



# نقش و جایگاه شرکت‌های بیمه در کاهش حوادث رانندگی

نویسنده

- سعید صحت  
- معصومه حسین آبادی

- استادیار دانشگاه مدیریت دانشگاه علامه طباطبائی  
- دانشجوی کارشناسی ارشد رشته مدیریت بازرگانی دانشگاه علامه طباطبائی

مکیده

نقش بیمه به‌عنوان عاملی مهم در آرامش فردی و اجتماعی انکارناپذیر است. شرکت‌های بیمه با پرداخت غرامت به افراد حادثه‌دیده کمک زیادی به ایجاد امنیت فاطر در افراد می‌کنند. در این میان باتوجه به بالا بودن آمار تصادفات رانندگی در ایران، یکی از پرکاربردترین رشته‌های بیمه‌ای، بیمه شفص ثالث است، که بیشترین درصد کل خسارت‌های پرداختی صنعت بیمه را تشکیل می‌دهد. باوجود برفی از برنامه‌ها و مصوبات دولت در سال‌های اخیر به‌نظر می‌رسد این تمهیدات نتوانسته‌اند کارایی مطلوب را داشته باشند و همچنان شاهد افزایش صعودی حوادث رانندگی در کشور و تبدیل شدن آن به یک فاجعه ملی می‌باشیم. بدیهی است که در اثر این اتفاق یکی از نهادهای اقتصادی که متحمل ضررهای هنگفتی خواهد شد، صنعت بیمه است. در این مقاله ضمن بررسی عوامل مؤثر بر تصادفات، باتوجه به ویژگی‌های سه عامل اصلی بروز تصادفات - انسان، محیط و اتومبیل - نقش و جایگاه شرکت‌های بیمه در ایران و سایر کشورها در جهت کاهش حوادث رانندگی بررسی شده و برفی راهکارهای بیمه‌ای ارائه می‌گردد.

**واژگان کلیدی:** نقش شرکت‌های بیمه، حوادث رانندگی، ایمنی جاده‌ها، بیمه مرکزی ج.ا.ا.

## مقدمه

اقتصادی و نیروی کارآمد کشور در معرض خطر جدی قرار گرفته‌اند. مشکل عمده دیگری که وضعیت این پدیده زیان‌بار را پیچیده‌تر می‌کند، بی‌توجهی و ناآگاهی مردم و برنامه‌ریزان از عمق فاجعه‌ای است که در حال تبدیل شدن به فاجعه ملی است.

## ۱. عوامل مؤثر بر تصادفات جاده‌ای در ایران

کارشناسان حمل‌ونقل و ترافیک علت عمده بروز حوادث رانندگی را خطای انسانی و سهم کمتری را در غیراستاندارد بودن جاده‌ها، فرسودگی درصد بالایی از خودروها و کاستی در نظارت می‌دانند. برای تجزیه و تحلیل عوامل مؤثر بر بروز تصادفات باید سه عامل عمده: انسان، محیط (جاده) و وسیله نقلیه را مورد بحث قرار داد.

## ۱-۱. عامل انسان

بررسی و تجزیه و تحلیل تصادفات رانندگی در ایران حاکی از این واقعیت است که یکی از عوامل اصلی در بروز تصادفات، عامل انسانی است. به‌طور کلی عامل انسانی از سه طریق عمده زیر بر بروز تصادفات تأثیر می‌گذارد.

- نحوه رانندگی: نحوه رانندگی معلول ویژگی‌ها و شخصیت راننده است و در رفتارهایی چون سرعت و سبقت غیرمجاز، رعایت نکردن حداقل فاصله با وسایل نقلیه جلویی، رانندگی غیرمسئولانه، رعایت نکردن قوانین راهنمایی و رانندگی و ناشیگری فرد که به‌طور عمده ناشی از آموزش نامناسب، بی‌تجربگی، تصمیم‌گیری‌های نادرست و... است، بروز پیدا می‌کند.

- خطاهای حسی و ادراکی؛

- کاهش توان جسمی و فکری راننده.

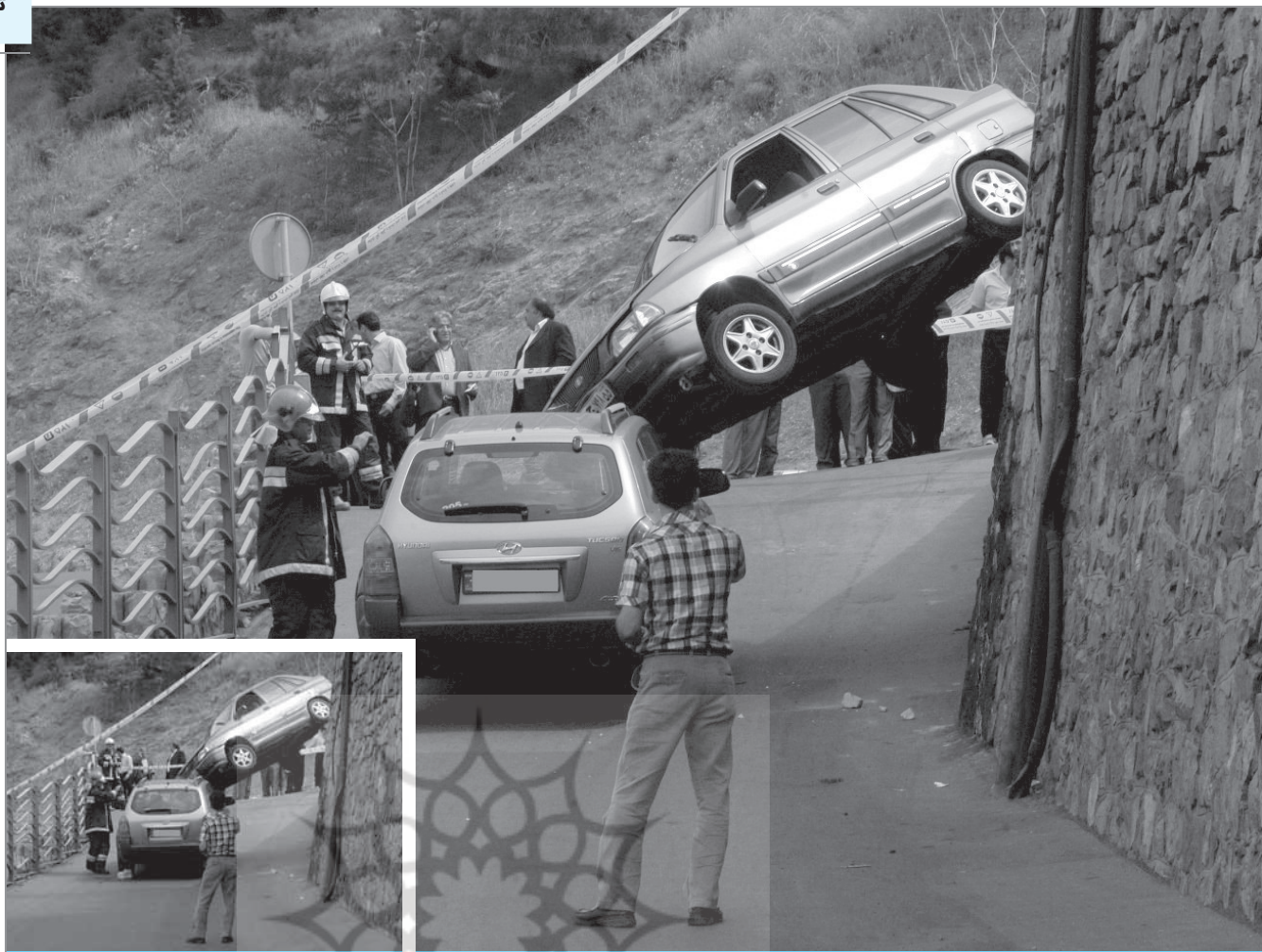
با گسترش زندگی ماشینی و افزایش روزافزون ترافیک در سطح شهرها و جاده‌ها، در مقابل فواید اقتصادی و رفاهی ناشی از گسترش ارتباطات و سرعت جابه‌جایی کالا و مسافر، متأسفانه در سال‌های اخیر در بسیاری از کشورهای در حال توسعه از جمله در کشور ما به‌طور فزاینده‌ای، بر شدت تصادفات افزوده شده است و زیان‌های مالی و جانی ناشی از این تصادفات هر روزه بار سنگینی بر دوش جامعه می‌گذارد. به‌نظر می‌رسد یکی از عوامل اصلی تصادفات رانندگی، ناهماهنگی بین افزایش سرعت و تعداد روزافزون خودرو از یک سو و سرمایه‌گذاری نامتناسب در زیربنای حمل‌ونقل جاده‌ای کشور و نبود آموزش‌های متناسب و مستمر در امر رانندگی از سوی دیگر باشد.

در کشورهای در حال توسعه از جمله در کشور ما، با وجود اینکه بر تعداد وسایل نقلیه و بر سرعت آنها افزوده شده و رشد بی‌رویه جمعیت نیز به‌صورت اهرم فشار، ضرورت این افزایش را تشدید کرده است، اما در مقابل، کمیت و کیفیت جاده‌ها و گذرگاه‌های برون‌شهری و درون‌شهری به‌طور متناسب بهبود نیافته، استانداردهای ایمنی وسایل نقلیه در حد مطلوبی رشد نکرده و پلیس از نظر تجهیزات، نیروی انسانی و آموزش، قادر به نظارت مستمر و برخورد مؤثر نبوده و در نهایت، مردم نیز آموزش‌های لازم و مستمر را برای ارتقای فرهنگ استفاده مناسب و صحیح از اتومبیل فراموش کرده‌اند. طبیعی است که در این شرایط و همان‌طور که در جدول ۱ مشاهده می‌شود، تعداد مجروحان و مرگ‌ومیرهای ناشی از تصادفات جاده‌ای سیر صعودی یافته و منابع محدود

بررسی و تجزیه و تحلیل تصادفات رانندگی در ایران حاکی از این واقعیت است که یکی از عوامل اصلی در بروز تصادفات، عامل انسانی است.

## جدول ۱. تعداد کشته‌های تصادفات ایران در سال‌های مختلف

سال	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰
تعداد کشته (نفر)	۲۲۹۱۸	۲۳۳۶۲	۲۲۹۷۴	۲۳۲۴۹	۲۰۰۶۸



## ۱-۲. عامل محیط (جاده)

مطالعات و بررسی‌های انجام‌یافته در خصوص چگونگی وضعیت جاده‌های کشور، بیانگر این است که بخش عمده‌ای از تصادفات و سوانح جاده‌ای کشور، به دلیل فقدان علائم افقی و عمودی، عرض کم جاده، وجود دست‌انداز و موانع در جاده یا فقدان حفاظ ایمنی و ... بوده است. در زمان ساخت جاده‌ها در ایران به موضوع ایمنی، زیاد توجه نمی‌شود و مباحث اقتصادی در اولویت قرار دارد. موضوعاتی مانند اختلاف سطح جاده‌ها با شانه راه‌ها، شیب نامناسب شیروانی‌ها، خرابی‌های سطحی روسازی، تابلوها و علائم ایمنی موضوعاتی است که باید مورد توجه قرار گیرد تا ایمنی راه‌ها تأمین شود، اما این موارد در جاده‌های ما در شرایط استاندارد و به روز نیست و به آن کمتر توجه می‌شود.

## ۱-۳. عامل وسیله نقلیه

اشکالات فنی و کمبودهای مختلف در وسایل نقلیه از جمله نقص سیستم روشنایی، نقص سیستم ترمز، فرسودگی لاستیک اتومبیل‌ها و ... از عوامل تعیین‌کننده و اصلی در تصادفات رانندگی ایران به‌شمار می‌روند. بررسی‌های انجام‌گرفته نشان می‌دهد که درصد بالایی از وسایل نقلیه موجود در کشور به دلایل مختلف اقتصادی و فرهنگی، ایمنی لازم و کافی را ندارند. وضعیت نامطلوب در عوامل سه‌گانه بالا باعث شده است که در کنار حوادث و بلایای طبیعی خارج از اراده انسان، تصادفات رانندگی به عنوان بلای دیگری که مصنوع دست بشر است زیان‌های مالی و جانی زیادی را بر جامعه تحمیل کند.

## ۲- بیمه و نقش آن در کاهش حوادث رانندگی

### ۲-۱. بررسی نقش بیمه در برخی از کشورها

از آنجا که کشورهای توسعه یافته و همچنین برخی از کشورهای در حال توسعه در کاهش روند و پیامدهای تصادفات جاده‌ای و مقابله با مشکلات ایمنی جاده‌ها موفقیت‌های چشمگیری کسب کرده‌اند، به سفارش کمیسیون اقتصادی-اجتماعی آسیا و اقیانوسیه و با سرمایه‌گذاری بانک توسعه آسیایی، اهم موضوعات و فعالیت‌های مرتبط با ایمنی جاده‌ای در ۱۴ بخش برای سیاست‌گذاران ایمنی جاده در کشورهای در حال توسعه، بررسی شده است که این مطالعه، محورهای اصلی از این قبیل را در برمی‌گیرد: هماهنگی و مدیریت ایمنی جاده، سیستم‌های اطلاعات و تحلیل تصادفات جاده‌ای، تدوین استانداردهای ایمنی، آموزش ترافیکی به کودکان، تبلیغات ایمنی جاده، آزمایش وسایل نقلیه، آموزش و آزمایش رانندگان، خدمات اورژانس و فوریت‌های پزشکی، قانون‌گذاری ترافیک، پلیس و اجرای قانون، بیمه وسایل نقلیه و نقش آن در ایمنی، برنامه‌ریزی و طراحی جاده‌ها، اصلاح نقاط تصادف‌خیز و تحقیقات ایمنی جاده‌ها.

در خصوص بیمه وسایل نقلیه و نقش آن در ایمنی جاده‌ها طی چند دهه اخیر در کشورها صنعتی، شرکت‌های بیمه با تأمین سرمایه مورد نیاز (داوطلبانه یا از طریق قانونی) در کار تحقیقات و اجرای عملیات مختلف و حمایت از تلاش‌های انجام گرفته در خصوص ایمنی جاده، سهمیم بوده‌اند. شرکت‌های بیمه در کشورهای نظیر استرالیا، آمریکا، انگلستان و دیگر کشورهای اروپایی، به‌طور داوطلبانه میلیون‌ها دلار در امر ایمنی جاده سرمایه‌گذاری کرده‌اند. در حال حاضر نظیر چین کاری در کشورهای در حال توسعه نیز در دست انجام است. برای مثال در کشور فیجی، شورای ملی ایمنی جاده به وسیله سرمایه‌گذاری بخش بیمه تشکیل شده است و بر اثر برنامه‌ها و ابتکارات مربوط به ایمن‌سازی راه‌ها از سال ۱۹۹۲ تاکنون موجبات کاهش مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات جاده‌ای به میزان ۲۳٪ فراهم آمده است. در فنلاند، فعالیت صنعت بیمه در ایمنی جاده سابقه‌ای طولانی (بیش از چهل سال) دارد. در این کشور برای ایمنی جاده بر وسایل نقلیه، مالیات اجباری وضع شده است. میزان مالیات یک درصد از مبلغ بیمه‌نامه است. این سرمایه برای هزینه‌های مالی

شرکت‌های بیمه در کشورهای نظیر استرالیا، آمریکا، انگلستان و دیگر کشورهای اروپایی، به‌طور داوطلبانه میلیون‌ها دلار در امر ایمنی جاده سرمایه‌گذاری کرده‌اند.



مربوط، تهیه برنامه عملیاتی دقیق، سرمایه‌گذاری در ایمنی راه‌ها، برای کاهش تعداد تصادفات و داشتن نقش فعال در رسیدگی به وضعیت حادثه‌دیدگان فعالیت خود را به‌طور رسمی آغاز کرد. در گزارش‌های سالانه طی سال‌های ۹۳-۱۹۹۲ ملاحظه می‌شود که از سال ۱۹۸۹ میزان دارایی ناشی از کاهش تصادفات جاده‌ای بالغ بر ۲۱۰ میلیون دلار بوده است که این مبلغ از میزان سرمایه‌گذاری‌های انجام گرفته (حدود ۱۰۰ میلیون دلار) به صورت برنامه‌های ایمنی در رسانه‌ها، برنامه‌های آموزشی مسائل ایمنی در مدارس، تحقیقات برنامه‌های مربوط به نقاط حادثه‌خیز، ایجاد مرکز حوادث جاده‌ای و... به مراتب بیشتر است.

بنابراین همان‌طور که بیان شد در کشورهای یادشده، صنعت بیمه علاوه بر حمایت‌های مالی در جهت اصلاح مقررات ترافیکی، موفق به طرح مواردی مانند ضرورت استفاده از کمربند ایمنی، ضرورت استفاده از کلاه ایمنی برای موتورسواران، مقررات بازدارنده، مقررات حفظ عابر پیاده از تصادفات و بسیاری از موارد دیگر شده است.

سازمان‌های دولتی که در امر آموزش عمومی، تهیه اطلاعات مورد نیاز و توسعه ایمنی فعال هستند، مورد استفاده قرار می‌گیرد. در کره جنوبی، سازمان ایمنی ترافیک جاده‌ای مسئول هماهنگی فعالیت‌های ایمن سازی جاده‌هاست. سرمایه این سازمان نیز از منابعی نظیر دریافت مبالغی از دارندگان گواهینامه وسایل نقلیه، وضع مالیات سالانه بر حق بیمه‌های دریافتی شرکت‌های بیمه (۰/۳٪)، آزادراه‌ها و صنعت لاستیک‌سازی تأمین می‌شود.

در کشور استرالیا اکثر اقدامات و ابتکارات ایمنی جاده در هر ایالت به طور جداگانه صورت می‌پذیرد. در ایالت ویکتوریا در اوایل دهه ۱۹۸۰، بیمه اجباری شخص ثالث توسط تعدادی از شرکت‌های بازرگانی ویکتوریا مطرح شد. در آن زمان، کلیه شرکت‌های بیمه متضرر شدند و مبالغ بیمه‌نامه‌ها دائماً افزایش می‌یافت و این در شرایطی بود که هیچ‌گونه توجهی به کاهش تعداد تصادفات و بهبود وضعیت حادثه‌دیدگان نمی‌شد. در سال ۱۹۸۵ کمیسیون امور حمل‌ونقل و تصادفات تشکیل شد و این کمیسیون در سال ۱۹۸۷ با مجموعه هدف‌هایی مانند قبول مسئولیت در برابر کلیه تصادفات و مطالبات



## جدول ۲. سهم حق بیمه‌های صادر شده و خسارت‌های پرداختی بیمه شخص ثالث

خسارت‌های پرداختی (میلیارد ریال)			حق بیمه‌های صادر شده (میلیارد ریال)		
۱۳۸۹	۱۳۸۸		۱۳۸۹	۱۳۸۸	
۱۷۳۹۶/۰	۱۴۹۸۰/۵	شخص ثالث	۲۰۰۵۱/۹	۱۸۳۸۸/۶	شخص ثالث
۳۰۷۵۲/۳	۲۴۷۵۲/۶	جمع کل	۴۶۴۵۹/۱	۴۰۵۶۱/۰	جمع کل
۵۶/۵	۶۰/۳	درصد	۴۳	۴۵/۵	درصد

البته اگر حق بیمه‌های بدنه و حوادث سرنشین اتومبیل را نیز به آن اضافه کنیم، بدیهی است که سهم مذکور بیشتر می‌شود. به طوری که ۶۱/۴٪ از کل خسارت‌های پرداختی صنعت بیمه در سال ۱۳۸۹ مربوط به بیمه‌های اتومبیل بوده است.

در نتیجه به‌خاطر اهمیت روزافزون این موضوع و باتوجه به روند فزاینده حوادث ناگوار رانندگی در جاده‌های کشور برای ارتقای سطح ایمنی، کاهش تلفات و ضایعات وارده و راه‌اندازی و عرضه خدمات امدادرسانی در حمل‌ونقل جاده‌ای، در برنامه سوم توسعه مصوب گردید که کمیسیون تحت عنوان کمیسیون ایمنی راه‌های کشور تشکیل گردد.

## ۲-۲-۱. کمیسیون ایمنی راه‌های کشور

این کمیسیون مرکب از نمایندگان وزارتخانه‌های راه و ترابری، جهاد سازندگی، پست تلگراف و تلفن، بهداشت درمان و آموزش پزشکی، معاونت راهنمایی و رانندگی و امور حمل‌ونقل نیروی انتظامی، جمعیت هلال احمر و سازمان پزشکی قانونی (و بر حسب نیاز سایر دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط) است.

کمیسیون مزبور موظف شد جهت کاهش حوادث رانندگی در کشور برنامه‌هایی را جهت آموزش رانندگان و سایر اقشار مردم، افزایش ایمنی جاده‌ها و اصلاح آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های راهنمایی و رانندگی در

## ۲-۲. بررسی نقش بیمه در کاهش حوادث رانندگی

## در ایران و برخی مسائل پیرامون آن

در مورد حق بیمه‌های اتومبیل در کشور، از یک طرف بیمه‌گذاران از مبالغ حق بیمه‌هایی که هر سال می‌پردازند، شکایت دارند و از طرف دیگر شرکت‌های بیمه نیز همه ساله نگران مبالغ بالای خسارت پرداختی به ویژه در زمینه بیمه شخص ثالث هستند. قانون بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در دی ماه ۱۳۴۷ برای حمایت از افراد جامعه در برابر آسیب‌های ناشی از استفاده از وسیله نقلیه شخصی و عمومی به تصویب رسید و از ابتدای سال ۱۳۴۸ صدور بیمه‌نامه‌های شخص ثالث شروع شد. این رشته بیمه‌ای با وجود رشد و توسعه نسبی خود آن گونه که باید فراگیر نشده است و با اینکه اجباری است حدود ۳۰٪ وسایل نقلیه هنوز تحت این پوشش بیمه‌ای قرار ندارند و از طرف دیگر این رشته بیمه‌ای، در بین رشته‌های مختلف، در کل خسارت‌های پرداختی صنعت بیمه و همچنین ضریب خسارت، بیشترین سهم را دارد. باتوجه به آمار و ارقام جدول ۲ سهم خسارت‌های پرداخت شده مربوط به بیمه‌های شخص ثالث از کل خسارت‌های پرداخت شده شرکت‌های بیمه در سال ۱۳۸۹ حدود ۵۶/۵٪ کل خسارت‌های پرداختی بوده است. که این امر اهمیت وجود این رشته بیمه‌ای را مشخص می‌سازد.

در برنامه سوم توسعه مصوب گردید که کمیسیون ایمنی راه‌های کشور تشکیل گردد.

بخش شخص ثالث، سرنشین و مازاد را در جهت ارتقای کیفیت خدمات‌رسانی در امر حمل‌ونقل از طریق قانونی به ناجا پرداخت نمایند. در سال‌های ۱۳۸۶ و ۱۳۸۷ و ۱۳۸۸ موضوع ۱۰٪ حق بیمه دریافتی بنا به پیشنهاد دولت و تصویب مجلس در قانون بودجه سالیانه منظور و ابلاغ گردید. در نتیجه شرکت‌های بیمه با هدف ارتقای سطح ایمنی راه‌ها به صورت قانونی مکلف به پرداخت این حق بیمه به پلیس راهور شدند. در نتیجه از آن پس این موارد در بیمه‌نامه‌های صادرشده شخص ثالث لحاظ گردید؛

الف- طبق ماده ۱۱ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه، باید ۵٪ از حق بیمه‌های اجباری موضوع این قانون به صندوق تأمین خسارت‌های بدنی اختصاص یابد.

ب- طبق ماده ۲۷ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری

صورت نیاز تصویب و به اجرا کند. در این میان برای تأمین منابع مالی برنامه‌های مصوب‌شده، نقشی نیز برای شرکت‌های بیمه در نظر گرفته شد.

در این زمینه پیشنهاد شد شرکت‌های بیمه درصدی از مبلغ کلیه بیمه‌نامه‌های مربوط به حمل‌ونقل جاده‌ای (از قبیل بیمه شخص ثالث و مازاد، بیمه وسایل نقلیه و...) را صرف برنامه‌های آموزشی و تبلیغی مناسب در زمینه ایمنی - که با هماهنگی وزارت راه و ترابری تهیه می‌شود - نمایند. بدیهی است که در صورت عملکرد صحیح این کمیسیون و اجرای بهینه برنامه‌های مصوب، هزینه‌ای که شرکت‌های بیمه از این طریق خواهند پرداخت بسیار کمتر از ضررهای متحمل‌شده بابت پرداخت‌های بیمه شخص ثالث خواهد بود.

در این راستا در سال ۱۳۸۵ به پیشنهاد رئیس جمهور مقرر گردید شرکت‌های بیمه ۱۰٪ از حق بیمه دریافتی در



فوق معادل ۱۰٪ از حق بیمه شخص ثالث، سرنشین و مازاد از شرکت‌های بیمه تجاری اخذ و به‌طور مستقیم طی قبض جداگانه به حساب درآمدهای اختصاصی نزد خزانه‌داری کل کشور به نام وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی واریز می‌گردد. توزیع این منابع توسط وزارتخانه مذکور با تأیید معاونت، براساس عملکرد واحدهای فوق‌الذکر بر مبنای تعرفه‌های مصوب، هر سه ماه یک بار صورت می‌گیرد. وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی موظف است هزینه کرد اعتبارات مذکور را هر شش ماه یک‌بار به بیمه مرکزی و معاونت گزارش نماید.



متأسفانه در سال‌های پس از تصویب این مصوبه‌ها شاهد آن هستیم که به خاطر عدم شفاف‌سازی برخی از مسائل قانونی، این مبالغ نتوانسته‌اند کارکرد مناسب داشته باشند و شاهد کاهش تصادفات در جاده‌های کشور باشیم. در زمینه حق بیمه‌های پرداختی به پلیس راهور این چالش مطرح می‌شود که آیا بیمه مرکزی می‌تواند خواستار پاسخ‌گویی این نهاد نسبت به نحوه هزینه‌های پرداختی باشد؟ برابر قوانین و مقررات جاری کشور نظارت بر حسن اجرای قانون بودجه و هزینه‌کرد اعتبارات مصوب، به نهادهایی مثل دیوان محاسبات کشور، مجلس شورای اسلامی و بازرسی کل کشور واگذار گردیده است و پلیس راهور به‌صورت قانونی الزامی برای پاسخ‌گویی در زمینه این مبالغ به بیمه مرکزی ندارد و در نتیجه این موضوع سبب ایجاد اختلاف و ناهماهنگی در این دو نهاد و عدم اجرای قانون و عدم کاهش تصادفات شده است.

چالش بین بیمه مرکزی و وزارت بهداشت درمان و آموزش پزشکی به نحو دیگری مطرح است. زیرا در مورد این وزارتخانه نحوه پاسخ‌دهی برای هزینه‌کرد به خوبی مشخص شده است. بیمه مرکزی مدعی است تمام ۱۰٪ مصوب به حساب این وزارتخانه پرداخت شده

مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه، شرکت‌های بیمه موظف‌اند ۲۰٪ از سود عملیات بیمه‌ای خود در بخش بیمه شخص ثالث وسایل نقلیه موضوع این قانون را به حسابی که از طرف بیمه مرکزی ج.ا.ت تعیین می‌شود واریز نمایند. بیمه مرکزی ایران موظف است با همکاری وزارت راه و ترابری و راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، مبالغ مذکور را در اموری که موجب کاهش حوادث رانندگی و خسارت‌های ناشی از آن می‌شود، هزینه نماید.

پ- طبق بند ب ماده ۳۷ برنامه پنجم توسعه، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی موظف است اقدامات لازم برای درمان فوری و بدون قید و شرط مصدومین حوادث و سوانح رانندگی در همه واحدهای بهداشتی و درمانی دولتی و غیردولتی و همچنین در مسیر اعزام به مراکز تخصصی و مراجعات ضروری بعدی را به عمل آورد. برای تأمین بخشی از منابع لازم جهت ارائه خدمات تشخیصی و درمانی به مصدومین





است و در نتیجه خواستار درمان مصدومین حادثه‌دیده در کلیه مراکز درمانی به صورت رایگان است، اما این وزارتخانه بیان می‌دارد که بسیاری از شرکت‌های بیمه بدنه کلانی در رابطه با این وجوه به وزارت بهداشت دارند. در نتیجه عدم واریز حق بیمه‌های دریافتی توسط برخی شرکت‌های بیمه به وزارت بهداشت و مقروض بودن این شرکت‌ها به این

#### مقررات

راهنمایی و رانندگی و عدالت نسبی در حق بیمه‌های پرداختی توسط افراد ایجاد گردد.

### ۱-۳. ویژگی و نوع اتومبیل (عامل وسیله نقلیه)

طبقه‌بندی اتومبیل‌ها بر مبنای قدرت موتور، سال ساخت، نوع استفاده، نوع وسیله نقلیه (سواری، بارکش و...) و حداکثر چند گروه و دسته‌بندی دیگر روش متعارفی در کشور است. در این خصوص لازم است شرکت‌های بیمه در تعیین نرخ حق بیمه به ارزیابی مشخصات فنی اتومبیل توجه کافی داشته باشند، زیرا سرعت، شتاب و شدت تصادفات می‌تواند عواملی اثرگذار بر تعیین حق بیمه پرداختی باشند. اما ذکر این نکته ضروری است که به تنهایی این نوع تقسیم‌بندی و مبنای قرارداد آن برای صدور بیمه‌نامه، عادلانه نیست و در عمل نشان داده است که تقسیم‌بندی صحیحی نخواهد بود. علت نیز آن است که تصور کنید دو اتومبیل با شرایط یکسان در اختیار دو راننده باشد. یکی کارمند ۵۰ ساله است که از خانه به محل کار و بالعکس در تردد است و دیگری جوان ۲۰ ساله‌ای که در مسیرهای مختلف در تردد است. طبیعی است ریسک راننده دوم بالاتر است و در نتیجه راننده اول تنها نقش پرداخت کننده حق بیمه را برعهده دارد و فرد دوم از دریافت وجوه ناشی از خسارت‌های متعددی که ایجاد می‌کند، بهره‌مند می‌شود. بنابراین ضرورت تقسیم‌بندی

وزارتخانه می‌تواند تبعاتی برای کل صنعت بیمه و اقبال جامعه در پی داشته باشد و منجر به بی‌انگیزگی بیمارستان‌ها در درمان مجروحین شده و همین امر سبب افزایش مرگ و میر تصادفات گردد.

همچنین یکی دیگر از اقداماتی که در سال‌های اخیر در راستای این هدف از سوی صنعت بیمه کشور شاهد آن بوده‌ایم اختصاص ۲۰۰ میلیارد ریال کمک این صنعت برای کاهش تصادفات و خسارت‌های جانی و مالی در جاده‌های کشور بوده است که منابع آن از صندوق تأمین خسارت‌های بدنی بیمه مرکزی ج.ا.ا. تأمین شد و در اختیار وزارت راه و ترابری و پلیس راه قرار گرفت. این اعتبار برای تقویت نظارت بر راه‌ها و تقویت سیستم امداد رسانی و آموزش صرف شده است.

### ۳. راهکارهای بیمه‌ای بر کاهش حوادث رانندگی

در ادامه به برخی راهکارهای بیمه‌ای و ارائه پیشنهادهایی جهت ایفای نقش فعالانه شرکت‌های بیمه برای کاهش حوادث رانندگی می‌پردازیم. از آنجا که بیمه شخص ثالث بیشترین ضریب خسارتی را در کل خسارت‌های پرداختی صنعت بیمه دارد، بنابراین لازم است تا با تعیین نرخ‌های متغیر و مؤثر حق بیمه و از حیث تمایز گروه‌ها و موارد پوشش بیمه‌ای، یک نوع جداسازی در ارتباط با نوع اتومبیل، ویژگی‌های راننده و مکان رانندگی صورت گیرد تا زمینه‌های مساعدی جهت توجه بیشتر به

دیگری نیز که بر مبنای ویژگی‌های راننده (عامل انسان)، است مطرح می‌شود.

### ۲-۳. ویژگی‌های راننده (عامل انسان)

باتوجه به نقش اصلی عامل انسانی در بروز تصادفات به‌نظر می‌رسد تعیین نرخ بیمه باتوجه به خصوصیات راننده و نحوه رانندگی او از دقت و کارایی بالاتری نسبت به تعیین نرخ بیمه براساس ارزیابی مشخصات اتومبیل - آن گونه که در حال حاضر متعارف است - برخوردار باشد. از مهم‌ترین این ویژگی‌ها می‌توان به عواملی مانند جنس، سن، شغل، سابقه تصادفات، جرایم رانندگی و... اشاره کرد. در ضمن، معمولاً افراد گوناگونی از یک اتومبیل استفاده می‌کنند و شاید این مشکل به وجود بیاید که چگونه می‌توان این اتومبیل را پوشش داد و اساساً از این امکان که افرادی با حق بیمه کمتر، اتومبیل را بیمه کنند ولی افراد دیگری که ریسک‌های بالاتری ایجاد می‌کنند از همان اتومبیل استفاده کنند، جلوگیری کرد. یکی از راهکارهای اجرایی این است که علاوه بر اتومبیل، برای هر فرد نیز بر مبنای گواهینامه، بیمه‌نامه صادر شود. در این حالت ممکن است مزایایی از جمله افزایش عدالت نسبی و کارایی در تعیین حق بیمه و همچنین شفاف‌شدن وضعیت راننده وسیله نقلیه را به همراه داشته باشد. بنابراین:

- شواهد عینی نشان می‌دهد رابطه معناداری بین گروه‌های سنی مختلف و احتمال ایجاد خسارت وجود دارد. به‌طوری که گروه سنی ۳۵-۲۵ سال بیشترین آمار تصادفات را به خود اختصاص داده‌اند. در نتیجه به‌نظر می‌رسد افراد جوان باید حق بیمه بیشتری نسبت به افراد میانسال بپردازند.

- پرداخت حق بیمه بر حسب طبقه‌بندی مشاغل؛ در این مورد باید خاطر نشان کرد که فرهنگ حاکم بر آن شغل، بر کیفیت و نوع رانندگی مؤثر است. برای مثال، به‌نظر می‌رسد که پزشک یا استاد دانشگاه بیش از افراد

دیگر، قوانین رانندگی را رعایت کند.

- بررسی‌ها نشان می‌دهد که زنان در رانندگی بیشتر جنبه احتیاط را رعایت می‌کنند و شدت تصادفات کمتر است و در نتیجه باید حق بیمه‌های کمتری بپردازند.

- ضرورت دارد که اداره راهنمایی و رانندگی سابقه جرایم رانندگی رانندگان را ثبت و ضبط و اطلاعات را از طریق شبکه کامپیوتری در اختیار شرکت‌های بیمه قرار دهد تا در زمان ارائه بیمه‌نامه باتوجه به سوابق تخلف راننده، برای رانندگان متخلف نرخ بالاتری در تعیین حق بیمه و برای رانندگان با سابقه خوب، تخفیف‌های مناسب در حق بیمه در نظر گرفته شود.

### ۳-۳. مکان رانندگی (عامل محیط)

مکان رانندگی از نکات مهمی است که باید هنگام صدور بیمه‌نامه مورد توجه قرار داد. در این زمینه به‌نظر می‌رسد شدت تصادفات در جاده‌های برون‌شهری به ویژه در مبادی ورودی شهرها نسبت به جاده‌های درون‌شهری بیشتر است. بنابراین باتوجه به رابطه معنادار بین محیط رانندگی و امکان بروز تصادف، لازم است که محیط رانندگی به عنوان یک عامل مؤثر در ایجاد خسارت شناسایی شود. آمار متوفیات ناشی از تصادفات جاده‌ای به تفکیک استان‌های کشور در سال ۱۳۹۰ نشان می‌دهد ۴۱/۲ درصد مرگ‌ومیر در استان‌های تهران، خراسان رضوی، اصفهان، کرمان، فارس و خوزستان رخ داده است.

اگر این بیمه‌نامه‌ها باتوجه به ویژگی مکان رانندگی به همراه بیمه‌نامه‌های مبتنی بر ویژگی‌های راننده و باتوجه به موارد یادشده صادر شوند، آثار و نتایج مفیدی به همراه خواهند داشت که برخی از آنها عبارت‌اند از:

- به سبب آنکه رانندگان می‌دانند سوابق خسارتی و تصادفات آنها ثبت و ضبط می‌شود و بر حق بیمه‌های پرداختی آتی آنها تأثیر می‌گذارد، لذا با رعایت بیشتر احتیاط در امر رانندگی توسط رانندگان، موجبات

شواهد عینی نشان می‌دهد رابطه معناداری بین گروه‌های سنی مختلف و احتمال ایجاد خسارت وجود دارد.

آموختن فن و هنر رانندگی که ضامن سلامتی است، فقط فن رانندگی را می‌آموزد. به عبارت دیگر هنرجو راندن را یاد می‌گیرد نه رانندگی را. بررسی درباره معلمان آموزشگاه‌های رانندگی نیز نابسامانی‌های مخصوص به خود را نشان می‌دهد. هنرآموزان بدون گذراندن دوره‌های لازم برای تعلیم دادن رانندگی، فقط به صرف داشتن گواهینامه رانندگی و با تأیید و معرفی دارنده امتیاز آموزشگاه رانندگی، مجوز تعلیم رانندگی دریافت نموده و مشغول تعلیم دادن رانندگی به افراد می‌شود.

از آنجایی که راننده (عامل انسانی) اصلی‌ترین و مهم‌ترین علت در ایجاد حوادث و سوانح رانندگی کشور است، برای کاهش نقش راننده در حوادث و سوانح رانندگی ضرورت دارد که روش‌های آموزش رانندگی در کشور مورد بررسی جدی و تجدید نظر کامل قرار گرفته و برای اصلاح آن راه‌حل‌های مناسب ارائه شود. در این راستا چون شرکت‌های بیمه به علت پرداخت‌های ناشی از تصادفات متحمل زیان‌های هنگفتی شده‌اند و نظر به اینکه هرگونه تغییری در وضع ایمنی رانندگی، اثر مستقیم در سود و زیان آنها دارد، لذا بسیار مناسب است که شرکت‌های بیمه سرپرستی آموزش رانندگی کشور را برعهده بگیرند و به اوضاع آشفته رانندگی کشور کمی سروسامان دهند.

#### ۵. نتیجه‌گیری

باتوجه به آنچه بیان شد می‌توان دریافت که نحوه مشارکت و حضور شرکت‌های بیمه خصوصی و دولتی در ایران جهت کاهش حوادث رانندگی بیشتر در قالب بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران بوده، و این نهاد مسئول پرداخت وجوه مصوب دولت به نهادهای مربوطه به نمایندگی از سایر شرکت‌ها است. و باوجود این مطلب که حضور پررنگ‌تر هر یک از شرکت‌ها به صورت غیرانتفاعی مخصوصاً در مسائل آموزشی می‌تواند تأثیرات چشمگیری بر آگاهی مردم و کاهش

کاهش تصادفات جاده‌ای در سطح شهرها و جاده‌ها فراهم می‌آید.

- امکان نیل به واقع‌بینانه شدن حق بیمه‌ها فراهم می‌شود. برای مثال، فردی که در روستاها یا شهرستان کوچکی زندگی می‌کند، مجبور به پرداخت خسارت‌های اتومبیل‌هایی که به طور مشخص در جاده‌های بین شهری به جابه‌جایی مسافر می‌پردازند، نمی‌شود.

- موجبات کاهش خسارت و زیان دهی شرکت‌های بیمه و افزایش رضایت بیمه‌گذاران فراهم می‌آید.

از طرف دیگر با اخذ آمار و اطلاعات مربوط به رانندگان متخلف می‌توان همراه با جریمه‌های نقدی شدید برحسب نوع جرم، جریمه‌هایی از قبیل توقیف گواهینامه برای مدت زمان‌های مشخص را نیز اعمال کرد که این امر در کاهش تصادفات و شدت آنها، که خسارت و صدمات بسیاری به صنعت بیمه و حیات اقتصادی و اجتماعی کشور تحمیل می‌کند، نقش بسزایی خواهد داشت.

#### ۴. نقش آموزش رانندگی در کاهش حوادث

آموزش همواره مهم‌ترین نقش را در کلیه ابعاد زندگی بشر ایفا نموده و رانندگی هم از این امر مستثنی نیست. لذا برای رفع کمبودها و مشکلات مختلف، آموزش و پرورش اغلب در اولویت اول قرار گرفته و نقش زیربنایی دارد. تأکید به اهمیت نقش آموزش در اصلاح وضع موجود، به هیچ عنوان به معنای نفی اهمیت نقش عوامل مؤثر دیگری مانند اعمال صحیح و کامل قانون، اصلاح و تقویت قانون و مقررات رانندگی، تدوین استانداردهای مورد نیاز، اصلاح شکل هندسی معابر و... نیست. بلکه مقصود نشان دادن اولویت آموزش در شرایط کنونی در برابر سایر عوامل است. معمولاً در آموزش‌های تعلیم رانندگی، هنرجویان را برای موفقیت در آزمایش رانندگی در محیطی بسیار مصنوعی آماده می‌سازند و لذا هنرجو در اغلب این آموزشگاه‌ها به جای

آموزش همواره مهم‌ترین نقش را در کلیه ابعاد زندگی بشر ایفا نموده و رانندگی هم از این امر مستثنی نیست.

حوادث رانندگی داشته باشد و همچنین تبلیغات مؤثری نیز برای این شرکت‌ها باشد، متأسفانه بیشتر این شرکت‌ها به پرداخت‌های قانونی و اجباری بسنده کرده و فعالیت دیگری در این زمینه انجام نداده‌اند. با توجه به آنچه که بیان شد و تجارب موفق کشورهای دیگر می‌توانیم برخی از محورهای پیشنهادی مربوط به عوامل مؤثر به کاهش تصادفات و از جمله نقش بیمه در این زمینه را به صورت زیر بیان کنیم:

- اعطای مجوز ایجاد مراکز تعلیم رانندگی با هماهنگی بیمه مرکزی ج.ا.ا، راهنمایی و رانندگی و دیگر مراجع ذی صلاح؛

- لزوم وجود پایگاه‌های تحت نظارت راهنمایی و رانندگی که کارشناسان بیمه‌ای نیز حضور داشته باشند تا سالی یک یا حداکثر دوبار خودروها بازبینی شوند. در این صورت رعایت نکردن ضوابط فنی از قبیل کارکرد صحیح ترمزها، عاج لاستیک‌ها، برف‌پاک‌کن و... در حق بیمه‌های بعدی تأثیر خواهد داشت و شرکت‌های بیمه می‌توانند هنگام ارائه بیمه‌نامه، گواهی معاینه فنی را نیز از بیمه‌گذار دریافت کنند.

- طبق بررسی‌های صورت گرفته، در بیش از ۸۰٪ تصادفات، علت اصلی، عامل انسانی است؛ لذا با فرهنگ‌سازی مداوم و پیگیری از طریق مکان‌های آموزشی و تربیتی، رادیو، تلویزیون، مساجد و همچنین نظارت دقیق پلیس و برخورد قاطع با متخلفان می‌توان زمینه کاهش حوادث را فراهم آورد. برخی از کشورهای جهان با اجرای برنامه‌های چندساله به توفیقات جدی در

زمینه کاهش تصادفات جاده‌ای دست

یافته‌اند که در این زمینه می‌توان به کشورهای ژاپن، فرانسه و آلمان اشاره کرد که طی برنامه‌های میان‌مدت ۴-۵ ساله آمار تصادفات را به نصف

رسانده‌اند. به‌عنوان مثال، کشور ژاپن با اتخاذ تدابیر ویژه تعداد تلفات تصادفات را از حدود ۹۹۰۰ نفر در سال ۲۰۰۰ به ۴۷۰۰ نفر در سال ۲۰۰۹ کاهش داده است.

- بررسی مستمر وضعیت بهداشت روانی و جسمی رانندگان امری الزامی است که می‌توان دریافت گواهی سلامت روانی و جسمی رانندگان (حرفه‌ای) را جزو مدارک لازم برای اخذ پوشش بیمه‌ای قرار داد. در آخرین آماری که از اجرای تست سلامت و صلاحیت رانندگان کشور در چند سال گذشته اعلام شد، صلاحیت ۱۳ هزار و ۷۰۰ نفر از رانندگان زیر سؤال رفت. علاوه بر این در این تست مشخص شد ۸۹٪ رانندگان دارای اختلالات بینایی، ۱۸٪ اختلال شنوایی، ۱۰٪ دارای فشار خون، ۴٪ دیابت و ۴۸٪ اضافه وزن هستند و ۹۱٪ از رانندگان حمل و نقل عمومی، دخانیات مصرف می‌کنند.

- برخورد متناسب با شرکت‌های حمل و نقل کالا و مسافر که آمار تصادفات جاده‌ای آنها بالاست؛ با افزایش حق بیمه دریافتی از این شرکت‌ها، می‌توان موجبات استفاده از اهرم‌های نظارتی بیشتر از سوی شرکت‌های مزبور را بر عملکرد رانندگان فراهم آورد. از اول آذر سال ۱۳۹۰، آیین‌نامه مربوط به رتبه‌بندی شرکت‌ها توسط سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور به ادارات کل حمل و نقل پایانه‌های استان‌ها ابلاغ شد و چهار ماه یعنی تا پایان سال ۱۳۹۰، به همه شرکت‌های مسافری که دارای پروانه اشتغال بودند و فعالیت



- کشورها، ۱۳۸۷. وزارت راه و ترابری، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، معاونت برنامه‌ریزی.
۲. چیگل، س.، ۱۳۸۳. بررسی علل حوادث رانندگی در ایران و مقایسه با سایر کشورها. فصلنامه صنعت بیمه ش ۷۳.
۳. دفتر ایمنی و ترافیک. سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور، ۱۳۹۱. بررسی متوفیات ناشی از تصادفات از سال ۱۳۸۵ الی ۱۳۹۰.
۴. دهقانی، ع.، ۱۳۸۰. نقش و جایگاه صنعت بیمه در کاهش خسارات ناشی از تصادفات رانندگی. فصلنامه صنعت بیمه، سال ۱۱. ش ۱.
۵. عظیمی تبریزی، م.، ۱۳۸۰. نقش آموزش رانندگی در رفع مشکلات رانندگی و روش‌های ارائه آن. دومین کنفرانس منطقه‌ای مدیریت ترافیک.
۶. سالنامه آماری صنعت بیمه ایران، ۱۳۸۹. فصل ۴، انتشارات بیمه مرکزی ج.ا.
۷. سایت بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران <<http://www.centinsur.ir>> [20.10.2012]
۸. سایت خبرگزاری فارس <<http://www.farsnews.com>> [25.11.2012]
۹. سایت سندیکای بیمه‌گران ایران <<http://www.sbi.com>> [25.11.2012]
10. Swaby, G., 2010. Insurance law: Fit for purpose in the twenty-first century?. *International Journal of Law and Management*, 52 (1), pp. 21-39.
- می‌کردند، مهلت داده شد که مدارک خود را کامل کنند. در صورت نهایی شدن این طرح و اجرای آن توسط پلیس راه کشور، شرکت‌های مسافربری ملزم خواهند بود که در انتخاب راننده دقت بیشتری به خرج دهند و از افراد عصبی، دارای مشکلات جسمی و روانی استفاده نکنند. همچنین به موجب این طرح عملکرد این شرکت‌ها براساس ارائه خدمات، ایمنی و به‌کارگیری راننده بررسی و سطح‌بندی خواهد شد. در نتیجه شرکت‌ها ملزم و تشویق به اتخاذ رتبه‌های بالاتر شده و مردم می‌توانند شرکت‌های با سابقه بهتر را انتخاب کنند. - به‌نظر می‌رسد که بالابردن سن اخذ گواهینامه برای جلوگیری از تصادفات جاده‌ای که تا حد زیادی ناشی از جوانی و کم‌تجربه‌بودن رانندگان است بتواند از تعداد و شدت تصادفات کم کند. ولی ممکن است رانندگی غیرقانونی را افزایش دهد و موجب نارضایتی عمومی شود. بنابراین به‌نظر می‌رسد ایجاد ضوابط محکم و آزمون‌های چندین مرحله‌ای برای اخذ گواهینامه زیر نظر بیمه مرکزی بتواند مفید واقع شود.
- ایجاد بسترهای مناسب و فرهنگ‌سازی جهت تشویق شرکت‌های بیمه برای حضور فعالانه‌تر در عرصه‌های اجتماعی و سرمایه‌گذاری در این زمینه که سبب تسهیل و بهبود ارتباطات مردم با این نهادها و افزایش اعتماد به این نهادها می‌گردد.
- در پایان ذکر این نکته لازم است که همراه با رشد و توسعه اقتصادی جامعه و مطرح شدن حوزه‌های جدیدی در مسئولیت افراد نسبت به دیگران، ضرورت تحول مستمر در قوانین مرتبط با قانون بیمه شخص ثالث به نحوی که به عدالت نزدیک‌تر باشد و موجبات جبران بیشتر خسارت‌های زیان‌دیدگان را فراهم آورد، باید مورد توجه خاص قرار گیرد.

## منابع:

۱. آشنایی با مدیریت و تشکیلات حمل و نقل در سایر