

تحديات سوق التأمين الكويتي

شهد الربع الأول من العام ٢٠١٩ تحركاً أقوى مما عهدنا عليه في السابق من الإتحاد الكويتي للتأمين في الكويت حيث رضع الصوت أمام وزارة التجارة و الصناعة شاكياً الوضع المتردي لصناعة التأمين في الكويت واقترح الإتحاد جملة من التوصيات تتلخص في النقاط التالية:

- تفعيل جهة رقابية على شركات التأمين
- تفعيل دور الأكتواري بحيث تلتزم كل الشركات برفع تقرير ائتماري للجهة الرقابية كل ثلاث سنوات وذلك لإظهار ملاءمة الشركة المالية
- أخذ خطوات ضرورية تجاه الشركات التي لا تقوم بالوفاء بالتزاماتها تجاه عملائها أو تجاه شركات التأمين الأخرى

واستجابة لما سلف شهدنا في الكويت تحركاً لوزارة التجارة و الصناعة كان آخرها إصدار قرارات لإيقاف عدد من شركات التأمين عن مزاوله النشاط لمخالفتها أحكام القانون وبداناً نسمع في الإعلام عبارات مثل "النصيب التأميني" أو أزمة التأمين في الكويت" إلخ...

ولنأتي على فهم الأحداث الأخيرة، يجب علينا أن نفهم أولاً المشكلة بشموليتها حتى نتمكن من استنباط الحلول المناسبة لصناعة التأمين في الكويت. وجدير بالذكر هنا أن المشاكل الحالية في الكويت شبيهة إلى حد كبير بالمشاكل التي واجهتها دول الجوار مثل المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة ولذلك كما استطاعت الأخيرتين تطبيق حلول لمشاكل صناعة التأمين فيمكن للكويت أن تستفيد من تلك التجارب لاستنباط حلول لمشاكل صناعة التأمين الحالية.

ففي الوقت الذي تعرض فيه المشكلة اليوم وكأنها محصورة في عدم قيام بعض شركات التأمين بدفع التزاماتها في تأمين السيارات وعدم الوفاء بموجباتها تجاه الجهات الحكومية فإن المشكلة بتقدير أعمق وأوسع من ذلك بكثير وإن الحلول المقترحة لن تحل سوى جزء صغير جداً من التحديات، فالمشكلة ليست محصورة في تأمين السيارات فقط بل هناك مشاكل متنوعة في كل فرع من فروع التغطيات التأمينية وفي قانون التأمين المطبق وفي الرقابة وممارسات بعض الإدارات القائمة على شركات التأمين.

ونقدم هنا عرضاً زمنياً لهذه المشكلات وما آلت إليه الأوضاع ونقسم هذه المشكلات إلى أربعة أقسام:

أولاً - في التشريع والقوانين:

نخضع شركات التأمين في الكويت للقانون رقم ٢٥ لسنة ١٩٦١ وهو قانون قديم جداً لم يتم تحديثه منذ زمن طويل (باستثناء بعض التعديلات الطفيفة والخطوات الحديثة التي لم تنزل حيز التنفيذ بعد). وتقوم وزارة التجارة و الصناعة بالدور الرقابي وفق هذا القانون. و على الرغم من أن الوزارة تعمل وفق الإمكانيات المتاحة لها، فإن هذه الإمكانيات أقل من المستوى المنشود أو من المستوى المعتمد في دول الجوار وهذا ما فتح المجال للعديد من الشركات بالقيام بممارسات سلبية ما كانت لتحصل لو كانت الجهة الرقابية تملك الوسائل التي تمكنها من اكتشاف تلك الممارسات وكيفية التعامل معها. وعلى سبيل المثال لا الحصر، تم تحديد تعرفة ١٢ دينار لتأمين السيارات ضد الغير في العام ١٩٩١ وعلى شركات التأمين الإلتزام بها. وبعد مرور ٢٨ عاماً على هذه التعرفة بقيت ثابتة حتى اليوم رغم ارتفاع أسعار قطع الغيار والعمالة. وقد تسبب هذا الوضع بخسارات جمة في فرع تأمين السيارات لا بل لم يسمح لشركات التأمين برفض أي طلب على هذا النوع من التأمين إلا تعرضت للإيقاف. فلو كانت القدرات الرقابية متوفرة لتم اكتشاف الخسارات في تأمين السيارات ومسبباتها ومن بينها التسعير غير المتكافئ مع تكلفة الأضرار وكنا نقادينا ما آلت إليه الأوضاع اليوم.

ثانياً. ترخيص عدد من شركات التأمين يفوق احتياجات السوق:

في الفترة ما بين العام ١٩٦٠ و العام ٢٠٠٠ كان عدد شركات التأمين المرخصة في الكويت ٤ شركات ولكن منذ العام ٢٠٠٠ وحتى اليوم تم ترخيص ٢٥ شركة



بقلم الخبير الأكتواري سامي شريف
* الرئيس التنفيذي لشركة الكويت للتأمين

تأمين إضافية وهو رقم كبير بكثير مما يتحملة السوق الكويتي. إن حجم سوق الكويت اليوم هو ٤٥٠ مليون دينار كويتي شاملاً التأمين الصحي والحياة أو ٢٢٢ مليون دينار دونهما. ٩٢ مليون دينار منها في تأمين السيارات وهو فرع تأمين لا يجر سوى الخسائر فإن المتبقي يعود لتأمينات العامة من حريق وبحري وممتلكات وتبلغ أقساطهم ١٢٥ مليون دينار وهو رقم غير مجدي اقتصادياً لو وزعناه على هذا العدد من الشركات. وحاولت تلك الشركات الجديدة استحواذ حصة لها في السوق معتمدة سياسة حرق الأسعار في فروع تأمينات السيارات والتأمين الصحي والذات يشكلان حصة ٦٨% من سوق التأمين في الكويت فكانت النتائج كارثية على كل الشركات في السوق وبدل أن تقوم تلك الشركات بدورها الأساسي وهو إدارة المخاطر تحولت وللأسف الشديد إلى شركات همها إدارة أزمات السيولة النقدية التي تعاني منها يومياً. هنا يأتي دور الأكتواري المغيب لدى الشركات ولدى الجهات الرقابية معاً والذي سندخل في تفاصيله لاحقاً.

عند تقديم طلب الترخيص لشركة تأمين يتوجب أولاً وقبل النظر في أية شروط أخرى رفع دراسة جدوى يظهر فيها دراسة واقعية للسوق وحجمه وحصة الشركة المقدمة بطلب الترخيص ومدى واقعيته وبالتالي أرباحها المتوقعة. إن الوضع الحالي لمعظم شركات التأمين يدل على خلل ما في محتوى دراسات الجدوى التي على أساسها تقدم المستثمرون بطلباتهم للترخيص.

إن ترخيص هذا العدد الكبير لشركات التأمين بمعدل شركتين كل عام ساهم بشكل مباشر في الأزمة التي تواجهها صناعة التأمين اليوم.

ثالثاً. النقص في الخبرات الأكتوارية:

تقوم الجهات الرقابية في العالم بترخيص الأكتواري بناء على معايير تكاد تكون متماثلة في كل البلدان ويقوم الأكتواري في شركة التأمين بدورين رئيسيين:

١. تصميم وتسعير منتجات التأمين على أسس قنية متعارف عليها عالمياً ويقدم الأكتواري للجهات الرقابية ملف كامل عن كل منتج يحمل توقيعه بقية الحصول على الترخيص لكل منتج على حدى

• المطلوب جهة رقابية تقوم بتنظيم السوق ولكن الرقابية كل الخبرات المطلوبة للقيام بمهامها مسترة الرقابة في الإمارات ووكالة النقد السعودي. ونذكر هنا التهام الرئيسه التي يتوجب على أي جهة رقابية القيام بها وموضحة في البيان المرفق أدناه:

- ترخيص شركات التأمين حسب الكفاءات وحسب حاجة السوق

- التأكد من وجود بنى هيكلية سليمة في شركات التأمين

- اتخاذ الخطوات اللازمة ضد الشركات غير المرخصة

- الموافقة على وثائق التأمين بينها وشروطها

- الاعتماد على الخبرة الأكتوارية للموافقة على تسعير كافة المنتجات

- ترخيص كافة المنتجين والوسطاء

- منع الممارسات غير الأخلاقية في عمليات التأمين والترويج لها

- التأكد من صحة وسلامة البيانات المالية المرفوعة من الشركات ومراقبة

الملاحة المالية كمؤشر لصحة الشركة

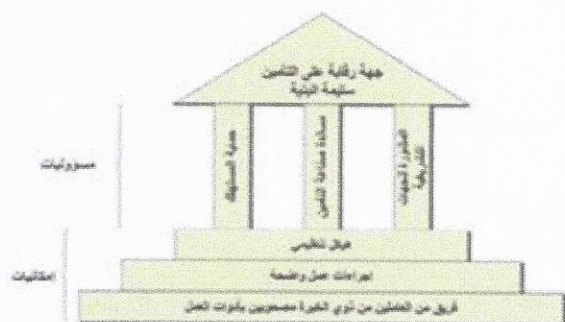
- إجراء فحص ميداني على الشركات وفرض عقوبات عند الضرورة

- مراقبة عمليات الإستحواذ والدمج بين الشركات وتقديم التوصيات وإدارة عمليات إعادة التأهيل والتصفية

• للقيام بهذه المهمة يجب الاعتماد على واحدة من بيوت الخبرة العالمية Management Consulting ذات الخبرة المسابقة في هذا المجال كما هو الحال مع الجهات الرقابية في الإمارات والمملكة العربية السعودية

• وكحل أولي سريع يجب تحرير تسعير تأمين السيارات ضد الغير ووضع حد أدنى له لا يقل عن ٤٥ دينار سنوياً ويزداد مع حجم الخطر المغطى مثل حجم ووزن السيارة وغيره من عوامل الخطر على أن يكون التسعير المقدم للجهة الرقابية موقف من خبير أكتواري وأن يوضع حد أقصى للعمولة لا تزيد عن ١٠٪ من القسط السنوي لهذا النوع من تأمين السيارات.

تكون هيئة الرقابة على التأمين مسؤولة بشكل رئيسي عن (1) حماية المستهلك، (2) مساعدة صناعة التأمين، و (3) تقديم المشورة للجهات التشريعية مما يتطلب أن يكون لدى الهيئة الرقابية حد أدنى من الإمكانيات



سامي شريف هو الرئيس التنفيذي لشركة الكويت للتأمين وخبير أكتواري حاصل على درجة الزمالة في جمعية الأكتواريين في الولايات المتحدة وهو عضو الأكاديمية الأميركية للأكتواريين. بالإضافة إلى تأسيسه وتروؤسه عدة شركات تأمين فقد عمل كاستشاري في كل من شركة ماكنزي وشركة بوز ألن هاميلتون فكان له دور في دراسة لصالح الكونجرس الأمريكي عن قانون التأمين في الولايات المتحدة كما لعب دورا في الدراسة التي قامت بها بوز ألن هاميلتون لتطوير الرقابة على التأمين تحت مظلة مؤسسة النقد السعودي. أما في الإمارات العربية المتحدة فلقد كان ناشطا ورافعا للصوت بين شركات التأمين وهيئة الرقابة مبينا الخلل والنواقص وداعيا لتفعيل أقوى لدور الهيئة في الإمارات.

٢. تحديد مستوى الإحتياطات الفنية (للتأمينات العامة) والحسابية (لتأمينات الحياة) اللازمة لتتمكن الشركة من تغطية التزاماتها المالية. ويقوم الأكتواري برفع هذه التقارير أربع مرات في السنة داخليا لإدارة الشركة وتكون جزءا أساسيا في البيانات المالية الفصلية. كما يقوم الأكتواري برفع هذا التقرير مرة كل سنة للجهات الرقابية التي تدرس بدورها هذه التقارير

في الكويت يتم ترخيص الأكتواريين بنفس المعايير المعتمدة عالميا مضافا إليها ٢ شروط مجتمعة تجعل من شروط ترخيص الأكتواري شبه تعجيزية:

• لا يسمح للأكتواري التقدم بطلب الترخيص إلا عن طريق شركة يعمل لها في الكويت

• أن يكون قد مارس وظيفة استشارات في شركة تأمين لمدة لا تقل عن ٢ سنوات

• أن يكون قد عمل في مجال التأمين مع شركة تأمين لمدة لا تقل عن عشر سنوات (عشرين سنة قبل تعديل الشروط)

ومن المستغرب أنه لا يتم التمييز بين الأكتواري المخصص في تأمينات الحياة والمخصص في التأمينات العامة رغم أن لكل فرع اختصاصه وخبرته التي تختلف عن بعضها تماما.

لا يخضع التسعير في الكويت لأي معايير ولا يطلب توقيع خبير أكتواري على أي منتج جديد تنوي الشركة إطلاقه. ويقوم عادة أي شخص فني في الشركة بتصميم وتسعير المنتجات التأمينية ولا يوجد خبير أكتواري مخصص لدى الجهات الرقابية لمراجعة فنيات المنتج المرصع ترخيصه.

أما عن التقرير الفني الخاص بالإحتياطات الفنية (للتأمينات العامة) فهو غير مطلوب على الرغم من أهميته القصوى إذ دون هذا التقرير تفقد الجهة الرقابية نورا أساسيا لها.

وأما التقرير الفني الخاص بالإحتياطات الحسابية (لتأمينات الحياة) فهو مطلوب مرة كل سنة علما أنه لا يوجد لدى الجهة الرقابية خبير أكتواري يقوم بمراجعة تلك التقارير.

وبناء عليه:

١. ستكون مهمة إعداد وترخيص جيل من الشباب الكويتي في العلوم الأكتوارية مهمة في غاية الصعوبة لتحقيق لأن شروط الترخيص تعجيزية

٢. سيبقى التسعير غير الفني وغير المجدي متاحا للشركات طالما أن الجهات الرقابية لا تمتلك الخبرات الأكتوارية وكذلك الأمر في الشركات

٣. ستبقى الجهات الرقابية غير قادرة على اكتشاف الشركات المشترحة ماثيا في مرحلة مبكرة حيث لا التقارير الأكتوارية الخاصة بحساب الإحتياطات الفنية مطلوبة ولا هناك خبراء أكتواريين كفو يعملون لا في شركات التأمين ولا في الجهات الرقابية. وستبقى بعض الشركات قادرة على التلاعب بالإحتياطات الفنية وبالتالي إعلان أرباح غير حقيقية وملاحة مالية فارغة

رابعا. ضعف ثقافة الحوكمة،

لا زال التدقيق الداخلي وإدارة المخاطر والحوكمة من الممارسات التي تعتبر من الممارسات التجميلية في العديد من الشركات بدل أن تكون من الممارسات اللازمة لتفادي النتائج السلبية في الشركات. هذا يعني أن ثقافة التسعير السليم وحساب الإحتياطات والالتزام بقواعد الحوكمة ضعيف جدا فاستسهلت بعض الشركات البيع بأسعار محروقة إعتقادا أن الخسائر لن تظهر حسابيا أو لعلمها المسبق أنها لن تقوم بدفع المطالبات في وقتها.

باختصار:

• يجب عدم حصر مشاكل سوق التأمين الكويتي بتسعير تأمينات السيارات أو بقدرية الشركات على دفع التزاماتها تجاه الشركات الأخرى أو تجاه الجهات الحكومية فهذه المشكلات هي مؤشر لوجود مشاكل أكبر وأعمق تقع مسؤوليتها على الجهات الرقابية وشركات التأمين بحد سواء