

# تأمين المركبات

## VEHICLE INSURANCE

### محتويات الفصل:

- القسم الأول: الخلفية التشريعية لتأمين السيارات
- القسم الثاني: تأمين المركبات الخاصة
- القسم الثالث: تصنيف وثائق تأمين المركبات التجارية
- القسم الرابع: الاعتبارات الاكتتابية
- القسم الخامس: غطاء الوثيقة ، استثناءاتها وشروطها
- القسم السادس: توسيع الغطاء والمنافع الإضافية
- القسم السابع: طرق احتساب القسط
- القسم الثامن: تطبيق المبادئ في إخطار معينة
- القسم التاسع : قانون التأمين الإجباري وتعديلاته

### القسم الأول : الخلفية التشريعية لتأمين السيارات

#### Statutory Background to Motor Insurance

تقضي قوانين كثير من دول العالم أن يقوم كل مستخدم مركبة على الشوارع العامة بتأمين مسؤوليته القانونية الناجمة عن استخدامه لتلك المركبة .

لقد بدء ظهور المركبات على الشوارع في منتصف عام 1890م تقريباً وازدادة أعدادها بشكل ملحوظ بعد الحرب العالمية الأولى (1918م) وقد أدى ذلك إلى زيادة عدد الإصابات والوفيات الناجمة عن حوادث السيارات مما حدى ببعض الدول لجعل تأمين المركبات إجبارياً كمحاولة لضمان حصول ضحايا هذه الحوادث وعائلاتهم على التعويضات المناسبة .

قامت كثير من دول العالم بإصدار قانون المرور الذي جعل تأمين السيارات إلزامياً ولكن هذا لا يعني أن سائقي السيارات لم يقوموا بتأمين سياراتهم ومسؤولياتهم قبل هذا التاريخ رغم أن الوثائق المستخدمة كانت بدائية نوعاً ما . في الحقيقة ما فعله هذا القانون هو أنه أجبر الجميع على التأمين . وقد قامت بريطانيا لاحقاً بإصدار عدة تشريعات في هذا الصدد ويعتبر قانون المرور لسنة 1974م هو القانون المتبع الآن بالنسبة لتأمين المركبات الإلزامي.

وفيما يلي نموذج لنص قانون من قوانين المرور المرور بخصوص التأمين الإلزامي :

أي فرد يستخدم مركبة - أو تستخدم المركبة نيابة عنه - على الشوارع العامة يجب أن يكون لديه وثيقة تأمين صادرة من قبل مؤمن مصرح له تغطي مسؤوليته القانونية لدفع تعويض بسبب وفاة أو إصابة لأي شخص وأيضاً مسؤوليته القانونية بسبب خسارة أو ضرر لممتلكات الغير .

ويجب الإشارة إلا أن مستخدم المركبة هو الشخص الملزم بالتأمين وهذا لا يعني بالضرورة سائق المركبة ولكن الجهة التي تسيطر على إدارة المركبة وتشغيلها . وتجدر الإشارة إلى أن المسؤولية تجاه وفاة أو إصابة أي شخص تشمل أيضاً ركاب السيارة نفسها .

يجب أن يكون المؤمن مصرح له وهذا يعني أنه قد امتثل لمتطلبات قوانين شركات التأمين (Insurance Companies Acts) بشكل مرضي لوزارة التجارة والصناعة ، كما يجب عليه أيضاً أن يكون عضواً في مكتب مؤمنو المركبات (Motor Insurers Bureau) وهو منظمة شكلت من قبل مؤمنو السيارات في بريطانيا (بضغط من الحكومة) للتعامل مع مطالبات ضحايا حوادث السيارات أو عائلاتهم عندما لا يكون لدى مستخدم المركبة المسؤولة عن الحادث وثيقة تأمين أو أنه غير معروف (غادر موقع الحادث قبل أن يتم التعرف على هويته) .

في بريطانيا يجب أن يكون حد التعويض التي توفره الوثيقة غير محدود بالنسبة للوفاة والإصابات و 250,000 جنيه إسترليني بالنسبة لخسارة أو ضرر لممتلكات الغير . هناك تباين بطبيعة الحال بين دولة وأخرى في هذا الخصوص فعلى سبيل المثال يتطلب القانون في دولة البحرين أن يكون حد التعويض بالنسبة للشق الثاني (خسارة أو ضرر لممتلكات الغير) من التغطية 500,000 دينار بحريني ، بينما يتطلب القانون في دولة الكويت أن يكون حد التعويض غير محدود بالنسبة لشقي التغطية .

تستثني التشريعات في بريطانيا جهات معينة من التأمين الإلزامي مثل وزارات الدولة وإدارتها المحلية والشرطة . وكبديل لتأمين السيارات يمكن إيداع مبلغ من المال مع جهة رسمية معينة كضمان للمسؤولية التي قد تترتب تجاه الأطراف الثالثة ولكن هذا الخيار ليس شائعاً في أي حال من الأحوال .

واستثناء التشريعات لجهات معينة من التأمين الإلزامي ليس خاصاً ببريطانيا فعلى سبيل المثال تستثني تشريعات دولة الإمارات العربية المتحدة إدارات الحكومة المحلية من التأمين الإلزامي.

ولكن هذا لا يعني بأي حال من الأحوال أن هذه الإدارات الحكومية غير مسؤولة عن دفع تعويضات إذا تسببت في حادث سيارة ينجم عنه وفاة أو إصابة أو ضرر لممتلكات الغير بل هم مسؤولين عن تعويض ضحايا ذلك الحادث حالهم حال الملزمين بشراء تأمين السيارات ، ولكن السبب في عدم إلزامهم بالتأمين هو أن لديهم من المصادر المالية ما يكفي لدفع هذه التعويضات .

## ( أ ) شهادة تأمين السيارات Certificate of Motor Insurance

بموجب قانون المرور لا يسري مفعول وثيقة تأمين السيارات إلا بعد إصدار شهادة تأمين السيارات (Certificate of Motor Insurance) التي تحتوي على المعلومات التالية :

- علامة التسجيل ووصف المركبة المؤمنة.
- اسم حامل الوثيقة.
- تاريخ بداية التأمين.
- تاريخ انتهاء التأمين.
- الأشخاص المسموح لهم بالقيادة.
- حدود استخدام السيارة.
- تصريح بأن الشهادة تتماشى مع قانون الدولة المعنية.
- إثبات على أن المؤمن مصرح له من قبل الجهات المعنية .

ويجب تقديم الشهادة لأي شرطي يطلب رؤيتها أو لأي شخص له صلة بالحادث .

ونظراً لاختلاف قوانين التأمين الإلزامية على السيارات بين دولة وأخرى ، ونتيجة للحاجة المتنامية لتنقل السيارات عبر دول العالم ، فقد حدثت العديد من العقبات أمام دخول تلك السيارات إلى دول أخرى نظراً للتشريعات والقوانين الخاصة بكل دولة فيما يتعلق بسير السيارات على طرقها.

وكان توقيع ما أطلق عليه **البطاقة الخضراء** بين بعض الأقطار الأوروبية بداية لجعل الوثيقة المحلية الخاصة بالتأمين الإلزامي للسيارة دولية وملائمة لتسهيل سير السيارات عبر الحدود بين الدول دون أية عراقيل تذكر. وقد نجحت الأقطار الأوروبية الموقعة لهذه الاتفاقية في تحقيق الهدف من ورائها إلى الحد الذي جعل دول العالم الأخرى تسعى للاستفادة من هذا النجاح. فكان المؤتمر العربي المنعقد في 26 أبريل 1975م في تونس حيث تم التوقيع على اتفاقية مماثلة للاتفاقية الأوروبية السالفة الذكر وذلك لتسهيل تنقل المواطن العربي بين البلاد العربية بسيارته ، علماً بأن المملكة العربية السعودية ليست عضواً في هذه الاتفاقية .

بمقتضى هذه الاتفاقية أصبح من الممكن إصدار ما يعرف **بالبطاقة البرتقالية** من قبل شركة تأمين محلية تسمى المكتب الموحد لقاء قسط إضافي يجري تحديده بناءً على عدد الدول التي يرغب المؤمن له في زيارتها ومدة هذه الزيارة. وبهذا يضمن المؤمن له حيازته لغطاء تأميني يلبي متطلبات قانون تأمين السيارات الإلزامي لتلك الدول دون الحاجة للتوقف في كل محطة لإصدار تأمين جديد. ومن الجدير بالذكر بأن كثيراً من هذه المكاتب على استعداد لإضافة قسم التلف والضرر لسيارة المؤمن لقاء قسط إضافي طبعاً.

وعند تورط إحدى السيارات المؤمنة بموجب البطاقة البرتقالية في حادث مروري يؤدي إلى خسائر للغير فإن المكتب الموحد المصدر للبطاقة يبلغ عن الحادث خلال فترة متفق عليها. ويلتزم الأخير بتسديد المبالغ التي دفعت بالنيابة عنه من قبل المكاتب الأخرى إلى جانب العمولة المعتمدة.

## القسم الثاني : تأمين المركبات الخاصة

إن قيادة أية مركبة على الشوارع العامة دون وجود وثيقة تأمين تغطي مسؤولية السائق المدنية تجاه الغير يعتبر عملاً مخالفاً للقانون في أغلب دول العالم. ويجب أن تغطي الوثيقة مسؤولية السائق المدنية تجاه الوفاة أو الإصابة الجسدية للغير أو الأضرار المادية التي تلحق بممتلكاتهم. ولا يشمل هذا الإلزام القانوني المسؤولية تجاه أي طرف يعمل لدى المؤمن له إذا كانت الوفاة أو الإصابة قد نتجت خلال تأديته لعمله. ورغم إن قانون المرور الخاص بالمملكة العربية السعودية لا يجبر سائقي المركبات على تأمين مسؤولياتهم تجاه الغير المترتبة على قيادة المركبات إلا أن كثيراً منهم يحملون وثائق تأمين سيارات تغطي مسؤوليتهم الناتجة من قيادة المركبات حيث أن قوانين المملكة العربية السعودية كمثيلها في الدول الأخرى تتطلب من السائق المخطئ دفع التعويضات المالية عن الأضرار التي تقع لممتلكات الغير والإصابات والوفيات التي يتسبب فيها للغير .

ويمكن لوكيل شركة التأمين أو شركة التأمين نفسها إصدار إشعار تغطية مؤقت إلى حين صدور شهادة التأمين الدائمة. وتختلف مدة سريان إشعار التغطية حسب الوقت الذي يستغرقه المؤمن لاكتتاب وإصدار شهادة التأمين. وتتراوح مدة إشعار التغطية بين عشرة إلى ستين يوماً ، إلا أن هذه الفترة نادرًا ما تتعدى 30 يوماً. وفي بعض المناطق يتم إصدار شهادة التأمين مباشرة دون اللجوء لإصدار إشعار التغطية كما هو الحال في دولة البحرين.

ويجب أن تحتوي المستندات التي تثبت وجود وثيقة التأمين (إشعارات التغطية وشهادات التأمين) على المعلومات التالية:

- علامة التسجيل ووصف المركبة المؤمنة (على سبيل المثال أية سيارة يملكها المؤمن له أو بيعت له تحت اتفاقية الشراء بالتقسيط).
- اسم حامل الوثيقة.
- تاريخ بداية التأمين.
- تاريخ انتهاء التأمين.
- الأشخاص المسموح لهم بالقيادة.
- حدود استخدام السيارة.
- تصريح بأن الشهادة تتماشى مع قانون الدولة المعنية.

النص "الشامل" المستخدم أعلاه يتجنب الحاجة لإصدار إشعار تغطية وشهادة تأمين كلما استبدلت السيارة ، إلا أن شروط الوثيقة تُبين بوضوح ضرورة إشعار المؤمن خلال أيام قليلة إذا تم تغيير السيارة لكي يتمكن من تغيير تلك المعلومات في ملفاته وإجراء التعديلات اللازمة على القسط.

إذا كان قائد السيارة من غير "المسموح لهم بقيادة السيارة" حسب شروط الوثيقة فربما تستمر مسؤولية شركة التأمين عن تسوية المطالبة. على سبيل المثال إذا قام أحد اللصوص بسرقة السيارة وتسبب خلال قيادته لها في حدوث وفاة أو إصابات بدنية أو في أضرار لممتلكات الغير.

وتوجد هناك إضافة إلى بند "الأشخاص المسموح لهم بقيادة المركبة" تسمح " للمؤمن له قيادة أية سيارة خاصة ليست ملكاً له ولم يقيم بشرائها تحت اتفاقية الشراء بالتقسيط ولم يقيم باستئجارها" ، إلا أن بعض المؤمنون يضعون بعض القيود على هذا الغطاء الإضافي عن طريق إضافة هذا النص: " ولكن ليست سيارة مستأجرة". وتسمى هذه الإضافة "قيادة سيارات الآخرين" ويشمل هذا الغطاء المؤمن له فقط ويوفر تغطية للمسؤولية المدنية تجاه الغير فقط حتى لو كانت التغطية الأصلية "شاملة" (هذا التأمين الإضافي غير شائع في أغلب الدول العربية).

يجب أن تُبين إشارات التغطية المؤقتة الوقت والتاريخ بينما شهادات التأمين تُبين التاريخ فقط إلا في الحالات التي تصدر الشهادة فيها مباشرة ، فأنها تبين الوقت والتاريخ. وعندما يقوم المؤمن بإلغاء الغطاء فعلى المؤمن له أن يُعيد شهادة التأمين إلى المؤمن مباشرة أو خلال فترة لا تتجاوز سبعة أيام.

## (أ) وثائق تأمين السيارات MOTOR POLICY FORMS

بعض الوثائق يتم إصدارها على شكل كتيب بينما ظل بعضها يصدر على شكل الوثائق الطويلة التقليدية. ويستخدم أغلب المؤمنون وثيقة قياسية واحدة تحتوي على أقسام مُرقمة وجدول يُبين الأقسام التي أختارها المؤمن له في وثيقته ، حيث يمكن استخدام جميع أجزاء الوثيقة إذا كان المؤمن له يرغب في الغطاء الشامل أو جزءاً من الوثيقة إذا كان يرغب في التأمين على مسؤوليته المدنية تجاه الغير فقط.

وتتطلب شروط الوثيقة أن يقوم المؤمن له بإشعار المؤمن عن أي حادث قد تنتج عنه مطالبة بأسرع وقت ممكن. وقد يبدو نص هذا الشرط مبهم وغير واضح ولكن الكل يعرف مدى أهمية الإشعار الفوري للمؤمن عن حادث يبلغ تعرض فيه طرف ثالث لإصابات بليغة ليتمكن من رصد احتياجاته وإبلاغ معيدي التأمين بينما لا تأخذ الحوادث البسيطة جداً صفة الاستعجال.

كما يصير المؤمن أيضاً على أن يقوم المؤمن له بإرسال أي أمر قضائي أو استدعاء له للمثول أمام القضاء مباشرة إليه دون الحاجة إلى أي إشعار باستلامها وذلك لتجنب تورط المؤمن له في مراسلات أو التزامات قد تضر بموقفه القانوني ومن ثم بموقف المؤمن.

لقد أشرنا في الوحدة السابعة بأن حق المؤمن في الحلول محل المؤمن له ينشأ بشكل تلقائي بعد دفع المطالبة ، إلا أن شروط الوثيقة قامت بتغيير ذلك بحيث يستطيع المؤمن الحلول محل المؤمن له فوراً وقبل تعويض المؤمن له. وبهذا يُمكن للمؤمن أن يبدأ البحث والتحقيق واستجواب الطرف الثالث إذا دعا الأمر.

وتتضمن شروط الوثيقة شرطاً يعطي المؤمن الحق في إلغاء العقد في أي وقت بعد إعطاء المؤمن له إشعار خطي مدته سبعة أيام من التاريخ المحدد للإلغاء ، وفي هذه الحالة يُعيد المؤمن نسبة من القسط المدفوع تعادل قسط المدة المتبقية من التأمين. وكما ذكرنا سابقاً يجب على المؤمن له في هذه الحالة إرجاع شهادة التأمين إلى المؤمن. لكن مثل هذه الخطوة لا تحدث إلا في حالات نادرة جداً ، حيث يُفضل المؤمن ترك الوثيقة سارية لحين انتهائها ، وعند ذلك يقوم باحتساب قسط أعلى أو رفض التجديد في بعض الحالات الخاصة (قوانين بعض الدول لا تسمح للمؤمن بإلغاء قسم تأمين المسؤولية المدنية تجاه الغير والبعض الآخر يسمح في حالات محددة وبإجراءات منصوص عليها في القانون).

وأما بالنسبة للشروط العامة الأخرى الموجودة في وثيقة تأمين السيارات فهي كالتالي:

- يجب على المؤمن له اتخاذ كافة الاحتياطات المعقولة لحماية السيارة من فقدان والضرر وأن يبقياها بحالة تسمح بقيادتها على الشوارع العامة بسلام.
- يجب على المؤمن له أن يستخدم السيارة في نطاق ما هو مبين في شهادة التأمين. (انه من المعتاد أن تسمح الوثيقة للذين يقومون بقيادة سيارات الزبائن عند جلبها للتصليح أو لتغيير الزيت في الورش وللذين يقودون سيارات زبائن المطاعم والفنادق إلى مواقف السيارات بقيادة السيارة لذلك الغرض رغم عدم ذكرهم ضمن الأشخاص المسموح لهم بقيادة السيارة).
- يجب على المؤمن له في حالة وقوع حادث عدم تقديم أي إقرار بالمسؤولية أو عرض أي مبلغ صلح على الطرف الآخر (لأن ذلك قد يضر بموقف المؤمن لاحقاً).

- على المؤمن له إشعار الشرطة عند تعرض السيارة للسرقة.
- شرط المشاركة الذي يقضي بأنه في حالة وجود أكثر من وثيقة مسؤولية عن مطالبة ما ستقوم كل وثيقة بتحمل جزءاً من كلفة تسوية المطالبة يتناسب ونسبة مبلغ التأمين بموجب الوثيقة إلى مجموع مبالغ التأمين في تلك الوثائق.
- شرط التحكيم ، ويقضي بأنه في حالة قبول المؤمن بمسؤوليته تجاه مطالبة وعدم توصله إلى تسوية مقبولة مع المؤمن له يُمكن رفع القضية إلى مُحْكَم مستقل للفصل فيها.
- يجب على المؤمن له إشعار المؤمن في حالة تغييره للمركبة. وبعض المؤمنون يصرون على أن يقوم المؤمن له بإشعار المؤمن فور تغييره السيارة ، بينما يسمح البعض الآخر للمؤمن له بالقيام بذلك خلال سبعة أيام من تاريخ التغيير.

وبجانب الشروط تحتوي الوثيقة على استثناءات أيضاً ، بعضها عام كالتلوث النووي والحرب ، والبعض الآخر خاص متعلق بجزء معين من الوثيقة. على سبيل المثال استثناء الأضرار الناتجة عن ضغط أمواج الهواء ، ليس استثناءً عاماً ، بل هو استثناء يخص قسم فقدان أو ضرر السيارة المؤمن عليها (الأضرار العرضية والحريق والسرقة) ، أما استثناء أعمال الشغب فكثيراً ما يكون ضمن الاستثناءات العامة. ويستثنى من قسم فقدان أو تضرر السيارة المؤمن عليها أيضاً:

- مبلغ التحمل.
- البلى والاندثار والاستهلاك والاعطاب الميكانيكية والكهربائية.
- أضرار الإطارات بسبب استخدام الكابح أو بسبب التشقق أو الانفجار.
- الخسارة الناجمة عن فوات الاستعمال (الخسارة اللاحقة).

إن قسم المسؤولية المدنية تجاه الغير في وثيقة تأمين السيارات الخاصة يُبين بوضوح أن الغطاء لا يشمل جسم السيارة (موضوع التأمين) وممتلكات المؤمن له. كما يستثنى هذا الغطاء وفاة أو إصابة أي شخص يعمل لدى المؤمن له إذا حصلت الوفاة أو الإصابة بسبب العمل أو في أثنائه (هذا النوع من المطالبات يتم التعامل معه في وثيقة مسؤولية رب العمل).

وكما ذكرنا سابقاً أن هذا القسم يُغطي مسؤولية المؤمن له المدنية أثناء قيادته أية سيارة خاصة ليست ملكاً له ولم يحم بشرائها بالتقسيم ، إلا أن هذه الإضافة لا تشمل قسم الهلاك أو التلف للسيارة نفسها. وتجدر الإشارة إلى أن هذه التغطية غير مشمولة في وثائق تأمين السيارات في أغلب الدول العربية ، ولكن يمكن الحصول عليها بوثائق تأمين خاصة في بعض الدول ، كالمملكة العربية السعودية والكويت.

## (ب) غطاء المدة القصيرة SHORT PERIOD MOTOR COVER

- إعادة فرق القسط للمؤمن له بالتناسب مع الفترة الزمنية المتبقية PRO RATA RETURN  
إذا قررت شركة التأمين إلغاء وثيقة التأمين لأي سبب خلال فترة التأمين ، فعليها إعادة جزءاً من القسط (الذي دفعه المؤمن له) يُعادل قسط المدة المتبقية من التأمين. ويتم احتسابه عن طريق استقطاع جزء من القسط يتناسب مع المدة التي كان التأمين خلالها ساري المفعول.

### مثال رقم (1):

قام شخص بالتأمين على سيارته في 1 يناير ولمدة عام كامل مقابل قسط قيمته 300 دينار ، فإذا قرر المؤمن إلغاء الوثيقة بعد مرور أربعة أشهر لأي سبب من الأسباب ، فسوف لن يستطيع الاحتفاظ بأكثر من 100 دينار (4 شهور ÷ 12 شهراً × 300) وهو القسط الذي يعادل الفترة التي قام بتوفير التغطية خلالها وإرجاع الباقي (200 دينار) إلى المؤمن له. ولاحتساب القسط المسترجع بطريقة أكثر

دقة ، يتم الحساب على أساس عدد الأيام (عدد الأيام المستهلكة في التأمين ÷ 365 x قيمة القسط المدفوع).

#### • سعر المدة القصيرة SHORT PERIOD RATES

لو أراد مالك المركبة التأمين لمدة تقل عن 12 شهراً فسيكون معدل القسط أعلى من المعدل الذي يتناسب زمنياً بين المدة القصيرة والعام الكامل لأن التكاليف الإدارية التي يتحملها المؤمن في إصدار وثيقة لعام واحد لا تختلف عن تلك التي يتحملها في إصدار وثيقة لمدة أربعة أشهر مثلاً. إلى جانب أنه لا يتم دائماً تجديد وثائق المدد القصيرة كما يحدث مع الوثائق التي تصدر لعام كامل. وعليه لا يكون هناك مجال للحصول على أقساط أخرى لتعويض تكاليف الإصدار. بالإضافة إلى أن المؤمن لهم لمدد قصيرة كثيراً ما يكونون ذوي خبرة قليلة في القيادة خاصة عند التأمين على سيارة تم استئجارها لفترة من الزمن (تأمين المدد القصيرة غير شائع في كثير من الأسواق العربية).

و تختلف أسعار الفترات القصيرة قليلاً من مؤمن لآخر ولكنها قريبة جداً من الأسعار الموجودة في القائمة التالية:

الفترة	نسبة من القسط السنوي
يوم واحد	5 %
8 أيام	10 %
15 يوماً	12.5 %
شهر واحد	20 %
شهرين	25 %
3 أشهر	30 %
4 أشهر	40 %
5 أشهر	50 %
6 أشهر	60 %
7 أشهر	65 %
8 أشهر	75 %
9 أشهر	85 %
أكثر من تسعة أشهر	القسط السنوي كاملاً

ولن يستفيد المؤمن له من "خصم عدم المطالبة" عند التأمين لفترة تقل عن 12 شهراً كما لا يمكنه تجديدها أو تمديد فترتها.

إذا أراد المؤمن له إلغاء وثيقته خلال السنة الأولى فسوف يتم احتساب القسط المتبقي (المرجع) للمؤمن له حسب أسعار الفترات القصيرة (هذا إذا لم يتقدم بأية مطالبة أو لم يتسبب في أية خسارة خلال العام). أما إذا أراد المؤمن إلغاء الوثيقة (كما ذكرنا سابقاً) فإن عليه إعادة جزءاً من القسط يتناسب والمدة المتبقية من التأمين.

ويتم تطبيق أسعار الفترات القصيرة على أنواع أخرى من التأمين بالإضافة للسيارات.

## (ج) خصم عدم المطالبة NO CLAIMS DISCOUNT

يستخدم هذا النوع من الخصومات لمكافأة المؤمن لهم الذين لم يتقدموا بمطالبات وهو شائع في تأمين السيارات. وتوجد هناك أنواع أخرى مشابهة لهذا النظام. ففي بعض الدول يطبق نظام الخصومات بشكل معاكس حيث يتم احتساب معدل قسط ثابت يرتفع بنسب مئوية معينة إذا تقدم المؤمن له بمطالبة أو أكثر.

إن إعطاء خصومات لمن لم يتقدموا بمطالبات يتنافى مع القاعدة العامة للتأمين التي تقول: بأن التأمين هو نظام يتم من خلاله جمع الأقساط من جميع المؤمن لهم واستخدامها في تعويض القلة الذين تعرضوا للخسارة ، وإعادة جزء من هذه الأقساط لمن لم يتعرض لخسائر يحبط هذا الهدف. لكن أغلب شركات التأمين تقوم بتوفير نظام الخصومات للذين لم يتقدموا بمطالبات وترتفع نسبة الخصم بعدد السنوات الخالية من المطالبات. ويساعد هذا النظام على خفض تكاليف المطالبات بشكل عام لان أغلب المؤمن لهم يتحملون بأنفسهم مسؤولية إصلاح الأضرار الصغيرة وذلك حماية لهذا الخصم.

غالباً ما يعتقد المؤمن لهم بأن هذا خصماً لعدم تسبب المؤمن له في وقوع الحوادث ، وهذا طبعا غير صحيح ، لأنه خصماً لقاء عدم التقدم بمطالبات تنجم عنها خسارة للمؤمن وليس لعدم التورط في حوادث يكون فيها المؤمن له الطرف المخطئ. والمثال التالي يوضح الأمر.

### مثال رقم (2):

قام محمد بترك سيارته في المكان المخصص لوقوف السيارات بجانب محل بيع الملابس لشراء بعض ما يحتاج إليه. وعند خروجه من المحل تبين له أن سيارته قد صُدمت من قبل سيارة أخرى غادرت المكان دون التعرف على هويتها. وقام محمد بالاتصال بالشرطة فوراً وحصل على تقرير بما حدث ، ومن ثم تقدم بمطالبة لشركة التأمين التي قامت بإصلاح الأضرار بقيمة 1150 دينار. وعند تجديد محمد للوثيقة لاحظ أن نسبة الخصم التي حصل عليها في العام السابق قد انخفضت ، فقام بسؤال المؤمن عن سبب ذلك ، خاصة وأنه لم يتسبب في أي حادث ولم يحصل على أية مخالفة مروية. فأخبره المؤمن "بأن هذا الخصم هو "خصم عدم التقدم بمطالبات تنجم عنها خسارة للمؤمن" وحيث أنك تقدمت بمطالبة فلا بد أن يتأثر هذا الخصم. لكن لو تم التعرف على السيارة التي سببت هذه الأضرار واستطاع المؤمن استعادة مبلغ 1150 دينار من صاحبها أو من مؤمنه لما تأثر الخصم".

وتختلف نسب "خصم عدم التقدم بمطالبات" التي يُسمح بها من مؤمن لآخر ، ويكون الخصم في صورة نسبة مئوية من القسط ويرتفع سنوياً خلال أربع أو خمس سنوات. وعادة ما تبدأ نسب الخصم من 20% (في بعض الشركات من 35%) وتصل إلى 65% بازدياد عدد السنوات الخالية من المطالبات. ويسمح بعض المؤمنون بمنح خصم في السنة الأولى لأصحاب السيارات الجديدة الذين كانوا يقودون سيارات لم تكن مسجلة بأسمائهم (سيارات أزواجهم مثلاً أو زوجاتهم أو رب العمل). وتُمنح معظم شركات التأمين هذه النسب كخصم على أساس لائحة قياسية أعدت لهذا الغرض ، وقد تختلف لوائح الخصم - كما ذكرنا - باختلاف المؤمن. على سبيل المثال فيما يلي لائحة خصم قياسية لمؤمن ما:

السنة	نسبة الخصم
سنة واحدة	20 %
سنتين	30 %
3 سنوات	40 %
4 سنوات	50 %

5 سنوات	60 %
6 سنوات فأكثر	65 %

### برنامج حماية خصم عدم المطالبة PROTECTED BONUS SCHEME

تستخدم شركات التأمين "خصم عدم المطالبة" لأسباب تسويقية تهدف لاستقطاب الجيدين من المؤمن لهم وتشجيعهم على البقاء ضمن محفظتها التأمينية. إلا أن حتى أفضل المؤمن لهم وأكثرهم حرصا في قيادة السيارة قد يتقدم بمطالبات من حين لآخر ، ولهذا يجب على شركات التأمين إيجاد طريقة أفضل للمحافظة على الأخطار الجيدة وإبقائها ضمن محفظتها التأمينية.

وقد قام عدد كبير من شركات التأمين بابتكار طرق مختلفة "لحماية" خصم عدم المطالبة ، وهنا بعض الأمثلة على ذلك:

- إذا تقدم المؤمن له بمطالبة واحدة فقط خلال العام لا يفقد الخصم بالكامل بل سيفقد خصم سنتين فقط (على سبيل المثال إذا كان المؤمن له يتمتع بخصم عدم مطالبة المقابل لخمس سنوات ، سيحصل على خصم يقابل ثلاث سنوات فقط).
- يعطي الخصم بالكامل إذا لم يتقدم المؤمن له بأكثر من مطالبتين خلال ثلاث سنوات.
- أنظمة حماية الخصم المجانية (إلا أن أغلبها يستوجب قسط إضافي).
- نظام خاص لحماية خصم المؤمن لهم الذين يتمتعون بخصم الحد الأقصى ، بحيث لا يتأثر هذا الخصم في حالة التقدم بمطالبات غير قابلة للاسترجاع.
- أغلب شركات التأمين توفر خصم عدم المطالبة لأي طالب تأمين إذا كان يتمتع بهذا الخصم مع مؤمن آخر قبل انتقاله لها بشرط إثبات ذلك بإبراز إشعار التجديد إذا كان يبين نسبة الخصم أو عن طريق شهادة (من مؤمنه السابق) تبين ذلك.

### (ج) الاعتبارات المهمة في اكتتاب تأمين المركبات

العوامل التي تؤثر على تحديد القسط:

- عمر وخبرة طالب التأمين في قيادة السيارة وأي سائق آخر يقوم بقيادة السيارة بشكل دائم.
- نوعية السيارة
- المنطقة التي يتم حفظ السيارة بها.
- الاستخدام.
- التغطية المطلوبة.

### (1) العمر وخبرة القيادة AGE AND DRIVING EXPERIENCE

أثبتت الإحصائيات أن صغار السن يتسببون في حوادث السير أكثر من كبار السن ، ولتشجيع المؤمن لهم على الاحترار والحيطة وعدم التسبب في الحوادث يُطلب منهم دفع جزء من كلفة أية مطالبة يتقدمون بها لإصلاح أضرار سياراتهم ، ويسمى هذا مبلغ التحمل كما ذكرنا سابقا. ويختلف تعريف "السائقين صغار السن" بين مؤمن وآخر كما هو الحال مع حجم مبلغ التحمل. على سبيل المثال ربما يقوم المؤمن بالإزام أي مؤمن له يتسبب في حادث ويقل عمره عن 21 سنة على تحمل 200 دينار ، و 100 دينار على من تتراوح أعمارهم بين 21 و 25 سنة ، ومبلغ تحمل أقل بالنسبة لمن تتراوح أعمارهم بين 25 و 30 سنة. إلا أن هذه المبالغ لا تأخذ دائما خبرة المؤمن له في قيادة السيارة بعين الاعتبار ، ولهذا قد يضاف مبلغ تحمل إضافي على المؤمن لهم حديثي الخبرة (على سبيل المثال ،

السائقين الذين لم تمضِ على رخصتهم 12 شهرا). السائقون حديثي الخبرة الذين تتجاوز أعمارهم 30 سنة ( 25 سنة في بعض الأحيان) يطلب منهم أيضا قبول مبلغ تحمل بقيمة 100 دينار.

إذا رغب المؤمن له في مبلغ تحمل إضافي للحصول على خصم ، فإن هذا المبلغ سيكون مضافاً على أي مبلغ تحمل تم تحديده بسبب صغر عمر المؤمن له ، أو قلة خبرته.

تُمنح بعض شركات التأمين خصماً خاصاً لمن تفوق أعمارهم 50 أو 55 سنة ، لأن الإحصائيات توضح أن عدد الحوادث التي يتورطون فيها أقل من تلك التي يتسبب فيها المؤمن لهم الأصغر سناً. هناك عدد غير قليل من شركات التأمين تطلب شهادة صحية تثبت قدرة المؤمن له على قيادة إذا كان يتجاوز سن معينة. على سبيل المثال ، 65 أو 80 سنة.

## (2) نوعية السيارة TYPE OF CAR

قامت شركات التأمين بإعداد جداول أسعار تشمل أغلب أنواع السيارات ، حيث يوجد ما يقرب من 20 مجموعة لهذا الغرض. كما تقوم أيضاً بأعداد أسعار خاصة لأنواع سيارات معينة. ويتم تصنيف هذه المجموعات حسب السرعة القصوى للسيارة ، وقوة دفعها ، وسعرها ، وصعوبة تصليحها ، ومدى توفر قطع الغيار لها.

ويسمح الكثير من المؤمننين بخصم على أقساط السيارات القديمة. وتختلف نسب هذا الخصم باختلاف عمر السيارة. فقد أثبتت التجارب أن ملاك السيارات القديمة يتقدمون بمطالبات أقل ، إلى جانب أن كلفة إصلاح السيارات القديمة أقل من السيارات الحديثة.

## (3) المنطقة DISTRICT

لا تعتبر المنطقة التي تحفظ فيها السيارة مقياساً دقيقاً لاحتساب القسط لأنها ليست بالضرورة هي نفسها المنطقة التي يتم فيها استعمال السيارة باستمرار. ومع هذا فإن أغلب استمارات طلب التأمين مازالت تحتوي على هذا السؤال وخاصة في بريطانيا حيث لا تزال المنطقة تعتبر إحدى العوامل المؤثرة في تحديد القسط.

## (4) الاستخدام USE

تعتبر الاستخدامات التي تخضع لها السيارة من العوامل المهمة والمؤثرة في احتساب القسط. على سبيل المثال سيارة الشخص المتقاعد عن العمل عادة ما تستخدم في منطقة محدودة ولفترات تقل بكثير عن السيارة المستخدمة من قبل بائع متجول في مناطق مختلفة. فكلما زادت فترة استخدام السيارة كلما ارتفع خطر تعرضها للحوادث.

و لهذا فإن بعض شركات التأمين تستخدم النوع التالي من التقسيم التقليدي:

### فئة (أ):

تشمل السيارات المستخدمة في الأغراض الاجتماعية والعائلية والنزهة أو أية أغراض ذات علاقة بعمل المؤمن له. وتستنثى استعمال السيارة للإيجار أو لأجل أو لاختبار الوثوق أو لتجربة السرعة أو لأي استعمال آخر يتعلق بمعارض السيارات.

### فئة (ب):

السيارات المستعملة في الأغراض الاجتماعية والعائلية والنزهة وأغراض لها علاقة بعمل المؤمن له واستعمال رب عمل المؤمن له أو أحد شركائه. ويُستثنى من هذه الفئة استعمال السيارة للإيجار أو السباق أو اختبار الوثوق أو لتجربة السرعة.

#### (5) الأشخاص المصرح لهم بقيادة السيارة

تقوم شركات التأمين بتحديد الأشخاص المسموح لهم بقيادة السيارة إضافة إلى تحديد استعمالات السيارة. والنص التقليدي التالي يعرف بـ "أي سائق":

"أي شخص يقود السيارة بأمر من أو بموافقة المؤمن له"

كما يوجد شرط (يتعلق بحامل الوثيقة أيضاً) وينص على:

أن يكون قائد السيارة قد سُمح له بالقيادة بموجب قوانين رخص القيادة أو أية قوانين أو أنظمة أخرى خاصة بالقيادة وأنه لم يُجرد منها بموجب أمر صادر من المحكمة أو بسبب أي تشريع أو نظام بهذا الخصوص.

ويهتم المؤمنون بقدرات السائق إلا أنهم لن يضرروا بموقف المؤمن له إذا لم يتذكر تجديد رخصة القيادة مثلاً. وتجدر الإشارة إلى أن مصطلحي "حامل الوثيقة" و "المؤمن له" يحملان نفس المعنى. شهادة التأمين تستخدم "حامل الوثيقة" بدلا من "المؤمن له".

وقد يقتصر المؤمن له في قيادة السيارة على نفسه فقط (من أجل الحصول على خصم) ، من قبل المؤمن أحياناً عندما يكون سعر السيارة باهظاً مثلاً ، أو عندما تكون ذات سرعة عالية جداً. وقد يكون عمر المؤمن له أيضاً سبباً في تحديد "السائق المصرح له". وعندما يتم ذلك فسوف يشار إليه في شهادة التأمين.

## THE TYPES OF MOTOR COVER (د) أنواع أغطية تأمين السيارات

هناك ثلاثة مستويات أساسية (أنواع) من الأغطية:

### THIRD PARTY ONLY COVER (الطرف الثالث) (1) غطاء المسؤولية تجاه الغير

يختلف الحد الأدنى لهذا التأمين الإلزامي قانوناً بين دولة وأخرى. غطاء المسؤولية تجاه الغير مشابه للحد الأدنى لما يتطلبه القانون لحد كبير، وتوجد بهذا الغطاء عدة أقسام:

- مسؤولية المؤمن عن إصابة أو وفاة أي شخص (طرف ثالث) باستثناء عائلة المؤمن له أو موظفيه أو خدمه.
- الأضرار التي تصيب ممتلكات الغير.
- قيادة المؤمن له لسيارة أخرى أو دراجة نارية ليست ملكاً له.
- يمكن للمؤمن لهم توسعة الغطاء ليشمل سلوك أو تصرفات الركاب (مثلاً فتح الباب فجأة والتسبب في جرح الآخرين).
- يمكن أن يشمل الغطاء رب العمل أو شريكه في العمل إذا كان مسؤولاً عن الحادث.
- تكاليف تسوية المطالبة وأتعاب المحاماة والمصاريف القضائية الأخرى إذا تم مقاضاة المؤمن له بسبب حادث مروري.

والجدير بالذكر أن غطاء المسؤولية تجاه الغير (المدنية) يجب أن يلبي متطلبات القانون في البلد المعني.

### THIRD PARTY FIRE & THEFT (2) غطاء المسؤولية تجاه الغير مع الحريق والسرقة

هذا الغطاء يشمل بالإضافة إلى مسؤولية المؤمن له تجاه الغير تعويض المؤمن له عن التلف أو الهلاك الذي يصيب مركبته نتيجة تعرضها للحريق أو الصواعق أو الانفجار أو السرقة أو محاولة السرقة. ويشمل الغطاء قطع الغيار وملاحق السيارة أثناء وجودها في السيارة أو في الكراج. على سبيل المثال، إذا تمت سرقة السيارة ثم جرى استعادتها لاحقاً ولكن في حالة متضررة، فسوف تقوم هذه الوثيقة بتحمل تكاليف إصلاحها لأن السبب المباشر لهذه الأضرار هي السرقة.

### COMPREHENSIVE COVER (التكتملي) (3) الغطاء الشامل

هذا الغطاء ذو شقين يتعلق الأول بمسؤولية المؤمن تجاه سيارة المؤمن له نفسه، في حين يتعلق الثاني بتغطية مسؤولية المؤمن له تجاه الغير. الشق الأول يغطي السيارة ضد الحريق والسرقة إضافة للحوادث العرضية، ويشمل أيضاً تكاليف نقل السيارة من موقع الحادث إلى أقرب ورشة مناسبة وإعادتها للمؤمن له بعد التصليح.

في حالة سرقة السيارة المؤمن عليها سيحصل المؤمن له على قيمتها السوقية أو مبلغ تأمينها المبين في الوثيقة إذا كان المبلغ يقل عن القيمة السوقية. وكذلك في حالة تعرض السيارة إلى أضرار جسيمة ترفع كلفة إصلاحها إلى درجة أن يصبح فيها هذا الإصلاح غير ذي جدوى اقتصادية أو في حالة كون مبلغ التأمين - أقصى مبلغ يمكن أن يتحمله المؤمن - منخفضاً إلى درجة تجعل من المؤمن يفضل اعتماد المطالبة كخسارة كلية في مثل هذه الحالات ستصبح السيارة ملكاً للمؤمن. في حالة كون

السيارة مشتراة بالتقسيط عن طريق أحد البنوك فسوف يقوم المؤمن بدفع ما يعادل ما تبقى من القرض إلى البنك ويدفع الباقي من مبلغ التسوية للمؤمن له (طبعاً إذا كان مبلغ التعويض كافياً لذلك).

بعض شركات التأمين تقوم باستبدال السيارة المتضررة بسيارة جديدة إذا كانت درجة الأضرار السيارة تتجاوز 60% مثلاً وكان عمر السيارة أقل من سنة واحدة وقت حدوث الخسارة ، في حين يطلب البعض الآخر من المؤمن قسطاً إضافياً للقيام بذلك. وهذا يعني أن هناك اختلافات في التطبيق أو في أساليب التسوية بين شركة وأخرى.

ومن المعتاد أن يقوم معاين الشركة بفحص السيارة قبل إعطاء الأذن ببدء التصليح. لكن لتجنب التأخير يسمح للمؤمن له بإعطاء الإذن للورشة إذا كانت تكلفة التصليح لا تزيد عن مبلغ معين مصرح به ، وقد يتحمل المؤمن له جزءاً من هذه التكاليف إذا تبين أن تكاليف التصليح عالية نسبة للأضرار التي لحقت بالسيارة.

رغم أن الغطاء يشمل تحطم زجاج نوافذ السيارة إلا أن شركات التأمين تتعامل مع هذا بشكل يختلف عن قسم هلاك وتلف السيارة نفسها ، حيث يتم استبدال الزجاج وإصلاح الأضرار التي نتجت للزجاج أو بسببه دون أن يتأثر "خصم عدم المطالبة" بذلك ، مع أن بعض الشركات تخضع هذا الغطاء لمبلغ تحمل. كما تقوم بعض شركات التأمين بتوفير غطاء لتأمين التكاليف القضائية (بقسط إضافي) لمساعدة المؤمن له على استرجاع الخسائر غير المؤمنة التي تعرض لها نتيجة أخطاء الآخرين.

## القسم الثالث : تصنيف وثائق تأمين المركبات التجارية

### Classification of Commercial Vehicle Insurance Policies

تأمين السيارات التجارية يمضي على نفس المبادئ المتبعة في وثائق التأمين التي تمت مناقشتها في الفصول السابقة من هذا الكتاب . جميع المركبات على الشوارع العامة (باستثناء السيارات الخاصة والدراجات النارية) تحتاج لتأمين السيارات التجارية . في الواقع هناك عدد من السيارات الخاصة مملوكة من قبل مؤسسات وشركات للاستعمال التجاري ولهذا تغطي بوثيقة تأمين السيارات التجارية . وتتشابه وثيقة تأمين السيارات الخاصة مع التجارية لحد كبير لدرجة أن بعض المؤمنين (في دولة البحرين مثلاً) يستخدمون نموذج واحداً من الوثائق لتغطية السيارات الخاصة والتجارية .

كثيراً من المؤمنين يستخدمون استمارات طلب ووثائق تأمين خاصة لكل فئة من أنواع السيارات التجارية ولكن البعض يستخدم نموذج واحداً من استمارات الطلب ووثائق التأمين لجميع أنواع السيارات التجارية بغض النظر عن نوعها مع إجراء بعض التعديلات عليها إذا دعت الحاجة .

هناك أنواع مختلفة من التطبيقات والأساليب المتبعة ومن نصوص الوثائق ولكننا سنشرح في هذا الفصل أكثر هذه النماذج شيوعاً .

ويتم تقسيم المركبات التجارية ووثائق تأمينها كالتالي (وقد يختلف هذا التقسيم بين شركة وأخرى) :

■ مركبات نقل البضائع (Goods-Carrying Vehicles) .

- مركبات نقل الركاب (Passengers-Carrying Vehicles) .
- سيارات الإيجار (Hire Cars) .
- المركبات الزراعية (المستخدمة في مجال الزراعة) (Agricultural and Forestry Vehicles) .
- الأنواع الخاصة (Special Types) .
- وثائق تأمين معارض وورش السيارات (Motor Trade Policies) .

وتشمل الأنواع الخاصة (Special Types) أنواع المركبات المختلفة غير المدرجة ضمن الفئات الأخرى وهنا بعض الأمثلة على هذه المركبات :

- سيارات الإسعاف (Ambulances) .
- الرافعات (Cranes) .
- عربات نقل النفايات (Dumpers) .
- الآليات المتنقلة مثل الحفارات الميكانيكية (Mobile Plants such as Excavators) .
- مركبات تبليط الشوارع (Road Rollers) .
- آليات تنظيف وبسط المواقع مثل الجرافات (Site Clearance Plants such as Bulldozers) .
- الشاحنات القلابة (التي يقلب بدنها لتفريغ حمولتها) (Tippers) .
- وهناك ثلاثة أنواع من وثائق تأمين معارض وورش السيارات (Motor Trade Policies) وهي:
- تأمين أخطار الشارع (Road Risks) .
- تأمين الأخطار الداخلية (أو أخطار المحل) (Internal (or Premises) Risks) .
- التأمين الشامل لأخطار الشوارع والورش (Comprehensive Road and Garage Risks) .

هذا النوع من التأمين يخص المحلات التي تشتمل أنشطتها الرئيسية على التعامل مع المركبات والسيارات مثل معارض بيع السيارات وورش تصليح السيارات .

## القسم الرابع: الاعتبارات الاكتتابية

### Underwriting Factors

الاكتتاب يعني تقييم الخطر المراد تأمينه وتحديد ما إذا كان طلب التأمين على هذا الخطر سيقبل أو يرفض ، فإذا كان الخطر مقبولاً يحتاج المكتتب لتحديد قسط وبنود عقد التأمين .

في تأمين السيارات دائماً ما يحتاج طالب التأمين لملي استمارة طلب التي تحتوي على أسئلة بخصوص الحقائق الجوهرية المؤثرة على الخطر ، وتنقسم الحقائق الجوهرية التي يرغب المكتتب في معرفتها إلى فئتين :

- الحقائق الجوهرية التي تخص طالب التأمين .
- الحقائق الجوهرية التي تخص المركبة والخطر المراد تأمينه .

### طالب التأمين Proposer

يعتبر طالب التأمين والمعلومات المرتبطة به في غاية الأهمية بالنسبة للمؤمن وإذا لم يكن طالب التأمين مقبولاً بالنسبة له سيتم رفض طلب التأمين بغض النظر عن نوعية المركبة أو الخطر المراد تأمينه ويرجع هذا بشكل رئيسي لمؤثرات الخطر المعنوية (Moral Hazards) المتعلقة بطالب التأمين وعمله أو موظفيه :

- بطبيعة الحال يرغب المؤمن في معرفة أسم وعنوان وعمل طالب التأمين . ليس من المعهود أن يتم رفض طلب التأمين على أساس الاسم فقط ولكن قد يتم رفض طلب التأمين إذا العنوان في منطقة خطرة وغير مرغوبة لدى المؤمن أو بسبب طبيعة عمل وأنشطة طالب التأمين . بالنسبة للعنوان قد يكون من الضروري التفريق بين عنوان المحل والموقع أو المناطق التي تستخدم المركبات فيها ، فعلى سبيل المثال يرفض بعض المؤمنيين في بريطانيا التأمين على أي خطر في أيرلندا الشمالية بسبب أعمال العنف والشغب التي (كانت) تشهدها تلك المنطقة . وبعض المؤمنيين على سبيل المثال لا يرغبون في تأمين المقاولين المتخصصين في تدمير وهدم المباني وسيارات الأجرة بسبب الارتفاع البالغ في درجة الخطر .
  - تعتبر خسائر طالب التأمين السابقة من المعلومات الأساسية التي يحتاجها المكتب لاتخاذ قراره ، حيث يكشف ذلك عن معدل تكرار وقوع (FREQUENCY) وحجم الخسائر (LOSS SEVERITY) التي حدثت خلال الثلاث أو الخمس سنوات الماضية بالنسبة للمركبات ، وبطبيعة الحال يفضل المؤمن طالب التأمين الذي تعرض لخسائر أقل من غيره ، فخسارة كبيرة واحدة قد ينظر لها كسوء حظ ولكن سلسلة من الخسائر قد تعني وجود مشكلة خطيرة ما . ويجب الإشارة إن المعلومات التي يجب على طالب التأمين الكشف عنها تتعلق بالخسائر وليس المطالبات ، حيث أن حدوث خسارة لا تعني التقدم بمطالبة تلقائياً فليس بالغريب أن تحدث خسارة ولا يتم المطالبة عنها . أي أن على طالب التأمين الكشف عن الخسائر التي تعرض لها سواء تقدم بمطالبات عنها أم لا .
  - وكذلك مع تاريخ تأمينات طالب التأمين السابقة (Insurance History) يرغب المكتب في معرفة ما إذا قام مكتب آخر في السابق بوضع شروط أو قيود خاصة على طالب التأمين دون غيره أو أن مؤمن آخر رفض طلب تأمينه أو تجديده وثيقته لأن هذا قد يعني وجود أسباب تستدعي البحث والتحري .
  - كما يحتاج طالب التأمين الكشف عن الإدانات السابقة المتعلقة بقيادة المركبات والتي تعني ببساطة المخالفات المرورية ولكن شيوخ الإدانات الخاصة بملكية واستخدام المركبات التجارية جعل المؤمنون يسألون عنها وكذلك بالنسبة للإدانات الخاصة بالعنف والغش .
  - كما يجب النظر إلى مؤثر الخطر المادية (Physical Hazards) على اعتبار أن طالب التأمين سواء كان شخصاً أو مؤسسة مقبلاً لدى المؤمن ويتعلق مؤثر الخطر المادي بـ :
    - المركبات المراد تأمينها .
    - استخدامات هذه المركبات .
    - الأشخاص الذين سيقومون بقيادتها أو استخدامها .
- ولهذا يحتاج المكتب للحقائق المتعلقة بتفاصيل المركبة واستخدامها والأشخاص الذين سيقومون بقيادتها .

## المركبة Vehicles

بالنسبة للمركبة يحتاج المكتب إلى معرفة :

- الصنع (Make) .
- الموديل (Model) .
- علامة التسجيل (Registration Mark) .
- نوعية جسم المركبة (Type of Body) .
- قوة المحرك (Engine Capacity) .

- "الوزن المصفيح" (Plated Weight)<sup>1</sup> (وزن المركبة) .
- عدد المقاعد (عدد الركاب الأقصى الذي يمكن أن تستوعبه المركبة) (Seating Capacity) .
- أي تعديلات إضافية على مواصفات المركبة الأصلية (Modifications to Manufacturers Specifications) .
- قيمة المركبة (وعلاقتها بنوع المركبة المعنية) (Value as relevant to the type of vehicle concerned) .

بالإضافة لهذه المعلومات يحتاج المكتب إلى معرفة ما إذا كانت المركبة تُحمل بحاويات (Containers) أو تجر مقطورات (Trailers) وإذا كانت كذلك يجب إضافة قيمة الحاوية أو المقطورة إلى قيمة المركبة وتحديد رقم التعرف عليها أو علامتها أو مواصفاتها (Identification Marks) وتقديمها للمكتب ، أما إذا كانت الحاويات أو المقطورات غير مخصصة لمركبة معينة يجب وضع ترتيبات خاصة لضمان تغطية جميع هذه الحاويات والمقطورات بوثيقة التأمين .

### استعمال المركبة Use of the Vehicles

- استعمال المركبة من أهم الاعتبارات التي تأخذ في الحسبان عند الاكتتاب حيث يرغب المكتب في معرفة ما إذا كانت المركبة :
- تستعمل لنقل بضائع وحاجيات مشغل المركبة (طالب التأمين) .
  - تستعمل لنقل بضائع وحاجيات الغير مقابل أجر .
  - تستعمل للغرضين أعلاه معاً .

إذا كانت المركبة صغيرة الحجم لا يحتاج مشغلها في العادة أن يلتزم بقوانين محددة خاصة كما أن المؤمن لا يضع أية قيود على طول الرحلات التي تقطعها المركبة في هذه الحالة حيث أن أغلب رحلاتها ستكون محلية على الأرجح .

أما إذا كانت المركبة من الحجم الكبير فإن أغلب المؤمنين يسألون عن طول الرحلات التي ستقطعها المركبة . وقد يميز المؤمن بين الرحلات التي تقطع ضمن مسافة متوسطة (100 ميل مثلاً) وتلك التي تتم ضمن مسافة غير محدودة . ويحتاج المكتب لهذه المعلومات لأنه يعتبر أن طول الرحلات تعكس درجة الخطر حيث تكون المركبة معرضة لأخطار أكثر لأنها ببساطة تكون على الشارع لفترة أطول ولأن سائق المركبة سيكون متعباً بسبب قيادة المركبة لفترة طويلة . ويفترض من صاحب أو مشغل المركبات (سواء كان فرداً أو شركة أو مؤسسة) أن يمثل للقوانين الخاصة بفترة القيادة .

إذا كانت المركبة تستخدم لنقل بضائع أو حاجيات الغير مقابل أجر فإنه من الطبيعي أن تستعمل المركبة لفترات أطول من فيما لو كانت مخصصة لنقل بضائع أو حاجيات صاحب أو مشغل المركبة فقط . أصحاب المؤسسات أو الشركات المتخصصة في النقل الحاجيات والضائع لمسافات طويلة يحاولون استغلال المركبات استغلالاً كاملاً لتغطية مصاريفهم التشغيلية (Operating Costs) وتحقيق مردود مجدي من استثماراتهم في هذه المركبات .

ومن الأسئلة التي يطرحها المؤمن أيضاً هو ما إذا كانت المركبة ستستعمل في نقل مواد قابلة للاشتعال أو الانفجار أو للتأكل أو أي مواد أخرى ذات مواصفات أو طبيعة خطيرة . فإذا كان الرد

<sup>1</sup> وزن المركبة وهي خالية بالإضافة إلى سعة حمولتها المصدقة من قبل وزارة المواصلات ومصنع المركبة .

على هذا السؤال بالإيجاب سيطلب المكتتب تفاصيل تساعد في تقييم الخطر الذي يمكن أن يتعرض له مستخدم الشارع من سائقين ومركبات والأطراف الثالثة (Third Parties) الأخرى في حالت وقوع حادث تكون هذه المركبات (المحملة بالمواد الخطرة) طرفاً فيه .

رغم أن مركبات نقل البضائع مهيأة بطبيعة الحال لنقل البضائع أو الحاجيات إلا أنها بعض الأحيان تستخدم لنقل الركاب . على سبيل المثال قد يسمح لسائق إحدى مركبات شركة مقاولات بقيادة المركبة ما بين موقع العمل ومنزله وقد يقوم في طريقه بنقل زملائه العمال من وإلى مواقع العمل . وهنا يجب أن تهدف أسئلة المكتتب لاستقصاء معلومات تساعد في تقييم الخطر ، وفي معرفة ما إذا كان نقل الركاب مقابل أجر أو أي مقابل آخر ، وما إذا كانت المركبة مزودة بمقاعد لهؤلاء العمال (الركاب) أم لا .

### سائقي المركبة Drivers

عادةً ما تكون قيادة مركبة نقل البضائع غير مقيدة لسائق معين ، فقد يسمح المؤمن له لأي شخص بقيادتها شريطة حصوله على رخصة القيادة المناسبة . بعض المؤمنين يفضلون أن تقتصر قيادة المركبات على عمال المؤمن له فقط .

ليس من العادة أن يظل سائقي السيارات التجارية مستقرين مع نفس رب العمل فبعضهم يظلون في نفس العمل لسنوات طويلة والبعض الآخر ينتقل بصورة مستمرة من مؤسسة لأخرى . وفي بعض الأحيان تمر المؤسسة بفترة من عدم الاستقرار بالنسبة لسائقي مركباتها حيث يترك كثيراً منهم المؤسسة من أجل العمل في مكان آخر وقد تنعم في فترة أخرى باستقرار من هذه الناحية حيث لا يتنقل من المؤسسة إلى عدد بسيط من سائقي مركباتها .

يتأثر الخطر بطبيعة ومهارة سائقي المركبات ولكن ليس بالعملي كقاعدة عامة أن يسأل المؤمن في هذا الخصوص أكثر من أسئلة عامة ومن الأمثلة على هذه الأسئلة هو ما إذا كان أي من سائقي مركبات طالب التأمين:

- يعاني من أي عاهة بدنية أو ذهنية .
- قد تم إدانته بمخالفات مرورية أو تم إيقاف رخصة قيادته سابقاً .
- على وشك أن يتم محاكمته .
- قد تعرض لأي حادث مروري أو مطالبة .

ولكن بعض المؤمنين يسعون إلى التأثير على الخطر من هذه الناحية وذلك بمطالبة المتقدم بطلب التأمين بوصف الطريقة التي يتبعها في التحري والتمحيص في رخص قيادة العمال وفي السجل الخاص بقيادتهم ومخالفاتهم المرورية قبل توظيفهم ، كما قد يطلبون منه أيضاً في حالة رغبته طالب التأمين في توظيف سائق صغير السن إشعارهم بذلك وتقديم طلب لتغطية ذلك السائق الذي يجب أن يدرج اسمه في جدول الوثيقة وذلك بعد موافقة المؤمن بطبيعة الحال .

ويختلف نص الأسئلة التي يطرحها المؤمنون بخصوص الإدانات المتعلقة بالمخالفات المرورية وإيقاف رخص القيادة . ففي ضوء قانون رد الاعتبار للمخيلين (Rehabilitation of Offenders Act) لسنة 1974م يقوم أغلب المؤمنون بالسؤال عن الإدانات المتعلقة بالمخالفات المرورية وإيقاف رخص القيادة التي وقعت خلال فترة زمنية محددة (الخمس سنوات الماضية فقط على سبيل المثال) . كما يسأل أغلب المؤمنين عن الحوادث التي وقعت خلال الثلاث أو الأربع سنوات الماضية بدلاً من توجيه أسئلة غير محددة (Open-Ended) .

أما بالنسبة لتأمين أنواع المركبات الأخرى مثل المركبات الزراعية ومركبات نقل الركاب والأنواع الخاصة فيجب السؤال عن نوع العمل الذي تقوم به المركبة وكذلك عن سائقي أو مشغلي المركبات إذا كان ذلك ضرورياً .

كما يرغب المؤمن أيضاً في معرفة ما إذا كان لدى طالب التأمين أي "خصم لعدم التقدم بمطالبات" (No Claims Discount) الخاص بغطاء الطرف الثالث أو الطرف الثالث مع الحريق والسرقة أو الشامل وما إذا كان طالب التأمين يرغب في إضافة أي منافع إضافية لوثيقة التأمين .

### قبول أو رفض طلب التأمين Accepting or Declining the Proposal

عندما يتم الكشف عن جميع هذه المعلومات يستطيع المكتب اتخاذ قرار بشأن قبول أو رفض طلب التأمين .

- إذا كان كل شيء مرضياً بالنسبة للمكتب سيتم قبول طلب التأمين بالأسعار العادية للمؤمن المعني .
- وإذا لم يكن كذلك سيتم رفض الطلب أو وضع شروط خاصة إذا كان ذلك سيجعله مقبولا .

ومن الأمثلة على البنود الخاصة التي يجب أن تأخذ بعين الاعتبار هي:

- وضع أو زيادة مبلغ التحمل (Excess) .
- زيادة قسط التأمين .
- المثاليين أعلاه معاً (وضع أو زيادة مبلغ التحمل وكذلك زيادة قسط التأمين) .
- استثناء أنواع محددة من الأشخاص أو فئة من الأفراد (مثل سائقي المركبات صغار السن) من التغطية .
- تحديد الغطاء (على سبيل المثال عدم توفير الغطاء الشامل أو تحديد التغطية إلى متطلبات القانون فقط) .

إن تطبيق أي من هذه الشروط الخاصة قد يؤدي إلى تحسين الخطر مما يجعله مقبولا للتأمين ولكن قد لا يستحسن طالب التأمين هذه الشروط ويقوم بطلب التأمين من مؤمن آخر . وهنا يجب الإشارة إلى أن أغلب المؤمنين يسئلون من خلال استمارة طلب التأمين عن ما إذا قام مكتب آخر في السابق بوضع شروط أو قيود خاصة على طالب التأمين دون غيره ويجب على طالب التأمين في هذه الحالة إشعار جميع المؤمنين الذين يتقدم لهم بهذه المعلومات . وبعد ذلك يستطيع المؤمنون تقييم عدالة وضع هذه الشروط أو القيود على طالب التأمين في السابق حسب رأيهم الخاص .

س : تنقسم الحقائق الجوهرية بالنسبة لتأمين المركبات إلى قسمين . اذكر هاذين القسمين.

ج : الحقائق الجوهرية التي تخص طالب التأمين وتلك التي تخص المركبة والخطر المراد تأمينه .

القسم الخامس: غطاء الوثيقة واستثناءاتها وشروطها

### Policy Cover, Exclusions and Conditions

#### ( أ ) الغطاء Cover

تقليدياً تأتي وثائق تأمين المركبات بغض النظر عن نوعها في ثلاثة أشكال :

- الطرف الثالث (أو محدد لما يتطلبه القانون من تغطية فقط) (Third Party) .

- الطرف الثالث مع الحريق والسرقة (third Party, Fire and Theft) .
- الشامل (Comprehensive) .

### الغطاء المحدد لمتطلبات القانون فقط Restricted Road Traffic Acts Cover Only

ليس بالضرورة أن يتطابق غطاء الطرف الثالث التقليدي (المسؤولية القانونية تجاه وفاة أو إصابة أو ضرر لممتلكات الغير) مع متطلبات قانون التأمين الإلزامي لكل دولة فعلى سبيل المثال القانون الألماني للتأمين الإلزامي يجبر على تأمين المسؤولية القانونية لدفع تعويض بسبب وفاة أو إصابة فقط (أي أنه لا يلزم تأمين المسؤولية القانونية تجاه الممتلكات) .

أنه ليس بالغريب في بعض الدول مثل ألمانيا أن يتم تحديد الغطاء إلى ما يتطلبه قانون تأمين السيارات الإلزامي فقط (المسؤولية القانونية لدفع تعويض بسبب وفاة أو إصابة فقط) ويتم اللجوء لتحديد الغطاء إذا كانت صفات الخطر تجبر المؤمن على توفير أقل تغطية تأمينية ممكنة . وقد يلجأ المؤمنون لهذا الإجراء إذا كان سجل طالب التأمين سيئ أو أن كان لديه مجموعة من المخالفات المرورية . ولكن إذا كان هذا ما يعتقده المؤمن فمن الأفضل أن يرفض طلب التأمين بشكل كامل إلا أن هذا الخيار لا يكون ممكناً في جميع الأحوال ، فقد يكون هناك سبب تجاري يمنعه من ذلك مثل كون جميع وثائق تأمين طالب التأمين الأخرى مع نفس المؤمن ورفضه للتأمين قد يدفع طالب التأمين لنقل جميع أعماله إلى مؤمن آخر ، كما أن قوانين تأمين المركبات الإلزامي لبعض الدول مثل دولة البحرين يمنع أي مؤمن من رفض أي طلب تأمين خاص بتأمين الطرف الثالث .

وكذلك قد تكون المؤسسة أو الشركة ترغب في تأمين مركباتها تأميناً ذاتياً ولكنها بسبب القانون هي مجبرة على التأمين مع مؤمن مصرح له ولهذا قد تطلب أقل تغطية ممكنة في هذا الخصوص ألا وهي الغطاء المحدد لمتطلبات القانون فقط .

### غطاء الطرف الثالث Third Party

تغطي وثيقة تأمين الطرف الثالث مسؤولية المؤمن له القانونية لدفع تعويض بسبب وفاة أو إصابة لأي شخص وأيضاً مسؤوليته القانونية بسبب خسارة أو ضرر لممتلكات الغير بما في ذلك ركاب السيارة نفسها .

بموجب القانون في بريطانيا (وفي عدد من دول العالم) يجب أن يكون حد التعويض التي توفره الوثيقة غير محدود بالنسبة للوفاة والإصابات . أما بالنسبة لحد التعويض الخاص بأضرار الممتلكات فهو 250,000 جنيه إسترليني إلا أن وثائق تأمين غطاء الطرف الثالث غالباً ما توفر حد التعويض أكثر من ذلك ، ولا يوجد في بريطانيا إلا عدد قليل من المؤمنين الذين يوفر هذه التغطية (المسؤولية المدنية تجاه ممتلكات الغير) بدون حد تعويض باستثناء فيما يتعلق بوثائق تأمين السيارات الخاصة حيث يكون المؤمن على استعداد أكبر لتوفير ذلك . ويصل حد التعويض في وثائق تأمين المركبات التجارية بشكل عام إلى مليون جنيه إسترليني (وأحياناً أقل) عن أي حادث منفرد ودون أي حد لعدد الحوادث خلال مدة سريان مفعول الوثيقة .

تشمل تغطية المسؤولية تجاه الغير الموجودة في وثائق تأمين السيارات الخاصة المركبة وأية مقطورة أو عربة (Caravan) وأي مركبة أخرى متصلة بها (الشق الأخير "أي مركبة متصلة بها" يسمح للمؤمن له قطر العربات المعطلة بدون أجر) . إذا أريد توفير نفس التغطية بالنسبة لوثيقة تأمين المركبات التجارية يجب ترتيب ذلك بشكل خاص وتوضيحه في الوثيقة وإذا تم الاتفاق على ذلك سيكون الغطاء عادةً عن المسؤولية القانونية فقط إلا أن هناك من يقوم بتوفير هذه التغطية في التأمين الشامل

(أي أن الوثيقة ستغطي أيضاً الأضرار التي تحدث للمقطورة أو العربة وأي مركبة أخرى متصلة بها) . ولكن هذا لا يشمل قطر السيارات المعطلة مقابل أجر والذي يجب تغطية بموجب وثيقة تأمين معارض وورش السيارات (Motor Trade Policy) .

إن المسؤولية تجاه الطرف الثالث بالنسبة لمركبات نقل البضائع لا تشمل الحوادث التي تقع من خلال أو بسبب المركبة فقط بل أيضاً من شحن وتفريغ البضاعة من المركبة . قد تتطلب عمليات الشحن والتفريغ نقل البضاعة لمسافة باستخدام آلات يدوية أو ميكانيكية ومشاركة عدد من العمال في هذه العملية ولهذا يضع المؤمن قيود على مدى وحد تعويض الخاص بهذا التغطية . ويغطي المؤمن في هذه الحالة أي حادث يقع والمركبة محملة بالبضائع أو أية حمولة أخرى سواء كان على الشارع أو على الرصيف ، ودون ذلك لا يغطي إلا الحوادث التي تقع للسائق أو المرافقين في المركبة ، حيث أن يجب أن تغطي الحوادث التي تقع في محل مرسل البضاعة أو متسلمها لموظفي أو عمال مرسل البضاعة أو متسلمها من قبل تأمين مرسل أو متسلم البضاعة وليس وثيقة المؤمن له .

يشمل التعويض الذي ستوفره الوثيقة كما هو الحال مع وثائق تأمين المسؤولية التي تمت مناقشتها في الفصل السابع المدعي أو المطالب بالتعويض (Claimant) ومصاريف وأتعاب الدفاع التي يكون المؤمن قد وافق كتابياً على إنفاقها .

ويضيف المؤمن أيضاً التكاليف القضائية المتعلقة بـ :

- أجور المحامي لتمثيل المؤمن له في المحكمة في التحقيقات المتعلقة بأي حادث مروري بليغ .
- الدفاع عن أي اتهام بالقتل الخطأ (Manslaughter) أو التسبب في وفاة بسبب قيادة المركبة بشكل خطر ، وقد يكون التعويض بالنسبة لهذا الشق محدودة بمبلغ معين أو غير محدودة .

قوانين المرور البريطانية تجعل مستعمل أية مركبة تشترك في أي حادث ينجم عنه إصابات بدنية مسؤول عن تكاليف العلاج الطارئة بغض النظر عن المسؤولية عن الحادث . وتغطي وثائق تأمين المسؤولية تجاه الغير في بريطانيا هذه التكاليف دون أن يؤثر ذلك على "خضم عدم التقدم بالمطالبات" من خلال بند أو تغطية "تكاليف العلاج الطارئة" (Emergency Medical Treatment) .

لا يتم توفير التعويض للمؤمن له فقط بل أيضاً لكل سائق مرخص له بقيادة المركبة أثناء قيامه بقيادة المركبة المؤمن عليها . بموجب وثيقة تأمين المسؤولية قد يتم تعويض :

- السائق (Driver) - أي شخص مصرح له بقيادة المركبة من قبل حامل الوثيقة وعادة ما يكون موظفاً لديه ولكن في الحالات الطارئة قد يكون شخص ليس له أية علاقة بعمل المؤمن له .
- مستخدم أو مستعمل المركبة (User) - قد يسمح المؤمن له لشخص باستعمال المركبة للمقاصد الاجتماعية والعائلية والنزهة وقد يسمح هذا الشخص لشخص آخر بقيادة المركبة (إذا كان المؤمن لا يسمح باستخدام المركبة للمقاصد الاجتماعية والعائلية والنزهة لن يكون هذا الشق من التغطية موجوداً في الوثيقة بطبيعة الحال) .
- الركاب (Passengers) - وثائق تأمين السيارات الخاصة تشمل الركاب بشكل تلقائي ولكن بالنسبة لوثائق تأمين المركبات التجاري يتم إضافة الركاب في العادة مقابل قسط إضافي .
- الممثلين الشخصيين (Personal Representative) لأي شخص مؤمن عليه بموجب الوثيقة في حالة وفاتهم .

### غطاء الطرف الثالث مع الحريق والسرقة Third Party, Fire and Theft

يمكن إضافة الأضرار التي تحدث للمركبة بسبب الحريق أو السرقة لوثيقة تأمين الطرف الثالث

(المسؤولية تجاه الغير) وعادة ما تخضع المطالبات التي تحدث بموجب هذه الإضافة إلى مبلغ تحمل .

### الشامل Comprehensive

يشمل التأمين الشامل المسؤولية تجاه الغير بالإضافة إلى الهلاك أو التلف الذي يلحق بالمرحلة نفسها . إن وثائق التأمين الشامل الحديثة على مركبات نقل البضائع مطابقة للوثائق الحديثة لتأمين السيارات الخاصة . وتغطي أغلب وثائق تأمين المركبات الشامل ما يلي :

- إذا تعرضت المركبة أو ملحقاتها أو قطع غيارها للهلاك أو التلف يتعهد المؤمن :
  - بإصلاح التلف .
  - استبدال ما هلك أو تلف أو ما الجزء الذي تكون تكاليف إصلاحه باهظة .
  - أو دفع قيمة الهلاك أو التلف إلى المؤمن له .
- تغطي وثيقة تأمين السيارات الخاصة ملحقات أو قطع غيار المركبة سواء كانت ملصقة أو مفصولة عن المركبة ، إلا أن وثائق تأمين المركبات التجارية لا تغطي ملحقات أو قطع غيار المركبة إذا كانت مفصولة عن المركبة . لدى أغلب المؤسسات والشركات التجارية عدد من المركبات وتحفظ بكميات من قطع الغيار خصيصاً لهذه المركبات وعليه يجب تأمين هذه الكميات من قطع الخيار بوثائق الحريق والسرقة .
- كثيراً ما تغطي الوثيقة الحوادث الشخصية والمصاريف الطبية والملابس والحاجيات الشخصية (مع بعض الاستثناءات المحددة) للشخص المؤمن له أو لزوج أو لشاغل المركبة بعد تعرض المركبة لحادث .
- تعتبر القيمة المقدرة من قبل المؤمن له للمركبة المؤمن عليها أو القيمة السوقية لها أيهما أقل هو المبلغ الأقصى الذي سيدفعه المؤمن في حالة تعرض المركبة للهلاك أو التلف .
- في حالة وجود جهة أخرى لها مصلحة في المركبة (مثل البنك الذي تم من خلاله شراء المركبة بالتقسيط) سيقوم المؤمن بدفع قيمة أية خسارة كلية إلى المالك القانونيين للمركبة (وعاد ما يكون البنك في هذه الحالة) .
- في حالة تعرض المركبة لحادث سيقوم المؤمن بدفع التكاليف المعقولة لحماية ونقل المركبة لأقرب ورشة تصليح وكذلك التكاليف المعقولة لتوصيل السيارة لعنوان المؤمن له بعد إصلاحها إذا كانت هناك حاجة لذلك .
- تغطي كثير من وثائق تأمين السيارات الخاصة والوثائق الحديثة لتأمين المركبات التجارية تكاليف استبدال أو إصلاح زجاج النوافذ بما في ذلك زجاج فتحة سقف المركبة وإصلاح الخدوش التي تنجم عن تحطم زجاج النوافذ لصبغ السيارة مثلاً . كثير من المؤمنين يوفر هذه التغطية دون حد ودون أن يتأثر "خصم عدم التقدم بمطالبات" من جراء المطالبة الناجمة عنها ، وتحتوي بعض الوثائق على مبلغ تحمل يطبق بالنسبة للمطالبات الخاصة باستبدال الزجاج المكسور وليس التصليح . والبعض الآخر يدفع التعويض إلى حد معين (250 دينار مثلاً) ولكنهم سيكون مستعدين لتوفير هذه التغطية دون حد معين وفي كلا الحالتين لن يتأثر "خصم عدم التقدم بمطالبات" من جراء المطالبة . ويصر أغلب المؤمنين التعامل مع شركات معينة متخصصة في تصليح زجاج نوافذ المركبات ويضعون قيوداً على المبالغ التي يدفعونها إذا أصر المؤمن له على استخدام جهة أخرى .

وقد يتم توفير هذه التغطية (استبدال أو إصلاح زجاج النوافذ) لحملة وثائق الطرف الثالث ولكن مقابل قسط إضافي . بعض المؤمنين لا يقوموا بتوفير هذه التغطية إلا كمنفعة إضافية اختيارية مقابل قسط إضافي والجدير بالذكر أن كثير من المؤمنين في الوطن العربي يتبعون هذه الطريقة .

■ تحتوي وثيقة تأمين المركبات في بريطانيا عادة على شرط يعطي المؤمن له الصلاحية بتصليح المركبة (Authorize Repairs) دون أخذ موافقة المؤمن ويتباين نص هذا الشرط بين ذلك الذي يعطي المؤمن له صلاحية كاملة شريطة إرسال التفاصيل المتعلقة بقيمة التصليح التقديرية إلى المؤمن دون تأخير وبين ذلك الذي لا يعطي المؤمن له هذه الصلاحية إلا في الحالات الطارئة والضرورية لإكمال الرحلة . أغلب المؤمنين في الوطن العربي غير مستعدين لإعطاء المؤمن له صلاحية كاملة في هذا المجال إلا في بعض الحالات الاستثنائية .

■ تحتوي أغلب وثائق التأمين الشامل على مبلغ تحمل من أجل التقليل من قيمة المطالبات المتعلقة بالأضرار التي تحدث للمركبة والتخلص من الصغيرة منها وتتراوح قيمة هذا المبلغ بين ما يقارب 50 جنيه إسترليني إلى 250 جنيه إسترليني أما بالنسبة للمطالبات الناجمة عن الحريق والسرقة واستبدال زجاج النوافذ فعادة ما يكون مبلغ التحمل أقل من ذلك . ويستطيع المؤمن له الحصول على خصم من قسط التأمين إذا أختار مبلغ تحمل أكبر .

■ بالإضافة لمبلغ التحمل وأي مبلغ تحمل اختياري آخر يطبق جميع المؤمنين تقريباً مبلغ تحمل إلزامي في حالة التقدم بأية مطالبة تدرج تحت قسم الأضرار التي تحدث للمركبة نفسها إذا كان سائق السيارة صغير السن أو خبرته محدودة (دون المستوى) في قيادة السيارة . وعادة ما يعتبر سائق المركبة صغير السن إذا لم يتجاوز العمر 21 أو 22 عاماً حسب الوثيقة بينما يعتبر خبرة السائق دون المستوى إذا كان يحمل رخصة قيادة لم يمضي على صدورها عام كامل . ولكن بما أن الغالبية العظمى لسائقي مركبات نقل البضائع لا يحصلوا على رخصة لقيادة هذه المركبات إلا بعد تجاوزهم سنة معينة (في الغالب 25 عاماً أو أكثر) وعدد معين من السنوات من الخبرة في القيادة فإن تأثير هذا البند على وثائق تأمين مركبات نقل البضائع محدوداً .

■ قطر العربات المعطلة (بدون أجر) - لقد تم مناقشة هذه التغطية أعلاه في وثيقة تأمين الطرف الثالث (المسؤولية تجاه الغير) .

إن وصف وثائق تأمين الطرف الثالث والطرف الثالث مع الحريق والسرقة والشامل أعلاه ينطبق على وثائق تأمين السيارات الخاصة والمركبات التجارية وقد تم التطرق إلى الاختلافات العامة في التطبيق وفي الغطاء . ورغم أن الوصف كان مبنياً إلى حد ما على ما هو متوفر في بريطانيا إلا أن هذا مشابه إلى حد كبير لما هو متوفر في بقية مناطق دول العالم بما في ذلك الوطن العربي .

## ( 1 ) وثائق تأمين معارض وورش السيارات Motor Trade Policies

يتم ترتيب وثائق تأمين معارض وورش السيارات بشكل مختلف نوعاً ما حيث أن هذه الوثائق مصممة للمؤسسات التي تتعامل بشكل رئيسي مع المركبات مثل معارض بيع المركبات سواء كانت الجديدة منها أو المستعملة وورش تصليح السيارات والتي يتفاوت عدد المركبات الموجودة في عهدها ومحلاتها من وقت لآخر . بعض هذه المركبات هي ملكاً إلى المعرض أو الورشة والبعض الآخر تكون ملكاً لآخرين بما في ذلك زبائنهم ، وهناك كثيراً من الأشخاص الذين قد يحتاجون أو يرغبون في قيادة هذه المركبات مثل المؤمن له (إذا كان شخصاً) والعمال

والموظفين والزبائن ، وبطبيعة الحال ليس من الممكن ترتيب التغطية التأمينية بنفس الطريقة التي يتم بها ترتيب وثيقة تأمين المركبات العادية . خلال السنوات الماضية كانت هناك محاولات لجعل التغطية كافية بقدر الإمكان وكانت المحصلة النهائية هي ثلاثة أنواع من وثائق تأمين المعارض والورش :

- وثيقة تأمين أخطار الطريق (الأخطار الخارجية) (Road Risks) .
- وثيقة تأمين أخطار المحل (الأخطار الداخلية) (Internal (or Premises) Risks) .
- الوثيقة الشاملة لتأمين أخطار الطريق والمحل (Comprehensive Road and Garage Risks) .

يمكن أن تكون وثيقة تأمين أخطار الطريق (Road Risks Policy) على المركبات التي تكون في عهدة المؤمن له خلال وجودها على الطريق أو خلال حفظها في أي مكان خلال فترة الرحلة وثيقة طرف ثالث أو "شاملة" ، وقد يقتصر بعض المؤمنين أية تغطية إضافية على الطرف الثالث محدودة إلى أخطار معينة فقط (مثل التصادم والحريق والبرق والسرقة) . ولا تغطي هذه الوثيقة أي خطر أثناء تواجد المركبة في محل المؤمن له حيث يستطيع المؤمن له تغطية هذا الخطر بوثيقة تأمين الحريق أو بموجب وثيقة تأمين أخطار المحل (الأخطار الداخلية) (Internal (or Premises) Risks) .

تختص وثيقة تأمين أخطار المحل (الأخطار الداخلية) (Internal (or Premises) Risks) بتغطية المركبات خلال تواجدها في محل المؤمن له ويمكن أن تكون هذه الوثيقة طرف ثالث (المسؤولية تجاه الغير) فقط وقد تشمل الأضرار التي تحدث للمركبات . ولن يشمل غطاء الطرف الثالث أية مسؤولية تجاه مركبات الزبائن في حين تشمل تغطية الأضرار التي تحدث للمركبات نفسها مركبات الزبائن ومركبات المؤمن له . ويجب الإشارة إلى أن تغطية الأضرار التي تحدث للمركبات والتي يمكن أن توفرها هذه الوثيقة ليست مساوية للتأمين "الشامل" حيث أنها تستثني أخطار الحريق والانفجار والسرقة والتجمد أو الصقيع (Frost) بشكل محدد . والسبب وراء ذلك هو أن هذه الأخطار المستثناة يمكن تغطيتها عن طريق وثائق تأمين الحريق أو السرقة أو المسؤولية ، فمثلاً يستطيع المؤمن له شراء وثيقة تأمين المسؤولية ويضيف إليها أخطار الحريق والانفجار كمنفعة إضافية وكذلك الخلل أو العيوب في الأعمال التي يقوم المؤمن له بإنجازها (Defective Workmanship) .

تجمع وثيقة التأمين الشاملة لأخطار الطريق والمحل (Comprehensive Road and Garage Risks) وثيقتي تأمين أخطار الطريق والمحل في وثيقة واحدة وعادة ما يضاف لها خطر السرقة من محل المؤمن له كما يقوم كثير من المؤمنين بتوفير منافع إضافية إلى الوثيقة كجزء من خطتها أو سياستها التسويقية لهذه الوثيقة .

## ( ب ) الاستثناءات Exclusions

تحتوي وثائق تأمين المركبات على استثناءات خاصة واستثناءات عامة .

### ( 1 ) الاستثناءات الخاصة Specific Exclusions

تتعلق الاستثناءات الخاصة لجزء معين من الوثيقة فمثلاً يستثني قسم تأمين المسؤولية تجاه الغير:

- قيادة المركبة من قبل أي شخص ليس لديه رخصة قيادة سارية المفعول أو تم سحب أو وقف رخصة قيادته بموجب أمر من المحكمة أو بموجب أمر إداري .
- أي شخص مؤمن بموجب وثيقة تأمين مركبات أخرى .
- المسؤولية عن التلف الذي يحصل للممتلكات المملوكة أو الموجودة في عهدة أو تحت رقابة المؤمن له (أو أي شخص موجود في المركبة) .

- وفاة أو إصابة أي شخص يعمل لدى المؤمن له إذا حصلت الوفاة أو الإصابة بسبب العمل (يغطي هذا الخطر بموجب وثيقة تأمين مسؤولية رب العمل) .
- أخطار التلوث - باستثناء حوادث معينة التي تحدث بشكل مفاجئ ودون قصد وبشكل غير متوقع .
- يستثنى قسم الهلاك أو التلف الذي يلحق بالمركبة نفسها :
- الخسارة الناجمة عن فوات الاستعمال (Loss of Use) وأية خسائر تبعية أخرى .
- الاستهلاك الناتج عن استعمال المركبة أو التلف أو البلى أو العطل الميكانيكي أو الكهربائي أو الإلكتروني أو العطل أو الكسر .
- فقدان القيمة (Loss of Value) .
- التحسينات (Betterment) .
- أضرار الإطارات بسبب استخدام الكابح أو بسبب التشقق أو الانفجار .
- دوي اختراق جدار الصوت (Sonic Bangs) .

## ( 2 ) الاستثناءات العامة General Exclusions

الاستثناءات العامة تخص الوثيقة بشكل عام وفيما يلي نموذج من الاستثناءات العامة الاعتيادية في وثيقة تأمين المركبات :

- الاستخدام لأي غرض آخر عدا الأغراض المذكورة في جدول الوثيقة (وشهادة تأمين المركبات) . ويرجع اللجوء لإضافة اشتراط لتحديد الأغراض التي تستخدم فيها المركبة في وثائق تأمين المركبات التجارية بسبب تنوع استخداماتها ، وعادة ما يكون نص هذا الاشتراط عاماً بحيث يشير إلى أن استخدام المركبة يشمل الأغراض الاجتماعية والعائلية والنزهة وأية أغراض ذات علاقة بعمل المؤمن له ، ولكن بعض الأحيان يكون النص أكثر تحديداً من ذلك . وتستثنى وثيقة تأمين المركبات استعمال المركبة في السباق أو لاختبار الوثوق أو لتجربة السرعة.
- قيادة المركبة من قبل أي شخص غير المحددين ضمن "الأشخاص المسموح لهم بالقيادة" المبينين في جدول الوثيقة وفي شهادة تأمين المركبات .
- قيادة المركبة من قبل أي شخص يعلم حامل الوثيقة بأنه لا يحمل رخصة قيادة سارية المفعول أو تم سحب أو وقف رخصة قيادته .
- قطر العربات أو الشاحنات أو المركبات المعطلة مقابل أجر .
- قيادة المركبة في أي مطار جوي عدى الأجزاء التي يسمح للجمهور ارتيادها .
- قيادة المركبة من قبل أي شخص لا يمثل لبنود وشروط وثيقة التأمين .
- أي مسؤولية تترتب بمقتضى اتفاق لم تكن لتترتب لولاه (أنظر لاحقاً إلى القسم الخامس الخاص بتوسيع الغطاء والمنافع الإضافية) .
- التلوث الإشعاعي .
- أخطار الحرب (فيما عدى ما يتعلق بمتطلبات قوانين تأمين المركبات الإلزامي) .
- الاضطرابات أو أعمال الشغب أو الاضطرابات الأهلية أو أعمال الإرهاب أو التخريب .

## ( ج ) الشروط Conditions

- شروط وثائق تأمين المركبات مشابهة لتلك الموجودة في وثائق تأمين المسؤولية والممتلكات : طريقة المطالبات (إشعار المؤمن كتابياً أسرع وقت ممكن عند حدوث واقعة ما تثير مطالبة بالتعويض وأن يقدم التفاصيل الكاملة المتعلقة بها كما يجب أن يعلم أو يرسل كل خطاب أو مطالبة أو تبليغ قضائي أو استدعاء قضائي بمجرد تسلمه) .

- المشاركة .
- الحق في الحلول .
- شرط التحكيم (المطالبات المتعلقة بأضرار المركبة نفسها) .
- شرط الإلغاء والطريقة بالنسبة للمؤمن والمؤمن له .
- حق المؤمن في استرداد المبالغ الذي يدفعها مقابل مطالبات غير مؤمنة أو مستثناة من الوثيقة (ويحدث ذلك عندما يكون المؤمن مجبراً على التعامل مع المطالبة بموجب القانون ولكنه يكون ملزماً بتسويتها بسبب متطلبات القانون الذي يعطي المؤمن في نفس الوقت الحق في استرداد قيمة المطالبة من المؤمن له) .
- شرط اتخاذ كافة الاحتياطات المعقولة لحماية السيارة من فقدان والضرر وأن يبقاها بحالة تسمح بقيادتها على الشوارع العامة بسلام.
- الشرط المتعلق إخفاء الحقائق الجوهرية (Non-disclosure) وإعطاء معلومات كاذبة (Misrepresentation).

هناك بنود موجودة في وثائق تأمين السيارات الخاصة وغير موجودة عادةً في وثائق تأمين المركبات التجارية :

- تشمل التغطية التي توفرها وثائق تأمين السيارات الخاصة قيادة سيارات أخرى (Driving Other Vehicles) غير السيارة المؤمن عليها ، أي عندما يقوم المؤمن له بقيادة سيارة أخرى ليست ملكاً له . إلا أن التغطية التي توفرها الوثيقة في هذه الحالة تكون محدودة بالمسؤولية تجاه الغير فقط . ولكن بسبب الاختلافات الشاسعة بين المركبات الخاصة والتجارية لا يتم توفير هذه التغطية ضمن وثائق تأمين المركبات التجارية .
- يمكن أن تغطي الحوادث الشخصية والحاجيات الشخصية ضمن وثائق تأمين السيارات الخاصة ولكن ليس من المعتاد أن تجدها ضمن وثائق تأمين المركبات التجارية .
- ومن المنافع الأخرى التي توفرها وثائق تأمين السيارات الخاصة وتفتقدها وثائق تأمين المركبات التجارية هي استبدال السيارة التي لم يتجاوز عمرها 12 شهراً التي تتعرض للسرقة أو لضرر يفوق 60% بأخرى جديدة .

## القسم السادس: توسيع الغطاء والمنافع الإضافية

### Extensions and Additional Benefits

يستطيع المؤمن توسعة غطاء وثائق تأمين المركبات التجارية عن طريق المنافع الإضافية المختلفة التي يوفرها المؤمن وفيما يلي أهم هذه المنافع :

- زيادة حد التعويض : يستطيع المؤمن له زيادة حد التعويض الخاص بقسم الطرف التي توفره الوثيقة .
  - المسؤولية تجاه الركاب : لا يتم تغطية المسؤولية تجاه الركاب الموجودين في المركبة وقت وقوع الحادث دائماً ضمن التغطية الأساسية التي يوفرها قسم المسؤولية تجاه الغير (الطرف الثالث) ولكن يستطيع المؤمن له إضافة المسؤولية تجاه وفاة أو إصابة أي شخص يكون راكباً في المركبة المؤمن عليها أو فوقها أو داخلها إليها أو نازلاً منها في وقت حصول الحادث .
  - كسر زجاج المركبة (Breakage of Windows and Windscreens) - إذا لم تكن وثيقة التأمين الأساسية تشمل هذه التغطية أو إذا كان الغطاء غير كافٍ يستطيع المؤمن له إضافة هذه التغطية أو زيادتها مقابل قسط إضافي .
  - فقدان الاستعمال (Loss of Use) - هو أحد استثناءات الوثيقة ولكن مقابل قسط إضافي يمكن تغطية 80% (أو حتى 100% من التكاليف المعقولة) من تكاليف إيجار مركبة مماثلة في حالة تعرض مركبة المؤمن له إلى حادث عرضي أو حريق أو سرقة وعادة ما يكون هناك فترة انتظار (Time Excess) لمدة يومين أو ثلاثة أيام .
- إذا كان هذا الغطاء يشمل السائقين صغار السن أو إذا تم إضافته إلى غطاء الطرف الثالث (إن كان ذلك ممكناً) سيكون القسط الإضافي أعلى . علماً أن بعض المؤمنين مثل شركات التأمين البحرينية لا توفر هذه المنفعة إلا إذا كان وثيقة التأمين شاملة وعادة ما تستثنى السائقين صغار السن من هذه التغطية .
- خسارة القيمة (Loss of Value) - تشابه هذه المنفعة - وهي أحد استثناءات الوثيقة الأساسية - التأمين على أساس "الجديد بدل القديم" (New for Old) ويتم إضافتها لوثيقة تأمين المركبات التجارية مقابل قسط إضافي شريطة أن لا يكون عمر المركبة أكبر من خمس سنوات . وتغطي هذه المنفعة الفرق بين القيمة السوقية (والتي تطبق في حالة تسوية مطالبات الخسائر الكلية) وبين سعر شراء سيارة مماثلة جديدة . هذه التغطية غير معهودة في كثير من المناطق بما في ذلك أغلب الدول العربية .

كما يمكن الحصول على تخفيض في القسط في حالة التوقف عن استخدام المركبة (Suspension of Cover) لسبب من الأسباب مثل السفر للخارج (عدى تعرض السيارة لخسارة أو ضرر مغطى بالوثيقة) ولفترة لا تقل عن 28 يوماً (مثلاً) وفي هذه الحالة يحصل المؤمن له على 75% كحد أقصى من قسط التأمين المقابل لفترة التوقف علماً بأن التغطية التي توفرها الوثيقة بالنسبة للحريق والسرقة تظل سارية المفعول . هذه المنفعة غير متوفرة للمركبات الزراعية حيث أن المكتتب يأخذ في الحسبان عند حساب قسط التأمين أن هذه المركبات ستستخدم أحياناً وستبقى دون استخدام أحياناً أخرى .

## القسم السابع: طرق احتساب القسط Premium Rating Methods

قسط تأمين السيارات هو قسط ثابت (Flat Premium) مبني على أساس مجموعة من الاعتبارات الاكتتابية. إن عملية حساب الأقساط هي عملية اكتوارية علمية والتي أصبحت ممكنة باستخدام التقنيات الحديثة التي تستطيع تحليل إحصائيات الأخطار والمطالبات والوصول إلى أقساطاً تتلاءم مع متطلبات المؤمن بالنسبة للاحتياطيات (Reserves) والعمولات (Commission) والمصاريف والأرباح.

### ( أ ) المعلومات المطلوبة Information Required

- يحتاج المؤمن له إلى معلومات مختلفة لحساب قسط التأمين :
- نوعية التأمين (طرف ثالث ، طرف ثالث مع الحريق والسرقة أو الشامل) .
- صنع المركبة والموديل وقوة المحرك (وهذا ما يستخدم في بريطانيا للتفريق بين أداء السيارات) .
- استخدامات المركبة (الأغراض الاجتماعية والعائلية والنزهة وأية أغراض ذات علاقة بعمل المؤمن له أو لنقل البضائع أو لنقل الركاب) .
- التفاصيل الخاصة بسائقي المركبة مثل الإعاقات الجسدية أو الذهنية وخبرة القيادة والمخالفات المرورية .
- خصم عدم التقدم بمطالبات .
- عنوان المؤمن له والمنطقة التي يتم حفظ المركبة فيها .

إن هذه المجموعة من الاعتبارات ستمكن المؤمن له من حساب قسط التأمين وقد يكون من الضروري زيادة القسط بنسبة معينة إذا كانت هناك عوامل سيئة مرتبطة بالمركبة أو إذا تم إجراء بعض التعديلات الإضافية على المركبة ولكن يتم التعامل مع هذه الأمور أيضاً من خلال زيادة مبلغ التحمل الإجباري .

كما سيتم السؤال عن قيمة المركبة إلا أن هذه المعلومة تلعب دوراً بسيطاً في حساب قسط التأمين إلا في بعض الحالات عندما تكون قيمة المركبة استثنائية .

يستخدم المؤمن مجموعة مشابهة من الاعتبارات عند حساب قسط التأمين الثابت عند تأمين مركبات نقل البضائع :

- نوعية المركبة على أساس الوزن أو قوة المحرك .
- استخدامات المركبة (نقل بضائع المؤمن له أو الآخرين مقابل أجر) .
- المنطقة التي يتم حفظ المركبة فيها حيث يتم تقسيم الدولة (سورية ، الأردن ، مصر ... الخ) إلى عدة مناطق حسب درجة الخطورة .
- طول الرحلات (Range from Base) التي ستستعمل المركبة فيها وهل ستستعمل في رحلات قصيرة أو متوسطة (بين 50 إلى 100 ميل) أو طويلة .
- نوعية التأمين (طرف ثالث ، طرف ثالث مع الحريق والسرقة أو الشامل) .
- قيمة المركبة بالإضافة إلى قيمة المقطورات والحاويات (إلا إذا كان التأمين للطرف الثالث فقط) وتكون الأقساط غالباً لتغطية المركبة لمبلغ معين وترتفع الكلفة بارتفاع قيمة المركبة وتختلف كلفة القيمة التي تزيد عن المبلغ المعين وعادة ما يكون نسبة أو مبلغ معين لكل 100 دينار أو جنية

من قيمة المركبة فوق المبلغ المحدد ، ولكن وثائق بعض المؤمنین لا تحتوي على حد أقصى معين

- تعتبر خسائر طالب التأمين التي وقعت خلال الثلاث أو الخمس سنوات الماضية أو خلال أي فترة متوفرة إذا كانت المؤسسة حديثة العهد من المعلومات الأساسية التي يحتاجها المكتب لاتخاذ حيث أن وجود تاريخ ملئ بالمطالبات قد يؤدي إلى زيادة في القسط .
- المعلومات الأخرى مثل تلك المتعلقة بالمقطورات والحاويات قد تكون سبباً في زيادة القسط وعليه يجب تزويد المؤمن بجميع التفاصيل المتعلقة بها .

## ( ب ) حساب الأقساط Calculating Premiums

ليس هناك ما يمنع المؤمن من ابتكار طريقة خاصة به للوصول للقسط المناسب فقد قام أحد المؤمنین في بريطانيا بابتكار طريقة مختلفة لحساب أقساط الوثيقة الموحدة أو الجامعة (Package Policy) الخاصة بتأمين مقاولي النقل (Haulage Contracts) الأعضاء في جمعية النقل على الطرق (Road Haulage Association) وجمعية المواصلات (بأجر) (Freight Transport Association) . بموجب هذه الوثيقة يكون لمقاول النقل الخيار من ما بين مجموعة من الأغطية (الممتلكات ، المسؤولية ، توقف العمل وأغطية أخرى بالإضافة إلى أخطار الطرق) ويكون قسط التأمين مبني على المسافة التي تقطعها مركبات المؤمن له خلال السنة حسب ما هو مبين في سجلات المؤمن له الخاصة بالرحلات والمسافات التي تقطعها هذه المركبات . ويخضع القسط إلى حد أدنى متفق عليه ولكن يسمح بإرجاع نسبة معينة منه كحد أقصى إذا ثبت إن المسافة التي قطعتها هذه المركبات خلال السنة أقل مما كان متوقع .

## ( 1 ) سيارات الإيجار Hire Cars

تتباين أقساط سيارة الإيجار - العامة والخاصة - بشكل كبير . يستخدم أغلب المؤمنین المنطقة (يتم تقسيم الدولة إلى مناطق حسب درجة الخطورة كما هو الحال مع مركبات نقل البضائع) كأساس ويقرنون ذلك مع نظام حساب الأقساط الجماعي . ويتم وضع سيارة الأجرة في فئة أعلى من سيارات الإيجار الخاصة . بعض المؤمنین يحتسبون قسط ثابت بغض النظر عن صنع أو موديل السيارة بينما يقوم آخرون باحتساب أقساط أعلى على السيارات كبيرة الحجم والبعض الآخر يحتسبون قسط إضافي إذا زادت قيمة السيارة عن القيمة الؤمنة القياسية التي يعتمد عليها هؤلاء المؤمنون .

ويمكن تأمين سيارات التأجير للقيادة الشخصية (Self-Drive Hire) بوثيقة سنوية تصدر إلى صاحب محل الإيجار ويحتسب القسط على أساس مجموعة من السيارات والسائقين الذين يجب التأكد من أنهم يتماشون مع الشروط التي وضعها المؤمن (المتعلقة بالعمر والخبرة والوظيفة واستخدام السيارة) أو بوثيقة قصيرة المدة (Short Period Policy) تصدر إلى المستأجر . بالنسبة للوثيقة قصيرة المدة يقوم المؤمن بإعطاء شركة التأجير جدول بأسعار المدد القصيرة (Short Periods Rate) تبدأ بسعر اليوم الواحد إلى سعر الثلاثين يوماً وتختلف هذه الأسعار باختلاف نوعية السيارة . وإذا كان المستأجر لا يتماشى مع شروط المؤمن يجب أن تقوم شركة الإيجار بالرجوع للمؤمن للموافقة عليه وحساب القسط المناسب إذا كان ذلك الشخص مقبولاً للمؤمن .

ويتم تطبيق نفس الأسس المتبعة في حساب الأقساط بالنسبة لمستأجري السيارات على مستأجر المركبات فيما عدى أنه سيتم اتباع الأقساط الخاصة بمركبات نقل البضائع .

## ( 2 ) وثائق تأمين معارض وورش السيارات Motor Trade Policies

تستخدم عدة طرق في حساب قسط التأمين لوثائق تأمين معارض وورش السيارات ومن أهم الطرق وأكثرها شيوعاً بالنسبة لأخطار الطريق (الأخطار الخارجية) (Road Risks) هي طريقة النقاط (Points Basis) حيث يخصص عدد من النقاط لكل نوع من الأخطار المراد تأمينها فكل ما زادت درجة الخطر كلما زاد عدد النقاط ومن ثم يتم حساب القسط لكل 100 نقطة . ومن الأمثلة على أنواع الأخطار أو المواضيع المراد تأمينها والتي يتم تخصيص نقاط لها هي الأرقام التجارية (الأرقام التي توضع على السيارات أو المركبات المعروضة للبيع) (Trade Plates) والسيارات التي يملكها ويستخدمها المؤمن له وسيارات الإيجار والسائقين الذين يعملون لدى المؤمن له . ومن الطرق الأخرى التي تستخدم لتأمين المؤسسات الصغيرة هي حساب القسط على أساس عدد السائقين (Named Drivers) .

#### ( 4 ) الأخطار الأخرى Other Risks

- يقوم المؤمن باحتساب قسط ثابت (Flat Rate) بالنسبة للأخطار الأخرى مثل الباصات والتجهيزات والآليات المدفوعة ذاتياً (Self-propelled Plant) يعكس درجة الخطر كما يراها المؤمن وفيما يلي بعض الأمثلة :
- يتم احتساب قسط ثابت عن تأمين سيارات الإسعاف (Ambulances) .
- يختلف قسط تأمين الباصات حسب عدد الركاب الذي يستوعبه الباص ومنطقة الاستخدام ويتم احتساب قسط إضافي إذا كانت قيمة الباص تفوق الحد الأقصى المحدد من قبل المؤمن .
- يحتسب قسط تأمين الرافعات (Cranes) على أساس غطاء الطرف الثالث للامتثال لمتطلبات القانون ويعتمد القسط على ما إذا كانت الرافعة مستأجرة أو ملكاً للمؤمن له وما إذا كان استعمالها محدود لمواقع المؤمن له أم لا .
- وبالمثل يعتمد قسط تأمين عربات أو مركبات نقل النفايات والرافعات المشعّية والحاملات المتحركات في المصانع على ما إذا كان استعمالها محدود لمواقع المؤمن له أم لا ، فإذا كان كذلك فإن القسط الثابت سيكون أقل .
- بما أن الأخطار المرتبطة بمركبات نقل الموتى منخفضة وقليلة فإن أقساطها تكون قليلة وتحسب على أساس منطقة الاستخدام وقيمة المركبة .
- يتم احتساب قسط ثابت لتأمين مركبات تبليط الشوارع (Road Rollers) ويكون القسط عند تأمين سلطة أو هيئة حكومية أقل من القسط المحتسب عند تأمين جهة خاصة على أساس أن الجهات الحكومية تكون أكثر حرصاً وسيطرة وصيانة لمعداتنا ، كما يكون القسط أعلى عندما تكون المركبة للإيجار .
- يتم احتساب قسط ثابت لتأمين الجرافات (Bulldozers) وما شابه كما يتم احتساب قسط إضافي إذا كانت قيمة الجرافة تفوق الحد الأقصى المحدد . علماً بأن الجرافات التي تستطيع الحفر أسفل قاعدة لفها (Wheelbase) يتم معملتها في حساب الأقساط معاملة التجهيزات المتنقلة (Mobile Plant) مثل الحفارات الميكانيكية (Excavators) .
- يعتمد قسط تأمين التجهيزات المتنقلة (Mobile Plant) مثل الحفارات الميكانيكية (Excavators) على ما إذا كان المؤمن له يرغب في إضافة أخطار العمل أم لا . أغلب المؤمنين يرغبون أن يتم إضافة هذه الأخطار (أخطار العمل) إلى وثائق تأمين المسؤولية المدنية أو وثائق تأمين أخطار البناء وأن تترك وثيقة تأمين المركبات للتعامل مع أخطار الطريق فقط حيث يتم احتساب قسط ثابت لتغطيتها . إذا طلب المؤمن له تأمين التجهيزات (Plants) نفسها فسوف يعتمد القسط على قيمة هذه التجهيزات

## ( 5 ) الأساطيل Fleets

تحظى الأساطيل بأهمية خاصة في تأمين المركبات التجارية . والأسطول ببساطة هو عدد من المركبات جميعها مملوكة لنفس المؤسسة أو الشركة ويمكن أن يتكون الأسطول من سيارات خاصة أو مركبات نقل البضائع أو نوع آخر من المركبات (وحتى خليط من أنواع المركبات) . ويتم حساب القسط بالنسبة للأساطيل على أساس الخبرة السابقة (أي تكاليف المطالبات) للأسطول حيث يفترض بأن الخبرة السابقة ستكون دليلاً على المطالبات أو الخسائر المتوقعة مستقبلاً ومثل هذا الافتراض يحتاج المؤمن لقاعدة إحصائية تتطلب وجود عدد كافي من المركبات وفترة كافية من الوقت :

- بالنسبة لأغلب المؤمنين يجب توافر عشر مركبات كحد أدنى لكي يتم تصنيفها كأسطول إلا أن المنافسة تجبر بعض المؤمنين على قبول عدد أقل (مثل خمس) من المركبات كأسطول .
- كما يتطلب وجود إحصائية عن خسائر الأسطول خلال الثلاث سنوات الماضية .

إن الطريقة العادية لحساب أقساط الأسطول هو أخذ مجموع الخسائر التي دفعت والموقوفة (Outstanding) خلال الثلاث سنوات الماضية ثم يتم تعديل هذه المبالغ في لمستوى التضخم لكي تعكس بقدر الإمكان القيمة المالية لهذه الخسائر حسب الوقت الراهن ومن ثم يتم استخدام عامل (Factor) يعرف "بالسنة التأمينية للمركبة" (Vehicle Year) وهو تأمين المركبة لسنة واحدة ويتم التعامل مع المركبات التي كانت مملوكة أو أنها استخدمت لأقل من سنة بطريقة نسبية (أي فترة ملكيتها أو استخدامها نسبة للسنة كاملة) . من خلال هذه الطريقة وهي قسمة مجموع الخسائر (المعدلة حسب مستوى التضخم) على عدد "عدد السنوات التأمينية للمركبة" سيتمكن المكتتب من تقييم الخطر على أسس أكثر دقة وواقعية .

وحتى يتمكن المؤمن من الوصول إلى كلفة المطالبات المتوقعة (أي قيمة المطالبات المتوقعة حدوثها خلال السنة القادمة) يجب إجراء تعديل إضافي يأخذ بعين الاعتبار عوامل مثل ارتفاع مستوى تعويض الوفيات والإصابات البدنية التي تقرها المحكمة وارتفاع تكاليف تصليح المركبات.

إذا حدثت خسارة كبيرة جداً خلال الثلاث سنوات الماضية ليس من المستغرب أن يتم توزيعها على سنوات أطول من أجل إعطاء صورة أكثر وضوحاً عن الكلفة المستقبلية للخسائر .

إن حجم الأسطول سيحدد ما إذا كان بالإمكان توقع كلفة المطالبات في المستقبل بشئ من الدقة المعقولة فبطبيعة الحال سيكون من الأسهل توقع طبيعة أو نمط المطالبات عندما يكون الأسطول مكون من عدد كبير من المركبات المتشابهة مقارنة بالأسطول المكون من عدد أقل من المركبات المختلفة ولهذا السبب يقوم المؤمن بتطبيق أسعار قسط ثابتة (Flat Rates) لكل مركبة بالنسبة للأساطيل الكبيرة أما بالنسبة للأساطيل الصغيرة فيتم تحديد قسط التأمين الأساسي لكل مركبة على حدا ومن ثم يتم تطبيق نسبة خصم على الأسطول ككل .

كثيراً ما يكون على المؤمن أن يقدم للمؤمن له عدة تسعيرات ، فمثلاً قد يرغب المؤمن له في معرفة قسط التأمين إذا كانت الوثيقة تخضع لمبلغ تحمل كبيرة (Large Excess) ففي مثل هذه الظروف يمكن إجراء بعض التعديلات على خبرة المؤمن له بالنسبة للخسائر السابقة لتحديد النمط التي سيكون عليه مستوى الخسائر فيما لو كان مبلغ التحمل الكبير هذا مطبق طوال الفترة السابقة. وقد يضع يضع المؤمنون شروطاً وقت تجديد الوثيقة عندما يكون عدد و/أو حجم المطالبات التي حدثت قريباً غير مرضية من وجهة نظرهم كمحاولة لتحسين الوضع والتقليل من هذه المطالبات . وإحدى هذه الشروط أو الإجراءات هو وضع مبلغ تحمل عالي حيث سيؤدي ذلك بطبيعة الحال إلى التقليل من حجم

المطالبات بالنسبة لكل مركبة حيث يتحمل المؤمن له جزءا ليس ببسيط من كل مطالبة مما يزيد من إهتمامه في العمل لتقليل وتجنب الخسائر .

وقد يقوم المؤمن له في حالة الأخطار (الأساطيل) الكبيرة بأجراء معاينة لأسطوله بحيث تشمل المعاينة تحليلات مفصلة عن العوامل الخاصة بالمطالبات التي وقعت وتركز هذه التحليلات على عوامل مثل استخدام المركبة (في مجال العمل أو للمقصاد العائلية والنزهة) وأنواع المركبات وما شابه. وقد وجد المؤمنون في بعض الحالات عندما تشير محصلة هذه العملية إلى وجود نمط معين فعالية تطبيق أنظمة أو إدخال إجراءات أو أمور محفزة (Incentive Schemes) في التقليل من كلفة المطالبات.

وبسبب الأقساط الكبيرة التي يدفعها المؤمن لهم عن كل أسطول عادة ما تكون عمولة السمسار (نسبته من القسط) أقل من تلك التي يحصل عليها من تأمين المركبات المنفردة ، ونفس السبب (الأقساط الكبيرة التي يدفعها المؤمن لهم عن كل أسطول) أدى إلى منافسة شديدة بالنسبة لتأمين الأساطيل .

## القسم الثامن : تطبيق المبادئ في إخطار معينة

### Application of Principles to Practical Risks

ينظر هذا القسم من الكتاب إلى أخطار معينة وكيفية تطبيق تأمين المركبات التجارية التي تطرقنا له سلفاً .

## ( أ ) الحاويات Containers

يتم وضع الحاويات خلال الرحلة في شاحنات (Trucks) . قد تكون الحاوية خاصة بمركبة معينة أو ضمن مجموعة من الحاويات التي توضع في أي شاحنة مناسبة كلما كانت هناك حاجة لنقلها . ويجب أن تضاف قيمة الحاوية إلى قيمة المركبة الملصقة بها ويتم توفير نفس التغطية التي تستمتع بها المركبة إلى الحاوية أثناء وجودها على المركبة (بعض المؤمنون يحدد تغطية الحاوية إلى المسؤولية تجاه الغير فقط) .

عندما تكون الحاويات منفصلة عن المركبات أو الشاحنات يكون الغطاء أما طرف ثالث أو طرف ثالث مع الحريق والسرقة أو "شاملاً" . يجب تأمين جميع الحاويات المنفصلة عن المركبات إذا المؤمن يرغب في تغطيتها وسيكون القسط على أساس قيمة الحاويات وسيقوم المؤمن على الأرجح بتطبيق مبلغ تحمل على الغطاء لتجنب المطالبات الصغير الخاصة بالضربات والكدمات التي ستعرض لها الحاويات حتماً .

## ( ب ) المقطورات Trailers

تنقسم المقطورات إلى فئتين : الفئة الأولى هي "شبه مقطورة" (Semi-Trailers) وهي الجزء الخلفي للمركبات الاعتيادية والفئة الثانية هي "مقطورة كاملة" (Full Trailers) وكما هو الحال مع الحاويات قد تكون المقطورة خاصة بمركبة معينة أو ضمن مجموعة من المقطورات التي تربط بأي شاحنة مناسبة كلما كانت هناك حاجة لنقلها .

وتختلف معاملة المؤمنين بالنسبة للمقطورات حيث يقوم البعض بتوفير نفس التغطية التي تتمتع بها المركبة إلى المقطورة الملتصقة بها تلقائياً ويقوم البعض الآخر بتحديد تغطية المقطورة إلى المسؤولية تجاه الغير فقط بغض النظر عن التغطية التي تستمتع بها المركبة بينما لا يقوم بعضهم بتوفير أي تغطية تلقائية للمقطورة . فإذا لم يتم توفير تغطية المركبة تلقائياً إلى المقطورة على المؤمن أن يتفاوض على توسيع التغطية لتشمل المقطورة ودفع قسط التأمين الإضافي المطلوب . ويمكن توفير الغطاء لمقطورات محددة أو غير محددة فإذا لم يتم تحديد المقطورات فإن مفعول الغطاء لن يسري إلا عندما تكون المقطورات مربوطة بالمركبة أما إذا تم تحديد المقطورات فإن مفعول التغطية يكون سارياً في جميع الأوقات سواء كانت المقطورة ملتصقة بالمركبة (مستخدمة للقطر) أو منفصلة عنها .

## ( ج ) المركبات الزراعية ومركبات تعديل وقص الأشجار Agricultural and Forestry Vehicles

لقد تم التطرق للمركبات الزراعية ومركبات تعديل وقص الأشجار سلفاً في هذا الفصل .

وثائق تأمين المركبات الزراعية تشمل عمليات مثل تعديل وقص الأشجار التي قد يقوم بها الفلاحين في مزارعهم وأراضيهم من وقت لآخر وتسمح الوثيقة للمؤمن بالقيام بمثل هذه العمليات سواء كان ذلك في مزارعه أو مزارع جيرانه . أما بالنسبة لعمليات قطع الأشجار التي تتم على نطاق واسع فإن الوضع مختلف ويحتاج لاعتبارات خاصة . فقد يتم تأمين بعض الآليات أو الأدوات المستخدمة بوثيقة تأمين هندسي خصوصاً عندما يقتصر استخدامها على مواقع العمل ولا تكون معرضة لأخطار طريق يحتاج للتعامل معها من وثائق تأمين المركبات .

### الجرارات (التركتور) Tractors

لا تحتاج الجرارات بالضرورة إلى التسجيل لدى إدارة المرور والحصول على رخصة لقيادتها على الشوارع العامة كما هو الحال مع السيارات والمركبات الأخرى إذا كان استخدامها على الشوارع العامة يقتصر في الانتقال من مزرعة لأخرى أو من جزء من المزرعة لجزء آخر وإن المسافة التي تقطعها المركبة خلال الأسبوع لا تتعدى مسافة معينة (سنة أميال في بريطانيا) . إلا الحاجة لتأمين المركبات غير مرتبطة بحاجتها للتسجيل لدى إدارة المرور فحتى لو كان الجرار يستخدم بدرجة محدودة جداً على الشوارع العامة فإنها قد تتسبب في حادث على الشوارع العامة مما يعني أن على مشغل الجرار أو مالكة الامتثال لقانون المرور الخاص بتأمين المركبات الإلزامي أي أنه يحتاج لشراء وثيقة تأمين مركبات لتغطية الجرار . حتى وإن كان الجرار لا يستخدم على الشوارع العامة نهائياً فإن احتمال تسبب الجرار في حادث تنشأ عنه مسؤولية تجاه الغير يظل قائماً لأن ممر المشاة (Footpaths) الذي يمتد ليشمل عدد من المزارع وحق المرور (Rights of Way) الذي يعطي الحق في المرور من خلال مزارع الغير قد يستخدم من قبل صاحب الجرار ويتسبب في حادث أثناء ذلك يتحمل بموجبه مسؤولية تجاه وفاة أو إصابة الغير ضرر ممتلكاتهم وعليه فإن صاحب أو مشغل الجرار يحتاج لتغطية مسؤوليته تجاه الغير (تغطية الطرف الثالث) .

### المقطورات Trailers

يتم تأمين المقطورات المتصلة بالمركبات الزراعية كجزء من المركبة نفسها ويجب إضافة قيمة المقطورة إلى قيمة المركبة المؤمنة (والتي عادة ما تكون جراراً) ويتم في العادة توفير نفس التغطية التي تستمتع بها المركبة إلى المقطورة رغم أن بعض المؤمنين يحدد التغطية التي يوفرها للمقطورة بالطرف الثالث فقط ، كما أن بعض المؤمنين يضع حداً أقصى على قيمة المقطورات المؤمنة لأن كلفة

الآلات الزراعية الحديثة تكون باهظة جداً وهذه أمثلة على بعض من هذه الآلات والتي عادة ما تكون باهظة الثمن:

- آلات ضخ المياه (Baling Machines)
- آلات تجميع المحاصيل الزراعية (Combine Harvesters)
- آلات تجفيف الحشائش (Grass Dryers) .
- المركبات غير الآلية (Mechanically Disabled Vehicles) .

ويجب التفاوض على أي قيمة تزيد عن حد الوثيقة الأقصى ودفع قسط التأمين الإضافي المناسب . وبالنسبة للمركبات غير الآلية (Mechanically Disabled Vehicles) فدائماً ما يتم تحديد التغطية للطرف الثالث فقط وحتى لو تم توفير التغطية لتشمل الضرر للمركبة نفسها فإن هذه التغطية لا يسري مفعولها إلا أثناء إلتصاقها بالمركبة التي تجرها . ولكن يبدو أن هذه المركبات غير الآلية تحتاج لتغطية تأمينية أثناء وجودها بشكل منفصل ولهذا يقوم بعض مؤمني المركبات يقوم بتوفير هذه التغطية التأمينية بينما يشعر الآخرون بأن هذه التغطية يجب أن توفر من قبل وثيقة تأمين الحريق .

### الاستثناءات Exclusions

استثناءات وثائق التأمين التجارية على المركبات الزراعية مماثلة للاستثناءات العادية ولكن هناك اختلافين الأول هو بالنسبة للاستثناء الخاص بقيادة المركبة من قبل شخص لا يحمل رخصة قيادة سارية المفعول حيث يتم تعديله لينص على أنه لا يطبق بالنسبة للمركبات التي لا تتطلب التسجيل لدى إدارة المرور والحصول على رخصة لقيادتها ولا تتطلب الوثيقة في هذه الحالة أن يحمل سائق المركبة رخصة قيادة إلا عند قيادتها على الشوارع العامة . أغلب استخدامات المركبات الزراعية (مثل الجرارات وغيرها) يكون داخل المزرعة ولهذا قد يكون سائقها لا يحمل رخصة قيادة.

هناك استثناء خاص بالمركبات الزراعية ويتعلق برش المحاصيل الزراعية (Crop Spraying) وينص على عدم مسؤولية وثيقة التأمين عن أية مسؤولية "تنشأ من كب أية مواد على الأرض أو أي شيء ينبت فيها باستثناء ما هو ضروري للوفاء باشتراطات قانون التأمين الإلزامي حيث يجب أن يتم تأمين الأخطار الرئيسية التي يمكن أن تنشأ من وراء هذه العمليات بوثيقة تأمين المسؤولية المدنية .

وكثيراً ما تحتوي وثيقة تأمين المركبات الزراعية على استثناء إضافي ينص عدم مسؤولية المؤمن عن أية أضرار إذا كانت المركبة تجر عدد من المقطورات يفوق العدد المصرح به قانوناً.

### ( 1 ) الباصات Buses and Coaches

المركبات التي تحتوي على أكثر من خمسة مقاعد يتم تصنيفها كباصات ويتم حساب الاقسط على هذا الأساس .

هناك عدد من الاعتبارات الخاصة التي يجب أن تأخذ في الحسبان عندما يتعلق الأمر بالباصات . على سبيل المثال تمثل المسؤولية تجاه ركاب الباص خطراً حقيقياً عندما يكون في الباص خمسون راكباً أو أكثر ، كما أن الباصات كثيراً ما تكون عرضة لعمليات التخريب المتعمد (Vandalism and Malicious damage) ويضع المكتب أهمية خاصة على الأمن والحراسة المتوفرة للباصات لئلا يسبب مشكلة التخريب المتعمد .

يميل أصحاب الباصات لتوظيف عدد كبير من السائقين غير نظاميين أو رسميين خصوصاً اثناء الإجازة الصيفية وفترات الذروة حيث يكون الطلب على الباصات مرتفعاً ، كما قد يكون عدد من السائقين النظاميين في إجازات أو أن عددهم غير كافٍ لتلبية جميع الاحتياجات . وهناك مشكلة أخرى وهي أن السائقين خصوصاً في الصيف سرعان ما يشعرون بالإرهاق ولا يحتاج وقوع حادث مروع إلا أن يغفل السائق ولو للحظات . فلهذا فإن الخطر بالنسبة للمؤمن يعتبر عالياً جداً مما يجعله يقتصر قيادة هذه المركبات على المؤمن له وموظفيه النظاميين ويصر على وجود جدول عمل مقبول وتواجد عدد كافٍ من السائقين ، على سبيل المثال عادة ما يصر المؤمن على وجود أكثر من سائق في الباص خلال الرحلات الطويلة جداً مثل السفر من دولة لأخرى بحيث يقود أحدهم الباص بين يأخذ السائق الآخر قسط من الراحة في محل في الباص خاصة بذلك .

ويتم تعريف "الباصات الصغيرة" على أنها الباصات التي تحتوي على 9 إلى 16 مقعد وتعتبر من الباصات المرغوبة وتستخدم من قبل كثير من الجهات مثل الكنائس والجمعيات الإسلامية والخيرية والمدارس والجامعات وغيرها . وتخضع هذه الباصات إلى اعتبارات خاصة حيث أنها معرضة إلى خطر تحمل مسؤولية مدنية تجاه الركاب بالإضافة إلى أن الجهات التي تستخدم هذه الباصات غالباً ما تكون مصادرها المالية محدودة مما قد يؤدي إلى نتيجتين (عاقبتين) رئيسيتين :

- خضوع هذه الباصات الصغيرة لاستعمال مستمر حيث قد يكون كل ما تملك الجمعية أو المؤسسة كوسيلة للمواصلات هو باص وحيد تستخدمه في جميع احتياجاتها والتي قد تتنوع وتمتد طوال اليوم ولهذا السبب (قلة المصادر المالية) ولو بشكل جزئي تكون صيانة هذه الباصات دون المستوى . وقد تتم الصيانة من قبل متبرعين مخلصين ولكت تنقصهم الخبرة مما قد يؤدي بالمركبة لحالة لا تسمح بقيادتها على الشوارع العامة بسلام. في هذه الحالة عندما تحدث وفاة أو إصابات للغير فإن كل ما يستطيع المؤمن فعله هو الرجوع على حامل الوثيقة لاسترجاع المبالغ التي سيدفعها للطرف الثالث وهو خياراً قلما يستفيد المؤمن من الاعتماد عليه . ورغم أن صيانة المركبات هو موضوع تهتم به السلطات الحكومية المختصة وقد أصدرت قوانين إلزام أصحاب المركبات بصيانتها وإلا سيرفض تسجيلها وإصدار الرخصة لها إلا أنها ما زالت مشكلة يجب أخذها بعين الاعتبار .
- قد يتم قيادة الباص من قبل عدد كبير من السائقين وربما يكون عدد منهم صغار السن نسبياً ومنهم من يكونوا ذوي خبرة محدودة في قيادة مثل هذه المركبات . ورغم أن سائقي الباصات الصغيرة في بعض الدول مثل بريطانيا ملزمين باجتياز فحص سيطرة وبلوغ عمر معين قبل ذلك إلا أن ما قلنا هنا يبقى صحيحاً .

## ( 2 ) سيارات الإيجار Hire Cars

لأن المشكلة الرئيسية بالنسبة لسيارات الإيجار بغض النظر عن نوعها هو مدة تعرضها للخطر حيث تخضع لاستعمال متواصل مقارنة بالسيارات الخاصة التي تستخدم في لمدة بسيطة خلال اليوم.

وثائق تأمين سيارات التأجير للقيادة الشخصية (Self-Drive Hire) هي إحدى الأنواع التي لا يرغب كثيراً من المؤمنين في اكتتابها لعدة أسباب :

- خضوعها لاستعمال مستمر ومتواصل .
- قد لا يتم صيانتها بالشكل الذي يتلائم مع هذا الاستعمال المتواصل والمستمر .
- لا يكثر الأشخاص الذين يستأجرون هذه المركبات برعايتها أو الحفاظ عليها بنفس القدر الذين يولونه لسياراتهم .

والنتيجة هي عدد حوادث أكبر من تلك التي تتعرض لها نفس السيارات الخاصة .

يعتمد المؤمن على محلات الإيجار في التدقيق والتأكد من قدرات وخبرة ورزانة الزبائن الذين يقومون بتأجيرهم ولكن هذا بطبيعة الحال لا يعني إخضاعهم لفحص قيادة ولهذا السبب دائماً ما تخضع وثائق التأمين الشامل لمبلغ تحمل ، وأغلب المؤمنين يحددون قيادة السيارة للمستأجر فقط أو مع زوجه رغم أن بعضهم يترك ذلك دون قيود . إذا كان الشخص الذي سيقوم بقيادة السيارة هو شخص آخر غير المستأجر يجب ملئ استمارة طلب لكي تساعد محل التأجير للتأكد من قابلية هذا السائق من وجهة نظر المؤمن . عادة ما يتم احتساب قسط إضافي على السائقين الإضافيين لأن السماح بقيادة السيارة من قبل أكثر من سائق يعني أنها ستستخدم لفترة أطول خلال اليوم .

## ( 3 ) الرافعات والمركبات المماثلة Cranes and Similar Vehicles

عند اكتتاب التأمين على المركبات التي تحتوي على رافعات كجزء لا يتجزأ عن المركبة من الضروري أن يفرق المؤمن بين الأخطار التي يجب تأمينها بوثيقة تأمين المركبات وبين تلك التي يجب أن تؤمن بموجب وثيقة تأمين المسؤولية المدنية .

تعامل المركبة التي تسحب المركبات الأخرى المعطلة (Breakdown Vehicles) والمركبات المجهزة برافعات لشحن الأشياء على ظهرها معاملة مركبات نقل البضائع بالنسبة للتأمين إلا أنه قد يحتسب قسط إضافي إذا طلب تغطية المواد المحمولة ضد الهلاك أو التلف .

توجد شركات متخصصة في تأجير الرافعات والمركبات المماثلة وفي هذه الحالة يمكن تمديد وثيقة تأمين هذه المركبات لتشمل المركبات أثناء وجودها في عهدة المستأجر أي أن التأمين سيشمل المستأجر أو سائقه كما المؤمن له . إذن إذا تقدم طرف ثالث بمطالبة ضد المستأجر أو سائقه بسبب تعرضه لضرر في شخصه أو ملكه بسبب الرافعة أثناء وجودها مع المستأجر سيقوم المؤمن بتعويض السائق كما لو كان المالك الحقيقي للرافعة . يجب أن يتم ترتيب هذه الإضافة على الغطاء مع المؤمن بشكل خاص ودفع قسط تأمين إضافي .

وقد يكون المؤمن على استعداد لتغطية الأضرار التي تحدث بسبب إنقلاب المركبة أثناء استعمالها كرافعة ولكن ليس من المعهود أن يتم تمديد وثائق تأمين المركبات التجارية لتشمل المسؤولية تجاه الغير التي يمكن أن تنشأ من مثل هذه العمليات لأن قسط التأمين الإضافي الذي

يمكن أن يطلبه المؤمن لتأمين هذه المسؤولية سيكون باهظاً وعليه فإنه من الأنسب تأمينها بموجب وثيقة تأمين المسؤولية المدنية .

لم يكن من المعتاد أن يتم تأمين الرافعات بموجب وثائق التأمين الهندسي أما وثائق تأمين المركبات فدورها ينشأ عندما تصبح الرافعات متنقلة ويتم قيادتها على الشوارع العامة حيث يصبح تأمين الطرف الثالث ملزماً قانوناً . لا حقاً تم تمديد وثائق التأمين المركبات التي تغطي الرافعات لتشمل الماكينة نفسها والمسؤولية المدنية التي تنجم عن أخطار العمل (Third Party Working Risks) . توفر شركات التأمين الهندسي إضافة إلى خدمة الفحص والمعاينة غطاء ضد تعطل (Breakdown) الرافعة والضرر الخارجي والمفاجئ وغير المتوقع وكذلك المسؤولية المدنية التي تنجم عن أخطار العمل ولكنها تستثني تغطية المسؤولية المتعلقة بقوانين تأمين المركبات الإلزامي . ولتجنب وجود أي تكرار أو فجوات في التغطية من الأفضل أن يقوم صاحب الرافعات بترتيب تأمين المركبات والمسؤولية المدنية والتأمين الهندسي مع نفس المؤمن .

س : ما هي المشاكل التي يتصورها المؤمن عن مشغلي الباصات الصغيرة ؟

ج : تخضع لاستعمال مستمر ، صيانتها دون المستوى ويتم قيادتها من قبل عدد كبير من السائقين وربما يكونوا من صغار السن.