

بررسی قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث

حمیدرضا علی کرمی*

چکیده

قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث، در راستای تضمین هرچه بیشتر حق زیاندیدگان از تصادفات وسایل نقلیه به تصویب رسیده است. مقاله حاضر قانون مذکور را ابتدا از دید شکلی بررسی کرده و سپس مباحث ماهوی آن را تشریح و بعضاً مورد نقد قرار داده است. قانون حاضر مسلماً حقوق زیاندیدگان از تصادفات وسایل نقلیه را بهتر و بیشتر از قانون سال ۴۷ تضمین می‌نماید اما به لحاظ شیوه نگارشی و امور شکلی دارای نقائص متعددی است. مهم‌ترین مباحث مطروحه در بحث امور ماهوی مربوط به تعیین مسؤول جبران خسارت یا همان «دارنده وسایل نقلیه» است. افزایش میزان دیه پرداختی به اناث و اقلیت‌های مذهبی از سوی قانونگذار قانون حاضر، اقدامی است ستودنی و ابتکاری قابل تحسین. تحدید مسوولیت دارنده و همچنین نهاد «صندوق تأمین خسارت‌های بدنی» نیز از اهم مسائلی است که در این مقاله مورد بررسی قرار گرفته است. دقتی که قانونگذار در تأمین مالی هر چه بهتر صندوق تأمین خسارت‌های بدنی به خرج داده است بیانگر حساسیتی است که به جبران انواع خسارات وارده در نتیجه تصادفات وسایل نقلیه موتوری زمینی دارد. همچنین،

* دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی.

محدود شدن دامنه استثنائات مسؤلیت دارنده در قانون حاضر در مقایسه با قانون سال ۴۷ از مزایای این قانون می‌باشد.

مقدمه

مسئولیت مدنی دارندگان وسائل نقلیه موتوری در برابر اشخاص ثالث، یکی از شاخه‌های مهم مسئولیت مدنی و فرا قراردادی است که از نیمه دوم قرن بیستم، نظام‌های حقوقی کشورهای مختلف در این زمینه قانونگذاری‌های خاص کرده‌اند. کشور ما نیز لزوم قانونی خاص و از جنس دیگر را در این زمینه احساس کرده است. همزمان با تغییر مواضع نظام‌های حقوقی مختلف درباره این موضوع، ایران نیز در سال ۱۳۴۷ خورشیدی قانونی را تحت عنوان «قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسائل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث» تصویب کرد.

اصولاً در قانون‌نویسی، عنوان «لایحه» یا «قانون اصلاحی» به قوانینی گفته می‌شود که صرفاً برای «اصلاح» قانون دیگری به تصویب می‌رسند. در قانون مورد بحث، مطابق ماده ۳۰، قانون مصوب سال ۴۷ به طور کامل منسوخ اعلام شده است. بنابراین دیگر صحبت از اصلاح آن معنی و مفهوم پیدا نمی‌کند. مثال‌هایی از قانونگذاری‌های داخلی در این زمینه نیز مؤید همین امر است. «قانون اصلاح پاره‌ای از مواد قانون تشکیل دادگاه‌های عمومی و انقلاب» مصوب ۱۳۸۱ از این‌گونه است. در هیچ یک از مواد چنین قانونی، نظر به اینکه جنبه اصلاحی داشت، قانون تشکیل دادگاه‌های عمومی و انقلاب مصوب ۱۳۷۳ به طور کامل (و برخلاف ماده ۳۰ لایحه مورد بحث) منسوخ اعلام نشد. گرچه با این قانون بنا به هدفی که در تدوین و تصویب آن مدنظر دست‌اندرکاران امر بود، بسیاری از مواد قانون تشکیل دادگاه‌های عمومی و انقلاب تغییر کرد. از سوی دیگر و در جهت عکس نیز می‌توان به تغییراتی که در زمینه قوانین مربوط به آئین دادرسی صورت پذیرفته است اشاره نمود. برای مثال در ماده ۵۲۹ «قانون آئین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور مدنی» مصوب سال ۱۳۷۹، قانون آئین دادرسی مدنی مصوب ۱۳۱۸ به طور کامل منسوخ اعلام شد. به همین جهت همان گونه که به حق مدونین این قانون را رعایت کردند، هیچ‌گاه نام قانون اصلاحی، لایحه اصلاحی و عناوینی از این قبیل بر آن نهاده نشد. در لایحه مورد بحث نیز غیر از ماده ۳۰ که صرفاً به منسوخ شدن همه مواد قانون سال ۴۷ اشاره کرده است، در متن قانون

هیچ گونه اشاره‌ای به مواد آن قانون یا اصلاح آن مواد نشده است. پس چگونه می‌توان نام «لایحه اصلاحی» بر آن نهاد. صرف‌نظر از بحث فوق، همه قوانینی که در نظام‌های حقوقی مختلف برای احراز و ایجاد مسئولیت خاص برای دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی تصویب شده‌اند یک هدف اصیل و متعالی دارند گرچه در رسیدن به آن، شدت و ضعف دارند. این هدف اصلی «تضمین حق زیان‌دیده ثالث» می‌باشد. شخصی که با آوردن وسیله نقلیه موتوری به عرصه اجتماع، برای اشخاص ثالث خطری ایجاد می‌کند، باید تضمین بدهد که زیان ناشی از این وسیله به مال یا جان این اشخاص، جبران شود. برای محقق شدن این هدف تمهیداتی لازم است که سه دسته از اصلی‌ترین آنها عبارت‌اند از:

۱. ایجاد مسئولیت مطلق برای دارنده وسیله

۲. اجباری کردن بیمه این مسئولیت

۳. تسریع دادرسی منجر به صدور حکم به سود زیان‌دیده.

ایجاد مسئولیت مطلق به عنوان گام اول باعث می‌شود زیان‌دیده که اغلب نمی‌تواند تقصیر واردکننده زیان (دارنده وسیله نقلیه) را اثبات کند، چون که در این زمینه نه تخصص لازم را دارد و نه استطاعت مالی برای به کار گرفتن کارشناس لازم بسیار راحت‌تر و سریع‌تر به حق خود می‌رسد و جبران و تدارک ضرر وی صورت پذیرد. در نوشتن قانون جامع که توانایی برآورده کردن چنین هدفی را داشته باشد، باید بسیار محتاط و دوراندیشانه، عبارت قانون را به گونه‌ای به کار بست که از آن شایبه‌ای مبنی بر اینکه مسئولیت دارنده مبتنی بر تقصیر است، استنباط نشود.

اجباری کردن بیمه چنین مسئولیتی نیز گام دوم برای هدف مزبور است. اگر چنین مسئولیتی بر فرض اینکه اثباتش برای زیان‌دیده تسهیل شده باشد، احراز شود هر لحظه ممکن است خواهان چنین دعوائی با اعسار واردکننده زیان مواجه شود. اگر فرایندی قانونی در نظر گرفته شود که دارندگان این گونه وسایل بتوانند با پرداخت مبلغی اندک، تدارک ضرر بزرگتر را تضمین کنند، بدون اینکه متضرری از این تکنیک حقوقی قابل تصور باشد، بهترین راه ممکن برگزیده شده است. امری که قوانین موجود در این زمینه از آن پیروی کرده‌اند و بالاخص لایحه مورد بحث نیز در ماده ۱ چنین تمهیدی را برگزیده است.

گام سوم نیز تسریع دادرسی منجر به صدور حکم به سود زیان‌دیده است. اطلاع

دادرسی در دستگاه قضایی در همهٔ زمینه‌های اجرای عدالت در جامعه، توانفرساست. اما نظر به اهمیت بعضی از انواع رسیدگی‌های قضایی، قانونگذار به این دسته از دعاوی امتیاز رسیدگی خارج از نوبت داده است. در رسیدگی‌های موضوع تصادفات رانندگی نیز چنین ضرورتی به چشم می‌خورد. اگر تصادفی منجر به ایجاد صدمات جسمی یا فوت شود طبق قوانین موجود، مسئول این حادثه به پرداخت دیه حسب مورد به مجنی علیه یا اولیای دم ملزم می‌شود. هرچه رسیدگی سریع‌تر صورت بپذیرد از یکسو زیان-دیده سریع‌تر به حق قانونی و مشروع خود می‌رسد، از سوی دیگر شرکت‌های بیمه که میزان دیه را بر اساس نرخ زمان صدور حکم قطعی پرداخت می‌کنند کمتر مشمول افزایش بهای دیه می‌شوند.

ازطرف دیگر تسریع پرداخت دیه در فاصلهٔ صدور حکم قطعی تا اجرای چنین حکمی و اقداماتی که واحدهای اجرای احکام کیفری برای ارائهٔ مدارک لازم به شرکت‌های بیمه‌گر باید صورت بدهند در پوشش دادن به هدف اصلی این‌گونه قوانین تأثیر بسزایی دارد. به این صورت که اگر چنین فرایندی به‌کندی صورت پذیرد میزان دیهٔ شخص ثالث مشمول افزایش نرخ بعد از صدور حکم قطعی می‌شود؛ شرکت‌های بیمه در زمان انعقاد قرارداد بیمه تصریح می‌کنند که دیهٔ مازاد بر نرخ تاریخ صدور حکم قطعی را، پرداخت نمی‌کنند و از اعطای آن به زیان‌دیده امتناع می‌کنند. در نتیجه مازاد مزبور به عهدهٔ واردکنندهٔ زیان قرار می‌گیرد و مجدداً امکان دارد که زیان‌دیده با اعسار وی مواجه شود. روند تسریع مزبور نسبت به خسارت‌های بدنی، فوت و مالی تا حدودی در مواد ۱۶ و ۱۷ لایحهٔ حاضر پیش‌بینی شده است.

الف- بررسی قانون از لحاظ شکلی

قانون اصلاح قانون بیمهٔ اجباری مسئولیت مدنی دارندگان و مسائل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث در ۳۰ ماده تنظیم شده است. صرف‌نظر از ایرادات ماهوی این قانون که در قسمت بعدی مقاله به آنها اشاره می‌شود، از لحاظ شکلی نیز ایراداتی بر این قانون وارد است. تبصره‌های ۱ الی ۵ مادهٔ ۱ قانون فوق اگر در قالب آیین‌نامه آورده می‌شدند بهتر بود. تعریف دارندهٔ وسیلهٔ نقلیه، خسارات مالی و همچنین تبیین حوادث مشمول قانون معمولاً از اموری هستند که آیین‌نامه‌ها باید به آن اشاره کنند؛ امری که نسبت به قانون قبلی و آیین‌نامهٔ آن مصداق داشت. آیین‌نامهٔ اجرایی قانون قبلی

مصوب ۱۳۴۷/۱۲/۲۸ به ترتیب در مواد ۲ الی ۴، وسیله نقلیه موتوری زمینی، خسارت-های بدنی و خسارت‌های مالی را تعریف و تبیین کرده بود و اگر قانون حاضر نیز روش قانون قبلی را برمی‌گزید، از لحاظ شیوه نگارش قوانین، بهتر بود. معمولاً رسم بر این است که در قوانینی که به تصویب می‌رسد، قانون درباره مسائل جزئی و اجرائی موضوعات وارد بحث نشود و بررسی آنها را به آیین‌نامه واگذارند. ضمناً آوردن تبصره-های مکرر نیز از شاکله منظم قانون کاسته است. برای مثال پیش‌بینی ۶ تبصره در ذیل ماده ۱، چندان زیبا به نظر نمی‌رسد و برخی از تبصره‌ها به گونه‌ای است که قابلیت تبدیل به ماده مستقل را دارند؛ از جمله تبصره ۶ ماده ۱ که شخص ثالث را تعریف کرده است. در ماده ۱۰ و تبصره‌های ۲ و ۳ آن ماده، مطالبی آمده است که می‌بایست در آیین‌نامه قانون آورده می‌شدند. قسمت پایانی ماده ۱۰ که مربوط به نحوه تعیین مدیر صندوق تأمین خسارت‌های بدنی است، به نظر می‌رسد که اصلاً با قانون به معنای اخص (که مربوط به مصوبات مجلس است) سنخیتی ندارد و کاملاً صبغه آیین‌نامه‌ای دارد و اینکه مرکز صندوق در تهران باشد یا در سایر شهرستان‌ها به همین ترتیب است. شأن قانون بسیار فراتر از تعیین محل جغرافیائی صندوق در تهران یا سایر شهرستان-هاست. ماده ۱۱ که مربوط به نحوه تأمین منابع مالی صندوق تأمین خسارت‌های بدنی است و تبصره‌های آن اگر در آیین‌نامه مستقلی آورده می‌شدند بهتر بود؛ همان کاری که درباره قانون سال ۴۷ صورت گرفته بود و آیین‌نامه منابع درآمد صندوق تأمین خسارت‌های بدنی موضوع ماده ۱۱ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان و مسائل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۴۸/۱۲/۲ در سه ماده منابع مالی صندوق را تعیین کرده بود و آیین‌نامه صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مصوب ۱۳۴۸/۴/۲۱ نیز امور جزئی و اجرائی مربوط به صندوق را تبیین کرده بود.

برای مثال تبصره ۷ ماده ۱۱ قانون فعلی بیان می‌کند: «به منظور ترویج فرهنگ بیمه و پیشگیری از آسیب‌های اجتماعی، آن دسته از دارندگان وسایل نقلیه مشمول بیمه اجباری موضوع این قانون که ظرف مدت چهار ماه از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این قانون، نسبت به خرید بیمه‌نامه اقدام نمایند از پرداخت جریمه موضوع بند ب این ماده معاف خواهند بود».

همان‌گونه که برای هر خواننده آشنا به مباحث حقوقی واضح است، آنچه در تبصره فوق بیان شده است بیشتر جنبه آیین‌نامه‌ای دارد تا قانونی.

در تجربه‌های قبلی قانون‌نویسی در نظام حقوقی ایران علاوه بر آیین‌نامه‌های مربوط به اداره یا تأمین منابع مالی صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مذکور در قانون سال ۴۷، موارد دیگری وجود دارد که گفته‌های فوق را تأیید می‌نماید. برای مثال در قانون تصفیه امور ورشکستگی، مطابق ماده ۵۱ دو صندوق موسوم به صندوق‌های «الف» و «ب» پیش‌بینی شده است. درآمدهای این دو صندوق و نحوه اداره آنها به هیچ عنوان در خود قانون امور ورشکستگی پیش‌بینی نشده است و آیین‌نامه‌هایی تحت عنوان «آیین‌نامه درآمد صندوق الف» و «آیین‌نامه درآمد صندوق ب» مصوب مرداد ماده ۱۳۱۹ برای این امور اختصاص یافته است. بنابراین شایسته بود که نویسندگان قانون حاضر نیز از این تجربه‌های نظام حقوقی ایران استفاده می‌کردند و در شیوه تنظیم قانون فوق به کار می‌بستند. به عنوان نتیجه‌گیری نهایی و قضاوت در زمینه تنظیم شکلی قانون حاضر، می‌توان گفت که این قانون مرز میان قانون و آیین‌نامه را تا حد زیادی رعایت نکرده و آن دو را به هم ریخته است.

ب) بررسی قانون از لحاظ ماهوی

نظر به اهمیت جایگاه مسائل ماهوی در قانون حاضر، در زیر به اهم امور موضوعی اشاره می‌شود. البته این قانون دربرگیرنده مسائل پراهمیتی در زمینه ماهوی است لیکن به جهت رعایت اختصار تنها به برخی از آنها اشاره می‌شود.

۱. تعیین مسئول جبران خسارت

برای جبران خسارت‌های وارد به هر شخص، مهم‌ترین رکن شناسایی مسئول است. خسارت‌های ناشی از حوادث مربوط به وسایل نقلیه موتوری زمینی نیز از این امر مستثنی نیست. در ماده ۱ قانون مورد بحث مقرر شده است: «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و ریلی اعم از اینکه اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند مطابق این قانون مسئول 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 می‌شود و مکلف‌اند مسئولیت 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 باشند بیمه نمایند».

بنابراین تردیدی نیست که ماده فوق همانند قانون سال ۴۷ مسئولیت را بر دوش

دارنده نهاده است. لیکن شناسایی دارنده در بسیاری از مواقع به سختی انجام می‌شود. در اکثر موارد و به طور متعارف دارنده وسیله نقلیه همان مالک قانونی آن است. در چنین موردی تکلیف به اخذ بیمه‌نامه برای وسیله نقلیه نیز به عهده وی می‌باشد. لیکن در دو مورد، تعیین دارنده اتومبیل با سختی مواجه شده است. مورد اول زمانی است که مالک وسیله نقلیه اتومبیل خود را برای مدت طولانی به یک شخص یا یک بنگاه اجاره می‌دهد. البته مهم نیست که قرارداد واگذاری منفعت تحت عنوان اجاره باشد یا هر قرارداد دیگر. در چنین موردی نظر به اینکه قانونگذار از آن جهت دارنده را مسئول زیان‌های وارد به اشخاص دانسته است که وسیله نقلیه تحت سلطه وی می‌باشد و گرنه صرف مالکیت وی نمی‌تواند به طور کامل توجیه‌کننده چنین امری باشد، آن‌گونه که برخی از حقوقدان‌ها نیز اشاره کرده‌اند،^۱ مسئولیت حوادث مزبور به عهده شخصی است که بر وسیله نقلیه تسلط داشته است. یعنی همان شخص مستأجر، خواه حقیقی باشد و خواه حقوقی. بنابراین همین شخص نیز می‌بایست مطابق تکلیفی که ماده ۱ از قانون حاضر به وی تحمیل کرده است قرارداد بیمه را با یکی از شرکت‌های بیمه منعقد نماید. فرض دیگر زمانی است که وسیله نقلیه مزبور به یکی از طرق غیرقانونی تحت سلطه شخصی دیگر غیر از مالک در آمده است. برای مثال اگر وسیله نقلیه سرقت شود و منجر به حادثه‌ای گردد، تکلیف به چه صورتی است؟ در این فرض نیز به نظر می‌رسد که باید همانند مورد قبلی، با توجه به اینکه دارنده قانونی وسیله نقلیه (مالک) هیچ‌گونه سلطه‌ای بر اداره وسیله نقلیه نداشته است، وی و فرع بر آن بیمه‌گر را از مسئولیت بری دانست. نتیجتاً در چنین صورتی خسارت‌های بدنی از صندوق تأمین خسارت‌های بدنی و مطابق با ماده ۱۰ لایحه گرفته می‌شود و خسارت‌های مالی نیز از سارق که سبب حادثه بوده است.

تبصره ۱ ماده ۱ در مقام تبیین دارنده مقرر کرده است: «دارنده از نظر این قانون اعم از مالک و یا متصرف وسیله نقلیه است و هرکدام که بیمه‌نامه موضوع این قانون را تحصیل نماید تکلیف از دیگری ساقط می‌شود».

اصطلاح «متصرف» در تبصره فوق دارای ابهام است. اگر در زمان ایجاد حادثه، شخصی غیر از مالک، مشغول رانندگی با آن وسیله باشد و هیچ‌کدام نیز بیمه‌ای اخذ

نکرده باشند، زیان دیده علیه کدام یک از اشخاص فوق باید طرح دعوی نماید. در مواردی که اجاره طولانی برای وسیله نقلیه منعقد نشده باشد، این مقررہ دارای این اشکال است که شخصی را که تنها برای چند ساعت یا چند روز متصرف وسیله بوده است چگونه می توان به عنوان دارنده تلقی کرد و مسئولیتی سنگین را بر وی تحمیل کرد! از سوی دیگر اگر درباره چنین وسیله ای قراردادی طولانی مبنی بر اجاره و واگذاری منافع منعقد شده باشد، مثلاً اگر مالکی وسیله خود را برای مدت یک سال یا بیشتر به بنگاه حمل و نقل اجاره داده باشد، چگونه می توان مالک را ملزم به بیمه کردن وسیله نقلیه کرد و همچنین مسئول حوادث ناشی از وسیله نقلیه ای دانست که بیش از یک سال بر آن هیچ گونه سلطه ای نداشته است، امری که این مقررہ به صراحت آن را بیان کرده است. این امر که هرکدام از اشخاص فوق الذکر که بیمه نامه موضوع لایحه را تحصیل کنند، تکلیف از دیگری ساقط می شود نیاز به تصریح ندارد و صرفاً تأکیدی بیش نیست. چون به محض انعقاد قرارداد بیمه اول، ریسک موضوع بیمه از بین می رود و حتی اگر قرارداد دومی نیز مبنی بر بیمه مجدد وسیله منعقد شود چنین قراردادی به دلیل فقدان موضوع باطل است. اشکال در جایی مطرح می شود که هیچ کدام از اشخاص فوق اتومبیل را بیمه نکرده باشند. در چنین موردی باید دقیقاً به همان بحث پیشین و معیارهای تعیین دارنده رجوع کرد و تبصره فوق هیچ گونه کمکی نخواهد کرد و صرفاً ایجاد ابهام می نماید.

اشکال دوم وارد بر تبصره این است که در فرض عدم اقدام مالک و متصرف به بیمه کردن وسیله نقلیه، مسئولیتی که برای این دو شناسایی می شود به چه صورتی است. با توجه به سیاق ماده می توان برای این دو مسئولیت تضامنی شناسایی کرد. این امر اگرچه حسب مورد باعث عدم رعایت عدالت نسبت به مالک یا متصرف می شود، با هدف لایحه حاضر که مبنی بر حمایت هرچه بیشتر از زیان دیده است سازگاری بیشتری دارد. بنابراین برای رفع ابهام، پیشنهاد می شود که یا معیار تشخیص دارنده تغییر کند و معیار دقیق تری برای آن فرض شود یا اساساً تبصره مورد بحث حذف شود و تشخیص دارنده را در موارد تردید، به عهده دکتین و رویه قضایی بگذارد.

مطابق تبصره ۲ ماده ۱: «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسئولیت شخصی که حادثه در نتیجه تقصیر او ایجاد شده است نمی باشد. در هر حال خسارت وارده از محل بیمه نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می گردد».

مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مسئولیتی مطلق است، بدون اینکه به هیچ عنوان مبتنی بر تقصیر باشد. از سویی امکان دارد علاوه بر این مسئولیت نوعی و مطلق، اشخاص دیگری نیز طبق قواعد تسبیب و مسئولیت مبتنی بر تقصیر در برابر زیان دیده ثالث مسئولیت داشته باشند. بند ابتدایی این تبصره در مقام جمع این دو نوع مسئولیت بوده است. یعنی دقیقاً همان روشی که رویه قضایی و دکترین فعلی ایران در مقام جمع میان قانون سال ۴۷ و قانون مجازات اسلامی به آن اشاره کرده‌اند.^۱ یعنی شخص زیان دیده می‌تواند علاوه بر رجوع به دارنده وسیله نقلیه، به راننده آن نیز مراجعه نماید. با این فرق که در رجوع به راننده طبق قواعد عمومی مسئولیت مدنی باید حتماً تقصیر وی را به اثبات برساند. حال اگر زیان دیده چنین راهی را برگزیند و رأی محکومیت راننده به پرداخت خسارت‌های جانی یا مالی را اخذ کند، طبق بند دوم تبصره فوق خسارت وارده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه پرداخت می‌شود. امکان دارد این سؤال پیش آید که امر خلاف و ارتکاب تقصیر از سوی راننده بوده است و تنها وی در مراجع قضایی محکوم به پرداخت خسارت شده است، پس به چه دلیل باید شرکت بیمه‌گر که مسئولیت دارنده را بیمه کرده است، خسارات وارده را جبران نماید. در قانون سال ۴۷ چنین مقرره‌ای پیش‌بینی نشده است و بیان این حکم جدید در لایحه حاضر، بیانگر دغدغه‌ای است که تهیه‌کنندگان لایحه برای پوشش دادن هرچه بیشتر خسارات وارد به اشخاص ثالث داشته‌اند. دارنده وسیله نقلیه با توجه به اینکه با آوردن وسیله نقلیه در اجتماع، خطر بالقوه‌ای ایجاد کرده است، باید مسئول نهایی جبران خسارت‌های وارده باشد. به همین دلیل حتی اگر راننده نیز با ارتکاب تقصیر باعث ضرر به اشخاص ثالث شده باشد، طبق تبصره فوق (تبصره ۲ ماده ۱) در هر حال خسارت وارده از محل بیمه نامه وسیله نقلیه پرداخت می‌گردد. به رغم اینکه در قانون سال ۴۷ به چنین امری به هیچ عنوان اشاره نشده است، اما شرکت‌های بیمه کاملاً بر اساس آن عمل می‌کنند و روش قضایی مبتنی بر آن شکل گرفته است. یعنی با رأی محکومیت راننده، شرکت بیمه‌ای که مسئولیت دارنده را بیمه کرده است، خسارت را پرداخت می‌کند و در غیر این صورت، با اقامه دعوی علیه شرکت بیمه مبنی بر الزام به تعهدات ناشی از قرارداد بیمه، می‌توان آن شرکت را به پرداخت خسارت‌های مشخص در بیمه‌نامه محکوم کرد.

۱. بابایی، دکتر ایرج، حقوق بیمه، ص ۱۹۵

در تبصره فوق بهتر بود که در عبارت «مانع از مسئولیت شخصی که حادثه در نتیجه تقصیر او ایجاد شده است» به جای عبارت «شخصی» عبارت «راننده» درج می‌شد؛ امری که به نظر می‌رسد مد نظر نویسندگان لایحه نیز بوده است. چون اگر این قسمت تبصره را تفسیر موسع کنیم نتیجه آن بدین صورت می‌شود که خسارتی را که شخص ثالثی به زیان‌دیده وارد کرده است، دارنده از طریق بیمه‌کردن مسئولیت خود پرداخت نماید، پس اگر هم مسئولیت خود را بیمه نکرده باشد شخصاً جبران ضرر نماید. بنابراین باید این بند ماده را صرفاً ناظر بر راننده بدانیم.

نکته دیگری که در تبصره فوق محل تأمل است به کار بردن اصطلاح «وسیله نقلیه» مسبب حادثه» است. به محض اینکه اصطلاحاتی از این قبیل به کار برده می‌شود این تردید در ذهن ایجاد می‌شود که آیا مسئولیت دارنده از باب تسبیب و مسئولیت مبتنی بر تقصیر است. این تردید از آنجا تقویت می‌شود که اصولاً ایجاد مسئولیت مطلق در حقوق برخلاف قاعده است. از آنجا که قانون حاضر را باید مراجع قضایی و سایر مراجع ذی‌ربط اجرا کنند، به‌طور طبیعی در معرض تفاسیر مختلف قرار می‌گیرد و چه بسا در صورت استفاده از چنین اصطلاحاتی، همه تلاش‌های قانون‌گذار در ایجاد مسئولیت بدون تقصیر برای دارندگان وسائل نقلیه با تردیدهای جدی مواجه شود و برخی آن را مسئولیت مبتنی بر تقصیر و مطابق با قاعده تسبیب بدانند. بنابراین بهتر بود همان گونه که در قانون سال ۴۷ نیز در مواضع مختلف و از جمله بند الف ماده ۲، از عبارت «وسیله نقلیه مسئول حادثه» استفاده شده است، در قانون حاضر نیز از همین عبارت استفاده می‌شد. قانون‌نویسی کاری است بسیار پیچیده و نویسنده قانون که علی‌الاصول باید جزو حقوقدان‌های مبرز جامعه باشد، باید عبارات آن را در نهایت دقت و با در نظر گرفتن همه آثار آن به گونه‌ای به کار برد که امکان تفسیر قانون برخلاف اهداف قانون‌گذاری به حداقل برسد. چنین امری درباره قانون حاضر که از قبل در نظام قانونی کشور نمونه‌ای داشته است سهل‌الوصول‌تر می‌باشد.

تبصره ۳ ماده ۱، از این نظر که هزینه معالجه شخص ثالث زیان‌دیده را نیز مشمول تعهدات بیمه موضوع لایحه می‌داند بسیار مفید است. مخصوصاً با توجه به اینکه برخی دادگاه‌های کیفری درباره خسارت مازاد بر دیه به نفع زیان‌دیده حکم صادر نمی‌کنند، در نظر گرفتن چنین حکمی از سوی قانونگذار این دسته از محاکم را نسبت به صدور حکم برای هزینه‌های معالجه مجاب می‌نماید.

تبصره ۵ ماده ۱ حوادث مشمول قانون را تبیین می‌کند. چه بسا حادثه‌ای برای وسیله تحت بیمه پیش بیاید که در زمره حوادث تبصره فوق قرار نگیرد. بنابراین پاسخ به این سؤال ضروری است که آیا حوادث نام‌برده جنبه حصری دارد یا تمثیلی است. برخلاف تبصره ۱ ماده ۱ ق ۱ سال ۴۷، با توجه به بند پایانی تبصره ۵ لایحه حاضر می‌توان با اطمینان تمثیلی بودن حوادث فوق را اثبات کرد. آنجا که بیان می‌کند: «... سایر حوادث موضوع این قانون به پیشنهاد بیمه مرکزی ایران به تصویب شورای عالی بیمه خواهد رسید».

تبصره ۶ ماده ۱ بیان می‌کند: «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».

همان‌گونه که قبلاً اشاره شد لایحه حاضر برای حمایت محض از زیان‌دیدگان ناشی از حوادث و سائل نقلیه موتوری زمینی تهیه شده است. تبصره ۶ ماده ۱ هم در همین راستا نسبت به ماده ۲ قانون سال ۴۷ شمول عام‌تری پیدا کرده است. به این صورت که هر شخصی که بر اثر حوادث وسیله نقلیه دچار زیان‌های بدنی یا مالی شود، شخص ثالث و مشمول حمایت قانون است و تنها یک نفر از تحت این حمایت خارج شده و آن هم «راننده مقصر حادثه» است. اینکه اشخاص مذکور در بندهای سه‌گانه ماده ۲ قانون سال ۴۷ که معلوم نیست به چه دلیل از پوشش بیمه خارج شده‌اند، در لایحه حاضر ثالث محسوب شده و تحت حمایت قرار گرفته‌اند امری است شایان توجه. دارنده وسیله نقلیه مطمئناً شخص ثالث محسوب نمی‌شود. این امر که شخصی نسبت به مسئولیتی که قانون‌گذار برای وی در نظر گرفته است ثالث به حساب آید غیرمنطقی است. گرچه بهتر بود در تبصره ۶، همانند ماده ۲ ق ۱ سال ۴۷ به این امر تصریح می‌شد.

طبق این تبصره، پس از دارنده که با تفسیر فوق از زمره اشخاص ثالث خارج شد، راننده وسیله نقلیه هم در صورتی که در حادثه مقصر باشد شخص ثالث به حساب نمی‌آید. پس اگر راننده وسیله نقلیه هیچ تقصیری در حادثه نداشته باشد، تحت پوشش بیمه مسئولیت دارنده قرار می‌گیرد. البته این امر در حالی است که راننده وسیله نقلیه همان دارنده نباشد، وگرنه مشمول بیمه قرار نمی‌گیرد.

برای رفع ابهام این تبصره باید گفت که اگر دو وسیله نقلیه با یکدیگر تصادف کنند،

هر کدام از راننده یا دارنده نسبت به پوشش بیمه وسیله نقلیه دیگری شخص ثالث محسوب می‌شود. گرچه در لایحه حاضر به خلاف قانون سال ۴۷ (تبصره ماده ۲) نسبت به این امر تصریح نشده است.

لایحه حاضر حداقل پوشش بیمه را برای خسارت‌های بدنی و مالی به ترتیب، دیه کامل یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام برای خسارت‌های بدنی و ۲/۵٪ آن برای خسارت‌های مالی تعیین کرده است.

مطابق تبصره ۱ ماده ۴: «در صورتی که در یک حادثه مسئول آن به پرداخت بیش از یک دیه به هر یک از زیان‌دیدگان محکوم شود، بیمه‌گر موظف به پرداخت تمامی دیه‌های متعلقه خواهد بود».

این ماده دارای این ابهام می‌باشد که اگر بیمه‌گذار بیمه تکمیلی و اختیاری مندرج در ماده ۴ را تحصیل نکرده و به حداقل بیمه اکتفا کرده بود (دیه یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام)، چرا باید بیمه‌گر تمامی دیه‌های متعلقه را پرداخت کند. در یک حادثه امکان دارد شدت واقعه و تصادف به گونه‌ای باشد که چندین نفر فوت کنند. حال در چنین صورتی بر فرض اینکه بیمه‌گذار تنها پوشش حداقل بیمه داشته باشد، مبلغ مازاد بر آن را تحت چه عنوان و به استناد کدام تعهد باید از بیمه‌گر دریافت نمود. توجیه این تبصره به این صورت ممکن است که بگوییم بیمه‌گر مبلغ مازاد بر تعهدات بیمه‌ای خود را ابتدا به زیان‌دیدگان یا اولیای دم آنها پرداخت نماید و سپس به قائم‌مقامی آنها به شخص مسئول که همان دارنده وسیله نقلیه است مراجعه کند. چنین تفسیری گرچه ابهام ظاهری تبصره را برطرف می‌کند، اشکالات متعددی دارد. اول اینکه بر فرض ورود خسارت بیش از پوشش بیمه‌نامه، نسبت به مبلغ و میزان مازاد، اصلاً بیمه‌ای وجود ندارد و در نتیجه مشمول ماده ۱۰ لایحه حاضر یعنی صندوق تأمین خسارت‌های بدنی است. بنابراین در چنین حالتی گرچه خسارت پرداختی باید از مسئول حادثه گرفته شود اما چنین خسارتی ابتدائاً باید از صندوق وصول شود نه از بیمه‌گر. اشکال دیگر این تبصره، تعارضی است که با ماده ۵ لایحه دارد. مطابق صدر ماده ۵، «بیمه‌گر ملزم به جبران خسارت‌های وارد شده به اشخاص ثالث تا حد مذکور در بیمه‌نامه خواهد بود» به‌رغم تصریح روشن این ماده چگونه می‌توان خسارت‌های مازاد بر پوشش بیمه‌ای را بر بیمه‌گر تحمیل کرد.

مطابق تبصره ۲ ماده ۴ لایحه: «بیمه‌گر موظف است در ایفای 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 حاکم قضایی، به عنوان بیمه حوادث محسوب می‌گردد». اینکه به گونه‌ای عمل شود که خسارت‌های وارد بر اشخاص هرچه بیشتر تحت پوشش قرار بگیرند امری است بسیار پراهمیت و قابل دفاع. اما برای تحقق این هدف سازوکار حقوقی صحیح و برنامه‌ریزی درست ضرورت دارد.

این تبصره مانند تبصره اول این ماده ابهاماتی دارد. این امر که پرداخت خسارت و میزان آن بدون توجه به جنسیت و مذهب صورت می‌گیرد امری است قابل دفاع و لازم در جامعه ایران. اما برخلاف آنچه در برخی محافل حقوقی و جراید مشاهده می‌شود این تبصره به هیچ عنوان به معنی تساوی دیه زن و مرد نیست. در این تبصره در دید اول به نظر می‌رسد که هیچ‌گونه تغییر خاصی در نظام حقوقی ایران نداده است، چون که میزان خسارت پرداختی به زیان‌دیدگان را تا سقف تعهدات بیمه‌نامه مقرر کرده است. امری که از ابتدا نیز بنا بر آن بوده است. اما با دقت در بند پایانی آن، متوجه تغییر ظریفی که نویسندگان لایحه نسبت به قوانین قبلی صورت داده‌اند می‌شویم و این میزان دیه مازاد نظر به اینکه به عنوان بیمه حوادث محسوب می‌شود هیچ‌گونه مخالفتی با قوانین و شرع ندارد و مبلغی است که مطابق حکم قانون نه به عنوان دیه بلکه به عنوان سایر زیان‌های مفروض به زیان‌دیده پرداخت می‌شود. بنابراین اگر بر اثر حادثه ناشی از وسیله نقلیه‌ای یک زن فوت نماید، نصف دیه کامل مرد مسلمان به عنوان دیه وی به اولیای دم پرداخت می‌شود و نصف دیه کامل دیگر به عنوان بیمه حوادث به آنها پرداخت می‌شود. پس این مبلغ مازاد اولاً شامل حوادث تحت شمول این قانون است و ثانیاً عنوانی غیر از دیه دارد. لذا نام بردن از آن به عنوان تساوی دیه زن و مرد و جاهت قانونی ندارد!

حال با توجه به مقرر فوق این سؤال پیش می‌آید که اگر دارنده‌ای مسئولیت خود را بیمه نکرده بود، وضعیت به چه صورتی است. آیا پرداخت مبلغی زاید بر میزان دیه برای مثال به اولیای دم زن متوفی، خاص موردی است که مسئولیت دارنده تحت پوشش بیمه قرار گرفته باشد. از آنجا که بیمه‌گر هر مبلغی را که پرداخت نماید به نیابت از دارنده است و باید ابتدا مسئولیت دارنده احراز شود، پس صرف بیمه کردن مسئولیت باعث نمی‌شود که افزایش تعهد صورت پذیرد و از ابتدا این مسئولیت برای

دارنده شناخته شده است. لذا حتی اگر دارنده فاقد بیمه‌نامه باشد باید مطابق حکم تبصره فوق، دیه کامل مرد مسلمان را به اولیای دم پرداخت کند. البته چنین نظری گرچه نتیجه منطقی حکم تبصره مزبور است، اما با توجه به اینکه میزان اضافه بر دیه در حکم مرجع قضایی منعکس نشده است امکان پذیرش آن بعید می‌نماید.

طبق ماده ۵ لایحه: «بیمه‌گر ملزم به جبران خسارت‌های وارد شده به اشخاص ثالث تا حد مذکور در بیمه‌نامه خواهد بود...».

بیمه‌گذار باید طبق ماده ۴ حداقل پوشش بیمه‌ای را برای خود فراهم نماید و تا میزان همین پوشش، بیمه‌گر متعهد به جبران خسارت‌هاست. در حقوق بیمه و همچنین مطابق اصل حاکمیت اراده در قراردادها، حکم ماده ۵ قانون حکمی منطقی است. تنها مسئله قابل تأمل در این زمینه تعارضی است که میان ماده مزبور و تبصره ۱ ماده ۴ موجود است که توضیح آن در مباحث قبلی ارائه شد.

مطابق ادامه ماده ۵: «... در حوادث رانندگی منجر به جرح یا فوت که به استناد گزارش تصادفات راهنمایی و رانندگی یا پلیس راه، علت اصلی وقوع تصادف یکی از تخلفات رانندگی حادثه‌ساز باشد، بیمه‌گر موظف است خسارت زیان‌دیده را بدون هیچ شرطی پرداخت نماید و پس از آن می‌تواند جهت بازیافت یک درصد از خسارت‌های بدنی و دو درصد از خسارت‌های مالی پرداخت شده به مقصر حادثه مراجعه نماید...».

برای تحقق زمینه این حکم، باید وقوع تصادف بر اثر یکی از تخلفات رانندگی حادثه‌ساز باشد که مطابق تبصره همین ماده مصادیق آن را هیئت وزیران مشخص می‌نماید.

نسبت به حقی که لایحه برای شرکت بیمه‌گر پس از جبران خسارت زیان‌دیده، در رجوع به مقصر حادثه شناسایی کرده است این تردید مطرح می‌شود که آیا منظور از مراجعه به مقصر حادثه، راننده مقصر وسیله تحت پوشش بیمه است یا هر شخص ثالث مقصری را شامل می‌شود. به کار بردن عبارات کلی و مبهم در این قانون به وفور دیده می‌شود. اما درباره حکم فوق به نظر می‌رسد که منظور صرفاً راننده مقصر وسیله تحت پوشش است. خواه راننده مزبور همان دارنده بیمه‌گذار باشد یا شخص دیگری غیر از وی. سایر اشخاص مشمول این حکم قرار نمی‌گیرند، زیرا حق رجوع یک یا دو درصدی که برای بیمه‌گر شناخته شده است جریمه‌ای است در ازای تخلف حادثه‌ساز راننده.

اگر سایر اشخاص نیز مد نظر حکم ماده ۵ باشند موضوع از دو حالت خارج نیست. یا قانون‌گذار حق رجوع به شخص ثالث مقصر را به بیمه‌گر داده یا اساساً چنین حقی را برای وی شناسایی نکرده است. در صورت اول بیمه‌گر باید بتواند برای همه خسارات به وی مراجعه کند و تعیین میزان یک یا دو درصدی دلیل موجهی ندارد. بنابراین منظور از رجوع به مقصر حادثه، راننده وسیله نقلیه تحت پوشش بیمه است.

مطابق ماده ۶ لایحه: «در صورت اثبات عمد راننده در ایجاد حادثه توسط مراجع قضایی و یا رانندگی در حال مستی یا استعمال مواد مخدر یا روانگردان مؤثر در وقوع حادثه، یا در صورتی که راننده مقصر فاقد گواهینامه رانندگی باشد یا گواهینامه او متناسب با نوع وسیله نقلیه نباشد، شرکت بیمه موظف است بدون اخذ تضمین، خسارت زیان‌دیده را پرداخت نموده و پس از آن می‌تواند به قائم‌مقامی زیان‌دیده از طریق مراجع قانونی برای استرداد تمام یا بخشی از وجوه پرداخت‌شده به شخصی که موجب خسارت شده است مراجعه نماید».

ماده فوق مربوط به زمانی است که وسیله نقلیه عامل حادثه تحت پوشش بیمه باشد و گرنه مشمول صندوق تأمین خسارت‌های بدنی (م ۱۰ لایحه) خواهد بود.

مطابق ماده ۶ لایحه، تقصیرات عمدی و در حکم عمد (تقصیرات سنگین) راننده، مشمول بیمه قرار نمی‌گیرد. چنین امری کاملاً منطقی است. هیچ‌کس نمی‌تواند با انعقاد قرارداد بیمه خود را در آسیب زدن عمدی به اموال و جان دیگران مجاز بداند. نکته‌ای که در تنظیم ماده مزبور جای تأمل است استفاده از عبارت «تمام یا بخشی از وجوه پرداخت‌شده» است در مقام تبیین حق رجوع بیمه‌گر به شخص موجب خسارت که همان راننده است (اعم از اینکه دارنده نیز باشد یا خیر). بیمه‌گر در چنین موردی می‌تواند برای همه وجوه پرداختی مراجعه نماید و بالطبع حق هر طلبکاری است که برای همه مطالبات خویش یا صرفاً برای بخشی از آن به بدهکار مراجعه کند. تصریح به چنین امری در متن ماده زائد است و امکان تفاسیر مختلف را فراهم می‌کند و احتمال آسیب به حق بیمه‌گر را افزایش می‌دهد.

۲. تحدید مسئولیت دارنده

در این قسمت به محدودیت‌ها و استثنائاتی اشاره می‌کنیم که قانون حاضر نسبت به مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مشمول قانون مقرر کرده است. طبق ماده ۷ از قانون:

«موارد زیر از شمول بیمه موضوع این قانون خارج است: ۱- 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 رادیو اکتیو ۴- خسارت ناشی از محکومیت جزائی و یا پرداخت جرائم».

ماده ۷ قانون به نسبت ماده ۴ قانون سال ۴۷ از برخی جهات وسعت یافته و از برخی جهات دیگر دامنه اش مضیق تر شده است.

در بند اول ماده ۷ خسارات وارد بر وسیله نقلیه مسبب حادثه از تحت شمول بیمه موضوع قانون خارج شده است. منظور از وسیله نقلیه مسبب حادثه، همان وسیله نقلیه مسئول حادثه است. در مباحث قبلی گفته شد که به کار بردن عبارت مسبب حادثه، صحیح نیست و واژه ای غیرمنقح است. اگر قانون حاضر چنین اشاره ای را نیز صورت نمی داد، از لحاظ حقوقی و منطقی، حکم چنین بندی استنباط می شد. دارنده وسیله نقلیه خود را بیمه می کند که خسارت وارد بر اشخاص ثالث را تحت پوشش قرار دهد نه خسارت وارد بر اموال خود را. به عبارت دیگر ماهیت بیمه شخص ثالث، بیمه مسئولیت است نه بیمه اموال. چرا که خسارت وارد بر وسیله نقلیه مسئول حادثه با بیمه های اموال از قبیل بیمه بدنه و ... قابل پوشش است.

بند ۲ از ماده ۷ خسارات وارد بر محمولات و وسیله نقلیه، مسبب حادثه (مسئول حادثه) را از شمول بیمه خارج کرده است. بند ۳ و ۴ نیز به ترتیب خسارات ناشی از تشعشعات رادیواکتیو و خسارات ناشی از محکومیت جزائی و پرداخت جرائم را از شمول بیمه خارج کرده است. البته منظور از محکومیت های جزائی، محکومیت هایی غیر از دیه می باشد.

ایراد ماده فوق عدم تصریح به براءت بیمه گر یا دارنده از خساراتی است که ناشی از حوادث غیرمترقبه از قبیل جنگ، سیل و زلزله روی داده است. حتی در فرضی که هدف قانون گذار ایجاد مسئولیت مطلق و سنگین برای شخص یا اشخاص است (از قبیل همین مورد)، حادثه غیرمترقبه به هیچ عنوان قابل انتساب به شخص خاصی نیست که مسئولیت خسارت های آن را به عهده آن شخص قرار دهیم. بنابراین به رغم سکوت درباره این مورد در متن ماده ۷، حوادث غیرمترقبه تحت شمول بیمه موضوع این قانون و همچنین به عهده دارنده وسیله نقلیه قرار نمی گیرد و اهمیت بحث مربوط به زمانی است که وسیله نقلیه بیمه نامه نداشته باشد. در چنین حالتی عادلانه نیست که

خسارتی را بر دارنده تحمیل نمائیم. البته بعید نیست که نویسندگان قانون حاضر برای حمایت هرچه بیشتر از زیان‌دیدگان خواسته باشند چنین خساراتی را نیز مشمول بیمه نمایند. این امر کاملاً صحیح و قابل حمایت است، البته اگر محدود به مواردی شود که مسئولیت دارنده تحت پوشش بیمه باشد نه در مواردی که وسیله نقلیه بیمه‌نامه ندارد. در متن ماده ۷ قانون، بند ۴ ماده ۴ ق سال ۴۷ حذف شده است. این بند مقرر می‌کرد: «خسارات وارد به متعرضین غیرقانونی و سائل نقلیه یا به رانندگان فاقد گواهینامه رانندگی از تحت شمول بیمه خارج است». نویسندگان قانون حاضر خواسته‌اند خسارت وارد بر این دسته از افراد را نیز تحت پوشش بیمه قرار دهند. این امر بالاخص در مواردی که وسیله نقلیه مسئول حادثه بیمه‌نامه داشته باشد تا حدی قابل حمایت است. می‌گوییم «تا حدی» چون که چه بسا نحوه رانندگی این قبیل اشخاص به دلیل عدم تجربه و آموزش لازم، بخش قابل توجهی از مقدمات و علل تصادف را فراهم کرده باشد. لذا در مواردی که وسیله نقلیه مسئول حادثه بیمه‌نامه نداشته باشد، گرچه دارنده در نگرفتن بیمه‌نامه وسیله خود تقصیر داشته است، منصفانه نیست که بار تقصیر سنگین دیگران نیز بر وی تحمیل شود.

۳. صندوق تأمین خسارت‌های بدنی

مطابق ماده ۱۰ قانون حاضر: «به منظور حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی، خسارت‌های بدنی وارد به اشخاص ثالث که به علت فقدان یا انقضای بیمه‌نامه، بطلان قرارداد بیمه، تعلیق تأمین بیمه‌گر، فرار کردن و یا شناخته نشدن مسئول حادثه و یا ورشکستگی بیمه‌گر قابل پرداخت نباشد یا به طور کلی خسارت‌های بدنی خارج از شرایط بیمه‌نامه (به استثنای موارد مصرح در ماده ۷) توسط صندوق مستقلی به نام صندوق تأمین خسارت‌های بدنی پرداخت خواهد شد...».

طبق تبصره ۱ از ماده ۱۰: «میزان تعهدات صندوق برای جبران خسارت‌های بدنی، معادل مبلغ مقرر در ماده ۴ این قانون و تبصره ذیل آن خواهد بود».

مزیتی که ماده فوق نسبت به ماده ۱۰ قانون سال ۴۷ و نهاد «صندوق تأمین خسارت‌های بدنی» در آن قانون دارد، تعیین میزان قانونی برای تعهدات صندوق است که معادل ریالی دیه یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام می‌باشد. در قانون سال ۴۷ و آیین‌نامه صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مصوب سال ۴۸، وضعیت به گونه‌ای بود که

در بسیاری از موارد خسارت‌های بدنی زیان‌دیدگان به طور کامل جبران نمی‌شود. امری که در قانون فوق سعی شده است از ایجاد آن جلوگیری به عمل آید.

ماده ۱۱ قانون حاضر منابع مالی صندوق را پیش‌بینی کرده است. نظر به اینکه کارکرد صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مربوط به زمانی است که شرکت بیمه‌گر خاصی، جبران خسارت‌های بدنی وارد بر اشخاص ثالث را به عهده ندارد (بنا به دلایل مندرج در ماده ۱۰ قانون) و همچنین با توجه به اینکه قانون‌گذار همه تلاش خود را صرف کرده است که حق اشخاص ثالث تضمین شود، حساسیت به تأمین منابع مالی صندوق منطقی و قابل ستایش است. اگر منابع کافی در اختیار صندوق فوق قرار داده نشود، همه اهداف قانون‌گذاری نسبت به این نهاد با شکست مواجه خواهد شد. حساسیت مزبور از طرف قانون‌گذار تا حدی بوده است که پس از ذکر منابع هشت‌گانه تأمین مالی صندوق، در تبصره ۱ ماده ۱۱ اظهار کرده است: «در صورت کمبود منابع مالی صندوق، دولت موظف است در بودجه سنواتی سال بعد کسری منابع صندوق را تأمین نماید». تبصره‌های ۲ الی ۶ قانون حاضر نیز همگی در راستای حمایت مالی از صندوق است.

حال این سؤال به ذهن می‌رسد که آیا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی، پس از جبران خسارت‌ها تا حد تعهدات قانونی خود، می‌تواند در صورت شناسایی عامل حادثه، به وی رجوع کند. در پاسخ به این سؤال باید رجوع مجددی به ماده ۱۱ نمود. مطابق بند ج این ماده یکی از منابع تأمین مالی صندوق عبارت است از «منابعی که صندوق پس از جبران خسارت زیان‌دیدگان بتواند از مسئولان حادثه وصول نماید». بنابراین پس از جبران خسارت‌های بدنی وارد بر اشخاص ثالث، صندوق به نیابت از زیان‌دیده می‌تواند به مسئول حادثه مراجعه نماید. منظور از مسئول حادثه نیز دارنده وسیله نقلیه‌ای است که باعث وارد شدن خسارت بدنی به شخص ثالث شده و مسئولیت وی نیز مطلق است. البته صندوق می‌تواند طبق قواعد عام مسئولیت مدنی نیز در صورت ثنویت راننده و دارنده، به راننده مقصر حادثه نیز مراجعه نماید.

نکته دیگر این است که همان‌گونه که ماده ۱۲ آیین‌نامه صندوق تأمین خسارت‌های بدنی قانون سال ۴۷ مصوب ۴۸/۴/۲۱ اشاره کرده بود در صورتی که زیان‌دیده از مراجع دیگری مانند سازمان بیمه‌های اجتماعی یا سازمان بیمه کارمندان دولت یا صندوق‌های ویژه دیگری، غرامت بگیرد دیگر صندوق تأمین خسارت‌های بدنی تا میزان دریافتی از

طرف زیان‌دیده، هیچ مسئولیتی در قبال آن ندارد. یعنی صندوق به عنوان عامل نهائی و پایانی جبران خسارت‌های بدنی به شمار می‌آید.

نتیجه

قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در برابر شخص ثالث دارای هدفی اساسی و بنیادین است. این هدف ایجاد مسئولیت مطلق و محض برای دارندگان وسایل نقلیه مزبور است. چنین مسئولیتی به طور مستقیم حق زیان‌دیدگان ناشی از تصادف این‌گونه وسایل را تضمین می‌کند و البته با اجباری کردن بیمه مسئولیت سنگین تحمیل شده بر دارنده، عملاً سازوکاری اتخاذ شده است که به وی نیز فشار غیرمعارفی وارد نشود. هرگونه خسارت جانی، مالی به محض اینکه احراز شود که بر اثر حادثه‌ای منتسب به وسیله نقلیه موتوری زمینی ایجاد شده است، دارنده و نتیجتاً بیمه‌گر را ملزم می‌کند که این خسارات را جبران نماید. بنابراین صرف رابطه علیت کافی است و هیچ نیازی به اثبات تقصیر شخص خاصی نیست. یکی از مزایای قانون حاضر وارد کردن هزینه‌های معالجه و درمان، تحت پوشش بیمه است. مزیت دیگری که قانون حاضر دارد در تبصره ۲ ماده ۴ نهفته است. بدین صورت که اگر شخصی که به وی خسارت بدنی وارد شده یا فوت کرده است زن یا از اقلیت‌های مذهبی باشد، همانند مرد مسلمان با وی رفتار می‌شود و مبلغ مازاد بر دیه تعیینی در محاکم قضایی تحت عنوان بیمه حوادث به وی پرداخت می‌شود. پیش-بینی صندوق تأمین خسارت‌های بدنی برای جبران خسارت‌های بدنی که به هر دلیل، هیچ شرکت بیمه‌ای متقبل جبران آن نمی‌شود (خواه به علت ابطال قرارداد بیمه دارنده باشد یا نبود چنین قراردادی یا فرار مسئول حادثه و عدم شناسایی آن و ...)، یکی دیگر از مزایای قانون مزبور است.

ضمناً طبق ماده ۷ قانون حاضر، خسارات وارد بر وسیله نقلیه مسئول حادثه و محمولات آن و خسارات ناشی از تشعشعات رادیواکتیو و محکومیت‌های جزائی غیر از دیه از شمول تعهدات بیمه‌گر خارج است.

ایرادهای وارد بر قانون حاضر بیشتر از جنبه قانون‌نویسی و اختلاط مرز میان قانون و آیین‌نامه و استفاده از تبصره‌های مکرر است. ضمناً همان‌گونه که در متن مقاله اشاره شد، نویسندگان قانون حاضر گاهی عبارات و واژه‌هایی را به کار برده‌اند که مرز میان مسئولیت مبتنی بر تقصیر و مسئولیت مطلق را درهم می‌ریزد.



پروژه شگانه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی