

مشکلات و موانع بیمه اتومبیل در جهان سوم

ترجمه: بهزاد ایشاری

۹/۷ درصد کل وسائط نقلیه در جهان را تشکیل می‌دهد (باستثنای اروپای شرقی). در سال ۱۹۸۵ تعداد وسائط نقلیه ۴۹ میلیون دستگاه گزارش گردیده که ۱۱/۹ درصد کل وسائط نقلیه در جهان را بخود اختصاص داده است.

برخلاف کشورهای توسعه یافته افزایش تعداد وسائط نقلیه موتوری در کشورهای در حال توسعه از رشد حقیقی برخوردار بوده بدان معنی است که تعداد بیشتری از مردم این کشورها از وسیله نقلیه برخوردار گردیده‌اند. لیکن علی‌رغم افزایش عنوان شده تعداد سرانه اتومبیل در این کشورها به مراتب از کشورهای توسعه یافته کمتر است. در سال ۱۹۸۵ تعداد اتومبیل برای هر هزار نفر در آفریقا (باستثنای آفریقای جنوبی)، آسیا (باستثنای ژاپن) و آمریکای لاتین، بترتیب ۸، ۱۱ و ۸۱ بوده است در حالیکه ارقام مشابه در مورد آمریکای شمالی ۶۸۷، اقیانوسیه ۵۰۳، ژاپن ۳۲۴ و اروپا ۲۹۴ بوده است. علت اصلی اختلاف در تعداد سرانه اتومبیل در کشورهای در حال توسعه وسایر نقاط دنیا وضع نامطلوب اقتصادی این کشورها می‌باشد. همچنین نباید از نظر دور داشت که برخی از دولت‌های جهان سوم عمداً از ورود اتومبیل‌های خارجی به کشورشان جلوگیری می‌نمایند تا منابع ارز خارجی خود را برای مصارف حیاتی تری بکار گیرند.

با افزایش تعداد وسائط نقلیه حمل و نقل مسافر و کالا در کشورهای جهان سوم معمول گردیده است هرچند در کنار خود حجم قابل توجهی از حوادث را بدنبال داشته است. اینگونه حوادث معمولاً آثار

سال سوم شماره چهارم

فصلنامه بیمه مرکزی ایران در تداوم انعکاس مسائل بیمه جهان سوم در این شماره مشکلات و موانع توسعه بیمه اتومبیل در کشورهای در حال توسعه را بمنقل از یک گزارش تحقیقی که در سال ۱۹۸۵ توسط سازمان ملل متحد انجام گرفته است از نظر خوانندگان محترم می‌گذراند.

مقدمه:

موضوع بیمه اتومبیل بسیار پیچیده است و موضوعاتی فراتر از بیمه را دربر می‌گیرد. منافع صاحبان و رانندگان وسائط نقلیه، مسائل قربانیان حوادث وسائط نقلیه و جامعه بطور عام باید بدقت در نظر گرفته شود.

در تحقیقی که اینک از نظر شما می‌گذرد صرفاً اشاره‌ای به موضوعات مطروحه گردیده و اهمیت آن مورد توجه قرار گرفته است. بنابراین باید تصور نمود که آنچه در این گزارش شرح داده شده است، بررسی و ارائه برخی از راه‌حل‌های رفع موانع توسعه بیمه اتومبیل در جهان سوم بوده و امید است در ایجاد صنعت بیمه ملی در کشورهای جهان سوم که یکی از ابزار توسعه اقتصادی می‌باشد مورد توجه مسئولین و علاقمندان قرار گیرد.

اوضاع و احوال اتومبیل در کشورهای در حال توسعه تعداد وسائط نقلیه موتوری در کشورهای جهان سوم هر ساله از افزایش برخوردار بوده است در سال ۱۹۷۵ تعداد وسائط نقلیه موتوری در کشورهای یادشده

میلیارد دلار گزارش شده است که یک چهارم آن یعنی ۴ میلیارد دلار مربوط به رشته بیمه اتومبیل می باشد، هرچند به نظر می رسد رقم یاد شده کمتر از پتانسیل بازار کشورهای جهان سوم می باشد. زیرا مقادیر قابل توجهی از وسائط نقلیه در این کشورها هنوز بیمه نمی باشند.

اهمیت بیمه اتومبیل تنها از جهت میزان درآمد حق بیمه ها برای مؤسسات بیمه بررسی نمی گردد. بلکه بدلیل بوجود آمدن و جریان نقدی نیز برای شرکت های بیمه بسیار با اهمیت تلقی می گردد و موجب می شود تا مؤسسات بیمه تمام منابع مالی خود را به نقدینگی تبدیل و یا نزدیک نموده و درآمدهای جاری بیمه اتومبیل هزینه های معمولی را پرداخت نمایند. یکی دیگر از خصوصیات بیمه اتومبیل که برای بیمه گران جهان سوم با اهمیت تلقی می شود عدم نیاز به واگذاری بخشی از آن مانند سایر رشته های بیمه به بیمه گران اتکائی می باشد. زیرا بیمه اتومبیل هم از پراکندگی ریسک برخوردار بوده و هم اینکه میزان تعهد بیمه گران بطور متوسط مبلغ کمی می باشد. بدین علت اکثر درآمد حق بیمه اتومبیل نزد بیمه گر مستقیم باقی می ماند و یکی از منابع ایجاد درآمد سرمایه گذاری تلقی می گردد. در سایر رشته های بیمه معمولاً "روند به این صورت نمی باشد و بیمه گر مستقیم مجبور به واگذار نمودن بخش عمده درآمد حق بیمه خود جهت واگذاری ریسک به بیمه گر اتکائی می باشد. بیمه اتومبیل معمولاً "درآمدی بیکسوخت برای نمایندگان فروش بیمه فراهم می آورد و به آنها اجازه می دهد تا هزینه های عمومی خود را تأمین نموده و به عرضه سایر خدمات بیمه بپردازند.

رشد درآمد حق بیمه اتومبیل در قیاس با سایر رشته های بیمه از درصد بیشتری برخوردار بوده است. در برخی از کشورهای جهان سوم این رشد معادل ۲۵ درصد در سال می باشد در حالیکه سایر رشته های بیمه بطور متوسط از رشدی معادل ۱۰ درصد

نامطلوبی براققتصاد و زندگی اجتماعی جوامع داشته و باعث به هدر رفتن جان و منابع مالی ملی گردیده است. حتی اگر تصور شود که زیانهای این چنین توسط مؤسسات بیمه و یا به اشکال دیگری جبران می شود، زیان واقعی در نهایت متوجه حسابهای ملی خواهد بود. میزان تصادفات اتومبیل در کشورهای در حال توسعه علی رغم قلت تعداد سرانه اتومبیل در این کشورها در مقایسه با حوادث وسائط نقلیه در سایر کشورهای دنیا بسیار زیاد می باشد. وضعیت نامساعد راهها و جاده های ارتباطی، عدم کفایت کنترل و مراقبت های رانندگی، شرایط نامطلوب وسائط نقلیه بدلیل استفاده نامناسب، تعمیرات بد و کهنه بودن وسائط نقلیه از جمله علل افزایش چشمگیر تصادفات اتومبیل در کشورهای جهان سوم می باشد. در کنار تواتر زیاد تصادفات، شدت آن نیز رو به افزایش است. کارشناسان علت آن را در تراکم جمعیت شهرها و بکارگیری وسائط نقلیه موتوری با قدرت و شتاب بیشتر می دانند و قلت کمکهای اولیه درمانی افزایش هزینه تعمیر و تورم عمومی نیز از جمله مواردی دیگر هستند که موجب افزایش هزینه ها گردیده اند.

چنانچه از مطالب فوق بگذریم، حتی در بهترین شرایط نیز احتمال تصادم و ایجاد خسارت و ضرر و زیان وجود دارد و باید برای قربانیان اینگونه تصادفات راه حل هایی در جهت جبران خسارات وارده بوجود آورد. در قسمت بعدی این مقاله روشهای جبران خسارت که عمدتاً "بر اساس حقوق مدنی و مسئولیت بنا گردیده است شرح داده می شود.

اهمیت بیمه اتومبیل برای بیمه گذاران در کشورهای در حال توسعه

اهمیت رشته بیمه اتومبیل در کشورهای جهان سوم رو به افزایش است و بعنوان یکی از عوامل اصلی در امر توسعه بیمه محسوب می گردد. کل درآمد بیمه اموال در کشورهای جهان سوم در سال ۱۹۸۰، ۱۲/۴

برخوردارند .

درآمد حق بیمه اتومبیل از دو منبع بیمه اجباری و بیمه اختیاری اتومبیل تحصیل می گردد . بیمه اجباری اتومبیل معمولاً " بیمه مسئولیت دارندگان وسائط نقلیه در مقابل شخص ثالث می باشد در کشورهای جهان سوم که قوانین آن متأثر از قوانین کشور فرانسه می باشد معمولاً " بیمه اجباری مسئولیت دارندگان وسائط نقلیه هردو خسارت ناشی از تلفات و جراحات به اشخاص و زیان به اموال اشخاص ثالث را دربر می گیرد و در کشورهای دیگر که از قوانین انگلستان اقتباس نموده اند ، بیمه اجباری شخص ثالث صرفاً " خسارات ناشی از تلفات و جراحات به اشخاص را پوشش می دهد و زیان وارد به اموال به صورت اختیاری بیمه می شود .

حق بیمه بیمه اجباری نقش کنترل کننده ای در توان خرید بیمه گذار دارد . چنانچه حق بیمه بیمه اجباری زیاد باشد در این صورت بیمه گذار کمتر میل به خرید بیمه اختیاری را خواهد داشت . هرچند حق بیمه بیمه اختیاری اتومبیل با رشد زیادتری از حق بیمه بیمه اجباری افزایش یافته است . دلیل این امر افزایش قیمت وسائط نقلیه در اثر تورم کلی قیمتتها می باشد که بطور مؤثری میزان حق بیمه و نه نرخ بیمه اتومبیل را افزایش داده است .

عرضه بیمه اتومبیل در کشورهای جهان سوم

خدمات بیمه در کشورهای جهان سوم در حد مطلوب قرار ندارد و این در شرایطی است که تعداد زیاد وسائط نقلیه به مؤسسات بیمه اجازه می دهد تا با استفاده از قانون اعداد بزرگ الگوی مطلوب و مورد تقاضای کشورهای خود را بوجود آورده و با توجه به پراکندگی ریسک و استفاده از روشهای آماری شناخته شده نرخ بیمه نسبتاً " دقیقی را محاسبه نمایند و تعادل لازم بین حق بیمه و خسارت برقرار سازند . مطلب دیگری که در بیمه گیری اتومبیل صادق است هزینه نازل به اصطلاح صدور بیمه نامه می باشد .

اکثر عوامل لازم جهت شناخت خطر از طریق پرسشنامه های تکمیل شده توسط متقاضیان بیمه قابل استخراج بوده و نیازی به بررسی ، تحقیق و تفحص که معمولاً " در سایر رشته های بیمه برای شناخت خطر ضروری می باشد ، نخواهد بود .

همچنین برخلاف سایر رشته های بیمه علم بیمه گیری اتومبیل نیاز به تخصص و تجربه طولانی ندارد و معمولاً نیروهای متخصص با مشکلات کمتری قابل آموزش می باشند . با توجه به مراتب یاد شده یعنی حجم قابل توجه حق بیمه ، توزیع وسیع ریسک ، سهولت عملیات بیمه گیری ، عدم وابستگی به بیمه گران اتکائی و ایجاد سریع نقدینگی می بایستی موجب سودآوری این رشته از بیمه گردد . در حالیکه حقیقت در اکثر کشورهای جهان سوم برخلاف این مطلب است و ضریب خسارت در حدود ۱۸۵ درصد و یا بیشتر تجربه می گردد .

بدلیل وابستگی شرکت های بیمه به حجم عملیات اتومبیل ، نتایج ضرر آمیز آن بشدت مؤسسات بیمه را در خطر مشکلات مالی روبرو نموده است ، بعضی شرکتها بناچار ورشکسته شده و برخی ضوابط بیمه گیری خود را با اعمال محدودیتهای فراوان در این رشته تغییر داده اند . چنانچه روند بدین صورت ادامه یابد هرج و مرج واقعی سرنوشت بیشتر شرکت های بیمه را دربر خواهد گرفت و در بهترین شرایط مانع روند رشد آنها خواهد شد .

شرایط نامطلوب یاد شده در کشورهای در حال توسعه ناشی از دلایل گوناگونی است . روش کنترل خسارت به میزان کافی وجود ندارد و هزینه ها رو به رشد و افزایش است . بازده سرمایه گذاری یا اصولاً " وجود ندارد و یا بطور عمدی کم نشان داده می شود و میزان حق بیمه بخصوص در مورد بیمه های اجباری توسط مقامات قانون گذار کمتر از اندازه مطلوب تعیین می شود . در ادامه این مقاله به چند مورد از مشکلات یاد شده اشاره می شود .

در اکثر کشورهای در حال توسعه خسارات ناشی

از حوادث اتومبیل براساس سیستمهای مسئولیت پرداخت می‌شود. برای دریافت غرامت زیان دیده (و یا بازماندگان وی) باید برعلیه مسئول خسارت اقامه دعوی نماید و قصور شخص اخیر باید اثبات شود و زیان دیده نباید خود بطور فاحش موجب زیان وارده گردیده باشد. تا چندی پیش بیشتر افرادی که در کشورهای درحال توسعه زندگی می‌کنند به حقوق خود برعلیه عامل حادثه آگاهی لازم را نداشته و یا براساس باورهای سنتی ادعای غرامت در مقابل خون را نادرست می‌دانستند. لیکن ارزشهای احتمالی تغییر یافته است و امروزه عدم ادعای خسارت برعلیه مقصر حادثه امری نادر تلقی می‌گردد.

در کشورهای جهان سوم بیمه مسئولیت در مقابل اشخاص ثالث اجباری می‌باشد حداقل مبلغ بیمه در کشورهای مختلف متفاوت است و برخی از کشورها در مورد بیمه جراحات جانی (فوت و نقص عضو و هزینه پزشکی) فاقد محدودیت سقف مبلغ بیمه می‌باشند. روشهای اثبات خطا نیز در کشورهای جهان سوم متفاوت است در برخی از کشورها که قانون مدنی انگلیس را الگو قرار داده‌اند زیان دیده باید خطای مقصر حادثه را ثابت نماید. در کشورهایی که قانون فرانسه را اقتباس نموده‌اند وسیله نقلیه را عامل ایجاد خطر دانسته و تردد آن را در جاده‌ها عامل ایجاد زیان به‌جامعه می‌دانند و در صورت تحقق خطر وسیله نقلیه و دارنده آن را مسئول وقوع حادثه دانسته و نیازی به اثبات تقصیر و یا خطای مقصر از طرف زیان دیده وجود ندارد (فرضیه خطر) لیکن راننده وسیله نقلیه به‌صرفه حق دارد از حقوق خود در عدم خطا دفاع نماید.

باتوجه به تفاوت یادشده باید تصور نمود که روش فرانسوی موجب پرداخت خسارات بیشتری برای مؤسسات بیمه بشود تا روش انگلیسی و در صورت تساوی سایر شرایط حق بیمه روش فرانسوی نیز به‌نوبه خود باید بیشتر از روش انگلیسی باشد.

در بیمه اتومبیل خسارات معمولاً "به دو دسته خسارات اقتصادی و خسارات غیراقتصادی تقسیم بندی می‌شود. خسارات اقتصادی شامل آسیب به وسیله نقلیه و سایر اموال، هزینه پزشکی، عدم النفع و سایر هزینه‌های متفرقه می‌باشد. خسارات غیراقتصادی، رنج و ناراحتی زیان دیدگان می‌باشد. خسارات اقتصادی بمراتب روشن‌تر از خسارات غیراقتصادی قابل تقویم به پول است. در مورد خسارات غیراقتصادی معمولاً "موضوع در اختیار دادگاه می‌باشد و آراء متفاوت در موارد مشابه خود گویای مشکلات مربوط به تعیین میزان واقعی این خسارات و تقویم آن به پول است. و این عامل در بی‌ثباتی و در نتیجه نوسانات شدید در ضریب خسارات نقش اساسی دارد.

خسارات بیمه اتومبیل معمولاً "با ارائه صورت حساب تعمیرکاران و برآورد صحت مبلغ آن توسط کارشناسان انجام می‌گیرد. آنچه معمولاً "ایجاد مشکل می‌نماید مبلغ خسارت نیست بلکه تعداد خسارات کوچک و یا عبارت دیگر تواتر خسارت است که بیمه‌گر برای پرداخت این مبالغ کم بناچار باید هزینه‌های اداری مشابه خسارات سنگین را متحمل شود. در همین ارتباط باید به افزایش مبلغ تعمیرات اشاره نمود که بطور چشمگیر و فوری رو به افزایش می‌باشد. عوامل متعددی از جمله تورم جهانی و کمبود لوازم یدکی و جایگزینی حقوق گمرکی واردات لوازم اتومبیل در افزایش یادشده بطور مستقیم دخالت دارند.

هزینه‌ها

میزان قابل توجه‌ای از حق بیمه بابت هزینه‌های استحصال و اداری می‌باشد. اکثر بیمه‌گران برای فروش بیمه اتومبیل به نمایندگان بیمه متکی می‌باشند. علت آن را باید در عدم وجود سیستم بازاریابی درون سازمانی دانست. ایجاد چنین سازمانی معمولاً "به‌صرفه نمی‌باشد و بهره‌مندی از طریق واسطه‌های خود که صرفاً "از طریق دریافت کارمزد

کار و فعالیت می‌نمایند به عرضه این نوع بیمه می‌پردازند. در اکثر کشورهای جهان سوم کارمزد بیمه‌های اجباری و اختیاری اتومبیل یکسان است و بخش قابل توجهی از حق بیمه را به خود اختصاص می‌دهد.

هزینه‌های دادگاه و بازرسی‌ها نیز از جمله سایر هزینه‌های بیمه‌گر در مواردیکه موضوع به دادگاه احاله می‌شود می‌باشد. در برخی از این کشورها بیمه‌گران به این باورند که هرچقدر دیرتر خسارت را پرداخت نمایند میزان آن کمتر خواهد بود و زیان دیده روش توافق را خواهد پذیرفت. این خود موجب افزایش هزینه‌های غیر ضروری اداری در حفظ و نگهداری اسناد و آمار و اطلاعات مربوط می‌شود که بهر حال میزان هزینه‌های بیمه‌گر را زیادتر از آنچه باید باشد می‌نماید.

بازده سرمایه‌گذاری

بازده سرمایه‌گذاری در کشورهای جهان سوم معمولاً آنچنان نیست که بتواند نتیجه منفی حسابهای بیمه‌گر اتومبیل را منتفی سازد. در اکثر کشورهای یاد شده سرمایه‌گذاری شکل نگرفته و مضاف بر آن قوانین و مقررات نظارتی دولت اجازه هرگونه سرمایه‌گذاری از منابع حق بیمه را نمی‌دهد و اینگونه سرمایه‌گذاریها معمولاً محدود به سپرده‌های بانکی می‌باشد که در مقابل رشد سریع نرخ تورم در کشورهای جهان سوم جوابگو نیست.

عامل دیگری که سرمایه‌گذاری منابع حق بیمه را دچار تزلزل می‌نماید نوسانات شدید در ضرایب خسارت در فواصل کوتاه مدت است که در اثر آن بیمه‌گر نیاز سریع به نقدینگی جهت پرداخت تعهدات خود داشته و بناچار مبالغ قابل توجهی از منابع مالی خود را در حسابهای جاری بانکی و بدون بازده قابل توجه نگهداری می‌نمایند.

میزان حق بیمه

میزان حق بیمه اتومبیل با توجه به تواتر و شدت

خسارات معمولاً "جوابگوی ایجاد ثبات و تعادل آن با خسارت نمی‌باشد. حق بیمه معمولاً" توسط مقامات نظارت‌کننده دولت تعیین می‌گردد و اثبات این امر که حق بیمه جوابگوی خسارات نمی‌باشد بعهدده بیمه‌گران واگذار شده است. بهر حال دولت‌ها علاقمند به افزایش مداوم حق بیمه نمی‌باشند زیرا آن را عامل کمک‌کننده به تورم می‌دانند. برای رفع این شکل طبقه‌بندی خطرات بصورت ساده‌ای بوجود آمده است که معمولاً" بصورت متحدالشکل بین بیمه‌گران اعمال می‌شود.

روشهای پیشنهادی به منظور ایجاد مطلوبیت

در بیمه اتومبیل

دو عامل داخلی و خارجی در نتیجه نامطلوب و مشکلات بیمه اتومبیل دخالت دارند. عامل خارجی مانند تواتر و شدت خسارات، سیستم حقوقی اصولاً خارج از حیطه کنترل موءسسات بیمه می‌باشد و بیمه‌گران و مقامات نظارت‌کننده نخواهند توانست با اقدامات مستقیم خود عوامل بازدارنده و منفی خارجی را منتفی نمایند و حتی چنانچه این کار به نحوی عملی شود خود نیاز به مدت و هزینه زیادی دارد و آنچه بصورت مستقیم در حیطه اختیار و توان بیمه‌گر است و مقامات نظارت‌کننده بر صنعت بیمه می‌توانند در اصلاح آن مؤثر واقع گردند عامل داخلی مشکلات می‌باشد که شامل مواردی از جمله نرخ‌گذاری، شرایط بیمه‌نامه‌ها، روشهای بیمه‌گری و پرداخت خسارت، هزینه‌ها و بازده سرمایه‌گذاری می‌باشد.

روشهای مرتبط با قیمت‌گذاری و بیمه‌گری

میزان حق بیمه:

با رعایت چند استثناء، مهمترین مشکل بیمه‌گران در امر بیمه اتومبیل حق بیمه نازل آن می‌باشد که معمولاً" توسط دولت تعیین می‌گردد. بنابراین لازم است که مقامات مسئول دولت همواره در جریان نوسانات و ارتباط مستقیم حق بیمه با ایجاد ثبات

تعدادل این رشته از بیمه‌های اموال قرار گیرند . دولت به درستی اعتقاد دارد که اتومبیل جزئی از زندگی مردم شده است و افزایش هزینه‌های مرتبط با آن می‌تواند اقتصاد خانواده را دچار تزلزل نماید . و این تصور قوت گرفته است که در صورت افزایش حق بیمه ، بیشتر از آنچه که مردم قادر به پرداخت آن باشند دو حالت آزار دهنده را در جامعه بوجود می‌آورد . یا مردم از وسائط نقلیه خود استفاده نخواهند نمود و یا اینکه از ابتیاع بیمه خودداری خواهند ورزید و قانون شکنی را بیشتر خواهند کرد . البته هر دولتی باید مصالح عالییه خود را راساً انتخاب نماید و آنچه در این مقاله آمده است فقط در محدوده راهنمایی و یاری تخصصی باید اعتبار یابد .

دولتها ابتدا باید اطمینان یابند که امر بیمه اتومبیل زیان‌آور است . این مطلب از این رو حائز اهمیت است که معمولاً بین آنچه حقیقت است و آنچه بصورت آمار به مقامات دولتی منعکس می‌شود تفاوت‌هایی را می‌توان یافت . برای مثال عامل ذخیره می‌تواند نقش مهمی را در منفی نمودن نتیجه عملیات ایفا نماید در حالیکه در عمل نتیجه فعالیت مثبت باشد . برای مثال ذخیره‌های خسارات معوقه گزارش نشده که بطور معمول قابل اعمال می‌باشد باید مورد بررسی قرار گیرد و به صحت آن اعتبار لازم داده شود .

در برخی موارد می‌توان وضعیت نامساعد بیمه‌گر را با تغییری در عوامل دیگر از جمله نحوه سرمایه‌گذاری ، ذخیره‌گیری و امثالهم تغییر داد بدون آنکه صرفاً " نرخ بیمه افزایش یابد . لیکن در اکثر موارد تنها عامل ایجاد شرایط نامطلوب نرخ نازل بیمه می‌باشد و باید مقامات مسئول نسبت به افزایش مناسب نرخ بیمه اقدام نمایند . در اینجا لازم است یک توضیح فنی در مورد حسابهای بیمه‌گران داده شود و آن عدم ارتباط رشته‌های بیمه از نظر ضریب خسارت بایکدیگر است . بیمه‌گران ممکن است در رشته‌ای برای کوتاه مدت و یا حتی بلندمدت سود نمایند . این موضوع اکثراً

موجب می‌شود تا دولت و یا مقامات نظارت‌کننده از افزایش نرخ در رشته‌های زیان‌آور خودداری نمایند و به عملیات بیمه‌گر بصورت مجموع نگاه کنند . این اقدام در حقیقت جایجایی حسابهای دقیق و غیر مرتبط بیمه‌گر با یکدیگر است و بعبارت دیگر قسمتی از جامعه که در امور بیمه‌ای خود با خطر روبرو نگردیده و یا احتیاط و پیش‌بینی‌های لازم را جهت کاهش تحقق خطر نموده‌اند باید جبران آن بخش از جامعه را که دارای ریسک و خطر بیشتری است بعهده بگیرند که از نظر تخصیص منابع اقدام درستی نمی‌باشد . درست است که عمل بیمه خودگویای مشارکت عموم در جبران خسارات آحاد است لیکن نباید فراموش کرد که تمیز دادن طبقات خطر و موضوعات بیمه ارتباطی با عمل بیمه ندارد .

حال چنانچه علی‌رغم مطالب یاد شده ، دولت مایل به اقدامی این چنین باشد باید آن را از طریق ایجاد یک صندوق بیمه انجام داده و کسورات چنین صندوقی را از منابع مالیاتی جبران نماید و نه از سایر درآمدهای بیمه‌گر که بهر حال از نظم و تعهد آینده‌ای برخوردار است .

مسائل مربوط به پرداخت خسارت

کنترل دقیق خسارت از اصول پرداخت خسارات می‌باشد متأسفانه در اکثر کشورهای مورد نظر بدلیل ناکافی بودن کارکنان باتجربه و متخصص کنترل‌های لازم یا اعمال نمی‌شود و یا آنچه بعنوان کنترل صورت می‌گیرد اصولاً ارتباطی با موضوع خسارت و تسریع در امور بیمه‌گذار نمی‌باشد . بیمه‌گران باید در پرداخت خسارت به حداقل مدارک که گویای تحقق خطر باشد اکتفا نمایند . این مورد شاید فقط نسبت به خسارات بزرگ اعمال می‌شود و موضوع اصلی خطای بیمه‌گران در همین مطلب است که خسارات کوچک میزان قابل توجه‌ای از کل خسارات را تشکیل می‌دهد و نباید نسبت به اعمال کنترل در این موارد اهمال نمود .

دولتها ابتدا باید اطمینان یابند که امر بیمه اتومبیل زیان‌آور است . این مطلب از این رو حائز اهمیت است که معمولاً بین آنچه حقیقت است و آنچه بصورت آمار به مقامات دولتی منعکس می‌شود تفاوت‌هایی را می‌توان یافت . برای مثال عامل ذخیره می‌تواند نقش مهمی را در منفی نمودن نتیجه عملیات ایفا نماید در حالیکه در عمل نتیجه فعالیت مثبت باشد . برای مثال ذخیره‌های خسارات معوقه گزارش نشده که بطور معمول قابل اعمال می‌باشد باید مورد بررسی قرار گیرد و به صحت آن اعتبار لازم داده شود . در برخی موارد می‌توان وضعیت نامساعد بیمه‌گر را با تغییری در عوامل دیگر از جمله نحوه سرمایه‌گذاری ، ذخیره‌گیری و امثالهم تغییر داد بدون آنکه صرفاً " نرخ بیمه افزایش یابد . لیکن در اکثر موارد تنها عامل ایجاد شرایط نامطلوب نرخ نازل بیمه می‌باشد و باید مقامات مسئول نسبت به افزایش مناسب نرخ بیمه اقدام نمایند . در اینجا لازم است یک توضیح فنی در مورد حسابهای بیمه‌گران داده شود و آن عدم ارتباط رشته‌های بیمه از نظر ضریب خسارت بایکدیگر است . بیمه‌گران ممکن است در رشته‌ای برای کوتاه مدت و یا حتی بلندمدت سود نمایند . این موضوع اکثراً

سقف نامحدودی را برای بیمه مسئولیت دارندگان وسائط نقلیه قائل شده‌اند. از نظر اجتماعی چنین امری می‌تواند مطلوب باشد و اطمینان دهد که بهر حال تمام زیانهای وارده قابل جبران خواهد بود، لیکن آثار منفی چنین روشی نیز نباید از نظر دور بماند. تعمیر بدون سقف بیمه مسئولیت میل به تقاضای بیشتر را در جبران زیان افزایش می‌دهد و در نتیجه بیمه‌گران برای ایجاد تعادل بین حق بیمه دریافتی و خسارات پرداختی بتدریج نرخ بیمه مسئولیت خود را افزایش خواهند داد و آنرا مجدداً "بین بیمه‌گذاران توزیع خواهند نمود.

شاید راه مطلوب تعیین حداقل مبلغ بیمه باشد و برای بیمه‌گذارانی که به دلایل مختلف نیاز به پوشش تأمین بیشتری دارند روش اختیاری خرید بیمه مسئولیت برای عموم کاهش خواهد یافت. این روش امروزه در برخی از کشورهای جهان سوم با موفقیت تجربه شده است. ناگفته نماند که میزان حداقل مبلغ بیمه مسئولیت باید با توجه به اوضاع اقتصادی و اجتماعی هر کشور تعیین شده و با توسعه این عوامل تجدیدنظر گردد.

در تعیین مبلغ بیمه می‌توان میزانی را از تعهد بیمه‌گر خارج نمود که معمولاً به آن سهم بیمه‌گذار از مبلغ خسارت گفته می‌شود. به این ترتیب با خارج نمودن خسارات جزئی هزینه‌های اداری بیمه‌گر نیز کاهش می‌یابد و این کاهش در نهایت امر موجب تعدیل حق بیمه می‌گردد.

البته در بیمه مسئولیت، شاید اعمال این روش بدلیل رجوع مستقیم زیان دیده به بیمه‌گر امکان‌پذیر نباشد ولی در قسمت بیمه بدنه انجام چنین موضوعی عملی خواهد بود.

عوامل زیانبار خارجی

بیمه‌گران و مقامات قانون‌گذار باید مشارکت جدی در امر پیشگیری و کاهش خسارات داشته باشند.

سال سوم شماره چهارم

در مورد خسارات فیزیکی بیمه‌گران اکثراً پرداخت خسارت را موکول به دریافت صورتحساب از تعمیرگاه می‌نمایند در حالیکه می‌توان با استفاده از کارشناسان وارد به امور مرمت وسائط نقلیه آسیب دیده یا خسارت دیده به توافق آنی رسید و خسارت را نقداً در مقابل دریافت گواهی رضایت خسارت دیده تصفیه نمود. در برخی از کشورها بیمه‌گران خسارت را فقط با استناد رای دادگاه می‌پردازند و این خود موجب اتلاف وقت و هزینه زیاد می‌شود، علت این امر معمولاً سلب مسئولیت از کارشناسان خسارت اتومبیل است در حالیکه باید به ارزش کارشناسان و تجربه آنها بها داد و قضاوت این امر را که آیا مبلغ توافق شده به میزان کافی و یا زیادتر از میزان کافی بوده است در حیطه کارشناسی حفظ نمود. روش استفاده از رای دادگاه در حقیقت کار کارشناسی را که می‌باید در درون یک مؤسسه انجام گردد در اختیار افراد و گروههای دیگری قرار می‌دهد که در هر صورت همواره دارای نظریات یکسان و مشخصی نمی‌باشند.

ذخیره‌گیری صحیح

یکی دیگر از مسائلی که باید در اصلاح امور بیمه‌گری اتومبیل بدان توجه شود قسمت ذخایر است. شرکت‌هایی که به آمار خسارات معوقه خود بیشتر از خسارات پرداخت شده علاقمند می‌باشند مسائل بیمه‌گری را فدای نظم دفاتر مالی خود که دارای اهداف خاص می‌باشند می‌نمایند. باید توجه نمود که این اقدام بتدریج آثار زیانبار خود را در افزایش هزینه‌های نهایی که خود ناشی از تورم است خواهد گذاشت و معمولاً مقامات نظارت‌کننده موظف اند از افزایش اینگونه ذخایر جلوگیری نموده و مؤسسات بیمه را به جهت پرداخت سریع تعهدات خود هدایت نمایند.

مبلغ بیمه:

همانطور که قبلاً عنوان گردید، برخی از کشورها

به سایر مقامات و مراجع مسئول بنمایند. آنچه بیمه‌گران می‌توانند رأیاً انجام دهند اعمال روشهای تشویق و جریمه بیمه‌گذاران خاطی و بی‌احتیاط می‌باشد. به این ترتیب رانندگانی که رعایت ضوابط و دستورالعملهای ایمنی را می‌نمایند از مزایای کاهش در حق بیمه‌های آتی روبرو شده و دیگران جرائم تخلفات و عدم رعایت قوانین و مقررات را خواهند پرداخت.

خسارات و سائط نقلیه معمولاً ناشی از سه عامل می‌باشد. محیط، وسیله نقلیه و راننده. هراقدامی در جهت بهبود وضعیت رانندگی باید متوجه هر سه عامل باشد و بطور عام دربرگیرنده اقدامات مختلفی از جمله نحوه ساخت جاده‌ها، تدوین قوانین عملی رانندگی و نحوه ساخت و سائط نقلیه باشد. مؤسسات بیمه هرچند نمی‌توانند رأیاً در انجام عوامل فوق مؤثر باشند لیکن می‌توانند کمکهای مالی مؤثری را

پاورقی

است که اولاً "مؤسسات بیمه به‌عرضه انواع بیمه‌های اختیاری اتومبیل اقدام نمایند و ثانیاً " شبکه‌های فروش بیمه فعال باشند.

۱- در کشور ما این امر صادق نمی‌باشد. زیرا حق بیمه بیمه شخص ثالث از سال ۱۳۴۷ تغییری ننموده است. ظاهراً " نظر عنوان شده در شرایطی قابل تحقیق

