

ایجاد نظام واحد بیمه مسؤلیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری در منطقه «اکو»

از: علی اکبر عبدالرشیدی

امتن زیر، مقاله‌ای است که نویسنده در روز ۸ مرداد ۱۳۷۵ در هشتمین سمینار بیمه‌ای اکو در پاکستان به زبان انگلیسی ارائه کرده است.

پس از جنگ جهانی دوم، در روز ۲۵ ژانویه ۱۹۴۹، کمیته حمل و نقل زمینی کمیسیون اقتصادی اروپا وابسته به سازمان ملل متحد پیشنهادی را به تصویب رساند که به «بیانیه پنجم ژنو» موسوم شده است. این بیانیه بعداً مبنایی برای ایجاد یک نظام بیمه‌ای هماهنگ قرار گرفت که به «کارت سبز» شهرت یافت. «کارت سبز» به منظور ایجاد زمینه‌ای برای حل و فصل ادعاهای ناشی از تصادفات رانندگی کسانی به وجود آمده که در خارج از مرزهای کشور خود و در کشورهای دیگر اروپایی مشغول رانندگی هستند. پیشنهاد اولیه‌ای که کمیسیون اقتصادی اروپا در سال ۱۹۴۹ به تصویب رساند، برپایه بحثها و گفت و گوهای زیادی استوار بود که برای حل مشکلات رانندگان یک کشور اروپایی در کشور دیگر (محل وقوع تصادف رانندگی) در گرفته بود. این مشکلات عمدتاً ناشی از ادعاهایی بود که حل آنها از کانالهای عادی و بدون یک اهتمام سازمان یافته دشوار و پرهزینه می‌نمود. این مشکلات عبارت بودند از:

(الف) شناسایی و احراز هویت رانندگان مقصر در حوادث رانندگی و بیمه‌گران وسیله نقلیه آنها؛

(ب) تحصیل گزارش رسمی پلیس یا کارشناس تصادفات در مورد خسارتها، جراحات و حتی فوت ناشی از تصادفات؛ و

پ) تشویق بیمه‌گران به همکاری در موقع بروز ادعای خسارت و پرداخت بهنگام خسارتها. نظام موسوم به «کارت سبز»، در چهاردهه گذشته به طور مؤثر و با هدف ایجاد ضمانت برای حل و فصل ادعاها مشغول به کار بوده است. نظام «کارت سبز» سالیانه با تشکیل یک مجمع عمومی، امور خود را رتق و فتق می‌کند و دبیر کل بر اجرای موافقت نامه‌های یگانه‌ای که بین اعضا به امضا می‌رسد نظارت می‌نماید تا پرداخت خسارتها به سهولت انجام پذیرد و مشکلات از میان برداشته شود.

«کارت سبز» در حال حاضر ۳۵ عضو دارد که همه اعضای آن اروپایی یا کشورهای واقع در ساحل مدیترانه‌اند. تنها کشور عضو آن که در محدوده جغرافیایی غیر اروپا و غیر مدیترانه قرار دارد جمهوری اسلامی ایران است. کشور دیگر، عراق بود که از سال ۱۹۹۰ و پس از جنگ کویت از عضویت در این نظام معلق شده است. در ایران، بیمه مرکزی تنها عضو کارت سبز است که «دفتر کارت سبز ایران» را اداره می‌کند و شرکت سهامی بیمه ایران تنها عضو «دفتر کارت سبز ایران» است.

در سال ۱۹۹۴ نزدیک به ۳۰۰ هزار ادعای ناشی از تصادفات رانندگی در سطح جهان شامل ۳۰۰۰۰ مورد تصادفات منجر به جرح، ۱۵۰۰ مورد فوت و ۵۰۰۰۰ مورد جرح اشخاص ثالث در سطح جهان در دفتر بین‌المللی کارت سبز مورد بررسی قرار گرفته است. در عین حال نباید فراموش کرد که «کارت سبز» بعداً الهام بخش کشورهای دیگری در نقاط دیگر جهان قرار گرفت تا مشابه این همکاری بین‌المللی را در قالب کارت قهوه‌ای یا کارت نارنجی طراحی کنند. برای مثال در اوایل دهه ۱۹۹۰ و پس از بروز جنگ در بالکان و بین جمهوریهای یوگوسلاوی سابق، دو جمهوری کرواسی و بوسنی هرزگوین نتوانستند از امتیاز عضویت در کارت سبز بهره‌جویند لذا تصمیم گرفتند با ایجاد «کارت قهوه‌ای» دست کم مشکل رانندگانی را که بین دو کشور در حال تردد بودند رفع کنند. «کارت قهوه‌ای» قطعاً زمانی در ذهن تصمیم‌گیرندگان دو کشور نقش بست که هنوز خدمات «کارت سبز» را فراموش نکرده بودند.

در سال ۱۹۹۵ در هامبورگ و متعاقب آن در سال ۱۹۹۶ در کازابلانکا، دو مجمع عمومی پیاپی کارت سبز تصمیم گرفتند که از پذیرفتن اعضای جدید تا سرحد امکان خودداری شود. توجه خاص این دو مجمع، به ویژه مجمع عمومی هامبورگ، به درخواست عضویت دو کشور ترکمنستان و جمهوری آذربایجان بود که هر دو از جمهوریهای شوروی سابق و البته از اعضای «اگو» بودند. دلیل توجه کارت سبز برای رد

پذیرش عضویت این دو کشور و کشورهای مشابه و نبود بیمه اجباری مسؤلیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مورد اشخاص ثالث و کمبود ارز در این کشورها برای پرداخت خسارت به صورت ارزی بود. البته هر دو کشور یاد شده مدعی شده بودند که در حال بررسی اجباری کردن بیمه مسؤلیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری هستند.

اعضای کارت سبز در مجمع هامبورگ توصیه کردند که سعی شود اصولاً عضویت کشورهای عضو جامعه مستقل مشترک المنافع در آینده‌ای نزدیک مورد بررسی قرار نگیرد. در عین حال به نظر می‌رسید که سیاست کلی کارت سبز، اجتناب از گسترش دامنه جغرافیایی این نظام به خارج از محدوده فعلی آن باشد. نگرانی «کارت سبز» این است که مبادا کشوری که پول کافی، تجربه و دانش در زمینه حل و فصل این گونه ادعاها ندارد در جمع اعضای کارت سبز وارد شود و عملکرد ۴۰ ماله کارت سبز را دچار اختلال کند.

می‌دانیم که شماری از کشورهای عضو جامعه مستقل کشورهای مشترک المنافع یعنی جمهوریهای شوروی سابق، از اعضای «اکو» هستند و نیازی هم به تذکر نیست که «اکو» یعنی سازمان همکاریهای اقتصادی یک سازمان همکاری اقتصادی منطقه‌ای است که هدف آن ارتقای مبادلات اقتصادی و بازرگانی بین اعضای این سازمان است. هدفها و آرمانهای «اکو» به شرح زیر اعلام شده است:

- همکاری برای گشودن زمینه‌های اقتصادی پویا و پایا در منطقه

- ارتقای مبادلات بازرگانی

- تحکیم روابط فرهنگی

- ایجاد شبکه‌های مواصلاتی و جاده‌ای و توسعه آنها

پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی در سال ۱۹۹۰، علاقه کشورهای عضو اکو به استفاده از بنیه‌ها و امکانات بالقوه در این منطقه از جمله صادرات و واردات مواد اولیه و خام، محصولات کشاورزی و کالاهای صنعتی روبه تزايد گذاشت. علت افزایش این علاقه در ارزان بودن و سهل الوصول بودن این گونه خدمات و کالاهای منطقه نسبت به بقیه مناطق جهان بود. از سوی دیگر، جمهوریهای واقع در آسیای میانه به دلیل بنیه‌های اقتصادی فراوان، اراضی حاصلخیز پهناور و معادن غنی مانند نفت و گاز در کانون توجهات بین‌المللی قرار گرفته‌اند و از این حیث شاهد موج سرمایه‌گذاری

شرکتهای بین‌المللی بزرگ هستند.

برخی کشورهای عضو «اکو»، اگر نه همه آنها، کشورهای محاط و بدون دسترسی به مرزهای آبی هستند و شدیداً به استفاده از مسیرها و امکانات ترانزیتی کشورهای همسایه خود نیاز دارند تا به مدد آن امر صادرات و واردات خود را تسهیل نمایند. به طور قطع استفاده از این امکانات ترانزیتی در جمع کشورهای عضو اکو ارزان‌تر و سریع‌تر میسر است. نتیجه اینکه عبور و مرور و حمل و نقل بین کشورهای عضو اکو به شدت در حال افزایش است که حمل و نقل‌های زمینی در این بخش جایگاه ویژه‌ای دارد. در آوریل ۱۹۹۶، کمیسیون اقتصادی مشترک ایران و قرقیزستان اعلام کرد که در نظر دارد جاده‌ای بین ایران و قرقیزستان با هدف تسهیل امر ترانزیت بین دو کشور ایجاد کند. به گفته وزیر پست و تلگراف جمهوری اسلامی ایران، که ریاست این کمیسیون را برعهده دارد، این جاده از مرز ایران تا شهر بیشکک پایتخت قرقیزستان ادامه دارد. مرحله جدید همکاری بین این دو کشور شامل معاضدتهای مختلف در امور پستی، فرهنگی، آموزشی و جهانگردی نیز اعلام شده است.

در سالهای اخیر، موافقت‌نامه‌هایی متضمن توسعه همکاریها و ارتباطات مختلف بین کشورهای عضو اکو در حجم و تعداد زیاد و با غنای بسیار به امضا رسیده است که بسیاری از آنها به اجرا درآمده و در مدت زمان کوتاهی، حجم تماسها و مواصلات بین این کشورها را چند برابر کرده است. بخش مهمی از این فعالیتها متوجه صادرات و واردات و افزایش امر مبادله کالا بین این کشورها بوده است.

امضای موافقت‌نامه در زمینه استفاده از تسهیلات ترانزیتی یک کشور عضو اکو برای دستیابی به کشور دیگر عضو اکو نیز مکرر به وقوع پیوسته است که شاید متأخرترین آن موافقت‌نامه‌ای است که بین ایران و زلاندنو در زمینه استفاده از امکانات ترانزیتی ایران به سوی آسیای میانه در اردیبهشت ۱۳۷۵ به امضا رسید.

دورنمای نوید بخش همکاریهای منطقه‌ای در اکو تردیدی بر جای نمی‌گذارد که موافقت‌نامه‌ها و قراردادهایی از این نوع، هر روز بیشتر و با ابعاد گسترده‌تر در منطقه امضا شوند و به اجرا درآیند.

همه ما هم‌رأی هستیم که پیوندهای تاریخی، مذهبی، فرهنگی و زبانی مردم منطقه آسیای میانه بسیار جدی، محکم و ناگسستنی است. همچنین جاذبه‌های جهانگردی در این کشورها آشنا، بومی و آمیخته با خلق و خو، حیات تاریخی، فلسفی، ادبی و فرهنگی

این مردم است و اگر روزی کار به انتخاب برسد قطعاً اکثر مردم ساکن این منطقه، این گونه جاذبه‌ها را بر جاذبه‌های موجود در نقاط دیگر جهان ترجیح خواهند داد. به همین سبب در صورت رفع مشکلات و موانع فعلی، دورنمای روشنی از مسافرتهاى درون منطقه‌ای و رونق صنعت جهانگردی در اکر از هم‌اکنون قابل تصور است.

سازمان ملل متحد، سازمان علمی فرهنگی ملل متحد (یونسکو) و سازمان جهانی جهانگردی مدتی است که مشغول احیای جاده ابریشم و تقویت اموری از قبیل مبادله کالا، ارتقای امر جهانگردی و توسعه امکانات مواصلاتی در مسیر این جاده هستند. به همین مناسبت از سال ۱۹۸۸ تنها یونسکو چهار کنفرانس در زمینه توسعه فعالیت‌های فرهنگی و علمی در منطقه در دهلی‌نو، پاریس، تاشکند و اصفهان برگزار کرده است که اجلاس اخیر در سال ۱۳۷۴ برقرار شد.

با چنین زمینه و چشم اندازی و با نگاهی ژرف بینانه همراه با آینده نگری به ویژه با عنایت به تحولات منطقه‌ای و بین‌المللی که انتظار می‌رود در دهه آینده به وقوع بپیوندد، وضع فعلی کشورهای منطقه اکر مشابه وضعی است که کشورهای اروپایی در سال ۱۹۴۹ در چارچوب کمیسیون اقتصادی اروپا داشتند، کمیسیونی که طی چهار دهه بعد از آن به بازار مشترک اروپا، جامعه اقتصادی اروپا و اتحادیه اروپا تبدیل شد و شاید در آینده‌ای نزدیک، جامعه «ایالات متحده اروپا» را بر تن کند.

اگر قرار است اکر به یک سازمان همکاری منطقه‌ای تمام و کمال تبدیل شود و از همه قابلیت‌ها و بنیه‌های موجود در کشورهای عضو منفرداً و جمعاً با هدف توسعه و عمران منطقه‌ای بهره‌جوید، حجم وسیعی از آمد و شدهای زمینی و حمل و نقل از طریق مرزها، بخش اجتناب‌ناپذیر این توسعه خواهد بود. شاید به همین دلیل بوده است که در فروردین ۱۳۷۴ یک موافقت‌نامه ترانزیت تجاری بین هشت کشور عضو اکر در اسلام‌آباد پاکستان به امضا رسید. این هشت کشور عبارت بودند از: آذربایجان، ایران، قزاقستان، قرقیزستان، پاکستان، تاجیکستان، ترکیه و ترکمنستان.

یکی از هدف‌های امضای این موافقت‌نامه (به روایت متن موافقت‌نامه) «تسهیل تجارت بین کشورهای عضو اکر و بهبود امر تجارت ترانزیت بین کشورهای عضو» بوده است. این موافقت‌نامه تصریح کرده است که در نظر دارد تجارت منطقه‌ای و عبور و مرورهای مرزی بین کشورهای عضو را «تنظیم، تسهیل و هماهنگ» سازد. افزون بر این، تاکنون موافقت‌نامه‌هایی در زمینه احیای نهادهای فرهنگی اکر، ایجاد بنیاد علمی و

دانشگاهی اکو، تسهیل صدور ویزای بازرگانی و ایجاد شرکت بیمه اکو به امضا رسیده و برخی از آنها به اجرا نیز درآمده است.

اجرای این گونه موافقت نامه‌های مهم اقتصادی بر حجم رفت و آمدهای زمینی و بین مرزی و ناگزیر بر شمار تصادفات ناشی از این عبور و مرورها خواهد افزود. اگر قرار است این موافقت نامه‌ها اجرا شود و موافقت نامه‌های مشابه بعدی به امضا برسد و در مرحله اجرا قرار گیرد، قطعاً باید به فکر نظامی مشابه با کارت سبز برای حفظ حقوق رانندگانی که از یک کشور عضو اکو به کشور دیگر عضو سفر می‌کنند باشیم.

طبق اطلاعات موجود، شرکتهای بیمه در ایران، ترکیه و پاکستان طبق قانون اجباری بیمه شخص ثالث رایج در این کشورها مشغول فروش و صدور بیمه نامه‌های شخص ثالث هستند. از سوی دیگر، دو کشور ایران و ترکیه عضو دفتر کارت سبز نیز هستند و تردد بین این دو کشور تابع پوشش چتر حفاظتی کارت سبز است. اما تردد رانندگان این دو کشور به پاکستان و کشورهای دیگر عضو اکو مشمول چنین تفاهم بین‌المللی نمی‌شود. همچنین اطلاع داریم که در افغانستان قانون بیمه اجباری شخص ثالث در حال اجراست و در قزاقستان، آذربایجان و ترکمنستان هم قوانین مشابهی در دست تهیه است و شاید تاکنون به اجرا هم درآمده باشد. لذا زمینه برای شروع بحث در مورد چنین تفاهم بین‌المللی در اکو فراهم آمده اما مشکل اصلی در جای دیگری است.

بیمه مرکزی ایران طی ۱۲ ماه (از مرداد ۱۳۷۴ تا مرداد ۱۳۷۵) از طریق کانالهای دیپلماتیک، سفارتخانه‌ها، مسیرهای بیمه‌ای در منطقه، دفتر بین‌المللی کارت سبز در لندن، دبیرخانه اکو در تهران و دفاتر آن در کشورهای دیگر عضو اکو تلاش وسیع و همه جانبه‌ای را برای جمع آوری اطلاعاتی در زمینه وجود یا نبود بیمه شخص ثالث در کشورهای عضو اکو و شناسایی شرکتهای بیمه در این کشورها، همچنین شناسایی نظام یا مؤسسه نظارتی و کنترل کننده امر بیمه در این کشورها آغاز کرد. اما در پایان این یک سال، اطلاعات به دست آمده بسیار اندک، مغشوش و حتی برای شروع هرگونه مطالعه اولیه ناکافی می‌نمود. به دیگر سخن، می‌توان نتیجه گرفت زمانی که جمع آوری اطلاعات موجود و بی دردسر پس از به کارگیری قوی‌ترین و پرنفوذترین کانالهای ممکن پس از یک سال دچار نقصان است، جمع آوری اطلاعات، کمک به رانندگان خسارت دیده یا مقصر در این کشورها چقدر دشوار می‌نماید به ویژه اگر این گونه تصادفات منجر به جرح یا فوت هم شده باشد که قطعاً موجب دردسر فراوان رانندگان خواهد شد.

آخرین آمار و ارقام منتشره وزارت راه و ترابری ایران نشان می‌دهد که در سال ۱۳۷۴ بیش از ۱۷۰ هزار کامیون از مرزهای ایران با پاکستان، افغانستان، ترکمنستان، آذربایجان و ترکیه عبور کرده‌اند. از این رقم، ۳۸ هزار دستگاه خودرو که اکثر پلاک ایرانی داشته‌اند از مبدأ یا مقصد آسیای میانه در حرکت بوده‌اند و تنها به شکل ترانزیت از ایران گذشته‌اند. تعدادی از این خودروها پلاک‌هایی داشته‌اند که در دیگر کشورهای عضو اکو صادر شده و تعدادی دیگر در کشورهای غیر عضو اکو مانند ایران، ارمنستان، بلغارستان، روسیه، سوریه، قطر، مجارستان و یونان. این ارقام فقط شامل کامیونها و تریلرهایی است که حامل کالاهای تجاری بوده‌اند و در چارچوب صادرات و واردات از این کشورها می‌گذشته‌اند. اما می‌دانیم که تعداد اتوموبیل‌های دیگری که حامل مسافر بوده‌اند یا در شکل سواری و وانت از مرزها عبور کرده‌اند از این رقم بیشتر است. برای ما جمع آوری آمار و اطلاعات مربوط به این اتوموبیل‌ها و تعداد جهانگردان، بازرگانان و دیگر کسانی که از مرزهای این کشورها در داخل اکو عبور کرده‌اند ناممکن بود. درعین حال فراموش نکنیم که ارقام ارائه شده فقط از منبع ایرانی و در مورد مرزهای ایران جمع آوری شده است در حالی که این رقم در کشورهای مختلف و در مورد مرزهای متفاوت آن کشورها روی هم رفته بسیار بیشتر از این مقدار است. برای مثال در ترکمنستان آمارهای بیمه رسمی نشان می‌دهد که در سال ۱۹۹۵ حدود ۱۵۰,۰۰۰ کامیون به اضافه ۵۰۰ هزار سواری از مرز ترکمنستان با کشورهای قزاقستان، ازبکستان، افغانستان، تاجیکستان و ایران عبور کرده‌اند.

تردیدی نیست که این حجم از خودرو در کشورهای عضو اکو، مشکل فقدان پوشش بیمه‌ای دارند. شاید بتوان نتیجه گرفت که همه رانندگان اهل کشورهای عضو اکو به هنگام سفر به کشورهای همجوار در محدوده اکو یک مشکل عمومی دارند و آن فقدان بیمه مسؤلیت مدنی خود در مورد اشخاص ثالث است.

از تعداد تصادفات این گونه اتوموبیل‌ها در ایران، ترکمنستان یا کشورهای دیگر اطلاعی در دست نیست. متأسفانه، نه شرکت‌های بیمه، نه مرکز و دبیرخانه اکو و نه شعب این دبیرخانه نتوانستند در مورد این گونه تصادفات آمار یا رقمی ارائه کنند.

کسی نمی‌تواند مدعی شود که چنین تصادفاتی رخ نمی‌دهد و هیچ کس قادر نیست مدعی چشم پوشی از خطر بالقوه و قطعاً بالفعل ناشی از این تردهای زمینی شود و با این اغماض، فقدان همکاری سازمانی شرکت‌های بیمه در منطقه در این گونه مشکلات را

توجیه کند. اما تردید نیست که اگر قرار باشد به بیمه شخص ثالث در منطقه توجه شود مسؤلیت بی توجهی فعلی بر دوش رانندگان و دارندگان اتوموبیلها در اکو نخواهد بود بلکه دلیل آن فقدان چنین بیمه نامه‌ای است و اینجاست که معلوم نیست چه کسی و چه سازمانی باید برای خسارتهای ناشی از این تصادفات، که پرداخت نشده باقی می ماند، سرزنش شود.

رسیدگی به مشکلات قربانیان و آسیب دیدگان تصادفات ناشی از تردد رانندگان خارجی، هسته مرکزی موضوعی است که در این مقاله مورد بحث قرار می‌گیرد. اما موضوع دیگری نیز وجود دارد و آن مسأله رانندگان خارجی است که خود در تصادفات رانندگی در کشورهای عضو اکو زیان دیده محسوب می‌شوند. این خارجیان نیز در صورت بروز تصادف به کمک نیاز دارند اما در شرایط کنونی هیچ کمک سازمان یافته‌ای به آنان صورت نمی‌گیرد. حتی اگر قصد کمک به آنان در تک تک کشورهای عضو اکو وجود داشته باشد مشکلات اجرایی، نظارتی و قانونی به اضافه ناآشنایی و ناهماهنگی متقابل به حدی جدی است که امکان این گونه کمکها میسر نیست. در حقیقت مشکلات امروز اکو همان است که در سال ۱۹۴۹ در اروپا رودرروی خسارت دیدگان و مقصران حوادث رانندگی بود. یعنی:

- تشخیص هویت راننده مقصر و شرکت بیمه کننده اتوموبیل وی
- پیگیری و تهیه گزارش رسمی پلیس و نیروهای انتظامی در کشور متوقف
- فیه از تصادف به ویژه به هنگام وقوع جرح یا فوت
- شناسایی مقام یا سازمان مرکزی نظارت کننده بر امور بیمه‌ای رانندگان در کشورهای عضو اکو برای همکاری در هنگام وقوع این گونه تصادفات
- تا آنجا که سوابق نشان می‌دهد، بیمه شخص ثالث در برخی کشورهای عضو اکو وجود دارد اما در همه آنها اجباری نیست. برای مثال، در ایران، پاکستان، ترکیه و افغانستان این نوع بیمه نامه برای رانندگان به صورت اجباری فروخته می‌شود. در برخی کشورها مثل قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان قوانین مربوط تحت بررسی است ولی هنوز شکل اجباری به خود نگرفته است (تاسال ۱۳۷۵). براساس اطلاعات دریافتی در برخی از این کشورها مثل ترکمنستان، بیمه نامه شخص ثالث به صورت اختیاری به فروش می‌رسد اما دامنه پوشش این بیمه نامه‌ها صرفاً درون مرزی است.
- وجود بیمه شخص ثالث حتی به صورت اختیاری در کشورهای عضو اکو مثل

ترکمستان موجب خوشنودی است. زیرا همین بیمه نامه‌ها می‌تواند پایه مطالعات بعدی قرار گیرد. شرکت‌هایی که این گونه بیمه نامه‌های اختیاری را می‌فروشد می‌توانند در هرگونه همکاری بین‌المللی در منطقه به صورت منابع مرجع مورد مراجعه و پیگیری قرار گیرند و در صورت ضرورت، طرح‌های همکاری منطقه‌ای با ظرفیت آنها تهیه شود. در حال حاضر رانندگانی که بین ایران و ترکیه تردد می‌کنند در چارچوب «کارت سبز» تحت پوشش بیمه شخص ثالث قرار دارند. با وجود این، ضرورت توسعه دامنه چنین پوشش فرامرزی در محدوده اکو جدی است تا از این طریق رانندگان را به وجود تضمین برای جبران خسارت‌های ناشی از تصادفات رانندگی ایشان در کشورهای عضو اکو متقاعد سازد. آمارها نشان می‌دهد که بسیاری خودروها که حامل پلاک کشورهای غیر عضو اکو هستند، در داخل اکو تردد می‌کنند. لذا رانندگان این خودروها به هنگام رانندگی در محدوده جغرافیایی اکو به هنگام تصادفات دچار مشکل می‌شوند. لذا ضرورت دارد که تلاش وسیع برای ایجاد نوعی همکاری بین اکو و کارت سبز نیز به وجود آید تا رانندگان تحت پوشش کارت سبز در درون اکو نیز آرامش خاطر داشته باشند.

یکی از ابتدایی‌ترین راه حل‌ها فروش بیمه نامه‌هایی در پاسگاه‌های مرزی است که رانندگان به هنگام ورود به هر کشور آن را خریداری کنند و تحت پوشش قرار گیرند. اما این امر زمانی مفید است که به علت اجباری بودن قانون بیمه شخص ثالث در آن کشور، پلیس مرزی از ورود رانندگان بدون بیمه نامه شخص ثالث جلوگیری کند. افزون بر این، حتی با وجود چنین پوششی، پیگیری، تهیه گزارش، هماهنگی و دریافت خسارت از شرکت‌های بیمه کار دشواری خواهد بود و در نهایت مشکلات را برطرف نخواهد کرد. حتی این مشکلات در منطقه، به سبب نادیده گرفتن آن در سال‌های اخیر و به دلیل جدی بودن آن، به سالها وقت نیاز دارد. به هر حال این اقدام باید یک روز آغاز شود که ظاهراً زمان مناسب فرا رسیده، اگر نگوییم که دیر هم شده است.

پژوهش‌های فوق در قالب پیشنهاد یک «نظام کارت آبی» مشابه «کارت سبز» برای استفاده در منطقه اکو خلاصه می‌شود که برای رسیدن به این منظور، اقدام‌های زیر پیشنهاد می‌شود:

۱. از آنجا که شرکت‌های بیمه در ایران، ترکیه و پاکستان در حال حاضر مشغول فروش بیمه نامه اجباری مسؤلیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری (شخص ثالث) هستند پیشنهاد می‌شود هیأتی مرکب از نمایندگان شرکت‌های بیمه این سه کشور یا موسسات

مرکزی و نظارتی بیمه‌ای در این سه کشور در جلسه‌ای، طرح و پیشنهادی را برای ارائه به بالاترین سطوح تصمیم‌گیری‌های سیاسی اقتصادی مانند اجلاس وزیران یا سران اکو تهیه کنند. این طرح در صورت تصویب مقامات اکو همچون «بیانیه پنج ژنو» مورخ سال ۱۹۴۹ مبنای اقدامهای بعدی قرار خواهد گرفت.

۲. هیأت تشکیل شده در بند ۱، شرکتهای بیمه عمده یا مراکز مسؤل امور بیمه‌ای در کشورهای عضو اکو را شناسایی کند و برای تماسهای اولیه با آنها اقدام نماید.

۳. این هیأت، مذاکره با شرکتهای بیمه یا مقامات مسؤل بیمه‌ای در کشورهای عضو اکو را انجام دهد و کشورهای عضو اکو را برای ایجاد و در صورت وجود، اجباری کردن بیمه شخص ثالث ترغیب نماید.

۴. این هیأت، بکوشد کشورهای عضو را به پیوستن به یک نظام فراگیر بیمه شخص ثالث قابل اجرا و اعمال در سراسر اکو تشویق کند.

۵. نمایندگان شرکتهای بیمه یا مراکز مسؤل امور بیمه‌ای اکو اجلاس مشترکی تشکیل دهند تا طرحهایی برای تصویب نهایی وزیران و سران تهیه و ارائه دهند.

۶. یک دفتر موقت برای تأسیس «دفتر کارت آبی اکو» تشکیل شود که وظیفه جمع‌آوری اطلاعات، تهیه جدول زمان بندی، پیگیری تصمیمات، ترغیب مقامات اجرایی به همکاری، هماهنگی فعالیتها و سرانجام گزارش نتایج امور به مقامات مسؤل امور بیمه‌ای در کشورهای عضو اکو را برعهده خواهد داشت. نتیجه این تصمیمات و پیگیری‌های منجر به تأسیس «دفتر کارت آبی» خواهد شد.

۷. نمایندگان همه کشورهای عضو، مقر مرکزی «کارت آبی اکو» را تعیین و دبیر کل مربوط را انتخاب و مأمور آغاز فعالیتها کنند. «کارت آبی اکو» در هریک از کشورهای عضو صاحب یک دفتر خواهد بود.

۸. نظام «کارت آبی اکو» صاحب یک شورا مرکب از نمایندگان دفاتر کارت آبی در هر کشور خواهد بود که سالیانه تشکیل جلسه خواهد داد و از همکاری دفاتر در کشورها برخوردار خواهد شد و در زمینه‌های زیر همیاری خواهد کرد:

(الف) شناسایی بیمه‌گران خودروهای مقصر.

(ب) شناسایی هویت صاحبان با رانندگان خودروهای مقصر.

(پ) مداخله به نیابت از خسارت دیدگان برای جلب پاسخ سریع و رتق و فتق امور رسیدگی به خسارتها.

ت) تحصیل گزارش پلیس یا گزارشهای رسمی دیگر.

ث) تعیین و برآورد خسارتهای وارده.

ج) برقراری رابطه اطلاعاتی، هماهنگی و کاری با دفتر کارت سبز به منظور انجام

اموری که به دو سیستم مربوط می شود.

جدول ۱. کامیونهای که در سال ۱۳۷۴ از مرز ایران با دیگر کشورهای عضو اکو گذشته اند

محل صدور پلاک	ورودی	خروجی	ترانزیت ورودی	ترانزیت خروجی	جمع
آذربایجان	۹۹۴	۴۴۳	۱،۷۳۳	۱۰۲	۱،۸۲۵
افغانستان	۲	۳۱	۲	۱	۳
پاکستان	۹	۱۳۱	۴	۴	۸
ترکمنستان	۱۸۳		۳۳	۳۵	۶۸
ترکیه	۱۰،۴۷۷	۴،۳۰۴	۱۹،۸۶۹	۱۸،۵۲۰	۲۸،۳۸۹
ازبکستان	۲	۱	۱۵۷	۷	۱۶۴
قزاقستان	۱۰	۱۷	۲۱	۲۰	۴۱
جمع	۱۱،۶۷۷	۴،۷۲۷	۲۱،۸۰۹	۱۸،۶۷۹	۴۰،۴۸۸

جدول ۲. تعداد کامیونهای پلاک ایران که در سال ۱۳۷۴ از مرز ایران با دیگر کشورهای

عضو اکو گذشته اند

ورودی	خروجی	ترانزیت ورودی	ترانزیت خروجی	ترکیه
۶،۱۹۴	۷،۱۳۱	۹،۷۸۹	۲۸۶	ترکیه
۴،۷۱۴	۱۲،۶۲۰	۲،۳۸۰	۸،۴۶۱	ترکمنستان
۱،۷۵۴	۱،۷۴۵	۱۱،۰۹۰	۹،۰۰۹	آذربایجان
۴۱۸	۱،۴۴۴	۴۱۴	۷،۴۶۴	پاکستان
۱۳،۰۸۰	۲۲،۹۴۹	۲۳،۶۷۳	۲۵،۲۲۰	جمع

جدول ۳. اعضای اگو و مشخصه‌های جمعیتی، جغرافیایی و اقتصادی آنها (۱۳۷۰)

نام کشور	جمعیت (میلیون)	مساحت (کیلومتر مربع)	صادرات (میلیون دلار)	واردات (میلیون دلار)	GNP
پاکستان	۱۰۸/۷	۷۹۶,۰۹۵	۴۶,۴۲۱	۷,۱۱۹	۵۲
ترکیه	۵۶/۴	۷۷۹,۵۴۲	۱۴,۷۱۴	۲۳,۸۷۱	۱۵۱
آذربایجان	۷/۲۱	۸۶,۶۰۰	۱,۲۷۵	۷۸۸	۱۰
ترکمنستان	۴/۵	۴۸۸,۱۰۰			۶/۳۹
قزاقستان	۱۷	۲,۷۱۷,۳۰۰	۴,۱۹۷	۴,۱۰۰	۳۴
ازبکستان	۲۱	۴۴۷,۴۰۰	۹۰۰		۲۳/۳۳
قرقیزستان	۴/۵	۱۹۸,۵۰۰	۱۰۰	۱۰۶	۵/۵
تاجیکستان	۸/۶	۱۴۳,۱۰۰	۴,۳۲۸		۴/۳
افغانستان	۱۸	۶۵۲,۰۹۰	۲۳۸	۷۹۸	۷/۶

توضیح: اطلاعات مربوط به این کشورها برای سالهای بعد از ۱۳۷۰ به گونه‌ای یکدست و در یک سال مشخص قابل تهیه نبود.

جدول ۴. کامیونهایی که در سال ۱۳۷۴ از مرز ایران با کشورهای دیگر عضو اگو گذشته‌اند.

نام کشور	تعداد
ترکیه	۵۶۰۱۱
آذربایجان	۴۲۰۹۵
ترکمنستان	۵۲۸۲۹
پاکستان	۱۰۸۲۲
افغانستان	۹۱۸۴