

## بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

### نحو طريقة مقترحة لتعديل تسعير التأمين الإجباري للسيارات بدولة الكويت

دكتور/ السباعي محمد السباعي الفقي

كلية التجارة - جامعة القاهرة

تقديم :

تشابه إلى حد ما المشكلات الأساسية المطروحة في مختلف الأقطار العربية في وطننا العربي بخصوص التأمين الإجباري على السيارات . فهذا النوع من التأمين بالكويت لا يختلف في جوهره عن مثله في الدول الأخرى التي أخذت بنظام التأمين الإجباري على السيارات، إلا فيما يتعلق بحدود التغطية التي يكفلها هذا النوع من التأمين والتي تشمل في دولة الكويت المسؤولية المدنية الناشئة عن الأضرار المادية والجسمانية من حوادث المركبات، والتي تقع في دولة الكويت بجميع حدودها الإقليمية، ويتحدد التزام المؤمن بقيمة ما يحكم به من تعويض مهما بلغت هذه القيمة . حيث أن القانون (١) أوجب أن يكون مثل هذا التأمين بقيمة غير محدودة، حتى يضمن للشخص المتضرر الحصول على حقه كاملا، مهما كانت قيمة التعويض المستحقة له بمعنى أن القانون لم يحدد الحد الأقصى لمبلغ التعويض الواجب سداذه من جانب شركة التأمين للأشخاص المتضررين والمستحقين للتعويض، حيث أن هذا المبلغ يترك لتقدير حكم القضاء، بشرط تحديد السيارة المتسببه في الحادث . هذا وتشمل الأضرار الجسمانية الوفاة أو أى إصابة بدنية تلحق أى شخص من حوادث المركبات ولا يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو الإصابة البدنية التي تلحق بقائد المركبة الآليه وزوجته وأبويه وأبنائه الراكبين معه بسبب الحادث الواقع من مركبته .

ومن هنا يمكن القول بأن المشكلات التي تقابل المهتمين بهذا النوع من التأمين من مسئولين حكوميين - سواء في مراقبة التأمين التابعة لوزارة التجارة والصناعة أو في إدارة المرور التابعة لوزارة الداخلية - ومؤمنين وجمهور المؤمن لهم والمستفيدين والمتضررين، لا تختلف كثيرا عما يمكن ملاحظته في أى بلد آخر غير دولة الكويت.

(١) د. محمد توفيق المنصوري وآخرون، الخطر والتأمين، كلية التجارة جامعة القاهرة، القاهرة، عام ١٩٩٤/٩٣، ص ٣٦٩ .

إن تحديد أقساط التأمين العادلة ومدى إرتباطها بمعدلات الخسارة بالنسبة للقسط الصافي، وبمعدلات العمولة والمصروفات والفائدة بالنسبة للقسط التجاري، يعتبر من أهم مشاكل التأمين عامة وتأمين السيارات بصفة خاصة. فمن المعروف أن أنواع التأمين الإلزامية والتي تفرض على الخاضعين لها، تحدد أسعارها بمعرفة هيئات رسمية وذلك في بداية الأخذ بالنظام وتطبيقه. ولا يعاد النظر في هذه الأسعار قبل أن تظهر الإحصائيات التي تثبت تعرض المؤمن للخسائر المالية نتيجة تحديد أسعار غير عادلة بعيدة عن الواقع سواء بالنقصان أو الزيادة، هذا ومع الأخذ في الإعتبار أن تعديل هذه الأسعار بالزيادة في وقت لاحق بعد أن تثبت الإحصائيات (خبرة الماضي) عدم عدالتها قد لا يكون مستحبا من قبل السلطات المختصة بذلك، وأيضا من قبل جمهور المؤمن لهم.

وجدير بالذكر أن الكويت سبأه إلى الأخذ بما هو حديث ومبتكر، شأنها في ذلك شأن أي دولة أخرى تريد أن تلحق بركب الدول المتقدمة. كما أنها تعتبر واحدة من أحسن الدول من حيث الدخل ومستوى المعيشة. إذ يتجاوز نصيب الفرد من الدخل القومي في السنة ١٥,٢٤٧ مليون دينار كويتي. وفي ظل نظام إقتصادي رأسمالي حر، ومع إرتفاع نصيب الفرد من الدخل القومي كما سبق أن أشرت فمن المتوقع أن يزداد عدد السيارات زيادة ملحوظة من يوم لآخر.

وهذا العدد الكبير من السيارات مع عدم الحد من إستيرادها أو تملكها يجعل من المرور مشكلة واضحة في بعض أوقات النهار خاصة تلك القريبة من مواعيد بدء الدوام وإنهاء الدوام للمواطنين. هذا ومع الأخذ في الإعتبار أن كافة الإجراءات التي اتخذت في هذا المجال لم تتمكن من تخفيض عدد الحوادث التي يذهب ضحيتها عدد كبير نسبيا من المواطنين كل سنة، والتي تؤدي إلى خسارة إقتصادية محققة ليس فقط نتيجة الوفاة أو فقدان المصاب لقدرته على الكسب والعمل، ولكن أيضا للظروف التي تحتم إستيراد سيارات بديلة أو قطع غيار للسيارات التي تضررت نتيجة الحوادث وفي هذا ضياع لأموال كان يمكن أن تستخدم في أكثر من مجال.

(١) اللوح الإحصائي - وزارة التخطيط بالكويت - الإدارة المركزية للإحصاء - العدد التاسع عشر، سنة ١٩٩٦.

ويمكن تأكيد ذلك كمياً من خلال الجدول التالي:

**جدول يوضح تزايد عدد حوادث السيارات مصنفة  
حسب النوع والإصابة خلال الفترة من ١٩٩٥/٩٢ م**

(١)

البيان السنة	نوع الحادث			الإجمالي	الإصابات الجسدية الناتجة عنها		
	إصطدام	دهس	إنتقال		إصابات بسيطة	إصابات بليغة	وفاة
١٩٩٢	١٤٨٥١	٧٢٢	٤٤٤	١٦٠١٧	١٢٣٩	٧٧٣	٢٨٧
١٩٩٣	١٨٤١٥	٧٩٨	٥٧٢	١٩٧٨٥	١٣٠٣	٧١٥	٢٩٠
١٩٩٤	٢٠٣٥٦	٧٨٣	٥٥٨	٢١٦٩٩	١٢١٣	٦١٣	٢٨٧
١٩٩٥	٢٠٥٢٠	٧٩٢	٦٠٧	٢١٩١٩	١٢٩١	٧٣٠	٢٩٧

ويتضح من هذا الجدول مدى تزايد إجمالي عدد الحوادث للسيارات من عام لآخر خلال الفترة، حتى وصل في عام ١٩٩٥ إلى ١٣٧٪ بالنسبة لعدد حوادث عام ١٩٩٢، أي بنسبة زيادة ٣٧٪ عن عدد حوادث سنة الأساس (١٩٩٢).

ولما كان نظام المرور بدولة الكويت يراعى أن يكون مرور السيارات على الطرق في إتجاه واحد، هذا فضلاً عن الصيانه المستمرة وبشكل ملحوظ للطرق بدولة الكويت - ومع الأخذ في الإعتبار أن معظم السيارات في دولة الكويت حديثة الصنع، وأغلب حوادث السيارات ناتجة عن مدي رعونه وسرعة السائق الذي يسيطر عليه بريق السيارة الحديثه السريعة والقوية وأيضاً الطرق السهلة. وهذا العنصر الهام الذي يلعب دوراً رئيسياً في حوادث السيارات ومدي شدتها لا يؤخذ في الإعتبار عند تحديد أساس لتسعير التأمين الإجباري للسيارات وإنما تؤخذ فقط بيانات السيارة نفسها عند تحديد قسط التأمين. وهنا يطرح التساؤل من الذي يلعب دوراً أكبر في تحقق الحادث بالنسبة للسيارة قائد السيارة أم السيارة ذاتها. بالطبع قائد السيارة والمتغيرات والظروف التي تحكمت أثناء عملية القيادة.

(١) إحصائيات حوادث المرور في دولة الكويت - وزارة الداخلية - الإدارة العامة للمرور - قسم البحوث المرورية، السنوات من عام ١٩٩٢ إلى عام ١٩٩٥.

ولا شك أن موضوع البحث هذا يتصل إتصالا وثيقا بهذه المشكلة الحيوية ، خاصة إذا علمنا أن التأمين الإجباري على السيارات بدولة الكويت يغطي الأضرار المادية التي تلحق بممتلكات الغير ، بالإضافة إلى التغطية المعروفة التقليدية التي تعوض الوفيات والأضرار الجسمانية وذلك كما سبق أن أشرنا . والذي من شأنه أن يعكس تقديرا مرتفعا لمعدلات الخسائر بالنسبة لهذا النوع من التأمين في دولة الكويت . مما قد يجعل من أقساط التأمين الإجباري على السيارات والتي تتلائم مع هذه المعدلات المرتفعة من الخسائر عبئا بالنسبة لعدد كبير من ذوي الدخول المحدودة سواء من المواطنين أو الوافدين وهذا في حال فرض تعريفه عالية وموحدة بالنسبة لكافة السيارات من نفس النوع ، دون الأخذ في الاعتبار لمتغيرات هامة أخرى مؤثرة .

هذا وتقوم الدولة حاليا بواسطة أجهزتها المختلفة بدراسة الوسائل الكفيلة بتوعية الجمهور بكافة وسائل الإعلام وإتخاذ الإجراءات التي يعتقد بأنها تقلل من مشاكل المرور أو على الأقل التخفيف من شدتها . هذا من ناحية ومن ناحية أخرى تقوم شركات التأمين ببحث وسائل وطرق العلاج عن طريق شروط التأمين أو الأسعار المطبقة ، بصفة خاصة بعد أن تكرر الإتهام بأن التأمين الإجباري على السيارات في صورته الحالية يعتبر من عوامل تشجيع بعض السائقين على الإستهتار ، وبعد أن سادت شكوى شركات التأمين بعدم كفاية الأسعار المحددة له .

وسوف نتعرض في هذا البحث بقدر المستطاع إلى وضع بعض القيود بالنسبة لوثيقة التأمين الإجباري ، على أمل أن توعية السائق أو المؤمن له بهذه القيود سوف يؤدي إلى الإقلال من عدد الحوادث . مع الإبتعاد عن الحلول السريعة الحاسمة التي من شأنها أن تقلل من مزايا هذا النوع من التأمين كإلغاء التأمين الإجباري بالنسبة للأضرار المادية وقصره فقط على الوفيات والأضرار الجسمانية وذلك كما هو متبع في بعض الدول ، وهذا ما يتنافى مع روح البحث العلمي الذي لا يلجأ إلى مثل هذه الحلول إلا متى أعيته الحيلة وتأكد له عدم وجود أي وسيلة علاجية أخرى غير البتر . في الوقت الذي يري فيه المسنولون أن التغطية الأوسع والأشمل هي التي تحقق المبدأ الذي ألت الكويت على نفسها الأخذ به ، وهو الأخذ بكل ما هو حديث وجديد وأفضل ، والذي من شأنه يتمشى مع التغطية الأوسع .

هذا وسوف نتعرض في هذا البحث لكيفية إدخال إعتبرات جديدة في التسعير للتأمين الإجباري على السيارات ، وخاصة تلك التي تتعلق بالشخص

قائد السيارة أو المؤمن له نفسه بطريقة بعيدة عن تحميل المؤمن له أو السائق المثالي بالتناجج السيئة للمستهتر من المؤمن لهم أو السائقين الآخرين وذلك في حالة تقرير تعريفه مرتفعة تطبق على الجميع دون تمييز بين الشخص المؤمن له المثالي والآخر الغير مثالي (المستهتر) . وأيضاً نتعرض لمدى تأثير نسبة التحمل المقترحة على تعريفه التأمين مما قد يؤدي إلى الإقلال من عدد الحوادث هذا من ناحية ومن ناحية أخرى يؤدي ذلك إلى تقليل مبالغ التعويضات التي تتحملها شركات التأمين.

ويمكن أن نعتبر هذا البحث بداية لدراسة إحصائية شاملة لكافة المتغيرات التي يجب أن تؤخذ في الإعتبار من جانب المسؤولين عن دراسة مشكلة وضع تسعيرة عادلة للتأمين الإجباري على السيارات في دولة الكويت مستقبلاً إن شاء الله .

### طبيعة المشكلة وأهميتها :

لا شك أن الندوات والاجتماعات التي تعقد بين الحين والآخر بدولة الكويت بين المسؤولين والمختصين ببحث هذه المشكلة وهي إقتراح تسعيرة عادلة للتأمين الإجباري للسيارات يجعل من هذه الدراسة الواقعية أمراً حيويًا وذلك بهدف إقتراح الحلول المناسبة لها ، والتي من شأنها أن توضح مدى إستجابة أقساط التأمين الإجبارية للسيارات المحددة بدولة الكويت للمزايا الممنوحة بموجب وثيقة التأمين الإجبارية .

حيث ينقسم (١) التأمين على السيارات عموماً إلى نوعين الأول وهو التأمين الإختياري (التكميلي) وهو الذي يتم بمحض إختيار المؤمن له ، ولا دخل للقانون بإلزام المؤمن له بالتأمين أو نصوص عقده ، ويغطي أخطار وحوادث السيارات ( تصادم - حريق - سرقة ... الخ ) بمعنى أنه يغطي جسم السيارة المؤمن عليها ذاتها أما النوع الثاني من تأمين السيارات فهو التأمين الإجباري أو الإلزامي على السيارة ، وهو الذي يتم بموجب عقد يفرضه القانون إجبارياً على المؤمن له أو مالك السيارة ، الذي لا يستطيع إستخدام السيارة أو يأذن لغيره بإستخدامها ، إلا بعد التأمين عليها لدى شركة التأمين ، وذلك لكي تتمكن شركة التأمين من تغطية الأضرار التي تصيب

(١) د. السباعي محمد الفقى وآخرون - الخطر والتأمين بين النظرية والتطبيق - دار الكتاب الجامعي للنشر والتوزيع ، الطبعة الأولى ، الكويت ، إبريل سنة ١٩٩٦ ، ص ٣٠٨ - ٣٠٩ .

(الغير) فى شخصه أو ممتلكاته إذا كان المؤمن له مسنولا مدنيا عن تلك الحوادث .

ويتم حساب الأقساط بنسبه منويه من مبلغ التأمين ( قيمة السيارة ) فى حالة التأمين الإختياري ( التكميلى ) ، وبمبلغ قسط مقطوع فى حالة التأمين الإجباري ، وذلك وفقا لنوع السيارة والغرض من إستخدامها .... الخ . ومع مراعاة البنود والشروط والإستثناءات الواردة بالوثيقة هذا وتؤكد البيانات والإحصائيات من واقع خبرة الماضى بسوق التأمين الكويتى مدى أهمية التعرض لهذه المشكلة حيث تشير الإحصاءات أن التعويضات المسددة من جانب شركات التأمين بخصوص التأمين الإجباري أكبر من الأقساط المحصلة من جمهور المؤمن لهم كما يتضح من الآتى :

جدول يوضح نسبة التعويضات إلى أقساط التأمين فى  
التأمين الإجباري للسيارات (ضد الغير)

(١)

التأمين الإجباري للسيارات (ضد الغير)			شركات التأمين المساهمة الكويتية
نسبة التعويضات إلى الأقساط %	التعويضات المدفوعة د.ك	الأقساط المباشرة د.ك	
١٥٥	١٢٠٧١٨٢	٧٧٨٤٢٧	شركة الكويت للتأمين
١٢٧	١٦٠٩٦٨١	١٢٦٤٣٠٨	شركة الخليج للتأمين
٧٨	١٥٢٦٩٨١	١٩٦٨٣١٣	الشركة الأهلية للتأمين
١٧٦	٧٢٧٩٠١	٤١٢٩٩٤	شركة وربة للتأمين
١١٣	٦٩٧٣٥	٦١٨٠٣	الشركة البحرينية الكويتية للتأمين
١١٥	٥١٤١٤٨٠	٤٤٨٥٨٤٥	الإجمالى

(١) البيان الإحصائى لشركات التأمين العاملة بدولة الكويت - وزارة التجارة والصناعة -  
إدارة التأمين ، الكويت ، أكتوبر سنة ١٩٩٦ ، ص ١٤٥ .

جدول يوضح نسبة التعويضات إلى أقساط التأمين في  
التأمين الشامل للسيارات (التكميلي)

(١)

التأمين الشامل للسيارات ( التكميلي )			شركات التأمين المساهمة الكويتية
نسبة التعويضات إلى الأقساط %	التعويضات المدفوعة د.ك	الأقساط المباشرة د.ك	
١٤١	٩١٨٥١٩	٦٤٧٠٦٣	شركة الكويت للتأمين
٥٦	٤٠٩٧٤٤	٧٢٩٨٨٥	شركة الخليج للتأمين
٤٢	٣٦٣٠٨٦	٨٥٧٨٤٢	الشركة الأهلية للتأمين
٣٩,٦	١٠٤٧٤٩	٢٦٤٧٩١	شركة وربة للتأمين
٧٠,٥	٨١٠٥٤	١١٤٩٣١	الشركة البحرينية الكويتية للتأمين
٧٢	١٨٧٧١٥٢	٢٦١٤٥١٢	الإجمالي

وبالنظر إلى الجدول الأول يتضح حجم الفجوة بين التعويضات والأقساط في التأمين الإجباري للسيارات (ضد الغير) ، حيث تزيد التعويضات عن الأقساط في معظم شركات التأمين بالكويت ، وقد بدأت نسبة الزيادة هذه بـ ١٣٪ وتدرجت في الزيادة حتى وصلت إلى ٧٦٪ من الأقساط في شركة وربة للتأمين وعلى المستوى العام بالنسبة لجميع شركات التأمين العاملة بالكويت ، وصلت نسبة التعويضات إلى الأقساط ١١٥٪ ، أي بنسبة زيادة ١٥٪ عن الأقساط .

وعلى العكس من ذلك بالنسبة للنوع الآخر وهو التأمين الشامل (التكميلي) ، فنجد أن التعويضات لا تصل في القيمة إلى حجم الأقساط في معظم الشركات ، كما هو واضح بالجدول الثاني. وبصفة عامة بالنسبة لجميع شركات التأمين في دولة الكويت وصلت نسبة التعويضات إلى الأقساط في هذا النوع من التأمين إلى ٧٢٪ . وهذا ما دعى الباحث إلى التفكير في إعادة النظر في التسعيرة الموجودة حالياً للتأمين الإجباري ، وإقتراح تعديل لها ، وهذا أيضا ما تتادى به شركات التأمين بالكويت بين الحين والآخر .

## الهدف من البحث :

يهدف هذا البحث إلى إقتراح تعديل التعريفه المعمول بها حالياً لتسعير التأمين الإجباري للسيارات بدولة الكويت وذلك بالإعتماد على بيانات وخبرة الماضى من واقع سوق التأمين الكويتى .

## أسس تسعير التأمين على السيارات :

من الواضح أن خبرة قائد السيارة وصفاته الشخصية لا تؤخذ فى الإعتبار عند وضع تعريفه التأمين الإجباري على السيارات ، بل يمكن القول بأن هذا الجانب مهمل تماما من جانب المشرع أو مقرر تعريفه التأمين الإجباري على السيارات فى معظم الدول العربية ومنها دولة الكويت والتي ما زالت تعتمد فى تقدير تسعيره التأمين على السيارة نفسها ، دون أى إعتبار لمالكها أو من سيتولى قيادتها ، مع ما لهذا الجانب من تأثير مباشر على تكرار حوادث السيارات ومدى شدتها .

فالمعروف أن أسعار التأمين الإجباري تحدد بقانون أو بقرار وزارى تابع له ، دون الأخذ فى الإعتبار لقائد السيارة وصفاته الشخصية والتي تعتبر مقياسا هاما فى تحديد السعر أو سببا فى وضع تحميلات إضافية أو منح خصومات معينة هذا من ناحية ومن ناحية أخرى فإن وضع التعريفه للنوع الثانى من التأمين على السيارات وهو التأمين التكميلى - أى النوع المكمل للتأمين الإجباري على السيارات - والذي يتم إعداده عادة من جانب إتحادات التأمين وعلى ضوء خبرة الماضى بالنسبة للبيانات السابق تجميعها ، لا يعتمد أيضا على الصفات الشخصية لقائد السيارة حيث يتم وضع التعريفه من قبل الجهة المختصة بذلك الأمر دون التفرقة مثلا بين الشخص السليم وزميله الذى يشكو من عاهه جسيمه أو تشوهات خلقية أو ضعف فى النظر أو ضعف فى السمع...ألخ وكل ما فى الأمر بخصوص هذه الحالات هو إعطاء المؤمن فرصة عدم الإلتزام بالمسئولية أو حق الرجوع على المؤمن له بقيمة ما قد يكون سدده من تعويض فى حالة ما إذا ثبت أن التأمين قد عقد بناء على إدلاء المؤمن له ببيانات كاذبه أو إخفائه أمور وحقائق جوهرية تؤثر فى حكم المؤمن على قبول تغطيه الخطر أو على سعر التأمين وشروطه، وذلك طبقا لمبدأ منتهى حسن النيه .

وجدير بالذكر أنه بالرغم من أن ما سبق يعتبر نص صريح في وثيقة التأمين الإجباري على السيارات في الكويت ، إلا أن قيمته من الناحية العملية تكاد تكون معدومة في حالة غياب طلب التأمين في هذا النوع من التأمين أو في حالة عدم تأثر السعر المطبق بإجابات طالب التأمين والحقائق التي توضحها هذه الإجابات في حالة إستكمال الطلب وتوقيعه وذلك بسبب أن السعر المفروض إلزامي وموحد .

والآن نتعرض للأسس أو العوامل التي يتعين أخذها في الإعتبار عامة بالنسبة لتسعير تأمين السيارات ، والتي تشمل نوعين أحدهما يتعلق بالسيارة نفسها والثاني يتعلق بالمؤمن له أو بقائد السيارة (١) .

#### أولا : عوامل خاصة بالسيارة نفسها :

مثل قوة السيارة وحدود السرعة بالنسبة لكل سيارة والذي يعتبر عامل هام يجب أن يؤخذ في الإعتبار عند تسعير تأمين السيارات . إذ أن ما قد يعتبر خطرا بالنسبة لسيارة سرعتها القصوي ١٠٠ كيلو متر في الساعة والذي يكون عرضه لرفض التعويض بالنسبة لها ، قد يكون سرعة عادية في سيارة مجهزة بسرعة تصل إلى ٢٤٠ كيلو متر في الساعة . لذلك يجب تحميل السيارات القوية ذات السرعات العالية والتي تستخدم في السياق بعء أكبر من القسط وذلك نظير هذا الخطر الإضافي . ولا شك أن قوة السيارة معبرا عنها بالسعة اللترية أو الحمولة أو عدد الركاب ، يعتبر من العوامل التي يمكن الإعتماد عليها ، ويمكن التعرف عليها بسهولة ، ويصعب الغش فيها من جانب الأفراد .

كما يعتبر عمر السيارة ( سنة الصنع للسيارة ) أحد العوامل الهامة لتقدير القسط المناسب أو قبول التأمين عليها في حالة التأمين التكميلي . وذلك لأن احتمال عدم توفر قطع الغيار للسيارات القديمة أو إستخدامها بدون صيانه كاملة يمثل خطرا إضافيا على قائد السيارة والآخرين في نوعي التأمين الإلزامي والتكميلي . ولا شك أن عمر السيارة وقيمتها الأصلية من العوامل التي يمكن الإعتماد عليها ، ويمكن التعرف عليها بسهولة ومن الصعب أن تتعرض للغش من جانب الأفراد .

(١) د. علي السيد الديب - تأمين السيارات - مركز التعليم المفتوح - جامعة القاهرة ، سنة ١٩٩٣ ، ص ١٠٠ - ١١١ .

ويعتبر استخدام السيارة ونوعه ووقت استخدامها اليومي عاملا أساسيا في إختيار نوع التعريفة المناسبة ، لتقدير السعر المناسب . والذي قد يختلف من شخص لآخر على حسب المهنة والمسافة المقطوعة يوميا من محل الإقامة للعمل والعكس والطرق المستخدمة ومدى إزدحامها بالسيارات .... ألخ لذلك يدخل هنا خصم تأمين عدة سيارات من نفس النوع ونفس التغطية للمؤمن له ، وذلك بسبب إنخفاض ضغط العمل على سيارة واحدة طول الوقت ، وأيضا إنخفاض معدل استخدامها ووجودها على الطريق .

وقد جرت العادة على تقسيم السيارات الخاصة أو الملاكى من حيث الإستخدم إلى سيارات تستخدم للنزهة وأخرى تستخدم للذهاب إلى المزرعة أو للذهاب إلى العمل لمسافات تزيد على ١٠ أميال ونوع آخر يستخدم للأغراض التجارية وقد أظهرت إحدى الدراسات (١) أن السيارات التي تستخدم للذهاب إلى المزرعة تستحق خصما من السعر بنسبة ٣٠٪ ، بينما التي تستخدم لأغراض تجارية تستحق إضافة على السعر بنسبة تتردد بين ٢٠٪ ، ٣٠٪ ، أما بالنسبة للسيارات التي تستخدم للذهاب إلى العمل فإنها تستحق إضافة بنسبة ٥٪ أو أحيانا تأخذ نفس السعر المعياري والخاص بفئة استخدام السيارة للنزهة .

كما ينبغي أن يؤخذ في الإعتبار عند تقدير سعر التأمين حمولة السيارة سواء بالنسبة لسيارات نقل الأشخاص أو سيارات نقل البضائع . حيث أن زيادة عدد الركاب يؤدي إلى إزدياد فرص تحقق الخسارة لزيادة عدد الأفراد المعرضين لها ، ليس هذا فقط بل يعتبر أيضا زيادة في قيمة الخطر أى تركيز في المخاطر . فضلا عن صعوبة تفادي سيارات النقل الثقيل للحوادث المفاجئة مهما كانت قوة وصلاحية أجهزة الإيقاف بها ، وذلك لشدة إندفاع الحمولة ووزن السيارة .

وتعتبر درجة صيانة السيارة والمحافظة عليها في صورة جيدة من العوامل الهامة التي يمكن أخذها في الإعتبار عند تحديد سعر التأمين على السيارة . ولا يجوز منح المؤمن له أية خصومات من أى نوع ما لم يقتنع المؤمن بحرص المؤمن له التام بالمحافظة على السيارة وذلك بإجراء الصيانة لها في المواعيد المقررة .

(١) د. على السيد الديب ، المرجع السابق ، ص ١٠٤ .

### ثانيا : عوامل خاصة بالمؤمن له وبقائد السيارة :

وتعتبر من أهم العوامل التي تؤثر في تقدير الخطر المؤمن ضده وذلك لعلاقة المؤمن له المباشرة بتحقق الخطر . وبالرغم من هذا فهي لا تأخذ الإهتمام الكافي من المختصين بتسعير التأمين على السيارات . ليس هذا فقط بل إن البعض منهم يمنح خصم عدم وقوع الحوادث للمؤمن له في السنة أو السنوات السابقة مباشرة للتأمين على أساس تاريخ السيارة نفسها وكأنها هي التي تعمل الحادث أم لا ، . وهذا لا ينبغي أن يكون حيث أن الخصم المذكور مرتبط بالمؤمن له نفسه ، لذا يجب سحب خصم عدم وقوع الحوادث هذا من جميع سيارات المؤمن له التي يملكها أو يقوم بقيادتها متى قام المؤمن بسداد تعويض لإحداها .

وكما سبق أن أشرنا في هذا البحث أن خبرة قائد السيارة وصفاته الشخصية والتي تعكس مدي احتمال وقوع الخطر ، لا تؤخذ في الاعتبار عند وضع تعريفه التأمين للسيارات ، إلا أنها تعتبر من أهم العوامل ويجب أن تطبق بكل دقة ، حيث تعكس بعض الصفات الشخصية للمؤمن له مثل إصراره على المطالبة بأى خسارة مهما كانت قيمتها صغيرة أم كبيرة أو حرصه على أن يكون سجله نظيفا لدى المؤمن وعدم الرجوع على المؤمن بقيمة المطالبة إلا في الحالة التي تستحق ذلك .

هذا ويفضل وضع بعض القيود على المؤمن له الذي تعلم القيادة حديثا ، حيث أن مثل هذا السائق يكون قليل الخبرة بمفاجآت السير وبالتالي يكون تصرفه بطئ ويحتاج إلى تفكير ، مما يستتبع مرور بعض الوقت لرد الفعل لديه ، في الوقت الذي يكون الحادث قد وقع . هذا فضلا عن قلة المهارات بخصوص تقدير السرعات والمسافات للسيارات التي تقابله وصعوبه تقدير المكان المناسب لتوقيف سيارته خاصة خلال السنتين الأولى لقيادته للسيارة وهنا يفضل أن تكون القيود على شكل مبلغ يتحملة المؤمن له عن كل حادث يبدأ كبيرا ثم يخفض بعد ذلك بمرور الوقت ، حتى يكون هناك عدالة بين جمهور المؤمن لهم، ولا يصل المؤمن له إلى المساواة في الحقوق مع غيره من ذوي الخبرة في قيادة السيارات إلا متى أصبحت قيادته للسيارة عادية أى في مستوي السائق المتوسط على الأقل .

والى جانب ما سبق فإن العمر يعتبر من العوامل التى توضح مدى الإختلاف والتفاوت فى احتمالات وقوع الحوادث ودرجة شدتها . ففئة صغار السن ( الحدث ) أكثر تسببا فى وقوع الحوادث من فئة كبار السن ( البالغين )، كما أن حوادث الفئة الأولى أكثر خطورة والخسارة الناشئة عنها تكون جسيمة، ومن ثم فإن العمر يعتبر عاملا هاما وعادلا فى التفرقة بين وحدات الخطر .

وجدير بالذكر أن شرط السن هذا لا يعنى فقط صغار السن ( الحدث ) الذين لديهم قصور بالنسبة لخبرتهم فيما يمكن أن ينتج من عواقب لتصرفاتهم الخاطئة وإعتزازهم بقوتهم فى فورة شبابهم بل يتجاوز ذلك ويأخذ فى الإعتبار كبار السن فوق حد معين ، حيث أن درجة كفاءة حواس البصر والسمع تقل بتقدم السن . لذلك فيجب أن يكون تطبيق الأسعار العادية لفئات السن المتوسطة وتزيد هذه الأسعار بنسب متفاوتة للفئتين الأدنى والأعلى . على أن تكون مرتفعة فى الفئة الأدنى عنها فى الفئة الأعلى وهذا وضع طبيعى لإختلاف وحدة الخطر ودرجة الخطورة .

وما ينطبق على السن بالنسبة لقائد السيارة يجب أن يطبق بالنسبة لصحته وسلامه جسمه من الإضطرابات والعاهاات والأمراض ، ولا يتأتى ذلك إلا عن طريق فحص طبي سنوى شامل ولا يكتفى بالفحص الطبي الذى يجري حاليا بفحص قوة الإبصار فقط .

وتعتبر الحالة الإجتماعية من عوامل التسعير بالنسبة لفئة الشباب من الذكور فقط ، حيث أن هناك فرقا فى متوسط الخسارة بين المتزوجين والغير متزوجين من الشباب . وذلك بسبب الإحساس بالمسئولية تجاه الآخرين بالنسبة للمتزوجين وما له من إرتباط وثيق بالخسائر . حيث تقل الخسارة فى فئة المتزوجين عن فئة الغير متزوجين بنسبة ٥٠% (١) .

كما أن الأحكام والمخالفات الصادرة ضد المؤمن له أو على السائق تعكس لنا بوضوح عادات المؤمن له وسلوكه وتصرفاته ونوع القيادة والذى يعتبر من الأمور الهامة فى قبول المؤمن للتأمين . وحيث أن التأمين الإجباري ملزم للطرفين صاحب السيارة والمؤمن فلا مفر من أن يؤخذ هذا العنصر فى الإعتبار عند تسعير التأمين .

وبالإضافة إلى كل ما سبق توجد مجموعة عوامل أخرى إضافية تتعلق أيضا بقاء السياره يمكن أن تؤخذ في الإعتبار عند تسعير تأمين السيارات مثل العوامل الشخصية كالنضج أو الإدراك أو الرشد في التصرفات والتي تعكس غالبا الحالة الوظيفية والأنشطة الرياضية والاجتماعية والشكل الجسماني ، ولكن يصعب استخدام هذه العوامل الشخصية لصعوبة تطبيقها على مجتمع كبير من ناحية ومن ناحية أخرى لأن استخدامها يعتبر إنتهاكا لخصوصية الأفراد . وأيضا المهارات الشخصية في القيادة والتي تحدد عن طريق إجراء إختبار قيادة موضوعي تحت إشراف الإدارة الهندسية للمرور ، لكن هذا نادرا ما يستخدم أيضا لصعوبة التطبيق الناتجة عن زيادة التكلفة ، حيث أثبتت إحصائيات (١) أنه إذا طبق هذا الإختبار على ٢,٥ مليون شخص فإن تكلفته تزيد على المزايا التي تجني من ورائه. وكذلك المسافة المقطوعة سنويا، حيث أن متوسط عدد الحوادث للشخص يزيد بزيادة متوسط المسافة المقطوعة سنويا ، إلا أنه لا يمكن الإعتماد عليها ، لأنها عرضة للغش من جانب الأفراد .

وعموما فإن الفاصل في استخدام أي عامل من العوامل السابق الإشارة إليها في التمييز بين أسعار تأمين السيارات يرجع إلى مدى إمكانية التطبيق وسهولته ، وإمكانية التحكم فيه ، وصعوبة الغش أو التلاعب فيه ، مع قلة التكاليف .

والآن وقبل أن نتعرض للطريقة المقترحة لتعديل أسعار التأمين الإلزامي على السيارات في دولة الكويت نود أن نقرر أننا سوف نقدم فيما بعد تعريفه التأمين الإلزامي على السيارات والمطبقه حاليا في دولة الكويت ، وذلك في الجزء الخاص بالملاحق في آخر البحث .

### التعريف المقترحة للتأمين الإلزامي على السيارات

من المعلوم أنه في الحالات التي يكون فيها التعويض محدد ومتفق عليه مسبقا أي في بداية التعاقد على العملية التأمينية ، فإن تكلفة الخطر تعتمد أساسا على إجمال وقوع الحادث المؤمن ضده ، كما هو الحال بالنسبة لبعض أنواع عقود التأمين المحددة القيمة مثل تأمينات الحياة . أما في أنواع

(١) د. علي الديب ، المرجع السابق ، ص ١٠٨ .

التأمين الأخرى مثل تأمين السيارات ، والتأمينات العامة وهى من عقود التعويض أى التى يطبق بالنسبة لها مبدأ التعويض كأحد المبادئ القانونية الهامة فى التأمين والذي بمقتضاه يتم سداد تعويض مساوى للخسارة الفعلية الناتجة عن الحادث المغطى بالتأمين وذلك بعد تحققه . بمعنى أنه لا يوجد إتفاق مسبق على المبلغ الذى سوف يدفع مستقبلا عند تحقق الحادث المؤمن ضده . إلا أنه بالنسبة لموضوع هذا البحث وهو التأمين الإجباري على السيارات بدولة الكويت ، والذي يغطى الأضرار التى تقع للغير بشقيها (أضرار جسمانية - أضرار تلحق بممتلكات الغير ) ، فنجد أنه بخصوص الأضرار الجسمانية وفيما يتعلق بحالات الوفاة ، يتم تحديد مبلغ سوف يدفع فى حالة تحقق الوفاة وهو ما يعرف بالديه الشرعية ، وهذا لا يتعارض مع ما سبق الإشارة إليه مباشرة بالنسبة لتأمين السيارات بخصوص عدم وجود إتفاق مسبق على المبلغ الذى سيدفع مستقبلا ، لأن دفع التعويض مرة لا ينفى إحتمال دفعه مرة أخرى خلال مدة التأمين ولنفس الوثيقة سواء نتيجة لنفس الحادث أو لحواث أخرى ، وهذا لا يحدث مع التأمينات المحددة القيمة مثل تأمينات الحياة . هذا من ناحية ومن ناحية أخرى فإن الأضرار التى تلحق بممتلكات الغير. لنفس النوع من التأمين وهو التأمين الإجباري على السيارات لا تكون معروفة مقدما عند التعاقد على التأمين .

ونتيجة لما سبق يمكننا أن نقول بأن إحتمال وقوع الحادث المؤمن ضده لا يكفى لحساب تكلفة الخطر فى مثل هذه الأنواع من التأمين ومنها التأمين الإجباري على السيارات . وبالتالي يلزم أيضا معرفة متوسط تكلفة المطالبة الواحدة التى تشمل ما دفع وما سيدفع مستقبلا على المطالبات المقدمة ، ومع الأخذ فى الإعتبار توقع تكلفة المطالبات التى لم تقدم للشركة فى تاريخ الحساب رغم أنها وقعت فعلا . ثم يتم ضرب إحتمال تحقق الحادث فى متوسط تكلفة المطالبة نحصل على تكلفة الحماية التأمينية أى القسط الصافى للتأمين . وقد تتعرض التأمينات العامة لعوامل إقتصادية تؤثر على مقدار التعويض وبالتالي على قسط التأمين . فالنفقات وتكلفة التعويض تتمشى مع الحالة الإقتصادية السائدة التى قد تختلف وقت حساب القسط عنها فى وقت التعويض ، وذلك بخلاف التعويض فى تأمينات الحياة الذى تحكمه نصوص العقد ويحدد بمقدار متفق عليه عند التعاقد ويكون ملزم للطرفين. وبخصوص تأمين السيارات تتزايد تكاليف إصلاح السيارات باستمرار طبقا لإرتفاع مستوي الأسعار ، لذلك لا يكفى حساب متوسط تكلفة المطالبة الواحدة على أساس الأرقام الفعلية للتعويضات عند تحققها ، بل يجب أخذ معدل الإرتفاع

فى الأسعار فى الحسبان وأيضاً الإتجاهات المستقبلية بالنسبة لتكلفة التعويضات .

وبخصوص وضع تعريفه عادله تقوم على أسس علمية فيلزم تجميع بيانات إحصائية عن كل المتغيرات الأساسية والمؤثرة فى هذه الجزئيه ، وذلك تمهيدا لتبويبها وإستخدامها فى التوصل للتسعيرة المطلوبة ، الأمر الذى يكتفه بعض الصعوبات وقد يكون التغلب عليها ليس أمرا ميسورا ولتبسيط عرض المشكلة من ناحية تجميع بيانات متماثلة فى حجم كبير يسمح بتطبيق قانون الأعداد الكبيرة الذى يعتبر صمام الأمان لنجاح أى نشاط تأمينى نسوق المثال الفرضى التالى .

بفرض أن لدينا ١٠٠٠٠٠٠ وثيقة وأن العمر المسموح به لقيادة السيارة هو ما بين ١٨ سنة ، ٦٨ سنة . فهنا وحتى يمكن الحصول على إحتمال وقوع الحادث فى كل سن يلزمنا تجزئة هذه الوثائق إلى ٥٠ فئة وقد لا يتجاوز العدد فى بعض هذه الفئات العشرات أو المنات على أحسن تقدير . وإذا أردنا تجزئتها مرة أخرى بالنسبة للجنس ، رغم زيادة عدد السائقين من الرجال عن النساء ، فإن العدد فى كل فئة أى فى كل سن لابد أن يقل . وإذا دققنا أكثر فى التجزئة بالنسبة للرجال فقط بين المتزوج وغير المتزوج لمعرفة تأثير الزواج على معدل الحوادث لأخذ ذلك فى الإعتبار عند إحتساب قسط التأمين ، لتضاعل العدد كثيرا بالنسبة لكل فئة . ويأتى بعد ذلك تقسيمات أخرى تتعلق بالمهنة ، ومدة الخبرة السابقة فى قيادة السيارة ، كل هذا بالإضافة إلى فئات قوة السيارة وإستخدامها ، وعمر السيارة ، والحمولة .. الخ .

مما سبق نستنتج صعوبة الإعتداد على هذه الطريقة فى وضع تعريفه دقيقة للتأمين ، وذلك نظرا لضالة الأعداد التى نجدها فى كل فئة بعد أخذ التقسيمات السابق الإشارة إليها فى الإعتبار ، بحيث لا يمكن إعتبار تكراراتها كافية لتقدير إحتتمالات تحقق الخطر .

ولمحاولة التغلب على هذه المشكلة ، لابد من تجميع كمية أكبر من الإحصائيات وتوزيعها على أقل عدد ممكن من الفئات . وهذا بدوره يعتمد على تعاون شركات التأمين فيما بينها لزيادة حجم البيانات المجمعة ، وتجميع بيانات تمتد لمدة ثلاث سنوات على الأقل ، وذلك رغبة فى الوصول إلى نتائج إحصائية دقيقة ، تأخذ فى الإعتبار الإتجاهات المستقبلية.

هذا ويمكن ضغط الفئات بخصوص العمر بحيث لا تتجاوز ثلاثة فئات على الأكثر ، فيكون لدينا السن من سن السماح بالقيادة وهو ١٨ سنة حتى السن ٣٠ سنة كفئة أولى . والفئة الثانية العادية بين ٣٠ سنة ، ٥٥ سنة ، والفئة الثالثة تتعلق بالسن فوق ٥٥ سنة وحتى الحد الأقصى الممكن السماح له بالقيادة .

كذلك يمكن الإكتفاء بتوزيع الحالة الإجتماعية بين أعزب ومتزوج لفئة السن الأولى فقط (وهي التي تقع بين ١٨ سنة ، ٣٠ سنة ) . ونظرا لأهمية الفترة التي زاول فيها المؤمن له قيادة السيارة ( مدة الخبرة ) حيث يكون لها تأثير على نسبة الحوادث من حيث النوع والكم . لذلك يجب تقسيمها إلى ثلاث فئات مثلا . الفئة الأولى للمدة أقل من سنة واحدة ، والفئة الثانية للمدة من سنة وأقل من سنتين ، والفئة الثالثة للمدة من سنتين فأكثر .

أما المهنة فيمكن تقسيمها إلى فئتين ، الفئة الأولى وهي التي تستخدم السيارة في العمل ، والفئة الأخرى وهي التي لا تستخدم السيارة في العمل . ولا يعتبر استخدام الموظف لسيارته في الذهاب إلى العمل والعودة منه استخداما للسيارة في العمل بالمفهوم الذي نقصده في هذا التقسيم .

ويتضح من الضغط المقترح سابقا لعدد الفئات أننا لا نتمسك بالحلول النظرية سعيا وراء التبسيط العملي وسهولة الإجراءات في التطبيق . حيث يعطينا الإطار النظري لأي علم الأساس الذي تستطيع أن تبني عليه القواعد التطبيقية ، وليس من الضروري التمسك بهذا الإطار بصورة غير مرنة عند المعالجة العلمية في جميع الحالات . فالجوانب العملية والسعي وراء سهولة الإجراءات وتبسيطها عمليا قد تملأ علينا أحيانا أسس قد تتعارض مع ما هو ملائم من الناحية النظرية . فليس من المنطقي أن نبالغ في التقسيم بهدف الحصول على أسعار عادله في التأمين ، ويكون ذلك على حساب دقة النتائج التي نصل إليها . فيجب أن نحقق التوازن فيما بين التقسيم الذي يحقق العدالة في الأسعار إلى حد ما ، والنتائج الإحصائية التي قد نصل إليها ومدى دقتها .

وأساس التعريف المقترحة للتطبيق في هذا البحث تعتمد على وضع أسعار عادية محسوبة على أساس الخبرة السابقة وذلك بعد تجميع بيانات إحصائية من الواقع الفعلي بشركات التأمين لمدة ثلاث سنوات على الأقل ثم تبويبها مع ضرورة أخذ الإتجاهات المستقبلية في الاعتبار .

وباستنتاج العلاقات الرياضية بين كل متغيريين على حده بالنسبة لإحتمال المطالبة ومتوسط تكلفتها يمكن تصوير جدول تقريبي يوضح به نوع الخطر ودرجة الإنحراف عن الخطر العادي ، بحيث يقسم إلى الفئات السابق الإشارة إليها ، مع بيان النسبة الواجب إضافتها أو خصمها من التعريفه العاديه طبقاً للمعدل المتوقع لهذه الفئة ، وبذلك تدفع كل مجموعة أقساطا محسوبة على أساس هذه النسب .

وبفرض أن القسط الأساسى العادي ١٠٠ د.ك ، وكان الجدول التالى يصنف الأخطار مع درجات الإنحراف عن المستوي العادي كما يلى :

درجة الإنحراف %	نوع الخطر
	١- العمر :
٥٠ +	أ - بين ١٨ وحتى ٣٠ سنة
صفر	ب- أكثر من ٣٠ سنة وحتى ٥٥ سنة
١٥ +	ج- أكثر من ٥٥ سنة وحتى ٦٠ سنة
٢٥ +	د - أكثر من ٦٠ سنة
	٢- الحالة الإجماعية : ( تطبق حتى سن ٣٠ سنة )
٥٠ +	أ - أعزب
صفر	ب- متزوج
	٣- الخبرة السابقة فى القيادة :
٥٠ +	أ - أقل من سنة
٣٠ +	ب- سنة وأقل من سنتين
صفر	ج- سنتان فأكثر
	٤- إستخدام السيارة :
صفر	أ - فى التزهة أو الذهاب إلى العمل
٣٠ -	ب- فى الذهاب إلى المزرعة (ريف )
٣٠ +	ج- فى العمل
	٥- الحوادث السابقة :
١٠ -	أ - بدون حوادث فى السنة السابقة
٢٠ -	ب- بدون حوادث فى السنتين السابقتين
٣٠ -	ج- بدون حوادث فى الثلاث سنوات السابقة
٤٠ -	د - بدون حوادث فى الأربع سنوات السابقة

فإذا كان لدينا شخص أعزب صغير السن ، يبلغ من العمر ٢٢ سنة مثلا ، وتقل خبرته في قيادة السيارات عن سنة واحدة ، وبالتالي فليس له خصم لعدم وقوع حوادث ، ولا يستخدم السيارة في العمل ، فإنه يدفع قسما سنويا بمعدل ٢٥٠ ٪ من التعريفه العادية ومحسوبه على النحو الآتي :

التعريفه العادية ١٠٠ + ٥٠ (أعزب) + ٥٠ (السن) + ٥٠ ٪ (مدة الخبرة في القيادة) = ٢٥٠ ٪ .

وعلى نفس الأساس يستحق على السائق المتزوج ، والذي يبلغ من العمر ٣٥ سنة ، ويستخدم السيارة في العمل، ولديه خبرة في قيادة السيارة لأكثر من سنتين ، وليس لديه حوادث خلال السنة السابقة للتأمين ، قسما سنويا بواقع ١٢٠ ٪ من التعريفه العادية وتحسب كما يلي :

١٠٠ للتعريفه العادية + ٣٠ ( لاستخدام السيارة في العمل ) - ١٠ ٪ (لعدم وقوع حوادث خلال السنة السابقة للتأمين) = ١٢٠ ٪ .

وهكذا وبنفس الطريقة يمكن حساب الأسعار وفقا لما هو وارد بالجدول السابق مباشرة . وبالطبع فإن هذه الطريقة رغم أنها تحقق العدالة بين الفئات المختلفة وبعضها البعض ، فهي تقريبيه وقد لا تحقق الدقة المطلوبة داخل الفئة الواحدة. إلا أنها أقرب إلى المنطق من غيرها ، كما تعتبر إحدى الحلول العملية لتجنب رفع أسعار التأمين على الجميع دون تفرقة ، فتغيب فئات بأكملها ، وتستفيد فئات أخرى على حسابها . وقد تكفي هذه الطريقة لتحسين النتائج ، دون حاجة إلى إجراءات أخرى تعتمد على أسلوب البتر لبعض المزايا التأمينية الحالية.

هذا ونود الإشارة إلى أنه توجد طريقة أخرى مقترحة وسهلة التطبيق ، دون الحاجة إلى تقسيم المؤمن لهم إلى فئات مختلفة كما سبق التويه إليه في الطريقة الأولى ، وما يستتبعه الأمر من توزيع للبيانات الإحصائية على هذه الفئات ، ثم الدخول في عمليات حسابيه لإستنباط علاقات رياضية تربط هذه الفئات ببعضها البعض . وهذه الطريقة المقترحة تعتمد على تحميل المؤمن له بمبلغ معين من كل حادث وليس نسبه معينه من خسارة كل حادث ، وما ينتج عنه من وفورات في أرقام التعويضات والتي تنشأ عن الآتي :

أ - تخفيض المصاريف الإدارية المتعلقة بهذه التعويضات وتكلفه تقديرها وتسويتها .

ب- تخفيض مقدار التعويضات التي هي فوق حد التحمل بمقدار التحمل ،  
وإستبعاد التعويضات التي تقل عن حد معين .

ولمعرفة أثر التحمل هذا على التعويضات يمكن عمل جدول لتكلفة التعويضات ، عن فترة سابقة موزعه على عدد معقول من الفئات لقيم المطالبات ، وحيث أن الخبره العمليه توضح أنه لم يحدث تقريبا تقديم مطالبات في ظل وثائق التأمين الإجباري على السيارات ، يقل مبلغ المطالبه فيها عن عشرة دنانير كويتية ، لذلك يكون من الأنسب أن تبدأ فئات الدراسة بأقل حد معقول يعطى توفيراً في التعويضات من ناحية ويحقق المطلوب للجمهور من ناحية أخرى .

والآن نعرض في الجدول التالي عرضاً نظرياً لفئات مختلفة متدرجة في الزيادة ، ويمكن القياس عليها وتكوين الجدول الأكثر صلاحية بالنسبة للناحية العملية :

حدود الفئه للمطالبات س ر	عدد المطالبات	إجمالي التعويضات لكل فئه	عدد المطالبات في حدود الفئه أو أكثر	إجمالي التعويضات حتى حدود الفئه التاليه	التخفيض في التعويضات لو أن حد التحمل هو الحد الأعلى للفئه
٢٠ -	.				
٣٠ -	.				
٤٠ -	.	س			
٥٠ -	ن	ر	ع	ت	ف
٦٠ -	م	×	ر	ر	ر
٨٠ -	.	ن			
١٠٠ -	.	م			

ويلاحظ أن الأعمدة الثلاثة الأولى تملأ من واقع البيانات الفعلية لشركة التأمين ، حيث يقيد في العمود الثاني عدد المطالبات التي قدمت لشركة التأمين في حدود الفئات المختلفة لحدود التحمل . كما يقيد في العمود الثالث إجمالي التعويضات للفئات المختلفة لحدود التحميل . وكل هذه البيانات مأخوذة من سجلات شركة التأمين فهي أرقام فعلية منقولة .

أما بخصوص الأعمدة الثلاثة الأخيرة فى الجدول السابق فيمكن إستنتاجها من خلال بيانات الأعمدة الثلاثة الأولى ، حيث يوضح العمود الرابع عدد المطالبات فى حدود الفئة أو أكثر ، لكل فئة من فئات حدود التحمل ، فعلى سبيل المثال العنصر الموجود فى الصف الأول العمود الرابع يوضح مجموع عدد المطالبات فى حدود الفئة الأولى ( عشرون دينار ) أو أكثر ، ومن البديهي أن المطالبات التى تقع فى الفئات التالية تكلفت العشرين دينار وتجاوزتها .

أما العمود الخامس فيوضح إجمالى التعويضات حتى حدود الفئة ، وذلك لكل فئة من فئات الجدول ، فعلى سبيل المثال يعطينا الصف الثانى العمود الخامس إجمالى التعويضات من واحد دينار حتى ثلاثين دينار ، والصف الرابع مثلا يعطينا إجمالى التعويضات من واحد دينار حتى خمسين دينار . . . . . وهكذا .

أما العمود السادس والأخير فيعطى إجمالى التخفيض فى التعويضات لو أن حد التحمل هو الحد الأعلى للفئة، وذلك لكل فئة من فئات حدود التحمل السابقة . ونحصل على قيم هذا العمود عن طريق جمع إجمالى التعويضات حتى نهاية الفئة من العمود رقم (٥) إلى حاصل ضرب حد التحمل هذا ( نهاية الفئة ) فى مجموع عدد المطالبات فى الفئات التالية ، فعلى سبيل المثال يعطينا الصف الأول فى هذا العمود إجمالى التخفيض فى التعويضات لو أن حد التحمل هو الحد الأعلى للفئة الأولى (٢٠ د.ك) ونحصل عليه بجمع إجمالى التعويضات حتى نهاية الفئة الأولى (٢٠ د.ك) من العمود (٥) إلى حاصل ضرب مجموع عدد المطالبات فى الفئات التالية فى ٢٠ دينار ، وبذلك نحصل على المقدار الذى توفره شركة التأمين لو إستبعدت العشرين دينار الأولى من كل حادث . وأيضا بالنسبة للصف الرابع مثلا فى هذا العمود ، فيوضح إجمالى التعويضات حتى نهاية الفئة الرابعة (٥٠ دينار) من العمود (٥) + ٥٠ د.ك × مجموع عدد المطالبات فى الفئات التالية . . . . . وهكذا بالنسبة لباقي عناصر هذا العمود .

ويود أن يشير الباحث ونحن فى هذا المقام أنه يمكن صياغة ما سبق بخصوص هذا الإقتراح فى شكل نموذج رياضى ، ثم كتابته بإحدى لغات الكمبيوتر فى برنامج حاسب آلى يمكن بتشغيله الحصول على حجم التخفيض (الوفر) فى التعويضات نتيجة حدود التحمل المقترحة ، وهذا يعطى فرصه أكبر لتجربة العديد من التوليفات المختلفة لحدود تحمل مختلفة ، وساعتها

نقرر الوضع الأمثل بالنسبة لحدود التحمل ، عن طريق قياس التأثير المادي الملوس لهذا التحمل بالنسبة لشركات التأمين مترجما بالأرقام التي توضح مقدار التخفيض الذي سيحدث على إجمالي التعويضات ، وبمقارنة الرقم المتوقع للتعويضات برقم الأقساط المتوقعة ، يمكن الحكم على مدى فاعلية الإجراء المتخذ على أساس مبلغ التحمل المقترح .

**\* نموذج رياضي لإيجاد حجم التخفيض في التعويضات نتيجة التحمل :**

باستخدام الرموز الواردة لمكونات الجدول السابق مباشرة يمكن ان نصل إلى النموذج الرياضي التالي :

إذا رمزنا لحدود الفئة للمطالبات بالرمز  $s$

حيث  $r = 1, 2, 3, \dots, k$

فإن  $s$  هي حدود الفئة الأولى للمطالبات .

،  $s$  هي حدود الفئة الثانية للمطالبات .

٢  
⋮

وهكذا

وإذا رمزنا لعدد المطالبات بالرمز  $n$

حيث  $m = 1, 2, 3, \dots, k$

فإن  $n$  هي عدد حالات المطالبات في حدود الفئة الأولى .

،  $n$  هي عدد حالات المطالبات في حدود الفئة الثانية .

٢  
⋮

وهكذا

وبعد ذلك يمكن أن نقول بأن إجمالي التعويضات لكل فئة هي  $s \times n$

ر م

حيث  $s \times n$  هي إجمالي التعويضات للفئة الأولى .

١ ١

،  $s \times n$  هي إجمالي التعويضات للفئة الثانية .

٢ ٢

⋮

وهكذا حتى س × ن للفئة الأخيرة .  
ك ك

وإذا كان رمز عدد المطالبات في حدود الفئة أو أكثر هو الرمز ع  
ر

حيث ر = ١ ، ٢ ، ٣ ، ٠٠٠ ، ك ،  
فإن ع هي عدد المطالبات في حدود الفئة الأولى أو أكثر =  
١

ن + ن + ن + ٠٠٠ + ن  
ك ٣ ٢ ١  
ع هي عدد المطالبات في حدود الفئة الثانية أو أكثر =  
٢

ن + ن + ن + ٠٠٠ + ن  
ك ٤ ٣ ٢  
وبصفة عامة فإن :

ع = ن + ن + ن + ٠٠٠ + ن  
ر ر ر ٢+ر ١+ر ٢  
وإذا كان رمز إجمالي التعويضات حتى حدود الفئة التالية هو ت  
ر

حيث ر = ١ ، ٢ ، ٣ ، ٠٠٠ ، ك ،  
فإن ت = س × ن  
١ ١ ١

ت = س × ن + س × ن  
٢ ٢ ١ ١ ٢

، وبصفة عامة فإن :

ت = س × ن + س × ن + ٠٠٠ + س × ن  
ر ر ٢ ٢ ١ ١ ر

وإذا رمزنا لإجمالي التخفيض في التعويضات بالرمز ف  
ر

حيث ر = ١ ، ٢ ، ٣ ، ٠٠٠ ، ك ،

فإن ف = ت + س × ع  
٢ ١ ١ ١

ف = ت + س × ع ،  
٣ ٢ ٢ ٢

⋮

وبصفة عامة فإن :

$$ف = ت + س \times ع$$

$$ر \quad ر \quad ر \quad ر + ١$$

وبالتعويض في المعادلة السابقة مباشرة عن ت ، ع

$$ر + ١$$

بما أمكن التوصل إليه سابقا في هذا الخصوص نصل إلى الآتي :

$$ف = (س \times ن + س \times ن + ٠٠٠ + س \times ن) +$$

$$ر \quad ر \quad ٢ \quad ٢ \quad ١ \quad ١ \quad ر$$

$$س (ن + ٠٠٠ + ن + ن)$$

$$ر \quad ١ + ر \quad ٢ + ر \quad ك$$

وبعد إتمام صياغة النموذج الرياضى بالشكل السابق مباشرة يتم كتابته بإحدى لغات الكمبيوتر ( Fortran ) فى شكل برنامج يمكن تشغيله بسهولة لمعرفة وقياس التأثير المادى الملوس لهذا التحمل من جانب المؤمن له بالنسبة لشركات التأمين ، بحيث يكون مترجما بالأرقام التى توضح الوفر الذى سيحدث على التعويضات ، ثم حساب التعويضات المتوقعه بعد خصم هذا الوفر ، ومقارنتها بالأقساط ، وبعد ذلك يمكن الحكم على مدى فاعليه الإجراء ، وساعتها نقرر الوضع الأمثل بالنسبة لحدود التحمل . والبرنامج الخاص بهذا النموذج وبلغه الفورتران كما يلي :

DIMENSION XINT (7) , Numb 1 c (7)

DIMENSION Tot cost (7) , Numb2 c (7)

DIMENSION Low c (7), Deduc (7)

DIMENSION EXP (6), Ratio (6)

open ( unit = 30 , File = data , status = New )

Read \*, APE = , Ape , Alos = , Alos

Do 1 I = 1,7

I Read ( 30,\*) XINT (I), Numb 1 c (I)

Do 2 II = 2,8

K = II - 1

Sum = 0.0

Do 3 J = K , 7

3 Sum = Sum + Numb 1 c ( J )

I = II - 1

2 Numb2c (I) = Sum

Do 4 I J = 1,7

```

Sum = 0.0
Do 3 J = K , 7
3 Sum = Sum + Numb 1 c ( J )
I = II - 1
2 Numb2c ( I ) = Sum
Do 4 I J = 1,7
K = I J
SUM = 0.0
Do 5 I K = 1, K
5 SUM = SUM + XINT ( IK ) × Numb 1 c ( IK )
4 LOW c ( I J ) = SUM
Do 6 KK = 1,6
J J = K K + 1
Deduc ( KK ) = Low c ( KK ) + XINT ( KK ) × Numb 2 c ( KK )
EXP ( KK ) = Alos - Deduc ( KK )
Ratio ( KK ) = Exp ( KK ) / APE
6 Continue
STop
End .

```

حيث :

حدود الفئة للمطالبات .	XINT
عدد المطالبات بالنسبة لكل فئة من الفئات المحددة .	Numb 1 c ،
إجمالي التعويضات لكل فئة .	ToT Cost ،
عدد المطالبات في حدود الفئة أو أكثر .	Numb 2 c ،
إجمالي التعويضات حتى حدود الفئة التالية .	Low c ،
التخفيض في التعويضات ( الوفر ) لو أن حد التحمل هو الحد الأعلى للفئة .	Dedu c ،
التعويضات المتوقعة بعد خصم التخفيض في التعويض نتيجة التحمل .	EXP ،
نسبة التعويضات المتوقعة بعد الخصم إلى الأقساط .	Ratio ،
أقساط التأمين الإجباري للسيارات من واقع سجلات شركة التأمين .	Ape ،
التعويضات المسددة للتأمين الإجباري على السيارات .	Alos ،

الإجراء المتخذ على أساس مبلغ التحميل المقترح . ويلاحظ هنا أننا استبعدنا فكرة تحميل المؤمن له بنسبة عن كل حادث لأن ذلك لن يحقق لنا الوفر في الإجراءات والمصاريف الإدارية ، حيث أن النسبة هذه تطبق على كافة التعويضات صغيرها وكبيرها ، وهي بذلك لن تقلل من عدد المطالبات المقدمة .

كما أن تطبيق النسبة هذه لكل حادث ، لن يخفف على شركة التأمين أى شئ بخصوص معدل الخسارة وذلك بالنسبة للمطالبات الصغيرة . كما أنها ستكون عبئا ثقيلا على المؤمن له فى حالة المطالبات الكبيرة ، لأنها تعطى فى هذه الحالة مقدار أكبر يتحملة المؤمن له .

أما عن الإجراء العملى الذى يجب البحث عنه لتطبيق هذا الإقتراح فى التأمين الإجباري للسيارات فيكون فى كيفية تحميل المؤمن له بالمبلغ . بمعنى هل يترك للمتضرر حق الرجوع على المسئول مباشرة عن الحادث بمقدار التحمل وعلى المؤمن ( شركة التأمين ) بالباقي ، وما يستتبعه ذلك من ضرورة ملاحقة طرفين بمقدار المطالبة الواحدة ، أو يكون عن طريق المحكمة وذلك بمجازاة المسئول عن الحادث مباشرة ضمن الغرامه التى يحكم بها عليه ، وفى حدود مقدار التعويض أو حد التحمل أيهما أقل ، على أن يرجع المتضرر على المؤمن بالباقي أو يقوم المؤمن بسداد قيمة التعويض بالكامل للمتضرر ، ثم الرجوع على المؤمن له بمقدار حد التحمل أو التعويض أيهما أقل .

إن إختيار أحد الحلول الثلاثة السابقة أو إقتراح غيرها يتوقف على السهولة فى الإجراءات التى يمكن إتباعها فى كل منها ، والتى ننشدها دائما من شركات التأمين لتقديم خدمة متميزة لجمهور المؤمن لهم بخصوص دفع التعويض المستحق للمتضرر دون تعقيد فى الإجراءات أو تأخير فى الوقت ، على أن يتحقق ذلك بأضمن الطرق وأسرعها .

## \* نتائج البحث :

بعد إجراء الدراسة السابقة يمكن التوصل للنتائج الآتية :

١- يغطي التأمين الإجبارى على السيارات بدولة الكويت الأضرار المادية التى تلحق بممتلكات الغير ، بالإضافة إلى التغطية التقليدية المعروفة التى تعوض الوفيات والأضرار الجسمانية ، وذلك من شأنه أن يعكس تقديرا مرتفعا لمعدلات الخسائر بالنسبة لهذا النوع من التأمين فى دولة الكويت.

٢- تحدد أسعار التأمين الإجبارى على السيارات بمعرفة جهات رسمية بطريقة تقديرية لا تقوم على أسس علمية دون الأخذ فى الاعتبار لمعدلات الخسائر ومعدلات المصروفات والعملات ومدى ارتباطها بأقساط التأمين .

٣- تؤكد الإحصاءات والبيانات من واقع خبرة الماضى بسوق التأمين الكويتى ، أن التعويضات المسددة لهذا النوع من التأمين الإجبارى على السيارات تفوق بكثير الأقساط المحصلة من المؤمن لهم فى معظم شركات التأمين . حيث وصلت نسبة التعويضات إلى الأقساط فى إحدى شركات التأمين العاملة بالكويت إلى ١٧٦٪ هذا بخلاف النوع الثانى من تأمين السيارات وهو التكميلى ، والذى وصلت فيه نفس النسبة السابقة فى إحدى شركات التأمين الكويتية إلى ٣٩,٦٪ كما هو بالبحث .

٤- تم إدخال إعتبارات جديدة فى تسعير التأمين الإجبارى على السيارات ، والتى تتعلق بالمؤمن له نفس أو بالشخص قائد السيارة . بما أمكن التوصل إلى طريقة عادلة لوضع الأسعار بحيث تكون أقرب إلى المنطق من غيرها. دون اللجوء إلى رفع الأسعار على الجميع دون تفرقه فتغيب فئات بأكملها وتستفيد فئات أخرى على حسابها مع الإبتعاد عن الحلول السريعة الحاسمة التى من شأنها أن تقلل من مزايا هذا النوع من التأمين كإلغاء التأمين الإجبارى بالنسبة للأضرار المادية كما هو متبع فى بعض الدول ، وهذا ما يتنافى مع روح البحث العلمى الذى لا يلجأ إلى مثل هذه الحلول إلا متى أعيته الحيلة وتأكد له عدم وجود أى وسيلة علاجه أخرى غير البتر .

٥- تم دراسة تأثير حدود التحمل المقترحة على التعويضات فى هذا النوع من التأمين ، مما نعتقد أنه يؤدى إلى الإقلال من عدد الحوادث من جهة

وإلى إنخفاض مبالغ التعويضات التي تتحملها شركات التأمين من جهة أخرى ، بطريقة بعيدة عن تحميل المؤمن له أو السائق المثالي بالنتائج السيئة للمستهتر من الجمهور في حالة تقرير تعريفه مرتفعه تطبق على الجميع .

٦- أمكن صياغة نموذج رياضي لإيجاد حجم التخفيض في التعويضات نتيجة حدود التحمل المقترحة . ثم كتابته بإحدى لغات الكمبيوتر (الفورتران) ، والذي بتشغيله نعطي فرصة أكبر لتجربة العديد من التوليفات لحدود التحمل المقترحة ، وساعتها نقرر الوضع الأمثل لحد التحمل ، والذي يخلق نوعا من التوازن والتكافؤ بين الأقساط والتعويضات .

#### \* توصيات البحث :

تتلخص التوصيات لهذا البحث في الآتي :

- ١- جمع الإحصائيات الممكنة بطريقة متماثلة وسليمة من شركات التأمين بحيث يسهل الاعتماد عليها في وضع تعريفه دقيقة للتأمين . وهذا بدوره يعتمد على تعاون شركات التأمين فيما بينها لزيادة حجم البيانات المجمعة، وذلك رغبة في الوصول إلى نتائج إحصائية دقيقة ، تأخذ في الاعتبار الإتجاهات المستقبلية .
- ٢- إجراء دراسة علمية تطبيقية على الإحصائيات المجمعة لمعرفة أثر حدود التحمل على معدل الخسارة .
- ٣- تطبيق حد التحمل الذي يحقق نوعا من التوازن والتكافؤ بين الأقساط والتعويضات ، ويضمن إشتراك المؤمن له في تحمل جزء من الخسارة تجعله أكثر حرصا على تجنب الحوادث .
- ٤- إقرار الوسائل الكفيلة والمناسبة لضمان تحصيل مبلغ التحمل دون إرهاق لأي طرف من الأطراف المعنية ، وذلك بإختيار إحدى الطرق الواردة بالبحث أو إقتراح غيرها بحيث نضمن تحقيق الهدف المنشود في هذا المجال .
- ٥- إصدار اللوائح والقرارات اللازمة لوضع الإقتراحات الواردة بالبحث موضع التنفيذ .

٦- إجراء تقييم دورى لنتائج تطبيق الإقتراحات الواردة بالبحث بين الحين والآخر ، أى على فترات متقاربة ، وذلك لضمان إجراء متابعة بطريقة أكثر واقعية .

٧- نشر الوعي التأمينى والمرورى لدى جميع قاندى السيارات ، حتى تؤتى الإقتراحات الواردة بالبحث ثمارها .

٨- بحث إمكانية تطبيق الجدول الوارد بالبحث والذى يوضح نوع الخطر ، ودرجة الانحراف عن الخطر العادى مع تطبيق النسبة الواجب إضافتها أو خصمها من التعريفه العاديه طبقا للمعدل المتوقع لكل فئة من فئات الجدول.

٩- تطبيق النموذج الرياضى الخاص بإيجاد حجم التخفيض ( الوفر ) فى التعويضات نتيجة حدود التحمل المقترحة ، وذلك لبيان إمكانية قياس التأثير المادى الملموس لهذا التحمل بالنسبة لشركات التأمين ، ثم إختيار الوضع الأمثل لحد التحمل الذى يعطى توازنا بين أقساط وتعويضات التأمين الإجبارى للسيارات.

## المراجع

### أولا : كتب عربية :

- ١- د. السباعي محمد الفقى وآخرون ، الخطر والتأمين بين النظرية والتطبيق ، دار الكتاب الجامعى للنشر والتوزيع ، الطبعة الأولى ، الكويت، إبريل سنة ١٩٩٦ .
- ٢- د. على السيد الديب ، تأمين السيارات ، مركز التعليم المفتوح جامعة القاهرة ، القاهرة ، سنة ١٩٩٣ .
- ٣- د. محمد توفيق المنصوى وآخرون ، الخطر والتأمين ، كلية التجارة جامعة القاهرة ، القاهرة ، سنة ١٩٩٣ .

### ثانيا : وثائق ودوريات :

- ٤- إحصائيات حوادث المرور فى دولة الكويت، وزارة الداخلية ، الإدارة العامة للمرور ، قسم البحوث المرورية عن المدة من عام ١٩٩٢ إلى عام ١٩٩٥ .
- ٥- اللوح الإحصائية ، وزارة التخطيط بالكويت ، الإدارة المركزية للإحصاء ، العدد التاسع عشر ، سنة ١٩٩٦ .
- ٦- البيان الإحصائى لشركات التأمين العاملة بدولة الكويت ، وزارة التجارة والصناعة ، إدارة التأمين ، الكويت ، أكتوبر سنة ١٩٩٦ .
- ٧- تقارير مراقبة شركات التأمين بوزارة التجارة والصناعة بدولة الكويت بشأن شروط وأسعار التأمين الإجبارى للسيارات .
- ٨- سجلات دائرة السيارات بشركات التأمين العاملة بدولة الكويت .

### ثانيا : لقاءات دورية :

- ٩- لقاءات مع بعض المسئولين بشركات التأمين المساهمة الكويتية .

تم بحمد الله ،،

الملاحق

## ملحق (١)

ويوضح به تعريف التامين الإجبارى للسيارات بدولة الكويت ، وحيث أن التعريف الأولى التى صدرت لهذا النوع من التأمين ، كانت توضح الأسعار بالروبية الهندية للفترة من سنة ١٩٥٩ إلى سنة ١٩٦٧ ( تاريخ أول تعديل ) ، ثم حدث تعديل للتعريف بموجب القرار الوزارى رقم ٩ لسنة ١٩٦٩ الصادر عن وزارة الداخلية . ثم تعدلت مرة أخرى وتم العمل بها من ١٩٨٢/١/١ . لذلك نكتفى هنا فقط بعرض التعريف الأخيرة والسابقة عليها مباشرة كما يلي .

\* تعريف التامين الإجبارى للسيارات بدولة الكويت وفقا للقرار الوزارى رقم ٩ لسنة ١٩٦٩ والخاص بتعديل أسعار التأمين الإجبارى

نوع المركبة	البيانات	فقط التامين السنوى
١- السيارات الخصوصية والأجرة	١٠ حصان أكثر من ١٠ إلى ١٥ أكثر من ١٥ إلى ٢٠ أكثر من ٢٠ إلى ٣٠ أكثر من ٣٠ حصانا	٤,٧٥٠ د.ك. ٥,٨٥٠ د.ك. ٦,٧٥٠ د.ك. ٧,٨٠٠ د.ك. ٨,٧٥٠ د.ك.
٢- سيارات النقل العام للركاب	يضاف إلى ذلك ٥٠٠ فلسا عن كل راكب من ركاب السيارات الخصوصية و ١,٥٠٠ عن كل راكب من ركاب السيارات الأجرة . عن كل راكب من الـ ٢٠ راكبا الأول	٢ د.ك. ٥٠٠ فلسا
٣- سيارات النقل الخاص للركاب	عن كل راكب من الـ ٢٠ راكبا الأول عن كل راكب زاد على ذلك ويراعى أن يحتسب القسط على أساس عدد الركاب المصرح لهم .	٢ د.ك. ٥٠٠ فلسا

نوع المركبة	البيان	قسط التأمين السنوي
٤- سيارات نقل البضائع والمهمات	١٠ حصان	١١,٧٠٠ د.ك
ويدخل في هذه المجموعة اللوريات والسيارات المصممة على شكل مستودعات أو جرارات بما في ذلك تأمين عاملين خلاف السائق	أكثر من ١٠ حتى ٢٠ حصانا أكثر من ٢٠ حصانا	١٢,٧٠٠ د.ك ١٥,٥٠٠ د.ك
٥- تأمين نقل العمال بسيارات نقل البضائع	يحتسب القسط على أساس المدة المصرح بها لنقل العمال وفقا لما يتضمنه التصريح ويحتسب كالاتي :- سبعة أيام متتالية أو أقل عن كل راكب سبعة أيام ولا يتجاوز عشرين يوما عن كل راكب أكثر من عشرين يوما ولا يجاوز شهر فإذا زادت المدة المصرح بها لنقل العمال عن شهر تطبق تعريفه الشهر على ذلك	٨٠٠ فلس سنوي ٩٠٠ فلس سنوي ١,٧٠٠ د.ك
٦- المركبات التي تحمل رافعة ( ونش )	يدفع عن كل طن ( ١٠٠٠ كغم ) أو أقل ويدفع ٥٠٠ فلس عن كل طن زاد على ذلك وتعتبر أجزاء الطن في تحديد الزيادة طنا كاملا .	٩,٥٠٠ د.ك
٧- الجرار ( تراكتور )		٢,٨٠٠ د.ك
٨- سيارات الاسعاف والمستشفيات	ويدخل في هذا القسط تغطية الركاب	٦,٧٥٠ د.ك
٩- سيارات الاطفاء الخاصة بالمصانع والمنشآت		٦,٧٥٠ د.ك
١٠- الدراجات النارية المنفردة أو ذات العربة الجانبية (سايدكار)		٢,٨٠٠ د.ك
١١- الدراجات النارية ذات الصندوق المعد لنقل البضائع والمهمات		٤,٧٥٠ د.ك
١٢- فيما يختص بالمركبات الميكانيكية الخاصة بالسانحين والزوار تطبق الأسعار الموضحة بالجدول بما يتناسب مع مدة الإقامة بحد أدنى قدره ربع القيمة المبينة أمام كل نوع .		

زيادة أسعار التأمين الإجباري للسيارات ( ضد الغير )  
في دولة الكويت

بناء على كتاب وزارة التجارة أشرطة ش/٤/١١٨٤٣ المؤرخ في ١٩٨١/١٢/٢٩ بخصوص الزيادة في أسعار ضد الغير والتي قررها مجلس الوزراء الموقر بجلسته (٨١/٣١) المنعقدة في ١٢/٧/١٩٨١ ، فإن البنود ٤،٣،٢،١ من قرار وزير الداخلية رقم ٨١ لسنة ٧٦ مادة ٨٢ باللائحة التنفيذية لقانون المرور تصبح أسعار التأمين ضد الغير للسيارات المشمولة فيها كالتالي :

(بند ١) : السيارات الخصوصية والاجرة ١٠,٥٠٠ د.ك

يضاف إلى ذلك ٥٠٠ فلسا من كل راكب من ركاب السيارات الخصوصية و ١,٥٠٠ د.ك عن كل راكب من ركاب سيارات الأجرة .

(بند ٢) : سيارات النقل العام للركاب ١٠,٥٠٠ د.ك

يضاف إلى ذلك - ٢ د.ك عن كل راكب من إلى ٢٠ ركبا الأول و ٥٠٠ فلسا كل راكب زاد على ذلك ويراعى أن يحتسب القسط على أساس عدد الركاب المصرح بهم .

(بند ٣) : سيارات النقل الخاص للركاب ١٠,٥٠٠ د.ك

يضاف إلى ذلك - ٢ د.ك عن كل راكب من إلى ٢٠ ركبا الأول ، ٥٠٠ فلس عن كل راكب زاد على ذلك ويراعى أن يحتسب القسط على أساس عدد الركاب المصرح بهم .

(بند ٤) : سيارات نقل البضائع والمهمات ويدخل في هذه المجموعة اللوريات والسيارات المصممة على شكل مستودعات أو جرارات .

أ - من ١٠ - ٢٠ حصان ١٤ د.ك

بما في ذلك تأمين عاملين خلاف السائق

ب- أكثر من ٢٠ حصان

يضاف - ١ د.ك عن كل عامل خلاف - ١٤ د.ك

السائق

ملاحظات: ١- تظل باقى البنود فى قرار وزير الداخلية المشار إليه أعلاه كما هى .

٢- وبالنسبة لأسعار تأمين ضد الغير فى الحدود للسيارات غير الكويتية التى تدخل الكويت فسيتم تعديلها بجدول من قبل الشركات الوطنية تبعاً لما جاء أعلاه .

٣- تطبق هذه الأسعار اعتباراً من ١/١/١٩٨٢ .