

ضرورت توجه به نرخ دیه با تأکید بر فرآیند بیمه‌گری

مکیده

پس از بررسی قانون بیمه شفص ثالث و بازنگری در آن و اعمال تغییرات صورت گرفته، در نهایت این قانون با اصلاحات جدید جهت اجرا به شرکتهای بیمه ابلاغ گردید و به موجب آن و باتوجه به تغییرات و اصلاحات انجام شده، بندهای مرتبط با دیه، در قانون جدید بیمه شفص ثالث به صراحت قید شده که بر مبنای آن میزان تعهدات بیمه‌گران عملاً مشخص شده است. از آنجا که بسیاری از پرونده‌های دیات به جرائم غیر عمدی اقتصاص دارد و در این بین جرائم ناشی از تصادفات رانندگی در میان سایر جرایم غیر نقدی که منجر به صدور مکم دیه شده‌اند از آمار بیشتری برخوردار است، در این مقاله، به نمونه تأثیر عوامل مؤثر در بروز فطر و نقش آنها در کنترل و مدیریت ریسک و همچنین تأثیرات آن بر آمار تصادفات و میزان ریسک‌پذیری و ریسک‌گریزی افراد و به تبع آن نرخ دیه باتوجه به پوشش‌های بیمه‌ای ارائه شده از سوی بیمه‌گران و توجه به ماهیت مقوقی دیه و تأثیرات اجتماعی آن پرداخته شده و در نهایت پیشنهادات لازم ارائه شده است.

واژگان کلیدی: بیمه مسئولیت، مق بیمه، نرخ دیه، بیمه شفص ثالث، ریسک‌گریزی، توزیع ریسک، فطر

نویسندگان: جعفر رضانی - احسان جلالی لواسانی

- کارشناس حقوق قضائی، دانشگاه آزاد اسلامی
- کارشناس ارشد علوم اقتصادی، دانشگاه آزاد اسلامی

مقدمه

و مطابق با تغییرات صورت گرفته در اصلاحیه قانون بیمه شخص ثالث (از جمله: افزایش حجم تعهدات بیمه‌گران، ارائه حداقل پوشش اجباری به میزان دیه کامل مرد مسلمان در ماه حرام، حذف مرحله مراجعه به دادگاه برای دریافت خسارت، پرداخت توأمان هزینه‌های درمانی و دیه، حذف واژه سرنشین و اتلاق شخص ثالث برای همه افراد داخل خودرو و به‌جز راننده، پرداخت خسارت بیش از یک دیه کامل، پرداخت دیه کامل به زنان اقلیت‌های دینی، الزام به همراه داشتن بیمه‌نامه که عملاً تعهدات شرکت‌های بیمه را افزوده) مقرر گردید باتوجه به بالا بودن ریسک و بالا رفتن

در پی افزایش نرخ دیه نسبت به سال‌های گذشته و باتوجه به اطلاعیه وزارت دادگستری، مبلغ دیه هر فرد مسلمان در سال ۱۳۹۰، معادل ۹۰ میلیون تومان و در ماه حرام با افزایش یک‌سوم بیشتر، معادل ۱۲۰ میلیون تومان اعلام شد و بر این اساس مقرر گردید که این قانون از تاریخ ۹۰/۳/۱۶ اجرائی گردد. مطابق با دستور ریاست محترم قوه قضائیه و در نتیجه پاسخ به درخواست مدیران برخی از شرکت‌های بیمه، پزشکان و دیگر افراد و اشخاص حقیقی و حقوقی که محور فعالیتشان با موضوع دیه در ارتباط بود



احتمال وقوع خطر، عملیاتی شدن این طرح فعلاً مسکوت اعلام شود و مهلتی جهت جمع‌بندی و نتیجه‌گیری نهایی از سوی قوه قضائیه ارائه گردد؛ از این رو در این مقاله با توجه به ضرورت موضوع به تحلیل جامع این موضوع و جنبه‌های متعدد آن پرداخته‌ایم.

بسیاری از مدیران شرکت‌های بیمه با توجه به این نکته که توانگری شرکت‌ها با میزان تعهدات آنان ارتباط مستقیم دارد، معتقدند که افزایش نرخ دیه بار مالی برای شرکت‌های بیمه در انجام تعهداتشان ایجاد می‌نماید و آن را تهدیدی در جهت ورشکستگی شرکت‌های بیمه‌گر می‌دانند. برخی دیگر نیز به واسطه تحقق زیرساخت‌های اجرائی و لازم در حمل و نقل جاده‌ای و شهری و بهره‌مندی از ابزارهای کنترلی و نظارتی (همچون حضور پلیس راهنمایی و رانندگی، توسعه فرهنگ بیمه‌ای و بهبود ایمنی در جاده‌های برون‌شهری)، افزایش نرخ دیه را فرصتی برای صنعت بیمه قلمداد می‌کنند و افزایش نرخ دیه را زمینه‌ای برای توسعه و بهبود دیگر بخش‌ها دانسته و از آن به‌عنوان یک فرصت ایده‌آل یاد می‌کنند.

باتوجه به ماهیت بیمه شخص ثالث، بیمه مسئولیت حرفه‌ای، مسئولیت پزشکان، بیمه‌های تمام خطر نصب، بیمه‌های مهندسی که از جمله بیمه‌نامه‌هایی می‌باشند که به نحوی با دیه در ارتباط بوده و باتوجه به ارتباط پرونده‌های دیه و زندانیان این بخش که بیشتر از طریق بروز حادثه با بیمه

شخص ثالث (مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری) ارتباط پیدا می‌کنند، در نگاه اول به ماهیت این بیمه‌نامه می‌پردازیم و تجزیه و تحلیل در مورد دیگر بیمه‌نامه‌های مطرح شده و تأثیرات ناشی از افزایش و کاهش نرخ دیه در این موارد را به برداشت خواننده محول می‌نمائیم.

۱. نقش تکنولوژی در ایجاد ارزش

بیمه شخص ثالث، مسئولیت دارنده وسیله نقلیه موتوری را تحت پوشش قرار می‌دهد و زیان‌های ناشی از تحقق خطر تصادف را جبران می‌کند:

- زیان وارده به وسیله نقلیه طرف مقابل (زیان دیده)؛
- غرامت فوت فرد یا افراد ثالث و سرنشین یا بروز نقص عضو برای ایشان که مطابق اصلاحیه جدید این قانون همگی شخص ثالث تلقی شده‌اند، ناشی از وقوع خطر تصادف؛

- زیان وارده به درخت‌ها و علائم راهنمایی و رانندگی موجود در مسیر که در قانون جدید نیز به نوعی لحاظ شده است؛

- زیان وارده (جانی و مالی) متناسب با تعهدات مندرج در بیمه‌نامه

از آنجا که افزایش سطح عمومی قیمت‌ها و به عبارتی افزایش تورم، تأثیرات خود را در کلیه موارد مطرح شده که ناشی از وقوع خطر تصادف است، ایجاد می‌نماید، می‌توان شاهد آثار تورمی بر نرخ بیمه نیز باشیم. چرا که به دنبال افزایش هزینه‌ها، خسارات افزایش یافته و سقف تعهدات در قالب پوشش‌های بیمه‌ای بیشتر می‌گردد و منطقی‌اً افزایش نرخ بیمه را می‌توان به دنبال داشته باشد. چنانچه اگر اتومبیلی که تا دیروز به قیمت A ریال خریداری می‌شد امروز B ریال برای خرید آن پرداخت می‌گردد (افزایش قیمت $B = A +$) و همچنین باتوجه به پیشرفت تکنولوژی و فناوری اتومبیل، علاوه بر افزایش نرخ تورمی محصول (که متأثر از تورم است) افزایش قیمت، ناشی از بهبود کیفیت تولید کارخانه نیز است و ارزش روز آن برابر C می‌شود (فناوری $C = B +$). پس همان‌طور که تکنولوژی، ابزاری مؤثر در کاهش بروز خطر در هنگام وقوع تصادف



حذف ریسک در این شرایط غیرممکن است.

پس تکنولوژی به همان میزان که در افزایش ایمنی نقش دارد، در صورت عدم مدیریت صحیح و بی‌توجهی و عدم ایجاد زیرساخت مناسب، می‌تواند زمینه بروز ریسک را فراهم نماید. از سوی دیگر، انسان (بما هو انسان) به واسطه حضور در عصر تکنولوژی و خلق ارزش، با توجه به اهمیت و نقش منابع انسانی در مدیریت در عصر تکنولوژی از ارزش و رتبه بالاتری برخوردار است. البته این امر نباید این گونه برداشت شود که انسان‌هایی که در زمان گذشته زندگی می‌کردند از ارزش کمتری برخوردار بودند و اکنون دارای ارزش بیشتری هستند، خیر! بلکه انسان امروز به واسطه پیشرفت تکنولوژی، اثرگذاری بیشتری بر محیط پیرامون خود دارد. چه بسا بسیاری از پیشرفت‌ها به واسطه حضور انسان و برای تسهیل زندگی او فراهم گردیده و می‌گردد که خود دلالت بر شأن و منزلت انسان دارد.

در اینجا توجه به این نکته لازم است که دیه در اسلام نیز می‌تواند به واسطه همین امر در نظر گرفته شده باشد و به واسطه همین پیشرفت‌ها و تغییر و تحولات است که به یک میزان مشخص و معلوم معرفی نشده و تصمیم‌گیری در مورد میزان آن متناسب با امور شش‌گانه^۱ که برای

۱. امور شش‌گانه عبارت‌اند از: یک‌صد شتر سالم و بدون عیب که خیلی لاغر نباشد، دو یست گاو سالم، یک هزار گوسفند سالم، دو یست دست لباس از حله‌های یمنی، یک هزار دینار مسکوک سالم و غیرمغشوش که هر دینار یک مثقال شرعی طلا به وزن ۱۸ نخود است و ده هزار درهم مسکوک سالم و غیرمغشوش که هر درهم به وزن ۱۲/۶ نخود نقره است.

است (به‌طورمثال مجهز شدن اتومبیل به کیسه هوا، ترمز ABS و بهره‌مندی از فناوری هوشمند)، در صورت وقوع خطر، به همان میزان، زیان وارد بر آن نیز بیشتر می‌شود، زیرا بر اثر حادثه احتمال دارد تجهیزات رایانه‌ای و فنی آن نیز دچار آسیب شده و خسارت برای اتومبیل ایجاد نماید و به همین نسبت شرکت بیمه‌گر نیز متناسب با تعهدات خود موظف به پرداخت خسارت بیشتر است.

نمونه ملموس در این خصوص نصب حس‌گرها و دوربین در سپر اتومبیل است که در هنگام بروز خطر، وقوع تصادف، خسارت بیشتری علاوه بر سپر معمولی به اتومبیل وارد می‌گردد. هرچند که نصب این حس‌گرها در بسیاری از موارد نیز از احتمال بروز خسارت جلوگیری می‌نماید ولی در تصادفات شدید، خود آسیب‌پذیر بوده و سبب افزایش میزان خسارت وارده می‌گردد.

از سوی دیگر انسانی که در گذشته به واسطه عدم پیشرفت تکنولوژی و وجود مصائب و سختی‌ها کمتر سفر می‌نمود امروزه به واسطه افزایش و توسعه تکنولوژی و فراهم شدن امنیت و ایمنی بالاتر تمایل پیدا می‌کند که بیشتر سفر نماید چرا که او هزینه بیشتری را برای به‌دست آوردن ایمنی پرداخت نموده و حق خود می‌داند که از آن بهره‌مند شود که این امر می‌تواند زمینه‌ساز بروز ریسک برای فرد باشد؛ چرا که فرد به واسطه مسافرت با وسیله نقلیه شخصی، بیشتر در معرض ریسک قرار می‌گیرد. پس تمایل به مسافرت با وسیله نقلیه شخصی به واسطه برخورداری از خودرویی با ایمنی بالاتر و همچنین پرداخت حق بیمه بیشتر به واسطه به روز بودن اتومبیل، این انگیزه را برای فرد ایجاد می‌کند که با خیال آسوده نسبت به سفر اقدام نماید هرچند که تمایل به انجام این سفر، دلالت بر پذیرش ریسک مسافرت از سوی مالک اتومبیل دارد پس می‌توان ایمنی بالاتر و برخورداری از شرایط ایمن برای اتومبیل یا فرد را گاه به واسطه در معرض ریسک واقع شدن، زمینه‌ساز بروز ریسک به حساب آورد و در این شرایط چنانچه جاده‌ها و دیگر وسایل نقلیه از ایمنی بالا برخوردار نباشند، هرچند که احتمال زیان برای اتومبیل مذکور حداقل است ولیکن

آن در نظر گرفته شده به حکومت سپرده شده و توسط زیان دیده قابل مطالبه است.

۲. عوامل مؤثر در بروز و کاهش خطر

اتومبیلی که با آن بیشتر سفر می‌شود عملاً بیشتر در معرض ریسک قرار می‌گیرد و پرریسک محسوب شده و زمینه تحقق خطر را بیشتر فراهم می‌آورد که این مسئله در صدور بیمه‌نامه ثالث و همچنین تعیین حق بیمه در ایران کمتر مورد توجه قرار گرفته است. پس شرکت‌های بیمه باید تعداد سفرهای این اتومبیل (میزان مسافت طی شده) را در ارائه پوشش بیمه‌ای لحاظ نمایند یا حداقل نسبت به طراحی یک گزینه در پیشنهاد بیمه که آیا از اتومبیل برای انجام مسافرت برون‌شهری استفاده می‌نمائید یا خیر؟ مبادرت نمایند که در صورت دریافت پاسخ مثبت از سوی بیمه‌گذار، تأثیرات در حق بیمه آن منظور گردد و در صورت ارائه پاسخ منفی از سوی بیمه‌گذار، در صورت بروز حادثه برای اتومبیل در جاده، هیچ‌گونه پوشش خسارتی از سوی شرکت بیمه‌گر برای اتومبیل مذکور صورت نگیرد.

پس به راحتی می‌توان نتیجه گرفت که اگر شرکت بیمه‌گر در ارزیابی ریسک دقت نظر داشته باشد و حتی شدت ریسک در مسیرهای برون‌شهری را ارزیابی کند و متناسب با وضعیت بیمه‌شده، مبادرت به صدور بیمه‌نامه نماید، در آن صورت با ارائه پوشش‌های متناسب، نرخ بیمه‌ای مناسبی را می‌تواند اعلام نموده و ضمن کسب رضایت بیمه‌گذار به وسیله اخذ حق بیمه مناسب، تعهدات خود را نیز در صورت وقوع خطر به نحو شایسته ارائه نماید و حتی با شناسایی و طبقه‌بندی جاده‌های پر تردد کشور به جاده‌ها و مسیرهای پرریسک / کم‌ریسک و بی‌خطر (حداقل ریسک) نسبت به ارائه و طراحی یک بیمه‌نامه مناسب اقدام نماید و در برخی زمینه‌ها نیز از مسئولین مرتبط و مسئول که در امر برقراری امنیت در جاده‌ها (راهداری)، پلیس، اورژانس و... نقش اصلی را برعهده دارند، در صورت وقوع خطر، به واسطه عدم نظارت و کنترل کامل و دقیق، پاسخ مناسب را خواستار باشد یا بخشی از هزینه‌های

احتمالی و خسارات را به واسطه نبود نظارت و کنترل کامل و احتمالاً قصور مسئولین مذکور، از سازمان‌های ذی‌ربط (به واسطه عدم حضور به موقع پلیس در صحنه تصادف / عدم حضور به موقع اورژانس در صحنه حادثه و تأخیر در حمل مجروحین به بیمارستان / عدم نصب علائم راهنمایی یا وجود اشکال فنی و مهندسی در مسیر، مانند وجود پیچ ناگهانی، نصب سرعت گیر نامناسب، خرابی آسفالت، نبود سرعت گیر و آینه در هنگام پیچ، خاموشی مطلق در داخل تونل و...) مطالبه نماید که در قانون جدید شخص ثالث صریحاً بدان اشاره شده است.

۳. افزایش امید به زندگی

نکته دیگر که توجه به آن در بحث کاهش خسارت و جبران زیان ناشی از فوت به علت حادثه می‌تواند تأثیرگذار باشد توجه به امید به زندگی است که نقش بسزائی در بروز ریسک ناشی از تصادفات جاده‌ای دارد؛ بهبود ایمنی و ایجاد زیرساخت‌های مناسب و توسعه راه‌ها و تجهیز جاده‌ها به امکانات بهداشتی و مراقبتی (حضور به موقع اورژانس و پلیس راه و...) در بهبود سلامتی مصدومین نقش اساسی دارد و به واسطه تسریع در درمان از فوتشان جلوگیری به عمل می‌آید و منجر به کاهش تلفات و افزایش امید به زندگی می‌گردد، همچنین به واسطه توسعه فناوری و ساخت اتومبیل‌های با کیفیت بالا و برخوردار از فناوری روز، امید به زندگی افزایش یافته و این همه در کنار پیشرفت‌های پزشکی اخیر و توسعه جوامع مدنی سبب افزایش نرخ امید به زندگی و در نتیجه تمایل به بهره‌مندی از شرایط موجود برای فرد می‌گردد و این ویژگی از چند جهت قابل بررسی است:

- به واسطه بهبود ایمنی تمایل به مسافرت بیشتر شده و در نتیجه زمینه بروز ریسک فراهم می‌گردد؛
- توسعه اقدامات زیرساختی، زمینه کاهش تلفات جاده‌ای و حوادث منجر به فوت را فراهم آورده و اثر مطلوب بر ایمنی جاده‌ها گذاشته و منجر به تحقق مورد اول می‌گردد.
- تردد در مسیرهای ایمن با زیرساخت مناسب و

حادثه و تصادف، شرکت‌های بیمه نسبت به پرداخت خسارت عمل می‌نمایند و در این ارتباط (نرخ دیه) در کشورهای دیگر اسلامی نیز جستجویی صورت گرفت. اما متأسفانه نتیجه‌ای که قابل طرح باشد محقق نشد که پیشنهاد می‌گردد در این زمینه تجربه سایر کشورهای اسلامی ملاک عمل قرار گیرد و با توجه به بررسی به عمل آمده در برخی از پرونده‌های موجود در شرکت‌های بیمه ایرانی در مورد حوادث به وجود آمده برای دارندگان کارت سبز در هنگام پرداخت خسارت ناشی از فوت، به علت تصادف در مسیر کشورهای عضو کارت سبز، مطابق با موافقت‌نامه‌های مربوطه، خسارتی بیش از نرخ دیه رایج در ایران (با توجه به سالی که خسارت اتفاق افتاده است) بابت غرامت فوت به زیان‌دیده در پرونده‌های مورد بررسی می‌تواند پرداخت شود؛ زیرا که نرخ دیه به مراتب کمتر از پوشش‌های بیمه‌ای ارائه شده در کشورهای مورد نظر است و این امر نیز دلالت بر این نکته دارد که بین حداقل و سقف پوشش‌های بیمه اشخاص در دیگر کشورها در مورد خطر فوت و نقص عضو با نرخ دیه فرد مسلمان در ایران که تعهد پوشش بیمه شخص ثالث محسوب شده و در این خصوص ملاک عمل است، تفاوت وجود دارد. از این رو توصیه می‌شود در این زمینه نیز پژوهش و مطالعه جدی صورت پذیرد. زیرا نتیجه این تحقیق هم بر نحوه توانگری شرکت‌های بیمه اثرگذار است و هم بر قدرت چانه‌زنی در ایفای تعهدات می‌افزاید و از سوی دیگر در امضای موافقت‌نامه‌های مطرح شده نقاط مثبت و منفی با دقت بیشتری مورد ارزیابی قرار گرفته و بر شناسایی عامل‌های مؤثر بر محاسبه حق بیمه و توانگری بیمه‌ای و در نهایت میزان نرخ دیه تأثیرگذار است. همچنین با توجه به تحقیق حاضر می‌توان حداکثر و حداقل تعهدات بیمه‌گران در کشورهای عضو کارت سبز، آبی و سایر موافقت‌نامه‌های موجود در این زمینه را نیز مورد مقایسه و تحلیل بیشتر قرار داد. با وجود زیرساخت‌های مناسب در جاده‌ها و حمل‌ونقل برون‌شهری و بهره‌مندی از سیستم‌های مداربسته جهت کنترل عبور و مرور و نظارت دقیق پلیس

مجهاز در مقایسه با مسیرهای پرریسک از ضریب خسارت کمتری برخوردار بوده و ریسک آن در بیمه‌نامه باید گنجانده شود، حال آنکه در بسیاری از کشورهای اروپایی و آمریکایی که مسیرهای تردد در آنها از ویژگی‌های مطلوب برخوردار است و دارای شرایط حداقل ریسک می‌باشد در صورت بروز حادثه که منجر به فوت گردد، بیمه‌گران متعهد به ارائه بیشترین پوشش در مقایسه با نرخ دیه در کشور ایران (که مسیرهای به مراتب ریسک‌پذیرتری دارد) به زیان‌دیدگان و بیمه‌شدگان خود می‌باشند و در برخی موارد حداقل پوشش بیمه‌ای به مراتب بالاتر از پوشش ارائه شده از سوی شرکت‌های بیمه داخلی (ایران) است که این امر نیز باید از سوی مدیران صنعت بیمه مورد توجه جدی قرار گیرد و هم در جهت تعیین نرخ دیه، افزایش یا کاهش آن مورد بررسی حقوقی و قضائی قرار گیرد، چرا که رابطه بین اقدامات صورت گرفته در جهت کاهش ریسک با حق بیمه، رابطه‌ای مستقیم است و در صورت افزایش ریسک، حق بیمه نیز افزایش می‌یابد و این امر بر تعهدات بیمه‌گران تأثیرگذار است.

۴. پژوهش‌های لازم و طرح دیدگاه‌های مطرح در حوزه بیمه شخص ثالث و دیه

مسئله دیه در کشورهای اسلامی مطرح است و در سایر کشورها که از ادیان دیگر پیروی می‌کنند به این شکل و در قالب دیه مطرح نمی‌شود لیکن در این کشورها متناسب با نوع پوشش بیمه‌ای و در صورت فوت یا نقص عضو برای شخص ثالث، به علت حادثه ناشی از وقوع تصادف و به واسطه مسئولیت دارنده وسیله نقلیه نسبت به اشخاص ثالث که در بیمه‌نامه شخص ثالث حدود آن مشخص شده (حداقل پوشش یا پوشش بیشتر)، پرداخت می‌شود و شرکت بیمه موظف به ارائه پوشش مورد نظر با توجه به تعهدات مندرج در بیمه‌نامه، به بیمه‌شده است. نمونه بارز آن در بیمه‌نامه‌های صادر شده برای رانندگان کشورهای عضو کارت سبز / کارت آبی و ... مشهود است که با توجه به موافقت‌نامه‌های به عمل آمده در این زمینه و با توجه به قوانین همان کشور در صورت بروز

در جاده‌ها به خصوص در کشورهای اروپایی که به واسطه این امور از امنیت و ایمنی بیشتری در شبکه‌های ارتباطی برخوردارند می‌توان قرارداد و پوشش‌های فوت و نقص عضو ناشی از تصادف را که مطابق با بیمه‌نامه‌های اتومبیل (شخص ثالث) صادر شده توسط شرکت‌های بیمه آن کشورها ارائه می‌گردد را با پوشش‌های ارائه شده از سوی شرکت‌های بیمه ایرانی مورد ارزیابی و مقایسه قرارداد و مطالعه تطبیقی در این خصوص در جهت مقایسه سقف پوشش جانی در بیمه‌نامه‌های شخص ثالث یا اتومبیل و در نهایت در جهت بررسی نرخ دیه می‌تواند راهگشا باشد. زیرا در کشورهای غیراسلامی بحث دیه مطرح نبوده و صرفاً پوشش بیمه‌ای متناسب با ابعاد فنی و تکنیکی و ارزیابی ریسک، متناسب با بیمه‌نامه، مدنظر قرار می‌گیرد.

۵. دیه از دیدگاه اسلام

دیه در اسلام یک جنبه اخلاقی و تربیتی دارد که با توجه به آنکه جان انسان‌ها قابل ارزش‌گذاری و معادل‌سازی به پول نیست لیکن متناسب با شأن و منزلت انسان‌ها هر ساله میزان آن مورد تعیین حکومت قرار می‌گیرد. ازسوی دیگر این مبحث جنبه بازخوردی داشته و عاملی در جهت کاهش جرم در جامعه محسوب می‌شود و انگیزه مجرمانه انسان‌نماها را در پیاده‌سازی اهداف پلید و مجرمانه کاهش می‌دهد، چرا که ترس از گرفتارشدن در دست قانون از یک سو و اجرای قانون نیز ازسوی دیگر باید به گونه‌ای باشد که در وهله نخست فرد را از ارتکاب جرم پشیمان سازد و جنبه پیشگیرانه داشته باشد و از این رو، دیه می‌تواند



مکانیسم مناسبی برای تحقق این امر محسوب گردد. ازسوی دیگر فعالیت و گسترش نهادها و سازمان‌های حقوقی که به واسطه توسعه شهرنشینی و بهره‌مندی از فناوری صورت گرفته رو به افزایش بوده و بسیاری از این مراکز باید از توان و تخصص لازم در جهت ارائه خدمات و ... به مشتریان خود بهره‌مند باشند یا از استانداردهای لازم برخوردار گردند و مسئولیت حرفه‌ای خود را بپذیرند و بدانند که مقام و شأن انسان در اسلام دارای ارزش و منزلت بالایی است و در صورت بروز هرگونه زیان و ضرر جسمی و جانی به او، متحمل زیان جبران‌ناپذیری می‌شوند و اینجاست که دیه در قوانین اسلامی به عنوان یک اهرم مناسب در تکریم شأن و منزلت انسان‌ها و حفظ حقوق آنها در اجتماع و جلوگیری از اقدامات مجرمانه و انگیزه‌های سوداگری رخ می‌نماید، پس باید متناسب با تغییر و تحولات اقتصادی و در گذر زمان ارزش آن به روز گردد، که هم جنبه بازدارندگی آن از جرم و بزه و قتل و خونریزی حفظ شود و هم جنبه اقتصادی آن متناسب با پیشرفت و توسعه اقتصادی در شأن و منزلت یک انسان در مقایسه با دیگر ابزارآلات تولیدی و ساخته شده به دست خود او، در جایگاه والایی قرار داشته و از رتبه بالایی برخوردار باشد و در یک کلام مقام خلیفه‌الله‌ای انسان را در زمین حفظ نماید و این طور نباشد که به واسطه بی‌توجهی در این امر زمینه سوءاستفاده یا بروز جرم و جنایت به واسطه عدم توجه به جنبه پیشگیرانه دیه و صرفاً به عنوان غرامت و خسارتی مطرح شدن این امر، جان انسان آنقدر بی‌ارزش شود که در شرایط اقتصادی کنونی به راحتی قابل ارزش‌گذاری بوده و زمینه سوداگری و بی‌بندوباری را به واسطه کم‌ارزش شدن (از لحاظ مادی) در جامعه فراهم سازد. هرچند که افزایش بیش از حد آن نیز می‌تواند زمینه سوءاستفاده و کلاهبرداری و تقلب بیمه‌ای را رونق بخشد، از این رو نیاز به دقت نظر بیشتر دارد.

پس می‌توان با توجه به شواهد مطرح شده این گونه استدلال نمود که دیه در اسلام، جایگاه والایی دارد و در مواردی تعیین آن به حاکم واگذار شده است، دیه متناسب

قصد آزار دادن موجود است و قتل و جرمی که فاقد قصد مجرمانه و برخلاف میل فاعل پدید آمده هرگز نمی‌تواند از قبیل جرم و جنایت محض به‌شمار آید و با استناد به آیه ۱۷۸ سوره بقره استنباط می‌نمایند که دیه پس از عفو گناه مطرح می‌شود؛ زیرا کسی که عفو شد دیگر جرمش از بین می‌رود و مالی به‌عنوان دیه می‌دهد و هرگاه دیه را نوعی کیفر یا جریمه مالی به‌حساب آوریم با عفو منافات خواهد داشت، چرا که با عفو، جرم از میان رفته است بنابراین دیه جنبه جبران خسارت دارد نه مجازات و کیفر. از آنجا که دیه به ارث می‌رسد (زیرا مانند سایر حقوق است) و از طریق عاقله یا بیت‌المال به‌جای مسئول اصلی نیز قابل پرداخت است و همچنین می‌توان آن را به معنی علیه یا قائم‌مقام او پرداخت کرد و با فوت جانی ساقط نمی‌شود بنابراین جنبه خسارت و غرامتی بودن دیه بر کیفری بودن آن ارجحیت دارد.

در مقابل این دیدگاه عده‌ای دیگر از صاحب‌نظران بر این عقیده‌اند که اگر دیه تنها کیفر جرم بود نباید به زیان‌دیده پرداخت شود و او بتواند از دیه بگذرد و مجرم را عفو نماید، امکان اسقاط امتیازی که قانون به اشخاص می‌دهد نشانه وجود حق است، حقی که به میراث نیز می‌رسد. این عده معتقداند که دیه تنها وسیله جبران خسارت نیست؛ زیرا اگر دیه تنها چهره مدنی داشت و ابزار جبران خسارت بود باید قاتل، مجازات قصاص را تحمل می‌کرد و با دادن دیه نیز ضرر ناشی از کار خود را جبران می‌ساخت. ولی قانون‌گذار دیه را کفه مقابل قصاص

با پیشرفت‌ها و توسعه جوامع در جهت حفظ و منزلت شأن و مقام انسان و همچنین متناسب با شرایط اقتصادی جامعه تغییر پذیر بوده و همواره کرامت بخش انسان است، هر چند که جان انسان‌ها قابل ارزش‌گذاری مادی نیست. از سوی دیگر دیه بازدارنده انگیزه‌های مجرمانه و مانع سوءاستفاده‌های انسان‌نماهاست که حاضرند برای رسیدن به مطامع دنیوی از هر چیز بگذرند و گاه جان انسانی را به راحتی بگیرند و حقوق او را پایمال نمایند.

دیه مکانیزمی برای پذیرش مسئولیت برای دولت‌مردان، مدیران، پزشکان، پیمانکاران، نظامیان، مهندسان، رانندگان و تمامی افرادی است که به شکل حقیقی و حقوقی و در جهت ارائه خدمت به انسان‌های دیگر مبادرت به انجام وظیفه می‌نمایند. بدیهی است مسئولیت زیان وارده به افراد و فوت انسان‌ها در صورتی که ناشی از قصور یا شبه‌عمد توسط ایشان باشد برعهده آنان بوده و در صورت اثبات، محکوم به پرداخت دیه می‌باشند. از این‌رو دیه ابزاری است که توجه به آن سبب پذیرش مسئولیت و بالابردن استانداردهای لازم در طراحی و پیاده‌سازی کسب‌وکار و افزایش دقت مدیریتی می‌گردد لذا میزان دیه باید متناسب با شرایط اقتصادی و اجتماعی در هر جامعه‌ای به روز گردد و عامل بازدارندگی از جرم‌شود و انگیزه سوداگری را کاهش دهد.

۶. دیه از دیدگاه حقوقی

در باب دیه باتوجه به مطالعات صورت گرفته، دیدگاه برخی از صاحب‌نظران، مطابق با قوانین، مطرح شده که استدلال خاص خود را دارند. عده‌ای از حقوقدانان بر این عقیده‌اند که دیه را باید از قبیل تأدیه خسارت و جبران ضرر و زیان به‌شمار آورد که جنبه حقوقی و مالی دارد نه کیفری و جزائی، زیرا علمای فقه برای پاره‌ای از انواع دیه اصطلاح ارش را به‌کار برده‌اند و ارش به معنی غرامت و جبران خسارت است، دیه که در موارد خطا و شبه‌عمد از جانی، اخذ می‌شود نمی‌تواند جنبه کیفری داشته باشد؛ زیرا عمل مرتکب، اصولاً جرم به معنی اخص و دقیق کلمه نیست، چرا که در جرم عنصر عدوان و تجاوز ملحوظ و



ساخته و به شاکی اجازه داده است که یکی از این دو راه را انتخاب کند و از این رو در این دیدگاه ماهیتی تلفیقی برای دیه مطرح شده است و تلاش برای الحاق دیه به یکی از دو ماهیت کیفری و مدنی در نظام ضروری است.

نقد دو دیدگاه فوق که به وحدت ماهیت دیه منتهی می‌شود به خوبی نشان می‌دهد که دیه هم مجازات است تا مانع ارتکاب قتل و جرم و اتلاف جان و مال دیگران شود و هم به منظور جبران ضرر به شاکی داده می‌شود و از این ایراد هم نباید هراسید که چگونه ممکن است موجودی دو ماهیت جداگانه داشته باشد؟ زیرا دیه از امور اعتباری است و وحدت و کثرت ماهیت آن نیز ساخته ذهن و قراردادهای اجتماعی است. در واقع دیه بر اعتبارهای گوناگون ممکن است چهره کیفری داشته باشد یا مدنی یا هر دو. و در بسیاری از موارد بر خلاف غرامت مشخص شده است و دیوان عالی کشور و اداره حقوقی قوه قضائیه بارها به مجازات بودن آن تأکید کرده‌اند. از این رو نتیجه می‌شود که دیه دارای ماهیت خاص خود است که به طور قطع می‌توان گفت نه مجازات و کیفر محض است و نه غرامت و تاوان مدنی، بلکه نهاد حقوقی خاصی است (امیدی، ۱۳۷۲).

مسئولیت ناشی از الزام به پرداخت دیه را اگر مجازات محض تلقی کنیم، طبق اصول بیمه و قواعد بیمه‌گری قاعدتاً قابل بیمه شدن نیست، زیرا مجازات را نمی‌توان بیمه نمود و این در حالی است که این امر بیمه می‌شود و به نظر می‌رسد این هم دلیلی بر داشتن ماهیت خاص با غالب بودن جنبه خسارت و غرامت بودن دیه است.

از سوی دیگر دیه، ابزاری جهت روتق و بهبود فعالیت شرکت‌های بیمه‌گر است، چرا که با ارزیابی دقیق ریسک و شناسایی دقیق بازار و متناسب با میزان ریسک‌گریزی و ریسک‌پذیری شرکت‌ها؛ مدیران، پزشکان، پیمان‌کاران، مهندسان و صاحبان حرفه‌ها و مشاغل آزاد می‌توانند با ارائه پوشش‌های مناسب بیمه‌ای، مسئولیتشان را نسبت به جان و زیان‌های وارد بر افراد (افراد) که به نحوی از خدمات آنها استفاده می‌نمایند، همانند بیماران، مراجعان و

مشتریان) تحت پوشش بیمه مسئولیت قرار دهند و با توجه به توزیع ریسک، خدمات بیمه‌ای قابل توجهی را ارائه نمایند. که البته طراحی بیمه‌نامه بهتر است طوری صورت پذیرد که متناسب با نوع ریسک و سطح ریسک‌پذیری بیمه‌شده، حق بیمه تعریف شود و همچنین داشتن بیمه‌نامه برای فرد بیمه‌شده، انگیزه‌ای جهت سهل‌انگاری در انجام مسئولیت نگردد.

در بیمه اتومبیل نیز در بحث شخص ثالث با توجه به اجرائی شدن قانون جدید آن که به اجباری شدن این بیمه نیز دلالت دارد و با تأمین سه هدف «توسعه حمایت‌های بیمه‌ای از زیان‌دیدگان و قربانیان تصادف، قضاذائی، و تسهیل پرداخت خسارت به خسارت‌دیدگان و همچنین ایجاد تضمین‌های لازم برای جبران» ارائه گردیده است و از آنجا که ۸۰ درصد پرونده‌های دیات به جرائم غیر عمدی اختصاص دارد و در این بین جرائم ناشی از تصادفات رانندگی در میان سایر جرایم غیرنقدی که منجر به صدور حکم دیه شده‌اند از آمار بیشتری برخوردار است (ایثاری، ۱۳۶۷)، توجه به نرخ دیه و جبران زیان‌های وارده ضرورت یافته و باید مورد ارزیابی قرار گیرد.

با توجه به آنچه ذکر شد و متناسب با شرایط اقتصادی و اجتماعی و توسعه فناوری و بهبود تولیدات کارخانجات خودروسازی و همچنین توسعه و ایمن‌سازی راه‌ها و گسترش شبکه نظارت و کنترل عبور و مرور، عملاً تقاضا برای سفر با اتومبیل‌های شخصی فراوان شده و میزان وقوع خسارت ناشی از تصادف به دلیل گوناگون (که هر یک از دیدگاه خود قابل ارزیابی و رسیدگی است)، توسعه یافته است، پس با توجه به موارد مطرح شده در این زمینه نیز نرخ دیه در صورتی که متناسب با شرایط اعلام گردد، در درجه اول عامل بازدارنده وقوع جرم و سهل‌انگاری است و این بازدارندگی همواره باید در اعلام نرخ دیه از سوی حکومت اسلامی متناسب با شرایط اقتصادی و اجتماعی مورد توجه قرار گیرد و همچنین متأثر از توجه و نگاه قانون‌گذار به شأن و منزلت انسانی است که این مورد نیز متناسب با پیشرفت اقتصادی و اجتماعی و همچنین

شاخص‌های اقتصادی چون تورم، آمارهای مرتبط با افزایش و کاهش نرخ و نقش مردان در جامعه بالاخص سرپرستان خانوار باید مدنظر قرار گیرد.

۷. توجه به فرآیند بیمه‌گری و عوامل مؤثر بر تعهدات بیمه‌گران

مطابق با آنچه مطرح گردید و همچنین باتوجه به نگاه قانون جدید شخص ثالث که در آن تعهدات نسبتاً سنگینی برای بیمه‌گران در ایفای نقش بیمه‌گری و اجرای قانون در نظر گرفته شده است، باید عوامل مؤثر بر این مسئله بررسی شود:

۷-۱. در نگاه اول باتوجه به یوم‌الادا بودن احکام دیات از آنجا که رسیدگی بخشی از پرونده‌های دیه تشکیل شده در سال ۱۳۸۹ به سال ۱۳۹۰ موقوف می‌گردد، با افزایش مبلغ دیه در سال ۹۰، افراد محکوم به پرداخت دیه، متعهد به پرداخت خسارت (غرامت) بیشتر از سقف پوشش خریداری شده در بیمه‌نامه شخص ثالث به زیان دیده می‌باشند و باید مازاد خسارت را شخصاً پرداخت نمایند و به دلیل عدم توانگری، زندانی می‌شوند که در این خصوص پیشنهاد می‌گردد مجازات دیه بر مبنای یوم‌الحادثه تعیین شود و باتوجه به فرآیند رسیدگی پرونده و گذشت زمان میزان یوم‌الادا بودن آن متناسب با سرمایه‌گذاری بانکی، محاسبه شود نه میزان حال (ارزش فعلی) نرخ دیه؛ چرا که نرخ دیه باید متأثر از ابعاد کمی و کیفی توسعه و باتوجه به مقتضیات زمان تعیین گردد و علاوه بر نوسانات اقتصادی، تأثیرات اجتماعی و علمی و ... نیز می‌تواند بر میزان آن تأثیر داشته باشد. در حالی که رقم دیه چنانچه در روز حادثه به هر علتی پرداخت نشود، ارزش حال آن تنها متأثر از نوسانات اقتصادی و مالی است (معادل سپرده بانکی) و میزان حال آن باتوجه به آنچه ذکر شد نمی‌تواند و نباید متأثر از نوسانات تأثیرگذار بر نرخ دیه باشد. زیرا تفاوت این دو می‌تواند بسیار زیاد و در برخی موارد کم باشد.

در صورتی که این مهم در روند رسیدگی به پرونده‌های دیات مدنظر قرار نگیرد، افزایش نرخ دیه برای شرکت‌های بیمه می‌تواند به عنوان یک تهدید عمل نماید چرا که

به واسطه اجرائی شدن قانون و افزایش نرخ دیه متناسب با احکام صادره دیه، افزایش تعهدات شرکت‌های بیمه در مقابل بیمه‌شدگان می‌تواند سبب وقوع بحران برای این شرکت‌ها گردد، هر چند که با اعمال مدیریت صحیح و رعایت اصول بیمه‌گری، بیمه‌گران مراحل عبور از بحران را واقفند.

۷-۲. از آنجا که نرخ دیه متناسب با ارکان ششگانه که برای آن در نظر گرفته شده است (شتر، گوسفند و...) و متناسب با شرایط اقتصادی افزایش می‌یابد، از این رو تلاش برای کاهش این رقم از سوی شرکت‌های بیمه منطقی و عقلانی نیست (چرا که کار شرع، کار درهم و دینار نیست) و شارع معادل آن را تعیین نموده است و از آنجا که هر ساله بر تعداد اتومبیل‌ها اضافه شده و باتوجه به اجباری بودن قانون بیمه شخص ثالث، تعهدات شرکت‌ها نیز بیشتر می‌گردد، هر چند بیمه‌گران در مقابل این افزایش تعهد موضع‌گیری می‌نمایند، ولی در نهایت برای سال‌های آینده باید به دنبال راهکار اساسی باشند.

در کشور انگلستان پوشش بیمه شخص ثالث در برخی از سنوات با تعهدات نامحدود و در شرایط کنونی نیز با تعهدات نسبتاً گسترده عرضه می‌گردد، در ایران نیز باتوجه به شرایط اقلیمی و موارد مطرح شده، باید تلاش و حرکت جدی و اساسی در این زمینه صورت پذیرد و میزان پوشش متناسب با مورد بیمه و شرایط ریسک‌پذیری و ریسک‌گریزی بیمه‌شده طراحی گردد.

۷-۳. متناسب با تعریف و ماهیت حقوقی دیه از آنجا که ماهیت دیه جنبه خسارتی و غرامتی داشته و روی این اصل قابل بیمه شدن است و نه از حیث اثر کیفری و مجازاتی، پس می‌توان با طبقه‌بندی و تقسیم‌بندی خسارت از نقطه نظر بیمه‌ای و نه حقوقی، نسبت به پرداخت غرامت اقدام نمود و در این صورت شرکت‌های بیمه متناسب با شرط وقوع خطر (شرایط ریسک) مبادرت به پرداخت دیه باتوجه به حکم صادره نمایند. در این صورت سؤال اساسی این است که آیا فردی که در اثر حادثه و برخورد با اتومبیل در جاده‌های برون‌شهری {به واسطه کوهستانی بودن جاده /

عدم دید کافی / نبود نور کافی / طولانی بودن مسیر / حداقل سرعت / نبود اورژانس و پلیس راهنمایی و رانندگی در محل / نقص فنی / قصور راننده / تصادف نموده و فوت می‌نماید با فردی که در خیابان شهر تهران با وجود برخورداری از کلیه شرایط ایمنی و کنترلی و دید کافی و حضور پلیس و فقط به واسطه سرعت بیش از حد مجاز راننده، به علت وقوع تصادف فوت می‌نماید یکسان است؟! در حالی که هر دو راننده محکوم به پرداخت دیه می‌باشند. یقیناً با توجه به مباحث فنی بیمه‌ای شرایط وقوع خطر در ارزیابی ریسک نقش اساسی داشته و در اعمال فرآیند ارزیابی ریسک و پرداخت خسارت می‌تواند نقش حائز اهمیتی داشته باشد و از این رو با تفکیک و طبقه‌بندی ریسک‌های مورد نظر، بیمه‌گران می‌توانند تعهدات خود را در قبال بیمه‌گذاران مدیریت نمایند و حتی با هماهنگی مسئولان قضائی در تعیین رقم دیه متناسب و متأثر از ریسک‌پذیری و همچنین شرایط ریسک به یک توافق و اجماع برسند و بدین صورت پس از اعلام صدور حکم، مبنی بر پرداخت دیه، شرکت بیمه، متعهد به پرداخت میزان و رقم آن، متناسب با نظر ارزیاب بیمه‌ای گردد، زیرا احتمال وقوع حادثه در شرایط ریسک‌پذیری بالا با احتمال وقوع حادثه در شرایطی با ریسک کم و محدود به مراتب با یکدیگر متفاوت است، هر چند که در هر دو حادثه جان یک انسان از دست رفته است.

۷-۴. با توجه به مورد اشاره شده اخیر در جهت بهبود توانگری شرکت‌های بیمه، می‌توان مابه‌التفاوت نرخ دیه با میزان رقم کارشناسی تعیین شده (گزارش ارزیاب بیمه‌ای) را صندوق تأمین خسارت‌های بدنی جبران نماید و از این طریق هم شرکت بیمه در ایفای تعهدات خود با توجه به فرآیند مدیریت ریسک عمل نموده و حد توانگری آن حفظ می‌گردد و هم مطابق قانون، صندوق خسارت‌های بدنی نسبت به وظیفه خود عمل می‌نماید.

۷-۵. به طور کلی سوانح اتومبیل با توجه به مطالعات صورت گرفته بیشتر ناشی از وضعیت نامساعد شبکه ارتباطی راه‌ها، جاده‌های ارتباطی، عدم کنترل کامل

مأموران راهنمایی و رانندگی و گاه قصور و عدم حضور پلیس و عدم نصب تجهیزات و علائم رانندگی است. در این صورت، اثبات این عوامل نیازمند تربیت و آموزش تیم ارزیاب خسارت در زمینه شناسایی علت اصلی حادثه (علت نزدیک) است که در صورت شناسایی علت حادثه توسط شرکت‌های بیمه، پس از پرداخت خسارت، کلیه تعهدات را مطابق با قانون و طبق اصل جانشینی می‌توانند (زیان وارده) از عامل اصلی تحقق خطر مطالبه نمایند و این امر در قانون جدید شخص ثالث نیز گنجانده شده است. ولیکن شناسایی این قصور نیازمند تربیت افراد زبده در قالب حقیقی و حقوقی است که توان ارزیابی داشته و نظرشان در مورد هر پرونده و خسارت از ضمانت اجرائی و حقوقی برخوردار بوده و بیمه مرکزی همانند دیگر ارزیابان بیمه‌ای از ایشان حمایت نماید.

۶-۷. بهره‌مندی از تجربیات سایر کشورها می‌تواند راهگشا باشد. در کشور انگلستان پوشش شخص ثالث، حمایتی نامحدود (جانی و مالی) را برای بیمه‌گذاران ارائه می‌نماید. در کشور کانادا با توجه به تفاوت‌های موجود در ایالات مختلف، در برخی از ایالات پوشش‌های اتومبیل به صورت اختیاری ارائه می‌شود و در همه ایالات اجباری نیست، همچنین نوع پوشش بیمه‌ای نیز متفاوت است (هم نامحدود و هم در برخی موارد متناسب با درخواست بیمه‌گذار ارائه می‌گردد) و عواملی چون جنسیت، محل اقامت، نوع کاربرد وسیله نقلیه، اشخاصی که با اتومبیل رانندگی می‌کنند، سابقه رانندگی، ارزش وسیله نقلیه، نوع پوشش بیمه‌ای، مسافت طی شده و... در صدور بیمه‌نامه و حق بیمه لحاظ می‌گردد.

۷-۷. با توجه به پیشنهاد ارائه شده در بند ۳-۷ توصیه به استفاده از تیم متخصص در ارزیابی ریسک در قالب واحدها و اشخاص حقیقی و حقوقی به نام ارزیاب خسارت که نقش بسزائی می‌توانند در تعیین میزان ریسک داشته باشند، ضروری است. متخصص و کارشناسان زبده در این خصوص می‌تواند هم به عنوان یک داور بی طرف، بین مراجع قضائی و بیمه‌گران عمل نموده و هم با اعلام

متخلف به شدت برخورد شود.

۷-۱۱. توجه و نگاهی به آمارهای ارائه شده و موجود در خصوص افزایش قیمت برخی از کالاها و اعضای اهدائی بدن در طول سنوات گذشته با توجه به موضوع افزایش نرخ دیه و در جهت توجه بیش از پیش نسبت به ضرورت انجام کار تحقیقاتی در این خصوص. از این رو نوسانات قیمت خودرو و اهدای اعضای بدن، جهت بررسی بیشتر در قالب زیر ارائه شده است.

قیمت و بهای یک کلیه (عضو بدن) اهدائی در سال ۱۳۷۵	۳۲۰ تا ۴۲۰ هزار تومان
قیمت و بهای یک کلیه اهدائی (عضو بدن) در سال ۱۳۹۰	۵ تا ۶ میلیون تومان با احتساب ۱/۵ میلیون تومان هدیه از سوی دولت به اهداکننده عضو
قیمت اتومبیل پراید سال ۱۳۷۵	۴ میلیون و هفتصد هزار تومان
قیمت اتومبیل پراید سال ۱۳۹۰	۸ میلیون و هشتصد هزار تومان
قیمت اتومبیل پیکان سال ۱۳۷۵	حدود سه و نیم میلیون تومان
قیمت اتومبیل پیکان سال ۱۳۹۰	از رده خارج شده و خط تولید آن متوقف شده است
نرخ دیه در سال ۱۳۷۵	۴ میلیون و دویست هزار تومان
نرخ دیه در سال ۱۳۸۵	۴۵ میلیون تومان
قیمت دیه در سال ۱۳۹۰	باتوجه به مصوبه اخیر ۹۰ تومان اعلام شد

۷-۱۲. باتوجه به محاسبات صورت گرفته و کمک مالی ارائه شده از سوی صنعت بیمه به راهنمائی و رانندگی طی گزارشات ارائه شده در سنوات قبل در جهت توسعه و بهبود وضعیت راه‌های کشور و کنترل بیشتر عبور و مرور، چنانچه زیان یا تصادفی اتفاق افتد و باتوجه به گزارشات ارزیابان خسارت (و نه صرفاً کروکی افسر راهنمائی

نظر فنی و کارشناسی، به ارزیابی ریسک اقدام نموده و از نقطه نظر فنی میزان خسارت را اعلام نماید و دادگاه براساس آن، حکم و میزان خسارت را مشخص نماید که برای این منظور در طبقه بندی ریسک و طبقه بندی حوادث ناشی از تصادفات رانندگی به عنوان یک راهکار اجرایی پیشنهاد می شود. به طوری که در شرایط پرریسک، جبران ضرر و زیان وارده یا تعهد پرداخت دیه در صورت فوت شخص ثالث در تصادفات جاده‌ای از تعهدات شرکت‌های بیمه حذف شود و به مراجع دیگر واگذار گردد.

۷-۸. تقسیط حق بیمه و پرداخت خسارت متناسب با حق بیمه دریافتی از سوی بیمه گذار و چنانچه بیمه نامه نقدی توسط بیمه گذار اکتیفا شود، برخورداری بیمه شده از امتیازات شرکت بیمه گر صورت پذیرد. به طوری که این امتیازات محسوس بوده و تمایل به خرید نقدی بیمه نامه باتوجه به اجباری بودن آن افزایش یابد و این امتیاز در پرداخت نیز اعمال شود.

۷-۹. مقصر شناختن راننده اتومبیل فاقد بیمه نامه شخص ثالث، به هر شکل، حتی در صورتی که مطابق با نظر کارشناس تصادفات و ارزیاب خسارت و طبق کروکی صحنه حادثه یا تصادف، زیان دیده باشد. این عمل یقیناً تقاضا برای خرید بیمه نامه را افزایش داده و اثر مطلوبی بر تقاضای این نوع بیمه نامه دارد.

۷-۱۰. افزایش میزان جریمه رانندگان فاقد بیمه نامه شخص ثالث، به طوری که مبلغ جریمه به ازای هر سال عدم پرداخت حق بیمه و همراه نداشتن بیمه نامه از رانندگان خاطی مطالبه گردد و اتومبیل فاقد بیمه نامه، نه تنها امکان تردد نداشته باشد بلکه بدون داشتن بیمه نامه امکان نقل و انتقال و واگذاری آن به غیر نیز به هیچ وجه فراهم نباشد و تا زمانی که جریمه آن به واسطه عدم اکتیفا بیمه نامه پرداخت نگردیده و برای خرید بیمه نامه از سوی راننده خاطی اقدامی صورت نپذیرفته، شرایط مطرح شده ادامه داشته باشد و جرایم سنگینی در این مورد وضع گردد؛ به طور مثال در صورت تمرد، بیش از ۲ سال، نسبت به ابطال گواهینامه و توقیف خودرو اقدام صورت پذیرد و با راننده

و رانندگی و نه گزارش کارشناس بیمه) سازمان‌های مسئول از جمله، راهداری، نیروی انتظامی یا شهرداری، مسئول وقوع خسارت شناخته شوند، سازمان‌های مذکور متعهد پرداخت خسارت می‌باشند. از این رو تربیت نیروی متخصص در کنار مشارکت سازمان‌های دخیل در بهبود ایمنی راه‌ها و کنترل عبور و مرور در جهت بهبود وضعیت حمل و نقل و کاهش تصادفات و جبران زیان‌های وارده و توزیع ریسک نقش ارزنده‌ای داشته و در تعیین و کاهش حجم تعهدات بیمه‌گران، مؤثر است.

۱۳-۷. با توجه به مطالعات صورت گرفته، برخی از کارشناسان نیز بر این عقیده‌اند که افزایش دیه موجب افزایش تعداد زندانیان به واسطه عدم توان مالی در پرداخت دیه و همچنین افزایش تقلب و تصادفات ساختگی و بالارفتن تعهدات مالی بیمه‌گران در قبال بیمه‌شدگان و گاهاً ورشکستگی شرکت‌های بیمه می‌شود و این در حالی است که هم اکنون نیز با توجه به عدم افزایش نرخ دیه، بیمه اتومبیل برای شرکت‌های بیمه زیان‌ده و کلیه موارد مطرح شده در ارتباط با افزایش دیه به رقم ۹۰ میلیون تومان همچنان صادق است و چه بسا با افزایش نرخ دیه و اعمال مدیریت می‌توان شاهد مکانیزم مناسب‌تر شده و به دنبال آن آثار ذیل را شاهد بود:

- اخذ تصمیم جدی در مقابل اعسار افراد محکوم به پرداخت دیه؛

- طراحی مکانیزم پرداخت خسارت توسط صندوق تأمین خسارت که باید به روز شده و منابع مالی آن متناسب با قانون جدید شخص ثالث اجرائی و منابع درآمدی شفاف و مطالبات آن به روز گردد؛

- با طراحی مکانیزم‌های نظارتی دقیق و استفاده از ارزیابان خسارت در تعیین خسارت و حضور در صحنه تصادفات و تحلیل دقیقی از ریسک، میزان

دقیق خسارت مشخص و گزارشات و تصادفات ساختگی حذف گردد؛

- با بررسی و شناسایی عوامل مؤثر بر شدت خطر و بروز ریسک و تعیین نرخ بیمه متناسب با شرایط اتومبیل و مالک و بررسی درجه ریسک‌پذیری و ریسک‌گریزی افراد و میزان در معرض بودن ریسک، سطح تعهدات را متناسب با میزان ریسک‌های پذیرفته شده مدیریت نموده و از ورشکستگی شرکت‌های بیمه‌گر جلوگیری شود؛

- با توجه به ماهیت جزائی دیه، افزایش آن می‌تواند مانع جدی برای ارتکاب قتل و جرح و سهل‌انگاری در بروز تصادفات باشد؛

- افزایش دیه موجب می‌گردد تا کلیه نهادها و سازمان‌های ذی‌ربط در این خصوص وارد عمل شوند و در صورت قصور و کوتاهی، هریک از سازمان‌های مسئول در بروز خسارت با توجه به نظر کارشناسی و ارزیابی صورت گرفته، موظف به پرداخت خسارت و زیان وارده می‌گردند؛ به عنوان مثال شهرداری‌ها، راهداری (وزارت راه)، راهنمایی و رانندگی، اورژانس و شرکت‌های سازنده خودرو که هریک نقش بسزائی در بروز ریسک‌های ناشی از تصادف و وسایل نقلیه دارند. در صورت افزایش نرخ دیه با طراحی مکانیزم اجرائی صحیح، می‌توان نسبت به شناسایی مقصر حادثه و جبران خسارت اقدام نمود و تعهدات بیمه‌گران را کاهش داد.

- همچنین قوه قضائیه نیز با توجه به میزان افزایش دیه، نقش مؤثری در زمینه مدت زمان بررسی پرونده‌های دیات و صدور احکام می‌تواند داشته باشد. این سازمان تا آنجا که ممکن است باید مدت زمان بررسی پرونده‌ها را با توجه به بهره‌مندی از گزارشات و استفاده از نظرات (فنی / بیمه‌ای / حقوقی) کوتاه نموده و نسبت به صدور حکم اقدام نماید و خود نیز به عنوان یک سازمان مؤثر در امر



همکاری و مشارکت جدی دیگر سازمان‌های مرتبط با شرکت‌های بیمه و به‌خصوص بیمه مرکزی ج.ا. به‌عنوان نهاد ناظر بیمه‌ای و قوه قضائیه لازم و ضروری است.

منابع

۱. آیین‌نامه شرایط عمومی بیمه‌نامه بدنه وسایل نقلیه موتوری (آیین‌نامه شماره ۵۳)، مصوب ۱۳۸۴/۱۲/۹ شورای عالی بیمه.
۲. آئین‌نامه و لایحه پیشنهادی اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث، مصوب ۱۳۸۳/۴/۳ هیئت وزیران به مجلس شورای اسلامی.
۳. امید، جلیل ۱۳۷۲، 'موجبات ضمان کیفیت در حقوق اسلامی'، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ش ۲۹.
۴. ایشاری، بهزاد (مترجم) ۱۳۶۷، 'مشکلات و موانع بیمه اتومبیل در جهان سوم'، فصلنامه بیمه مرکزی ایران، سال سوم، ش ۴.
۵. جلالی لواسانی، احسان ۱۳۸۷، 'به‌کارگیری فناوری اطلاعات در صنعت بیمه با توجه به ایجاد زیرساخت‌های لازم'، مجموعه مقالات عملیاتی کردن برنامه تحول در صنعت بیمه، جلد دوم، انتشارات پژوهشکده بیمه.
۶. محمدیگی، علی‌اعظم ۱۳۸۴، 'بحث مقدماتی درباره تقلب بیمه‌ای، مورد بیمه شخص ثالث'، مجله تازه‌های جهان بیمه، ش ۸۹.

7. Chartered Insurance Institute (CII),
Personal Insurance, October 2004-6.

پرداخت دیه چنانچه در صورت اطلاع در بررسی پرونده مدت زمانی بیش از حد مقرر و معین صرف نماید (صرف نظر از پرونده‌های خاص با توجه به پیچیدگی قضائی) متعهد به پرداخت زیان گردد.

پس با یک نگاه اجمالی می‌توان این‌گونه بیان نمود که صنعت بیمه باید توان برخورد با چنین ریسک‌هایی را در خود به‌وجود آورد؛ چرا که ناگزیر به‌واسطه پیشرفت و توسعه اقتصادی و اجتماعی و با توجه به بحران‌های مالی در زمان‌های متفاوت، ارزش اقتصادی موارد بیمه‌ای توسعه می‌یابد. چنان‌که صنعت بیمه در ایران در مقطعی که واردات اتومبیل در ایران جایز نبود فقط مبادرت به صدور بیمه‌نامه برای اتومبیل‌های داخلی می‌نمود و از زمانی که اتومبیل‌های خارجی وارد بازار ایران شد، صنعت بیمه نمی‌توانست از بیمه‌نمودن اتومبیل با قیمت ۵۰۰ میلیون تومان به‌واسطه تعهد مالی زیاد، وجود تقلب بیمه‌ای و زیان‌ده بودن رشته اتومبیل و... ممانعت ورزد و ناگزیر باید توانگری خود را بالا می‌برد و مبادرت به صدور بیمه‌نامه در این خصوص می‌نمود. در بحث دیات نیز هرچند صنعت بیمه با بروز چالش در این زمینه مواجه است ولیکن ناگزیر است به‌واسطه شرایط اقتصادی و اجتماعی و توسعه‌ای، توانگری خود را ارتقا داده و با مدیریت صحیح و ورود به بازار با توجه به ابزارهای کنترلی و نظارتی دقیق و مشخص نمودن دقیق سهم هر یک از سازمان‌های مؤثر در بروز و توسعه ریسک ناشی از تصادفات تا آنجا که امکان دارد نسبت به توزیع و کنترل ریسک اقدام نماید و با شیوه‌های مؤثر هم در جهت ترغیب رانندگان برای خرید بیمه‌نامه و هم انجام تعهدات بیمه‌گری به نحو شایسته اقدام نماید و با تعریف کارشناسان متخصص در قالب ارزیابان بیمه‌ای اقدامی مؤثر در جهت اعمال فرآیند مدیریت ریسک، شناسایی دقیق ریسک و عاملین مؤثر در بروز آن نموده و با وضع آئین‌نامه‌های فنی و تخصصی و برخوردار از ضمانت اجرائی لازم نسبت به وصول مطالبات و کاهش حجم تعهدات شرکت‌های بیمه و در جهت کسب رضایت بیمه‌گذاران اقدام نماید. واضح است که در تحقق این امر