

بیمه شخص ثالث در ایران

در شماره هشتم فصلنامه آسیا با عنایت به گستردگی مسایل خاص رشته بیمه اتومبیل، وضعیت بیمه بدنه اتومبیل در ایران مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت. به منظور تکمیل مبحث قبل و نیز بررسی ابعاد دیگر این رشته از فعالیت‌های صنعت بیمه، برای بخش میزگرد این شماره موضوع «مروری بر وضعیت بیمه شخص ثالث در ایران» انتخاب شد. آنچه در پی می‌خوانید حاصل گفتگوهای نشریه آسیا و کارشناسان مدعو این میزگرد می‌باشد. امید است مورد استفاده خوانندگان محترم قرار گیرد.





آیت کریمی

○ **تحصیلات:** لیسانس بیمه از مدرسه عالی بیمه تهران، فوق لیسانس از دانشگاه تکنولوژی فلوریدا (آمریکا) در رشته مدیریت سیستمها، دوره عمومی و دوره پیشرفته بیمه از مرکز آموزش بیمه سوئیس سال ۵۶-۱۳۵۵ در شرکت بیمه امید.

○ **سوابق اجرایی:** از سال ۱۳۵۸ در بیمه مرکزی ایران: مدیر اتکائی قبولی از خارج، مدیر دفتر مطالعات و پژوهشهای بیمه‌ای، مدیر نظارت، به مدت ۸ سال مدیر مسؤول فصلنامه بیمه مرکزی ایران و در حال حاضر مدیر نظارت، عضو کمیته فنی، عضو شورای پژوهش.

○ **تألیفات و تحقیقات:** ترجمه کتاب بیمه اتکائی از انتشارات بیمه مرکزی ایران، تألیف کتاب دو جلدی بیمه اموال و مسؤولیت از انتشارات دانشکده امور اقتصادی، تألیف کتاب کلیات بیمه از انتشارات بیمه مرکزی ایران، تألیف کتاب پرسش و پاسخ بیمه‌ای (در دست چاپ)، ترجمه، تألیف، تحقیق بیش از ۵۰ مقاله که در نشریات چاپ شده است.



ایرج موبدشاهی

○ **تحصیلات:** لیسانس بیمه و اقتصاد از مدرسه عالی بیمه R.C.D ، طی دوره‌های تخصصی SITC ، SMP .

○ **سوابق اجرایی:** معاون فنی در بیمه‌های امید و آسیا و در حال حاضر سرپرست شورای فنی شرکت سهامی بیمه آسیا .

○ **تألیفات و تحقیقات:** مقالات علمی در نشریات تخصصی بیمه ، ترجمه مقالات تخصصی در زمینه بیمه .



رامیز فخییم مهاجر

○ **تحصیلات:** لیسانس بیمه‌های بازرگانی.

○ **سوابق اجرایی:** رییس اداره صدور بیمه آتش‌سوزی بیمه حافظ، مدیر صدور اشیاء بیمه حافظ، مدیر صدور بیمه اشیاء و اشخاص بیمه حافظ، رییس اداره صدور بیمه آتش‌سوزی بیمه آسیا، مدیر بیمه اشیاء بیمه آسیا، عضو کمیته فنی، مدیر بیمه آتش‌سوزی بیمه آسیا، مدیر امور نمایندگان و مشاور فنی مدیرعامل، مدیر بیمه اتومبیل، عضو شورای فنی.

○ **تألیفات و تحقیقات:** جزوه‌های مربوط به بیمه آتش‌سوزی، جزوه مربوط به بیمه آتش‌سوزی کاربردی، جزوه مربوط به ایمنی آتش‌سوزی.



محمد کاظم احمدی

○ **تحصیلات:** لیسانس بیمه‌های بازرگانی (اقتصاد و بیمه).

○ **سوابق اجرایی:** استخدام در شرکت سهامی بیمه ایران سال ۱۳۴۶ ، رییس اداره خسارت حوادث و درمانی، رییس اداره بیمه عمر، معاون مدیر بیمه‌های اشخاص، مشاور مدیرعامل، عضو شورای فنی، مدیر بیمه‌های اتومبیل و شخص ثالث، مدیر امور اداری، مدیر بیمه‌های آتش‌سوزی، دبیر شورای فنی و مطالعات، مشاور فنی مدیرعامل در شرکت بیمه صادرات و سرمایه‌گذاری.

○ **تألیفات و تحقیقات:** جزواتی در مورد بیمه‌های عمر و بیمه‌های اتومبیل.



موسی امین زاده

- **تحصیلات:** دیپلم و دوره دو ساله آموزش نیمه تفضیلی در مدیریت صنعتی.
- **سوابق اجرایی:** رییس شعبه، رییس اداره صدور، معاون مدیر بیمه اتومبیل، عضو کمیته فنی.

حمید عبدالحسین حریری

- **تحصیلات:** لیسانس بیمه‌های بازرگانی در سال ۱۳۵۶، طی دو دوره مدیریت عمومی و اختصاصی در مرکز آموزش مدیریت صنعتی.
- **سوابق اجرایی:** رییس اداره صدور بیمه اتومبیل و اداره خسارت اتومبیل بیمه تهران تا سال ۱۳۵۹، در بیمه آسیا: معاون شعبه انقلاب، معاون اداره خسارت بیمه آتش‌سوزی، رییس اداره خسارت بیمه مسئولیت مدنی، رییس اداره کارشناسی خسارت، معاون مدیر بیمه اتومبیل.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

آسیا: در آغاز بحث از حضور میهمانان گرامی در میزگرد نگاهی به وضعیت بیمه شخص ثالث تشکر می‌کنیم. همانگونه که مطلعید بخش میزگرد فصلنامه شماره هشتم به بررسی وضعیت بیمه بدنه اتومبیل در ایران اختصاص یافته بود. لذا بحث اخیر مکمل گفتگوهای قبلی خواهد بود. به منظور ورود به بحث از جناب آقای موبدشاهی تقاضا می‌کنم به طور مختصر تاریخچه بیمه شخص ثالث در ایران را ارایه نمایند.

آقای موبدشاهی: تاریخچه بیمه به دو دوره قبل و بعد از انقلاب تقسیم می‌شود. سعی می‌کنم به طور خلاصه آن را بیان کنم. صدور رسمی بیمه‌نامه شخص ثالث به صورت اجباری در ایران از ابتدای سال ۱۳۴۸ شروع شد، اما باید توجه داشت که در سال ۱۳۴۷ تصویب شده بود. قبل از سال ۱۳۴۸ شرکت‌های بیمه، مسئولیت بیمه‌گزاران را به آنها گوشزد کرده و برای خسارت‌های جانی و مالی همزمان پوشش‌هایی تا یکصد هزار ریال را در بیمه‌نامه‌ها منظور می‌کردند. بدیهی است که نرخ مصوب نداشتند و هر شرکت بر اساس روش خود، حق بیمه می‌گرفت. حداقل مبلغی که قانونگذار برای بیمه در نظر گرفته بود برای هر نفر در هر حادثه برای خسارات جانی یکصد هزار ریال و در مورد خسارات مالی ۲۵ هزار ریال بود که این مبالغ برای تعداد بیشتر از یک نفر در مورد ماشین‌های اداری به ۳۰۰ هزار ریال، اتوبوس‌ها یک میلیون ریال، وسایل بارکش پانصد هزار ریال و برای سایر وسایط نقلیه نیز به ۳۰۰ هزار ریال بالغ می‌شد. بدیهی است، تأکید قانونگذار بیشتر به خسارات جانی بود تا مالی.

حق بیمه سالیانه اتومبیل‌های سواری با توجه به قدرت موتور حداقل دو هزار و ۱۶۰ ریال و حداکثر سه هزار و ۳۶۰ ریال بود و حق بیمه سایر وسایط نقلیه با توجه

به نوع، کاربری و سایر ملاحظات فنی و خدماتی مبلغی بین دو هزار و ۴۰۰ ریال تا پنج هزار و ۴۰۰ ریال بود. همچنین طبق طبقه‌بندی‌هایی آن زمان، میزان محدودی نیز با توجه به ظرفیت، به آنها اضافه می‌شد. در ابتدا، شرکت‌های بیمه برای صدور بیمه‌نامه بیشتر با هم رقابت می‌کردند که با عدم استقبال مردم روبرو شد. تصور اولیه شرکت‌های بیمه این بود که چون بیمه کردن اجباری است باید مردم را وادار به بیمه کرد. بر این اساس در چند ماه اول شرکت‌های بیمه با حرارت و اشتیاق کار را دنبال و حتی کارمندان و نمایندگان خود را وادار کردند که در مبادی ورودی و خروجی جاده‌ها با همکاری پلیس راه و ژاندارمری اتومبیل‌ها را متوقف کرده و برای آنها بیمه‌نامه صادر کنند. البته خیلی زود به دستور مقامات ذیصلاح این کار ممنوع و متوقف شد. در هر حال بسیاری از نمایندگان بیمه فعالیت خود را صرفاً در این نوع بیمه متمرکز و باجه‌هایی را در مناطق خاص از جمله اداره شماره‌گذاری دایر کردند. بدیهی است چون این اقدامات از طرف شرکت‌های بیمه برنامه‌ریزی و سازمان دهی نمی‌شد در نتیجه آن نظارت لازمی که می‌بایستی اعمال شود، صورت نمی‌گرفت. این بیمه توسعه پیدا نکرد و در بعضی موارد اشکالات، سوء استفاده‌ها و تالی فسادهایی را به همراه داشت که باعث بدبینی مردم شد. این مسائل موجب شد به مرور شرکت‌های بیمه تمایل خود را از دست بدهند؛ به خصوص آنکه با کارمزدها و خساراتی که پرداخت می‌شد، سود چندانی برای آنها نداشت. در ضمن نباید فراموش کنیم که شرکت‌های خصوصی بیمه در آن دوره بیشتر به جنبه بازرگانی این کار در مقایسه با جنبه اجتماعی و حمایتی آن توجه داشتند.

ذکر این نکته ضروری است که وضع

قانون بیمه اجباری شخص ثالث در آن زمان یک اقدام مترقی با هدف حمایت از قشرهای مردم در مقابل یک خطر بالقوه بود که جان و مال مردم را تهدید می‌کرد. البته قبل از آنکه این بیمه در ایران اجباری شود در بسیاری از کشورهای جهان به خصوص در اروپا قوانین خاص برای حمایت مردم در مقابل خطرات مختلف صنعتی از جمله ماشین وضع شده بود.

نکته مهم دیگر این است که مبالغ تعیین شده از طرف قانونگذار حداقل ممکن بود و محدودیتی برای پوشش‌های بیشتر از آن قائل نشده بودند اما به این نکته نه از طرف مردم توجه می‌شد و نه شرکت‌های بیمه مایل بودند به آن بپردازند. شاید یکی از اشکالات محاسبه حق بیمه مناسب برای سرمایه‌های متفاوت بود. همیشه این انتقاد مطرح بود که ۱۰۰ هزار ریال پوشش بیمه ناچیز است و موجب جلب مردم نمی‌شود، اما اقدامی هم صورت نمی‌گرفت. برخی شرکت‌ها بنا بر درخواست بیمه‌گزاران خارجی خود پوشش‌های بیمه حتی با مبلغ ۱۵۰ میلیون ریال صادر می‌کردند که در مقایسه با پوشش‌های قانونی (۱۰۰ هزار ریال) رقم بالایی بود که به نسبت با احکامی که در حال حاضر با توجه به قانون دیات صادر می‌شود، رقم بیشتری بود. البته این موارد به دلیل ترسی بود که اتباع خارجی از عاقبت کار خود داشتند، چون در کشور خودشان رقم‌ها نجومی بود، در حدی که می‌توانست یک صاحب اتومبیل بدون بیمه را از هستی ساقط کند. هنوز هم طبق قوانین بعضی از کشورها حدی برای پوشش وجود ندارد، زیان دیده یا وراث او در صورتی که به محکمه ثابت کنند استحقاقش را دارند، حتی تا چندین میلیون دلار به نفع خود رأی می‌گیرند.

با شروع انقلاب و توقف فعالیت‌های شرکت‌های خصوصی بیمه و انحصار بیمه

در سه شرکت بیمه ایران، آسیا و البرز طبعاً فعالیت در این رشته محدود شد. این وضعیت تا تصویب قانون اداره شرکتهای بیمه در سال ۱۳۶۷ ادامه داشت که سایر شرکت‌های بیمه در بیمه دانا ادغام شدند.

با تصویب قانون مجازات اسلامی در سال ۱۳۷۰، پرداخت دیه به زیان‌دیدگان ناشی از حوادث رانندگی که از قبل نیز اعمال و از آن به بعد تمام احکام دادگاهها بر همین مبنا صادر می‌شد. مبنای احکام تقصیر است، به عبارتی هر کس در هنگام رانندگی مقصر حادثه تشخیص داده شود با آنکه صاحب ماشین هم نباشد باید حدود دیه تعیین شده را پرداخت کند. البته تناقض قانون اجباری بیمه شخص ثالث با قانون مجازات اسلامی بحث جداگانه‌ای را می‌طلبد.

به دلایل قاطع بودن احکام قانون مجازات اسلامی و حدود دیه (ده هزار درهم نقره، یا صد نفر شتر یا ۲۰۰ گاو یا ۳۰۰ گوسفند که معادل ریالی کمترین این موارد یعنی یکصد شتر در حال حاضر معادل ۶۰ میلیون ریال و بیشترین آن به گوسفند ۱۲۰ میلیون ریال است) باعث رواج قانون اجباری بیمه دارندگان وسایط نقلیه و استقبال از این بیمه و به تبع توسعه آن شد. با این حال وجود اشکالاتی باعث افزایش بیش از حد خسارت در چند سال اخیر شده و نگرانی شرکتهای بیمه را موجب شده است که بحث جداگانه‌ای در آن خصوص ضرورت دارد.

آسیا: هنگامی که پدیده‌ای وارد زندگی اجتماعی می‌شود در طول زمان تغییراتی را در خود می‌پذیرد. بیمه هم پدیده‌ای است که از این قاعده مستثنی نیست. از آقای کریمی خواهش می‌کنم زمان تصویب قانون بیمه و شرکت مدنی دارندگان وسیله نقلیه را با شرایطی که بیمه‌نامه امروز با آن مواجه است

مقایسه نمایند؟

آقای کریمی: بسم... الرحمن الرحیم - همان طور که جناب آقای موبدشاهی فرمودند قانون مدون برای بیمه شخص ثالث در اواخر سال ۱۳۴۷ به تصویب رسید. از جمله دست‌اندرکاران آن هم جناب آقای دکتر علی‌آبادی بودند که با اقتباس از قانون اروپا پیش‌نویس قانون را تهیه و برای تصویب به مجلس ارائه کردند. در خصوص این که در این بیمه از نظریه خطر پیروی شده یا از نظریه تقصیر یا تلفیقی از هر دو، اتفاق نظر وجود ندارد؛ ظاهراً کسانی هستند که حتی اعتقاد دارند از نظریه مطلق خطر پیروی شده است. در آن زمان و بدلیل آنکه این جنبه حمایتی دارد، پوشش را به نحوی تعیین کردند که بیمه‌گزار در مقابل زیانهای مالی و جانی وارد به اشخاص ثالث پوشش کافی داشته باشد. زمانی که قانون بیمه شخص ثالث تصویب شد تعهدات آن ۲۵۰۰ تومان برای خسارت مالی و ۱۰ هزار تومان خسارت جانی در نظر گرفته شد که در آن زمان (سال ۱۳۴۷) یک پوشش مناسبی بود. بیمه اتومبیل به طور کلی وضعی دارد که این موضوع در بیمه مسئولیت مدنی مصداق پیدا می‌کند و آن تأثیرگذاری افزایش حق بیمه روی بقیه قیمت‌ها در جامعه است که موجب تنش اجتماعی می‌شود. دیگر اینکه مسئولان و دست‌اندرکاران دولتی معمولاً در افزایش حق بیمه اتومبیل مشکل دارند و به همین دلیل تا زمان پیروزی انقلاب این پوشش تأخیر کرد. ولی از آن طرف میزان خسارت به دلیل افزایش سریع قیمت قطعات یدکی، عدم تناسب گسترش راه‌ها با افزایش تعداد وسایل نقلیه و افزایش دستمزد تعمیرات اتومبیل بالا می‌رود، به عبارتی بتدریج میان پوششی که شرکتهای بیمه می‌دهند و میزان خسارت وارده به مردم فاصله ایجاد می‌شود. با پیروزی انقلاب شکوهمند

اسلامی در سال ۱۳۵۷ و ملی شدن صنعت بیمه تا سال ۱۳۶۲ تغییری در پوشش‌ها ایجاد نمی‌شود. پس از آن هیأت وزیران در سال ۶۲ پوشش‌ها را دو برابر می‌کند، اما می‌بینیم که این پوشش باز هم کافی نیست. در این زمان قانون مجازات اسلامی و دیات نیز تصویب می‌شود. در اینجا بحثی پیش می‌آید که آیا دیه مجازات است یا زیان مالی؟ شرکتهای بیمه برای اینکه به نیاز جامعه پاسخ دهند، بدون وارد شدن به این بحث یک پوشش مازادی را به صورت اختیاری عرضه می‌کنند که از قانون شخص ثالث فاصله می‌گیرد و همین باعث می‌شود که ما دیرتر به مشکل جدید بیمه شخص ثالث پی‌بریم. زیرا در قانون بیمه مسئولیت دارندگان وسایط نقلیه موتوری و بیمه اجباری آن یکسری استثنائات وجود دارد که پس از پیروزی انقلاب و تصویب و اجرای قانون دیات بیشتر خود را نشان داده است. مثلاً قبل از انقلاب اگر کسی بدون داشتن گواهینامه رانندگی می‌کرد در صورت بروز حادثه و زیان دیدن، ظاهراً رأی به نفع او صادر نمی‌شد، زیرا او اجازه رانندگی نداشت. ولی بعد از تصویب قانون مجازات اسلامی و بعد از انقلاب، دادگاه‌ها آرای را به نفع فرد زیان‌دیده بدون گواهینامه صادر می‌کنند و راننده مقصر حادثه دارای گواهینامه را وادار به پرداخت خسارت می‌کنند. این مشکل مدتی با پوشش اختیاری تأمین می‌شد تا به مقطع سال ۷۴ می‌رسیم که با گسترده شدن دامنه مشکل، صنعت بیمه مجبور می‌شود برای حل آن تصمیمات دیگری اتخاذ کند. به هر حال ملاحظه می‌شود که بیمه شخص ثالث تقریباً این روند تکاملی را طی کرده و توانسته خود را تا حدی به نیاز جامعه برساند. پوشش تکمیلی هم که در حال حاضر شرکتهای بیمه اختیاری عرضه می‌کنند بخشی از مشکلات را حل می‌کند و

مردم دغدغه‌های گذشته را که این بیمه‌نامه پوشش کامل نمی‌داد را ندارند، بلکه شرکت‌های بیمه این دغدغه را دارند که در بخش دیگر به آن اشاره می‌کنیم.

آسیا: با نگاهی گذرا به آمارهای عملکرد صنعت بیمه متوجه رشد رو به تزاید خسارت در بیمه شخص ثالث هستیم، از آقای احمدی خواهش می‌کنم دلایل افزایش ضریب خسارت شخص ثالث را تشریح نمایند؟

آقای احمدی: با تشکر از فرصتی که در اختیار اینجانب قرار داده شد، لازم می‌دانم برای انتشار این مجله به برادران و همکاران محترم تبریک عرض کنم که با زحمات خود مجله مناسبی را تهیه می‌کنند و مطالب آن قابل استفاده است. انشا... موفق و مؤید باشید.

خسارت در بیمه شخص ثالث از نظر مبلغ افزایش پیدا کرده ولی از نظر تعداد تغییر زیادی نکرده است. با توجه به اینکه تعداد بیمه‌نامه‌ها افزایش نداشته و در ضمن تعهدات اضافه شده در بیمه شخص ثالث با حق بیمه تعیین شده تناسب ندارد، بیمه شخص ثالث در وضعیت فعلی زیان نشان می‌دهد.

تعهدات بیمه شخص ثالث در چند مرحله اضافه شده است. در بخش تعهدات مالی برای خسارت‌های بدون گزارش از ۵۰۰ تومان یا یک هزار تومان به ۳۰ هزار تومان و در بعضی از شرکت‌ها به ۵۰ هزار تومان افزایش یافته است. این افزایش تأثیر بسیاری در رشد خسارت داشت، چرا که در بعضی موارد سبب مراجعه بیشتری برای دریافت خسارت می‌شد و همچنین دریافت بیمه‌نامه بعد از تصادف کار ساده‌ای بود.

در بخش جانی تعهدات از ۱۰ هزار تومان به ۲۰ هزار تومان افزایش پیدا کرد. ولی در حال حاضر تعهد جانی برای یک نفر مرد در ماه حرام بالغ بر ۸ میلیون

تومان است که البته برای یک زن نصف می‌شود. تعهدات فعلی چندین برابر تعهدات اولیه است در صورتیکه حق بیمه به این اندازه افزایش پیدا نکرده است.

عامل دیگری که در افزایش خسارات مؤثر بود، اتومبیل‌هایی بوده‌اند که عملاً فاقد بیمه‌نامه بوده و بعد از تصادف و اخذ گزارش پلیس و بیمه‌نامه، خسارت آنها توسط شرکت‌های بیمه پرداخت شده است. به هر حال عوامل بسیاری در رشد خسارت مؤثر هستند که شاید مهم‌ترین آن بیمه نبودن تعداد بسیاری از وسایط نقلیه است. شرکت‌های بیمه طبق قانون موظف به عرضه و فروش بیمه شخص ثالث هستند و هیچ شرکتی بصورت قانونی نمی‌تواند متقاضی بیمه شخص ثالث را به شرکت دیگری ارجاع دهد اما متأسفانه دیده شده، به دلایل گوناگون از فروش بیمه خودداری شده و یا بیمه‌نامه شخص ثالث با بیمه‌های دیگر فروخته می‌شود. حق بیمه‌های اضافی منظور شده در این موارد موجب عدم تمایل برای خریداری بیمه‌نامه جدید شده و بنابراین کاهش تعداد بیمه‌نامه‌ها سبب افزایش خسارت می‌شود.

از عوامل تأثیرگذار دیگر تورم حاصل از افزایش قیمت قطعات یدکی و دستمزدها است. حداقل تعهدات مالی شخص ثالث ۲۰۰ هزار تومان است، در خسارات جزئی به دلیل همان افزایش قیمت‌ها، این تعهد پرداخت می‌شود و به عبارت دیگر عدم افزایش حداقل تعهد مالی در بیمه شخص متناسب با افزایش قیمت اتومبیل و هزینه تعمیرات یا قطعات، افزایش ضریب خسارت را در این بیمه موجب می‌شود. با توجه به افزایش میزان دیه، تعهدات جانی افزایش یافته ولی در در بخش مالی این کار عملی نشده است، بنابراین با حق بیمه ثابت و حداقل تعهد مالی ناکافی، ضریب خسارت نسبت به حق بیمه افزایش نشان

خواهد داد.

آسیا: جناب آقای مهاجر به نظر جنابعالی چه راه‌های عملی برای کاهش ضریب خسارت و بهینه‌سازی پوشش‌های بیمه شخص ثالث وجود دارد؟

آقای مهاجر: بسم ... الرحمن الرحیم - به نظر اینجانب غیر از راه‌های اقدام شده فعلی در مورد کاهش ضریب خسارت بیمه شخص ثالث که عبارتند از: افزایش حق بیمه در بیمه ثالث قانونی، همراه کردن بیمه ثالث قانونی با پوشش‌های مازاد و افزایش دوره‌ای حق بیمه مربوط و همچنین ارائه پوشش بیمه حوادث سرنشین در سطوح مختلف تعهد در جهت ایجاد تعادل نسبی بین حق بیمه و خسارت، روش‌ها و راه کارهای دیگری نیز وجود دارد که به عنوان عوامل برتر می‌توانند در کاهش ضریب مورد نظر مؤثر باشند. اگر قبول داشته باشیم که در بعضی از موارد و حتی افزایش حق بیمه به میزان خسارت پرداختی نمی‌توان تعادل لازم را ایجاد و آن را حفظ کرد باید باور داشت که یکی از ارکان بیمه یعنی توسل به قانون اعداد بزرگ می‌تواند به صورت مستقیم و غیرمستقیم در کاهش ضریب حق بیمه تأثیرگذار باشد.

تأثیرات مستقیم آن عبارتند از بدست آوردن حق بیمه‌ای با حجم بزرگ از طریق ارائه پوشش بیمه بدون ایجاد حرص و طمع در بیمه‌گذار و یا زیان‌دیده که این خود باعث تقلیل ضریب خسارت و ایجاد امنیت نسبی در جامعه می‌شود؛ به طوری که آسایش خاطر کلیه قشرهای جامعه در مورد بروز حوادث رانندگی منجر به جرح فراهم می‌شود.

بدیهی است نیل به این هدف یعنی همه‌گیر کردن پوشش بیمه شخص ثالث در کوتاه مدت و با پارامترهای ذهنی فعلی ممکن و میسر نیست؛ چراکه تا کنون این

مهم، جامه عمل نپوشیده است. ولی در هر حال موانع در دشواری‌ها نباید به عنوان عوامل بازدارنده، جامعه را از نیل به هدف و آرمان نهائی خود محروم کند. تأثیرات غیرمستقیم عدم دسترسی به قانون اعداد بزرگ عمداً به این لحاظ مورد توجه و دقت قرار می‌گیرد که اکثریت قریب به اتفاق تباری‌ها و صحنه سازی‌های حوادث به علت همه‌گیر نبودن بیمه شخص ثالث است. تا جایی که در پاره‌ای از موارد این تباری‌ها و صحنه سازی‌ها به علت اینکه ارتباط با حیات افراد دارد بسیار بیرحمانه و مزورانه برنامه‌ریزی می‌شود. باید پذیرفت که راه‌های دیگری نیز وجود دارد که می‌تواند هر یک از آنها تأثیراتی در میزان ضریب خسارت داشته باشند؛ ولی خوشبختانه هیچ یک از این موارد به عنوان محور اصلی و اساسی نبوده و نیست. با عنایت به اینکه در برهه‌ای از زمان و بنا به اقتضاء یک یا چند عامل مورد توجه قرار گرفته، هرچند به صورت جامعه آماری کوچکتر، تأثیر قانون اعداد بزرگ قابل بررسی و نتیجه‌گیری است. در مورد بهینه سازی پوشش‌ها به نظر اینجانب می‌بایست بیمه‌گذار مجاز باشد پس از حداقل پوشش ارائه شده از جانب شرکت‌های بیمه سقف‌های مختلف مازاد خسارت مالی و جانی را با توجه به نیاز خود انتخاب کند و در این جهت با توجه به افزایش دائمی میزان خسارات جانی پوشش‌های مازاد جانی می‌بایست حتی‌المقدور به صورت نامحدود ارائه شود.

آسیا: از آقای کریمی خواهش می‌کنم نظر خود را در مورد راه‌های عملی کاهش ضریب خسارت در شخص ثالث بیان نمایند؟
آقای کریمی: در کنترل خسارت‌ها عوامل زیادی دخالت دارند که می‌توانند ضریب خسارت را بالا یا پایین ببرند.

سوءاستفاده در خیلی از فعالیت‌ها متداول است، در بیمه هم متداول است. در بیمه اگر راه‌های بهینه سازی خسارت و یا واقعی کردن خسارت به عنوان یک ابزار مناسب مورد استفاده قرار نگیرد ممکن است ضریب خسارت در حد بسیار زیادی افزایش پیدا کند. اما در هر صورت شیوه مراجعه مستقیم به تعمیرگاه، پرداخت خسارت بعد از تعمیر و یا کنترل پلیس، اعمال فرانشیز، زمانی می‌تواند جواب مناسب را بدهد که مدیریت مؤثری وجود داشته باشد. با توجه به افسار گسیختگی این رشته اگر شرکتی نتواند در رشته اتومبیل، مدیریت مؤثر و کارایی داشته باشد مشکلات زیادی خواهد داشت. در بیمه شخص ثالث، اکثر شرکت‌های بیمه دنیا زیان می‌دهند و زیان در این رشته نه مختص ایران هست نه مختص شرکت بیمه آسیا.

بیمه شخص ثالث می‌تواند دو ویژگی داشته باشد که در رشته‌های دیگر وجود ندارد. یکی به عنوان ابزار بازاریابی، دوم جریان نقدینگی که برای شرکت دارد. این به عنوان یک امتیاز مثبت برای اتومبیل مطرح می‌شود که این رشته سود نمی‌دهد ولی زیان آن چنانی هم نباید داشته باشد. وقتی که ۱۰۰٪ اتومبیل‌های ما بیمه شده باشند دیگر ما مشکل نداریم. همه بیمه هستند، و می‌توانند خسارتشان را بگیرند. ولی خسارت‌های شخص ثالث باید واقعی شود.

آسیا: به نظر شما راه کارهای مناسب جهت گسترش و فراگیر شدن بیمه مسؤولیت مدنی دارندگان وسایط نقلیه موتوری در ایران چیست؟

آقای موبدشاهی: طرح این سؤال بیانگر این مطلب است که با گذشت سی سال از عمر قانون و اجباری بودن آن، این بیمه توسعه و رشد لازم را پیدا نکرده است. به نظر می‌رسد برای ارائه راه حل از طریق

برهان خلف بهتر می‌توان به نتیجه رسید، یعنی با بررسی علل عدم رشد و توسعه و رفع آن علل قاعدتاً باید زمینه رشد فراهم شود.

البته به طور قطع و یقین این رشته نیز مانند رشته‌های دیگر بیمه رشد و توسعه نسبی خود را داشته، اما آنگونه که پیش بینی شده بود فراگیر نشده است؛ چون اصل بر بیمه شدن همه وسایط نقلیه زمینی است. در حال حاضر ۴۰ درصد پرتفوی شرکت‌های بیمه را بیمه شخص ثالث تشکیل می‌دهد اما اشکالاتی دارد که باید رفع شود.

یکی از عوامل اصلی فراگیر نشدن این بیمه نبود زمینه مساعد فرهنگی بیمه از ابتدای فعالیت بود. وضع این قانون در زمان خود و در نوع خود یک عمل مترقی بود که با هدف حمایت از افراد جامعه در برابر آسیب‌های مخرب ناشی از استفاده از وسیله نقلیه شخصی و عمومی بوجود آمد. با این وجود عدم آشنایی بیشتر مردم با بیمه و نداشتن اعتماد آن گروهی هم که آشنا بودند، موجب شد شرکت‌های بیمه نتوانند توفیق لازم را بدست آورند. البته در خصوص پایین بودن مبالغ بیمه نیز بعضی از بیمه‌گذاران گله‌هایی داشتند. علاوه بر آن شرکت‌های بیمه نفعی در نتیجه کار خود نمی‌دیدند که با تبلیغات وسیع و شناساندن آن، مردم را جلب کنند. گفتنی است در ابتدا قدمهائی برداشته شد اما تداوم پیدا نکرد و خیلی زود متوقف شد. دیگر آنکه بعضی از روشها نه تنها جذابیت نداشت بلکه باعث عدم اعتماد مردم می‌شد.

در حال حاضر زمینه فراگیر شدن فروش بیمه در جامعه وجود دارد، اما شرکت‌های بیمه به دو دلیل تمایل ندارند کار خود را در این زمینه توسعه دهند؛ یکی آنکه هزینه‌ها در مقایسه با حق بیمه خیلی بالاست و دیگر اینکه ظرفیت خدمت دهی متناسب با نیاز بیمه‌گذاران وجود ندارد. بنابراین بخشی

از نقص کار به متناسب نبودن ساختار صنعت بیمه و عدم تناسب حق بیمه در مقایسه با خسارات مربوط می‌شود. البته با اصلاح قانون بیمه مسئولیت دارندگان وسایط نقلیه و رفع موارد اختلاف آن با آن بخش از قانون مجازات اسلامی که به پرداخت دیه مربوط می‌شود را می‌توان با بحث‌های کارشناسانه به راه حل‌های ساده‌تری رسید.

علاوه بر آنچه گفته شد برای فراگیر کردن این بیمه راه حل‌های نظری دیگری هم وجود دارد که باید راه کارهای آن را جستجو کرد. به طور مثال از اجباری بودن قانون استفاده نمود و حق بیمه را روی قیمت بنزین مورد مصرف اتومبیلها سرشکن کرد تا از این طریق کلیه وسایط نقلیه تحت پوشش قرار بگیرند. بدیهی است برای اجرا، تأسیس یک صندوق مستقل از شرکتهای بیمه مورد نیاز خواهد بود تا امور مربوط به خدمات آن را انجام دهد.

آسیا: از آقای حریری خواهش می‌کنم در مورد مبنای نظری قانون بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در ایران توضیح دهند.

آقای حریری: ابتدا باید درباره «مبنای مسئولیت مدنی»، نظریه‌های موجود را به طور اجمال بررسی کرد: مبنای مسئولیت مدنی نظریه تقصیر یا نظریه خطر و یا نظریه مطلق خطر است. تألیفات معدودی که در این زمینه وجود دارد کتاب حقوق زیاندیدگان و بیمه شخص ثالث، تألیف آقای دکتر محمود صالحی و یا کتاب بیمه اموال و مسئولیت که تألیف آقای آیت‌کریمی است. مؤلفین محترم به بررسی مسئولیت مدنی در قانون مدنی ایران پرداخته و مبنای آن را اتلاف و تسبیب دانسته و ضمن تشریح نظریه‌های تقصیر و خطر و بحث پیرامون آن، در نهایت

نتیجه‌گیری کرده‌اند که نظریه تقصیر دامنه‌ای محدود و در مقابل نظریه خطر با توجه به زندگی امروزه به لحاظ گستردگی دامنه مسئولیت، کارایی و فواید بیشتری دارد. در این نظریه بار اثبات رابطه علیت بر عهده زیان‌دیده نیست.

بازبینی قانون بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایط نقلیه موتوری زمینی مصوب دیماه سال ۱۳۴۷ و دقت نظر در نحوه عمل به آن توسط شرکت‌های بیمه ایرانی حاکی از آن است که قانونگذار در ماده (۱) قانون ضمن قبول نظریه خطر به تعمیم آن پرداخته است.

به اعتقاد برخی از استادان و صاحب نظران صنعت بیمه، قانون یاد شده از نظر دارندگان وسایط نقلیه، بیمه مسئولیت و از جهت زیاندیدگان نوعی از بیمه حادثه محسوب شود که در آن خسارت‌های مالی بر اساس نظریه تقصیر مورد رسیدگی قرار می‌گیرد، ولی در خسارت‌های بدنی تمایل و گرایش قوی به نظریه خطر وجود دارد.

موارد فراوانی دیده شده که آراء محاکم قضائی خصوصاً در ارتباط با خسارت‌های بدنی زیاندیدگان خارج از وسیله نقلیه، قائم بر نظریه خطر بوده است؛ به این صورت که راننده وسیله نقلیه بدون اینکه از مقررات راهنمایی و رانندگی عدول نموده یا مقصر شناخته شده باشد به صرف ایجاد فضای خطر (با داشتن بیمه) به حکم قاضی محکوم به پرداخت دیه و غرامت شده است.

آقای کریمی: در ارتباط با قانون به این واقعیت اشاره بکنم که تا قانون کامل و جامعی نداشته باشیم، آن بستر اجرایی درست هم فراهم نمی‌شود. قانون باید جامع‌نگر و کامل باشد که در این صورت در اجرا مشکلات کمتری خواهد داشت. قانون بیمه مسئولیت مادر سال ۱۳۴۷ به

تصویب رسید، این قانون از نظر ساختار زمانی هم نیازمند یکسری تغییرات است. از ماده ۱۴ ماده آن ۱۳ ماده نیازمند تغییر است که به طور خیلی مختصر اشاره می‌کنم. اشکالی بر ماده (۱) وارد است. آقایان می‌دانند تعریف حادثه در اینجا محدود آمده است و در تفسیر آن دچار مشکل می‌شویم.

در ماده (۱) تبصره (۱) قانون بیمه آمده است: منظور از حوادث مذکور در این قانون هرگونه تصادف، سقوط یا آتش سوزی و انفجار وسیله نقلیه است.

البته دوستان اعتقاد دارند حوادث همین است که در تبصره (۱) ماده (۱) آمده است.

نتیجه اینکه ما تعدادی خسارت داریم که پرداخت نشده است، به همین خاطر آن مصوبه را به شورای عالی بیمه پیشنهاد دادیم که تصویب شد. فعلاً تا تغییر و یا اصلاح این قانون، این پوشش به صورت حق بیمه اضافی به بازار عرضه شده، اما باید این موضوع روشن شود که موارد تحت پوشش در بیمه شخص ثالث فقط این چهار مورد است یا آنکه این موارد عین همین حوادث مشمول پوشش است یا به عنوان نمونه ذکر شده‌اند و حوادث تحت پوشش دامنه شمول گسترده‌تری دارد. در ماده (۲) همان بند (ب) همان سؤالی است که آقای احمدی به توضیح آن خواهد پرداخت. بند (ب) ماده (۲) در اجرا مشکلاتی برای بیمه‌گزاران که کارکنان آنها تردد دارند، ایجاد کرده است.

برای نمونه تصادف دو مینی‌بوس از یک منطقه آموزش و پرورش، مشمول این بند می‌شود. این استثناء بند (ب) ماده (۲) باید اصلاح شود به نحوی که این نوع بیمه‌گزاران را تحت پوشش قرار بدهد، در ماده (۳) در حال حاضر ضمانت اجرایی وجود ندارد. زیرا شما می‌گوئید اگر کسی وسیله نقلیه را انتقال داده، منتقل‌الیه یعنی کسی که وسیله را می‌خرد باید بیاید خبر

بدهد، اگر نداد چه می‌شود؟ که عملاً هم اجرا نمی‌شود. قانون در ماده (۳) گفته از تاریخ انتقال وسیله نقلیه کلیه تعهدات ناشی از قرارداد به منتقل‌الیه وسیله نقلیه منتقل می‌شود. انتقال گیرنده تا پایان مدت قرارداد بیمه‌گزار است و مکلف که ظرف ۱۵ روز بعد از تاریخ انتقال مراتب را به طریقی به سازمان بیمه اطلاع دهد. اولاً این اجرا نمی‌شود و ثانیاً ذکر نکرده است که اگر خبر نداد چه اتفاقی رخ می‌دهد؟ ولی در حال حاضر شما خسارت آن را پرداخت می‌کنید. بنابراین ماده (۳) نیز باید تغییر کند. ماده (۴) همان استثنائاتی هست که وجود دارد فعلاً برای کسانی که گواهینامه ندارند و برایشان رأی صادر می‌شود، شورای عالی بیمه گفته با ۱۵٪ حق بیمه اضافی شرکت‌ها این موارد را تحت پوشش قرار دهند. ولی باید قانون اصلاح شود (تا آنجا که بنده اطلاع دارم پیشنهاد حذف این بند به مجلس شورای اسلامی ارسال شده است) البته متصرفین غیرقانونی کماکان باید وجود داشته باشد. زیرا سارقی که اتومبیلی را سرقت و بر اثر تصادف فوت می‌کند مقرر شده است، نمی‌تواند از پوشش بیمه شخص ثالث استفاده کند ولی آن بخش فاقدین گواهینامه باید اصلاح شود چون در جامعه مشکل ایجاد کرده است.

البته در مورد همان متصرفین غیرقانونی بحثی هم وجود دارد و آن این است که بالاخره خانواده این افراد چه می‌شوند؟ که در اینجا به این موضوع نمی‌پردازم. ماده (۵) عملاً اجرا نمی‌شود، ماده (۵) می‌گوید در مواردی که راننده مقصر حادثه، گواهینامه نداشت، شرکت بیمه خسارت را بدهد، بعد دنبال مقصر حادثه برود پس بگیرد. در حال حاضر این را برخی از شرکت‌های بیمه نمی‌دهند چرا که پس از پرداخت خسارت مقصر حادثه حاضر به پرداخت نیست، لذا این ماده مشکلاتی را ایجاد کرده است.

مواردی وجود دارد که تعدادی از سازمان‌ها نامه می‌نویسند بپردازیم و بعد از مقصر بگیریم. شرکت‌های بیمه هم می‌گویند ما نمی‌دهیم و در حقیقت خلاف قانون است. این ماده هم حداقل نیازمند یک بازنگری است.

در ماده (۶) و چند ماده دیگر اسم شرکت بیمه ایران در آن آمده است. زیرا در آن زمان بیمه ایران تنها شرکت بیمه دولتی بود که این قانون تصویب شد. بیمه مرکزی تأسیس نشده بود، شورای عالی بیمه وجود نداشت و تنها مرجع نظارتی و دولتی در آن زمان بیمه ایران بود. در مواردی از جمله ماده (۶) که اسم بیمه ایران آمده باید اصلاح و اسم بیمه ایران حذف شود و عنداللزوم به شورای عالی بیمه و بیمه مرکزی ایران تغییر پیدا کند. ماده (۷) عملاً اجرا نمی‌شود طبق این ماده راهنمایی و رانندگی موظف است کسانی را که بیمه‌نامه ندارند، متوقف کند. باید ضمانت اجرای قوی برای آن گذاشته شود؛ البته اصلاحیه آن را بیمه مرکزی ایران برای جاهایی که نیازمند اصلاح است، تهیه کرده است. ماده (۸) به همین صورت اجرا نشده است. ماده (۹) نیاز به بازنگری دارد و همین‌طور (۱۰، ۱۱، ۱۲، ۱۳) بنابراین می‌بینیم بیشتر مواد قانونی ما نیاز به اصلاح دارد. در بعضی موارد دیگر نیازی نیست به این صورت آورده شود و در بعضی از موارد هم به دلیل اجرایی شدن و انطباق این قانون با سایر قوانین نیازمند اصلاح است.

لذا این قانون باید اصلاح شود. واقعیت آن است که در ارائه این پوشش خودمان تعیین‌کننده نیستیم و صنعت بیمه بالاجبار باید برود به طرف پرداخت خسارت بر اساس آرای که از طرف مراجع قضایی صادر می‌شود. مقداری که مبلغ دیه به وسیله قوه قضائیه هر سال اعلام می‌شود و افزایش پیدا می‌کند، مسلماً این پوشش هم باید متناسب با آن قانون تغییر پیدا کند و به

خاطر اینکه مغایرت آن را با قانون مجازات اسلامی به حداقل برسانند هر دوی این‌ها در انطباق با هم اصلاح شوند. آقایان صاحب‌نظر بودند و اظهارنظر کردند که ما پوشش‌های جامع و کامل را با توجه به نیاز جامعه خود باید ارائه کنیم و مهم‌ترین آن هم منطقی کردن پوشش با حق بیمه است.

بعد از سال ۷۴ در مصوبه‌ای، شورای عالی بیمه مبلغ بیمه شخص ثالث را به ۵ میلیون تومان تعهد جانمی، و ۲۰۰ هزار تومان تعهد مالی افزایش داد. همانطور که قبلاً اشاره شد بعد از سال ۱۳۷۴ مشکل عمده‌ای برای زیان‌دیدگان بر اثر حوادث و سایط نقلیه موتوری بوجود آمد و آن زیان‌دیدگانی بودند که گواهینامه رانندگی نداشتند. کسانی که گواهینامه رانندگی ندارند زمانی که دچار خسارت می‌شوند (از جمله رانندگان موتورسیکلت) یا فوت یا جرح پیدا می‌کنند، دادگاه به نفعشان رأی می‌دهد و راننده‌ای که موجب این تصادف بوده را محکوم به پرداخت دیه می‌کند. رانندگانی هم که بیمه‌نامه داشتند و ظاهراً در قبل از انقلاب محکوم شناخته نمی‌شدند، بعد از انقلاب و با استناد به قانون دیات محکوم به پرداخت دیه می‌شوند. چون پوشش اختیاری دیگر خیلی کم شده بود، در نتیجه تعداد زیادی پرونده در شرکت‌های بیمه و بیمه مرکزی انباشته می‌شود. این پرونده‌ها جمع شده و رقمی سنگین از خسارت را به خود اختصاص می‌دهند و از آن طرف هم مشکل حاد بود، زیرا کسی که گواهینامه و بیمه‌نامه دارد نمی‌تواند بگردد و با کسی تصادف کند که گواهینامه داشته باشد. بالاخره این مشکل علاوه بر راه حل قبلی که داشت (داشتن پوشش مازاد بر تعهدات اجباری) با اخذ حق بیمه اضافی که شورای عالی بیمه تصویب کرد (حداکثر ۷۵۰۰ تومان) حل شد. چرا بند ۴ ماده ۴ کسانی را که گواهینامه ندارند استثناء کرده؟ ظاهراً در

زمان تصویب قانون تلقی این بود، کسی که گواهینامه ندارد اجازه رانندگی ندارد، لذا مقصر اصلی کسی است که بدون داشتن گواهینامه رانندگی کرده است. بنابراین نمی‌تواند از پوشش بیمه‌نامه شخص ثالث که حمایتی هست استفاده کند. مشکل دیگری که در باره این قانون داریم عدم انطباق این قانون با قانون دیات است. بیمه شخص ثالث با روندی که به آن اشاره کردیم از ۱۰ هزار تومان و ۲۵۰۰ تومان شروع و در سال ۶۲، ۲ برابر شد، در سال ۷۴ به ۵ میلیون تومان و ۲۰۰ هزار تومان و در سال ۷۵ به ۶ میلیون تومان و ۲۰۰ هزار تومان و امروزه به ۸ میلیون تومان و ۲۰۰ هزار تومان به عنوان حداقل تعهدات رسیده است. می‌بینیم که شورای عالی بیمه حد این پوشش را به نحوی تعیین می‌کند که بتواند جوابگوی حداقل دیه مرد مسلمان در کل سال و نیز در ماههای حرام که دیه در آنها^۱ اضافه می‌شود باشد یعنی فرد حداقل یک پوشش کامل را داشته باشد، ولی مشاهده می‌کنیم با همین پوشش ۸ میلیون تومان و ۲۰۰ هزار تومان هم ما به جامعه پوشش کاملی را ارائه نمی‌کنیم. چون آرای طبق قانون دیات و بیشتر از اینها صادر می‌شود. نکته دیگر آنکه این بیمه‌نامه در جامعه به بیمه دیه مصطلح شده، در صورتی که بیمه دیه نیست. در جاهایی که می‌بینم اختلافی بین قانون دیات و این قانون بوجود می‌آید، این بیمه‌ای که شرکت‌های بیمه می‌فروشند بیمه دیه نیست، بیمه شخص ثالث است. در نتیجه موارد اختلافی پیش می‌آید.

آسیا: از آقای احمدی خواهش می‌کنم در مورد کارکنان بیمه‌گذار مسؤل حادثه در حین کار که در بند (ب) ماده (۲) به آن اشاره شده است، توضیح دهند؟

آقای احمدی: قانون بیمه شخص ثالث

دارای موارد استثنا است که یکی از آن موارد، کارکنان بیمه‌گذار بوده است که در حین انجام وظیفه یا کار مسؤل حادثه باشند، چرا کارکنان بیمه‌گذار مستثنی هستند؟ با توجه به اینکه از نظر حقوقی کارکنان بیمه‌گذار با خود بیمه‌گذار یکی هستند و فرقی باهم ندارند.

قانون بیمه شخص ثالث ایران از بیمه فرانسه اقتباس و بیشتر مواد آن عیناً نقل شده است، به همین دلیل لازم است که با قوانین و مقررات ایران تطبیق داده شود. شنیده‌ام در فرانسه نیز تغییراتی در این مورد انجام شده است. بیمه مرکزی ایران نیز اخیراً با تعیین حق‌بیمه اندکی بند (ب) ماده ۲ و بند ۴ ماده ۴ قانون را در جهت تأمین بیشتر مردم تحت پوشش قرار داده است، ولی چون این پوشش شامل زیان‌های بدنی و مالی شده، جای بحث دارد. به نظر اینجانب حذف کامل بند (ب) ماده ۲ نه به صلاح جامعه و نه به صلاح صنعت بیمه است، زیرا وقتی یک سازمان و یا یک مؤسسه بزرگ بتواند با حق‌بیمه اندکی برای خساراتی که به کارکنان بیمه‌گذار مسؤل حادثه وارد می‌شود تأمین خریداری کند، نیازی به خرید بیمه‌نامه برای اتومبیل‌های خود نخواهد داشت.

به دلیل آنکه می‌تواند مدعی شده و از شرکت بیمه صادر کننده بیمه‌نامه شخص ثالث، خسارات وارد به وسایط نقلیه خود را که اغلب کارکنان در حوادث آنها تقصیر دارند را مطالبه کند.

بنابراین اولاً نیاز به اخذ بیمه بدنه برای اتومبیل‌های تحت مالکیت این مؤسسه منتفی می‌شود، ثانیاً احتیاط لازم برای حفظ اموال عمومی کاهش پیدا می‌کند، ثانیاً حق‌بیمه تعیین شده بیمه شخص ثالث که برای پوشش خطرات خاصی پیش‌بینی شده در مورد تأمین تعهدات اضافی کافی نخواهد بود.

با توجه به عرایض فوق تجدید نظر در قانون بیمه شخص ثالث با وجود قانون دیات و تطابق آن با سایر قوانین ایران اسلامی ضروری بوده و بعد از سی سال که از تدوین آن گذشته لازم است.

آسیا: آقای امین‌زاده، با توجه به وضعیت فعلی حاکم بر بازار خصوصاً ارزش اتومبیل، بهای لوازم یدکی و اجرت تعمیرات، به نظر شما سقف تعیین شده برای تعهد بیمه‌گر در مورد خسارت‌های مالی بیمه شخص ثالث اجباری - که دو میلیون ریال می‌باشد - کافی است؟ در مورد خسارت‌های بدنی چطور؟

آقای امین‌زاده: واقعیت امر این است که ما درد را می‌شناسیم و باید دنبال درمان باشیم. در خصوص این موضوع که در حال حاضر تعهد مالی فعلی در بخش بیمه مسؤلیت مدنی اجباری کافی است یا خیر؟ باید بگویم در حال حاضر بدون اتکاء به بخش فروش مازاد مالی اختیاری، طبیعتاً تعهد مالی فعلی در بعضی از حوادث بخصوص حوادث خارج از شهر جوابگوی مسؤلیت بیمه‌گران در قبال تأمین حقوق زیان‌دیدگان یا به عبارت دیگر تأمین و یا جبران خسارت زیان‌دیدگان نیست. به طور طبیعی عواملی در این زمینه اثبات کننده موضوع فوق بوده که در ذیل به آنها اشاره می‌شود:

- ارزش وسایط نقلیه روز در بازار در سال‌های بین ۷۳ و ۷۴ از روند صعودی بالائی در بازار برخوردار شده و به تبع آن ارزش لوازم یدکی و هزینه تعمیرات افزایش یافته است.

- آمار تصادفها در کشور طبق اعلام سازمان‌های ذیربط بخصوص در خارج از شهر.

- متنوع بودن نوع اتومبیل سواری در بازار ایران که در بعضی مواقع خسارت وارد به یک قطعه از اتومبیل مانند چراغ، شیشه و

جلو پنجره یا سپر می‌تواند بیش از مبلغ تعهد مالی فعلی (دو میلیون ریال) بیمه مسؤلیت مدنی اجباری باشد.

- بررسی آمار خسارت‌های پرداختی توسط شرکت‌های بیمه (با توجه به حداقل، متوسط و حداکثر خسارت‌های پرداختی) در این بخش نشان دهنده آن است که میانگین خسارت پرداختی بیش از دو میلیون ریال است.

- بر اساس آمار اعلام شده از طرف سازمان حمل و نقل ترافیک جاده‌ای (وزارت راه و ترابری) در سال ۷۶ بیش از ۱۳ هزار و ۷۰۰ نفر در اثر حوادث وسائط نقلیه برون شهری فوت کرده‌اند.

طبیعی است حوادثی که منجر به فوت سرنشین وسیله نقلیه می‌شود، خسارت مالی بخصوص در بخش وسائط نقلیه سنگین می‌تواند بیش از دو میلیون ریال باشد، لذا با توجه به عوامل یاد شده، تعهد فعلی بخش مالی بیمه مسؤلیت مدنی اجباری وسائط نقلیه حداقل در حوادث و تصادفات برون شهری بدون توجه به پوشش بیمه مسؤلیت مازاد اختیاری نمی‌تواند جوابگو و تأمین کننده حقوق زیان‌دیدگان باشد. ولی خوشبختانه با توجه به این موضوع که در حال حاضر ارزش اتومبیل‌ها و لوازم یدکی با استثنای بعضی از قطعات خاص، از ثبات نسبی در بازار برخوردار است، حداقل تعهد مالی بیمه مسؤلیت مدنی فعلی با توجه به فروش بیمه مازاد می‌تواند تأمین کننده ۷۰ درصد از خسارت‌های وارده به اتومبیل زیان‌دیده در حوادث‌های درون شهری باشد.

شرکت‌های بیمه در چند ساله اخیر خسارت‌های سنگینی را در بخش مسؤلیت مدنی متحمل شده‌اند که این روند همچنان ادامه دارد. عواملی که در ضریب خسارت پرداختی در این بخش متوجه شرکت بیمه شده است عبارتند از:

- علی‌رغم اینکه بیمه مسؤلیت مدنی اجباری بیمه حمایتی بوده و قانون صرفاً در جهت تأمین حفظ حقوق زیان‌دیدگان این بخش، بیمه وسائط نقلیه را بر اساس مصوبه مجلس در اردیبهشت ماه سال ۴۷ اجباری اعلام و نیروی انتظامی را مکلف کرده تا از تردد وسائط نقلیه فاقد بیمه جلوگیری نماید.

- متأسفانه در حال حاضر بیش از یک میلیون وسیله نقلیه در کشور فاقد پوشش بیمه مسؤلیت مدنی اجباری هستند و به نحوی از مزایای شرکت‌های بیمه استفاده می‌کنند و در بعضی حوادث به علت عدم حضور نیروی انتظامی، با تغییر صحنه حادثه، مقصر و زیان‌دیده جابجا می‌شوند. چنانچه این تعداد از وسائط نقلیه تحت پوشش بیمه اجباری قرار گیرند، ضریب خسارت‌های پرداختی در این بخش توسط شرکت‌های بیمه با توجه به قانون اعداد بزرگ تا حدودی تعدیل می‌شود.

- تردد اتومبیل‌های که از سال ساخت آنها بیش از ۲۵ یا ۳۰ سال می‌گذرد در بیشتر موارد همراه با نقص فنی است که موجب حادثه، تصادف و در نهایت گسترش و تشدید خسارت می‌شوند.

- عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی از طرف بعضی از بیمه‌گزاران، رانندگان و یا دارندگان وسائط نقلیه در سطح شهر و جاده.

- عدم ایمنی بعضی از جاده‌های کشور از نظر نصب گاردریل، حفاظ و یا آینه در پیچ‌های خطرناک که می‌تواند در مواقعی منجر به سقوط وسیله نقلیه یا تصادف شود.

- جوان‌گرایی در رانندگی و عدم تجربه کافی و تردد با اتومبیل‌هایی که از استحکام و بدنه ضعیفی برخوردار هستند.

- سنگینی ترافیک، تجمع، تردد و استفاده بیش از حد از اتومبیل در شهرهای بزرگ بخصوص در شهر تهران و ورود سالیانه بیش از یکصد هزار دستگاه اتومبیل جدید

در بازار که متأسفانه در مقابل هیچ اتومبیلی از رده خارج نمی‌شود.

بنابراین، موارد ذکر شده عوامل مؤثری در ایجاد حوادث هستند و در نهایت موجب پرداخت خسارت با ضریب بالا از طرف شرکت‌های بیمه می‌شوند.

در پایان به نظر اینجانب فروش و گسترش بیمه مازاد اختیاری مسؤلیت مدنی با همکاری شبکه فروش نمایندگان به ویژه مساعدت و همکاری نیروی انتظامی در جلوگیری از تردد وسائط نقلیه فاقد بیمه مسؤلیت مدنی اجباری و تفهیم مزایای بیمه شخص ثالث از طریق آموزش و تبلیغات سنجیده، مؤثر و توسعه شبکه‌های نمایندگی در امر فروش بیمه مازاد اختیاری و خوش رفتاری و حسن سلوک شرکت‌های بیمه به منظور جلب اعتماد و اعتقاد مردم به فواید بیمه، می‌تواند دارای نقش مؤثر و اساسی در تعدیل افزایش حق‌بیمه و خسارت‌های پرداختی در این بخش شود.

آسیا: از آقای حریری خواهش می‌کنم در مورد وضعیت فعلی تمایل شرکت‌های بیمه به فروش بیمه شخص ثالث و مازاد آن توضیح دهند.

آقای حریری: عملکرد شرکت‌های بیمه فعال در بیمه اتومبیل در سه سال اخیر حکایت از تغییرات متوالی و شتابزده در تعرفه‌های مورد عمل و توأم با افزایش حق‌بیمه مازاد ثالث و حوادث سرنشین دارد. این تغییرات بدنبال افزایش عمده در حق‌بیمه و تعهدات ثالث اجباری در سال ۷۴ بوجود آمده است که به یکباره حق‌بیمه حدود ۳۰ برابر، ولی تعهدات شرکت‌های بیمه برای خسارت‌های مالی ۸۰ برابر و برای خسارت‌های بدنی برای هر نفر ۲۵۰ برابر شده است که تناسبی در معادله وجود ندارد. بدین لحاظ شرکت‌های بیمه به منظور حل این مشکل و رهائی از تنگنا، به

درمی آورند.

آقای موبدشاهی: فکر می‌کنم خیلی

خلاصه به تمام مسائل بیمه شخص ثالث پرداخته و از آنچه گفته شد می‌توان نتیجه گرفت که با اشکالات موجود می‌توان روی آن کار کرد. ماهیت شرکت‌های بیمه دولتی تجاری است و از این نظر نباید و نمی‌تواند متضرر شوند، چون در غیر این صورت باری اضافی بر دوش دولت خواهد بود. از طرف دیگر اصل بیمه بر تعاون قرار دارد و در یک امر تعاونی کسانی که در آن مشارکت می‌کنند باید هزینه‌های آن را نیز تقبل کنند. امروز تبلور این تعاون در شرکت‌های بیمه تجلی یافته است. بنابراین یک شرکت بیمه حتی اگر بنا به اراده و با سرمایه دولت نیز تشکیل شده باشد در اصل و بنیاد آن تغییری حاصل نمی‌شود. از این رو ضرورت یک کار تحقیقاتی در کوتاه مدت الزامی است. اشکالات، نابسامانی‌ها مشخص و راه‌حل‌های مناسب جستجو و پیشنهاد شود. آن بخش از اشکالات که مربوط به شرکت‌های بیمه یا مربوط به نارسائیهای قانون مربوط به مراجع ذیصلاح است، مشخص و پیشنهاد تا اصلاح شود. در صورتی که به این نتیجه برسیم که حق بیمه کافی نیست و ضرر و زیان مربوط به پایین بودن حق بیمه است (کارشناسانی هستند که معتقدند حق بیمه کافی است یا حداقل تمام اشکال مربوط به پایین بودن حق بیمه نیست و بعضی از ناهنجاری‌های اجتماعی و فراگیر نبودن بیمه، شرکت‌ها را مواجه با ضرر و زیان کرده است) با طرح حقایق با مردم، حق بیمه‌ها را حداقل به میزانی افزایش داد تا خرج و دخل شرکت‌های بیمه را برای اداره این رشته از فعالیت تأمین کند.

آقای کریمی: شرکت بیمه هم در

خسارت دستش بسته است و هم در حقیقه نمی‌تواند کاری بکند و بیمه مرکزی هم بر اساس آمارهایی - نه چندان قطعی - حق بیمه را پیشنهاد می‌کند به طوری که حساسیت بالا نباشد، به دلیل تنش‌های بعدی که در جامعه ایجاد می‌کند. خسارت هم که عواملی دارد، قطعات یدکی و تعمیرگاه‌ها و به اضافه کسانی که گزارش تهیه می‌کنند باز هم در اختیار ما نیست. یعنی شرکت بیمه صادر کننده در هیچ بخشی کنترلی ندارد یعنی هیچ کار مؤثری از دست شرکت بیمه بر نمی‌آید. نمی‌تواند حق بیمه‌اش را بالا ببرد نمی‌تواند خسارتش را با توجه به عواملی که از بیرون تأثیرگذار هستند تعیین کند. به دلیل گستردگی، این رشته به یک معضل تبدیل شده است. در حال حاضر حدود ۳۰٪ حق بیمه و بیش از ۵۰ درصد خسارت صنعت بیمه مربوط به بیمه شخص ثالث است. به اشتباه بعضی فکر می‌کنند ما از درآمد بقیه رشته‌ها می‌توانیم زیان این رشته را جبران کنیم، نه؛ زیرا رشته‌های دیگر هم ضریب خسارتشان بالا رفته است. رشته‌های دیگر نمی‌توانند زیان شخص ثالث را جبران کنند. واقعیت آن است که شخص ثالث را ما با سود هیچ رشته‌ای نمی‌توانیم جبران کنیم مگر اینکه خودش، خودش را کنترل کند. اگر سود نمی‌کنیم زیانش هم نباید شرکت را از حالت تعادل مالی خارج کند. در مجموع به اعتقاد بنده بیمه شخص ثالث باید همراه با پوشش مازاد فروخته شود که شرکت بیمه بتواند کنترل کننده باشد نه سود ده یعنی بتواند زیانش مورد قبول باشد وگرنه با حداقل پوشش به هیچ وجه شرکت بیمه قادر به کنترلش نخواهد بود.

فروش بیمه‌های مازاد ثالث اجباری و یا حوادث سرنشین به همراه بیمه ثالث اجباری روی آوردند، زیرا حق بیمه این بیمه‌نامه‌ها را خودشان تعیین و در تعیین حق بیمه، اصولی را رعایت می‌کنند تا عدم تناسب بین حق بیمه و خسارت پرداختی در بیمه شخص ثالث که به صورت منفی و به زیان بیمه‌گر است تعدیل پیدا کند. زیان از آنجا ناشی می‌شود که:

اولاً: تعیین حق بیمه در بیمه ثالث اجباری که در واقع درآمد شرکت بیمه است خارج از عهده وی می‌باشد.

ثانیاً: اگرچه ارزیابی خسارت مالی زیان‌دیدگان به ظاهر بر عهده شرکت بیمه است ولی در حقیقت مکانیسم مورد عمل در بازار مانند بهای قطعات یدکی و فراوانی یا کمیابی آنها و دستمزد تعمیرکاران تعیین‌کننده میزان خسارت یعنی خرج شرکت‌های بیمه است.

ثالثاً: خسارت‌های بدنی و میزان مبالغ پرداختی به شدت متأثر از نرخ دیه تعیین شده از سوی قوه قضائیه است که معمولاً هر سال یکبار و حداقل ۲۰ درصد افزایش می‌یابد.

رابعاً: هزینه‌های درمان مصدومین توسط پزشکان و مراکز درمانی تابع نرخ معینی نیست.

عوامل مؤثر در خسارت بیش از موارد بازگو شده است و از آنجا که شرکت‌های بیمه که نه در تعیین حق بیمه و نه در خسارت به طور مستقیم نقش ندارند و به صورت اجبار ملزم به فروش بیمه شخص ثالث هستند، به فروش بیمه‌نامه‌های مکمل گرایش پیدا کردند. در این روند آنها از آزادی عمل بیشتری برای افزایش حق بیمه برخوردار هستند و با توجه به این مطلب که افزایش حق بیمه نیز به تنهایی دردی را دوا نمی‌کند، با ابتکار طرح‌های جدید، تعداد خسارت بیمه شخص ثالث را تحت کنترل