

پژوهشهای حقوقی

شماره ۱۷

هزار و سیصد و هشتاد و نه - نیمسال اول

مقالات

توصیف خواسته در قانون و رویه قضایی • اصول بنیادین حاکم بر کنوانسیون ارتباطات الکترونیکی
آنسیترال • مؤلفه‌های امنیت اجتماعی در قوانین کیفری • شناسایی در حقوق بین‌الملل: آثار حقوقی
شناسایی کوزوو، اوستیای جنوبی و آبخازیا • اصول حاکم بر تعارض ادله اثبات دعوا • جلوه‌های
حقوق بین‌الملل کیفری در خاورمیانه؛ از محاکمه صدام تا محاکمه عاملان ترور رفیق حریری

موضوع ویژه: بورس اوراق بهادار در حقوق ایران و کشورهای دیگر

مبانی و اصول تعهد به دادن اطلاعات در بورس • مطالعه تطبیقی ممنوعیت‌های دارندگان اطلاعات
نهانی در رابطه با معاملات اوراق بهادار • تحلیل جرم معامله متکی بر اطلاعات نهانی • مبارزه با
تقلب در بازارهای اوراق بهادار؛ نگاهی به نظم حقوقی بازار اوراق بهادار در ایالات متحده آمریکا •
بررسی آراء قضایی صادره در خصوص معامله اوراق بهادار با استفاده از اطلاعات نهانی • مسؤولیت
مدنی کارگزاران بورس و فرایند طرح دعاوی مرتبط در مراجع صالحه • مسؤولیت کارگزاران در
معاملات فضولی اوراق بهادار با تکیه بر رویه هیأت داوری • نقش صکوک در تأمین مالی پروژه‌ها و
تأملی بر قوانین و مقررات حاکم بر آن • داوری اختلافات در بازار اوراق بهادار • ماهیت حقوقی و
صلاحیت‌های هیأت داوری بازار اوراق بهادار • قواعد حاکم بر تشکیل شرکت‌های سهامی عام در پرتو
قانون بازار اوراق بهادار • آثار حقوقی الحاق ایران به سازمان جهانی تجارت بر خدمات بورس
اوراق بهادار • ادغام فرامرزی بازارهای بورس سهام و اوراق بهادار: توهم یا واقعیت؟

نقد و معرفی

ملاحظات پیرامون «نظریه مشورتی کوزوو» • بررسی جرم تجاوز در کنفرانس بازنگاری اساسنامه
دیوان کیفری بین‌المللی • نقدی بر قانون جدید بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه
• علائم تجاری غیر سنتی • قطعنامه ۱۹۲۹ شورای امنیت: بازنمایی نبرد حق و قدرت در جهان
نامتحد • ششمین دوره مسابقات شبیه‌سازی دیوان کیفری بین‌المللی





http://jlr.sdil.ac.ir/article_41088.html

مجله پژوهش‌های حقوقی (علمی - ترویجی)، شماره ۱۷، نیمسال اول ۱۳۸۹
صفحات ۵۴۳ الی ۵۶۶، تاریخ وصول: ۱۳۸۸/۴/۸، تاریخ پذیرش: ۱۳۸۸/۵/۲۵

نقدی بر قانون جدید بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه مصوب ۱۳۸۷

نسرین طباطبایی حساری*

چکیده: افزایش آمار حوادث رانندگی از یک سو و لزوم حمایت از زیان‌دیدگان این حوادث و جبران خسارات وارد بر آنان سبب شده است تا اکثر نظام‌های حقوقی قواعد عام موجود در حوزه مسئولیت مدنی را جهت انتظام این حوزه خاص کافی ندانند و با پیش‌بینی مسئولیت نوعی برای دارندگان وسایل نقلیه و اجباری نمودن پوشش بیمه‌ای این مسئولیت و پیش‌بینی طرح‌های تکمیلی بیمه‌های اجباری در جهت پر کردن خلأهای موجود گام بردارند. در حقوق ایران نیز مقنن در سال ۱۳۴۷ به منظور دستیابی به اهداف فوق‌الذکر «قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث» را تصویب نمود. لیکن با گذشت چهل سال از اجرای قانون مزبور و پاسخگو نبودن آن به مسائل اجتماعی و نیازهای امروز سبب شد در سال ۱۳۸۷ مقنن در جهت اصلاح قانون مزبور برآید. موضوع مقاله حاضر، نقد و بررسی قانون جدید در مقایسه با قانون پیشین و تحلیل احکام مقنن در قانون جدید با لحاظ فلسفه وجودی نهاد بیمه اجباری مسئولیت در حوزه حوادث رانندگی است.

کلیدواژه‌ها: بیمه اجباری، مسئولیت نوعی، دارنده وسایل نقلیه، جبران خسارات زیان‌دیده

مقدمه

نیازهای اجتماعی و خلأهای موجود جهت برقراری تعادل میان ابعاد مختلف جامعه در هر برهه‌ای از زمان مقنن را به وضع قوانین جدید ترغیب می‌نماید. بنابراین وضع قوانین مناسب که به خوبی قادر به پر کردن خلأهای اجتماعی باشد تنها با لحاظ مبانی و ضرورت‌های وضع آن ممکن است. لذا در نقد و تحلیل هر قانون توجه به فلسفه وجودی و مبانی وضع آن از مهمترین

* دانشجوی دوره دکتری حقوق خصوصی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

nasrintabatabai@hotmail.com

معیارها جهت تشخیص امکان دستیابی آن به اهداف مورد نظر می‌باشد. در مقاله حاضر با توجه به مطلب فوق‌الاشعار مبحث اول به بررسی فلسفه وجودی قانون بیمه اجباری مسؤولیت دارندگان وسایل نقلیه در برابر اشخاص ثالث پرداخته شده است و سپس در مبحث دوم تعیین قلمرو موضوعی و شخصی قانون مزبور که در زمینه‌ای خاص و جهت دستیابی به اهداف مورد نظر در آن زمینه وضع گردیده مورد توجه قرار گرفته است تا این امر مورد بررسی قرار گیرد که آیا قلمرو تحت پوشش قانون مزبور با مبانی وضع آن منطبق می‌باشد و مقنن توانسته است به نیازهای جامعه امروز از این طریق پاسخگو باشد یا خیر؟ در انتها نیز (مبحث سوم) ویژگیهای قانون مزبور و روشهای جبران خسارت آن مورد توجه قرار گرفته تا به ویژه بتوان علت نسخ قانون پیشین (۱۳۴۷) و وضع مقررات جدید (۱۳۸۷) در این زمینه را دریافت.

۱- فلسفه وجودی

۱-۱- مبانی و ضرورتها

یکی از آثار صنعتی شدن جوامع بشری، کاربرد روزافزون وسایل نقلیه موتوری توسط انسان می‌باشد که به رغم تسهیل زندگی بشری سبب ایجاد حوادث متعددی می‌گردد که خسارت مالی و جانی عدیده‌ای را به همراه دارد به گونه‌ای که حوادث مزبور و شیوه جبران خسارات مالی و بدنی وارده به زیان‌دیدگان این حوادث یکی از مباحث مهم مسؤولیت مدنی در دنیای کنونی می‌باشد. همین امر سبب شده است تا اکثر نظامهای حقوقی با هدف «حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی و تضمین حقوق آنان» به مسؤولیت بدون تقصیر یا محض یا نوعی روی آورند و زیان‌دیده را که فاقد اطلاعات و امکانات لازم جهت اثبات تقصیر عامل زیان می‌باشد، از بار اثبات تقصیر برهانند. زیرا منضم بر آن که اثبات تقصیر عامل ورود زیان برای زیان‌دیدگان کاری دشوار می‌باشد که سبب می‌گردد بسیاری از زیانها جبران نشده باقی بماند، بسیاری از حوادث رانندگی معلول اشتباه، نامناسب بودن جاده‌ها ... می‌باشد و اثری از تقصیر واردکننده زیان در آن وجود ندارد. لذا عدول از قواعد سنتی در حوزه مسؤولیت مدنی (مسؤولیت مبتنی بر تقصیر) و جایگزین نمودن مسؤولیت بدون تقصیر و در حقیقت توسعه مسؤولیت مدنی در حوزه حوادث رانندگی گامی مثبت در جهت حمایت از زیان‌دیدگان این حوادث به شمار می‌رود. لیکن توجه به این امر از اهمیت اساسی برخوردار است که توسعه مسؤولیت مدنی در صورتی که همراه با پوشش بیمه‌ای مناسب نباشد، از یک سو سبب می‌گردد اکثر زیان‌دیدگان این حوادث برای جبران خسارات خویش و مراجعه به عامل ورود زیان دچار مشکلات عدیده‌ای از جمله مواجهه با عدم توانایی مالی عامل ورود زیان برای جبران خسارات وارده شوند و از سوی دیگر سبب می‌شود با زندانی شدن واردکننده زیان در بسیاری از موارد به علت عدم توانایی مالی در جبران خسارات، افراد تحت پوشش وی نیز از حمایت نان‌آور خود محروم و در معرض آسیبهای جدی اجتماعی قرار گرفته و در نتیجه جامعه نیز با محروم شدن از توانایی و نیروی کار بخشی از افراد خود،

متضرر نهایی این امر قرار گیرد. بنابراین دستیابی به جبران خسارات زیان‌دیدگان و کاهش دعاوی موجود در زمینه زیانهای ناشی از حوادث رانندگی نه تنها از طریق حذف عامل تقصیر در احراز مسؤولیت بلکه با پیشبینی راه‌حلهایی جهت جبران خسارات از جمله بیمه ممکن است.^۱

در نتیجه رژیمهای متفاوت بیمه‌ای برای مقابله با مشکل جبران خسارت در حوادث رانندگی پیش‌بینی شده است. تفاوت دیدگاه فردگرایان و طرفداران حقوق اجتماع در انتخاب نظامها و روشهای جبران خسارت تأثیر فراوان دارد به گونه‌ای که دسته دوم متمایل به مداخله دولتها در بحث جبران خسارات هستند، ولی فردگرایان معتقدند که دولت صرفاً باید مکانیسم بیمه اجباری را طراحی کند تا خسارات وارد به زیان‌دیدگان از این طریق جبران گردد.^۲

لحاظ «اصل جبران کامل خسارات وارده به زیان‌دیدگان» و «حمایت از عامل ورود زیان از طریق جمعی کردن خسارات» سبب شده تا اکثر نظامهای حقوقی با اجباری کردن پوشش بیمه‌ای برای مسؤولیت عاملان ورود زیان در حوادث رانندگی در جهت کنترل هر چه بیشتر آثار سوء به کارگیری وسایل نقلیه کوشش نمایند و ضمانت اجراهای متعدد مدنی و کیفری را برای متخلفان از تحصیل پوشش مذکور و انعقاد قرارداد بیمه مسؤولیت، لحاظ نمایند.

در نتیجه اغلب نظامهای حقوقی اصل اجباری بودن بیمه مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی را به عنوان مکمل اصل مسؤولیت نوعی آنان پذیرفتند. زیرا بر فرض که به موجب اصل مسؤولیت نوعی، زیان‌دیده از بار اثبات تقصیر واردکننده زیان می‌رهد، لیکن ممکن است دارایی فرد اخیرالذکر توان جبران خسارات وارده را نداشته باشد. مضافاً آن که، وجود بیمه در خصوص حوادث رانندگی در وضع قوانین سخت و شدید و توسعه مسؤولیت مدنی و حتی حرکت به سوی مسؤولیت مطلق در برخی نظامها و تشویق رویه قضایی به صدور احکام در این زمینه نیز مؤثر می‌باشد. در حقیقت نظام بیمه اجباری ابزاری برای تقویت مسؤولیت‌های ناشی از ضمان قهری از طریق کاهش ریسک و خطر مواجهه شخص زیان‌دیده با اعسار فرد مرتکب^۳ (عامل ورود زیان) می‌باشد که اغلب، این ابزار در ارتباط با مسؤولیت نوعی مورد استفاده قرار می‌گیرد.^۴ به عبارت دیگر با توسعه هرچه بیشتر مسؤولیت نوعی توسط قانون‌گذاران و محاکم نیاز به پوشش بیمه‌ای و تکامل و اصلاح تکنیکهای بیمه‌ای و حتی استفاده از بیمه‌های اتکایی افزایش می‌یابد.^۵

برخی از نظامهای حقوقی در جهت اصل جبران کامل خسارات وارده و تضمین حمایت از زیان‌دیدگان، از این هم فراتر رفته و برای کارآمدتر شدن طرح بیمه اجباری مسؤولیت دارندگان

1. Williem H. Van Boom and Michael Faure (eds.), *Tort and Insurance Law*, V. 22, Springer Wien New York, 2007, p. 78.

2. Peter Cane, *Atiyah's Accidents: compensation and the law*, Seventh Edition, Cambridge University Press, 2008, pp. 11-13.

3. tortfeasor

4. Williem H. Van Boom and Meinhard Lukas and Christa Kissling (eds.), *Tort and Insurance Law*, V. 19, Springer Wien New York, 2007, p. 134.

5. Geneviève Viney et Patrice Jourdain, *Traité de Droit Civil (Les Effets de la Responsabilité)*, Prix Demolombe, 1989, 2^e édition, n. 357, p. 636.

وسایل نقلیه، حکومت رابطه قانونی بر بیمه اجباری مسؤولیت دارندگان اتومبیل را جایگزین رابطه قراردادی نموده و همانند بیمه‌های اجتماعی^۶ به موجب قوانین خاص همه اتومبیلها را خود به خود به صرف تحویل از کارخانه و یا ورود به کشور مشمول بیمه شخص ثالث قرار داده و عوارضی مانند عوارض سالیانه شهرداری بر عهده مالک اتومبیل گذاشته‌اند.^۷

بنابراین، بیمه اجباری حمایت مالی رضایت بخشی را برای اکثر قربانیان و زیان‌دیدگان تصادفات جاده‌ای فراهم می‌نماید و در حقیقت نقش اصلی بیمه اجباری آن است که از قربانی به گونه مناسبی جبران خسارت شود نه آن که بیمه شده در برابر هزینه‌های مسؤولیتش مورد حمایت قرار گیرد.^۸ نظام‌های حقوقی می‌توانند به نفع قربانیان حتی در مواردی که راننده سبب حادثه فاقد پوشش بیمه‌ای می‌باشد یا به علل مختلف خارج از قلمرو شخصی پوشش بیمه‌ای بوده یا حادثه منجر به زیان خارج از قلمرو موضوعی قرارداد بیمه می‌باشد، سیاست‌های حقوقی مناسبی را اتخاذ نمایند که تحت عنوان «طرح‌های تکمیلی بیمه اجباری»^۹ می‌باشند. از جمله این طرح‌ها می‌توان به «صندوق تأمین خسارت‌های بدنی» در ایران، «کنسرسیوم بیمه‌گران اتومبیل انگلستان»^{۱۱} «عملکرد دولت در مقام بیمه‌گر فرضی» در ژاپن، «صندوق تضمین خسارت اتومبیل»^{۱۲} در فرانسه اشاره کرد.^{۱۳}

در حقیقت می‌توان بیان داشت که در مواردی که اجرای اصول بیمه برای جبران خسارات اشخاص به هر علتی با دشواری مواجه می‌گردد، اصل جبران کامل خسارات وارده و تضمین حقوق زیان‌دیدگان ایجاب می‌نماید که زیان به نحو دیگری جبران شود و همین امر ضرورت

^۶ اصل حمایتی بودن بیمه‌های اجتماعی سبب شده است تا برخی نظام‌های حقوقی قائل بر قانونی بودن نظام بیمه اجباری کارگران گردند و بدین وسیله زمینه حمایت گسترده‌ای را از کارگران فراهم نمایند و عدم پرداخت حق بیمه و یا تأخیر در پرداخت آن را رافع مسؤولیت و تعهدات نظام تأمین اجتماعی در مقابل بیمه شده به حساب نیاورند. در نظام حقوقی ایران نیز، مقنن قائل بر قانونی بودن نظام بیمه‌ای بیمه شدگان اجباری تأمین اجتماعی گردیده است (نک: مواد ۴ و ۳۶ قانون تأمین اجتماعی و ماده ۱۴۸ قانون کار و رأی شماره ۱۰۱۱ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری مورخ ۱۳۸۶/۹/۲۰ مندرج در روزنامه رسمی شماره ۱۸۴۶۴ مورخ ۱۳۸۷/۴/۲۴).

^۷ محمد امامی پور، «نگاهی به قانون بیمه شخص ثالث و آرای دادگستری»، فصلنامه صنعت بیمه، سال شانزدهم، شماره ۲، تابستان ۱۳۸۰، ص ۳۸.

^۸ از جمله کشورهایی که رویه اخیرالذکر را اتخاذ نموده‌اند کشور عراق می‌باشد. ماده ۱ قانون بیمه اجباری حوادث اتومبیل عراق مصوب ۱۹۸۰، مقرر می‌دارد: «تمام اتومبیل‌های موجود در سرزمین جمهوری عراق به خودی خود مشمول بیمه هستند.» (الماده ۱ من قانون التأمین الالزامی من حوادث السيارات لسنة ۱۹۸۰).

9. Peter Cane, *op. cit.*, p. 14.

10. schemes complementary to compulsory insurance

11. consortium of automobile insurers

12. guaranty fund

13. André Tunc, *International Encyclopedia of Comparative Law (Torts)*, v. XI, Oceana Publications Inc, New York, 1971, pp. 26-27.

توسل به طرحهای تکمیلی بیمه اجباری مسؤولیت مدنی را آشکار می‌سازد.^{۱۴}

«تضمین حق زیان‌دیده ثالث» مستلزم تسریع دادرسی منجر به صدور حکم در حوادث رانندگی و جلوگیری از اطاله دادرسی در دستگاه قضایی می‌باشد که در قوانین خاص در خصوص حوادث رانندگی این امر نیز مورد لحاظ قرار گرفته است. لحاظ ضرورتها و دستیابی به اهداف فوق‌الذکر سبب شده است که کشورهای مختلف اقدام به وضع قوانین خاص در خصوص مسؤولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و قواعد بیمه‌ای حاکم بر آن نمایند.

۲-۱- تحقق مبانی و ضرورتها در وضع قانون

در ایران در جهت تحقق اهداف و تأمین ضرورتهای فوق‌الذکر، قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در سال ۱۳۴۷ به تصویب رسید. اما همزمان با تغییر ساختارهای اجتماعی و اقتصادی، قانون مزبور در سال ۱۳۸۷ نسخ و «قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث» به تصویب رسید.

قانون اخیرالذکر با پیش‌بینی مسؤولیت نوعی (بدون تقصیر) برای دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی، اجباری کردن بیمه مسؤولیت مزبور، ارائه راهکارهایی جهت تسریع رسیدگی و رفع اطاله دادرسی و پیش‌بینی صندوق تأمین خسارات بدنی منطبق با نیازهای اجتماعی در خصوص جبران آثار حوادث رانندگی به تصویب رسیده است و لذا دارای جنبه استثنایی بوده و قابلیت تسری به موارد مشابه را ندارد. مقنن در جهت دستیابی به اهداف و مبانی مورد نظر در وضع این قانون ضمانت‌اجراهایی را نیز برای متخلفان از آن مقرر داشته است. از جمله آن که حرکت وسایل نقلیه موتوری زمینی بدون داشتن بیمه‌نامه موضوع این قانون ممنوع است و وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه تا هنگام ارائه بیمه‌نامه مربوط توقیف خواهد شد. علاوه بر آن، دادن بار یا مسافر و یا ارائه هر گونه خدمات به دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث معتبر و ارائه هر گونه خدمات به آنها توسط راهنمایی و رانندگی، دفاتر اسناد رسمی و سازمانها و نهادهای مرتبط با امر حمل و نقل ممنوع می‌باشد (ماده ۱۹). ضمناً دارندگان وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه اجباری به جریمه نقدی معادل حداکثر یک سال حق بیمه بیمه اجباری به نفع صندوق تأمین خسارتهای بدنی محکوم خواهند شد (بند ب ماده ۱۱). همچنین مقنن به منظور آنکه وجود پوشش بیمه‌ای، موجب تجری رانندگان متخلف از قواعد رانندگی نشود به موجب ماده ۵ قانون مزبور پیش‌بینی نموده است که در صورتی که وقوع تصادف ناشی از تخلفات رانندگی حادثه‌ساز باشد بیمه‌گر پس از پرداخت خسارات به زیان‌دیده می‌تواند جهت بازیافت یک درصد از خسارتهای بدنی و دو درصد از خسارتهای مالی پرداخت شده به مسبب حادثه رجوع کند.

^{۱۴} عبدالله خدابخشی، «بطلان رویه قضایی و رویه قضایی باطل»، مجله تازه‌های جهان بیمه، شماره ۸۲،

همچنین این حق رجوع به راننده مسبب حادثه، در صورت اثبات عمد راننده در ایجاد حادثه و یا رانندگی در حالت مستی یا استعمال مواد مخدر یا روانگردان مؤثر در وقوع حادثه یا فقدان گواهینامه رانندگی یا مناسب بودن آن با نوع وسیله نقلیه برای بیمه‌گر در نظر گرفته شده است (ماده ۶). به اضافه آن که پیش‌بینی شده است تا ۲۰ درصد از سود شرکتهای بیمه که حاصل از عملیات بیمه‌ای در بخش بیمه شخص ثالث و سایل نقلیه می‌باشد در اموری که موجب کاهش حوادث رانندگی و خسارتهای ناشی از آن می‌شود هزینه گردد (ماده ۲۷).

نکته حائز اهمیت در خصوص قانون بیمه اجباری لحاظ این امر می‌باشد که اهداف و ضرورت‌هایی که وضع قواعد خاص در زمینه حوادث رانندگی را ایجاب می‌نماید مستلزم وضع قواعد خاص در حوزه مسؤولیت مدنی و بیمه آن در خصوص قربانیان حوادث رانندگی می‌باشد. لیکن قانون بیمه اجباری ۱۳۸۷ همانند قانون سال ۱۳۴۷ تمام مسائل جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی را پوشش نمی‌دهد و موضوعات مسؤولیت مدنی به گونه‌ای فرعی در این قانون مطرح شده است. مسائل بحث‌انگیزی همچون اثر تقصیر یا فعل زیان‌دیده، دخالت اشخاص ثالث، تقسیم خسارت میان مسؤلان و ... در آن نیامده است و در حالی که حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی وضع قواعد خاصی را در این خصوص می‌طلبد مقنن تمرکز خود را بر پوشش بیمه‌ای و فرایند آن نهاده است.^{۱۵}

در حالی که کشورهای دیگر در جهت انطباق با اهداف مزبور در خصوص حوادث رانندگی به وضع قواعد خاص در خصوص جبران خسارات ناشی از حوادث رانندگی و همچنین پیش‌بینی نظام بیمه اجباری مسؤولیت پرداخته‌اند. به عنوان مثال می‌توان به ماده ۱-۱۲۲-L قانون جاده ای^{۱۶} فرانسه اشاره نمود که مواد ۱ تا ۶ قانون مشهور به «بدینتر» مصوب^{۱۷} ۱۹۸۵ در آن گنجانده شده است که هدف از آن بهبود وضعیت قربانیان تصادفات جاده‌ای و سرعت فرایند جبران خسارت می‌باشد و تمام مسائل مربوط به جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی را در بر می‌گیرد.^{۱۸}

۲- قلمرو شمول

همانطور که اشاره شد اصل حمایت از قربانیان حوادث رانندگی و اصل جبران کامل خسارات وارده از مبانی وضع قانون بیمه اجباری در سال ۱۳۴۷ و اصلاح آن در سال ۱۳۸۷ می‌باشد و مقنن در راستای تحقق اهداف و مبانی فوق‌الذکر در قانون مزبور از قواعد عمومی منحرف گردیده و به وضع قواعد خاصی به طور استثنایی پرداخته است که در این پژوهش به آنها خواهیم پرداخت. استثنایی بودن قواعد فوق‌الذکر تعیین قلمرو شخصی و موضوعی این قانون را از اهمیت

^{۱۵} محسن ایزانلو، «نقد و تحلیل قانون اصلاح بیمه اجباری»، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم

سیاسی، دوره ۳۸، شماره ۴، زمستان ۱۳۸۷، ص ۳۸.

^{۱۶} Le code de la route

^{۱۷} La loi de BADINTER, n. 85-677 du 5 juillet 1985.

^{۱۸} Code de la route, Dalloz, 4 édition, 2003, p.46-47.

فوق‌العاده‌ای برخوردار می‌سازد.

۱-۲- قلمرو موضوعی

۱-۱-۲- وسایل نقلیه تحت پوشش

به موجب ماده ۱ قانون جدید «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و ریلی ... مکلفند وسایل نقلیه مذکور را ... و یا یدک و تریلر متصل به آنها و یا محمولات آنها ... بیمه نمایند» حکم مقرر در ماده فوق محدود به وسایل نقلیه موتوری زمینی و ریلی می‌باشد. بنابراین بی‌تردید وسایل نقلیه موتوری آبی و هوایی از قلمرو شمول ماده فوق خارج هستند.

نکته حائز اهمیت در این خصوص تعیین مفهوم وسایل نقلیه می‌باشد ممکن است به کار بردن واژه نقلیه موجب این توهم شود که قلمرو بیمه اجباری صرفاً محدود به وسایل حمل و نقل اعم از حمل و نقل انسان و یا کالا، می‌باشد و لذا وسایل موتوری کشاورزی مانند کمباین یا ماشین‌آلات راه‌سازی و یا ساختمان‌سازی و مانند آن را در بر نمی‌گیرد. در زمان حکومت قانون سال ۱۳۴۷ نیز این تردیدها مطرح بود. لیکن ماده ۲ آیین‌نامه اجرای آن با ارائه مفهومی وسیع از وسایل نقلیه مقرر می‌داشت: «منظور از وسیله نقلیه موتوری زمینی هر نوع وسیله‌ای است که با قدرت موتوری زمینی‌ای ریلی حرکت نماید» فلذا چنین استنباط می‌گردد که اختصاص وسیله نقلیه به حمل و نقل انسان یا کالا شرط قرار گرفتن آن در دایره شمول قانون بیمه شخص ثالث نیست.^{۱۹} در قانون جدید نیز ایراد مزبور همچنان باقی است و مقنن قلمرو وسایل نقلیه تحت پوشش را به طور دقیق مشخص نکرده است لیکن توجه به روح قانون و فلسفه وجودی آن دیدگاه فوق‌الذکر را در قلمرو حکومت قانون جدید نیز تأیید می‌نماید. البته استثنایی بودن مقررات مزبور نیز مانع از آن می‌شود که قلمرو شمول قانون را تا جایی گسترش دهیم که به عنوان مثال وسایل بازی موجود در شهر بازی را نیز در برگیرد.

ماده ۱ قانون سال ۱۳۴۷ صراحتاً از «قطارهای راه‌آهن» نام برده و آنها را در قلمرو شمول قانون قرار داده بود، حذف واژه مذکور در ماده ۱ قانون جدید نباید سبب این استنباط شود که با تصویب قانون جدید، قطارهای راه‌آهن از دایره شمول بیمه اجباری شخص ثالث خارج گردیده‌اند. زیرا به نظر می‌رسد مقنن با به کار بردن عبارت «وسایل نقلیه موتوری زمینی و ریلی» نه تنها قطارهای راه‌آهن را نیز در دامنه شمول قانون قرار داده است، بلکه با به کار بردن واژه «ریلی» معنای وسیع‌تری را مورد نظر قرار داده به گونه‌ای که می‌تواند ترنهای مترو را نیز در برگیرد.^{۲۰}

^{۱۹} جانعلی محمودصالحی، حقوق زیان‌دیدگان و بیمه شخص ثالث، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول، بهمن ۱۳۷۲، ص ۸۳.

^{۲۰} در حقوق فرانسه، مراد از وسایل نقلیه موضوع بیمه اجباری اعم از اتومبیل، کامیون، موتور سیکلت، تراکتور، ماشین درو، وسایل موتوری مورد استفاده در کارگاهها و انبارها برای حمل بار، ابزار موتوری آماده‌سازی

۲-۱-۲- حوادث تحت پوشش و استثنائات آن

۲-۱-۲-۱- حوادث تحت پوشش

در قانون جدید همانند قانون پیشین تعریفی از حادثه ارائه نشده است بلکه مقنن در تبصره ۵ ماده ۱ به مصادیقی از حادثه اشاره نموده و مقرر داشته است: «منظور از حوادث مذکور در این قانون، هرگونه سانحه‌ای از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش سوزی و یا انفجار وسایل نقلیه موضوع این ماده و نیز خسارتی است که از محمولات و وسایل مزبور به اشخاص ثالث وارد شود.» واژه «از قبیل» در متن مزبور حاکی از تمثیلی بودن مصادیق حادثه می‌باشد و بدین وسیله ایراد تبصره ۱ ماده ۱ قانون سابق که مصادیق حادثه را به صورت حصری ذکر نموده بود و بدین طریق دامنه شمول قانون را برخلاف هدف و فلسفه وجودی آن محدود می‌ساخت و امکان جبران خسارات بسیاری از قربانیان حوادث رانندگی که مشمول موارد مذکور در تبصره فوق نبودند را از بین می‌برد، برطرف نموده است.

زیرا حصری بودن حوادث تحت پوشش گاهی موجب جبران نشدن زیان‌هایی در حوادث رانندگی می‌شود که هیچ دلیل قانع‌کننده‌ای برای محرومیت زیان‌دیده از جبران خسارت وجود ندارد.

در نتیجه، قانون جدید هر چند با بیان تمثیلی مصادیق حادثه نسبت به قانون پیشین، بسیاری از ایرادات را مرتفع نموده است لیکن چون تعریف دقیق و جامعی را از حوادث تحت پوشش این قانون ارائه ننموده است، در تشخیص قرار گرفتن برخی حوادث در دامنه شمول قانون، ایجاد ابهام می‌نماید و از این لحاظ دارای ایراد است.

از جمله نکات حائز اهمیت در خصوص حوادث تحت پوشش قانون مزبور توجه به این امر است که آیا کلیه حوادث ناشی از استفاده وسایل نقلیه مشمول قانون مزبور است و یا صرفاً حوادثی که در هنگام راندن وسایل نقلیه به وقوع می‌پیوندد در قلمرو شمول قانون قرار می‌گیرد به عنوان مثال در صورتی که خودرویی که در کنار خیابان متوقف می‌باشد به علت نقص فنی

پیستهای اسکی (اعم از آنکه موتورهای آنها سالم باشد و یا از کار افتاده باشد) هست. وسایل نقلیه موتوری در حقوق فرانسه شامل ابزار موتوری بدون چرخ نمی‌شود و در حقوق این کشور موتور سیکلتی که موتور آن خاموش می‌باشد و مانند دوچرخه از آن استفاده می‌شود نیز در شمول این قانون قرار دارد. در خصوص مترو، ترنهایی که ریل آنها در خیابانها و روی سطح زمین است در دایره شمول این قانون قرار می‌گیرد لیکن تصادفات و حوادث ناشی از ترنهای مترو که در زیر زمین حرکت می‌کنند از قلمرو موضوعی این قانون خارج هستند (Code de la route, *op. cit.*, n. 8-11, p. 49) ممکن است به نظر برسد در حقوق ایران با توجه به کاربرد عبارت «وسایل نقلیه زمینی» در متن قانون بتوان قائل به چنین تفکیکی گردید لیکن هیچ منطقی نمی‌تواند توجیه کند که چرا حوادث ناشی از ترن مترو اگر در تونلهای زیرزمینی اتفاق بیفتد تحت پوشش این قانون نیست لیکن اگر همان حادثه زمانی که ترن مترو به ریلهای موجود در سطح زمین رسید واقع شود تحت حمایتی مقرر در این قانون قرار خواهد گرفت.

منفجر شود و به عابر پیاده صدمه وارد کند، در خصوص آن که آیا حادثه مزبور در شمول قانون قرار می‌گیرد یا خیر ابهام وجود دارد. لحاظ فلسفه وجودی قانون و اطلاق تبصره ۵ ماده ۱ قانون جدید که منظور از حادثه را هرگونه سانحه یا خسارت وارده به اشخاص ثالث می‌داند، سبب این استنباط می‌گردد که حوادث مزبور نیز تحت پوشش بیمه می‌باشند.^{۲۱}

مسأله قابل ذکر دیگر آن است که اگر در صورت استفاده غیرمجاز از خودرو، حادثه‌ای به وقوع بپیوندد که در نتیجه آن خساراتی به شخص ثالث وارد شود آیا حوادث مزبور نیز تحت پوشش بیمه‌ای قرار می‌گیرد؟ به عنوان مثال در صورتی که دارنده وسیله نقلیه‌ای که علی‌الاصول برای حمل انسان استفاده می‌شود مانند خودروی سواری، اقدام به حمل بار نموده و میله‌های آهنی طولی را با آن حمل کند که در اثر برخورد آن به عابر پیاده یا اتومبیل دیگری خساراتی به بار آید، در خصوص این که آیا جبران این خسارات نیز در پوشش بیمه‌ای قرار خواهد گرفت یا خیر قانون جدید همانند قانون پیشین پاسخ دقیقی را نمی‌دهد. از یک سو ماده یک قانون جدید و تبصره ۵ آن خسارات ناشی از محمولات و وسایل نقلیه را نیز به طور مطلق تحت پوشش قرار داده‌اند و فلسفه وجودی این قانون نیز مؤید قرار گرفتن جبران خسارات مزبور در قلمرو شمول قانون می‌باشد و از سویی دیگر استثنایی بودن قانون مزبور گرایش به عدم شمول قانون نسبت به این خسارات را تقویت می‌نماید. هر کدام از دیدگاه‌های مزبور دارای استدلال‌هایی هستند لیکن در مقام نقد قانون این نکته کفایت می‌نماید که ابهام مزبور به عنوان ایراد دیگری در قانون جدید قابل طرح بوده و شایسته توجه از سوی مقنن است.

۲-۱-۲-۲- حوادث استثنا شده

ماده ۷ قانون جدید طی چهاربند مواردی را از قلمرو موضوعی قانون مزبور استثنا نموده است. ماده مزبور مقرر می‌دارد «موارد زیر از شمول بیمه موضوع این قانون خارج است:

خسارت وارده به وسیله نقلیه مسبب حادثه ۲- خسارت وارده به محمولات و وسیله نقلیه مسبب حادثه ۳- خسارت مستقیم و یا غیرمستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیواکتیو ۴- خسارت ناشی از محکومیت جزایی و یا پرداخت جرایم»

از جمله موارد استثناء شده از قلمرو موضوعی بیمه اجباری در قانون پیشین خسارات ناشی از فورس ماژور از قبیل جنگ، سیل، زلزله بود که در قانون فعلی چنین استثنایی موجود نمی‌باشد. لیکن عدم ذکر آن در ماده ۷ قانون جدید نباید سبب این توهم شود که این موارد در قلمرو موضوعی قانون فعلی قرار دارند و یا مقنن در مقام توسیع مسؤولیت دارندگان وسایل نقلیه و لحاظ مسؤولیت مطلق برای آنها برآمده است. زیرا آنچه در قلمرو موضوعی این قانون قرار

^{۲۱} چنانکه قانون حمل و نقل جاده‌ای انگلستان نیز با به کار بردن واژه «استفاده» مفهوم وسیعی از حادثه را تحت پوشش قرار داده و آنها را منحصر به حوادث زمان راندن خودرو ننموده است.

A.H. Ranson Pellatt, d.j., *Commercial Motor Insurance*, Cambridge, The Chartered Insurance Institute, 1991, pp. 1-5.

می‌گیرد حادثی است که از وسیله نقلیه مورد بیمه نشأت می‌گیرد و با آن وسیله نقلیه رابطه سببیت دارد^{۲۲} بنابراین حوادث ناشی از فورس ماژور به هیچ‌وجه در قلمرو موضوعی این قانون قرار ندارد تا نیاز به استثنا آن باشد. در واقع استثناء زمانی معنا دارد که موضوع در دایره شمول قاعده‌ای قرار گیرد و بنابر مصلحتی بخواهیم آن را از دایره شمول مزبور خارج کنیم. استثناء مذکور در بند ۶ ماده ۴ قانون پیشین در خصوص «عدم شمول بیمه نسبت به خسارات ناشی از حوادثی که در خارج از کشور» اتفاق می‌افتد، بود. مفاد بند مذکور در ماده ۹ قانون جدید با اندکی تغییر عبارتی به این نحو بیان شده است «پوششهای بیمه موضوع این قانون محدود به قلمرو جمهوری اسلامی ایران می‌باشد مگر آن که در بیمه‌نامه به نحو دیگری توافق شده باشد».

۳-۱-۲- انواع خسارات قابل جبران

ماده ۱ قانون پیشین کلیه دارندگان وسایل نقلیه مشمول قانون را مسؤول جبران خسارات بدنی و مالی دانسته لیکن تعریفی از خسارات ارائه ننموده و این امر را به آیین‌نامه اجرایی احاله داده بود. ماده ۳ و ۴ آیین‌نامه اجرایی نیز مفهوم خسارات بدنی و مالی را بیان نموده لیکن در خصوص شمول خسارات و پوشش بیمه‌ای آن نسبت به خسارات معنوی، عدم‌النفع و کاهش قیمت سکوت نموده بود.

قانون جدید برخلاف قانون پیشین مفهوم خسارت را به طور دقیق بیان کرده و این امر را به آیین‌نامه اجرایی واگذار ننموده است. لیکن همانند قانون پیشین در خصوص خسارات معنوی^{۲۳}، عدم‌النفع و کاهش قیمت حکم خاصی را مقرر نداشته است.

به موجب قانون مزبور «منظور از خسارت بدنی هر نوع دیه یا ارش ناشی از صدمه، شکستگی، نقص عضو، از کار افتادگی (جزئی یا کلی - موقت یا دائم) یا دیه فوت شخص ثالث به سبب حوادث مشمول بیمه موضوع این قانون است. هزینه معالجه نیز چنانچه مشمول قانون دیگری نباشد جزء تعهدات بیمه موضوع این قانون خواهد بود».

بنابراین خسارات بدنی مشمول بیمه اجباری شخص ثالث تنها شامل دیه، ارش و هزینه معالجه می‌باشد لذا خساراتی همچون افزایش هزینه‌های زندگی به علت از کارافتادگی یا نقص عضو و ... در دایره شمول قانون مزبور قرار نمی‌گیرد.

نکته حائز اهمیت در خصوص خسارات بدنی مشمول قانون مزبور مفاد ذیل تبصره ۳ ماده ۱ آن می‌باشد که هزینه معالجه را چنانچه مشمول قانون دیگری نباشد، جزء تعهدات بیمه موضوع این قانون دانسته است حکم مزبور دارای ابهام بوده و موجب دو برداشت متفاوت از آن میگردد.

^{۲۲} محمد مهدی محمدی، حقوق بیمه مسؤولیت و شخص ثالث، نشر میزان، چاپ اول، زمستان ۱۳۸۵، ص

۱۰۴.

^{۲۳} با توجه به صراحت ماده ۱ در خصوص شمول قانون نسبت به خسارات بدنی و مالی، به نظر می‌رسد، خسارات معنوی تحت شمول بیمه موضوع این قانون نمی‌باشد.

از یک سو با توجه به ظاهر عبارت، عده‌ای^{۲۴} ذیل تبصره مذکور را چنین تفسیر نموده‌اند که مقنن، گامی در جهت پذیرش خسارات مازاد بر دیه برداشته و به اختلاف نظرها و بحثهایی که در خصوص امکان صدور حکم به خسارات مازاد بر دیه میان حقوقدانان^{۲۵} وجود دارد تا حدودی پایان بخشیده است. مطابق این دیدگاه، پوشش بیمه‌ای نسبت به هزینه‌های معالجه دارای ماهیت بیمه مسؤولیت می‌باشد و دارای جنبه غرامتی است و هدف از آن جبران زیان وارد بر بیمه‌گذار با بیمه نمودن جنبه منفی دارایی و دین وی می‌باشد. بنابراین در صورت مسؤولیت بیمه‌گذار و حکم به خسارات مازاد بر دیه (هزینه‌های معالجه) بیمه‌گر، مسؤولیت پرداخت مبلغ مزبور را خواهد داشت. زیرا بیمه مسؤولیت جنبه تبعی دارد و فرع بر مسؤولیت بیمه‌گذار می‌باشد. عنوان قانون مزبور که بیمه مسؤولیت مدنی می‌باشد نیز، مؤید این دیدگاه است.

از سوی دیگر، عده‌ای معتقدند هدف اصلی قانون، «تضمین جبران خسارت زیان‌دیدگان» است و بدین منظور گاه ممکن است بیمه وصف تبعی خود را از دست دهد و به طور مستقیم عهده‌دار جبران خسارت شود. همانگونه که در تبصره ۲ ماده ۴ چنین وضعی پیش‌بینی شده است. علاوه بر آن، در وضع کنونی که دادگاهها به سختی به جبران خسارات مازاد بر دیه رأی می‌دهند، پذیرفتن نظر نخست بدان منجر می‌گردد که بیمه‌گر جزء در حالات استثنایی موظف به جبران هزینه معالجه نباشد. در حالی که تبصره ۳ ماده ۱ جبران هزینه معالجه را به عنوان یک قاعده عمومی پیش‌بینی کرده است. بنابراین چنانچه زیان‌دیده بیمه شده تأمین اجتماعی باشد و هزینه معالجه توسط این سازمان جبران شود، بیمه‌گر تعهدی به پرداخت هزینه معالجه ندارد. از این قید چنین استنباط می‌شود که نوع تعهد بیمه‌گر و جبران هزینه معالجه از جنس همان تعهد سازمان تأمین اجتماعی است. یعنی یک نوع بیمه حوادث است نه بیمه مسؤولیت^{۲۶}.^{۲۷}

در مورد خسارات مالی تبصره ۴ ماده ۱ قانون جدید مقرر می‌دارد: «منظور از خسارات مالی،

^{۲۴} حمیدرضا علی‌کرمی، «بررسی قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث»، فصلنامه اطلاع‌رسانی حقوقی، دوره جدید، سال هفتم، شماره ۱۴۰، تابستان ۱۳۸۷، ص ۱۳۸.

^{۲۵} جهت مطالعه بیشتر در خصوص امکان مطالبه خسارات مازاد بر دیه، نک: ناصر کاتوزیان، الزامهای خارج از قرارداد: ضمان قهری، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ سوم، پاییز ۱۳۸۲، صص ۶۱ الی ۷۱؛ محمد آشوری، آیین دادرسی کیفری (جلد اول)، سمت، چاپ هشتم، پاییز ۱۳۸۳، صص ۲۶۴ الی ۲۶۸؛ محمد مصدق، «مسؤولیت مرتکب به پرداخت هزینه‌های درمانی مازاد بر دیه»، مجله پژوهشهای حقوقی، ش ۱۱، نیمسال اول ۱۳۸۶، صص ۱۹۳ الی ۲۱۱.

^{۲۶} برای مطالعه در خصوص تفاوت بیمه مسؤولیت و بیمه حوادث، نک: ناصر کاتوزیان و محسن ایزانلو، مسؤولیت مدنی (جلد سوم - بیمه مسؤولیت مدنی)، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول، ۱۳۸۷، صص ۲۹ و ۳۰.

^{۲۷} محسن ایزانلو، «نقد و تحلیل قانون اصلاح قانون بیمه اجباری»، صص ۴۰ و ۴۱.

زیان‌هایی می‌باشد که به سبب حوادث مشمول بیمه موضوع این قانون به اموال شخص ثالث وارد شود.^{۲۸}

۴-۱-۲- میزان تعهد بیمه‌گر

پوشش مسؤولیت ناشی از حوادث رانندگی با انعقاد قرارداد بیمه بر عهده بیمه‌گر قرار می‌گیرد با توجه به آن که تحصیل این پوشش بیمه‌ای «اجباری» می‌باشد، این امر گام مؤثری در حمایت از قربانیان حوادث رانندگی است لیکن همانطور که در فلسفه وجودی قانون مزبور بحث شد، «اصل جبران کامل خسارات وارده» نیز یکی از اصول مبنایی در اجباری بودن پوشش بیمه‌ای در اغلب کشورها می‌باشد اصل مزبور اقتضا می‌کند بیمه‌گر به طور نامحدود موظف به پرداخت تمامی خسارات وارده باشد و حتی شروط قراردادی نیز نتواند وظیفه مزبور را محدود سازد تا بدین طریق قانون بیمه اجباری بتواند هدفی را که از وضع آن مورد نظر بوده است محقق سازد. به رغم ضرورت فوق‌الذکر، ظاهراً ماده ۵ قانون جدید اصل را بر محدود بودن مسؤولیت بیمه‌گر قرار داده و مقرر می‌دارد: «بیمه‌گر ملزم به جبران خسارتهای وارد شده به اشخاص ثالث تا حد مذکور در بیمه‌نامه خواهد بود...»^{۲۹} ماده ۴ قانون مزبور نیز در خصوص حداقل وظیفه فوق‌الذکر مقرر می‌دارد «حداقل مبلغ بیمه موضوع این قانون در بخش خسارت بدنی معادل حداقل ریالی دیه یک مرد مسلمان در ماههای حرام و در بخش خسارت مالی معادل حداقل دو نیمی درصد تعهدات بدنی خواهد بود. بیمه‌گذار می‌تواند برای جبران خسارتهای بدنی و مالی بیش از حداقل مزبور، بیمه اختیاری تحصیل نماید.»

بنابراین صدر ماده ۵ و جمع آن با ماده ۴ قانون جدید، سبب این استنباط می‌گردد که مسؤولیت بیمه‌گر محدود به مبلغ مندرج در بیمه‌نامه می‌باشد که در خصوص خسارت بدنی حداقل آن معادل حداقل ریالی دیه یک مرد مسلمان در ماههای حرام است. مفاد مواد فوق‌الذکر علاوه بر آن که با فلسفه وجودی قانون مزبور متعارض و از این لحاظ قابل ایراد و انتقاد است با مفاد تبصره ۱ ماده ۴ آن نیز در تعارض و سبب استنباطهای متفاوتی می‌باشد و در نتیجه موجب

^{۲۸} قانون بیمه اجباری عراق خسارتهای مالی را مشمول بیمه اجباری ندانسته، لذا زیان‌دیده برای مطالبه این خسارات باید در دادگستری طرح دعوا کند.

بند ۳ ماده ۱۴۵ قانون حمل و نقل جاده‌ای انگلستان خساراتی که باید توسط بیمه‌نامه اجباری پوشش داده شوند را بدین شرح می‌داند: «مسؤولیت نسبت به مرگ یا صدمه بدنی وارده به هر شخص یا خسارت وارده نسبت به اموال هر شخصی که این خسارات به موجب استفاده آن وسیله نقلیه در یک جاده در بریتانیای کبیر باشد.» Road Traffic Act 1988 , Article 145-3

^{۲۹} ماده ۶ قانون پیشین مقرر می‌داشت فرد بیمه‌گر ملزم به جبران کلیه خسارات وارده به اشخاص ثالث خواهد بود... لذا قاعده کلی را بر نامحدود بودن مسؤولیت بیمه‌گر قرار داده بود. البته ذیل ماده مزبور امکان تعیین حداقل مبلغ بیمه‌نامه را توسط هیأت وزیران پیش‌بینی نموده بود.

ایجاد مشکلات و ابهاماتی در اجرای قانون جدید است. تبصره ۱ ماده ۴ بیان می‌دارد: «در صورتی که در یک حادثه، مسؤل آن به پرداخت بیش از یک دیه به هر یک از زیان‌دیدگان محکوم شود، بیمه‌گر موظف به پرداخت تمامی دیه‌های متعلقه خواهد بود.»

ممکن است در نگاه اول اینطور به نظر برسد که مراد از ماده ۴ قانون مذکور آن است که از لحاظ تعداد افراد ثالث تحت پوشش بیمه، صرفاً انعقاد قرارداد بیمه نسبت به یک نفر و تا سقف دیه کامل مرد مسلمان در ماه حرام الزامی می‌باشد. در صورت چنین برداشتی تعارض تبصره ۱ ماده ۴ با مفاد ماده مزبور بیش از پیش آشکار می‌گردد. لیکن دقت در هدف مقنن از وضع قانون بیمه اجباری و لزوم حمایت از قربانیان حوادث رانندگی بطلان تفسیر فوق را آشکار می‌سازد. زیرا هدف از وضع قانون مزبور و عدم امکان پیش‌بینی تعداد اشخاص ثالثی که ممکن است از حوادث مذکور در این قانون آسیب ببینند در هنگام انعقاد قرارداد بیمه، در این امر تردیدی باقی نمی‌گذارد که تعهد بیمه‌گر از لحاظ تعداد اشخاص ثالث نامحدود می‌باشد و حداقل مقرر شده در ماده ۴ ناظر بر میزان خسارات مورد پوشش نسبت به هر یک از زیان‌دیدگان و ارائه مبنایی برای اخذ حق بیمه از بیمه‌گذار می‌باشد. تفسیر اخیرالذکر هرچند تعارض فوق‌الاشاره را کمتر می‌سازد لیکن آن را از بین نمی‌برد. زیرا تبصره یک ماده ۴ بیمه‌گر را در فرضی که میزان خسارات وارده به هر یک از زیان‌دیدگان بیش از دیه کامل باشد موظف به جبران خسارات دانسته است. به عنوان مثال در صورتی که در حادثه رانندگی به شخص ثالث خساراتی وارد شود که منجر به فوت وی نشده لیکن مجموع دیه و ارزش اعضای صدمه دیده و جراحات وارده بیش از دیه کامل مرد مسلمان در ماه حرام شود، هر چند حداقل مبلغ بیمه، دیه کامل در ماه حرام بوده و بیمه‌گذار بیمه اختیاری نسبت به مازاد تحصیل ننموده باشد، بیمه‌گر در هر حال مکلف به پرداخت خسارات وارده است. در جمع مفاد ماده ۴ و تبصره ۱ آن با ماده ۵ قانون جدید و رفع تعارض فوق، می‌توان چنین استدلال نمود که اشاره ماده ۵ به این امر که تعهد بیمه‌گر محدود به مبلغ مذکور در بیمه‌نامه است ناظر بر این امر است که دین ایجاد شده در اثر ورود خسارت به ثالث تا حد مبلغ بیمه‌نامه نهایتاً بر عهده بیمه‌گر مستقر می‌گردد. لیکن در خصوص مازاد بر حداقل که برای آن پوشش بیمه‌ای تحصیل نشده است بیمه‌گر بنا بر تبصره یک، ملزم به تأدیه خسارات است لیکن دین نهایتاً بر عهده او مستقر نمی‌گردد و وی حق رجوع به مقصر حادثه را دارد. ممکن است این ایراد بر تفسیر فوق وارد گردد که چنین برداشتی با مفاد ماده ۱۰ این قانون در تعارض است. زیرا ماده ۱۰، خسارتهای بدنی وارد بر اشخاص ثالث را به علت فقدان پوشش بیمه‌ای قابل پرداخت توسط بیمه‌گر نباشد، پرداخت آن را از «صندوق تأمین خسارتهای بدنی» مورد حکم قرار داده است. در ما نحن فیه نیز نسبت به مازاد بر حداقل در حقیقت پوشش بیمه‌ای وجود نداشته و لذا با چنین تفسیری، تبصره مذکور با حکم مقرر در ماده ۱۰ نیز در تضاد قرار خواهد گرفت. در رفع این ایراد و به منظور جمع احکام مقرر در مواد فوق‌الاشاره (الجمع مهمما ممکن اولی من الطرح) باید بیان داشت واژه «فقدان بیمه‌نامه» مذکور در ماده ۱۰ ناظر بر موردی است که اصلاً قرارداد

بیمه‌ای حتی نسبت به حداقل، منعقد نشده باشد. لیکن در خصوص مواردی که قرارداد بیمه نسبت به حداقل وجود دارد اما خسارات وارده بیش از حداقل می‌باشد تبصره ۱ ماده ۴ در برگیرنده حکمی استثنایی است و بیمه‌گر را مکلف به پرداخت مازاد نیز می‌نماید. ذکر تبصره ۱ در ذیل ماده ۴ و قید عبارت «به هر یک از زیان‌دیدگان» نیز در ماده مزبور مؤید این دیدگاه است. نکته قابل توجه دیگر در خصوص میزان تعهد بیمه‌گر، مفاد تبصره ۲ ماده ۴ می‌باشد که بیمه‌گر را مکلف به پرداخت خسارات وارد بر زیان‌دیدگان بدون لحاظ جنسیت و مذهب تا سقف تعهدات بیمه‌نامه نموده و مبلغ مازاد بر دیه تعیین شده از سوی محاکم را به عنوان بیمه حوادث تلقی کرده است.

بنابر مفاد مواد ۳۰۰ و ۳۰۱ ق.م.ا. دیه زن نصف دیه مرد می‌باشد.^{۳۰} بدیهی است که بیمه‌دارای وصف تبعی و فرع بر مسؤلیت بیمه‌گذار است و بر مبنای بیمه مسؤلیت نمی‌توان بیمه‌گر را مکلف به بیش از این مبلغ دانست. لیکن در تبصره ۲ ماده ۴، قانون‌گذار با استفاده از نهادهای موجود در قلمرو حقوق عمومی سعی در پر کردن خلأهای موجود در حوزه‌های دیگر حقوقی به منظور تعدیل قواعدی که پاسخگوی نیازهای امروز جامعه بشری نیست، نموده است و بدین طریق حکم موجود در خصوص دیه افرادی که دارای ادیان پذیرفته شده در قانون اساسی نیستند و دیه زن را تعدیل نموده و با بیمه حوادث تلقی کردن مبلغ مازاد بر دیه در خصوص زن و خسارات وارده بر پیروان مذاهب دیگر، مشکل موجود در خصوص تبعی بودن بیمه مسؤلیت نسبت به مسؤلیت واردکننده زیان را حل کرده است.

۲-۲- قلمرو شخصی

۲-۲-۱- مفهوم دارنده

ماده ۱ قانون بیمه اجباری پیشین دارنده وسایل نقلیه را مسؤل جبران خسارات مالی و بدنی وارد بر اشخاص ثالث قرار داده و تکلیف بیمه نمودن آن را نیز متوجه دارنده می‌دانست لیکن مفهوم دارنده را مشخص ننموده بود و همین امر موجب بروز دیدگاه‌های متعددی میان حقوقدانان در خصوص مفهوم دارنده شده بود.^{۳۱} به منظور برطرف کردن اختلافات موجود در خصوص مفهوم دارنده و رفع ابهامات، مقنن در تبصره ۱ ماده ۱ قانون جدید مقرر می‌دارد: «دارنده از نظر این قانون

^{۳۰} جهت مطالعه بیشتر، نک: سیدفضل‌الله موسوی، «نقد و بررسی حکم «دیه نفس» زن در قانون مجازات اسلامی»، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۳۷، ش ۴، زمستان ۱۳۸۶، صص ۲۷۱ الی ۲۴۳.

^{۳۱} برای مطالعه بیشتر در این خصوص، نک: محمود عابدپور، «برداشت رویه قضایی از مفهوم دارنده در قانون بیمه اجباری شخص ثالث»، تازه‌های جهان بیمه، ش ۹۸، مرداد ۱۳۸۵، صص ۱۵-۲۱؛ ناصر کاتوزیان، لعیا جنیدی و مجید غمامی، مسؤلیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول، بهار ۱۳۸۰؛ ناصر کاتوزیان، الزامهای خارج از قرارداد: ضمان قهری، صص ۶۱۴ الی ۶۱۷.

اعم از مالک یا متصرف وسیله نقلیه است و هر کدام که بیمه‌نامه موضوع این ماده را تحصیل نماید تکلیف از دیگری ساقط می‌شود.» به این ترتیب مقنن به ظاهر ابهام موجود در قانون سابق را در خصوص مفهوم دارنده برطرف ساخت. لیکن دقت در تعریف ارائه شده در خصوص مفهوم «دارنده» به شرح فوق این نکته را بارز و مبرهن می‌سازد که خود سبب ایجاد ابهامات جدیدی نه تنها در مفهوم دارنده بلکه در خصوص قلمرو مسؤولیت نوعی در قانون مزبور گردیده است. از یک سو مقنن دارنده را اعم از مالک و یا متصرف وسیله نقلیه دانسته است لیکن این امر که متصرف به چه کسی اطلاق می‌گردد و این که آیا مراد از آن راننده بوده و یا هر شخص دیگری را که تسلط بر وسیله نقلیه هر چند برای مدتی کوتاه (مثلاً یک ساعت) داشته باشد در بر می‌گیرد یا خیر، را روشن نمی‌نماید. لذا می‌تواند موجب این استنباط باشد که مسؤولیت راننده نیز تحت پوشش بیمه اجباری قرار می‌گیرد. از سوی دیگر، با توجه به آن که در قانون مزبور دارنده وسایل نقلیه مشمول دو حکم متفاوت یعنی مسؤولیت نوعی و تکلیف به بیمه اجباری این مسؤولیت گردیده است، مفاد تبصره ۱ ماده ۱ می‌تواند منجر به این استنباط نیز گردد که در قانون جدید حکم استثنایی مسؤولیت نوعی نه تنها ناظر بر مالک اتومبیل بلکه ناظر بر راننده (اعم از مالک یا غیرمالک) نیز می‌باشد.

بنابراین ملاحظه می‌گردد که مفاد تبصره مزبور با ابهامات فراوانی مواجه است و لذا قانون جدید از این لحاظ دارای ایراد و قابل انتقاد است.

باید به این نکته توجه داشت که لحاظ فلسفه وجودی قانون مستلزم آن است که مفهوم وسیعی از دارنده در نظر گرفته شود به گونه‌ای که بتوان مسؤولیت مالک و هر راننده‌ای را که مالک وسیله نقلیه نمی‌باشد تحت پوشش بیمه اجباری قرار داد. چنین تفسیری با هدف از وضع مقررات بیمه اجباری انطباق بیشتری دارد به گونه‌ای که باید گفت هر خسارت ناشی از اتومبیل بیمه شده باید از محل بیمه‌نامه پرداخت گردد و در حقیقت بیمه اجباری مسؤولیت که با هدف جبران کامل خسارت زیان‌دیدگان به وجود آمده است بیشتر وابسته به اتومبیل بیمه شده می‌باشد تا شخص معین بنابراین نیازی به تفسیر مفاهیمی چون دارنده و نظایر آن نیست.^{۳۲} مفاد تبصره ۲ ماده ۱ قانون جدید نیز که بیان می‌دارد «... در هر حال خسارت وارده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد»، مؤید این دیدگاه می‌باشد. زیرا از «بیمه‌نامه وسیله نقلیه» نام برده و آن را وابسته به وسیله نقلیه و نه اشخاص دارنده آن نموده است.

۲-۲-۲- شخص ثالث

تبصره ۶ ماده ۱ قانون جدید همانند ماده ۲ قانون پیشین به تعریف شخص ثالث که هدف اصلی از وضع این قانون حمایت از وی می‌باشد، پرداخته است. شخص ثالث با کمی تغییر عبارتی با

^{۳۲} عبدالله خدابخشی، «پیوند قواعد بیمه‌ای و حوادث رانندگی»، مجله پژوهش‌های حقوقی، ش ۱۲، نیمسال

قانون پیشین منطبق می‌باشد. لیکن آنچه سبب امتیاز قانون جدید نسبت به قانون پیشین در خصوص اشخاص ثالث شده است و آن را با هدف و فلسفه وجودی آن بیش از پیش منطبق ساخته است قلمرو گسترده‌تر اشخاص ثالث در قانون جدید می‌باشد. زیرا در ماده ۲ قانون پیشین مقنن پس از ارائه تعریف اشخاص ثالث سه گروه عمده را از قلمرو قانون استثناء نموده بود که استثنائات مذکور در قانون جدید صرفاً محدود به یک مورد گردیده است. تبصره ۶ ماده ۱ قانون جدید مقرر می‌دارد: «منظور از شخص ثالث، هر شخصی است که به سبب حوادث و سائل نقلیه موضوع این قانون دچار زیانهای بدنی و یا مالی شود به استثناء راننده مقصر حادثه.»

یکی از موارد استثناء شده از شمول قانون پیشین دارنده وسیله نقلیه بود که علی‌الاصول بیمه‌گذار قرارداد بیمه نیز می‌باشد. حذف این استثناء موجب دو برداشت متفاوت در این خصوص گردیده است. عده‌ای علت حذف این استثناء را بدیهی بودن این امر می‌دانند که دارنده برابر اصول حقوقی مشمول عنوان شخص ثالث نمی‌گردد لذا استثناء آن از مفهومی که علی‌الاصول آن را در بر نمی‌گیرد غیرمنطقی است.^{۳۳} بنابراین به رغم حذف این استثناء، دارنده در شمول مفهوم شخص ثالث قرار نمی‌گیرد و در نتیجه از قلمرو حمایت قانون مذکور خارج است زیرا مفهوم ثالث به محض انعقاد قرارداد بیمه میان بیمه‌گر و دارنده که مکلف به انعقاد قرارداد است ظاهر می‌شود لذا روشن است که بیمه‌گر (طرف قرارداد) در مقابل دارنده (طرف دیگر قرارداد) تعهدی به جبران خسارت ندارد. ضمناً مسؤلیت زمانی به وجود می‌آید که تعدد وجود داشته باشد و هیچ‌کس در مقابل خود مسؤلیتی ندارد.^{۳۴} عنوان قانون نیز که «بیمه اجباری مسؤلیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث» می‌باشد مؤید این امر است که مسؤلیت دارنده در برابر اشخاص ثالث، بیمه می‌گردد و بیمه‌مزیور نوعی قرارداد بیمه مسؤلیت است نه بیمه حوادث تا خود دارنده را نیز بتواند مورد حمایت قرار دهد. در مقابل عده‌ای معتقدند دارنده وسیله نقلیه اعم از این که مالک باشد یا نه، چنانچه در حادثه‌ای که راننده شخص دیگری است زیان ببیند، ثالث محسوب می‌گردد زیرا تنها راننده از شمول ثالث استثناء شده است.^{۳۵} در حقیقت مطابق این دیدگاه، مقنن در مقام بیان استثنائات اشخاص ثالث بوده است و صرفاً راننده را از شمول اشخاص ثالث استثناء کرده است. دیدگاه اخیرالذکر با هدف قانون بیمه اجباری که حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی می‌باشد، انطباق بیشتری دارد. لیکن استدلالهای دیدگاه اول که با اصول حقوقی منطبق است نیز از استحکام برخوردار می‌باشد هر چند با توجه به مفهومی که از دارنده وسایل نقلیه در مباحث پیشین ارائه گردید و مفهوم وسیع دارنده به گونه‌ای که راننده را نیز در بر می‌گیرد و مفاد تبصره ۱ ماده ۱ نیز در تعریف مفهوم دارنده مؤید این امر

^{۳۳} حمیدرضا علی‌کرمی، پیشین، ص ۱۳۹.

^{۳۴} ایرج علی‌آبادی، «استثنائات در قانون بیمه اجباری اتومبیل»، مجله صنعت بیمه، ش ۹، بهار ۱۳۶۷، ص ۲۶.

^{۳۵} محسن ایزانلو، «نقد و تحلیل قانون اصلاح قانون بیمه اجباری»، ص ۴۲

می‌باشد، می‌توان استدلال دیدگاه اول را مورد خدشه قرار داد: زیرا با اتخاذ مفهوم وسیع دارنده، در حقیقت راننده نیز بر اساس قانون جدید جزء دارندگان و موظف به انعقاد قرارداد بیمه است لذا اطلاق شخص ثالث بر آن نیز ممکن نیست لیکن به رغم این امر مقنن صرفاً وی را در صورتی که مقصر باشد از قلمرو حمایت این قانون استثنا نموده است.

بدین ترتیب ملاحظه می‌گردد هر یک از دیدگاههای فوق از جهاتی مستدل و موجه هستند و بنابراین قانون جدید از این لحاظ نیز با ابهام و ایراد مواجه می‌باشد.

۳- ویژگیهای روش جبران خسارت در قانون جدید

مقنن به منظور تسهیل جبران خسارات ناشی از حوادث رانندگی وارده به اشخاص ثالث و در جهت دستیابی به فلسفه وجودی قانون مزبور قواعدی را در قانون جدید در خصوص روش جبران خسارات پیش‌بینی نموده است که در زیر به طور مختصر به آن خواهیم پرداخت:

۳-۱- حق رجوع مستقیم زیان‌دیده به بیمه‌گر

قبل از تصویب قانون جدید زیان‌دیده علی‌الاصول حق اقامه دعوا به طور مستقیم را علیه بیمه‌گر مسؤل حادثه نداشت و همین امر سبب طولانی شدن روند تکمیل دعاوی جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی می‌شد. مقنن در قانون جدید با وضع ماده ۱۴ این پروسه طولانی را حذف و به زیان‌دیده این حق را اعطا نمود که مستقیماً به بیمه‌گر مسؤل حادثه برای دریافت خسارات وارده مراجعه کند و چون در واقع هر حقی را می‌توان با اقامه دعوا تضمین نمود، مقنن حق اقامه دعوی مستقیم^{۳۶} را بدین وسیله به زیان‌دیده اعطا نموده است. ماده ۱۴ مقرر می‌دارد: «اشخاص ثالث زیان‌دیده حق دارند با ارائه مدارک لازم برای دریافت خسارت به طور مستقیم حسب مورد به شرکت بیمه مربوط و یا صندوق خسارتهای بدنی مراجعه نمایند...»^{۳۷}

۳-۲- تکلیف بیمه‌گر به پرداخت سریع خسارت

تا قبل از تصویب قانون جدید، شرکتهای بیمه در عمل به استناد ماده ۳۰۲ ق.م.ا. مهلتهایی را برای پرداخت دیه در نظر گرفته و پس از دو سال به پرداخت آن اقدام می‌نمودند. لیکن در ماده ۱۵ قانون جدید پیش‌بینی شده است که «بیمه‌گر موظف است حداکثر پانزده روز پس از دریافت مدارک لازم خسارت متعلقه را پرداخت نماید.»

36. direct action

37. در حقوق آلمان در سال ۱۹۳۹ شخص زیان‌دیده حق مستقیم جهت طرح دعوا علیه بیمه‌گر را نداشت. قربانی فقط می‌توانست شخص مسؤل تصادف را مورد تعقیب قرار دهد و حکم صادر شده علیه وی (مسؤل حادثه)، در مقابل بیمه‌گر قابل استناد نبود. هر چند در عمل اغلب شرکتهای بیمه این احکام را اجرا می‌نمودند. در سال ۱۹۶۵ جهت مطابقت مقررات قانونی با رویه عملی و نیازهای موجود در این زمینه حق طرح دعوی مستقیم در حقوق آلمان به رسمیت شناخته شد. André Tunc, *op. cit.*, p. 25.

ماده ۱۵ ممکن است این ابهام را به وجود آورد که آیا مفاد ماده مزبور بدان معنا است که قبل از صدور رأی از مرجع قضایی مبنی بر میزان زیانهای وارده، بیمه‌گر مکلف به پرداخت خسارات می‌باشد یا واژه «مدارک لازم» در متن ماده مزبور، حکم قطعی صادره را نیز در بر می‌گیرد. پاسخ به سؤال مزبور با دقت در مواد ۱۶ و ۱۷ قانون جدید مشخص می‌گردد، در ماده ۱۶ پیش‌بینی شده است که در خصوص صدمات بدنی که منجر به فوت نشده بیمه‌گر تا قبل از صدور رأی قطعی مکلف به پرداخت ۵۰ درصد دیه تقریبی می‌باشد و در این خصوص منظور از مدارک لازم گزارش کارشناس راهنمایی و رانندگی و یا پلیس راه و در صورت لزوم گزارش سایر مقامات انتظامی و پزشکی قانونی می‌باشد و نسبت به ۵۰ درصد مابقی وجود رأی قطعی از محاکم قضایی لازم است. حتی مقنن از این نیز پیش‌تر رفته و به منظور بهبود شرایط بازماندگان زیان‌دیده اصلی در حوادث منجر به فوت، پیش‌بینی نموده است که شرکتهای بیمه در صورت توافق با راننده مسبب حادثه و ورثه متوفی بدون نیاز به مراجعه به مراجع قضایی، دیه و دیگر خسارات بدنی را بتوانند پرداخت کنند. در خصوص خسارات مالی نیز صرف توافق را جهت امکان پرداخت خسارات بدون صدور رأی از محاکم قضایی پیش‌بینی نموده است و در صورت عدم توافق نیز در میزان خسارات قابل پرداخت، شرکت بیمه را موظف به تعمیر وسیله نقلیه در تعمیرگاه مجاز و یا تعمیرگاهی که مورد قبول زیان‌دیده باشد، نموده است. (ماده ۱۷)

۳-۳- پیش‌بینی کمیسیون حل اختلاف تخصصی

به منظور کاهش دعاوی ناشی از تصادفات رانندگی در محاکم قضایی و در راستای قضازدایی، تبصره ماده ۱۷ قانون جدید به پیش‌بینی یک مرجع غیردادگستری پرداخته است. به موجب تبصره مزبور، اگر اختلافات ناشی از خسارات مالی با توافق طرفین قابل حل نباشد موضوع بدون رعایت تشریفات آیین دادرسی در کمیسیون حل اختلاف تخصصی مرکب از یک نفر قاضی با معرفی رئیس دادگستری محل، یک نفر کارشناس بیمه با معرفی اتحادیه بیمه‌گران ایران و تأیید بیمه مرکزی ایران، یک نفر کارشناس رسیدگی به تصادفات با معرفی پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی مورد رسیدگی قرار می‌گیرد.

ذیل تبصره ماده ۱۷، بیان می‌دارد: «... آرای کمیسیون قطعی و ظرف بیست روز قابل اعتراض در دادگاههای عمومی است...» بنابراین مفاد تبصره مذکور از یک سو آرا صادره از کمیسیون را قطعی و از سوی دیگر آن را قابل اعتراض در دادگاههای عمومی دانسته است. عبارت تبصره مذکور ممکن است سبب برداشتهای متفاوتی گردد. به نظر می‌رسد مراد مقنن از قطعی اعلام نمودن آرا کمیسیون آن است که کمیسیون تجدیدنظری با ترکیب فوق جهت تجدیدنظر از آرا کمیسیون بدوی (همانند آنچه که در خصوص مراجع حل اختلاف مالیاتی یا کار وجود دارد) پیش‌بینی نشده است. بنابراین رأی کمیسیون مزبور قطعی است و اثر قطعی دانستن این رأی لازم‌الاجرا شدن آن به محض صدور می‌باشد و مهلت بیست روزه اعتراض در دادگاه عمومی مانع

از اجرای آن نمی‌شود. چنانکه در خصوص آرا صادره از هیأت‌های تشخیص کار با وجود آن که این آرا قابل اعتراض و رسیدگی ماهوی در دیوان عدالت اداری می‌باشند، لیکن مقنن آنها را قطعی و لازم‌الاجرا دانسته است. چنین برداشتی با هدف مقنن از وضع مواد ۱۵ و ۱۶ و ۱۷ این قانون نیز مطابقت دارد. زیرا در مواد مذکور مقنن به دنبال تسریع جبران خسارات وارده به زیان‌دیده می‌باشد.

۴-۳- پذیرش بیمه‌نامه به عنوان وثیقه از سوی محاکم

قبلاً بیان شد که یکی از اهداف مورد نظر مقنن از وضع قوانین مربوط به بیمه اجباری جلوگیری از زندانی شدن واردکننده زیان به علت عدم توانایی مالی در جبران خسارات وارده و در نتیجه در معرض آسیب قرار گرفتن افراد تحت پوشش آنها می‌باشد. این در حالی است که در اغلب موارد عدم توانایی در فراهم نمودن وثیقه معتبر برای محاکم قضایی توسط مسبب حادثه سبب زندانی شدن وی می‌گردد. در راستای تأمین هدف صدرالاشاره و به منظور حل مشکل فوق، ماده ۲۱ قانون جدید مقرر می‌دارد: «محاکم قضایی موظفند در حوادث رانندگی منجر به خسارت بدنی، بیمه‌نامه شخص ثالثی را که اصالت آن از سوی شرکت بیمه ذریبط کتباً مورد تأیید قرار گرفته است تا میزان مندرج در بیمه‌نامه به عنوان وثیقه قبول نمایند.» نکته قابل توجه در این خصوص آن است که مقنن امتیاز فوق را صرفاً در خصوص خسارت بدنی قائل شده است و به نظر می‌رسد در خصوص خسارتهای مالی نمی‌توان بیمه‌نامه ثالث را به عنوان وثیقه پذیرفت.

۵-۳- حضور نماینده بیمه‌گر در جلسات محاکم قضایی

تا قبل از تصویب قانون جدید محاکم قضایی آرای خود را در زمینه حوادث رانندگی بدون حضور بیمه‌گر و مداخله آن صادر می‌نمودند. لیکن ماده ۲۲ قانون جدید مقرر می‌دارد: «محاکم قضایی مکلفند در جلسات رسیدگی به دعاوی مربوط به حوادث رانندگی حسب مورد شرکت بیمه ذریبط 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.» بی‌تردید ماده مزبور ناظر به دعاوی مستقیمی که بر مبنای ماده ۱۴ قانون جدید علیه بیمه‌گر طرح می‌گردد نمی‌باشد زیرا در صورت طرح دعاوی مستقیم توسط زیان‌دیده بر بیمه‌گر، بیمه‌گر طرف دعوا محسوب می‌گردد که بر مبنای اصل ترافعی بودن دعاوی و لزوم داشتن حق دفاع، وقت رسیدگی به بیمه‌گر ابلاغ و امکان دفاع برای وی فراهم می‌گردد. بنابراین ماده ۲۲ در مقام بیان یکی از اصول بدیهی دادرسی به شرح فوق نبوده است بلکه در جهت وضع حکمی استثنایی (دادن حق دفاع به کسی غیر از اصحاب دعوا) است و ناظر به موردی می‌باشد که زیان‌دیده علیه مسؤول حادثه (نه بیمه‌گر او) اقدام به طرح دعوا نموده است. مقنن با لحاظ آن که آثار حکم صادره در دعاوی اخیرالذکر (دعوی زیان‌دیده بر مسؤول حادثه) در بسیاری موارد بیمه‌گر را نیز متأثر می‌سازد و به منظور برقراری امکان دفاع بیمه‌گر و فراهم نمودن زمینه یک دادرسی عادلانه و جلوگیری از تقلدهای

بیمه‌ای به ویژه ممانعت از تبانی زیان‌دیده و مسئول حادثه، دادگاه را مکلف به دعوت از بیمه‌گر یا صندوق تأمین خسارات بدنی (برحسب مورد) و فراهم نمودن امکان حضور آنها در جریان رسیدگی نموده است. ممکن است چنین استنباط گردد که این امر نه تنها سبب فراهم شدن زمینه یک دادرسی عادلانه می‌گردد بلکه در تسریع جبران خسارت زیان‌دیدگان هم مؤثر می‌باشد. زیرا در صورتی که رأی صادره مستند طرح دعوا علیه بیمه‌گر قرار گیرد، بیمه‌گر نمی‌تواند با طرح دعوی اعتراض ثالث نسبت به رأی صادره در دعوی پیشین موجبات اطاله دادرسی را فراهم نماید. البته چنین برداشتی مستلزم آن است که برای بیمه‌گر حق اعتراض به رأی صادره در دعوی پیشین را قائل باشیم که لزوم ابلاغ آن رأی به بیمه‌گر به موجب ماده ۲۲ قانون جدید نیز مؤید این امر است. لیکن می‌توان چنین نیز استدلال نمود که حضور بیمه‌گر در دادرسی پیشین مانع از امکان طرح دعوی اعتراض ثالث به رأی صادره در آن دعوا نیست زیرا ماده ۴۱۷ ق.آ.د. مقرر می‌دارد: «اگر در خصوص دعوایی رای صادر شود که به حقوق شخص ثالث خللی وارد آورد و آن شخص یا نماینده او در دادرسی که منتهی به رأی شده است به عنوان اصحاب دعوا دخالت نداشته باشد، می‌تواند نسبت به آن رأی اعتراض نماید.» یعنی آنچه مانع از اعتراض ثالث می‌گردد صرف حضور در جریان دادرسی نیست بلکه حضور به عنوان یکی از اصحاب دعوا است که مانع از طرح دعوی اعتراض ثالث می‌گردد. در مانحن فیه، ماده ۲۲ در مقام بیان حکمی استثنایی یعنی حضور بیمه‌گر به عنوان شخص ثالث و نه یکی از اصحاب دعوا در جریان دادرسی می‌باشد. بنابراین بیمه‌گر چون اصحاب دعوا محسوب نمی‌گردد حق اعتراض ثالث به رأی صادره را دارد. مؤید این امر نیز آن است که در صورتی که مقنن بیمه‌گر را از اصحاب دعوی مطروحه توسط زیان‌دیده علیه مسئول حادثه تلقی می‌نمود دیگر نیازی به تصریح لزوم دعوت از بیمه‌گر در جریان دادرسی نبود. زیرا بر اساس اصل ترافعی بودن دعاوی و داشتن حق دعوا، دادگاه مطابق قاعده مکلف به دعوت از بیمه‌گر می‌باشد.

لذا مشاهده می‌گردد که در خصوص امکان اعتراض ثالث بیمه‌گر به رأی صادره در دعوی پیشین مفاد ماده ۲۲ مبهم می‌باشد و بهتر آن بود که مقنن تکلیف این امر را صراحتاً روشن می‌نمود.

۶-۳- صندوق تأمین خسارتهای بدنی

همانطور که قبلاً اشاره شد اصل جبران کامل خسارت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی مستلزم آن است که علاوه بر پیش‌بینی مسئولیت نوعی و اجباری نمودن پوشش بیمه‌ای آن، راه حلی نیز برای جبران خسارت در مواردی که پوشش بیمه‌ای به هر دلیلی وجود ندارد و یا نمی‌تواند مورد استفاده قرار گیرد، باشد. در این راستا استفاده از «طرحهای تکمیلی بیمه اجباری» در اکثر نظامهای حقوقی مورد توجه واقع شده است. در قانون مصوب ۱۳۴۷ ایران نیز «صندوق تأمین خسارات بدنی» به همین منظور پیش‌بینی شده بود. لیکن مقررات راجع به صندوق مزبور کامل نبوده و با

هدف از پیش‌بینی آن کاملاً تطبیق نمی‌نمود. به عنوان مثال تا قبل از این، میزان تعهد صندوق معادل ۸۰ میلیون ریال بود که در اواخر سال ۱۳۸۶ به ۱۶۰ میلیون ریال افزایش یافته بود. اما در قانون جدید تعهدات صندوق تأمین خسارتهای بدنی به میزان حداقل تعهدات بدنی بیمه‌گر مذکور در ماده ۴ (دیه کامل مرد مسلمان در ماه حرام) افزایش یافت (تبصره ۱ م. ۱۰). در همین راستا، مقنن در جهت افزایش منابع مالی صندوق نیز اقدام نموده است تا بدین وسیله مشکلات عملی اجرای تعهدات صندوق را برطرف سازد و علاوه بر آن اقدام به کاهش هزینه‌های صندوق از طریق معافیت آن از پرداخت عوارض و مالیات نموده است.

نتیجه

در نظام حقوقی ایران علی‌الاصول مسؤولیت مدنی مبتنی بر تقصیر می‌باشد. لیکن لزوم حمایت هر چه بیشتر از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی، اصل جبران کامل خسارات وارده، جلوگیری از زندانی شدن مسؤل حادثه و آثار نامطلوب آن، ممانعت از مواجه شدن زیان‌دیده با اعسار عامل ورود زیان و حمایت از زیان‌دیده از طریق جمعی کردن خسارات، سبب پیش‌بینی مسؤولیت نوعی برای دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و پوشش بیمه اجباری آن در قانون سال ۱۳۴۷ گردید. در نهایت به منظور انطباق هر چه بیشتر با اهداف فوق و با شناسایی خلأهای موجود در زمان اجرای قانون سال ۱۳۴۷ و در جهت رفع آنها، مقنن اقدام به نسخ قانون پیشین و وضع قانون جدید نمود و با نوآوری‌هایی از قبیل برابر نمودن خسارات قابل جبران زنان با مردان و اقلیتهای دینی پذیرفته نشده در قانون اساسی با سایرین از طریق استفاده از ابزارهای حقوق عمومی، افزایش تعهدات صندوق تأمین خسارتهای بدنی، حداقل شدن استثنائات قانونی، پذیرش بیمه‌نامه از سوی محاکم، پیش‌بینی دعوای مستقیم، پیش‌بینی کمیسیون حل اختلاف تخصصی و ... هر چه بیشتر در جهت انطباق مقررات این حوزه حقوقی با فلسفه وجودی آن گام برداشت. لیکن استثنایی بودن مقررات حاکم در این زمینه مستلزم تعیین دقیق قلمرو شخصی و موضوعی قانون مزبور می‌باشد که متأسفانه بررسی دقیق مواد آن حاکی از وجود ابهاماتی در آن است که از جمله آنها می‌توان به عدم تشخیص دقیق مصادیق حادثه، وسایل نقلیه موضوع قانون، قلمرو شخص ثالث و دارنده، میزان تعهدات بیمه‌گر و وجود تعارض در مواد قانون در این خصوص اشاره نمود. ابهامات و ایرادات موجود در این قانون فقط در زمینه قلمرو شمول آن نیست. بلکه در خصوص روشهای جبران خسارت و دعوای ناشی از آن نیز به ویژه در مورد آثار مترتب بر لزوم دعوت از بیمه‌گر در جریان رسیدگی و ابلاغ رأی به وی نیز ابهاماتی وجود دارد. علاوه بر آن هر چند افزایش قلمرو شخصی و موضوعی قانون جدید نسبت به قانون پیشین با فلسفه قانون‌گذاری به طور خاص در این زمینه هماهنگ است لیکن افزایش تعهدات بیمه‌گر در نتیجه این توسعه قلمرو ناخودآگاه سبب افزایش نرخ حق بیمه و در نتیجه کاهش استقبال دارندگان وسایل نقلیه از این پوشش بیمه‌ای می‌گردد. هر چند ضمانت اجراهای مدنی و کیفری موجود در این قانون تا حدی رافع

مشکل مزبور است، لیکن به نظر می‌رسد با پیش‌بینی حکومت رابطه قانونی بر بیمه اجباری این مسئولیت به جای رابطه قراردادی می‌توان گام مؤثری را در این خصوص برداشت.

فهرست منابع و مآخذ

- آشوری، محمد، **آیین دادرسی کیفری (جلد اول)**، سمت، چاپ هشتم، پاییز ۱۳۸۳.
- امامی‌پور، محمد، «نگاهی به قانون بیمه شخص ثالث و آرای دادگستری»، **فصلنامه صنعت بیمه**، سال شانزدهم، شماره ۲، تابستان ۱۳۸۰.
- ایزانلو، محسن، «نقد و تحلیل قانون اصلاح بیمه اجباری»، **فصلنامه حقوق**، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۳۸، شماره ۴، زمستان ۱۳۸۷.
- خدابخشی، عبدالله، «بطلان رویه قضایی و رویه قضایی باطل»، **مجله تازه‌های جهان بیمه**، شماره ۸۲، فروردین ۱۳۸۴.
- خدابخشی، عبدالله، «پیوند قواعد بیمه‌ای و حوادث رانندگی»، **مجله پژوهش‌های حقوقی**، ش ۱۲، نیمسال دوم ۱۳۸۶.
- رأی شماره ۱۰۱۱ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری مورخ ۱۳۸۶/۹/۲۰ مندرج در روزنامه رسمی شماره ۱۸۴۶۴ مورخ ۱۳۸۷/۴/۲۴.
- عابدپور، محمود، «برداشت رویه قضایی از مفهوم دارنده در قانون بیمه اجباری شخص ثالث»، **تازه‌های جهان بیمه**، ش ۹۸، مرداد ۱۳۸۵.
- علی‌آبادی، ایرج، «استثنای در قانون بیمه اجباری اتومبیل»، **مجله صنعت بیمه**، ش ۹، بهار ۱۳۶۷.
- علی‌کرمی، حمیدرضا، «بررسی قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسائل موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث»، **فصلنامه اطلاع‌رسانی حقوقی**، دوره جدید، سال هفتم، شماره ۱۴۰، تابستان ۱۳۸۷.
- قانون بیمه اجباری حوادث اتومبیل عراق مصوب ۱۹۸۰ (قانون التأمین الالزامی من حوادث السيارات لسنة ۱۹۸۰).
- قانون تأمین اجتماعی
- قانون کار
- کاتوزیان، ناصر و محسن ایزانلو، **مسئولیت مدنی (جلد سوم - بیمه مسئولیت مدنی)**، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول، ۱۳۸۷.
- کاتوزیان، ناصر، **الزامهای خارج از قرارداد: ضمان قهری**، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ سوم، پاییز ۱۳۸۲.
- کاتوزیان، ناصر، لعیا جنیدی و مجید غمامی، **مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی**، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول، بهار ۱۳۸۰.
- محمدی، محمدمهدی، **حقوق بیمه مسئولیت و شخص ثالث**، نشر میزان، چاپ اول، زمستان ۱۳۸۵.
- محمودصالحی، جانعلی، **حقوق زیان‌دیدگان و بیمه شخص ثالث**، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول، بهمن ۱۳۷۲.
- مصدق، محمد، «مسئولیت مرتکب به پرداخت هزینه‌های درمانی مازاد بر دیه»، **مجله پژوهش‌های حقوقی**، ش ۱۱، نیمسال اول ۱۳۸۶.
- موسوی، سیدفضل‌الله، «نقد و بررسی حکم «دیه نفس» زن در قانون مجازات اسلامی»، **فصلنامه حقوق**، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۳۷، ش ۴، زمستان ۱۳۸۶، صص ۲۷۱-۲۴۳.
- Cane, Peter, *Atiyah s Accidents: Compensation and the Law*; 7th Ed, Cambridge University Press, 2008.
- Code de la route de la France*, Dalloz, 4 édition, 2003.
- Pellatt, A.H. Ranson, d.j; *Commercial Motor Insurance*; Cambridge, The Chartered Insurance Institute, 1991.
- Road Traffic Act 1988 of England*

- Stewart, Pam and Anita Stuhmcke; *Australian Principles of Tort Law*; Cavendish Publishing, London, First Edition, 2005.
- Tunc, André; *International Encyclopedia of Comparative Law (Torts)*; v. XI, Oceana Publications Inc, New York, 1971.
- Van Boom, Willem H. and Meinhard Lukas and Christa Kissling (eds.); *Tort and Insurance Law*; V. 19, Springer Wien New York, 2007.
- Van Boom, Williem H. and Michael Faure (eds.); *Tort and Insurance Law*; V. 22, Springer Wien New York, 2007.
- Viney, Geneviève et Patrice Jourdain; *Traité de Droit Civil* (Les Effets de la Responsabilité); Prix Demolobe, 2^e édition, 1989.

JOURNAL OF LEGAL RESEARCH

VOL. IX, No. 1

2010-1

Articles

Claim Description in the Law and Judicial Practice • Fundamental Principles of UNCITRAL Electronic Communications Convention • Social Security Components in Criminal Laws • Recognition in International Law: Legal Effects of Recognition of Kosovo, South Ossetia and Abkhazia • Principles of Conflict of Evidences • The Effects of the International Criminal Law in the Middle-East; from the Saddam's Trial to the Hariri's Accused Prosecution

Special Issue: The Stock Exchange (Some Considerations on the Law of Iran and other Countries)

Fundamentals of Obligation for Providing Information to Stock Exchange • Comparative Study of Prohibitions of Insider in Securities Dealing in E.U., English, French and Iranian Laws • Some Considerations on the Offense of Insider Trading • Combating the Securities Fraud in the Stock Exchange (The Case of the U.S.) • Some Considerations on Judgments about the Insider Trading in the Stock Exchange • The Stock Broker Liability and the Process of Bringing the Case before the Proper Forum • The Liability of Brokers for the Unauthorized Transaction of Securities in the Approach of Arbitration Board • Sukuk's Rule in Financing the Projects and its Rules and Regulations • Arbitration of Disputes in Commercial Paper Market • The Nature and the Jurisdictions of the Board of Arbitration of the Stock Exchange • The Rules Governing the Formation of Public Joint-Stock Companies in light of the Securities Market Act • Legal Consequences of Iran's Accession to WTO on Securities Service • Cross-Border Stock Exchange Mergers: an Illusion or a Reality?

Critique and Presentation

Some Considerations on the "ICJ's Kosovo Advisory Opinion" • Considerations on the Concept of the 'Aggression' in the Review Conference of the Statute of International Criminal Court • Some Critics on the Modern Law of Compulsory Insurance of the Owners of Vehicles 2008 • The Non-Traditional Trademarks • Resolution 1929 of the Security Council: The Challenges of the Power and the Right in a Divided World • The 6th Round of the Moot Court Simulation of the International Criminal Court's Session (2010 Summer and Autumn)

ISSN: 1682-9220



S. D. I. L.

The S.D. Institute of Law

Research & Study