

# بیمه مسئولیت دارندگان وسائط نقلیه

از: سرهنگ حسین ختانی

نویسنده مقاله از کارشناسان و متخصصان امور تصادفات وسائط نقلیه و کارشناس رسمی دادگستری در زمینه تصادفات می باشد. وی فارغ التحصیل دانشکده افسری و دارای ۲۵ سال تجربه در دایره تصادفات اداره راهنمایی و رانندگی بوده و سلسله مقالاتی به قلم ایشان در روزنامه‌ها چاپ شده است.

انجام آن قانوناً الزامی باشد. تقصیر ممکن است جرم باشد و یا جرم نباشد ولی باید دانست که بی احتیاطی یا غفلتی که ضمانت اجراء خرابی مانند جریمه یا حبس برای آن معین شده باشد موضوع بحث مسئولیت مدنی نیست. بلکه موضوع این بحث فقط منحصر به مسئولیت مدنی یا جنبه خصوصی جرم است که ضمانت اجرای آن جبران خسارت است. با عنایت به توضیحات فوق معلوم می گردد که تقصیر به معنی عمل یا ترک عملی که ضمانت اجراء آن جبران خسارت باشد مسئولیت مدنی است و عمدی یا غیر عمد بودن آن نیز مورد نظر نمی باشد. و اما مسئولیت نیز باید بررسی شود، مسئولیت از نظر قانون بر دو نوع است، مسئولیت اخلاقی است که شخص به موجب آن در برابر وجدان و خدا مسئول است یا مسئولیت قانونی که در قوانین پیش بینی شده است و ضمانت اجرای آن مدنی یا کیفری است.

در مسئولیت کیفری متضرر از جرم اجتماع است در حالیکه در مسئولیت مدنی متضرر از عمل مسئول، افراد می باشند در مسئولیت کیفری با وقوع صلح و سازش بین طرفین حق از بین نمی رود و علاوه بر آن در مسئولیت کیفری مسئول باید قصد نتیجه عمل را داشته باشد ولی در مسئولیت مدنی حتی وجود غفلت و مسامحه هم شرط نیست. ضمناً مسئولیت مدنی بر دو نوع است:

بیمه در کشور ما صنعتی نسبتاً جوان است و بیش از چند دهه از تأسیس آن نمی گذرد و شاید به همین دلیل است که مطالعه و تحقیق در مورد آن امری مشکل و تخصصی است. فقدان منابع و مأخذ معتبر و یا حداقل در دسترس نبودن آن برای نگارنده سطور از مشکلات به تحریر کشیدن این گونه نوشته هاست.

اساس بیمه از نظر حقوقی از مسئولیت مدنی نشأت گرفته است. مسئولیت مدنی عبارتست از مسئولیت شخصی که بر اثر انجام عمل یا ترک عملی خسارتی به شخص دیگر وارد آورد. طبیعی است که شخصی که از عمل او خسارتی به دیگری یا دیگران وارد آمده موظف است که خسارت وارده را جبران نماید. به این معنی که یا وضع شخص خسارت دیده را به صورت قبل از وقوع خسارت برگرداند و یا اینکه مبلغی بابت جبران خسارت وارده به شخص خسارت دیده پرداخت نماید.

باید دانست که ابتدائاً مفهوم مسئولیت با نظریه تقصیر همراه بوده است به این معنی که شخص واردآورنده خسارت موقعی باید ضرر و زیان ناشی از عمل خود را جبران کند که مرتکب تقصیر شده باشد و برعکس اگر شخص فوق در وارد آوردن خسارت تقصیر نداشت مسئول نبوده و اجباری برای جبران خسارت ندارد. می دانیم که منظور از تقصیر انجام عملی است که قانوناً منع و یا ترک عملی که

نخواهد شد و این یکی از مهمترین جنبه های ضعف قبول نظریه تقصیر برای تحقق مسئولیت مدنی است. علی الخصوص که در زمان فعلی که توسعه سریع تکنولوژی جدید باعث ازدیاد بی سابقه وسائط نقلیه موتوری شده و بهمان نسبت خطرات و ضایعات مربوط به آن نیز عمیقاً توسعه یافته و بطور مرتب نیز در حال افزایش است. با توجه به این مسئله بسیار دور از منطوق و عدالت است که عده زیادی افراد زیان دیده نتوانند خسارت خود را دریافت دارند. عدالت اجتماعی حکم می کند که هر نوع ضرری که از عمل یا ترک عمل هر یک از افراد به جان و مال افراد دیگر وارد می گردد جبران شود و جبران این خسارات بعهده کسی است که از عمل یا ترک عمل خود انتظار سود و منفعتی داشته باشد در واقع شخص زیان دیده در عملی که به وارد آمدن خسارت به او شده اختیار یا عدم اختیاری نداشته و از شروع نشدن آن عمل هم نفعی برای وی متصور نبوده است.

لهذا مسبب ضرر و زیان باید خسارت وارده را جبران نماید صرفنظر از اینکه تقصیر داشته یا نداشته باشد. بعبارت دیگر مسئله مهم و اساسی این است که تقصیر بطور کلی نباید مطرح شود. مفهوم واضح تر بحث فوق را می توان بشرح زیر خلاصه کرد:

نظریه خطر یا مسئولیت مبنی بر فرض قانونی تقصیر در هر حادثه و وقوع خسارتی این است که وارد کننده خسارت یا فاعل تقصیر دارد و برآوست که ثابت کند تمام احتیاطات لازم را انجام داده است که البته اثبات مسئله با سانی امکان پذیر نخواهد بود. فرق نظریه تقصیر با مسئولیت در این است که در مسئولیت اثبات تقصیر بعهده خسارت دیده است که آن هم امری مشکل است و در نظریه تقصیر اثبات عدم تقصیر و یا رعایت کلیه احتیاطات لازم بعهده وارد آورنده خسارت می باشد که این هم خالی از اشکال نیست. بنابراین کافی است که شخص زیان دیده نشان دهد که بین حادثه و خسارت و عمل مرتکب رابطه سببیت وجود دارد. بعبارت بهتر فاعل فعالیتی انجام داده که بر اثر آن محیطی بوجود

۱ - مسئولیت مدنی ناشی از قرارداد، وقتی است که شخص بموجب قراردادی تعهدی را پذیرفته و بعلمت عدم انجام آن خسارتی به شخصی که تعهد در مورد وی انجام شده وارد گردیده است.

۲ - مسئولیت خارج از قرارداد یا ناشی از قانون که جرم است و تقصیر در این مورد همان است که قبلاً گفته شد. کاملاً واضح است که مسئولیت مدنی خارج از قرارداد بطور اعم مربوط به نظم عمومی است و به همین دلیل است که با سازش و رضایت طرفین منتفی نمی شود.

پس مشخص می شود که مسئولیت رانندگان وسائط نقلیه مسئولیت مدنی غیر قراردادی است که موضوع قانون بیمه بوده و مبنی بر تقصیر است.

تقصیر عبارتست از انجام عملی که نباید انجام شود و یا خودداری از عملی که باید انجام شود و ضابطه، طرز عمل اشخاص عادی با احتیاط معمولی و در حد متعارف است. در این فرضیه برای آنکه شخص زیان دیده بتواند بر علیه مسئول خسارت اقامه دعوی نماید و جبران آنرا بخواهد باید بتواند سه اصل زیر را ثابت کند:

۱ - تقصیری وجود داشته است یعنی عمل یا ترک عملی خارج از عرف یا طرز عمل اشخاص عادی با احتیاط معمولی و متعارف صورت گرفته است یا نه؟

۲ - از این تقصیر خسارتی متوجه شاکی شده یا نه؟

۳ - بین تقصیر و خسارت رابطه سببیت وجود داشته است یا نه؟

شخصی که از عمل او زیان وارد شده برای رفع مسئولیت خود باید ثابت کند که تقصیر نکرده است و یا آنکه در اعمال حق قانونی خود خسارت متوجه شخص زیان دیده شده و یا آنکه علت خسارت عمل خود متضرر بوده است. به این ترتیب است که فرضیه تقصیر در مسئولیت مدنی متأثر از مفاهیم حقوق جزاست. اگر این نظریه مورد قبول واقع شود مواردی وجود دارد که اثبات تقصیر مقصر ممکن نمی شود در این صورت خسارت شخص زیان دیده جبران

آمده که در آن خسارت واقع شده است.

و اما اکنون باید ببینیم معنای جبران خسارت چیست؟

جبران خسارت یعنی برگرداندن وضع خسارت دیده بصورت قبل از وقوع خسارت و در صورت عدم امکان، تقویم آن به پول و پرداخت خسارت نقدی اعم از جانی و مالی. منتهی این خسارت باید مسلم و مشخص باشد.

همانطور که می دانید حقوق مدنی مبتنی بر فقه است و قاعده ای بنام لاضرر و لاضرار در آن وجود دارد. مفهوم قاعده فوق این است که هر کس زبانی به دیگری وارد آورد باید آنرا جبران کند بنظر می رسد این قاعده با نظریه مسئولیت بیشتر منطبق است تا نظریه تقصیر. در حقوق مدنی مسئولیت مدنی ناشی از جرم و شبه جرم تحت عنوان اتلاف و تسبیب ذکر شده است. مسئولیت مدنی ناشی از عدم رعایت مقررات هم در خود قوانین پیش بینی گردیده است. اتلاف مبتنی بر نظریه مسئولیت است یعنی هر کس مال غیر را تلف کند ضامن آن است و باید مثل یا قیمت آنرا بپردازد. اعم از اینکه عمد داشته و یا نداشته باشد. یعنی در عمل خود اعم از اینکه عمد داشته یا نداشته باشد باید مثل یا قیمت آنرا بدهد و اگر در عمل خود رعایت احتیاطاتی را که نوعاً انجام می شود نموده یا نکرده باشد نیز مشمول پرداخت است و تسبیب مبتنی بر نظریه تقصیر است. زیرا بموجب قانون مدنی هر کس سبب تلف مالی شود و یا با عدم رعایت احتیاطات لازمی که نوعاً انجام می شود و در آن فرض قانونی عمد وجود دارد باید آنرا جبران کند. بدیهی است که اتلاف فقط با فعل بدون واسطه صورت می گیرد ولی تسبیب با فعل و ترک فعل بطور مستقیم سبب تلف مال می گردد. مسئولیت های مدنی مزبور در حقوق مدنی فقط مربوط به اموال است.

همانطور که قبلاً اشاره شد پیشرفتهای سریع صنعتی و بوجود آمدن کارخانجات عظیم اتومبیل سازی که نتیجه آن تولید وسائط نقلیه سریع

می باشد سبب شده که خطرات و ضایعات جدید و شدید برای رانندگان و یا افراد دیگر بوجود آید. بر مبنای نظریه مسئولیت برای بعضی افراد که دارای فعالیت و تحرک زیاد می باشند پرداخت و جبران خسارت وارده به افراد دیگر ممکن است متعدد و گاهی بسیار سنگین بوده باشد به هر صورت غیر قابل پیش بینی است علاوه بر آن با ایجاد نظریه تعهد نیاستی مسئولیت بسیاری از صاحبان صنایع و کارفرمایان افزایش وسیع و سریعی پیدا کرده است.

در قوانین بسیاری از کشورها وقتی از عمل کارگر یا مستخدم یا کارمند مؤسسه ای خسارتی متوجه شخص ثالثی می شود. ثالث می تواند برای مطالبه جبران خسارت از کارمند یا مستخدم سراغ کارفرما را گرفته و از او که طبعاً از نظر مالی غنی تر است مطالبه جبران خسارت نماید. در قانون مدنی ایران هم در صورت تراحم و اجتماع مسبب و مباشر آمده است که هر گاه یکنفر سبب و دیگری مباشر تلف جانی گردد مباشر مسئول است نه مسبب مگر اینکه مسبب اقرب باشد به نحویکه عرفاً اتلاف مستند به او باشد. در واقع هیچ تاجر و کارفرما و صاحب صنعتی هر قدر که وسعت کار و سازمان وسیع داشته باشد نمی تواند هر روز مواجه با مطالبه جبران خسارت از طرف اشخاص گردد که بنحوی از انجام عمل یا ترک عمل خود او و یا کارکنانش خسارت مالی یا جانی متوجه آنان شده است.

علاوه بر آن همه افراد در معرض ارتکاب اشتباه و قصور به عمد یا غیر عمد قرار دارند. یک اشتباه کوچک در تعمیر اتومبیل یا هر نوع ابزار کار و ماشین و یا در ساختن مواد مصرفی و خوراکی و غیره امکان وارد آوردن خسارت به عده زیادی را دربردارد.

بنابراین تاجر و صاحبان صنایع و دارندگان مؤسسات خدماتی و امثالهم به منظور جبران این گونه خسارات جانی و مالی چه راهها و اقداماتی را پیش بینی یا انجام و اجرا نمایند؟

برای این منظور دو راه یا اقدام وجود دارد: اول اینکه بر اساس تجربیات گذشته و حساب

مورد پرداخت براساس قراردادهای بیمه شخص ثالث و ۸۱۰۰ مورد پرداخت از محل بیمه بدنه می باشد که در مجموع رقمی معادل یک میلیارد و هفتصد میلیون تومان خسارتی است که به افراد و خانواده ها پرداخت می شود. این خسارات و تلفات از نظر انسانی و اجتماعی و اقتصادی زیانهای سنگینی و غیر قابل جبرانی است که بر جامعه وارد می شود. متأسفانه این خسارات که هر ساله بطور مستمر دامنه آن رو به افزایش است لازمه تهران امروز است و بشر فعلی از جلوگیری از آنها عاجز است. در بسیاری از موارد راننده مسئول خسارت بعلت فقر قادر به جبران خسارت وارده نبوده و در صورتی که از طرف مصدوم یا زیان دیده نیز تحت تعقیب قرار گرفته و محکوم گردد نیز بعلت عدم بضاعت جبران خسارت از ناحیه وی مقدور نمی شود و شاید اگر راننده مسئول فوق بنحوی توانائی پرداخت را پیدا کند خود پس از پرداخت خسارت بی بضاعت شده و از تأمین معاش خود و خانواده اش بازخواهد ماند.

بنابراین باتوجه به اوضاع اجتماعی در عصر حاضر این فکر مورد قبول است که همه کسانی که از مواهب پیشرفته و تمدن جدید برخوردار هستند خسارات جانی و مالی ناشی از خطرات را که در بیشتر مواقع لازمه پیشرفت های صنعتی و علمی و احیاناً اجتناب ناپذیر می باشد عادلانه قبول نمایند. درواقع این مسئله است که آثار اجتماعی بیمه بر آن مرتبست است و ره آورد بیمه برای مردم اجتماع را می توان بصورت زیر خلاصه کرد:

۱- حمایت زیان دیده

۲- حمایت زیان رساننده و غالباً بودن تقصیر

۳- توزیع مجدد درآمد ملی

در جمع بندی مطالب ذکر شده باید گفت که هر کس در اثر فعالیت خود خطری ایجاد نماید و بر اثر این خطر زبانی متوجه دیگری شود مسئول است و ملزم به تأمین خسارت آن می باشد و برای آنکه بتواند تأمین را در برابر این مسئولیت داشته باشد بهترین راه و تدبیر توسل به بیمه است.

احتمالات میزان خساراتی که از بابت مسئولیت مدنی باید به اشخاص مختلف اعم از کارکنان خودی یا اشخاص ثالث پردازند پیش بینی کرده و روی قیمت تمام شده کالاهای خویش سرشکن نمایند که این در عمل بسیار مشکل و غیرمنطقی است و یا اینکه این وظیفه را بمعهد مؤسسات بیمه واگذار نموده و در عوض مبلغی بعنوان حق بیمه برای مدت از قبل تعیین شده پردازند.

اساس و فلسفه مؤسسات بیمه بر همین پایه استوار است.

بیمه درواقع معرف میزان توسعه یک کشور بوده و وسیله ای برای تسریع توسعه اقتصادی است و مهمتر اینکه یک تدبیر عالی و انسانی و اجتماعی است که بوسیله آن همه افراد و مؤسسات می توانند با پرداخت مبالغی جزئی خسارات عظیم و کلی را جبران نمایند که خود این مسئله نوعی همبستگی و تکوین و تکامل احساسات انسانی را در پی دارد.

تلفات جانی و خسارات ناشی از تصادفات و سائط نقلیه در سطح جهان نمونه کامل و بارز این مدعاست امروزه این خسارات ارقام سرسام آوری را شامل می شود.

مطابق آمار موجود و قابل اعتماد سالیانه حدود یکهزار فقره تصادف منجر به فوت در تهران بوقوع می پیوندد که در هر تصادف بطور معمول بیش از یک انسان از هستی ساقط می شود.

تعداد فوت شدگان از سال ۱۳۶۶ الی ۷۰ در سطح کشور بشرح زیر است:

تعداد فوت شدگان در طی ده سال فوق در تهران ۲۲۴۹ نفر و در جاده های کشور ۲۸۱۲۲ نفر و در سایر شهرهای کشور ۱۰۴۴۳ نفر که جمعاً رقم ۴۰۸۱۴ نفر تعداد کشته شدگان تصادفات در سطح کشور در طی ده سال اخیر می باشد.

طبیعی است که عده ای از مجروحین حوادث رانندگی دچار نقص عضو و از کارافتادگی موقت یا دائم می شوند حداقل خسارتهای مالی مربوط به این آمار سالیانه رقمی حدود ۱۵۰/۰۰۰ فقره را دربرمی گیرد. سالیانه فقط در شهر تهران ۷۴/۰۰۰

اقتصادی و اجتماعی عصر حاضر باشد استثناء نشده است. در قانون بیمه مسئولیت مدنی ناشی از حوادث وسائط نقلیه موتوری زمینی مفاهیم جدید حقوقی وجود نداشته و یا وارد نشده است.

خصوصیات عمده این قانون تا حد مقدور شرح زیر قابل بررسی است.

۱ - در این قانون جبران خسارات مالی و جانی اشخاص ثالث هر دو پیش بینی شده است در حالی که حتی در تعدادی از کشورهای پیشرفته صنعتی مثل انگلستان و ژاپن بیمه مسئولیت مدنی خسارات مالی وارده به اشخاص ثالث بر اثر حوادث رانندگی وجود ندارد. البته بطور اختیاری ممکن است عده زیادی این مسئولیت را هم بیمه کنند ولی اگر نکرده باشند تخلفی مرتکب نشده اند و در این صورت زیان دیده نخواهد توانست خسارت وارده به مال خود را از شرکت بیمه مطالبه نماید بلکه باید مسئول خسارت را دادگاههای حقوقی تعقیب نموده و پس از اثبات دعوی خسارت خود را دریافت دارد.

۲ - در قانون بیمه مربوط به مملکت، حداقل سرمایه بیمه شده و یا حداقل تضمین در هر واقعه معین شده است بعبارت دیگر تعهد بیمه گر محدود است به حداقل تضمین مگر آنکه بیمه گذاران بیمه تکمیلی نسبت به مبلغ بیشتری دریافت کرده باشند.

این رویه در کشورهای اروپائی مانند آلمان، اتریش، سوئد و سوئیس معمول است.

۳ - در مورد خسارات جانی حداقل تعهد بیمه گر در بیشتر کشورها قانوناً معین شده است. در بعضی از کشورها نه تنها حداقل تضمین در یک واقعه معین نشده بلکه حداقل تضمین در مورد خسارت جانی هم معین نشده است و این مسئله از اعتبار اجباری بودن این نوع بیمه از جهت حمایت از اشخاص ثالث می کاهد.

۴ - حداقل تضمین در مورد خسارات مالی در همه کشورها کمتر از حداقل تضمین در مورد خسارت جانی است و فلسفه آن روشن است جان انسان دارای بزرگترین ارزش هاست.

قبلاً گفته شد که در بعضی از کشورها مثل

و بیمه مسئولیت مدنی عبارتست از قراردادی که بموجب آن بیمه گر در برابر وصول حق بیمه مسئولیت مدنی بیمه گذار را در قبال اشخاص ثالث بیمه می کند یعنی بیمه گر تعهد می کند که اگر خسارتی از فعالیت های شخصی به اشخاص دیگر وارد شود جبران کند.

بنابراین مسئولیت بیمه گر عبارتست از :

جبران خسارت، به این معنی که تا میزان خسارت وارده به اشخاص ثالث غرامت بپردازد مشروط بر آنکه از حداکثر تعهد بیمه گر تجاوز ننماید.

این بیمه بیمه اجباری مسئولیت مدنی ناشی از حوادث وسائط نقلیه موتوری زمینی است. که اصطلاحاً بیمه حوادث شخص ثالث نامیده می شود.

بیمه حوادث شخص ثالث دارای ویژه گی هائی است که خلاصه آن بشرح زیر است.

۱ - این بیمه در تعدادی از کشورهای جهان از جمله هلند و یونان و ایتالیا اجباری نیست. اولین کشوری که بیمه مسئولیت مدنی رانندگان وسائط نقلیه در آن اجباری گردید سوئد است که در سال ۱۳۲۹ بموقع اجرا گذاشته شد.

۲ - بیمه شخص ثالث برای سازمانهای بیمه، سودآور نیست و از جمله عواملی در عدم سودآوری آن مؤثر است این است که دولت ها به دلایل اجتماعی و اقتصادی در تعیین حداقل و حداکثر حق بیمه فوق دخالت نموده و نرخ آن بطور رسمی از طریق دولت در هر مملکت تعیین می گردد.

۳ - بطور کلی قوانین و مقررات کشورهای مختلف در مورد بیمه مسئولیت مدنی ناشی از حوادث وسائط نقلیه با هم مغایرت داشته و حتی در یک قاره واحد مانند اروپا قوانین و مقررات متفاوتی در کشورهای مختلف راجع به بیمه فوق به تصویب رسیده و اجرا می شود.

در کشور ما از عمر قانون مسئولیت مدنی حدود ۲۵ سال می گذرد ولی در قانون فوق مقررات موجود در قانون مدنی مخصوصاً اتلاف و تسبیب، دید وسیع و متفاوتی که جوابگوی احتیاجات

انگلستان و ژاپن اساساً بیمه خسارت مالی اجباری نیست.

۵ - بیمه اجباری مسئولیت مدنی در واقع برای حمایت اشخاص ثالث زیان دیده بوجود آمده است ولی چه بسا اتفاق می افتد که مالک وسیله نقلیه آنرا بیمه نکرده و یا حق بیمه را بموقع پرداخت نکرده و یا اینکه راننده اتومبیل فاقد گواهینامه، یا گواهینامه غیرمجاز می باشد و خسارت دیده نمی تواند از بیمه گر تقاضای جبران خسارت را بنماید و یا موارد دیگری نیز وجود دارد که حائز اهمیت است مثل راننده ای که بعد از تصادف صحنه را ترک می کند (فرار می کند) و بعداً نیز شناخته نمی شود.

در این موارد تکلیف خسارت مبهم است و مخصوصاً در تصادفاتی که خسارات جانی دارد قابل بررسی و تحقیق است. مسلم است که عدالت اجتماعی در این مواقع اقتضا دارد که حداقل خسارات جانی وارده به اشخاص جبران شود به این منظور در قانون تعدادی از کشورها و از جمله قانون مربوط به کشور ما صندوقی بنام صندوق تأمین خسارتهای بدنی پیش بینی شده تا اگر پرداخت غرامت از طرف شرکت های بیمه ممکن نباشد زیان دیده بتواند به این صندوق مراجعه و درخواست خسارت نماید. در تعدادی دیگر از کشورها این صندوق و یا تدابیری مشابه آن پیش بینی نشده است در تعدادی نیز مانند آلمان و اطریش و ژاپن شرکت های بیمه با توافق و بطور مشترک با یکدیگر چنین صندوقی را بوجود آورده اند. در قانون کشورهای فرانسه و مکزیک صندوق ضمانت یا تأمین همانند قانون، پیش بینی و اجرا گردیده است. در کشور فرانسه قسمتی از سرمایه این صندوق از محل جرائم رانندگی و جرائمی که از متخلفین از مقررات بیمه اجباری دریافت می شود تأمین می گردد.

۶ - در تعدادی از کشورها مانند سیلان و سوریه و کویت شرکت واحدی بکار بیمه مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی پرداخته و امور

مربوط به آن را اداره می کند.

باتوجه به توضیحاتی که داده شد مشخص می گردد که توجه به شرکت های بیمه ای که در زمینه مسئولیت مدنی فعالیت می کنند از ناحیه دولت حائز کمال اهمیت است زیرا بطوری که گفته شد این رشته از بیمه اساساً کم سود و یا بدون سود است و از طرفی اگر بیمه ای از این نوع متضرر شود در واقع صاحبان وسائط نقلیه ای که بیمه نامه از این شرکت ها دریافت داشته اند خود را با وضع ناگواری روبرو یافته و مجبور خواهند شد که بیمه نامه های جدیدی خریداری نمایند و در این فاصله عده ای از مصدومین و خسارت دیدگان موفق به دریافت خسارتهای خود نخواهد شد.

و اما طریقه تعیین حق بیمه و خطراتی که در برابر آن بیمه اجباری شخص ثالث صورت می گیرد از مباحثی است که مختصراً باید به آن پرداخته شود. عواملی که در تعیین حق بیمه در کشورهای مختلف مورد توجه و عمل قرار می گیرد مختلف اند: قدرت موتور، مورد استعمال منطقه استفاده از وسیله نقلیه، نو و کهنه بودن آن، شغل و حرفه بیمه گذار و سن راننده تعدادی از فاکتورهائی است که ذکر گردید. از لحاظ سهولت اجرا و مسائل دیگر در ایران دو عامل قدرت موتور و مورد استعمال وسیله نقلیه را از جهت اینکه استفاده شخصی یا عمومی باشد ملاک عمل قرار داده اند و علاوه بر آن از جهت ترغیب رانندگان به رعایت و اجرای مقررات رانندگی که متضمن سلامت افراد است به رانندگانی که تا موقع تجدید بیمه نامه تصادف نکرده باشند مبلغی از حق بیمه تخفیف داده می شود و برعکس رانندگانی که بی احتیاطی و بی مبالاتی مکرر سبب وارد آمدن زیان بخود و دیگران می شوند مجبور به پرداخت حق بیمه بیشتری می باشند قابل ذکر است که شرکت های بیمه مسئولیت مدنی راننده را بیمه می کنند و در حالی که راننده مسئولیتی نداشته باشد شرکت بیمه تعهدی ندارد مثلاً اگر عابری عمداً خود را زیر اتومبیل کسی انداخته و فوت کند و راننده برای



و کارشناسان تصادفات در این زمینه از اهمیتی ویژه برخوردار است. رعایت بیطرفی کامل در اظهارنظرها از وظایف اصلی دست‌اندرکاران تصادفات در سراسر کشور می‌باشد. افسران کارشناس نباید تصور کنند که شرکت بیمه یک شخصیت حقوقی بی‌جان و درعین حال ثروتمند است و در هر حال نباید طرف اشخاص ثالث زیان دیده را که احياناً ممکن است بی‌بضاعت نیز باشند گرفته و احساسات انسانی و ترحم را بیش از حد متعارف در کار خود دخالت دهند. اگر این کمک و مساعدت بیش از حد و بصورت مستمر ادامه پیدا کند واضح است که شرکت‌های بیمه در دادن خدمات به کل خسارت دیدگان متوقف خواهد شد. مسئله مهم دیگر اینکه برای کاهش سوانح رانندگی که نتیجه آن کم شدن خسارات می‌باشد باید اقداماتی وسیع و همه‌جانبه صورت گرفته و سازمانهای مختلف و دست‌اندرکاران در این زمینه تشریک مساعی دقیق و مستمر به عمل آورند. اقداماتی که توسط ادارات مختلف راهنمایی و رانندگی در جهت کاهش تصادفات بعمل آورده شده و می‌شود، در این مقطع از زمان کافی نبوده و هماهنگی و چاره‌جویی سازمانهای مختلف و مهم مملکتی نیز هماهنگ با این اقدامات باید وارد عمل شود تا اقداماتی همه‌جانبه و فراگیر را شامل گردد. این اقدامات که از طرف راهنمایی و رانندگی اجرا شده و یا مقدمات اجرای آن فراهم گردیده است فهرست وار بشرح زیر است: [تدابیر مدیریت ریسک]

اجباری کردن کمربند صندلی اتومبیل، بررسی تعداد افراد صرعی و روانی که برای دریافت و تجدید گواهینامه رانندگی اقدام می‌نمایند و قرار دادن شرط رسم امواج مغزی مانند معاینه چشمی که فعلاً اجرا می‌شود، تشدید هر چه بیشتر مجازات رانندگانی که پس از صرف مشروبات الکلی و استعمال مواد مخدر اقدام به رانندگی و سائط نقلیه مختلف می‌نمایند. جلوگیری از استفاده از وسائط نقلیه معیوب و دودزا و جلوگیری از تردد بی‌رویه

جلوگیری از تصادفات رعایت همه‌نوع احتیاط را کرده باشد و مسئولیتی نداشته باشد در این حال بیمه نباید چیزی بپردازد. بعضی از مردم تصور می‌کنند چون راننده حق بیمه پرداخت کرده و شرکت بیمه تعهد در قبال وی دارد که اگر خسارتی به شخص ثالث وارد شود باید آنرا بدون چون و چرا پرداخت نماید در صورتی که باید دانست که تعهدات بیمه مشروط به وجود مسئولیت است. در صورت وجود مسئولیت بیمه‌گر خسارت بدنی را تا مبلغ دویست هزار ریال (که اخیراً تا پانصد هزار ریال افزایش پیدا کرده است) جبران می‌نمایند. خسارت جانی اعم است از فوت، نقص عضو و از کارافتادگی مصدوم در صورت جرح کلیه هزینه‌های معالجه مصدوم جبران می‌شود و در صورت از کارافتادگی مبلغی که با توجه به درجه نقص عضو شغل و میزان درآمد و سن و افراد تحت تکفل مصدوم تعیین می‌گردد به مصدوم پرداخت می‌شود. و در صورت فوت مصدوم بیمه‌گر به کمک بازماندگان او رفته و به آنان غرامت پرداخت می‌گردد.

پرداخت هزینه‌های معالجه در مورد جرح از مشکلات بیمه‌هاست زیرا که ارفاق و بلندنظری اطباء برای کمک بیشتر به مریض و تبانی‌های بیماران با داروفروش و افراد دست‌اندرکار بیمارستان و غیره نادر نیست.

بتدریج از حدود ده سال به این طرف حق بیمه در کشورهای دیگر و اخیراً در کشور ما اضافه شده است از مهمترین دلایل گران شدن حق بیمه می‌توان علل زیر را ذکر کرد.

۱ - بالا رفتن هزینه زندگی در تمام سطوح نسبت به سابق و بالا رفتن هزینه‌های مربوط به معالجه و مداوا

۲ - بزرگ منشی کارشناسان و قضاوت دادگاه‌ها در مورد تعیین خسارت بنفع مصدومین

۳ - بالا رفتن هزینه تعمیر و قیمت اتومبیل و میزان تضمین بیمه

بنابراین باتوجه به مراتب فوق وظیفه کاردانه‌ها

اتومبیل با هم برخورد می نمایند هر بیمه گری خسارت اتومبیل بیمه شده نزد خود را پرداخت می کند و بعداً براساس گزارش کارشناس بین خود ماهه التفاوت را تسویه می نمایند. در فرایند برای تسریع در پرداخت خسارت ها این رویه مورد عمل است.

در خاتمه ذکر این نکته ضروری بنظر می رسد که برخلاف تصور بسیاری از مردم شرکت های بیمه فوراً و بدون تحقیق و رسیدگی کافی خسارت را پرداخت نمی کنند. البته ممکن است که خسارتهای کوچک بدون رسیدگی پرداخت شود که دلیل آن می تواند جلب رضایت مشتری بوده و از طرفی نیز خسارات جزئی، پرداخت مخارج رسیدگی را توجیه نمی کند ولی در خسارتهای سنگین شرکت های بیمه ناچار از رسیدگی های دقیق و سنگین می باشند و خلاصه اینکه بیمه مسئولیت مدنی شخص ثالث کار عظیم و وسیعی که مطمئناً جز با همکاری نزدیک و صمیمانه دستگاههای انتظامی مخصوصاً کارشناسان راهنمایی و رانندگی و اطباء و پرسنل بیمارستانهای خصوصی و دولتی امکان وصول نتایج مطلوب و نتیجه بخش وجود ندارد.

موتورسیکلت ها و متوقف نمودن آنها برای مدت طولانی که قوانین مربوط به آن از مدتی پیش تصویب و به مرحله اجرا رسید و در نهایت اقدام مهم و قابل اهمیت تشکیل کمیته آموزش و اجرای مقررات در معاونت حمل و نقل ناجا است که به منظور آموزش و اجرای برنامه های آموزشی همگانی در سطح کشور تشکیل شده و اقدامات عملی و آموزشی زیادی را به مرحله عمل و اجرا درآورده است.

علاوه بر تمام مواردی که ذکر گردید واضح است که در صورت بالا رفتن میزان تصادفات، خسارات پرداختی توسط شرکت های بیمه نیز افزایش خواهد یافت و شرکت های بیمه نیز تحت تأثیر همین روند ناچاراً نرخ های بیمه اتومبیل را بالا خواهند برد و این مسئله در حقیقت ظلم به کسانی است که مقررات را دقیقاً اجرا می کنند و یا در رانندگی خود احتیاط می کنند و در نتیجه تصادفات کمتری را سبب می شوند.

تسویه سریع خسارات وارد آمده از طرف شرکت های بیمه مسئله دیگری است که باید مورد توجه قرار گیرد. در تعدادی از کشورها وقتی دو

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی