

کار صدور بیمه‌نامه اجباری شخص ثالث را شروع کردند و در نتیجه برای پاسخگویی به نیاز انبوه متقاضیان آن الزاما از تشریفات صدور آن کاستند تا در کار ارباب رجوع تسریع شود تا آنجائی که فقط به صدور کارت اکتفا کردند که البته این ساده کاری در امر صدور بسیار مؤثر افتاد ولی نارسائیهائی بدنبال داشت بطوری که تعداد زیادی کارتهای جعلی در کار نمایان شد که صنعت بیمه ناچاراً " برای حفظ اعتبار خود آنها را پذیرفت ولی در عوض برای پرداخت خسارات شروع به سخت‌گیری کرد و برای کشف هویت متقلبین این کارتها دست به اقداماتی زد که در نهایت روابط بیمه گرو بیمه‌گذار به سردی گرائید و اعتماد متقابل که شرط لازم برای حفظ حسن روابط است از میان رفت بطوری که صاحبان اتومبیل فقط در زمان نیاز به خرید بیمه اجباری شخص ثالث اقدام میکردند و این بیمه علیرغم ماهیت اجباری بودنش توسعه و رشدی در حد انتظار نیافت. با توجه به اینکه مشتریان بیمه اجباری شخص ثالث همان بیمه‌گذاران بالقوه بیمه اتومبیل می‌باشند این روابط نامطلوب و جو ناسالم حاکم بر روابط بیمه‌گرو بیمه‌گذار به عدم استقبال از بیمه اتومبیل منجر گردید و به حق این امر یکی از عوامل منفی و بسیار مؤثر در عدم رشد بیمه اتومبیل شد .

۲- برخورد مؤسسات بیمه با بیمه اتومبیل

مؤسسات بیمه در فعالیتهای بیمه‌ای خود در سایر رشته‌های بیمه‌های کلاسیک مثل: باربری، آتش‌سوزی و مسئولیتهای مدنی کمتر مستقیماً با بیمه‌گذاران روبرو هستند و بسیاری از کارها در ارتباط با این رشته‌های بیمه تلفناً یا با مکاتبات انجام میشود یا به عبارت ساده‌تر فعالیت در چنین رشته‌هایی از بیمه‌بی‌درد سر است و حال آنکه در بیمه اتومبیل که بیشتر مستقیماً با بیمه‌گذاران سروکار دارند و مخصوصاً در زمان پرداخت خسارات که با بیمه‌گذاران عصبانی و ناراحت روبرو هستند، کمتر این برخوردها در حد توقع و انتظار

بطوری که قبلاً اشاره کردیم کمتر از ۳٪ از این پرتفوی در سال ۱۳۶۶ جذب صنعت بیمه شده و در سالهای بعد نیز در این حدود بوده است و آشکاراً این درصد ناچیز نشان از عدم رشد این رشته از بیمه دارد که به نظر نگارنده علت اصلی این عدم رشد، ریشه در نحوه عمل صنعت بیمه دارد اگرچه بطوری که بعداً اشاره خواهد شد دلایل فنی نیز به نوبه خود در این امر مؤثر بوده‌اند . آنچه مربوط به نحوه عمل صنعت بیمه میشود بیشتر در ارتباط با اجرای قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی میباشد با این توضیح که :

۱- قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان

وسايل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث

قانون بیمه اجباری در بیست و ششم آذر ماه ۱۳۴۷ از تصویب مجلس شورای ملی گذشت و متعاقباً آیین‌نامه‌های اجرائی آن نیز که به موجب همین قانون به عهده شرکت سهامی بیمه ایران بود از طرف آن شرکت تهیه و تنظیم و برای اجرا به مؤسسات بیمه دیصلاح ابلاغ شد .

اگرچه مؤسسات بیمه در آن زمان (مخصوصاً شرکت‌های بیمه خصوصی) به هیچ وجه مجهز برای انجام چنین کار عظیمی نبودند و سازمان و تشکیلات گسترده و کارآزموده‌ای که لازمه اجرای چنین کاری بود در اختیار نداشتند معذک تحت فشار جو حاکم روز بر صنعت بیمه بدون در اختیار داشتن حداقل امکانات لازم صدور بیمه‌نامه‌های بیمه اجباری شخص ثالث را آغاز کردند . عدم موفقیت شرکت‌های بیمه در اجرای قانون بیمه اجباری مسئولیت (بیمه اجباری شخص ثالث) در جلب رضایت انبوه متقاضیان آن امری بود طبیعی و قابل پیش‌بینی ولی اثرات نامطلوب آن بسیار عمیق‌تر و گسترده‌تر از آنچه بدواً به نظر میرسید بود . بطوری که قبلاً اشاره کردیم مؤسسات بیمه با تشکیلات و سازمانی بسیار کوچکتر از حد مورد لزوم

نیز بر اقتصاد کشور باشد .

۳- گرانی بیمه اتومبیل

طبق اصول بیمه موضوعات و یا خطراتی قابل بیمه هستند که بتوان با حق بیمه‌ای معقول که پرداخت آن در توان متقاضیان باشد مورد پوشش قرار داد . اگر برای پوشش بیمه‌ای خطری طبق محاسبات فنی لازم باشد حق بیمه سنگینی که خارج از توان متقاضیان خرید آن است طلب شود از نظر اصول فنی بیمه ، چنین خطر و یا موضوعی قابل بیمه نمی‌باشد و این موضوعات و یا خطرات در شرایط عمومی بیمه در استثنائات قرار داده میشوند .

ولی همین خطرات و موضوعات که در شرایط عمومی از تعهدات بیمه‌گر خارج و مستثنی شده‌اند اگر احیانا بیمه‌گذاری بخواهد با پرداخت حق بیمه سنگینی پوشش بیمه‌ای برای آنها اخذ کند ، بیمه‌گران این پوشش را می‌پذیرند و با قید حذف استثناء در شرایط خصوصی این خطرات و یا موضوعات را مورد پوشش بیمه‌ای قرار میدهند بنابراین هر موضوع و هر خطری بدون استثناء قابل بیمه شدن است و حذف آن از تعهدات بیمه‌گر در شرایط عمومی بیمه‌نامه صرفا " به منظور تعدیل در نرخ بیمه و ایجاد زمینه مسا عد برای گسترش آن می‌باشد . با این توضیح اگر برای رشته‌ای از بیمه حق بیمه طوری تعیین شده باشد که اکثر متقاضیان این نوع بیمه توان پرداخت آن را نداشته باشند (و یا پرداخت این حق بیمه مشکل باشد) یقینا " چنین رشته‌ای از بیمه‌رشدی مناسب نخواهد داشت .

و این امر همان چیزی است که در حال حاضر در رشته بیمه اتومبیل مصداق دارد بطوری که حق بیمه سالیانه یک ماشین سواری شخصی طبق تعرفه در حدود ۱۷۵۰۰۰۰/۵۰۰ ریال و یک ماشین باری در حدود ۱۷۵۰۰۰۰/۲۵۰ ریال و برای یک دستگاه اتوبوس در حدود ۲۵۰۰۰۰۰/۲۵۰ ریال است و با تمام این احوال با این حق بیمه سنگین نیز، بیمه‌گران در پرداخت خسارات بهای لوازم تعویضی

مؤسسات بیمه است و مضافا " اینکه هزینه تولید حق بیمه در رشته بیمه اتومبیل بالاتر از سایر رشته‌های بیمه بود و امکانات بیشتر و تشکیلات گسترده‌تری را طلب میکند . بنا براین مؤسسات بیمه ترجیح میدادند که امکانات خود را در رشته‌های دیگر بیمه به کار گیرند و نتیجه امر بیمه اتومبیل در حد یک کار فرعی و در کنار سایر رشته‌ها قرار می‌گرفت و گاهی فعالیت در این رشته را بیمه‌گر صرفا " از لحاظ تبلیغات و برای جلب مشتری برای سایر انواع بیمه انجام میداد بنابراین به حق این طرز برخورد صنعت بیمه با رشته بیمه اتومبیل را نیز باید از دلایل عدم رشد آن دانست .

اینجا لازم است به این مطلب اشاره کنیم که با قرارگرفتن صنعت بیمه در بخش دولتی این طرز برخورد تا حدودی عوض شده است و مؤسسات بیمه با علاقمندی بیشتر به ارائه خدمات بیمه‌ای می‌پردازند و خوشبختانه با انجام خدمات ارزنده‌ای در طول ۸ سال دفاع مقدس از آن جمله اجرای طرح بیمه بیماران منازل مسکونی - تعهد پرداخت خسارات ناشی از جنگ با حق بیمه بسیار نازل برای کالاهای وارداتی (نازلتر از نرخ جهانی) خاصه برای رزمندگان عزیز در جبهه‌های جنگ و همچنین تعهد جبران زیانهای حوادث طبیعی از جمله سیل در سالهای اخیر (بدون اینکه قبلا " مورد پوشش قرار گرفته باشند) جو حاکم بر روابط بیمه‌گر و بیمه‌گذار بسیار گرم و دوستانه است و اینک مؤسسات بیمه می‌توانند از این فرصت استفاده کرده و فعالیت گسترده و همه جانبه‌ای در این بازار بزرگ بالقوه موجود آغاز کنند که در این صورت یقینا " این نتیجه نامطلوب فعلی (کمتر از ۳٪ پرتفوی بالقوه) تغییر و افزایش خواهد یافت . اگر برای این کار صنعت بیمه با برنامه - ریزی کوتاه مدت و بلند مدت و با توجه و استفاده کامل از تجربیات گذشته اقدام نماید ، توفیق در این امر متضمن منافع بیمه‌گر و بیمه‌گذار خواهد بود علاوه بر اینکه با در نظر گرفتن ماهیت دولتی بودن صنعت بیمه موفقیت صنعت بیمه در این راه می‌تواند کمی

را به قیمت کمپانی (که یک بهای فرضی است) محاسبه می نمایند در حالی که این حق بیمه‌ها برای اکثر دارندگان این وسائط نقلیه سنگین است.

ولی با توجه به افزایش درصد خسارات نسبت به حق بیمه از طرفی و افزایش هزینه تولید به دلایل تورم ناشی از جنگ تحمیلی از طرف دیگر بیمه‌گران برخلاف میل خودشان که تقلیل در حق بیمه است با اکراه حاضر شده‌اند که حق بیمه اتومبیل را در این سطح بالا نگاهدارند ولی در هر حال چون باید رابطه زیر بین حق بیمه - خسارات - هزینه تولید و کارمزد عملکرد (یا سود) برقرار باشد:

کارمزد عملکرد یا سود + هزینه تولید + خسارت = حق بیمه
با عنایت به اینکه باید این معادله با توجه به اصول و قوانین بیمه همیشه برقرار باشد، اگر بیمه‌گر هزینه تولید را در حد امکان تقلیل داده باشد و لااقل در کوتاه مدت حاضر شود بدون هیچگونه کارمزدی در این رشته فعالیت نماید در این صورت معادله به صورت زیر درمی آید.

خسارات + هزینه (حداقل) = حق بیمه

که در حال حاضر نیز مؤسسات بیمه همین سیاست را در رشته بیمه اتومبیل دارند و حق بیمه‌های دریافتی به سختی جویگوی تعهدات آنان می باشد:

پس بدون تغییر در حدود تعهدات بیمه‌گر که عامل اصلی در تعیین حق بیمه است راهی برای کاهش حق بیمه که به نظر نگارنده شرط لازم برای امکان گسترش و رشد این رشته از بیمه است وجود ندارد خاصه اینکه با توضیحی که بعداً داده خواهد شد از لحاظ فنی این امر برای رشد بیمه اتومبیل لازم بوده و تجدید نظر در شرایط عمومی آن اجتناب ناپذیر به نظر می رسد.

۴- لزوم تجدید نظر در شرایط عمومی بیمه اتومبیل
تعهدات بیمه‌گر به موجب بیمه‌نامه‌ای است که بر اساس قانون بیمه تنظیم می شود که این بیمه‌نامه شامل

شرایط عمومی و شرایط خصوصی است. بنابراین پرداخت خسارات بیمه‌گذاران با رعایت شرایط عمومی و خصوصی مندرج در بیمه‌نامه و با عنایت به قانون بیمه است ولی به موجب ماده ۱۴ قانون بیمه که می گوید:

"بیمه‌گر مسئول خسارات ناشیه از تقصیر بیمه‌گذار و یا نمایندگان او نخواهد بود."

تعهداتی که بیمه‌گر به موجب شرایط عمومی و خصوصی به عهده دارد منحصر به مواردی است که خسارات ناشیه از تقصیر بیمه‌گذار و نمایندگان او نباشد (و چنین به نظر می رسد که در زمان تنظیم شرایط عمومی بیمه‌نامه اتومبیل این تصور وجود داشته است که این ماده از قانون ناظر بر انجام تعهدات بیمه‌گر خواهد بود) ولی بیمه‌گران در عمل متوجه اشکال در اجرای این ماده از قانون شدند. چون اگر خسارت ناشیه از تقصیر بیمه‌گذار باشد که بیمه‌گر در آن صورت متعهد پرداخت خسارت نیست اگر خسارت ناشی از تقصیر غیر بود که بیمه‌گذار می توانست خسارت خود را از مقصر بگیرد و عملاً "بیمه‌نامه برای بیمه‌گذار جز در مواردی که مقصر حادثه توان جبران زیان وارده را نداشت قابل استفاده نمیگردد و با این برداشت، از نظر بیمه‌گران اساساً" این ماده از قانون در ارتباط با بیمه اتومبیل نبوده و به همین جهت عملاً" این ماده قانون در انجام تعهدات بیمه‌گر رعایت نمیگردد. حال این برداشت تا چه اندازه درست است در حال حاضر موضوع بحث نیست ولی آنچه مسلم است عدم رعایت این ماده از قانون بدون اینکه خلاف آن به نحوی در شرایط عمومی بیمه اتومبیل در حد لازم پر شود باعث افزایش درصد خسارات و بالا رفتن حق بیمه اتومبیل شده است.

اینک چنین به نظر می رسد برای رشد بیمه اتومبیل لازمست در شرایط عمومی این بیمه تغییراتی داده شود و این شرایط طوری باشد که تعهدات بیمه‌گر محدود به جبران زیان حوادثی باشد که احتمال وقوع این حوادث برای عموم رانندگان در طول مدت رانندگی

به تابلوهای ایست، عبور ممنوع، توجه ندارند همان اندازه حق بیمه می‌دهند که کسانی که دارند در صورتی که پربدیهی است که احتمال وقوع خطر برای این دو گروه یکسان نیست پس لازمست تعهدات در شرایط عمومی منحصر به حوادثی باشد که احتمال وقوع آن برای همه رانندگان در طول مدت رانندگی وجود دارد.

پس برای ایجاد زمینه لازم برای رشد بیمه یعنی تقلیل حق بیمه لازمست که:

۱- علل حوادث طبقه‌بندی شوند، (همچنان که اداره راهنمایی و رانندگی برای اخذ جریمه تخلفات را گروه‌بندی کرده است).

۲- خسارات حوادثی که ناشی از حوادث غیر ارادی باشد "بدون کسفرانشیز" در شرایط عمومی مورد تعهد قرار گیرد

۳- خسارات ناشیه از قسمتی از این علل در شرایط عمومی با فرانشیز نسبتاً زیاد مورد تعهد قرار گیرد.

۴- خسارات ناشیه از قسمتی از علل نیز جزو استثنائات قرار گیرد.

بدین ترتیب اگر به کمک اهل فن و همکاری صاحب نظران و متخصصین بیمه دسته اول از علل حوادث را که مورد تعهد است (بدون کسفرانشیز) طوری انتخاب شوند که:

۱- علت تصادف صرفاً "ناشی از یک عمل غیر ارادی" باشد.

۲- بیمه تشویق برای کسانی نشود که می‌خواهند با آسودگی خیال مقررات را نادیده بگیرند.

در این صورت می‌توان حق بیمه را کاهش داد و یکی از موانع اصلی رشد بیمه اتومبیل را از سر راه برداشت ولی در اینجا لازم به تذکر می‌داند که هیچ کاری بدون فراهم شدن زمینه لازم به نتیجه مثبتی نمی‌رسد و اگر واقعا "بیمه‌گران بخواهند جدا" در راه رشد بیمه اتومبیل قدم بردارند لازمست که همکاری

وجود داشته باشد به عبارت دیگر بیمه‌گر متعهد جبران زیان ناشی از حوادثی که دلیل آن نقض ارادی مقررات است نشود.

چون نمی‌شود اینطور تصور کرد که عموم رانندگان در رانندگی عمداً مقررات را نادیده می‌گیرند بلکه برعکس تعداد قلیلی از رانندگان هستند که این چنین می‌کنند و بیشترین خسارات را نیز شرکت‌های بیمه به همین بیمه‌گذاران می‌پردازند که این عمل از دو دیدگاه مورد سؤال است:

۱- از نظر اجتماعی این کار درستی نیست که شرکت‌های بیمه به کسانی که به عمد مقررات را نقض می‌کنند، جان و مال مردم را مورد تهدید قرار می‌دهند پوشش مالی بدهند تا با خیال راحت تر امنیت عمومی را مختل سازند.

۲- از لحاظ اصول بیمه نیز کار نادرستی است، چون پرداخت خسارت به این قبیل افراد و برای این چنین حوادثی طبعاً درصد میزان خسارات را بالا می‌برد و چون آمار خسارتی که مأخذ تعیین نرخ است (خسارات از لحاظ علت حوادث تفکیک نشده‌اند) این خسارات طبعاً باعث افزایش نرخ می‌شود و پرداخت حق بیمه اضافی به کسانی هم تحمیل می‌شود که در پوشش چنین خطراتی نیستند (چون عمداً مقررات را نقض نمی‌کنند) و این برخلاف منطق است که کسانی که مواجه با خطر بزرگتری هستند همان اندازه حق بیمه بپردازند که آن کسانی که نیستند - این اصل در تمام رشته‌های دیگر رعایت شده است مثلاً: "اگر ما بخواهیم یک بیمه حادثه بخریم از ما سؤال می‌کنند که حرفه ما چیست - چه ورزشی را می‌کنیم - مثلاً" اگر اسکی‌باز باشیم حق بیمه بیشتری باید بپردازیم تا ناسکیم و اگر کارمند مؤسسه‌ای باشیم حق بیمه کمتری می‌پردازیم تا خلبان هواپیما باشیم و قس علیهذا. ولی در بیمه اتومبیل این چنین نیست. کسانی که به چراغ قرمز توجه ندارند همان حق بیمه را می‌پردازند که کسانی که این توجه را دارند و یا کسانی که عادتاً"

بسیار نزدیکی بین مسئولین بیمه کشور با مقامات ذریع در امر راهنمایی و رانندگی بوجود آید تا اولاً " از راهنماییهای آنان حداکثر استفاده شود و ثانیاً " بیمه‌گران با کمک مالی به سازمانهای ذریع در این امر در تکمیل امکانات و وسائل به آنان یاری دهند تا هرچه بیشتر و دقیقتر امور ترافیک را تحت نظر بگیرند و در صورت بروز حادثه در گزارشات تنظیمی برای چنین حوادثی ترتیبی اتخاذ نمایند که بیمه‌گران بتوانند مشخصاً " حدود مسئولیت خود را تشخیص دهند .

اهمیت این همکاری زمانی آشکار می‌شود که صنعت بیمه در کار بیمه اتومبیل به طور جدی دست به فعالیت زند تا لااقل ۲۵٪ از پرتفوی بالقوه موجود را جذب نماید . یقیناً " در این صورت بدون همکاری مقامات مسئول در امر راهنمایی و رانندگی اگر موفقیت غیر

ممکن نباشد بسیار مشکل خواهد بود . در خاتمه لازمست به این نکته اشاره شود که اگر صنعت بیمه کشور نخواهد برای از بین برداشتن بن بست فعلی (ثابت بودن حق بیمه و افزایش خسارت و هزینه) اقدام جدی به عمل آورد ، محتملاً " در آینده نه چندان دور در فعالیت خود در رشته بیمه اتومبیل به نقطه بحرانی خواهد رسید یعنی در موقعیت آنچنان حساسی قرار خواهد گرفت که فعالیت در این رشته از آنچه که هست نیز محدودتر شود و یا زیانهای آن را در حد توان از رشته‌های دیگر جبران نماید و این در حالی است که با برنامه‌ریزی صحیح بیمه اتومبیل می‌توان در جهت تقویت هرچه بیشتر مالی شرکت‌های بیمه برای فعالیتهای دیگر خود در دوره سازندگی گام نهاد .

پرتفوی بالقوه وسایط نقلیه در سال ۱۳۶۸

نوع وسیله	تعداد دستگاه	حق بیمه متوسط هر دستگاه	کل حق بیمه
۱-سواری (شخصی-کرایه-تاکسی)	۲۰۰۰۰۰۰۰/-	۵۰۰۰۰۰/- ریال	۱۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰/- ریال
۲- کامیون (انواع مختلف)	۱۶۰۰۰۰۰/-	۱۷۵۰۰۰۰/- ریال	۲۸۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰/- ریال
۳- وانت	۵۰۰۰۰۰۰/-	۴۰۰۰۰۰/- ریال	۲۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰/- ریال
۴- مینی بوس	۴۰۰۰۰۰/-	۸۰۰۰۰۰/- ریال	۳۲۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰/- ریال
۵- اتوبوس	۸۰۰۰۰۰/-	۲۵۰۰۰۰/- ریال	۲۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰/- ریال
۶- موتورسیکلت	۱۰۰۰۰۰۰۰/-	۱۰۰۰۰۰/- ریال	۱۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰/- ریال
		جمع	۱۸۱۲۰۰۰۰۰۰۰۰۰/- ریال