

التأمين على المركبات في دولة الكويت : دراسة مقارنة

Vehicle Insurance in the State of Kuwait: Comparative Study

د. فهد بن عيد

كلية الدراسات التجارية

الهيئة العامة للتعليم التطبيقي و التدريب

الكويت

تاريخ الاستلام : 2018/11/02 تاريخ النشر : 2018/12/30

Abstract

Insurance industry is one of the important industries in the financial sector of every country, and Kuwait is no exception. This paper presents the issue of mandatory auto insurance in the State of Kuwait. It reviews the importance of this field of insurance by addressing importance issues counted in insurance markets of several developed countries such as the USA, the UK, and Japan. This paper is divided into four parts. Firstly, it reviews the history of third-party insurance. Secondly, it presents an overview of important issues in three developed countries. Thirdly it addresses the mandatory auto insurance in Kuwait. Finally, the issue of mandatory auto insurance remains a topical and important issue which needs more research, especially the area of auto insurance rating. One important recommendation derived from this study include the evaluation of the rating and compensation mechanism in the auto insurance branch.

Keywords: Insurance .Insurance industry . financial sector.

المختصر:

صناعة التأمين من الصناعات الهامة في القطاع المالي لأي دولة ، و الكويت ليست استثناء. تكمن أهمية التأمين كآلية مبتكرة و مستقرة منذ زمن لتعويض الخسائر العرضية التي تنتجها الحوادث المختلفة. تقوم هذه الدراسة بعرض شامل لموضوع التأمين على المركبات في دولة الكويت ، بالإضافة الى مقارنة بعض الجوانب الفنية التأمين الاجباري في الكويت مع ما هو موجود لدى بعض الدول المتقدمة. تنقسم هذه الدراسة الى عدة أجزاء مترابطة من حيث الموضوع ، فالجزء الأول يعرض نبذة تاريخية

عن التأمين الاجباري بشكل عام ، ثم يتبعه الجزء الثاني الذي يشرح بشكل عام موضوع التأمين الاجباري في بعض الدول المتقدمة. أما الجزء الثالث فيعرض التأمين الاجباري على المركبات في دولة الكويت. أما الجزء الأخير فيقدم بعض التوصيات التي من الممكن أن تساهم في تطوير آلية التأمين الاجباري على المركبات في دولة الكويت. من أهم هذه التوصيات هو تعديل آلية التسعير و الاعتماد على جهاز متخصص في تحديد السعر المناسب بدلا من جدول التعرفة التي تعتمد عليه وزارة الداخلية. كذلك من المهم أن يتم دراسة حدود المسؤولية و حدود التعويض للخسائر المادية و البدنية لكل حادث مغطى في هذه الوثيقة.

الكلمات المفتاحية: التأمين، صناعة التأمين، القطاع المالي

مقدمة

لا تزال منتجات التأمين من المنتجات المالية المتطورة و التي ترتبط بكثير من فروع العلوم المختلفة. فتعتبر وثيقة التأمين عقد بين المؤمن (شركة التأمين) و المؤمن له (صاحب الخطر) بموجبه يقوم المؤمن بتحمل تكاليف الأضرار و الخسائر المالية التي يتكبدها المؤمن له عند تحقق أخطار محددة و وفق شروط معينة و ذلك في مقابل قسط تأمين يدفعه صاحب الخطر لشركة التأمين. هذه العلاقة التعاقدية تعتمد في صياغتها على كثير من الجوانب الفنية والقانونية. فمثلا من المهم الاعتماد على علوم الاحتمالات و الاحصاء لحساب درجة الخطورة و قسط التأمين. كما يجب أن تكون شروط الوثيقة و الاتفاق التأميني المكتوب متوافقا مع القوانين ذات العلاقة مثل قانون العقود و القانون التجاري للبلد الذي تسوق فيه وثيقة التأمين. و تختلف درجة اعتماد الوثيقة على حسب فرع التأمين. فتأمينات الحياة ، مثلا، تعتمد بشكل كبير على العلوم الاكتوارية ، بينما تأمينات المسؤولية تعتمد على الجوانب القانونية في صياغة وثائقها.

نهتم في هذه الدراسة بالتأمين الاجباري على المركبات في دولة الكويت والذي يعتبر من أهم فروع التأمين في الكويت و أكثرها حيوية. من خلال المقارنة لبعض الجوانب المهمة في أسواق التأمين المتطورة مع ما هو موجود في سوق التأمين الكويتي ، تحاول الدراسة أن تبين بعض جوانب القصور التي تنتاب هذا النوع من التأمين. أهم هذه الجوانب هو استبداد وزارة الداخلية بعملية تسعير وثيقة التأمين الاجباري على السيارات. هذا بالإضافة الى عدم وجود حد أقصى للتعويض في حالة الاصابات البدنية. تقوم هذه الدراسة بعرض نبذة تاريخية عن التأمين الاجباري للسيارات و ذلك لتأكيد أهمية هذا النوع من التأمينات. ثم تنتقل هذه الدراسة الى طرح صور مختصرة من التأمين الاجباري للسيارات في ثلاث دول متقدمة؛ الولايات المتحدة الأمريكية ، المملكة المتحدة ، اليابان. بعد هذا الجزء ، تنتقل الدراسة الى عرض التأمين الاجباري على السيارات في دولة الكويت بشكل تفصيلي في محاولة لمقارنته مع ما تم طرحه في الدول الثلاث المتقدمة للوصول الى أهم جوانب القصور التي تعترى التأمين الاجباري على السيارات في الكويت. في نهاية الدراسة ، نعرض بعض التوصيات التي من الممكن أن تساهم في تطوير آلية التأمين الاجباري على السيارات في الكويت.

أولا: نبذة تاريخية عن التأمين الاجباري للسيارات

تنقسم التغطيات التأمينية للسيارات الى ثلاث تغطيات رئيسية :

- المسؤولية المدنية تجاه الآخرين

- قيمة المركبة أو إصلاحها بعد الحادث

- التكاليف الطبية لقائد المركبة ومن فيها أثناء الحادث

و هناك ثلاثة أنواع من الأنشطة المسببة للخسائر التي تجعل من شراء التأمين أمراً اجبارياً من قبل الحكومات . أولاً، الأنشطة التي تكون خسائرها المحتملة ضخمة جداً و تكرار حدوثها قليل والتي من الممكن أن تسبب أضرار كبيرة لعدد كبير من الضحايا مثل محطات الطاقة النووية . ثانياً، الأنشطة التي تكون خسائرها المحتملة صغيرة ولكن تكرار حدوثها كبير مثل الحوادث المرورية . ثالثاً ، الأنشطة ذات طبيعة خطيرة بحد ذاتها مثل نقل المواد المتفجرة والمواد الخطرة . لذلك أغلب دول العالم تفرض التأمين الاجباري للسيارات على كل مستخدمين الطرق العامة .

ستكون التغطية الأولى، تأمين المسؤولية المدنية للسائق تجاه الطرف الثالث (Third Party Insurance)¹ ، محور هذه الدراسة والتي تسمى بالتأمين الاجباري للسيارات . ومن المناسب التطرق الى نبذة مختصرة لنشأة هذا النوع من التأمينات حتى نتمكن من التعليق على وضع التأمين الاجباري الحالي ، وقد تكون هذه التغطية من التغطيات القديمة والهامة لما لها من صلة وثيقة في المجتمع وعموم قاندي المركبات في الطرق. لذلك ليس من المستغرب أن تكون أول وثيقة تأمين سيارات هي وثيقة تأمين مسؤولية مدنية والتي تم إصدارها في ولاية أوهايو الأمريكية سنة 1897 (Ohio History Central, 2014).

في تلك الفترة كان التأمين على السيارات اختياري و غير منتشر بسبب قلة عدد السيارات ، ولكن بعد الحرب العالمية الأولى ازدهرت صناعة السيارات وانتشرت في الطرق. أدت هذه الزيادة في عدد السيارات الى زيادة في عدد الحوادث المرورية ، الأمر الذي جعل بعض الدول تلجأ الى تشريع قانون يلزم قاندي المركبات بالحصول على تأمين المسؤولية المدنية تجاه الغير. فمثلاً ، دولة بريطانيا قامت بإصدار قانون المرور سنة 1930 يلزم قاندي المركبات بتوفير التأمين اللازم لتعويض الآخرين عن تعرضهم للإصابة أثناء الحوادث المرورية ، خصوصاً بعد تزايد الانتقادات من قبل السلطة القضائية و المجتمع حول عدم قدرة قاندي المركبات على تعويض المتضررين من الحوادث المرورية (Astill, 1959). ولذلك فأن من أهم مبررات الزامية هذا النوع من التأمين هو الاهتمام بتعويض الأشخاص المتضررين جسمانياً أولاً ثم الاهتمام بممتلكاتهم.

و يعرف التأمين ضد المسؤولية بأنه حماية شخص ما من مطالبات المسؤولية المدنية القانونية التي قد تترتب عليه بسبب تعرض طرف آخر لأضرار جسمانية و مادية نتيجة لقيادته أو ملكيته للسيارة. و وثيقة التأمين ضد المسؤولية هي الوثيقة التي يشتريها المؤمن له (الطرف الأول) من شركة التأمين (الطرف الثاني) لتعويض المتضرر (الطرف الثالث). وهذه الوثيقة من الوثائق المركبة والتي تغطي نوعين من الأضرار؛ مادية و جسمانية (بما فيها الوفاة نتيجة الحادث) ، و تعتبر هذه الوثيقة أيضاً وثيقة تأمين لتعويض أشخاص غير معروفين مقدماً لدى شركة التأمين. فشركة التأمين عند إصدارها لوثيقة التأمين لقائد المركبة لا تعرف من سيتضرر من جراء قيادة صاحب الوثيقة. وبما أننا في صدد مناقشة قدرة شركات التأمين في تعويض المطالبات الناتجة من الحوادث المرور فمن المناسب التعرض لأهم عناصر الخطورة التي تؤثر أو تزيد من عدد وخطورة هذه الحوادث.

¹الطرف الأول هو المؤمن له الطرف الثاني هو شركة التأمين.

الجدول (1) أهم العناصر التي تم رصدها كمسببات الحوادث المرورية.

عناصر مرتبطة بحالة الطريق وحالة الطقس	عناصر مرتبطة بحالة المركبة	عناصر مرتبطة بالسلوك الشخصي للسائق
التصميم غير المناسب للطرق	عدم كفاءة نظام المكابح	القيادة بسرعة غير مناسبة
عدم وضوح اللافتات الارشادية	عدم صيانة المركبة	القيادة تحت تأثير مواد مخدرة
لافتات السرعة المناسبة	اضاءة المركبة	الارهاق
		قيادة السيارة بدون رخصة قيادة
		رؤية ضعيفة لدى السائق
		العمر

Source: Risk Factors for Road Traffic Injuries, World Health Organization.

http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/activities/roadsafety_training_manual_unit_2.pdf

ونستطيع أن نضيف عنصرين هامين يتكرر ذكرهما في الاحصائيات السنوية لإدارة المرور بوزارة الداخلية في الكويت وهما استخدام الهاتف النقال وعدم الانتباه أثناء القيادة. فقد بلغت عدد الحوادث المرورية أكثر من 89000 حادث خلال سنة 2013 وكان عدم الانتباه سببا في 75% منها ، أما استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة فقد تم رصد 18000 مخالفة بسبب الهاتف النقال (جريدة القبس، 2014). وانخفض عدد الحوادث المرورية الى 71000 حادث خلال سنة 2017 ، بينما زادت نسبة سبب عدم الانتباه ليشكل 50% من اجمالي الحوادث المرورية ، و كذلك ارتفع عدد الحوادث المرورية بسبب استخدام الهاتف يدويا أثناء القيادة الى 55000 مخالفة (الموقع الالكتروني الرسمي للأدارة العامة للمرور).

أما أهم العناصر التي تؤثر في تحديد سعر التأمين على السيارات بشكل عام فمن الممكن تلخيصها بالتالي:

1- جنس و عمر السائق

2- الحالة الاجتماعية و الوظيفة

3- نوعية و مدى استخدامه للمركبة

4- تاريخه المروري و عدد الحوادث و المخالفات المرورية

5- المنطقة الجغرافية

6- نوعية و حجم و سنة صنع السيارة

7- نوعية التغطية و مبلغ التحمل من كل مطالبة

ان دراسة هذه العناصر المؤثرة في تحديد سعر التأمين على السيارات من الأمور المهمة التي تساعد في اعداد جداول الأسعار التي تصنف طالب التأمين بحسب درجة خطورته وبالتالي يتم حساب قسط التأمين المناسب له. وحتى يتم اعداد هذه الجداول يجب أن تكون هناك آلية مناسبة لرصد الحوادث المرورية وتحليل بياناتها من قبل مركز احصائي متخصص ، ولكن حتى وقت هذه الدراسة لا توجد مثل هذه الآلية في الكويت.

اذن نرى أن هناك يوجد ترابط من حيث الموضوع بين العناصر التي تزيد من تكرار وخطورة الحادث المروري و بين سعر التأمين الذي يجب أن تحدده شركة التأمين. هذا الترابط مهم أن يتم التلويح اليه عند التطرق اليه في دراسات أخرى متعلقة بآلية التسعير المناسبة للتأمين الاجباري للسيارات. أما في هذه الدراسة، فمن المهم أن نبين بعض النقاط الهامة المرتبطة بالتأمين الاجباري على المركبات و هل تحققت من خلال مقارنة التأمين الاجباري للمركبات في بعض الدول المتقدمة و التأمين الاجباري للمركبات في الكويت.

ثانيا : التأمين الاجباري للسيارات لدى بعض الدول المتقدمة

في أغلب الأحيان ، دراسة فرع من فروع التأمين المختلفة لدي الأسواق العربية يرغم الباحث على التطرق لأسواق التأمين في الدول المتقدمة. فيما لايزال الاقبال متدنيا على منتجات التأمين في الدول العربية ، لابد لنا أن نقيم أسواقنا التأمينية عن طريق النظر في مرآة الأسواق المتقدمة. ولابد لنا أن نعتمد على منهجية القياس المقارن Benchmarking والذي يستفاد منه عن طريق المقاربة مع أفضل الممارسات Best Practices .

1- الولايات المتحدة الأمريكية:

يعتبر سوق التأمين الأمريكي من أكبر أسواق التأمين في العالم و أكثرها تطورها من الناحية التشريعية. ما يميز سوق التأمين الأمريكي أنه ينقسم الى عدة أسواق تأمين محلية وبعده الولايات الأمريكية المتحدة ، ولكل ولاية مراقب تأمين مستقل. لذلك قد تختلف بعض التنظيمات الرقابية من ولاية لأخرى ، ولكنها جميعا تتبع نفس الأركان الرقابية و نفس القواعد التشريعية. وبالنسبة لأنواع وثائق التأمين على السيارات في الولايات المتحدة الأمريكية فتنقسم الى أربع تغطيات رئيسية ؛ تأمين المسؤولية المدنية ، تأمين المصاريف الطبية ، تأمين الأضرار المادية (المعروف باسم التأمين التكميلي أو الشامل) ، تأمين ضد الركاب غير المؤمن عليهم. ولأن تكاليف الحوادث المرورية التي تتكبدها الدولة سنويا عالية جدا سواء بعدد الوفيات جراء حوادث المركبات أو حجم الخسائر المادية الناتجة عنها أو تكاليف العلاج الطبي للأشخاص المتضررين ، فقد قام مكتب خدمات التأمين

Insurance Services Office ISO² في صياغة وثيقة تأمين سنة 1977 باسم وثيقة تأمين شخصية للسيارة و تم تسويقها في بعض الولايات آنذاك ولكن سرعان ما انتشرت في باقي الولايات لشموليتها و سهولة صياغتها. تشمل هذه الوثيقة ستة أجزاء (Rejda, 1992) و هي كالتالي:

1- تغطية المسؤولية المدنية

2- تغطية العلاج الطبي

3- تغطية الركاب غير المؤمن عليهم

4- تغطية الأضرار التي تلحق المركبة

5- واجبات المؤمن له بعد الحادث

6- الشروط العامة

بما أننا في صدد دراسة التأمين الاجباري للسيارات سنتطرق الى تغطية تأمين المسؤولية و تأمين الركاب غير المؤمن عليهم (Vaughan,1995). تكتب حدود تغطية التأمين ضد المسؤولية المدنية بالشكل التالي : \$10/\$20/\$5 والذي يعني أن حدود المسؤولية المدنية بالنسبة للأضرار الجسمية هو \$10,000 للشخص الواحد و \$20,000 لجميع الأشخاص في الحادث الواحد وبالنسبة لأضرار المادية فالحد الأقصى هو \$5,000 للحادث الواحد. وتختلف هذه الحدود من ولاية لأخرى شكل (5).

جدول (5)

حدود المسؤولية المدنية لبعض الولايات في الولايات المتحدة³

الولاية	حدود المسؤولية
أريزونا	15/30/10
أركنساس	25/50/15
فلوريدا	10/20/10
مينيسوتا	30/60/10
نيويورك	25/50/10
تكساس	20/40/15
كولورادو	25/50/15

² يعتبر مكتب خدمات التأمين من المؤسسات الاستشارية للدولة في مواضيع التأمين، ويدم هذا المكتب العديد من الخدمات لشركات التأمين منها الخدمات الاكتوارية وخدمات التسعير لتأمينات الممتلكات والمسؤولية وتصميم نماذج لوثائق التأمين ونشر بيانات الخسائر. ولقد كان هذا المكتب مملوكا لشركات التأمين بالكامل حتى 1994، أما بعدها فقد تم تهديل هيكله التنظيمي ليضم مجلس ادارته سبعة أعضاء من خارج سوق التأمين وأربعة من داخل سوق التأمين.

³ تعتبر هذه الحدود الدنيا للمسؤولية المالية الواجب توافرها للمؤمن له ولكن من الممكن زيادتها مقابل قسط تأمين إضافي اذا رغب ذلك.

20/40/10	ميتشيغين
10/20/10	اوكلاهوما

المصدر: (Vaughan,2008)

من الملاحظ أن التغطية التأمينية ضد المسؤولية تخضع لحدود المسؤولية المالية التي يجب أن تتوافر لدى قائد المركبة حتى يتمكن من القيادة في الشوارع العامة. وعندما نتحدث عن المسؤولية المدنية في الولايات المتحدة لابد لنا أن نعرض على قواعد المسؤولية المدنية غير المباشرة ، فمن القواعد القانونية المتبعة لديهم قواعد الوكالة والعائلة والموافقة بالاستخدام ، بمعنى أن المسؤولية المدنية تطال قائد المركبة اذا تسبب في الحادث أحد أفراد عائلته أو عامل لديه أو من وافق على قيادة سيارته. نذكر هذه النقطة الهامة حتى نوضح أنه ليس بإمكان شركات التأمين أن تفرق في المسؤولية الا بناء على هذه القواعد بمعنى أنه لا تستطيع شركة التأمين أن تضع شرطاً في الوثيقة يخالف هذه القواعد. مثال على ذلك ، لا تستطيع أن تمتنع شركة التأمين عن دفع التعويض بحجة أن قائد السيارة هو ابن المؤمن له (Williams, 1998).

وهناك قاعدة قانونية أخرى تمس حقوق ركاب في مقاضاة المؤمن له أو قائد المركبة ، أي أن المسؤولية ضد الغير لا تشمل ركاب السيارة المتسببة في الحادث. وتم تعديل هذه القاعدة لتشمل ركاب المركبة و لتمتد المسؤولية المدنية للمؤمن له لتصل الركاب الذين معه في السيارة ولكن بشرط:

1- أن لا يكون الحادث نتيجة اهمال جسيم من قبل قائد المركبة

2- ان يبدي الراكب اعتراضه في حالة قيادة المؤمن له بشكل خطر ومتهور

يواجه التأمين الاجباري للسيارات بعض الانتقادات منها أن هذا التأمين كان الهدف منه حماية المؤمن له من المسؤولية المدنية القانونية الملقاة على عاتقه عند مواجهة المحاكم نتيجة التقاضي الناتج عن الحوادث المرورية ، أما الآن فأصبح هدف التأمين الاجباري هم تعويض المتضررين من جراء الحوادث المرورية. يرى المعترضين على هذا الالتزام التأميني أن هناك الكثير من ليس لديهم أصول مالية أو من هم أصحاب الدخل المتدني يجبرون على حماية و تعويض الغير في حين هم بحاجة لتكاليف هذا التأمين ، طبعاً هذا الانتقاد ينتمي لسوق التأمين الأمريكي الذي يعتمد في تسعيره لوثائق التأمين على الاحصائيات الاكتوارية وعلى درجة خطورة وحدة الخطر وليس على تسعير التعرفة كما هو حاصل لدينا في الدول العربية لفرع التأمين الاجباري ، بمعنى أن لتأمين الاجباري للسيارات قد يكون مكلفاً على أصحاب الدخل المتدني. لذلك قامت بعض الولايات (منها كاليفورنيا) بتصميم وثائق تأمين منخفضة التكاليف خاصة لمحدودي الدخل.

في المقابل ، هناك قائدي المركبات الذين ينتمون الى فئة الشباب (أقل من 21) أو الى أصحاب الحوادث والمخالفات المرورية المتكررة سيجدون صعوبة في الحصول على التأمين الاجباري بسبب عزوف شركات التأمين عن قبول طلباتهم للتأمين. لذلك يتم توفير عدة طرق يتيح لهؤلاء الامكانية للحصول على التأمين:

1- برنامج تأمين يشترك فيه جميع شركات التأمين العاملة في الولاية بقبول هؤلاء الأشخاص (ذوي درجة خطورة عالية) وذلك ليصبح التأمين متوفرا للجميع و ليتم توزيع الخسائر الناتجة عنه وفقا لنسبة مشاركة كل شركة في تغطية هؤلاء الأشخاص.

2- إعادة التأمين الاختياري حيث يتم إعادة تأمين أصحاب وثائق ذوي الخطورة العالية.

3- مؤسسة حكومية خاصة بتأمين أصحاب الخطورة العالية.

وهناك خطر آخر قد يتعرض له قائد المركبة ، وهو أم يكون متضررا من قائد آخر لا يملك وثيقة تأمين ضد المسؤولية أو من قائد آخر هرب بعد الحادث. شركات التأمين أوجدت تغطية إضافية ملحقه بهذا النوع من الحوادث وهو ما يعرف لدينا باسم التغطية ضد مجهول. و وفقا لهذه التغطية يتم تعويض المتضرر من قبل شركته هو حتى وان كان غير متسبب بالحادث المروري (Skipper, 2007).

أما بالنسبة لموضوع تسعير وثائق التأمين فيعتمد على كثير من البيانات الإحصائية المرتبطة بالحوادث المرورية التي تحدد درجة خطورة قائد المركبة ومن ثم يتم تقدير قسط التأمين على ضوءها، ولكن في مجملها تعتمد على ثلاث عناصر رئيسية ؛ العمر ، نوع الاستخدام ، والسجل المروري للمؤمن له. ويتم تحديد قسط تأمين أساسي على ضوء البيانات الإحصائية ثم يتم زيادة هذا القسط بحسب هذه العناصر الثلاثة.

أخيرا لا بد من الحديث عن تطورات التأمين الاجباري في الولايات المتحدة أهمها إعادة التفكير في موضوع تحديد مسؤولية قائد المركبة وقت الحادث. فكثير من النقاد للوضع الحالي ، يرون أن الكثير من المتضررين من الحوادث المرورية لا يحصلون على التعويض أو يحصلون على تعويض ناقص. قد يحصل هذا نتيجة أن الحادث كان نتيجة لإهمال مشترك ، أو لأن المسؤول عن الحادث غير معروف. كما يضيف النقاد الى أن هناك فترة طويلة من التأخير بين حدوث الحادث والحصول على التعويض خصوصا اذا ذهبت القضية الى المحاكم لتحديد المسؤولية، فلا يتردد النقاد عن اتهام النظام القضائي لديهم بأنه مكلف و بطيء وأحيانا غير عادل ، هذا بالنسبة لقضايا تأمين المسؤولية بالتحديد (Vaughan, 2008). وهناك من يعتقد مخطئا أن التأمين الاجباري للسيارات هو تأمين لمصلحة الغير المتضرر من الحادث المروري ، ولكن يجب الانتباه ان الغاية من التأمين ضد المسؤولية المدنية في حوادث السيارات ليس جبر الأضرار التي تلحق بالغير بسبب الحادث المروري ، بل تعويض الخسائر التي ستلحق بالذمة المالية للمؤمن له نتيجة تعويضه للغير عما أصابه عن ضرر بسبب الحادث المروري (أبو الهيجاء، 2005).

هذه الانتقادات ساهمت في صياغة اقتراحات قانونية متطورة (وان كانت لها جذور تاريخية قديمة) منها اقتراح قبول تعويض الأضرار دون تحديد من سببها وهو ما يطلق عليه مبدأ عدم الخطأ The No-Fault Concept .

من المعروف أن نشأة تأمين المسؤولية للسيارات كان بسبب الحاجة الى تغطية المسؤولية التقصيرية لقائد المركبة، ولدفع التعويض المناسب لجبر الأضرار التي نتجت عن الحادث كان لزاما أن يتم اثبات مسؤولية قائد المركبة عن هذا الحادث. لذلك

و وفقا لهذا المبدأ ، الذي بدأت عدة ولايات في تطبيقه ، لا حاجة للذهاب الى المحكمة لتحديد من المسؤول عن الحادث فالتعويض مستحق على أية حال. ولمزيد من الشرح ، من المناسب أن نقارن بين النظام التقليدي و نظام عدم الخطأ.

في النظام التقليدي ، ستكون مسؤولا عن الأضرار التي تقع على الآخرين اذا كنت أنت المتسبب في الحادث واذا كنت تملك تغطية تأمينية ضد حوادث المسؤولية ستقوم شركة التأمين بدفع تعويض هذه الأضرار نيابة عنك ، واذا كنت تملك وثيقة تأمين شاملة ، ستقوم شركة التأمين بتعويضك أيضا. والعكس صحيح ، اذا كان الغير هو المتسبب في خسارتك ، ستقوم شركته بتعويضك نيابة عنه.

أما وفق نظام عدم الخطأ، لا يوجد محاولة لمعرفة من المتسبب في الحادث ، كل طرف متضرر من الحادث يلجأ لشركته هو لجبر الضرر وتعويض الخسارة . وعلى ضوء هذا النظام ، يفقد كل طرف من أطراف الحادث الحق في مقاضاة الغير للحصول على التعويض ، بمعنى يسقط حق التقاضي بين أطراف الحادث متى ما حصلوا على التعويض من شركات التأمين. وطبعا هذا يحقق الهدف المنشود في سرعة التعويض وعدم اللجوء الى المحاكم لتحديد من هو المسؤول عن الحادث.

2- اليابان:

من المهم أن نتطرق للتأمين الاجباري للسيارات في اليابان (ثاني أكبر سوق تأمين بعد أمريكا) وذلك لوجود بعض التشابه في بعض النقاط مع سوق نظام التأمين الاجباري للسيارات في الكويت. من الملفت للنظر أن نظام التأمين ضد المسؤولية في اليابان لم يتبنى نظام تحديد المسؤولية التقصيرية سنة 1955 وعندها تم انشاء وثيقة موحدة للتأمين الاجباري للسيارات Compulsory Automobile Liability Insurance (CALI). وتغطي هذه الوثيقة الأضرار الجسدية فقط التي تصيب الآخرين ، ويجب على كل قائد مركبة أن يكون لديه هذه التغطية الاجبارية ، وكذلك لا تستطيع شركات التأمين أن ترفض التأمين على أي شخص الا نادرا ولذلك يتم تغطية جميع المؤمن لهم عن طريق تجميع اجمالي الأقساط لكل شركات التأمين و وضعها في مجمع تأمين تبادلي. أما حدود المسؤولية فهي 40 مليون ين ياباني (ما يعادل 110 ألف دينار كويتي). ويستطيع المؤمن أن يحصل على وثيقة تأمين اجباري مدتها ثلاث سنوات اذا كانت السيارة جديدة ، أما التجديد فهو سنوي. ويخضع كل الوثائق للتسعير مشابه الى تسعير التعرفة لدينا في الكويت ، وتقوم مؤسسة عامة متخصصة في عملية التسعير بتحديد قسط التأمين الذي تتبعه جميع شركات التأمين العاملة في اليابان. أن ما يستحق الاهتمام في منهجية التسعير في اليابان هو اتباعهم منهج "لا ربح ولا خسارة" (No-loss, No-profit) حيث يتم تحديد قسط التأمين دون أن يهدف الى تحقيق أي ربح أو خسارة لشركات التأمين ، فعندما تحقق عائد تأميني يذهب الى المحفظة الخاصة بهذا التأمين وكذلك عندما تحقق الشركات خسارة يتم تعديل القسط بناء على هذه الخسارة.

3- المملكة المتحدة البريطانية:

يعتبر سوق التأمين في المملكة المتحدة البريطانية من أعرق أسواق التأمين في العالم كما أنه يحتل المركز الثالث ، بعد أمريكا واليابان ، في حجم اجمالي أقساط التأمين. بدأت تغطيات المسؤولية المدنية الاجبارية في بريطانيا منذ سنة 1930 وبحافز تعويض المتضررين من جراء الحوادث المرورية المتزايدة. ما يهمني في هذه النبذة المختصرة عن التأمين الاجباري للسيارات في بريطانيا أن نتطرق لفعالية التأمين هناك وما هي العناصر التي ممكن أن تتم دراستها في الكويت بهدف الاستفادة منها. في

بريطانيا تم انشاء مكتب مؤمني السيارات Motor Insurers Bureau (MIB) سنة 1946 من قبل شركات تأمين السيارات بعد موافقة الحكومة. باختصار يقوم هذا المكتب بالتدخل في حل مسألة التعويض قبل وصول النزاع الى المحكمة ، فأي متضرر يستحق التعويض لا يحصل عليه خلال سبعة أيام يقوم المكتب بسداد هذا التعويض. فواضح ان هذه المنهجية تهدف الى سرعة حصول المتضرر على التعويض المناسب. كما يقوم هذا المكتب بتجميع البيانات التأمينية عن المؤمن لهم وعن المركبات المؤمن عليها (Thoyts, 2010).

ثالثا: تأمين المركبات في الكويت

يتضح مما سبق أن التأمين الاجباري على السيارات (المسؤولية ضد الغير Third Party Liability) أصبح ضرورة في كل دول العالم وذلك لأنه أقترب ليكون خدمة (سلعة) عامة يجب أن تكون في متناول الجميع (Kimball, 1960). وأهمية هذا النوع بالذات من التأمين تكمن في أن وثائقه تغطي الخسائر الناتجة عن الحوادث المرورية في الطرق سواء كانت الخسائر مادية أو بشرية. ويعتبر فرع التأمين الاجباري على السيارات من الفروع الهامة لشركات التأمين وذلك لأن على جميع مالكي السيارات الحصول على وثيقة سارية المفعول للتأمين ضد الغير ليتمكنوا من قيادتها في الطرق العامة التزاما بقرار وزارة الداخلية في هذا الشأن . لذلك تحرص شركات التأمين العاملة في الكويت أن يكون لديها محفظة مناسبة من وثائق التأمين الاجباري . ولكن ضمان استمرارية بيع وثائق التأمين الاجباري لا يعني ان هذه الوثائق دائما مربحة وبشكل مضمون ، فكما أن قائدي المركبات مجبورين لشراء وثيقة التأمين ضد الغير ، فشركات التأمين مجبورة كذلك على بيعها وبأسعار محددة من قبل وزارة الداخلية وهو ما يتعارف عليه باسم سوق التعرفة Tariff Market. وليس لشركات التأمين القدرة على تعديل هذا السعر أو رفض أي طلب للتأمين ضد الغير من أي مالك مركبة وبغض النظر عن تاريخه المروري أو درجة خطورته.

ويعود التأمين الاجباري للسيارات في دولة الكويت الى عام 1959 وذلك عندما صدر المرسوم الأميري رقم (13) بقانون السير الذي جعل التأمين الاجباري على المركبات شرطا لتسجيلها. وقد شملت التغطية التأمينية في ذلك الوقت الأضرار الجسمانية والخسائر المادية التي تحدث للغير نتيجة لحادث مروري.

ولقد صدر قانون الشركات ووكلاء التأمين رقم (24) لسنة 1961 الذي حدد النظم والقوانين والأسس كيفية العمل وآلية تسويق الوثائق التي يقوم عليها هذا قطاع التأمين (العميري، 2009)، كما نصت اللائحة التنفيذية لقانون المرور (81) لسنة 1976 في المادة (63) من الباب الثالث على وجوب الحصول على وثيقة التأمين من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارة (التأمين ضد الغير) للحصول على ترخيص السيارات المدنية للسير على الطريق وبالتالي أصبح تأمين السيارات ضد الغير إجباريا كما هو موضح بالمادة (63) التي تنص على أن:

"التأمين على المركبات الآلية اجباري لصالح الغير . ويلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الأضرار المادية والجسمانية من حوادث المركبة إذا وقعت في الكويت جميع حدودها الإقليمية. ويكون التزام المؤمن عن قيمة ما يحكم به من تعويض مهما بلغت هذه القيمة وتشمل الأضرار الجسمانية الوفاة أو أي إصابة بدنية تلحق أي شخص من حوادث المركبة "

و تتناول المادة رقم (64) من الباب الثالث للقانون أنواع السيارات المشمولة بالتأمين الإجباري والتي تنص على الآتي:

"يكون التأمين من حوادث المركبات الآلية إجباريا أيضا لصالح الركاب من حوادث السيارات الآتية:
السيارات الخاصة، السيارات الأجرة، سيارات النقل العام للركاب، سيارات النقل الخاص للركاب
بأنواعها، سيارات الإسعاف والمستشفيات، سيارات النقل المشترك، سيارات نقل الأشياء فيما يختص
بالركاب المسموح بركوبهم كعمال ولا يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو أية
إصابة بدنية تلحق قائد المركبة الآلية وزوجه وأبويه وأبنائه بسبب الحادث الواقع من مركبته"

وقد حددت المادة (82) من الباب الثالث لقانون المرور قيمة تعرفة التأمين الإجباري وفق الجدول رقم (3) والذي يبين نوعية المركبات وقدرتها الميكانيكية وهي كالآتي:

الجدول (3)

نوع المركبة	المواصفات	قسط التأمين
(1) السيارات الخصوصية والأجرة	10 حصان أكثر من 10 إلى 15 أكثر من 15 إلى 20 أكثر من 20 إلى 30 أكثر من 30 حصانا يضاف إلى ذلك (500) فلس عن كل راكب من ركاب السيارات الخصوصية و 1,500 د.ك عن كل راكب من ركاب السيارات الأجرة	4.750 دينار 5.850 دينار 8.750 دينار 7.800 دينار 8.750 دينار
(2) سيارات النقل العام للركاب	عن كل راكب من الـ 20 راكبا الأول عن كل راكب زاد عن ذلك ويراعي أن يحتسب القسط على أساس عدد الركاب المصرح لهم	2.000 دينار 500 فلس
(3) سيارات النقل الخاص للركاب	عن كل راكب من الـ 20 راكبا الأول عن كل راكب زاد عن ذلك ويراعي أن يحتسب القسط على أساس عدد الركاب المصرح لهم	2.000 دينار 500 فلس
(4) سيارات نقل البضائع والمهمات ويدخل في هذه المجموعة اللوريات والسيارات المصممة على شكل مستودعات أو جرارات بما في ذلك تأمين عاملين خلاف السائق	10 حصان أكثر من 10 إلى 20 أكثر من 20 حصانا	11.700 دينار 12.700 دينار 15.500 دينار
(5) تأمين نقل العمال بسيارات نقل البضائع	يحتسب القسط على أساس المدة المصرح بها لنقل العمال وفقل لما يتضمنه ويحتسب كالآتي : سبعة أيام متتالية أو أقل عن كل راكب أكثر من سبعة أيام ولا يجاوز عشرين يوما متتالية أكثر من عشرين يوما ولا يجاوز شهرا فإذا زادت المدة المصرح بها لنقل العمال عن شهر تطبق تعريفة الشهر على ذلك	800 فلس للعامل 900 فلس 1.700 دينار
(6) المركبات التي تحمل رافعة (ونش)	يدفع عن كل طن (1000) كيلو غرام أو أقل يدفع 500 فلس عن كل طن زاد على ذلك وتعتبر أجزاء الطن تحديد الزيادة طنا كاملا	2,000 دينار 500 فلس

2.800 دينار	(7)الجرار تراكتور
6.750 دينار	(8) سيارات الإسعاف والمستشفيات ويدخل في هذا القسط تغطية الركاب
7.750 دينار	(9) سيارات الإطفاء الخاصة بالمصانع والمنشآت
2.800 دينار	(10) الدراجات النارية المنفردة أو ذات العربة الجانبية (سايدكار)
4.750 دينار	(11) الدراجات النارية ذات الصندوق المعد لنقل البضائع والمهمات
	(12) فيما يختص بالمركبات الخاصة بالسائحين والزوار تطبق الأسعار الموضحة بالجدول بما يتناسب مع مدة الإقامة بحد أدنى قدره ربع القيمة المبينة أمام كل نوع

المصدر: المادة رقم (82) من اللائحة التنفيذية 81 لقانون المرور سنة 1976

وقد تم التعديل على أقساط التأمين الاجباري بجلسة مجلس الوزراء رقم (81/31) حسب بند 2,3,4 من المادة 82 السابق ذكرها، حيث تحددت أسعار التأمين من قبل الحكومة عن طريق حكم المحكمة التي تأخذ بعين الاعتبار (عمر المصاب ، عمله ،درجة الإصابة ، نسبة العجز، عدد الأفراد) لتحديد قيمة التعويض. ويوضح الجدول رقم (4) الأقساط السنوية للتأمين الاجباري في دولة الكويت (الهولي، 2008).

الجدول (4)

رقم البند	نوع المركبة	المواصفات	القسط الصافي	القسط الاجمالي
بند 1	السيارات الخصوصية والأجرة	يضاف الى ذلك 500 فلس لكل راكب منركاب السيارة الخصوصية و 1.500 د.ك عن كل راكب من ركاب سيارة الأجرة	10.500 د.ك	16.500 د.ك
بند 2	سيارات النقل العام للركاب	يضاف الى ذلك دينارين عن كل اول 20 وراكب و500 فلس اذا زاد عن ذلك	10.500 د.ك	16.500 د.ك.
بند 3	سيارات النقل الخاص للركاب		10.500 د.ك	16.500 د.ك.
بند 4	سيارات نقل البضائع	من 10-20 حصان اكثر من 20 حصان	14.00 د.ك 16.00 د.ك	20.00 د.ك. 22.00 د.ك.

المصدر: جمال الهولي ، ورقة عمل بعنوان "تشريعات وتطبيقات التأمين الإلزامي للمسؤولية الناجمة عن حوادث المرور". ندوة خليجية مغاربية مشتركة. 2008

وفي سنة 1991 قامت وزارة الداخلية بالموافقة على طلب شركات التأمين لزيادة القسط الصافي بمبلغ 6 دينار كويتي باعتبارها مصاريف اصدار تنكدها شركات التأمين و ذلك للتعويض على القسط الصافي الذي تعتبره قسطا غير كافيا لتغطية التعويضات المادية الناتجة من الحوادث المرورية المغطاة بوثيقة التأمين الاجباري على المركبات. كما أن عدم وجود حد أقصى للتعويض الجسماني في الوثيقة من الممكن أن يهدد سلامة المركز المالي لفرع التأمين على السيارات لدى شركة التأمين، خصوصا عندما تؤدي الإصابة الجسمانية الى عجز دائم و يصدر حكم نهائي من المحكمة بالتعويض الكبير.

ولذلك تم تشريع حق الرجوع لشركة التأمين على المؤمن له بالتعويض المدفوع و تم ذكره في المادة (75) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور. فالمادة (75) تنص على الآتي:

"يجوز أن تتضمن الوثيقة قيد دامت عقولة على المؤمن له بالنسبة لاستعمال المركبة قيادتها بشرط ألا تتعارض مع نصوص قانون المرور وقراراته
كان المؤمن له من حق الرجوع عليها لاسترداد ما يكون قد دفعه من تعويض."

أهمية وجود هذه المادة تكمن في أن شركات التأمين تلجأ لها عادة عندما يكون الحادث نتيجة لاستهتار قائد المركبة أو لسبب جوهري من الممكن أن يخل في مشروعية عقد التأمين.

الخلاصة

لاشك أن التأمين الاجباري على السيارات في دولة الكويت أصبح مستقرا كآلية مفروضة حسب قانون المرور الكويتي و لكن كفاءة هذه الآلية تستحق المراجعة و التحليل الاحصائي الدقيق الذي يجب أن يكون من عدة نواحي. من الناحية القانونية ، يجب أن تعاد صياغة وثيقة التأمين الاجباري لتقويم كل خلل قانوني من شأنه أن يعيق الهدف الرئيسي من هذه الآلية وهي قيام شركات التأمين بدفع التعويضات المستحقة عند حدوث الحادث المؤمن منه في وقت وشكل مناسبين. أما من الناحية الفنية ، فعلى شركات التأمين دور مهم في اقناع وزارة الداخلية و وزارة التجارة و الصناعة فيما يخص آلية التسعير حيث أن السعر الموحد على جميع السيارات أيا كانت درجة خطورة السائق لهو أمر معيب من الناحية التأمينية. ويجب أن تختلف أسعار التأمين حسب اختلاف عمر السائق و تاريخه المروري. لذلك من المناسب حاليا عمل دراسة أخرى حول آلية التسعير المناسبة للتأمين الاجباري على المركبات في دولة الكويت.

وهناك أيضا عدة توصيات من الممكن أن تساعد في تطوير التأمين الاجباري في الكويت :

- 1- مراجعة القواعد القانونية المرتبطة بالحوادث المرورية و تحديد مسؤولية المباشر في الحادث. وهنا نتحدث عن قاعدة شهيرة في أدبيات التأمين وهي الأشياء تتحدث عن نفسها (Res Ipsa Loquitur) أو بمعنى أدق **وقائع الحال يتحدث عن نفسه** ، وهذه القاعدة تعني أن واقع الحادث يفرض وجود اهمال أحد أطراف الحادث ، ولولا وجود هذا الإهمال لما وقع الحادث . فمن منطلق هذه القاعدة يتم مناقشة تعريف المسؤولية وعلى من تقع وفي أي ظروف . دراسة هذه القاعدة القانونية وغيرها من قواعد المسؤولية المدنية تساعد في تبني النهج المناسب في تحديد الحوادث التي تقع بسبب الخطأ أو الإهمال ومن ثم توضيح الطرف المسؤول عن التعويض . فمثلا قد ترفض شركة التأمين تعويض الطرف الثالث وذلك لقناعتها أنه غير مسؤول عن الضرر ، وهذا طبعا مختلف عن رفض الشركة التعويض بسبب عدم تغطيتها التأمينية لخطأ معين ارتكبه المؤمن عليه. لذلك ان مسألة إعادة ترتيب القواعد القانونية المرتبطة بالتأمين ضد المسؤولية لهو أمر في غاية الأهمية وذلك لارتباطه المباشر في حجم التعويضات المدفوعة من قبل شركات التأمين . وهذه القضية ليست مجال البحث في هذه الدراسة ولكن التنويه لها تفرضه الموضوعية في شرح العناصر المؤثرة في التأمين الاجباري للسيارات. وان من أهم الأسئلة التي دائما تتكرر في حوادث السيارات هو: من المسؤول عن هذا الحادث؟.

2- البدء بعملية إحصاء شامل ولفترة زمنية مناسبة (خمس سنوات) لتصنيف العناصر المؤثرة والمرتبطة بالحوادث المرورية ومعرفة الوزن النوعي لكل عنصر (مثل العمر والحالة الاجتماعية) وكذلك دراسة أسباب الحوادث المرورية بمختلف تصنيفاتها (حوادث جسيمة حوادث بسيطة) فقد نتوصل الى أن غالبية الحوادث المرورية هي حوادث بسيطة و أن غالبية الحوادث البسيطة هي نتيجة مخالفات مرورية أيضا بسيطة. فعند ارتكاب مخالفة جسيمة⁴(مثل تجاوز الإشارة الحمراء) يؤدي الى حادث جسيم (الإصابة الجسمانية الخطرة) ، وعند ارتكاب مخالفة بسيطة (عدم التأني عند الدخول الى الدوار) يؤدي الى حادث بسيط (أضرار مادية فقط).

3- تصنيف قاندي السيارات حسب درجة الخطورة ، فزيادة عدد الحوادث قد ترتبط بتدني قدرة قاندي السيارات على تشغيلها واستعمالها وهو ما يرتبط بخبرة قائد السيارة .فبالإضافة الى اتباع القواعد المرورية يجب على قائد السيارة أن يتمتع بالحد الأدنى من مهارة القيادة وفي مختلف الظروف الجوية (العواصف و الأمطار مثلا). فمهما كانت أسعار التأمين كافية ، ستقوم مطالبات التعويض بتآكلها وذلك بسبب تدني مهارة قاندي المركبات و تسببهم في تكرار الحوادث المرورية .

4- مراجعة البنود الخاصة بحق رجوع الشركة على المؤمن له ، حيث من الملاحظ أن شركات التأمين قد تلجأ الى التوسع في إضافة هذه الشروط الى وثيقة التأمين باعتبار انها لا تملك الحق في تسعير التأمين الاجباري. كما أنها بعد أن تتوسع في إضافة هذه الشروط تقوم بتسويق اتفاق تعاقدى للتنازل عن هذا الحق في مقابل مبلغ مالي معين.

قائمة المراجع

- أسعد هيكل ، بحث في : التعويض عن حوادث السيارات في ظل قانون التأمين الاجباري رقم 72 لسنة 2007 ، 2009.
- جريدة القبس ، العدد 14680 ، بتاريخ 2014/4/13
- جمال الهولي ، ندوة خليجية مغربية مشتركة ، تشريعات وتطبيقات التأمين الالزامي للمسئولية الناجمة عن حوادث المرور 2008.
- حميد البصيري ، تجربة سوق التأمين المغربي ، ندوة خليجية مغربية مشتركة حول مجال تشريعات وتطبيق التأمين الالزامي للمسئولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات . 11-12 يونيو 2008 .تونس
- خليل بن أحمد الحارثي ،تجربة سوق التأمين العماني ، شركة التأمين الأهلية .
- سالم القرني ،التأمين ضد حوادث السيارات في المملكة العربية السعودية ،رسالة ماجستير في جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية. 2010 .

⁴ المخالفات الجسيمة: القيادة عكس السير، تجاوز السرعة المحددة، القيادة بدون رخصة سوق، تجاوز الإشارة الحمراء، الرعونة.

عبدالله بن محمد العميري ،تشريعات التأمين الازامي التكميلي العربية (نظرة مستقبلية) ، الندوة العربية حول تأمين المركبات ، الهيئة العامة لسوق المال والاتحاد العربي للتأمين .2009

فتحي السنوسي ، واقع سوق التأمين الاجباري في ليبيا ، ندوة خليجية مغاربية مشتركة حول مجال تشريعات وتطبيق التأمين الازامي للمسئولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات . 11-12 يونيو 2008 .تونس

قانون المرور 81 لسنة 1976 الباب الثالث التأمين ،اللائحة التنفيذية لقرار وزير الداخلية

<http://insurabia.com/webForms/CompulsoryInsurance.aspx>

لؤي ماجد ذيب أبو الهيجاء ، التأمين ضد حوادث السيارات ، عمان ، دار الثقافة للنشر والتوزيع .2005

محمد محمود الكاشف ، التأمين على السيارات ، القاهرة ، دار النهضة العربية .1982

محمد مظهر حمادة ، التأمين الازامي في دولة الامارات العربية المتحدة وقضايا التعويضات عن الأضرار الجسمانية ، ندوة خليجية مغاربية مشتركة حول مجال تشريعات وتطبيق التأمين الازامي للمسئولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات . 11-12 يونيو 2008 .تونس

نور الدين مكي ، دراسة مقارنة . ندوة خليجية مغاربية مشتركة حول مجال تشريعات وتطبيق التأمين الازامي للمسئولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات بالتنسيق مع شركات التأمين الوطنية بدولة قطر .يونيو 2008

Astill, F. 1959. Compulsory Automobile Insurance in Europe. Proceedings. London. May 20, 1959.

Bruce, C. 2003. How are Automobile Insurance Premiums Determined? *Expert Witness Newsletter*. Volume 8, Issue 3.

Kvanli, A. H., et al. 1989. *Introduction To Business Statistics: A Computer Integrated Approach* 2d. MN: West Publishing Company.

OECD. 1999. *Glossary of Insurance Policy Terms*. Paris: Organisation for Co-operation and Development.

Rejda, G. E. 2001. *Principles of Risk Management and Insurance*. New York: Addison Wesley Longman, Inc.

Skipper, H. D. & Klein, R. W. 2000. *Insurance Regulation in the Public Interest: The*

Path Towards Solvent, Competitive Markets. *Geneva Papers on Risk and Insurance – Issues and Practice*, 25(4):482-504.

Skipper, H. D. & Kwon, W. J. 2007. *Risk Management and Insurance: Prospective in Global Economy*. Oxford: Blackwell.

Vaughan, E. & Vaughan, T. 1995. *Essential of Insurance: A Risk Management Perspective*. New York: John Wiley & Sons, Inc.

Vaughan, E. & Vaughan, T. 2008. *Fundamentals of Risk and Insurance*. New York: John Wiley & Sons, Inc.

Willaims, JR., et al. 1998. *Risk Management and Insurance*. Singapore: Irwin/ McGraw-Hill.