

تحولات مسئولیت مدنی دارندگان وسایط نقلیه موتوری زمینی در قوانین موضوعه

زهرا تیزمهر^۱

معمد رضا شرافت‌پیما^۲

چکیده

قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسیله نقلیه نخستین بار در کشور در سال ۱۳۴۷ به تصویب رسید. به دنبال تحولاتی که در سایر کشورها در خصوص حمایت بیشتر از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی به وجود آمد، این قانون در سال ۱۳۸۷ مورد بازنگری و اصلاح قرار گرفت. بعد از هشت سال اجرای قانون مصوب سال ۱۳۸۷ و آشکار شدن نقاط ضعف و قوت این قانون، آخرین تحول در این قانون در سال ۱۳۹۵ انجام شد و قانون بیمه اجباری خسارت وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه در هفت بخش و شصت و شش ماده به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید. در قانون اخیرالتصویب تغییرات چشمگیری ملاحظه می‌شود از اختصار نام قانون گرفته تا افزایش تعداد ماده‌ها از ۳۰ به ۶۶ ماده و تغییرات چشمگیر در افزایش منابع مالی، تعهدات بیمه‌گر و بیمه‌گذار و تعهدات ساختاری صندوق که همگی نشان‌دهنده نوآوری و تحولات قانون جدید و رفع خلأهای قانونی در قانون بیمه اجباری سابق می‌باشد. در واقع مقنن با افزایش دایره خسارات قابل جبران و تسریع در پروسه خسارات زیان‌دیدگان این‌گونه حوادث سعی در دستیابی به هدف والای خود بوده است. ولی هنوز در خصوص جبران خسارت مادی، بدنی و معنوی به نقطه ایده‌آل نرسیده است و باید در گذر از اجرای این قانون، بتوان ایرادات اساسی آن را شناسایی و در جهت تحقق عدالت در جبران خسارات واقعی ناشی از حوادث مربوط به وسایل نقلیه و از طریق بیمه اجباری اشخاص و اشیاء و وسایل نقلیه، میزان خسارت را بر زیان‌دیده کاست و یا حداقل ترمیم بهتری برای آثار جبران‌ناپذیر و یا دردهای زیان‌دیده فراهم نمود.

کلیدواژه: مسئولیت مدنی، وسایط نقلیه موتوری زمینی، قوانین موضوعه، بیمه اجباری، تشریفات دادرسی

۱. کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد نزل، گیلان، ایران.
 ۲. استادیار گروه حقوق، دانشگاه آزاد واحد نزل، گیلان، ایران.

بالا بودن تعداد تصادفات رانندگی در کشور موجب شده که بیمه شخص ثالث از بالاترین میزان اهمیت در میان رشته‌های بیمه‌ای برخوردار باشد. مهم‌ترین قانونی که در حال حاضر بر این مقوله‌ی پر اهمیت حکومت می‌کند، قانون اصلاح قانون بیمه‌ی اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه‌ی موتوری زمینی می‌باشد. قانون جدید تحولاتی قابل توجه نسبت به قانون سابق داشته و جنبه‌های حمایت از اشخاص ثالث (زیان دیدگان) را افزایش داده است.

گسترش مصادیق بیمه اشخاص ثالث و کاهش موارد خارج از قلمرو بیمه، از جمله این تحولات است. در عین حال برخی از ابهامات مانند عدم تعیین مبنای مسئولیت دارنده در قانون جدید مشاهده می‌شود. در مقاله حاضر تلاش شده است ضمن تحلیل مهمترین تحولات قانون جدید نسبت به قانون سابق، راه‌حلهایی نیز برای رفع ابهامات آن ارائه شود.

همچنین از آنجا که مهمترین هدف این قانون حمایت از اشخاص زیان دیده در حوادث رانندگی است و نیز بدین علت که این مهم صورت نمی‌پذیرد مگر با جبران خسارت آنها، لذا نحوه‌ی جبران خسارت و شرایط لازم برای این امر از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

اجباری شدن «قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسیله نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث» در شهریور ماه سال ۱۳۸۷ به طور آزمایشی تصویب شد. مطابق ماده ۲ این قانون که کلیه دارندگان وسایل نقلیه موضوع این قانون مکلفند وسایل نقلیه خود را در قبال خسارات وارده به اشخاص ثالث نزد شرکت بیمه‌ای که مجوز فعالیت دارد بیمه کنند.

بر اساس تبصره یک ماده ۲ لایحه بیمه شخص ثالث دارندگان از نظر این قانون اعم از مالک یا متصرف وسیله نقلیه هر کدام بیمه را تحصیل کنند، تکلیف از دیگری ساقط می‌شود؛ به این معنا که یک وسیله نقلیه یک بار در مقابل شخص ثالث بیمه شود کافی است. همچنین بر اساس مصوبه مجلس دارندگان وسیله نقلیه موتوری زمینی که از خارج وارد ایران می‌شوند در صورتی که خارج از کشور وسیله نقلیه خود را در مقابل خساراتی که بر اثر حوادث ناشی از آن به موجب بیمه‌نامه‌ای که از طرف بیمه مرکزی معتبر شناخته می‌شود بیمه نکرده باشند، مکلفند هنگام ورود به مرز ایران وسیله نقلیه خود را در قبال خسارت‌های بدنی و مالی که در اثر حوادث نقلیه مزبور یا محصولات آنها به اشخاص ثالث وارد می‌شود حداقل به میزان مندرج در ماده ۸ این قانون بیمه کنند.

قانون بیمه اجباری سال ۱۳۴۷ بر مبنای «نظریه تقصیر» و قانون اصلاح آن در سال ۱۳۸۷ بر مبنای «نظریه خطر» استوار بودند؛ اما در قانون جدید، با توجه به عنوان و مفاد آن عمدتاً نظریه «تضمین

حق «حاکم است؛ به نحوی که در هر حال خسارت وارده به زیان دیده قابل جبران باشد. اما اولاً: با توجه به تعریف «شخص ثالث» به موجب بند ت ماده یک آن (هر شخصی که به سبب حوادث موضوع این قانون دچار خسارت بدنی و یا مالی شود به استثناء راننده مسبب حادثه) این ابهام مطرح است که در صورت برخورد دو یا چند وسیله نقلیه به یکدیگر و چنانچه براساس نظر مراجع ذیصلاح هر دو راننده به صورت مساوی در بروز حادثه، مقصر (یا مسبب) تشخیص داده شدند.

نحوه دریافت خسارت در قوانین سال‌های ۴۷، ۸۷ و ۹۵

دریافت خسارت مستلزم اثبات تقصیر خواننده یا همان راننده مقصر است که با توجه به شمار زیاد تصادفات رانندگی و دشواری اثبات تقصیر، لاجرم بسیاری از خسارت‌های حوادث رانندگی جبران نشده باقی خواهد ماند از سوی دیگر با توجه به این که مسئولیت پیش‌بینی شده در مفهوم ماده ۱ قانون بیمه اجباری به صورت مطلق بیان شده، دارنده اتموبیل با اثبات بی‌تقصیری خود از آن معاف نمی‌شود و لازم است وجود عامل خارجی یا عامل قوه قاهره را جهت بی‌تقصیری خود اثبات کند؛ بنابراین دارنده وسیله نقلیه مکلف به بیمه کردن آن است؛ مسئولیتی که در ماده ۱ قانون بیمه، مصوب سال ۱۳۴۷ برای دارندگان این‌گونه وسایل فرض شده است ارتباطی به تقصیر آنان نداشته بلکه قانون‌گذار بدین وسیله جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی را تضمین و دعاوی ناشی از آن را ساده و زیان‌های جانی ناشی از آن را قابل تأمین کرده است؛ لذا این قانون جنبه حمایتی داشته و در مواردی که پرداخت خسارت، خارج از تعهدات شرکت بیمه است، جبران زیان‌های بدنی وارد به اشخاص ثالث را بر عهده صندوق تأمین خسارت‌های بدنی قرار داده است و به عبارتی دیگر این قانون مبتنی بر نظریه خطر بوده است و این مورد یک نقطه ضعف برای این قانون محسوب می‌شده است. اما در ماده یک قانون اصلاحی دارندگان وسایل نقلیه را مکلف کرده تا وسیله نقلیه را بیمه کنند و به مسئول بودن آنان در مقابل اشخاص ثالث اشاره‌ای نکرده است. بنابراین حداقل از جهت معنای عبارت و کلمات این‌گونه به نظر می‌رسد که مبنای مسئولیت در بیمه شخص ثالث را نظریه تقصیر دانسته است. فلذا پذیرش نظریه تقصیر در بیمه‌نامه شخص ثالث به معنای عقب‌گرد و جبران ناشدن بسیاری از خسارت‌های وارد به اشخاص ثالث خواهد بود و از همین رو باید به مسئول بودن دارندگان وسایل نقلیه در ماده ۱ قانون اصلاحی به صراحت اشاره می‌شد تا مبتنی بر نظریه مطلق خطر مسئولیت دارندگان^۱ وسایل نقلیه موتوری در مقابل اشخاص ثالث و متقابلاً بیمه اشخاص ثالث در مقابل حوادث رانندگی ایجاد می‌گردید. اما به موجب قانون

۱. کاتوزیان، ناصر، مسئولیت مدنی ناشی از وسایل نقلیه، تهران، دانشگاه تهران، ۱۳۸۸، ص ۱۲۱.

مصوب سال ۹۵ پوشش‌های بیمه‌ای به کل وسیعی گسترش پیدا کرده است به نحوی که هم اکنون به موجب قانون هیچ حادثه رانندگی وجود ندارد (صرف اثبات حادثه رانندگی توسط مأمور کافی است) که دیه آن در درجه اول از شرکت‌های بیمه‌ای و در درجه دوم و تحت شرایطی که لازم است تأمین نشود به گونه‌ای که اگر خسارت ناشی از تصادفات وسایل نقلیه موتوری زمینی جزو تعهد شرکت‌های بیمه، توسط بیمه‌گر و اگر از تعهدات آنان خارج باشد، توسط صندوق تأمین خسارت‌های بدنی پرداخت می‌شود.

نداشتن گواهینامه رانندگی توسط مالک وسیله نقلیه، نداشتن بیمه‌نامه شخص ثالث، پایین بودن سقف تعهد بیمه‌نامه فرد و فرار یا عدم نارسایی فرد ضارب و... از مصادیق حمایت‌های صندوق تأمین خسارت‌های بدنی می‌باشد.

در قانون اصلاحی سال ۸۷ پرداخت دیه منوط به اتمام فرآیند درمان شخص آسیب‌دیده و بهبود وی می‌شد، اما در قانون جدید پیش‌بینی شده است شرکت بیمه یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در روز اول تصادف ۵۰ درصد دیه تقریبی فرد را برآورده کرده و علی‌الحساب به شخص بپردازد. در صورتی که حادثه منجر به فوت شخص شود نیز میزان دیه او مشخص است. بر اساس قانون جدید، خسارت‌های وارده به اتومبیل نیز دیگر نیازی به کروکی پلیس ندارد و اگر طرفین توافق داشته باشند شرکت بیمه خسارت را پرداخت می‌کند. این‌گونه تدابیر اتخاذ شده تا مردم سریع‌تر به خسارت‌های جسمی و مالی خود برسند و در صورتی که بین شرکت بیمه، فرد زیان‌دیده و یا دارنده بیمه شخص ثالث اختلافی باشد، این اختلاف در یک شورای تشخیص که در محل بیمه مرکزی ایران دایر می‌شود، مورد رسیدگی قرار خواهد گرفت.

از جمله ویژگی‌های صندوق تأمین خسارت بدنی در قانون جدید، می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- ۱- حمایت از زیان‌دیدگانی که به علت حوادث تحت پوشش دچار خسارت بدنی شوند ولی بیمه‌گران تعهدی در جبران خسارت ندارند و قادر به انجام تعهدات خود نیستند.
- ۲- هر امری که مانع از جبران خسارت بدنی زیان‌دیده طبق قانون و شرایط عمومی و خصوصی بیمه‌نامه شود از طریق صندوق قابل جبران است به استثناء موارد مصرح در ماده ۷ قانون اصلاح در قانون بیمه اجباری...
- ۳- تعهد ثالث در قبال اشخاص ثالث یک تکلیف قانونی است.
- ۴- حق مراجعه به صندوق محدود به مواردی است که جبران خسارت از طرف بیمه‌گران ممکن نباشد.
- ۵- صندوق جانشینی زیان‌دیده حق دارد به عامل زیان یا مسئول خسارت مراجعه و مبلغ پرداختی را استرداد نماید.

۶- اگر مدیون خسارت بیمه‌گر باشد که دچار ورشکستگی شده است و صندوق به جانشینی زیان‌دیده به مدیر تصفیه امور ورشکستگی مراجعه و طلب خود را از محل وجوه قابل تقسیم بین بستانکاران بیمه‌گر ورشکسته وصول خواهد کرد.

۷- اداره صندوق به عهده بیمه مرکزی ایران و چگونگی آن بر اساس تصویب‌نامه هیأت وزیران خواهد بود. در آخر در بحث منابع مالی صندوق یادآور می‌شویم که منابع مالی صندوق تأمین خسارت‌های بدنی به شرح بندها و تبصره‌های ماده ۲۴ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری... می‌باشد.

آثار تصویب قانون بیمه اجباری سال ۱۳۹۵

از اهداف این قانون جدید قضا‌زدایی و کمتر شدن حجم پرونده‌های دادگستری می‌باشد. تسهیل پرداخت خسارت بیمه شخص ثالث توسط بیمه‌گر به دلیل این که مراحل قضایی همیشه طولانی است، در این قانون محقق شده است؛ زیرا مراحل قضایی برای مسائل مهمی پیش‌بینی شده و ممکن است به گرفتن جان یک فرد و یا حبس ابد و زندانی شدن فرد بیانجامد؛ بنابراین باید این‌گونه رسیدگی‌ها از دقت و ظرافت بالایی برخوردار باشد. بر اساس قوانین سابق مقنن مسائلی را که نیاز به طی چنین روندی نداشتند را نیز وارد پروسه قضایی کرده و وجود حق اعتراض و نهای نشدن آرا این فرآیندها را طولانی‌تر هم می‌کرد. در ایران برای گرفتن خسارت باید از دادگاه حکم گرفت. تاکنون زمانی خسارت آسیب‌دیدگان پرداخت می‌شد که حکم دادگاه صادر شده باشد. دادگاه نیز در صورتی حکم پرداخت دیه را صادر می‌کرد که نتیجه قطعی پزشکی قانونی صادر و مشخص می‌شد. میزان ضرب و جرح و خسارت بدنی نیز مشخص می‌شد که روند طولانی داشت.

اثر دیگری که وضع قانون جدید دارد این است که تدابیر لازم برای سوءاستفاده‌های احتمالی است. ممکن است قانون جدید منجر به آسودگی خیال رانندگان در حین رانندگی و عدم رعایت احتیاط شود، چون به هر حال خسارت آسیب‌دیدگان و یا دیه فوت‌شدگان پرداخت می‌شود. از طرفی اجباری بودن بیمه شخص ثالث در این قانون پیش‌بینی شده و هیچ خودرویی بدون داشتن بیمه‌نامه ثالث مجاز به تردد در معابر نیست. تمامی رانندگان نیز مکلف هستند بیمه‌نامه شخص ثالث را به همراه داشته باشند و در صورت درخواست مأمور راهنمایی و رانندگی آن را ارائه کنند. در نهایت مجموعه این تدابیر شبکه‌وار وسایل نقلیه موتوری را وادار می‌کند خود را تحت پوشش بیمه شخص ثالث قرار دهند. و منشا برخورد با رانندگان حادثه هم از موارد دیگر آثار این قانون است و همچنین نظارت بیمه مرکزی به عنوان متولی بیمه در کشور بر حسن اجرای این قانون از موارد دیگر اثر قانون تصویبی سال ۹۵ می‌باشد.

قلمرو مسئولیت دارنده و راننده در قانون سال ۱۳۴۷

قلمرو در قانون سال ۱۳۴۷ در مورد مسئولیت راننده و دارنده وسیله نقلیه باید گفت که در تبصره ۲ ماده ۱ این قانون ذکر شده است: «کلیه وزارتخانه‌ها، ادارات مستقل، بانک‌ها، بنگاه‌ها و شرکتهایی که حداقل نصف سهام آن‌ها متعلق به دولت است و سازمان برنامه و شرکت‌های تابع آن به طور کلی عموم مؤسسات وابسته به دولت مکلفند عملیات موضوع این قانون را منحصرأ نزد شرکتهای بیمه ایران انجام دهند. مسئولیت در این قانون اولاً ناظر به راننده وسیله نقلیه یا مباشر مستقیم خسارت نیست بلکه دارنده وسیله نقلیه اعم از اشخاص حقیقی یا حقوقی است. ثانیاً از تقصیر یا عمد راننده و مباشر خسارت سخنی به میان نیامده است و صرفاً خسارت و انتصاب آن به وسیله نقلیه ثابت شود، دارنده وسیله نقلیه مسئول است که خسارت زیان‌دیده را تدارک کند و اگر غرض غیر از این بود، قانون قید می‌کند که در صورت اثبات تقصیر راننده مانند قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ که همه جا خسارت هنگامی به زیان‌دیده تعلق می‌گیرد که تقصیر مباشر ثابت شده و ماده ۴ و ۵ این قانون که شرح آن بعد می‌آید، مؤید این است که عمل مباشر چه عمدی باشد و چه سهوی اولاً دارنده وسیله نقلیه مسئول تأدیه خسارت زیان‌دیده است. چه در آن دو حقوق نیز مسئولیت مطلق است. ثالثاً کارفرما یا دارنده وسیله نقلیه مباشر خسارت باشد از جهت آنکه دارنده است، مسئول خسارت است.

بحثی که به میان می‌آید این است که اگر دارنده وسیله نقلیه خود را به دیگری سپرده باشد و او خسارتی به کسی وارد کند، آیا باز هم دارنده مسئول است. اگر مثلاً وسیله نقلیه را دزدیده باشند، چون مالکیت از نظر تصرف و اختیار نظارت تجزیه می‌شود، ظاهراً دارنده وسیله نقلیه بدون اختیار تصرف و نظارت، مالک است و نمی‌توان او را مسئول خسارتی دانست که دزد خودرو به دیگری وارد کرده است. ماده ۴ این قانون خسارت وارد به متصرف غیرقانونی را مضمون این قانون نمی‌داند ولی از خسارتی که این متصرف غیرقانونی به دیگری می‌رساند، بحثی نکرده است. از مضمون مجموع قانون مخصوصاً ماده ۶ آن بر می‌آید که بیمه‌گر باید این خسارت را بپردازد و شرکت بیمه هم با توجه به ماده ۵ این قانون در صورتی که راننده یعنی متصرف غیرقانونی عامد در ایجاد حادثه باشد، یا گواهینامه رانندگی نداشته باشد، حق رجوع به وی دارد. ماده ۵ فقط دو مورد پیش‌بینی کرده است. تبصره ۱ این قانون حادثه را تفسیر می‌کند، و این حادثه مانند تفسیر رویه قضایی فرانسه باید ناشی از خود وسیله نقلیه باشد و اصطلاح هر گونه تصادف در این تبصره می‌تواند به خسارتی هم ناظر باشد که به اصطلاح با واسطه به دیگری می‌رسد مانند تصادف

خودرو با سنگریزه و خوردن آن به شیشه یا صورت انسان»^۱ و همچنین در ماده ۲ این قانون که به تویف اشخاص ثالث می‌پردازد. مطابق این تفسیر کلیه اشخاصی که به سبب حوادث وسایل نقلیه موضوع این قانون دچار زیان‌های بدنی یا مالی می‌شوند از لحاظ این قانون ثالث تلقی می‌شوند به استثنای:

الف) بیمه‌گذار مالک یا راننده وسیله نقلیه مسئول حادثه.

ب) کارکنان بیمه‌گذار مسئول حادثه حین کار و انجام وظیفه.

ج) همسر و پدر و مادر، اولاد و اجداد تحت تکفل بیمه‌گذار در صورتی که سرنشین وسیله نقلیه‌ای باشند که راننده یا بیمه‌گذار مسئول حادثه باشند.

در ماده ۳ این قانون ناظر به انتقال وسیله نقلیه است که کلیه تعهدات ناشی از قرارداد بیمه، به خودی خود به منتقل‌الیه منتقل می‌شود و او نیز تا پایان قرارداد بیمه، بیمه‌گذار محسوب می‌شود و موظف است تا پانزده روز از تاریخ انتقال مشخصات کامل خود را به بیمه‌گر اعلام کند. ماده ۴ مواردی را که شمول بیمه در این قانون مستثنی می‌کند بدین قرار:

۱) خسارات ناشی از فورس‌ماژور از قبیل جنگ، سیل و زلزله...

۲) خسارات وارده به محمولات وسایل نقلیه مورد بیمه.

۳) خسارات مستقیم یا غیر مستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیو اکتیو.

۴) خسارات وارد به متصرفین غیرقانونی وسایل نقلیه یا به رانندگان فاقد گواهینامه رانندگی.

۵) خسارات ناشی از محکومیت جزایی و پرداخت جرایم.

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

ماده ۹ این قانون بیمه‌نامه‌هایی را قبول می‌کند که دارنده وسایل نقلیه موتوری در خارج از ایران تنظیم کرده است و این بیمه‌نامه‌ها مسئولیت‌های مربوط به حوادث در این قانون را شامل می‌شود. مشروط بر اینکه آن‌ها را شرکت سهامی بیمه ایران معتبر بداند و در غیر این صورت در مرز باید این وسایل نقلیه بیمه شوند. ماده ۱۰ این قانون صندوقی به نام «صندوق تامین خسارت‌های بدنی» پیش‌بینی می‌کند که اداره آن با شرکت سهامی بیمه ایران است و این صندوق خسارت کسانی را می‌پردازد که از حوادث مذکور در این قانون آسیب دیده‌اند و به واسطه بطلان قرارداد بیمه یا تعلیق قرارداد یا فرار کردن یا شناخته نشدن مسئول حادثه یا ورشکستگی بیمه‌گر، تأدیه خسارت آنان مقدور نیست که این ماده مسئولیت را بر پایه فرضیه خطر استوار می‌کند. با توجه به شیوع و اهمیت و ویژگی‌های خاص حاکم بر

^۱ حسینی نژاد، حسینی، مسئولیت مدنی، مجد، ۱۳۸۹، ص ۷۳.

حوادث رانندگی، مقنن در تاریخ ۱۳۴۷/۱۰/۲۳، اقدام به تصویب قانونی خاص در زمینه مسئولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی و بیمه آن نمود. زیرا قواعد عمومی مسئولیت به شکل مرسوم خود، در این زمینه به خوبی تأمین کننده اهداف مقنن نبود و نتایج نامتناسبی با واقعیت‌ها و ضرورت‌های اجتماعی به بار می‌آورد. همچنان که قانون‌گذاران دیگر کشورها نیز در راستای متناسب‌سازی قواعد عام و خاص مسئولیت مدنی با طبیعت و ویژگی‌های خاص ناظر بر حوادث رانندگی و انطباق بیشتر آن‌ها با ضرورت‌های اجتماعی و اقتصادی جامعه‌ی خود، به وضع مقررات ویژه برای تبیین و تعیین مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی و حمایت از زیان‌دیدگان این گونه حوادث اقدام نمودند.

نظام حقوقی کشور ما هم به دلیل ناکارآمدی مقررات قانون مدنی و متعاقباً قانون مسئولیت مدنی در تعیین و تبیین دقیق این مسئولیت و این نکته که این قواعد عام، عمدتاً ناظر بر مسئولیت راننده بوده دارند، در سال ۱۳۴۷، قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث را با هدف وضع مقررات خاص بر پایه مسئولیت غیر مبتنی بر تقصیر تصویب کرد و در ماده یک آن، دارندنده وسیله نقلیه موتوری زمینی نیز مسئول جبران خسارات بدنی و مالی که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد شود، دانسته شد. ماده مذکور مقرر داشته: «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و انواع یدک و تریلر متصل به وسایل مزبور و قطارهای راه آهن اعم از این که اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند مسئول جبران خسارات بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد شود و مکلفند مسئولیت خود را از این جهت نزد شرکت سهامی بیمه ایران و یا یکی از مؤسسات بیمه داخلی که اکثریت سهام آنها متعلق به اتباع ایرانی و صلاحیت آنها به پیشنهاد وزارت دارایی و وزارت اقتصاد مورد تأیید دولت باشد، بیمه نمایند.» بنابراین به موجب قانون فوق، علاوه بر راننده که مطابق قواعد عمومی مسئولیت مدنی، در برابر زیان‌دیده سانحه رانندگی مسئولیت دارد، دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی نیز مسئولیتی خاص و ویژه، عینی و غیرعینی مبتنی بر تقصیر در برابر زیان‌دیده پیدا نمودند و لذا مکلف به بیمه نمودن چنین مسئولیتی شدند (بیمه اجباری) و در حقیقت قانون، دارندنده اتومبیل را به لحاظ محیط خطرناکی که به وجود آورده مسئول زیان‌های ناشی از آن قرار داده است. این نوع مسئولیت از جهت ایجاد مسئولیت «توعی» با نظریه خطر شباهت دارد ولی از این لحاظ که مسئولیت بر مبنای قصد انتفاع قرار ندارد از نظریه مرسوم «ایجاد خطر» و به تعبیر دقیق‌تر «خطر-نفع» فاصله می‌گیرد.

به هر حال این اقدام در راستای حمایت بیشتر از زیان‌دیدگان سوانح رانندگی و جبران بهتر زیان‌های ایشان صورت پذیرفت و آغازگر توجه بیشتر مقنن به این گونه حوادث و زیان‌دیدگان آن بود، به گونه‌ای

که به موجب ماده ۱۰ قانون مذکور، برای حمایت از آن دسته از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی غیر برخوردار از پوشش بیمه اجباری شخص ثالث، صندوقی خاص به نام صندوق تأمین خسارت‌های بدنی ایجاد و وظایفی را برای آن تعیین نمود. به موجب ماده ۱۰ قانون موصوف:

«برای جبران زیان‌های بدنی وارد به اشخاص ثالث که به علت بیمه نبودن وسیله نقلیه، بطلان قرارداد بیمه، تعلیق قرارداد بیمه، تعلیق تأمین بیمه‌گر، فرار کردن و یا شناخته نشدن مسئول حادثه و یا ورشکستگی بیمه‌گر قابل پرداخت نباشد یا به طور کلی برای جبران خسارت‌های خارج از شرایط بیمه‌نامه (به استثنای موارد مصرح در ماده ۴) صندوق مستقلی به نام «صندوق تأمین خسارت‌های بدنی» تأسیس می‌شود که به وسیله شرکت سهامی بیمه ایران اداره خواهد شد. سازمان، وظایف و صلاحیت صندوق تأمین خسارت‌های بدنی، به موجب آیین‌نامه‌ای خواهد بود که به وسیله شرکت سهامی بیمه ایران تهیه و به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید». البته قانون فوق در سال ۱۳۸۷ اصلاح و به شرح آتی تغییراتی در آن ایجاد شد.

قلمرو مسئولیت دارنده و راننده در قانون سال ۱۳۸۷

پس از گذشت نزدیک به ۳۳ سال از زمان تصویب قانون بیمه اجباری شخص ثالث و وجود برخی نارسایی‌ها، نواقص و ابهامات در قانون یاد شده و البته عدم تناسب آن با نیازهای حقوقی، اجتماعی و اقتصادی کشور مانند عدم تأمین مناسب حقوق زیان‌دیدگان 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 غیرقضایی در رسیدگی به این دعاوی و نهایتاً عدم وجود ساز و کار تقنینی و تضمینی مناسب جهت همکاری‌های میان بخشی، مقنن در ۱۳۸۷/۴/۱۶ و با اهدافی مانند توسعه حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی، گسترش حمایت از صنعت بیمه کشور و قضاوت‌دایی و تسهیل روند رسیدگی به دعاوی راجع به مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی و پرداخت خسارات بدنی و مالی زیان‌دیدگان حوادث رانندگی و نهایتاً ایجاد ساز و کار تعامل و همکاری میان بخشی بین دستگاه‌ها و ساختارهای رسمی مجری قانون و ایجاد تضمین‌های لازم جهت اجرای قانون، اقدام به اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث نموده و قانون اصلاحی، به صورت آزمایشی تصویب شد. با تصویب قانون جدید و علی‌رغم ابقاء و تصریح در عنوان قانون به مسئولیت مدنی دارنده و برخی اشارات دیگر موجود در قانون اصلاحی، نص مربوط به مسئولیت مدنی نوعی دارنده در ماده ۱ قانون سابق تغییر نمود و تصریح به مسئولیت مدنی دارنده در مقابل اشخاص ثالث به قرار ذیل از متن ماده در قانون جدید حذف گردید.^۱

۱. جمشیدی، عبدالله، مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقررات موضوعه و رویه قضایی ایران، تهران، جلودانه، ۱۳۹۰، ص ۲۲۳.

به موجب ماده ۱ قانون اصلاحی: «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و ریلی اعم از این که اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند مکلفند وسایل نقلیه مذکور را در قبال خسارت بدنی و مالی که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا یدک و تریلر متصل به آنها و یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد می‌شود حداقل به مقدار مندرج در ماده (۴) این قانون نزد یکی از شرکت‌های بیمه که مجوز فعالیت در این رشته را از بیمه مرکزی ایران داشته باشد، بیمه نمایند».

حذف حکم مربوط به مسئولیت مدنی دارنده، که البته در راستای رفع ابهام، باتوجه به ایراد شورای نگهبان صورت گرفت و هم‌زمان بقای برخی اشارات به مسئولیت مدنی دارنده در عنوان قانون اصلاحی و در تبصره ۲ ماده ۱ آن، موجب شده که نظرات مختلف و متفاوتی از سوی حقوق‌دانان در خصوص بقاء و یا حذف مسئولیت مدنی دارنده مطرح شود که در مباحث آتی به شرح آن پرداخته می‌شود.

به هر حال در این قانون نیز در خصوص مسئولیت مدنی راننده و با توجه به تأکید مقنن بر رابطه سببیت و انتساب در موارد متعددی چون تبصره‌های ۲ و ۶ ماده ۱ و مواد ۵ و ۶ و بندهای ۱ و ۲ ماده ۷ و ۱۸ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث، به نظر می‌رسد هم‌چنان و در راستای ضوابط فقه امامیه، مسئولیت بر مبنای قابلیت انتساب و استناد استوار شده است.^۱

قلمرو مسئولیتی دارنده و راننده در قانون سال ۱۳۹۵

بی‌تردید مسئولیت بیمه‌گذار و هم‌چنین مالک (هرچند بیمه‌گذار نباشد مانند فروشی که خودرو در اختیار آژانس است تحت پوشش بیمه قرار دارد). یکی از مشکلات ناشی از ق. ب ۴۷ موضوع مسئولیت راننده‌ای بود که در مواردی غیر از بیمه‌گذار یا مالک است، که بالصراحت اشاره بدان نداشت. این امر موجب شده بود بنا به اصل نسبیت در قراردادهای مسئولیت راننده، مشمول بیمه قرار نگیرد. لیکن در حال حاضر «کافی است میان کنش وسیله نقلیه و ورود ضرر رابطه نسبیت وجود داشته باشد» در این راستا بر اساس تبصره ۲ ماده ۲ ق. ب. که مقرر داشته: «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه در تحصیل بیمه‌نامه موضوع این قانون مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است نمی‌باشد در هر حال خسارت وارد شده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد.» با این وصف از آنجایی که وسیله نقلیه راننده به سبب ورود ضرر (مبتنی بر نظریه خطر نیز دارای مسئولیتی است که موضوع عقد بیمه می‌باشد، لذا در هر حال خسارت وارد شده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌-

۱. غلامعلی زاده، محمد، مسئولیت‌مدنی ناشی از وسایل موتوری، تهران، موسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوق شهر دانش، ۱۳۹۲، ص ۱۲۵.

گردد. مؤید این مطلب تحمیل مسئولیت بر دارنده است که در تبصره ۱ ماده ۲ ق. ب. چنین تعریف شده است: «دارنده از نظر این قانون اعم از مالک و یا متصرف وسیله نقلیه است و هر کدام که بیمه‌نامه موضوع این ماده را تحصیل کند تکلیف از دیگری ساقط می‌شود.»

در واقع از تعمیم حیطة بیمه‌شدگان می‌توان به این نتیجه مهم دست یافت که مبانی اصلی در وضع مقررات ق. ج. به تاسی از این امر است که «تحولات حقوقی در سطح نام‌های مختلف سبب شده است که تقصیر در قلمرو حوادث رانندگی متزلزل شده و مسئولیت نوعی بر دارندگان وسایل نقلیه موتوری تحمیل گردد.»^۱

مضافاً این که یکی از ایرادات دیگر ق. ب. ا. ۴۷ در تعریف حادثه این بود که دارای وصف حصری بود. در حالی که در قانون فعلی ضمن اضافه شدن واژگونی، با تعبیر از قبیل مصادیق آن را گسترش داده، چنان که در بند پ ماده یک ق. ب. آمده حوادث به «هرگونه سانحه ناشی از وسایل نقلیه موضوع بند ث این ماده و محمولات آن‌ها از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش سوزی و یا انفجار یا هر نوع سانحه ناشی از وسایل نقلیه بر اثر حوادث غیرمترقبه»، اطلاق می‌شود.^۲

در ماده ۳ قانون سال ۹۵: «دارنده وسیله نقلیه مکلف است برای پوشش خسارت‌های بدنی واردشده به راننده مسبب حادثه، حداقل به میزان دیه مرد مسلمان در ماه غیرحرام، بیمه حوادث اخذ کند؛ مبنای محاسبه میزان خسارت قابل پرداخت به راننده مسبب حادثه، معادل دیه فوت یا دیه و یا ارش جرح در فرض ورود خسارت بدنی به مرد مسلمان در ماه غیرحرام و هزینه معالجه آن می‌باشد. سازمان پزشکی قانونی مکلف است با درخواست راننده مسبب حادثه یا شرکت بیمه مربوط، نوع و درصد صدمه بدنی واردشده را تعیین و اعلام کند. آیین‌نامه اجرائی و حق بیمه مربوط به این بیمه‌نامه به پیشنهاد بیمه مرکزی پس از تصویب شورای عالی بیمه به تصویب هیأت وزیران می‌رسد.» و همچنین در ماده ۴ این قانون بیان می‌دارد که: «در صورت وقوع حادثه و ایجاد خسارت بدنی یا مالی برای شخص ثالث:

الف- در صورتی که وسیله نقلیه مسبب حادثه، دارای بیمه‌نامه موضوع این قانون باشد، جبران خسارت‌های وارد شده در حدود مقررات این قانون بر عهده بیمه‌گر است. در صورت نیاز به طرح دعوی در خصوص مطالبه خسارت، زیان دیده یا قائم مقام وی دعوی را علیه بیمه‌گر و مسبب حادثه طرح می‌کند. این حکم، نافی مسئولیت‌های کیفری راننده مسبب حادثه نیست.

۱. خدابخشی، عبدالله، بیمه و حقوق مسئولیت مدنی، تهران، روزنامه رسمی، ۱۳۸۸، ص ۲۳۵.

۲. خادمی، حسین، حدود و قلمرو مسئولیت دارنده و راننده وسیله نقلیه موتوری زمینی در نظام مسئولیت مدنی ایران، تهران، دانشکده علوم اجتماعی، ۱۳۹۰، ص ۳۲۴.

ب- در صورتی که وسیله نقلیه، فاقد بیمه‌نامه موضوع این قانون یا مشمول یکی از موارد مندرج در ماده (۲۱) این قانون باشد، خسارت‌های بدنی وارده توسط صندوق با رعایت ماده (۲۵) این قانون جبران می‌شود. در صورت نیاز به طرح دعوی در این خصوص، زیان‌دیده یا قائم مقام وی دعوی را علیه راننده مسبب حادثه و صندوق طرح می‌کند.

پ- در صورتی که خودرو، فاقد بیمه‌نامه موضوع این قانون بوده و وسیله نقلیه با اذن مالک در اختیار راننده مسبب حادثه قرار گرفته باشد، در صورتی که مالک، شخص حقوقی باشد به جزای نقدی معادل بیست درصد (۲۰٪) و در صورتی که مالک شخص حقیقی باشد به جزای نقدی معادل ده درصد (۱۰٪) مجموع خسارات بدنی واردشده محکوم می‌شود.

مبلغ مذکور به حساب درآمدهای اختصاصی صندوق نزد خزانه داری کل کشور واریز می‌شود و با پیش‌بینی در بودجه‌های سالانه، صددرصد (۱۰۰٪) آن به صندوق اختصاص می‌یابد. و همینور در ماده ۷ این قانون بیان می‌دارد: «دارندگان وسیله نقلیه موتوری زمینی که از خارج وارد ایران می‌شوند در صورتی که خارج از کشور وسیله نقلیه خود را در مقابل خساراتی که بر اثر حوادث ناشی از آن به موجب بیمه‌نامه‌ای که از طرف بیمه مرکزی معتبر شناخته می‌شود بیمه نکرده باشند، مکلفند هنگام ورود به مرز ایران وسیله نقلیه خود را در قبال خسارت‌های بدنی و مالی که در اثر حوادث نقلیه مزبور یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد می‌شود حداقل به میزان مندرج در ماده (۸) این قانون بیمه کنند.

همچنین دارندگان وسیله نقلیه ایرانی که از کشور خارج می‌شوند موظفند هنگام خروج با پرداخت حق بیمه مربوط، وسیله نقلیه خود را در مقابل خساراتی که بر اثر حوادث نقلیه مذکور در خارج از کشور به اشخاص ثالث ایرانی وارد شود حداقل به میزان مندرج در ماده (۸) این قانون و نیز بیمه حوادث راننده موضوع ماده (۳) این قانون بیمه کنند. در غیر این صورت از تردد وسایل مزبور توسط مراجع ذی ربط جلوگیری می‌شود.»

قلمرو زمانی قانون حاکم بر تعهدات بیمه‌گر و صندوق

مقایسه قانون سابق و اصلاحی آن بیمه اجباری شخص ثالث، بیانگر وجود برخی تفاوت‌های اساسی میان این دو قانون می‌باشد که از حیث تعهد یا عدم تعهد بیمه‌گر و یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی واجد آثار مهمی می‌باشد که از آنها می‌توان به مواردی چون تعریف حادثه رانندگی، تعریف اشخاص ثالث، تعریف خسارت‌های بدنی، افزایش حداقل تعهد بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در قبال اشخاص ثالث، کاهش موارد خارج از شمول بیمه موضوع قانون، مرور زمان دعاوی مربوط به بیمه

موضوع قانون، اشاره نمود. حال با توجه به تاریخ لازم‌الاجرا شدن قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث و با توجه به ماده ۳۰ قانون مذکور که مقرر می‌دارد: «قانون بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث (مصوب ۱۳۴۷) و کلیه قوانین و مقررات مغایر با این قانون لغو می‌گردد.

هرگونه نسخ یا اصلاح مواد این قانون باید صریحاً در قوانین بعدی قید شود؛ چنان چه قرارداد بیمه، صدور بیمه‌نامه و حادثه رانندگی در زمان قانون سابق بیمه اجباری رخ داده باشد و یا قرارداد بیمه در زمان حاکمیت قانون سابق بیمه اجباری شخص ثالث منعقد و صادر شده باشد، ولی حادثه رانندگی و مراجعه زیان‌دیده و یا طرح دعوی وی علیه بیمه‌گر مسئولیت و یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در زمان لازم‌الاجرا شدن و حاکمیت قانون جدید بیمه اجباری شخص ثالث باشد، تعیین قلمرو زمانی قانون سابق و لاحق با توجه به ماده ۴ قانون مدنی و ماده ۳۰ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری و نتیجتاً اعتبار بخشی به قانون سابق و یا اعتقاد به نسخ قانون سلف و تطبیق موضوع و وضعیت حادثه رانندگی و حقوق شخص ثالث با قانون جدید، موضوعی مهم و اساسی و محل اختلاف و تشتت آراء قضایی است، تا آنجا که علی‌رغم گذشت بیش از ۵ سال از زمان تصویب و اجرای قانون جدید، هنوز رویه قضایی منسجم و همگونی در تبیین مسائل فوق دیده نمی‌شود. در این راستا برخی از مراجع قضایی، با توجه به اینکه یکی از مهم‌ترین و بلکه محوری‌ترین هدف مقنن در قانون جدید، حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی است، تمامی اصول، قواعد و احکام قانون اصلاحی را در این راستا تحلیل و تفسیر کرده و صرف‌نظر از تاریخ صدور بیمه‌نامه یا تاریخ وقوع حادثه رانندگی یا تاریخ طرح دعوی، با استناد به ماده ۳۰ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث، وضعیت حقوقی اشخاص درگیر در حادثه رانندگی و تعهدات شرکت بیمه و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی را با توجه به احکام قانون جدید مشخص می‌نمایند.

لذا در رسیدگی و صدور حکم، حسب مورد بیمه‌گر و یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی را بر اساس ضوابط و قواعد قانون جدید بیمه اجباری شخص ثالث به جبران خسارت‌های وارده به زیان‌دیده محکوم می‌نمایند. به عنوان نمونه، شعبه ۲ دادگاه عمومی حقوقی ماکو چنین رأی داده است: «... دادنامه شماره ۱۱۰ مورخ ۱۳۸۲/۰۳/۱۸ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری در زمان حاکمیت قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷ و آیین‌نامه صندوق خسارات بدنی مصوب ۱۳۴۸/۰۴/۲۱ مصوب هیأت وزیران صادر شده است، لکن قانون و آیین‌نامه مذکور با تصویب قانون بیمه اجباری ۱۳۸۷ و وفق تبصره یک ماده ۱۰ قانون اخیرالذکر که میزان تعهدات صندوق را برای خسارات بدنی معادل مبلغ مقرر در ماده ۴ این قانون و تبصره ذیل آن

پرداخت بر اساس دیه کامله مرد مسلمان) مقرر نموده، منسوخ شده؛ و بالأخره اینکه وفق لایحه تقدیمی خواننده، از تاریخ ۱۳۸۷ (تصویب قانون بیمه اجباری) هیأت وزیران سقف تعهدات برای پرداخت دیه مقرر نمی‌دارد... دفاع خواننده مبنی بر اینکه اثر قانون نسبت به آتیه است و نسبت به ماقبل خود اثر ندارد و در مانحن فیه قانون ۱۳۴۷ مناط بوده و صندوق مکلف به پرداخت ۲۰۰ هزار ریال سقف تعهدات می‌باشد، موجه نمی‌باشد؛ چه اینکه وفق ماده ۳۰ قانون بیمه اجباری ۱۳۸۷ کلیه مصوبات مغایر با این قانون لغو گردیده ثانیاً؛ طبق شرع مقدس اسلام پرداخت دیه باید به صورت یوم الاداء صورت گیرد، لذا پرداخت بر اساس سال وقوع تصادف، در اجرای اصل ۴ قانون اساسی منطبق با موازین اسلامی نمی‌باشد...»

همچنین شعبه ۱۰۲ دادگاه عمومی ایرانشهر در موردی مشابه چنین: «رأی داده است درخصوص واخواهی صندوق تأمین خسارت‌های بدنی نسبت به دادنامه... در لایحه دفاعیه صندوق مذکور آمده است تصادف در سال ۱۳۸۷ (قبل از تاریخ لازم‌الاجرا شدن قانون جدید) واقع شده و دادگاه می‌بایست طبق قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷ حکم صادر می‌نمودند... لذا دادگاه با توجه به ماده ۳۰ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷ و در راستای اجرای مواد... واخواهی ایشان را نپذیرفته و رأی سابق الصدور را عیناً تأیید می‌نماید...». به نظر می‌رسد پاسخ صحیح به موضوع تعیین قلمرو زمانی قانون جدید و تعیین ملاک و معیار تعیین دوره زمانی سلطه و اعتبار قانون سابق و اصلاحی، نیازمند مراجعه و مرور قواعد عمومی ناظر بر موضوع رفع تعارض زمانی میان قوانین می‌باشد. در این راستا ماده ۴ قانون مدنی در بیان قلمرو قانون در زمان بیان می‌دارد: «اثر قانون نسبت به آتیه است و قانون نسبت به ماقبل خود اثر ندارد، مگر اینکه در خود قانون مقررات خاصی نسبت به این موضوع اتخاذ شده باشد». این حکم حاوی دو قاعده مهم است که عبارتند از: «قانون نسبت به ماقبل خود اثر ندارد» و «اثر قانون نسبت به آتیه است». یعنی اصل عطف به ماسبق نشدن قانون و اصل اثر فوری قانون. بنابراین باید بین اثر فوری قانون و تأثیر آن نسبت به گذشته تفاوت گذاشت و بدین ترتیب معتقد بود که قانون جدید ناظر به گذشته نیست، ولی همین که قابل اجرا شد بر تمام وقایع آینده حکومت می‌کند.

قلمرو مکانی قانون حاکم بر تعهدات بیمه‌گر و صندوق

ماده ۹ قانون اصلاحی بیمه اجباری شخص ثالث، در راستای اصل محلی یا درون‌مرزی بودن قوانین مقرر می‌دارد: «پوشش‌های بیمه موضوع این قانون محدود به قلمرو جمهوری اسلامی ایران می‌باشد مگر آن که در بیمه‌نامه به نحو دیگری توافق شده باشد». این ماده مربوط به اصل سرزمینی بودن یا درون‌مرزی بودن قوانین است که به موجب آن، قوانین هر کشوری فقط در داخل قلمرو (زمینی، هوایی و

دریایی) همان کشور قابلیت اجرا دارد. قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث نیز قلمرو جغرافیایی تمام بیمه‌نامه‌های صادره توسط شرکت‌های بیمه را محدود به مرزهای کشور جمهوری اسلامی ایران نموده است. موضوعی که سابقاً در بند ۶ ماده ۴ قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷ با عبارت: «خسارات ناشی از حوادثی که در خارج از کشور اتفاق می‌افتند...» بیان شده بود و حوادث رانندگی واقع در خارج از کشور را در شمار موارد خارج از شمول بیمه موضوع قانون، احصاء نموده بود.

در ماده ۱۸ آیین‌نامه اجرایی قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان و سایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷/۱۲/۲۸ هیأت وزیران نیز پیش‌بینی شده بود «شرکت سهامی بیمه ایران موظف است از طریق الحاق به قراردادهای بین‌المللی یا از طریق انعقاد قراردادهای لازم با شرکت‌های بیمه خارجی و اعطای نمایندگی، ترتیب لازم برای بیمه اتومبیل‌هایی که از خارج وارد ایران می‌شوند بدهد. شرکت سهامی بیمه ایران اسامی شرکت‌ها و مؤسسات بیمه مورد قبول خود را در هر کشور تهیه و اعلام خواهد داشت». در این راستا دولت ایران به موجب قانون الحاق دولت ایران به سیستم بین‌المللی بیمه مسئولیت مدنی و سایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۵۶/۰۳/۲۵ به سیستم بین‌المللی بیمه مسئولیت مدنی و سایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث ملحق شده است. قانون مذکور بیان می‌دارد: «بیمه مرکزی ایران مجاز است دفتر ایرانی بیمه بین‌المللی مسئولیت مدنی دارندگان و سایل نقلیه موتوری زمینی (کارت سبز) را در تهران دایر کند و نسبت به الحاق آن دفتر به سیستم بین‌المللی بیمه مزبور اقدام نماید.

کلیه مؤسسات بیمه ایرانی مجاز به انجام عملیات بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان و سایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث ملزم به قبول عضویت دفتر مزبور می‌باشند. ترتیب اجرای این قانون به موجب آیین‌نامه‌ای خواهد بود که به تصویب شورای عالی بیمه خواهد رسید». از این رو قسمت اول ماده ۲۰ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث مقرر می‌دارد: «دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی که از خارج وارد ایران می‌شوند در صورتی که خارج از کشور مسئولیت خود را نسبت به حوادث ناشی از وسایل نقلیه موضوع این قانون به موجب بیمه‌نامه‌ای که از طرف بیمه مرکزی ایران معتبر شناخته می‌شود بیمه نکرده باشند، مکلفند هنگام ورود به مرز ایران، مسئولیت خود را بیمه نمایند...». ماده ۹ قانون جدید بیمه اجباری شخص ثالث، از تابعیت زیان‌دیده و مسؤل حادثه، سخن نمی‌گوید و معیار تشخیص تعهدات بیمه‌گر را نیز نه براساس محل تحقق حادثه رانندگی، که براساس تعهد بیمه‌گر به موجب قانون می‌داند.

بنابراین اگر حادثه رانندگی در ایران رخ دهد، ایرانی یا خارجی بودن مسئول حادثه یا زیان دیده مؤثر در مقام نیست و بیمه‌گر، متعهد به پرداخت خسارت بر اساس قانون ایران یعنی قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث خواهد بود. به موجب مقررده یادشده، اعمال پوشش‌های بیمه موضوع قانون به حوادث رانندگی واقع در خارج از کشور، نیازمند توافق بیمه‌گر و بیمه‌گذار و صدور بیمه‌نامه یا الحاقیه مربوط می‌باشد. در تأیید این مطلب شعبه ۱۱ دادگاه تجدیدنظر استان آذربایجان شرقی چنین رأی داده است: «...نظر به اینکه به دلالت مندرجات قراردادهای استنادی منعقد... تعهدات تجدیدنظرخواه ردیف اول صرفاً شامل حوادثی است که در داخل کشور وقوع یافته و مشمول حوادث خارج از کشور نبوده و دلیلی هم که مبین توافقی طرفین برای پرداخت دیات متعلقه ناشی از حوادث خارج از کشور باشد ارائه و اقامه نگردیده... بنا به مراتب دادگاه اعتراض تجدیدنظرخواهان را وارد تشخیص و مستنداً به مواد ۳۵۸ و ۳۵۶ و ۱۹۷ و ۲ قانون آیین دادرسی در امور مدنی با نقض دادنامه تجدیدنظر خواسته در مورد دعوی تجدیدنظرخواندگان به طرفیت بیمه... حکم به بی‌حقی خواهان بدوی... صادر و اعلام می‌دارد...» بنابراین با توجه به قسمت اخیر ماده ۲۰ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث؛ که مقرر می‌دارد: «دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی ایرانی که از کشور خارج می‌شوند، موظفند هنگام خروج، مسئولیت خود را در مقابل خساراتی که بر اثر حوادث وسیله نقلیه مذکور به سرنشینان آن وارد شود تا حد دیه یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام بیمه نمایند در غیر این صورت از تردد وسایل مزبور توسط مراجع ذی‌ربط جلوگیری به عمل خواهد آمد».

أخذ پوشش بیمه‌ای موضوع قانون، تا حد دیه یک مرد مسلمان، برای دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی ایرانی که از کشور خارج می‌شوند، حتی اگر کشور مقصد نیز جزء سیستم کارت سبز باشد، الزامی است. چراکه در صورت برخورداری وسیله نقلیه ایرانی از پوشش بیمه‌نامه بین‌المللی، به دلیل آنکه قانون حاکم بر مسئولیت مننی، تابع قانون محل وقوع حادثه است، مقنن در راستای حمایت از سرنشینان خودروی ایرانی، تهیه چنین بیمه‌نامه‌ای را الزامی نموده است و سیاق عبارت مقنن، بیانگر صلاحیت قانون و محاکم ایرانی در رسیدگی به موضوع خسارت‌های بدنی وارد به سرنشینان ایرانی خودرو است، زیرا ایراد صدمه بدنی در قانون مجازات اسلامی جرم‌انگاری شده است. حال چنانچه، وسیله نقلیه موصوف، فاقد بیمه‌نامه مذکور باشد، آیا زیان دیدگان می‌توانند برای جبران صدمات بدنی وارد به صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مراجعه نمایند؟ در این راستا از یک سو با توجه به ماده ۹ قانون اصلاحی و سوابق تقنینی موضوع که سابقاً نیز حتی در زمان قانون سلف، طبق بند ۶ ماده ۴ قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷، خسارات ناشی از حوادثی که در خارج از کشور اتفاق می‌افتند، خارج از شمول

بیمه موضوع قانون، به معنای خارج از شمول مقررات قانون بیمه اجباری تلقی می‌شود، می‌توان گفت بر اساس اصل سرزمینی بودن قوانین، صندوق موصوف تعهدی به جبران صدمات بدنی زیان دیدگان حوادث رانندگی خارج از کشور ندارد. ولی به نظر می‌رسد، با توجه به اینکه قانون اصلاحی بر خلاف سلف خود، نه تنها این گونه حوادث را از موارد خارج از شمول موضوع ماده ۷ خود خارج کرده و در حقیقت در شمار حوادث مشمول قانون جدید قرار داده است، در قسمت اخیر ماده ۲۰ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری نیز، دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی ایرانی اعزام به خارج از کشور را ملزم به تهیه بیمه‌نامه مسئولیت به میزان حداقل دیه یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام نموده است.

بنابراین در صورت عدم برخورداری وسیله نقلیه ایرانی مسبب حادثه از بیمه سرنشینان وسیله نقلیه و یا اولیاء دم آنان می‌توانند برای دریافت و جبران خسارت‌های بدنی خود به صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مراجعه نمایند. در تأیید این استدلال، اداره کل حقوقی و اسناد و امور مترجمین قوه قضائیه در پاسخ به سوالی در خصوص امکان یا عدم امکان مراجعه سرنشینان ایرانی اتوبوس ایرانی تصادف کرده در کشور ترکیه، به صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در خصوص صدمات بدنی وارده ناشی از سانحه رانندگی، طی نظریه شماره ۱۰۱۶-۷ مورخ ۱۳۹۳/۰۵/۰۱ اعلام می‌دارد: «مورد استعلام از مصادیق بیمه اجباری (مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷/۰۴/۱۶) ذکر شده است. لذا زیان‌دیدگان یا اولیاء دم می‌توانند برای دریافت دیه به صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مراجعه نمایند».

نتیجه‌گیری:

با توجه به نقش اساسی وسایل نقلیه در زندگی کنونی بشر و کثرت حوادث رانندگی و زیان‌های مالی و بدنی این دسته از حوادث: «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و بیمه‌ی آن» در زمره یکی از مهم‌ترین مباحث مسئولیت مدنی قرار دارد به گونه‌ای که در دهه‌های اخیر و به ویژه سنوات اخیر، موضوع قانون‌گذاری‌های عام و خاص متعددی قرار گرفته است. از سویی دیگر با توجه به تحولات دهه‌ها و سنوات اخیر در قانون بیمه‌ی اجباری شخص ثالث و علی‌الخصوص قانون مصوب ۱۳۹۵ انجام پژوهش مستقل در این حوزه جدید تقنین، امری ضروری و مفید می‌باشد.

لذا در این مقاله که در قالب یک تحقیق بنیادی و با روش کتابخانه‌ای انجام شده تلاش گردید تا با توجه به تحولات تقنینی مذکور به سؤالاتی مانند اینکه مسئولان ناشی از حوادث رانندگی چه اشخاصی هستند و مبنای مسئولیت مدنی هر یک چیست؟ و قواعد بیمه‌ی اجباری خسارت حوادث رانندگی تا چه حد از قواعد عام مسئولیت مدنی و قواعد بیمه‌ی آن تبعیت می‌کند؟ پاسخ دهد. توضیح آنکه در یک حادثه رانندگی، اشخاص گوناگونی همچون راننده، دارنده، متولیان ایمنی راه و وسیله نقلیه و دستگاه‌های متولی جبران خسارت (شرکت‌های بیمه و صندوق تأمین خسارات بدنی) نقش دارند که با توجه به تحولات در قانون جدید بیمه‌ی اجباری شخص ثالث از جمله تغییر نام قانون از: «قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی...» مصوب ۱۳۸۷ به قانون: «بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث...» که در آن، عبارت مهم و محوری: «مسئولیت مدنی» حذف شده و بیمه اجباری «خسارت» نام گرفته است، گسترش چتر حمایتی بر زیان‌دیده با توسعه‌ی مفاهیم شخص ثالث و حوادث رانندگی، تکلیف دارنده وسیله نقلیه به اخذ بیمه‌ی حوادث برای راننده مسبب حادثه، گسترده نمودن تعهدات بیمه‌گر در جبران خسارات از جمله الزام بیمه‌گر به پرداخت همه‌ی دیه‌های متعلقه در یک حادثه، از بین بردن تفکیک جنسیت و دین زیان‌دیده در جبران خسارات بدنی و تعهدات گسترده‌تر صندوق تأمین خسارات‌های بدنی در قبال زیان‌دیدگان حوادث رانندگی، این بارقه را به ذهن می‌زند که هدف اصلی قانون جدید، تکلیف دارنده به اخذ بیمه‌نامه موضوع قانون و شرکت در سامانه‌ی مسئولیت مدنی جمعی است که بیشتر سازوکاری در جهت جبران خسارت زیان‌دیدگان حوادث رانندگی است.

از دیگر سو نیز جهت‌گیری مقررات عام و خاص مسئولیت مدنی و بیمه آن در این حوزه به سمت ابتدای مسئولیت مدنی (راننده) ناشی از سوانح وسایل نقلیه موتوری زمینی بر مسئولیت بدون تقصیر و «ظریه قابلیت استناد و انتساب» و «ظریه تضمین گروهی» گرایش پیدا کرده است. همچنین قواعد ناظر بر بیمه

خسارت در این قانون که سازوکاری مهم در جبران خسارت ناشی از سوانح رانندگی به شمار می‌رود، قواعد آن عمدتاً ناظر به شیوه‌های متنوع جبران خسارت زیان‌دیدگان این حوزه است و الزاماً تابع قواعد عام مسؤلیت مدنی و یا بیمه آن نمی‌باشد. در مورد مسؤلیت مدنی دارنده وسیله نقلیه موتوری زمینی، بر خلاف نظر برخی از حقوق‌دانان که معتقداند: دارنده وسیله نقلیه به دلیل عدم وجود قانون خاص که ایجاد مسؤلیت را تصریح کند در مقابل اشخاص ثالث مسؤلیت ندارند و قانون بیمه اجباری مسؤلیت مدنی دارندگان وسیله نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث مصوب ۱۳۴۷، تنها یک طریقه‌ای است که زیان دیده بتواند به خسارت خود برسد، باید گفت که بر طبق ماده یک قانون مذکور که مقرر می‌دارد: «کلیه دارندگان وسیله نقلیه موتوری زمینی و ریلی اعم از این که اشخاص حقیقی و یا حقوقی باشند مکلفند وسایل نقلیه مذکور را در قبال خسارت بدنی و مالی که در اثر حوادث وسایل نقلیه مذکور و یا یدک و تریلی متصل به آن و یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد می‌شود حداقل به مقدار مندرج در ماده ۴ این قانون نزد یکی از شرکتهای بیمه که مجوز فعالیت در این رشته را از بیمه مرکزی ایران داشته باشد، بیمه نمایند.» مسؤلیت جدیدی را در کنار مسؤلیت راننده، تحت عنوان مسؤلیت دارنده وسیله نقلیه موتوری زمینی ایجاد نموده است. در این ماده دارنده اعم از شخص حقیقی و یا حقوقی معرفی شده است، بدیهی است که راننده وسیله نقلیه نمی‌توان شخص حقوقی باشد، همچنین مطابق ماده ۴ قانون ایمنی راهها و راه آهن که مقرر می‌دارد «... عدم مسؤلیت راننده مانع از استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود» و تبصره ۲ ماده ۱ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری که تصریح می‌کند «مسؤلیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسؤلیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است نمی‌باشد. در هر حال خسارت وارده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد.»، مسؤلیت دارنده وسیله نقلیه استنباط می‌شود.

فهرست منابع:

الف- منابع فارسی:

کتاب

۱. قرآن کریم
۲. اورک بختیاری، حسنعلی، (۱۳۹۱) مبانی و اصول مسئولیت مدنی حوادث خودرویی، چاپ اول، علمی کالج، سندج.
۳. جعفری لنگرودی، محمدجعفر، (۱۳۷۲) ترمینولوژی حقوق، چاپ ششم، گنج دانش.
۴. جمشیدی، عبدالله، (۱۳۹۰) مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی، چاپ اول، جاودانه، تهران.
۵. جمشیدی، عبدالله، (۱۳۹۰) مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقررات موضوعه و رویه قضایی ایران، چاپ اول، جاودانه، تهران.
۶. حسینی نژاد، حسینقلی، (۱۳۸۹) مسئولیت مدنی، چاپ اول، مجد، تهران.
۷. خدا بخشی، عبدالله، (۱۳۸۸) بیمه و حقوق مسئولیت مدنی، چاپ اول، روزنامه رسمی.
۸. غلامعلی زاده، محمد، (۱۳۹۲) مسئولیت مدنی ناشی از وسایل موتوری، چاپ اول، موسسه مطالعات و پژوهش های حقوق شهر دانش.
۹. کاتوزیان، ناصر، (۱۳۸۰) مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، چاپ اول، دانشگاه تهران، تهران.
۱۰. کاتوزیان، ناصر و ایزنلو، محسن، (۱۳۸۷) مسئولیت مدنی، جلد سوم، بیمه مسئولیت مدنی، چاپ اول، دانشگاه تهران.
۱۱. کاتوزیان، ناصر و جنیدی، لعیا و غمامی، مجید، (۱۳۸۱) مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، چاپ اول، دانشگاه تهران.
۱۲. کاتوزیان، ناصر، (۱۳۸۸) مسئولیت مدنی ناشی از وسایل نقلیه، تهران، دانشگاه تهران.

مقالات و پایان نامه ها

۱. احمدی، خلیل، (پاییز ۱۳۹۶) پایان نامه مهم ترین نوآوری های قانون «بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه سال ۱۳۹۵»، شماره ۱۲۷.

۲. امامی پور، محمد (۱۳۸۸)، نگاهی نقادانه به قانون اصلاح قانون بیمه شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷، چاپ ششم، شماره ۲۱، فصلنامه حقوق اسلامی.
۳. بهرامی احمدی، حمید (۱۳۸۷)، تحلیلی بر قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری زمینی در برابر اشخاص ثالث مصوب ۱۳۴۷ و اصلاحیه قانون مزبور مصوب ۱۳۸۷، سال دوم، شماره ۳، مجله پژوهش‌های اسلامی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه شهید باهنر کرمان.
۴. حداد خداپرست، مریم (۱۳۹۲)، مبانی و شرایط مسئولیت مدنی دارندگان وسائل نقلیه موتوری زمینی با مطالعه تطبیقی، دانشکده علوم اداری و اقتصادی گروه حقوق، دانشگاه فردوسی مشهد.
۵. خادمی، حسین، (۱۳۹۰)، حدود و قلمرو مسئولیت دارنده و راننده وسیله نقلیه موتوری زمینی در نظام مسئولیت مدنی ایران، دانشکده علوم اجتماعی.
۶. خاکی، محمد مهدی، (۱۳۹۷)، تحولات مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و بیمه آن در پرتو قانون بیمه اجباری شخص ثالث، دانشکده معارف اسلامی و حقوق، دانشگاه امام صادق (ع).
۷. خدابخشی، عبدالله، (۱۳۹۰)، مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران، سال ۷۵، شماره ۷۴، مجله حقوقی دادگستری.
۸. ره پیک، سیامک، (۱۳۹۰)، مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه بر اساس قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷ در مقایسه با قانون مصوب ۱۳۴۷، دوره ۴۱، شماره ۳، فصلنامه حقوقی مجله دانشگاه تهران.
۹. ساداتی عربی، مهدی، (۱۳۹۶)، مبنا و قلمرو مسئولیت مدنی دارنده و راننده برای جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی در قانون سال ۱۳۹۵، دانشگاه شمال.
۱۰. صالحی انصاری، محمد جواد، (۱۳۷۶)، مسئولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی، دانشکده معارف اسلامی و حقوق، دانشگاه امام صادق (ع).
۱۱. صفایی، سید حسین، (۱۳۹۲)، ضابطه تقسیم مسئولیت مدنی در فرض تصادم دو وسیله نقلیه؛ رأی وحدت رویه شماره ۷۱۷ هیأت عمومی دیوان عالی کشور مورخ ۱۳۹۰/۰۲/۰۶ مله ۵۲۶ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲، سال دوم، شماره دوم، فصلنامه رأی.
۱۲. صفایی، سید حسین و فرهانی، احمد، (۱۳۹۳)، قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث؛ هستها و بایدها، سال سوم، شماره ۸، ص ۱۴۶، فصلنامه علمی-پژوهشی مطالعات پژوهشی راهور.
۱۳. صفری، فاطمه، محمدیان، شیما، پور قصاب امیری، علی، (۱۳۹۵)، مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و تعهدات بیمه گران در برابر اشخاص ثالث، سال دوم، شماره ۲.

۱۴. طهماسبی، جواد، (۱۳۸۸)، گفتمان دامنۀ مسئولیت در قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷، سال ۷۳، شماره ۶۸ مجله حقوقی دادگستری.
۱۵. عابد پور، محمود، (۱۳۸۵)، برداشت رویۀ قضایی از مفهوم دارنده در مقابل بیمه اجباری شخص ثالث، سال دوم، شماره ۲، مجله تخصصی فقه و مبانی حقوق واحد بابل.
۱۶. عباسلو، بختیار و کشفی، سعید، (۱۳۸۹)، تحولات قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیۀ موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث، شماره ۱۹، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک.
۱۷. فرهانی، احمد، (۱۳۹۴)، مسئولیت مدنی ناشی از سوانح وسایل نقلیه موتوری زمینی و بیمه آن با تأکید بر قانون جدید بیمه اجباری و رویه قضایی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی رساله، دانشگاه خوارزمی.
۱۸. فلاح، احمد علی، (۱۳۷۳) مسئولیت ناشی از تصادم وسایل نقلیه موتوری زمینی، دانشکده حقوق، دانشگاه شهید بهشتی.

۱۹. شرافت پیمان، محمدرضا، (۱۳۹۵)، سبب خارجی در مسئولیت مدنی، چاپ اول، مجده تهران.
۲۰. شرافت پیمان، محمدرضا، (۱۳۹۲)، تقسیم خسارت میان مسئولان متعدد در مسئولیت قهری.

ب- منابع عربی

۱. انصاری، شیخ مرتضی، (۱۲۷۹) کتاب المکاسب، جلد ۱، چاپ اول، موسسه مطبوعات دینی.
۲. زعموش، محمد، (۲۰۰۵م)، التأمین الإلزامی من المسؤلیة المدنیة عن حوادث السيارات فی الجزائر، بجامعة منتوری قسنطینة.
۳. السنهوری، احمد عبدالرزاق، (۱۹۵۲م)، الوسیط فی شرح القانون المدنی الجدید، جلد اول، دارالنشر الجامعات المصریة، القاہرہ.
۴. الصاصمہ، عبدالعزیز، (۲۰۰۲م)، المسؤلیة المدنیة التقصیریة، الفعل الضار، اساسها و شروطها، الدارالعلمیة الدولیة و دارالثقافہ النشر والتوزیع، الاصلدرا الاول، عمان.

Civil liability developments of Motorized Vehicle Holders in the statute

zahra tizmehr^۱

mohammad reza sherafatpeyma^۲

For the first time in ۱۹۶۸, The Compulsory Civil Liability Insurance Law for Vehicle holders was approved in Iran. This act was amended in ۲۰۰۸, following developments in other countries regarding greater protection for victims of traffic accidents. The last change was made in this act in ۲۰۱۶, after eight years of implementation of the act ۲۰۰۸ and the revelation of the weaknesses and strengths it. And compulsory insurance act of damage caused to third parties due to accidents caused by vehicles was approved by the Islamic Parliament of Iran in seven sections and sixty-six articles. There are significant changes in the recent act. From abbreviating the name of the act to increasing the number of articles from ۳۰ to ۶۶ articles and significant changes in increasing financial resources, the obligations of the insurer and the insurer and the structural obligations of the fund, all reflect the innovation and developments of the new act. In fact, the legislature has tried to achieve its lofty goal by increasing the range of compensable damages and accelerating the process of damaging the victims of such accidents. But it has not yet reached the ideal point in terms of material, physical and spiritual damage. And in the course of the implementation of this act, it should be possible to identify its main drawbacks and in order to achieve justice in compensating for real damages caused by traffic accidents, reduce the amount of damage through compulsory insurance of persons, objects and vehicles or at least, Provided better redress for irreversible effects or damaging victim.

Keywords: Civil Liability, land Motorized Vehicles, statute, Compulsory insurance, procedural procedures

۱. Master of Private Law, Islamic Azad University, Bandar Anzali Branch

۲. Assistant Professor of Law, Islamic Azad University, Bandar Anzali Branch