

قانون بیمه

♦ دکتر حسین صفایی
استاد دانشکده حقوق تهران

کمیسیون ماهانه حقوقی و قضایی آموزش دادگستری استان تهران هر ماه پذیرای یکی از اساتید مبرز با موضوعی مشخص می‌باشد. آنچه در پی می‌آید سخنرانی دکتر صفایی با موضوع «قانون بیمه» است که میهمان ماه کمیسیون بوده است.

مبنای مسئولیت راننده و مبنای مسئولیت بیمه‌گر می‌پردازیم: ۱- در خصوص دارنده که او را این قانون تعریف کرده و گفته است: «دارنده، یا مالک است یا متصرف»؛ یعنی ممکن است مالک باشد که در اینجا تفسیر می‌کنند که باید سلطه معنوی بر وسیله نقلیه‌اش داشته باشد تا وظیفه داشته باشد وسیله را بیمه کند اگر در اختیار دیگری باشد مثلاً به غیر اجاره داده باشد؛ متصرف، وظیفه بیمه کردن وسیله را دارد و بعضی معتقدند که هر دو، وظیفه بیمه کردن را دارند و هر کدام که وسیله را بیمه کند تکلیف از دیگری ساقط می‌گردد. در خصوص نوع مسئولیت دارنده نظر مشهور این است که مسئولیت دارنده مسئولیت مدنی است؛ یعنی جبران کلیه خسارات وارده. در ماده ۱ قانون ۱۳۴۷ این مساله روشن بود که می‌گفت: «دارنده، مسئولیت جبران کلیه خسارات را دارد و باید مسئولیت خود را بیمه کند» ولی این عبارت در قانون جدید نیست و بیشتر تاکید بر بیمه دارد و می‌گوید: «دارنده باید وسیله نقلیه را بیمه کند» و سپس ضمانت اجرایی برای بیمه نکردن قائل شده است. قول مشهور به دلیل تعلق خاطر به قانون گذشته، مسئولیت دارنده را مسئولیت مدنی یعنی جبران کلیه خسارات وارده می‌داند و زیان دیده می‌تواند اقامه دعوی کند حتی علیه مالکی که راننده نیست یا حتی متصرفی که

بیمه کند. بیمه اجباری در این مورد در بسیاری از کشورها وجود دارد و به این ترتیب مسئولیت فردی به مسئولیت جمعی تبدیل می‌گردد و سامانه جمعی جبران خسارت به وجود می‌آید. این قانون در دادگاه‌ها اجرا شده و رویه‌ها و مشکلاتی به وجود آمده و ابهاماتی ایجاد گردیده است. از آنجا که این قانون ابهاماتی داشته و به اندازه کافی از زیان دیدگان حمایت نمی‌کرد، قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث در سال ۱۳۸۷ به تصویب رسید. عنوان این قانون، اصلاح قانون بیمه است ولی در واقع ناسخ قانون قبلی می‌باشد؛ بنابراین عنوان درستی ندارد؛ زیرا اصلاح نیست بلکه قانون جدیدی می‌باشد و در خصوص عبارت «مسئولیت مدنی دارندگان» نیز جای بحث دارد که آیا مسئولیت مدنی به معنای خاص یعنی جبران کلیه خسارات وارده می‌باشد یا مسئولیت دیگری با قلمرو محدودتری است که بحث خواهیم کرد.

به هر حال این قانون از قانون گذشته کامل‌تر است و نوآوری‌هایی دارد و در جهت حمایت از زیان دیدگان از این‌گونه وسایل مفصل‌تر است و ابهامات کمتری دارد و در عین حال اشکالات متعددی دارد. در بحث از مبنای مسئولیت در این قانون به تفکیک به مبنای مسئولیت دارنده،

مساله حمایت از زیان دیدگان وسایل نقلیه موتوری از قرن ۱۹ مورد توجه واقع شده و مقررات و قواعد عمومی در کشورهای مختلف برای حمایت از زیان دیدگان وسایل نقلیه موتوری، کافی شناخته نشده است؛ برای اینکه بیشتر نظام‌های حقوقی مبتنی بر تقصیر است و اثبات تقصیر کار مشکلی است. به این جهت در کشورهای مختلف حقوق مسئولیت مدنی در این زمینه تحول پیدا کرد. گاهی قانون‌گذار قانون خاص تصویب کرد. گاهی رویه قضایی تحول ایجاد کرد؛ مثلاً در فرانسه قبل از اینکه قانون خاصی در سال ۱۳۸۵ تصویب شود رویه فرانسه مسئولیت بدون تقصیر را در این‌گونه موارد می‌پذیرد. با استفاده از ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه و تفسیر متهورانه از این ماده، این ماده ناظر به خسارت ناشی از اشیاء تحت حفاظت انسان است که در این زمینه مسئولیت بدون تقصیر شناخته می‌شود و نمونه بارز خسارات ناشی از وسایط نقلیه موتوری است. در حقوق ما اولین قانونی که در این زمینه تصویب شد قانون بیمه اجباری مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷ است که بیمه اجباری را می‌پذیرد و به مسئولیت مدنی دارنده اشاره می‌کند مخصوصاً در ماده یک اشاره می‌کند که دارنده مکلف به جبران خسارت ناشی از وسیله نقلیه است و باید مسئولیت خودش را

راننده وسیله نیست.

ولی به نظر می‌رسد قول مشهور خلاف قواعد عمومی و فقه اسلامی است؛ زیرا مالک یا دارنده‌ای که راننده نیست و خسارت توسط راننده ایجاد شده است و در این صورت رابطه سببیت بین مالکیت و خسارت وجود ندارد؛ بنابراین نباید اصولاً مسئول باشد. در فقه نیز با استفاده از قاعده استناد یا انتساب، ضرر باید منتسب به شخص باشد تا بتوان وی را مسئول دانست اما برخی می‌گویند از آنجا که هدف قانون‌گذار حمایت از زیان‌دیده می‌باشد این مسئولیت پذیرفته شده است. نظر بنده این است که مسئولیت دارنده (مالکی که راننده نیست) فقط بیمه کردن وسیله نقلیه می‌باشد و مسئولیت مدنی به معنای خاص (یعنی جبران کلیه خسارات) را ندارد و چنانچه وسیله را بیمه نکند ضمانت‌های اجرایی متعددی از قبیل: منع حرکت وسیله نقلیه (ماده ۱۹)، منع دادن بار یا مسافر به چنین وسیله‌ای (تبصره ۲ ماده ۱۹)، ممنوعیت ارائه هرگونه خدمات توسط راهنمایی و رانندگی و دفاتر اسناد رسمی و سازمان‌ها و نهادهای مرتبط به دارنده چنین وسیله‌ای (تبصره ۳ ماده ۱۹)، جریمه به میزان حداکثر یک سال حق بیمه اجباری، در قانون وضع گردیده است اما مسئولیت مدنی برای دارنده به معنای خاص کلمه از قانون استفاده نمی‌شود؛ هرچند عنوان قانون، اصلاح قانون سابق است ولی در متن قانون برای دارنده، مسئولیت مدنی استفاده نشده و تصریح نگردیده که دارنده مسئول جبران کلیه خسارات وارده است (منظور دارنده‌ای است که راننده و مسبب حادثه نیست). طبق قواعد نیز نباید مسئول باشد ولی مصلحت اقتضا می‌کند که تعهد و وظیفه داشته باشد وسیله را بیمه کند و اگر نکرد ضمانت اجرا در قانون پیش‌بینی نگردیده است. اصطلاحی در مسئولیت به عنوان «تضمین گروهی» یا «مسئولیت اجتماعی» داریم؛ در جایی که بیمه اجباری است اشخاصی که با حادثه اتومبیل ارتباط دارند این افراد وظیفه دارند وسیله‌شان را بیمه کنند و بیمه‌گر با دریافت حق بیمه، خسارت را جبران کند و اصطلاح تضمین گروهی مبنای این تعهد و مسئولیت است. در خصوص مالک در رابطه با بیمه کردن اتومبیل، نظر بنده با فقه و عبارات قانون سازگار است و ماده ۱ قانون سابق به کلی در ماده ۱ قانون جدید تغییر کرده است؛ زیرا منطقی نیست که مالکی را که در ایجاد خسارت نقشی نداشته مسئول جبران کلیه خسارات بدانیم.

۲ - مسئولیت راننده طبق قواعد عمومی، مسئولیت محض یا مسئولیت بدون تقصیر است و استناد و انتساب لازم است؛ یعنی خسارت منتسب به راننده باشد تا وی مسئول باشد. در فقه نیز مسئولیت بدون تقصیر است. در قانون مجازات

اسلامی نیز اگر کسی مقصر باشد، در ایجاد حادثه از نظر انتساب موثر است اما اگر هیچ‌کدام هم مقصر نباشند یعنی هیچ‌کدام از راننده‌ها در ایجاد حادثه مقصر نباشند باز هم مسئولیت هست. بنابراین در فقه و مقررات فعلی ما آنچه در رابطه با راننده مهم است «انتساب» می‌باشد یا استناد خسارت به راننده که گاهی عنصر تقصیر را هم در نظر می‌گیریم، زیرا عرف، خسارت را به مقصر منتسب می‌داند؛ چنانچه یکی از رانندگان مقصر و دیگری غیرمقصر باشد که یک نوع رابطه سببیت عرفی می‌باشد. بنابراین در احراز رابطه سببیت تقصیر موثر است اما تقصیر مبنای مسئولیت نیست و مسئولیت، محض است و قانون نیز می‌گوید: «مسئولیت دارنده مانع مسئولیت راننده نمی‌گردد» و مسئولیت راننده به جای خود باقی است و زیان‌دیده می‌تواند علیه وی اقدام دعوی نماید و در اغلب موارد نیز اینگونه است و به ندرت اتفاق می‌افتد که علیه دارنده اقدام دعوی صورت بگیرد؛ یعنی علیه مالکی که راننده نباشد. تبصره ۲ ماده ۱ می‌گوید: «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل اوست نمی‌باشد. در هر حال خسارت وارده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد». بنابراین مسئولیت راننده مطابق قواعد عمومی است.

۳- مسئولیت بیمه‌گر، در واقع یک مسئولیت قراردادی است اما این قرارداد یک قرارداد ساده نیست بلکه چارچوب و شرایط و آثارش را قانون معین کرده است و تعهدات بیمه‌گر مبتنی بر بیمه مسئولیت مدنی نیست. در بیمه مسئولیت مدنی، مسئولیت بیمه‌گر فرعی است؛ یعنی همان مسئولیتی که جبران خسارت را بر عهده دارد همان مسئولیت به گردن بیمه‌گر می‌آید ولی در اینجا مسئولیت بیمه‌گر فراتر از این است. در مواردی مسبب حادثه (بیمه شده) مسئول نیست اما بیمه‌گر مسئول است؛ مثلاً در مورد خسارات زاید بر دیه زن به حدی که خسارات به دیه مرد برسد یا در ارتباط با قوه قاهره طبق قواعد عمومی، راننده مسئولیت ندارد ولی بیمه‌گر مسئول است و از خود قانون فهمیده می‌شود. در قانون اخیر رسیدگی به تخلفات رانندگی ۱۳۸۹، گفته شده است: «عدم مسئولیت مسبب حادثه مانع مسئولیت بیمه‌گر نیست» یعنی زیان‌دیده می‌تواند از بیمه‌گر خساراتش را بگیرد. در این موارد مسئولیت بیمه‌گر مسئولیت فرعی نیست و بیمه مسئولیت مدنی نیست بلکه بیمه قانونی و مستقیم است یا بیمه حادثه است و مسئولیت بیمه‌گر فراتر از مسئولیت مسبب حادثه و مسئول اصلی می‌باشد. بنابراین مسئولیت مطلق است؛ یعنی رابطه سببیت نیز در آن تأثیر ندارد. یعنی حتی بدون وجود رابطه سببیت بیمه‌گر مسئول

است. قاعده عمومی در قوه قاهره آن است که قوه قاهره رابطه سببیت را قطع کرده و دیگر شخص مسئول حادثه نخواهد بود؛ مثلاً در اثر لغزندگی غیرقابل پیش‌بینی جاده که غیرقابل اجتناب باشد حادثه‌ای اتفاق بیفتد که در این صورت شخص مسئولیتی نخواهد داشت.

قانون ۱۳۴۷، قوه قاهره را از شمول بیمه مستثنی کرده بود و در صورت وجود قوه قاهره، بیمه‌گر مسئولیتی نداشت و از شمول بیمه‌نامه خارج بود ولی در قانون جدید موارد محدودیت تعهدات بیمه‌نامه کمتر شده و قوه قاهره از آن حذف گردیده و قانون‌گذار با آگاهی و توجه این امر را در اصلاح قانون ۱۳۴۷ انجام داده است. بنابراین حتی در صورت وجود قوه قاهره، بیمه‌گر مسئول می‌باشد و این مسئولیتی فراتر از مسئولیت مسبب حادثه است و در واقع یک بیمه قانونی و بیمه حادثه است نه بیمه مسئولیت مدنی؛ البته در این زمینه نیز اختلاف نظر وجود دارد و بعضی از اساتید معتقدند که اگرچه قانون بیان نکرده است ولی طبق قواعد عمومی مسئولیت مدنی، قوه قاهره رافع مسئولیت می‌باشد؛ بنابراین در این موارد به قوانین عمومی مراجعه می‌گردد و قانون‌گذار لزومی ندیده که ذکر کند. به نظر بنده هدف اصلی قانون‌گذار در این قانون حمایت هرچه بیشتر از زیان‌دیده است؛ بنابراین نظر قانون‌گذار این بوده که حتی در موارد قوه قاهره، خسارت زیان‌دیده جبران گردد. بر بیمه‌گر نیز تحمیلی نیست؛ زیرا شرکت بیمه بر اساس محاسباتی حق بیمه را تعیین می‌کند، بر اساس حساب احتمالات؛ بنابراین خیلی دور از ذهن نیست و این مطلب در حقوق فرانسه نیز وجود دارد که دارنده و بیمه‌گر نمی‌تواند به قوه قاهره استناد نماید؛ به اعتقاد بنده چنانچه بیمه‌ای نباشد راننده می‌تواند به قوه قاهره استناد نماید زیرا بیمه‌نامه‌ای وجود ندارد و طبق قواعد عمومی، قوه قاهره رافع مسئولیت می‌باشد اما بیمه‌گر نمی‌تواند در این موارد به قوه قاهره استناد نماید و مسئولیت بیمه‌گر مسئولیت مطلق است.

بین مسئولیت محض و مسئولیت مطلق تفاوت وجود دارد. مسئولیت محض نیازی به اثبات تقصیر ندارد اما در مسئولیت مطلق حتی وجود و احراز رابطه سببیت نیز لازم نیست و هرچند یک عامل خارجی غیرقابل پیش‌بینی و غیرقابل اجتناب مسبب حادثه باشد مانع از آن نیست که قانون برای حمایت از زیان‌دیده، بیمه‌گر را مسئول بداند. مبنای مسئولیت مطلق بیمه‌گر همان نظریه تضمین گروهی یا سامانه جمعی مسئولیت است و در واقع بیمه اجباری یک سامانه جمعی مسئولیت به وجود آورده که مبنای مسئولیت بیمه‌گر می‌باشد.

در خصوص نوآوری‌های جالب قانون ۱۳۸۷

که معتقدند در قانون گذشته نبود و بعضی از آنها عدول از قواعد عمومی می‌باشد ولی هدف قانون‌گذار حمایت هرچه بیشتر از زیان‌دیده می‌باشد؛ زیرا خسارت بالاخره باید جبران گردد و این با فقه و قاعده لاضرر و... نیز سازگار است و در فقه نیز اصل بر جبران کامل خسارت است. برخی از این نوآوری‌ها عبارتند از:

۱- تعریف دارنده؛ که در قانون ۱۳۴۷ تعریف نشده بود و محل بحث بین حقوقدانان بود. در قانون جدید دارنده را تعریف کرده است: «دارنده مالک یا متصرف است که باید اتمومیل را بیمه نماید و هر کدام که بیمه نمایند تکلیف از دیگری ساقط می‌گردد.» بنابراین مقداری مطلب را روشن کرده که باز هم جای بحث دارد؛ مثلا می‌گویند متصرف غیرقانونی را شامل نمی‌شود.

۲- توسعه مفهوم شخص ثالث؛ در قانون گذشته قلمرو شخص ثالث محدود بود و افراد زیادی از شمول آن خارج بودند و نمی‌توانستند از مزایای بیمه استفاده نمایند. مثلا بیمه‌گذار مالک یا راننده مسئول حادثه وسیله نقلیه، کارکنان بیمه‌گذار، همسر، پدر، مادر، اولاد و اولاد اولاد و اجداد تحت تکفل بیمه‌گذار در صورتی که سرنشین وسیله نقلیه باشند طبق قانون ۱۳۴۷ شخص ثالث محسوب نمی‌شدند و نمی‌توانستند از مزایای بیمه استفاده نمایند قانون جدید در جهت حمایت، قلمرو و مفهوم شخص ثالث را گسترش داده و گفته است تمام کسانی که به سبب حوادث وسیله نقلیه دچار زیان‌های بدنی و مالی می‌شوند شخص ثالث می‌باشند به استثنای راننده مسبب حادثه بنابراین بقیه می‌توانند از مزایای بیمه استفاده نمایند ولو اینکه از خویشان راننده باشند.

۳- گسترش مفهوم حادثه رانندگی؛ که تعریف آن در قانون جدید حصری نیست و حادثه رانندگی را اینگونه تعریف می‌کند: «هرگونه سانحه از قبیل تصادف، تصادم، سقوط، واژگونی، آتش‌سوزی و انفجار و خساراتی که از محمولات وسایل نقلیه به اشخاص وارد می‌شود حادثه رانندگی حساب می‌گردد». در این قانون گفته «از قبیل» بنابراین موارد حصری نیست. در قانون گذشته مواردی را ذکر کرده بود که از قرار معلوم حصری بودند و به علاوه خسارات ناشی از واژگونی که در اینجا ذکر گردیده در قانون گذشته نبوده است بنابراین قلمرو حادثه رانندگی گسترش پیدا کرده است.

۴- تعریف خسارت بدنی و خسارت مالی و تصریح به هزینه‌های معالجه علاوه بر دیه است. تبصره ۳ خسارت بدنی و تبصره ۴ خسارت مالی را تعریف می‌کند که می‌گوید: «منظور از خسارت بدنی هر نوع دیه و ارش ناشی از صدمه، شکستگی، نقص عضو، از کارافتادگی کلی یا جزئی، موقت یا دائم یا دیه فوت شخص ثالث به سبب حوادث مشمول بیمه موضوع این قانون

است» و هزینه معالجه را اضافه می‌کند؛ «هزینه معالجه چنانچه مشمول قانون دیگری نباشد جزء تعهدات بیمه موضوع این قانون خواهد بود.» در خصوص هزینه معالجه علاوه بر دیه اختلاف نظر وجود دارد. برخی هزینه معالجه را هرچقدر باشد جدا از دیه قابل مطالبه می‌دانند و برخی می‌گویند دیه، تمام این هزینه‌ها را می‌پوشاند و دیگر هزینه معالجه قابل مطالبه نیست. نظر بنده این است که هزینه معالجه چنانچه زاید بر دیه باشد و اثبات گردد که دیه کافی نبوده قابل مطالبه می‌باشد. در این خصوص آرای داریم به خصوص یک رای اصراری از دیوان عالی کشور که موید همین نظر است. در قانون جدید ظاهرا تصریح شده که علاوه بر دیه، هزینه معالجه نیز قابل مطالبه است و از تعهدات بیمه‌گر و مشمول بیمه می‌باشد. در خصوص خسارت معنوی ناشی از درد و رنج عبارت قانون حاکمیت که خسارت معنوی به این صورت مشمول قانون نیست و بیمه‌گر در این مورد تعهدی ندارد. در خصوص زیان‌های مالی می‌گوید: «منظور زیان‌هایی می‌باشند که به سبب حوادث مشمول دیه موضوع این قانون به اموال شخص ثالث وارد می‌شود» مثل تلف و نقص مال. به اعتقاد بنده تفویض منفعت شیء و شخص، تلف مال است؛ مثلا اتمومیلی که موضوع حادثه بوده برای تعمیر در تعمیرگاه خوابیده باشد که در اینجا مساله فوت مال مطرح است. بنابراین منفعت مال، مال است و مالیت دارد و می‌توان گفت تلف مال است و یا شخصی که کارگر بود و در اثر حادثه از کار محروم شده و سلب قدرت کار از او گردیده که اینها عدم‌النفع هستند. در قانون مسئولیت مدنی نیز هست و به نظر بنده عدم‌النفع نیز چون تلف مال است مشمول بیمه می‌گردد. منفعت مال، مال است و منفعت شخص نیز مال است. به همین دلیل شخص می‌تواند اجیر شود و منفعتش را به دیگری منتقل نماید. بنابراین عدم‌النفع مسلم نه احتمالی نیز چنانچه بعضی از فقها هم گفتند، تلف مال حساب می‌گردد؛ چون تفویض منفعت است و مشمول این ماده می‌گردد و جزء تعهدات بیمه‌گر می‌باشد.

۵- تحدید موارد خارج از شمول بیمه‌نامه؛ موارد در این قانون در مقایسه با قانون قبل بسیار محدود گردیده که در این قانون ۴ مورد است در صورتی که ۶ مورد در قانون قبلی به صورت استثنا ذکر گردیده بود؛ مثلا قوه قاهره که در این قانون استثنا نگردیده است.

۶- تعیین حداقل تعهدات بیمه‌گر نسبت به زیان‌های بدنی به میزان دیه یک مرد مسلمان در ماه حرام بدون لحاظ جنسیت و مذهب؛ ماده ۴ و تبصره آن اشاره دارد، در ماه حرام دیه تشدید یا تغلیظ می‌گردد و به میزان یک سوم به مبلغ دیه افزوده می‌گردد و جنسیت فرق نمی‌کند و دیه مرد

و زن را مساوی دانسته یعنی مبلغی را که بیمه‌گر می‌پردازد در خصوص مرد و زن مساوی است. در صورتی که دیه زن نصف دیه مرد است اما بیمه‌گر باید دیه زن را مثل دیه مرد بپردازد و مازاد بر آن را دیه حادثه محسوب می‌کنند نه دیه مسئولیت مدنی؛ یعنی نسبت به مسبب حادثه مازاد بر عامل خسارت مسئولیت ندارد ولی بیمه‌گر مسئولیت دارد و باید بیمه زن را مساوی بیمه مرد بپردازد. از لحاظ مذهب که بهتر بود «دین» عنوان می‌شد، تبصره‌ای که به ماده ۲۹۷ قانون مجازات اسلامی الحاق گردیده که بر اساس نظر حکومتی ولی امر در مورد اقلیت‌های دینی رسمی، تساوی را برقرار کرده‌اند و دیه این اقلیت‌ها (یهودی، مسیحی، زرتشتی) برابر دیه مسلمان باشد، در قانون جدید نیز گفته بدون لحاظ مذهب که بهتر بود می‌گفت «دین»؛ زیرا ما اقلیت‌ها را دین می‌گوییم و در یک دین مذاهب مختلف وجود دارد؛ مثلا در دین اسلام مذاهب مختلف وجود دارد. در خصوص اقلیت‌های مذهبی که به رسمیت شناخته نشده‌اند ولی در ایران زندگی می‌کنند و جان و مال‌شان نیز محترم است؛ زیرا علیه جمهوری اسلامی اقدامی نمی‌کنند و اصل ۱۴ قانون اساسی نیز از اینها حمایت می‌کند زیرا معاند نیستند. نظر بنده و برخی از اساتید این است که مذهب به طور مطلق آمده و منظور از مذهب این است و بنابراین به این اقلیت‌ها نیز باید دیه پرداخت گردد مثل دیه مسلمان و اقلیت‌های رسمی باید جزو تعهدات بیمه‌گر قرار گیرند، حتی در قانون پیش‌بینی شده که اگر به شخص بیش از یک دیه تعلق بگیرد بیمه‌گر باید پرداخت نماید مثل اینکه اگر ۲ گوش شخص کر شود یک دیه کامل و چنانچه دو چشم نیز کور شود یک دیه کامل دیگر تعلق می‌گیرد. بنابراین عبارت قانون حاکی از این است که در این موارد بیمه‌گر باید بپردازد؛ یا اگر چند نفر آسیب دیده باشند بیمه‌گر باید دیه همه آنها را بپردازد زیرا این موارد از قانون فهمیده می‌شود و قانون نمی‌گوید بیمه‌گر فقط به اندازه یک دیه کامل مسئولیت دارد بلکه فراتر از اینهاست و همه این موارد باید در محاسبات بیمه و حق بیمه‌ای که بیمه‌گر می‌گیرد منظور گردد و تحمیلی بر بیمه‌گر نیست؛ زیرا حق بیمه می‌گیرد. بنابراین خسارات را نیز باید بپردازد. در خصوص خسارت‌های مادی نیز میزان تعهد بیمه‌گر مشخص گردیده و طبق ماده ۴ حداقل ۲/۵ درصد تعهدات خواهد بود. یعنی تا این میزان بیمه اجباری است و مازاد بر آن بیمه اختیاری خواهد بود. ماده ۴ بیان می‌دارد: «در بخش خسارت مالی تعهد بیمه‌گر معادل حداقل ۲/۵ درصد تعهدات بدنی خواهد بود و بیمه‌گذار می‌تواند برای جبران خسارت‌های بدنی و مالی بیش از حداقل مزبور، بیمه اختیاری تحصیل نماید.» به نظر بنده این مقدار با توجه به

هزینه‌های کنونی بسیار کم است.

۷- افزایش منابع مالی صندوق تامین خسارت‌های بدنی؛ این صندوق قبلاً هم بوده ولی خیلی جدی نبوده و منابع مالی صندوق گسترش پیدا کرده است که مقداری از آن از محل جریمه است و مقداری را شرکت‌های بیمه باید بپردازند و حتی دولت در صورت لزوم باید کمک کند و منابع مالی بسیاری ذکر گردیده که به نظر می‌رسد این صندوق به این ترتیبی که در قانون پیش‌بینی شده منابع کافی برای جبران خسارت داشته باشد. صندوق زمانی متعهد است و جبران خسارت می‌نماید که فقدان یا انقضای بیمه‌نامه، بطلان قرارداد بیمه، تعلیق قرارداد بیمه، فرار کردن یا شناخته نشدن مسئول حادثه یا ورشکستگی بیمه‌گر ایجاد گردد و تعهدش به میزان تعهدات بدنی بیمه‌گر است؛ از قبیل پرداخت دیه یک مرد مسلمان در ماه حرام. در قانون گذشته صندوق، شخصیت حقوقی مستقل نداشته و تابع بیمه ایران بوده است و بعداً تابع بیمه مرکزی می‌گردد ولی مطابق قانون جدید، جایگاه صندوق ارتقا پیدا می‌کند و شخصیت حقوقی مستقل پیدا می‌کند و نهاد خوبی است و در کشورهای دیگر نیز وجود دارد. در برخی کشورها تعهدات این صندوق که یک صندوق عمومی است منحصر به جبران خسارات بدنی نیست و حتی خسارات مالی را نیز شامل می‌گردد ولی در قانون ما تعهدات صندوق منحصر به پرداخت خسارت بدنی است.

۸- پیش‌بینی حق مراجعه مستقیم زیان‌دیدگان به بیمه‌گر یا صندوق تامین خسارت‌های بدنی و تکلیف آنها به پرداخت حداقل ۵۰ درصد از میزان خسارت در حوادث رانندگی منجر به صدمات بدنی غیر از فوت پس از دریافت گزارش کارشناس؛ البته در عمل شرکت‌های بیمه تا زمانی که حکم دادگاه نباشد به این تعهد عمل نمی‌کنند. البته ۵۰ درصد در مراجعه مستقیم و بقیه بعد از صدور حکم و تعیین میزان خسارت پرداخت می‌گردد و بیمه‌گر باید حداکثر ظرف ۱۵ روز پس از دریافت مدارک معتبر، خسارت را پرداخت نماید (ماده ۱۵). در حوادث رانندگی منجر به فوت شرکت‌های بیمه می‌توانند با مراجعه به راننده مسبب حادثه و ورثه متوفی بدون نیاز به رای مرجع قضایی دیه و سایر خسارت‌های بدنی را بپردازند و در این خصوص توافق نمایند، در خصوص خسارت‌های مالی نیز می‌توانند توافق نمایند و در صورتی که توافق حاصل نشود یک مرجع خاص رسیدگی تعیین گردیده که کمیسیون حل اختلاف تخصصی است که از یک قاضی، یک نفر کارشناس بیمه با معرفی اتحادیه بیمه‌گران ایران و یک نفر کارشناس رسیدگی به تصادفات با معرفی پلیس تشکیل می‌گردد (تبصره ماده ۱۷) رای این کمیسیون قطعی است و ظرف ۲۰ روز قابل اعتراض در

دادگاه عمومی است البته به نظر اشتباه می‌آید زیرا اگر قطعی باشد دیگر قابل اعتراض نخواهد بود.

۹- پذیرش بیمه‌نامه به عنوان وثیقه (ماده ۲۱)، قبل از این قانون بخشنامه‌ای از ریاست قوه قضائیه صادر می‌گردد که بیمه‌نامه را به عنوان وثیقه بپذیرند ولی دادگاه‌ها معمولاً نمی‌پذیرفتند اما در قانون جدید به صراحت آمده البته اشکالات علمی دارد زیرا بیمه، بیمه شخص ثالث است و مسبب حادثه طلبکار نیست البته یک نوع وثیقه دین می‌باشد که در قانون پذیرفته شده است زیرا طلبکار می‌تواند برای دین وثیقه بگذارد در حالی که در این موارد زیان‌دیده طلبکار می‌باشد البته این اشکال قابل رفع است زیرا خواننده دعوی یا مسبب حادثه یک حق مالی بر گردن بیمه‌گر دارد ولو اینکه تعهد بیمه تعهد به نفع ثالث است اما متعده، شخص طرف قرارداد، دارنده یا متصرف می‌باشد و با امضای قرارداد ذی‌نفع است و می‌تواند این حق مالی را وثیقه بگذارد و اشکالی ندارد، اما دادگاه می‌تواند به جز بیمه‌نامه وثیقه دیگری نیز مطالبه نماید زیرا خسارات اهمیت بسیاری دارد و با توجه به جرم ارتكابی، دادگاه می‌تواند این وثیقه را کافی ندانسته و وثیقه اضافی مطالبه نماید با توجه به ماهیت دوگانه دیه، به جز خسارت خصوصی، ماهیت عمومی جرم نیز مطرح است اما دادگاه می‌تواند وثیقه بیمه‌نامه را کافی دانسته و به آن اکتفا نماید که البته به نظر قاضی بستگی دارد و هدف قانون‌گذار این بوده که اشخاصی که توانایی پرداخت وثیقه دیگری را ندارند به زندان نروند و از آمار زندانیان کاسته شود. اما در خصوص محکومیت‌های کیفری احتمالی از جمله حبس و جزای نقدی مشمول بیمه‌نامه نمی‌شود و در تعهدات بیمه‌گر نیست. بنابراین برای آنها می‌توان وثیقه اضافی مطالبه کرد.

۱۰- تکلیف محاکم قضایی به دعوت از شرکت‌های بیمه یا صندوق تامین خسارت‌های بدنی و ابلاغ رای به آنها (ماده ۲۲)؛ فایده این کار این است که با توضیحات این نهادها و ارائه دلایلیشان به احقاق عدالت کمک و قضایا روشن می‌گردد و دیگر اینکه با دعوت و ابلاغ رای، دیگر نمی‌توانند به عنوان ثالث به رای اعتراض نمایند. یکی از اساتید بیان فرمودند که به جا بود در مرحله دادرسی و بازپرسی نیز قانون‌گذار این تکلیف را برای مسئولین دادرسی ذکر می‌کرد تا در دادرسی چنانچه توضیحی دارند بیان کنند بنده به این مطلب اعتقادی ندارم زیرا ممکن است شرکت‌های بیمه با وکلای میرز خود بازپرس و مقامات دادرسی را تحت تاثیر قرار دهند و خللی در رسیدگی کیفری ایجاد گردد بنابراین این امر در مرحله دادرسی به صلاح نیست.

۱۱- عدم پیش‌بینی مرور زمان، در قانون

گذشته مرور زمان ۲ ساله داشتیم اما در قانون جدید مرور زمان نیامده است؛ بر اساس همان قاعده عمومی که در دعوی مدنی مرور زمان وجود ندارد و در دعوی کیفری نیز بسیار محدود پذیرفته شده که البته قابل ایراد است؛ زیرا حجم کار را در دادگستری زیاد می‌کند و دلایل موجبی در باب مرور زمان ولو از باب مصلحت وجود دارد که در اینجا جای بحث نیست و در فقه نیز دلایلی در پذیرش وجود دارد.

سوالات:

سوال ۱- اگر قانون اخیرالتصویب نبود، سربازی که مکلف به رانندگی در زمان سربازی است اگر منجر به حادثه گردد و جنابعالی دارنده و متصرف را مسئول شناختید و راننده مقصر باید خسارت را بپردازد آیا این مطلب با قضیه عدل و انصاف قابل توجیه می‌باشد؟

قاعده‌ای داریم که اگر سبب اقوی از مباشر باشد، سبب مسئول خواهد بود. معمولاً فقها می‌گویند اگر مباشر، شخص عاقل و بالغ باشد مباشر مسئول است ولی حقوقدانان این امر را گسترش داده و رابطه سببیت را یک امر عرفی می‌دانند؛ از جمله خود بنده؛ یعنی اگر عرف خسارت را به مسبب نسبت دهد و سبب اقوی از مباشر باشد سبب مسئول است.

سوال ۲- در خصوص خسارت عدم‌النفع که جنابعالی آن را نیز قابل پرداخت دانسته‌اید اگر در خودروی شخصی، خودرو صدمه ببیند و مدتی قابل استفاده نباشد و در این مدت برای جابه‌جایی خانواده و امثال این موارد متحمل مخارج گردد آیا در این موارد نیز عدم‌النفع قابل مطالبه است یا خیر؟

عدم‌النفع مسلم ضرر است، فقها می‌گویند اگر شخصی کسب (یعنی کسی که معمولاً کسب و کار دارد) را زندانی نماید، باید ضامن باشد و اجرت‌المثلش را بپردازد ولی شخص بیکار را زندانی نماید منفعت مسلمی فوت نشده است. در فرض سوال اگر راننده مسافرکش باشد، فوت منفعت مسلم است ولی اگر تفریحی از ماشین استفاده می‌کند فوت مسلم وجود ندارد و تبصره ماده ۵۱۵ قانون آیین دادرسی مدنی را هم که گفته «خسارت عدم‌النفع قابل مطالبه نیست» بنده آن را حمل بر عدم‌النفع احتمالی می‌کنم. زیرا در قواعد عمومی گفته می‌شود ضرر باید مسلم باشد فوت منفعت مالی مسلم نیز ضرر تلقی می‌گردد و باید پرداخت گردد و ماده ۱۲ قانون آیین دادرسی کیفری نیز که گفته «ممکن‌الوصول» یعنی مسلم باشد و مقتضی موجود باشد به نحوی که در جریان عادی امور اگر این حادثه نبود منفعت حاصل می‌گردید.

پرداخت می‌گردد»، بخش دوم تبصره مربوط به مسئولیت راننده است یعنی کسی که مسئولیت محض دارد و حادثه منسوب به اوست و او تکلیفی به بیمه کردن وسیله ندارد در حالی که این تبصره این دو را در کنار هم قرار داده است و به نظر می‌رسد این تبصره نظر مخالف جنابعالی را تقویت می‌کند.

از آنجا که این قانون اصلاح قانون گذشته است، در ماده ۱ قانون گذشته دارنده را به صراحت مسئول جبران کلیه خسارات می‌دانست و این مسئولیت مدنی به معنی خاص است و گفته بود دارنده باید مسئولیت خود را بیمه نماید، اما در قانون جدید به طور کلی عبارت تغییر کرده و گفته است دارنده موظف است که وسیله نقلیه را بیمه نماید و تاکید بر بیمه است و نگفته که خودش مسئولیت مدنی دارد و این نظر با اصول حقوقی و فقه اسلامی هم وفق دارد. بنابراین مسئولیت دارنده، بیمه کردن است ولی مسئولیت راننده، جبران کلیه خسارات است و این نظر بنده است ولی خلاف مشهور است زیرا دلیلی ندارد که دارنده را که هیچ نقشی در ایجاد خسارت ندارد مسئول جبران کلیه خسارات بدانیم، البته مشهور، مبنای خطر و تضمین برایش بیان کرده‌اند که به نظر بنده قانع‌کننده نیست و به احتمال زیاد شورای نگهبان با ماده ۱ قانون گذشته موافق نبوده و به این جهت ماده ۱ را به طور کلی عوض کردند زیرا ماده ۱ را موافق فقه نمی‌دانستند.

سوال ۹- اگر خواهان دعوی را علیه بیمه‌گر و راننده همزمان طرح نماید آیا دعوی به این کیفیت قابل استماع است یا خیر؟ آیا می‌توان در این خصوص مسئولیت تضامنی را تلقی کرد و دادگاه چه باید بکند؟

مدیون اصلی ممکن است یک نفر باشد ولی تادیه دین دیگری باشد. مدیون اصلی در اینجا مسبب حادثه است ولی چون از بیمه استفاده می‌کند تادیه‌اش بر عهده بیمه‌گر است بنابراین هر دو را می‌توان طرف دعوی قرار داد و هر دو را محکوم نمود. در بحث ضمان نیز همین‌گونه است با اینکه نقل ذمه به ذمه است شخص می‌تواند بدون اینکه دین کسی را به عهده بگیرد، تادیه دین او را قبول می‌نماید و تفکیک بین اصل دین و تادیه آن در قانون مدنی هم آمده که از فقه گرفته شده، پس در مبنا است. مبنای مسئولیت مسبب حادثه سبب بودنش در ایجاد حادثه است و مدیون اصلی او است ولی مبنای مسئولیت بیمه‌گر، قانون و قرارداد است نه یک قرارداد ساده بلکه هم قانون است و هم قرارداد بنابراین مسئولیت تضامنی اصطلاحی نیست و وقتی حق مراجعه به بیمه‌گر در قانون پیش‌بینی شده باید حق اقامه دعوی نیز وجود داشته باشد.

در خصوص مازاد بر تعهدات بیمه‌گر، در خود قانون معین شده است که در مواردی بیمه‌گر می‌تواند به مسبب حادثه مراجعه نماید و تمام خسارت را بگیرد مثلاً خسارت عمدی باشد یا مسبب گواهی‌نامه نداشته باشد یا گواهی‌نامه مناسب نداشته باشد یا در حال مستی باشد و یا مواد روان‌گردان استفاده کرده باشد یا در خصوص تخلفات حادثه‌ساز که مواردش در تصویب‌نامه قید گردیده مثلاً سرعت و سبقت غیرمجاز و... در این موارد به مسبب حادثه مراجعه می‌کند ولی همه خسارات را نمی‌گیرد، در خسارت بدنی یک درصد می‌تواند بگیرد و در خسارات مالی دو درصد مبلغی را که پرداخته می‌تواند بگیرد.

سوال ۷- در مواردی که راننده فرد زیر ۱۸ سال باشد که طبق قانون نمی‌تواند گواهی‌نامه بگیرد ولی خودرو بیمه‌نامه دارد آیا در این موارد شرکت بیمه باید خسارت را بپردازد یا خیر؟ با توجه به قانون جدید که مبلغ بیمه را بیش از ۹۰ میلیون در ماه‌های حرام تعیین کرده اگر شخص در برج ۱۲ تصادف کرده باشد با توجه به طول درمان که زمان می‌برد آیا پذیرش بیمه‌نامه‌ای که سقفش ۹۰ میلیون تومان است در سال آینده عملاً میزان کمی را جبران خواهد کرد؟ (البته بعضی از قضات وثیقه‌های بیشتر از بیمه‌نامه می‌گیرند و برخی در کنارش قرار کفالت صادر می‌نمایند که مشکلاتی را به وجود می‌آورد).

بیمه‌گر باید خسارت را جبران نماید و هدف قانون‌گذار هم همین است اما وقتی شخص گواهی‌نامه نداشته باشد به صورت مطلق شرکت بیمه به مسبب مراجعه می‌کند ولی در این‌گونه موارد سبب اقوی از مباشر است یعنی پدری که اتومبیل را به فرزند می‌دهد که گواهی‌نامه ندارد می‌دهد و مسبب حادثه پدر است حتی در مواردی ممکن است پدر کوتاهی نکرده باشد ولی قانون مطلق بیان کرده و بیمه‌گر باید پرداخت کند ولی می‌تواند کل مبلغ را از مسبب حادثه پس بگیرد.

سوال ۸- جنابعالی فرمودید در قانون جدید غیر از مسئولیت بیمه کردن وسیله برای دارنده مسئولیتی بر نمی‌آید البته این نظر جدیدی است و بیشتر اساتید معتقدند که قانون جدید در جهت مسئولیت ایجاد کردن برای دارنده بر اساس تئوری تضمین جبران خسارت است ولی تبصره ۲ ماده ۱ قانون جدید را با توجه به نظریه خود چگونه استدلال می‌کنید؟ تبصره ۲ ماده ۱ می‌گوید: «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل اوست نمی‌باشد در هر حال خسارت وارده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه

سوال ۳- آیا می‌توان در خصوص بیمه‌نامه قبل از احراز اصالت یا عدم احراز آنها را به عنوان وثیقه پذیریم زیرا ممکن است در صورت جعلی بودن بیمه‌نامه حقوق شخص ثالث تضییع گردد و نتوان به مسبب حادثه دسترسی پیدا کرد؟

در خود قانون گفته که بیمه‌نامه باید به تایید برسد (ماده ۲۱) می‌گوید: «محاکم قضایی موظفند در حوادث رانندگی منجر به خسارت بدنی بیمه‌نامه شخص ثالثی را که اصالت آن از سوی شرکت بیمه ذی‌ربط کتبا مورد تایید قرار گرفته است تا میزان مندرج در بیمه‌نامه به عنوان وثیقه قبول نمایند»، بنابراین باید با استعلام تایید شود.

سوال ۴- در خصوص خسارات عدم‌النفع، آیا خسارات آینده نیز قابل مطالبه است اعم از اینکه خود زیان‌دیده از نفعی محروم شود یا ثالثی را تحت پوشش مالی قرار داده بود و در اثر حادثه شخص ثالث محروم گردد؟

در خصوص خسارات آینده که قانون مسئولیت مدنی پیش‌بینی کرده که دادگاه می‌تواند تعیین نماید و گاهی کارشناس نیز تعیین می‌نماید مثلاً در دیه یا سلب توانایی کار در آینده، حتی در مورد طفلی که نطفه‌اش منعقد شده ولی هنوز به دنیا نیامده یا در خصوص اشخاص واجب‌النفعه و... و به نظر خسارات مالی و بدنی مطلق است بنابراین خسارات آینده را نیز در برمی‌گیرد البته ممکن است پیش‌بینی کارشناس مثلاً در پزشکی قانونی تحقق پیدا نکند که آن رای قابل تجدیدنظرخواهی است و موارد خسارت بدنی در تبصره ۳ تعریف شده است، البته اگر تفسیر موسع به نفع زیان‌دیده صورت بگیرد شامل می‌گردد.

سوال ۵- آیا وسیله نقلیه موتور زمینی شامل وسیله‌های بازی موجود در شهربازی‌ها هم می‌شود یا خیر؟

وسایل شهربازی به نظر بنده مشمول این قانون نخواهد بود برای اینکه وسیله نقلیه نیست؛ زیرا عرفاً به این وسایل وسیله نقلیه گفته نمی‌شود و عبارات قانون نیز می‌رساند که این وسایل را شامل نمی‌گردد و کلمات بر معنای متعارف حمل می‌گردد. البته متصدیان آن وسایل نیز می‌توانند به صورت اختیاری بیمه نمایند وگرنه خودشان مسئولیت دارند.

سوال ۶- اگر بیش از یک دیه تعلق بگیرد و بیمه‌گر فقط تا سقف تعهدات بیمه مکلف به پرداخت است آیا پس از پرداخت مازاد می‌تواند مجدداً به بیمه‌گذار مراجعه نماید یا خیر؟