

التأمين الالزامي على السيارات بعد خمسة اعوام على تطبيقه: ٦٠٠ الف بوليصة بـ ١٦ مليار وحصته ٢٪ من اجمالي الاقساط

اداء متعثر ومسؤوليات تطال الرقابة والمؤسسة وصولا الى المواطن

بعد مضي خمسة اعوام، ماذا بقي من التأمين الالزامي على السيارات؟ لم تتراجع حصته من اجمالي الاقساط التأمينية، رغم اهميته كفرع ناشئ لم يحظ بالتوعية الكافية؟ وهل من محاولات في اتجاه تحسين اداء هذا الفرع بما ينعكس تحسنا في ايرادات الدولة ضرائب مقتطعة؟ ولم لا يعتمد لبنان النموذج العراقي الاضمن والاسهل؟

كامل سيادتها على اراضيها وفق رئيس المؤسسة الوطنية للضمان الالزامي انطوان شديد، بينما ثمة ثغر في الشق الرقابي والوضع الامني تحول دون بلوغ التطبيق نسبة ١٠٠ في المئة بحسب الرئيس السابق لجمعية شركات الضمان ابراهام ماطوسيان. علما ان سائر الدول ولا سيما العربية منها، تمنح تجوال اي مركبة من دون تأمين الزامي بما يعني بلوغها نسبة المئة في المئة عند التطبيق، وذلك لانها بدأت العمل بهذا الفرع قبل عشرات الاعوام. وثمة من يسأل عن المعوقات التي تحول دون اعتماد نماذج ناجحة امكن معها من

الى نحو ٦٠٠ الف حاليا اي اقل بنسبة ٤٠ في المئة نتيجة ارتفاع نسبة المتخلفين عن سداد رسوم الميكانيك، علما ان في لبنان نحو مليون و٨٠٠ الف سيارة جوّالة. لكن، حين وضع القانون وعلى اساس عدد السيارات الجوّالة وعلى اساس الحد الادنى للأسعار، كان يفترض ان تفوق

لم يكن من السهل البحث في ملف التأمين الالزامي على السيارات في بلد بحال لبنان حيث تغطي ملفات وشؤون اكثر سخونة مثل السياسة والامن. فغياب البيانات الاحصائية الكفيلة بتصوير الواقع بما يفترض ان يساهم في تصويب الامور، وانكفاء الحديث في الملف بعد «الضجة» التي رافق تطبيقه عام ٢٠٠٣، شكّلا قاعدة استثناء لم تؤكد سير الامور في الاتجاه الحسن، بدليل شهادات اهل البيت التي تشير الى وجود ثغر في التشريعات القانونية والتطبيقية، بينما لم تسجل اي خطوة في اتجاه تطوير اداء هذا الفرع رغم تأخر لبنان قياسا بالدول المجاورة القريبة والبعيدة عن اعتماد هذا النوع من التأمين.

فالمرسوم الاشتراعي رقم ٧٧/١٠٥ الصادر بتاريخ ١٩٧٧/٦/٣ ابقى «التأمين الالزامي على السيارات» مشروعا من ورق اكثر من نحو ربع قرن، لعدم صدور المرسوم التطبيقي الخاص به. الا ان وزير الاقتصاد والتجارة الراحل باسل فليحان جهد في سبيل وضعه على نار ساخنة، فكانت النتيجة صدور المرسوم التطبيقي رقم ٩٥٨٥ تاريخ ٢٠٠٣/١/٣٠ الذي غيَّب تحديد المسؤوليات في حالة تجهيل الصادم.

ورغم الضجة التي رافقت تطبيق المرسوم، وتحديد اجهة المناقصة غير المشروعة في بيع البوالص -وهذه مشكلة انحسرت شكلا لكنها تبقى سيفا مسلطا على رقاب شركات التأمين- نجح قطاع التأمين في بيع ما بين ٨٥٠ الى ٩٠٠ الف بوليصة تأمين الزامي، ليتراجع هذا العدد



رفع نسب التطبيق بما انعكس تاليا توسيعا لحصّة هذا الفرع، ويأتي في مقدم تلك النماذج الآلية العراقية التي كانت معتمدة قبل سقوط نظام الرئيس صدام حسين، وهي قضت في حينه باقتطاع نسب معينة من السيارات لدى توقفها في محطات الوقود لتعبئة البنزين بما من شأنه توفير عدالة اكبر بالنسبة الى المستهلكين، اذ يسد

اقساط هذا الفرع مستوى الـ ٧٥ مليون دولار سنويا (او نحو ١١٢,٥٠٠ مليار ليرة). الا انه بنتيجة المضاربة غير المشروعة، بلغت الاقساط في العام الاول نحو ١٧ مليار ليرة أي اقل بنسبة ١٥ الى ٢٠ في المئة مما كان يرتقب بلوغه. وقد تراجع الاقساط الى نحو ١٦ مليار ليرة حاليا.

مسببات التراجع

هل هذا هو السبب الوحيد في انخفاض حصّة التأمين الالزامي؟ بحسب شهادات الخبراء، ثمة عامل اساس يتعلق بالوضع الاستثنائي الذي يمرّ فيه لبنان، حيث يستحيل على الدولة بسط

حوادث السيارات، فان مشكلة التهرب من التأمين الالزامي دونها عقبات قد تسحب على اداء القطاع التاميني برمته. من هنا، ثمة اهمية في اطلاق حملة توعية كان يفترض ان تاكب بدء تطبيق هذا الفرع منذ عام ٢٠٠٣، اذ لا يزال السواد الاعظم من اللبنانيين يعتبر ان التأمين بكل اشكاله هو احد اوجه الكماليات التي يستطيع توفيرها لمصلحة تأمين لقمة العيش. ولا يجوز في هذا المجال، تحميل ذوي الدخل المحدود مسؤولية مباشرة على خلفية الضائقة الاقتصادية التي ضربت مفاصل الحياة الاجتماعية والمعيشية لمعظم اللبنانيين. الا ان المسؤوليات تترتب اساسا على لجنة الرقابة على شركات الضمان كما على المؤسسة الوطنية للتأمين الالزامي انطلاقا من وقوعهما في موقع التماس المباشر مع هذا الملف. اذ ان أي تحسين في الاداء كان من شأنه ان يفضي الى تطوير العمل في هذا الفرع «بدلا من الاكتفاء بتطبيق ما ينص عليه المرسوم»، يقول شديد. ويرفض تحميل أي طرف مسؤولية التراجع الحاصل في الاداء، موضحا ان المؤسسة طلبت تعديل القانون ليشمل الاضرار المادية بدلا من الاكتفاء بالاضرار الجسدية «وقد طلبنا اصدار مرسوم تطبيقي

الاسعار من ٤٤ دولارا حدا ادنى وفق التسعيرة الرسمية الى ١٧ الف ليرة حاليا لدى بعض الشركات، تؤكد غياب الرقابة الحازمة على اداء يتفقت كلما سنحت له الفرصة وتوسعت دائرة المفسدين بما من شأنه ان يوقع القطاع التاميني في خسائر وشيكة على غرار قطاع التأمين القطري الذي بلغت خسارته من هذا الفرع بين ١٥٠ الى ٢٠٠ في المئة.

وابعد من ذلك، ثمة عنصر آخر يتعلق بمسألة الاغراق التي يحظرها الاقتصاد الحر، بما يفرض وفق ماطوسيان على لجنة الرقابة التحرك ووقف الشركات او المؤسسات التي تسبب باغراق السوق. «ففرع التأمين الالزامي على السيارات يشكل عبئا على الشركات بالاسعار الراهنة. لكن، اذا ما طبق الحد الادنى للسعر الرسمي أي رسم الءء دولارا، فالوضع سيكون افضل من دون شك».

شعر ومسؤوليات

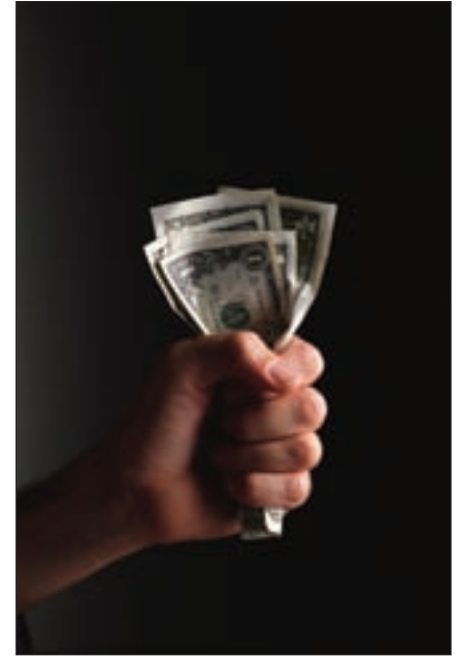
اذا كان لبنان يعوّل على قانون التأمين الالزامي على السيارات لتنظيم شؤون السلامة العامة وتذليل العقبات التي تحول دون تأمين الطبابة والاستشفاء لمصابي

صاحب السيارة التي تجول اكثر ما يتوجب عليه من المقتطعات لقاء حصة اصغر للسيارات الاقل تجوالا، بينما لا توفر الكلفة المحددة سلفا وسنويا العدالة المرجوة، اذ تستحيل المساواة ما بين المركبات الجواله كل بحسب حجم تحركها.

وليس جديدا القول ان البنية القانونية والتشريعية في لبنان تحتاج الى «نفضة شاملة»، كون التركة الثقيلة تعود الى عهد الاحتلال العثماني والوصاية الفرنسية، فضلا الى مواقع الالتباس والتفسير والاستنباط التي تخلفها. فقانون ال٧٧ وفق شديد، نقل عن القانون الفرنسي «الذي خضع في بلاد المنشأ الى اكثر من ٧ او ٨ تعديلات من حينه، بينما سعينا الى اقتراح تعديلات ولا سيما لجهة ادخال الاضرار المادية. وقد اعدنا مشروع قانون في هذا السياق، وارسلناه الى مجلس النواب والى وزارة الاقتصاد والتجارة، لكننا فقدناه من حينه». الى ذلك، يتضح جليا النقص الحاصل في التشدد الرقابي على اداء الشركات والذي يفترض ان تتولاه لجنة الرقابة على شركات الضمان، انطلاقا من الصلاحيات المنوطة بها ولا سيما حفاظا على حقوق المستهلك. فالمنافسة غير المشروعة في بيع بوالص التأمين الالزامي والتي خفّضت



لنفقات التطبيق. فما يحصل حالياً، هو ان الشركة الضامنة تسلف نفقات التطبيق اذا ما صدمت السيارة شخصا او اصيب من في داخلها وذلك الى حين تحديد المسؤوليات فترتد على المسؤول، بما من شأنه تخفيف الاعباء عن وزارة الصحة العامة وضمن عدم ترك المصاب على الطريق».



وفي السياق عينه، يلفت ماطوسيان الى ان آلية التطبيق حمّلت شركات الضمان مسؤوليات مادية لمصلحة تحرير وزارة الصحة من نفقات التطبيق الناجمة عن حوادث السيارات. فالشركات تتولى تسليف النفقات بنسبة ١٠٠ في المئة اذا كانت السيارة الصادمة الاخرى غير مؤمنة، وبنسبة ٥٠ في المئة اذا كان هناك سيارتان. وينسب متساوية كلما كبر عدد الشركات المؤمنة، وذلك على امل الاسترداد عند تحديد المسؤوليات، وهو الامر الذي غالباً ما لا يتحقق بما يجعل شركات التأمين تتحمل تلك النفقات. «اردنا تعديل هذا الشق لانه غير وارد في القانون، وقد وضع قيد الدرس على ان يصدر في ملحق تطبيقي. لكن، الى حينه لم يصدر شيء بما يحدث ارباكا بين المستشفيات وشركات التأمين».

٦٠٠ مليون دولار هي اجمالي اقساط التأمين في لبنان، أي ما يوازي نسبة لا تصل الى ٢ في المئة علما انه كان يفترض بلوغ تلك النسبة بين ١٢ الى ١٥ في المئة استنادا الى حجم الـ ٧٥ مليون دولار المرتقبة اساسا. ما هي المعوقات؟ في المفهوم الشعبي، يبقى التأمين الالزامي على السيارات بعد خمسة اعوام على تطبيقه «ضريبية» ابتكرتها الدولة لتجني المزيد من الاموال من دون الاقرار بانها احد فروع التأمين. لذا، يبقى على المؤسسة الوطنية للتأمين الالزامي تصويب تلك القناعة عبر حملات اعلامية واعلانية تشعر المواطنين عبرها بان التأمين الالزامي على السيارات هو ضرورة لحماية السلامة العامة. وثمة تساؤلات عن تقاعس لجنة الرقابة على شركات الضمان في ملاحقة هذا الموضوع، علما انها تغفل حتى اليوم المنافسة غير المشروعة التي يتسبب بها بعضهم من خلال بيع البوالص على بوابة الميكانيك باسعار بخسة لا تتجاوز الـ ١٠ دولارات لكل بوليصة. وثمة معلومات تفيد بان من يبيع بوالص الـ ١٧ الف ليرة، يعمد الى تمزيقها فور ذهاب المستهلك بعد ان يكون قد سدد الثمن في اطار تسديده رسوم الميكانيك! فهل من يجرؤ على التأكد مما يتردد؟

قد يستدعي هذا الواقع غير الصحي التشدد الرقابي وتحديدات من وزارة الداخلية، وهي المعنية الاولى بقمع مخالفات السير التي تلعب دورا رئيسا في التسبب بالحوادث الملحوظة في التأمين الالزامي، بما من شأنه تحسين ايرادات الدولة من الضريبة المجبأة من البوالص (تبدأ من ٩ آلاف ليرة ويمكن ان تصل الى ١٣٠ دولارا لبعض المركبات وتحديد الشاحنات الكبرى التي تبلغ كلفة بوالصها نحو ٩٥٠ او حتى ١٢٠٠ دولارا). وبين الاقتراحات ما يتقدم به شديد، لجهة اعتماد نموذج شركة «ليبان بوس» بما يوفر على المستهلك تكبد عناء شراء بوليصة التأمين الالزامي من الشركة وتجديده في المصرف. «الجميع مسؤول والتقصير موزع ليطول المواطن ايضا» وفق تعبيره.

فيوليت غزال البلعة



من هي الجهة الصالحة للبت في النزاعات؟

ثمة مجالس تحكيمية في وزارة الاقتصاد والتجارة مخصصة للنظر في القضايا الاستثنائية وقضايا السير لكن شرط ان تكون قيمها اقل من سقف الـ ٥٠ الف دولار. وتقبل هذه المجالس الدعوى شرط الا يكون صاحب الملف قد تقدم من القضاء العدلي بدعوى خاصة. ووفق القيمين، لا يستغرق النظر في هذه المسائل الا بضعة اشهر، علما انه يحق لصاحب العلاقة ان يتراجع شخصيا بدلا من اللجوء الى محام. الا ان حصرية توزيع هذه المجالس (في وزارة الاقتصاد والتجارة) يحول دون اللجوء اليها من مواطني المناطق الاخرى ولا سيما النائية، بما يفرض تعميمها اقله على المحافظات. اما بالنسبة الى الملفات التي تفوق هذه القيمة، فترفع حكما الى القضاء العدلي حيث مكانها الطبيعي حتى لو استغرقت الوقت العادي.

التوعية: اهمية وضرورات

لا شك في ان هذا الاداء بكل مفاعيله افضى الى انخفاض حصة فرع التأمين الالزامي على السيارات من اجمالي اقساط التأمين، اذ يبلغ حاليا ١٦ مليار ليرة أي ما يوازي ١٠ ملايين دولار من اصل نحو

OPTIMUM[®]

HEALTH INSURANCE PLAN

hold on to your health

For you, Bankers Assurance created Optimum[®]: an innovative and outstanding health insurance plan with an advanced set of features and exclusive benefits.

- * Guaranteed Renewability as of first day
- * Non Contestability cover
- * Infertility Treatment cases covered
- * Enhanced Congenital and Prosthesis cover

And many more...

Ask your insurance agent about Optimum[®]
TODAY!



BANKERS
ASSURANCE SAL
NASCO KARAOGLAN GROUP

Beirut, Riad el Solh Square, Capitole bldg. 4th floor
Tel: 01/988 222 - mail@bankers-assurance.com