



ORIGINAL RESEARCH PAPER

Insurer's liability against the reasoned driver who caused the accident in the new law of compulsory insurance

J. Shamsi^{1,*}, M. Soltani²

¹ Department of Private Law, University of Judicial Sciences, Tehran, Iran

² Department of Private Law, Khwarazmi University, Tehran, Iran

ARTICLE INFO

Article History

Received: 15 February 2019

Revised: 09 April 2019

Accepted: 05 August 2020

Keywords

Compulsory Insurance; Civil Liability; Third Party; The Cause of the Accident; Compensation.

ABSTRACT

Purpose: This article aims to explain the responsibility of the insurer against the driver who caused the accident, which is foreseen in the compulsory insurance law of 2015. Therefore, the concept, basics and territory of the insurer's responsibility should be examined in this field.

Analytical method

Findings: The liability of the insurer against the driver who caused the accident is one of the issues that was considered necessary to be legislated in the insurance law, and our legislator tried to legislate it in the mandatory motor vehicle insurance law of 2015. In this case, the legislator must create a balance between the interests of the insurer and the insured, and for this reason, the beneficiary of the insurance is less protected in these cases. Therefore, with this approach, the scope of the insurer's responsibility has been explained in this field.

Conclusion: The liability insurance of the driver who caused the accident used to exist in an optional form and he was not protected. In the law approved in 2015, the legislator, in addition to making it mandatory to obtain this insurance policy, also stated other conditions and rulings. In this case, the scope of the insurer's responsibility is more limited than the responsibility against the third party, but it is also responsible for the bodily and life damages caused by the authority of Cairo. The insurance company is responsible for compensating the driver in the event of increased physical damages and damages after the end of the contract. Payment of damages within the deadline requires the request of the beneficiary and it starts from the finality of the court ruling or the agreement of the parties, and at the end, suggestions are also presented.

*Corresponding Author:

Email: javashamsi@gmail.com

DOI: 10.22056/ijir.2020.02.06



مسئولیت بیمه‌گر در برابر راننده مسبب حادثه در قانون جدید بیمه اجباری

جواد شمسی^{1*}، میلاد سلطانی²

¹گروه حقوق خصوصی، دانشگاه علوم قضایی، تهران، ایران

²گروه حقوق خصوصی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران

چکیده:

هدف: این نوشتار در پی تبیین مسئولیت بیمه‌گر در برابر راننده مسبب حادثه است که در قانون بیمه اجباری 1395 پیش‌بینی شده است. لذا بایستی مفهوم، مبانی و قلمرو مسئولیت بیمه‌گر در این زمینه بررسی شود.

روش: توصیفی-تحلیلی

یافته‌ها: مسئولیت بیمه‌گر در برابر راننده مسبب حادثه یکی از مسائلی است که تقنین آن در قانون بیمه ضروری می‌نمود و قانون‌گذار ما در قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری 1395 اقدام به تقنین آن نمود. در این مورد قانون‌گذار بایستی میان منافع بیمه‌گر و بیمه‌گذار توازن ایجاد کند و به همین جهت به شکل کمتری از ذی‌نفع بیمه در این موارد حمایت شده است. لذا با این رویکرد به تبیین قلمرو مسئولیت بیمه‌گر در این زمینه پرداخته شده است.

نتیجه‌گیری: بیمه مسئولیت راننده مسبب حادثه قبلاً به شکل اختیاری وجود داشت و از وی حمایتی صورت نمی‌گرفت که قانون‌گذار در قانون مصوب 1395 علاوه بر اجباری نمودن این بیمه‌نامه، سایر شرایط و احکام آن را نیز بیان نمود. قلمرو مسئولیت بیمه‌گر در این مورد از مسئولیت در برابر شخص ثالث محدودتر اما خسارات بدنی و جانی ناشی از قوه قاهره را نیز بر عهده دارد. جبران خسارت راننده در زمان افزایش خسارات بدنی و خسارات بعد از اتمام قرارداد در صورت تحقق در زمان وجود قرارداد بر عهده بیمه‌گر است. پرداخت خسارت در مهلت نیازمند درخواست ذی‌نفع و شروع آن از قطعیت حکم دادگاه یا توافق طرفین است و در پایان نیز پیشنهادهای ارائه شده است.

اطلاعات مقاله

تاریخ دریافت: 26 بهمن 1397

تاریخ داوری: 20 فروردین 1398

تاریخ پذیرش: 15 مرداد 1399

کلمات کلیدی

بیمه اجباری

مسئولیت مدنی

شخص ثالث

مسبب حادثه

جبران خسارت

*نویسنده مسئول:

ایمیل: javashamsi@gmail.com

DOI: 10.22056/ijir.2020.02.06

امروزه یکی از مباحث مهم بیمه مسؤولیت، بحث بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری است. در قانون بیمه اجباری، بحث اصلی در مورد تعهدات بیمه‌گر و صندوق تامین جبران خسارت‌های بدنی است و در زمینه تعهد بیمه‌گذار، به جز تکلیف وی به اخذ بیمه‌نامه و در مواردی اخذ الحاقیه، تعهد دیگری برای وی متصور نیست. در واقع، فلسفه اصلی تصویب قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری، برای حمایت از اشخاص ثالثی بوده که در اثر حوادث ناشی از این وسایل دچار خسارت‌های مالی و جانی می‌شوند، که در قانون جدید قانون‌گذار برای همگام‌بودن با قوانین کشورهای دیگر، تعهد بیمه‌گر را نسبت به راننده مسبب حادثه نیز افزایش داده است که این تغییر و نوآوری در عین مناسب‌بودن می‌تواند قابل انتقاد نیز باشد.

در بیمه مسؤولیت، بیمه‌گر تنها در برابر اشخاص بیمه‌شده مسؤول است و منحصرأ در مواردی مثل وسایل نقلیه موتوری است که قانون‌گذار شمول تعهدات بیمه‌گر را به بیمه‌گذار نیز، تسری داده است. اما، این‌که بیمه‌گر چه تعهداتی دارد، اصولاً باید با توجه به قرارداد و قانون مشخص گردد. نگارندگان در این مقاله کوشیده‌اند، تعهد بیمه‌گر را در جبران خسارت راننده مسبب حادثه مطابق قانون جدید بیمه اجباری بررسی و بیان نمایند. پژوهش‌های صورت گرفته در مورد قانون جدید از جمله مقاله «مهم‌ترین نوآوری‌های قانون «بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه سال 1395» است که در پژوهشنامه بیمه به چاپ رسیده است و نیز مقاله «مسؤولیت مدنی ناشی از حوادث وسایل نقلیه در پرتو قانون جدید بیمه اجباری مصوب 1395» است که در مجله آموزه‌های حقوقی گواه انتشار یافته است که هیچ‌کدام از مقالات به بررسی مسؤولیت بیمه‌گر در برابر راننده مسبب حادثه نپرداخته‌اند و مسؤولیت بیمه‌گر در برابر ثالث را تحلیل نموده‌اند. لذا موضوع مورد بحث با توجه به اینکه جزئی بوده و در حقوق ما هم تازگی دارد، نیازمند پژوهشی جداگانه است تا احکام آن مشخص شود.

امروزه رجوع ثالث به بیمه‌گر بر مبنای تعهد به نفع شخص ثالث (خدابخشی، 1395) توجیه‌شده، به همین دلیل از ورود به این بحث خودداری می‌کنیم و در این راستا، ابتدا به جایگاه بیمه در جبران خسارات، سپس به بررسی مفهوم راننده مسبب و تعهدات بیمه‌گر در برابر وی پرداخته شده است.

جایگاه بیمه در جبران خسارت حوادث رانندگی

از لحاظ تاریخی، مسؤولیت رانندگان برای تلفات تصادفات به‌وسیله اصول مسؤولیت مدنی مقرر شده بود و رانندگان، مسؤول خسارات ناشی از رفتار تقصیرآمیزشان به دیگران بودند (Cohen, Dehejia, 2004). مشکلات پدید آمده با سیستم مسؤولیت مدنی، موجب اصلاحاتی با هدف سیستم‌های مسؤولیت بدون تقصیر شد که افزایش حوادث ناشی از وسایل نقلیه در اثر ازدیاد اتومبیل، بیمه‌گران را به فکر بیمه‌کردن وسایل نقلیه انداخت که در نهایت رشته بیمه حوادث و تصادف وسایل نقلیه موتوری در اوایل قرن نوزدهم بوجود آمد.¹

لذا، قوانین بیمه اجباری بعضی از جبران خسارات را برای افراد مجروح در تصادفات وسایل نقلیه تضمین می‌کند (ibid). بیمه مسؤولیت، موجب می‌شود که علاوه بر مسؤول جبران خسارت، یک نهاد حمایتی نیز این جبران را برعهده گیرد. اما، برخلاف آن‌چه در قواعد مسؤولیت مدنی با عنوان اصل جبران کامل خسارت خوانده‌ایم و به موجب آن، جبران زیان باید تا به آن حد باشد که خسارت زیان‌دیده را کاملاً جبران و وی را حدالمقدور در موقعیتی مشابه موقعیت وی، در قبل از زیان وارده قرار دهد (بابایی، 1394)، در بحث بیمه، بیمه‌گر مکلف به رعایت این قاعده نیست؛ زیرا، بیمه‌گر در ایجاد حادثه نقشی ندارد و صرفاً، به عنوان یک نهاد حمایتی تحت شرایطی که در قانون آمده و به میزانی که تعهد نموده است، در برابر شخص موردنظر متعهد به جبران خسارت است. البته بعضی معتقدند که بیمه به تدریج در برخی حوزه‌ها در جبران خسارت، جایگزین مسؤولیت مدنی می‌گردد (ایزانلو، 1387؛ بادینی، 1384). اگر این گفته به معنای حذف مسؤولیت مدنی باشد، صحیح به نظر نمی‌رسد؛ زیرا، بیمه تنها نقش حمایتی دارد و با وجود بیمه نیز، مسؤول اصلی هم‌چنان متعهد به جبران خسارت است. لذا، بهتر بود از واژه جانشین استفاده می‌شد. در واقع بیمه مسؤولیت اصلی²، اولین لایه پوشش بیمه را فراهم می‌کند که بلافاصله پس از وقوع رخدادی که تحت شرایط بیمه‌نامه قرار می‌گیرد، جانشین می‌شود (Woolf, 2005). به همین دلیل است که اگر زیان‌دیده از اقامه دعوای خسارت علیه مسؤول حادثه گذشت نماید، حق رجوع به بیمه‌گر را نیز از دست می‌دهد؛ زیرا در بیمه مسؤولیت، زیان‌دیده در جایی حق رجوع به بیمه‌گر را دارد که مسؤول اصلی، هم‌چنان متعهد به جبران خسارت باشد؛ به عبارت دیگر، این نوع بیمه

1. http://www.aftabir.com/business/financial/insurance/history/spread_nowdays.php#events.

2. Primary Liability Insurance

برای جبران خساراتی است که برعهده شخص مسؤول حادثه قرار گرفته است. همچنین در اصل تبعی بودن تعهد بیمه‌گر شکی نیست^۱، اما در نحوه جبران خسارات، بیمه، از مسؤول حادثه تبعیت نمی‌کند.

مسبب حادثه و چگونگی تشخیص آن

مطابق بند 56 ماده 1 آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب 1384، «راننده کسی است که هدایت وسیله نقلیه موتوری و غیر موتوری...» را به‌عهده دارد و منظور از آن، کسی است که حرکت فیزیکی خودرو در زمان حادثه تحت اختیار وی بوده است و منظور از راننده مسبب حادثه، فردی است که بر اثر وقوع هر یک از حوادث موضوع این آیین‌نامه دچار خسارت بدنی شده و شخص ثالث محسوب نشود.^۲ اگر این تعریف را با چشم پوشی از تعریف لغوی و عرفی راننده مسبب ملاک قرار دهیم افرادی غیر از راننده مثل عابر پیاده یا بنابر احتمالی که بیمه‌گذار را شخص ثالث ندانیم را هم شامل می‌شود، در حالی که این نظر صحیح نیست، لذا تعریف آیین‌نامه بسیار نامناسب است. برخی راننده مسبب را کسی می‌دانند که در زمان حادثه در حال حرکت وسیله نقلیه بوده و ساکن بودن را موجب ایجاد وصف راننده مسبب نمی‌دانند (2015 Eke)، اما این ضابطه صحیح به نظر نمی‌رسد، زیرا شخصی که با توقف در مکان نامناسب موجب وقوع حادثه می‌شود نیز، راننده مسبب حادثه محسوب می‌شود و دلیلی بر تفکیک این دو حالت وجود ندارد.

با ملاحظه قانون جدید بیمه اجباری می‌توان پی برد که قانون‌گذار در مواردی از مسبب حادثه یاد کرده است، در مورد مفهوم آن باید گفت مراد قانون‌گذار کسی است که بر طبق قواعد عمومی خسارت قابل انتساب به وی باشد؛ در واقع قانون‌گذار در اینجا به قواعد عمومی بازگشت نموده است و لذا بحث سبب و مباشر در اینجا قابل طرح است. در حقیقت در ماده 25، از مسبب حادثه یاد شده که غیر از راننده مسبب، شخصی مثل دارنده نیز در جایی که سبب اقوی باشد، می‌تواند مسبب محسوب شود و ممکن است در اسباب طولی مسؤول جبران خسارت محسوب شود. به‌عنوان مثال، در جایی که دارنده در نگهداری وسیله نقلیه احتیاط لازم را ندارد و در نتیجه، وسیله نقلیه مورد سرقت قرار گرفته و سارق به‌وسیله آن خسارتی ایجاد کند، علاوه بر سارق ممکن است دارنده نیز مسؤول محسوب شود.^۳ اما سؤالی که قابل طرح است اینکه اگر شخصی در حین رانندگی به همراه راننده باشد و اعمال این شخص به گونه‌ای باشد که با وقوع حادثه وی سبب اقوی از مباشر محسوب شود، جبران خسارت در این موارد چگونه است؟ در این موارد باید گفت که راننده‌ای که بر اثر عمل دیگری مرتکب حادثه می‌شود، راننده مسبب حادثه محسوب نمی‌شود، زیرا، مطابق تعریف عرفی راننده مسبب حادثه شخصی است که در زمان وقوع حادثه حداقل مرتکب تقصیری شده باشد در حالی که در این موارد این‌گونه نیست.^۴

خسارت‌های قابل جبران و دامنه مسؤولیت بیمه‌گر

در این بخش به بررسی قلمرو مسؤولیت بیمه‌گر می‌پردازیم و لذا پیش از ورود به بحث دامنه مسؤولیت بیمه‌گر به بررسی انواع خسارت‌های قابل جبران می‌پردازیم.

خسارت‌های قابل جبران

در مورد جبران خسارت راننده مسبب حادثه، قانون جدید صرفاً جبران خسارت‌های بدنی را پیش‌بینی نموده است، لذا صرفاً به تحلیل و بررسی این نوع خسارات می‌پردازیم.

مطابق با بند الف ماده 1 قانون جدید، منظور از خسارت بدنی «هر نوع دیه یا ارش ناشی از هر نوع صدمه به بدن مانند شکستگی، نقص و از کار افتادگی عضو اعم از جزئی یا کلی، موقت یا دائم، دیه فوت و هزینه معالجه...» است. یکی از قواعد بیمه مسؤولیت، این است که بیمه مسؤولیت برای جبران زیان‌های

¹ هر چند که این قاعده بنابر مصالحی دارای استثنائاتی شده است، از جمله ماده 26 قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب 1390.

² بند «ت» ماده 1 آیین‌نامه اجرایی ماده (۳) قانون بیمه اجباری 1395.

³ همچنین با این اوصاف، بهتر بود قانون‌گذار تبصره 2 ماده 2 قانون جدید را که از مسؤولیت دارنده یاد کرده، اصلاح می‌کرد.

⁴ در این موارد خود راننده هم شخص ثالث محسوب می‌شود، همچنان که در رویه قضایی برخی کشورها پذیرفته شده که اگر راننده وسیله نقلیه را چه به‌صورت ارادی یا غیر ارادی رها کند، شخص ثالث محسوب می‌شود. در مورد شخص مسبب حادثه که موجب وقوع حادثه شده است، باید گفت که چون راننده محسوب نمی‌شود، لذا راننده مسبب نیست و صرفاً در صورت عاقد نبودن در وقوع حادثه می‌تواند شخص ثالث محسوب شود. اما بحث ما در مورد خود راننده مسبب حادثه است که در زمان حادثه کنترل وسیله نقلیه را در دست دارد.

وارد به شخص، در مقام جبران خسارتی است که از ناحیه مسؤل به دیگران وارد می‌شود و توجهی به جبران خسارات وارده به خود شخص مسؤل حادثه و کسی که سبب بروز خسارت شده، ندارد (بابایی، 1394). این قاعده در قانون جدید بیمه اجباری، رعایت نشده و در مورد جبران خسارات بدنی برخلاف قوانین گذشته، قانون بیمه اجباری مصوب سال 95، تعهد بیمه‌گر را برای جبران خسارت راننده مسبب حادثه نیز بیان داشته است؛ اما این امر تحت عنوان بیمه شخص ثالث قابل جبران نیست، بلکه قانون‌گذار در ماده 3 قانون یاد شده علاوه بر مکلف نمودن دارنده به اخذ بیمه‌نامه شخص ثالث، وی را مکلف به اخذ بیمه‌نامه حوادث (که زیرمجموعه بیمه شخص ثالث است) برای راننده مسبب حادثه نموده است. در حقوق فرانسه نیز، خسارات وارد بر راننده مسبب، به موجب بیمه‌نامه راننده که قرارداد خاصی است، قابل مطالبه است¹ و².

همچنین، در مورد راننده مسبب حادثه، قانون‌گذار ضابطه را تغییر داده و مبنای محاسبه را ماه غیرحرام می‌داند که قانون‌گذار در این جا، دست از حمایت زیان‌دیده به دلیل مسبب بودن برداشته و جانب حمایت بیمه‌گر را گرفته است.

هزینه‌های معالجه نیز، به این شرط که مشمول قانون دیگری نباشد به موجب ماده 3 قانون جدید قابل مطالبه است. در باب مزاد بودن هزینه معالجه بر دیه هم اختلافی که در محاکم در مورد پرداخت یا عدم پرداخت مزاد بر دیه وجود دارد در اینجا قابل طرح نیست، زیرا جبران خسارت راننده مسبب از باب بیمه حوادث صورت می‌گیرد. در حقوق فرانسه، راننده مسؤل حادثه از اقامه دعوا برای جبران خسارت منع شده است، همان‌طور که یک فرد مجروح مسؤل آسیب‌زدن به خودش است (Cannarsa, 2002) شکل این موضوع، در جایی است که یک ماشین که در فرانسه ثبت شده است، در تصادف دخالت داشته است (Cannarsa, 2002). در صورت عدم وجود چنین ضمانتی توسط بیمه، اگر راننده دچار معلولیت یا توقف کار شود، تنها می‌تواند بر بازپرداخت‌های تامین اجتماعی و موارد مرتبط با سلامتی حساب کند³. همان‌طور که در بالا گفته شد، در حقوق فرانسه نیز، مسبب حادثه به استناد بیمه‌نامه راننده مسبب می‌تواند به بیمه‌گر رجوع کند.

تبصره ماده 4 آیین‌نامه بیان داشته که «بیمه‌گر مکلف است در ایفای تعهدات موضوع این بیمه‌نامه، خسارت وارده به راننده مسبب حادثه را بدون لحاظ جنسیت و دین تا سقف مبلغ مندرج در بیمه‌نامه پرداخت نماید»

در مورد مبنای تبصره باید گفت که، مطابق آنچه در متون فقهی و به تبع آن در حقوق ما آمده، این است که در پرداخت دیه به زن و مرد در مواردی که بیش از یک سوم دیه کامل مرد باشد و همچنین در مورد افراد دارای دین‌های مختلف، تفاوت وجود دارد. اما در بحث بیمه حوادث رانندگی، ماده 10 قانون جدید و ماده 4 آیین‌نامه ماده 3 قانون مزبور در این مورد نوآوری داشته است. در مورد برابری جنسیت در بیمه، در حقوق فرانسه اصلی با عنوان اصل برابری زن و مرد در این زمینه مطرح گشته است⁴ که عوامل مختلفی در وضع این قاعده نقش دارند (Chiongson, 2011) و به طور کلی، در سایر موارد مثل تفاوت دین، در حقوق اتحادیه اروپا نیز مطرح است (Slettvoold, 2015) که این امر در حقوق ما هم نفوذ کرده و قانون‌گذار در قانون بیمه اجباری 1387، این برابری را پیش‌بینی نموده بود که در قانون جدید نیز تکرار شده و حقوق‌دانان برای توجیه آن و بیان عدم تعارض آن با متون فقهی، دلایلی را مطرح کرده‌اند. البته همان‌طور که گفته شد ماده 4 آیین‌نامه ابطال شده است، ولی در این قسمت می‌توان آن را صحیح دانست و عبارت پایانی ماده را که مبلغ مندرج در بیمه‌نامه را ملاک دانسته، معتبر نیست و ماده 3 قانون ملاک است، اگر هم تبصره را به تبع قانون باطل بدانیم باز هم این قاعده برابری در مورد راننده مسبب، قابل اعمال است.

1. <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F31258>

2. ماده 4 آیین‌نامه اجرایی ماده 3 قانون بیمه اجباری، در بیان میزان تعهد بیمه‌گر در جبران خسارت بدنی وارد به راننده مسبب حادثه مقرر داشته بود: «میزان تعهد بیمه‌گر در هر حادثه برای جبران خسارت فوت، معادل مبلغ مندرج در بیمه‌نامه و برای جبران خسارت جرح و یا صدمه بدنی، برابر با حاصل ضرب درصد دیه یا ارزش تعیین شده در مبلغ مندرج در بیمه‌نامه است... در هر حال مجموع خسارت بدنی قابل پرداخت به راننده مسبب حادثه در هر حادثه از مبلغ بیمه مندرج در بیمه‌نامه بیشتر نخواهد بود» اما این ماده که در راستای اجرایی شدن ماده 3 قانون وضع شده بود در تعارض آشکار با آن قرار داشت، به همین دلیل به موجب نظریه شماره 53033 رئیس مجلس شورای اسلامی ابطال شد. لذا در حال حاضر همان ماده 3 قانون بیمه اجباری که دارنده را مکلف به اخذ بیمه حوادث نموده، ملاک محاسبه می‌باشد.

همچنین به موجب تبصره 1 ماده 10 آیین‌نامه، در صورت توافق راننده مسبب حادثه و بیمه‌گر در مورد نوع و درصد صدمه بدنی با رعایت ماده (11) قانون، گواهی پزشکی قانونی الزامی نیست. البته عدم الزامی بودن گواهی پزشکی قانونی ممکن است در برخی موارد، خصوصاً در صورت افزایش خسارات مشکلاتی را ایجاد کند. در هر حال، الحاقیه که به طور کلی حذف شده، در مورد بیمه حوادث راننده مسبب نیز مورد پیدا نمی‌کند.

3. Article R. 420-2 of the Code des assurance.

4. Pimbert, Agnes. Les Assurances Directes- Rapport Francais Ancais. Maitre De Conferences À L'universite De Poitiers, Equipe De Recherche En Droit Prive (Ea 1230). Retrieved From : [Http://Docplayer.Fr/1157940-Les-Assurances-Directes-Rapport-Français.html](http://Docplayer.Fr/1157940-Les-Assurances-Directes-Rapport-Français.html).

5. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2015/510024/IPOL_IDA\(2015\)510024_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2015/510024/IPOL_IDA(2015)510024_EN.pdf)

با ملاحظه متون فقهی می‌توان به این امر پی برد که اصل برابری در معاملات که منشاء اصل برابری در بیمه محسوب می‌شود، در نزد شارع هم پذیرفته شده است، به همین دلیل، شارع مقدس فقط موارد استثناء را بیان نموده است. البته برخلاف نظریه مشورتی «شماره 7/8319»، اصل برابری زن و مرد در حقوق بیمه در کشور ما تنها در حوادث رانندگی مورد پذیرش قرار گرفته است.

در مورد اعمال برابری در بیمه باید بیان داشت، در مواردی که دارنده بیمه‌نامه آخذ نکرده باشد و زیان‌دیده فقط حق رجوع به مسبب حادثه را داشته باشد، اشکالی نیست. زیرا، زیان‌دیده تنها به استناد قواعد عمومی می‌تواند رجوع کند و در این مورد، برابری رعایت نمی‌گردد، اما در مواردی که بیمه‌گر خسارت را پرداخت می‌کند، به قائم‌مقامی زیان‌دیده حق رجوع به مسبب را دارد. یعنی در خصوص مواردی که در ماده 15 قانون جدید آمده، باید گفت که در این موارد هرچند بیمه‌گر به قائم‌مقامی زیان‌دیده حق رجوع دارد، اما با توجه به ماده 30 قانون بیمه ایران این قائم‌مقامی شامل مبلغ اضافی پرداخت شده نیز می‌باشد.¹ البته در این موارد حکم قانون‌گذار که به موجب آن، دیه زن نصف دیه مرد است، نقض می‌شود. یکی از موارد دیگر که قانون‌گذار برابری آن را مقرر داشته، برابری در دین است. در حقیقت، هر چند به موجب قانون مجازات اسلامی مصوب 1392 دیه اقلیت‌های دینی و مسلمانان برابر شده است، اما در مورد غیر اقلیت‌ها صرفاً در زمینه بیمه این برابری قابل تحقق است. اطلاق این ماده، اقلیت‌های دینی شناخته شده در قانون اساسی و غیر آن را شامل می‌شود. از استثنای شق آخر ماده 21 قانون جدید این امر استنباط می‌شود که راننده مسبب حادثه نیز مشمول حمایت صندوق است.²

در بیان تفاوت بیمه سرنشینی که برای راننده مسبب حادثه آخذ می‌شود³، با بیمه حوادث که در قانون فعلی پیش‌بینی شده و زیرمجموعه بیمه شخص ثالث محسوب می‌شود، می‌توان گفت که اولاً، برخلاف بیمه سرنشین بیمه حوادث اجباری است. ثانیاً، در بیمه حوادث سقف جبران خسارت را قانون‌گذار تعیین کرده است که با توافق هم قابل کاهش نیست، هرچند در افزایش آن مانعی وجود ندارد، اما در بیمه سرنشین سقف تعهد بیمه‌گر در این مورد، بستگی به توافق طرفین داشت. علاوه بر این، در بیمه حوادث هزینه‌های معالجه از جمله بستری شدن، هزینه‌های پزشکی؛ صورت حساب‌های دارویی و ارتوپدی (بدون تفکیک میان هزینه بیمارستان عمومی یا خصوصی) به طور کامل توسط بیمه‌گران پرداخت می‌شود⁴، در حالی که در بیمه سرنشین هزینه پزشکی در دیه مستتر است. هم‌چنین، در بیمه سرنشین راننده که قبلاً اختیاری بود، صرفاً غرامت فوت و نقص عضو بود، هرچند در رویه برای جبران خسارات جزئی به ماده 115 قانون برنامه پنجم توسعه استناد می‌گردید و حکم به همه خسارات داده می‌شد، اما مطابق قانون جدید میزان خسارت ملاک نیست.

دامنه مسؤولیت بیمه‌گر

تبصره 2 ماده 8 قانون جدید بیان می‌دارد در صورت بروز حادثه، بیمه‌گر مکلف است کلیه خسارات وارد شده را مطابق این قانون پرداخت کند؛ اما همان‌طور که ماده بیان می‌دارد بیمه‌گر در حدودی که قانون وی را مسؤول دانسته، متعهد است. علاوه بر این، در قانون جدید نیز مانند قانون قدیم، مواردی پیش‌بینی شده که بیمه‌گر چه به‌طور مستقیم و چه به‌طور غیرمستقیم از پرداخت خسارت معاف است؛ یعنی مواردی وجود دارد که بیمه‌گر پس از جبران خسارت زیان‌دیده، می‌تواند به مسبب حادثه رجوع کند. هم‌چنین، مواردی وجود دارد که بیمه‌گر در قبال آن مسؤول نیست.

در قانون جدید، مواردی پیش‌بینی شده که بیمه‌گر پس از جبران خسارت، می‌تواند به مسبب حادثه رجوع کند و در مورد راننده مسبب هم در ماده 7 آیین‌نامه این موارد استثناء شده‌اند که در ادامه به بررسی آن‌ها می‌پردازیم:

1. همان‌طور که در تبصره 2 ماده 15 قانون فوق آمده، اسناد پرداخت از سوی بیمه‌گر را در حکم اسناد لازم‌الاجرا می‌داند که از طریق دوایر اجرای ثبت، آن را قابل مطالبه و وصول می‌داند؛ یعنی بیمه‌گر را محق به دریافت مبلغ اضافی می‌داند.

2. هم‌چنین، لازم به ذکر است که با توجه به عدم تصریح قانون‌گذار و این که بیمه برای جبران خسارت‌های فیزیکی است، خسارت‌های معنوی تحت پوشش بیمه شخص ثالث قرار ندارند. هم‌چنین، خسارت ناشی از عدم‌النتفع به معنی خاص همان‌طور که به استناد قواعد عمومی قابل مطالبه نیست، در بیمه اجباری شخص ثالث و حوادث راننده نیز، به طریق اولی قابل مطالبه نیست. در حقوق برخی کشورها خسارت‌های قابل جبران به صورت جزئی‌تری پیش‌بینی شده است. برای مثال، ضرر احساسی وارد بر قربانی حادثه جبران می‌شود، اگر سطح معلولیت دائمی بیش از 80٪ باشد (Eke, ibid).

3. در مورد بیمه حوادث راننده مسبب باید افزود که در گذشته نیز، که این نوع بیمه‌نامه‌ها از نوع بیمه‌نامه‌های اختیاری بود و می‌توانست در قالب بیمه حوادث اشخاص و یا بیمه حوادث سرنشین تهیه و ارائه گردد. (محمودصالحی، 1383، ص 69) وجود داشت و بیمه‌گذار برای جبران خسارت‌های وارد به راننده مسبب حادثه می‌توانست بیمه سرنشین که تکمیلی بود، آخذ نماید (بایابی، همان).

4. باید متذکر شد که به موجب ماده 3 دستورالعمل اجرایی ماده 92 قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران ((تمام بیمارستان‌ها و مراکز درمانی دولتی و غیردولتی هنگام پذیرش و طی زمان بستری مصدومین مشمول این دستورالعمل حق دریافت هیچ‌گونه وجهی ندارند)). لذا به موجب این دستورالعمل شرکت‌های بیمه عملاً از پرداخت این هزینه‌ها معاف شده‌اند.

الف- ماده 15 قانون جدید بیان می‌دارد: «در موارد زیر، بیمه‌گر مکلف است بدون هیچ شرط و أخذ تضمین، خسارت زیان دیده را پرداخت کند و پس از آن، می‌تواند به قائم‌مقامی زیان دیده از طریق مراجع قانونی برای بازیافت تمام یا بخشی از وجوه پرداخت شده به شخصی که موجب خسارت شده است، مراجعه کند. 1. اثبات عمد مسبب در ایجاد حادثه، نزد مراجع قضائی. 2. رانندگی در حالت مستی یا استعمال موادمخدر یا روان‌گردان مؤثر در وقوع حادثه که به تایید نیروی انتظامی یا پزشکی قانونی یا دادگاه رسیده باشد. 3. در صورتی که راننده مسبب، فاقد گواهینامه رانندگی باشد یا گواهینامه او متناسب با نوع وسیله نقلیه نباشد. 4. در صورتی که راننده مسبب، وسیله نقلیه را سرقت کرده یا از مسروقه بودن آن، آگاه باشد».

نکته‌ای که در مورد راننده مسبب حادثه باید گفت، اینست که در مورد بیمه شخص ثالث، منظور قانون‌گذار راننده‌ای است که در ایجاد حادثه عمد ندارد و الا، بیمه‌گر پس از جبران خسارت، حق رجوع به راننده عامد را دارد؛ زیرا، هر چند بیمه‌گر نمی‌تواند به بهانه عدم حسن‌نیت بیمه‌گذار، از پرداخت خسارت امتناع کند، اما عمد بیمه‌گذار از این قاعده جداسست، در مورد عمد راننده مسبب در ورود خسارت به خودش هم همین‌گونه است؛ در این‌جا نیز، باید گفت که هر چند بیمه‌گذار بیمه حوادث هم أخذ کرده باشد، عمد راننده موجب می‌شود که بیمه‌گر را مسؤول جبران خسارت وی ندانیم. در واقع، در مورد خسارات عمدی، منطبق حقوقی و مصلحت اجتماعی ایجاب می‌کند که کسی نتواند با پرداخت مبلغی تقصیرهای عمدی خویش را بیمه کند (قاسم‌زاده، 1388؛ Morlet, 2003). به همین دلیل ماده 7 آیین‌نامه اجرایی موضوع ماده 3 قانون جدید بیمه اجباری عمد راننده را از شمول تعهدات بیمه‌گر خارج نموده است. باید افزود که انجام اعمال نوعاً قابل پیش‌بینی نیز عمل فرد را عمدی جلوه می‌دهد (خدابخشی، 1396). لذا اگر فردی پیش‌بینی نماید که با مصرف مسکرات احتمال وقوع حادثه وجود دارد و اقدام نماید، عمل وی عمدی محسوب می‌شود.

در مورد بند دوم ماده 15 نیز که به موجب ماده 7 آیین‌نامه از شمول تعهدات بیمه‌گر استثنای شده است باید گفت، هر گاه شخصی با استعمال این موارد به رانندگی بپردازد در حقیقت وقوع هر حادثه‌ای را محتمل می‌بیند و بدیهی است که نمی‌توان جبران این خسارت را بر عهده بیمه‌گر نهاد، حسب قاعده اقدام هم مسؤولیت این اقدامات بر عهده خود شخص است. لذا واقع این است که عدم ذکر این بند و بند قبلی، از لحاظ منطقی هم نمی‌توانست مشکلی ایجاد نماید، البته در حقوق برخی کشورها استعمال این موارد می‌توان موجب جبران نسبی خسارت توسط بیمه‌گر شود (Eke, 2015). در مورد فقدان گواهینامه و یا متناسب نبودن آن هم قبل از تصویب آیین‌نامه، رأی از شعبه 4 دادگاه عمومی حقوقی مشهد (شماره دادنامه 9509977575400642) صادر شده بود که نه تنها صرف وقوع خسارت را برای ایجاد تعهد به جبران خسارت توسط شرکت بیمه کافی می‌دانست، بلکه نداشتن گواهینامه را نیز برای اسقاط آن کافی نمی‌دانست، که مخالف اصول بودن این رأی از جنبه عدم مؤثر دانستن تقصیر عمدی، واضح است. دلیل استثنای کردن راننده سارق هم این است که اولاً این امر خلاف قواعد حقوقی است که چنین شخصی تحت شمول بیمه قرار گیرد، خصوصاً در مورد جبران خسارت راننده مسبب که باید تفسیر محدود شود، ثانیاً اینکه چنین شخصی حسب قاعده اقدام باید خودش جبران خسارت را بر عهده گیرد، دیگر اینکه بر حسب تفسیر قرارداد، تعهد بیمه‌گر ناظر بر غیر از جبران خسارت چنین شخصی است. اما تردیدی در اینکه خسارت افراد فاقد گواهینامه نیز باید جبران شود وجود ندارد (خدابخشی، 1396).

ب- مورد دوم، ماده 17 قانون جدید است که بیان می‌دارد: «موارد زیر از شمول بیمه موضوع این قانون خارج است: 1. خسارت وارده به وسیله نقلیه مسبب حادثه و محمولات آن 2. خسارت مستقیم و یا غیر مستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیواکتیو 3. جرمه یا جزای نقدی. نکته قابل توجه ماده 3 قانون جدید، این است که بیمه‌گر به موجب این بیمه‌نامه، همان‌طور که در ماده مربوطه نیز بیان شده است، صرفاً مکلف به جبران خسارت‌های بدنی است و در بند الف ماده 17 خسارت وارده به وسیله نقلیه مسبب حادثه و محمولات آن از جمله مواردی است که از شمول تعهدات بیمه‌گر خارج است و دلیل این امر در این است که بیمه صرفاً جنبه حمایتی دارد، اما در این راه هم باید سایر امور را در نظر داشت؛ زیرا، هیچ‌وقت نمی‌توان قائل بر جبران خسارت مالی راننده مسبب حادثه توسط بیمه‌گر باشیم؛ پذیرش این امر، موجب رواج بی‌احتیاطی در این امور می‌شود که برخلاف قواعد مسؤولیت مدنی است. زیرا، خسارت بر عهده شخصی است که ورود خسارت به او مستند است. البته برای خسارات مالی بیمه‌گذار می‌تواند بیمه سرنشین أخذ کند و تاکنون رویه به‌گونه‌ای بوده است که دادگاه‌ها به استناد بند (ب) ماده 115 قانون برنامه پنج ساله توسعه که بیان می‌داشت: «وزارت امور اقتصادی و دارائی، مکلف است نسبت به بیمه شخص ثالث در مورد راننده هم‌چون سرنشین بیمه شخص ثالث را اعمال نماید»، بیمه‌گر را در برابر راننده مقصر نیز، همانند قانون بیمه اجباری مسؤول کل خسارات می‌دانستند. حتی در وضع کنونی نیز، با این‌که بیمه حوادث پیش‌بینی شده است، در موردی که راننده مسبب بیمه حوادث دارد، برخی دادگاه‌ها به ماده برنامه پنج‌ساله توسعه نیز، استناد می‌کنند. در حالی که به نظر می‌رسد با پیش‌بینی بیمه حوادث، استناد به این ماده دیگر صحیح نیست و بیمه‌گر صرفاً به مقدار مندرج در قانون مسؤول است!»

¹. این مواردی که ذکر شد، به استناد ماده 21 قانون جدید، از شمول تعهدات صندوق تامین خسارت‌های بدنی نیز خارج است.

یکی از موارد دیگر که ممکن است مسؤلیت بیمه‌گر در آن موارد طرح شود دخالت قوه قاهره در وقوع حادثه است. مسؤلیت بیمه‌گر در جبران خسارات ناشی از قوه قاهره در مورد راننده مسبب حادثه در جایی تحقق می‌یابد که تقصیر راننده مسبب حادثه و قوه قاهره باهم سبب ورود خسارت شود. برای مثال، شخص راننده، تخلف رانندگی را انجام می‌دهد که به دلیل یک واقعه طبیعی مثل سیل کنترل وسیله نقلیه را از دست می‌دهد و در نهایت به وی خسارت جانی وارد می‌شود. در قانون قدیم این امر موجب ایجاد اختلاف نظر شده بود و برخی، قائل به مسؤلیت بیمه‌گر در قبال زیان‌های ناشی از قوه قاهره بودند (صفایی و رحیمی، 1393) و برخی دیگر (ایزنلو، 1387)، به دلیل عدم تحقق مسؤلیت مدنی بیمه‌گر را مسؤول جبران خسارت نمی‌دانستند. باید بیان داشت که اولاً، با توجه به این‌که قانون‌گذار در مقام بیان بوده و قانون به سمتی پیش می‌رود که بر جنبه حمایتی آن افزوده شده است، این نظر که بیمه‌گر در قبال قوه قاهره به معنی خاص نیز مسؤول است، بیش‌تر با قواعد تفسیر سازگار است. به‌خصوص با توجه به ماده 2 قانون که صرف دخالت وسیله نقلیه و محمولات آن را برای ایجاد مسؤلیت بیمه‌گر کافی می‌داند، برای متعهد دانستن بیمه‌گر، کفایت می‌کند. البته در بند «پ» ماده یک قانون جدید، اصطلاح «غیرمترقبه» به کار رفته که می‌توان آن را به معنای قوه قاهره دانست. بسیاری از کشورها مسؤلیت بیمه‌گر را در قبال قوه قاهره نپذیرفته و آن را عادلانه نمی‌دانند.

شایان ذکر است که مسؤلیت بیمه‌گر هرچند برای جبران خسارت مالی ثابت است، اما چون میزان آن قابل تغییر نیست، فقط در برابر آن چه توسط کارشناس تعیین می‌شود، مسؤول است. اما، در مورد خسارت وارده به شخص، در صورتی که این خسارت بعد از تعیین میزان آن افزایش پیدا کند، همان‌طور که شخص زیان‌زننده در قبال آن مسؤول است، بیمه‌گر نیز در صورت حدوث آن، متعهد به جبران خسارت است. زیرا منشأ خسارت، حادثه ناشی از وسیله نقلیه محسوب می‌شود. همچنین، در صورتی که حادثه در زمان وجود قرارداد بیمه ایجاد شده باشد، شخص پس از انقضای قرارداد بیمه نیز می‌تواند در مورد خساراتی که در زمان وجود قرارداد رخ داده، علیه بیمه‌گر اقامه دعوا نماید. در پایان باید گفت که مطابق تبصره 2 ماده 21 قانون جدید، مرجع تشخیص موارد خارج از تعهد بیمه‌گر، شورای عالی بیمه است که باید با توجه به قانون اظهار نظر کند. لذا، در صورت اختلاف در موردی که آیا برعهده بیمه‌گر قرار دارد یا خیر، باید از شورای عالی بیمه درخواست کرد که نظر وی لازم‌الاجتباب است.¹ در مورد زیان دیده زن و غیرمسلمان نیز همان‌طور که بیان شد و همچنین فرض تعدد دیات نیز خسارت تا حد دیه مرد مسلمان در ماه غیر حرام باید به صورت متعدد جبران گردد، زیرا مبانی بحث ایجاب می‌کند هیچ زبانی بدون جبران باقی نماند (خدابخشی، 1396).

بیمه‌گر مسؤول

در جایی که دو وسیله نقلیه با هم تصادف نمایند، در قانون قدیم طبق ماده 6 آیین‌نامه اجرایی قانون سابق (1347) که تا زمان تصویب آیین‌نامه‌های جدید طبق ماده 29 قانون بیمه اجباری 1387، لازم‌الاجرا بود، در صورت تقصیر رانندگان دو وسیله نقلیه آن‌ها در برابر هم ثالث تلقی می‌شدند و می‌توانستند از بیمه‌گر طرف مقابل، بخشی از خسارت خویش را مطالبه کنند (صفایی و رحیمی، 1395)، اما مطابق قانون جدید در صورتی که هر دو راننده مقصر باشند، تنها در صورت داشتن بیمه حوادث، می‌توانند به بیمه‌گر خود برای جبران خسارت‌های بدنی و معالجه مراجعه کنند. در واقع با نسخ قوانین قبلی، آیین‌نامه قبلی نیز به تبع نسخ قوانین، قابل استناد نیست.

در صورتی که برای راننده مسبب حادثه، بیمه حوادث اخذ شده باشد، بیمه مزبور تنها خسارات وارد بر او را جبران می‌کند. لذا، اگر راننده موجب ورود خسارت به دیگری نیز، شده باشد خسارات مالی شخص ثالث فقط به استناد بیمه اجباری، غیر از بیمه‌نامه راننده مسبب قابل جبران است.² همچنین، فرض وجود بیمه حوادث راننده مسبب و عدم وجود بیمه اجباری منتفی است؛ زیرا، بیمه حوادث به تبع بیمه اجباری اخذ می‌شود.

اما بحثی که مطرح می‌شود، این‌که آیا در صورتی که دارنده بیمه حوادث نداشته باشد و راننده مسبب غیر از او باشد آیا می‌توان دارنده را در برابر راننده مسبب مسؤول شناخت؟ از یک طرف می‌توان گفت که تعهد بیمه‌ای که متوجه دارنده می‌باشد به دلالت التزام، حاوی تعهد به جبران خسارت نیز می‌باشد، زیرا پوشش بیمه‌ای بدون موضوع نیست و چون دارنده متعهد به جبران خسارت است بیمه را نیز در این راه تحصیل می‌کند (خدابخشی، 1388) از طرف دیگر نمی‌توان گفت خسارت به بارآمده ناشی از عدم تحصیل بیمه‌نامه بوده است (صفایی و رحیمی

¹ در موردی که در ماده 21 آمده، صندوق تامین خسارت‌های بدنی به‌جای بیمه‌گر خسارت را جبران می‌کند که یکی از آن موارد، این است که خارج از تعهد بیمه‌گر باشد. در حقوق فرانسه نیز، جایی که هیچ خط‌مشی بیمه‌ای وجود ندارد، شکل خاصی که صندوق تضمین خودرو نام دارد و خسارت را جبران می‌کند، پیش‌بینی شده است (Cannarsa, ibid, p9). علاوه بر این بیمه‌گر در برابر منتقل‌الیه قراردادی یا قهری وسیله نقلیه نیز مسؤول است.

² البته ماده 14 آیین‌نامه امری خلاف این موضوع را مقرر داشته که به نظر نمی‌رسد قابل تسری به سایر موارد باشد.

، 1394). در این مورد باید گفت این بحث چندان فایده عملی ندارد، چرا که این مسئله در مورد خسارت مالی قابل طرح است و خسارات بدنی را صندوق تامین خسارات بدنی جبران می کند و در مورد راننده مسبب حادثه هم صرفاً جبران خسارات بدنی مطرح است. اما باید گفت که به طور کلی دارنده مسؤلیتی در قبال عدم اخذ بیمه نامه ندارد، زیرا در صورت طرح چنین دعوایی به دلیل غیرمستقیم بودن خسارت، نمی توان دارنده را در برابر شخص مسبب حادثه، مسؤول شناخت.

مهلت پرداخت خسارت توسط بیمه گر

در ماده 11 آیین نامه حوادث راننده مسبب مهلت 20 روزه ای که از تاریخ تکمیل مدارک آغاز می شود، مبنی بر پرداخت خسارت به راننده مسبب حادثه پیش بینی شده است که برای این مهلت، ضمانت اجرا تعیین شده که به موجب آن، تخطی از این تکالیف موجب می شود که به جریمه ای معادل نیم در هزار، به ازای هر روز تأخیر در حق زیان دیده یا قائم مقام وی محکوم گردد. در قوانین قبلی که مهلت ذکر نشده بود این امر موجب سهل انگاری در پرداخت خسارات توسط شرکت های بیمه می شد اما رویه به درستی سعی در تفسیر قرارداد به نفع زیان دیدگان داشت. برای مثال در رأی دادگاه تجدیدنظر تهران آمده که «با عنایت به اینکه مطابق ماده یک قانون بیمه بین بیمه گذار و بیمه گر به محض اثبات مسؤولیت و تعهدات [بر] عهده بیمه گذار بیمه گر مکلف به جبران خسارات وارده خواهد بود و مهلت های مقرر در ماده ۳۰۲ قانون مجازات اسلامی فقط برای جانی و محکوم علیه بوده و دلیلی که موجب تسری موعده دوساله پرداخت دیه در جرایم غیر عمد به شرکت های بیمه باشد ارائه نگردیده است»^۱ رأی بر محکومیت شرکت بیمه صادر شد. لذا پیش بینی مهلت، برای پرداخت ضروری می نمود؛ زیرا، عدم تعیین مدت می تواند موجب سهل انگاری بیمه گران در پرداخت خسارت شود، اما باید بیان داشت اولاً، برخلاف ظاهر ماده، این امر نیاز به درخواست ذی نفع دارد و ثانیاً، ملاک محاسبه مهلت برای پرداخت خسارت، قطعیت حکم دادگاه است.^۲ که در مورد راننده مسبب حادثه در صورتی که طرفین در مورد میزان خسارت توافق داشته باشند زمان توافق طرفین باید مهلت آغاز شود. همچنین اصطلاح «جریمه» در جایی به کار می رود که برای پرداخت به دولت باشد، اما در ماده مزبور برای پرداخت خسارت به زیان دیده پیش بینی شده است.

پرداخت دیه علی الحساب توسط بیمه گر یا صندوق، در ماده 34 قانون جدید پیش بینی شده و به موجب آن در حوادث رانندگی منجر به خسارت بدنی غیر از فوت، بیمه گر وسیله نقلیه مسبب حادثه یا صندوق، حسب مورد مکلفند پس از مطالبه زیان دیده و دریافت گزارش کارشناس و غیره، حداقل 50 درصد دیه تقریبی را پرداخت کنند. در مورد اجرای این ماده در قبال راننده مسبب حادثه در قانون و آیین نامه مطلبی ذکر نشده، ولی پذیرش آن برای راننده مسبب حادثه مناسب تر به نظر می رسد.^۳ هم چنین به موجب قانون جدید، بیمه گر برای پرداخت خسارت باید قیمت یوم الأداء را پرداخت کند (ماده 13). این پیش بینی نیز به رویه مختلفی که تا حال وجود داشت پایان می دهد.

جمع بندی و پیشنهادها

قانون جدید بیمه اجباری مصوب سال 1395، دارای نکات مثبت و نوآوری های زیادی است. تفکیک مسؤولیت های اشخاص متعدد و تکلیف بیمه گر در قبال آن ها، افزایش میزان تعهدات بیمه گر حتی در قبال راننده مسبب حادثه که هر چند قبل از آن نیز، بیمه نامه آن قابل اخذ بود، اما اولاً، اجباری نبود و ثانیاً، این که دارای ضابطه نبود، در حالی که قانون ضابطه آن را مشخص کرد. افزایش تعهدات صندوق تامین خسارت های بدنی و پوشش کامل خسارت های بدنی با مسؤولیت بیمه گر و صندوق تامین خسارت های بدنی، قابل توجه است. تعیین مدت برای پرداخت خسارت توسط بیمه گر، از جمله تعهداتی است که قانون جدید بر عهده بیمه گر نهاده است و برای آن، ضمانت اجرا پیش بینی نموده است. حذف الحاقیه نیز، از نوآوری های قانون جدید است که تعهد بیمه گر برای پرداخت کامل نیازمند اخذ آن نیست و امکان رجوع مستقیم بیمه گذار و نیز راننده مسبب به بیمه گر در قانون جدید به درستی مورد تصریح قرار گرفته است و همان طور که بیان شد باید مبنای آن را تعهد به نفع شخص ثالث دانست.

¹ دادنامه شماره : 9109970220601116 شعبه 6 دادگاه تجدیدنظر استان تهران.

² تبصره 3 ماده 32- تبصره 4 ماده 10 آیین نامه مربوط به ماده 3 قانون جدید بیمه اجباری.

³ ضمانت اجرای مطالبه خسارت در صورت تأخیر در پرداخت توسط بیمه گر، در این موارد (دیه علی الحساب) قابل اجرا نیست و در خود آن ماده هم ضمانت - اجرایی پیش بینی نشده است که این امر می تواند موجب سهل انگاری بیمه گران در پرداخت این مبلغ شود که در عمل نیز، این امر می تواند ماه ها به طول انجامد.

قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری، قانون بیمه اجباری 1387 را نسخ کرده¹ و قراردادهای بیمه صادره قبل از این قانون، تابع قانون زمان صدور خود هستند، مگر در مواردی که قانون جدید به آن‌ها تسری یافته باشد که در ماده 65 موارد آن ذکر شده که تا زمانی که خسارت آن‌ها پرداخت نشده، تسری پیدا می‌کند. در حقیقت، این ماده در راستای تسری مزایایی است که قانون جدید برای حمایت بیمه‌گذار بیان داشته است و قانون جدید می‌تواند موجب تحول رویه قضایی شود؛ زیرا، در نوع خود قانون کاملی است که حداکثر حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی را مقرر کرده است. اما با توجه به تحلیل‌هایی که صورت گرفت نکات زیر پیشنهاد می‌شود.

1. قانون و آیین‌نامه در زمینه جبران خسارت راننده مسبب دارای خلأهایی است. لذا در جایی که مسبب حادثه دو راننده یا بیشتر است، تعیین تکلیف ننموده است. زیرا با وجود تفسیرهای گوناگون از تقصیر راننده توسط قضات مختلف، نسبت به رانندگان، رفتارهای متفاوتی در تقصیرهای مشابه صورت می‌گیرد. دلیل این امر آن است که ممکن است در مورد مشابه فردی برای یک قاضی مقصر باشد و برای دیگری مقصر نباشد و یا در جایی که هر دو قبول کنند که این یک تقصیر است، ممکن است در مورد وزن آن تقصیر اختلاف نظر داشته باشند. لذا برخلاف اصل بی‌طرفی که لازمه عدالت است عمل شده و از هدفی که در وضع قانون جبران خسارت بوده، دور می‌شویم. شاید بر شمردن تقصیر رانندگان و شدت آن‌ها بتواند از مشکل تفسیرها بکاهد. تأکید قانون‌گذار بر مسؤولیت مدنی² در مورد جبران خسارت رانندگان که موجب سخت‌گیری نسبت به آن‌ها می‌شود جهت جلوگیری از ارتکاب تقصیر به‌وسیله آن‌هاست و لذا تنها خسارات جانی تا حد مشخصی قابل جبران است.

2. قانون‌گذار در جبران هزینه‌های معالجه راننده مسبب حادثه معیارهای متفاوتی را مدنظر قرار داده است و مبنای این امر به‌دلیل اهمیت بیشتر ایجاد توازن میان بیمه‌گر و بیمه‌شده در این مورد است. لذا تعرفه هیات وزیران در اینجا ملاک قرار گرفته است اما قانون‌گذار در شق آخر ماده 4 آیین‌نامه ماده 3 قانون بیمه اجباری 1395 بیان داشته که در هر حال مجموع خسارت بدنی قابل پرداخت به راننده مسبب حادثه در هر حادثه از مبلغ بیمه مندرج در بیمه‌نامه بیشتر نخواهد بود. این شق تنها به همان دیه بر می‌گردد و شامل هزینه معالجه نمی‌شود هر چند پس از هزینه‌های معالجه آمده است اما همچنان این شبهه باقی می‌ماند که عدم تسری به هزینه معالجه موجب لغو شدن این شق از ماده است. لذا به نظر می‌رسد قانون‌گذار اولاً، مناسب‌تر است در این مورد نیز آن‌را همانند هزینه‌های معالجه شخص ثالث محسوب نموده و محدودیت را تنها براساس معیاری مانند تفکیک میان بیمارستان‌های خصوصی و عمومی مشخص نماید تا از منافع بیمه‌گر نیز حمایت شود. یعنی تنها تا چند برابر هزینه‌های معالجه در بیمارستان‌های عمومی را در بیمارستان‌های خصوصی برای مسبب حادثه قابل پرداخت بدانند. ثانیاً، تکلیف شق آخر ماده 4 آیین‌نامه را مشخص نموده و آن‌را حذف نماید.

منابع و ماخذ

- ایزائلو، محسن (1387). نقد و تحلیل قانون جدید بیمه اجباری. فصلنامه حقوق. دوره 38، شماره 4، صص 37-56.
- بابایی، ایرج (1394). حقوق مسؤولیت مدنی و الزامات خارج از قرارداد. تهران: نشر میزان. چاپ نخست.
- بادینی، حسن (1384). فلسفه مسؤولیت مدنی. تهران: شرکت سهامی انتشار. چاپ نخست.
- خدابخشی، عبدالله (1388). حضور بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در دعوی مسؤولیت مدنی. فصلنامه صنعت بیمه، دوره 24، شماره 3 و 4، شماره مسلسل 95 و 96. صص 211-260.
- خدابخشی، عبدالله (1396). حقوق بیمه و مسؤولیت مدنی. تهران: شرکت سهامی انتشار. چاپ دوم.
- صفایی، حسین و حبیب‌الله رحیمی (1393). مسؤولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد). تهران: سمت. چاپ نهم.
- صفایی، حسین و حبیب‌الله رحیمی (1395). مسؤولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد). تهران: سمت. چاپ نهم.
- قاسم‌زاده، مرتضی (1388). الزام‌ها و مسؤولیت مدنی بدون قرارداد. تهران: میزان. چاپ هفتم.
- محمود صالحی، جان‌علی (1383). حقوق زیان‌دیدگان و بیمه شخص ثالث. انتشارات دانشگاه تهران. چاپ دوم.

¹ ماده 66 قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری 1395.

² ماده 5 آیین‌نامه ماده 3 قانون بیمه اجباری.

- European parliament., (2015). The policy on gender equality in France retrieved from [https://www.europarl.europa.eu/regdata/etudes/idan/2015/510024/ipol_ida\(2015\)510024.en .pdf](https://www.europarl.europa.eu/regdata/etudes/idan/2015/510024/ipol_ida(2015)510024.en.pdf) available in 20/12/2020.
- Cannarsa, m., (2002). Compensation for personal injury in France, research and teaching assistant, université jean moulin-lyon 3 (France), retrieved from www.jus.unitn.it/cardoza/review/2002/cannarsa.pdf
- Cohen, A.; Rajeev, H., (2004). The effects of automobile insurance and accident liability laws on traffic FATALITIES, THE journal of law and economics, university of Chicago press, Vol 47, no 2, pp 357-393.
- Chiongson, R.; Desai, D.; Marchiori, T.; Wool COC, M., (2011). Role of law and justice in achieving gender equality, background paper for the world development report 2012.
- Eke, A.A.S., (2015). Compensation of the driver as a motor accident victim in Cameroon: a critical appraisal of the cima code. Open journal of social sciences, Vol 3, no 8, pp 144-161.
- Morlet, I., (2003). l'influence de l'assurance accidents corporels sur le droit prive de l'indemnisation. Phd thesis. Universite du mans.
- Pimbert, agnes. les assurances directes- rapport francais ancais. Maitre de conferences a l'universite de poitiers. Equipe de recherche en droit prive (ea 1230). Retrieved from <http://docplayer.fr/1157940-les-assurances-directes-rapport-francais.html>.
- Slettvoold, G., (2015). A critical analysis of gender discriminatory practices in insurance law in the uk. equality at all costs? UK law student review, Vol 3, no 1. pp 16-36.
- Woolf, I., (2005). Rights and obligations of the insured, primary insurer and excess insurers in large loss cases. Ederation of defense and corporate counsel. Annual meeting. Plenary session.
- Acpr Banque de France., (2018). Que devez- vous savoir avant de souscrire une assurance automobile? L'assurance personnelle du conducteur. Retrieved from <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/f31258> available in 20/12/2020.