خبر

قیمت بنزین به پایین‌ترین میزان در ۲ سال گذشته رسید

● **ایرنا:** وزارت نفت گزارش داد: قیمت بنزین در بازار سنگاپور در هفته منتهی به هشتم جولای (۱۸ تیر) با کاهشی بیش از دو دلار به پایین‌ترین قیمت در دو سال اخیر رسید. قیمت هر بشکه بنزین در بازار سنگاپور در هفته منتهی به هشتم جولای با دودلارو ۹۶ سنت کاهش، به ۵۴دلارو ۳۰ سنت رسید. عرضه مازاد بنزین در بازار آسیا، سبب افت شدید قیمت این فرآورده نفتی نسبت به قیمت نفت خام شاخص برنت در بازار آتی لندن و رسیدن به پایین‌ترین سطح در دو سال گذشته شده است.

واردات شورولت با ۱۵ میلیون تومان

● **مهر:** اگرچه واردات خودروهای آمریکایی به کشور ممنوع اعلام شده اما هنوز منفذهایی برای واردات شورولت و کادیلاک وجود دارد. فقط کافی است ۱۵ میلیون تومان بپردازید و سال‌ها خودروی آمریکایی سوار شوید. پرونده ورود و تردد خودروهای آمریکایی به کشور گویا بسته‌شدنی نیست. به نظر می‌رسد دلالان واردات خودروهای آمریکایی دست‌بردار نیستند و نمی‌توانند از سودهای جذابی که واردات این خودروها برایشان دارد، دست بردارند. اکنون واردات خودروهای آمریکایی به‌صورت گذرموقت، به حربه جدید واردکنندگان در واردات این خودروها تبدیل شده است. آنها خودروهای آمریکایی را از گمرک‌های جنوبی و از مرز مشترک ایران و امارات وارد کشور کرده و ترتیبی می‌دهند تا با پلاک گذرموقت، وارد بازار شوند. این خودروها به صورت زیرپوستی و با آگهی‌های اینترنتی و حتی آگهی‌های پیامکی، مشتریان خاص خود را پیدا می‌کنند. بررسی‌های میدانی حکایت از آن دارد خودروهای آمریکایی گذرموقت به راحتی وارد کشور شده، شش ماه براساس قانون اجازه تردد را با پلاک موقت دارند و پس از آن، به شیوه‌های شگفت‌آور و البته صوری، از مرزهای جنوبی خارج شده و مجدد بعد از چندین روز، به‌عنوان خودروی جدید گذرموقت وارد ایران می‌شوند و اجازه دارند شش ماه دیگر تردد کنند. این رفت‌وآمد صوری البته برای خریدار هزینه‌ای هم دارد به نظر می‌رسد، برای افرادی که به‌دنبال خرید خودروهای چندصدمیلیونی مانند شورولت هستند، پرداخت ۱۰ تا ۲۰ میلیون تومان آن هم هر شش ماه یکبار، چندان مشکل‌ساز نباشد.

فوران نفت و گاز از میدان سروش در خلیج فارس مهار شد

● **مهر:** رضا کامیار، مسئول مهار فوران نفت و گاز از چاه‌های میدان سروش، از مهار دومرحله‌ای نشت و فوران نفت و گاز از دو چاه میدان نفتی سروش در خلیج فارس، بدون حادثه جانی و با مشارکت یک پیمانکار خارجی خبر داد. با گذشت حدود دو ماه از نشت گسترده و فوران نفت و گاز از دو چاه میدان نفتی سروش در خلیج فارس، درنهایت این حادثه با کمترین خسارت مالی و بدون حادثه‌ای برای نیروی انسانی به وسیله متخصصان داخلی و با مشارکت یک پیمانکار خارجی در دو مرحله مهار شد.

۷۰ درصد مردم باید یارانه بگیرند

● مهر: رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس با اعلام اینکه درآمد سالانه پنج میلیون نفر بالای ۳۵ میلیون تومان است، گفت: ادامه وضعیت پرداخت یارانه‌ها برای نظام متصور نیست. محمدرضا پورابراهیمی گفت: براساس بررسی‌های به‌عمل‌آمده دست‌کم چهار دهک جامعه، یعنی حدود پنج میلیون نفر درآمد سالانه‌شان بالای ۳۵ میلیون تومان است. رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس با بیان اینکه برخی حساسیت‌های دولت‌ها در آخرین سال دوره کاری‌اش را می‌توان درک کرد، افزود: فضای کارشناسی ما باید در تصمیم‌های سیاسی‌مان برتری داشته باشد. وی گفت: قانون هدفمندکردن یارانه‌ها قانون محکمی است؛ اما اجرای آن ناقص است. میانگین میزان اثر درآمد در دهک‌های پُردرآمد کشور تنها دو تا سه درصد است. پورابراهیمی با بیان اینکه براساس قانون هدفمندکردن یارانه‌ها ۷۰ درصد جمعیت کشور یارانه‌شان را خواهند گرفت، افزود: باوجوداین براساس مصوبه مجلس با حذف دهک‌های پُردرآمد ۱۲ هزار میلیارد تومان به منابع دولت اضافه خواهد شد. رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس گفت: می‌خواهیم با حذف دهک‌های پُردرآمد ۱۰ هزار میلیارد تومان را برای اجرای طرح‌های عمرانی دولت آزاد کنیم. پورابراهیمی با اشاره به وضعیت و واقعیت اقتصادی کشور گفت: ادامه این مسیر در وضعیت یارانه‌ها برای نظام متصور نیست. وی با بیان اینکه دولت به دلیل ویژگی حاکمیتی‌ای که دارد، می تواند اِشراف اطلاعاتی به درآمدهای مردم داشته باشد، افزود: اگر رسیدن به اطلاعات افراد سرک‌کشی به زندگی مردم به حساب آید، نتیجه‌اش همین می‌شود که می‌بینیم؛ درحالی‌که در هیچ جای دنیا این‌گونه نیست. رئیس کمیسیون برنامه و بودجه مجلس هم گفت: پیشنهاد ما این است که اگر کسی مصرف انرژی‌اش را بالا بُرد، یارانه نگیرد و پول آن را هم بپردازد. غلامرضا تاجگردون افزود: براساس قانون بودجه قرار بود سال گذشته ۷۰ درصد یارانه‌ها صرف پرداخت یارانه مستقیم شود و ۲۸ درصد دیگر در حوزه‌های مختلف هزینه شود؛ درحالی‌که میزان پرداخت یارانه مستقیم در سال ۹۴، ۱۰۸ درصد بود و چندین بخش هیچ تخصیصی از یارانه‌ها نداشتند.

نوآوری‌های قانون بیمه اجباری شخص ثالث جدید

از خطر ورشکستگی بیمه‌گران تا رعایت حقوق شهروندی

وحید قاسمی‌عهد . وکیل پایه یک دادگستری

قانون جدید بیمه اجباری خسارت وارده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه، در مورخ ۹۵/۲/۲۰ از سوی مجلس شورای اسلامی تصویب و در مورخ ۹۵/۲/۲۹ از سوی شورای نگهبان تأیید شد. این قانون سرشار از نوآوری‌هاست. از خلاصه‌کردن عنوان قانون که پیش‌تر به «قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث» نام‌گذاری شده بود تا توسعه مفهوم حادثه و افزایش تعداد مواد و عناوین قانون، همگی در این قانون جزء نوآوری‌ها و تازه‌های قانون جدید هستند. در این مجال به اهم نوآوری‌های این قانون که بعضا مثبت و منفی هستند، اشاره می‌کنیم. با توجه با اینکه مواد این قانون از ۳۰ ماده به ۶۶ ماده افزایش یافته است، بررسی همه نوآوری‌های قانون جدید در این مقال میسور نیست. بنابراین به اهم نوآوری‌های قانون جدید راجع به روابط بین بیمه‌گر، بیمه‌گذار و زیان‌دیدگان (اشخاص ثالث) می‌پردازیم.

اولین قانون درباره بیمه اجباری وسایل نقلیه در سال ۱۳۴۷ با عنوان «قانون بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث» به تصویب رسید که بعدا پس از ۴۰ سال و مشخص‌شدن نقاط مثبت و منفی آن در سال ۱۳۸۷ اصلاحات اساسی صورت پذیرفت. مهم‌ترین اصلاحات آن قانون که اکنون در حال اجرا هستند، عبارت از تعیین سقف تحت پوشش خسارت‌های بدنی که معادل دیه یک مرد مسلمان در ماه حرام و دوم، پرداخت برابر خسارت و دیه بدون توجه به جنسیت و مذهب شخص ثالث خسارت‌دیده بود. قانون جدید ضمن حفظ نوآوری‌های آن قانون، خلأهای قانون‌گذاری در این زمینه را نیز رفع کرده است.

۱. توسعه مفهوم حادثه: نخستین اصلاحی که در قانون جدید به چشم می‌خورد، توسعه مفهوم حادثه است. حادثه در تبصره پنج ماده یک قانون قدیم چنین تعریف شده بود: «منظور از حوادث مذکور در این قانون، هرگونه سانحه‌ای از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش‌سوزی یا انفجار وسایل نقلیه موضوع این ماده و نیز خسارتی است که از محمولات وسایل مزبور به اشخاص ثالث وارد شود». این تعریف تا حد بسیار زیادی موسع می‌نمود. اما در قانون جدید در بند پ ماده یک تعریفی بسیار موسع از حادثه بیان شده است. به تعبیر این بند، مراد از حوادث: هرگونه سانحه ناشی از وسایل نقلیه موضوع بند (ث) این ماده و محمولات آنها از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش‌سوزی یا انفجار یا هر نوع سانحه ناشی از وسایل نقلیه بر اثر حوادث غیرمترقبه است. عبارت بر اثر حوادث غیرمترقبه به مفهوم حادثه ملحق شده است. حادثه غیرمترقبه یا فورس‌ماژور از لحاظ حقوقی حادثه غیرقابل پیش‌بینی، غیرقابل دفع و خارجی است. از مصادیق آن می‌توان به حوادثی مانند سیل، توفان و زلزله اشاره کرد. در قوانین بیمه کشورهای بیگانه تلاش وافی جهت خروج این دسته از خسارات در شمول پوشش‌های بیمه‌ای صورت پذیرفته است. با توجه به این واقعیت که شرکت‌های بیمه درباره بیمه‌های شخص ثالث عموما زیان‌دیده هستند وجود این تعریف از حادثه می‌تواند شرکت‌های بیمه را به ورشکستگی کامل برساند. خصوصا اینکه قانون‌گذار در مقام شمارش استثنائات صراحت لازم را دارد. طبق ماده ۱۷ قانون جدیدموارد زیر از شمول بیمه موضوع این قانون خارج است:

الف - خسارت وارده به وسیله نقلیه مسبب حادثه و محمولات آن

ب - خسارت مستقیم یا غیرمستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیواکتیو

پ - جریمه یا جزای نقدی

ت - اثبات قصد زیان‌دیده در ایراد صدمه به خود مانند خودکشی، اسقاط جنین و نظایر آن و نیز اثبات هر نوع خدعه و تبانی نزد مراجع قضائی. همان‌گونه که مشخص است بلایای طبیعی جزء استثنائات نیامده است، این امر آنگاه مهم تلقی می‌شود که بدانیم در پیشینه این قانون مواردی چون فورس‌ماژور از حدود تعهدات بیمه‌گر استثناء می‌شده است. چنانچه در ماده چهار قانون احباری وسایل نقلیه موتوری زمینی مصوب ۱۳۴۷ می‌خوانیم: «موارد ذیل از شمول بیمه موضوع این قانون خارج است: ۱- خسارات ناشی از فرس‌ماژور از قبیل جنگ - سیل - زلزله». با این وضع، تصور کنیم چنانچه بلایای طبیعی مثل سیل و زلزله که در ایران بارها اتفاق می‌افتد، موجب برخورد اتومبیل در حال پارک به شخص یا مالی شود، طبق تعریف ارائه‌شده، شرکت بیمه مسئول پرداخت خسارت است. حال چنانچه فاجعه‌ای مانند سونامی صورت پذیرد و با برخورد خودروهای متوقف به ساختمان‌ها و اشخاص، شرکت‌های بیمه متعهد به پرداخت خسارت هستند. به‌این‌ترتیب می‌توان گفت قانون‌گذار مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه را همچون مسئولیت ناشی از غصب مسئولیت مطلق تلقی کرده است و از هیچ‌یک از تئوری‌های مسئولیت محض یا مسئولیت ناشی از تقصیر پیروی نکرده است. در مقام تفسیر صحیح و قاعده‌مند مفهوم «حادثه» باید گفت به نظر می‌رسد در تدوین این بند مسامحه‌ای از سوی قانون‌گذار صورت پذیرفته گرفته و به‌جای عبارت «به جزء» از «بر اثر» استفاده کرده است.

۲. اجباری‌شدن بیمه حوادث برای رانندگان وسایل نقلیه: براساس بند ت ماده یک قانون تازه‌تصویب، شخص ثالث هر شخصی است که به سبب حوادث موضوع این قانون دچار خسارت بدنی یا مالی شود به‌استثنای راننده مسبب حادثه. به‌این‌ترتیب راننده مقصر حادثه از شمول شخص ثالث خارج می‌شود و قرارداد بیمه وی را تحت پوشش قرار نمی‌دهد. قانون‌گذار جهت بهره‌مندی رانندگان شرکت‌های بیمه را مکلف به انعقاد قرارداد بیمه حوادث به میزان دیه یک مرد مسلمان در ماه حرام کرده است. این نوع نوآوری از سوی قانون‌گذار تحسین‌برانگیز است (ماده ۳ قانون بیمه اجباری سال۹۵)

۳. اعمال تخفیفات به نفع دارنده: در گذشته تخفیفات به خودرو تعلق می‌گرفت بی‌آنکه مشخص شود دارنده یا راننده آن‌چه کسی است. اما طبق تبصره ماده شش قانون جدید؛

- کلیه تخفیفاتی که به‌واسطه «نداشتن حوادث منجر به خسارت» در قرارداد بیمه موضوع این قانون اعمال شده باشد، متعلق به انتقال‌دهنده است. انتقال‌دهنده می‌تواند تخفیفات مذکور را به‌وسیله نقلیه دیگر از همان نوع، که متعلق به او یا متعلق به همسر، والدین یا اولاد بلاواسطه وی باشد، منتقل کند. این مقرره گامی روبه‌پیش است اما کامل است. زیرا، از لحاظ بیمه‌ای و ارزیابی ریسک، مهم شخص راننده است که در اینجا توجهی به آن نشده است و در این دایره همسر، والدین یا اولاد شخص نیز حسب مورد مشمول تخفیف قرار گرفته‌اند. اما، این آغاز خوب نوید محاسبه دقیق ریسک را به‌نفع بیمه‌گران می‌دهد. جهت اصولی‌شدن نحوه محاسبه تخفیفات قانون‌گذار در تبصره پنج ماده ۱۸ اضافه می‌کند: «شرکت‌های بیمه موظفند در چارچوب ضوابط مربوط نسبت به اعطای تخفیف به رانندگانی که دوره‌های آموزشی رانندگی ایمن و کم‌خطر را سپری کرده و موفق به اخذ گواهینامه مربوط شده‌اند، اقدام کنند». این امر می‌تواند کمک شایانی به ارتقای فرهنگ رانندگی کند.

۴. عدم توجه به تعهدات پیش‌قراردادی بیمه‌گذار: طبق مواد ۱۲ و ۱۳ قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶ بیمه‌گذار دارای دو تعهد پیش قراردادی (که هردو ناشی از اصل حسن‌نیت هستند) را از سبد تعهدات بیمه‌گذار حذف کرده است. به‌طور خلاصه، در این دو ماده بیمه‌گذار دو تعهد با عناوین تعهد به خودداری از اظهار نادرست و تعهد به ارائه اطلاعات دارد. در تبصره دو ماده هفت قانون جدید، این دو تعهد حذف شده است. حذف این دو تعهد شاید این ابهام را در ذهن ایجاد کند که قانون‌گذار در صدد عدول از اصل مهم حسن‌نیت در این قراردادها است. اما، علت امر را باید در بی‌فایدگی وجود این تعهدات در وضع کنونی صنعت بیمه دانست. با توجه به اینکه این دو تعهد در نتیجه تأثیر مستقیم بر میزان حق بیمه می‌گذارند و تعیین حق بیمه در ایران تابعی از ریسک واقعی نیست و به طور دستوری تعیین می‌شود قانون‌گذار خواسته است که با حذف این دو تعهد از میزان بهانه بیمه‌گران جهت عدم پرداخت خسارت بکاهد. در حقوق بیمه این دو تعهد که در مواد ۱۲ و ۱۳ قانون بیمه پیش‌بینی شده نقش بسیار اساسی و پررنگی دارند و شرکت‌های بیمه بنا به همین تعهدات تلاش می‌کنند از پرداخت خسارت طفره روند. هرچند که از نتایج مثبت این تعهدات نیز نباید غافل ماند.

۵. جلوگیری از سوءاستفاده‌های بیمه‌گران: در گذشته بیمه‌گران با توجه به خلأهای قانونی و اینکه پرداخت دیه در ابتدای سال با پرداخت دیه در انتهای آن سال با یک نرخ صورت می‌پذیرفت بعضا با دادن وعده پرداخت در انتهای سال موجب می‌شدند که زیان‌دیدگان یا راضی شوند که با کسر بخشی از خسارت رضایت بی‌قیدوشرط خود را اعلام کنند طبق تبصره ماده ۹ قانون جدید «اخذ هرگونه رضایتنامه از زیان‌دیده توسط بیمه‌گر و صندوق مبنی بر رضایت به پرداخت خسارت کمتر از مزایای مندرج در این قانون ممنوع است و چنین رضایتنامه‌ای بلااثر است». افزون بر این، قانون‌گذار جهت پرداخت خسارت به زیان‌دیدگان و جلوگیری از تعلل بیمه‌گران در پرداخت، دو نوآوری جدید را در دستور کار خود قرار داده است:

نخست، پرداخت ظرف ۱۵ روز: وفق ماده۳۱ قانون بیمه اجباری جدید «بیمه‌گر و صندوق حسب مورد مکلفند حداکثر ۱۵ روز پس از دریافت مدارک مورد نیاز، خسارت متعلقه را پرداخت کنند».

دوم، تعلق خسارت تأخیر تأدیه: پرداخت دیه در ابتدای سال یا انتهای آن تغییری در میزان تعهدات بیمه‌گران نداشت و در هر صورت آنها متعهد به پرداخت یک میزان دیه و خسارت بودند. این امر در اصل مشوقی برای بیمه‌گران جهت تأخیر در پرداخت بود. هرساله بیمه‌گران در روزهای پایانی سال بخش عمده‌ای از تعهدات خود را پرداخت می‌کردند. به این‌صورت که اگر زیان‌دیده مراجعه می‌کرد خسارت بدنی را به وی پرداخت می‌کردند والا مبلغ را به حساب صندوق دادگستری واریز می‌کردند. جهت جلوگیری از این دست از مشکلات و ملاحظه حقوق اشخاص ثالث در ماده ۳۳ قانون جدید بیمه اجباری پیش‌بینی شده است: «چنانچه بیمه‌گر یا صندوق به‌رغم کامل‌بودن مدارک، تکلیف مقرر در ماده (۳۱) این قانون را انجام ندهند و در پرداخت خسارت تأخیر کنند یا بیمه‌گر تکلیف مقرر در ماده (۳۲) این قانون را انجام ندهد، به پرداخت جریمه‌ای معادل نیم درهزار به‌ازای هر روز تأخیر در حق زیان‌دیده یا قائم‌مقام وی محکوم می‌شود».

۶. تغییر در مفهوم شخص ثالث: در قوانین گذشته منظور از شخص ثالث، هر شخصی بود که به سبب حوادث وسایل نقلیه موضوع این قانون دچار زیان‌های بدنی یا مالی شود به استثنای راننده مسبب حادثه. اما در قانون جدید بین ثالث‌های داخل خودرو و خارج از آن تفاوت وجود دارد. براساس ماده ۱۲ قانون جدید تعهد ریالی بیمه‌گر در قبال زیان‌دیدگان داخل وسیله نقلیه مسبب حادثه، برابر حاصل‌ضرب ظرفیت مجاز وسیله نقلیه در سقف تعهدات بدنی بیمه‌نامه با رعایت تبصره ماده (۹) و ماده (۱۳) این قانون است. در مواردی که به علت عدم رعایت ظرفیت مجاز وسیله نقلیه، مجموع خسارات بدنی زیان‌دیدگان وسیله نقلیه مقصر حادثه بیش از سقف مذکور باشد، مبلغ خسارت مورد تعهد بیمه‌گر به نسبت خسارت وارده به هر یک از زیان‌دیدگان بین آنان تسهیم می‌شود و مابه‌التفاوت خسارت بدنی هر یک از زیان‌دیدگان توسط صندوق تأمین خسارت‌های بدنی وفق مقررات مربوط پرداخت و مطابق مقررات این قانون از مسبب حادثه بازیافت می‌شود.

به‌این‌ترتیب، درصورتی‌که زیان‌دیدگان به هر تعداد، خارج از وسیله نقلیه باشند این بیمه‌گر است که کلیه خسارات را پرداخت می‌کند. اما چنانچه ثالث‌ها داخل خودرو باشند به تعداد ظرفیت مجاز از سوی بیمه‌گر پرداخت می‌شود. مثلا اگر ظرفیت مجاز خودرو چهار نفر باشد اما پنج نفر در آن باشند، بیمه‌گر به هریک چهارپنجم خسارت پرداخت می‌کند و ایشان برای دریافت یک‌پنجم باقی‌مانده باید به صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مراجعه کنند. این امر از این جهت که بار مالی شرکت‌های بیمه را کاهش می‌دهد تا حدودی قابل توجیه است ولی از آنجایی‌که زیان‌دیدگان را با دو متعهد روبه‌رو می‌کند مخالف هدف حمایتی قانون‌گذار نسبت به ثالث است.

در ادامه وفق بند ت ۲۵ آن قانون «صندوق مکلف است بدون اخذ تضمین از زیان‌دیده یا مسبب زیان، خسارت زیان‌دیده را پرداخت نموده و پس از آن مکلف است به شرح زیر به قائم‌مقامی زیان‌دیده از طریق مراجع قانونی وجوه پرداخت‌شده را بازیافت کند: ...

ت - در صورتی‌که پرداخت خسارت به سبب خارج از ظرفیت‌بودن سرنشینان داخل وسیله نقلیه مسبب حادثه باشد به مسبب حادثه رجوع می‌کند»؛ به‌این‌ترتیب، مسئولیت نهایی عدم رعایت ظرفیت خودرو بر عهده راننده قرار می‌گیرد.

اما راجع به اشخاص خارج از خودرو، مفهوم شخص ثالث دستخوش تغییرات اساسی شده است. طبق تبصره ماده ۲۵ قانون جدید «تعهد ریالی بیمه‌گر در قبال زیان‌دیدگان خارج از وسیله نقلیه مسبب حادثه ۱۰ برابر سقف تعهدات بدنی بیمه‌نامه با رعایت تبصره ماده (۹) و ماده (۱۳) این قانون می‌باشد. در مواردی که مجموع خسارات بدنی زیان‌دیدگان خارج از وسیله نقلیه مسبب حادثه بیش از سقف مذکور باشد مبلغ خسارت مورد تعهد بیمه‌گر به نسبت خسارت واردشده به هر یک از زیان‌دیدگان بین آنان تسهیم می‌شود و مابه‌التفاوت خسارت بدنی هر یک از زیان‌دیدگان توسط صندوق تأمین خسارت‌های بدنی وفق مقررات مربوط پرداخت می‌شود». اما برخلاف مورد پیشین مسئولیت نهایی خسارت اشخاص خارج از خودرو بر عهده صندوق تأمین قرار می‌گیرد. چنانچه تبصره یک ماده ۲۵ مقرر می‌دارد: «در موارد زیر صندوق نمی‌تواند برای بازیافت به مسبب حادثه رجوع کند: ...

۳ـ در مواردی که زیان‌دیدگان خارج از وسیله نقلیه بیش از سقف تعهدات بیمه‌گر موضوع تبصره ماده (۱۲) این قانون باشند».

۷. رعایت حقوق شهروندی: طبق ماده ۴۲ قانون بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه:

«حرکت وسایل نقلیه موتوری زمینی بدون داشتن بیمه‌نامه موضوع این قانون ممنوع است» و در ادامه این ماده آمده است: «مأموران راهنمایی و رانندگی و پلیس راه موظفند در صورت احراز فقدان بیمه‌نامه، وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه موضوع این قانون را تا هنگام ارائه بیمه‌نامه مربوط در محل مطمئنی متوقف کنند». شاید در بدو امر این ابهام در ذهن ایجاد شود که پلیس راهنمایی و رانندگی از این پس اختیار دارد به بهانه بازرسی مدارک، خودروها را متوقف کند؛ اما، قانون‌گذار با استمداد از تکنولوژی مانع از تضییع حق شهروندی به نام حق آزادی رفت‌وآمد شده است. قانون‌گذار جهت اینکه بی‌جهت خودروهای اشخاص متوقف نشود مقرر داشته است: «مأموران راهنمایی و رانندگی و پلیس راه موظفند از طرق مقتضی مانند دوربین‌های نظارت ترافیکی ضمن شناسایی وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه نسبت به اعمال جریمه‌های مربوط اقدام کنند. همچنین مأموران راهنمایی و رانندگی و پلیس راه موظفند در صورت احراز فقدان بیمه‌نامه، وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه موضوع این قانون را تا هنگام ارائه بیمه‌نامه مربوط در محل مطمئنی متوقف کنند». بدیهی است که تجهیز الکترونیکی پلیس به سوابق بیمه‌ای به خودی خود میسور نیست بدین‌جهت در ماده ۴۳ همان قانون بیمه مرکزی و شرکت‌های بیمه را موظف کرده است ترتیبی اتخاذ کنند که با استفاده از ابزار مناسب، امکان شناسایی وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه موضوع این قانون برای پلیس راهنمایی‌ورانندگی یا پلیس‌راه فراهم شود. همچنین است تکلیف مقرر در مواد ۵۴ و ۵۵ قانون بیمه اجباری جدید که مقرر می‌دارند - نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران مکلف است ظرف مدت سه‌ماه از تاریخ لازم‌الاجراءشدن این قانون ترتیبی اتخاذ کند که امکان دسترسی به بانک‌های اطلاعاتی آن نیرو در ارتباط با موضوعات مورد نیاز از قبیل مشخصات وسایل نقلیه و دارندگان آنها و گواهینامه‌های صادرشده و همچنین سوابق تخلفات و تصادفات رانندگان، از طریق سامانه‌های الکترونیکی به‌صورت برخط برای مراجع قضائی، صندوق و بیمه مرکزی فراهم شود؛ و در ماده ۵۶ ادامه می‌دهد: بیمه مرکزی مکلف است ظرف مدت شش‌ماه از تاریخ لازم‌الاجراءشدن این قانون ترتیبی اتخاذ کند که امکان دسترسی به اطلاعات مذکور در مواد (۵۴) و (۵۵) این قانون برای کلیه مراجع قضائی، شرکت‌های بیمه ذی‌ربط، نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران و صندوق فراهم شود. از وجود این تکالیف در قانون جدید نتایج بسیار مثبتی به دست می‌آید که می‌تواند سرمشق قانون‌گذار در حفظ حقوق شهروندی باشد.

گذر

برگزاری مجمع عمومی بانک مرکزی در دستور کار قرار گرفت

● **ایسنا:** برخلاف دو سال گذشته که مجمع عمومی بانک مرکزی با تأخیری بیش از شش‌ماه برگزار می‌شد، ظاهرا تشکیل مجمع در دستور کار قرار گرفته و به‌زودی برگزار می‌شود. گرچه تیرماه موعد برگزاری مجمع سالانه محسوب می‌شود، اما بانک مرکزی اغلب به‌موقع مجمع را تشکیل نداده است؛ به طوری که در سال گذشته در بهمن و حتی در سال ۱۳۹۳ در آذر برگزار شده بود. اطلاعات دریافتی بیانگر این است که اکنون بانک مرکزی در حال انجام تدارکات برای برگزاری مجمع بوده و احتمالا به‌زودی برگزار می‌شود. درعین‌حال شنیده می‌شود بعد از برگزاری مجمع، احتمالا سیف، رئیس کل بانک مرکزی، در ترکیب اعضای هیأت عامل بانک مرکزی تغییراتی خواهد داد. مجمع سالانه بانک مرکزی، امسال پنجاه‌وششمین دور خود را پشت سر خواهد گذاشت. براساس ماده (۱۷) قانون پولی و بانکی، مجمع عمومی بانک مرکزی با حضور وزیر امور اقتصادی و دارایی، وزیر بازرگانی و رئیس سازمان برنامه و بودجه تشکیل می‌شود. این در حالی است که در سال جاری و در جریان رسیدگی به لایحه تنظیم برخی از احکام برنامه‌های توسعه کشور، ترکیب مجمع عمومی بانک مرکزی نیز مشخص شد به‌گونه‌ای که براساس مصوبه مجلس، رئیس‌جمهور (رئیس مجمع) وزیر امور اقتصادی و دارایی، رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور و دو نفر از وزرا به انتخاب هیأت وزیران ترکیب مجمع عمومی را تشکیل می‌دهند.

وام ۲/۴ میلیارد دلاری روسیه به ایران در بخش برق و ریل

● **ایسنا:** رسانه‌های روس از اعطای وام ۲.۴میلیارددلاری این کشور به ایران خبر می‌دهند که قرار است در صنعت برق و صنایع ریلی ایران استفاده شود.

براساس اطلاعات منتشرشده در پورتال رسمی اطلاعات حقوقی روسیه، این کشور حدود یک میلیارد یورو (۱.۱ میلیارد دلار) برای برقی‌کردن خطوط ریلی ایران و حدود ۱.۲ میلیارد یورو (۱.۳ میلیارد دلار) برای ساخت نیروگاه اختصاص خواهد داد. بنابر این حکم، اولین بخش از این وام به برقی‌کردن خط آهن ۲۰۳مایلی گرمسار-اینچه‌برون در مرکز ایران اختصاص خواهد یافت. بخش دوم این وام صرف تأمین مالی ۸۵ درصد از قراردادهای ساخت نیروگاه‌های حرارتی خواهد شد و باقی‌مانده این وام به‌عنوان پیش‌پرداخت به پیمانکاران روسی داده می‌شود.

روسیه در چارچوب توافق‌ها و قراردادهای امضاشده با ایران، دو وام به مجموع ارزش، ۲.۲میلیارد یورو در اختیار جمهوری اسلامی قرار می‌دهد که برای اجرای دو طرح ریلی و نیروگاهی پیش‌بینی‌شده هزینه خواهد شد. براساس گزارش اسپاتنیک، بازپرداخت این دو وام پنج‌ساله و با کارمزد ۲.۷۷ درصد خواهد بود.

در جریان نشست آبان سال ۹۴ کمیسیون مشترک همکاری ایران و روسیه در مسکو که به تهیه نقشه راه توسعه روابط دو کشور منجر شد، مجموعه‌ای از برنامه‌ها و اجرای طرح‌های مشترک در بخش‌های مختلف از جمله صنعتی، نیروگاهی، ریلی و انرژی در ایران با همکاری طرفین پیش‌بینی و قرار شد مسکو بخشی از هزینه‌های این طرح‌ها را به صورت وام اعتباری در اختیار تهران قرار دهد.

قطع خدمات اپراتوری به گوشی‌های تلفن همراه قاچاق

● **ایرنا:** سخنگوی سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی ایران (رگولاتوری) گفت: بعد از اجرای طرح کددارکردن (رجیستری) گوشی‌ها، خدمات اپراتوری تنها به گوشی‌های همراهی داده می‌شود که از مبادی رسمی وارد کشور شده‌اند. جهانگیر اسدی خاطرنشان کرد: گوشی‌های همراهی که پیش از اجرای طرح کددارکردن گوشی‌ها (رجیستری) در کشور وجود دارند، مشمول این طرح نخواهند شد و اپراتورها به این نوع گوشی‌های تلفن‌همراه خدمات می‌دهند.

بانک‌های اروپایی در معرض بیشترین زیان حوادث ترکیه

● **ایرنا:** خبرگزاری رویترز گزارش داد که بانک‌های اروپایی با بیشترین میزان سرمایه‌گذاری در ترکیه، بیشتر از مؤسسات مالی دیگر کشورها با اثرات منفی پیامدهای کودتای نافرجام این کشور مواجه هستند. رویترز نوشت: داده‌های بانک مرکزی ترکیه در پایان سال میلادی گذشته نشان داد که فرانسه و انگلیس با بیشترین ریسک اعتباری در این کشور روبه‌رو هستند. براساس این گزارش، منابع بانک‌های فرانسه که با رقم ۴۰ میلیارد دلار دوبرابر بانک‌های آمریکا، در معرض ریسک اعتباری قرار دارند و نیز خطر اعتباری منابع بانک‌های آلمان و ایتالیا نشان می‌دهد که چگونه بانک‌های متزلزل و ضعیف اروپا ممکن است اکنون بیشترین زیان را از تحولات ترکیه متحمل شوند.