



بررسی حوادث ناشی از وسایل نقلیه متوقف؛ بازخوانی یک پرونده قضایی

تهیه کننده: میز مطالعات حقوقی پژوهشکده بیمه
تاریخ انتشار: اردیبهشت ۱۴۰۴



کلیه حقوق مادی و معنوی این اثر متعلق به پژوهشکده بیمه (وابسته به بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران) می‌باشد و هر نوع برداشت از آن با ذکر منبع بلامانع است.

بررسی حوادث ناشی از وسایل نقلیه متوقف؛ بازخوانی یک پرونده قضایی

تهیه کنندگان: پرویز فرج‌تبار - امیرحسین قدمی

پیشگفتار

قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵، به عنوان یکی از مهم ترین قوانین در نظام حقوقی صنعت بیمه، جایگاه ویژه ای در تضمین حقوق زیان دیدگان و مدیریت بار اجتماعی ناشی از حوادث رانندگی دارد. تحولات اجتماعی، تنوع سناریوهای حادثه و پیچیدگی های ناشی از تفسیر مواد قانونی، موجب شده است که شرکت های بیمه، محاکم قضایی و سایر نهادهای مرتبط، همواره با پرسش ها و چالش های نوظهوری مواجه باشند.

پیچیدگی های روزافزون حوادث رانندگی، تنوع روابط حقوقی و فنی در شکل گیری زیان و تعدد مراجع تفسیرکننده قانون، سبب شده است که در فرآیندهای رسیدگی به پرونده های خسارت، مواردی از ابهام، تعارض و برداشت های متفاوت میان ذی نفعان، شرکت های بیمه، محاکم قضایی و نهادهای اجرایی به وجود آید. در این میان، برخی از مهم ترین چالش ها به موضوع «حدود مسئولیت بیمه گر» در برابر حوادثی بازمی گردد که منشأ آن ها به طور غیرمستقیم به وسیله نقلیه مرتبط است. مسائلی نظیر وضعیت توقف یا حرکت وسیله، پیوند خسارت با عملکرد راننده یا بار و همچنین تفسیر دامنه «حادثه ترافیکی»، همواره محل مناقشه و اختلاف نظر در سطوح فنی، حقوقی و قضایی بوده است.

در پاسخ به این ضرورت، پژوهشکده بیمه در چارچوب وظایف علمی و سیاست پژوهی خود، و با هدف مستندسازی تجارب عینی و ارتقای فهم مشترک در نظام حقوق بیمه، سلسله مطالعاتی را با عنوان «تجربه نگاری» آغاز نموده است. این گزارش که با همت و راهبری «میز تخصصی حقوقی بیمه» تهیه شده است، درصدد است با بهره گیری از روش مطالعه موردی، ضمن بازخوانی پرونده های واقعی، زمینه ای برای بازخوانی تجربه های ارزشمند صنعت بیمه فراهم آورد.

مقدمه

قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵، به عنوان یکی از مهم ترین قوانین در نظام حقوقی صنعت بیمه، طی سالیان متمادی، نقش مهمی در جبران خسارت های وارده بر قربانیان حوادث رانندگی و کاهش بار مالی و روانی ناشی از این وقایع ایفا کرده است. بر اساس آمارهای رسمی، سالانه هزاران نفر در حوادث مرتبط با وسایل نقلیه جان خود را از دست می دهند یا دچار آسیب های جبران ناپذیر می شوند. در این شرایط، بیمه شخص ثالث سعی دارد حقوق زیان دیدگان را تضمین کند و خسارات جانی و مالی وارده بر آن ها را فارغ از توان اقتصادی مسئولین حادثه به شکل عادلانه و به موقع جبران کند. با این حال، تفسیر قوانین مرتبط و تعهدات بیمه گران همواره نیازمند تحلیل دقیق رویه قضایی و مستندات قانونی است تا از تضییع حقوق ذی نفعان جلوگیری شود.

تجربه نگاری حقوقی در صنعت بیمه نقش مهمی در مستندسازی چالش های عملی در تفسیر قوانین و مقررات ایفا می کند. این گزارش که از سری مطالعات موردی «تجربه نگاری» در حقوق بیمه است، حول محور تعیین مرزهای تعهد بیمه گر در حوادث غیرمستقیم ناشی از وسایل نقلیه متمرکز است. پرونده حاضر، با محوریت فوت فرد به دلیل سقوط محموله از خودروی متوقف، چالش های حقوقی متعددی را در سه سطح آشکار ساخته است:

۱. تفسیر گسترده از «حادثه ترافیکی» در قانون بیمه شخص ثالث، موضوع ماده ۱ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ و تعارض آرای قضایی در تشخیص حادثه ترافیکی.

۲. جایگاه قوانین کار و بیمه اجباری شخص ثالث و آیین نامه راهور در تعیین مرز مسئولیت در حوادث ترافیکی و غیرترافیکی.

۳. چالش های اجرایی ناشی از مقاومت شرکت های بیمه در پذیرش رأی نهایی با استناد به بخشنامه های داخلی مغایر با قوانین بالادستی.

این پرونده به طور خاص بر نقش محوری راننده در ایمنی بار و شمول بیمه شخص ثالث بر هرگونه سانحه ناشی از وسیله نقلیه یا محمولات آن، صرف نظر از توقف یا حرکت خودرو، تأکید دارد. در ادامه به بررسی این تجربه و نتایج حاصل از این پژوهش می پردازیم.

شرح تجربه (فرآیند حل مسأله)



شرح حادثه:

در تاریخ ۴ اردیبهشت ۱۳۹۹ مصادف با ۲۹ شعبان ۱۴۴۱ قمری شخص «ب» بر اثر «سقوط یک دستگاه موزائیک‌سازی از یک دستگاه وانت نیسان متوقف» متعلق به شخص «الف» دچار آسیب شدید می‌شود و فوت می‌کند. طبق گزارش مرجع انتظامی و کارشناسان دادگستری، علت این حادثه، عدم رعایت ضوابط فنی و ایمنی در تثبیت بار توسط راننده/دارنده وانت، مطابق با ماده ۱۸۴ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴، تشخیص داده شده است. این ماده بر لزوم رعایت استانداردهای ایمنی در بارگیری و تثبیت محموله‌های وسایل نقلیه به‌منظور پیشگیری از خطرات ناشی از جابه‌جایی یا سقوط بار تأکید دارد.

مدارک و مستندات پرونده:

- گزارش پلیس: توصیف اولیه حادثه به‌عنوان سانحه ناشی از کار.
- گواهی پزشکی قانونی: تأیید علت فوت ناشی از ضربه شدید به سر.

نظریه هیئت‌های کارشناسی؛

- هیئت تک نفره: حادثه را فاقد وصف ترافیکی دانست و حادثه را ناشی از کار تشخیص داد.
 - هیئت سه نفره: حادثه را ترافیکی دانست.
 - هیئت پنج نفره: حادثه را ناشی از کار تشخیص داد و ۵۰ درصد تقصیر را به متهم نسبت داد.
- بیمه‌نامه خودرو.

مستندات قانونی:

وفق ماده بند (پ) ماده ۱ قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵ هرگونه سانحه ناشی از وسایل نقلیه و محمولات آن‌ها از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش‌سوزی و یا انفجار یا هر نوع سانحه ناشی از وسایل نقلیه بر اثر حوادث غیرمترقبه، جزو حوادث لاینفک خودرو محسوب می‌شود و مسئولیت جبران خسارت به‌طور مستقیم بر عهده بیمه‌گر قرار می‌گیرد.

خسارت وارده به اشخاص ثالث به استناد تبصره‌های ۱ و ۲ ماده ۲ قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب

وجود نداشته باشد و به‌طور کامل ثابت باشد. در هر حال راننده نیز مکلف است پس از اطمینان از درستی بارگیری و استحکام آن، وسیله نقلیه را به حرکت درآورد.»

¹ ماده ۸۴ آیین‌نامه راهور مصوب ۱۳۸۴: «موسسات باید بارهای وسایل نقلیه را طوری بارگیری نمایند و محکم ببندند که هیچگونه خطر جابه‌جایی یا افتادن یا ریزش کردن یا باز شدن و یا پخش شدن در هوا



شرح تجربه (فرآیند حل مسأله)

در زمان وقوع جرم و مجموع حقوق و مزایای مقتول و مستند به مواد ۹۱، ۹۵ و ۱۷۶ قانون کار، متهم را به دویست برابر حداقل مزد روزانه یک کارگر در زمان وقوع جرم می‌کند.

• رأی تجدیدنظر:

دادگاه تجدیدنظر با بررسی گزارشات هیأت‌های کارشناسی تک نفره، سه نفره و پنج نفره و اظهارات و دفاعیات متهم و افراد حاضر در محل وقوع حادثه، حادثه را واجد وصف ترافیکی دانست و به قانون کار بی‌ارتباط دانست. این دادگاه معتقد بود که طبق ماده ۸۴ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴، حرکت راننده وسیله نقلیه موکول و منوط به اطمینان از صحت بارگیری و استحکام بار می‌باشد. لذا نمی‌توان حوادث ترافیکی را صرفاً به حوادث در حال حرکت وسایل نقلیه محدود نمود، بلکه بارگیری قبل از حرکت نیز باید تحت نظارت راننده باشد. لذا این دادگاه مستند به بند (پ) ماده ۱ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ و نظریه هیئت کارشناسی سه نفره، نظریه هیئت کارشناسی پنج نفره را مردود اعلام نمود و نظریه هیئت کارشناسی سه نفره را منطبق با محتویات پرونده اعلام نمود. لذا این دادگاه مستند به بند (ب) ماده ۴۵۵ قانون آیین دادرسی کیفری،

۱۳۹۵ در تعهد بیمه‌نامه شخص ثالث خودروی مقصر حادثه می‌باشد.

آرای پرونده:

• رأی بدوی:

دادگاه بدوی بعد از اخذ گزارش از مرجع انتظامی، موضوع حادثه را به کارشناس حوادث ترافیکی ارجاع می‌دهد. کارشناس در بدو امر موضوع را فاقد وصف حوادث ترافیکی می‌داند. لذا موضوع برای بررسی بیشتر به هیئت‌های کارشناسی سه نفره و پنج نفره ارجاع می‌شود. در نهایت هیئت کارشناسی پنج نفره متشکل از کارشناسان حوادث ترافیکی و حوادث ناشی از کار، موضوع حادثه را ناشی از کار تشخیص می‌دهند و نسبت به پنجاه درصد متهم پرونده را مقصر تشخیص می‌دهند.

قاضی پرونده مستند به نظر هیئت کارشناسی پنج‌نفره، انتساب حادثه را به متهم محرز و مسلم اعلام می‌کند و حادثه سقوط محموله از خودروی نیسان را فاقد حادثه ترافیکی قلمداد می‌کند و موضوع را مشمول حوادث ناشی از کار تشخیص می‌دهد. لذا متهم را محکوم به پرداخت ۵۰ درصد دیه کامل یک نفر مرد مسلمان در ماه غیرحرام و از باب جنبه عمومی جرم، مستند به دستمزد هر کارگر

شرح تجربه (فرآیند حل مسأله)



اعتراض شرکت بیمه به رأی صادره از دادگاه:

مدیریت فنی خودرو شرکت بیمه به استناد بخشنامه شماره ۲۵۲۱۹/۲۰۵ مورخ ۱۳۹۳/۰۴/۰۳ و بخشنامه شماره ۲۵۵۲/۲۰۵ مورخ ۱۳۹۲/۱۱/۰۷ بیمه مرکزی ج.ا.ایران و با استناد به قانون اصلاحی بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷ و عدم تعهد بیمه‌گر در چیدمان نامناسب محموله و عدم رعایت نکات ایمنی و بی‌احتیاطی در عدم رعایت تناسب بین تناژ بار با ظرفیت بارپذیری وسیله نقلیه، که منجر به عدم تعادل بار و سقوط بر روی متوفی شده است، خسارت مورد مطالبه از محل بیمه‌نامه شخص ثالث وسیله نقلیه را غیرقابل پرداخت اعلام نمود.

پاسخ به اعتراض شرکت بیمه:

قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷، وفق ماده ۶۶ قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵ نسخ شده است. لذا با توجه به گذشت بیش از دو ماه از قطعیت رأی صادره، دیه متعلقه باید وفق مفاد قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵ با رعایت مواد ۹، ۱۴، ۱۵، ۳۰، ۳۱، ۳۲ و ۵۰ پرداخت شود. طبق ماده ۳۱ قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵، بیمه‌گر مکلف است حداکثر ظرف ۱۵ روز پس از دریافت مدارک مورد نیاز، خسارت متعلقه

دادنامه معترض‌عنه را نقض و با لحاظ قاعده فقهی «درأ» و مستند به ماده ۱۲۰ قانون مجازات اسلامی حکم به برائت متهم داده و پرونده را برای رسیدگی و صدور حکم مقتضی به دادگاه محترم بدوی اعاده می‌دهد.

• رأی نهایی:

دادگاه بدوی در نهایت با بررسی مجدد گزارشات، متهم را به پرداخت دیه کامل یک مرد مسلمان، بدون افزایش یا تغلیظ، به وراثت مرحوم محکوم می‌کند. مهلت پرداخت دیه ظرف ۲ سال از تاریخ وقوع حادثه تعیین شده است. شرکت بیمه خودروی متهم، طبق قرارداد خصوصی فی مابین متهم، مسئول پرداخت دیه در مهلت مقرر است.

در ضمن دادگاه متهم را به دلیل قتل غیرعمد، علاوه بر دیه، به ۶ ماه حبس تعزیری درجه ۵ محکوم کرد. اما با توجه به عدم سوءپیشینه کیفری و احراز شرایط ماده ۱۸ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲، این مجازات به ۱ سال تعلیق ساده تبدیل شد. در طول این دوره تعلیق، اگر متهم مرتکب جرایم عمدی مشمول حد، قصاص، دیه یا تعزیر تا درجه ۷ شود، حکم تعلیق لغو می‌شود و مجازات حبس ۶ ماهه بلافاصله اجرا می‌گردد.



شرح تجربه (فرآیند حل مسأله)

این پرونده نمونه‌ای گویا از اهمیت بیمه اجباری شخص ثالث در پوشش ریسک‌های ناشی از عملکرد وسایل نقلیه و لزوم توجه به الزامات قانونی در حمل بار بود که غفلت از آن‌ها می‌تواند پیامدهای جبران‌ناپذیری را به دنبال داشته باشد.

را پرداخت کند. در ماده ۳۲ این قانون آمده است که بیمه‌گر مکلف است حداکثر ظرف مدت بیست روز از تاریخ قطعی شدن مبلغ خسارت، مبلغ خسارت را به زیان‌دیده پرداخت و در صورت عدم مراجعه وی در مهلت مذکور، نزد صندوق تودیع و قبض واریز را به مرجع قضایی مربوط تحویل دهد.

در ضمن با توجه به این‌که بیمه‌گر به تکالیف قانونی خود در مواد ۳۱ و ۳۲ این قانون عمل نکرده است، طبق ماده ۳۳ این قانون شرکت بیمه محکوم به پرداخت جریمه‌ای معادل نیم در هزار به ازای هر روز تأخیر در حق زیان‌دیده یا قائم‌مقام وی می‌شود.

لذا در نهایت با عنایت به عدم انجام به‌موقع تعهدات از سوی شرکت بیمه و اطاله دادرسی و استنکاف مدیریت خسارت جانی بیمه‌خودرو شرکت بیمه از اجرای حکم دادگاه، از مقام ناظر صنعت بیمه کشور درخواست شد که به استناد ماده ۵۷ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ اقدامات مقتضی را علیه شرکت بیمه انجام دهد. طبق این ماده، بیمه مرکزی متولی نظارت بر حسن اجرای قانون بیمه شخص ثالث است و در صورت قصور یا تخلف هر یک از شرکت‌های بیمه، اقدامات لازم را به عمل می‌آورد.



نتایج اجرای تجربه (آورده‌های حقوقی و فنی)

رانندگی» عامل تعیین‌کننده در انتساب مسئولیت به بیمه شخص ثالث بود.

۱-۲. اثرگذاری مستقیم بر تعهدات بیمه‌گر و بیمه‌گزار:

در این دست پرونده‌های قضایی که در ماهیت حادثه تردید وجود دارد، تشخیص «حادثه ترافیکی» موجب فعال‌سازی بیمه شخص ثالث می‌شود، درحالی که احراز «حادثه ناشی از کار» این تعهد را ساقط می‌کند.

۲. تفاوت‌های ماهوی بین قوانین کار و مقررات راهنمایی و رانندگی:

حوادث ناشی از کار طبق قانون کار، مسئولیت را به‌طور انحصاری متوجه کارفرما می‌سازد، چرا که وی مکلف به تأمین ایمنی محیط کار و آموزش کارگران است. در مقابل، حوادث ترافیکی مشمول قانون بیمه اجباری شخص ثالث، مسئولیت را بر عهده راننده یا مالک وسیله نقلیه قرار می‌دهد. چالش بنیادین در موارد مرزی نظیر بارگیری کالا در محوطه کارگاه رخ می‌نماید؛ جایی که تعیین محیط حادثه به تفسیر مراجع قانونی وابسته است. در پرونده اخیر دادگاه بدوی حادثه را مشمول حوادث کار دانست اما دادگاه

نتایج حاصل از مطالعه موردی این پرونده به شرح ذیل می‌باشد.

۱. نقش کارشناسی در تعیین علت حادثه:

هیئت‌های کارشناسی بازوی علمی قضات دادگاه‌ها در پرونده‌های تخصصی محسوب می‌شوند؛ لذا نظر آن‌ها در بسیاری از موارد تعیین‌کننده است. در پرونده اخیر هیئت کارشناسی سه نفره حادثه مذکور را از مصادیق حوادث ترافیکی قلمداد کرد، اما هیئت کارشناسی پنج نفره بدوی و تفسیر موسع از مفهوم «کارگاه»، مسئولیت اصلی را به کارفرما منتسب کرد. این اختلاف تفسیر نه‌تنها منجر به صدور آرای متعارض می‌شود، بلکه پیامدهای بیمه‌ای جبران‌ناپذیری دارد. در ادامه به دو مورد از کارکردهای مهم امر کارشناسی در پرونده‌های قضایی می‌پردازیم.

۱-۱. کشف واقعیت:

گزارش کارشناسی با تحلیل شواهد فنی علت اصلی حادثه را شناسایی می‌کند. این گزارش مسئولیت اصلی را میان ذی‌نفعان و عاملان توزیع می‌نماید. برای مثال، در پرونده اخیر، تشخیص هیئت کارشناسی مبنی بر «تخطی راننده از مقررات



نتایج اجرای تجربه (آورده‌های حقوقی و فنی)

عدم رعایت مفاد قانونی آیین‌نامه ۷۱ شورای عالی بیمه از سوی شرکت بیمه‌گر در اطلاع‌رسانی و پاسخ کتبی به اولیای دم، عدم رعایت مفاد ۲۱ و ۲۲ آیین‌نامه ۷۱ شورای عالی بیمه و عدم رعایت مفاد قانونی مواد ۹، ۳۰، ۳۱، ۳۲ و ۳۳ قانون بیمه اجباری شخص ثالث از سوی شرکت بیمه در رسیدگی به خسارت، منجر به کاهش اعتماد عمومی به صنعت بیمه و اطاله دادرسی و افزایش تعهدات شرکت‌های بیمه در فرآیندهای رسیدگی به پرونده‌های قضایی می‌شود.

۶. ضرورت آموزش مدیران و کارشناسان شرکت‌های بیمه:

عدم آموزش و اطلاع مدیران و کارشناسان شرکت بیمه در اجرای صحیح مفاد قانونی بیمه اجباری شخص ثالث و آیین‌نامه شماره ۷۱ شورای عالی بیمه در رسیدگی به پرونده‌های خسارت، منجر به افزایش هزینه‌های رسیدگی و اطاله دادرسی و تضییع حقوق طرفین می‌شود.

تجدیدنظر حادثه را از مصادیق حوادث ترافیکی به حساب آورد.

۳. مسئولیت بیمه‌گران در پرداخت دیه و غرامت: بیمه شخص ثالث تنها در صورت احراز مسئولیت راننده فعال می‌شود.

رای تجدیدنظر با انتقال مسئولیت به راننده، امکان جبران دیه از طریق بیمه را فراهم ساخت. با این حال، خلأ عدم پوشش بیمه برای این دست حوادث در صورت عدم انتساب آن‌ها به حوادث ترافیکی همچنان پابرجاست، چرا که بیمه تأمین اجتماعی صرفاً کارگران رسمی را پوشش می‌دهد.

۴. تأثیر تقویم قمری بر محاسبات دیه:

محاسبه دیه تابع تقویم قمری است؛ لذا وقوع حادثه در ماه‌های حرام (رجب، ذی‌القعدة، ذی‌الحجه، محرم) موجب تغلیظ دیه می‌شود. در پرونده حاضر، با توجه به تاریخ وقوع حادثه در ماه شعبان، دیه بدون تغلیظ تعیین شد.

۵. ضرورت پایبندی به قوانین و آیین‌نامه‌های شورای عالی بیمه:



پژوهشکده بیمه

www.irc.ac.ir