Dirasat: Shari'a and Law Sciences, Volume 52, No. 4, 2025, 8278

Deanship of Scientific Research

Realistic Repercussions of the Lack of Contractual Will in the Compulsory Motor Insurance Policy and Solutions to the Legislative Will

Abdallah Imhammad Khalaf Al Tarawneh*

Department of Private Law, Faculty of Law, The University of Jordan

Received: 16/7/2024
Revised: 27/10/2024
Accepted: 11/12/2024
Published: 4/5/2025

* *Corresponding author:*
Abdallah.altarawneh@ju.edu.jo

Citation: Al Tarawneh, A. I. K. (2025). Realistic Repercussions of the Lack of Contractual Will in the Compulsory Motor Insurance Policy and Solutions to the Legislative Will. *Dirasat: Shari'a and Law Sciences*, *52*(4), 8278.
https://doi.org/10.35516/law.v52i4.8278

© 2025 DSR Publishers/ The University of Jordan.

This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY-NC) license https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/

Abstract

Objectives: The study aims to clarify the legal meaning of the compulsory insurance policy for vehicles and the limits of the role of the will in determining its contractual content. It seeks to determine the relationship between the insolvency of the insurance company, insurance control, and the restriction of the freedom of both parties in the compulsory insurance policy. Additionally, it aims to identify the most important guarantees that ensure the rights of the insured in the event of the insolvency of the insurance company.

Methods: The study adopted the descriptive-analytical approach, analyzing legal texts related to insurance business in Jordanian legislation. It examines their adequacy in addressing problems arising from compulsory vehicle insurance and their impact on the freedom of the parties in determining the contractual content of the unified insurance policy.

Results: The study concluded that the will of both parties to a compulsory motor vehicle insurance policy lacks the ability to determine its content and choose which party should make the selection. This negatively impacts the insurance company's ability to carry out its work and fulfill obligations when it becomes insolvent, affecting the rights of the insured and the beneficiaries.

Conclusions: The study recommends that the insurance business regulator amend the compulsory insurance system for vehicles, allowing for a margin of contractual freedom in determining the contractual content of the compulsory insurance policy, and activating the text of Article 79 of the Insurance Business Law.

Keywords: Central Bank; compulsory motor insurance policy; insured; insurance company; injured party; insolvency; vehicle accidents.

الانعكاسات الو اقعية لانعدام الإرادة التعاقدية في وثيقة التأمين الإلزامي للمركبات وحلول إرادة المنظم

عبدالله امحمد خلف الطراونة*

قسم القانون الخاص، كلية الحقوق، الجامعة الأردنية

ملخّص

الأهداف: تهدف الدراسة إلى بيان المدلول القانوني لوثيقة التأمين الإلزامي للمركبات، وحدود دور الإرادة في تحديد مضمونها التعاقدي، والوقوف على مدى العلاقة بين تعسر شركة التأمين والرقابة التأمينية، وتقيد حرية طرفي وثيقة التأمين الإلزامي، وتحديد أهم الضمانات التي تكفل حقوق المؤمن لهم في حال تعسر شركة التأمين.

المنهجية: اعتمدت الدراسة المنهج التحليلي الوصفي، حيث تم دراسة وتحليل النصوص القانونية المتعلقة بأعمال التأمين في التشريع الأردني، وبيان مدى كفايتها لمواجهة الإشكاليات الناجمة عن التأمين الإلزامي للمركبات، وأثرها على حرية طرفي وثيقة التأمين الموحدة في تحديد مضمونها التعاقدي، والوقوف على وصف القيود الرقابية لأعمال التأمين وأثرها على الملاءة المالية.

النتائج: توصلت الدراسة إلى إن إرادة طرفي وثيقة للتأمين الإلزامي للمركبات منعدمه في تحديد مضمونها واختيار إي منهم الآخر، وينعكس ذلك سلبا على قيام شركة التأمين بأعمالها والوفاء بالتزاماتها عند تعسرها، وهذا يؤثر على حقوق المؤمن لهم والمستفيدين، وذلك في ظل تعطيل صندوق التعويض في تنفيذ التزاماته.

الخلاصة: توصي الدراسة المنظم لأعمال التأمين تعديل نظام التأمين الإلزامي للمركبات، وترك هامش من الحرية التعاقدية في تحديد المضمون التعاقدية لوثيقة التأمين الإلزامي، وتفعيل المادة 79 من قانون أعمال التأمين.

الكلمات الدالة: البنك المركزي، وثيقة التأمين الإلزامي للمركبات، المؤمن له، الاعسار، شركة التأمين، المتضرر، حوادث المركبات.

تمهـيـد

يعد التوازن العقدي هو هدف العملية القانونية، والعدالة مرتبطة في العقد، والمراكز القانونية لأطراف العقد يجب أن تكون متكافئة ومتساوية، فإرادة طرفي العقد هي وحدها من تبحث وتناقش شروط العقد بحرية، لكن هذا التكافؤ لا يعبر عن الواقع العملي، فنتيجة انتشار وتطور كافة المجالات الاقتصادية والاجتماعية وظهور الصناعات الأخرى أدى إلى تطور مهام الدولة وأصبحت تدخل في أغلب ميدان الاقتصاد والتأمين، وتتحكم في تسييره وتوجيه تحقيقا للنفع العام **(الحاج علي، 2020، ص 1065)**، وبذلك تُوسع بعض القوانين من نطاق عقود معينة في مجال التأمين لمصلحة الجماعة، فترغم الفرد على التعاقد خلافا لمبدأ الحرية التعاقدية.

وعليه، فقد جاء قانون السير الأردني رقم 18 لسنة 2023 والنظام التأمين الإلزامي للمركبات رقم 2 لسنة 2010 بمجموعة من القواعد القانونية التي خرج فيها عن القواعد العامة الناظمة للعقد، فالزما مالك المركبة بالتأمين على مركبته قبل تسجيلها أو ترخيصها تحت طائلة المسائلة القانونية، وتصدر وثيقة التأمين الإلزامي من خلال مكتب متخصصة لهذه الغاية، ولا يملك مالك المركبة التدخل في تحديد شركة التأمين التي يرغب بالتعاقد معها، كما لا يملك التدخل في مضمون الوثيقة التعاقدي **(المادة 3/أ من تعليمات مكتب التأمين الإلزامي الموحد)**.

ومن جانب آخر، فإن فرض التأمين الإلزامي على شركات التأمين، وعدم منحها الصلاحية الإرادية في رفض تأمين أي مركبة **(المادة 5 من نظام التأمين الإلزامي للمركبات)** وتحديد قسط التأمين حكما يتعارض مع أسس ومبادئ التأمين التي تقوم على اكتتاب الخطر وتسعيره وفق درجته وشدته، ناهيك بإن مدى تحقق الخطر وجسامته يختلف من شخص لآخر، ومن مركبة لأخرى، فلابد من تحقيق تناسب ولو بالحد المعقول بين الخطر والقسط الثابت، وترك هامش للتفاوض محدد بسقف أعلى لا يجوز تجاوزه، فعدم التناسب بين الخطر والقسط الثابت هو من الأسباب الرئيسة لفشل شركات التأمين وعجزها عن تنفيذ التزاماتها.

ويجدر بالإشارة بأن المنظم لأعمال التأمين (البنك المركزي الأردني) يملك الصلاحيات القانونية والرقابية والتنفيذية بموجب أحكام قانون أعمال التأمين، وهذه الصلاحيات تكون قبل وبعد اعتماد شركة التأمين، مما يفرض عليه التحقق الدائم من الملاءة المالية للشركة، وعند ثبوت تعسرها وعجزها عن تنفيذ التزاماتها يتولى المنظم مهمة تشكيل لجنة لهيكلة ديون الشركة وفق آليه قانوني محددة **(المادة 48 من قانون أعمال التأمين)**، وعند فشل اللجنة بذلك، يعلن المنظم قرار بالتصفية، وعند ثبوت عجز موجوداتها عن الوفاء بالتزاماتها يتولى صندوق التعويض التي نصت عليه المادة 79 من قانون أعمال التأمين مواجهة الدائنين وتعويضهم عن الأضرار التي أصابتهم ومن هؤلاء الدائنين الأشخاص المتضررين إثر حوادث المركبات.

أهمية الدراسة:

تعد وثيقة التأمين الإلزامي للمركبات أحد الآليات التي يمكن الاعتماد عليها؛ لتحقيق التوازن العقدي بين طرفيها، وهذا من شأنه أن يعزز تراجع مبدأ سلطان الإرادة في نسيج العلاقات التعاقدية؛ لا بل فأصبح دور الإرادة شكليا محضا، وينحصر في الانضمام إلى النموذج الذي حدده المنظم مسبقا، وهذا التقيد للحرية قد يترك آثارا سلبية بنسبة للمؤمن له وشركة التأمين على حد سواء سيما عند تعسر الأخير.

وعلى الرغم من ذلك، فوثيقة التأمين الإلزامي تشكل خطوة في سبيل تطوير الحق في الحصول على التعويض المناسب، الذي يمثل أحد المبادئ القانونية العامة، فبوجبه تضمن شركة التأمين الأضرار التي تتسبب بها المركبة للغير، ولتحقيق حماية حقيقية وفعال للمتضرر تم إقرار إنشاء أكثر من صندوق تعويض ليكون وسيلة احتياطية يتم الرجوع عليها عند حرمان المتضرر من الحصول على التعويض من خلال شركة التأمين أو من قبل المؤمن له.

أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى بيان:

- دور الإرادة في تحديد المضمون التعاقدي لوثيقة التأمين الإلزامي للمركبات.
- أثر تقيد حرية طرفي وثيقة التأمين الإلزامي على أسس والمبادئ العقدية للتأمين.
- حدود الرقابة التأمينية على شركات التأمين، وأثر ذلك على ملاءتها المالية.
- العلاقة بين تعسر شركة التأمين والرقابة التأمينية وتقيد حرية طرفي وثيقة التأمين الإلزامي.
- تحديد أسس هيكلة ديون شركة التأمين وبيان الأثر المترتب عليها.
- دور فعالية صندوق تعويض المتضررين عند تعسر شركة التأمين وعجزها عن تنفيذ التزاماتها.

إشكالية الدراسة:

تظهر إشكالية الدراسة من خلال الإجابة عن التساؤلات التالية:

- ما دور إرادة طرفي وثيقة التأمين الإلزامي للمركبات في تحديد مضمونها التعاقدي؟
- ما الآلية التشريعية لتنظيم التغطية التأمينية الإلزامية للمركبات؟
- ما مدى تأثير القسط المحدد سلفا على استقرار شركة التأمين ماليا؟
- ما دور رقابة المنظم (البنك المركزي) على أعمال التأمين وأثرها على الملاءة المالية لشركات التأمين؟
- هل قانون أعمال التأمين جاء بتنظيم كافي لهيكلة ديون شركة التأمين؟
- ما مدى فعالية صندوق تعويض المؤمن لهم أو المستفيدين في حال صدور قرار بتصفية شركة التأمين؟

منهجية الدراسة:

اعتمدت الدراسة المنهج التحليلي الوصفي، حيث تم دراسة وتحليل النصوص القانونية المتعلقة بأعمال التأمين في التشريع الأردني، وبيان مدى كفايتها لمواجهة الإشكاليات الناجمة عن التأمين الإلزامي للمركبات، وأثرها على حرية طرفي وثيقة التأمين الموحدة في تحديد مضمونها التعاقدي، والوقوف على وصف القيود الرقابية لأعمال التأمين وأثرها على استقرار الشركة ماليا وإداريا.

المبحث الاول

المدلول القانوني للتأمين الإلزامي للمركبات

تأتي أهمية تحديد ماهية التأمين الإلزامي في إطار تقييم فحوى وثيقة التأمين وعلاقة طرفيها بذلك، والوقوف على قوتها الملزمة، وتحديد مصدر إلزاميتها، وبيان مدى ثبوت صفتها التعاقدية أو إنها تخرج عن إطار ذلك وإلباسها ثوب الإلزام القانوني.

المطلب الأول: ماهية التأمين الالزامي للمركبات

يهدف التأمين الإلزامي إلى حماية المتضرر من حوادث المركبات، فتأمين من المسؤولية هو وحدة الذي سمح بالتوفيق بين تعويض المتضرر والحفاظ على الذمة المالية للمؤمن له، أي نقل المسؤولية عند قيامها من عاتق المؤمن له إلى عاتق المؤمن.

الفرع الأول: مفهوم التأمين الإلزامي للمركبات من المسؤولية المدنية

يهمن مبدأ سلطان الإرادة على نظرية التقليدية للعقد، مما ينبغي تفسير جُل القواعد والأحكام المتعلقة بهذه النظرية من خلاله، ويسود عقد التأمين وفقا للقواعد العامة مبدأ سلطان الإرادة والحرية في التعاقد، فأي من طرفيه له أن يختار من يتعاقد معه بكل حرية، ويكون لطرفيه عند تلاقي الإرادتين تحديد مضمونه بما يتفق وأحكام القانون **(الفار، 2021، ص 44).**

وبذلك يعرف عقد التأمين من المسؤولية المدنية بأنه: عقد تضمن بموجبه شركة التأمين الأضرار التي تصيب الذمة المالية للمؤمن له نتيجة رجوع المتضرر عليه بالمسؤولية، على أن يلتزم المؤمن له بدفع الأقساط المتفق عليها خلال مدد زمنية معينة **(النعيمات، 2006، ص 54)**، وعرف أيضا بأنه :" عقد بموجبه يؤمن المؤمن له من الأضرار التي تلحق به من جراء رجوع الغير عليه بالمسؤولية" (مرسي، 2005، 403)، وبهذا نصت المادة 3 من نظام التأمين الإلزامي للمركبات على أنه:" تلتزم شركة التأمين بتعويض المتضرر عن الأضرار التي تتسبب بها المركبة المؤمنة لديها تأمينا إلزاميا وفقا لأحكام هذا النظام، وبنسبة مساهمة المركبة المؤمنة لديها في إحداث الضرر".فالغرض من التأمين من المسؤولية ليس فقط إصلاح الضرر الذي أصاب الغير، وإنما جبر الضرر الذي لحق بالذمة المالية للمؤمن له نتيجة تعويض المتضرر عما أصابه من ضرر بسببه. ناهيك بأن هذا النوع من التأمين قد يكون اختياري بمحض إرادة طرفي العقد بعيد عن الإلزام القانوني، وبجانب آخر قد يتطلبه المشرع لمواجهة خطر معين وبالوقت نفسه يترك لطرفيه حرية اختيار شركة التأمين الذي يرغب المؤمن له بتعاقد معها، وتتكفل إرادتهم في تحديد مضمون العقد وكيفية تنفيذه **(بوشنافة، 2019، ص62).**

وذلك خلافا لوثيقة التأمين الإلزامي للمركبات التي تتجسد في التزام تنظيمي أو إجراء شكلي يقع على عاتق مالك المركبة أو من يقوم مقامه لإتمام عملية تسجيل المركبة للمرة الأولى أو عند إجراء ترخيصها الدوري **(المادة 5 من قانون السير الأردني)، ويتضمن هذا الإجراء في طياته شراء تغطية تأمينية** على شكل وعدا يصدر من المؤمن بضمان الأضرار التي تتسبب بها المركبة للغير، وبذلك فقد نصت المادة 3 من نظام التأمين الإلزامي على أنه:" تلتزم شركة التأمين بتعويض المتضرر عن الأضرار التي تتسبب بها المركبة المؤمنة لديها تأمينا إلزاميا وفقا لأحكام هذا النظام، وبنسبة مساهمة المركبة المؤمنة لديها في إحداث الضرر".

ويتضح من هذا النص بأنه يحظر على شركة التأمين والمؤمن له الاتفاق على تخفيض حدود المؤمن المقررة في تعليمات مسؤولية شركة التأمين رقم 24 لسنة 2010 الصادرة بموجب أحكام هذا النظام، ولكن يجوز لطرفي العقد الاتفاق على زيادة حدود تلك المسؤولية مقابل قسط إضافي **(المادة**

9 من نظام التأمين الإلزامي للمركبات)، وهذا يسمى بالتأمين الشامل الذي نصت عليه المادة 2 من نظام التأمين الإلزامي للمركبات التي جاء فيها:" وثيقة التأمين التي تشمل التغطيات التي توفرها وثيقة التأمين الإلزامي، وأي تغطيات أخرى يتم الاتفاق عليها بين المؤمن له وشركة التأمين".

ويرى البعض بأن المضمون العقدي للوثيقة التأمين الإلزامي للمركبات لا يتصل بنصوص قانونية آمرة أو حتى مكملة، وإنما تستند هذه الوثيقة في وجودها إلى مجرد تفويض قانوني لجهة إدارية بإصدار هذه الوثيقة دون الوصول للوائح التنفيذية الملزمة باعتبارها تشريعا أدني مرتبة من النظام **(الذنيبات، 2017، ص 79)**، ونحن نخالف هذا الرأي من حيث الإلزامية، ونتفق معه من حيث آلية إصدارها، فالوثيقة التأمينية ملزمة في مضمونها لطرفيها وهما المؤمن والمؤمن له، ولا يمكن التنصل من أحكامها أو حتى إلغائها بالإرادة المنفردة **(المادة 7 من نظام التأمين الإلزامي للمركبات)**، وتستمد هذه الإلزامية لارتباطها بنصوص قانونية آمرة، لذا ينظر إليها كعمل قانوني متكامل ولا يمكن تجزئته ابتداء من قانون السير الذي يلزم التأمين، وانتهاء بنظام التأمين الإلزامي والتعليمات الصادرة بهذا الشأن التي تلزم بالتقيد بالنموذج المحدد مسبقا، وبصرف النظر عن الجهة التي تتولى إصدار تلك الوثيقة وآلية نفاذها **(المادة 9 من تعليمات مكتب التأمين الإلزامي الموحد)**، فقانون السير يعتبر المصباح الذي يضيء الطريق لنظام التأمين الإلزامي، ويوجد رابط وثيق الصلة بينهم، فالمركبة لا يمكنها السير إلا بعد تغطيتها بوثيقة تأمين من المسؤولية وهذه الوثيقة تتصف بالإلزامية نتيجة لضخامة الأضرار التي ممكن أن تتسبب بها والحاجة للتعويض عنها، ولأهمية تلك الوثيقة جعل المشرع التقيد ببنودها إلزاميا وفق النموذج المعد من قبل المنظم دون أدنى حرية في تعديل بعضها؛ لا بل جاء التقيد أبعد من ذلك حيث قيد المشرع حرية طرفيها من خلال إجبارهم بالتعاقد مع بعضهم البعض دون أن تتجه إرادة أحدهم تجاه الآخر أي لا يعرف أحدهم الآخر إلا عند إصدار الوثيقة التأمينية ولا يملك أحدهم بإبداء الرغبة بالتعاقد من عدمه قبل ذلك.

الفرع الثاني : الغاية من إقرار التأمين الإلزامي للمركبات

أصبحت المركبات من أكثر الأشياء إحداثا للضرر، فتطور الحاصل في المجتمعات المعاصرة سهام في تطور مختلف المواصلات لتوفير الوقت والجهد لاستغلالها وتوجيها في كافة القطاعات، وبشكل تزايدها المستمر سببا رئيسيا في تزايد عدد الحوادث المرورية التي ينجم عنها أضرار تمس حياة الإنسان، وسلامة جسده، وتتنوع هذه الأضرار حسب جسامتها فمنها البسيطة والمتوسطة والجسيمة، ووقوع هذه الأضرار وتحققها يوثر بشكل مباشر وغير المباشر على حياة الفرد المتضرر وأسرته والمجتمع بأسره.

فتطور الفكر القانوني ساهم بتبني مبدأ توزيع المخاطر والأضرار على كل المجتمع وفقا لمبدأ التكافل الاجتماعي، وبهذا اتجهت أنظار المنظم إلى فكرة المسؤولية الجماعية، وإمكان اعتبار المخاطر بمثابة وظيفة للتغيير وإدارة المخاطر يعتبر أسلوب مع أثار هذا التغيير، وإضفاء الطابع الرسمي على ذلك، (Crockford, 2005, p5) وإيجاد نظام يشارك فيه أفراد المجتمع والتعاون فيما بينهم بدفع أقساط يلتزم بها من يرغب بالحماية التعويضية، وتجميع هذه الأقساط مع بعضها البعض وفق آلية معينة لتشكل في النهاية ذمة مالية قادرة على مواجهة الأخطار التي تصيب أحدهم نتيجة حوادث المركبات **(بوشنافة، 2021، ص 64)**.

وقد سار المشرع الأردني بهذا الاتجاه، وفرض التأمين الإلزامي على المركبات قبل البدء بتسجيلها أو ترخيصها **(المادة 3 من نظام التأمين الإلزامي للمركبات)** ويعود سبب هذا الالزام لأهمية هذا النوع من التأمين، فيوفر ضمان حقيقي وفعال للمتضرر، وإصلاحا للضرر الذي قد ينجم عن استعمال المركبة، وحماية للمتضرر أو ورثتهم من مماطلة المؤمن له سيء النية أو لتجنب إعساره، وكذلك يعد حماية لشركة التأمين ذاتها، فمسؤوليتها في الضمان ليست مطلقة، وإنما محددة بجزء من المسؤولية **(المادة 3 من نظام التأمين الإلزامي للمركبات)**، والغاية من ذلك قيام مسؤولة المتسبب بالحادث عن الجزء الباقي من الضمان، مما يجعل الأخير حريصا دائما عند القيادة، وغير متهاون معتمدا على شخص آخر يتحمل مسؤوليته، وبذلك يكون المؤمن له أو سائق المركبة المتسببة بالحادث متضامنين بتحمل المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الغير بما تزيد عن حدود مسؤولية شركة التأمين **(المادة 13 من نظام التأمين الإلزامي للمركبات)**.

ويقودنا القول بأن التأمين الإلزامي للمركبات هو بالأصل تأمين من الأضرار، يتجسد دوره في تعويض المؤمن له عن الأضرار التي تصيبه من جراء الحكم بمسؤوليته تجاه المتضرر، وذلك من خلال الرجوع عليه بالتعويض على أثر قيام مسؤوليته على أساس الفعل الضار فهو يغطي الخسارة التي تلحق الذمة المالية للمؤمن له بسبب التعويض الي يدفعه للمتضرر، وهذا يفترض دائما أن تكون شركة التأمين ذات الملاءة المالية الكافية والقادرة على مواجهة الأضرار الناجمة عن استعمال المركبة، وهذا يشكل نوعا من الإطمئنانية عند المؤمن له، والمتضرر على حدا سواء، فالأول يطمئن على عدم المساس في ذمته المالية عند شراء وثيقة التأمين، والثاني يطمئن على سلامة جسده والحصول على التعويضات المالية اللازمة لثقته المالية بالشخص (المؤمن) الذي يرجع عليه عند تحقق الخطر في حدود مسؤوليته.

ونظرا لأهمية الفئة المستهدفة من التأمين بشكل عام والتأمين الإلزامي للمركبات بشكل خاص فقد أقر المشرع الأردني في ثنايا قانون أعمال التأمين إنشاء صندوق تعويض للمؤمن لهم أو المستفيدين في حال صدور قرار بتصفية أحد شركة التأمين **(المادة 79 من قانون تنظيم أعمال**

التأمين)، والمكتتبين في هذه الشركة المعسرة قد يكون من بينهم مالكي المركبة المغطية بوثيقة تأمين إلزامية، وبهذا يهدف الصندوق إلى ضمان الأضرار التي أصابت المؤمن له جراء قيام مسؤوليته تجاه المتضرر، ويتم الرجوع على الصندوق في حال عدم كفاية موجودات الشركة لتسديد الالتزامات المالية المستحقة عليها، وبذلك لا يخشى على المضرور من حوادث المركبات من ضياع حقه في التعويض أو التأخير في الحصول عليه عند إعسار شركة التأمين سيما إذا كانت ذمة المتسبب المالية عاجزة عن الوفاء بالتزاماتها، فالتأمين الإلزامي ضمانا حقيقيا للحق في الحياة، وجبر الضرر الناتج عن حوادث المركبات، وهذا كله يرتبط ارتباطا وثيقة في ملاءة الشركة ماليا، وكفاية صندوق التعويض في مواجهة الأخطار **(المادة 79/أ من قانون أعمال التأمين)** وعلى الرغم من أهمية دور هذا الصندوق في حماية المتضررين من إعسار شركة التأمين إلا أنه لم يتم ولادته بعد، والسبب عدم صدور نظام خاص يبين طبيعة عمله وحدودها.

المطلب الثاني: القيود الواردة على مبدأ سلطان الإرادة في ابرام عقد التأمين الإلزامي للمركبات

يمثل عقد التأمين الإلزامي للمركبات مجالا خصبا لانحدار مبدأ سلطان الإرادة وتحديد مضمون العقد، تاركا المجال للمنظم لرسم معالم هذا النوع من التأمين، والحلول محل طرفي العقد في تحديد مضمونه لتحقيق الغاية المنشودة من إقراره، وجاءت النصوص الناظمة له بجملة من القيود تتعلق بإلزامية إبرامه وآلية تنظيمه وتنفيذه.

الفرع الأول: القيود التشريعية لتنظيم عقد التأمين الالزامي للمركبات

يسود عقد التأمين مبدأ الرضائية في تكوينه، استنادا لمبدأ حرية سلطان الإرادة الذي يعد أساس التصرفات القانونية، فالإرادة هي أساس القوة الملزمة للعقد ومتى توافقت الإرادتان **(المادة 90 من القانون المدني الأردني)** كان هذا بمثابة النظام الذي يخضع له المراكز القانونية، ويقتصر دور القاضي على تنفيذ ما اتفقت عليه إرادة طرفي عقد التأمين التي هي كإرادة المشرع.

وقد سبب تدخل الدولة في تنظيم وثيقة التأمين الالزامي تأثير صارخا على نظرية العقد والتدخل في المعاملات التعاقدية للأفراد وتقييد إرادتهما والتشارك معهم في تكوين العقد وتحديد مضمونه، مما حول بعض عقود التأمين إلى عقود شكلية -كعقد التأمين الإلزامي للمركبات-، ويعود فرض هذا التحول إلى المشرع، وذلك على اعتبار أن القوة الملزمة للعقد لا تقوم على مبدأ سلطان الإرادة وإنما على احترام ضرورات النظام العام الاقتصادي والاجتماعي، والمصلحة العامة، والوقاية من الشروط التعسفية التي ينفرد في اشتراطها المؤمن باعتباره الطرف القوي في العقد، فالعالم في تطور مستمر وبما أن القاعدة القانونية سلوك فلا بد أن تواكب هذا التطور، وذلك ما أقره المشرع في المادة 5 من قانون السير الأردني الذي ألزم مالك المركبة الآلية بإبرام عقد تأمين إجباري يغطي الأضرار التي يسببها استعمال المركبة، ويبرر إلزامية هذا النوع من التأمين تزايد حوادث المركبات وتفاقم أضرارها.

وعليه، فقبل وضع المركبة للاستعمال والسماح لها بالسير على الطريق العمومي، يستتبع وجوبا شراء وثيقة تأمين على المخاطر التي قد تتسبب فيها، ورتب القانون على عدم قيام مالك المركبة بذلك مسؤولية قد تصل إلى حد وصف الفعل بالجرم الذي يعاقب عليه القانون **(المادة 9 من قانون السير الأردني)**، مع الأخذ بعين الاعتبار أن تأمين المركبة مرتبط ارتباطا وثيقا بتسجيلها وترخيصها وفق أحكام قانون السير، فلا يمكن الأخذ بأحدهما دون الآخر، فالعقوبة التي تفرض على عدم التزام مالك المركبة بالتأمين عليها هي ذات العقوبة المفروضة على عدم الترخيص أو التسجيل، بمعنى لا يوجد عقوبة بحد ذاته على الإخلال بالتزام التأمين.

ويجدر بالإشارة فقد قيد المشرع الأردني من مبدأ سلطان الإرادة وتحديد مضمون العقد عند إبرام أي عقد تأمين من المسؤولية الناشئة عن حوادث المركبات، وتبنى نظاما جديدا لتعويض الأخطار والأضرار الجسمانية التي تصيب المتضررين من تلك الحوادث، وذلك دون تمييز بين نوع وظروف الحادث، ودون البحث عن مصدر الخطأ إلا في حالات استثنائية، ويكمن هذا في نظام التأمين الإلزامي للمركبات الذي حل محل إرادة طرفي عقد التأمين لتنظيم العلاقات التي قد تنشأ بين المؤمن والمؤمن له.

وقد يبرر تدخُل المنظم في مضمون العقد مما له دور إيجابي في تحقيق النظام العام الحمائي، فحلول المنظم محل إرادة المتعاقدين يحقق حماية للمستهلك نظرا لضعفه المعرفي والاقتصادي الذي لا يسمح له بمناقشة شروط العقد وتحديد مضمونه مما يخدم مصالحه **(عيسى، 2018، ص 112)**. ويرى الباحث بأن الرضا لا يؤدي دورا حقيقيا في مناقشة شروط العقد عند إبرامه، وإنما يطبق طرفيه نظاما مفروضا عليهما بمقتضى أحكام القانون، من خلال السير في خطوات معينة للوصول إلى اصدار وثيقة تأمين خاصة بالمركبة حتى يتسنى لمالكها استكمال إجراء الترخيص أو التسجيل، واعتبار وثيقة التأمين عقدا على الوجه المعروف يبدوا أقرب إلى المجاز منه إلى الحقيقة.

ومن جهة أخرى إذا كان الشخص حر في التعاقد أو رفضه أو حر في اختيار الشخص الذي يتعاقد معه إلا أن المنظم أقر حظر على المؤمن برفض التعاقد دون مبرر شرعي، أي بمعنى ألزمه بالتعاقد عند الطلب منه اصدار وثيقة تأمين من قبل صاحب المركبة، شريطة أن تكون المركبة مستوفية للشروط المقررة في قانون السير، وفي حال الامتناع يعرض المؤمن نفسه للمساءلة القانونية وفقا لقانون مراقبة أعمال التأمين **(المادة 5 من نظام التأمين الإلزامي للمركبات)**، ويعتبر حظر رفض التعاقد من جانب المؤمن هو بمثابة قيد تشريعي على مبدأ حرية التعاقد الذي يطغى على النظرية

التقليدية للعقد، ومن جهة آخر قيد تعسفي حيث لم يترك المنظم للمؤمن سلطة تقديرية للوقوف على مضمون شخصية المؤمن له وحدود الاخطار المرتبطة به.

واستكمالا لهذه القيود يعمد المنظم لأعمال التأمين إلى حرمان المؤمن أو المؤمن له من فسخ أو إلغاء أو وقف عقد التأمين إلا في حالات معينة يحددها النظام **(المادة 8 من نظام التأمين الإلزامي للمركبات)**، وهذا يأتي لأهمية التأمين الإلزامي ودوره في مواجهة الأضرار التي تصيب الغير بفعل المركبة، وهذا القيد يحمي المتضرر عند وقوع الخطر المؤمن منه بأن لا يفاجأ بزوال حقه في الرجوع على المؤمن بالتعويض تبعا لزوال حق المؤمن له.

وعليه، إن كان الباحث يتفق نوعا ما مع فكرة التأمين الإلزامي للمركبات في ظل اختلال التوازن العقدي بين طرفي العقد، وذلك على اعتبار أن فرض إبرام وثيقة التأمين وإلزاميتها ووفق النموذج المعد مسبقا، يتفق مع مقتضيات العدالة عندما يتولى المنظم تنظيم هذا العقد على نحو لا يستأثر به المؤمن المحترف بمزاياه والاجحاف بحق المؤمن لهم الذي يفتقر الخبرة والمعرفة التأمينية، إلا أنه لابد من ترك جزء من الحرية التعاقدية للمؤمن لهم من أصحاب المركبات في اختيار شركة التأمين التي يشكل التزامها في مضمون وثيقة التأمين أهمية عند تحقق الخطر المؤمن منه ومواجهة المتضررين، وهذا يتصور منه أن تكون شركة التأمين محل اعتبار بنسبة للمؤمن له سواء من حيث الملاءة المالية أو حسن تنفيذ مضمون وثيقة التأمين، وذلك عند رجوع المتضرر على المتسبب بالضرر والمطالبة بالتعويض، خاصة وأن نطاق التأمين لا يقتصر على تغطية المسؤولية الناشئة عن فعل المؤمن له بذاته وإنما يمتد لتغطية من تسلم له المركبة أو سارقها أو غير المصرح له بقيادتها **(بهذا المعنى، ليطوش، 2021، 1044)**.

الفرع الثاني: القيود التنفيذية لتنظيم عقد التأمين الإلزامي للمركبات

قيدت الدولة من خلال استعمال قواعد النظام العام الحرية التعاقدية، وهذا التقييد يتمثل في مجموعة من القواعد القانونية والإجرائية التنفيذية المكرسة لحماية المؤمن لهم، فالنظام العام الذي كان يحمي الحرية العقدية في مفهومة التقليدي توسع وتطور نتيجة لتغير البيئة العقدية، فجعل لهذه الحرية العقدية قيودا يجب مراعاتها عند مباشرتها، فتدخل الدولة في العلاقات التعاقدية يكمن من خلال فرض نصوص تشريعية آمرة تتضمن جملة من الحقوق والتزامات يهدف من خلالها إقامة التوازن التعاقدي في التصرف القانوني بين الإرادات المتقابلة وتحقيق المساواة القانونية وحماية إرادة المؤمن لهم في التصرف القانوني، وهذا الدور الجديد للدولة اصطلح على تسميته بالدولة المتدخلة **(شيباني، 2022، ص 46)**.

وتعبر الدولة عن تدخلها في العلاقة التعاقدية بين المؤمن ومالك المركبة من خلال تحديد مضمون وثيقة التأمين ضمن إطار قانوني تنظيمي معين يسري على كافة شركات التأمين عند مباشرتها صلاحية إصدارها للمالك المركبة الذي يرغب في تأمين مركبته تمهيدا لتسجيلها أو ترخيصها. **وهذا** يشكل خرقا واضحا للعدالة التعاقدية التي تقوم على أساس حرية الإرادة المجردة في الاستكشاف والمساومة والمحاورة والارتباط وقيام العقد، فعلى من يريد التعاقد في ظل التأمين الإلزامي عليه أن يقبل شروطه ويتعاقد عليها أو يرفضها ولا يتعاقد ويكون في هذه الحالة الأخيرة يكون مالك المركبة قد خرق قاعدة آمرة مما يستوجب فرض العقاب عليه **(الغيتاوي، 2019، ص 115)**.

ومن جهة أخرى، توسع المشرع الأردني في قانون مراقبة أعمال التأمين **(المادة 31 من قانون مر اقبة أعمال التأمين)** بفرض سيطرته على العلاقة التعاقدية بين المؤمن والمؤمن له، وذلك من خلال السماح للمؤمن بموفقة البنك المركزي بتحويل عقود التأمين التي أبرمتها بجميع حقوقها والتزاماتها إلى مؤمن آخر يباشر فرع التأمين ذاته، ومن غير الحصول على موافقة المؤمن لهم، ويكون للأخير الحق بالمطالبة بفسخ العقد، واسترداد جزء من الأقساط عن المدة المتبقية، وهذا القيد يخرج عقد التأمين عن مبدأ سلطان الارادة المتولد عنه القوة الملزمة للعقد بين طرفيه، كما ويلاحظ أن المشرع منح هذه الصلاحية للبنك المركزي بالموافقة، ولم يبين في متن المادة الشروط التي يجب أن يتقيد بها المؤمن عند طلب تحويل العقود المبرمة لمؤمن آخر.

ويرى الباحث إن التأمين الإلزامي على حوادث المركبات يختلف عن عقود التأمين الأخرى، في أن المشرع أجبر كل مقتني مركبة بالتأمين عليها، فالرغبة في التعاقد من عدمه، منعدمه بالنسبة للمؤمن له، فهو مجبر على إبرام العقد والالتزام في مضمونه تحت طائلة المسائلة القانونية، فَجُل المواد القانونية المنظمة لهذا التأمين هي من النظام العام لا يجوز مخالفتها، فالعقد المبرم وفق نظام التأمين الإلزامي للمركبات لا يعد عقد بالمعنى الحقيقي، بل هو نظام تعويضي أقره نظام التأمين الإلزامي للمركبات، وأنشأ كل مراكزه، والالتزامات المتولدة عنه، فهذا النوع من التأمين يخرج عن مختلف القواعد العامة للعقد، فلا يمكن التحدث عن السبب والإكراه لإجبارية التأمين، ولا يمكن التحدث عن دور الإرادة في نفاذه والزاميته أو فسخه وتحلل من التزامه، فهو التزام قانوني مقرر لمصلحة طرف ثالث هو المتضرر، وهذا مادام رخصة المركبة سارية المفعول **(المادة 7 من نظام التأمين الإلزامي)**.

المبحث الثاني

أثر تعسر شركة التأمين على انعدام الإرادة التعاقدية في وثيقة التأمين الإلزامي للمركبات

يثبت بمقتضى نظام التأميني الإلزامي للمركبات ظهور إرادة المنظم في كافة جوانب إتمام عملية التغطية التأمينية للأضرار التي تتسبب فيها المركبة للغير والغياب الممنهج لإرادة طرفي الوثيقة التأمينية، وهذا يدل على أهمية الأهداف التي يسعى لتحقيقها هذا النوع من التأمين، مما يفترض حكما أن تكون نظرة الدولة من خلال السلطات التنفيذية المعنية في تطبيق هذا القانون على قدر من المسؤولية في تنفيذ التزاماتها لتحقيق الغاية المنشودة.

المطلب الأول: الأثر القانوني المترتب على انعدام الإرادة التعاقدية في وثيقة التأمين الإلزامي للمركبات

توسع بعض القوانين من نطاق عقود التأمين للمصلحة العامة، فترغم الفرد على التعاقد خلافا لمقتضيات مبدأ سلطان الإرادة التعاقدية، ومن هذا قانون السير الذي يلزم مالك المركبات بإبرام عقد تأمين يغطي الأضرار التي تصيب الغير نتيجة استعمال المركبة، وإن الجهة المعنية في التحقق من تطبيق أحكام قانون أعمال التأمين والأنظمة والتعليمات الصادرة بمقتضاه هو البنك المركزي الأردني، لهذا لا بد من الوقوف على حدود مسؤوليته في نفاذ أحكام قانون أعمال التأمين، وبيان الدور الرقابي على الشركات التأمينية لحمايتها من الإعسار وأثر هذه الرقابة على تحقيق الغاية المنشودة من التأمين الإلزامي للمركبات.

الفرع الأول: حدود التزام البنك المركزي الأردني في الرقابة على أعمال التأمين

يباشر البنك المركز الأردني سلطاته القانونية والتنفيذية على أعمال التأمين سواء من حيث الرقابة على إجراءات تكوين شركات التأمين كإلزامها بتقديم وديعة نقدية يحدد مقدارها حسب نوع التأمين **(المادة 4 من نظام وديعة شركات التأمين رقم 12/ لسنة 2022)** لأمر محافظ البنك المركزي وتودع في أحد البنوك المرخصة لها بالعمل داخل المملكة **(المادة 13/أ من قانون مر اقبة أعمال التأمين)** كما الزم المؤمن بتكوين احتياطات مختلفة باختلاف أنواع التأمين، وأبرام عقود إعادة التأمين مع شركات محلية أو أجنبية وذلك، وفق آلية قانونية معينة **(المادة 28 من قانون مر اقبو أعمال التأمين)**، وهذه المتطلبات تشكل ضمانا للمؤمن لهم في اقتضاء حقوقهم في الحالات التي تعجز فيها شركة التأمين عن الوفاء بالتزاماتها تجاه المتضررين **(عبدالقادر العطير، 2021، ص 85).**

ومن جهة أخرى يفرض البنك المركزي على شركات التأمين بتقديم متطلبات الذمة المالية **(المادة 3 من متطلبات الذمة المالية رقم 7 لسنة 2023)**، وتزويده بنماذج عقود التأمين وملاحقها المعتمدة لأعمالها والمعدة وفقا للضوابط قانونية كنوع من الرقابة التنفيذية على مضمون عقد التأمين وتقيد الحرية التعاقدية مما يحقق مصلحة المؤمن لهم والمستفيدين وقطاع التأمين**(المادة 27 من قانون مر اقبة أعمال التأمين)** ولتحقيق الالتزام بذلك يلتزم المؤمن في تعيين جهة إدارية تسمى بـ هيئة الرقابة الشرعية وتكون مهمتها مراقبة أعمال شركة التأمين وأنشطتها ومراجعة عقود التأمين وشروطها، واتفاقيات إعادة التأمين جميعها وإعلام البنك المركزي بأي مخالفة ترتكبها شركة التأمين **(المادة 30 من قانون مر اقبة أعمال التأمين)**، **وذلك** لتحقيق توفير ضمان حقيقي لسلامة الذمة المالية لشركة التأمين يكون للبنك المركزي تعيين محاسب قانوني خارجي إذا تعذر المحاسب الذي تم اختياره من قبل الشركة أو لم يقم بتنفيذ الالتزامات المطلوبة منه وذلك على نفقة شركة التأمين، وتنحصر مهمته مراجعة حسابات الشركة وتدقيقها والوقوف على أوضاعها المالية لتجنب أي فشل مالي أو إداري يرتب تعثرها وتعسرها ماليا **(المادة 32/د من قانون مر اقبة أعمال التأمين).**

وبذلك، فإن تحقق الملاءة المالية لشركات التأمين تهم كل من هيئات الإشراف والرقابة على أعمال التأمين وبمقدمتهما البنك المركزي والإتحاد الأردني لشركات التأمين وإدارة الشركات ذاتها، وينبع الاهتمام من هذه الجهات من حقيقة مؤداها أن أغلب أموال شركات التأمين تخص حملة الوثائق، وهذه الفئة لضعف قدرتها الفنية لا تسطيع أن تحكم على المركز المالي للشركة التأمين مهما كانت الحقائق المالية المنشورة عن هذه الشركة في سنة ما، ويزيد الأمر تعقيدا وصعوبة في التأمين الإلزامي للمركبات فإرادة المؤمن لهم منعدمه في اختيار شركة التأمين؛ لذا يجب أن يقوم البنك المركزي باعتباره الجهة المعنية الأولى بالإشراف والرقابة باتخاذ بعض الإجراءات التي من شأنها حماية حقوق حملة الوثائق من الخسائر التي تترتب على تعرض شركة التأمين للعسر المالي **(عبدالرزاق، شعبان، 2019، ص 14).**

وعلاوة على ذلك، فإن كل الأسباب التي تؤدي لفشل شركات التأمين وتعثر مركزها المالي يجتمع تحت سبب واحد رئيسي وهو عدم الملاءة المالية، وعدم تحليل سلوك العملاء المتغير في سوق التأمين ضد مسؤولية الطرف الثالث على السيارات، وهو ما يؤدي بالطبع إلى اهتزاز الثقة في سوق التأمين وفي قطاعه كله، (Blazheska & Ivanovski, 2021, p322) وفي مصلحة المكتتبين عند تحقق الخطر، مما يتطلب الأمر من البنك المركزي الأردني في وضع مقاييس ومؤشرات مالية يمكن على ضوئها التنبؤ بمدى قدرة شركة التأمين على الوفاء بالتزاماتها وهو ما يسمى بالإنذار المبكرIRIS، الذي يأخذ بعين الاعتبار كلا من معياري الملاءة المالية والربحية بشقيها الاكتتاب والاستثمار، بالإضافة إلى بعض المؤشرات ذات الصلة بالعمل التأميني **(دعاس، وعطية، 2021، ص25).**

وكذلك من طرائق وآلية الرقابة التي يجب الأخذ بها من قبل البنك المركزي هي إلزام شركات التأمين بإجراء اختبارات الضغوط – برنامج تقييم الاستقرار المالي المعد من قبل صندوق النقد الدولي-لتحديد أثر المخاطر المالية على احتمالات تعسرها ماليا، وهذا النظام يشكل أداة دمج لقياس المخاطر والتحكم بها والبحث عن نقاط الضعف في النظام المالي لشركات التأمين للتأكد من مرونة وضعها المالي لاستيعاب الخسائر المحتملة التي يمكن أن تحدث في ظل البيئة التأمينية **(أحمد، 2022، ص275).**

الفرع الثاني: الأثر القانوني المترتب على تعسر شركات التأمين ماليا في ظل التأمين الإلزامي للمركبات

تكتسي خدمة التأمين الإلزامي للمركبات جانبا قانوني من خلال وثيقة التأمين، الذي يجسد وعد شركة التأمين بتنفيذ التزامه تجاه المتضرر،

ولتحقيق ذلك يمارس البنك المركزي باعتباره جهة رقابية على أعمال التأمين عمليات رقابة سابقة ولاحقة لاعتماد شركات التأمين، وهذا بغية التأكد من توفير الضمانات المالية والكفاءات المهنية اللازمة للممارسة أعمالها، وحماية مصالح المكتتبين من أصحاب المركبات وغيرهم من أصحاب المصالح التأمينية الأخرى **(نبيله، 2019، ص 196)**.

ويجدر بالإشارة أن موضوع الاستقرار المالي في قطاع التأمين لم يحض باهتمام خاص من قبل البنك المركزي الأردني، فيشهد السوق المالي خروج شركات تأمين من التداول لافتقارها للملاءة المالية وعجزها عن تنفيذ التزاماتها، ناهيك إن طرفي الوثيقة منعدمي الإرادة ابتداء في تحديد مضمونها التعاقدي، حيث أجبر المؤمن له على ذلك بقوة القانون تحت غطاء حماية المتضررين من جبروت المهني المحترف وإعادة التوازن العقدي بين طرفيه، علما بإن انعدام إرادة شركة التأمين في رفض التعاقد أو التفاوض في تحديد القسط الثابت، يؤثر على التوازن العقدي بين الخطر وتحديد القسط والعناصر التي تدخل فيه، وكان الأولى بالمنظم أن يترك جزء من الحرية للمساومة بينهم ويتدخل بتحديد حد الأقصى والحد الأدنى التي يمكن أن تتراوح بينهما قيمة الأقساط، خاصة وأن التجديد الأول بعد التسجيل في برنامج الدخل الأساسي الشامل هو الوقت المناسب للتركيز على البيع الإضافي والبيع المتبادل من خلال النظر في الآليات المختلفة للمعلومات وتأثيرات خصم الأسعار، (Soleymanian & Weinberg& Zhu, 2024, p4) فعدم التوازن بين الخطر الذي تتسبب به المركبات وقيمة القسط إحدى الأسباب في تعثر الشركة ماليا **(العطير، 2021، ص159)**.

وترتبط الملاءة المالية بقدرة شركة التأمين على الوفاء بالتزاماتها تجاه المؤمن لهم والمستفيدين في تعويضهم عن الأضرار التي أصابتهم بشكل فعلي، وخلاف ذلك أي في حالة عدم قدرتها على تنفيذ التزاماتها تكون في حالة عسر مالي الذي يزيد عندها التزاماتها عن القيمة الحقيقية لأصولها، وتعود أهم أسباب العسر المالي في عدم كفاية الاحتياطات، النمو السريع، التغيرات الاقتصادية العالمية، الخسائر المركزة، المغالاة في تقدير الأصول، فشل معيدي التأمين، الخداع، انعدام الرقابة الحقيقية لأعمال التأمين، التشتت في إصدار وثائق التأمين المتعددة، عدم التناسب بين الخطر ومقدار القسط **(نورالدين، ورضا، 2022، ص 478)**، وهذه الأسباب كلها أدت إلى ضعف قدرتها على العمل وعجزها وتوقفها عن تسديد التزاماته الأمر الذي يجعلها بين خيارين يتمركزان في التوقف عن العمل والسير في تصفيتها، أو البحث في حلول أخرى كالاندماج.

وهذا يترتب عليه حكما المساس بحقوق المؤمن لهم والمستفيدين من وثائق التأمين الإلزامي عند تحقق الخطر المؤمن منه، حيث لا يجد المتضرر أمامه لاستيفاء حقه إلا من خلال الرجوع على المؤمن له وتحصيل التعويضات اللازمة، ويكون المؤمن له في هذه الحالة قد التزم بدفع الأقساط دون تغطيته من المسؤولية، وفرض عليه التعامل مع شركة غير مستقرة ماليا وإداريا بحكم القانون، الأمر الذي يفترض تحقيقا للعدالة أن يكون البنك المركزي المسؤول الأول بحماية المؤمن لهم عند الرجوع عليهم من قبل المتضررين، فحجم الرقابة التشريعية والتنفيذية الممنوحة للبنك تتطلب منه تحمل المسؤولية في حال تعثر الشركة ماليا، فمن غير العدالة يكون للبنك صلاحيات واسعة لتنظيم أعمال التأمين وعند تعثر قطاع التأمين بنسبة لأحدى شركات التأمين تتعامل معها من حيث الهيكلة والتصفية دون التفرقة بين مصدر الدين للدائنين.

المطلب الثاني: التوجه نحو التوسع من قيام مسؤولية المنظم عن تعسر شركات التأمين

تعد حماية المتضررين من حوادث المركبات هو الباعث الذي يسعى إليه المنظم في نظام التأمين الإلزامي للمركبات، ولتحقيق هذه الحماية يتطلب حصولهم على التعويضات اللازمة، وكان الأصل أن يجدوا ضالتهم عند المؤمن لعدم ملاءة المؤمن لهم ماليا، وإن تعثر المؤمن ماليا يمس في حقوقهم، لذا لابد من إيجاد وسيلة لجبر ضررهم وحماية لحقوقهم.

الفرع الأول: أساس قيام مسؤولية المنظم في مواجهة المتضررين

يتجسد التزام شركة التأمين بإصدار وثيقة التأمين الإلزامي للمركبة استنادا لنص المادة 6 من نظام التأمين الإلزامي، ويشترط بهذه الوثيقة أن تكون وفق الأنموذج الذي يعد بما يتفق مع أحكام هذا النظام والمعتمد من قبل مدير عام هيئة التأمين، كما والزم قانون تنظيم أعمال التأمين بموجب المادة 27/أ شركات التأمين تزويد البنك المركزي بنماذج عقود التأمين وملاحقها والمعدة وفق لضوابط وشروط معينة، فمضمون وثيقة التأمين الإلزامي بحد ذاتها لا تشكل نصوصا قانونية، وإنما مجرد تفويض قانوني لجهة إدارية بإعدادها واعتمادها وفق أحكام القانون والأنظمة الصادرة بموجبة.

وعليه، فإن المؤمن وطالب التأمين كلاهما مقيدين بالأنموذج المعد لوثيقة التأمين الإلزامي، وكلاهما لا يعرف أحدهما الآخر، ويعود ذلك لإضفاء الصبغة القانونية والإدارية والرقابية على أعمال التأمين من قبل المنظم، وبذلك إذا تحقق الخطر المؤمن منه يجب على شركة التأمين تنفيذ التزامها بجبر الضرر، وهذا يفترض بأن تكون شركة التأمين ذات ملاءة مالية، خاصة وأن حجم القيود الرقابية المفروضة بموجب قانون أعمال التأمين على شركات التأمين قبل وبعد اعتمادها إذا طبقت وفقا للأصول القانونية، ومبدأ حسن النية بأداء التزام الرقابي والقانوني يفترض وجود صعوبة في تعثر شركة التأمين ماليا أو إداريا.

لذلك تتطلب مهمة المنظم لأعمال التأمين القيام بجملة من الأعمال المادية والإدارية غير تعاقدية، وهذه الأعمال قد ينجم عنها ضرر عند إدارة مرفق التأمين الإلزامي، مما تقوم تبعا لذلك مسؤولية المنظم في هذا المجال بين الأساس القانوني والأساس الاجتماعي عند تعسر شركة التأمين

وعجزها عن تنفيذ التزاماتها، سيما وأن من أسباب أو صور الخطأ المرفقي لعمل التأمين الالزامي التنظيم السيء أو تقصير أو عدم الإلمام بفلسفة التأمين من قبل المنظم، ومن الممكن التوسع في مسؤولية المنظم على أساس فكرة المخاطر **(بهذا المعنى موسى، 2018، 676)** التي تنجم حوادث المرور المتزايدة حماية لحقوق المتضررين وحصولهم على تعويضات عادلة عند تعسر شركة المؤمن وعدم قدرة المؤمن له في مواجهة هذه الأخطار.

ولتحقيق أبعاد مسؤولية المنظم عند تعسر المؤمن وعدم قدرته على تنفيذ التزاماته، برزت آلية صناديق الضمان، التي تلعب دورا جوهري في التعويض باعتبارها آلية مكملة لتعويض حوادث المركبات وغيرها من الأخطار المؤمن عليها من قبل المؤمن المتعثر ماليا، وهذا ما تطلبه المشرع في قانون أعمال التأمين بموجب المادة 79 منه.

الفرع الثاني: مدى فعالية عمل صندوق تعويض المتضررين عند تعسر شركة التأمين

تعد وثيقة التأمين الإلزامي أحد الديون التي تلتزم بها شركة التأمين في مواجهة المتضرر عند تحقق الخطر المؤمن منه، وإيمانا من المنظم لأعمال التأمين الإلزامي بأهمية توفير ضمان حقيقي للمتضرر من حوادث المركبات، أقر بإنشاء صندوق ضمان عن تلك الأضرار غير المغطاة بالتأمين الإلزامي المنشأ بموجب أحكام القانون، على أن تقتصر حالات تعويض المتضررين عن الوفاة والإصابات الجسدية والأضرار المعنوية ومصاريف العلاج الطبي، وتكون المركبة غير مغطاة بالتأمين عند عدم وجود عقد تأمين ساري المفعول، أو إذا كانت حوادث المرور مجهولة المتسبب **(المادة 3 من نظام صندوق تعويض المتضررين الأردني رقم 26 لسنة 2023)**، فالتعويض من خلال صندوق الضمان يعد خطوة في سبيل تطوير الحق في التعويض، الذي يمثل أحد المبادئ القانونية العامة، فبموجب الصندوق لا يلزم للحصول على التعويض إثبات أركان المسؤولية المدنية الثلاثة الفعل الضار والضرر والعلاقة السببية **(الفار، 2021، ص 184)**، وإنما يتطلب إثبات الضرر فقط.

وفي ظل قانون أعمال التأمين توسع المشرع في حماية المتضررين من أعمال التأمين، فأقر بإنشاء صندوق بموجب أحكام هذا القانون لتعويضهم عن الأضرار التي لحقت بهم على إثر تعسر شركة التأمين وثبوت عجزها المالية بسبب عدم كفاية موجوداتها تحت التصفية لتسديد الالتزامات المستحقة عليها، وصدر قرار من الجهات المعنية في تصفيتها **(المادة 79 من قانون أعمال التأمين)**، وبهذا يكرس نظام صندوق التعويض مرحلة جديدة في الاعتراف بحق المتضررين في التعويض باعتباره آلية قانونية تتكفل بأداء التعويضات المناسبة للمتضرر أو رثته، فإنشاء صناديق الضمان ما هو إلا تجسيد لمبدأ التضامن الاجتماعي بين أفراد المجتمع بطريقة حضارية مبنية على أسس قانونية وعلمية **(موسى، 2015، ص283)**.

ويجدر بالإشارة أن تطبيق المادة 79 من قانون أعمال التأمين المتعلقة بشأن إنشاء صندوق تعويض يتطلب صدور نظام للصندوق يتمتع بموجبة بالشخصية المعنوية التي تسمح له القيام بكافة التصرفات القانونية والمادية، واستقبال التخصصات المالية الممنوحة من قبل الدولة، وغيرها من الموارد المالية الأخرى كالاقتطاعات والغرامات، كما وبين بموجب هذا النظام آلية عمل الصندوق في مواجهة الالتزامات التي تثقل الذمة المالية لشركة التأمين، وبيان كيفية الرجوع عليه من قبل المتضررين، وغيرها من الأمور الإرادية والفنية التي تساهم بشكل مباشر في قيام الصندوق بأعماله، ويلاحظ بأن المنظم لأعمال التأمين لم يسعى لتحقيق الغاية المبتغاة من المادة 79 بإنشاء صندوق التعويض علما بأن القانون المذكور نافذ منذ عام 2021 ونحن الآن في عام 2024، وهذا يتطلب من المنظم أن يكون على قدر من المسؤولية والجدية في إصدار هذا النظام والعمل على نفاذه، وإلا عد مسؤولا عن الأضرار التي تصيب المتضررين عند تعسر إحدى شركات التأمين.

ويرى الباحث إن نظام التأمين الالزامي للمركبات يتميز بكونه نظاما خاصا ذا طابع عيني، يرتبط بالمسؤولية الناشئة عن استعمال المركبة، فالهدف من إلزاميته حماية المتضرر جسديا وماليا، نتيجة لضخامة الأضرار والحاجة للتعويض عنها، وعلى أثر ذلك الزم المشرع المنظم لأعمال التأمين الإلزامي للمركبات بإنشاء صندوق للتعويض المتضررين عن الحالات غير المغطاة بالتأمين، فالتأمين الإلزامي كما بينا سابقا لا يخرج عن كونها التزاما يفرض على عاتق مالك المركبة القيام به، ويتضمن هذا الالتزام بطياته شراء غطاء تأميني من المسؤولية.

ويطلق على الغطاء التأميني وثيقة التأمين الإلزامي للمركبات التي لا يعرف طرفيها أي منهما الآخر، ولا يملكون تحديد مضمونها التعاقدي، لذا إذا تعثرت شركة التأمين ماليا وأصبحت عاجزة عن تنفيذ التزاماتها، فالأصل يتحمل المنظم المسؤولية عن ذلك باعتباره المسؤول عن اعتمادها وقيامها ورقابتها ماليا وإداريا، ونظرا لتعدد عقود التأمين التي تصدر عن شركة التأمين، فإن تعثرها ماليا يؤدي إلى تزاحم الدائنين لاستيفاء حقهم منها، مما قد يضعف حق المتضررين من حوادث المركبات في الحصول على التعويضات اللازمة وهذا يناقض الهدف الذي يسعى إلي تحقيقه المشرع، ولتجنب هذه الإشكالية في ظل تجميد المادة 79 من قانون أعمال التأمين ولتحقيق الهدف المرجو لا بد من تعديل نظام صندوق تعويض المتضررين من حوادث المركبات رقم 62 لسنة 2023 وتوسيع نطاقه وشمول حالات تعثر الشركة ماليا وفق آلية قانونية وفنية معينة.

الخاتمة

توصلت الدراسة لعدد من النتائج والتوصيات تم بيانها على النحو الآتي:

أولا: النتائج

- تعد حرية التعاقد في وثيقة للتأمين الإلزامي للمركبات منعدمة في تحديد مضمونها، واختيار أي منهم للآخر.
- يهدف المنظم لأعمال التأمين من إقرار نموذج موحد لوثيقة التأمين الإلزامي للمركبات تحقيق التوازن العقدي بين طرفيها والوقاية من الشروط التعسفية.
- إلزامية وثيقة التأمين للمركبات من حيث مضمونها وأطرافها يتطلب قيام مسؤولية البنك المركزي تجاه المتضرر عند تعسر شركة التأمين.
- يعد تحديد قسط التأمين حكما يتعارض مع أسس ومبادئ التأمين التي تقوم على اكتتاب الخطر، وتسعيره وفق درجته وشدته، خاصة وإن تحقق الخطر وجسامته يختلف من شخص لآخر ومن مركبة للأخرى.
- تفتقر القيود الرقابية التي يباشرها البنك المركزي الأردني على أعمال شركة التأمين الوسيلة الفعالة للوقوف على ملاءتها المالية، وبيان قدرتها على تنفيذ التزاماته.
- تفتقر المادة 79 من قانون أعمال التأمين لمضمونها وتطبيقها، وذلك لعدم استجابة المنظم لأعمال التأمين لها بإصدار نظام خاص يبين طبيعة عمل الصندوق المذكور في ثناياها.
- يتطلب قانون أعمال التأمين إعادة تنظيم هيكلة ديون شركة التأمين، سيما تحديد صلاحيات البنك المركزي في حال عدم موافقة الدائنين على خطة هيكلة الديون.

ثانيا: التوصيات

- توصي الدراسة المنظم لأعمال التأمين إعادة النظر في نظام التأمين الإلزامي للمركبات، وترك هامش من الحرية التعاقدية في تحديد المضمون التعاقدية لوثيقة التأمين الإلزامي.
- توصي الدراسة تفعيل نص المادة 79 من قانون أعمال التأمين، والسعي الحقيقي والجاد في إنشاء صندوق تعويض للمتضررين من تعسر شركة التأمين، وذلك من خلال إصدار نظام خاص يبن طبيعة عمله ويحدد مصادره المالية، وغير ذلك من الأمور التي تتطلب قيامه.
- توصي الدراسة من المشرع الأردني إعادة النظر في قانون أعمال التأمين، والعمل على تنظيم آلية هيكلة ديون شركة التأمين عند تعسرها، وتحديد صلاحيات مجلس البنك المركزي في حال عدم موافقة الدائنين على خطة هيكلة الديون.
- توصي الدراسة المشرع بفرض جزاءات على المنظم (البنك المركزي) أعمال التأمين إذا تبين تقصيره بأعمال الرقابة وكان لذلك دور في عدم الكشف المبكر والتنبؤ في عجزها المالي.

المصادروالمراجع

أحمد، س. (2022). إدارة المخاطر بشركات التأمين على الممتلكات والمسؤولية المسجلة بالبورصة المصرية، باستخدام اختبارات الضغوط. *المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة*، 52(4)، 271-298.

بوشنافة، ج. (2019). إلزامية التأمين من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات تقنية قانونية تكفل الحماية الاجتماعية للضحية. *مجلة دائرة البحوث والدراسات القانونية والسياسية*، 3(6)، 59-79.

دعاس، م. وعطيه، ع. (2021). نظام الإنذار المبكر IRIS كأداة للتنبؤ بالمخاطر المالية لشركات التأمين دراسة حالة الشركة الجزائرية للتأمين CAAT. *مجلة التنظيم والعمل*، 10(4)، 19 -34.

الذنيبات، أ. (2017). تقييم قانوني لنطاق التغطية في الوثيقة المحددة لتأمين المركبات الإلزامي في ظل النظام السعودي. *مجلة مؤتة للبحوث والدراسات، سلسلة العلوم الإنسانية والاجتماعية*، 32(6)، 75-116.

شيباني، م. (2022). *التدخل التشريعي في العقود وأثره على سلطان الإرادة*، أطروحة دكتوراه، جامعة بن خلدون تيارت، كلية الحقوق والعلوم السياسية.

عبد الرزاق، ح. وشعبان، ف. (2019). الملاءة المالية والاستقرار المالي في شركات التأمين. *مجلة الاقتصاد والتنمية*، 7(2)، 5- 23.

عيسى، ب. (2018). أثر تشريعات الاستهلاك على مبادى النظرية التقليدية للعقد. *الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية*، (20)، 110-117.

الغيتاوي، ه. (2019). المفاوضات وأثرها على التوازن العقدي دراسة مقارنة. *مجلة كلية الشريعة والقانون*، 34(3)، 100-149.

الفار، ع. (2021). *مصادر الالتزام "مصادر الحق الشخصي في القانون المدني"*، ط 13، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن.
ليطوش، د. (2021). خصوصية عقد التأمين على السيارات. *مجلة الاجتهاد القضائي*، 13(2)، 1041-1054.
مرسي، م. (2005). *شرح القانون المدني، عقود المسماة، عقد التأمين*، الجزء الثالث، منشأة المعارف، الاسكندرية.
موسى، د. (2018). الأساس القانوني لترتيب مسؤولية الدولة عن تعويض ضحايا الجرائم الإرهابية. *المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية*، 3(2)، 664-687.
نبيله، ب. (2019). حماية حقوق مستهلكي خدمة التأمين في الجزائر. *مجلة البحوث الاقتصادية المالية*، 6(1)، 182-203.
النعيمات، م. (2006). *النظرية العامة للتأمين من المسؤولية المدنية دراسة مقارنة*، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن.
نور الدين، ب. ورضا، ب. (2022). محددات الملاءة المالية لشركات التأمين في الجزائر دراسة قياسية للفترة (2000-2019). *مجلة معهد العلوم الاقتصادية*، 25(1)، 471-491.

REFERENCES

Abdel-Razzaq, H., & Shaaban, F. (2019). Financial solvency and financial stability in insurance companies. *Journal of Economics and Development*, 7(2), 5–23.

Ahmed, S. (2022). Risk management in property and liability insurance companies listed on the Egyptian Stock Exchange, using stress tests. *Scientific Journal of Economics and Trade*, 52(4), 271–298.

Al-Enezi, A. (2021). The extent of the state's obligation to compensate for damages resulting from public disasters. *Journal of the Kuwaiti Law College*, 9(2), 135–206.

Al-Far, A. (2021). *Sources of commitment: Sources of personal right in civil law* (13th ed.). Dar Al-Thaqafa for Publishing and Distribution.

Al-Ghitawi, H. (2019). Negotiations and their impact on the contractual balance: A comparative study. *Journal of the College of Sharia and Law*, 34(3), 100–149.

Al-Naimat, M. (2006). *The general theory of civil liability insurance: A comparative study* (1st ed.). Dar Al-Thaqafa for Publishing and Distribution.

Blazheska, L., & Ivanovski, A. (2021). Determinants of the market choice and the consumers' behavior on the Macedonian MTPL insurance market: Empirical application of the Markov chain model. *Risk Management and Insurance Review*, 24(3), 311–331.

Bushnafa, J. (2019). Mandatory insurance against civil liability arising from car accidents: A legal technique that guarantees social protection for the victim. *Journal of the Department of Legal and Political Research and Studies*, 3(6), 59–79.

Crockford, G. (2005). The changing face of risk management. *The Geneva Papers*, 30(1), 5–10. (First published in 1976 in *The Geneva Papers*)

Daas, M., & Attia, A. (2021). The IRIS early warning system as a tool for predicting the financial risks of insurance companies: A case study of the Algerian insurance company CAAT. *Journal of Organization and Labor*, 10(4), 19–34.

Issa, B. (2018). The impact of consumer legislation on the principles of the traditional theory of the contract. *Academy for Social and Human Studies*, 20, 110–117.

Letoush, D. (2021). Privacy of the auto insurance contract. *Journal of Jurisprudence*, 13(2), 1041–1054.

Morsi, M. (2005). *Explanation of civil law: Named contracts, insurance contract* (Part Three). Mainsheet Al Maruf.

Musa, D. (2015). The role of security funds in compensating victims of terrorist crimes: A comparative study. *Journal of Legal and Political Studies*, 1(1), 281–301.

Musa, D. (2018). The legal basis for the arrangement of state responsibility to compensate victims of terrorist crimes. *Academic Journal of Legal and Policy Research*, 3(2), 664–687.

Nabila, B. (2019). Protecting the rights of insurance service consumers in Algeria. *Journal of Financial Economic Research*, 6(1), 182–203.

Noureddine, B., & Reda, B. (2022). Determinants of the financial solvency of insurance companies in Algeria: An econometric study for the period (2000–2019). *Journal of the Institute of Economic Sciences*, 25(1), 471–491.

Shibani, M. (2022). Legislative interference in contracts and its impact on the authority of will (PhD thesis). Ben Khaldoun University of Tiaret, Faculty of Law and Political Science.

Soleymanian, M., Weinberg, C. H., & Zhu, T. (2024). Insurtech, sensor data, and changes in customers' coverage choices: Evidence from usage-based automobile insurance. *Journal of Risk and Insurance*, 91(3), 1–30.