

## مقایسه تطبیقی بیمه شخص ثالث در حقوق ایران و انگلستان

### (قسمت اول)

ترجمه و تألیف: یونس عبدی مصباح<sup>۱</sup>

#### مقدمه

از یک سو در عصر کنونی حوادث ناشی از وسایط نقلیه یکی از پرشمارترین حادثه‌ها به حساب می‌آید که همه روزه تلفات جانی و مالی فراوانی به دنبال دارد و کمتر خانواده‌ای یافت می‌شود که متضرر و قربانی این گونه حوادث نشده باشد، از سوی دیگر طی صدهای اخیر یعنی بعد از صنعتی شدن جوامع، مسئولیت مدنی به یکی از مهم‌ترین مباحث حقوق مدنی تبدیل شده است. طی این مدت انواع مختلف مسئولیت‌های مدنی به وجود آمده و گسترش فراوان و چشمگیری داشته‌اند. یکی از مهم‌ترین انواع مسئولیت مدنی، مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه در قبال اشخاص ثالث است که به تعبیر یکی از اساتید حقوق ایران<sup>۲</sup> مهم‌ترین بخش مسئولیت مدنی، مسئولیت ناشی از وسایط نقلیه می‌باشد. با توجه به این دو امر و با توجه به اینکه اکثر زیان‌دیدگان این حوادث برای جبران خسارات خویش و مراجعه به دارنده وسیله (زیان‌زننده) دچار مشکلات زیاد از جمله عدم توانایی مالی آنها برای جبران خسارت مواجه می‌شوند به تدریج برای حمایت از اشخاص ثالث بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایط نقلیه به وجود آمد تا زیان‌دیدگان این حوادث را به خوبی پوشش دهد و تأمین مناسبی برای آنها به حساب آید.

۱. کارشناس ارشد حقوق خصوصی.

۲. ناصر کاتوزیان (۱۳۷۸) مسئولیت مدنی، ج ۱، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، چ ۲، ص ۵۹۸.

به مرور زمان این نوع بیمه از حالت اختیاری خارج و جنبه اجباری به خود گرفت به طوری که امروزه در اکثر کشورهای دنیا بیمه شخص ثالث اتومبیل جنبه اجباری دارد و دارندگان وسیله نقلیه موظفند که مسئولیت خویش در قبال دیگران را بیمه کنند. با توجه به اهمیت و اجباری شدن این نوع بیمه، در تعداد زیادی از کشورها قوانین خاصی وضع کردند که از جمله آنها کشور انگلستان است، در این کشور بیمه شخص ثالث جنبه اجباری دارد و هم اینکه قانون خاصی در این زمینه وجود دارد. مسئولیت‌های بیمه در قبال شخص ثالث در انگلستان بخش ششم از قانون حمل و نقل جاده‌ای انگلستان را تشکیل می‌دهد. این قانون چند مرحله قانونگذاری را پشت سر گذاشته که اولین آنها در سال ۱۹۳۰ و آخرین آنها در سال ۱۹۸۸ است. با توجه به اینکه کشور انگلستان دارای قانون مهم و نسبتاً مفصلی نسبت به بیمه‌های شخص ثالث است، در این تحقیق برآنیم تا بخش ششم از قانون حمل و نقل جاده‌ای مصوب ۱۹۸۸ انگلستان را مورد بحث قرار دهیم که البته به تناسب و فراخور بحث این مسئله را در حقوق ایران از جمله قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷ و آیین نامه آن پی خواهیم گرفت و اشاره‌ای نیز به حقوق ایران خواهیم داشت تا این اثر جنبه تطبیقی به خود بگیرد و مفید فایده واقع شود. به هر حال همان طور که گفته شد تمرکز اصلی این نوشتار بررسی قانون کشور انگلستان است. این تحقیق شامل دو بخش است که طی آن در بخش اول به مبانی و قلمرو بیمه مسئولیت دارنده وسیله نقلیه و در بخش دوم به نحوه جبران خسارت و کیفیت آن می‌پردازیم که به علت گستردگی تحقیق، بخش دوم در شماره بعدی خواهد آمد.

## بخش اول

### ۱. مبانی و قلمرو مسئولیت مدنی دارندگان وسایط نقلیه در قبال اشخاص ثالث

مسئولیت مدنی یعنی مسئولیت پرداخت خسارت، پس در هر جا که شخصی در برابر دیگری مسئول جبران خسارتی باشد در آنجا مسئولیت مدنی وجود دارد. بر مبنای مسئولیت مدنی بین طلبکار و بدهکار رابطه ویژه‌ای به وجود می‌آید که موضوع این رابطه جبران خسارت است و معمولاً جبران خسارت با پرداخت مقداری پول انجام می‌گیرد.

مسئولیت مدنی در معنای عام خود شامل مسئولیت قرار دادی و مسئولیت خارج از قرار داد می‌باشد که در حقوق "کامن لو" به آن "tort law" به معنای حقوق حاکم بر خطا یا تقصیر گفته

می‌شود. مسئولیت مدنی از یک سو از مسئولیت اخلاقی و از سوی دیگر از مسئولیت کیفری جدا می‌شود که در این نوشتار موضوع بحث ما نیست.<sup>۱</sup> در مورد مبانی نظری مسئولیت مدنی نظریات مختلفی از سوی حقوقدانان ارائه شده است<sup>۲</sup> که در این تحقیق به دو نظر مشهور و مرتبط با بحث - نظریه تقصیر و نظریه خطر- اشاره می‌شود و باقی نظریات را می‌توان در کتب مربوطه راجع به مسئولیت مدنی ملاحظه کرد.

### ۱-۱. نظریه تقصیر

قدیمی ترین نظریه‌ای که در حقوق اروپا در مورد مبنای مسئولیت مدنی دیده می‌شود نظریه تقصیر است. این نظریه مبتنی بر این باور است که مسئولیت انسان در جایی است که تقصیر و خطایی مرتکب شده باشد و در هر جا که تقصیر و خطایی وجود نداشته باشد مسئولیت مدنی نیز منتفی است. به موجب این نظریه، تنها دلیلی که می‌تواند مسئولیت کسی را نسبت به جبران خسارتی توجیه کند، وجود رابطه علیت بین تقصیر وی و ضرر است یعنی شخص زیان دیده باید ثابت کند که تقصیر مدعی علیه باعث ورود خسارت شده که در این صورت بار اثبات تقصیر به دوش زیان دیده می‌باشد. در نظام حقوقی کامن لو که کشور انگلستان نیز جزئی از آن است مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی بر مبنای شبه جرم تقصیر<sup>۳</sup> می‌باشد و در این زمینه همان قواعد عام مسئولیت مدنی را در مورد تصادفات و حوادث ناشی از رانندگی و جبران خسارات وارده اعمال می‌کنند،<sup>۴</sup> و این در حالی است که قواعد عمومی مسئولیت به شکل مرسوم خود در این زمینه قابل اجرا نیست و نتایجی نادرست به بار می‌آورد.

### ۱-۲. نظریه ایجاد خطر با مسئولیت بدون تقصیر (Strict liability)

به علت نارسایی‌ها و عدم کفایت نظریه تقصیر در حل معضلات مسئولیت مدنی، یک سری مسئولیت های بدون تقصیر یا محض به وجود آمد که از جمله آنها نظریه ایجاد خطر است، این نظریه در اواخر قرن نوزدهم شکل گرفت. مطابق این نظریه، تقصیر، شرط تحقق مسئولیت نیست بلکه به محض

۱. همان منبع، ص (۴۸-۷۲)، (۲۰۳-۲۰۸)

۲. همان

3.tort of negligence

۴. ناصر کاتوزیان، لعیا جنیدی و مجید غمایی (۱۳۸۱)، مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، انتشارات دانشگاه تهران، چ ۲، ص (۶۱-۶۰).

اینکه ثابت شود خسارت نتیجه مستقیم و منطقی عمل زیان آور است یعنی بین خسارت وارده از طرفی و عمل مباشر از طرف دیگر رابطه علت و معلولی وجود دارد مباشر باید از عهده خسارت آن بر آید و همین که شخصی زبانی به بار آورد باید آن را جبران کند، خواه کاری که سبب ایجاد ضرر شده است صواب باشد یا خطا. آنچه در این زمینه شایان توجه است انتساب ضرر به بار آمده به فعالیت مسئول است نه تقصیر او. در این دیدگاه آنچه مهم است درستی یا نادرستی فعلی که باعث ورود ضرر شده نیست بلکه آنچه اهمیت دارد انتساب ضرر به فعل خواننده است خواه وی مرتکب تقصیر شده باشد یا نه.<sup>۱</sup>

به خاطر حمایت هر چه بهتر از خسارت دیده در مسئولیت نسبت به شخص ثالث در زمینه حوادث رانندگی اکثر کشورهای دنیا روی به مسئولیت بدون تقصیر یا محض آورده اند و قواعد عام مربوط به مسئولیت مدنی یا همان نظریه سنتی تقصیر در این حیطه کارساز و مفید نمی باشد، زیرا اثبات تقصیر خواننده برای زیان دیدگان کاری دشوار است و همین باعث می شود که بسیاری از زیان ها جبران نشود لذا آن دسته از کشورهایی که در مورد حوادث وسایل نقلیه از نظریه تقصیر تبعیت می کنند نیز رفته رفته به نظریه مسئولیت محض یا بدون تقصیر نزدیک تر می شوند.<sup>۲</sup>

در حقوق انگلیس نیز هر چند مسئولیت ناشی از حوادث وسایل نقلیه بر مبنای نظریه تقصیر می باشد ولی به تعبیر دکتر کاتوزیان: «..... هنوز هم به ظاهر مسئولیت ناشی از رانندگان بر مبنای تقصیر است ولی این ظاهر صوری است و به مسئولیت محض نزدیک تر است به ویژه که بیمه خسارت اتومبیل، میدان زیادی برای اعمال قواعد مسئولیت مدنی باقی نگذاشته است...»<sup>۳</sup> و ما در بررسی قانون مربوط به بیمه شخص ثالث در انگلستان شاهد این ادعا خواهیم بود و می بینیم که در مواردی از نظریه تقصیر عدول شده و به مسئولیت محض نزدیک می شود. در مقابل، قانون بیمه شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷ در ایران منطبق بر نظریه خطر یا محض است به طوری که مسئولیت دارنده اتومبیل مطلق بوده یعنی

۱. ناصر کاتوزیان، مسئولیت مدنی، ص (۲۰۳-۱۹۶).

۲. همان، ص ۶۰۹.

۳. همان، ص ۶۰۹.

تقصیر در آن مدخلیت ندارد و یا به عبارتی مسئولیت دارنده در قبال اشخاص ثالث مسئولیت بدون تقصیر و محض است.

## ۲. قلمرو پوشش اجباری حوادث ناشی از وسایل نقلیه اشخاص ثالث

۱-۲. در حقوق انگلستان بیمه شخص ثالث جنبه اجباری دارد. ماده ۱۴۳ این قانون، الزام به بیمه کردن وسیله نقلیه را مطرح می‌کند که طبق این ماده استفاده کنندگان وسایل نقلیه موتوری می‌بایست در برابر خطرات شخص ثالث بیمه تأمین شوند.

بند یک این ماده الزامی بودن بیمه نامه یا تأمین وسیله نقلیه نسبت به خطرات علیه شخص ثالث را مطرح می‌کند، طبق بند یک، دو جرم مشخص نسبت به استفاده از وسایل نقلیه موتوری وجود دارد:

۱. استفاده از وسیله نقلیه موتوری در یک جاده، بدون بیمه یا تأمین در ارتباط با خطرات شخص ثالث.
۲. سبب شدن یا اجازه دادن به شخص برای استفاده از وسیله نقلیه موتوری در یک جاده، بدون بیمه یا تأمین.

به عبارتی وقتی که خود شخص از وسیله نقلیه استفاده می‌کند یا در مواردی که شخص سبب یا اجازه استفاده از وسیله نقلیه را به دیگری می‌دهد می‌بایستی نسبت به استفاده خود یا دیگری از وسیله نقلیه در جاده، به طور قانونی، بیمه نامه یا تأمین در خصوص خطرات شخص ثالث داشته باشد. البته بیمه نامه یا تأمین اجباری مذکور باید منطبق با مفاد این بخش از قانون باشد.

برخی قیود مهم در این بند ملاحظه می‌شود که احتیاج به توضیح بیشتری دارند:

استفاده از وسیله نقلیه "use" استفاده از وسیله نقلیه دارای معنای وسیع تری از صرف راندن وسیله می‌باشد؛ حضور وسیله نقلیه در جاده به طور کلی برای صدق عنوان "استفاده" است. <sup>۱</sup> پس «طبق مفاد قانون حمل و نقل جاده‌ای، استفاده، اشاره به عنصر کنترل، مدیریت یا اداره وسیله نقلیه در زمان مربوط می‌باشد».<sup>۲</sup>

1. Pellatt, A.H Ranson, d.j, *Commercial motor insurance*, Cambridge, The Chartered Insurance Institute, 1991,

P.1/4.

2. Birds, John, *Modern Insurance Law*, London, Sweet Maxwell, Fourth edition, 1997, P.36

سبب "cause" یا اجازه "permit" برای استفاده از وسیله نقلیه: "اینکه شخص سبب یا اجازه استفاده از وسیله نقلیه به دیگری را می‌دهد، یک مسئله موضوعی است. این بدین معنی است که اگر، به عنوان مثال، X به Y اجازه می‌دهد که از وسیله نقلیه وی استفاده کند، عبارت "cause" در بر دارنده یک امر متقین یا صریح در استفاده از وسیله نقلیه در یک امر مشخص است، در حالی که معنای "permit" طیفی وسیع تر از آن می‌باشد و نشانگر یک مجوز ضمنی یا صریح نسبت به استفاده از وسیله نقلیه می‌باشد."<sup>۱</sup> و اگر خارج از این دو معنا باشد به معنی این است که شخص وسیله نقلیه را بیمه نکرده و در اختیار دیگری قرار داده است.

جاده "Road": مسئله مهم دیگر تعریف جاده است چون لزوم و اجبار بیمه در این بند اشاره به استفاده وسیله نقلیه در یک جاده است که بند یک ماده ۱۹۲ این قانون جاده را این گونه تعریف کرده است: "هر بزرگراه یا خیابانی که عموم مردم از آن عبور می‌کنند".

● حال که طبق بند یک فوق شخص ملزم به بیمه کردن وسیله خویش است، ضمانت اجرای ناشی از عدم انجام چنین کاری در بند ۲ این ماده آمده است که "اگر شخصی بر خلاف بند یک فوق عمل نماید مرتکب جرم شده است". این ضمانت اجرا دارای دو جنبه می‌باشد: اول اینکه این کوتاهی یک جرم کیفری از مسئولیت محضی است که به عهده وی می‌باشد،<sup>۲</sup> دوم اینکه ارتکاب این جرم نقض وظیفه قانونی وی نسبت به بیمه کردن وسیله خویش است و هر شخصی که از این بابت متحمل ضرر شده است از باب مسئولیت مدنی نسبت به خسارت های خویش می‌تواند علیه مرتکب جرم اقامه دعوی نماید.<sup>۳</sup> به عنوان نمونه در یک دعوی،<sup>۴</sup> که در نوع خود اولین دعوی بود، آقای واربی (Warbey) قرارداد بیمه‌ای منعقد کرد که طی آن خودش و همه اعضای خانواده‌اش اجازه‌راندن وسیله را داشتند.

1 Birds, joh, *Modern Insurance Law*, London, Sweet & Maxwell, Fourth edition, 1997, P.361.

2. Ibid, P.364

3. Donald Williams, "Guide to motor insurers", Bureau claims, London, the law society publishing, 2nd edition, 2003, P.35.

4. Pellatt, A.H, op. Cit, P.1/4: Monk V. Warbey and others (1934).

واری اتومبیل را به نولز (Knowles) قرض داد که او نیز در مقابل اجازه داد که می (May) با آن رانندگی کند. می با آن وسیله تصادفی کرد که خود او مقصر حادثه بود. می و نولز هیچ کدام بیمه نبودند. دادگاه حکم داد که واری مرتکب نقض وظیفه قانونی طبق قانون حمل و نقل جاده‌ای شده است که طی آن او کنترل وسیله را در اختیار شخصی قرار داده که وی بیمه نبوده است. در این صورت، واری مسئول خسارت وارده می‌باشد چرا که واری وسیله نقلیه را در اختیار اشخاصی قرار داده که آنها بیمه نامه یا تأمین مناسب را نداشتند.

• مسئولیت کیفری شخص مذکور در بند ۲، در سه مورد تخصیص خورده است، یعنی اگر شخص متهم به استفاده از وسیله نقلیه بر خلاف بند ۱ باشد به شرط ثابت کردن سه مورد زیر، محکومیت وی زائل می‌شود، این سه مورد در بند ۳ این ماده آمده است:

الف) اینکه آن وسیله نقلیه متعلق به وی نبوده و به موجب قرار داد اجاره یا وام در تصرف وی نبوده است، یا

ب) اینکه وی آن وسیله نقلیه را در راستای کار استخدامی خویش استفاده کرده است، یا

ج) این که وی نه می‌دانسته و نه دلیلی وجود داشته که بداند آن وسیله نقلیه بیمه نامه یا تأمین مناسب نداشته است.

در حقوق ایران، ماده یک قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷ مسئله اجباری بودن بیمه شخص ثالث را مطرح کرده و طی آن کلیه دارندگان وسایل نقلیه را موظف به چنین امری کرده است و تفصیل و تخصیص‌هایی که در حقوق انگلستان وجود دارد در این ماده دیده نمی‌شود، طبق این ماده: "کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و انواع یدک و تریلر متصل به وسایل مزبور و... مکلفند مسئولیت خود را از این جهت نزد شرکت سهامی بیمه ایران و یا یکی از مؤسسات بیمه داخلی که اکثریت سهام آنها متعلق به اتباع ایرانی و صلاحیت آنها به پیشنهاد وزارت دارایی و وزارت اقتصاد مورد تأیید دولت باشد بیمه نمایند." و طبق این ماده کلیه اشخاص حقیقی و حقوقی موظف به بیمه کردن مسئولیت خویش در قبال اشخاص ثالث می‌باشند. همچنین ضمانت اجرای خاصی در قانون ایران در مورد بیمه نکردن وسایل نقلیه ملاحظه نمی‌شود جز اینکه طبق ماده ۷ این قانون مأمورین اداره

راهنمایی و رانندگی و پلیس راه موظف به جلوگیری از حرکت وسایل نقلیه موتوری زمینی فاقد قرار داد بیمه می باشند.

۲-۲. نسبت به قاعده مذکور در ماده ۱۴۳ که طی آن همه استفاده کنندگان وسایل نقلیه موظفند وسایل خویش را بیمه یا تأمین اجباری نمایند، دو استثنا در ماده ۱۴۴ (قانون انگلستان) دیده می شود، یعنی در دو مورد الزام بیمه کردن وسایل نقلیه قابل اعمال نیست :

مورد اول که به نوعی جایگزین بیمه‌ای محسوب می‌شود این است که طبق بند ۱ ماده ۱۴۴، استفاده کننده وسیله نقلیه می‌بایستی مبلغ ۵۰۰/۰۰۰ پوند را نزد اداره کل حسابداری دادگاه عالی به ودیعه<sup>۱</sup> سپرده و ودیعه خویش را تا این مبلغ محفوظ بدارد. این گونه ودیعه سپردن در واقع یک جایگزین برای بیمه یا تأمین می‌باشد که طی آن نیاز به فراهم آوردن بیمه یا تأمین جبران خواهد شد. قابل ذکر است که این مبلغ طبق ماده ۲۰ قانون حمل و نقل جاده‌ای ۱۹۹۱ از ۱۵/۰۰۰ پوند به ۵۰۰/۰۰۰ پوند افزایش یافت و طبق بند A این ماده وزیر راه و ترابری اختیار دارد در صورت صلاحدید این مبلغ را طی یک لایحه قضایی افزایش دهد.

مورد دوم که در بند ۲ ماده ۱۴۴ آمده است مربوط به وسایل نقلیه‌ای است که توسط مراجع یا ادارات عمومی تملک شده باشد که همگی این مراجع یا ادارات عمومی در بند ۲ ماده ۱۴۴ بیان شده‌اند و در اینجا نیازی به ذکر آنها نیست، پس مراجع یا ادارات عمومی مذکور در بند ۲ این ماده الزامی به بیمه کردن وسایل نقلیه خویش ندارند. *گروه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی*  
در قانون ایران بر اساس اطلاق ماده ۱ قانون سال ۴۷ کلیه دارندگان وسایل نقلیه اعم از اشخاص حقیقی و حقوقی موظف به بیمه کردن وسایل خویش هستند و استثنا خاصی ملاحظه نمی‌شود.

۳-۲. بیمه نامه یا تأمین اجباری باید با الزامات و اقتضاهایی که در ماده ۱۴۵ و ۱۴۶ آمده، مطابقت داشته باشد، ماده ۱۴۵ الزامات مربوط به بیمه نامه‌ها و ماده ۱۴۶ الزامات مربوط به تأمین‌ها را بیان می‌کند.



۲-۳-۱. ماده ۱۴۵ که بیانگر الزامات و اقتضاهایی نسبت به بیمه نامه‌ها است دارای اهمیت خاصی می‌باشد، به طوری که به منظور تبعیت از مفاد این بخش از قانون، بیمه نامه باید واجد یک سری شرایط باشد: اول اینکه طبق بند ۲ این ماده بیمه نامه باید توسط یک بیمه گر صلاحیتدار صادر شود که بیمه گر صلاحیتدار را بند ۵ این ماده چنین تعریف می‌کند: "بیمه گر صلاحیتدار به معنی شخص یا اشخاصی است که طبق قانون شرکت های بیمه مصوب ۱۹۸۲ در برتانیای کبیر به فعالیت در زمینه بیمه وسایل نقلیه می‌پردازند و همچنین این بیمه گر صلاحیتدار باید عضو دفتر بیمه گران وسایل نقلیه<sup>۱</sup> باشند." نکته قابل توجه اینکه طبق بند ۶ ماده ۱۴۶ اگر عضویت شرکت بیمه گر در دفتر بیمه گران وسایل نقلیه موتوری متوقف شود این توقف هیچ اثری نسبت به بیمه نامه‌های صادره یا تعهداتی که قبل از آن توقف ایجاد شده نخواهند داشت. دوم اینکه این بیمه نامه ها باید مواردی را به طور الزامی و اجباری پوشش دهند، ماده ۱۴۳ الزامی و اجباری بودن بیمه نامه یا تأمین برای استفاده کنندگان وسایل نقلیه را بیان کرد در حالی که ماده ۱۴۵، آن موارد یا خطراتی را که باید توسط بیمه نامه اجباری پوشش داده شوند را مطرح می‌کند، طبق بند ۳ این ماده خطرهایی که باید توسط بیمه نامه اجباری پوشش داده شوند عبارتند از:

الف) مسئولیت نسبت به مرگ یا صدمه بدنی وارده به هر شخص<sup>۲</sup> یا خسارت وارده نسبت به اموال هر شخصی که این خسارات به موجب استفاده آن وسیله نقلیه در یک جاده در برتانیای کبیر باشد، و  
 ب) بیمه علیه هر مسئولیت در قلمرو دیگر دولت های عضو جامعه اروپا به شرطی که آن دولت ها این مسئولیت را قانونی و اجباری بدانند، البته لازم به ذکر است که هر گاه یک وسیله نقلیه به طور عادی در یک دولت عضو جامعه اروپا بیمه شود سپس در کشور دیگر استفاده شود پوشش بیمه اجباری باید منطبق با قانون کشوری باشد که پوشش بیشتری را می دهد. این اصلاح نسبت به ماده ۱۴۵، توسط

۱. این دفتر چیزی شبیه صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در ایران می باشد ولی تفاوت های اساسی با صندوق دارد که بررسی صلاحیت‌ها و اختیارات و

مباحث حقوقی آن مجال دیگری می طلبد. (MIB) Motor Insurers , Bureau

۲. البته منظور هر شخصی به غیر از راننده می‌باشد یعنی خسارات وارده به راننده مقصر توسط بیمه گر جبران نخواهد شد که البته این استثناء در بند

الف ماده ۲ قانون بیمه شخص ثالث ۱۳۴۷ ایران نیز مشاهده می‌شود. Birds,john , op. cit, P.358

آیین نامه بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری مصوب ۱۹۹۲ انجام شد که این نیز خود در پی دستورالعمل سوم جامعه اروپا نسبت به بیمه های وسایل نقلیه در سال ۱۹۹۰ شکل گرفت.<sup>۱</sup>

ج) مسئولیت هایی که به موجب این بخش از این قانون در مورد پرداخت هزینه های درمان فوری رخ می دهد. این بخش مربوط به نحوه جبران خسارت می باشد که در بخش دوم در مورد آن بحث خواهیم کرد.

بند ۴ ماده ۱۴۵ استثنایا و معافیت هایی نسبت به قسمت الف بند ۳ در بیمه نامه ها وارد می کند، یعنی بیمه اجباری موارد ذیل را پوشش نمی دهد که این موارد طبق بند ۴ عبارتند از:

۱. مسئولیت نسبت به مرگ یا صدمه بدنی که برآمده یا در راستای کار استخدامی باشد. این بدین جهت است که بیمه مسئولیت کارفرما، که آن نیز اجباری است، چنین مسئولیتی را در بر می گیرد. البته این استثنا در جایی است که طبق قانون بیمه اجباری مسئولیت کارفرما مصوب ۱۹۶۹ پوشش داده شود.<sup>۲</sup>

۲. پوشش بیمه ای بیش از ۲۵۰/۰۰۰ هزار پوند نسبت به خسارت وارده به اموال آن هم در هر تصادفی که به موجب وسیله مربوط حادث می شود. چنین محدودیتی نسبت به خسارات ناشی از مرگ یا صدمه بدنی اعمال نمی شود و صرفاً در مورد خسارت وارده به اموال می باشد، یا

۳. مسئولیت نسبت به خسارت وارده به خود وسیله نقلیه بیمه شده، یا

۴. مسئولیت نسبت به خسارت وارده به کالاهایی که برای اجاره یا برای وسیله نقلیه یا تریلر (خواه متصل یا جدای از وسیله نقلیه باشد) بیمه شده حمل می شود، یا

۵. مسئولیت شخص نسبت به خسارت وارده به اموال در حفاظت یا تحت کنترل خویش، یا

۶. هر نوع مسئولیت قرار دادی. تقریباً در تمامی بیمه های مسئولیت، تعهدات قراردادی از شمول مسئولیت بیمه گر خارج می شود.

در قانون بیمه شخص ثالث ایران مواردی که از شمول تعهد بیمه گر خارج است در ماده ۴ ذکر شده است که بر اساس این ماده: موارد ذیل از شمول بیمه موضوع این قانون خارج است:

1. Third E.C Directive on Motor Insurance 90/232 .

2. Birds, john , OP.cit , P.359 .

۱. خسارت ناشی از حوادث فاجعه آمیز از قبیل جنگ- سیل و زلزله.
  ۲. خسارت وارده به محمولات وسایل نقلیه مورد بیمه .
  ۳. خسارت مستقیم یا غیر مستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیواکتیو.
  ۴. خسارت وارد به متصرفین غیر قانونی وسایل نقلیه یا به رانندگان فاقد گواهینامه رانندگی.
  ۵. خسارات ناشی از محکومیت جزایی و پرداخت جرایم.
  ۶. خسارت ناشی از حوادثی که در خارج از کشور اتفاق می افتد مگر اینکه توافقی بین بیمه گر و بیمه گذار در این موضوع شده باشد.
- ۲-۳-۴. الزامات و اقتضاهای حاکم بر تأمین ها در ماده ۱۴۶ این قانون آورده شده است. در این قانون در کنار بیمه نامه، از تأمین نیز نام برده شده است یعنی اشخاص می توانند به جای بیمه نامه از تأمین نیز استفاده کنند. تأمین ها به نسبت بیمه نامه ها به ندرت مورد استفاده قرار می گیرند.<sup>۱</sup> تأمین ها در واقع یک نوع جایگزین نسبت به بیمه محسوب می شوند (سپردن ودیعه در دادگاه عالی که شرح آن گذشت نیز جایگزین بیمه محسوب می شود)، تأمین مذکور در واقع فرم تضمین پرداخت دین می باشد که از سوی بیمه گر صادر می شود.<sup>۲</sup> فرم تضمین بدین معنی است که اگر شخص تضمین شده قادر به جبران خسارت های ناشی از موارد اجباری مسئولیت های این قانون نباشد در این صورت اعطا کننده تأمین بایستی در مورد تعهد مربوط به استفاده از وسایل نقلیه خدمات عمومی تا مبلغ ۲۵/۰۰۰ پوند و در مورد سایر وسایل نقلیه تا مبلغ ۵۰۰۰ پوند پرداخت نماید و اضافه بر این مبلغ، تأمین دهنده تعهدی ندارد (بند ۴۳ ماده ۱۴۶)، ضمناً طبق بند ۲ این ماده تأمین ها باید از طریق یکی از دو گروه ذیل صادر شوند:
۱. توسط بیمه گر صلاحیت دار که وصف آن در قسمت پیش آمد ۲. توسط گروهی از اشخاص که در بریتانیا به فعالیت صدور انواع تأمین هایی از این نوع می پردازند و در مورد آن فعالیت مبلغ ۵۰۰/۰۰۰ پوند را نزد اداره کل حسابداری دادگاه عالی به ودیعه سپرده و سپرده خویش را تا این مبلغ حفظ نمایند. به هر حال تمام مفاد مربوط به بیمه نامه ها در مورد تأمین ها نیز به طور یکسان قابل اعمال است.

1. Birds , john , OP. cit , P.358 .

2. PELLATT , a.h , op .cit , P.1/9 .

در حقوق ایران تنها راه برای جبران خسارت های شخص ثالث انعقاد عقد بیمه است و دو راه مذکور در حقوق انگلستان یعنی سپردن ودیعه و تأمین که دو جایگزین بیمه ای محسوب می شوند وجود ندارد.

#### ۲-۴. صدور و تسلیم گواهی های بیمه یا تأمین

علاوه بر الزام ماده ۱۴۳ مبنی بر داشتن بیمه نامه یا تأمین، بند ۲ او ۱ ماده ۱۴۷ این قانون تصریح دارد که بیمه نامه یا تأمین مذکور فقط و تنها در صورتی دارای اثر است که توسط بیمه گر یا تأمین دهنده به بیمه گذار تسلیم شود، تسلیم بیمه نامه یا تأمین به بیمه گذار یا تأمین شونده در قالب یک گواهی صورت می گیرد که از آن به دو "گواهی بیمه یا گواهی تأمین" تعبیر می شود.<sup>۱</sup> این گواهی در بردارنده جزئیات شرطی است که طبق آن شروط بیمه نامه صادر می شود و برخی موارد دیگر به گونه ای است که در آن پیش بینی شده است و در صورت عدم تسلیم این گواهی بیمه یا تأمین به بیمه گذار، بیمه نامه دارای اثر نخواهد بود. طبق بند ۴ این ماده در صورتی که بیمه نامه یا تأمین با رضایت طرفین به موجب هر شرط مندرج در بیمه نامه یا تأمین فسخ شود، بیمه گذار باید طی هفت روز از زمان اثر بخشی فسخ آن گواهی را به بیمه گر یا تأمین دهنده تسلیم کند و در صورتی که آن گواهی گم شده یا از بین رفته باشد یک اظهارنامه قانونی نسبت به آن برای بیمه گر مطرح نماید، بند ۵ این ماده برای شخصی که در تبعیت از مفاد بند ۴ فوق کوتاهی کند ضمانت اجرا تعیین کرده و آن این است که بیمه گذار در این صورت مرتکب جرم شده و قابل تعقیب کیفری است.

۲-۵. قوانین خاصی که در زمینه بیمه شخص ثالث وسایل نقلیه وضع شده است برای حمایت از اشخاص آسیب دیده از تصادفات این گونه حوادث نقلیه است و توجه قانونگذار بر این است که این حمایت به نحو رضایت بخشی صورت پذیرد، از جمله این حمایت ها این است که قانونگذار برخی

۱. این گواهی با "بیمه نامه" متفاوت است به صورت یک کارت است و برای ارائه به پلیس یا سایر مقامات قانونی به کار می رود چرا که متن بیمه نامه، حجیم و زیاد است و نقل و انتقال آن برای بیمه گذاران دشوار می باشد، ضمن اینکه منطقی نیست بیمه گذار سند قرارداد بیمه را دائماً با خود به همراه

داشته باشد (مسئول شورای سردبیری).

شروط<sup>۱</sup> مندرج در بیمه نامه‌ها را نسبت به اشخاص ثالث و بیمه اجباری بی اثر می‌داند. البته لازم به ذکر است که این شروط فقط نسبت به اشخاص ثالث در جایی که بیمه اجباری است نافذ نیست ولی اثر این شروط نسبت بین روابط بیمه گر و بیمه گذار نافذ است و در صورت نقض این شروط توسط بیمه گذار و پرداخت خسارت از جانب بیمه گر به شخص ثالث، در این صورت بیمه گر می‌تواند تا مبلغ پرداخت شده به بیمه گذار رجوع کند.<sup>۲</sup>

ماده ۱۴۸ این قانون برخی استثنایا و محدودیت‌های موجود در بیمه نامه‌ها یا تأمین‌ها نسبت به اشخاص ثالث را بی اثر می‌داند. بند ۱ ماده ۱۴۸ اظهار می‌دارد: "در جایی که گواهی بیمه معتبر تحویل بیمه گذار می‌شود، هر جزء از آن بیمه‌نامه یا تأمین که دلالت بر محدودیت قلمرو بیمه یا تأمین- با اشاره به موارد معین ذیل- می‌نماید این استثنایا نسبت به بیمه اجباری بدون اثر است." آن موارد معین اشاره شده در بند ۲ ماده ۱۴۸ آمده است که عبارتند از:

۱. سن یا شرایط روانی یا فیزیکی رانندگان؛ البته این مورد به معنای آن نیست که شرطی که بیان می‌کند بیمه گذار باید از تمام مراقبت و هوشیاری لازم برای اجتناب از ایجاد حوادث استفاده کند نافذ نباشد، چنین شرطی داخل در این پاراگراف نیست چرا که ممکن است راننده وضعیت فیزیکی یا روانی خود را با ایجاد حالت مستی در خود مختل کرده باشد که چنین شرطی نافذ است؛<sup>۳</sup>

۲. شرط مربوط به وسیله نقلیه؛

۳. تعداد اشخاصی که وسیله نقلیه حمل می‌کند؛

۴. وزن یا خصوصیات فیزیکی کالاهایی که وسیله نقلیه حمل می‌کند؛ البته شرطی که بیان می‌کند وسیله نقلیه می‌بایستی به منظور تجارت مشخصی استفاده شود و نه در هر نوع تجارتي، چنین شرطی داخل بند ۴ نیست؛<sup>۴</sup>

۵. زمان یا مکانی که در محدوده آن وسیله نقلیه به کار گرفته می‌شود؛

۱. این شروط در حقوق انگلستان ممکن است در قالبهای condition و warranty, exception باشد که همگی آنها را در بر می‌گیرد.

2. Birdi, John, OP.cit, P.355.

3. Clarke, malcolm, *The Law of Insurance Contracts*, Great britian, third edition, 1997, P.171.

4. Ibid, P.172.

۶. ظرفیت سیلندر یا اسب بخار یا ارزش وسیله نقلیه؛

۷. حمل هر گونه تجهیزات ویژه به روی وسیله نقلیه؛

۸. حمل یا نصب هر گونه علائم شناسایی ویژه در وسیله نقلیه به غیر از علائم شناسایی ضروری که طبق قانون مالیات وسایل نقلیه مصوب ۱۹۷۱ بایستی حمل شود.

در کلیه این موارد، اگر بیمه گذار خلاف شرط مقرر با بیمه گر عمل کرده باشد طبق بند ۴ ماده ۱۴۸ بیمه گر پس از جبران خسارت اشخاص ثالث نسبت به مبلغی که پرداخت کرده است حق رجوع به بیمه گذار برای وصول خسارت پرداختی خواهد داشت. همچنین طبق بند ۵ ماده ۱۴۸ شرطی که مقرر می‌دارد بیمه گذار بعد از رخ دادن حادثه‌ای که منجر به یک دعوی تحت بیمه نامه یا تأمین می‌شود می‌بایستی برای اقامه دعوی روند خاصی را طی می‌کرده یا برخی امور خاص را انجام نمی‌داده، در غیر این صورت مسئولیت بیمه گر از بین می‌رود و یا متوقف خواهد شد. چنین شرطی بی اثر و باطل می‌باشد یعنی چنین شرطی نسبت به اشخاص ثالث و بیمه اجباری بدون اثر است و بیمه گر نمی‌تواند بدین جهت و با استناد به چنین شرطی خویش را از بار مسئولیت‌های اجباری به وجود آمده نسبت به اشخاص ثالث طبق این قانون برهاند. در این مورد طبق بند ۶ ماده ۱۴۸، بیمه گران می‌توانند در بیمه نامه‌های خویش شرطی را درج نمایند که به آنها اجازه دهد که مبلغ پرداختی به اشخاص ثالث را براساس بند ۵ از بیمه گذاران خویش وصول نمایند. این حق رجوع به بیمه‌گذار برای وصول مبلغ پرداختی مانند بند ۴ این ماده حقی نیست که خود به خود و به موجب قانون به وجود آمده باشد بلکه این مورد بایستی از طریق یک شرط پیشین و شبه عقدی که قبلاً بین بیمه گر و بیمه گذار به وجود آمده انجام شود و وصول خسارت پرداختی بیمه گر از بیمه گذار طبق این شرط امکان‌پذیر است.<sup>۱</sup>

با این حال، شرطی که نوع استفاده وسیله نقلیه را محدود می‌کند یعنی استفاده اتومبیل را محدود به امور تجارتي یا غیر تجارتي می‌کند برای باطل کردن بیمه نامه یا تأمین نافذ و دارای اثر است.<sup>۲</sup> پس شرط محدودیت راجع به استفاده از وسایل نقلیه نسبت به اشخاص ثالث نافذ است مگر اینکه آن شرط در بیمه نامه راجع به استفاده خصوصی از وسیله نقلیه طبق تمهیدات استفاده شراکتی

1. Birds, John, OP.cit, PP.376,377.

2. Donald Williams, OP.cit, P.37.

(car-sharing)<sup>۱</sup> باشد که چنین شرطی محدودیتی غیر نافذ است و شرط راجع به آن در ماده ۱۵۰ این قانون آمده است و به این جهت که چنین امری در حقوق ایران مطرح و محل بحث نیست از ذکر مفاد آن خودداری می‌نماییم.

در حقوق ایران نیز با توجه به اطلاق مسئولیت دارنده در قبال اشخاص ثالث به نظر چنین شروطی بدون اثر است و فقط در یک مورد بیمه گر پس از جبران خسارت حق رجوع به مسئول حادثه را دارد و آن در ماده ۵ قانون بیمه شخص ثالث آمده است: "در مورد عمد راننده در ایجاد حادثه یا در صورتی که راننده فاقد گواهینامه رانندگی باشد شرکت بیمه پس از پرداخت خسارت زیان دیده می‌تواند برای استرداد وجوه پرداخت شده به شخصی که موجب خسارت شده مراجعه نماید." در بقیه موارد درج شروطی که موجب تحدید مسئولیت بیمه گر شود نسبت به بیمه گذار و اشخاص ثالث هر دو غیر نافذ است.

۶-۲. برخی توافقات نیز ممکن است راجع به مسئولیت در قبال مسافران وسیله نقلیه ایجاد شود که این توافقات نیز تا آنجا که مربوط به موارد مسئولیت اجباری دارنده وسیله نقلیه باشد بی اثر و باطل است. به موجب بند ۲ ماده ۱۴۹ این قانون وقتی شخصی از وسیله نقلیه موتوری در شرایطی استفاده می‌کند که بیمه مسئولیت ضروری و اجباری است، هر گونه توافق یا تفاهم قبلی بین طرفین (خواه با قصد ایجاد یک تعهد الزام آور حقوقی باشد یا خیر)، تا آنجا که ناظر به امور ذیل باشد، واجد اثر نخواهد بود:

الف) نفی یا محدود کردن مسئولیت استفاده کننده در رابطه با اشخاصی که در وسیله نقلیه یا روی آن حمل می‌شوند آن هم نسبت به آن مواردی که پوشش بیمه ای آنها طبق ماده ۱۴۵ اجباری است، یا

ب) تحمیل شرایطی در رابطه با اجرا و اعمال مسئولیت استفاده کننده.

به علاوه بند ۳ این ماده مقرر می‌دارد که: این واقعیت که شخصی که بدین طریق حمل می‌شود با رضایت و میل خود خطر بی احتیاطی و تقصیر استفاده کننده از وسیله نقلیه را پذیرفته است، دلیل کافی برای نفی مسئولیت استفاده کننده از وسیله نقلیه تلقی نمی‌شود.

1. Car-sharing arrangement.

طبق بند ۴ این ماده منظور از شخص حمل شونده، در بر دارنده شخص در حال داخل شدن یا خارج شدن از آن وسیله نقلیه نیز می باشد و همچنین توافق قبلی در بند ۲، آن توافقی است که در هر زمانی قبل از رخ دادن مسئولیت بسته می شود.

هدف از وضع ماده ۱۴۹ این قانون آن است که در هیچ شرایطی نمی توان حکم به پذیرش خطر صدمات ناشی از حضور مسافر یک وسیله نقلیه را به علت حضور در آن وسیله داد یعنی حتی پذیرش خطر از جانب مسافر نیز از مسئولیت استفاده کننده نمی کاهد و مسئولیت استفاده کننده وسیله نقلیه به قوت خود باقیست. در حقوق ایران نیز چنین شروط محدودیتی نسبت به مسافران وسیله نقلیه بدون اثر است زیرا مسئولیت دارنده وسیله نقلیه در قبال اشخاص ثالث طبق ماده یک قانون بیمه شخص ثالث ۱۳۴۷ مطلق است و قید خاصی ملاحظه نمی شود ولی ماده ۲ قانون، اشخاص خاصی را از شمول بیمه شخص ثالث خارج کرده و به عبارتی آنها استثنای بیمه اجباری هستند که شخص ثالث محسوب نمی شوند: "کلیه اشخاصی که به سبب حوادث وسایل نقلیه موضوع این قانون دچار زیان های بدنی یا مالی می شوند از لحاظ این قانون ثالث تلقی می شوند، به استثنای اشخاص زیر:

الف) بیمه گذار، مالک یا راننده وسیله نقلیه مسئول حادثه.

ب) کارکنان بیمه گذار مسئول حادثه حین کار و انجام وظیفه.

ج) همسر و پدر و مادر و اولاد و اولاد اولاد و اجداد تحت تکفل بیمه گذار در صورتی که سرنشین وسیله نقلیه ای باشند که راننده یا بیمه گذار مسئول حادثه باشد."

موارد الف و ب ماده ۲ قانون بیمه شخص ثالث را می توان با قدری تفاوت در حقوق انگلستان نیز

ملاحظه کرد ولی بند ج این ماده مختص حقوق ایران است و در حقوق انگلستان و قانون حمل و نقل جاده ای، نظیر آن یافت نمی شود.

### نتیجه گیری

عمده تفاوت های بین حقوق ایران و انگلستان در بیمه های شخص ثالث عبارتند از:

- مبنای مسئولیت دارنده وسیله نقلیه در حقوق ایران مبتنی بر نظریه خطر (مسئولیت محض) است در حالی که در حقوق انگلستان مبنای این مسئولیت نظریه تقصیر می باشد که البته بیان شد که این مبنا ظاهری است و آنها نیز رفته رفته به نظریه مسئولیت بدون تقصیر یا محض نزدیک می شود.



• قانونگذار انگلستان سه راه برای پوشش اجباری مسئولیت استفاده کننده وسیله نقلیه اتخاذ کرده که آنها عبارتند از: ۱. بیمه ۲. تأمین ۳. به ودیعه سپردن مبلغ معینی نزد اداره کل حسابداری دادگاه عالی. در حالی که در حقوق ایران کلیه دارندگان وسایل نقلیه موظفند فقط وسایل نقلیه خویش را نزد شرکت‌های بیمه، بیمه نمایند.

در قسمت دوم این بخش که مباحث آن بیشتر شامل حقوق انگلستان بود به بررسی بخش ششم از قانون حمل و نقل جاده‌ای ۱۹۸۸ بریتانیای کبیر پرداختیم که به ترتیب مطالب ذیل بحث شد:

- الزامی و اجباری بودن بیمه یا تأمین شخص ثالث و استثنای مرتب بر آن (مواد ۱۴۳ و ۱۴۴).
  - الزامات و شرایط قانونی مرتب بر بیمه نامه‌ها و تأمین‌ها (مواد ۱۴۵ و ۱۴۶).
  - صدور و تسلیم گواهی‌های بیمه و تأمین به بیمه‌گذار که بیان شد با تسلیم این گواهی بیمه به بیمه‌گذار، بیمه نامه یا تأمین مربوطه معتبر و دارای اثر قانونی است (ماده ۱۴۷).
  - لغو و بدون اثر بودن برخی محدودیت‌ها و استثنای مرتب بر بیمه نامه‌ها یا تأمین‌ها نسبت به اشخاص ثالث (ماده ۱۴۸).
  - نفوذ شرط محدودیت در مورد نوع استفاده از وسیله نقلیه (تجاری یا غیر تجاری) مگر توافقات راجع به استفاده اختصاصی (غیر تجاری) از وسیله نقلیه به صورت اشتراکی در ماده ۱۵۰ (Car-sharing).
- در کلیه مباحث این بخش هر جا که لازم بود به مواد قانونی مرتبط با قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷ ایران نیز اشاره شد.

#### واژگان کلیدی:

بیمه اتومبیل، بیمه شخص ثالث، حقوق انگلستان، قانون بیمه

#### منابع:

۱. کاتوزیان، ناصر (۱۳۷۸)، مسئولیت مدنی، ج ۱، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، چ ۲.
۲. کاتوزیان، ناصر و دیگران (۱۳۸۱)، مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، انتشارات دانشگاه تهران، چ ۲.