

Compensable Damages to Property by Third Party Insurer and the Restrictions Governing it under Compulsory Insurance Act 2016

Mehdi Fallah Kharyeki

Received: 2021/04/14

Accepted: 2021/07/06

Abstract

Objective: 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.

Methodology: 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

1. Assistant Professor of Department of Private Law, Islamic Azad University, Ayatollah Amoli Branch, Amol, Iran. (**Corresponding Author**). mehdfallah@gmail.com.

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.

Keywords: Insurer's liability, Damages to property, Corresponding damage, loss of market value of a car, Compulsory Insurance Act 2016.

JEL Classification: K11, K13, K15.

خسارت‌های مالی قابل جبران توسط بیمه‌گر شخص ثالث و قیود حاکم

بر آن در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵

مهدی فلاح خاریکی^۱

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۳/۱۷

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۱/۲۵

چکیده

هدف: 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 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. 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.

واژگان کلیدی: تعهد بیمه‌گر، خسارت‌های مالی، خسارت متناظر، آفت قیمت، قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵.

طبقه‌بندی موضوعی: K11, K13, K15

۱. استادیار، گروه حقوق خصوصی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد آیت الله آملی، آمل، ایران MehdiFallah@gmail.com

مقدمه

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^۱ زیان‌هایی هستند که به سبب حوادث مشمول بیمه موضوع قانون بیمه اجباری^۲ 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

۱. در قوانین و مقررات و نوشته‌های حقوقی، عموماً خسارات وارده، به مادی و معنوی تقسیم می‌شود (برای مثال رجوع کنید به امامی، ۱۳۸۲، ج ۱: ۵۷۵؛ اصغری آق‌مشهدی و فلاح خاریکی، ۱۳۹۷: ۱۹۶؛ ره‌پیک، ۱۳۹۰: ۴۸؛ قاسم‌زاده، ۱۳۹۰: ۸۴ و یزدانیان، ۱۳۹۵، ج ۱: ۱۱۰). 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، خسارت 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، لاقبل 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 (فلاح خاریکی و فلاح خاریکی، ۱۳۹۷: ۲۹۷-۳۰۱). در مقابل، اگر حادثه رانندگی منتسب به اشخاص (راننده یا سایر اشخاص یا تفصیر 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 فلاح خاریکی، ۱۳۹۷: ۲۶۳-۲۸۷).

سبب بروز اختلاف دیدگاه 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 به دست 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 مسئولیتی 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 مبنای 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.

۱. مبانی نظری

۱-۱. خسارت‌های مالی تحت پوشش بیمه‌نامه اجباری شخص ثالث

طبق بند ب ماده ۱ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ منظور 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.

۱-۱-۱. خسارت وارد بر اموال ثالث به‌عنوان 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 وارده 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 (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۹۷: ۳۶۸). 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،^۱ در حالی

۱. لازم به ذکر است متصدی حمل و نقل می‌تواند مسؤلیت مدنی خود در قبال ارسال‌کنندگان و یا صاحبان کالا را بیمه کند (در این خصوص نگاه کنید به آیین‌نامه شماره ۸۷ شورای عالی بیمه مورخ ۱۳۹۳/۳/۲۷ تحت عنوان «شرایط عمومی قرارداد بیمه مسؤلیت مدنی متصدیان حمل داخلی»). شایان توجه است که در خصوص حوادث ناشی از وسایل 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 (کاتوزیان، ۱۳۹۱: ۱۱۲).

که رویه مزبور در مورد اثاث مسافر وجود ندارد و واژه «محموله» نیز در زبان فارسی برای اموال و اثاث شخصی مسافر به کار نمی‌رود (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۹۷: ۳۶۸). اما خارج ساختن خسارت وارده بر اثاث 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^۱. 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 و 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 و 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.

۱-۲-۱. محروم شدن از منافع اموال حادثه‌دیده

در تفسیر ماده ۴ آیین‌نامه اجرایی قانون بیمه اجباری مصوب 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 مسئولیت مدنی مطالبه گردد (کاتوزیان، ۱۳۹۱: ۱۲۵). 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

۱. «محموله» مؤنث «محمول» به معنای «برداشته شده، بار که آن را بر پشت بردارند» آمده است (رجوع کنید به عمید، ۱۳۷۸: ۲۱۹۵).

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 (همان).^۱

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 جریان 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 (کاتوزیان، ۱۳۹۱: ۲۸۷).

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 دربرمی‌گیرد. 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.

۱. 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 (ر.ک. کاتوزیان، ۱۳۹۰: ۲۴۳). در هر حال، منافع غیرمستوفات یا منافع ممکن‌الحصول که در ماده ۱۴ قانون آیین دادرسی کیفری مصوب ۱۳۹۲ نیز مورد حمایت قرار 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 ممکن‌الحصول، مانند سوار شدن بر مرکب که منفعت مرکب است و در فرض عدم بهره‌برداری، مشمول عنوان تفویض منافع بوده و قابل مطالبه می‌باشد (محقق داماد، ۱۳۸۵: ۷۲). 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 آن 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 (ن.ک. کاتوزیان، ۱۳۹۰: ۲۴۳ و ۲۴۴).

لذا باید مقصر حادثه را در حدود قواعد عام مسؤولیت مدنی، مسؤول جبران این دسته زیان‌ها به شمار آورد.^۱ 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، هر مالی را شامل می‌شود.

۱-۱-۳. 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:^۲
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

۱. با عنایت به تبصره ۳ ماده ۸ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ و همسو با ماده ۱ قانون مسؤولیت مدنی و ماده ۳۳۵ قانون مدنی، مسؤول حادثه رانندگی در رابطه با خسارات مالی، شخصی است که مقصر حادثه تلقی می‌شود یعنی مسؤولیت متصرف و وسیله نقلیه در رابطه با خسارات مالی، مبتنی بر نظریه تقصیر است: برای مطالعه بیشتر ر.ک. (فلاح خاریکی، ۱۳۹۸: ۳۶-۳۸).

۲. 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 مسؤولیت بیمه‌گر نسبت به کسر قیمت در شرایط عمومی بیمه‌نامه‌ها را نیز خلاف قانون و باطل می‌دانستند. ر.ک. (خدابخش، ۱۳۹۳: ۳۲ و ۳۳). در حال حاضر نیز چنین شرطی با توجه به ماده ۱۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ به نظر باطل قلمداد می‌شود.

وسيله نقلیه زیان‌دیده وارد می‌شود. به عبارت دیگر، کسر قیمت ناشی از حادثه، زیانی 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 نبایست 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 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»^۱.

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.^۲

۱-۲. میزان خسارت مالی قابل پرداخت توسط بیمه‌گر

هرچند بیمه‌گر با انعقاد عقد بیمه شخص ثالث، طبق قانون، متعهد به جبران خسارات مالی وارد به اشخاص ثالث می‌شود. اما، این تعهد در برخی موارد، کلیه خسارات مالی وارده 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 خسارات مالی به دو نوع محدودیت سقف تعهدات مالی مندرج در بیمه‌نامه شخص ثالث و خسارت متناظر وارده به گران‌ترین خودروی متعارف مقید نموده است.

۱-۲-۱. 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 خسارات

۱. 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 ۷/۲۱۰۷ مورخ ۱۳۷۲/۴/۵ و ۷/۹۹۳۴ مورخ ۱۳۸۱/۱۱/۸ دوباره تکرار نمود.

۲. 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 تأمین 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 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، برعهده 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، مسؤلیت بیمه‌گر یا مقصر حادثه در جبران آن، طبق تبصره ۳ ماده ۸، صرفاً تا میزان خسارت متناظر وارده به گران‌ترین خودروی متعارف، خواهد بود.

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 خسارات مالی اشخاص ثالث است^۱ که توسط قانونگذار پیش‌بینی شده است (تعهد

۱. 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 متغی 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 متغی 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 متغی 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 (کاتوزیان و ایزانلو: ۱۳۹۷: ۳۹۰ و ۳۹۱). 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 آیین‌نامه 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، تاثیری 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 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 بازیافت مابه‌التفاوت خسارت مالی پرداختی و مبلغ بیمه‌نامه، می‌تواند به بیمه‌گذار رجوع نماید. این دیدگاه هرچند با ظاهر ماده ۸ هماهنگ است که متغی 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 بیمه‌نامه 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 نموده باشد بیمه‌گر تعهدی به پرداخت خسارت بیش از مبلغ مندرج در بیمه‌نامه 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 تاثیری 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 متغی شدن الحاقیه در رابطه با خسارت بدنی، امکان بازیافت 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 بازیافت 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، تاثیری بر سقف تعهدات بیمه‌گر در خصوص خسارت مالی که در بیمه‌نامه مندرج است، ندارد مگر اینکه بیمه‌گذار اقدام به اخذ الحاقیه نماید. فلذا متغی 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

قانونی یا اجباری). لذا هرگاه در حادثه‌ای در سال ۱۳۹۸، خسارات 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.^۱ 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^۲ و در برآورد خسارت وارده، میزان آن ۱۰ میلیون تومان تعیین شود، شرکت بیمه ملزم به پرداخت ۹ میلیون تومان است و بقیه خسارات برعهده مقصر حادثه^۳ قرار می‌گیرد. مگر این‌که 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 آنچه که افزون بر حداقل مبلغ قانونی، با پرداخت حق

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

۱. به موجب بند ۳ قسمت الف ماده ۲ آیین‌نامه اجرایی ماده ۵۷ **قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵** مصوب هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۹۸/۲/۸، «... 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.

۲. 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.

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

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.

۱-۲-۲. 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 خسارات 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 ۱۳/۶/۱۳۹۸، 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. به عبارت 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 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 سمنند قرار می‌گیرد. بقیه خسارت وارده، نه تنها تحت پوشش بیمه‌نامه ثالث قرار نخواهد داشت. بلکه برعهده راننده سمنند 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.^۱

۱. 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 تجدید 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 ۷/۹۷/۲۹۱۷ مورخ ۱۳۹۸/۶/۱۳ 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».

شایان توجه است که اگر قطعات انواع گران ترین خودروهای متعارف، اختلاف قیمت داشته باشند، گران ترین 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 گران ترین خودروی متعارف خواهد بود (تبصره ۲ ماده ۲ اصلاحی دستورالعمل).

بخش اخیر تبصره ۳ ماده ۸، حکمی را بیان می کند که دلالت بر پیش بینی نظام خاص جبران خسارات مالی ناشی از حوادث رانندگی دارد. چراکه خسارت متناظر وارده به گران ترین خودروی متعارف نه تنها در صورت وجود بیمه نامه شخص ثالث قابل اعمال است. بلکه حتی در زمانی که اتومبیل مقصر حادثه فاقد بیمه نامه معتبر شخص ثالث باشد نیز به نفع مقصر حادثه اعمال خواهد شد. حکمی که در نظام حقوقی ایران سابقه نداشته است^۱ و توجیه آن در چارچوب مرسوم مسئولیت مدنی و با توجه به اصول و قواعد سنتی به ویژه قاعده لاضرر غیرممکن است.^۲

۱. در این رابطه اداره حقوقی قوه قضائیه در نظریه مشورتی به شماره ۷/۹۷/۲۹۱۷ مورخ ۱۳۹۸/۶/۱۳ اعلام می دارد: «صرف نظر از آنکه ممکن است اطلاق حکم مقنن در تبصره ۳ ماده ۸ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ مبنی بر پرداخت «خسارت متناظر وارده به گران ترین خودروی متعارف» به ویژه درباری مسئولیت مقصر حادثه قابل انتقاد باشد، اما حکم قانونی است که احتمالاً با هدف جلوگیری از تحمیل مسئولیت 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، لازم الاجرا است».

۲. 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 مسئولیت مدنی او قائل شده است و این امر قابل ایراد می نماید زیرا روشن نیست به چه دلیل باید از قاعده عمومی اصل جبران کامل خسارت چشم پوشی کرد و مسئولیت مدنی راننده مسبب حادثه را محدود نمود. به نظر نمی رسد که استفاده از خودروی گران قیمت، تقصیر محسوب گردد و نمی توان بخشی از خسارت را به خود زیان دیده نسبت داد» (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۵: ۳۰۷). در مقابل، برخی بیان داشته اند که عدم قابلیت پیش بینی میزان ضرر از جانب واردکننده زیان مبنای وضع تبصره ۳ ماده ۸ ق.ب.ا. می باشد ر.ک. (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۹۷: ۳۹۲). با این وجود، به نظر می رسد که قانونگذار در این ماده از نظریه های مرسوم پیرامون فلسفه و هدف مسئولیت 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 سیاست گذاری اجتماعی، اثر مسئولیت مدنی را به نفع قشر ضعیف تر جامعه به لحاظ اقتصادی، تعدیل نماید. در حقیقت، همانگونه که برخی از حقوقدانان نیز به مناسبتی دیگر بیان نموده اند، «در مسئولیت مدنی نیز می توان وضعیت اقتصادی و اجتماعی یکی از طرفین را در تعیین قلمرو حقوق و تکالیف آنان در مقابل یکدیگر دخالت داد و اندیشه ی یکسان بودن مسئولیت 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 قانع کننده ای وجود نداشته است که یکی از طرفین برای کاهش هزینه های 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 ریال هایی صورت

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 حادثه‌دیده) 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 مبادت 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 خسارات مالی، وسیله نقلیه نباشد، اعمال معیار خودروی متعارف فاقد توجیه 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.

۳. جمع‌بندی 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.

می‌گیرد که برای وی نسبت به طرف فقیرتر، ارزش کمتری دارد و به این ترتیب، سطح کلی رفاه اجتماعی، کمتر کاهش می‌یابد» (بادینی، ۱۳۹۲: ۶۱۸-۶۲۰).

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 می شود، یکی از خسارات مسلمی است که ممکن است به وسیله نقلیه ثالث وارد شود و در نتیجه، تحت پوشش بیمه نامه شخص ثالث قرار گرفته و قابل مطالبه از بیمه گر است. زیرا در تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، جبران خسارت مالی برعهده بیمه گر یا مقصر حادثه قرار داده شده است. اگر اُفت قیمت تحت عنوان خسارت مالی قرار نگیرد و توسط بیمه گر قابل جبران دانسته نشود، برعهده مقصر حادثه نیز نباید باشد. در هر حال، جهت جبران کامل خسارت مالی زیان دیده، پیشنهاد می شود با اصلاح قانون بیمه اجباری، امکان جبران اُفت قیمت وسیله نقلیه صریحاً پیش بینی 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 گران ترین خودروی متعارف، وارد می آمد، میزان خسارت چقدر می بود. قانونگذار در پیش بینی نهاد خسارت متناظر، از نظریه های 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 ضعیف تر جامعه به لحاظ اقتصادی تعدیل نماید. با توجه به استثنائی و خلاف قاعده بودن نهاد خسارت متناظر، به نظر می رسد اعمال قاعده خاص خسارت متناظر، صرفاً در فرضی قابل اجراء است که موضوع خسارت مالی ثالث، وسیله نقلیه وی بوده باشد. در مواردی که خسارات مالی بر سایر اموال زیان دیده غیر از وسیله نقلیه وی وارد شده باشد، کل خسارات مالی حسب مورد توسط بیمه گر وسیله نقلیه مسبب حادثه (حداکثر تا سقف تعهدات مالی بیمه نامه) و یا توسط شخص مقصر حادثه جبران می شود. جهت جلوگیری از هرگونه اختلاف دیدگاه و تعارض آرا پیشنهاد می شود قانونگذار صریحاً در قانون بیمه اجباری اعمال قاعده خاص خسارت متناظر را به وسیله نقلیه ثالث زیان دیده محدود نماید.

ملاحظات اخلاقی

حامی مالی

این مقاله حامی مالی ندارد.

مشارکت نویسندگان

تمام نویسندگان در آماده سازی این مقاله مشارکت کرده‌اند.

تعارض منافع

بنا به اظهار نویسندگان، در این مقاله هیچ گونه تعارض منافی وجود ندارد.

تعهد کپی‌رایت

طبق تعهد نویسندگان، حق کپی‌رایت (CC) رعایت شده است



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

منابع

- اصغری آقمشهدی، فخرالدین و فلاح خاریکی، مهدی. (۱۳۹۷). قواعد عمومی قراردادها. بابلسر: انتشارات دانشگاه مازندران، چاپ اول.
- امامی، سید حسن. (۱۳۸۲). حقوق مدنی، جلد اول. تهران: انتشارات اسلامیه، چاپ بیست و سوم.
- بادینی، حسن. (۱۳۹۲)، فلسفه مسئولیت مدنی. تهران: شرکت سهامی انتشار، چاپ دوم.
- خدابخشی، عبدالله. (۱۳۹۳). مبانی و مفاهیم بایسته بیمه و مسئولیت مدنی. تهران: انتشارات جنگل، چاپ دوم.
- ره‌پیک، حسن. (۱۳۹۰). حقوق مسئولیت مدنی و جبران‌ها. تهران: انتشارات خرسندی، چاپ پانزدهم.
- صفایی، سید حسین و رحیمی، حبیب‌الله. (۱۳۹۵). مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد). تهران: انتشارات سمت، چاپ نهم.
- عمید، حسن. (۱۳۷۸). فرهنگ عمید، جلد سوم. تهران: انتشارات امیرکبیر، چاپ ششم.
- فلاح خاریکی، مهدی. (۱۳۹۸). مسئولیت مدنی و بیمه؛ جبران خسارات ناشی از حوادث رانندگی. تهران: انتشارات مجد، چاپ اول.
- فلاح خاریکی، مهدی. (۱۳۹۷). تحلیلی بر مفهوم حادثه غیرمترقبه و اثر آن در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵. فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، ۷(۲۵): ۲۸۷-۲۶۳.
- فلاح خاریکی، مهدی و فلاح خاریکی، امین. (۱۳۹۷). اثر قوه قاهره بر دامنه مسئولیت در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ در مقایسه با قوانین سابق و قواعد عام با مطالعه تطبیقی در حقوق فرانسه. مجله مطالعات حقوق تطبیقی، ۹(۱): ۳۲۹-۳۰۹.
- قاسم‌زاده، سید مرتضی. (۱۳۹۰). الزام‌ها و مسئولیت مدنی بدون قرارداد. تهران: نشر میزان، چاپ نهم.
- کاتوزیان، ناصر. (۱۳۹۰). الزام‌های خارج از قرارداد؛ مسئولیت مدنی، جلد اول. تهران: انتشارات دانشگاه تهران، چاپ دهم.

- کاتوزیان، ناصر. (۱۳۹۱). الزام‌های خارج از قرارداد؛ مسئولیت مدنی، جلد دوم. تهران: انتشارات دانشگاه تهران، چاپ دهم.
- کاتوزیان، ناصر و ایزانلو، محسن. (۱۳۹۷). الزام‌های خارج از قرارداد؛ مسئولیت مدنی، جلد سوم. تهران: انتشارات گنج دانش، چاپ دوم.
- محقق داماد، سید مصطفی. (۱۳۸۵). قواعد فقه (بخش مدنی، مالکیت، مسئولیت). تهران: مرکز نشر علوم اسلامی، چاپ سیزدهم.
- یزدانیان، علیرضا. (۱۳۹۵). قواعد عمومی مسئولیت مدنی با مطالعه تطبیقی در حقوق فرانسه، جلد اول. تهران: نشر میزان، چاپ اول.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی



پروشکاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی