



أوراق تأمينة

مصباح كمال*: ملاحظات سريعة ودعوة للمناقشة حول التأمين الإلزامي من حوادث السيارات

(1)

يعتبر التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناشئة من حوادث السيارات مورداً مهماً لشركات التأمين، وأضيف له في العقود الثلاثة الماضية التأمين الصحي. نجد ذلك في العديد من أسواق التأمين العربية بعد أن صار التأمين في هذين الفرعين إلزامياً، كما هو الحال في معظم أسواق الخليج.

بالنسبة للعراق فإن هذا المورد قد توقف مع صدور قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات رقم 52 لسنة 1980 (أصبح نافذاً اعتباراً من 1 كانون الثاني 1981) إذ صار التأمين تلقائياً دون الحاجة لتقديم طلب للتأمين أو إصدار وثيقة للتأمين. لقد كان هذا القانون تشريعاً متقدماً في فلسفته إذ اعتمد على مبدأ تحمل التبعة كأساس لالتزام شركة التأمين بدفع التعويض للطرف المتضرر بدلاً من اعتماد المسؤولية القائمة على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس. وثبت القانون أطروحة قيام علاقة قانونية بين شركة التأمين والمؤمن له بدلاً من العلاقة العقدية إضافة إلى جوانب أخرى.

ويغطي هذا القانون المسؤولية الناشئة من حوادث السيارات تجاه الإصابات البدنية، بضمنها الوفاة، التي تلحق بالشخص الثالث. أي أن نطاق القانون لا يشمل الأضرار المادية التي تلحق بممتلكات الشخص الثالث ومنها هيكل السيارة.

بفضل التعديلات التي أدخلت على هذا القانون فقد تم الاستغناء عن إصدار وثيقة تأمين، وفي سنة 1987 أنيطت جبابة "أقساط" التأمين الإلزامي



أوراق تأمينية

للشركة العامة لتوزيع المنتجات النفطية، إحدى شركات وزارة النفط. وتأخذ هذه الأقساط شكل إضافة زيادة بواقع 15 فلساً على كلفة شراء البنزين و 20 فلساً على زيت الغاز. كانت الشركة تقوم "بتجميع مبالغ الزيادة على أسعار الوقود وتسديدها بعد استقطاع حصتها البالغة نصف بالمائة من هذه الزيادة بأقساط ربع سنوية بواقع 68% إلى شركة التأمين الوطنية وتبلغ 10,2 فلس من مبلغ الزيادة و 32% إلى الموازنة العامة (رسوم إجازة التسجيل) وتبلغ 4,8 فلس من مبلغ الزيادة."¹

أنيطت وظيفة تسوية المطالبات بالتعويض لشركة التأمين الوطنية، وكانت حتى أواخر ثمانينيات القرن المنصرم الشركة الوحيدة التي تمارس أعمال التأمينات العامة، ثم أجزت الشركة العراقية للتأمين على الحياة، بعد تعديل اسمها إلى شركة التأمين العراقية، للاكتتاب بأعمال التأمينات العامة والحياة، كما أجزت شركة التأمين الوطنية للاكتتاب بأعمال التأمين على الحياة. ويفضل قانون الشركات رقم 21 لسنة 1997 تأسست شركات تأمين خاصة (تأسست أول شركة خاصة سنة 2000). لكن جميع الشركات، العامة والخاصة، لم يكن يحق لها، بسبب القانون رقم 52 لسنة 1980، الاكتتاب بأعمال التأمين على المسؤولية المدنية من إصابات الأشخاص الناشئة من حوادث السيارات. وبذلك لم يعد تأمين هذه المسؤولية موضوعاً للتأمين التجاري.

لقد جاء تحميل قسط التأمين على وقود السيارات للتغلب على أعباء الجباية على شركة التأمين وعلى مالكي السيارات وما قد يترتب عليها من إجراءات إدارية وقانونية.² وترافق ذلك مع وقف إصدار وثيقة للتأمين إذ انتفت الحاجة إليها بعد أن صارت المسؤولية مؤمنة بقوة القانون.

¹ فؤاد عبدالله عزيز، التأمين في العراق: الواقع وآفاق المستقبل (بغداد: موسوعة القوانين العراقية، [2005])، ص 89.

² عزيز، مصدر سابق، ص 88.



أوراق تأمينية

(2)

لكن تطبيق القانون، وكما كتبنا في مكان آخر، كشف عن بعض العيوب. ومنها ضالة التعويضات المدفوعة للمضرورين، فالتعويضات كانت بشكل عام دون القيمة الحقيقية لأثار الإصابة الفعلية. وبهذا الشأن كتب المحامي بهاء بهيج شكري أن هناك عيباً أساسياً في قانون 1980 مقارنة بالقانون القديم (قانون التأمين الإلزامي عن المسؤولية المدنية الناشئة من حوادث السيارات رقم 205 لسنة 1964) فقد كتب أن

"ضالة مبالغ التعويضات التي درجت اللجنة المذكورة [لجنة تقدير التعويض المكونة من قاضٍ من الدرجة الثانية وعضوين يمثلان شركة التأمين الوطنية ودائرة الرعاية الاجتماعية] على تقديرها لم تكن لتغطي 10% من الضرر الفعلي الذي يصيب الشخص المضرور، مما أعاد النظام العشائري" المعروف بنظام "الفصل والدية" للظهور والذي سبب إعادة تطبيقه إرهاباً كبيراً لمالكي المركبات. هذا النظام الذي اختفى نهائياً بتشريع قانون التأمين الإلزامي القديم وما رافقه من إلغاء نظام دعاوى العشائر.³

وهناك جوانب أخرى في قانون 1980 رصدها الأستاذ شكري في دراسته: إشكالية تحديد الخطأ الجسيم، الحوادث المسببة بسيارات مجهولة، اختزال تحديد قسط التأمين بعلاوة على سعر البنزين المستهلك مما يخلق إشكالية تتمثل بعدم وجود تناسب حقيقي بين حدة الخطر وكلفة التعويض حسب نوع المركبات واستعمالاتها وغيرها من العناصر الاكتتابية التي تؤخذ اعتيادياً بنظر الاعتبار لتحديد سعر التأمين الخ.

³ المحامي بهاء بهيج شكري، التأمين من المسؤولية في النظرية والتطبيق (عمّان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2010)، ص 585-586.



شبكة الاقتصاديين العراقيين

IRAQI ECONOMISTS NETWORK
www.iraqieconomists.net

أوراق تأمينية

(3)

يظل هناك سؤال حول كفاية حصيلة أقساط التأمين المُحوّلة إلى شركة التأمين الوطنية لتمويل مطالبات التعويض قائمًا. ففي سنة 2018 كان حجم أقساط التأمين الإلزامي 8,560,070,000 دينار في حين بلغت التعويضات المسددة 9,530,558,000 دينار، أي بعجز مقداره 970,488,000 دينار، كما في الجدول أدناه.

أقساط تأمين الزامي سيارات (2018-2019)⁴

ألف دينار

اسم الشركة / السنة	2018	2019
شركة التأمين الوطنية	8,560,070	9,157,367

تعويضات تأمين الزامي سيارات (2018-2019)

ألف دينار:

اسم الشركة / السنة	2018	2019
شركة التأمين الوطنية	9,530,558	6,620,741

وشهدت سنة 2017 أيضًا عجزًا بمقدار 2,032,976,000 دينار كما في الجدول أدناه. في حين شهدت السنوات من 2013-2015 فائضًا نظرًا لهبوط عدد المطالبات بالتعويض.

أقساط تأمين الزامي سيارات (2016-2017)

ألف دينار:

⁴ جمعية التأمين العراقية، إحصائية نشاط شركات التأمين العاملة بالعراق لعام (2018 - 2019)، جدول خاص بشركة التأمين الوطنية.



شبكة الاقتصاديين العراقيين

IRAQI ECONOMISTS NETWORK
www.iraqieconomists.net

أوراق تأمينية

اسم الشركة / السنة	2016	2017
شركة التأمين الوطنية	8,190,273	7,565,587

تعويضات تأمين الزامي سيارات (2016-2017) ألف دينار:

اسم الشركة / السنة	2016	2017
شركة التأمين الوطنية	7,955,606	9,598,563

إن التقلب في نتائج الاكتتاب بأعمال التأمين ظاهرة معروفة، وتلجأ شركات التأمين إلى التحوط منها وتصحيحها من خلال إعادة النظر بالسياسة الاكتتابية وتعديل الأسعار اعتمادًا على التجربة السابقة. هذا هو الوضع في أسواق التأمين المفتوحة، ولكن عندما تقوم الحكومة بوضع الأسعار في تأمين المسؤولية من حوادث السيارات فليس أمام شركات التأمين غير الضغط على الحكومة لتعديل الأسعار لتتناسب مع خبرة الخسارة وعدم تعريض بعض شركات التأمين للعسر المالي.

ليس لشركة التأمين الوطنية سلطة تقديرية لإعادة النظر بسعر تأمين المسؤولية المدنية للإصابات من حوادث السيارات إذ أن سلطتها مقيدة بقوة القانون. ما تستطيع أن تقوم به هو الضغط على الحكومة لتعديل السعر أو زيادة النسبة المخصصة لها (68%) أو تقليص حصة الموازنة العامة (32%) لتوفير رصيد كافٍ لتسوية التعويضات.

(4)

ليس معروفًا إن كان تحميل أقساط التأمين على وقود السيارات قد خضع أصلاً لدراسات اكتوارية لخبرة الخسارة، وما يتعلق بها من تكاليف، في فرع التأمين من المسؤولية المدنية (الإصابات البدنية) الناشئة من حوادث السيارات، وإسقاط نتائج هذه الدراسات على كفاية أقساط التأمين، التي



أوراق تأمينية

تجمعها الشركة العامة لتوزيع المنتجات النفطية، لتقوم شركة التأمين الوطنية باستخدامها لتمويل التعويضات. لقد اعتمدت اللجان التي درست الموضوع في الماضي على معادلة بسيطة، قد يعتبرها البعض ساذجة، تعتمد على "تقسيم أقساط التأمين السنوية على مجموع الاستهلاك السنوي من الوقود".⁵

في مرحلة متأخرة قام اثنان من ممارسي التأمين العراقيين، فؤاد شمسار ومنذر عباس الأسود، بتفكيك معيار مبلغ مبيعات الوقود كأساس لاستيفاء القسط في دراستهما لمشروع قانون تعديل بعض احكام قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات رقم 52 لسنة 1980 المعروض على مجلس النواب لإقراره والذي تم قراءته الاولى بتاريخ 2-5-2015. ومما جاء في المادة - 4 - اولاً في مشروع التعديل الآتي:

يستوفى قسط التأمين الإلزامي على المركبات بنسبة (0.003) ثلاثة بالألف من مجموع مبالغ المبيعات الفعلية لشركة توزيع المنتجات النفطية من البنزين وزيت الغاز عدا المجهز الى وزارة الكهرباء وتودع المبالغ لدى الشركة لحين توزيعها.

ومما جاء في ورقتهما النقدية:

ان المبلغ الواجب استيفاءه كقسط للتأمين لقاء التلقائية في التأمين يكون بنسبة الفية من قيمة مبيعات المنتجات النفطية من البنزين وزيت الغاز ولا نجد من الصواب اعتماد اية نسبة سواءً أكانت مئوية او الفية على مبلغ المبيعات واعتماد ذلك كأساس لاستيفاء القسط ذلك للأسباب التالية:

⁵ فؤاد عبدالله عزيز، التأمين في العراق: الواقع وآفاق المستقبل، ص 88.



أوراق تأمينية

1- ان اعتماد مبلغ قيمة المبيعات تجعل من مبلغ القسط متأرجحا غير ثابت مع رفع سعر اللتر الواحد من مادة البنزين وزيت الغاز او القيام بخفض السعر في حين ان القسط الواجب استيفاءه يجب ان يكون ثابتا غير متأرجح.

2- ان عدم ثبات القسط وتأرجحه بين الصعود والنزول طبقا لبيع اللتر الواحد من البنزين وزيت الغاز يؤدي الى عدم تحقق ثبات الرصيد المتحقق لدى شركة التأمين الوطنية في المحفظة الخاصة بالتأمين الالزامي لدى الشركة وينعكس ذلك سلبا على نتائج هذه المحفظة.

3- لقد جاء النص بالإعفاء المطلق لصالح وزارة الكهرباء من استيفاء النسبة المحددة على الكميات من البنزين وزيت الغاز التي يتم تجهيز الوزارة بها. ان الاعفاء المطلق غير المقيد غير صحيح، ويجب قيد هذا الاعفاء فقط بالكميات التي تجهز بها الوزارة والتي تستخدم فقط في تشغيل محطات توليد الطاقة اذ لا يستبعد استخدام جزء من المنتجات في سيارات الوزارة وبالتالي الاستفادة من تلقائية التأمين دون تسديد القسط المستحق عن التلقائية والتغطيات التي يوفرها القانون عند ذلك نكون قد أفسلنا السبب الموجب للإعفاء الذي هو التخفيف من على كاهل الوزارة لجزء من الكلف والنفقات التي تصرف على توفير الطاقة.

4- ان الطريقة الواجب اتباعها في استثناء القسط المستحق على مالك السيارة يجب ان يكون بفرض مبلغ زيادة على سعر اللتر الواحد من البنزين وزيت الغاز بدلا من اعتماد نسبة من حصيلة البيع اذ ان زيادة حدة الخطر وحصول الحوادث لا علاقة لها بمبلغ سعر البيع بقدر ما لها من علاقة بالكميات التي تستخدم من البنزين وزيت الغاز، عليه لا بد من فرض القسط على اللتر الواحد من البنزين



أوراق تأمينية

بمبلغ 1250 دينار عن كل لتر من البنزين ومبلغ 1500 دينار عن كل لتر من زيت الغاز. ولم يكن هذا الامر امرا غائبا على مشروع القرار (رقم 955)، تأريخ القرار 23-2-1987 الصادر عن مجلس قيادة الثورة (المنحل) وذلك بتوزيع مبلغ قسط التامين والرسم السنوي عن تجديد اجازة تسجيل السيارة بطريقة توزيعها على مقدار ما تستهلكه السيارة من الوقود.⁶

لقد أشارا في الفقرة 4 من ورقتهما إلى مبدأ مهم في الاكتتاب وهو:

ان زيادة حدة الخطر وحصول الحوادث لا علاقة لها بمبلغ سعر البيع بقدر ما لها من علاقة بالكميات التي تستخدم من البنزين وزيت الغاز.

إلا أنهما لم يتوسعا في الشرح والتعليل، على سبيل المثال، قولهما إن حدة الخطر تتأثر بكميات الوقود المستخدمة، فشراء المزيد من الوقود يعني

⁶ منذر الأسود ومحمد فؤاد شمقار، "ملاحظات حول مشروع قانون تعديل قانون التامين الإلزامي من حوادث السيارات رقم 52 لسنة 1980"، "مرصد التأمين العراقي":

<https://iraqinsurance.wordpress.com/2015/05/18/notes-on-bill-to-amend-the-1980-compulsory-motor-insurance-law/>

وقد كانت لي وقتها تعليقات على آراء بعض أعضاء مجلس النواب في مناقشتهم لتعديل قانون 52 لسنة 1980. راجع: مصباح كمال، "وقفه مع مداخلات مجلس النواب العراقي في القراءة الثانية لمشروع قانون تعديل قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات رقم (52) لسنة 1980"، "مجلة التأمين العراقي":

<https://misbahkamal.blogspot.com/2015/07/iraqi-parliament-debates-amendment-of.html>



أوراق تأمينية

اشتداد استخدام السيارة وبالتالي زيادة احتمال تعرضها للحوادث. إن معايير الاكتتاب بتأمين المسؤولية المدنية الناشئة من حوادث السيارات عديدة، وتشترك شركات التأمين بأخذ معايير معينة بعين الاعتبار ومنها: عمر السائق، مواصفات السيارة وقوة محركها، النطاق الجغرافي لاستعمال السيارة، أغراض الاستخدام: التنقل الشخصي أو لأغراض تجارية، وخبرة خسارة طالب التأمين— وكل ذلك مفقود في نظام فرض علاوة على سعر البنزين وزيت الغاز كمعادل لقسط التأمين.

إن الاعتماد على معيار واحد لتحديد قسط التأمين (كمية الوقود المستخدم) يساوي بين مالكي/سائقي السيارات كافة. مثل هذا المقترح يلغي فرصة التقييم الاكتتابي لطلب التأمين وتطبيق أسعار وشروط مختلفة تعكس عدم التناظر في البيانات الاكتتابية الخاصة بالسيارة ومن يستخدمها.

بقوة القانون فإن تسعير خطر التأمين على المسؤولية المدنية ليس مهمة فنية اكتتابية لتقييم حدة الخطر المؤمن عليه وإنما أمراً خارجياً صادراً من المُشَرِّع يفترض أن كل من يسوق سيارة متساوياً مع أقرانه. هذه المساواة قسرية، متعسفة، بفضل تسعير أوامري لا ينهض به واقع الحال في المجال التأميني.

قد يكون تبرير/تعليل هذا الأمر الخارجي للتسعير قائماً على مبدأ حماية المستهلك من سوء استخدام شركات التأمين لحقها في تطبيق ما تراه سعراً مناسباً ربما ينطوي على إجحاف بحق المؤمن له خاصة عندما يفتقر سوق التأمين إلى منافسة بين شركات التأمين فيما يخص الأسعار والشروط ومستوى الخدمات (في ظل المنافسة غير التامة أو الاحتكار).

ربما يقوم التبرير/التعليل على أن وظيفة مؤسسة التأمين هو تمويل الضرر الذي يصيب البعض من مساهمات مجموع المؤمن لهم— أي من أقساط التأمين التي تجمعها الشركة— وأن جباية أقساط مقطوعة ثابتة هي من باب الدعم المتبادل cross-subsidization بين أصحاب السيارات لخدمة



أوراق تأمينية

هدف أعلى: تعويض ضحايا حوادث السيارات. ولهذا يتعين على كل مالكي السيارات، بغض النظر عن مواردهم المالية ومدى مسؤوليتهم عن الضرر، المشاركة بالتساوي في تحمل عبء تعويض ضحايا حوادث السيارات.

في غياب التأمين فإن مسبب الضرر يكون مسؤولاً عن تعويض المضرور، ومن المرجح أن يتحمل كل من مسبب الضرر والطرف المتضرر العبء المالي للضرر الحاصل خاصة عندما يكون الوضع المالي لمُسبب الضرر ضعيفاً وعندها فإن تقليص حجم تعويض الضرر يصبح وارداً ليتناسب مع قدرته على الدفع. ويأتي التأمين الإلزامي لتحقيق العدالة في تعويض المضرورين من حوادث السيارات.

بما أن السيارة مصدر لمخاطر متزايدة فإن تشريعات العديد من البلدان تقضي بتطبيق قواعد المسؤولية الصارمة strict liability حيث تنشأ المسؤولية بغض النظر عن خطأ مرتكب الضرر؛ وهكذا فإن مالك السيارة يصبح مسؤولاً عن الأضرار دون إخضاع المدعى (الطرف المتضرر) لاختبار الإهمال test of negligence. وقد جاء قانون 1980 ليتمشى مع هذه القواعد ربما لقناعة أن السيارة تمثل خطراً كامناً ومصدراً للحوادث.⁷

(5)

لقد مهد صدور قانون الشركات رقم 21 لسنة 1997 لتأسيس الشركات الخاصة، وبفضله تأسست أول شركة تأمين خاصة سنة 2000 ثم تأسست شركات تأمين أخرى (أزيد من ثلاثين شركة خاصة في الوقت الحاضر، معظمها هزيلة فنياً ومالياً). لكن هذه الشركات وبسبب قانون التأمين

⁷ يضم الملحق ملاحظات حول خطورة السيارة وسائقها والحوادث الناشئة عنها اقتبستها من دراسة سابقة.



أوراق تأمينية

الإلزامي من حوادث السيارات لسنة 1980 لا يحق لها الاكتتاب بأعمال تأمين المسؤولية المدنية (الإصابات البدنية بما فيها الوفاة) الناشئة من حوادث السيارات. لكنها تستطيع الاكتتاب بتأمين المسؤولية المدنية (الأضرار المادية لأموال الشخص الثالث) وكذلك تأمين السيارات التكميلي (الشامل).

لو كانت "الأقساط" التي تضاف إلى سعر الوقود تجبى من قبل شركات التأمين، كما كان عليه الوضع قبل صدور القانون 52 لسنة 1980 الذي ألغى قانون التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناشئة من حوادث السيارات رقم 205 لسنة 1964، لكانت شركات التأمين قد راکمت هذه الأقساط وربما ساهمت بالتنمية الاقتصادية بافتراض عدم تعرض محفظة التأمين على السيارات للخسارة. ولكن هذا الوضع قد خلق تنافساً بين شركات التأمين على الأسعار والخدمات التأمينية. بالطبع، فإن اشتراك العديد من شركات التأمين بمزاولة تأمين المسؤولية المدنية من حوادث السيارات يخلق معه مشاكله الخاصة التي تحتاج إلى ضوابط صارمة من قبل المشرع ومن هيئة الرقابة للحيلولة دون الإجحاف بحقوق المؤمن لهم إضافة إلى إجراءات أخرى.

(6)

حسب علمي لم يخضع قانون سنة 1980 لمراجعة اقتصادية وقانونية نقدية من قبل شركات التأمين.⁸ ربما بالإمكان الجمع بين بعض أحكام قانون

⁸ بعض الدراسات المتوفرة عندي تضم الآتي:

هاني النقشلي، "أضواء على القانون الجديد للتأمين الإلزامي من حوادث السيارات رقم 52 لسنة 1980"، رسالة التأمين، العدد 42، تشرين الثاني 1980، ص 4-19.

بهاء بهيج شكري، التأمين من المسؤولية في النظرية والتطبيق (عمان: دار الثقافة، 2010)، فصل "مبحث خاص: ملاحظات حول قانون التأمين الإلزامي العراقي رقم (52) لسنة 1980"، ص 582-599.



أوراق تأمينية

ملحق

"خطر السيارة وخطر الذهنية خلف مقودها"

مستل من دراسة قديمة تناولنا فيها ما تمثله السيارة من خطر كامن تحت عنوان ثانوي "خطر السيارة وخطر الذهنية خلف مقودها"، تضمنت الدراسة أيضاً استطرادات حول حوادث السيارات.⁹ وهو يضم ملاحظات يمكن أن تنطبق على السيارات مع الاخذ بعين الاعتبار أنها كتبت قبل عقدين. اقتبس من هذه الدراسة الفقرات التالية:

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 قدرًا 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 سياراتها الأسماء الموازية لها والتي توحى بالقوة والمنعة، وحتى العدوانية، لصاحبها ومستعملها. كانت بعض السيارات، على سبيل المثال، تحمل أسماء البركودة barracuda أو اليغور [جاغوار] jaguar أو المُستنغ mustang وغيرها. ولنا أن نتخيل ما تحمله هذه الأسماء، التي تبدو في ظاهرها بريئة، من مظاهر للسلوك قد لا نشارك فيها.

⁹ مصباح كمال، "مقتربات لدراسة آثار السيارة وتأمين المسؤولية المدنية"، مجلة التأمين العربي، العدد 63، 1999، ص 30-39.

كتبت هذه الدراسة للمشاركة في ندوة لشركة ليبيا للتأمين "ندوة التأمين الإجباري للسيارات: مشاكل الحاضر وأفاق المستقبل – بنغازي 23-24/10/1999".



أوراق تأمينية

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. لنتخيل سائق السيارة خلف المقود. ترى أية رؤى تطراً على مخيلته: القوة، الرغبة في تجاوز الزمن، الخروج من أسر الآخرين... الخ. لعل رؤى متضاربة متداخلة تمتزج مع بعضها، صافية أحياناً ومُلَوَّنةً أحياناً أخرى. ولكنني أود التأكيد على صفات القوة والعدوانية، وكلاهما ينبعان من تركيبة السيارة ذاتها. فبمجرد الضغط البسيط على دواسة البنزين يستطيع السائق تعجيل السرعة خلال بضع 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 الهائلة للسيارات في التطبيق¹⁰، على العموم، إلا في السباقات وفي أماكن مخصصة لها.

إذا سلمنا بمقولة أن السيارة جهاز ينطوي استعماله على خطر وتهديد يقوم 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: المارة وسائقي السيارات الأخرى الذين يستعملون نفس الطرقات ويتزاحمون مع بعضهم لأنفسهم لأسباب. وتتمثل كذلك بأنظمة المرور — من تخطيط الشوارع، مروراً بسلامة هذه

¹⁰ 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 الأتية للتسابق مع الغير واختصار الزمن، إضافة لمنح السائق وهم القوة المرضية.



أوراق تأمينية

الشوارع وما عليها، إلى الأنظمة الآلية الضوئية لضبط حركة المرور. والمحددات الأخيرة هذه ما وضعت إلا للحد من الآثار الضارة للسيارة وخاصة ما يسببه السائقون من أذى ووفاة لأنفسهم ولركابهم وللمارة، وكذلك الإضرار بالمتلكات.

مما يفاقم من خطورة السيارة هو كيفية تعاملنا معها كأحدى وسائل المدنية الحديثة. أرجو ألا أكون متجنباً إن قلت بأن تعاملنا مع السيارة لا يرقى إلى درجة الخطورة التي تنطوي عليها. لربما أبدو متعسفاً إن قلت بأن قيادتنا للسيارة فيها بعض من آثار البداوة في تكويننا الثقافي.¹¹ ولعل خير ما يشهد على الذهنية البدوية، كما تترجم نفسها في سياقة السيارة، هي عدد الحوادث في الطرقات الخارجية. وتعليلي لذلك هو توهم الانبساط والخلاء الصحراوي في مثل هذه الطرقات، وفراغها من الآخرين. فالسيارة هنا بمثابة الجمل أو الحصان الذي يمكن ركوبه والمطاردة به دون أية عوائق غير الكثبان التي يمكن تجنبها بيسر. هنا لا نشهد أرصفاً ولا سائبة ولا مباني على جانبي الطريق. هذه الذهنية المترسبة في أعماق الوعي الباطن تطفو على السطح في أحيان كثيرة وعند العديد من الناس في تجاوز أنظمة السير، ومحاولة تجاهل وجود الآخرين، كسائبة¹² وكسائقين، في الطريق للتغلب على قيود السير بالاعتماد على قوة السيارة بنية الانطلاق من سجن

¹¹ استوحيت هذه الفكرة، أو بالأحرى الافتراض، من أطروحة عالم الاجتماع العراقي د. علي الوردي حول صراع البداوة والحضارة في كتابه دراسة في طبيعة المجتمع العراقي (ب.ن، طبعة 1996). ليس هذا بالمجال 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 "التغالب" - فالبدوي يريد أن يغلب بقوة قبيلته، ويغزو بقوته الشخصية ويتفاخر بمروءته، أي بتفضله على الغير. ص 38.

¹² لاحظت اعتماداً على تجربتي الشخصية في المشي في مدينة طرابلس أن سائقي السيارات لا يتوقفون وهم يشاهدون أحد السائبة يحاول عبور الشارع في المنطقة المخصصة للعبور (zebra crossing).



أوراق تأمينية

الطريق - والتي تقود في غالب الأحيان إلى وقوع الحوادث المأساوية لتنتهي عند أبواب شركة التأمين كمطالبات للتعويض. ولعل بعضاً من عنصر التغالب البدوي ينعكس في طريقة استخدام منبه السيارة: فهو يستعمل كدعوة للآخرين لإخلاء السبيل أمام السائق كي ينطلق بسيارته كما ينطلق الفارس في الصحراء دون أي عائق.

وضع الثقافة المرورية في المملكة العربية السعودية وأثارها تلقي بعض الضوء على النفور المترسخ في ذهن السائق عندما يجلس خلف المقود. تحت عنوان مثير "الشوارع ساحات مفتوحة للسائقين المبتدئين والسيارات تحصد الأبرياء" نشرت جريدة الحياة مقالاً حول ضحايا حوادث السير في المملكة العربية السعودية. يقول الكاتب جاسر الجاسر:

"التركيبة الاجتماعية العجيبة 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."

وبعد استعراضه لمسببات أخرى للحوادث، يؤكد أن الأنظمة لن تنفع "ولن تثمر الاحتياطات لأنها تفترض شكلاً يغيّر الواقع، وتتبنى حلولاً مباشرة لمشكلة ذات جذر ثقافي عميق الأثر..."

أريد من هذا الاستعراض السريع التأكيد 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 تكيف الذهن المسيطرة علينا عندما نجلس خلف



شبكة الاقتصاديين العراقيين

IRAQI ECONOMISTS NETWORK
www.iraqieconomists.net

أوراق تأمينية

مقود السيارة. وبعبارة أخرى، يجب العمل من أجل إيجاد لغة مرورية مشتركة محورها 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 ليبي من جراء الحوادث السخيفة للسيارات؟ هل فكرنا بالكلفة الاقتصادية للموت المجاني 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 نُخرِج طبيباً أو مهندساً أو غيرهم من أصحاب المؤهلات؟ هنا أحد مكامن 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 تختفي وراء الأرقام الخاصة بعدد الحوادث والتعويضات المسددة.

إن الاقتصار 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. ما لم نضع ذلك نصب أعيننا نكون كمن يبحث في تخفيف الآثار بدل التبصر دراسة وبحثاً في جذور المشكلة وإيجاد الحل المناسب لها.

(* باحث وكاتب أكاديمي في قضايا التأمين)

حقوق النشر محفوظة لشبكة الاقتصاديين العراقيين. يسمح بإعادة النشر بشرط الإشارة إلى المصدر. 5 تموز 2021

<http://iraqieconomists.net/ar/>