



الاتحاد الأردني لشركات التأمين
Jordan Insurance Federation

ورقة عمل بعنوان

**تداعيات الحرب على إيران
على قطاع التأمين الأردني:
المخاطر، التحديات، والسياسات المقترحة**

اعداد: الاتحاد الأردني لشركات التأمين
2026/3/30



الاتحاد الأردني لشركات التأمين
Jordan Insurance Federation

أولاً: الملخص التنفيذي

شنت القوات الأمريكية والإسرائيلية ضربات منسقة على أهداف عسكرية إيرانية صباح يوم السبت 28 فبراير/ شباط 2026.

وردت إيران بهجمات صاروخية وطائرات مسيرة على إسرائيل والقواعد الأمريكية في دول الخليج وقامت إيران بإغلاق مضيق هرمز، وهو ممر مائي يمر عبره ما يقارب (20) % من إمدادات النفط العالمية وحصّة كبيرة من الغاز الطبيعي المسال يومياً.

تدهور الوضع الأمني البحري في مضيق هرمز، مع وقوع هجمات متعددة على السفن، وزرع ألغام مزعومة، وتوقفت حركة ناقلات النفط عبر المضيق. ودخلت أسواق الطاقة العالمية مرحلة من عدم الاستقرار الحاد. يؤثر النزاع الإقليمي في الشرق الأوسط، تأثيراً مباشراً على أسواق التأمين البحري، مما يُسبب تشدداً حاداً في السوق وقد وسّعت شركات التأمين البحري نطاق المناطق عالية الخطورة لتشمل أجزاءً من الخليج العربي وخليج عُمان من خلال تحديث نشرة المناطق المحظورة.

ونظراً لتصاعد حدة الوضع، أصدرت أسواق إعادة التأمين إشعاراً كتابياً بالإلغاء مدته سبعة (7) أيام بشأن مخاطر الحرب والإضرابات وأعمال الشغب والاضطرابات المدنية للشحنات والسفن العابرة للخليج العربي والبحر الأحمر وباب المندب ومضيق هرمز وبحر العرب، اعتباراً من تاريخ 1 آذار (مارس) 2026. وقد أدت هذه الحرب إلى اضطرابات اقتصادية إقليمية كبيرة شملت ارتفاع أسعار النفط، تعطل سلاسل الإمداد، ارتفاع تكاليف الشحن والتأمين، وزيادة المخاطر السياسية والأمنية في المنطقة، وانعكست هذه التطورات بشكل غير مباشر على قطاع التأمين الأردني من خلال ارتفاع المخاطر، تغير الطلب على التأمين، ارتفاع تكلفة إعادة التأمين، وتأثر قطاعات اقتصادية مرتبطة بالتأمين مثل السياحة والنقل والتجارة.

شرط الإلغاء خلال سبعة أيام - 7 Days Cancellation Clause

• لماذا وماذا يعني؟

يُتساءل الكثيرون عن أسباب الغاء التغطية في الوقت التي نحتاجها؟ فعندما شنت القوات الأمريكية والإسرائيلية ضربات صاروخية على إيران، تهافتت أسواق التأمين لإلغاء تغطية مخاطر الحرب عن وثائق تأمين هياكل السفن والبضائع من خلال تفعيل شرط الـ 7 أيام.

• ويتساءل القارئ عن هذه الخطوة وهذا التوقيت، فهل من المنطقي أن يتم إلغاء التغطية عندما تبدأ الحاجة الفعلية لها؟

الجواب يكمن بطبيعة وآلية عمل سوق التأمين البحري ضد مخاطر الحرب، حيث يدرج في وثائق تأمين البواخر والبضائع إشعار الإلغاء للسماح بإعادة التفاوض لمراعاة ازدياد المخاطر التي قد تتعرض لها السفن في حال إبحارها في منطقة ذات مخاطر عالية من خلال آلية إخطار واضحة ومتفق عليها بين مالكي السفن وشركات التأمين في عقودهم وهي السبعة أيام، مما يسمح ببقاء أقساط التأمين منخفضة في وقت السلم وبتيح للشركة الآلية لإعادة تقييم أقساط التأمين عند ازدياد مخاطر الرحلة.

وبموجب ملحق بند الإلغاء لمخاطر الحرب والإضرابات المعمول به في عقود تأمين الحرب تبقى التغطية التأمينية لكل الشحنات التي ستشحن خلال السبعة أيام، بعد انتهاء السبعة أيام يتم توفير التغطية التأمينية بشروط وأسعار جديدة تعكس الواقع الفعلي للخطر المراد تأمينه.



الاتحاد الأردني لشركات التأمين
Jordan Insurance Federation

لجنة الحرب المشتركة أدرجت الشحنات التي تمر من منطقة الخليج العربي ومضيق هرمز وبحر العرب ضمن المناطق التي تعتبرها عالية المخاطر ويعني إدراج هذه المنطقة إلى قائمة الدول عالية المخاطر، أي أن أية سفن ستبحر وتمر في هذه المناطق ستحتاج إلى دفع قسط تأمين اضافي لتغطية أخطار الحرب في حال توفر التغطية التأمينية.

الأسعار الإضافية تختلف من ناقله إلى أخرى اعتماداً على ملكيتها وحجمها ونوعها وعمرها والمدة الزمنية التي تقضيها في المناطق عالية المخاطر وغيرها من المعلومات الاكتتابية الأخرى. كان تأثير ذلك على أقساط التأمين البحري استثنائياً نظراً لحجم إعادة التسعير، فقد شهدت أقساط التأمين البحري لتغطية مخاطر الحرب ارتفاعاً حاداً، مما رفع تكلفة نقل الطاقة عبر ممر بحري بالغ الأهمية. وقفزت أقساط التأمين ضد مخاطر الحرب بشكل ملحوظ، ووصلت في بعض الحالات إلى 2-3% من قيمة السفينة، بالنسبة للسفن التي تعبر المناطق عالية الخطورة حول مضيق هرمز.

تأثير الحروب على صناعة التأمين وإعادة التأمين

تعد الحرب الروسية الأوكرانية من أبرز الأمثلة المعاصرة لتأثير الصراعات الجيوسياسية على التأمين العالمي، فقد أدى الغزو إلى زيادة أسعار التأمين البحري في البحر الأسود بنسب مرتفعة جداً وانسحاب عدد من شركات التأمين من السوق الروسي والأوكراني، بالإضافة إلى فرض قيود على التغطيات بسبب العقوبات المفروضة على روسيا. وقد واجهت شركات التأمين صعوبات في تسوية المطالبات نتيجة تجميد الأصول الروسية وصعوبة التحويلات المالية، كما ارتفعت المطالبات المتعلقة بتأمين المصانع والممتلكات المتضررة من القصف. إن الأوضاع الجيوسياسية الحالية دفعت شركات إعادة التأمين إلى إعادة النظر في نماذجها التسعيرية، وإعادة تقييم مخاطرها عبر العالم، لا سيما في المناطق التي تشهد تصعيداً سياسياً أو أمنياً، وأدى الإغلاق الفعلي لمضيق هرمز في أعقاب تصاعد الصراع في الشرق الأوسط إلى اضطرابات في أسواق التأمين وإعادة التأمين، حيث امتدت آثاره لتشمل قطاعات الطاقة والعنف السياسي والطيران والائتمان التجاري والبيئة الاقتصادية الكلية الأوسع. حيث سيؤدي انقطاع إمدادات الطاقة بشكل مستمر إلى زيادة خطر تجدد الضغوط التضخمية، وارتفاع أسعار الفائدة، واحتمالية تضرر رأس مال القطاع على نطاق أوسع، وقد يؤثر هذا المزيج على القدرة التأمينية بشكل أكبر من الخسائر المؤمن عليها من السفن الفردية أو مطالبات البنية التحتية.

اكتتاب أخطار الحروب

يقوم اكتتاب أخطار الحروب على تقييم دقيق للمناطق الأكثر خطورة في العالم، وتقوم لجنة البضائع المشتركة التابعة للمنظمة الدولية للاكتتاب بإصدار نشرات دورية لتحديد مناطق الخطورة بالنسبة للأخطار البحرية. ويُمنح سعر نمطي لجميع المناطق غير المصنفة كمناطق خطرة، أما المناطق المعلنة بشدة الخطورة فعادةً ما تصبح التغطية على أساس كل رحلة على حده، أي تظل التغطية سارية بشروط وأسعار يتم تحديدها من قبل مكتبتي التأمين وتخضع الوثيقة لشرط الإلغاء خلال 7 أيام وقد تخفض إلى 48 ساعة بحسب الوضع الأمني والسياسي.



الاتحاد الأردني لشركات التأمين
Jordan Insurance Federation

استجابة السوق

على الرغم من خطورة الظروف الراهنة، الى أن سوق إعادة التأمين لا يزال يتمتع بنشاط ملحوظ، دون توقع انسحاب واسع النطاق من السوق، بل من المرجح أن تتسم الإستجابة بإعادة تسعير مُوجَّهة، وشروط أكثر صرامة.

يتوفر حالياً تأمين الحرب لتغطية المؤمن عليهم ضد مخاطر الحرب، ولا يزال متاحاً في سوق لويذر والصندوق العربي لتأمين أخطار الحرب AWRIS للسفن الراغبة في عبور مضيق هرمز. يقوم الصندوق العربي لتأمين أخطار الحرب AWRIS بنشر نشراته التسعيرية يومياً ليضع أعضائه بآخر المستجدات الخاصة بالتغطيات والتسعير.

تخضع عمليات العبور عبر مضيق هرمز لتدقيق مُشدد من شركات التأمين، مع متطلبات معلومات إضافية ولكي تتمكن الأسواق من النظر في شحنة عبر مضيق هرمز، ستحتاج إلى تقديم الحد الأدنى من المعلومات التالي:

- اسم السفينة.
- رقم (IMO).
- علم السفينة.
- المالك.
- ميناء التحميل.
- ميناء التفريغ.
- اسم الجهة المستأجرة للسفينة.
- تفاصيل الشحنة (استئجار كامل / استئجار جزئي).
- إثبات مسار الشحن (عبر الممر الملاحي المعتاد أو عبر معبر قشم).
- تأكيد ما إذا كان العبور سيتم مع تشغيل نظام التعرف الآلي أم لا.
- إثبات بوليصة الشحن.
- تأكيد ما إذا تم منح تصريح مرور آمن عبر مضيق هرمز.

من الصعب التنبؤ بالتغير في الأسعار نظراً للتطورات السريعة للوضع، ولكن يبقى التفاوض ورغبة المعيد هما الأساس.

ومنذ بداية شهر مارس/آذار 2026 وحتى وقتنا الحالي، شهدت حركة الملاحة في مضيق هرمز انخفاضاً ملحوظاً بحسب مواقع تتبع حركة السفن التي تغطي سفن الشحن، حيث بلغت إجمالي عمليات العبور 120 عملية، مع احتمال وجود عدد أكبر من السفن التي عبرت مع إيقاف تشغيل نظام التتبع عبر الأقمار الصناعية، وتعود أغلب ملكية السفن العابرة بالإيرانية، الصينية والهندية بحسب التقارير الإعلامية.

إن المخاوف المتعلقة بالسلامة والملاحة البحرية، وليس توفر التأمين، هي التي أدت إلى انخفاض حركة السفن في مضيق

هرمز، ولا يعود سبب توقف حركة السفن إلى نقص التأمين، بل إلى تقدير قادة السفن ومالكها للمخاطر التي تهدد سلامة الطاقم والسفن، واعتبارها مرتفعة للغاية.



الاتحاد الأردني لشركات التأمين
Jordan Insurance Federation

في الوقت الراهن

هناك تقلبات حادة في الأسعار مع إعادة تسعير مستمرة، ومخاطر التراكم قد تدفع شركات التأمين إلى الانسحاب، الوضع غير مستقر ويتغير بسرعة، ومن المتوقع ارتفاع أسعار التأمين في المنطقة بشكل سريع حيث أن أغلب العقود خاضعة لشرط الغاء 72 ساعة.

تعرضت عدة سفن لهجمات أثناء عبورها مضيق هرمز، وأدت هجمات أخرى إلى حالة من القلق الشديد في أسواق الشحن والتأمين البحري، كما أن التقارير الواردة عن زرع ألغام في المضيق تزيد الوضع تعقيداً وترفع مستوى المخاطر.

لذا، من المتوقع أن تصدر بعض الأسواق قريباً جولة أخرى من إشعارات الإلغاء، مع التركيز على حركة السفن في مضيق هرمز.

من المرجح أن تقلل شركات إعادة التأمين من حجم التغطية التأمينية في المعاهدات التي تغطي منطقة الشرق الأوسط، وأن تتجنب المشاركة المفرطة في البرامج ذات التركيز العالي على الطاقة، أو المعرضة لخطر الموانئ، أو التي تدعمها الدولة في البنية التحتية.

بالرغم من الإرتفاع الكبير في الأسعار، نتوقع تأثيراً سريعاً يتمثل في انخفاض كبير في حجم الشحن والأقساط، حيث سيؤدي انخفاض حركة السفن في المنطقة حتماً إلى انخفاض إجمالي حجم الأقساط لشركات التأمين.

ثانياً: قنوات تأثير الحرب على قطاع التأمين الأردني

1. ارتفاع تكاليف التأمين والشحن وإعادة التأمين

مع تهديد إغلاق مضيق هرمز وارتفاع المخاطر الأمنية، ارتفعت تكاليف الشحن بشكل كبير، كما ارتفعت أقساط تأمين مخاطر الحرب على السفن بشكل كبير بسبب الهجمات والتهديدات في الخليج، ما يزيد تكلفة إعادة التأمين على شركات التأمين .

النتيجة على الأردن:

- ارتفاع أقساط التأمين البحري.
- ارتفاع تكلفة إعادة التأمين.
- انخفاض أرباح شركات التأمين.
- زيادة المخاطر التأمينية.

2. تأثير الحرب على الاقتصاد الأردني (تأثير غير مباشر على التأمين)

الاقتصاد الأردني يعتمد على استيراد الطاقة والتجارة الخارجية، وبالتالي فإن ارتفاع أسعار النفط والشحن يؤثر على الاقتصاد، ما ينعكس على قطاع التأمين .

ارتفاع أسعار النفط يؤدي إلى:

- زيادة التضخم
- تباطؤ الاقتصاد
- انخفاض الاستثمارات
- انخفاض الطلب على التأمين



الاتحاد الأردني لشركات التأمين
Jordan Insurance Federation

3. تأثر بعض فروع التأمين بشكل مباشر

تأثرت الكثير من فروع التأمين بالأوضاع الجيوسياسية، نظراً لإعتمادها المباشر على البيئة الجغرافية والسياسية للطرق والمسارات الدولية، وفي ظل النزاعات المسلحة وتهديدات الإرهاب والقرصنة البحرية، باتت شركات التأمين تواجه تحديات متزايدة في تحديد مستويات الأخطار وتكاليف التغطية التأمينية. ففي مجال تأمينات السفر على سبيل المثال، أدت الحرب إلى إلغاء آلاف الرحلات الجوية في الشرق الأوسط أو تغيير مساراتها مما أدى إلى زيادة إلغاءات السفر، والذي انعكس سلباً على تأمينات السفر.

الدراسات الدولية تشير إلى أن أكثر فروع التأمين تأثراً بالحروب هي:

- التأمين البحري
- تأمين الطيران
- تأمين العنف السياسي
- تأمين الائتمان التجاري
- تأمين السفر

في الأردن تحديداً، أكثر الفروع تأثراً:

- التأمين البحري.
- التأمين الهندسي.
- تأمين السفر.
- تأمين الائتمان.
- التأمين الصحي (بسبب التضخم).
- التأمين على المركبات (ارتفاع أسعار قطع الغيار).

4. زيادة المخاطر السياسية والأمنية

حتى الأردن نفسه تأثر أمنياً حيث سقطت صواريخ ومسيرات في المجال الجوي الأردني خلال الحرب، ما يعني ارتفاع المخاطر السياسية في المنطقة .

وهذا يؤدي إلى:

- ارتفاع أقساط تأمين العنف السياسي.
- زيادة الطلب على تأمين المخاطر السياسية.
- ارتفاع تكلفة إعادة التأمين.
- تشدد شركات إعادة التأمين العالمية.



الاتحاد الأردني لشركات التأمين
Jordan Insurance Federation

ثالثاً: السيناريوهات المحتملة

السيناريو الأول: حرب قصيرة

التأثير:

- ارتفاع مؤقت في الأسعار.
- ارتفاع أقساط التأمين.
- تأثير محدود على القطاع
- ارتفاع مؤقت في الأسعار.

السيناريو الثاني: حرب طويلة

التأثير:

- ارتفاع كبير في إعادة التأمين.
- انخفاض الطلب على التأمين.
- خسائر في التأمين البحري والسفر.
- تباطؤ الاقتصاد.
- انخفاض أرباح شركات التأمين.

السيناريو الثالث: توسع الحرب إقليمياً

التأثير:

- ارتفاع المخاطر على الأردن.
- ارتفاع تأمين العنف السياسي.
- ارتفاع إعادة التأمين بشكل كبير.
- احتمال خروج بعض معيدي التأمين من المنطقة

رابعاً: الآثار الإيجابية المحتملة

على الرغم من كل التأثير السلبي، هناك دوماً أمل وفرص محتملة للاستمرار في تطوير القطاع ورفد الاقتصاد الوطني بالأقساط والضرائب والرسوم مثل:

1. زيادة الطلب على:
 - تأمين العنف السياسي.
 - تأمين مخاطر الحرب.
 - تأمين الائتمان.
 - التأمين الصحي.
2. ارتفاع أسعار التأمين (زيادة الإيرادات).
3. تطوير منتجات تأمينية جديدة.
4. زيادة الوعي التأميني.
5. نمو التأمين الإلكتروني.



الاتحاد الأردني لشركات التأمين
Jordan Insurance Federation

خامساً: التوصيات (Recommendations)

أ. توصيات للحكومة

1. وضع خطة إدارة مخاطر الكوارث.
2. دعم التأمين البحري والتجاري.
3. تعزيز الأمن السيبراني.

ب. توصيات لشركات التأمين

1. تطوير تأمين سلاسل التوريد.
2. زيادة الاحتياطات الفنية.
3. استخدام النماذج الاكتوارية لمخاطر الحرب.
4. تطوير وثيقة تأمين الأمن السيبراني.

ج. توصيات للبنك المركزي الأردني

1. مراقبة الملاءة المالية.
2. اختبارات الضغط. (Stress Testing)
3. مراقبة مخاطر إعادة التأمين.
4. وضع إطار لإدارة الكوارث.
5. دعم فكرة إنشاء شركة إعادة تأمين.



الاتحاد الأردني لشركات التأمين
Jordan Insurance Federation

الحرب على إيران - إرشادات حول تغطية التأمين البحري - البضائع

(أكثر الاسئلة شيوعا في مجال التأمين البحري والإجابات عليها)

سؤال رقم (1):

بسبب وضع الحرب، قام الناقل بإلغاء عقد النقل وتم تحويل البضائع إلى ميناء بديل، ما هو موقف التغطية التأمينية؟ وفقاً للشروط رقم 9 من شروط البضائع المعهدية (أ) المعروفة بـ (ICC A)، يجب تقديم إخطار فوري للمؤمن بإنهاء عقد النقل لضمان استمرارية التغطية مقابل قسط إضافي، إذا طلب المؤمن ذلك، ومع ذلك، توجد شروط خاصة - في حال اختيارها - يمكن أن تلغي المادة 9 وتوفر استمرارية للتغطية دون الحاجة لموافقة مسبقة من المؤمن.

سؤال رقم (2):

البضاعة موجودة على السفينة ولكن الرحلة طالت بسبب ظروف الحرب، هل التأمين لا يزال سارياً أم يُعتبر ملغياً؟ إذا كانت البضاعة في مسار النقل الطبيعي، تبقى التغطية قائمة عادةً. إن إطالة مدة الرحلة لا تؤدي تلقائياً إلى إنهاء التغطية التأمينية.

سؤال رقم (3):

بسبب احتجاز السفينة في منطقة حرب، من المرجح أن تتلف البضائع القابلة للتلف الموجودة على متنها. هل سيتم دفع التعويض عن هذه الخسارة؟ لا تغطي البوليصا أي تأخير، بما في ذلك الخسارة أو الضرر الناتج عنه، حتى لو كان التأخير ناتجاً عن خطر مؤمن عليه، فلا توجد تغطية بموجب البوليصا لهذه الحالة.

سؤال رقم (4):

نتيجة للحرب، تضررت السفينة مع البضائع. هل أنا محمي من هذه الخسارة؟ يتم تغطية خسائر البضائع بموجب "الشروط المعهدية للتأمين على الحرب (بضائع)" أو ما يعرف بـ (IWCC). يُلحق هذا الشرط عادةً بجميع بوالص التأمين البحري للبضائع بشكل اختياري أي مقابل دفع قسط إضافي. لكن التغطية ستكون خاضعة لمناطق الاستثناء التي يعلنها المؤمنون من وقت لآخر، وهي عادةً ما تكون مناطق صراع نشطة أو مناطق عالية المخاطر (HRA).



الاتحاد الأردني لشركات التأمين
Jordan Insurance Federation

سؤال رقم (5):

أرسل المؤمن إشعاراً بإلغاء تغطية مخاطر الحرب. ما هو وضع التغطية لبضاعتي التي هي قيد النقل بالفعل؟ تعتمد التغطية للبضائع قيد النقل على موقع البضاعة الحالي. التغطية بموجب شروط الحرب (IWCC) تكون على أساس "من الميناء إلى الميناء". إذا كانت البضاعة قد حُمِلت بالفعل على السفينة، تستمر التغطية حتى تفرغها في ميناء الوصول أو انتهاء مدة 15 يوماً، أيهما يحدث أولاً.

سؤال رقم (6):

ماذا يحدث للبضائع التي لم تُحمَل بعد وهي في انتظار التحميل، أو البضائع التي لم يتم شحنها بعد؟ يجب إعادة التفاوض مع المؤمنين بشأن تغطية مخاطر الحرب (IWCC) لهذه البضائع. أما التغطية بموجب (ICCA) فتظل قائمة ما لم يتوقف المؤمنون عن تغطية جميع عمليات النقل إلى الدول المتضررة بسبب زيادة المخاطر السياسية.

سؤال رقم (7):

بسبب التأخير وإعادة توجيه البضائع، تكبدت رسوم شحن ومصاريف أخرى. هل هذه المصاريف مغطاة بموجب البوليصة؟

يتم تغطية مصاريف إعادة التوجيه عند وقوع خطر مؤمن عليه بموجب (ICC A). وبما أن الحرب مستثناة من (ICC A)، فلن يتم دفع مصاريف إعادة التوجيه. كذلك، لا يتم تغطية هذه المصاريف بموجب شروط الحرب (IWCC). وبالتالي، فإن مصاريف إعادة التوجيه غير قابلة للدفع بموجب (ICC A) أو (IWCC). ومع ذلك، فإن "شروط مصاريف إعادة التوجيه الخاص" (Special Forwarding Charges Clause) عند إلحاقه بالبوليصة، ينص على دفع هذه المصاريف حتى في حالة عدم وقوع خطر مؤمن عليه.