

گفتمان دامنه‌ی مسؤولیت در قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷^۱

جواد طهماسبی *

چکیده

گستره‌ی حوادث رانندگی در میان مردم نگرانی فراگیری را موجب شده است، بهترین راه مقابله با آن بر نامه‌های پیشگیری و کاهش این حوادث است؛ در عین حالی که حاکمیت نباید نسبت به حمایت از قربانیان این حوادث بی تفاوت باشد. جبران ضرر و زیان وارده، حداقل انتظار زیان‌دیدگان این حوادث است. قانون بیمه اجباری دارندگان وسایل نقلیه موتوری سال ۱۳۴۷ تأمین‌کننده‌ی این انتظار نبود. زیرا، برای تأمین نیازهای وقت و در خور وضعیت حمل و نقل، تعداد اتومبیل و به تبع آن تعداد حوادث رانندگی و فرهنگ رانندگی آن زمان تدوین شده بود. به خصوص با

*دکتری حقوق کیفری و جرم‌شناسی، دادیار دیوان عالی کشور و مدیر کل تدوین لوایح قوه قضاییه

۱- عنوان کامل قانون «قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث» است. برای جلوگیری از تطویل عنوان مقاله از ذکر عنوان کامل قانون خودداری شده است و در این نوشتار نیز جهت رعایت اختصار از عبارتهای «قانون جدید»، «قانون مصوب ۱۳۸۷» و «قانون مورد بحث» استفاده شده است. این قانون که در تاریخ ۱۳۸۷/۵/۱۶ به تصویب شورای نگهبان رسیده و در روزنامه‌ی رسمی شماره‌ی ۱۸۴۹۲ مورخ ۱۳۸۷/۶/۴ منتشر شده است، جایگزین قانون مصوب ۱۳۴۷ است و قانون اخیرالذکر به موجب ماده‌ی ۳۰ قانون جدید نسخ صریح شده است و این در حالی است که کلمه‌ی «اصلاح» که با توجه به اصلاحی بودن لایحه‌ی دولت در عنوان آن لایحه قید شده بود، هم‌چنان باقی مانده است. توضیح این که حرکت آغازین تدوین این قانون با لایحه‌ی اصلاحی دولت به شماره‌ی ثبت ۱۸۹ مورخ ۱۳۸۳/۴/۲۲ شروع شد. لایحه‌ی دولت به معنی



تصویب قانون مجازات اسلامی پس از پیروزی انقلاب اسلامی و تغییر ماهیت ضرر و زیان بدنی از غرامت به دیه، به تبع آن مقررات بیمه‌ای نیز باید متناسب می‌شد. این‌ها همگی اصلاح قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی را ضروری می‌نمود. گرچه دیرهنگام، اما در سال ۱۳۸۷ قانون اصلاح قانون بیمه‌ی اجباری تصویب شد. این قانون پوشش‌دهنده‌ی تمام خسارت‌های وارده بر قربانیان حوادث رانندگی نیست، اما مهم‌ترین دست‌آورد آن توسعه‌ی این حمایت‌ها نسبت به قانون سابق است. پرداخت هزینه‌ی معالجه در کنار دیه و ارش، پرداخت دیه‌های متعدد وارده به شخص واحد، تساوی دیه‌ی زن و مرد و مسلمان و غیرمسلمان، افزایش میزان حداقل بیمه‌ی اجباری، توسعه‌ی خسارت‌های مالی قابل جبران، حذف موانع و ایجاد اقتضاء حمایت‌های بیمه‌ای و حذف استثنائات خسارت‌های قابل جبران، از جمله مواردی است که به موجب قانون جدید توسعه‌ی پوشش‌های بیمه‌ای را در پی دارد که در این نوشتار به بحث و بررسی آن‌ها می‌پردازیم.

واژگان کلیدی: بیمه‌ی مسؤولیت مدنی، شخص ثالث، حوادث رانندگی، قانون اصلاح قانون بیمه اجباری، دیه، خسارت بدنی، خسارت مالی.

واقعی یک لایحه‌ی اصلاحی بود، زیرا، تنها حاوی اصلاحاتی محدود در متن قانون مصوب ۱۳۴۷ بود. در سال ۱۳۸۵ لایحه‌ای که مطالعات آن از پایان سال ۱۳۸۳ در اداره کل تدوین لوایح و برنامه‌های معاونت حقوقی و توسعه قضایی قوه قضاییه آغاز شده بود، تدوین نهایی شد و به خاطر تسریع در تصویب آن و جلوگیری از تصویب قوانین متعدد در این زمینه، پس از هماهنگی رییس محترم وقت قوه قضاییه با کمیسیون اقتصاد مجلس شورای اسلامی که در اجرای اصل هشتاد و پنجم قانون اساسی، تصویب آزمایشی لایحه‌ی دولت به این کمیسیون محول شده بود، لایحه‌ی تدوین شده توسط قوه قضاییه در ۵۱ ماده به انضمام لایحه‌ی دولت در دستور کار قرار گرفت. افزایش میزان اصلاحات و اختلاف دیدگاه‌های جدی میان سازمان‌های مرتبط به خصوص قوه قضاییه و سازمان‌های بیمه‌ای سبب شد تدوین این قانون در کمیسیون اقتصادی به مدت دو و نیم سال به طول انجامد. در نهایت پس از تشکیل حدود شصت جلسه در قالب جلسات کمیته‌ی کارشناسی و کمیسیون اصلی و حدود دوازده جلسه‌ی فرعی در سازمان‌های مرتبط (قوه قضاییه، بیمه مرکزی و زندان اوین) که نگارنده تقریباً در تمام جلسات مشارکت داشته است، لایحه به تصویب کمیسیون رسید. بخش اعظمی از ایرادات و ناهماهنگی‌های قانون، از اختلاف دیدگاه‌های مطرح از سوی سازمان‌های مرتبط (قوه قضاییه، وزارت دادگستری، وزارت راه و ترابری، سازمان زندان‌ها، سازمان حمل و نقل و پایانه‌ها، پلیس راهنمایی و رانندگی، وزارت کشور، ستاد دیه کشور، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، بیمه مرکزی، سندیکای بیمه‌گران و نماینده‌ی بعضی از شرکت‌های بیمه) ناشی می‌شود. البته بعضی ایرادات و ویرایشی مانند قید کلمه‌ی «قطعی» به جای «لازم‌الاجرا» در تبصره‌ی ماده‌ی ۱۷، واژه‌ی تبصره به جای «تبصره‌ها» در تبصره‌ی ۱ ماده‌ی ۱۰ و کلمه‌ی «اصلاح» در عنوان قانون نیز قابل اغماض نیست.

۱. درآمد

قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷/۴/۱۶ که به صورت آزمایشی و برای مدت پنج سال به تصویب رسیده است، تحولات و نوآوری‌های قابل توجهی را در حوزه بیمه شخص ثالث در پی داشته است. با نگاهی اجمالی، مشخص می‌شود این قانون سه هدف را دنبال نموده است: نخست، توسعه‌ی حمایت‌های بیمه‌ای، دیگر، قضا‌زدایی و تسهیل و روان‌سازی آیین‌های جبران خسارت و سرانجام، ایجاد سازوکارهای تضمینی لازم جهت اجرای قانون از سوی سازمان‌های مجری، به ویژه شرکت‌های بیمه‌گر. هدف نخست، که موضوع این نوشتار است به عنوان نقطه‌ی ثقل مقررات ماهوی این قانون، از دو بعد حدود و ثغور مسؤولیت مدنی و تعهدات بیمه‌ای قابل توجه است. مطلوب آن است که مقررات ماهوی مربوط به مسؤولیت مدنی به صورت خاص در کنار سایر مقررات مسؤولیت مدنی تدوین شود؛ اما، به ناچار با توجه به خلاءهای قانونی در این مورد و به تبع قانون سابق یعنی قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷، توجه به این مقوله از مقررات نیز گریزناپذیر بوده است. این رویکرد قانونگذار سبب در هم پیچیدگی قواعد مسؤولیت مدنی با مقررات بیمه‌ای شده است. در نتیجه، بنیادی‌ترین مسأله‌ی مسؤولیت مدنی یعنی تعیین مبنای آن یکی از مباحث مطرح و مورد توجه در این قانون است. بنابراین، نخستین پرسشی که مطرح می‌شود، این است که در قانون جدید مبنای مسؤولیت بر کدام یک از تئوری‌های تعیین‌کننده‌ی مسؤولیت مدنی مبتنی است و حدود و ثغور مسؤولیت دارنده و راننده‌ی وسایل نقلیه چیست؟ این مباحث در قانون سابق به خصوص با وضع مقررات قانون مجازات اسلامی از شفافیت لازم برخوردار نبود. در این نوشتار تلاش شده است به این پرسش که آیا دست‌آورد قانون جدید شفاف‌سازی است یا آن که ابهامات را افزایش داده است، پاسخی روشن داده شود.

علاوه بر مباحث مبنایی، در قانون جدید نسبت به ماهیت و حدود و ثغور خسارت‌های قابل جبران نیز تغییراتی ایجاد شده است. در این قانون، به تبع مقررات قانون مجازات اسلامی، خسارت بدنی همان دیه، ارش و البته اضافه بر آن‌ها هزینه‌ی معالجه است. با توجه به اختلاف دیدگاه‌های فقهی و حقوقی در خصوص قابلیت جبران

خسارت‌های ناشی از معالجه در کنار دیه و ارش، مبنای فقهی دیدگاه پذیرفته شده در این قانون، قابل بحث و بررسی است. همچنین، با توجه به پذیرش حکم تساوی دیه‌ی زن و مرد و مسلمان و غیرمسلمان در قانون جدید، علاوه بر توجیه فقهی و حقوقی این دست‌آورد، تکلیف دادگاه‌های کیفری در نحوه‌ی تعیین دیه‌ی این افراد و ارتباط این قانون با مقررات قانون مجازات اسلامی از مباحثی است که در این نوشتار بررسی می‌شود. خسارت معنوی و خسارت ناشی از ازکارافتادگی به معنی مصطلح در تأمین اجتماعی، از دیگر موضوعاتی است که در مبحث خسارت‌های بدنی باید وضعیت آن تبیین شود.

در مقوله‌ی خسارت‌های مالی، ماهیت این نوع خسارت، پوشش یا عدم پوشش مواردی مانند خسارت ناشی از کاهش قیمت وسیله‌ی نقلیه‌ی معیوب و خسارت عدم‌النفع از جمله موضوعاتی هستند که بررسی آن‌ها ضرورت دارد.

یکی دیگر از دست‌آوردهای این قانون در حوزه‌ی پوشش حمایت‌های بیمه‌ای، حذف استثنائاتی است که امکان جبران خسارت زیان‌دیدگان را محدود می‌کرد. این مسأله در مورد مصادیق شخص ثالث بسیار حائز اهمیت است. زیرا، در ماده‌ی ۲ قانون سابق، افراد متعددی از شمول تعریف شخص ثالث و به تبع آن از پوشش حمایت‌های بیمه‌ای کنار گذاشته شده بودند، در این قانون برای دستیابی به هدف بیان شده یعنی توسعه‌ی حمایت‌های بیمه‌ای، این استثنائات بسیار محدود شده‌اند.

در این نوشتار، تلاش شده است با بررسی این موارد از طریق مرور روند تدوین و تصویب قانون، تحلیل مقررات قانون جدید و مقایسه آن‌ها با مقررات سابق و در صورت ضرورت، نگاه به رویه‌های قضایی، تا حد امکان به ابهامات موجود پاسخ داده شود.

۲. منشأ مسؤولیت: مبهم‌تر از گذشته

در نگاه سنتی، مسؤولیت رنگ و بوی اخلاقی داشت، به این معنی که عامل زیان در صورتی مسؤول شناخته می‌شد که فعل یا ترک فعل او توأم با تقصیر باشد. در نظام حقوقی ایران نیز «قانونگذار با وضع ماده نخست قانون مسؤولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ و به تقلید از حقوق خارجی تقصیر را مبنای مسؤولیت قرار داده است.» (قاسم‌زاده، ۱۳۸۳، ص ۱۲) مشکلات عملی این دیدگاه در اثبات تقصیر انعکاس می‌یابد.

زیرا، علاوه بر دشواری‌های بار اثبات رابطه‌ی سببیت میان عامل تقصیر و ضرر وارده، بار اثبات تقصیر مرتکب نیز بر عهده‌ی زیان‌دیده است. فقدان تقصیر راننده در این مورد، سبب نگرانی نیست. زیرا، درصد اشتباهات رانندگان بسیار است. به عنوان مثال، در واشنگتن راننده‌ی خوب و متعارف یعنی کسی که در طی چهار سال گذشته‌ی خود تصادفی نداشته باشد، به طور متوسط در هر پنج دقیقه رانندگی بیش از نه اشتباه مرتکب می‌شود. (Tunc, 1971, p:74) خصوصیت ذهنی تقصیر، بهترین دلیل بر پیچیدگی و دشواری اثبات آن از سوی زیان‌دیده است. همواره نتیجه‌ی طبیعی این امر محرومیت زیان‌دیده از جبران خسارت وارده است. با توجه به گستردگی خسارت ناشی از حوادث رانندگی و ضرورت جبران آن، نظریه‌ی تقصیر به عنوان مبنای تعیین مسؤولیت تکیه‌گاه مطمئنی نبوده و «در کشورهای نظام حقوقی رومی، ژرمنی، در این زمینه، ابتدا از طریق رویه قضایی از قواعد مسؤولیت مبتنی بر تقصیر دور شده و به سوی ایجاد نوعی مسؤولیت مبتنی بر نظریه خطر و به عبارتی مسؤولیتی محض و نوعی رفتند.» (محمدی، ۱۳۸۵، ص ۸۸) در این نوع مسؤولیت، بر درجه‌ی خطرناک بودن عمل شخص تکیه می‌شود. (خدابخشی، ۱۳۸۸، ص ۸۱)

در ایران، برای نخستین بار، قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷، با عدول از مسؤولیت مبتنی بر تقصیر، مسؤولیت مبتنی بر «نظریه‌ی خطر» را پذیرفت؛ هر چند در مورد حاکمیت ماده‌ی ۱ این قانون از حیث مبنای مسؤولیت، برخی تردیدها وجود داشت.^۱ (محمدی، ۱۳۸۵، صص ۱۰۱-۹۴) قسمت نخست این ماده با بیان این عبارت که «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی مسؤول جبران خسارت بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و محمولات آن‌ها به اشخاص ثالث وارد می‌شود»، مسؤولیت نوعی دارنده را مقرر کرده بود. با توجه به این‌که به موجب قوانین لاحق، بخصوص مقررات قانون مجازات اسلامی، نسبت به حاکمیت مسؤولیت نوعی در

۱- با توجه به این‌که به موجب مواد ۳۱۶ تا ۳۱۸ و مواد ۳۳۳ تا ۳۳۷ قانون مجازات اسلامی مقرراتی در مورد مسؤولیت به تصویب رسیده است که مسؤولیت را بر تقصیر عامل زیان مبتنی می‌دانند، این تردید وجود داشت که ماده‌ی ۱ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷ حاکمیت دارد یا خیر؟ ر.ک: محمدی، محمدمهدی، صص ۱۰۱-۹۴ و اسکندر، محمدپور، تحلیل قضایی از قوانین جزایی، سلسله مباحث مشورتی قضات دادگاه‌های کیفری تهران، جلد اول، انتشارات گنج دانش، چاپ اول، سال ۱۳۸۱ و نیز مشروح مذاکرات رأی وحدت رویه‌ی شماره‌ی ۱۳ مورخ ۱۳۶۲/۷/۶ دیوان عالی کشور که بر اساس نظریه‌ی خطا و تقصیر صادر شده است.

حوادث رانندگی تردید جدی وجود داشت، انتظار بر این بود قانون جدید به طور صریح با تکیه بر مسؤولیت نوعی، مبنای مسؤولیت را در حوادث رانندگی تعیین می‌کرد؛ اما، متأسفانه این حکم بسیار مهم در متن ماده‌ی ۱ این قانون حذف شده است. در تمام مراحل تدوین، بررسی و تصویب این قانون، حکم مورد بحث همانند قانون سابق قید شده بود، تا این که در پی ایراد شورای نگهبان مبنی بر این که «ماده (۱) از این جهت که معلوم نیست آیا منظور از مسؤول جبران خسارت بودن این است که اشخاص مزبور مکلفند خسارت مذکور را جبران و یا تکلیف برای صرف بیمه نمودن وسایل نقلیه است ابهام دارد، پس از رفع ابهام اظهار نظر خواهد شد»، کمیسیون اقتصاد مجلس شورای اسلامی در مقام رفع این ایراد، نسبت به حذف آن قسمت از ماده که ناظر به ایجاد مسؤولیت برای دارنده بود، اقدام نمود؛ به نحوی که، در حال حاضر متن ماده‌ی مذکور، تنها مبین تکلیف دارنده برای بیمه کردن اتومبیل خود می‌باشد. این در حالی است که تبصره‌ی ۲ ماده‌ی ۱ بر مبنای قسمت حذف شده از ماده‌ی مذکور تدوین شده بود. به موجب این تبصره «مسؤولیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسؤولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است، نمی‌باشد...»؛ نیک پیداست تکیه بر «مسؤولیت دارنده» در تبصره‌ی ۲، بر پیش‌بینی اصل مسؤولیت دارنده در متن ماده‌ی ۱ متفرع است؛ با حذف حکم اصلی ماده‌ی ۱، تبصره‌ی ۲ نیز با ابهام مواجه و سبب برداشت‌های متفاوت شده است.^۲

به‌رغم این وضعیت، به نظر می‌رسد با توجه به تأکید تبصره‌ی ۲ ماده‌ی ۱ بر مسؤولیت دارنده و تصریح ماده‌ی ۵ این قانون با این بیان که «بیمه‌گر ملزم به جبران خسارت وارد شده به اشخاص ثالث تا حد مذکور در بیمه‌نامه خواهد بود...» و رعایت این

۱- نظریه‌ی شماره‌ی ۱۳۸۷/۳۰/۲۷۲۹۵ مورخ ۱۳۸۷/۳/۲۲ شورای نگهبان.

۲- این ایراد در جلسه‌ی مورخ ۱۳۸۷/۴/۲۲ کمیسیون اقتصاد مجلس شورای اسلامی مطرح شد، اما با این استدلال که «ایراد شورای محترم نگهبان تنها نسبت به متن ماده مطرح شده است و متعرض تبصره نگردیده و کمیسیون نیز نمی‌تواند نسبت به تبصره اتخاذ تصمیم کند» مردود اعلام شد. متن ماده‌ی ۱ پیش از رفع ایراد شورای نگهبان به این صورت بود «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و ریلی اعم از این که اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند مطابق این قانون مسؤول جبران خسارت بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا یدک و تریلر متصل به آنها و یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد شود و مکلفند مسؤولیت خود را از این جهت حداقل به مقدار مندرج در ماده (۴) این قانون نزد یکی از شرکت‌های بیمه که مجوز فعالیت در این رشته را از بیمه مرکزی ایران داشته باشد، بیمه نمایند.»

توجیه منطقی که مسؤولیت بیمه‌گر تابعی از مسؤولیت دارنده است، همانند قانون سابق باید در حوادث رانندگی مبنای مسؤولیت را همان نظریه‌ی خطر دانست. در نتیجه، دارنده به طور نوعی مسؤول جبران تمام خسارت‌هایی است که بر اثر حوادث رانندگی به اشخاص ثالث وارد می‌شود. آن‌چه این برداشت را تقویت می‌کند، تأکید قانونگذار در تبصره‌ی ۵ ماده‌ی ۱ به وقوع حوادثی است که احتمال فقدان تقصیر در آن‌ها مردود است. علاوه بر این، حکم ماده‌ی ۱ قانون جدید، متوجه تکلیف دارنده به بیمه نمودن وسایل نقلیه در قبال خسارت بدنی و مالی است که در اثر حوادث وسایل نقلیه‌ی مزبور به اشخاص ثالث وارد شده باشد. «می‌توان گفت که تعهد بیمه‌ای که متوجه دارنده می‌باشد با دلالت التزام، حاوی تعهد به جبران خسارت نیز می‌باشد زیرا پوشش بیمه‌ای، بدون موضوع نیست و چون دارنده، متعهد به جبران خسارت است، بیمه را نیز در این راه تحصیل می‌کند». (خدابخشی، ۱۳۸۸، ص ۱۰۹) هرچند این برداشت مطابق روح، مفاد و مهم‌ترین هدف قانون جدید یعنی توسعه‌ی پوشش‌های بیمه است، اما حقیقت آن است که نقطه‌ی مقابل این استدلال، یعنی میانی فقهی و رویکرد قانون مجازات اسلامی و حتی قوانین مدنی و مسؤولیت مدنی که مسؤولیت را بر تقصیر مبتنی می‌دانند، از قوت بیشتری برخوردار است و برداشت‌های مفهومی یاد شده، توان ایجاد یک نظام مسؤولیت مدنی نوعی مبتنی بر نظریه‌ی خطر را به عنوان نظامی متمایز از سایر قواعد ندارد. زیرا، حتی در زمان حاکمیت قانون سابق، ماده‌ی ۱ آن که به صراحت، مسؤولیت نوعی را پذیرفته بود، با تصویب قوانین متأخر، متزلزل شده و در حاکمیت آن تردیدهای جدی وجود داشت.

موضوع دیگر آن‌که، لایحه‌ی مجازات اسلامی که در زمان تقریر این نوشتار، شورای نگهبان مشغول بررسی آن است، مشتمل بر مقرراتی است که مسؤولیت حوادث رانندگی را بر نظریه‌ی تقصیر مبتنی دانسته است. تصویب این لایحه، استناد به نظریه‌ی خطر در قانون مصوب ۱۳۸۷ را بلاوجه خواهد نمود؛ هرچند باید به این نکته‌ی مهم توجه شود که ابهامات مزبور در قلمرو مسؤولیت «شخص دارنده» مطرح است و ارتباطی به مسؤولیت بیمه‌گر ندارد. زیرا، به موجب قسمت آخر تبصره‌ی ۲ ماده‌ی ۱، مبنی بر این‌که «... در هر حال خسارت وارده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد»، فقدان مسؤولیت دارنده، مانع

بهرمندی زیان‌دیده از تعهدات بیمه‌ای نبوده و خسارت وی از این محل قابل جبران است.^۱

نقش گسترده و حساس حمل و نقل در زندگی افراد و زیان‌های قابل توجهی که از این وضعیت متوجه سلامت و دارایی آنان می‌شود، این اعتقاد را راسخ‌تر می‌نماید که «جبران این‌گونه خسارت‌ها باید از مبنای و آیین‌های متفاوتی برخوردار باشد. به این سبب «جبران خسارت‌های ناشی از رانندگی یکی از مهمترین مسائلی است که حقوق‌دانان با آن روبرو هستند» (Tunc, op. cit, p:600) نتیجه‌ی توجه خاص علمای حقوق به این موضوع در پیش گرفتن شیوه‌های مختلف برای جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی است. (Ibid, p:604) وجه مشترک تمام این شیوه‌ها، متفاوت بودن آن‌ها از قواعد عمومی مسؤولیت مدنی است. اتکاء بر مسؤولیت نوعی و تعیین مسؤولیت این حوادث بر مبنای «نظریه‌ی خطر»، یکی از معمول‌ترین این شیوه‌ها است. در نظام حقوقی ایران به موجب ماده‌ی ۱ قانون مصوب ۱۳۴۷ این شیوه پذیرفته شده بود. با توجه به متزلزل شدن آن به موجب قوانین لاحق، انتظار می‌رفت در قانون اصلاحی با دیدگاه افتراقی نسبت به سایر مؤلفه‌های مسؤولیت مدنی به این موضوع نگاه می‌شد؛ اما، متأسفانه این مهم اتفاق نیفتاد. اتکاء به مبنای عمومی مسؤولیت مدنی، محدود شدن مسؤولیت را در پی دارد؛ به تبع این محدودیت، حمایت‌های بیمه‌ای نیز محدود خواهد شد. بنابراین، اصلاح قانون و ایجاد نظامی متفاوت برای تعیین مسؤولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی امری ضروری است.

۳. افراد مسؤول: دارنده (مالک و متصرف) یا راننده

هدف از بیمه‌ی مسؤولیت، جبران کامل خسارت ناشی از مسؤولیت مدنی است. بنابراین، تعیین «شخص مسؤول» یکی از اساسی‌ترین مسائل مورد بحث در قلمرو بیمه‌ی مسؤولیت است. ماده‌ی ۱ قانون سابق به صراحت «دارندگان» وسایل نقلیه‌ی موتوری را مسؤول جبران خسارت بدنی و مالی می‌دانست که در اثر حوادث وسایل

۱- مقررات مشابه این وضعیت در مواد ۴ و ۱۴ قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن و ماده‌ی ۸ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی و تبصره‌ی الحاقی آن پیش‌بینی شده است. وجه مشترک تمام این مقررات این است که راننده مسؤولیت ندارد، اما عدم مسؤولیت وی مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نیست.

نقلیه‌ی مزبور یا محمولات آن‌ها به اشخاص ثالث وارد می‌شود. این در حالی است که مطابق اصول کلی مسؤولیت مدنی که از موازین فقهی نشأت گرفته و در قوانین مدنی،^۱ مسؤولیت مدنی^۲ و مجازات اسلامی انعکاس یافته است، راننده‌ی مقصر وسیله‌ی نقلیه مسبب حادثه، عهده‌دار جبران خسارت وارده است.

در خصوص این مقررات، منشأ نزاع به این امر برمی‌گردد که مسؤولیت را بر کدام یک از نظریه‌های «خطر» یا «تقصیر» مبتنی بدانیم؟ دیدگاهی که در این خصوص مطرح بود، هیچ یک از قوانین مذکور را ناسخ دیگری ندانسته و بر این اعتقاد بود که این احکام باید با هم جمع شود. به این معنی که قانونگذار خواسته است در کنار احکام عمومی دال بر مسؤولیت راننده‌ی مسبب حادثه، دارنده را نیز مسؤول جبران خسارت قرار دهد. (بابایی، ۱۳۸۳، ص ۱۹۹) با وجود آن که، این عقیده جمع میان قواعد مختلف را ممکن می‌نمود، در عمل اجرا نمی‌شد. (کاتوزیان، ۱۳۸۰، ص ۶۱۴) زیرا، جهت‌گیری قانون مجازات اسلامی، رویه‌ی قضایی را به سمت حاکمیت نظریه‌ی تقصیر سوق می‌داد. در این صورت نیز مسؤولیت تنها متوجه راننده بود. بهترین شاهد این مدعا، رأی وحدت رویه‌ی شماره‌ی ۱۳ مورخ ۱۳۶۲/۷/۶ هیأت عمومی دیوان عالی کشور است که به موجب آن در حوادث رانندگی مسؤولیت بر تقصیر مبتنی است.

نظام‌های حقوقی در خصوص این موضوع که مسؤولیت نوعی ناشی از حوادث رانندگی، باید بر چه کسی تحمیل شود، به اتفاق نرسیده‌اند. برخی نظام‌ها راننده را مسؤول دانسته‌اند و این در حالی است که بیشتر کشورها به مسؤولیت مالک یا دارنده تکیه کرده‌اند. (کاتوزیان، ۱۳۸۲، ص ۶۱۴) همان‌گونه که گفته شد در کشور ما به موجب قانون مصوب ۱۳۴۷، دارنده مسؤول جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی

۱- ماده‌ی ۳۳۵ قانون مدنی: «در صورت تصادم بین دو کشتی یا دو قطار راه‌آهن یا دو اتومبیل و امثال آن‌ها مسؤولیت متوجه طرفی خواهد بود که تصادم در نتیجه عمد یا مسامحه او حاصل شده باشد و اگر طرفین تقصیر یا مسامحه کرده باشند هر دو مسؤول خواهند بود.»

۲- ماده‌ی ۱ قانون مسؤولیت مدنی: «هرکس بدون مجوز قانونی عمداً یا در نتیجه بی‌احتیاطی به جان یا سلامتی یا مال یا آزادی یا حیثیت یا شهرت تجارتي یا به هر حق دیگر که به موجب قانون برای افراد ایجاد گردیده لطمه‌ای وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود مسؤول جبران خسارت ناشی از عمل خود می‌باشد.»

۳- رأی وحدت رویه‌ی شماره‌ی ۱۳ مورخ ۱۳۶۲/۷/۶: «چنانچه قتل خطئی باشد و کسی که ارتکاب آن به او نسبت داده شده است هیچ‌گونه خلافی مرتکب نشده باشد و وقوع قتل هم صرفاً به لحاظ تخلف مقتول باشد، راننده مسؤول نبوده و در نتیجه رأی شعبه ۲ دادگاه کیفری مشهد به اتفاق آراء تأیید می‌شود.»

بود. در زمان حاکمیت آن قانون، ابهامات زیادی در مورد واژه‌ی «دارنده» وجود داشت؛ زیرا، از آن به خوبی بر نمی‌آمد که مقصود مالک است یا متصرف یا هر دو. (کاتوزیان، همان، ص ۶۱۵) بدیهی است متصرف همواره مالک نیست؛ برای مثال، راننده‌ی شرکت واحد و یا راننده‌ی اتومبیل‌های دولتی، مالک نبوده؛ اما متصرف این خودروها می‌باشند و همانند مالک از آن‌ها بهره می‌برند. تدوین‌کنندگان پیش‌نویس اولیه‌ی قانون جدید، در صدد رفع این مشکلات برآمده و با قید این عبارت که «کلیه دارندگان وسایل نقلیه... مطابق این قانون مسؤول جبران خسارت بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور... به اشخاص ثالث وارد می‌شود...»، همانند قانون سابق، مسؤولیت نوعی دارنده را پیش‌بینی نمودند. در این خصوص تدوین‌کنندگان لایحه، به دو موضوع توجه داشتند:

الف) امکان جمع مسؤولیت ناشی از تقصیر و مسؤولیت دارنده: با توجه به موازین فقهی و مقررات قانون مجازات اسلامی که مسؤولیت مدنی حوادث رانندگی را بر تقصیر مبتنی می‌دانند، پیش‌بینی مسؤولیت نوعی دارنده به طور مطلق همانند قانون مصوب ۱۳۴۷ مقدور نبود و با ایراد شورای نگهبان مواجه می‌شد. از طرفی در صورت امکان جمع مسؤولیت ناشی از تقصیر با مسؤولیت نوعی دارنده، هدف اصلی تأسیس حقوقی «مسؤولیت نوعی» یعنی امکان جبران کامل خسارت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، تحقق می‌یافت، ضمن آن که، موازین فقهی نیز رعایت می‌شد و با توجه به قاعده‌ی «الجمع مهما ممکن اولی من الطرح» شیوه‌ی مطلوبی به نظر می‌رسید.

برای تأمین این هدف، در کنار مسؤولیت مطلق مندرج در متن ماده‌ی ۱، تبصره‌ی ۲ همان ماده به این شرح تدوین شده بود: «مسؤولیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسؤولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است نمی‌باشد. در هر حال خسارت وارده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد.»

در این صورت هرگاه مشخص می‌شد راننده‌ی مقصر شخصی غیر از دارنده است و یا اگر حادثه در اثر تقصیر شخص ثالث اتفاق می‌افتاد، مانند این که فردی پیچ‌های لاستیک خودرو را نیمه‌باز می‌کرد و به این سبب خودرو واژگون می‌شد و کسی به قتل می‌رسید، اولویت با مسؤولیت شخص مقصر بود. در غیر این صورت، یعنی در صورتی که تقصیر به فردی غیر از دارنده منتسب نبود، اعم از تقصیر یا عدم تقصیر

دارنده، مسؤلیت جبران خسارت به عهده‌ی او بود و در این وضعیت مسؤلیت وی، مسؤلیت نوعی محسوب می‌شد.

با تصویب این مقرر، نظام مسؤلیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی در کشور ما بر نظامی پیشرفته و افتراقی مبتنی می‌شد؛ نظامی که از یک سو میان مقررات قوانین مدنی، مسؤلیت مدنی، مجازات اسلامی و موازین فقهی را جمع نموده و از سوی دیگر تمام خسارت‌های وارده به افراد ثالث را پوشش می‌داد. اما، متأسفانه همان گونه که گفته شد با حذف آن بخش از ماده‌ی ۱ قانون جدید، که مرتبط با این بحث است، این نظام ناکام ماند؛ باقی ماندن تبصره‌ی ۲ نیز با ابهامات جدی مواجه شد.

در صورت احراز تقصیر راننده به موجب تبصره‌ی ۲ مزبور، مسؤلیت دارنده با همان ابهام یاد شده مواجه است؛ هر چند در هر دو فرض، به موجب قسمت آخر تبصره‌ی ماده‌ی ۱، خسارت وارده از محل بیمه‌نامه قابل جبران است.

ب) رفع ابهام از واژه‌ی دارنده: در تبصره‌ی ۱ ماده‌ی ۱ قانون جدید، دارنده به این شکل تعریف شد: «دارنده از نظر این قانون اعم از مالک و یا متصرف وسیله نقلیه است و هر کدام که بیمه‌نامه موضوع این ماده را تحصیل نمایند تکلیف از دیگری ساقط است.»

این تعریف دو هدف را تعقیب می‌کرد؛ نخست، پایان دادن به اختلاف نظرهای موجود در خصوص مصادیق دارنده اعم از مالک، متصرف و یا هر دو این‌ها، هر چند این اختلاف نظرها زمانی دارای اهمیت بود که در متن ماده‌ی ۱ برای دارنده، بر مبنای نظریه‌ی خطر، به صراحت مسؤلیت نوعی پیش‌بینی می‌شد؛ این تعریف از انتساب انحصاری این مسؤلیت به مالک جلوگیری می‌کرد. یعنی در صورتی که اتومبیل در تصرف شخصی غیر از مالک بود، همانند مستأجر، متصرف مسؤول بود نه مالک؛ و دوم، جلوگیری از این برداشت ناصواب که هر یک از مالک و متصرف و یا راننده باید به طور جداگانه برای پوشش مسؤلیت خود بیمه‌نامه تهیه کنند، زیرا اصلاحات پیشنهادی دولت این برداشت را القاء می‌کرد.^۱

۱- در بند «ز» لایحه‌ی دولت پیشنهاد شده بود که عبارت «و رانندگان» بعد از کلمه‌ی «دارندگان» در ماده‌ی ۸ قانون سابق اضافه شود. با این شیوه‌ی اصلاح، بیم آن می‌رفت که استنباط شود دارنده و راننده هر یک جداگانه مکلف به تهیه‌ی بیمه‌نامه هستند. برای رفع این نگرانی در پایان تبصره‌ی ۱ ماده‌ی ۱ تأکید شده است «... هر کدام که بیمه‌نامه موضوع این ماده را تحصیل کنند تکلیف از دیگری ساقط می‌شود.»

۴. توسعه‌ی خسارت‌های قابل جبران: فراتر از توجیهات فقهی و

حقوقی

۴-۱. خسارت بدنی

جبران کامل خسارتی که بر دارایی شخص وارد می‌شود، باید تحت پوشش قواعد مسؤولیت مدنی قرار گیرد. در بیمه‌ی مسؤولیت مدنی نیز مطلوب همین رویکرد است؛ بدین معنی که قواعد آن باید به نحوی تنظیم شود که نتیجه‌ی آن‌ها پوشش جبران تمام خسارت‌های وارده باشد. حال باید دید در قانون جدید تا چه میزان این هدف دست‌یافتنی است؟

متأسفانه گستره‌ی میزان خسارت بدنی ناشی از تصادفات در کشور ما اسفبار و قابل تأمل است. سالانه حدود بیست و پنج تا سی هزار نفر در اثر تصادفات جاده‌ای جان خود را از دست داده و بالغ بر ده برابر آن نیز مصدوم می‌شوند. صرف‌نظر از تأثیرات این نوع زیان‌ها بر مناسبت‌های اجتماعی، اقتصادی و خانوادگی، جبران زیان‌های مستقیم آن نیز امر ساده‌ای نیست. با توجه به عدم توان تعداد بسیاری از رانندگان به عنوان عامل ورود زیان برای جبران خسارت، توسعه‌ی حمایت‌های بیمه‌ای در این خصوص راه‌حل مناسبی است که مورد نظر تصویب‌کنندگان قانون جدید بوده است، اما، این قانون پوشش‌دهنده‌ی تمام خسارت‌های وارده نیست.

در این قانون خسارت‌های قابل جبران شامل دو بخش خسارت جانی و بدنی است. به موجب تبصره‌ی ۳ ماده‌ی ۱: «منظور از خسارت بدنی هر نوع دیه یا ارش ناشی از صدمه، شکستگی، نقص عضو، از کارافتادگی (جزئی یا کلی - موقت یا دائم) یا دیه فوت شخص ثالث به سبب حوادث مشمول بیمه موضوع این قانون است. هزینه‌های معالجه نیز چنانچه مشمول قانون دیگری نباشد جزء تعهدات بیمه موضوع این قانون خواهد بود.» حال باید دید این نوع خسارت‌ها تا چه حدی به موجب تمهیدات بیمه‌ای قابل جبران هستند؟

۴-۱-۱. خسارت ناشی از از کارافتادگی

با دقت در عبارات تبصره‌ی ۳ ماده‌ی ۱ این قانون، این نتیجه حاصل است که خسارت بدنی به دیه، ارش و هزینه‌ی معالجه منحصر است و تعهدات بیمه‌ای،

خسارت‌هایی مانند خسارت ناشی از از کارافتادگی، خسارت ناشی از مراقبت افراد مصدوم، خسارت ناشی از بیکاری و... را پوشش نمی‌دهد. خسارت ناشی از «از کارافتادگی» به شرح مندرج در متن تبصره‌ی مذکور، تنها به دیه یا ارش ناظر است که به عضو از کارافتاده تعلق می‌گیرد. نتیجه این که، خسارت ناشی از از دست دادن نیروی کار به مفهوم رایج در نظام تأمین اجتماعی مشمول این تبصره نیست و این در حالی است که شیوه‌ی نگارش ماده‌ی ۳ آیین‌نامه‌ی اجرایی قانون مصوب ۱۳۴۷ که امروزه با توجه به ماده‌ی ۲۹ قانون جدید قابلیت اجرایی ندارد، زبان‌های ناشی از از کارافتادگی دائم را بدون وابستگی آن به دیه یا ارش، جزء خسارت‌های قابل جبران محسوب کرده بود. از آن جا که این نوع ضرر و زیان مشمول تعریف خسارت بدنی بود، به تبع آن تحت حمایت پوشش‌های بیمه‌ای نیز قرار می‌گرفت. در ماده‌ی ۳ آیین‌نامه‌ی یاد شده، خسارت بدنی این‌گونه تعریف شده بود: «منظور از جبران خسارت بدنی مذکور در ماده ۱ قانون تأمین و جبران هزینه معالجه صدمات بدنی و یا جرح حاصل از حوادث رانندگی و همچنین زیانهای نقص عضو، از کارافتادگی دائم (مطلق یا نسبی) یا فوت ناشی از حوادث مشمول بیمه برای اشخاص ثالث است.» با توجه به این که به موجب تبصره‌ی ۳ ماده‌ی ۱ قانون جدید، این‌گونه خسارت‌ها از حمایت پوشش‌های بیمه‌ای خارج هستند، برای جبران آن‌ها باید به قواعد عمومی رجوع کرد. در نتیجه، شخص و عامل زیان خود مسؤول جبران آن است. این در حالی است که در مواردی میزان خسارت به حدی بالا است که دخالت منابع جمعی و دولت نیز کفایت پرداخت آن را نمی‌نماید، (خدابخشی، ۱۳۸۸، ص ۱۲۵) تا چه رسد به افراد عامل زیان. نتیجه‌ی این امر، بدون جبران ماندن زیان‌های وارده و تحمل آن از سوی زیان‌دیدگان حوادث رانندگی است.

۲-۱-۴. هزینه‌های معالجه

قانون جدید نسبت به مقررات سابق، گام مهمی در راستای جبران خسارت‌های بدنی برداشته است. به موجب قسمت اخیر تبصره‌ی ۳ ماده‌ی ۱، تمام

۱- ماده‌ی ۲۹ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷: «آیین‌نامه‌های اجرایی این قانون ظرف سه ماه توسط بیمه مرکزی ایران تهیه و به پیشنهاد وزیر امور اقتصادی و دارایی به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید. تا زمانی که آیین‌نامه‌های جدید به تصویب نرسیده باشد، آیین‌نامه‌های قبلی که مغایر با مفاد این قانون نباشد لازم‌الاجراست.»

هزینه‌های معالجه در کنار دیه و ارش قابل جبران است؛ این هزینه‌ها جزء خسارت‌های مشمول حمایت‌های بیمه‌ای محسوب شده است. این در حالی است که در نظام حقوقی ایران نسبت به ورود این گونه خسارت‌ها در قلمرو مسؤلیت مدنی، قواعد صریحی وجود ندارد؛ رویه‌ی قضایی و دکترین حقوقی و حتی نظرات فقها نیز در این مورد واحد نیست به نحوی که تشتت آراء در این خصوص، بسیار است. بدون پرداختن به این اختلاف آراء، تنها به ذکر این امر بسنده می‌شود که اختلافات مطرح در این حوزه متوجه خسارت‌های ناشی از معالجه و مازاد بر میزان دیه است، در حالی که به موجب تبصره‌ی مورد بحث فراتر از این اختلافات، تمام هزینه‌های معالجه در کنار دیه و ارش قابل جبران است. قانونگذار در تبصره‌ی ۲ ماده‌ی ۴ قانون جدید، جایی که دیه‌ی مؤنث و غیرمسلمان را به طور کامل و بدون توجه به جنسیت و مذهب قابل جبران می‌داند، به خروج این نوع خسارت بدنی از قلمرو مسؤلیت مدنی توجه نموده و آن را نوعی دیه‌ی حوادث اعلام می‌کند، اما در مسأله‌ی مورد بحث گوئی تصور ورود تمام هزینه‌های معالجه در کنار دیه و ارش به قلمرو مسؤلیت مدنی تلقین شده است. در هر صورت، صرف نظر از دامنه‌ی مسؤلیت عامل زیان در این خصوص، تمام هزینه‌های معالجه از محل تعهدات بیمه قابل پرداخت است.

به موجب ماده‌ی ۴۵۷ لایحه‌ی مجازات اسلامی که در حال حاضر به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده و شورای نگهبان در حال بررسی آن است، هزینه‌ی معالجه در کنار دیه و ارش قابل جبران است. در این ماده آمده است: «هرگاه هزینه‌های متعارف معالجه مجنی علیه بیش از دیه باشد علاوه بر دیه خسارت مازاد نیز باید از باب قاعده لاضرر با اخذ نظر کارشناس و با حکم دادگاه تعیین و بدون رعایت مواعد مقرر برای پرداخت دیه توسط مرتکب پرداخت گردد. در این مورد تفاوتی میان جنایت خطای محض، شبه‌عمدی و عمدی موجب دیه نیست.»

تدوین این ماده گام مهمی برای تحقق اهداف مسؤلیت مدنی است، هر چند باید منتظر نظر شورای نگهبان ماند. زیرا، تأیید این شورا در مورد تبصره‌ی ۳ ماده‌ی ۱ قانون بیمه اجباری ناشی از مبنای دیگری است. با این توضیح که، تعهد به جبران

۱- در این تبصره آمده است: «بیمه‌گر موظف است در ایفاء تعهدات مندرج در این قانون خسارت وارده به زیان‌دیدگان را بدون لحاظ جنسیت و مذهب تا سقف تعهدات بیمه‌نامه پرداخت نماید. مبلغ مازاد بر دیه تعیین شده از سوی محاکم قضایی، به عنوان بیمه حوادث محسوب می‌گردد.»

خسارت‌های معالجه در تبصره‌ی مذکور مبنای قراردادی داشته و ناشی از تعهدی است که میان بیمه‌گر و بیمه‌گذار در این خصوص منعقد شده است. این مبنا سبب شد در تصویب تبصره اختلاف‌نظرهای مربوط به ورود این‌گونه خسارت‌ها در قلمرو مسؤلیت مدنی، کنار گذاشته شده و با توجیهی مبتنی بر مسؤلیت قراردادی به تصویب برسد.

موضوع دیگری که پرداختن به آن ضروری است، آن است که بر خلاف دیه و ارش که دادگاه کیفری به موجب قانون مجازات اسلامی بدون نیاز به دادخواست و رعایت تشریفات آیین دادرسی مدنی حکم بر پرداخت آن‌ها صادر می‌نماید، با توجه به ماهیت مدنی خسارت‌های ناشی از معالجه، صدور حکم در مورد این هزینه‌ها باید با تقدیم دادخواست و رعایت سایر ترتیبات و قواعد مربوط به پرداخت خسارت مدنی صورت گیرد. نتیجه آن که، دادگاه کیفری رسیدگی کننده در این خصوص با تکلیفی مواجه نیست. البته، با توجه به حق مراجعه‌ی مستقیم زیان‌دیده به شرکت‌های بیمه، در صورت عدم اختلاف میان طرفین، زیان‌دیده می‌تواند بدون نیاز به رأی دادگاه با مراجعه‌ی مستقیم به شرکت بیمه‌گر نسبت به وصول هزینه‌های ناشی از معالجه اقدام نماید. در صورت عدم همراهی، شرکت بیمه‌گر با ضمانت اجرای موضوع ماده‌ی ۲۸ قانون مذکور مواجه خواهد شد.

نکته‌ی مهم دیگر، ضرورت واضح شدن مفهوم عبارت «چنانچه مشمول قانون دیگری نباشد» در متن تبصره‌ی مورد بحث است. به موجب ماده‌ی ۹۲ قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۸۳/۶/۱۱ «وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی مکلف است نسبت به درمان فوری و بدون قید و شرط مصدومین حوادث و سوانح رانندگی، در مراکز خدمات بهداشتی و درمانی اقدام کند؛ به منظور تأمین منابع لازم برای ارائه خدمات فوق، ده درصد حق بیمه شخص ثالث، سرنشین و مازاد توسط شرکت‌های بیمه تجاری وصول و به حساب درآمدهای اختصاصی وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی نزد خزانه‌داری کل واریز می‌گردد و هزینه‌های درمانی کلیه مصدومان ترافیکی، جاده‌ای و

۱- ماده‌ی ۱۴ قانون مصوب ۱۳۸۷: «شخص ثالث زیان‌دیده حق دارند با ارائه مدارک لازم برای دریافت خسارت به‌طور مستقیم حسب مورد به شرکت بیمه مربوط و یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مراجعه نمایند. دستورالعمل اجرائی این ماده توسط بیمه مرکزی ایران تهیه و به پیشنهاد وزیر امور اقتصادی و دارایی به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.»

رانندگی از محل وجود واریز شده به این حساب و سایر منابع موجود پرداخت خواهد شد...»، با توجه به تکلیف وزارت یاد شده نسبت به درمان رایگان مصدومان حوادث رانندگی در صورتی که در اجرای این ماده شخص مصدوم از خدمات رایگان بهره‌مند شود، موجبی برای استناد به قسمت اخیر تبصره‌ی ۳ ماده‌ی ۱ قانون مصوب ۱۳۸۷، در مورد مطالبه‌ی خسارت ناشی از معالجه نیست.

علاوه بر قانون فوق ممکن است هزینه‌های معالجه با توسل به دیگر سازوکارهای حمایتی از جمله مقررات مربوط به تأمین اجتماعی و بیمه‌های تکمیلی قابل جبران باشد. بنابراین، چنانچه هزینه‌ی معالجه‌ی زیان دیده توسط سازمان تأمین اجتماعی پراخت شود، موجبی برای پرداخت خسارت از سوی بیمه‌گر نیست.

نتیجه آن که، این شیوه‌ی جبران خسارت بر روح و هدف اصلی قانون یعنی تضمین جبران خسارت زیان دیدگان مبتنی است، تا توجه به مبانی مسؤولیت مدنی، بنابراین، استنباط قاطع از این مقررات مبنی بر ورود این گونه خسارت‌ها به قلمرو مسؤولیت مدنی در کنار دیه و ارش، با تردید جدی مواجه است. در نهایت باید گفت تحت پوشش قرار دادن هزینه‌ی معالجه، نوعی تعهد مستقیم است که برای بیمه‌گر پیش‌بینی شده است و تابعی از مسؤولیت بیمه‌گذار محسوب نمی‌شود.

۳-۱-۴. خسارت معنوی

با توجه به تعریفی که از خسارت بدنی در تبصره‌ی ۳ ماده‌ی ۱ قانون مصوب ۱۳۸۷ ارائه شده است، خسارت معنوی در قلمرو این تعریف نمی‌گنجد. بنابراین، صرف‌نظر از اختلاف دیدگاه‌های موجود در نظام حقوقی ایران در خصوص امکان جبران خسارت معنوی، حتی اگر رأی محاکم قضایی نیز دایر بر جبران ضرر و زیان معنوی صادر شود، از جمله خسارت‌های قابل جبران مشمول حمایت‌های بیمه‌ای نیست.^۱ توضیح آن که خسارت بدنی به موجب تبصره‌ی مذکور به دیه، ارش و هزینه‌ی معالجه

۱- به موجب تبصره‌ی ۱ ماده‌ی ۱۴ لایحه‌ی آیین دادرسی کیفری که در زمان تقریر این نوشتار در اجرای اصل هشتاد و پنجم قانون اساسی به صورت آزمایشی به تصویب کمیسیون حقوقی و قضایی مجلس شورای اسلامی رسیده و آماده‌ی ارسال به شورای نگهبان می‌باشد، خسارت معنوی از جمله خسارت‌های قابل جبران است. در این تبصره می‌خوانیم: «زیان معنوی عبارت است از صدمات روحی و عاطفی یا هتک حیثیت و اعتبار شخصی یا خانوادگی یا اجتماعی. دادگاه می‌تواند علاوه بر صدور حکم به خسارت مالی، حکم به رفع زیان از طریق دیگر از قبیل الزام به عذرخواهی و درج حکم در جراید و امثال آن نماید.»

منحصر شده است.

۴-۱-۴. عدم تأثیر جنسیت و مذهب در پرداخت خسارت بدنی

به موجب تبصره‌ی ۲ ماده‌ی ۴ قانون جدید «بیمه‌گر موظف است در ایفاء تعهدات مندرج در این قانون خسارت وارده به زیان‌دیده را بدون لحاظ جنسیت و مذهب تا سقف تعهدات بیمه‌نامه پرداخت نماید.» این در حالی است که به موجب مواد ۳۰۰ و ۳۰۱ قانون مجازات اسلامی با توجه به شرایط مقرر در این مواد، دیه‌ی زن نصف دیه‌ی کامل مرد مسلمان است. در مورد غیرمسلمان نیز هرچند به موجب تبصره‌ی ۲ الحاقی مجمع تشخیص مصلحت نظام به ماده‌ی ۲۹۷ قانون مجازات اسلامی در تاریخ ۱۳۸۲/۱۰/۶: «براساس نظر حکومتی ولی امر، دیه اقلیتهای دینی شناخته شده در قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران به اندازه دیه مسلمان تعیین می‌گردد»، اما دیه‌ی سایر غیرمسلمانان به میزان پیش‌بینی شده در فقه تعیین می‌شود.

نخستین موضوع قابل بحث در خصوص تبصره‌ی ۲ ماده‌ی ۴، به توجیه فقهی آن معطوف است. باید توجه داشت که مسؤلیت راننده‌ی مقصر در این مورد همان است که در قانون مجازات اسلامی پیش‌بینی شده است. زیرا، به موجب تبصره‌ی مذکور مسؤلیت متوجه «بیمه‌گر» شده است، بدون این که به مسؤلیت عامل تقصیر اشاره‌ای شده باشد. بنابراین، عقد بیمه منشأ مسؤلیت بیمه‌گر است نه تقصیر عامل ایجادکننده‌ی خسارت بدنی؛ در نتیجه، با توجه به ریشه‌ی قراردادی این نوع مسؤلیت، توجیه فقهی و حقوقی آن دشوار نیست. چه آن که به موجب اصل آزادی قراردادهای مستند به ماده‌ی ۱۰ قانون مدنی، برای ضمان عقدی محدودیتی وجود ندارد و می‌توان سقف تعهد بیمه‌گذار را بیش از میزان مقرر قانونی تعیین نمود. مؤید این سخن آن است که، در ادامه تبصره‌ی ۲ ماده‌ی ۴ قانون آمده است: «... مبلغ مازاد بر دیه تعیین شده از سوی محاکم قضایی به عنوان بیمه حوادث محسوب می‌گردد.» بدین معنی که قانونگذار ماهیت دیه‌ی مازاد بر میزان مقرر قانونی را بر بیمه‌ی حوادث توجیه می‌نماید نه بیمه‌ی مسؤلیت. نتیجه آن که، بخش مازاد دیه‌ی جنس مؤنث یا غیرمسلمان، از سوی بیمه‌گر به عنوان تعهدی اضافه بر مسؤلیت عامل تقصیر و مبتنی بر نوعی قرارداد بیمه‌ای جداگانه، یعنی «بیمه‌ی حوادث» توجیه و مقرر شده است. این توضیح ضروری

است که با توجه به شیوه‌ی نگارش تبصره‌ی یاد شده، حکم آن علاوه بر زن به افراد خنثی نیز قابل تسری است؛ چه این‌که، دیه‌ی این افراد به موجب مقررات فقهی، دو سوم دیه‌ی کامل است و عبارت «عدم توجه به جنسیت...» در متن ماده، تسری حکم تساوی دیه را به افراد خنثی نیز توجیه می‌کند.

ممکن است گفته شود در مورد افراد غیرمسلمان، با توجه به تبصره‌ی ماده‌ی ۲۹۷ قانون مجازات اسلامی، تبصره‌ی ۲ ماده‌ی ۴ قانون مصوب ۱۳۸۷، در بردارنده‌ی حکم جدیدی نیست. در پاسخ می‌توان چنین گفت که تبصره‌ی ماده‌ی ۲۹۷ مذکور تنها از دارندگان ادیان رسمی که در قانون اساسی به رسمیت آن‌ها تصریح شده است، حمایت می‌کند، اما تبصره‌ی مورد بحث مبنای تعیین دیه را «بشر» بودن زیان‌دیده تعیین کرده است و حکم می‌نماید که در تعیین دیه به مذهب زیان‌دیده توجه نمی‌شود. بدیهی است مذهب در این تبصره به مفهوم «اعتقادات دینی» است و تعیین مذهب خاص در میان مذاهب رسمی، مدنظر نیست. بنابراین، نوع مذهب، دین یا به طور کلی اعتقادات دینی افراد، در میزان دیه‌ی آن‌ها تأثیری نداشته و در حوادث مشمول قانون مصوب ۱۳۸۷، دیه‌ی هر انسان حتی اگر برای مثال بودایی یا دارای آیین هندو و یا فاقد هرگونه اعتقاد مذهبی باشد، برابر با دیه‌ی کامل مرد مسلمان پرداخت می‌شود.

همواره در محاکم، در خصوص کیفیت صدور حکم در دادگاه‌های کیفری این پرسش مطرح می‌شود که با توجه به تساوی دیه‌ی زن و مرد و مسلمان و غیرمسلمان در حوادث رانندگی، آیا دادگاه کیفری باید حکم به پرداخت دیه‌ی کامل صادر کند یا این‌که همانند سابق به موجب مقررات قانون مجازات اسلامی حکم کند؟

برای پاسخ به این پرسش باید به این نکته‌ی اساسی توجه شود که به موجب تبصره‌ی ۲ ماده‌ی ۴ قانون مصوب ۱۳۸۷، مبنای مسئولیت راننده‌ی مقصر تغییر نکرده است. همانند گذشته باید برای تعیین میزان و شرائط و موانع مسئولیت به قانون مجازات اسلامی توجه شود. زیرا، تعهد بیمه‌گر به پرداخت مابه‌التفاوت میزان دیه‌ی زن و غیرمسلمان به نسبت آن‌چه در قانون مجازات اسلامی قید شده است و آن‌چه در تبصره‌ی مورد بحث مقرر گردیده، تعهدی بیمه‌ای است و مبتنی بر قرارداد بیمه‌ای است که میان وی و بیمه‌گذار منعقد شده است. با توجه به مبنای مدنی این نوع مسئولیت رسیدگی به آن نیز باید با رعایت ترتیبات و قواعد دعاوی مدنی باشد. بنابراین،

عمومی و انقلاب شهرستان ساری آقای م-ج فرزند علی متهم است به قتل شبه عمدی خانم س-ت ناشی از بی احتیاطی در امور رانندگی با عنایت به... بزهکاری مشارالیه محرز و مسلم بوده دادگاه به استناد مواد ۴۶ و ۲۹۴ و ۲۹۵ و ۲۹۷ و ۳۰۰ و ۳۰۱ و ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی و با رعایت بند پنجم از ماده ۲۲ قانون مرقوم به لحاظ وضعیت خاص متهم موصوف را به جهت بی احتیاطی در امور رانندگی به پرداخت پنج میلیون ریال جزای نقدی بدل از حبس در حق دولت و به جهت قتل شبه عمدی به پرداخت یک فقره دیه کامل زن مسلمان از نوع شتر در حق اولیاء دم مرحومه س-ت ظرف دو سال قمری از تاریخ وقوع حادثه محکوم می نماید و رعایت تبصره ۲ ماده ۴ قانون اصلاحی قانون بیمه اجباری... از سوی شرکت بیمه گر (بیمه پارسیان) ضروری است...»

این رویه که هیچ گونه مسؤولیتی را برای دادگاه های کیفری در پی ندارد، از یک سو راهگشای شرکت های بیمه برای پرداخت دیه های مازاد بر مسؤولیت بوده و از سوی دیگر سبب آگاهی مردم از حقوق خود گردیده و مبنایی برای استیفای حق آنها است.

۵-۱-۴. پرداخت دیه های متعدد

همواره به موجب قوانین مربوط به بیمه ی شخص ثالث، سقف تعهدات بیمه گر مورد توجه بوده است. با این تفاوت که ماده ی ۶ قانون سابق تعیین حداقل مبلغ بیمه ی اجباری یعنی حداقل تعهدات بیمه گر در جبران خسارت را به آیین نامه ی مصوب هیأت دولت واگذار کرده بود، در حالی که مواد ۱ و ۴ قانون جدید، حداقل مبلغ بیمه ی موضوع این قانون در بخش خسارت بدنی را معادل حداقل ریالی دیه ی یک مرد مسلمان در ماه های حرام تعیین کرده است.

یکی از مشکلات مطرح در زمان حاکمیت قانون سابق، ناظر به وضعیتی بود که در یک حادثه ی رانندگی به علت ایراد صدمه ی کامل به اعضا یا منافع متعدد در یک نفر، دیه های متعددی تعلق می گرفت که جمع آنها از میزان تعهدات بیمه گر افزون بود. به عنوان مثال، به علت قطع نخاع و معیوب شدن اعضاء دیگر، ممکن است چند دیه به زیان دیده تعلق گیرد. زیرا، به موجب ماده ی ۴۳۴ قانون مجازات اسلامی «هرگاه قطع نخاع موجب عیب عضو دیگر شود اگر آن عضو دارای دیه معین باشد بر دیه کامل قطع

نخاع افزوده می‌گردد...» در این حالت بیمه‌گران از پرداخت دیه‌ی مازاد بر سقف تعهد خودداری می‌کردند. اقدام بیمه‌گر بر قانون مبتنی بود؛ زیرا، حق بیمه‌ی مشخصی را دریافت نموده بود و تا سقف معینی نیز به جبران زیان وارده به علت مسؤلیت بیمه‌گذار متعهد شده بود. با توجه به مشکلات موجود بر سر راه بیمه‌گذاران و به تبع آن دشواری جبران خسارت زیان‌دیدگان، شورای عالی بیمه به موجب ماده‌ی ۶ آیین‌نامه‌ی شماره‌ی ۳۵ مورخ ۱۳۷۵/۲/۳۱ در صدد حل مسأله برآمده و مقرر نمود، در صورتی که مسؤؤل حادثه به پرداخت بیش از یک دیه محکوم شود، شرکت بیمه متعهد به پرداخت غرامت باشد.^۱

این مسأله مورد توجه تدوین و تصویب‌کنندگان قانون مصوب ۱۳۸۷ قرار گرفت؛ به نحوی که به موجب تبصره‌ی ۱ ماده‌ی ۴ این قانون مقرر شده است «در صورتی که در یک حادثه، مسؤؤل آن به پرداخت بیش از یک دیه به هر یک از زیان‌دیدگان محکوم شود، بیمه‌گر موظف به پرداخت تمامی دیه‌های متعلقه خواهد بود.»

این تبصره سبب شده ادعای بی‌اثری تعیین حداقل مبلغ بیمه به شرح مندرج در ماده‌ی ۴ مطرح شود. (خدابخشی، ۱۳۸۸، صص ۱۴۵-۱۳۹) زیرا، از یک سو به موجب ماده‌ی ۵ بیمه‌گر بدون محدودیت در تعداد اشخاص ثالث، ملزم به جبران خسارت‌های وارد شده به این اشخاص است، به جز راننده‌ی مسبب حادثه که به موجب تبصره‌ی ۶ ماده‌ی ۱ قانون، ثالث محسوب نمی‌شود. نتیجه این که، به هر تعداد شخص ثالث که در یک حادثه‌ی رانندگی صدمه وارد شود، بیمه‌گر ملزم به جبران خسارت آن‌ها است. از سوی دیگر، به موجب تبصره‌ی یاد شده در مورد شخص واحد نیز محدودیتی وجود ندارد. بدیهی است فایده‌ی عملی تعیین میزان تعهدات بیمه‌گر، تنها در مورد میزان صدمات بدنی وارده به یک شخص معین متبلور است. به این شرح که هرگاه میزان صدمات وارده به یک نفر در یک حادثه از میزان تعهدات بیمه‌گر افزون شود، از

۱- این راه‌حل بعداً با اصلاحاتی در مصوبه‌ی شماره‌ی ۲۰۰۸۱ مورخ ۱۳۸۲/۷/۲۲ شورای عالی بیمه به این ترتیب مقرر شد «از ابتدای آذر ۱۳۸۲ شرکت‌های بیمه موظفند با دریافت یک درصد حق بیمه مجموع تعهدات پذیرفته شده در بیمه‌نامه شخص ثالث در صورتی که در یک حادثه، مسؤؤل آن به پرداخت بیش از یک دیه به هر یک از زیان‌دیدگان محکوم شود دیه‌های متعلقه را بر مبنای میزان تعهد جانی مندرج در بیمه‌نامه برای هر نفر یا مبلغ ریالی یک دیه کامل (هر کدام کمتر باشد) محاسبه و پرداخت نمایند و مراتب را به اطلاع بیمه مرکزی ایران برسانند.»

محل اعتبار بیمه‌نامه و از سوی شرکت بیمه‌گر قابل جبران نیست. این در حالی است که تبصره‌ی ۱ ماده‌ی ۴ به شرحی که بیان شد، این محدودیت را درنوردیده است. به نظر می‌رسد قانونگذار با توجه به سقف تعهدات بیمه‌گر و به طور آگاهانه، تبصره‌ی ۱ ماده‌ی ۴ را تصویب نموده است. زیرا، خسارت بدنی به شرح مندرج در تبصره‌ی ۳ ماده‌ی ۱ علاوه بر دیه و ارش، هزینه‌ی معالجه را نیز شامل می‌شود. بنابراین، چنانچه جمع دیه، ارش و هزینه‌های معالجه‌ی وارده بر یک نفر بیش از میزان تعهدات شرکت بیمه‌گر باشد، این شرکت برای جبران خسارات مازاد بر تعهد، مسؤولیتی ندارد. این بهترین مصداق برای توجیه وضع مقررات ماده‌ی ۴ دائر بر تعیین حداقل مبلغ بیمه یا همان سقف تعهدات بیمه‌گر است.

علاوه بر این گفته شده است که مفهوم «پرداخت بیش از یک دیه» با مفهوم «دیه بیشتر از سقف تعهد» متفاوت است. در مواردی که به زیان دیده آسیب‌های بدنی وارد می‌شود، اما این آسیب‌ها، تنها به جهت گستردگی، از سقف تعهدات بیمه‌نامه بیشتر می‌شوند، مورد از شمول «بیش از یک دیه» خارج است. برای مثال، اگر در نتیجه‌ی حادثه‌ی رانندگی، پاهای مصدوم قطع شود، یک دیه‌ی کامل تعلق می‌گیرد. اما، ممکن است مجموع صدمات به بخش‌های دیگر (شامل حارصه، دامیه و نظایر آن) به حدی باشد که پس از جمع شدن با دیه، از سقف تعهدات بیمه‌نامه فراتر رود. در این حالت، بحث تعدد دیات مطرح نیست. زیرا، مستفاد از این مفهوم ترتب چند دیه بر یک شخص به صورت واحد است و تنها در فرضی که دیه‌ی کامل نسبت به یکی از اعضاء یا منافع بدن انسان مترتب می‌شود، چنین امری تحقق می‌یابد. (خدابخشی، همان، ص ۱۴۲)

با توجه به اطلاق تبصره‌ی ۱ ماده‌ی ۴ قانون مذکور، این استدلال با تردید جدی مواجه است؛ زیرا، از یک سو، با قیاس اولویت در تضاد است؛ چه آن که دیه‌های کامل متعدد مشمول حمایت بیمه‌ای می‌شود، در حالی که کم‌تر آن را در برنمی‌گیرد. از سوی دیگر، این تفسیر با روح و مفاد قانون مبنی بر حمایت از زیان‌دیدگان و توسعه‌ی پوشش‌های بیمه‌ای، مخالف است؛ اما، سابقه‌ی تاریخی موضوع به شرح مذکور یعنی راه‌حل پیش‌بینی شده در مصوبه‌ی شورای عالی بیمه در زمان حاکمیت قانون سابق و مذاکرات تدوین لایحه در تمام مراحل، مؤید استنباط نویسنده‌ی فوق است. افزایش قید

«کامل» به «دیه‌های متعدد» در تبصره‌ی ۱ ماده‌ی ۴ قانون مصوب ۱۳۸۷ می‌تواند ابهام مطرح شده را مرتفع و اطلاق حکم تبصره را به دیه‌ی کامل مقید نموده و برداشت نویسنده‌ی مزبور را محقق کند.

۲-۴. خسارت مالی

اصل جبران خسارت از طریق سازوکارهای بیمه‌ای، دارای دو جنبه‌ی قابل توجه است؛ جبران کامل و مطلوب خسارت وارده بدون این که جبران خسارت موجب افزایش دارایی زیان دیده شود. (کاتوزیان، ۱۳۸۲، ص ۵۲۸)

باید بررسی کرد که این اصل در مورد خسارت‌های مالی تا چه حد به موجب مقررات قانون مصوب ۱۳۸۷ قابل تحقق است؟

۱-۲-۴. ماهیت خسارت مالی

یکی از دست‌آوردهای قانون مصوب ۱۳۸۷، تعریف خسارت مالی در تبصره‌ی ۴ ماده‌ی ۱ است و این در حالی است که این خسارت‌ها در آیین‌نامه‌ی اجرایی قانون مصوب ۱۳۴۷ تعریف شده بود. به موجب تبصره‌ی یاد شده: «منظور از خسارت مالی، زیانهایی می‌باشد که به سبب حوادث مشمول بیمه موضوع این قانون به اموال شخص ثالث وارد شود.»

میزان تعهدات بیمه‌گر برای جبران خسارت‌های مالی محدود است؛ زیرا، به موجب ماده‌ی ۴ قانون مصوب ۱۳۸۷ «حداقل 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 و نیم درصد (۲/۵٪) تعهدات بدنی خواهد بود. بیمه‌گذار می‌تواند برای جبران خسارت‌های بدنی و مالی بیش از حداقل مزبور، بیمه اجباری تحصیل نماید.» به موجب ماده‌ی ۱ همین قانون، تعهد دارنده‌ی وسیله نقلیه به اخذ بیمه‌ی اجباری به میزان مذکور در ماده‌ی ۴ به شرح فوق تعیین شده است.

در متن تبصره‌ی ۴ ماده‌ی ۱، برخلاف ماده‌ی ۴ آیین‌نامه‌ی اجرایی قانون مصوب ۱۳۴۷، به «جبران زیان‌های مستقیم». اشاره نشده است. بنابراین، زیان‌های وارده به اموال شخص ثالث، به زیان‌های مستقیم محدود نمی‌باشد؛ در این خصوص

زمینه‌ی توسعه‌ی مفهوم زیان‌های مشمول حمایت‌های بیمه‌ای فراهم است. البته، نباید از این عبارت برداشت ناصواب شود؛ زیرا، یکی از اوصاف زیان قابل مطالبه که دعوی مسؤلیت مدنی را توجیه می‌کند، «مستقیم» بودن آن است تا خسارت دور و غیرقابل پیش‌بینی را از شمول مسؤلیت مدنی، خارج سازد. (کاتوزیان، ۱۳۸۰، صص ۲۹۷-۲۸۵) بنابراین، این که تبصره‌ی ۴ ماده‌ی ۱ به این قید اشاره ننموده، به معنی نادیده گرفتن آن نیست. (خدابخشی، ۱۳۸۸، ص ۳۹) زیرا، قواعد عمومی مربوط به مسؤلیت مدنی باید مورد توجه قرار گیرد. اما آن چه در گذشته اسباب نگرانی بود و تدوین و تصویب‌کنندگان قانون ۱۳۸۷ را به سمت حذف واژه‌ی «مستقیم» از متن ارائه شده در ماده‌ی ۴ آیین‌نامه و انتقال این تعریف از آیین‌نامه به متن «قانون» سوق داد، تفسیر و برداشت رویه‌های بیمه‌ای از واژه‌ی خسارت مستقیم است. در این رویه‌ها خسارت ناشی از کسر قیمت وسیله‌ی نقلیه جزء خسارت‌های قابل جبران از سوی بیمه‌گر محسوب نمی‌شد؛ حال آن که هر حادثه‌ی رانندگی کمابیش، اسباب کسر قیمت وسیله‌ی نقلیه را فراهم می‌نماید. بدون شک «اطلاق عبارت «زیان وارده به اموال شخص ثالث» هر خسارتی را در بردارد و کاهش قیمت وسیله نقلیه نیز یکی از این موارد است.» (همان، ص ۳۹) آن چه این برداشت را تقویت می‌کند، الزامی است که در ماده‌ی ۲ قانون رسیدگی به خسارت ناشی از تصادفات رانندگی به وسیله نقلیه موتوری مصوب ۱۳/۹/۱۳۴۵ برای پلیس راه و کاردان‌های فنی راهنمایی و رانندگی پیش‌بینی شده است. در این ماده آمده است: «کاردان‌های قضایی فنی راهنمایی و رانندگی و پلیس راه که برای رسیدگی به امور تصادفات رانندگی تعیین می‌شوند مکلفند علت وقوع تصادف و چگونگی آن را صریحاً با تشریح وضع محل تصادفات در صورت مجلس قید و میزان خسارت وارده به وسیله نقلیه را اعم از هزینه تعمیر و کسر قیمتی که در نتیجه تصادفات حاصل می‌شود معلوم نمایند...». بنابراین، به موجب مواد ۱ و ۴ و تبصره‌ی ماده‌ی ۱ قانون مصوب ۱۳۸۷، کاهش قیمت وسیله‌ی نقلیه یکی از اجزاء مسؤلیت دارنده‌ی آن محسوب می‌شود. در نتیجه، هرگونه شرط خلاف این مقررات قانونی در آیین‌نامه‌های بیمه‌ای و یا شرایط عمومی بیمه‌نامه، به موجب اصل یکصد و هفتادم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران برای دادرس قابل اعتنا نبوده و به موجب اصل یکصد و هفتاد و سوم این قانون و ماده‌ی ۱۳ قانون دیوان عدالت اداری قابل ابطال در این دیوان است.

در هر صورت، اطلاق تبصره‌ی ۴ ماده‌ی ۱، تمام زیان‌های وارده به اموال شخص ثالث تا میزان تعهدات پیش‌بینی شده در قانون را پوشش می‌دهد، برای تشخیص زیان قابل جبران باید به قواعد عمومی مسؤولیت مدنی رجوع شود. برای نمونه، با توجه به نص صریح تبصره‌ی ۲ ماده‌ی ۵۱۵ قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور مدنی مصوب ۱۳۷۹/۱/۲۱، عدم‌النفع مشمول این تعهدات قرار نمی‌گیرد.

۲-۲-۴. میزان خسارت مالی قابل جبران

«ویژگی مسؤولیت عبارت از این است که تا جایی که دقیقاً امکان‌پذیر است تعادل از بین رفته به وسیله زیان را مجدداً برقرار سازد و زیان‌دیده را در وضعی قرار دهد که اگر عمل زیان‌بار تحقق نمی‌یافت، در آن وضعیت قرار می‌گرفت.» (خدابخشی، ۱۳۸۸، ص ۱۲۳) تعهدات بیمه‌گر به عنوان قائم‌مقام زیان‌رساننده در جبران خسارت زیان‌دیده نیز باید به نحوی باشد که این هدف تحقق یابد؛ در غیر این صورت، به هر میزان که تعهدات بیمه‌گر از میزان خسارت وارده فاصله داشته باشد، به همان میزان نسبت به تحقق هدف اصلی عقد بیمه‌ی مسؤولیت، یعنی جبران خسارت وارده به زیان‌دیده، فاصله ایجاد می‌شود.

به موجب ماده‌ی ۶ قانون سابق، تعیین حداقل بیمه با توجه به نوع و سایر خصوصیات وسایل نقلیه و همچنین تعرفه‌ی حق بیمه و شرایط عمومی آن با رعایت نرخ‌ها و شرایط بین‌المللی پس از تعیین شرکت سهامی بیمه ایران بر عهده‌ی هیأت وزیران بود. این امر سبب شد همواره میان خسارت‌های وارده به زیان‌دیده و میزان حداقل بیمه‌ی اجباری، فاصله‌ی فاحشی وجود داشته باشد؛ به نحوی که، به موجب آخرین تصویب‌نامه‌ی هیأت وزیران در این خصوص حداقل مبلغ بیمه برای جبران خسارت‌های بدنی برای هر نفر هشتاد میلیون ریال و برای جبران خسارت‌های مالی در هر حادثه دو میلیون ریال تعیین شده بود.

یکی از اهداف مهم بیمه‌ی مسؤولیت این است که در مورد خسارت‌های با میزان بالا، دخالت منابع جمعی به کمک عامل خسارت آمده و زیان قربانی را بدون

۱- ماده‌ی ۱ تصویب‌نامه در خصوص افزایش مبلغ بیمه موضوع ماده‌ی ۱۰ آیین‌نامه‌ی اجرایی قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۷۷/۶/۱۱ هیأت وزیران.

جبران نگذارد.^۱ تعیین حداقل بیمه‌ی اجباری بدون در نظر گرفتن میزان خسارت احتمالی با مبالغ زیاد، تأسیس بیمه‌ی مسؤلیت را از هدف خود دور می‌سازد. بر این اساس، در قانون جدید حداقل بیمه‌ی اجباری افزایش یافته و میزان آن با در نظر گرفتن حداکثر خسارت احتمالی به هر فرد، تعیین شده است. به موجب ماده‌ی ۴ قانون مورد بحث، حداقل بیمه‌ی موضوع آن در بخش خسارت بدنی معادل حداقل ریالی دپه‌ی یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام و در بخش خسارت مالی معادل حداقل دو و نیم درصد تعهدات بدنی خواهد بود. بیمه‌گذار می‌تواند برای جبران خسارت‌های بدنی و مالی بیش از حداقل مزبور، بیمه‌ی اختیاری تحصیل کند. به موجب ماده‌ی ۱ این قانون، دارندگان وسایل نقلیه مکلف به بیمه نمودن وسایل خود به میزان مندرج در ماده‌ی ۴ می‌باشند. این نکته نیز حائز اهمیت است که حکم اجباری بودن تحصیل بیمه به هر دو بخش خسارت بدنی و خسارت مالی تعلق دارد.

با توجه به این که امروزه میزان دپه‌ی کامل مبلغ قابل توجهی است، از طرفی دو و نیم درصد دپه‌ی کامل مرد مسلمان که به عنوان حداقل میزان بیمه‌ی اجباری در بخش خسارت‌های مالی تعیین شده است، نیز تا حدی با میزان واقعی زیان‌های وارده هم‌پوشانی دارد، می‌توان گفت اقدام قانونگذار در این خصوص حرکت مفید و مؤثری برای توسعه‌ی حمایت‌های بیمه‌ای در بخش زیان‌های مالی محسوب می‌شود. از سوی دیگر تعیین میزان شناور به نسبت افزایش مبلغ دپه برای جبران خسارت‌های مالی، موجب شده است با گذشت زمان و رشد نرخ تورم، همواره میان تعهدات بیمه‌ای و خسارت‌های واقعی تناسب حفظ شده و نیاز به مصوبات جدید نیز مرتفع شود.

۵. حذف استثنائات: گامی در مسیر جبران خسارت تمامی

زیان‌دیدگان

۱-۵. توسعه‌ی خسارت‌های قابل جبران

به موجب ماده‌ی ۷ قانون جدید همانند ماده‌ی ۴ قانون سابق،^۲ خسارت ناشی برخی از حوادث از شمول حمایت‌های بیمه‌ای خارج شده است. این مقررات در قانون ۱- در جلسات مشاوره با زندانیان محبوس در زندان اوین، ملاحظه شد که تعداد قابل توجهی از افراد محبوس رانندگانی بودند که اتومبیل آن‌ها دارای بیمه‌هایی با مبالغ پایین بود.

۲- ماده‌ی ۴ قانون سابق «موارد ذیل از شمول بیمه موضوع این قانون خارج است:



سابق در کنار تعهد مطلق که برای دارنده در ماده‌ی ۱ مقرر شده بود، از منطق حقوقی مستحکمی برخوردار بود. به موجب ماده‌ی ۱ قانون سابق «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری... مسؤول جبران خسارات بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور به اشخاص ثالث وارد می‌شود...» پرسش این است که با حذف این مسؤولیت نوعی از متن ماده‌ی ۱ قانون جدید، در ماده‌ی ۷ استثناء نمودن برخی حوادث به تبع چه مسؤولیت مطلق آمده است؟ هرگاه قائل به این امر باشیم که از مجموع مقررات تدوین شده، بخصوص تبصره‌های ۲ و ۵ ماده‌ی ۱ و ماده‌ی ۵ قانون جدید، مسؤولیت نوعی دارنده‌ی وسیله‌ی نقلیه استنباط می‌شود، مقررات این ماده نیز مفهوم منطقی می‌یابد. در غیر این صورت، چنان چه معتقد باشیم که مسؤولیت راننده بر مقررات عمومی مسؤولیت مدنی و به طور خاص مقررات قانون مجازات اسلامی، قانون مدنی یا قانون مسؤولیت مدنی مبتنی است و برای یافتن مسؤول حادثه باید در پی شناسایی مقصر باشیم، در این حالت آیا منطقی است گفته شود در حوادث استثناء شده در ماده‌ی ۷ حتی اگر دارنده مقصر هم باشد، نمی‌تواند از حمایت‌های بیمه برخوردار شود و باید مطابق قواعد عمومی با وی برخورد نمود؟ در پاسخ به ذکر دو نکته اکتفا می‌شود: نخست آن که، دو بند حذف شده از شمول استثنائات بیمه (یعنی خسارت ناشی از فورس ماژور و خسارت وارده به متصرفان غیرقانونی وسایل نقلیه یا رانندگان فاقد گواهینامه) از وضعیت برخوردار هستند که تقصیر راننده یا دارنده در آن‌ها مطرح نیست. بدین توضیح که تقصیر مورد نظر یعنی نداشتن گواهینامه یا تصرف غیرقانونی، با وقوع حادثه رابطه‌ی مستقیمی ندارد. زیرا، در هر دو حالت، اصل بر این است که راننده‌ی طرف مقابل، مقصر یا مسبب حادثه است. بنابراین، حتی در صورت قائل شدن به ابتدای مسؤولیت بر نظریه‌ی تقصیر، حذف این مواد دامنه‌ی تقصیر را محدود نمی‌کند. دیگر آن که، پیش‌بینی ماده‌ی ۷ به عنوان جایگزین ماده‌ی ۴ قانون سابق، خود گواهی است بر

۱- خسارات ناشی از فورس ماژور از قبیل جنگ، سیل، زلزله.

۲- خسارات وارد به محمولات وسایل نقلیه مورد بیمه.

۳- خسارات مستقیم یا غیرمستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیواکتیو.

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

۵- خسارات ناشی از محکومیت جزایی و پرداخت جرائم.

۶- خسارات ناشی از حوادثی که در خارج از کشور اتفاق می‌افتد مگر این که توافقی بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار در این

موضوع شده باشد.»

توجه قانونگذار به رعایت مسؤولیت نوعی در این قانون.

به هر حال دامنه‌ی خسارات استثناء شده در ماده‌ی ۷ قانون جدید، نسبت به ماده‌ی ۴ قانون سابق محدودتر شده است. این امر توسعه‌ی حمایت‌های بیمه‌ای را در پی دارد. با توجه به این که بندهای ۱ و ۴ قانون سابق در قانون جدید از عداد خسارت‌های غیرقابل جبران حذف شده است، تنها به بررسی این دو بند اکتفا می‌شود.

۱-۱-۵. خسارت ناشی از فورس ماژور

به نظر می‌رسد بر خلاف آن که حذف این بند، توسعه‌ی حمایت بیمه‌ای را به ذهن متبادر می‌سازد، حذف آن در توسعه‌ی پوشش‌های بیمه، تأثیر چندانی نداشته باشد. چه این که، فورس ماژورهایی که مصادیق آن در بند ۱ ماده‌ی ۷ قانون سابق ذکر شده بود، یعنی جنگ، سیل و زلزله تنها در موردی موجب مسؤولیت دارنده می‌شود که استناد بین خسارت و وسیله‌ی نقلیه وجود داشته باشد؛ به عبارت دیگر «فورس ماژور» از طریق قطع رابطه‌ی سببیت که رکن اساسی مسؤولیت است، موجب رفع مسؤولیت می‌شود. (بابایی، ۱۳۸۳، ص ۲۱۰) به تبع رفع مسؤولیت دارنده، پوشش حمایت‌های بیمه‌ای نیز منتفی است. مؤید این عقیده، تبصره‌ی ماده‌ی ۳۲۷ قانون مجازات اسلامی است که به موجب آن مسؤولیت (ضمان) ناشی از فورس ماژور به طور صریح برداشته شده است!

بنابراین، حذف این بند، گامی در جهت توسعه‌ی حمایت‌های بیمه‌ای محسوب نمی‌شود. البته باید توجه داشت که چنانچه فورس ماژور منشأ داخلی داشته و به طور مستقیم به وسیله‌ی نقلیه منتسب باشد، از حکم دیگری برخوردار است. برای مثال «هرگاه لاستیک ماشینی به هنگام حرکت بترکد و در نتیجه اتومبیل منحرف شود و به دیگری خسارتی وارد آید، دارنده اتومبیل مسؤول جبران آن خواهد بود.» (کاتوزیان، ۱۳۸۲، ص ۶۲۷) عدم ذکر بند ۱ ماده‌ی ۴ قانون سابق در ماده‌ی ۷ قانون جدید، در این استنباط تغییری ایجاد نکرده است. زیرا، با توجه به قابلیت استناد این گونه حوادث به وسیله‌ی نقلیه، در شمول حمایت‌های بیمه‌ای، بخصوص با تأکید

۱- در این تبصره آمده است: «در صورتی که برخورد وسیله نقلیه خارج از اختیار راننده‌ها باشد، مانند آنکه در اثر ریزش کوه یا طوفان و دیگر عوامل قهری تصادم حاصل شود، هیچ گونه ضمانتی در بین نیست.»

قسمت آخر تبصره‌ی ۲ ماده‌ی ۱ این قانون، تردیدی نیست.

نتیجه آن که، ذکر این بند در قانون سابق، برای رفع نگرانی ناشی از مسؤولیت مطلق دارنده، در ماده‌ی ۱ این قانون بود؛ زیرا، ممکن بود به استناد آن به مسؤولیت دارنده در وضعیت فورس ماژور نیز حکم داده می‌شد. در قانون فعلی با توجه به عدم این مسؤولیت مطلق، ضرورتی به پیش‌بینی این بند وجود ندارد. زیرا، در هر صورت جبران خسارت‌هایی که قابل انتساب به وسیله‌ی نقلیه نباشند، جزء تعهدات بیمه‌گر محسوب نمی‌شود.

۲-۱-۵. خسارت وارده به متصرفان غیرقانونی وسایل نقلیه یا به

رانندگان فاقد گواهینامه

به موجب قانون سابق خسارت‌های مزبور از سوی بیمه‌گر قابل جبران نبود. این حکم قانون از مبنای منطقی و حقوقی لازم برخوردار نبوده و همواره به عنوان امری غیرمنطقی و مشکل‌ساز معرفی می‌شد؛ اجرای آن نیز محل شک و تردید بسیار بود. به نحوی که شرکت‌های بیمه در مواردی حق استناد به این حکم قانونی را از خود سلب می‌نمودند. (بابایی، ۱۳۸۳، ص ۲۰۵)

ادله‌ی حذف این بند در قانون جدید را می‌توان بدین شرح برشمرد:

الف) وسیع بودن دامنه‌ی «متصرفین غیرقانونی» (همانند استفاده‌ی پسر بدون اذن پدر از اتومبیل وی یا استفاده‌ی کارمندان دولت و مؤسسات عمومی غیردولتی از اتومبیل‌های سازمانی بدون رعایت قوانین مربوط)؛

ب) این حکم بیش از آن که سازوکاری تنبیهی برای غاصب، سارق و یا شخص فاقد گواهینامه باشد، سبب تنبیه بیمه‌گذار می‌شد. زیرا، باید شخصاً خسارت وارده را جبران می‌نمود.

ج) این حکم قانون‌گذار تکلیف مالایطاقی برای بیمه‌گذار بود؛ زیرا، باید پیش‌بینی می‌کرد که با متصرفان غیرقانونی و افراد بدون گواهینامه تصادف نکند!

د) میان فقدان گواهینامه یا غیرقانونی بودن تصرف و حادثه‌ی که معمولاً منتسب به راننده‌ی دارای بیمه‌نامه‌ی معتبر بود، رابطه‌ای وجود نداشت.

ه) با هدف قانون جدید دایر بر توسعه‌ی حمایت‌های بیمه‌ای متناسب نبود.

به‌رغم وجود ادله‌ی کافی برای حذف این بند به نظر می‌رسد، چنان‌چه در قانون جدید امکان رجوع بیمه‌گر برای مطالبه و باز یافت خسارت‌های پرداختی به افرادی همانند سارق و غاصب پیش‌بینی می‌شد، حکمی عادلانه و مناسب بود.

۲-۵. تحدید استثنائات شخص ثالث

اشخاصی که در قانون سابق و جدید تحت حمایت قرار دارند و خسارت آن‌ها از محل پوشش بیمه‌ای جبران می‌شود، با اصطلاح «اشخاص ثالث» معرفی می‌شوند. به موجب ماده‌ی ۲ قانون سابق، طیف وسیعی از افراد از شمول شخص ثالث خارج شده بودند.^۱ ضمن آن‌که، بدون هیچ‌گونه توجیه قانونی، به موجب تصویب‌نامه‌ی هیأت وزیران و شورای عالی بیمه،^۲ تعهد بیمه‌گر در مورد سرنشینان اتومبیل به ظرفیت مجاز وسیله‌ی نقلیه (سه نفر برای اتومبیل سواری) محدود شده بود. با توجه به ماده‌ی ۲۹ قانون جدید که آیین‌نامه‌های مغایر با مفاد این قانون را بی‌اثر کرده است، این محدودیت از عداد محدودیت‌های بیمه‌ای حذف شد؛ وضع چنین محدودیت‌هایی در آیین‌نامه‌های جدید نیز فاقد جاهت قانونی است.

تبصره‌ی ۶ ماده‌ی ۱ قانون جدید جایگزین ماده‌ی ۲ قانون سابق گردیده است. در این تبصره آمده است: «منظور از شخص ثالث، هر شخصی است که به سبب حوادث وسایل نقلیه موضوع این قانون دچار زیان‌های بدنی و یا مالی شود به استثناء راننده مسبب حادثه.» به موجب این تبصره حتی دارنده‌ی وسیله‌ی نقلیه که رانندگی وسیله‌ی نقلیه مسبب حادثه را بر عهده نداشته است، از حمایت‌های بیمه‌ای برخوردار

۱- ماده‌ی ۲ قانون سابق: «کلیه اشخاصی که به سبب حوادث وسایل نقلیه موضوع این قانون دچار زیان‌های بدنی و یا مالی می‌شوند از لحاظ این قانون ثالث تلقی می‌شوند به استثنای اشخاص زیر:

الف- بیمه‌گذار- مالک- یا راننده وسیله نقلیه مسؤول حادثه.

ب- کارکنان بیمه‌گذار مسئول حادثه حین کار و انجام وظیفه.

ج- همسر و پدر و مادر و اولاد اولاد و اجداد تحت تکفل بیمه‌گذار در صورتی که سرنشین وسیله نقلیه‌ای باشند که راننده یا بیمه‌گذار مسئول حادثه باشد.

تبصره- در صورت تصادف دو وسیله نقلیه رانندگان وسایل مزبور نیز در برابر یکدیگر شخص ثالث محسوب می‌شوند اعم از آن‌که مالک وسیله نقلیه باشند یا نباشند».

۲- ر.ک: تصویب‌نامه‌ی مصوب ۱۳۷۷/۶/۱۱ هیأت وزیران راجع به افزایش مبلغ ماده‌ی ۱۰ آیین‌نامه‌ی اجرایی قانون مصوب ۱۳۴۷ و ماده‌ی ۵ آیین‌نامه‌ی شماره‌ی ۵۶ مورخ ۱۳۸۶/۶/۱۹ شورای عالی بیمه.

است. پرسشی که در این خصوص مطرح می‌شود، این است که در صورت پذیرش، مسؤلیت نوعی دارنده، آیا در فرض عدم تقصیر راننده می‌توان دارنده را برای برخورداری از پوشش بیمه‌ای، در قبال خسارات وارده به خود مسؤول دانست؟ در این خصوص گفته شده است، هرگاه همانند حقوق فرانسه مسؤولیت راننده را بر تقصیر مبتنی بدانیم، در فرض عدم تقصیر راننده، بیمه‌گر تعهدی به جبران خسارت ندارد؛ زیرا، هیچ یک از دارنده و راننده مسؤول نیستند، لذا نمی‌توان دارنده را در مقابل خود مسؤول دانست. برعکس، چنان‌چه مسؤولیت راننده را نوعی بدانیم، بیمه‌گر همچنان متعهد است. (ایزانلو، ۱۳۸۷، ص ۴۲) به نظر می‌رسد با توجه به تعریفی که در تبصره‌ی ماده‌ی ۱ قانون جدید از دارنده شده است؛ بتوان به این پرسش، پاسخ داد؛ زیرا، در این تبصره آمده است: «دارنده از نظر این قانون اعم از مالک و یا متصرف وسیله نقلیه است»؛ هرگاه مقصود از دارنده همان مالک باشد، که غیر از این نیست، با توجه به این که راننده، وسیله‌ی نقلیه را در تصرف دارد و مسؤولیت وی در برابر مالک در فرض عدم تقصیر نیز (در صورت پذیرش مسؤولیت نوعی) همانند مسؤولیت دارنده است یا به عبارت دیگر خود وی از حیث مسؤولیت به موجب تبصره‌ی مزبور دارنده تعریف شده است، در نتیجه شخص مصدوم که دارنده‌ی واقعی یعنی مالک اتومبیل است، در برابر راننده‌ی متصرف، ثالث تلقی شده و از حمایت‌های بیمه‌ای برخوردار می‌شود.

در مجموع باید به این نتیجه باور داشت که تصویب تبصره‌ی ۶ ماده‌ی ۱ قانون جدید، گام مهمی در توسعه‌ی پوشش‌های بیمه‌ای محسوب می‌شود؛ زیرا، بجز راننده‌ی وسیله‌ی نقلیه مسبب حادثه، تمام افراد زیان دیده ثالث تلقی شده و از حمایت‌های بیمه‌ای برخوردار می‌شوند.

۶. برآمد

به‌رغم آن که، قانون جدید تمام خسارت‌های قابل جبران را پوشش نمی‌دهد، در مقایسه با قانون سابق متضمن تحولات چشم‌گیری است. پذیرش مسؤولیت نوعی یا همان نظریه‌ی خطر به عنوان مبنای تعیین مسؤولیت مدنی در حوادث رانندگی بسیار مطلوب است. هر چند در قانون جدید از

مقرراتی مانند تبصره‌ی ۲ ماده‌ی ۱ و مواد ۴ و ۵ و نیز عبارت «راننده مسبب حادثه» در تبصره‌ی ۶ ماده‌ی ۱ به جای «راننده مقصر حادثه»، به طور تلویحی پذیرش این مبنا متصور است، در تقابل با مقررات صریحی مانند قانون مجازات اسلامی، قانون مدنی و قانون مسؤلیت مدنی، اقتضاء دارد برای ایجاد تأسیسی مغایر با آن‌ها مقررات مستحکم و صریحی تدوین شود. هر چند رویه‌های پلیسی - قضایی می‌تواند این نگرانی را مرتفع سازد؛ زیرا، مصادیق تقصیر در مقررات راهنمایی و رانندگی مانند «عدم توجه به جلو»، «تخطی از سرعت مطمئنه» و «عدم توان در کنترل وسیله‌ی نقلیه» به حدی دامنه‌دار و قابل انعطاف‌اند که می‌توانند در هر حادثه‌ای مبنای تقصیر قرار گیرند، این امر موجب می‌شود دیگر استناد به نظریه‌ی خطر ضرورت نیابد؛ هر چند از آن جا که مسؤلیت راننده‌ی مقصر با محکومیت کیفری او توأم است، این رویه نگرانی دیگری را ایجاد می‌کند؛ بر این اساس توجه جدی پلیس و دادرسان به این مسأله، امری ضروری است.

در مورد دامنه‌ی خسارت‌های قابل جبران، تحولات قانون جدید بیشتر ملموس است. این قانون با در هم نوردیدن اختلاف نظرهای شدید فقهی، حقوقی در مورد امکان پرداخت هزینه‌های معالجه‌ی مازاد بر دیه و ارش، تمام این هزینه‌ها را در کنار دیه و ارش با توجیهی مبتنی بر ضمان قراردادی، قابل جبران می‌داند. دیه‌ی جنس مؤنث و خنثی و همچنین افراد غیرمسلمان (دارای اعتقادات دینی غیر از ادیان پذیرفته شده در قانون اساسی) نیز با توجیه بیمه‌ی حوادث و مسؤلیت مبتنی بر ضمان قراردادی، با دیه‌ی مرد مسلمان برابر شده است؛ هر چند ماهیت و میزان مسؤلیت عامل زیان، هم‌چنان به شرح مقرر در قانون مجازات اسلامی است؛ بدین معنی که این تعهدات تنها برای بیمه‌گر ایجاد شده است نه برای فرد عامل زیان. به تبع این امر در ماهیت حکم دادگاه‌های کیفری و شیوه‌ی صدور آن‌ها تغییری ایجاد نمی‌شود. توسعه‌ی حداقل میزان بیمه‌ی اجباری، در هر دو قلمرو خسارت‌های بدنی (حداقل دیه‌ی مرد مسلمان در ماه‌های حرام) و خسارت‌های مالی (دو و نیم درصد خسارت‌های بدنی)، پوشش خسارت ناشی از کسر قیمت وسایل نقلیه حادثه‌دیده، امکان پرداخت دیه‌های متعدد وارده بر شخص واحد در یک حادثه، حذف استثنائات شخص ثالث و منتفی نمودن موقعیت‌هایی که به موجب قانون سابق مشمول حمایت‌های بیمه‌ای قرار نمی‌گرفت، از جمله اصلاحاتی است که توسعه‌ی دامنه‌ی مسؤلیت و گسترش پوشش حمایت‌های

بیمه‌ای را در بردارد؛ با وجود این اجرای کامل دست‌آوردهای این قانون، نیازمند تدوین آیین‌نامه‌های متناسب و اجرای صحیح این مقررات از سوی شرکت‌های بیمه‌گر است.

فهرست منابع

- ۱- ایزانلو، محسن؛ «نقد و تحلیل قانون اصلاح قانون بیمه‌ی اجباری»؛ فصلنامه حقوق، مجله‌ی دانشکده‌ی حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، دوره‌ی ۳۸، شماره‌ی ۴، زمستان ۱۳۸۷.
- ۲- بابایی، ایرج؛ حقوق بیمه؛ انتشارات سمت، چاپ دوم، ۱۳۸۳.
- ۳- خدابخشی، عبدالله؛ بیمه و حقوق مسؤولیت مدنی؛ معاونت حقوقی و توسعه قضایی (اداره کل تدوین لوایح و برنامه‌ها)، چاپ نخست، ۱۳۸۸.
- ۴- قاسم‌زاده، سیدمرتضی؛ مبانی مسؤولیت مدنی؛ تهران، نشر میزان، چاپ دوم، ۱۳۸۳.
- ۵- کاتوزیان، ناصر؛ «الزام‌های خارج از قرارداد؛ ضمان قهری»؛ انتشارات دانشگاه تهران، چاپ سوم، ۱۳۸۲.
- ۶- کاتوزیان، ناصر؛ جنیدی، لایا و غمامی، مجید؛ مسؤولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی؛ انتشارات دانشگاه تهران، چاپ نخست، ۱۳۸۰.
- ۷- کاتوزیان، ناصر؛ مسؤولیت خاص دارنده اتومبیل در مسؤولیت ناشی از حوادث رانندگی؛ چاپ دوم، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۲.
- ۸- محمدپور، اسکندر؛ تحلیل قضایی از قوانین جزایی؛ سلسله مباحث مشورتی قضات دادگاه‌های کیفری تهران، جلد اول، انتشارات گنج دانش، چاپ اول، ۱۳۸۱.
- ۹- محمدی، محمدمهدی؛ حقوق بیمه (مسؤولیت و شخص ثالث)؛ نشر میزان، چاپ نخست، ۱۳۸۵.

10- Honore (A.M)-Tort Causation and Remoteness of Damage International Encyclopedia of Comparative Law T.XL, Torts, Introduction

11- Tunc, Andre, **International Encyclopedia of comparative Law**, vol. 1. XT. Toots, Introductio, 1971



پروفیسر شکارہ گل علم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی