



سیستم کارت سبز و بیمه بین‌المللی مسئولیت مدنی رانندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در قبال اشخاص ثالث

مؤلفان: رامین رشیدی^۱

اعظم رشیدی^۲

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

مراکز جامع علوم انسانی

چکیده

هم‌اکنون در دنیا سیستم‌های بین‌المللی متعددی در زمینه ارائه پوشش‌های بیمه مسئولیت مدنی شفص ثالث رانندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی، فعال بوده یا در حال تأسیس است. هدف کلیه این سیستم‌ها حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی ناشی از وسایل نقلیه بازدیدکننده در کشورها و همچنین تسهیل عبور و مرور بین‌المللی و افزایش رفاه حال رانندگان و مسافران است. پیشرفت و توسعه متوازن در هم‌گرایی‌های اقتصادی منطقه‌ای و بین‌المللی مستلزم توجه به تمامی ابعاد آن و از جمله بیمه است. در این میان به دلیل افزایش حجم صادرات و واردات و همچنین توسعه گردشگری، بیمه مسئولیت شفص ثالث وسایل نقلیه موتوری زمینی اهمیتی مضاعف فواید یافت. این مقاله بر آن است تا علاقه‌مندان را با این سیستم‌ها آشنا نموده و تصویری مختصر از سیستم کارت سبز- که جمهوری اسلامی ایران نیز یکی از اعضای آن است- ارائه دهد.

۱. کارشناس ارشد معارف اسلامی و اقتصاد
۲. کارشناس مترجمی زبان انگلیسی

۱. بیمه‌های بین‌المللی مسئولیت مدنی رانندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در قبال اشخاص ثالث

پوشش بیمه مسئولیت مدنی رانندگان وسایل نقلیه موتوری در قبال اشخاص ثالث در بیشتر کشورها، اجباری است. در ایران نیز این پوشش براساس «قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی رانندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث»^۱ مصوب ۱۳۴۷ اجباری گردید. این رشته بیمه‌ای که بیمه شخص ثالث داخلی نیز نامیده می‌شود، در کشورهای مختلف، مسئولیت مدنی رانندگان مقصر حادثه متبوع کشورها را در داخل مرزها تحت پوشش قرار می‌دهد. با توسعه صنعت گردشگری و ترانزیت (صادرات و واردات) کالاها و گسترش عبور و مرور زمینی بین‌المللی، تقاضا برای پوشش بیمه‌ای که بتواند مسئولیت مدنی رانندگان را در دیگر کشورها مورد پوشش قرار دهد و به افزایش رفاه حال آنان کمک نماید، ایجاد گردید. در واکنش به این تقاضا، هم‌گرایی بیمه‌ای در سراسر جهان رونق گرفته و سیستم‌های بین‌المللی متعددی در رابطه با ارائه پوشش شخص ثالث وسایل نقلیه موتوری زمینی تأسیس و شروع به فعالیت نمودند. به‌طور کلی هدف از ایجاد چنین سیستم‌هایی، تسهیل عبور و مرور بین‌المللی و افزایش رفاه حال رانندگان است. هم‌اکنون چندین سیستم بین‌المللی در این زمینه در دنیا، فعال بوده و یا در حال راه‌اندازی هستند که از جمله آنها می‌توان به سیستم‌های بین‌المللی کارت سبز، کارت قهوه‌ای (حوزه شمول: کشورهای عضو «جامعه اقتصادی دول غرب آفریقا»)^۲، کارت نارنجی (حوزه شمول: کشورهای عضو «اتحادیه عمومی بیمه کشورهای عربی»)^۳، کارت آبی (حوزه شمول: کشورهای عضو آ.س. آن)^۴، کارت سفید اکو (حوزه شمول: کشورهای عضو «سازمان همکاری‌های اقتصادی»)^۵ و ... اشاره کرد.

در غیاب بیمه‌های بین‌المللی شخص ثالث، رانندگان جهت ورود به دیگر کشورها، در مرزها و سرحدات و قبل از ورود به کشور مورد نظر باید از شرکت‌های فعال و معتبر بیمه‌ای در آن کشور، پوشش شخص ثالث خریداری نمایند. در این حالت اگر راننده‌ای مجبور باشد جهت رسیدن به کشور مقصد، از چندین کشور دیگر نیز عبور نماید، قبل از ورود به تک‌تک این کشورها باید پوشش شخص ثالث معتبر آن کشورها را خریداری کند. اما این امر مستلزم داشتن اطلاعات

۱. رک به: مجموعه قوانین و مقررات بیمه‌های بازرگانی

2. Economic Community for West African States (ECOWAS)
3. General Arab Insurance Federation (GAIF)
4. Association of Southeast Asian Nations (ASEAN)
5. Economic Cooperation Organization (ECO)

زیادی از قوانین و مقررات بیمه‌ای کشورهاست و همچنین باعث بروز مشکلاتی در خرید پوشش ناکافی، پوشش نامعتبر و تقلبی و مشکلات و مسائل عدیده دیگری نظیر توقیف وسیله، بازداشت راننده و ... به هنگام بروز حادثه، به‌رغم داشتن پوشش معتبر و مناسب می‌گردد. وجود این گونه مسائل که هزینه‌های سنگینی بر رانندگان، مسافران، صادرکنندگان و دیگر اقشار در گیر وارد می‌آورد، باعث ایجاد سیستم‌های بین‌المللی بیمه شخص ثالث گردیده که کشورها با عضویت در این سیستم‌ها و تبعیت از قوانین و مقررات یکسان، پوشش شخص ثالث را به درون مرزهای یکدیگر گسترش می‌دهند.

۲. سیستم کارت سبز و بیمه کارت سبز

تا قبل از سال ۱۹۴۹ اگرچه ورود اتومبیل به اروپا یک اتفاق خوشایند بود اما صدمات جانی و بدنی و خسارت‌های مالی ناشی از آن جبران‌ناپذیر می‌نمود. در فاصله بین دو جنگ جهانی، اجباری شدن بیمه شخص ثالث وسایل نقلیه موتوری به‌عنوان یک راه‌حل به اجرا درآمد. اما این راه‌حل کافی نبود چرا که صرفاً خسارت‌های مالی زیان‌دیدگان در نتیجه حوادث ایجادشده توسط وسایل نقلیه داخلی را پوشش می‌داد و خسارت زیان‌دیدگان حوادث ناشی از وسایل نقلیه بازدیدکننده از سایر کشورها را پوشش نمی‌داد. یافتن راهی برای حل این معضل به «مؤسسه متحدالشکل کردن حقوق خصوصی واقع در رم»^۶ واگذار گردید که تلاش مؤسسه مذکور، نتیجه مثبتی دربرداشت و در نهایت با وقوع جنگ جهانی دوم فعالیت آن متوقف گردید. در سال ۱۹۴۷ «کمیسیون اقتصادی برای اروپای سازمان ملل»^۷ به این مسئله پرداخت و این سؤال را برای دولت‌ها مطرح کرد که «آیا قوانین کشورهای متبوعشان اجازه اجرای موافقت‌نامه‌ای را می‌دهد که بر مبنای آن بیمه‌گران یا دفتر بیمه‌گران این کشورها، خسارت‌های ناشی از حوادث رانندگان مقصر کشورشان در کشوری دیگر که توسط یک شرکت بیمه یا دفتر بیمه‌گران کشور محل حادثه به قربانیان حوادث جاده‌ای پرداخت می‌شود را جبران (بازپرداخت) نمایند؟». جواب این سؤال مثبت بود و این سرآغازی برای تشکیل سیستمی بین‌المللی در زمینه بیمه شخص ثالث وسایل نقلیه موتوری زمینی بود.

ایده ایجاد سیستم بین‌المللی بیمه شخص ثالث وسایل نقلیه موتوری (سیستم کارت سبز)^۸ که از کارشناسان بیمه، کمک و مشاوره بسیار دریافت نمود توسط برخی دولت‌ها تنظیم و صورت‌بندی گردید

6. Institute of Rome for the Unification of Private Law (UNIDROIT)
7. Economic Commission for Europe (E.C.E.) of the United Nations
8. Green Card System

- خدمات دبیرخانه به دفتر بیمه گران و سایل نقلیه موتوری انگلیس
واگذار شد (دبیرخانه بعدها در سال ۱۹۹۱ به عنوان یک نهاد مستقل
تأسیس گردید).

۳. تعریف کارت سبز

کارت سبز معادل گواهینامه ملی بیمه و سایل نقلیه موتوری (بیمه
شخص ثالث داخلی) در کشورهایی است که راننده وسیله نقلیه از آنها
بازدید می کند؛ چرا که بدون هیچ گونه مانع یا هزینه ای توسط مقامات
تمام کشورهایی که کارت سبز برای آنها معتبر است، پذیرفته می شود.
کارت سبز بیانگر این است که راننده وسیله نقلیه بازدید کننده،
حداقل پوشش اجباری شخص ثالث را که قانون کشورهای مورد
بازدید عضو سیستم کارت سبز الزامی می کند، دارد.

۴. تاریخچه تحولات سیستم کارت سبز

- دهه پنجاه قرن بیستم

در سال ۱۹۵۱ اولین اجلاس رسمی شورای دفاتر کارت سبز با
موضوع انتخاب الگویی برای موافقت نامه بین دفاتر ملی بیمه گران
برگزار گردید. در همین سال قالب و فرمت کارت سبز تعیین گردید
و بیانیه ژنو کمیسیون اقتصادی برای اروپا مبنی بر اینکه بازارهای
بیمه ای در آن زمان آماده ارائه لایحه دولت ها به مجالس ملی برای
پیاده سازی سیستم کارت سبز بودند، تأیید شد.

در سال ۱۹۵۲ تصویب نامه شماره ۴۳ که رسماً سیستم کارت سبز
و شکل کارت سبز (کارت بین المللی بیمه و سایل نقلیه موتوری) را
می پذیرفت، توسط کمیسیون اقتصادی برای اروپا تصویب گردید.
سیستم کارت سبز در اول ژانویه سال ۱۹۵۳ اجرایی گردید. در سال
۱۹۵۹ و در پاسخ به درخواست کمیسیون اقتصادی برای اروپا، شورای
دفاتر کارت سبز یک الگوی موافقت نامه بین دفاتر را به منظور تسهیل
در صدور کارت سبز معرفی نمود. در همین سال کلیفورد دبلیو.
ریوینگتون^۶ انگلیسی رئیس شورای دفاتر گردید (تا سال ۱۹۶۷).

- دهه شصت

در سال ۱۹۶۵ تصمیم گرفته شد که حوزه سیستم کارت سبز به
برخی کشورهای خارج اروپا گسترش یابد. در سال ۱۹۶۷ استفان ا.
مسفیلد^۷ انگلیسی رئیس شورای دفاتر گردید (تا سال ۱۹۸۳).

- دهه هفتاد

در سال ۱۹۷۲ دستورالعمل شورای اتحادیه اروپا مبنی بر نزدیک
(همسو) کردن قوانین کشورهای عضو در خصوص بیمه مسئولیت
مدنی و سایل نقلیه موتوری مورد پذیرش قرار گرفت. بر مبنای این

6. Clifford W. Rivington

7. Stephen O. Masefield



که در نهایت، این
امر منجر به صدور
توصیه نامه شماره
۱۵ «کمیته فرعی
حمل و نقل جاده ای
کمیسیون اقتصادی برای
اروپا»^۲ در ۲۵ ژانویه

۱۹۴۹ گردید.

در این سال، «کنفرانس بین المللی بیمه گران و سایل نقلیه موتوری»^۳
در لندن توسط دفتر بیمه گران و سایل نقلیه موتوری انگلیس برگزار
گردید. در این کنفرانس:

- توصیه نامه کمیسیون اقتصادی برای اروپا مورد تأیید قرار گرفت؛
- شورای دفاتر^۴ کارت سبز تأسیس شد؛
- گای اف. جانسون^۵ به عنوان اولین رئیس شورای دفاتر برگزیده شد؛

1. Recommendation No 5 - (E/ECE/TRANS/145 - E/EEC/TRANS SC1/C 39)
2. Sub-Committee on Road Transport of the ECE
3. International Conference of Motor Insurers
4. Council of Bureaux
5. Guy F. Johnson

دستورالعمل، کنترل کارت سبز در مورد وسایل نقلیه کشورهای عضو اتحادیه اروپا که به محدوده کشور دیگر عضو اتحادیه اروپا وارد می‌شد را لغو می‌کرد. در سال ۱۹۷۳ موافقت‌نامه‌های تکمیلی^۱ بین دفاتر اروپای غربی منعقد گردید.

در سال ۱۹۷۴ موافقت‌نامه‌های تکمیلی بین دفاتر اروپای غربی، چکسلواکی، جمهوری دموکراتیک آلمان و مجارستان منعقد گردید. در همین سال فرمت جایگزین کارت سبز پیشنهاد و توسط کمیسیون اقتصادی برای اروپا پذیرفته شد.

- دهه هشتاد

در سال ۱۹۸۳ پیتیر شرمن^۲ انگلیسی، رئیس شورای دفاتر گردید (تا ۱۹۹۱). در سال ۱۹۸۴ مصوبه تلفیقی کمیسیون اقتصادی برای اروپا در مورد تسهیل حمل و نقل جاده‌ای پا به عرصه وجود گذاشت.

- دهه نود

در سال ۱۹۹۱ اساسنامه^۳ شورای دفاتر تصویب شد و دبیرخانه شورای دفاتر یک نهاد مستقل گردید. در این سال متن «موافقت‌نامه هماهنگ»^۴ ارائه گردید و در این سال، نوزده دفتر بر مبنای دستورالعمل سال ۱۹۷۲ شورای اتحادیه اروپا و دستورالعمل‌های بعدی یک «موافقت‌نامه ضمانت چند جانبه»^۵ امضا نمودند که این موافقت‌نامه، جایگزین موافقت‌نامه‌های دو جانبه پیشین که تکمیلی موافقت‌نامه هماهنگ بودند، گشت. در این سال رافائل دیدا^۶ ایتالیایی رئیس شورای دفاتر گردید (تا ۱۹۹۷).

در سال ۱۹۹۴ «موافقت‌نامه حفاظت از بازدید کنندگان»^۷ برای کمک به بازدید کنندگانی ارائه گردید که قربانی تصادف در کشور مورد بازدید هستند.

در سال ۱۹۹۷ نظام «عضویت انتقالی»^۸ برای تمام اعضای که جدیداً توسط شورا پذیرفته می‌شوند، ایجاد گردید. در همین سال اولف دی. لمور^۹ آلمانی رئیس شورای دفاتر گردید (تا سال ۲۰۰۵).

در سال ۱۹۹۸، مایکل نیکلسون^{۱۰} انگلیسی دبیر کل شورای دفاتر گردید (تا سال ۲۰۰۷).

در سال ۱۹۹۹، شورای دفاتر پنجاهمین سال تأسیس را در آکسفورد انگلیس جشن گرفت.

1. Supplementary Agreements
2. Peter J. Sherman
3. Constitution
4. Uniform Agreement
5. Multilateral Guarantee Agreement
6. Raffaele Deidda
7. Protection of Visitors Agreement
8. Transitional Membership
9. Ulf D. Lemor
10. Michael J. Nicholson

- از سال ۲۰۰۰ به بعد

در سال ۲۰۰۵، اولف بلومگرن^{۱۱} سوئدی رئیس شورای دفاتر گردید (تا سال ۲۰۱۰). در سال ۲۰۰۶ خدمات دبیرخانه شورای دفاتر به دفتر جدید در بروکسل منتقل گردید. در سال ۲۰۰۷ آلن پیر^{۱۲} بلژیکی دبیر کل شورای دفاتر گردید.

۵. محدوده جغرافیایی و اعضای سیستم کارت سبز

سیستم کارت سبز اساساً یک سیستم اروپایی است. در حال حاضر این سیستم بیشتر کشورهای اروپایی، کشورهای غرب دریای اورال و خزر و کشورهای حاشیه دریای مدیترانه را شامل می‌شود. تعداد اعضا این سیستم ۴۵ کشور است که عمدتاً از کشورهای اروپایی تشکیل شده است. در حال حاضر از قاره آسیا، فقط جمهوری اسلامی ایران^{۱۳} و از قاره آفریقا دو کشور تونس و مراکش عضو سیستم اند. کشورهای عضو سیستم با انعقاد قراردادهای دو جانبه، پوشش کارت سبز را برای رانندگان کشورشان در کشورهای دیگر عضو سیستم فراهم می‌کنند.

۶. شورای دفاتر و دفاتر ملی در سیستم کارت سبز

مطابق با مواد ۱ تا ۳ اساسنامه شورای دفاتر کارت سبز، انجمن بین‌المللی دفاتر بیمه گران موتور (شورای دفاتر کارت سبز) به عنوان نهادی غیرانتفاعی و بین‌المللی با اهدافی همچون اداره و اجرای سیستم کارت سبز، اطمینان بخشیدن از اینکه مقررات داخلی^{۱۴} انجمن به طور کامل رعایت می‌گردند و ... در بروکسل تأسیس می‌گردد.

همچنین انجمن از دفاتر^{۱۵} ملی بیمه گران مسئولیت موتوری شخص ثالث دولت‌های مشارکت کننده در سیستم کارت سبز تشکیل می‌شود. به عبارت دیگر هر دفتر یک عضو انجمن است که توسط بیمه گران کشور متبوع تأسیس می‌گردد. روابط بین دفاتر کشورهای عضو سیستم توسط مقررات داخلی که به مثابه قانون یا مقررات اجرایی می‌باشد، تعریف می‌گردد و تمام اختلاف‌ها بر مبنای مقررات داخلی حل و فصل می‌شود.

در تمام کشورهای عضو، شرکت‌هایی که بنابر قوانین و مقررات داخلی‌شان مجاز به صدور کارت سبز تشخیص داده شوند، عضو دفتر ملی آن کشور بوده و دفاتر کشورها نیز همان گونه که بیان شد عضو شورای دفاتر کارت سبز خواهند بود.

در ایران نیز بنا بر ماده واحده «قانون الحاق دولت ایران به سیستم

11. Ulf Blomgren

12. Alain Pire

۱۳. در سال‌های دور کشور عراق نیز عضو بوده که از سیستم اخراج گردیده است.

14. Internal Regulations

15. Bureau

کارت سبز را فقط باید شرکت‌های بیمه‌ای که از دفاتر ملی مجوز دارند، صادر کنند

این امر را به کارگزاران^۲ خسارتی که از طرف دفاتر سایر کشورها معرفی شده‌اند، واگذار نماید.

همچنین در صورت وقوع تصادف در خارج (یعنی در یکی از ۴۵ کشور عضو به جز کشوری که وسیله نقلیه در آن ثبت شده است) زمانی که مسئولیت راننده بیمه‌شده باشد، زیان‌دیدگان تصادف (ساکن آن کشور باشند یا نه) این حق را دارند که آدرس خود را به دفتر ملی کشوری که تصادف آنجا اتفاق افتاده بدهند تا خسارتشان رسیدگی و تسویه گردد.

منابع

۱. مجموعه قوانین و مقررات بیمه‌های بازرگانی ۱۳۸۳، پژوهشکده

بیمه، چ ۷.

2. <<http://www.cobx.org/en/index-module-orke-page-view-id-61.html>>.

3. <<http://www.cobx.org/en/index-module-orke-page-view-id-186.html>>.

4. <<http://www.cobx.org/en/index-module-orke-page-view-id-187.html>>.

5. <Internal Regulations, update 2008 <<http://www.cobx.org/en/index-module-orke-page-view-id-185.html>>.

بین‌المللی بیمه مسئولیت مدنی و ساینده نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث (کارت سبز)»^۱ مصوب ۱۳۵۶، بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران مجاز دانسته شده که دفتر ایرانی را در تهران دایر و نسبت به الحاق آن دفتر به سیستم بین‌المللی بیمه مزبور اقدام نماید. دفتر کارت سبز ایران از سال ۱۳۵۶ تاکنون عضو سیستم کارت سبز بوده و تنها عضو این دفتر که اقدام به صدور کارت سبز به بیمه‌گذاران می‌نماید، شرکت سهامی بیمه ایران است.

۷. آیا داشتن کارت سبز برای تمام کشورهای عضو سیستم که راننده وسیله نقلیه از آنها بازدید می‌کند الزامی است؟

در مورد ۳۲ کشور از ۴۵ کشور عضو سیستم کارت سبز، داشتن کارت سبز الزامی نیست؛ چرا که پلاک ثبتی ملی و ساینده نقلیه این ۳۲ کشور، جایگزین کارت سبز شده است. در نتیجه رانندگان هریک از این ۳۲ کشور، جهت بازدید از ۳۱ کشور دیگر نیاز به کارت سبز ندارند. این ۳۲ کشور عبارت‌اند از ۲۷ کشور عضو اتحادیه اروپا به اضافه کشورهای آندورا، کرواسی، ایسلند، نروژ و سوئیس. شماره پلاک ملی این ۳۲ کشور نشانگر این است که وسیله نقلیه موتوری صرفاً در رابطه با بیمه مسئولیت شخص ثالث اجباری پوشش دارد.

۸. صدور کارت سبز و رسیدگی به خسارات

کارت سبز را فقط باید شرکت‌های بیمه‌ای که از دفاتر ملی مجوز دارند، صادر کنند. فرمت بازننگری شده کارت سبز که از اول ژانویه ۲۰۰۹ ارائه گردید باید توسط تمام بیمه‌گران و دفاتر ملی مجاز به صدور کارت سبز، تا پایان سال ۲۰۱۰ استفاده شود. به عبارت دیگر از اول ژانویه ۲۰۰۹ تا ۳۱ دسامبر ۲۰۱۰ (دوره انتقالی)، هم فرمت قدیم کارت سبز و هم فرمت جدید را می‌توان صادر نمود. اما از ابتدای سال ۲۰۱۱ به بعد، فقط فرمت اصلاح‌شده باید صادر گردد و تنها این فرمت معتبر خواهد بود.

در صورتی که کارت سبز معتبری با فرمت قدیم برای بیش از یک سال (مثلاً ۵ سال) و در دوره انتقالی (ابتدای سال ۲۰۰۹ تا پایان سال ۲۰۱۰) صادر شده باشد، برای تمام طول دوره کماکان معتبر خواهد بود حتی اگر دوره اعتبار آن فراتر از دوره انتقالی دو ساله باشد. اما کارت سبزی که با فرمت قدیم از ابتدای سال ۲۰۱۱ صادر شود، معتبر نخواهد بود.

در رابطه با رسیدگی به خسارات باید گفت که شورای دفاتر کارت سبز، خسارات را رسیدگی نمی‌کند. بلکه این دفتر ملی کشور مورد بازدید است که خسارت را رسیدگی می‌کند. البته دفتر می‌تواند

۱. ر.ک به: مجموعه قوانین و مقررات بیمه‌های بازرگانی

2. Correspondents