



## مسائل و مشکلات بیمه شخص ثالث اتوموبیل وضع موجود و پیشنهاد چند راه حل

تالیف: حبیب میرزایی

معاون مدیر طرح و برنامه

بیمه مرکزی ایران

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی

### مقدمه

موضوع بیمه های اتوموبیل بسیار پیچیده است و معمولاً موضوعاتی فراتر از بیمه را در بر می گیرد. افزایش مداوم تعداد اتوموبیل ها در کشور بدین معنا است که تعداد بیشتری از مردم کشور از

وسیله نقلیه برخوردار می شوند. بدیهی است در کنار آن حجم و تعداد حوادث نیز افزایش می یابد.

### الف) مسائل و مشکلات اجرایی

در بروز مشکلات بیمه شخص ثالث اتوموبیل عوامل خارجی و داخلی زیردخاله دارند.

## ۱. عوامل خارجی

منظور از عوامل خارجی تواتر و شدت خسارات، نظام حقوقی و قضایی و اصولاً عوامل و شرایطی است که خارج از حیطه کنترل صنعت بیمه می باشند و بیمه گران و بیمه مرکزی ایران با اقدامات مستقیم خود نمی توانند تاثیر منفی آنها را منتفی نمایند که مهم ترین آنها عبارتند از:

افزایش تواتر و شدت خسارت: در کشور ما علی رغم پایین بودن سرانه اتوموبیل میزان تصادفات اتوموبیل در مقایسه با سایر کشورها بسیار زیاد می باشد. وضعیت نا مساعد راهها و جاده های ارتباطی، عدم کنترل و مراقبت های رانندگی، اعطای سهل گواهی نامه رانندگی، شرایط نامطلوب وسایل نقلیه از جمله علل افزایش چشمگیر تصادفات است. در کنار تواتر زیاد تصادفات، شدت آنها نیز رو به افزایش است. کارشناسان علت آنرا تراکم جمعیت شهری، به کارگیری وسایل نقلیه موتوری با قدرت و شتاب

بیشتر، پایین بودن کمک های اولیه درمانی، افزایش هزینه تعمیر و تورم عمومی می دانند. آمارها نشان می دهد در سال ۱۳۸۰ وقوع تصادفات جاده ای حدود ۱۹۷۲۰ نفر کشته و ۱۲۰ هزار نفر مجروح بر جای گذاشته است که ۹۰ درصد کشته ها و مجروحان بین ۲۰ تا ۵۰ سال سن داشته اند.

افزایش ارزش ریالی دیه: هر ساله ارزش ریالی دیه توسط قوه قضائیه افزایش می یابد. بدیهی است که تعهدات شرکت های بیمه برای جبران خسارات جانی نیز به رغم ثابت بودن میزان حق بیمه افزایش خواهد یافت. لازم به ذکر است که ۸۰ درصد خسارت پرداختی زیانهای بدنی و ۲۰ درصد دیگر مالی است. جدول زیر تغییرات ارزش ریالی دیه براساس شتر را طی سالهای ۱۳۷۴ تا ۱۳۸۱ نشان می دهد.

ارزش ریالی دیه بر اساس شتر طی سالهای ۸۱-۱۳۷۴ ارقام به میلیون ریال

سال	۱۳۷۴	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹	۱۳۸۰	۱۳۸۱
ارزش ریالی دیه	۳۶/۲۵۰	۴۱/۷۵۰	۴۸	۵۶	۶۱	۶۴	۱۰۰	۱۵۰
رشد(درصد)	-	۱۶	۱۵	۱۶/۶	۸/۹	۵	۵۶/۳	۵۰

طبیعی است که به تبع این افزایش، میزان دیه در ماههای حرام نیز ۱/۳ برابر می شود که این مسئله تعهدات شرکت های بیمه را افزایش می دهد.

همچنین آراء دادگاه ها مبنی بر پرداخت دیه بیش از یک نفر برای مصدومینی که دچار نقص عضو متعدد شده اند نیز بار مالی ناعادلانه ای به

صنعت بیمه منتقل می نماید. رویه یوم الادا بودن پرداخت دیه نیز باعث می شود بیمه نامه های قبلی تکافوی تعهدات احتمالی بیمه گذاران را ننماید.

عدم آگاهی کامل ماموران انتظامی از کاربرد بیمه موجب می شود در بعضی مواقع مقصر حوادث رانندگی را بر مبنای داشتن بیمه نامه تعیین کنند، همچنین گاهی اوقات دیده شده است که آراء دادگاه نیز براساس همین برداشت صادر و بار مالی خسارات به صنعت بیمه منتقل می گردد. در حالیکه صنعت بیمه قاعدتا تعهدی در این موارد نباید داشته باشد. از طرف دیگر رایج شدن پرداخت خسارت این رشته به استناد حکم دادگاه نیز باعث اتلاف وقت و هزینه زیاد می شود. به علاوه استفاده از این روش در حقیقت سبب می شود کار کارشناسی درون شرکت های بیمه توسط افراد و گروههای دیگری که در هر صورت دارای نظریات یکسان و مشخص نیستند انجام شود.

افزایش تعداد خسارت های غیر واقعی و خلاف نیز از جمله دلایل افزایش ضریب خسارت این رشته محسوب می شود: جابجایی مقصر حادثه برای دریافت خسارت بدون کروکی، فروش بیمه نامه های رایگان توسط برخی نمایندگان و جداکردن تعدادی از برش ها، خرید چند بیمه نامه اجباری بجای خرید بیمه نامه مازاد جانی و مالی، دریافت خسارت مجدد از بیمه نامه بدنه برای خساراتی که نیاز به کروکی ندارند، افزایش تعداد کروکی های غیر واقعی،

جابجایی پلاک خودروهای بیمه شده با خودروهای فاقد بیمه نامه، هدایت خودروهای خسارت دیده به تعمیرگاه های خاص توسط مامورین، از جمله نمونه های خسارت غیر واقعی و خلاف می باشند.

به نظر می رسد روند فزاینده ارزش ریالی دیه و خسارت های جانی و مالی رشته شخص ثالث در سال های بعد نیز ادامه داشته باشد. به همین دلیل چنانچه تدبیری اساسی اندیشیده نشود، این بحران در سال های آتی نیز با شدت بیشتری ادامه خواهد داشت. در حالیکه با تعهداتی می توان بیشتر خسارت ها اعم از جانی و مالی را در اسرع وقت بدون نیاز به رای دادگاه تسویه و پرداخت کرد. این تصور نباید تبلیغ شود که حتما برای پرداخت خسارت رای دادگاه لازم است. رای دادگاه فقط می تواند برای موارد اختلاف مورد استناد قرار گیرد.

## ۲. عوامل داخلی

منظور از عوامل داخلی مشکلاتی نظیر نرخ گذاری، شرایط بیمه نامه ها، روش های بیمه گری و پرداخت خسارت، هزینه های اداری مؤسسات بیمه و ... است که اهم آن عبارتند از:

مهمترین مشکل مؤسسات بیمه در بخش بیمه های اجباری حق بیمه نازل آن می باشد که توسط دولت و به صورت مبلغ ثابت تعیین می گردد. تعیین حق بیمه به این شیوه باعث می شود درآمد شرکت های بیمه به رغم افزایش مداوم تعهدات (ناشی از تورم، افزایش نرخ خدمات پزشکی و هزینه تعمیرات

و لوازم یدکی اتوموبیل) همچنان ثابت بماند. بنابراین با توجه به تواتر و شدت خسارات معمولاً میزان حق بیمه جوابگوی خسارات نیست. از طرف دیگر دولت نیز به درستی اعتقاد دارد که اتوموبیل جزئی از زندگی مردم شده و افزایش هزینه های مرتبط با آن مستقیماً بر اقتصاد خانواده ها تاثیر می گذارد. همچنین به تدریج این تصور قوت گرفته که افزایش حق بیمه موجب می شود مردم از خرید بیمه نامه خودداری کنند که در این صورت آثار آن برای جامعه زیانبارتر خواهد بود.

تصور غلط و رایج در توجیه خسارت بالای این رشته که موجب می شود دولت و مقامات مسئول از افزایش نرخ این رشته های بیمه زیان آور جلوگیری نمایند این است که به مجموع عملیات بیمه گر نگاه می کنند. این اقدام در حقیقت به جابه جایی حساب رشته های بیمه منجر می شود به طوری که بیمه گذارانی که در رشته بیمه ای خود با خطر روبه رو نشده یا احتیاط و پیش بینی های لازم را جهت کاهش تحقق خطر به انجام رسانده اند، خسارت بخش دیگری از جامعه بیمه گذاران را که ریسک بیشتری ایجاد کرده اند جبران می نمایند. فراموش نشود که به عنوان یک اصل پذیرفته شده در عملیات بیمه، حق بیمه هر رشته بیمه باید به طور مستقل جوابگوی خسارت همان رشته باشد.

بررسی ها نشان می دهد شرکت های بیمه به آمار خسارات معسوق خود بیش از خسارات پرداخت

شده علاقه نشان می دهند. در حالیکه هر چه میزان خسارت معوقه شرکت های بیمه به ویژه خسارات های بدنی بیمه شخص ثالث در پایان سال کاهش یابد به نفع شرکت بیمه خواهد بود.

### ب) مزایای بیمه شخص ثالث اتوموبیل برای شرکت های بیمه

بیمه شخص ثالث اتوموبیل به دلیل به وجود آوردن جریان نقدی برای شرکت های بیمه از اهمیت فوق العاده ای برخوردار است زیرا از درآمد جاری این رشته هزینه های معمولی شرکت های بیمه پرداخت می شود و لازم نیست مؤسسات بیمه سایر منابع مالی خود را به صورت نقد یا شبه نقد نگهداری نمایند.

یکی دیگر از ویژگی های این رشته عدم نیاز به واگذاری اتکالی آن مانند سایر رشته های بیمه است. زیرا بیمه شخص ثالث اتوموبیل از پراکندگی ریسک برخوردار می باشد.

هزینه صدور بیمه شخص ثالث اتوموبیل بسیار نازل است زیرا اکثر اطلاعات لازم جهت شناسایی خطر از طریق پرسشنامه و توسط متقاضی قابل استخراج بوده و نیازی به بررسی عمیق که در سایر رشته های بیمه انجام می شود نخواهد بود.

بر خلاف سایر رشته های بیمه، بیمه گری بیمه شخص ثالث اتوموبیل نیاز به تخصص و تجربه طولانی ندارد. نیروهای متخصص نیز معمولاً با مشکلات

کمتری، آموزش داده می شوند.

بنابراین، به دلیل حجم قابل توجه حق بیمه، توزیع وسیع ریسک، سهولت عملیات بیمه گری، عدم وابستگی به بیمه گران اتکایی و جریان وجوه نقد، این رشته باید برای مؤسسات بیمه قابل کنترل باشد، در حالیکه ضریب خسارت آن رشته در صنعت بیمه به طور متوسط در دوره ۸۰-۱۳۷۳، حدود ۱۱۵ درصد بوده است. آنچه امروز شاهد آن هستیم این است که به دلیل سهم زیاد بیمه شخص ثالث اتوموبیل در پورتهوی شرکت های بیمه ( ۳۴/۵ درصد حق بیمه و ۵۳ درصد خسارت پرداختی در سال ۱۳۸۰) و وابستگی آنها به حجم عملیات بیمه شخص ثالث اتوموبیل نتایج زیانبار آن به شدت گریبانگیر مؤسسات بیمه شده و چنانچه این روند ادامه یابد مشکلات جدی برای شرکت های بیمه در پی خواهد داشت و نتیجه موفقیت در سایر رشته ها را خنثی خواهد کرد.

### ج) چند راه حل

همانطور که اشاره شد اختیار کنترل خسارت ها و تنظیم حق بیمه های این رشته از دست شرکت های بیمه خارج است و هر سال به علل مختلف و از جمله تغییر میزان دیه بدون آنکه مقدار حق بیمه تغییر کند بر حجم خسارت ها افزوده می شود به نحوی که طی سال های اخیر شرکت های بیمه همواره زیان هنگفتی از این بابت متحمل شده و افزایش مداوم ارزش دیه توان ادامه راه را از آنان سلب کرده است. عدم افزایش حق بیمه ها صنعت بیمه کشور را به مرز

بحران نزدیک خواهد کرد. در ادامه به راه حل های بلندمدت و کوتاه مدت برای مهار بحران این رشته اشاره می شود:

### ج-۱- راه حل های بلند مدت

افزایش حق بیمه متناسب با افزایش تعهد بیمه گر و بر اساس مبانی فنی: منطقی ترین و سهل الوصول ترین راه آن است که مراجع تصمیم گیر اجازه دهند مبانی فنی فعالیت بیمه ای بر رشته شخص ثالث هم حاکم شود و حق بیمه های آن براساس نرخ و تابعی از ویژگی های شخصی راننده و اتوموبیل باشد و همچنین به تعهدی که شرکت های بیمه قبول می کنند یا دارندگان وسایل نقلیه تقاضا می نمایند نیز توجه شود. به جز این یا باید هر ساله بودجه ای برای جبران خسارت های حوادث رانندگی به شرکت های بیمه اختصاص یابد و یا کلا سیستم بیمه های شخص ثالث از صنعت بیمه منفک و به صورت یک صندوق اداره شود.

اجرای روش تنبیه و تشویق رانندگان: خسارات وسایل نقلیه معمولاً ناشی از سه عامل «جاده»، «وسيله نقلیه» و «راننده» است. لذا هر اقدامی جهت بهبود وضعیت رانندگی نیز باید متوجه هر سه عامل باشد. گرچه مؤسسات بیمه نمی توانند راساً در بهبود وضعیت عوامل فوق دخالت نمایند اما اعمال روش های تشویق و تنبیه رانندگان شیوه مؤثری است. بدین ترتیب رانندگان محتاط از مزایای کاهش حق بیمه برخوردار می شوند و رانندگان متخلف

هزینه تخلفات و عدم رعایت قوانین و مقررات را پرداخت خواهند نمود.

در این زمینه با استفاده از نقطه نظرات کارشناسی، طرحی در زمینه تشویق و تنبیه رانندگان که سیستم بسیار مؤثر و کارایی می باشد قبلاً تهیه شده و به تصویب شورای عالی بیمه نیز رسیده است. اجرای این طرح می تواند تا حدود زیادی در نتایج این رشته ایجاد تحول نماید. در حال حاضر سیستم تنبیه و تشویق مؤثری اجرا نمی شود افزایش حق بیمه رانندگان پر خسارت روش بسیار مؤثری است.

افزایش پنج سال یکبار ارزش ریالی دیه: در بیمه نامه شخص ثالث حدود مسئولیت بیمه گر رقم ثابتی است و دیه نیز براساس یوم الادا پرداخت می شود، این شیوه برای زیان دیده و شرکت های بیمه ایجاد مشکل می کند. اگر قوه قضاییه میزان دیه را به جای هر سال، هر ۵ سال یکبار تعدیل کند، در این شرایط صنعت بیمه نیز می تواند با توجه به آمار و اطلاعات حق بیمه واقعی آنرا تعیین نماید. در این صورت نظیر برخی از کشورها شرکت های بیمه می توانند بیمه نامه های بدون سقف تعهد نیز صادر نمایند.

تشکیل دادگاه های تخصصی: یکی از راه حل ها این است که قوه قضاییه پرونده های حوادث وسایل نقلیه را به دادگاههای تخصصی ارجاع نماید و دادگاهها نیز با استفاده از نظرات کارشناسان بیمه آراء خود را صادر نمایند. این رویه در خیلی از

کشورها متداول است.

افزایش سهم صندوق تامین خسارت های بدنی از حق بیمه: تعداد حوادثی که مقصر حادثه صحنه را ترک می کند و سایر مواردی که طبق قانون در تعهد صندوق می باشد در حال افزایش است. پرداخت هزینه پزشکی و غرامت ناشی از این قبیل حوادث به عهده صندوق تامین خسارتهای بدنی است. بنابر این برای تامین این هزینه ها سهم صندوق از حق بیمه شخص ثالث باید مجدداً افزایش یابد (قبلاً ۱۵ درصد بود) تا صندوق بتواند به تعهدات خود در حد بیمه نامه شخص ثالث عمل کند.

استفاده از رایانه و ایجاد شبکه کامپیوتری در صنعت بیمه: هم اکنون با استفاده محدود از رایانه امکان دریافت خسارت مجدد از یک شرکت بیمه وجود ندارد. چنانچه این رشته به طور کامل در شبکه جامع کامپیوتری صنعت بیمه قرار گیرد و بیمه نامه نیز به صورت کارتی تنظیم و سوابق بیمه گذار در آن درج گردد تاثیر زیادی در کنترل خسارت خواهد داشت. باید کل سیستم اعم از بخش صدور بیمه نامه و پرداخت خسارت رایانه ای شود.

اجرای طرح های پژوهشی: انجام طرح پژوهشی و تحقیقاتی درخصوص گزارش پلیس و تنظیم کروکی و یافتن نقاط ضعف احتمالی و ارائه طریق برای حل آنها از جمله راه حل هایی است که باید به آن توجه جدی شود.

الزام کلیه دارندگان وسایل نقلیه به خرید

افزایش واحدهای پرداخت خسارت در بیمه شخص ثالث اجتناب شود و حدود اختیارات واحدهای موجود نیز مورد بررسی و تجدید نظر قرار گیرد.

نظارت مستمر بر ارزیابان خسارت: ضروری است که کارشناسان ارزیاب خسارت این رشته از نظر تخصص، تجربه و سابقه تحت نظارت باشند و برای جلوگیری از تبانی های احتمالی با رانندگان به طور چرخشی و تصادفی حوزه فعالیت آنها تغییر داده شود.

تنظیم گزارش پلیس در یک مرحله: در حال حاضر کרוکی و گزارش پلیس در دو مرحله تنظیم می شود. بررسی کارشناسی نشان می دهد اگر تنظیم گزارش پلیس در یک مرحله انجام گیرد، احتمال تخلف و جابجایی مقصر حادثه کاهش می یابد.

ارتقاء زمینه همکاری بین مامورین نیروی انتظامی و صنعت بیمه: چنانچه مامورین مسئول تنظیم گزارش و کروکی به صنعت بیمه معرفی شوند، صنعت بیمه می تواند با برگزاری سمینار و جلسات دوره ای جر همکاری و هماهنگی در بین آنها را ارتقاء دهد.

کسر هزینه پزشکی از میزان دیه: هم اکنون شرکت های بیمه بعضا علاوه بر هزینه پزشکی، دیه را نیز می پردازند در حالیکه دیه، هزینه پزشکی را نیز شامل می شود. لازم است با هماهنگی قوه قضائیه، آراء دادگاهها به نحوی تنظیم و صادر شوند که هزینه پزشکی و غرامت تفکیک و هزینه پزشکی از میزان

بیمه نامه شخص ثالث: آمارهای غیر رسمی حکایت از آن دارد که هم اکنون تعداد قابل توجهی از وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه شخص ثالث (حدود ۴۰ درصد) هستند که این موضوع به معنای مراجعه رانندگان دارای خسارت بیشتر به شرکت های بیمه برای خرید بیمه نامه و انتخاب نا مناسب ریسک خواهد بود. این در حالی است که بیش از ۶۰ درصد خسارت های این رشته را صنعت بیمه می پردازد.

### ج- راه حل های کوتاه مدت

جلوگیری از ارجاع پرونده های خسارت بدنی به دادگاه: بهتر است شرکت های بیمه حتی الامکان تلاش نمایند از ارجاع پرونده خسارت های بدنی به دادگاهها خودداری و در مدت کوتاهی با توافق خسارت را تسویه و پرداخت نمایند.

هماهنگی قوه قضائیه و صنعت بیمه در صدور احکام: هماهنگی قوه قضائیه و صنعت بیمه در صدور احکام برای هزینه های پزشکی و غرامت نقص عضو و فوت ضروری است. طبق قانون مجازات اسلامی به زیان دیده فقط دیه (که هم هزینه پزشکی و هم غرامت را شامل می شود) تعلق می گیرد در حالیکه اکنون شرکت های بیمه علاوه بر هزینه پزشکی غرامت هم می پردازند.

تجدید نظر در اختیارات تفویض شده به نمایندگان بیمه: بازنگری در تفویض اختیارات نمایندگانی که مجوز پرداخت خسارت را دارند لازم و ضروری است. در وضعیت فعلی بهتر است از

دیه کسر و بقیه به عنوان غرامت یا دیه در آراء تعیین گردد.

**هماهنگی شرکت های بیمه برای کنترل خسارت:** هرچند برای مقابله با افزایش ضریب خسارت بیمه شخص ثالث در سالهای اخیر راهی جز تعدیل حق بیمه وجود ندارد. اما مقطع فعلی زمان مناسبی برای افزایش حق بیمه ها نمی باشد لذا در حال حاضر تنها از طریق همکاری و هماهنگی شرکت های بیمه می توان خسارت این رشته را مهار کرد.

ایجاد واحد مستقل تهیه گزارش پلیس: اگر واحد مستقلی با همکاری نیروی انتظامی و صنعت بیمه برای تهیه گزارش پلیس تشکیل شود به نحوی که مدیریت آن به کمک مشترک هر دو سازمان دهی شود، در کاهش میزان خسارات موثر خواهد بود.

الزام مامورین نیروی انتظامی به درج مشخصات کامل اتوموبیل و راننده مقصر حادثه: چنانچه مامورین راهنمایی رانندگی برای اجتناب از جایی پلاک وسایل نقلیه تصادفی ملزم به درج شماره موتور و شاسی و مشخصات راننده وسیله نقلیه مقصر حادثه در گزارش و کروکی شوند این موضوع نیز در کاهش خسارت خلاف واقع موثر است.

**تفکیک خسارت ناشی از تصادف موتور سیکلت ها:** شرکت های بیمه اعتقاد دارند بخشی از خسارت شخص ثالث متعلق به موتور سیکلت ها می باشد. چرا که تخلفات موتور سواران در مقایسه با

سایر وسایل نقلیه بسیار بالا است. در این رابطه چنانچه آمار و اطلاعات این بخش جداگانه تهیه شود حق بیمه آن متناسب با حجم خسارت تعدیل خواهد گردید. در حال حاضر حق بیمه ناچیز بیمه موتور سیکلت تکافوی پرداخت خسارت مربوطه را نمی کند.

### خلاصه

گسرچه حل کلیه مشکلات این رشته در گرو برنامه ریزی و هماهنگی ارگان های ذیربط نظیر قوه قضائیه، مامورین راهنمایی و رانندگی، افزایش فرهنگ رانندگی در کشور و افزایش ایمنی وسایل نقلیه موتوری و جاده ها می باشد، اما اولین راه حل پیش روی صنعت بیمه هماهنگی بین شرکت های بیمه و بیمه مرکزی ایران و رایانه ای کردن عملیات صدور و پرداخت خسارت این رشته است.

### ولاگان کلیدی:

تفکیک خسارت تعدیل حجم خسارت بیمه های اتوموبیل  
عدم رعایت قوانین و مقررات.

### منابع:

- مجموعه قانون بیمه - انتشارات بیمه مرکزی ایران - ۱۳۷۸
- ختایی - حسین «بیمه مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه»
- فصلنامه بیمه مرکزی ایران - شماره ۳ - ۱۳۷۱
- علی آبادی - ایرج «استثنائات در قانون بیمه اجباری اتوموبیل» فصلنامه بیمه مرکزی ایران - شماره (۱) ۱۳۶۷
- بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری در استرالیا - فصلنامه شماره ۳۴ - ۱۳۷۳