

Akhlaq-i zīstī

i.e., Bioethics Journal

2023; 13(38): e16

The Bioethics and Health
Law InstituteMedical Ethics and Law
Research CenterInternational Association
of Islamic Bioethics

Legal-Ethical Review of the Third Party Insurance Law from the Perspective of Preventive Approaches with Emphasis on the Personalization of Responsibility

Abouzar Salarifar^{1*}, Ali Alizadeh Arand¹, Ahmad Ramezani²

1. Department of Criminal Law and Criminology, Bandar Abbas Branch, Islamic Azad University, Bandar Abbas, Iran.

2. Department of Criminal Law and Criminology, University of Science and Culture, Tehran, Iran.

ABSTRACT

Background and Aim: One of the most important issues related to the safety and health of citizens in different societies is the reduction of traffic crimes. Insurance laws play an important role in adopting preventive strategies in this field. This article tries to examine and evaluate the approach of the third party insurance law in order to prevent traffic crimes in terms of the amount of attention paid to the driver's personality.

Methods: The present research is descriptive-analytical in terms of method, and in terms of data collection, it was done in a library manner.

Ethical Considerations: In all stages of this research, from the study of documents to scientific analysis, it has been tried to observe the principles of ethics in the research, and in the analysis and conclusions, it is based on the principle of value neutrality and leaving aside personal preferences.

Results: The third party insurance law takes preventive approaches in compliance with the ethical principles of harm prevention and justice, through various means including paying attention to the characteristics of the driver in issuing the insurance policy, establishing the ultimate responsibility for the culprit of the accident, discounting the insurance premium, training and Cultivation is assumed, but due to factors such as the emphasis on issuing third-party insurance based on car characteristics and the fact that insurance is compensation-oriented compared to its prevention-oriented nature, insufficient attention is paid to culture building in the direction of prevention, preferring the responsibility of the insurance company in court cases, the continuation of the relative effect of insurance coverage in the increase of traffic accidents, still has shortcomings in the field of prevention.

Conclusion: By emphasizing the personalization of responsibility and the centrality of the individual and his characteristics in insurance calculations, along with criminal and non-criminal preventive measures including the creation of a personal file, culture and continuous training and the correct and decisive implementation of laws, the preventive effect of the Personal Insurance Law The third will be fulfilled.

Keywords: Third Party Insurance, Traffic Accidents, Prevention-Oriented, Personalization of Liability

Corresponding Author: Abouzar Salarifar; **Email:** salarifar@gmail.com

Received: August 16, 2022; **Accepted:** November 21, 2022; **Published Online:** November 25, 2023

Please cite this article as:

Salarifar A, Alizadeh Arand A, Ramezani A. Legal-Ethical Review of the Third Party Insurance Law from the Perspective of Preventive Approaches with Emphasis on the Personalization of Responsibility. *Akhlaq-i zisti, i.e., Bioethics Journal*. 2023; 13(38): e16.



نقد حقوقی - اخلاقی قانون بیمه شخص ثالث از منظر رویکردهای پیشگیرانه

با تأکید بر شخصی‌سازی مسئولیت

ابوذر سالاری^{۱*}، علی علیزاده آرند^۱، احمد رضانی^۲

۱. گروه حقوق کیفری و جرم‌شناسی، واحد بندرعباس، دانشگاه آزاد اسلامی، بندرعباس، ایران.

۲. گروه حقوق جزا و جرم‌شناسی، دانشگاه علم و فرهنگ، تهران، ایران.

چکیده

زمینه و هدف: یکی از مهم‌ترین مسائل مرتبط با امنیت و سلامت شهروندان در جوامع مختلف، کاهش جرائم رانندگی است. قوانین بیمه نقش مهمی در اتخاذ راهبردهای پیشگیرانه در این زمینه دارند. این مقاله سعی دارد تا رویکرد قانون بیمه شخص ثالث در راستای پیشگیری از جرائم رانندگی را از حیث میزان توجه به شخصیت راننده، مورد بررسی و ارزیابی قرار دهد.

روش: تحقیق حاضر از حیث روش، توصیفی - تحلیلی است و از حیث شیوه گردآوری داده‌ها، به صورت کتابخانه‌ای انجام شده است.

ملاحظات اخلاقی: در تمامی مراحل این تحقیق از مطالعه اسناد تا تحلیل علمی سعی شده است تا اصول اخلاق در پژوهش رعایت شود و در تحلیل و نتیجه‌گیری نیز بر اساس اصل بی‌طرفی ارزشی و کنارگذاشتن ترجیحات شخصی عمل شود.

یافته‌ها: قانون بیمه شخص ثالث رویکردهای پیشگیرانه را با تبعیت از اصول اخلاقی منع زیان‌رسانی و عدالت، از طریق ابزارهای مختلف، شامل توجه به ویژگی‌های راننده در صدور بیمه‌نامه، استقرار مسئولیت نهایی برای مقصر حادثه، تخفیف حق بیمه، آموزش و فرهنگ‌سازی، مطلع نظر قرار داده است، لیکن به واسطه عواملی چون تأکید بر صدور بیمه شخص ثالث بر مبنای ویژگی‌های خودرو و جبران محوروبودن بیمه در مقایسه با پیشگیری‌محور بودن آن، عدم توجه کافی به فرهنگ‌سازی در راستای پیشگیری، ترجیح مسئولیت شرکت بیمه در پرونده‌های قضایی و تداوم نسبی اثر پوشش بیمه‌ای در افزایش حوادث رانندگی، کماکان دچار کاستی‌هایی در حوزه پیشگیری است.

نتیجه‌گیری: با تأکید بر شخصی‌سازی مسئولیت و محوریت فرد و ویژگی‌های او در محاسبات بیمه در کنار تدابیر پیشگیرانه کیفری و غیر کیفری مشتمل بر ایجاد پرونده شخصیت، فرهنگ‌سازی و آموزش مستمر و اجرای صحیح و قاطع قوانین، اثر پیشگیرانه قانون بیمه شخص ثالث محقق خواهد گردید.

واژگان کلیدی: بیمه شخص ثالث؛ حوادث رانندگی؛ پیشگیری‌محور؛ شخصی‌سازی مسئولیت

نویسنده مسئول: ابوذر سالاری؛ پست الکترونیک: salarifar@gmail.com

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۵/۱۶؛ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۸/۳۰؛ تاریخ انتشار: ۱۴۰۲/۰۹/۰۴

خواهشمند است این مقاله به روش زیر مورد استناد قرار گیرد:

Salarifar A, Alizadeh Arand A, Ramezani A. Legal-Ethical Review of the Third Party Insurance Law from the Perspective of Preventive Approaches with Emphasis on the Personalization of Responsibility. Akhlaq-i zisti, i.e., Bioethics Journal. 2023; 13(38): e16.

مقدمه

قانون بیمه شخص ثالث، از مهم‌ترین نصوص قانونی است که در زمینه تنظیم روابط زیان‌دیدگان و عاملین زیان و مدل جبران خسارت در حوادث رانندگی و نقش نهادها و دستگاه‌های مجری در این خصوص حاکم است؛ ضمانت اجراها و سازوکارهایی که این قانون به کار می‌گیرد، همواره می‌تواند در تحقق جنبه بازدارندگی عام و خاص قانون و پیشگیری و کاهش سوانح رانندگی در کنار هدف حمایت از زیان‌دیدگان، نقش به سزایی را به همراه داشته باشد.

در کشور ما عدم توجه قانونگذار در سال ۱۳۴۷، به استفاده از سازوکارهای پیشگیرانه در متن قانون بیمه اجباری شخص ثالث، موجب کم‌رنگ‌شدن جنبه بازدارندگی قواعد قانونی حاکم بر مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی گردید و در نتیجه آن، افزایش بی‌احتیاطی برخی رانندگان متخلف را به دنبال داشت، به طوری که باعث افزایش تعداد و شدت سوانح رانندگی در سال‌های بعد گردید. قانون اصلاح قانون مذکور که در سال ۱۳۸۷ به تصویب رسید، به منظور رفع این ایراد با به کارگیری برخی سازوکارهای قانونی در جهت پیشگیری و کاهش سوانح رانندگی گام برداشته است. با این وجود، در متن این قانون نیز نواقصی مشاهده می‌شد که رویکرد قانون اخیرالتصویب سال ۱۳۹۵ استفاده از اهرم‌های بازدارنده و پیشگیرانه در این خصوص است (۱).

ظاهراً در قانون جدید محوریت قواعد حول بیمه است تا مسئولیت مدنی؛ عنوان قانون بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه که جایگزین عنوان قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث گردیده، خود واگویی این امر است. در واقع موضوعات مسئولیت مدنی در این قانون به طور فرعی مورد توجه است و مسائل پیچیده‌ای مانند اثر تقصیر یا فعل زیان‌دیده، دخالت اشخاص ثالث، تقسیم خسارت میان مسئولان و... کانون تمرکز قرار نگرفته و قانونگذار آن را به قواعد عمومی محول کرده است. این در حالی است که حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی،

نیازمند قواعد اختصاصی در حوزه مسئولیت مدنی می‌باشد. در قانون سال ۱۳۴۷، مهم‌ترین نوآوری از جهت مسئولیت مدنی در حوزه حوادث رانندگی، عبور از مسئولیت مبتنی بر تقصیر بود. در واقع بخش اول ماده نخست این قانون با تقریر بر اینکه کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی مسئول جبران خسارات بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و محمولات آن‌ها به اشخاص ثالث وارد می‌شود، مسئولیت نوعی دارنده را مقرر کرده بود (۲). به رغم اینکه قانون بیمه شخص ثالث از حیث فلسفه وجودی رویکرد حمایتی و پوشش‌دهی به خسارات را دارد تا تبیین قواعد مسئولیت مدنی، اما در عین حال پرداختن به ابزارهای پیشگیرانه برای ایجاد انگیزه یا کنترل و افزایش محسوس سطح احتیاط در رانندگان و صاحبان خودرو با هدف کاهش سوانح رانندگی و عدم تحقق زیان‌های مادی و معنوی ناشی از آن برای تمامی طرف‌های درگیر معادله (مسبب حادثه، قربانیان، خانواده‌ها، جامعه و سازمان‌های بیمه‌ای و دیگر نهادهای مربوطه) نقش بسیار مهمی دارد.

در این راستا قانون بیمه شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵ به پیروی از خط مشی اصلاحیه سال ۱۳۸۷، به این جنبه‌های پیشگیرانه و بازدارنده با ابزار مختلفی، چون امکان رجوع بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی به مسئول و مقصر حادثه در موارد مطروحه، تأکید بر مسئولیت نهایی مسبب حادثه، تصریح بر مسئولیت کلیه اشخاص حقیقی و حقوقی مؤثر در حادثه با توجه به درجه تقصیر، گسترش فرهنگ و مهارت رانندگی از طریق دوره آموزش رانندگی ایمن کم‌خطر، توجه نشان داده است، اما در عین حال تدقیق در قانون و اجرای آن حاکی از کاستی‌ها، خلأها و ضعف‌هایی در حوزه پیشگیری است. یکی از موارد برجسته که در قانون جدید و آیین‌نامه‌های مربوطه لحاظ شده است، لیکن کماکان به کفایت به ویژه از حیث اجرایی‌سازی، مورد توجه قرار نگرفته، بحث شخصی‌سازی مسئولیت از طریق توجه به ویژگی‌های فردی در اعمال مقررات بیمه‌ای است که به صورت افزایش ریسک مسئولیت جبران خسارات در هنگام بازیافت خسارات (به مثابه یک عامل بازدارنده) در مورد رانندگان پرخطر و پرریسک و راننده‌محوربودن

بیمه‌ها در مقام صدور بیمه و تعیین هزینه‌ها و همچنین سازوکارهای جبران خسارات ظهور و بروز می‌یابد. از سوی دیگر، تردیدی نیست که توفیق قواعد حقوقی در گرو ابتدای آن‌ها بر مبانی اخلاقی است و در این زمینه اهتمام هرچه بیشتر به اصول مهم اخلاقی نظیر اصل عدالت و اصل منع زیان‌رسانی و مزید بر آن توجه به اقتضائات حوزه اخلاق عمومی که با مؤلفه‌های امنیت و عدالت ارتباط وثیقی دارد، می‌توانند ارزش ذاتی و کارایی قوانین را افزایش دهند. بر این اساس مقاله حاضر نقدی اخلاقی و حقوقی را با تمرکز بر قانون بیمه شخص ثالث نسبت به تحلیل جنبه‌های پیشگیرانه این قانون از وقوع جرائم رانندگی با تأکید بر توجه به شخصیت و خصوصیات فردی رانندگان، مد نظر خواهد داشت.

۱. **پیشینه تحقیق:** تحقیق حاضر موضوعی بدیع را مطرح می‌کند که سابقه مشخصی در تحقیقات گذشته ندارد؛ با این حال از جنبه‌های مختلف تحقیقاتی انجام شده‌اند که می‌توانند به عنوان زمینه و پیشینه این تحقیق مورد استفاده باشند. کشفی (۱۳۹۶ ش.) در مطالعه‌ای به بحث و بررسی پیرامون سازوکارهای پیشگیری از جرائم غیر عمد رانندگی با تأکید بر قانون بیمه اجباری خسارت وارده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه پرداخته است. نویسنده پس از بیان نقاط قوت و ابعاد پیشگیرانه اصلاحیه قانون بیمه اجباری و قانون جدید، به کمبودها و ناکارآمدی ابزارهای پیشگیری موجود در قانون نیز اشاره می‌کند (۱). ارکان شریفی و فاضل فتح‌الهی (۱۳۹۷ ش.) در مقاله‌ای، شیوه‌های مؤثر پیشگیری از جرم در حیطه جرائم (تخلفات) راهنمایی و رانندگی را بررسی کرده‌اند. از نظر نویسندگان، مبارزه قهری با پدیده اجتماعی پایدار نیست و در درازمدت نتایج مثبتی نخواهد داشت و همیشه بهترین راه مبارزه با یک معضل اجتماعی پیشگیری از ظهور آن است. با توجه به اینکه تخلفات راهنمایی و رانندگی به یک معضل عمومی تبدیل شده‌اند و سیاست کیفری جنایی بایستی برای معضلاتی اعمال شود که عده‌ای محدود از افراد جامعه مرتکب آن می‌شوند، فلذا در این زمینه باید تأکید بر سیاست غیر کیفری باشد (۳). اکبر وروائی و علی فتاحی

(۱۳۹۱ ش.) در تحقیقی به بررسی سیاست جنایی تقنینی پیشگیری از تخلفات در قانون راهنمایی و رانندگی پرداخته‌اند. نتایج این مطالعه نشان می‌دهد که قانونگذار در تبیین سیاست کیفری در مقام تدوین قانون به افزایش شدت مجازات تخلفات رانندگی بیشتر از دو عامل دیگر، یعنی سرعت و قطعیت (حتمیت) در اعمال مجازات‌ها توجه داشته است که بر این اساس پیشنهاد شده است در اصلاحیه‌های احتمالی بعدی قانون به دو عامل قطعیت و سرعت اجرای مجازات‌ها نیز در جهت افزایش ویژگی بازدارندگی مجازات‌ها به منظور کاهش تخلفات رانندگی توجه کافی معطوف گردد (۴). چگینی و همکاران (۱۳۹۸ ش.) در مقاله خود به بررسی تعیین اثربخشی صدور بیمه‌نامه شخص ثالث بر اساس ویژگی‌های راننده در پیشگیری از تصادفات اهتمام نموده‌اند. نتایج بررسی نشان داد که سابقه تصادفات راننده، سابقه تخلفات رانندگی پرخطر، شغل راننده و قوانین سخت‌گیرانه به گونه‌ای که تمدید بیمه‌نامه را با مشکل مواجه می‌نماید، متغیرهای مرتبط با صدور بیمه‌نامه بر اساس ویژگی راننده هستند که اثری جدی در کاهش تصادفات دارند (۵).

دکسنی و ویسکی (Decsényi & Viski) (۱۹۸۲ م.) در پژوهش خود به این مهم اشاره داشته‌اند که در مقابله با جرائم رانندگی نباید اقدامات اتخاذی معطوف به مجازات‌های سلبی و محرومیت‌آور باشد. در واقع در کنار امکان کنترل رفتار رانندگان با ابزار تحریم‌های شدیدتر، ویژگی‌های شخصیتی حائز اهمیت در تخلفات رانندگی و مسائل اخلاقی مرتبط و نگرش‌های اجتماعی نسبت به این تخلفات نیز باید مورد توجه قرار بگیرند. ماهیت قوانین مرتبط با راهنمایی و رانندگی را نمی‌توان جدا از قوانین کیفری در نظر گرفت، لذا مجازات‌های مختلفی برای تخلفات رانندگی (با در نظر گرفتن شخصیت افراد) لازم است (۶). فایلد گرید (Failde Garrid) و همکاران (۲۰۲۱ م.) در مقاله «جرائم رانندگی و رانندگی پرخطر؛ نقش شخصیت و رانندگی عصبی» به این مهم اشاره دارند که ویژگی‌های شخصیتی مثل شخصیت‌های تکانشی و نیز شخصیت‌های پرخاشگر و عصبی که می‌توانند در شکل‌گیری

رانندگی پرخطر و افزایش جرائم رانندگی نقش مهمی داشته باشند، بایستی تعیین شده و در نحوه تصمیم‌گیری قضایی مورد توجه باشند. در این رابطه هم از طریق ابزارهای پیشگیری اولیه، نظیر انجام آزمون‌های روان‌شناختی برای شناسایی ویژگی‌های شخصیتی رانندگان با هدف به کارگیری راهکارهایی متناسب برای این مشکل و هم در مرحله پیشگیری ثانویه از طریق ابزارهای درمان‌محور بر اساس ویژگی‌های شخصیتی متخلفان جاده‌ای، می‌توان اقدام نمود (۷).

همانطور که مشاهده می‌شود، نمونه تحقیقات انجام‌یافته که در بالا اشاره شدند، هر یک از جهتی می‌توانند با موضوع تحقیق حاضر ارتباط داشته باشند و دغدغه اصلی و محوری در این مقاله می‌تواند به عنوان طرحی بدیع و قابل پردازش نظری و توسعه تحقیقات آتی مطرح نظر باشد.

۲. مفاهیم و مبانی نظری

۱-۲. رویکردهای پیشگیرانه و جرائم رانندگی: امروزه رویکرد نظام‌های جزایی از سزادهی به پیشگیری متمایل شده است، لذا حتی در اعمال کیفر، هدف اصلی و عمده، جنبه‌های پیشگیرانه به منظور دفاع از نظام اجتماعی است. مباحث حقوقی پیرامون پیشگیری در چارچوب نظام عدالت کیفری در دو دسته مطرح نظر قرار می‌گیرند که عبارتند از: ۱- پیشگیری کیفری؛ ۲- پیشگیری غیر کیفری. پیشگیری کیفری در جرم‌شناسی از منظر تأدیبی و اخلاقی با پدیده جرم برخورد می‌کند (۸). اولین واکنشی که در جوامع بشری در برخورد با پدیده بزه‌کاری نشان داده شد، مبارزه سرکوبگرانه بود که مدت‌ها به عنوان تنها روش مبارزه علیه جرم تلقی می‌گردید. این نوع واکنش متضمن تهدید قانونی افراد (اعم از مجرم و غیر مجرم) است، لذا جنبه‌های عام و خاص پیشگیری را تأمین می‌نماید.

همچنین پیشگیری غیر کیفری که در دو ساحت پیشگیری وضعی و اجتماعی محل مذاقه است، به معنای جلوگیری از به فعل درآوردن اندیشه مجرمانه با تغییردادن اوضاع و احوال خاصی است که یک سلسله جرائم مشابه در آن شرایط به

وقوع پیوسته و یا ممکن است در آن اوضاع و احوال ارتکاب یابد. پیشگیری غیر کیفری درصدد است علل، عوامل و ریشه‌های زمینه‌ساز بروز جرائم و بزه‌کاری را از طریق توجه به مسأله کنترل اجتماعی و تأثیر بر افکار مجرمانه از بین ببرد. در این نوع پیشگیری توجه به عوامل محیطی، فرهنگی، اقتصادی، اجتماعی و... که باعث سوق‌دادن فرد به سوی بزه‌کاری می‌شوند، واجد اهمیت فراوان است (۹). پیشگیری وضعی، محدودیت‌محور، سخت‌افزاری و روبنایی و پیشگیری اجتماعی درمان‌محور، نرم‌افزاری و زیربنایی است و به رغم تفوق اخلاقی پیشگیری اجتماعی، در مشرب رئالیسم انسانی بهره‌گیری از هر دو رویکرد در مواجهه با جرائم و محافظت از جامعه، ضروری است.

با امعان نظر به تکرر و تعدد جرائم رانندگی و آثار زیانبار مادی و معنوی آن در جامعه، پیشگیری به عنوان رکن اساسی در برنامه‌های کنترل ترافیک و سوانح رانندگی محسوب می‌شود. در کشور ما به طور خاص، پس از توجه ناکافی به این حوزه در سیر تقنینی، قانونگذار در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹، علاوه بر اهتمام به پیشگیری کیفری، به این مهم توجه داشته که از طریق شناسایی علل مؤثر در وقوع جرائم و تخلفات رانندگی و تمسک به راهبردهای پیشگیری اجتماعی و پیشگیری وضعی، از بروز تخلفات مزبور ممانعت به عمل آورد. در این راستا، تبیین سیاست کیفری و استفاده از ابزارهای قهری در مقابله با جرائم رانندگی، ضمن جرم‌انگاری ۱۷۱ عنوان مجرمانه در جدول مربوط به ماده ۲۱ قانون و همچنین تشدید مجازات‌ها در مواد مختلف، گام بلندی در راستای پیشگیری کیفری محسوب می‌شود که می‌تواند با تأمین سه عنصر قطعیت، سرعت و شدت مجازات‌ها تأثیر به سزایی در بازدارندگی و کاهش تخلفات داشته باشد (۱۰). از سوی دیگر، بذل توجه به مواردی چون آموزش و فرهنگ‌سازی (موضوع ماده ۲۳)، کاستن از نقش عوامل محیطی در وقوع جرائم رانندگی (تبصره ۳ ماده ۱۴)، لزوم معاینه فنی خودروها (ماده ۹) و کنترل سلامت رانندگان (بند «ب» ماده ۱۰)، در زمره تدابیر ناشی از رویکرد پیشگیرانه غیر کیفری قانون در قبال جرائم و تخلفات رانندگی محسوب می‌شود.

ذی ربط از قبیل سازمان صدا و سیما، وزارتخانه‌های آموزش و پرورش... اختصاص دهد»، اما آنچه محل بحث و امعان نظر اصلی این تحقیق است، رویکرد پیشگیری از حدوث تخلفات رانندگی در بطن قانون بیمه شخص ثالث است که می‌تواند با ابزارهای مختلف تشویقی و تنبیهی خاصه از طریق نحوه محاسبه حق بیمه منظور گردد.

باید اضافه کرد که برنامه‌های پیشگیری وضعی و اجتماعی و از جمله فرهنگ‌سازی و اطلاع‌رسانی که در رأس برنامه‌های اثربخش پیشگیرانه قرار دارند، مقوله‌ای پیچیده و چندمحوری است که برای وصول نتیجه مطلوب، همگرایی قوانین مختلف و همکاری چندجانبه نهادهای گوناگون جامعه را می‌طلبد. از آنجایی که برابر آمارهای ارائه شده، بیشتر تصادفات رانندگی ناشی از علل انسانی است، لذا تقویت آگاهی و نهاد فرهنگی جامعه از حیث آموزش رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در کنار ایجاد سائق‌هایی که رانندگان را به رعایت بیشتر قوانین سوق می‌دهند و ایجاد درک صحیح در جامعه نسبت به این قبیل قوانین و مقررات (۱۲) برنامه‌های پیشگیری را از کارکردپذیری بیشتری برخوردار خواهد نمود و در این میان نمی‌توان از نقش قوانین و سیاست‌های بیمه‌ای در تقویت و تحکیم برنامه‌های پیشگیری مغفول بود.

۳-۲. رویکرد شخصی‌سازی مسئولیت در بیمه‌های شخص ثالث: شخصی‌سازی مسئولیت در بیمه‌های شخص ثالث به معنای تعیین میزان و چگونگی تنظیم حقوق و تکالیف بیمه‌ای بر اساس رفتار شخص (راننده) به جای محوریت داشتن وسیله نقلیه است. این امر با هدف تحقق نقش پیشگیرانه قوانین بیمه شخص ثالث، قانون توجه قرار می‌گیرد. آنطور که از مطالعات گذشته برمی‌آید، متأسفانه شواهد موجود در کشورمان بیانگر این مطلب است که بیمه اتومبیل نه تنها در کاهش تصادفات نقش بازدارنده نداشته است، بلکه گاهی مشوقی در جهت کاهش ریسک‌گریزی رانندگان است که خود می‌تواند حوادث جبران‌ناپذیری را به وجود آورد (۱۳).

به رغم اینکه ویژگی‌های شخصیتی در شکل‌گیری رانندگی پرخطر و افزایش جرائم رانندگی نقش مهمی دارند (۷)، اما

اما پیشگیری از جرائم رانندگی پیوستاری است که نباید معطوف و محدود به یک قانون باشد، بلکه تمامی قوانین و رویه‌های مرتبط به نوعی می‌بایست این سیاست را محور امر قرار دهند، از جمله مهم‌ترین این قوانین قانون بیمه شخص ثالث است که این مطالعه بر مبنای نقد رویکردهای پیشگیرانه در آن سامان پذیرفت.

۲-۲. جایابی قانون بیمه شخص ثالث در برنامه‌های پیشگیری: پیشگیری از جرم در چارچوب نهاد بیمه دارای منطقی قوی است، چه اینکه می‌توان بیمه را از تهدیدی برای پیشگیری از حوادث رانندگی به فرصتی برای پیشگیری تبدیل کرد، هرچند در ابتدا نهاد بیمه مسئولیت به هدف دیگر مسئولیت مدنی که همان جنبه اصلاح رفتار مرتکبان فعل زیانبار (در کنار هدف جبران زیان) است و نقش پیشگیرانه ایفا می‌نماید، صدمه وارد می‌کند، اما از آنجا که پیشگیری را نمی‌توان نادیده انگاشت، بنابراین نقیصه مذکور با اعمال راهکارهای تنبیهی نسبت به اشخاص مسئولی که خطای قابل سرزنشی مرتکب شوند یا خطاهای خود را تکرار کنند، جبران می‌شود (۱۱)؛ چنین راهبردهایی از طریق تشویق و تنبیه با رویکردی بازدارنده می‌توانند در قوانین بیمه‌ای نیز کانون توجه قرار گیرند.

رویکرد پیشگیری در قانون بیمه شخص ثالث از دو زاویه پیشگیری از تخلفات رانندگی و پیشگیری از زیان‌های ناشی از جرائم رانندگی و تحقق محکومیت مالی به واسطه فقدان پوشش بیمه‌ای، قابل توجه است. رویکرد اخیر یک نگاه پسینی و ترمیم‌محور دارد. قانون بیمه شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵ در تبصره ۵ ماده ۲۴ از این منظر مقوله فرهنگ‌سازی جهت پیشگیری اجتماعی نسبت به زیان‌های مربوط به حوادث خارج از پوشش بیمه‌ای را مطمح نظر قرار داده است، لذا «صندوق می‌تواند با تصویب مجمع عمومی مربوط، حداکثر تا ۲ درصد از منابع مالی خود را جهت تعمیم امر بیمه، گسترش فرهنگ بیمه، ترغیب رانندگان فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث به اخذ بیمه‌نامه و پیشگیری از زیان‌های ناشی از حوادث رانندگی از طریق عقد قرارداد با وزارتخانه‌ها و دستگاه‌های اجرایی

اعتنا و نقد و بررسی هستند. در ادامه به خصوص با رویکردی به اصول اخلاقی عدالت و منع زیان‌رسانی که از مبانی مهم تنویر قواعد حقوقی نیز به شمار می‌روند، به تبیین اهمّ این موارد نظر خواهیم داشت.

۱. تحول نسبی محوریت صدور بیمه شخص ثالث در قانون (خودرو یا راننده): از مهم‌ترین ایراداتی که بر کلیت قانون بیمه اجباری در راستای پیشگیری وارد بوده، تأکید قانون بر بیمه‌نمودن حوادث ناشی از وسیله نقلیه به جای مسئولیت دارنده است. قانون پیشین (قانون اصلاح قانون بیمه اجباری ... مصوب ۱۳۸۷) در ماده ۱ به این امر تصریح داشت که کلیه دارندگان مکلف هستند وسایل نقلیه را در قبال خسارات بدنی و مالی بیمه نمایند. این رویکرد در قانون جدید نیز به ویژه در ماده ۲ که تقریر می‌دارد «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موضوع این قانون ... مکلفند وسایل نقلیه خود را ... بیمه کنند»، قابل استنباط است. در ماده ۳ قانون پیشین، همچنین انتقال وسیله نقلیه سبب انتقال تعهدات بیمه به منتقل‌الیه دانسته می‌شود. این نگاه در دو ماده مزبور، ناشی از آن است که قانونگذار در قانون بیمه اجباری شخص ثالث، خصوصیات وسیله نقلیه را در بحث بیمه بر ویژگی‌های راننده مقدم داشته است. این در حالی که تحقیقات انجام‌شده در کشورهای پیشرفته بیانگر اتخاذ خلاف این رویکرد است.

در بسیاری از کشورهای اروپایی یا آمریکایی، جهت تهیه بیمه‌نامه شخص ثالث، ارائه استعلام سابقه رانندگی و سابقه خسارت از شرکت‌های بیمه جهت تعیین حق بیمه متناسب با ریسک لازم است. از منظر اصول عدالت و پیشگیری از زیان، بهترین راه، محاسبه عادلانه ریسک هر فرد بیمه‌گذار است، به گونه‌ای که دست کم رانندگان از نظر میزان ریسک طبقه‌بندی شوند. همچنین باید توجه داشت که در بسیاری از کشورهای جهان، بیمه‌نامه‌های شخص ثالث، متنوع بوده و متناسب با نوع و کاربرد خودرو، نوع بیمه‌نامه و سایر شرایط نیز تغییر می‌کند (۱۵). با این حال، در قانون جدید بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵، تبصره ۱ ماده ۱۸ و ماده ۶ و تبصره آن، شواهدی متقن برای تعدیل نگاه پیشین قانونگذار هستند. در واقع در کنار عوامل

وجود مقررات پیشگیرانه و قوانین سختگیرانه برای رفتارهای پرخطر به گونه‌ای که برای مثال تمدید بیمه‌نامه را با مشکل مواجه می‌نماید یا رانندگان مسبب حادثه را در شرایطی نظیر تعدد حوادث، متحمل مسئولیت و مکلف به ادای خسارت می‌نماید، از جمله متغیرهای مرتبط با صدور بیمه‌نامه بر اساس ویژگی راننده است که اثری جدی در کاهش تصادفات دارد (۵، ۱۴). در واقع وقتی که رانندگان به این باور برسند که بیمه نهادی برای جبران رفتار پرخطر و ریسک‌های آنان نیست و در چنین مواردی به طور جدی می‌بایستی عواقب کار خود را متحمل شوند، به میزان قابل توجهی از خودکنترلی خواهند رسید.

بر این اساس می‌توان گفت رویکرد شخصی‌سازی بیمه شخص ثالث که در قوانین بیمه‌ای و با هدف بازدارندگی از تخلفات رانندگی و تحقق حوادث، کارسازی می‌شود، به معنای محوریت فرد و ویژگی‌های او در مقررات بیمه و قراردادهای مربوطه است. این امر طیف مختلفی از اقدامات را دربر می‌گیرد که از جمله می‌توان به رجوع ثانوی شرکت‌های بیمه برای بازیافت تمام یا بخشی از خسارات به راننده دارای رفتار پرخطر که سبب حادثه شده است و تعیین حق بیمه و شرایط تمدید آن بر اساس نحوه رانندگی فرد، اشاره داشت.

روش

تحقیق حاضر از حیث روش، پژوهشی توصیفی - تحلیلی و مبتنی بر گردآوری اطلاعات به شیوه کتابخانه‌ای است. در این شیوه، داده‌ها با استفاده از ابزار فیشبرداری و گزینش مطالب مرتبط با تحقیق از طریق مطالعه کتب و مقالات و سایر منابع متنی، گردآوری می‌شوند و بر اساس منطق و استدلال حقوقی، مورد تبیین و تحلیل و توسعه نظری قرار می‌گیرند.

یافته‌ها

سازوکارهای پیشگیرانه در قانون بیمه شخص ثالث با تأکید بر راهبرد شخصی‌سازی مسئولیت و توجه به ویژگی‌های شخصی در انتظام حقوق و تکالیف بیمه‌ای، از زوایای مختلفی قابل

مرتبط با ویژگی‌های وسیله نقلیه از قبیل نوع کاربری، سال ساخت و وضعیت ایمنی، ویژگی‌های راننده نیز مطمح نظر قرار گرفته است، چه اینکه وفق تبصره یک فوق‌الذکر، بیمه مرکزی موظف شده است که با همکاری نیروی انتظامی، ترتیبی اتخاذ نماید که «حداکثر تا پایان برنامه پنج‌ساله ششم توسعه، امکان صدور بیمه‌نامه شخص ثالث بر اساس ویژگی‌های «راننده» فراهم شود. تا آن زمان، سوابق رانندگی و بیمه‌ای شخصی که پلاک وسیله نقلیه به نام اوست و خسارت‌های پرداختی بابت حوادث منتسب به وی ملاک عمل است.» این مقرری مدت‌ها مسکوت گذارده شده، لیکن اخیراً مورد توجه مجریان قانون قرار گرفته است، اما هنوز آنطور که باید اجرایی نشده است، لذا کمبود ابزارهای پیشگیرانه موجود در قانون از حیث محوریت خصوصیات وسیله نقلیه در تعیین حق بیمه‌نامه شخص ثالث کماکان احساس می‌شود (۱).

به هر حال برخلاف قانون قدیم که اساساً بیمه به خودرو تعلق می‌گرفت، در قانون جدید، چشم‌انداز و زمینه صدور بیمه‌نامه شخص ثالث بر اساس معیار راننده‌محوری، کارسازی شده است و علاوه بر آن تصریح تبصره ماده ۶ مبنی بر اینکه کلیه تخفیفاتی که به واسطه «نداشتن حوادث منجر به خسارت» در قرارداد بیمه موضوع این قانون اعمال شده باشد، متعلق به انتقال‌دهنده است، اصلاحات قابل تحسینی را نشان می‌دهد که رانندگان را برای استفاده از تخفیفات بیمه‌ای، به رانندگی قانونمندان رهنمون می‌شود.

۲. جبران محوری بیمه در تقابل با پیشگیری محوری:

قانون بیمه شخص ثالث بر اساس هدف جبران خسارت و به عبارتی پیشگیری از مسئولیت مدنی، نظم و نسق یافته است، لیکن غایت پیشگیری از بروز حادثه (که اولی بر جبران آن است) باید محور منطق قوانین قرار گیرد، لذا سازوکارهایی در قانون بیمه اجباری به تقویت این بخش نظر داشته‌اند. در این میان می‌توان از قائم مقامی بیمه‌گر صحبت به میان آورد که خود وسیله احیا و زنده‌نگه‌داشتن نهاد مسئولیت مدنی در کنار بیمه‌ها شده است (۱۶). در واقع نهاد بیمه می‌بایست خود را از آفت هرگونه بی‌مسئولیتی و بی‌مبالاتی و احساس رهایی از

عقوبت برای تابعان قانون مبرا نماید. جبران خسارت زیان‌دیده ثالث به عنوان تعهد بیمه‌گر نافی مسئولیت مقصر حادثه نیست و این امر می‌تواند منجر به مراجعه بیمه‌گر به او برای باز یافت تمام یا میزانی از خسارت باشد و این علاوه بر مجازات‌هایی است که احیاناً تخطی از هنجارهای اجتماعی و اخلاق و نظم عمومی در مقیاس جرم برای رفتارهای پرخطر به دنبال خواهد داشت.

در این خصوص یکی از مهم‌ترین نوآوری‌های قانون بیمه اجباری سال ۱۳۹۵، افزایش جنبه بازدارندگی بیمه ثالث است و رانندگان مسبب حادثه در صورت تعدد حادثه رانندگی، بخش بیشتری از خسارت را به عنوان فرانشیز متحمل می‌شوند (۱۴)، البته اتخاذ سیاست‌های پیشگیرانه در قانون بیمه ابعاد مختلفی شامل تشویق رانندگان برای رعایت اصول حاکم بر رانندگی ایمن و هشدار به رانندگانی که اصول مرتبط با رانندگی ایمن را رعایت نمی‌کنند و تصریح بر مسئولیت نهایی چنین رانندگانی را شامل می‌شود.

طبق ماده ۶ قانون، برای رانندگانی که رعایت احتیاط‌های لازم را نمایند و تخلفات و سوانح متعددی در مدت بیمه‌نامه نداشته باشند، نفعی که در آینده برای آنان در نظر گرفته می‌شود، تخفیفاتی است که از محل قرارداد بیمه از آن بهره‌مند خواهند شد. راننده وسیله نقلیه بانگیزه حفظ تخفیفات بیمه که از ناحیه رعایت احتیاط و نداشتن جرائم رانندگی تأمین می‌شود، به رعایت اصول ایمنی ترغیب خواهد شد.

مواد ۱۴ و ۱۵ قانون، با طرح ضمانت اجرایی قوی، سیاست پیشگیرانه تنبیهی را نشان می‌دهد. نخست اینکه در حوادث رانندگی منجر به جرح یا فوت اگر علت اصلی وقوع تصادف یکی از تخلفات رانندگی حادثه‌ساز باشد، بیمه‌گر می‌تواند برای باز یافت، حسب مورد (با توجه به مرقومات مندرج در ماده) به مسبب حادثه مراجعه کند و درصدی از خسارت‌های بدنی و مالی پرداخت‌شده را تأمین نماید (ماده ۱۴). همچنین در مواردی که به واسطه عمد، مستی یا استعمال مواد مخدر و فقدان گواهی‌نامه یا عدم تناسب آن با وسایل نقلیه، حادثه‌ای رخ داده، بیمه‌گر پس از پرداخت خسارت زیان‌دیده می‌تواند به

قائم مقامی زیان دیده از طریق مراجع قانونی برای بازیافت تمام یا بخشی از وجوه پرداخت شده به شخصی که موجب خسارت شده، مراجعه نماید (ماده ۱۵).

نمونه دیگر در ماده ۱۷ قانون تبلور یافته و آن اینکه خسارات وارده به وسیله نقلیه مسبب حادثه و محموله آن و همچنین جریمه یا جزای نقدی از پوشش بیمه‌ای خارج شده است، لذا بیمه‌گذار با تکیه بر قانون بیمه نمی‌تواند مطمئن باشد که کلیه خسارت‌ها جبران می‌شود، چه اینکه اگر دادگاه او را به جبران خسارت، پرداخت دیه و جزای نقدی محکوم نماید، جزای نقدی در قالب بیمه‌نامه قابل پرداخت نخواهد بود و این جزای نقدی را خود بیمه‌گر و راننده متحمل خواهد شد.

ماده ۱۸ قانون بیمه شخص ثالث نیز نمودی از به کارگیری جنبه پیشگیرانه در قانون است؛ در بند «ب» این قانون، پیش‌بینی شده است که اگر راننده در سوابق بیمه‌ای، نمرات منفی و یا سوابق ارتکاب تخلفات رانندگی داشته باشد، این موارد در تعیین حق بیمه پرداختی حائز تأثیر خواهد بود. در واقع لازم است بین سوابق رانندگی راننده و حق بیمه‌ای که پرداخت می‌شود، یک رابطه منطقی وجود داشته باشد. همچنین همانطور که پیش‌تر گفته شد، در تبصره ۱ ماده ۱۸ قانون بیمه‌نامه شخص ثالث، پیش‌بینی شده تا پایان برنامه ششم توسعه، مدل ارزیابی بیمه، کاملاً راننده‌محور شود، به این معنی که به جای خودرو، سوابق رانندگی و رفتار رانندگی شخص است که تعیین‌کننده میزان حق بیمه‌ای است که می‌پردازد. با امعان نظر به اینکه اکثر حوادث رانندگی منبث از عامل انسانی است (۱۵)، این امر نقش پررنگی در خودکنترلی رانندگان و بروز رفتار صحیح ترافیکی خواهد داشت.

۳. توجه به اصل عدالت در تعیین حق بیمه بر مبنای شرایط راننده: در صورتی که میزان حق بیمه هر بیمه‌گذار، متناسب با میزان ریسک محاسبه گردد، به دلیل تناسب میزان ریسک بیمه‌گذار با حق بیمه، موجبات رضایت بیمه‌گذاران فراهم خواهد شد (۱۷). در این میان میزان ریسک، اگرچه می‌تواند تابعی از ویژگی‌های خودرو باشد، لیکن با توجه به

اهمیت عامل انسانی در سوانح رانندگی تأثیر ویژگی‌های شخصی در تعیین حق بیمه محاسبه عادلانه آن را موجب خواهد شد. این رویکرد عادلانه خود مشوقی برای احتیاط رانندگان و کاهش ریسک و بهره‌مندی از معافیت‌ها و تخفیف‌های احتمالی است.

در قانون بیمه اجباری و مقررات راجع به آن، در این رابطه ابزارهای مختلفی چون تأثیر نمره منفی و تخلفات حادثه‌ساز در تعیین حق بیمه و شمول افزایش یا تخفیف و به ویژه کاهش پلکانی تخفیف‌ها در صورت وقوع خسارت و عدم حذف تخفیف‌های گذشته با تحقق یک بار خسارت (بند «ب» ماده ۱۸ قانون و تبصره‌های یک و دو این ماده و مواد ۴ و ۵ آیین‌نامه تعیین سقف حق بیمه شخص ثالث و نحوه تخفیف، افزایش یا تقسیط آن مصوب ۱۳۹۶)، کانون توجه و تأکید قرار گرفته است.

باید اذعان داشت که اخلاق عمومی عنصری دارد که در این میان دو اصل عدالت و امنیت حائز اهمیت بسیاری هستند و تحقق آن‌ها می‌تواند در گرو تلاقی آن‌ها باشد. «در اخلاق عمومی اصلی‌ترین موضوع، مسأله «عدالت» است. آنچه در اخلاق عمومی مورد بحث قرار می‌گیرد، آن است که چگونه می‌توان قدرت را برای اجرای عدالت به کار برد و در عین حال از کاربرد نا به جای آن ممانعت کرد» (۱۸). بنابراین زمانی که قوانین بیمه‌ای از راهبردهای عادلانه سرمشق بپذیرند، این مسأله می‌تواند پذیرش قوانین و تمکین نسبت به آن و ایجاد انگیزه در اجرای قانون از سوی رانندگان را افزایش دهد و مآلاً جانب تأمین امنیت و حفظ رسالت پیشگیرانه قانون را نگه دارد.

۴. کاهش تأثیر معکوس بیمه در حوادث رانندگی در راستای اصل منع زیان‌رسانی: یکی از چالش‌های نهاد بیمه در حوزه تخلفات رانندگی تأثیر معکوسی است که می‌تواند بر کاهش حوادث رانندگی داشته باشد، حال آنکه کاهش سوانح رانندگی به واسطه ریشه‌داشتن در اصل منع زیان‌رسانی و حفظ جان و مال شهروندان از اهداف عالی و اصلی هر نظام حقوقی به شمار می‌رود.

مقررات بیمه‌ای یکی از عوامل تأثیرگذار بر ریسک‌پذیری رانندگان و ارتکاب تخلفات در آن‌هاست. بسیاری از سوانح رانندگی ناشی از عامل انسانی و به واسطه عدم رعایت مقررات ترافیکی از سوی گروهی از رانندگان است. تأثیر این عامل در بروز سوانح چنان است که پیش‌بینی می‌شود با از بین رفتن تخلفات ترافیکی میزان صدمات و خسارات ناشی از تصادفات تا حدود ۴۰ درصد کاهش داشته باشد (۱۹، ۱۵).

وفق ماده ۲ قانون بیمه شخص ثالث کلیه دارندگان وسایل نقلیه موضوع قانون ملزم به بیمه‌کردن وسیله نقلیه خود در قبال زیان‌های وارده به شخص ثالث می‌باشند. باید توجه داشت که صرف اجباری‌نمودن بیمه شخص ثالث بدون نظرداشت اقدامات و سیاست‌های پیشگیرانه، بالابردن سطح ریسک‌پذیری راننده، افزایش تخلفات رانندگی و نتیجتاً رشد سوانح را در پی خواهد داشت. راننده‌ای که تا پیش از بیمه‌شدن وسیله نقلیه، خود را در قبال ایراد خسارت به دیگران دارای مسئولیت کامل دانسته و از انجام اعمالی که احتمال بروز سوانح را بالا می‌برد، اجتناب می‌ورزیده، پس از بیمه‌کردن مسئولیت خود، از ارتکاب تخلف ابایی کمتری خواهد داشت. اینجاست که ضرورت دارد قانونگذار با در نظر گرفتن اهرم‌های قانونی، رفتارهای پرخطر رانندگان را کنترل و تعدیل نماید. در این راستا، قانون جدید بیمه شخص ثالث با رویکردی نوینی که نسبت به کاهش تصادفات داشته، برخی ابزارهای قانونی را به منظور کاهش سطح ریسک رانندگان پرخطر مورد استفاده قرار داده است.

امکان مراجعه به راننده مسبب حادثه برای باز یافت تمام یا قسمتی از خسارت وفق ضوابط مندرج در مواد ۱۲، ۱۴ و ۱۵ قانون بیمه اجباری سال ۱۳۹۵، از مهم‌ترین اقدامات تأمینی و پیشگیرانه در راستای کاهش اثر معکوس بیمه در حوادث رانندگی به شمار می‌رود. این امر در راستای اصل منع زیان‌رسانی به مثابه یک اصل اخلاقی قابل تحلیل و بررسی است که خود ارتباطی وثیق با قاعده لاضرر در مبانی حقوقی و فقهی دارد و اجمالاً بر اهمیت و لزوم غیر زیان‌آوردن اقدامات و تصمیمات به عنوان اصلی اخلاقی و حقوقی تأکید می‌ورزد.

باید خاطرنشان کرد که اجرای صحیح قانون با نظرداشت سیاست‌های پیشگیرانه نقش مهمی در توفیق برنامه‌ها خواهد داشت. در این زمینه، یکی از کاستی‌های اجرایی اعمال سیاست پیشگیری در بیمه شخص ثالث این است که آرای اصداری دادگاه‌ها و مراکز دادرسی در اکثر پرونده‌های بیمه‌ای به ضرر شرکت‌های بیمه می‌باشد. در واقع نوع نگاه قضات و مراکز صدور رأی به پرونده‌های بیمه‌ای بیشتر از دیدگاه مساعدت و یاری به زیان‌دیدگان با وجود محرز بودن تخلفات آن‌هاست. این نکته نیز در نظر می‌آید که شرکت‌های بیمه‌ای مراکز ثروتمندی هستند و پرداخت خسارت در پرونده‌های دعوی حقوقی، چیزی از توان مالی شرکت‌های بیمه‌ای نمی‌کاهد (۱۹)، اگرچه این رویکرد از حیث مساعدت به حال مرتکبین غیر عمد اقدامی شایسته به نظر آید، لیکن در عین حال باید پذیرفت که تساهل در اجرای قانون به ویژه آنجا که سیاست‌های پیشگیرانه مورد توجه بوده است، می‌تواند اهداف قانونگذار را با خلل مواجه نماید.

۵. کم‌توجهی به مقوله فرهنگ‌سازی در راستای پیشگیری: به رغم اینکه در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ بحث فرهنگ‌سازی مورد توجه قرار گرفته است و به ویژه مطابق ماده ۲۳ قانون، مقرر گردیده که ۵ درصد از جریمه‌های تخلفات رانندگی جهت تبلیغ در راستای ارتقای فرهنگ رانندگی و رعایت مقررات، در اختیار پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی قرار گیرد تا آن را از طریق دستگاه‌ها و نهادهای مرتبط هزینه نمایند (۵)، اما نمی‌توان منکر اهمیت و ضرورت توجه بیشتر به مقوله فرهنگ‌سازی هم در قانون مذکور و هم در سایر قوانین مربوطه و در بحث کنونی قانون بیمه اجباری شد.

قانون بیمه شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵ در این زمینه ضعیف عمل کرده است و آنچه را که از منظر فرهنگ‌سازی برای پیشگیری مورد توجه قرار داده، بیشتر پیشگیری از مسئولیت و مدیریت پس از حادثه بوده است نه پیشگیری از وقوع سوانح رانندگی، چنانکه در تبصره ۵ ماده ۲۴ به مقوله فرهنگ‌سازی جهت پیشگیری اجتماعی از حوادث خارج از پوشش بیمه‌ای

توجه می‌نماید. مطابق این تبصره «صندوق می‌تواند با تصویب مجمع عمومی مربوط، حداکثر تا ۲ درصد از منابع مالی خود را جهت تعمیم امر بیمه، گسترش فرهنگ بیمه، ترغیب رانندگان فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث به اخذ بیمه‌نامه و پیشگیری از زیان‌های ناشی از حوادث رانندگی از طریق عقد قرارداد با وزارتخانه‌ها و دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط، از قبیل سازمان صدا و سیما، وزارتخانه‌های آموزش و پرورش، علوم، تحقیقات و فناوری، فرهنگ و ارشاد اسلامی و ورزش و جوانان اختصاص دهد.»

با این حال تبصره ۵ ماده ۱۸ قانون بیمه اجباری راهکاری را برای فرهنگ‌سازی و ارتقای سطح کیفیت رانندگی پیش‌بینی کرده است که اجرای صحیح آن می‌تواند علاوه بر افزایش مهارت رانندگان، رعایت قواعد ایمنی را نیز در آن‌ها نهادینه و تقویت نماید. به موجب این تبصره، شرکت‌های بیمه موظف شده‌اند در چارچوب ضوابط مربوط نسبت به اعطای تخفیف به رانندگانی که دوره‌های آموزشی رانندگی ایمن و کم‌خطر را سپری نموده و موفق به اخذ گواهی‌نامه مربوط شده‌اند، اقدام کنند.

بحث

اتخاذ رویکردهای مؤثر و پیشگیرانه در مواجهه با جرائم رانندگی مستلزم توجه به ویژگی‌های متخلفین ایمنی جاده‌ها است. این امر حسب مورد می‌تواند در کنار اعمال تنبیهات و تدابیر سخت‌گیرانه، رویکردهای تشویقی را نیز دربر گیرد. همچنین در راستای طراحی و اجرای استراتژی‌های درمانی یا اقدامات توان‌بخشی فرصتی فراهم می‌شود که متخلفین جاده‌ای با ویژگی‌های خاص روحی و روانی به منحصربه‌فرد بودن خود پاسخ دهند (۲۰) و زمینه بازاجتماعی‌شدن آن‌ها فراهم آید. در این رابطه، حتی برخی پیشنهاد داده‌اند که تشکیل پرونده شخصیت در همان مراحل مقدماتی رسیدگی به جرائم رانندگی انجام شود، چه اینکه توجه به شخصیت افراد در جرائم رانندگی در مقام اعمال مجازات با به کارگیری روش‌هایی که به نوعی در بازاجتماعی‌کردن مجرمان رانندگی و

افزایش کارآیی و مهارت و احتیاط در رانندگی تأکید دارند، کمک شایانی به پیشگیری از جرم در حوادث رانندگی می‌کند (۲۱).

نهاد بیمه و مقررات پیرامون آن نیز در این زمینه (پیشگیری از جرائم رانندگی) ظرفیت‌هایی دارد که می‌بایستی در راستای اهداف کلان نظام حقوقی توأم با نظرداشت اصول عدالت و حفاظت از جان و مال شهروندان، به کار گرفته شوند تا برنامه‌های پیشگیری یکسو، منسجم، اقناع‌کننده و مؤثر باشند. همان‌گونه که قوانین کیفی و مقررات راجع به رسیدگی به تخلفات رانندگی، سهم به سزایی در اعمال رویکردهای پیشگیرانه اعم از کیفی، وضعی و اجتماعی دارند، قانون بیمه اجباری نیز می‌بایستی در این مسیر سهم خود را ایفا نماید.

در گام نخست لازم است ضمن تلفیق عوامل مؤثر بر حق بیمه در چارچوب فرمولی عادلانه، میزان حق بیمه هر بیمه‌گذار متناسب با میزان ریسک او محاسبه گردد تا زمینه رضایت بیمه‌گذاران و تشویق آن‌ها برای رعایت قانون بیش از پیش فراهم آید (۱۷)، امری که در قانون جدید بیمه اجباری در قیاس با قوانین سابق، مورد توجه واضعان قانون قرار گرفته است.

لذا پیش‌بینی شده که عواملی چون سابقه رانندگی پرخطر و نمرات منفی ثبت‌شده در سیستم راهنمایی و رانندگی و حوادثی که راننده مسبب آن بوده، در تعیین نرخ بیمه اثرگذار باشد. در صورت اجرای صحیح این مقرری، نرخ بیمه برای راننده پرخطر و کم‌خطر یکسان نخواهد بود و اگر فرد نمره منفی در رانندگی نداشته باشد، حق بیمه کمتری نسبت به رانندگان پرخطر پرداخت خواهد کرد، در نتیجه رانندگان سعی می‌کنند تا میزان خطاهای خود را در هنگام رانندگی به حداقل برسانند.

به طور کلی تلفیق ویژگی‌های خودرو، شرایط راننده (نظیر شغل و تحصیلات او) و همچنین سوابق تخلفات و تصادفات، زمینه ارائه بیمه‌های منطقی و عادلانه را فراهم می‌آورند (۲۲). در اغلب کشورها صنعت بیمه برای پیشگیری از تصادفات به اعمال نظام جایزه و جریمه و دادن تخفیف عدم خسارت به خودروهای فاقد حادثه رانندگی در طول مدت اعتبار بیمه‌نامه

شخص ثالث روی می‌آورند (۲۳). این امر با شخصی‌سازی مسئولیت و توجه بیشتر به ویژگی‌های راننده میسر خواهد شد. از ایرادات اصلی بیمه‌نامه‌های شخص ثالث در کشور ما محوریت صدور آن برای اتومبیل و نه راننده بوده است؛ این مسأله با در نظر گرفتن نقش عامل انسانی در قریب به ۷۰ درصد از کل آمار مربوط به تصادفات جاده‌ای و عدم دخالت آن در صدور بیمه‌نامه‌های شخص ثالث، این رشته را بسیار نا عادلانه می‌نمود (۱۵).

تاکنون رویکرد غالب در کشور ما این بوده که حق بیمه شخص ثالث با توجه به وسیله نقلیه و تعهدات مشخص‌شده برای پوشش‌های مالی، جانی و سرنشین و همچنین ظرفیت و تعداد سیلندرهای خودرو تعیین شود، اما در کشورهای مختلف، حق بیمه شخص ثالث به دو عامل اصلی، یعنی اتومبیل و راننده بستگی دارد. تمرکز بیمه شخص ثالث بر وسیله نقلیه، جنبه پیشگیرانه قانون را تضعیف می‌کند؛ هزینه مازادی را بر افراد کم‌ریسک تحمیل می‌کند، ضریب خسارت شرکت‌های بیمه را افزایش و میزان سودآوری این رشته بیمه‌ای را برای شرکت‌های بیمه‌گر کاهش می‌دهد. در سال ۱۳۸۹ حدود ۷۵ درصد از خسارت پرداختی صنعت بیمه مربوط به بیمه شخص ثالث بود. از سوی دیگر، بر اساس آمار موجود ۱۵ درصد رانندگان پرریسک هستند (۱۹).

به هر حال این رویکرد در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ کنار گذاشته شد و همانطور که پیش‌تر به طور مبسوط به تبیین آن پرداختیم، قانونگذار در ماده ۱۸ قانون و آیین‌نامه اجرایی آن عوامل مختلفی را برای تعیین حق بیمه در نظر گرفته است که در این میان «سوابق رانندگی و بیمه‌ای دارنده شامل نمرات منفی و تخلفات ثبت‌شده توسط نیروی انتظامی» موضوع قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی و «خسارت‌های پرداختی توسط بیمه‌گر یا صندوق، بابت حوادث منتسب به وی» و اذعان به اینکه باید بیمه مرکزی با همکاری نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران ترتیبی اتخاذ کند که حداکثر تا پایان برنامه پنج‌ساله ششم توسعه، امکان صدور بیمه‌نامه شخص ثالث بر اساس ویژگی‌های «راننده» فراهم شود، در

تبصره یک ماده مارالذکر، نشان از تحول در نگاه قانونگذار داشته است. با این حال و به رغم اینکه از سال ۱۳۹۸ وعده اجرایی‌شدن این تبصره به گوش رسیده، لیکن کماکان سیاست راننده‌محورشدن بیمه شخص ثالث به مرحله عملی نرسیده است. بنابراین اگرچه قانون بیمه اجباری در این زمینه متحول گردیده، لیکن تعویق اجرا جامعه را از بهره‌مندی از آثار قانون محروم کرده است.

مزیداً قانونگذار در راستای تغلیظ جایگاه شخص راننده و اعمال سیاست تشویقی در بیمه شخص ثالث، وفق تبصره ماده ۶، تخفیف‌های بیمه‌ای را برای راننده خودرو در فرض انتقال خودرو پابرجا دانسته است، لذا مقرر می‌دارد «کلیه تخفیفاتی که به واسطه «نداشتن حوادث منجر به خسارت» در قرارداد بیمه موضوع این قانون اعمال شده باشد، متعلق به انتقال‌دهنده است. انتقال‌دهنده می‌تواند تخفیفات مذکور را به وسیله نقلیه دیگر از همان نوع که متعلق به او یا متعلق به همسر، والدین یا اولاد بلاواسطه وی باشد، منتقل کند.»

گام بعدی در استقرار برنامه‌های پیشگیری، سیاست‌های تنبیهی مبتنی بر نهادن بار مسئولیت بر دوش مقصر حادثه است که با بی‌مبالاتی و بی‌توجهی به مقررات راهنمایی و رانندگی زمینه ورود حادثه و ایراد خسارت را ایجاد می‌کند. این زاویه نیز از نگاه قانونگذار دور نمانده و پیش‌بینی امکان مراجعه به مسبب حادثه و بازیافت خسارات از سوی بیمه‌گر بر اساس شرایط مندرج در قانون به ویژه مواد ۱۲، ۱۴ و ۱۵، این جنبه از سیاست پیشگیرانه را تقویب نموده است.

گام مهم دیگر در رابطه با پیشگیری در حوزه فرهنگ و آموزش و تشویق از این مجرا، نمودار می‌شود. این مسأله به صورت کم‌رنگ و اختیاری در قانون بیمه اجباری ملحوظ شده است، آنطور که وفق تبصره ۵ ماده ۱۸ قانون بیمه اجباری با هدف فرهنگ‌سازی و ارتقای سطح کیفیت رانندگی، شرکت‌های بیمه موظف شده‌اند در چارچوب ضوابط مربوط نسبت به اعطای تخفیف به رانندگانی که دوره‌های آموزشی رانندگی ایمن و کم‌خطر را سپری نموده و موفق به اخذ گواهی‌نامه مربوط شده‌اند، اقدام نمایند.

به هر حال با امعان نظر به نقص‌ها و خلل‌های اجرایی در مقررات راهگشای پیش‌گفته در قانون بیمه اجباری و همچنین جای خالی سازوکارهای پیشگیرانه، اعم از تنبیهی و تشویقی به ویژه در حوزه فرهنگ‌سازی و آموزش مستمر، هنوز تا رسیدن به غایت پیشگیری مطلوب و مؤثر فاصله وجود دارد.

نتیجه‌گیری

قانون بیمه اجباری، اگرچه در بحث پیشگیری معطوف به پیشگیری از تحقق مسئولیت مدنی و تحمل جبران خسارت است، لذا ماهیتی پسینی در رابطه با چاره‌جویی پیرامون سوانح و خسارات ترافیکی دارد، لیکن نباید از نقش و ظرفیت این قانون برای استقرار سازوکارهای پیشگیرانه به معنای حقیقی خود که معطوف به پیش از وقوع حادثه و برجای گذاشتن خسارت است، غافل ماند.

شخصی‌سازی مسئولیت که تجلی اصلی آن در راننده‌محورشدن بیمه و شاخص‌های مرتبط با صدور و تمدید بیمه‌نامه و همچنین تداوم مسئولیت مسببین حادثه از طریق امکان مراجعه بیمه‌گر برای بازیافت خسارات ناشی از حادثه، نمایان می‌شود، نه تنها از طریق عادلانه کردن حقوق و تکالیف بیمه‌ای منجر به افزایش انگیزه رانندگان برای رعایت قانون و مآلاً تحقق جنبه پیشگیرانه می‌گردد، بلکه تغلیظ سیاست‌های تشویقی و تنبیهی در قانون بیمه برای خنثی‌شدن اثر معکوس نهاد بیمه بر حوادث رانندگی، در راستای تبعیت از اصل اخلاقی منع زیان‌رسانی و محافظت از جان و مال شهروندان به کار گرفته می‌شود.

این مهم در قانون بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵، بیش از قوانین سلف و به فراست مطمح نظر مقننین بوده است؛ آنطور که قانون مزبور رویکردهای پیشگیرانه اعم از سیاست‌های تنبیهی و تشویقی را از طریق ابزارهای مختلفی، چون تأثیر پیشینه رانندگی و بیمه‌ای دارنده شامل نمرات منفی و تخلفات و خسارت‌های پرداختی توسط بیمه‌گر یا صندوق بابت حوادث منتسب به او در تعیین مبلغ بیمه، امکان مراجعه

بیمه‌گر به مسبب حادثه برای بازیافت خسارت در حالت‌های مختلف بی‌مبالاتی و تکرار تخلف و تقصیر سنگین و تعمد، اعمال تخفیف یا افزایش حق بیمه برای رانندگان به صورت پلکانی بسته به خسارات مالی و بدنی، اعطای تخفیف به رانندگانی که دوره‌های آموزشی رانندگی ایمن و کم‌خطر را سپری نموده و موفق به اخذ گواهی‌نامه مربوط شده‌اند، مورد توجه قرار داده است.

با وجود این به واسطه معطل‌ماندن اجرای طرح صدور بیمه‌نامه شخص ثالث بر اساس ویژگی‌های «راننده» در قانون، کماکان تأکید بر صدور بیمه شخص ثالث بر مبنای ویژگی‌های خودرو وجود دارد. همچنین عوامل دیگر، شامل تفوق نگاه نظام تقنینی و قضایی به جبران‌محوربودن بیمه در مقایسه با پیشگیری‌محوربودن آن و عدم توجه کافی به فرهنگ‌سازی در راستای پیشگیری و جای خالی برخی سازوکارهای پیشگیرانه نظیر اعمال سختگیری در تمدید بیمه‌نامه یا الزام به مراجعه برای مشاوره و گذراندن دوره‌های آموزشی و حتی درمانی پیش از تمدید بیمه‌نامه برای رانندگان با رفتار ترافیکی پرخطر، کاستی‌ها و خلأهای قانون بیمه اجباری و لزوم اجرای صحیح و قاطع آن را نمایان می‌سازد.

مشارکت نویسندگان

ابوذر سالاری فر و احمد رضانی: مسئولیت راهنمایی و نظارت بر اجرای پژوهش.

علی علیزاده آرند: مسئولیت نگارش و تألیف.

نویسندگان نسخه نهایی را مطالعه و تأیید نموده و مسئولیت پاسخگویی در قبال پژوهش را پذیرفته‌اند.

تضاد منافع

نویسندگان هیچ‌گونه تضاد منافع احتمالی را در رابطه با تحقیق، تألیف و انتشار این مقاله اعلام نکرده‌اند.

تقدیر و تشکر

ابراز نشده است.

تأمین مالی

نویسندگان اظهار می‌نمایند که هیچ‌گونه حمایت مالی برای تحقیق، تألیف و انتشار این مقاله دریافت نکرده‌اند.

ملاحظات اخلاقی

در پژوهش حاضر جنبه‌های اخلاقی مطالعه کتابخانه‌ای شامل اصالت متون، صداقت و امانتداری رعایت شده است.

References

1. Kashfi S. Prevention of Unintentional Driving Crimes with Emphasis on the Law of Compulsory Insurance for Damage to Third Parties Due to Vehicle Accidents. Quarterly Journal of Daneshe Entezami. 2018; 20(4): 169-198. [Persian]
2. Izanloo M. Critique and Analysis of the Compulsory Insurance Law Amendment Law. Law Quarterly Journal. 2008; 38(4): 37-56. [Persian]
3. Sharifi A, Fathollahi F. A Study of Effective Methods of Crime Prevention in the Field of Traffic Crimes (Violations). Journal of Daneshe Entezami Lorestan. 2019; 6(24): 128-179. [Persian]
4. Varvaei A, Fattahi A. Legislative Criminal Policy to Prevent Violations in Traffic Law. Journal of Traffic Management Studies. 2012; 1(24): 19-44. [Persian]
5. Chegini D, Hosseini ST, Javadian R, Kashfi SS, Beiranvand R. Determining the effectiveness of issuing third party insurance based on the characteristics of the driver in accident prevention. Rahvar Research Quarterly. 2019; 8(31): 57-84. [Persian]
6. Viski L, Decsényi J. Road traffic offenders and crime policy. Akadémiai Kiadó; 1982.
7. Faílde-Garrido JM, Rodríguez-Castro Y, González-Fernández A, García-Rodríguez MA. Traffic Crimes and risky driving: The role of personality and driving anger. Current Psychology. 2023; 42(14): 12281-12295.
8. Najafi TA. Criminology. 3rd ed. Tehran: Education Publications; 2005. p.53. [Persian]
9. Mir Khalili M. Prevention of delinquency in the view of Islamic criminal policy. Ph.D. Thesis. Tehran: Faculty of Law, University of Tehran; 2006. [Persian]
10. Varvaei A, Fatahi A, Yavari V. A Study of the Evolution of Iran's Legislative Policy in Controlling Driving Crimes and Violations. Rahvar Research Quarterly. 2015; 4(12): 125-144. [Persian]
11. Abbaslou B, Kashfi S. Developments in the law amending the law on compulsory civil liability insurance of motor vehicle owners against third parties. Traffic Management Studies Quarterly. 2019; 5(19): 45-57. [Persian]
12. Varvaei A, Fatahi A. The position of situational prevention in the law on investigating traffic violations approved in 2010. Rahvar Research Quarterly. 2016; 5(18): 119-144. [Persian]
13. Ayati A, Mahdavi kalishmi G, Mollashahi HF, Khajavi K. Use of Pay-At-The-Pump and Pay-As-You-Drive methods in determining car insurance premiums and tolls and its effect on traffic safety. Tehran: The 10th International Conference on Transportation and Traffic Engineering; 2019. [Persian]
14. Ahmadi KH. The most important innovation of the 'Compulsory insurance law for damage caused to third parties as a result of accidents caused by vehicles approved in 1395'. Bime Research Journal. 2016; 32(3): 103-122. [Persian]
15. Safaeian M, Sabzi M, Hassanzadeh N, Azadeh B. Pathology of Third Party Insurance Law and Proposing Corrective Suggestions. Tazehaye Jahane Bimeh. 2011; 165: 15-28. [Persian]
16. Tavakoli M. The deputy official of the insurer of the injured party in claiming damages. Master's Thesis. Kerman: Shahid Bahonar University; 2012. [Persian]
17. Karimzadegan Moghadam D, Behravan M. Providing a solution for dynamic pricing in the insurance industry using data mining techniques (Case study: Third party insurance). Insurance Journal. 2014; 120: 1-20. [Persian]
18. Akhondi A. General Ethics; Basic Foundations of Peace and Social Hope. Panjereh Quarterly J. 2017; 1(24): 1-10. [Persian]
19. Ismaili A. Global Approach in Transportation and Traffic. Postgraduate Textbook, University of Law Enforcement, Faculty of Traffic Science and Technology; 2009. p.2. [Persian]
20. Woodall WG, Kunitz SJ, Zhao H, Wheeler DR, Westerberg V, Davis J. The prevention paradox, traffic safety and driving-while-intoxicated treatment. American Journal of Preventive Medicine. 2004; 27(2): 106-111.
21. Amini Khaneh Barq S, Naji Zawareh M, Agha Bajestani M. Personality file and its role in preventing traffic crimes and violations. Traffic Management Studies Quarterly. 2022; 63: 147-178. [Persian]
22. Dehghani A. The role and position of the insurance industry in reducing damages caused by driving accidents. Insurance Industry Quarterly. 2001; 16(1): 27-52. [Persian]
23. Asian Development Bank. Road Safety Management for the Asia and Pacific region. Translated by Ghorbani M, Nouri Amiri M. Tehran: Transportation Research Institute; 2006. p.67. [Persian]