



شبكة الاقتصاديين العراقيين

IRAQI ECONOMISTS NETWORK
www.iraqieconomists.net

أوراق تأمينة

مصباح كمال*: من توثيق الخطر إلى هندسة الخطر: التاريخ والاقتصاد السياسي للعلاقة بين التكنولوجيا والتأمين مع ملحق حول العوارية العمومية وتنظيم الخسارة البحرية في المتوسط الإسلامي

إذا استمعتَ إلى أوساط العاملين في مجال التكنولوجيا، فسيخبرونك أن عالم التأمين بطيء في التكيف، وأنه بحاجة إلى إحداث تغيير جذري فيه. أما إذا استمعتَ إلى العاملين في قطاع التأمين، فسيخبرونك بأن التأمين يسير جنباً إلى جنب مع التطور التكنولوجي.

لكن الحقيقة هي أن عالم التأمين بطيء في الاستجابة للتغيير، ولا سيما عندما يتعلق الأمر بتبني التقنيات الجديدة.

يروى باري رابكين قصةً عن الكيفية التي تبدو بها العلاقة بين صناعة التأمين والتكنولوجيا وكأنها علاقة حميمة على نحو مفرط بعض الشيء. وفي النهاية، ستتفق معه على أن التأمين والتكنولوجيا ينبغي أن يكونا مرتبطين ارتباطاً وثيقاً، لو أمكنهما فقط التخلص من ذلك الجانب المفرط من العلاقة¹.

¹ نص ترويجي يلخص أطروحة الكتاب في موقع أمازون: <https://www.amazon.co.uk/Stone-Tablets-Satellites-Relationship-Technology/dp/0578081431>



أوراق تأمينية

المحتويات

- تمهيد: التأمين بوصفه تاريخًا لتكنولوجيا الخطر 5
- التكنولوجيا قبل التأمين الحديث: من الذاكرة الشفوية إلى اقتصاد السجل .. 6
- الحضارات القديمة وقانون حمورابي 6
- التجارة والملاحة: حين أصبح الخطر موضوعًا اقتصاديًا قابلاً للتوزيع 8
- الحضارة العربية الإسلامية: تقنيات التوثيق والحساب وتقاسم الخسارة 9
- من التجارة إلى الاحتمال: اختراع الخطر القابل للقياس 11
- التكنولوجيا والتأمين في عصر الرأسمالية الحديثة 13
- من قياس الخطر إلى اقتصاد تصنيفه 13
- من الخطر الجماعي إلى الفرد القابل للقياس 14
- الذكاء الاصطناعي: من حساب الاحتمال إلى صناعة التنبؤ 15
- الاقتصاد السياسي للبيانات: حين تصبح المعرفة مصدرًا للقوة السوقية 17
- التكنولوجيا في منظور الاقتصاد السياسي: الإنتاج والربح والسيطرة 21
- بين الاعتماد التكنولوجي والمحافظة المؤسسية 22
- الدولة والتكنولوجيا والتأمين: من السوق إلى البنية الاجتماعية 26
- التكنولوجيا وعدالة توزيع الخطر 27
- من تعويض الخسارة إلى هندسة السلوك 28



شبكة الاقتصاديين العراقيين

IRAQI ECONOMISTS NETWORK
www.iraqieconomists.net

أوراق تأمينية

- خاتمة: تاريخ تكنولوجيا التأمين هو أيضًا تاريخ معرفة الخطر وتوزيع أعبائه 30
- ملحق رقم 1: العوارية العمومية وتنظيم الخسارة البحرية في المتوسط الإسلامي 32
- مدخل عام 32
- العوارية في المتوسط الإسلامي وكتاب محمد بن عمر الكناني: أكرية السفن 38



أوراق تأمينية

مدخل

تُعَدُّ صناعة التأمين واحدة من أكثر الصناعات اعتمادًا على المعلومات، سواء في تقييم المخاطر أو تسعيرها أو إدارتها أو مراقبتها. ومع أن التحول الرقمي المعاصر قد أعاد تسليط الضوء على العلاقة بين التكنولوجيا والتأمين، فإن هذه العلاقة ليست جديدة، بل تمتد جذورها إلى اللحظة التي احتاج فيها الإنسان إلى تسجيل الالتزامات وتوثيق المعاملات وحفظ المعلومات المتعلقة بالخطر. ومن هذا المنطلق، يمكن قراءة العلاقة بين التأمين والتكنولوجيا باعتبارها علاقة بنوية تتجاوز الأدوات التقنية إلى البنية المعرفية التي يقوم عليها النشاط التأميني نفسه.

يمثل كتاب باري رابكن² *Stone Tablets to Satellites* إطارًا عامًا يساعد على فهم هذا الامتداد التاريخي، لا لأنه يقدم سردًا تاريخيًا متكاملًا، بل لأنه يسلط الضوء على الطبيعة "الحميمة ولكن غير المريحة" للعلاقة بين الطرفين. فالتكنولوجيا ضرورية لعمل التأمين، لكنها في الوقت نفسه تفرض على الصناعة إعادة النظر في أنظمتها وعملياتها ونماذج أعمالها كلما ظهرت أداة جديدة توسّع قدرة الشركة على إنتاج المعرفة

Barry Rabkin, *Stone Tablets to Satellites: The Continual Intimate but Awkward Relationship Between the Insurance Industry and Technology*. Wells Media Group, 2022. 401 pages.

العلاقة بين التكنولوجيا وصناعة التأمين، كما يعرضها باري رابكن، ليست علاقة تاريخية بالمعنى التقليدي، بل هي علاقة بنوية تتكشف من خلال تحليل الوظائف الأساسية التي تنهض بها صناعة التأمين وكيف تتشكل هذه الوظائف عبر أدوات المعلومات السائدة في كل مرحلة من مراحل تطور المجتمعات. فالتكنولوجيا، في منظور رابكن، ليست سلسلة من العصور المتتابعة بقدر ما هي منظومة من الأدوات التي تعيد تشكيل طريقة تفكير شركات التأمين، وتعيد صياغة عملياتها، وتفتح أمامها إمكانات جديدة لفهم المخاطر وإدارتها. ولهذا يصرح في مقدمة الكتاب بأنه لا يقصد تقديم سجل تاريخي لصناعة التأمين، بل يسعى إلى بناء إطار مفاهيمي يساعد القارئ على إدراك طبيعة العلاقة بين التكنولوجيا ووظائف التأمين المعاصرة.



أوراق تأمينة

أو معالجتها أو استخدامها. ومن هنا تنطلق هذه الورقة لتقديم قراءة تحليلية للعلاقة بين التكنولوجيا والتأمين، مستفيدة من الإطار العام الذي يقدمه رابكن، دون إعادة إنتاج محتواه.

تمهيد: التأمين بوصفه تاريخاً لتكنولوجيا الخطر

لا يمكن فهم تاريخ صناعة التأمين بوصفه تاريخاً منفصلاً عن تاريخ التكنولوجيا. فالتأمين، في جوهره، ليس مجرد عقد قانوني للتعويض عن الخسائر، وإنما هو قبل ذلك وبعده طريقة اجتماعية واقتصادية لتنظيم عدم اليقين. ولكي يصبح الخطر قابلاً للتأمين، لا بد من التعرف إليه، ووصفه، وتوثيقه، وتصنيفه، وقياس احتمالاته، وتحديد من يتحمل نتائجه ومن يملك القدرة على توزيعها. ومن هذه الزاوية، تصبح التكنولوجيا جزءاً من البنية المعرفية والمؤسسية للتأمين، لا مجرد أدوات أضيفت إلى الصناعة في مرحلة متأخرة.

وهنا تكتسب العلاقة بين التكنولوجيا والتأمين طابعاً تاريخياً أكثر تعقيداً مما قد يوحي به الخطاب المعاصر عن التحول الرقمي أو شركات التكنولوجيا الناشئة الـ Insurtech. فقبل الحاسوب والإنترنت والذكاء الاصطناعي كانت هناك تقنيات أخرى: الكتابة، والسجلات، والحساب، والخرائط، وتقنيات الاتصال والنقل، والجداول الإحصائية، والآلات الميكانيكية، ثم الحواسيب الأولى. وكل واحدة من هذه التقنيات وسّعت قدرة المؤسسات على معرفة المخاطر وتنظيمها، وفي الوقت نفسه غيرت طبيعة العلاقات الاقتصادية التي نشأت حولها.



أوراق تأمينة

ومن المفيد، في هذا السياق، استحضار الإطار الذي يقدمه باري رابكين في دراسته للعلاقة "الحميمة ولكن المحرجة" بين صناعة التأمين والتكنولوجيا. فهذه العلاقة لم تبدأ مع الثورة الرقمية، وإنما تمتد عبر تاريخ طويل من التعاون والاعتماد المتبادل، يقابله في الوقت نفسه قدر من التوتر بين البنية التكنولوجية الجديدة وبين صناعة تراكمت داخلها عقود من القواعد والعقود والبيانات والممارسات المؤسسية. وعليه، فإن السؤال الأهم ليس متى دخلت التكنولوجيا إلى صناعة التأمين، وإنما كيف غيّرت التكنولوجيا، المرتبطة بالتأمين، عبر التاريخ الطريقة التي يُعرّف بها الخطر، ومن يملك القدرة على قياسه وإدارته والاستفادة الاقتصادية منه؟

التكنولوجيا قبل التأمين الحديث: من الذاكرة الشفوية إلى اقتصاد السجل

الحضارات القديمة وقانون حمورابي

في الحضارات القديمة ظهرت صور مبكرة لتنظيم المخاطر والالتزامات المرتبطة بالنشاط التجاري، وكان ذلك مرتبطاً بتطور الكتابة والقواعد القانونية والسجلات التي أتاحت تثبيت الحقوق والواجبات وإدارة بعض صور عدم اليقين الاقتصادي. ويُعد قانون حمورابي من الأمثلة التاريخية المبكرة على هذا الاتجاه، إذ يتضمن قواعد تنظم جوانب مختلفة من المعاملات والالتزامات والمسؤوليات المرتبطة بالنشاط الاقتصادي والتجاري.³ ولا يعني ذلك، بطبيعة الحال، مساواة هذه الممارسات بالتأمين بمعناه الحديث، وإنما يكشف عن حقيقة تاريخية أوسع، هي أن إدارة المخاطر الاقتصادية بدأت في وقت مبكر بالاعتماد على تقنيات التوثيق والقواعد المكتوبة التي تجعل الالتزامات قابلة للتحديد والإثبات

³ راجع مصباح كمال، الأشكال الأولية للتأمين في العراق القديم ومباحث أخرى (مكتبة التأمين العراقي، 2023)



أوراق تأمينية

والتوزيع. ومن هذه الزاوية، يمكن النظر إلى الكتابة والسجل والقانون بوصفها من بين التقنيات الأولى التي ساعدت المجتمعات على تحويل بعض صور عدم اليقين الاقتصادي من أحداث غير قابلة للضبط إلى التزامات يمكن تنظيمها وإدارتها. فالكتابة لم تكن مجرد وسيلة للتواصل، بل كانت تقنية لحفظ الذاكرة الاقتصادية خارج الذاكرة البشرية العامة. ومع توسع التجارة والملكية والديون والالتزامات، أصبح من الممكن تحويل العلاقات الاقتصادية المتغيرة إلى سجلات يمكن الرجوع إليها وإثباتها ومراجعتها.

وتكشف الحضارات القديمة عن ارتباط مبكر بين تطور أدوات التسجيل وبين تنظيم النشاط الاقتصادي. فالقوانين والسجلات والعقود لم تكن منفصلة عن مشكلة المخاطر إذ كان تنظيم الدين والتجارة والملكية والمسؤولية محاولة لتقليل عدم اليقين الذي يواجه الأطراف المتعاملة اقتصادياً. ولا يعني ذلك أن هذه النظم كانت "تأميناً" بالمعنى الحديث، فذلك سيكون إسقاطاً تاريخياً غير دقيق، وإنما يعني أن التقنية الكتابية والقانونية ساعدت على تحويل المخاطر والالتزامات من وقائع عابرة إلى معلومات قابلة للتوثيق والتنظيم.

وهذه النقلة ذات أهمية اقتصادية عميقة. فالخطر الذي لا يمكن توثيقه يصعب إدخاله في علاقة تعاقدية مستقرة، والخسارة التي لا يمكن إثباتها يصعب توزيعها بين أطراف متعددة. لذلك كان تطور السجلات والعقود والحسابات جزءاً من البنية التحتية التي سمحت تدريجياً بظهور أشكال أكثر تعقيداً من تقاسم المخاطر.



أوراق تأمينية

التجارة والملاحاة: حين أصبح الخطر موضوعًا اقتصاديًا قابلاً للتوزيع

مع اتساع التجارة بعيدة المدى، ولا سيما التجارة البحرية، أخذت مشكلة الخطر شكلاً أكثر وضوحاً. فالسفينة التي تغادر ميناءً باتجاه سوق بعيد كانت تحمل رأس مال معرضاً للعواصف والغرق والقرصنة والحروب وتقلبات الأسواق. ومع اتساع المسافات الزمنية والجغرافية بين لحظة الاستثمار ولحظة العائد، ازدادت الحاجة إلى أدوات تسمح بتوزيع الخسارة وعدم تركها بالكامل على طرف واحد.

ومن هنا بدأت تتطور ترتيبات متعددة لتقاسم المخاطر والخسائر بين الأطراف، وصولاً، مع ازدهار التجارة الأوروبية، إلى أشكال أكثر تنظيمًا من عقود التأمين البحري. غير أن الأهمية التاريخية لهذه العملية لا تكمن في تطور "المنتج التأميني" بحد ذاته، بقدر ما تكمن في كونها جزءاً من تحول أوسع شهدته بنية الاقتصاد التجاري. فمع اتساع الأسواق وتزايد حجم المبادلات التجارية، لم يعد من الممكن أن يتحمل الأفراد مخاطر التجارة بصورة منفردة، الأمر الذي استدعى تطوير آليات وتقنيات ومؤسسات تسمح بتحويل المخاطر الفردية إلى مخاطر جماعية يمكن توزيعها بين عدد أكبر من الأطراف. وبهذا المعنى، لم يكن ظهور التأمين مجرد ابتكار لأداة مالية جديدة، بل كان استجابة لحاجة أعمق فرضها توسع النشاط التجاري وتعمقه.

وهذا المبدأ يفسر أيضاً أهمية ظهور تقنيات المعلومات في تاريخ التأمين. فالتجارة بعيدة المدى لا تحتاج إلى رأس المال وحده، وإنما تحتاج إلى معلومات عن السفن والطرق والموانئ والحوادث والأسعار والتجار وسجل الخسائر. ومن ثم أصبح امتلاك المعلومات عن الخطر جزءاً من امتلاك القدرة الاقتصادية على التعامل معه.



أوراق تأمينية

الحضارة العربية الإسلامية: تقنيات التوثيق والحساب وتقاسم الخسارة

يكتسب هذا البعد أهمية خاصة عند النظر إلى الحضارة العربية الإسلامية، لأن تاريخها التجاري والإداري يقدم نماذج مبكرة لكيفية ارتباط المعرفة المكتوبة والحسابية بتنظيم النشاط الاقتصادي والاجتماعي.

فالعقود التجارية، وتوثيق الديون، وتنظيم المعاملات، واستخدام الدواوين والسجلات، وتطور ممارسات المحاسبة البدائية،⁴ كلها تعكس انتقالاً من إدارة الالتزامات اعتماداً على الذاكرة الشخصية وحدها إلى إدارة تعتمد بدرجة أكبر على مؤسسات وأدوات مكتوبة وحسابية. كما أن أشكالاً من المشاركة في الأرباح والخسائر، مثل المضاربة والقراض، كانت جزءاً من بنية تجارية تسمح بتوزيع بعض المخاطر بين أصحاب الأموال والقائمين على النشاط التجاري.

وفي التجارة البحرية، ظهرت كذلك ترتيبات لمعالجة الخسائر التي تلحق بالرحلة البحرية ككل، ومن أبرزها ما عُرف في الفقه التجاري بـ "العوارية" أو "الخسارة المشتركة". ومؤدى هذه القواعد أن بعض الخسائر أو التضحيات الاستثنائية التي تُقدّم لإنقاذ السفينة والحمولة لا يتحملها الطرف الذي أصابه الضرر مباشرة وحده، وإنما تُوزع تبعاتها بين الأطراف

⁴ تمثلت الحسابات البدائية في الحضارة الإسلامية في ممارسات لتسجيل المعاملات والديون وحصر الإيرادات والنفقات وضبط أموال الدولة، وقد تطورت مع تنظيم الدواوين في العصرين الأموي والعباسي. وتكشف مؤلفات أبي يوسف، وقدامة بن جعفر، ثم ابن خلدون عن أهمية الخراج والسجلات والحساب في إدارة المال العام، ولا سيما ما أورده قدامة في كتابه عن الخراج من وصف لأعمال دواوين الخراج والنفقات والجيش وبيت المال. ويعكس ذلك انتقال الإدارة المالية تدريجياً من الاعتماد على الحفظ والممارسة الشخصية إلى الاعتماد على الكتابة والسجلات والحساب المنظم.



أوراق تأمينة

المستفيدة من إنقاذ الرحلة، وفق قواعد محددة. ولا ينبغي مساواة هذه الممارسات بالتأمين الحديث، لكنها تكشف عن ظهور منطق مؤسسي مبكر يقوم على توزيع الخطر والخسارة بين مجموعة من الأطراف، بدل تركهما بالكامل على عاتق الطرف الذي تعرض للضرر.⁵

أما الدواوين، بما فيها دواوين العطاء والجند والخراج، فتشير إلى مستوى آخر من العلاقة بين المعرفة والإدارة الاقتصادية. فالدولة التي تدير موارد مالية واسعة تحتاج إلى سجلات، وتصنيفات، وحسابات، وموظفين، ونظم لحفظ المعلومات واستعادتها. وهنا تصبح الكتابة والحساب والسجل جزءاً من "تكنولوجيا الدولة" بالمعنى الواسع: أي البنية التقنية التي تسمح للسلطة الاقتصادية والإدارية بأن تعرف ما تملكه، وما عليها، ومن يدفع، ومن يستحق، وما هي الموارد والمخاطر التي تواجهها.

ومن هذه الزاوية، لا تتمثل أهمية التراث العربي الإسلامي في وجود التأمين بصورته الحديثة، وإنما في الكشف عن أن تاريخ إدارة الخطر أقدم بكثير من مؤسسة التأمين الحديثة، وأن تقنيات التوثيق والحساب وتقسيم المسؤوليات والخسائر كانت من الشروط التاريخية التي مهدت لظهور مؤسسات أكثر تعقيداً لإدارة المخاطر.⁶

⁵ للمزيد من المعلومات راجع الملحق رقم 1 في نهاية الورقة.

⁶ للمزيد من المعلومات حول نظم تقاسم الخسارة في التجارة البرية والبحرية، وآليات التعويض الجماعي مثل الدية والتكافل القبلي، وهي كلها تعبيرات مبكرة عن محاولة المجتمعات تنظيم المعرفة المرتبطة بالخطر والتعامل معها بصورة منهجية، راجع: مصباح كمال، مؤسسة التأمين: دراسات تاريخية ونقدية (بيروت: منتدى المعارف، 2015). مصباح كمال، التأمين: مقترحات تاريخية واقتصادية ومعاصرة (بيروت: منتدى المعارف، 2022). مصباح كمال، مكانة التأمين في الاقتصاد السياسي الكلاسيكي (معروض للنشر، الفصل الثالث عشر، "من الخطر إلى التأمين: تحوّل المفهوم وتحوّل المؤسسة في الفكر العربي والإسلامي".



أوراق تأمينية

من التجارة إلى الاحتمال: اختراع الخطر القابل للقياس

كانت النقلة الكبرى التالية هي انتقال الخطر من كونه حادثة يمكن وصفها بعد وقوعها إلى ظاهرة يمكن تقدير احتمال وقوعها قبل حدوثها.

وهنا تلتقي ثلاث مسارات تاريخية: تطور الرياضيات والعلوم، وتطور الإحصاء، وتطور المؤسسات التجارية والمالية. فقد سمحت المعرفة الاحتمالية بإعادة صياغة السؤال التأميني. لم يعد السؤال فقط: ماذا حدث؟، وإنما أصبح: ما احتمال أن يحدث؟ وما تكلفة حدوثه؟ وكيف يمكن تسعير هذا الاحتمال؟

وهذه النقلة كانت ثورية بالنسبة إلى صناعة التأمين، لأنها حولت الخطر إلى متغير اقتصادي يمكن إدخاله في الحساب. ومع تطور الجداول الإحصائية والحسابات الاكتوارية، أصبح من الممكن الانتقال من تقديرات تعتمد على الخبرة الشخصية إلى تقديرات تستند إلى مجموعات أكبر من البيانات⁷.

غير أن هذه العملية حملت معها تحولاً اقتصادياً وسياسياً مهماً ذلك أن تطور أدوات التأمين لم يكن تطوراً تقنياً محضاً؛ فعندما أصبحت المخاطر قابلة للقياس والتصنيف والتسعير، أصبح لذلك أثر في كيفية توزيع الأعباء والمنافع بين الأفراد والفئات داخل

⁷ في مجال التأمين على الحياة يمكن الرجوع إلى كتاب:

A.R. Barnes, *The Sum of Existence: Coin Tosses, Comets & The History of Life Insurance* (Pittsburgh, PA: Sterling House Publisher, 2006)

يتتبع الكاتب التاريخ المبكر للتأمين على الحياة، موضحاً كيف أسهم تطور حساب الاحتمالات وجداول الوفيات في تحويل مخاطر الوفاة إلى مخاطر قابلة للقياس والتسعير، مع عرض لإسهامات عدد من العلماء، منهم غاليليو وهالي وباسكال. ويتميز الكتاب في ذلك بأسلوب طريف وغير تقليدي، إذ يربط بين تطور الاحتمالات وجداول الوفيات ونشأة الممارسات التأمينية، مقدماً تاريخ التأمين على الحياة في إطار يجمع بين العرض التاريخي والتطورات العلمية التي أسهمت في تشكيله.



أوراق تأمينية

المجتمع. فالتقنيات التأمينية لم تعد تقتصر على تحديد حجم الخطر وتكلفته، بل بدأت تؤثر أيضًا في تحديد من يُصنّف بوصفه أكثر تعرضًا للمخاطر، ومن يتحمل تكلفة أعلى، وكيف تُوزّع الحماية والتكاليف اقتصاديًا. ومن هنا، فإن تاريخ التأمين والتقنيات المرتبطة به يتصل بالاقتصاد السياسي بقدر اتصاله بالتطور التقني، لأنه يكشف كيف يمكن لأدوات قياس المخاطر وتصنيفها أن تسهم في إعادة تنظيم توزيع التكاليف والحماية داخل المجتمع.

الثورة الصناعية: عندما أصبحت الآلة جزءًا من اقتصاد الخطر

أحدثت الثورة الصناعية تغييرًا جذريًا في طبيعة المخاطر. فالمصانع والآلات والسكك الحديدية والمناجم والموانئ والمدن الصناعية خلقت ثروات ضخمة، لكنها خلقت كذلك مخاطر جديدة ذات حجم لم يكن معروفًا من قبل.

لم يعد الحريق أو الحادث أو الانهيار حدثًا فرديًا محدودًا، وإنما أصبح قادرًا على إلحاق خسائر بمؤسسات ضخمة وبأعداد كبيرة من العمال والمستهلكين والمجتمعات. ومع تراكم رأس المال الصناعي، أصبحت حماية الأصول من المخاطر جزءًا من حماية عملية تراكم رأس المال نفسها.

ومن هنا يمكن النظر إلى التأمين الحديث باعتباره إحدى المؤسسات التي نشأت بالتوازي مع الرأسمالية الصناعية. فهو يسمح لرأس المال بأن يتحرك في بيئة تتسم بعدم اليقين دون أن يؤدي كل حادث كبير إلى تدمير المشروع الفردي بالكامل. التأمين، بهذا المعنى، لا يلغي الخطر، وإنما يعيد توزيعه بما يسمح باستمرار النشاط الاقتصادي.



شبكة الاقتصاديين العراقيين

IRAQI ECONOMISTS NETWORK
www.iraqieconomists.net

أوراق تأمينية

لكن هذا التوزيع ليس محايداً. فمن يتحمل الخطر في النهاية؟ العامل؟ صاحب المصنع؟ شركة التأمين؟ الدولة؟ المستهلك من خلال الأسعار؟ أم المجتمع كله من خلال الضرائب وشبكات الحماية الاجتماعية؟

هذه الأسئلة تجعل التأمين مؤسسة اقتصادية وسياسية، وليس مجرد خدمة مالية.

التكنولوجيا والتأمين في عصر الرأسمالية الحديثة

من قياس الخطر إلى اقتصاد تصنيفه

مع نمو شركات التأمين، ازدادت حاجتها إلى تنظيم كميات هائلة من المعلومات. وأصبحت سجلات العملاء والعقود والحوادث والمطالبات والأقساط والاستثمارات تشكل أصلاً اقتصادياً بحد ذاته.

ثم جاءت تقنيات الاتصال الحديثة، مثل التلغراف والهاتف، لتقلل الزمن اللازم لنقل المعلومات. وبعدها جاءت الآلات الميكانيكية وأنظمة البطاقات المثقبة والحوسبة المبكرة لتوسّع القدرة على معالجة كميات متزايدة من البيانات.

وهنا يظهر وجه آخر للعلاقة بين التكنولوجيا والتأمين: التكنولوجيا لا تزيد فقط قدرة شركة التأمين على خدمة العميل، بل تزيد أيضاً قدرتها على مراقبة النشاط الاقتصادي والاجتماعي وتصنيفه واستخراج القيمة منه.



أوراق تأمينية

كلما أصبحت المعلومات أسرع وأدق، أصبح من الممكن اتخاذ قرارات أسرع في الاكتتاب والتسعير وتسوية المطالبات. لكن الشركة التي تمتلك قدرة أكبر على جمع البيانات وتحليلها تمتلك أيضًا قدرة أكبر على تحديد شروط الوصول إلى الحماية التأمينية.

ومن هنا يبدأ التداخل بين التكنولوجيا والسلطة الاقتصادية.

من الخطر الجماعي إلى الفرد القابل للقياس

كان التأمين في مراحله التقليدية يعتمد بدرجة كبيرة على التجميع: مجموعة من الأفراد تتشارك في الخطر لأن الحوادث لا تصيب الجميع في الوقت نفسه. لكن التكنولوجيا الحديثة سمحت بزيادة دقة التصنيف. فبدل التعامل مع مجموعة واسعة من المؤمن لهم باعتبارهم متقاربين في المخاطر، أصبح من الممكن تقسيمهم إلى شرائح أكثر دقة.

ثم جاءت قواعد البيانات الضخمة، والهواتف الذكية، وإنترنت الأشياء، وأجهزة الاستشعار، وتقنيات تحديد المواقع، والأقمار الصناعية، والبيانات الجغرافية، وتقنيات الاتصالات الحديثة، لتجعل من الممكن جمع معلومات أكثر تفصيلاً عن سلوك الأفراد والأصول والبيئة المحيطة بهم.

وهنا يظهر تحول تاريخي بالغ الأهمية إذ انتقلت صناعة التأمين تدريجيًا من إدارة الخطر بعد وقوعه إلى مراقبة شروط الخطر قبل وقوعه. فالسيارة لم تعد مجرد مركبة يتم التأمين عليها بناءً على عمر السائق وسجله، وإنما يمكن أن تصبح مصدرًا مستمرًا للبيانات المتعلقة بالسرعة والمسافة وأسلوب القيادة. والمنزل لم يعد مجرد عقار، بل يمكن أن يتحول إلى بيئة مزودة بأجهزة استشعار ترسل معلومات عن الحرارة والرطوبة والدخان



أوراق تأمينة

وتسرب المياه وحتى من يحاول التسلل إلى المنزل. والمصنع يمكن مراقبته لحظيًا عبر أنظمة رقمية تستطيع اكتشاف مؤشرات الخطر قبل أن يتحول الخل إلى حادث.

وهكذا يصبح التأمين أكثر ارتباطاً بالمراقبة والتنبؤ والوقاية.

الذكاء الاصطناعي: من حساب الاحتمال إلى صناعة التنبؤ

يمثل الذكاء الاصطناعي مرحلة جديدة في هذا المسار التاريخي، لأنه لا يكتفي بمعالجة البيانات وفق قواعد محددة، بل يستطيع اكتشاف أنماط وعلاقات داخل كميات هائلة من المعلومات.

لكن الذكاء الاصطناعي لا يمثل قطيعة كاملة مع الماضي. فهو، في جانب مهم منه، امتداد طويل لتاريخ بدأ بالكتابة والسجلات والحساب والإحصاء والعلوم الاكتوارية. الاختلاف هو في حجم البيانات وسرعة معالجتها وتعقيد النماذج المستخدمة.

ومع ذلك، فإن هذه القفزة التقنية تثير سؤالاً جديداً: إذا كان التأمين يعتمد تاريخياً على تحويل عدم اليقين إلى احتمالات، فماذا يحدث عندما تصبح الآلة أكثر قدرة على التنبؤ بالسلوك الفردي؟

قد يؤدي ذلك إلى تحسين اكتشاف الاحتيال، وتسريع المطالبات، وتحسين إدارة الكوارث، وتطوير منتجات أكثر ملاءمة. لكنه قد يؤدي أيضاً إلى تفكيك مبدأ التجميع ذاته، عندما يصبح من الممكن تسعير كل فرد وفق مجموعة شديدة الدقة من خصائصه وسلوكه.⁸

⁸ راجع بعض مقالاتي المنشورة في موقع شبكة الاقتصاديين العراقيين:

[الذكاء الاصطناعي والسؤال الماركسي الجديد: القيمة والملكية والبعد التأميني – شبكة الاقتصاديين العراقيين](#)



أوراق تأمينية

وهنا يظهر تناقض جوهري في تطور التأمين الحديث. فكلما ازدادت قدرته على معرفة المخاطر الفردية وقياسها وتصنيفها، ازدادت قدرته في الوقت نفسه على التمييز بين الأفراد بحسب درجة الخطر المنسوبة إليهم. وبذلك، فإن المعرفة الأدق بالخطر لا تؤدي بالضرورة إلى توسيع دائرة الحماية التأمينية، بل قد تتيح إعادة تنظيمها وفق القدرة على دفع تكلفة الخطر. فما كان يُعامل بوصفه خطرًا يمكن تجميعه وتقاسمه بين جماعة من المؤمن لهم، أصبح تدريجيًا قابلاً للتفكيك والتصنيف والتسعير على مستوى الفرد أو الفئة.

ومن هذه الزاوية، لا يعود التأمين مجرد تقنية للتعامل مع عدم اليقين، بل يصبح مؤسسة اقتصادية تشارك في إنتاج تصنيفات ذات آثار مادية؛ فهي تحدد بصورة متفاوتة من يتحمل تكلفة أعلى، ومن يحصل على حماية أوسع، ومن يصبح أكثر تعرضًا للاستبعاد من بعض أشكال التغطية. وهنا تبرز إحدى المفارقات الأساسية للرأسمالية الحديثة: فالتأمين، الذي يقوم في أصله على تجميع المخاطر وتوزيع الخسائر، يمكن أن يتحول، كلما تطورت قدراته الحسابية، إلى آلية لتفكيك هذا التجميع وإعادة توزيع تكلفته على أساس الفروق الفردية في المخاطر.

ملاحظات تمهيدية في نقد الذكاء الاصطناعي: بين الأيدولوجيا والفلسفة: [Artificial-Intelligence-Notes-IEN.pdf](#)

الذكاء الاصطناعي وتحول قواعد الاحتيال في قطاع التأمين: [Artificial-Intelligence-Transformation-of-Fraud-Rules-IEN.pdf](#)

ملامح التأثيرات المتوقعة للذكاء الاصطناعي على صناعة التأمين: [Artificial-Intelligence-Insurance-IEN-1.pdf](#)



شبكة الاقتصاديين العراقيين

IRAQI ECONOMISTS NETWORK
www.iraqieconomists.net

أوراق تأمينية

فالتأمين يقوم اجتماعيًا على تجميع المخاطر، بينما يمكن للتكنولوجيا أن تدفع اقتصاديًا نحو تفكيك هذا التجميع وتصنيف المؤمن لهم وفق درجات متزايدة من الدقة لتحقيق الربح الاكتتابي.

الاقتصاد السياسي للبيانات: حين تصبح المعرفة مصدرًا للقوة السوقية

في الاقتصاد الرقمي، لم تعد البيانات مجرد مادة أولية تُستخدم لتحسين العمليات، بل أصبحت أصلًا اقتصاديًا واستراتيجيًا قائمًا بذاته. فامتلاك البيانات لا يعني امتلاك معلومات عن السوق والعملاء فحسب، وإنما يعني امتلاك قدرة أكبر على تفسير السلوك، وتصنيف المخاطر، والتنبؤ بالنتائج، ومن ثم التأثير في القرارات التي تحدد توزيع الموارد والأسعار والعوائد.

وتتجلى هذه الحقيقة بوضوح في صناعة التأمين. فالبيانات تمنح شركة التأمين قدرة متزايدة على معرفة عملائها وتصنيفهم وفق درجات مختلفة من المخاطر، وتسعير منتجاتها، واكتشاف أنماط الاحتيال، والتنبؤ بحجم المطالبات وتوقيتها، وتحسين إدارة الاحتياطيات ورأس المال. ومن ثم لم تعد المنافسة بين شركات التأمين وشركات التكنولوجيا تدور حول البرمجيات والأدوات الرقمية فحسب، وإنما أصبحت تدور بدرجة متزايدة حول امتلاك البنية التحتية التي تنتج المعرفة عن الخطر وتحولها إلى قيمة اقتصادية.



أوراق تأمينية

غير أن العلاقة بين التكنولوجيا وصناعة التأمين لا تخلو من مفارقة ثقافية ومؤسسية. فشركة التأمين، بحكم طبيعة نشاطها، تعمل داخل اقتصاد يقوم أساساً على إدارة الخطر لا على المجازفة به (بعكس الشركات التي تقوم بالمضاربة على الأموال)؛ ولذلك تميل ثقافتها المؤسسية تقليدياً إلى الحذر، وإدارة الاحتمالات، وتقليل هامش الخطأ، والتعامل بحساسية عالية مع أي تجربة قد تترتب عليها خسائر مالية أو تنظيمية. أما شركات التكنولوجيا الناشئة، فقد نشأت في بيئة أعمال تقوم، بدرجات متفاوتة، على التجريب السريع واختبار النماذج وتغييرها، وعلى الفكرة الشهيرة "الفشل السريع" Fail Fast، أي اعتبار الفشل المحدود والمبكر جزءاً من عملية الابتكار والتعلم.

وهذه الفجوة الثقافية ليست مجرد اختلاف في أساليب الإدارة، بل تعكس اختلافاً في طبيعة المخاطر التي يتعامل معها الطرفان. فشركة التكنولوجيا الناشئة Insurtech تستطيع في بعض الأحيان أن تجرب منتجاً جديداً، وتفشل، ثم تعيد تصميمه أو تغادر السوق بتكلفة محدودة نسبياً. أما شركة التأمين، فإن تجربة منتج أو نموذج تسعير غير ناجح قد تؤثر في محفظة كاملة من المخاطر، وفي احتياطاتها، والتزاماتها تجاه حملة الوثائق، بل وفي قدرتها على الوفاء بالتزاماتها التنظيمية والمالية. ولذلك فإن انتقال فلسفة شركات التكنولوجيا إلى قطاع التأمين لا يمكن أن يتم بصورة آلية، بل يظل محكوماً بطبيعة التأمين بوصفه نشاطاً مالياً شديد الحساسية لرأس المال والثقة والتنظيم.

ومن الضروري، في هذا السياق، التمييز بين مستويين مختلفين من المنافسة داخل صناعة التأمين. فعلى مستوى السوق والاستهلاك اليومي، توجد منافسة قوية نسبياً في بعض فروع التأمين، مثل تأمين السيارات والمنازل في الولايات المتحدة وأوروبا الغربية، حيث تستطيع الأسعار والخدمات وسهولة الوصول والتجربة الرقمية أن تؤثر في اختيار



أوراق تأمينية

المستهلك بين الشركات. لكن هذه المنافسة لا تعني بالضرورة وجود منافسة بنيوية قوية على مستوى هيكل الصناعة نفسه. فدخل لاعب جديد قادر على زعزعة مواقع الشركات الكبرى وإجبارها على تحول تقني جذري يظل أكثر صعوبة، بسبب ارتفاع حواجز الدخول Barriers to Entry، سواء كانت رأسمالية أو تنظيمية أو تقنية.

فشركة التأمين الجديدة لا تحتاج إلى تطبيق رقمي جذاب فحسب، وإنما تحتاج إلى رأس مال قادر على تحمل المخاطر، وإلى أنظمة لإدارة الاحتياطيات والمطالبات، وإلى تراخيص ورقابة تنظيمية، وإلى قدرة على بناء الثقة لدى العملاء، فضلاً عن الوصول إلى قنوات التوزيع وإدارة المخاطر على نطاق واسع. ولهذا فإن امتلاك تقنية متقدمة لا يكفي بالضرورة لتحويل شركة ناشئة إلى منافس حقيقي للشركات القائمة.

ومن هنا يمكن فهم المسار الذي اتخذته صناعة شركات التكنولوجيا الناشئة إلى Insurtech خلال السنوات الأخيرة. فقد دخلت الشركات الناشئة إلى القطاع في الغالب من خلال امتلاك تقنية متخصصة، أو بيانات جديدة، أو نماذج تحليلية، أو طرق مختلفة لتوزيع المنتجات وإدارة المطالبات، بما يسمح لها بإعادة تشكيل أجزاء معينة من سلسلة القيمة التأمينية. إلا أن امتلاك هذه الأدوات لم يؤدي، في معظم الحالات، إلى الإطاحة بشركات التأمين التقليدية أو إلغاء دورها. وعلى العكس، انتهى عدد كبير من المبادرات إلى التعاون مع شركات التأمين القائمة أو تقديم خدمات لها أو الدخول في شراكات معها، بدلاً من منافستها بصورة مباشرة.

ويكشف ذلك عن إحدى السمات الأساسية للاقتصاد السياسي للتحول التكنولوجي في التأمين، فالتكنولوجيا لا تؤدي بالضرورة إلى إحلال فاعل اقتصادي محل آخر، وإنما قد



أوراق تأمينة

تعيد توزيع القوة داخل سلسلة القيمة نفسها. فقد تصبح شركة التكنولوجيا مالكة لأداة أو خوارزمية أو بنية بيانات أساسية، بينما تحتفظ شركة التأمين التقليدية برأس المال والترخيص والعلاقة مع العميل والخبرة الاكتوارية والقدرة على إدارة الالتزامات طويلة الأجل. وفي حالات أخرى قد تلجأ شركات التأمين الكبرى إلى الاستحواذ على الشركات التكنولوجية الناشئة أو دمج تقنياتها داخل بنيتها المؤسسية.

وبذلك لا تبدو العلاقة بين الطرفين وكأنها صراع بسيط بين ما هو قديم وما هو جديد، أو بين شركات تأمين تقليدية وشركات تكنولوجيا تسعى إلى إزاحتها. إنها أقرب إلى عملية إعادة تركيب للقوة الاقتصادية داخل الصناعة، بحيث تنتقل بعض مصادر القيمة من امتلاك رأس المال وشبكات التوزيع وحدها إلى امتلاك البيانات والبنية الرقمية والقدرة على تحليلها، من دون أن تفقد الأصول التقليدية أهميتها.

وهكذا فإن السؤال الحاسم في مستقبل المنافسة داخل صناعة التأمين لن يكون فقط: من يمتلك أفضل تقنية؟ بل سيكون أيضاً: من يمتلك البيانات، ومن يملك القدرة على تحويلها إلى معرفة، ومن يستطيع تحويل هذه المعرفة إلى قوة تسعيرية وتنافسية؟ فالمعرفة في سوق التأمين ليست قيمة معرفية محايدة؛ إنها جزء من القدرة على تحديد سعر الخطر، واختيار العميل، وتخصيص رأس المال، والتنبؤ بالخسائر، ومن ثم التأثير في توزيع القيمة داخل السوق.

وهنا تحديداً يلتقي تاريخ التكنولوجيا مع الاقتصاد السياسي للتأمين: فكلما أصبحت المخاطر أكثر قابلية للقياس والتحليل، ازدادت قيمة المعلومات المتعلقة بها، وكلما ازدادت قيمة هذه المعلومات، أصبح التحكم في إنتاجها وتخزينها وتحليلها مصدراً من مصادر القوة



أوراق تأمينية

السوقية. ومن ثم قد لا يكون الصراع المستقبلي في صناعة التأمين حول من يملك أفضل منتج فحسب، بل حول من يملك القدرة على تعريف الخطر نفسه، وتصنيفه، وتسعيره، وتحديد من يستطيع الحصول على الحماية وبأي تكلفة.

التكنولوجيا في منظور الاقتصاد السياسي: الإنتاج والربح والسيطرة

يمكن، من منظور مُستلهم بصورة عامة من الاقتصاد السياسي الماركسي، النظر إلى التكنولوجيا باعتبارها جزءاً من علاقات الإنتاج، لا أداة محايدة منفصلة عنها. فالتكنولوجيا قد تزيد الإنتاجية وتخفف التكاليف، لكنها في الوقت نفسه تعيد تنظيم العمل، وتغير توزيع القوة بين الأطراف، وتخلق أشكالاً جديدة من الرقابة والسيطرة على المعلومات.

ينطبق ذلك بوضوح على التأمين. فعندما تصبح عملية الاكتتاب آلية، قد ينخفض اعتماد الشركة على عدد كبير من الموظفين في بعض المهام. وعندما تتم تسوية المطالبات بواسطة الخوارزميات، قد تتغير طبيعة العمل التأميني. وعندما تستخدم أجهزة التتبع والبيانات السلوكية، تنتقل بعض القدرة على تعريف الخطر من الموظف أو العميل إلى النظام التكنولوجي.

وهذا يطرح سؤالاً يتجاوز الكفاءة، فهل تعمل التكنولوجيا على تحرير الإنسان من عدم اليقين، أم أنها تنقل سلطة تعريف عدم اليقين إلى مؤسسات تمتلك البيانات والخوارزميات ورأس المال؟



أوراق تأمينة

لا توجد إجابة واحدة. فالتكنولوجيا يمكن أن تقلل تكاليف التأمين وتوسع الوصول إليه، ويمكنها كذلك أن تمنح الشركات الصغيرة أدوات لم تكن متاحة إلا للمؤسسات الكبرى. لكنها قد تؤدي في الاتجاه المقابل إلى تركيز أكبر للمعرفة والقدرة الاقتصادية لدى المؤسسات التي تستطيع تحمل تكاليف البيانات والحوسبة والخبراء.

بين الاعتماد التكنولوجي والمحافظة المؤسسية

تكشف العلاقة التاريخية بين التأمين والتكنولوجيا عن مفارقة أساسية: فازدياد اعتماد صناعة التأمين على التكنولوجيا، لم يؤد بالضرورة إلى تسارع مماثل في تحولها المؤسسي. فشرركات التأمين الحديثة تعتمد بصورة عميقة على التكنولوجيا في جمع البيانات وحفظها، وإدارة الوثائق والعقود، ومعالجة المطالبات، والاكتتاب والتسعير، وإدارة رأس المال، والتواصل مع العملاء، والتحليل والتنبؤ. ومع ذلك، ظلت أجزاء مهمة من البنية المؤسسية للصناعة مرتبطة بأنظمة وعمليات وقواعد تراكمت عبر عقود طويلة.

وهنا تظهر خصوصية التأمين مقارنة ببعض قطاعات التكنولوجيا الحديثة. فشرقة التأمين لا تتعامل مع التكنولوجيا بوصفها مجرد أداة يمكن استبدالها متى ظهرت أداة أكثر كفاءة، لأن التكنولوجيا في هذه الصناعة متشابكة مع عقود قائمة، وبيانات تاريخية، ومنتجات تأمينية، وعمليات اكتتاب ومطالبات، ومتطلبات رأسمالية وتنظيمية، وعلاقات طويلة الأجل مع العملاء ومقدمي الخدمات. ولذلك فإن التخلص من البنية القديمة قد يكون أكثر كلفة وخطورة من الاستمرار في استخدامها، حتى عندما تكون أقل كفاءة من البدائل الجديدة.



أوراق تأمينية

ومن هنا اكتسبت ما يعرف بالأنظمة الموروثة Legacy Systems أهمية خاصة في صناعة التأمين. فهذه الأنظمة ليست مجرد برامج قديمة تحتاج إلى تحديث، وإنما تمثل جزءاً من الذاكرة المؤسسية للصناعة؛ إذ تحتوي على بيانات تاريخية، وتدعم عمليات تراكمت حولها إجراءات العمل، وترتبط بها منتجات وعقود وقواعد تنظيمية. ولذلك فإن المشكلة التي تواجه شركات التأمين ليست، في كثير من الأحيان، نقص التكنولوجيا، وإنما صعوبة إدخال تكنولوجيا جديدة إلى بنية مؤسسية تشكلت حول تكنولوجيا أقدم منها.

وهنا نتضح إحدى أهم المفارقات في العلاقة بين التأمين والتكنولوجيا: فالصناعة تحتاج إلى التكنولوجيا لكي تتطور، لكنها في الوقت نفسه مقيدة جزئياً بالتكنولوجيا التي استخدمتها في مراحل سابقة من تاريخها. وكلما تراكمت الاستثمارات في الأنظمة القديمة، والبيانات، والإجراءات، والمهارات البشرية المرتبطة بها، ازدادت تكلفة الانتقال إلى بنية جديدة. ومن ثم فإن الابتكار التكنولوجي لا يحدث في فراغ، بل يدخل في مواجهة مع ما يمكن تسميته الاعتماد على المسار التاريخي Path Dependence؛ أي أن الاختيارات التقنية والمؤسسية التي اتخذت في الماضي تظل مؤثرة في الخيارات المتاحة في الحاضر.

ومن هذه الزاوية، يمكن فهم الطبيعة "غير المريحة" (في لغة كتاب باري رابكن) للعلاقة بين التأمين والتكنولوجيا بصورة أعمق. فالمسألة لا تتعلق فقط بأن شركات التأمين بطيئة في تبني التكنولوجيا، كما قد يوحي بعض الخطاب الشائع حول التحول الرقمي، وإنما بأن طبيعة الصناعة نفسها تجعل التغيير أكثر تعقيداً. فالتأمين يقوم على الالتزامات طويلة الأجل، وإدارة رأس المال والاحتياطيات، والثقة، والرقابة التنظيمية، وتراكم البيانات، واستقرار العقود والمنتجات. ولذلك لا تستطيع الشركة ببساطة أن تتخلى عن بنية قائمة وتستبدل بها أخرى جديدة من دون أن تواجه مخاطر تشغيلية وتنظيمية ومالية.



أوراق تأمينة

ومن ثم يصبح التحول التكنولوجي في التأمين، في كثير من الحالات، عملية تفاوض بين القديم والجديد أكثر منه عملية إحلال كامل لأحدهما بالآخر. فقد تُضاف طبقات رقمية جديدة فوق أنظمة قديمة، أو تُربط قواعد بيانات تاريخية بمنصات حديثة، أو تُستخدم تقنيات الذكاء الاصطناعي والتحليلات المتقدمة للاستفادة من بيانات جُمعت أصلاً في بيئات تكنولوجية مختلفة تمامًا. وهكذا لا تختفي التكنولوجيا القديمة بمجرد ظهور التكنولوجيا الجديدة، وإنما تدخل الاثنان في علاقة تعايش قد تستمر لسنوات.

وهذه الظاهرة لها بعد اقتصادي يتجاوز المسألة التقنية. فكلما ارتفعت تكلفة استبدال البنية التكنولوجية القائمة، أصبحت الشركات الكبرى التي راكمت استثمارات ضخمة في الأنظمة والعمليات أكثر ارتباطاً بماضيها التكنولوجي، في حين يمكن للشركات الناشئة أن تبدأ أحياناً من بنية رقمية أكثر حداثة لأنها لا تحمل هذا الإرث المؤسسي. لكن هذه الميزة التقنية لا تكفي وحدها لإزاحة الشركات القائمة، لأن الأخيرة تمتلك في المقابل رأس المال، والبيانات التاريخية، والعملاء، والتراخيص، والعلامة التجارية، والخبرة التنظيمية، وشبكات التوزيع. وهكذا يصبح الإرث التكنولوجي في آن واحد قيداً على التغيير ومصدرًا من مصادر القوة التنافسية.

وتكتسب هذه الملاحظة أهمية خاصة عند الحديث عن التحول الرقمي المعاصر. فالتحول الرقمي الحقيقي لا يتمثل ببساطة في تحويل المستندات الورقية إلى ملفات إلكترونية، أو إنشاء موقع إلكتروني وتطبيق للهواتف الذكية، فهذه مجرد مظاهر خارجية للتحول. أما التحول الأعظم فيتعلق بإعادة تنظيم تدفقات المعلومات والقرارات عبر سلسلة القيمة



أوراق تأمينية

التأمينية بأكملها، من تصميم المنتج والاكتتاب والتسعير إلى إدارة المطالبات، وإدارة رأس المال، وتوزيع المنتجات، والعلاقة مع الوسطاء والوكلاء ومقدمي الخدمات والشركاء.

ولهذا فإن السؤال الأهم ليس ما إذا كانت شركة التأمين رقمية أم لا، وإنما إلى أي مدى أعادت التكنولوجيا تشكيل منطق عملها الداخلي وعلاقتها بالعميل والسوق. فقد تكون الشركة قد امتلكت تطبيقاً رقمياً متطوراً، بينما تستمر عملياتها الأساسية في العمل وفق بنية مؤسسية قديمة. وفي المقابل، قد تكون عملية التحول الحقيقي أقل وضوحاً للمستهلك، لكنها تحدث في الخلفية من خلال إعادة بناء قواعد البيانات، وربط الأنظمة، وأتمتة الاكتتاب والمطالبات، وتطوير نماذج التسعير والتحليل.

ومن هنا يمكن القول إن التحول الرقمي في التأمين ليس مجرد تحول في واجهة الصناعة، بل تحول تدريجي في بنيتها التحتية المعرفية والإنتاجية. وهذه النقطة مهمة بوجه خاص في سياق الاقتصاد السياسي للتكنولوجيا لأن إعادة بناء تدفقات المعلومات تعني في النهاية إعادة توزيع القدرة على اتخاذ القرار داخل المؤسسة، وتغيير طبيعة بعض الوظائف، وإعادة تحديد العلاقة بين الخبرة البشرية والخوارزمية، وبين الشركة والعميل، وبين شركات التأمين ومقدمي التكنولوجيا.

وبذلك تصبح المحافظة المؤسسية في صناعة التأمين ليست نقيضاً بسيطاً للابتكار التكنولوجي، وإنما جزءاً من الطريقة التي يحدث بها الابتكار نفسه. فالتكنولوجيا الجديدة لا تدخل صناعة التأمين إلى أرض خالية، بل تدخل بنية تاريخية كثيفة بالاستثمارات والالتزامات والقواعد والبيانات. ولذلك فإن مستقبل التحول التكنولوجي في التأمين لن



أوراق تأمينية

يتحدد فقط بسرعة ظهور التقنيات الجديدة، وإنما أيضًا بقدرة المؤسسات على إعادة تركيب إرثها التكنولوجي والمؤسسي دون أن تفقد استقرارها وقدرتها على الوفاء بالتزاماتها.

الدولة والتكنولوجيا والتأمين: من السوق إلى البنية الاجتماعية

لا يمكن فهم هذا التطور من دون إدخال الدولة في التحليل. فالتأمين يعمل داخل إطار قانوني وتنظيمي يحدد ما يمكن جمعه من بيانات، وكيف يمكن استخدامها، وما هي حقوق المؤمن لهم، وكيف تحسب الاحتماليات، وما هي متطلبات رأس المال، وكيف تتم حماية المستهلك.

كما أن الدولة نفسها تستخدم تقنيات المعلومات في إدارة المخاطر العامة، من الكوارث الطبيعية إلى الصحة العامة والبنية التحتية والأمن السيبراني. ولذلك أصبحت الحدود بين التأمين الخاص وإدارة المخاطر العامة أقل وضوحًا في بعض المجالات.

وتظهر هذه المسألة بوضوح متزايد في مواجهة الكوارث المناخية. فكلما أصبحت المخاطر المناخية أكبر وأكثر تعقيدًا، ازدادت الحاجة إلى البيانات والنماذج والأقمار الصناعية والتحليل الجغرافي. لكن التكنولوجيا لا تستطيع وحدها حل المشكلة الاقتصادية. فإذا أصبح خطر معين مرتفعًا إلى درجة تجعل التأمين التجاري مكلفًا جدًا، تظهر مسألة أعمق: هل يترك الخطر للسوق؟ أم تتدخل الدولة؟ أم تتقاسم الدولة وشركات التأمين والمواطنون الخسارة؟



أوراق تأمينة

وهنا يعود التأمين إلى وظيفته السياسية الأساسية—من يتحمل تكلفة الخطر عندما يتجاوز قدرة الفرد أو الشركة على تحمله؟⁹

التكنولوجيا وعدالة توزيع الخطر

تاريخ التأمين هو، في جانب منه، تاريخ التوتر بين منطق تصنيف المخاطر ومنطق تقاسمها جماعياً: فكلما ازدادت القدرة على التمييز الدقيق بين درجات الخطر، ضاقت المساحة المتاحة للتضامن بين المؤمن لهم cross subsidisation.

فإذا كانت الشركة عاجزة عن التمييز بين المخاطر، فقد تفرض سعراً موحداً على أفراد مختلفين بدرجة كبيرة، فيستفيد أصحاب المخاطر المرتفعة على حساب أصحاب المخاطر المنخفضة، أو العكس. لكن إذا أصبحت الشركة قادرة على تصنيف كل فرد بدقة شديدة، فقد تختفي عملياً مساحة المشاركة الجماعية في الخطر.

ومن هنا لا ينبغي قياس نجاح التكنولوجيا في التأمين بمؤشرات السرعة والدقة والربحية فقط. يجب أيضاً السؤال عن آثارها التوزيعية: من يدفع أكثر؟ من يحصل على الحماية؟ من يُستبعد؟ من يملك البيانات؟ ومن يستطيع الاعتراض على القرار الخوارزمي؟ وهذه ليست أسئلة تقنية، وإنما أسئلة اقتصادية وسياسية وأخلاقية.

⁹ مصباح كمال، "11 سبتمبر وإعادة تشكيل صناعة التأمين وإعادة التأمين العالمية: من حدود قابلية التأمين إلى تحديات تأمين الإرهاب في العراق والدول العربية"، ملحق (2) الدولة وسوق التأمين في مواجهة الأخطار الكبرى: من التأمين التجاري إلى الشراكة في تحمل المخاطر. دراسة معروضة للنشر في موقع شبكة الاقتصاديين العراقيين.



أوراق تأمينية

من تعويض الخسارة إلى هندسة السلوك

أحد أهم التحولات التاريخية التي أحدثتها التكنولوجيا هو انتقال التأمين من وظيفة التعويض إلى وظيفة الوقاية والتأثير في السلوك.

ففي النموذج التقليدي، يقع الحادث، ثم تأتي المطالبة، ثم يأتي التعويض. أما في النموذج الرقمي، فقد تصبح شركة التأمين قادرة على مراقبة مؤشرات الخطر والتدخل قبل وقوع الحادث.

وهذا التحول يمكن أن يكون إيجابياً للغاية. فإذا استطاعت التكنولوجيا منع حادث مروري أو اكتشاف تسرب مياه أو إنذار مصنع قبل وقوع انفجار، فإن القيمة الاجتماعية تتجاوز دفع التعويض إلى منع وقوع الخسارة أصلاً.

لكن هذا التحول يغير طبيعة العلاقة بين شركة التأمين والمؤمن له. فالشركة لم تعد فقط طرفاً يتعهد بالتعويض، بل تصبح طرفاً يراقب ويقيس ويقترح ويحفز وربما يعاقب مالياً على بعض أنماط السلوك. وهنا ننتقل من اقتصاد تعويض الخطر إلى اقتصاد إدارة السلوك تحت الخطر.

ومن المفيد هنا الإشارة إلى أن شركات التأمين لا تقتصر في إدارة المخاطر المؤمن عليها على تقدير الخطر عند إبرام العقد وتحديد القسط التأميني، وإنما تلجأ كذلك إلى تنظيم نطاق التغطية التأمينية من خلال الشروط الواردة في الوثيقة والاستثناءات والتعهدات والاشتراطات الوقائية التي يلتزم بها المؤمن له. فالشروط تحدد طبيعة الخطر المغطى



أوراق تأمينية

وحدود مسؤولية شركة التأمين، بينما تعمل الاستثناءات على إخراج بعض الأخطار أو الحالات من نطاق التغطية، في حين تهدف التعهدات والاشتراطات إلى إلزام المؤمن له باتخاذ تدابير معينة للحد من احتمال وقوع الخطر أو تفاقم آثاره. وبذلك تصبح وثيقة التأمين وسيلة تعاقدية لتوزيع المخاطر وتنظيمها، إذ لا تقتصر وظيفتها على تحديد حق المؤمن له في التعويض عند تحقق الخطر، وإنما تسهم أيضاً في الحد من المخاطر التي تتحملها شركة التأمين، من خلال تحديد نطاق المسؤولية وشروط استحقاق التعويض والالتزامات التي تقع على عاتق أطراف العقد. ويظهر أثر ذلك بوضوح في التأمينات التي تتطلب اتخاذ تدابير وقائية أو المحافظة على وسائل السلامة أو الإخطار بالظروف التي قد تزيد من درجة الخطر، بحيث يؤدي الإخلال بهذه الالتزامات، بحسب طبيعة الشرط والقانون الواجب التطبيق، إلى آثار تتعلق بالتغطية أو التعويض.

ومن أمثلة التعهدات والاشتراطات التي قد ترد في وثائق التأمين إلزام المؤمن له باتخاذ تدابير معينة للوقاية من الخطر أو الحد من آثاره، كاشتراط تركيب أجهزة إنذار وكشف مبكر عن الحريق داخل المنزل أو المصنع، أو توفير أجهزة الإطفاء ومعدات مكافحة الحريق، بما في ذلك أنظمة الإطفاء التلقائي (الرش الآلي)، والالتزام بصيانتها والتأكد من صلاحيتها بصورة دورية. وقد تشترط شركة التأمين كذلك تركيب أنظمة إنذار ضد السرقة أو المراقبة الأمنية في المنشآت المعرضة لخطر السطو، أو اتخاذ تدابير معينة لحماية الآلات والمعدات والمواد القابلة للاشتعال. وتكشف هذه الاشتراطات عن أن شركة التأمين لا تكتفي بتحمل آثار الخطر بعد وقوعه، وإنما تسعى، من خلال العقد، إلى التأثير في سلوك المؤمن له وحمله على اتخاذ إجراءات وقائية تقلل من احتمال تحقق الخطر أو تحد من جسامته الخسارة عند وقوعه.



أوراق تأمينة

خاتمة: تاريخ تكنولوجيا التأمين هو أيضًا تاريخ معرفة الخطر وتوزيع أعبائه

تكشف النظرة التاريخية أن العلاقة بين التكنولوجيا والتأمين أقدم وأعمق من الثورة الرقمية. فمنذ أن بدأت المجتمعات في تسجيل الديون والعقود والملكية، مرورًا بالحساب التجاري والسجلات الإدارية والملاحية، ثم الإحصاء والاحتمالات والحساب الاكتواري، وصولًا إلى الحواسيب والإنترنت والبيانات الضخمة والذكاء الاصطناعي، كان هناك مسار مستمر نحو تحويل الخطر من واقعة غامضة إلى موضوع يمكن معرفته وقياسه وتصنيفه وإدارته.

لكن هذا المسار ليس مجرد قصة عن تطور الأدوات. إنه أيضًا قصة عن تغير القوة الاقتصادية. فكل تقنية جديدة لمعرفة الخطر تخلق إمكانات جديدة للربح، لكنها تعيد في الوقت نفسه توزيع القدرة على تحديد من يتحمل الخطر ومن يحصل على الحماية ومن يمتلك المعلومات.

ومن هذه الزاوية، يمكن قراءة تاريخ التأمين بوصفه تاريخًا مزدوجًا: تاريخًا لتطور تقنيات تقليل عدم اليقين، وتاريخًا للصراع حول كيفية توزيع تكاليفه بين الأفراد والمؤسسات والدولة. وقد اختلفت النظم الاقتصادية في مقاربتها لهذه المسألة تبعًا لاختلاف تصورها لدور السوق والدولة وحدود المسؤولية الفردية والجماعية. ففي النظام الرأسمالي، ارتبط التأمين بدرجة كبيرة بآليات السوق، إذ تتولى شركات التأمين تجميع الأخطار وتوزيع خسائرها بين المؤمن لهم مقابل أقساط تتحدد، بدرجات متفاوتة، وفقًا لطبيعة الخطر واحتمال تحققه وحجم الخسارة المتوقعة، مع بقاء الفرد أو المنشأة مسؤولين عن إدارة جانب



أوراق تأمينة

من مخاطرهم. أما في النظم الاشتراكية، فقد اتجهت إدارة بعض المخاطر الاقتصادية والاجتماعية إلى قدر أكبر من التدخل العام، بحيث تتحمل الدولة أو المؤسسات العامة جزءاً أكبر من أعباء المخاطر، ولا سيما تلك المرتبطة بالعمل والصحة والشيخوخة والعجز وبعض صور الخسائر الاقتصادية. ومن ثم، فإن الاختلاف بين النظامين لا يتعلق بوجود التأمين أو غيابه فحسب، وإنما يمتد إلى السؤال الأعظم: من يتحمل تكلفة عدم اليقين، وبأي أدوات، وعلى أي أساس يتم توزيعها؟ ففي حين يميل النموذج الرأسمالي إلى توزيع المخاطر من خلال آليات التأمين والسوق والتسعير الفردي للخطر، يميل النموذج الاشتراكي إلى توسيع نطاق تحمل المخاطر بصورة جماعية من خلال الدولة والآليات العامة لإعادة توزيع الأعباء.

وهذا هو السبب في أن العلاقة بين التكنولوجيا والتأمين تظل، رغم قدمها، علاقة حميمة ومحرجة في آن واحد. فالتكنولوجيا تجعل التأمين أكثر قدرة على المعرفة والتنبؤ والكفاءة، لكنها قد تجعله أيضاً أكثر قدرة على التصنيف والمراقبة والاستبعاد. وهي تفتح المجال أمام منتجات وخدمات جديدة، لكنها قد تزيد تركّز البيانات ورأس المال. وتساعد على حماية الأفراد والمجتمعات، لكنها تثير في الوقت نفسه سؤالاً حول حدود تحويل الحياة الإنسانية إلى مجموعة من البيانات والمؤشرات الاحتمالية.

لذلك فإن مستقبل التأمين لن يتحدد فقط بمدى قدرة الذكاء الاصطناعي أو الحوسبة السحابية أو أجهزة الاستشعار على التنبؤ بالمخاطر. سيتحدد أيضاً بالسؤال الأعظم: أي نوع من النظام الاقتصادي والاجتماعي نريد أن نبنيه حول الخطر؟

فإذا كان التأمين قد بدأ تاريخياً بمحاولة جعل الخسارة قابلة للتوزيع، فإن التكنولوجيا المعاصرة تمنحه قدرة غير مسبوقة على جعل الخطر قابلاً للقياس والتنبؤ. والتحدي



أوراق تأمينية

الحقيقي هو ألا تتحول القدرة على المعرفة إلى قدرة مطلقة على الاستبعاد، وألا تتحول الكفاءة الاقتصادية إلى تراجع في الوظيفة الاجتماعية للتأمين. وفي النهاية، لا تكون التكنولوجيا عادلة أو غير عادلة في ذاتها؛ إنما تتحدد آثارها وفق المؤسسات التي تستخدمها، والعلاقات الاقتصادية التي تعمل داخلها، والقواعد السياسية التي تضبط استخدامها، والغاية الاجتماعية التي توجهها.

ملحق رقم 1: العوارية العمومية وتنظيم الخسارة البحرية في المتوسط الإسلامي

مدخل عام

تقدم الملاحة والتجارة في المتوسط الإسلامي مثلاً مهماً في التاريخ الأوسع لتنظيم المخاطر والخسائر المرتبطة بالنشاط التجاري. ولم يكن هذا النشاط مقصوراً على الأندلس، بل امتد عبر شبكة متوسطة واسعة شملت سواحل شمال أفريقيا ومصر وبلاد الشام، واتصل بجزر وموانئ مثل صقلية وكريت ومالطة وقبرص وسردينيا وجزر البليار الإسبانية، فضلاً عن امتداداته إلى السواحل الجنوبية والوسطى لأوروبا. وفي هذا الفضاء البحري المتعدد المراكز، وفي سياق تاريخي لم يكن فيه التأمين بالمعنى الحديث قد ظهر بعد، طورت المجتمعات التجارية قواعد وممارسات ومؤسسات لتنظيم النقل والعقود والمسؤولية والخسائر الناشئة عن المخاطر البحرية. ومن أبرز هذه المؤسسات ما يُعرف في الأدبيات القانونية والتاريخية بـ"العوارية العمومية" أو **General Average**، أي



أوراق تأمينية

القواعد التي تنظم توزيع بعض التضحيات والنفقات الاستثنائية التي تُبذل من أجل إنقاذ الرحلة البحرية ومصالح المشاركين فيها.

ولا يمكن فهم ممارسات العوارية في المتوسط الإسلامي بمعزل عن البيئة القانونية والمؤسسية الأوسع التي نظمت النشاط البحري. فقد تطور في الفكر الفقهي الإسلامي إطار متشعب لتنظيم الملاحة وحرية المرور وأمن السفن وعلاقة التجار والبحارة بالسلطات، بما يعكس أن التجارة البحرية كانت محكومة بقواعد تنظم الحركة والمصالح والمسؤوليات في البحر. ومن هذا المنظور، يمكن النظر إلى قواعد العوارية بوصفها جزءاً من منظومة قانونية أوسع لإدارة العلاقات والمخاطر الناشئة عن النشاط البحري، لا بوصفها قاعدة منفصلة لمعالجة الخسائر فقط¹⁰.

ومن اللافت أن الأثر العربي لا يظهر في تاريخ العوارية بوصفه أثراً قانونياً وتجارياً فحسب، بل يظهر أيضاً في تاريخ المصطلح نفسه. فكلمة *average* الإنجليزية، التي ارتبطت لاحقاً بالتأمين (كما في شرط المعدل/النسبة) وبالمعنى الحسابي للمتوسط، تُرجعها بعض الدراسات إلى العربية عوار (*awār*)، بمعنى العيب أو الضرر الذي يصيب السلعة، ومنها عوارية (*awāriyya*) للدلالة على البضاعة المتضررة. ومن العربية يُرجَّح

¹⁰ Hassan S. Khalilieh, *Islamic Law of the Sea: Freedom of Navigation and Passage Rights in Islamic Thought* (Cambridge University Press, 2019).

Hassan S. Khalilieh is a senior lecturer in the departments of Maritime Civilizations and Multidisciplinary Studies and a senior research fellow in the Leon Recanati Institute for Maritime Studies, Leon H. Charney School of Marine Sciences at the University of Haifa, Israel. His publications include *Islamic Maritime Law: An Introduction* (1998) and *Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean Sea (ca.800-1050): The Kitāb Akriyat al-Sufun and the Nomos Rhodion Nautikos* (2006).

حسن س. خليلية محاضر أول في قسمي الحضارات البحرية والدراسات متعددة التخصصات، وباحث أول في معهد ليون ريكاناتي للدراسات البحرية، كلية ليون هـ. شارني للعلوم البحرية في جامعة حيفا، إسرائيل.



أوراق تأمينية

انتقال المصطلح إلى اللغات التجارية في المتوسط، فظهر في الإيطالية بصيغة *avaria* وفي الفرنسية *avarie*، ثم انتقل إلى الإنجليزية في صورة *average* وكان المصطلح في استعماله البحرية المبكرة يدل على الضرر أو الخسارة والنفقات المرتبطة بالرحلة، ثم اتسع ليشير إلى توزيع الخسارة بين أصحاب المصالح، قبل أن يتطور في الإنجليزية الحديثة إلى معنى "المتوسط الحسابي". ومع أن هذا الاشتقاق العربي محل نقاش بين علماء اللغة التاريخية، فإن حضوره في الأدبيات المتخصصة يكشف، على الأقل، عن الارتباط الوثيق بين تاريخ المصطلح وتاريخ التجارة البحرية المتوسطية.¹¹

وتقوم الفكرة الأساسية للعوارية على أن الخسارة الناشئة عن تضحية تُقدّم لمصلحة المغامرة البحرية المشتركة لا ينبغي أن تبقى بالكامل على عاتق الطرف الذي وقع عليه الضرر، بل تُوزّع تبعاتها بين المصالح التي استفادت من عملية الإنقاذ. فإذا اقتضى إنقاذ السفينة والحمولة، مثلاً، إلقاء جزء من البضائع في البحر، فإن البضاعة التي جرى التضحية بها لا تُعامل بوصفها خسارة تخص مالکها وحده، وإنما تدخل في تسوية مشتركة تساهم فيها الأطراف التي نجت ممتلكاتها بفضل هذه التضحية. وهذا هو جوهر مبدأ «المساهمة» في الخسارة العمومية.¹²

وتساعد دراسة Trenerri ترينري¹³ في وضع هذه المؤسسة ضمن تاريخ أوسع لتنظيم المخاطر البحرية. فالكتاب لا يروي تاريخ التأمين الحديث، بل يعود إلى أشكال قديمة من ترتيبات الحماية والائتمان المرتبطة بالتجارة والملاحة، ويتناول، على نحو خاص، تطور عقدي *Bottomry* و *Respondentia*، وآثاراً لممارسات تأمينية أخرى في العالم القديم

¹¹ https://en.wikipedia.org/wiki/General_average

¹² راجع بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق (عمان: دار الثقافة، 2009، ص 362-395).

¹³ C. F. Trenerri, *The Origin and Early History of Insurance: Including the Contract of Bottomry* (London: P. S. King & Son, 1926)



أوراق تأمينية

(شريعة حمورابي)، ثم يتتبع انتقال هذه الترتيبات إلى النظم التجارية والقانونية اللاحقة. ومن هذه الزاوية، تكمن أهمية Trenerry في أنه لا يتعامل مع التأمين بوصفه اختراعاً ظهر فجأة في أوروبا الحديثة، وإنما يبحث عن الأسس القانونية والاقتصادية التي سبقت نشوء عقد التأمين الحديث.

ويكتسب تناول Trenerry للمصادر البابلية أهمية خاصة في هذا السياق. فهو يربط بعض أقدم الشواهد المتصلة بإدارة المخاطر التجارية بعقود القرض البحري Bottomry، ويرى في أحكام ترتبط بالعراق البابلي وقانون حمورابي صورة مبكرة من ترتيبات الائتمان التي ارتبط سدادها بنتيجة الرحلة ومصير البضاعة.

أما مبدأ العوارية العمومية ذاته، فإن أهميته التاريخية تظهر بوضوح أكبر في التقاليد البحرية الرودسية، حيث ارتبطت التضحية بجزء من الحمولة لإنقاذ الرحلة بمبدأ مساهمة أصحاب المصالح في تعويض من تحملت ممتلكاته تلك التضحية. ومن المهم هنا عدم الخلط بين المسارين. فالقروض البحرية القديمة تمثل أحد جذور نقل الخطر أو تمويله، في حين تمثل العوارية منطقاً مختلفاً قوامه توزيع الخسارة داخل المغامرة المشتركة.

ويقدم قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة 1906 صياغة قانونية واضحة لهذا المنطق، في الفقرة (2) من المادة 66:



أوراق تأمينة

تكون هناك خسارة عامة عندما يتم طوعاً وبشكل معقول، عند وقوع حادث مؤمن منه، تقديم تضحية غير اعتيادية أو مصاريف بشكل طوعي ومعقول في وقت وقوع الحادث، لغرض حماية الأموال المعرضة للخطر في المخاطرة المشتركة.¹⁴

ويكشف هذا التعريف عن عدة عناصر أساسية في مؤسسة العوارية. فهي أولاً لا تتعلق بأي خسارة عادية، وإنما بتضحية أو نفقة استثنائية. وهي ثانياً لا تقع في سياق منفعة فردية، بل في سياق المغامرة المشتركة. وثالثاً، يجب أن تكون التضحية أو النفقة قد تمت بصورة طوعية ومعقولة وفي وقت الخطر، وبغرض الحفاظ على الممتلكات المعرضة له. ويترتب على تحقق هذه الشروط أن الخسارة لا تبقى على عاتق من تحملها مباشرة، وإنما تنشأ مسألة المساهمة النسبية من جانب الأطراف الأخرى التي استفادت من إنقاذ المغامرة. وهذا ما تؤكدته الفقرة (3) من المادة نفسها حين تجعل التعويض المتناسب بين الأطراف المعنية أساساً للمساهمة في الخسارة العمومية.

وعلى هذا الأساس، تمثل العوارية منطقاً قديماً لتنظيم الخسارة بعد وقوع الخطر وفي داخل نشاط مشترك. فلا تنشأ هنا علاقة تعاقدية مستقلة الغرض منها نقل خطر مستقبلي إلى طرف آخر، ولا يجري ابتداءً تحديد "سعر" للخطر كما يحدث في التأمين بل تقع التضحية أو النفقة أولاً استجابة لخطر يهدد الرحلة، ثم تُحدد لاحقاً طريقة توزيع عبئها بين الأطراف التي كانت مصالحها منخرطة في تلك المغامرة واستفادت من إنقاذها.

وهنا يظهر الفارق الجوهرى عن التأمين التجاري. فالتأمين، في صورته الحديثة، يقوم على إنشاء علاقة تعاقدية سابقة على وقوع الخطر، يتعهد فيها المؤمن بتغطية خطر محدد

¹⁴ ترجمة بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق (عمان: دار الثقافة، 2009)، الفصل الرابع: الخسارة العامة.



أوراق تأمينية

مقابل قسط يحدّد وفق طبيعة الخطر وشروط العقد. ولذلك ينتقل السؤال من: كيف نوزع خسارة حدثت بالفعل بين المشاركين في مغامرة واحدة؟ إلى أسئلة أخرى من قبيل: ما احتمال تحقق الخطر؟ وما قيمة التعرض له؟ وما القسط الذي ينبغي دفعه لتحمل تبعته؟ ومن هو الطرف الذي سيتحمل التعويض إذا تحقق الخطر؟ وبذلك يصبح الخطر نفسه موضوعاً للحساب والتقدير والتسعير والتعاقد.

ومع ذلك، لا ينبغي النظر إلى العوارية والتأمين بوصفهما نظامين متعاقبين ألغى أحدهما الآخر؛ إذ يكشف قانون 1906 عن استمرار التعايش بين المنطقتين. فبعد تنظيمه للمساهمة في الخسارة العمومية، ينص في الفقرة (4) من المادة 66 على إمكان استرداد المؤمن له من المؤمن، في حدود شروط الوثيقة، ما يقع عليه من نصيب في الخسارة العمومية. أي أن التأمين يمكن أن يغطي التزاماً ينشأ أصلاً من مؤسسة العوارية. وهذا يوضح أن التأمين لم يحل محل العوارية، وإنما أضاف طبقة تعاقدية ومالية جديدة فوقها.

ومن هنا يمكن النظر إلى المسار التاريخي لا باعتباره انتقالاً بسيطاً من "العوارية" إلى "التأمين"، وإنما باعتباره انتقالاً من تقاسم الخسارة داخل مغامرة مشتركة إلى جعل الخطر ذاته موضوعاً مستقلاً للحساب والتسعير والتعاقد. ففي الحالة الأولى تكون الجماعة أو المغامرة المشتركة هي الإطار الذي يحدد من يتحمل الخسارة وكيف توزع؛ أما في الحالة الثانية فيصبح بالإمكان فصل الخطر عن الواقعة الفردية، وتجميع أخطار متعددة، وتصنيفها، وتحديد تكلفة مختلفة لها، ثم نقل تبعاتها إلى مؤسسة متخصصة.



أوراق تأمينة

العوارية في المتوسط الإسلامي وكتاب محمد بن عمر الكناني: أكرية السفن

تكتسب العوارية في المتوسط الإسلامي أهمية خاصة في ضوء دراسة حسن صالح خلايلية، Rules and Practices of General Average in the Islamic Mediterranean on the Eve of the Emergence of the Italian Communes، التي تبحث بصورة مباشرة في قواعد وممارسات الخسارة العمومية في المتوسط الإسلامي، ولا سيما قواعد إلقاء الحمولة في البحر والتسويات المالية المترتبة عليها. ويعتمد خلايلية في تحليله على مادة فقهية واسعة، ويولي أهمية مركزية لكتاب أكرية السفن لمحمد بن عمر الكناني الأندلسي، المؤلف في أوائل القرن العاشر الميلادي، إلى جانب فتاوى وأعمال لفقهاء مثل ابن رشد والقرافي والونشريسي وابن جزي وغيرهم.¹⁵

ويحلل خلايلية كتاب أكرية السفن والنزاع بين أهلها،¹⁶ المنسوب إلى الفقيه المالكي أبي عبد الله محمد بن عمر بن يوسف بن عامر الكناني الأندلسي الإسكندراني. لا تتوافر

¹⁵ تكتسب دراسة العوارية في المتوسط الإسلامي أهمية خاصة بالنظر إلى كتاب أكرية السفن والنزاع بين أهلها، المنسوب إلى الفقيه المالكي محمد بن عمر الكناني الأندلسي (ت. 310هـ/923م). ويعد هذا النص من أقدم المصادر العربية المتخصصة في المسائل القانونية والتجارية البحرية، وقد عالج، ضمن مسائل استئجار السفن ونقل البضائع ومسؤولية الناقل، أحكام إلقاء الحمولة والعوارية والمساهمة في الخسائر الناجمة عنها. وتتبع أهميته من أنه لا يقدم العوارية كمبدأ مجرد، بل يكشف عن قواعد عملية لتحديد متى تقع التضحية، وكيف تُقدّر الخسارة، ومن يساهم فيها، بما يدل على وجود آليات قانونية وحسابية متقدمة لتنظيم الخسائر البحرية داخل المغامرة المشتركة.

Hassan Salih Khalilieh, *Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean Sea (ca. 800–1050): The Kitāb Akriyat al-Sufun vis-à-vis the Nomos Rhodion Nautikos*, Brill, 2006. [نسخة متاحة عبر مكتبة تاريخ وأثار دولة المماليك](#): انظر أيضًا.

¹⁶ "أكرية السفن" جمع "كراء السفن"، والكراء في الاصطلاح الفقهي هو استئجار منفعة السفينة بعوض. ويتناول الكتاب أحكام استئجار السفن ونقل البضائع وما ينشأ عنهما من مسائل ونزاعات. وهو بهذا المعنى يمثل طبقة تعاقدية في الاقتصاد البحري الإسلامي، بينما تمثل مسائل إلقاء الحمولة والعوارية طبقة أخرى تتعلق بتوزيع الخسارة عند تعرض المغامرة البحرية للخطر.



أوراق تأمينية

معلومات كافية عن تاريخ ميلاده، غير أن المصادر تضعه ضمن طبقة فقهاء المالكية في أواخر القرن الثالث الهجري وبدايات القرن الرابع، وتربطه بأسرة علمية أندلسية كان من أبرز أعلامها أخوه الأكبر يحيى بن عمر الكناني (ت. 289هـ/901م)، أحد كبار فقهاء المالكية، والذي ارتبط بقرطبة والقيروان وسوسة. وتشير المصادر إلى أن محمد بن عمر نشأ في هذا التقليد الفقهي، ثم انتقل إلى مصر واستقر بها، واشتغل بالفقه والرواية، وكانت له صلات علمية بعدد من علماء مصر والقيروان. أما تاريخ وفاته، فيورده حسن خلايلية في سياق دراسته للكتاب بأنه توفي في مصر في 3 شوال سنة 310هـ، الموافق 23 يناير/كانون الثاني 923م.

وتتبع أهمية محمد بن عمر بالنسبة إلى هذا البحث، ليس من مكانته الفقهية وحدها، وإنما من طبيعة النص المرتبط باسمه. فكتاب **أكرية السفن والنزاع بين أهلها** يعده خلايلية، في حدود ما وصل من المصادر، أقدم وأشمل مجموعة معروفة من مسائل القانون التجاري البحري الإسلامي التي ترجع مادتها إلى الفترة الممتدة بين القرنين الثامن والعاشر الميلاديين. وقد صيغ متن الكتاب الأصلي في صورة أجوبة فقهية عن مسائل عملية (responsa)، الأمر الذي يجعله شاهداً على مشكلات واقعية واجهت السفن وأصحابها والبحارة والتجار، لا مجرد عرض نظري للأحكام.

ويتكون المتن المنسوب إلى محمد بن عمر من تسعة أبواب تغطي نطاقاً واسعاً من المعاملات البحرية. فيتناول الباب الأول استئجار البحارة، والثاني كراء السفن وأشكال الاستئجار وأجور النقل، والثالث المشكلات التي قد تنشأ بعد إبرام عقد النقل، والرابع ترتيبات الأجرة عند تعرض السفينة لعطل في ميناء الانطلاق أو أثناء الرحلة أو بعد الوصول. أما الباب الخامس، وهو أطول أبواب الكتاب، فيتناول إلقاء الحمولة في البحر،



أوراق تأمينة

والإنقاذ، والمساهمة في الخسائر، أي الموضوع الذي يلامس بصورة مباشرة تاريخ العوارية العمومية. ثم يناقش الكتاب مسؤولية مالك السفينة عن البضائع المنقولة، وإجراءات تحميل السلع وتفريغها، والشراكة في السفينة، وبعض صور القراض والمعاملات المتعلقة بأجرة السفن ومردودها.

وتزداد أهمية النص بالنسبة إلى تاريخ الخسارة العمومية بفضل وجود ملحق يضم ستة استفسارات فقهية أضيفت في مرحلة لاحقة، ويبدو أنها ارتبطت بالمجمع خلف بن أبي فراس القيرواني أو بفقيه مالكي لاحق. ويتناول هذا الملحق مسائل من بينها حساب أجور النقل، والحمولة الزائدة، ومسؤولية مالك السفينة، والتصادم، وإلقاء الحمولة، والعوارية العمومية وكيفية حسابها. ومن ثم، فإن النص الذي درسه خلايلية لا يعكس إنتاج مؤلفه الأول فحسب، وإنما يكشف أيضًا عن طبقات من الإضافة والتجميع الفقهي اللاحق.

وتكتسب المسألة أهميتها من أن **أكرية السفن** لا يعرض العوارية باعتبارها مبدأ عامًا لتقاسم الخسائر فحسب، بل يكشف عن مجموعة من المسائل القانونية والحسابية المتصلة بها: ما الذي يجوز إلقاؤه من الحمولة؟ وما الذي يدخل في حساب الخسارة؟ وكيف تُقدَّر قيمة البضاعة التي فقدت والبضاعة التي بقيت؟ وهل تدخل أجرة النقل في التقييم؟ وكيف تُقدَّر قيمة السفينة؟ ومن ثم، يبين النص أن توزيع الخسارة البحرية كان يتطلب، قبل ظهور التأمين الحديث، أدوات ومعايير لتحديد الضرر، وتقييم الممتلكات، وحساب مساهمة كل طرف. وهذا ما يجعل العوارية ذات صلة مباشرة بتاريخ التقنيات والمعارف التي سبقت التأمين الحديث.



أوراق تأمينية

ولا يقل أهمية عن ذلك أن أكرية السفن ظهر في بيئة متوسطة لم تكن معزولة عن التقاليد البحرية السابقة. فقد وضع خلايلية النص في مقارنة مباشرة مع القانون البحري الرومسي (Nomos Rhodion Nautikos)، كما بحث مدى احتفاظ الفقهاء المسلمين ببعض الأعراف والممارسات البحرية البيزنطية، وتكييفها ضمن الإطار الفقهي الإسلامي. ولذلك لا يقدم الكتاب صورة عن "قانون بحري إسلامي" نشأ في فراغ، وإنما يمثل شاهداً على تطور القانون البحري في فضاء متوسطي تفاعلت فيه تقاليد قانونية وتجارية متعددة.

وتظهر أهمية الكتاب، أخيراً، في أن مادته تكشف عن طبيعة الاقتصاد البحري الإسلامي في هذه الفترة. فالوقائع التي يناقشها تفترض وجود عقود مكتوبة أو قابلة للإثبات، وتقديراً للأجور، وحساباً لقيمة الحمولة، وتحديدًا للمسؤوليات، وتسوية للنزاعات. وبذلك يكشف النص عن بنية معرفية ومؤسسية سبقت التأمين الحديث؛ فلم يكن الخطر قد أصبح بعد سلعة مستقلة يجري تسعيرها مسبقاً ونقل تبعاتها إلى مؤسسة تأمينية، لكن الخسارة البحرية كانت بالفعل موضوعاً للتوثيق والتقييم والحساب وإعادة التوزيع. ومن هذه الزاوية، يمثل أكرية السفن حلقة مهمة بين تقنيات تنظيم الخسارة داخل المغامرة البحرية المشتركة وبين المراحل اللاحقة التي أصبح فيها الخطر نفسه موضوعاً للحساب والتسعير والتعاقد.

وتكشف المادة التي يعرضها خلايلية أن الفقه الإسلامي لم يتعامل مع هذه المسائل بوصفها حوادث فردية تنتهي مسؤوليتها عند مالك البضاعة التي فقدت، وإنما طور قواعد لتحديد متى يجوز إلقاء الحمولة، وما الذي يجوز التضحية به، وكيف تُقِيم البضائع التي أُلقيت، وما الذي يدخل في المساهمة، وكيف توزع الخسارة بين أصحاب المصالح. وتظهر في الدراسة، على سبيل المثال، قاعدة مفادها أن الخسارة الناتجة عن إلقاء الحمولة لمصلحة إنقاذ الرحلة ينبغي أن يتحملها أصحاب المصالح المشتركة في الرحلة بصورة



أوراق تأمينية

نسبية، بحيث يساهم أصحاب البضائع التي بقيت سالمة في تعويض أصحاب البضائع التي جرى التضحية بها.

ولا تقف هذه القواعد عند المبدأ العام لتوزيع الخسارة، بل تمتد إلى مسائل دقيقة من التقييم والمحاسبة والتسوية. فقد ناقش الفقهاء كيفية تحديد قيمة البضائع التي جرى إلغاؤها، واختلفوا في المكان الذي ينبغي اعتماد أسعاره في هذا التقييم، كما ناقشوا تقييم السفينة وأجرة النقل وما يدخل في نطاق المساهمة وما يستبعد منه. وتظهر هذه التفاصيل أن الأمر لم يكن مجرد قاعدة أخلاقية عامة تدعو إلى تقاسم الخسارة، بل كان يتطلب منظومة من القواعد والإجراءات لإثبات الضرر، وتقدير قيمته، وتحديد نسب المشاركة فيه.

وهذا الجانب مهم بصورة خاصة بالنسبة إلى موضوع التكنولوجيا لأن تنظيم الخسارة العمومية كان يتطلب أدوات للمعرفة والتوثيق والحساب بقدر ما كان يتطلب قواعد قانونية. فإثبات الحمولة، وتحديد قيمتها، وإثبات ما تم إنقاذه وما تم التضحية به، وتقييم السفينة وأجرة النقل، وتحديد نصيب كل طرف، كلها عمليات تفترض وجود سجلات وعقود ودفاتر وحسابات وأشخاص ذوي خبرة قادرين على إجراء التقدير والتسوية. كما تظهر المصادر التي يستعرضها خلايلية دور الكتابة والسجلات وأهل الخبرة في تسوية المنازعات البحرية.

إن أهمية العوارية في المتوسط الإسلامي بالنسبة إلى هذه الدراسة لا تكمن في اعتبارها "تأميناً" بالمعنى الاصطلاحي الحديث، بل في أنها تقدم مثلاً واضحاً على مؤسسة تاريخية سبقت التأمين الحديث في تنظيم الخسارة الجماعية. فالخطر هنا لا يُنقل إلى شركة تأمين مقابل قسط، وإنما تُعاد، بعد وقوع الخطر، تسوية الخسارة داخل الجماعة التي كانت تشترك



أوراق تأمينية

في المغامرة البحرية. وهذه نقطة فارقة — فالعوارية تنظم توزيع خسارة تحققت بالفعل، في حين ينظم التأمين التجاري مسبقاً تحمل خطر قد يتحقق وقد لا يتحقق.

وفي هذا المعنى، تكشف التجربة الإسلامية عن مرحلة تاريخية مهمة في تطور اقتصاد المخاطر: فقبل أن يصبح الخطر موضوعاً مستقلاً للحساب والتسعير في سوق التأمين، كان الضرر نفسه قد أصبح موضوعاً للقياس والتقييم والتوزيع المنظم. وهذه الخطوة السابقة على التأمين ليست تفصيلاً هامشياً، لأنها تبين أن تطور التأمين الحديث استند إلى تاريخ أقدم من تقنيات توثيق الخطر، واحتساب الخسارة، وتحديد المسؤولية، وتقسيم الأعباء.

وبذلك، فإن تاريخ التأمين لا يبدأ مع ظهور وثيقة التأمين التجارية الحديثة، بل يمكن تتبع بعض شروطه المؤسسية والمعرفية في مؤسسات أقدم من ذلك بكثير. فالعوارية العمومية تمثل، في هذا التاريخ، منطق تقاسم الخسارة داخل المغامرة المشتركة، بينما يمثل التأمين التجاري تطوراً لاحقاً باتجاه فصل الخطر عن الواقعة الفردية، وتحويله إلى موضوع مستقل للحساب والتصنيف والتسعير ونقل التبعة التعاقدية. ومن هنا تصبح العوارية حلقة أساسية لفهم الكيفية التي انتقل بها تنظيم الخسائر البحرية من مجرد تسوية الخسارة بين المشاركين في رحلة واحدة إلى بناء سوق متخصصة في إدارة المخاطر.

المصادر التي استند إليها هذا الملحق:

Hassan Khalilieh, "Rules and Practices of General Average in the Islamic Mediterranean on the Eve of the Emergence of the Italian Communes," in Maria Fusaro, Andrea Addobbati, and Luisa Piccinno (eds.), General Average and Risk Management in



شبكة الاقتصاديين العراقيين

IRAQI ECONOMISTS NETWORK
www.iraqieconomists.net

أوراق تأمينية

Medieval and Early Modern Maritime Business (Cham: Palgrave Macmillan, 2023), pp. 121–143.

أيلول-تشرين الأول 2026

* كاتب في قضايا التأمين

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

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