

العربي الرائد

AL - RAEED AL - ARABI

مجلة فصلية تعنى بشؤون التأمين وإعادة التأمين
تصدرها شركة الأتحاد العربي لإعادة التأمين - دمشق

العدد الخامس والستون - السنة السادسة عشرة - الربع الرابع - ١٩٩٩

تأمين السيارات

بين إلزامية التأمين وإلزامية الأسعار

التأمين الإلزامي على السيارات

المفهوم العام وواقع الحال

تغيرات المناخ ومسؤولية التأمين

التأمين والعوارية العامة



تضئ مجلة «الرائد العربي» بصورة رئيسية بشؤون التأمين وإعادة التأمين، وما يتصل بها، كما قد تتناول قضايا التنمية والاقتصاد والشؤون النقدية في الوطن العربي.

المشرف العام

رئيس مجلس الإدارة عسان بارودي

رئيس التحرير

عبد اللطيف عبود

السنة السادسة عشرة
العدد الخامس والستون

الربع الرابع - ١٩٩٩

الاشتراكات:

يحدد بدل الاشتراك بنسخة واحدة لمدة عام كما يلي:

أ - في الجمهورية العربية السورية: ٣٠٠ ل.س
ب - في الخارج: ٣٠ دولاراً أمريكياً

— (تمن النسخة في سوريا خمسون ليرة سورية) —

الإعلان في مجلة الدائد العربي

يسر مجلة الدائد العربي أن تعلن عن قبولها نشر إعلانات تجارية على صفحاتها وتشمل هذه الإعلانات بشكل أساسي مايلي:

- ١ - إعلانات عن شركات التأمين وإعادة التأمين العربية والأجنبية .
- ٢ - إعلانات عن شركات الوساطة التأمينية وبيوتات الاستثمار .
- ٣ - إعلانات عن المصارف العربية وطاقات الائتمان .
- ٤ - إعلانات عن الحاسب الآلي «الكمبيوتر» والبرامج الخاصة به .
- ٥ - إعلانات عن شركات الطيران والخطوط الجوية .
- ٥ - نشر إعلانات لا تتعلق بالأنشطة أعلاه بعم الاتفاق عليها بشكل خاص .

الأسعار :

أولاً : للإعلانات الواردة من خارج الجمهورية العربية السورية :

صفحة داخلية أسود وأبيض	٣٠٠ دولار أمريكي .
نصف صفحة داخلية أسود وأبيض	١٣٥ دولار أمريكياً .
غلاف داخلي ملون	٦٠٠ دولار أمريكي .

ثانياً : للإعلانات من داخل الجمهورية العربية السورية :

صفحة داخلية أسود وأبيض	١٠٠٠٠ ليرة سورية
نصف صفحة داخلية أسود وأبيض	٧٥٠٠ ليرة سورية
غلاف داخلي ملون	٣٠٠٠٠ ليرة سورية

في حال الإعلان لأكثر من مرتين متتاليتين يمكن منح تخفيضات يتفق بشأنها مع هيئة التحرير .

محتوى العدد

الصفحة	الكاتب/ المترجم	الموضوع
٥	عبد اللطيف عبود	• تأمين السيارات "بين الرامية التامين وإلزامية الأسعار"
٢١	مصباح كمال	• مقترحات لدراسة آثار السيارة وتأمين المسؤولية المدنية
٣٥	روحي الترهني	• التامين الإلزامي على السيارات "المفهوم العام وواقع الحال"
٤٦	زياد مطيط	• تجربة السوق السوري في التامين الإلزامي على السيارات.....
٥٢	يوسف جناد	• تغيرات المناخ ومسؤولية التامين.....
٦١	فتحي السنوس بالة	• التامين والعوارية العامة.....
٨٥	زياد عزيبة	• اتفاقية حماية حقوق الملكية الفكرية وانعكاساتها على الاقتصادات العربية.....

دعوة

إلى الكتاب والباحثين في شؤون التأمين وإعادة التأمين

ترحب مجلة "الرائد العربي" بإسهامات الاخوة والأخوات من العاملين في أسواق التأمين العربية المختلفة، الذين يدفعهم حرصهم على تحسين الوعي التأميني ونشر الثقافة التأمينية بين العاملين في هذه الأسواق، ولكل من يعنيه الأمر، أن تحببهم علماً بأنه ميسرها استقبال هذه المساهمات ونشرها على صفحات المجلة.

في إطار مايلي:

- ١ - أن تعالج بعض قضايا التأمين بأسلوب علمي ودقيق.
- ٢ - أن تعالج بعض القضايا الاقتصادية العربية الراهنة وقضايا التنمية الراهنة على مستوى الوطن العربي.
- ٣ - تركز المجلة على توثيق مايرد فيها بالإشارة الواضحة لمصدره كلما اقتضى الأمر ذلك.
- ٤ - سوف يكون معيار النشر الموضوعية والجدة.
- ٥ - يفضل أن تكون المساهمة مطبوعة، نحاشياً لاحتمال الأخطاء وإذا لم تيسر ذلك فأن تكتب على وجه واحد من الورقة وبخط واضح.
- ٦ - أن لا يتجاوز حجم المساهمة أو الدراسة ١٠ - ١٢ صفحة من القطع الكبير على الآلة الكاتبة.
- ٧ - ترحب المجلة بتقارير تغطي السنوات والمؤتمرات ومراجعات الكتب الحديثة المتعلقة بصناعة التأمين والقضايا الاقتصادية عموماً.
- ٨ - في الوقت الذي تقدر فيه المجلة بالغ التقدير ما يصلها من إسهامات فإنها ستدفع مكافأة مالية عما تقبله للنشر فيها، وتعتبر أن القيمة المعنوية للمساهمة أعلى بكثير من أية مكافأة.

تأمين السيارات

«بين إلزامية التأمين وإلزامية الأسعار»

عبد اللطيف عبود

مقدمة

يحتل موضوع تأمين السيارات في العالم العربي، وكثير من الدول الأخرى، باهتمام بالغ يفوق ما تحتل به فروع التأمين الأخرى. وهذا الاهتمام الزائد ليس بسبب حصيلة الأقساط التي يحققها هذا الفرع - فحسب - على الرغم من أنها تشكل نسبة هامة جداً من حصيلة أقساط التأمين الإجمالية في الوطن العربي - بل وأيضاً بسبب ما ينتج عن حوادث السيارات وما تتركه من آثار على أفراد المجتمع مختلف فئاته، فليس ثمة مواطن غير معني بهذه الحوادث، أو أنه بمنأى عن آثارها، وتبعاً لذلك فهو يتأثر وبشكل مباشر بالدور الذي يلعبه التأمين فيها، حيث قضايا تأمين السيارات معقدة ومتداخلة تتشابه فيها جملة من المصالح، التي قد تناقض في بعض مظاهرها، بدءاً من مصالح مالكي السيارات وسائقها ومشغليها وكذلك ضحايا الحوادث وذويهم - وجميع أفراد المجتمع هم ضحايا محتملون لهذه الحوادث - وكذلك مصالح المؤمن (شركة التأمين) ومعيد التأمين أيضاً.

في الأصل ورقة معدة لتقديم في الندوة الخاصة بتأمين السيارات (ندوة التأمين الإجباري للسيارات، مشاكل الحاضر - وآفاق المستقبل) التي عقدتها شركة ليبيا للتأمين في شهر أكتوبر / تشرين أول ١٩٩٩ في مدينة بنغازي بالجماهيرية الليبية، وقد حالت ظروف خاصة دون تقديمها في الندوة المذكورة.

وبطبيعة الحال فإن الوطن العربي لا ينفرد بهذه المواجهة، فتمه مصادر تشير إلى أن عدد الضحايا التي تخلفها حوادث الطرق في العالم ربما يفوق عدداً ضحايا الحروب والكوارث الطبيعية حيث يقدر أن يبلغ هذا العدد ما يقرب من ٣٠٠,٠٠٠ حالة وفاة و ٥ ملايين إصابة جسدية في العام الواحد ناهيك عما يترتب على هذه الأرقام الهائلة من خسائر مادية واقتصادية وما تخلفه من آثار اجتماعية وإنسانية. وقد أوردت جريدة الحياة اللندنية في دراسة حديثة، نشرتها خلال الصيف المنصرم، عن حوادث السيارات في المملكة العربية السعودية أن عدد هذه الحوادث يصل إلى ٤٢١ حادثة يومياً تؤدي بحياة عشرة أشخاص كما تصيب ٧٧ آخرين بإصابات جسدية.

وفي إطار هذا الواقع المؤسف وأمام التعدد والتشابك في المصالح تبرز دوماً إشكاليات تأمين السيارات، من حيث نوع الضمان الذي يقدمه؟؟؟ ومدى كفاءته؟؟؟ والدور الذي يلعبه سلباً أم إيجاباً في حوادث الطرق زيادة أو نقصاً؟؟؟ وهذا بدوره يؤدي بالتالي إلى طرح مجموعة من التساؤلات حول ما مدى ملاءمة التعويضات التي تدفعها شركات التأمين، أو ما تُلزم بدفعه قضائياً للجهات المتضررة، وفقاً لأحكام القوانين النافذة، ومدى كفاية قسط التأمين على مواجهة هذه التعويضات، في إطار مفاهيم حماية المجتمع والاعتبارات السياسية العامة التي قد تحاول أن لا تزيد أعباء المواطن المالية، ثم كيف تتعامل الجهات القضائية فيما تفرزه حوادث السيارات من أضرار جسدية أو مادية؟؟؟ وكذلك مدى وطريقة استحابة الجهات الوصائية للتعامل مع مقتضيات ذلك، وما يؤدي إليه من قضايا ومسائل لا تقف آثارها عند مجرد إشكالية عابرة بل تعداه لتضع شركة التأمين في موقف يمكن أن يكون حرجاً جدياً على صعيد النتائج العامة للشركة، ناهيك عن نتائج فرع تأمين السيارات بذاته. وبديهي أن حجم هذه المسألة ومدى إلحاحها يختلف بين بلد وآخر في الوطن العربي إلا أنه ثمة قواسم مشتركة عديدة تبرر الحديث بصفة هامة عن أسواق التأمين العربية، خاصة عندما يُحصر نقاش المسألة

تأمين السيارات ————— الرائد العربي
 بالتأمين الإلزامي للسيارات الذي يعطي بصورة عامة أضرار الغير التي يسببها استعمال المركبة سواء منها الأضرار الجسدية أو الأضرار المادية.

تأمين السيارات في الوطن العربي:

قد لا يكون مؤشراً مريحاً - من الوجهة التأمينية - أن تشكل أقساط تأمين السيارات ما يزيد عن ٣٦ بالمئة من أقساط التأمينات العامة الإجمالية في المنطقة العربية، وقد يزداد هذا المؤشر قناعة عندما تتجاوز هذه النسبة في بعض أسواق التأمين العربية الـ ٥٠ بالمئة من جملة هذه الأقساط فيما لا تشكل تأمينات الحياة إلا ثلاثة عشر بالمئة من الأقساط الإجمالية للتأمين في المنطقة العربية كما يوضحه الجدول (رقم ١) أدناه.

الجدول رقم (١)

تأمين السيارات في الوطن العربي *
 قياساً للتأمينات العامة
 (١٩٩٧)

المبالغ «مليون دولار»

النسبة المئوية %	التأمينات العامة (عدد الحياة)	السيارات	اسم البلد*
٥٥,٩٦	١٠٩	٦١	الأردن
٣٦,٣٠	٥٦٢	٢٠٤	الإمارات العربية
٤٣,٧٥	٩٦	٤٢	البحرين
٣٩,١٠	٢٩٧	١١٦	تونس
٣٩,٢٢	٢٥٧,٥	١٠١	الجزائر

تمة الجدول رقم (٩)

٤٢,٠٠	٧٣٦	١٧٧	السعودية
٣٣,٣	٣٠	١٠	السودان
٥٣,٠٠	٣٣٢	١٧٦	سوريا
٥٣,٠٠	١١٣	٦٠	عُمان
٢٨,٤	١٥٥	٤٤	قطر
٣٢,٩٥	١٧٦	٥٨	الكويت
١٨,٨٢	٣٤٠	٦٤	لبنان
٢٦,٦٠	٢١١	٥٥	ليبيا
٣٠,١٩	٤٢٤	١٢٨	مصر
٤٩,٧٥	٦٦٥	٣٣١	المغرب
٥٠	٨	٤	موريتانيا
٣١,٢٥	١٦	٥	اليمن
٣٦,١٣	٤٥٢٧,٥	١٦٣٦	المجموع

— لا تتضمن قائمة الدول العربية الجمهورية العراقية والصومال بسبب عدم توفر أرقامها من المصدر.

— المصدر: الدراسة الملحقه بالتقرير السنوي للمجموعة العربية للتأمين من عام ١٩٩٨.

— لا تشمل هذه الأرقام شركات التأمين الأجنبية العاملة في بعض الأسواق العربية.

تأمين السيارات - المرائد العربي

وتشكل أقساط التأمين الإلزامي للسيارات نسبة متباينة من هذه الأقساط وتختلف هذه النسبة اختلافاً كبيراً بين بلد وآخر كما يظهره الجدول التالي (رقم ٢)، الذي يقارن بين ثلاثة أسواق عربية، وهي تقدم صورة لا تبتعد من أن تكون الشكل العام لهذه الظاهرة.

الجدول رقم ٢
مقارنة بين أقساط التأمين الإلزامي للسيارات*
وأقساط التأمين التكميلي (الشامل)
في بعض الدول العربية
(مليون بالعملة المحلية)

البلد	أقساط المسؤولية المدنية	أقساط التكميلي	نسبة الإلزامي التكميلي
دولة الكويت	٩٦٢٩	٨٧٧١	١٠٩,٧٨
جمهورية مصر العربية	١٠٤٥٣٥	٣٥٥٥٩٢	٢٩,٤٠
المملكة المغربية	٣١٢٧,٧٩	٢٨١,٢١	١١١٢,٢٦

ومن الجدير بالملاحظة أن نحو فرع تأمين السيارات في الوطن العربي يتحقق بنسبة تزيد وبشكل واضح عن نحو أي فرع من الفروع التأمينية الأخرى ويعكس ذلك بطبيعة الحال ازدياد عدد السيارات في كل بلد تبعاً لظروفها الاقتصادية

* بيانات خاصة مصدرها هيئات الرقابة والإشراف على أسواق التأمين المعنية في البلدان المذكورة، ونعتم هذه المناسبة لتوجه بالشكر الجزيل للأخوة والزملاء الذين تفضلوا بالرد على استفسارنا عن هذه الأرقام.

الرائد العربي ————— تأمين السيارات
والاجتماعية، وما تمثله السيارة من حاجة قد تكون أساسية وقد تكون في أحوال
أخرى ترفية كما يمكن استنتاجه من الجدول رقم ٣ أدناه. والجدير بالذكر أن
هذه الأرقام عائدة لعام ١٩٩٧ ويمكن الافتراض بدرجة كبيرة من الثقة أن عدد
السيارات قد زاد بالنسبة لعدد المواطنين عما يظهره هذا الجدول.

الجدول رقم ٣

عدد السيارات ونسبتها لعدد السكان في بعض الدول العربية

١٩٩٧

الدول	عدد السكان	عدد السيارات	عدد المواطنين لكل سيارة
الأردن	٥,٨	٣٦٢٨١١	١٦
اليمن	١٦,٥	٧٥٠٠٠٠	٢٢
الإمارات	٢,٦	٤٦٨٤٤٠	٥,٥
الكويت	١,٨	٦٥٤٦٦٧	٢,٧٥
السعودية	١٩,٥	٢١٥٢٠٤٩	٩,٠٥
لبنان	٣,١	١٤٠٠٠٠٠	٢,٢١

وتشكل زيادة عدد السيارات السبب الأبرز في تحقيق فرع تأمين السيارات نسبة
تطور سنوية تزيد بصورة واضحة مما يحققه أي فرع من الفروع التأمينية الأخرى
بل إن مقارنة بين عامي ٩٦ و ٩٧ تظهر أن الفرق جوهري وكبير في هذا المجال
ففي حين حققت فروع التأمينات العامة معدل نمو قدره اثنين بالمئة فقط بين
العامين المذكورين فإن فرع تأمين السيارات قد حقق نسبة نمو قدرها ١٥ بالمئة،
ولابد في هذا المجال من ضرورة الإشارة إلى تأثير نسبة التضخم السنوية على هذه
الزيادة بالنسبة لكلا النسبتين (الجدول رقم ٤). ويعتقد أن تواصل ازدياد عدد

تأمين السيارات ————— الرائد العربي

السيارات في جميع البلدان العربية - وخاصة تلك التي كان فيها استيراد السيارات مقيداً جزئياً أو كلياً- سيؤدي إلى الحفاظ على معدل نمو مرتفع في فرع تأمين السيارات يزيد كثيراً عن معدلات النمو التي تحققها باقي الفروع التأمينية.

الجدول رقم (٤)

مقارنة بين عامي ٩٦ و ٩٧

نمو الأقساط السنوية لفرع تأمين السيارات

ونمو الأقساط للفروع التأمينية الأخرى في البلدان العربية

اسم البلد	معدل نمو أقساط التأمينات العامة ٩٦/٩٧	معدل نمو أقساط السيارات
الأردن	٣	١,٠٧
الإمارات العربية	١-	١,١٣-
تونس	٥-	١٠,٢٧
الجزائر	٢-	٢,٠٣
السعودية	٢	٢٣,٩٤
السودان	١٠	٥٤,٤٨
سوريا	١٥	٤٠,٠٠
عمان	٥	٦,٧٩
قطر	١١	٢١,٢٨
الكويت	٣	١٣,٩٥
لبنان	١٨	١٦,١
ليبيا	٢-	٨,٢٠
مصر	١	١٠,٨٣

المغرب	١-	٤,٥٧
موريتانيا	١٤	١٦
اليمن	٤٨-	٣٦,٤٣
المعدل العام	٢	١٥

من جهة أخرى، فإن احتفاظ شركات التأمين العربية من تأمين السيارات، قبل إجراء أية إعادة تأمين، يفوق بالتأكيد في نسبه معدل الاحتفاظ في أي فرع من الفروع التأمينية الأخرى، إذ أن الشكل العام لإعادة تأمين محافظ السيارات هو تغطيات زيادة الخسارة لحالات التراكم، وربما في عدد محدود جداً من الحالات ولظروف خاصة قد يكون الأمر خلاف ذلك، وهكذا فإن ميزانية شركة التأمين تتحمل في مثل هذه الحالة الأثر الأكبر لنتائج تأمين السيارات دون أن يكون ثمة مشاركة حقيقية من قبل معيد التأمين، وذكر النتائج يدفعنا للملامسة نقطة محورية وهامة حيث نتائج السيارات في الأسواق العربية لا تبدو مشجعة أو إيجابية بصورة عامة، ومع وجود تباين بين سوق وأخرى وبين شركة وشركة فإن الصورة العامة تبدو وكأن نتائج تأمين السيارات عبء على النتائج العامة للعديد من الشركات في مختلف أسواق التأمين العربية حيث تؤدي الخسائر المتحققة من جراء تأمين السيارات بجزء هام من الأرباح التي قد تحققها فروع تأمينية أخرى.

بعض أسواق التأمين العربية نجحت في معالجة مسألة النتائج السلبية بزيادة قسط التأمين المطلوب ورفعها إلى الحد الذي يلائم الزيادة المتحققة في معدل التعويضات كما تراها، حيث لم تشكل السلطات الإشرافية عائقاً يحول دون ذلك، وبعضها خفض مستوى المسؤولية المدنية وفق رؤية قانونية خاصة. بينما وجدت أسواق أخرى نفسها في معركة متواصلة مع الجهات الوصائية التي تشيبت بموقفها الخاص معارضة أية زيادة في قسط التأمين، وهكذا وجدت هذه الأسواق نفسها ملزمة بالاحتفاظ على مستزى الأقساط بغض النظر عن نسبة

التعويضات المرتفعة التي تكبدها، ودون مراعاة العوامل والوقائع المستحقة التي تؤثر في زيادة معدل التعويضات؛ وحيث تتعدد شركات التأمين في سوق واحده فإن المنافسة بينها على تخفيض الأسعار تبقى احتمالاً قائماً حتى في فرع السيارات ولكن الواقع السلبى فرض على الكثير من هذه الأسواق أن تعامل مع هذا الموضوع بشكل متوازن وأن تسعى لإقناع الجهات الوصائية بقبول تعديلات تعتقد أنها قد تؤثر بشكل إيجابى، ولكن حالات النجاح ليست كثيرة بأي حال.

هل ثمة حلول؟؟؟

أمام هذا الواقع يتكرر السؤال المطروح دائماً وهو البحث عن حل أو صيغة تضمن تصحيح الوضع غير الطبيعى الذي تشهده بعض أسواق التأمين العربية جراء ما يفرزه تأمين السيارات من إشكالات ومشاكل، وعلمنا أن نشير هنا إلى مثل هذا الواقع ليس حصراً في الدول العربية، بل هناك دول أخرى كثيرة تشهد أسواق تأمين السيارات فيها خسائر كبيرة كبريطانيا وفرنسا وإيطاليا وغيرها... وإذ نحصر هذا الموضوع في تناول الظاهرة على مستوى الوطن العربي فإننا نشهد واقعاً متداخلاً بين أكثر من جهة وجهة، وهذا التداخل يفرض أن تكون محاولة الإجابة على سؤالنا الأساسى ملامسة للدور الذي يمكن أن تمارسه الجهات ذات العلاقة المباشرة بالموضوع، ولكن بصورة خاصة شركة التأمين، وجهات الوصاية والإشراف، والمحاكم المختصة، والسلطات الإدارية ذات العلاقة. مع التأكيد على أن النجاح في تلمس أي حل يقتضى أن تتكامل جهود هذه الجهات مع بعضها كل في حدود اختصاصه وفي إطار تفهم هذه المشكلة وتجسيد الرغبة في الإسهام بوضع بعض الحلول اللطيفة لها. إذ من الصعوبة بمكان أن نحلم بوضع حل أمثل في إطار ظروفنا المحيطة.

دور شركة التأمين:

انطلاقاً من حقيقة أن شركة التأمين - وبغض النظر عن الشكل القانوني الذي تتبلور فيه أو عن شخصية المساهمين والشركاء و صفتهم سواء كانوا يمثلون القطاع العام أو الخاص أو المشترك، وسواءً كانت في سوق تتعدد فيه الشركات المماثلة أو تنفرد وحدها في السوق - مشروع تجاري يهدف إلى تحقيق الربح، وتحقيق هذا الهدف العام من الزاوية الاكتتابية يفرض أن تتصف أسعار التأمين بالعدل والواقعية وأن تكون هذه الأسعار مبنية على الخبرة الحقيقية التي تعكسها نتائج السوق بحيث تكون كافية لدفع جميع المطالبات مع فائض بسيط «ثمة بعض الدول التي تشترط أن لا يزيد هذا الفائض عن ٣ إلى ٤ بالمائة» والقضبة بهذه الصورة تبدو بسيطة وميسرة، ولكن شركة التأمين وهي معنية تماماً، وبالدرجة الأولى، بصحة وصدق أدائها من جهة وكفاية قسط التأمين الذي تتقاضاه من جهة أخرى، عليها في سعيها لبلوغ ذلك أن تمنح اهتمامها الكامل لعدد من النقاط المؤثرة والبالغة الأهمية، مما يقع بصورة رئيسية في نطاق عملها أو ممارستها اليومية وأهمها:

١- الرقابة الفاعلة: إن ظهور نتائج سلبية لفرع تأمين السيارات في سنة أو عدد من السنوات لا تقدم كمسلمة تقتضي التعامل معها أو علاجها من محاولة رفع الأسعار فحسب، إذ أن زيادة التعويضات ربما تنشأ جزئياً على الأقل عن عيب إداري في مستوى أو أكثر من مستويات العمل في الشركة، ولذلك على إدارة الشركة تفحص وجود هذا الاحتمال كخطوة أولى، والعمل على إزالته أو استبعاده قبل التوجه إلى تقرير حجم المشكلة وسبل معالجتها، أو محاولة إثارة عيب في نصوص القوانين تارة أو غلو من القضاء تارة أخرى أو ثبات للأسعار لا يستجيب لحقيقة النتائج وموضريتها، رغم أن هذه الشكاوى قد لا تنقصها عناصر الصحة أو المصداقية كثيراً ولكن قبل الانطلاق للتعامل معها على الشركة

تأمين السيارات ————— الراحل العربي

أو سوق التأمين أن تستبعد ما قد يشوب عملها من أخطاء أو ممارسات سلبية تضمن صحة الأداء وشفافيته.

٢- العمل الإحصائي: القاعدة الأساسية التي يمكن الاعتماد عليها لتقرير مدى كفاية الأقساط في فرع رئيسي أو ثانوي أو فصيلة من الأعمال هي ما تظهره نتائج هذه الأعمال من محاسن وأرباح قبالاً لما حققته من أقساط صافية، وكلما كان العمل الإحصائي مفصلاً وواضحاً كلما أمكن الوثوق وبدرجة كبيرة بدقة المعطيات التي تقدمها الإحصائية، ففي تأمين المسؤولية المدنية لفرع تأمين السيارات مثلاً قد يكون من المفيد أن يتم فحص التعويضات وفرزها على أساس الإصابات الجسدية والأضرار المادية كل على حدة وهذا يقدم فكرة أكثر دقة إذ قد تنهم المسؤولية غير المحدودة بالنسبة للأضرار الجسدية بأنها المسؤولة عن ارتفاع حجم المطالبات كونها غير محدودة، نظرياً، بينما قد يشير الواقع الإحصائي إلى عكس ذلك، ولعلها مفارقة طريفة أن تصل تكلفة إصلاح باب لسيارة حديثة ما يقرب من ١٠٠٠٠ دولار أميركي دون أن تثير أية مسألة، بينما قد يثير هذا المبلغ زوبعة إذا منح لإصابة جسدية (!!!).

٣- التنظيم الصحيح لقسم التعويضات: إن النجاح في تحقيق سيطرة فاعله على هذا القسم يتيح لشركة التأمين الفحص الدقيق للحوادث التي تقوم بالتعويض عنها ومتابعة سجل المركبة والسائق على حد سواء، ويجب أن يحتوي ملف الحادث إشارة دقيقة وكافية إلى مستوى الإهمال واللامبالاة اللتين أسهمتا أو سببتا وقوع الحادث ويمكن من أجل ذلك التمعن في تقرير الخبرة الذي ينظمه فنيو الشركة أو الخبراء المستقلون، واستقراء التحقيقات الأولى لدراسة حيثيات الحاكم القضائي - وهذه الأخيرة قد تطول حتى أنه يمكن القول بصعوبة الاستفادة منها في هذا المجال- وفي ضوء هذا الفحص تقرر زيادة القسط الذي يطلب من المؤمن له عند التجديد وإذا كانت زيادة القسط بحالات إفرادية عرطة

ببعض الصعوبة التي تعيق تحقيقها فإن الشركة يمكنها أن تعتمد إلى وضع اشتراطات مختلفة ومؤثرة كأن تفرض سسة تحمل متصاعدة من كل حادث مبنية على أساس حجم الحادث وتكراره، وحيث تتعدد شركات التأمين في سوق واحدة فإن انتقال المؤمن له من شركة لأخرى قد يكون سبيلاً للتخلص من هذه الإجراءات، ولكن افتراض حد من التعاون المرغوب بين شركات السوق الواحد ربما يحد من أهمية خياره هذا.

٤- العمل على نشر الوعي المروري... فنجاح شركة التأمين أو سوق

التأمين في تعميق هذا الوعي ينعكس بصورة إيجابية على الإقلال من حوادث المرور ولتمة طرق متعددة يمكن اتباعها في هذا المجال سواء على صعيد الأفراد والمواطنين أو إجراء ندوات ومحاضرات والكتابة في وسائل الإعلام المختلفة أو إصدار نشرات عن الوعي المروري وتأسيس جمعيات أو هيئات تعنى بالوقاية من حوادث الطرق وربما تسعى الجهات التأمينية لإدخال مادة المرور في إحدى المقررات الدراسية في مراحل الدراسة المختلفة.

سلطات الإشراف..

يفترض أن الجهة الحكومية المشرفة على شركة التأمين، وبالتالي على سوق التأمين بأكمله، قادرة على لعب دور هام في ضبط السوق ومعالجة ظواهره المتفاقمة، وتعاملها في ذلك يجب أن ينطلق من فهم حقيقي لطبيعة العمل التأميني واستيعاباً موضوعياً لمقتضياته إذ ليس معقولاً أو ممكناً أن يطلب من شركة تأمين الاستقرار في قبول تفاقم الخسارة في أي فرع من الفروع التأمينية على أنه أمر واقع يجب التعايش معه، وكذلك ليس معقولاً أو مقبولاً، وبنفس الدرجة، أن تطلق يد شركة التأمين في تحديد أسعارها وشروط وثائقها دون معايير أو حدود، فتذمر شركة التأمين من ارتفاع معدل التعويضات ليس كافياً لإحداث التعديلات

التي تراها ضرورية على الأسعار إذ لا بد للجهة الوضائية التي تملك حق الموافقة أو التبري لمثل هذه التعديلات من أن تملك الإمكانيات والوسائل التي تجعلها متيقنة من عدم كفاية سعر التأمين في فرع معين، وفي تأمين السيارات (التأمين الإلزامي على وجه خاص) قد يقتضي الأمر مزيداً من الحرص حتى لا يبدو وكأنه يأخذ شكل ضريبة جديدة وهو ما تسعى إلى تحاشيه الجهات الحكومية.

وإذا كانت جهة الإشراف قادرة من خلال المعطيات الحقيقية التي يمكنها الوصول إليها على حساب السعر الفني للتأمين (حد الأقساط الذي يكفي فقط لمواجهة التعويضات) فإنها تكون قادرة حينها على مواجهة شركة أو شركات التأمين من جهة، والمرجعة التي تملك حق إقرار تعديل الأسعار من جهة أخرى، على أرضية من المنطق والعدالة مما يؤدي إلى تحديد السعر المقبول.

الجهات القضائية:

رغم ما يتوجب الاحساس به من احترام ومهابة للجسم القضائي - خاصة بالنسبة لمن هم خارج هذا النطاق - فإنه يمكن القول وبثقة كبيرة أن دور المحاكم، بمختلف درجاتها، قد يكون عاملاً مؤثراً في الحد من حوادث الطرق، ومع تجاوز ما يتكرر من شكاوى مرة بنحي فيها باللائمة على تساهل المحاكم باتجاهين أولها زيادة مبالغ التعويض التي تقررها في حالة الإصابة الجسدية المؤدية إلى الوفاة، بشكل رئيسي، أو إلى تعطل دائم أو مؤقت جزئي أو كلي، والثاني وهو التراخي واستخدام الأسباب المخففة فيما تصدره المحاكم من أحكام عقوبات على مرتكبي الحوادث من السائقين.

وفي الاتجاه الأول، أي التعويض عن الأضرار الجسدية، فإن عدداً قليلاً فقط من قوانين التأمين الإلزامي على السيارات في البلدان العربية جعلت هذه المسؤولية محدودة بينما ينص العدد الأكبر من هذه القوانين على مسؤولية مادية غير محدودة، والحالة الأخيرة هذه فتحت المجال لولادة إشكالية هامة حيث ترك الأمر

- نظرياً على الأقل - لاحتتمال ارتفاع المبالغ التي قد تحكم بها المحاكم ذات الاختصاص تعويضاً عن الوفاة أو الضرر الجسدي وما يسببه من حالات عجز جزئية أو كلية دائمة أو مؤقتة، وفي الوقت الذي لا يمكن لأحد فيه أن يناقش فكرة أن حياة الإنسان لا تقدر بمبلغ محدود من المال، إلا أن تبني هذا المفهوم العام في المحاكم وإطلاقه قد يؤدي باستمرار إلى وتيرة متصاعدة يتزايد معها مبلغ التعويض قضية بعد أخرى، وحتى في حالة سوق تأمينية يسهل فيها تحريك أسعار التأمين - إن وجدت - بما تفرضه حدود الأحكام القضائية عندما تنحو نحو الازدياد المطرد، فإنه يصعب اللحاق بهذا التصاعد، وبالتالي فإن العجز الذي يشهده التأمين الإلزامي (الأضرار الجسدية) سيتأثر بعوامل الشد المضاعف باتجاهين متعاكسين زيادة مبالغ التعويضات وتجميد الأسعار مما يزيد الضغط على شركة التأمين ويحد من فرصتها على تحقيق التوازن المطلوب - على الأقل - بين حجم التعويضات وحجم الأقساط.

وإذا كان القاضي ملزماً بتطبيق النص القانوني على ما يرد عليه فإن هذا الإلزام لا يفترض بالضرورة عدم مراعاة روح النص أو قصد المشرع وهو في هذه الحالة، كما نعتقد، تقدير تعويض متناسب مع مأساة الفقد من الناحية المادية ومع التأكيد على أن القاضي الذي أنيطت به مسؤولية تحديد هذا التعويض هو الأقدر على فعل ذلك، ولكن من المفيد أن يعتمد في تقديره على اعتبارات تركز بصورة رئيسية على استقرار وتقييم المردود المادي المفترض لضحية الحادث ضمن الظروف المعيشية والاقتصادية ومستوى الدخل الفردية مع عدم إعمال عوامل التطور والمتغيرات المرتبة. وفي هذا الإطار من الموضوعية يمكن تحديد تعويض منطقي دون الولوج في المبالغة باستخدام لا محدودية التعويض التي ربما تعكس آثاراً ضارة ليس على شركة التأمين فحسب، بل وعلى جمهور المؤمن لهم أيضاً بتحمل زيادات أسعار التأمين التي لا مناص منها في نهاية الأمر، وفي بعض الأسواق قد تمتنع شركات التأمين عن ممارسة هذا النوع من التأمين أو تمارس

تأمين السيارات - سياسة انتقائية جداً تخافياً لما ينتظرها من احتمالات كبيرة لتسبب تسدود خاسرة سلفاً.

ولا يقف دور الجهات القضائية عند حد عقلنة التعويضات التي تسأمر بها بل يمكن أن يتعدى ذلك إلى دور يقلل من حوادث الطرق وربما يخفف من مآسيها، وفي هذا الإطار يمكن الإشارة إلى بعض النقاط الهامة:

١- عدم الإفراط في منح الأسباب التخفيفية لعقوبة الخيق العام الناشئة عن المسؤولية الجزائية لمرتكب الحادث فتصور هذه العقوبة والتيقن من جديتها وأثرها يشكل رادعاً قوياً لمرتكبي حوادث الطرق خاصة عندما يكون عنصر الرعاية والطيش واللامبالاة جلياً.

٢- عدم إطالة أمد التقاضي بحيث تصبح أكثر هذه الأفعال مشمولة بقوانين العفو المتعاقبة حتى تعمد العقوبة فعلياً وهذا أمر يدركه الجميع وعسى الأخص عدد كبير من السائقين.

٣- تشديد العقوبة في حالة التكرار وفي هذا الإطار يكون التعاون بين شركة التأمين والجهة القضائية ضرورياً وهاماً بحيث يمكن الاعتماد على سجلات شركة التأمين في معرفة هذا التكرار إذا كانت قد استخدمت على وجه صحيح.

٤- تحري الدقة في تقدير الاختصاصيين وتوجيههم لذلك عندما تحال إليهم مسألة تقرير نسبة العجز للمصابين.

الجهات المرورية:

يمكن لأجهزة إدارة المرور بإدارتها وضباط شرطتها وأفراد عناصرها أن يعيوا دوراً هاماً وأساسياً في الإقلال من عدد حوادث السير وذلك بإيلاء اهتمام دائم للنقاط التالية:

- ١ - التنظيم الدقيق للمرور بوضع الشواخص والمؤشرات الضوئية الصحيحة حيثما يقتضي ذلك وبصورة واضحة سواء داخل أو خارج المدن والاهتمام بأحوال الطرق.
- ٢ - فرض هيئة القانون من قبل رجال ضابطة المرور وعدم التراخي التدريجي في ذلك مما يفقد القانون هيئته وتنفي الفائدة منه.
- ٣ - فرض عقوبات حقيقية لمخالفات المرور وأن تكون عقوبة بعض المخالفات الكبيرة صارمة تشمل سحب رخصة السيارة أو السائق أو كليهما.
- ٤ - التعامل بجديّة كافية فيما يتعلق بالأنظمة الخاصة بالصلاحيّة الفنيّة للمركبة وفرض إجراء أية إصلاحات ضرورية دون تساهل.

إن جملة ما ذكرناه من نقاط مختلفة تلامس المسألة المرورية وبالتالي مسألة التأمين الإلزامي على السيارات وبوجه خاص تأمين المسؤولية المدنية، قد لا يقدم حلاً ولا يكون درب خلاص من الإشكالات التي يثيرها هذا الموضوع. ولكن ربما يسלט بعض الضوء على نقاط هامة يفرض التعامل معها قدراً كبيراً من التنسيق والتعاون عن أطرافها المختلفة.



مقتربات لدراسة آثار السيارة وتأمين المسؤولية المدنية

مصباح كمال

الوسطاء المتحدون (UIB) لندن

سأحاول في هذه الورقة تقديم بعض الملاحظات عن السيارة وتأمينها من منظور مختلف عن الدراسة الإحصائية أو القانونية المباشرة، لعدم توفري على المصادر الضرورية ولأن الأوراق المحددة في المحاور الثلاثة للندوة ستقوم بتغطية هذه الجوانب بالتفصيل.

خطر السيارة وخطر الذهبية خلف مقودها:

الإعلانات البراقة والجذابة في زماننا ترسم لنا صورة جميلة عن السيارة ننسى معها أن السيارة ماكنة تنطوي على مخاطر عديدة، وتحمل مع جمالها وفائدتها الوظيفية قدراً كبيراً من التهديدات لسائقها وركابها والناس عموماً والبيئة وكذلك الأموال الخاصة والعامة. ولعله من المناسب أن نتذكر بجانب الأسماء الناعمة والرقيقة التي تطلقها الشركات المصنعة على سيارتها الأسماء الموازية لها والتي توحي بالقوة والمنعة، وحتى العدوانية، لصاحبها ومستعملها. كانت بعض

– من الأوراق المقدمة إلى «ندوة التأمين الإجباري للسيارات، مشاكل الحاضر – وآفاق المستقبل التي نظمتها شركة ليبيا للتأمين خلال شهر تشرين أول/ أكتوبر ١٩٩٩.

السيارات، على سبيل المثال، تحمل أسماء البركودة barracuda أو اليغور Jaguar أو المستنق mustang وغيرها. ولنا أن نتخيل ما تحملها هذه الأسماء التي تبدو في ظاهرها بريئة من مظاهر للسلوك قد لا تشارك فيها.

ربما يقال بأن هذه الأسماء لا تعني الكثير بالنسبة للإنسان العربي السائق للسيارة. والأمر هو كذلك، ولكن هذا لا يعني إلغاء صفة الخطر والتهديد الذي ينتظم استعمال السيارة من خلال ماكنتها. لتتخيل سائق السيارة خلف المقود. ترى أية رؤية تطل على عيشته: القوة، الرغبة في تجاوز الزمن، الخروج من أسر الآخرين... الخ. لعل رؤية متضاربة متداخلة تمتزج مع بعضها، صافية أحياناً وملوثة أحياناً أخرى. ولكنني أود التأكيد على صفات القوة والعدوانية، وكلاهما يبعان من تركيبة السيارة ذاتها. فمجرد الضغط البسيط على دواسة البنزين يستطيع السائق تعجيل السرعة خلال بضعة ثواني. ترى أية قوة أخرى تعادل إنتاج مثل هذه القوة التي يمكن تحقيقها بحركة بسيطة من القدم! هذه القوة حقيقية في ذاتها ولكن السيطرة عليها وهمية في ظل الاستعمال اليومي للسيارة. ولذلك لا نشهد السرعة الفائلة للسيارات في التطبيق⁽¹⁾، على العموم، إلا في السباقات وفي أماكن مخصصة لها.

إذا سلمنا بمقولة أن السيارة جهاز ينطوي استعماله على خطر وتهديد يقومان على القوة الكامنة في تصميم السيارة ذاتها، علينا أن نرسم ملامح الآثار السلبية لهذه القوة. أول ملامح هو أن السيطرة على هذا الجهاز قد تكون خداعة وخاصة بالنسبة للسائق العادي الذي لا يمتلك غير بعض المهارات الأساسية لقيادة السيارة. ثاني ملامح يرتبط بالأول هو أن استعمال هذا الجهاز الخطر لا يتم في فراغ أو خلاء وإنما ضمن محددات تتمثل أساساً بالناس وهم على فئتين:

(1) يؤيد ذلك قوانين السير التي تحدد سرعة استعمال السيارة داخل المدن وفي الطرقات الخارجية، دون أن يعني ذلك أن الجميع يلتزم بالقانون لأن السيارة في تصميمها توفر الفرصة الآتية للتساق مع الغير واختصار الزمن، إضافة لمخ السائق وهم القوة المرصية.

المارة وسائقي السيارات الأخرى الذي يستعملون نفس الطرقات ويتزاحمون مع بعضهم لأتفه الأسباب. وتمثل كذلك بأنظمة المرور من تخطيط الشوارع، مروراً بسلامة هذه الشوارع وما عليها، إلى الأنظمة الآلية الضوئية لضبط حركة المرور. والمحددات الأخيرة هذه ما وضعت إلا للحد من الأضرار الضارة للسيارة وخاصة ما يسببه السائقون من أذى ووفاة لأنفسهم ولركابهم وللمارة، وكذلك الأضرار بالممتلكات.

مما يفاقم من خطورة السيارة هو كيفية تعاملنا معها كأحدى وسائل المدنية الحديثة. أرجو أن لا أكون متجنباً إن قلت بأن تعاملنا مع السيارة لا يرقى إلى درجة الخطورة التي تنطوي عليها. لربما يبدو متعسفاً إن قلت بأن قيادتنا للسيارة فيها بعض من آثار البداوة في تكويننا الثقافي^١. ولعل خير ما يشهد على الذهنية البدوية، كما ترجم نفسها في سياقة السيارة، هي عدد الحوادث في الطرقات الخارجية. وتعليلي لذلك هو توهم الانسباط والخلاء الصحراوي في مثل هذه الطرقات، وفراغها من الآخرين. فالسيارة هنا بمثابة الجمل أو الحصان الذي يمكن ركوبه والمطاردة به دون أية عوائق غير الكلبان التي يمكن تجنبها بيسر. هنا لا نشهد أريضة ولا سائبة ولا مباني على جانبي الطريق. هذه الذهنية المترسبة في أعماق الوعي الباطن تطفو على السطح في أحياس كثيرة وعند العديد من الناس في تجاوز أنظمة السير، ومحاولة تجاهل وجود الآخرين،

(١) استوحيت هذه الفكرة، أو بالأحرى الافتراس، من أطروحة عالم الاجتماع العراقي د. علي الوردي حول صراع البداوة والحضارة في كتابه دراسة في طبيعة المجتمع العراقي (ب.ن. ١٩٩٦). ليس هذا بالجمال الذي ينهض باستعراض هذه الأطروحة ويكفي القول بأن البداوة هنا تقوم على النفور من الدولة، ومحاولة عدم الخضوع لها ومؤسساتها إذ أن العصبية القبلية هي البديل. والمركب الأساسي في الثقافة البدوية هو ما يسميه الوردي "الغالب" - فالهدري يريد أن يغلب بقوة قبيلته، ويغزو بقوة الشخصية ويتفاخر بمروءته، أي بتفضله على الغير. ص ٣٨.

كسابل^٢ وكسائقين، في الطريق للتغلب على قيود السير بالاعتماد على قوة السيارة بنية الانطلاق من سجن الطريق- والتي تقود في غالب الأحيان إلى وقوع الحوادث المأساوية لنتهي عند أبواب شركة التأمين كمطالبات للتعويض. ولعل بعضاً من عنصر التغالب البدوي ينعكس في طريقة استخدام منبه السيارة: فهو يستعمل كدعوة للأخريين لإخلاء السبيل أمام السائق كي ينطلق بسيارته كما ينطلق الفارس في الصحراء دون أي عائق.

وضع الثقافة المرورية في المملكة العربية السعودية وآثارها تلقي بعض الضوء على التنور المترسخ في ذهن السائق عندما يجلس خلف المقود. تحت عنوان مشير «الشوارع ساحات مفتوحة للسائقين المتدثرين والسيارات تحصد الأبرياء» نشرت جريدة الحياة مقالاً حول ضحايا حوادث السير في المملكة العربية السعودية^٤. يقول الكاتب حاسر الجاسر:

« التركيبة الاجتماعية العجبية والمتناقضة في السعودية هي أحد أبرز الأسباب الظاهرية للحوادث لأنها تفتقد الثبات والاستقرار اللازمين لتبلور أي صيغة ثقافية إذ أن توالي دخول الجاليات وخروجها في فترات زمنية قصيرة وبأعداد كثيفة ساهما في تعميق الشتات الثقافي، وخلخلة بناء المنطلقات الأولية».

(٣) لاحظت اعتماداً على تجربي الشخصية في المشي في مدينة طرابلس أن سائقي السيارات لا يتوقفون وهم يشاهدون أحد السابله يحاول عبور الشارع في المنطقة المخصصة للعبور (Zebra crossing).

(٤) الحياة العدد ١٢٣٤٦، ١٤ حزيران (يونيو) ١٩٩٩، ص ٢٣. يذكر كاتب المقالة أن ١٠ أشخاص يموتون كل يوم وبصاف ٧٧ آخرون، وأن حوادث المرور حتى آخر إحصائية بلغت ٤٢١ يوماً. ويطلق على ذلك: «هذه الأرقام تتفاصر عن بلوغها الحروب الأهلية والكوارث والأوبئة..»

في غياب التأمين الإجباري للسيارات في المملكة العربية السعودية يصار إلى تطبيق الدبة في حالة الوفاة.

وبعد استعراضه لمسببات أخرى لحوادث، يؤكد أن الأنظمة لن تنفع «ولن تشر الاحتياطات لأنها تفترض شكلاً يغيّر الواقع، وتبني حلولاً مباشرة لمشكلة ذات جذر ثقافي عميق الأثر...»

أريد من هذا الاستعراض السريع على أن الحد والتخفيف من حوادث السيارات وبالتالي حجم المطالبات بالتعويض لا يقع فقط ضمن الوضع القانوني لتسعير التأمين الإلزامي على السيارات، وأنظمة المرور، وترخيص استعمال السيارة والمهارات الفنية المتعلقة بقيادة السيارة، بل تتجاوز كل ذلك إلى إعادة تكييف الذهن المسيطر علينا عندما نجلس خلف مقود السيارة. وبعبارة أخرى، يجب العمل من أجل إيجاد لغة مرورية مشتركة مجورها الخطر الكامن في السيارة.

وإذا كان هناك ما يستوجب الإضافة هنا، فيما يخص الثقافة المرورية، فهو الاستهانة بحياة الإنسان. وهنا علينا أن نسأل: ماذا يعني أن يموت إنسان لي من جراء الحوادث السخيفة للسيارات؟ هل فكرنا بالكلفة الاقتصادية للموت الخفائي هذا؟ نحن نفكر بالتعويض المادي لورثة المضرورين وهي الوظيفة التي تقوم بها شركة التأمين أو أي صندوق آخر معد لهذا الغرض بفعالية وفي معظم الأحيان بعدالة. كم هو عمر تربية الإنسان؟ كم سنة نحتاج لكي نخرج طبيباً أو مهندساً أو غيرهم من أصحاب المؤهلات؟ هنا أحد سكامن الهدر الذي يجب أن لا يكون التأمين الوسيلة الوحيدة للتحوط منه. أي أن المطلوب منا كجماعة التفكير بسبل التخلص من عقلية الاستهانة بالغير والكلفة الاقتصادية غير المنظورة والتي تحتفي وراء الأرقام الخاصة بعدد الحوادث والتعويضات المسددة.

إن الاقتصاد على الأرقام المباشرة تحجب التكاليف غير المنظورة، خارج التكاليف النفسية والعائلية، كضياع الوقت، والتأثير على الإنتاج، وتراكم المعرفة والمهارات في المجتمع عندما يموت بعض مالكيها في حوادث السيارات. مالم نضع ذلك نصب أعيننا نكون كمن يبحث في تخفيف الآثار بدل التبصر

المؤند العربي مقويات لدراسة آثار السيارة
دراسة وبمختار في جذور المشكلة وإيجاد الحل المناسب لها.

التأمين التجاري أم تحويل عبء المسؤولية على خزينة الدولة؟

عندما وضع مجلس قيادة الثورة الليبي قانون رقم (٢٨) لسنة ١٩٧١م في شأن التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية من حوادث المركبات الآلية^{١٥} كان عدد السيارات محدوداً وكذلك الشوارع والسكان وتوزيعهم. كما كان الحراك الاجتماعي في أوله، فلم تشهد العاصمة طرابلس وغيرها من المدن الكبيرة النزوح الكبير للسكان من الريف إلى المدن. كما أن التوسع الأفقي للمدينة لم يبلغ الفضاء بين المدينة والريف. كان هناك ما يشبه الاستقرار وكان الدينار الليبي قوياً تجاه العملات الصعبة.

إزاء هذا الوضع كان الجدول رقم (١) بشأن تعريف أسعار التأمين الإجباري، الذي تراوح بين ٨ دنانير للسيارة الخاصة (ملاكى) و١٦ ديناراً للسيارة الحافلة و٢٠ ديناراً للتراخيص التجارية، يبدو معقولاً. ولم تكن شركة ليبيا للتأمين إذ ذاك الشركة الوحيدة التي كانت بحيرة على الاكتتاب بمخاطر

^{١٥} نص القانون منشور في مجموعة قوانين التأمين الإلزامي على السيارات في البلاد العربية (دمشق: الاتحاد العام العربي للتأمين، ١٩٨٩)، ص ٢١٣-٢٢٩.

تم تعديل هذا القانون بالقانون رقم (١٩) لسنة ١٩٧٣ بإعفاء المركبات الآلية التابعة للوزارات والمصالح والإدارات العامة من الخضوع للتأمين الإجباري. نص التعديل منشور في مجموعة القوانين واللوائح الصادرة بشأن التأمين بالجمهورية (طرابلس: شركة ليبيا للتأمين، ١٩٨٩)، ص ١١٨.

لا أعلم إن كانت هناك لوائح خاصة تنظم مسؤولية مثل هذه المركبات تجاه الأغيار. كما أن حجم أقساط التأمين التي كانت مستوفى عن هذه المركبات تبقى غير مقدرة، وكذلك الحوادث الناشئة من استعمالها.

التأمين الإلزامي للسيارات، ولذلك فقد توزع عبء الخطر على عدة شركات - محتفظة بجزء منه ومعيدة الجزء الأكبر لدى شركات إعادة التأمين^{٦٦}. انتهى الوضع التعددي لسوق التأمين في نهاية ١٩٨٠ بدمج شركة المختار للتأمين في شركة ليبيا للتأمين.

مع التغييرات الهيكلية في البنية الاقتصادية والاجتماعية، والزيادة في السكان، وغلبة العناصر الشابة في التكوين السكاني، والزيادة المطردة في عدد السيارات الخاصة وتلك التي تعود إلى الوزارات والمؤسسات العامة دون أن يرافق ذلك أي تحسين أساسي في نظام المواصلات العامة^{٦٧}، وفيما بعد، الآثار السلبية للحظر التجاري مما أثر، في قطاع السيارات، على استيراد قطع الغيار وتدني مستوى السلامة في العديد من السيارات - هذه وغيرها من العوامل الموضوعية أثرت إلى حد بعيد على تزايد تكرارية وحجم حوادث السيارات التي تندرج ضمن فرع التأمين الإلزامي.

تزامنت هذه التطورات السلبية مع ازدياد غريب في الوعي بمنافع التأمين الإجباري على السيارات. وجاء هذا الوعي ربما انعكاساً لتدني مستوى المعيشة والبحث القانوني عن تمويل إضافي لمصادر الرزق. والدليل القريب على ذلك إحياء ملفات مطالبات كانت شركة ليبيا للتأمين قد أغلقتها بعد سداد المطالبة

(٦٦) لا أعرف إن كانت إعادة التأمين الاتفاقي على أساس نسبي Proportional أم على أساس غير نسبي مثل زيادة الخسارة excess of loss. وبالنسبة للأخيرة فإن أولوية Priority (احتفاظ الشركة المسددة عن كل حادث) قد يؤدي إلى خسارة محفظة السيارات عند تكرار الحوادث. قد يكون من المفيد بالنسبة لشركة ليبيا للتأمين التعمق في دراسة الحدود القصوى للأولوية التي يمكن أن تتحملها دون التآكل المستمر للمحفظة ودون اللجوء إلى رأسمال الشركة لتمويل المطالبات.

(٦٧) وهو من الوسائل المهمة في معالجة جوانب متعددة لأزمة المواصلات - تلك الخاصة بالزحام، وإتلاف البيئة، وتوفير وسيلة اقتصادية وفعالة لنقل غالبية الناس.

فيذا بأقارب الدرجة الثانية، وربما الثالثة، يتقدمون بدعاوى ضد الشركة. ولعب المحامون دوراً كبيراً في إثارة هذا الوضع في تحرك ربما لا يختلف عن نظرائهم الأمريكيين إلا في التفاصيل. واقترون ذلك كله بدور القضاء في الحكم لصالح الأطراف الثالثة وبمبالغ قد لا تتسق مع وضع هذه الأطراف.^٨

لن نناقش أحقية الطرف المتضرر بالتعويض فهو مبدأ راسخ في القدم^٩، لكن تمويل التعويض يحتاج إلى دراسة متأنية تتجاوز شركة ليبيا للتأمين^{١٠}. النظرية

(٨) من المؤمل أن تجري مناقشة هذه القضايا بتفصيل في المحاور الثلاث للندوة: القنية والقانونية والقضائية.

(٩) أجمعت الشرائع السماوية والوضعية على أن كل من تسبب في مضرة غيره يجب عليه تعويض الضرر الحاصل للمتضرر لأنه وليد فاعدة خلقية وقامت مراعاتها وعي تحريم إيقاع الضرر بالغير ورتبت جزاء عن مخالفتها وهو التعويض. ومبدأ التعويض هذا تطور بتطور البشر وهو بصفة عامة أوكل تقديره إلى حكمة القاضي وعدله واجتهاده إلا في بعض الصور. ففي التوراة مثلاً نص على أنه «إذا تضارب شخصان وصادف ضربهما لامرأة حلي وسقط جنيها بسبب ذلك يجزر المعتدي على أداء غرامة لزوجها يقدرها أهل المعرفة». البشير زهرة، التأمين البري (تونس: مؤسسات عبد الكريم بن عبد الله، ط٢، ١٩٩٥)، ص ٢٧٥.

وقبل التوراة نصت شريعة حمورابي (١٧٩٢-١٧٥٠ ق.ب.) في المواد ١٩٥-٢١٤ على العقوبات والغرامات للأضرار التي يسببها الناس لبعضهم. فعلى سبيل المثال، ورد في المادة مائة وستة وتسعون أنه "إذا حارب إنسان عين إنسان (آخر)، على المرء أن يحرب عينه". ونصت المادة مائتان وتسع "إذا حارب إنسان إنة إنسان (آخر)، وسبب لها فقدان جنيها، عليه أن يدفع (يزن) عشرة شيقل فضة عن جنيها". أنظر: قوانين بلاد ما بين النهرين، تريب: د. عبد مرعي، (دمشق: دار الشايع، ١٩٩٥) ص ٨٤ و ص ٨٦.

(١٠) سينسحب أثر هذا الوضع على الشركة المفحدة للتأمين التي تأسست هذا العام وبدأت بمزاولة أعمال التأمين قبل بضعة شهور.

التي يقوم عليها التأمين هو تمويل الضرر الذي يصيب البعض من مساهمات مجموع المؤمن لهم- أي من أقساط التأمين التي تجمعها الشركة. وحسب المعلومات المتوفرة لنا فإن محفظة التأمين، الإلزامي أخذت تميل إلى الخسارة. ومرد ذلك تكرار الحوادث وحجم المطالبات مقابل أقساط زهيدة جداً ملزمة لشركة التأمين، وضعت قبل أكثر من ربع قرن ولم تعد كافية لتمويل المطالبات^(١١).

لا تملك شركة التأمين الليبية أية حرية في تقرير قسط التأمين الذي يناسب الخطر. فالمادة ١٤ من قانون رقم (٢٨) لسنة ١٩٧١ تقرر ما يلي:

«يجب على المؤمن أن يلتزم بتعريف الأسعار الموضحة بالجدول رقم (١) المرافق ولا يجوز له أن يجاوزها أو ينزل عنها.
ويجوز تعديل هذه التعريفات بقرار من وزير الاقتصاد.»

إزاء هذا التحديد الأوامري لا يبقى أمام الشركة من سبيل غير الامتثال، ويصبح التسعير ليس مهمة فنية لتقييم حدة الخطر المؤمن عليه وإنما أمراً خارجياً ربما يقوم على اعتبار كل من يسوق سيارة متساوياً مع أقرانه، وهذه المساواة قسرية لا ينهض بها واقع الحال في المجال التأميني. وللأمر الخارجي، على أي حال، ما يبرره: حماية المستهلك من سوء استخدام شركات التأمين لحقها في تطبيق ما تراه سعراً مناسباً ربما ينطوي على إجحاف بحق المؤمن له. لكن المشروع أغفل الاختلاف في طبيعة الخطر المؤمن عليه، كونه يختلف حسب

(١١) عندما يكون التأمين الإلزامي محصوراً عند شركة واحدة فإنها تضطر مع ازدياد حجم الخسارة في المحفظة إلى الاستعانة بمحافظ أخرى. وأقرب محفظة في هذه الحالة هو محفظة التأمين التكميلي على السيارات وهي في الحالة الليبية على ما اعتقد- عرضة للخسارة أيضاً. أما مصادر التمويل الأخرى مثل الدخل الموزع على الاستثمارات فإنه قد لا يفي بما هو مطلوب خاصة عندما تكون فرص الاستثمار المضمون أو الاستثمار القائم على المضاربة محدودة أو معدومة. ولهذا يبقى الطلب الفعال على حماية إعادة التأمين الاتفاقي الملاذ الرئيسي لشركة التأمين. وعندما تكون الخسائر مطردة على مر السنين تكون كلفة إعادة التأمين عالية. هذه هي أحد مظاهر محنة شركة التأمين.

العمر، والاستعمال، وقوة السيارة، وخبرة خسارة طالب التأمين. وهي أمور يمكن تصورها وكذلك دراستها وفحصها لاحقاً في ضوء الخبرة المتراكمة.

الخبرة المتراكمة في الوقت الحاضر عميل بمحده نحو إعادة النظر بتعريفه الأسعار، والقانون ومحمل آلية التطبيق. يمكننا تحديد بعض الخيارات المتاحة بما يلي:

١ قيام الوزير المختص بتشكيل لجنة فنية تضم ممثلي الأطراف المعنية لإعادة النظر في التعريف. هذا يعنى الإبقاء على قانون التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة من حوادث المركبات الآلية. (التأكيد مني م.ك.).

٢- في حالة الإصرار على إبقاء التعريف عنى ما هي عليها يصرار إلى مناقشة مدى جدوى وضع سقف للتعويضات، وكذلك تحديد الأطراف التي يحق لها المطالبة بالتعويض: هل تمتد إلى أقارب الدرجة الثانية، وبأية حدود؟ إذا كانت مثل هذه المناقشة ليست واردة ضمن ما هو قائم، يصرار إلى مناقشة وضع منهج جديد لتسوية المطالبات لضمان سرعة البت فيها وإحقاق العدل دون إجحاف لمصالح طرفي العلاقة العقدية.

٣- في ظل التنافس الذي سينشأ بين شركتي التأمين، وربما لاحقاً شركات التأمين، في السوق لاستمالة طالبي التأمين لإجراء التأمين لديها، يترك أمر تقرير قسط التأمين المناسب لكل شركة.^(١٢)

٤- إعادة تأسيس العلاقة بين المؤمن لهم وشركة التأمين لتكون علاقة قانونية بدلاً من العلاقة العقدية يستوجب توفر عنصر الخطأ كأساس لقيام مسؤولية شركة التأمين، وهو العنصر الذي تتأسس عليه المطالبة القانونية. أي أن المطلوب هو افتراض قيام المسؤولية قانونياً باعتبار السيارة جهازاً

(١٢) سظهر، مع مرور الوقت، مشكلة تحديد المسؤولية عن حوادث بين سيارتين مؤتمتين لدى الشركتين اللبيتين وأي الشركتين مطالبة بسداد التعويض. مثل هذه المشكلة قد تؤثر على حق المؤمن له في التعويض ما لم يغير القانون أو تنقل الشركتين على توزيع المسؤولية بينهما.

خطراً يؤدي استعماله، عند توفر جملة من الظروف، إلى إلحاق الضرر البدني بما في ذلك الرفاة للأغيار.
مثل هذا التأسيس يستوجب ابتداع طريقة جديدة لتحديد السعر وكيفية استيفائه من المؤمن لهم ومنهجية تسوية المطالبات.^{١٣}

إعادة التأسيس هذه توفر القرصة لمناقشة قضايا جوهرية أخرى: تأسيس صندوق خاص للتأمين الإلزامي على المركبات الآلية يأخذ عنى عاتقه جباية أقساط التأمين وتسوية التعويضات، كما يناط به أمر النظر في إعادة التأمين محلياً لدى شركات التأمين الليبية أو عالمياً لدى معيدي التأمين المحترفين.
حصر دور شركات التأمين لأداء دور محدد كالنظر في تسوية المطالبات لقاء أحر يستوفى بنسبة معينة من الصندوق الخاص، أو من خزانة الدولة في حالة عدم تأسيس الصندوق.

تحديد سقف لأتعاب المحامين بغية التخلص من الميل نحو الإفراط غير المبرر للمطالبة والحيلولة دون اقتسام مكافأة التعويض بين صاحب الحق ومحاميه.
هذه ليست إلا أفكاراً أولية الغرض منها إثارة النقاش في قضية تمس حياة الناس العاديين كما أن القضية ذاتها، في استمرارها على ما هي عليه من مآخذ، تؤثر على الملاءة المالية لشركة التأمين.

هل أن الخسارة في محفظة تأمين السيارات ظاهرة ليبية فريدة؟

ضرورة الدراسة المقارنة

الملاحظات التالية لا تدعي الكمال من جهة العرض أو التغطية بل محاولة لوضع مشاكل تأمين السيارات في ليبيا ضمن منظور أوسع. بدأ يجب أن نتذكر

(١٣) يمكن الاستفادة هنا من تجربة سوق التأمين العراقي في تنظيم العلاقة القانونية وفي تسوية المطالبات.

بأن ظاهرة الخسارة في محفظة السيارات ليست مقتصرة على ليبيا بل أنها تكاد أن تكون ظاهرة عالمية تعاني منها شركات التأمين.

المملكة المتحدة:

جاء في تقرير لأحد المكاتب الاكتوارية الاستشارية في المملكة المتحدة أن سوق تأمين السيارات في المملكة سيسجل خسارة لسنة ١٩٩٨ تصل إلى ١,٨٠٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي [وهو نفس حجم الخسارة سنة ١٩٩٧]، واقتحت على شركات التأمين زيادة أسعارها بمقدود ١٠٪ بغية التغلب على آثار هذه الخسارة إذ أن الزيادات في السنة الماضية لم تحجج في التغلب على الكلفة المتزايدة للمطالبات.^{١٤} وتحتصر معظم الزيادة في المطالبات بالأضرار البدنية، وخاصة الأضرار التي تصيب الرقبة بفعل الارتكاس القوي للرأس (Whiplash injury) عند اصطدام السيارة.

وأضاف معدو التقرير أن الزيادة في الأسعار ربما ستجاوز هذه النسبة وذلك لأن الدخل المترتب على استثمار الأقساط والاحتياطيات قد انخفض بسبب انخفاض معدل الفائدة.

إيطاليا:

وفي إيطاليا ذكر رئيس جمعية شركات التأمين الإيطالية (ANIA)، في الاجتماع السنوي للجمعية، بأن أسعار تأمين المسؤولية المدنية للسيارات يجب أن ترتفع لمواجهة الارتفاع في كلفة المطالبات.^{١٥} فقد بلغت الخسائر الاكتتابية

⁽¹⁴⁾ UK Consultant predicts record motor losses' Insurance Day, Issue No. 655, Tuesday July 27 1999.

⁽¹⁵⁾ World Insurance Report, WIR 613, 28.5.99, page 5.

في تأمين مسؤولية السيارات عام ١٩٩٨ ما يعادل ١,٢٥٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي.^{١٦} وعزى الارتفاع في كلفة المطالبات إلى عدة عوامل:

الميل المتزايد لدى القضاة للحكم بمبالغ مستمرة في الزيادة عن مطالبات الأضرار البدنية. ولا مهم على كرمهم غير المرر والذي لا يتناسب مع حجم الإصابة [قد لا يختلف الحال هنا كثيرا عن الوضع القضائي في ليبيا].
لام أيضاً الأطباء المبالغة بتقدير حجم الإصابة حتى الصغيرة منها وفي بعض الحالات تقدير إصابات وهمية لم تقع.

ولاحظ الميل المتزايد من المتضررين للمبالغة في خطورة إصابتهم والأضرار الاقتصادية المترتبة عليها. وأوضح بأن واحدة من كل خمس مطالبات تخص الإصابات البدنية مقابل المعدل الأوروبي واحد من كل عشر مطالبات.

إزاء هذا الوضع ثارت حفيظة جماعات المستهلكين للتعبير عن الاستياء من الزيادات، كما أخذ البرلمان بالاستماع لآراء مختلف الجماعات بضمنها جمعية شركات التأمين وكذلك جهاز الإشراف والرقابة على قطاع التأمين (ISVAP). من المقترحات المقدمة لمعالجة الوضع المتدهور لمحفضة السيارات:

اقترح استمرار قطاع التأمين في مضمار التوعية للتقليل من المعدل العالي للحوادث على الطرقات الإيطالية.

اقترح من جهاز الرقابة والإشراف بالنسبة لتسوية مطالبات الأضرار البدنية، كتلك التي تصيب الرقبة، بشكل متماثل يزيل الفروق في التسويات بين شركة وأخرى. ومفاد هذا الاقتراح هو ربط الحكم القضائي للتعويض المالي بمجدول لما هو مستحق، يرتبط بمعامل تصحيحي لكل حال مع ترك مجال صغير لحرية

قدرت الزيادات الموقعة في الأسعار بين ٦٠-٢٠٪.

(16) Insurance Day, Thursday June 3 1999, page 7.

القاضي في إقرار مقدر التعويض.

مثل هذه الاقتراحات قد تكون مفيدة في دراسة الحالة الليبية.

إن تركيز هذه الندوة على التأمين الإلزامي للسيارات يجب أن لا يمنعها عن الولوج في المصادر الأخرى للمشكلة المرورية في ليبيا. وهذا يتطلب تضافر مختلف الجهود لإشباع الموضوع درساً وبحثاً للخروج بحلول عقلانية واقتصادية توازن بين المصالح المتعددة لمختلف الأطراف. عند ذلك لن تكون المشكلة محصورة في دائرة التأمين. وأرى أن المنطلق يجب أن يكون دائماً مصلحة الغالبية العظمى من الناس.



التأمين الإلزامي على السيارات

«المفهوم العام وواقع الحال»

روحي الترمي

شركة ترست العالمية للتأمين*

إن مئات الملايين من المركبات التي تسير على الطرق على مدار الساعة والسلوك الإنساني الذي لا يراعي دائما قواعد آداب المرور، إلى جانب عوامل أخرى، لا يمكن إلا أن يؤدي إلى هذا العدد الهائل من الحوادث مع ما يستتبع ذلك من وفيات وإصابات جسدية وأضرار مادية.

وقد دفع هذا الأمر بمعظم الحكومات إلى التدخّل وإصدار القوانين والتشريعات التي تنظم التأمين الإلزامي من حوادث المركبات بهدف توفير الحماية والاستقرار للمجتمع.

- فكما هو معروف، فإن المزمّن له المتسبب في إحداث الضرر قد لا يجد لديه المال الكافي ليجر ما أوقعه من ضرر بالغير، مما قد يدفعه إلى الاستدانة أو بيع بعض ممتلكاته، أو مدّ يده إلى الغير طالبا العون لمواجهة ما يترتب عليه من التزامات.

* في الأصل ورقة مقدمة إلى ندوة «التأمين الإجباري للسيارات، مشاكل الحاضر وآفاق المستقبل» التي نظمتها شركة ليبيا للتأمين في شهر أكتوبر ١٩٩٩ بمدينة بنغازي بالجمهورية.

- ومن جهة أخرى، فإن الضرور، لا سيما في الإصابات الجسيمة، يحتاج إلى المال لمواجهة نفقات العلاج أو للصراف على عائلته أو لإصلاح ممتلكاته، كما أن عائلة المتوفي في حادث بحاجة للدعم المالي للعيش عيشة كريمة. وبالتالي فإن للتأمين الإجباري من حوادث الطرق دور أساسي في رفع العبء المالي عن المؤمن له وعن الضرور في نفس الوقت باعتباره من عوامل الاستقرار الأساسية في المجتمع.

أولاً: المركبة موضوع التأمين:

١) طبقاً للمفهوم التأميني فإن المقصود بالمركبة يعني كل مركبة ذات محرك آلي يعمل بالوقود ومعدة للسير على الطرق البرية عدا تلك التي تسير على السكك الحديدية.

وبالتالي فإن الدراجات الهوائية أو العربات التي تجرها الخيول غير مشمولة بهذا التعريف ولا تدخل ضمن مفهوم المركبة الخاضعة للتأمين الإجباري. أما المقطورة فهي مركبة بدون محرك يجرها جرار أو سيارة قاطرة، والمقطورة لا تؤمن بكل منفصل بل يجب أن تؤمن مع قاطرة.

٢) مركبات الحكومة:

تختلف مواقف الحكومات من بلد لآخر من حيث شمول مركباتها بالتسجيل والتأمين من عدمه، ومن المفضل أن تقوم الجهات الحكومية والقوات المسلحة بالتأمين على مسؤوليتها من الحوادث التي تسببها مركباتها للغير تضادياً لحصول نزاعات قضائية بين هذه الجهات والأفراد.

وقد لجأت بعض الحكومات والمؤمنين إلى إصدار ما يسمى بوثيقة "رخصة القيادة" لتأمين ما يرتب على السائق من مسؤوليات لقيادته المركبة الحكومية، فالتأمين هنا ينصب على "رخصة القيادة" وليس على المركبة ذاتها.

ثانياً: التأمين الإجباري على المركبات:

من المعروف أن قيادة المركبة على الطرق العامة دون وجود وثيقة تأمين تغطي مسؤولية السائق المدنية تجاه الغير تعتبر عملاً مخالفاً للقانون في معظم بلدان العالم. والتأمين الإجباري في العالم العربي من حيث التغطية نوعان أساسيان:

- ١- تأمين إجباري يغطي الإصابات الجسدية فقط (مصر، لبنان، الصومال).
- ٢- تأمين إجباري يغطي الإصابات الجسدية والمادية التي تصيب الغير (بقية البلاد العربية).

وتستثنى وثائق التأمين في معظم الدول العربية المؤمن له شخصياً، وقائد السيارة وقت الحادث وأفراد عائلتيهما من التغطية الإلزامية. كما أن بعض وثائق التأمين تستثنى الأشخاص الذين يعملون لدى المؤمن له شريطة أن تكون إصابتهم قد حدثت أثناء العمل وبسببه (بسبب إمكانية الحصول على التعويض بموجب وثائق إصابات العمل أو التأمين الاجتماعي مع ملاحظة إمكانية رجوع صناديق التأمين الاجتماعي على شركات التأمين للحصول على ما دفعته من تعويضات).

ثالثاً: حدود المسؤولية:

الأصل في القانون أن كل خطأ سبب ضرراً للغير يُلزم من ارتكبه بالتعويض، وإذا كان تطبيق هذه القاعدة ممكناً في حالات الأضرار المادية للممتلكات لإمكانية حساب الضرر على وجه الدقة فإن تقدير التعويض في حالات الإصابات الجسدية يكتنفها العديد من الاعتبارات من حيث العمر، المهنة، الحالة الاجتماعية، الدخل، عدد أفراد العائلة وطبيعة الإصابة وعادة ما يترك لقاضي الموضوع تقدير التعويض المناسب.

وبشكل عام فإن معظم التشريعات العربية ذات الصلة تنص على:

التأمين الإلزامي على السيارات الرائد العربي

- إن المسؤولية عن الأضرار الجسمانية غير محددة (عدا الأردن والجزائر والمغرب).

- أما الأضرار المادية فهي إما محددة بمبلغ معين كما في البحرين، والإمارات والأردن أو بلا تحديد كما في البلدان الأخرى.

وتجدر الإشارة إلى أن بعض أشكال تحديد المسؤولية في التأمين من الأضرار الجسمانية تثير من المشاكل مما قد لا تتوفر حلول منطقية لمعالجتها والتعامل معها.

فعلى سبيل المثال: نشير إلى أن وثيقة التأمين الإجباري في إحدى الدول العربية حددت التعويض بمبلغ:

يعادل ٧,٥٠٠ دولار للشخص الواحد

يعادل ١٥٠,٠٠٠ دولار للحادث الواحد

وقد أدى تدهور باص مليء بالركاب إلى وفاة ٣٠ شخصاً وإصابة ١٥ راكب إصابات بليغة، بلغت مجموع مطالباتهم أكثر من ضعفي حدود المسؤولية في الحادث الواحد، ولم تتمكن شركة التأمين من تسوية الحادث ودفع التعويض لمستحقه لأن مجموع ما واجهته من مطالبات يفوق حدود مسؤولياتها المنصوص عليها في وثيقة التأمين، الأمر الذي دفعها إلى إيداع مبلغ الـ ١٥٠,٠٠٠ دولار في خزينة أمانات المحكمة تاركة لها توزيع المبلغ على المصابين وورثتهم، ولا زالت القضية تراوح أروقة المحكمة بعد ثلاث سنوات على حصول الحادث.

رابعاً: أركان المسؤولية المدنية:

طبقاً لمعظم تشريعات الدول العربية فلا بد من توفر ثلاثة أركان لقيام المسؤولية عن الفعل الضار وهي الخطأ والضرر والعلاقة السببية. أما على المستوى الدولي، فهناك ثلاثة أنظمة بشأن أسس المسؤولية عن

حوادث المركبات وهي:

(١) النظام الذي يأخذ بمبدأ المسؤولية المستندة إلى الخطأ.
(٢) النظام الذي يتبنى المسؤولية غير المستندة إلى الخطأ No Fault حيث يكفي حصول الضرر وعلاقة المركبة بالحادثة.

(٣) النظام المختلط أي النظام الذي يأخذ بمبدأ المسؤولية دون خطأ تكون المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات شبيهة بالمسؤولية عن إصابات العمل إذ يتم التعويض في إصابات العمل دون النظر إلى ركن الخطأ (سواء خطأ العامل أو رب العمل) بمعنى أنه يكفي في حوادث الطرق حصول الضرر الذي له علاقة بالمركبة لتنهض المسؤولية بصرف النظر عن خطأ السائق أو خطأ المضرور. وعادة ما تتحمل شركة التأمين تعويض جميع المصابين في السيارة المؤمنة لديها (بمن فيهم السائق) دون الرجوع على المتسبب في الحادث.

ومن الطبيعي فإن من تداعيات الأخذ بمبدأ المسؤولية دون خطأ:

- (١) زيادة عدد مستحقي التعويض.
 - (٢) سرعة البث في طلب التعويض وإبصله إلى مستحقه.
 - (٣) تدني عدد حالات اللجوء إلى القضاء لإثبات المسؤولية.
- ومن الدول التي أخذت بمبدأ المسؤولية دون خطأ نيوزيلندا، الجزائر، العراق، فلسطين، السويد، الهند والعديد من الولايات في الولايات المتحدة الأمريكية. أما في الدول التي أخذت بمبدأ النظام المختلط (بعض الولايات الأمريكية مثلاً) فيتم:

(١) توفير حماية أساسية بمبلغ (مليون دولار مثلاً) مستندة على المسؤولية دون خطأ.

(٢) مع الإبقاء على المسؤولية المستندة على الخطأ لما يزيد عن الحماية الأساسية. علماً بأن الدول التي أخذت بشكل من الأشكال المسؤولية دون خطأ تقصر

التأمين الإلزامي على السيارات ————— الرائد العربي

تطبيق النظام على الوفيات والإصابات الجسمانية فقط، أما الأضرار المادية فتبقى خاضعة للمبادئ القانونية العامة أي لبدأ المسؤولية المستندة إلى الخطأ.

خامساً: صندوق تعويض حوادث الطرق:

حرصت بعض قوانين التأمين الإلزامي على المركبات على إنشاء صناديق لتعويض مصابي حوادث الطرق الذين تتسبب بإصاباتهم سيارات مجهولة أو سيارات غير مؤمنة أو الحالات التي مسموح فيها القانون بسقوط حق السائق في التغطية التأمينية (سرقة السيارة) أو في حالة كون شركة التأمين تحت التصفية أو الإفلاس.

ويتم تمويل الصندوق في الأساس من قبل شركات التأمين العاملة في السوق وذلك بتأدية نسبة معينة من أقساط التأمين الإلزامي تدفع للصندوق. ويحق للصندوق أن يرجع على السائق المتسبب في الحادث فيما يكون قد أداه من تعويض للركاب أو المشاة إذا كان السائق لا يحمل رخصة قيادة أو كانت السيارة غير مؤمنة أو كان السائق مخالفاً لشروط مسقطة للتعويض في وثيقة التأمين بموجب القانون. ومثل هذه الصناديق موجودة في الجزائر وتونس وفلسطين.

سادساً: الاكتاب في التأمين الإلزامي:

يعترف العاملون في مجال التأمين الإلزامي على المركبات بأنهم لا يمارسون أية عمليات اكتاب فنية حقيقة كون أسعار التأمين بموجب قوانين أو أنظمة مبنية أساساً على قوة المحرك بالأحصنة أو نوع السيارة خصوصي أو عمومي، كبيرة أو صغيرة دون مراعاة لعوامل أساسية مثل: عمر السائق، حالته الاجتماعية، تاريخ حصوله على الرخصة، المسافة بين مسكنه وعمله، حوادثه

السابقة، مخالفاته المرورية.. الخ.

ولما كان التأمين الإلزامي يمس قطاعاً واسعاً من السكان فإن هناك تردداً واضحاً من الحكومات في إعادة النظر في أسعار التأمين بغض النظر عن الخسائر التي تكبدها شركات التأمين من سنة لأخرى لأسباب سياسية تتبع من رغبتها في المحافظة على شعبيتها أو اقتصادية تتعلق بالرغبة في تخفيف العبء عن الأفراد وتحويله إلى شركات التأمين باعتبارها وحدات اقتصادية أكثر قدرة وملاءة سواء كانت شركات عامة أو خاصة.

سابعاً: المطالبات:

أشرنا فيما سبق أن شركات التأمين تعاني، بشكل عام، من خسائر مستمرة في فرع التأمين الإلزامي بسبب عدم كفاية الأقساط المحصلة لمواجهة التزايد المستمر في حجم وعدد المطالبات.

ولسنا هنا بصدد إجراء مقارنة شاملة لأسس حساب التعويضات في البلاد المختلفة بل إيراد بعض الأمثلة من دول الخليج العربي من حيث اعتماد مبدأ الدية الشرعية والتعويض عن الأضرار المادية والمعنوية.

حالة الوفاة:

- تأخذ دولة الإمارات العربية بمبدأ الدية في حالة القتل الخطأ، وهي محددة بمبلغ الدية ١٥,٠٠٠ درهم وكذلك الحال في المملكة العربية السعودية إذ تبلغ الدية ١٠٠,٠٠٠ ريال ولا يحكم بأي مبالغ أخرى عن الأضرار الأدبية أو النفسية أو المعنوية.

- أما في دولة الكويت فالدية محددة بمبلغ ١٠,٠٠٠ دينار وتحكم المحاكم بالإضافة إلى الدية، بتعويض عن الأضرار الأجرى التي تصيب الورثة والأخوة

التأمين الإلزامي على السيارات ————— الوراثة العربي
والأحداد سواء كانت أضرار مادية أو معنوية (كالحزن والألم).

حالة الاصابة الجسدية

- وهنا أيضا تختلف الأحكام بالنسبة للإصابات من بلد لآخر :
- ففي دولة الإمارات: تحدد المحاكم مقدار التعويض وفقا لتقديرها الخاص دون الالتفات إلى دية الوفاة وبذلك قد تحكم بتعويض عن إصابة بشكل يتجاوز مقدار دية القتل الخطأ وتحكم المحاكم في بعض الأحيان بالتعويض عن الأضرار المعنوية .
 - أما في دولة البحرين: فالتعويض عن الإصابة تقدره المحاكم وبشكل يتناسب مع نسبة العجز المقدرة من قبل اللجان الطبية.
 - وتستند المحكمة - عند تقدير التعويض إلى عوامل منها: نسبة العجز، موضع الإصابة وعلاقتها بطبيعة عمل المصاب، دخله ومركزه الوظيفي.
 - وتحدد نسبة العجز وفقا لجدول محدود كالآتي:
- | | |
|---------------|----------------------------|
| بتر الساق | يتراوح ما بين ٥٥٪ - ٦٥٪ |
| بتر يد واحدة | يتراوح ما بين ٤٥٪ - ٥٥٪ |
| فقد عين واحدة | ٣٥٪ |
| كسر يد أو رجل | نسبة مئوية من النسب أعلاه. |

- وتحكم المحاكم بالتعويض عن الأضرار المعنوية.
- وفي المملكة العربية السعودية: يحكم بمبلغ نسبي من الدية الشرعية وقد يحكم بعدة نسب في حالة فقدان منافع عدة أعضاء من الجسم.
- وبشكل عام عندما يتعلق الأمر بتطبيق قواعد الدية أم التعويض يمكن أن تراعى الأمور التالية:

- ١- فإن من المرغوب فيه أن يكون التعويض في حالة الإصابة على شكل نسبة مئوية من مبلغ الدية الكاملة بالاعتماد على درجة الإصابة ونسبة العجز.
- ٢- ومن المرغوب فيه أيضاً أن لا يسمح بالحكم بأية مبالغ أخرى تحت أي تبرير آخر ذلك أن السماح بمثل هذه الأحكام سيؤدي إلى تصاعد المبالغ المحكوم بها.
- ٣- وإذا كان ذلك سيؤدي إلى الحكم بمبالغ غير مناسبة في حالة الإصابات فبالإمكان اعتماد ضعفي الدية الكاملة لكي تكون التعويضات عن الإصابات متناسبة مع تكاليف المعيشة.
- ٤- ولغرض عدم جعل الجدول مجرد أرقام جامدة لا تأخذ بنظر الاعتبار: عمر المصاب، عدد الأشخاص الذين يعيلهم المصاب، ودخله وغير ذلك من العوامل الشخصية فبالإمكان جعل التعويض عن إصابة على شكل نسبة دنيا ونسبة عليا تترك للقاضي السلطة في تقدير التعويض بين النسبتين آخذاً بنظر الاعتبار تلك العوامل.
- ٥- أما إذا كان الأفراد يرغبون في توفير حماية أوسع من تلك التي يوفرها التأمين الإجباري فباستطاعتهم الحصول على تأمين خاص الشخصية يؤدي إلى حصول المصاب على تعويض إضافي.

ثامناً: تأمين المركبات - المشاكل والحلول:

المشكلة الأولى: إن قسط التأمين السنوي لو شاقق التأمين الإجباري لا يتناسب مع حدود المسؤولية ففي الوقت الذي يكون فيه قسط التأمين ثابت لا يتغير فإن الأحكام القضائية الخلصة بالأضرار الجسمانية والوفيات أصبحت مرتفعة جداً تفعل كاهل شركة التأمين، فتأمين ما يقارب ألف مركبة قد لا يغطي التعويض المحكوم به من قبل القضاء في حالة وفاة واحدة كما أن هناك تشجيع من قبل بعض المحامين لموكلهم بعدم إجراء تسويات ودية مع شركة

التأمين واللجوء إلى القضاء للحصول على التعويض من أجل مصلحتهم الذاتية طبعاً.

الحل

- ١- إجراء دراسة دقيقة على نتائج التأمين الإلزامي مرة كل سنتين على الأقل ورفع قسط التأمين السنوي بما يتناسب مع حدود المسؤولية ونتائج تلك الدراسة.
- ٢- وضع حدود يتم الاسترشاد بها لإصدار الأحكام المناسبة والمعقولة من قبل القضاء لمبالغ التعويضات المطلوبة من شركات التأمين وليس على اعتبار أن شركات التأمين هي الطرف المليء على نحو ما ورد أعلاه.
- ٣- إجراء تسميات ودية بين شركات التأمين والمحامين أو المصايين اختصاراً للوقت والجهد.

المشكلة الثانية: الزيادة المطردة في عدد الحوادث المرورية لأسباب تتعلق بالعنصر البشري أو الطريق أو المركبة

الحل

- ١- بث الوعي المروري لدى جميع المواطنين وتدريب مادة آداب السير والمرور في رياض الأطفال والمراحل التعليمية اللاحقة في المدارس لكي يتعود أبناؤنا على النظام والسلوك الحسن والسوي في الطريق، فقيادة المركبة هي فن وذوق وأخلاق.
- ٢- إجراء ندوات ومحاضرات والكتابة في الصحف والمجلات وإصدار بعض المنشورات عن الوعي المروري يقوم بها المختصون في الجهات المعنية كدائرة المرور، جمعية السلامة للوقاية من حوادث الطرق، وشركات التأمين

وغيرها.

٣- الاهتمام بأحوال الطرق والعلامات الإرشادية والإشارات الضوئية وأماكن الوقوف والدوران.

٤- فرض هيئة القانون من قبل رجال المرور وفرض عقوبات صارمة على المخالفين (سحب الرخصة أو السيارة أو فرض غرامة مالية أو حبس السائق طبقاً لدرجة المخالفة) ووضع ومتابعة الأنظمة المتعلقة بالتأكد من صلاحية المركبة للسير على الطرق العامة.

المشكلة الثالثة: عدم الدقة في تقدير الجهات المختصة لنسب العجز الكلي من قوة الجسم للمصابين جسمانياً من حوادث المرور فكلم من مصاب في حادث مروري قام بمراجعة شركة التأمين وقد قُدِّرَتْ له نسبة عجز من قبل الجهات المختصة بمعدل عالٍ وعند مشاهدته لوحظ بأنه بكامل صحته وعافيته.

الحل

توجيه جهات الاختصاص تحري الدقة في تقدير نسبة العجز للمصابين جسمانياً من حوادث المرور ووضع ضوابط لتحديد نسب العجز معروفة للجميع وإعطاء الحق لشركات التأمين في الطعن في هذه النسب الممنوحة وإعطاء صلاحية لجهات إدارية أخرى لإبداء الرأي في موضوع الطعن.



تجربة السوق السوري في التأمين الإلزامي على السيارات

زياد مطيط

مدير التخطيط والتدريب والاستثمار

شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين

مقدمة:

واكب التأمين على السيارات الثورة الصناعية وتطور إنتاج السيارات نظراً لاستخدامها وبشكل كبير كوسائل نقل، الأمر الذي أدى إلى ازدياد حوادث السير التي تلحق بالمواطن أضراراً جسدية ومادية كبيرة يعجز مسيبتها عن تعويض المتضرر الضرر الذي لحق به جراء الحادث.

نتيجة لذلك فقد عمدت الدول المتقدمة للأخذ بمبدأ التأمين الإلزامي على السيارات بعد الحرب العالمية الثانية وكان لا بد من مواكبة هذا الأمر في القطر العربي السوري بتطبيق نظام التأمين الإلزامي على المسؤولية المدنية الناشئة عن استعمال المركبات الآلية فصدر المرسوم التشريعي رقم ٧١/ تاريخ ١٩٥٣/٣/٢٦ حيث أوجبت المادة ١٣٦ منه (على السيارات العامة إجراء

٢ في الأصل ورقة مقدمة إلى ندوة «التأمين الإجباري للسيارات، مشاكل الحاضر وآفاق المستقبل» التي نظمتها شركة ليبيا للتأمين في شهر أكتوبر ١٩٩٩ بمدينة بنغازي بالجمهورية.

الرائد العربي ————— تجربة السوق السوري في التأمين الإلزامي على السيارات
عقد تأمين ضد المسؤولية المدنية لتغطية أضرار الغير التي يسببها استعمال
السيارة).

وبتاريخ ١٩/٧/١٩٥٣ صدر المرسوم التشريعي رقم /٩٥/ حيث أوجبت
المادة الثانية منه (على مالك أية مركبة إبرام عقد تأمين يغطي المسؤولية المدنية
تجاه الغير للأضرار الجسدية والمادية التي يسببها استعمال مركبته) إلا أن هذا
المرسوم استثني الوزارات والإدارات والمؤسسات العامة وشركات القطاع العام
والشركات المؤممة وشركات القطاع المشترك من إلزامية التأمين.

بتاريخ ٣٠/٤/١٩٧٤ صدر قانون السير رقم /١٩/ والذي تم بموجبه إلزام
كافة المركبات الآلية الخاضعة للفحص الدوري بالتأمين ضد أخطار المسؤولية
المدنية عن الأضرار الجسدية والمادية التي يسببها استعمال هذه المركبة لدى
إحدى شركات التأمين المرخص لها في القطر، ومن المعلوم أن المؤسسة العامة
السورية للتأمين هي المؤسسة الوحيدة التي تمارس أعمال التأمين في القطر.
ونعرض فيما يلي ما نصت عليه المادة ٢٠٣ من قانون السير رقم ١٩ لعام
١٩٧٤.

المادة /٢٠٣/:

أ- يلزم مالك المركبة الآلية بإبرام عقد تأمين يغطي المسؤولية المدنية التي تترتب
عليه أو على أي حائز لها أو على سائقها بموجب القوانين النافذة عن
الأضرار الجسدية والمادية التي يسببها استعمال هذه المركبة وذلك لدى
إحدى شركات التأمين المرخص لها بالعمل في أراضي الجمهورية العربية
السورية.

ب- يطبق التأمين الإلزامي على المسؤولية المدنية المنصوص عليها في الفترة
السابقة على مرحلتين:

١- المرحلة الأولى: تأمين المسؤولية المدنية عن الأضرار الجسدية.

٢- المرحلة الثانية: تأمين المسؤولية المدنية عن الأضرار المادية.

تجربة السوق السوري في التأمين الإلزامي على السيارات ————— الرائد العربي
تطبيق التأمين الإلزامي:

بعد صدور قانون السير رقم /١٠٩/ لعام ١٩٧٤ قامت المؤسسة العامة السورية للتأمين بتطبيق التأمين الإلزامي على المركبات الآلية بأنواعها والذي جاء على مرحلتين:

أ- المرحلة الأولى: وقد طبقت منذ بداية صدور قانون السير ولغاية ١٩٩٠/١٢/٣١ حيث:

يشمل التأمين الإلزامي لهذه المركبات الأضرار الجسدية للغير دون السائق والركاب فيما يتعلق بالمركبات الآلية الخاصة (ميكروباص - باص خاص - شاحنة خاصة - صهريج خاص). بمسؤولية مدنية غير محدودة ويشمل التأمين الإلزامي أيضاً الأضرار الجسدية للغير والركاب معاً دون السائق أو المكتسب أو المعاون أو مستخدم الآلية فيما يتعلق بالمركبات العامة (ميكروباص عام - باص عام - بيك آب عام - شاحنة عامة - صهريج عام).

ب- المرحلة الثانية: وقد جاء تطبيق هذه المرحلة في بداية عام ١٩٩١ وعلى السيارات السياحية فقط ويشمل ما يلي:

- ١- الأضرار الجسدية أو الوفاة بحد أقصى للحادث الواحد /٣٠٠٠٠٠٠/ ل.س أو بحد أعلى بموجب اتفاق خاص بين المؤسسة ومالك المركبة.
- ٢- الأضرار الجسدية والمادية دون الركاب والسائق فيما يتعلق بالمركبات الخاصة والدراجات النارية.

ونفيد هنا بأن المؤسسة قامت بغية الحد من الخسارة أو إعادة التوازن ما بين القسط والتعويض بإصدار عقود متدرجة المسؤولية وكما يلي:

نسبة القسط حسب التعرفة	حدود المسؤولية للعقد
%١٠٠	٣٠٠٠٠٠ ل.س
%١٥٠	٥٠٠٠٠٠ ل.س
%٢٠٠	١٠٠٠٠٠٠ ل.س
%٢٥٠	غير محدودة

ونؤكد هنا إلى أن الأحكام الصادرة عن المحاكم السورية تستند أصلاً إلى قانون السير رقم ١٩ لعام ١٩٧٤ وذلك فيما يتعلق بالمسؤولية حالة كونها غير محدودة، ولكن المؤسسة ترجع على مالك المركبة بالمبالغ المدفوعة للمتضرر استناداً إلى حكم المحكمة والتي تفيض عن حدود المسؤولية المحددة في عقده ونتيجة بحيرة المؤسسة على مدى تطبيق هذا القانون ولسنوات عديدة وملاحظتها ارتفاع معدل التعويضات عن الأقساط فقد قامت بعدة إجراءات الهدف منها السيطرة والتحكم بتلك التعويضات نوردها كما يلي:

- ١- تعديل تعرفة القسط لكل فئة من فئات المركبات بشكل يتناسب والتعويضات العائدة لهذه الفئة.
- ٢- التدرج بالمسؤوليات وتناسب القسط مع هذه المسؤوليات.
- ٣- متابعة معالجة الأحكام التي تصدر عن المحاكم السورية إذ يوجد هناك تعاون قائم بين المؤسسة ووزارة العدل والهدف منه هو ترشيد الأحكام الصادرة وتعويض المتضرر بالشكل المناسب من منطلق «حجر الضرر وليس الأثراء على حساب الحوادث» مع ملاحظة العلاقة السببية ما بين الحادث والضرر الناجم عنه إذ أنها تُعتبر الأساس في تحديد التعويض.
- ٤- رفع سقف التسويات الوردية للأضرار الجسدية أو الوفاة بهدف تعويض المتضرر بالشكل المناسب والسريع وتجنبيه اللجوء إلى المحاكم التي تأخذ وقتاً طويلاً قد يفوت عليه فرصة هذه التسوية.

نجربة السوق السوري في التأمين الإلزامي على السيارات ————— الرائد العربي

٥ - مراقبة الدفع المقدمة من المحامين الموكلين بالدعاوى المقامة على المؤسسة بهدف ترشيد مبالغ التعويضات لتكون مناسبة للضرر الناجم عن الحادث. وبذا نرى بأن المؤسسة قامت بالإجراءات المنوه عنها. أعلاه سواء ضمن إدرتها أو بالتنسيق والتعاون مع وزارة العدل أو بالاتصال المباشر مع المتضرر أو المحامين الوكلاء والهدف من ذلك هو التحكم والسيطرة بترشيد التعويضات حفاظاً على حقوق المتضررين ولكن ليس على حساب خسارة المؤسسة.

التأمين الإلزامي للسيارات ووجهة نظر إعادة تأمينها:

لاشك في أن إعادة التأمين تلعب دوراً هاماً وأساسياً في التأمين الإلزامي للمركبات من خلال تغطية الحوادث التي تفيض عن حدود احتفاظ شركة التأمين باتفاقيات زيادة الخسارة وبما يمكنها من الاستمرار بشكل متوازن في هذا النوع من التأمين، ولكن حينما تحصل الخسائر الكبيرة والمتكررة وعلى مدى سنوات متعاقبة بشكل يكبد معيد التأمين خسائر متعاقبة قد تحول دون استمراره في منح التغطية المطلوبة أو وضع شروط قاسية على تجديدها، الأمر الذي قد تواجهه شركة التأمين وبالتالي لا بد لها من إعادة النظر في تعديل التعرفة قياسياً بمعدل التعويضات بشكل يغطي على الأقل تلك التعويضات، علماً بأن شرط الاستمرارية الذي يشترطه معيد التأمين في أغطية المسؤوليات لزيادة الخسارة قد لا يؤدي الدور المطلوب خصوصاً عندما تكون أحكام المحاكم تفوق وبشكل كبير جداً معدل التضخم.

هذا وقد نجحت بعض شركات التأمين إلى إسناد تغطية زيادة الخسارة للسيارات ضمن مجموعة الحصص المسندة من اتفاقيات الفروع الأخرى وذلك لتعويض معيد التأمين في حال خسارته التي يتحملها في هذا الفرع من أرباح الفروع الأخرى، ولكن يجب أن لا ننسى أن معيد التأمين ينظر بالنهاية إلى إجمالي النتائج لتلك الحصص ولن يصير طويلاً على تحمل الخسارة الإجمالية

الرائد العربي ————— تجربة السوق السوري في التأمين الإلزامي على السيارات
وخصوصاً حينما يعاني من خسارة سببها حصته المكتتب بها من السيارات
وعلى مدى عدة سنوات، لذا يتوجب على شركة التأمين أن تقوم بمعالجة
موضوع التعويضات عن طريق زيادة الأسعار بهدف زيادة الأقساط ووضع
حدود للعقود التي تمنحها لمالكي السيارات. وبالتالي تخفيض قيم مبالغ
التعويضات لتناسب مع أسعار التأمين الممنوحة على تلك العقود.

ونفيد هنا بأن المؤسسة العامة السورية للتأمين قد عزفت منذ عام ١٩٨٥
عن استعمال غطاء زيادة الخسارة حالة كونه لم يعد يفيدها في كبح جماح
الخسائر المتعاقبة، في حين لجأت إلى الحلول السابق ذكرها لإعادة التوازن في
محفظة أعضائها بين الأقساط والتعويضات المسددة في هذا النوع من التأمين.

وخلاصة القول بأنه إذا لم يكن لدى شركة التأمين التي تقوم بإصدار عقود
التأمين على السيارات الإلزامي، الخبرة بالتحكم بتحديد أسعار التأمين لتلك
العقود وبالشكل الذي يمكنها من كبح جماح الخسائر التي تنأى عن تلك
العقود، فإن هذه الخسارة سوف تنأى ليس فقط على الأرباح المحققة من الفروع
الأخرى وإنما على أرباحها من أية استثمارات أخرى، مما يهدد بالنتيجة مركز
الشركة المالي واستمرارها.



تغيرات المناخ ومسؤولية التأمين^١

قد يكون من المؤكد أن الطقس بتقلباته هو من أهم أسباب وجود صناعة التأمين في العالم. حيث أن الخراب والدمار اللذان يصيبان البشر وممتلكاتهم بسبب غضب الطبيعة المتمثل بالعواصف والفيضانات والانهيارات والأعاصير، يدعو الناس للبحث الخثيث عن وسائل حماية تكون قادرة على تعويض الخسائر والمساعدة في إعادة الأمور إلى ما كانت عليه.

إلا أن أمننا "الطبيعة" تتسلح بسلاح ذو حدين؛ فإن زاد عنفها وغضبها، فذلك سيؤدي حتماً إلى مزيد من الخسائر التأمينية، وبالتالي تلجأ شركات التأمين إلى توجيه اهتمامها للبحث والتحري عن أسباب تغيرات المناخ، ويسعى المكثبون لإيجاد أفضل الوسائل للتنبؤ عن أحوال الطقس، وفيما إذا كانت هناك وسيلة للتحدير قبل وقوع الكارثة، وبالتالي هل بالإمكان فعل أي شيء للتقليل ما أمكن من الخسائر المحتملة. ويبدو أن التحذيرات الراهنة من عواقب زيادة الحرارة في غلاف الكرة الأرضية وتأثيرات ظاهرة النينو Al Nino على المناخ قد كثفت من جهود ورغبة المؤمنين لمعرفة ما يجري على الأرض وفي محيطها.

مثل هذه الأسئلة المعقدة لا يمكن بأية حال الإجابة عنها بشكل مقنع من قبل القائمين على صناعة التأمين فقط، بل يجب أن يشترك في ذلك المؤمنون، ومعيدو التأمين، وشركات الوساطة التأمينية العالمية والمراكز الأكاديمية ودوائر التنبؤ الجوي وآخرون. وعليهم جميعاً التعاون ومحاولة إيجاد تفسير علمي لما يجري على

الموائد العربي تغيرات المناخ ومسؤولية التأمين

الأرض ومناخها من تغيرات. ويعقب أحد العاملين في حقل التنبؤ الجوي على ظاهرة التقارب بين مختلف دوائر المهتمين بالطقس وتقلباته بالقول: إن التقارب المتنامي لأسواق التأمين والأوساط الأكاديمية واهتمامهما بظاهرة التغير المناخي، أمر يدعو للسرور، وهو ما سيعطي لأبحاث المناخ دفعا قويا إلى الأمام متابعة رصد الظواهر المناخية، مما سيعود بالفائدة على الجميع.

إلا أنه بالرجوع إلى التاريخ، فإننا لا نجد أية علاقة سابقة بين المجموعات السالفة الذكر، ولكنها جميعاً تعبر عن سعادتها بالعلاقات القائمة، وتظل الجامعات والمعاهد المتخصصة بالأبحاث المناخية تبحث عن تمويل مناسب للمضي قدماً في نشاطاتها.

وفي طليعة المشاريع المشتركة التي ظهرت في هذا المجال كان مشروع التنبؤ بالأخطار (RPI) Risks Prediction Initiative الذي أنشئ عام ١٩٩٤، واتخذ من برمودا مقراً له. وقد ظهر هذا المشروع للوجود بعد اجتياح إعصار "أندرو" للولايات المتحدة عام ١٩٩٢، مسبباً خسائر تأمينية قدرت بحوالي ١٦,٥ بليون دولار أمريكي، مما حدا بمعيدي التأمين للبحث عن طرق أكثر فاعلية لمراقبة تحركات الأعاصير في المحيط الأطلسي ودعم طاقم المركز بعدد من العلماء المتخصصين من محطة برمودا البيولوجية للأبحاث.

وقد تلقى هذا المركز دعماً كبيراً ومساندة من كبريات شركات التأمين وإعادة التأمين في الولايات المتحدة وبرمودا من ضمنها: The Employer ، ACEC ، Center Solutions ، Centre Re ، General Re المجموعة الدولية الأمريكية للتأمين. وقدم هؤلاء ما يقارب من مليون دولار سنوياً دعماً مالياً لهذا المركز، موازرين بذلك مشاريع علمية عديدة للقيام بأعمالها في مجال التنبؤ المناخي ودراسة أحوال الطقس. ولم يقتصر اهتمام المركز المذكور على دراسة الأعاصير وحركاتها، بل تعدى ذلك إلى دراسة تأثير بعض الظواهر الطبيعية مثل ظاهرة "El Nino".

يقول مدير مركز RPI للأبحاث: «إن شركات التأمين وإعادة التأمين تنحو منذ مدة باتجاه تسخير الوسائل العلمية الحديثة لخدمة أعمالها. فعلى سبيل المثال، عندما بدأنا عملنا منذ عام ١٩٩٤، لم يكن أحد من المؤمنين ومعيدي التأمين يهتم جدياً بظاهرة النينو ولم يأخذوا آثارها ونتائجها على أعمالهم في الحسبان، أما الآن فالأمر بعكس ذلك تماماً. حيث بدأنا نلاحظ توظيف علماء المناخ لدى شركات التأمين».

وفد اقتضت شركات التأمين وإعادة التأمين في المملكة المتحدة أثر الشركات الأمريكية بهذا التوجه، وأنشأت لنفسها مركزاً لأبحاث المناخ عام ١٩٩٧ أطلق عليه اسم Tsunami وهي كلمة يابانية تعني الإعصار Typhoon وجاء إنشاء المركز بناء على اتفاق شركتي تأمين وثلاثة معيدين في اللويدز وثلاثة سماسرة إعادة تأمين، وتم استثمار ٦٠ ألف جنيه استرليني من كل مشترك كمساهمة منه في تطوير أبحاث المناخ. وهؤلاء المساهمون يمثلون الأسماء الكبيرة في السوق أمثال: CGU -

Royal & Sun Alliance والوسيط Sedgwick Re و Benfield Greig. وفي المملكة المتحدة تضاعفت جهود القطاع الخاص مع الدولة ورصدت مبالغ مالية تقدر بنحو ٩٦٠ ألف جنيه استرليني موزعة على ثلاث سنوات على أن تنفق هذه الأموال على مراكز موزعة في عدة مناطق وأن يوظف فيها العديد من الباحثين المختصين بعلوم المناخ والطبيعة. وقدمت شركات التأمين وإعادة التأمين جندولاً بالمشاريع التي ترغب هذه الشركات بدراسة المناخ حولها، كذلك فعل بقية المساهمون في تمويل مراكز الأبحاث هذه.

ومنذ ظهور مركز Tsunami إلى الوجود، كانت دراسة ظاهرة النينو El Nino من أهم الظواهر الطبيعية التي تركز الاهتمام حولها. يقول أحد القائمين على إدارة المركز: «بالرغم من القيمة العلمية الرفيعة للتقرير المقدم حول هذه الظاهرة، إلا أنه كان ذو أهمية صئيلة لصناعة التأمين. حيث كان

الرائد العربي ————— تغيرات المناخ ومسؤولية التأمين

يتوقع القارئون على هذه الصناعة الاستفادة من التقرير بشكل أوسع ليشمل تأثير الظاهرة على محافظ هذه الشركات Portfolios من جهة نوعية الجسائر المتوقعة».

والسبب في ذلك الإحباط الذي عبرت عنه شركات التأمين هو صعوبة جمع علماء المناخ ومكتسي التأمين حول طاولة واحدة، لأن لكل منهم أهدافه المختلفة.

بقول الدكتور بيتر تايلور أحد مديري الأبحاث في اللويدز: «تاريخياً، كان الشك يسيطر على عقول المؤمنين حول الفائدة العملية لبعض الأبحاث المقدمة لهم. لذا، فإن المطلب الرئيسي هؤلاء من مركز Tsunami هو تكريس جهود علمية حثيثة تركز حول مشاريع تقع في دائرة اهتمام شركات التأمين وإعادة التأمين».

ويتوجه الاهتمام حالياً نحو برنامج عمل يمكن أن توفر نتائجه فهماً أوضح لعمية التسعير، وأن يصبح التعامل مع الزبائن أكثر علمية ودقة، وأن تتم إدارة الخطر بشكل أفضل، وهذا سيؤثر، إن أحسن استخدامه، بشكل إيجابي على مستوى أداء الشركات. ومن الجدير بالذكر أن شركات التأمين المساهمة في مركز Tsunami قامت بتعيين باحثين مختصين لدراسة ظواهر طبيعية محددة مثل الفيضانات والعواصف كموظفين دائمين لديها، مهمتهم البحث عن إجابة على السؤال الكبير المطروح وهو: لماذا لا تزال هناك أخطاراً غير مشمولة بالتأمين حتى الآن؟

إن موضوع التنبؤ بتوقيت الظواهر الطبيعية هو من الأمور الهامة والدقيقة. حيث يرغب المؤمنون بالحصول على معلومات يمكن استخدامها في الوقت الحاضر، وليس مجرد شروح لما حدث في الأعوام السابقة. وفي هذا السياق يقول مدير مركز RPI في برمودا: «الوقت عامل مهم جداً، والبحث العكسي الجيد هو ذلك الذي يأخذ عامل الوقت في الحسبان. وهذا من المواضيع الحديثة في

تغيرات المناخ ومسؤولية التأمين ————— الراقد العربي
أبحاث المناخ، ونحن في برامجنا الزمنية نحاول أن نتناول المواضيع بشكل مباشر وعملي جداً.

إن صناعة التأمين وإعادة التأمين مهمة جداً بالاستمرار في تطوير أبحاثها العلمية. فعلى سبيل المثال لا الحصر، يشرف السمسار Benfield Greig على إدارة مركز يدعى Hazard Research والذي مركزه في لندن. وفريق العمل الموجود فيه لا يهتم بأبحاث المناخ فحسب، بل تشمل اهتماماته الزلازل والبراكين أيضاً. وفي القارة الأوروبية، يعمل المؤمنون ومعيدو التأمين جنباً إلى جنب مع العلماء والحكومات لتابعة دراسة العديد من الظواهر، انطلاقاً من الاعتماد بشكل أساسي على الأقمار الصناعية في مراقبة الأرض وتغيرات المناخ في الغلاف الجوي المحيط بالأرض. وحيث أن صناعة التأمين وإعادة التأمين هي صناعة عالمية، فإن هذه الأبحاث تقع في صميم اهتمام القائمين على هذه الصناعة. ولتأكيد ما سبق الحديث عنه فإن شركة General Re والتي اشترت وكالة DP Man في اللويدر في تشرين أول الماضي، قامت بإيجاد خط اتصال مباشر بين مركزي RPI و Tsunami للأبحاث المناخية.

وعلى حد قول السيد تايلور، فإن هناك العديد من العلماء الذين يتمتعون بقدرات علمية فائقة، إلا أن دور شركات التأمين وإعادة التأمين يجب أن ينصب في محاولة لجمع هؤلاء العلماء للعمل معاً والتنسيق فيما بينهم.

مراقبة الغلاف الجوي: Space Observation

في أحد الأيام، من إحدى السنوات القليلة القادمة، سيتلقى مزارع ألماني يعيش في منطقة نائية من الريف الألماني مكالمة تلفونية مفاجئة، يتعرف على صاحبها أخيراً، حيث يكون المتكلم هو مدير الشركة التي اشترى منها هذا المزارع وثيقة التأمين على ماشيته وأملاكه.

سيقول له هذا الأخير: «عليك أن تتقل مع قطعانك إلى حقول أعلى من

المرائد العربي ————— تغيرات المناخ ومسؤولية التأمين

المكان الذي تسكن فيه، حيث أفادت التنبؤات التي بثتها الأقمار الصناعية بأن الفيضان سيغمر الأراضي التي تسكن فيها وذلك خلال الـ ٤٨ ساعة القادمة، الرجاء أخذ الموضوع بمنتهى الجدية». ويضيف مؤكداً للمزارع بأنه إن لم ينفذ ما طلب منه، فإن الخسائر التي قد تصيب قطعانه سوف لن يعرض عنها.

هذه القصة قد تبدو للوهلة الأولى ضرباً من الخيال العلمي، إلا أن الموضوع سيتحول إلى حقيقة علمية، إن كان ذلك صادراً بالفعل عن هيئة أبحاث أوروبية تعمل على متابعة تغيرات الطقس بين لحظة وأخرى. وعلى طرف الخط من الجهة المقابلة، يتمكن المؤمنون ومعيدو التأمين من متابعة التقارير التي تصلهم بواسطة الحواسيب والتي ترسل لهم عبر الأقمار الصناعية التي تقوم بمراقبة الكرة الأرضية والغلاف المحيط بها والتي تستطيع بالفعل التنبؤ عن أحوال المناخ والإعلام عن إمكانية حدوث الفيضانات والأعاصير قبل وقوعها بفترة كافية.

هذه الأقمار الصناعية التي تتحرك في مدارات ترتفع عن سطح الأرض عشرات الأميال، تكون مزودة بعدسات تصوير وأشعة تحت الحمراء وأجهزة التقاط وبث (رادار) تمكنها من رسم خرائط مناخية دقيقة تسمح المسافة بين الغيوم في السماء وسطح الماء في البحار والمحيطات. وعندما يتم تحميل هذه المعلومات على الخرائط الجغرافية، يمكن للبيانات الناتجة عن ذلك تحديد بدقة ارتفاع المياه في الأنهار نتيجة لنسبة الأمطار المتوقع هطولها. وتحديد الأراضي التي سيغمرها الفيضان وتلك التي ستبقى بعيدة عن هذا الخطر.

أما تكلفة الحصول على هذه المعلومات من المدار فإنها تنخفض باستمرار ومن المتوقع أن لا تكلف الأجيال القادمة من الأقمار الصناعية أكثر من ٥٠ مليون جنياً استرلينياً، مما سيمكن شركات التأمين وإعادة التأمين الكبيرة من إطلاق أقمار صناعية خاصة بها، وذلك لتمكين من الحصول على التنبؤات الجوية بأسرع ما يمكن، وبالتالي تخفيف حجم الخسائر ما أمكن.

تغيرات المناخ ومسؤولية التأمين _____ للرواند العربي

ويقوم حالياً مركز التنبؤ الأوروبي بإجراء أبحاث موسعة حول موضوع تغيرات المناخ تشارك فيها بشكل مباشر شركات التأمين وإعادة التأمين. وتستخدم إحدى الدراسات التي تجري في جامعة انسبروك في استراليا، بيانات صادرة عن أقمار صناعية تقدم معطيات خاصة عن معدلات ذوبان الثلوج على الجبال. ويشكل ذلك سابقة مفيدة جداً للتحذير من الفيضانات التي ستجهم عن ذوبان الثلوج كذلك التي غمرت جزءاً من مدينة بيروت في سكوتلاندا عام ١٩٩٣.

ومن المواضيع الأخرى التي تجري حولها الأبحاث باستخدام تقنيات الفضاء، تحديد معدلات تزايد تشكل الفيضانات، وكذلك محاولة التوصل إلى طرق عملية لمواجهة أخطار تساقط البرد على المحاصيل الزراعية ومحاولة الحد من الأضرار الناجمة عن ذلك. وتجري دراسات وأبحاث عديدة لاختيار إمكانية الأقمار الصناعية في قياس ارتفاع الأمواج وهل بإمكان ذلك أن يقدم خدمة لشركات التأمين وإعادة التأمين تساعد في توجيه السفن المؤمن عليها من خلال أغطية التأمين البحري وذلك للابتعاد بهذه السفن ما أمكن عن مواقع الخطر.

أبحاث مراقبة الأعاصير: Hurrican Research

عندما تهب العواصف فإنها بالتأكيد تلحق الأذى والضرر بالإنسان والحيوان والنبات مهما كان المكان والزمان. إلا أن شركات التأمين وإعادة التأمين بالطبع تركز اهتمامها على الأسباب التي ستؤدي بها إلى دفع خسائر كبيرة جراء الأغطية التأمينية التي تمنحها هذه الشركات، وهذا ما يدعو هؤلاء إلى وضع الأعاصير التي تضرب سواحل شمال الأطلسي في مقدمه الأخطار المسببة للخسائر.

فالخراب والدمار اللذان حلا بهندوراس ونيغاراغوا في الخريف الفائت

واللذان سببهما إعصار Mitch ميتش، أظهرت القوة المرغوبة للعواصف. وأشد ما يقض مضاجع معيدي التأمين هو إعصار بنفس قوة إعصار Mitch، لو قُدِّر له أن يصيب مناطق مأهولة بالسكان أمثال فلوريدا أو الولايات الأخرى الجنوبية حيث تبلغ تأمينات الممتلكات البلايين من الدولارات.

أما الأعاصير في المحيط الأطلنطي فهي أعاصير موسمية يقع معظمها بين أواخر آب ونهاية تشرين أول. وبالتالي فإن الفهم الأفضل لمسببات هذه الأعاصير، وتحديد المناطق التي ستضربها والوقت المحدد لذلك، هي من الأمور الحاسمة في إعادة تأمين الكوارث ويعتبر البروفيسور وليم كيري من جامعة كولورادو من أفضل المتنبئين بالمناخ في العام. فباستعماله لسلسلة من الطرق العنسية والتي تعتمد على عوامل عدة مثل تساقط الأمطار ودرجة حرارة مياه البحار، يستطيع التنبؤ مسبقاً بالأعاصير، وقد يستطيع توقع حدوثها في أشهر كانون الأول أو نيسان أو تموز أو في بداية شهر آب.

ولكن بالرغم من أن التنبؤ المبكر مفيد جداً، إلا أنه يأتي متأخراً بالنسبة للمعبدن الذين يحملون شهر كانون الأول يكونوا قد حددوا التسعير النهائي Rates لاتفاقياتهم للموسم القادم. ولذلك كان من أهم أهداف إقامة مشروع Tsunami للتنبؤ في المملكة المتحدة هو الحصول على تنبؤ مبكر لأحوال المناخ القادمة، ووضع برنامج زمني يعتمد عليه معيدو التأمين في تسعير أخطار الكوارث للعام المقبل.

ويبدل فريق من علماء الجامعات البريطانية جهوداً كبيرة لتطوير طرق التنبؤ المناخية المستخدمة حالياً. وتحظى جهودهم هذه بثقة مماصرة إعادة التأمين وشركات التأمين المساهمة في مركز Tsunami، بحيث تقدم النتائج السنوية توصلوا إليها لشركات التأمين والسماصرة في بداية شهر تشرين الأول. وتعتبر البيانات المقدمة أساسية لهؤلاء عند تحديد الأسعار لاتفاقياتهم للعام القادم.

وفي الختام، فإن المهتمين بالطقس وتقلباته سوف لن يألوا جهداً في الوصول إلى أفضل الوسائل التي ستمكنهم من التنبؤ بقدوم الأعاصير ومحاولة التخفيف مما أمكن من الدمار الذي يلحق بالعالم نتيجة لذلك سنوياً، والذي يكلف شركات التأمين مبالغ جسيمة للتعويض عن الخسائر. ويكفي أن نقول أن الخسائر التي حلفتها الأعاصير عام ١٩٩٢ بلغت حوالي ٣٠ مليون دولار إضافة لأعداد الضحايا التي تقدر بالآلاف وكان من أهم هذه الأعاصير إعصار أندرو السالف الذكر الذي قد يبقى من بين المؤشرات الهامة التي تدل على مدى ما تلحقه الأعاصير من خسائر بالغة الجسام.

إعداد

يوسف جناد

الإدارة المالية

شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين



التأمين والعوارية العامة

فخري السنوس بالة
شركة ليبيا للتأمين
فروع بنغازي

العوارية العامة كمبدأ وعرف بحري ليس له علاقة بالتأمين، ولا يهم أن يكون أحد الأطراف أو جميعهم مؤمنون، بأي درجة، أم لا، أما فيما يخص التأمين، فإن العوارية العامة تشكل خطراً تتناوله الكثير من وثائق التأمين البحري.

وتتوقف مسؤولية المؤمن تجاه العوارية العامة على شروط التغطية التأمينية الصادرة لكل طرف من أطراف الرحلة البحرية وهم السفينة والبضاعة وأجرة الشحن.

١- تأمين السفينة:

وفقاً لشروط مجمع مكنتي التأمين ١/١٠/١٩٨٣، فإن العوارية العامة تغطي بالوثائق التالية:

- شروط المجمع الزمنية - أجسام
- شروط المجمع الزمنية - أجسام (حسارة كلية وعوارية عامة و ٤/٣ مسؤولية التصادم).

- شروط المجمع للرحلة - أجسام
- شروط المجمع للرحلة - أجسام (خسارة كلية وعوارية عامة و $\frac{4}{3}$ مسؤولية التصادم).

- شروط المجمع الزمنية - أجسام (النفقات والقيمة الزائدة).

- شروط المجمع الزمنية - أجسام المسؤولية الزائدة.

وينص الشرط 11.1 من شروط المجمع الزمنية - أجسام على مايلي:

يغطي هذا التأمين حصة السفينة في مكافأة ومصاريف الإنقاذ و/أو العوارية العامة، مخفضاً فيما يتعلق بأي تأمين ناقص، ولكن في حالة توضيحية السفينة كعوارية عامة، فإن المؤمن لهم يستطيعوا استرداد كامل الخسارة دون اللجوء إلى تنفيذ حقهم في المشاركة من الأطراف الأخرى.

أما الشرط 11.3 فإنه ينص على:

لا يسمح بأي حال بأي مطالبة وفقاً لهذا الشرط (11) عندما لا تكون الخسارة قد تحققت لتفادي أو متعلقة بتفادي خطراً مؤمناً عليه. ومن هذين النصين نستخلص ثلاث نقاط هامة:

١- إن قيمة التأمين Insured Value للسفينة يجب أن تكون مساوية أو أعلى من القيمة الحقيقية للسفينة، أي أن لا يكون التأمين ناقصاً Under Insured، وإن كان كذلك، فإن مسؤولية المؤمن متوافق وهذا الانخفاض.

٢- إن المؤمن له يستطيع مطالبة المؤمن بالتعويض عن قيمة أية توضيحية دون الحاجة إلى انتظار تسوية العوارية العامة، أو إمكانية إيفاء أطراف الرحلة البحرية بالتزاماتهم تجاه العوارية العامة.

٣- الخطر والذي كان باعثاً للعوارية العامة يجب أن يكون مغطى بوثيقة التأمين.

ولتقريب علاقة التأمين بالعوارية العامة لنفترض المثال التالي:

الرائد العربي ————— التأمين والعوارية العامة

بسبب عاصفة بحرية، أقدم الريحان على قطع إحدى الروافع والاتجاه إلى ميناء قريب، حيث مكث في ذلك الميناء لمدة عشرة أيام انتظاراً لهدوء البحر وحتى الانتهاء من الإصلاحات الضرورية، وقد تم الحصول على المعنومات التالية:

- ١- السفينة مؤمنة وفقاً لشروط المجمع الزمنية أجسام.
- ٢- قيمة التأمين ٨٠٠٠٠٠ دينار.
- ٣- القيمة التقديرية للسفينة في ميناء الوصول ٩٢٠٠٠٠ دينار.
- ٤- مصاريف ميناء الالتجاء ٢٢٠٠٠ دينار.
- ٥- قيمة الرافعة والمعتبرة تضحية ٨٠٠٠٠ دينار.
- ٦- القيم المشاركة للبضاعة وأجرة الشحن في ميناء الوصول ١٨٠٠٠٠٠ دينار.
- ٧- القيمة المشاركة للسفينة عند انتهاء الرحلة ٨٠٠٠٠٠ + ٩٢٠٠٠٠ - ١٠٠٠٠٠٠٠ دينار.

ويتضح من المعلومات السابقة إن تأمين السفينة يعتبر تأميناً ناقصاً، حيث أنها مؤمنة فقط بمبلغ ٨٠٠٠٠٠ دينار بينما قيمتها الحقيقية وقت حدوث الخطر كانت ١٠٠٠٠٠٠ دينار، وعليه فإن حصة المؤمن في مصاريف العوارية العامة ستخفف بنفس النسبة على النحو التالي:

التزام المؤمن	حصة السفينة	البيان
$628,571 = \frac{80,000 \times 785,714}{100,000}$	$785,714 = \frac{100,000 \times 22,000}{28,000}$	مصاريف ميناء الالتجاء
$2857,142 -$	$2857,142 = \frac{100,000 \times 8,000}{28,000}$	التضحية
----- ٢٤٨٥,٧١٢	----- ٢٦٤٢,٨٥٦	

وهذا يعني وجود فرق بين حصة السفينة والتزامات المؤمن يقدر بـ ١٤٣، ١٥٧ دينار غير قابلة للتعويض بسبب التأمين الناقص.

ولتجنب مثل هذه الحالة، فإن ملاك السفن قد يفضلون الحصول على تغطية إضافية مثل تغطية المسؤوليات الزائدة Excess Liabilities والتي تغطي أية فروق بين التزامات السفينة في مكافأة ومصاريف الإنقاذ والعوارية العامة وبين حدود التغطية التأمينية في حالة التأمين الناقص.

ويجب أن تكون قيمة التأمين تحت هذه التغطية مساوية أو أعلى من الفرق بين القيمة المشاركة وقيمة التأمين في الوثيقة وألا تعرض المؤمن له إلى تطبيق التأمين الناقص مرة ثانية.

ففي مثالنا السابق إذا كان مبلغ التأمين في غطاء المسؤولية الزائدة ٢٠٠٠٠ دينار وهو الفرق بين القيمة المشاركة وقيمة التأمين في وثيقة الأجسام، فإن التعويض سيكون ١٤٣، ١٥٧ دينار، أما إذا كانت قيمة التأمين في غطاء المسؤولية الزائدة ١٠٠٠٠ دينار فقط، فإن التعويض سيكون ٧٨، ٥٧٢ دينار فقط.

وعلى رغم أن قواعد يورك - أنتويرب تفرض خصم استهلاك إذا كان عمر السفينة أو القطع المستبدلة يزيد عن ١٥ عاماً، فإن وثائق أجسام السفن تشترط دفع التعويض دون خصم الحديد مقابل القديم، وعليه إذا تعرض ملاك السفينة للخصم في تسوية العوارية العامة مقابل الإصلاح أو الاستبدال، فإن الملاك يستطيعوا العودة على المؤمن بقيمة الخصم.

وفي حالة كون السفينة مومنة وفقاً لتغطية الخسارة الكلية والعوارية العامة و ٤/٣ مسؤولية التصادم وأصيبت بأضرار جزئية، فإن نفس الطريقة السابقة ستنتج مع خصم قيمة الأضرار الجزئية، ففي مثالنا السابق، ولو فرضنا أن هناك خسارة جزئية بمقدار ٦٠٠٠ دينار، فإن قيمة السفينة فيما يخص العوارية العامة

والتأمين سيكون كما يلي:

القيمة المشاركة للسفينة في العوارية العامة -

٩٢٠٠٠	تقدير السفينة دون أضرار
(٦٠٠٠)	يخصم الضرر الجزئي
٨٠٠٠	يضاف التضحية

٩٤٠٠٠	القيمة المشاركة
	القيمة التأمينية للسفينة -
٨٠٠٠٠	قيمة التأمين
(٦٠٠)	يخصم الضرر الجزئي

٧٤٠٠٠	

وعليه فإن التزامات المؤمن ستكون ما يعادل ٩٤٠٠٠/٧٤٠٠٠

٢- البضاعة:

جميع وثائق التأمين على البضائع المنقولة بطريق البحر والصادرة عن مجمع مكتسي التأمين بلندن في ١/١/١٩٨٢م تغطي العوارية العامة بما في ذلك المصاريف والتضحية والإنقاذ، ويأتي شرط العوارية العامة في المجموعات (أ) و(ب) و(ج) على النحو التالي:

يفضي هذا التأمين العوارية العامة ومصروفات الإنقاذ المسواة والمقررة وفقاً لعقد النقل و/أو القانون والعرف السائدين والتي تحققت لتفادي أو المتعلقة بتفادي حسارة لأي سبب عدا تلك المستثناة في الشروط ٧،٦،٥،٤، أدناه أو في أي موقع من هذا التأمين.

والشرطين ٦ و ٧ يستثنان عظمي الحرب والاضرابات، وهذين الخطرين يمكن، بل العادة يتم إجراء تغطيتهم مقابل قسط ضئيل، أما الشرط رقم ٥

فيتعلق باستثناء الأضرار والخسائر الراجعة لعدم صلاحية السفينة للملاحة إذا كان المؤمن له على علم بعدم الصلاحية، الشيء النادر الحدوث، وعليه، لا يبقى إلا الشرط رقم ٤ والذي يستثنى في أوسعها بالمجموعة (ب) ثمانية أخطار هي:

- سوء تصرف مقصود من المؤمن له.
- التسرب العادي والنقص الطبيعي.
- سوء التعبئة.
- العيب الذاتي أو الطبيعي للبضاعة.
- التأخير مهما كانت أسبابه.
- إفلاس الناقل أو المجهز.
- التخريب المتعمد.
- الأسلحة الذرية والهيدروجينية.

ولا يرد استثناء التخريب المتعمد في المجموعة (أ) إلا أنه يمكن الحصول على تغطية إضافية لهذا الخطر مع المجموعة (ب)، وبذلك فإن وثائق تأمين البضائع توفر تغطية واسعة للعوارية العامة سواء كانت تضحية أو مصاريف، إلا أن هناك نقطتين كانتا مشاراً للجدل:

أ- التأمين الناقص والتزامات المؤمن:

كما ذكرنا سابقاً، فإن مدى التزامات المؤمن في مصاريف العوارية العامة تتوقف على كفاية قيمة التأمين، فإذا كانت قيمة التأمين مساوية أو أعلى من القيمة المشاركة للممتلكات في العوارية العامة، دفع المؤمن كامل حصة البضاعة في العوارية العامة، أما إذا كانت قيمة التأمين أقل، فإن التزامات المؤمن تتوقف على نسبة قيمة التأمين إلى القيمة المشاركة والمعرضة للخطر.

وعلى رغم أن هذا الإجراء متوافق ومعظم القوانين المتعلقة بالتأمين البحري، إلا أن تطبيقه في تأمين البضائع أصبح قليل إن لم نقل نادراً، فقواعد يورك - اتويرب ١٩٧٤ لم تعد تأخذ بالقيمة السوقية للبضاعة كما هو الحال بالنسبة للسفينة، وإنما تقيم البضاعة وفقاً لكشف الحساب التجاري أو القيمة عند الشحن، وبالتالي فإن أي تغير في قيمة البضاعة لم يعد يشكل أهمية، والسائد الآن لدى معظم المؤمنون لهم هو تأمين البضاعة وفقاً لقيمتها في كشف الحساب التجاري أو القيمة عند الشحن إذ أن التأمين الناقص غير مرغوب.

وقد دأب الكثير من شركات التأمين البحري إلى تجاهل تطبيق التأمين الناقص، وذلك لعدم انتشار حلوله ولكن بعض الشركات لا زالت تطلب من المؤمن له التوقيع على ضمان معاكس عند قيام المؤمن بإصدار ضمان العوارية العامة لاسترداد ما قد يدفعه المؤمن في حالة التأمين الناقص.

ب- الخسارة اللاحقة بالبضاعة أثناء التخزين في ميناء الالتجاء:

لقد وضحت القاعدة ١٢ من قواعد يورك - اتويرب ١٩٧٤ أن الأضرار والخسارة اللاحقة بالبضاعة بسبب القيام بالمناولة أو التفريغ أو التخزين... الخ، تعتبر عوارية عامة إذا كانت تكاليف تلك الحالات عوارية عامة، وقد يفهم البعض من هذا النص أن المقصود فقط نتائج القيام بالفعل، وعلى ذلك فإن ما قد يصيب البضاعة أثناء تواجدها في المحازن في ميناء الالتجاء من خسائر بسبب السرقة أو مياه الأمطار أو الحريق ليس له علاقة بالفعل، وعلى رغم أن البعض رد على هذا الفهم بتفسير مما يرمي إليه نص القاعدة الأبجدية (د)، إلا أن مسويي العوارية العامة لازالوا ينظرون إلى تأمين البضاعة أثناء تواجدها في مخازن ميناء الالتجاء كإجراء ضروري ووقائي مع السماح بإدخال قسط التأمين في العوارية العامة، أما إذا لم يقوم الناقل بإجراء التأمين المطلوب، فإن الخسارة قد لا يسمح بها في العوارية العامة خصوصاً إذا كانت الحالة العامة للتخزين ممتازة،

فالحسارة هنا قد تعتبر خطر عرضي وتفتقر إلى عامل القصد "التعمد".
وقد عاجلت شروط المجمع لتأمين البضاعة هذه الحالة وذلك بتغطية الأضرار
والخسائر في ميناء الالتجاء، ولكن لأزال البعض يرى في شروط التغطية عدم
الوضوح.

ولا يوجد أشكال إذا كانت البضاعة مؤمنة وفقاً لشروط المجموعة (أ)،
ولكن إذا كانت البضاعة مؤمنة وفقاً لشروط المجموعة (ب) أو (ج)، فإن
خطري السرقة وتضرر البضاعة بمياه الأمطار غير مشمولين بالتغطية، إلا أن
تفسير معظم المختصين في التأمين البحري للشروط رقم (5.1.1) هو أن هذين
الخطرين بالإضافة إلى أي خطر آخر مغطاة أثناء تواجد البضاعة في المخازن
بميناء الالتجاء بسبب فعل عوارية عامة.

ويأتي شرط الأخطار في المجموعتين (ب) و (ج) على النحو التالي:
يغطي هذا التأمين...

1.1- الخسائر والأضرار التي تلحق الأشياء المؤمن عليها والتي تعزى لأسباب
معقولة إلى:

5.1.1- تفرغ البضاعة في ميناء الالتجاء.

وهذا يعني، وفقاً لرأي مكنتي التأمين البحري، أن المؤمن مسؤول
بشكل مباشر وصريح عن أية خسائر أو أضرار ناشئة عن تفرغ
البضاعة في ميناء الالتجاء سواء كانت تلك الخسائر والأضرار معتمة
عوارية عامة أم لا.

إلا أن رأي مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) في مراجعتها
لشروط المجمع كان متحفظاً جداً لعبارات الشرط.

وفقاً لرأي اليونكتاد أن الشرط بهذه الصيغة قد يؤدي إلى مشاكل في التفسير
خصوصاً فيما يتعلق بالسبب المباشر، فليس واضحاً ما إذا كان المؤمن له عليه
فقط إيضاح أن الضرر أو الحسارة حدثت في ميناء الالتجاء، أو أن الضرر أو

الخسارة كانت بسبب الخطر المتزايد والسائد في ميناء الالتجاء، أو أن الضرر أو الخسارة كانت بسبب عملية التفريغ في ميناء الالتجاء مما يؤدي إلى استبعاد أحطار التخزين كالسرقة وتضرر البضاعة بمياه الأمطار.

لقد كان في رأي اليونكتاد أن صياغة الشرط يجب أن تكون بدقة وتفصيل أكثر لإيضاح ما يغطيه التأمين أثناء وجود البضاعة في المخازن في ميناء الالتجاء.

٣- أجرة الشحن:

أجرة الشحن قد تؤمن وفقاً لشروط الوثيقة الزمنية أو وفقاً لشروط وثيقة الرحلة، وقد تكون الوثيقة غير قيمة **Unvalued Policy** أي أن القيمة القابلة للتأمين هي أجرة الشحن الكلية المعرضة للخطر زائد مصاريف التأمين وتحدد هذه القيمة عند المطالبة أو في نهاية المدة، أو تكون الوثيقة قيمة **Valued** أي أن القيمة محددة عند إبرام عقد التأمين.

وتتناول الشروط الصادرة عن مجمع مكنتبي التأمين لتغطية أجرة الشحن، العوارية العامة والإنقاذ في الشرط رقم (II) على النحو التالي:

يغطي هذا التأمين حصة العوارية العامة و/أو الإنقاذ و/أو مصاريف الإنقاذ الخاصة بأجرة الشحن التي يتحمل خطرها المؤمن له مخفضة فيما يتعلق بأي تأمين ناقص.

ووفقاً لهذا النص فإن المقارنة يجب أن تجري بين أجرة الشحن المعرضة للخطر وبين قيمة التأمين بنفس الكيفية التي تم التطرق إليها عند الحديث حول تأمين السفينة، إلا أن قيمة أجرة الشحن المعرضة للخطر تكون القيمة الإجمالية **Gross Freight** وليس القيمة الصافية **Net Freight** والمحتملة كقيمة مشاركة في العوارية العامة، وفقاً للقاعدة (17) من قواعد يورك - أنتويرب 1974.

فلو فرضنا أن سفينة شحنت بعدد 5000 طرد مقابل واحد دينار عن كل طرد كأجرة شحن تدفع عند استلام البضاعة في ميناء الوصول النهائي، وكان

على السفينة أن تدفع ١٠٠٠ دينار كمصاريف ميناء ووكالة.. الخ، من أجل الحصول على هذه الأجرة، وكانت أجرة الشحن مؤمنة بـ ٣٠٠٠ دينار وإن تسوية العوارية العامة أسفر عن حصة أجرة الشحن بمقدار ٨٠٠ دينار، فإن التزام المؤمن سيكون كما يلي

القيمة المشاركة لأجرة الشحن في العوارية العامة -	٥٠٠٠ - ١٠٠٠ = ٤٠٠٠ دينار
القيمة الإجمالية لأجرة الشحن المعرضة للخطر -	٥٠٠٠ دينار
قيمة التأمين -	٣٠٠٠ دينار
التزام المؤمن -	٤٨٠ = ٥٠٠٠ / ٣٠٠٠ × ٨٠٠ دينار

مثال تطبيقي لتسوية العوارية العامة وإيضاح علاقة التأمين:

أولاً - ملخص الأحداث

- ١- أثناء اقتراب السفينة BSF من مدخل ميناء بنغازي ظهر يوم ١٩٨٦/٩/٢٦، ارتطم قاعها بصخور مرجانية، وقد أدت شدة الارتطام وارتفاع أمواج البحر إلى جنوح السفينة حتى منتصفها على تلك الصخور.
- ٢- السفينة المذكورة تحمل العلم الليبيري منذ بنائها عام ١٩٧٠م، وعلى متنها ١٠٩١١ طن متري بضائع عامة لكل من مينائي بنغازي وطبرق وفقاً لعدد ٣ وثائق شحن.
- ٣- بعد فشل جميع المحاولات لإعادة تعويم السفينة بواسطة محركاتها الرئيسية وقع الربان بتاريخ ١٩٨٦/٩/٢٨ نموذج اللويدز المفتوح للإنقاذ (80 LOF) مع شركة عملية للإنقاذ.

- ٤- بتاريخ ١٩٨٦/٩/٣٠، وبعد تفريغ جزء من البضاعة لتخفيف السفينة، تمكن المنقذون من إعادة تعويمها وقطرها إلى ميناء بنغازي، كما قام الوكيل الملاحي بتعليمات من ملاك السفينة بإعلان العوارية العامة وتحديد المستوى وطلب الضمانات من أصحاب البضائع.
- ٥- في اليوم التالي قام خبراء معاينة بدن السفينة، ورغم ما أصاب أسفلها من أضرار، فقد كان بالإمكان مواصلة الرحلة إلى طبرق ثم إلى بيريوس لإجراء الإصلاحات اللازمة.
- ٦- بتاريخ ١٩٨٦/١٠/٤ تم تفريغ كامل البضائع الخاصة بميناء بنغازي، إلا أن السفينة لم تغادر حتى تاريخ ١٩٨٦/١١/١٠ وذلك لعدم توفير الضمانات المطلوبة من المنقذون.
- ٧- بعد انتظار دام خمسة أيام في ميناء طبرق بعد تفريغ كامل البضاعة، ولاختلاف في وجهات النظر بين ملاك وشركة تأمين السفينة حول إجراءات الإصلاح، غادرت السفينة بالصابورة (IN) Ballast ميناء طبرق بتاريخ ١٩٨٦/١١/١٩ إلى ميناء بيريوس حيث وصلت بتاريخ ١٩٨٦/١١/٢١، وأدخلت في اليوم التالي إلى الحوض الجاف لغرض إجراء معاينة دقيقة والحصول على عروض الإصلاح، تحت إشراف خبراء كلفوا بمتابعة الموضوع.
- ٨- وفقاً لرأي الخبراء المشرفين أن السفينة أصيبت بأضرار بليغة يرجع سببها إلى الحادث العرضي (الارتطام) من جهة وإلى المحاولات التي بذلت لإعادة تعويمها من جهة ثانية، كما وجد الخبراء أن الأضرار الحادثة بالدقة كانت موجودة قبل حادث الارتطام إلا أنها لم تكن سبباً في الحادث.
- ٩- لعدم الاتفاق بين ملاك وشركة تأمين السفينة على عروض وكتيبة الإصلاح، لم يبدأ العمل في إصلاح السفينة إلا بتاريخ ١٩٨٧/٩/١٧ م.

١٠- تم تكليف YRA للإشراف على الإصلاحات وتقديم الاستشارات الفنية وتوزيع التكاليف بين العوارية العامة والخسارة الخاصة المغطاة بوثيقة تأمين السفينة.

١١- تعرضت البضاعة قبل تسليمها للحسائر التالية:

أ- سقط جزء من بضاعة وثيقة الشحن رقم (٢) في البحر أثناء تخفيف السفينة.

ب- سقط أحد الطرود في البحر أثناء تفريغ البضاعة في ميناء بنغازي.

ج- سقط أحد الطرود في البحر أثناء تفريغ البضاعة في ميناء طبرق.

ثانياً- ملاحظات مستوى العوارية العامة:

٩- العوارية العامة:

أ- بدراسة الحالة التي كانت عليها السفينة بتاريخ ١٩٨٦/٩/٢٦، فإن كلاً من السفينة والبضاعة كانتا في حالة خطر، وعليه فإن جميع الأعمال والمحاولات والإجراءات المتخذة لإعادة تعويم السفينة كانت لأجل السلامة العامة. (ق:أ).

ب- بناء على بنود عقد استئجار السفينة وشروط وثائق الشحن فإن العوارية العامة تسوى في لندن وفقاً لقواعد يورك - أنتويرب ١٩٧٤. (ق:ز).

ج- نظراً لعدم وجود التسهيلات المطلوبة، فقد تقرر نقل السفينة إلى بيربوس لغرض إجراء الإصلاحات على أن توزع تكاليف النقل بين العوارية العامة والخسارة الخاصة ويتحمل ملاك السفينة التكاليف المتعلقة بالدفة. (ق:١٠).

د- لا تحمل أحوز وإعالة الطاقم والمصاريف الأخرى الحادثة أثناء فترة تأخير السفينة عن مواصلة الرحلة في كل من بنغازي وطبرق إلى العوارية العامة، كما لا تحمل النفقات المتكبدة في ميناء بيربوس بسبب التأخير في إجراء

الإصلاحات. (ق: ١١).

هـ- البضاعة الساقطة في البحر أثناء تخفيف السفينة تعتبر عوارية عامة. (ق: ٨).

٢- القيم المشاركة:

أ- السفينة

قدر الخبراء القيمة الفعلية للسفينة في الميناء النهائي للرحلة (طريق) بمبلغ ٥٠٠,٠٠٠ دولار، وحيث أن تكاليف الإصلاح تفوق القيمة الفعلية للسفينة، فقد تم احتساب القيمة المشاركة على النحو التالي:

قيمة السفينة كمخلفات (وفقاً لسعر طن الحديد حردة) ٣٢٠٩٢٥ دولار

تضاف القيمة المعترة عوارية عامة ٢٤٦٦٨٠ دولار

صافي القيمة المشاركة ٥٦٧٦٠٥ دولار (ق: ١٧، ١٨)

ب- البضاعة:

حددت القيمة المشاركة وفقاً لصافي البضاعة المسلمة والمعرضة للخطر كما هو مبين في كشف الحساب التجاري مع الأخذ في الاعتبار البضاعة المعتبرة خسارة في العوارية العامة والبيانات المقدمة من أصحاب البضاعة على النحو التالي:

رقم وثيقة الشحن	القيمة في كشف الحساب	خسارة خاصة	عوارية عامة	القيمة المشاركة
١	١١٥٠٣٢٧	١٢٠٢٧	----	١١٣٨٣٠٠
٢	٧٨٩٦٥٢	----	١٠٣٢٠	٧٨٩٦٥٢
٣	٦٩٠٦٥٠	٧٠٠٠	----	٦٨٣٦٥٠
صافي القيم المشاركة				٢٦١١٦٠٢ (ق: ١٧)

ج- أجرة الشحن:

مدفوعة مقدماً ومضافة لقيمة البضاعة (ق: ١٧)

٣- الإنقاذ

وفقاً لاتفاق ممثلي المنقذين والبضاعة والسفينة فقد حددت مكافأة الإنقاذ بمبلغ ١٦٠.٠٠٠ جنيه استرليني، يضاف إلى ذلك المصاريف والفائدة بمبلغ ١٢٥٢٧,٧٤ جنيه استرليني، أي ما يعادل ٢٩٣١١٢,١٤ دولار، تم سدادها على النحو التالي:

حصة السفينة (مسددة من قبل ملاك السفينة)	٣٨٤٥١,٣٠	دولار
حصة البضاعة (مسددة من قبل شركة التأمين)	٢٥٤٦٦٠,٨٤	دولار
المجموع	٢٩٣١١٢,٤	

وقد تم ترحيل هذه القيم إلى حساب العوارية العامة (ق: ٦).

٤- الخصومات:

نظراً لتجاوز عمر السفينة ١٥ عاماً، فقد تم خصم ثلث قيمة الإصلاحات والاستبدالات وترحيله إلى حساب الخسارة الخاصة، وحيث أن قاع السفينة قد نظف وطلبي خلال الاثني عشر شهراً قبل تاريخ الحادث وفقاً لما قدمه ملاك السفينة، فقد تم قبول ٥٠٪ من تكاليف تنظيف وطلاء القاع في العوارية العامة. (ق: ١٣)

٥- العمولات والقوائد:

طبقاً للقاعدتين (٢٠، ٢١) من قواعد يورك - أنتويرب ١٩٧٤، فقد تم احتساب عمولة بواقع ٢٪ مقابل توفير الموارد المالية، وكذلك فائدة بواقع ٧٪ على الموارد المالية والخسارة المعنوية عوارية عامة وقد وزعت على الأطراف ذوي العلاقة على النحو التالي:

ملاك السفينة	١٣١٣٧,٦٥	دولار
مؤمن السفينة	١٤٩٨٦,٤٠	دولار
البضاعة	١٤٠٠٦,٣٥	دولار
المحتسب في العوارية العامة	٤٢١٣٠,٤٠	دولار

٦- المدفوعات:

بالإضافة إلى مكافأة ومصاريف الإنقاذ، المذكورة في (٣)، قام مؤمن السفينة بدفع المبالغ التالية:

٩٠٠٠٠٠,٠٠	دولار بتاريخ ٨٧/٩/٢٨	بناء على طلب الملاك ومسوى العوارية لسداد مصاريف الإصلاح.
٢٠٠٠٠٠,٠٠	دولار ٨٨/١/١٨	بناء على طلب الملاك ومسوى العوارية لسداد مصاريف الإصلاح.
١٥٠٠٠٠,٠٠	دولار بتاريخ ٨٨/٤/١	بناء على طلب الملاك ومسوى العوارية لسداد مصاريف الإصلاح.
٢٨٧٥٩,٤٨	دولار كجزء من أتعاب الخبراء المشرفون	بناء على طلب مسوى العوارية.

كما تولى ملاك السفينة سداد جميع النفقات والتكاليف غير الواردة فيما سبق والمتعلقة بالحالة.

٧- توزيع المصروفات:

وفقاً لرأي الخبراء المشرفين وبالاتفاق مع مؤمن السفينة وملاكها، فقد كلف الخبراء بتوزيع المصروفات المتعلقة بالإصلاح على النحو التالي:

أ- العوارية العامة: وتحمل بالمصروفات الناجمة عن فعل العوارية العامة (إعادة التعويم).

ب- الخسارة الخاصة: وتحمل بالمصروفات الناجمة عن الحادث العرضي (الارتطام) بما في ذلك الخسومات الناشئة عن تطبيق القواعد والتي تعتبر مغطاة في وثيقة التأمين تحت شرط "الجديد مقابل القديم" على أن يحتسب بند التحمل وعمولة الوكالة في تسوية حصة المؤمن.

ج- المتبقي: وتحمل بمصروفات إصلاح الدفة والمصاريف التي يرفض الخبراء قبولها وكذلك المصاريف والنفقات التي تعتبر على كاهل ملاك السفينة لو لم تحدث حالة الجنوح.

٨- التأمين:

تم الاتفاق مع مؤمن السفينة على تسوية المطالبة وفقاً لنتائج توزيع العوارية العامة.

الثالث - محضر وتوزيع التناقضات والتصحيحة:

١- إجمالي المصروفات والتصحيحة والتوزيع المزمع:

نظراً للاحتواء تقرير تسوية المرابحة العامة عادة على جميع التفاصيل الأوجه المصروفات والتي لا يمكن سردها في هذا المثال، فقد تم بيان ملخص هذه التناقضات كما تلي:

البيد	البيان	مصاريف وتصحيحة	عوارية عامة	حسابات خاصة	البيد
١	رسوم وكالة وأمانات معينة	٦٩	٩٣	٢٣	٤٠
٢	وقود مسجلات أثناء إعادة الترميم	٤٠	٣٠٩٢	٨٠٠٣	٨٥٥
٣	مطبعة مقفولة أثناء تخفيف السفينة	٠٠٠	١٠٣٢٠		
٤	مصاريف وقفقات نقل السفينة إلى بورسعيد				
	أحمر وإعانة ١٠١٢,٨١				
	وقود ١٨٥٩,٠٠٠				
	رسوم وكالة ٦٥١,٧٩				
	المجموع ٣٦٥٩,٧٩	٧٩	٨٥	٩٤	
٥	مصاريف وكالة أثناء الإصلاح	٩٣	٦٣	٢٧	٠٣
٦	تكاليف الإصلاح في ميناء بورسعيد	٧١	٧٣	٨٨	١٨٤٤٠
٧	مكافأة ومصاريف الإقلاع	٧٦	٧٦	٧٦	٤٠٠٠٨٤
٨	المصروفات والقرارد	٤٠	٤٢١٣٠		
٩	أمانات الممرات المشروطون	١٤	٥٦	٥٨	٦٠٠٠
١٠	أمانات مستوى المرابحة العامة	٩٨	٥٠	٤٨	
	المجموع الكلي	٧٧	٦٧٢,٩٩	٤٨	٤٣٤٩٠
					٢٥٤٢٩
					١٢١٩٩٤٤

٢- حصص الأطراف للمشاركة في العوارية العامة:

العوارية العامة		حصة الأطراف في العوارية العامة		البيان
٦٧٢.٩٩	٧٦			الإجمالي الكلي للعوارية العامة السفينة:
		١١٩٩٩٤	٤٥	صافي القيمة المشاركة ٥٦٧٦.٥ دولار تدفع
				البضاعة:
		٥٥٢١.٥	٣١	صافي القيمة المشاركة ٢٦١١٦.٢ دولار تدفع
٦٧٢.٩٩	٧٦	٦٧٢.٩٩	٧٦	المجموع

٣- المطالبة وفقاً لوثيقة أجسام السفن:

السفينة مؤمن عليها وفقاً لشروط المجمع الزمنية - أجسام (I.H.C)
 ١٩٨٣/١٠/١، بقيمة ٣٠٠٠٠٠٠٠ دولار، مع تحمل وفقاً للشرط رقم "١٢"
 قدره ٣٧٥٪، واستثناء تنظيف وطلاء القاع، مع استرجاع عمولة الوكالة
 Agency Commission وفقاً للشرط رقم "١٧" والتي قدرت وفقاً لآراء
 الخبراء المشرفون كالتالي:

التحمل ١١٢٥٠,٠٠ دولار

تكاليف تنظيف وطلاء القاع ٣١٠٢,١٧ دولار

عمولة الوكالة ١٦٠٦,٨٣ دولار

وعليه، فإن احتساب صافي المطالبة يكون كما يلي:

الرائد العربي ————— التأمين والعوارية العامة

له		منه		البيان
		١١٩٩٩٤	٤٥	حصة السفينة في العوارية العامة
		١٢١٩٩٩٤	٤٨	إجمالي الخسارة الخاصة
١١٢٥٠	٠٠			التحمل
٩٠٠٠٠٠	٠٠			دفعة على الحساب
٢٠٠٠٠٠	٠٠			دفعة على الحساب
١٥٠٠٠٠	٠٠			دفعة على الحساب
٢٨٧٥٩	٤٨			مبلغ مدفوع للخبراء (جزء من الأتعاب)
١٤٩٨٦	٤٠			العمولة والفائدة المحتسبة في العوارية العامة
٣١٠٢	١٧			حصة السفينة في تنظيف وطلاء القاع
١٦٠٦	٨٣			حصة السفينة في عمولة الوكالة
٣٠٢٨٤	٠٥			الرصيد المدين
١٣٣٩٩٨٨	٩٣	١٣٣٩٩٨٨	٩٣	المجموع الكلي

٤- تسوية حصة البضاعة:

له		منه		البيان
		٥٥٢١٠٥	٣١	حصة البضاعة في العوارية العامة
٢٥٤٦٦٠	٨٤			المبلغ المدفوع في الإنقاذ
١٠٢٢٠	٠٠			التضحية (قيمة البضاعة الساقطة في البحر)
١٤٠٠٦	٣٥			العمولة والفائدة المحتسبة في العوارية العامة
٢٧٣١١٨	١٢			الرصيد المدين
٥٥٢١٠٥	٣١	٥٥٢١٠٥	٣١	المجموع الكلي

٥- الوضع المالي العام للتسوية (تحديد حصة ملاك السفينة):

له		منه		البيان
٢٣١٧٥٢٣	٧٧			إجمالي المصروفات والتضحية (ع ٢)
		١٠٣٢٠	٠٠	التضحية (قيمة البضاعة الساقطة في البحر)
		١١٢٥٠	٠٠	التحمل (وفقاً لشروط وثيقة تأمين السفينة)
		١٢٥٠٠٠٠	٠٠	المدفوعات النقدية
		٢٨٧٥٩	٤٨	المبلغ المدفوع للخبراء
		٣١٠٢	١٧	حصة السفينة في تنظيف وطلاء القاع
		١٦٠٦	٨٣	حصة السفينة في عمولة الوكالة
		١٤٠٠٦	٣٥	حصة البضاعة في العمولة والفائدة
		١٤٩٨٦	٤٠	حصة مؤمن السفينة في العمولة والفائدة
		٢٥٤٦٦٠	٨٤	المبلغ المدفوع للإنقاذ من قبل البضاعة
		٤٢٥٤٢٩	٥٣	إجمالي المتبقي (ع ٥)
		٣٠٣٤٠٢	١٧	الرصيد الدائن
٢٣١٧٥٢٣	٧٧	٢٣١٧٥٢٣	٧٧	المجموع الكلي

٦- توزيع الأرصدة بين الأطراف:

يستلم		يدفع		البيان
		٢٧٣١١٨	١٢	البضاعة (رصيد مدين - انظر ٤ أعلاه)
		٣٠٢٨٤	٠٥	مؤمن السفينة (رصيد مدين - انظر ٣ أعلاه)
٣٠٣٤٠٢	١٧			ملاك السفينة (رصيد دائن - انظر ٥ أعلاه)
٣٠٣٤٠٢	١٧	٣٠٣٤٠٢	١٧	المجموع الكلي

رابعاً- تسوية المطالبات وفقاً لوثائق تأمين البضاعة:

من النادر أن يقوم مسوو العوارية العامة بتسوية المطالبات المتعلقة بتأمين البضاعة كما هو الحال بالنسبة لتأمين السفينة لعدة أسباب منها أن المؤمن له في تأمين السفينة عادة طرف واحد وهو الطرف الرئيسي القائم بعمليات الإنفاق والإصلاح، والوثائق التي تغطي السفينة عددها محدود بخلاف البضاعة التي قد تكثر فيها عدد الوثائق وتبدل ملكية البضائع أكثر من مرة خلال الرحلة البحرية.

ولإعطاء توضيح في كيفية تناول المطالبات في تأمين البضاعة، ومع استخدام البيانات السابقة نفرض التالي:

أ- وثيقة الشحن رقم (١) مؤمنة وفقاً لشروط المجموع - المجموعة "أ" - مبلغ التأمين على أساس كلفة + شحن + ١٠٪، (C+F+10%)، ١٢٦٥٣٦٠ دولار، أثناء تفرغ البضاعة في ميناء بنغازي، سقط أحد الطرود في البحر واعتبر خسارة كلية، قيمة الطرد وفقاً لكشف الحساب التجاري ١٢٠٢٧ دولار.

التأمين والعوارية العامة _____ الرائد العربي

ب- وثيقة الشحن رقم (٢) مؤمنة وفقاً لشروط المجموع - المجموع "ب" - مبلغ التأمين على أساس كلفة + شحن + ١٠٪، (C+F+10%) ٨٦٨٦١٧ دولار، أثناء تفريغ البضاعة في الصنادل لغرض تخفيف السفينة، سقط جزء من البضاعة في البحر، قيمة ذلك الجزء حسب كشف الحساب التجاري ١٠٣٢٠ دولار.

ج- وثيقة الشحن رقم (٣) مؤمنة وفقاً لشروط المجموع - المجموعة "ج" - مبلغ التأمين على أساس كلفة + شحن + ١٠٪، (C+F Only)، ٧٥٩٦١٦ دولار، أثناء تفريغ البضاعة في ميناء طبرق، سقط أحد الطرود في البحر واعتبر خسارة كلية، قيمة الطرد ذلك وفقاً لكشف الحساب التجاري ٧٠٠٠ دولار.

د- لغرض تسهيل المثال تم تجاهل الفائدة على التضحية.

هـ- توزيع قيم التأمين نسبياً:

الوثيقة الأولى	١٢٦٥٣٦٠	دولار	٤٣,٧٣٪
الوثيقة الثانية	٨٦٨٦١٧	دولار	٣٠,٠٢٪
الوثيقة الثالثة	٧٥٩٦١٦	دولار	٢٦,٢٥٪
المجموع	٢٨٩٣٥٩٣	دولار	١٠٠,٠٠٪

و- توزيع الحسارة (التعويض) على وثائق الشاميين

١٣٢٢٩,٧٠			التعويض عن الطرد المساقط في البحر = $\% 110 \times 12.27$
		٢٤١٤٣٥,٦٥ =	نصيب الشحنة في العمارية العامة 0.4373×552100.31
		٦١٢٤,٩٨ =	يخصم نصيب الشحنة في القاعة 0.4373×14006.35
٢٣٥٣١,٦٦			صافي مسؤولية البضاعة في العمارية العامة
٢٤٨٥٤٠,٣٦			مجموع الحسارة
١١٣٥٢,٠٠			التعويض عن الطرد المساقط في البحر = $\% 110 \times 10.320$
		١٦٥٧٤٢,٠١ =	نصيب الشحنة في العمارية العامة 0.3002×552100.31
		٤٢٠٤,٧٤ =	يخصم نصيب الشحنة في القاعة 0.3002×14006.35
			يخصم النضبة المحسنة للبضاعة ١,٣٢٠,٠٠
١٥١٧١٧,٣٠			صافي مسؤولية الشحنة في العمارية العامة
١٦٢٥٦٩,٣٠			مجموع الحسارة
---			التعويض عن الطرد المساقط في البحر لا شيء لعدم شمول النضبة التأمينية للحسارة
		١٤٤٩٢٧,٦٥ =	نصيب الشحنة في العمارية العامة 0.2625×552100.31
		٣٦٧٦,٦٦ =	يخصم نصيب الشحنة في القاعة 0.2625×14006.35
١٤١٢٥٠,٩٩			صافي مسؤولية الشحنة في العمارية العامة
١٤١٢٥٠,٩٩			مجموع الحسارة

المراجع

- د. مصطفى محمد رجب، القانون البحري الإسلامي، الإسكندرية، ١٩٩٠
- لويس معلوف، المنجد في اللغة والأدب والعلوم، بيروت، ١٩٦٥
- تيسير التزيكي، معجم مصطلحات التأمين، ويندربي، ١٩٨٥
- R. COLINVAUX, CARRIAGE BY SEA, STEVENS, VAL.2, 1971.
- R. COLINVAUX, INTERNATIONAL CONVENTION OF MERCHANT SHIIPPING, VAL. 8. F. TEMPLEMAN, MARINE INSURANCE, MACDONALD; 1973.
- ROBERT H. BROWN, MARINE INSURANCE, WITHERBY, 1973.
- E.R. IVAMY, MARINE INSURANCE, BUTTERWORTH, 1974.
- J.K. GOODACRE, YORK-ANTWERP RULES 1974, WITHERBY, 1974.
- CII STUDY COURSE, MARINE UNDERWRITING, FOXWN, 1981.
- CII STUDY COURSE, MARINE CLAIMS, FOXTON, 1981.
- J.K. GOODACRE, GOODBYE To THE MEMORANDUM, WITHERBY, 1988.
- REFERENCE BOOK OF MARINE INSURANCE CLAUSES, WITHERBY, 1987.

اتفاقية حماية حقوق الملكية الفكرية وانعكاساتها على الاقتصادات العربية

زياد عمرية

أولاً- المقدمة:

اتفاقية حماية حقوق الملكية الفكرية الـ TRIPS هي إحدى الاتفاقيات الملحقمة بمنظمة التجارة العالمية WTO التي تم التوقيع على إنشائها في مراكش مع الاتفاقيات الملحقمة بها ومنها اتفاقية الجوانب المتصلة بالتجارة من حقوق الملكية الفكرية Agreement on trade related aspects of intellectual property rights التي أحدثت في عام ١٩٧٤ وتشرف على تطبيقها المنظمة العالمية للملكية الفكرية WIPO، وبعد ولادة منظمة التجارة العالمية انتقلت إليها مهمة تنفيذ اتفاقية الترييس وباقي اتفاقيات جولة الأزرغواي وعددها (٢٨) اتفاقية، إلا أن تنفيذ هذه الاتفاقية اقتضى وجود علاقة تعاون بين منظمة التجارة العالمية والمنظمة العالمية للملكية الفكرية WIPO للإشراف على تطبيق اتفاقية الترييس وذلك من خلال الاتفاق الموقع بينهما بتاريخ ١٩٩٥/١٢/١ وهو قابل للإلغاء بعد مرور عام بناء على إخطار من قبل الطرفين.

إن نصوص اتفاقية الترييس بالنسبة للاتفاقيات الدولية السابقة تعتبر وحدها واجبة التطبيق من تاريخ نفاذ الاتفاقية. وتؤكد الأطراف المشاركة في توقيع هذه الاتفاقية على الرغبة في تخفيض التشهوات والمصاعب التي تعوق التجارة مع

الحرص على ألا تصبح التدابير المتخذة لحماية حقوق الملكية الفكرية حاجزاً أمام التجارة المشروعة، وضرورة تشجيع الحماية الفعالة والملائمة لحقوق الملكية الفكرية.

ثانياً- اتفاقية التريبيس المبادئ والمعايير:

تضمنت الاتفاقية عدداً من المبادئ لكي يسهل تقييم آثارها، ونشير بإيجاز إلى أبرز هذه المبادئ وهي "١":

أ- تطبيق المبادئ الرئيسية للأنظمة التجارية والاتفاقيات الدولية الأخرى المتعلقة بالملكية الفكرية مثل اتفاقية باريس ١٩٦٧ لحماية الملكية الصناعية والمتضمنة براءات الاختراع والتصميمات واتفاقية برن لحماية الأعمال الأدبية والفنية ١٩٧١.

ب- توفير حماية ملائمة لحقوق الملكية الفكرية، إذ تضمنت الاتفاقية تغطية مجالات جديدة لم تكن مشمولة في الاتفاقيات السابقة (انظر المعايير).

ج- التزام الدول بتطبيق قوانين حماية حقوق الملكية الفكرية، وعدم الاكتفاء بإيجاد هذه القوانين، إذ نص الجزء الثالث من الاتفاقية على ضرورة تطبيقها بشكل عادل وملائم وتيسير إجراءات التقاضي. كما نص هذا الجزء على اعتبار عمليات الغش التجاري والقرصنة والتقليد لأغراض تجارية تُهم جنائية تترتب عليها عقوبات رادعة.

د- تسوية المنازعات بين الدول من خلال منظمة التجارة العالمية.

هـ- منح فترات انتقالية يتم خلالها وضع قوانين جديدة أو موازنة القوانين السارية مع أحكام الاتفاقية التي دخلت حيز التنفيذ في الأول من كانون الثاني / يناير عام ١٩٩٥. وحددت الفترة الانتقالية بسنة واحدة للدول الصناعية وخمس سنوات تنتهي عام ٢٠٠٠ للدول النامية و١١ سنة للدول الأقل نمواً.

كذلك تضمنت الاتفاقية مجموعة من المعايير وهي على النحو التالي "٢":

أ- حقوق النشر والتأليف والحقوق المرتبطة بها: والتي تتضمن النتاج الفكري وليس فقط مجرد الأفكار وأساليب العمل أو المفاهيم الرياضية كما جاء في المادة التاسعة من الاتفاقية. أما المادة ١٠ فتتص على حماية برامج الحاسب الألي باعتبارها أعمالاً أدبية، و حددت المادة ١٢ مدة الحماية بفترة لا تقل عن ٥٠ عاماً، ونصت المادة ١٤ على حماية منتجي الأسطوانات ومؤسسات البث المباشر ومنع تسجيل عرض تسجيلاتهم دون إذن مسبق وتبلغ فترة الحماية ٥٠ عاماً.

ب- العلامات التجارية: وتعرف بأنها علامة أو مجموعة من العلامات تستطيع تمييز سعة أو خدمة عن غيرها من السلع والخدمات، وتنص المادة ١٦ على حماية صاحب العلامة التجارية بحيث لا تستخدم علامته إلا بعد موافقته.

ج- المؤشرات الجغرافية: وتعتبر هذه المؤشرات هي التي تحدد منشأ سلعة ما في أرض بلد عضو، بحيث تكون النوعية أو الشهرة أو المميزات لتلك السلعة راجعة بصورة أساسية إلى منشأها الجغرافي.

د- التصميمات الصناعية: تنص المادة ٢٥ على توفير الحماية للتصميمات المبتكرة والأصلية ويشمل ذلك توفير الحماية المتعلقة بالأزياء والألبسة، ويحق لصاحب التصميم منع أي فريق لا يحصل على موافقته من صنع أو بيع أو استيراد السلع التي تحمل التصميم ذاته.

هـ- براءات الاختراع: وهي الشهادة التي تمنح لمكتشف أي سلعة أو عملية تحويلية، وتضمن له الحق المطلق في استخدامها أو تطبيق اختراعه عليه وحده دون غيره.

و- التصميمات التخطيطية للدوائر المتكاملة: أعطت الاتفاقية الحماية لهذه المنتجات بحيث يمنع استيرادها أو بيعها أو توزيعها لأغراض تجارية، أو نشر الإنتاج المشمول بالحماية دون موافقة صاحب الحق.

ز- حماية المعلومات السرية (الصناعية والتجارية): وتتضمن التزام البلدان

الأعضاء، بحماية المعلومات السرية، ومنع الإفصاح عنها، أو الحصول عليها واستخدامها دون الحصول على موافقة أصحابها بأسلوب يخالف الممارسات النزيهة.

ثالثاً- آثار اتفاقية الترييس على الاقتصادات العربية:

الدول العربية شأنها شأن بقية الدول النامية ستتأثر سلباً نتيجة لتشديد القيود ذات الصلة بحماية حقوق الملكية الفكرية في المدى القصير والمتوسط، وذلك لأن التشديد سيساهم في ارتفاع تكاليف الإنتاج للصناعات والمشاريع التي تعتمد على استخدام الاختراعات أو الأفكار ذات القيمة التجارية. وتؤكد هذه الحقيقة بشكل جلي إذا علمنا أن معظم الصناعات والمشاريع في الدول العربية والنامية لا تلتزم بالقيام بدفع عوائد مالية مقابل الاستغلال التجاري لبراءات الاختراع أو الأفكار الأخرى ذات القيمة التجارية^{٣٠}.

إلا أن للاتفاقية جوانبها الإيجابية التي يمكن للدول العربية الاستفادة منها واستغلالها خير استغلال من خلال الحقوق التي تحصل عليها من هذه الاتفاقية في حال انضمامها المبكر والمشاركة في صياغة أية اتفاقيات مستقبلاً تحفظ لها حقوقها، خاصة وأن التصويت على أي قرار في منظمة التجارة العالمية هو صوت واحد لكل دولة عضو لا من خلال رأس المال المساهمة فيه كما هو الحال بالنسبة لصندوق النقد والبنك الدوليين الذين تسيطر عليه الدول الصناعية الغنية، وهنا يمكن التنسيق مع الدول النامية (دول الجنوب) للحد ما أمكن من محاولات الدول الصناعية الغنية للسيطرة على الأسواق في مختلف أنحاء العالم، فالصراع في ظل العولمة هو صراع على فرص العمل، فمن يربح الأسواق، يوفر فرص عمل أكثر ويحد من نمو البطالة، وهذا ما تطمح إليه الدول الصناعية المتقدمة، وبالتالي تتمكن من تصريف منتجاتها وتحتج الأرباح.

أ- الآثار السلبية:

تشير الاتفاقية إلى أن حماية حقوق الملكية الفكرية ستساهم في تشجيع روح الابتكار التكنولوجي ونقلها وتصميمها بما يحقق المنفعة المشتركة لمنتحي المعرفة التكنولوجية ومستخدميها. غير أنه من الواضح أن هذه الاتفاقية بسبب ما تطوي عليه من حماية مشددة لحقوق الملكية الفكرية ستنتج عنها آثاراً سلبية منها:

- ١- الحد من نمو التجارة العالمية:
- ٢- ستساهم الاتفاقية في رفع تكلفة براءات الاختراع والعلامات التجارية وحقوق الطبع وغيرها.
- ٣- تمكن الاتفاقية الدول الصناعية وشركاتها العملاقة (المتعددة الجنسيات) من احتكار التقنيات بدلاً من تيسير نقلها وانتشارها واستخدامها "٤".
- ٤- ستساهم الاتفاقية في رفع أسعار السلع المصنعة والخامات التي تدخل في تركيبها نظراً لتمديد فترة الحماية إلى عشرين عاماً (بمجالات صناعة المواد الدوائية والصيدلانية والمنتجات البيولوجية، ومجالات تصميم الأزياء والألبسة).
- ٥- تراجع حجم الإنتاج وجهود التطوير ومواكبة التقنيات المختلفة في الدول العربية.
- ٦- ستأثر صناعة الإعلام المختلفة في الدول العربية، جراء إقرار هذه الاتفاقية، إذ سيتوجب على هذه الدول أن تدفع مبالغ طائلة لقاء تعاونها مع الوكالات الإعلامية ووسائل الإعلام الدولية واقتباس الأخبار.
- ٧- ستتضرر الشركات التي تتعامل ببرامج الحاسوب نتيجة التشدد في حماية البرامج وعدم السماح بنسخها وتقليدها لأن أسعار هذه البرامج سترتفع كثيراً في السوق المحلي مما قد يخفف الطلب عليها "٥".

٨- ستؤدي الاتفاقية إلى ارتفاع تكلفة المعيشة للمواطن العربي نتيجة لتحرير التجارة الدولية.

٩- تهدد هذه الاتفاقية بتدهور الثقافة العربية نتيجة الغزو الثقافي من قبل الدول الأعضاء في الجات "٦".

١٠- ستساهم هذه الاتفاقية في تشجيع هجرة الكفاءات العلمية والفنية من الدول العربية والنامية إلى الدول الصناعية (المقر الرئيسي لحيازة وتسجيل كل الاختراعات والمبتكرات والشركات العملاقة والمؤسسات العلمية، ومؤسسات التمويل).

١١- ستتمكن الدول المتقدمة (الصناعية الغنية) من احتكار المنتجات الجديدة للتكنولوجيا المتقدمة لفترات طويلة قبل أن ينقل هذا الإنتاج أو يتم تقليده بطريقة أو بأخرى في الدول الغربية أو النامية أو الدول حديثة التصنيع، مما سيزيد من الفجوة التكنولوجية بين الدول الصناعية والدول العربية والنامية.

١٢- تقيد الأعمال الصناعية والزراعية في الدول العربية والنامية بحجة أن طرق الإنتاج والمنتج باتت تخضع لقانون الملكية الفكرية، العائدة للدول الصناعية، وهذا يمنع أي تطور محتمل صناعي أو غيره من خلال التقليد، وهو أسلوب اعتمد عالمياً.

١٣- ستحول جهود الدول العربية والنامية عموماً من تطوير التقنية والتنمية إلى التحري عن حسن تطبيق بنود الملكية الفكرية مع ما يتطلبه من تخصيص مخصصات مالية وإدارات وفنيين "٧".

ب- الآثار الجانبية:

تتضمن الاتفاقية عدداً من الآثار الإيجابية أو حقوقاً تحصل عليها الدول العربية من اتفاقية التريبس يمكن لهذه الدول الاستفادة منها، وهي "٨":

- ١- عدم المساس بأية حقوق أمنية للدولة.
- ٢- عدم النزول عما هو وارد في اتفاقية الترييس من أحكام.
- ٣- الاستفادة من حقوق الملكية الفكرية في معاهدات باريس ١٩٦٧ وبرن ١٩٧١ وروما ١٩٦٧ واتفاقية واشنطن.
- ٤- اتخاذ تدابير متوافقة مع اتفاقية الترييس لمنع احتازي حقوق الملكية من التشدد في استخدامها والتأثير سلباً على النقل الدولي لتكنولوجيا.
- ٥- الاستفادة من التعاون التقني المقرر للدول التي في طريق التنمية والدول الأقل ثروة ويشمل هذا التعاون المساعدة في إعداد القوانين واللوائح الخاصة بحماية حقوق الملكية الفكرية وإنشاء إدارات لحماية الملكية الفكرية وتدريب العاملين فيها.
- ٦- عدم المساءلة عما قد وقع من اعتداءات على حقوق الملكية الفكرية قبل تطبيق نصوص اتفاقية الترييس في الدول العربية.
- ٧- الاستمرار فيما شرع القيام به من أفعال تحظرها اتفاقية الترييس أو ما كان موضوعاً لاستثمار كبير قبل تاريخ قبول الدول العربية لاتفاقية منظمة التجارة الدولية.
- ٨- حماية تصميمات المنسوجات من خلال قانون النماذج الصناعية أو قانون حماية حق المؤلف.
- ٩- عدم منح براءات اختراع لما يترتب على استغلاله تجارياً المساس بالنظام العام أو الآداب بما في ذلك حماية الحياة أو الصحة البشرية أو الحيوانية أو تحلب الأضرار الشديدة بالبيئة ما دام هذا الاستثناء غير ناجم عن مجرد حظر قوانين هذا الاستغلال.
- ١٠- منح استثناءات محددة من الحقوق المطلقة بموجب براءة اختراع على ألا تكون متعارضة بصورة غير معقولة مع الاستخدام العادي للبراءة أو بصورة غير معقولة بالمصالح المشروعة لصاحب البراءة أو لا يراعي في منحها المصالح

المشروعة للغير .

١١- تأخير تطبيق الأحكام المتصلة بحماية المنتجات المغطاة ببراءات الاختراع الواردة في القسم الخامس بشأن براءات الاختراعات على مجالات التكنولوجيا لفترة إضافية مدتها خمس سنوات فوق المدة الأصلية الممنوحة للدول النامية وهي أربع سنوات بدءاً من ١٩٩٦/١/١ .

رابعاً- المشروع العربي المطلوب - التدابير والإجراءات:

تعتبر الملكية الفكرية جزءاً من التنمية الاقتصادية والاجتماعية في الدول العربية والنامية عموماً وعامل جذب للاستثمارات الأجنبية، وكان من الطبيعي والحالة هذه أن تسعى الدول الصناعية إلى إقرار هذه الاتفاقية وإلزام الدول الأعضاء في المنظمة العالمية للتجارة (١٣٥ دولة) على تنفيذ ما ورد فيها حرصاً على مصالحها.

وعلى الرغم من أن السلبات التي تطال الاقتصادات في الدول العربية والنامية جراء انضمامها إلى المنظمة (WTO) والالتزام بما تم التوصل إليه من اتفاقات تفوق الإيجابيات إلا أن الانضمام إلى هذه المنظمة أصبح ضرورة وتنفيذ الاتفاقيات أصبح ملزماً، بما فيها اتفاقية حقوق الملكية الفكرية، من هنا نجد أن اتخاذ عدد من التدابير والإجراءات تمكن الدول العربية من مواجهة ما سينجم عن هذه الاتفاقية من آثار سلبية تضر بالاقتصادات العربية مستقبلاً قد أصبح ضرورياً وربما يتحول هذا المطلب مستقبلاً من رسمي إلى شعبي نظراً للآثار التي ستنتج عن مجمل الاتفاقيات التي تم التوصل إليها في الحيات، ونورد فيما يلي عدداً من التدابير والإجراءات التي يمكن اتخاذها للحد من الآثار السلبية ما أمكن، وهي:

١- ضرورة إصدار تشريع عربي موحد في مجال حقوق الملكية الفكرية تراعى فيه الاستفادة من كل المزايا الممنوحة للبلدان الأعضاء في الاتفاقيات الدولية

المختلفة، وعدم النزاع عن أي فترة سماح أو مزايا ممنوحة طبقاً لاتفاقية الجوانب المتصلة بالتجارة من حقوق الملكية الفكرية لا سيما في مجال الدواء، وتأييد موقف الدول العربية التي في سبيلها إلى الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية في الاستفادة مما ورد في اتفاقية دورة أورهواي من مزايا أو فترات سماح باعتبارها بلدان نامية أو أقل نمواً "٩".

٢- اتخاذ التدابير المناسبة طبقاً للاتفاقيات الدولية المنظمة للملكية الفكرية بما يضمن النقل الإيجابي للتكنولوجيا دون تعسف من قبل أصحاب الحقوق أو الممارسات غير التنافسية من جانب الكيانات القانونية الناقلة للتكنولوجية.

٣- الحث على تبني نظام متكامل للإدارة الجماعية لحقوق المؤلفين وأصحاب الحقوق المخاورة بما يكفل تيسير حصول مالكي الحقوق على مستحقاتهم لا سيما في مجال استغلال المصنفات الأدبية والفنية بأسلوب التكنولوجيا الرقمية.

٤- دمج الشركات التي ستتضرر من الاتفاقية في الدول العربية بغية خلق كيانات كمتزة تكون قادرة على معالجة المشكلات وتجاوز المعوقات وتوفير التمويل اللازم لتنمية البحوث وتشجيع البحث العلمي. وقد يكون من المناسب أن لا يقتصر هذا الجهد على القطاع الخاص وإنما يجب أن يطال القطاع العام، ويمكن أيضاً في هذا الإطار التعاون مع الدول الآسيوية والأفريقية (شركات إنتاج الدواء والمواد الصيدلانية والزراعية وصناعات الألبسة والمنسوجات وبرامج الحاسوب).

٥- على الدول العربية تشجيع وتحفيز القطاع الخاص على الاستثمار الكثيف في القطاعات المتضررة لمواجهة هذا التحدي، وإعطاء الأولوية في المشتريات الحكومية للمنتج المحلي.

٦- العمل على تشجيع المخترعين وأصحاب الابتكارات وتقديم القروض والمعونات الفنية لتسجيل براءات الاختراع وحماية حقوق المخترعين بموجب الاتفاقية.

٧- زيادة نسبة التمويل المخصص للبحث العلمي بالمشاركة مع القطاع الخاص، ويمكن في هذا المجال تأسيس مؤسسات ومراكز أبحاث مستقلة بذاتها، بدلاً من حصرها في الجامعات حيث الهدف يبقى محصوراً في الترقّي الوظيفي.

٨- التنسيق مع المنظمات الدولية وغير الحكومية للعمل المشترك للتأثير على دوائر صناعة القرار في الدول الصناعية للتخفيف ما أمكن من الانعكاسات السلبية لهذه الاتفاقية على الدول العربية والنامية عموماً.

٩- ضرورة تنسيق جهود الدول العربية والنامية في المنظمة للمطالبة بتطبيق النصوص التي تضمنتها الاتفاقية والتي تسمح بنقل التكنولوجيا.

١٠- المطالبة بتنفيذ المواد المتعلقة بالمعاملة الخاصة والتفضيلية للدول النامية.

١١- المطالبة بمنح المشروعات الصغيرة والمتوسطة في الدول العربية والنامية استثناءات من اتفاقية حقوق الملكية الفكرية المتعلقة بالتجارة أو بعض الدعم لنقل التكنولوجيا.

١٢- العمل على حث الدول الأعضاء في المنظمة على مراجعة المادة B 27.3 من اتفاقية حقوق الملكية الفكرية المتعلقة بالتجارة والخاصة بالاستثناءات من قابلية الحصول على براءات الاختراع بما يحقق الاتفاق الكامل مع الاتفاقية الدولية للتنوع البيولوجي ويكفل حق هذه الدول في السيادة على مواردها وضمّان حق السكان الأصليين "١٠".

إن مخاطر اتفاقية الجات كثيرة وتطال جميع القطاعات، واتفاقية حماية حقوق الملكية الفكرية واحدة من هذه الاتفاقيات التي تهدد التنمية الاقتصادية والاجتماعية والثقافية في الوطن العربي، وهي تهدف فيما تهدف إليه إلى حظر نقل التكنولوجيا إلى الدول العربية والنامية بما يعنى التبعية الاقتصادية ويزيد في

الفجوة العلمية والتكنولوجية ويضعف القدرة التنافسية بين هذه الدول والدول الصناعية المتقدمة.

لذلك فإن مواجهة هذه المخاطر والتحديات يجب أن تعالج على المستوى القومي لا على المستوى القطري نظراً لعدم إمكانية أية دولة على التصدي لهذه التحديات بمفردها، فالتحدي الذي تفرضه هذه الاتفاقية هو تحدي علمي وتكنولوجي بالدرجة الأولى، ومواجهته يجب أن تنبع وتصب في الإطار ذاته، وهذا يعني أن على الدول العربية أن توجه جل اهتمامها في المرحلة القادمة إلى العناية بمسائل البحث العلمي والتطوير التكنولوجي، وهذا يتطلب رفع حجم الاتفاق على البحث العلمي من الناتج القومي الإجمالي إلى ٢٪ بدلاً من ١١٪ على الأقل وزيادته تدريجياً إلى حدود تمكن من تقليص حجم الفجوة العلمية والتكنولوجية على المدى المتوسط.

ويتطلب هذا التحدي استقطاب أصحاب الكفاءات العلمية والإدارية والاقتصادية من داخل الوطن العربي والكفاءات العربية المهاجرة وتقديم الإمكانيات المادية التي تمكنهم من تجاوز العقبات والمعوقات التي تعترض مسيرتهم، وهذا يستدعي إنشاء مراكز للبحث العلمي والتطوير التكنولوجي متخصصة تكون قادرة على تحقيق زيادة تنافسية على المستوى الدولي، أو على الأقل تحقيق تكافؤ كلي مع مستوى التقدم العلمي والتكنولوجي في إسرائيل في أقصر زمن ممكن، وهذا بالطبع يتطلب توفر إرادة سياسية ورغبة صادقة في منح قضايا العلم والتكنولوجيا الأولوية في جدول الاهتمامات القومية.

المصادر والمراجع

- ١- نشرة ضمان الاستثمار، "صناعة الدواء العربية ومخاطر اتفاقية التريسي" العدد ١٢٦، أيلول ١٩٩٨، الكويت، ص ٢.
- ٢- محمد العوض جلال الدين، "الأسس النظرية لتجارة الدولية والتكامل الاقتصادي" مكتب العمل العربي، القاهرة، أيار ١٩٩٦، ص ٥٦-٥٧.
- ٣- مجلة الحياة التجارية "انعكاسات اتفاقية حماية حقوق الملكية الفكرية على دول مجلس التعاون" غرفة تجارة وصناعة البحرين، العدد ٣٤٨، المنامة، نيسان-أيار ١٩٩٩، ص ١٢.
- ٤- محمد العوض جلال الدين، مصدر سابق، ص ٥٨.
- ٥- مجلة الحياة التجارية، غرفة تجارة وصناعة البحرين، مصدر سابق، ص ١٢.
- ٦- نبيل حشاد، "الحات وانعكاساتها على اقتصاديات الدول العربية"، سلسلة رسائل البنك الصناعي، العدد ٤٢، سبتمبر ١٩٩٤، الكويت، ص ٩٨.
- ٧- وليد عودة، "النظام الجديد للتجارة العالمية، المخاطر - الإيجابيات والمتطلبات" أوراق اقتصادية، العدد ١٤، شباط ١٩٩٩، بيروت، ص ٤٨.
- ٨- طاهر قدار، "معاناة الاقتصاد العربي في إطار اتفاقية التريسي"، مجلة باسل الأسد لعلوم الهندسة الزراعية، وزارة التعليم العالي، العدد الخامس، كانون الأول ١٩٩٨، ص ١٢٨.
- ٩- مجلة العمران العربي، "حماية حقوق الملكية الفكرية- تشريع عربي للاستفادة من مزايا الاتفاقيات الدولية"، اتحاد غرف التجارة والصناعة والزراعة في البلاد العربية، العدد ٣٢، آذار- نيسان ١٩٩٨، ص ٣٩.
- ١٠- مجلة العمران العربي، "الندوة الإقليمية حول التجارة والبيئة"، العدد ٤١، أيلول/تشرين الأول ١٩٩٩، بيروت، ص ٥٤.