

## نقش و جایگاه صنعت بیمه در کاهش خسارت ناشی از تصادفات رانندگی

دکتر علی دهقانی<sup>(۱)</sup>

### چکیده

بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی که در جامعه ما به بیمه شخص ثالث معروف است با وجود رشد و توسعه نسبی، چنان‌که باید فراگیر نشده و با این‌که اجباری است هنوز وسایل نقلیه بسیاری فاقد این پوشش بیمه‌ای هستند. در ضمن، بخش عمده‌ای از خسارتهای پرداختی صنعت بیمه کشور در سالهای گذشته مربوط به این رشته بیمه‌ای بوده است. به نظر می‌رسد که بیشتر نابسامانی‌ها و مشکلات مربوط به بیمه شخص ثالث مربوط به مدیریت نامناسب جاده‌های کشور، ایمن نبودن جاده‌ها و وسایل نقلیه و نیز رعایت نکردن مقررات راهنمایی و رانندگی باشد. با افزایش روزافزون تعداد تصادفات، خسارتهای جانی و مالی ناشی از آن روند صعودی یافته و منابع محدود اقتصادی و نیروی انسانی کشور در معرض خطری جدی، که در حال تبدیل شدن به فاجعه ملی است قرار گرفته‌اند.

در این مقاله ضمن بررسی عوامل مؤثر بر تصادفات، با توجه به ویژگیهای سه عامل اصلی بروز تصادفات - انسان، محیط و اتوموبیل - و مقایسه تطبیقی مرگ و میرهای ناشی از آن در کشور با تعدادی از کشورها، برای کاهش خسارتهای جانی و مالی ناشی از تصادفات، برخی از راهکارهای بیمه‌ای ارائه شده است.

### واژگان کلیدی

تصادفات، برنامه سوم توسعه، ایمنی ترافیک، خسارتهای جانی و مالی، بیمه شخص ثالث، عامل انسان، محیط، وسیله نقلیه.

---

۱. عضو هیأت علمی دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران جنوب و رییس مرکز تحقیقات بیمه‌ای بیمه مرکزی

## مقدمه

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 جابه جایی کالا و مسافر، متأسفانه در سالهای اخیر در بسیاری از کشورهای در حال توسعه و از جمله در کشور ما به طور فزاینده‌ای، بر شدت تصادفات افزوده شده است و زیانهای جانی و مالی ناشی از این تصادفات هر روزه بار سنگینی بر دوش جامعه تحمیل می‌کند. به نظر می‌رسد یکی از عوامل اصلی تصادفات رانندگی، ناهماهنگی بین افزایش سرعت و تعداد روزافزون خودرو از یک سو و سرمایه‌گذاری نامتناسب در زیربنای حمل و نقل جاده‌ای کشور و نبود آموزشهای متناسب و مستمر در امر رانندگی از سوی دیگر باشد. در اکثر کشورهای پیشرفته صنعتی، پژوهشهای وسیع و دامنه‌داری در دانشگاهها و مراکز پژوهشی در زمینه علل وقوع تصادفات و راههای جلوگیری از آن و همچنین ارزیابی و محاسبه میزان زیان و هزینه آن برای جامعه، انجام یافته و به صورتی گسترده در حال انجام است. از آن جا که یکی از ویژگیهای کشورهای توسعه یافته، استفاده از یافته‌های علمی در تمامی زمینه‌ها و کاربردی کردن نتایج این یافته‌ها برای گسترش رفاه همه جانبه مردم است، این کشورها با استفاده از نتایج این پژوهش‌ها به موفقیت‌های چشمگیری در کاهش روند تعداد و شدت تصادفات نایل آمده‌اند. اما در کشورهای در حال توسعه، وضعیت فوق حالت متفاوت و غم‌انگیزی دارد. در این کشورها و از جمله در کشور ما، هم بر تعداد وسایل نقلیه و هم بر سرعت آنها افزوده شده و رشد بی‌رویه جمعیت نیز به صورت اهرم فشار، ضرورت این افزایش را تشدید کرده است. اما در مقابل، کمیت و کیفیت جاده‌ها و گذرگاههای برون شهری و درون شهری به طور متناسب بهبود نیافته، استانداردهای ایمنی وسایل نقلیه در حد مطلوبی رشد نکرده، پلیس از نظر تجهیزات، نیروی انسانی و آموزش، قادر به نظارت مستمر و برخورد موثر نبوده و در نهایت، مردم نیز آموزشهای لازم و مستمر را برای ارتقای فرهنگ استفاده مناسب و صحیح از اتوموبیل فرا نگرفته‌اند. طبیعی است که در این شرایط و همان طور که در جدول (۱) مشاهده می‌شود، تعداد مجروحان و مرگ و میرهای ناشی از تصادفات جاده‌ای سیر صعودی یافته و منابع محدود اقتصادی و نیروی انسانی کارآمد کشور در

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

### تصادفات رانندگی در ایران و دیگر کشورها

همان‌طور که مطرح شد، در دهه‌های اخیر، هزینه‌های گزاف اجتماعی و اقتصادی تصادفات جاده‌ای، اعم از تصادفات درون یا برون شهری و آوار نامطلوب فیزیکی و روانی آن بر افراد و جوامع، یکی از مهمترین موضوعات پژوهشهای علمی در کشورهای توسعه یافته بوده است. اهمیت مسأله برای کشورهای در حال توسعه و به ویژه کشور ما که در مکان بالای جدول تصادفات رانندگی قرار دارد به مراتب بیشتر است، چرا که تعداد تصادفات در کشور، نه تنها در حال افزایش است بلکه با وجود کمبود شدید منابع مالی و اقتصادی در مقایسه با دیگر کشورها و به ویژه کشورهای توسعه یافته هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم هنگفتی بر کشور تحمیل می‌کند. همچنین صدمات بدنی ناشی از تصادفات رانندگی از جهت نیاز به امکانات دارویی و درمانی گسترده و صرف منابع مالی بسیار، از ابتدای درمان تا پایان درمان مجروحان و هزینه‌های مربوط به معلولان، در کنار خسارتهای مالی دیگر، توجه و تأمل مضاعف را می‌طلبد.

بنابراین ضرورت دارد که در سایه تفکر و تدابیری علمی و راهبردی و با صرف هزینه‌ای نه چندان زیاد و شناخت نسبتاً کاملی از عوامل بروز این حوادث، از بروز آن پیشگیری کرد. در این مسیر، حتی اگر معادل میزان خسارت ناشی از تصادفات آتی نیز صرف پیشگیری و اطلاع رسانی شود، این امر ممکن است در بستر زمان و به سبب کاهش بارهای روانی و ناهنجاری‌های اجتماعی، منافع و فواید اجتماعی زیادی به همراه داشته باشد.

بدیهی است که با مقایسه آماری بین ایران و کشورهای دیگر می‌توان به عمق فاجعه در زمینه تصادفات کشور ما پی برد. در اروپای غربی در سال ۱۹۹۹ تعداد مرگ و میر ناشی از تصادفات رانندگی ۴/۴ درصد کاهش داشته است. در مقابل، همان‌طور که در جدول (۱) مشاهده می‌شود تعداد کشته‌های ناشی از تصادفات در ایران که در سالهای

۱۳۷۸ و ۱۳۷۹ به ترتیب، حدود ۱۷ و ۱۵/۵ هزار نفر بوده است و احتمال می‌رود رقم واقعی آن بیش از این میزان باشد، به تنهایی در سال اخیر با مجموع مرگ و میر ناشی از تصادفات ۱۳ کشور اروپای غربی در سال ۱۹۹۹ همانطور که در جدول (۲) مشاهده می‌کنیم برابری می‌کند که خود حاکی از عمق این فاجعه ملی در کشور ماست. به طوری که در جدول (۱) مشاهده می‌شود تعداد مرگ و میر و مجروحان ناشی از تصادفات کشور در سال ۱۳۷۹ در مقایسه با سال ۱۳۷۳ به ترتیب، معادل ۶۲ درصد و ۱۴۵ درصد افزایش یافته‌اند. این در حالی است که ما شاهد روند نزولی تعداد مرگ و میر ناشی از تصادفات در کشورهای مختلف هستیم و برای نمونه می‌توانیم روند نزولی مرگ و میر ناشی از تصادفات کشور استرالیا را در جدول (۳) مشاهده کنیم. در این کشور تعداد مرگ و میر ناشی از تصادفات از ۲۸۸۸ نفر در سال ۱۹۸۶ به ۱۸۲۴ نفر در سال ۲۰۰۰ کاهش یافته است. لازم به ذکر است که مصرف مشروبات الکلی با سهمی معادل ۲۷ درصد بیشترین نقش را در تصادفات این کشور داشته است.

جدول ۱. تعداد و نرخ رشد مرگ و میر و مجروحان ناشی از تصادفات در ایران طی سالهای ۱۳۷۳ - ۱۳۷۹

سال	تعداد کشته (نفر)	درصد تغییرات به سال قبل (درصد)	تعداد مجروح (نفر)	درصد تغییرات به سال قبل (درصد)
۱۳۷۳	۱۰۵۴۵	-	۴۴۲۱۶	-
۱۳۷۴	۱۱۵۹۱	۹/۹	۵۲۶۹۶	۱۹/۲
۱۳۷۵	۱۲۵۸۳	۸/۶	۶۲۴۶۶	۱۸/۵
۱۳۷۶	۱۳۶۷۶	۸/۷	۶۷۷۹۶	۸/۵
۱۳۷۷	۱۴۹۶۶	۹/۴	۷۹۲۸۹	۱۷/۰
۱۳۷۸	۱۵۴۸۲	۳/۴	۹۱۰۴۸	۱۴/۸
۱۳۷۹	۱۷۰۵۹	۱۰/۲	۱۰۸۳۰۰	۱۸/۹

منبع: بررسی متوفیات ناشی از تصادفات در سال ۱۳۷۸، وزارت راه و ترابری، سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور، دفتر ایمنی و ترافیک، اسفند ۱۳۷۹. توضیح این که اطلاعات خام سالهای ۱۳۷۳ تا ۱۳۷۸ از همین منبع و اطلاعات مربوط به سال ۱۳۷۹ از دفتر ایمنی و ترافیک سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور دریافت شده است.

جدول ۲. تعداد و نرخ رشد مرگ و میر ناشی از تصادفات در ۱۳ کشور اروپای غربی در سال ۱۹۹۹

کشور	تعداد مرگ و میر (نفر)	نرخ رشد در سال ۱۹۹۹ (درصد)
انگلیس	۳۵۶۴	-۰/۵
بلژیک	۱۳۹۷	-۶/۹
دانمارک	۵۱۳	+۲/۸
فنلاند	۴۳۱	+۷/۸
ترکیه	۵۷۲۳	-۵/۹
یونان	۲۰۵۸	-۷/۵
ایسلند	۲۱	-۲۲/۲
ایرلند	۴۱۳	-۹/۸
لوکزامبورگ	۵۱	-۱۰/۵
نروژ	۳۰۴	-۱۳/۶
پرتغال	۱۷۳۷	-۶/۹
سوئیس	۵۸۳	-۲/۳
سوئد	۵۵۱	+۳/۸
جمع کل	۱۷۳۴۶	-

منبع: European Conference of Ministers of Transport (ECMT)

جدول ۳. میزان مرگ و میر ناشی از تصادفات در استرالیا طی سالهای ۱۹۸۶ تا ۲۰۰۰

سال	تعداد مرگ و میر ناشی از تصادفات جاده‌ای (نفر)
۱۹۸۶	۲۸۸۸
۱۹۸۷	۲۷۷۲
۱۹۸۸	۲۸۸۷
۱۹۸۹	۲۸۰۱
۱۹۹۰	۲۳۳۱
۱۹۹۱	۲۱۱۳
۱۹۹۲	۱۹۷۴
۱۹۹۳	۱۹۵۳
۱۹۹۴	۱۹۲۸
۱۹۹۵	۲۰۱۷
۱۹۹۶	۱۹۷۰
۱۹۹۷	۱۷۶۸
۱۹۹۸	۱۷۵۵
۱۹۹۹	۱۷۶۳
۲۰۰۰	۱۸۲۴

منبع: Australian Transport Safety Bureau, March 2001.

از طرف دیگر، کشورهای اروپای مرکزی و شرقی نیز همان طور که در جدول (۴) مشاهده می‌شود، موفق شده‌اند که در سال ۱۹۹۹ تعداد مرگ و میر ناشی از تصادفات را حدود ۴/۱ درصد کاهش دهند که خود بهترین عملکرد از سال ۱۹۹۶ تاکنون است. در مقابل، مشاهده می‌شود که تعداد مرگ و میر ناشی از تصادفات در کشور ما به مراتب بیش از مجموع مرگ و میر ناشی از تصادفات یازده کشور اروپای مرکزی و شرقی است.

جدول ۴. تعداد و نرخ رشد مرگ و میر ناشی از تصادفات

در کشورهای اروپای مرکزی و شرقی در سال ۱۹۹۹		
کشور	تعداد مرگ و میر (نفر)	نرخ رشد در سال ۱۹۹۹ (درصد)
آلبانی	۲۷۴	-۱۱
بلغارستان	۱۰۴۷	۴/۴
کرواسی	۶۶۲	۲/۵
جمهوری چک	۱۴۵۵	۷
استونی	۲۳۲	-۱۸/۳
مقدونیه	۲۱۶	۱۵/۵
مجارستان	۱۳۰۶	-۴/۷
لتونی	۶۰۴	-۳/۷
لیتوانی	۷۴۸	-۹/۸
لهستان	۶۷۳۰	-۴/۹
اسلواکی	۶۷۲	-۲۲
جمع کل	۱۳۹۴۶	-۴/۱

منبع: European Conference of Ministers of Transport (ECMT)

به نظر می‌رسد که روند مرگ و میرهای ناشی از تصادفات رانندگی را می‌توان معیار توسعه یافتگی و یا توسعه نیافتگی کشورهای مختلف در نظر گرفت. برای مثال همان طور که در جدول (۵) مشاهده می‌شود، در کشورهای ایران و ژاپن از هر ۱۰ هزار وسیله نقلیه، به ترتیب ۳۳ و ۱/۴ کشته برجای می‌ماند.

جدول ۵. تعداد مرگ و میر به ازای ۱۰ هزار وسیله نقلیه در کشورهای مختلف در سال ۱۳۷۸

کشور	ژاپن	استرالیا	تایوان	فیلیپین	مالزی	ترکیه	تایلند	اندونزی	ایران
تعداد مرگ و میر به ازای ۱۰ هزار وسیله نقلیه	۱/۴	۱/۸	۲/۱	۵/۳	۵/۵	۱۲/۷	۱۱/۱	۱۲/۵	۳۳

منبع: بررسی منوفیات ناشی از تصادفات در سال ۱۳۷۸، وزارت راه و ترابری، سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور، دفتر ایمنی ترافیک، اسفند ۱۳۷۹.

از طرف دیگر، با توجه به آمار مندرج در جدول (۶) شاخص شدت تصادفات (تعداد کشته به تعداد کل مجروحان و کشته شدگان) در ایران در سال ۱۹۹۵، معادل ۰/۱۶ بوده در حالی که مقدار این شاخص در کشورهای توسعه یافته حدود ۰/۰۲ و برای کشور همسایه ما یعنی ترکیه حدود ۰/۰۵ است. به عبارت دیگر، شاخص شدت تصادف در کشور ما حدود ۸ برابر متوسط کشورهای توسعه یافته و بیش از ۳ برابر کشور ترکیه است.

جدول ۶. شاخص شدت تصادف در کشورهای منتخب

کشور	انگلستان	امریکا	آلمان	اتریش	سوئد	فرانسه	کره جنوبی	ترکیه	فیلیپین	ایران
شاخص شدت تصادفات	۰/۰۱۲	۰/۰۱۲	۰/۰۱۸	۰/۰۲۳	۰/۰۲۶	۰/۰۴۴	۰/۰۲۸	۰/۰۵	۰/۰۶۷	۰/۱۵۹

منبع: تحلیلی از عملکرد حمل و نقل جاده‌ای در سال ۱۳۷۷، وزارت راه و ترابری، سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور، دفتر برنامه ریزی و آموزشی، زمستان ۱۳۷۸.

با توجه به تفاوت چشمگیر مقدار شاخص شدت تصادف در ایران با سایر کشورها به نظر می‌رسد که کشورهای توسعه یافته توانسته‌اند با اعمال تمهیداتی در زمینه بهبود وضعیت امداد رسانی و امکانات حفاظتی و با وجود بالا بودن میانگین سرعت وسایل نقلیه در کشورهای مزبور مقدار شاخص شدت تصادفات را به طور مستمر کاهش دهند. در نتیجه با توجه به تجارب به دست آمده در این زمینه، کشور ما نیز می‌تواند با راه‌اندازی و توسعه کمی و کیفی سیستم‌های امداد رسانی و اورژانس و اولویت بندی محورها برای این منظور، توسعه سیستم‌های اطلاع رسانی و تلفن‌های اضطراری بین راهی و به ویژه بهبود و توسعه سیستم‌های حفاظتی در داخل وسایل نقلیه مانند کمربند ایمنی و کیسه‌های هوا و... موجبات کاهش مقدار شاخص مزبور را فراهم آورد.

بررسی کشته‌های ناشی از تصادفات براساس محل فوت آنها نشان می‌دهد که بیش از ۴۷ درصد افراد در محل حادثه فوت کرده‌اند که حاکی از شدت تصادفات و ضعف امداد رسانی و انتقال به موقع مجروحان به بیمارستان است. بررسی فوتی‌های ناشی از تصادفات به تفکیک محل وارد شدن ضربه نیز نشان می‌دهد که ضربات وارده به سر به تنهایی باعث کشته شدن بیش از ۸۵ درصد مرگ و میرهای ناشی از تصادفات است که با

به اجرا درآمدن قانون استفاده اجباری از کمربند ایمنی و قرار دادن کیسه هوا در وسایل نقلیه می‌توان موجبات کاهش چشمگیر مرگ و میرهای ناشی از تصادفات را در کشور فراهم کرد.<sup>(۱)</sup>

### عوامل موثر بر تصادفات رانندگی در کشور

کارشناسان حمل و نقل و ترافیک علت عمده بروز حوادث رانندگی را خطای انسانی و سهم کمتری را در غیر استاندارد بودن جاده‌ها، فرسودگی درصد بالایی از خودروها و کاستی در نظارت می‌دانند. بنابراین رعایت نکردن حق تقدم و فاصله مجاز، انحراف به چپ، سرعت زیاد و سبقت غیر مجاز رانندگان و وجود نقایص فنی متعدد در خودروها و به ویژه فرسودگی آنها، همراه با نبود و یا کمبود علائم هشدار دهنده، دست‌اندازها و ناهمواری‌های ناگهانی در مسیر رانندگان، کمبود گاردریل در کنار جاده‌ها و پلها، کم عرض بودن بسیاری از جاده‌ها، فقدان نظارت مستمر بر وضعیت جاده‌ها و امر رانندگی، وجود پیچهای حادثه‌آفرین در جاده‌ها و... همگی دست به دست هم داده‌اند تا داس حوادث رانندگی همه روزه عمر بسیاری از انسان‌ها را در جاده‌های کشور درو کند. برای تجزیه و تحلیل عوامل موثر بر بروز تصادفات باید سه عامل عمده: انسان، محیط (جاده) و وسیله نقلیه را مورد بحث و بررسی قرار داد.

#### ۱. عامل انسان

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

الف. نحوه رانندگی: نحوه رانندگی، معلول ویژگیها و شخصیت راننده است و در رفتارهایی چون سرعت و سبقت غیر مجاز، رعایت نکردن حداقل فاصله با وسیله نقلیه جلویی، انحراف به چپ، بی توجهی به سایر وسایل نقلیه و خط‌کشی‌ها و علائم راهنمایی و رانندگی، همچنین رانندگی غیر مسوولانه، رعایت نکردن قوانین راهنمایی و رانندگی، رانندگی در اوج خستگی، رانندگی با حالات تهاجمی نسبت به دیگران و... و یا

۱. بررسی متوفیات ناشی از تصادفات در سال ۱۳۷۸، وزارت راه و ترابری، سازمان حمل و نقل و پایانه‌های

ناشیگری فرد که به طور عمدۀ ناشی از آموزش نامناسب، بی تجربگی، تصمیم‌گیری‌های نادرست و ... است، بروز پیدا می‌کند.

ب. خطاهای حسی و ادراکی: این خطاها، معلول عواملی چون، نگاه ناصحیح به پیرامون، میزان هوش، گیجی و کم‌حواسی، اشتباه در تشخیص سرعت و فاصله با وسایل نقلیه دیگر، کندی در واکنش به علائم راهنمایی و رانندگی و ... است.

پ. کاهش توان جسمی و فکری راننده: از این دسته عوامل می‌توان به مواردی نظیر اعتیاد به مواد مخدر، مصرف داروهای خاص، بیماری و ... اشاره کرد.

## ۲. عامل محیط (جاده)

مطالعات و بررسیهای انجام یافته در خصوص چگونگی وضعیت جاده‌های کشور، بیانگر این است که بخش عمدۀ از تصادفات و سوانح جاده‌ای کشور، به دلیل فقدان علائم افقی و عمودی، عرض کم جاده، وجود دست‌انداز و مانع در جاده و یا فقدان حفاظ ایمنی و ... بوده است.<sup>(۱)</sup>

به هر حال می‌توان عامل محیط (جاده) را در چارچوب عنوان‌های کلی زیر بررسی و تجزیه و تحلیل نمود.

الف. طراحی هندسی: طراحی هندسی شامل طراحی تقاطعها (فواصل دید، هدایت ترافیک در خطوط ترافیک و کنترل نقاط ورود و خروج ترافیک و ...)، بررسی مشخصات مهندسی مسیر در سطوح افقی و قائم و طراحی مقاطع عرضی است.

ب. بافت ریز و درشت سطوح جاده‌ای: بافتهای ریز و درشت سطوح جاده‌ای مواردی مانند سطح لغزنده جاده، رابطه سرعت و مقاومت در برابر لغزشهای احتمالی، یکنواختی سطوح جاده و ... را شامل می‌شود.

پ. علائم و خط‌کشی‌های جاده‌ای: این علائم شامل علائم مربوط به ممنوعیتها و

۱. مولفه‌های مربوط به ایمنی جاده‌ها عبارتند از: طراحی و ابعاد فنی و مهندسی جاده که بر ایمنی ترافیک تاثیر دارند، امری که ایمنی وسایل نقلیه را افزایش می‌دهند، برنامه‌های آموزشی برای استفاده کنندگان از جاده، تدوین و یا تجدید نظر در مقررات مربوط به حمل و نقل جاده‌ای، اجرای صحیح و کامل مقررات مربوط به حمل و نقل جاده‌ای، امداد رسانی و کمکهای پس از وقوع تصادف، جمع‌آوری و تجزیه و تحلیل آمار تصادفات جاده‌ای و مطالعات مستمر مربوط به چگونگی ایمن‌سازی جاده‌ها.

مانورهای مناسب، هدایت ترافیک به خطوط صحیح و علایم اخباری و هدایتی و همچنین لوازم جاده‌ای شامل روشنایی، تجهیزات مخصوص جلوگیری از انعکاسهای نامطلوب نور و خیرگی چشم، گاردریل‌ها و علایم هشدار دهنده و ... است.

ت. مدیریت ایمنی حمل و نقل: به طور کلی مدیریت ایمنی حمل و نقل در چارچوب بررسیهای مربوط به حدود سرعت‌های مجاز و چگونگی کنترل آنها، کنترل تقاطعها، سیستمهای یکطرفه و پارکینگ و ... تعریف می‌شود. بدیهی است که با توجه به پیچیدگی و گستردگی عوامل مؤثر بر تصادفات رانندگی کشور، نیاز به هماهنگی و مدیریت ایمنی حمل و نقل در سطح ملی ضروری به نظر می‌رسد.

### ۳. عامل وسیله نقلیه

اشکالات فنی و کمبودهای مختلف در وسایل نقلیه از جمله نقص سیستم روشنایی، نقص سیستم ترمز، فرسودگی لاستیک اتوموبیل‌ها و ... از عوامل تعیین کننده اصلی در تصادفات رانندگی ایران به شمار می‌روند. بررسیهای انجام گرفته نشان می‌دهد که درصد بالایی از وسایل نقلیه موجود در کشور به دلایل مختلف اقتصادی و فرهنگی، ایمنی لازم و کافی ندارند.

وضعیت نامطلوب در عوامل سه گانه 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 بسیار زیادی را بر جامعه تحمیل کند.

### ایمنی ترافیک و برنامه سوم توسعه

از چالشهای اصلی و راههای تحول و توسعه در بخش حمل و نقل جاده‌ای می‌توان به مواردی مانند ایجاد زمینه‌های لازم برای هماهنگی و مدیریت امور ایمنی حمل و نقل و ترافیک در سطح ملی، تأمین منابع مالی لازم برای اجرای طرحهای ایمنی حمل و نقل و ترافیک، ارتقای سطح آموزش ایمنی، فقدان سیستم کنترل و نظارت مؤثر، توجه کافی به استانداردها و فناوری‌های روز بین المللی در اجرای طرحها، ایجاد پایگاههای اطلاعات تصادفات جاده‌ای، استاندارد کردن شبکه راهها و رفع یا اصلاح نقاط حادثه خیز، توسعه استانداردهای بین المللی در ناوگان عمومی، اجرای مؤثر قانون توسط پلیس راه، ساماندهی و سازماندهی مطلوب به امر امداد رسانی به حادثه دیدگان در تصادفات جاده‌ای، نظارت دقیق و مستمر بر کیفیت ناوگان فعال (از حیث ضوابط و معیارهای فنی و

ایمنی)، ضعف فرهنگ نگهداری وسایل نقلیه و بالاخره نا به سامانی در رسیدگی به امور تصادفات و سوانح رانندگی و بررسی ریشه‌ای علل وقوع آنها اشاره کرد. در جهت تحقق ایمنی و ترافیک، برخی از راهکارهای اجرایی پیشنهادی زیر در برنامه سوم توسعه ارائه شده است.<sup>(۱)</sup>

۱. با توجه به روند فزاینده حوادث ناگوار رانندگی در جاده‌های کشور که موجب بروز خسارت‌های جانی و مالی بسیاری در سالهای اخیر شده و برای ارتقای سطح ایمنی، کاهش تلفات و ضایعات وارده و راه‌اندازی و عرضه خدمات امداد رسانی در حمل و نقل جاده‌ای، کمیسیونی تحت عنوان کمیسیون ایمنی راه‌های کشور مرکب از نمایندگان وزارتخانه‌های راه و ترابری، جهاد سازندگی، کشور، پست و تلگراف و تلفن، بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، معاونت راهنمایی و رانندگی و امور حمل و نقل نیروی انتظامی، جمعیت هلال احمر و سازمان پزشکی قانونی (و بر حسب لزوم سایر دستگاه‌های اجرایی ذی ربط) به ریاست سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور و زیر نظر شورای عالی هماهنگی ترابری کشور تشکیل می‌گردد. دستورالعمل نحوه تشکیل و فعالیت این کمیسیون حداکثر ظرف مدت شش ماه توسط وزارت راه و ترابری تهیه و به تصویب هیأت دولت برسد.

۲. به منظور ارتقای فرهنگ عمومی در زمینه ایمنی ترافیک و حمل و نقل، سازمان صدا و سیما و وزارت آموزش و پرورش موظف‌اند برنامه‌های آموزشی مناسب را مطابق دستورالعملی که توسط کمیسیون فوق تهیه می‌شود و به تصویب هیأت دولت خواهد رسید به اجرا گذارند.

۳. با توجه به ضرورت و اهمیت امر امداد رسانی در جاده‌های کشور، مراکز امداد رسانی پزشکی و خودرو در شبکه راه‌های کشور مطابق دستورالعملی که ظرف مدت شش ماه توسط کمیسیون مذکور با همکاری سازمان امور اداری و استخدامی کشور تهیه می‌شود و به تصویب هیأت دولت خواهد رسید تشکیل می‌گردد. حدود وظایف، اختیارات و مسوولیت‌های هر یک از دستگاه‌های اجرایی ذی ربط و همچنین نحوه مشارکت آنها در این مراکز در دستورالعمل یاد شده تعیین خواهد گردید.

۴. کمیسیون مزبور موظف است، نسبت به بازنگری و اصلاح «آیین نامه راهنمایی و

رانندگی» و «قانون رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی» با در نظر گرفتن جهات اصلی زیر اقدام و پیشنهادهای خود را ظرف مدت شش ماه برای طرح و تصویب در هیأت دولت آماده نماید.

- تأمین ایمنی سرنشین، راننده و عابر.

- بهره‌گیری از ابزارهای پیشرفته کنترل سرعت وسایل نقلیه.

- ایجاد و راه‌اندازی نظام ثبت تخلفات رانندگی.

- معاینه فنی خودروها.

به منظور تأمین مالی لازم برای اجرای برنامه‌ها و طرحهای ارتقای ایمنی عبور و مرور، منابع متعددی در برنامه سوم توسعه پیش بینی شده که برای صنعت بیمه نیز نقشی در نظر گرفته شده است. در این زمینه پیشنهاد شده است که شرکتهای بیمه درصدی از مبلغ کلیه بیمه نامه‌های مربوط به حمل و نقل جاده‌ای (از قبیل بیمه شخص ثالث و مازاد، بیمه بدنه وسایل نقلیه و ...) را صرف برنامه‌های آموزشی و تبلیغی مناسب در زمینه ایمنی، که با هماهنگی وزارت راه و ترابری تهیه خواهد شد، نمایند.

همچنین در کنار راهکارهای متعدد پیرامون اصلاح سیاستها و روشها، یکی از راهکارها به صورت ایجاد نظام ثبت تخلفات رانندگی و بهره‌برداری از آن در مواردی از قبیل تعیین میزان حق بیمه پرداختی رانندگان متخلف به نسبت تخلفات آنها، بازآموزی اجباری رانندگان متخلف، نحوه رسیدگی به تخلفات رانندگی و ... مطرح شده است.

مهم‌ترین پیش بینی‌های صورت گرفته در جهت برنامه سوم توسعه کشور و در ارتباط با ارتقای سطح ایمنی ترافیک عبارتند از:

۱. کاهش شاخص تعداد کشته به ازای ده هزار وسیله نقلیه موجود در کشور از

۱۲ به ۲۹.

۲. کاهش تعداد تصادفات به ازای یک میلیون وسیله نقلیه - کیلومتر طی شده از

۰/۴ به ۰/۸.

۳. کاهش شاخص تعداد کشته به مجروح از ۰/۲۲ به ۰/۱۱.

۴. رفع و یا اصلاح سالیانه حداقل ۱۰۰ نقطه حادثه خیز در مسیر راههای وزارت راه

و ترابری و ۶۰ نقطه حادثه خیز شناسایی شده در طول راههای روستایی کشور.

۵. ایمن سازی نقاط ویژه (پلها، تونلها و ...) به طور کامل در تمام طول برنامه.

۶. ارائه خدمات راهداری در کلیه راههای اصلی و فرعی شهری و همچنین راههای

روستایی به نحوی که در هیچ مقطع زمانی این دسته از راهها فاقد خدمات مذکور نباشند.

۷. انتظار می‌رود میزان خسارتهای جانی و مالی ناشی از حوادث رانندگی در کشور از حدود ۲/۲ درصد تولید ناخالص ملی در حال حاضر به حدود ۱ درصد در پایان برنامه سوم کاهش یابد.

۸. برآورد می‌شود سالیانه مبلغ ۱۶۰۰ میلیارد ریال از محل سازمانهای عضو کمیسیون ایمنی راههای کشور عاید شود.

همچنین پیش بینی می‌شود که میزان تصادفات منجر به فوت در طول سالهای برنامه سوم توسعه بین یک تا سه درصد کاهش یابد.

بدیهی است که در صورت تحقق هدفهای فوق، از یک طرف زیانهای ناشی از تصادفات جاده‌ای کشور کاهش چشمگیری می‌یابد و از طرف دیگر، صنعت بیمه کشور با کاهش بسیار در خسارتهای پرداختی بابت بیمه شخص ثالث، می‌تواند با گسترش و تکمیل پوششهای متنوع بیمه‌ای در فعالیتهای مختلف حمل و نقل جاده‌ای به منظور ایجاد آسایش خاطر و امنیت برای مسافران و خانواده‌های آنان و پوشش مسوولیت رانندگان و شرکتهای حمل و نقل، موجبات افزایش رفاه عمومی را فراهم آورد. همچنین با ایجاد ساز و کارهایی با تأمین پوشش بیمه‌ای جامع برای کلیه مسافران کشور، کلیه رانندگان و خدمه شاغل در حمل و نقل جاده‌ای، زمینه‌های تشویق و ترغیب مالکان خودروها برای بیمه کردن وسایل نقلیه فراهم شود.

### بیمه و نقش آن در کاهش تصادفات رانندگی

در این قسمت ابتدا به بررسی نقش بیمه در کاهش تصادفات رانندگی با توجه به عملکرد موفق برخی از کشورها می‌پردازیم و سپس برخی از راهکارهای پیشنهادی بیمه‌ای را برای کاهش تصادفات در کشور بررسی می‌کنیم.

#### الف. نقش بیمه در کاهش تصادفات رانندگی 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 زیر برای سیاست‌گذاران ایمنی جاده در کشورهای در حال توسعه، بررسی شده است که این مطالعه، محورهای اصلی از قبیل، 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، برنامه ریزی و طراحی جاده‌ها، اصلاح نقاط تصادف خیز و تحقیقات ایمنی جاده‌ها را در بر می‌گیرد.<sup>(۱)</sup>

در خصوص بیمه وسایل نقلیه و نقش آن در ایمنی جاده‌ها طی چند دهه اخیر در کشورهای صنعتی، شرکت‌های بیمه با تأمین سرمایه مورد نیاز (داوطلبانه و یا از طریق قانونی) در کار تحقیقات و اجرای عملیات مختلف و حمایت از تلاش‌های انجام گرفته در خصوص ایمنی جاده، سهم بوده‌اند. شرکت‌های بیمه در کشورهای نظیر استرالیا، آمریکا، انگلستان و دیگر کشورهای اروپایی، به طور داوطلبانه میلیون‌ها دلار در امر ایمنی جاده سرمایه‌گذاری کرده‌اند. در حال حاضر نظیر چنین 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 ایمن سازی راه‌ها از سال ۱۹۹۲ تاکنون موجبات کاهش مرگ و میر ناشی از تصادفات جاده‌ای به میزان ۲۳ درصد فراهم آمده است.<sup>(۲)</sup> در فنلاند، فعالیت صنعت بیمه در ایمنی جاده سابقه‌ای طولانی (بیش از چهل سال) دارد. در این کشور برای ایمنی جاده، بر روی بیمه وسایل نقلیه، مالیات اجباری وضع شده است. میزان مالیات یک درصد از مبلغ بیمه نامه است و به ۸ میلیون دلار در سال بالغ می‌شود.<sup>(۳)</sup> این سرمایه برای هزینه‌های مالی سازمان‌های عمده 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 مسوول هماهنگی فعالیت‌های ایمن سازی جاده‌هاست.

۱. سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور، دفتر ایمنی و ترافیک، راهنمای بین‌المللی ایمنی جاده (جلد ۵)

سرمایه این سازمان نیز از منابعی نظیر دریافت مبالغی از دارندگان گواهینامه وسایل نقلیه، تعیین مالیات سالانه بر روی حق بیمه‌های دریافتی شرکتهای بیمه (۳/۰ درصد)، آزاد راه‌ها (۵/۰ درصد از مجموع درآمد) و صنعت لاستیک سازی (۱/۰ درصد از مالیات بر ارزش افزوده) تأمین می‌شود که مجموع این درآمدها در حال حاضر و به دنبال افزایش این درآمدها به ۱۰۰ میلیون دلار در سال رسیده است.<sup>(۱)</sup>

در کشور استرالیا اکثر اقدامات و ابتکارات ایمنی جاده در هر ایالت به طور جداگانه صورت می‌گیرد. 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 دچار ضرر شدند و مبالغ بیمه نام‌ها دائماً افزایش می‌یافت و این در شرایطی بود که هیچ‌گونه توجهی به کاهش تعداد تصادفات و بهبود وضعیت حادثه دیدگان نمی‌شد. در سال ۱۹۸۵ کمیسیون امور حمل و نقل و تصادفات تشکیل شد و این کمیسیون در سال ۱۹۸۷ با مجموعه هدفهایی مانند قبول مسؤلیت در برابر کلیه تصادفات و مطالبات مربوط، تهیه برنامه عملیاتی دقیق، سرمایه‌گذاری در ایمن سازی راه‌ها برای کاهش تعداد تصادفات و داشتن نقش فعال در رسیدگی به وضعیت حادثه دیدگان فعالیت خود را به طور 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 است که این مبلغ از میزان سرمایه‌گذاری‌های انجام گرفته (حدود ۱۰۰ میلیون دلار) به صورت برنامه‌های ایمنی در رسانه‌ها، برنامه‌های آموزشی مسایل ایمنی در مدارس، تحقیقات برنامه‌های مربوط به نقاط حادثه خیز، ایجاد مرکز حوادث جاده‌ای و... به مراتب بیشتر است.<sup>(۲)</sup>

بنابراین همان‌طور که بیان شد در کشورهای یباد شده، 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. بدیهی است شرکتهای بیمه می‌توانند از طریق روشهای مختلفی نظیر پرداختهای فوق‌العاده و حق بیمه‌های مختلف، توجه رانندگان را جلب و از ایجاد طیف وسیعی از انواع وسایل نقلیه و رانندگان نامناسب جلوگیری کنند.

ب. برخی از راهکارهای بیمه‌ای در کاهش تصادفات رانندگی کشور

در مورد حق بیمه‌های اتوموبیل 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 بالایی از خسارت پرداختی و به ویژه در زمینه بیمه شخص ثالث هستند. قانون بیمه مسؤلیت مدنی رانندگان وسایط 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 رسمی بیمه نامه‌های شخص ثالث شروع شد. این رشته بیمه‌ای با وجود رشد و توسعه نسبی خود آن گونه که باید فراگیر نشده است و با این که اجباری است حدود ۳۰ درصد 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. 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 اتوموبیل، ویژگیهای راننده و مکان رانندگی صورت گیرد تا زمینه‌های مساعدی جهت توجه بیشتر به مقررات راهنمایی و رانندگی و در نتیجه کاهش زیانهای جانی و مالی ناشی از تصادفات فراهم شود.

با توجه به نقش اصلی عامل انسان در بروز تصادفات به نظر می‌رسد که تعیین نرخ بیمه با توجه به خصوصیات راننده و نحوه رانندگی او از دقت و کارایی بیشتری نسبت به تعیین نرخ بیمه براساس ارزیابی مشخصات اتوموبیل آن گونه که در حال حاضر متعارف است برخوردار باشد.

در یک بررسی کلی، عوامل زیر می‌توانند در ایجاد تعادل نسبی بین حق بیمه و خسارتهای پرداختی بیمه شخص ثالث از نظر بیمه‌گران و بیمه‌گذاران دخیل باشند.

۱. ایجاد تغییرات در ساختار دولتی صنعت بیمه و ایجاد فضای رقابتی در جهت

بهبود کارایی در مدیریت بیمه شخص ثالث.

۲. تجدید نظر و بازبینی قانون بیمه شخص ثالث و به ویژه موارد اختلاف آن با آن بخشی از قانون مجازات اسلامی که به پرداخت دیه مربوط می‌شود.
۳. ایجاد راهکارهایی برای کاهش آثار و پیامدهای تصادفات و به ویژه میزان خسارتهای جانی که حدود ۷۰ درصد خسارتهای مربوط به بیمه شخص ثالث را در بر می‌گیرند.

توسل به قانون اعداد بزرگ و به عبارتی فراگیر کردن پوشش بیمه شخص ثالث نیز می‌تواند در کنار سایر عوامل مؤثر دیگر، ضمن جلوگیری از بسیاری تبانیها و صحنه‌سازی‌های حوادث رانندگی، موجبات کاهش ضریب خسارت بیمه شخص ثالث را فراهم آورد. بنابراین در بیمه شخص ثالث لازم است که مجموعه اشکالات و نابه سامانی‌ها مشخص و راه حل‌های مناسب جست و جو و پیشنهاد شود. در این رابطه مشکلات و عوامل عمده اثرگذار بر افزایش خسارتهای پرداختی بیمه شخص ثالث و به ویژه خسارتهای جانی را که خارج از اراده بیمه‌گران است می‌توان در سه حوزه زیر تقسیم بندی کرد.

۱. بخشی از مشکلات به هزینه‌های درمانی مجروحان حوادث رانندگی بستگی دارد که به وسیله مراکز درمانی و پزشکان تعیین می‌شود و لذا خارج از اراده بیمه‌گران است.
۲. بخشی از مشکلات نیز تحت تأثیر تصمیمات قوه قضاییه در زمینه افزایش مستمر در ارزش ریالی دیه است.

۳. بخشی از مشکلات نیز به ناامنی جاده‌ها، وسایل نقلیه و همچنین رعایت نکردن مقررات راهنمایی و رانندگی که به خسارتهای جانی و مالی رو به تزاید در کشور منجر می‌شود، بستگی دارد.

اگر با توجه به آمار و ارقام جدول (۷)، به سهم خسارتهای پرداخت شده مربوط به بیمه‌های شخص ثالث از کل خسارتهای پرداخت شده شرکتهای بیمه کشور نظر بیفکنیم مشخص می‌شود که با توجه به برآوردهای اولیه، خسارتهای پرداخت شده در سال ۱۳۷۹، حدود ۴۶/۹ درصد کل خسارتهای پرداختی صنعت بیمه را شامل شده است، در صورتی که حق بیمه‌های صادره این رشته بیمه‌ای، حدود ۲۶/۲ درصد کل حق

بیمه‌های صادره در صنعت بیمه بوده است.

جدول ۷. سهم حق بیمه‌های صادره و خسارتهای پرداختی بیمه شخص ثالث<sup>(۱)</sup>

(به میلیارد ریال)

خسارتهای پرداختی			حق بیمه‌های صادره			
۱۳۷۹	۱۳۷۸	۱۳۷۷	۱۳۷۹	۱۳۷۸	۱۳۷۷	
۱۱۶۴/۲	۸۶۸/۱	۶۶۱/۶	۱۰۱۸/۳	۸۹۴/۶	۵۹۷/۶	شخص ثالث
۲۴۸۴/۲	۱۷۴۷/۶	۱۲۵۰/۳	۳۸۸۸/۱	۳۰۰۲/۵	۲۰۱۹/۲	جمع کل
۴۶/۹	۴۹/۷	۵۲/۹	۲۶/۲	۲۹/۸	۲۹/۶	سهم (درصد)

منبع: بیمه مرکزی ایران، اداره بررسیهای آماری، گزارش آماری صنعت بیمه کشور در سالهای مختلف.

به هر حال این امر یعنی سهم ۲۶/۲ درصدی حق بیمه‌های شخص ثالث از کل حق بیمه‌های صادره و سهم حدود ۴۶/۹ درصدی خسارتهای پرداختی آن، اهمیت وجود این رشته بیمه‌ای را مشخص می‌کند. البته اگر حق بیمه‌های بدنه و حوادث سرنشین اتوموبیل را نیز به آن اضافه کنیم، بدیهی است که درصد سهم مذکور بسیار بیشتر خواهد شد. به طوری که حدود ۴۳/۷ درصد کل حق بیمه‌های صادره و حدود ۵۸/۴ درصد کل خسارتهای پرداختی صنعت بیمه کشور در سال ۱۳۷۹ مربوط به پوشش ریسک‌های مربوط به اتوموبیل بوده است.

بدیهی است که توجه ناکافی به عوامل مؤثر بر تصادفات، بهره نگرفتن از علوم جدید و تجارب کشورهای دیگر در این زمینه و روند موجود در زمینه رسیدگی و پیشگیری از تصادفات، ضمن آن که زیانهای جبران ناپذیری برای جامعه به دنبال دارد، موجبات استمرار مشکلات جدی برای صنعت بیمه را نیز فراهم می‌آورد. بنابراین، ارائه راهکارهای بیمه‌ای و ایفای نقش فعال صنعت بیمه در این حوزه ضرورت انکارناپذیری

۱. اطلاعات مربوط به سال ۱۳۷۹ براساس گزارش اولیه آمار عملکرد صنعت بیمه، تهیه شده در اداره بررسیهای

آماری بیمه مرکزی ایران است.

است.

در زیر تقسیم‌بندی عوامل سه‌گانه مؤثر بر تصادفات (عامل وسیله نقلیه، عامل انسان و عامل محیط) را با توجه به ویژگیهای هر یک برای نیل به عدالت نسبی و کارایی در تعیین حق بیمه بررسی می‌کنیم.

### ۱. ویژگی و نوع اتوموبیل (عامل وسیله نقلیه)

طبقه‌بندی اتوموبیل‌ها بر مبنای قدرت موتور، سال ساخت، نوع استفاده، نوع وسیله نقلیه (سواری، بارکش، ...) و حداکثر چندگروه و دسته‌بندی دیگر، روش متعارفی در کشور است. در این خصوص لازم است که شرکت‌های بیمه در تعیین نرخ حق بیمه به ارزیابی مشخصات فنی اتوموبیل توجه کافی داشته باشند، زیرا سرعت، شتاب و شدت تصادفات می‌توانند عواملی اثرگذار بر تعیین حق بیمه پرداختی باشند. برای مثال، اتوموبیل لندکروز در مقایسه با پیکان در صورت بروز تصادف، به مراتب خسارتهای بیشتری برجای می‌گذارد و یا شدت و تعداد تصادفات اتوموبیل بی‌ام و با سرعت و شتاب بالا، بسیار بیشتر از اتوموبیل رونوست. اما ذکر این نکته نیز ضروری است که به تنهایی این نوع تقسیم‌بندی و مبنای قرار دادن آن برای صدور بیمه نامه، عادلانه نیست و در عمل نشان داده است که تقسیم‌بندی صحیحی نخواهد بود. علت نیز آن است که تصور کنید دو اتوموبیل با شرایط کاملاً یکسان (برای مثال دو پیکان سفید رنگ صفر کیلومتر مدل ۱۳۷۹) در اختیار دو راننده باشد که یکی کارمند ۵۰ ساله است و از خانه به محل کار و بالعکس تردد می‌کند و دیگری جوان ۲۰ ساله‌ای که در مسیرهای مختلف تردد می‌کند. طبیعی است که ریسک راننده دوم بسیار بالاتر است و در نتیجه راننده اول تنها نقش پرداخت کننده حق بیمه را بر عهده دارد و فرد دوم با دریافت وجوه ناشی از خسارت‌های متعددی که ایجاد می‌کند، بهره‌مند می‌شود. بنابراین، ضرورت تقسیم‌بندی دیگری نیز که بر مبنای ویژگیهای راننده (عامل انسان) است مطرح می‌شود.

### ۲. ویژگیهای راننده وسیله نقلیه (عامل انسان)

در این مورد باید بر اساس ویژگیهای راننده در مورد تعیین حق بیمه و صدور بیمه‌نامه اقدام شود. که از عمده‌ترین این ویژگیها می‌توان به عواملی مانند جنس، سن، شغل، سابقه تصادفات، جرایم رانندگی و... اشاره کرد. در ضمن، معمولاً افراد گوناگونی از یک اتوموبیل استفاده می‌کنند و شاید این مشکل به وجود بیاید که چگونه می‌توان این

اتوموبیل را پوشش داد و یا اساساً از این امکان که افرادی با حق بیمه کمتر، اتوموبیل را بیمه کنند ولی افراد دیگری که ریسک‌های بالاتری ایجاد می‌کنند از همان اتوموبیل استفاده کنند، جلوگیری کرد. یکی از راهکارهای اجرایی این است که علاوه بر اتوموبیل، برای هر فرد نیز بر مبنای گواهینامه، بیمه نامه صادر شود. برای مثال، در هر مورد تصادف، درصدی از خسارت را بیمه اتوموبیل و درصد باقیمانده را بیمه مربوط به راننده صاحب گواهینامه پرداخت کند، که کاربردی شدن این مطلب نیاز به بررسی کارشناسی در این زمینه دارد. این حالت ممکن است مزایایی از جمله افزایش عدالت نسبی و کارایی در تعیین حق بیمه و همچنین شفاف شدن وضعیت راننده وسیله نقلیه را به همراه داشته باشد. بنابراین:

الف. به نظر می‌رسد که افراد جوان باید حق بیمه‌ای بیش از افراد میانسال پرداخت کنند، زیرا شواهد عینی نشان می‌دهند که رابطه معنی داری بین گروه‌های سنی مختلف و احتمال ایجاد خسارت وجود دارد.

ب. پرداخت حق بیمه بر حسب طبقه‌بندی مشاغل نیز تا حدی مفید خواهد بود. در این مورد باید خاطر نشان کرد که نوع شغل و فرهنگ حاکم بر آن شغل، بر کیفیت و نوع رانندگی موثر است. برای مثال، به نظر می‌رسد که پزشک یا استاد دانشگاه بیش از افراد دیگر، قوانین رانندگی را رعایت کند.

پ. اگر بررسیها نشان دهند که زنان در رانندگی بیشتر جنبه احتیاط را رعایت می‌کنند و شدت تصادفات آنها کمتر است، در نتیجه باید حق بیمه‌هایی کمتر از مردان پردازند. بررسی آمار تصادفات براساس جنس رانندگان در سال ۱۳۷۸ نشان می‌دهد که از بین ۲۴۴۸ راننده‌ای که بر اثر تصادفات جاده‌ای فوت کرده‌اند، بیش از ۹۵ درصد مرد و فقط کمتر از ۵ درصد مربوط به زن بوده‌اند.<sup>(۱)</sup> بدیهی است که برای نتیجه‌گیری در این زمینه مقایسه بین سهم رانندگان زن و مرد از کل رانندگان ضروری است.

ت. 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

۱. وزارت راه و ترابری، سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور، دفتر ایمنی و ترافیک، بررسی متوفیات ناشی از

دهد تا در زمان ارائه بیمه‌نامه با توجه 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. مکان رانندگی (عامل محیط)

نکته مهم دیگری که در زمان صدور بیمه‌نامه و تعیین حق بیمه می‌تواند مورد توجه شرکت بیمه قرار گیرد، دخالت دادن عامل محیط و مکان رانندگی است.

در این زمینه به نظر می‌رسد شدت تصادفات در جاده‌های برون شهری به ویژه در مبادی ورودی شهرها نسبت به جاده‌های درون شهری بیشتر است. بنابراین با توجه به رابطه معنی دار 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 ۱۳۷۸ نشان می‌دهد که حدود ۵۶ درصد مرگ و میر کشور در استانهای تهران، خراسان، مازندران، فارس، اصفهان، کرمان، و گیلان بوده است. همچنین نزدیک به ۵۰ درصد مرگ و میر عابران در تصادفات جاده‌ای در سال ۱۳۷۸ نیز در قلمرو استانهای تهران، خراسان، مازندران، گیلان و فارس رخ داده است.<sup>(۱)</sup>

هر چند نحوه دخالت عامل محیط و مکان رانندگی در تعیین مبلغ حق بیمه تا حدی مشکل است اما می‌توان بنا بر بررسی بیشتر، این تفاوت را برای محیطهای مختلف جغرافیایی مثلاً شهرها و جاده‌ها در نظر گرفت. بنابراین، همان طور که در مورد مسافرت به خارج از کشور نیز بیمه‌نامه‌های جداگانه‌ای صادر می‌شود در ارتباط با عامل مکان رانندگی در محدوده جغرافیایی کشور نیز بیمه‌نامه‌ها می‌توانند برای مثال در چهار سطح ارائه گردند:

۱. شهرها و روستاهای با جمعیت کم و تصادفات رانندگی اندک که در مسیر راههای ترانزیتی، پر رفت و آمد و خطر خیز قرار ندارند.
۲. شهرهای با جمعیت زیاد و تصادفات رانندگی متوسط و یا شهرهایی که در مسیر راههای ترانزیتی، پر رفت و آمد و توریستی قرار دارند.

سطح ۳. شهرهای پرجمعیت و توریستی که آمار تصادفات رانندگی بالا دارند.

سطح ۴. به صورت کلان در سطح شهرها و جاده‌های کشور.

اگر این نوع بیمه نامه‌ها با توجه به ویژگی مکان رانندگی به همراه بیمه‌نامه‌های مبتنی بر ویژگیهای راننده و با توجه به موارد یاد شده صادر شوند، آثار و نتایج مفیدی به همراه خواهند داشت که برخی از آنها عبارتند از:

الف. به سبب آن که رانندگان می‌دانند سوابق خسارتی و تصادفات آنها ثبت و ضبط می‌شود و بر حجم حق بیمه‌های پرداختی آتی آنها تأثیر دارد، لذا با رعایت بیشتر احتیاط در امر رانندگی توسط رانندگان، موجبات کاهش تصادفات جاده‌ای در سطح شهرها و جاده‌ها فراهم می‌آید.

ب. امکان نیل به واقع بینانه شدن حق بیمه‌ها فراهم می‌شود. برای مثال، فردی که در روستاها و یا شهرستان کوچکی رانندگی می‌کند، مجبور به پرداخت خسارت‌های اتوموبیل‌هایی که به طور مشخص در جاده‌های بین شهری به جا به جایی مسافر می‌پردازند، نمی‌شود.

پ. موجبات کاهش خسارت و زیان‌دهی شرکت‌های بیمه، که به بهبود کیفیت خدمات رسانی شرکتها کمکهای شایانی می‌کند و رضایت بیمه‌گذاران را به همراه دارد، فراهم می‌آید.

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

### نتیجه‌گیری

با توجه به آنچه که بیان شد و تجارب موفق کشورهای دیگر می‌توانیم برخی از محورهای پیشنهادی مربوط به عوامل مؤثر بر کاهش تصادفات و از جمله نقش بیمه در این زمینه را به صورت زیر بیان کنیم:

۱. به نظر می‌رسد که بالا بردن سن اخذ گواهینامه برای جلوگیری از تصادفات

جاده‌ای که تا حد زیادی ناشی از جوانی و کم تجربه بودن رانندگان است بتواند از تعداد و شدت تصادفات کم کند ولی ممکن است که رانندگی غیرقانونی را گسترش دهد و موجبات نارضایتی عمومی را فراهم آورد. بنابراین، ایجاد ضوابط محکم‌تر و مشکل‌تر و آزمونهای چندین مرحله‌ای برای اخذ گواهینامه رانندگی، با نظارت بیمه پیشنهاد شود.

۲. لزوم وجود پایگاههایی تحت نظارت راهنمایی و رانندگی که کارشناسان بیمه‌ای نیز حضور داشته باشند تا سالی یک یا حداکثر دوبار خودروها بازرینی فنی شوند. در این صورت رعایت نکردن برخی از ضوابط فنی از قبیل کارکرد صحیح ترمزها، عاج لاستیک‌ها، برف پاک‌کن، سیستم روشنایی و ... در حق بیمه‌های بعدی تأثیر خواهد داشت. بنابراین از آن جا که فقدان امکانات لازم منطبق با شرایط جوی مانند یخ شکن، زنجیر چرخ، چراغ مه‌شکن، عاج لاستیک‌ها، بخاری و ... از جمله مسائل مؤثر بر تصادفات جاده‌ای است، لذا وجود نظام نظارتی دقیق در این خصوص ضروری است و شرکت‌های بیمه می‌توانند هنگام ارائه بیمه‌نامه، گواهی معاینه فنی را نیز از بیمه‌گذار درخواست کنند.

۳. ایجاد مدارس فنی و حرفه‌ای امور رانندگی که بتوانند همراه با آموزشهای مناسب، گواهینامه رانندگی نیز اعطا کنند و رانندگان وسایل حمل و نقل عمومی مانند تاکسی، اتوبوس و ... نیز به صورت اصولی و طی مدت معینی ضمن آموزش‌های رانندگی آموزشهای بیمه‌ای و فنی لازم را نیز کسب کنند.

۴. اعطای مجوز ایجاد مراکز تعلیم رانندگی با هماهنگی بیمه مرکزی ایران، راهنمایی و رانندگی و دیگر سازمانهای ذی ربط می‌تواند یکی از راهکارهای مطرح در کاهش تصادفات جاده‌ای باشد.

۵. تسریع در اقدام عملی برای اجباری و فراگیر کردن استفاده از کمربند ایمنی و عدم پرداخت بخشی از کل خسارت از سوی شرکت‌های بیمه به حادثه دیدگان در صورت عدم استفاده از کمربند ایمنی نیز می‌تواند تا سطح در خور توجهی مرگ و میرهای ناشی از تصادفات را کاهش دهد.

۶. وضع مقررات سخت‌تر برای جرایم رانندگی که بیش از یک بار اتفاق می‌افتد ضروری است. با وضع جریمه‌های بالاتر، آزمون مجدد رانندگی، اجبار شرکت در کلاسهای عملی و چگونگی رعایت قوانین مقررات راهنمایی و رانندگی نیز می‌توان از

تکرار بیشتر جرایم رانندگان جلوگیری کرد. بالا بردن تصاعدی حق بیمه این رانندگان و در نهایت ایجاد ممنوعیت قانونی برای رانندگان پر تخلف بر اثرگذاری این تنبیه‌ها نیز مؤثر خواهد بود.

۷. 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.

۸. بررسی مستمر وضعیت بهداشت روانی و جسمی رانندگان امری الزامی است و می‌توان دریافت گواهی سلامت روانی و جسمی رانندگان (حرفه‌ای) را جزو مدارک لازم برای اخذ پوشش بیمه‌ای قرار داد.

۹. فرسودگی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای یکی از عوامل بروز تصادفات جاده‌ای در کشور است. طرح ممنوعیت تردد اتوبوس‌های با عمر بیش از ۲۵ سال از اول تیر ۱۳۸۰ در تهران و استمرار آن، حرکت مثبتی در این زمینه است که ضرورت دارد با ایجاد تمهیداتی به تدریج به سمت جوان‌تر شدن ناوگان و همه‌گیر شدن در سطح کشور پیش برود. ضمن آن که می‌توان با افزایش در خور توجه حق بیمه اتوموبیل‌های دارای نقص فنی و بدون معاینه فنی، زمینه کاهش تصادفات جاده‌ای را فراهم کرد.

۱۰. اتخاذ تدابیر لازم برای ارائه انواع پوشش‌های بیمه‌ای مورد نیاز برای رانندگان اتوبوس‌های مسافربری همراه با آموزشهای لازم و نظارت مستمر و کارا از طرف مراجع ذی ربط برای آنان که حافظ جان تعداد زیادی از سرمایه‌های انسانی کشور در مسافرتهاى متعددند.

۱۱. اجرای طرحهای پژوهشی مشترک با سایر نهادها برای ارائه راهکارهای عملی و اجرایی کاهش تصادفات جاده‌ای و به ویژه با توجه به تجربه دیگر کشورهای موفق در این زمینه.

۱۲. در نظر گرفتن نرخهای تعرفه تشویقی و به ویژه تنبیهی شدیدتر از وضعیت موجود برای رانندگان بر حسب تعداد تخلف و آمار تصادفات قبلی.

۱۳. دقت و تسریع بیشتر در امور مربوط به پرداخت خسارت از جنبه کارشناسی و بایگانی اطلاعات.

۱۴. بالا بردن نرخ فرانشیز به طور تصاعدی و متناسب با شدت و تعداد دفعات

## تصادفات.

۱۵. ایجاد یک روش مؤثر و کارآمدتر از وضع موجود برای تعیین نرخهای حق بیمه برحسب نوع اتوموبیل، مکان رانندگی و به خصوص ویژگیهای رانندگان.
۱۶. هماهنگی و همکاری مستمر در جهت سیاست‌گذاری‌های کلان با سایر مراکز دخیل در امر کاهش تصادفات رانندگی.
۱۷. ایجاد ساز و کار مناسب برای فروش بیمه‌نامه‌های مجزا در سطوح مختلف داخل و خارج از محدوده شهرها و جاده‌های کشور بنابراین ایجاد راهکارهایی برای متناسب کردن نرخ حق بیمه در محورها و راههای پرخطر شناسایی شده در کشور ضروری به نظر می‌رسد. در این صورت و براساس سطوح مطرح شده بالا، می‌توان هم زمینه گسترش بیشتر پوششهای بیمه‌ای را فراهم کرد و هم فعالیتهای بیمه‌ای را به سمت عدالت نسبی سوق داد.
۱۸. از آن جا که افراد با توجه به نوع شغل و سطح تحصیلات اغلب کمتر به خود و دیگران خسارت وارد می‌کنند لذا به نظر می‌رسد که این عوامل باید در تعیین حق بیمه پرداختی آنها دخالت داده شود. در این مورد شغل راننده را می‌توان عاملی برای تفاوت نرخها تلقی کرد، ضمن آن که سطح سواد و شغل نیز در کنار سوابق تخلفات و تصادفات، موجب ارائه بیمه‌نامه‌های منطقی می‌شود.
۱۹. به نظر می‌رسد که همراه با اصلاح برخی از قوانین موجود که ورود شرکتهای بیمه را از ابتدای دادرسی ممکن سازد، تخصصی شدن برخی از دادگاهها در زمینه دعاوی مرتبط با تصادفات می‌تواند ضمن اجرای صحیح‌تر بیمه شخص ثالث، زمینه پرداخت‌های دقیق‌تر و منصفانه‌تر و کاهش پرداختهای غیر مربوط بیمه‌ها را فراهم نموده و این امر خود موجب احتیاط بیشتر رانندگان و در نتیجه کاهش تصادفات می‌گردد.
- در پایان ذکر این نکته لازم است که همراه با رشد و توسعه اقتصادی جامعه و مطرح شدن حوزه‌های جدیدی در مسؤولیت افراد نسبت به دیگران، ضرورت تحول مستمر در قوانین مرتبط با مسؤولیت و از جمله قانون بیمه شخص ثالث مدنی به نحوی که به عدالت نزدیک‌تر باشد و موجبات جبران بیشتر خسارتهای زیان دیدگان را فراهم آورد، باید مورد توجه خاص قرار گیرد.

## منابع

۱. اداره بررسیهای آماری، بیمه مرکزی ایران، گزارش آماری صنعت بیمه کشور، سالهای مختلف.
  ۲. دفتر ایمنی و ترافیک، سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور، راهنمای بین‌المللی ایمنی جاده (جلد ۵).
  ۳. دفتر ایمنی و ترافیک، سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور، بررسی متوفیات ناشی از تصادفات در سال ۱۳۷۸، اسفند ۱۳۷۹.
  ۴. دفتر برنامه ریزی و آموزشی، سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور، تحلیلی از عملکرد حمل و نقل جاده‌ای در سال ۱۳۷۷، زمستان ۱۳۷۸.
  ۵. دفتر فن آوری اطلاعات، سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور، سالنامه آماری حمل و نقل جاده‌ای، سالهای مختلف.
  ۶. مجله صنعت حمل و نقل، شماره ۲۰۱، ۱۳۸۰.
7. Australian Transport Safety Bureau, March 2001.