

در دنیای امروز «بیمه مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری» (بیمه شخص ثالث) در سطح ملی و در شرکت‌های بیمه از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. آمار بالایی تصادفات رانندگی در کشور در مقایسه با سایر کشورها، بر حساسیت این رشته افزوده است. شرکت‌های بیمه نیز در این زمینه نقش مهمی در جبران خسارت‌های وارد شده به اقشار مختلف جامعه ایفا می‌کنند. از آنجایی که بین حق بیمه‌های دریافتی و خسارت‌های پرداختی در رشته بیمه شخص ثالث تناسبی وجود ندارد، این رشته به عنوان یکی از زیان‌ده‌ترین رشته‌های صنعت بیمه کشور مطرح می‌باشد.

هر چند که در رابطه با بیمه شخص ثالث تحقیقات مختلفی انجام شده و بحث‌های فراوانی مطرح گردیده است، با این حال، در این مقاله سعی شده تا حد ممکن، معضلات بیمه شخص ثالث بررسی گردیده و راهکارهایی برای رفع برخی از آنها ارائه شود.

## لزوم توجه به معیارهای علمی در تصمیم‌گیری‌های

### مربوط به بیمه شخص ثالث

#### ● علی جعفرزاده

از حوادث رانندگی - چه از نظر شمار رویدادها و چه از لحاظ اهمیت خسارت‌های به بار آمده - عمده‌ترین بخش مسئولیت مدنی است.

اکثر تصادفات رانندگی بدلیل اشتباه یا غفلتی که به طور معمول از راننده سر می‌زند، روی داده‌اند؛ در عین حال ممکن است به دلیل نقص فنی وسیله نقلیه نیز این اتفاق صورت پذیرد که ممکن است هر انسان محتاطی هم دچار آن شود.<sup>۱</sup>

اهمیت خودرو در تمدن امروزی و خطراتی که به دلیل استفاده از این وسیله نقلیه موتوری ایجاد شده است، به رشته بیمه شخص ثالث جایگاه خاصی داده و تغییر و تحولات مربوط به این رشته بیمه‌ای علاوه بر جوانب فرهنگی و اجتماعی، به یک موضوع سیاسی نیز تبدیل شده است. کمتر خانواده‌ای را سراغ داریم

تصادفات را داشته‌اند که در محاسبه حق بیمه این رشته، باید مورد توجه قرار گیرد. بنابراین، در محاسبه حق بیمه هر راننده، باید به عوامل مختلفی توجه کرد. به عبارت دیگر، هزینه سهل‌انگاری و بی‌احتیاطی یک عده را نباید دیگران پرداخت کنند.

به طور کلی، هر اندازه در محاسبه حق بیمه این رشته عوامل مؤثر بیشتری را در نظر بگیریم، امکان رفع برخی از مشکلات این رشته افزایش می‌یابد. در این نوشتار تلاش شده برخی از عوامل مهم در شکل‌گیری این مشکلات مورد بررسی قرار گیرد:

#### ۱- وضعیت بیمه مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری (بیمه شخص ثالث)

مرور رشته‌های مختلف بیمه مسئولیت این واقعیت را نشان می‌دهد که مسئولیت ناشی

بر اساس آمارهای موجود، با احتساب بخش اجباری بیمه‌های مسئولیت (بیمه شخص ثالث)، بیمه مسئولیت ۳۵ تا ۴۵ درصد از پرتفوی صنعت بیمه را به خود اختصاص داده است. این امر نشان می‌دهد، بیمه مسئولیت نسبت به سایر رشته‌های بیمه‌ای، بیشترین سهم را در بازار بیمه داراست.

با توجه به ارتباط گسترده این رشته با بخش‌های اقتصادی و اجتماعی کشور، عوامل مختلفی رشته شخص ثالث را تحت تأثیر قرار می‌دهند که در این میان، می‌توان به عوامل سه‌گانه مؤثر بر تصادفات رانندگی، یعنی عامل انسانی، عامل وسیله نقلیه و عوامل محیطی اشاره کرد. به عنوان مثال، براساس یافته‌های حاصل از تحقیقات کاربردی در این زمینه، رانندگانی که در سنین ۲۴ تا ۲۹ سال بوده‌اند، بیشترین میزان

که به خاطر استفاده از این وسیله خطرناک، دچار حادثه و آسیب نشده باشد.

بیمه‌های اجباری و خصوصی در جبران خسارت‌های وارده نقش اساسی دارند، ولی گاهی وجود همین پوشش‌ها می‌تواند باعث سهل‌انگاری برخی از رانندگان شود که باید در این زمینه تمهیداتی را برای رفع سوءاستفاده از بیمه شخص ثالث اندیشید.

بیمه شخص ثالث با ۱۰۰۲/۶ میلیارد ریال حق بیمه دریافتی در سال ۱۳۷۹، شاهد ۲۲ درصد رشد بود. سهم این رشته در بازار بیمه، ۲۶/۹ درصد بوده است. همچنین خسارت پرداختی در رشته شخص ثالث در همین سال با ۳۳/۱ درصد افزایش، به ۱۱۹۲/۱ (خسارت واقع شده) میلیارد ریال بالغ شده است.

در سال ۱۳۸۰، ضریب خسارت مربوط به این رشته ۱۲۹/۶۶ درصد برآورد شده که بر مبنای گزارش‌های آماری، حق بیمه دریافتی این رشته ۱۶۱۲/۱ میلیارد ریال و خسارت پرداختی آن معادل ۲۰۹۰/۲ میلیارد ریال بوده است. در نمودار زیر روند تغییرات ضریب خسارت این رشته در سال‌های ۱۳۷۵ تا ۱۳۸۰ آرایه شده است.

نقلیه موتوری زمینی و انواع یدک و تریلر متصل، اعم از این که اشخاص حقیقی یا حقوقی مسئول جبران خسارت‌های بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد می‌شود، مکلفند مسئولیت خود را از این جهت نزد شرکت سهامی بیمه ایران و یا یکی از مؤسسات بیمه داخلی که اکثریت سهام آنها متعلق به اتباع ایرانی و صلاحیت آنها به پیشنهاد وزارت دارایی و وزارت اقتصاد مورد تأیید دولت باشد، بیمه نمایند.

بررسی دیگر مواد قانون بیمه شخص ثالث نشان می‌دهد که قانون بیمه شخص ثالث می‌بایست مورد تجدید نظر قرار گرفته و متناسب با شرایط روز جامعه اصلاحاتی در آن صورت پذیرد. از جمله، باید تعریف دقیقی از وسایل نقلیه موتوری مشمول قانون بیمه اجباری ارائه شود. همچنین بایستی با انجام مجموعه‌ای اصلاحات اساسی بر مبنای اصول حقوقی، تمهیداتی اندیشیده شود که کمتر خسارتی خارج از شمول پوشش بیمه شخص ثالث قرار گیرد. با انجام این اصلاحات، مزایای استفاده از این نوع بیمه گسترش یافته و رانندگانی که

رابطه با تکالیفی که بر عهده انتقال گیرنده وسیله نقلیه موتوری است، از دیگر مواردی است که باید مورد توجه قرار گیرد.

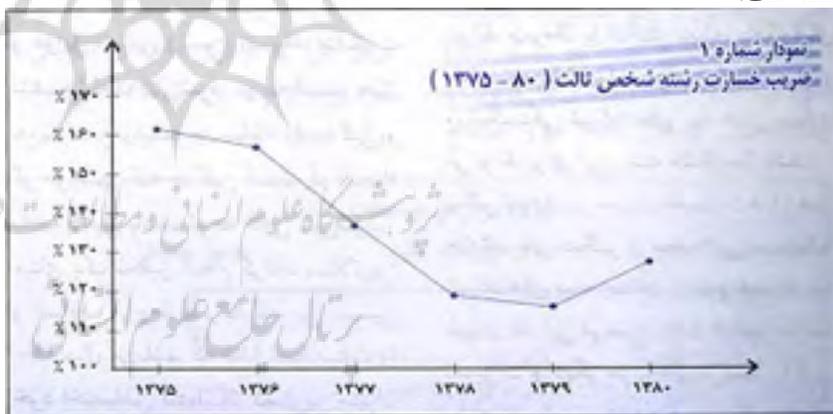
اخیراً بیمه مرکزی ایران اصلاحاتی را در قانون بیمه شخص ثالث انجام داده است که در صورت اجرای صحیح آنها، مشکلات این رشته کاهش خواهد یافت. طبق قانون جدید، به جای وسیله نقلیه، راننده و مشخصات آن از جمله تجربه رانندگی و غیره، نقش مهمی در محاسبه حق بیمه خواهند داشت.

### ۳) موانع موجود در گسترش بیمه شخص ثالث:

بررسی بحران‌های بیمه شخص ثالث در چند سال اخیر، نشان‌دهنده این واقعیت است که برای رفع معضلات این رشته نخست باید یک گروه تحقیق کارا معضلات را شناسایی کند و در نهایت، با توجه به عوامل مختلف فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی یک راه‌حل علمی - کاربردی ارائه دهند.

در این قسمت، سعی می‌شود با توجه به تحقیقات انجام شده، اهم معضلات این رشته مورد بررسی قرار گرفته و به طور خلاصه شرح داده شود.

با توجه به فراگیر بودن بیمه شخص ثالث، به نظر می‌رسد یکی از معضلات این رشته مربوط به عدم هماهنگی بین سازمان‌های ذیربط و همکاری آنها با بیمه مرکزی ایران و شرکت‌های بیمه و تکیه بر نظام‌های سنتی و اخلاقی است. در این زمینه، قانون مدنی با توجه به مقتضیات زمان، برای حل مسئله حاد و استثنائی کنونی بیمه شخص ثالث کافی نیست و از قواعد سنتی و عادی قهری فراتر نمی‌رود. در این قانون، گذشته از قواعد اتلاف و تسبیب، تنها ماده ۳۳۵ قانون مدنی به مسئله تصادم پرداخته است: «در صورت تصادم بین دو کشتی یا دو قطار یا دو خودرو و امثال آنها، مسئولیت متوجه طرفی خواهد بود که تصادم در نتیجه عمد یا مسامحه او حاصل شده باشد



### ۲) قانون بیمه شخص ثالث و لزوم اصلاح آن بر مبنای شرایط کنونی جامعه:

بر مبنای ماده ۱ قانون بیمه اجباری (مصوب سال ۱۳۴۷) کلیه دارندگان وسایل

با وجود اجباری بودن این رشته از خرید آن خودداری می‌کنند، به خرید این نوع بیمه تشویق می‌شوند.

اصلاح بند ۲ ماده ۲ این قانون در رابطه با حذف کارکنان بیمه‌گذار از پوشش بیمه شخص ثالث و همچنین اصلاح ماده ۳ در

و اگر طرفین، تقصیر یا مسامحه کرده باشند، هر دو مسئول خواهند بود»<sup>۲</sup>.

در این ماده، نه تنها به تمام صورت‌های تصادم اشاره نشده است، بلکه درباره چگونگی توزیع خسارت بین دو طرف حادثه نیز حکمی وجود ندارد.

از دیگر مشکلات این رشته، وجود برخی ابهامات در قانون بیمه شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷ می‌باشد که باید مورد تجدیدنظر قرار گرفته و متناسب با شرایط روز اصلاح شود. به عنوان مثال می‌توان به ماده یک این قانون اشاره کرد که بر اساس آن، دارنده وسیله نقلیه مکلف به بیمه کردن مسئولیت خود می‌باشد. در این باره که «مسئولیت نوعی» ناشی از حوادث رانندگی بر چه کسی باید تحمیل شود، نظام‌های حقوقی به اتفاق نرسیده‌اند. گفته می‌شود بعضی، راننده را مسئول قرار داده‌اند ولی بیشتر کشورها، به مسئولیت مالک یا دارنده تکیه کرده‌اند.

همچنین می‌توان به وجود ابهام در ماده ۲ این قانون اشاره کرد که از نظر حقوقی پیچیده و نارسا است. در این ماده معلوم نیست که مقصود از مسئول حادثه در مورد بیمه‌گذار و مالک، اشاره به «مسئولیت نوعی» آنان است که در ماده یک این قانون مقرر شده است، یا منظور قانونگذار کسانی بوده‌اند که در نتیجه تقصیر آنان، حادثه رخ داده است. در این زمینه، توجه به جمله‌ای که بیمه‌گذار، مالک یا راننده و کارکنان، بیمه‌گذار مسئول حادثه را مستثنی کرده، ضروری است. تعارض قواعد عمومی مسئولیت مدنی و آنچه از قانون بیمه اجباری و قانون مجازات اسلامی برمی‌آید، قواعد حاکم بر تصادم‌های رانندگی را دچار ابهام کرده است.

همزمان با پیدایش خودرو، تصادفات رانندگی در نیم قرن اخیر بخش مهمی از ظرفیت دادگاه‌ها را به خود مشغول کرده

است. بررسی آماری دعاوی موجود در دادگاه‌ها نشان می‌دهد که یکی از بالاترین ارقام دعاوی، مربوط به حوادث رانندگی است و متأسفانه رسیدگی به این پرونده‌ها مراحل طولانی را طی می‌کند و این امر به عنوان یکی دیگر از معضلات این رشته به شمار می‌آید.

از دیگر معضلات بیمه شخص ثالث، عدم رعایت اصول و قواعد رانندگی از طرف رانندگان است که باعث بالا رفتن میزان تصادفات و خسارت‌های بیمه شخص ثالث می‌گردد. به عنوان مثال، می‌توان به عدم استفاده نکردن از کمربند رانندگان و کلاه ایمنی در این زمینه اشاره کرد.

عدم استفاده از تحقیقات کاربردی جهت رفع مشکلات این رشته به ویژه در محاسبه میزان حق بیمه و پیش‌بینی میزان تصادفات و حق بیمه دریافتی از دیگر معضلات بیمه شخص ثالث می‌باشد.

در وضعیت کنونی، محاسبه حق بیمه بر مبنای قواعد کلی و برحسب میزان سرمایه بیمه انجام می‌شود که در آن تفاوت محسوسی بین میزان حق بیمه کسانی که از نظر عوامل انسانی و نوع وسیله، متفاوت هستند، مشاهده نمی‌شود. در محاسبه حق بیمه، به سن راننده و سابقه رانندگی و دیگر عواملی که ممکن است در ایجاد تصادف دخیل باشد، توجه کافی نمی‌شود.

بر مبنای یک تحقیق انجام گرفته، بالاترین آمار تصادف مربوط به رانندگان بین سنین ۲۴-۲۹ سال می‌باشد که ۲۵٪ تصادفات را به خود اختصاص داده‌اند. کمترین میزان تصادف نیز مربوط به سنین ۵۴ سال به بالا می‌باشد<sup>۳</sup>. فقدان تبلیغات کافی برای شناساندن بیمه شخص ثالث به منظور گسترش فرهنگ بیمه‌ای و آگاه ساختن مردم از مشکلات ناشی از عدم اخذ بیمه

شخص ثالث، از دیگر معضلات این رشته به شمار می‌آید.

می‌توان از وجود ضعف‌های مدیریتی، در ارائه خدمات مطلوب و عدم استفاده از نیروهای کارآمد در این زمینه به عنوان مشکل دیگر این رشته نام برد.

یکی دیگر از نارسایی‌های این رشته مربوط به عدم وجود سیستم‌های تکمیلی برای مواجهه با وضعیت‌های مختلف است. مثلاً در صورتی که در حادثه‌ای، راننده مقصر فاقد بیمه‌نامه باشد، تنها «سندوق تأمین خسارت‌های جانی بیمه مرکزی ایران» خسارت را پرداخت می‌کند. در حالی که به نظر می‌رسد روش‌های دیگری را نیز می‌توان برای رفع مشکل ناشی از این نوع استثنائات پیدا کرد.

از دیگر مشکلات این رشته، فرسوده بودن سیستم حمل و نقل و خودروهای موجود در سطح کشور است. در مواردی، حتی سیستم‌های ایمنی اساسی این وسایل نقلیه دچار نقص بوده و باعث بالا رفتن میزان خسارت‌ها و تعداد تصادفات می‌شود.

افزایش دیه نیز ضریب خسارت را در این رشته بالا برده است. نبود سیستمی که بتواند همزمان با افزایش دیه، راهکارهای متناسب با آن را برای جلوگیری از ورشکستگی شرکت‌های بیمه عملی سازد، می‌تواند برای این رشته مشکل‌ساز باشد.

تأثیر تورم بر میزان خسارت‌ها در هر حادثه، یکی دیگر از معضلاتی است که شرکت‌های بیمه با آن روبرو هستند. به طوری که این موضوع باعث افزایش هزینه تعمیرات و دیگر هزینه‌های مرتبط با این رشته شده است. عدم وجود شبکه جاده‌ای مطمئن و توسعه نیافتن آن نیز در این رابطه تأثیرگذار است.

رعایت نکردن اصول بیمه‌ای در بیمه شخص ثالث از اصلی‌ترین معضلات این رشته به حساب می‌آید؛ چرا که تصادفات و



به دنبال آن زیان وارد شده به افراد جامعه یک موضوع ملی است و با سازمان‌های مختلفی مرتبط می‌باشد. بیمه یکی از راه حل‌هاست و شرکت‌های بیمه تنها باید به اندازه سهم خود در این زمینه مشارکت کرده و بر اساس اصول بیمه‌ای، اقدام به صدور بیمه‌نامه کنند. همه مشکلات سیستم قضایی و نبود فرهنگ رانندگی و مشکلات ناوگان حمل و نقل و نواقص جاده‌ای نباید با بیمه شخص ثالث حل شود.

عدم حضور شرکت‌های بیمه در جریان دادرسی‌های مربوط به حوادث رانندگی، جریان دادرسی و ارایه حکم را تحت تأثیر قرار می‌دهد. این موضوع یکی دیگر از مشکلات شخص ثالث است.

#### ۴) استفاده از تجربیات:

در این رابطه مطالعه تطبیقی بیمه اجباری شخص ثالث و استفاده از طرح‌های تکمیلی و نیز استفاده از تجربیات دیگر کشورها در ارتباط با حوادث رانندگی و مشکلات آن، می‌تواند مفید باشد.

بیمه اجباری مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری به عنوان یکی از مهم‌ترین ابزارهای مالی جبران خسارت‌های احتمالی ناشی از رانندگی در اکثر کشورها پذیرفته شده است. کشور آلمان در سال ۱۹۳۹ قانون بیمه اجباری مسئولیت را به تصویب رساند و سپس در سال ۱۹۶۵ آن را اصلاح

نمود. با این اصلاحات، کاربری قانون مزبور افزایش یافت و با نیازهای عملی هماهنگ شد.

در برخی دیگر از کشورها طرح‌های مشابهی را می‌توان یافت. برای نمونه می‌توان به اقدامات کشورهای اتریش، سوئیس، فرانسه، بلژیک، لوکزامبورگ، هلند، اسپانیا، ژاپن و ونزوئلا در این رابطه اشاره کرد. ۴

همچنین در برخی از کشورها نظیر انگلستان، کانادا، نیوزیلند، استرالیا و برخی ایالت‌های شمالی آمریکا نیز طرح‌های مشابهی در این زمینه تهیه شده است.

برای اجرای بهتر بیمه اجباری از دو طریق می‌توان اقدام کرد؛ روش اول، تهدید و تعقیب کیفری و روش دوم، استفاده از روش‌های ساده اداری از جمله ارایه و یا تمديد گواهی رانندگی کسانی که به مسئولیت خود در این زمینه توجه کرده و اقدام به خرید این بیمه‌نامه می‌کنند.

هرچند که بیمه اجباری می‌تواند بیشتر خسارت‌های ناشی از حوادث رانندگی را تحت پوشش قرار دهد ولی در مواردی، به دلیل گسترده بودن این معضل، برخی از مشکلات همچنان ادامه خواهد یافت که برای حل آنها باید از طرح‌های تکمیلی نیز بهره برد. از میان این مشکلات می‌توان به موارد زیر اشاره کرد: بیمه‌گذارانی که

برخلاف قانون از خرید بیمه اجباری خودداری می‌کنند و در زمان تصادف، فاقد گواهینامه هستند؛ رانندگانی که از صحنه تصادف گریخته و امکان شناسایی آنها وجود ندارد؛ عدم کفایت بیمه اجباری در جبران خسارت و همچنین ورشکستگی شرکت‌های بیمه.

سوئد از جمله کشورهایی است که طرح‌های تکمیلی در آن وجود دارد. در این کشور قربانی یک راننده فاقد بیمه‌نامه می‌تواند از هر یک از بیمه‌گران مجاز اتومبیل، ادعای خسارت کند. در فرانسه نیز به موجب قانون سال ۱۹۵۱ صندوق تأمین اجتماعی که به «صندوق تضمین خسارت» معروف شده، تأسیس گردیده است. در انگلستان نیز طرح‌های مشابهی به چشم می‌خورد. در این زمینه می‌توان به برخی از کشورها از جمله بسیاری از ایالت‌های کانادا و برخی از ایالت‌های آمریکا اشاره کرد که هدف از تأسیس این صندوق‌ها، حمایت و ارایه تأمین اضافی برای قربانیان حوادث رانندگی است.

روش‌های دیگری نیز در این زمینه وجود دارد که از آن جمله می‌توان به اخذ گواهی تضمین مسئولیت از رانندگان حادثه‌آفرین و توقیف اموال و اتومبیل راننده متخلف اشاره کرد.

سیاست دیگری که در پاره‌ای از کشورها، از جمله ایالات متحده آمریکا دنبال می‌شود، تشویق رانندگان به اخذ بیمه خسارت احتمالی است که از طرف رانندگان بدون بیمه‌نامه یا فراری و یا بدون گواهینامه، به افراد وارد می‌شود.

#### ۵) لزوم توجه به معیارهای علمی در محاسبه حق بیمه این رشته:

توجه به این نکته ضروری است که شرکت‌های بیمه بازرگانی برای ارایه خدمات بیمه‌ای به صورت مطلوب، باید در محاسبه حق بیمه و سایر شرایط و مقررات، اصول بیمه را مورد توجه قرار دهند و متناسب با درجه ریسک‌پذیری و احتمال وقوع خطر، نرخ حق بیمه را محاسبه کنند.



با این حال، شرایط خاص این رشته و الزاماتی که دولت و قوه قضائیه بر شرایط بیمه‌نامه شخص ثالث اعمال می‌کنند، شرکت‌های بیمه را در طراحی این بیمه‌نامه - متناسب با معیارهای یک شرکت بازرگانی - دچار مشکل کرده است. شرکت‌های بیمه برای رفع موانع این رشته بهتر است در محاسبه و طراحی این رشته به ویژه در بخش اختیاری و مازاد سرمایه، به مجموعه‌ای از اصول علمی پایبند باشند تا در آینده با افزایش بیش از حد ضریب خسارت روبرو نشوند.

براساس تحقیقات مختلفی که در این بخش انجام شده، عوامل زیادی برای تدوین یک نرخ بهینه بیمه شخص ثالث پیشنهاد شده‌اند که در این قسمت به برخی از آنها اشاره می‌کنیم.

عوامل مختلفی در ایجاد یک تصادف نقش دارند که در این زمینه می‌توان به عوامل انسانی، وسیله نقلیه و عوامل محیطی اشاره کرد.<sup>۵</sup>

براساس تحقیقات انجام شده در داخل و خارج از کشور، عواملی مانند جوان بودن راننده، مستی یا خواب‌آلودگی راننده، سرعت غیرمجاز، عجله در رانندگی و وجود پیچ‌های خطرناک در بروز تصادفات نقش خیلی مهمی دارند.

براساس این تحقیقات، برای تعیین نرخ مناسب بیمه اتومبیل باید به عواملی مانند: نوع، سال ساخت، قدرت موتور اتومبیل، میزان مهارت رانندگی، میزان هوش و نوع شخصیت راننده، موارد استفاده از اتومبیل و ... توجه کرد.<sup>۶</sup>

عامل دیگری که باید برای محاسبه حق بیمه مورد توجه قرار گیرد، نوع اتومبیل است. براساس تحقیقات انجام شده درصد تصادفات در اتومبیل‌های مختلف متفاوت می‌باشد، به طوری که میزان تصادف اتومبیل‌های سبک در مقایسه با اتومبیل‌های سنگین بیشتر است.

همچنین اگر اتومبیل‌ها را به سه دسته کامیون، وانت و سواری تقسیم کنیم،

مشاهده می‌شود که آمار تصادفات در اتومبیل‌های سواری نسبت به دو گروه دیگر بیشتر است.

از متغیر دیگری که باید در محاسبه حق بیمه به آن توجه کرد، سن راننده و تجربه رانندگی و شغل وی می‌باشد. براساس تحقیقات انجام شده، بین تعداد تصادفات و سن راننده، رابطه‌ای تقریباً معکوس وجود دارد. از دیگر عواملی که باید در محاسبه حق بیمه مدنظر قرار گیرد، توجه به سال ساخت اتومبیل، تعداد تصادفات در سال‌های گذشته و نوع کاربرد از اتومبیل می‌باشد.

## ۶) نتیجه‌گیری و پیشنهاد:

در بیمه‌های مسئولیت، بیمه‌گر در ازای دریافت حق بیمه مقرر از بیمه‌گذار، متعهد است که در صورت تحقق خطر برای موضوع بیمه، خسارت وارد شده به اشخاص ثالث را جبران کند. بیمه‌های مسئولیت مدنی جنبه‌های اجباری و یا اختیاری دارند. در حال حاضر در کشور ما بیمه مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری (بیمه شخص ثالث) اجباری است. در قسمت اختیاری نیز رشته‌های متعددی توسط شرکت‌های بیمه ارایه می‌شود که در این میان می‌توان به بیمه مسئولیت حرفه‌ای پزشکان، متصدیان حمل و نقل، تولیدکنندگان، بیمه مسئولیت کارفرمایان و غیره اشاره کرد.

بخش اجباری در بیمه مسئولیت مدنی حدود (۳۵ تا ۴۰) درصد از بازار بیمه را در اختیار دارد، به همین دلیل از موقعیت و حساسیت ویژه‌ای در صنعت بیمه کشور برخوردار است. در بخش اختیاری نیز در سال‌های اخیر حدوداً ۳ تا ۳/۵ درصد از سهم بازار به این بخش اختصاص یافته است. بررسی‌های انجام گرفته در این مقاله نشان‌دهنده این واقعیت است که درجه توسعه‌یافتگی و وجود قوانین حمایتی متناسب با شرایط روز و مهم‌تر از آن، اجرای مطلوب قوانین از طریق سیستم قضایی کشورها، نقش مهمی در میزان

توسعه‌یافتگی این رشته دارد. به طوری که در اکثر کشورهای توسعه‌یافته - مانند آلمان - سهم مربوط به این رشته از سهم مربوط به بیمه آتش‌سوزی بیشتر است.

با توجه به این که موضوع اصلی این مقاله بررسی علل زیان‌ده بودن بیمه شخص ثالث می‌باشد، بررسی‌های انجام گرفته نشان می‌دهد، ارتباط گسترده این رشته با بخش‌های اقتصادی و اجتماعی کشور حساسیت ویژه‌ای به آن بخشیده است. این رشته بیمه‌ای با ضریب خسارت بالای ۱۰۰٪ نقش عمده‌ای در تصمیم‌گیری‌های شرکت‌های بیمه بازرگانی دارد.

براساس یافته‌های این مقاله، یکی از اساسی‌ترین علل زیان‌ده بودن این رشته عوامل مؤثر در تصادفات رانندگی، یعنی عامل انسانی، عامل وسیله نقلیه و عوامل محیطی است. به عنوان مثال، براساس یافته‌های این بررسی، رانندگانی که در بین سنین (۲۴ تا ۲۹) سال بوده‌اند، بیشترین میزان تصادفات را داشته‌اند.

از جمله موانع موجود در این رشته از صنعت بیمه کشور می‌توان به مواردی از جمله عدم وجود هماهنگی‌های لازم بین شرکت‌های بیمه، راهنمایی و رانندگی و قوه قضائیه به منظور تسریع در تسویه خسارت و همچنین افزایش دیه اشاره کرد. عوامل دیگر تحمیل زیان به این رشته عبارت‌اند از: وجود برخی از مشکلات در قانون بیمه شخص ثالث، نبود تبلیغات مناسب برای آگاه کردن رانندگان از شرایط عمومی این رشته، بالا بودن نرخ تورم در بخش خودرو، فرسوده بودن سیستم حمل و نقل وسایل نقلیه موتوری، فراگیر نبودن فرهنگ صحیح رانندگی، استاندارد نبودن جاده‌ها و علائم راهنمایی و رانندگی، نبود ساز و کاری که رانندگان بی‌احتیاط را شناسایی کرده و تنبیه نماید، عدم وجود تناسب بین ظرفیت جاده‌ها و تعداد وسایل نقلیه موتوری تولید شده، عدم استفاده از راهکارهای علمی در محاسبه حق بیمه این



رشته متناسب با مشخصات فردی راننده و مشخصات اتومبیل مورد بیمه و... در این قسمت به طور خلاصه به اهم پیشنهادهایی که براساس یافته‌های این تحقیق جهت رفع برخی از مشکلات این رشته لازم است، اشاره می‌شود:

- ۱- انجام اصلاحات و تجدیدنظر در قانون بیمه شخص ثالث متناسب با شرایط روز.
- ۲- توجه به عوامل مختلف به منظور محاسبه علمی حق بیمه شخص ثالث.
- ۳- تسریع در تسویه خسارت زیان‌دیدگان در این رشته (در این زمینه همکاری بین شرکت‌های بیمه و قوه قضائیه در صدور رأی لازم است).
- ۴- لزوم توجه به برخی از استثنائات موجود در قانون بیمه شخص ثالث، از جمله کارکنان بیمه‌گذار مسئول حادثه و اصلاح آن‌ها با توجه به تجربیات دیگر کشورها.
- ۵- همکاری بین مأموران اداره راهنمایی و رانندگی و شرکت‌های بیمه در تقویت لزوم

توجه به قوانین راهنمایی و رانندگی از جمله استفاده از کمربند ایمنی و غیره.

- ۶- انجام تبلیغات لازم جهت آشنایی رانندگان با مزایای بیمه شخص ثالث و لزوم خرید پوشش کامل برای جبران خسارت واقعی.

- ۷- ضرورت توجه به فرسوده بودن سیستم حمل و نقل و میزان استهلاک خودروهای موجود در کشور که میزان خسارت را افزایش می‌دهند.

- ۸- ایجاد نظامی که بتواند همزمان با افزایش دیه، راه‌کارهای متناسب با آن را نیز برای جلوگیری از ورشکستگی شرکت‌های بیمه عملی سازد.

- ۹- لزوم حضور کارشناسان صنعت بیمه در جریان دادرسی پرونده‌های مربوط به این رشته در دادگاه‌های کشور.

- ۱۰- لزوم توجه به مکانیزه کردن اطلاعات این رشته در بین شرکت‌های بیمه به منظور جلوگیری از سوء استفاده‌های احتمالی در

### پاورقی‌ها:

- ۱- دکتر ناصر کاتوزیان - مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، بهار ۱۳۸۰
- ۲- دکتر ناصر کاتوزیان - مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، بهار ۱۳۸۰
- ۳- یعقوب ستوده - تدوین الگوی ریاضی عوامل مؤثر بر تصادفات رانندگی - ۱۳۸۰
- ۴- دکتر ناصر کاتوزیان - مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، بهار ۱۳۸۰
- ۵- یعقوب ستوده - تدوین الگوی ریاضی عوامل مؤثر بر تصادفات رانندگی - ۱۳۸۰
- ۶- آیت کریمی - نگرشی بر بیمه اتومبیل «فصلنامه صنعت بیمه»

### منابع:

#### ■ لاتین:

- 1- «World Insurance report» Nowember, 1997.
- 2- Op.cit, April, 1998

#### ■ فارسی:

- ۱- امامی‌پور. محمد، «بررسی قانون بیمه شخص ثالث و چگونگی آزاد صادره توسط دادگاه‌ها»، «دانشگاه فیضیه قم»، ۱۳۸۰.
- ۲- باقرپور. مسعود، «بررسی بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری در شخص ثالث در ایران»، دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۶۲.
- ۳- دستغیب. مهدی، «بیمه مسئولیت»، دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۵۸.
- ۴- ستوده. یعقوب، «تدوین الگوی ریاضی عوامل مؤثر بر تصادفات رانندگی»، ۱۳۸۰.
- ۵- صالحی. محمود جانعلی، «حقوق زیان‌دیدگان و بیمه شخص ثالث»، دانشکده مدیریت دانشگاه تهران، ۱۳۷۲.
- ۶- علی‌آبادی. ایرج، «استثنائات در قانون بیمه اجباری اتومبیل»، فصلنامه بیمه مرکزی ایران، ۱۳۶۷.
- ۷- کاتوزیان. ناصر، «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی»، ۱۳۸۰.
- ۸- کریمی. آیت، «نگرشی بر بیمه اتومبیل»، فصلنامه صنعت بیمه، ۱۳۶۷.
- ۹- گزارش عملکرد صنعت بیمه کشور، بیمه مرکزی ایران، ۱۳۷۹.
- ۱۰- مجموعه قوانین بیمه - بیمه مرکزی ایران - ۱۳۷۸.

