

حقوق زیان دیدگان در حوادث رانندگی و نظام تأمین خسارتها

از: دکتر محمود صالحی

فراهم می ساخت. این رسم، که هنوز بین برخی قبایل و عشایر ما متداول است، کم کم از شکل عرف و رسم به صورت قاعده اخلاقی (وظیفه جبران زیان) درآمد و بتدریج به شکل یک قاعده حقوقی متبلور شد و در مجموعه قانونهای مدنی راه یافت. در واقع قواعد مسئولیت مدنی که بررسی حل مسایل مربوط به جبران خسارتها تنظیم شده بود، ضمن تسکین حس انتقام جویی، موجب برقراری و استواری امنیت و آرامش اجتماعی شد. افزون بر این، ارضاء حس عدالتخواهی نیز یکی از عوامل و انگیزه های ایجاد این قواعد و ضوابط است. بنابراین ضوابط مربوط به مسئولیت مدنی با نظم و امنیت جامعه و تأمین عدالت، ارتباط نزدیک و صمیمانه دارد. بر پایه این ضرورت است که در قانون مدنی کشورهای گوناگون اصول و قواعدی زیر عنوان مسئولیت مدنی دیده می شود.

در قانون مدنی، (مصوب سالهای ۱۳۰۷ تا ۱۳۱۴) نیز در مواد ۳۲۸ تا ۳۳۵ زیر عنوان «اتلاف و تسبیب» که به پیروی از فقه اسلامی اخذ شده، به این موضوع اختصاص دارد.

افزون بر این برای تکمیل قواعد مذکور و پاسخگویی به نیازهای روز در سال ۱۳۳۹ قانون مسئولیت مدنی شامل ۱۶ ماده، پس از آن در سال ۱۳۴۷ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث تصویب شد و به مرحله اجرا درآمد.

تعریف مسئولیت مدنی، مبنا و انواع آن
وقتی کسی با عمل یا ترک عمل یا
خودداری از انجام تعهد و تکلیفی، موجب زیان

بنا بر یک اصل کلی، هر کس موجب زیان دیگری شود مسئول جبران آنست.
این اصل حقوقی مورد قبول جوامع بشری، ریشه در عدالت و امنیت اجتماعی دارد و چون مفهوم عدالت و امنیت اجتماعی در طول زمان دگرگون و متحول شده، مفهوم مسئولیت و شیوه جبران خسارتها نیز با گذشت زمان تحول یافته است.

در دورانهای باستان اگر شخصی موجب خسارت جانی یا مالی دیگری می شد، شخص زیان دیده یا خانواده و قبیله او دست به انتقام و تلافی جویی می زدند و مرتکب اعمال خشونت آمیزی می شدند و از این راه خشم خود را فرو می نشانند. به تعبیر دیگر هنگامی که خسارتی به کسی وارد می شد عامل زیان یا می بایست به گونه ای آتش خشم زیان دیدگان را فرو نشانند و یا آماده دریافت ضربه انتقام آنان باشد.

این وضع موجب بروز زد و خوردها و خونریزی هایی می شد و امنیت و آرامش جامعه را مختل می کرد. به همین جهت عاقلان و نیک اندیشان به جستجوی راه حل پرداختند. راه حلی که اینان یافتند این بود که بجای انتقام گیری غارت یا تسلیم شخص مسئول زیان یا قتل و کشتار، دادن مالی یا پرداخت خون بها یا «دیه» را برقرار و استوار ساختند. این ترتیب، که گونه ای سازش و آشتی جویی است، موجب تسکین و آرامش زیان دیدگان می شد. در برخی موارد نیز تدارک وصلت و ازدواج بین خانواده زیان دیده و خانواده عامل زیان زمینه آشتی و دوستی آنان را

به نظر مبتکران و ابداع کنندگان این نظریه، هر کس «محیط مخاطره آمیزی» ایجاد کند و از آن بهرمنند شود، مسئول جبران خسارت وارد به زیان دیدگان می باشد.^۱

انواع مسئولیت مدنی

مسئولیت مدنی را به مسئولیت جرمی و شبه جرمی (جرم مدنی) و مسئولیت قراردادی (یا عهدی) تقسیم می کنند. خسارت عمدی یا زیانی که از روی سوء نیت به دیگران وارد شود موجب مسئولیت مدنی جرمی یا قهری می شود (مانند این که راننده ای از روی اراده و عمد موجب صدمه بدنی عابری شود) در حالی که خسارت وارد به دیگران اگر از روی غفلت و بی احتیاطی باشد، مسئولیت شبه جرمی گفته می شود.

در مسئولیت قراردادی، یکطرف قرارداد به تعهد خود عمل نمی کند و موجب زیان دیگری می شود.

مسئولیت جرمی و شبه جرمی ناشی از حوادث رانندگی، ارتباط نزدیک با مقررات و ضوابط راهنمایی و رانندگی دارد.

حقوق ترافیک زمینی

مجموعه قواعد و ضوابطی که به منظور تنظیم روابط و مسایل ترافیک و مسایل نقلیه موتوری زمینی وضع و اجرا می شود، حقوق ترافیک یا حقوق راهنمایی و رانندگی را تشکیل می دهد. در این مقررات، ضوابطی درباره علامتهای راهنمایی و خط کشی جاده ها، خیابانها، شرایط و صلاحیت رانندگی اتومبیل و وظایف رانندگان، اختیار و صلاحیت پلیس راه و پلیس راهنمایی، شماره گذاری، حقوق و تکالیف عابران، جریمه ها و تشدید مجازات رانندگان متخلف و... پیش بینی شده است.

منابع حقوق ترافیک زمینی، عبارتند از قانون تشدید مجازات رانندگان مصوب تیرماه ۱۳۲۸، قانون تشدید مجازات رانندگان متخلف

دیگری می شود قانون او را مسئول می شناسد. این تعهد مالی یا الزام به جبران زیان دیگران، ممکن است بر اثر عمل عامل زیان یا افراد زیر مراقبت و سرپرستی او (کارکنان یک کارفرما) یا اموال و اشیاء زیر سلطه و تصرف او (اتومبیل یا کارخانه یا خانه) حاصل شود. بنابراین می توان گفت که مسئولیت مدنی عبارت از تعهد و الزامی است که عامل زیان نسبت به جبران خسارت وارد به دیگران دارد اعم از اینکه خسارت وارد شده در نتیجه عمل خود او یا اشخاص زیر مراقبت او یا ناشی از اشیاء و اموال زیر سلطه و تصرف او باشد.

بنابراین اگر راننده ای از روی عمد و اراده یا در نتیجه بی احتیاطی و غفلت خود موجب خسارت دیگری شود یا گماشتگان (کارکنان) یا اعضاء خانواده او ضمن استفاده از اتومبیل باعث خسارت کسی شوند یا اتومبیل متعلق به او به حرکت درآید یا آتش بگیرد و موجب زیان دیگران شود، عامل زیان (دارنده اتومبیل) مسئولیت مدنی دارد و ملزم به جبران زیان وارد به دیگران می باشد.

مبنای مسئولیت مدنی

درباره مبنای مسئولیت مدنی دو نظریه وجود دارد که به نظریه تقصیر و نظریه خطر معروفند. در مسئولیت مدنی متکی بر نظریه تقصیر، شرط دریافت خسارت، اثبات تقصیر و خطای عامل زیان و رابطه تقصیر و خسارت است در غیر این صورت زیان دیده استحقاق دریافت خسارت نخواهد داشت در حالی که مسئولیت مدنی متکی بر «نظریه خطر»، کافی است که زیان دیده، رابطه علیت بین عمل عامل زیان و خسارت را ثابت کند. در واقع بار اثبات تقصیر عامل زیان از دوش زیان دیده برداشته می شود و بدین ترتیب جبران خسارت او تسهیل می شود. نظریه خطر در نتیجه افزایش حوادث کار در کارگاهها و کارخانه ها و حوادث و مسایل نقلیه موتوری، پیدا شده است.

مصوب دی ماه ۱۳۳۵ و آئین نامه های اجرایی، عرف رانندگی، قراردادهای بین المللی در خصوص ترافیک زمینی و رویه قضایی درباره حوادث رانندگی.

منظور بنیادی این قواعد و ضوابط، حفظ و تأمین سلامت و ایمنی استفاده کنندگان از وسایل نقلیه موتوری زمینی و عابران و سرنشینان این وسایل می باشد. به همین جهت حقوق ترافیک زمینی دارای یک خصلت الزام آور است و تخلف از آن مستوجب جریمه و مجازات می باشد بنابراین یک حادثه رانندگی اگر منجر به جرح و صدمه بدنی یا جانی شود، هم جنبه کیفری (مسئولیت کیفری) دارد و هم موجب الزام به جبران خسارت (مسئولیت مدنی) می شود.

حقوق زیان دیدگان

وقوع حادثه و ایجاد خسارت به زیان دیده حق می دهد که درخواست غرامت کند. حق درخواست جبران خسارت یا استحقاق و امتیاز دریافت غرامت را حقوق زیان دیدگان می نامیم. بنابراین برای آن که چنین حقی ایجاد شود می باید خسارتی وارد شده باشد.

خسارت در این تعبیر، شکاف مالی یا عدم تعادل حاصل در دارایی افراد زیان دیده می باشد که بر اثر عمل عامل زیان ایجاد شده و ضوابط مسئولیت مدنی و سیستمهای تأمین خسارتها به منظور پر کردن این شکاف و برقراری تعادل مالی از دست رفته، به وجود آمده اند.

چه خسارتهایی قابل جبران است؟

خسارتها را می توان به سه بخش تقسیم کرد:

- خسارتهای بدنی

- خسارتهای مالی

- خسارتهای معنوی یا تبعی

۱ - خسارتهای بدنی:

در بر گیرنده هر نوع صدمه بدنی اعم از جرح قابل علاج، نقص عضو و از کار افتادگی دائم، فوت و از کار افتادگی موقت (بیکاری و محروم

شدن از کسب درآمد) می باشد معالجه جرح یا شکستگی یا پارگی و سوختگی اعضاء بدن مستلزم انجام هزینه های پزشکی و درمانی است که در برخی موارد اقلام سنگینی را تشکیل می دهد. از کار افتادگی دائم یا نقص عضو بر اثر حوادث رانندگی گاهی موجب اختلال در سلامت و حیات سالم و طبیعی و از دست رفتن کار و حرفه و درآمد شخص مصدوم می شود و تمام عمر او را معذب می دارد. فوت بر اثر حوادث رانندگی افزون بر زیانها و صدمه های عاطفی و روانی، پی آمدهای مالی و اقتصادی ناگواری برای خانواده شخص مصدوم دربر دارد کارشناسی و برآورد جبران خسارت فوت و از کار افتادگی دائم از ویژگیهایی برخوردار است و بر پایه عوامل گوناگونی مانند میزان درآمد، تعداد افراد زیر تکفل، سن و سال و موقعیت اجتماعی مصدوم برآورد می شود.

۲ - خسارت مالی:

منظور از خسارت مالی، زیان وارد به اموال منقول و غیر منقول اشخاص زیان دیده می باشد مانند خسارت وارد به خانه و اثاثه، کارخانه و کارگاه. میزان این خسارتها نیز گاهی بسیار سنگین است (بطور نمونه وقتی آتش سوزی اتومبیل موجب حریق کارخانه یا انباری می شود)

۳ - خسارت معنوی یا تبعی:

خسارتی است که در اثر حادثه متوجه شخص مصدوم یا اعضاء خانواده او می شود مانند درد و رنجی که همسر و فرزندان در نتیجه مرگ پدر یا سرپرست خانواده شان تحمل می کنند.

همچنین درد و رنجی که شخص مصدوم در اثر وقوع حادثه منجر به جرح و نقص عضو و انجام اعمال جراحی تحمل می کند و زیان وارد به زیبایی و تناسب اندام شخص مصدوم که او را در زندگی معذب می دارد، از موارد خسارت تبعی یا معنوی بشمار می رود.

عنوان کردن این گونه خسارتها بیشتر بدین منظور است که سعی شود حداکثر خسارت واقعی زیان دیدگان جبران شود.

قانون مسئولیت مدنی مصوب سال ۱۳۳۹ نیز در مواد ۱ و ۲ خود به خسارت مادی و معنوی بطور عام اشاره می کند که می تواند موارد مذکور را در برگیرد.

اصول و تئوریهای کلی خسارت:
در مورد ترمیم خسارتهای اصول زیر عنوان شده است:

- ۱ - خسارت باید نتیجه مستقیم و بی درنگ تقصیر باشد.
- ۲ - خسارت شامل زیان وارد شده و محروم شدن از کسب درآمد می باشد.
- ۳ - خسارت باید بدون در نظر گرفتن وضعیت عامل زیان تعیین شود.
- ۴ - ترمیم خسارت نباید موجب ثروتمندی یا دارا شدن غیر عادلانه زیان دیده گردد.
- ۵ - ترمیم خسارت باید بصورت نقدی (پول نقد) باشد نه جنسی.
- ۶ - میزان خسارت در روز توافق دوستانه (مصالحه) یا در روز صدور رأی محکومیت برآورد و تعیین می شود بطور خلاصه می توان گفت که برای جبران خسارت تحقق سه شرط زیر ضروری است:
- ۱ - خسارت باید مسلم باشد. (نه احتمالی و فرضی)
- ۲ - خسارت باید مستقیم باشد. (نه نتیجه غیر مستقیم حادثه)
- ۳ - خسارت نباید از پیش جبران شده باشد.

نظام تأمین خسارتهای

چنانکه دیدیم برای جبران خسارتهای باید مسئول یا عامل زیانی وجود داشته باشد و در برخی موارد تقصیر و خطای او به اثبات برسد تا زیان دیده محق به دریافت خسارت باشد. بطور کلی بیشتر قواعد و ضوابط مربوط به مسئولیت مدنی به مسأله جبران خسارتهای یک جنبه فردی می دهد بدین معنی که پرداخت خسارت بر دوش

عامل زیان قرار می گیرد و این اوست که باید از عهده ترمیم خسارت زیان دیدگان برآید. حال اگر عامل زیان، توانائی مالی برای ترمیم خسارت را نداشته باشد. بسیاری از زیانها بدون جبران می ماند و خانواده زیان دیده در وضع دشوار و ناگواری قرار می گیرد. گاهی نیز جبران خسارت به علت سنگینی مبلغ آن ممکن است عامل زیان را از هستی ساقط کند و او و خانواده اش را دچار پریشانی مالی سازد.

این دشواریها در شرایط جوامع صنعتی که شمار حوادث رو به افزایش است و میزان خسارتهای و هزینه های درمان و معاش ارقام بزرگی را تشکیل می دهد، اهمیت مسأله را دو چندان می کند. در واقع پیشرفته ترین قانونها در زمینه مسئولیت مدنی به تنهایی قادر به حل مشکل خسارتهای و تأمین عدالت نیست. به همین جهت برای آن که قواعد و ضوابط مسئولیت مدنی را بطور مؤثر قابل اجرا و عملی سازند، سیستم تأمین دستجمعی را جانشین سیستم جبران فردی کردند. در واقع از راه سر و سامان دادن به همیاری افراد در معرض خطر با ایجاد یک سازمان تخصصی جبران خسارتهای به قواعد و ضوابط مسئولیت مدنی جان و تحرک تازه ای بخشیدند و اجرای عدالت را تسهیل کردند.

نقش بیمه در تأمین خسارتهای

عدالت ایجاب می کند که خسارت افراد زیان دیده به بهترین و ممکن ترین وجه جبران و ترمیم شود و ناگواریهای فردی و اجتماعی ناشی از وقوع خطرها و حوادث کاهش یابد. مؤسسه بیمه به عنوان یک سازمان تخصصی جبران خسارتهای، از راه سازمان دادن همیاری بیمه گزاران، جبران خسارتهای را قابل تحمل و عملی می سازند. تمام راز و رمز بیمه گری در همین کار شگفت انگیز سازمان دادن و مدیریت همیاری اشخاص در معرض خطر و عملی ساختن ترمیم خسارتهای، خلاصه می شود. با بهرمندی از

این قانون، میلیاردها ریال خسارت به اشخاص زیان دیده پرداخت شده که خود گامی در اجرای عدالت و امنیت اجتماعی است.

حقوق و امتیازهای عمده‌ای که زیان دیدگان در نتیجه تصویب و اجرای این قانون کسب کردند عبارتند از:

- ۱ - تسهیل ترمیم خسارتها در نتیجه قبول «نظریه خطر» به عنوان مبنای مسئولیت مدنی دارندگان اتومبیل و پیوند آن با بیمه
- ۲ - جبران خسارت ناشی از عمد رانندگان
- ۳ - جبران خسارت ناشی از فقدان پروانه رانندگی
- ۴ - جبران زیان ناشی از مستی راننده
- ۵ - نداشتن یا عدم تحصیل بیمه نامه شخص

ثالث

- ۶ - بطلان قرارداد بیمه
- ۷ - تعلیق تأمین بیمه گر و تعلیق قرارداد بیمه
- ۸ - فرار و شناخته نشدن مسئول حادثه
- ۹ - ورشکستگی بیمه گر
- ۱۰ - حق مراجعه مستقیم به بیمه گر برای

بیمه

درخواست و دریافت خسارت بدون شک «بیمه اجباری شخص ثالث» نقش مهمی در تأمین حقوق زیان دیدگان از راه ترمیم خسارت آنان داشته است با این همه شمار قابل توجهی از خسارتهای ناشی از حوادث رانندگی به دلایل زیر بدون ترمیم مانده است:

- ۱ - غیر مؤثر بودن ضمانت اجرای قانون: این نارسایی موجب شده است که شمار قابل توجهی از دارندگان اتومبیل به تعهد و تکلیف قانونی خود عمل نکنند و از خرید بیمه نامه شخص ثالث خودداری نمایند. در واقع جدی نگرفتن موضوع موجب شده است که بیمه شخص ثالث بطور جامع و گسترده به مرحله اجرا در نیاید. شایان ذکر است که در بیشتر کشورهای

خسارتها چند برابر می شود و بدین ترتیب ترمیم خسارتها از حالت فردی خارج می شود و شکل جمعی و گروهی به خود می گیرد. بنابراین کسانی که اقدام به خرید بیمه می کنند توانایی کافی برای رویارویی با دعاوی خسارت به دست می آورند. سیستم اختیاری تأمین خسارتها از راه بیمه در صورتی موثر است که شمار زیادی از دارندگان وسایل نقلیه موتوری از آن استقبال کنند و اقدام به خرید بیمه نامه نمایند اما در عمل به علل گوناگون دارندگان اتومبیل با میل و رغبت اقدام به خرید بیمه نامه مسئولیت مدنی نمی کنند. در نتیجه، شمار زیادی از افراد زیان دیده به آسانی، و گاهی هرگز، قادر به دریافت خسارت خود نمی شوند و در شرایط دشوار و ناگواری قرار می گیرند. به هر حال سیستم تأمین جمعی از راه بیمه با همه مزیتی که بر سیستم جبران فردی خسارت دارد، به دلیل اختیاری بودن و نابسندگی گسترش آن نمی تواند بطور مؤثر کارساز باشد. به همین جهت در بسیاری از کشورهای جهان، تأمین خسارتهای ناشی از حوادث رانندگی جنبه الزامی و همگانی بخود گرفته است. چنانکه سوئد در سال ۱۹۲۹، سوئیس در سال ۱۹۳۲، ایرلند در سال ۱۹۳۳، آلمان در سال ۱۹۳۹، مراکش در سال ۱۹۴۱، و بلژیک در ۱۹۵۶ و فرانسه در ۱۹۵۸، بیمه مسئولیت مدنی ناشی از حوادث اتومبیل را اجباری کردند. در کشور ما نیز از سال ۱۳۴۸ شمسی بیمه مسئولیت مدنی ناشی از حوادث وسایل نقلیه موتوری زمینی به صورت الزامی درآمد.

قانون بیمه اجباری «شخص ثالث»

تصویب و اجرای این قانون، تحولی کم سابقه در سیستم تأمین خسارتها در ایران است. قبول «نظریه خطر» به عنوان مبنای مسئولیت مدنی دارندگان اتومبیل و پیوند آن با بیمه، تحرک و تحول تازه‌ای در زمینه تأمین خسارتها و اجرای عدالت بوجود آورده است. در مدت ۲۲ سال اجرای

ابزار تأمین حقوق زیان دیدگان، از چنان اهمیتی برخوردار است که قانونگذاران تخلف در اجرای آن را جرم دانسته و مستوجب مجازات زندان و جریمه می‌دانند. چنانکه ماده پنجم قانون بیمه اجباری شخص ثالث در کشور فرانسه مصوب ۱۹۵۸، دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی را که دانسته و بطور عمدی نسبت به اجرای این قانون تخلف کنند (عدم خرید بیمه شخص ثالث)، مستوجب مجازات زندان از شش روز تا شش ماه و پرداخت جریمه تا مبلغ پنج میلیون فرانک یا یکی از این دو مجازات می‌داند. افزون بر این هر دارنده وسیله نقلیه مشمول قانون که به یک شرکت بیمه مراجعه و درخواست صدور گواهی بیمه نماید، بیمه‌گر ملزم به صدور گواهی تأیید کننده بیمه شخص ثالث می‌باشد و گرنه محکوم به پرداخت جریمه خواهد بود. وجود ضمانت اجراهای مذکور نشانگر اهمیتی است که این قانونگذاران برای تأمین حقوق زیان دیدگان قایل اند با این همه باید گفت که این گونه ضمانت اجراها در جوامعی که از شرایط و امکانات مالی و اقتصادی مساعدی برخوردار نیستند و حقوق و آزادیهای فردی و اجتماعی دارای تضمین استوار و بسنده‌ای نیست، به آسانی قابل اجرا نمی‌باشد و دشواریها و چالشهایی را به وجود می‌آورد.

۲ - محدودیت تضمین بیمه‌ای:

سرشت و خصیلت بیمه‌های مسئولیت مدنی چنانست که تأمین غیر محدود را طلب می‌کند چنانکه در بیشتر کشورهای جهان تضمین مربوط به بیمه شخص ثالث به صورت غیر محدود است و توافق بیمه‌گر و بیمه‌گزار درباره کاهش یا محدودیت تضمین بیمه‌ای قابل استناد به زیان دیدگان نیست و حقی را از آنان ضایع نمی‌کند.

به هر حال هر دارنده اتومبیل ملزم به خرید بیمه‌نامه‌ای با تضمین غیر محدود یا تضمین

حداقل است که اغلب مبلغ آن رقم هنگفتی را تشکیل می‌دهد. باید توجه داشت که قید تضمین غیر محدود بدین علت است که پی‌آمد حوادث وسایل نقلیه و میزان خسارت زیان دیدگان نامعلوم است و پیشاپیش نمی‌توان آنرا تعیین نمود. در عمل برآورد و تعیین خسارت زیان دیدگان پیرو ضوابطی مانند وضعیت اجتماعی و اقتصادی، شغل و درآمد، سن و سال و تعداد افراد تحت تکفل مصدوم، می‌باشد که با نظر کارشناسان انجام می‌شود. تصفیه خسارتها نیز یا بر پایه توافق با بیمه‌گران و یا برابر رأی دادگاه صلاحیتدار خواهد بود آشکار است که صدور بیمه‌نامه شخص ثالث با تضمین غیر محدود یا تضمین سنگین، مستلزم دریافت حق بیمه‌های سنگینی است که البته تأثیر اقتصادی آن از جهت افزایش قیمتها و هزینه خدمات شایان توجه است. ناگفته نماند که هنگام تصویب قانون بیمه اجباری شخص ثالث نیز این موضوع مورد توجه بود ولی چون تضمین‌های بیمه‌ای به صورت غیر محدود یا به صورت مبالغ سنگین موجب گرانی و سنگینی حق بیمه‌ها می‌شد، و واکنش منفی دارندگان اتومبیل را به دنبال داشت، ناچار تضمین حداقل به میزانی تعیین شد که حق بیمه‌ها قابل تحمل باشد. به هر حال اکنون ۲۲ سال از تاریخ تصویب و اجرای قانون بیمه اجباری می‌گذرد. در این مدت هزینه زندگی و از جمله هزینه‌های درمانی بطور شگفت‌انگیزی افزایش یافته‌اند در حالی که تضمین‌های بیمه‌ای شخص ثالث در یک حد و سطح ناچیز و نازلی باقی مانده‌اند افزون بر این، نرخ حق بیمه‌ها نیز نازل است و تناسبی با آمار حوادث در وضع جمعیت کنونی کشور ندارد.

آشکار است که تضمین بیمه‌ای کنونی (دویست هزار ریال برای جبران خسارت بدنی هر نفر در هر حادثه) جوابگوی نیازهای روز جامعه نیست و موجب می‌شود که بخش مهمی از خسارتها بدون ترمیم بماند.

۳ - استثنای قانونی :

به موجب ماده دوم قانون بیمه اجباری شخص ثالث « کلیه اشخاصی که به سبب حوادث وسایل نقلیه موضوع این قانون دچار زیانهای بدنی یا مالی می شوند از لحاظ این قانون ثالث تلقی می شوند به استثنای اشخاص زیر :

الف - بیمه گزار، مالک یا راننده وسیله نقلیه مسئول حادثه

ب - همسر، پدر و مادر، اولاد و اولاد اولاد و اجداد تحت تکفل بیمه گزار در صورتی که سرنشین وسیله نقلیه ای باشند که راننده یا بیمه گزار مسئول حادثه باشد»

بطوری که دیده می شود شماری از زیان دیدگان مشمول مفهوم و تعریف قانونی «شخص ثالث» نمی شوند و از دریافت خسارت محروم اند. این ترتیب معطوف به دلایل فنی و حقوقی است بدین معنی که در سیستم بیمه مسئولیت مدنی چون بیمه گزار طرف قرارداد بیمه است و این قرارداد به نفع ثالث بسته می شود، پس او نمی تواند از مزایای بیمه در حالی که خود مسئول حادثه شناخته می شود بهره مند شود. بنابراین در چنین مواردی جبران زیان مسئول یا عامل زیان در تعهد خود اوست و او می تواند با انعقاد قرارداد بیمه حوادث اشخاص از تأمین بیمه ای برخوردار شود اما استثنا کردن «کارکنان بیمه گزار مسئول حادثه حین کار و انجام وظیفه»، بیشتر به دلیل وجود بیمه های اجتماعی کارکنان و بهره مندی آنان از یک تأمین بیمه ای است شاید هم عدم شمول و گسترش قانون نسبت به آنان به منظور جلوگیری از گرانی و افزایش حق بیمه ها بوده باشد. با وجود این، با توجه به عدم شمول «اصل غرامت» در بیمه های اشخاص یا به تعبیر دیگر به دلیل حاکمیت «اصل تجمع سرمایه بیمه و غرامت» این گونه استثنای دیگر توجیه پذیر نیست. بنابر این مشمولان بیمه های اجتماعی حق دارند به عنوان زیان دیدگان از حوادث رانندگی درخواست غرامت نمایند و خسارت واقعی خود را

دریافت کنند.

استثنا کردن اشخاص مذکور در بند (ج) ماده دوم قانون بیمه اجباری شخص ثالث یعنی همسر، پدر، مادر و افراد زیر تکفل بیمه گذار در صورتی که سرنشین باشند و راننده یا بیمه گذار نیز مسئول حادثه شناخته شود هر چند متکی به دلیلهای حقوقی و فنی است، ولی در عمل خسارت این زیان دیدگان بدون جبران می ماند زیرا همه دارندگان وسایل نقلیه اقدام به خرید بیمه حوادث سرنشین نمی کنند و ناچار خود باید بار جبران خسارت و هزینه های پزشکی آنان را به دوش بکشند و این امر گاهی فشار مالی شدیدی بر بودجه آنان وارد می کند.

خلاصه آن که «قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث» که روزی تصویب و اجرای آن تحول مهمی در سیستم تأمین خسارتهای ناشی از حوادث رانندگی بود، اکنون بعد از گذشت سالها و انجام یک تجربه ۲۲ ساله، به یک تجدید نظر نیازمند است. بخشی از این تجدید نظر می باید در قانون صورت گیرد و بخشی دیگر در آئین نامه اجرایی آن ولی به هر حال اتکاء این سیستم به مفهوم مسئولیت مدنی و مفهوم شخص ثالث موجب استثنا کردن و حذف شماری از زیان دیدگان از دریافت خسارت می شود. افزون بر این، چارچوب بیمه بطور کلی به دلیل محدودیتهای فنی، موجب می شود که شمار زیادی از خسارتهای بدون ترمیم و جبران بماند به همین دلیل است که قانونگذار در جوار بیمه اجباری شخص ثالث، اقدام به تأسیس «صندوق تأمین خسارتهای بدنی» (ماده دهم قانون بیمه اجباری) کرده است تا برخی از خسارتهایی را که بیمه گران شخص ثالث نمی پردازند، صندوق یاد شده آن را جبران کند.

به نظر می رسد که می باید در جستجوی نظام و سیستمی باشیم که قادر باشد خسارتهای ناشی از حوادث رانندگی را بطور جامع تری ترمیم

بدین معنی که خسارت بدنی هر نفر تا میزان زیان وارد شده یا دستکم تا میزان - ۳,۰۰۰,۰۰۰ ریال در هر حادثه تأمین شود و برای محاسبه و برآورد زیان مصدوم عواملی مانند میزان درآمد سالانه، موقعیت اجتماعی و اقتصادی و سن و سال شخص مصدوم در نظر گرفته شود.

با اینهمه وجود استثناهای مذکور در ماده دوم قانون (مفهوم و تعریف تنگ و محدود اشخاص ثالث) موجب محرومیت تعدادی از زیان دیدگان از دریافت غرامت می شود.

۲ - تقویت و توسعه «صندوق تأمین خسارتهای بدنی»:

این صندوق که بر پایه ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری شخص ثالث پی ریزی شده، نهادی تأمین و حمایتی است که از چهارچوب و مرز بیمه‌ای پا فراتر می نهد و خسارتهایی را جبران می کند که بیمه قادر به ترمیم آنها نیست. در واقع طراحان و قانونگذاران سیستم بیمه اجباری شخص ثالث با علم و اطلاع از محدودیتهای فن بیمه، ایجاد چنین صندوقی را در جهت حمایت از حقوق زیان دیدگان ضروری دانستند. ویژگیهای صندوق تأمین خسارتهای بدنی عبارتند از:

۱ - جبران خسارتهای بدنی اشخاص ثالث (جرح، نقص عضو و از کارافتادگی دائم یا موقت و فوت بر اثر حوادث رانندگی)
 ۲ - موارد جبران خسارت عبارتند از:
 نداشتن بیمه شخص ثالث، بطلان قرارداد بیمه، تعلیق قرارداد بیمه، فرار و شناخته نشدن مسئول حادثه، ورشکستگی بیمه گر و سایر موارد به استثنای موارد مطرح در ماده ۴ قانون بیمه اجباری شخص ثالث

۳ - تعهد صندوق در مورد جبران خسارتهای بدنی به همان میزانی است که بیمه گران تعهد دارند (یعنی مبلغ - ۲۰۰/۰۰۰ ریال برای هر نفر در هر حادثه)

۴ - صندوق تأمین در مواردی خسارت بدنی اشخاص ثالث را جبران می کند که

و جبران کند به نظر پروفیسور «آندره تنک» استاد دانشکده حقوق دانشگاه پاریس، در وضع پیچیده زندگی ماشینی امروز دیگر مفهوم مسئولیت مدنی و جستجوی تقصیر عامل زیان، کهنه و مردود شده است. پس باید سیستمی ایجاد کرد که دور از جنجال و دعوای اثبات تقصیر و مسئولیت مدنی، خسارت زیان دیدگان جبران شود^۲

در جستجوی نظام جدید تأمین خسارتهای

عدالت ایجاب می کند که حقوق زیان دیدگان به شیوه جامع و گسترده‌ای بر پایه واقعیات وامکانات و نیازهای کنونی جامعه تأمین و خسارت آنان ترمیم شود. بنابراین می باید ترتیبی برگزیده شود که همه زیان دیدگان از حوادث رانندگی در محدوده جغرافیای ایران از تأمین بسنده و بایسته‌ای برخوردار شوند.

برای رسیدن به این مقصود چندین راه حل در پیش ما است:

۱ - اصلاح آئین نامه اجرایی قانون بیمه اجباری شخص ثالث در جهت افزایش حداقل تضمین بیمه‌ای: در آئین نامه کنونی، حداقل تضمین بیمه‌ای یا به تعبیر آئین نامه «حداقل مبلغ بیمه‌ای» که هر دارنده اتومبیل باید خریداری نماید در مورد اتومبیلهای سواری - ۶۰۰/۰۰۰ ریال برای خسارت بدنی چند نفر در هر حادثه و در مورد اتوبوسها - ۲,۰۰۰,۰۰۰ ریال و در مورد کامیونها - ۱,۰۰۰,۰۰۰ ریال است ولی در تمام موارد برای جبران خسارت بدنی هر نفر در هر حادثه، بیمه گر (یا صندوق تأمین خسارتهای بدنی) تنها تا مبلغ ۲۰۰,۰۰۰ ریال تعهد دارد بدین معنی که در صورت فوت یا نقص عضو و از کارافتادگی دائم یا موقت و هزینه‌های پزشکی بیمه گر فقط تا مبلغ فوق غرامت می پردازد.

نابسندگی و ناچیزی مبلغ مذکور آشکار است بنابراین اصلاح آئین نامه اجرایی قانون در جهت افزایش حداقل تضمین ها می تواند تا اندازه‌ای این نارسایی و نابسندگی را جبران کند

زیان دیده نتواند از هیچ مرجع یا صندوقی غرامت دریافت کند.

بطوری که دیده می شود، صندوق تأمین تکمیل کننده بیمه اجباری شخص ثالث است، و بر این پایه نهاده شده که خسارتهای بدنی ترمیم نشده از سوی بیمه گران بدون جبران نماند. با اینهمه صندوق تأمین به دلیل پیروی از ماده دوم قانون بیمه اجباری شخص ثالث در خصوص مفهوم و تعریف «اشخاص ثالث» (که مفهوم و تعریف محدود کننده ای است) و همچنین ناچیز بودن مبلغ تضمین ها، پاسخگوی رسایی برای خسارتهای وارد به زیان دیدگان نیست. بنابراین یا می باید آئین نامه اجرایی جدیدی، که در بر گیرنده تضمین های بسنده ای در جهت تأمین حقوق زیان دیدگان باشد، تدوین شود و یا آن که صندوق تأمین را تقویت کرد و توسعه داد و آن را تبدیل به یک نهاد تأمین گسترده خسارتهای بدنی ناشی از حوادث رانندگی نمود. تقویت و توسعه وظایف و اختیارات «صندوق تأمین خسارتهای بدنی» این مزیت را دارد که کار جبران خسارتهای را از چارچوب محدود کنونی خارج می سازد و حقوق زیان دیدگان را در ابعاد و اندازه های گسترده تری تأمین می کند.

نتیجه

فزونی شمار حوادث رانندگی در شهرهای شلوغ و پر جمعیت کنونی، موجب افزایش خسارتهای و دشواریهای اجتماعی و اقتصادی گوناگونی می گردد. در واقع در شرایط کنونی جامعه، حوادث و خطرهای رانندگی از حالت یک خطر فردی خارج شده و به صورت یک خطر یا بلای اجتماعی درآمده است. بنابراین رویارویی با این خطر و پی آمدهای آن تنها وظیفه افراد نیست، بلکه جامعه نیز در اجرای «اصل تعهد و تضمین اجتماعی» در این زمینه تعهد و مسئولیت دارد زیرا همان گونه که افراد در برابر اجتماع تعهد و تکلیف دارند، جامعه (دولت) نیز در مقابل آنان

مسئول و ضامن است. درخواست جبران خسارت و دریافت غرامت یک حق مسلم افراد زیان دیده است و قایل شدن موانع و محدودیتهای غیر موجه موجب ضایع شدن حقوق زیان دیدگان می شود. «قاعده لاضرر»، که ریشه در عدالت دارد و ضامن حقوق زیان دیدگان می باشد، پژوهاک و نمودی از این اصل کلی تضمین اجتماعی است.

خوشبختانه تهیه کنندگان قانون اساسی جمهوری اسلامی به این مسئله مهم توجه داشته اند و به همین جهت در چند اصل آن را گنجانده اند. چنانکه اصل چهارم (ق - ۱) می گوید «هیچکس نمی تواند اعمال حق خویش را وسیله اضرار به غیر یا تجاوز به منافع عمومی قرار دهد». اصل پنجاهم (ق - ۱) نیز صراحت دارد که «در جمهوری اسلامی، حفاظت محیط زیست که نسل امروز و نسل های بعد باید در آن حیات اجتماعی رو به رشدی داشته باشند، وظیفه عمومی تلقی می گردد.

از این رو فعالیتهای اقتصادی و غیر آن که با آلودگی محیط زیست یا تخریب غیر قابل جبران آن ملازمه پیدا کند ممنوع است». این دو اصل بر مبنای «قاعده لاضرر» که یک قاعده عقلی و فقهی است پی ریزی شده اند. آشکار است که این قاعده داد گرایانه در بر گیرنده تمام مواردی است که «اضرار به غیر» و تدارک و جبران ضرر مطرح می شود اما این تدارک و جبران خسارت همیشه جنبه فردی ندارد، بلکه در شرایط امروزی جنبه جمعی به خود گرفته است یکی از راههای تدارک و جبران دستجمعی خسارتهای، استفاده از تکنیک پیشرفته بیمه است. به همین جهت نیز قانون اساسی در اصل سوم (بند ۱۲)، و اصل بیست و یکم (بند ۴)، اصل بیست و نهم و اصل چهل و چهارم به «بیمه» اشاره و تأکید دارد.

بر پایه اصول مورد بحث و تجربه های حاصل از اجرای قانون بیمه اجباری شخص ثالث در مدت ۲۲ سال گذشته، می توان نظام تأمین خسارتهای را در جهت تأمین گسترده و جامع حقوق زیان دیدگان متحول و دگرگون ساخت.

بنابر این به نظر می‌رسد که تبدیل سیستم کنونی بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی به یک سیستم «بیمه همگانی در مقابل حوادث رانندگی» می‌تواند ایجاد کننده یک نظام جامع تر تأمین خسارتهای بدنی ناشی از حوادث این گونه وسایل نقلیه باشد. در نظام جدید مسأله مسئولیت مدنی و مفهوم «شخص ثالث» که موجب محدودیت سیستم تأمین و حذف شماری از زیان دیدگان می‌شود، کنار گذاشته می‌شود و بدین ترتیب همه ساکنان ایران در محدوده جغرافیایی کشور از مزایای این تأمین گسترده بهره‌مند می‌شوند.

برای تأمین منافع مالی این سیستم می‌توان بطور مثال درصدی از بهای بنزین و گازوئیل را به عنوان «سهم تأمین خسارتها» (یا حق بیمه) به آن اختصاص داد. میزان این درصد با توجه به آمار حوادث رانندگی و هزینه متوسط خسارتها و نسبت خسارت به حق بیمه طی ۲۲ سال تجربه حاصل از اجرای قانون بیمه اجباری شخص ثالث تعیین خواهد شد.

به هر صورت ضرورت تحول نظام تأمین خسارتها در زمینه حوادث رانندگی به علت نارسایی و نابسندگی سیستم مورد عمل و لزوم تأمین گسترده و عادلانه حقوق زیان دیدگان به خوبی محسوس است.

بنابراین جا دارد که بیمه مرکزی ایران با مشارکت شرکت سهامی بیمه ایران و سایر شرکتهای بیمه و دیگر نهادهای ذینفع، طرح نظام جدید تأمین خسارتهای بدنی را به صورت «بیمه همگانی در مقابل حوادث رانندگی» تهیه و به مراجع صلاحیتدار عرضه کند.

منابع:

- ۱ - قانون اساسی جمهوری اسلامی
- ۲ - قانون مدنی ایران
- ۳ - قانون مسئولیت مدنی، مصوب - ۱۳۳۹
- ۴ - قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی ناشی از حوادث وسایل نقلیه موتوری زمینی مصوب سال ۱۳۴۷ و آئین نامه اجرای آن
- ۵ - قانون بیمه اجباری اتومبیل در فرانسه - ۱۹۵۸
- ۶ - جزوه بیمه مسئولیت مدنی - مدرسه عالی بیمه تهران - اثر نگارنده مقاله
- ۷ - مسئولیت مدنی - دکتر حسینی نژاد
- ۸ - La Securite Routiere Prof. A. Tunc ed. 1966, Paris

پاورقی

- ۱) ر.ک به: جزوه درس بیمه مسئولیت مدنی - مدرسه عالی بیمه تهران - اثر نگارنده
- 2) La Securite Routiere, Prof. A. Tunc, ed. 1966, Paris