

پیشگیری از جرایم غیر عمد رانندگی با تاکید بر قانون بیمه اجباری خسارت وارده شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه

سید سعید کشفی^۱

تاریخ دریافت: ۹۷/۱۰/۰۷ تاریخ پذیرش: ۹۷/۱۱/۲۶

چکیده

زمینه و هدف: تلفات ناشی از سوانح رانندگی و به تبع، خسارات بدنی و مالی سنگین ناشی از این گونه حوادث، موضوع را به معضلی ملی برای کشور تبدیل نموده است. این سوانح بیش از ۷ درصد از تولید ناخالص ملی را به خود اختصاص می‌دهد. ماحصل تلاش‌های صورت گرفته برای کنترل و مهار این معضل از بعد حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی، به صورت تصویب قانون اجباری خسارات وارد، شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه تعیین و احصاء تکالیف و وظایف متنوع برای سازمان‌ها و نهادهای متعدد دخیل در امر حوادث رانندگی متولد گردید. هدف این تحقیق پیشگیری از جرایم غیر عمد رانندگی با تاکید بر قانون مارالذکر میباشد.

روش: تحقیق حاضر از نظر هدف کاربردی و از نظر روش به صورت توصیفی و تحلیلی می‌باشد. نویسنده در نظر دارد با تحلیل و بررسی مواد این قانون به احصاء شیوه‌های پیشگیری از جرایم غیر عمد رانندگی بپردازد.

یافته‌ها و نتایج: کمبود ابزارهای پیشگیرانه موجود در قانون به عنوان نمونه محوریت خصوصیات وسیله نقلیه در تعیین حق بیمه نامه شخص ثالث. و عدم وجود نهادی فرادستی واجد اختیارات لازم به منظور نظارت بر حسن اجرای تکالیف تبیینی در قانون توسط نهاد های مجری قانون و ضرورت لحاظ ویژگی های فردی به استناد تبصره ۱ ماده ۱۸ قانون راننده و مکان جغرافیایی رانندگی در محاسبه حق بیمه و ضرورت پیش بینی مرجعی فرادستی در نظارت بر اجرای قانون توسط دستگاه های مجری ایجاد سامانه جامع حوادث رانندگی با استناد ماده ۴۱ این قانون و توجه ویژه سازمانها بشرح وظایف خود در قانون مذکور برای پیشگیری از سوانح از موارد پیشنهادی و موارد اصلاحی و بازنگری در قانون است.

کلیدواژه‌ها

حوادث رانندگی، پیشگیری و کاهش، قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث

^۱ - استادیار مدیریت آموزشی دانشگاه علوم انتظامی امین، s-s-kashfi@Hotmail.com

مقدمه و بیان مسئله

گسترش و تنوع استفاده از وسایل نقلیه موتوری زمینی در کنار رفاه و آسایشی که به ارمغان می‌آورد بر شمار تصادفات و سوانح رانندگی نیز می‌افزاید. حوادث رانندگی در کشور ما که بخش عمده‌ای از حمل و نقل زمینی آن جاده محور است، متأسفانه سالانه جان هزاران نفر را می‌گیرد، و چندین برابر آن را مصدوم و مجروح می‌سازد و کشور، نهادهای عمومی، شرکت‌های بیمه و خانواده قربانیان را با تبعات سنگین اقتصادی، اجتماعی و ... روبرو می‌سازد. مدت‌هاست که کمتر کسی را می‌توان یافت که در اثر حوادث رانندگی، خود یا یکی از نزدیکانش از لحاظ جانی یا مالی متضرر نشده باشد. آمارهای منتشره حکایت از آن دارند که در سال ۱۳۹۶، تعداد قریب به ۱۶۰۰۰ نفر در حوادث رانندگی کشور جان خود را از دست داده‌اند و قریب به ۳۰۰/۰۰۰ نفر نیز مصدومین این گونه حوادث را تشکیل می‌دهند^۱ و نزدیک به ۶۰۰۰۰ نفر نیز معلول میشوند. یعنی به طور متوسط روزانه ۴۲ نفر فوتی و نزدیک به ۹۰۰ نفر مصدوم و معلول می‌شوند. دامنه یک سانحه رانندگی به ضایعات موجود در صحنه تصادف ختم نمی‌شود. در حوادث منجر به فوت، اگر سرپرست خانواده از دست برود اعضای خانواده در معرض آسیب‌های اجتماعی فراوانی قرار می‌گیرند، و مدت‌ها نیز آرامش خانوادگی افراد درگیر در حادثه رانندگی، تحت الشعاع حادثه و بازخوانی ناخودآگاه صحنه تصادف قرار گرفته و تعادل فکری ایشان از دست می‌رود.

قرارگیری کشور در صدر جدول تصادفات و یا حداقل در جایگاه‌های بالای این جدول در دنیا، بیانگر این مطلب است که کاهش سوانح ترافیکی بایستی در صدر دغدغه‌های ملی ما قرار گیرد. برای نیل به این منظور اولاً بایستی فرایند قانون‌گذاری به نحوی باشد که هر چه بیشتر هدف بازدارندگی عام و خاص را تامین نماید، و ثانیاً باید

۱. برگرفته از سایت رسمی پزشکی قانونی به آدرس <http://www.imo.ir> (تاریخ بازدید ۲۱/۰۲/۲۰۱۷)

قوانین تصویب شده به طور کامل و دقیق به مورد اجرا گذارده شوند. تا این اهداف محقق شوند. در این راستا قانون بیمه اجباری شخص ثالث^۱ در هر کشور یکی از مهم ترین نصوص قانونی می تواند باشد که در زمینه تنظیم روابط زیان دیدگان و عاملین زیان در حوادث رانندگی و نقش نهادها و دستگا‌های مجری در این خصوص مورد استفاده قرار می گیرد، چرا که ضمانت اجراها و اهرم‌هایی که در این قانون به کار می رود می تواند در تحقق جنبه بازدارندگی عام و خاص قانون و پیشگیری و کاهش سوانح رانندگی در کنار هدف حمایت از زیان دیدگان، نقش بسزایی را نیز ایفا نماید. در کشور ما عدم توجه قانون گذار سال ۴۷، به استفاده از سازوکارهای پیشگیرانه در متن قانون بیمه اجباری شخص ثالث، موجب کم رنگ شدن جنبه بازدارندگی قواعد قانونی حاکم برمسئولیت ناشی از حوادث رانندگی شد و در نتیجه آن، موجبات افزایش بی احتیاطی برخی رانندگان متخلف را فراهم آورد، به گونه ای که سبب افزایش تعداد و شدت سوانح رانندگی در سنوات بعد گردیده است. قانون اصلاح قانون مذکور که در سال ۱۳۸۷ به تصویب رسید به منظور رفع این نقیصه با به کارگیری برخی اهرم‌های قانونی در جهت پیشگیری و کاهش سوانح رانندگی گام برداشته است. با این وجود به جهت رویکرد مقنن به فرایند حوادث رانندگی و مسولیت ناشی از آن، در قالب یک فرایند جمعی متأثر از تعاملات بین بخشی سازمان‌ها، همانند سایر قوانین، در متن این قانون نیز نقایصی چند مشاهده می شد.. با تصویب قانون جدید مصوب ۱۳۹۵ قانونگذار بر اهرم‌های بازدارنده و پیشگیرانه بیشتر صحه گذاشته است. این تحقیق سعی دارد به شیوه‌های پیشگیری از تصادفات غیر عمد ناشی از سوانح رانندگی با تاکید بر قانون جدید بیمه پردازد.

۱. عنوان کامل قانون "قانون بیمه اجباری خسارات وارده شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل

نقلیه" می باشد.

مبانی نظری:

۱) بیمه و افزایش ریسک حوادث رانندگی

بسیاری از سوانح رانندگی در اثر عدم رعایت مقررات ترافیکی از سوی گروهی از رانندگان روی می‌دهد. تاثیر این عامل در بروز سوانح چنان است که پیش بینی می‌شود با از بین رفتن تخلفات ترافیکی میزان صدمات و خسارات ناشی از تصادفات تا حدود ۴۰ درصد کاهش داشته باشد. (اسماعیلی، ۱۳۸۸: ۲)

بر اساس ماده ۲ (دو) قانون بیمه شخص ثالث کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی ملزم به بیمه کردن وسیله خود در قبال زیان‌های وارده به شخص ثالث می‌باشند. صرف اجباری نمودن بیمه شخص ثالث، با بالا بردن سطح ریسک پذیری راننده، افزایش تخلفات رانندگی و در نتیجه رشد سوانح را در پی خواهد داشت. وی که تا قبل از خرید بیمه نامه، خود را در قبال ایراد خسارت به دیگران مسئول دیده و از انجام اعمالی که احتمال بروز سوانح را بالا می‌برد اجتناب می‌کرد اکنون با بیمه کردن مسئولیت خود، از ارتکاب هیچ تخلفی ابایی ندارد. این جاست که قانون گذار بایستی با در نظر گرفتن اهرم‌های قانونی، رفتارهای پرخطر رانندگان را تعدیل نماید. قانون جدید با رویکردی نوینی که نسبت به کاهش تصادفات داشته است برخی ابزارهای قانونی را به منظور کاهش سطح ریسک رانندگان پرخطر مورد استفاده قرار داده که در ادامه مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

الف- حق مراجعه بیمه گر به مسئول حادثه

در ماده ۵ قانون بیمه اجباری سابق، تنها در دو مورد عمد راننده در ایجاد حادثه و یا در صورتی که راننده فاقد گواهینامه رانندگی بود بیمه گر می‌توانست تا پس از پرداخت خسارت، جهت بازیافت مبلغ پرداختی به قائم مقامی زیان دیده به بیمه گذار مراجعه کند.

ماده ۶ قانون اصلاحی علاوه بر دو مورد فوق، رانندگی در حالت مستی یا استعمال مواد مخدر و یا روان گردان موثر در حادثه را نیز سبب خروج بیمه گر از تعهدات خود دانسته است. البته در این موارد نیز همانند قبل، بیمه گر تنها پس از پرداخت خسارت به زیان دیده می تواند به منظور استرداد مبالغ پرداختی اقدام نماید و در ماده ۱۵ قانون جدید باعث تعهد بیمه گر در مورد جرم مسروقه بودن خودرو توسط راننده مسبب یا آگاهی از آن را نیز به تعهدات بیمه گر اضافه می کند.

علاوه بر موارد ذکر شده، قانون اصلاحی در برخی حالات به منظور ایجاد حس مسئولیت در رانندگان از یک ابزار پیشگیرانه استفاده کرده که همان سهم کردن عامل زیان در جبران خسارت ناشی از فعل زیان بار وی می باشد، چنان که ماده ۱۵ این قانون بیان می داشت :

«در حوادث رانندگی منجر به جرح یا فوت که به استناد گزارش کارشناس تصادفات راهنمایی و رانندگی یا پلیس راه علت اصلی وقوع تصادف یکی از تخلفات رانندگی حادثه ساز باشد بیمه گر موظف است خسارت زیان دیده را بدون هیچ شرطی پرداخت نماید و پس از آن می تواند جهت بازیافت یک درصد از خسارت های بدنی و دو درصد از خسارت های مالی پرداخت شده به مسبب حادثه مراجعه نماید».

به استناد ماده ۱۴ قانون جدید بیمه درصد میزان خسارت مالی و بدنی با توجه به تعداد حوادث (اولین^۰ دومین و سومین) حادثه تغییر کرده است. در این حادثه ۲/۵٪ - دومین حادثه ۵٪ و سومین حادثه ۱۰٪ از خسارت های بدنی و مالی پرداخت شده برای بازیافت به مسبب حادثه مراجعه می شود.

اگرچه رویکرد مندرج در این ماده یک راه حل نسبتاً پیشرفته در زمینه پیشگیری از سوانح به شمار می آید، ولی بهتر بود قانون گذار علاوه بر تخلفات حادثه ساز که احتمال وقوع سوانح را افزایش می دهد برای بی احتیاطی راننده و یا سرنشینان زیان

دیده در استفاده از تجهیزات ایمنی همچون کلاه و کمربند ایمنی که در شدت بخشیدن به سوانح تاثیر فراوان دارند نیز سهمی در پرداخت خسارت قائل می‌شد. بررسی‌ها نشان می‌دهد استفاده از کمربند ایمنی در صندلی جلو، احتمال فوت یا جراحت شدید سرنشینان را بین ده تا پنجاه درصد کاهش می‌دهد. همچنین استفاده از کلاه ایمنی صدمات وارد به سر را تا میزان چهل و پنج درصد کم می‌کند. (شاهی، احمدی نژاد، نادران، ۱۳۸۷)

اگرچه ماده ۸ آیین نامه اجرایی قانون استفاده اجباری از کمربند و کلاه ایمنی بیان می‌دارد:

«چنان چه عدم استفاده از کمربند ایمنی طی حادثه رانندگی که بیمه گذار طبق مقررات راهنمایی و رانندگی در ایجاد آن مقصر شناخته می‌شود منجر به مصدومیت شخص ثالث گردد، تعهد و مسئولیت بیمه گر در مورد جبران خسارت شخص ثالث محدود به میزان تاثیر تقصیر بیمه گذار در ایجاد مصدومیت و خسارات ناشی از آن است.» ولی با توجه به اینکه در قانون اصلاحی و قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ در خصوص محرومیت از پرداخت خسارت در چنین مواردی تعیین تکلیف نشده است، حکم این ماده از آیین نامه اجرایی به علت این که نافی اصل پرداخت خسارات مسلم الوقوع به خسارت دیدگان می‌باشد، مغایر با قانون مذکور تلقی و منسوخ به نظر می‌رسد. علاوه بر این ماده ۳۵ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۲۴ / ۱۲ / ۸۹ به صراحت قانون استفاده اجباری از کمربند و کلاه ایمنی را نسخ نموده است.

البته این راهکار در کشورهای پیشرفته نیز وجود داشته و مختص ایران نیست، چنان که در کامن لا کاهلی خواهان در صدماتی که در نتیجه تصادفات بر وی وارد شده از مصادیق خطای مشترک محسوب شده و شخص بی احتیاط مشترکاً با خواننده، مقصر تشخیص داده می‌شود. مثلاً در « دعوی اونل علیه جکسون نیز که خواهان به علت

سقوط از موتورسیکلت متحمل صدمات شدیدی در ناحیه سر گردیده بود دادگاه نظر داد که اگر او از کلاه ایمنی استفاده می کرد صدمات وارده خفیف تر بود و از زیان حاصله حدود ۱۵ درصد کاسته می شد. « (کاتوزیان، جنیدی، غمامی، ۱۳۸۶، ص ۱۱۳) در قوانین موضوعه کشور ما قاعده عمومی در تصادف دو وسیله نقلیه، تقسیم مسئولیت به طور تساوی است^۱. با این وجود، از آن جا که تقسیم مسئولیت بر اساس میزان تاثیر عمل منطقی و عادلانه تر به نظر می رسد، بهتر است در این جا نیز قانون گذار همانند ماده ۱۴ قانون مسئولیت مدنی^۲، برای بی احتیاطی فرد زیان دیده که با عمل خود موجبات تشدید صدمات را بر خود فراهم آورده به نسبت تاثیر عمل وی در شدت بخشیدن به صدمات وارده سهمی قایل شود. (صفایی، رحیمی، ۱۳۸۹: ۲۲۶) اتخاذ چنین راهکاری علاوه بر این که به عدالت نزدیک تر است می تواند یکی از ابزارهای نهادینه سازی استفاده از کلاه و کمربند ایمنی در میان راکبین موتورسیکلت و رانندگان خودرو باشد.

۱. ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی بیان می داشت: « هر گاه در اثر برخورد دو سوار، وسیله نقلیه آن‌ها مانند اتومبیل خسارت ببیند در صورتی که تصادم و برخورد به هر دو نسبت داده شود و هر دو مقصر باشند و یا هیچ کدام مقصر نباشند هر کدام نصف خسارت وسیله نقلیه دیگری را ضامن خواهد بود و خواه آن دو وسیله از یک نوع باشند یا نباشند و خواه میزان تقصیر آن‌ها مساوی یا متفاوت باشد و اگر فقط یکی از آن‌ها مقصر باشد فقط مقصر ضامن است. » و ماده ۵۲۸ قانون مجازات جدید مصوب ۱۳۹۵ که مقرر می دارد: هر گاه در اثر برخورد دو وسیله نقلیه زمینی، آبی یا هوایی، راننده یا سرنشینان آنها کشته شوند یا آسیب ببینند در صورت انتساب برخورد به هر دو راننده، هر یک مسئول نصب دبه راننده مقابل و سرنشینان هر دو وسیله نقلیه است و چنانچه سه وسیله نقلیه با هم برخورد کنند هر یک از رانندگان مسئول یک سوم دبه راننده های مقابل و سرنشینان هر سه وسیله نقلیه می باشد و به همین صورت در وسائل نقلیه بیشتر محاسبه می شود و هر گاه یکی از طرفین مقصر باشد به گونه ای که برخورد مستند به او شود فقط او ضامن است.

۲. ماده ۱۴ قانون مسئولیت مدنی مقرر می دارد: « هر گاه چند نفر مجتمعا زانی وارد آورند، متضامنا مسئول جبران خسارات وارده هستند در این مورد میزان مسئولیت هر یک از آنان با توجه به نحوه مداخله هر یک از طرف دادگاه تعیین خواهد شد. »

به جهت نقش حمایتی بیمه شخص ثالث، برخی ایراداتی که امکان استناد به آن در روابط بین بیمه گر و بیمه گذار است، در مقابل زیان دیده قابل استناد نیستند لذا بر خلاف موارد معمول که بیمه گر بار نهایی جبران خسارت را متحمل می‌شود مسئولیت در نهایت بر عهده بیمه گذار مستقر می‌گردد. به عبارت دیگر بیمه گر در این حالت نقش یک ضامن را ایفا کرده و پس از پرداخت خسارت به زیان دیده، حق مراجعه به مضمون عنه (بیمه گذار) را دارد. (کاتوزیان، ایزانلو، ۱۳۸۷: ۲۴۹).

ب- تاکید بر مسئولیت راننده مسبب حادثه

ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی بیان می‌دارد:

«هر کس بدون مجوز قانونی عمداً یا در نتیجه بی‌احتیاطی به جان یا سلامتی یا مال یا آزادی یا حیثیت یا شهرت تجارتنی یا به هر حق دیگری که به موجب قانون برای افراد ایجاد گردیده لطمه‌ای وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود می‌باشد.»

بر اساس این ماده تنها در صورت اثبات تقصیر شخص است که او مسئول جبران خسارت وارده شناخته می‌شود. قانون بیمه اجباری در سال ۱۳۴۷ در کنار مسئولیت راننده که بر اساس قواعد عام مسئولیت تعیین می‌گردید برای دارنده وسیله نقلیه مسئولیتی خاص و ویژه مطرح نمود که با مسئولیت مبتنی بر تقصیر تفاوت آشکار داشت. (فرهانی، ۱۳۹۰: ۴) تاکید قانون گذار بر مسئولیت دارنده و عدم تاکید بر مسئولیت راننده در این قانون (هر چند که راننده به موجب قواعد عمومی مسئولیت به عنوان مباشر در قبال زیان دیده مسئول بود) به طور غیر مستقیم سبب ترویج و گسترش بی‌احتیاطی در بین رانندگان قانون گریز، در فرضی که راننده و دارنده متفاوت بودند می‌گردید چرا که صرف بیان مسئولیت دارنده و الزام وی به خرید بیمه نامه شخص ثالث تصور اشتباه انحصار مسئولیت را بر عهده او نشان می‌داد و بعضاً راننده با این تصور که در قبال پرداخت خسارت هیچ گونه مسئولیتی ندارد احساس راحتی کرده و

در رانندگی احتیاط‌های معمول را رعایت نمی‌کرد. در راستای این نگرانی، تبصره ۲ ماده ۲ قانون اصلاحی نیز بیان می‌داشت:

«مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است نمی‌باشد. در هر حال خسارت وارده از محل بیمه نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد.» لذا قانون‌گذار در این مقرر نیز، امکان جمع مسئولیت راننده و مسئولیت نوعی دارنده را فراهم آورده است. با توجه به مبانی فقهی و نیز قانون مجازات اسلامی که مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی را مبتنی بر تقصیر (استناد عرفی) می‌داند به منظور جبران کامل خسارات ناشی از حوادث رانندگی، قانون‌گذار در کنار مسئولیت نوعی دارنده از مسئولیت مبتنی بر تقصیر (استناد عرفی) مسبب نیز یاد می‌کند. چنانچه تبصره ۲ ماده ۱ نیز همین مورد را مطرح و تغییر جدی در تبصره مذکور صورت نگرفته است.

با توجه به متن تبصره فوق و نیز مبانی فقهی و قانونی کشور مسئولیتی که برای راننده مسبب حادثه در نظر گرفته شده در طول مسئولیت دارنده وسیله نقلیه قرار گرفته و مقدم بر آن است، لذا زیان دیده برای جبران خسارات مازاد بر تعهد بیمه گر (در فرض بیمه بودن وسیله نقلیه) و کلیه خسارات (در فرض بیمه نبودن وسیله نقلیه) در اولویت نخست حق مراجعه به مقصر را داراست. (طهماسبی، ۱۳۸۸: ۴۰) با این حال عدم تصریح قانون اصلاحی و قانون جدید به مسئولیت دارنده (همانند ماده ۱ قانون سابق) ابهاماتی را در متن این تبصره پدید می‌آورد چرا که عدم بیان مسئولیت دارنده و تصریح به مسئولیت مسبب حادثه، ممکن است موجب عدول از مسئولیت نوعی به قواعد عام مسئولیت مدنی در محاکم گردد.

علی‌رغم این که اطلاق عنوان "مسبب حادثه" دلالت بر راننده وسیله نقلیه مسئول حادثه نداشته و شامل کلیه افرادی که به نحوی ممکن است در وقوع تصادف نقش

داشته باشند می‌شود (مانند شخصی که با خالی کردن روغن ترمز وسیله نقلیه یا نیمه باز کردن پیچ‌های لاستیک زمینه ساز بروز تصادف می‌گردد) ولی با توجه به این که اغلب، عمل راننده سبب ساز تصادفات رانندگی است لذا اشاره قانون گذار به مسئولیت مدنی دارنده، می‌تواند تا حد زیادی در کاهش سطح ریسک پذیری رانندگان پرخطر، موثر واقع شود. همین که دارنده (مالک) نیز خود را در قبال خسارات ناشی از فعل زیان بار راننده مسئول بداند، بر رفتار راننده در رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و عدم ارتکاب اعمالی که ریسک وقوع سوانح را افزایش می‌دهد، نظارت و کنترل بیشتری خواهد کرد.

ج- لزوم مشارکت بیمه گر در پیشگیری و کاهش حوادث رانندگی

در اغلب کشورها صنعت بیمه خود را به پرداخت خسارت‌های پس از تصادفات محدود نموده و تنها توجه یا انگیزه ای که برای پیشگیری از تصادفات از خود نشان می‌دهد، اعمال نظام جایزه و جریمه و دادن تخفیف عدم خسارت به خودروهایی فاقد حادثه رانندگی در طول مدت اعتبار بیمه نامه شخص ثالث است. (بانک توسعه آسیایی، ۱۳۸۵: ۶۷) در کشورهای در حال توسعه و از جمله کشور ما با افزایش تصاعدی تعداد خودروها، روز به روز بر تعداد و شدت سوانح ترافیکی و میزان خسارت پرداختی توسط شرکت‌های بیمه افزوده می‌شود. به طوری که در فاصله سالهای ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۰ بیشترین درصد خسارت‌های پرداختی توسط شرکت‌های بیمه در بخش شخص ثالث بوده است. (جدول ۴-۱) همچنین متوسط ضریب خسارت (حاصل تقسیم خسارت واقع شده بر حق بیمه عاید شده) در بخش شخص ثالث در طی این سالها بالای ۹۰ درصد و در برخی سالها بالغ بر ۱۰۳ درصد می‌باشد. در حالی که در سایر رشته‌ها این مقدار بسیار کمتر است. اطلاعات مندرج در جدول ۴-۱ بیانگر این مطلب است که بیمه شخص ثالث در فاصله سالهای ۱۳۸۴-۱۳۸۶ نه تنها

سودآوری نداشته بلکه میزان خسارت پرداختی بیش از مبالغ دریافتی در این قسمت بوده است. (سالنامه آماری بیمه مرکزی، ۱۳۹۰: ۶۷ و ۱۶).

جدول یک - مقایسه ضریب خسارت رشته شخص ثالث با دیگر رشته‌ها

سال	خسارت پرداختی (میلیارد ریال)	ضریب خسارت (شخص ثالث)	میانگین ضریب خسارت (کلیه رشته‌ها)
۱۳۸۴	۸۲۶۴٫۸	۱۰۰٫۷۹	۷۸٫۵۱
۱۳۸۵	۹۵۵۲٫۸	۱۰۰٫۴۰	۷۵٫۳۰
۱۳۸۶	۱۳۵۲۷٫۷	۱۰۳٫۸۶	۷۲٫۹۰
۱۳۸۷	۱۴۹۸۰٫۵	۹۴٫۳۷	۷۴٫۶۵
۱۳۸۸	۲۰۰۵۱٫۹	۹۰٫۹۵	۷۴٫۸۰
۱۳۸۹	۲۰۰۴۹٫۳	۹۱٫۸۹	۷۸٫۵۶
۱۳۹۰	۲۶۸۱۴٫۵	۸۹٫۸	۷۶٫۲۷

با توجه به این موارد شرکت‌های بیمه بایستی به منظور کاهش پرداخت خسارت در آینده از هم اکنون در زمینه‌هایی که باعث کاهش تعداد و شدت سوانح می‌گردد سرمایه‌گذاری نمایند.

این در حال است که ماده ۵ قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب ۱۳۸۶/۰۹/۱۸ در این خصوص بیان می‌دارد:

«شرکت‌های بیمه گر موظفند متناسب با ارزیابی دولت از عملکرد دستگاه‌های موثر در کاهش حوادث و تلفات حمل و نقل درون شهری و برون شهری، معادل ۵۰ درصد صرفه جویی حاصل از عدم پرداخت خسارت بیمه بدنه و شخص ثالث را برای آموزش و فرهنگ سازی ایمنی تردد، تامین تجهیزات اصلاح فیزیکی نقاط و مقاطع حادثه خیز و کمک به پرداخت هزینه‌های جاری (با تصویب طرح‌ها و اعتبارات پیشنهادی از سوی

شهرداری‌ها در شورای هماهنگی ترافیک استان و از سوی وزارت راه و ترابری و پلیس راهور، در کمیسیون ایمنی راه‌های وزارت راه و ترابری) به دستگاه‌های مذکور اختصاص دهند»

قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث در ماده ۲۷ نیز مقرر می‌داشت: «شرکت‌های بیمه موظفند ۲۰ درصد از سود عملیات بیمه‌ای خود در بخش شخص ثالث وسایل نقلیه موضوع این قانون را به حسابی که از طرف بیمه مرکزی ایران تعیین می‌شود واریز نمایند. بیمه مرکزی ایران موظف است با همکاری وزارت راه و ترابری و راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، مبالغ مذکور را در اموری که موجب کاهش حوادث رانندگی و خسارت‌های ناشی از آن می‌شود هزینه نماید.» لازم به ذکر است حکم این دو مقرر در محل و جای خود معتبر می‌باشد. هر چند البته اجرای حکم مندرج در ماده ۲۷ قانون اصلاحی سابق، مستلزم سودآوری در بخش شخص ثالث است که با توجه به ضریب خسارت بالای خسارت در رشته بیمه شخص ثالث، موجب می‌شود این ماده از قانون، عملاً در کوتاه مدت و یا میان مدت از کارایی چندانی در پیشگیری از سوانح رانندگی نداشته باشد.

ولی به هر حال، اگرچه قانون جدید سعی داشته با الگوگیری از کشورهای دیگر و مشارکت دادن صنعت بیمه و شرکت‌های بیمه، در سرمایه‌گذاری و ارتقا ایمنی راه‌ها، از وقوع سوانح رانندگی پیشگیری نماید، ولی به نظر می‌رسد در عمل خیلی موفق به این کار نشده است، چرا که شرایط رشته شخص ثالث در کشور ما با کشورهای دیگر متفاوت است. قانون‌گذار برای رسیدن به چنین سطحی، لازم است ابتدا با اتخاذ راهکارهایی همچون اعمال فرانشیز اجباری بر بیمه شخص ثالث و نیز بالا بردن حق بیمه به تناسب افزایش میزان تعهدات بیمه‌گر ضریب خسارت رشته شخص ثالث را کاهش دهد تا در مرحله بعد بیمه‌گر قادر به سرمایه‌گذاری در کاهش سوانح باشد. در حال

حاضر راهکاری که در این خصوص می تواند مفید واقع شود قراردادن مالیات ارتقا ایمنی بر بیمه شخص ثالث است.

د- اخذ مالیات از بیمه اجباری شخص ثالث

با قراردادن مالیات بر بیمه شخص ثالث منبع مستمری از درآمد برای مصرف در امور پیشگیرانه عاید می شود. تجربیات کشورهای پیشرفته نیز نشان می دهد با اخذ یک مالیات اندک می توان سرمایه عظیمی را جمع آوری نمود. برای مثال ایالت ویکتوریا استرالیا با وضع عوارض ۱۰ درصدی بر روی بیمه شخص ثالث توانسته ۵۶/۶۵ میلیون دلار در سال کسب نماید. همچنین کشورهای اروپای شرقی با وضع عوارض ۸ درصدی بر روی بیمه شخص ثالث توانسته اند ۲۸ میلیون دلار (لهستان)، ۲۰ میلیون دلار (مجارستان)، ۱۲ میلیون دلار (جمهوری چک) و ۷ میلیون دلار (اسلواکی) کسب نمایند. (بانک توسعه آسیایی، ۱۳۸۵: ۶۸)

استفاده از شیوه مشابه در کشور ما می تواند درآمد فراوانی را جهت سرمایه گذاری در بخش ایمنی فراهم آورد. به این ترتیب افراد در ارتقا ایمنی سهم شده و کمی از بار هزینه هایی که بر عهده بیمه گر گذارده شده است کاسته می شود.

۲) بیمه اجباری شخص ثالث؛ بیمه وسیله نقلیه یا مسئولیت دارنده

الف- خصوصیات راننده :

یکی از مهمترین ایراداتی که می شد بر کلیت قانون بیمه اجباری وارد کرد تاکید قانون بر بیمه نمودن حوادث ناشی از وسیله نقلیه به جای مسئولیت دارنده است. قانون مذکور در ماده ۱ قانون مصوبه ۷۸ بیان می داشت: « کلیه دارندگان مکلفند وسایل نقلیه را در قبال خسارات بدنی و مالی بیمه نمایند.» و ماده ۱ قانون جدید نیز تأکید بر کلیه دارندگان را بر بیمه وسیله نقلیه اصرار دارد.

همچنین در ماده ۳ انتقال وسیله نقلیه را سبب انتقال تعهدات بیمه به منتقل الیه می داند.

از این دو ماده می‌توان به این نکته پی برد که قانون‌گذار در بیمه اجباری شخص ثالث، خصوصیات وسیله نقلیه را بر ویژگی‌های راننده مقدم داشته است. در حالی که تحقیقات انجام شده در کشورهای پیشرفته بیان‌گر خلاف این مطلب است. به عنوان مثال:

دلارت و همکارانش در تحقیقی که برای تعیین عوامل موثر در میزان خسارت بیمه شخص ثالث انجام دادند به این نتیجه رسیدند که ویژگی‌های فردی بیمه‌گذاران بیشتر از ویژگی‌های وسایل نقلیه آنها بر میزان خسارت پرداختی از سوی شرکت‌های بیمه تاثیرگذار است. (رهنمای رودپشتی، عزیززاده، ۱۳۸۸: ۱۲۸)

هاتفیلد و فرناندس^۱ نیز در بررسی مجموعه عوامل موثر بر ریسک شرکت‌های بیمه متغیر سن راننده را مورد بررسی قرار داده و به این نتیجه رسیدند که رانندگان جوان رفتارهای رانندگی پر مخاطره تری در مقایسه با رانندگان مسن تر نشان می‌دهند. (همان: ۱۳۰).

تا پیش از تصویب تعرفه حق بیمه و نحوه تقسیط و تخفیف در حق بیمه موضوع قانون اصلاحی (مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۸) در کشور ما در تعیین نرخ حق بیمه خصوصیات وسیله نقلیه همچون نوع کاربری خودرو^۲، ظرفیت حمل بار و مسافر و تعداد سیلندر^۳ ملاک عمل قرار گرفته و ویژگی‌های راننده همچون سن، جنسیت، شغل، تجربه رانندگی و نیز سابقه تخلفات رانندگی در تعیین حق بیمه بی‌تاثیر بود. در حالی که ماده ۱۴ مصوبه فوق بیان می‌داشت:

«بیمه‌گر موظف است هنگام صدور بیمه‌نامه، به ازای هر بار تخلف حادثه‌ساز وسیله نقلیه که طبق اعلام پلیس راهنمایی و رانندگی در دوره یک ساله قبل از صدور بیمه‌نامه

1. Hatfield & Fernandes

۲. ماده ۱۰ آیین‌نامه اجرایی قانون بیمه اجباری مسولیت مدنی مصوب ۱۳۴۷/۱۲/۲۸

۳. ماده ۱۱ آیین‌نامه اجرایی قانون بیمه اجباری مسولیت مدنی، اصلاحی ۱۳۸۲/۱۱/۱۶

صورت گرفته باشد، دو درصد و در مجموع شانزده درصد به حق بیمه مربوط اضافه نماید و به استناد ماده ۱۸ ق جدید که مقرر میدارد: آئین نامه مربوط به تعیین سقف حق بیمه موضوع این قانون و نحوه تخفیف، افزایش، تقسیط آن توسط بیمه مرکزی تهیه می شود و پس از تأیید شورای عالی بیمه به تصویب هیأت وزیران میرسد.»

علی رغم تلاشی که در مورد اعمال سوابق رانندگی افراد در تعیین حق بیمه شخص ثالث صورت گرفته است به دلیل محوریت وسیله نقلیه در میزان حق بیمه تعیینی، این مکانیزم در پیشگیری و کاهش حوادث رانندگی کارایی لازم را نخواهد داشت، چرا که انتقال خودرو، انتقال و یا حذف سوابق منفی را نیز به دنبال خواهد داشت. در حالی که تعیین حق بیمه بر اساس مشخصات راننده یا رانندگانی که اسامی آنها در متن بیمه نامه قید می شود باعث می گردد تا آنها در هنگام رانندگی از بیم افزایش حق بیمه، کلیه مقررات رانندگی را رعایت نمایند. در این صورت می توان علاوه بر تنبیه رانندگان متخلف، رانندگان محتاط و قانون مند را نیز تشویق به ادامه رفتار صحیح نمود چرا که با استفاده از این مکانیزم سوابق بیمه ای یک فرد در نقل و انتقال خودرو به طور کامل از بین نمی رود. باتوجه تبصره ۱ ماده ۱۸ قانون جدید بیمه مرکزی مکلف است با همکاری ناجا ترتیبی اتخاذ نماید که حداکثر تا پایان برنامه ۵ ساله ششم توسعه امکان صدور بیمه نامه شخص ثالث براساس ویژگی های راننده فراهم شود تا آن زمان سوابق رانندگی و بیمه ای شخصی که پلاک وسیله نقلیه به نام اوست و خسارت های پرداختی بابت حوادث منتسب به وی ملاک عمل است.

و همچنین به موجب تبصره ماده ۶ قانون مارالذکر کلیه تخفیفاتی که به واسطه نداشتن حوادث منجر به خسارت در قرارداد بیمه این قانون اعمال شده باشد، متعلق به انتقال دهنده است و می تواند تحقیقات مرکز را به وسیله نقلیه دیگر از همان نوع که متعلق به او همسر یا والدین، یا اولاد بلاواسطه وی باشد منتقل کند.

ب- ویژگی‌های فنی و ایمنی وسیله نقلیه

مورد دیگری که بایستی در تعیین حق بیمه وسایل نقلیه مد نظر قرار گیرد ویژگی‌های فنی و ایمنی آن است. واضح است که هرچه یک خودرو ایمن تر باشد به همان نسبت در سوانح ضایعات کمتری را برجای می‌گذارد، برای مثال خودرویی که مجهز به کیسه هوا و سیستم ترمز ضد قفل است در مقایسه با خودرویی که فاقد این تجهیزات است در برخورد با موقعیت خطرناک منجر به تصادف ضایعات خفیف تری خواهد داشت. همین طور خصوصیات فنی یک وسیله نقلیه همچون سرعت و شتاب بیشتر، پتانسیل ارتکاب تخلفات حادثه ساز و شدت سوانح احتمالی را افزایش می‌دهد، اگرچه این عامل تا حد زیادی متأثر از خصوصیات راننده خودرو بوده و متغیر است ولی نمی‌توان نقش خصوصیات خودرو را در کاهش و یا افزایش سوانح نادیده گرفت. ماده ۸ قانون اصلاحی بیان می‌داشت:

«تعرفه حق بیمه و نحوه تقسیط و تخفیف در حق بیمه موضوع این قانون با رعایت نوع و خصوصیات وسیله نقلیه و فهرست تخلفات حادثه ساز و ضریب خسارت این رشته توسط بیمه مرکزی ایران تهیه و پس از تأیید شورای عالی بیمه به تصویب هیات وزیران خواهد رسید.»

ب) به استناد ماده ۱۸ ق جدید بیمه آئین نامه مربوط به تعیین حق بیمه موضوع این قانون و نحوه تخمینها افزایش - تقسیط آن توسط بیمه مرکزی تهیه و پس از تأیید شورای عالی بیمه به تصویب هیأت وزیران میرسد؛ که در این آئین نامه ویژگی وسیله نقلیه و سال ساخت و وضعیت ایمنی^۵ سوابق رانندگی و بیمه ای و نمرات منفی و تخلفات آن و پرداخت خسارت توسط بیمه گر و صندوق^۶ و رایج بودن استفاده از وسیله نقلیه برای اقشار متوسط و ضعیف و ملاحظات اجتماعی در تعیین حق بیمه وسائل نقلیه پر کاربرد اقشار متوسط و ضعیف جامعه مدنظر قرار می‌گیرد.

وزیران عضو کمیسیون امور اجتماعی و دولت الکترونیک در جلسه مورخ ۱۲/۸/۱۳۸۹ بنا به پیشنهاد بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران و تأیید شورای عالی بیمه و به استناد ماده (۸) قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث - مصوب ۱۳۸۷ - و با رعایت تصویب نامه شماره ۴۶۹۹۰/ت/۴۵۲- مورخ ۲۸/۱۲/۱۳۸۷، تعرفه حق بیمه و نحوه تقسیط و تخفیف در حق بیمه موضوع قانون یادشده را تصویب نمودند. در این مصوبه نوع خودرو، نوع کاربری آن، تعداد سیلندر، ظرفیت حمل بار و مسافر، سال ساخت وسیله نقلیه و سوابق تخلفات حادثه ساز آن ملاک تعیین نرخ بیمه نامه قرار گرفته است.

ج- خصوصیات مکان رانندگی

علاوه بر خصوصیات راننده و وسیله نقلیه عامل دیگری که می تواند در تعیین حق بیمه پرداختی از سوی راننده موثر باشد خصوصیات مکان رانندگی است. شدت سوانح رانندگی در جاده های برون شهری نسبت به جاده های درون شهری بیشتر است، چنان که بنا بر آمارهای پزشکی قانونی در ماهه سال ۹۶ آمار متوفیان تصادفات درون شهری قریب ۴۰۰۰ نفر و کشته شدگان تصادفات برون شهری قریب ۱۲۰۰۰ نفر (با کسر تقریباً ۲۰۰۰ نفر کشته شدگان جاده های روستایی و قریب ۱۰۰ نفر نامعلوم) بوده اند (مرکز کنترل و فرماندهی راهور ناجا ۱۳۹۶). همچنین در نواحی متراکم و پرجمعیت، احتمال برخورد و تصادف بیشتر است. بنابراین با توجه به رابطه معناداری که بین مکان رانندگی و بروز سوانح وجود دارد لازم است که خصوصیات مکان رانندگی نیز به عنوان یکی از ملاک های تعیین حق بیمه در نظر گرفته شود. در این راستا می توان اقدام به نرخ گذاری مناطق مختلف کشور نمود. در روش نرخ گذاری، تمام مناطق کشور به سه منطقه شهرهای بزرگ، شهر و قسمت های دیگر تقسیم می شود و تردد در هر یک از این مناطق مستلزم پرداخت حق بیمه ویژه آن ناحیه است. (دهقانی، ۱۳۸۰: ۴۷).

استفاده از این مکانیزم امکان نیل به واقع بینانه شدن حق بیمه‌ها را فراهم می‌آورد چرا که در این صورت فردی که در روستا یا شهرستان کوچکی رانندگی می‌کند مجبور به پرداخت خسارت اتومبیل‌هایی که در جاده‌های برون شهری تردد می‌کنند نمی‌شود. (دهقانی ۸۰: ۴۸)

ماده ۱۴۸ قانون ترافیک زمینی بریتانیا علاوه بر خصوصیات راننده، مواردی همچون شرایط وسیله نقلیه، ظرفیت حمل مسافر، وزن و مشخصات فیزیکی محمولات وسیله نقلیه، شرایط زمانی و مکانی استفاده از آن، توان و قدرت موتور خودرو و حتی لوازم و تجهیزات منصوبه بر روی وسیله را از معیارهای تعیین حق بیمه دانسته است. در کانادا نیز شرکت‌های بیمه کانادایی، آمار و اطلاعات کلیه رانندگان را با جزئیات و به دقت نگهداری کرده و با استفاده از آن نسبت به تعیین حق بیمه هر یک از رانندگان اقدام می‌نمایند. به‌طور کلی در محاسبه نرخ حق بیمه و صدور بیمه‌نامه اتومبیل، بیمه‌گران کانادایی به عوامل مختلف زیر توجه می‌کنند:

جنسیت راننده

محل اقامت

نوع کاربری وسیله نقلیه

میزان مسافت روزانه ای که وسیله نقلیه طی می‌کند

اشخاص دیگری که با اتومبیل بیمه‌شده رانندگی می‌کنند

سابقه رانندگی و میزان خسارت و حوادث در گذشته

ارزش وسیله نقلیه

نوع پوشش بیمه‌ای مورد نظر

میزان فرانشیز

با توجه به موارد گفته شده تعیین حق بیمه بر اساس خصوصیات توأمان وسیله نقلیه، مکان رانندگی و ویژگی های راننده نتایج مفیدی در زمینه کاهش تعداد و شدت تصادفات خواهد داشت، که قانون گذار در ماده ۱۸ تبصره یک مقرر میدارد بیمه مرکزی با همکاری ناجا تربیتی اتخاذ نماید تا پایان برنامه ۵ ساله ششم توسعه امکان صدور بیمه نامه شخص ثالث براساس ویژگی راننده فراهم شود.

روش شناسی تحقیق:

تحقیق حاضر از نظر نوع هدف کاربردی و از نظر روش به صورت توصیفی و تحلیلی می باشد. نویسنده در نظر دارد تا تحلیل و بررسی مواد قانون به احصاء نقاط ضعف و قوت این قانون در پیشگیری و کاهش سوانح رانندگی پرداخته و به منظور رفع نواقص و تقویت جنبه های مثبت این قانون راه کارهایی را ارائه نماید.

یافته های تحقیق

۱) لزوم مشارکت شرکت های خودروساز در کاهش سوانح رانندگی

مطابق نظریه خطر هر کس که در اثر فعالیت های خود خطری را ایجاد کند و موجب زیان دیگران شود مسئول بوده و ملزم به جبران خسارت وارد شده است. قانون اصلاحی «دارنده اتومبیل را به لحاظ محیط خطرناکی که به وجود آورده مسئول زیان های ناشی از آن قرار داده است و از جهت ایجاد "مسئولیت نوعی" با نظریه خطر شباهت دارد ولی از این لحاظ که مسئولیت تعیین شده بر مبنای قصد انتفاع قرار ندارد از نظریه مرسوم "ایجاد خطر" فاصله می گیرد.» (فرهانی، ۱۳۹۰، ص ۵)

شرکت های خودروساز سالانه صدها هزار خودرو را وارد ناوگان حمل و نقل کشور می کنند، خودروهایی که بسیاری از آنها از نظر استانداردهای ایمنی در سطح بسیار نازل هستند. با ورود این وسایل به جاده ها هر ساله شاهد کشته و مصدوم شدن شمار زیادی از هموطنان در اثر سوانح ناشی از آن هستیم. یکی از نقایصی که می توان در این قانون به وضوح مشاهده کرد در نظر نگرفتن مسئولیت شرکت های خودروساز در

پیشگیری و جبران صدمات ناشی از تصادفات رانندگی است. اگرچه اکنون نقص حادث وسایل نقلیه به عنوان قصور خودروساز تلقی شده و خسارت وارده از سوی او تامین می‌شود. ولی آیا عدم استفاده از تجهیزات ایمنی همچون کیسه‌های هوا در ساختار خودرو که در شدت بخشیدن به سوانح تاثیر فراوان دارد نیز به عنوان تقصیر مطرح می‌شود؟

اگرچه در نظر گرفتن خصوصیات ایمنی وسیله نقلیه در میزان حق بیمه می‌تواند راهکاری در جهت تعیین مسئولیت بر مبنای ایمنی باشد ولی بار مالی این مسئولیت را بیمه گذار بر دوش می‌کشد نه خودروساز. بنابراین با توجه به موارد بیان شده بهتر است قانون گذار همچنانکه در ماده ۲۷ قانون اصلاحی، شرکت‌های خودروساز را نیز مکلف به سرمایه گذاری در پیشگیری و کاهش سوانح نموده بود در قانون جدید بیمه باستناد ماده ۱۶ نیز خودروسازان را مکلف به سرمایه گذاری در پیشگیری و کاهش سوانح می‌نماید و مقرر می‌دارد: چنانچه به استناد حکم مرجع قضائی اثبات شود عاملی مثل نقص تجهیزات مربوط یا عیب زائی وسیله نقلیه در وقوع حادثه مؤثر باشد بیمه گر و صندوق پس از پرداخت خسارت زیان دیده می‌تواند برای بازیافت به نسبت درجه تقصیر که درصد آن در حکم مشخص است به مسببان ذی ربط مراجعه کند.

در این ماده فقط مسبب حادثه مشخص می‌شود مگر اینکه در چنین مواردی پرداخت خسارت توسط خودروساز با نظر کارشناسی رسمی دادگستری در حوزه حمل و نقل و مکانیک باعث شود که خودروسازان در جهت ساخت خودروهای ایمنی گام اساسی بردارد و اقدامات پیشگیرانه را سرلوحه کار خود قرار دهند.

۲) نقش پلیس در پیشگیری و کاهش حوادث رانندگی الف) گزارش حادثه رانندگی و تعیین علت وقوع آن

مستند به ماده ۲ قانون رسیدگی فوری به خسارات ناشیه از تصادفات رانندگی به وسیله نقلیه موتوری (مصوب ۱۳۴۵) و ماده واحده قانون استفاده از نظر افسران راهنمایی در

تصادفات و سائط نقلیه (مصوب ۱۳۶۴)، کارشناسان تصادف مکلفند علت وقوع تصادف را در صورت مجلس قید نمایند. (عباسلو، ۱۳۸۷: ۲۰۹)

ماده ۶ از دستورالعمل شماره ۳ از طرح جامع رفع اطلاع دادرسی با استناد به ماده ۲ قانون ذکر شده کارشناس تصادفات را موظف به ارائه نظر کارشناسی در خصوص علت وقوع حادثه نموده است.^۱

با توجه به این مواد وظیفه تشخیص مصادیق تقصیر مندرج در ماده ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی نیز بر عهده کارشناس تصادفات گذارده شده است.

طبق ماده ۵ قانون اصلاحی بیمه گر تنها در صورتی می توانست جهت بازیافت بخشی از خسارت پرداختی به مسبب حادثه مراجعه نماید که کارشناس تصادفات علت اصلی وقوع حادثه را یکی از تخلفات حادثه ساز تشخیص دهد. بنابراین شرط تاثیر این عامل در پیشگیری، تشخیص و گزارش علت حادثه ساز تصادف است.

قانون در این ماده از یک ابزار تنبیهی دیگر نیز برای رانندگان حادثه ساز استفاده نموده و آن توقیف یک تا سه ماهه گواهینامه راننده حادثه ساز است. بر خلاف قانون بیمه قدیم که تمامی مسئولیت را متوجه دارنده وسیله نموده و برای راننده بی احتیاط هیچ

۱. ماده ۶ از دستورالعمل شماره ۳ طرح جامع رفع اطلاع دادرسی در این خصوص بیان می دارد: « مطابق تبصره ذیل ماده ۶ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی و اصلاحیه های بعدی و ماده ۷۹ آیین نامه رانندگی، اظهار نظر کارشناسی راجع به تصادفات رانندگی منجر به خسارت، جرح و یا فوت، به عهده افسران کارشناس راهنمایی و رانندگی است و از آنجایی که پس از وقوع تصادف، ارسال پرونده بدون اظهار نظر کارشناسی منجر به اطلاع دادرسی و رفت و برگشت غیر موجه پرونده می شود و از طرفی بدون وجود نظریه کارشناس، اتخاذ تصمیم قضایی غیر مقلدور یا مشکل خواهد بود لذا دادستان های محترم ضمن توجه به قانون استفاده از نظر افسران راهنمایی و رانندگی در تصادفات و سائط نقلیه که مقرر می دارد: موظف اند با راهور ناجا مستقر در حوزه قضایی مربوط هماهنگی و همچنین مراقبت نمایند تا پرونده های موضوع تصادفات رانندگی حتی الامکان از ابتدا با نظریه افسر کارشناس راهنمایی و رانندگی به دادسراها ارسال شود تا امکان صدور فوری قرار تامین مناسب از سوی مقام قضایی میسر باشد.... »

گونه تنبیهی را مقرر نداشته، نگاه پیشگیرانه ای که قانون اصلاحی علاوه بر جبران خسارت داشته مبین این واقعیت است که قانون فوق علی رغم دارا بودن برخی نقایص نسبت به نسخه پیشین خود، در زمینه پیشگیری از وقوع سوانح و کاهش ضایعات ناشی از تصادفات یک دستاورد بزرگ تلقی می شود.

راننده ای که گواهینامه وی به استناد ماده ۵ قانون اصلاحی توقیف شده حق رانندگی در مدت تعیین شده را ندارد و در صورت رانندگی در این مدت طبق قسمت اخیر ماده ۷۲۳ قانون مجازات اسلامی^۱ با وی رفتار خواهد شد. ماموران پلیس در این مورد وظیفه ارجاع مجرم به مراجع قضایی را دارند.

ماده ۶ قانون اصلاحی بیان می داشت :

«در صورت اثبات عمد راننده در ایجاد حادثه توسط مراجع قضایی و یا رانندگی در حالت مستی یا استعمال مواد مخدر و یا روان گردان موثر در وقوع حادثه یا در صورتی که راننده مسبب فاقد گواهینامه رانندگی باشد یا گواهینامه او متناسب با نوع وسیله نباشد شرکت بیمه موظف است بدون اخذ تضمین، خسارت زیان دیده را پرداخت نموده و پس از آن می تواند به قائم مقامی زیان دیده از طریق مراجع قانونی برای استرداد تمام یا بخشی از وجوه پرداخت شده به شخصی که موجب خسارت شده است مراجعه نماید.»

۱. ماده ۷۲۳ قانون مجازات اسلامی بیان می دارد: « هر کس بدون گواهینامه رسمی اقدام به رانندگی و یا تصدی وسایل موتوری که مستلزم داشتن گواهینامه مخصوص است، بنماید و همچنین هر کس به موجب حکم دادگاه از رانندگی وسایل نقلیه موتوری ممنوع باشد به رانندگی وسایل مزبور مبادرت ورزد برای بار اول به حبس تعزیری تا دو ماه یا جزای نقدی تا یک میلیون ریال و یا هر دو مجازات و در صورت ارتکاب مجدد به دو ماه تا شش ماه حبس محکوم خواهد شد. »

از آنجا که کارشناس تصادفات اولین ضابط قانونی است که در محل سانحه حضور می یابد لذا در صورت مشاهده شواهدی دال بر وقوع هر یک از موارد فوق وظیفه ارجاع مرتکب را به مراجع قضایی دارد.

اجرای صحیح و کامل هر یک از وظایف فوق توسط کارشناسان و مامورین می تواند علاوه بر نقش پیشگیرانه در وقوع سوانح و تسهیل پرداخت خسارت به زیان دیدگان از تضرر بیمه گران نیز جلوگیری نماید.

در قانون جدید ماده ۱۴ مقرر می دارد: در حوادث رانندگی منجر به جرح یا فوت که به استند گزارش کارشناس تصادفا راهنمایی و رانندگی یا پلیس راه علت اصلی وقوع تصادف یکی از تخلفات رانندگی حادثه ساز باشد بیمه گر مکلف است خسارت زیان دیده را بدون هیچ شرط و اخذ تضمین پرداخت کند و پس از آن می تواند برای باز یافت به سبب حادثه مراجعه نماید.»

باز ملاحظه می شود با تشخیص تخلفات حادثه ساز توسط پلیس که علت اصلی حادثه است قانون گزار نیز نقش پیشگیرانه ای را در کاهش حوادث ترافیکی در نظر داشته است.

و همچنین به موجب ماده ۱۵: در موارد زیر بیمه گر مکلف است بدون هیچ شرط و اخذ تضمینی، خسارت زیان دیده پرداخت شود و پس از آن می تواند به قائم مقامی زیان دیده از طریق مرجع قضایی برای باز یافت تمام یا بخشی از وجوه پرداخت شده به شخصی که موجب خسارت شده است مراجعه کند: الف: اثبات عمد مسبب در ایجاد حادثه نزد مرجع قضایی ب: رانندگی در حالت مستی یا استعمال مواد مخدر که به تأیید پلیس یا پزشکی قانونی یا دادگاه رسیده باشد.

پ: در صورتیکه راننده مسبب فاقد گواهی نامه متناسب با وسیله نقلیه نباشد.

ت: در صورتی که راننده مسبب، وسیله نقلیه را سرقت کرده یا از مسروقه بودن آن آگاه است.

ملاحظه می‌شود باز در این ماده قانون گذار در تشخیص علت به نقش و اهمیت نظر پلیس و نیروی انتظامی ارزش و بها و برای نظرات کارشناس اعتبار قائل شده است.

ب- اعمال محدودیت برای تردد وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه

عدم ارائه خدمات راهنمایی و رانندگی^۱ و جلوگیری از تردد وسایل نقلیه فاقد بیمه^۲ از جمله راهکارهایی است که به منظور الزام دارندگان وسایل نقلیه به خرید بیمه نامه شخص ثالث در نظر گرفته شده است. همان طور که در قسمت‌های پیشین اشاره شد، شرکت‌های بیمه می‌توانند نقش عمده‌ای در سرمایه‌گذاری برای کاهش سوانح داشته باشند. اولین گام اجرایی در تحقق این مطلب، ملزم نمودن دارندگان وسایل نقلیه به خرید بیمه نامه شخص ثالث است. به این ترتیب ضریب خسارت شرکت‌های بیمه در رشته شخص ثالث کاهش یافته و فرصت بیشتری برای سرمایه‌گذاری در کاهش تصادفات فراهم می‌آید.

قانون گذار در تبصره ۱ از ماده ۱۹ قانون اصلاحی، بیمه مرکزی و شرکت‌های بیمه را موظف به استفاده از ابزارهایی نموده که امکان تشخیص خودروهای فاقد بیمه را برای ماموران پلیس فراهم آورد. استفاده از سیستم‌های هوشمند حمل و نقل راهکار مناسبی در این مورد است. برای مثال با استفاده از تگ‌های مغناطیسی (RFD)^۳ علاوه بر شناسایی خودروهای فاقد بیمه امکان ثبت بسیاری از تخلفات نیز فراهم می‌آید. برای این منظور بایستی علاوه بر الصاق برچسب‌های الکترونیکی حاوی مشخصات مورد نظر به خودرو، گیت‌هایی را ترجیحاً در محل پاسگاه‌های پلیس راه مستقر نمود. به این

۱. رجوع شود به تبصره ماده ۴۵ قانون جدید بیمه اجباری خسارت وارد شده به اشخاص ثالث

۲. رجوع شود به ماده ۴۲ قانون جدید بیمه اجباری خسارت وارد شده به اشخاص ثالث

ترتیب در صورت تردد خودروهای فاقد بیمه از محل مذکور طبق ماده ۱۹ قانون اصلاحی توقیف خواهد شد.

به موجب قانون جدید قانون گذار در اعمال محدودیت و ممنوعیت را برای به حرکت در آوردن خودروی فاقد بیمه در ماده ۴۲ پیش بینی نموده است و مأموران راهور را موظف نموده تا از طریق دوربین های نظارتی این وسائل را شناسائی نمایند و نسبت به اعمال قانون نیز اقدامات را انجام دهند و تا ارائه بیمه نامه وسیله نقلیه را در محل مطمئنی متوقف نمایند.

ج- استفاده از بانک های اطلاعاتی پلیس

برای تعیین عادلانه میزان حق بیمه پرداختی بایستی شرکت های بیمه به سوابق تخلفات رانندگی فرد دسترسی داشته باشند، تا با استفاده از آن به طور دقیق حق بیمه شخص ثالث محاسبه شود.

جنبه های مثبت تعیین حق بیمه بر اساس خصوصیات رانندگی فرد و تاثیری که این عامل می تواند در پیشگیری و کاهش تخلفات و به تبع آن در سیر نزولی سوانح داشته باشد را در قسمت های پیشین بیان کردیم. از آنجا که مرجع قانونی برخورد با تخلفات رانندگی، راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی است قانون بیمه اصلاحی در جهت اجرایی نمودن این مطلب، در ماده ۲۴، نیروی انتظامی را موظف می کند تا اطلاعات مربوط به مشخصات وسایل نقلیه، گواهینامه های صادره و همچنین سوابق تخلفات و تصادفات رانندگان را در اختیار بیمه مرکزی و شرکت های بیمه قرار دهد.

به موجب ماده ۵۴ قانون جدید بیمه قانون گذار نیروی انتظامی را مکلف نموده است تا ترتیبی اتخاذ نماید امکان دسترسی به بانک های اطلاعاتی آن نیرو در ارتباط با موضوعات مورد نیاز از قبیل مشخصات وسایل نقلیه و دارندگان آنها و گواهی نامه های صادر شده و همچنین سوابق تخلفات و تصادفات رانندگان از طریق

سامانه های الکترونیکی به صورت برخط برای مراجع قضائی - صندوق بیمه مرکزی فراهم شود. اخذ گواهی نامه نیازمند کارت پایان خدمت و معافیت سربازی نیست.

بحث و نتیجه گیری

با توجه به مطالبی که بیان شد می توان چنین نتیجه گرفت که قانون اصلاحی و قانون جدید بیمه به دلایل مندرج در ذیل از قانون سابق ، ابزارهای قانونی کارآمدتری جهت پیشگیری و کنترل سوانح رانندگی در اختیار دارد :

الف- برخورد با رانندگان حادثه ساز از طریق فراهم آوردن امکان حق مراجعه بیمه گر به مسئول حادثه در حوادث منجر به جرح و فوت و بازیافت بخشی از خسارت پرداختی و نیز توقیف گواهینامه راننده مسبب حادثه ای که علت اصلی تصادف وی ارتکاب یکی از تخلفات حادثه ساز باشد. (موضوع ماده ۵ قانون اصلاحی) و ماده ۱۴ قانون جدید.

ب- تاکید بر مسئولیت راننده مسبب حادثه که موجب افزایش حس مسئولیت راننده و پرهیز از ارتکاب حرکات مخاطره آمیز در رانندگی می شود. (تبصره ۲ از ماده ۱) قانون اصلاحی و تبصره ۲ ماده ۲ قانون جدید.

ج- در نظر گرفتن حق مراجعه برای بیمه گر به مسئول حادثه ای که در حال مستی یا مصرف داروی روانگردان اقدام به رانندگی نموده و بازیافت خسارت پرداختی از وی. (ماده ۶ قانون اصلاحی) و ماده ۱۵ قانون جدید.

د- تکلیف بیمه گر به سرمایه گذاری در اموری که سبب کاهش تعداد و شدت سوانح رانندگی می گردد. (موضوع ماده ۲۷ قانون اصلاحی) و ماده ۱۶ قانون جدید مبنی بر قصور سازمان و خودروسازان در تصادفات.

ه- ایجاد و تشدید محدودیت‌هایی همچون توقیف خودروهای فاقد بیمه نامه، به منظور برخورد با وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه شخص ثالث. (ماده ۱۹ قانون اصلاحی) و ماده ۵۴ ق جدید و ماده ۱۴ بیمه قانون.

در عین حال و علی‌رغم تمامی محاسن قانون جدید در زمینه پیشگیری و کاهش سوانح رانندگی، در این قانون نقیصه‌هایی به شرح ذیل مشاهده می‌شود:

۱- بی‌توجهی قانون‌گذار به شرایط موجود، در وضع ماده ۱۶ و تبصره آن که باعث عدم کارایی این مکانیزم در پیشگیری و کاهش سوانح رانندگی شده است.

۲- کمبود و ناکارآمدی ابزارهای پیشگیرانه موجود در قانون.

۳- محوریت خصوصیات وسیله نقلیه در تعیین حق بیمه نامه شخص ثالث.

۴- عدم وجود نهادی فرادستی واجد اختیارات لازم به منظور نظارت بر حسن اجرای تکالیف تبیینی در قانون اصلاحی. توسط نهاد های مجری قانون

پیشنهادها:

۱- با وجود ضریب خسارت بالای شرکت‌های بیمه در رشته شخص ثالث به نظر می‌رسد که تکلیف بیمه‌گر به سرمایه‌گذاری در اموری که باعث کاهش سوانح رانندگی می‌شود نتیجه‌چندانی به همراه نخواهد داشت لذا بهتر است با وضع مالیات اندکی بر بیمه شخص ثالث منبع مستمری از درآمد برای هزینه در اموری که باعث کاهش تصادف می‌شود پدید آید.

۲- برای شرکت‌های خودروساز جهت سرمایه‌گذاری در امور کنترلی نقشی در نظر گرفته شود.

۳- جهت ارتقا فرهنگ رانندگی ایمن، کارگروهی متشکل از نیروی انتظامی، شرکت‌های بیمه، صدا و سیما و آموزش و پرورش تشکیل شود. وظیفه این کارگروه نهادینه‌سازی فرهنگ رانندگی صحیح در اقشار گوناگون جامعه با استفاده از ابزارهای آموزشی است.

۴- به منظور کاهش سوانح رانندگی باید در کلیه سوانح برای بیمه‌گر حق مراجعه به دارنده وسیله نقلیه و بازیافت درصدی از خسارت پرداختی به زیان دیده شناسایی شود، این مکانیزم شبیه فرانشیز اجباری عمل کرده و از بی احتیاطی رانندگان تا حد زیادی جلوگیری می‌کند.

۵- استفاده از سیستم نمره دهی منفی به تخلفات رانندگی حادثه ساز نیز تا حد زیادی در پیشگیری و کاهش سوانح رانندگی تاثیر گذار خواهد بود، علاوه بر این بهتر است برای رانندگان مسئول حادثه نیز نمرات منفی در نظر گرفته شود.

۶- به کارگیری سیستم‌های هوشمند حمل و نقل از قبیل تگ‌های مغناطیسی نه تنها در شناسایی خودروهای فاقد بیمه نامه موثر است بلکه امکان برخورد با بسیاری از تخلفات رانندگی را نیز فراهم خواهد آورد. به علاوه استفاده از این تجهیزات امکان ارایه بهتر خدمات اورژانسی به مصدومان را فراهم می‌کند که در کاهش ضایعات ناشی از سوانح بسیار موثر است.

۷- از آن جا که اغلب سوانح رانندگی در اثر عدم رعایت یکی از مصادیق تقصیر موضوع ماده ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی رخ می‌دهد بهتر است قانون گذار برای رانندگان مسئول حادثه، شرکت در کلاس‌های بازآموزی قوانین را اجباری نماید.

۸- بایستی قانون گذار برای بی احتیاطی زیان دیدگانی که با عدم استفاده از تجهیزات ایمنی همچون کلاه و کمربند ایمنی زمینه تشدید خسارت وارد بر خود را فراهم آورده اند به نسبت تاثیر عمل ارتكابی در شدت بخشیدن به ضایعات سهمی قایل شود.

۹- از آن جا که ویژگی‌های فردی رانندگان در میزان سطح ریسک پذیری آن‌ها موثر است لذا در تعیین حق بیمه شخص ثالث، بایستی خصوصیات فردی رانندگان، ملاک و معیار اصلی قرار گیرد.

۱۰- معیار دیگری که در تعیین حق بیمه وسایل نقلیه باید به آن توجه شود مکان رانندگی است. در این مورد نرخ گذاری مناطق کشور به چندین منطقه با شرایط ترافیکی مشابه می تواند راهگشا باشد.

۱۱- خصوصیات فنی و ایمنی وسیله نقلیه نیز در شدت بخشیدن به سوانح رانندگی موثر است لذا بایستی حق بیمه خودروهایی که از لحاظ ایمنی در سطح بالایی قرار دارند با خودروهایی که در سطح نازلی هستند تفاوت داشته باشد.

۱۲- قانون به منظور پیشگیری، کنترل و جبران صدمات ناشی از حوادث رانندگی برای برخی نهادهای رسمی دخیل تکالیفی را معین نموده است. قرارگیری این سازمان‌ها در عرض یکدیگر و عدم وجود نهاد فرادستی جهت نظارت بر حسن اجرای قانون و برخورد قانونی با سازمان متخلف باعث شده تا فعالیت‌های انجام شده بر اساس تعاملات بین بخشی باشد تا الزام قانونی. لذا پیشنهاد می شود وظیفه نظارت بر اجرای وظایف تبیینی در قانون مذکور بر عهده ارگانی مجزا قرار گرفته و ابزارهای قانونی و اجرایی جهت برخورد با تخلفات نهادی در اختیار آن قرار گیرد.

منابع

- اسماعیلی، علیرضا. (۱۳۸۸)، رویکرد جهانی در زمینه حمل و نقل و ترافیک، جزوه درسی مقطع کارشناسی ارشد، دانشگاه علوم انتظامی، دانشکده علوم و فنون راهنمایی و رانندگی.
- بانک توسعه آسیایی. (۱۳۸۵)، مدیریت ایمنی راه، ترجمه مهران قربانی و محمد نوری امیری، (چاپ اول)، تهران، پژوهشکده حمل و نقل.
- بیمه مرکزی (۶-۱۳۹۰)، سالنامه آماری صنعت بیمه ۱۳۹۰، دفتر برنامه ریزی و توسعه، ۱۳۹۱.
- دهقانی، علی. (۱۳۸۰)، نقش و جایگاه صنعت بیمه در کاهش خسارت ناشی از تصادفات رانندگی، فصلنامه صنعت بیمه، سال شانزدهم، شماره ۱: ۵۲، ۲۷°.

- رهنمای رودپشتی، فریدون و طاهره عزیز زاده. (۱۳۸۸)، ارزیابی عوامل موثر بر خسارات بیمه شخص ثالث و ارتباط آنها با ریسک شرکت‌های بیمه، فصلنامه صنعت بیمه، سال بیست و چهارم، شماره ۱ و ۲: ۱۴۱ تا ۱۲۵.
- شاهی، جلیل، محمود احمدی نژاد و علی نادران. (۱۳۸۷)، مروری بر تاثیر اعمال مقررات بر ایمنی تردد در کشورهای اروپایی، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، سال سوم، شماره ۹: ۱۲-۱.
- عباسلو، بختیار. (۱۳۸۷)، مسئولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی، (چاپ دوم)، تهران، میزان.
- طهماسبی، جواد. (۱۳۸۸)، گفتمان دامنه‌ی مسوولیت در قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷، مجله حقوقی دادگستری، سال ۷۳، شماره ۶۸: ۶۳ تا ۳۱.
- صفایی، حسین و حبیب‌الله رحیمی. (۱۳۸۹)، مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)، (چاپ اول)، تهران، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاهها (سمت).
- فرهانی، احمد. (۱۳۹۰)، نوآوری‌های قانون جدید بیمه اجباری و مبانی آن، فصلنامه دانش انتظامی، سال سیزدهم، شماره اول.
- کاتوزیان، ناصر و محسن ایزانلو. (۱۳۸۷)، الزامهای خارج از قرارداد (جلد سوم) «بیمه مسئولیت»، (چاپ اول)، تهران، موسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران، مجموعه سه جلدی، جلد سوم.
- کاتوزیان، ناصر، لعیا جنیدی و مجید غمامی. (۱۳۸۶)، مسوولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، (چاپ سوم)، تهران، موسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران.
- قانون اصلاح بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷ و قانون جدید بیمه مصوب ۱۳۹۵.
- <http://www.imo.ir>