



آسیب‌شناسی قانون بیمه‌های شخص ثالث و ارائه پیشنهادات اصلاحی

گردآورندگان: میترا صفائیان، محمود سبزی، نصرالله حسن‌زاده، آزاده بهادر

- دکترای مدیریت استراتژیک، دانشگاه علامه طباطبائی
- کارشناس ارشد مدیریت بازرگانی، دانشگاه شهید بهشتی
- کارشناس ارشد مدیریت بازرگانی، دانشگاه تهران
- کارشناس ارشد اکچوئری، دانشگاه شهید بهشتی

مقدمه

کشورها را بر آن داشته است تا از ابتدا با به‌کارگیری تدابیری خاص، دامنه خطرات این وسیله و عواقب آن را تا حد ممکن کاهش دهند. در کشور ما نیز پس از ورود اتومبیل به ایران و بروز حوادث جانی و مالی بسیار، بالاخره در سال ۱۳۴۷ با تصویب قانون «بیمه اجباری مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل اشخاص ثالث» با اقتباس از قوانین کشورهای اروپایی، گام مؤثری در جهت جلوگیری از خطرات و عواقب ناشی از آسیب‌های استفاده از اتومبیل برداشته شد. با تصویب این قانون، درجه امنیت نسبی بر روی اعضای جامعه از بابت تردد خودروها باز شد و صاحبان

اگرچه اختراع اتومبیل، گام مهمی در پیشرفت‌های صنعتی و اجتماعی بشر است، ولی در کنار فواید و مزایای غیرقابل انکار آن، دامنه خطراتی که افراد جامعه در معرض آن قرار می‌گیرند نیز افزایش می‌دهد. خطراتی که از یک طرف رانندگان وسایل نقلیه و سرنشینان آن و آینده خانواده‌های آنها و از طرفی دیگر جان و مال اشخاص ثالث را تهدید می‌کند. آثار و تبعات ناشی از این رویداد نه تنها برای افراد جامعه مسائل و مشکلات فراوانی را به‌بارمی‌آورد بلکه مسئولیت‌های اجتماعی دولت را نیز افزایش می‌دهد. بنابراین مسئولین تمامی



امکانات از جمله راه‌ها متناسب با شرایط روز، عدم افزایش تعهدات متناسب با افزایش قیمت‌ها و تورم و بحران بیمه شخص ثالث در کشور، کماکان این رشته دربرآوردن نیازهای صنعت بیمه و زیان‌دیدگان با عدم توفیق روبرو بود. این امر نشان‌دهنده عدم کارایی این قانون در پاسخ‌گویی به نیازهای جامعه بود. از این رو هشدارهای کارشناسان و متخصصین امر مسئولان را بر آن داشت تا نسبت به بازنگری و اصلاح قانون قبلی و ارائه قانون جدید شخص ثالث اقدام نمایند. تفاوت چشمگیر تعهدات و پوشش‌های موجود در بیمه‌های شخص ثالث ایران با کشورهای پیشرفته و شیوه‌های ارائه بیمه‌نامه شخص ثالث و اخذ حق بیمه مربوطه از بیمه‌گذاران باعث شد تا مسئولین امر نسبت به اصلاح قانون بیمه شخص ثالث اقدام نمایند.

قانون جدید «بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث»

وسایل نقلیه نیز با آرامش و آسایش خاطر بیشتری در خیابان‌ها و جاده‌ها به تردد پرداختند.

در ابتدا، هرچند این قانون جواب‌گویی نیازها و تبعات ناشی از حوادث به وجود آمده توسط دارندگان وسایل نقلیه بود، ولی آمار صدمات جانی و مالی ناشی از سوانح رانندگی در سال‌های بعد از آن و به دنبال افزایش تعداد اتومبیل‌ها، روند رو به رشدی را نشان می‌داد که نیاز به تغییرات بیشتر در این قانون را الزامی کرد.

با وجود تصویب قانون مذکور و انجام اصلاحات مقتضی از سوی شورای عالی بیمه درباره شرایط و تعهدات بیمه‌های شخص ثالث در هر سال، متأسفانه با گذشت زمان نسبتاً طولانی از تصویب و اجرای قانون شخص ثالث و تغییر و تحولات به وجود آمده در ساختارهای اجتماعی و اقتصادی جامعه از جمله کیفیت و کمیت وسایل نقلیه، افزایش قیمت لوازم و قطعات یدکی، بالا رفتن میزان خسارات، عدم توسعه



- معروف به بیمه شخص ثالث پس از حدود ۵ سال در فرآیند قانون‌گذاری پس از تصویب کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی براساس اصل ۸۵ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و موافقت مجلس شورای اسلامی با اجرای آزمایشی آن به مدت ۵ سال در تاریخ ۱۳۸۷/۵/۱۶ به تصویب شورای نگهبان رسید و در تاریخ ۱۳۸۷/۵/۳۱ از سوی ریاست محترم جمهوری اسلامی ایران برای اجرا به وزارت امور اقتصادی و دارایی ابلاغ شد که از جمله مهم‌ترین تغییرات و اصلاحات این قانون نسبت به قانون قبلی می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:
- برابری دیه زنان با مردان؛
 - شمولیت بیشتر اشخاص ثالث؛
 - حداقل شدن استثنائات قانون؛
 - پذیرش بیمه‌نامه به‌عنوان وثیقه از سوی محاکم؛
 - افزایش حداقل تعهدات بدنی به اندازه دیه مرد
- مسلمان در ماه‌های حرام؛
- افزایش تعهدات صندوق تأمین خسارت‌های بدنی به میزان حداقل تعهدات بدنی؛
 - افزایش منابع مالی صندوق تأمین خسارت‌های بدنی؛
 - معافیت صندوق تأمین خسارت‌های بدنی از پرداخت عوارض و مالیات؛
 - پرداخت بیش از یک دیه به یک زیان‌دیده؛
 - مکلف بودن بیمه‌گر به پرداخت سریع خسارت؛
 - حق رجوع مستقیم زیان‌دیده به بیمه‌گر؛
 - اعمال جریمه به تخلفات حادثه‌ساز؛
 - پرداخت ۵۰٪ خسارت‌های جرحی به صورت علی‌الحساب؛
 - حضور نماینده بیمه‌گر در جلسات محاکم قضایی؛
 - امکان تقسیط حق بیمه؛
 - حذف مرور زمان (زارعی، ۱۳۸۷).

بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران درباره اصلاح قانون بیمه شخص ثالث به نظر می‌رسد ارائه دیدگاه‌های اصلاحی می‌تواند به بهبود هرچه بیشتر بیمه شخص ثالث و عادلانه شدن این بیمه بینجامد.

صدور بیمه شخص ثالث بر مبنای ویژگی‌های خودرو

حق بیمه شخص ثالث در ایران باتوجه به تعهدات مشخص شده برای پوشش‌های مالی، جانی و سرنشین و همچنین ظرفیت و تعداد سیلندرهای خودرو تعیین می‌شود. این در حالی است که در کشورهای مختلف، تعیین حق بیمه شخص ثالث به دو عامل اصلی یعنی اتومبیل و راننده بستگی دارد. درحالی که در کشور ما باوجود درخواست‌های فراوان از سوی مسئولین امر، معیار اصلی تعیین حق بیمه، نوع اتومبیل و ویژگی‌های آن است. این امر هزینه مازادی را بر افراد کم‌ریسک تحمیل می‌کند، ضریب خسارت شرکت‌های بیمه را افزایش و میزان سودآوری این رشته بیمه‌ای را برای شرکت‌های بیمه‌گر کاهش می‌دهد. به طوری که در سال ۱۳۸۹ حدود ۷۵ درصد از خسارت پرداختی صنعت بیمه مربوط به بیمه شخص ثالث بود. از سوی دیگر، براساس آمار موجود، ۱۵ درصد رانندگان پریسک هستند (اسماعیلی، ۱۳۹۰). این افراد درحالی که بیشترین نقش را در ایجاد حوادث رانندگی دارند، حق بیمه یکسانی با رانندگان کم‌ریسک پرداخت می‌کنند. به عبارتی، به علت تعیین حق بیمه از سوی بیمه مرکزی به شکل اجباری و دستوری، موضوع انتخاب نادرست (نامساعد)^۱ رخ می‌دهد.

در قانون فعلی بیمه شخص ثالث در ایران، نرخ بیمه صرفاً بر مبنای نوع و ویژگی‌های خودرو تعیین می‌شود و میزان رعایت قوانین و مقررات رانندگی و ریسک‌پذیری فردی در آن دخیل نیست. در بسیاری از کشورهای اروپایی یا آمریکایی، جهت اخذ بیمه‌نامه

باتوجه به تغییرات سال‌های ۱۳۹۰ و ۱۳۹۱ در نرخ حق بیمه شخص ثالث و بالا رفتن آن و نیز تغییر طبقه‌بندی خودروها در سال‌های اخیر، کماکان بخش قابل ملاحظه‌ای از وسایل نقلیه موتوری در حال تردد در کشور فاقد بیمه‌اند و باوجود تأکید ماده یک قانون بیمه بر اجباری بودن بیمه شخص ثالث، متأسفانه در حال حاضر مطابق با آمارهای موجود، ۴۳٪ از وسایل نقلیه موتوری در حال تردد در کشور تحت پوشش بیمه‌نامه شخص ثالث قرار ندارند. در صورتی که این تعداد اتومبیل فاقد بیمه‌نامه به جرگه بیمه‌گذاران پیوندند، می‌توان هم شاهد تحولی شگرف در صنعت بیمه بود (به علت سهم ۴۳ درصدی بیمه شخص ثالث از پرتفوی صنعت بیمه) و هم بار مسئولیت‌های صندوق تأمین خسارت‌های بدنی بیمه مرکزی ج.ا.ا و هم دولت را کاهش داد (سالنامه آماری صنعت بیمه ۱۳۸۹).
به دنبال پیگیری‌های دفتر حقوقی و امور مجلس



1. Adverse Selection

سه محور بیان کرد (دفتر مطالعات اقتصادی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۳۹۰؛ نجابتی، ۱۳۸۲):

- عوامل مؤثر بر رفتار مصرف‌کننده شامل خصوصیات فرهنگی، فردی و روانی بر عدم خرید بیمه شخص ثالث تأثیر دارد. براساس این تحقیقات، عامل شخصیتی «آینده‌نگر نبودن» دارای بیشترین تأثیر بوده است.

- عوامل مربوط به آمیخته بازاریابی خدمات بر عدم خرید بیمه شخص ثالث تأثیر داشته است. در بین این عوامل، عامل قیمت و نحوه دریافت حق بیمه دارای بیشترین تأثیر بوده است.

- عامل قوانین و مقررات بر عدم خرید بیمه شخص ثالث تأثیر داشته است. در بین عوامل قانونی، عامل عدم برخورد قانونی با رانندگان فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث دارای بیشترین تأثیر بوده است.

شخص ثالث، ارائه استعلام سابقه رانندگی و سابقه خسارت از شرکت‌های بیمه جهت تعیین حق بیمه متناسب با ریسک ضروری است. بهترین راه برای حل مشکلات بیمه شخص ثالث، محاسبه عادلانه ریسک هر فرد بیمه‌گذار است. در این راستا رانندگان باید از نظر ریسک طبقه‌بندی شوند. باید توجه داشت که در بسیاری از کشورهای جهان، بیمه‌نامه‌های شخص ثالث، متنوع بوده و متناسب با نوع و کاربرد خودرو، نوع بیمه‌نامه و سایر شرایط تغییر می‌کند.

از آنجاکه میزان حق بیمه در ایران براساس نوع خودرو، حجم موتور و نوع کاربری محاسبه می‌شود، نقش عامل انسانی یعنی راننده در محاسبات کمتر دیده می‌شود.

این در حالی است که بیش از ۶۵ تا ۷۰ درصد از تصادفات در کشور ما مربوط به سهل‌انگاری عامل انسانی است و در صورت برخورداری از امکان استعلام از وضعیت و سوابق رانندگی هر فرد در زمان مراجعه جهت اخذ بیمه‌نامه، این امکان فراهم می‌شود که حق بیمه متناسب با ریسک فرد تعیین شود. اما در قانون بیمه توجهی به این موضوع نشده و حق بیمه همچنان براساس نوع وسیله نقلیه محاسبه می‌گردد (فصلنامه تخصصی آسیا، ۱۳۸۷).

علی‌رغم تمامی این مشکلات و تمایلات موجود در صنعت بیمه برای بهینه‌سازی شرایط بیمه‌نامه‌های شخص ثالث در جهت فردمحور شدن، در آیین‌نامه اصلاحی سال ۱۳۸۷ قانون بیمه شخص ثالث نیز تغییر چشمگیری در جهت اهداف مورد نظر دیده نمی‌شود.

بررسی عوامل بازدارنده خرید بیمه شخص ثالث در ایران

با بررسی تحقیقات انجام‌شده درباره رشته بیمه شخص ثالث در صنعت بیمه کشور، می‌توان عوامل بازدارنده خرید این نوع بیمه در ایران را در قالب



آگاهی اندک از صنعت بیمه و رشته‌های متنوع آن را باید مهم‌ترین دلیل عمده عدم‌گرایش مردم به خرید پوشش‌های بیمه‌ای دانست. از آنجاکه خدمات بیمه، عینی نیست و آشناسازی مردم با این خدمات نیازمند ارائه اطلاعات تفصیلی است، فعالیت‌های تبلیغات حرفه‌ای شرکت‌های بیمه برای گسترش آگاهی مردم کافی به‌نظر نمی‌رسد. فرهنگ‌سازی بیمه موضوعی است که سال‌ها در مورد آن بحث شده و دست‌اندرکاران و مسئولان ذی‌صلاح بر آن تأکید دارند، اما تاکنون کار جدی در جهت ارتقای فرهنگ بیمه انجام نشده است و کماکان مسئولان بیمه‌ای کشورمان از نبود فرهنگ بیمه‌ای در کشور گلایه دارند و آن را دلیل اصلی پایین‌بودن ضریب نفوذ بیمه می‌دانند (نوروزی، ۱۳۸۹).

امروزه افزایش حوادث ناشی از رانندگی، منجر به بالارفتن مسئولیت‌های اجتماعی و افزایش دعاوی دادگاه‌ها شده که این مشکل، مسئولین امر را بر آن داشته تا به فکر بالابردن پوشش‌ها و ارقام تعهدات برای قابلیت پاسخ‌گویی به اختلافات بین زیان‌دیدگان و مقصران باشند. روند روبه‌رشد شرکت‌های بیمه و گسترش سهم این رشته از صنعت بیمه کشور، اهمیت این رشته را روزافزون می‌کند.

خسارات‌های تحت پوشش بیمه شخص ثالث

- خسارات‌های مالی: خسارات‌های وارده به اموال افراد ثالث، خسارات‌های مالی نامیده می‌شود و این بیمه‌نامه، جبران‌کننده خسارت وارده به وسایل منقول و غیرمنقولی است که با اتومبیل بیمه‌شده برخورد نموده و آسیب‌دیده است. به‌طورکلی منظور از خسارت مالی، زیان‌هایی است که به سبب حوادث مشمول بیمه موضوع این قانون به اموال شخص ثالث وارد شود.

- خسارات‌های جانی: خسارات‌های وارد به جان و بدن افراد ثالث، خسارت جانی یا بدنی نامیده می‌شود و شامل فوت، نقص عضو و هزینه‌های پزشکی ناشی

از حادثه با مورد بیمه است و به‌طوردقیق‌تر منظور از خسارت بدنی، هر نوع دیه یا آرش ناشی از صدمه، شکستگی، نقص عضو، ازکارافتادگی (جزئی یا کلی - موقت یا دائم) یا دیه فوت شخص ثالث به سبب حوادث مشمول بیمه موضوع این قانون است. هزینه معالجه نیز چنانچه مشمول قانون دیگری نباشد، جزء تعهدات بیمه موضوع این قانون خواهد بود.

- خسارت سرنشین: در قانون قبلی (۱۳۴۷) بیمه شخص ثالث، چنانچه سرنشین (فردی که از لحظه سوارشدن تا پیاده‌شدن در خودرو است اعم از راننده و تمامی افراد داخل خودرو به تعداد مجاز ظرفیت) بر اثر حوادث وسیله نقلیه آسیب ببیند طبق تعریف بیمه‌نامه، مشمول بیمه می‌شود.

اما در قانون جدید (۱۳۸۷)، بیمه‌نامه سرنشین، مخصوص راننده است و سایر افراد حاضر در اتومبیل ثالث محسوب می‌شوند و خسارت‌های وارده به آنها از محل پوشش دیه و نقص عضو بیمه‌نامه در صورت بروز حادثه پرداخت می‌شود (چون طبق تبصره ۶ ماده ۱ قانون بیمه اجباری شخص ثالث، شخص ثالث هر فردی است که به سبب حوادث وسایل نقلیه موضوع این قانون دچار زیان‌های بدنی یا مالی شود به استثنای راننده مسبب حادثه)؛ لذا به این دلیل که راننده خودروی مقصر، جزء افراد ثالث محسوب نمی‌شود، خسارت‌های بدنی وارده به راننده مقصر حادثه با پرداخت حق بیمه جداگانه طبق شرایط بیمه‌نامه حوادث، قابل بیمه‌شدن است.

بیمه شخص ثالث اتومبیل با اختصاص ۴۳ درصد از حق بیمه‌های دریافتی و ۵۷ درصد از خسارت‌های پرداختی صنعت بیمه (سالنامه آماری صنعت بیمه، ۱۳۸۹)، مهم‌ترین رشته بیمه‌ای کشور محسوب می‌شود و سهم بالای آن و تعداد بسیار زیاد بیمه‌گذاران در بیمه‌های شخص ثالث و پیامد و مسئولیت‌های اجتماعی

ناشی از این رشته بیمه‌ای بر اهمیت صنعت بیمه می‌افزاید و هر نوع تلاش برای بهبود و مدیریت دقیق تولید و پرداخت خسارت این رشته مطابق با نیازهای جامعه از نکات مهم مورد توجه در انجام طرح‌های تحقیقاتی است.

نگاهی اجمالی بر اصلاحیه قانون بیمه شخص ثالث

در بررسی سیر تحول قانون بیمه شخص ثالث در طی چند سال گذشته شاهد امیدهای فراوانی در خصوص بهبود و فردمحورشدن (شخص‌محورشدن) این رشته بیمه‌ای بوده‌ایم. اما با وجود تمامی تغییرات و مصوبه سال ۱۳۸۷ مجلس در خصوص این رشته، همچنان ابهاماتی در این قانون وجود دارد که نیازمند دقت نظر بیشتری است. مصوبه (شماره ۳۴۶۰۸/ت/۴۱۵۷۴ ک مورخه ۱۳۹۰/۲/۱۹) ریاست جمهوری در خصوص قانون بیمه شخص ثالث سال ۱۳۸۷ و مذاقه در کشمکش‌های شدید بین مدیران وقت صنعت بیمه و دادستان کل کشور درباره افزایش نرخ دیه تا ۹۰۰ میلیون ریال (که در نهایت در آبان ماه سال ۱۳۹۰ اجرایی و تمامی شرکت‌های بیمه موظف شدند تا بیمه‌نامه‌های جدید را با نرخ ۹۰۰ میلیون ریال صادر و حق بیمه متناسب با آن را دریافت دارند)، نشان‌دهنده روند پرتلاطم تغییرات در این قانون است.

جدول ۱ روند تغییرات مبلغ دیه در ماه‌های عادی و حرام بین سال‌های ۱۳۸۰ تا ۱۳۹۱ را نشان می‌دهد. همان‌گونه که ملاحظه می‌شود رشد مبلغ دیه در ماه‌های حرام در سال ۱۳۹۱ نسبت به سال ۱۳۸۹ یکصد و ده درصد (۱۱۰٪) است که این امر برای شرکت‌های بیمه، آثار سوء بسیاری به دنبال خواهد داشت.

اندکی پس از اجرای آیین‌نامه افزایش مبلغ دیه و بروز مشکلات و تبعات ناشی از آن، زمزمه افزایش نرخ دیه تا رقم ۱۲۶ میلیون تومان در ماه‌های حرام رسمیت

یافت که از ابتدای سال ۱۳۹۱ (ابلاغیه ۲۲ اسفند ۱۳۹۰ وزارت دادگستری) نرخ دیه رسماً ۱۲۶ میلیون تومان اعلام شد و بیمه مرکزی ج.ا.و تمامی شرکت‌های بیمه‌گر طی اعلام همگانی بیمه‌گذاران را برای دریافت الحاقیه افزایش تعهدات با پرداخت مابالتفاوت قیمت قدیم و جدید فراخواندند.

فارغ از آثار نامطلوب افزایش مبلغ دیه برای شرکت‌های بیمه، لازم است به نتایج توری این اقدام بر جامعه نیز اشاره کرد. دولت از یک سو طی ارقام رسمی، تورم سال ۱۳۹۰ را کمتر از ۲۱/۵ درصد اعلام کرده است، اما از سوی دیگر در بعضی حوزه‌ها از جمله «بیمه و دیه»، تورم ۱۰۰ درصدی ایجاد کرده که بر سایر بخش‌های اقتصادی به‌طورمشهود اثرگذار است.

با وجود قانون جدید بیمه‌های شخص ثالث و اجرای کامل تمامی مواد و تبصره‌های این قانون، ایراداتی همچنان وجود دارد که نیازمند بررسی‌های بیشتر است:

- در تبصره ماده ۱۲ این اصلاحیه در خصوص انتقال مالکیت و شیوه ارائه تخفیفات به خریدار ابهامات زیر وجود دارد:

- چگونه می‌توان این تخفیفات را به بیمه‌نامه‌های دیگر انتقال داد یا اینکه در صورت عدم جایگزینی خودروی جدید توسط فروشنده، وضعیت این تخفیفات چه می‌شود؟

- از آنجاکه در بیمه شخص ثالث هیچ الزامی برای صدور بیمه به نام مالک خودرو نیست، تخفیفات موجود در بیمه‌نامه‌های منتقل شده به چه کسی منتقل می‌شود؟

- در صورت مغایرت نام بیمه‌گذار با فروشنده در روی بیمه‌نامه چه اتفاقی می‌افتد؟ اگر تخفیف به خریدار جدید اتومبیل ارائه شود، باز هم شبهه خودرو محورشدن این بیمه و موضوع انتخاب نامساعد پیش می‌آید.

۱. تصویب‌نامه تعرفه حق بیمه و نحوه تقسیط و تخفیف در حق بیمه شخص ثالث (۱۳۸۹/۱۲/۸)

جدول ۱. روند تغییرات رقم دیه در ماه‌های عادی و حرام

سال	دیه در ماه عادی (میلیون ریال)	دیه در ماه حرام (میلیون ریال)	درصد رشد دیه در ماه‌های حرام نسبت به سال قبل
۱۳۸۰	۱۰۰	۱۳۳	۵۶/۳
۱۳۸۱	۱۵۰	۲۰۰	۵۰/۳۷
۱۳۸۲	۱۸۰	۲۴۰	۲۰
۱۳۸۳	۲۲۰	۲۹۳	۲۲/۰۸
۱۳۸۴	۲۵۰	۳۳۳	۱۳/۶
۱۳۸۵	۲۶۲	۳۵۰	۵/۱
۱۳۸۶	۳۵۰	۴۶۷	۳۳/۴
۱۳۸۷	۴۰۰	۵۳۳	۱۴/۱۳
۱۳۸۸	۴۰۰	۵۳۳	۰
۱۳۸۹	۴۵۰	۶۰۰	۱۲/۵۷
۱۳۹۰	۶۷۵	۹۰۰	۵۰
۱۳۹۱	۹۴۵	۱۲۶۰	۴۰

(سالنامه آماری صنعت بیمه، ۱۳۸۹)

- شیوه انتقال تخفیفات بیمه‌نامه به نام فرد جدید چگونه است؟ اگر فروشنده اقدام به خرید اتومبیل جدید نکند، تکلیف تخفیفات وی چه خواهد بود؟ اگر فرد دارای تخفیفات بیمه‌ای خودروی جدیدی خریداری نماید و در طبقه‌بندی نرخ بیمه‌ای دیگری قرار گیرد، چه وضعیتی پیش می‌آید؟ درحالی‌که می‌دانیم هدف اصلی قانون بیمه شخص ثالث جدید، ارائه تخفیفات به بیمه‌گذار یا دارنده بیمه‌نامه فاقد خسارت بوده است.
- منظور از اتومبیل نوع مشابه ذکرشده در تبصره ماده ۱۲ قانون مذکور کدام است؟ اگر براساس طبقه‌بندی‌های موجود در ماده ۲ باشد، تخفیفات چگونه ارائه می‌شود و اگر به اتومبیل‌های سایر طبقات انتقال یابد، چه راهکاری باید اتخاذ شود؟
- اگر منتقل‌کننده تخفیفات، فاقد خودرو دیگری باشد و بخواهد تخفیفات بیمه‌نامه را به سایر اقارب خود انتقال دهد، چه وضعیتی پیش می‌آید؟ اگر تخفیفات به یکی از اقارب فرد انتقال یابد و فرد دریافت‌کننده، سابقه بیمه‌ای نامطلوبی داشته باشد، این امر با اصل انتخاب مساعد در تضاد است و به نوعی شرکت‌های بیمه‌گر را با موضوع انتخاب نامساعد مواجه می‌سازد.
- در صورتی‌که فردی، اتومبیلی با سابقه تخفیف بیمه‌ای مثلاً ۵ سال داشته باشد، ولی بیمه‌نامه به نام فرد دیگری صادر شده باشد در صورت فروش اتومبیل، فروشنده چگونه می‌تواند بیمه را به اتومبیل دیگر خود یا یکی از اقارب منتقل کند؟ نحوه پرداخت حق بیمه اضافی ناشی از انتقال بیمه‌نامه تخفیف‌دار برای مدت باقی‌مانده بر عهده کیست و شکل پرداخت آن چگونه است؟
- اگر دارنده بیمه‌نامه دارای تخفیفات بلندمدت، تا پایان مهلت بیمه‌نامه، نسبت به خرید بیمه‌نامه جدید و استفاده از تخفیفات آن اقدام نکند، راهکار شرکت‌های بیمه چیست؟

- از آنجاکه فروشنده در زمان انتقال خودرو باید بیمه‌نامه معتبر را به خریدار تحویل دهد؛ در صورتی که برای استفاده از تخفیفات بیمه‌نامه بخواهد تخفیفات آن را به سایر اتومبیل‌های خود منتقل کند، وضعیت پرداخت مابه‌التفاوت قیمت حق بیمه خودرو تا پایان مدت اعتبار چگونه خواهد شد و برعهده کیست؟

● ماده ۲۳، بیمه مرکزی را موظف نموده است تا به کاهش تدریجی حداکثر تا ۵۰ درصد کارمزد فروش و هزینه‌های صدور بیمه‌نامه شخص ثالث اقدام کند. با عنایت به روند فعلی صدور بیمه‌های شخص ثالث و فرهنگ بیمه نزد مردم، که حاکی از عدم استفاده از بیمه نزد حدود ۴۳ درصد از وسایل نقلیه موتوری در حال تردد در کشور است، اجرای این ماده از سوی بیمه مرکزی در مقابل شرکت‌های بیمه‌ای نه تنها منجر به کاهش سهم بیمه شخص ثالث از پرتفوی صنعت بیمه خواهد شد، بلکه به لحاظ سهم ۴۳ درصدی بیمه شخص ثالث در صنعت، هر تغییری در این رشته به جهت کاهش پذیری بالای آن، منجر به تغییرات بزرگ در صنعت بیمه خواهد شد. از سوی دیگر هیچ گرایشی از سوی شرکت‌های بیمه برای ترغیب دارندگان ۴۳ درصد وسیله نقلیه موتوری در حال تردد فاقد بیمه برای خرید بیمه‌نامه صورت نخواهد گرفت و شبکه فروش غیرمستقیم انگیزه‌ای برای فعالیت در این بخش نخواهد داشت.

- ضمن اینکه الزام شبکه فروش به صدور الحاقیه‌های مربوط به افزایش دیه از ۹۰ به ۱۲۶ میلیون تومان و همچنین صدور الحاقیه‌های متعدد جهت تغییر نام، شماره پلاک خودرو و ... بدون افزایش کارمزد و در صورت اعمال ماده ۲۳ (کاهش کارمزد و هزینه‌های صدور حداکثر تا ۵۰ درصد) فروشندگان این رشته را با مشکلات جدی روبه‌رو می‌کند و رغبت شبکه فروش غیرمستقیم (نمایندگان، شرکت‌های خدماتی و کارگزاران) را به ارائه خدمات کاهش داده و باعث

نارضایتی‌های بیشتر در بین بیمه‌گذاران می‌شود. وجود ۱۳/۵ میلیون بیمه‌نامه شخص ثالث در ایران (سالنامه آماری صنعت بیمه، ۱۳۸۹) اهمیت و وسعت این رشته در بازار بیمه را آشکار می‌سازد.

● ماده ۱۳ قانون بیمه شخص ثالث درباره اعمال جرایم برای تمدید بیمه‌نامه‌های دارای خسارت‌های مالی و جانی است. در این ماده برای تمدید بیمه‌نامه‌های جدید صرفاً به نوع خسارت‌ها اشاره می‌شود و میزان جریمه اعمال شده در هر بیمه‌نامه، با جانی یا مالی بودن سابقه خسارت سنجیده می‌شود. این روش اعمال جرایم اگرچه نسبت به شیوه‌های مورد استفاده قبلی مناسب‌تر است، اما باز هم میزان مبالغ ریالی هر خسارت مالی یا جانی در اخذ میزان جرایم بی‌تأثیر است.

● در خصوص تبصره ۲ ماده ۱۳ که به عدم پرداخت حق بیمه اضافی در صورت وقوع خسارت پیش از زمان انتقال بیمه‌نامه توسط خریدار بیمه‌نامه جدید اشاره دارد، یادآوری این نکته حائز اهمیت است که به دلیل عدم الزام صدور بیمه شخص ثالث به نام صاحب سند (مالک خودرو)، مسأله انتقال سند خودرو و عدم پرداخت حق بیمه اضافی با مشکلات زیادی روبه‌روست.

● باتوجه به ماده ۲۱ و یوم‌الادا بودن پرداخت خسارت‌ها از سوی بیمه‌گران به زیان‌دیدگان و باتوجه به روند افزایش غیرکارشناسی مبلغ دیه، تمایل به اطاله دادرسی‌ها از سوی زیان‌دیدگان به جهت صدور رأی در زمان تغییر مبلغ دیه و افزایش آن، باعث بالا رفتن مبالغ خسارتی شرکت‌های بیمه خواهد شد.

با وجود ارائه نرخ‌های دستوری از سوی دولت در این رشته، بخش بزرگی از این بازار در تسلط بخش خصوصی است. نوع نگاه بخش دولتی در عرصه اقتصادی تنها کسب سود نبوده و بسیاری از بنگاه‌های دولتی، اهداف اجتماعی نیز دارند. اما در بازار بیمه

و پرداخت دیه ثالث به این افراد در صورت بروز خسارت، برای شرکت‌های بیمه آثار خسارتی بسیاری به بار آورده است. در صورت پرداخت پرونده‌های خسارتی جاری و معوق سال‌های گذشته، ارقام مذکور می‌تواند برای شرکت‌های بیمه کمرشکن باشد.

۴- یکی از عیوب اصلی بیمه‌نامه‌های شخص ثالث، صدور آن برای اتومبیل و نه صاحب یا راننده آن است. این امر با در نظر گرفتن نقش عامل انسانی در قریب به ۷۰ درصد از کل آمار مربوط به تصادفات جاده‌ای و عدم دخالت آن در صدور بیمه‌نامه‌های شخص ثالث، این رشته را بسیار ناعادلانه کرده است و بحث انتخاب نامساعد در این رشته را، که یکی از موضوعات بسیار مهم بیمه‌ای است، تشدید می‌کند.

۵- صدور آراء دادگاه‌ها و مراکز دادرسی نیز در اکثر پرونده‌های بیمه‌ای به ضرر شرکت‌های بیمه است. نوع نگاه قضات و مراکز صدور رأی به پرونده‌های بیمه‌ای از دیدگاه مساعدت و یاری به زیان‌دیدگان، با وجود محرز بودن تخلفات آنهاست. این نکته که شرکت‌های بیمه‌ای، مراکز ثروتمندی هستند و پرداخت خسارت در پرونده‌های دعوی حقوقی، چیزی از توان مالی شرکت‌های بیمه‌ای نمی‌کاهد از یک سو و تأخیر در فرایند داوری و اطلاع دادرسی از سوی دیگر، باعث گذشت زمان و انتقال پرونده‌های قدیمی به دیه سال جدید شده و با توجه به یوم‌الادا بودن پرداخت خسارت از سوی شرکت‌های بیمه، باعث افزایش خسارت در این رشته شده است. سهم بالای خسارتی رشته شخص ثالث از کل خسارت پرداختی شرکت‌های بیمه نشان از این امر دارد.

۶- در همراهی و همکاری سازمان راهنمایی و رانندگی با عنایت به پرداخت بخشی از حق بیمه‌های بیمه‌گذاران از سوی شرکت‌های بیمه به پلیس، امکان بررسی اثربخشی در پاسخ‌گویی این بخش در خصوص

خصوصی که روح حاکم بر آن کسب سود و سودآوری است، اعلام و ارائه نرخ‌های دستوری در آینده، کارساز نبوده و با تغییرات فعلی که در پوشش‌های اشخاص ثالث و سرنشینان رخ داده است، احتمال برون‌رفت بخش خصوصی از این رشته زیان‌ده افزایش خواهد یافت.

از منظری دیگر، با نگاهی به سیر تکاملی قانون فعلی بیمه‌های شخص ثالث مشخص می‌شود که با وجود ملحوظ نمودن بسیاری از عوامل اثرگذار در تعیین نرخ حق بیمه، کماکان عوامل مهمی نادیده گرفته شده‌اند و ضروری است با ارائه راه‌کار و روشی مناسب، نسبت به دخالت آنها در امر تعیین نرخ‌های جدید و منطقی اقدام شود.

موارد زیر بیانگر برخی از مهم‌ترین ایرادات وارد بر قانون بیمه شخص ثالث و ضمانت‌های اجرایی آن است:

۱- نوع طبقه‌بندی فعلی خودروها در قوانین مربوط به صدور بیمه‌نامه‌های شخص ثالث مطابق با گزارشات مسئولین امر دربارهٔ پرخطر بودن بعضی از اتومبیل‌ها (وانت پیکان و وانت نیسان)، نامناسب و ناعادلانه است.

۲- آمار و ارقام رشته شخص ثالث و سهم آن در صنعت بیمه، چه در بخش صدور و چه در بخش پرداخت خسارت، نشان می‌دهد که مدیریت دقیق این رشته می‌تواند نتایج بسیار مثبتی برای شرکت‌های بیمه‌ای فراهم آورد و در صورت عدم مدیریت صحیح، خسارت‌های جبران‌ناپذیری برای شرکت‌های بیمه‌ای به بار خواهد آورد.

۳- افزایش مبلغ دیه در سال جاری (۱۳۹۱) به ۱۲۶ میلیون تومان، همراه با اصلاح قانون بیمه شخص ثالث در سال‌های گذشته مبنی بر خارج کردن کلیه سرنشینان (اعم از خانواده و بستگان) از شمول پوشش سرنشین

و در مجموع، شیوه‌های رفتاری مردم چه در بیرون و چه در داخل وسایل نقلیه موتوری زمینی است. در چند سال اخیر، علی‌رغم پیشرفت‌های بسیار زیادی که در امر گسترش راه‌ها و جاده‌ها صورت گرفته است، تصادفات و خسارت‌ها افزایش و شدت یافته‌اند. بهبود جزیره‌ای در عوامل سه‌گانه (جاده، وسیله نقلیه و عوامل انسانی)، هیچ‌گاه نمی‌تواند منجر به کاهش حوادث جاده‌ای و کاهش آثار بیمه‌ای برای شرکت‌های بیمه گردد.

- تبلیغات بلندمدت و همیشگی از سوی صنعت بیمه (با نظارت بیمه مرکزی ج.ا.ا) در امر آگاهی‌بخشی به عموم مردم، آموزش و پرورش برای کارهای زیربنایی فرهنگی در بین دانش‌آموزان، طرح سؤال و اعطای جوایز در اقصاء مختلف، چاپ و انتشار بروشور و کتاب‌های کوچک و ارسال آنها برای کتابخانه‌های مختلف جهت استفاده عموم می‌تواند به آگاهی بیشتر از فرهنگ بیمه‌ای بینجامد.

- کنترل و تثبیت ارزش ریالی دیه، حداقل برای چندسال، به منظور حمایت و کنترل مدیریت ریسک و توانگری شرکت‌های بیمه‌ای، برای برنامه‌ریزی میان‌مدت و بلندمدت لازم است.

- همکاری بیشتر پلیس در تکمیل و درج کامل نام راننده در هر حادثه، در کروکی‌های جرحی و مالی، می‌تواند به ممانعت از پرداخت خسارت‌های متقلبانه و فریبکارانه کمک کند.

- استفاده از شبکه اینترنت جهت افزایش سرعت پاسخ‌گویی به درخواست‌های مرکز صدور خسارت اتومبیل برای جلوگیری از تخلفات و اعمال نرخ‌های دقیق حق بیمه برای بیمه‌گذاران لازم است.

- اصلاح شیوه اعمال نرخ‌های تخفیف و جرائم، تفکیک و اعمال خسارت‌های مالی و جانی و مبالغ خسارتی با سوابق بیمه‌ای در هنگام صدور بیمه‌نامه‌های جدید.

درخواست‌های شرکت‌های بیمه وجود ندارد. با توجه به پرداخت ۰ درصد از حق بیمه‌های شخص ثالث به پلیس، انتظار شرکت‌های بیمه از مأموران راهنمایی و رانندگی در زمان بروز خسارت، ترسیم کروکی و ارائه خدمات شایسته به صنعت بیمه و همچنین ممانعت از تردد وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه و الزام آنها به تهیه بیمه‌نامه است.

۷- توقف و ممانعت از حرکت و جابجایی (تردد) وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه با توجه به بیمه‌نبودن حدود ۴۳ درصد از کل وسایل نقلیه موتوری در ایران، از یک سو باعث بالا رفتن سهم رشته ثالث و بیشتر شدن تعداد بیمه‌نامه‌های صادره شرکت‌های بیمه‌ای در بازار بیمه می‌شود و از سوی دیگر صدور و اخذ حق بیمه می‌تواند باعث افزایش توانگری شرکت‌های بیمه در پاسخ‌گویی به موقع به خسارت بیمه‌گذاران و کاهش مسئولیت اجتماعی دولت و خانواده‌ها و نیز کاهش خسارت‌های پرداختی صندوق تأمین خسارت‌های بدنی شود.

راهکارهای ممکن جهت رفع کاستی‌های قانون فعلی بیمه شخص ثالث

با وجود تصویب قانون جدید بیمه شخص ثالث (۱۳۸۷) و آزمایشی بودن آن برای یک دوره ۵ ساله و با توجه به مطالبی که پیشتر ذکر شد، می‌توان پیشنهادات ذیل را در زمینه اصلاح و تقویت قانون بیمه‌نامه شخص ثالث و آیین‌نامه‌های مربوطه بیان داشت:

- ایجاد واحدهای اختصاصی بیمه‌ای در شعبات وزارت دادگستری برای تسریع در فرایند داوری پرونده‌های ثالث می‌تواند به کاهش ضریب خسارت شرکت‌های بیمه‌ای کمک کند.

- ارائه بیمه‌نامه جامع تمام‌خطر به نام اتومبیل و دارنده آن و حفظ دائمی این بیمه‌نامه نزد دارنده حتی در صورت نقل و انتقال وسیله نقلیه (مانند گواهی‌نامه رانندگی).

- عامل انسانی شامل راننده، سرنشین، پلیس، عابرین



- طبقه‌بندی کامیون‌ها و اتومبیل‌های سنگین و تفکیک دقیق اتومبیل‌های خاصی که در گزارشات پلیس و بیمه از آمار بالای خسارتی برخوردارند مثل کامیون‌های کشنده هُوو، می‌تواند به تعیین حق بیمه مناسب برای خودروها بینجامد.
- اصلاح ظاهری بیمه‌نامه‌های شخص ثالث به منظور یکسان‌سازی فرایند صدور بیمه‌ها خصوصاً درک مطالب بیان‌شده درباره تخفیفات و شرایط خصوصی بیان‌شده در متن بیمه‌نامه‌ها.
- تحلیل حقوقی شرایط عمومی بیمه‌نامه‌ها و اصلاح آن باتوجه به شرایط روز و براساس ویژگی‌های وسایل نقلیه موتوری زمینی امروزی.
- توجه بیشتر به مباحث اکچوئری، نحوه محاسبه حق بیمه و بیان حداقل قیمت بیمه‌نامه‌ها باتوجه به شرایط و ویژگی‌های محیطی.
- تحلیل حقوقی شرایط خصوصی بیمه‌نامه‌ها و اصلاح آن به‌منظور تقویت موضوع انتخاب مساعد بیمه‌گذاران در بیمه‌های شخص ثالث و ارائه راهکارهای مناسب در این زمینه.
- بیان سلیس، روان و یکسان اصطلاحات و لغات به‌کاررفته در قوانین و مقررات بیمه‌ای و بیمه‌نامه‌های ارائه‌شده به بیمه‌گذاران برای درک و فهم دقیق و راحت از مسئولیت‌ها و حق و حقوق متقابل.
- بررسی عملکرد رشته بیمه شخص ثالث پس از اعمال پرداخت خسارت ۱۲۶ میلیونی و آثار آن بر ضریب خسارت شرکت‌ها.
- شخصی‌سازی بیمه‌نامه‌ها برای افراد (دارندگان خوردو یا دارندگان گواهی‌نامه رانندگی) به‌منظور عادلانه‌ترکردن صدور بیمه‌های شخص ثالث در بازار بیمه ایران.



- تغییر رویکرد مأموریت صندوق تأمین خسارت‌های بدنی بیمه مرکزی در جهت افزایش بیمه‌شدگان در بازه زمانی خاص و اختصاص سرمایه‌های این صندوق به منظور کاهش حق بیمه‌ها با هدف افزایش بیمه‌شدگان.

- تعیین حق بیمه براساس روش‌های میزان مسافت طی شده در هر سال (PAYD).¹

- کنترل و نظارت بر سیستم ارائه گواهینامه و اخذ آزمون‌های هوش و سرعت عکس‌العمل در مراحل مختلف صدور گواهینامه.

- تعیین حق بیمه براساس طبقه‌بندی‌های منطقه‌ای در ایران و تعیین بلوک‌های بیمه‌ای.

- تلاش برای اعمال سیستم معافیت‌های مالیاتی در بیمه‌های شخص ثالث در شرکت‌های بیمه‌ای.

در مجموع علاوه بر مطالب فوق، برای ایجاد ارتباط بین خسارت‌های واقع شده و ثبت آنها به نام مقصران

حوادث و نه اتومبیل، لازم است که بانک اطلاعات فعلی بیمه مرکزی براساس اطلاعات اخذ شده از شرکت‌های بیمه‌گر توسعه یابد. در واقع ایجاد ارتباط بین خسارت‌های واقع شده و ثبت آنها به نام مقصران حوادث و نه اتومبیل، باید به‌عنوان مقدمه‌ای برای اخذ جرایم اصلی از بیمه‌گذاران در زمان صدور بیمه‌نامه باشد. در صورت عدم انجام این امر، اخذ جرایم برای شرکت‌های بیمه‌گر غیرممکن بوده و شرکت‌های بیمه‌ای در بخش ارائه تخفیفات متضرر می‌شوند.

از سوی دیگر، اجرایی شدن مواد اصلاحیه قانون بیمه شخص ثالث، نیازمند اطلاعات تکمیلی است که در صورت ارائه آنها و دسترسی سایر شرکت‌های رقیب به آن، موضوع محرمانه بودن اطلاعات درون شرکتی کم‌رنگ شده و احتمال سوءاستفاده از اطلاعات بیشتر می‌گردد. بنابراین تدوین بانک اطلاعاتی مناسب برای این امر یکی از پیش‌نیازهای اصلی اجرای مواد و

1. Pay As You Drive (PAYD)

تبصره‌های این قانون است.

وقوع اختلاس در سیستم بانکی در سال ۱۳۹۰ و مشکل فاش شدن رمز کارت‌های بانکی بسیاری از مشتریان در سال ۱۳۹۱، می‌تواند چراغ راهی برای شرکت‌های بیمه و بیمه مرکزی باشد تا در تدوین این بانک اطلاعاتی به نحو بهتری عمل کنند. شرکت‌های بیمه، بیمه مرکزی و سایر ارگان‌ها با عنایت به محرمانه بودن بخشی از اطلاعات شرکت‌ها لازم است در تدوین و تکمیل بانک اطلاعات بیمه‌ای با اطمینان و تجربه بهتری عمل نموده و از تجربیات تلخ بانک‌ها در این حوزه، بهره‌برداری مناسب نمایند.

منابع:

۹. سالنامه آماری صنعت بیمه، ۱۳۸۹، بیمه مرکزی ج.ا.ا.
۱۰. سیاح، احمد، فرهنگ جامع عربی، فارسی، چ ۴، جلد اول و دوم، مؤسسه فرهنگی و اطلاع‌رسانی تیبان.
۱۱. صادقی، محمدهادی ۱۳۸۳، حقوق جزای اختصاصی (۱) جرائم علیه اشخاص، چ ۷، تهران، نشر میزان، ص ۲۵۶.
۱۲. فردوسی، طیبه ۱۳۸۹، بررسی عوامل روانشناختی مؤثر بر تصادفات رانندگی و ارائه مدل مداخله‌ای در کاهش آن، طرح پژوهشی، پژوهشکده بیمه.
۱۳. 'مروری بر بیمه شخص ثالث'، فصلنامه تخصصی آسیا ۱۳۸۷، سر مقاله شماره ۴۶ و ۴۷.
۱۴. محمودصالحی، جان‌علی ۱۳۸۹، فرهنگ بیمه و بازرگانی، چ ۴، پژوهشکده بیمه (وابسته به بیمه مرکزی ج.ا.ا.).
۱۵. نجابتی، مهنوش ۱۳۸۲، بررسی عوامل بازاریارنده خرید بیمه شخص ثالث در ایران، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده اقتصاد و علوم اجتماعی، دانشگاه الزهرا (س).
۱۶. نوروزی، داریوش ۱۳۸۹، 'بیمه صنعتی که فرهنگ ندارد'.
۱. ۱۴ میلیون وسیله نقلیه فاقد بیمه شخص ثالث هستند، روزنامه دنیای اقتصاد ۱۳۹۰، ش ۲۴۹۳، ص ۱۲ (بانک و بیمه).
۲. 'بررسی وضعیت تعیین نرخ بیمه شخص ثالث در مرکز پژوهش‌ها'، دفتر مطالعات اقتصادی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی ۱۳۹۰.
۳. 'بیمه مرکزی ابعاد تعرفه بیمه شخص ثالث را تشریح کرد'، بیک بیمه (ویژه‌نامه چهلمین سال تأسیس بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران) ۱۳۹۰.
۴. بیک بیمه، دی ۱۳۹۰، سال اول، دوره جدید، ش ۳۰۷.
۵. گزارشی از چالش‌های موجود در زمینه بیمه شخص ثالث؛ فرهنگ‌سازی به جای مردم‌گرایی؛ روزنامه اقتصاد پویا.
۶. 'عوامل بازاریارنده توسعه بیمه شخص ثالث'، روزنامه دنیای اقتصاد ۱۳۹۰، ش ۲۴۴۳.
۷. زارعی، حسین ۱۳۸۶، 'چالش جلدی در بیمه شخص ثالث' <<http://bimehgaran.persianblog.ir>>.
۸. زارعی، حسین ۱۳۸۷، 'مهم‌ترین تغییرات قانون جدید بیمه شخص ثالث'، پایگاه اطلاع‌رسانی بانک و بیمه <<http://zareei81.blogfa.com>>.

Viewed 10 March 2012 <<http://www.bih.ir>>.