

جبران خسارت در بیمه مسئولیت مدنی متدی حمل و نقل و دارندگان وسایل نقلیه موتوری

¹-دکتر جلیل مالکی

چکیده:

جبران خسارات در بیمه مسئولیت مدنی متصدیان حمل و نقل و دارندگان وسایل نقلیه موتوری یکی از مباحث مهم حقوق بیمه است که هر بیمه گر و بیمه گذار پس از وقوع حادثه با آن مواجه می شود. مشکلاتی که در جریان جبران خسارت، از زمان وقوع حادثه تا زمان تصفیه خسارت، بوجود می آید ما را بر آن داشت تا زوایای این بحث را مورد بررسی و مذاقه قرار دهیم.

برهمن مبنا مباحثی همچون جبران خسارت در بیمه مضاعف، جبران خسارت در کم بیمه شدگی، جبران خسارت در صورت انتقال موضوع بیمه، انواع خسارت قابل پرداخت در بیمه مسئولیت مدنی متصدیان حمل و نقل و دارندگان وسایل نقلیه موتوری، میزان خسارت قابل پرداخت در بیمه مسئولیت مدنی متصدیان حمل و نقل و دارندگان وسایل نقلیه موتوری، زمان طرح دعوی جبران خسارت، نحوه تصفیه خسارت و بالاخره خلاءها و نارسایی ها و ابهامات موجود در قوانین و مقررات بیمه ای و ارائه راهکار های مناسب برای آن، از جمله مباحثی است که در این مقاله سعی شده به آن پرداخته شود.

¹-عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی

مقدمه

اساساً هدف نهایی از قرارداد بیمه مسئولیت، تأمین بیمه گذار است و این امر با تعهد بیمه گر به جبران خسارت وارده تحقیق می یابد مفهوم جبران خسارات در انواع بیمه به طور اعم و در بیمه های مسئولیت به

طور اخص مبتنی بر اصل غرامت است. به موجب این اصل بیمه گر تنها موظف است بیمه گذار را در شرایط قبل از وقوع خسارات قرار دهد، بطوری که تصور شود هیچ خسارتی بوقوع نپیوسته است و اما این مهم در غالب موارد تحقق نمی یابد چرا که بیمه گران عموماً به خاطر ایجاد احساس مسئولیت در بیمه گذاران بخشی از خسارت وارده را نمی پردازند تا بدینوسیله بیمه گذار خود را مصون از هر ضرر و زیانی نبیند و در حفظ موضوع بیمه کوشا باشد. پیش بینی فرانشیز در قراردادهای بیمه که عبارت از تعیین درصدی از مبلغ به عنوان خسارات بدون پوشش بیمه ای است گامی است در همین راستا و نمونه ای است از عدم جبران خسارات بطور کامل توسعه بیمه گر.

به هر حال علیرغم وجود فرانشیز در قرارداد که معمولاً بخش اندکی از خسارات را به خود اختصاص می دهد، جبران قسمت عمده خسارات وارده به عهده بیمه گر می باشد. بیمه گر موظف است به محض علامت خسارت توسط بیمه گذار وقوع خطر موضوع بیمه، خسارات وارده را جبران نماید. چنانچه او به این تکلیف عمل ننماید، بیمه گذار و حسب مورد شخص ثالث زیان دیده در صورتی که نام او صریحاً در قرارداد بیمه ذکر شده یا قرائن دلالت بر ذینفع بودن او نماید. خواهد توانست لازم بیمه گر را به جبران خسارت از دادگاه درخواست نماید که در این صورت دادگاه پس از ملاحظه قرارداد بیمه و آراز موضوع آن، بیمه گر را ملزم به ایفای تعهدات قراردادی و جبران خسارت خواهد نمود و اما این مهم تحقق نمی یابد مگر با شناخت دقیق زوایای جبران خسارت در بیمه مسئولیت مدنی از جمله جبران خسارت در انواع بیمه، انواع خسارت، میزان خسارت قابل پرداخت، زمان اقامه دعوی خسارت و بالاخره نحوه تشخیص خسارت که ما این موارد را ذیلاً مورد بررسی قرار می دهیم.

۱- جبران خسارات در بیمه مضاعف

بیمه مضاعف یا چند بیمه ای هنگامی بوجود می آید که دو یا چند بیمه نامه بطور همزمان خطر معینی را پوشش دهند. در این نوع بیمه وجود چند شرط ضروری است: ۱- اجتماع چند بیمه گر ۲- وحدت موضوع

۳- وحدت خطر ۴- وحدت نفع بیمه ای ۵- هزمانی بیمه ها^۱. در صورتی که بیمه مضاعف تابع قانونی ایران باشد، چون ماده ۸ قانون بیمه ایران مازاد بر ارزش مورد بیمه را مجاز نمی داند، خسارات وارده تنها باید از محل بیمه نامه یا بیمه نامه هایی که مجموعاً معادل ارزش مورد بیمه را پوشش می دهند پرداخت شود و سایر بیمه نامه ها بی اعتبار تلقی شود. اگر مثلاً سه بیمه نامه هر کدام ۴۰٪ ارزش مورد بیمه را بیمه کرده باشند، ۲۰٪ اضافی به نسبت از تعهد آنها کسر و خسارت وارده به نسبت جدید بین آنها تقسیم خواهد شد و اگر تاریخ صدور بیمه نامه ها با هم متفاوت باشند، درصد اضافه از بیمه نامه آخری کسر خواهد گردید و سپس خسارت وارده به نسبت های تعهد هر بیمه گر توسط ایشان جبران خواهد شد^۲. این نوع بیمه را که در آن مجموع مبالغ بیمه شده از ارزش کل مورد بیمه بیشتر نیست، بیمه مشترک می گویند. در مقابل این نوع بیمه، بیمه تجمعی قرارداد. بیمه تجمعی بیمه ای است که در آن مجموع مبلغ بیمه شده از ارزش کل مورد بیمه بیشتر باشد.^۳ اگرچه این نوع بیمه در قانون بیمه ایران (ماده ۸) مجاز شناخته نشده است و برخی از کشورها این بیمه را در صورتی که به نحوه متقابلانه ای نباشد و بیمه گذار جزئیات آن را به اطلاع تمام بیمه گران رسانده باشد مجاز شناخته اند.

در قانون بیمه دریایی انگلستان اگر مجموعه تعهد بیمه گران بیشتر از ارزش مورد بیمه باشد، بیمه گذار حق ندارد بیش از خسارت وارده وجهی دریافت نمود، به همین جهت بدون آنکه درصد تعهدات بیمه گرا کاهش پیدا کند، اعم از آنکه تاریخ قراردادهای بیمه یا بیمه نامه ها یکسان یا مختلف باشند، خسارت وارده به نسبت تعهدات ایشان بین آنان تقسیم می شود و چنانچه بیمه گری بیش از سهم خود وجهی پرداخت نماید می تواند اندازه سهم دیگران به ایشان مراجعه نماید. مطابق ماده ۳۲ قانون بیمه دریایی کشور اخیرالذکر، بیمه گذار میتواند باید جبران خسارات خویش به هر بیمه گری که خواست مراجعه نماید و حق

^۱ هادی دست ساز، بیمه کالا، کشتی و هواپیما، چاپ اول، انتشارات دانشکده امور اقتصادی، ۱۳۷۴، ص ۱۴۰.
^۲ سحر دادخدا- مهشید عسگر، کلیات حمل و نقل دریایی کالا، چاپ اول، انتشارات کشتی ران جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۸۰، ص ۲۲۵.

^۳ روزه- بو، حقوق بیمه، ترجمه دکتر محمد حیاتی، چاپ دوم، انتشارات بیمه ایران، ۱۳۷۸؛ ص ۶۳.
The Leate SirMackenzie D. Chalmers, Marine Insurance Ast ۱۹۰۶, London- Buterworths, ۱۹۸۳

دارد به هر نسبی که خواست از ایشان تا حداکثر تعهدشان مطالبه غرامت کند. منتهی باید به هر بیمه گر تضمین بدهد که از دیگری تا اندازه ای که بیش از خسارتش باشد دریافت ندارد.^۱

۲- جبران خسارت در بیمه کمتر از ارزش موضوع بیمه یا کم شدن بیمه

کم بیمه شدن هنگامی رخ می دهد که مبلغ بیمه شده کمتر از ارزش قابل بیمه شدن (ارزش واقعی) مورد بیمه باشد یعنی کمتر از نفعی که در معرض خطر است. برعکس وضعی که در بیمه مضاعف وجود دارد، این نوع بیمه متضمن خطر دارا شدن بلاجهت نمی باشد، چون هر راه حلی که در صورت تحقق خسارت جزئی پذیرفته شود، همواره استحقاق غرامت محدود به میزان خسارت خواهد بود.

کم بیمه ای مستلزم یک قرارداد مشتمل بر ارزش بیمه معین است. بیمه گذار که می تواند با تنظیم بیمه نامه به ارزش بیمه ای برابر ارزش واقعی مورد پوشش کامل اخذ کند می تواند به منظور احتراز از پرداخت حق بیمه سنگین پوشش جزئی را اخذ نماید. از آنجا که بیمه گر حق بیمه را براساس ارزش مورد بیمه در ارتباط با خطرات حوادث برقرار می کند، در صورت تحقق حادثه کلی، غرامتی را که به بیمه گذار پرداخت خواهد نمود محدود به ارزش مزبور خواهد بود اما در صورت وقوع حادثه جزئی، بیمه گر برحسب رابطه میان این ارزش بیمه شده و ارزش قابل بیمه شدن، غرامت را تقلیل خواهد کرد.^۲ شیوه جبران خسارت در این نوع بیمه به این شکل است که بیمه گذار در مقدار بدون پوشش بیمه ای، در حکم بیمه گر خویش قرار می گیرد و بدین ترتیب خسارات بین بیمه گر و بیمه گذار به نسبت مبلغ بیمه شده و مبلغ بیمه نشده تقسیم می گردد.

۳- جبران خسارت در صورت انتقال موضوع بیمه

^۱ The Leate SirMackenzie D. Chalmers, Marine Insurance Ast ۱۹۰۶, London- Buterworths, ۱۹۸۳

^۲ روزه بو، حقوق بیمه، همان منبع، ص ۶۸

به موجب ماده ۱۷ قانون بیمه ایران در صورت انتقال موضوع بیمه توسط بیمه نامه خودبه خود به منتقل الیه که حتی از وجود پوشش بیمه ای مطلع نبوده، می تواند خسارات خویش را از بیمه گر دریافت دارد.

برخلاف قانون بیمه ایران که انتقال بیمه نامه جزء لاینفک انتقال موضوع بیمه می داند در حقوق بیمه دریایی انگلستان منتقل الیه موضوع بیمه، تنها در صورتی می تواند از پوشش بیمه ای موجود در زمان انتقال استفاده کند که بیمه نامه نیز همراه موضوع بیمه به وی منتقل شده باشد و در نتیجه صرفاً در این صورت است که بیمه گر متعهد به جبران خسارت وارده به منتقل الیه خواهد بود.^۱

۴- جبران خسارت در بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه

موتوری زمینی

در این نوع بیمه قانونگذار اصل را بر مسئولیت بیمه گر نسبت به جبران خسارات وارده به اشخاص ثالث قرار داده است.

ماده ۱ این قانون مقرر می دارد: کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و انواع یدک و تریلر متصل به وسایل مزبور و قطارهای راه آهن اعم از اینکه اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند، مسئول جبران خسارات بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد شود و مکلفند مسئولیت خود را از این جهت نزد شرکت سهامی بیمه ایران و یا یکی از موسسات بیمه داخلی که اکثریت سهام آنها متعلق به اتباع ایرانی و صلاحیت آنها به پیشنهاد وزارت دارایی و وزارت اقتصاد مورد تایید دولتی باشد بیمه نمایند. ماده ۶ این قانون در تکمیل ماده فوق می گوید: بیمه گر ملزم به جبران کلیه خسارات وارد به اشخاص ثالث خواهد بود.

چنانکه ملاحظه می شود ماده ۱ کلیه خسارات ناشی از حوادث وسایل نقلیه موتوری و یا محمولات آنها به اشخاص ثالث را مشمول قانون بیمه اجباری دانسته و ماده ۶ نیز بیمه گر را مکلف به جبران تمام این

^۱ امیر صادقی، حقوقی بیمه دریایی، چاپ اول، انتشارات موسسه آموزش کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۷۰، ص ۱۶۱.

خسارات کرده است و اما علیرغم وجود این حکم عام، در سه مورد قانونگذار مسئولیت جبران خسارات را از عهده بیمه گر برداشته است.

مورد اول: خسارات وارده به اشخاص موضوع ماده ۲ قانون:

به موجب ماده ۲ این قانون اشخاص ذیل شخص ثالث مذکور در ماده ۱ محسوب نگردیده و نتیجتاً

خسارات وارده به آنها توسط بیمه گر قابل جبران نمی باشد.

۱- بیمه گذار- مالک یا راننده وسیله نقلیه مسئول حادثه

۲- کارکنان بیمه گذار مسئول حادثه حین کار و انجام وظیفه

۳- همسر و پدر و اولاد و اولاد اولاد و اجداد تحت تکفل بیمه گذار در صورتی که سرنشین

وسیله نقلیه ای باشند که راننده یا بیمه گذار مسئول حادثه باشد.

مورد دوم: خسارات ناشی از حوادث موضوع ماده ۴ قانون:

به موجب ماده ۴ قانون موارد ذیل از شمول بیمه اجباری مسئولیت مدنی خارج می باشد. نتیجتاً بیمه

گر هیچگونه مسئولیتی مبنی بر جبران خسارات ناشی از آن ندارد.

۱- خسارات ناشی از فورس ماژور از قبیل جنگ، سیل و زلزله ۲- خسارات مستقیم وارده به محمولات

وسایل نقلیه مورد بیمه ۳- خسارات مستقیم یا غیر مستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیو اکتیو

۴- خسارات وارده به متصرفین غیرقانونی وسایل نقلیه یا به رانندگان فاقد گواهینامه رانندگی

۵- خسارات ناشی از محکومیت جزایی و پرداخت جرایم ۶- خسارات ناشی از حوادثی که در خارج از

کشور اتفاق می افتد مگر اینکه توافقی بین بیمه گر و بیمه گذار در این موضوع شده باشد.

مورد سوم: خسارات ناشی از حوادثی که به علت بیمه نبودن وسیله نقلیه، بطلان قرارداد بیمه، تعلیق

قرارداد بیمه، تعلیق تامین بیمه گر، فرار کردن و یا شناخته نشدن مسئول حادثه یا ورشکستگی بیمه گر

قابل پرداخت نباشد.

به موجب ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری برخی از خسارات بدلیل بیمه نبودن یا تعلیق قرارداد بیمه یا تعلیق تامین بیمه گر قابل جبران نیستند و برخی دیگر بدلیل فرار کردن و یا شناخته نشدن مسئول حادثه یا ورشکستگی بیمه گر قابل جبران نیستند.

برخلاف خسارات مذکور در مورد اول و مورد دوم که قانونگذاری هیچ راه حلی برای جبران آنها معین نکرده است در خصوص خسارات موضوع مورد سوم قانونگذار راه حل صندوق تامین خسارات بدنی را پیش بینی کرده است. به موجب این راه حل کلیه خسارات بدنی که بدلیل بیمه نبودن وسیله نقلیه، بطلان بیمه نامه، تعلیق قرارداد بیمه، تعلیق تامین بیمه گر، فرار کردن یا شناخته نشدن مسئول حادثه یا ورشکستگی بیمه گر قابل پرداخت نباشد یا به طور کلی برای جبران خسارت های بدنی تاسیس می شود که به وسیله شرکت سهامی بیمه ایران اداره خواهد شد (ماده ۱۰ قانون بیمه) چنانکه ملاحظه می شود قانونگذار این دسته از خسارت دیدگان را که حق مراجعه به موسسات بیمه متعارف را ندارند بوسیله صندوق تامین خسارت های بدنی تحت حمایت قرار داده و بدین وسیله از تحمیل باجبران خسارت به آنان جلوگیری کرده است. خلاصتا می توان گفت در سیستم بیمه های اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری بجز مواردیکه زیان دیده شخص ثالث شناخته نمی شود (ماده ۲) و یا مواردی که در ماده ۴ مستثنی گردیده است، تمامی خسارات وارده به اشخاص زیان دیده قابل جبران است. این جبران خسارت در مواردی که قرارداد بیمه ای وجود داشته باشد و به قوت خود باقی باشد توسط بیمه گر انجام می شود و در مواردی که قرار داد بیمه وجود نداشته باشد و یا به نوعی باطل یا معلق شده یا امکان مراجع به بیمه گر وجود نداشته باشد. توسط صندوق تامین خسارتهای بدنی جبران می شود.

۵- مرور زمان در دعوی جبران خسارت

طرح دعوی جبران خسارت در مقررات بیمه مقید به زمان خاصی است. ماده ۳۶ قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶ در این خصوص مقرر می دارد: مرور زمان دعاوی ناشی از بیمه دوسال است و ابتدای آن از تاریخ

وقوع حادثه منشأ دعوی می باشد. همچنین ماده ۱۲ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوی زمینی مقرر می دارد:

مرور زمان دعاوی مربوط به بیمه موضوع این قانون از تاریخ وقوع حادثه دو سال می باشد و هر نوع اقدام ذینفع به منظور مطالبه خسارت اعم از ارسال نامه یا تلگرامی از اظهارنامه قاطع مرور زمان خواهد بود. چنانکه ملاحظه می شود قانونگذار در این مقررات زمان خاصی را برای طرح دعاوی جبران خسارت تعیین کرده و خارج از این زمان هیچ دعوایی را مسموم ندانسته است و اما علیرغم این تصریح قانونگذاری، از سال ۱۳۶۱ به بعد، برخی از محاکم در یک استنباط ناصحیح از نظریه شورای نگهبان و حدود و وظایف این شورا از پذیرش ایراد مرور زمان به طور کلی خودداری نمودند. شورای نگهبان در سال ۱۳۶۱ و به موجب نظریه شماره ۷۲۵۷ مورخ ۶۱/۱۱/۳۷ اعلام داشت:

مواد ۷۳۱ قانون آئین دادرسی مدنی به عدد در مورد مرور زمان در جلسه فقهای شورای نگهبان مطرح و مورد بحث و بررسی قرار گرفت و به نظر اکثریت فقهای شورا مواد مزبور که مقرر می دارد پس از گذشتن مدتی (ده سال - بیست سال - سه سال - یک سال و غیره) دعوی در دادگاه شنیده نمی شود، مخالف با موازین شرع تشخیص داده شد.^۱

چنانکه ملاحظه می شود اولاً شورای نگهبان فقط ماده ۷۳۱ قانون آئین دادرسی مدنی به بعد را مغایر با موازین شرع تشخیص داده و اشاره ای به مقررات مرور زمان در قوانین دیگر ننموده است. ثانیاً: قانونگذار سالها پس از اعلام نظر شورای نگهبان در مقررات مختلفی؛ تأکید به مرور زمان ننموده است. از جمله وضع مقررات مرور زمان در قانون آئین دادرسی کیفر (ماده ۱۷۳)، وضع مقررات مرور زمان در قانون آئین دادرسی مدنی (بند ۱۱ ماده ۸۴)، تصویب قانون الحاق دولت ایران به مقررات حمل و نقل جاده ای (C.M.R) در سال ۱۳۷۶. تصویب^۲ قانون الحاق دولت ایران به مقررات حمل و نقل با راه آهن (Cotif) در سال ۱۳۷۳

^۱ رک به: مجموعه قوانین حقوقی. تدوین و تنظیم فیروز فقیه نصیری، چاپ دوم ۱۳۷۴- ص ۱۳۱
^۲ ماده واحده - به دولت اجازه داده می شود به کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده منعقد شده در ژنو به تاریخ ۱۹۵۶/۵/۱۹ برابر با ۱۳۳۵/۲/۲۹ مشتمل بر یک مقدمه و پنجاه و یک ماده و پروتکل اصلاحی آن منعقد

که در این مقررات قانونگذار عین مقررات مرور زمان در مواد ۱۵۳ اصلاحی و ۵۵ اصلاحی (C.IV) را که جزء ضمیمه لاینفک (Cotif) می باشد تایید نمود.^۱ تصویب قانون اجازه الحاق ایران به مقررات حمل ونقل بین المللی S.M.G.S که در پاراگراف ۱ ماده ۳۱ آن صراحتاً مقررات مرور زمان پذیرفته شده است.^۲

شده به تاریخ ۱۹۸۷/۷/۵ برابر با ۱۳۵۷/۴/۱۳، مشتمل بر یک مقدمه و دوازده ماده ملحق شود و اسناد مربوط را تسلیم نماید.

ماده ۳۲ کنوانسیون:

۱- مهلت اقامه دعاوی ناشی از حمل کالا برابر مقررات این کنوانسیون یک سال است. با وجود این مورد خلاف عمدی یا ناشای از قصور که طبق قانون محل دادگاه یا دیوانی که دعوی در آن مطرح است معادل خلاف عمدی تلقی شده مهلت یادشده از تاریخ های زیر آغاز می شود:

الف: در مورد فقدان قسمتی از کالا، یا دیرکرد تحویل، از تاریخ تحویل کالا.

ب: در مورد فقدان تمام کالا از سی امین روز بعد از مهلت توافق شده و در صورتی که مهلتی توافق نشده باشد از شصتیمین روز تاریخ تحویل کالا به حمل کننده.

ج: در تمام موارد دیگر سه ماه پس از تاریخ عقد قرارداد عقد.

روزی که مهلت از آن شروع به احتساب می شود جزو مهلت نخواهد بود.

۲- ادعای کتبی موجب خواهد شد که این مهلت تا تاریخ رد کتبی ادعا از طرف حمل کننده و فقط نسبت به آن قسمت از ادعا که هنوز مورد اختلاف است دوباره آغاز خواهد شد.

مسئولیت اثبات وصول ادعا یا پاسخ به آن و یا اعاده اسناد، به عهده طرفی خواهد بود که به مراتب یادشده است استناد می کند جریان مهلت با اعاهای دیگری با همان محتوا تعلیق نخواهد شد.

۳- تمدید مهلت، برابر مقررات قانون محل دادگاه یا دیوانی که رد دعوی در آن جریان دارد با رعایت مقررات بند ۲ بالا اعمال خواهد شد. قانون یاد شده همچنین بر موارد حق اقامه دعوی جدیدی که ایجاد می شود حاکم خود بود.

۴- حق اقامه دعوایی را که مشمول مرور زمان شده است نمی توان از طریق ادعای متقابل با؟؟؟ اعمال نمود.

(ر. ک به: مجموعه قوانین سال ۱۳۷۶ - انتشارات روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران ص ۱۱۹۷ و ۱۱۹۸ و ۱۲۱۱)

۴- قانون اصلاح موادی از کنوانسیون حمل ونقل بین المللی با راه آهن- (Cotif)

ماده واحده: پروتکل اصلاحی مورخ ۲۹ آذرماه ۱۳۶۹ مطابق با ۲۰ دسامبر ۱۹۹۰ کنوانسیون حمل ونقل بین المللی با راه آهن (Cotif) مورخ ۹ مه ۱۹۸۰ (۱۹ اردیبهشت ۱۳۵۹) مصوب دومین جمع عمومی سازمان بین الملل برای حمل ونقل بین المللی با راه آهن به شرح پیوست به توصیه می رسد.

- پروتکل ۱۹۹۰ در مورد تغییرات اصلاحی در کنوانسیون حمل ونقل بین المللی با راه آهن مورخ ۹ مه ۱۹۸۰ (۱۹ اردیبهشت ماه ۱۳۵۹) در اجرای بند ۲ مواد ۶ و ۱۹ کنوانسیون حمل ونقل بین المللی با راه آهن (Cotif) که در تاریخ نهم ماه مه ۱۹۸۰ (۱۳۵۹/۲/۱۹) در برن به امضاء رسیده است، دومین مجمع عمومی سازمان دولت های عضو از تاریخ ۱۷ تا ۲۰ دسامبر ۱۹۹۰ (۲۹ آذرماه ۱۳۶۹) در برن تشکیل شد و با عنایت به نیازها و ضرورت های جدید جامعه بین المللی و لزوم اصلاح مفاد کنوانسیون مزبوره، دولت های عضو موافقت خود را در موارد زیر اعلام نمودند.

ماده ۱:.....

ماده ۲: در ماده ۵۳ (C.J.V) جمله اول بند ۱ به شرح ذیل اصلاح می گردد: بند ۱: چنانچه ذیحق ظرف مدت ۶ ماه از تاریخ اطلاع بر وقوع خسارت به مسافر، مراتب را به کبی از راه آهن هایی که طبق بند ۱ ماده ۴۹ می تواند عاوی را به آنها تسلیم نمود، دولت های عضو موافقت خود را در موارد ذیل اعلام نمودند.

قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقاوله نامه حمل نقد کالا به اراه آهن (SMGS)

ماده واحده: به دولت (راه آهن جمهوری اسلامی ایران) اجازه داده می شود به منظور تسهیل و انجام امور مربوط به حمل ونقل بین المللی ایران) اجازه داده می شود به منظور تسهیل و انجام امور مربوط به حمل ونقل بین المللی کالا، عضویت در مقاوله نامه حمل و نقل کالا با راه حل (S.M.G.S) را پذیرفته و آئین نامه ها و مقررات تصویبی و تعرفه ها و ضمیمه مربوط به آنها را اجرا نماید.

پذیرش تمامی این مقررات توسط قانونگذار دلالت بر عزم وی بر ابقاء و اعمال مقررات مرور زمان در دعاوی دارد.

بنابراین در حالی که اصل نظریه شورای نگهبان در خصوص تسری آن به خارج از محدوده قانون آئین دادرسی مدنی بنابر آنچه که گفته شد مورد تردید است، با توجه به رویه قانونگذار در سالهای اخیر که حکایت از تایید مقررات مرور زمان دارد باید گفت که ماده ۳۶ قانون بیمه ۱۳۱۶ و ماده ۱۲ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در خصوص اعمال ایراد مرور زمان کماکان به قوت خود باقیست و دادگاهها نمی بایست دعاوی جبران خسارت بیمه را که خارج از مواعید قانونی مطرح شده باشند بپذیرند.

علیرغم مقررات مرور زمان در مواد فوق باید گفت که تعیین تاریخ وقوع حادثه به عنوان مبدا مرور زمان در این مواد صحیح نمی باشد و در بسیاری از موارد موجب از بین رفتن حقوق بیمه گذار و اشخاص ثالث زیان دیده می شود. از هت بیمه گذار چنانچه شخص ثالث زیان دیده بعد از منقضی مهلت های مرور زمان از وقوع حادثه مطلع شود و بدلیل معسر بودن بیمه گذار و یا شناخته نشدن او قصد مراجعه و اقامه دعوی علیه به گر را داشته باشد، این حق بدلیل انقضای مواعیدی مرمز زمان از میزان وقوع حادثه از بین می رود. بنابراین بهتر است که مبدا مرور زمان در مواد ۳۶ قانون بیمه و ۱۲ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری، در خصوص بیمه گذار از زمان مراجعه ثالث زیان دیده به او در مورد ثالث زیان دیده از زمان اطلاع او از وقوع حادثه تعیین شود.

۶- انواع خسارت

قانون فوق مشتمل بر ماده واحده منضم به متن مقاوله نامه حمل و نقل کالا با راه آهن S.M.G.S در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ ۸۰/۱۱/۴ مجلس شورای اسلامی تصویب و نظر شورای نگهبان در مهلت مقرر موضوع اصل ۹۴ قانون اساسی واصل نگردید.

(نقل از مجموعه قوانین سال ۱۳۸۰، جلد دوم، ص ۲۰۱۴ و ۲۰۱۵)
ماده ۳۱ مقاوله نامه S.M.G.S:

پاراگراف ۱: شکایت و اقامه دعوی فرستنده یا گیرنده علیه راه آهن طبق قرارداد حمل و نقل و همچنین شکایت و اقامه دعوی راه آهن علیه گیرنده و فرستنده بار در مورد پرداخت کرایه حمل می تواند ظرف مدت ۹ ماه به استثنای شکایت و اقامه دعوی در مورد تأخیر تحویل بار که در مدت دوم ماه می باشد انجام پذیرد.

در یک تقسیم بندی کلی انواع خسارت در بیمه مسئولیت مدنی را به خسارات کلی و جزئی و خسارات در بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری تقسیم می کنند. خسارات کلی خود به دو بخش کلی واقعی و کلی فرضی تقسیم می شوند و خسارات جزئی نیز به خسارات هزینه نجات و هزینه های خاص تقسیم می شود و بالاخره خسارات در بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری نیز به دو قسمت خسارات بدنی و خسارات مالی تقسیم می شوند که در این قسمت ما تمام این انواع خسارات را مورد بررسی قرار می دهیم.

۶-۱- خسارات کلی

خسارت کلی خسارتی است که پس از وقوع حادثه کالای موضوع بیمه به طورکل از بین برود و یا از دسترس خارج شود به نحوی که عرفاً نابود شده تلقی گردد. این نوع خسارت خود به دو نوع خسارت کلی واقعی و کلی فرضی تقسیم نمود. در خسارت کلی واقعی تمامی ارزش کالای موضوع بیمه از بین می رود یا از قابلیت دسترسی بیمه گذار خارج می شود به نحوی که امکان بازیافت آن ممکن نیست، مثل اینکه کالای موضوع بیمه در اثر آتش سوزی کاملاً از بین برود و یا تریلر حامل کالا در اثر انفجار کاملاً منهدم شود و یا هواپیمای حامل کالا سقوط نماید و تمامی کالاهای داخل آن از بین برود. که در کلیه این مواد خسارت وارد شده کلی واقعی هستند چرا که کالای موضوع بیمه کاملاً از بین رفته و قابل بازیافت نیست^۱ و اما گاهی اوقات کالای موضوع بیمه از بین نمی رود بلکه مفقود می شود به نحوی که پس از گذشت مدت زمانی معقول امکان پیدا نمودن آن ممکن نیست. در این گونه موارد نیز گفته می شود که خسارات وارده خسارت کلی واقعی است. قانون بیمه ایران در این خصوص حکمی بیان نداشته ولی در قانون بیمه دریایی انگلستان در ماده ۵۸ به این مسئله اشاره و مقرر شده که لازم است زمانی معقول از تاریخ گم شدن موضوع بیمه بگذرد تا بتوان خسارت وارده را خسارت کلی واقعی محسوب نمود.^۲

^۱ امیر صادقی، همان منبع، ص ۱۶۴

^۲ Where the ship concerned in the adventure is missing, and after the lapse of a reasonable time on news of her has been received, an actual total loss may be presumed.

گاهی اوقات نیز خسارت وارده به موضوع بیمه به حدی است که با وجود داشتن ارزش در عرف خاص از آن چشم پوشی می شود و یا اینکه هزینه بازیافتن آن به اندازه ای است که بیشتر از ارزش پس از بازیافتش باشد، مانند اینکه در حمل و نقل زمینی کالای موضوع حمل، اتومبیل باشد و در اثر سانحه به اعماق دره ای

سقوط کند به نحوی که هزینه تعمیر و بازیافت آن $\frac{۳}{۴}$ کل ارزش آن را شامل شود که در این صورت

خسارت وارده کلی فرضی تلقی می شود چرا که ارزش $\frac{۱}{۴}$ باقیمانده اتومبیل در عرف قابل چشم پوشی

است.^۱

^۱ هادی دست باز، بیمه کالا، کشتی و هواپیما، ص ۲۸۳

۶-۲- خسارات جزئی

هرگاه خسارات وارده به کالای موضوع بیمه به نحوی نباشد که آنرا از حیز انتفاع خارج نماید یا به عبارتی ارزش باقیمانده کالا پس از کسر هزینه های بازیافت کالای موضوع بیمه مسئولیت که در اثر سانحه دچار آسیب شده است ۵۰٪ یا کمتر از کل ارزش کالا باشد در این صورت با توجه به اینکه باقیمانده موضوع بیمه قابل چشم پوشی نیست گفته می شود خسارات وارده جزئی است. علاوه بر این مورد هزینه های مربوط به خسارت نیز در زمره خسارات جزئی قرار می گیرد این هزینه ها عبارتند از :

الف: هزینه مربوط به پیشگیری از توسعه خسارت: به موجب ماده ۱۵ قانون بیمه ایران بیمه گذار باید برای جلوگیری از خسارات مراقبتی را که عادتاً هرکس از مال خود می نماید نسبت به موضع بیمه نیز بنماید در صورت نزدیک شدن حادثه یا وقوع آن اقداماتی را برای جلوگیری از سرایت و توسعه خسارت لازم است بعمل آورد در راستای این اقدام بیمه گذار متحمل هزینه هایی می شود که این هزینه ها به عنوان یکی از انواع خسارات قابل جبران به موجب قسمت اخیر همین ماده باید به بیمه گذار پرداخت شود. قسمت اخیر ماده ۱۵ مقرر می دارد: مخارجی که بیمه گذار برای جلوگیری از توسعه خسارت می نماید بر فرض که منتج به نتیجه نشود به عهده بیمه گر خواهد بود.

ب: **هزینه نجات:** هزینه نجات که معمولاً بیشتر در حمل و نقل های دریایی وجود دارد به اعمالی تعلق می گرد که به منظر پیشگیری از وقوع حوادثی که تحت پوشش بیمه مسئولیت هستند، توسط اشخاص ثالث انجام گیرد بنابراین تعریف به عملیاتی که توسط بیمه گذار یا نمایندگان وی انجام پذیرد یا عملیاتی که توسط اشخاص طرف قرارداد با بیمه گذار انجام گیرد، هزینه نجات تعلق نخواهد گرفت.^۱

در هر عملیات معمولاً یک موافقت نامه یا تعهد ضمنی مبنی بر پرداخت اجرت در صورت نجات یا Nocure-Nopay وجود دارد که به موجب آن تنها در صورتی اجرت نجات به نجات دهنده ثالث تعلق می گیرد که عملیات نجات او منتج به نتیجه شود. به موجب مواد ۲۹ الی ۳۱ قانون دریایی ایران برای نجات

^۱ امیر صادقی ، همان منبع، ص ۱۷۰

دهندگان بدون قرارداد نسبت به اموال نجات داده شده حق حبس^۱ در نظر گرفته شده است. به طوری که نجات دهندگان می توانند آن اموال را تا مان وصول اجرت یا ضمانتنامه ای معتبر نزد خویش نگهدارند و در صورتی که اموال مزبور در تصرف ایشان نباشد دارای حق ممتاز خواهد بود که می توانند از طریق دادگاه دریایی آن را نسبت به اموال نجات داده شده و یا نسبت به سایر اموال سهل البیع محکوم علیه اعمال و طلب خویش را وصول کنند.^۲

۳-۶: خسارت در بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری

به موجب ماده اول قانون بیمه اجباری شخص ثالث، دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی مسئول جبران خسارتهای بدنی و مالی می باشند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مذکور یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد می شود. ماده فوق خسارت های قابل جبران را به دو رشته خسارت بدنی و خسارات مالی تقسیم کرده است.

الف: خسارتهای بدنی

منظور از خسارتهای بدنی هر نوع صدمه و زیان وارد بر جسم و جان و سلامت انسان است. حادثه وسیله نقلیه ممکن است گاه منجر به جرح یا شکستن دست یا پا یا یکی از اعضای بدن شود، گاه منجر به نقص عوض و ازکارافتادگی دائم مصدوم شود گاهی نیز منجر به فوت مصدوم می شود. هر یک از این موارد پیامدها و عواقب متفاوتی در زندگی مصدوم یا بازماندگان او باقی می گذارد که ما یکایک این موارد را به طور جداگانه مورد بحث قرار می دهیم.

۱- جرح: چنانچه در اثر حادثه وسیله نقلیه کسی مجروح شود، دو نوع خسارت متوجه او می شود: یکی خسارتهای ناشی از معالجه (شامل مخارج پزشکی و جراحی و آزمایشگاهی و دارویی و بیمارستانی و نقل و انتقال و پرستاری) و دیگری خسارت ناشی از دست دادن درآمد و عایدی در مدت بستری شدن و معالجه.

^۱ این حق حبس به معنی خاص کلمه که ریشه قراردادی دارد نیست بلکه حکم خاص قانونگذار می باشد.
^۲ هوشنگ امید، حقوق دریایی- مدرسه عالی بیمه، ۱۳۵۳، ج ۲ ص ۳۳۹

قانون بیمه اجباری شخص ثالث ایران در ماده ۳ آئین نامه خود فقط خسارات دسته اول را قابل جبران دانسته و در مورد خسارات دسته دوم سکوت اختیار نموده است. با توجه به اینکه امروزه بدلیل گسترده‌گی حجم تصادفات رانندگی گاه صدماتی به اشخاص وارد می شود که خسارات ناشی از کار افتادگی آن به مراتب بیشتر از خسارات مربوط به مداوای مصدوم می باشد، سکوت قانونگذار در ماده ۳ آئین نامه قابل توجه نیست و ضروری است با صلاح آئین نامه و تحت پوشش قرار دادن این دسته از خسارات، مصدومینی که در نتیجه صدمات ناشی از وسایل نقلیه موتوری قادر به انجام کار و کسب درآمد نیستند تحت پوشش قرار گیرند.

۲- نقص عضو واز کار افتادگی دایم: در صورتی که بدون فاصله در اثر حادثه اتومبیل یکی از اعضای بدن مصدوم قطع شود را از کار بیفتد و یا آنکه پس از مدتی معالجه به تشخیص پزشک قابل علاج نباشد می گویند که مصدوم دچار نقص عضو شده است. گاهی این صدمه بدنی تنها یک نقص عضو ساده است که تاثیری در کار و حرفه شخص مصدوم ندارد و فقط او را در زندگی خصوصی و عادی آزار می دهد. برعکس گاهی صدمه بدنی شدید بوده و در کار و حرفه شخص مصدوم تأثیر قطعی دارد به طوری که یا مصدوم به کلی از ادامه کار و فعالیت خود محروم می شود (از کار افتادگی دائم مطلق یا کلی) مانند قطع دست ها یا نابینا شدن از دو چشم یا اختلال مشاعر، یا آنکه به طور نسبت قادر به انجام کار و وظیفه خود نیست (از کار افتادگی دایم نسبی یا جزئی) مانند فقدان یا از کار افتادگی یک دست یا چشم یا یک پا.

بنابراین نقص عضو برحسب تاثیری که در کار و حرفه مصدوم دارد، شامل نقص عضو ساده (که تاثیری در کار و حرفه مصدوم ندارد) و نقص عضو شدید می باشد که تمام اینگونه خسارت به حکم ماده ۳ آئین نامه قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری تحت پوشش بیمه ای قرار می گیرد.

۳- فوت مصدوم: بدترین واقعه ای که ممکن است در نتیجه حادثه یک وسیله زمینی یا ریلی رخ دهد، فوت مصدوم می باشد. فوت مصدوم نه تنها باعث در و تائر روحی و عاطفی خانواده و بستگان او می شود، بلکه اغلب موجب خسارت مادی اشخاص تحت تکفل او نیز می گردد.

خسارت هایی که در صورت فوت مصدوم می باید توسط بیمه گر پرداخت شود عبارتند از:

۱-۳- هزینه های بیمارستانی مربوط به زمانیکه مصدم بدون فاصله پس از حادثه فوت نگردیده و مدتی در بیمارستانی تحت معالجه و مداوا قرار گرفته باشد.

۲-۳- غرامت نقص عضو و ازکارافتادگی (در صورتی که مصدوم مدتها بعد از حادثه زنده باشد)

۳-۳- هزینه کفن و دفن متوفی

۴-۳- غرامت فوت یا زیان وارد بر ورثه

به موجب ماده ۳ آئین نامه اجرایی قانون بیمه اجباری شخص ثالث تمام این خسارات می بایست توسط

بیمه گر به ورثه شخص ثالث متوفی پرداخت گردد.^۱

۴- حکم خاص دیه در موارد افت یا جرح یا نقص عضو مصدوم

اگرچه قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی در ماده ۱ خود و در ماده ۳ آئین نامه اجرایی پرداخت کلیه

خسارات ناشی از فوت و صدمات بدنی مصدوم را لازم دانسته است ولی رویه دادگاهها در مورد حکم

قراردادن تمام این خسارات متشکست است.

بسیاری از دادگاه ها با این استدلال که دیه مقرر در قانون، مجازات نیست و فی الواقع همان ضرر و زیان

ناشی از جرم است، از صدور حکم مازاد بر مقدار دیه خودداری می نمایند و این درحالی است که هیات

عمومی دیوان عالی کشور در سال ۱۳۶۲ به موجب رای وحدت رویه شماره ۱۰ مورخ ۱۳/۳/۱۳۶۲

خسارت مدعی خصوصی را اعم از دیه شرعی و ضرر و زیان ناشی از جرم دانسته است.^۲

^۱ دکتر جانعلی محمود صالحی، حقوق زیاندیدگان و بیمه شخص ثالث، چاپ اول انتشارات مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران، ۱۳۷۲ ص ۸۹ و ۹۰

^۲ رای وحدت رویه شماره ۱۰ مورخ ۱۳/۳/۱۳۶۲:

صرف نظر از اینکه ادعای خسارت مدعیان خصوصی اعم است از دیه شرعی مورد نظر قانونگذار و ضرر و زیان ناشی از جرم چون با فرش دیه بودن آن با قطعیت حکم دادگاه کیفری و فراغت مرجع مزبر در امر جزایی طرح مجدد مطالبه دیه در دادگاه کیفری مجوزی ندارد و از طرفی بامشروع تلقی نشدن حکم جزایی قطعی سابق الصدور، محکمه حقوق نمی تواند آنرا مملک صدور قرار عدم صلاحیت خود قرار دهد بلکه باید با توجه به مقررات حاکم موجود و منظور داشتن تمام جهات قضیه در ماهیت امر بیان عقیده نماید از این حیث رای شعبه ۱۶ دیوان عالی کشور در ما نحن فیه که به صلاحیت محاکم حقوقی اظهار نظر نموده صحیح و موجه تشخیص داده می شود.

این رای که در مقام رای وحدت هیات عمومی صادر گردیده و قاعدتا می بایست طبق ماده واحده قانون مربوط به وحدت رویه قضایی مصوب سال ۱۳۲۸ برای تمام شعب دیوان و دادگاهها لازم الاتباع باشد، اولین بار متاسفانه توسط خود هیات عمومی دیوان عالی مورد تبعیت قرار نگرفت و این بدعت در عدم اطاعت از مفاد رای وحدت رویه باعث شد که دادگاهها نیز برخلاف مفاد رای مذکور عمل نمایند.

هیات عمومی دیوان عالی کشور در سال ۱۳۶۳ و در یک جهش اعجاب انگیز رای شماره ۱۰۴ مورخ ۶۸/۹/۱۴ که در برابر رای اصراری شعبه اول دادگاه عمومی سازی صادر شد ضمن یکی دانستن دیه و ضرر و زیان ناشی از جرم مقرر داشت:

حکم تجد نظر خواسته و استدلال دادگاه مخدوش است. زیرا ادعای مطالبه ضرر و زیان ناشی از جر بر اثر ضربه مغزی و شکستگی استخوان جمجمه شهاب زندگی در دادگاه کیفری مطرح و رسیدگی شده و دادگاه در حکم خود مقدار دیه را بر طبق قانون دیات معین نموده است. بنابراین دعوی ضرر و زیان وارده به شخص مزبور بر اثر همین جرم تحت عنوان دیگری غیر از دیه فاقد مجوز می باشد و اگر تجدیدنظر خواهد در مورد کمیت دیه اعتراضی داشته باشد باید از طریق مراجع کیفری اقدام نماید. لذا حکم تجدیدنظر خواسته نقض می شود و تجدید رسیدگی با رعایت ماده ۵۷۶ قانون آئین دادرسی مدنی به شعبه دیگر دادگاه حقوقی یک ساری محول است.

به دنبال صدور این رای در هیات عمومی دیوان عالی کشور که کاملاً مغایر با رای وحدت رویه سال ۶۲ می باشد و قاعدتا بدلیل اینکه در مقام وحدت رویه نبوده نمی توانسته ناقص رای مذکور باشد، تقریباً اکثریت محاکم خسارات قابل مطالبه توسط زیان دیده را منحصر به مقدار دیه شرعی دانسته و از صدور حکم مازاد بر آن خودداری نمودند و این در حالی است که صرف نظر از رای وحدت رویه شماره ۱۰ مورخ ۱۳۶۲/۳/۲۳ ، مواد ۱ و ۵ قانون مسئولیت مدنی نیز پرداخت کلیه خسارت به زیان دیده از جمله خسارت بیمارستانی و از کار افتادگی را لازم دانسته اند. بنابراین به نظر می رسد که برخلاف رویه حاکم در محاکم

این رای به موجب ماده واحده قانون مربوط به وحدت رویه قضایی مصوب تیر ماه ۱۳۲۸ برای شب دیوان عالی کشور و دادگاهها لازم الاتباع است.

علاوه بر مقدار دیه شرعی که قدر متیقن و حداقل خسارت وارده به مصدوم می باشد سایر خسارات وارده به وی نیز در صورت اثبات قابل جبران است که در این صورت با مودرحکم قرار گرفتن ای خسارات توسط دادگاه بیمه گر موظف است طبق ماده ۱ قانون بیمه اجباری شخص ثالث و ماده ۳ آئن نامه اجرایی اینگونه خسارات را به زیان دیده ثالث پرداخت نماید.

ب: خسارتهای مالی

منظور از خسارتهای مالی زیانهای مالی است که به اموال منقول و غیرمنقول تحت مالکیت یا تصرف قانونی اشخاص ثالث وارده می شود و شامل تلف یا عیب ونقصی است که متوجه اینگونه اموال می گردد.

اموال منقول شامل البسه- اثاث- کالاهای حیوانات و وسیله نقلیه موتوری است و اموال غیرمنقول شامل بناها، تاسیسات و ساختمانها می باشد. در صورتی که در نتیجه حادثه وسیله نقلیه موتوری به هر یک از اموال فوق خسارتی واردشود، بیمه گر موظف است تا حداکثر میزان پیش بینی شده در آئین نامه اجرایی و بیمه نامه صادره نسبت به جبران این خسارات اقدام نماید.

آئین نامه اجرایی قانون بیمه اجباری ثالث به موجب ماده ۱۰ اصلاحی مورخ ۷۷/۶/۱۱ حداکثر تعهد بیمه گر در مورد خسارات مالی را مبلغ ۲۰۰۰۰/۰۰۰ ریال تعیین نموده است که این مبلغ با توجه به افزایش روزافزون قیمت وسایل نقلیه موتوری زمینی و قطعات یدکی آنها بسیار ناچیز می باشد و ضرورت اصلاح این آئین نامه در خصوص تعدیل مبلغ فوق احساس می شود.^۱

^۱ ر.ک به: تصویب نامه هیأت وزیران در خصوص افزایش مبلغ بیمه موضوع ماده ۱۰ آئین نامه اجرایی قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل شخص ثالث، مصوب ۱۳۷۷/۶/۱۱

۷- میزان خسارت

میزان خسارت قابل پرداخت در بیمه های مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل بستگی به میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل در قوانین مختلف دارد. در مقررات داخلی به موجب رژیم حاکم در قانون مدنی نه تنها مسقفی برای میزان مسئولیت شده است. در این نوع حمل و نقل از آنجایی که مسئولیت متصدی حمل و نقل فقط در صورت اثبات تقصیر او مستقر می شود با توجه به صراحت ماده ۱۴ قانون بیمه که بیمه گر را مسئول خسارت ناشی از تقصیر بیمه گذار با نمایندگان او نمی داند باید گفت اساسا بیمه گر نمی تواند چنین مسئولیتهایی را بیمه نماید تا پس از آن بتوان قائل به میزان مسئولیت او در قابل خسارت وارده ناشی از تقصیر بیمه گذار شد. اما در رژیم قانون تجارت (ماده ۳۸۶) از آنجایی که قانونگذار متصدی حمل و نقل را مطلقا مسئول تلف یا گم شدن مال التجاره دانسته است و هیچ سقفی برای میزان مسئولیت او در نظر گرفته است به نظر می رسد میزان خسارت قابل پرداخت توسط بیمه گر اولاً بستگی به میزان خسارتی داشته باشد که دادگاه پس از بررسی حادثه موجد خسارت تعیین می نماید و ثانياً بستگی به توافق بیمه گر و بیمه گذار در بیمه نامه دارد. ممکن است بیمه گر تمامی خسارت وارده در نتیجه حادثه موجود خسارت را پذیرفته باشد که در این صورت میزان مسئولیت او در جبران خسارت همان میزان مسئولیتی است که دادگاه برای بیمه گذار مقرر می نماید و ممکن است فقط بخشی از خسارت ناشی از حادثه موجب خسارت را پذیرفته باشد که در این صورت میزان مسئولیت او در جبران خسارت همان مقداری است که در بیمه نامه پذیرفته شده است.

در مقررات بین المللی وضع به گونه ای دیگر است. به موجب کنوانسیونهای حاکم بر حمل و نقل بین المللی میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل در خصوص خسارات وارده به کالا و یا صدمات وارده به مسافر محدود شده است بر همین منب عموما بیمه گرانی نیز که مسئولیت متصدیان حمل و نقل را در اینگونه موارد بیمه می نمایند خود را بیشتر از این میزان مسئول نمی دانند. ما این بحث را با توجه به تقسیم حمل و نقل به سه نوع حمل و نقل دریایی، هوایی و زمینی به ترتیب ذیل مورد بررسی قرار می دهیم.

۱-۷- میزان خسارت قابل پرداخت در حمل و نقل دریایی

در حمل و نقل دریایی بین المللی حداکثر مسئولیت متصدی حمل و نقل در مورد فقدان و یا خسارت وارد به کالا ۱۰۰ لیبره استرلینگ (و یا معادل آن به ارز خارجی) برای هر بسته کاملاً و واحد آن و در مورد فوت یا صدمات وارد به مسافر حداکثر ۲۵۰۰۰۰ فرانک (هر فرانک دارای ۶۵/۵ میلیگرم طلا به عیار ۹۰۰ در هزار می باشد).^۱ چنانکه بیمه گر مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی را طبق مقررات فوق در قبال کالا و یا مسافر در حال حمل بیمه نماید، حداکثر میزان مسئولیت او در قبال خسارات وارده، در صورتی که شرایط خلاف نشده باشد. همان حداکثر میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل در مقررات فوق خواهد بود که پس از احراز آن توسط دادگاه به بیمه گذار یا ثالث زیان دیده پرداخت می شود.

۲-۷- میزان خسارت قابل پرداخت در حمل و نقل هوایی

به موجب ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو (مصوب ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹) میزان خسارت قابل پرداخت توسط متصدی حمل و نقل هوایی بر هر مسافر یکصد و بیست و پنج هزار فرانک، برای حمل لوازم شخصی ثبت شده یا حمل کالا در ازای هر کیلوگرم ۲۵۰ فرانک و در مورد اشیائی که مسئولیت نگهداری آنها به عهده مسافر می باشد برای هر مسافر نه هزار فرانک مقرر شده است این میزان به موجب ماده ۱۱ پروتکل اصلاحی لاهه مصوب ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ در مورد حمل هر مسافر به دویست و پنجاه هزار فرانک، تبدیل شد و مجددات به موجب ماده ۸ پروتکل گواتمالا مصوب ۸ مارس ۱۹۷۱ در ازای هر مسافر به مبلغ یک میلیون و پانصد هزار فرانک و در ازای حمل و لوازم شخصی مسافر به پانزده هزار فرانک تبدیل شد. بنابراین به موجب

^۱ بند ۵ ماده ۴ کنوانسیون بروکسل: متصدی حمل و بار کشتی هیچکدام در مورد فقدان و یا خسارت وارده به کالا مسئولیتی زائد بر ۱۰۰ لیبره استرلینگ (و یا معادل آن ارز خارجی) برای هر بسته کالا یا واحد آن خواهد داشت مگر اینکه نوع و ارزش این گونه محموله قبل از حمل توسط فرستنده محموله اظهار گردیده و در بارنامه نیز قید شده باشد. « مجموعه قوانین و مقررات بندری دریایی ایران؛ ج ۲، مقررات بین المللی تدوین دفتر حقوقی سازمان پنادر و کشتیرانی چاپ اول ۱۳۷۶- ص ۵۱۴)

^۲ بند ۱ ماده ۶ قرارداد بین المللی بکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حمل مسافر از طریق دریا: مسئولیت متصدی حمل در مورد فوت یا صدمات بدنی وارد به مسافر در هیچ مورد از ۲۵۰۰۰۰ فرانک (هر فرانک دارای ۶۵/۵ میلیگرم طلا به عیار ۹۰۰ در هزار ۹ تجاوز نخواهد کرد. مبلغ پرداختی ممکن است به پول رایج ملی بطور سراسر است تبدیل گردد. تبدیل این مبلغ به پول رایج ملی غیر از طلا طبق ارزش طلای این پول در تاریخ پرداخت صورت می گیرد (همان منبع، ص ۵۲۰)

آخرین اراده قانونگذار در مقررات بین المللی میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی در ازای فوت یا صدمات وارده به هر مسافر یک میلیون و پانصد هزار فرانک، در ازای حمل لوازم شخصی پانزده هزار فرانک و در موردی حمل کالا ۲۵۰ فرانک برای هر کیلوگرم می باشد. بر این مبنا چنانچه متصدی حمل هوایی مسئولیت خود را به میزان مقرر در کنوانسیون ورشو و اصلاحیه های آن نزد بیمه گر، بیمه نموده باشد. بدیهی است حداکثر میزان تعهد بیمه گر به پرداخت خسارت، همان میزانی خواهد بود که در مقررات فوق مقرر شده است.^۱ ایران علیرغم اینکه در سال ۱۳۵۴ به تمامی کنوانسیونها و پروتکل های فوق الذکر پیوسته

^۱ این میزان مسئولیت به موجب ماده واحده مصوب ۱۹ / ۸ / ۶۴ مجلس شورای اسلامی در پروازهای داخل کشور نیز لازم الرعایه گردید. بر همین مبنا در سال ۱۳۷۴ و در قضیه سقوط هواپیمای فوکر دادگاه عمومی اصفهان متصدی حمل و نقل (شرکت خدمات هوایی آسمان) را با استناد به ماده ۱ کنوانسیون ورشو و ماده ۱۲ اصلاحیه پروتکل لاهه ناظر به ماده ۲۲ همان قانون و با عنایت بند ۵ همان ماده و بند ب ماده ۱۲ قانون مرقوم به تأدیه دویست و پنجاه هزار فرانک در قبال هر مسافر محکوم نمود خلاصه رای دادگاه عمومی اصفهان به شرح ذیل می باشد:

احراز بزهکاری پنج نفر از متهمانی که موجب بروز سانحه و سقوط هواپیما گردیده اند و انطباق عمل آنها با ماده ۱۷۷ قانون مجازات عمومی سابق و تبصره ۳ ذیل بند ج ماده ۲۵۹ قانون مجازات اسلامی و قسمت اخیر ماده ۴۲ قانون مرقوم و ماده ۲۹۴ آن قانون و ماده ۱۷ کنوانسیون مربوط به یکسان کردن بخری از مقررات حمل و نقل هواپیمایی بین المللی منعقد در ورشو مصوب ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ و ماده ۱۲ اصلاحیه پروتکل لاهه مصوب ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ ناظر بر ماده ۲۲ همان قانون و رعایت بند ۵ ماده و بند ۲ از ماده ۱۲ قانون مرقوم و با استدلال این که این گونه بی احتیاطی ها و بی مبالاتی ها و تخلف از مقررات و عدم رعایت نظامات دولتی، امنیت اجتماعی و نظام اسلامی را متزلزل می سازد و استناد به اصل ۱۶۷ قانون اساسی و ماده ۱۶ مجازات اسلامی و با تمسک به فتوای مراجع عظام، متهمان را بالسویه به پرداخت دیه ۶۰ نفر در حق اولیای دم و هر یک از آنها را به دو سال حبس تعزیری با احتساب ایام بازداشت قبلی و شرکت خدمات هواپیمایی آسمان را طبق مقررات کنوانسیون ورشو به تأدیه دویست و پنجاه هزار فرانک مرقوم به پول رایج ایران در قبال هر مسافر محکوم و مقرر است مبالغ پرداختی بابت دیه از غرامت کسر گردد.

این رأی در مهلت قانونی توسط وکلای محکوم علیهم و متهمین مورد اعتراض قرار می گیرد و رسیدگی به آن به شعبه ۳۱ دیوان عالی کشور پس از رسیدگی به آن به شعبه ۳۱ دیوان عالی کشور پس از رسیدگی رای دادگاه بدوی را نقض و پرونده را برای رسیدگی مجدد به دادگاه هم عرض اعاده می نماید. دادگاه مذکور پس از رسیدگی مجدد بعضی از متهمان را به یک سال و بعضی دیگر را به چهار ماه حبس و پرداخت ۶۳ فقره دیه بالسویه در حق اولیای دم در گذشتگان حادثه محکوم می نماید و همچنین با استناد به معاهده ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۱۹۵۵ لاهه، شرکت خدمات هوایی آسمان را در قبال هر یک از مسافران مقتول به پرداخت ۲۵۵ هزار فرانک به پول رایج ایران محکوم می نماید. نهایتاً پرونده به دادگاه تجدید نظر اصفهان فرستاده می شود دادگاه تجدیدنظر در تاریخ سوم آذرماه ۱۳۷۷ رای دادگاه دوم را در مورد حبس ودیه و همچنین غرامت سه نفر از مسافران و رأی دادگاه اول را در مورد غرامت سایر مسافران تأیید می نماید. (دکتر رضا نوربها- نگاهی به قانون مجازات اسلامی به انضمام چندمقاله حقوق دیگر، ص ۲۲۳- دکتر منصور جباری، حقوق بین الملل هوایی، صص ۹۴ و ۹۵).

است^۱، در سال ۱۳۶۴ به موجب ماده واحده مصوب مجلس شورای اسلامی، مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی داخلی را محدود به حدود مسئولیت مقرر در کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی لاهه نمود.^۲ از آنجائی که امروز قسمت عمده بیمه های مسئولیت مدنی متصدیان حمل و نقل نزد شرکتهای بیمه خارجی خصوصاً بیمه لویدز بیمه اتکایی می شوند و معمولاً این شرکتهای خسارات وارده به زیاندیدگان را می پردازند، محدود نمودن زیان‌دیده ایرانی از میزان غرامت مضبوط در پروتکل گواتمالا قابل توجهی نمی باشد و ضرورت اصلاح ماده واحده فوق احساس می شود.

۳-۷- میزان خسارت قابل پرداخت در حمل و نقل زمینی.

الف- حمل و نقل جاده ای:

به موجب ماده ۲ مقاله نامه کنوانسیون حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده (C.M.R) مصوب پنجم جولای ۱۹۷۸، میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل جاده ای در ازای هر کیلوگرم کسری کالا از وزن ناخالص درمورد کشورهایی که عضو صندوق بین المللی پول می باشند ۸/۳۳ واحد محاسبه و برای کشورهایی که عضو صندوق بین المللی پول نمی باشند ۲۵ واحد پولی بر مبنای هر واحد ۱۰/۳۵ گرم طلا با درجه خلوص ۹۰۰ در هزار در نظر گرفته شده است. این میزان مسئولیت چنانچه توسط متصدی حمل و نزدیک شرکت بیمه، بیمه شده باشد، حداکثر مسئولیت بیمه گر در صورت وقوع حادثه محدود به همین میزان خواهد بود.^۳

ب: حمل و نقل ریلی:

در حمل و نقل ریلی به موجب ضوابط کنوانسیون Cotif (مقاله نامه مربوط به حمل و نقل های بین المللی با راه آهن)، دو قانون حاکم بر میزان مسئولیت حمل و نقل می باشد. یکی از مقررات مربوط به قرارداد

۱. ک. به: مجموعه قوانین سال ۱۳۵۴.
۲. ماده واحده: مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافری، بار و اثاثیه در پروازهای داخل کشور در حدود مسئولیت مقرر در گروازهای بین المللی مذکور در کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی منعقد در ورشو و پروتکل اصلاحی آن که در لایه به امضاء رسیده مصوب ۱۳۵۴ می باشد.
۳. متن اصلی و ترجمه شده کنوانسیون (سی-ام-آر) قرارداد حمل بین المللی جاده ای کالا، تهیه و تنظیم انجمن سراسری شرکتهای حمل و نقل بین المللی ایران، ص ۳۳.

حمل و نقل بین المللی مسافر و توشه با راه آهن (C.I.V) و دیگری مقررات مربوط به قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا با راه آهن (C.I.M) به موجب مقررات (C.I.V) حداکثر غرامت قابل پرداخت برای فوت و آسیب وارده به مسافر ۷۰/۰۰۰ واحد محاسبه (ماده ۳۰) و برای فقدان یا آسیب وارده به توشه او ۷۰۰ واحد محاسبه (ماده ۳۱) در نظر گرفته شده است^۱ دوم به موجب مقررات (C.I.M) حداکثر میزان خسارت قابل پرداخت در ازای هر کیلوگرم کالا ۱۷ واحد محاسبه در نظر گرفته شده است. (بند ۲ ماده ۴ CIM) بنابر این با توجه به این مقررات حداکثر مسئولیت بیمه گر متصدی حمل و نقل ریلی در خصوص میزان خسارات وارده به مسافر و کالای در حال حمل ، محدود به مبالغ فوق خواهد بود.^۲

۴-۷- میزان خسارت قابل پرداخت در بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه

موتوری

به موجب ماده ۱۰ آئین نامه اجرایی قانون بیمه اجباری شخص ثالث اصلاحی مورخ ۱۳۷۷/۶/۱۱ مصوب هیات وزیران حداقل مبلغ بیمه برای جبران خسارتهای بدنی هر نفر در هر حادثه ۸۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال و در مورد خسارت های مالی در هر حادثه ۲۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال تعیین شده است. این میزان خسارت میزانی است که هر بیمه گذار دارنده وسیله نقلیه موتوری زمینی یا ریلی مکلف است نسبت به بیمه نمودن آن اقدام نماید و اما از آنجایی که میزان خسارت وارده به اشخاص ثالث زیانده چه در صدمات بدنی و چه در خسارات مالی معمولاً بیشتر از این میزان است قانونگذار اجازه داده است که شرکت های بیمه مازاد مسئولیت مدنی دارندگان وسیله نقلیه موتوری زمینی ریلی را بر مبنای حق بیمه ای که شورای عالی بیمه تعیین می نماید، بیمه نمایند.^۳

۸- تصفیه خسارت

^۱ منظور از واحد، محاسبه معیاری است که در مقررات یکنواخت حق تیراژه مخصوص (باحق برداشت ویژه DIS) از طرف صندوق بین المللی پول تعیین می کرد. (ماده ۶ پروتکل CIV) و ماده ۷ پروتکل (C.I.M).
^۲ مقاله نامه مربوط به حمل و نقل بین المللی با راه آهن، کوتیف cotif مورخ ۹ مه ۱۹۸۰ تهیه شده توسط اداره کل بهره برداری راه آهن، قسمت حمل و نقل بین المللی، ترجمه فرامرز فلکشاهی، صص ۴۰ و ۱۰۹.
^۳ بند ۴ ماده ۱۷ قانون تأسیس بیمه مرکزی ایران و بیمه گری مصوب ۱۳۵۰/۳/۳۰

هدف نهایی از بیمه مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل حمایت از بیمه گذار درمقابل ادعاهای اشخاص ثالثی است که در نتیجه فعل یا ترک فعل بیمه گذار دچار خسارت شده اند. اگر چه این حمایت مستقیماً متوجه بیمه گذار به عنوان طرف اصلی بیمه نامه می شود ولی به طور غیر مستقیم زبان دیده ای را نیز که ممکن است مواجه با ناتوانی مالی و نداری بیمه گذار شود در بر می گیرد. امروزه تحولات بیمه ای به سمتی سوق داده می شود که برخلاف تئوری نسبی بودن قراردادهای اشخاص ثالثی که هیچگونه دخالتی در انعقاد عقد بیمه نداشته اند نیز بتوانند بر مبنای آن از بیمه گر مطالبه خسارت نمایند. اما این مطالبه خسارت مستلزم مراحل و اقداماتی است که بدون انجام آن امر تصفیه خسارتها ممکن نمی شود. این اقدامات را ما در این مبحث و در دوگفتار جداگانه مورد بحث قرار می دهیم.

۸-۱- اعمال مقدماتی و اولیه تصفیه خسارتها.

برای احراز مسئولیت با عدم مسئولیت بیمه گر در خصوص پرداخت خسارت انجام اعمالی چون اعلام خسارت، تحقیق و گزارش و تشکیل پرونده خسارت، بررسی تضمین بیمه ای بیمه گرو مسئولیت مدنی بیمه گذار و کارشناسی ضروری است. پس از انجام این مراحل است که بیمه گر می تواند تصمیم بگیرد که خسارت را پرداخت یا رد نماید.

الف: اعلام خسارت:

اولین اقدام پس از وقوع حادثه موضوع بیمه مسئولیت، اعلام خسارت وارده توسط بیمه گذار است. بیمه گذار موظف است که در اولین فرصت ممکن و حداکثر ظرف مدت ۵ روز از تاریخ اطلاع خود از وقوع حادثه بیمه گر را مطلع سازد. (ماده ۱۵ ق. بیمه ایران) فلسفه خسارت این است که به بیمه گر اجازه دهد بررسی نماید آیا حادثه موضوع بیمه نامه از مبدا تا مقصد به علت خطرات بیمه شده واقع شده است یا در نتیجه خطرات مستثنا بوده است و آیا بیمه گذار برای جلوگیری از توسعه خطرات مذکور هزینه ای را متحمل شده است یا خیر و یا مرتکب قصور یا تقصیری شده است یا خیر؟ اعلام خسارت بطور معمولی توسط بیمه گذار انجام می شود. ولی در عین حال در صورتی که بیمه گذار مبادرت به این کار ننماید، یا انجام آن برای وی

مقدور نباشد. هر ذینفع یا صاحب حقی می تواند وقوع خسارت موضوع بیمه را با اطلاع بیمه گر برساند. ولی در عمل بیمه گران معمولاً یک فرم چاپی اعلام خسارت تهیه و در اختیار بیمه گذار خود قرار می دهند که در این فرم وارد و نکات زیر قید می شود:

۱- ویژگی های بیمه گذار وسیله حمل و نقل او. ۲- حسب مورد و با توجه به اینکه حمل و نقل زمینی، هوایی یا دریایی باشد، مشخصات راننده، خلبان یا ناخدای کشتی و شماره پروانه آنها. ۳- تاریخ و محل وقوع حادثه، ۴- علت حادثه و اوضاع و احوالی که حادثه در آن اتفاق افتاده است، ۵- نوع خسارت (بدنی و مالی) ۶- نام و نام خانوادگی و ویژگی های خسارت دیدگان ۷- نام و مشخصات ثالثی که در وقوع حادثه دخالت و مسئولیت دارد. ۸- نام و نشانی گواهان حادثه.

بیمه گذار با ارسال فرم مذکور برای بیمه گر بطور کامل مشخصات حادثه و خسارت وارده را به اطلاع او می رساند، تا نامبرده بتواند پیرامون حادثه و خسارت وارده تحقیق نماید.^۱

ب: کارشناسی:

پس از اعلام خسارت توسط بیمه گذار، مراتب جهت انجام کارشناسی به کارشناس خبره ای که تخصص در امر بیمه حمل و نقل داشته باشد واگذار می شود و او پس از انجام کارشناسی گزارش خود را تقدیم بیمه گر می نماید. شیوه ارجاع امر به کارشناس در ایران با سیر کشورهای جهان متفاوت است. در کشورهای اروپایی که صنعت بیمه پیشرفت قابل توجهی داشته است و عرفاً از اطلاعات کارشناسان مستقل و واجد شرایط استفاده می نمایند، معمولاً نام و مشخصات این کارشناسان در اختیار بیمه گذار قرار می گیرد تا او به محض موضوع خسارت مراتب را به اطلاع کارشناس مذکور برساند و او با حضور در محل حادثه گزارش کارشناسی خود را تهیه و به بیمه گر ارائه نماید.

در ایران بیمه گذار به محض وقوع حادثه قبل از هر اقدامی مراتب را ظرف مهتر قانونی و مقرر در شرایط عمومی بیمه نامه به اطلاع بیمه گر می رساند، سپس بیمه گر نسبت به ارسال کارشناسی جهت

^۱ محمود صالحی- دکتر جاتعلی، همان منبع، صص ۱۲۷ و ۱۲۸

ارزیابی خسارت اقدام می کند. اغلب کارشناسی ها توسط کارشناس و کارکنان بیمه گر تهیه می گردد که این مسئله ضمن این که در شرایط عمومی بیمه نامه های حمل و نقل درج می شود، در صورت عدم درج نیز بدلیل فقدان کارشناسان مستقل، علما امر کارشناسی توسط کارشناسان بیمه گر انجام می گیرد. ارجاع امر به کارشناسی انتخابی بیمه گر، زمینه بی طرفی را در تعیین خسارت از بین می برد و مغایر با اصل بی طرفی در ارائه گزارش کارشناسی می باشد.^۱

ج: تحقیق و گزارش

پس از اعلام خسارت و انجام کارشناسی، اولین کار بیمه گر به منظور پی بردن به صحت و سقم ادعای بیمه گذار، تحقیق و گزارش است. بدین منظور بیمه گر یک بازرس خسارت را به محل وقوع حادثه اعزام می دارد، تا نامبرده با رویت محل حادثه و پرس و جو از شهود و گواهان و کسب اطلاعات از محتوی صورت جلسه یا گزارش مقامهای انتظامی و رسمی و تهیه عکس، گزارش خود را به بیمه گر ارائه نماید. در این گزارش معمولاً مسئول حادثه، میزان خسارت وارده و اقرار زیان دیده با ذکر ویژگی های شخصی و خانوادگی و نوع خسارت بدنی و مالی آنان ذکر می شود. و اگر حادثه منجر به فوت کسی شده باشد وضع و هویت متوفی، موقعیت اجتماعی او و رابطه اشخاص مدعی زیان با متوفی ذکر می شود.^۲

د: تشکیل پرونده خسارت:

به منظور ثبت و ضبط اسناد و مدارک و اطلاعات مربوط به حادثه، بیمه گر اقدام به تشکیل پرونده خسارت می نماید. در این پرونده اسناد و اطلاعات ذیل درج می شود.

- ۱- تاریخ اعلام و دریافت اسناد مربوط به خسارت.
- ۲- نام بیمه گذار
- ۳- نام وسیله حمل و نقلی که حمل کالای مورد بیمه بوده است.
- ۴- جزئیات حادثه.
- ۵- اسناد دریافت شده برای رسیدگی به پرونده خسارت.
- ۶- علت طبیعی خسارت وارده.
- ۷- میزان خسارت مورد ادعا.
- ۷- نتیجه تحقیق گزارش کارشناس یا بازرس

^۱ های دستیاز، همان منبع، ص ۲۱۳.

^۲ آیت کریمی- بیمه اموال و مسئولیت، جلد اول، انتشارات دانشکده امور اقتصادی و دارایی، ۱۳۷۲، صص ۳۲۴ و ۳۲۵

خسارت. ۸- گزارش و صورت جلسه مقامهای انتظامی و رسمی. ۹- کلیه مکاتبات انجام شده درباره حادثه و خسارت.^۱

ه: درخواست غرامت ثالث زیان‌دیده:

چنانچه گفته شد هدف فرجامین از بیمه مسئولیت مدنی جبران ضرر و زیان بیمه گذار و مالا پرداخت آن به ثالث زیان‌دیده است. زیان‌دیده برای این که بتواند مطالبه خسارت نماید باید اسناد و مدارک مبین رابطه علیت بین خسارت وارده و حادثه موضوع بیمه را به بیمه گر ارائه نماید. این ارائه اسناد خسارت و مالا خسارت توسط زیان‌دیده مبنای مسئولیت بیمه گر در جبران خسارت وارده می باشد چرا که تا زمانی که مطالبه خسارتی توسط زیان‌دیده صورت نگیرد، ضرر زیانی متوجه بیمه گذار نمی شود تا بر مبنای آن بیمه گر مسئولیت جبران آن را پیدا نماید.^۲

۸-۲- بررسی تضمین بیمه ای بیمه گر:

پس از جمع آوری اسناد و مدارک فوق بیمه گر باید بررسی نماید که اساساً آیا او مسئولیتی در قبال جبران خسارت وارده به بیمه گذار یا ثالث زیان‌دیده دارد یا خیر؟ آشکار است که تضمین و تعهد بیمه گر در هر حالت و صورتی قابل انجام نیست. در واقع آنچه موجب انجام تعهد بیمه گر می شود و او را وادار به پرداخت خسارت می کند نه خسارت وارد شده به زیان‌دیده است نه ضرر و زیان ناشی از آن به بیمه گذار. بلکه تحقق خطر موضوع بیمه طبق شرایط بیمه نامه صادر شده می باشد، به شیوه ای که بیمه گر را وادار به انجام تعهد (پرداخت خسارت) نماید.

بنابراین برای احراز مسئولیت بیمه گر وجود دو شرط ضروری است: نخست آنکه خطری واقع شده باشد و دوم آنکه خطر مذکور همان خطر موردنظر بیمه نامه باشد. چرا که ممکن است حوادث متعددی رخ دهند ولی مسئولیتی برای بیمه گذار به تبع آن تعهدی برای بیمه گر ایجاد نکند مانند خسارتهای ناشی از جنگ یا حوادث غیر مترقبه که در بیمه نامه ها بعنوان مستثنیات مسئولیت بیمه گر ذکر می شوند. از این گذشته

^۱ هادی دستباز، همان منبع، ص ۱۳۰.
^۲ محمود صالحی- دکتر جاتعلی، همان منبع، ص ۱۳۰.

موارد دیگری نیز وجود دارد که ممکن است موجب عدم تعهد بیمه گر شوند. این موارد عبارتند از بطلان قرارداد بیمه، سپری شدن مدت بیمه نامه، انحلال قرارداد به علت فسخ یا تفاسخ یا انفساخ و مرور زمان مربوط به اقامه دعوی علیه بیمه گر که در صورت وجود هر یک از این موارد بیمه گر مسئولیت خود را در کادر قرارداد بیمه از دست می دهد.^۱

نتیجه

الف: اساساً قرارداد بیمه مبتنی بر اصل غرامت است. اصل غرامت دریافت هر گونه وجهی که وضعیت بیمه گذار یا ثالث زیان دیده را بهتر از وضع قبل از وقوع حادثه نماید ممنوع می کند. بر همین مبنا برخی از قانونگذاران مطلقاً بیمه مضاعف را جایز دانسته اند (ماده ۸ قانون بیمه ایران) و برخی دیگر ضمن پذیرش اصل بیمه مضاعف برای اجتناب از بهتر شدن وضع ثالث یا بیمه گذار نسبت به وضع قبل از وقوع حادثه، دریافت هر گونه وجهی را مازاد بر خسارات وارده ممنوع کرده اند (ماده ۳۲ قانون بیمه دریایی انگلیس). به نظر می رسد شیوه قانونگذار اخیر با واقعیات دنیای بازرگانی امروز منطبق تر باشد. چرا که این قانونگذار ضمن حفظ اصل غرامت و منع بیمه گذار و ثالث از دریافت ضرر و زیان مازاد بر خسارات وارده اصل بیمه گر دیگر خود مراجعه و جبران خسارت نماید. درحالی که به موجب ماده ۸ قانون بیمه ایران که اصل بیمه مضاعف را پذیرفته است، بیمه گذار و یا ثالث ایرانی چنانچه با ورشکستگی بیمه گر مواجه شوند، راه و چاره ای جز تحمل خسارت و یا انتظار ملائت بیمه گر را نخواهند داشت.

ب: انواع خساراتی که در بیمه مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل قابل مطالبه است متنوع می باشد. این خسارات به سه دسته خسارات کلی، خسارات جزئی و خسارات در بیمه اجباری شخص ثالث تقسیم می شوند که هر یک از این سه دسته نیز خود به دسته های کوچکتر تقسیم شده اند. خسارات کلی به خسارات کلی واقعی و خسارات کلی فرضی، تقسیم شده اند، خسارات جزئی نیز به خساراتی که مورد بیمه را به طور

^۱ محمود صالحی، دکتر جانعلی، همان منبع، صص ۱۳۱ و ۱۳۳.

کلی از حیز انتفاع خارج نمی نماید و هزینه های مربوط به خسارات مستقیم شده اند. و خسارات مذکور در بیمه اجباری شخص ثالث نیز به خسارات بدنی و خسارات مالی تقسیم شده اند.

تقسیم بندی این خسارات از جهت چگونگی و زمان خسارات حائز اهمیت می باشد. به عنوان مثال در خسارات کلی واقعی و درجایی که موضوع بیمه مفقود شده است جبران خسارت زمانی انجام می گیرد که زمان معقولی از هنگام مفقود شده موضوع بیمه سپری شده باشد و امکان یافتن آن غیر ممکن گردد درحالی که در خسارات کلی واقعی که موضوع بیمه تلف گردیده یا سایر خسارات جزئی، جبران خسارت بلافاصله پس از وقوع حادثه واز بین رفتن موضوع بیمه انجام می شود.

ج: میزان خسارت قابل پرداخت در بیمه های مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل بستگی به میزان

مسئولیت متصدی حمل و نقل در قوانین مختلف دارد. این خسارت در رژیم حاکم بر قانون مدنی چون مسئولیت متصدی منوط به اثبات تقصیر اوست و چون قانون بیمه (ماده ۱۴) مسئولیتهای مبتنی بر تقصیر را قابل بیمه شدن ندانسته است، اساس قابل پرداخت نیست. در رژیم مسئولیت که قانون تجارت بر تقصیر را قابل بیمه شدن ندانسته است، اساسا قابل پرداخت نیست. در رژیم مسئولیت که قانون تجارت که مبتنی بر تئوری خطر است میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل مشخص نشده است و به همین دلیل این میزان بستگی به میزان خسارتی دارد که دادگاه پس از بررسی حادثه موجد خسارت تعیین می نماید. در بیمه اجباری شخص ثالث این میزان برای جبران خسارت بدنی هر فرد حداقل ۸۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال و برای جبران خسارت مالی در هر حادثه ۲۰۰۰/۰۰۰ ریال تعیین شده است. و در رژیم مقررات و کنوانسیونهای بین المللی که دقیقا میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل مشخصی شده است. میزان خسارت قابل پرداخت توسط بیمه گر دقیقا بستگی به میزان مسئولیتی دارد که در اینکنوانسونها برایمتدی حمل و نقل مقرر شده است.

د: امرتصفیه خسارت در بیمه های مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل یکی از مباحث بسیار مهم این

بیمه ها می باشد که برای انجام آن اعلام خسارت به بیمه گر، کارشناسی حادثه موجد خسارت، تحقیق و

گزارش پیرامون حادثه، تشکیل پرونده خسارت، درخواست غرامت ثالث زیان‌دیده و بررسی تضمین بیمه ای بیمه گر ضروری می باشد. اعلام خسارت معمولاً توسط بیمه گذار و یا ثالث زیان‌دیده و ظرف مدت ۵ روز از تاریخ وقوع حادثه صورت می گیرد. کارشناسی حادثه عموماً می بایست توسط کارشناسان بی طرف انجام گیرد. تحقیق و گزارش و تشکیل پرونده خسارت عموماً توسط بیمه گر صورت می گیرد. اثبات رابطه سببیت بین ورود ضرر و فعل بیمه گذار و همچنین درخواست غرامت، توسط ثالث زیان‌دیده صورت می گیرد و بالاخره پس از انجام مراحل فوق بیمه گر برای ابراز مسئولیت خود را در قبال جبران خسارت وارده، تضمین بیمه ای خود را مورد بررسی قرار می دهد.

ه: طرح دعوی جبران خسارت در قوانین حاکم بر بیمه مسئولیت مدنی مقید به زمان خاصی است. این زمان در قانون بیمه اجباری شخص ثالث (ماده ۱۲) و قانون بیمه سال ۱۳۱۶ (ماده ۳۶) دو سال و از تاریخ وقوع حادثه منشاء دعوی تعیین شده است. این مرور زمان علی‌رغم تفسیر برخی از نظریه شماره ۷۲۵۷ مورخ ۶۱/۱۱/۲۷ شورای نگهبان کماکان به قوت خود باقیست و دادگاهها می بایست از استماع دعوی که خارج از این زمان طرح می شوند خودداری نمایند. ولی با این وجود لازم است که مبدا مرور زمان به جای زمان وقوع حادثه درخصوص بیمه گذار از زمان رجوع زیان دیده ثالث به او و در مورد شخص ثالث زیان دیده از زمان اطلاع او از وقوع حادثه تعیین گردد.

فهرست منابع

- ۱- امید-هوشنگ، حقوق دریایی - مدرسه عالی بیمه ۱۳۵۴-جلد دوم
- ۲- جو-روژه ، حقوق بیمه، ترجمه دکتر محمد حیاتی، چاپ دوم، انتشارات بیمه ی ایران ۱۳۷۸
- ۳- داد خدا-سحر، عسگر، مهشید-کلیات حمل و نقل دریایی کالا، چاپ اول، انتشارات کشتیرانی

جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۸۰

- ۴- دست باز-هادی، بیمه ی کالا، کشتی و هواپیما، چاپ اول - انتشارات دانشگاه امور اقتصادی، ۱۳۷۴
- ۵- صادقی-امیر، حقوق بیمه ی دریایی، چاپ اول، انتشارات موسسه آموزش کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۷۰
- ۶- فلکشاهی-فرامرزی، ترجمه مقاله نامه ی مربوط به حمل و نقل های بین المللی با راه آهن (کوتیف- Cotif) مورخ ۹ مه ۱۹۸۰
- ۷- کریمی- آیت، بیمه اموال و مسئولیت، جلد اول، انتشارات دانشکده امور اقتصادی و دارایی، ۱۳۷۲.
- ۸- مجموعه قوانین سال ۱۳۵۴-انتشارات روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران
- ۹- مجموعه قوانین سال ۱۳۷۳، انتشارات روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران
- ۱۰- مجموعه قوانین سال ۱۳۷۶، انتشارات روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران
- ۱۱- مجموعه قوانین سال ۱۳۸۰، جلد دوم- انتشارات روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران
- ۱۲- مجموعه قوانین و مقررات بندری دریایی ایران، جلد دوم-مقررات بین المللی، انتشارات دفتر حقوقی سازمان بنادر و کشتیرانی چاپ اول -۱۳۷۶
- ۱۳- محمود صالحی - جانعلی، حقوق زیاندیدگان و بیمه یشخص ثالث، چاپ اول، انتشارات و چاپ دانشگاه تهران، ۱۳۷۲
- ۱۴- نوربها-رضا، نگاهی به قانون مجازات اسلامی به انضمام چند مقاله ی دیگر...
- ۱۵- The Late Sir Mackenzie, D.Chalmers, Marine insurance, Act ۱۹۰۶, london- Buterworths , ۱۹۸۳.