

مبانی و اصول حقوقی بیمه شخص ثالث

رحمت الله قراخانی بنی



۱۳۹۹

سرشناسه قراخانی بنی، رحمت الله، ۱۳۶۵-
عنوان قراردادی ایران، قوانین و احکام
Iran. Laws, etc

عنوان و نام پدیدآور مبانی و اصول حقوقی بیمه شخص ثالث/ نویسنده رحمت الله قراخانی بنی.
مشخصات نشر اصفهان: کاشف علم، ۱۳۹۹.

مشخصات ظاهری ۱۷۰ ص.

شابک ۹۷۸-۶۲۲-۷۳۲۴-۱۲-۹

وضعیت فهرست نویسی فیا

یادداشت کتابنامه: ص. ۱۶۵.

عنوان درج بیمه شخص ثالث.

مجموعه شخص ثالث (حقوق) -- ایران

موضوع Third parties (Law) -- Iran

موضوع بیمه -- ایران

موضوع Insurance law -- Iran

رده بندی کنگره K. ۷۲/۳/۸۷۳/۳

رده بندی دیویی ۳۴۶/۵۵۰۲۲

شماره کتابشناسی ملی ۶۲۰۹۲۰۰

مبانی و اصول حقوقی بیمه شخص ثالث

رحمت الله قراخانی بنی

کاشف علم



ویراستار: حامد شاه مرادی

گرافیک: مریم علی پور دهاقانی

شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه

نوبت چاپ: اول ۱۳۹۹

شابک: ۹۷۸-۶۲۲-۷۳۲۴-۱۲-۹

حق چاپ برای ناشر و مولف محفوظ است

www.kashefelm.ir

مرکز پخش: ۰۹۱۳۷۷۲۳۲۵۸

مقدمه

۹

۱۵	فصل اول: بیمه شخص ثالث و تاریخچه آن
۱۷	تعریف و تاریخچه قرارداد بیمه شخص ثالث
۱۷	بند اول: تعریف قرارداد بیمه‌ی شخص ثالث
۲۵	سابقه‌ی تاریخی بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه
۳۰	آشنایی با مفاهیم بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه
۳۰	مفهوم شخص ثالث در بیمه شخص ثالث
۳۷	آشنایی با مفهوم دارنده در بیمه شخص ثالث

فصل دوم: مبانی و اصول حاکم بر بیمه شخص ثالث

۴۱	ماهیت و مبانی بیمه شخص ثالث
۴۳	ماهیت بیمه شخص ثالث
۴۳	بند اول: ماهیت قرارداد بیمه اجباری در ارتباط با شخص ثالث بیمه شده
۴۵	بند دوم: ماهیت قرارداد بیمه اجباری در ارتباط با شخص ثالث زیان دیده
۴۷	اصول حاکم بر بیمه شخص ثالث
۴۹	بند اول: اصل مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی
۴۹	بند دوم: اصل اجباری بودن بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه
۵۰	بند سوم: اصل جانشینی
۵۴	بند چهارم: اصل حسن نیت
۵۵	مبانی مسئولیت دارنده وسیله نقلیه
۵۸	مبانی حقوقی
۵۹	بند اول: نظریه تقصیر
۵۹	بند دوم: نظریه‌ی خطر
۶۲	مبانی فقهی مسئولیت دارنده وسیله نقلیه
۶۵	بند اول: قاعده لاضرر
۶۵	

- بند دوم: قاعده اتلاف ۶۷
 بند سوم: قاعده تسبیب ۶۸
 بند چهارم: قاعده «من له الغنم فعليه الغرم» ۶۸

- فصل سوم: شروط جبران خسارت**
 شرایط مربوط به حادثه و خسارت موضوع بیمه شخص ثالث ۷۳
 مفهوم حادثه و شرایط مربوط به آن ۷۳
 مفهوم خسارت و شرایط مربوط به آن ۷۹
 بند اول (خسارت بدنی) ۸۲
 بند دوم (خسارت مالی) ۸۷
 بند سوم (استثنائات) ۹۰
 الف) خسارات مستثنا به موجب قانون مصوب ۱۳۴۷ ۹۲
 ب) خسارات مستثنا به موجب قانون مصوب ۱۳۸۷ ۹۶
 شرایط مربوط به تعهدات طرفین در بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه ۹۹
 شرایط مربوط به تعهد بیمه‌گر ۹۹
 بند اول (خسارت بدنی) ۱۰۱
 بند دوم (خسارت مالی) ۱۰۸
 شرایط مربوط به تعهدات بیمه‌گذار ۱۰۹
 بند اول (رعایت اصل حسن نیت در ارائه اطلاعات و وثائق) ۱۰۹
 بند دوم (پرداخت به موقع حق بیمه) ۱۱۶
 بند سوم (اعلام وقوع حادثه و خسارت در زمان مقرر) ۱۱۸
 بند چهارم (عدم سازش با زیان دیده) ۱۲۰

- فصل چهارم: آیین دعوا و شیوه جبران خسارت**
 جبران خسارت در شرایط عادی ۱۲۵
 رجوع به بیمه‌گر مسئول حادثه ۱۲۵
 بند اول (خسارت‌های بدنی) ۱۳۲
 بند دوم (خسارت‌های مالی) ۱۳۵
 موارد حق رجوع بیمه‌گر و شرایط حاکم بر آنها ۱۳۸
 بند اول (رجوع بر اساس موارد مذکور در ماده ۶ قانون جدید) ۱۳۸
 بند دوم (رجوع بر اساس ماده ۵ قانون جدید) ۱۴۳
 رجوع در شرایط فوق‌العاده ۱۴۷

۱۴۷	بررسی ارکان و ماهیت صندوق تأمین خسارت‌های بدنی
۱۵۴	نحوه رجوع به صندوق تأمین خسارات مدنی
۱۵۵	بند اول) بیمه نبودن وسیله نقلیه مسبب حادثه
۱۵۶	بند دوم) بطلان قرارداد
۱۵۸	بند سوم) تعلیق تأمین بیمه‌گر
۱۵۹	بند چهارم) فرار کردن یا ناشناخته ماندن مسئول حادثه
۱۵۹	بند پنجم) ورشکستگی بیمه‌گر
۱۶۱	بند ششم) خسارت‌های بدنی خارج از شرایط بیمه‌نامه
۱۶۵	منابع و مآخذ

مقدمه

با پیشرفت صنعتی بشر، مشکلات و نگرانی‌های زندگی او نیز به صورت معناداری فزونی یافت. در پی استفاد از ماشین تولید و تأسیس کارخانجات بزرگ و افزایش میزان تولید، ضرورت حمل و توزیع سریع محصولات و نیاز روزافزون به رفت و آمد و جابجایی افراد، اتومبیل پا به عرصه‌ی زندگی اجتماعی نهاد. افزایش روزافزون تعداد اتومبیل و کثرت استعمال آن در زندگی اجتماعی، منجر به بروز پدیده‌ای ناممکن و شدید تحت عنوان حادثه‌ی رانندگی گردید. به نحوی که امروزه، مسئولیت مدنی ناشی از این حوادث - از نظر شمار رویدادها و چه از لحاظ اهمیت خسارت به بار آمده، مهم‌ترین بخش مسئولیت مدنی است.

ضرورت جبران خسارت سنگین ناشی از حوادث مربوط به وسایل نقلیه و حمایت از زیاندیدگان، حقوق‌دانان را بر آن داشت تا با رویگردانی از قواعد سنتی مسئولیت مدنی، قواعد و ضوابط جدیدی ایجاد نمایند. در همین ارتباط دو تحول بزرگ در مبانی حقوقی مسئولیت مدنی در اکثر سیستم‌های حقوقی به وجود آمد. از یک سو مفهوم متداول تفسیر که مبنای قواعد عام مسئولیت مدنی است، کنار گذاشته شده زیرا غالب تخلفات رانندگی ناشی از اشتباهی است که از هر انسان معقول و متعارفی سر می‌زند، یا غفلتی است که هیچ سرزنشی را بر نمی‌انگیزد ولی با وجود این ضمان آور است.

از سوی دیگر لزوم ایجاد تدابیر تأمین ویژه، مسئله‌ی بیمه و انتقال مسئولیت به بیمه‌گر را مطرح ساخت. حقوق‌دانان به خوبی دریافته بودند که اجرای قواعد مسئولیت مدنی در ارتباط با حوادث

رانندگی، هرچقدر هم دقیق و عادلانه باشد، کارساز نیست مگر آن که توأم با نهاد بیمه‌ی اجباری آن شود. امروزه داشتن اتومبیل برای بشر ضرورتی اجتماعی دارد، لذا اگر بیمه‌ی اجباری مسئولیت مدنی وجود نداشته باشد، صاحبان وسایل نقلیه قادر به جبران خسارات ناشی از به کار بردن این وسایل نبوده، در نتیجه پس از محکومیت خود روانه‌ی زندان شده و خسارت زیان‌دیده را بدون جبران باقی می‌گذارند. در نتیجه قواعد مسئولیت مدنی بدون بیمه‌ی اجباری مسئولیت نمی‌تواند حافظ حقوق اجتماع و خانواده باشد. چنین اندیشه‌ای موجب گردید تا در اکثر کشورهای صنعتی از سال‌های نخستین قرن بیستم به اجباری کردن بیمه‌ی مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی اقدام شود. در ایران نیز همزمان با توسعه‌ی اقتصادی و اجتماعی کشور، بتدریج ضرورت حمایت از حقوق زیان‌دیده‌گان حوادث رانندگی، قانونگذار را به تصویب «قانون بیمه‌ی اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی ۱۳۴۷» واداشت.

این قانون حمایتی آثار و پیامدهای اجتماعی مفیدی را به ارمغان آورد. برقراری سیستم مسئولیت بدون تقصیر دارنده، حمایت از زیان‌دیده‌گان، مشارکت در همبستگی و تعاون ملی و گسترش بازار بیمه از جمله این ره آوردهاست. قانون برقرار کردن بیمه‌ی اجباری مزایا و فوایدش به مرور زمان نارسایی‌ها و کاستی‌هایش آشکار شد و نتوانست چندان حمایت‌زاگویی را بوجود آورد. برای رفع کاستی‌ها و تبدیل قانون بیمه‌ی اجباری شخص ثالث به قانون جامع و بی‌سقفته دو نظریه مطرح بود: برخی معتقد بودند نیازی به اصلاح کل قانون بیمه نیست و باید برخی از مواد آن و آئین‌نامه‌های مربوط تغییر یابد.

گرایش دوم در مورد اصلاح قانون بیمه شخص ثالث، اصلاح کلی و - گریزی قانون جدید به جای قانون مصوب ۱۳۴۷ بود که ظاهراً از مقبولیت بیشتری برخوردار بود و به همین دلیل لایحه پیشنهادی مدتها مسکوت ماند تا اینکه در ۱۳۸۷/۴/۱۶ طبق اصل ۸۵ قانون اساسی قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسیله نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث از تصویب کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی گذشت و پس از موافقت مجلس با اجرای آزمایشی آن به مدت پنج سال در تاریخ ۸۷/۵/۱۶ به تأیید شورای نگهبان رسید. با توجه به این که

اشخاص همیشه به وظایف قانونی خود عمل نمی کنند دارندگان حق در برخی موارد ناچار به توسل به راه های حقوقی و طرح دعوا در دادگاه ها می باشند. در حوزه ی بیمه ی مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه نیز اشخاص برای رسیدن به حقوق خویش دست به طرح دعوا می زنند به گونه ای که بررسی آماری موجود در دادگاه ها حکایت از این دارد که حوادث رانندگی یکی از بالاترین ارقام دعاوی را به خود اختصاص داده است.^۱

هرچند قانون جدید بسیاری از ایرادات قانون قبلی را رفع نمود ولی خود نیز نواقص و ابهاماتی را داراست که صدور آرا را در برخی موارد با مشکلات و ناهماهنگی ها و تعارضات مواجه نموده است. به گریه ای که در این خصوص با تشتت آراء مواجه می شویم.

یکی از مفاهیم مبهم مفهوم دارنده است، در قانون گذشته کلمه ی دارنده تعریف نشده و با این ابهام مواجه بود که متوجه آن دارنده کیست؟ فردی که سند اتومبیل به نام اوست؟ یا کسی که سلطه بر اتومبیل دارد و از آن استفاده می کند؟

خوشبختانه تبصره یک ماده یک قانون جدید، دارنده را اعم مالک و متصرف دانسته است و تا حدودی این ابهام را برطرف ساخته است. اما ابهام دیگری که به جا می ماند این است که آیا که منظور از مالک، تنها مالک به موجب سند رسمی است، فردی که با قولنامه ی عادی یا سند وکالتی که امروزه متداول است مالک شده است؟ علاوه بر این مشخص نیست منظور قانون گذار از عبارت «مالک یا متصرف» (این است که هر یک به استقلال دارنده محسوب می شوند یا در بعضی موارد مالک و در برخی حالات متصرف دارنده تلقی می گردد. در سایر قانون جدید فقط راننده سبب حادثه ثالث تلقی نمی شود و حتی مالک اتومبیل در صورت تحمل خسارت میتواند به عنوان ثالث مطالبه ی جبران خسارت کند.

یکی از اختلافاتی که در حوزه ی بیمه ی اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه وجود دارد این است که ماهیت قرارداد بیمه ی شخص ثالث چیست؟ تعهد به نفع شخص ثالث است یا از ماهیتی دیگر برخوردار است؟

۱- محمود صالحی، جان علی، ۱۳۸۱، حقوق بیمه، بیمه مرکزی ایران.

یکی از امتیازات قانون جدید این است که هزینه‌ی معالجه را به عنوان یک قاعده‌ی عمومی مطرح ساخته و نوعی بیمه‌ی مستقیم برای آن پیش بینی کرده است.

ماده‌ی ۳ آیین‌نامه‌ی اجرایی قانون قدیم تأمین و جبران هزینه‌ی معالجه‌ی صدمات بدنی و یا جرح حاصل از حوادث رانندگی و همچنین جبران زیان‌های نقص عضو، از کار افتادگی دائم و مطلق یا نسبی یا فوت ناشی از حوادث مشمول بیمه را از مصادیق خسارت بدنی می‌دانست، بنابراین نمی‌توان گفت در گذشته این مسئله مورد توجه قرار نگرفته است، بلکه مطمح نظر مقنن بوده است. اما ابتکار -الب و لازم قانون‌گذار جدید در این است که آنرا به متن قانون منتقل ساخته و علاوه بر دیه، جبران هزینه‌ی معالجه را نیز تکلیف بیمه‌گر قرار داده است و به تمام بحث و نظرهای رایج در گذشته در خصوص -بران خسارت زاید بر دیه خاتمه داده است.

در زمان حاکمیت قانون قدیم عمده‌ی دادگاه‌ها فقط به پرداخت دیه حکم می‌دادند و از صدور حکم نسبت به هزینه‌ی معالجه -مواردی که زیان‌دیده چندین برابر دیه‌ی تعیینی متحمل خسارت می‌شد امتناع می‌کردند و این نامناسبی را در این خصوص مخالف مقررات اسلامی می‌دانستند و آن را مورد عمل قرار نمی‌دادند. با -بود این با توجه به این که مبنای پرداخت خسارت از سوی بیمه‌گر حکم داده است و قضاوت فقط بر اساس قانون مجازات اسلامی دیه یا ارش تعیین می‌کنند و علاوه بر آن هیچ حکمی نسبت به هزینه‌ی معالجه صادر نمی‌کنند، جای این سوال است که آیا مفاد تبصره ۳ ماده ۱ نیاز به صدور حکم قضایی دارد یا حرکت های بیمه مکلف‌اند علاوه بر دیه نسبت به پرداخت هزینه معالجه اقدام کنند؟ آیا هزینه‌ی معالجه طبق عرفه‌ی دولتی محاسبه می‌شود یا شامل هزینه‌های بیمارستان خصوصی نیز می‌شود؟

یکی از موضوعات اساسی و مهم دیگر، ارتباط و جایگاه ماده‌ی ۴ قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن مصوب ۱۳۴۹ با قانون جدید است. در ماده ۴ قانون مزبور ورود و عبور عابران پیاده در آزادراه‌ها ممنوع شناخته شده است و در صورت وقوع حادثه منجر به فوت یا جرح یا خسارت مالی، تمام تقصیر را به دوش عابر نهاده و راننده مجاز را که وسیله نقلیه او مجاز به حرکت در آزادراه بوده، فاقد هرگونه مسئولیتی می‌داند.