢٠٠٨).
- إن أغلب المصارف السورية الخاصة تساهم في شركات تأمين وهي بنك بيبيلوس، بنك عودة، بنك سورية والمهجر، بنك سورية الدولي الإسلامي.
- اقتصر اعتماد الحد الأدنى لرأس المال (/٨٥٠/ مليون ليرة سورية) على خمس شركات هي من الشركات الثماني الأولى التي باشرت أعمالها عام ٢٠٠٦، أما الشركات التي تأسست بعدئذ فقد اعتمدت رؤوس أموال مرتفعة نوعاً ما، وصلت إحداها إلى مليار ونصف المليار ليرة سورية، وأخرى إلى ملياري ليرة سورية، وهو ما يمكن أن نرجعه إلى ازدياد الثقة لدى المؤسسين بالاستثمار في هذا السوق الناشئ، وكذلك رغبتهم باحتلال موقع تنافسي فيه.

ثالثاً: موقع سورية من التأمين على المستوى العالمي:

تحتل الولايات المتحدة الأمريكية مركز الصدارة في دول العالم بالنسبة لأقساط التأمين، وحفاظها على نمو هذه الأقساط سنوياً بنسب متفاوتة، وتتفوق الدول الأوروبية على كل المجموعات الإقليمية بالنسبة لحجم أقساط التأمين وتتصدرها بريطانيا التي تعتبر الموطن الأول للتأمين، وتحتضن أشهر مدارس ومعاهد تعليم التأمين كما تتضمن مجمع التأمين المعروف باللويدز. تتراجع الصين وروسيا خلف معظم الدول الأوروبية وأمريكا وكندا من حيث أقساط التأمين رغم التعداد السكاني الكبير والامتداد الجغرافي الواسع، وربما يعود ذلك إلى اعتمادهم النظام الاشتراكي الذي لم يسمح للقطاع الخاص بالعمل إلا في نطاق محدود بينما تنصدر الإمارات العربية المتحدة الدول العربية من حيث أقساط التأمين.

^١ - طرفة شريقي، رافد محمد..مرجع سبق ذكره مباشرة ص. ١٥٩.

الجدول رقم (١) حجم أقساط التأمين الاجمالي في بعض بلدان العالم خلال الفترة (٢٠١١-٢٠١٥) مرتبة تنازلياً حسب حجم أقساط التأمين لعام ٢٠١١

أقساط ٢٠١١ (مليون دولار)	أقساط ٢٠١٢ (مليون دولار)	أقساط ٢٠١٣ (مليون دولار)	أقساط ٢٠١٤ (مليون دولار)	أقساط ٢٠١٥ (مليون دولار)	
١٢٢١٤٧١	١٢٧٠٨٨٤	١٢٥٩٢٥٥	١٢٨٠٤٤٣	١٣١٦٢٧١	الولايات المتحدة
٣١٢٨٤٣	٣١١٤١٨	٣٢٩٦٤٣	٣٥١٣٧٣	٣٢٠١٧٦	بريطانيا
٢٧٢٦٥١	٢٤٢٤٥٩	٢٥٤٧٥٤	٢٧٠٥٢٠	٢٣٠٥٤٥	فرنسا
٢٢١٥٨٥	٢٤٥٥١١	٢٧٧٩٦٥	٣٢٨٤٣٩	٣٨٦٥٠٠	الصين
١٢٥٨٦٨	١٣٩٢٩٦	١٤٥٤٢٧	١٥٩٥١٥	١٥٣٦٢٠	كوريا الجنوبية
١٢١٠٣١	١٢٢٥٣٢	١٢٥٣٤٤	١٢٥٣٧٣	١١٤٩٦٨	كندا
٢٢٦٣٥	٢٦٠٢٧	٢٨٤٢١	٢٥٧٣٨	١٦٨٠١	روسيا
٦٥١٤	٧١٩٠	٧٩٥٩	٩١٠٦	٤٠٠٩٣	الامارات
١٧١٤	١٨١٨	١٨٥١	١٩٦٨	٢١٠٨	مصر
١٢٤٥	١٢٩٥	١٤٧٥	١٥١٣	١٥٢١	لبنان
٨١٩	٩٧٠	٩٥٢	١٠٠٧	١٠٨٤	الكويت
٦١٥	٦٥٩	٦٨٦	٨٥٠	٧٧٨	الاربن
٣٧٠	٣٢٠	٢٧٨	٢٩٠	٣٤٤	سورية

المصدر: / مجلة Sigma أعداد مختلفة:

- Swiss Re Company . The world insurance ٢٠١٢.No٣/٢٠١٢.
- Swiss Re Company . The world insurance ٢٠١٣.No٣/٢٠١٣.
- Swiss Re Company . The world insurance ٢٠١٤.No٣/٢٠١٤
- Swiss Re Company . The world insurance ٢٠١٥.No٤/٢٠١٥
- Swiss Re Company . The world insurance ٢٠١٦.No٣/٢٠١٦

أما الجدول رقم (٢) فإنه يبين قيمة أقساط التأمين في الجمهورية العربية السورية ونسبة النمو للفترة (٢٠١١-٢٠١٥).

الجدول رقم(٢) قيمة أقساط التأمين في سورية ونسبة النمو خلال الفترة (٢٠١١-٢٠١٥)

السنة	قيمة الأقساط (مليار ليرة سورية)	نسبة النمو
٢٠١١	١٨.٤٩٥	-١,٥٩%
٢٠١٢	١٦.٠٣٨	-١٣,٢٨%
٢٠١٣	١٣.٩٠١	-١٣,٥١%
٢٠١٤	١٤.٤٩٥	٤,٣١%
٢٠١٥	١٧.٢	١٨,٦%

المصدر: التقارير السنوية لهيئة الاشراف على التأمين السورية للفترة (٢٠١١-٢٠١٥)

في عام ٢٠١١ بلغت أقساط التأمين السورية /٣٧٠/ مليون دولار بسعر صرف /٥٠/ ليرة للدولار الواحد بمعدل نمو سالب بلغ /-١.٥٩%/ عن عام ٢٠١٠ ، وفي عام ٢٠١٢ انخفضت نسبة النمو بمقدار /-١٣,٢٨%/ بأقساط بلغت ٣٢٠ مليون دولار بسعر صرف /٥٠/ ليرة سورية للدولار الواحد، في عام ٢٠١٣ انخفضت نسبة النمو بمقدار /-١٣,٥١%/ عن عام ٢٠١٢ بأقساط بلغت /٢٧٨/ مليون دولار بسعر صرف /٥٠/ ليرة سورية للدولار الواحد، أما في عام ٢٠١٤ فقد ارتفعت نسبة النمو بمقدار /٤,٣٢%/ بأقساط بلغت /٢٩٠/ مليون دولار بسعر صرف يعادل /٥٠/ ليرة سورية للدولار الواحد، وبلغت نسبة ارتفاع أقساط التأمين في عام ٢٠١٥ ما يقارب /١٨,٦%/ عن عام ٢٠١٤ بإجمالي مبالغ أقساط بلغ /١٧.٢/ مليار ليرة سورية ما يعادل /٣٤٤/ مليون دولار امريكي بسعر صرف /٥٠/ ليرة سورية، ومن خلال المقارنة نجد أن قيمة أقساط التأمين السورية ضعيفة جداً مقارنةً بغيرها من الدول العربية والأجنبية.

وهناك عدة عوامل تأثرت بها أقساط التأمين السورية سواء بالارتفاع أو الانخفاض، فالانخفاض في مرحلة ما بعد ٢٠١١ (فترة الأزمة السورية) فقد تعرض قطاع التأمين لخسائر كبيرة حيث امتنعت غالبية شركات التأمين الخارجية عن إعادة التأمين في سورية، إضافةً إلى أن شركات التأمين المحلية أصبحت تؤمن لفترات قصيرة فقط، الأمر الذي يعرض التمويلات الممنوحة من المصارف، لمخاطر إضافية، ناجمة عن عدم إمكانية تعويض الخسائر الناتجة عن حوادث الحريق والسرقة والتخريب، وفي عام ٢٠١٤ و ٢٠١٥ كان معدل النمو إيجابياً وهذا يعود لتكيف الاقتصاد السوري مع الأزمة مما أدى للتحسن في الاقتصاد وانطلاق عجلة بعض المشاريع القائمة وتحسن الوزن النسبي لقطاع المال والتأمين معاً نسبةً إلى الناتج المحلي الإجمالي.

رابعاً: مساهمة قطاع التأمين في الناتج المحلي الإجمالي خلال أزمة ٢٠١١ في سورية

لم يتجاوز التأمين في أحسن حالاته (١,٨٩%) من مجمل الناتج المحلي الإجمالي كما هو واضح في الجدول رقم (٣)، وهذا يدل على أن سوق التأمين السورية بشركاته مجتمعة مازال لا يلبي طموحات التنمية الاقتصادية، ولم يقدم تغطيات تأمينية متميزة لكل المشروعات الكبرى في سورية.

الجدول رقم (٣) مساهمة قطاع التأمين في الناتج المحلي الإجمالي للفترة (٢٠١٠-٢٠١٥)

السنة	الناتج الاجمالي بسعر السوق (مليار ليرة سورية)	حجم أقساط التأمين	نسبة أقساط التأمين من الناتج الإجمالي
٢٠١٠	٢٧,٩١٨	١٨,٨٢٢	٠,١٦
٢٠١١	١,٤٢٥,٨٥٣	١٨,٤٩٥	١,٢
٢٠١٢	١,٣١٥,٣٦٧	١٦,٠٣٨	١,٢
٢٠١٣	٩٨٩,٧٥١	١٣,٨٤٢	١,٤١
٢٠١٤	٩١٨,٨٧٧	١٤,٧٤٨	١,٥٨
٢٠١٥	٩٠٦,٨٩٨	١٧,٢٤٨	١,٨٩

المصدر:

- التقرير السنوي لقطاع التأمين السوري إصدار هيئة الإشراف على التأمين (عدة تقارير).

- التقرير الاقتصادي الثاني (تأثيرات الأزمة في الاقتصاد السوري للفترة (٢٠١١-٢٠١٥) مركز دمشق للأبحاث والدراسات ٢٠١٦.

ومن خلال الجدول السابق نلاحظ ضعف مساهمة قطاع التأمين السوري في الاقتصاد الوطني، مشيرين إلى أن حصة الفرد من أقساط التأمين في سورية لم تتجاوز /٧,٥/ دولار لعام ٢٠٠٥، و /٩,٧/ دولار لعام ٢٠٠٦، و /٩,٥/ دولار لعام ٢٠٠٧ وبشكل عام لم تتجاوز حصة الفرد من أقساط التأمين في سورية العشرة دولارات^١، ويعود السبب في ذلك إلى الضعف الكبير القائم في الثقافة التأمينية وكذلك ضعف انتشار التأمين جغرافياً وشعبياً بالشكل المطلوب، إضافة إلى انخفاض مستويات الدخل، الأمر الذي جعل التأمين في آخر سلم أولويات المواطن، هذا إن وجد ضمن رغباته وحاجاته.

^١ - طرفة شريقي، رافد محمد..مرجع سبق ذكره.ص.١٧٠.

وفيما يلي جدول يبين نسبة مساهمة قطاع التأمين في عدد من البلدان العربية والعالمية من الناتج المحلي الاجمالي ما يطلق عليه (معامل الاختراق) وذلك لإظهار التباين بين مساهمة قطاع التأمين في سورية وهذه البلدان في الفترة الممتدة ما بين (٢٠١١-٢٠١٥):

الجدول رقم (٤) مساهمة قطاع التأمين في الناتج المحلي الإجمالي لبعض الدول خلال الفترة الممتدة (٢٠١١-٢٠١٥)

البلد	معامل الاختراق ٢٠١١	معامل الاختراق ٢٠١٢	معامل الاختراق ٢٠١٣	معامل الاختراق ٢٠١٤	معامل الاختراق ٢٠١٥
لبنان	٢.٩	٢.٨٦	٣.٢	٣.٣	٣.٤٢
البحرين	٢.٤	١.٩	٢.١	-	٢.٤٥
الإمارات	٢.٤	١.٩	٢.٠	٢.٢	٢.٣٥
الأردن	٢.٢	٢.١٣	٢.٠	٢.١	٢.٣
إيران	١.٨	١.٦٥	٢.٧	١.٩	٢.٠٤
عُمان	١.١	١.٠١	١.١	١.٣	١.٥٧
الكويت	٠.٥	٠.٦٠	٠.١٥	٠.٦	٠.٩٠
الجزائر	٠.٧	٠.٦٧	٠.٨	٠.٧	٠.٨٢
تونس	١.٨	١.٨٠	١.٨	٠.٨	١.٩١
مصر	٠.٧	٠.٧٣	٠.٧	٠.٧	٠.٦٨
سورية	١.٢	١.٢	١.٤١	١.٥٨	١.٨٩

المصدر:- مجلة Sigma أعداد مختلفة:

- Swiss Re Company . The world insurance ٢٠١٢.No٣/٢٠١٢.

- Swiss Re Company . The world insurance ٢٠١٣.No٣/٢٠١٣.

- Swiss Re Company . The world insurance ٢٠١٤.No٣/٢٠١٤

- Swiss Re Company . The world insurance ٢٠١٥.No٤/٢٠١٥

- Swiss Re Company . The world insurance ٢٠١٦.No٣/٢٠١٦

- التقرير الاقتصادي الثاني - (تأثيرات الأزمة في الاقتصاد السوري للفترة ٢٠١١-٢٠١٥) مركز دمشق للأبحاث والدراسات . ٢٠١٦

وفيما يتعلق بمساهمة قطاع تأمين الطيران المدني في سورية من إجمالي أقساط التأمين للفترة الممتدة ما بين (٢٠١٠-٢٠١٥) فقد كانت ضئيلة بالنسبة لبقية القطاعات لتأتي في المراتب الأخيرة وفق ما هو مبين في الجدول التالي:

الجدول رقم(٥) مساهمة قطاع تأمين الطيران من إجمالي أقساط التأمين في سورية للفترة

(٢٠١٥-٢٠١٠)

السنة	قيمة أقساط الطيران (ليرة سورية)	نسبة النمو	نسبة مساهمة قطاع الطيران
٢٠١٠	١٩٩,٤٨٨,٤٣١	%٤,٥٣	%١,٠٦
٢٠١١	٣٠٣,٦٦٩,٥٠١	%٥٢,٢٢	%١,٠٦
٢٠١٢	١٤,٨١٢,٢١٤	%٩٥,١٢-	%٠,٠٩
٢٠١٣	٩,٥١٣,٨٠٢	%٣٥,٧٧-	%٠,٠٧
٢٠١٤	١٠,٠٣٣,٦٦٦	%٥,٤٦	%٠,٠٧
٢٠١٥	١٣,٠٠٠,٠٠٠	%٣٠	%٠,٠٨

المصدر: من إعداد الباحث استناداً إلى التقارير السنوية لهيئة الإشراف على التأمين للفترة (٢٠١٥-٢٠١٠)

ومن خلال الجدول السابق نجد أن نسبة قطاع التأمين الجوي لم تتجاوز في أفضل حالاته /١,٦% وذلك في عام ٢٠١١ حيث لم تكن آثار الأزمة السورية قد ظهرت على قطاعات الاقتصاد السوري بعد.

المبحث الثاني: الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي تحكم قطاع التأمين في

مجال الطيران

تسبب الطائرات أثناء طيرانها أضراراً جسيمة للغير على سطح الأرض، كأن تتعرض الطائرة إلى حادث فتهوى على سطح الأرض وتقضي على بعض الأرواح أو الأموال، أو أنها قد تسبب أضراراً لركابها أو لمستخدمي الطائرة المعرضين لحوادث الطيران، الأمر الذي دفع بدول العالم لوضع معايير تحدد من خلالها أسس ومسؤوليات النواقل الجوية وذلك من خلال مجموعة من الاتفاقيات والبروتوكولات

الدولية في مقدمتها اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، وقبل دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ كانت أسس مسؤولية الناقل الجوي وطبيعتها تختلف من دولة إلى أخرى، ولم يكن هناك تشريع خاص بالنقل الجوي، حيث كانت المحاكم تطبق على قضايا المسؤولية القواعد العامة في القوانين الداخلية، ومسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض، بمعنى أن الراكب أو الشاحن لا يلتزم بإقامة الدليل على خطأ الناقل إذا كان محل العقد نقل بضاعة، بل يلتزم فقط بإثبات نشوء التزام في ذمة الناقل وعدم قيام هذا الأخير بتنفيذه، أما إذا كان العقد متعلقاً بنقل الأشخاص فإن مسؤولية الناقل تعد تقصيرية أساسها الإهمال لأن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب تنشأ من القانون مباشرة وليس من عقد النقل، ولهذه الأسباب ولما كان النقل الجوي يتسم بالطابع الدولي فقد دعت الحاجة إلى ضرورة وجود حلول قانونية دولية موحدة تحكم نشاط النقل الجوي الدولي وتتماشى مع كل مرحلة من مراحل تطوره لأن لكل مرحلة خصوصيتها، وبهذا تم إبرام الاتفاقيات التالية المتعلقة بأساس مسؤولية الناقل الجوية وهي:

١- اتفاقية وارسو ١٩٢٩

اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الموقعة في وارسو بتاريخ ١٢/١٠/١٩٢٩^١ والتي انضم إليها القطر بموجب المرسوم التشريعي رقم/٢٥/ تاريخ ٣/٦/١٩٦٢.

اشتملت الاتفاقية على عدة مفاهيم هي:

- ١- تعريف "النقل الجوي الدولي"
 - ٢- وضع قواعد وثائق النقل الجوي.
 - ٣- وضع قواعد مسؤولية الناقل الجوية وحدودها.
 - ٤- وضع القواعد للمطالبة القانونية.
 - ٥- إلزام الناقل الجوية بإصدار تذاكر السفر للركاب.
 - ٦- مطالبة الناقل بإصدار وثائق للأمتعة المسجلة.
 - ٧- تحديد فترة إقامة الدعوى القضائية بمدة سنتين.
 - ٨- تحديد مكان إقامة الدعوى.
 - ٩- تحديد مسؤولية الناقل كما يلي:
- ١٢٥ ألف فرنك فرنسي في حالة إصابة الراكب أو وفاته.
 - ٢٥٠ فرنك عن كل كيلوغرام في حالة ضرر البضائع أو فقدانها.
 - ٥٠٠٠ فرنك للحاجيات التي يحتفظ فيها الراكب.

أما عن كيفية حساب التعويض فإنه يحسب على أساس الفرنك الفرنسي بوانكاريه، والمقصود هو الفرنك الذي يشتمل على /٦٥,٥/ مليجرام ذهباً عيار /٩٠٠/ في الألف، كما حددته معاهدة وارسو، ويكون الوفاء طبقاً لهذه القيمة الذهبية^١.

^١- الوثيقة رقم/٧٨٣٨/، منظمة الطيران المدني الدولي - إيكاو

٢- اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤:

وُقعت "اتفاقية الطيران المدني الدولي" في مدينة شيكاغو بالولايات المتحدة الأمريكية، عام ١٩٤٤م، باللغات الإنجليزية، والفرنسية، والإسبانية، وهذه اللغات ذات أحجية قانونية واحدة.

ووفقاً لأحكام المادة/٩١/ من الاتفاقية، أصبحت الاتفاقية سارية المفعول اعتباراً من /٤/ نيسان ١٩٤٧ م، بعد تصديق العدد المطلوب من الدول عليها، والبالغ ست وعشرين دولة، هم نصف عدد الأعضاء، الذين شاركوا في مؤتمر شيكاغو، وأهم أثر ترتب عن إبرام هذه الاتفاقية، هو إنشاء "منظمة الطيران المدني الدولي".

تم تصديق هذه الاتفاقية بالمرسوم التشريعي رقم /١٤٢/ لعام ١٩٤٩، كما نصت المادة السادسة من القانون رقم /٦/ لعام ٢٠٠٤ على أنه (تطبق أحكام اتفاقية شيكاغو المصدقة قانوناً، كما تطبق ملاحق الاتفاقية وتعديلاتها والإضافات عليها، باستثناء ما اعترضت عليه الدولة)^٣.

٣- اتفاقية روما ١٩٥٢:

مع اعتراف الدول بغياب نظام مقبول عالمياً يتعلق بالمسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تلحقها الطائرات بالغير على سطح الأرض أي بالأفراد أو ممتلكاتهم سواء نتج هذا الضرر عن سقوط الطائرة أو سقوط شيء منها، و مع الحاجة إلى تحديث الاطار القانوني الحالي ووضع قواعد دولية تحكم هذه المسؤولية، وهذا من أجل القضاء على تباين واختلاف التشريعات الوطنية بشأنها، وما يترتب ذلك من ضرر بالاستثمار الجوي، ومع الحاجة إلى ضمان تعويض عادل لكل من أصابه الضرر على سطح الأرض من جراء طائرات أجنبية، فقد سعت اللجنة الدولية الفنية لخبراء قانون الجو بإعداد مشروع اتفاقية دولية في هذا الصدد، وتم عرضه على المؤتمر الدولي للقانون الخاص الجوي الذي انعقد بمدينة روما في التاسع من أيلول عام ١٩٥٢، وقد أقر هذا المؤتمر هذا المشروع وأصدره في شكل اتفاقية دولية تعرف باسم (الاتفاقية الخاصة بالأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بالغير على سطح الأرض^٤). نصت المادة الأولى من الاتفاقية على أن لكل من أصابه ضرر على سطح الأرض الحق في التعويض بمجرد ثبوت أن الضرر قد نشأ من طائرة في حالة طيران أو من شيء سقط منها، وبهذا تكون المسؤولية قائمة على أساس الخطر وليس الخطأ، وقد حددت هذه الاتفاقية مبالغ التعويض حسب وزن الطائرة وبالفرنك الفرنسي.

^٢ - الوثيقة رقم/٧٨٣٨/، منظمة الطيران المدني الدولي - ايكاو - المرجع السابق مباشرة.

^٢ - الوثيقة رقم/٧٣٠٠/٩، منظمة الطيران المدني الدولي - ايكاو، الطبعة التاسعة ٢٠٠٩.

^٣ - قانون الطيران المدني السوري رقم /٦/ لعام ٢٠٠٤

^٤ - الوثيقة رقم / ٧٣٦٤ / - منظمة الطيران المدني الدولي - ايكاو، إصدار عام ٢٠٠٤

٤- بروتوكول لاهاي ١٩٥٥:

تم التوقيع على بروتوكول لاهاي بتاريخ ١٩٥٥/٩/٢٨ في لاهاي-هولندا، وانضمت إليه الجمهورية العربية السورية بموجب المرسوم التشريعي رقم/٢٥/ لعام ١٩٦٢.

٥- اتفاقية مونتريال عام ١٩٩٩:

انعقد في مونتريال مؤتمر دولي في الفترة ما بين ١٠ و ١٩٩٩/٥/٢٨ لمناقشة مشروع اتفاقية دولية تحل محل اتفاقية وارسو عام ١٩٢٩ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي والبروتوكولات المكملة والمعدلة لها، وقد أنهى المؤتمر أعماله بالموافقة على هذا المشروع وإصداره في شكل اتفاقية دولية تعرف باسم (الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي).

المبحث الثالث: ماهية تأمين النقل الجوي

أولاً: ماهية التأمين الجوي:

يعرف التأمين عموماً بأنه عملية اجتماعية تركز أساساً على فكرة المسؤولية والتضامن في اقتسام الأعباء والخسائر، وفي فترة من الفترات تميز التأمين الجوي عن باقي أنواع التأمين الأخرى بالتردد والإحجام، والسبب في ذلك يعود كون السفر عبر الجو كان يعتبر نوعاً من المغامرة المحفوفة بالأخطار، وكانت شركات التأمين تستبعد مخاطر الطيران بنص صريح في عقود التأمين على الحياة. وفي سنة ١٩٢٥ انعقد مؤتمر القانون الجوي في مدينة ليون الفرنسية وخرج المؤتمر بتوصيات موجهة إلى شركات التأمين تقضي بعدم جواز استبعاد المؤمن للمخاطر التي يمكن أن يتعرض لها المؤمن له أثناء سفره على الخطوط الجوية المنتظمة، واتسع سوق التأمين الجوي بالتوازي مع التطور الذي شهده قطاع النقل الجوي الدولي، وذلك نتيجة التقنيات الحديثة المستعملة في نقل الأشخاص بواسطة مركبات جوية عصرية، وأيضاً قلة مخاطر الطيران وهي في مجملها عوامل ساعدت على تقوية وازدهار قطاع التأمين، وبتوسع سوق التأمين الجوي وتشعبه وقلّة مخاطر الطيران. امتد التأمين ليشمل الأضرار الناجمة عن الإزعاج والضجيج الذي تسببه الطائرات أثناء اختراقها لحواجز الصوت، وبناءً على ماسبق، عرف التأمين الجوي "بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن له بقسط من المال إلى المؤمن مقابل تأمين مسؤولية وفي حدود مبلغ

١ - الوثيقة رقم /٩٧٤٠/ - منظمة الطيران المدني الدولي - ايكاو

الضمان"، ويخضع التأمين الجوي في عقود المسؤولية إلى نفس الأحكام التي يخضع لها تأمين المسؤولية في العقود الأخرى^١.

وبخلاف عقود التأمين البحري والبري التي خصها المشرع السوري بأحكام خاصة به في كل من قانون التجارة البحرية وقانون السير، خلت التشريعات السورية من أي نصوص خاصة بعقد التأمين الجوي ليبقى ذلك العقد خاضعاً للأحكام العامة للعقود الواردة في نصوص القانون المدني، ولأحكام عقد التأمين التي وردت بنصوص المواد (٧١٣ حتى ٧٣٧) من القانون المدني باعتباره واحداً من أنواع التأمين، إضافة إلى الأعراف التأمينية الخاصة بالتأمين الجوي التي استقر العمل بها في هذا الميدان، وقد عرّف المشرع عقد التأمين بنص المادة (٧١٣) من القانون المدني بأنه: «عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراداً مرتباً أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد، وذلك لقاء قسط أو أي دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن^٢»، وانطلاقاً من ذلك التعريف يمكن تعريف التأمين الجوي بأنه "التأمين الذي يُغطّي مخاطر النقل الجوي التي تتعرض لها الطائرة أو حمولتها من البضائع فقط، ويخضع هذا التأمين حسب الرّاجح لأحكام التأمين البرّي فيما عدا ما تُنظمه المعاهدات الدولية بشأنه".

ثانياً: خصائص التأمين الجوي:

يتفق تأمين النقل الجوي مع بقية أصناف التأمين الأخرى بخصائص، يمكن تصنيفها بالآتي:

أ- الخطر.

ب- الضمان.

ويتميز الخطر في التأمين الجوي بخصائص تميزه عن بقية أصناف التأمين الأخرى، حيث أن الخطر يستمد تلك الميزات من طبيعة النقل الجوي الذي يتصف بالشمولية والدولية، ومن أهم خصائص الخطر في التأمين الجوي:

• تعدد الخطر في التأمين الجوي وتنوعه: يتميز التأمين الجوي بالشمولية والدولية.

^١ - عزالين، طبيب. تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي. رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، ٢٠٠٣، ص

١٥٠.

^٢ - القانون المدني السوري المواد ٧١٣-٧٣٧.

• **السرعة في التطور:** أثر التطور التكنولوجي في مجال النقل الجوي الدولي على تطور نوعية الخطر وتعدده، فبات من الصعب على شركات التأمين تقديم إحصائيات بشأن نسبة الأخطار المحتمل وقوعها.

• **التعويضات المشتركة في حال وقوع حادثة جوية^١:** أحياناً يؤدي وقوع حادث واحد إلى ترتيب العديد من التعويضات، تجتمع كلها في تعويض واحد تجسيدا لفكرة المخاطر المجتمعة في حادث واحد (تعددت التعويضات والحادث واحد)، وهذه الخصائص الثلاثة جعلت التأمين الجوي يتغير ويتميز عن بقية أصناف التأمين الأخرى، فأصبح التأمين الجوي يعرف بتأمين المخاطر أو الكوارث، وهو مصطلح جديد عرفه هذا النوع من التأمين، نتيجة للتطورات والمستجدات التي يشهدها قطاع النقل الجوي والتأمين الجوي^٢.

ثالثاً: أقسام التأمين الجوي: تشير وثائق التأمين الجوي المتداولة في سوق التأمين إلى الأنواع الآتية من التأمين^٣:

١- **التأمين على الهيكل أو جسم الطائرة (تغطية الأضرار المادية):** يتم التأمين على جسم الطائرة على أساس القيمة المنقولة عليها في بداية سريان الوثيقة ضد الأخطار.

٢- **تأمين المسؤولية المدنية تجاه الركاب:** ويغطي الأضرار التي قد تلحق بالمؤمن له في ماله نتيجة التزامه قانوناً تجاه ركاب الطائرة في حال وفاة أحدهم أو إصابته في أثناء وجوده على متن الطائرة، ويمكن تغطية أفراد الطاقم بقسط إضافي^٤.

٣- **أخطار البضائع والمواد المشحونة من تلف وفقدان وضياع:** ويغطي المبالغ التي قد يلتزم الناقل الجوي المؤمن له بأدائها قانوناً نتيجة أي فقد أو تلف أو تأخير البضائع الجوية بسبب حادث في أثناء عمليات التحميل والنقل أو التفريغ من وإلى الطائرة.

١ - ٣٧٦ p . le droit aérien , précité . LOUIS CARTOU .

٢ - تأكدت هذه الخاصة بفعل الكوارث الجوية التي تحدث هنا وهناك من جراء سقوط طائرة أو اصطدام طائرتين نتيجة سوء الأحوال الجوية، والجدير ذكره أنه وعقب تحطم الطائرات الأربعة في الولايات المتحدة في الحادي عشر من سبتمبر ٢٠١١، فقد التزمت شركة التأمين البريطانية/اللويديز/ بتعويض شركات الطيران الأمريكية بأكثر من ملياري دولار أمريكي لضحايا تلك الأحداث.

٣ - معوش محمد الأمين - دور الرقابة على النشاط التقني في شركات التأمين على الأضرار لتعزيز ملاءتها المالية. رسالة ماجستير - جامعة فرحات عباس - سطيف ١ - الجزائر. ٢٠١٤. ص ١٣-١٤.

٤ - ممدوح حمزه أحمد، تأمينات المسؤولية، ٢٠١٠، ص ٨٥

- ٤ - تأمين المسؤولية المدنية تجاه الطرف الثالث: أطراف التأمين في هذه الحالة ثلاثة المؤمن (شركة التأمين) والمؤمن له (المسؤول في هذه الحالة) والمتضرر (المصاب)^١ حيث يتم تعويض المؤمن له عن كل المبالغ التي يلتزم بسدادها قانوناً بوصفها تعويضات تجاه الطرف الثالث من غير ركاب الطائرة.
- ٥ - تأمين المسؤولية المدنية لمشغلي المطارات: بموجب هذا التأمين تقوم الجهات التي تدير المطار (حكومية-خاصة) بإجراء هذا التأمين وذلك لتغطية جميع المسؤوليات المرتبطة بالنشاطات المختلفة التي يمارسها المطار .
- وهناك تأمين فقد رخصة الطيار ويغطي هذا التأمين الطاقم الجوي الطائر من طيارين أو معاونيهم وذلك تجاه فقد رخصة القيادة بسبب تدهور مستواهم الصحي نتيجة حادث أو مرض.

الفصل الثاني

التأمين على الطائرات

المبحث الأول: عقد التأمين على الطائرات

أولاً: تعريف عقد التأمين على الطائرة:

هو عقد بين طرفين تتعهد بمقتضاه شركة التأمين (المؤمن) الطرف الأول بتعويض المستأمن أو الطرف الثاني في حدود حد التأمين المنصوص عليه في العقد ضد خسائر الملاحة الجوية.

ويعرف عقد التأمين على الطائرة بأنه (عقد يلتزم به المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يلحق به عند تعرض واسطة النقل الجوي لهلاك حقيقي وهذا مقابل الأقساط التي تدفع من قبل المؤمن له على أن لا يتجاوز التعويض قيمة الأشياء الهالكة)^٢.

أو قد يعرف بأنه (عقد يلتزم به المؤمن بتعويض المؤمن له (المستثمر) عن الضرر الذي يلحق به من جراء حوادث الطيران مقابل دفع القسط المتفق عليه على أن لا يتجاوز التعويض قيمة الأضرار المتحققة من تحقق الخطر المؤمن منه)^٣.

ثانياً: شروط وأركان عقد التأمين على الطائرة:

^١ - جديدي معراج. مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، الطبعة الخامسة، ص ١١٣.

^٢ - أكرم ياملكي، الأعمال القانونية الواردة على الطائرة، التأمين على الطائرة بحث منشور في مجلة الدراسات القانونية، منشورات الحلبي ٢٠٠٦. ٢٠٠٨ ص ١٩٩.

^٣ - هاني دويدار، التأمين الجوي سلسلة بحوث قانونية الجديد في مجال التأمين والضمان في العالم العربي، ٢٠٠٦ ص . ١١١.

عقد التأمين كغيره من العقود لا ينعقد إلا بتوفر أركانه التي أقرها القانون وهذه الأركان بعضها يخضع للقواعد العامة مثل الرضا، وبعضها يخضع لأحكام عقد التأمين الخاصة كما هو الحال بحق بعض القواعد ذات الخصوصية بركن المحل في هكذا عقد، إذ أن هذه الأركان تمثل الأساس الذي يقوم عليه العقد وبدونها فلا وجود لعقد التأمين.

وهذه الأركان هي:

أ- **الرضا:** لا يخرج ركن الرضا في عقد التأمين على الطائرة عن كونه إفراغ مضمون الإرادة لطرفي العقد بشكل فقرات تعاقدية تبين طبيعة الالتزامات الملقاة على عاتق طرفيه المذكورين، لهذا فإن هاتين الإرادتين من حيث الأصل ستقود إلى تحقق تراضيها وبحسب الأحوال على البنود التعاقدية، وهو ما يعرف بتوافق إرادتين أو أكثر، لذلك فإن الرضا هو توافق إرادتين أو أكثر على إحداث أثر قانوني يعتد به (يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتين متطابقتين باتصال الإيجاب بالقبول، مع مراعاة ما يقره القانون فوق ذلك من أوضاع معينة لانعقاد العقد).^١

ب- **الخطر:** إن الغاية من عقد التأمين هي حماية ذلك الشيء المؤمن عليه من الخطر الذي يهدده، وبالتالي فإن الخطر هو الذي يهدد التزامات طرفي العقد، وقد يؤدي إلى انتهاء العقد، ولهذا فإن الخطر له مفهوم خاص به يميزه عن مفهوم الخطر وفق القواعد العامة.

ثالثاً- تعريف وثيقة (بوليصة) التأمين على الطائرة:

هي وثيقة تغطي تأمين أجسام الطائرات ضد الصواعق والحريق والانفجارات والتصادم والارتطام والسرقة وخطف الطائرات بجانب تأمين المسؤولية في الاصطلاح.

رابعاً: أقسام وثيقة (بوليصة) التأمين على الطائرة: تتألف وثيقة التأمين على الطائرة من خمس مكونات هي:

١- **البيانات:** إن الجزء الأول من وثيقة التأمين يتضمن البيانات المتعلقة بالامتلاكات أو النشاطات المؤمن عليها (أجسام الطائرات، البضائع، الركاب، الجهات الأخرى المتضررة من تشغيل الطائرة) .

٢- **التعريفات:** وتحتوي وثائق التأمين بالإضافة إلى البيانات على تعريفات لبعض الكلمات والمصطلحات التي تتكرر خلال نصوص الوثيقة.

٣- **اتفاقية التأمين:** يحتوي هذا الجزء على تعهد شركة التأمين بتعويض الأضرار الناتجة عن الأخطار المغطاة بوثيقة التأمين، والحالات التي يتم فيها هذا التعويض.

٤- **الاستثناءات:** يحتوي هذا الجزء على ما تريد الشركة أن تلتزم به فيما يتعلق بالتأمين.

١- القانون المدني السوري وقانون التحكيم رقم/٤/ لعام ٢٠٠٨، المادة ٩٢.

٥ - الشروط العامة: يتضمن هذا الجزء واجبات وحقوق فرقاء العقد.

المبحث الثاني: إعادة التأمين الجوي

أولاً : مفهوم إعادة التأمين الجوي

وفيما يتعلق بتعريف إعادة التأمين فقد اختلفت عبارات الباحثين، وإن تقاربت في المعنى أو تطابقت في بعضها ومن هذه التعريفات نذكر ما يلي:

هو اتفاق بين المؤمن المباشر ومعيد التأمين بمقتضاه يتعهد معيد التأمين بأن يتحمل جزءاً من التزام المؤمن المباشر والذي يتمثل في التعويض، على أن يقوم المؤمن المباشر بدفع جزء من القسط إلى معيد التأمين ويسمى هذا الجزء من القسط بقسط إعادة التأمين^١.

ثانياً: عناصر عملية إعادة التأمين:

١- المؤمن المباشر (شركة التأمين المباشر أو الشركة المسندة أو المتنازلة):

هي الشركة التي تقبل الخطر من طالب التأمين وهي المسؤولة وحدها أمامه في الوفاء بالتزاماتها بموجب عقد التأمين.

٢- معيد التأمين:

وهي الهيئة التي تقبل أعمال إعادة التأمين وقد تكون هيئة مهمتها الأساسية إعادة التأمين أو تمارس نشاط إعادة التأمين إلى جانب أعمالها التأمينية الأخرى ويمكن تسميتها (شركة إعادة التأمين، الشركة المشترية، الشركة المتنازل لها، الشركة الضامنة).

٣- المبلغ المعاد تأمينه (الإسناد):^٢

هو جزء من مبلغ التأمين المتعلق بالخطر (الذي قبلت شركة التأمين المسندة التأمين عليه) والذي يتم إسناده إلى شركة إعادة التأمين، سواء كانت طريقة الإعادة اختيارية أو اتفاقية.

^١ - حربي محمد عريقات، سعيد جمعة عقل، التأمين وإدارة الخطر النظرية والتطبيق، عمان - الأردن، ٢٠٠٨، ص ١٨٧.

^٢ - القضماني، عادل، كتاب إعادة التأمين، مرجع سبق ذكره، ص ٢٤.

٤ - المبلغ المحتفظ به (الاحتفاظ):^١

وهو الحد الأقصى لإجمالي المبلغ الذي تحتفظ به شركة التأمين المسندة من الخطر الذي قبلت التأمين عليه.

٥ - قسط إعادة التأمين :

قسط تدفعه الشركة المسندة لشركة إعادة التأمين و يؤلف جزء من التأمين الأصلي وهو يتناسب طردياً مع المبلغ المتنازل عنه لصالح شركة إعادة التأمين.

٦ - عمولة إعادة التأمين:

هو مبلغ مستحق للشركة المسندة من شركة إعادة التأمين نتيجة تنازل الشركة المسندة عن جزء من عملية التأمين لصالح شركة إعادة التأمين

٧ - عقد إعادة التأمين:

هو وثيقة قانونية تنظم العلاقة بين الشركة المسندة (المؤمن الأصلي) وشركة إعادة التأمين، وعلى هذا الأساس لا يستطيع المؤمن له الأصلي أن يطالب شركة إعادة التأمين بأي مبلغ وبأية مطالبات نتيجة تحقق خطر حيث يستطيع فقط مطالبة الشركة المسندة سواء كانت شركة إعادة التأمين ستدفع نصيبها من الخسائر أم لا^٢. وفي سورية تقوم بمهام إعادة التأمين إحدى المديريات المركزية التابعة للمؤسسة العامة السورية للتأمين تسمى مديرية إعادة التأمين.

^١ - القزمانى، عادل، كتاب إعادة التأمين، مرجع سبق ذكره مباشرة، ص ٢٥.

^٢ - محمد معروف الجباعي، مبادئ التأمين بين الأسس النظرية والحالات التطبيقية، (الأردن : دار الحضارة، ١٩٩٧). ص ١٦٢.

الفصل الثالث

الآفاق المستقبلية لقطاع التأمين الجوي في سورية

المبحث الأول: شركات الطيران وشركات التأمين العاملة في سورية

توجد في الجمهورية العربية السورية أربع مؤسسات وشركات تقوم بتقديم خدمات النقل الجوي وشركتين قيد التأسيس وهناك توجه عام لدى العديد من رجال الأعمال السوري لإنشاء وتأسيس شركات طيران وشركات خدمات و شحن جوي حيث بلغ عدد الطلبات المقدمة خلال ٢٠١٤-٢٠١٥ أكثر من ١٣/ طلباً لتأسيس شركات طيران وثلاث طلبات لتقديم خدمة الشحن الجوي ومعلومات الطيران^١.

أولاً: المؤسسات وشركات الطيران العاملة في سورية^٢:

١- المؤسسة العامة للطيران المدني: تم إحداثها بعد الاستقلال كإدارة تابعة لوزارة الأشغال والمواصلات ثم ألحقت بوزارة الدفاع في سنة ١٩٥٨ وبوزارة النقل سنة ١٩٧٤، وقد صدر القانون رقم ٢٠/ لعام ٢٠٠٣ المتضمن تحويل المديرية العامة للطيران المدني إلى المؤسسة العامة للطيران المدني والذي نظم دور المؤسسة وأهدافها ونظامها الهيكلي الجديد، من مهامها إدارة وتسيير وتنظيم جميع شؤون الطيران المدني والقيام بالأعمال ذات العلاقة بذلك، وإصدار التعليمات اللازمة لتطبيق أحكام قانون الطيران المدني والأنظمة الصادرة بموجبه ومراقبة تنفيذها.

٢- مؤسسة الطيران العربية السورية: يرجع تاريخ إنشائها إلى عام ١٩٤٦ تهدف إلى المساهمة الجادة والفعالة في تحقيق ما تصبو إليه من تطلعات لدعم عجلة الاقتصاد المتنامي للقطر من خلال الأهداف التي وضعتها في مجال نقل الركاب السوريين وغير السوريين.

تعاني المؤسسة من العقوبات الدولية حتى قبل الأزمة السورية. وفي مجال التأمين على طائراتها لم تستطع المؤسسة التأمين على طائراتها في الأسواق العالمية بسبب مقاطعة شركات التأمين لمؤسسات التأمين السورية وبالتالي هناك توجه للتأمين على طائرات المؤسسة من قبل مصرف سورية المركزي.

٣- شركة أجنحة الشام للطيران: شركة طيران سورية خاصة أنشئت الشركة عام ٢٠٠٧، وتم تجديد ترخيصها بموجب القرار ١٤٩٨/ لعام ٢٠١٤.

^١ - المؤسسة العامة للطيران المدني، مديرية النقل الجوي، دمشق، ٢٠١٦.

^٢ - جندي، فادي، واقع النقل الجوي في سورية وآفاقه المستقبلية، بحث أعد لنيل درجة الدبلوم في التخطيط والاجتماعي، دمشق، ٢٠٠٩، ص ٣٥.

٤ - شركة فلاي داماس: شركة طيران سورية خاصة، رخصت بموجب القرار/١٨٤/ لعام ٢٠١٥ .

ثانياً: شركات التأمين العاملة في السوق السورية:

دخلت شركات التأمين السوق السورية في عام ١٩٥٣ حيث تأسست المؤسسة العامة للتأمين؛ وهي أول شركة سورية للتأمين بلغ عدد شركات التأمين في عام ١٩٦١ ما يقارب/٧٧/ شركة، تم تأمين صناعة التأمين في سورية بصدور قانون ١٩٦١، وسمح المرسوم التشريعي رقم/٤٣/ لعام ٢٠٠٥ بملكية خاصة لهذه الشركات، وبدأت أول شركة تأمين خاصة عملها في السوق السوري في حزيران ٢٠٠٦، ونذكر فيما يلي شركات التأمين السورية^١:

١- المؤسسة العامة السورية للتأمين: أول شركة تأمين بدأت عملها في السوق السورية عام ١٩٥٢، وهي تابعة للحكومة السورية بالكامل وتغطي جميع المدن السورية وتملك ثلاثة عشر فرعاً. يبلغ رأسمالها ملياري ليرة سورية.

٢- شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين: تأسست عام ١٩٧٤ ولديها فرع وحيد في طرابلس- ليبيا، وهي سورية الأصل وتتبع لاتحاد الجمهوريات العربية بشكل كامل، وهي شركة متخصصة في أعمال إعادة التأمين على كافة المستويات.

٣- الشركة المتحدة للتأمين: رأسمالها /٨٥٠/ مليون ليرة سورية، وهي شركة التأمين الأولى ذات الملكية الخاصة في سورية بدأت عملها في حزيران ٢٠٠٦ تملك خمسة فروع.

٤- الشركة السورية العربية للتأمين: ثاني شركة تأمين خاصة بدأت عملها في تموز ٢٠٠٦. يبلغ رأسمالها مليار ليرة سورية.

٥- الشركة السورية الدولية للتأمين- آروب: الشركة الثالثة التي بدأت عملها في سورية في شهر تموز ٢٠٠٦ ، تملك فروعاً في (حلب واللاذقية وحمص ومقرها الرئيسي دمشق)، يبلغ رأسمالها مليار ليرة سورية.

٦- الشركة الوطنية للتأمين: الشركة الرابعة التي بدأت عملها في آب ٢٠٠٦ لديها تسعة فروع موزعة على محافظات (دمشق - طرطوس - اللاذقية - حلب - دير الزور - القامشلي - الحسكة - الرقة والسويداء). يبلغ رأسمالها /٨٥٠/ مليون ليرة سورية.

^١ - سوق التأمين السورية - الاتحاد السوري لشركات التأمين - التقرير السنوي ٢٠١٠

- ٧- شركة التأمين العربية- سورية: الشركة الخامسة التي بدأت العمل في شهر تشرين الأول ٢٠٠٦ تملك فروع في محافظات (دمشق - حمص - حلب - اللاذقية)، يبلغ رأسمالها مليار وخمسين مليون ليرة .
- ٨- الشركة السورية الكويتية للتأمين: شركة التأمين السادسة بدأت عملها في نهاية العام ٢٠٠٦ لها أربعة فروع في دمشق - حلب - حمص واللاذقية، يبلغ رأسمالها /٨٥٠/ مليون ليرة سورية.
- ٩- شركة المشرق العربي للتأمين: الشركة السابعة من شركات التأمين الخاصة بدأت عملها في تشرين الثاني ٢٠٠٦ لها ثلاثة فروع في دمشق - طرطوس والمنطقة الحرة السورية الأردنية، يبلغ رأسمالها /٨٥٠/ مليون ليرة سورية.
- ١٠- شركة الثقة السورية للتأمين: شركة التأمين الثامنة التي عملت في سورية منذ حزيران ٢٠٠٧ لديها تسعة فروع إضافة إلى مقرها الرئيسي في دمشق، يبلغ رأسمالها /٨٥٠/ مليون ليرة سورية.
- ١١- شركة أدونيس للتأمين - أدير: تأسست عام ٢٠٠٧، يبلغ رأسمالها مليار و/٢٥٠/ مليون ليرة سورية.
- ١٢- الاتحاد التعاوني للتأمين - سوليداريتي : تأسس عام ٢٠٠٨، يبلغ رأسمالها مليار ليرة سورية، عدد فروعها ثلاثة.
- ١٣- شركة العقيلة للتأمين التكافلي: تأسست عام ٢٠٠٧، يبلغ رأسمالها ملياري ليرة سورية، عدد فروعها ثلاثة.
- ١٤- الشركة الاسلامية السورية للتأمين: تأسست عام ٢٠٠٨، يبلغ رأسمالها مليار ليرة سورية، وعدد فروعها ثلاثة.

المبحث الثاني: الشروط النظرية لتأسيس شركة تأمين على الطيران في سورية

أولاً: القوانين والتشريعات المتعلقة بتنظيم التأمين في سورية:

١- المرسوم التشريعي رقم /٤٣/ لعام /٢٠٠٥/:

سمح هذا المرسوم بتأسيس شركات تأمين تؤمن على أجسام الطائرات والبضائع المنقولة جواً والمسؤولية تجاه ركاب الطائرة وتجاه الغير لكن القوانين والتشريعات السورية الناظمة لعمل شركات التأمين لم تلحظ متطلبات تأسيس شركة تأمين تعنى بتأمين النقل الجوي، حيث اكتفت التعليمات التنفيذية للمرسوم التشريعي رقم /٤٣/ لعام ٢٠٠٥ بتوضيح أسس ومتطلبات تأسيس شركة تأمين.

٢- الأمر التنظيمي رقم /١/ لعام /٢٠١٣/ :

فيما يتعلق بتأمين الطيران بشكل خاص فقد صدر عن المؤسسة العامة للطيران المدني الأمر التنظيمي رقم (١) لعام ٢٠١٣ والذي حدد متطلبات التأمين على الطائرات التي تريد استخدام المطارات والأجواء السورية ونص على ما يلي^١:

- بهدف تعزيز حماية المستهلك (المسافر)، والتزام قواعد المنافسة العادلة بين الناقل الجوية فإن الجمهورية العربية السورية قد حددت المستوى الأدنى للتأمين على مسؤولية الناقل الجوية المتعلقة بالركاب والبضائع والشحن والطرف الثالث. يطبق هذا الأمر التنظيمي على جميع الناقل الجوية ومشغلي الطائرات التي تعبر أو تهبط أو تستخدم أراضي الجمهورية العربية السورية.
 - يلزم هذا الأمر التنظيمي جميع الناقل الجوية ومشغلي الطائرات أن تؤمن الغطاء اللازم للمخاطر الناجمة عن تشغيل الطائرات (بما فيها مخاطر الحرب، الإرهاب، الخطف، الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية) المتعلقة بالركاب، البضائع، الشحن، والأطراف الثالثة.
 - يجب أن تقدم جميع شركات الطيران العاملة، وعند الطلب مشغلي الطائرات، شهادة تأمين أو أي دليل تأميني آخر يتلاءم مع المتطلبات الواردة في هذا الأمر التنظيمي.
- وتطرق الأمر التنظيمي رقم /١/ لعام /٢٠١٣/ إلى المسؤولية التأمينية كما يلي:

أ- المسؤولية التأمينية تجاه الركاب، البضائع والشحن:

عند تشغيل الطائرة الداخلة إلى، أو الخارجة من، أو العابرة للأجواء السورية وفيما يتعلق بالمسؤولية المذكورة أعلاه فإن حدود المسؤولية المشتركة كما يلي:

- الحد الأدنى المطلوب لتأمين الركاب /٢٥٠/ ألف وحدة حقوق سحب خاصة لكل راكب، ولكن عند التشغيل غير التجاري بطائرات ذات الوزن الأعظمي للإقلاع أقل من /٢٧٠٠/ كيلوغرام يحق للمؤسسة العامة للطيران المدني حداً أدنى للغطاء التأميني لا يقل عن /١٠٠/ ألف وحدة حقوق سحب خاصة لكل راكب^٢.
- الحد الأدنى المطلوب لتأمين البضائع /١١٣١/ وحدة حقوق سحب خاصة لكل راكب في النقل التجاري.
- الحد الأدنى المطلوب لتأمين الشحن /١٩/ وحدة حقوق سحب خاصة لكل كيلوغرام في النقل التجاري.

^١ - الأمر التنظيمي رقم /١/ المؤسسة العامة للطيران المدني، دمشق ٢٠١٣.

^٢ - وحدة سحب نقدية تدعى /SDR/ وهي عبارة عن مزيج من العملات التالية (الدولار الأمريكي - اليورو - الين الياباني - الجنيه الإسترليني)

ب - المسؤولية تجاه الأطراف الثالثة^١:

فيما يتعلق بالمسؤولية تجاه الأطراف الثالثة فإن الحد الأدنى المطلوب لكل حادث ولكل طائرة يجب أن يكون كما هو موضح في الجدول التالي:

الجدول رقم (٧) القيم الدنيا لتعويض التأمين حسب وزن الطائرة

الفئة	الوزن الأعظمي للإقلاع (كيلوغرام)	الحد الأدنى للتأمين (مليون وحدة حقوق سحب خاصة)
١	أقل من ٥٠٠	٠.٧٥
٢	أقل من ١ ٠٠٠	١.٥
٣	أقل من ٢ ٧٠٠	٣
٤	أقل من ٦ ٠٠٠	٧
٥	أقل من ١٢ ٠٠٠	١٨
٦	أقل من ٢٥ ٠٠٠	٨٠
٧	أقل من ٥٠ ٠٠٠	١٥٠
٨	أقل من ٢٠٠ ٠٠٠	٣٠٠
٩	أقل من ٥٠٠ ٠٠٠	٥٠٠
١٠	أكبر أو يساوي ٥٠٠ ٠٠٠	٧٠٠

المصدر: المؤسسة العامة للطيران المدني/ الأمر التنظيمي رقم (١) لعام ٢٠١٣.

ج - العقوبات:

- تراقب المؤسسة العامة للطيران المدني مدى التزام شركات الطيران ومشغلي الطائرات بهذا الأمر التنظيمي .
- لا يطبق هذا الأمر التنظيمي بالنسبة للطائرات العابرة الأجنبية أو الطائرات ذات التسجيل الأجنبي التي لا تهبط أو تقلع من أراضي سورية، وكذلك التوقف لأغراض غير تجارية ضمن المطارات السورية .
- في حال مخالفة هذا الأمر التنظيمي فإن إجراءات المؤسسة العامة للطيران المدني ستكون صارمة وفعالة، وقد تتضمن سحب (إلغاء) رخصة التشغيل بالنسبة للطائرات ذات التسجيل السوري، أما الطائرات الأجنبية والطائرات المشغلة المسجلة خارج سورية، فإن العقوبات تشمل رفض حقوق الهبوط في أراضي ومطارات سورية.

^١ - فإن الفقرة الأولى من المادة الأولى من اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ قد نصت على أن لكل شخص أصابه ضرر على السطح الحق في التعويض، وفقا لأحكام هذه الاتفاقية ومن خلال هذه الأحكام فإن التعويض محدود مع مراعاة بعض الحالات التي يتجاوز فيها الحد الأقصى أو يعفى فيها مستغل الطائرة من أداء التعويض.

- عندما لا تقتنع المؤسسة العامة للطيران المدني بأن الشروط المطلوبة في هذا الأمر غير محققة فلها الحق بمنع إقلاع الطائرة حتى تؤمن شركة الطيران أو مشغل الطائرة دليلاً على الغطاء التأميني.
- تحدد القيمة الحالية لوحدة حقوق السحب الخاصة.

ثانياً: مستقبل التأمين الجوي في سورية في مرحلة ما بعد الأزمة وإعادة الإعمار:

يمكن القول عن واقع عمل التأمين في سورية بأنه مرضٍ ويشوبه شيء من عدم التنظيم والحاجة المستمرة للتطوير والمنافسة غير المنطقية في بعض الأحيان والتي لا تستند إلى أسس دراسة المخاطر والمكاسب، بالإضافة إلى ضعف الكوادر التأمينية وندرتها وغياب فرص الاستثمار المرافقة، حيث تنحصر الاستثمارات الحالية بالودائع المصرفية.

وفي ظل الأزمة في سورية التي امتدت منذ عام ٢٠١١ نجد أن التأمين قد أصبح حاجة أساسية وتغيير تصنيفه من الكمالي إلى الضروري، مع التركيز على دوره المهم في حماية الاستثمارات الصناعية وتطويرها وتأمين الممتلكات، والمهم في مجال البحث هنا هو إعادة التأمين كونه من أهم النقاط المتعلقة بالتأمين الجوي، حيث تواجه المؤسسة العامة السورية للتأمين تحديات في مجال التأمين والآليات المتبعة ونتيجة للعقوبات المفروضة على سورية وامتناع شركات التأمين وإعادة التأمين عن التأمين لقطاع النقل الجوي السوري والمغالاة في مبالغ التأمين على أية طائرة تستخدم الأجواء السورية فقد تم التأمين على طائرات مؤسسة الطيران العربية السورية لدى المؤسسة العامة السورية للتأمين^١.

الفصل الرابع

قسط التأمين الجوي والعوامل المؤثرة فيه

المبحث الأول: قسط التأمين الجوي

قسط التأمين هو المقابل المالي الذي يدفعه المؤمن لشركة التأمين لتغطية الخطر المؤمن، ويحسب على أساس هذا الخطر، فإذا تغير الخطر تغير معه القسط وفقاً لمبدأ نسبة القسط إلى الخطر.

^١ - عقد التأمين بين مؤسسة الطيران العربية السورية والمؤسسة العامة السورية للتأمين والذي يغطي الفترة من (١/١٠/٢٠١٤) ولغاية ٢٠١٥/٩/٣٠.

أولاً: ماهية قسط التأمين الجوي:

يمكن القول أن القسط هو مقابل الأمان، الذي يحصل عليه المؤمن له كضمن للخطر الذي يتحمله وتكون هذه الأقساط إما سنوية أو شهرية لتغطية المخاطر المتوقعة التي تصيب المؤمن له، وإن هذا القسط هو مقابل التزام المؤمن بالوقوف إلى جانب المؤمن له، واستعداده للتعويض عن الخسارة التي قد تصيبه ويمكن أن يدفع القسط مرة واحدة أو يتجزأ إلى دفعات، يرتبط القسط بالخطر إذ يمثل الالتزام المقابل لتغطية الخطر بمعنى أنه مقابل تحمل تبعه الخطر، وهو يعد بذلك دعامة قوية لعقد التأمين ولا يقوم العقد بدونه لأنه شرط لإبرامه وأن العقد الذي يخلو من القسط لا يعد عقد تأمين بل ينصرف إلى عقود المقامرة والرهان¹.

ثانياً: شروط قسط التأمين الجوي:

بالرغم من أن مقدار احتمال وقوع خطر جوي معين هو العامل الأساسي في تحديد قسط التأمين الجوي الذي يجب دفعه للتأمين ضده إلا أن هناك عوامل أخرى يجب أخذها بعين الاعتبار عند تحديده، حيث يجب توافر الشروط الآتية:

- أن يكون القسط كافياً لتغطية الخسارة المتوقعة حدوثها بسبب الخطر المؤمن ضده.
- أن يكون القسط متناسقاً وعادلاً، أي أن يكون القسط الذي يدفعه كل مؤمن له متناسباً مع مقدار الخطر المؤمن ضده.
- أن يساعد القسط الذي تحدده الشركة لكل خطر ولكل فئة من فئاته وفقاً للعوامل السابقة على المنافسة مع الشركات الأخرى، وذلك حتى تستطيع اجتذاب العملاء.

ثالثاً: العوامل المؤثرة في تحديد قسط التأمين الجوي:

تتوقف قيمة أقساط تأمين الطائرات على مجموعة عوامل هي:

- حجم الطائرة:** حيث تتناسب معدلات أسعار التأمين للطائرات عكسياً مع أحجام الطائرات وحجم الأسطول.
- نوع الطائرة:** تزيد معدلات أسعار التأمين للطائرات المائية عن تلك الخاصة بالطائرات الأرضية لزيادة أخطار الرسو في الموانئ عن الهبوط والرسو في المطارات.
- عمر الطائرة:** يتناسب معدل سعر التأمين للطائرة من نفس النوع عكسياً مع عمرها.
- مجال استخدام الطائرة:** تصنيف الطائرات من هذه الناحية إلى فئتين (الطائرات التجارية وطائرات مهام الأعمال الخاصة).

المغطى والمستثنى من مسببات الخسائر: يتغير معدل سعر التأمين بتضمين أو استثناء بعض أنواع هذه المسببات.

¹ - سليمان بن إبراهيم ، التأمين ، أحكامه ، دار ابن حزم ٢٠٠٣ ص ٦٦ - ٦٨ .

وهناك جملة عوامل أخرى تؤثر على تحديد مقدار السعر أو قسط التأمين و هي كما يلي:

- **مبلغ التأمين:** كلما زاد مقدار مبلغ التعويض الواجب دفعه للمتضرر كلما زاد مقدار القسط الواجب دفعة لشركة التأمين.
- **مدة التأمين:** مقدار قسط التأمين يتوقف على مدة التأمين، وعادة ما تكون مدة عقد التأمين لسنة واحدة، إلا أن اتفاق الطرفين قد يجعلها أكثر أو أقل من تلك الفترة.
- **سعر الفائدة:** يتوقف مقدار تحديد القسط كذلك على عامل مالي أي سعر الفائدة.

المبحث الثاني: آلية تحديد قسط التأمين في النقل الجوي

عقود الطيران التي تغطي الحوادث الشخصية والوفاة ليست عقود تعويض وبالتالي لا يسري عليها مبدأ التعويض، وبذلك يمكن تحديد مبلغ التأمين (القسط) المناسب وفقاً لرغبة المؤمن له.

أولاً: مبادئ حساب قسط التأمين في النقل الجوي:

ويعتبر التأمين الجوي من التأمينات التي تخضع لمبدأ التعويض وتستخدم طريقة معدل الخسارة، ويقصد باحتمال الخسارة (هو احتمال وقوع الحدث وما ينجم عنه من خسائر مادية أي أنه مقياس مادي لتقدير تلك الخسارة، وبشكل عام توجد علاقة طردية بين درجة الخطر واحتمال الخسارة طالما لا يتجاوز احتمال الخسارة /٥٠٪؛ فكلما ازداد احتمال الخسارة عن الصفر ارتفعت معه درجة الخطر لتصل بحد أقصى إلى قيمة الواحد الصحيح /١٠٠٪ وتكون العلاقة عكسية بينهما إذا تجاوز احتمال الخسارة /٥٠٪ حيث أنه مع ازدياد الاحتمال عن /٥٠٪ تنخفض معه درجة الخطر لتصل في حدها الأدنى إلى الصفر^١.

ثانياً: كيفية حساب قسط التأمين في النقل الجوي:

يتم حساب قسط التأمين باستخدام النماذج الإكتوارية وتقدير هامش الأمان في محفظة التأمين، بعد حساب إجمالي التعويضات المتوقعة لمحفظة اكتتابات شركة التأمين يتم تقدير ما يعرف "بهامش الأمان

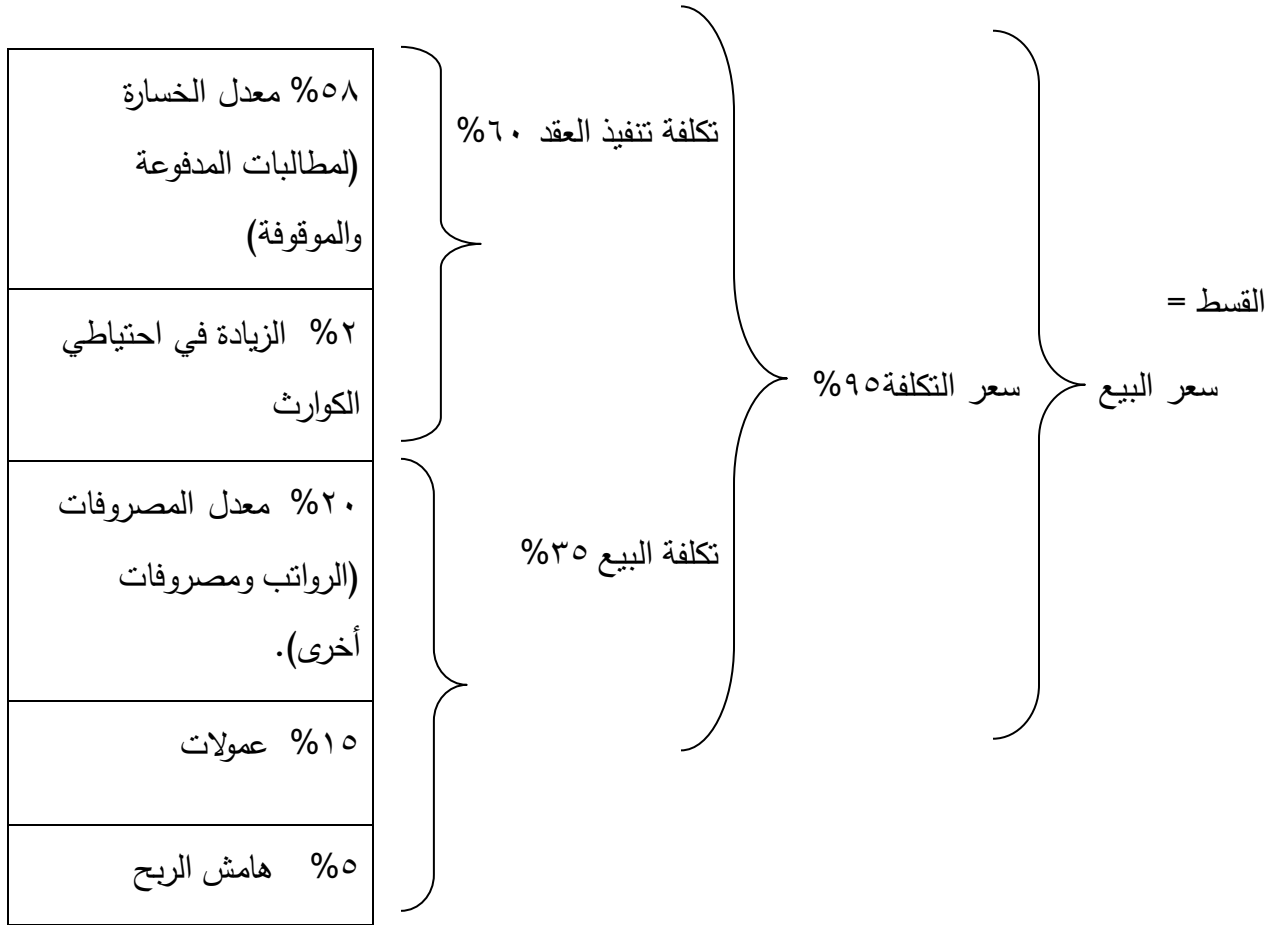
^١ - جودت ناصر، محمد. القضماني، عادل. كتاب مبادئ التأمين، مرجع سابق، ص ٦٥-٦٦.

ويقصد به التحويلات الخاصة بكل من احتمال إفلاس شركة التأمين، والتقلبات العكسية في نتائج الأعمال في محفظة التأمين^١.

والخبير الاكتواري هو الشخص المسؤول عن تسعير المنتجات التأمينية في شركات التأمين، وذلك بحساب قسط التأمين (الصافي والتجاري).

ثالثاً: مكونات قسط التأمين :

يوضح الشكل رقم (٣) مكونات قسط التأمين كنسب تقريبية متعارف عليها عالمياً، ويعتمد عليها الخبراء في تحديد أسعار التأمين^٢:



الشكل رقم (٣) مكونات قسط التأمين

وبالتالي فإن قسط التأمين لا بد أن يلبي مجموعة متطلبات الشركة ولا يمكن أن تخرج عنه إلا بتغيير بعض النسب الواردة في الشكل أعلاه .

^١ - أسامة ربيع أمين سليمان، تسعير تأمين الممتلكات والمسؤوليات باستخدام النماذج المالية في الفكر الاكتواري الحديث، جامعة المنوفية، كلية التجارة والاقتصاد، رسالة دكتوراه، ٢٠٠٩، ص ٢٢.

^٢ - خالد كامل أبو النحل، محاضرة أقيمت في ندوة التأمين والإعلام، نيسان ٢٠٠٧ (والنسب المذكورة أعلاه هي نسب تقريبية وليست دقيقة تماماً، بل متعارف عليها عالمياً ويعتمد الخبراء عليها في تحديد أسعار التأمين).

الفصل الخامس

المؤشرات الخاصة بقطاع التأمين الجوي في الجمهورية العربية السورية

المبحث الأول: الدراسة الميدانية

نتائج الدراسة الميدانية:

لتحقيق أهداف البحث قام الباحث باستخدام برنامج الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS) Statistical Package For Social Sciences، وذلك للقيام بعملية التحليل الإحصائي للبيانات المتعلقة بقيمة قسط التأمين الجوي في الجمهورية العربية السورية ونتيجة الدورة المالية السنوية لكل من مؤسستي الطيران العربية السورية والمؤسسة العامة السورية للتأمين أو ما يعرف بالميزانية الختامية للمؤسستين للفترة الممتدة ما بين (٢٠٠٩-٢٠١٤) حيث تم استخدام الأساليب الإحصائية التالية:

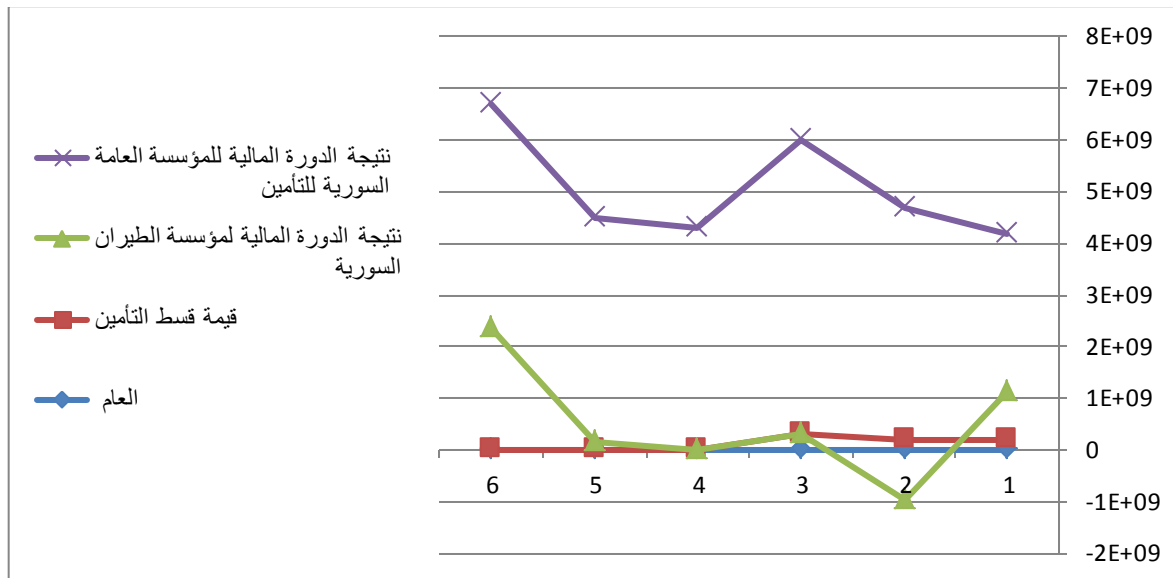
- المتوسطات الحسابية واختبار التوزيع الطبيعي للبيانات.
- اختبار بيرسون لدراسة الارتباط بين قيمة قسط التأمين واحتياطات مؤسسة الطيران العربية السورية والمؤسسة العامة السورية للتأمين.
- اختبار ستوننت للعينات المرتبطة لدراسة الفروق بين متوسط قيمة قسط التأمين وقيمة كل من احتياطات مؤسسة الطيران العربية السورية والمؤسسة العامة السورية للتأمين.

الجدول رقم (٨) قيمة قسط التأمين ونتيجة الدورة المالية لمؤسسة الطيران العربية السورية والمؤسسة العامة السورية للتأمين

العام	قيمة قسط التأمين الجوي	نتيجة الدورة المالية لمؤسسة الطيران السورية (الاحتياطيات)	نتيجة الدورة المالية للمؤسسة العامة السورية للتأمين (الاحتياطيات)
٢٠٠٩	١٩٠٦٠٦٨٤٣	٩٢٧٥٣٤١٤٤.٢٥	٣٠٤٩٩٧٣١٨٢
٢٠١٠	١٩٩٤٨٨٤٣١	-١١٨٤٥٠٤٥٧٨.٥٧	٥٦٧٣١١٧٩١٠
٢٠١١	٣٠١٨١١٨٠٩	٢٢٢٥٣٧٥٥.٠٠	٥٦٧٣٨٣٩٠٩٩
٢٠١٢	١٤٨١٢٢١٤	-١٤٦٥١٢٥٤٥.٠٩	٤٢٦٣٩١٥٠٩٣
٢٠١٣	٢٦٣٠٠٠٠	١٥٢٩٦٠٩٧٤.٣٧	٤٣٣٤١٨٧٤٩٣
٢٠١٤	١٠٠٣٣٦٦٦	٢٣٣٥٧٩٨١٠٤.٢٦	٤٣٦١٤١٥٥١١

مصدر البيانات _ الميزانية الختامية لمؤسسة الطيران العربية السورية والمؤسسة العامة السورية للتأمين ميزانية عام ٢٠١٥ لم تصدر بعد.

يبين الجدول رقم (٨) قيمة قسط التأمين الجوي خلال الفترة الممتدة من عام ٢٠٠٩ ولغاية ٢٠١٤ بالإضافة لنتيجة الدورة المالية (احتياطيات) كل من مؤسسة الطيران العربية السورية، والمؤسسة العامة السورية للتأمين لنفس الفترة الزمنية وتمثيل نفس القيم بيانياً كما في الشكل رقم (٤) التالي:



الشكل رقم (٤) يمثل قيم قسط التأمين ونتيجة الدورة المالية لكل من مؤسسة الطيران العربية السورية والمؤسسة العامة السورية للتأمين خلال الفترة الزمنية (٢٠٠٩-٢٠١٤)

- ويبين الجدول التالي ملخص نتائج اختبار التوزيع الطبيعي (K-S) لنتائج المحاور ، حيث أن قيمة (Alpha) المعنوية الإحصائية أكبر من (٥%) فهذا يدل على أن البيانات تتبع التوزيع الطبيعي.

الجدول رقم (٩) ملخص نتائج اختبار التوزيع الطبيعي (K-S) لنتائج المحاور

المقياس	قيمة اختبار KS	معنوية الاختبار	النتيجة
قيمة قسط التأمين	٠.٧٢٣	٠.٦٧٣	طبيعي
نتيجة الدورة المالية لمؤسسة الطيران	٠.٥٧١	٠.٩	طبيعي
نتيجة الدورة المالية لمؤسسة التأمين السورية	٠.٦٠٢	٠.٨٦٢	طبيعي

المصدر: من إعداد الباحث استناداً إلى البيانات الموجودة في الجدول رقم (٨) باستخدام برنامج spss

الفرضية الأولى: لا يوجد تأثير لقيمة قسط التأمين في ناتج (احتياطيات) شركة الطيران السورية (مؤسسة الطيران العربية السورية).

تم احتساب معامل الارتباط بيرسون بين متغيري قسط التأمين وناتج (احتياطيات) مؤسسة الطيران العربية السورية وفق الجدول التالي:

الجدول رقم (١٠) معامل الارتباط بيرسون بين متغيري قسط التأمين واحتياطيات مؤسسة الطيران العربية السورية

قيمة معامل بيرسون	معامل التحديد (مربع معامل الارتباط $\times 100$)	المعنوية
٠.٣٦٧-	%١٣.٤٦	٠.٤٦٣

المصدر: من إعداد الباحث استناداً إلى البيانات الموجودة في الجدول رقم (٨) باستخدام برنامج spss

تبين أن الارتباط عكسي وضعيف والارتباط غير معنوي ($p > 0.05$) ولدى حساب معامل التحديد والذي يساوي (مربع معامل الارتباط $\times 100$) فإن /%١٣.٤٦/ من التأثيرات على قيمة احتياطيات مؤسسة الطيران العربية السورية تعود لقيمة قسط التأمين كما وردت في الجدول رقم (٨) .
وبإجراء اختبار ستودنت لاختبار فروق متوسط قيمة قسط التأمين وقيمة احتياطيات مؤسسة الطيران العربية السورية تبين التالي:

الجدول رقم (١١) اختبار ستودنت لاختبار فروق متوسط قيمة قسط التأمين وقيمة احتياطيات مؤسسة الطيران

العربية السورية

المعنوية	T	فرق المتوسطات	المتوسطات	
			نتيجة الدورة المالية	قيمة قسط التأمين
٠.٦٦٧ n.s	٠.٤٥٧-	٢٣١٣٥٧٨١٥.٢-	٣٥١٢٥٤٩٧٥.٦٠	١١٩٨٩٧١٦٠.٥٠

المصدر: من إعداد الباحث استناداً إلى البيانات الموجودة في الجدول رقم (٨) باستخدام برنامج spss

لوحظ عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط قيمة قسط التأمين وقيمة احتياطيات مؤسسة الطيران العربية السورية ($p > 0.05$)، وبالتالي هذا يدعم النتائج السابقة في عدم تأثير قيمة قسط التأمين على قيمة احتياطيات مؤسسة الطيران العربية السورية، وربما يعود ذلك لوجود قيم سالبة في الناتج (الاحتياطيات) خلال عامي ٢٠١٠ و ٢٠١٢ (انخفاض) .

وبالتالي فإن الفرضية الأولى (لا يوجد تأثير لقسط التأمين في ناتج شركات الطيران "مؤسسة الطيران العربية السورية نموذجاً) هي فرضية صحيحة ومقبولة وفق نتائج الاختبار السابقة وذلك لتوافق نتيجتي كل من دراسة العلاقة ودراسة الفروق.

الفرضية الثانية: لا يوجد تأثير لقيمة قسط التأمين في ناتج (احتياطيات) شركة التأمين.

تم احتساب معامل الارتباط لبيرسون ونوضح قيمته في الجدول التالي:

الجدول رقم (١٢) احتساب معامل الارتباط بيرسون لمعرفة تأثير لقيمة قسط التأمين في ناتج (احتياطات) شركة التأمين

قيمة معامل بيرسون	معامل التحديد (مربع معامل الارتباط) × المعنوية
٠.٤١٦	١٧.٣%
	١٠٠
	٠.٤١١n.s

المصدر: من إعداد الباحث استناداً إلى البيانات الموجودة في الجدول رقم (٨) باستخدام برنامج spss

تبين من خلال الجدول رقم (١٢) أن الارتباط طردي وضعيف والارتباط غير معنوي ($p > 0.05$) وأن 17.3% من التأثيرات على قيمة احتياطات المؤسسة العامة السورية للتأمين تعود لقيمة قسط التأمين الواردة في الجدول رقم (٨). وباستخدام إجراء اختبار ستودنت لدراسة الفرق بين متوسطي قيمة قسط التأمين، ونتيجة الدورة المالية لمؤسسة التأمين السورية تبين التالي:

الجدول رقم (١٣) إجراء اختبار ستودنت لدراسة الفرق بين متوسطي قيمة قسط التأمين ونتيجة الدورة المالية للمؤسسة العامة السورية للتأمين

المعنوية	T	فرق المتوسطات	المتوسط	
			نتيجة الدورة المالية لمؤسسة التأمين	قيمة قسط التأمين
**٠	١١.٧٤-	٤٤٣٩٥١٠.٨٨٧.٥-	٤٥٥٩٤٠.٨٠٤٨.٠٠	١١٩٨٩٧١٦٠.٥٠

المصدر: من إعداد الباحث استناداً إلى البيانات الموجودة في الجدول رقم (٨) باستخدام برنامج spss

إن وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط قيمة قسط التأمين، وقيمة احتياطات المؤسسة العامة السورية للتأمين شركة التأمين ($p < 0.05$)، ونسبة تأثير قيمة قسط التأمين على احتياطات المؤسسة العامة السورية للتأمين أعلى وهذا أمر طبيعي، أي أن تغير قيمة قسط التأمين تؤدي لتغير قيمة احتياطات المؤسسة العامة السورية للتأمين؛ وبالتالي فإن الفرضية الثانية مرفوضة ونأخذ بالفرضية البديلة أي يوجد تأثير لقسط التأمين في ناتج شركات التأمين ولكن هذا التأثير لم يظهر أثره بشكل واضح على الرغم من وجود فروق ذات دلالة إحصائية في المتوسطات وربما يعود ذلك لعوامل التغيرات الدورية التي تؤثر على المتوسط الإجمالي ولكن يبقى تأثيرها على العلاقة ضعيفاً.

المبحث الثاني

العقبات والصعوبات التي تعترض قطاع التأمين الجوي في سورية

يواجه قطاع التأمين السوري الكثير من العقبات والصعوبات التي تواجهها كافة القطاعات الأخرى الاقتصادية والخدمية من الأعمال الإرهابية والتخريبية والسرقة إضافة للعقوبات الاقتصادية والحظر الممارس على سورية خلال فترة الحرب المفروضة على سورية منذ عام ٢٠١١.

أولاً: العقبات التي تواجه قطاع تأمين النقل الجوي السوري:

يعتبر الوعي التأميني أحد معوقات صناعة التأمين العربية وليس في سورية فقط، ويعرف الوعي التأميني بأنه إدراك الفرد للمخاطر التي يتعرض لها في حياته وحاجته للحماية التأمينية التي توفرها شركات التأمين من خلال ما تقدمه من منتجات لتغطية الخسائر التي يتعرض لها في أمواله وممتلكاته وحياته، كما أن نمو سوق التأمين السوري لا يعني التغاضي عن المشكلات التي تعاني منها شركات التأمين، ومنها:

- ١- مشكلة الكوادر المدربة والمهية في مجال التأمين وعدم وجود معاهد أو جامعات تؤهل كوادر ترفد هذا المجال.
- ٢- ومن ناحية أخرى يجب أن تتضافر الجهود من أجل زيادة الوعي التأميني للمواطنين، وتعريف أفراد المجتمع بالخدمات العديدة التي تقدمها هذه الشركات. فالوعي التأميني لدى المواطن السوري مازال في بداياته، وتحسينه مرتبط بالإعلام ودور شركات التأمين والمواطن ذاته.
- ٣- التناسب بين معدلات النمو الاقتصادي والنمو السكاني وما ينتج عنه من اضطراب في ظروف المعيشة يترتب عليها تكرر مواجهة الأزمات الاقتصادية التي لا تساعد على توفير المناخ المناسب لانتشار التأمين بالإضافة إلى الآثار السلبية والكارثية التي فرضتها الحرب على سورية منذ عام ٢٠١١.
- ٤- ويتميز قطاع التأمين السوري بمحدوديته وضعفه بالمقارنة مع الدول المتقدمة ومع العديد من الدول النامية.
- ٥- اعتماد سورية اعتماداً مفرطاً على شركات إعادة التأمين الدولية في تأمين الطيران لعقود تعود لسبعينيات القرن الماضي، وهذا حد من قدرتها على تطوير إمكانياتها.
- ٦- إن القوانين التي تنظم عمل شركات التأمين هي قوانين الشركات التجارية وقوانين شركات التأمين، تحتوي قوانين الشركات على الأحكام المتعلقة بالشكل القانوني الواجب أن تتخذه شركة التأمين ومتطلبات رأس المال والاحتياطي وهامش الملاءة والواجب الاحتفاظ به ولم تتطرق هذه القوانين لعملية تأمين النقل الجوي إلا بالشكل البسيط.

النتائج والتوصيات

أ- النتائج:

- ضعف قطاع التأمين الجوي السوري وضعف مساهمته في الاقتصاد الوطني.
- تستحوذ المؤسسة العامة السورية للتأمين على النسبة العليا من حصة التأمين في السوق السورية وبما يفوق /%٥٦/ من إجمالي سوق التأمين السورية لذا فهي تقوم بالتأمين على معظم التعهدات الكبيرة والصغيرة التابعة للقطاع العام بما فيها قطاع الطيران، الأمر الذي يضمن استمرار مساهمتها في النشاط الاقتصادي كونها تستحوذ على الحصة الكبرى في سوق التأمين السورية.
- تدني حصة الفرد السوري من التأمين مقارنةً مع دول أخرى عربية وأجنبية.

ب- التوصيات:

- ضرورة تفعيل التعامل والتعاون بين شركات التأمين وشركات الطيران السورية الأمر الذي يسهم في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية.
- إحداث مجمع محلي لإعادة التأمين يمكن شركات الطيران السورية والشركات غير السورية من اللجوء إليها فيما يتعلق بالتأمين الجوي.
- الترويج لمنتجات تأمينية جديدة كالتأمين ضد الإرهاب والشغب والاضطرابات.
- العمل على إعداد قانون تأمين متكامل وشامل ويلحظ تأمين النقل الجوي أسوة بباقي الخدمات التأمينية الأخرى.

المراجع

المراجع باللغة العربية:

الكتب:

- ١- أسامة ربيع، أمين سليمان، ٢٠٠٩، تسعير تأمينات الممتلكات والمسؤوليات باستخدام النماذج المالية في الفكر الاكتواري الحديث، مصر، جامعة المنوفية.
- ٢- أكرم ياملكي، ٢٠٠٦، التأمين على الطائرة، منشورات الحلبي.
- ٣- باسل الحايك. واقع الوعي التأميني والخدمات التي تقدمها شركات التأمين في سورية، جامعة حلب ٢٠١١.
- ٤- بطشون، رياض، ٢٠٠٠، التأمين وإدارة الخطر، الأردن، عمان.
- ٥- بن ثنيان، ابراهيم، ١٩٩٣، التأمين وأحكامه، لبنان، بيروت.
- ٦- توفيق الهلباوي، عبد الله، ٢٠٠٩، التأمين البحري والجوي، مصر، مكتبة الحرية للنشر، القاهرة.
- ٧- جودت ناصر، محمد. القضماني، عادل، ٢٠١٠-٢٠١١، مبادئ التأمين، سورية، منشورات جامعة دمشق، كلية الاقتصاد.
- ٨- سنان الشيببي، يوسف حجيم، ٢٠١١، إدارة التأمين والخطر، الطبعة الأولى، دار البازوري للطباعة.
- ٩- صلاح، عز الدين، ٢٠٠٧، التأمين مبادئه وأنواعه، الاردن، دار أسامه للنشر، عمان.
- ١٠- القضماني، عادل، ٢٠١٥-٢٠١٦، إعادة التأمين، سورية، منشورات جامعة دمشق، كلية الاقتصاد.
- ١١- كنجو كنجو، ٢٠٠٦، إدارة المؤسسات المالية، سورية، منشورات جامعة حلب.
- ١٢- ممدوح، حمزة أحمد، ٢٠١٠، تأمينات المسؤولية، مصر، القاهرة.
- ١٣- ناصر آغا، عمار، القضماني، عادل، ٢٠١٠-٢٠١١، رياضيات التأمين، سورية، منشورات جامعة دمشق، كلية الاقتصاد.
- ١٤- عبد الجليل، يسرية، ٢٠٠٧، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرات، مصر، دار المعارف للنشر، الاسكندرية.

الدوريات:

- ١- محمد جلمودي، دارين، ٢٠١٤، دراسة تحليلية لواقع المؤسسة العامة السورية للتأمين، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، المجلد، ٣٦، العدد (٢)
- ٢- طرفة شريقي، رافد محمد، ٢٠٠٨، دور قطاع التأمين في النشاط الاقتصادي، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، المجلد، ٣٠، العدد (٤)
- ٣- مجلة التأمين والمعرفة، الاتحاد السوري لشركات التأمين، دمشق، مجموعة أعداد.
- ٤- هاشم حسن عيسى، ٢٠١١، قياس الملاءة في صناعة التأمين السورية (دراسة مقارنة)، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، مجلد ٢٧، العدد ٤.

أبحاث:

- ١- أسامه ماء البارد، نور، ٢٠١٤، أثر متغيرات البنية الداخلية في أداء شركات التأمين، سورية، اللاذقية، جامعة تشرين.
- ٢- الكيلاني، محمود، ٢٠٠٨، الموسوعة المصرفية والتجارية، المجلد السادس، دار الثقافة، الطبعة الأولى.
- ٣- آمال، زيار، ٢٠١٤، دور مجتمعات إعادة التأمين في تغطية الأخطار الكبرى دراسة حالة المجمع الجزائري إعادة التأمين، الجزائر، جامعة فرحات عباس، سطيف^١.
- ٤- جنيدي، فادي، ٢٠٠٩، واقع النقل الجوي في سورية وآفاقه المستقبلية، بحث أعد لنيل درجة الدبلوم في التخطيط والاجتماعي، سورية، دمشق.
- ٥- خميس خضر، تطور التشريع المصري في ميدان النقل الجوي، بحث منشور في مجلة القضاء العدد ٢٦.
- ٦- دويدار، هاني، ٢٠٠٦، التأمين الجوي، سلسلة بحوث قانونية الجديد في مجال التأمين والضمان في العالم العربي.
- ٧- صديق ديب، عماد، ٢٠١٤، العلاقة تفاعلية بين صناعة التأمين وإدارة الخطر في المنظمات السورية، سورية، جامعة دمشق.
- ٨- عبد الجواد عبد العزيز، عمر، ٢٠٠٦، أخلاقيات صناعة التأمين في العالم العربي، الأردن، جامعة الزيتونة.

- ٩- عبد الحميد يوسف، علي، ٢٠١٤، محددات الطلب التأميني في سورية ودوره في النمو الاقتصادي (١٩٩٠-٢٠١٢)، سورية، جامعة تشرين.
- ١٠- عزالين، طبيب، ١٩٩٨، تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي في تقنين الطيران المدني الجزائري (دراسة تحليلية)، الجزائر، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، بن عكنون.
- ١١- محمد الحسين، رولا، ٢٠١٠، تسويق الخدمات التأمينية ودوره في تحسين كفاءة الأداء في المؤسسات السورية (دراسة مقارنة بين شركات التأمين العام والخاص)، سورية، جامعة دمشق.
- ١٢- محمد الأمين، معوش، ٢٠١٤، دور الرقابة على النشاط التقني في شركات التأمين على الأضرار لتعزيز ملاءتها المالية، الجزائر، جامعة فرحات عباس، سطيف^١.
- ١٣- محمود علي أحمد،. غادة، ٢٠١٢، تطبيق نظام الإشراف والرقابة على أساس الخطر في الرقابة على شركات التأمين، مصر، جامعة القاهرة، كلية التجارة.
- ١٤- ياملي، أكرم، ٢٠٠٨، ٢٠٠٦، التأمين على الطائرة، بحث منشور في مجلة الدراسات القانونية، منشورات الحلبي.

تقارير:

التقرير السنوي الصادر عن هيئة الإشراف والتأمين السورية تقارير مختلفة.

محاضرات:

- ١- كامل أبو النحل، خالد، (٢٠٠٧، نيسان) محاضرة أقيمت في ندوة التأمين والإعلام.

المراسيم والقوانين:

١- المرسوم التشريعي رقم ٤٣ لعام ٢٠٠٥، دمشق، سورية.

٢- القانون المدني السوري.

٣- قانون الطيران السوري رقم ٦ / لعام ٢٠٠٤.

٤- القانون المدني العراقي.

المراجع باللغة الأجنبية:

١- Buhlmann, H. "Premium Calculation from Top Down", ASTIN Bulletin-١٩٨٥

٢- Doc ٧٣٠٠/٩- 'Convention on International Civil Aviation' Signed at

Chicago on ٧ December ١٩٤٤. Published by ICAO. Ed. ٢٠٠٩.

- 3- Doc 7632 ' Protocol to amend The Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air '. Done at The Hague on 28 September 1955. Published by ICAO.
- 4- Doc. 7838 "Convention for The Unification Of Certain Rules Relating To International Carriage by Air" Signed at Warsaw on 12 October 1929 . Published by ICAO.
- 5- Doc. 7364 "Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface". Signed at Rome on 7 October 1952. Published by ICAO , 2004
- 6- Doc. 9740 "Convention for the Unification of Certain Rules Relating To International Carriage by Air '. Done at Montreal on 28 May 1999. Published by ICAO.
- 7- "A Guide to Aviation insurance", International Union of Aerospace insurance –Dec–2012.
- 8- Regulation (EC) No. 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004. Official Journal of the European Union, 30/4/2004 .
- 9- William C. Spaulding " Rate Making: How Insurance Premium Are Set". 2004
- 10- The Economic Times " Definition of Special Drawing Rights " 2016