

مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه بر اساس قانون بیمه اجباری مصوب سال ۱۳۸۷ در مقایسه با قانون مصوب ۱۳۴۷

سیامک ره پیک*

استاد گروه حقوق خصوصی دانشگاه علوم قضایی

(تاریخ دریافت: ۱۳۸۹/۱۱/۲ - تاریخ تصویب: ۱۳۸۹/۱۱/۲۴)

چکیده:

پس از چهل سال قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری در سال ۱۳۸۷ مورد اصلاح قرار گرفت. قانون جدید تحولاتی قابل توجه نسبت به قانون سابق داشته و جنبه های حمایت از اشخاص ثالث (زبانندگان) را افزایش داده است. گسترش مصادیق اشخاص ثالث، کاهش موارد خارج از قلمرو بیمه و الزام به پذیرش بیمه نامه در دادگاه به عنوان وثیقه از جمله این تحولات است. در عین حال، برخی از ابهامات مانند عدم تعیین مبنای مسئولیت دارنده در قانون جدید مشاهده می شود. در مقاله حاضر تلاش شده است ضمن تحلیل مهم ترین تحولات قانون جدید نسبت به قانون سابق، راه حل هایی نیز برای رفع ابهامات آن ارائه گردد.

واژگان کلیدی:

بیمه اجباری، وسایل نقلیه، مسئولیت مدنی، قانون مصوب ۱۳۸۷، بیمه نامه، اشخاص ثالث.

مقدمه

مسئولیت مدنی و جبران خسارات یکی از مباحث مهم و مورد ابتلای حقوقی است. یکی از اهداف یا هدف اصلی این بخش از حقوق، رسیدگی به وضع زیان‌دیده و جبران خسارت وی است. قواعد مسئولیت مدنی در سیر تحولات خود همواره سمت و سوی حمایت از زیان‌دیده را مورد توجه قرار داده و این جهت‌گیری را تقویت کرده است. توسعه مبانی مسئولیت از تقصیر (Negligence) محض به سایر مبانی مانند فرض (Assumption) تقصیر، خطر (Risk) و تضمین (Guarantee/Security) نمونه‌ای از این توجه است؛ زیرا در این مبانی به اشکال گوناگون، دامنه حمایت از زیان‌دیدگان (victims /injured parties) و تلاش برای جبران ضرر آنها توسعه یافته است (ره‌پیک، ۱۳۸۷، صص ۳۸-۳۹). پیچیدگی‌های زندگی اجتماعی و افزایش شرایط ورود خسارات و ترس از عدم جبران خسارات موجب شد نهادهایی جدیدتر نیز مطرح شوند. جبران خسارت ناشی از فعل غیر، تشکیل صندوقهای حمایتی و استفاده از بیمه‌های مسئولیت، انواعی از نهادهای خرد و کلان برای ایجاد اطمینان بیشتر در اعاده وضع زیان‌دیده به حال قبل از ایراد ضرر می‌باشند (Markensinis & Deakin, 1998, p.53). در این میان، بیمه (Insurance) به دلایل مختلف به صورت فراگیر مورد استفاده قرار گرفته است. البته برخی علمای مسئولیت مدنی گاه با حمایت‌های کامل از زیان‌دیده از طریق نهادهای فوق مخالفت می‌کنند. به اعتقاد این گروه، این گونه حمایت‌ها، مبنای اصلی مسئولیت، یعنی تقصیر و آثار آن، یعنی نکوهش و مؤاخذه مقصر را از بین می‌برند و این امر، جرأت و جسارت در ورود خسارات را افزایش می‌دهد؛ زیرا هر کس اطمینان دارد در هر حال خسارات ناشی از عمل او جبران می‌شود و از این نظر دغدغه روانی، اجتماعی و مالی نخواهد داشت (ژوردن، ۱۳۸۲، ص ۳۱).

در عین حال و برغم این نظرات، به دلیل اهمیت جبران ضرر زیان‌دیده بیمه‌های مسئولیت همواره در حال رشد بوده اند. البته برای تعدیل مجموعه نظرات و برای جلوگیری از آثار سوء حمایت‌های افراطی، در مواردی که بیمه‌گذار خسارات عمدی یا توأم با تقصیرهای سنگین (Gross negligence) وارد می‌کند از حمایت محروم یا از حمایت‌های کمتر برخوردار می‌شود. وسایل نقلیه موتوری (Motor vehicle) و مصداق شایع آن خودرو از جمله وسایلی هستند که ضمن تأمین آسایش و منافع دارندگان، موجبات ایراد ضرر به دیگران یا اشخاص ثالث (Third parties) را فراهم کرده‌اند. به همین دلیل موضوع جبران زیان‌دیدگان از این وسایل از دیرباز مورد توجه بوده است. بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه در مقابل اشخاص ثالث که به «بیمه شخص ثالث» معروف است در کشور ما نیز سابقه‌ای چهل ساله دارد. قانون بیمه اجباری (Compulsory insurance) وسایل نقلیه که در سال ۱۳۴۷ با چهارده ماده و سه تبصره به تصویب رسیده بود پس از چهل سال در سال ۱۳۸۷ در قالب سی ماده و بیست و پنج تبصره

اصلاح شد. در واقع قانون اخیر را باید قانونی جدید تلقی کرد زیرا اصلاحات و اضافات این قانون از حد اصلاح متعارف فراتر است. از آنجا که با تصویب قانون جدید، قانون قبلی و سایر مقررات مغایر، ملغی و نسخ شده‌اند و از زمان تصویب قانون اخیر مدت کوتاهی گذشته است بررسی و تحلیل این قانون و مقایسه آن با قانون سابق، می‌تواند مفید باشد. در این بررسی ابتدا مروری بر مفاد هر دو قانون خواهیم داشت سپس برخی از مسایل مهم در قانون جدید در مقایسه با قانون سابق مورد بحث و تحلیل قرار خواهد گرفت.

گفتار یکم- مروری بر قوانین سابق و جدید بیمه اجباری شخص ثالث

۱. قانون مصوب سال ۱۳۴۷

این قانون با ۱۴ ماده به مسایل اساسی بیمه وسایل نقلیه موتوری زمینی و مسئولیت دارندگان (Owner/keeper) این وسایل پرداخته بود. در ماده ۱ این قانون اصل مسئولیت عینی دارندگان وسایل نقلیه پذیرفته شده و ایشان مکلف شده بودند که وسایل خود را بیمه کنند. در این قانون قلمرو حوادثی که خسارات ناشی از آنها قابل پرداخت بود در تبصره ۱ ماده ۱ احصاء شده بود. ماده ۲ قانون در مورد اشخاص ثالث و استثنائات آن توضیح می‌داد، علاوه بر اینکه خساراتی که خارج از تعهدات بیمه‌گر قرار داشت نیز در ماده ۴ مشخص شده بود. راننده (Driver) عامد یا فاقد گواهینامه بر اساس ماده ۵ مسئول (Liable) نهایی خسارات تلقی می‌شد که بیمه می‌توانست به او مراجعه کند. تعیین حداقل مبلغ بیمه، تأسیس صندوق تأمین (Compensation fund) خسارتهای بدنی (Personal injuries) و مرور زمان (Prescription) از جمله عناوین مهم در این قانون است.

۲. قانون مصوب سال ۱۳۸۷

این قانون با عنوان «قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث» با سی ماده در تاریخ ۸۷/۵/۱۶ به تأیید شورای نگهبان رسید و در تاریخ ۸۷/۶/۴ در روزنامه رسمی چاپ شد. این قانون در مقایسه با قانون سابق به مسایل بیشتر اشاره می‌کند علاوه بر اینکه در برخی احکام آن قانون نیز تغییراتی ایجاد کرده است. در ماده ۱ این قانون به تکلیف دارندگان وسایل نقلیه برای بیمه کردن وسایل خود اشاره شده است. در تبصره‌های این ماده علاوه بر تعریف «دارنده» به مسئولیت شخص مسبب حادثه علاوه بر مسئولیت دارنده اشاره شده است.

در این قانون، خسارات بدنی و مالی و همچنین حوادثی که در قلمرو بیمه قرار دارند تعریف شده و مواردی که خارج از شمول جبران خسارت بوسیله شرکتهای بیمه می‌باشد

مشخص شده است. قانون جدید نیز به تأثیر عمد و تقصیر سنگین راننده توجه کرده و استثنائات اشخاص ثالث را به صورت محدود معرفی کرده است. این قانون به برخی مجازاتها برای رانندگان، دارندگان و شرکتهای بیمه متخلف اشاره می‌کند. جبران خسارات بدنی بوسیله صندوق تأمین خسارت‌های بدنی و شرایط پرداخت خسارت بوسیله این صندوق در این قانون مطرح شده است. الزام به پذیرش بیمه نامه به عنوان وثیقه در محاکم از نکات ویژه این قانون است.^۱

گفتار دوم. بررسی و تحلیل قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث

در بررسی این قانون، ضمن اشاره به مهم‌ترین قواعد و احکام مندرج در متن قانون، به مناسبت، مقایسه‌ای با قانون سابق نیز صورت خواهد گرفت.

۱. مبنای مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه

اگرچه تحول تاریخی مسئولیت در حوادث رانندگی از مبنای تقصیر به سمت مسئولیت‌های شدیدتر حرکت کرده است (Markensinis & Deakin, 1998, p.297)، اما در هر حال مبنای مختلف برای مسئولیت در این مورد قابل تصور است. ماده ۱ قانون، همه دارندگان وسایل نقلیه را مکلف می‌کند وسایل خود را در قبال خساراتی که به اشخاص ثالث وارد می‌کنند بیمه کنند. همچنین بر اساس تبصره ۲ همین ماده، مسئولیت دارنده مانع از مسئولیت شخصی مسبب (Cause) اصلی حادثه نیست. اما در این ماده و سایر مواد قانون مشخص نیست که مبنای مسئولیت دارندگان چیست؟ در ماده ۱ قانون سابق علاوه بر تکلیف دارنده وسیله به بیمه کردن وسیله، اصل بر مسئولیت دارندگان قرار داده شده بود و با توجه به بند ۱ ماده ۴ که خسارات ناشی از فورس ماژور از قبیل جنگ، سیل و زلزله از شمول بیمه خارج می‌شد، مبنای مسئولیت بر اساس نظریه خطر و مسئولیت عینی قابل توجیه بود (کاتوزیان و جنیدی و غمامی، ۱۳۸۰، ص ۲۹). بنابراین، اگر دارندگان وسایل نقلیه یا شرکت بیمه وجود قوه قاهره (Force majeure) را اثبات می‌کردند از مسئولیت معاف می‌شدند. در قانون جدید نه تنها در مورد مبنای مسئولیت دارندگان به صراحت بحث نشده بلکه در ماده ۷ قانون در ضمن موارد خارج از شمول بیمه به قوه قاهره نیز اشاره نشده است. حال این سؤال مطرح می‌شود که مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه با کدام مبنای نظری توجیه می‌شود؟

۱. ماده ۲۲: «محاکم قضایی موظفند در حوادث رانندگی منجر به خسارت بدنی بیمه نامه شخص ثالثی را که اصالت آن از شوی شرکت بیمه ذی ربط کتباً مورد تأیید قرار گرفته است تا میزان مندرج در بیمه نامه به عنوان وثیقه قبول کنند».

بیمه گران در واقع به مثابه نمایندگان بیمه گذاران می‌باشند (قاسم زاده، ۱۳۸۶، ص ۱۶۵). رویکرد کلی این قانون، حمایت اساسی از زیاندیدگان و جانشینی به نسبت کامل بیمه از دارندگان در مقابل اشخاص ثالث است. به همین دلیل استثنائات این قانون در حمایت از زیان دیده نسبت به قانون سابق کمتر است. با توجه به مطالب فوق آیا می‌توان گفت در قانون جدید به طور تلویحی مبنای مسئولیت مطلق و تضمین در مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه و شرکتهای بیمه به جانشینی آنها پذیرفته شده است؟ معنای این سخن آن است که در صورت ورود خسارت از طریق وسایل نقلیه، در هر حال باید خسارت اشخاص ثالث جبران شود و حتی اثبات قوه قاهره نیز مانع از جبران نیست و تنها استثنائات مصرح در قانون می‌تواند مانعی برای جبران تلقی شود.

در مقابل ممکن است با استناد به نظریه کلی «علل خارجی»، وجود قوه قاهره باعث معافیت از جبران دانسته شود. با توجه به تبصره ۲ ماده ۱ قانون جدید نیز نظر اخیر تقویت می‌شود؛ زیرا در این تبصره، مسئولیت شخصی سبب حادثه پذیرفته شده است. در این حالت شخص سبب به عنوان علت خارجی عمل می‌کند. به همین دلیل در انتهای تبصره آمده است: «در هر حال خسارت وارده از محل بیمه نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد». به نظر می‌رسد از مجموع مواد قانون، مبنا و نظریه‌ای تلفیقی قابل استنباط است. به عبارت دیگر نظریه تضمین به جز در مواردی که علت خارجی، سبب انسانی است مبنای مسئولیت در قانون جدید می‌باشد و دارنده و به تبع آن بیمه مسئول جبران خسارات اشخاص ثالث هستند اگرچه خسارت مستند به قوه قاهره باشد.

در حقوق فرانسه نیز پس از اصلاحات قانونی در سال ۱۹۸۵ استناد به قوه قاهره برای

معافیت از خسارات حوادث رانندگی قابل قبول نیست (Bell & Boyron & Whittaker, 1998, p. 383). شناخت مبنای مسئولیت دارنده از جهت دیگر نیز اهمیت دارد. در مواردی که وسیله نقلیه فاقد بیمه نامه (Insurance policy) معتبر است مسئول جبران خسارات اشخاص ثالث کیست؟

براساس ماده ۱۰ قانون مصوب ۱۳۸۷ در صورتی که به دلایلی مانند فقدان یا انقضای بیمه نامه امکان پرداخت خسارت وجود نداشته باشد تنها در مورد خسارات بدنی صندوق تأمین خسارتهای بدنی ضرر اشخاص ثالث را جبران می‌کند اما در مورد خسارات مالی راه حلی پیشنهاد نشده است. در برخی از کشورهای اروپایی هر دو خسارت بدنی و مالی از طریق صندوق مذکور قابل مطالبه است (Bar, 1998, p. 379). البته صندوقهای تأمین خسارت و نهادهای مشابه جنبه نظم و مصلحت عمومی دارند (Markensinis & Deakin, 1998, p. 54). در هر حال، چنانچه مبنای مسئولیت عینی و غیرتقصیری در مورد دارنده پذیرفته شود در مسأله فوق

می‌توان دارنده را مسئول جبران خسارت دانست و زیان‌دیده می‌تواند به وی مراجعه کند. در چنین حالتی با وجود راننده مقصر، دارنده پس از پرداخت به زیان‌دیده مستحق رجوع به راننده خواهد بود. همچنین در صورت استناد ضرر به تقصیر راننده، زیان‌دیده می‌تواند مستقیماً به راننده مراجعه کند. اما اگر مبنای مسئولیت دارنده تقصیر باشد به راحتی نمی‌توان او را مسئول دانست و تنها در صورتی که وی راننده مقصر نیز باشد یا در دادن وسیله به راننده تقصیر کرده باشد مسئول خواهد بود. حتی در صورتی که مبنای مسئولیت فرض تقصیر تلقی شود دارنده می‌تواند با اثبات عدم تقصیر از مسئولیت رها شود. همان‌گونه که بیان شد به نظر می‌رسد مبنای اصلی پذیرفته شده در قانون جدید مبنای مسئولیت مطلق و عینی است لذا در مسأله مزبور باید دارنده را مسئول بدانیم.

۲. قلمرو مسئولیت بیمه‌گر (Insurer)

تبصره ۵ ماده ۱ قانون به حوادث و وقایعی اشاره می‌کند که می‌توانند منشاء ورود خسارت و جبران آن بوسیله بیمه باشند. بر اساس این تبصره هرگونه سانحه از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش‌سوزی و انفجار وسایل نقلیه و خسارات ناشی از محمولات و وسایل مزبور به اشخاص ثالث در قلمرو تعریف مسئولیت بیمه قرار می‌گیرد. این حکم با مفاد تبصره ۱ ماده ۱ قانون سابق شباهت بسیار دارد. از سوی دیگر، قلمرو شمول بیمه، خسارات وارد به اشخاص ثالث است. بنابراین، تعیین شخص ثالث از این نظر اهمیت دارد. تبصره ۶ ماده ۱، شخص ثالث را تعریف می‌کند. از نظر قانون، شخص ثالث «هر شخصی است که به سبب حوادث و وسایل نقلیه موضوع این قانون دچار زیانهای بدنی و یا مالی شود به استثنای راننده مسبب حادثه».

مقایسه این تعریف با تعریف قانون سابق نشان می‌دهد که قانون جدید در جهت حمایت از زیان‌دیدگان، دامنه اشخاص ثالث را با محدود کردن استثنائات، کاملاً گسترده کرده است. در ماده ۲ قانون سابق اشخاص زیر ثالث تلقی نمی‌شدند و از جبران خسارت محروم بودند:

الف- بیمه‌گذار (Insured)، مالک یا راننده وسیله نقلیه مسئول حادثه؛

ب- کارکنان بیمه‌گذار مسئول حادثه حین کار و انجام وظیفه؛

ج- 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.

بنابر ظاهر قانون جدید حتی اگر دارنده از وسیله خود که بوسیله راننده‌ای غیر از خود هدایت می‌شود صدمه ببیند می‌تواند خسارات وارد به خود را از بیمه مطالبه کند زیرا تنها راننده مسبب از شمول بیمه خارج شده است. التزام به این حکم حداقل در مواردی که راننده،

تحت نظارت و هدایت دارندة قرار دارد (کاتوزیان و جنیدی و غمامی، ۱۳۸۰، صص ۸۴-۸۶) دشوار است زیرا دارندة، خود مسئول جبران خسارت است و در واقع شرکت بیمه بر اساس قرارداد، نماینده یا جانشین دارندة است لذا باید دارندة را در این مورد از جمله استثنائات اشخاص ثالث بدانیم. البته همانگونه که خواهیم دید در مواردی امکان رجوع بیمه به مسبب اصلی وجود دارد که جنبه خاص و استثنایی دارد.

بر اساس دستورالعمل (۱۹۹۰) اتحادیه اروپا در جهت تقریب مقررات بیمه مسئولیت وسایل نقلیه به کشورهای اروپایی توصیه شده است که بیمه اجباری خسارات تمام مسافران بجز راننده را پرداخت کند (Bar, 1998, pp. 385-6). در حقوق فرانسه قانون اصلاحی ۱۹۸۵ نیز همین حکم را اعلام کرده است (Cane & Stapleton, 1998, p. 369).

نکته قابل توجه در خصوص توسعه قلمرو شخص ثالث، حکم بند ب ماده ۱۱۵ قانون برنامه پنج ساله پنجم توسعه جمهوری اسلامی مصوب ۱۳۸۹/۱۰/۱۵ است. در این بند وزارت امور اقتصادی و دارایی مکلف شده است در مورد رانندگان نیز همچون سرنشین، بیمه شخص ثالث را اعمال کند. اجرای این قانون صرف نظر از ملاحظات مبنایی، نیازمند تدوین دستورالعمل‌ها و آیین‌نامه‌های روشن و کافی است.

مسئله دیگر در قانون جدید، تعیین جبران خسارت بدنی یکسان برای زیاندیدگان است. با توجه به اینکه بر اساس تبصره ۳ ماده ۱ قانون، منظور از خسارت بدنی هر نوع دیه یا ارش است و چون در فقه اسلامی دیه زن و مرد یا دیه اهل کتاب و مسلمان متفاوت است در تبصره ۲ ماده ۴ تصریح شده است که در پرداخت خسارت به زیاندیدگان، جنسیت و مذهب مورد توجه قرار نمی‌گیرد. بنابراین، تعهدات بیمه نسبت به اشخاص ثالث در خسارات بدنی بر اساس میزان دیه مرد مسلمان است. بهتر بود در تبصره فوق به جای «مذهب» از واژه «دین» استفاده می‌شد.

نکته دیگر در قلمرو مسئولیت بیمه، خسارات خارج از شمول بیمه است. در ماده ۷ قانون، به ۴ نوع خسارت که از نظر تخصصی خارج از مسئولیت بیمه قرار دارند اشاره شده است:

۱. خسارت وارد به وسیله نقلیه مسبب حادثه؛
۲. خسارت وارد به محمولات وسیله نقلیه مسبب حادثه؛
۳. خسارت مستقیم یا غیرمستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیو اکتیو؛
۴. خسارت ناشی از محکومیت جزایی یا پرداخت جرایم.

در ماده ۴ قانون سابق علاوه بر سه بند اخیر ماده فوق سه مورد دیگر نیز از شمول بیمه خارج شده بودند:

۱. خسارات ناشی از فورس ماژور؛

۲. خسارات وارد به متصرفین غیرقانونی وسایل نقلیه یا به رانندگان فاقد گواهینامه؛

۳. خسارات ناشی از حوادثی که در خارج از کشور اتفاق می‌افتد مگر اینکه توافقی بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار در این موضوع شده باشد.

در مقابل بند ۶ ماده ۴ قانون سابق در قانون جدید دو ماده ۹ و ۲۰ احکامی کامل‌تر را بیان کرده‌اند. بر اساس ماده ۹، پوششهای بیمه محدود به قلمرو جمهوری اسلامی ایران است مگر توافق دیگر صورت گرفته باشد. همچنین مطابق قسمت دوم ماده ۲۰ دارندگان وسایلی که از کشور خارج می‌شوند باید سرنشینان خود را تا حد دیه یک مرد مسلمان در ماههای حرام بیمه کنند در غیر این صورت از تردد آنها جلوگیری می‌شود. اما متناظر بندهای ۱ و ۴ ماده ۴ قانون سابق در قانون جدید قابل مشاهده نیست. در مورد فورس ماژور قبلاً بحث شد، اما در مورد ورود خسارت به متصرفین غیرقانونی یا اشخاص فاقد گواهینامه، مسأله قابل بررسی است. باید توجه داشت مقصود از مورد اخیر آن است که متصرف غیرقانونی یا فاقد گواهینامه در موقعیت شخص ثالث قرار دارد نه اینکه راننده وسیله، مسبب حادثه باشد، زیرا راننده مسبب در مواد قبل از اشخاص ثالث استثناء شده بود. مبنای عدم جبران خسارت اشخاص مزبور در قانون سابق، عدم حمایت از متخلفان و مخالفان با نظم عمومی بوده است.

رویکرد حمایتی قانون جدید، دو گروه فوق را از حمایت محروم نکرده است. احتمالاً علت این حکم آن است که جبران ضرر زیان‌دیده به سایر تخلفات او ارتباطی ندارد لذا اگر کسی به طور غیرقانونی در وسیله‌ای تصرف کرده یا فاقد گواهینامه بوده باید تبعات تخلفات خود را تحمل کند اما به دلیل این تخلف نباید او را از امکان جبران خسارتی محروم کرد که وی نیز هیچ سببیتی در آن نداشته است. به نظر می‌رسد حکم قانون جدید علاوه بر مزیت توسعه حمایت از زیان‌دیدگان با قواعد و اصول اولیه نیز سازگارتر باشد و عدم حمایت از زیان‌دیده‌ای که از جهات دیگر متخلف محسوب می‌شود منصفانه نیست. البته اگر متخلف در ورود خسارت دخالت و سببیت اصلی داشته باشد باید به آن توجه شود که این موضوع در موارد دیگر مورد بحث قرار گرفته است.

۳. مورد بیمه

بیمه قراردادی است و مانند سایر قراردادها دارای ارکان و شرایط اساسی است. در عین حال عقد بیمه از جمله عقود معاوضی است که دو مورد معامله دارد. از یک طرف، حق بیمه‌ای که بیمه‌گذار پرداخت می‌کند و از سوی دیگر، تعهد بیمه‌گر به جبران خسارات مورد معامله عقد بیمه می‌باشند. حق بیمه بر اساس مقررات و ضوابط خاص از طرف مراجع قانونی

مشخص می شود و هیچ ابهام و جهلی در زمان انعقاد قرارداد در آن وجود ندارد. اما در مورد تعهد بیمه گر به دلیل احتمالی بودن خسارات، ابهام و جهل وجود دارد. به همین دلیل بیمه را از عقود احتمالی یا غرری می دانند. اما باید توجه داشت که سقف تعهدات بیمه گر بر اساس قرارداد بیمه مشخص می باشد. بنابراین، اگرچه وقوع خسارت امری احتمالی است اما میزان تعهدات بیمه گر معین است و از این جهت مورد معامله معلوم است. در قانون جدید بیمه اجباری شخص ثالث، حداقل مبلغ بیمه تعیین شده است. بر اساس ماده ۴ این قانون، حداقل مبلغ بیمه در بخش خسارت بدنی معادل حداقل ریالی دیه مرد مسلمان در ماههای حرام و در بخش خسارت مالی معادل حداقل دو و نیم درصد تعهدات بدنی خواهد بود. جبران بیش از مبلغ حداقل مستلزم تنظیم قرارداد بیمه اختیاری است.

مطابق با تبصره ۳ ماده ۱ قانون، در صورتی که هزینه های درمان مشمول قانون دیگر نباشد جزء تعهدات بیمه قرار می گیرد. در تبصره ۲ ماده ۴ نیز مبلغ مازاد بر دیه که در حکم دادگاه تعیین می شود به عنوان بیمه حوادث محسوب شده است. در تبصره ۱ همین ماده آمده است:

«در صورتی که در یک حادثه، مسئول آن به پرداخت بیش از یک دیه به هر یک از زیان دیدگان محکوم شود بیمه گر موظف به پرداخت تمامی دیه های متعلقه خواهد بود».

احکام فوق قبل از تصویب قانون جدید همواره مورد تردید و اختلاف قرار می گرفت که با توجه به تصریحات قانونی، مشکلات گذشته رفع می شود. در قانون سابق، ماده ۶ با بیان یک حکم کلی بیمه گر را ملزم به جبران همه خسارات وارد به اشخاص ثالث کرده بود. البته در ادامه همین ماده تعیین حداقل مبلغ بیمه و تعرفه های حق بیمه به نظر شورایی عالی بیمه و تصویب هیأت وزیران موکول شده بود. سؤالی که در اینجا مطرح می شود آن است که آیا بیمه گر در حدود تعهدات خود ملزم به جبران خسارات غیرقابل پیش بینی اشخاص ثالث نیز می باشد یا خیر؟

علت طرح این سؤال آن است که مطابق قواعد عمومی یکی از شرایط ضرر قابل مطالبه به ویژه در قراردادهای، قابلیت پیش بینی ضرر است. به طور مثال اگر شخص ثالث قطعه ای گران بها به همراه خود داشت که حمل آن غیرمتعارف است و هیچ راننده و دارنده وسیله نقلیه ای تصور نمی کند که در ورود خسارت به عابری به چنین قطعه ای خسارت وارد می شود آیا بیمه علاوه بر خسارات بدنی و مالی متعارف ملزم به جبران خسارت ناشی از تلف آن قطعه می باشد؟

استناد به قواعد کلی قراردادی و توافقات صریح و ضمنی اقتضاء دارد شرط قابلیت پیش بینی (Foreseeability) ضرر در نوع و حد ضرر در اقسام قراردادهای جریان داشته باشد؛ اما در خسارات غیرقراردادی که در مورد نوع و حد ضرر هیچ نوع توافق صریح یا ضمنی وجود

ندارد به ویژه در مواردی که مسئولیت بر تقصیر مبتنی نباشد مسأله قابل تأمل می‌باشد (Owen, 1995, p.91). در واقع اگرچه بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار قرارداد جبران خسارت منعقد می‌شود؛ اما رابطه بیمه‌گر و بیمه‌گذار از یک طرف و شخص ثالث از طرف دیگر رابطه ای غیرقراردادی است لذا می‌توان در لزوم شرط قابلیت پیش‌بینی ضرر تردید کرد (ره‌پیک، ۱۳۸۵، ص ۱۳۸). ظاهر مواد قانون بیمه اجباری آن است که بیمه‌گر در هر حال تا سقف تعهدات خود خسارات بدنی و مالی اشخاص ثالث را جبران می‌کند. ذکر خسارات مربوط به معالجات و خسارات مازاد بر دیه در مجموعه ضررهای قابل جبران نیز مؤیدی بر این امر است. در ماده ۴ آیین نامه اجرایی قانون سابق آمده است: «جبران خسارت مالی عبارت است از تأمین و جبران زیان‌های مستقیمی که در اثر حوادث مشمول بیمه به اموال و اشیای تحت مالکیت یا تصرف قانونی اشخاص ثالث وارد می‌شود».

برخی از حقوقدانان با توجه به این ماده، خسارت عدم النفع را از مجموعه جبران‌ها خارج کرده‌اند (کاتوزیان و جنیدی و غمامی، ۱۳۸۰، ص ۴۸).

۴. جمع مسئولیت بیمه‌گر و مسبب اصلی

هدف از تصویب قانون بیمه اجباری سابق و جدید، ایجاد شرایط مناسب‌تر برای جبران خسارات زیان‌دیده بوده است. به همین دلیل بیمه‌گر صرف نظر از شرایط مختلف حادثه و ضرر، نسبت به جبران ضرر زیان‌دیده اقدام می‌نماید. توجه به این نکته در قانون جدید بیش از گذشته مورد تأکید است. مواد ۵ و ۶ این قانون حتی در حالتی که علت اصلی تصادف تخلف رانندگی حادثه‌ساز باشد و یا عمد راننده در حادثه اثبات شود، بیمه‌گر را مکلف به پرداخت خسارت کرده است. ماده ۵ قانون سابق نیز حکمی مشابه در این خصوص داشت. اما آیا شرکت بیمه می‌تواند پس از پرداخت خسارات به شخص ثالث، به سبب اصلی حادثه رجوع کند یا خیر؟

در قانون ۱۳۴۷، تنها دو مورد برای رجوع اختیاری بیمه پیش‌بینی شده بود. بر اساس ماده ۵ این قانون در صورت عامد بودن راننده در ایجاد حادثه و نیز در صورتی که راننده فاقد گواهینامه رانندگی بود شرکت بیمه پس از پرداخت خسارت زیان دیده می‌توانست برای استرداد وجوه پرداخت شده به شخصی که موجب خسارت شده مراجعه کند. در قانون ۱۳۸۷ مسأله فوق با تفصیل بیشتر مطرح شده است. مواد ۵ و ۶ این قانون، امکان رجوع را در دو حالت کلی تقسیم کرده‌اند:

۱. براساس ماده ۲۹ قانون جدید تا تصویب آیین نامه جدید آیین نامه قبلی در موارد عدم تعارض با قانون معتبر است.

الف- رجوع اختیاری ضعیف: بر اساس ماده ۵ در حوادث رانندگی به جرح یا فوت که به استناد گزارش کارشناس یا پلیس علت اصلی حادثه یکی از تخلفات حادثه‌ساز^۱ منجر باشد بیمه‌گر پس از پرداخت خسارت می‌تواند برای بازیافت یک درصد خسارتهای بدنی و دو درصد خسارتهای مالی پرداختی به مسبب رجوع کند.

ب- رجوع اختیاری شدید: بر اساس ماده ۶ در صورتی که راننده مسبب حادثه عمد داشته باشد یا مرتکب تقصیرهای سنگین با مصادیق رانندگی در حال مستی یا استعمال مواد مخدر یا روانگردان مؤثر یا فاقد گواهینامه یا گواهینامه غیرمتناسب با وسیله نقلیه شده باشد، شرکت بیمه پس از پرداخت خسارات می‌تواند به عنوان قایم مقام زیان دیده برای استرداد تمام یا بخشی از وجوه پرداختی به سبب خسارت رجوع کند.

بنابراین، اگرچه امکان رجوع به سبب خسارت برای بیمه‌گر، امری اختیاری است اما قانون جدید با افزایش مصادیق سبب مقصر، احتمال رجوع را افزایش داده است. از نظر این قانون مصادیق ماده ۵ در مقایسه با ماده ۶ از شدت تقصیر و اهمیت کمتر برخوردار هستند و به همین دلیل اولاً، امکان رجوع منوط به خسارات بدنی، یعنی فوت یا جرح شده و ثانیاً، برای رجوع، درصدی کم و معین تعیین شده است. اما ماده ۶ انواع خسارات را در برمی‌گیرد علاوه بر اینکه بیمه می‌تواند تمام خسارات را نیز از سبب اصلی مطالبه کند.

با توجه به مفهوم دو ماده فوق چنانچه هیچ یک از مصادیق دو ماده، در حادثه وجود نداشته باشد، بیمه باید خسارات زیان‌دیده را بدون حق رجوع به سبب پرداخت کند. بنابراین، تبصره ۲ ماده ۱ که مسئولیت دارنده را مانع مسئولیت شخص سبب حادثه نمی‌داند با توجه به مصادیق مواد ۵ و ۶ قابل تفسیر است. سؤالی که در اینجا قابل طرح است اینکه در مواردی که ثالث دخالت نسبی در حادثه داشته باشد مسئولیت بیمه در چه حدی است؟ مطابق با قواعد عمومی در مواردی که اسباب متعدد در ورود خسارت دخالت دارند می‌توان هر یک از آنها را مسئول بخشی از خسارات دانست. بر اساس مواد ۱ (تبصره ۲) و ۵ و ۶ قانون جدید، کسی که سبب اصلی است شخص ثالث شناخته نمی‌شود اما در صورتی که او سبب اصلی نباشد و تنها یکی از اسباب حادثه تلقی شود (تقصیر مشترک Contributory negligence) آیا می‌تواند برای جبران تمام یا بخشی از زیان خود به بیمه مراجعه کند؟

مفهوم ظاهر مواد فوق آن است که اگر کسی سبب و مقصر اصلی نباشد می‌تواند در موقعیت شخص ثالث قرار گیرد. در این حالت باید او را مستحق جبران بخشی از خسارات دانست که در آن دخالت نداشته است و مطالبه کل خسارت باقواعد عمومی سازگار نیست. در

۱. مصادیق این تخلفات مطابق تبصره ماده ۵ به پیشنهاد وزیر کشور و تصویب هیأت وزیران مشخص می‌شود.

حقوق فرانسه نیز تقصیر غیر قابل توجیه (Inexcusable) زیان‌دیده (مانند کسی که به قصد خودکشی Suicide ناگهان وارد خیابان می‌شود) بر مسئولیت‌های دارنده وسیله نقلیه مؤثر است (Bell&Boyron&Whittaker,1998,p.384-Cane&Stapleton,1998,p.370). مشابه این حکم در مقررات برخی دیگر از کشورهای اروپایی مانند هلند منعکس شده است (Bar,1998,p.599).

نتیجه

قانون بیمه اجباری مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری در برابر اشخاص ثالث که در سال ۱۳۸۷ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید حاوی ملاحظات و نکاتی قابل توجه است. در این قانون تمام استثنائات قانون ۱۳۴۷ در تعیین اشخاص ثالث حذف شد و تنها راننده مسبب حادثه از تعریف اشخاص ثالث خارج شد. این امر علاوه بر توسعه حمایت‌های بیمه به ابهامات در برخی مصادیق افراد مورد حمایت پایان داد. همچنین با عدم اشاره به خسارات ناشی از قوه قاهره در بین مواردی که خارج از تعهدات بیمه قرار می‌گیرد بیمه حتی در صورت وجود قوه قاهره نیز مسئولیت جبران خسارت پیدا کرده است. به همین دلیل می‌توان گفت مبنای مسئولیت از مبنای خطر تا حدی فراتر رفته و موجب افزایش مسئولیت نسبت به قانون گذشته شده است. در عین حال، مسئولیت بیمه و دارنده وسیله نقلیه مانع از آن نشده است که سبب اصلی حادثه مسئولیت نهایی را بر عهده بگیرد. در چنین مواردی در صورتی که وسیله بیمه باشد بیمه با پرداخت خسارت زیان‌دیده حق دارد با توجه به نوع تقصیر مسبب، تمام یا بخشی از خسارات را از مقصر مطالبه کند. چنانچه وسیله نقلیه بیمه نباشد مسئولیت نهایی بر عهده سبب مقصر می‌باشد و اگر به هر دلیل امکان پرداخت به زیان‌دیده وجود نداشت وی می‌تواند تنها برای جبران ضررهای بدنی به صندوق تأمین خسارات بدنی بیمه مراجعه کند. در مجموع مقررات قانون اخیر با قوانین و رویه‌های جدیدتر در کشورهای اروپایی هماهنگی بیشتر پیدا کرده است. پذیرفته شدن بیمه نامه معتبر در محاکم به عنوان وثیقه در پرونده تصادفات رانندگی از جمله احکام قانون جدید است که شرایطی مناسب برای هر دو طرف دعوی ایجاد می‌کند.

منابع و مأخذ

الف- فارسی

۱. ره پیک، حسن، (۱۳۸۵)، حقوق مدنی، حقوق قراردادها، چاپ اول، تهران: انتشارات خرسندی.
۲. ره پیک، حسن، (۱۳۸۷)، مسئولیت مدنی و جبران‌ها، چاپ اول، تهران: انتشارات خرسندی.
۳. ژوردن پاتریس (۱۳۸۲)، اصول مسئولیت مدنی، مجید ادیب، چاپ اول، تهران: نشر میزان.
۴. قاسم زاده، سید مرتضی، (۱۳۸۶)، مسئولیت مدنی، چاپ اول، تهران: نشر میزان.

مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه براساس قانون بیمه اجباری مصوب سال ۱۳۸۷ در مقایسه با... ۱۸۳

۵. کاتوزیان، ناصر، لعیا جنیدی و مجید غمامی (۱۳۸۰)، مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، چاپ اول، تهران: دانشگاه تهران.

ب- خارجی

- 1-Bar ,Christian von ,(1998),**The Common European Law of Torts**, vol.1, 1th edition, Clarendon press Oxford.
- 2-Bell ,John ,Boyron Sophie,Whittaker ,Simon,(1998), **Principles of French Law**,Oxford University press.
- 3-Cane, Peter,Stapleton,Jane,(1998) ,**The Law of Obligations**, Clarendon press Oxford .
- 4-Markensinis B.S.,Deakin S.F. ,(1998),**Tort Law**, 4th edition, Oxford University press.
- 5-Owen ,David G.,(1995) ,1th edition,**Philosophical Foundations of Tort Law**, Clarendon press Oxford.

Archive of SID