

**مروری بر وضعیت فعلی قانون بیمه اجباری
مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری
در مقابل شخص ثالث در ایران**

کد موضوعی: ۲۲۰

شماره مسلسل: ۱۲۵۷۹

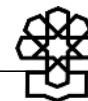
شهریورماه ۱۳۹۱

دفتر: مطالعات اقتصادی

به نام خدا

فهرست مطالب

چکیده	۱
مقدمه	۱
ویژگی ها و تفاوت های قانون بیمه اجباری مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل شخص ثالث نسبت به قانون قبلی	۳
جمع بندی و ارائه پیشنهادها	۱۶
منابع و مآخذ	۲۰



مروری بر وضعیت فعلی قانون بیمه اجباری مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل شخص ثالث در ایران

چکیده

اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل شخص ثالث پس از چهل سال، هرچند با تأخیر صورت گرفت، با این وصف این اصلاح تحولی چشمگیر در عرصه مسئولیت مدنی و جبران خسارت را نوید می‌دهد که در این گزارش به اهم آنها می‌پردازیم و نقاط قوت و ضعف آن را بررسی می‌کنیم. رفع ابهام از مفهوم دارنده، توسعه پوشش بیمه‌ای، حذف مرور زمان، دعوت از بیمه‌گر در جلسه دادرسی، پذیرش بیمه‌نامه به‌عنوان وثیقه، پرداخت فوری حداقل ۵۰ درصد دیه تقریبی به زیان‌دیده که در ماده (۱۶) قانون جدید پیش‌بینی شده است و پیش‌بینی کمیسیون حل اختلاف تخصصی را می‌توان از جمله امتیازات این قانون دانست. در ادامه به برخی از مشکلات موجود در این قانون اشاره شده و تنگناها و نارسایی‌های به‌وجود آمده از آن مورد بحث و بررسی قرار خواهند گرفت. در پایان در موارد مقتضی برخی پیشنهادهای و راهکارها ارائه خواهد شد.

مقدمه

پیشرفت‌های صنعتی بشر بخشی از نیاز آدمی به آرامش را پاسخ گفته، اما ازسویی خود، عامل پدیداری انواع جدیدی از مخاطرات و نگرانی‌ها شده است. وسایل نقلیه موتوری از جمله پیشرفت‌هایی است که هرچند آسایش و آرامش انسان‌ها را در پی داشته، اما منشأ حوادث و خطرات عدیده‌ای نیز بوده است و شاخه‌ای جدید در عرصه بیمه را رقم زده که از آن به بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث تعبیر می‌شود.

امروزه با همه‌گیر شدن استفاده از اتومبیل، تعداد تصادفات و به‌تبع آن خسارات افزایش یافته است. به همین دلیل جبران خسارت وارد شده به زیان‌دیدگان بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته است. شرکت‌های بیمه برای جبران خسارات روش‌های مختلفی را تدوین کرده و پوشش‌های بیمه‌ای متفاوتی را در زمینه بیمه اتومبیل ارائه داده‌اند. این پوشش‌ها شامل بیمه بدنه اتومبیل، بیمه شخص ثالث (بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل اشخاص ثالث) و بیمه حوادث سرنشین است.

در بیمه مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه در مقابل شخص ثالث،^۱ بیمه‌گر تعهد می‌کند که چنانچه دارنده وسیله نقلیه بیمه شده به علت وقوع حوادث رانندگی، مسئول جبران خسارت مالی یا جانی وارده به اشخاص ثالث شناخته شود، این خسارت‌ها را براساس شرایط بیمه‌نامه تا سقف تعهد پرداخت کند. همچنین براساس تبصره «۱» ماده (۴) قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث، در صورتی‌که در یک حادثه، مسئول آن به پرداخت بیش از یک دیه به هریک از زیان‌دیدگان محکوم شود، بیمه‌گر موظف به پرداخت تمامی دیه‌های متعلقه خواهد بود. در بیمه‌نامه شخص ثالث، جبران خسارت وارده به اشخاص ثالث شامل خسارت‌های مالی و آسیب‌های جانی است.

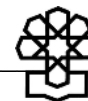
در زمینه مرگ‌ومیر ناشی از حوادث رانندگی در جهان، هنوز ایران جزء کشورهای پرتصادف محسوب می‌شود و تصادفات، دومین علت مرگ‌ومیر در کشور شناخته شده است.^۲ ازسوی دیگر در یک دهه گذشته، ظرفیت تولید کارخانه‌های خودروسازی افزایش چشمگیری یافته و به موازات آن، آمار تخلفات و تصادفات نیز سیر صعودی داشته است. کارشناسان بر این باورند که صنعت بیمه با دریافت حق بیمه متناسب با ریسک رانندگان می‌تواند نقش مهمی در اجرای مقررات راهنمایی و رانندگی و جلوگیری از بروز تخلفات و در نتیجه کاهش تصادفات داشته باشد؛ به همین دلیل توجه دقیق و علمی به بیمه ضروری است.

موضوع بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل شخص ثالث در نظام قانونگذاری کشور تحولات زیادی به خود ندیده است؛ چه آنکه فارغ از قواعد پراکنده، قوانین مستقل در این زمینه محدود به موارد ذیل بوده است:

۱. لایحه قانونی بیمه خسارات شخص ثالث ناشی از وسایل نقلیه موتوری مصوب ۱۳۳۱/۸/۸ نخست‌وزیر وقت،
 ۲. لایحه قانونی متمم لایحه قانونی بیمه خسارات شخص ثالث ناشی از وسایل نقلیه موتوری مصوب ۱۳۳۱/۱۱/۸ نخست‌وزیر وقت،
 ۳. قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷/۱۰/۲۳ مجلس شورای ملی،
 ۴. قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷/۴/۱۶ مجلس شورای اسلامی.
- دو لایحه قانونی مذکور در بندهای «۱» و «۲» براساس «لایحه قانونی مربوط به اعطای

1. Third Party Insurance (TPI)

۲. احمد کسائی، فرزاد زارعی و بهراد رحیمی، ۱۳۸۹، ص ۱۱.



اختیارات برای مدت ۶ ماه به شخص آقای دکتر محمد مصدق نخست‌وزیر، مصوب ۱۳۳۱/۵/۲۰، به تصویب نخست‌وزیر وقت رسیده و در روزنامه رسمی انتشار یافته است.^۱

ویژگی‌ها و تفاوت‌های قانون بیمه اجباری مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل شخص ثالث نسبت به قانون قبلی

قانون جدید بیمه شخص ثالث (قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث) در جلسه مورخ ۱۳۸۷/۴/۱۶ کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی طبق اصل هشتادوپنجم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران تصویب شد و مجلس محترم با اجرای آزمایشی آن به مدت پنج سال در جلسه علنی مورخ ۱۳۸۷/۲/۳۱ موافقت کرد. این قانون در تاریخ ۱۳۸۷/۵/۱۶ به تصویب شورای نگهبان رسید که در تاریخ ۱۳۸۷/۵/۳۱ از سوی ریاست‌جمهوری برای اجرا به وزارت اقتصاد و دارایی ابلاغ شد. در این قانون، گستردگی پوشش‌ها و حذف برخی استثنائات مواد قانون پیشین موجب افزایش تعهدات بیمه‌گران شد و از همین حیث قانون جدید در مقایسه با قانون قبلی جامعیت بیشتری دارد. حذف استثنائات قانون قبلی شرایطی را فراهم کرده تا خطرات و ریسک‌هایی که در سایر بیمه‌نامه‌ها (از جمله سرنشین، بدنه و حوادث) می‌گنجید، توسط بیمه شخص ثالث پوشش داده شود. برای مثال در قانون جدید تمام افرادی که در خودرو هستند بجز راننده شخص ثالث محسوب می‌شوند و در نتیجه بیمه‌نامه سرنشین نیز با این بیمه‌نامه ارائه می‌شود.

تبصره «۱» ماده فوق، دارنده وسیله نقلیه را مالک یا متصرف وسیله نقلیه بیان کرده است، بنابراین با تحصیل بیمه‌نامه توسط هرکدام از آنها تکلیف از دیگری ساقط می‌شود. تبصره «۳» و «۴» ماده فوق خسارات بدنی و مالی را مشخص کرده است، منظور از جبران خسارت بدنی، پرداخت دیه یا ارش صدمات بدنی یا دیه نقص عضو یا دیه فوت شخص ثالث به سبب حوادث مشمول بیمه موضوع این قانون است. پرداخت هزینه معالجه چنانچه مشمول قانون دیگری نباشد جزء تعهدات بیمه موضوع این قانون به‌شمار آمده است. تبصره اخیر تکلیف شرکت‌های بیمه در پرداخت خسارت مازاد بر دیه که همواره مورد بحث و اختلاف بوده و در نتیجه مشکلات فراوانی در آرای دادگاه‌ها به‌وجود آورده را روشن کرده است.

با تعریفی که از خسارت‌های مالی در تبصره «۴» ماده (۱) قانون اصلاح قانون شخص ثالث به‌عمل آمده، این اشکال مطرح شده است که آیا جبران کسر قیمت خودرو در تعهد بیمه‌گر است یا

۱. در این ارتباط، قانون مربوط به اجازه اجرای ۲۴ فقره از لوایح مصوب آقای دکتر مصدق مصوب ۱۶ مردادماه ۱۳۳۴ نیز ملاحظه شود.

خیر؟ اصولاً خسارت مالی، کسر و نقصانی است که به اموال زیان‌دیده وارد می‌شود و قابل تقویم به وجه نقد است. آیین‌نامه اجرایی قانون قبل، خسارت مالی را جبران زیان مستقیمی که در اثر حوادث مشمول بیمه به اموال و اشیای تحت مالکیت اشخاص ثالث وارد می‌شود، تعریف کرده بود. براساس قانون قبل نیز شرکت‌های بیمه افت قیمت خودرو را زیان مستقیم به‌شمار نیاورده و خسارتی از این بابت پرداخت نمی‌کردند. این درحالی است که طبق ماده (۲) قانون رسیدگی به خسارت‌های ناشی از تصادفات رانندگی، کاردان‌های فنی راهنمایی و رانندگی و پلیس راه در رسیدگی به تصادفات مکلفند میزان خسارت وارد به وسیله نقلیه را اعم از هزینه تعمیر و کسر قیمتی که در نتیجه تصادف حاصل می‌شود، تعیین کنند. عدم پرداخت خسارت افت قیمت خودرو که در عرف جامعه امری پذیرفتنی است، خلاف قوانین جاری و قاعده فقهی لاضرر است. قاعده لاضرر به معنای نفی مشروعیت هرگونه ضرر و اضرار در اسلام است طبق این قاعده اگر شخصی به دیگری ضرر و زیانی برساند، مسئول جبران خسارتی است که از فعل او ناشی شده است.^۱ بنابراین اضرار به غیر موجب ضمان بوده و عامل زیان موظف به جبران خسارت است.^۲

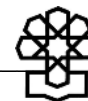
منظور از حوادث مشمول بیمه نیز در تبصره «۵» ماده (۱) مشخص شده است که شامل هرگونه سانحه از قبیل تصادف، سقوط، واژگونی، آتش‌سوزی و یا انفجار وسایل نقلیه موضوع این ماده و نیز خسارت‌هایی است که از محمولات وسایل مزبور به اشخاص ثالث وارد می‌شود. به جرئت می‌توان گفت تبصره «۲» ماده (۴) مهمترین تغییر این قانون در مقایسه با قانون قبلی است. طبق این تبصره، بیمه‌گر موظف است خسارت وارد به زیان‌دیدگان را بدون لحاظ جنسیت و مذهب تا سقف تعهدات بیمه‌نامه پرداخت کند. «مبلغ مازاد بر دیه تعیین شده از سوی محاکم قضایی به‌عنوان بیمه حوادث محسوب می‌شود».

براساس مفاد ماده (۶) در صورتی که راننده مقصر فاقد گواهینامه رانندگی باشد یا گواهینامه او متناسب با نوع وسیله نقلیه نباشد، بیمه‌گر موظف است بدون اخذ تضمین و وثیقه (برخلاف روش معمول فعلی) خسارت زیان‌دیده را پرداخت کند و آنگاه حق خواهد داشت برای استرداد تمام یا بخشی از وجود پرداختی، به شخص موجب خسارت مراجعه کند. پرداخت خسارت بدون اخذ وثیقه مطمئن از دیگر مواردی است که امکان بازیافت خسارت پرداختی را محدود و بالطبع در افزایش ضریب خسارت نقش خواهد داشت.

در ماده (۷) برخی از خسارت‌ها از شمول بیمه موضوع این قانون خارج شده است؛ تنها فرق

۱. دانشنامه حوزی ویکی فقه.

۲. محمود صالحی، ۱۳۸۴.



ایجاد شده در مقایسه با قانون قبلی حذف بند «۴» ماده (۴) قانون قبلی مبنی بر عدم پرداخت خسارت‌های وارده به متصرفین غیرقانونی وسایل نقلیه یا به رانندگان فاقد گواهینامه رانندگی است. با وجود آنکه با دریافت حق بیمه اضافی بخشی از استثنائات قانون مصوب سال ۱۳۴۷ همچون تبصره «۱» ماده (۱)، بند «۲» ماده (۲) و بند «۴» ماده (۴) تحت پوشش قرار گرفته است، اما حذف موارد فوق در قانون جدید باعث افزایش ضریب خسارت در این رشته خواهد شد. به‌منظور جلوگیری از وقوع چنین شرایطی در ماده (۸) ضوابط تعیین حق بیمه براساس ضریب خسارت این رشته، نوع و خصوصیات وسیله نقلیه، ویژگی‌های فردی و سوابق تخلفات و تصادفات راننده مشخص شده است. در ماده (۱۹) با توجه به تردد وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه، نیروی انتظامی مکلف به جلوگیری از تردد این‌گونه وسایل تا زمان ارائه بیمه‌نامه معتبر شده است. در تبصره «۳» ماده فوق و به‌منظور تعیین ضمانت اجرای آن ارائه هرگونه خدمات توسط راهنمایی و رانندگی، دفاتر اسناد رسمی و سازمان‌ها و نهادهای مرتبط با امر حمل‌ونقل ممنوع شده است. دفاتر اسناد رسمی مکلف شده‌اند هنگام تنظیم هرگونه سند، مشخصات بیمه‌نامه شخص ثالث را در اسناد تنظیمی درج کنند. از دیگر موارد مهم قانون جدید ماده (۲۴) است که به‌موجب آن نیروی انتظامی موظف است امکان دسترسی به بانک‌های اطلاعاتی آن نیرو در ارتباط با مواردی از قبیل مشخصات وسایل نقلیه موتوری، گواهینامه‌های صادر شده و همچنین سوابق تخلفات و تصادفات رانندگان را برای بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران فراهم کند. بدین ترتیب روند تعیین نرخ حق بیمه واقعی‌تر خواهد شد. در ضمن رانندگان محتاط از تخفیف در مقابل رانندگانی که مسبب بروز حادثه بوده‌اند، بهره‌مند می‌شوند و آن عده که به‌علت عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی جریمه شده‌اند باید چندین برابر سایر رانندگان حق بیمه پرداخت کنند. این روش متداول‌ترین شیوه نزد بیمه‌گران اتومبیل است.^۱

با اجرای این مصوبه، وضعیت شرکت‌هایی که نتوانند با نظارت دقیق از صدور بیمه‌نامه با نرخ کمتر از نرخ واقعی و یا پرداخت خسارت به‌صورت جعلی جلوگیری کنند به‌مراتب بدتر خواهد شد. به‌خصوص اینکه در این رشته به دلایل گوناگون نمی‌توان حق بیمه را متناسب با ریسک افزایش داد، زیرا به‌علت فراگیری این رشته مقامات و مسئولان با توجیه آثار تورمی در برابر افزایش زیاد حق بیمه شخص ثالث مقاومت می‌کنند. بنابراین به‌طور خلاصه می‌توان گفت مهمترین تغییرات و اصلاحات این قانون نسبت به قانون قبلی عبارتند از:

- پرداخت خسارت‌های یکسان برای زیان‌دیدگان زن و مرد از طرف شرکت‌های بیمه: از مهمترین تغییرات قانون جدید نسبت به قانون قبلی، برابر بودن خسارت پرداختی از طرف

۱. مهدی صادقی‌شاهدانی و علی هدایتکار، ۱۳۸۸.

شرکت‌های بیمه به زن و مرد است. در تبصره «۲» ماده (۴) آمده است: «بیمه‌گر موظف است در ایفای تعهدات مندرج در این قانون خسارت وارده به زیان‌دیدگان را بدون لحاظ جنسیت و مذهب تا سقف تعهدات بیمه‌نامه پرداخت نماید. مبلغ مازاد بر دیه تعیین شده از سوی محاکم قضایی، به‌عنوان بیمه حوادث محسوب می‌گردد». پرداخت دیه زنان به اندازه دیه مردان، خسارت شرکت‌های بیمه را افزایش خواهد داد و به‌عنوان یک ریسک نامطلوب برای شرکت‌های بیمه مطرح می‌شود.

- تعمیم و تسری مصادیق اشخاص ثالث: یکی از مشکلات شرکت‌های بیمه این بود که تعیین کنند براساس ماده (۲) قانون قبلی چه کسی شخص ثالث است و چه کسی نیست. خوشبختانه تمامی این استثنائات در قانون جدید حذف شد و براساس تبصره «۶» ماده (۱) قانون جدید تمامی اشخاصی که به سبب حوادث موضوع این قانون دچار صدمه شوند شخص ثالث محسوب می‌شوند، بجز راننده مسبب حادثه. شایان ذکر است در قانون برنامه پنجم توسعه کشور، راننده مسبب حادثه نیز شخص ثالث تلقی شده و مشمول استفاده از مزایای این قانون درخصوص اشخاص ثالث شده است.^۱ تصویب این تبصره بسیاری از اختلافات بین بیمه‌گران و زیان‌دیدگان را کاهش داد. این مورد، هم موجب افزایش خسارت پرداختی بیمه شخص ثالث خواهد شد، زیرا دامنه شمول افراد ثالث افزایش می‌یابد و هم موجب افزایش ریسک مرتبط با خسارت پرداختی شرکت‌های بیمه می‌شود.^۲

- حداقل شدن استثنائات قانون: در ماده (۴) قانون قبلی، قانونگذار ۶ مورد استثنا برای پرداخت خسارت قائل شده بود که دو استثنا: «خسارات ناشی از فورس‌ماژور از قبیل جنگ، سیل، زلزله و خسارات وارده به متصرفین غیرقانونی وسایل نقلیه یا به رانندگان فاقد گواهینامه رانندگی» در قانون جدید حذف شد، که این مورد در ماده (۷) قانون فوق اشاره شده است، البته شرکت‌های بیمه با دریافت حق بیمه اضافی مورد دوم را با درج این جمله «بند «۴» ماده (۴) خریداری شد» پوشش داده بودند. بنابراین در بخش پرداخت خسارت استثنائات به حداقل رسید. این مورد می‌تواند موجب افزایش تعهدات مالی شرکت‌های بیمه‌گر شود.^۳

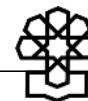
- پذیرش بیمه‌نامه به‌عنوان وثیقه از سوی محاکم: مهمترین مشکل برای مقصران حادثه در زمان بروز تصادف، فراهم نمودن وثیقه معتبر برای محاکم قضایی بود. در بیشتر مواقع مقصر

۱. ماده (۱۱۵) - الف) وضع و دریافت هرگونه عوارض بر بیمه تجاری (حق بیمه و حق بیمه انکایی) منحصر به مواردی است که در قوانین مصوب مجلس شورای اسلامی تعیین شده است.

ب) وزارت امور اقتصادی و دارایی مکلف است نسبت به بیمه شخص ثالث در مورد راننده همچون سرنشین بیمه شخص ثالث را اعمال نماید.

۲. محمد امامی‌پور، ۱۳۸۸.

۳. همان.



حادثه به دلیل نداشتن وثیقه باید در زندان به سر می‌برد تا نوبت رسیدگی فرا رسد. با تصویب ماده (۲۱) این قانون به محض تأیید اصالت و اعتبار بیمه‌نامه، مقصر با قرار وثیقه که وثیقه آن بیمه‌نامه شخص ثالث خواهد بود، آزاد خواهد شد. این مورد در جهت تسهیل امور و مقررات‌زدایی انجام شده است.

این ماده بنا بر یک تفسیر از جمع بین تبصره «۱» مواد (۴) و (۵) که مورد تعهد شرکت‌های بیمه به پرداخت خسارت است، نیز خالی از اشکال نیست، زیرا در صورت استتکاف مقصر از حضور در دادگاه در صورتی که قاضی پرونده حضور وی را در مراحل دادرسی ضروری تشخیص دهد محاکم چه چیزی را می‌توانند توقیف نمایند؟^۱

نکته دیگری که باید مورد توجه قرار گیرد اینکه بیمه‌نامه شخص ثالث فقط در پرونده‌های کیفری تشکیل شده برای حوادث رانندگی منجر به خسارت بدنی به‌عنوان وثیقه پذیرفته می‌شود و در موارد دیگر قابلیت اعمال ندارد.^۲

- افزایش حداقل تعهدات بدنی به اندازه دیه مرد مسلمان در ماه‌های حرام: در سال ۱۳۸۶
حداقل تعهدات اجباری بیمه‌نامه معادل ۸۰ میلیون ریال بود، لکن مبلغ واقعی دیه برابر ۳۰۰ الی ۳۵۰ میلیون ریال بود. بسیاری از شرکت‌های خودروساز با تبلیغات پر سروصدا که خودروی تولیدی آنها بیمه‌نامه شخص ثالث دارد عملاً خودروها را با بیمه‌نامه ۸۰ میلیون ریالی به مردم واگذار می‌کردند و خریداران نیز به امید اینکه خودرو آنها بیمه‌نامه دارد، پشت فرمان می‌نشستند، لکن در زمان بروز حوادث متوجه می‌شدند که بیمه‌نامه آنها کامل نیست. به همین خاطر بخشی از زندانیان چنین افرادی بودند. برای رفع این معضل هیئت دولت در سال ۱۳۸۵ حداقل میزان تعهدات بدنی را معادل دیه مرد مسلمان در ماه‌های حرام تصویب کرد که این موضوع در قانون جدید نیز به صراحت آمد. این مورد هم موجب افزایش میزان خسارت پرداختی و هم افزایش ریسک مالی بیمه شخص ثالث شده است.

- افزایش تعهدات صندوق تأمین خسارت‌های بدنی موضوع ماده (۱۱) قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث به میزان حداقل تعهدات بدنی: به‌منظور پرداخت کامل خسارت به زیان‌دیدگانی که مقصران آنها فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث معتبر هستند تعهدات صندوق تأمین خسارت‌های بدنی به اندازه تعهدات بیمه‌نامه شخص ثالث افزایش یافت. قبل از این براساس مصوبه مورخ ۱۳۸۳/۷/۱۹ هیئت وزیران سقف تعهد صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در مقابل هریک از زیان‌دیدگان مشمول تعهدات صندوق در سال

۱. حبیب پروین، ۱۳۸۳.

۲. نظریه مشورتی اداره حقوقی قوه قضائیه، شماره ۷/۲۹۴۵ مورخ ۱۳۸۸/۵/۱۷.

۱۳۸۳ معادل ۸۰ میلیون ریال بود که در اواخر سال ۱۳۸۵ به ۱۶۰ میلیون ریال افزایش یافته بود. با این حال چنانچه کسی تصادف می‌کرد و بیمه‌نامه نداشت باز باید در صورت عدم جبران خسارت زیان‌دیده به زندان می‌رفت. لذا با افزایش سقف تعهد صندوق به میزان تعهدات بیمه‌نامه این معضل حل خواهد شد. این مورد هم در جهت افزایش رضایتمندی زیان‌دیدگان انجام شده است.

- افزایش منابع مالی صندوق تأمین خسارت‌های بدنی: برای ایفای تعهد از جانب صندوق

تأمین خسارت‌های بدنی منابع مالی صندوق به شرح زیر افزایش یافته است:

- ۵ درصد (۵٪) از حق بیمه اجباری موضوع این قانون،

- ۲۰ درصد (۲۰٪) از جرائم وصولی راهنمایی و رانندگی در کل کشور،

- ۲۰ درصد (۲۰٪) از کل هزینه‌های دادرسی و جزای نقدی وصولی توسط قوه قضائیه،

- جرائم موضوع ماده (۲۸) این قانون.

سهم شرکت‌های بیمه در قانون قبلی معادل ۳ درصد بود که در این قانون به ۵ درصد افزایش یافته است. این مورد نیز موجب افزایش هزینه شرکت‌های بیمه‌ای در این رشته بیمه‌ای می‌شود و می‌تواند ریسک مالی را زیاد کند.^۱

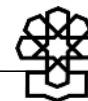
- معافیت صندوق تأمین خسارت‌های بدنی از پرداخت عوارض و مالیات: به سبب اینکه

همه منابع مالی صندوق در جهت ایفای تعهد خود به مصرف برسد لذا صندوق از پرداخت هرگونه عوارض، مالیات، هزینه‌های دادرسی و حق‌الاجرا معاف شد. ضمناً در نحوه اداره صندوق نیز تغییراتی حاصل شد و مدیر صندوق بنا به پیشنهاد رئیس کل بیمه مرکزی ایران و تصویب مجمع عمومی صندوق منصوب می‌شود. مجمع عمومی صندوق نیز متشکل از وزیر امور اقتصادی و دارایی، وزیر بازرگانی، وزیر کار و امور اجتماعی، وزیر دادگستری و رئیس کل بیمه مرکزی ایران خواهد بود. این تغییر تأثیری در خسارت پرداختی شرکت‌های بیمه و ریسک ناشی از آن ندارد.

- پرداخت بیش از یک دیه به یک زیان‌دیده: در تبصره «۱» ماده (۴) قانون جدید آمده است:

«در صورتی‌که در یک حادثه، مسئول آن به پرداخت بیش از یک دیه به هریک از زیان‌دیدگان محکوم شود، بیمه‌گر موظف به پرداخت تمامی دیه‌های متعلقه خواهد بود». مفاد چنین تبصره‌ای را شورای عالی بیمه در آذرماه سال ۱۳۸۲ تصویب کرده بود لکن برخی شرکت‌های بیمه در اجرای آن سلیقه‌ای عمل می‌کردند که با صراحت قانون لازم است رویه واحدی اتخاذ شود.

- مکلف بودن بیمه‌گر به پرداخت سریع خسارت: برخی شرکت‌های بیمه با استناد به ماده



(۳۰۲) قانون مجازات اسلامی^۱ دیه زیان‌دیدگان را پس از دو سال پرداخت می‌کردند. این موضوع علاوه بر مشکلاتی که برای زیان‌دیدگان و ذینفعان ایجاد کرده بود مبنای قانونی هم نداشت. به همین خاطر در این قانون به صراحت در ماده (۱۵) اشاره شد که: «بیمه‌گر موظف است حداکثر ۱۵ روز پس از دریافت مدارک لازم، خسارت متعلقه را پرداخت نماید»، البته با توجه به اینکه پرداخت دیه براساس قیمت جدید آن (یوم‌الاداء) صورت می‌گیرد، تسریع در پرداخت خسارت بیمه‌شدگان از سوی شرکت‌های بیمه، نه تنها منافع بیمه‌گذاران و بیمه‌گران را تأمین می‌کند، بلکه در مجموع از نظر حفظ منافع ملی اهمیت دارد. به عبارت دیگر پرداخت سریع و به موقع خسارت بیمه‌شدگان و کیفیت بالای خدمات مرتبط با آن، ضمن آنکه به نحو چشمگیری می‌تواند به افزایش شمار مشتریان شرکت‌های بیمه کمک کند، قادر است آنان را متقاعد سازد تا بیمه‌نامه‌های مورد نیازشان را با نرخ بالاتری بخرند و از بابت حق بیمه‌های بیشتری که می‌پردازند، شکوه و شکایتی نداشته باشند.

در حال حاضر پرونده‌های فراوانی در محاکم قضایی تحت بررسی است که یا احکام آنها صادر نشده و یا حکم صادر شده به طرفین ابلاغ نشده است. در این موارد فرد مقصر مجبور خواهد بود که دیه را به قیمت یوم‌الاداء بپردازد. در نتیجه مبلغ دیه افزایش خواهد یافت و فشار مالی فراوانی به پرداخت‌کننده دیه وارد می‌شود. توجه به این نکته ضروری است که بروکراسی حاکم بر قوه قضائیه و نیز کمبود نیرو، باعث شده رسیدگی به پرونده‌های دیه روند بسیار طولانی را طی کند. در این راستا به نظر می‌رسد باید قوه قضائیه با تقویت و افزایش نیروهای خود گام مؤثری جهت تسریع رسیدگی به پرونده‌های منجر به جرح و یا فوت بردارد.

- جلب رضایتمندی زیان‌دیدگان مالی در حوادث رانندگی و تسهیل در پرداخت خسارت:

در خسارت‌های مالی شرط رضایت زیان‌دیده بر هر عامل دیگری مقدم است به طوری که در صورت عدم توافق در میزان خسارت وارده و جبران زیان‌های وارده، شرکت‌های بیمه موظفند تا وسایل نقلیه خسارت‌دیده را در تعمیرگاه مجاز یا تعمیرگاهی که مورد قبول زیان‌دیده باشد تعمیر کرده و هزینه‌های تعمیر را تا سقف تعهدات مالی مندرج در بیمه‌نامه پرداخت کند و حتی قانونگذار، به تشکیل کمیسیون تخصصی حل اختلاف با هدف رسیدگی و تعیین خسارت مالی

۱. باب سوم - مهلت پرداخت دیه:

ماده (۳۰۲) - مهلت پرداخت دیه در موارد مختلف از زمان وقوع قتل به ترتیب زیر است:

(الف) دیه قتل عمد باید در ظرف یک سال پرداخت شود.

(ب) دیه قتل شبه‌عمد در ظرف دو سال پرداخت می‌شود.

(ج) دیه قتل خطای محض در ظرف سه سال پرداخت می‌شود.

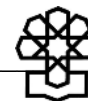
تبصره «۱» - تأخیر از این مهلت‌ها بدون تراضی طرفین جایز نیست.

تبصره «۲» - دیه قتل جنین و نیز دیه نقص عضو یا جرح به ترتیب فوق پرداخت می‌شود.

قابل پرداخت، در صورت عدم توافق زیان‌دیده و شرکت بیمه اقدام کرده است و نیز تشکیل مجتمع‌ها و شعب تخصصی رسیدگی به جرائم و تخلفات رانندگی در سطح کشور، جهت رسیدگی سریع و تخصصی به کلیه جرائم و تخلفات مذکور در مواد (۷۱۴) الی (۷۲۵) قانون مجازات اسلامی از اقدامات قوه قضائیه در این خصوص است. از طرف دیگر، در صورتی‌که وسایل نقلیه مسبب حادثه و زیان‌دیده در زمان حادثه دارای بیمه‌نامه معتبر بوده و بین طرفین حادثه اختلافی وجود نداشته باشد قانونگذار، شرکت‌های بیمه را مکلف نموده تا سقف ۲/۵ درصد خسارت‌های بدنی (۲/۵ درصد معادل ریالی دیه یک مرد مسلمان در ماه حرام که در سال ۱۳۹۰ معادل ریالی آن ۳۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال است) بدون اخذ گزارش از مقامات انتظامی نسبت به جبران خسارت زیان‌دیده اقدام کند.

- حق رجوع مستقیم زیان‌دیده به بیمه‌گر: در ماده (۱۴) قانون جدید آمده است: «اشخاص ثالث زیان‌دیده حق دارند با ارائه مدارک لازم برای دریافت خسارت به‌طور مستقیم حسب مورد به شرکت بیمه مربوط و یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مراجعه نمایند». روال قبل بدین صورت بود که زیان‌دیده از دست مقصر حادثه شکایت می‌کرد و مقصر حادثه نیز جهت دریافت خسارت زیان‌دیده به شرکت بیمه مراجعه می‌کرد و برخی از شرکت‌های بیمه در اکثر مواقع از پاسخ دادن به زیان‌دیدگان امتناع می‌کردند. این موضوع باعث طولانی شدن روند تکمیل مدارک پرونده و در نهایت دریافت خسارت می‌شد. این مورد در جهت افزایش رضایتمندی زیان‌دیدگان انجام شده است. از دیگر تسهیلات و حمایت‌های قانونگذار از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی در این قانون حق مراجعه مستقیم اشخاص ثالث زیان‌دیده است و اشخاص ثالث زیان‌دیده می‌توانند با به‌همراه داشتن مدارک لازم برای دریافت خسارت، مستقیماً به شرکت بیمه مربوطه یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مراجعه کنند. براساس طرح پرداخت دیه فوری بدون رأی دادگاه که در حال حاضر اجرا می‌شود، زیان‌دیده و یا وارث قانونی متوفی می‌تواند به همراه مقصر با مراجعه به بیمه و ارائه گزارش حادثه و گزارش پزشکی قانونی بدون مراجعه به دادگاه و نیاز به اخذ رأی با بیمه توافق کرده و تا ۸۵ درصد غرامت جانی خود را به‌صورت فوری دریافت کنند.

- اعمال جریمه به تخلفات حادثه‌ساز: به‌منظور ایجاد بازدارندگی در تخلفات حادثه‌ساز (سرعت غیرمجاز، سبقت غیرمجاز، عبور از چراغ قرمز و...) در بخشی از ماده (۵) آمده است: «در حوادث رانندگی منجر به جرح یا فوت که به استناد گزارش کارشناس تصادفات راهنمایی و رانندگی یا پلیس راه علت اصلی وقوع تصادف یکی از تخلفات رانندگی حادثه‌ساز باشد بیمه‌گر موظف است خسارت زیان‌دیده را بدون هیچ شرطی پرداخت نماید و پس از آن می‌تواند جهت بازپایافت یک درصد (۱٪) از



خسارت‌های بدنی و ۲ درصد (۲٪) از خسارت‌های مالی پرداخت شده به مسبب حادثه مراجعه نماید». این امر شاید باعث عامل بازدارندگی در بعضی از متخلفین رانندگی باشد. البته تشخیص اینکه آیا تخلف حادثه‌ساز منجر به ایجاد حادثه شده است یا نه، کمی مشکل است. به‌علاوه با توجه به اینکه هیچ‌گونه تضمینی از مقصر گرفته نشده است دریافت خسارت‌های مذکور برای شرکت‌های بیمه می‌تواند کمی مشکل باشد. این مورد هم به‌دلیل بازیاخت درصدی از خسارات فوق‌الذکر موجب کاهش خسارت پرداختی بیمه شخص ثالث و کاهش ریسک ناشی از آن خواهد شد.

- پرداخت ۵۰ درصد خسارت‌های جرحی به‌صورت علی‌الحساب: در مواقع زیادی مشاهده می‌شد که زیان‌دیده پس از تصادف تا بهبودی کامل قادر به‌کار نیست و تا بهبودی کامل نیز برخی مواقع تا دو سال طول می‌کشد، در این مدت زیان‌دیده باید از اندوخته خود خرج می‌کرد تا رأی مرجع قضایی صادر شود و از این‌رو خانواده زیان‌دیده با مشکل مالی مواجه می‌شد. لذا به‌منظور حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی، براساس ماده (۱۶) شرکت‌های بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی «موظفند پس از دریافت گزارش کارشناس راهنمایی و رانندگی و یا پلیس راه و در صورت لزوم گزارش سایر مقامات انتظامی و پزشکی قانونی بلافاصله حداقل ۵۰ درصد (۵۰٪) از دیه تقریبی را به اشخاص ثالث زیان‌دیده پرداخت کرده و باقیمانده آن را پس از معین شدن میزان قطعی دیه بپردازند». حال سؤال مهم این است که اگر طی مراحل دادرسی مشخص شود مقصر کسی دیگر است، تکلیف چیست؟

این مورد هم در جهت افزایش رضایتمندی زیان‌دیدگان انجام شده است. علیرغم افزایش فشار بر روی شرکت‌های بیمه برای پرداخت به‌موقع بخشی از دیون خود، با توجه به اینکه پرداخت دیه براساس قیمت جدید آن (یوم‌الاداء) صورت می‌گیرد، نه تنها منافع بیمه‌گذاران را تأمین می‌کند، بلکه بیمه‌گران نیز از این مسئله منتفع می‌شوند. زیرا این مسئله منجر به افزایش رضایتمندی بیمه‌گذاران شده و در مجموع به‌دلیل ارائه خدمات مناسب و سریع توسط بیمه‌گران، موجب افزایش ضریب نفوذ بیمه در کشور می‌شود.

- حضور نماینده بیمه‌گر در جلسات محاکم قضایی: قبل از تصویب این قانون محاکم قضایی آرای مربوط به سوانح رانندگی را بدون حضور نماینده بیمه‌گر صادر می‌کردند که در برخی مواقع با قوانین و مقررات بیمه مغایرت داشت و از سوی دیگر رأی صادره به شرکت بیمه ابلاغ نمی‌شد و از این حیث مشکلاتی برای شرکت‌های بیمه‌گر به‌وجود می‌آورد، لذا براساس ماده (۲۲) این قانون «محاکم قضایی مکلفند در جلسات رسیدگی به دعاوی مربوط به حوادث رانندگی، حسب مورد شرکت بیمه ذیربط و یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی را جهت ارائه نظرات و مستندات خود دعوت نمایند و پس از ختم دادرسی یک نسخه از رأی صادره را به آنها ابلاغ

کنند». این امر افزایش دیه ناشی از عدم ارائه رأی دادگاه در پایان سال به شرکت بیمه را نیز به حداقل خواهد رساند. این مورد به دلیل گرفته شدن تصمیمات منطقی‌تر و پرداخت به موقع دیه و حضور نماینده‌ای از شرکت بیمه و دفاع از مواضع بیمه‌گران می‌تواند موجب کاهش خسارات پرداختی بیمه شخص ثالث و کاهش ریسک ناشی از آن شود.

- امکان تقسیط حق بیمه: با توجه به اینکه بعضی از مردم به دلیل بالا بودن حق بیمه شخص ثالث از خرید این بیمه‌نامه امتناع می‌کنند و از این بابت در برخی مواقع دچار زیان‌های جبران‌ناپذیری می‌شوند، لذا امکان تقسیطی کردن نحوه پرداخت حق بیمه در ماده (۸) قانون پیش‌بینی شده است. این امر موجب افزایش تعداد بیمه‌گذاران بیمه شخص ثالث می‌شود و می‌تواند تعداد افراد فاقد بیمه را کاهش دهد و در نهایت علاوه بر افزایش رضایت بیمه‌گذاران با توجه به قانون اعداد بزرگ، موجب بهبود وضعیت مالی شرکت‌های بیمه در زمینه پرداخت خسارت می‌شود. وزیران عضو کمیسیون امور اجتماعی و دولت الکترونیک بنا به پیشنهاد بیمه مرکزی و تأیید شورای عالی بیمه و به استناد ماده (۸) قانون بیمه شخص ثالث در تصویب‌نامه کمیسیون موضوع اصل یکصد و سی و هشتم قانون اساسی به شماره ۳۴۶۰۸/ت/۴۱۵۷۴ ک مورخ ۱۳۹۰/۲/۱۹ تعرفه حق بیمه و نحوه تقسیط و تخفیف در حق بیمه شخص ثالث را تعیین کردند. این مصوبه پس از تأیید رئیس‌جمهور برای اجرا ابلاغ شد. براساس این مصوبه، به دارنده وسایل نقلیه که در سال‌های متوالی خسارت نزده باشد، طبق جدول ۱ از ۱۰ تا ۷۰ درصد تخفیف داده می‌شود.

جدول ۱. نحوه محاسبه تخفیف عدم خسارت (درصد)

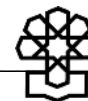
سال دوم	سال سوم	سال چهارم	سال پنجم	سال ششم	سال هفتم	سال هشتم	سال نهم و بعد
۱۰	۱۵	۲۰	۳۰	۴۰	۵۰	۶۰	۷۰

همچنین حق بیمه آن‌دسته از بیمه‌گذارانی که در مدت اعتبار بیمه‌نامه موجب پرداخت خسارت از محل بیمه‌نامه شوند، هنگام تمدید بیمه‌نامه علاوه بر محرومیت از تخفیف‌های موضوع ماده (۱۲)، حق بیمه سالیانه به شرح جدول زیر افزایش می‌یابد:

جدول ۲. نحوه محاسبه جرائم بیمه شخص ثالث براساس نوع و تعداد خسارت طی سال

(درصد)

خسارت	یک بار	دو بار	سه بار	چهار بار و بیشتر
مالی	۱۰	۲۰	۴۰	۸۰
بدنی	۲۰	۴۰	۶۰	۱۰۰
مجموع (مالی + بدنی)	۳۰	۶۰	۱۰۰	۱۸۰



مطابق جدول ۲ دارنده وسایل نقلیه‌ای که باعث خسارت شود ضمن محرومیت از تخفیف، طبق جدول بالا باید حق بیمه بیشتری به‌عنوان جریمه بپردازد. به‌عنوان مثال هرگاه راننده در طی یک سال چهار بار و بیشتر منجر به ایجاد خسارت مالی و بدنی به شخص ثالث شود، سال آینده علاوه بر پرداخت اصل نرخ تعرفه حق بیمه شخص ثالث باید ۱۸۰ درصد نرخ بیمه پایه را به‌عنوان جریمه علاوه بر نرخ بیمه پایه بپردازد که این امر فشار مضاعفی را به بیمه‌گذار تحمیل می‌کند. گرچه ممکن است این سیاست تنبیهی منجر به افزایش احتیاط و ریسک‌گریزی رانندگان شود و تا حدودی تصادفات کاهش یابد ولی با توجه به اینکه بالغ بر نیمی از تصادفات ناخواسته است و مشکلاتی از قبیل پایین بودن سطح استاندارد جاده‌ها و خیابان‌ها وجود دارد، اجرای این مصوبه می‌تواند پیامدهای متعددی را به همراه داشته باشد. شایان ذکر است قبل از اینکه ماده (۸) قانون بیمه شخص ثالث به تصویب کمیسیون امور اجتماعی و دولت الکترونیک برسد میزان این جرائم صفر بود. یعنی اگر راننده وسیله نقلیه موتوری در طی یک سال چندین تصادف پیاپی نیز داشت، فقط تخفیف‌هایی که طی سال‌های گذشته به‌دست آورده بود صفر می‌شد. به‌عبارت دیگر در بدترین شرایط فقط تعرفه حق بیمه پایه را که هیچ تخفیفی نداشت، پرداخت می‌کرد. پیشنهاد می‌شود درصدهای تخفیف از سال پنجم به بعد به بالای ۷۰ درصد برسد زیرا اگر فردی بخواهد از بالاترین سقف تخفیف برخوردار شود باید ۹ سال تصادف نداشته باشد که عملاً با توجه به افزایش وسایل نقلیه بسیار بعید به‌نظر می‌رسد.

- قبول بی‌قید و شرط مصدومین در مراکز درمانی و درمان فوری آنها: براساس بند «ب» ماده (۳۸) قانون برنامه پنجم توسعه کشور^۱ و وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی مکلف است نسبت به درمان فوری و بدون قید و شرط مصدومین حوادث و سوانح رانندگی، در مراکز خدمات بهداشتی و درمانی اقدام کند. هزینه درمان این مصدومان از محل ۱۰ درصد از حق بیمه شخص ثالث و سرنشین توسط شرکت‌های بیمه تجاری وصول و به حساب درآمدهای اختصاصی وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی کشور نزد خزانه‌داری کل واریز می‌شود. هزینه درمان کلیه مصدومان ترافیکی، جاده‌ای و رانندگی از محل وجوه واریز شده به این حساب و سایر منابع موجود پرداخت خواهد شد.

۱. بند «ب» ماده (۳۸) - وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی موظف است اقدام‌های لازم برای درمان فوری و بدون قید و شرط مصدومین حوادث و سوانح رانندگی در تمامی واحدهای بهداشتی و درمانی دولتی و غیردولتی، انتقال آنها در مسیر اعزام به مراکز تخصصی و مراجعات ضروری بعدی را به‌عمل آورد. برای تأمین بخشی از منابع لازم جهت ارائه خدمات تشخیصی و درمانی به مصدومین فوق، عوارضی معادل ۱۰ درصد از حق بیمه شخص ثالث، سرنشین و مازاد توسط شرکت‌های بیمه تجاری به‌طور علی‌الحساب به حساب درآمدهای اختصاصی وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی واریز می‌گردد. توزیع این منابع توسط وزارتخانه مزبور بر اساس عملکرد واحدهای فوق‌الذکر بر مبنای تعرفه‌های مصوب، هر سه ماه یکبار صورت می‌گیرد. وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی موظف است هزینه‌کرد اعتبارات مذکور را هر ۶ ماه یکبار به بیمه مرکزی ایران گزارش نماید.

۲- ارتباط با ماده (۴) قانون ایمنی راه‌ها^۱ و ماده (۲۶) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی^۲:

یکی از موضوعات اساسی و مهم، ارتباط و جایگاه ماده (۴) قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن مصوب ۱۳۴۹/۴/۷ و اصلاحیه آن مصوب ۱۳۷۹/۲/۲۱ با قانون جدید است. ماده (۴) قانون مزبور، ورود و عبور عابرین پیاده را در آزادراه‌ها ممنوع دانسته است و در صورت وقوع حادثه منجر به فوت یا جرح و یا خسارت مالی، همه تقصیر را به دوش عابر نهاده، راننده را که وسیله نقلیه او مجاز به حرکت در آزادراه بوده است، فاقد هرگونه مسئولیتی می‌داند.

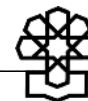
در ذیل همین ماده اشاره شده است که عدم مسئولیت راننده مذکور، مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود، ولی باید گفت اصولاً شرکت بیمه زمانی موظف است خسارت وارده به اشخاص ثالث را جبران کند که بیمه‌گذار مسئول شناخته شود؛ زیرا مسئول اصلی جبران خسارت، بیمه‌گذار است و وی از راه انعقاد قرارداد بیمه، این مسئولیت را به دوش بیمه‌گر منتقل می‌سازد. پس چگونه ممکن است در حادثه‌ای بیمه‌گذار هیچ مسئولیتی نداشته باشد، ولی بیمه‌گر مسئول شناخته شود؟ در حوادث رانندگی نیازی به اثبات تقصیر عامل زیان، از سوی زیان‌دیده نیست و از نظریه تقصیر پیروی نشده است، ولی اثبات تقصیر زیان‌دیده در ایجاد حادثه، از مسئولیت عامل حادثه می‌کاهد و گاهی به سلب هرگونه مسئولیتی از راننده منجر می‌شود. یکی از مواردی که دادگاه به فقدان مسئولیت راننده حکم می‌دهد، مصادیق ماده (۴) قانون پیش‌گفته است

۱. ماده (۴) - ورود و عبور عابرین پیاده و انواع وسایط نقلیه غیرمجاز و عبور دادن دام در آزادراه‌ها و همچنین توقف وسایط نقلیه در خطوط عبور ممنوع است.

- هرگاه به جهات مذکور حادثه‌ای واقع شود که منجر به ضرب و جرح یا جرح یا قتل یا خسارت مالی شود راننده‌ای که وسیله نقلیه او مجاز به حرکت در آزادراه باشد نسبت به موارد فوق مسئولیتی نخواهد داشت ولی در هر حال مکلف است در صورت بروز حادثه وسیله نقلیه را در شانه سمت راست متوقف نموده و مصدوم را با وسیله نقلیه خود یا وسیله دیگر بلافاصله به اولین درمانگاه یا بیمارستان برساند و مراتب را به مأموران انتظامی اطلاع دهد. عدم مسئولیت راننده مذکور مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود.

۲. ماده (۲۶) - در راه‌هایی که برای عبور عابران پیاده علائم، تجهیزات و مسیرهای ویژه اختصاص داده شده است عابران مکلفند هنگام عبور از عرض یا طول سواره‌رو با توجه به علائم راهنمایی و رانندگی منصوبه در محل از نقاط خط‌کشی شده، گذرگاه‌های غیرهم‌سطح و مسیرهای ویژه استفاده نمایند هرگاه عابران به تکلیف مذکور عمل ننمایند، در صورت تصادف با وسیله نقلیه، راننده مشروط به اینکه کلیه مقررات را رعایت نموده باشد و قادر به کنترل وسیله نقلیه و جلوگیری از تصادف یا ایجاد خسارت مادی و بدنی نباشد مسئولیتی نخواهد داشت. عدم مسئولیت راننده مانع استفاده مصدوم یا وراثت متوفی از مزایای بیمه نخواهد شد و شرکت بیمه با ارائه قرار منع تعقیب یا حکم برائت راننده ملزم به اجرای تعهدات موضوع بیمه‌نامه به مصدوم یا وراثت متوفی خواهد بود. چنانچه وسیله نقلیه بیمه نباشد، دیه عابر از صندوق موضوع قانون بیمه اجباری مسئولین مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷/۱۰/۲۳ پرداخت می‌شود. رانندگان نیز موظفند در صورت عبور عابر پیاده از محل‌های تعیین شده، با فاصله‌ای که به وسیله خط‌کشی پشت مسیر ویژه مشخص می‌گردد توقف کامل کنند. در غیر این صورت برای آنها مبلغ ۲۰۰ هزار ریال قبض جرمیه صادر می‌شود.

تبصره - وزارت راه و شهرداری‌ها مکلفند حسب مورد با هماهنگی راهنمایی و رانندگی محل‌های عبور عابران پیاده در کلیه معابر برون‌شهری و درون‌شهری را با نصب علائم و تجهیزات مشخص نمایند.



و توجیهی که برای مکلف ساختن شرکت بیمه به پرداخت خسارت شده، این است که اگرچه بیمه‌گذار مقصر شناخته نشده است تا براساس قرارداد، بیمه‌گر مکلف به پرداخت خسارت باشد، ولی تکلیف بیمه‌گر به پرداخت خسارت منشأ قانونی دارد و نه قراردادی، بلکه هدف از این تکلیف این است که خسارت زیان‌دیدگان حتی‌الامکان جبران شود و عدم رعایت برخی مقررات ازسوی زیان‌دیده، مانع جبران خسارت او نشود.

بدین ترتیب، قانون ایمنی راه‌ها درباره حوادث واقع در آزادراه‌ها که بین عابر پیاده و وسیله نقلیه مجاز به حرکت رخ می‌دهد، به وسیله قانون بیمه اجباری شخص ثالث، مخصص قانون بیمه اجباری شخص ثالث تلقی می‌شد و از باب تخصیص عام به وسیله خاص، به آن عمل می‌شد، اما با اصلاح و تغییر اساسی قانون بیمه اجباری شخص ثالث، این پرسش پیش می‌آید که آیا ماده (۴) قانون راه‌ها هنوز به قوت و اعتبار خود باقی است یا قانون جدید آن را نسخ کرده است؟

در پاسخ به پرسش مذکور باید گفت نسخ قانون امری استثنایی و خلاف اصل است^۱ و در صورتی باید پذیرفته شود که در تصمیم قانونگذار نسبت به عدول از قانون شکی نباشد.^۲ بنابراین در مورد بحث ما که امکان جمع میان قانون عام جدید و قانون خاص سابق وجود دارد، نباید ماده (۴) قانون مزبور را منسوخ بدانیم. تنها نکته‌ای که نظریه عدم نسخ ماده مذکور را دچار شک و تزلزل می‌کند اینکه در ماده (۳۰) قانون جدید، همه قوانین و مقررات مغایر با این قانون لغو شده است و مغایرت ماده (۴) نیز با قانون جدید روشن و آشکار است و باید دید رویه قضایی به کدام سو متمایل می‌شود.

- حذف مرور زمان: یکی از مهمترین تغییرات قانون جدید نسبت به قانون قبلی حذف بحث مرور زمان است. در لایحه مصوب کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی مرور زمان ناشی از دعاوی موضوع بیمه نامه شخص ثالث، سه سال در نظر گرفته شده بود که این موضوع با مخالفت شورای محترم نگهبان مواجه شد و در نهایت کمیسیون اقتصادی مجلس با حذف مرور زمان موافقت کرد که شورای نگهبان نیز قانون را تأیید نمود. در قانون مصوب ۱۳۴۷ مرور زمان، دو سال پیش‌بینی شده بود.^۳

در پایان باید به این نکته اذعان داشت که قبول مسئولیت‌های افراد مقصر حادثه در قبال خسارت‌هایی که بر اثر فعل یا ترک فعل به اشخاص ثالث وارد می‌آوردند چه مسبب حادثه ملزم به جبران آن باشد و چه شرکت‌های بیمه‌گر به نمایندگی از طرف بیمه‌گذار به عهده گیرند، در مقایسه

۱. ناصر کاتوزیان، ۱۳۸۲.

۲. عبدالمنعم فرج‌الصد، [بی‌تا].

۳. سعید صحت و سیدسعید علوی، خرداد و تیرماه ۱۳۸۹، ص ۲۰.

با کشورهای پیشرفته صنعتی بسیار ناچیز بوده به طوری که در این دسته از کشورها، از یک طرف سعی شده تا کلیه هزینه‌های مرتبط ناشی از مسئولیت افراد و ضرر و زیان‌های مادی و معنوی وارده، به صورت دقیق‌تری اندازه‌گیری شود و از طرفی دیگر، در کمترین مدت و بالاترین کیفیت نسبت به جلب رضایت زیان‌دیده اقدام شود. گرچه جبران زیان‌های مالی ابزاری برای کاهش نگرانی‌های ناشی از وقوع حوادث رانندگی که به فرد زیان‌دیده و خانواده وی برای جبران هزینه‌های درمان، تأمین معاش و... است، لکن تألمات روحی و روانی آثار چنین حوادثی و آثار اجتماعی و اقتصادی ناشی از مرگ افراد و ازکارافتادگی‌های موقت و دائم جزئی و کلی و انواع معلولیت‌ها بر فرد آسیب‌دیده، خانواده وی و جامعه به مراتب فراوان و غیرقابل جبران خواهد بود. امید است مسئولان کشور با اتخاذ تدابیر لازم و عزمی جزم، سهم ۲ درصدی کشور از متوفیان حوادث رانندگی در جهان را به میزان حداقل کاهش دهند.^۱

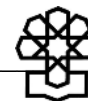
یکی دیگر از اشکالات وارده به قانون فعلی عبارت است از:

- در تبصره ماده (۱۷) تفویض اختیار تصویب سایر مقررات به رئیس قوه قضائیه، مغایر اصل هشتادوپنجم قانون اساسی است.

جمع‌بندی و ارائه پیشنهادها

با گذشت حدود چهار سال از تصویب و اجرای اولین قانون بیمه اجباری شخص ثالث در ایران، کاستی‌ها و نارسایی‌های این قانون کم‌کم آشکار شد. ضرورت همگام‌سازی قوانین با نیازهای جامعه، قانونگذار را بر آن داشت تا با استفاده از دکتترین و رویه قضایی و همچنین ملاحظه قوانین دیگر کشورها اصلاحاتی در قانون بیمه شخص ثالث به عمل آورد. تلاش قانونگذار درخور تحسین است و این تلاش عمده مشکلات قانون قبل، از جمله دایره محدود شخص ثالث و موارد زیاد عدم پوشش را برطرف ساخت، ولی با این وصف، ابهاماتی در آن دیده می‌شود که از شفافیت قانون می‌کاهد؛ از جمله تعارض آشکار میان ماده (۵) و تبصره «۱» ماده (۴). صرفنظر از این موارد اندک، اقدام قانونگذار را می‌توان گامی مهم در توسعه و شکوفایی صنعت بیمه دانست و در انتظار آثار و نتایج سودمند آن برای جامعه بود.

۱. روزنامه دنیای اقتصاد، شماره ۲۳۱۷ به تاریخ ۱۳۸۹/۱۲/۱۹، ص ۱۲ (بانک و بیمه).



در راستای اصلاح قانون بیمه شخص ثالث و به منظور تشویق رانندگانی که کمتر مرتکب تصادف و تحمیل خسارت می‌شوند پیشنهاد می‌شود:

- در صورت تعویض خودرو سوابق بیمه‌ای به مالک خودرو منتقل شود.

- در حال حاضر نرخ تعرفه بیمه شخص ثالث در خودروهای با سیلندر و قدرت موتور بالاتر بیشتر از خودروهای با سیلندر و قدرت موتور پایین‌تر است، در صورتی که خودروهای با قدرت موتور بالاتر از تجهیزات و امکانات بهتری برخوردار باشند، احتمال ریسک تصادف در آنها پایین‌تر است. بنابراین انتظار می‌رود که نرخ بیمه پرداختی توسط مالکان این خودروها کمتر باشد در صورتی که در حال حاضر چنین نیست.

- توجه به این نکته ضروری است که در صورت افزایش حق بیمه شخص ثالث، باید سرعت و کیفیت ارائه خدمات و ایفای تعهدات نیز به همان نسبت بهبود یابد. در شرایط کنونی بسیاری از بیمه‌گذاران از ارائه خدمات توسط شرکت‌های بیمه رضایت کامل ندارند. همچنین در راستای بهبود و تنوع در ارائه خدمات، شرکت‌های بیمه‌گر می‌توانند با ارائه بیمه‌نامه‌های یک‌ماهه، سه‌ماهه و یا ۶ ماهه ضریب نفوذ بیمه را در کشور افزایش دهند.

- طبق تصویب‌نامه کمیسیون امور اجتماعی و دولت الکترونیک که بنا به پیشنهاد بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران و تأیید شورای عالی بیمه و به استناد ماده (۸) قانون بیمه شخص ثالث موضوع اصل یکصد و سی و هشتم قانون اساسی به شماره ۳۴۶۰۸/ت/۴۱۵۷۴ ک ۱۳۹۰/۲/۱۹ تعرفه حق بیمه و نحوه تقسیط و تخفیف در حق بیمه شخص ثالث را تعیین کرده است، وسایل نقلیه‌ای که باعث خسارت شوند ضمن محرومیت از تخفیف، باید حق بیمه بیشتری بپردازند. در خصوص خسارت‌های مالی و بدنی هرگاه راننده در طی یک سال چهار بار و بیشتر منجر به ایجاد خسارت مالی و بدنی به شخص ثالث شود، سال آینده علاوه بر پرداخت اصل نرخ تعرفه حق بیمه شخص ثالث، ۱۸۰ درصد نرخ بیمه پایه نیز به‌عنوان جریمه به نرخ بیمه پرداختی وی اضافه می‌شود که این نرخ فشار مضاعفی را به بیمه‌گذار تحمیل می‌کند. گرچه ممکن است این سیاست تنبیهی منجر به افزایش احتیاط و ریسک‌گریزی رانندگان شود و تا حدودی تصادفات کاهش یابد ولی با توجه به اینکه بالغ بر نیمی از تصادفات ناخواسته است و مشکلاتی از قبیل پایین بودن سطح استاندارد جاده‌ها و خیابان‌ها وجود دارد، اجرای این جزء مصوبه می‌تواند پیامدهای منفی متعددی را به همراه داشته باشد.

از آنجا که احتمال پرخطر بودن فردی که در سال گذشته تصادف داشته بیشتر است، بیمه نشدن این افراد هرچند به نفع شرکت‌های بیمه‌ای است، اما مخاطراتی را برای کل جامعه در پی خواهد داشت. از سوی دیگر طبق قانون، چنانچه وسیله نقلیه‌ای فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث باشد،

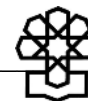
جبران خسارت بدنی وارد بر اشخاص ثالث توسط صندوق تأمین خسارت‌های بدنی صورت می‌گیرد. از طرفی بخش اعظم درآمدهای این صندوق از محل منابع عمومی و بودجه کشور تأمین می‌شود و جبران کسری احتمالی آن نیز طبق قانون برعهده دولت است. در صورت افزایش جرائم حق بیمه شخص ثالث به‌طور طبیعی تعداد وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث افزایش خواهد یافت و در صورت تصادف این قبیل وسایل نقلیه، بار مالی جبران خسارت‌های بدنی وارده به اشخاص ثالث زیان‌دیده، برعهده صندوق مذکور قرار می‌گیرد و در صورت کمبود منابع این صندوق، دولت موظف است که در بودجه سنواتی سال بعد کسری منابع آن را تأمین کند. بنابراین در نهایت بخشی از بار مالی ناشی از افزایش شدید مبلغ جرائم به‌طور مستقیم و غیرمستقیم به‌طور عام متوجه منابع عمومی کشور و بودجه دولت خواهد شد.

توجه به این نکته ضروری است که کاهش پوشش بیمه شخص ثالث تبعات اجتماعی وسیعی در پی دارد به‌ویژه زمانی که افراد بیمه نشده در گروه افراد ریسکی قرار بگیرند. مسلماً جریمه حق بیمه برای این افراد منجر به بالا رفتن احتمال زندانی شدن این افراد و بروز آسیب‌های اجتماعی و فرهنگی می‌شود.

علیرغم نظر برخی از افراد مبنی بر اینکه نرخ زیاد جرائم حق بیمه‌ها باعث کاهش تعداد خسارات در رشته‌های بیمه به‌خصوص بیمه شخص ثالث می‌شود به‌نظر برخی دیگر از کارشناسان، اجرای این مصوبه نمی‌تواند در کاهش تعداد خسارات نقش چشمگیری داشته باشد چراکه مواردی از قبیل استاندارد نبودن جاده‌ها و راه‌ها، پایین بودن سطح استاندارد خودروها و... در افزایش تصادفات نقش مهمی ایفا می‌کنند (البته در این زمینه انجام بررسی‌ها و مطالعات دقیق‌تر لازم است) و در مجموع زیان‌های افزایش نرخ حق بیمه بیشتر از منافعش است.

- تبصره ذیل به ماده (۱) اضافه شود:

تبصره «۷» - چنانچه با اعلام قوه قضائیه مبلغ حداقل تعهدات قانونی موضوع ماده (۴) این قانون نسبت به سال قبل افزایش یابد تمامی دارندگان وسایل نقلیه مشمول این قانون که بیمه‌نامه آنها در سال جدید نیز برای مدتی دارای اعتبار هستند، مکلفند با مراجعه به شرکت بیمه مربوط صدور الحاق مبنی بر افزایش مبلغ مندرج در بیمه‌نامه تا حد اعلامی ازسوی قوه قضائیه را درخواست کنند. - نظر به اینکه کلیه بیمه‌ها در ابتدای هر سال صادر نمی‌شوند، بلکه در طول سال صادر می‌شوند، لاجرم مدتی از تعهد آنها به سال بعد منتقل می‌شود. لذا به‌علت عدم تناسب بیمه‌نامه سال قبل با نرخ دیه در سال جدید، این امر باعث می‌شود راننده مسبب حادثه احتمالی در سال جدید فاقد پوشش لازم باشد و این امر باعث مشکل برای وی و مصدوم و یا خانواده متوفی خواهد شد. بنابراین



ضروری است این امر قانونی شود و با صراحت به آن اشاره شود.

- با توجه به اینکه در به وجود آمدن یک سانحه (تصادف) چندین عامل همواره دخیل هستند،

الف) سازنده خودرو (نقص فنی)،

ب) راه،

ج) راننده (عوامل انسانی) و... در تبصره «۵» ماده (۱) قانون جدید در صورت وارد شدن خسارت اشخاص ثالث درحالی که در اثر حوادث مذکور اگر راننده و مالک هیچ‌یک نقشی نداشته باشند باز هم بیمه‌گر باید جبران خسارت نماید. به علاوه مفاد ماده (۶) ناظر به تخلف راننده است و نسبت به عیوب و نواقص فنی و ذاتی وسیله نقلیه مطلبی ذکر نشده است. از طرفی مشاهده می‌شود برخی از حوادث بر اثر نقص فنی رخ می‌دهند که ارتباطی با تخلف راننده ندارد. بنابراین لازم است تدبیری اتخاذ شود تا شرکت بیمه بتواند پس از پرداخت غرامت به زیان‌دیده به قائم‌مقامی زیان‌دیده از طریق مراجع قانونی برای استرداد تمام یا بخشی از وجوه پرداخت شده به کارخانه سازنده که موجب خسارت شده، مراجعه کند.

- با توجه به اینکه درحال حاضر براساس بند «ب» ماده (۱۱) قانون اصلاح قانون بیمه شخص ثالث و دستورالعمل مصوب مجمع عمومی صندوق تأمین خسارت‌های بدنی بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران، از آن دسته از دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی که فاقد بیمه‌نامه اجباری شخص ثالث بوده‌اند هنگام خرید بیمه‌نامه شخص ثالث جریمه‌ای متناسب با مدت نداشتن بیمه‌نامه و حداکثر حق بیمه یک سال بیمه شخص ثالث دریافت می‌شود و با وجود اینکه وضع این جریمه و دریافت آن دارای توجیه فنی است، بنابراین، دریافت آن در مواردی سبب کاهش انگیزه خریداران بیمه‌نامه شخص ثالث می‌شود. بر این اساس پیشنهاد می‌شود با اصلاح دستورالعمل مذکور که مصوب مجمع صندوق تأمین خسارت‌های بدنی است جرائم دریافتی از این بابت کلاً حذف شود تا امکان خرید بیمه‌نامه شخص ثالث برای کلیه دارندگان وسایل نقلیه تسهیل گردد. طبیعی است برای دوره‌ای که فرد به هر دلیل وسیله نقلیه خود را بیمه شخص ثالث نکرده و از هیچ‌گونه خدمات بیمه‌ای استفاده ننموده، پرداخت جریمه غیرعادلانه به نظر می‌رسد. ضمن اینکه تردد با وسیله نقلیه فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث می‌تواند مشمول اعمال قوانین راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی شود و لذا همین مقدار تنبیه و جریمه کفایت می‌کند.

بر این اساس پیشنهاد می‌شود:

۱. ماده (۱) دستورالعمل نحوه وصول و تقسیط مبلغ جریمه موضوع بند «ب» ماده (۱۱) قانون

اصلاح قانون بیمه شخص ثالث مصوب ۱۳۸۸/۵/۱۳ مجمع عمومی صندوق به شرح زیر اصلاح شود:

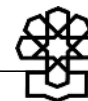
«ماده (۱) - دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی که از انجام بیمه موضوع قانون بیمه شخص

ثالث خودداری کنند طبق بند «ب» ماده (۱۱) قانون مزبور، هنگام بیمه نمودن وسیله نقلیه خود بجز حق بیمه متعلقه، هیچ‌گونه وجه مازادی تحت عنوان جریمه پرداخت نکنند.

۲. با توجه به منابع مالی صندوق تأمین خسارت‌های بدنی که از محل: (۵ درصد) از حق بیمه، بیمه اجباری موضوع این قانون، درآمد حاصل از سرمایه‌گذاری وجوه صندوق، جرائم دریافتی از دارندگان وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث، مبالغی که صندوق پس از جبران خسارت زیان‌دیدگان بتواند از مسئولان حادثه وصول کند، (۲۰ درصد) از جرائم وصولی راهنمایی و رانندگی در کل کشور، (۲۰ درصد) از کل هزینه‌های دادرسی و جزای نقدی وصولی توسط قوه قضائیه، جرائم موضوع ماده (۲۸) این قانون، کمک‌های اعطایی از سوی اشخاص مختلف تأمین می‌شود؛ بند «الف» ماده (۱۱) قانون مزبور جهت افزایش ضریب نفوذ بیمه و تحقق عدالت اجتماعی حذف شود و درصد فوق از حق بیمه شخص ثالث حذف شده و بیمه‌گر هیچ مبلغی را به بیمه‌گذار در این رابطه نپردازد.

منابع و مأخذ

۱. محمود صالحی، جانعلی. حقوق بیمه، انتشارات بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران، چ ۲، ۱۳۸۴.
۲. قانون مربوط به اجازه اجرای ۲۴ فقره از لوایح مصوب آقای دکتر مصدق، مصوب ۱۶ مردادماه ۱۳۳۴.
۳. صادقی‌شاهدانی، مهدی و علی هدایتکار. بررسی قانون اصلاح شخص ثالث در مقایسه با قانون مصوب سال ۱۳۴۷، فصلنامه صنعت بیمه، سال بیست‌وچهارم، شماره ۱ و ۲، بهار و تابستان ۱۳۸۸، شماره مسلسل ۹۳-۹۴.
۴. آستین، عبدالله، محبوبه رزم‌شعار و... مطالعه تطبیقی بیمه شخص ثالث با دنیا و ارائه راهکارهای توسعه فرهنگ رانندگی، مدیریت طرح و برنامه بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران، اردیبهشت‌ماه ۱۳۸۹، گزارش موردی ۵۰.
۵. امامی‌پور، محمد. نگاهی نقادانه به قانون اصلاح قانون بیمه شخص ثالث، مصوب ۱۳۸۷، حقوق اسلامی، سال ششم، شماره ۲۱، تابستان ۱۳۸۸.
۶. پروین، حبیب. قراردادهای منتهی با بازداشت متهم، تهران، نشر آریان، ۱۳۸۳.
۷. کاتوزیان، ناصر، لعیا چیدری و مجید غمامی. مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۰.
۸. کاتوزیان، ناصر. مقدمه علم حقوق، شرکت سهامی انتشار، چاپ سی‌وسوم، تهران، ۱۳۸۲.
۹. فرج‌الصد، عبدالمنعم. اصول القانون، بیروت، دارالنهضة العربیه، [بی‌تا].
۱۰. اصول هفتادوپنجم، هشتادوپنجم، یکصدوپنجاه‌وششم و یکصدوپنجاه‌ونهم قانون اسلامی جمهوری



اسلامی ایران.

۱۱. کسائی، احمد، فرزاد زارعی و بهراد رحیمی. آمارهای حوادث جاده‌ای در کشورهای منتخب و تحلیل خسارت‌های پرداختی بیمه شخص ثالث در ایران، گزارش موردی، دوره جدید، شماره ۲، پژوهشکده بیمه، اسفندماه ۱۳۸۹.

۱۲. قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب جلسه مورخ ۱۳۸۷/۴/۱۶ کمیسیون اقتصادی مجلس و تأیید شورای نگهبان مورخ ۱۳۸۷/۵/۱۶ و ابلاغ به وزارت اقتصاد مورخ ۱۳۸۷/۵/۳۱.

۱۳. دانشنامه حوزه و یکی فقه:

<http://wikifegh.ir/wiki/index.php>

۱۴. قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۹۰/۱۲/۸.

۱۵. قانون مجازات اسلامی ایران، مصوب ۱۳۷۰/۵/۸، توسط امور قضایی مجلس و ۱۳۷۰/۹/۷ ازسوی مجمع تشخیص مصلحت نظام.

۱۶. قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن مصوب ۱۳۴۹/۴/۷ و اصلاحیه آن مصوب ۱۳۷۹/۲/۲۱.

۱۷. قانون برنامه پنج‌ساله چهارم توسعه جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۸۵-۱۳۸۹.

۱۸. قانون برنامه پنج‌ساله پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۰-۱۳۹۴.

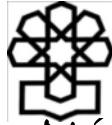
۱۹. نظریه مشورتی اداره حقوقی قوه قضائیه، شماره ۷/۲۹۴۵ مورخ ۱۳۸۸/۵/۱۷.

۲۰. صحت، سعید و سیدسعید علوی. ضرورت به‌کارگیری دانش مدیریت ریسک در بیمه شخص ثالث و تأثیر قانون جدید بیمه شخص ثالث بر ریسک مرتبط با این بیمه، ماهنامه تازه‌های جهان بیمه، سال سیزدهم، شماره‌های ۱۴۴ و ۱۴۵، خرداد و تیرماه ۱۳۸۹.

۲۱. روزنامه دنیای اقتصاد، شماره ۲۳۱۷ به تاریخ ۱۳۸۹/۱۲/۱۹، (بانک و بیمه).

22. <http://aiin.ir>

23. <http://www.iraninsurance.ir>



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۲۵۷۹

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: مروری بر وضعیت فعلی قانون بیمه اجباری مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل شخص ثالث در ایران

نام دفتر: مطالعات اقتصادی (گروه بازارهای مالی)

تهیه و تدوین: حسین هرورانی

ناظر علمی: احمد شعبانی

اظهار نظر کنندگان: مهدی عبدالملکی، رضا نیازی (دفتر مطالعات حقوقی)

متقاضی: معاونت اقتصادی

ویراستار ادبی: فرزاد جعفری

واژه‌های کلیدی:

۱. بیمه شخص ثالث

۲. بیمه‌گذار

۳. بیمه‌گر

۴. جبران خسارت‌دیده

۵. زیان‌دیده

تاریخ انتشار: ۱۳۹۱/۶/۲۹