أوراق تأمينية

مصباح كمال*: رئاسة الجمهورية ونقابة المحامين ومشروع تعديل قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات رقم 52 لسنة 1980

هذه الورقة ليست بحثًا في موضوع تعديل قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات بل جملة ملاحظات على سلوك رئاسة الجمهورية والدور المناط من قبلها لنقابة المحامين لاقتراح تعديل القانون. سيلاحظ القارئ/ة كثرة الاقتباسات وتبريري لها هو التعريف بها وتسهيل متابعة المصادر من قبل المهتمين.

يبدو أن الذاكرة التاريخية مفقودة لدى رئاسة الجمهورية ونقابة المحامين إذ أنهما لم يذكرا أن مشروع تعديل قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات رقم 52 لسنة 1980 وتعديلاته (فيما يلي قانون 1980) كان معروضًا للمناقشة أمام مجلس النواب سنة 2015.[1] ومن خلال قراءة المخاطبات بين مكتب رئاسة الجمهورية ونقابة المحامين، كما نشرتها النقابة في موقعها الإلكتروني، نكتشف بعض ما هو غريب بالنسبة لنا. ففي تقديمها لهذه المخاطبات بتاريخ 9 تموز 2021 تذكر النقابة أن

> رئاسة الجمهورية تخاطب نقابة المحامين لصياغة مشروع [تعديل] قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات، والنقابة تكمل

[1] راجع: مصباح كمال، "وقفة مع مداخلات مجلس النواب العراقي في القراءة الثانية لمشروع قانون تعديل قانون التأمين الالزامي من حوادث السيارات رقم (52) لسنة 1980،" **مجلة التأمين العراقي:**
https://misbahkamal.blogspot.com/2015/07/iraqi-parliament-debates-amendment-of.html
لعل رئاسة الجمهورية ونقابة المحامين قد تباحثا بشأن مشروع التعديل السابق ولهما مخاطبات بشأنه ولكن ما هو متوفر لي لا يشير إلى ذلك. أرجو ممن يتوفر على معلومات أفضل الكشف عنها لتصحيح الموقف.

المشروع لغرض إرساله لمجلس الدولة ومناقشته تمهيداً لإرساله لمجلس النواب العراقي لأجل تشريعه.[2]

ليس واضحًا لماذا تتولى رئاسة الجمهورية مخاطبة نقابة المحامين لصياغة مشروع لتعديل قانون 1980 خاصة وأن صلاحيات رئيس الجمهورية محددة حصرًا في المادة 73 من الدستور، فقد جاء في الفقرة ثالثًا من هذه المادة أن رئيس الجمهورية "يصادق ويصدر القوانين التي يسنها مجلس النواب، وتعد مصادقا عليها بعد مضي خمسة عشر يوما من تاريخ تسلمها."[3]

وبهذا الشأن من المفيد أن نقتبس الفقرة التالية من دراسة إسراء صالح داؤد[4]

أولًا ـــ فيما يخص مقترح نقابة المحامين الذي قدمته مؤخرًا إلى مجلس النواب [مكتب رئيس الجمهورية] الذي يؤخذ عليه ما يلي:

1) كان يفترض أن يقدم إلى ديوان التأمين باعتباره الجهة المختصة قانونًا فيما يخص إعداد القوانين والأنظمة والتعليمات، حيث نصت المادة 8 من قانون تنظيم أعمال التأمين رقم 10 لسنة 2005 المعدل على أن: "يتولى رئيس الديوان: سادساً – إعداد مشاريع القوانين والأنظمة والتعليمات المتعلقة بأعمال التأمين ورفعها إلى الجهات المعنية"، وهذا بحد ذاته مخالفة قانونية وكان على

[2] موقع نقابة المحامين: https://lawyers.gov.iq/news/1775/

[3] دستور العراق الصادر عام 2005:
https://www.constituteproject.org/constitution/Iraq_2005.pdf?lang=ar

[4] جميع الأسماء ستذكر مع حفظ الألقاب.

مجلس النواب إحالة المشروع للديوان حسب الاختصاص لغرض دراسته.[5]

ترى هل أن رئاسة الجمهورية تتصرف خارج نطاق السلطة المخولة لها في الدستور؟ وهل هناك خلط أو عدم دقة في ممارسة الصلاحيات.[6]

بافتراض أن رئاسة الجمهورية تتمتع بصلاحية صياغة مشاريع للقوانين مباشرة من خلال مستشاريها أو من خلال الاعتماد على هيئات مختصة، ترى هل قامت بدعوة شركة التأمين الوطنية، التي تقوم، وبقوة القانون، بإدارة صندوق التأمين الإلزامي وتسوية مطالبات التعويض الناشئة من حوادث السيارات، أو شركات التأمين الأخرى ممثلة بجمعية التأمين العراقية، أو ديوان التأمين، لتقديم رؤيتها لتعديل قانون 1980؟

عندما تنهض الحاجة إلى تغيير قوانين قائمة يتم اللجوء في العديد من أسواق التأمين المتقدمة إلى إصدار دعوات للاستئناس بأفكار الاطراف المتأثرة بهذه القوانين وكذلك أصحاب الاختصاص. وقد تلجأ إلى إصدار أوراق استشارية consultation papers لتحفيز النقاش. لكن شيئًا من هذا لم يحصل بالنسبة لمشروع تعديل القانون. هذا الوضع، لو كان تقييمنا له صحيحًا، يؤشر على غياب رؤية لدى رئاسة الجمهورية لتعديل القانون، ولذلك فإنها أحالت الموضوع إلى اجتهاد نقابة المحامين. أما لماذا نقابة المحامين وليس غيرها فهو ما سنناقشه لاحقًا. جاء في كتاب رئاسة الجمهورية إلى النقابة بتاريخ 16 حزيران 2021[7]

[5] اسراء صالح داؤد، "دعوات لمشروع جديد لقانون التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات،" موقع **شبكة الاقتصاديين العراقيين:**
http://iraqieconomists.net/ar/wp-content/uploads/sites/2/2021/08/مشروع-قانون-جديد-للتامين-الالزامي-من-المسؤولية-المدنية-عن-حوادث-السيارات-IEN-Edit-3.pdf

[6] من المفيد هنا قراءة ما كتبه هادي عزيز علي: "رسالة الى السيد رئيس الجمهورية المحترم ... عن قانون العقوبات الجديد،" ودفاعه عن دور القضاة، **المدى**:
https://almadapaper.net/view.php?cat=245433

[7] راجع نص كتاب رئاسة الجمهورية الملحق بهذه الورقة.

أوراق تأمينية

إشارة لكتابكم ذي العدد (2162) في 2021/3/9، تفضلكم بإعداد مشروع قانون لتعديل قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات رقم (52) لسنة 1980، متضمناً المبادئ والأسس التي وردت في كتابكم أعلاه وإرساله إلى مجلس الدولة لمناقشته بحضور الوزارات والجهات المعنية تمهيداً لإحالته إلى مجلس النواب للتصويت عليه، للتفضل بالاطلاع واتخاذ ما يلزم.

يلاحظ على هذا الكتاب غياب إيجاز/ملخص لما تريده الرئاسة من تعديل القانون ونطاق عمل النقابة بهذا الشأن، والاكتفاء بالـ "المبادئ والأسس" التي وردت في كتاب النقابة (هذا الكتاب ليس متوفرًا لنا). يعني هذا أن المهتمين بالموضوع، خارج الرئاسة والنقابة، ليس لهم دور إلا أثناء مناقشة مجلس الدولة بحضور [ممثلي] "الوزارات والجهات المعنية" [ربما يكون ديوان التأمين أو جمعية التأمين العراقية من بينها وكذلك من يمثل شركة التأمين الوطنية]. ويعني هذا أيضًا أن رئاسة الجمهورية قد تركت للنقابة تقرير التعديل على قانون 1980.

لقد اجتهدت النقابة في تقديم جملة من المقترحات لتعديل القانون[8] ضمت موضوعات سبق وأن كانت موضوعًا للمناقشة في ثمانينيات القرن الماضي،[9] وقد كتب عن بعضها مؤخرًا موفق حسن رضا[10] وإسراء صالح

[8] راجع ما قدمته نقابة المحامين لرئاسة الجمهورية تحت عنوان "مقترح تشريع قانون جديد للتأمين الإلزامي من حوادث السيارات" الملحق بهذه الورقة. هذا العنوان يذكر "مقترح تشريع قانون جديد" في حين أن المطلوب هو تعديل القانون القائم.

[9] أشرت إلى بعضها في ورقتي "ملاحظات سريعة ودعوة للمناقشة حول التأمين الإلزامي من حوادث السيارات،" موقع شبكة الاقتصاديين العراقيين:
http://iraqieconomists.net/ar/wp-content/uploads/sites/2/2021/07/Misbh-Kamal-Compulsory-Motor-Insurance-IEN.pdf

[10] راجع: موفق حسن رضا، "تعقيب على مقال "ملاحظات سريعة ودعوة للمناقشة حول التأمين الإلزامي من حوادث السيارات،" موقع شبكة الاقتصاديين العراقيين:
http://iraqieconomists.net/ar/wp-content/uploads/sites/2/2021/07/Muwafaq-H.-Ridha-Comulsory-Motor-TPL-Law-52-of-1980-critical-comments-final.pdf

داؤد.[11] إن ما قدمته النقابة تدوير لأفكار كانت متداولة لدى شركات التأمين الخاصة وبعض الكتاب، لكن النقابة قامت بتجميع هذه الأفكار في ورقة واحدة دون الإشارة إلى من قام بالكتابة عنها سابقًا.

لم يكن مقترح النقابة خاليًا من مصلحة يصبُّ لصالح المحامين. ففي تقديمها للمخاطبات مع رئاسة الجمهورية عبَّرت عن هذه المصلحة كما يلي:

> يذكر أن إقرار هذا القانون سيوسع من موارد عمل المحامين عن طريق إقامة دعاوى التأمين، أمام المحاكم المختصة.

ومنشأ هذه الموارد الجديدة هو إلغاء اللجان القضائية لتقدير التعويض واقتراح "تقدير تعويض الأضرار من قبل محاكم البداءة في محل الحادث" كما جاء في البند الثالث من المبادئ التي جاءت بها النقابة

> يتم تقدير تعويض الأضرار من قبل محاكم البداءة في محل الحادث وتلغى اللجان القضائية في شركة التأمين الوطنية التي تتولى تقدير التعويض حاليا ليتم احتساب التعويض من قبل المحاكم اعتمادا على خبراء مختصين تحددهم المحكمة لضمان التعويض المتناسب مع الضرر الحقيقي، إذ في المحاكم الاعتيادية يستطيع المتضررون الاستعانة بالمحامين لإيضاح مدى الضرر وضمان تعادل التعويض المقدر مع الضرر الحقيقي بخلاف الحال في اللجان الاقتصادية التي تكاد تكون تعويضاتها محددة ومتماثلة رغم اختلاف الأشخاص واختلاف إصاباتهم. ويعود جزء من ذلك إلى غياب دور المحامي (القضاء الواقف) في الوصول لتقدير التعويض الفعلي اذ عل فرض وجود محامي فإن دوره يقتصر في الوقت الحاضر على تقديم استمارة طلب التعويض وجلب الأوراق التحقيقية والتقارير الطبية وتستقل اللجنة في تقدير التعويض الذي يكاد يكون متماثلا إضافة لقلته وعدم تناسبه مع الضرر ذلك الضرر الذي يهدف التأمين تعويضه.

11 راجع: إسراء صالح داؤد، مصدر سابق.

لقد كان بهاء بهيج شكري سباقًا في النقد الصارم للقانون بشكل عام ولهذه اللجان خصوصًا[12] إذ كتب أن

> ضآلة مبالغ التعويضات التي درجت تلك اللجنة المذكورة 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 إرهاقًا كبيرًا لمالكي المركبات، هذا النظام الذي اختفى نهائيًا بتشريع قانون التأمين الإلزامي القديم وما رافقه من إلغاء نظام دعاوى العشائر.[13]

وكتب أيضًا أن

> ... تشكيل هذه اللجنة يتعارض مع النظام العام إذ أن المدين (شركة التأمين الوطنية) هو واحد من أعضائها، فلا يجوز قانونًا تنصيب المدين حكمًا للبت في حقوق الدائن (المضرور)، وقد ثبت من مستوى مبالغ التعويض التي كانت هذه اللجنة تقدرها مدى الإجحاف الذي لحق بحقوق المضرور.[14]

جاء تأسيس اللجان القضائية بموجب قرار مجلس قيادة الثورة (المنحل) رقم 815 بتاريخ 20 حزيران 1982[15] للحيلولة دون التربح من مطالبات التعويض من قبل المحامين. كتب موفق حسن رضا الآتي بهذا الشأن:

---

[12] بهاء بهيج شكري، "مبحث خاص: ملاحظات حول قانون التأمين الإلزامي العراقي رقم 52 لسنة 1980،" فصل في كتابه **التأمين من المسؤولية في النظرية والتطبيق** (عمان: دار الثقافة، 2010)، ص 582-598.

[13] شكري، ص 585-586.

[14] شكري، ص 594.

15 نص القرار منشور في **مجموعة قوانين التأمين الإلزامي على السيارات في البلاد العربية**، القاهرة: الاتحاد العام العربي للتأمين، 1996، ص 153-154.

لقد أستغل البعض عدم معرفة المتضررين بحقوقهم وسهولة الحصول عليها، فبرزت ظاهرة متابعة الحصول على التعويض، على الرغم من سهولتها، لقاء أتعاب مبالغ فيها، قرب البعض منها الى نصف مبلغ التعويض. لذلك كان لابد من التحرك لحماية هذه الشريحة من المواطنين وقطع الطريق على من يحاول استغلالها، فقد أستقر الرأي على تشكيل لجان تختص بالنظر في تقدير التعويض وفقا لأحكام قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات رقم 52 لسنة 1980 تتشكل من ثلاثة أعضاء برئاسة قاض وعضوية حقوقي من شركة التأمين، وجامعي من المؤسسة العامة للرعاية الاجتماعية، ويطعن بقرارات هذه اللجان أمام محكمة التمييز. وحدد القرار المذكور أتعاب المحاماة بنسبة لا تتجاوز 10%، وبحد أقصى مقداره 500 دينار.

لقد كان عمل اللجان ينصب بشكل كلي على تقدير التعويض، آخذين بعين الاعتبار ظروف كل متضرر، ذلك ان مسؤولية شركة التأمين عن تسديد التعويض ثابته، بصرف النظر عن توفر ركن الخطأ. وبات من الممكن للمتضررين أن يحصلوا على التعويض خلال فترة قصيرة جدا، بعد أن كان البعض من المتضررين ينتظرون سنين للحصول على التعويض من خلال المحاكم.[16]

وهو ما أكدته مؤخرًا إسراء صالح داؤد:

من خلال عملي كعضو للجنة القضائية عن شركة التأمين الوطنية فإن اللجنة القضائية لها الصلاحية في اتخاذ ما يلزم في حسم التعويض بالاستعانة بالخبراء او كسماع الشهود...الخ متى ما اقتضت الضرورة ذلك، علما أن شركة التأمين تتحمل أجور الخبراء

إن ظاهرة متابعة الحصول على التعويضات في حالات الحوادث الشخصية والمسؤولية المدنية معروفة في العديد من أسواق التأمين ومنها أسواق التأمين في البلدان الغربية. فقد عرفت الولايات المتحدة ما يعرف بظاهرة

[16] موفق حسن رضا، مصدر سابق.

مطاردة سيارت الإسعاف ambulance chasing، من قبل محامين أو من يمثلونهم، التي تنقل المصابين إلى المستشفيات بغية الحصول على توكيل لمتابعة مطالباتهم مع شركات التأمين لقاء أتعاب تُستحصل من مبالغ التعويض، وفي المحصلة النهائية يصبح المحامي شريكًا مع الطرف المتضرر للانتفاع من مبلغ التعويض الذي تقدمه شركة التأمين أو تقضي به المحكمة المختصة.[17]

وكان لاستشراء دور المحامين في أول عهد قانون 1980 في المبالغة بالمطالبة بالتعويض أثره على تقييد هذا الدور من خلال تأسيس اللجان القضائية للبت في تقدير التعويض.

يبدو أن الإشكاليات التي تنطوي عليها تشكيل اللجان القانونية وإجراءاتها حقيقية، كما بينها بهاء بهيج شكري وأشارت إليها نقابة المحامين. لكن مجرد الإشارة إليها أو إبراز التناقض في تشكيلها الذي "يتعارض مع النظام العام إذ أن المدين (شركة التأمين الوطنية) هو واحد من أعضائها، فلا يجوز قانونًا تنصيب المدين حكمًا للبت في حقوق الدائن (المضرور)" كما يقول بهاء بهيج شكري، ليس كافيًا. فهناك حاجة ملحة للتقييم التاريخي لعمل هذه اللجان مع دراسة حالات. إن المقتربات النقدية لمضامين القانون ولتجربة التطبيق ودور شركة التأمين الوطنية لم يلقَ حتى الآن ما يستحقه من اهتمام قانوني واقتصادي وتأميني (خاصة في الجانب الاكتتابي بخطر تأمين المسؤولية المدنية الناشئة من حوادث السيارات، وهو جانب مُغيّب بقوة القانون إذ أن الاكتتاب القائم يقتصر على مجرد تحديد العلاوة على سعر الوقود). وكما كتبت في مقال سابق "ربما آن الأوان لمناقشة الآثار الاقتصادية لقانون سنة 1980 على شركة التأمين الوطنية المفوضة بتسوية المطالبات بالتعويض وعلى شركات التأمين وتقييم السجل التاريخي لهذا القانون."[18] وكذلك إخضاع تجربة تطبيق القانون منذ 1980 لتحليل اكتواري.

[17] للتعريف بهذه الظاهرة راجع:
https://en.wikipedia.org/wiki/Ambulance_chasing

[18] مصباح كمال، مصدر سابق.

إن أطروحة بهاء بهيج شكري بعدم جواز تنصيب المدين (شركة التأمين الوطنية) حكمًا للبت في حقوق الدائن (المضرور) صائبة لكنها ليست سببًا كافيًا لإلغاء اللجان القضائية، إذ أن إعادة تشكيل هذه اللجان، من خلال تعديل القانون الحالي، باستبعاد ممثل شركة التأمين الوطنية من عضويتها واستبداله بممثل آخر يتمتع بالاستقلالية، من خارج الشركة، يضع نهاية لتضارب المصالح. إن تعديل تركيبة اللجان بحاجة إلى دراسة مستقلة ووضع قواعد وضوابط لعملها وتحصينها من أية مؤثرات تنتقص من استقلاليتها.

وفيما يخص اطروحته حول عودة "النظام العشائري" المعروف بنظام "الفصل والدية" للظهور بسبب ضآلة مبالغ التعويضات التي كانت الجان القضائية تقدرها فإنه بحاجة إلى دراسة سوسيولوجية وإحصائية. وبهذا الشأن من المفيد، كمؤشر على مثل هذه الدراسة، ما كتبه سليم الوردي:

منذ أواسط الستينات من القرن الماضي، وضحايا حوادث السيارات يتقدمون بمطالبات التعويض إلى شركة التأمين الوطنية، بموجب قانون التأمين الإلزامي على السيارات. وكان لتطبيقات هذا القانون دور ملحوظ في خلق الشعور لدى المواطنين في الحق المدني والمطالبة به. وتشير الإحصاءات أن تعويضات مجزية نسبياً كانت تدفع لضحايا حوادث السيارات. كان معدّل التعويض الذي يدفع سنة 1980 زهاء 3500 دينار بما يقابل 11900 دولار أميركي. بينما أصبح معدل مبلغ التعويض زهاء 5350 دينار في سنة 1995، أي بما يقابل (بسبب التضخم الجامح) في حدود 3 دولارات فقط. ولم يعد من المعقول أن يقتنع الضحايا بمبلغ تعويض تافه كهذا. وقد طالبت شركة التأمين الوطنية ديوان الرئاسة بتعديل قسط التأمين المحسوب بمعدّل عشرة فلوس على اللتر الواحد من وقود السيارات عندما كان سعر اللتر 90 فلساً. ولكن ديوان الرئاسة أصر على عدم التعديل وإبقاء السعر من دون زيادة، على الرغم من ارتفاع سعر لتر الوقود إلى عشرات المرات. بما يعني فعلاً أن ديوان الرئاسة لم يكن يكترث بانفضاض أصحاب الحق المدني من ضحايا حوادث

السيارات عن شركة التأمين، وانصرافهم لتسوية حقهم المدني بأسلوب الفصل العشائري، الذي يحقق تعويضات أكبر بمئات الأضعاف.[19]

أما أطروحة نقابة المحامين لإلغاء المجالس القضائية واللجوء إلى المحاكم فإنها لا تقوم على دراسة موثقة منشورة. من المعروف أن مطالبات التعويض عن الأضرار لا تنتهي دائمًا للبت أمام المحاكم في العراق وغيره من بلدان العالم. كما أن اللجوء إلى المحاكم ليس حلًا سحريًا وكما كتبت إسراء صالح داؤد فإنه

قد يتسبب في التأخير ويستغرق وقتاً لحسم تسوية التعويض، وإذا ما علمنا أن العديد من الدول سارية في التوجه في فض النزاعات عبر هيئات الوساطة والتحكيم قانونيًا أو اتفاقيًا، إذ أن المطالبة أمام المحاكم تتطلب سلسلة من إجراءات عند التقاضي، فضلًا عن أنها تثقل كاهل طالب التعويض بالرسوم والمصاريف القضائية وأجور المحاماة والخبراء إذا ما قورنت بأعمال اللجنة القضائية.[20]

وفي حين ان الإجراءات القضائية تنطوي على تكلفة مالية، تتحملها شركة التأمين والطرف المتضرر، فإن إجراءات التأمين بما فيها تسوية المطالبات بالتعويض لا يترتب عليها مثل هذه التكلفة، إضافة إلى خلوّها من التعقيدات القضائية. وهذا بالإضافة إلى التلكؤ في إصدار الأحكام القضائية. ومن المفيد هنا أن نقتبس ثانية مما كتبه موفق حسن رضا أنه

بات من الممكن للمتضررين أن يحصلوا على التعويض خلال فترة قصيرة جدا، بعد أن كان البعض من المتضررين ينتظرون سنين للحصول على التعويض من خلال المحاكم

[19] د. سليم الوردي **مقتربات إلى المشروع السياسي العراقي، 1921-2003** (بغداد: د.ن، 2005)، ص 107.

[20] إسراء صالح داؤد، مصدر سابق.

أوراق تأمينية

بعد نشر مقالي "ملاحظات سريعة ودعوة للمناقشة حول التأمين الإلزامي من حوادث السيارات" أثار معي أحد زملاء المهنة في العراق سؤالين:

1- لماذا التعويض محصور في شركة التأمين الوطنية؟
2- لماذا لا تشارك شركات القطاع الخاص في هذا الموضوع

في محاولة للاقتراب من هذين السؤالين قدمت الملاحظات التالية.

في الفترة التي شرع أثناءها قانون سنة 1980 كان قطاع التأمين العراقي يتكون من شركتين: الشركة العراقية للتأمين على الحياة (شركة التأمين العراقية حاليا) المتخصصة بتأمينات الحياة وشركة التأمين الوطنية المتخصصة بالتأمينات العامة. لذلك وفي سياق تركيبة سوق التأمين آنذاك فإن تكليف التأمين الوطنية بإدارة صندوق التأمين الإلزامي وبوظيفة التعويض يكون أمرًا مفهومًا.

ليس هناك ضرورة ماسة كي تقوم شركة التأمين الوطنية بإدارة الصندوق والتعويض، فبالإمكان إنشاء صندوق خاص تجمع فيه أقساط التأمين، المستوفاة من سعر الوقود، لتسديد المطالبات منه. وبهذا ينتفي دور التأمين الوطنية أو أي شركة/شركات تأمين أخرى، إذ يمكن تفويض إدارة الصندوق لهيئة مستقلة لا علاقة لها بأي من شركات التأمين العامة أو الخاصة. وهذا يتماشى مع توجهات القانون إذ أن القانون ألغى الوظيفة الاكتتابية التي تقوم بها شركات التأمين في تقييم الأخطار ووضع الشروط والأسعار المناسبة للتأمين عليها. وبهذا المعنى ليس هناك مبرر لأن تقوم شركة التأمين الوطنية بوظيفة التعويض.

فيما يخص الجانب الآخر من سؤالك: مشاركة شركات القطاع الخاص في وظيفة التعويض فإن المشاركة غير ممكنة. أقول هذا مسترشدًا بما هو معهود في حالات مشاركة شركتين أو أكثر في الاكتتاب بخطر ما (co-insurance) ومن ثم الاتفاق بينها على أن تكون إحداها هي الشركة القائدة (leading company) في وضع الشروط والأسعار وتسوية

التعويضات. مثل هذه المشاركة غير ممكنة في ظل قانون 1980 سواء ما تعلق بالاكتتاب أو التعويض.

بالنسبة للنظام السائد بفضل قانون 1980، كيف يمكن لشركات القطاع الخاص المشاركة في وظيفة التعويض وهي لا تستلم أقساط التأمين الإلزامي للمسؤولية المدنية الناشئة من حوادث السيارات؟

على أي حال، إن الموضوع يحتمل الكثير من النقاش، وهو بحاجة إلى مشاركة طيف واسع من ممارسي التأمين والقانونيين والاقتصاديين وغيرهم.

إن الإبقاء على القانون وحتى تعديله كما ترغب رئاسة الجمهورية وكما تقترح نقابة المحامين لا يسمح بقيام دور لشركات التأمين الأخرى للتأمين على المسؤولية المدنية الناشئة من حوادث السيارات إذ أن الوظيفة التعويضية تظل محصورة بشركة التأمين الوطنية.

إلغاء القانون يعني التراجع عن مبدأ الحق المفترض بقوة القانون، وليس العقد، للشخص المتضرر (الطرف الثالث) بالحصول على التعويض باعتماد قاعدة تحمل التبعة وإقصاء ركن الخطأ لتحديد قيام المسؤولية على مسبب الضرر.

كما أن إلغاء القانون يعني اللجوء إلى التأمين التجاري لحماية الذمة المالية للمؤمن له تجاه من يتسبب بتضرره في بدنه أو في ممتلكاته؛ أي استعادة نموذج قانون التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناشئة من حوادث السيارات رقم 205 لسنة 1964 مع تحديثه، وهو القانون الذي عملت شركة التأمين الوطنية من أجل تحقيقه في ذلك الوقت.

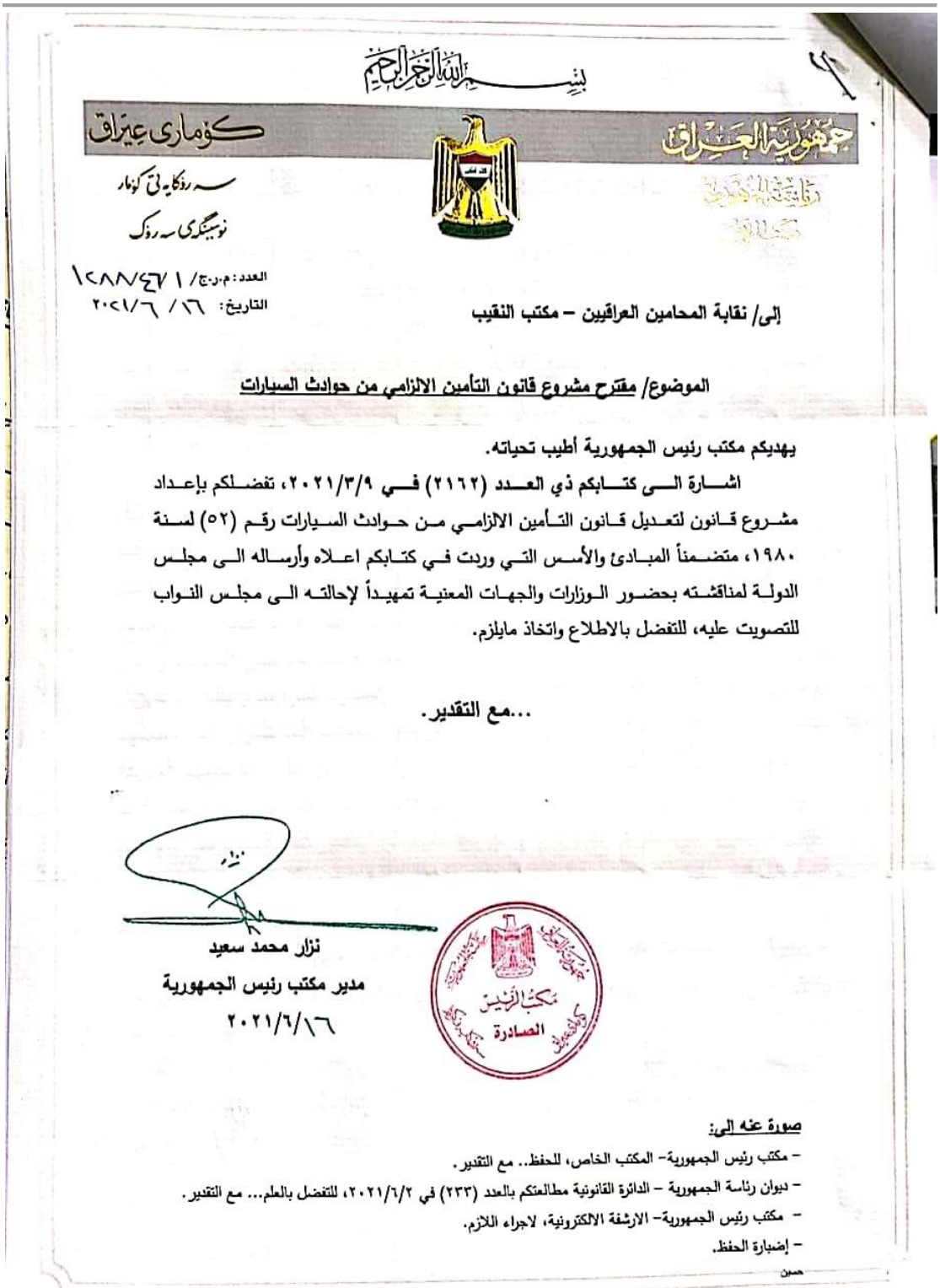
من المؤسف أن مشروع تعديل قانون 1980 لم يخضع لنقاش عام ربما كان سيرشح منه سرداً لتجارب شخصية، وآراء لأطراف مستقلة، وأخرى تأمينية وقانونية واقتصادية، وتحليل لتأثير القيم الاجتماعية على ثقافة التأمين.■

(*) باحث وكاتب في قضايا التأمين

حقوق النشر محفوظة لشبكة الاقتصاديين العراقيين. يسمح بإعادة النشر بشرط الإشارة إلى المصدر. 26 اب 2021

http://iraqieconomists.net/ar/

أوراق تأمينية



بسم الله الرحمن الرحيم

جمهورية العراق
رئاسة الجمهورية
مكتب رئيس الجمهورية

كۆماری عیراق
سەرۆکایەتی کۆمار
نوسینگەی سەرۆک

العدد: م.ر.ج/ ١٢٨٨٧٤٧/ ١
التاريخ: ١٦/ ٦/ ٢٠٢١

إلى/ نقابة المحامين العراقيين – مكتب النقيب

الموضوع/ مقترح مشروع قانون التأمين الالزامي من حوادث السيارات

يهديكم مكتب رئيس الجمهورية أطيب تحياته.

اشارة الى كتابكم ذي العدد (٢١٦٢) في ٢٠٢١/٣/٩، تفضلكم بإعداد مشروع قانون لتعديل قانون التأمين الالزامي من حوادث السيارات رقم (٥٢) لسنة ١٩٨٠، متضمناً المبادئ والأسس التي وردت في كتابكم اعلاه وأرساله الى مجلس الدولة لمناقشته بحضور الوزارات والجهات المعنية تمهيداً لإحالته الى مجلس النواب للتصويت عليه، للتفضل بالاطلاع واتخاذ مايلزم.

...مع التقدير.

نزار محمد سعيد
مدير مكتب رئيس الجمهورية
٢٠٢١/٦/١٦

مكتب الرئيس
الصادرة

صورة عنه الى:
- مكتب رئيس الجمهورية- المكتب الخاص، للحفظ.. مع التقدير.
- ديوان رئاسة الجمهورية – الدائرة القانونية مطالعتكم بالعدد (٢٣٣) في ٢٠٢١/٦/٢، للتفضل بالعلم... مع التقدير.
- مكتب رئيس الجمهورية- الارشفة الالكترونية، لاجراء اللازم.
- إضبارة الحفظ.

أوراق تأمينية

بسم الله الرحمن الرحيم

جمهورية العراق
نقابة المحامين
مكتب النقيب

Republic of Iraq
Iraqi Bar Association
website:www.iraqbar.org

العدد: ٥٩٤٣ التاريخ ٢٠٢١/٧/٨

جمهورية العراق – رئاسة الجمهورية
مكتب السيد الرئيس المحترم

م/ مشروع قانون لتعديل قانون التامين الالزامي من حوادث السيارات رقم ٥٢ لسنة ١٩٨٠

تهديكم نقابة المحامين تحياتها...

بالاشارة لكتابكم العدد (م.ر.ج/١٢٨٨/٤٦) في ٢٠٢١/٦/١٦ والحاقاً بكتاب نقابتنا ذي العدد (٢١٦٢) في ٢٠٢١/٣/٩ وبناءً على طلبكم باعداد مشروع قانون لتعديل قانون التامين الالزامي من حوادث السيارات رقم (٥٢) لسنة ١٩٨٠ .

نرسل لمكتبكم مشروع تعديل القانون المشار اليه مع اسبابه الموجبة بعد اعداده على ضوء المبادئ والاسس التي وردت في كتابنا اعلاه راجين الاستلام تمهيداً لاحالته الى مجلس النواب، وتقبلوا وافر تقديرنا واحترامنا .

المرافقات:
- مشروع التعديل على قانون التامين الالزامي من حوادث السيارات رقم ٥٢ لسنة ١٩٨٠ المعدل مع الاسباب الموجبه .

ضياء السعدي
نقيب المحامين العراقيين
٢٠٢١/٧/٨

نقابة المحامين العراق ١٩٣٢ هـ ١٣٥٣

نسخه منه الى :-
- مكتب السيد النقيب – ملف المتابعة – مع التقدير .
- الادارة .

Baghdad - Almansour
Tel.: 009647705721394

بغداد - المنصور
هاتف: ٠٠٩٦٤٧٧٠٥٧٢١٣٩٤

البريد الالكتروني: info@iraqbar.org

أوراق تأمينية

م/ مقترح تشريع قانون جديد للتامين الالزامي من حوادث السيارات

ثابت لنا جميعا أن التامين اليوم قد أصبح العصب المحرك لعملية الاقتصاد في مختلف البلدان و على مستوى التجارة العالمية ، وتنوعت مجالات التأمين بتنوع نشاط الإنسان . فكلما كان هنالك خطراً يسبب ضرراً تحرك التأمين لتغطيته ليكون المتضرر في امان بانه سيستطيع تعويض ضرره بعد دفعه قسط تامين بسيط نسبياً مقابل الضمان الذي يحصل عليه فيما لو وقع الخطر المؤمن ضده ، وهكذا شمل التامين الآن مجلات متنوعه لتعويض الأضرار البدنية وأضرار الأموال سواء كانت عقارات أو منقولات.

تولت مهمة التأمين شركات حكومية وخاصة ومختلطة حسب النظام الاقتصادي لكل دولة ، فهناك شركات ذات رأسمال محدود ينحصر نشاطها في مخاطر محددة ، كما توجد شركات كبيرة يشمل نشاطها كافة أنواع التأمين وعلى مستوى العالم ، وتعمل هذه الشركات بفكرة توزيع المخاطر على عموم المؤمن لهم بحيث يتحمل كل منهم قسط التأمين بسيط نسبيا سواء وقع الخطر أم لم يقع ، ويتم تعويض المتضرر من حصيلة هذه الأقساط مهما بلغ تعويض الضرر وبحدود شروط وثيقة التأمين . فيكون جميع المؤمن لهم هم من يقومون بتعويض زميلهم المتضرر لقاء تحملهم جميعا قسط تأمين بسيط نسبيا ، ولكن قد تقع مخاطر لا تقوى على تعويضها الشركة المؤمنة لذلك نشات شركات أخرى تسمى شركات إعادة التأمين وهذه الشركات تتولى التأمين على عقود التامين التي تبرمها شركات التامين لقاء قسط يدفع بموجب اتفاقيات تبرم ليتوزع عبء الضرر على أكبر مجموعة ممكنة من المساهمين ، وبذلك تكون أمام ضمانة أكيدة ومستقرة لتعويض المتضررين ، ليصبح التامين صمام الأمان للحفاظ على الثروات وجبر ضرر ضحايا المخاطر .

ومن أنواع التامين (التي فرضتها ضرورة حماية المتضررين) التأمين الإلزامي من حوادث السيارات فهو جانب بسيط من وثائق التامين ولكنه مهم من حيث المخاطر التي يغطيها بوجه عام ، ولهذا النوع من التامين ابعاد إنسانية إضافة الأبعاده المادية في ضمان تعويض المتضررين من حوادث السيارات . وطبق العراق هذا النوع من التأمين منذ عام ١٩٦٥ حيث صدر القانون رقم ٢٠٥ لسنة ١٩٦٤ قانون التأمين

أوراق تأمينية

الإلزامي عن المسؤولية المدنية الناشئة من حوادث السيارات والذي وضع موضع التنفيذ اعتبارا من ١٩٦٥/١/١ فكان هذا القانون خطوة متقدمة وفرت لأول مرة في العراق الحماية التأمينية للمتضررين في أبدانهم من حوادث السيارات بشكل إلزامي.
بعد مرور ستة عشر سنة على تطبيق قانون رقم ٢٠٥ لسنة ١٩٦٤ تطورت الحياة الاجتماعية والاقتصادية فأصبح ذلك القانون لا يتماشى مع هذا التطور فكان القانون اللاحق رقم ٥٢ لسنة ١٩٨٠ لزياد الضمان .
لمتضرري حوادث السيارات وفق القانون الجديد والتعديلات الجارية عليه لاحقا فاضحى التامين قائماً على اساس المسؤولية المفترضة لمرتكب الحادث وغير القابلة لإثبات العكس . بذلك اصبح كل المتضررين من حوادث السيارات مشمولين بغطاء التامين باستثناء حالات محددة فاضحى تأمين حوادث السيارات قائما على اعتماد نظرية تحمل التبعة كاساس لالتزام شركة التامين بدفع التعويض بدلا من اعتماد المسؤولية القائمة على الخطا المفترض القابل لإثبات العكس ، وبذلك يكون التأمين على السيارات تلقائياً ما دامت السيارة داخل حدود جمهورية العراق فالعلاقة بين المؤمن والمؤمن له هي علاقة قانونية وليست علاقة عقدية .
ومن التعديلات التي جرت على القانون اعلاه ما ورد بقرار مجلس قيادة الثورة المنحل المرقم ٩٥٥ في ١٩٨٧/١٢/٢٣ الذي عالج موضوع كيفية تأمين اموال محفظة التامين الإلزامي التي تدفع منها التعويضات عن طريق تحصيل أقساط التامين بمبلغ مقطوع على مقدار ما تستهلكه كل مركبة من وقود وضمن سعر اللتر الواحد من البنزين أو زيت الغاز ، وتودع المبالغ المضافة لسعر المحروقات لدى شركة توزيع المنتجات النفطية لتوزيعها بنسبة نصف بالمائة إلى الشركة والباقي يقسم بين شركة التأمين الوطنية بنسبة ٦٨ % و ٣٢ % للموازنة العامة للدولة.
مع كل التعديلات ومحاولات الإصلاح وتوفير المال لتسديد التعويضات ، فقد واجه هذا التأمين معوقات ومشاكل عدة أهمها عدم التعادل بين الضرر الحقيقي الذي يلحق بضحايا حوادث السيارات والمبلغ المقدر من قبل اللجان القضائية المشكلة في شركة التأمين الوطنية لأن التعويض فيها لا يقدر من قبل المحاكم الاعتيادية ومع غياب نشاط المحامين في اجراءات التعويض أمام اللجان التي تتولى تقدير التعويض ، فاضحى من الضروري معالجة هذه المعوقات ، لأن حماية المواطن وضمان

أوراق تأمينية

تعويضه تعويضاً عادلا هو هدف الدولة والمجتمع معاً ، ونرى أن يتم ذلك عن طريق تعديل القانون الحالي او تشريع قانون جديد للتامين الالزامي من حوادث السيارات يأخذ بالمبادئ الأساسية الجيدة في القانون الحالي المعدل ويضاف اليها مبادئ جديدة تضمن التماشي مع التطورات الحديثة لضمان العدالة في إيصال التعويض الكامل للمتضرر وإيجاد وسائل التمويل التي لا تثقل كاهل الدولة وتضمن توفير الأموال الكافية لتعويضات هذا النوع من التأمين ونوضح تلك المبادئ بما يلي :

اولاً: اعتماد المبدأ المطبق في القانون النافذ الذي يعتبر جميع السيارات التي تسير على الأراضي العراقية مؤمنة تلقائياً على اساس قيام علاقة قانونية بين المؤمن والمؤمن له بدلا من العلاقة العقدية بينهما.

ثانياً: كما هو معمول به الان شمول جميع السيارات داخل العراق بالتأمين الإلزامي من حوادث السيارات بما فيها السيارات الأجنبية الداخلة الية ، اذ جميع السيارات التي تسير في الأراضي العراقية بما فيها السيارات الأجنبية تدفع فعلا قسط التأمين من خلال استهلاك الوقود.

ثالثاً. يتم تقدير تعويض الأضرار من قبل محاكم البداءة في محل الحادث وتلغى اللجان القضائية في شركة التأمين الوطنية التي تتولى تقدير التعويض حاليا ليتم احتساب التعويض من قبل المحاكم اعتماداً على خبراء مختصين تحددهم المحكمة لضمان التعويض المتناسب مع الضرر الحقيقي، اذ في المحاكم الاعتيادية يستطيع المتضررون الاستعانة بالمحامين لايضاح مدى الضرر وضمان تعادل التعويض المقدر مع الضرر الحقيقي بخلاف الحال في اللجان القضائية التي تكاد تكون تعويضاتها محددة ومتماثلة رغم اختلاف الأشخاص واختلاف اصاباتهم . ويعود جزء من ذلك إلى غياب دور المحامي (القضاء الواقف) في الوصول لتقدير التعويض الفعلي اذ على فرض وجود محامي فإن دوره يقتصر في الوقت الحاضر على تقديم استمارة طلب التعويض وجلب الأوراق التحقيقية والتقارير الطبية وتستقل اللجنة في تقدير التعويض الذي يكاد يكون متماثلا اضافة لقلته و عدم تناسبه مع الضرر ذلك الضرر الذي يهدف التامين تعويضه .

رابعاً : يتم اضافة نسبة يحددها مختصون إلى ثمن اللتر الواحد من البنزين وزيت الغاز الذي تبيعه وزارة النفط وتسدد هذه النسبه إلى شركة التأمين الوطنية لأغراض تعويض المتضررين ليشمل التأمين الإلزامي كافة المتضررين من حوادث السيارات والآليات بكافة أنواعها داخل العراق بما فيها السيارات والآليات العسكرية على أن تضاف النسبة أعلاه الي ثمن اللتر الواحد المباع للجهات العسكرية ايضا ، وفي هذه الحالة لا نحتاج إلى اتفاقيات خاصة مع المؤسسات العسكرية الدفع التعويض للمتضررين من سياراتها والياتها لان هذه السيارات والآليات تستخدم البنزين وزيت الغاز وشركة التأمين الوطنية تستوفي قسط التامين كنسبة من ثمن هذه المحروقات وهي نسبة تضمن تغطية تمام التعويضات المتوقعة.

خامساً: يتم تحديد نسبة المبالغ التي تضاف الى ثمن المحروقات وزيادتها أو تخفيضها في ضوء التعويضات المدفوعة والمتوقع دفعها وتتولى هذا التحديد لجنة تضم فنيين في التامين وقانونيين يتم اختيارهم من قبل وزارتي النفط والمالية ومجلس القضاء الاعلى، بذلك نضمن أن تكون هذه النسبة متعادلة مع التعويض العادل للضرر ونوفر محفظة تعويض الاضرار البدنية كنسبة في اثمان المشتقات النفطية التي تسهلكها السيارات والاليات المسببه للضرر ويتحمل هذه النسبة مالك السيارة عن طريق شرائه للبنزين أو زيت الغاز ، على أن لا يتم استقطاع أي مبلغ من هذه النسبة للموازنة العامة لان اللجنة أعلاه ستقدر النسبة التي تضاف إلى ثمن لتر المحروقات بقدر التعويضات المتوقع دفعها دون الزيادة . لأن هدف الدولة هو ضمان تعويض المتضررين تعويضا عادلا وهي ليست بحاجة لمبالغ تستقطع من استحقاقهم لأن إستقطاع هذه النسبة سيؤدي إلى تقليل التعويضات المدفوعة للمتضررين.

سادساً: ستضع شركة التامين الوطنية كافة المعلومات المتعلقة بالتعويضات المدفوعة والمتوقع دفعها أمام اللجنة التي تتولى تقدير النسبة التي ينبغي أن تضاف إلى ثمن اللتر الواحد لتغطية التعويضات المتوقعة كي تعتمد تلك المعلومات في زيادة النسبة المضافة أو تخفيضها أو إبقائها كما هي في ضوء مؤشر دفع التعويضات

سابعاً: تدفع شركة التامين الوطنية التعويضات للمتضررين وفق قرارات المحاكم المكتسبة الدرجة القطعية من النسبة المضافة إلى ثمن البنزين وزيت الغاز تلك النسبة التي يجب أن تسدد الى شركة التأمين الوطنية.

ثامناً : لا يتعارض دفع التعويضات للمتضررين مع حقهم في متابعة الدعوى الجزائية ضد مرتكب الحادث لمعاقبته عن جريمته.

ان مجلس النواب، وجميع المؤسسات الحقوقيه والانسانية والاجتماعية مطلوب الاهتمام والعمل باتجاه تشريع قانون جديد للتامين الالزامي من حوادث السيارات او تعديل القانون رقم ٥٢ لسنة ١٩٨٠ على ان يؤخذ بالاعتبار ماورد من اسس وحيثيات من شانها تعزيز حماية المتضررين باللجوء الى المحاكم دون اغفال لدور المحامين في الدفاع عن حقوق المتضررين من حوادث السيارات.

ضياء السعدي
نقيب المحامين العراقيين
٢٠٢١/٣/