

## نگاهی به قانون بیمه شخص ثالث و آرای دادگستری

محمد امامی پور (۲)

### چکیده

در این مقاله سعی شده است به مواد مهم و در خور بحث قانون بیمه شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷ اشاره گردیده و ضمن تبیین مفاهیم برخی از کلمات، مبانی حقوقی هر یک نیز تحلیل شود. دلیل وجودی استثناها در این قانون و ضرورت وجود یا حذف برخی از استثناها و مواردی که شرکت بیمه حق رجوع به عامل زیان را برای بازیافت خسارت دارد، از جمله مسائلی است که مورد بحث قرار می‌گیرد.

بحث مهم چگونگی مداخله شرکت بیمه در دعاوی برای حفظ حقوق خود نیز از دیگر موضوعات مطرح شده در این مقاله است. دو پرونده از دعاوی مطرح شده در دادگستری نیز به نقد کشیده شده است تا قانون بیمه شخص ثالث را در بوته عمل نشان دهد.

### واژگان کلیدی

مسئولیت مدنی، بیمه اجباری، شخص ثالث، جبران خسارت، بیمه گر، بیمه گذار.

### مقدمه

بیمه شخص ثالث یکی از مهم‌ترین رشته‌های صنعت بیمه در جهان است و به لحاظ

۱. این مقاله مبتنی بر طرح تحقیقاتی است که در مرکز تحقیقات بیمه‌ای بیمه مرکزی ایران انجام شده است. با توجه به اینکه در نقد آراء دادگاهها و هماهنگی آن با زیر ساختها و مفاد قانون بیمه اجباری شخص ثالث ممکن است که نقطه نظرات متفاوتی وجود داشته باشد، لذا این فصلنامه از برخورد اندیشه‌های صاحب نظران در این زمینه استقبال می‌کند.
۲. محقق و عضو هیأت علمی دانشگاه مفید.

وسعت قلمرو آن توجه خاصی می‌طلبد. بر طبق گزارش اداره بررسی‌های آماری بیمه مرکزی ایران در سال ۱۳۷۸ مقدار حق بیمه صادره شرکت‌های بیمه ۳۰۰۲/۵ میلیارد ریال بوده است که در مقایسه با سال قبل از آن ۴۸/۷ درصد رشد نشان می‌دهد. مانند سال‌های قبل، از این مقدار بیشترین سهم به رشته شخص ثالث تعلق داشته که ۲۹/۸ درصد از حق بیمه‌های صادره بازار را تولید کرده است. همچنین بیش از یک سوم از بیمه‌نامه‌های صادره صنعت بیمه مربوط به بیمه شخص ثالث است.

حدود نیمی (۴۹/۷ درصد) از خسارت‌های پرداختی صنعت بیمه در رشته شخص ثالث پرداخت شده، در حالی که این رشته فقط ۲۹/۸ درصد از حق بیمه‌های بازار را تولید کرده است. ضریب خسارت رشته ثالث نیز به ۱۲۰/۳ درصد رسیده که همچنان بیانگر وضعیت نگران‌کننده این رشته است.<sup>(۱)</sup> آنچه بر ضرورت و اهمیت بحث درباره بیمه شخص ثالث می‌افزاید سنگینی مبلغ دیه و افزایش غیر متعارف آمار حوادث رانندگی در ایران است. فراهم کردن بستری از آرامش روانی، اطمینان به آینده، آسودگی خاطر از حوادث غیر مترقبه و ناخوشایند جز با داشتن نظام بیمه‌ای کارآمد و پیشرفته و به کار گرفتن صحیح آن میسر نخواهد بود. در این مقاله طی دو بخش برخی از مواد قانون بیمه شخص ثالث و عملکرد دادگاه‌ها در این زمینه را شرح خواهیم داد.

## بخش اول. بررسی موادی از قانون بیمه شخص ثالث

### ۱. کلیاتی در باره بیمه شخص ثالث مندرج در ماده ۱

به نظر می‌رسد مناسب باشد که نخست به متن ماده ۱ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷ نگاه اجمالی بیندازیم:

کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و انواع یدک و تریلر متصل به وسایل مزبور و قطارهای راه‌آهن اعم از این که اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند مسئول جبران خسارت‌های بدنی و مالی هستند که بر اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد شود و مکلف‌اند مسئولیت خود را از این جهت نزد شرکت سهامی بیمه ایران و یا یکی از مؤسسات بیمه داخلی که اکثریت سهام آنها متعلق به اتباع ایرانی و صلاحیت آنها به پیشنهاد وزارت دارایی و وزارت اقتصاد مورد تأیید دولت باشد بیمه

۱. «آمار بازار بیمه جمهوری اسلامی ایران»، فصلنامه صنعت بیمه، سال ۱۵، ش ۶۰ (زمستان ۱۳۷۹)، ص ۱۵۵.

نمایند.

تبصره ۱. منظور از حوادث مذکور در این قانون هرگونه تصادف یا سقوط یا آتش سوزی یا انفجار وسایل نقلیه موضوع این ماده و نیز خسارت‌هایی است که از محمولات وسایل مزبور به اشخاص ثالث وارد می‌شود.

### ۱.۱. تبیین مفاهیم مستخرج از ماده ۱

#### الف) مفهوم کلمه دارنده

آیا مقصود قانونگذار این است که مسئولیت را به طور کلی به دوش کسی قرار دهد که سند رسمی به نام اوست یا این که معنی عرفی دارنده مورد نظر است؟ از نظر عرف دارنده به کسی اطلاق می‌شود که بر اتوموبیل سلطه و اختیار دارد و منافع اتوموبیل به او می‌رسد، هر چند سند رسمی به نام فرد دیگری باشد. بنابراین اگر این سلطه و اختیار به موجب قراردادی به دیگری واگذار شود، مانند واگذاری به آژانس مسافری، و یا به طور قهری از سلطه مالک خارج شود، مانند سرقت اتوموبیل، آیا مالک را باید مسئول خسارت‌های وارده به دیگران دانست یا فردی که اتوموبیل تحت سلطه و اختیار او قرار داشته است؟

ممکن است بگوییم با توجه به این که شرکت بیمه در نهایت، خسارت را جبران می‌کند چندان مهم نیست که مالک را مسئول بشناسیم یا متصرف را. ولی باید توجه داشت در مواردی که مالک مسئولیت خود را بیمه نکرده یا به دلیلی بیمه او از اعتبار ساقط شده است مسئول شناختن او در مورد خسارت‌هایی که سارق اتوموبیل او وارد کرده چگونه با عدالت سازگار است.

اگر به ظاهر ماده ۱ قانون بیمه اجباری و همچنین ماده ۳ آن که معیار انتقال تعهدات ناشی از قرار داد بیمه را انتقال مالکیت دانسته اکتفا کنیم چاره‌ای نیست جز این که مالک رسمی را ضامن همه خسارت‌هایی بدانیم که از وسیله نقلیه به دیگران می‌رسد، خواه سلطه معنوی او بر آن باقی باشد یا در نتیجه قرارداد خصوصی و سرقت از میان رفته باشد. اما اگر مواد ۱ و ۳ قانون بیمه اجباری را ناظر به موارد شایع و غالب بدانیم، به این معنی که چون به طور معمول مالک بر مال خود سلطه دارد و اوست که باید در انتفاع از وسیله نقلیه احتیاط کند و به دیگران ضرر نرساند، قانون او را مسئول شناخته است. در نتیجه اگر این سلطه معنوی به دلیلی از بین برود، دیگر نباید او را مسئول شناخت. (ناصر کاتوزیان، ۱۳۷۰: ص ۳۰۵).

### ب) مفهوم واژه «نقلیه»

به نظر می‌رسد که واژه نقلیه در این ماده موجب محدود شدن قلمرو بیمه اجباری به وسایل حمل و نقل می‌شود. با ملاحظه به همین محدودیت ماده ۶ بیمه نامه شخص ثالث شرکت بیمه آسیا منظور از وسایل نقلیه موتوری زمینی را هر نوع وسیله حمل و نقل دانسته که با قدرت موتور بر روی زمین یا ریل به حرکت در می‌آید. طبیعی است که ماشین آلات راه سازی و برخی از وسایل کشاورزی که به حمل و نقل ارتباطی ندارند، مانند کمباین، مشمول قانون نخواهند بود در حالی که ممکن است به علت رفت و آمد اینها از محلی به محل دیگر و عبور از جاده موجب خسارت به دیگران شوند. ماده ۲ آیین نامه اجرایی قانون بیمه اجباری در رفع این اشکال چنین می‌گوید: «منظور از وسیله نقلیه موتوری زمینی نوع وسیله‌ای است که با قدرت موتوری زمینی یا ریل حرکت نماید».

حال این سؤال مطرح می‌شود که تمامی وسایلی که با قدرت موتوری زمینی یا ریل حرکت می‌کنند، بدون هیچ محدودیتی مشمول قانون بیمه اجباری قرار می‌گیرند؟ برای مثال، آیا وسایل بازی در پارک‌ها مانند قطار و اتوموبیل‌های برقی باید تحت پوشش بیمه شخص ثالث قرار گیرند؟ طبعاً همان‌گونه که محدود کردن وسایل موتوری مشمول قانون به وسایل حمل و نقل دلیلی ندارد، اطلاق آن بدون هیچ محدودیتی مورد نظر قانونگذار نیست. اگر فردی وسیله نقلیه‌ای را برای در معرض نمایش قراردادن تهیه کند و به هیچ وجه قصد استفاده از آن را نداشته باشد یا وسیله‌ای را برای حمل و جابه جایی وسایل داخل کارخانه اختصاص دهد باید او را مشمول بیمه اجباری دانست؟ بدین ترتیب ضروری است تعریف جامع و کاملی از وسایل موتوری مشمول بیمه به عمل آورد.

### پ) منظور از خسارت‌های تحت پوشش

در این ماده فقط به خسارت‌های بدنی و مالی اشاره شده است و ماده ۳ آیین نامه اجرایی آن خسارت‌های بدنی را به چهار مورد منحصر کرده است: ۱. هزینه معالجه صدمات بدنی یا جرح حاصل از حوادث رانندگی؛ ۲. زیان‌های نقص عضو؛ ۳. از کارافتادگی و ۴. فوت ناشی از حوادث مشمول بیمه.

همچنین خسارت مالی در ماده ۴ آیین نامه به خسارت‌های وارده به اموال و اشیای تحت مالکیت یا تصرف قانونی اشخاص ثالث تفسیر شده است. باید دید آیا قلمرو

خسارت محدود به موارد مذکور است یا خسارت معنوی، عدم‌التفع و کاهش قیمت را نیز می‌توان از مصادیق خسارت دانست؟

ت) مقصود از حوادث تحت پوشش

تبصره ۱ در مقام احصای حوادث مشمول بیمه به پنج مورد اشاره کرده و حوادث ناشی از هرگونه تصادف یا سقوط یا آتش‌سوزی یا انفجار وسایل نقلیه و خسارت‌هایی را که محمولات وسایل مزبور به اشخاص ثالث وارد می‌کنند تحت پوشش بیمه قرار داده است.

محدود کردن موارد تحت پوشش به موارد فوق‌گامی موجب جبران نشدن زیان‌هایی در حوادث رانندگی می‌شود که هیچ دلیل قانع‌کننده‌ای برای محرومیت زیان دیده از جبران خسارت وجود ندارد. برای مثال در حوادثی که راننده بی‌احتیاط باعث واژگون شدن اتوموبیل دیگری می‌شود و هیچ‌گونه برخوردی فیزیکی بین آن دو صورت نمی‌گیرد بیمه‌گر به لحاظ این که حادثه از هیچ یک از موارد فوق نیست مسئولیتی نمی‌پذیرد و بیمه‌گذار خود باید از عهده خسارت‌ها برآید. زیرا به لحاظ استناد عرفی خسارت به عمل او محکوم به جبران خسارت شده و با این که مسئولیت خود را بیمه کرده است از مزایای بیمه بهره‌مند نمی‌شود.

به همین دلیل قوانین برخی از کشورها بدون ذکر موارد خاصی از حوادث وسیله نقلیه، به طور کلی گفته‌اند هرگونه خسارت ناشی از استفاده از اتوموبیل تحت پوشش بیمه قرار می‌گیرد. مطابق قانون حوادث وسایل نقلیه ایالت ویکتوریای استرالیا، اشخاص آسیب دیده در نتیجه حادثه رانندگی تحت شرایطی محق دریافت غرامت خواهند بود. این قانون به نوع خاصی از حادثه اشاره نکرده است. قانون بیمه اجباری عراق نیز به طور کلی حوادث ناشی از استفاده از اتوموبیل را مشمول قانون بیمه می‌داند.

#### ۲.۱. مبنای بیمه شخص ثالث

ماده ۱ قانون بیمه شخص ثالث که مبتنی بر «نظریه خطر» و «نظریه تضمین حق» است در برگیرنده دو اصل کلی است:

الف: اصل مسئولیت دارندگان اتوموبیل

به موجب این اصل جامعه اتوموبیل داران مسئول جبران پیامد زیانبار حوادث ناشی از کاربرد آن است و نیازی نیست که زیان دیده در پی تحصیل دلیل برای اثبات تقصیر

دارنده اتوموبیل باشد. در حالی که در سایر موارد مسئولیت مدنی اثبات تقصیر یکی از ارکان ایجاد مسئولیت است.

ب: اصل اجباری بودن بیمه مسئولیت مدنی

این اصل در واقع مکمل اصل قبلی است و بدون آن مشکلی از زیان دیدگان حوادث رانندگی حل نمی‌شد. زیرا بر فرض که به موجب اصل قبلی زیان دیده از اثبات تقصیر دارنده اتوموبیل معاف باشد دارائی هر دارنده اتوموبیل همیشه توانایی تحمل و جبران خسارت وارد به زیان دیدگان را ندارد و در مواردی که عامل زیان توانایی مالی داشته و قادر به جبران خسارت‌ها باشد مراجعه به او و درخواست غرامت مستلزم طی تشریفات طولانی رسیدگی قضایی است. بنابراین با اجباری شدن بیمه مسئولیت در قبال شخص ثالث جبران خسارت‌ها تسهیل می‌یابد و به تحقق عدالت اجتماعی کمک شایانی می‌شود.

### ۳.۱. رابطه حقوقی حاکم بر بیمه شخص ثالث

همان گونه که در بندهای قبل گذشت اصل اجباری بودن بیمه شخص ثالث ضروری و انکارناپذیر است. اما نحوه اعمال آن چگونه و چه رابطه‌ای بر آن حاکم باشد (قراردادی یا قانونی) جای بحث است.

این ماده مبتنی بر قراردادی بودن بیمه شخص ثالث است و به همین دلیل دارندگان وسیله نقلیه را مکلف کرده است تا مسئولیت خود را بیمه کنند و ضمانت اجرای تخلف از آن را در ماده ۷ همین قانون جلوگیری پلیس از حرکت وسایل نقلیه فاقد قرارداد بیمه قرار داده است. برای کارآمدتر شدن طرح بیمه اجباری به نظر می‌رسد رابطه قانونی بر بیمه اتوموبیل حاکم باشد، یعنی خود به خود تمامی اتوموبیل‌ها به صرف تحویل از کارخانه یا ورود به کشور و مورد استفاده قرار گرفتن مشمول بیمه شخص ثالث قرار گیرند و عوارضی مانند عوارض سالیانه شهرداری برعهده مالک اتوموبیل قرار گیرد.

بدیهی است که با تحت پوشش قرار گرفتن صد درصدی اتوموبیل‌ها نرخ بیمه کاهش می‌یابد، در ضمن، عمده خسارت‌ها را شرکت‌های بیمه پرداخت می‌کنند و زیان دیده با اعسار عامل زیان مواجه نمی‌شود. همچنین مشکلات ناشی از قصور و کوتاهی دارندگان اتوموبیل در اقدام به موقع برای بیمه که گاهی موجب فلاکت و درماندگی آنها می‌شود دیگر وجود نخواهد داشت.

برخی از کشورها از جمله عراق به موجب قانون مصوبه ۱۹۸۰ چنین سیستمی را

اعمال می‌کنند. ماده ۱ قانون بیمه اجباری حوادث اتوموبیل چنین است: تمام اتوموبیل‌های موجود در سرزمین جمهوری عراق به خودی خود مشمول بیمه هستند. شایان به ذکر است که حاکمیت رابطه قانونی بر بیمه فقط در مورد حداقل استاندارد است که از نظر دولت ضروری است، مفید به نظر می‌رسد و باید پوشش‌های بیشتر را تحت حاکمیت اراده بیمه‌گذار و بیمه‌گر قرارداد. بدین ترتیب بیمه شخص ثالث از دو سیستم قانونی و قراردادی تبعیت خواهد کرد.

## ۲. مفهوم شخص ثالث در قانون بیمه اجباری

قانونگذار در تبیین مفهوم شخص ثالث در ماده ۲ قانون فوق می‌گوید:

«کلیه اشخاصی که به سبب حوادث وسایل نقلیه موضوع این قانون دچار زیان‌های بدنی یا مالی می‌شوند از لحاظ این قانون ثالث تلقی می‌شوند، به استثنای اشخاص زیر:

الف) بیمه‌گذار - مالک یا راننده وسیله نقلیه مسئول حادثه.

ب) کارکنان بیمه‌گذار - مسئول حادثه حین کار و انجام دادن وظیفه.

ج) همسر و پدر و مادر و اولاد و اولاد اولاد و اجداد تحت تکفل بیمه‌گذار در صورتی که سرنشین وسیله نقلیه‌ای باشند که راننده یا بیمه‌گذار مسئول حادثه باشد.

تبصره - در صورت تصادف دو وسیله نقلیه رانندگان و وسایل مزبور نیز در برابر یکدیگر شخص ثالث محسوب می‌شوند اعم از آن که مالک وسیله نقلیه باشند یا نباشند».

### ۲.۱. اصل کلی در باره مفهوم شخص ثالث

این ماده، یک اصل کلی را به همراه چند استثنا در باره مفهوم شخص ثالث بیان می‌کند. اصولاً اگر در موردی تردید حاصل شود که از مصادیق اصل ماده است یا از موارد استثنا، باید آن را تابع اصل دانست. بنابراین ذکر موارد استثنا باید با بیان روشن و خالی از هر گونه ابهامی باشد تا اشخاصی که از نظر قانونگذار نباید ثالث تلقی شوند، مبدا بر اثر ابهام در عبارت مشمول اصل کلی قرار گیرند. همچنین مبدا افرادی که قانونگذار خروج آنها را اراده نکرده است مشمول استثنای قرار گیرند.

### ۲.۲. استثنای اصل مزبور

الف) بیمه‌گذار، مالک یا راننده وسیله نقلیه مسئول حادثه:

اولین موردی که استثنا شده، بیمه‌گذار، مالک و راننده وسیله نقلیه مسئول حادثه است. از آن جا که قبلاً بیمه‌گذار در این قانون تعریف نشده است باید ابتدا مفهوم آن را روشن

کرد تا افرادی که مشمول این بند می‌شوند کاملاً مشخص شوند.

بیمه‌گذار شخص حقیقی یا حقوقی است که نام او تحت این عنوان در شرایط خصوصی بیمه نامه ذکر شده باشد. شخص مزبور ممکن است مالک اتوموبیل باشد یا نمایندگی از طرف مالک داشته باشد و یا مسئول حفظ و نگهداری اتوموبیل باشد. مالک و راننده وسیله نقلیه مسئول حادثه نیز در حکم بیمه‌گذار تلقی می‌شوند. بنابراین طبق بند الف سه دسته از افراد مشمول بیمه شخص ثالث نخواهند بود. بیمه‌گذار، مالک و راننده اتوموبیل مسئول حادثه.

از نظر حقوقی وجود چنین استثنایی ضروری و بدیهی است زیرا موضوع این نوع بیمه، بیمه کردن مسئولیت خود در برابر حوادثی است که به دیگران لطمه می‌زند و هیچ‌گاه فرد نسبت به خودش ثالث محسوب نمی‌شود و معقول نیست فرد را در مقابل خسارت‌های وارده به خود مسئول بدانیم تا این مسئولیت بیمه‌پذیر باشد.

طبیعتاً شرکت بیمه نیز هیچ مسئولیتی در برابر خسارت‌های وارده به بیمه‌گذار و کسانی که در حکم بیمه‌گذار محسوب می‌شوند ندارد.

بر اساس قانون بیمه حوادث اتوموبیل عراق مصوب ۱۹۸۰ شرکت بیمه خسارت‌های بدنی وارده به راننده در صورت تصادف یا واژگون شدن اتوموبیل را جبران می‌کند (ماده ۷). عنوان قانون بیمه این کشور گسترده‌تر از بیمه شخص ثالث است و به نظر می‌رسد مجموعه‌ای از بیمه‌های متفاوت را تحت عنوان «قانون التأمین الالزامی من حوادث السيارات» به تصویب رسانده‌اند.

ثالث تلقی نشدن مالک یا راننده فقط در مورد بیمه‌نامه اتوموبیلی است که مالک آن بوده یا رانندگی آن را به عهده داشته است ولی همین افراد در صورت تصادف بین دو وسیله نقلیه در برابر یکدیگر ثالث محسوب می‌شوند.

تبصره ماده ۲ اضافه می‌کند: «در صورت تصادف بین دو وسیله نقلیه رانندگان و سایل مزبور نیز در برابر یکدیگر شخص ثالث محسوب می‌شوند اعم از آن که مالک وسیله نقلیه باشند یا نباشند».

گرچه تبصره مزبور فقط رانندگان دو وسیله را در برابر هم ثالث می‌داند و اشاره‌ای به مالک یا بیمه‌گذار نکرده است و شاید این توهم به ذهن آید که اگر مالکی در کنار راننده‌اش نشسته باشد و اتوموبیل او با وسیله دیگری تصادف کند، این مالک نتواند از بیمه طرف مقابل خود استفاده کند، به نظر می‌رسد که مقصود قانونگذار این نبوده که



مالک یک وسیله نقلیه به هیچ وجه ثالث تلقی نشود، بلکه عنوان "رانندگان" در تبصره فوق برای مثال ذکر شده است. بنابراین اصلاح تبصره نیز ضروری است.

ب) کارکنان بیمه گذار مسئول حادثه حین کار و انجام دادن وظیفه

دومین موردی که به موجب این ماده استثنا شده کارکنان بیمه گذار مسئول حادثه حین کار و انجام دادن وظیفه هستند. در خصوص این بند باید گفت دلیل این که قانونگذار کارکنان بیمه گذار را با وجود دو شرط در حکم بیمه گذار می داند و آنها را از پوشش بیمه شخص ثالث خارج کرده است شاید این باشد که این دسته اغلب تحت پوشش بیمه دیگری مانند بیمه حوادث ناشی از کار هستند. به همین دلیل قانون برخی از کشورها مانند قانون انگلیس، بخش ۱۴۵، کارکنان بیمه گذار را در صورتی ثالث تلقی نمی کند که تحت پوشش بیمه دیگری باشند وگرنه خسارت های وارده به آنها را قابل جبران می داند. دلیل دیگر آن این است که به شمار آوردن کارکنان بیمه گذار در ردیف اشخاص ثالث عامل تشدید و وسعت خطر است و موجب افزایش نرخ و سنگینی حق بیمه ها می شود که قانونگذار در آغاز کار بیمه اجباری شخص ثالث از آن دوری می جست (محمود صالحی، ص ۸۵).

اکثر کشورهایی که قانون بیمه حوادث رانندگی خود را اصلاح می کنند کارکنان بیمه گذار را از مشمول قانون خارج نمی کنند. در این زمینه می توان به قانون عراق مصوب ۱۹۸۰ و قانون کویت مصوب ۱۹۷۶ و قانون استرالیا (ایالت ویکتوریا) مصوب ۱۹۸۶ اشاره کرد که هیچ یک کارکنان بیمه گذار را استثنا نکرده اند.

بنابراین پیشنهاد می شود این بند به طور کلی حذف شود و شرکت بیمه خسارت این دسته از افراد را نیز پرداخت کند. زیرا هر چه از قلمرو استثناها بکاهیم اطمینان و دلگرمی بیمه گذار به بیمه کردن مسئولیت خود بیشتر می شود و اطمینان زیان دیده به جبران خسارت خود افزایش می یابد.

پ) همسر، پدر و مادر و اولاد و اولاد اولاد و اجداد تحت تکفل بیمه گذار

سومین موردی که در این ماده استثنا شده گروهی از بستگان بیمه گذار هستند که در مورد این بند نیز به نکاتی اشاره می شود.

اولاً فقط بستگان بیمه گذار استثنا شده اند و اگر بیمه گذار و مالک یا راننده یکی نباشد بستگان مالک یا راننده ثالث تلقی می شوند. ثانیاً عبارت «مسئول حادثه» مبهم است و معلوم نیست مسئولیت نوعی بیمه گذار مورد نظر است یا نظر قانونگذار به

کسانی بوده است که در نتیجه تقصیر آنان حادثه رخ داده است. همچنین معلوم نیست برای استثنا شدن بستگان بیمه گذار، باید مسئول حادثه منحصرأ بیمه گذار باشد یا بخشی از تقصیر متوجه او باشد کافی است. سیاست قانونگذاری در مورد بستگان بیمه گذار متفاوت است. برخی از کشورها مانند ایران علاوه بر پدر و مادر و همسر و اولاد، نوه و اجداد تحت تکفل بیمه گذار را در صورتی که سرنشین وسیله نقلیه‌ای باشند که راننده یا بیمه گذار مسئول حادثه است، ثالث تلقی نمی‌کنند. بدیهی است که با فقدان یکی از ۳ شرط مزبور، بستگان بیمه گذار ثالث تلقی می‌شوند. بنابراین اگر بستگان بیمه گذار تحت تکفل او نباشند یا سرنشین وسیله نقلیه مورد بیمه نباشند و یا بیمه گذار مسئول حادثه شناخته نشود، این افراد در زمره افراد ثالث خواهند بود.

با توجه به این که در حوادث رانندگی درصد احتمال ورود خسارت به بستگان بیمه گذار کم نیست و اغلب سرنشین اتوموبیل‌های شخصی همان بستگان بیمه گذار هستند نباید این گروه را از پوشش اجباری بیمه شخص ثالث خارج کنیم. ضرورت تحت پوشش قرار دادن این دسته از افراد موجب شده است که شرکت‌های بیمه تحت عناوین دیگری آنها را تحت پوشش بیمه قرار دهند. ولی با حذف این بند دیگر به سایر عناوین بیمه برای حمایت از آنان نیازی وجود ندارد.

### ۳. خسارت‌های استثنا شده از قرارداد بیمه

در ماده ۴ قانون بیمه اجباری برخی از خسارت‌ها از شمول بیمه خارج شده است. در این ماده آمده است:

«موارد ذیل از شمول بیمه موضوع این قانون خارج است:

۱. خسارت‌های ناشی از فورس ماژور از قبیل جنگ، سیل، زلزله.
۲. خسارت‌های وارده به محمولات وسایل نقلیه مورد بیمه.
۳. خسارت‌های مستقیم یا غیرمستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیواکتیو.
۴. خسارت‌های وارده به متصرفان غیرقانونی وسایل نقلیه یا به رانندگان فاقد گواهینامه رانندگی.
۵. خسارت‌های ناشی از محکومیت جزایی و پرداخت جرایم.
۶. خسارت‌های ناشی از حوادثی که در خارج از کشور اتفاق می‌افتد مگر این که توافقی بین بیمه‌گر و بیمه گذار در این موضوع شده باشد».

ماده فوق به مواردی که از شمول بیمه خارج هستند می‌پردازد و به هفت مورد اشاره می‌کند. برخی از این موارد از نظر حقوقی ممکن نیست تحت پوشش بیمه شخص ثالث قرار گیرند و بعضی به علت این که اغلب تحت پوشش بیمه خاصی هستند مانند زلزله، استثنا شده‌اند و دسته‌ای به دلیل مصالح اجتماعی مشمول این بیمه قرار نگرفته‌اند. بنابراین مسئولیت دارنده اتوموبیل به طور مطلق تحت پوشش بیمه اجباری قرار نگرفته، بلکه محدودیت‌هایی از ناحیه ثالث زیان دیده و نوع خطر و حادثه وجود دارد که به تفصیل به ذکر آنها می‌پردازیم.

### ۱.۳. خسارت‌های ناشی از قوه قاهره

در بند ۱ ماده ۴ خسارت‌های ناشی از قوه قاهره استثنا شده‌اند. این استثنا با اصول حقوقی کاملاً هماهنگ است زیرا نمی‌توان فرد را مسئول حوادثی شناخت که منشأ آنها نیروهای برتر طبیعی و امور خارج از اراده اوست. عدالت ایجاب می‌کند که انسان در حدود قدرت و توانایش مسئول شناخته شود نه بیشتر. به طور معمول شخص مسئول نتایجی قرار می‌گیرد که از کارهای او ایجاد می‌شود و خسارت‌هایی را می‌پردازد که به گونه‌ای بتوان به او منسوب کرد.

نکته مهم در باب معافیت به دلیل فورس ماژور این است که متعهد باید ثابت کند که حادثه خارجی و احتراز ناپذیری سبب ورود خسارت شده است و در صورت عجز از اثبات به لحاظ مسئولیت نوعی که دارد مسئول خسارت‌های وارده خواهد بود. حادثه خارجی در صورتی موجب معافیت دارنده اتوموبیل می‌شود که مربوط به ساختمان داخلی اتوموبیل نباشد. پس، هرگاه لاستیک ماشین که هنگام حرکت بترکد و در نتیجه اتوموبیل منحرف شود و به دیگری خسارتی وارد آید دارنده اتوموبیل مسئول جبران آن خواهد بود. (ناصر کاتوزیان، ۱۳۷۰: ۳۱۰). همچنین اگر به علت پرتاب سنگ از زیر چرخ اتوموبیل خسارت مالی یا بدنی به دیگری وارد آید نمی‌توان آن را از مصادیق قوه قهریه به شمار آورد.

### ۲.۳. خسارت‌های وارده به محمولات و وسایل نقلیه

در بند ۲ ماده مورد بحث خسارت‌های وارده به محمولات و وسایل نقلیه مورد بیمه استثنا شده‌اند. این استثنا در اکثر قوانین کشورها به چشم می‌خورد. قانون بیمه اجباری عراق به دلیل اینکه خسارت‌های مالی را مشمول بیمه اجباری ندانسته و راه مطالبه آنها را، مانند سایر مطالبات مالی، از طریق دادگستری و طرح دعوی می‌داند اشاره‌ای به این موضوع

نکرده است. قانون بیمه انگلستان در بخش ۱۴۵ خسارت‌های وارده به محمولات و وسایل نقلیه مورد بیمه را از مشمول بیمه خارج کرده است. دلیل اصلی این استثنا وجود بیمه مستقلی به نام بیمه حمل و نقل زمینی است که پیچیدگی و تنوع خاصی دارد و خطرهای مورد پوشش به توافق طرفین قرارداد بیمه بستگی دارد. خطرهایی که کالا را تهدید می‌کند شکستگی، زنگ زدگی، سرقت، تحویل ندادن به موقع، کسری، ضبط و توقیف و ده‌ها نمونه دیگر است که برخی قابل جبران نیستند و شرایط جبران دسته دیگر متنوع است بنابراین نمی‌توان به طور کلی بیان کرد که کالای حمل شده به وسیله اتوموبیل مورد بیمه نیز مشمول بیمه شخص ثالث می‌شود و خسارت‌های وارده به مالک آن جبران می‌شود. بلکه روش اصولی همین است که این مقوله کالا استثنا شود.

### ۳.۳. خسارت‌های ناشی از تابش‌های هسته‌ای

در بند ۳ به خسارت‌های مستقیم یا غیر مستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیو اکتیو اشاره شده و آنها را از مقوله بیمه شخص ثالث خارج کرده است. وجود این بند نیز به این علت است که تأسیسات استفاده‌کننده از مواد رادیو اکتیو مسئول جبران کلیه خسارت‌های ناشی از تابش‌های مواد مصرفی خود هستند و ضرورتی ندارد مشمول بیمه اجباری شخص ثالث قرار گیرند.

### ۴.۳. خسارت‌های وارده به متصرف غیر قانونی و فاقد گواهینامه

در بند ۴ ماده ۴ خسارت‌های دو گروه با اینکه شخص ثالث محسوب می‌شوند قابل جبران شناخته نشده است: ۱. متصرفان غیر قانونی وسایل نقلیه مانند سارق و غاصب، ۲. رانندگان فاقد گواهینامه.

#### الف) متصرف غیر قانونی وسیله نقلیه

حمایت از متصرف غیر قانونی بر خلاف نظم عمومی و مصالح جامعه است، بدین لحاظ نه تنها فردی که اتوموبیلی را به سرقت یا غصب کرده است در صورت متحمل شدن خسارت مورد حمایت قرار نمی‌گیرد بلکه افرادی که به عنوان سرنشین با آگاهی از سرقت یا غصب از اتوموبیل استفاده می‌کنند مشمول حمایت نخواهند بود.

#### ب) رانندگان فاقد گواهینامه

حمایت از راننده فاقد گواهینامه رانندگی و جبران خسارت‌های وارده به او نیز با نظم عمومی سازگار نیست و جامعه را با خطر مواجه می‌کند. تفاوت ظریفی بین مسئولیت

دارنده در مقابل متصرف غیر قانونی و مسئولیت وی در برابر راننده فاقد گواهینامه وجود دارد که توضیح آن مفید به نظر می‌رسد. متصرف غیر قانونی در حکم غاصب است و دارنده اتوموبیل هیچ مسئولیتی در مقابل خسارت‌های وارده به او ندارد، از طرفی بیمه گر نمی‌تواند مسئولیتی بیشتر از بیمه گذار داشته باشد، بنابراین قسمت اول بند ۴-۴ کاملاً منطقی و مطابق اصول است.

#### ۴. موارد حق رجوع بیمه گر

این موارد در ماده ۵ قانون بیمه اجباری این گونه آمده است:

«در مورد عمد راننده در ایجاد حادثه یا در صورتی که راننده فاقد گواهینامه رانندگی باشد شرکت بیمه پس از پرداخت خسارت زیان دیده می‌تواند برای استرداد وجوه پرداخت شده به شخصی که موجب خسارت شده مراجعه نماید.»

ماده مزبور به دو مورد اشاره می‌کند که در آنها بیمه گر حق باز یافت خسارت پرداختی را پیدا می‌کند. ماده ۸ آیین نامه نیز موارد دیگری را به شرح زیر بر آن می‌افزاید:

۱. راننده‌ای که به هنگام وقوع حادثه گواهینامه او باطل شده باشد.
۲. گواهینامه او مطابق مقررات راهنمایی و رانندگی متناسب با نوع وسیله نقلیه نباشد.

در مجموع چهار مورد حق رجوع برای بیمه گر در قانون بیمه و آیین نامه آن در نظر گرفته شده است که به بررسی هر یک می‌پردازیم.

#### ۱.۴. عمد راننده در ایجاد حادثه

اگر راننده‌ای عمداً حادثه را ایجاد کرده باشد، بیمه گر می‌تواند پس از پرداخت خسارت به وی مراجعه کرده و معادل آنچه به زیان دیده پرداخت نموده به علاوه هزینه‌های دیگری را که از این بابت متحمل شده از او دریافت کند. در قانون بیمه و آیین نامه آن فقط به استرداد وجوه پرداخت شده اشاره شده است، اما سایر هزینه‌ها و خسارت‌هایی که بیمه گر از این بابت متحمل شده طبق قواعد عمومی مسئولیت مدنی قابل باز یافت است. در توضیح رجوع بیمه گر در صورت عمد راننده باید گفت اساس عقد بیمه بر پوشش خطر احتمالی است و همان گونه که شرط عدم مسئولیت به تقصیرهای غیر عمدی اختصاص دارد و هیچ کس نمی‌تواند به موجب قراردادی مسئولیت خود را که به عمد به دیگری ضرر زده است از بین ببرد، هیچ کس نمی‌تواند خسارت‌هایی را که به طور عمد

به دیگران وارد می‌کند بیمه نماید. زیرا شرط عدم مسئولیت در خسارت‌های عمدی یا بیمه آن به نظم عمومی لطمه می‌زند و اضرار به دیگران را آزاد می‌کند. با وجود، این قانونگذار برای حمایت هر چه بیشتر از زیان دیده بیمه‌گر را موظف به جبران خسارت کرده ولی حق رجوع به راننده را برای بیمه‌گر محفوظ نگه داشته است.

**۲.۴. فقدان گواهینامه معتبر**

دومین موردی که قانون به بیمه‌گر اجازه رجوع و استرداد وجوه پرداخت شده را داده، هنگامی است که راننده فاقد گواهینامه رانندگی باشد. مبنای حقوقی آن این است که شرط ضمن قرارداد یا متعارف بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار این بوده که فردی با اتوموبیل رانندگی کند که گواهینامه داشته باشد و قوانین و ولایم رانندگی را بداند. فرد فاقد گواهینامه ممکن است به لحاظ نداشتن مهارت در رانندگی موجب تشدید خطر شود که از شروط ضمن عقد تخلف صورت گرفته است.

بر فرض که چنین شرط ضمنی مفروض نباشد، تصریح آن در قرارداد بیمه موجب محدود شدن مسئولیت بیمه‌گر می‌شود. در واقع چنین خطری تحت پوشش بیمه قرار نگرفته است ولی برای حفظ مصالح عمومی جامعه قانونگذار بیمه‌گر را مکلف کرده است که ضرر وارده به افراد ثالث را جبران و سپس به مقصر اصلی رجوع کند.

با توجه به این که از نظر تحلیل حقوقی استرداد وجوه پرداخت شده و حتی سایر هزینه‌های تحمیل شده بر بیمه‌گر از فردی که فاقد گواهینامه بوده با هیچ اشکالی مواجه نیست و از طرفی حفظ نظم عمومی و مصلحت جامعه و امنیت اجتماعی اقتضا می‌کند دلگرمی و اطمینان خاطر برای افراد فاقد گواهینامه به وجود نیاید تا به پشتوانه بیمه محیط جامعه را با خطرهای ناشی از عدم تسلط خود مواجه کنند، اصل وجود چنین حق رجوعی ضروری به نظر می‌رسد. اما بیمه‌گر حق مراجعه به چه کسی دارد مطلبی است که باید در قانون به طور روشن بیان شود.

#### **۳.۴. بطلان یا داشتن گواهینامه نامتناسب با وسیله نقلیه**

در صورتی که گواهینامه رانندگی بیمه‌گذار یا راننده باطل شده باشد یا متناسب با نوع وسیله نقلیه نباشد، اکثر کشورها حق رجوع را برای بیمه‌گر مقرر داشته‌اند. مقصود از بطلان گواهینامه این است که پس از صدور کشف شود اشتباهاً صادر شده یا صاحب گواهینامه به علت صدمات بدنی شرایط لازم را از دست بدهد و امثال آن، اما منقض شدن تاریخ اعتبار آن موجب بطلان گواهینامه نیست.

موارد دیگری نیز وجود دارد که بیمه‌گر می‌تواند به مسئول حادثه مراجعه کند و خسارت‌های پرداختی را مسترد دارد که در قانون بیمه اجباری شخص ثالث و در آیین نامه آن مطرح نشده است.

در این خصوص می‌توان به موارد زیر اشاره کرد که حق مراجعه برای بیمه‌گر وجود دارد:

۱. سارق و متصرف غیر قانونی. «مقصود خسارت‌هایی است که سارق به دیگران وارد می‌کند و بیمه‌گر آنها را جبران نموده است».
۲. فردی که شرط لازم برای اخذ گواهینامه را از دست داده است.
۳. راننده‌ای که بر اثر مستی موجب خسارت شده است.
۴. فردی که از اتومبیل در غیر موضوع مورد بیمه استفاده کرده است.
۵. فردی که اقدام به حمل مسافر یا بار بیش از ظرفیت مجاز کرده و سبب حادثه این تخلف باشد.
۶. فردی که اقدام به رانندگی با اتومبیل دارای نقص مکانیکی کرده و سبب حادثه همین نقص باشد.
۷. بیمه‌گذاری که حقایقی را کتمان کرده و اطلاعات نادرستی اظهار کرده است.

## ۵. مسئله چگونگی مداخله شرکت بیمه در دعاوی

به طور معمول شرکت بیمه از روند دادرسی و جریان پرونده هیچ اطلاعی پیدا نمی‌کند و دعوی بین بیمه‌گذار و زیان دیده مطرح و رسیدگی قضایی می‌شود. پس از محکومیت بیمه‌گذار با ارائه نسخه‌ای از دادنامه که جنبه قطعی پیدا کرده و هیچ راه اعتراض برای آن نمانده، از شرکت بیمه درخواست غرامت می‌کند و در صورتی که بیمه‌گر دفاعیات مؤثری نیز برای خود داشته باشد به لحاظ این که در روند دادرسی نبوده و فرصت اعتراض نیز منقضی شده، مجبور به پرداخت خسارت خواهد بود. بدین لحاظ، اگر از همان ابتدا بیمه‌گذار یا زیان دیده به محض دریافت اخطاریه دادگاه مکلف باشد بیمه‌گر را نیز در جریان قرار بدهد تا او که مسئول نهایی پرداخت خسارت و ذی نفع در پرونده است بتواند از خود دفاع کند.

نحوه مداخله افراد ثالث جز طرفین دعوی در دادرسی به چند صورت است:

### ۱.۵. ورود ثالث

مقصود از ثالث هر شخص حقیقی یا حقوقی است که در دادخواست اولیه عنوانی از

خواهان و خوانده ندارد. ورود شخص ثالث با شرایطی مواجه است و ماده ۱۳۰ قانون آیین دادرسی مدنی ایران چنین می‌گوید: «هرگاه شخص ثالثی در موضوع دادرسی اصحاب دعوی اصلی برای خود مستقلاً حقی قایل باشد و یا خود را در محق شدن یکی از طرفین ذی‌نفع بداند، می‌تواند تا وقتی که ختم دادرسی اعلام نشده است، وارد دعوا شود. چه این که رسیدگی در مرحله بدوی باشد یا در مرحله تجدید نظر».

با این تعریف شرکت بیمه می‌تواند به عنوان ثالث وارد دعوی شود و دفاعیات خود را در دادگاه مطرح کند، زیرا اگر چه خوانده دعوی قرار نگرفته است، خود را در محق شدن خوانده (بیمه‌گذار) ذی‌نفع می‌داند.

بر فرض که از نظر قانونی ورود شرکت بیمه به عنوان ثالث با هیچ ابهامی رو به رو نباشد ابزاری مطمئن و کافی برای همه موارد نخواهد بود. زیرا شرط این است که دعوی در جریان دادرسی باشد و منتهی به صدور حکم قطعی نشده باشد، در حالی که اغلب چنین نیست.

#### ۲.۵. جلب شخص ثالث

طریق دیگری که بیمه‌گر می‌تواند مستقیماً در جریان لویح و دفاعیات طرفین دادرسی قرار گیرد این است که بیمه‌گذار در اولین جلسه دادرسی جلب او را اظهار و ظرف سه روز پس از جلسه اول دادخواست جلب ثالث تقدیم کند.

راه دوم کارایی به مراتب کمتری از طریق قبلی دارد و منافع بیمه‌گر را تأمین نمی‌کند، زیرا اولاً شرط دخالت بیمه‌گر اینست که بیمه‌گذار اقدام به جلب او به دادرسی کند، ثانیاً مهلت آن بسیار کم و محدود به اولین جلسه دادرسی است و همین دو اشکال برای کنارگذاشتن این روش کافی است.

#### ۳.۵. اعتراض شخص ثالث

سومین راه پیشنهادی این است که شرکت بیمه با بررسی مدارک پرونده‌ای که بیمه‌گذار محکوم شده در صورتی که دفاع مؤثری داشته باشد، به عنوان شخص ثالث اعتراض کند. ماده ۴۱۷ قانون آیین دادرسی مدنی برای اعتراض شخص ثالث سه شرط قایل شده است:

۱. در دعوی حکم یا قرار صادر شده باشد.
۲. شخص ثالث از رأی صادره متضرر شده و به حقوق شخصی او خللی وارد شده باشد.



۳. این شخص یا نماینده او در دادرسی که منتهی به رأی شده به عنوان اصحاب دعوی دخالت نداشته باشد.

در خصوص این طریق نیز باید گفت: بر فرض که شرکت بیمه به لحاظ این که به حقوق او خللی وارد شده بتواند به رأی صادره اعتراض کند و هیچ گونه ابهامی نداشته باشد، اما با معایبی رو به روست از جمله: هزینه دادرسی اعتراض ثالث نسبتاً زیاد است و در مورد احکامی که محکوم به آن تا مبلغ ده میلیون ریال باشد سه درصد (۳٪) ارزش محکوم به و مازاد به آن به نسبت اضافی چهار درصد (۴٪) ارزش محکوم به خواهد بود و هزینه سنگین به دوش شرکت‌های بیمه قرار می‌دهد.

#### ۴.۵. اعاده دادرسی

اصولاً رسیدگی مراجع قضایی باید حدی داشته باشد تا دعاوی به هر حال فیصله پیدا کند. با وجود این، از آن جا که هدف اصلی از تشکیل مراجع قضایی احقاق حق و اجرای عدالت است و ممکن است با وجود پیش بینی مراحل دوگانه دادرسی حکمی از روی اشتباه صادر و بقای آن موجب تضییع حق شود، به همین دلیل قانونگذار راه فوق‌العاده‌ای را برای اعتراض به حکم، هر چند مشکل، قرار داده است. ماده ۴۲۶ قانون آیین دادرسی مدنی تقاضای اعاده دادرسی را در مورد احکام قطعیت یافته مجاز دانسته است. برای مثال هرگاه موضوع حکم، مورد ادعای خواهان نباشد یا در مفاد حکم تضاد وجود داشته باشد و یا حکم دادگاه مستند به اسنادی باشد که پس از صدور حکم، جعلی بودن آنها ثابت شده باشد، می‌توان درخواست اعاده دادرسی کرد.

بنابراین اگر شرکت بیمه پس از مشاهده دادنامه‌ای که به موجب آن بیمه‌گذار وی محکوم شده و او باید بر اساس بیمه‌نامه عهده‌دار پرداخت شود، متوجه شود که روکی و گزارش فنی که مبنای حکم دادرس بوده جعلی بوده است یا مدرک جدیدی به دست آورد که تقصیر زیان دیده را اثبات کند، در این صورت می‌تواند از بیمه‌گذار بخواهد که تقاضای اعاده دادرسی بدهد.

این طریق نیز مانند اعتراض ثالث هزینه سنگینی دارد و مهلت ده روزه آن نیز مشکل دوم آن است. مضافاً این که به طور مستقیم بیمه‌گر نمی‌تواند خود اقدام به درخواست اعاده دادرسی کند و این که موجب اطاله تصفیه خسارت می‌شود.

## بخش دوم. نقد دو رأی صادره در این زمینه

با ملاحظه توانمندی قضاوت و تبحر آنان در مسائل حقوقی عمده آرای صادره موجه و بر اساس موازین قانونی صادر می‌شود. اما به ندرت ممکن است به دلیل کثرت پرونده‌ها و غیر تخصصی بودن شعب دادگاه‌ها تفسیری نادرست و یا خلاف آنچه مورد نظر شرکت‌های بیمه است بعمل آید و به صدور آرای منجر شود که شرکت‌های بیمه حاضر به پرداخت آن نیستند.

در این قسمت به دو رأی اشاره می‌شود که در یکی به دلیل تفسیر نادرست از خسارت ناشی از محمولات و وسایل نقلیه و دیگری به لحاظ غیبت شرکت بیمه در روند دادرسی جبران خسارتی تحمیل بیمه‌گر شده است که از نظر حقوقی هیچ مسئولیتی ندارد.

### ۱. مفهوم خسارت ناشی از محمولات و وسایل نقلیه رای دادگاه

"در خصوص اتهام آقای... متهم به قتل غیر عمدی مرحوم... بر اثر بی احتیاطی در امر رانندگی نسبت به متوفی ۵۰٪ با توجه به گزارش پاسگاه و شکایت اولیاء دم و نظریه هیئت پنج نفره کاردان‌های فنی تصادفات و نظریه پزشکی قانونی و دیگر قرائن و امارات موجود در پرونده بزه انتسابی محرز و عمل متهم منطبق است با مواد ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی و مواد ۲۹۵ و ۲۹۷ و ۳۰۰ و ۳۰۲ و ۳۰۴ قانون دیات که متهم محکوم به پرداخت نصف دیه کامل یک مرد مسلمان ظرف دو سال از تاریخ وقوع در حق اولیای دم می‌گردد و در مورد جنبه عمومی جرم با عنایت به ماده ۷۱۴ و با رعایت بند پنج و شش ماده ۲۲ قانون مجازات اسلامی مبنی بر وضعیت اجتماعی متهم و سعی و کوشش متهم در جبران خسارت وارده به اولیای دم متهم موصوف به پرداخت مبلغ یک میلیون ریال جزای نقدی بدل از شش ماه حبس محکوم می‌گردد"

متهم پرونده فوق به این دلیل محکوم به پرداخت نصف دیه کامل شده است که در فوت زیان دیده یکی از اسباب مؤثر شناخته شده است. جریان به این قرار است که کامیونی محموله شن خود را کنار جاده تخلیه می‌کند ولی به دلیل بی‌توجهی راننده حدود نیم متر از جاده نیز با شن پوشیده می‌شود. در همین اثنا موتور سواری که به علت تاریکی هوا متوجه شن نشده با نزدیک شدن به آن انحراف به چپ می‌کند. اتوموبیلی که از طرف مقابل در حال حرکت بوده است ترمز می‌کند ولی نمی‌تواند اتوموبیل را کنترل و با موتور سوار برخورد می‌کند. کارشناس اولیه کامیون را ۲۵ درصد مقصر دانسته ولی

پس از اعتراض اولیای مقتول هیئت کارشناسی تعیین شده و هیئت مزبور درصد تقصیر را به ۵۰ درصد افزایش داده است.

نکته شایان توجه در رأی فوق این است که با این که هیچ گونه برخوردی بین کامیون و موتور سیکلت صورت نگرفته است آیا شرکت بیمه تکلیفی به پرداخت خسارت از بیمه نامه کامیون دارد؟ در پاسخ باید گفت، گر چه راننده کامیون در تخلیه شن به شکل مزبور مرتکب تقصیر شده است و یکی از اسباب متعدد حادثه فوت مسؤول شناخته می شود، اما براساس قانون بیمه اجباری شرکت بیمه هیچ تکلیفی برای جبران این نوع خسارت ندارد و طبق تبصره ۱ ماده ۱ آن قانون فقط پنج نوع خسارت تحت پوشش بیمه قرار می گیرد. این حوادث عبارت اند از: هرگونه تصادف، سقوط، آتش سوزی یا انفجار وسایل نقلیه و نیز خسارت هایی که از محمولات و وسایل مزبور به اشخاص ثالث وارد می شود. بدیهی است مقصود از خسارت های ناشی از محمولات تا هنگامی است که تخلیه نشده اند و در پرونده مورد بحث محموله تخلیه شده سبب خسارت شده است.

شیوه متداول برای شمول سایر حوادث این است که تحت عنوان استثنای تبصره ۱ ماده یک مبلغی به حق بیمه اضافه می کنند و شرکت بیمه در این مورد خاص به همین شیوه عهده دار پرداخت خسارت شده است. به نظر می رسد پرداخت خسارت مزبور توسط شرکت بیمه موجه نباشد، زیرا مقصود از استثنای تبصره ۱ مواردی است که بدون برخورد فیزیکی اتوموبیلی سبب ورود خسارت به دیگری شود مانند این که با انحراف به چپ شدید باعث شود راننده مقابل کنترل خود را از دست بدهد و اتوموبیل وی واژگون شود. در این پرونده بر فرض که راننده کامیون به لحاظ قصور و به عنوان یکی از اسباب متعدد حادثه مسئول باشد، باید خود خسارت را جبران کند و شرکت بیمه هیچ مسئولیتی ندارد.

## ۲. نقش تقصیر زیان دیده در کاهش مسئولیت عامل زیان

خواهان: مراد علی ...

خواننده: شرکت سهامی بیمه ایران

رأی دادگاه:

"در خصوص دادخواست تقدیمی آقای مراد علی ... به طرفیت شرکت سهامی بیمه ایران به خواسته الزام به انجام تعهد بیمه نامه شماره ۷۷/۵/۱/۱۳۶/۷۸۶۴/۱۷۶ به موجب آن کامیون کمپرسی ۱۱۱۵۸ قم ۹۲ به مدت ۳۶۵ روز از تاریخ ۷۷/۶/۱۹ لغایت

۷۸/۶/۱۹ به عنوان بیمه ثالث و سرنشین بیمه شده است خواهان با استناد به دادنامه ۷۸/۴/۱۲/۴۲۹ شعبه ۴ دادگاه عمومی شهر ری در متن دادخواست اظهار داشته که به موجب دادنامه مذکور به پرداخت ۵۰ درصد دیه در حق اولیای دم (مرحوم غلامعلی فرزند ....) محکوم شده خواننده از اجرای تعهدات خود امتناع مینماید با عنایت به جمیع محتویات پرونده نظر به این که پرونده استنادی کلاسه ۹۵۴/۷۷ شعبه چهارم دادگاه عمومی شهر ری دلالت بر محکومیت بیمه گذار به پرداخت نصف دیه در حق اولیای دم متوفی داشته و خواننده دلیلی بر سقوط تعهدات خود و یا عدم شمول آن نسبت به حادثه مذکور ابراز نداشته و نسبت به دعوی هیچ گونه ایراد و اعتراضی به عمل نیاورده دادگاه دعوی مطروحه را وارد تشخیص و مستند به ماده ۱۰ قانون مدنی حکم به الزام خواننده به اجرای تعهد (پرداخت دیه سهم خواهان در حق اولیای دم مقتول غلامعلی قادری) صادر می نماید. مبلغ ریالی دیه توسط اجرای احکام دادگاه عمومی شهر ری اعلام خواهد شد رأی صادره ظرف مدت بیست روز پس از انقضای موعده مذکور قابل تجدید نظر خواهی در مرجع و ظرف مدت بیست روز پس از انقضای موعده مذکور قابل تجدید نظر خواهی در دادگاه های تجدید نظر استان قم می باشد.

#### دادرسی دادگاه عمومی شعبه ۱ قم

به موجب دادنامه فوق شرکت بیمه محکوم به پرداخت ۵۰ درصد دیه کامل شده است و راهی جز پرداخت آن ندارد. این در حالی است که اگر شرکت بیمه از ابتدای طرح دعوی در جریان دادرسی دخالت می کرد، بر اساس قواعد مسلم حقوقی فقط عهده دار پرداخت ۳۳ درصد دیه می شد. جریان بدین قرار است که موتور سیکلتی با اتوموبیل نیسان تصادف می کند و پس از برخورد پرتاب می شود و در مسیر کامیونی قرار می گیرد. متعاقب برخورد مجدد با کامیون مصدوم می شود و به علت صدمات وارده فوت می کند. کارشناسان فنی تصادفات علت تامه تصادف را تقصیر هر سه نفر تشخیص داده اند.

شعبه چهارم دادگاه عمومی شهر ری بدون توجه به قاعده تقسیم مسئولیت به طور تساوی بین عاملان متعدد، هر یک از دو راننده کامیون و نیسان را به پرداخت ۵۰ درصد دیه محکوم کرده است و تقصیر راکب موتور سیکلت را ملاحظه نکرده است. راننده

کامیون به بیمه گر خود که شرکت سهامی بیمه ایران بوده مراجعه می کند و شرکت مزبور فقط پرداخت ۳۳ درصد را قبول می کند، ولی بیمه گذار نمی پذیرد و اقدام به طرح دعوی می کند. نماینده قضایی شرکت بیمه طی لایحه دفاعیه چنین می گوید:

ریاست محترم شعبه اول دادگاه عمومی قم

با احترام

در خصوص دعوی وخواهی شرکت سهامی بیمه ایران به طرفیت آقای مراد علی... موضوع پرونده فوق الذکر، ضمن تقدیم فتوکپی برگ دلیل مدیریت مدیر عامل و برگ نمایندگی قضایی در اعتراض به دادنامه صادره به استحضار می رساند:

۱. همان گونه که از نام و عنوان بیمه نامه استنادی خواهان مشخص می باشد بیمه نامه به نفع اشخاص ثالث بوده بر فرض این که خسارتی قابل پرداخت باشد در وجه زیان دیده که ذی نفع در پرونده می باشد پرداخت می گردد فلذا از آن جا که و اخوانده زیان دیده حادثه نبوده در نتیجه ذی سمت در طرح دعوی علیه این شرکت نمی باشد و تنها در صورتی می تواند که قبلاً مبلغ دیه متوفی را در وجه ورثه پرداخت و حال به قایم مقامی از طرف آنها آن را از این شرکت مطالبه می نماید که ملاحظه می فرمایند چنین امری صورت پذیرفته است و به لحاظ ایراد شکلی وارده صدور قرار مقتضی را مورد استدعاست.

۲. خواسته و اخوانده مطالبه دیه فوت مرحوم غلامعلی .... به استناد دادنامه کیفری صادره از شعبه چهارم دادگاه عمومی شهر ری است که در این خصوص بیان می دارد مطابق محتویات پرونده متشکله در این شرکت من جمله گزارش افسر کاردان فنی و راکب موتور سیکلت (مرحوم غلامعلی ....) به علت عدم رعایت حق تقدم موجب حادثه برخورد با خودرو مورد بیمه به رانندگی خواهان شده و در نتیجه راکب موتور سیکلت و راننده خودرو مورد بیمه مقصر حادثه قلمداد می گردند، در حالی که در این حادثه راننده سومی نیز نقش داشته است. لذا برابر اعتراض خواهان بدوی موضوع به کارشناس رسمی دادگستری ارجاع که در نهایت کارشناس محترم دادگاه ضمن تشریح چگونگی حادثه هر سه راننده موضوع حادثه (راکب موتور سیکلت - راننده خودرو مورد بیمه و راننده کامیونت نیسان) را مقصر شناخته و معرفی می نماید. لیکن متأسفانه دادگاه محترم صادر کننده حکم کیفری هر چند در متن دادنامه به استناد نظریه ابرازی کارشناس تصادفات آورده شده هر دو راننده دیگر حادثه را به نسبت مساوی نسبت به راکب موتور

سیکلت مقصر شناخته و متساویین محکوم به پرداخت دیه در حق ورثه متوفی می‌نماید که باید گفت دادنامه استنادی به دلیل عدم اجرای کامل مفاد نظریه ابرازی کارشناس منتخب مخدوش می‌باشد.

لازم به توضیح است که قدر مسلم در جرایم رانندگی یکی از مدارک مورد استناد دادگاه نظریه کارشناس ذی صلاح می‌باشد که ملاحظه می‌فرمایند کارشناس مربوطه به صراحت نیز راکب موتور سیکلت (متوفی) را مقصر شناخته است به عبارتی هر کدام از مقصرین به نسبت ۳۳٪ تقصیر نسبت به دیگری مقصر می‌باشند فلذا شرکت بیمه ایران در رابطه با دیه فوت متوفی از محل اعتبار بیمه نامه خودرو و اخوانده حداکثر ۳۳٪ تمهد به پرداخت دارد و زاید بر آن فاقد جاهت قانونی است.

علی‌هذا بنا به مراتب فوق‌الاشعار و از آن‌جا که دعوی خواهان بدوی و در مغایرت با قانون و مقررات و شرایط بیمه نامه طرح شده است لذا بدین وسیله تقاضای رسیدگی و صدور حکم بر نقض دادنامه و اخواسته و در نهایت رد دعوی و اخوانده مورد استدعاست.

نماینده قضایی شرکت سهامی بیمه ایران

به نظر می‌رسد که دفاع اول شرکت بیمه در خصوص این که بیمه‌گذار ذی نفع در طرح دعوی نیست، قابل پذیرش نباشد و به همین دلیل مورد قبول دادگاه‌ها قرار نمی‌گیرد زیرا، از نظر حقوقی با محکوم شدن شرکت بیمه او منتفع می‌شود و لازم نخواهد بود خودش دیه فوت را به اولیای مقتول بپردازد. ولی دفاع دوم فی نفسه مستدل و قابل پذیرش است و اگر در شعبه چهارم دادگاه عمومی شهر ری مطرح می‌شد بدون تردید مورد توجه قرار می‌گرفت، لیکن به دلیل بی‌اطلاعی شرکت بیمه از دعوی مزبور، بیمه‌گذار شرکت بیمه به ۵۰ درصد دیه محکوم شده و به لحاظ ناآشنایی با مسائل حقوقی و اطمینان خاطر از این که شرکت بیمه پرداخت خواهد کرد هیچ‌گونه دفاعی به عمل نیآورده است. بنابراین شرکت بیمه با وجود دفاعی موجه و در خور پذیرش ناگزیر است به حکمی که در شعبه چهارم دادگاه عمومی شهر ری صادر شده و از اتقان حقوقی برخوردار نیست تن در دهد. دفاعیات مزبور از این روی مورد قبول شعبه یک قم قرار نگرفته است که در مورد حکمی که قطعی و مهلت اعتراض آن منقضی شده هیچ‌گونه دفاعی پذیرفته نیست و به اصطلاح حقوقی اعتبار امر مختومه پیدا کرده است.

## نتیجه گیری

با نگاهی گذرا به سیر مراحل مختلفی که یک پرونده خسارت یا دیه از زمان وقوع حادثه تا پرداخت نهایی طی می‌کند، در می‌یابیم که مجموعه‌ای از عوامل متعدد باید با دقت و تبحر کامل عمل کنند تا سیستم «جبران خسارت توسط بیمه» به طور مطلوب و رضایت بخش تحقق یابد. کارشناسان فنی تصادفات، پزشکی قانونی و قضات دادگستری هر یک نقش عمده‌ای در تعیین مقصر و میزان مسئولیت بیمه‌گذار دارند. هماهنگی هر چه بیشتر گروه‌های فوق با یکدیگر، به ویژه شرکت‌های بیمه و دادگستری اولین گام در بهره‌وری بهینه از مکانیسم سودمند بیمه خواهد بود. اصلاح برخی از قوانین که ورود شرکت بیمه را در دادرسی از همان ابتدا ممکن کند و تخصیص یافتن شعبه‌هایی به دعاوی حوادث رانندگی نیز به اجرای صحیح هدف‌های بیمه اجباری کمک شایانی خواهد کرد.

در پایان به برخی از یافته‌های پژوهش اشاره می‌شود:

۱. تعریف دقیقی از وسایل نقلیه موتوری مشمول قانون بیمه اجباری به عمل آید، زیرا آنچه در قانون بیمه شخص ثالث و آیین نامه اجرایی آمده است از جامعیت و مانعیت برخوردار نیست. برای مثال می‌توان گفت: هر وسیله نقلیه موتوری که در جاده‌ها و خیابان‌های عمومی مورد استفاده قرار گیرد باید بیمه معتبر داشته باشد.
۲. تبصره ۱ ماده ۱ به گونه‌ای اصلاح شود که کمتر خسارتی از پوشش بیمه خارج باشد.
۳. به نظر می‌رسد که بیمه شخص ثالث مانند عوارض اتوموبیل می‌تواند از مالک اخذ شود و نیاز به انعقاد قرارداد نداشته باشد. برخی از کشورها از جمله عراق از سال ۱۹۸۰ به بعد چنین کرده‌اند.
۴. بند ۲ ماده ۲ حذف شود و کارکنان بیمه‌گذار مشمول شخص ثالث قرار گیرند و در صورت اصرار بر وجود آن قید «سرنشین وسیله نقلیه مقصر شناخته شده» اضافه شود.
۵. بند ۳ ماده ۲ نیز حذف شود و افراد مذکور در این بند مشمول بیمه قرار گیرند.
۶. در قانون بیمه شخص ثالث و آیین نامه اجرایی فقط چهار مورد برای رجوع بیمه‌گر ذکر شده است در حالی که هفت مورد دیگر را باید بر آن افزود که ذیل ماده ۵ بحث شد.
۷. حضور شرکت‌های بیمه در جریان دادرسی از همان ابتدا ضروری است و راه حل عملی‌تر از میان راه‌های بررسی شده این است که بیمه‌گر نیز خواننده دعوی قرار گیرد. البته لازم است با تصویب ماده واحده‌ای در مجلس شورای اسلامی امکان حضور

شرکت بیمه عملی شود.

### منابع

۱. «آمار بازار بیمه جمهوری اسلامی ایران»، فصلنامه صنعت بیمه، سال ۱۵، ش ۶۰ (زمستان ۱۳۷۹).
۲. قانون بیمه اجباری استرالیا، مصوب ۱۹۸۶.
۳. قانون بیمه اجباری انگلستان، مصوب ۱۹۸۸.
۴. قانون بیمه اجباری عراق، مصوب ۱۹۸۰.
۵. کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی (ضمان قهری - مسئولیت مدنی)، ج ۳، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۰.
۶. کریمی، آیت، کلیات بیمه، ج ۵، تهران، بیمه مرکزی ایران، ۱۳۷۹.
۷. محمود صالحی، جانعلی، حقوق زیاندیدگان و بیمه اشخاص ثالث، تهران، دانشگاه تهران.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی