

من أجل وثيقة أكثر عدالة للتأمين على السيارات

أ.د. هاشم محمد نور المدني

أستاذ الطرق والمواصلات بقسم الهندسة المدنية والعمارة- جامعة البحرين
و عضو مجلس بحوث الصحة لشرقي المتوسط بمنظمة الصحة العالمية- الأمم المتحدة

كلما كانت خسائر شركات التأمين من قبل فئة معينة من السواق ومركباتهم أكبر، كلما كانت قيمة التأمين التي تغطي تلك الفئة أعلى. وبالتالي كلما كان تعرض الفرد للحوادث أعلى كلما كانت قيمة ما يلزمه من تأمين أكبر. وهناك خصائص شخصية وديموغرافية ومرورية تتشابه من حيث السلامة المرورية والخطورة، وتتخذها شركات التأمين العالمية معايير لتقدير القيمة التي يغطيها عقد التأمين وفق تلك الصفات. إلا أن شركات التأمين في العالم العربي والإسلامي تفتقر إلى مثل تلك المعايير. وسنذكر بعضاً منها في هذا البحث.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

1 الجنس

أظهرت دراسات مختلفة أن الإناث أقل قيادة للمركبات من الذكور¹. وقد استنتج لينغوراند وزملاؤه أن معدل تعرضهن للحوادث أيضاً أقل من الذكور. وتدرك شركات التأمين العالمية أن الإناث يكبدن الشركات خسارة أقل من الرجال². ومن ثم فإن شركات التأمين تجعل قيمة تأمين مركباتهن أقل من الرجال³.

2 الحالة الاجتماعية

يحصل المتزوجون على تخفيضات كبيرة²، لأنهم أكثر أماناً في قيادتهم بسبب المسؤوليات العائلية التي تقع على عاتقهم، وبسبب نضجهم السلوكي وزيادة معدل خبرتهم مقارنة بالعزاب⁴.

3 المهنة

وجد لينغوراند وزملاؤه أن المديرين- ذكوراً كانوا أو إناثاً- أكثر استخداماً لسياراتهم من غيرهم. كما وجدوا أن المديرين- من الذكور والإناث- أكثر استخداماً لهواتفهم الخلوية أثناء القيادة مقارنة بعامة الموظفين. كما وجدوا أنهم- ذكوراً وإناثاً- أكثر تجاوزاً للسرعة، وأكثر مجازفة للقيادة وهم تحت تأثير النعاس أو الكحول، وأكثر تهوراً في قيادتهم للمركبة من غيرهم من الموظفين. كما وجدوا أن المديرين- ذكوراً وإناثاً- أكثر ضلوعاً في الحوادث من الموظفين الآخرين، وهو أمر طبيعي ونتيجة مباشرة للصفات السابقة. وتدرك شركات التأمين ذلك، وتقوم برفع قيمة التأمين بالنسبة لهم.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

4 المستوى التعليمي

كلما زاد المستوى التعليمي للسائق كلما كان تسببه في الحوادث أقل. إلا أن الإناث ذوات المستوى التعليمي العالي والأعمار المتوسطة أكثر ضلوعاً في الحوادث¹ من غيرهن من

الإناث. علاوة على ذلك تعطي بعض شركات التأمين تخفيضًا لمن تكون درجاته الجامعية أو المدرسية عالية، لتفتهم أن هؤلاء أقل تهورًا من غيرهم.

5 العمر

تدرك شركات التأمين أن الفئات العمرية بين 25 و 65 سنة أكثر أمانًا في قيادة المركبة من غيرهم، وأن أخطر السواق هم الذين لم يتعدوا الخامسة والعشرين¹. والإحصاءات الدولية تؤكد ذلك. وقد يربط البعض ذلك بزيادة الخبرة في القيادة. وجد الباحثون في الولايات المتحدة الأمريكية أن أخطاء السواق المسببة لحوادث الوفيات لمن هم دون العشرين تزيد على 75% من مجموع حوادث الوفيات بينما لا تزيد على 62% لمن هم في العشرين أو أكبر⁵. كما وجد (Haworth)⁶ أن الحوادث تنخفض مع التقدم في العمر، ومع سنوات القيادة.

مركز الإعلام الأمني

6 الخبرة

كلما زادت خبرة السائق في القيادة كلما قلت أخطاؤه، وبالتالي ضلوعه في الحوادث³. كما وجد هاورث أن الذين تقل خبرتهم في القيادة عن 3 سنوات ويقودون مركبات لم تقطع بعد عشرة آلاف كم هم أكثر عرضة لخطر الوفاة في الحوادث التي هي أحادية الوقوع ممن هم أكثر خبرة⁶.

7 مخالفات السرعة

تعد السرعة الزائدة من المشكلات الاجتماعية والسلوكية المنتشرة كثيرًا في جميع أرجاء العالم. قد تكون للعولمة -وفق ما يدّعيه نوكس⁷- دور في ذلك، حيث بات الناس يعيشون في عالم سريع في حركته وتغيره ومعيشتته، وكون الأفراد والأمكنة ذات علاقة مباشرة بكل ذلك، أصبحت المدن وكأنها ساحة للعرض وباتت السرعة ديدن كثير من الناس⁸. والحق إنه إذا ما أمكن إلزام السواق بعدم تجاوز السرعة القصوى للطرق، فإن الانخفاض المتوقع في حوادث الوفيات يفوق 20% من مجموع وفيات حوادث الطرق ويفوق في حوادث الإصابات 33%. وإذا ما عرفنا أن خسائر حوادث الطرق من جراء السرعة في الولايات المتحدة الأمريكية وحدها بلغت 28 بليون دولار فإن الفوائد المباشرة المستفادة من ضبط سلوك السواق تجاه السرعة تفوق 7 بليون دولار سنويًا⁷. وهناك أدلة جلية في أن خفض السرعة من شأنه خفض الوفيات والإصابات لاسيما للمشاة⁹. وتتسبب السرعة في حالة وفاة واحدة وإصابة خطيرة من معدل كل ثلاث وفيات وإصابات على الطرق⁸.

أما مخالفات السرعة فتعد من أخطر سلوكيات القيادة المتهورة، حيث أن احتمال ضلوع السائق في الحوادث يزيد مع ازدياد عدد مخالفات السرعة التي يرتكبها، كما أن شدة الحادث و الخسائر الناجمة عنه تزداد مع ازدياد السرعة. وكلما كان عدد مخالفات السرعة التي حصل عليها السائق في السنوات القليلة الفائتة أكبر، كلما كانت قيمة التأمين التي يدفعها أكبر². إن شركات التأمين تصنف مثل هؤلاء بأنهم أكثر عرضة للحوادث، وأن حوادثهم أكثر خطورة.

والحق أن ثلث حوادث الوفيات والإصابات تتسبب فيها السرعة. والأبحاث المختلفة تثبت ذلك¹⁰. ولعل من الأهمية أن نذكر هنا أن دراسة لإدارة الطرق في كوينزلاند بأستراليا أوضحت أن مخالفات السواق تسببت في 41% من الحوادث بشكل عام، وفي 35% من حوادث الوفيات¹¹. لذا فإن مخالفة سرعة واحدة من السرعات العالية جداً- من مثل 25 كم/س فوق السرعة المسموح بها- من شأنها في بعض الدول الأوروبية مضاعفة قيمة التأمين¹².

8 الدخل الشهري

العلاقة وثيقة بين ارتفاع الدخل وزيادة الحوادث، فالأثرياء وأصحاب الدخل المرتفع ممن هم بين 18 و 65 عاماً أكثر ضلوعاً في الحوادث من غيرهم من السواق الأقل دخلاً¹.

9 معدل المسافة المقطوعة سنوياً

كلما ازدادت المسافة التي يقودها السائق سنوياً كلما ازداد معها معدل ضلوع الفرد في الحوادث¹³. وقد جاء في تقرير منظمة الصحة العالمية أنه كلما طالت الرحلة وزاد عدد المركبات في الطريق تزداد معها معدل التعرض للحوادث¹⁴. ويقطع السواق في الولايات المتحدة الأمريكية نحو 4 آلاف مليار كيلو متر سنوياً¹⁵. والحق إن 12% من تلك المسافة معنية بالفئة العمرية التي هي دون الخامسة والعشرين، و84% منها معنية بمن هم بين الخامسة والعشرين والسبعين¹⁵.

10 القيادة تحت تأثير المسكرات والمخدرات

يرى 48% من المجتمع الأسترالي أن السبب وراء الحوادث هو القيادة تحت تأثير الكحول⁸. كما أن البداهة والإحصاءات¹⁰ تثبت خطورة ذلك على المجتمعات. في حين أن المسكرات تتسبب في 38% من حوادث الوفيات في الولايات المتحدة الأمريكية. أما في البحرين فإن المسكرات تتسبب في حوالي 10% من مجموع حوادث الوفيات. ومن هنا يأتي رفع قيمة التأمين على من له سوابق من مخالفات وحوادث ذات علاقة بالمسكرات. وأظهرت دراسة لإدارة الطرق في كوينزلاند بأستراليا أن المسكرات والمخدرات تسببت في 8% من الحوادث بشكل عام، وفي 28% من حوادث الوفيات¹¹.

11 منطقة السكنى

تتميز بعض المناطق أنها آمنة من حيث طبيعة ساكنيها، ومناطق أخرى دون ذلك، لذا تعطي شركات التأمين تخفيضاً لمن يقطن في المناطق الآمنة².

12 عدد الحوادث السابقة

كلما كان عدد الحوادث التي ضلع فيها السائق في السنوات القليلة الفائتة أكبر، كلما كانت قيمة التأمين التي يدفعها أكبر²، حيث تصنف شركات التأمين مثل هؤلاء بأنهم مجازفون.

13 نوع المركبة

كلما كانت المركبة أرخص، كلما كانت قيمة التأمين التي يغطيها أقل، لرخص ثمن التعويض الذي يحصل عليها المؤمن. كما أن المركبات التي فيها أدوات سلامة أكثر من وسائل هوائية، وفرامل مانعة للقفل (ABS)، وأدوات منع السرقة، وأدوات التعقب يحصل صاحبها على قدر أكبر من التخفيض⁴. ولعل من الأهمية بمكان أن نذكر أن بعض الدراسات أثبتت أن الفرامل المضادة للقفل لا تخفض الحوادث التي تصاحبها إصابات، ولا يعني ذلك بالضرورة أن ذلك الاستنتاج ينطبق على الحوادث التي تخلص من الإصابات¹⁶. و أوضحت دراسة لإدارة الطرق في كوينزلاند بأستراليا أن أعطال المركبات تسببت في 4% من الحوادث بشكل عام، وفي 6% من حوادث الوفيات⁸.

14 السلوك

تشير الدراسات الميدانية التي تقوم بها شركات التأمين أن سلوك السواق له علاقة نوعية بالحوادث، وقد أقر 44% من السواق الأستراليين أنهم قاموا بالصياح بشدة في وجوه سواق آخرين أثناء قيادتهم لمركباتهم⁸. وهذا يعني زيادة الانفعال لديهم؛ مما يفضي إلى ضعف تركيزهم، ويتسبب في وقوع حوادث.

15 عمر المركبة

المركبات المزودة بالتقنيات الحديثة أقل تعرضاً للأعطال لحداتها. إلا أن قيمتها أيضاً أعلى مقارنة بالتي هي أقدم³⁷. وتقوم شركات التأمين بوضع ذلك في الاعتبار عند تقدير قيمة التأمين التي يمكن أن تغطي المركبة وسواها.

16 عدد المركبات

كلما زاد عدد المركبات التي يقوم الفرد بتأمينها لدى شركة واحدة، كلما حصل على نسبة تخفيض أكبر³. ولعل ذلك يؤدي إلى حذر المالك من الضلوع في الحوادث خشية فقدان نسبة التخفيض التي يحصل عليها.

17 قيمة المركبة

تكون قيمة تأمين السيارات الغالية أكبر من نظيراتها الأقل كلفة³. لكن وجود الأجهزة التي تزيد من سلامة المركبة وتخفض من احتمال سرقتها، سبب في زيادة التخفيضات في قيمة التأمين.

كل تلك العوامل تجعل من إيجاد صيغة عادلة لتقدير قيمة التأمين لكل فرد من خلال نماذج رياضية أمراً ضرورياً ويخدم خطط السلامة الوطنية بشكل مباشر

هناك حاجة ماسة لتغيير أفكار مستخدمي الطرق في مختلف المجتمعات –بدرجات متفاوتة- تجاه كثير من البديهيات والمفاهيم المتعلقة بالسلامة على الطريق، وتجاه السلوكيات الخاطئة المسببة للحوادث، وبخاصة القيادة بسرعات عالية. ومن هنا يتحتم علينا العمل على خفض السرعة على غالب طرقنا، وهو أمر بات معروفاً لدى المجتمع الأسترالي، فإن 61% من هذا المجتمع يرى أن السبب الرئيس وراء الحوادث هو السرعة. وهناك تضارب في أفكار كثير من الإدارات الرسمية تجاه مختلف المطالب المتعلقة بالسلامة المرورية. ومن هنا يبرز لشركات التأمين دور مهم في تصحيح بعض تلك الأفكار. ومن شأن ذلك حماية المجتمع في المرتبة الأولى، وجلب المنافع المادية لشركات التأمين في المرتبة الثانية. وعلى الإدارات المعنية بالمؤسسات التشريعية والتنفيذية حماية المجتمع بدفع شركات التأمين نحو تنفيذ مثل تلك الأهداف بأسلوب علمي مدروس.

تتشابه الخصائص الشخصية والديموغرافية والمرورية من حيث السلامة والخطورة، وتتخذها شركات التأمين معايير لتقدير القيمة التي يغطيها عقد التأمين، وأهمها ما يلي: الجنس، الحالة الزوجية، المهنة، المستوى التعليمي، العمر، الخبرة، مخالقات السرعة، الدخل الشهري، معدل المسافة المقطوعة سنوياً، القيادة تحت تأثير المسكرات والمخدرات، منطقة السكنى، عدد الحوادث السابقة، نوع المركبة، السلوك، عمر المركبة، عدد المركبات، قيمة المركبة.

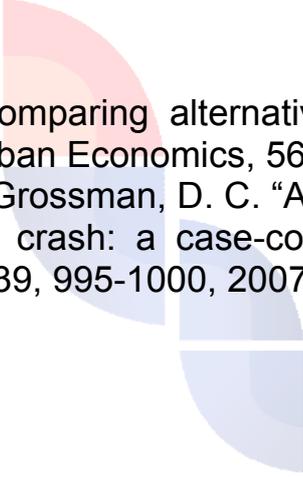
المراجع

1. Lenguerrand, E., Martin, J.-L., Chiron, M., Lagarde, E. and Lauman, B. "Road crash involvement status: A prospective study using the French Gazel cohort", Accident Analysis & Prevention, 40, 126-136, 2008.
2. The Car Insurance Authority "Factors that affect your car insurance premium", Learning Center, Sep 2008.
www.carinsurance.com/articles/content6.aspx
(as used on 1/7/2010).
3. Insurance SOS "10 Factors that affect car insurance premium", UK
www.insurancesos.uk/articles/car-insurance/index.html
(as used on 25/6/2010).
4. CarJunky "Car insurance premium factors: your record, age, driver education, and car equipment", Grameen Foundation.

www.carjunkie.com/carinsurance/Car_Insurance_Premium_Factors_Your_Record

(As used on July 2010).

5. Insurance Institute for Highway Safety and Highway Loss Data Institute "Beginning teenage drivers", USA, 2001.
6. Haworth, N., Vulcan, L., Bowland, L. and Pronk, N. "Estimation of risk factors for fatal single vehicles crashes", Monash University, Accident Research Center, Report#121, Australia.
7. Knox, P. L. "Creating ordinary places: slow cities in a fast world", J.O. Urban Design, 10(1), 1-11, 2005.
8. May, M., Tranter, P. J. and Warn, J.R. "Towards a holistic framework for road safety in Australia", J.O. Transport Geography, 16, 395-405, 2008.
9. Australian Transport Safety Bureau "Road safety in Australia: a publication commemorating world health day 2004", Australian Transport Safety Bureau, Canberra, Australia, 2004.
10. Zehang, Y., Cooper, P. J. and Dean, C. B. "Modeling the contribution of speeding and impaired driving to insurance claim counts and costs when contributing factors are unknown", J. O. Safety Research, 38, 25-33, 2007.
11. Industry Commission "Vehicle and recreational marine craft repair and insurance industries", Report no. 43, Australian Government Publishing Service, Canberra, Australia, 1995.
www.pc.gov.au/ic/inquiry
(As used on 21/6/2010).
12. Insurance "Speeding and car insurance rates"
www.insureme.com/auto-insurance/car-insurance-speeding
(As used on 17/5/2010).
13. Cooper, P. J., Meckle, W. and Andersen, L. "The efficiency of using non-culpable crash-claim involvements from insurance data as a means of estimating travel exposure for road user sub-groups", J. O. Safety Research, 41, 129-136, 2010.
14. Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hayder, A. A., Jarawan, E. and Mathers, C. "World report on road traffic injury prevention", World Health Organization, United Nations, Geneva, Switzerland, 2004.

- 
15. Parry, I. W. H. "Comparing alternative policies to reduce traffic accidents", J. O. Urban Economics, 56, 346-368, 2004.
 16. Cummings, P. and Grossman, D. C. "Antilock brakes and the risk of driver injury in a crash: a case-control study", Accident analysis and Prevention, 39, 995-1000, 2007.

مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

مركز الإعلام الأمني - القاهرة



مركز الإعلام الأمني
Police Media Center

مركز الإعلام الأمني - القاهرة