

# نگاهی نقادانه به قانون اصلاح قانون بیمه شخص ثالث، مصوب ۱۳۸۷

تاریخ دریافت: ۸۷/۱۲/۱۵

تاریخ تأیید: ۸۷/۱/۲۶

محمد امامی پور\*

## چکیده

اصلاح قانون بیمه شخص ثالث پس از چهل سال، هرچند با تأخیر صورت گرفت، ولی تحولی چشم‌گیر در عرصه مسئولیت مدنی و جبران خسارت را نوید می‌دهد. رفع ابهام از مفهوم دارنده، توسعه پوشش بیمه‌ای، شناور شدن مسئولیت بیمه‌گر، حذف مرور زمان، دعوت از بیمه‌گر در جلسه دادرسی، پذیرش بیمه‌نامه به‌عنوان وثیقه، پرداخت فوری حداقل پنج‌درصد دیه تقریبی به زیان‌دیده که در ماده ۱۶ قانون جدید پیش‌بینی شده است و پیش‌بینی کمیسیون حل اختلاف تخصصی را می‌توان از جمله امتیازات این قانون دانست.

اما چالش‌های فراروی آن عبارت‌اند از: ابهام در اینکه منظور از مالک به‌عنوان دارنده، آیا مالک به‌موجب سند رسمی است یا فرد دارای قولنامه عادی یا سند وکالتی را نیز شامل می‌شود؟ آیا مفاد تبصره ۳ ماده ۱، نیاز به صدور حکم قضایی دارد؟ در مواردی که مقدار دیه تعیین شده به مراتب بیش از هزینه‌های انجام شده باشد، آیا پرداخت آن باز هم ضرورت دارد؟ با توجه به محدود بودن مسئولیت بیمه‌گر تا حد مبلغ مذکور در کارت بیمه، اگر بیمه‌گذار تا حداکثر مبلغ مزبور محکوم شد، پرداخت هزینه معالجه به عهده خود اوست یا بیمه‌گر؟ شرکت بیمه هنگام دعوت به دادرسی، آیا خواننده محسوب می‌شود یا فقط به‌عنوان مطلع حضور می‌یابد؟ ابلاغ رأی به بیمه‌گر چه اثری دارد؟ آیا حق اعتراض دارد؟ اینها نمونه‌ای از پرسش‌هایی هستند که مبهم مانده‌اند و باید دید رویه قضایی چه پاسخی خواهد داد.

**واژگان کلیدی:** بیمه شخص ثالث، بیمه‌گذار، بیمه‌گر، جبران خسارت، زیان‌دیده.

\* عضو هیئت‌علمی مرکز آموزش عالی اهل بیت (emam66@gmail.com)

## مقدمه

امروزه پیدایش اتومبیل در عرصه زندگی، اگرچه گام مهمی در پیشرفت صنعتی جامعه بشری به شمار می‌آید و فواید و مزایای انکارناپذیری را به همراه داشته است، به گونه‌ای که در ردیف اساسی‌ترین نیازهای انسان به شمار آمده است، ولی با نگاهی به آمار قربانیان و خسارت‌های مادی و معنوی ناشی از حوادث این اختراع سودمند بشری، اذعان خواهیم کرد که اگر درباره کاهش خطرهای آن و جبران خسارت‌های زیاندیدگان این گونه حوادث راهکار مناسبی فراهم نکنیم، اتومبیل در ردیف بزرگ‌ترین عوامل تهدیدکننده جامعه قرار می‌گیرد و مایه سلب آسایش و امنیت افراد می‌شود.

این حوادث تا حدودی اجتناب‌ناپذیرند و هرگز نباید انتظار داشت روزی از جامعه رخت بریندند، ولی کنترل آن در حد استاندارد و دستیابی به سیستم جبران عادلانه خسارت، امری ممکن است. برای رویارویی با عوارض جانبی این پدیده ارزشمند، از یک سو گام‌های پیشگیرانه ضرورت دارد و از سوی دیگر، باید التیام دردهای ناشی از حوادث زیانبار آن مورد توجه ویژه قرار گیرد.

تحولات به عمل آمده درباره مسئولیت مدنی و ظهور نظریه‌های جدید مانند نظریه خطر و جایگزینی آن به جای نظریه سبب تقصیر را می‌توان گامی مهم در اقدامات پیشگیرانه به عنوان مبنای مسئولیت مدنی دانست.

با توجه به اینکه براساس نظریه خطر، دیگر نیازی نیست زیان‌دیده به دنبال اثبات تقصیر راننده باشد و به صرف ناشی شدن خسارت از وسیله نقلیه، وی مسئول شناخته می‌شود، این امر باعث می‌شود مالکان و رانندگان اتومبیل، نهایت احتیاط را در رانندگی به عمل آورند که این امر در کنار مجازات‌های بازدارنده کیفری از جنبه پیشگیرانه خوبی برخوردار است، ولی واقعیت‌های اجتماعی نشان می‌دهد که استقرار یک سیستم مسئولیت مدنی هرچند مدرن، به تنهایی درمان این مشکل نیست و در صورتی که راننده بدون نیاز به اثبات تقصیر، مسئول شناخته شود، ولی از عهده جبران خسارت نتواند

برآید، زیان‌دیده به‌جز تقاضای حبس او راهی ندارد و این امر نه‌تنها مشکلی را حل نمی‌کند، بلکه بر مشکلات اجتماعی می‌افزاید.

به همین دلیل بورگ کنشت - حقوقدان سوییسی - می‌گوید:

اجرای قانون مسئولیت مدنی صاحبان وسیله نقلیه موتوری هر قدر هم دقیق و عادلانه باشد، فایده‌ای ندارد، مگر اینکه توأم با بیمه اجباری شود. امروزه داشتن اتومبیل، دیگر جنبه لوکس و تفنن ندارد و برای بیشتر مردم وسیله کار و از ضرورت‌های زندگی است. اگر بیمه اجباری مسئولیت مدنی وجود نداشته باشد، صاحبان وسایل نقلیه موتوری قادر به جبران غرامت ناشی از به کار بردن این وسایل نیستند. در صورت وقوع حادثه زیانبار، دادگاه حکم صادر می‌کند، مقصر که صاحب وسیله نقلیه است محکوم می‌شود، ولی چون قادر به پرداخت خسارت نیست، به زندان می‌افتد و او هم از هستی ساقط می‌شود؛ بنابراین قانون مسئولیت مدنی بدون بیمه اجباری نمی‌تواند حافظ حقوق اجتماع و خانواده‌ها باشد (به نقل از: محمود صالحی، ۱۳۸۱: ۲۷۱).

۱۰۷

ناتوانی نظام مسئولیت مدنی در جبران خسارت بدون نظام بیمه اجباری باعث شد خیلی از کشورهای پیشرفته اروپایی بیمه مسئولیت مدنی ناشی از حوادث وسایل نقلیه موتوری زمینی را اجباری اعلام کنند. کشور سوئد در سال ۱۹۲۹، انگلستان در سال ۱۹۳۰ و فرانسه در سال ۱۹۵۸ این شاخه از بیمه را الزامی و همگانی اعلام کردند و به تدریج کشورهای دیگر به این گرایش روی آوردند.

در ایران بیمه مسئولیت دارنده وسیله نقلیه، نهادی تقریباً نوپا و جدید به‌شمار می‌رود. طرحی که کارشناسان و حقوقدانان شرکت سهامی بیمه ایران تهیه کردند، در تاریخ ۲۷ دی ۱۳۴۷ در چهار ماده به تصویب مجلس وقت رسید و از اول سال ۱۳۴۸ به مرحله اجرا درآمد.

این قانون حمایتی، آثار و پیامدهای اجتماعی مفیدی را به ارمغان آورد. برقراری سیستم مسئولیت بدون تقصیر دارنده، حمایت از حقوق زیان‌دیدگان، مشارکت در همبستگی و تعاون ملی و گسترش بازار بیمه از جمله این ره‌آورد هاست.

قانون مزبور با همه مزایا و فوایدش به مرور زمان نارسایی‌ها و کاستی‌هایش آشکار شد و نتوانست چنان حمایت فراگیری را به‌وجود آورد. برای رفع کاستی‌ها و تبدیل قانون بیمه اجباری شخص ثالث به قانون جامع و پیشرفته، دو نظریه مطرح بود: برخی

معتقد بودند نیازی به اصلاح کل قانون بیمه نیست و باید برخی از مواد آن و آیین‌نامه‌های مربوط تغییر یابد (صدقی، ۱۳۸۶: ۳).

در راستای همین نظریه، وزارت امور اقتصاد و دارایی در سال ۱۳۸۴ لایحه‌ای را با عنوان ماده واحده تهیه و به هیئت وزیران ارائه کرد. لایحه مزبور در تاریخ ۸۴/۴/۱۳ به تصویب هیئت دولت رسید و پس از ارسال به مجلس، کلیات آن در جلسه مورخ ۸۴/۷/۱۷ مورد تصویب نمایندگان مجلس قرار گرفت. از میان‌بردن ضعف‌ها و نارسایی‌ها، منطقی کردن نرخ حق بیمه با توجه به ویژگی‌های شخصی بیمه‌گذاران مختلف، ایجاد حق رجوع مستقیم زیان‌دیدگان حوادث رانندگی به شرکت‌های بیمه، حذف برخی از استثنائات قانون به منظور انطباق آن با دیگر قوانین و مقررات موجود، گسترش پوشش بیمه‌ای به طیف وسیع‌تری از افراد جامعه، گنجاندن برخی تعاریف در متن قانون به منظور رفع ابهام از قانون فعلی و ایجاد سازوکار قانونی لازم برای تبادل اطلاعات مربوط به سوابق رانندگی و تصادفات میان نیروی انتظامی و صنعت بیمه، از مهم‌ترین دلایل توجیهی برای اصلاح قانون مصوب ۱۳۴۷ بود.

گرایش دوم درباره اصلاح قانون بیمه شخص ثالث، اصلاح کلی و جایگزینی قانون جدید به جای قانون مصوب ۱۳۴۷ بود که ظاهراً از مقبولیت بیشتری برخوردار بود و به همین دلیل لایحه پیشنهادی مدت‌ها مسکوت ماند تا اینکه در ۱۳۸۷/۴/۱۶ طبق اصل ۸۵ قانون اساسی، قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث، به تصویب کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی رسید و پس از موافقت مجلس با اجرای آزمایشی آن به مدت پنج سال، در تاریخ ۸۷/۵/۱۶ به تأیید شورای نگهبان رسید.

گفتنی است در اجرای اصل ۹۴ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، این مصوبه در تاریخ ۸۷/۳/۱۱ به شورای نگهبان ارسال شد و شورای مزبور نیز در تاریخ ۸۷/۳/۲۲ ایرادات هشت‌گانه‌ای را به آن وارد کرد. سعی می‌کنیم هنگام بررسی قانون جدید به این ایرادها اشاره‌ای داشته باشیم. در این مقاله تحلیل و بررسی قانون جدید طی چند بند به عمل خواهد آمد.

## ۱. حذف تنها مستند قانونی مسئولیت بدون تقصیر دارندگان وسایل نقلیه موتوری

در حوادث رانندگی اگر هر زیاننده‌ای ناچار باشد برای رسیدن به حق خود، تقصیر راننده را اثبات کند و گرفتار تشریفات طولانی دادرسی‌های مدنی شود، آرامش و نظم اجتماعی به هم می‌ریزد و زیاننده را دچار مصیبتی دیگر می‌کند. قانون مسئولیت مدنی ۱۳۳۹ نیز به‌عنوان مهم‌ترین قانون در زمینه مسئولیت مدنی همچنان اثبات تقصیر را به‌عنوان شرط اساسی برای جبران خسارت می‌داندست و درمانی را برای این مشکل ارائه نکرد، ولی ماده ۱ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۴۷ همه دارندگان وسایل نقلیه را در برابر حوادث ناشی از این‌گونه وسایل مسئول شناخت. این ماده که در حقیقت بر نظریه خطر مبتنی است، دربرگیرنده دو اصل کلی است:

۱۰۹

### ۱-۱. اصل مسئولیت دارندگان اتومبیل

طبق این اصل، دارندگان وسیله نقلیه موتوری مسئول جبران پیامدهای زیانبار حوادث ناشی از کاربرد آن هستند و نیازی نیست زیاننده در پی تحصیل دلیل برای اثبات تقصیر دارنده اتومبیل باشد. در حالی که در دیگر موارد مسئولیت مدنی، اثبات تقصیر به عهده زیاننده و یکی از ارکان ایجاد مسئولیت است (کاتوزیان، ۱۳۸۰: ۲۰).

### ۱-۲. اصل اجباری بودن بیمه مسئولیت مدنی

در حقیقت این اصل تکمیل‌کننده اصل قبلی است و بدون آن مشکلی از زیانندگان حوادث رانندگی حل نمی‌شود؛ زیرا برای کمتر کسی توان پرداخت خسارت‌های قابل توجه، به صورت یکجا وجود دارد.

اما در قانون جدید، این مستند مسئولیت بدون تقصیر دارنده حذف شد و طبق آن فقط تکلیف به بیمه‌کردن به دوش دارندگان وسیله نهاده شد و دلیل این حذف، پرسشی بود که از سوی شورای نگهبان مطرح شده بود.

در تاریخ ۸۷/۳/۲ در اجرای اصل ۹۴ قانون اساسی، لایحه اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث،

که طبق اصل ۸۵ همان قانون در جلسه مورخ ۸۷/۲/۸ کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی با اصلاحاتی تصویب و در روز سه‌شنبه مورخ ۸۷/۲/۳۱ در جلسه علنی مجلس با اجرای آزمایشی آن به مدت پنج سال موافقت شده بود، برای اظهارنظر به شورای نگهبان ارسال شد. شورای مزبور در تاریخ ۸۷/۳/۲۲ ایرادهای متعددی را به مصوبه ارسالی وارد ساخت. از جمله درباره ماده ۱ اظهار داشت: «ماده ۱ از این جهت که معلوم نیست آیا منظور از مسئول جبران خسارت بودن این است که اشخاص مزبور مکلف‌اند خسارت مذکوره را جبران [کنند] و یا تکلیف برای صرف بیمه نمودن وسایل نقلیه است، ابهام دارد. پس از رفع ابهام، اظهارنظر خواهد شد».

مجلس شورای اسلامی به جای اینکه رفع ابهام کند و مانند قانون قبلی، بر مسئولیت بدون تقصیر دارنده تأکید کند، قسمت اول ماده را حذف کرد و به اصطلاح، صورت مسئله را محو ساخت و به این ترتیب، تنها مستند و منبع مسئولیت بدون تقصیر دارنده اتومبیل را نسخ کرد. ممکن است گفته شود از اینکه قانونگذار به بیمه کردن مسئولیت تکلیف کرده است، می‌توان به‌طور ضمنی به مسئول بودن رانندگان در برابر حوادث ناشی از وسایل نقلیه، بدون نیاز به اثبات تقصیر پی برد، ولی چنین استنباطی صحیح به نظر نمی‌رسد و از این تکلیف نمی‌توان مسئولیت مطلق و بدون تقصیر آنان را استکشاف کرد. چه مانعی دارد بگوییم براساس قواعد عمومی، دارنده وسیله نقلیه پس از اثبات تقصیر، مسئول شناخته می‌شود و مکلف است مسئولیت خود را نزد یکی از شرکت‌ها بیمه کند.

## ۲. رفع ابهام از مفهوم دارنده

در قانون گذشته کلمه «دارنده» تعریف نشده بود و این ابهام وجود داشت که مقصود از دارنده کیست؟ فردی که سند اتومبیل به نام اوست یا کسی که سلطه بر اتومبیل دارد و از آن استفاده می‌کند؟ از نظر عرف، دارنده به کسی اطلاق می‌شود که سلطه و اختیار نسبت به اتومبیل دارد و منافع اتومبیل به او می‌رسد، هرچند سند رسمی به نام فرد دیگری باشد؛ بنابراین اگر سلطه و اختیار طبق قراردادی به دیگران واگذار شد - مانند واگذاری به آژانس مسافری - و یا به‌طور قهری از سلطه مالک خارج شد، آیا مالک را

باید مسئول خسارت‌های وارد به دیگران دانست یا فردی که اتومبیل تحت سلطه و اختیار او قرار داشته است؟

ممکن است بگوییم با توجه به اینکه شرکت بیمه در نهایت خسارت را جبران می‌کند، چندان مهم نیست مالک را مسئول بدانیم یا متصرف را، ولی باید توجه داشت همیشه همه اتومبیل‌ها بیمه نیستند و در مواردی که مالک مسئولیت خود را بیمه نکرده است یا به دلیلی بیمه از اعتبار ساقط شده است و اتومبیل در سلطه و اختیار فرد دیگری است، مسئول شناختن مالک نسبت به خسارت وارد به اشخاص ثالث، چگونه با عدالت سازگار است؟

برای جبران این بی‌عدالتی، قانون چنین تفسیر شد که ماده ۱ قانون بیمه ۱۳۴۷ که مالک را بدون هیچ قیدی مسئول می‌داند، ناظر به موارد شایع و غالب است؛ یعنی چون به‌طور معمول مالک بر مال خود سلطه دارد و اوست که باید در انتفاع از وسیله نقلیه احتیاط کند و به دیگران ضرر نرساند، قانون او را مسئول شناخته است. در نتیجه اگر این سلطه معنوی به دلیلی از بین برود، دیگر نباید او را مسئول شناخت (کاتوزیان، ۱۳۷۰: ۱۴۴).

خوشبختانه تبصره ۱ ماده ۱ قانون جدید، دارنده را اعم از مالک و متصرف دانسته است و تا حدودی این ابهام را برطرف ساخته است، ولی این ابهام همچنان باقی است که منظور از مالک، آیا مالک طبق سند رسمی است یا فردی که با قولنامه عادی یا سند وکالتی - که امروزه متداول است - مالک محسوب می‌شود؟ علاوه بر این، مشخص نیست منظور قانونگذار از عبارت «مالک یا متصرف» این است که هریک به استقلال، دارنده محسوب می‌شوند یا در بعضی موارد مالک و در برخی حالت‌ها متصرف، دارنده تلقی می‌شود (ایزائلو، ۱۳۸۷: ۴۱).

برخی از حقوق‌دانان کشور در طرح پیشنهادی خود برای مسئولیت دارنده اتومبیل اظهار داشته‌اند: «مالک وسیله نقلیه، دارنده آن است، مگر اینکه حق اداره و تصرف در آن به دیگری واگذار شده باشد یا ثابت شود که در اثر غصب یا سرقت این حق، امکان اعمال آن از مالک سلب شده است» (کاتوزیان و دیگران، ۱۳۸۰: ۵۱).

در حقوق آلمان نیز دارنده به کسی اطلاق می‌شود که بر وسیله نقلیه کنترل مستقیم دارد (کاتوزیان و دیگران، ۱۳۸۰: ۸۶).

### ۳. توسعه پوشش بیمه‌ای و توسعه مفهوم ثالث

در قانون قدیم، افراد زیادی به‌عنوان استثنای شخص ثالث از شمول بیمه خارج می‌شدند؛ از جمله مالک، راننده، کارمندان بیمه‌گذار و برخی بستگان او ثالث تلقی نمی‌شدند و در صورت ورود خسارت به آنان در صورتی که سرنشین اتومبیل مقصر حادثه بودند، فقط دیه سرنشین که مبلغ آن به مراتب کمتر از دیه شخص ثالث است، پرداخت می‌شد. تعدد استثنای مذکور مخالف فلسفه و هدف اساسی از وضع قانون بیمه اجباری شخص ثالث بود و پیوسته مورد انتقاد نویسندگان و دست‌اندرکاران مسائل بیمه‌ای قرار می‌گرفت (محمود صالحی، ۱۳۷۹: ۱۵-۶۰).

بر اساس قانون جدید فقط راننده سبب حادثه، شخص ثالث تلقی نمی‌شود و حتی مالک اتومبیل در صورت تحمل خسارت می‌تواند به‌عنوان شخص ثالث، مطالبه جبران خسارت کند، اعم از اینکه خسارت مالی باشد یا جانی، مگر اینکه خسارت مالی ناشی از آسیب دیدن اتومبیل خود را نمی‌تواند مطالبه کند؛ زیرا در ماده ۷ قانون جدید، «خسارت وارده به وسیله نقلیه مسبب حادثه» از شمول بیمه موضوع این قانون خارج دانسته شده است. بند مزبور در قانون قدیم وجود نداشت و ضرورتی هم به ذکر آن نبود؛ زیرا طبق آن مالک اصلاً شخص ثالث تلقی نمی‌شد تا خسارت‌های مادی یا جانی او قابل جبران باشد. نکته‌ای که نباید آن را از نظر دور داشت اینکه شخص ثالث تلقی نشدن راننده فقط نسبت به بیمه‌نامه اتومبیلی است که رانندگی آن را به‌عهده داشته است، ولی در برابر اتومبیل مقابل، شخص ثالث تلقی می‌شود.

ماده ۶ آیین‌نامه قانون سابق چنین تصریح داشت: «در صورت تصادم دو وسیله نقلیه، هریک از رانندگان نسبت به وسیله نقلیه طرف مقابل، شخص ثالث محسوب می‌شود»، ولی به‌لحاظ اینکه مفاد ماده مزبور امری آشکار و روشن بود، قانونگذار در قانون جدید نیازی به ذکر آن ندیده است.

به نظر می‌رسد توسعه مفهوم شخص ثالث، اگرچه هزینه زیادی را بر دوش شرکت‌های بیمه می‌گذارد، ولی بهره‌مندی افرادی مانند فرزندان، همسر و کارکنان بیمه‌گذار از جبران خسارت به‌عنوان ثالث، گامی مؤثر در تحقق اهداف و فلسفه تأسیس بیمه خواهد بود و این اقدام قانونگذار قابل تمجید است. تنها انتقادی که به آن وارد



است، شمول عنوان شخص ثالث نسبت به مالک اتومبیل است؛ زیرا با عنوان قانون سازگاری ندارد. اگر شرکت بیمه را شخص اول و بیمه‌گذار (مالک) را شخص دوم قرارداد بدانیم، شخص ثالث سایر افراد خواهد بود و شامل مالک نمی‌شود. فلسفه وجودی این قانون، جبران خسارت‌های وارد به غیر از طرفین قرارداد بیمه است، نه مالک که خود یکی از طرفین قرارداد است. شاید هدف قانونگذار از توسعه مفهوم ثالث به مالک این بوده است که هیچ خسارت جبران‌نشده‌ای باقی نماند، حتی هنگامی که فرد دیگری غیر از مالک، رانندگی اتومبیل را به‌عهده دارد و باعث ورود خسارت جانی به مالک می‌شود تا مبادا زیان‌دیده (مالک) با اعسار راننده مواجه شود.

#### ۴. کاهش موارد استثنا

۱۱۳

حقوق اسلامی / نگاهی نقادانه به قانون اصلاح قانون بیمه شخص ثالث

در قانون قدیم، شش مورد خسارت از شمول بیمه خارج شده بود، ولی در قانون جدید، موارد خارج از شمول به چهار مورد کاهش یافته است؛ یعنی خسارت‌های ناشی از حوادث غیرمترقبه از قبیل جنگ، سیل و زلزله که به‌ندرت اتفاق می‌افتد و اتومبیلی که به‌واسطه یکی از این حوادث به شخص ثالثی آسیب برساند، از دایره شمول بیمه خارج شد. بند ۲ قانون قدیم با تغییر مختصری و بند ۳ بدون هیچ تغییری حفظ شد. بند ۴ که جبران خسارت راننده زیان‌دیده‌ای را که فاقد گواهینامه بود استثنا می‌کرد و بیمه‌گذار را دچار مشکلات عدیده‌ای می‌ساخت، حذف شد. بند ۵ نیز بدون تغییر ابقا شد و بند ۶ که خسارت ناشی از حوادث واقع شده در خارج از کشور را از شمول بیمه خارج می‌کرد، حذف شد و شمول این مورد در ماده ۹ قانون جدید ذکر شد.

در قانون جدید، خسارت‌های وارده بر وسیله نقلیه سبب حادثه نیز خارج از شمول تعهدات بیمه‌گر شناخته شده است [موضوعی که در قانون قدیم وجود نداشت]. در نگاه اول شاید این بند زاید به‌نظر برسد؛ یعنی موضوع بیمه شخص ثالث، جبران خسارت‌های وارده به اشخاص ثالث است و روشن است بیمه‌گذاری که مقصر شناخته شده است، ثالث تلقی نمی‌شود، ولی با توجه به تغییری که قانونگذار در مصادیق شخص ثالث داده است و مالک اتومبیل را ثالث دانسته، وجود این بند ضروری است. فرض کنیم اگر راننده‌ای که مالک اتومبیل نیست در حادثه‌ای به اتومبیل تحت تصرف

خود و اشخاص ثالث صدمه‌ای وارد آورد، با توجه به اینکه مالک اتومبیل مزبور ثالث تلقی می‌شود، باید از محل همان بیمه‌نامه خسارت وارده به اتومبیل جبران شود.

## ۵. پوشش بیمه‌ای هزینه معالجه

یکی از امتیازات قانون جدید این است که هزینه معالجه را به‌عنوان یک قاعده عمومی مطرح ساخته، نوعی بیمه مستقیم برای آن پیش‌بینی کرده است (ایزانلو، همان: ۴۰).

ماده ۳ آیین‌نامه اجرایی قانون قدیم، تأمین و جبران هزینه معالجه صدمات بدنی و یا جرح حاصل از حوادث رانندگی و همچنین جبران زیان‌های نقص عضو، از کارافتادگی دائم و مطلق یا نسبی و یا فوت ناشی از حوادث مشمول بیمه را از مصادیق خسارت بدنی می‌دانست؛ بنابراین نمی‌توان گفت در گذشته این مسئله مورد توجه قرار نگرفته است، بلکه مورد توجه مقنن بوده است، ولی ابتکار جالب و لازم قانونگذار جدید در این است که آن را به متن قانون منتقل ساخته است و علاوه بر دیه، جبران هزینه معالجه را نیز مشمول تعهدات بیمه‌گر قرار داده است و به همه ایرادهای رایج در گذشته درباره جبران خسارت زاید بر دیه خاتمه داده است. در زمان حاکمیت قانون قدیم، عمده دادگاه‌ها فقط به پرداخت دیه حکم می‌کردند و از صدور حکم نسبت به هزینه معالجه در مواردی که زیان‌دیده چندین برابر دیه تعیینی متحمل خسارت می‌شد، امتناع می‌کردند و آیین‌نامه اجرایی را در این باره مخالف مقررات اسلامی می‌دانستند و به آن عمل نمی‌کردند. گفتنی است طبق اصل ۱۷۰ قانون اساسی، قضات مکلف‌اند از اجرای آیین‌نامه‌های مخالف مقررات اسلامی خودداری کنند، ولی در حال حاضر که این مسئله در متن قانون ذکر شده است، قضات به رعایت آن مکلف‌اند.

با وجود این، با توجه به اینکه مبنای پرداخت خسارت از سوی بیمه‌گر، حکم دادگاه است و قضات فقط براساس قانون مجازات اسلامی، دیه یا ارش تعیین می‌کنند و علاوه بر آن هیچ حکمی نسبت به هزینه معالجه صادر نمی‌کنند، این پرسش مطرح می‌شود که آیا مفاد تبصره ۳ ماده ۱ نیاز به صدور حکم قضایی دارد یا شرکت‌های بیمه مکلف‌اند علاوه بر دیه، رأساً نسبت به پرداخت هزینه معالجه اقدام کنند؟ در مواردی که مقدار دیه تعیین شده به مراتب بیش از هزینه‌های انجام شده باشد، آیا پرداخت هزینه

معالجه باز هم ضرورت دارد؟ آیا هزینه معالجه طبق تعرفه‌های دولتی محاسبه می‌شود یا شامل هزینه‌های بیمارستان خصوصی نیز می‌شود؟ با توجه به محدود بودن مسئولیت بیمه‌گر تا حد مبلغ مذکور در بیمه‌نامه، اگر بیمه‌گذار تا حداکثر مبلغ مزبور به عنوان دیه محکوم شد، آیا پرداخت هزینه معالجه که خارج از سقف حداکثری بیمه‌نامه است، بر عهده خود اوست یا بر عهده بیمه‌گر؟

پاسخ اجمالی به پرسش‌های مطرح شده پیش گفته این است که تبصره مزبور که اعلام می‌دارد «هزینه معالجه نیز چنانچه مشمول قانون دیگری نباشد، جزء تعهدات بیمه موضوع این قانون خواهد بود»، مستند قانونی و معتبری برای صدور حکم به وسیله دادگاه تلقی می‌شود و تفاوتی نمی‌کند مقدار دیه تعیین شده کمتر یا بیشتر از هزینه‌های معالجه باشد.

همچنین، در پاسخ به این پرسش که اگر بیمه‌گذار تا حداکثر مبلغ مزبور در بیمه‌نامه، به عنوان دیه محکوم شد، آیا پرداخت هزینه معالجه که خارج از سقف حداکثری بیمه‌نامه است، به عهده خود اوست یا بیمه‌گر؟ باید گفت از آنجا که مسئولیت بیمه‌گر، قراردادی است و نه قهری و او فقط تا میزان مندرج در بیمه‌نامه مسئول است، در فرض بالا جبران هزینه معالجه به عهده بیمه‌گذار خواهد بود.

البته باید گفت دیوان عالی کشور همچنان در برابر تأیید احکام صادره نسبت به پرداخت خسارت زاید بر دیه مقاومت می‌کند (به‌عنوان نمونه: رأی شعبه ۳۱ دیوان عالی کشور، ۱۳۸۵/۵/۳، شماره دادنامه: ۳۱/۲۶۴).

## ۶. بالا بردن سطح مسئولیت بیمه‌گر

تا پیش از تصویب قانون جدید، حداکثر میزان بیمه اجباری هشت میلیون تومان بود<sup>۱</sup> و مازاد آن اختیاری محسوب می‌شد. براساس قانون فعلی، حداقل مبلغ بیمه اجباری در بخش خسارت بدنی معادل حداقل ریالی دیه یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام است. هدف قانونگذار از شناور ساختن حدود مسئولیت بیمه‌گر این است که فلسفه بیمه

۱. ماده ۱۰ آیین‌نامه اجرایی قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث، مصوب ۱۳۴۷.

که همان ایجاد اطمینان خاطر و آرامش است، فراهم شود و هیچ بیمه‌گذاری به واسطه ایراد خسارت غیرعمدی به دیگران دچار مشکل نشود و بیمه‌گر همه خسارت‌های مزبور را تحت پوشش بیمه قرار دهد. البته این حرف به این معنا نیست که مسئولیت بیمه‌گر نامحدود است و تعیین حداکثر سقف تعهد، هیچ اثری در قلمرو مسئولیت بیمه‌گر ندارد (برای دیدن نظر مخالف، ر.ک: ایزانلو، همان: ۶۷)، بلکه به تصریح ماده ۵ همین قانون، مسئولیت بیمه‌گر تا حد مذکور در بیمه‌نامه خواهد بود.

پرسش مهمی که درباره میزان مسئولیت بیمه‌گر مطرح می‌شود اینکه تعارض آشکار میان تبصره ۱ ماده ۴ و ماده ۵ قانون جدید، چگونه قابل حل است؟ آیا قانون جدید از سیستم جبران نامحدود خسارت تبعیت می‌کند یا مانند گذشته، جبران خسارت را به مبلغ خریداری شده از سوی بیمه‌گذار محدود می‌داند؟ تعارض مزبور از این ناشی می‌شود که در ماده ۵ چنین آمده است: «بیمه‌گر ملزم به جبران خسارت‌های وارد شده به اشخاص ثالث تا حد مذکور در بیمه‌نامه خواهد بود» و حداقل مذکور در بیمه‌نامه، دیه یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام است.

در حال حاضر دیه کامل، چهل میلیون تومان است و پس از تغلیظ، حدود ۵۴ میلیون تومان می‌شود و به‌طور معمول، همین مبلغ تعهد خریداری می‌شود و براساس ماده ۵، حداکثر مسئولیت بیمه‌گر همان میزان خواهد بود؛ یعنی اگر بیمه‌گذاری به پرداخت هشتاد میلیون تومان بابت تعلق دو دیه به زیان‌دیده‌ای محکوم شود و از شرکت بیمه بخواهد که آن را پرداخت کند، طبق این ماده، مسئولیت بیمه‌گر ۵۴ میلیون تومان خواهد بود؛ زیرا «حد مذکور در بیمه‌نامه» همین مبلغ است، ولی تبصره ۱ ماده ۴ بدون توجه به سقف تعهد بیمه‌گر، وی را به جبران خسارت و پرداخت ۸۰ میلیون تومان مکلف کرده است. با توجه به این ماده در حقیقت، تعیین مبلغ در بیمه‌نامه رابطه مستقیم با میزان مسئولیت بیمه‌گر ندارد.

با ملاحظه تبصره ۱ ماده ۴ که اعلام می‌کند «در صورتی که در یک حادثه، مسئول آن به پرداخت بیش از یک دیه به هر یک از زیان‌دیدگان محکوم شود، بیمه‌گر موظف به پرداخت تمامی دیه‌های متعلقه خواهد بود» و ماده ۵ همین قانون که بیان می‌دارد «بیمه‌گر ملزم به جبران خسارت‌های وارد شده به اشخاص ثالث تا حد مذکور در

بیمه‌نامه خواهد بود»، چنین به نظر می‌رسد این دو در تعارض آشکارند و حل تعارض به اصلاح قانون است.

تأکید قانونگذار در ماده ۲۱ همین قانون مبنی بر پذیرش بیمه‌نامه «تا میزان مندرج در بیمه‌نامه» از سوی محاکم به‌عنوان وثیقه، دلالت بر این دارد که نظریه یکسان‌سازی نامحدود شرکت‌های بیمه، مورد قبول وی نیست؛ زیرا اگر مسئولیت بیمه‌گر فراتر از میزان مندرج در بیمه‌نامه باشد، دلیلی ندارد قانونگذار وثیقه قرار گرفتن بیمه‌نامه را به مبلغ آن محدود کند. متن ماده ۲۱ بدین شرح است: «محاکم قضایی موظف‌اند در حوادث رانندگی منجر به خسارت بدنی، بیمه‌نامه شخص ثالثی را که اصالت آن از سوی شرکت بیمه ذی‌ربط کتباً مورد تأیید قرار گرفته است، تا میزان مندرج در بیمه‌نامه به‌عنوان وثیقه قبول نمایند».

## ۷. حذف مرور زمان

یکی از بزرگ‌ترین موانع تحقق اهداف بیمه که ایجاد اطمینان خاطر به جای اضطراب است، مرور زمان دو ساله دعاوی بیمه در قانون گذشته بود. از زمان وقوع حادثه تا صدور حکم و قطعی شدن آن، مدت زمان طولانی طی می‌شد و شرکت‌های بیمه با استفاده از قاعده مرور زمان که مدت نسبتاً کوتاهی است، به‌راحتی از پذیرش مسئولیت شانه خالی می‌کردند و به‌رغم اینکه مرور زمان از سوی شورای نگهبان خلاف شرع اعلام شده بود، شرکت‌های بیمه به ماده ۱۲ که مرور زمان دو ساله را پیش‌بینی کرده بود، استناد می‌کردند. دادگاه‌ها نیز به دلیل اینکه شورای نگهبان فقط مرور زمان مذکور در قانون آیین دادرسی را مخالف موازین شرع اعلام کرده بود و اشاره‌ای به مرور زمان دعاوی بیمه‌ای نداشت، ناگزیر بودند دعاوی مشمول مرور زمان را رد کنند.

با توجه به مشکلات ناشی از تراکم دعاوی و طولانی‌بودن روند رسیدگی به پرونده‌ها، هیئت وزیران در تاریخ ۸۶/۱۱/۱۷ بنا به پیشنهاد بیمه مرکزی ایران، مقررات خاصی را به تصویب رساند. طبق ماده ۱۰ این مصوبه، در مواردی که شمول مرور زمان دعاوی، محل اختلاف میان بیمه‌گر و بیمه‌گذار (یا ذی‌نفع) باشد، تشخیص بیمه مرکزی ایران در موجه تلقی شدن علت عدم اقدام به‌موقع بیمه‌گذار (یا ذی‌نفع) لازم‌الاجراست و

بیمه‌گر به ایفای تعهد خود موظف است و از شمول ماده ۱۲ قانون بیمه خارج است (روزنامه رسمی: ش ۱۸۳۴۱).

در حال حاضر که قانون جدید، مرور زمان را حذف کرده است، نمی‌توان به ماده ۳۶ قانون بیمه استناد کرد. در ماده ۳۶ قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶ که هنوز نیز اعتبار دارد، مرور زمان دعاوی بیمه همان مدت دو ساله تعیین شده است، ولی به دلیل اینکه بیمه شخص ثالث دارای قانون خاصی است و بر قانون عام تقدم دارد، دعاوی بیمه شخص ثالث از شمول مرور زمان خارج‌اند.

## ۸. دعوت از بیمه‌گر در جلسه دادرسی

حضور شرکت بیمه در جلسه دادرسی، فواید متعددی دارد؛ از جمله اینکه از تبانی زیان‌دیده و بیمه‌گذار جلوگیری می‌شود، امکان دفاع و اظهارنظر به بیمه‌گر داده می‌شود، بعد از صدور حکم، شرکت بیمه دیگر به‌عنوان ثالث حق اعتراض نخواهد داشت و در نهایت اینکه زیان‌دیده زودتر به حقش می‌رسد و نیازی به طرح دعاوی دیگر علیه شرکت بیمه نخواهد داشت.

در زمان حاکمیت قانون قدیم، تکلیفی به دعوت از شرکت‌های بیمه وجود نداشت و به‌طور معمول، شرکت بیمه از روند دادرسی و جریان پرونده هیچ اطلاعی نمی‌یافت، بلکه پس از محکومیت بیمه‌گذار و قطعی شدن حکم، شرکت بیمه بدون اینکه حق اعتراض داشته باشد به پرداخت خسارت مجبور می‌شد. مداخله شرکت بیمه در دعوا به‌عنوان «وارد ثالث»، ابزار کافی و مطمئن برای همه موارد نبود؛ زیرا شرط آن این است که دعوا در جریان دادرسی باشد و به صدور حکم قطعی منتهی نشده باشد، در حالی که غالباً شرکت بیمه از طرح دعوا اطلاعی نمی‌یافت. جلب شرکت بیمه نیز به مراتب کارایی کمتری داشت؛ زیرا اولاً، مستلزم این بود که یکی از اصحاب دعوا به تقدیم دادخواست جلب ثالث اقدام کند؛ ثانیاً، مهلت آن محدود به اولین جلسه دادرسی بود و همین دو اشکال برای کنار نهادن این راه کافی بود (شمس، ۱۳۸۱: ۱۷۲).

اعتراض ثالث بهترین شیوه‌ای بود که شرکت‌های بیمه ممکن بود حقوق خود را حفظ کنند و در دادرسی دخالت داشته باشند، ولی طولانی شدن روند تسویه خسارت

و هزینه‌بر بودن آن باعث می‌شد این راه نیز عقیم بماند. افزون بر اینکه در دعاوی کیفری که غالب پرونده‌های تصادف‌ها در این قالب مطرح می‌شدند، راه‌های مذکور ممکن یا متعارف نیست.

در حقوق انگلیس، در صورتی که بیمه‌گر به دادرسی دعوت نشود، هیچ مسئولیتی نسبت به پرداخت خسارت ندارد. طبق ماده ۱۵۲ قانون ترافیک مصوب ۱۹۸۸ این کشور، پرداخت مبالغ احکام صادره از سوی محاکم به اشخاص ثالث، مشروط و مقید به این است که دعوی طرح شده علیه بیمه‌گذار، قبل از هفت روز از شروع روند دادرسی باید به صورت رسمی به اطلاع بیمه‌گر برسد؛ یعنی باید شروع جریان دادرسی به وی ابلاغ شود و در صورتی که بیمه‌گر از جریان دعوی مطلع نشده باشد، نسبت به حکم صادره نیز مسئولیتی نخواهد داشت. این موضوع بدین جهت است که بیمه‌گر بتواند در جلسه دادرسی از خود و بیمه‌گذار خویش دفاع کند.

قانونگذار ایران نیز با الهام از قوانین جدید کشورهای دیگر، در ماده ۲۲ قانون جدید اعلام می‌دارد: «محاکم قضایی مکلف‌اند در جلسات رسیدگی به دعاوی مربوط به حوادث رانندگی، حسب مورد، شرکت بیمه ذی‌ربط و یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی را برای ارائه دیدگاه‌ها و مستندات خود دعوت نمایند و پس از ختم دادرسی، یک نسخه از رأی صادره را به آنها ابلاغ کنند». پس قانونگذار دو تکلیف را به دوش دادگاه‌ها نهاده است: ۱. دعوت به دادرسی؛ ۲. ابلاغ رأی به آنها، ولی مشخص نکرده است که عنوان مشارکت شرکت بیمه در جلسه چیست؛ آیا خوانده محسوب می‌شود یا فقط به‌عنوان مطلع حضور می‌یابد؟ ضمانت اجرای این تکلیف چیست؟ ابلاغ رأی به بیمه‌گر چه اثری دارد؟ آیا بیمه‌گر حق اعتراض دارد؟ اینها پرسش‌هایی هستند که هنوز پاسخی به آنها داده نشده است.

در پاسخ به پرسش‌های مذکور اجمالاً می‌توان گفت با توجه به اصول و قواعد کلی حقوقی از جمله مقررات آیین دادرسی، بیمه‌گر باید عنوان خواننده را داشته باشد. روشن است اگر خواهان دعوی اقدام به طرح دعوی علیه آنان نکرد و در ستون خوانندگان نامی از آنها نبرد، دادگاه رأساً اقدام خواهد کرد و جلسه را با حضور آنان تشکیل خواهد داد. تکلیف قانونگذار به لزوم ابلاغ رأی به بیمه‌گر بدون اینکه حق

اعتراض داشته باشد نیز امری لغو خواهد بود، بدین ترتیب بیمه‌گر همانند سایر اطراف دعوی، حق اعتراض به رأی خواهد داشت.

## ۹. پذیرش بیمه‌نامه به‌عنوان وثیقه

دعای مربوط به حوادث رانندگی، به‌طور معمول به‌صورت کیفری مطرح می‌شود و براساس قانون آیین دادرسی کیفری، قاضی مکلف است پس از تفهیم اتهام به فرد، یکی از قرارهای تأمین کیفری را صادر کند. از جمله آنها گرفتن وثیقه است که اعم از وجه نقد یا ضمانت‌نامه بانکی یا مال منقول و یا مال غیرمنقول است. روال گذشته بر این بود که بیمه‌نامه به دلیل اینکه هیچ‌یک از مصادیق مذکور محسوب نمی‌شود، به‌عنوان وثیقه پذیرفته نمی‌شد، ولی قانونگذار با ابتکار لازم و صلاح‌دید خود، بیمه‌نامه را در ردیف موارد مذکور قرار داد و از حبس و بازداشت متهم به واسطه فراهم نشدن دیگر مصادیق وثیقه ممانعت به عمل آورد. اما این اقدام با این ابهام روبه‌روست که اگر مقصر حادثه از حضور در دادگاه امتناع ورزد و قاضی پرونده حضور وی را در مراحل دادرسی ضروری تشخیص دهد، محاکم چه چیزی را توقیف کنند؟ سرمایه شرکت بیمه یا اموال مقصر حادثه را؟ باید گفت فلسفه اخذ وثیقه این است که در صورت امتناع متهم از حضور در دادگاه، مورد وثیقه به نفع دولت ضبط شود (پروین، ۱۳۸۳: ۶۳). حال اگر متهم پرونده از حضور در دادگاه امتناع کرد، دادستان، اموال چه شخصی را ضبط کند؟ آیا باید دید وثیقه‌گذار کیست؟ بیمه‌گذار یا شرکت بیمه؟ در صورتی که بیمه‌گذار را وثیقه‌گذار بدانیم و اموال شخصی او را به دلیل عدم حضور در دادگاه ضبط کنیم، توثیق بیمه‌نامه کاری لغو خواهد بود؛ بنابراین باید گفت منظور قانونگذار این است که شرکت بیمه، وثیقه‌گذار است تا اینکه بتواند به راحتی در صورت محکومیت بیمه‌گذار، شرکت بیمه را به پرداخت ملزم کند.

نکته دیگری که باید مورد توجه قرار گیرد اینکه بیمه‌نامه شخص ثالث فقط در پرونده‌های کیفری تشکیل شده برای حوادث رانندگی منجر به خسارت بدنی به‌عنوان وثیقه پذیرفته می‌شود و در موارد دیگر قابلیت اعمال ندارد (نظریه مشورتی اداره حقوقی قوه قضائیه، شماره ۷/۲۹۴۵ مورخه ۸۸/۵/۱۷).



## ۱۰. ارتباط با ماده ۴ قانون ایمنی راه‌ها

یکی از موضوعات اساسی و مهم، ارتباط و جایگاه ماده ۴ قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن مصوب ۱۳۴۹ با قانون جدید است. ماده ۴ قانون مزبور، ورود و عبور عابرین پیاده را در آزادراه‌ها ممنوع دانسته است و در صورت وقوع حادثه منجر به فوت یا جرح و یا خسارت مالی، همه تقصیر را به دوش عابر نهاده، راننده مجاز را که وسیله نقلیه او مجاز به حرکت در آزادراه بوده است، فاقد هرگونه مسئولیتی می‌داند.

در ذیل همین ماده اشاره شده است که عدم مسئولیت راننده مذکور، مانع از استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود، ولی باید گفت اصولاً شرکت بیمه زمانی موظف است خسارت وارده به اشخاص ثالث را جبران کند که بیمه‌گذار مسئول شناخته شود؛ زیرا مسئول اصلی جبران خسارت، بیمه‌گذار است و وی از راه انعقاد قرارداد بیمه، این مسئولیت را به دوش بیمه‌گر منتقل می‌سازد. پس چگونه ممکن است در حادثه‌ای بیمه‌گذار هیچ مسئولیتی نداشته باشد، ولی بیمه‌گر مسئول شناخته شود؟ در حوادث رانندگی نیازی به اثبات تقصیر عامل زیان از سوی زیان‌دیده نیست و از نظریه تقصیر پیروی نشده است، ولی اثبات تقصیر زیان‌دیده در ایجاد حادثه، از مسئولیت عامل حادثه می‌کاهد و گاهی به سلب هرگونه مسئولیتی از راننده منجر می‌شود. یکی از مواردی که دادگاه‌ها به فقدان مسئولیت راننده حکم می‌دهند، مصادیق ماده ۴ قانون پیش‌گفته است و توجیهی که برای مکلف‌ساختن شرکت بیمه به پرداخت خسارت شده، این است که اگرچه بیمه‌گذار مقصر شناخته نشده است تا براساس قرارداد، بیمه‌گر مکلف به پرداخت خسارت باشد، ولی تکلیف بیمه‌گر به پرداخت خسارت منشأ قانونی دارد و نه قراردادی، بلکه هدف از این تکلیف این است که خسارت زیان‌دیدگان حتی‌الامکان جبران شود و عدم رعایت برخی مقررات از سوی زیان‌دیده، مانع جبران خسارت او نشود.

بدین ترتیب، قانون ایمنی راه‌ها درباره حوادث واقع در آزادراه‌ها که بین عابر پیاده و وسیله نقلیه مجاز رخ می‌دهد، به وسیله قانون بیمه اجباری شخص ثالث، اما با اصلاح و تغییر اساسی قانون بیمه اجباری شخص ثالث، این پرسش پیش می‌آید که آیا ماده ۴ قانون راه‌ها هنوز به قوت و اعتبار خود باقی است یا قانون جدید آن را نسخ کرده است؟

در پاسخ به پرسش مذکور باید گفت نسخ قانون امری استثنایی و خلاف اصل است (کاتوزیان، ۱۳۸۲: ۱۴۳) و در صورتی باید پذیرفته شود که در تصمیم قانونگذار نسبت به عدول از قانون شکی نباشد (فرج‌الصدّه، [بی تا]: ۲۱۴)؛ بنابراین در مورد بحث ما که امکان جمع میان قانون عام جدید و قانون خاص سابق وجود دارد، نباید ماده ۴ قانون مزبور را منسوخ بدانیم. تنها نکته‌ای که نظریه عدم نسخ ماده مذکور را دچار شک و تزلزل می‌کند اینکه در ماده ۳۰ قانون جدید، همه قوانین و مقررات مغایر با این قانون لغو شده است و مغایرت ماده ۴ نیز با قانون جدید روشن و آشکار است.

### ۱۱. پرداخت فوری حداقل پنجاه درصد دیه

پرداخت فوری حداقل پنجاه درصد دیه تقریبی به زیان‌دیده که در ماده ۱۶ قانون جدید پیش‌بینی شده است، امری پسندیده است. طبق این ماده، در حوادث رانندگی منجر به صدمات بدنی غیر از فوت، بیمه‌گر یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی حسب مورد موظف‌اند پس از دریافت گزارش کارشناس راهنمایی و رانندگی یا پلیس راه و یا در صورت لزوم، گزارش دیگر مقامات انتظامی و پزشکی قانونی، بلافاصله حداقل پنجاه درصد از دیه تقریبی را به زیان‌دیده پرداخت کرده، باقیمانده آن را پس از معین شدن میزان قطعی دیه بپردازند، ولی دستور قانونگذار با این ابهام مواجه است که اگر در طول رسیدگی مشخص شد مقصر حادثه فرد دیگری یا خود زیان‌دیده است، هزینه‌های پرداخت‌شده چگونه به شرکت بیمه برمی‌گردد؟

همچنین، تبصره این ماده اعلام می‌دارد در حوادث رانندگی منجر به فوت، شرکت‌های بیمه می‌توانند در صورت توافق با راننده مقصر و ورثه متوفی، بدون نیاز به رأی مراجع قضایی، دیه و دیگر خسارت‌های بدنی وارده را پرداخت کنند. در مورد فوت به دلیل اینکه میزان دیه مشخص است و برخلاف جرح، نیاز به تشخیص پزشکی قانونی ندارد، قانونگذار پرداخت توافقی دیه را مجاز دانسته است.

پیش‌بینی کمیسیون حل اختلاف تخصصی، افزایش چشمگیر میزان پرداختی صندوق ماده ۱۰ و ادغام آیین‌نامه در متن قانون، تجمیع موارد رجوع بیمه‌گر به عامل خسارت پس از پرداخت خسارت که در قانون قدیم به‌طور پراکنده ذکر شده بود و

سهیم شدن عامل حادثه در جبران خسارت در موارد خاص، از دیگر محسنات این قانون است که امیدواریم با اجرای دقیق و صحیح آن، نابسامانی‌های موجود رخت بربندند.

## نتیجه

با گذشت حدود چهل سال از تصویب و اجرای اولین قانون بیمه اجباری شخص ثالث در ایران، کاستی‌ها و نارسایی‌های این قانون کم‌کم آشکار شد. ضرورت همگام‌سازی قوانین با نیازهای جامعه، قانونگذار را بر آن داشت تا با استفاده از دکتترین و رویه قضایی و همچنین ملاحظه قوانین دیگر کشورها اصلاحاتی در قانون بیمه شخص ثالث به عمل آورد. تلاش قانونگذار در خور تحسین است و این تلاش عمده مشکلات قانون قبل، از جمله دایره محدود شخص ثالث و موارد زیاد عدم پوشش را برطرف ساخت، ولی با این وصف، ابهاماتی در آن دیده می‌شود که از شفافیت قانون می‌کاهد؛ از جمله تعارض آشکار میان ماده ۵ و تبصره ۱ ماده ۴. صرف‌نظر از این موارد اندک، اقدام قانونگذار را می‌توان گامی مهم در توسعه و شکوفایی صنعت بیمه دانست و در انتظار آثار و نتایج سودمند آن برای جامعه بود.

## منابع

۱. امامی پور، محمد؛ «بررسی قانون بیمه شخص ثالث و چگونگی آرای صادره»، طرح پژوهشی، تهران: بیمه مرکزی ایران، ۱۳۸۰.
۲. ایزانلو، محسن؛ «نقد و تحلیل قانون اصلاح قانون بیمه اجباری»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ش ۴، ۱۳۸۷.
۳. پروین، حبیب؛ قرارهای منتهی به بازداشت متهم، تهران: نشر آریان، ۱۳۸۳.
۴. شمس، عبدالله؛ آیین دادرسی مدنی، ج ۲، تهران: نشر میزان، ۱۳۸۱.
۵. صدقی، غلامعلی؛ «نیازی به اصلاح کل قانون بیمه اجباری نبود»، ابرار اقتصادی، شماره مسلسل ۵۵۵۴، یکشنبه ۱۹ اسفند ۱۳۸۶.
۶. عبدی مصباح، یونس؛ «مقایسه بیمه شخص ثالث در حقوق ایران و انگلیس»، تازه‌های جهان بیمه، ش ۱۰۳، سال هشتم، دی ۱۳۸۵.
۷. فرج‌الصدده، عبدالمنعم؛ اصول القانون، بیروت: دارالنهضة العربیه، [بی تا].
۸. کاتوزیان، ناصر، لعیا جنیدی و مجید غمامی؛ مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۰.
۹. کاتوزیان، ناصر؛ ضمان قهری، تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۰.
۱۰. —، مقدمه علم حقوق، تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۲.
۱۱. محمود صالحی، جان‌علی؛ «مفهوم ثالث و نقش بیمه در تحول حقوق ایران»، فصلنامه صنعت بیمه، سال ۱۵، ش ۶۰، زمستان ۱۳۷۹.
۱۲. —، حقوق بیمه، تهران: بیمه مرکزی ایران، ۱۳۸۱.