

نوآوریها و تحولات قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵

صادق بهرامی فیل آبادی^۱

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۰۲/۱۹

علیرضا پوراسماعیلی^۲

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۰۶/۲۱

حسن نجفی اصل^۳

چکیده

نظام حقوقی ایران تاکنون چهار دوره قانون‌گذاری در زمینه بیمه شخص ثالث را پشت سر گذاشته است. این قوانین به ترتیب در سالهای ۱۳۳۱، ۱۳۴۷، ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵ به تصویب رسیده‌اند. قانون جدید، نوآوریها و تحولاتی در خصوص حمایت از حقوق زیان‌دیده و بیمه‌گذار از جمله عدم نیاز به اخذ الحاقیه توسط بیمه‌گذار، توسعه مفهوم حادثه، توسعه مفهوم شخص ثالث و تفکیک بین دارنده و راننده به همراه داشته است. افزایش تکالیف بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارتهای بدنی و پیش‌بینی ضمانت اجراهای مدنی و کیفری به منظور جلوگیری از سوءاستفاده آنها از دیگر نوآوریهای این قانون است که در این پژوهش به تحلیل نقاط قوت و ضعف آنها می‌پردازیم. این قانون در بعضی جهات بازگشت به همان رویه قانون مصوب ۱۳۳۱ محسوب می‌شود به این معنی که پیش از اینکه به بیمه مسئولیت مدنی اشاره کند، بیمه خسارت را مدنظر قرار داده است.

واژگان کلیدی: جبران خسارت، زیان‌دیده، حادثه رانندگی، بیمه‌گر، دارنده.

۱. کارشناس ارشد حقوق خصوصی، دانشکده الهیات و معارف اسلامی، دانشگاه حکیم سبزواری،

bahrami.sadegh123@gmail.com

۲. دانشیار حقوق خصوصی، دانشکده الهیات و معارف اسلامی، دانشگاه حکیم سبزواری (نویسنده مسئول)،

a.pouresmaeil@hsu.ac.ir

۳. استادیار حقوق خصوصی، دانشکده الهیات و معارف اسلامی، دانشگاه حکیم سبزواری

۱. مقدمه

اولین قانون بیمه اجباری در ایران تحت عنوان لایحه قانونی بیمه خسارت شخص ثالث ناشی از وسائط نقلیه موتوری زمینی در تاریخ ۱۳۳۱/۸/۸ در زمان دولت دکتر محمد مصدق و با الهام از قانون فدرال سوئیس مصوب ۱۹۹۲، که برای نخستین بار بیمه را برای حوادث رانندگی اجباری کرده بود، تصویب شد. تفاوت آشکاری که این قانون با سایر قوانین بیمه اجباری دارد (قوانین مصوب سالهای ۱۳۴۷، ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵) تحت پوشش قراردادن حوادث ناشی از کلیه وسایل نقلیه موتوری اعم از زمینی، هوایی و دریایی است. سه ماه بعد در مورخ ۱۳۳۱/۱۱/۸، لایحه قانونی متمم لایحه قانونی بیمه خسارت شخص ثالث ناشی از وسائط نقلیه موتوری زمینی به تصویب رسید. این قانون در راستای اصلاح مواد ۱ و ۲ قانون قبلی، شماری از اشخاص ثالث تحت پوشش قانون قبلی را استثنا کرده است (همچنان که رویه قانون مصوب ۱۳۴۷ نیز به همین صورت بود) و بعداً اشاره به این نکته کرده که اگر وسیله نقلیه مسبب حادثه بیمه نباشد، شرکت بیمه ایران خسارت را جبران کرده و سپس به مسئول حادثه مراجعه می‌کند. در واقع بعد از تصویب این مقرر، بیمه ایران هم‌زمان هم نقش بیمه‌گر و هم نقش صندوق تأمین خسارتهای بدنی را ایفا می‌کرد.

قانون خاص بیمه اجباری برای دومین بار در سال ۱۳۴۷ در ایران تصویب و پس از یکسال به اجرا گذاشته شد. با گذشت تقریباً ۴۰ سال از تصویب این قانون، ضعفهای آن در بخشهای مختلفی چون ثالث، دیه، نحوه جبران خسارت، عاملین زیان و شیوه تعیین میزان خسارتهای تحت پوشش معلوم شد و به همین دلیل قانون فوق در سال ۱۳۸۷ اصلاح شد و تغییرات عمده‌ای در آن ایجاد شد که تجویز خسارات مازاد بر دیه، تحت پوشش قراردادن همه حوادث رانندگی، حذف استثنائات اشخاص ثالث، عدم قابلیت استناد بیمه‌گر به سقف پرداختی در خسارات بدنی، برابری خسارات پرداختی به زیان‌دیدگان بدون توجه به جنسیت و مذهب از جمله مهم‌ترین آنهاست. به دلیل نقایصی که در این قانون نیز وجود داشت در سال ۱۳۹۲ آیین‌نامه‌ای به‌عنوان

مکمل قانون بیمه اجباری و با هدف پایان دادن به بلا تکلیفی زیان دیدگان، مرتکبین حوادث رانندگی و بیمه گران به تصویب هیئت دولت رسید ولی عملاً نتوانست در این جهت اثرات زیادی داشته باشد. سرانجام در مورخ ۱۳۹۵/۲/۲۰ لایحه جدید قانون بیمه اجباری تصویب و در تاریخ ۱۳۹۵/۳/۲۹ لازم الاجرا شد. این قانون در مقایسه با قوانین قبلی از جهات زیادی متحول شده و نوآوریهای نیز به همراه داشته است. هدف از انجام پژوهش حاضر بررسی مهم ترین نوآوریها و تحولات این قانون با نگاهی مختصر به قوانین قبلی است و به همین منظور سؤالاتی به این شکل مطرح می شود که قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ چه نوآوریها و تحولاتی به همراه داشته است؟ وجوه اشتراک و افتراق قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ با قوانین قبلی در چه زمینه ای است؟ و در نهایت اینکه چه نقدهایی به قانون جدید وارد است؟

۲. توسعه مفهوم حادثه و کاهش استثنائات خسارت

مطابق تبصره ۱ ماده ۱ قانون مصوب ۱۳۴۷، حادثه عبارت بود از هرگونه تصادف، سقوط، آتش سوزی و یا انفجار وسایل نقلیه موتوری زمینی و خسارات وارده به اشخاص ثالث ناشی از محمولات وسایل مزبور. قانون سال ۱۳۸۷ نیز در تبصره ۵ ماده ۱ خود ضمن نگه داشتن چارچوب تعریف مذکور، کلمات سانحه، تصادم و واژگونی را به آن افزوده است و به این شکل در تعریف آن اظهار داشته که حادثه عبارت از هر گونه سانحه از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش سوزی و یا انفجار وسیله نقلیه و خسارات وارده به اشخاص ثالث ناشی از محمولات وسایل نقلیه است. همان گونه که ملاحظه می شود دو قانون در مفهوم حادثه تا حد زیادی به هم شبیه هستند و دایره شمول حوادث در هر دو قانون تقریباً با هم برابر است. قانون جدید نیز به همین شکل حادثه را تعریف کرده است ولی تنها با افزودن عبارت «بر اثر حوادث غیرمترقبه» در بند پ ماده ۱ خود، تعریف بسیار موسعی از حادثه را ارائه داده است؛ چراکه حادثه غیرمترقبه حادثه ای خارجی است که قابل پیش بینی و قابل دفع نباشد مثل زلزله، سیل، توفان و... مطابق این ماده، حادثه عبارت است از هرگونه سانحه ناشی از

وسایل نقلیه (موتوری زمینی و ریلی شهری و بین شهری و واگن متصل یا غیرمتصل به آن) و محمولات آن از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش سوزی و یا انفجار یا هر نوع سانحه ناشی از وسایل نقلیه موتوری بر اثر حوادث غیرمترقبه.

نکته دیگر اینکه در ماده ۴ قانون سال ۱۳۴۷، استثنائات خسارت دارای ۶ بند است که عبارت‌اند از: ۱. خسارات ناشی از حادثه غیرمترقبه از قبیل جنگ، سیل و زلزله؛ ۲. خسارات وارد به محمولات و 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 اینکه توافقی بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار در این موضوع شده باشد.

در ماده ۷ قانون سال ۱۳۸۷، استثنائات خسارت دارای ۴ بند است که عبارت‌اند از: 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 رادیواکتیو؛ ۴. خسارت ناشی از محکومیت جزائی و یا پرداخت جرائم. و در ماده ۱۷ قانون جدید نیز استثنائات خسارت دارای ۴ بند است که عبارت‌اند: ۱. خسارت وارده به وسیله نقلیه مسبب حادثه و محمولات آن؛ ۲. خسارت مستقیم و یا غیرمستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیواکتیو؛ ۳. جریمه یا جزای نقدی؛ ۴. اثبات قصد زیان‌دیده در ایراد صدمه به خود مانند خودکشی، اسقاط جنین و نظایر آن و نیز اثبات هر نوع خدعه و تبانی نزد مراجع قضائی.

دو مورد از این استثنائات (خسارت وارده به محمولات و وسایل نقلیه، خسارات مستقیم یا غیرمستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیواکتیو) عیناً در هر سه قانون تکرار شده است. خسارت ناشی از محکومیت جزایی و پرداخت جرائم در دو قانون ۱۳۴۷ و ۱۳۸۷ عیناً تکرار شده و با کمی تغییر شکل در قانون جدید نیز به صورت جریمه یا جزای نقدی نمود پیدا کرده است. و سه بند دیگر قانون ۱۳۴۷ که عبارت‌اند

از: خسارات ناشی از حادثه غیرمترقبه، خسارات وارده به متصرفین غیرقانونی وسایل نقلیه یا به رانندگان فاقد گواهینامه رانندگی و خسارات ناشی از حوادثی که در خارج از کشور اتفاق می افتند... در زمره استثنائات دو قانون ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵ به شمار نیامده است و دو قانون اخیرالتصویب علی رغم اینکه هر دو، چهار استثنا برای خسارات در نظر گرفته اند ولی با هم متفاوت هستند و وجه افتراق آنها این است که قانون ۱۳۹۵ دو بند به کاررفته در قانون ۱۳۸۷ یعنی: «خسارات وارده به وسیله نقلیه و خسارات وارده به محمولات وسیله نقلیه» را در یک بند خلاصه کرده است و در عوض یک بند جدید تحت عنوان «اثبات قصد زیان دیده در ایراد صدمه به خود مانند خودکشی، اسقاط جنین و نظایر آن و نیز اثبات هر نوع خدعه و تبانی نزد مراجع قضایی» به این موارد افزوده است که به نوعی یک نوآوری محسوب می شود.

نکته دیگری که حائز اهمیت است این است که در قانون سال ۱۳۴۷، خسارات ناشی از حادثه غیرمترقبه در زمره استثنائات خسارت قرار گرفته و صراحتاً از دایره شمول قانون بیمه اجباری خارج شده بود ولی برعکس، همین عبارت در قانون سال ۱۳۹۵ به تعریف حادثه اضافه شده و دایره شمول خسارات تحت پوشش این قانون را گسترده تر کرده است.

با در نظر گرفتن تعریف حادثه و استثنائات جبران خسارت در سه قانون مذکور می توان نتیجه گرفت به دلیل اینکه قانون جدید در مقایسه با قوانین قبلی با افزودن عبارت «بر اثر حوادث غیرمترقبه» به تعریف حادثه، حوادث بیشتری را تحت پوشش قرار می دهد و همچنین از آنجا که فعالیت در زمینه بیمه شخص ثالث منفعت چندانی ندارد و عموماً زیان دیده نیز است با وجود قانون جدید بیمه اجباری احتمال ورشکستگی شرکتهای بیمه وجود دارد. البته قانون گذار با ترفندهای خاص چنین خطری را دفع کرده است به این صورت که در قانون مذکور قائل به اختیاری بودن فعالیت در رشته بیمه شخص ثالث برای شرکتهای بیمه غیردولتی شده است و این مورد هر چند که تکالیف شرکت بیمه ایران را افزایش می دهد ولی باید توجه داشت که

شرکت بیمه ایران یک شرکت دولتی و تحت حمایت دولت است و به همین دلیل احتمال ورشکستگی آن وجود ندارد.

۳. حقوق و تعهدات بیمه‌گذار

۳-۱. عدم نیاز به اخذ الحاقیه

یکی از نوآوری‌های این قانون، لغو اخذ مجدد حق بیمه و عدم ضرورت اخذ الحاقیه بعد از اعلام مبلغ دیه در ابتدای سال جدید توسط قوه قضاییه است و شرکت‌های بیمه در هر صورت طبق نرخ و مبلغ دیه موظف به پرداخت دیه به نرخ سال جدید بوده و دارنده صرفاً موظف به پرداخت حق بیمه مطابق با نرخ دیه همان سال انعقاد قرارداد بیمه است. پس اگر در سال جدید، سخنگوی قوه قضاییه نرخ دیه را افزایش داد و سپس آن را اعلام کرد نیازی به مراجعه دارندگان وسایل نقلیه بیمه‌شده به شرکت بیمه به منظور اخذ الحاقیه در عوض پرداخت مبلغی که به نوعی تعدیل بیمه‌نامه و یا تمدید آن است، نیست.

قبل از لازم‌الاجرا شدن قانون جدید، روال بر این بود که در ابتدای هر سال با اعلام نرخ دیه از طرف قوه قضاییه، بیمه‌گذاران بایستی به منظور توسعه پوشش بیمه‌ای خود تا سقف مبلغ جدید دیه به شرکت‌های بیمه مراجعه کرده و الحاقیه‌ای (تمدید بیمه‌نامه مطابق با نرخ جدید دیه) بر همین مبنای دریافت کنند. پس روشن است که ضمانت اجرای این امر عدم افزایش سقف تعهدات بیمه‌گر و در نتیجه پوشش ندادن خسارت مطابق با مبلغ جدید دیه و جبران خسارت بر اساس مبلغ قبلی دیه بوده و در نتیجه همان‌گونه که در مباحث گذشته اشاره کردیم خود بیمه‌گذار موظف به جبران مابه‌التفاوت خسارت بود. پس اگر بیمه‌گذار کوتاهی کرده و با وجود اعلام مبلغ جدید دیه برای دریافت الحاقیه اقدامی نمی‌کرد، در صورت وقوع حادثه، بیمه‌گر خسارات وارده را بر اساس نرخ قبلی دیه جبران کرده و نسبت به جبران مابه‌التفاوت آن مسئولیتی نداشت. درست است که در اینجا خود بیمه‌گذار مسئول جبران مابه‌التفاوت خسارات تا میزان نرخ جدید دیه بود ولی مطابق ماده ۱۰ قانون مصوب سال ۱۳۸۷ این

گونه خسارت خارج از شرایط بیمه‌نامه محسوب شده و در ابتدا صندوق تأمین خسارات بدنی موظف به جبران آنها بود و پس از آن می‌توانست به قائم‌مقامی زیان‌دیده به بیمه‌گذار مراجعه کند. البته هیچ‌یک از آیین‌نامه‌ها و مواد قانون مصوب سال ۱۳۸۷ به حق مراجعه صندوق به بیمه‌گذار اشاره‌ای نکرده بود و این خود نشانگر خلأ و ضعف این قانون است.

ماده ۸ قانون جدید صراحتاً به منتفی شدن اخذ الحاقیه اشاره کرده است. در این ماده پس از ذکر حداقل پوشش بیمه‌ای در بخش خسارات بدنی که معادل دیه یک مرد مسلمان در ماه حرام است، به این نکته اشاره کرده است که از این پس نیازی به اخذ الحاقیه توسط بیمه‌گذاران نیست. در این شیوه قانونی با افزایش نرخ دیه توسط قوه قضاییه، سقف تعهدات بیمه‌گران نیز خودبه‌خود افزایش می‌یابد و خسارت وارده به زیان‌دیدگان برحسب دیه سال جدید و به صورت یوم‌الادا جبران می‌شود.

در پایان بایستی خاطر نشان کرد که انتفای اخذ الحاقیه از یک سو بیشتر در راستای حمایت از بیمه‌گذاران و موجب رفع دغدغه آنان شده و از طرف دیگر گام مؤثری در کاهش دعاوی بیمه‌ای است چراکه از این پس مسئله دیه قبلی و دیه جدید و به دنبال آن مسئله مسئول جبران اصل خسارت و مسئول جبران مابه‌التفاوت آن دیگر قابل طرح نبوده و در هر صورت بیمه‌گران موظف به جبران کامل خسارت به صورت یوم‌الادا هستند و اگر تخلف کنند، صندوق تأمین خسارتهای بدنی خسارت را به صورت کامل پرداخت کرده و بعداً حق مراجعه به بیمه‌گر را دارد. البته قانون جدید برای عدم پرداخت خسارت و یا تأخیر در جبران آن ضمانت اجراهای مالی در نظر گرفته که در مباحث آینده به آنها اشاره می‌کنیم.

۳-۲. عدالت در نرخ‌گذاری بیمه (توجه به خصوصیات راننده)

در زمان حاکمیت قانون مصوب سال ۱۳۴۷ و ۱۳۸۷ بدون توجه به خصوصیات رانندگان و میزان تخلفات آنها، حق بیمه‌ها به صورت یکسان اخذ می‌شد و در اکثر موارد هم علمی نبود. ذکر این نکته لازم است که حق بیمه‌ها به منظور ارائه بیمه‌نامه

شخص ثالث از آیین‌نامه‌های شماره‌های ۳۲ و ۳۵ شورای عالی بیمه استخراج می‌گشت. مطابق این آیین‌نامه‌ها برای وسایل نقلیه‌ای مثل پراید، پژو و ... که به‌عنوان «سواری» معروف هستند، مبنای حق‌بیمه آنها بر اساس قدرت موتور، برای وسایل نقلیه یدک‌کش بر اساس ظرفیت، برای اتوکارها بر اساس ظرفیت سرنشین و برای موتورسیکلتها نیز بر اساس تعداد سیلندر در نظر گرفته می‌شد. در این گونه محاسبات به هیچ عنوان سابقه رانندگی افراد را در نظر نمی‌گرفتند و این مورد نیز نشانگر نقاط ضعف نظام بیمه ایران است؛ زیرا رانندگانی که به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی احترام می‌گذارند در مقایسه با رانندگان متخلف بایستی حق‌بیمه کمتری پردازند حال آنکه تا قبل از لازم‌الاجرا شدن قانون جدید به این مسئله توجهی نمی‌شد و برای تمامی رانندگان حق‌بیمه مساوی اخذ می‌شد. این در حالی است که در اکثر کشورهای جهان یک سیستم پاداش طراحی کرده‌اند و برای رانندگان دارای سابقه رانندگی درخشان و کم‌خطر و از همه مهم‌تر برای رانندگانی که اصلاً سابقه تصادف نداشته‌اند تخفیفهای ویژه‌ای در زمان صدور و یا تمدید بیمه‌نامه در نظر می‌گیرند و علت این امر تشویق آنها به رانندگی بهتر و فرهنگ‌سازی ترافیک است (صحت و علوی، ۱۳۸۹) پس به منظور کاهش تخلفات حادثه‌ساز رانندگی و رعایت بهتر قوانین راهنمایی و رانندگی و جلوگیری از قانون‌گریزی شهروندان، قانون جدید برای رانندگان با سابقه رانندگی بهتر امتیازاتی را در نظر گرفته است.

عدالت در نرخ‌گذاری بیمه روشی است که پس از لازم‌الاجرا شدن این قانون برای رانندگان مختلف، حق‌بیمه متفاوتی را در نظر گرفته است، به عبارت دیگر از تاریخ ۱۳۹۵/۳/۲۹ (تاریخ لازم‌الاجرا شدن قانون جدید) نرخهای بیمه به صورت یکسان محاسبه نمی‌شود و در تعیین حق‌بیمه، خصوصیات رانندگان (سابقه رانندگی از حیث میزان خطر، تعداد نمرات منفی و مواردی از این قبیل) در نظر گرفته می‌شود و هر راننده‌ای که سابقه رانندگی کم‌خطری داشته و دارای نمرات منفی کمتری باشد، حق‌بیمه کمتری پرداخت می‌کند.

ماده ۱۸ قانون جدید به منظور رعایت عدالت در نرخ گذاری حق بیمه‌ها وضع شده است. مطابق این ماده رانندگان با سابقه رانندگی بهتر، حق بیمه کمتری می‌پردازند. نحوه دستیابی بیمه‌گران به سوابق رانندگی اشخاص و تعداد نمرات منفی آنها هم در ماده ۴۱ قانون جدید پیش‌بینی شده است و بر اساس این ماده در ابتدا دولت موظف به ایجاد یک سامانه جامع حوادث رانندگی بوده و وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، سامانه پزشکی قانونی و هلال‌احمر موظف به ثبت اطلاعات مربوط به تصادفات رانندگی، قوه قضاییه موظف به ثبت آراء قضایی مربوط به این گونه تصادفات و نیروی انتظامی نیز موظف به ثبت اطلاعات رانندگان و وسایل نقلیه (بر اساس شماره پلاک آن) در این سامانه است. با این اوصاف شرکتهای بیمه قادر خواهند بود که در هنگام صدور بیمه‌نامه به سامانه مذکور وارد شده و پس از دسترسی به اطلاعات رانندگان، حق بیمه را متناسب با این اطلاعات تعیین کنند.

نکته دیگر اینکه در ماده ۱۸ این قانون، آیین‌نامه ویژه‌ای برای تعیین سقف حق بیمه و نحوه تخفیف و تقسیط آن وجود دارد که بر اساس آن تخفیفهای بی‌جهت و غیرفنی بیمه‌گران به بیمه‌گذاران بزرگ را محدود کرده است. مطابق تبصره ۴ این ماده شرکتهای بیمه می‌توانند حداکثر تا ۲/۵ درصد از حق بیمه ابلاغی شورای عالی بیمه را به بیمه‌گذاران تخفیف بدهند و اعمال تخفیف بیش از این مقدار نیازمند کسب مجوز از بیمه مرکزی است. با کمی دقت به نظر می‌رسد که هدف از وضع این تبصره پیشگیری از نرخ‌شکنی و حفظ رقابت سالم بین شرکتهای بیمه باشد چراکه قبل از لازم‌الاجرا شدن این قانون اغلب بیمه‌گران برای کسب سود بیشتر و در دست داشتن بازار، با ارائه تخفیفهای ویژه به بیمه‌گذاران بزرگ، آنها را به سمت خود جلب کرده و با این کار موجبات نرخ‌شکنی و رقابت ناسالم در بازار بیمه را فراهم می‌سازند. پس به همین دلیل قانون‌گذار برای رفع چنین معضلی الزام مذکور را در تبصره ۴ ماده ۱۸ وضع کرده است.

نکته آخری که از ماده مذکور استنباط می‌شود این است که (جدای از عدالت‌گرایی در تعیین حق بیمه بر اساس ویژگیهای راننده) تبصره ۵ ماده مذکور، بیمه‌گران را مکلف کرده به رانندگانی که دوره‌های آموزشی کم‌خطری را سپری و موفق به اخذ گواهینامه رانندگی شده‌اند تخفیفهایی اعطا کند. باید توجه داشت که چنین تخفیفهایی از یک وسیله نقلیه به وسیله نقلیه دیگر قابل انتقال است. به این صورت که دارندگان وسایل مذکور می‌توانند در زمان فروش آن، تخفیفهای مربوط را یا برای خود حفظ کرده و یا به هر ترتیبی که تمایل داشته باشند به اشخاص دیگری اعم از خویشاوند و غیر آن انتقال بدهند. این در حالی است که در قوانین قبلی چنین روشی وجود نداشت یعنی نه سامانه‌ای وجود داشت که اطلاعات رانندگان کم‌خطر و پرخطر را ثبت و ضبط کند و نه تخفیفی برای رانندگان کم‌خطر لحاظ می‌شد پس به تبع آن مسئله قابلیت انتقال تخفیفها نیز قابل طرح نبوده و از همه اشخاص حق بیمه یکسانی اخذ می‌شد.

ضمانت اجراها و تشویقهای پیش‌بینی‌شده در این ماده به نوعی اولین گام برای فرهنگ‌سازی رانندگی صحیح (رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی و کنترل ترافیک) است. با این توضیح که ماده مذکور جدای از اینکه منافع شخص خاصی اعم از زیان‌دیده، بیمه‌گر و یا بیمه‌گذار را در نظر داشته باشد، از یک طرف برای تشویق شهروندان به رانندگی کم‌خطر و با سرعت مجاز و در کل رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی و از طرف دیگر به منظور سختگیری بیشتر برای رانندگان پرخطر و قانون‌گریز وضع شده است.

در پایان باید گفت که این قانون علاوه بر حمایت از بیمه‌گذار، تکالیفی هم قرار داده است که عبارت‌ند از: الزام دارنده وسیله نقلیه به اخذ بیمه حوادث به منظور پوشش خسارات وارده به راننده مسبب حادثه و تکلیف تحصیل بیمه‌نامه و ضمانت اجرای آن، جزای نقدی ۱۰ و ۲۰ درصدی مجموع خسارات بدنی برای دارندگان وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه، امکان شناسایی و جریمه وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه از طریق دوربینهای نظارت ترافیکی و همچنین جرم‌انگاری و وضع مجازات برای رانندگان در

مواردی مثل؛ دریافت خسارت با اقدامات متقابلانه‌ای مانند صحنه‌سازی تصادف، تعویض خودرو، ایجاد خسارت عمدی و معرفی خود بر خلاف واقع به‌عنوان راننده مسبب حادثه.

۳-۳. تفکیک بین دارنده و راننده

در تعیین مصداق راننده وسیله نقلیه که مطابق قواعد عمومی، مسئول جبران خسارت است مشکل خاصی وجود ندارد ولی برای تمیز دارنده وسیله نقلیه که مطابق نظام خاص مسئولیت، ریسک و مسئولیت خسارت وارده بر ثالث را تحمل می‌کند ناگزیر بایستی به مفاهیم حقوقی مراجعه کرد. از نظر عرف، دارنده همان مالک وسیله نقلیه است و ریسک حوادث ناشی از آن را بر دوش دارد و البته در مواردی که مالک علی‌رغم حق عینی بر مال، سلطه و کنترل بر مال را از دست می‌دهد و سلطه، اختیار و انتفاع از مال در دست دیگری است، تحمل ریسک وسیله نقلیه بر مالک مشکل به نظر می‌رسد (بابایی، ۱۳۹۳: ۲۰۸). در قانون بیمه اجباری واژه دارنده روشن نیست و به تناسب موارد امکان دارد تغییر کند و این در حالی است که مالک مفهومی ثابت دارد. قانون مذکور به این دلیل واژه دارنده را برگزیده است تا رویه قضایی و نظریه‌های حقوقی مصداق آن را در فرضهای اتحاد و تغایر دارنده، راننده و مالک معین کند و معیار تمیز دارنده را به دست دهد (کاتوزیان، جنیدی و غمامی، ۱۳۸۰: ۳۱). برخی از حقوق‌دانان معتقدند که متصرف غیرقانونی، دارنده به حساب نمی‌آید ولی سؤالی که در اینجا مطرح می‌شود این است که هنگامی که یک متصرف غیرقانونی مثل سارق، وسیله نقلیه را تصاحب کرده و دچار حادثه رانندگی شود، دارنده کیست؟ در مقام پاسخ باید گفت که اولاً وسیله نقلیه بدون دارنده ممکن نیست و ثانیاً دارنده مکلف به تحصیل بیمه‌نامه موضوع این قانون بوده و در این زمینه مسئولیت نوعی دارد و این تکلیف تنها با انتقال وسیله نقلیه به دیگری امکان دارد. بدیهی است که تصرف با یک بار سوار شدن وسیله نقلیه حاصل نمی‌شود و در راستای این تکلیف، متصرف بایستی در مدت زمانی که عرفاً کسی متصرف وسیله نقلیه شناخته می‌شود، آن را در دست

داشته باشد و یا اینکه قراردادی مانند اجاره در دست داشته باشد و چنین انتقالی سلب‌کننده این تکلیف از دارنده است. در فرضی که وسیله نقلیه سرقت شده باشد، تکلیف اولیه تحصیل بیمه‌نامه با دارنده است و حال اگر پس از سرقت وسیله نقلیه فاقد بیمه‌نامه، حادثه‌ای رخ دهد مسئولیت سارق (راننده) باقی است ولی در ارتباط با مسئولیت نوعی تحصیل بیمه‌نامه شخص ثالث چه کسی مسئول است؟ گفته شد که در مسئولیتهای عینی، حکم قانون نبایستی ظالمانه و بی دلیل باشد چراکه مسئول شناختن دارنده نسبت به تصادفی که سارق اتومبیل با دیگران کرده است عادلانه به نظر نمی‌رسد (کاتوزیان، ۱۳۸۲: ۶۱۶). نتیجه اینکه هنگام سرقت وسیله نقلیه نیز بالاخره یک نفر دارنده است، پس در این حال، مالک وسیله نقلیه تمام مفهوم دارندگی به غیر از مسئولیت نوعی ناشی از تصادف را دارد (عبداللهی، ۱۳۹۲: ۲۹).

در نظامهای حقوقی مختلف، دارنده الزاماً مالک نبوده و در مواردی که اختیار، کنترل و انتفاع از وسیله نقلیه به دیگری واگذار شده و در موارد سرقت و غصب، مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی به ترتیب بر عهده تحویل گیرنده، سارق و غاصب است. البته در بسیاری از کشورها، استثنای مسئولیت و پوشش بیمه‌ای دارنده وسیله نقلیه فاقد بیمه‌نامه که به لحاظ از دست دادن کنترل و انتفاع از مال به دیگری منتقل می‌شود به مورد سرقت و غصب محدود شده است و شامل متصرف قانونی نمی‌شود (بابایی، ۱۳۹۳: ۲۱۱). برخی نیز به همین راه حل متمایل شده و قائل به این هستند که حادثه ناشی از وسیله نقلیه فاقد بیمه‌نامه‌ای که راننده مسبب آن شخصی غیر از دارنده بوده و تصرف وی نیز مجاز باشد مسئول جبران خسارت نیست و در عوض آن خود دارنده مسئول است و تنها در جایی راننده مسبب حادثه مسئولیت دارد که تصرف وی غیرقانونی باشد مثل موارد سرقت و غصب (کاتوزیان، ۱۳۸۰: ۳۲).

مطابق تبصره ۱ ماده ۲ قانون جدید «دارنده از نظر این قانون اعم از مالک و یا متصرف وسیله نقلیه است و هر کدام که بیمه‌نامه موضوع این ماده را تحصیل کند تکلیف از دیگری ساقط می‌شود». البته با کمی دقت در مفهوم دارنده به نظر می‌رسد

که منظور از دارنده همان مالک خودرو بوده و منظور از متصرف وسیله نقلیه، مستأجر آن است. مثلاً فرض کنید که یک مؤسسه حمل و نقل چند تریلی یدک کش را اجاره می کند، در اینجا مستأجر بایستی پاسخگوی خسارات ناشی از این وسایل باشد. البته باید خاطر نشان کرد که متصرف وسیله نقلیه مصادیق دیگری هم دارد که شامل متصرفین غیرقانونی مثل غاصب، سارق و ... می شود.

تبصره ۲ ماده مذکور: «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه در تحصیل بیمه نامه موضوع این قانون مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است نیست. در هر حال خسارت وارد شده از محل بیمه نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می شود». مطابق تبصره اخیر مسئولیت دارنده وسیله نقلیه در تحصیل بیمه نامه شخص ثالث مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل اوست نیست. در اینجا صندوق بر اساس ماده ۲۵ همین قانون، خسارت را جبران کرده و مطابق بند (الف) آن، به قائم مقامی زیان دیده حق رجوع به راننده مسبب حادثه را دارد و برای دارنده ای که از مسئولیت نوعی تحصیل بیمه نامه تخلف کرده است اگر شخص حقوقی باشد به جزای نقدی معادل بیست درصد و در صورتی که شخص حقیقی باشد به جزای نقدی معادل ده درصد مجموع خسارات بدنی وارد شده محکوم می شود. حال این سؤال مطرح می شود که اگر وسیله نقلیه فاقد بیمه نامه موضوع این قانون باشد و راننده مسبب حادثه محکوم به جبران خسارت شود آیا می تواند به دارنده مراجعه کند؟ در ابتدا نظرات مختلف را بررسی کرده و در نهایت با استناد به قانون جدید و رویه موجود پاسخ مناسبی در این زمینه بیان می کنیم.

در قانون سابق دارنده همان مالک وسیله نقلیه بود و اگر وسیله نقلیه فاقد بیمه نامه به سرقت می رفت دارنده یا همان مالک موظف به تحصیل بیمه نامه شخص ثالث برای پوشش دادن خسارات ناشی از وسیله نقلیه خود بود و حتی در جایی که سارق مسبب حادثه باشد باز هم این وظیفه بر عهده مالک خودرو بود. پس به موجب قانون سابق دارنده همان مالک بوده و به موجب قانون مصوب ۱۳۸۷ مسئول جبران هرگونه

خسارت ناشی از اتومبیل فاقد بیمه‌نامه خود بود. قانون جدید مفهوم دارنده را تغییر داده است به این صورت که مادامی که وسیله نقلیه در تصرف مالک باشد و وی تسلط کامل بر وسیله نقلیه داشته باشد مکلف به تحصیل بیمه‌نامه شخص ثالث بوده و جبران هرگونه خسارت از ناحیه وسیله نقلیه فاقد بیمه‌نامه بر عهده خود وی است ولی در جایی که متصرف غیر از مالک باشد مثل سارق، مادامی که وسیله نقلیه در تصرف سارق باشد وی مکلف به تحصیل بیمه‌نامه بوده و مسئولیت جبران هرگونه خسارت ناشی از وسیله نقلیه فاقد بیمه‌نامه است و در اینجا مالک هیچ مسئولیتی ندارد به این معنی که چنین مسئولیتی با استیلائی تصرف مادی و معنوی به سارق و یا سایر متصرفین منتقل می‌شود. پس تحت قانون جدید، مسئولیت جبران خسارت و مسئول بیمه‌کردن وسیله نقلیه بر عهده متصرف آن است. پس متصرف کسی است که استیلائی مادی و معنوی دارد یعنی کسی که اتومبیل را کاملاً در اختیار دارد و از نظر معنوی هم این اختیار را اصالتاً اعمال می‌کند مثل سارق. بنابراین مطابق قانون جدید، دارنده اعم از مالک و متصرف است ولی مالک و متصرف هم‌زمان مسئول نیستند و جمع آنها امکان ندارد. اگر مالک متصرفی نداشته خودش متصرف است و اگر کس دیگری متصرف بود با آن مفهومی که بیان کردیم به این معنی که بدون اجازه مالک و به قصد تملک مال اتومبیل را در اختیار گرفته است در اینجا دیگر مالک وجود ندارد و فقط متصرف از نظر قانون بیمه اجباری است. پس مسئولیت متصرف به متصرف و مالک هر دو نیست و قانون‌گذار این مورد را بیان کرده ولی منظورش بدلیت است به این معنی که تا وقتی که مالک، متصرف هم باشد خود وی مسئول است ولی وقتی که اتومبیل از تصرف مالک خارج شد با مفاهیم مذکور دیگر در اینجا متصرف فعلی مسئول است.

پس یکی از مهم‌ترین نوآوریهای قانون جدید تفکیک بین مالک و متصرف است و این خدمت بسیار بزرگی به دارندگان به مفهوم مالکان است ضمن اینکه در اینجا مالک و دارنده به مفهوم حقوق مدنی به کار نرفته و در واقع در اینجا مفهوم خیلی ظریفی

برای مالک به کار رفته و آن مالکیت به معنای عرفی است نه مالکیت به معنای حقوقی. مثلاً یک کارگر ایران خودرو را در نظر بگیرید که هر روز یک قطعه از اتومبیل را سرقت و در محلی نگهداری می‌کند و در نهایت تمامی قطعات را جمع و به یک اتومبیل تبدیل کرده است. در اینجا مطابق قانون مدنی، شرکت ایران خودرو دارنده وسیله نقلیه است ولی مطابق قانون بیمه اجباری، کارگر ایران خودرو دارنده است. پس مالک به مفهوم شرعی یا قانونی کلمه نیست و قانون‌گذار که عنوان دارنده را به کار برده منظورش مالک به معنای حقوقی نیست که رابطه مالکیت با مال خود را داشته باشد بلکه تحت این قانون دارنده کسی است که هویت عرفی اتومبیل متعلق به وی باشد یعنی عرفاً مالک شناخته شود؛ به عنوان مثال اگر شخصی سند وسیله نقلیه‌ای را جعل کرده و سند را به نام خود بزند تحت این قانون و عرفاً مالک خود او است و مهم نیست که از باب قواعد غصب چه کسی مالک است. پس تحت قانون جدید مالک و متصرف متفاوت‌اند. مالک عبارت از کسی است که متصرف اتومبیل باشد مگر اینکه متصرفی غیر از مالک، بدون اجازه و به نحو عدوان اتومبیل را تصرف کند که در اینجا صفت دارندگی به وی منتقل می‌شود.

نتیجه اینکه هر شخصی که در هنگام وقوع حادثه رانندگی پشت فرمان وسیله نقلیه قرار گرفته باشد مسئول نهایی جبران خسارات است چراکه در ابتدا صندوق خسارت را جبران می‌کند و بعداً حق مراجعه به وی را دارد. البته در اینجا ایرادی به قانون وارد است به این صورت که برای راننده عالم و یا جاهل به بیمه‌نبودن وسیله نقلیه حکم یکسانی در نظر گرفته است. به موجب این قانون صندوق حق دارد بعد از جبران خسارت، به راننده مسبب حادثه (متصرف قانونی) اعم از اینکه عالم یا جاهل به بیمه‌نبودن خودرو باشد مراجعه کند. پس تحت قانون جدید در صورتی که شخصی، خودرو را از دارنده تحویل بگیرد و در حین رانندگی تصادف کند، در ابتدا صندوق خسارات وارده به زیان‌دیده را جبران کرده و سپس به آن شخص (راننده مسبب حادثه) مراجعه می‌کند.

۴. حقوق و تعهدات بیمه‌گر

در قانون جدید تحولات زیادی نسبت به حقوق و تعهدات بیمه‌گر صورت گرفته است که از جمله آنها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱. بازیافت کامل خسارت از راننده مسبب حادثه در تصادفاتی که وسیله نقلیه بیمه نباشد؛ یا راننده دارای گواهینامه متناسب با وسیله نقلیه نباشد؛ یا راننده، وسیله نقلیه را سرقت کرده و یا از مسروقه بودن آن آگاه بوده باشد و نیز در تصادفاتی که علت آن مستی، استفاده از مواد مخدر و روان‌گردان باشد.

۲. بازیافت بخشی از وجوه پرداخت شده از راننده مسبب حادثه به میزان ۲/۵ تا ۱۰ درصد خسارتهای بدنی و مالی در تصادفات ناشی از تخلفات رانندگی حادثه‌ساز.

۳. محدودیت تعهدات بیمه‌گر به صورت تصریح به جبران خسارات بدنی سرنشینان تا میزان مجاز خودرو و خسارات زیان‌دیدگان خارج از خودرو تا ده برابر سقف تعهدات بدنی (پرداخت مابه‌التفاوت این دو مورد بر عهده صندوق است). این در حالی است که در قانون مصوب ۱۳۸۷ تعهد بیمه‌گر نسبت به زیان‌دیدگان خارج از وسیله نقلیه نامحدود بود.

۴. بری‌الذمه‌شدن بیمه‌گر به میزان درصد دیه‌ای که به صورت یوم‌الادا به زیان‌دیده پرداخت کرده است. افزون بر این، در صورت عدم مراجعه زیان‌دیده برای دریافت خسارت، تعهد بیمه‌گر افزایش نخواهد یافت.

۵. عدم تمرکز بیمه شخص ثالث در بیمه ایران: در قانون جدید به بیمه‌گران غیردولتی این اختیار داده شده است که در صورت تمایل می‌توانند با مراجعه به بیمه مرکزی و اخذ مجوز لازم، وارد حوزه فعالیت رشته بیمه شخص ثالث شوند.

۶. قانون جدید به بیمه‌گران اجازه می‌دهد تا در دعاوی مربوط به‌عنوان ثالث وارد شوند و یا دعوای جلب ثالث مطرح کنند و یا با توسل به اعتراض شخص ثالث به صورت فوق‌العاده اعتراض کنند.

۵. نتیجه‌گیری

نظام حقوقی ایران تاکنون چهار دوره قانون‌گذاری در زمینه بیمه شخص ثالث را پشت سر گذاشته است. این قوانین به ترتیب در سالهای ۱۳۳۱، ۱۳۴۷، ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵ به تصویب رسیده‌اند. قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه در مورخ ۱۳۹۵/۲/۲۰ به تصویب مجلس شورای اسلامی و در ۱۳۹۵/۲/۲۹ به تأیید شورای نگهبان رسید. از ۲۹ خرداد ۱۳۹۵ که تاریخ لازم‌الاجرا شدن این قانون است، نظام حقوقی ایران در خصوص بیمه شخص ثالث به صورت زیر است:

حقوق زیان‌دیده و بیمه‌گذار: رضایت زیان‌دیده به بیمه‌گر به منظور دریافت خسارت کمتر باطل است و هیچ اثری ندارد. این قانون همه اشخاص ثالث حتی خویشاوندان و خانواده راننده مسبب حادثه را نیز تحت پوشش قرار می‌دهد. شخص ثالث تنها یک استثنا دارد و آن هم راننده مسبب حادثه است که تحت پوشش بیمه شخص ثالث قرار نمی‌گیرد. علاوه بر اجباری بودن تحصیل بیمه‌نامه شخص ثالث توسط دارندگان، تحصیل بیمه حوادث هم اجباری است و راننده مسبب حادثه تحت پوشش این نوع بیمه قرار می‌گیرد. مفهوم حادثه توسعه پیدا کرده و تصادفات رانندگی به دلیل حوادث غیرمترقبه نیز توسط بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارتهای بدنی پوشش داده می‌شوند. نیازی به دریافت الحاقیه مبنی بر افزایش نرخ دیه نیست. حق بیمه‌ها یکسان نبوده و بر اساس سوابق راننده اخذ می‌شود و افراد با سابقه رانندگی درخشان، حق بیمه کمتری می‌پردازند. اگر دارنده شخص حقوقی باشد و بیمه‌نامه موضوع این قانون را تحصیل نکند و وسیله نقلیه خود را در اختیار مسبب حادثه قرار داده باشد به جزای نقدی ۲۰ درصد و اگر شخص حقیقی باشد به جزای نقدی ۱۰ درصد از کل

خسارات بدنی محکوم می‌شود. امکان شناسایی و جریمه کردن وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه از طریق دوربین‌های نظارت ترافیکی فراهم است. خودروهایی فاقد بیمه‌نامه توسط پلیس راه متوقف می‌شوند. ارائه هرگونه خدمت از جمله؛ دادن بار یا مسافر، تعویض پلاک وسیله نقلیه، تنظیم اسناد رسمی معاملات، انعقاد قرارداد حمل و نقل، صدور هرگونه کارت سوخت و تخصیص اولیه سهمیه یا ادامه آن و مواردی از این قبیل به دارندگان فاقد بیمه‌نامه ممنوع و بر حسب مورد دارای ضمانت اجراهای اداری و انتظامی برای متخلفان است.

حقوق و تعهدات بیمه‌گر: انعقاد عقد بیمه شخص ثالث تنها برای شرکت بیمه ایران اجباری است و سایر بیمه‌گران در صورت تمایل می‌توانند مجوز فعالیت در زمینه بیمه شخص ثالث را از بیمه مرکزی دریافت کنند. بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارتهای بدنی موظف‌اند که حداکثر ظرف مدت پانزده روز از تاریخ قطعی شدن دیه فوت (بر اساس نظر کارشناس) مبلغ آن را بپردازند و اگر موکول به رأی دادگاه کنند، ظرف مدت بیست روز از صدور حکم بایستی خسارات مذکور را به صورت یوم الادا جبران کنند. بیمه‌گر و صندوق وظیفه دارند حداکثر ظرف بیست روز از تاریخ قطعیت میزان خسارات غیر از فوت (بر اساس رأی دادگاه) مبلغ آن را بپردازند و به طور کلی اگر ظرف مدت بیست روز از صدور رأی دادگاه، خسارات قطعی شده (اعم از فوتی و غیرفوتی) را جبران نکنند در ازای هر روز تأخیر به جریمه‌ای معادل میزان نیم در هزار خسارت معین شده محکوم می‌شوند. ملاک در جبران خسارت، قیمت روز پرداخت است. اخذ هرگونه تضمین از راننده مسبب حادثه توسط بیمه‌گر و صندوق ممنوع است. بیمه‌گر برای بازپافت تمام یا بخشی از خسارت پرداخت شده؛ حق دارد به راننده مسبب حادثه‌ای که فاقد گواهینامه باشد، مست باشد، وسیله نقلیه را سرقت کرده یا آگاه به سرقتی بودن آن باشد، داروی روان‌گردان استفاده کرده باشد و یا اینکه مرتکب تخلفات حادثه‌ساز شده باشد مراجعه کند.

این قانون در بعضی جهات بازگشت به همان رویه قانون مصوب ۱۳۳۱ محسوب می شود به این معنی که پیش از اینکه به بیمه مسئولیت مدنی اشاره کند، بیمه خسارت را مدنظر قرار داده است. مسئولیت مدنی در این قانون بر مبنای مسئولیت نوعی و فارغ از تقصیر است.

منابع

۱. آیین نامه اجرایی و حق بیمه بیمه نامه حوادث راننده مسبب حادثه (۱۳۹۵/۷/۲۵).
۲. آیین نامه اجرایی ماده ۱۸ قانون بیمه اجباری. تعیین سقف حق بیمه شخص ثالث و نحوه تخفیف، افزایش یا تقسیط آن (۱۳۹۵/۷/۶).
۳. آیین نامه اجرایی ماده ۱۹ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث (۱۳۸۸/۸/۳).
۴. آیین نامه اجرایی ماده ۲۷ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث (۱۳۸۷/۱۲/۲۸).
۵. آیین نامه اجرایی ماده ۳۰ قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه (۱۳۹۵/۱۰/۲۵).
۶. آیین نامه تعرفه بیمه اختیاری (مازاد) مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث (۱۳۹۱/۴/۲۷).
۷. آیین نامه چگونگی اداره صندوق تأمین خسارتهای بدنی (۱۳۸۸/۱۱/۳).
۸. بابایی، ا.، ۱۳۹۳. حقوق بیمه. تهران: انتشارات سمت. چاپ دوازدهم.
۹. بخشنامه شماره ۱/۸۶/۶۲۵۷ رئیس قوه قضائیه به رؤسای کل دادگستریهای سراسر کشور (درخواست تصویب و ابلاغ دستورالعمل تسریع در پرداخت خسارت جانی بیمه شخص ثالث (۱۳۸۶/۵/۳۰).
۱۰. بخشنامه نحوه اجرای مواد «۱۰»، «۱۴» و «۲۲» قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی (۱۳۹۲/۳/۱۲).

۱۱. دستورالعمل اجرایی ماده (۱۴) قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث (۱۳۸۹/۹/۳۰).
۱۲. صحت، س. و علوی، س.س.، ۱۳۸۹. ضرورت به‌کارگیری دانش مدیریت ریسک در رشته بیمه شخص ثالث و تأثیر قانون جدید بیمه شخص ثالث بر ریسک مرتبط با این بیمه. نشریه پژوهشکده بیمه، ۱۴۴، ۱۷-۳۱.
۱۳. عبداللهی، ف.، ۱۳۹۲. مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی. ماهنامه دادرسی، ۱۶ (۹۷)، ۲۷-۳۴.
۱۴. قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث (۱۳۴۷).
۱۵. قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث (۱۳۸۷/۴/۱۶).
۱۶. قانون بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه (۱۳۹۵).
۱۷. قانون بیمه (۱۳۱۶).
۱۸. کاتوزیان، ن.، ۱۳۸۲. ضمان قهری. تهران: انتشارات دانشگاه تهران. چاپ سوم.
۱۹. کاتوزیان، ن.، جنیدی، ل. و غمامی، م.، ۱۳۸۰. مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی. تهران: انتشارات دانشگاه تهران. چاپ دوم.
۲۰. کاتوزیان، ن.، ۱۳۸۰. مسئولیت خاص دارنده اتومبیل، در مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
۲۱. لایحه قانونی بیمه خسارت شخص ثالث ناشی از وسائط نقلیه موتوری زمینی (۱۳۳۱/۸/۸).