

نوآوری‌های قانون جدید بیمه اجباری و مبنای آن

احمد فرهانی^۱

تاریخ دریافت: ۹۰/۲/۲۴

دکتر جلال شیرزاد^۲

تاریخ پذیرش: ۹۰/۳/۴

سعید کشفی^۳

چکیده

با توجه به نقش اساسی اتومبیل در زندگی کنونی و تعداد فراوان حوادث رانندگی و به تبع آن زیان‌های مالی و بدنی ناشی از آنها، همچنان مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی یکی از مهم‌ترین مباحث مسئولیت مدنی و دعاوی ناشی از آن را تشکیل می‌دهد از همین روی قانون‌گذاران بسیاری از کشورها، به وضع و تصویب قوانینی خاص در خصوص تعیین و تبیین مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی با هدف توسعه حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی و تسریع و تسهیل جبران زیان قربانیان این‌گونه حوادث اقدام نموده‌اند. در کشور ما نخستین بار در سال ۱۳۴۷، قانون بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث به تصویب رسید با وجود این، گذشت بیش از ۴۰ سال از تصویب این قانون و عدم تناسب آن با مقتضیات زمانی و مکانی و نیازهای حقوقی و اجتماعی و اقتصادی موجب شد تا مقنن با تصویب قانون اصلاح قانون بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث در سال ۱۳۸۷، گام‌هایی مهم و اساسی در حوزه بیمه مسئولیت مدنی با توسعه حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی بردارد و همزمان با توسعه حمایت از صنعت بیمه، قضاذایی و تسهیل فرایند جبران خسارات و در نهایت طراحی سازوکارهای تعاملی لازم میان مجریان و مخاطبان اجرای قانون، تضمینات کیفری و اداری مناسب اتخاذ نماید و بدین ترتیب تحولات و نوآوری‌های فراوانی را در این حوزه رقم زند.

واژگان کلیدی:

مسئولیت مدنی / حوادث رانندگی / قانون اصلاح قانون بیمه اجباری / وسیله نقلیه موتوری زمینی / دارنده و راننده.

۱ - عضو هیئت علمی دانشگاه

۲ - عضو هیئت علمی دانشگاه علوم انتظامی

۳ - عضو هیئت علمی دانشگاه علوم انتظامی

مقدمه

قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث که از این پس به اختصار قانون جدید بیمه اجباری نامیده می‌شود^۱، در مقایسه با قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷/۱۰/۲۳ که در این نوشتار از آن به قانون سابق بیمه اجباری یاد می‌شود، تحولات و نوآوری‌های قابل توجه‌ای را در حوزه بیمه مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، به دنبال داشته است. نارسایی‌های قانون سابق و تغییراتی که در حمل و نقل و استفاده از وسایل نقلیه موتوری زمینی و کمیت و تعداد آنها، آمار بالا و تاسف بار حوادث رانندگی در کشور که در مقایسه با نسبت جمعیت و تعداد اتومبیل، نگرش به مسایل اسلامی و شرعی در قانون گذاری کشور پس از انقلاب، به ویژه در قانون مجازات اسلامی، متناسب ساختن قانون بیمه اجباری را با مقتضیات زمانی و مکانی جامعه ایران، جهت پاسخ به نیازهای حقوقی و اجتماعی و اقتصادی، از سال‌ها قبل، امری ضروری و حیاتی می‌نمود که تصویب قانون جدید بیمه اجباری را باید گامی در این مسیر تلقی کرد. با توجه به مطالب پیش گفته، در این مقاله مهم‌ترین تحولات و نوآوری‌های قانون جدید بیمه اجباری بررسی می‌شود. این نوشتار در دو بخش تهیه گردیده است: بخش نخست آن به بیان مبنای حقوقی مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث اختصاص یافته است و در بخش دوم آن که محور اصلی مقاله را تشکیل می‌دهد، نوآوری‌ها و دستاوردهای تقنینی قانون جدید بیمه اجباری، با عناوینی چون توسعه‌ی حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی، قضازدایی و روان سازی فرایند جبران خسارت زیان دیدگان حتی در پرونده‌های قضایی، توسعه‌ی حمایت از صنعت بیمه کشور و در نهایت طراحی

۱- این قانون در تاریخ ۱۳۸۷/۴/۱۶ طبق اصل ۸۵ قانون اساسی بصورت آزمایشی تصویب و از تاریخ ۱۳۸۷/۰۶/۲۰ لازم الاجرا گردیده است

برخی سازوکارهای قانونی و تضمینی لازم در راستای تعامل بیشتر و بهتر میان ساختارها و نهادهای رسمی مجری قانون شرح و بررسی می‌شود.

بخش اول: مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی

مبحث اول- سیر تحول تاریخی

"بی گمان مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی چه از نظر شمار رویدادها و چه از لحاظ اهمیت خسارت به بار آمده مهم‌ترین بخش مسئولیت مدنی است. با وجود این، قواعد عمومی مسئولیت به شکل مرسوم خود در این زمینه قابل اجرا نیست و نتایجی نادرست به بار می‌آورد. به دیگر سخن با توجه به نقش حساسی که اتومبیل در تمدن کنونی دارد و زیان‌های فراوان و اندوه باری که از این وسیله ایجاد می‌شود، امروزه این اعتقاد وجود دارد که باید در مورد مسئولیت ناشی از حادثه رانندگی راه تازه‌ای در پیش گرفت. نظام‌های سنتی و اخلاقی را رها کرد و بیشتر در اندیشه ضرورت‌های اجتماعی بود زیرا غالب تخلفات رانندگی در واقع اشتباهی است که از هر انسان معقول و متعارفی سر می‌زند و یا غفلی است معمولی که هیچ سرزنشی را بر نمی‌انگیزد و گاه عیبی است که هر انسان محتاطی را دچار حادثه می‌کند و با وجود این ضمان آور است. عامل دیگری که تحول قواعد را در این زمینه ایجاب می‌کند، چهره اجتماعی تصادم‌هاست که صلح اجتماعی و نظم و اقتصاد عمومی را به خطر می‌اندازد" (کاتوزیان، غمامی، جنیدی، ۱۳۸۱: ۱۵، ۱۶، ۱۹). از این رو قانون‌گذاران بیشتر کشورها جهت متناسب سازی قواعد عام و خاص مسئولیت مدنی با طبیعت و ویژگی‌های خاص ناظر بر حوادث رانندگی و انطباق بیشتر آنها با ضرورت‌های اجتماعی و اقتصادی جامعه مقررات ویژه‌ای را برای تبیین و تعیین مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی و حمایت از زیان دیدگان این گونه حوادث وضع کرده‌اند. نظام حقوقی کشور ما، به دلیل ناکارآمدی مقررات قانون مدنی و به تبع آن قانون مسئولیت مدنی در تعیین و تبیین دقیق این مسئولیت و همچنین از آن روی که این قواعد عام، عمدتاً ناظر بر مسئولیت راننده می‌باشند،

نه دارنده، برای نخستین بار در سال ۱۳۴۷ با تصویب قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث و با هدف وضع مقررات خاص بر پایه مسئولیت ویژه، اولین گام را برداشت. به موجب ماده یک قانون مذکور، "کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و انواع یدک و تریلر متصل به وسایل مزبور و قطارهای راه آهن، اعم از اینکه اشخاص حقیقی و یا حقوقی باشند مسئول جبران خسارت مدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد می شود..." بنابراین علاوه بر مسئولیت راننده، برای دارنده وسیله نقلیه، مسئولیتی خاص و ویژه تعیین شد، مسئولیتی که از نوع مسئولیت بدون تقصیر بوده و حتی اثبات بی تقصیری دارنده، تأثیری در مسئولیت وی ندارد. حتی اگر فرض شود که اثبات رابطه علیت بین ورود خسارت و حوادث قهری، مسئولیت دارنده وسایل نقلیه را از بین می برد (بند یک ماده ۴ قانون سابق). بنابراین، قانون دارنده اتومبیل را به علت محیط خطرناکی که به وجود آورده مسئول زیانهای ناشی از آن قرار داده است و از جهت ایجاد "مسئولیت نوعی" با نظریه خطر شباهت دارد اما از این لحاظ که مسئولیت بر مبنای قصد انتفاع قرار ندارد از نظریه مرسوم "ایجاد خطر" فاصله می گیرد (کاتوزیان، ۱۳۷۰: ۲۵۱ - ۲۵۲) به تعبیر دیگر، مسئولیت مقرر در این ماده بر طبق گرایشهای نوین حقوق تطبیقی، مسئولیتی نوعی و محض بوده و دارنده بدون آنکه تقصیری کرده و اثبات آن لازم باشد مسئول شناخته شده است. به عبارت دیگر، نظریه خطر به عنوان مبنای نظری در این ماده پذیرفته شده و صرف اثبات رابطه سببیت میان ضرر و وسیله نقلیه برای مسئول شناختن دارنده کافی است، زیرا در چنین حالتی خسارات "در اثر حوادث وسایل نقلیه" به بار آمده و اثبات این امر برای مسئول شمردن دارنده وسیله نقلیه کفایت می کند (صفایی، ۱۳۸۹: ۲۴۴).

مبحث دوم- مسئولیت مدنی در قانون جدید بیمه اجباری

با تصویب قانون جدید بیمه اجباری، ماده ۱ قانون سابق تغییر کرد و تصریح به مسئولیت مدنی دارنده در مقابل اشخاص ثالث از متن ماده در قانون جدید حذف

گردید: "کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و ریلی... مکلفند وسایل نقلیه مذکور را در قبال خسارت بدنی و مالی که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور... به اشخاص ثالث وارد می‌شود حداقل به مقدار مندرج در ماده ۴ این قانون... بیمه نمایند" البته تبصره دو این ماده به نوعی ناظر به مسئولیت است و اعلام می‌دارد: "مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منتسب به فعل یا ترک فعل اوست نمی‌باشد...". بدین ترتیب می‌توان تصور کرد که برای مسئولیت بر طبق این قانون، صرف انتساب ضرر به فعل یا ترک فعل راننده یا دارنده کافی است و اثبات تقصیر لازم نیست به خصوص که در مصوبه اولیه مجلس شورای اسلامی در موارد مختلف چندین بار عبارت تقصیر به کار رفته بود و به خاطر ایراد شورای نگهبان مبنی بر اینکه مسئولیت مبتنی بر تقصیر در تبصره دو ماده یک خلاف موازین شرع است، تبصره مزبور و دیگر مواد مربوط - حسب متن مصوب اصلاح شد. با وجود این به رغم تبصره اصلاحی و تأکید این قانون^۱ بر سببیت در موارد متعدد همچنان روشن نیست که مبنای مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه چیست؟ زیرا قانون درباره مسئولیت دارنده ساکت است و تنها او را موظف به بیمه نمودن مسئولیت ناشی از وسیله نقلیه کرده است. به عبارت دیگر، اگر چه قانون بر رابطه سببیت میان وسیله نقلیه و ورود ضرر تأکید کرده است، اما معلوم نیست که علاوه بر آن، تقصیر دارنده برای مسئولیت او لازم است یا خیر؟ بنابراین بزرگ‌ترین ایراد قانون جدید، حذف حکم مسئولیت دارنده است (صفایی، ۱۳۸۹: ۲۴۵) به نظر برخی حقوق دانان، به رغم این وضعیت به نظر می‌رسد با توجه به تأکید تبصره دو ماده ۱ بر مسئولیت دارنده^۲ و تصریح ماده ۵ این قانون "بیمه‌گر ملزم به جبران خسارت وارد شده به اشخاص تا حد مذکور در بیمه نامه خواهد بود..." و رعایت این توجیه منطقی که مسئولیت بیمه‌گر تابعی از مسئولیت دارنده است، همانند قانون سابق باید در حوادث رانندگی مبنای مسئولیت (دارنده) را همان نظریه خطر دانست.

۱- مانند تبصره شش ماده ۱ و مواد ۵ و ۶ و تبصره یک و دو ماده ۷.

۲ مسئولیت دارنده وسیله نقلیه، مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل اوست نمی‌باشد...

در نتیجه، دارنده به طور نوعی مسئول جبران تمام خسارت‌هایی است که بر اثر حوادث رانندگی به اشخاص ثالث وارد می‌شود. آنچه این برداشت را تقویت می‌کند، تأکید قانون‌گذار در تبصره پنج ماده ۱ به وقوع حوادثی است که احتمال فقدان تقصیر در آنها مردود است. علاوه بر این، حکم ماده ۱ قانون جدید، متوجه تکلیف دارنده به بیمه نمودن وسایل نقلیه در قبال خسارت بدنی و مالی است که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور به اشخاص ثالث وارد شده باشد " لذا می‌توان گفت که تعهد بیمه‌ای که متوجه دارنده می‌باشد با 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، ۱۳۸۸: ۱۰۹ به نقل از طهماسبی، ۱۳۸۹: ۳۷) در مقابل عده دیگری از حقوق دانان معتقدند هرچند این برداشت، مطابق روح مواد و مهم‌ترین هدف قانون جدید یعنی توسعه پوشش‌های بیمه است، اما حقیقت آن است که نقطه مقابل این استدلال یعنی مبانی فقهی و رویکرد قانون مجازات اسلامی و حتی قوانین مدنی و مسئولیت مدنی که مسئولیت را بر تقصیر مبتنی می‌دانند از قوت بیشتری برخوردار است و برداشت‌های مفهومی یاد شده، توان ایجاد یک نظام مسئولیت مدنی نوعی مبتنی بر نظریه خطر را به عنوان نظامی متمایز از سایر قواعد ندارد. باید به این نکته مهم توجه شود که ابهامات مزبور در قلمرو مسئولیت "شخص دارنده" مطرح است و ارتباطی به مسئولیت بیمه‌گر ندارد، زیرا به موجب قسمت آخر تبصره دو ماده ۱ "... در هر حال خسارت وارده از محل بیمه نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد" فقدان مسئولیت دارنده، مانع بهره‌مندی زیان دیده از تعهدات بیمه‌ای نبوده و خسارت وی از این محل قابل جبران است" (طهماسبی، ۱۳۸۸: ۳۷ و ۳۸). به نظر می‌رسد در قانون جدید بیمه اجباری نیز مبنای مسئولیت، تقصیر نیست، زیرا آنچه از بررسی مبنای مسئولیت در فقه اسلامی، قانون مدنی و قانون مجازات اسلامی خاصه مواد ۳۱۹، ۳۲۰، ۳۲۱، ۳۲۴، ۳۲۵، ۳۲۶ و صریح‌تر از همه ماده ۳۵۴ و سایر قوانین موضوعه به دست می‌آید، آن است که مسئولیت مدنی در حقوق ایران مبتنی بر

استناد عرفی عمل زیان بار به شخص است. (باریکلو، ۱۳۸۹:۵۹) در مورد اتلاف یا ضررهای ناشی از وسایل نقلیه موتوری زمینی موضوع قانون بیمه اجباری سابق و جدید نیز، مبنای مسئولیت، مسئولیت بدون تقصیر و مسئولیت محض می‌باشد، مسئولیتی که بر مبنای نظریه خطر نیستند؛ بلکه به نظر می‌رسد بر اساس نظریه تضمین گروهی است که امروزه در گرایش به بیمه‌های مسئولیت تبلور یافته است. در کشور ما هم می‌توان گفت قانون بیمه اجباری سابق و جدید نیز مبتنی بر همین فکر بوده است (صفایی، ۱۳۸۹: ۷۵). همچنان که حوادث ناشی از رانندگی در فرانسه از جمله مسئولیت‌های خاص و تابع رژیم‌های ویژه‌ای هستند که کم و بیش از اصول مسئولیت مدنی تخطی می‌کنند. این رژیم‌های ویژه، همه موارد جبران خسارت ناشی از حادثه را در بر نمی‌گیرد و جا دارد که هر چه بیشتر از مسئولیت مدنی جدا شوند و قواعد خاصی بر آن‌ها حاکم گردد که مبتنی بر اجتماعی کردن و تقسیم خطرات باشد. (ژوردن، با ترجمه ادیب، ۱۳۸۵: ۲۴۹)

بخش دوم: نوآوری‌های قانون جدید بیمه اجباری

با توجه به پاره‌ای نارسایی‌ها و ابهامات در قانون سابق بیمه اجباری و عدم تناسب آن با نیازهای حقوقی و اجتماعی و اقتصادی کشور مانند عدم تامین مناسب حقوق زیان دیدگان حوادث رانندگی، طولانی بودن روند رسیدگی به پرونده‌های حوادث رانندگی و به تبع آن متوقف ماندن پرداخت خسارات به صدور احکام دادگاه‌ها، عدم استفاده از نهادهای غیر قضایی در رسیدگی به این دعاوی و نهایتاً عدم وجود ساز و کار تقنینی و تضمینی مناسب جهت همکاری‌های میان بخشی، در این قسمت، مهم‌ترین نوآوری‌ها و دستاوردهای تقنینی قانون جدید بیمه اجباری تحت عناوینی چون توسعه‌ی حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی، قضازدایی و روان سازی فرایند جبران خسارت زیان دیدگان، حمایت بیشتر از صنعت بیمه کشور و در نهایت طراحی برخی سازوکارهای قانونی لازم در راستای تعامل بیشتر و بهتر میان ساختارها و نهادهای رسمی مجری قانون شرح و بررسی می‌شود.

مبحث اول- توسعه‌ی حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی

۱. تعریف دارنده: با تصویب قانون بیمه اجباری ۱۳۴۷، برای نخستین بار و برخلاف قواعد عام مسئولیت مدنی که عمدتاً ناظر بر راننده وسیله نقلیه است، برای "دارنده" وسیله نقلیه نیز، مسئولیتی خاص و نوعی در مقابل زیان دیدگان حوادث رانندگی شناخته شد با این همه متأسفانه به دلیل عدم تعریف این اصطلاح، در تشخیص و تعیین شخص مسئول ایرادات و اشکالاتی ایجاد گردید، زیرا واژه "دارنده" در قانون سابق بیمه اجباری مبهم بود و به درستی روشن نیست که مقصود مالک است یا متصرف یا هر دو؟ برای مثال اگر کسی اتومبیلی بخرد و آن را به بنگاه مسافری اجاره بدهد چه کسی مسئول حوادث ناشی از آن است، مالک یا متصدی بنگاه؟ همچنین هرگاه دزدی اتومبیلی را برآید و هنگام راندن با اتومبیل دیگری تصادف کند آیا مالک مسئول جبران خسارت است یا دزد؟ (کاتوزیان، ۱۳۷۰: ۲۵۳) بنابر تبصره یک ماده ۱ قانون جدید بیمه اجباری: "دارنده از نظر این قانون، اعم از مالک یا متصرف وسیله نقلیه است... " به دیگر سخن اگر مالک، سلطه معنوی بر اتومبیل خود دارد خود دارنده محسوب می‌شود و اگر سلطه معنوی او به دیگری منتقل شده است، مالک دیگر دارنده نیست (صفایی، ۱۳۷۹: ۲۴۹).

۲. توسعه مفهوم شخص ثالث و حذف موارد استثنا: یکی از مهم‌ترین نوآوری‌های قانون جدید بیمه اجباری، حذف موارد استثنا قانون سابق و در نتیجه توسعه مفهوم شخص ثالث می‌باشد. بر اساس ماده ۲ قانون بیمه اجباری سابق کلیه اشخاصی که به سبب حوادث وسایل نقلیه موضوع این قانون دچار زیان‌های بدنی و یا مادی می‌شوند، ثالث تلقی می‌شوند، به استثنای بیمه‌گذار، مالک یا راننده وسیله نقلیه مسئول حادثه، کارکنان بیمه‌گذار، مسئول حادثه حین کار و انجام وظیفه، همسر و پدر و مادر و اولاد و اجداد تحت تکفل بیمه‌گذار در صورتی که سرنشین وسیله نقلیه‌ای باشند که راننده یا بیمه‌گذار مسئول حادثه باشد" در حالی که به موجب تبصره ۶ قانون جدید بیمه اجباری "منظور از شخص ثالث هر شخصی است که به سبب

حوادث وسایل نقلیه موضوع این قانون دچار زیان‌های بدنی و یا مالی شود به استثنای راننده مسبب حادثه". بدین ترتیب قانون جدید در راستای توسعه‌ی حمایت از قربانیان حوادث رانندگی تنها راننده وسیله نقلیه مسبب حادثه را از شمول اشخاص ثالث مستثنی کرده است، زیرا راننده، خود مسئول خسارت وارده است، بنابراین دارنده طلب مسئولیت نیست تا پرداخت این طلب توسط بیمه‌گر تضمین شود (ایزانلو، ۱۳۸۷: ۴۲) البته اگر دو وسیله نقلیه با هم تصادف کنند و حادثه منتسب به هر دو راننده باشد طبق ماده ۶ آیین نامه اجرایی قانون سابق که تا زمان تصویب آیین نامه‌های جدید طبق ماده ۲۹ قانون جدید، لازم الاجراست، رانندگان دو وسیله در برابر هم ثالث تلقی می‌شوند و می‌توانند از بیمه‌گر طرف مقابل بخشی از خسارت خویش را مطالبه کنند (صفایی، ۱۳۸۹: ۲۵۳) بنابراین دارنده وسیله نقلیه اعم از اینکه مالک باشد یا نه، چنانچه در حادثه‌ای که راننده شخص دیگری است زیان ببیند، شخص ثالث محسوب می‌شود هرچند خود او عنوان بیمه‌گذار را داشته باشد. (ایزانلو، ۱۳۸۷: ۴۲).

لازم به ذکر است که بر اساس بند ب ماده ۱۱۵ قانون برنامه پنج ساله پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۵ / ۱۰ / ۱۳۸۹ که از ۳۰ / ۱۰ / ۱۳۸۹ جهت اجرا ابلاغ گردیده است "وزارت امور اقتصادی و دارایی مکلف است نسبت به بیمه شخص ثالث در مورد راننده همچون سرنشین، بیمه شخص ثالث را اعمال نماید" این مقرر قانونی به معنای تسری مفهوم شخص ثالث به راننده مسبب حادثه و نسخ قسمت اخیر تبصره ۶ ماده ۱ قانون جدید بیمه اجباری نمی‌باشد، بلکه به نظر می‌رسد این نوع بیمه نامه‌ها از نوع بیمه نامه‌های اختیاری بوده و در قالب "بیمه حوادث اشخاص" و یا "بیمه حوادث سرنشین" تهیه و ارائه گردد. (صالحی، ۱۳۸۳: ۹۶)

۳. تعریف گسترده و تمثیلی از حادثه رانندگی: در حالی که قانون سابق بیمه اجباری با ارائه تعریفی حصری و محدود، حوادث مذکور در قانون را هرگونه تصادف یا سقوط یا آتش سوزی یا انفجار وسایل نقلیه موضوع ماده یک و نیز خسارتی که از

محصولات و وسایل مزبور به اشخاص ثالث وارد می‌شود، احصا کرده بود، در قانون جدید بیمه اجباری، با آوردن قید "از قبیل" این شمارش حصری را کنار نهاده است. به موجب تبصره پنج ماده ۱ قانون جدید "منظور از حوادث مذکور در این قانون، هرگونه سانحه‌ای از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش سوزی و یا انفجار وسایل نقلیه موضوع این ماده و نیز خساراتی است که از محصولات و وسایل نقلیه مزبور به اشخاص ثالث وارد شود." بنابراین مقنن با ارائه تعریفی تمثیلی از حادثه رانندگی، اقدام به توسعه‌ی حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی نموده است.^۱ در این جا لازم به ذکر است اگر چه در قانون جدید حادثه رانندگی به نحو تمثیلی تعریف شده زمانی حادثه مشمول حمایت‌های قانونی مندرج در قانون جدید است که دربروز و حدوث آنها وسیله نقلیه نقش فاعلی داشته باشد، به نحوی که بتوان حادثه را به وسیله نقلیه منتسب نمود.

۴. کاهش موارد خارج از شمول بیمه موضوع قانون: در ماده ۴ قانون سابق بیمه اجباری، خسارات ناشی از فورس ماژور (بند یک) و خسارات وارد به متصرفین غیر قانونی وسایل نقلیه یا به رانندگان فاقد گواهینامه رانندگی (بند پنج) از این قانون خارج بود. خسارات ناشی از فورس ماژور و حذف این گونه خسارات از شمول بیمه این قانون با موازین حقوقی کاملاً سازگار بوده است. زیرا از نظر اصول حقوقی، فورس ماژور با قطع رابطه سببیت بین فعل زیان بار و خسارت وارده، یکی از ارکان مهم تحقق مسئولیت مدنی را از بین می‌برد لذا در این موارد اساساً مسئولیتی به وجود نمی‌آید. همچنین از نظر اصول حقوقی هیچ کس را نمی‌توان مسئول حوادثی شناخت که از نیروهای برتر طبیعی یا بی‌نظمی‌های همگانی ناشی شده است (کانوزیان، ۱۳۸۱: ۴۲) در مورد موارد مشمول بند چهار

۱- مقنن در تاریخ ۱۳/۹/۸۹ اعلام نموده است که "مصدومیت یا فوت اشخاص ثالث در تصادف اتومبیل و وسیله نقلیه با حیوانات در جاده نیز مشمول قانون اصلاح قانون بیمه اجباری بوده و حسب مورد بیمه(گر) یا صندوق تأمین خسارتهای بدنی مکلف به پرداخت خسارات بدنی مذکور می‌باشند. بدیهی است در صورت مقصر بودن صاحب حیوان، بیمه یا صندوق خسارات بدنی می‌توانند جهت بازافت خسارت به صاحب حیوان رجوع کنند."

ماده ۴ قانون سابق، قصد مقنن آن بوده که کسانی که مرتکب تخلفات یاد شده گردیده‌اند از شمول حمایت بیمه موضوع قانون خارج سازد، ولی در ماده ۷ قانون جدید بیمه اجباری، قانون‌گذار با هدف توسعه‌ی حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی به حذف بندهای یک و چهار ماده ۴ قانون سابق از موارد خارج از شمول بیمه موضوع این قانون اقدام نمود. در مورد حذف فورس ماژور برخی حقوق دانان معتقدند حذف این بند در قانون جدید در توسعه پوشش‌های بیمه تأثیر چندانی نداشته است. زیرا ذکر این بند در قانون سابق، برای رفع نگرانی ناشی از مسئولیت مطلق دارنده در ماده ۱ این قانون بوده زیرا ممکن بود به استناد آن به مسئولیت دارنده در وضعیت فورس ماژور نیز حکم داده می‌شد. در قانون جدید با توجه به عدم مسئولیت مطلق دارنده، ضرورتی به پیش‌بینی این بند وجود ندارد، زیرا در هر صورت جبران خسارت‌هایی که قابل انتساب به وسیله نقلیه نباشد جزء تعهدات بیمه‌گر محسوب نمی‌شود (طهماسبی، ۱۳۸۸: ۵۹) و اینکه این عوامل (فورس ماژور به معنای خاص) هیچ ارتباطی با عملکرد خودرو و دارنده یا راننده آن ندارد. حقوق که بر مبنای حق و عدالت است نمی‌تواند نتیجه غیرعادلانه و غیر منطقی داشته باشد (بهرامی احمدی، ۱۳۸۸: ۲۲۲) در مقابل عده‌ای از حقوق‌دانان معتقدند اقوی آن است چون در ماده ۷ قانون جدید، این خسارات از شمول قانون خارج نشده است؛ بنابراین یک نوع مسئولیت مطلق برای دارنده در نظر گرفته شده است به ویژه آنکه در قانون جدید بیمه اجباری، قانون‌گذار به دنبال حمایت از زیان دیده است و در مواردی تعهداتی بر عهده بیمه‌گر گذارده شده است که مسئولیتی برای دارنده نسبت به آنها وجود ندارد؛ مانند پرداخت خسارت ناشی از عمد راننده در ایجاد حادثه (ماده ۶) و یا تعهد بیمه‌گر به پرداخت دیه کامل یک مرد مسلمان به کلیه زیان دیدگان بدون لحاظ جنسیت و مذهب (تبصره ۲ ماده ۴) و یا جبران خسارت بیمه‌گذار در صورتی که راننده مسبب حادثه نباشد (تبصره ۶ ماده ۱) که در این موارد تعهدات قراردادی بر عهده بیمه‌گر گذاشته شده در حالی که نمی‌توان آنها را با قواعد بیمه مسئولیت منطبق دانست به همین جهت

با توجه به اینکه در قانون جدید، قوه قاهره به عنوان استثنا نیامده - در حالی که قانون گذار در مقام بیان بوده است - خسارت ناشی از قوه قاهره به معنای خاص تحت شمول تعهدات بیمه‌گر است هر چند برای راننده یا دارنده، مسئولیتی ایجاد نشده باشد بدین ترتیب دو احتمال فوق را می‌توان جمع کرد و گفت مسئولیت دارنده مطلق نیست لیکن بیمه‌گر متعهد است خسارات ناشی از قوه قاهره به معنای خاص را جبران کند (صفایی، ۱۳۸۹: ۲۴۷ و ۲۴۸). همچنان که در حقوق فرانسه به اعتقاد برخی حقوق دانان ماده ۲ قانون حوادث رانندگی که مقرر می‌دارد: "راننده یا دارنده وسایل نقلیه مذکور در ماده ۱ نمی‌تواند در برابر زیان دیدگان و از جمله رانندگان زیان دیده، به قوه قاهره یا فعل شخص ثالث استناد کند" صرفاً یک نظام جبران خسارت را طراحی کرده است، بدون آنکه وارد مباحث مسئولیت مدنی شود. از دیدگاه این نویسندگان، قانون جدید فقط به بیان "حق مطالبه خسارت بدون توجه به مسئولیت" پرداخته است و در چارچوب این نظام خاص، ممکن است تکلیف جبران زیان بر عهده کسی قرار گیرد که واقعاً مسئول نیست (کاتوزیان، جنیدی، غمامی، ۱۳۸۱: ۱۵۹) هر چند این استدلال در مورد تحمیل این گونه خسارات به بیمه‌گر اقدامی موجه و منطبق با موازین حقوقی است، ولی در مواردی که وسیله نقلیه از پوشش بیمه‌ای برخوردار نیست و لاجرم صندوق تأمین خسارت‌های بدنی به جهت حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی مطرح می‌شود استدلال فوق ناقص به نظر می‌رسد، زیرا صندوق مزبور طبق بند ج ماده ۱۱ قانون جدید، مکلف به باز یافت مبالغ پرداختی به زیان دیدگان از مسئولان حادثه است و در موارد فورس ماژور به معنای خاص، اساساً مسئولی وجود ندارد که باز یافتی صورت گیرد و بیمه‌گری نیز برای تحمیل مسئولیت به وی نیست و این موضوع باعث ایجاد دوگانگی در حمایت‌های بیمه‌ای می‌شود.

۵. توسعه خسارت‌های بدنی قابل جبران به هزینه معالجه: علی‌رغم تصریح ماده ۳ آیین‌نامه اجرایی قانون سابق بیمه اجباری "... جبران هزینه‌های معالجه صدمات بدنی و یا جرح حاصل از حوادث رانندگی ... " پس از تصویب قانون مجازات اسلامی

مخصوصاً موارد مطروحه در بخش دیات از جمله مواد ۱۵ و ۲۹۴ قانون مجازات اسلامی برخی از محاکم معتقد بودند در قانون در چنین مواردی بجز پرداخت دیه مبلغ دیگری بر عهده جانی گذاشته نشده است. بنابراین نمی‌توانیم از موارد منصوص تجاوز کنیم. با توجه به ماهیت دوگانه دیه و ارش مطالبه مبلغ دیگری تحت عنوان هزینه‌های معالجه، مطابق موازین قانونی نیست. شورای عالی بیمه در نظریه مورخ ۱۳۷۹/۱۱/۱۰ شرکت‌های بیمه را موظف به پرداخت هزینه معالجه صدمات بدنی و یا جرح حاصل از حوادث رانندگی برای اشخاص ثالث را تا سقف تعهدات پذیرفته شده در بیمه نامه می‌داند. (معاونت تدوین، تنقیح و انتشار قوانین و مقررات ریاست جمهوری، ۱۳۸۹: ۱۶۴)

از طرفی دیگر چه بسا در صدمات منتهی به جرح و نقص عضو، هزینه‌های پزشکی و دارویی بیش از مبلغی است که در قانون به عنوان دیه تعیین شده است، لذا در مواردی مقدار دیه به وضوح نمی‌تواند همه خسارات را پوشش دهد و این مسئله یعنی اینکه خسارت زائد بر دیه قابل مطالبه است یا نه بین فقها و حقوق دانان اختلاف است. گروهی با این استدلال که برای جبران برخی از ضررهای بدنی به موجب قانون، مال معینی به عنوان دیه تعیین شده و مطالبه زائد بر آن، مجور قانونی ندارد، خسارت زائد بر دیه را قابل مطالبه نمی‌دانستند... هیأت عمومی دیوان عالی کشور در رأی اصراری مورخ ۱۳۸۹/۹/۶۸ همین نظر را پذیرفته است. در حالی که گروهی دیگر از حقوق دانان به استناد بنای عقلاء، قاعده لاضرر، قاعده لاجرح (نفی جرح) و قاعده تسبیب به جبران خسارات زائد بر مقدار دیه اعتقاد دارند^۱ (صفایی، ۱۳۸۹: ۱۴۵ و ۱۴۶). به هر تقدیر قانون جدید بیمه اجباری در این زمینه تحولی قابل ملاحظه دارد و در تبصره سه ماده یک هزینه معالجه را نیز چنانچه مشمول

۱- نظریه شماره ۷/۷۵۰۱ مورخ ۱۳۷۷/۱۰/۱۳ اداره حقوقی قوه قضائیه: با توجه به قاعده لاضرر و نفی جرح و قاعده تسبیب چنانچه محرز شود در اثر عمل جانی خسارتی بیش از دیه و ارش بر مجنی علیه وارد شده است من جمله مخارج معالجه و مداوا، مطالبه آن از جانی که سبب ورود خسارت بوده است منع شرعی یا قانونی ندارد. و برای سوختگی روی پوست، دیه معین نشده و دادگاه با توجه به مواد ۳۶۷ و ۴۹۵ ق.م.ا. باید ارش تعیین نماید.

قانون دیگری نباشد جزء تعهدات بیمه‌گر می‌داند. لذا صرف نظر از آنکه مراد قانون از تحت پوشش قرار دادن هزینه معالجه، یک نوع بیمه مستقیم است یا آنکه چنانچه مسئول حادثه علاوه بر دیه به پرداخت هزینه معالجه محکوم گردد، بیمه‌گر مکلف به پرداخت است، نفس هزینه‌های معالجه به طور مستقل به عنوان خسارت قابل مطالبه و جبران شناخته شده است و این هزینه‌ها از محل تعهدات بیمه‌گر قابل پرداخت است.

۶. **تعریف خسارت مالی:** یکی از دستاوردهای قانون جدید بیمه اجباری، تعریف خسارت مالی در تبصره چهار ماده ۱ است. به موجب تبصره یاد شده "منظور از خسارت مالی، زیان‌هایی می‌باشد که به سبب حوادث مشمول بیمه موضوع این قانون به اموال شخص ثالث وارد می‌شود" در متن تبصره چهار ماده ۱، برخلاف ماده ۴ آیین نامه اجرایی قانون سابق بیمه اجباری به "جبران زیان‌های مستقیم" اشاره نشده است. البته نباید این اقدام مقنن را به معنای نادیده گرفتن یکی از اوصاف و شرایط مهم ضرر قابل مطالبه، که همانا مستقیم بودن ضرر و زیان است تلقی کرد، بلکه آن چه در گذشته اسباب نگرانی بود و تدوین و تصویب کنندگان قانون ۱۳۸۷ را به سمت حذف واژه مستقیم از متن ارائه شده در ماده ۴ آیین نامه و انتقال این تعریف از آیین نامه به متن "قانون" سوق داد، تفسیر و رویه‌های خاص بیمه از واژه "خسارت مستقیم" است. در این رویه‌ها، خسارت ناشی از کسر قیمت وسیله نقلیه جزء خسارت‌های قابل جبران از سوی بیمه‌گر محسوب نمی‌شد حال آنکه هر حادثه رانندگی، کمابیش اسباب کسر قیمت وسیله نقلیه را فراهم می‌نماید. بنابراین به موجب مواد ۱ و ۴ و تبصره ماده ۱ قانون مصوب ۱۳۸۷، کاهش قیمت وسیله نقلیه، یکی از اجزاء مسئولیت دارنده آن محسوب می‌شود. (طهماسبی، ۱۳۸۸: ۵۴ و ۵۳)

۷. **افزایش حداقل تعهدات شرکت‌های بیمه تا میزان دیه یک مرد مسلمان در ماه حرام و پرداخت دیه‌های متعدد:** یکی از معضلات و مشکلات مطرح در زمان حاکمیت قانون سابق، تفاوت سقف تعهدات اجباری شرکت‌های بیمه با

دیه مقرر بود. در ماده ۶ قانون سابق، تعیین حداقل مبلغ بیمه اجباری یعنی حداقل تعهدات بیمه‌گر در جبران خسارت به آیین نامه مصوب هیأت دولت واگذار می‌گردید و به عنوان نمونه در سال‌های پیش، حداقل تعهدات اجباری بیمه نامه معادل هشتاد میلیون ریال بود در حالی که مبلغ دیه مقرر سیصد میلیون ریال اعلام می‌گردید و برخی از مردم به جهت صرفه جویی در پرداخت هزینه، حداقل بیمه نامه را تحصیل می‌کردند و یا در مواردی برخی اقدام به خرید خودرو از برخی شرکت‌های خودروساز می‌نمودند که خودرو دارای بیمه نامه شخص ثالث معرفی می‌شد در حالی که پس از وقوع حادثه متوجه تفاوت سقف تعهدات شرکت بیمه‌گر با دیه مقرر همان سال می‌شدند که به ناچار هیأت وزیران در مصوبه ۸۵/۹/۱۲ برای حل معضل، حداقل مبلغ بیمه برای جبران خسارت‌های بدنی هر نفر در هر حادثه را معادل مبلغ ریالی ارزان‌ترین نوع دیه یک مرد مسلمان در ماه حرام تعیین نمود. البته این مصوبه اگرچه گامی به جلو بود ولی باز هم راهگشا نبود، زیرا در عمل به دلیل تفاوت نرخ دیه در روز صدور بیمه نامه با روز قطعیت رأی و اجرای دادنامه و مقید بودن سقف تعهدات شرکت‌های بیمه به مبلغ و نرخ اعلامی در زمان صدور بیمه نامه، موجب عدم جبران بخشی از صدمات بدنی وارده به زیان دیدگان حوادث رانندگی می‌گردید و به تبع، دستگاه قضایی و کشور را با معضلی به نام زندانیان دیه مواجه می‌ساخت. این معضل زمانی بیشتر و شدیدتر می‌شد که به دلیل شدت حادثه رانندگی، صدمات بدنی عدیده‌ای به زیان دیده وارد می‌شد که جمع دیه و ارزش آنها بیش از سقف ریالی تعهدات بیمه نامه شرکت‌های بیمه می‌شد، در چنین وضعیتی شرکت‌های بیمه حداکثر تا سقف تعهدات قانونی اقدام به جبران زیان می‌نمودند و فاضل دیه بدون پوشش بیمه‌ای قرار می‌گرفت که باز هم نتیجه آن تبدیل راننده مقصر به زندانی دیه می‌شد. این مسئله مورد توجه تدوین و تصویب کنندگان قانون جدید بیمه اجباری قرار گرفته است به نحوی که اولاً به موجب ماده ۴ قانون جدید "حداقل مبلغ بیمه موضوع این

قانون در بخش خسارت بدنی معادل حداقل ریالی دیه یک مرد مسلمان در ماه حرام تعیین گردیده" و ثانیاً طبق تبصره یک ماده مذکور "در صورتی که در یک حادثه، مسئول آن به پرداخت بیش از یک دیه به هر یک از زیان دیدگان محکوم شود، بیمه‌گر موظف به پرداخت تمامی دیه‌های متعلقه خواهد بود" بنابراین، هم حداقل سقف تعهدات شرکت‌های بیمه به دیه یک مرد مسلمان در ماه حرام افزایش پیدا کرد تا تفاوت نرخ دیه روز صدور بیمه نامه و اجرای دادنامه تا حدی منتفی شود و هم بحث پرداخت دیات متعدد به یک زیان دیده در تعهد شرکت‌های بیمه قرار گرفته است تا بدین ترتیب حمایتی بیشتر و بهتر از زیان دیدگان حوادث رانندگی صورت گیرد.

۸. **عدم تأثیر جنسیت و مذهب در پرداخت خسارت بدنی از سوی شرکت‌های بیمه:** به موجب تبصره دو ماده ۴ قانون جدید بیمه اجباری "بیمه‌گر موظف است در ایفای تعهدات مندرج در این قانون، خسارت وارده به زیان دیده را بدون لحاظ جنسیت و مذهب تا سقف تعهدات بیمه نامه پرداخت نماید" این در حالی است که به موجب مواد ۳۰۰ و ۳۰۱ ق.م.ا، دیه زن نصف دیه کامل مرد مسلمان است. در مورد غیر مسلمان نیز هرچند به موجب تبصره دو الحاقی مجمع تشخیص مصلحت نظام به ماده ۲۹۷ ق.م.ا: "بر اساس نظر حکومتی ولی امر، دیه اقلیت‌های دینی شناخته شده در قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران به اندازه دیه مسلمان تعیین می‌گردد" اما دیه سایر غیر مسلمانان به میزان پیش‌بینی شده در فقه تعیین می‌گردد. باید توجه داشت که مسئولیت راننده مقصر در این مورد همان است که در قانون مجازات اسلامی پیش‌بینی شده است. در حالی که به موجب تبصره دو ماده ۴ قانون جدید بیمه اجباری، مسئولیت پرداخت دیه بدون لحاظ جنسیت و مذهب متوجه بیمه‌گر گردیده است بدون اینکه به مسئولیت عامل تقصیر اشاره‌ای شده باشد. بنابراین عقد بیمه، منشأ مسئولیت بیمه‌گر است نه تقصیر عامل ایجاد کننده خسارت‌های بدنی. همچنان که در ادامه تبصره دو ماده مذکور آمده است: "... مبلغ مازاد بر

دیه تعیین شده از سوی محاکم قضایی به عنوان بیمه حوادث محسوب می‌گردد^۱، بدین معنی که قانون گذار، ماهیت دیه مازاد بر میزان مقرر قانونی را بر بیمه حوادث توجیه می‌کند نه بیمه مسئولیت (طهماسبی، ۱۳۸۸: ۴۶)^۱ در این جا ذکر چند نکته قابل تأمل است: اول آنکه به شرح پیش گفته، ظاهراً منظور مقنن از عبارت "مذهب" صرفاً اقلیت‌های دینی غیر مسلمان شناخته شده در قانون اساسی نبوده و عموم و اطلاق آن به کلیه غیر مسلمانان بر می‌گردد که این اقدام مقنن را می‌توان گامی در راستای تعهدات بین‌المللی حقوق بشری کشور ارزیابی کرد، تعهداتی که به موجب ماده ۹ قانون مدنی در حکم قانون داخلی تلقی می‌گردند. دوم آن که به نظر می‌رسد پرداخت دیه زیان دیدگان بدون لحاظ جنسیت و مذهب، صرفاً تکلیف شرکت‌های بیمه‌گر می‌باشد نه صندوق تأمین خسارت‌های بدنی، زیرا در مورد اخیر، صرف نظر از آنکه بیمه‌گر نبوده و حق بیمه‌ای دریافت نمی‌کند به جهت تکلیف قانونی به بازیافت خسارات پرداختی موضوع ماده ۱۰ قانون جدید بیمه اجباری، نمی‌تواند به بیش از مقادیر دیه مقرر در قانون مجازات اسلامی اقدام به پرداخت نماید.

۹. افزایش تعهدات صندوق تأمین خسارت‌های بدنی: به موجب ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری، خسارت‌های بدنی وارد به اشخاص ثالث در مواردی چون فقدان یا انقضاء بیمه نامه، بطلان قرارداد بیمه، تعلیق تأمین بیمه‌گر، فرار کردن و یا شناخته نشدن مسئول حادثه، وسیله صندوق تأمین خسارت‌های بدنی پرداخت و جبران می‌گردد. در حالی که در زمان حاکمیت قانون سابق بیمه اجباری و به عنوان مثال، آخرین میزان تعهدات صندوق مذکور، معادل ۱۶۰ میلیون ریال

۱- در این راستا می‌توان به دادنامه شماره ۸۹۰۹۹۷۱۵۱۵۹۰۰۰۶۶ مورخ ۸۹/۱/۳۰ شعبه ۶ دادگاه تجدید نظر استان مازندران اشاره نمود. در این دادنامه چنین آمده است: "...هیات دادرسان با این اعتقاد که آنچه در تبصره ۲ ماده ۴ قانون یاد شده آمده صرفاً تکلیفی است برای شرکت‌های بیمه‌گر و شرکت‌های مذکور علی‌رغم صدور حکم محاکم بر تصیف دیه مکلف به پرداخت دیه به صورت کامل و بدون در نظر داشتن جنسیت و مذهب هستند..."

تعیین گردیده بود^۱ و در حالیکه حداقل مبلغ ریالی دیه در سال ۱۳۸۶ سی و پنج میلیون ریال اعلام گردیده بود. بنابراین همواره حداکثر میزان تعهدات این صندوق جهت پوشش صدمات بدنی زیان دیدگان حوادث رانندگی، کمتر از دیه مقرر همان سال بوده است. در حالی که به موجب تبصره یک ماده ۱۰ قانون جدید بیمه شخص ثالث "میزان تعهدات صندوق برای جبران خسارت- های بدنی معادل مبلغ مقرر در ماده ۴ این قانون و تبصره ذیل آن خواهد بود" در این مورد به نظر می‌رسد صندوق مذکور در جبران صدمات بدنی وارده به زیان دیدگان حوادث رانندگی می‌بایست با لحاظ جنسیت و مذهب اقدام نماید. زیرا: اولاً به صراحت تبصره یک ماده ۱۰ قانون جدید، میزان تعهدات صندوق مذکور برای جبران خسارت‌های بدنی معادل مبلغ مقرر در ماده ۴ این قانون و تبصره ذیل آن است نه معادل تبصره‌های ذیل آن، ثانیاً تکلیف شرکت‌های بیمه به پرداخت دیات و صدمات بدنی وارده به زیان دیدگان بدون لحاظ جنسیت و مذهب، در قالب عقد بیمه و بیمه حوادث توجیه پذیر می‌باشد. در حالی که صندوق مذکور اساساً به صدور بیمه نامه و دریافت حق بیمه اقدام نمی‌کند و صرفاً در راستای تکالیف قانونی خویش به جبران صدمات بدنی اقدام می‌نماید. در حقیقت کمک‌های صندوق نوعی تعاون اجتماعی است نه مسئولیت مدنی (قاسم زاده، ۱۳۸۸: ۹۳) ثالثاً مطابق بند ج ماده ۱۱ قانون جدید بیمه اجباری، صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مکلف است نسبت به مطالبه و وصول مبالغی که به زیان دیدگان حوادث رانندگی پرداخت نموده است از مسئولان حادثه اقدام کند حال چنانچه مبالغ پرداختی صندوق، خارج از ضوابط قانون مجازات اسلامی به ویژه مواد ۲۹۷ و ۳۰۰ و ۳۰۱ آن باشد، هنگام مطالبه و بازیافت این مبالغ از مسئولان حادثه، اشکالات عدیده‌ای بروز می‌کند زیرا ایشان در مقام

۱- به موجب بند ۹ تصویب نامه راجع به اتخاذ تصمیماتی در خصوص ممنوعیت به کارگیری رانندگان بدون گواهینامه و وسایل نقلیه فاقد

بیمه نامه شخص ثالث مصوب ۷/۱۱/۸۶ هیأت وزیران،

دفاع بیان خواهند نمود حداکثر تعهد قانونی آنها در قبال زیان دیده در چارچوب مقررات فوق بوده و هرگونه پرداخت بیش از موازین قانونی یاد شده، نمی‌تواند موجب تکلیفی برای مسئولان این گونه حوادث باشد. نکته مبهم دیگر نوع مسئولیت صندوق در قبال زیان دیده در کنار مسئولیت راننده مقصر است که آیا این مسئولیت تضامنی است یا خیر و زیان دیده می‌تواند به هر یک به انتخاب مراجعه کند و یا خیر؟

۱۰. تسریع و تسهیل فرایند جبران خسارت‌های بدنی و مالی وارده به زیان دیدگان حوادث رانندگی: یکی دیگر از موارد نوآوری قانون جدید بیمه شخص ثالث، طراحی و ایجاد سازوکار مناسب به منظور مراجعه مستقیم زیان دیده به بیمه‌گر و یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی جهت جبران سریع خسارت‌های مالی و بدنی ناشی از حوادث رانندگی است. در قانون جدید علاوه بر ماده ۵ آن که همانند قانون سابق، بیمه‌گر را ملزم به جبران خسارت شخص ثالث می‌داند، ماده ۱۴ قانون جدید به صراحت امکان رجوع مستقیم زیان دیده به بیمه‌گر یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی را پیش‌بینی کرده است. بر اساس این ماده، "اشخاص ثالث زیان دیده حق دارند با ارائه مدارک لازم^۱ برای دریافت خسارت به طور مستقیم حسب مورد به شرکت بیمه مربوطه

۱- بر اساس ماده سه دستورالعمل اجرایی ماده ۱۴ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۹/۶/۲۱ وزیران عضو کمیسیون امور اجتماعی و دولت الکترونیک و به جانشینی هیات وزیران و به عنوان کمیسیون موضوع اصل ۱۳۸ قانون اساسی، مدارک لازم برای بررسی و پرداخت خسارت بدنی متعلقه توسط بیمه‌گر و صندوق حسب مورد به شرح زیر می‌باشد:

- ۱- اصل یا تصویر مصدق گزارش کارشناس راهنمایی و رانندگی یا گزارش مقامات انتظامی یا نظریه کارشناس یا هیأت کارشناسی منتخب مراجع قضایی
- ۲- بیمه نامه شخص ثالث یا هرگونه مدرک دیگری که حاکی از بیمه وسیله نقلیه مسبب حادثه در زمان وقوع حادثه باشد
- ۳- تصویر گواهینامه رانندگی مسئول حادثه مگر اینکه مشخصات کامل گواهینامه رانندگی در گزارش کارشناس راهنمایی و رانندگی یا پلیس راه درج گردیده یا اینکه راننده مسئول حادثه فاقد گواهینامه رانندگی متناسب با نوع وسیله نقلیه موجود حادثه باشد
- ۴- مدارک شناسایی مصدوم یا متوفی
- ۵- تصویر خلاصه پرونده بالینی مصدوم یا متوفی در صورتی که در یکی از مراکز درمانی بستری شده باشد

یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مراجعه نمایند" که بدون شک، تسریع در جبران خسارت از عناصر اساسی حمایت از زیان دیده است (ایزائلو، ۱۳۸۷: ۴۷) در ادامه به موجب ماده ۱۵ قانون جدید بیمه اجباری "بیمه‌گر موظف است حداکثر ظرف پانزده روز پس از دریافت مدارک لازم، خسارت متعلقه را پرداخت نماید" و به موجب ماده ۱۶ قانون مذکور "در حوادث رانندگی منجر به صدمات بدنی غیر از فوت، بیمه‌گر وسیله نقلیه مسبب حادثه و یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی حسب مورد موظفند پس از دریافت گزارش کارشناس راهنمایی و رانندگی و یا پلیس راه و در صورت لزوم گزارش مقامات انتظامی و پزشکی قانونی بلافاصله حداقل ۵۰ درصد از دیه تقریبی را به اشخاص ثالث زیان دیده پرداخت نموده و باقی مانده آن را پس از معین شدن میزان قطعی دیه پردازند" در این خصوص به نظر می‌رسد اقوی آن است که مراد مقنن از عبارت "پس از معین شدن میزان قطعی دیه" صدور حکم قطعی در این مورد است.

به موجب تبصره ماده ۱۶ مذکور "در حوادث رانندگی منجر به فوت، شرکت‌های بیمه می‌توانند در صورت توافق با راننده مسبب حادثه و ورثه متوفی، بدون نیاز به رأی مرجع قضایی، دیه و دیگر خسارت‌های بدنی وارده را پرداخت کنند." در مورد خسارت‌های مالی نیز بر اساس ماده ۱۷ قانون جدید، در صورت عدم توافق میان بیمه‌گر و زیان دیده در مورد پرداخت نقدی خسارت، شرکت بیمه موظف است وسیله نقلیه زیان دیده را در تعمیرگاهی که مورد قبول زیان دیده باشد تعمیر نموده و هزینه‌های تعمیر را تا سقف تعهدات مالی مندرج در بیمه نامه پردازد و سرانجام آنکه به موجب ماده ۱۸ قانون جدید و در فرض تصادم وسایل نقلیه و عدم وجود

۱- نظریه پزشکی قانونی

۲- تصویر مدارک شناسایی وسیله نقلیه مسبب حادثه در صورت وجود

۳- ارائه مدارک مثبته دایر بر احراز سمت قانونی متقاضی از قبیل قیمومت یا وکالت یا وصایت یا ولایت خاص حسب مورد

۴- جواز دفن یا گواهی فوت یا شناسنامه باطل شده متوفی

اختلاف میان دو طرف در مورد اصل مسئولیت و میزان آن، شرکت‌های بیمه موظف هستند حتی بدون گزارش مقامات انتظامی تمامی خسارت را تا سقف تعهدات مالی پرداخت کنند (ایزائلو، ۱۳۷۸: ۴۸ و ۴۹).

۱۱. **حذف مرور زمان:** به موجب ماده ۱۲ قانون سابق بیمه اجباری، مرور زمان دعاوی مربوط به بیمه موضوع این قانون از تاریخ وقوع حادثه دو سال تعیین شد و هر نوع اقدام ذی نفع به منظور مطالبه خسارت اعم از ارسال نامه یا تلگرام یا اظهارنامه، قاطع مرور زمان اعلام و در نهایت مدت مرور زمان جدید بعد از انقطاع یک سال بود. در حالی که در قانون جدید بیمه اجباری اساساً مرور زمان پیش‌بینی نشده است در مورد حوادث رانندگی که از ۱۳۸۷/۶/۲۰ به بعد رخ دهند مرور زمان دعاوی مربوطه منتفی و ملغی گردیده است.

مبحث دوم: توسعه‌ی حمایت از صنعت بیمه کشور

۱. **توسعه‌ی موارد حق مراجعه بیمه‌گر به مسبب حادثه جهت استرداد خسارات پرداختی:** طبق ماده ۵ قانون سابق بیمه اجباری، شرکت‌های بیمه صرفاً در حوادث رانندگی ناشی از عمد راننده در ایجاد حادثه و یا در صورتی که راننده فاقد گواهینامه باشد، می‌توانستند پس از پرداخت خسارت زیان دیده برای استرداد وجوه پرداخت شده به شخصی که موجب خسارت شده مراجعه نمایند. امکان رجوع بیمه‌گر به بیمه‌گذار مفهوم دیگری جز بطلان عقد بیمه ندارد و الزام بیمه‌گر در جبران چنین خسارتی ریشه‌ی قانونی دارد نه قراردادی (کاتوزیان، ۱۳۷۰: ۱۹۴). علاوه بر آن در مورد خسارات عمدی، منطبق حقوقی و مصلحت اجتماعی ایجاب می‌کند که کسی نتواند با پرداخت مبلغی تقصیرهای عمدی خویش را بیمه کند. قانون‌گذار نیز چنین قراردادی را معتبر نشناخته و به شرکت بیمه اجازه داده است که پس از پرداخت خسارت زیان دیده برای استرداد وجوه پرداخت شده به شخصی که موجب خسارت شده مراجعه نماید (قاسم زاده، ۱۳۸۸: ۱۱۴) در قانون جدید بیمه اجباری نیز، قانون‌گذار در کنار توسعه حمایت از زیان دیدگان حوادث

رانندگی و نتیجتاً افزایش تعهدات شرکت‌های بیمه به حمایت از این صنعت نیز پرداخته است به گونه‌ای که موارد حق مراجعه بیمه‌گر به مسبب حادثه جهت باز یافت و استرداد خسارات پرداختی را توسعه داده است. بر اساس ماده ۶ قانون جدید علاوه بر شناسایی مجدد حق مراجعه بیمه‌گر به مسبب حادثه در مواردی که حادثه رانندگی ناشی از عمد راننده و یا در صورتی که راننده فاقد گواهینامه رانندگی باشد، در مواردی نیز که حادثه رانندگی در اثر مستی یا استعمال مواد مخدر یا روان گردان واقع شود برای بیمه‌گر حق مراجعه به مسبب حادثه مورد شناسایی مقنن قرار گرفته است. همچنین در حوادث رانندگی منجر به جرح یا فوت که به استناد گزارش کارشناس تصادفات راهنمایی و رانندگی یا پلیس راه، علت اصلی وقوع تصادف یکی از تخلفات رانندگی حادثه ساز^۱ باشد بیمه‌گر می‌تواند جهت باز یافت یک درصد از خسارت‌های بدنی و دو درصد از خسارت‌های مالی پرداخت شده، به مسبب حادثه مراجعه نماید (ماده ۵ قانون). حتی ماده ۸ قانون جدید بیمه اجباری،

۱. بر اساس جدول مصادیق و عناوین تخلفات رانندگی حادثه ساز مصوب ۲۹/۱۰/۸۷ هیأت وزیران این گونه تخلفات عبارتند از:
۲. هرگونه حرکات نمایشی مانند دور زدن در جا، حرکت به روی یک چرخ و یا هرگونه حرکات آکروباتی در سطح راه‌ها و خیابان‌ها؛
۳. دور زدن در محل ممنوع؛ ۳- عبور وسایل نقلیه از پیاده رو؛ ۴- نقص سیستم روشنایی وسایل نقلیه به هنگام شب؛ ۵- عبور از محل ممنوع (ورود ممنوع)؛ ۶- سبقت غیر مجاز؛
۴. تجاوز از سرعت مجاز؛
۵. عبور از چراغ قرمز راهنمایی؛
۶. عدم رعایت حق تقدم عبور؛
۷. حرکت به طور مارپیچ در راه‌ها؛
۸. تجاوز یا انحراف به چپ معابر؛
۹. عدم رعایت فاصله مناسب با وسیله نقلیه یا عدم توجه به جلو؛
۱۰. گردش به چپ یا راست در محل ممنوع؛
۱۱. روشن نکردن چراغ در هنگام شب و در مواقع لزوم؛
۱۲. رانندگی با وسیله نقلیه دارای عیب و نقص فنی موثر (چراغ، لاستیک، فرمان، ترمز، برف پاک کن و زنجیر چرخ)؛
۱۳. عدم رعایت شرایط مندرج در گواهینامه از قبیل استفاده از سمعک، عینک یا تجهیزات خاص؛
۱۴. مصرف مواد روان گردان یا مشروبات الکلی.

ارتکاب تخلفات حادثه ساز را از موجبات و عوامل موثر در تعیین تعرفه حق بیمه قرار داده است. همچنین به موجب آیین نامه تعرفه حق بیمه، نحوه تقسیط و تخفیف در حق بیمه بیمه شخص ثالث مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۸ وزیران عضو کمیسیون امور اجتماعی و دولت الکترونیک، در خصوص آن دسته از بیمه گذارانی که در مدت اعتبار بیمه نامه موجب پرداخت خسارت مالی و یا بدنی از محل بیمه نامه شوند به نسبت تعداد حوادث منتهی به ایراد خسارت، هنگام تجدید بیمه نامه علاوه بر محرومیت از تخفیف‌های بیمه‌ای (که تا ۷۰ درصد مبلغ حق بیمه نیز می‌باشد) حق بیمه آنها تا ۸۰ درصد به نسبت خسارات مالی و تا ۱۰۰ درصد به نسبت خسارات بدنی افزایش می‌یابد.

۲. ممنوعیت ارائه هرگونه خدمات به دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی فاقد بیمه نامه شخص ثالث و تردد آنها با هدف گسترش ضریب نفوذ بیمه: به منظور تحقق اهداف مقنن در ماده یک قانون بیمه اجباری مبنی بر برخورداری تمامی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی از پوشش بیمه شخص ثالث، بر اساس قانون جدید بیمه اجباری، دادن بار یا مسافر و یا ارائه هرگونه خدمات به دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی فاقد بیمه نامه شخص ثالث معتبر از سوی شرکت‌ها و مؤسسات حمل و نقل بار و مسافر درون شهری و برون شهری، همچنین توسط راهور، دفاتر اسناد رسمی و سازمان‌ها و نهادهای مرتبط با امر حمل و نقل ممنوع می‌باشد و دفاتر اسناد رسمی مکلفند هنگام تنظیم هرگونه سند در مورد وسایل نقلیه موتوری زمینی موضوع این قانون، مشخصات بیمه نامه شخص ثالث آنها را در اسناد تنظیمی درج نمایند (تبصره دو و سه ماده ۱۹). موضوعی که گامی مهم در اجرای همه گیر قانون بیمه اجباری و جلوگیری از تردد وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه است.

همچنین اگرچه به موجب ماده ۷ قانون سابق بیمه اجباری، مأموران پلیس مکلف به جلوگیری از تردد وسایل نقلیه موتوری زمینی فاقد بیمه نامه بودند با این همه به دلیل وجود ابهامات و اشکالات فراوان در نحوه انجام این تکلیف از جمله نحوه جلوگیری و اینکه آیا جلوگیری مستلزم توقیف وسیله نقلیه است یا خیر و مواردی

از این دست در عمل به نحو مطلوب این مقررره راهگشا نبود. در راستای رفع این معضلات، مقنن صراحتاً به موجب ماده ۱۹ قانون جدید، حرکت وسایل نقلیه موتوری زمینی بدون داشتن بیمه نامه موضوع این قانون را ممنوع اعلام کرده است و در ادامه مأموران راهور و پلیس راه، مجاز و بلکه موظف شدند، وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه موضوع این قانون را تا هنگام ارائه بیمه نامه مربوط در محل مطمئنی متوقف و راننده متخلف را به پرداخت جریمه تعیین شده ملزم نمایند. تصویب آیین نامه مربوط به نحوه توقیف وسایل نقلیه مذکور بر عهده هیأت وزیران قرار گرفت که به موجب آن مأموران پلیس موظف گردیدند تا وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه را در نزدیک ترین پارکینگ عمومی و یا محل مطمئن دیگری که به تشخیص پلیس، مناسب برای نگهداری وسیله نقلیه است توقیف و نگهداری کنند (ماده ۱ آیین نامه) در صورتی که وسیله نقلیه موصوف در شمار وسایل نقلیه عمومی حمل بار یا مسافر بوده و ارائه بیمه نامه معتبر آن، مستلزم صرف زمان باشد، شخص راننده و مؤسسه و شرکت مربوط به انتقال بار و مسافران به نحو مطمئن و مناسب به مقصد و جبران خسارت ایشان موظف گردیدند (ماده ۲ آیین نامه) بر این اساس رفع توقیف وسیله نقلیه موتوری زمینی، صرفاً مستلزم ارائه بیمه نامه معتبر به مرجع توقیف کننده می باشد (ماده ۴ آیین نامه). بنابراین یکی دیگر از موارد نوآوری قانون جدید بیمه اجباری، شفاف نمودن نحوه جلوگیری از تردد وسایل نقلیه موتوری زمینی توسط پلیس و تصریح به جواز و بلکه تکلیف پلیس به توقیف وسایل مذکور می باشد.

۳. **تکلیف دادگاهها به دعوت از شرکت‌های بیمه و یا صندوق تأمین خسارت‌های** بدنی در جلسات رسیدگی به دعاوی مربوط به حوادث رانندگی: یکی از دستاوردها و نوآوری‌های بسیار مهم و کاربردی قانون جدید بیمه اجباری طراحی سازوکار حضور بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در دعاوی مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی است. ماده ۲۲ قانون جدید مقرر می‌دارد: "محاکم قضایی مکلفند در جلسات رسیدگی به دعاوی مربوط به حوادث رانندگی، حسب مورد شرکت بیمه

ذی ربط و یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی را جهت ارائه نظرات و مستندات خود دعوت نمایند و پس از ختم دادرسی یک نسخه از رأی صادره را به آنها ابلاغ کنند" نباید تصور کرد که حکم ماده ۲۲ قانون، خلاف اصل است بلکه برعکس، مصداقی از یک قاعده عمومی و جهانی است و با طبیعت بیمه‌های مسئولیت مدنی هماهنگ است. حضور بیمه‌گر و یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی نه تنها در تحقیقات جزایی و رسیدگی مدنی دادگاه، اختلالی به وجود نمی‌آورد بلکه می‌تواند کمک بسیار به روشن شدن ابهام برخی از دعاوی کند و نظام بیمه‌ای را در مقابل انواع حوادث صوری و تبانی طرفین و نظایران حمایت کند (خدابخشی، ۱۳۸۸: ۲۴۷). به نظر می‌رسد اصل رعایت حق دفاع و تناظر، اصل تجمیع دعاوی و اصل جایگزینی بیمه‌گر به جای مسئول از زمره مبنای حضور بیمه‌گر و یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در دعاوی مسئولیت است (خدابخشی، ۱۳۸۸: ۲۱۶) که با هدف جلوگیری از تبانی اشخاص و تضییع حقوق بیمه‌گر با طرح دعوی صوری، حفظ ذخیره پولی از سوی بیمه‌گر و یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی و پیش‌بینی نوعی اندوخته برای تعهدات آینده، حفظ حقوق زیان دیده از طریق سرعت بخشیدن به تسویه خسارت و جلوگیری از دعاوی بعدی بیمه‌گر و یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی و سرانجام مالکیت امر جزایی صورت می‌پذیرد (خدابخشی، ۱۳۸۸: ۲۲۵) البته با توجه به آنکه در حوادث رانندگی منتهی به صدمات بدنی و اصطلاحاً تصادفات جرحی و یا فوتی بسیاری از تحقیقات و اقدامات انتظامی و قضایی صورت گرفته بنیان‌گذار پرونده متشکله در دادسرا می‌شود، به نظر می‌رسد، جایگزینی واژه محاکم قضایی به جای واژه مراجع قضایی با مبنای و اهداف مقنن در وضع ماده ۲۲ قانون سازگارتر باشد. این موضوع زمانی اهمیت بیشتری می‌یابد که بسیاری از پرونده‌های راجع به حوادث رانندگی منتهی به صدمات بدنی مشمول ماده ۱۰ قانون، در مرحله دادسرا، به دلیل ادعای ناشناس و متواری بودن مسئول حادثه، عملاً حسب اظهارات و ادعای شاکی تشکیل و بر این مبنا در مواردی حسب دستور مقام قضایی، با ارجاع به کارشناس رسمی تصادفات، به صدور نظریه

کارشناسی و کروکی فرضی منتهی می‌شود از این رو تمام جریان پرونده بر مبنای ادعای زیان دیده شکل می‌گیرد و در نهایت زیان دیده‌ی ادعایی به صندوق تأمین خسارت‌های بدنی معرفی می‌گردد.

۴. ارتقای جایگاه صندوق تأمین خسارت‌های بدنی و برخورداری آن از حمایت‌های

قانونی ویژه: بر اساس ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری سابق و آیین‌نامه‌های مربوط، صندوق تأمین خسارت‌های بدنی، صندوقی مستقل بوده است که در بیمه مرکزی ایران تشکیل می‌گردید و از جهت سازمانی جزء بیمه مرکزی ایران محسوب می‌شده و امور آن به وسیله بیمه مرکزی ایران اداره می‌گردید و در تعهدات خود دارای سقف تعهدات معین بنا به تصویب هیأت وزیران بوده است. منابع درآمد صندوق نیز به این موارد محدود بود. ولی بر اساس قانون جدید بیمه اجباری، جایگاه صندوق مذکور تا حد یک نهاد عمومی غیر دولتی ارتقا یافته و ارکان آن تقویت و از حمایت‌های مالی و قانونی ویژه‌ای برخوردار شده و دارای شخصیت حقوقی مستقل می‌باشد و، به موجب بند ۹۴ الحاقی قانون بودجه ۱۳۹۰ کل کشور صندوق تأمین خسارت‌های بدنی به قانون فهرست نهادها و موسسات عمومی غیر دولتی مصوب ۱۳۷۳ با اصلاحات بعدی اضافه شده است. مطلب دیگر که لازم به ذکر است، تقویت منابع مالی صندوق متناسب با افزایش تعهدات قانونی وی می‌باشد، زیرا حسب آمارهای موجود در کشور، حدود هشت میلیون وسیله نقلیه موتوری زمینی فاقد بیمه نامه در حال تردد می‌باشند و از طرفی میزان تعهدات صندوق متناسب با تعهدات بیمه‌گر به شرح ماده ۴ قانون جدید تعیین گردیده است. بنابراین مقنن با افزایش و ارتقای منابع مالی صندوق به شرح ماده ۱۱ قانون به شرح ذیل اقدام نموده است:

۱- از جمله آیین‌نامه صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مصوب ۱۳۴۸/۴/۲۱ هیأت وزیران با اصلاحات بعدی و همچنین آیین‌نامه منابع در آمد صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مصوب ۱۳۴۸/۱۲/۲ کمیسیون دارایی مجلسین.

الف) پنج درصد از حق بیمه بیمه اجباری موضوع این قانون؛ ب) مبلغی معادل حداکثر یک سال حق بیمه بیمه اجباری که از دارندگان وسایل نقلیه‌ای که از انجام بیمه موضوع این قانون خودداری نمایند؛ ج) مبلغی که صندوق پس از جبران خسارت زیان دیدگان می‌تواند از مسئولان حادثه وصول نماید؛ د) درآمد حاصل از سرمایه‌گذاری وجوه صندوق؛ ه) بیست درصد از جرائم وصولی راهنمایی و رانندگی در کل کشور؛ و) بیست درصد از کل هزینه‌های دادرسی و جزای نقدی وصولی توسط قوه قضاییه؛ ز) جرائم موضوع ماده ۲۸ این قانون؛ ح) کمک‌های اعطایی از سوی اشخاص مختلف.

تبصره: در صورت کمبود منابع مالی صندوق، دولت موظف است در بودجه سنواتی سال بعد، کسری منابع صندوق را تأمین نماید" و همچنین در راستای این حمایت‌های قانونی ویژه، درآمدهای صندوق از مالیات و هرگونه عوارض، معاف شده (تبصره دو ماده ۱۱) به گونه‌ای که صندوق حتی از پرداخت هزینه‌های دادرسی و اوراق و حق الاجرا نیز معاف گردیده است (تبصره سه ماده ۱۱) و اسناد مربوط به مطالبات و پرداخت‌های خسارت صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در حکم اسناد لازم الاجرا شناخته شده است (تبصره چهار ماده ۱۱) و در نهایت عدم پرداخت حقوق قانونی صندوق از سوی شرکت‌های بیمه، موضوع بندهای الف و ب ماده یازده قانون بیمه اجباری جدید، جرم انگاری شده و در حکم دخل و تصرف غیر قانونی در وجوه عمومی به شمار آمده است (تبصره پنج ماده ۱۱) البته تاکنون بهره‌مندی اسناد مطالبات صندوق از مزایای اسناد لازم الاجرا در عمل، تأمین و اجرایی نشده است، زیرا مراجع ثبتي معتقدند: هر جا اجرای ثبت، مرجع اجرای اسناد معرفی شده این موضوع به صراحت در قوانین مربوط آمده و اساساً بر این مبنا، آیین نامه نحوه اجرای اسناد رسمی لازم الاجرا و طرز شکایت از عملیات اجرایی تنظیم و تصویب گردیده است که هرچند استدلال ایشان موجه نمی‌باشد ولی به هر حال تصریح به مرجع اجرایی در تبصره چهار ماده ۱۱ قانون، پس از اتمام مهلت آزمایشی، رافع موانع مذکور می‌باشد.

مبحث سوم- قضا‌زدایی و روان‌سازی فرایند جبران خسارت زیان دیدگان حوادث رانندگی

یکی دیگر از دستاوردها و نوآوری‌های مقنن در قانون جدید بیمه اجباری، پیش‌بینی و تدارک سازوکارهای حقوقی و قانونی مناسب به منظور قضا‌زدایی و دسترسی آسان زیان دیدگان حوادث رانندگی به خدمات حمایتی شرکت‌های بیمه و تأسیس نهادها و روش‌های جدید به شرح ذیل می‌باشد:

۱- **مراجعه مستقیم زیان دیده به بیمه‌گر یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی؛** همان‌گونه بیان گردید؛ در قانون جدید، روش و سازوکار قانونی لازم به منظور "مراجعه مستقیم" اشخاص ثالث زیان دیده به شرکت‌های بیمه و یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی پیش‌بینی شده است، به طوری که ایشان حق دارند با ارائه مدارک لازم برای دریافت خسارت به طور مستقیم و بدون اینکه نیازمند طرح دعوا به طرفیت بیمه‌گر و وسیله نقلیه مسبب حادثه و یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی باشد، به مراجع مربوط مراجعه نمایند (ماده ۱۴ قانون) بیمه‌گر نیز متقابلاً موظف است حداکثر ظرف پانزده روز پس از دریافت مدارک لازم، خسارت متعلقه را پرداخت نماید (ماده ۱۵ قانون) در حوادث رانندگی منجر به صدمات بدنی غیر فوت، بیمه‌گر وسیله نقلیه مسبب حادثه و یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی حسب مورد موظفند پس از دریافت گزارش کارشناس راهنمایی و رانندگی و یا پلیس راه و در صورت لزوم گزارش سایر مقامات انتظامی و پزشکی قانونی، بلافاصله حداقل پنجاه درصد از دیه تقریبی را پرداخت کنند و الباقی آن را پس از معین شدن میزان قطعی دیه بپردازند (ماده ۱۶ قانون) حتی در حوادث رانندگی منجر به فوت، شرکت‌های بیمه می‌توانند در صورت توافق با راننده مسبب حادثه و ورثه متوفی بدون نیاز به رأی مراجع قضایی، دیه و دیگر خسارت‌های بدنی وارده را پرداخت کنند (تبصره ماده ۱۶ قانون). در مورد حوادث رانندگی منجر به خسارت مالی، پرداخت خسارت به صورت نقدی و با توافق زیان دیده و شرکت بیمه مربوطه صورت می‌گیرد و در صورت عدم توافق طرفین در خصوص میزان

خسارت قابل پرداخت، شرکت بیمه موظف است وسیله نقلیه خسارت دیده را در تعمیرگاه مجاز یا تعمیرگاهی که مورد قبول زیان دیده باشد تعمیر نموده و هزینه‌های تعمیر را تا سقف تعهدات مالی مندرج در بیمه نامه پرداخت نماید (ماده ۱۷ قانون) گام دیگر در این راستا آن است که بر اساس ماده ۱۸ قانون بیمه اجباری جدید شرکت‌های بیمه مکلفند خسارت مالی ناشی از حوادث رانندگی موضوع این قانون را در مواردی که وسایل نقلیه مسبب و زیان دیده در زمان وقوع حادثه دارای بیمه نامه معتبر بوده و بین طرفین حادثه اختلافی وجود نداشته باشد، حداکثر تا سقف تعهدات مالی مندرج در ماده ۱۴ این قانون بدون اخذ گزارش مقامات انتظامی پرداخت نمایند.

۲- **پیش‌بینی کمیسیون‌های حل اختلاف تخصصی**؛ نوآوری دیگر قانون جدید، پیش‌بینی کمیسیون‌های حل اختلاف تخصصی جهت قضا‌زدایی از دعاوی و اختلافات میان زیان دیدگان مالی حوادث رانندگی و شرکت‌های بیمه است. بدین شرح که در صورتی که اختلاف میان زیان دیده در حوادث رانندگی منجر به خسارت مالی و شرکت بیمه‌گر مربوط به طریق مندرج در فوق برطرف و حل و فصل نشود، موضوع بدون رعایت تشریفات آیین دادرسی (مدنی)، در کمیسیون حل اختلاف تخصصی مرکب از یک نفر قاضی با معرفی رئیس دادگستری محل، یک نفر کارشناس بیمه با معرفی اتحادیه (سندیکای) بیمه‌گران ایران و تأیید بیمه مرکزی ایران و یک نفر کارشناس رسیدگی به تصادفات با معرفی پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا مورد رسیدگی قرار می‌گیرد و رأی این کمیسیون، قطعی و ظرف بیست روز قابل اعتراض در دادگاه‌های عمومی است^۱ (ماده ۱۷ قانون).

۳- **امکان وثیقه نهادن بیمه نامه**؛ باتوجه به اینکه ایراد صدمات بدنی غیر عمدی ناشی از حادثه رانندگی به موجب مقررات مندرج در فصل ۲۹ قانون مجازات

۱- آیین نامه موضوع ماده ۱۷ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث در ۱۳۸۷/۹/۱۰ به تصویب رئیس قوه قضاییه رسیده و در روزنامه رسمی ۱۸۵۸۱ مورخ ۱۳۸۷/۹/۲۱ منتشر شده است.

اسلامی خاصه مواد ۷۱۴ تا ۷۱۹ آن، جرم انگاری گردیده، در این گونه حوادث، مراجع قضایی در راستای مقررات آیین دادرسی کیفری به ویژه مواد ۱۳۴ و ۱۳۶ آن معمولاً اقدام به صدور قرار تأمین کیفری متناسب از نوع قرار وثیقه یا کفالت می‌نمودند که این اقدام قانونی عملاً به دلیل عجز ایشان از معرفی کفیل و یا تودیع وثیقه منتهی به بازداشت می‌گردید تا اینکه به موجب طرح جامع رفع اطاله دادرسی، رئیس قوه قضاییه طی بخشنامه ۶۲۵۷/۸۶/۱ مورخ ۱۳۸۶/۶/۵ ابلاغ کرده است که در صورت تأیید اصالت بیمه نامه توسط بیمه‌گر، مقام قضایی موظف است بیمه نامه تأیید شده از سوی بیمه‌گر ذی ربط را به عنوان قرار وثیقه قبول نمایند. با این همه در عمل برخی از مراجع قضایی از قبول بیمه نامه به عنوان وثیقه خودداری می‌نمودند، زیرا پذیرش آن را از نظر ماهوی و شکلی منطبق با موازین حقوقی نمی‌دانستند، از آن روی که اولاً بیمه نامه مال یا طلب بیمه‌گذار یا راننده نزد بیمه‌گر نبود تا امکان به وثیقه نهادن آن میسر باشد و ثانیاً حداکثر بیمه نامه معادل خسارت‌ها و ضرر و زیانی بود که به زیان دیده و مدعی خصوصی وارد شده است و صرفاً متناسب و با لحاظ صرف جنبه خصوصی جرم است. در حالی که هرگونه ایراد صدمه بدنی غیر عمدی ناشی از حادثه رانندگی، علاوه بر دیه و ارش، مستوجب تعزیر و مجازات حبس و شلاق به جهت جنبه عمومی جرم نیز می‌باشد. به هر تقدیر، مقنن در ماده ۲۱ قانون جدید بیمه اجباری در مقام نوآوری و در عین حال رفع مشکلات اجرایی مذکور مقرر داشته است: "... محاکم قضایی موظفند در حوادث رانندگی منجر به خسارت‌های بدنی، بیمه نامه شخص ثالثی را که اصالت آن از سوی شرکت بیمه ذی ربط کتباً مورد تأیید قرار گرفته است تا میزان مندرج در بیمه نامه به عنوان وثیقه قبول نمایند" لذا این امر نوعی تأسیس وثیقه‌گذاری خاص به حکم قانون می‌باشد که تابع عمومات آیین دادرسی کیفری می‌باشد و قانون‌گذار، فرض را بر وثیقه‌گذار تلقی کردن بیمه‌گر در حدود مسئولیت مدنی بیمه شده گذارده است (نظریه شماره ۷/۷۲۶۶ - ۲۷/۱۱/۱۳۸۷ اداره حقوقی قوه قضاییه) به دیگر سخن در قانون جدید با توجه به آنکه در حقیقت، وثیقه‌گذار، بیمه‌گر نیست

بلکه بیمه شده است و بیمه شده یا خود بیمه‌گذار است یا راننده، زیرا مسئولیت راننده هم تحت پوشش بیمه است پس راننده برای وثیقه نهادن بیمه نامه نیازی به رضایت بیمه‌گذار ندارد (ایزائلو، ۱۳۸۷: ۵۲) البته علی رغم این مقرر راهگشا، ایراد مقدر سابق، مبنی بر بدون تأمین ماندن جنبه عمومی جرم همچنان پابرجا می‌باشد.

مبحث چهارم- طراحی سازوکارهای تعاملی میان دستگاه‌های مجری قانون و لحاظ ضمانت اجراهای لازم

عدم وجود مقرراتی جامع و ساختاری در خصوص وظایف و اختیارات دستگاه‌ها و نهادهای مرتبط با اجرای قانون یکی از کاستی‌ها و نارسایی‌های قانون سابق بیمه اجباری بود به نحوی که در برخی موضوعات امکان انجام همکاری‌های بین بخشی دستگاه‌ها و نهادهای رسمی را متعذر می‌ساخت و نهایتاً مانع اجرای مطلوب قانون بیمه اجباری و تحقق اهداف مقنن در فراگیری بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی می‌گردید. از این حیث یکی دیگر از دستاوردهای قانون جدید پیش‌بینی و طراحی سازوکار تعاملی و تضمینی میان ساختارهای مسئول به شرح ذیل می‌باشد:

۱. **تبادل اطلاعات و فراهم نمودن امکان دسترسی متقابل به بانک‌های اطلاعاتی مرتبط:** یکی از نارسایی‌های گذشته، عدم دسترسی متقابل ناجا و بیمه مرکزی و شرکت‌های بیمه به بانک‌های اطلاعاتی یکدیگر در خصوص مشخصات وسایل نقلیه موتوری زمینی و سوابق تخلفات و تصادفات رانندگان به منظور سیاست‌گذاری واحد بود. هر چند به موجب بند ۲ تصویب نامه ۱۳۸۶/۱۱/۷ هیأت وزیران تصمیماتی در خصوص ممنوعیت به کارگیری رانندگان بدون گواهینامه و وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه شخص ثالث، ایجاد بانک اطلاعات صنعت بیمه و به ویژه سیستم پرداخت خسارت بیمه شخص ثالث بر اساس کد ملی اشخاص (بیمه‌گذار، مقصر حادثه، زیان دیده و ذی نفع) با همکاری ناجا اتخاذ گردیده بود، ولی این مصوبه الزاماً به معنای تبادل اطلاعات متقابل مستمر فی مابین نبود، بنابراین مقنن در یک

نوآوری ضروری و شایسته، نیروی انتظامی را موظف نمود ترتیبی اتخاذ نماید که امکان دسترسی به بانک‌های اطلاعاتی آن نیرو در ارتباط با مواردی از قبیل مشخصات وسایل نقلیه موتوری زمینی، گواهینامه‌های صادر شده، و همچنین سوابق تخلفات و تصادفات رانندگان از طریق سیستم رایانه برای بیمه مرکزی ایران و شرکت‌های بیمه فراهم گردد (ماده ۲۴ قانون) زیرا در ایران عملاً بیمه نامه شخص ثالث متناسب با مشخصات وسیله نقلیه مورد بیمه از جمله سال ساخت، تعداد استفاده کنندگان از وسیله نقلیه و مشخصات آنان و نوع استفاده از وسیله نقلیه صادر می‌شود در حالی که ضروری است مشخصات و ویژگی‌های فردی متقاضی دارنده مانند سن، سال صدور گواهینامه، نوع گواهینامه، تجربه رانندگی، شغل، میزان سواد، سوابق تصادفات متقاضی در گذشته و سوابق تخلفات رانندگی وی نیز مورد توجه قرار گیرد (راهنمای رودشتی و عزیززاده، ۱۳۸۸: ۱۳۹). متقابلاً شرکت‌های بیمه مجاز به فعالیت در رشته بیمه موضوع این قانون موظفند با استفاده از تجهیزات و سیستم‌های رایانه ای مناسب، کلیه اطلاعات مورد نیاز بیمه مرکزی ایران در رابطه با بیمه نامه‌های صادر شده و خسارت‌های مربوط به آنها را به صورت مستمر به بیمه مرکزی منتقل نمایند (ماده ۲۵ قانون) و بیمه مرکزی نیز موظف است ترتیبی اتخاذ نماید که امکان دسترسی به اطلاعات مذکور برای کلیه شرکت‌های بیمه ذی ربط و ناجا فراهم گردد (ماده ۲۶ قانون).

۲. **مشارکت و سرمایه‌گذاری صنعت بیمه و تعامل آن با سایر دستگاه‌ها در پروژه-های کاهش حوادث رانندگی:** در حالی که به طور سنتی مشارکت صنعت بیمه به شکل مرسوم بیشتر ناظر به پرداخت خسارت پس از تصادف می‌باشد با توجه به افزایش روزافزون تردد وسایل نقلیه موتوری زمینی در کشور و افزایش تعداد حوادث رانندگی که مطابق آمارها در برخی سال‌ها ضریب خسارت (حاصل تقسیم خسارت واقع شده بر حق بیمه عاید شده) بیمه شخص ثالث به ۱۲۹/۶۶ درصد می‌رسد (بیمه مرکزی: ۱۳۸۸: ۹۲)، ضرورت مشارکت، سرمایه‌گذاری و تعامل صنعت بیمه کشور در امر کنترل و پیشگیری از حوادث رانندگی بیش از پیش

احساس می‌گردد تا علاوه بر کاهش میزان حوادث رانندگی و به تبع کاهش ضریب خسارت (بدنی و مالی)، امنیت ترافیکی و عبور و مرور شهروندان ایرانی تأمین گردد. در این راستا به موجب ماده ۲۷ قانون جدید بیمه اجباری، "شرکت های بیمه موظفند بیست درصد از سود عملیات بیمه‌ای خود در بخش شخص ثالث و سایر نقلیه موضوع این قانون را به حسابی که از سوی بیمه مرکزی ایران تعیین می‌شود واریز و بیمه مرکزی با همکاری وزارت راه و ترابری و راهور ناجا، مبالغ مذکور را در اموری که موجب کاهش حوادث رانندگی و خسارت‌های ناشی از آن می‌شود هزینه کنند" که به نظر می‌رسد نقش صنعت بیمه نباید صرفاً در حد منبع منفعل تأمین سرمایه محدود شود و دولت و صنعت بیمه باید مشارکت و همکاری فعال-تری داشته باشند (مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۳۸۵)

۳. پیش‌بینی ضمانت اجراهای مؤثر کیفری، مالی و اداری جهت اجرای قانون

یکی دیگر از نوآوری‌های به جای این قانون که خلاً آن بسیار احساس می‌شد، ضمانت اجرای مقررات قانونی بیمه اجباری است. در قانون جدید بیمه اجباری، "بیمه مرکزی ایران موظف است بر حسن اجرای این قانون نظارت نماید و در صورت عدم اجرای مفاد آن از سوی هر یک از شرکت‌های بیمه، حسب مورد، متخلف را به پرداخت جریمه نقدی حداکثر تا مبلغ ده برابر حداقل تعهدات بدنی موضوع ماده چهار این قانون ملزم نموده و یا با تأیید شورای عالی بیمه، پروانه فعالیت شرکت مذکور را در یک یا چند رشته برای مدت حداکثر یک سال تعلیق نماید و یا با تأیید شورای عالی بیمه و تصویب مجمع عمومی بیمه مرکزی ایران پروانه فعالیت آن شرکت را در یک یا چند رشته بیمه به طور دائم لغو کند. جریمه موضوع این ماده به حساب صندوق تأمین خسارت‌های بدنی واریز خواهد شد" (ماده ۲۸ قانون). از طرفی دیگر به موجب تبصره‌های یک و دو ماده ۱۸ آیین‌نامه

چگونگی اداره صندوق تأمین خسارت‌های بدنی^۱، "در صورتی که هر یک از شرکت‌های بیمه نسبت به پرداخت به موقع وجوه موضوع بندهای الف و ب ماده یازده قانون اقدام نمایند، بیمه مرکزی مکلف است به درخواست مدیر صندوق، موضوع را بررسی و ماده ۲۸ قانون را اعمال نماید. همچنین مدیر صندوق موظف است در صورت عدم پرداخت حقوق قانونی صندوق از سوی شرکت‌های بیمه، نسبت به اعلام جرم موضوع تبصره پنج ماده هیازده قانون به مراجع قضایی اقدام نماید" بنابراین در قانون جدید ضمانت اجراهای مؤثر اداری و کیفری و مالی جهت حسن اجرای قانون، پیش‌بینی گردیده است که قانون سابق بیمه اجباری فاقد آن بود.

نتیجه‌گیری

قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث با هدف عمده توسعه حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی، گسترش حمایت از صنعت بیمه کشور و قضازدایی و تسهیل روند رسیدگی به دعاوی راجع به مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی و پرداخت خسارات بدنی و مالی زیان دیدگان حوادث رانندگی و نهایتاً ایجاد سازوکار تعامل و همکاری میان بخشی بین دستگاه‌ها و ساختارهای رسمی مجری قانون و ایجاد تضمین‌های لازم جهت اجرای قانون، گام‌های مؤثری در جهت پاسخگویی به نیازهای حقوقی، اجتماعی و اقتصادی جامعه برداشته است که مهم‌ترین نوآوری‌ها و تحولات این قانون در مقایسه با قانون سابق عبارتند از:

۱. تعریف مفهوم دارنده (تبصره یک ماده ۱ قانون جدید)؛
۲. توسعه مفهوم شخص ثالث (تبصره شش ماده ۱ قانون جدید)؛
۳. تعریف تمثیلی حادثه رانندگی (تبصره یک ماده ۵ قانون جدید)؛

۱ - آیین نامه مذکور به استناد ماده ۱۳ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷ و مبتنی بر تصویب نامه شماره ۲۴۶۹۹۰/ت ۴۵۲ مورخ ۱۳۸۷/۱۲/۲۸ هیأت وزیران توسط وزیران عضو کمیسیون امور اجتماعی و دولت الکترونیک تصویب و در روزنامه رسمی شماره ۱۸۹۰۸ مورخ ۱۳۸۸/۱۱/۶ منتشر شده است.

۴. پیش‌بینی هزینه‌های معالجه به عنوان خسارت قابل مطالبه (تبصره سه ماده ۱ قانون جدید)؛
۵. حذف استثنائات و کاهش موارد خارج از شمول بیمه موضوع قانون (ماده ۷ قانون جدید)؛
۶. تعیین حداقل تعهدات بیمه‌گر به میزان دیه یک مرد مسلمان در ماه حرام بدون لحاظ جنسیت و مذهب (ماده ۴ قانون جدید)؛
۷. توسعه حمایت تأمین خسارت‌های بدنی از زیان دیدگان حوادث رانندگی (تبصره یک ماده ۱۰ قانون جدید)؛
۸. افزایش منابع مالی صندوق تأمین خسارت‌های بدنی و ارتقای شأن و جایگاه قانونی آن (ماده ۱۱ قانون جدید)؛
۹. پیش‌بینی حق مراجعه مستقیم زیان دیدگان به بیمه‌گر و یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی و تکلیف شرکت‌های بیمه و یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی به پرداخت حداقل پنجاه درصد خسارات بدنی در حوادث رانندگی منجر به صدمات بدنی (مواد ۱۴ و ۱۵ و ۱۶ قانون جدید)؛
۱۰. مشارکت فعال بیمه‌گر و یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در دعاوی مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی (ماده ۲۲ قانون جدید)؛
۱۱. پذیرش بیمه نامه به عنوان وثیقه (ماده ۲۱ قانون جدید)؛
۱۲. حذف مرور زمان از دعاوی بیمه‌ای موضوع قانون؛
۱۳. پیش‌بینی سازوکارهای تعاملی لازم بین پلیس، وزارت راه، وزارت کشور، بیمه مرکزی و شرکت‌های بیمه به منظور حسن اجرای قانون. (مواد ۲۴ تا ۲۷ قانون جدید)؛
۱۴. افزایش موارد بازیافت خسارات پرداختی بیمه‌گر از مسئولان حادثه رانندگی (مواد ۵ و ۶ قانون جدید)؛

۱۵. پیش‌بینی ضمانت اجراهای مؤثر کیفری، مدنی و اداری جهت اجرای قانون (تبصره پنجم ماده ۱۱ و ماده ۲۸ قانون جدید)؛
در کنار این نوآوری‌ها برخی کاستی‌ها نیز در قانون جدید بیمه اجباری که مهلت آزمایشی آن در سال ۱۳۹۲ به پایان می‌رسد مشاهده می‌گردد که در صورت رفع و اصلاح، گام‌های مؤثری در اصلاح و تکمیل آن برداشته می‌شود. برخی از این کاستی‌ها عبارتند از:

- عدم تصریح به مسئولیت دارنده در ماده ۱ قانون جدید؛
- مبهم بودن مسئولیت صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در جبران خسارت بدنی بدون لحاظ جنسیت و مذهب (تبصره یک ماده ۱۰ قانون جدید)؛
- عدم تصریح مرجع اجرای اسناد مطالبات صندوق تأمین خسارت‌های بدنی و ابهام آن و بروز اشکالات عدیده در این رابطه (تبصره چهارم ماده ۱۱ قانون جدید)
- ابهام تکلیف مراجع قضایی دادسرا در دعوت از بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مبنی بر حضور در جلسات رسیدگی به ویژه آنکه بیشتر پرونده‌های مرتبط با صندوق تأمین خسارت‌های بدنی به دلیل متواری و ناشناس بودن مسئول حادثه و نتیجتاً عدم صدور کیفرخواست، امکان ارسال به دادگاه جهت رسیدگی را ندارد؛
- موکول شدن پرداخت الباقی دیه به "پس از معین شدن میزان قطعی دیه" و عدم تعریف شفاف آن که آیا مراد تعیین قطعی دیه به موجب نظریه نهایی پزشکی قانونی است یا صدور حکم قطعی در این رابطه؟ (ذیل ماده ۱۶ قانون جدید).

منابع
فارسی

- ایرانی ارتباطی، بابک (۱۳۸۴). مجموعه نظرهای مشورتی جزائی، مجمع علمی و فرهنگی مجد، چاپ اول، تهران.
- ایزانلو، محسن (۱۳۸۷). نقد و تحلیل قانون اصلاح قانون بیمه اجباری، فصل‌نامه حقوق، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۳۸، شماره ۴.
- باریکلو، علی رضا (۱۳۸۹). مسئولیت مدنی، بنیاد حقوقی میزان، چاپ سوم.
- بهرامی احمدی، حمید (۱۳۸۸). حقوق مدنی ۴، مسئولیت مدنی، بنیاد حقوقی میزان، چاپ اول.
- خدا بخشی، عبدالله (۱۳۸۸). حضور بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت-های بدنی در دعوی مسئولیت مدنی، فصل‌نامه صنعت بیمه، سال ۲۴، شماره ۳ و ۴، شماره مسلسل ۹۵ و ۹۶.
- رهنمای رود پستی، فریدون- عزیززاده، طاهره (۱۳۸۸). ارزیابی عوامل موثر بر خسارات بیمه شخص ثالث و ارتباط آنها با ریسک شرکت‌های بیمه، فصل‌نامه صنعت بیمه، سال ۲۴، شماره ۱ و ۲.
- ژوردن، پاتریس با ترجمه ادیب، مجید (۱۳۸۵). اصول مسئولیت مدنی، نشر میزان، چاپ دوم.
- صفایی، سیدحسین و رحیمی، حبیب اله (۱۳۸۹). مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)، انتشارات سمت، تهران، چاپ اول.
- قاسم زاده، سید مرتضی (۱۳۸۸). الزام‌ها و مسئولیت مدنی بدون قرارداد، بنیاد حقوقی میزان، چاپ هفتم.
- طهماسبی، جواد (۱۳۸۸). گفتمان دامنه مسئولیت در قانون اصلاح قانون بیمه اجباری، مجله حقوقی دادگستری، سال ۷۳، شماره ۶۸.

- کاتوزیان، ناصر (۱۳۷۰). حقوق مدنی، ضمان قهری - مسئولیت مدنی، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ سوم.
- کاتوزیان، ناصر؛ جنیدی، لعلیا و مجید غمامی (۱۳۸۱). مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ دوم.
- محمود صالحی، جانعلی (۱۳۸۳). حقوق زیان دیدگان و بیمه شخص ثالث، انتشارات دانشکده مدیریت دانشگاه تهران، چاپ دوم.
- معاونت حقوقی ریاست جمهوری - معاونت تدوین، تنقیح و انتشار قوانین و مقررات (۱۳۸۹). مجموعه قوانین و مقررات بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث.
- معاونت حقوقی ریاست جمهوری - معاونت تدوین، تنقیح و انتشار قوانین و مقررات (۱۳۸۷). مجموعه قوانین و مقررات قانون مجازات اسلامی. و مجموعه قوانین و مقررات قانون آیین دادرسی مدنی.