



گزارش

# بیمه بدنه اتومبیل در آستانه تحول



افزایش آمار حوادث رانندگی در جاده‌ها، توجه انسان را به پدیده بیمه معطوف ساخت. در واقع انسان با تحت پوشش قرار دادن خودرو خود، ریسک مالی ناشی از تصادف رانندگی را به شرکت بیمه منتقل و از این جهت خاطر خود را آسوده می‌کند.

امروزه افزایش تعداد خودروها و حجم سنگین ترافیک و در نتیجه بالا رفتن ضریب خسارت‌ها و تصادفات و همین طور پائین آمدن میانگین سنی رانندگان، گران قیمت بودن اتومبیل‌های جدید بالا رفتن هزینه‌های مربوط به تعمیرات و دستمزدها و... اهمیت و نیاز به بیمه بدنه اتومبیل را افزایش داده است.

در فصلنامه شماره ۳۴ آسیا، گزارشی را با عنوان «بیمه بدنه اتومبیل، نیاز عمومی جامعه» خواندید. به لحاظ نقش ارزنده این رشته در جبران خسارت‌های مالی ناشی از تصادفات و به دلیل ورود بخش خصوصی به بازار این رشته، گزارش زیر را به همین موضوع اختصاص داده‌ایم.

## ● آرزو قدیانی

**بیمه‌گذار و بیمه‌گر، هر دو ناراضی!**

بر اساس آخرین آمار بیمه مرکزی ایران، بیمه اتومبیل بیشترین سهم بازار بیمه را به خود اختصاص داده است. به عبارت دیگر خودرو اصلی‌ترین نقطه تماس مردم با شرکت‌های دولتی و خصوصی صنعت بیمه است. اولین مسئله‌ای که مطرح می‌شود این است که آیا مردم و شرکت‌های بیمه از این تعامل راضی هستند؟ اگر سری به مراکز پرداخت خسارت شرکت‌های بیمه بزنیم کمتر کسی را می‌بینیم که از پرداخت حق بیمه‌های گزاف خودرو و خدمات شرکت‌های بیمه رضایت داشته باشد. این در حالی است که شرکت‌های بیمه هم مدعی هستند که بیمه اتومبیل چیزی جز ضرر برای آنها به بار نمی‌آورد.

راننده‌ای که برای دریافت خسارت به مرکز پرداخت خسارت بیمه آمده است، درباره مشکلات دریافت خسارت می‌گوید: این انصاف نیست. من چهار سال بدون اینکه تصادف کنم حق بیمه پرداخت کرده‌ام. حالا بعد از چند سال تصادف کرده‌ام و آمده‌ام خسارت بگیرم اما بعد از کلی دوندگی بیمه پول اندکی به من می‌دهد. کارشناس تعیین خسارت بیمه در این باره معتقد است که مردم آگاهی کافی ندارند و پول اضافی از شرکت‌های بیمه مطالبه می‌کنند.

این کارشناس بیمه، می‌گوید: مثلاً برای یک فرورفتگی گلگیر پراید مردم انتظار دارند بیمه ۱۰۰ تا ۱۵۰ هزار تومان به آنها خسارت بدهد در حالی که هزینه اینگونه تعمیرات نهایتاً ۳۰ تا ۴۰ هزار تومان است. همچنین وی معتقد است که بر خلاف تصور مردم بیمه خودرو چندان هم برای شرکت‌های بیمه سودآور نیست برای همین شرکت‌ها در تعیین و پرداخت خسارت دقت بیشتری می‌نمایند. وی افزود: آمار بالای تصادف، کیفیت پایین بعضی از خودروها و فریب‌کاری برخی بیمه‌گذاران باعث شده که سودآوری بیمه خودرو پایین بیاید. مردم فکر می‌کنند شرکت‌های بیمه خودسرانه حق بیمه دریافت می‌نمایند. در حالی که حق بیمه‌ها را بیمه مرکزی تعیین و به شرکت‌های دولتی و خصوصی ابلاغ می‌کند. جوان‌های کم سن و سال سوار بر خودرو می‌شوند و در خیابان‌ها و پیراژ می‌دهند خوب معلوم است نتیجه‌اش می‌شود این همه تصادف! ما بررسی کردیم و دیدیم ۹۰ درصد ماشین‌های تصادفی که برای گرفتن خسارت به اینجا می‌آیند قسطی خریداری شده‌اند. این مسئله خودش یکی از عوامل افزایش آمار تصادف شده است. امروزه هر کسی می‌تواند با ۲ میلیون تومان پول پیش و ۱۵۰ هزار تومان قسط یک خودروی قسطی بخرد.

وی توضیح می‌دهد: نرخ و حق بیمه‌ها را بیمه مرکزی تعیین می‌کند. ما هم بر اساس نظر کارشناسان تصادف و آیین‌نامه مربوطه خسارت می‌دهیم. در خصوص بیمه بدنه با توجه به مصوبه شورای عالی بیمه، در صورت عدم دریافت خسارت، تخفیفاتی به شرح سال اول ۲۵ درصد، سال دوم ۳۵ درصد، سال سوم ۴۵ درصد و سال چهارم به بعد ۶۰ درصد منظور می‌شود که متعلق به شخص بیمه‌گذار بوده و در صورت فروش خودرو، این تخفیف قابل انتقال به اتومبیل دیگری که همین بیمه‌گذار خریده است خواهد بود.

اصولاً بیمه‌گذاران شرکت‌های بیمه خصوصی را به دلیل نداشتن شبکه فروش کافی، عدم گستردگی شعب و تازه تأسیس بودن، کمتر انتخاب می‌نمایند و شرکت‌های بیمه دولتی را به دلیل بالا بودن ضریب اعتماد، جهت خریداری بیمه‌نامه گزینش می‌کنند. برخی بیمه‌گذاران این رشته که شاید بتوانیم نامشان را بیمه‌گذار

شرکت‌های بیمه باشد.

#### مشکلات حاکم بر بیمه بدنه اتومبیل

زیان ده بودن بیمه بدنه اتومبیل و همچنین عدم گسترش این رشته بیمه‌ای، عوامل متعددی دارد. این عوامل ریشه در صنایع خودروسازی کشور، ایمن نبودن جاده‌های کشور و در نتیجه افزایش حجم تصادفات، پایین بودن فرهنگ رانندگی مردم ما و مشکلات صنعت بیمه کشورمان دارد.

#### صنایع خودروسازی و بیمه بدنه اتومبیل

صنعت خودرو ایران در سال‌های اخیر رشد چشمگیری داشته است و تولید کمتر از ۱۰۰ هزار دستگاه در سال ۱۳۷۳ به تولید حدود یک میلیون دستگاه در سال ۱۳۸۳ افزایش یافته است، یکی از استانداردهایی که در صنعت خودروسازی مطرح است دوره‌ای به



■ بیمه‌گذاران  
شرکت‌های بیمه  
خصوصی را به  
دلیل محدودیت  
شبکه فروش و  
تازه تأسیس بودن  
آن انتخاب می‌کند

نام عمر مفید می‌باشد که در فاز طراحی هر خودرو تعریف می‌شود و به معنای زمان استفاده مفید از خودرو پیش از خرابی و جایگزینی آن با خودروی جدید است. در کشورهای پیشرفته دنیا، عمر مفید خودرو بین ۴ تا ۵ سال است؛ اما در کشور ما استفاده‌کننده‌ها به عمر مفید خودرو توجهی ندارند و معمولاً در سطح شهرها شاهد تردد خودروهای بسیار قدیمی هستیم. در حقیقت مشکل خودروی فرسوده یک مسئله ملی است که به تازگی مورد توجه مردم و مسئولان قرار گرفته و طرح جمع‌آوری آنها در حال اجراست. در واقع خودروهای فرسوده صنعت بیمه کشور را با معضلی جدی مواجه ساخته است.

خودروهای جدید تولید شده در کارخانه‌های خودروسازی، به لحاظ ظاهر و شکل جوان‌پسند، سرعت بالا و شتاب زیاد، شرکت‌های بیمه را با خسارت زیاد ناشی از این عوامل روبرو کرده است.

#### وضعیت نابسامان جاده‌ها و بیمه بدنه اتومبیل

روزانه ۷۲ نفر در ایران بر اثر حوادث رانندگی جان خود را از دست می‌دهند. بر اساس گزارش نیروی انتظامی و جود ۳۰۰۰ نقطه حادثه‌خیز و بحرانی بودن ۳۷۰۰ کیلومتر از راه‌های کشور باعث شده تا فقط خسارت‌های اقتصادی سالانه ۶۲۰ هزار تصادف درون

پرتوقع بنامیم، خواهان حذف فرانشیزهای پیش‌بینی شده هستند. اصولاً اعمال فرانشیز برای ایجاد احساس مسئولیت بیمه‌گذار برای نگهداری صحیح و درست از وسیله نقلیه‌اش است و در بسیاری از کشورهای دنیا اعمال می‌شود. شرکت‌های بیمه کشورمان بنا به دلایلی از جمله پایین بودن فرهنگ رانندگی، قادر به حذف فرانشیز نیستند. چرا که در صورت حذف این عامل، تعداد مراجعه‌کنندگان به شرکت‌های بیمه افزایش یافته و سبب تراکم کار، افزایش هزینه‌های اداری و پرسنلی آنها خواهد شد.

اطلاع نداشتن از شرایط بیمه‌نامه به دلیل مطالعه نکردن بیمه‌نامه توسط بیمه‌گذار، درخواست مبلغ خسارت زیادتر از آنچه که ارزیابی شده است و... مواردی هستند که کارشناسان شرکت‌های بیمه در بخش بیمه‌های اتومبیل به ویژه در بیمه بدنه با آن مواجه‌اند. تسریع در امر پرداخت خسارت، برخورد مناسب و شایسته کارکنان شرکت بیمه با بیمه‌گذار که در واقع زیان‌دیده حادثه است، ارزیابی صحیح و درست خسارت و... توقعاتی هستند که بیمه‌گذاران بیمه بدنه اتومبیل و به طور کلی بیمه‌های اتومبیل از شرکت بیمه دارند. در این جهت تأسیس مراکز مشاوره بیمه می‌تواند گامی در جهت کاهش دغدغه‌های بیمه‌گذاران بیمه‌های اتومبیل و

## ■ طبق نظر کارشناسان در کشور ما عامل انسانی در ۹۰ تا ۹۵ درصد تصادف‌های رانندگی دلیل وقوع حادثه بوده است



شهری و برون شهری که ۲۶.۰۰۰ کشته و ۲۵۰.۰۰۰ مجروح بر جای می‌گذارد، بیش از ۴۰۰۰ میلیارد تومان برآورد شود که این رقم بیش از بودجه سالانه وزارت راه و ترابری است. البته فقدان استراتژی ملی ایمنی راه‌ها، پایین بودن سطح آگاهی‌های عمومی و ناهنجاری‌های رفتاری رانندگان، پایین بودن ضریب ایمنی راه‌ها و خودروها، ارزان بودن سوخت و ناکارآمدی شبکه حمل و نقل بار و مسافر و فقدان نظام مناسب امداد و نجات را می‌توان از مشکلات ترافیکی کشور برشمرد.

سردار محسن انصاری در کنفرانس بین‌المللی تصادف رانندگی و جاده‌ای در دانشگاه تهران، در تشریح وضعیت عمومی ترافیکی کشور با اشاره به اینکه در چرخه ترافیک سه عامل، انسان، راه و وسیله نقلیه در تعامل با یکدیگر هستند گفت: در حال حاضر حدود ۱۴ میلیون وسیله نقلیه موتوری اعم از خودرو و موتورسیکلت در کشور تردد می‌کنند و ۳۰۰۰ نقطه حادثه‌خیز نیز در کشور وجود دارد.

طبق نظر کارشناسان، در ۹۰ تا ۹۵ درصد تصادف‌های رانندگی ایران، عامل انسانی مسئول رخداد آنها شناخته شده است. در میان عوامل انسانی می‌توان به نادیده گرفتن مقررات و خطاهای رانندگی، نگرش‌های ترافیکی نادرست، خستگی و خواب‌آلودگی، مصرف مواد مخدر رانندگی در ساعات سیاه (آخر شبها، اوایل صبح، بعد از ناهار) رانندگی جوانان به ویژه در آخر شبها، تعطیلات آخر هفته و همراه با همسالان اشاره کرد. در اول آذر ماه سال ۱۳۸۴، معاون

اول رییس جمهور تصویب نامه هیئت وزیران مبنی بر پرداخت ۲۰۰ میلیارد ریال از محل صندوق تامین خسارت‌های بدنی برای تجهیز پلیس راه‌های کشور، افزایش ایمنی، کاهش حوادث جاده‌ای و کاهش هزینه‌های بیمه را به وزارت امور اقتصادی و دارایی وزارت راه و ترابری و بیمه مرکزی ایران ابلاغ کرد.

این مبلغ به پلیس راه اختصاص داده شود تا برای خرید وسایل نقلیه، دوربین‌های کنترل سرعت و تجهیزات مربوط به استقرار اکیپ‌های سیار و ثابت و سایر برنامه‌های مورد توافق با وزارت راه و ترابری و با نظارت بیمه مرکزی به مصرف برسد.

دکتر حداد عادل رئیس مجلس شورای اسلامی، که ریاست هیئت بررسی و تطبیق مصوبات دولت با قوانین و مقررات عمومی کشور را نیز به عهده دارد، در نامه‌ای به رییس جمهور تصریح کرده است: نظر به این که مقنن در ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث، موارد

مصرف درآمد صندوق تامین خسارت‌های بدنی را احصاء نموده لذا تصویب نامه هیئت وزیران که مصرف ۲۰۰ میلیارد ریال را خلاف نظر قانون‌گذار تجویز کرده، مغایر قانون است.

زیرپا گذاشتن قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، عامل مهم تصادفات و افزایش ضریب خسارت شرکت‌های بیمه

ما از دوران کودکی احترام به قانون را نیاموخته‌ایم. یک متخصص امور حمل و نقل و ترافیک، در این مورد چنین گفت: «دلیل اصلی مشکلات ترافیکی و عمل نکردن به قانون در ایران، نترسیدن مردم از پلیس است. من بیش از سی سال است که در کانادا زندگی و کار می‌کنم. در این مدت در کانادا، آمریکا و چند کشور اروپایی رانندگی کرده‌ام. در همه این کشورها با شنیدن آژیر پلیس، همه کنار می‌روند و با دیدن ماشین پلیس، سعی می‌کنند که راه دیگری را انتخاب کنند تا با پلیس روبرو نشوند اما در ایران با دیدن خودروی راهنمایی و رانندگی، در هیچکس احساس خاصی پدید نمی‌آید». متأسفانه در ایران هر کسی که قانون را زیر پا می‌گذارد می‌گوید اگر پلیس ببیند، حداکثر جریمه‌ام می‌کند. آن هم جریمه‌ای که واقعاً مبلغ اندکی است. در صورتی که در کشورهای اروپایی، مبلغ جریمه واقعاً کمر شکن است. اما باز هم جریمه تمام مجازات نیست. در برخی از این کشورها اگر راننده‌ای با سرعت غیرمجاز حرکت کند جریمه می‌شود و اگر سرعتش از حدی تجاوز کند به جای جریمه شدن، زندانی می‌شود. در دانمارک، پس از ارتکاب ده خلاف گواهینامه فرد باطل می‌شود و باید دوره آموزشی را بگذراند.

یکی دیگر از معضلات رانندگی در کشور ما نحوه آموزش و سنجش رانندگان است. در کشور ما برای صدور گواهینامه، در چند دقیقه از داوطلب امتحان گرفته می‌شود که واقعاً کافی نیست. در صورتی که در اروپا از حرکت در ترافیک شهری، بین شهری، هوای بارانی زمین‌بخ‌زده و چندین و چند مورد دیگر امتحان گرفته می‌شود تا شخص کاملاً آرزویابی شود.

اصولاً حرکت در ترافیک شهری به اعصاب راحت و مهارت در کنترل خودرو نیاز دارد. آیا این مسائل و نحوه برخورد در هنگام تصادف از موارد آموزشی دوره‌های رانندگی است؟ قطعاً پاسخ این سؤال منفی است.

رویای بیشتر مردم به خصوص جوانان، خرید خودروهای جدید و مدل روز و رانندگی با ماشین‌های پرشتاب و سرعت بالا است. این سؤال پیش می‌آید که آیا والدین فرزندی که دارای چنین خودرویی است، فرهنگ استفاده از این وسیله نقلیه را به وی آموخته است یا خیر؟ قطعاً پاسخ این سؤال و دهها سؤال دیگر در این باره منفی است. چرا که اساساً فرهنگ استفاده از خودرو را به صورت صحیح نیاموخته‌ایم.

### بیمه بدنه اتومبیل، باید‌ها و نبایدها

در کشور ما حق بیمه بر اساس جدول تعرفه بیمه بدنه اتومبیل که توسط شورای عالی بیمه تصویب و ابلاغ می‌گردد، محاسبه

## ■ بسیاری از مردم تصور می‌کنند با خرید بیمه‌نامه شخص ثالث، از پوشش بدنه خودرو نیز برخوردارند

عملکرد شرکت‌های بیمه در رشته بدنه اتومبیل در نیمه اول سال ۱۳۸۴، ۶/۶ میلیون بیمه‌نامه در کشور صادر شد و حق بیمه‌های تولید شده شرکت‌های بیمه دولتی و خصوصی در مجموع به حدود ۱۰۰۷/۷ میلیارد تومان رسید. در این مدت، سهم بخش خصوصی از حق بیمه‌ها، حدود ۱۵/۵ درصد و از خسارت‌ها حدود ۵/۱ درصد بود. همچنین در این مدت، بیمه بدنه اتومبیل ۱۷ درصد از حق بیمه‌های بازار بیمه را به خود اختصاص داد. در شش ماهه اول سال ۱۳۸۴ شرکت‌های بیمه ۵/۷۵۴ میلیارد ریال خسارت به بیمه‌گذاران خود پرداختند. در این آمار خسارت‌های معوق محاسبه نشده است. خسارت‌های پرداختی در شش ماهه اول سال ۱۳۸۴ در مقایسه با دوره مشابه سال قبل ۴۳/۶ درصد رشد نشان می‌دهد. رشته بدنه اتومبیل ۱۴/۶ درصد از خسارت‌های پرداختی را به خود اختصاص داده است.

عملکرد شرکت‌های بیمه خصوصی در رشته بیمه بدنه اتومبیل در سال ۱۳۸۳، رشته بیمه بدنه اتومبیل ۳۳/۶ درصد از حق بیمه‌های بخش خصوصی را شامل شده است.

در این سال که سومین سال فعالیت بخش خصوصی صنعت بیمه محسوب می‌شود، حق بیمه تولید شده در مقایسه با سال قبل ۵/۳ برابر شد. افزایش حق بیمه‌ها در رشته بدنه اتومبیل ۳۹/۴ برابر بوده است.

همچنین در سال ۱۳۸۳ خسارت پرداختی بخش خصوصی صنعت بیمه کشور ۱۲۸/۴ میلیارد ریال بود. این رقم در سال ۱۳۸۲ به حدود ۷/۴ میلیارد ریال رسیده بود. بدین ترتیب خسارت‌های پرداختی در بازار بخش خصوصی ۱۷/۵ برابر سال ۱۳۸۲ شد. سهم رشته بدنه اتومبیل در کنار بیمه‌های شخص ثالث و حوادث سرنشین نشان می‌دهد که بیش از نصف (۵۲ درصد) خسارت‌های پرداختی بخش خصوصی مربوط به پوشش ریسک‌های رانندگی و اتومبیل بوده است.

نام شرکت	کل حق بیمه دریافتی	کل خسارت پرداختی	حق بیمه دریافتی در بدنه اتومبیل	خسارت پرداختی در بدنه اتومبیل
پارسیان	۱۴۱۰/۰	۶۰/۵	۶۰۰/۸	۳۰/۰
کارآفرین	۱۵۵/۲	۲۱/۳	۱۴/۶	۴/۷
رازی	۸۸/۲	۶/۵	۵/۴	۱/۶
ملت	۷۴/۹	۵/۹	---	---
امید	۳۱/۰	۳/۲	۱/۰	۰/۷
حافظ	۲۷/۷	۱۱/۷	۰/۸	۰/۶
توسعه	۶/۲	۳/۳	۰/۸	۰/۵
سینا	۱۰۹/۸	۱۵/۹	۱۵/۳	۳/۹

فناوری اطلاعات در خدمت بیمه‌گران نرم‌افزاری که گزارش صحنه تصادف را به صورت نقاشی متحرک نشان می‌دهد یک گروه از پژوهشگران سوئدی در دانشگاه لوند نرم‌افزار تازه‌ای را طراحی کرده‌اند که با دریافت اطلاعات گفتاری یا نوشتاری شاهدان عینی، صحنه تصادف را به صورت یک فیلم نقاشی متحرک بازسازی می‌کند. این نرم‌افزار می‌تواند در کمک به افراد در مجسم ساختن صحنه سوانح و یا افرادی که مشغول فراگیری

می‌شود. قیمت‌های برگرفته از این جدول امکان رقابت مفید میان شرکت‌های بیمه را با مشکل مواجه نموده است. همچنین امکان پیش‌گرفتن سیاست‌های منعطف بازاریابی و در نتیجه گسترش بازار بیمه بسیار کم می‌باشد.

زیان دهی بیمه بدنه اتومبیل ناشی از دو عامل است: (۱) عدم افزایش حق بیمه: حق بیمه این رشته با توجه به شرایط موجود در صنعت بیمه، افزایش نیافته است یعنی ضرابی که برای تعیین حق بیمه تعریف می‌شود، غیرواقعی است. (۲) هزینه تعمیر و خرید قطعات یدکی خودروهای جدیدی که وارد بازار شده‌اند، افزایش یافته و این مسئله سبب افزایش ضریب خسارت شرکت‌های بیمه شده است. البته در صورت گسترده شدن جامعه آماری بیمه‌گذاران این رشته و با توجه به قانون اعداد بزرگ، شاید در آینده شاهد کاهش ضریب خسارت بیمه بدنه اتومبیل باشیم.

سلیمان آخوندیان، مدیر بیمه‌های اتومبیل شرکت بیمه توسعه، در زمینه پایین بودن فرهنگ بیمه‌ای مردم جامعه ما گفت: متأسفانه مردم ما هنوز به آن سطح از فرهنگ بیمه‌ای نرسیده‌اند که از خودروی بدون بیمه بدنه استفاده ننمایند. اصولاً تصور مردم ما این است که با خرید یک بیمه‌نامه شخص ثالث کامل، فکر می‌کنند که پوشش بدنه خودرو را نیز دریافت کرده‌اند. که این فکر اشتباه است.

فرشاد قنبری، معاون مدیر بیمه‌های اتومبیل شرکت بیمه آسیا، درباره اطلاع رسانی شرکت‌های بیمه برای توسعه این رشته می‌گوید: تا زمان وقوع حادثه و مراجعه مجدد بیمه‌گذار برای تشکیل پرونده خسارت، شاید بیمه‌گذار آگاهی لازم از مزایای بیمه بدنه اتومبیل نداشته باشد. ولی به دلیل حضور پررنگ اتومبیل در زندگی امروزی، جادارد شرکت‌های بیمه با اطلاع رسانی جامع و کامل، مزایا، محاسن و حتی فرانشیزهای اعمال شده در این بیمه‌نامه را به جامعه معرفی نمایند.

وی افزود: هم اکنون شرکت بیمه آسیا به دلیل گستردگی شبکه فروش و واحدهای پرداخت خسارت در سراسر کشور با حجم بالای مراجعه کنندگان بیمه بدنه اتومبیل مواجه است و خوشبختانه رضایت مندی بیمه‌گذاران در سطح مطلوبی قرار دارد. همچنین پوشش‌های تکمیلی ارائه شده از سوی بیمه آسیا بر اساس نیازسنجی از بیمه‌گذاران بدنه اتومبیل و به منظور ارائه بیمه‌نامه‌های کامل و جامع بوده است.

منوچهر وفائی، مدیر بیمه‌های اتومبیل شرکت بیمه رازی، در خصوص عملکرد شرکت‌های بیمه خصوصی در رشته بدنه اتومبیل می‌گوید: شرکت‌های بیمه خصوصی به لحاظ اینکه بیمه‌های اتومبیل ویرترین شرکت بیمه محسوب می‌شوند و از این طریق می‌توانند سایر بیمه‌نامه‌های بیمه‌گذار را جذب نمایند، نمی‌توانند از فعالیت در این رشته چشم‌پوشی کنند و این شرکت‌ها با توجه به ضوابط و مقرراتی که ابلاغ شده است، در بیمه‌های اتومبیل سعی می‌کنند بیمه‌گذاران گروهی، شرکتی و سازمانی را تحت پوشش قرار دهند.

فیلم برداری می‌کند و هر ۲۰ دقیقه اطلاعات را پاک می‌کند. اگر تصادف، انحراف یا ترمز ناگهانی رخ دهد این دوربین ۱۰ دقیقه قبل و ۱۰ دقیقه بعد از تصادف را ثبت می‌کند. این دوربین در آمریکا طراحی شده و درست پشت آینه عقبی اتومبیل نصب می‌شود. از



این دوربین برای شناختن مقصد در تصادفات نیز می‌توان استفاده کرد زیرا این دوربین رفتارهای خطرناک رانندگان را ثبت می‌کند. قرار است از این دوربین در هر وسیله‌ای حتی در اتومبیل‌های شخصی استفاده شود.

اصولاً در همه جای دنیا شرایط بیمه‌نامه‌ها، دچار تغییر و تحول می‌شوند تا بتوانند نیازهای روز جامعه بیمه‌گذاران را پاسخگو باشند. به تازگی شرایط بیمه‌نامه بدنه اتومبیل با برگزاری جلسات کارشناسی در شورای عالی بیمه تغییر یافت. هم‌اکنون شرایط جدید این بیمه‌نامه به شرکت‌های بیمه ابلاغ شده است. این تغییرات، و در واقع بازنگری، سبب شد تا دامنه خطرات تحت پوشش گسترش یابد و بیمه‌گذاران انتخاب بیشتری داشته باشند.

منابع:

1. www.centinsur.ir
۲. ماهنامه بین‌المللی اقتصاد آسیا، شماره ۷۰، ص ۵۰، آذر و دی ۸۴.
- 3-www.sanatekhodro.com
- 4-www.cariran.com
- 5-www.donya-e-eqtasad.com
- 6-www.mehrnews.com
- 7-www.niksalehi.com
۸. گزارش آماری عملکرد شرکت‌های بیمه در سال ۱۳۸۳، بیمه مرکزی ایران.

رانندگی هستند، مؤثر باشد. این نرم‌افزار را «پی‌یر ناگوس» و همکارانش از دانشگاه لوند (Lund) در سوئد به گونه‌ای طراحی کرده‌اند که گزارش‌های مربوط به تصادف را به زبان سوئدی دریافت می‌کند و از آنها برای بازسازی صحنه تصادف کمک می‌گیرد. نرم‌افزار چنان طراحی شده که با توجه به زمینه‌ای که عبارات شاهدان عینی در آن بیان شده، جملات مبهم و دوپهلوی را به نحو صحیح تفسیر می‌کند. به عنوان مثال نرم‌افزار در مواجهه با عبارت «یکی از ماشین‌ها از دیگری سبقت گرفت» با توجه به اطلاعات زمینه‌ای، ماشینی را که سبقت گرفته است مشخص می‌سازد و نقش آن را در تصادف به نحو صحیح بازسازی می‌کند. سیستم‌های نرم‌افزاری دیگری که در گذشته به وسیله شرکت‌های دیگر برای همین منظور طراحی شده بود، نظیر سیستم وردز آئی (Words Eys) که شرکت تی‌اندی‌تی (AT & T) آن را تکمیل کرده بود، همانند نرم‌افزار فعلی از پردازش زبان طبیعی برای تولید تصاویر سه بعدی استفاده می‌کردند. اما نرم‌افزار جدید که کارسیم (Car Sim) نام دارد یک گام در این زمینه جلوتر رفته و با تحلیل زمان جملات و نیز در نظر گرفتن عامل زمان در عباراتی مانند قبل و بعد، بازسازی دقیق‌تری از حوادث به عمل می‌آورد. در حال حاضر این نرم‌افزار از یک نقشه ساده برای نمایش جاده‌ها و راه‌ها استفاده می‌کند. به عنوان مثال در این نقشه، همه جاده‌ها به صورت خطوط مستقیم کشیده شده‌اند و تقاطع‌ها صرفاً مربعی است.

در آزمایشی که با این سیستم انجام شد از چهار داوطلب خواسته شد تا بازسازی نرم‌افزار را از ۵۰ حادثه رانندگی که در مطبوعات گزارش شده بود، با گزارش‌های خبری روزنامه‌ها در مورد آنها مقایسه کنند. در اکثریت قاطع موارد نحوه بازسازی نرم‌افزار از رویدادها دقیقاً همان گونه بود که از توصیفات روزنامه‌ها استنباط می‌شد. به گفته ریچارد جانسن که در طراحی این نرم‌افزار سهیم بوده است، این امر نباید فراموش شود که بازسازی‌های کامپیوتری نظیر همه انواع دیگر مدل‌ها همواره تقریبی خواهند بود و نمی‌توانند کاملاً صحنه حادثه را نمایش دهند، زیرا بسیاری از اطلاعات مربوط به صحنه‌های حوادث در گزارش‌ها درج نمی‌شوند و خود گزارش‌ها به صورت گزینشی و با توجه به بخشی از حوادث تنظیم می‌شوند.

شرکت شوفر (Chauffeur) موفق به تولید وسیله جدیدی شد که به طور خودکار از لحظات قبل و بعد تصادفات جاده‌ای فیلم برداری می‌کند.

دستگاه درایو کم (Drive Cam) یک دوربین روکار است که از آن در اتومبیل‌ها استفاده می‌شود. این دوربین به طور پیوسته از مسیر

■ در نیمه اول سال  
۱۳۸۴ بیش از ۶/۶  
میلیون بیمه‌نامه  
در کشور  
صادر شد و حق  
بیمه‌های تولید شده  
شرکت‌های بیمه دولتی  
و خصوصی در  
مجموع به ۱۰۰۷/۷  
میلیارد تومان رسید