



موتورهای بیمه

شخص ثالث



اشخاص ثالث» با اقتباس از قوانین کشورهای اروپایی، گام موثری در جهت جلوگیری از خطرات و عواقب بعدی ناشی از کاربرد اتومبیل برداشته شد. با تصویب این قانون، در پیچه امنیت نسبی بر روی اعضای جامعه از بابت تردد خودرو باز شد و صاحبان وسایل نقلیه نیز با آرامش و آسایش خاطر بیشتری در خیابان‌ها و جاده‌ها به تردد پرداختند.

در ابتدا هر چند این قانون جوابگوی نیازها و تبعات ناشی از حوادث بوجود آمده توسط دارندگان وسایل نقلیه بود ولی آمار صدمات جانی و مالی ناشی از سوانح رانندگی در چندین سال گذشته، روند رو به رشدی را نشان داده است. براساس برآورد کارشناسان، سالانه

اختراع اتومبیل، اگر چه گام مهمی در پیشرفت‌های صنعتی و اجتماعی بشر به شمار می‌آید ولی در کنار فواید و مزایای غیرقابل انکار آن، دامنه‌های خطراتی که افراد جامعه را در معرض تهدید قرارداده به طرز سریعی بالا برده است. خطراتی که از یک طرف رانندگان وسایل نقلیه و سایر سرنشینان آن و آینده‌های آنها را تهدید می‌کند و مهم‌تر از آن تهدیدی که متوجه جان و مال اشخاص ثالث می‌باشد. این مسئله مسئولین تمامی کشورها را بر آن داشته تا از ابتدا با بکارگیری تدابیری، دامنه‌های خطرات این وسیله و عواقب آن را تا حد ممکن کاهش دهند. در کشور ما نیز در سال ۱۳۴۷ با تصویب قانون «بیمه اجباری مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل

درصد بالایی از درآمد ناخالص ملی کشور مادر حوادث رانندگی از بین می‌رود و این حجم بالای خسارت، اهمیت این امر و لزوم توجه بیشتر به آن را نمایان می‌کند. خطرات ایجاد شده توسط وسایل نقلیه موتوری به بیمه‌شخص ثالث جایگاه خاصی بخشیده و تغییر و تحولات مربوط به این رشته بیمه‌ای علاوه بر جوانب فرهنگی و اجتماعی به یک موضوع سیاسی جامعه امروزی ما تبدیل شده است و کمتر خانواده و فردی را سراغ داریم که به خاطر استفاده از این وسیله خطرناک دچار حادثه و آسیب نشده باشد. این رشته بیمه‌ای با ۱۲/۰۸۴/۵۲۵ میلیون ریال حق بیمه دریافتی در سال ۱۳۸۶، ۲۸ درصد رشد را نشان می‌دهد. سهم این رشته بیمه‌ای در بازار بیمه از نظر میزان حق بیمه صادره ۷۴ درصد بوده است. از سوی دیگر خسارت پرداختی در رشته بیمه شخص ثالث در این سال با ۴۱ درصد افزایش به ۱۱/۷۳۲/۹۶۴ میلیون ریال بالغ شده است و سهم این رشته از نظر میزان خسارت پرداختی معادل ۸۴ درصد بوده است و ضریب خسارت این رشته در سال ۱۳۸۶، ۹۷/۰۹ درصد بوده است.

متاسفانه با گذشت زمان نسبتاً طولانی (حدود ۴۰ سال) از تصویب و اجرای قانون شخص ثالث و تغییر و تحولات بوجود آمده در ساختارهای اجتماعی و اقتصادی جامعه از جمله کیفیت و کمیت وسایل نقلیه، افزایش قیمت لوازم و قطعات بدکی، بالا رفتن میزان خسارات، عدم توسعه امکانات از جمله راه‌ها، متناسب با شرایط روز، عدم افزایش تعهدات متناسب با افزایش قیمت‌ها و تورم و بحران‌های بیمه شخص ثالث در کشور طی چندین سال اخیر به ویژه سال‌های ۸۵ و ۸۶، نشان‌دهنده این واقعیت انکارناپذیر بود که این قانون جوابگوی شرایط جامعه نبوده و کارایی خود را از دست داده بود. از این رو هشدارهای کارشناسان و متخصصین امر در طول چندین سال اخیر، بالاخره مسئولان را بر آن داشت تا نسبت به بازنگری و اصلاح قانون قبلی و ارائه قانون جدید شخص ثالث اقدام نمایند و این کار در ششم شهریورماه سال جاری با تصویب و ابلاغ قانون جدید بیمه شخص ثالث به سرانجام رسید. متاسفانه بنا به دلایل متعددی هنوز چگونگی اجرای این قانون برای دست‌اندرکاران صنعت بیمه به ویژه شرکت‌هایی که به صورتی مستقیم و گسترده درگیر این موضوع هستند در هاله‌ای از ابهام قرار داد. که به برخی از این دلایل اشاره می‌شود:

- با تحقیق و بررسی در مورد مواضع و مصوبات برخی از نهادها و سازمان‌های دولتی به این نکته می‌توان پی برد که وظیفه اصلی شرکت‌های بیمه بازگانی - که همانا بیمه‌گری است - از دید این‌گونه نهادها پنهان مانده و از شرکت‌های بیمه بازگانی، انجام وظایفی همانند تامین اجتماعی و یا کمیته امداد و یاسایر صندوق‌های حمایتی را در رابطه با بیمه شخص ثالث انتظار دارند و این دید و موضع باعث شده است تا قوانین مصوب در رابطه با این رشته حساس و مسئله‌ساز به دلیل نادیده گرفتن فنون و رویه‌های بیمه‌ای در عمل با مشکلات عدیده‌ای مواجه شده و شرکت‌های بزرگ بیمه‌ای را نیز دچار بحران سازد.

از جمله این حوادث، می‌توان به الزام شرکت‌های بیمه مبنی بر حمایت‌های مالی از رانندگی و رانندگی به مثابه بخشی از خزانه کشور

جهت کمک به اجرای بیهینه قوانین و مقررات اشاره کرد که به نظر می‌رسد بایستی برای انجام این کار مبنای علمی و عملی و توجه آن مورد بازنگری قرار گیرد.

- علی‌رغم تاکید ماده یک قانون بیمه بر اجباری بودن بیمه شخص ثالث، متاسفانه درصد قابل توجهی از وسایل نقلیه موتوری، فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث هستند و با توجه به پی‌گیری‌ها و مصوبات انجام شده و الزام راهنمایی و رانندگی به اجرای این مصوبات، هنوز راه‌اکر و اقدام جدی در این رابطه پیش‌بینی نشده است. از سوی دیگر از آنجا که میزان حق بیمه در ایران بر اساس نوع خودرو، حجم موتور و نوع کاربری محاسبه می‌شود، نقش عامل انسانی یعنی راننده در محاسبات کمتر دیده شده است.

این در حالی است که بیش از ۶۵ درصد از تصادفات در کشور ما مربوط به سهول انگاری عامل انسانی است. و در صورت برخورداری از امکان استعمال از وضعیت و سوابق رانندگی هر فرد در زمان مراجعه جهت اخذ بیمه‌نامه، بایستی حق بیمه متناسب با ریسک از وی دریافت شود اما در قانون بیمه توجهی به این موضوع نشده و حق بیمه همچنان بر اساس نوع وسیله نقلیه محاسبه می‌گردد.

- افزایش میزان دیه در سال‌های ۸۵، ۸۶، ۸۷ و ثبات میزان حق بیمه دریافتی توسط شرکت‌های بیمه طی سال‌های یاد شده به دلیل تصمیم‌های غیرکارشناسانه که متوجه صنعت بیمه بوده است از دیگر دلایلی است که در صورت ادامه این روند و عدم تدوین راه‌اکر مناسب برای آن عواقب نامطلوبی را برای مردم و صنعت بیمه به بار خواهد آورد.

روند کند و طولانی رسیدگی به پرونده‌های مربوط به تصادفات رانندگی توسط مراجع قضایی و به تبع آن، ورود آسیب‌های اقتصادی و اجتماعی به زیان دیدگان، موجبات بروز مشکل برای مردم و شرکت‌های بیمه فعال در رشته بیمه شخص ثالث به ویژه در ماه‌های آخر سال را فراهم آورده است که ضرورت توجه جدی مسئولان امر به این مسئله را می‌طلبد.

با توجه به دامنه وسیع این رشته بیمه در کشور، مسلماً تغییر قانون بیمه شخص ثالث دارای آثار متعددی بر سازمان‌ها و نهادهای درگیر موضوع از جمله قوه قضائیه، نیروی انتظامی، دارندگان و سائط نقلیه و به طور کلی تمام اقشار جامعه و از همه مهمتر شرکت‌های بیمه، (که این روزها پاشنه آشیل آنها شده است) خواهد بود. بر همین اساس و با توجه به مفاد مصوب در قانون جدید و مسائل مطروحه، می‌توان پیش‌بینی نمود که در صورت ادامه این وضعیت، موجبات ضرر و زیان شرکت‌های بیمه فراهم خواهد شد و آثار آن نهایتاً به اقتصاد ملی و مردم بر خواهد گشت. به نظر می‌رسد قبل از تدوین نحوه اجرای این قانون، کارشناسان و دست‌اندرکاران، بایستی ضمن بازنگری آن، نسبت به تنظیم آئین‌نامه‌های اجرایی دقیق این قانون به دور از هر گونه شتاب، به طوری که موجبات رضایت تمامی نهادها و سازمان‌های دست‌اندرکار این موضوع به ویژه شرکت‌های بیمه و مردم را فراهم آورد، اقدام نمایند.