



ORIGINAL RESEARCH PAPER

Compensable damages to property by third party insurer and the restrictions governing it under compulsory insurance act 2016

M. Fallah Kharyeki

Department of Private Law, Faculty of Humanities, Ayatollah Amoli Islamic Azad University, Amol, Iran

ARTICLE INFO

Article History:

Received 7 March 2020

Revised 31 May 2021

Accepted 7 August 2021

Keywords:

Compulsory insurance act 2016

Corresponding damage

Damages to property

Insurer's liability

loss of market value of a car

ABSTRACT

BACKGROUND AND OBJECTIVES: The present study attempts to examine the instances of damages to property caused by traffic accidents and the restrictions and conditions governing their reimbursement, which under Compulsory Insurance Act 2016, an insurer will compensate if there is a valid third party insurance and ultimately make suggestions to amend relevant laws.

METHODS: The method used in this study is descriptive-analytical using library tools. In this article, first, the issue is examined according to Compulsory Insurance Act 2016 and then the opinions of lawyers on the issue are discussed and finally, along with the analysis and review of opinions in the Iranian legal system, suggestions for amending Compulsory Insurance Act 2016 are presented.

FINDINGS: Unconditional definition of damages to property in paragraph b of article 1 of Compulsory Insurance Act 2016 includes damages to third party property (whether object or benefit or right). Of course, damages to property are covered by third party insurance if the property belongs to a third party and is located outside the vehicle causing the accident. According to paragraph 1 of Article 17 of Compulsory Insurance Act 2016, damages to the cargo of the vehicle that caused the accident, whether it belonged to the driver who caused the accident or a third party, were excluded from third party insurance. Moreover, if the damages resulting from the deprivation of benefits (loss of use) can be claimed according to the general rules of civil liability, there is no reason not to claim such damages from the insurer under Compulsory Insurance Act 2016. As a result, the reference of article 39 of Compulsory Insurance Act 2016 only to vehicle, is related to the prevailing case because the property and objects under the ownership or legal possession of third parties that are damaged may not be his only car, as paragraph b of Article 1 of Compulsory Insurance Act 2016, in the definition of damages to property, it refers to "third party property", which unconditional definition includes any property. Also benefiting from paragraph b of article 1 of Compulsory Insurance Act 2016 and the concept contrary to paragraph "a" of article 17 of that law and the provision of article 2 of Law on Immediate Investigation of Damages Caused by Motor Accidents, approved 1966, the loss of market value of a car (price reduction) that results from a car accident is one of the obvious damages that may be suffered by a third party and is therefore covered by third party insurance and can be claimed on the insurer, because in note 3 of article 8 of Compulsory Insurance Act 2016, financial compensation is the responsibility of the insurer or the tortfeasor of the accident. If the price reduction is not considered as damages to property and is not considered compensable by the insurer, the tortfeasor of the accident should not be responsible. In addition, the corresponding damage is the damage that will be calculated corresponding to the damage done to the most expensive conventional car, not to the proportion of the conventional car. In predicting the institution of the corresponding damage, the legislator has departed from the conventional theories about the philosophy and purpose of civil liability and the principle of complete compensation and has attempted to work on the basis of distributive justice as well as ethical and economic considerations and social policy considerations to moderate effect of civil liability for the benefit of the weaker part of society economically. The last part of note 3 of article 8 states a provision that implies the provision of a special system of financial compensation for traffic accidents. Because the corresponding damage to the most expensive conventional car is applicable not only in the presence of third party insurance but also is applied in favor of the tortfeasor of the accident when the car of the tortfeasor of the accident does not have valid third party insurance. A ruling that has no precedent in the Iranian legal system and its justification is impossible in the traditional framework of civil liability and according to traditional principles and rules, especially the no-harm rule. Given that the institution of the corresponding damage is exceptional and irregular, it seems that the application of the specific rule of the corresponding damage is applicable only on the assumption that the subject of the third party's property damages was his vehicle. In cases where damages to property have been incurred on property other than his vehicle, all damages to property, as the case may be, are reimbursed by the insurer of the vehicle causing the accident (up to the limit of the financial obligations of the insurance policy) or by the person responsible for the accident.

CONCLUSION: The lack of transparency of Compulsory Insurance Act 2016 on some instances of damages to property caused to third parties such as cargo belonging to the occupant of the vehicle, deduction of car price (price reduction) of the damaged property and deprivation of the third party from gaining benefits of the property and the conditions governing their compensation such as the limit of financial obligations contained in the insurance policy and the corresponding damage, have caused doubts and ambiguities which have caused disagreement and conflict of opinions that requires the legislator to intervene to reform the law in this regard. Accordingly, in order to prevent any disagreement and conflict of opinions, it is proposed: 1) Possibility of compensating the price reduction of the vehicle, deprivation of benefits of the damaged property, compensation for damage to the cargo of the occupant of the vehicle should be explicitly foreseen to provide full compensation, which was one of the most important goals of Compulsory Insurance Act 2016. 2) The legislator shall explicitly limit the application of special rule of corresponding damage to the third party vehicle.

*Corresponding Author:

Email: mehdjfallah@gmail.com

Phone: +9811 43217064

ORCID: [0000-0002-5841-712X](https://orcid.org/0000-0002-5841-712X)

DOI: [10.22056/ijir.2021.03.06](https://doi.org/10.22056/ijir.2021.03.06)





مقاله علمی

خسارت‌های مالی قابل جبران توسط بیمه‌گر شخص ثالث و قیود حاکم بر آن در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵

مهدی فلاح خاریکی

گروه حقوق خصوصی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی آیت الله آملی، آمل، ایران

اطلاعات مقاله

تاریخ‌های مقاله:

تاریخ دریافت: ۱۷ اسفند ۱۳۹۸
تاریخ داوری: ۱۰ خرداد ۱۴۰۰
تاریخ پذیرش: ۱۶ مرداد ۱۴۰۰

کلمات کلیدی:

آفت قیمت
تعهد بیمه‌گر
خسارت متناظر
خسارت‌های مالی
قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵

نویسنده مسئول:

ایمیل: mehdifallah@gmail.com

تلفن: +۹۸۱۱ ۴۳۲۱۷۰۶۴

ORCID: 0000-0002-5841-712X

DOI: 10.22056/ijir.2021.03.06

چکیده:

پیشینه و اهداف: پژوهش حاضر تلاش دارد تا مصادیق خسارت‌های مالی ناشی از حوادث رانندگی را بررسی کرده و قیود و شرایط حاکم بر جبران آن‌ها را که طبق قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ در صورت وجود بیمه‌نامه معتبر شخص ثالث برعهده بیمه‌گر قرار می‌گیرد، نقد و تحلیل نموده تا در نهایت پیشنهادهای جهت اصلاح قانون مزبور یا توجه به آن‌ها در آیین‌نامه‌های مربوط ارائه نماید.

روش‌شناسی: روش مورد استفاده در این پژوهش، توصیفی-تحلیلی با استفاده از ابزار کتابخانه‌ای می‌باشد.

یافته‌ها: خسارت‌های مالی در صورتی تحت پوشش بیمه‌نامه شخص ثالث قرار می‌گیرد که مال حادثه‌دیده متعلق به شخص ثالث بوده و خارج از وسیله نقلیه مسبب حادثه قرار داشته باشد. وانگهی گرچه در عمل، شرکت‌های بیمه، آفت قیمت خودرو را تحت شمول تعهدات خود تلقی نمی‌کنند. لیکن آفت قیمت خودرو که در نتیجه حادثه رانندگی حاصل می‌شود، یکی از خسارت‌های مسلمی است که ممکن است به وسیله نقلیه ثالث وارد شود و در نتیجه، تحت پوشش بیمه‌نامه شخص ثالث قرار گرفته و قابل مطالبه از بیمه‌گر است. به‌علاوه خسارت متناظر، خسارتی است که میزان آن، متناظر با خسارت وارده به گران‌ترین خودروی متعارف محاسبه خواهد شد نه به تناسب و نسبت‌گیری از خودروی متعارف. قانونگذار در پیش‌بینی نهاد خسارت متناظر، از نظریه‌های مرسوم پیرامون فلسفه و هدف مسؤلیت مدنی و اصل جبران کامل خسارت فاصله گرفته و تلاش کرده است تا بر مبنای عدالت توزیعی و نیز ملاحظات اخلاقی و اقتصادی و ملاحظات مربوط به سیاستگذاری اجتماعی، اثر مسؤلیت مدنی را به نفع قشر ضعیف‌تر جامعه به لحاظ اقتصادی، تعدیل نماید.

نتیجه‌گیری: عدم شفافیت قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ در مورد برخی مصادیق خسارت‌های مالی وارده بر شخص ثالث و قیود و شرایط حاکم بر جبران آن‌ها، سبب ظهور تردیدها و ابهام‌هایی شده که موجب اختلاف دیدگاه و تضارب آرا است. لذا دخالت قانونگذار و اصلاح قانون ضروری می‌نماید.

توجه: مدت زمان بحث و انتقاد برای این مقاله تا ۱ اکتبر ۲۰۲۱ در وب‌سایت IJIR در «نمایش مقاله» باز می‌باشد

از خسارت‌های مالی، «زیان‌هایی است که به سبب حوادث مشمول بیمه موضوع این قانون، به اموال شخص ثالث وارد می‌شود». در این قسمت، ذیل سه بحث جداگانه به بررسی سه موضوع خسارت وارد بر اموال ثالث به‌عنوان محمولات وسیله نقلیه مسبب حادثه، کسر قیمت خودرو (افت قیمت) و محروم شدن از منافع پرداخته می‌شود که در قابل جبران بودن آن‌ها تحت قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ تردید وجود دارد.

خسارت وارد بر اموال ثالث به عنوان محمولات وسیله نقلیه مسبب حادثه

یکی از مواردی که طبق ماده ۱۷ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ از تحت شمول قانون خارج می‌شود، خسارات وارد به محمولات وسیله نقلیه مسبب حادثه است. محمولات وسیله نقلیه مسبب حادثه هرگاه متعلق به راننده مسبب حادثه باشد، طبق بندهای ب و ت ماده ۱ قانون مزبور نیز از شمول بیمه‌نامه شخص ثالث خارج می‌باشد. چراکه راننده مسبب حادثه، شخص ثالث محسوب نمی‌شود. در هر حال، طبق بند ۱ ماده ۱۷ این قانون، خسارات وارد به محمولات وسیله نقلیه مسبب حادثه، اعم از این‌که متعلق به راننده مسبب حادثه باشد یا شخص ثالث، از شمول بیمه شخص ثالث خارج شده است.

علی‌رغم ظاهر مطلق بند ۱ ماده ۱۷ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵، برخی معتقدند خسارت وارده بر اثار مسافر در وسیله نقلیه مسبب حادثه، تحت پوشش بیمه قرار دارد (Katouzian and IZanlou, 2017). چراکه خسارات وارده بر محمولات وسیله نقلیه مسبب حادثه با این هدف از شمول پوشش بیمه‌نامه شخص ثالث خارج شده که متصدیان حمل یا ارسال‌کنندگان کالا معمولاً بیمه‌نامه جداگانه‌ای در این باره تحصیل می‌کنند،^۳ در حالی که رویه مزبور در مورد اثار مسافر وجود ندارد و واژه «محموله» نیز در زبان فارسی برای اموال و اثار شخصی مسافر به کار نمی‌رود (Katouzian and IZanlou, 2017). اما خارج ساختن خسارت وارده بر اثار مسافر از ذیل استثنای بند ۱ ماده ۱۷ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ بر اساس دلایل مذکور، قانع‌کننده به نظر نمی‌رسد. چراکه اولاً؛ واژه «محموله» در زبان فارسی عنوان عامی است که شامل هرگونه باری می‌شود.^۴ اعم از آن‌که همراه یا غیرهمراه باشد. ثانیاً؛ در حال حاضر بیمه نمودن بارهای همراه و غیرهمراه نیز در برابر حوادث بسیار گسترش یافته است. به‌علاوه، محمولات وسیله نقلیه مسبب حادثه به مانند یدک و تریلر متصل به وسیله نقلیه، جزئی از وسیله نقلیه و تابع آن در نظر گرفته می‌شود. شاید به همین دلیل است که طبق بند پ ماده ۱ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵، خسارات ناشی از محمولات وسیله نقلیه به اشخاص ثالث همانند خسارات ناشی از خود وسیله نقلیه یا یدک و تریلر متصل به آن، تحت پوشش بیمه‌نامه شخص ثالث قرار می‌گیرد.

محروم شدن از منافع اموال حادثه‌دیده

در تفسیر ماده ۴ آیین‌نامه اجرایی قانون بیمه اجباری مصوب

به موجب بند الف ماده ۴ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵، با وقوع حادثه ناشی از وسائل نقلیه موتوری زمینی و ریلی و ورود خسارت مالی بر شخص ثالث، در صورتی که وسیله نقلیه مسبب حادثه، دارای بیمه‌نامه شخص ثالث باشد، جبران خسارت‌های وارده در حدود مقررات قانون بیمه اجباری، برعهده بیمه‌گر است. خسارت‌های مالی زیان‌هایی هستند که به سبب حوادث مشمول بیمه موضوع قانون بیمه اجباری به اموال شخص ثالث وارد می‌شود و به موجب بند ت ماده ۱ قانون مزبور، شخص ثالث، هر شخصی به استثناء راننده مسبب حادثه است که به سبب حوادث موضوع قانون مزبور، دچار خسارت بدنی و یا مالی شود.

با توجه به تعاریف مذکور، در بادی امر به نظر می‌رسد که تشخیص مصادیق خسارت مالی وارده بر شخص ثالث علی‌الظاهر نباید با دشواری ویژه‌ای روبه‌رو باشد. لیکن تدقیق در انطباق تعریف با برخی مصادیق، سبب ظهور تردیدها و ابهام‌هایی می‌شود که خود سبب بروز اختلاف‌دیدگاه و تضارب آرا در تشخیص مصادیق خسارات مالی تحت پوشش بیمه اجباری شخص ثالث می‌شود. برای مثال، خسارت وارد بر مال ثالث ممکن است سبب افت قیمت مال حادثه‌دیده و محروم شدن ثالث از کسب منافی شود که عادتاً از مال مزبور به‌دست می‌آمده است. آیا چنین زیان‌هایی، تحت شمول تعریف خسارت مالی موضوع قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ قرار گرفته و از طریق بیمه‌نامه شخص ثالث قابل جبران است؟ در صورت پاسخ منفی، آیا مقصر حادثه در این خصوص مسؤولیتی خواهد داشت؟ وانگهی یکی از مواردی که طبق ماده ۱۷ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ از تحت شمول قانون خارج می‌شود، خسارات وارد به محمولات وسیله نقلیه مسبب حادثه است. هرگاه محمولات وسیله نقلیه مسبب حادثه، متعلق به راننده مسبب حادثه نباشد، مثلاً متعلق به سرنشین وسیله نقلیه مسبب باشد، آیا باز هم از شمول بیمه‌نامه شخص ثالث وسیله نقلیه مسبب، خارج خواهد بود در حالی که سرنشین وسیله نقلیه مسبب، شخص ثالث تلقی می‌شود؟

علاوه بر این‌ها، تکلیف بیمه‌گر در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ در خصوص جبران خسارات مالی وارد بر اشخاص ثالث، بی قید و شرط نمانده است. این قیود شامل سقف تعهدات مالی مندرج در بیمه‌نامه و خسارت متناظر است. خسارت متناظر نهاد جدیدی است که نیامده خود سبب بروز اختلافات و تعارض دیدگاه‌هایی شده که باید مفهوم و مبانی دقیق آن روشن گردد.

برای بررسی مسائل فوق‌الذکر در قسمت نخست این مقاله به تحلیل خسارت‌های مالی قابل جبران پرداخته خواهد شد. در قسمت دوم، میزان خسارت مالی قابل پرداخت توسط بیمه‌گر با توجه به قیود حاکم بر آن مورد بررسی قرار می‌گیرد.

مبانی نظری پژوهش

خسارت‌های مالی تحت پوشش بیمه‌نامه اجباری شخص ثالث طبق بند ب ماده ۱ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ منظور

هر مالی را شامل می‌شود.

کسر قیمت خودرو (اُفت قیمت)

ماده ۳۹ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ همسو با رویه غالب، جبران خسارت مالی را در فرض عدم توافق طرفین، صرفاً از طریق تعمیر وسیله نقلیه زیان‌دیده ممکن دانسته و سخنی از اُفت قیمت به میان نیاورده است (همچنین نگاه کنید به ماده ۷ آیین‌نامه اجرایی ماده ۳۰ قانون مزبور). با وجود این، به سه دلیل باید ظاهر ماده مزبور را ناظر به مورد غالب دانست و راه را بر جبران زیان ناشی از اُفت قیمت خودرو مسدود نکرد:

اولاً؛ طبق بند ب ماده ۱ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵، خسارت مالی «زیان‌هایی است که به سبب حوادث موضوع این قانون، به اموال شخص ثالث وارد شود». کسر قیمتی که در نتیجه حادثه رانندگی حاصل می‌شود، یکی از خسارات مسلمی است که به وسیله نقلیه زیان‌دیده وارد می‌شود. به عبارت دیگر، کسر قیمت ناشی از حادثه، زبانی است که تحت تعریف خسارت مالی در بند مذکور قرار می‌گیرد.

ثانیاً؛ بند ب ماده ۱ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵، که خسارات مالی را زیان‌های وارد بر اموال شخص ثالث تعریف کرده است، نشان می‌دهد که خسارات مالی زیان‌دیده ممکن است محدود به وسیله نقلیه وی نباشد. یا اساساً وسیله نقلیه‌ای موجود نباشد تا بحث تعمیر آن در میان باشد. بلکه شاید زیان‌دیده عابر پیاده‌ای باشد که در اثر تصادف، مالی که در دستش حمل می‌کرده خسارت ببیند یا از بین برود. به عبارت دیگر، اموال شخص ثالث نه تنها شامل وسیله نقلیه زیان‌دیده می‌شود. بلکه محمولات زیان‌دیده را نیز دربر می‌گیرد. این امر از مفهوم مخالف بند الف ماده ۱۷ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ نیز قابل استنباط است. چراکه بند مزبور «خسارت وارده به وسیله نقلیه مسبب حادثه و محمولات آن» را از شمول بیمه موضوع این قانون خارج دانسته است و خسارات وارده بر وسیله نقلیه ثالث و محمولات آن را خارج ندانسته است. بنابراین، حکم ماده ۳۹ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ راجع به وسیله نقلیه، ناظر به مورد غالب است. در غیر این صورت، نه تنها کسر قیمت قابل مطالبه نخواهد بود. بلکه خسارات وارده بر محمولات وسیله نقلیه ثالث نیز نایست قابل جبران باشد. در حالی که اگر مقنن چنین منظوری می‌داشت، در تعریف خسارات مالی از زیان‌های وارده بر اموال شخص ثالث سخن نمی‌گفت بلکه خسارات مالی را زیان‌هایی تعریف می‌کرد که به وسیله نقلیه شخص ثالث وارد می‌شود.

ثالثاً؛ حکم ماده ۲ قانون رسیدگی فوری به خسارات ناشیه از تصادفات رانندگی به وسیله نقلیه موتوری مصوب ۱۳۴۵/۹/۱۳ که تعیین مقدار کسر قیمت را پیش‌بینی نموده است، نیز این نظر را تأیید می‌کند. به موجب این ماده، «کاردان‌های فنی راهنمایی و رانندگی و پلیس راه که برای رسیدگی به امور تصادفات رانندگی تعیین می‌شوند مکلفند علت وقوع تصادف و چگونگی آن را صریحاً با تشریح وضع محل تصادف در صورت مجلس قید و میزان خسارت

۱۳۴۷ که مقرر می‌داشت «جبران خسارت مالی عبارت است از تأمین و جبران زیان‌های مستقیمی که در اثر حوادث مشمول بیمه به اموال و اشیای تحت مالکیت یا تصرف قانونی اشخاص ثالث وارد می‌شود»، عنوان شده بود که خسارات مالی در قانون بیمه اجباری ۱۳۴۷ زیان‌های ناشی از تلف اموال را دربر می‌گیرد. اما شامل محروم شدن از منافع نمی‌شود. لذا این‌گونه زیان‌ها باید طبق قواعد عام مسؤولیت مدنی مطالبه گردد (Katouzian, 2011). در حال حاضر، ظاهر ماده ۳۹ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵، خسارت مالی را صرفاً اختصاص به خود وسیله نقلیه زیان‌دیده داده است. بدون این‌که اشاره‌ای به منافع از دست رفته نماید. وانگهی از ماده ۷ آیین‌نامه اجرایی ماده ۳۰ قانون فوق نیز امکان جبران منافع از دست رفته استنباط نمی‌شود. فلذا تنها خساراتی قابل جبران است که به‌طور مستقیم به عین مال وارد آید نه زیان‌های وارده بر دارایی زیان‌دیده تا شامل محروم شدن از منفعت نیز شود. البته این‌گونه زیان‌ها طبق قواعد عام مسؤولیت مدنی قابل مطالبه است. همان‌گونه که برخی در زمان حکومت قانون سابق بیان داشته بودند (Katouzian, 2011).

با این وجود، پذیرش دیدگاه مذکور، به دلایل ذیل دشوار است؛ اولاً؛ لزوم مستقیم بودن ضرر که به موجب قواعد عام مسؤولیت مدنی یکی از شرایط ضرر قابل مطالبه است و در جبران خسارات ناشی از حوادث رانندگی نیز باید مورد تبعیت قرار گیرد به این معنا نیست که تنها خسارت وارده بر عین مال حادثه دیده را شامل شود. بلکه منظور از شرط مزبور آن است که بین فعل زیان‌بار و زیان وارده، حادثه دیگری وجود نداشته باشد تا جایی که بتوان گفت ضرر عرفاً از همان فعل ناشی شده است (Katouzian, 2011). در واقع، اطلاق تعریف خسارت مالی در بند ب ماده ۱ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵، خساراتی را که بر اموال شخص ثالث (اعم از عین یا منفعت یا حق) وارد شود دربر می‌گیرد. ثانیاً؛ چنان‌چه خسارات ناشی از محروم شدن از منافع طبق قواعد عام مسؤولیت مدنی قابل مطالبه باشد دلیلی وجود ندارد تا چنین خساراتی را طبق قانون بیمه اجباری از بیمه‌گر قابل مطالبه ندانیم. ثالثاً؛ اگر چنین خساراتی را طبق قانون بیمه اجباری از بیمه‌گر قابل مطالبه ندانیم، طبق قواعد عمومی مسؤولیت نیز نمی‌توان بیمه‌گر را برخلاف قانون بیمه اجباری که در مقام بیان مسؤولیت‌های بیمه‌گر بود، مسؤول شناخت. لذا باید مقصر حادثه را در حدود قواعد عام مسؤولیت مدنی، مسؤول جبران این دسته زیان‌ها به شمار آورد.^۶ در این صورت، نهاد بیمه نمی‌تواند پوشش کاملی ارائه نماید و بیمه‌گذار با وجود بیمه، همواره باید ریسک آن را به دوش کشد و جبران خسارت زیان‌دیده نیز با مشکل مواجه می‌شود که این امر برخلاف هدف قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ مبنی بر حمایت از زیان‌دیدگان ناشی از حوادث رانندگی است. رابعاً؛ اشاره ماده ۳۹ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ صرفاً به وسیله نقلیه، ناظر به مورد غالب است زیرا ممکن است اموال و اشیای تحت مالکیت یا تصرف قانونی اشخاص ثالث که خسارت دیده است تنها اتومبیل وی نباشد کما اینکه بند ب ماده ۱ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵، در تعریف خسارات مالی به «اموال شخص ثالث» اشاره می‌کند که اطلاق آن،

وارده به وسیله نقلیه را اعم از هزینه تعمیر و کسر قیمتی که در نتیجه تصادف حاصل می‌شود معلوم نمایند. در صورتی که تعیین میزان خسارت در محل ممکن نباشد می‌توان آن را موکول به بازدید بعدی در تعمیرگاه نمود. مندرجات صورت‌مجلسی که به طریق فوق تنظیم می‌گردد معتبر است مگر این که خلاف آن ثابت شود».

در هر حال، بهتر بود قانونگذار امکان مطالبه اُفت قیمت خودرو را صریحاً در قانون بیمه اجباری پیش‌بینی می‌نمود تا مانع هرگونه اختلاف نظر و تضارب آرا در این خصوص می‌شد.

میزان خسارت مالی قابل پرداخت توسط بیمه‌گر

هرچند بیمه‌گر با انعقاد عقد بیمه شخص ثالث، طبق قانون، متعهد به جبران خسارت مالی وارد به اشخاص ثالث می‌شود. اما، این تعهد در برخی موارد، کلیه خسارت مالی وارد به اشخاص ثالث را در بر نمی‌گیرد. چراکه قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، علاوه بر استثنائات مسؤلیت بیمه‌گر مندرج در ماده ۱۷، میزان تعهد بیمه‌گر را در خصوص جبران خسارت مالی به دو نوع محدودیت سقف تعهدات مالی مندرج در بیمه‌نامه شخص ثالث و خسارت متناظر وارده به گران‌ترین خودروی متعارف مقید نموده است.

سقف تعهدات مالی مندرج در بیمه‌نامه شخص ثالث

بر اساس ماده ۸ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، حداقل مبلغ بیمه موضوع این قانون در بخش خسارت مالی (تعهد قانونی در بخش خسارت مالی)، معادل ۲/۵ درصد تعهدات بدنی است. تعهدات بدنی نیز طبق ماده ۸، معادل حداقل ریالی دیه یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام است. بنابراین، حداقل مبلغ بیمه موضوع این قانون در بخش خسارت مالی، معادل ۲/۵ درصد دیه یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام است. برای مثال، در سال ۱۳۹۸ دیه یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام، ۳۶۰ میلیون تومان تعیین شد و ۲/۵ درصد آن، معادل ۹ میلیون تومان می‌شود که این مبلغ، حداقل تعهدات شرکت بیمه در جبران خسارت مالی اشخاص ثالث است^{۱۰} که توسط قانونگذار پیش‌بینی شده است (تعهد قانونی یا اجباری). لذا هرگاه در حادثه‌ای در سال ۱۳۹۸، خسارت وارد به اموال شخص ثالث بیش از ۹ میلیون تومان برآورد شود، بیمه‌گر صرفاً مکلف به پرداخت ۹ میلیون تومان است و الباقی طبق تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ برعهده مقصر حادثه خواهد بود.

البته بیمه‌گذار می‌تواند (مختار است) برای جبران خسارت‌های مالی بیش از حداقل قانونی مزبور، در زمان صدور بیمه‌نامه یا پس از آن، بیمه تکمیلی تحصیل کند (تعهد مازاد مالی). در صورتی که بیمه‌گذار در خصوص خسارت‌های مالی تقاضای پوشش بیمه‌ای بیش از حداقل مذکور را داشته باشد، بیمه‌گر مکلف به انعقاد قرارداد بیمه تکمیلی با بیمه‌گذار می‌باشد. حق بیمه در این مورد در چارچوب ضوابط کلی که از طریق بیمه مرکزی اعلام می‌شود، توسط بیمه‌گر تعیین می‌گردد (تبصره ۱ ماده ۸ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵).

در نتیجه، هرگاه در سال ۱۳۹۸ شخص الف به‌عنوان مقصر حادثه

در تصادف رانندگی باعث ورود خسارت به اتومبیل شخص بشود و در برآورد خسارت وارده، میزان آن ۱۰ میلیون تومان تعیین شود، شرکت بیمه ملزم به پرداخت ۹ میلیون تومان است و بقیه خسارت برعهده مقصر حادثه قرار می‌گیرد. مگر این که شخص الف برای جبران خسارت‌های مالی بیش از حداقل مزبور، در زمان صدور بیمه‌نامه یا پس از آن، بیمه‌نامه تکمیلی تحصیل کرده باشد که در این صورت، سقف تعهدات مالی بیمه‌نامه شخص ثالث، به میزان تعهد قانونی در سال ۱۳۹۸ (یعنی نه ۹ میلیون تومان در مثال فوق‌الذکر) به‌علاوه تعهد مازاد مالی (یعنی آن چه که افزون بر حداقل مبلغ قانونی، با پرداخت حق بیمه مربوط، بیمه‌نامه تکمیلی اخذ شده باشد) خواهد بود. برای مثال، ممکن است در زمان صدور بیمه‌نامه، به تقاضای دارنده، سقف تعهدات مالی، ۲۰ میلیون تومان تعیین و حق بیمه مربوط پرداخت شود. در این فرض، سقف تعهدات بیمه‌نامه در جبران خسارت مالی، مبلغ مزبور خواهد بود.

خسارت متناظر وارده به گران‌ترین خودروی متعارف

قید دیگر قانون بیمه اجباری در خصوص میزان تعهدات مالی بیمه‌گر (و همچنین مقصر حادثه) این است که خسارت مالی وارده تا میزان خسارت متناظر وارده به گران‌ترین خودروی متعارف قابل جبران است. به موجب تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، «خسارت مالی ناشی از حوادث رانندگی صرفاً تا میزان خسارت متناظر وارده به گران‌ترین خودروی متعارف از طریق بیمه‌نامه شخص ثالث و یا مقصر حادثه قابل جبران خواهد بود». در ادامه، تبصره ۴ ماده ۸ در تعریف خودروی متعارف، مقرر می‌دارد: «منظور از خودروی متعارف، خودرویی است که قیمت آن کمتر از ۵۰ درصد سقف تعهدات بدنی که در ابتدای هر سال مشخص می‌شود، باشد».

طبق ماده ۲ دستورالعمل نحوه تعیین خسارت موضوع تبصره‌های ۳ و ۴ ماده ۸ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، مصوب شورای عالی بیمه در جلسه مورخ ۱۳۹۸/۶/۱۳، میزان خسارت موضوع تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری نیز متناظر با خسارت وارده به گران‌ترین خودروی متعارف و نه به تناسب و نسبت‌گیری از خودروی متعارف محاسبه خواهد شد. به‌عبارت دیگر، کارشناس ارزیاب خسارت برای تعیین میزان خسارت باید به این پرسش پاسخ دهد که اگر خسارت متناظر و مشابه وارده به خودروی نامتعارف، به گران‌ترین خودروی متعارف وارد می‌آمد، میزان خسارت چقدر می‌بود؟ فرض کنید یک دستگاه سمند در یک سانحه رانندگی با یک دستگاه سواری بنز به قیمت ۵۳۷ میلیون تومان تصادف می‌کند و راننده سمند، مقصر حادثه تشخیص داده می‌شود. در اثر این حادثه، یکی از چراغ‌های جلوی خودروی بنز می‌شکند و طبق نظر کارشناس ارزیاب، ۶ میلیون تومان به اتومبیل بنز خسارت وارد می‌شود. اگر سقف تعهدات بدنی (دیه) مرد مسلمان در ماه حرام) ۳۶۰ میلیون تومان باشد، اتومبیل بنز مزبور، یک خودروی نامتعارف به شمار می‌آید. زیرا خودروی نامتعارف خودروی سواری است که ارزش روز آن در زمان وقوع حادثه به تشخیص ارزیابان خسارت، کارشناسان ارزیابی خسارت شرکت‌های

منطقی خواهد بود. مضافاً بر این که می‌توان حوادث رانندگی مذکور در تبصره ۳ ماده ۸ را ناظر به برخورد دو یا چند وسیله نقلیه و نه برخورد وسیله نقلیه با اموال ثالث در نظر گرفت.

جمع بندی و پیشنهادها

اطلاق تعریف خسارت مالی در بند ب ماده ۱ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، خساراتی را که بر اموال شخص ثالث (اعم از عین یا منفعت یا حق) وارد شود دربرمی‌گیرد. وانگهی چنانچه خسارات ناشی از محروم شدن از منافع طبق قواعد عام مسؤولیت مدنی قابل مطالبه باشد دلیلی وجود ندارد تا چنین خساراتی را طبق قانون بیمه اجباری از بیمه‌گر قابل مطالبه ندانیم. در نتیجه، اشاره‌ی ماده ۳۹ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ صرفاً به وسیله نقلیه، ناظر به مورد غالب است. زیرا ممکن است اموال و اشیای تحت مالکیت یا تصرف قانونی اشخاص ثالث که خسارت دیده است تنها اتومبیل وی نباشد کما این که بند ب ماده ۱ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، در تعریف خسارات مالی به «اموال شخص ثالث» اشاره می‌کند که اطلاق آن هر مالی را شامل می‌شود. همچنین مستفاد از بند ب ماده ۱ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ و مفهوم مخالف بند الف ماده ۱۷ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ و حکم ماده ۲ قانون رسیدگی فوری به خسارات ناشیه از تصادفات رانندگی به وسیله نقلیه موتوری مصوب ۱۳۴۵/۹/۱۳ کسر قیمت خودرو (اُفت قیمت) که در نتیجه حادثه رانندگی حاصل می‌شود، یکی از خسارات مسلمی است که ممکن است به وسیله نقلیه ثالث وارد شود و در نتیجه، تحت پوشش بیمه‌نامه شخص ثالث قرار گرفته و قابل مطالبه از بیمه‌گر است. زیرا در تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، جبران خسارت مالی برعهده بیمه‌گر یا مقصر حادثه قرار داده شده است. اگر اُفت قیمت تحت عنوان خسارت مالی قرار نگیرد و توسط بیمه‌گر قابل جبران دانسته نشود، برعهده مقصر حادثه نیز نباید باشد. در هر حال، جهت جبران کامل خسارت مالی زیان‌دیده، پیشنهاد می‌شود با اصلاح قانون بیمه اجباری، امکان جبران اُفت قیمت وسیله نقلیه صریحاً پیش‌بینی گردد.

در تعیین میزان خسارت متناظر، کارشناس ارزیاب خسارت باید به این پرسش پاسخ دهد که اگر خسارت متناظر و مشابه وارده به خودروی نامتعارف، به گران‌ترین خودروی متعارف، وارد می‌آمد، میزان خسارت چقدر می‌بود. قانونگذار در پیش‌بینی نهاد خسارت متناظر، از نظریه‌های مرسوم پیرامون فلسفه و هدف مسؤولیت مدنی و اصل جبران کامل خسارات فاصله گرفته و تلاش کرده تا بر مبنای عدالت توزیعی و نیز ملاحظات اخلاقی و اقتصادی و ملاحظات مربوط به سیاستگذاری اجتماعی، اثر مسؤولیت مدنی را به نفع قشر ضعیف‌تر جامعه به لحاظ اقتصادی تعدیل نماید. با توجه به استثنائی و خلاف قاعده بودن نهاد خسارت متناظر، به نظر می‌رسد اعمال قاعده خسارت متناظر، صرفاً در فرضی قابل اجراء است که موضوع خسارت مالی ثالث، وسیله نقلیه وی بوده باشد. در مواردی که خسارت مالی بر سایر اموال زیان‌دیده غیر از وسیله نقلیه وی وارد شده باشد، کل خسارات مالی حسب مورد توسط بیمه‌گر وسیله نقلیه مسبب حادثه

بیمه و یا کارشناسان رسمی دادگستری، معادل یا بیشتر از ۵۰ درصد سقف تعهدات بدنی که در ابتدای هر سال اعلام می‌شود، باشد. در نتیجه، برای تعیین میزان خسارت قابل پرداخت باید دید چراغ عقب گران‌ترین خودروی متعارف (یعنی چراغ جلوی خودرویی با قیمت کمتر از ۵۰ درصد مبلغ ۳۶۰ میلیون تومان یعنی کمتر از ۱۸۰ میلیون تومان)، چه میزان قیمت دارد. برای مثال، اگر چراغ جلوی گران‌ترین خودروی متعارف، ۳ میلیون تومان باشد، مبلغ مزبور میزان خسارت قابل پرداخت به مالک خودروی بنز خواهد بود. لذا یک دوم خسارت وارده به بنز برعهده بیمه‌گر سمند قرار می‌گیرد. بقیه خسارت وارده، نه تنها تحت پوشش بیمه‌نامه ثالث قرار نخواهد داشت. بلکه برعهده راننده سمند نیز نمی‌باشد. البته اگر اتومبیل بنز دارای بیمه‌نامه بدنه باشد مالک می‌تواند از طریق آن، بقیه خسارت را دریافت نماید در غیر این صورت، خود مالک اتومبیل بنز متحمل آن می‌شود.

شایان توجه است که اگر قطعات انواع گران‌ترین خودروهای متعارف، اختلاف قیمت داشته باشند، گران‌ترین آن، ملاک قرار خواهد گرفت (تبصره ۱ ماده ۲ اصلاحی دستورالعمل) و در مواردی که خودروی نامتعارف دارای قطعاتی است که نمونه آن در خودروی متعارف موجود نیست، ملاک ارزیابی، قیمت قطعه مشابه آن در گران‌ترین خودروی متعارف خواهد بود (تبصره ۲ ماده ۲ اصلاحی دستورالعمل).

بخش اخیر تبصره ۳ ماده ۸، حکمی را بیان می‌کند که دلالت بر پیش‌بینی نظام خاص جبران خسارات مالی ناشی از حوادث رانندگی دارد. چراکه خسارت متناظر وارده به گران‌ترین خودروی متعارف نه تنها در صورت وجود بیمه‌نامه شخص ثالث قابل اعمال است. بلکه حتی در زمانی که اتومبیل مقصر حادثه فاقد بیمه‌نامه معتبر شخص ثالث باشد نیز به نفع مقصر حادثه اعمال خواهد شد. حکمی که در نظام حقوقی ایران سابقه نداشته است و توجه آن در چارچوب مرسوم مسؤولیت مدنی و با توجه به اصول و قواعد سنتی به‌ویژه قاعده لاضرر غیرممکن است.

مسئله‌ی دیگری که در این تبصره مغفول مانده است، نوع مال حادثه‌دیده است. به عبارت دیگر، ظاهر تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، به گونه‌ای نگارش یافته که کلیه خسارات مالی وارده را (فارغ از نوع مال حادثه دیده) تا میزان خسارت متناظر وارده به گران‌ترین خودروی متعارف قابل جبران می‌داند. چنین برداشتی از ظاهر تبصره مزبور، نه تنها به معنای گسترش حکم استثنائی مندرج در تبصره است، بلکه با قاعده لاضرر و اصل شناخته شده جبران کامل خسارات نیز مابین آشکار دارد. وانگهی ظاهر تبصره‌های ۳ و ۴ ماده ۸ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ و همچنین لزوم جبران کلیه خسارات در تبصره ۲ ماده مزبور نشان می‌دهد که باید از اطلاق تبصره ۳ درگذشت و لزوم رعایت قید خسارت متناظر را با توجه به معیار گفته‌شده، ناظر به موردی دانست که موضوع خسارت مالی وارد به ثالث، وسیله نقلیه‌ی ثالث می‌باشد. وانگهی اگر موضوع خسارت مالی، وسیله نقلیه نباشد، اعمال معیار خودروی متعارف فاقد توجهی

نماید که از نرخ جرم مذکور به نحو مطلوبی بکاهد. این نهاد باید سامانه‌ای داشته باشد تا از طریق آن، آحاد مردم با فرهنگ سازی مناسب با فواید بیمه آشنا شده و در عین حال از جرائم بیمه ای و قوانین بیمه مطلع گردند.

مهم‌ترین معضلی که در قانون بیمه اجباری وجود دارد عدم انسجام کافی در برخورد با مصادیق گوناگون جرم مذکور می‌باشد. برای پیشگیری و مبارزه با این رفتار پیشنهاد می‌شود قانون‌گذار با مطالعه موشکافانه این مصادیق، طبقه نظام‌مندی از مجازات‌ها را وضع کند که از شدت لازم برای برخورد با انواع گوناگون جرم برخوردار باشد. جهت برآورد این هدف دو راهکار وجود دارد.

اول این که قانونی خاص با عنوان قانون مبارزه با جرم تقلب نسبت به بیمه‌گر تدوین گردد که با الگوبرداری از قانون تقلب نسبت به بیمه‌گر آمریکایی (ACAIF) و پس از ارائه تعریفی دقیق از تقلب نسبت به بیمه‌گر و مصادیق آن در مواد اولی به کیفرگذاری متناسب با مصادیق مختلف آن بر اساس مبلغ پولی که از شرکت‌های بیمه برده شده بپردازد.

دوم آن که به جای نگاشتن قانونی خاص در خصوص جرم مذکور، قانون‌گذار می‌تواند صرفاً به اصلاح مواد موجود در قانون بیمه اجباری پرداخته و مجازاتی متناسب با مصادیق مختلف این جرم در نظر بگیرد که البته در مقایسه با راهکار قبلی ضعیف‌تر است. زیرا فعالیت‌های اقتصادی حوزه بیمه بسیار گسترده است و گنجاندن چند ماده تمامی مصادیق آن را دربر نمی‌گیرد. در قانون‌گذاری بهتر است از استفاده عناوینی همچون «...خسارت عمدی...» پرهیز شود، زیرا با آوردن این عبارت عملاً باب تعدد معنوی باز می‌شود که این خود نشان از تردید قانون‌گذار در تعیین عنوان مجرمانه صحیح بر یک رفتار واحد دارد و سزاوار نهاد تقنینی نیست.

در جرم‌انگاری این رفتار، التفات جدی به بیمه‌گر به‌عنوان بزه‌دیده اصلی وجود دارد و برای تضمین جبران خسارت وی، می‌توان رویکردی توافقی در آیین دادرسی کیفری داشت تا با این موضع‌گیری، مرتکبی که درصد جبران خسارت برآمده و از این بابت ندامت خود را به‌نحو مؤثری ابراز می‌کند از معافیت‌های کیفری برخوردار شود. در عین حال برای مرتکبی که حاضر به همکاری در این مورد نیست باید تدابیری نظیر مقرراتی که برای جبران خسارت در قانون نمونه ائتلاف وضع شده، در نظر گرفته شود تا علاوه بر مجازات شخص خاطی، خسارت بزه‌دیده نیز جبران شود.

برای جلب اعتماد بیشتر شایسته است این مفهوم نهادینه شود که بیمه نهادی است در خدمت مردم برای رسیدگی به حوادث غیرمترقبه و پرداخت‌های اجباری که بعضاً از سوی قانون بر مردم تحمیل می‌شود و در نهایت به مصرف خود آن‌ها می‌رسد. تمامی این موارد با این فرض پیشنهاد شد که شرکت‌های بیمه عملیات خویش را به نحو احسن انجام داده و امور مردم را در مواردی که به ایشان مرتبط است به درستی و مطابق با قانون پیش ببرند و در برنامه‌های مالی آن‌ها سوءاستفاده از درآمد مردم وجود نداشته باشد. توجه به این مقوله مطالعه دیگری را می‌طلبد

(حداکثر تا سقف تعهدات مالی بیمه‌نامه) و یا توسط شخص مقصر حادثه جبران می‌شود. جهت جلوگیری از هرگونه اختلاف‌دیدگاه و تعارض آرا پیشنهاد می‌شود قانون‌گذار صریحاً در قانون بیمه اجباری اعمال قاعده خاص خسارت متناظر را به وسیله نقلیه ثالث زبان‌دیده محدود نماید.

برای مبارزه با تقلب نسبت به بیمه‌گر عزمی جدی لازم است که نیاز به مطالعات وسیع در شاخه‌های مختلف علم اقتصاد، جامعه‌شناسی، روان‌شناسی، حقوق و جرم‌شناسی دارد، تا با مذاقه در این جرم و تیپ‌شناسی مرتکب آن راهکاری مناسب اندیشیده شود. مطالعات آمریکایی و ایرانی در این خصوص بیشتر در حوزه علم اقتصاد و با تمرکز بر بررسی برخی شاخص‌های اقتصادی مؤثر بر ارتکاب جرم تقلب نسبت به بیمه‌گر انجام شده است. اما مطالعاتی در زمینه جرم‌شناختی و جامعه‌شناختی جرم تقلب نسبت به بیمه‌گر مشاهده نشد. اگرچه با توجه به هم‌خانوادگی این جرم با کلاهبرداری مطالعات عدیده‌ای در زمینه مجرمان یقه‌سفید انجام شده که از آن می‌توان برای مطالعه این رفتار مجرمانه الگوبرداری کرد. برای نمونه: (Ghourchi Beigi, 2016).

این جرم نه فقط در بستر فضای حقیقی که در فضای مجازی نیز به نحو جدی انجام می‌شود. نکته قابل تأمل در این خصوص این که در قانون مجازات اسلامی وفق ماده ۷۴۱ ق.م.ا.ت. امکان وقوع جرم کلاهبرداری در بستر فضای مجازی پیش‌بینی شده است. حال آن که در مورد تقلب نسبت به بیمه‌گر قانون ساکت است. رویکرد سنتی قانون‌گذار در مقابله با جرایم مختلف از جمله تقلب نسبت به بیمه‌گر قابل انتقاد است و پیشنهاد می‌شود پژوهشی متناسب با این حوزه برای رفع معضلات موجود صورت گیرد.

به‌نظر می‌رسد مقابله کارا با این جرم، بیش از آن که نیاز به تعیین مجازات مناسب داشته باشد، نیازمند پیشگیری است تا با شناسایی سریع عملیات متقلبانه بیمه‌ای از طریق برخی شاخص‌های اقتصادی، عملیات مرتکب ناکام بماند. پیشنهاد می‌شود در تمامی شرکت‌های بیمه، نهادی شبیه به نهاد بازرسی ویژه آمریکایی (SIU) متشکل از متخصصان بیمه‌ای و حقوقی تشکیل شود که درخواست‌های بیمه را در بدو امر از نظر متقلبانه بودن یا نبودن بررسی کنند و در صورت متقلبانه بودن عملیات بیمه‌ای و احراز آن از سوی کارشناسان، شرکت بیمه اختیاراتی داشته باشد تا بتواند درخواست فوق را به لحاظ کیفری یا حقوقی، آن‌گونه که صلاح می‌دانند و برای مصالح شرکت بهتر است پیگیری نمایند. علاوه بر این با توجه به تخصصی و پیچیده بودن بیمه ضروری است که در رسیدگی به جرم تقلب نسبت به بیمه‌گر شعب اختصاصی دادگاه‌های کیفری و حقوقی همراه با کارشناس بیمه تشکیل شوند تا با استفاده از نظریات تخصصی ایشان رأی منصفانه و مناسبی صادر گردد.

تأسیس مؤسسه‌ای در سطح کشور و از نهادهای ذی‌ربط بیمه مرکزی شبیه به ائتلاف آمریکایی علیه تقلب نسبت به بیمه‌گر، از دیگر پیشنهادها است تا با نظارت دقیق بر اجرای صحیح قوانین موضوعه بیمه‌ای و هم‌چنین نهادهای بازرسی، سیاست‌هایی را تدوین

- Asghari Aghamshahdi, F.; Falah Kharyeki, M., (2017). General rules of contracts. Babolsar: Mazandaran University Press, First edition. [In Persian]
- Badini, H., (2012). Philosophy of civil responsibility. Tehran: Publishing Company, second edition. [In Persian]
- Emami, S.H., (2002). Civil rights: In property, ownership, right of usufruct, right of height, obligations in general, sale and exchange (volume 1). Tehran: Islamia Publications, 22nd edition. [In Persian]
- Fallah Kharyeki, M., (2018). Civil liability and insurance: Compensation for damages caused by traffic accidents. Tehran: Majd Publications, First edition. [In Persian]
- Fallah kharyeki, M., (2019). An analysis of concept of "Fortuitous Event" and its impact in the compulsory insurance act of 2016. Private Law Res., 7(25): 263-288 (25 Pages). [In Persian]
- Fallah Kharyeki, M.; Fallah Kharyeki, A., (2018). The effect of force majeure on the scope of liability in compulsory insurance act of 2016 compared to former laws and general rules with a comparative study in French Law. Comp. Law Rev., 9(1): 309-329 (20 Pages). [In Persian]
- Ghasemzadeh, S.M., (2009). Obligations and civil liability without contract. Tehran: Mizan Publication, 8th edition. [In Persian]
- Katouzian, N., (2011). Obligations outside the contract; Civil liability, Volume one. Tehran: Tehran University Press, First edition. [In Persian]
- Katouzian, N., (2011). Obligations outside the contract; Civil liability, Volume two. Tehran: Tehran University Press, First edition. [In Persian]
- Katouzian, N.; Izanlou, M., (2017). Obligations outside the contract; Civil responsibility, The third volume. Tehran: Ganj Danesh Publications, Second edition. [In Persian]
- Khodabakhshi, A., (2013). Insurance and civil liability rights: Basics and essential concepts of insurance and civil liability. Tehran: Jungle Publications, Second edition. [In Persian]
- Mohaghegh Damad, S.M., (2015). Jurisprudence rules (civil sector, ownership, responsibility). Tehran: Islamic sciences publishing Center, 48th edition. [In Persian]
- Rahpeik, H., (2010). Civil liability rights and compensations. Tehran: Khorsandi Publications, 11th edition. [In Persian]
- Safaie, S.H.; Rahimi, H., (2016). Civil liability (requirements outside the contract): Revision and additions. Tehran: Samt Publications, 10th edition. [In Persian]
- Yazdani, A., (2015). General rules of civil liability with a comparative study in French law, Volume one. Tehran: Mizan Publications, First edition.

پیوست

۱. در قوانین و مقررات و نوشته‌های حقوقی، عموماً خسارات وارده، به مادی و معنوی تقسیم می‌شود. برای مثال رجوع کنید به Asghari Aghamshahdi and Falah Kharyeki :Emami, 2002)

تا با در نظر گرفتن عملیات انحرافی شرکت‌های بیمه، این بار از زاویه‌ای عکس مقاله حاضر به بررسی تقلبات بیمه‌گر نسبت به بیمه‌شدگان بپردازد. در پایان امید است که با انجام این مطالعه و مطالعات تکمیلی بتوان نواقص شرکت‌های بیمه‌ای را شناخت و با پیشنهادهای علمی و قابل حصول از آن‌ها بر اعتماد آحاد جامعه نسبت به بیمه افزود.

مشارکت نویسندگان

تمامی امور پژوهش توسط نویسنده انجام شده است.

تشکر و قدردانی

از معاونت پژوهشی دانشگاه آزاد اسلامی آیت ... آملی و پژوهشنامه بیمه برای فراهم کردن فرصت پژوهش تشکر و قدردانی می‌شود.

تعارض منافع

نویسندگان اعلام می‌دارند که در مورد انتشار این مقاله تضاد منافع وجود ندارد. علاوه بر این، موضوعات اخلاقی شامل سرقت ادبی، رضایت آگاهانه، سوءرفتار، جعل داده‌ها، انتشار و ارسال مجدد و مکرر توسط نویسندگان رعایت شده است.

دسترسی آزاد

کپی‌رایت نویسنده(ها) ©2021: این مقاله تحت مجوز بین‌المللی Creative Commons Attribution 4.0 اجازه استفاده، اشتراک‌گذاری، اقتباس، توزیع و تکثیر را در هر رسانه یا قالبی مشروط به درج نحوه دقیق دسترسی به مجوز CC منوط به ذکر تغییرات احتمالی بر روی مقاله می‌باشد. لذا به استناد مجوز مذکور، درج هرگونه تغییرات در تصاویر، منابع و ارجاعات یا سایر مطالب از اشخاص ثالث در این مقاله باید در این مجوز گنجانده شود، مگر اینکه در راستای اعتبار مقاله به اشکال دیگری مشخص شده باشد. در صورت عدم درج مطالب مذکور و یا استفاده فراتر از مجوز فوق، نویسنده ملزم به دریافت مجوز حق نسخه‌برداری از شخص ثالث می‌باشد.

به منظور مشاهده مجوز بین‌المللی Creative Commons Attribution 4.0 به آدرس زیر مراجعه گردد:

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>

یادداشت ناشر

ناشر نشریه پژوهشنامه بیمه با توجه به مرزهای حقوقی در نقشه‌های منتشرشده بی‌طرف باقی می‌ماند.

منابع

- Amid, H., (1996). Farhang Amid, The third volume. Tehran: Amirkabir publications, 6th edition. [In Persian]

(2017, Rahpeik, 2010; Ghasemzadeh, 2009 Yazdanian, 2015).

گرفته است، زمانی مصداق می‌یابد که بهره‌برداری از مال از مالک سلب می‌شود. موجود شدن اینگونه منافع در آینده طبق عرف و سیر جریان طبیعی امور مسلم است و به همین دلیل، قابل تقویم و واگذاری می‌باشد. به عبارت دیگر، منافع غیرمستوفات عبارت است از منافع ممکن الحصول، مانند سوار شدن بر مرکب که منفعت مرکب است و در فرض عدم بهره برداری، مشمول عنوان تفویت منافع بوده و قابل مطالبه می‌باشد (Mohaghegh Damad, 2015).

در مقابل، عدم‌النفع، محرومیت از نفع و سود مورد انتظار است که منفعت مستقیم عین نیست و وجود آن در آینده مورد تردید است. برای مثال، اگر یک واحد آپارتمان مورد غصب واقع شود، استفاده از ملک مزبور در دوران غصب، منفعت موجود و مسلم فرض می‌شود و خسارت ناشی از دست دادن آن قابل جبران است لیکن این ادعا که اگر ملک مزبور غصب نمی‌شد، احتمال داشت به قیمتی بیش از قیمت حاضر فروخته شده و به همین دلیل، غاصب باید خسارت ناشی از این امر را جبران نماید، عدم‌النفعی است که عرف نمی‌تواند نظر قاطعی در اینباره ارائه نماید. عدم‌النفع در فقه مشمول ادله ضمان نیست و قابل مطالبه نمی‌باشد (به نقل از همان) و امکان جبران آن در میان حقوقدانان نیز وابسته به شرایط و اوضاع و احوال است (Katouzian, 2011).

۶. با عنایت به تبصره ۳ ماده ۸ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ و همسو با ماده ۱ قانون مسؤلیت مدنی و ماده ۳۳۵ قانون مدنی، مسؤل حادثه رانندگی در رابطه با خسارات مالی، شخصی است که مقصر حادثه تلقی می‌شود یعنی مسؤلیت متصرف وسیله نقلیه در رابطه با خسارات مالی، مبتنی بر نظریه تقصیر است: برای مطالعه بیشتر ر.ک. (Fallah Kharyeki, 2018)

۷. برخی در تفسیر قانون سابق نه تنها کسر قیمت را نوعی خسارت مستقیم و تحت پوشش بیمه‌نامه‌ی شخص ثالث تلقی می‌کردند بلکه درج شرط عدم مسؤلیت بیمه‌گر نسبت به کسر قیمت در شرایط عمومی بیمه‌نامه‌ها را نیز خلاف قانون و باطل می‌دانستند. ر.ک. (Khodabakhshi, 2013). در حال حاضر نیز چنین شرطی با توجه به ماده ۱۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ به نظر باطل قلمداد می‌شود.

۸. اداره حقوقی قوه قضائیه نه تنها در زمان حکومت قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷ کسر قیمت را قابل مطالبه دانسته بود بلکه در زمان حکومت قانون اصلاح قانون بیمه اجباری ۱۳۸۷ نیز همان دیدگاه را در نظریه‌های مشورتی به شماره‌های ۲۱۰۷/۷ مورخ ۵/۴/۱۳۷۲ و ۹۹۳۴/۷ مورخ ۸/۱۱/۱۳۸۱ دوباره تکرار نمود.

۹. کما اینکه در عمل، شرکت‌های بیمه، اُفت قیمت را تحت شمول تعهدات خود تلقی نمی‌کنند و زیان‌دیده در ابتدا با مراجعه به شورای حل اختلاف مبادرت به تامین دلیل محاسبه و برآورد کسر قیمت خودرو می‌کند و سپس بر اساس نظر کارشناس مربوط و میزان کسر قیمت محاسبه شده، اقدام به طرح دعوا علیه مقصر حادثه در مرجع قضائی صالح می‌کند. لازم به ذکر است که رویه عملی مذکور به لحاظ نظری قابل توجیه نیست. زیرا در تبصره ۳ ماده ۸ ق.ب.ا. ۱۳۹۵، جبران خسارت مالی بر

دسته‌بندی خسارات به زیان‌های مادی و معنوی، به اعتبار جنس خسارات وارده است خواه محل ورود خسارت، جسم و بدن انسان خواه اموال یا سرمایه معنوی و احساسات وی باشد. با وجود این، در ماده ۱ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، خسارات ناشی از وسائل نقلیه موضوع این قانون به دو دسته خسارات بدنی و مالی تقسیم شده است. دسته‌بندی خسارات در قانون بیمه اجباری به اعتبار محل ورود خسارت است یعنی اگر خسارت وارده بر جسم انسان باشد، خسارت بدنی و اگر خسارت بر مال اشخاص باشد (خسارات وارد بر اشیاء)، خسارت مالی است.

۲. بند پ ماده ۱ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵، حوادث مشمول این قانون را «هرگونه سانحه ناشی از وسائل نقلیه موضوع بند (ث) این ماده و محمولات آنها از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش‌سوزی و یا انفجار یا هر نوع سانحه ناشی از وسائل نقلیه بر اثر حوادث غیرمترقبه»، دانسته است. لازم به ذکر است که شرط مسؤلیت بیمه‌گر در قانون بیمه اجباری، وجود رابطه سببیت، لاقل میان وسیله نقلیه و حادثه است. به تعبیر خود قانون، وسیله نقلیه، مسبب حادثه باشد. به عبارت دیگر، در فرضی که حادثه رانندگی صرفاً ناشی از قوه قاهره در معنای خاص (از قبیل سیل و طوفان) باشد، مسؤلیت بیمه‌گر منتفی است (Fallah Kharyeki and Fallah Kharyeki, 2018).

در مقابل، اگر حادثه رانندگی منتسب به اشخاص (راننده یا سایر اشخاص یا تقصیر غیرعمدی زیان‌دیده) یا در اثر حادثه‌ای غیرمترقبه (مثل آتش گرفتن اتومبیل یا ترکیدن لاستیک) که مربوط به وسیله نقلیه است، واقع شده باشد، بیمه‌گر ملزم به جبران خسارات زیان‌دیده خواهد بود (برای مطالعه بیشتر راجع به مفهوم حادثه غیرمترقبه و اثر آن در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ رجوع کنید به (Fallah Kharyeki, 2018)).

۳. لازم به ذکر است متصدی حمل و نقل می‌تواند مسؤلیت مدنی خود در قبال ارسال کنندگان و یا صاحبان کالا را بیمه کند (در این خصوص نگاه کنید به آیین‌نامه شماره ۸۷ شورای عالی بیمه مورخ ۲۷/۳/۱۳۹۳ تحت عنوان «شرایط عمومی قرارداد بیمه مسؤلیت مدنی متصدیان حمل داخلی»). شایان توجه است که در خصوص حوادث ناشی از وسائل نقلیه موتوری زمینی و ریلی، در فرضی که راننده مسبب حادثه، متصدی حمل و نقل کالا باشد، مقررات قانون تجارت در رابطه با مسؤلیت متصدی حمل و نقل کالا (ن.ک. مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴ قانون تجارت)، می‌تواند تکمیل‌کننده مقررات قانون بیمه اجباری در نظر گرفته شود (Katouzian, 2011).

۴. «محموله» مؤنث «محمول» به معنای «برداشته شده، بار که آن را بر پشت بردارند» آمده است. رجوع کنید به (Amid, 1996).

۵. در دیدگاه مذکور، محروم شدن از منفعت یا از دست دادن منفعت در معنای عدم‌النفع و منافع ممکن‌الحصول استعمال شده است و این معنا ظاهراً از منفعت عین تفکیک شده است (Katouzian, 2011).

در هر حال، منافع غیرمستوفات یا منافع ممکن‌الحصول که در ماده ۱۴ قانون آیین دادرسی کیفری مصوب ۱۳۹۲ نیز مورد حمایت قرار

قانونگذار حداقل قانونی و الزامی را هم برای بیمه‌گر و هم برای بیمه‌گذار تعیین نموده اما سپس از ملاک و مبنای مزبور عدول نموده است. برای جلوگیری از این تناقض می‌توان گفت: اولاً؛ بیمه‌گذار ملزم به اخذ الحاقیه می‌باشد. ثانیاً؛ بیمه‌گر در هر حال ملزم به جبران خسارات مالی ثالث با توجه به افزایش تعهدات بدنی است حتی اگر بیمه‌گذار الحاقیه اخذ ننموده باشد. منتها در فرض اخیر، بیمه‌گر پس از جبران خسارت زیان‌دیده، برای باز یافت مابه التفاوت خسارت مالی پرداختی و مبلغ بیمه‌نامه، می‌تواند به بیمه‌گذار رجوع نماید. این دیدگاه هرچند با ظاهر ماده ۸ هماهنگ است که منتفی شدن اخذ الحاقیه را مختص به خسارات بدنی دانسته است و هم جبران خسارت ثالث زیان‌دیده را تسهیل نموده که هماهنگ با هدف کلی قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ است، با این وجود پذیرش آن دشوار است. زیرا با اینکه قانونگذار دارنده را ملزم به اخذ بیمه نامه شخص ثالث نموده است لیکن در صورت سرپیچی از تکلیف قانونی مزبور، جبران خسارت ثالث زیان‌دیده بر عهده هیچ نهادی قرار نگرفته است بلکه خود مقصر حادثه ملزم به جبران خسارت زیان‌دیده می‌باشد (ن.ک. تبصره ۳ ماده ۸ ق.ب.ا.). به طریق اولی، وقتی بیمه‌گذار نسبت به افزایش تعهدات مالی الحاقیه اخذ ننموده باشد بیمه‌گر تعهدی به پرداخت خسارت بیش از مبلغ مندرج در بیمه نامه ندارد. وانگهی ظاهر ماده ۸ ق.ب.ا. دلالت بر این دارد که تعهدات بدنی، مبنای تعیین حداقل مبلغ مندرج در بیمه‌نامه در زمان صدور بیمه‌نامه است لیکن افزایش مبلغ ریالی دیه پس از صدور بیمه‌نامه تأثیری بر تعهد قانونی بیمه‌گر و نیز تکلیف بیمه‌گذار ندارد هرچند بیمه‌گذار می‌تواند (مختار است) برای جبران خسارت‌های مالی بیش از حداقل مزبور، در زمان صدور بیمه‌نامه یا پس از آن، بیمه تکمیلی تحصیل کند و بیمه‌گر ملزم به اجابت درخواست بیمه‌گذار است. همچنین در مواد ۱۳ و ۲۱ ق.ب.ا. در برابر منتفی شدن الحاقیه در رابطه با خسارت بدنی، امکان باز یافت مازاد پرداختی ناشی از افزایش ریالی مبلغ دیه از صندوق تامین خسارت‌های بدنی پیش‌بینی شده است اما در رابطه با خسارت مالی چنین ترتیبی مقرر نشده است. بعلاوه، پرداخت مازاد پرداختی و باز یافت آن از مقصر حادثه نیز در شمار موارد مندرج در ماده ۱۵ ق.ب.ا. نیامده است. در نتیجه، به نظر می‌رسد افزایش مبلغ دیه و به تبع آن افزایش سقف تعهدات قانونی بیمه‌گر در خصوص خسارت مالی، در تجدید بیمه‌نامه مؤثر خواهد بود نه بر بیمه‌نامه‌هایی که سابق بر افزایش مزبور صادر شده باشند. به عبارت دیگر، افزایش مبلغ ریالی دیه در اثنای مدت بیمه‌نامه، تأثیری بر سقف تعهدات بیمه‌گر در خصوص خسارت مالی که در بیمه‌نامه مندرج است، ندارد مگر اینکه بیمه‌گذار اقدام به اخذ الحاقیه نماید. لذا منتفی شدن اخذ الحاقیه در صورت افزایش مبلغ ریالی دیه در اثنای مدت بیمه‌نامه به موجب ماده ۸ ق.ب.ا.، اختصاص به خسارات بدنی دارد که سقف تعهدات بیمه‌گر در خصوص خسارات بدنی به تبع افزایش مبلغ ریالی دیه در اثنای مدت بیمه‌نامه، در برابر

عهده بیمه‌گر یا مقصر حادثه قرار داده شده است. اگر کسر قیمت تحت عنوان خسارت مالی قرار نگیرد و توسط بیمه‌گر قابل جبران دانسته نشود، برعهده‌ی مقصر حادثه نیز نباید باشد. بر فرض، حتی اگر رویه عملی نیز پذیرفته شود برخلاف اطلاق تبصره ۳ ماده ۸ ق.ب.ا. ۱۳۹۵، قاعده خسارت متناظر نبایست در دعوی مطالبه کسر قیمت اعمال شود. چراکه در این دیدگاه، فرض بر آن است که اُفت قیمت تحت پوشش قانون بیمه اجباری قرار ندارد. بر عکس، اگر طبق نظر مختار، اُفت قیمت خودرو، خسارت مالی محسوب و در چارچوب قانون بیمه اجباری قابل جبران دانسته شود، مسؤولیت بیمه‌گر یا مقصر حادثه در جبران آن، طبق تبصره ۳ ماده ۸، صرفاً تا میزان خسارت متناظر وارده به گران‌ترین خودروی متعارف، خواهد بود.

۱۰. همانگونه که طبق نرخ اعلامی توسط بیمه مرکزی ایران در سال ۱۳۹۸ حداقل مبلغ تعهدات بیمه‌گر به شرح مذکور در مثال است. البته با توجه به افزایش مبلغ دیه در هر سال، حداقل مبلغ بیمه‌ی موضوع قانون در بخش خسارات مالی نیز به تبع آن، افزایش می‌یابد. با توجه به تبعیت مزبور شاید بتوان گفت که اگر افزایش حداقل ریالی دیه‌ی یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام در اثنای مدت قرارداد بیمه باشد همانند خسارت بدنی، سقف تعهدات مالی بیمه‌گر افزایش یافته و اخذ الحاقیه در رابطه با خسارت مالی نیز منتفی می‌باشد. چراکه در مورد خسارات مالی، تعهد قانونی بیمه‌گر بر اساس ماده ۸ ق.ب.ا. ۱۳۹۵، معادل دو و نیم درصد تعهدات بدنی و تابعی از آن است. با این وجود، ماده ۸ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ که در مقام بیان، اخذ الحاقیه را صرفاً در رابطه با خسارات بدنی منتفی دانسته و حتی امکان افزایش مبلغ بیمه‌نامه را در بخش خسارت مالی توسط بیمه‌گذار، نه تنها در زمان صدور بلکه در اثنای مدت بیمه‌نامه نیز پیش‌بینی نموده است، نظر منتفی بودن اخذ الحاقیه در بخش خسارت مالی را تضعیف می‌کند. از سوی دیگر، مقصود ماده ۸ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ آن است که ملاک جبران خسارت، مبلغ مندرج در بیمه‌نامه است نه ارزش دیه در روز حادثه یا پرداخت خسارت (Katouzian and Izanlou, 2017). به عبارت دیگر، افزایش حداقل ریالی دیه‌ی یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام در اثنای مدت قرارداد بیمه، سقف تعهدات مالی بیمه‌گر را افزایش نمی‌دهد. مؤید این دیدگاه، مفاد ماده ۳۹ ق.ب.ا. و ماده ۷ آیین نامه اجرایی ماده ۳۰ قانون مزبور می‌باشد که بیمه‌گر را ملزم به پرداخت خسارت تا سقف تعهدات مالی مندرج در بیمه‌نامه شخص ثالث دانسته است. دیدگاه اخیر متضمن این معناست که افزایش حداقل ریالی دیه‌ی یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام در اثنای مدت قرارداد بیمه، تأثیری بر تعهد مالی بیمه‌گر ندارد و بنابراین، بیمه‌گذار نیز تکلیفی در اخذ الحاقیه در بخش خسارت مالی نخواهد داشت. این نتیجه با ماده ۸ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ سازگاری ندارد که حداقل مبلغ بیمه در بخش خسارت مالی را (تعهد قانونی در بخش خسارت مالی)، معادل دو و نیم درصد تعهدات بدنی دانسته است. نمی‌توان گفت که

آنکه ممکن است اطلاق حکم مقنن در تبصره ۳ ماده ۸ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ مبنی بر پرداخت «خسارت متناظر وارده به گران‌ترین خودروی متعارف» به ویژه درباره‌ی مسؤولیت مقصر حادثه قابل انتقاد باشد، اما حکم قانونی است که احتمالاً با هدف جلوگیری از تحمیل مسؤولیت پرداخت خسارت بیش از حد انتظار (متعارف) به ویژه بر صاحبان خودروهای ارزان قیمت وضع شده است و مادام که به اعتبار و قوت خود باقی است، لازم‌الاجرا است.

۱۶. برخی در این رابطه بیان نمودند: «ظاهراً خود مسبب حادثه نیز تعهد بیشتری ندارد و قانونگذار بدون توجه به اصل جبران کامل خسارت، محدودیتی برای مسؤولیت مدنی او قائل شده است و این امر قابل ایراد می‌نماید زیرا روشن نیست به چه دلیل باید از قاعده عمومی اصل جبران کامل خسارت چشم‌پوشی کرد و مسؤولیت مدنی راننده‌ی مسبب حادثه را محدود نمود. به نظر نمی‌رسد که استفاده از خودروی گران‌قیمت، تقصیر محسوب گردد و نمی‌توان بخشی از خسارت را به خود زیان‌دیده نسبت داد» (Safaei and Rahimi, 2016). در مقابل، برخی بیان داشته‌اند که عدم قابلیت پیش‌بینی میزان ضرر از جانب واردکننده‌ی زیان مبنای وضع تبصره ۳ ماده ۸ ق.ب.ا. می‌باشد ر.ک. (Katouzian and Izanlou, 2017). با این وجود، به نظر می‌رسد که قانونگذار در این ماده از نظریه‌های مرسوم پیرامون فلسفه و هدف مسؤولیت مدنی و اصل جبران کامل خسارات فاصله گرفته و تلاش کرده است تا بر مبنای عدالت توزیعی و نیز ملاحظات اخلاقی و اقتصادی و ملاحظات مربوط به سیاستگذاری اجتماعی، اثر مسؤولیت مدنی را به نفع قشر ضعیف‌تر جامعه به لحاظ اقتصادی، تعدیل نماید. در حقیقت، همانگونه که برخی از حقوقدانان نیز به مناسبتی دیگر بیان نموده‌اند، «در مسؤولیت مدنی نیز می‌توان وضعیت اقتصادی و اجتماعی یکی از طرفین را در تعیین قلمرو حقوق و تکالیف آنان در مقابل یکدیگر دخالت داد و اندیشه‌ی یکسان بودن مسؤولیت مدنی برای همه در هر شرایطی را، که مبتنی بر عدالت صوری است، کنار گذاشت ... بویژه لازم است در رابطه بین نیازمند و ثروتمند با اختصاص ضرر به طرف ثروتمند، هدف اجتماعی بازتوزیع ثروت را دنبال کرد. اختصاص ضرر به ثروتمندان نه تنها بر مبنای عدالت طبیعی توزیعی، انصاف و اشراق قابل توجیه است، به استناد نظریه نزولی بودن مطلوبیت نهایی پول (که بر اساس آن یک ریال برای انسانی تهیدست بیشتر از انسانی ثروتمند ارزش دارد) دارای منطق اقتصادی نیز هست. پس در مواردی که دلیل قانع‌کننده‌ای وجود نداشته است که یکی از طرفین برای کاهش هزینه‌های حادثه در موقعیت بهتری است، ضرر را باید به طرف ثروتمندتر اختصاص داد؛ زیرا در این صورت جبران خسارت و یا تحمل آن از محل ریال‌هایی صورت می‌گیرد که برای وی نسبت به طرف فقیرتر، ارزش کمتری دارد و به این ترتیب، سطح کلی رفاه اجتماعی، کمتر کاهش می‌یابد» (Badini, 2012).

زیان‌دیده طبق قانون افزایش پیدا می‌کند گرچه مازاد پرداختی ناشی از افزایش ریالی مبلغ دیه در نهایت از صندوق تأمین خسارت‌های بدنی قابل باز یافت است.

۱۱. به موجب بند ۳ قسمت الف ماده ۲ آیین‌نامه اجرایی ماده ۵۷ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ مصوب هیأت وزیران در جلسه مورخ ۸/۲/۱۳۹۸، «... امتناع از عرضه پوشش مازاد خسارت‌های مالی موضوع تبصره ۱ ماده ۸ قانون توسط بیمه‌گر دارای مجوز» از جمله مصادیق قصور یا تخلف شرکت‌های بیمه به شمار آمده و برای آن مجازات تعیین شده است.

۱۲. فرض بر این است که قیمت اتومبیل مذکور کمتر از ۵۰ درصد سقف تعهدات بدنی است تا ایراد خسارت متناظر، وارد نباشد. در قسمت بعدی در این مقاله، به بررسی خسارت متناظر پرداخته می‌شود.

۱۳. مستفاد از تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵.

۱۴. در این صورت نیز خسارات به طور غیرمستقیم برعهده‌ی مالک قرار می‌گیرد زیرا وی مجبور است برای تجدید بیمه‌نامه‌ی بدنه، حق بیمه‌ی بیشتری به دلیل از بین رفتن تخفیف عدم خسارت بپردازد. وانگهی مسئله‌ای که پرداخت خسارت از طریق بیمه بدنه مطرح می‌سازد امکان یا عدم امکان رجوع بیمه‌گر بدنه پس از جبران مابقی خسارت زیان‌دیده، به مقصر حادثه است. چراکه از یک سو، طبق اصل قائم‌مقامی بیمه‌گر در بیمه اموال (که بیمه بدنه اتومبیل در این قسم از انواع بیمه قرار می‌گیرد)، بیمه‌گر پس از جبران خسارات بیمه‌گذار، به قائم‌مقامی بیمه‌گذار حق رجوع به مسؤول حادثه را خواهد داشت (ماده ۳۰ ق.ب. مصوب ۱۳۱۶). از سوی دیگر، تبصره ۳ ماده ۸ ق.ب.ا. ۱۳۹۵، مقصر حادثه را نیز صرفاً تا میزان خسارت متناظر وارده، مسؤول قلمداد می‌کند. در حل این اشکال، به نظر می‌رسد که تبصره ۳ ماده ۸، حاوی قاعده جدید تحدید مسؤولیت مقصر حادثه در خسارات مالی وارد بر اتومبیل ثالث است. لذا مقصر حادثه مسؤولیتی بیش از خسارات متناظر ندارد و در نتیجه، بیمه‌گری که بر اساس بیمه‌نامه‌ی بدنه، الباقی خسارات وارده را پرداخت می‌کند، نمی‌تواند به مقصر حادثه رجوع کند. زیرا طبق ماده ۳۰ ق.ب. مصوب ۱۳۱۶، بیمه‌گر بدنه، حق رجوع به مسؤول را دارد در حالی که مقصر حادثه بیش از میزان خسارت متناظر وارده که توسط بیمه‌گر شخص ثالث جبران می‌شود، مسؤولیت دیگری ندارد. به عبارت دیگر، مقنن مسؤولیت مدنی مقصر حادثه را در این فرض، محدود کرده است. مؤید این دیدگاه، نظریه مشورتی اداره حقوقی قوه قضائیه به شماره ۲۹۱۷/۹۷/۷ مورخ ۱۳/۶/۱۳۹۸ است که بیان می‌دارد: «با توجه به صراحت تبصره ۳ ماده ۸ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ مبنی بر عدم مسؤولیت راننده مقصر نسبت به خسارات مازاد بر خودروی متعارف، شرکت بیمه، متعاقب پرداخت وجه بیمه‌ی بدنه، حق مراجعه به راننده مقصر را ندارد».

۱۵. در این رابطه اداره حقوقی قوه قضائیه در نظریه مشورتی به شماره ۲۹۱۷/۹۷/۷ مورخ ۱۳/۶/۱۳۹۸ اعلام می‌دارد: «صرف نظر از

AUTHOR(S) BIOSKETCHES	معرفی نویسندگان
<p>مهدی فلاح خاریکی، استادیار گروه حقوق خصوصی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی آیت الله آملی، آمل، ایران</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Email: mehdifallahh@gmail.com▪ ORCID: 0000-0002-5841-712X▪ Homepage: https://amol.iau.ir/fa/page/60/%D8%AD%D9%82%D9%88%D9%82	

HOW TO CITE THIS ARTICLE	
<p><i>Fallah Kharyeki, M., (2021). Compensable damages to property by third party insurer and the restrictions governing it under compulsory insurance act 2016. Iran. J. Insur. Res., 10(3): 229-240.</i></p> <p>DOI: 10.22056/ijir.2021.03.06</p> <p>URL: https://ijir.irc.ac.ir/article_134715.html?lang=en</p>	