

دور شركات التأمين في تعزيز السلوك الآمن لدى السائقين للحد من حوادث المرور

The role of insurance companies in promoting safe driving behavior "To reduce traffic accidents"



مناصرية سميحة

جامعة خنشلة، الجزائر، menasria.samiha@univ-khenchela.dz

تاريخ النشر: 2021/07/10

تاريخ القبول: 2021/03/21

تاريخ الإرسال: 2021/01/17

ملخص:

تعد حوادث المرور من أهم التحديات التي تواجه اقتصاديات الدول وأمن مواطنيها ويرجع السبب في وقوعها بالدرجة الأولى إلى العامل البشري بنسبة 99 %، وإن تضافرت معه عوامل أخرى بيئية وتقنية وحتى قانونية، وتعد شركات التأمين المتضرر الأكبر من تفاقم هذه الظاهرة، بالنظر إلى أنها الهيئة المنوطة بدفع التعويضات عن الأضرار التي تتسبب فيها المركبات المؤمن عليها، وعلى هذا الأساس يقع على عاتقها مسؤولية تعزيز السلوك الآمن لدى السائقين المؤمنين لديها للحد من حوادث المرور، وذلك باتخاذها جملة من الإجراءات والتدابير الوقائية والعملية والردعية والتحفيزية.

الكلمات المفتاحية: شركات التأمين؛ السلوك الآمن لدى السائقين؛ حوادث المرور.

Abstract:

Traffic accidents are one of the most important challenges that face countries' economies and citizens' security; the reasons behind them are 99% human factors in addition to other environmental, technical and even legal factors. Insurance companies are the most affected from the aggravation of this phenomenon, being entitled to pay compensation for damages caused by insured vehicles, and on this basis, it is their responsibility to enhance the security behavior of insured drivers to reduce traffic accidents, by taking a number of preventive and practical and deterrent measures.

Keywords: Insurance companies; Safe behavior of drivers; Traffic accidents.

* المؤلف المرسل: مناصرية سميحة، messaoudene1210@gmail.com

مقدمة:

تعد حوادث المرور من أهم الظواهر التي تواجهها المجتمعات البشرية المعاصرة باعتبارها سببا من الأسباب الرئيسية للوفيات، وهي تمس مختلف فئات المجتمع باختلاف أعمارهم وأجناسهم ومستوياتهم الثقافية والاجتماعية والمهنية. ولقد عرفت هذه الظاهرة تزايدا كبيرا خلال السنوات الأخيرة، نظرا للاهتمام الكبير الذي حظيت به المركبة كوسيلة نقل، مما أدى إلى تضاعف عددها فبالرغم من أنها وسيلة نقل وترفيه يستفيد منها الجميع، إلا أنها تحولت إلى نقمة نظرا لما تخلفه من آثار سلبية نتيجة سوء استخدامها، ويرتبط ذلك بنقص أو انعدام السلوك الآمن لدى السائقين.

وبالنظر لإلزامية التأمين على المركبات في اغلب دول العالم، فإن شركات التأمين هي المتضرر الأكبر من تفاقم ظاهرة حوادث المرور باعتبارها الجهة المخولة بتغطية الخسائر الناجمة عنها، والتي تحدث بفعل المركبات المؤمن عليها لدى هذه الشركات، فكلما زادت حوادث المرور كلما قلت أرباح هذه الشركات، وبالتالي فهي تتحمل جزء من المسؤولية لتعزيز السلوك الآمن لدى السائقين المؤمنين لديها للحد من هذه الحوادث هذا ما نسعى لمعالجته من خلال هذا المقال، وتأسيسا على ذلك يمكننا طرح التساؤل التالي:

كيف يمكن لشركات التأمين ان تساهم في تعزيز السلوك الآمن لدى السائقين للحد من حوادث المرور؟
يمكننا ان ندرج ضمن هاته الاشكالية جملة التساؤلات التالية:

ما ذا نعني بالسلوك الآمن لدى للسائقين وما علاقته بحوادث المرور؟

كيف أثرت تفاقم حوادث المرور على شركات التأمين؟

ما هي التدابير التي تعتمدها شركات التأمين للحد من حوادث المرور؟

في محاولة للإجابة على هذه الاشكالية والتساؤلات المدرجة ضمنها قمنا بتوظيف المنهج الوصفي التحليلي وفقا للمحاور التالية:

1. الحدود المعرفية لمصطلحات الدراسة.

2. تفاقم ظاهرة حوادث المرور وأثرها على شركات التأمين.

3. دور شركات التأمين في الحد من حوادث المرور.

1. الحدود المعرفية لمصطلحات الدراسة:

لا يمكننا أن نتطرق لموضوع دور شركات التأمين في تعزيز السلوك الآمن لدى السائقين للحد من حوادث المرور دون أن نوضح المعاني الدقيقة للمصطلحات التي تشتمل عليها الدراسة.

أ. شركات التأمين : «Les Compagnies d'assurance»

شركات التأمين هي مؤسسات مالية تعمل على جمع أقساط التأمين لتعيد استثمارها فتحقق بذلك عوائد للاقتصاد وتساهم في تقديم الخدمات الاجتماعية إلى أفراد المجتمع (طبايبي 2013، ص. 32)، كما بإمكان هذه الشركات أن تحقق قدرا من الأرباح طالما هي تتمتع بسياسة تحليل ودراسة مختلف البيانات المتوفرة لديها

عن المؤمن لهم، وهي بذلك تقوم بدور مزدوج فهي تتلقى الأموال من المؤمن لهم وتعوضهم عند تحقق الأخطار المؤمن ضدها، كما تقوم فكرة التأمين على فكرة تعاونية أساسها أن مجموعة من الأفراد معرضة لأن يلحق ببعض أعضائها خسارة فيتعاون المشتركين في تحمل الخسارة المحتملة، وتوزعُ أعباء الخسارة على أفراد المجتمع (قرياص 2001، ص. 163) كما تعمل شركات التأمين كوسيط يقبل الأموال التي تتمثل في الأقساط التي يقدمها المؤمن لهم ثم تعيد استثمارها نيابة عنهم مقابل عائد، شأنها في ذلك شأن البنوك التجارية وصناديق الاستثمار، ويتم تصنيفها ضمن الشركات التجارية (عبد الرحيم عبد الله 2002، ص. 48).

ب. السلوك الآمن لدى السائقين:

يرتبط السلوك الآمن لدى السائقين بما يلي:

- الأعمال التي يقوم بها السائق تجاه مركبته، كمراقبة الزيت والبنزين والمكايح والأضواء، وإلى غير ذلك من أشكال صيانة السيارة.
- الأعمال التي يقوم بها تجاه محيطه كتعامله مع بقية السائقين ومع المشاة ومع إشارات المرور والشرطي.
- الأعمال التي يقوم بها تجاه الأحوال الجوية السيئة.
- قدرته على التحكم في حالته النفسية كالغضب والتهور أثناء السياقة.
- قدرته على التحكم في حالته الجسمية مثل التعب وصعوبة التركيز، وغير ذلك من المظاهر التي تعيق السائق عن إتمام سلوك السياقة (زعابطة 2013، ص. 19).

فالسلك الآمن لدى السائقين يتمثل في حرص الفرد على القيام بشكل مستمر بالسلوكيات التي من شأنها أن تحافظ على سيطرة آمنة تحول دون التعرض أو تعريض الآخرين لحدث مرور (Noam 2010, p. 3)، وتشتمل هاته السلوكيات على عدة مظاهر، منها ما يتعلق بصيانة السيارة، وباحترام إشارات المرور، وبالحفاظ على السرعة المناسبة، واستعمال حزام الأمان. وتفادي مشاكل القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة. ومنها ما يتعلق بالحفاظ على الصحو العقلي، وعلى وضع نفسي وجسمي مستقر، والتحلي بسلوك اجتماعي مقبول مع بقية مستعملي الطريق (World 2004, p. 24).

ج. حوادث المرور:

"حوادث المرور هي كل ما يمكن أن يحدث للمركبة أو يحدث أثناء سيرها بما ينتج عنه إزهاق في الأرواح أو إصابات على الأجسام أو خسائر في الممتلكات" (عبد الصمد 2019، ص. 99).

فحوادث المرور إذن: هي عبارة عن الإصابات المادية والمعنوية التي تصيب المركبة الصغيرة أو الكبيرة بسبب تصادم أو انحرافات فنية في المركبة أو لتصرفات سيئة لقائد المركبة، مما يسبب خسائر مادية ومعنوية، ويعود تاريخ أول حادثة سير إلى سنة 1896، حيث أعلنت صحيفة لندنية أن ما حدث يجب ألا يتكرر، مما حدا بمنظمة الصحة العالمية لأن تدعو كافة الحكومات ومؤسسات المجتمع المدني لأن تتكاتف لإيقاف النزيف الدموي على الطريق (Margie et al 2004, p. 18).

وقد عرّفت منظمة الصحة العالمية حادثة المرور بأنها "واقعة غير متعمدة ينتج عنها إصابة ظاهرة". أما اللجنة الاقتصادية الأوروبية التابعة لهيئة الأمم المتحدة، فتعرف الحادث المروري من خلال توفر العناصر التالية (عبد المعطي السيد 2008، ص. 17):

- أن يحدث في الطريق العام.
 - أن ينتج عنه وفاة أو إصابة شخص أو أكثر.
 - أن تشترك فيه إحدى المركبات المتحركة على الطريق.
2. تفاقم ظاهرة حوادث المرور وأثرها على شركات التأمين:

يرجع تفاقم ظاهرة حوادث المرور إلى الاهتمام الكبير الذي حظيت به المركبات في السنوات الأخيرة، وإساءة استخدامها من قبل سائقيها، مما جعل شركات التأمين تتكبد خسائر كبيرة بفعل تغطية التعويضات عن الأضرار التي تسبب فيها المركبات المؤمن عليها لديها.

أ. تفاقم ظاهرة حوادث المرور:

بدأت مشكلة حوادث المرور مع اختراع السيارة في القرن 18 إلا أنها برزت بعد نهاية الحرب العالمية الثانية، تحديداً خلال ستينيات القرن المنصرم وذلك في الدول الصناعية، ويعد تنامي هذه الظاهرة من أوسع الهواجس التي باتت تُهدد أمن وحياة البشرية جمعاء، حيث ارتفع عدد الوفيات فيها من 300 شخص سنوياً في التسعينيات إلى نحو 1.25 مليون شخص في الألفية الثانية، بواقع 3,400 حالة وفاة يومياً، أي ما يعادل أكثر من 141 حالة وفاة في الساعة، وقد ارتفعت إلى نحو 1.9 مليون بحلول عام 2020، في حين أن هناك ما يقارب 30 إلى 50 مليون شخص آخر يتعرضون للإصابة بتلك الحوادث سنوياً (GABRIELSEN 2008, p. 14).

وتشهد هذه الظاهرة ارتفاعاً متزايداً في الدول النامية مقارنة بالدول المتطورة، إذ أثبتت عدة دراسات متخصصة أن معدل الوفيات لكل عشرة آلاف مركبة مسجلة في الدول النامية، تعادل عشرين ضعفاً لتلك المسجلة في الدول الأوروبية ودول أمريكا الشمالية، كما أن معدلات الحوادث سجلت انخفاضاً في معظم الدول الأوروبية والمتطورة، بينما لا تزال في دول العالم الثالث في تصاعد رهيب (أكاديمية نايف للعلوم 1997، ص. 5)، ويعود السبب في ارتفاع حوادث المرور بصفة عامة إلى الزيادة الكبيرة في عدد السيارات خلال العقود الماضية خاصة في الدول النامية، مما أدى إلى الأضرار في الطلب على التنقل، وأثر على حجم الإزدحام المروري في المناطق الحضرية، وازدياد كبير في نسبة الحوادث المرورية على الطرق التي لم تستوعب حجم ونوع ونمط الحركة المرورية اليومية (أكاديمية نايف للعلوم 1997، ص. 18).

ب. العامل البشري كفاعل أساسي في حوادث المرور:

إن السائق هو من يتولى قيادة وتسيير المركبة، فهو من أهم عناصر العملية المرورية. وقد أثبتت العديد من التقارير، وبشكل خاص، تلك التي تم إعدادها في الولايات المتحدة الأمريكية أنّ العامل البشري يساهم في ازدياد حوادث المرور بنسبة 99 %، وإن تضافرت معه عوامل أخرى (طالب 2009، ص. 5)، نتيجة لانعدام أو تدني السلوك الآمن لدى السائقين والذي يتأثر بعدة عناصر من أهمها:

- ثقافة الفرد وخبرته في القيادة، بالإضافة إلى عامل السنّ الذي يلعب دورا كبيرا في التأثير على سلوكيات وتصرفات السائق، حيث توصلت أغلب الدراسات التي أجريت في العالمين الغربي والعربي إلى أنّ السائقين الشباب أكثر اندفاعا ومخالفة لقوانين المرور التي تنجم عنها حوادث السير (طالب 2009، ص. 24).
- الإفراط في السرعة والتجاوزات الخطيرة وعدم استعمال ممزّ الراجلين وعدم احترام المسافة القانونية الأمنية، والمناورات الخطيرة وفقدان السيطرة على المركبة.
- تدنّي مستوى السلوك الآمن للسائق تجاه الاهتمام بالصيانة والمراقبة والفحص المستمر لمركبته في ازدياد حوادث المرور، ويتعلق الأمر بانفجار الإطارات المطاطية والاختلالات الميكانيكية والفرامل غير الفعالة، والحمولة الزائدة أو غير المؤمنة وانعدام الأضواء (درديش 2017، ص. 1128).
- عدم معرفة السائقين بأصول القيادة، باعتبار أنّ عملية السياقة فنٌّ له أصوله، وعلمٌ له قواعده، لذا؛ نجد كثيرا من الحوادث التي تقع، تكون بسبب عدم الإلمام بهذه القواعد كمدلول الشاخصات والإشارات الضوئية، والخطوط الأرضية، وذلك لكون السائق لم يتلق التدريب والتأهيل اللازمين لذلك.
- عدم معرفة السائقين بطبيعة المركبة، وكذلك إهمالها، وعدم تطبيق معايير الصيانة والوقاية اللازمة عليها؛

- الإقدام على السياقة مع العلم بعدم القدرة على ذلك، بسبب الحالة الصحية أو الانشغال الذهني، أو تناول المشروبات الكحولية أو تعاطي المخدرات والعقاقير المهدئة (درديش، 2017، ص. 1128).

ج. شركات التأمين كجهة مسؤولة عن تغطية تكلفة حوادث المرور:

إن من أهم الإجراءات التي باشرتها الدول لحماية مستخدمي الطريق هي وجوب التأمين على المركبات التي تستعمل الطريق العام، وهذا الشرط لا مناص منه، حيث أنّ المركبة التي تستعمل الطريق بدون تأمين أو بتأمين منتهي الصلاحية، تُعدّ مستعملة للطريق بكيفية غير مشروعة ومخالفة لقوانين ولوائح المرور. وقد تبنت الجزائر جملة من الإصلاحات كتجديد الإطار القانوني الذي يمكّن مؤسسات التأمين من المساهمة في الحدّ من حوادث المرور، من خلال إصدار القانون 04-06 في 20-02-2006 المعدل والمتمم للأمر 07-95 الصادر في 25-01-1995 والمتعلق بالتأمينات الإلزامية (ملاخسو 2013، ص. 367).

وقد أصبح هذا الإجراء معلوما الآن لدى كافة المواطنين حتى وصل إلى درجة أن بعض المواطنين يعتقدون أن شهادة التأمين هي إحدى المستندات التي لا يمكن ترخيص المركبة بدونها، وتنتهي مهمتها بانتهاء تجديد الترخيص أو تسجيل المركبة، وهذا مفهوم خاطئ لأن أهمية شهادة التأمين تتمثل في الحقوق التي تكفلها لمستعملي الطريق كلّ حسب موقعه في ذلك الوقت، سواء كان سائقا أو راكبا أو ماشيا، وتبرز أهمية التأمين الذي تحرصُ شرطة المرور على توفيره وجوباً حتى يتم ترخيص المركبة، أو ما يسمى بتأمين الطرف الثالث (التأمين الإجباري) في كونه يحفظ حق الطرف الثالث من مستخدمي الطريق (الأطراف غير المشتركة في المسؤولية عن الحادث) عند وقوع الأضرار الناجمة عن حادث المرور، إذا كان ذلك على حياته (محمد نور العربي، ص. 10).

كما أن دور شركات التأمين لا ينحصر في السعي لتحقيق الربح فحسب؛ بل يتعداه إلى المشاركة الفاعلة في توفير وسائل الوقاية من الحوادث، ورفع الجهود المبذولة لاكتمال جبر الضرر لمستعملي الطريق في تكافل اجتماعي مشروع، لأنّ حوادث المرور تقع دون أن يكون هنالك قصد جنائي، فهي مصادفة قد تؤدي إلى

أضرار جسيمة تقع فجأة على الأرواح أو الممتلكات، مما يؤدي إلى خسارة قد يصعب تعويضها. لذلك كان لزاما على السلطات المختصة أن تُشرع من الضوابط ما يحفظ حقوق المواطنين.

رابعا: نتائج تفاقم ظاهرة حوادث المرور على شركات التأمين:

تظهر تداعيات حوادث المرور على شركات التأمين على المركبات من خلال عجزها عن تحقيق أرباح مثل باقي أنواع التأمينات الأخرى، إذ يستحوذ قطاع التأمين على المركبات على أكثر من 80 بالمائة من مستحقات التأمينات بصفة عامة، مما يجعل هذه الأخيرة تتكبّد خسائر جسيمة تعيق تقدمها واستقرارها، وهو ما يعود بالسلب على اقتصاديات الدول ومداخيلها (قندوز 2014، ص. 151).

وفي الجزائر على سبيل المثال؛ تتكبّد شركات التأمين على المركبات خسائر تعيق توسّعها الاستثماري تصل إلى نسبة 40 بالمائة من رقم أعمال السوق الوطنية للتأمينات، حيث تدفع وتصرف نحو 175 دج في كل 100 دج تأمين إجباري يتم تحصيلها، وهذا يؤثر سلبًا على نجاعتها وصلابتها المالية، ويُقَرّر المستثمرون الأجانب من زاوية الجدوى الاقتصادية والجدابية الربحية، وقد تمركزت التعويضات المدفوعة بصفة خاصة على مستوى فرع السيارات، الذي احتل لوحده نسبة 74 بالمائة في سنة 2010، مقارنة بفروع التأمين الأخرى، ليعكس مدى وحجم الخسائر التي تُخلفها حوادث المرور وتداعياتها على الدور الاستثماري لشركات التأمين، مما ينعكس بالسلب على الاقتصاد الوطني ككل (قندوز 2014، ص. 151).

3. دور شركات التأمين في الحدّ من حوادث المرور:

إن خسارة شركات التأمين في التأمين على المركبات بفعل ارتفاع حوادث المرور ناتج على الأغلب عن ارتفاع معدّل الخسائر عندما تكون التعويضات المسدّدة مُساوية للأقساط المكتتبه أو أكثر منها -مثلما لاحظنا في المثال الذي سُقناه عن شركات التأمين على المركبات في الجزائر-، أمّا إذا كانت نسبة التعويضات أقل من مبلغ الاكتتاب فإنّ ذلك يعود بالإيجاب على مالية الشركات، ممّا يسهم في زيادة الأرباح، التي تُسهم بدورها في زيادة الدخل الوطني، ويعزّز اقتصاديات الدول والمجتمعات (محمد نور العربي، ص. 25).

وقد ثبت لدينا أن تفاقم ظاهرة حوادث المرور يرتبط بشكل أساسي بانعدام أو تدنّي السلوك الآمن لدى السائقين، ممّا يدعو إلى ضرورة تكاتف الجهود لتعزيزه. وفي سبيل ذلك؛ ينبغي لشركات التأمين أن تُباشِر إجراءات وتدابير وقائية وعملية وردعية وتحفيزية.

أ. التدابير الوقائية والعملية

تُعَدُّ حوادث المرور ظاهرة اجتماعية مأساوية، تتطلب جهدا ونشاطا وقائيا كبيرًا من قِبَل جميع الأطراف الفاعلة والمشاركة في الوقاية، منها كشرركات التأمين والسلطات المعنية والجهات الأمنية ومؤسسات المجتمع المدني. ويقتصر الدّور الوقائي لشركات التأمين على السائقين المؤمنين لديها، لما يربطها بهم من علاقة تعاقدية، تملك من خلالها شركات المرور وضع الضوابط اللازمة التي تهدف إلى تقليل الخطر الناجم عن حوادث المرور بفعل السلوك غير الآمن للسائقين المؤمنين لديها. وعليه؛ فالوقاية من حوادث المرور بالنسبة لشركات التأمين تتعلق بتلك التدابير والإجراءات التي تتخذها بهدف التخفيف من العوامل والظروف التي تؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية بفعل المركبات المؤمن عليها لدى هذه الشركات، بُغية التقليل من عدد الضحايا التي تُخلفها والخسائر التي تُسببها، وذلك ضمن سياسة محددة واستراتيجية مُحكمة (زريقات 2009، ص. 16).

وأغلب دول العالم، لا سيما المتقدمة منها، ترسُم سياسات للوقاية من هذه الآفة المعاصرة وتضع خُططاً لتنفيذها، وتُشركُ معها شركات التأمين كطرف أساسي في العلاقة، وترصد لها الأموال اللازمة. وتُعَدُّ دولة السويد صاحبة تجربة رائدة في مجال الوقاية من حوادث المرور، حيث وضعت برنامجاً جديداً أسمته "بالهدف صفر VISION ZERO، أي السعي - من خلال تنفيذ خطة دقيقة - إلى توفير السلامة على الطُرُق، يعمل من خلاله كل من متعهدي توريد وسائل ولوازم وخدمات نظم المرور السويدية على الطرق، والمكلفين بإنفاذ هذه النظم، ومستعملها بشكل مشترك، بما في ذلك شركات التأمين، ويضعون الأهداف المنشودة وغيرها من معايير الأداء. والهدف النهائي لهذه البرامج هو التوصل إلى نظام للمرور على الطرق تبلغ فيه الوفيات أو الإصابات الخطيرة الناجمة عن التصادمات مستوى الصفر (مارجي وآخرون 2004، ص. 9).

إذن؛ فنظام الوقاية من حوادث المرور يعتمد بشكلٍ أساسي على كل التدابير والإجراءات والأعمال والخطط التي تهدف إلى الحيلولة دون توفر عوامل أو ظروف من شأنها أن تؤدي إلى وقوعه (دريديش 2016، ص. 194).

وتلتزم شركات المرور بالتصدي لهذه الظاهرة الخطيرة باتخاذ التدابير الفعالة للحد من تفاقمها، والعمل على خفضها وتقليص سلبياتها، معتمدة في ذلك على تشخيص كل العوامل التي تؤدي إلى سوء استعمال المركبات، ومعرفة عوامل الحوادث المرورية، والعواقب الوخيمة المترتبة على ذلك (دريديش 2016، ص. 9).

وتتمحور عوامل حوادث المرور حول ثلاثة عناصر أساسية، هي: الإنسان والمحيط، الطرق وتوابعها، والمركبة، مُركزة على تعزيز السلوك الآمن لدى السائقين، وذلك من خلال وضع برامج تربوية، للتعريف بكيفية الاستعمال الأمثل للمركبات، والتعريف بقوانين المرور، وغرس فضيلة احترام النظم والقوانين المنظمة لحركة السير بصورة عامة، من خلال حث مكتنبيها على الالتزام بتطبيق قواعد السلامة المرورية، مُبيّنة أخطار حوادث الطرق والعواقب التي تُشكّلها مخالفة قواعد السلامة المرورية والتعريف بالفوائد التي يُحقّقها الانضباط والالتزام بتطبيق القوانين والنظم. (دريديش 2016، ص. 9)

وتعد الأهداف الوقائية الطموحة طويلة الأجل أكثر فعالية من الأهداف المتواضعة أو قصيرة الأجل، وترتكز السياسات الوقائية على الإنسان بالدرجة الأولى، حيث توليه عناية كبيرة باعتباره العنصر الفعال في العملية. فإذا كان السائق واعياً بالمخاطر التي تحدق به وهو يقود مركبته، سارع إلى اتخاذ الاحتياطات اللازمة للسلامة المرورية، من خلال إجراء الفحص الدوري لسيارته ليتأكد من سلامتها من أي عيب أو خلل في أجهزتها وقطعها المختلفة، ويسوقها بحذر تام، وانتباه كامل، ملتزماً بكل قواعد السلامة، وهذا ما يجعله قادراً على تفادي أي خطر يمكن أن يصادفه في طريقه، وبذلك يُمكن التّغلب على النقائص التي يُحتمل أن تشوب الطريق أو المركبة نفسها (المكتب العربي للإعلام الأمني، 1998، ص. 12).

كما يتم تعزيز السلوك الآمن لدى السائقين من خلال التركيز على الجوانب النفسية لهم، والسعي إلى إقناعهم بتقبل قواعد السلامة المرورية، وجعلهم يؤمنون بجسدي الامتثال لها، وغرس قيم التسامح في نفوسهم، والإحساس بمسؤوليتهم على سلامتهم وسلامة غيرهم من مستخدمي الطريق.

ب. التدابير العملية الردعية والتحفيزية:

تهدف التدابير الردعية إلى معاقبة السائقين المُخْلِين بالتزاماتهم التعاقدية والمرورية، بينما تهدف التدابير التحفيزية إلى تشجيع ومكافئة السائقين الملتزمين بقواعد السلامة المرورية، وسوف نعالج ذلك من خلال نظام الثواب والعقاب والتأمينات واستحداث رخصة السياقة بالتنقيط والتأمين وتقدير مخاطر حوادث المرور.

-التأمينات ونظام الثواب والعقاب:

إن نسبة الحوادث المرتفعة تستلزم فحصاً دقيقاً للنتائج الفنية، قصد تحقيق التوازن. وفي هذا الإطار يصبح من الضروري مراجعة تعريف المسؤولية المدنية لفرع السيارات. وبالنسبة للضمانات غير الإجبارية يجب على شركات التأمين وضع تعريف ملائمة وصحيحة فنياً وتفادي كل الطرق القائمة على تدني التعريف - Sous Tarification وعليه لا بد أن تحرص شركات التأمين على التأطير الجيد لاكتتاب خطر السيارات، لا سيما على مستوى شبكة وسطاء التأمين، وذلك بالسهل على احترام التعريفات والتطبيق الجيد لنظام Bonus-Malus، حيث أُدخل على فرع السيارات منذ سنة 1992 في الجزائر - على سبيل المثال -، بهدف التقليل لأقصى حدٍ ممكن من الحوادث. ويعمل نظام Bonus على تخفيض قيمة القسط للسائق الذي لم يرتكب حادثاً. أما نظام Malus فيعمل على رفع قيمة القسط للسائق الذي تسبب في الحادث (فندوز 2014، ص. 152).

وتأسيساً على ذلك؛ فإن تطبيق معيار الثواب والعقاب على السائقين في التأمين على السيارات والمركبات، والذي يعتبر كتأمين إلزامي يساهم في خفض كلفة التأمين للسائقين الذين يلتزمون بمعايير السير، ويتعدون عن المخالفات. وهو نوع من المكافأة والتشجيع لهم، شريطة أن تُتَّخَذَ أيضاً عقوبات بالغرامة المتزايدة على كل حادث يقع، وتحمل فاتورة التأمين المزيد من الكلفة، وعندها لا يتساوى الذين يخالفون والذين لا يخالفون، وهو الأمر الذي يرضح حداً للتساوي بين المخطئ وغير المخطئ وبين المذنب والبريء عند الاكتتاب في التأمين (ملاخسو 2013، ص. 366).

-التأمينات واستحداث رخصة السياقة بالتنقيط:

التأمين هو إذن تنظيم للتعاون بين المؤمن لهم من طرف المؤمن الذي يعتمد في ذلك على حساب الاحتمالات، وقانون الأعداد الكبيرة، وعلى إجراء المقاصة بين الأخطار.

وتكمن إشكالية تقدير المخاطر في نظام التأمينات الحالي في كونها تركز فقط على تقدير قيمة المركبة باعتبارها الأصل في عقد التأمين، وهو ما يتناقض مع التحليل السابق للمُسَبِّبات الرئيسية لحوادث المرور. فإهمال كفاءة السائق في التحكم في المركبة لا يسمح بتقدير القيمة الحقيقية لقيمة المخاطر المؤمن عليها، وبالتالي فإن أقساط التأمين لن تعكس أبداً قيمة الخسائر المتوقعة لشركات التأمين.

ويتضمن مشروع استحداث رخصة السياقة بالتنقيط في الجزائر - على سبيل المثال - 10 نقاط، تُخصم من السائق نقاطاً حسب درجة المخالفة المرورية التي يرتكبها، وحددت الوزارة ثلاثة أصناف من المخالفات التي بموجبها تُخصم النقاط في رخصة السياقة. فمرتكب المخالفة من الدرجة الثالثة تُخصم منه 4 نقاط، وصاحب المخالفة من الدرجة الرابعة تسحب منه 6 نقاط، ومرتكب الجنحة أثناء قيادة المركبة تُخصم منه 8 نقاط (بوحالة 2019، ص. 299)، ويمكن لحائز الرخصة بالنقاط استرجاع نصف النقاط الضائعة من رصيده، في حال ما إذا اتبع تكويننا خاصاً على نفقته، وبالتالي فرخصة السياقة بالتنقيط تُعدُّ بطاقةً تعكس رصيد السائق من

المخالفات فهي بذلك مرآة لكفاءة سائق المركبة ودرجة الوعي بالسلامة المرورية، يجب على شركة التأمين أن تأخذها بعين الاعتبار في إطار تنسيق الجهود دائما مع الجهات المعنية الحكومية والأمنية (طحطوح 2013، ص. 270).

-التأمين وتقدير مخاطر حوادث المرور

إن الغاية الأساسية وراء استخدام أقساط التأمين هي أدخلة تكاليف الضرر نتيجة ما يُعرف بالأخرجة السلبية للمسؤولية الاجتماعية عن حوادث المرور، والأخرجة السلبية هي التكلفة التي يفرضها أحد الأفراد على أطراف أخرى، فعندما لا تنعكس تكاليف حوادث المرور عند تقدير القيمة الحقيقية للسلامة المرورية في مبلغ التأمينات، تظهر عدم الفعالية، وبالتالي زيادة عدم الاكتراث وعدم الاهتمام بتدابير السلامة المرورية، التي تنعكس سلبًا على المجتمع، كتكاليف أو خسائر مادية وبشرية تسمى بالتكاليف الاجتماعية.

والتكاليف الاجتماعية حسب "رونالد كوس" و"ويليامسون" تُعبر عن التضحيات الاقتصادية التي يتحملها الأفراد نتيجة القيام إجباريا أو اختياريا بتنفيذ برامج أو أعمال وأنشطة تخدم المجتمع، فهي أعباء لا تعود على الفرد بعوائد وفوائد مباشرة، بل هي تعويض عن الإضرار بمصلحة المجتمع ككل؛ وأدخلة هذه التكاليف في قرارات سائقي المركبات يساهم في إيجاد الحلول للتوازن بين العقلانية الاقتصادية والمصلحة العامة للمجتمع. وبالنظر إلى أن حوادث المرور تُشكّل ضررًا اجتماعيا، فإنّ تقييم، ومن ثمّ تبنيّ هذه الأضرار على شكل تكاليف اجتماعية في القرارات الاقتصادية سيدفع إلى التحسين في مستوى الثقافة المرورية (طحطوح 2013، ص. 270).

ويعتمد النموذج الاقتصادي على شرح أثر أخرجة التكاليف، والدور التصحيحي لفرض أعباء إضافية في أقساط التأمينات الناجمة عن عدم الاهتمام بتدابير السلامة المرورية. فحسب النظرية الاقتصادية فإنّ كلّ قرارات الأفراد تكون عند المقارنة بين المنفعة المكتسبة مع التكلفة والتضحية الضرورية، لكن هناك تكاليف إضافية نتيجة المُخرجات السلبية، كتكاليف تبنيّ تدابير السلامة المرورية، والتي تُسمى تكاليف الأخرجة (طحطوح 2013، ص. 270).

وتتحقق السلامة المرورية عندما يتم الأخذ بعين الاعتبار بهذه التكاليف الإضافية أو تكاليف المسؤولية الاجتماعية في قرارات سائق المركبة؛ لكن قرارات الفرد في أغلب الأحيان تكون في حال عدم التوافق مع نظام السلامة المرورية، باعتبار هذه التدابير تُحَلّل الفرد تكاليف أكبر أو جهد أكبر أو مسؤولية أكبر، فيفضّل تجاهل السلامة المرورية لخفض هذه التكاليف أو الجهد. ولتصحيح هذه الوضعية يجب إدخال تكاليف المُخرجات السلبية في قرار الفرد، من خلال (طحطوح 2013، ص. 271):

- فرض أقساط تأمينية إضافية غير مباشرة في الأقساط العادية؛
- احتساب التكاليف الإضافية عن طريق التمييز بين الأفراد من حيث الكفاءة في قيادة المركبة، وبالاعتماد على رصيد السائق في رخصة السياقة بالتنقيط.

خاتمة

من خلال ما سبق بيانه يتّضح لنا أن قطاع التأمين يلعب دوراً رئيسياً في الحد من حوادث المرور، ويسهم في تحقيق الهدف العالمي الذي حدّته الأمم المتحدة ضمن أهداف التنمية المستدامة لخفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق إلى النصف، من خلال المزايا الممنوحة لأعمال تأمين المركبات،

إذا ما التزم بالتدابير السابقة، والتي تُوضَّح كيف يمكن للشركات العاملة في قطاع التأمين المساهمة في الحدّ من مخاطر الطرق عبر إدخال حوافز مشجعة على السلامة في نموذج أعمالها، من خلال منع المخاطر، وتوفير تغطية تأمينية ضدّ المخاطر ودعم العملاء، وتعزيز السلوك الآمن لديهم.

وقد توصلنا من خلال هذه الدراسة إلى النتائج التالية، وأتبعناها بجملة من الاقتراحات:

النتائج:

- تُعدُّ شركات التأمين مؤسسات مالية تعمل على جمع أقساط التأمين لتعيد استثمارها، فتحقق بذلك عوائد للاقتصاد، وتساهم في تقديم الخدمات الاجتماعية لأفراد المجتمع.
- يستحوذ قطاع التأمين على المركبات على أكثر من 80 بالمائة من مستحقات التأمينات بصفة عامة، ممّا يجعل هذه الأخيرة تتكبد خسائر جسيمة تعيق تقدّمها بفعل حوادث المرور.
- هناك علاقة طردية بين التأمينات وحوادث المرور، فكلّما زادت حوادث المرور، ارتفعت خسائر هذه الشركات.
- ترتبط حوادث المرور بشكل أساسي بانعدام أو تدنّي السلوك الآمن لدى السائقين.
- يمكن لشركات المرور المساهمة في تعزيز السلوك الآمن للسائقين المؤمنين لديها، من خلال اتخاذ إجراءات وقائية عملية وردعية وتحفيزية كنظام الثواب والعقاب.
- إنّ أدخلت المسؤولية الاجتماعية في نظام السلامة المرورية نتيجة ارتكاب مخالفات المرور، كتكلفة إضافية يدفعها سائق المركبة، يساهم في تعزيز السلوك الآمن لدى السائقين.
- يُعدُّ السائق عقلياً من الناحية الاقتصادية، ممّا يدفعه إلى السعي لخفض التكاليف الإضافية من خلال العمل على الانضمام للدورات التكوينية في السلامة المرورية، بغرض استرجاع رصيده من النقاط، وأخذ الحيطة أكثر من أجل عدم ارتكاب مزيدٍ من المخالفات، وهو ما يؤدي إلى زيادة الوعي بالسلامة المرورية، وتحقيق الأمن عبر الطرقات.

الاقتراحات:

- ضرورة إطلاق برامج مبتكرة للتعليم والتوعية بشأن السلامة المرورية؛
- إبرام شراكات مع الهيئات الحكومية للتشجيع على وضع أنظمة أكثر كفاءة وفاعلية لتعزيز السلامة على الطرقات؛
- دمج المزيد من قواعد السلامة على الطرقات في المنتجات والخدمات ذات الصلة وإجراء دراسات وأبحاث علمية حول السلامة على الطرقات؛
- تفعيل نظام مكافأة السائقين من حاملي البوالص الخالية من المطالبات على سلوكيات القيادة الجيدة؛
- تشجيع السائقين على الاستفادة من التدابير الوقائية التي تؤدي إلى منع إصابات كثيرة ناجمة عن حوادث السيارات، مثل ارتداء حزام الأمان أو تغيير إطارات السيارة بانتظام؛

- ضرورة أدخلة السلامة الاجتماعية في نظام السلامة المرورية نتيجة ارتكاب مخالفات المرور كتكلفة إضافية يدفعها سائق المركبة:

قائمة المراجع

- 1-أكاديمية، ن. ع. (1997). أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور. الرياض: مكتبة فهد الوطنية للنشر.
- 2-مارجي، ب. وآخرون. (2004). التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور. مصر: المكتب الاقليمي للشرق الاوسط.
- 3-بوحوالة، ط. أونيسي، ل. (2019). نظام رخصة السياقة بالنقاط. مجلة الباحث للدراسات الاكاديمية. عدد خاص بأعمال الملتقى الوطني. حوادث الطرقات واقع ومآسي ومعاناة. قراءة في واقع الظاهرة". التداعيات والحلول. جامعة باتنة 1. المجلد 06. العدد 03.
- 4-درديش، أ. (2017). واقع حوادث المرور في الجزائر، مجلة العلوم الإنسانية، أم البواقي. العدد 07، ج 2.
- 5-زريقات، م. ع. (2009). دور التشريعات التأمينية والمرورية في الحد من حوادث المرور. مداخلة أقيمت في المؤتمر العلمي. العلاقة التبادلية بين التأمين والحوادث المرورية بالتعاون مع وزارة الداخلية للجمهورية اللبنانية بيروت، كلية التدريب، قسم البرامج التدريبية.
- 6-زعابطة، س. ه. (2013). الأساليب المعرفية المؤثرة في سلوك السائق "التفاؤل غير الواقعي نموذجاً". مداخلة أقيمت في ملتقى وطني. "حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور. جامعة باتنة. كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والإسلامية.
- 7-طالب، أ. م. (2009). سبل ووسائل الوقاية من حوادث المرور. الندوة العلمية التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور. الجزائر: مركز الدراسات والبحوث.
- 8-طبايبي، س. (2013). "دور محاسبية شركات التأمين في اتخاذ القرارات وفق معايير الإبلاغ المالي الدولية". أطروحة دكتوراه. جامعة سطيف. كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير.
- 9-طحطوح، م. (2013). تبني تكاليف التأمين كتكلفة اجتماعية في الثقافة المرورية. مداخلة أقيمت في ملتقى وطني حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور. جامعة باتنة. كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والإسلامية.
- 10-عبد الصمد، ص. احمان، ل. (2019). كرب ما بعد الصدمة لضحايا حوادث المرور. مجلة الباحث للدراسات الاكاديمية عدد خاص بأعمال الملتقى الوطني. حوادث الطرقات واقع ومآسي، ومعاناة. قراءة في واقع الظاهرة. التداعيات والحلول. جامعة باتنة 1. المجلد 06 العدد 03.
- 11-عبد الله، ف. د. (2002). التأمين قواعده أسسه والمبادئ العامة لعقد التأمين. الإسكندرية: دار منشأة المعارف.
- 12-عبد المعطي السيد، ر. (2008). الآثار الاقتصادية لحوادث المرور. الرياض: مركز الدراسات والبحوث. جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.
- 13-قربان، ر. (2001). الأسواق المالية والمؤسسات المالية. مصر: الدار الجامعية
- 14-قندوز، ط. (2014). تحليل محفظة تأمينات السيارات بين مكسب المبيعات وتهديد التعويضات للفترة 1995.2012. الجزائر. مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، العدد 12.
- 15-محمد نور العربي، ع. أ. (2010). اتجاهات تأمين السيارات وحوادث المرور. رسالة ماجستير. جامعة الخرطوم، كلية الدراسات الاقتصادية والاجتماعية.
- 16-المكتب العربي للإعلام الأمني. (1998). تقرير عن دور المراكز و المؤسسات العلمية و التربوية في تنمية الوعي الأمني لدى المواطن العربي. مصر.
- 17-ملاخسو، ب. (2013). دور شركات المرور في الحد من حوادث المرور في الجزائر. مداخلة أقيمت في ملتقى وطني حول "حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور. جامعة باتنة. كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والإسلامية.

- 18-GABRIELSEN, Carl, chr.(2008). Global Traffic Safety in NORDIC, Road and Transport Research, Review No21-LINKOPING(Sweden).
- 19-Margie et al,(2004). road traffic injury prevention. Geneva: World Health Organization.
- 20-Noam, N. (2010). Providing a Corrective Subsidy to Insurers for Success in Reducing Traffic Accidents: <https://bit.ly/2KnqXPv>
- 21-World Health Organization..(2004) .Global Road Safety Report . New York.