

نقد و تحلیل قانون اصلاح قانون بیمه اجباری

محسن ایزانلو*

استادیار گروه حقوق خصوصی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

(تاریخ دریافت: ۱۳۸۷/۷/۱۵ - تاریخ تصویب: ۱۳۸۷/۸/۲۲)

چکیده:

حوادث رانندگی و شیوه جبران خسارت زیاندیدگان این حوادث از مهم‌ترین مباحث مسئولیت مدنی و بیمه مسئولیت مدنی است. مهم‌ترین متن قانونی در این زمینه "قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث مصوب ۱۳۴۷" بود. این قانون به وسیله "قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث مصوب ۸۷/۵/۱۶" نسخ شده است و از این پس قانون اخیر بر این حوادث حکومت می‌کند. موضوع این مقاله نقد و تحلیل قانون جدید و نشان دادن نقاط ضعف و قوت آن است.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی

واژگان کلیدی:

بیمه مسئولیت مدنی - حوادث رانندگی - قانون اصلاح قانون بیمه اجباری.

Email: izanloo@ut.ac.ir

* فاکس: ۶۶۴۰۹۵۹۵

از این نویسنده تاکنون مقالات زیر در همین مجله منتشر شده است:

«تعهد به فعل ثالث»، سال ۱۳۸۶، شماره ۱. «استرداد مزایای تأمین اجتماعی از محل دین مسئولیت مدنی (مطالعه تطبیقی)»، سال ۱۳۸۷، شماره ۱.

گفتار نخست - بیمه و مسئولیت

۱- بیمه مسوولیت و مسئولیت مدنی - نباید پنداشت که قانون جدید، همانند قانون ۵ ژوئیه ۱۹۸۵ فرانسه در مورد جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی (ر.ک. Viney et Jourdain, n. 961et s. - غمامی ص ۱۸۵ به بعد) تمام مسایل جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی را پوشش می دهد. در واقع، قانون جدید همانند سلف خود، در درجه اول، قانونی است که به بیمه مربوط است تا به مسئولیت مدنی. موضوعات مسئولیت مدنی در این قانون به طور فرعی مورد توجه است و مسایل پیچیده‌ای نظیر اثر تقصیر یا فعل زیاننده، دخالت اشخاص ثالث، تقسیم خسارت میان مسوولان و... در آن نیامده است و ظاهراً قانون‌گذار آن را به قواعد عمومی محول کرده است؛ در حالی که حمایت از زیاندیدگان حوادث رانندگی، همان‌گونه که وضع قواعد ویژه بیمه‌ای را طلب می‌کند، نیازمند قواعد ویژه مسئولیت مدنی هم هست. و شایسته بود قانون‌گذار، به طور توأمان موضوع بیمه و مسئولیت مدنی و به طور کلی قواعد عمومی جبران خسارت حوادث رانندگی را در قالب قانون واحدی تنظیم می‌کرد.

مهم‌ترین نوآوری قانون ۱۳۴۷ از جهت مسئولیت مدنی، عدول از مسئولیت مبتنی بر تقصیر بود. در واقع قسمت نخست ماده یک آن قانون با بیان این عبارت که "کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی مسئول جبران خسارات بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد می‌شود"، مسئولیت نوعی دارنده را مقرر کرده بود (ر.ک. کاتوزیان، ۱۳۸۱، ش ۱۰).

در قانون جدید این حکم منطقی حذف شده و عبارتی مشابه هم نیامده است و این بزرگ‌ترین ایراد قانون جدید است. با وجود این، تبصره ۲ ماده یک قانون جدید با بیان این نکته که "مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است نمی‌باشد"، نشان می‌دهد که قانون مسئولیت را به دارنده تحمیل کرده است و حتی اگر حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل شخص او نباشد، او مسئول وقوع حادثه است. کافی است میان کنش وسیله نقلیه و ورود ضرر رابطه سببیت وجود داشته باشد. مواد بعدی این قانون موید این نتیجه است: تحمیل مسئولیت بر دارنده، تفکیک مسئولیت دارنده از راننده، ترک عامدانه تقصیر، حتی در مورد راننده، و تأکید بر سببیت^۱ و جبران خسارت زیاندیدگان نشان از پذیرش یک مسئولیت نوعی دارد. (ظاهر قانون اجازه می‌دهد چنین بپنداریم که حتی مسئولیت

۱. در موارد فراوان عبارت وسیله نقلیه مسبب حادثه (تبصره ۲ ماده ۱، تبصره ۱ و ۲ ماده ۷) و راننده مسبب حادثه (تبصره ۶ ماده ۱، مواد ۵ و ۶، تبصره ماده ۱۶) به کار رفته است. برعکس، هیچ نشانی از تقصیر نیست. لازم به ذکر است در متن نخست مصوبه مجلس شورای اسلامی چندین بار (تبصره ۱ ماده ۲ و مواد ۵ و ۶) عبارت "راننده مقصر حادثه" به کار رفته بوده است، اما شورای نگهبان در تمام موارد، این عبارت را به "راننده مسبب حادثه" تغییر داده است.

راننده نیز، نوعی است. این برداشت به علاوه از آنجا تقویت می‌شود که در قانون جدید بر خلاف قانون قبلی مسئولیت راننده هم به صراحت تحت پوشش بیمه قرار گرفته است. با وجود این، به نظر می‌رسد، تأکید بر سببیت تنها به هدف قرار دادن مسئولیت نوعی بر عهده دارنده بوده است و قانون در مقام بیان مبنای مسئولیت راننده نبوده است).

آیا می‌توان گامی فراتر نهاد و بر این باور بود که با حذف "خسارت ناشی از قوه قاهره" از موارد عدم پوشش بیمه (که سابقاً در بند ۱ ماده ۴ آمده بود)، قانون‌گذار یک نوع مسوولیت مطلق برای دارنده در نظر گرفته است؟ پاسخ، منفی است؛ عدم ذکر قوه قاهره در شمار موارد عدم تعهد بیمه‌گر، اگر ناشی از سهو قانون‌گذار نباشد، تنها به این معنی است که ماده ۷ جدید (جایگزین ماده ۴ سابق) مواردی را که علی‌رغم تحقق مسوولیت مدنی، بیمه‌گر تعهدی به جبران خسارت ندارد، شمارش کرده است؛ در حالی که در فرض وجود قوه قاهره، مسوولیت مدنی منتفی است. بنابراین، تصریح به متعهد نبودن بیمه‌گر در این مورد، ضروری نبوده است.

۲- بیمه مسوولیت و بیمه مستقیم (حوادث)- بیمه مسوولیت مدنی بدون تحول مسوولیت مدنی ابزار کارایی برای جبران خسارت نخواهد بود. حتی با تحول مسوولیت مدنی نیز جبران همه خسارات ممکن نخواهد بود زیرا به هر حال برای تحقق مسوولیت شرایطی لازم است. در نتیجه، امروز از عبور بیمه از مسوولیت مدنی یا عبور از مسوولیت مدنی سخن می‌رود. بیمه به تدریج در برخی حوزه‌ها، در جبران خسارت جایگزین مسوولیت مدنی می‌شود (ر.ک. ایوانلو، ش ۱۹۷؛ بادینی، ۱۳۸۴، ش ۲۸۲؛ جنیدی، ش ۴۴).

در قانون جدید، مواردی یافت می‌شود که با وجود عدم مسوولیت وارد کننده زیان، بیمه‌گر عهده دار جبران خسارت است:

الف: به موجب تبصره ۲ ماده ۴: "بیمه‌گر موظف است در ایفای تعهدات مندرج در این قانون خسارت وارد به زیاندیدگان را بدون لحاظ جنسیت و مذهب تا سقف تعهدات پرداخت نماید. مبلغ مازاد بر دیه تعیین شده از سوی محاکم قضایی^۱ به عنوان بیمه حوادث محسوب می‌شود". بیمه به جای مسوولیت مدنی برابری را تأمین می‌کند.

اجرای این قاعده در مورد عنصر جنسیت چندان دشوار نیست: از آنجا که دیه فوت زن نصف دیه مرد است (ماده ۳۰۱ قانون مجازات اسلامی) در صورت فوت زن در حادثه رانندگی، بیمه‌گر باید به میزان دیه کامل یک مرد مسلمان به وراث او پرداخت کند. در این فرض، نیمی از دیه، از بابت بیمه اجباری حوادث (بیمه مستقیم) به وراث پرداخت می‌شود. از آنجا که مبلغ

۱. قید تعیین شده از سوی محاکم قضایی به دیه اشاره دارد نه به مبلغ مازاد، زیرا در صورت اخیر ماهیت بیمه، همان بیمه مسوولیت بود و نه بیمه حوادث.

بیمه حوادث جزء ماترک متوفا نیست، به نظر می‌رسد این مبلغ باید به طور مساوی میان وراثت تقسیم شود و نه بر اساس قواعد ارث.

چنانچه حادثه منجر به فوت نشده باشد و مورد از مواردی باشد که دیه زن، نصف دیه مرد است، باز هم بیمه‌گر باید دو برابر مبلغ دیه تعیین شده را به زیان دیده پرداخت کند. در مورد عنصر مذهب باید توجه داشت که به موجب ماده ۲۹۷ قانون مجازات اسلامی، اصلاحی ۱۳۸۲، دیه مسلمانان و اقلیت‌های دینی شناخته شده در قانون اسلامی برابر شده است. بنابراین، این تحول پیش از آنکه در حوزه بیمه رخ دهد در قلمرو مسئولیت مدنی محقق شده است. از این رو حکم تبصره ۲ ماده ۴ قانون جدید باید ناظر به زیان‌دیدگانی باشد که جزء اقلیت‌های دینی شناخته شده نیستند. در واقع آنان نیز طبق قانون اساسی از حقوق انسانی برخوردار هستند (اصل ۱۴). برای مثال، اگر یک فرد بودایی در یک حادثه رانندگی در ایران مصدوم شود، بیمه‌گر باید یک دیه کامل به عنوان بیمه حوادث به وراثت را پرداخت کند. البته در این صورت قید «مازاد بر دیه تعیین شده از سوی محاکم قضایی» ممکن است تولید اشکال کند و بیمه‌گر تعهد خود را بر پرداخت دیه کامل فرع بر محکومیت مسئول حادثه به پرداخت بخشی از دیه بداند در حالی که دادگاه ممکن است به دلیل سابقه فقهی و عدم وجود نص قانونی آنان را مستحق هیچ قسمت از دیه نداند. بنابراین، باید بر این عقیده بود که قانون اخیر در عین حال متضمن تکلیف دادگاه به پرداخت دست کم نیمی از دیه به این اشخاص است یا آنکه مسئولیت عامل حادثه را در صورت اثبات خسارت، از باب جبران خسارت در قالب قواعد مسئولیت مدنی و نه از باب دیه، به رسمیت شناخت. به هر حال، حتی در صورت عدم محکومیت وارد کننده زیان به جبران خسارت این دسته از اشخاص ثالث، به نظر می‌رسد تعهد بیمه‌گر از باب بیمه اجباری حوادث به قوت خود باقی است.

ب- تبصره ۳ ماده ۳ یک در مقام تعریف خسارت بدنی مورد نظر قانون، پس از ذکر دیه اعضاء و دیه فوت می‌افزاید: "هزینه معالجه نیز چنانچه مشمول قانون دیگری نباشد، جزء تعهدات بیمه‌گر خواهد بود". آیا مراد قانون از تحت پوشش دادن هزینه معالجه، یک نوع بیمه مستقیم است یا آنکه مراد آن است که چنانچه مسوول حادثه علاوه بر دیه به پرداخت هزینه معالجه محکوم گردد، بیمه‌گر مکلف به پرداخت است؟ ممکن است گفته شود قدر متیقن از کلام قانون‌گذار، حالتی است که مسوول حادثه بابت هزینه معالجه مسوول قرار بگیرد و نسبت به مازاد بر آن باید بیمه‌گر را بری دانست. به ویژه که عنوان قانون، بیمه مسئولیت مدنی است. با وجود این، تفسیر مخالف، موافق روح کلی حاکم بر قانون است. هدف اصلی قانون، تضمین جبران خسارت زیان‌دیدگان است و بدین منظور گاه ممکن است بیمه وصف تبعی خود را از دست دهد و به طور مستقیم عهده‌دار جبران خسارت شود؛ همان‌گونه که در تبصره ۲ ماده ۴

چنین وضعی پیش بینی شده است. تفسیر اخیر با اطلاق کلام قانون‌گذار موافق است. وانگهی، در وضع کنونی، که دادگاه‌ها به سختی به جبران خسارات مازاد بر دیه رأی می‌دهند، پذیرفتن تفسیر نخست بدان منجر می‌گردد که بیمه‌گر جز در حالات استثنائی موظف به جبران هزینه معالجه نباشد در حالی که تبصره ۳ ماده ۱ جبران هزینه معالجه را به عنوان یک قاعده عمومی پیش بینی کرده است.

موید این برداشت (بیمه مستقیم)، علاوه بر آنچه گفته شد، قید "چنانچه مشمول قانون دیگری نباشد" در متن تبصره است. بنابراین، چنانچه زیان‌دیده، بیمه شده تأمین اجتماعی باشد و هزینه معالجه توسط این سازمان جبران شود، بیمه‌گر تعهدی به پرداخت هزینه معالجه ندارد. از این قید چنین استنباط می‌شود که نوع تعهد بیمه‌گر و جبران هزینه معالجه از جنس همان تعهد سازمان تأمین اجتماعی است. یعنی یک نوع بیمه حوادث است نه بیمه مسئولیت. اما قانون‌گذار از گسترش پوشش اجباری بیمه مستقیم به راننده امتناع کرده است.

گفتار دوم: مفاهیم

۱- مفهوم دارنده- تعیین دارنده وسیله نقلیه از دو جهت حایز اهمیت است.
الف- از جنبه شناسایی شخص مسئول. در واقع مطابق آنچه گفته شد، دارنده وسیله نقلیه در قبال خسارات ناشی از آن مسئولیت نوعی دارد.
ب- از حیث تعیین کسی که مکلف به انعقاد قرارداد بیمه است.
تبصره یک ماده یک قانون جدید در مقام تعریف دارنده، مقرر داشته است. "دارنده از نظر این قانون اعم از مالک یا متصرف وسیله نقلیه است و هر کدام که بیمه نامه موضوع این ماده را تحصیل نماید تکلیف از دیگری ساقط است". معلوم نیست مراد از عبارت "مالک یا متصرف" آن است که هم مالک و هم متصرف، به استقلال، دارنده محسوب می‌شوند یا آنکه منظور آن است که در برخی حالات، مالک و در بعضی موارد، متصرف دارنده محسوب می‌شود. باید از عقیده اخیر پیروی کرد. دارنده کسی است که مدیریت و کنترل معنوی وسیله نقلیه را به عهده دارد و بر آن نظارت می‌کند. اصولاً مالک است که چنین توانایی را دارد. اما برای مثال در فرضی که مالک، وسیله نقلیه را به بنگاه حمل و نقل اجاره می‌دهد، این شخص حقوقی است که دارنده محسوب می‌شود. تفاوت مالک با سایر دارندگان این است که همواره چنین فرض می‌شود که مالک، دارنده وسیله نقلیه است مگر اینکه خلاف آن ثابت شود (کاتوزیان، ۱۳۸۲، ش ۱۱ و ۱۲؛ بابایی، ص ۲۰۲ و بعد).

۲- مفهوم شخص ثالث- یکی از ایرادات قانون ۱۳۴۷ قلمرو محدود اشخاص ثالث بود. در واقع هر چند به عنوان قاعده تمام کسانی که در اثر حوادث وسایل نقلیه موتوری آسیب

می‌دیدند شخص ثالث محسوب می‌شدند، اما بندهای الف و ب و ج ماده ۲ قانون یاد شده افراد زیادی را از قلمرو اشخاص ثالث مستثنی کرده بود که در تفسیر این بندها هم اختلاف وجود داشت. قانون جدید در جهت حمایت هر چه بیشتر از قربانیان حوادث رانندگی، تنها راننده وسیله نقلیه مسبب حادثه را از شمول اشخاص ثالث مستثنی کرده است. "منظور از شخص ثالث هر شخصی است که به سبب حوادث نقلیه موضوع این قانون دچار زیان‌های بدنی و مالی شود به استثناء راننده مسبب حادثه" (تبصره ۶ ماده ۱)؛ زیرا راننده خود، مسئول خسارت وارده است. بنابراین، دارنده طلب مسئولیت مدنی نیست تا پرداخت این طلب توسط بیمه‌گر تضمین شود. در توضیح این تبصره باید به نکات زیر توجه داشت.

۱- قائم مقامان اشخاص ثالث در حکم خود آنان هستند و بنابراین بیمه‌گر در برابر آنها مکلف به جبران خسار است. طلب مسئولیت مدنی با تمام تضمین‌ها به قائم مقام منتقل می‌شود و از جمله این تضمین‌ها، تعهد بیمه‌گر به جبران خسارت است. بنابراین چنانچه زیان‌دیده بیمه شده تأمین اجتماعی باشد، نهاد تأمین اجتماعی پس از جبران خسارت زیان دیده حق رجوع به بیمه‌گر مسئول حادثه را دارد. این قاعده در تبصره ۲ ماده ۶۶ قانون تأمین اجتماعی مورد تصریح قرار گرفته است.

با وجود این، از تبصره ۳ ماده ۱ قانون جدید چنین استفاده می‌شود که نهاد تأمین اجتماعی در مورد هزینه درمان و معالجه به بیمه‌گر شخص مسئول نمی‌تواند رجوع کند (ولی حق رجوع به شخص مسئول باقی است) زیرا تبصره یاد شده هزینه درمان و معالجه را در صورتی که مشمول قانون دیگری نباشد در تعهد بیمه‌گر می‌داند.

همچنین بیمه‌گر بدنه پس از جبران خسارت زیان‌دیده حق رجوع به بیمه‌گر مسئول حادثه را دارد. همچنین است موقعیت وراثت و سایر قائم مقامان.

۲- دارنده وسیله نقلیه اعم از این که مالک باشد یا نه، چنانچه در حادثه‌ای که راننده شخص دیگری است زیان ببیند، شخص ثالث محسوب می‌شود هر چند خود او عنوان بیمه‌گذار را داشته باشد. این نتیجه به روشنی از تبصره ۶ استنباط می‌شود زیرا تنها راننده از شمول اشخاص ثالث استنباط شده است. در حقوق فرانسه وضع کاملاً مشابهی وجود دارد و رویه قضایی هیچ تردیدی در محسوب داشتن دارنده به عنوان شخص ثالث ندارد (برای مثال، شعبه ۲ مدنی، ۳۰ اکتبر ۱۹۹۰؛ نقل از: Favre - Rochex et Courtieu, n, 69). منتها اگر - همانند حقوق فرانسه - مسوولیت راننده را مبتنی بر تقصیر بدانیم و در این فرض راننده مقصر نباشد، بیمه‌گر تعهدی به جبران خسارت ندارد (رای شعبه ۱ مدنی دیوان کشور فرانسه، ۴ نوامبر ۱۹۸۶، نقل از: Groutel et al., n. زیرا هیچ یک از دارنده و راننده مسوول نیستند (دارنده را نمی‌توان در مقابل خود مسوول دانست: Ibid.). بر عکس اگر مسوولیت راننده را نوعی بدانیم، بیمه‌گر همچنان متعهد است.

۳- تبصره ۶ ماده ۱ راننده وسیله نقلیه مسبب حادثه را ثالث نمی‌داند. اصل این حکم منطقی است زیرا راننده خود مسئول است، و نمی‌تواند در مقابل شخص خود دین مسئولیت مدنی داشته باشد تا بیمه‌گر عهده دار آن شود. همچنین وارثان راننده بابت زیان شخصی که از مرگ راننده تحمل کرده‌اند نمی‌توانند عنوان ثالث را داشته باشند. زیرا مسئول نبودن بیمه‌گر بابت اصل خسارت وارد به راننده به معنای مسئول نبودن او بابت تبعات این خسارت (زیان شخصی بازماندگان) هم هست.

اما چنانچه در یک حادثه رانندگی، فرزند راننده (یا سایر اقربای او) فوت شوند، راننده به عنوان قائم مقام شخص ثالث (فرزند فوت شده) به بیمه‌گر حق رجوع دارد (برای دیدن وضع مشابه در حقوق فرانسه ر. ک. به شعبه مدنی ۲۵، می ۱۹۹۲؛ نقل از: Lambert-Faivre, n.694- برای تفصیل بحث و دفع ایراد عدم امکان رجوع به دلیل مالکیت ما فی الذمه ر. ک. کاتوزیان و ایزانلو، ۸۱۳).

نکته دیگر آنکه در فرض تصادم دو وسیله نقلیه، هر یک از رانندگان نسبت به وسیله نقلیه طرف مقابل، شخص ثالث محسوب می‌شود. ماده ۶ آیین‌نامه قانون سابق به این مساله تصریح کرده بود و حق این بود که قانون جدید هم آن را تکرار کند. با وجود این، چنانچه تقصیر راننده علت منحصر حادثه باشد، طرف مقابل در برابر او مسوولیت مدنی ندارد تا بیمه‌گر ملزم به جبران خسارت باشد.

۴- اشخاص تحت پوشش (بیمه شدگان) - منظور از این عنوان، تعیین اشخاصی است که مسئولیت آنها تحت پوشش بیمه است.

بدون شک مسئولیت بیمه‌گذار (کسی که با بیمه‌گر قرارداد بیمه منعقد نموده و حق بیمه‌ها را می‌پردازد)، تحت پوشش بیمه است. همچنین مسئولیت مالک، هر چند بیمه‌گذار نبوده باشد، تحت پوشش است. یکی از ایرادات اصلی قانون ۱۳۴۷ آن بود که به تحت پوشش بودن مسئولیت راننده (که بنابه فرض غیر از مالک یا بیمه‌گذار بود) تصریح نکرده بود و همین امر سبب گردیده بود تا برخی دادگاه‌ها به استناد اثر نسبی عقد، مسئولیت راننده را تحت پوشش ندانند (ر. ک. ایزانلو، یادداشت ۲۰).

این امر هم به زیان زیاندیدگان بود و هم به زیان رانندگان. اگر توجه شود که راننده نمی‌توانست (و اکنون هم نمی‌تواند) برای شخص خود جدا از وسیله نقلیه معین، بیمه شخص ثالث تحصیل کند، نامنصفانه بودن این نتیجه بیشتر روشن می‌شود.

خوشبختانه در قانون جدید این ایراد برطرف شده است. طبق تبصره ۲ ماده ۱ قانون جدید، مسئولیت دارنده وسیله مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است نمی‌باشد. در هر حال خسارت وارده از محل بیمه نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌شود. در حقوق فرانسه، به تبعیت از دستور العمل اروپایی مورخ ۳۰ دسامبر ۱۹۸۳ حتی

مسئولیت راننده غیر مجاز (سارق یا غاصب) هم تحت پوشش است؛ منتهی در این مورد بیمه‌گر پس از جبران خسارت زیان‌دیده حق رجوع به این اشخاص را دارد (بند ۳ ماده ال-۱ - ۲۱۱ قانون بیمه فرانسه ر. ک. Favre - Rochex et Courtieu, n. 2-49).

این راه‌حل که در جهت تضمین هر چه بیشتر حقوق یانندگان است از تبصره ماده ۲ قانون جدید هم قابل استفاده است: "خسارت وارد به زیان‌دیده در هر حال از محل بیمه نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌شود". کافی است وسیله نقلیه موضوع بیمه نامه سبب حادثه باشد. عقد بیمه بیش از آنکه وابسته به شخص باشد به عین وابسته است و با آن حرکت می‌کند (ر. ک. ایزانلو، یادداشت ۲۰ - برای دیدن وضع مشابه در حقوق مصر و سوئیس ر. ک. Atallah, n. 87). منتهی از آنجا که غاصب نباید از قبل عمل غیر قانونی خود امتیازی تحصیل کند، بیمه‌گر پس از جبران خسارت زیان‌دیده به او حق رجوع دارد. در مورد رانندگان مجاز این رجوع ممکن نیست. در واقع یک شرط ضمنی قانونی به نفع تمام رانندگان مجاز وجود دارد.

۵- حادثه - منظور از حوادث مذکور در این قانون، هر گونه سانحه‌ای از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش سوزی و یا انفجار وسایل نقلیه موضوع این ماده و نیز خسارتی است که از محمولات وسایل مزبور به اشخاص ثالث وارد شود.

الف- یکی از ایرادات قانون قدیم در تعریف حادثه، شمارش حصری مصادیق حادثه بود اما تبصره ۵ ماده ۱ قانون جدید با آوردن قید «از قبیل» این شمارش حصری را به کنار نهاده است. در واقع کافی است وسیله نقلیه سبب حادثه باشد. به علاوه، قانون جدید واژگونی وسیله نقلیه را که در قانون قدیم نیامده بود به مصادیق حادثه افزوده است. همچنین هر چند به نظر نمی‌رسد میان دو واژه "تصادف" و "تصادم" فرقی وجود داشته باشد، برای رفع هر گونه تردید واژه تصادم را به تصادف اضافه کرده است.

ب- طبیعی است که حادثه باید در مدت اعتبار قرارداد بیمه رخ داده باشد. از سوی دیگر ممکن است میان فعل زیانبار و خسارت فاصله‌ای وجود داشته باشد. برای مثال ممکن است در اثر تصادفی که در مدت اعتبار قرارداد بیمه رخ می‌دهد، شخص ثالثی پس از مدت اعتبار قرار داد حس بویایی خود را از دست دهد. به موجب قسمت تبصره ۵ ماده ۱ آنچه برای تعهد بیمه‌گر به پرداخت ضرورت دارد، وقوع فعل زیانبار در مدت قرارداد است نه ورود خسارت. اما این نتیجه با قسمت دوم ماده هماهنگ نیست زیرا در موردی که محموله وسیله نقلیه سبب خسارت است، خود خسارت است که باید در مدت اعتبار قرارداد رخ دهد. برای رفع تعارض باید بخش دوم ماده را بر قسمت نخست آن حمل کرد. در واقع خسارتی که در اثر سقوط، واژگونی، آتش سوزی یا انفجار محموله رخ می‌دهد، تحت پوشش بیمه است مشروط بر اینکه این سانحه در مدت اعتبار قرارداد رخ داده باشد (ر. ک. ایزانلو، ش ۸۸ و بعد).

خسارت ناشی از محمولات و وسایل نقلیه از جمله شامل خسارت ناشی از وسایل مسافران است.

همچنین به حکم ماده یک، هر گونه خسارت ناشی از حادثه مربوط به یدک و تریلر متصل به وسیله نقلیه هم تحت پوشش بیمه است. برای تحت پوشش بودن این خسارات هر چند لازم است یدک و تریلر در هنگام حادثه متصل به وسیله نقلیه باشند، اما در حرکت بودن وسیله نقلیه ضرورت ندارد.

۶- خسارت - قانون جدید به درستی از احاله تعریف خسارت به آیین نامه اجرایی امتناع کرده و آنرا در متن خود آورده است: " منظور از خسارت بدنی هر نوع دیه یا ارش ناشی از صدمه، شکستگی، نقص عضو، از کار افتادگی (جزئی یا کلی، موقت یا دائم) یا دیه فوت شخص ثالث به سبب حوادث مشمول بیمه موضوع این قانون است. هزینه معالجه نیز، چنانچه مشمول قانون دیگری نباشد، جزء تعهدات بیمه موضوع این قانون خواهد بود." (تبصره ۳ ماده ۱). به این ترتیب، خسارت بدنی که بیمه‌گر عهده‌دار جبران آن است تنها شامل دیه (اعضا یا فوت) ارش و هزینه معالجه است (در مورد هزینه معالجه رک. گفتار اول). بنابراین، خسارت معنوی، خسارت از کار افتادگی و نظایر آن بر فرض که مورد حکم دادگاه باشد، از شمول بیمه خارج است.

منظور از خسارت مالی هم، زیان‌هایی است که به سبب حوادث مشمول بیمه موضوع این قانون به اموال شخص ثالث وارد شود (تبصره ۴).

تعریف قانون از خسارت مالی، وسیع‌تر از خسارت بدنی است. با وجود این شامل عدم‌النفع نمی‌شود.

گفتار سوم - جبران خسارت و آیین آن

۱- میزان تعهد بیمه‌گر - ماده ۶ قانون قدیم، پس از بیان آنکه "بیمه‌گر ملزم به جبران کلیه خسارات وارد به شخص ثالث است"، تعیین حداقل میزان تعهد بیمه‌گر را به آیین نامه اجرایی محول کرده بود. حکمی که آشکارا متعارض می‌نمود. برخی نویسندگان (ایزنلو، ۵۸)، در نتیجه، این تعارض را به نفع بیمه‌نامحدود حل کرده بودند اما به بیمه‌گر حق می‌دادند پس از جبران کامل خسارت زیان‌دیده، نسبت به مازاد بر حداقل، به بیمه‌گذار مراجعه نماید. از سوی دیگر، اگرچه به هنگام صدور بیمه‌نامه حداقل مبلغ بیمه معادل یک فقره دیه کامل بود، به هنگام جبران خسارت به دلیل گذشت زمان و طولانی بودن دادرسی در حد یک دیه کامل نبود. در قانون جدید تغییرات مهم در این زمینه انجام شده است. به موجب ماده ۵ "بیمه‌گر ملزم به جبران خسارت‌های وارد شده به اشخاص ثالث تا حد مذکور در بیمه‌نامه خواهد

بود". و به موجب ماده ۴ "حداقل مبلغ بیمه موضوع این قانون در بخش خسارات بدنی معادل حداقل ریالی دیه یک مرد مسلمان در ماههای حرام ... خواهد بود". به این ترتیب ظاهراً قانون‌گذار برای جبران خسارات بدنی هم سقفی تعیین کرده است و بر خلاف برخی قانون‌گذاری‌های جدید^۱ در زمینه حوادث رانندگی، بیمه نامحدود خسارات بدنی را نپذیرفته است. با وجود این، باور نامحدود بودن بیمه در مورد خسارات بدنی تحت حکومت قانون جدید هم قابل پذیرش است:

اولاً- به حکم ماده ۴، "حداقل مبلغ بیمه معادل یک فقره دیه کامل مرد مسلمان در ماههای حرام است". آیا مبلغ دیه به نرخ صدور بیمه نامه مورد نظر است یا به نرخ تاریخ اجرای حکم؟ ظاهر ماده و عدم ذکر مبلغ و قواعد عمومی برداشت دوم را تایید می‌کند. بنابراین، با توجه به تغییر نرخ سالیانه دیه، به نظر نمی‌رسد قید مبلغ در بیمه نامه مجاز باشد. حتی با فرض قید مبلغ، چنانچه در تاریخ جبران خسارت، نرخ دیه، بیش از مبلغ تعیین شده باشد، بیمه‌گر نمی‌تواند به استناد محدودیت مبلغ از جبران خسارت امتناع کند: بیمه‌گر، افزون بر سقف تعیین شده، دست کم تا حد یک دیه کامله مسوول است.

ثانیاً- "حداقل مبلغ بیمه معادل یک فقره دیه کامل مرد مسلمان در ماههای حرام است". احتمالاً منظور آن بوده است که چنانچه قتل در ماه حرام واقع شود، بیمه‌گر ضامن تغلیظ دیه هم هست. اما این فکر با عبارات نامناسب بیان شده است و ممکن است چنین تفسیر شود که حتی در غیر ماه حرام هم بیمه‌گر ضامن این بخش اضافی است. این ایراد چندان جدی نیست زیرا بیمه‌گر افزون بر میزان مسوولیت عامل زیان، تعهدی ندارد. با وجود این، ممکن است گفته شود در فرضی که زیان‌دیده برای معالجه متضمن هزینه‌هایی شده است، بیمه‌گر علاوه بر پرداخت یک دیه کامل در غیر ماه حرام، هزینه معالجه را هم تا سقف دیه ماه حرام پرداخت نماید.

ثالثاً- به موجب تبصره ۱ ماده ۴: "در صورتی که در یک حادثه، مسوول آن به به پرداخت بیش از یک دیه به هر یک از زیان‌دیدگان محکوم شود، بیمه‌گر موظف به پرداخت تمامی دیه‌های متعلقه خواهد بود". اگر قید "هریک از زیان‌دیدگان" وجود نمی‌داشت، ممکن بود چنین تفسیر شود که تعهد بیمه‌گر از لحاظ تعداد اشخاص ثالث، نامحدود است (موضوعی که

۱. بر اساس ماده ۱۵۱ قانون ترافیک زمینی مصوب ۱۹۸۸ (حقوق انگلیس) تعهد بیمه‌گر در مورد خسارات بدنی نامحدود است: MacGillivray, P. 826؛ بر اساس ماده آر-۷-۲۱۱ قانون بیمه فرانسه هم تعهد بیمه‌گر در مورد خسارات بدنی نامحدود است: Favre Rochex et Curtieu, n. 2-67. همچنین ر.ک. بند ۲ ماده ۳ قانون ۲۱ نوامبر ۱۹۸۹ بلژیک در مورد بیمه اجباری مسوولیت در حوادث رانندگی (اصلاحی ۲۰۰۷/۱/۱۲)

در صحت آن تردیدی نیست: ایزانلو، ش ۵۸^۱). اما با وجود این قید، تبصره ۱ ماده ۴ را باید استثنایی بر متن ماده دانست: اگر بر اثر صدمات وارده، بیش از یک دیه کامل به یک زیان‌دیده تعلق گیرد، بیمه‌گر، حتی افزون بر سقف تعهد خود، ضامن جبران آن است به این ترتیب به بیمه نامحدود نزدیک می‌شویم: سقف تعهد بیمه‌گر، تمام دین مسوولیت مدنی است^۲ و حتی گاه از آن تجاوز می‌کند (یعنی در فرضی که زیان‌دیده زن یا غیر مسلمان است. ر.ک. گفتار نخست).

ثالثاً- به موجب تبصره ۳ ماده ۱ هزینه معالجه نیز، علاوه بر دیه، تحت پوشش بیمه است. به نظر می‌رسد با توجه به ماده ۵ قانون، بیمه‌گر هزینه معالجه را در محدوده سقف (یک دیه کامل مرد مسلمان در ماه حرام) بر عهده دارد نه افزون بر آن. بنا بر این، اگر زیان‌دیده علی‌رغم انجام معالجه، در اثر حادثه‌ای که در غیر ماه حرام رخ داده است، فوت شود، بیمه‌گر ضامن پرداخت یک دیه فوت و هزینه معالجه تا سقف دیه ماه حرام است و هزینه‌های اضافه بر آن در تعهد او نیست^۳.

۲- امکان رجوع مستقیم زیان‌دیده به بیمه‌گر- هر چند تحت حکومت قانون قدیم، امکان رجوع مستقیم زیان‌دیده به بیمه‌گر از برخی مواد آن قانون و به ویژه ماده ۵ آن قابل استفاده بود، برخی آرای قضایی دعوای زیان‌دیده علیه بیمه‌گر را به دلیل نسبی بودن اثر قرارداد و فقدان سمت زیان‌دیده رد می‌کردند.

در قانون جدید علاوه بر ماده ۵ که همانند قانون سابق بیمه‌گر را ملزم به جبران خسارت شخص ثالث می‌داند، ماده ۱۴ به صراحت امکان رجوع مستقیم زیان‌دیده به بیمه‌گر را پیش‌بینی کرده است. بر اساس این ماده اشخاص ثالث زیان دیده حق دارند با ارایه مدارک لازم برای دریافت خسارت به طور مستقیم حسب مورد به شرکت بیمه مربوط یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مراجعه نمایند. از این پس در امکان اقامه دعوای مستقیم علیه بیمه‌گر هیچ تردیدی وجود ندارد. زیرا امکان مراجعه مستقیم، چنانچه مجهز به حق اقامه دعوا نباشد، ارزشی ندارد.

۱. ممکن است در زمینه محدودیت تعهد بیمه‌گر از لحاظ تعداد حوادث تردید شود: بیمه‌نامه‌های شخص ثالث دارای کویپ‌های محدود هستند، اما به نظر نمی‌رسد با مصرف تمام آنها بیمه‌گذار از اشخاص ثالث از پوشش بیمه‌ای محروم باشند. زیرا قانون برای تعداد حوادث و تعداد اشخاص محدودیتی معین نکرده است.

۲. مگر آنکه دادگاه در مقام جبران خسارت، علاوه بر دیه به خسارات دیگری نیز رای داده باشد.

۳. اگر سقف را، در غیر ماه حرام، دیه کامل مرد مسلمان بدانیم و نه، دیه کامل مرد مسلمان در ماه حرام، آنگاه در مثال یاد شده، بیمه‌گر تنها ضامن پرداخت یک دیه کامل است و بابت پرداخت هزینه معالجه هیچ تعهدی ندارد.

۳- آیین رجوع و شیوه جبران خسارت- بدون شک تسریع در جبران خسارت، از عناصر اساسی حمایت از زیان دیده است. قانون ۵ ژوئیه ۱۹۸۵ فرانسه نوعی حل و فصل دوستانه اما اجباری خسارت را پیش‌بینی کرده است؛ به این معنی که بیمه‌گر مکلف است قبل از هر گونه توسل به مراجع قضایی به زیان‌دیده پیشنهاد جبران خسارت خود را با تعیین مبلغ، ارائه کند (ر.ک. غمامی، ص ۶۱ و بعد). قانون جدید هم ظاهراً نوعی حل و فصل دوستانه خسارت را پیش‌بینی کرده است اما بدرستی آنرا از تصفیه قضایی خسارت تفکیک نکرده است. مسأله مهمی که در باب تصفیه دوستانه راه حل صریحی برای آن پیش‌بینی نشده است، لزوم یا عدم لزوم تحصیل حکم علیه مسئول حادثه جهت رجوع مستقیم زیان دیده به بیمه‌گر است (برای دیدن ضرورت یا عدم ضرورت تحصیل حکم علیه بیمه‌گذار به منظر اقامه دعوا علیه بیمه‌گر ر.ک. ایزانلو، ش ۱۷۶ و بعد). بی‌تردید در مواردی نیازی به تحصیل حکم نیست: ماده ۵ قانون جدید بیمه‌گر را مکلف می‌سازد در حوادث رانندگی منجر به جرح یا فوت که به استناد گزارش کارشناس تصادفات راهنمایی و رانندگی یا پلیس راه، علت اصلی وقوع تصادف، یکی از تخلفات رانندگی حادثه ساز باشد، خسارت زیان‌دیده را بدون هیچ شرطی پرداخت کند. بنابراین در این مورد بیمه‌گر نمی‌تواند جبران خسارت را به تحصیل حکم علیه مسئول حادثه مشروط کند. در واقع در این فرض که علت وقوع حادثه تخلف رانندگی حادثه ساز است، احتمال مسئولیت دارنده یا راننده بسیار قوی است. بنابراین بیمه‌گر نمی‌تواند به بهانه عدم مسئولیت دارنده یا راننده از جبران خسارت امتناع کند.

در سایر موارد، میان خسارت بدنی و مالی از یکسو و خسارات بدنی منجر به فوت یا جرح از سوی دیگر، تفکیک شده است: به موجب ماده ۱۶ قانون در حوادث رانندگی منجر به صدمات بدنی غیر از فوت، بیمه‌گر یا صندوق تأمین موظفند پس از دریافت گزارش کارشناسی راهنمایی و رانندگی یا پلیس راه و پزشکی قانونی بلافاصله ۵۰٪ از دیه تقریبی را به زیان‌دیدگان پرداخت کند و باقی مانده آنرا پس از معین شدن میزان قطعی دیه بپردازد.

همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، پرداخت نیم دیگر به "معین شدن میزان قطعی دیه" موکول شده است نه صدور حکم قطعی. با وجود این، از آنجا که میزان قطعی دیه جز به واسطه صدور حکم قطعی، معین نمی‌شود، باید عبارت قانون را به "معین شدن میزان دیه" یعنی صدور حکم قطعی یا قطعیت دادنامه بدوی تعبیر کرد.

در حوادث منجر به فوت بر اساس ماده ۱۵ بیمه‌گر موظف است حداکثر ظرف مدت ۱۵ روز پس از دریافت مدارک لازم خسارت متعلقه را پرداخت کند. اما معلوم نیست آیا تحصیل حکم قطعی از مرجع قضایی از جمله این مدارک است یا نه. ظاهراً باید تحصیل حکم قطعی لازم باشد زیرا در غیر این صورت تعهد بیمه‌گر به پرداخت فوری خسارت در فرض تخلفات

رانندگی حادثه ساز و تفکیک آن از سایر موارد بی مورد خواهد بود. این نتیجه از تبصره ماده ۱۶ هم قابل استفاده است زیرا به موجب این تبصره در حوادث رانندگی منجر به فوت شرکت‌های بیمه می‌توانند با توافق وارد کننده زیان و زیان دیده بدون نیاز به رأی دادگاه خسارت بدنی را پرداخت کنند. بنابراین، در صورت عدم توافق مراجعه به دادگاه الزامی است.

در مورد خسارت‌های مالی بر اساس ماده ۱۷ قانون جدید در صورت عدم توافق میان بیمه‌گر و زیان‌دیده در مورد پرداخت نقدی خسارت، شرکت بیمه موظف است وسیله نقلیه خسارت دیده را در تعمیرگاه مجاز و یا تعمیرگاهی که مورد قبول زیان‌دیده باشد تعمیر نموده و هزینه‌های تعمیر را تا سقف تعهدات مالی بپردازد. مبنای این تکلیف چیست؟ اگر در خصوص خسارت مالی رأی قضایی صادر شده باشد بیمه‌گر مکلف به پرداخت نقدی محکوم به است و در فقدان آن، در صورت عدم توافق، بیمه‌گر نباید ملزم به تعمیر باشد. به نظر می‌رسد متن تبصره ناظر به موردی است که میان بیمه‌گر و زیان دیده نسبت به اصل مسأله مسئولیت بیمه‌گذار توافق وجود داشته باشد و اختلاف تنها در میزان خسارت باشد. در غیر این صورت و همچنین در فرضی که بیمه‌گر به تکلیف تعمیر، علی‌رغم قبول مسئولیت عمل نکند، طبق تبصره ماده ۱۷ قضیه در یک کمیسیون حل اختلاف متشکل از یک کارشناس بیمه، یک نفر کارشناس رسیدگی به تصادفات و یک قاضی بدون رعایت تشریفات دادرسی مورد رسیدگی قرار می‌گیرد. قانون رأی کمیسیون مذکور را قطعی و ظرف ۲۰ روز قابل اعتراض در دادگاه‌های عمومی دانسته است!

باید توجه داشت که این کمیسیون تنها در مورد خسارت مالی ناشی از حوادث رانندگی حق قضاوت دارد. رسیدگی به دیه و خسارات بدنی در صلاحیت دادگاه است. این نتیجه به روشنی از موقعیت تبصره ماده ۱۷ استنباط می‌شود ضمن آنکه قبلاً به طور ضمنی بر لزوم صدور رأی از مرجع قضایی در مورد خسارات بدنی تأکید شده است. آخرین نکته آنکه در فرض تصادم وسایل نقلیه و عدم وجود اختلاف میان دو طرف در مورد اصل مسئولیت و میزان آن، شرکت‌های بیمه موظف هستند حتی بدون گزارش مقامات انتظامی تمامی خسارت را تا سقف تعهدات مالی پرداخت کنند (ماده ۱۸).

به این ترتیب، نظامی که قانون جدید در مورد آیین جبران خسارت طراحی کرده است (مواد ۵ و ۱۴ و ۱۵ و ۱۶ و ۱۷ و ۱۸) تا حد زیادی مبهم و غیر منسجم است.

۴- تکلیف دادگاه به دعوت بیمه‌گر و امکان دخالت بیمه‌گر در دادرسی کیفری - یکی از مهم‌ترین مزایای قانونی جدید، تکلیف دادگاه به دعوت بیمه‌گر (یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی) است. طبق ماده ۲۲ قانون جدید: "محاکم قضایی مکلفند در رسیدگی به دعاوی مربوط به حوادث رانندگی حسب مورد شرکت بیمه ذی ربط یا صندوق تأمین

خسارت‌های بدنی را جهت ارایه نظرات و مستندات خود دعوت نمایند و پس از ختم دادرسی یک نسخه از رأی صادره را به آنها ابلاغ کنند." دعوا در این ماده در یک معنای عام به کار رفته و شامل دادرسی کیفری هم می‌شود. این ماده بیش از آنچه در نگاه نخست به نظر می‌رسد حایز اهمیت است.

برای شرح آن باید میان دادرسی‌های مدنی و کیفری تفکیک کرد:

چنانچه زیان‌دیده به طرح یک دعوای مدنی اقدام کرده باشد (همانند موردی که راننده مسئول حادثه فوت شده و زیان‌دیده علیه وارثان او دادخواست مطالبه دیه طرح کرده است) دادگاه مکلف به دعوت بیمه‌گر است. آنچه مسلم است در نتیجه این دادرسی نمی‌توان بیمه‌گر را به جبران خسارت محکوم کرد مگر آنکه زیان‌دیده یا مسئول حادثه بیمه‌گر را به دادرسی جلب کند. اما این دعوت برای هر سه طرف (بیمه‌گر، مسئول حادثه - زیان‌دیده) آثار مثبتی دارد. نفع بیمه‌گر روشن است زیرا با ارایه دلایل عدم مسئولیت بیمه‌گذار و جلوگیری از تبانی احتمالی او و زیان‌دیده از جبران خسارت معاف می‌شود.

نفع بیمه‌گذار یا زیان‌دیده هم آن است که چنانچه بعداً به استناد حکم صادر شده در این دعوا، علیه بیمه‌گر طرح دعوا کنند امکان اعتراض ثالث بیمه‌گر به چنین حکمی وجود ندارد زیرا او در حکم وارد ثالث و بنابراین جزء اصحاب دعوا محسوب می‌شود و با وجود شرکت در دادرسی نمی‌تواند به این حکم اعتراض کند. بنابراین به نظر می‌رسد بیمه‌گر همانند اصحاب دعوای اصلی، حق تجدید نظر خواهی از رأی صادره را داشته باشد. ضرورت ابلاغ رأی به بیمه‌گر هم باید در این جهت تفسیر شود.

اما در حقوق ما قریب به اتفاق اختلافات مربوط به جبران خسارات بدنی در دادرسی‌های کیفری مورد قضاوت قرار می‌گیرد. دادگاه ضمن دادرسی کیفری میزان دیه را مشخص می‌کند. به طور سنتی گفته می‌شود که دادرسی‌های کیفری هیچ شخص ثالثی نه به عنوان ورود و جلب و نه به عنوان قائم مقام خاص یکی از طرفین با به‌عناوین دیگر، حق دخالت در دادرسی کیفری ندارد زیرا هدف دادرسی کیفری رسیدگی به جنبه عمومی جرم است و رسیدگی به ادعاهای مدنی له یا علیه اشخاص ثالث دادگاه کیفری را از وظیفه اصلی خود باز می‌دارد. قبلاً به قدر کافی از این اعتقاد انتقاد شده است و ضرورت مسلم دخالت بیمه‌گر در دادرسی کیفری یادآور شده است. (ر.ک. ایزانلو، ۱۹۶-۱۸۷). خوشبختانه قانون جدید، دادگاه را مکلف به دعوت بیمه‌گر کرده است. این امر بیش از آنکه به نفع بیمه‌گذار یا زیان‌دیده باشد، به نفع بیمه‌گر است زیرا اگر بیمه‌گر به دادرسی دعوت نشده بود، باز هم به دلیل اعتبار مطلق امر قضاوت شده کیفری، حق نداشت به عنوان ثالث به رأی صادره معترض شود. از سوی دیگر به صرف دعوت از بیمه‌گر، امکان محکومیت او وجود ندارد. بنابراین بیمه‌گر که به دادرسی جلب شده می‌تواند

تمام دلایل مربوط به عدم مسئولیت کلی یا جزئی بیمه‌گذار یا مسئول حادثه را به دادگاه ارایه کند و همانند فرض قبل از رأی صادره تجدید نظر خواهی نماید.

اما نتیجه مهمی که رویه قضایی با کمی روشن بینی می‌تواند از ماده یاد شده استخراج کند، امکان جلب بیمه‌گر توسط زیان‌دیده یا مسئول حادثه در دادرسی کیفری است. این جلب تابع قواعد دعوی خصوصی در دادگاه کیفری خواهد بود. اگر قانون‌گذار امکان دخالت بیمه‌گر را در دادرسی کیفری پیش‌بینی کرده بنابراین این دخالت می‌تواند به جای آنکه به ابتکار دادگاه صورت گیرد، به ابتکار زیان‌دیده یا مسئول حادثه در قالب جلب ثالث انجام پذیرد. نتیجه دعوی جلب، در صورت فراهم بودن شرایط، محکومیت بیمه‌گر به جبران خسارت است. به این ترتیب هدف تسریع در جبران خسارت محقق خواهد شد.

۵- امکان وثیقه نهادن بیمه‌نامه - ماده ۲۰ قانون جدید: "محاکم قضایی موظفند در حوادث رانندگی منجر به خسارت بدنی، بیمه‌نامه شخص ثالثی را که اصالت آن از سوی شرکت بیمه ذی ربط کتبا مورد تایید قرار گرفته‌تأمیزان مندرج در بیمه‌نامه به عنوان وثیقه قبول نمایند". این حکم جدید از جهت نظری متضمن یک نوآوری مثبت است چرا که برخلاف قاعده عمومی مندرج در ماده ۷۷۴ قانون مدنی، مصداقی از اعتبار وثیقه دین را پیش‌بینی کرده است. تردیدی نیست که اجرای این ماده از جهت عملی هم بسیار راهگشا است و از بازداشت بسیاری از رانندگان به جهت عدم امکان فراهم کردن وثیقه جلوگیری می‌کند. با وجود این، به همان اندازه از جهت هم نظری و هم عملی دارای ایرادات و ابهاماتی است: هر چند برخی از نویسندگان سوسی و فرانسوی، حق زیان‌دیده را بر محل بیمه به یک نوع حق رهن تشبیه کرده‌اند (ایزنلو، ص ۴)، اما باید دانست که، پیش از جبران خسارت، زیان‌دیده مبلغ بیمه را مستقیماً از بیمه‌گر طلبکار است نه آنکه این طلب در مالکیت بیمه‌گذار و در رهن زیان‌دیده باشد (همان، ش ۱۳۲). امکان وثیقه نهادن بیمه‌نامه فرع بر آن است که بیمه‌گذار (یا راننده) مالک محل بیمه باشد، در حالی که چنین نیست.

از جهت عملی پرسش‌های گوناگونی مطرح است: منظور از "میزان مندرج در بیمه‌نامه" چیست؟ وثیقه‌گذار کیست؟ بیمه‌گر یا بیمه‌گذار؟ آیا راننده‌ای که بیمه‌گذار نیست، می‌تواند بدون رضایت بیمه‌گذار، بیمه‌نامه را به وثیقه دهد؟ آیا نام این قرار، قرار وثیقه است یا کفالت؟ از سوی دیگر اگر رضایت بیمه‌گذار لازم باشد، با توجه به انتقال عقد بیمه در صورت انتقال وسیله نقلیه، رضایت منتقل‌الیه شرط است. اما با توجه به آنکه بسیاری از انتقالات با اسناد عادی واقع می‌شود، احراز انتقال در عمل دشوار است.

و اینک پاسخ برخی از این پرسش‌ها: در مورد میزان مندرج در بیمه‌نامه باید توجه داشت که کل مبلغ تعهد بیمه‌گر نامحدود است (رک. به میزان تعهد بیمه‌گر). وثیقه‌گذار، بیمه‌گر

نیست؛ بیمه شده است: بیمه شده یا خود بیمه گذار است یا راننده؛ زیرا همان‌گونه که دیدیم، مسوولیت راننده هم تحت پوشش بیمه است. پس راننده برای به وثیقه نهادن بیمه نامه نیازی به رضایت بیمه گذار ندارد. بنابر این، این قرار در هر حال قرار وثیقه است (باید توجه داشت که تنها به وثیقه نهادن بیمه نامه و سیله نقلیه سبب حادثه معتبر است و نه هر بیمه نامه‌ای زیرا در صورتی که بیمه نامه به وسیله نقلیه سبب حادثه مربوط نباشد، بیمه گر تکلیفی به جبران خسارت ندارد).

۶- رجوع بیمه‌گر و صندوق تامین به مسئول حادثه - طبق قانون جدید در دو دسته از

موارد، بیمه گر می‌تواند به مسئول حادثه مراجعه کند.

الف: طبق ماده ۵ قانون جدید، چنانچه حادثه ناشی از یکی از تخلفات رانندگی حادثه ساز باشد، بیمه‌گر می‌تواند پس از جبران خسارت زیان‌دیده جهت باز یافت ۱٪ از خسارات بدنی و ۲٪ از خسارات مالی پرداخت شده به مسبب حادثه رجوع کند. تخلفات رانندگی حادثه ساز را در واقع می‌توان نوعی تقصیر سنگین به حساب آورد.

ب- به موجب ماده ۶ در صورت عمد راننده در ایجاد حادثه، یا رانندگی در حل مستی یا استعمال مواد مخدر یا روانگردان موثر در وقوع حادثه و همچنین در فرضی که راننده مسبب فاقد گواهینامه باشد یا گواهینامه او متناسب با وسیله نقلیه نباشد بیمه‌گر موظف است بدون اخذ تضمین خسارت زیان‌دیده را پرداخت کند و پس از آن به قائم مقام زیان‌دیده به مسئول حادثه مراجعه نماید.

موردی دیگر که باید به موارد ماده ۶ اضافه می‌شود، ورود خسارت توسط متصرفین غیر مجاز وسیله نقلیه است. این نتیجه در وضع کنونی نیز بر مبنای قواعد عمومی قابل پذیرش است (ر.ک. اشخاص تحت پوشش).

ج- صندوق تامین خسارت به عنوان قاعده حق دارد پس از جبران خسارت زیان‌دیده به مسوول حادثه مراجعه کند. حاصل این رجوع یکی از منابع مالی صندوق را تشکیل می‌دهد (بند ج ماده ۱۱). با وجود این، اگر عدم امکان جبران خسارت زیان‌دیده، نتیجه ورشکستگی بیمه گر باشد، صندوق حق مراجعه به بیمه گذار را ندارد. اما آیا می‌تواند وارد غرمای بیمه گر شود؟ هر چند همچنان که به زودی خواهیم دید صندوق در آخرین مرتبه جبران خسارت قرار دارد، اما به نظر می‌رسد با توجه به آنکه بخشی مهم از منابع مالی صندوق توسط بیمه گران تامین می‌شود، در این فرض رجوع به بیمه گر ممکن نیست.

۷- صندوق تامین خسارت‌های بدنی - صندوق تامین خسارت‌های بدنی در قانون قدیم

هم پیش‌بینی شده بود. موارد صلاحیت صندوق در قانون جدید هم تقریباً همان مواردی است که در قانون سابق پیش‌بینی شده بود: فقدان بیمه، بطلان عقد بیمه، تعلیق تأمین، فرار کردن یا

شناخته نشدن مسئول حادثه، ورشکستگی بیمه‌گر و به طور کلی خسارت‌های بدنی خارج از شرایط بیمه نامه.

اما تحولی که قانون جدید در مورد میزان تعهدات صندوق از یک سو و تأمین منابع مالی کافی برای صندوق از سوی دیگر به عمل آورده است قابل توجه است. قانون جدید، در نتیجه، صندوق را بر خلاف گذشته، به یکی از مهم‌ترین ابزار جبران خسارت تبدیل می‌کند. در حقیقت به موجب تبصره ۱ ماده ۱۰ قانون جدید: "میزان تعهدات صندوق برای جبران خسارتهای بدنی معادل مبلغ مقرر در ماده (۴) این قانون و تبصره ذیل آن خواهد بود." بنابراین میزان تعهد صندوق، عیناً همان میزان حداقل بیمه‌گر است. در مقابل، منابع مالی صندوق هم قابل توجه است. ۵٪ از حق بیمه اجباری موضوع قانون، ۲۰٪ از جرایم وصولی راهنمایی و رانندگی در کل کشور، ۲۰٪ از کل هزینه‌های دادرسی و جزای نقدی وصولی توسط قوه قضاییه تنها بخشی از این منابع است. (ماده ۱۱ قانون جدید) و صندوق مجاز است با این منابع سرمایه‌گذاری کند (ماده ۱۲).

تحت حکومت قانون سابق در وجود شخصیت حقوقی مستقل برای صندوق تردید وجود داشت. در قانون جدید هر چند به این امر تصریح نشده است، نشانه‌ها فراوانی از شخصیت حقوقی مستقل صندوق وجود دارد.

ایراد عمده قانون جدید به مشخص نکردن موقعیت صندوق در سلسله مراتب جبران خسارت مربوط می‌شود (برای دیدن بحث نظری در زمینه سلسله مراتب جبران خسارت ر.ک. بادی، ص ۴۰ و بعد). این امر در ماده ۱۲ آیین نامه صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مصوب ۴۸/۴/۲۱ پیش‌بینی شده بود و در حال حاضر هم با توجه به ماده ۳۹ قانون جدید قابل اجرا است. بر اساس ماده ۱۲ یاد شده صندوق در آخرین مرتبه جبران خسارت قرار دارد و چنانچه خسارت زیان‌دیده از منابع دیگری نظری تأمین اجتماعی جبران شود صندوق تعهدی به پرداخت نخواهد داشت و هیچ شخص ثالثی هم نمی‌تواند پس از جبران خسارت زیان‌دیده به قائم مقامی او به صندوق مراجعه کند. نکته‌ای مهم که شایسته بود قانون‌گذار آن را مورد توجه قرار دهد تداخل تعهد صندوق با بیت‌المال در قانون مجازات اسلامی است. همان‌گونه که گفته شد، یکی از موارد تعهد صندوق، فرار کردن عامل حادثه و ناشناخته ماندن او است. از سوی دیگر به موجب مواد ۲۵۵ و ۳۱۳ قانون مجازات اسلامی در همین فروض دیه بر عهده بیت‌المال است. از ظاهر ماده ۱۲ آیین نامه چنین استنباط می‌شود که در این فرض، جبران خسارت بر عهده بیت‌المال است نه صندوق. این نتیجه از دیدگاه فقهی هم قابل تأیید است. اما با وجود منابع قابل توجه که برای صندوق در نظر گرفته شده است به نظر می‌رسد در این مورد، صندوق در مقام بیت‌المال، باید به جبران خسارت اقدام کند (در تأیید این عقیده، ر.ک. ماده ۶ لایحه حمایت از بزه دیدگان).

گفتار چهارم - ملاحظات کلی

۱- قلمرو زمانی قانون - اگر پیش از لازم الاجرا شدن قانون جدید حادثه‌ای رخ داده باشد، دعوی مربوط به آن بر اساس اصل عدم تأثیر قانون نسبت به گذشته تابع قانون سابق است (ماده ۴ قانون مدنی). بنابراین اگر قبل از لازم الاجرا شدن قانون جدید در حادثه‌ای فرزند راننده دچار حادثه شده باشد نمی‌تواند به این استناد که بر اساس قانون جدید جزء اشخاص ثالث است خواستار جبران خسارت شود. بر عکس، در همین مثال اگر قرارداد بیمه پیش از لازم الاجرا شدن قانون جدید منعقد شده باشد اما حادثه تحت حکومت قانون جدید رخ دهد بیمه‌گر نمی‌تواند با این استناد به تعهد او ریشه در قرارداد دارد و آثار قراردادهای تابع قانون زمان تنظیم است، از جبران خسارت امتناع کند زیرا آثاری که قانون بر این قرارداد مترتب کرده است، امری است نه تکمیلی. در نتیجه، مبنای حکومت قانون سابق بر قرارداد، از میان می‌رود (ر.ک. کاتوزیان، حقوق انتقالی، ص ۱۴۴ و بعد). با وجود این، بیمه‌گر می‌تواند به استناد "تشدید خطر" مابه التفاوت حق بیمه را از بیمه‌گذار دریافت کند. در واقع، از این پس، تعرفه‌های جدید حق بیمه در مورد قراردادهایی هم که پیش از لازم الاجرا شدن قانون جدید منعقد شده نسبت به مدت باقی مانده از قرارداد، حکومت می‌کند.

باید اضافه کرد که اگر حادثه (تصادم) تحت حکومت قانون سابق رخ داده باشد، تصفیه تابع همان قانون است. هر چند خسارت ناشی از حادثه در زمان قانون جدید، محقق شده باشد (ر.ک. مفهوم حادثه).

۲- نسخ و اصلاح قانون - قانون جدید از یکسو خود را «قانون اصلاح قانون بیمه اجباری» و از سوی دیگر یک قانون آزمایشی خوانده است (ماده ۳۰) در حالی که: اولاً- قانون یاد شده در واقع یک قانون کامل و جدید برای جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی است و نه، تنها اصلاحی بر قانون سابق. با وجود قانون جدید (که عین برخی مواد قانون سابق در آن تکرار شده است) قانون سابق اعتباری ندارد و در ماده ۳۰ هم به نسخ قانون ۱۳۴۷ تصریح شده است. بنابراین سخن از قانون اصلاحی با وجود نسخ قانون سابق، بی‌مورد است. ثانیاً- در همان ماده ۳۰ پیش‌بینی شده است که هر گونه نسخ یا اصلاح مواد این قانون باید صریحاً در قوانین بعدی قید شود. از آنجا که این قانون آزمایشی است و اعتبار آن برای مدت ۵ سال است، انقضای مدت، عمر آن را به پایان می‌رساند. با پایان یافتن عمر این قانون و عدم تمدید آن، قانون ۱۳۴۷ اعتبار خود را باز نمی‌یابد زیرا نسخ شده است. بنابراین در صورت عدم تمدید، خلا قانونی وجود خواهد داشت. این ایراد که حکم ماده ۳۰ مبنی بر نسخ قانون ۱۳۴۷ هم همانند سایر مواد، موقت و محدود به دوره آزمایشی است، پذیرفتنی نیست. نسخ بنا به طبیعت

خود، دائمی است و قانون منسوخ، همانند قرارداد منسوخ، اعتبار خود را باز نمی‌یابد (الساقط لایعود کما المعدوم لایعود).

از سوی دیگر، به نظر نمی‌رسد پیش بینی ضرورت نسخ صریح قانون، مانع نسخ ضمنی آن باشد، همان‌گونه که پیش بینی عدم نسخ، مانع نسخ بعدی نخواهد بود؛ بویژه که تشخیص نسخ صریح و ضمنی چندان آسان نیست. بنابراین، عبارت قانون حداکثر بدان معناست که در صورت تردید در نسخ یا عدم نسخ باید جانب عدم نسخ را گرفت؛ نتیجه‌ای که نیازی به تصریح نداشت.

نتیجه

قانون جدید حاوی نکات مثبت بسیار است: تفکیک مسئولیت دارنده از مسئولیت راننده، حذف استثنای وسیع از شمول اشخاص ثالث، پیش‌بینی بیمه اجباری مستقیم نسبت به پوشش دادن هزینه‌های معالجه و خسارات بدنی وارد به زنان و غیر مسلمانان و ایجاد برابری در این زمینه، تحت پوشش قراردادان مسئولیت راننده وسیله نقلیه، افزایش میزان تعهد بیمه‌گر، افزایش تعهدات صندوق تأمین خسارات بدنی تا حد تعهد بیمه‌گر، و ایجاد منابع مالی قابل توجه برای صندوق، امکان رجوع مستقیم زیان‌دیده به بیمه‌گر، تسریع نسبی در روند جبران خسارت، تکلیف دادگاه به دعوت بیمه‌گر و امکان دخالت بیمه‌گر به دادرسی کیفری، پیش‌بینی اقدامات موثر از حیث بازدارندگی، پیش‌بینی ضرورت تعامل سازنده شرکت‌های بیمه و نیروی انتظامی و پلیس راه، پذیرش بیمه‌نامه به عنوان وثیقه آزادی متهم (و به این ترتیب، پذیرش مصداقی از وثیقه دین)، پیش‌بینی ضمانت اجراهای موثر کیفری، مدنی و اداری جهت اجرای مقررات قانون، از مهم‌ترین نکات مثبت قانون است.

عدم رعایت شیوه درست قانون نویسی و آوردن تبصره‌های مکرر در ذیل یک ماده، در نظر نگرفتن امکان رجوع بیمه‌گذار به بیمه‌گر، ابهام در روند جبران خسارت، عدم تصریح به ثالث بودن راننده مسبب حادثه نسبت به وسیله نقلیه مقابل در فرض تداخل اسباب، عدم تصریح به مسئولیت نوعی دارنده، مشخص نکردن تأثیر تقصیر یا فعل زیان‌دیده یا اشخاص ثالث در مسئولیت وارد کننده زیان و بیمه‌گر او، مشخص نکردن موقعیت صندوق تأمین خسارات بدنی در سلسله مراتب جبران خسارت و به ویژه عدم تعیین مرزهای تعهد بیت‌المال در قانون مجازات اسلامی و صندوق تأمین خسارات بدنی، از کاستی‌های قانون است. به این ترتیب بیشتر کاستی‌های قانون متوجه جنبه‌های شکلی و جنبه مسئولیت مدنی آن است.

قانون جدید دست کم از دو جهت می‌تواند متحول کننده رویه قضایی باشد. جهت نخست، پذیرش دعوی مستقیم زیان‌دیده علیه بیمه‌گر است. البته این رویه تا قبل از تصویب قانون جدید نیز وجود داشته و با تصویب این قانون به یک رویه ثابت تبدیل خواهد شد. جهت دوم، امکان جلب بیمه‌گر (جلب ثالث) در دادرسی کیفری میان زیان‌دیده و مسئول حادثه و محکومیت بیمه‌گر به جبران خسارت زیان‌دیده در دادرسی کیفری است که روند جبران خسارت را تا حد بسیار زیادی تسریع خواهد کرد. این امکان به صراحت در قانون پیش‌بینی نشده اما استنباط آن از ماده ۲۲ قانون جدید که متضمن تکلیف دادگاه به دعوت بیمه‌گر است، کاملاً ممکن و ضروری است.

بی تردید بار مالی قانون برای بیمه‌گران سنگین است. افزایش متناسب حق بیمه‌ها به منظور جبران این بار مالی ضرورت دارد و آیین نامه اجرایی باید شیوه آن را معین کند.

منابع و مأخذ

الف- فارسی

۱. ایزانلو، محسن، (۱۳۸۳)، نظام جبران خسارت در بیمه مسولیت، رساله دکتری حقوق خصوصی، به راهنمایی استاد دکتر کاتوزیان، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران.
۲. بابایی، ایرج، (۱۳۸۲)، حقوق بیمه، چاپ اول، انتشارات سمت.
۳. بادینی، حسن، (۱۳۸۴)، فلسفه مسولیت مدنی، چاپ نخست، شرکت سهامی انتشار.
۴. بادینی، حسن، (۱۳۸۷)، قواعد حاکم بر اعمال همزمان نظام‌های جبران خسارت (مسولیت مدنی، بیمه و تامین اجتماعی)، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، فصلنامه حقوق، دوره ۳۸، شماره ۲.
۵. جنیدی، لعیا، (۱۳۸۱)، مسولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی (مطالعه تطبیقی با تاکید بر نظام‌های کامن‌لا)، در: مسولیت ناشی از حوادث رانندگی، زیر نظر دکتر ناصر کاتوزیان، چاپ دوم، انتشارات دانشگاه تهران.
۶. کاتوزیان، ناصر، (۱۳۸۱)، مسولیت خاص دارنده اتومبیل، در: مسولیت ناشی از حوادث رانندگی، چاپ دوم، انتشارات دانشگاه تهران.
۷. کاتوزیان، ناصر، (۱۳۶۹)، حقوق انتقالی، چاپ دوم، کانون وکلای دادگستری.
۸. کاتوزیان، ناصر و ایزانلو، محسن، (۱۳۸۷)، بیمه مسولیت مدنی، انتشارات دانشگاه تهران.
۹. غمامی، مجید، (۱۳۸۱)، تحول حقوق فرانسه در زمینه حوادث رانندگی، در: مسولیت ناشی از حوادث رانندگی، زیر نظر دکتر ناصر کاتوزیان، چاپ دوم، انتشارات دانشگاه تهران.

ب- خارجی

- 1- Atallah (Borham), (1967), **Le droit proper de la victime et son action directe contre l'assureur de la responsabilité automobile obligatoire**, L.G.D.J.
- 2- Favre Rochex (André) et Courtieu (Guy), (2000), **Le droit des assurances obligatoires**, L.G.D.J.
- 3- Groutel (Hubert), Leduc (Fabric), Pierre (Philippe) et Aselain (Maud), (2008), **Traité du contrat d'assurance terrestre**, Litec
- 4- Lambert-Faivre (Yvonne), (1995), **Droit des assurances**, 9e éd., Dalloz
- 5- MacGillivray, **Insurance Law**, 9th Ed., Sweet & Maxwell.
- 6- Viney (Geneviève) et Jourdain (Patrice), (1998), **Les conditions de la responsabilité civile**, 2e éd., L.G.D.J.