

## قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث، "هست ها و باید ها"

سیدحسین صفایی<sup>۱</sup>، احمد فرهانی<sup>۲</sup>

از صفحه ۱۳۷ تا ۷۵

تاریخ پذیرش: ۹۲/۱۱/۲۰

تاریخ دریافت: ۹۲/۸/۱۴

### چکیده

اگر چه تصویب قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث در ۱۳۸۷، فی نفسه متضمن گام های اصلاحی مهم و اساسی متعددی چون رفع ابهام از مفهوم دارنده، توسعه پوشش های بیمه ای بدون لحاظ جنسیت و مذهب، حذف مرور زمان از دعوی مربوطه، الزام به دعوت از بیمه گر و یا صندوق تأمین خسارت های بدنی در جلسات رسیدگی به حوادث رانندگی، پیش بینی کمیسیون حل اختلاف تخصصی در حوزه بیمه مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی محسوب می شود، اما در عین حال وجود برخی نقائص و ابهامات در قانون آزمایشی مذکور از جمله ابهام در نوع مسئولیت دارنده، تعهد بیمه گر در خصوص مبالغ مازاد بر دیه، مرجع رسمی اجرای اسناد مربوط به مطالبات صندوق تأمین خسارت های بدنی، نقش و سمت بیمه گر یا صندوق دعوی مربوط به حوادث رانندگی و... از جمله نقاط ضعف آن می باشد که در حوزه اجرا، معضلاتی را برای مجریان و مخاطبان قانون ایجاد کرده است. لذا این مقاله با هدف شناسایی و تحلیل علمی موارد و مشکلات ناشی از اجرای قانون آزمایشی مذکور، تلاش کرده تاراه حلی مناسب را ارائه کند. این نوشته از نظر نوع هدف کاربردی و از نظر روش به صورت اسنادی است که جمع آوری اطلاعات از طریق مطالعه و بررسی اسناد و مدارک علمی مکتوب موجود در دسترس در حوزه علمی مورد مطالعه و تحلیل و پردازش آنها بوده است نتایج این تحقیق نشان می دهد که قانون آزمایشی در مواردی نیازمند رفع نقص یا ابهام است. مواردی مانند تصریح به نوع و دامنه مسئولیت دارنده، تبیین و تعیین سقف تعهدات شرکت های بیمه بر اساس دیه و نه مبلغ ریالی مقطوع، تعیین معیار "معین شدن میزان قطعی دیه"، شناسایی رجوع بیمه گر به مسبب حادثه در موارد رانندگی در زمان محرومیت دایم یا موقت از رانندگی، تبیین و تاویل "محاکم قضایی" به مراجع قضایی و یا قضاوتی، ارائه شده که بررسی آنها به منظور تهیه متن پیشنهادی قانون دایمی، مفید به نظر می رسد.

### کلید واژه ها

حوادث رانندگی، مسئولیت مدنی، بیمه مسئولیت مدنی، قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث، صندوق تأمین خسارت های بدنی

۱. استاد حقوق دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران.

۲. محقق و پژوهشگر حقوقی، دانشجوی دکتری حقوق دانشگاه تربیت معلم (نویسنده مسؤل: farhani.ahmad@yahoo.com)

## مقدمه

با عنایت به نقش اساسی خودرو در زندگی کنونی از یک طرف و تعداد فراوان و شدت حوادث رانندگی و به تبع زیان های مالی و بدنی ناشی از آنها همچنان مسؤلیت ناشی از حوادث رانندگی یکی از مهم ترین مباحث مسؤلیت مدنی و دعاوی ناشی از آن را تشکیل می دهد (کاتوزیان، جنیدی، غمامی، ۱۳۸۰، ص ۱۵). تا جایی که هزینه های اقتصادی تصادفات و خسارات ناشی از سوانح رانندگی معادل یک تا دو درصد از تولید ناخالص ملی (GNP) کشورها برآورد شده و در سطح جهانی این هزینه کلی از لحاظ ارزش پولی، سالانه بالغ بر ۵۱۸ میلیارد دلار آمریکا برآورد شده است (دفتر مطالعات فناوری و ایمنی معاونت آموزش و تحقیقات و فناوری وزارت راه و شهرسازی، ۱۳۸۵، ص ۲). لذا قانون گذاران بسیاری از کشورها، در خصوص تعیین و تبیین مسؤلیت ناشی از حوادث رانندگی با مد نظر قراردادن اهدافی چون توسعه حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی و تسریع و تسهیل جبران زیان قربانیان این گونه حوادث و در عین حال حفظ جنبه پیشگیرانه و بازدارنده بودن قواعد مربوطه، به وضع و تصویب قوانینی خاص اقدام کرده اند. مقرراتی که علی القاعده می بایست با اهداف و کارکرد های خاص مسؤلیت مدنی در ارتباط با زیان دیده، در ارتباط با عامل زیان و در ارتباط با اجتماع هماهنگ و متناسب باشد زیرا جبران خسارت زیان دیده یگانه هدف مسؤلیت مدنی و بیمه آن نیست و در قواعد آن ملاحظات و اهداف عالی دیگری چون بازدارندگی خاص و عام و تضمین حقوق شهروندان در برخورداری از ایمنی و امنیت عبور و مرور و توجه به سرمایه های اقتصادی و اجتماعی ملی نیز مورد نظر می باشد (بادینی، ۱۳۸۳، ص ۵۵). در کشور ما برای نخستین بار "لایحه قانونی بیمه خسارت شخص ثالث ناشی از وسائط نقلیه موتوری" مصوب ۱۳۳۱/۸/۸ و لایحه متمم آن مصوب ۱۳۳۱/۱۱/۸ مالک وسیله نقلیه ای را که از بیمه مسؤلیت ناشی از آن خودداری می کرد، شخصاً مسؤل جبران خسارات ناشی از وسيله نقلیه دانست. در ادامه به موجب قانون بیمه اجباری مسؤلیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص

ثالث مصوب ۱۳۴۷/۹/۲۶، علاوه بر رانندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی که مطابق قواعد عمومی مسئولیت، و از باب اتلاف یا تسبیب مسؤل حادثه بوده و به تبع آن دارای مسئولیت مدنی در برابر زیان دیده بودند، برای دارندگان این گونه وسایل نیز مسئولیت نوعی و بدون تقصیر در برابر زیان دیدگان حوادث رانندگی ایجاد شد. از طرفی دیگر گذشت بیش از ۴۰ سال از تصویب قانون بیمه اجباری و عدم تناسب تدریجی آن با تحولات و تغییرات مقتضیات زمانی و مکانی و نیازهای حقوقی و اجتماعی و اقتصادی موجب شد تا مقنن با تصویب قانون اصلاح قانون بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث در ۱۳۸۷، گام های مهم و اساسی را در حوزه بیمه مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، با هدف توسعه حمایت از زیان دیدگان سوانح رانندگی و همچنین توسعه حمایت از صنعت بیمه، فضازدایی و تسهیل فرآیند جبران خسارات و در نهایت طراحی سازوکارهای تعاملی لازم میان مجریان و مخاطبان اجرای قانون با در نظر گرفتن برخی تضمینات قانونی مناسب اتخاذ کند و بدین ترتیب تحولات و نوآوری های فراوانی را در این حوزه رقم زند. موضوعی که آمار مربوط به حوادث رانندگی در کشور و بروز بالغ بر ۵۳۰ هزار تصادف رانندگی در کشور و به تبع آن زیان های بدنی و مالی سنگین ناشی از آن اهمیت موضوع را دوچندان می نمایند (بیمه مرکزی، ۱۳۸۹، ص ۱۰۱). این زیان ها به قدری سنگین و تأسف و تأمل برانگیز است که فقط در سال ۱۳۸۹ شرکت های بیمه در رشته بیمه شخص ثالث بالغ بر ۱۷,۳۹۶ میلیارد ریال خسارت پرداخت کرده اند (شکری، کسایی، زارعی، رحیمی کلاریجانی، ۱۳۹۰، ص ۱) و طبق نتایج محاسبات و تحقیقات انجام شده، هزینه های اقتصادی و اجتماعی ناشی از حوادث رانندگی، حدود ۸/۵ درصد از تولید ناخالص داخلی کشور بوده و با فرض ثابت ماندن ضرایب، برای سال ۱۳۹۰، عددی حدود ۵۱۸۹۱۳/۸ میلیارد ریال است. (افق بیمه، ۱۳۹۲، ص ۵۰). گام های اصلاحی ارزشمندی مانند رفع ابهام از مفهوم دارنده، توسعه پوشش های بیمه ای از جمله شمول آن بر تعدد دیه و هزینه های معالجه، حذف مرور زمان از دعوی مربوطه، الزام به دعوت

از بیمه‌گر یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در جلسات رسیدگی به حوادث رانندگی، پذیرش بیمه‌نامه شخص ثالث به عنوان وثیقه، لزوم پرداخت فوری حداقل ۵۰ درصد بیه تقریبی به زیان‌دیدگان حوادث رانندگی، پیش‌بینی کمیسیون حل اختلاف تخصصی را می‌توان از جمله نوآوری‌ها و نقاط قوت قانون اصلاح می‌باشد. اما در عین حال وجود برخی نقاط مبهم یا اجمال یا سکوت در قانون جدید از جمله ابهام در نوع مسئولیت دارنده، تعهد بیمه‌گر در خصوص مبالغ مازاد بر دیه، امکان یا عدم امکان بازیافت مبالغ پرداختی به زیان‌دیدگان از متصرفان غیر قانونی، امکان تسری تعهدات صندوق تأمین خسارت‌های بدنی به حوادث رانندگی در خارج از مرزها، مرجع رسمی اجرای اسناد مربوط به مطالبات صندوق مذکور، ضمانت اجرای عدم دعوت از بیمه‌گر یا صندوق در جلسات رسیدگی به دعاوی مربوط به حوادث رانندگی و... نمونه‌هایی از نقاط ضعف قانون اصلاح است که نیازمند بررسی و ارایه پیشنهاد‌های اصلاحی لازم جهت درج در متن قانون نهایی است. این نوشته در سه فصل به رشته تحریر در آمده است. در فصل اول آن، به مروری گذرا و مختصر بر تحولات کلی قانون اصلاح قانون بیمه اجباری در موضوعات مختلف و بیان نقاط نیازمند اصلاح پرداخته شده است. فصل دوم این مقاله به تبیین نقاط قوت و ضعف قانون اصلاحی در مورد صندوق تأمین خسارت‌های بدنی و ارایه پیشنهاد‌های اصلاحی لازم اختصاص یافته است و در فصل سوم به ارایه جدولی تطبیقی در خصوص قانون جدید و سابق بیمه اجباری، متضمن بیان نقاط قوت و ضعف آن به تفکیک موارد و البته ارایه رهنمود‌های اصلاحی اختصاص یافته است.

انشاء...

## فصل اول

اهداف و تحولات مثبت قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث به‌طور عام و موارد نیازمند اصلاح (هست‌ها و بایدها): در این قسمت به مهم‌ترین تحولات و دستاوردهای

تقنینی قانون جدید بیمه اجباری تحت عناوینی چون توسعه حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی، قضاذایی و روان سازی فرایند جبران خسارت زیان دیدگان، حمایت بیشتر از صنعت بیمه کشور و در نهایت طراحی برخی سازوکارهای قانونی لازم در راستای تعامل بیشتر و بهتر میان ساختارها و نهادهای رسمی مجری قانون مورد بررسی و شرح قرار می گیرد و عنداللزوم موارد نیازمند اصلاح بیان می شود.

### گفتار اول: توسعه حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی از طریق:

۱- **تعریف دارنده:** تبصره یک ماده ۱ قانون جدید بیمه اجباری: "دارنده از نظر این قانون، اعم از مالک یا متصرف وسیله نقلیه است. و بدین وسیله به بحث هی موجود در ارتباط با مفهوم دارنده تا حدی پایان داد. اگرچه هنوز هم در متن قانون هنوز مشخص نیست آیا خریدار با سند عادی وسیله نقلیه نیز مالک تلقی می شود یا خیر؟ (امامی پور، ۱۳۸۸، ص ۱۱۱).

۲- **گسترش مصادیق شخص ثالث از طریق حذف موارد استثنا:** به موجب تبصره ۶ قانون جدید بیمه اجباری "منظور از شخص ثالث هر شخصی است که به سبب حوادث وسایل نقلیه موضوع این قانون دچار زیانهای بدنی یا مالی شود به استثنای راننده مسبب حادثه" لذا قانون جدید با حذف استثنائات ماده ۲ قانون سابق و با هدف محدود کردن موضوع استثنائات دامنه اشخاص ثالث را کاملاً توسعه داده و آن را گسترانده است (ره پیک، ۱۳۹۰، ص ۱۷۶).

۳- **تعریف موسع و تمثیلی از حادثه رانندگی:** به موجب تبصره پنج ماده ۱ قانون جدید "منظور از حوادث مذکور در این قانون، هرگونه سانحه ای از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش سوزی یا انفجار وسایل نقلیه موضوع این ماده و نیز خساراتی است که از محمولات وسایل نقلیه مزبور به اشخاص ثالث وارد شود." به نظر می رسد این تعریف از حادثه رانندگی بسیار موسع بوده و ممکن است حوادثی مانند بمب گذاری را نیز شامل شود. لذا به عنوان ضابطه مقید کردن حوادث به قید "ناشی از وسیله نقلیه"

قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث، "هست ها و بایدها"

ضروری می باشد.

۴- کاهش موارد خارج از شمول بیمه موضوع قانون: درحالی که در ماده ۴ قانون سابق بیمه اجباری، خسارات ناشی از فورس ماژور (بند یک) و خسارات وارد به متصرفین غیر قانونی وسایل نقلیه یا به رانندگان فاقد گواهینامه رانندگی (بند پنج) از شمول بیمه موضوع قانون خارج بود. در ماده ۷ قانون جدید، این خسارات از موارد خارج از شمول بیمه موضوع قانون خارج نشده است. به ویژه آنکه بنا به اعتقاد برخی حقوق دانان در خصوص خسارات ناشی از قوه قاهره قانون گذار دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی را در برابر زیان دیدگان این گونه حوادث به صورت مطلق و بدون قید و شرط مسؤل دانسته است. (بهرامی احمدی، ۱۳۸۷، ص ۱۰۵) که این موضوع با موضع مقنن در قانون مجازات اسلامی سابق و جدید (مصوب ۱۳۹۲) در تعارض است لذا همانگونه که برخی استادان استدلال نموده اند، اعتقاد به تکلیف قانونی شرکت های بیمه به جبران خسارات ناشی از قوه قاهره علی رغم عدم مسئولیت دارنده در موارد فورس ماژور با منطق قانونی کشور منطبق تر است (صفایی، رحیمی، ۱۳۸۹، ص ۲۴۷ و ۲۴۸).

۵- پوشش هزینه معالجه: در تبصره سه ماده ۱ در مقام تعریف خسارت بدنی مورد نظر قانون، پس از ذکر دیه اعضاء و دیه فوت مقرر می دارد: "هزینه معالجه نیز چنانچه مشمول قانون دیگری نباشد جزء تعهدات بیمه گر خواهد بود" به تعبیر دیگر تمام هزینه های معالجه به شرح فوق در کنار دیه و ارزش قابل جبران است (طهماسبی، ۱۳۸۸، ص ۴۴).

۶- تعریف خسارت مالی: در تبصره چهار ماده ۱ قانون اصیاح و بر خلاف قید "خسارت مستقیم" مذکور در ماده ۴ آیین نامه اجرایی قانون سابق، آمده است: "منظور از خسارت مالی، زیان هایی است که به سبب حوادث مشمول بیمه موضوع این قانون به اموال شخص ثالث وارد می شود" ولی بازم شرکت های بیمه با معاذیری غیر موجه، از پرداخت خسارت ناشی از افت قیمت امتناع می کنند. در این رابطه تصریح به قابلیت مطالبه

خسارات ناشی از کسر قیمت در اثر حادثه رانندگی مفید و رهگشاست. زیرا اگر چه مطابق ماده ۲ قانون نحوه رسیدگی به خسارات ناشی از تصادفات رانندگی به وسیله نقلیه موتوری مصوب ۱۳۴۵، خسارت ناشی از افت قیمت نیز به صراحت مورد شناسایی واقع شده، ولی رویه عملی شرکت های بیمه در عدم پرداخت این گونه خسارات است.

**۷- افزایش تعهدات پایه شرکت های بیمه تا میزان دیه یک مرد مسلمان در ماه حرام و پرداخت دیه های متعدد:** به موجب ماده ۴ قانون جدید "حداقل مبلغ بیمه موضوع این قانون در بخش خسارت بدنی معادل حداقل ریالی دیه یک مرد مسلمان در ماه حرام تعیین گردیده" و ثانیاً طبق تبصره یک ماده مذکور "در صورتی که در یک حادثه، مسؤل آن به پرداخت بیش از یک دیه به هر یک از زیان دیدگان محکوم شود، بیمه گر مؤظف به پرداخت تمامی دیه های متعلقه خواهد بود" در این رابطه عبارت "بیش از یک دیه" مجمل بوده و معلوم نیست منظور از آن مازاد بر دیه به صورت دو دیه، یا بالاتر است یا کسری از دیه را نیز شامل می شود که رفع ابهام از آن ضروری است.

**۸- پرداخت خسارت بدنی زیان دیدگان حوادث رانندگی بدون لحاظ جنسیت و اعتقادات دینی:** به موجب تبصره دو ماده ۴ قانون جدید بیمه اجباری "بیمه گر مؤظف است در ایفای تعهدات مندرج در این قانون، خسارت وارده به زیان دیده را بدون لحاظ جنسیت و مذهب تا سقف تعهدات بیمه نامه پرداخت کند" بدیهی است منظور از مذهب «اعتقادات دینی» است و تعیین مذهب خاصی در میان مذاهب رسمی کشور منظور قانون گذار نیست. به عبارت دیگر، این قانون زیان دیدگان حوادث رانندگی را با هرگونه اعتقادات مذهبی مشمول حمایت قراردادده است (طهماسبی، ۱۳۸۸، ص ۴۸). لذا اصلاح عبارت مذهب، به اعتقادات دینی اولی است.

**۹- امکان رجوع مستقیم زیان دیده به بیمه گر یا صندوق تأمین خسارت های بدنی:** اگر چه از منظر قواعد عمومی قراردادها شناسایی حق مراجعه مستقیم زیان دیده به بیمه گر می تواند خلاف اصل نسبی بودن اثر قراردادها به نظر آید، اما با توجه به آنکه در بیمه های

اجباری مسئولیت به ویژه بیمه اجباری شخص ثالث یکی از اهداف اصلی و مهم حمایت از زیان دیدگان و تضمین خسارات آنهاست و با توجه به آنکه در قراردادهای بیمه مسئولیت، جهت تعهد بیمه‌گر در برابر بیمه‌گذار، تعهد بیمه‌گذار در برابر ثالث است عدالت معاوضی قرارداد، حق مراجعه مستقیم زیان‌دیده به بیمه‌گر را ایجاب و از نظر حقوقی توجیه می‌کند و در حقیقت وسیله فنی تحقق عدالت معاوضی قراردادی است (کاتوزیان، ایزانلو، ۱۳۸۷، ص ۱۷۶). در قانون اصلاحی نیز این موضوع مورد عنایت واقع شده است. ماده ۱۴ قانون جدید به صراحت امکان رجوع مستقیم زیان‌دیده به بیمه‌گر یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی را پیش‌بینی کرده است. براساس این ماده، "اشخاص ثالث زیان‌دیده حق دارند با ارائه مدارک لازم برای دریافت خسارت به طور مستقیم حسب مورد به شرکت بیمه مربوطه یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مراجعه نمایند" در ادامه به موجب ماده ۱۵ قانون جدید بیمه اجباری "بیمه‌گر موظف است حداکثر ظرف پانزده روز پس از دریافت مدارک لازم، خسارت متعلقه را پرداخت نماید" و به موجب ماده ۱۶ قانون مذکور "در حوادث رانندگی منجر به صدمات بدنی غیر از فوت، بیمه‌گر وسیله نقلیه

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

۱- اصل یا تصویر مصدق گزارش کارشناس رانندگی و رانندگی یا گزارش مقامات انتظامی یا نظریه کارشناس یا هیئت کارشناسی منتخب مراجع قضایی.

۲- بیمه‌نامه شخص ثالث یا هرگونه مدرک دیگری که حاکی از بیمه وسیله نقلیه مسبب حادثه در زمان وقوع حادثه باشد.

۳- تصویر گواهی‌نامه رانندگی مسؤل حادثه مگر اینکه مشخصات کامل گواهی‌نامه رانندگی در گزارش کارشناس رانندگی یا رانندگی یا پلیس راه درج شده یا اینکه راننده مسؤل حادثه فاقد گواهی‌نامه رانندگی متناسب با نوع وسیله نقلیه موجد حادثه باشد.

۴- مدارک شناسایی مصدوم یا متوفی.

۵- تصویر خلاصه پرونده بالینی مصدوم یا متوفی در صورتی که در یکی از مراکز درمانی بستری شده باشد.

۶- نظریه پزشکی قانونی.

۷- تصویر مدرک شناسایی وسیله نقلیه مسبب حادثه در صورت وجود.

۸- ارائه مدارک مثبت دایر بر احراز سمت قانونی متقاضی از قبیل قیمومت یا وکالت یا وصایت یا ولایت خاص حسب مورد.

۹- جواز دفن یا گواهی فوت یا شناسنامه باطل شده متوفی.



مسبب حادثه یا صندوق تأمین خسارت های بدنی حسب مورد مؤظفند پس از دریافت گزارش کارشناس راهنمایی و رانندگی یا پلیس راه و در صورت لزوم گزارش مقامات انتظامی و پزشکی قانونی بلافاصله حداقل ۵۰ درصد از دیه تقریبی را به اشخاص ثالث زیان دیده پرداخت کرده و باقی مانده آن را پس از معین شدن میزان قطعی دیه بپردازند." به موجب تبصره ماده ۱۶ مذکور "در حوادث رانندگی منجر به فوت، شرکت های بیمه می توانند در صورت توافق با راننده مسبب حادثه و ورثه متوفی، بدون نیاز به رأی مرجع قضایی، دیه و دیگر خسارت های بدنی وارده را پرداخت کنند."

۱۰- حذف مرور زمان: به موجب ماده ۱۲ قانون سابق بیمه اجباری، مرور زمان دعاوی مربوط به بیمه موضوع این قانون از تاریخ وقوع حادثه دو سال تعیین و هرنوع اقدام ذی نفع به منظور مطالبه خسارت اعم از ارسال نامه یا تلگرام یا اظهارنامه، قاطع مرور زمان اعلام و در نهایت مدت مرور زمان جدید بعد از انقطاع یک سال بود. در حالی که در قانون جدید بیمه اجباری اساساً مرور زمان پیش بینی نشده است.

### گفتار دوم: حمایت از صنعت بیمه:

۱- گسترش موارد حق رجوع بیمه گر به مسبب حادثه جهت استرداد خسارات پرداختی: در قانون جدید بیمه اجباری نیز، مقنن در کنار توسعه حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی و در نتیجه افزایش تعهدات شرکت های بیمه به حمایت از این صنعت نیز پرداخته است به گونه ای که موارد حق مراجعه بیمه گر به مسبب حادثه جهت بازپایستادن و استرداد خسارات پرداختی را در دو حالت کلی رجوع اختیاری شدید و رجوع اختیاری ضعیف توسعه داده است (ره پیک، ۱۳۹۰، ص ۱۸۱). بر اساس ماده ۶ قانون جدید با توسعه موارد حق رجوع اختیاری شدید بیمه گر علاوه بر شناسایی مجدد حق مراجعه بیمه گر به مسبب حادثه در مواردی که حادثه رانندگی ناشی از عمد راننده یا در صورتی که راننده فاقد گواهینامه رانندگی باشد، در مواردی نیز که حادثه رانندگی در اثر مستی یا استعمال مواد مخدر یا روان گردان واقع شود برای بیمه گر حق مراجعه به مسبب حادثه مورد شناسایی

مقنن قرار گرفته است. همچنین در حوادث رانندگی منجر به جرح یا فوت که به استناد گزارش کارشناس تصادفات راهنمایی و رانندگی یا پلیس راه، علت اصلی وقوع تصادف یکی از تخلفات رانندگی حادثه ساز باشد بیمه گر می تواند جهت بازیافت یک درصد از خسارت های بدنی و دودرصد از خسارت های مالی پرداخت شده، به مسبب حادثه مراجعه کند (ماده ۵ قانون). و حتی به موجب ماده ۸ قانون جدید بیمه اجباری، ارتکاب تخلفات حادثه ساز را از موجبات و عوامل مؤثر در تعیین تعرفه حق بیمه قرار داده است. همچنین به موجب آیین نامه تعرفه حق بیمه، نحوه تقسیط و تخفیف در حق بیمه شخص ثالث مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۸ وزیران عضو کمیسیون امور اجتماعی و دولت الکترونیک، در خصوص آن دسته از بیمه گذارانی که در مدت اعتبار بیمه نامه موجب پرداخت خسارت مالی و یا بدنی از محل بیمه نامه شوند به نسبت تعداد حوادث منتهی به ایراد خسارت، هنگام تجدید بیمه نامه علاوه بر محرومیت از تخفیف های بیمه ای (که تا ۷۰ درصد مبلغ حق بیمه نیز می باشد) حق بیمه آنها تا ۸۰ درصد به نسبت خسارات مالی و تا ۱۰۰ درصد به نسبت خسارات بدنی افزایش می یابد. در این راستا پیش بینی حق رجوع بیمه گر به متصرفان غیرقانونی وسیله نقلیه مسبب حادثه نیز ضروری است (ایرانلو، ۱۳۸۷، ص ۵۲). در عین حال شناسایی حق مراجعه بعدی بیمه گر یا صندوق تأمین خسارت های بدنی به

- ۱- بر اساس جدول مصادیق و عناوین تخلفات رانندگی حادثه ساز مصوب ۸۷/۱۰/۲۹ هیئت وزیران این گونه تخلفات عبارت اند از:
  - ۱- هرگونه حرکات نمایشی مانند دور زدن در جا، حرکت به روی یک چرخ یا هرگونه حرکات آکروباتی در سطح راه ها و خیابان ها.
  - ۲- دور زدن در محل ممنوع.
  - ۳- عبور وسایل نقلیه از پیاده رو.
  - ۴- نقص سیستم روشنایی وسایل نقلیه به هنگام شب.
  - ۵- عبور از محل ممنوع (ورود ممنوع).
  - ۶- سبقت غیر مجاز.
  - ۷- تجاوز از سرعت مجاز.
  - ۸- عبور از چراغ قرمز راهنمایی.
  - ۹- عدم رعایت حق تقدم عبور.
  - ۱۰- حرکت به طور مارپیچ در راه ها.
  - ۱۱- تجاوز یا انحراف به چپ معابر.

غاصب و متصرف غیر قانونی وسیله نقلیه در مواردی که وی مسبب حادثه می باشد، در عین تضمین حقوق زیان دیده، تضمین حقوق جامعه و لزوم عدم حمایت از عمل غیر قانونی را در بر دارد.

**۲- ممنوعیت ارائه هرگونه خدمات به دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی فاقد بیمه نامه شخص ثالث با هدف گسترش ضریب نفوذ بیمه:** به منظور تحقق اهداف مقنن در ماده یک قانون بیمه اجباری، دادن بار یا مسافر یا ارائه هرگونه خدمات به دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی فاقد بیمه نامه شخص ثالث معتبر از سوی شرکتها و مؤسسات حمل و نقل بار و مسافر درون شهری و برون شهری، همچنین توسط راهور، دفاتر اسناد رسمی و سازمانها و نهادهای مرتبط با امر حمل و نقل ممنوع است و دفاتر اسناد رسمی مکلفند هنگام تنظیم هرگونه سند در مورد وسایل نقلیه موتوری زمینی موضوع این قانون، مشخصات بیمه نامه شخص ثالث آنها را در اسناد تنظیمی درج نمایند (تبصره دو و سه ماده ۱۹). موضوعی که گامی مهم در اجرای همه گیر قانون بیمه اجباری و جلوگیری از تردد وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه است. در این راستا تمثیلی شدن متن مقرر و ذکر مصادیقی دیگر چون عدم برخورداری از یارانه سوخت، عدم امکان تمدید گواهینامه نیز گامی در راستای تحقق الزام مقرر در ماده یک قانون است.

**۳- ممنوعیت تردد وسایل نقلیه موتوری زمینی فاقد بیمه نامه:** براساس ماده ۱۹ قانون جدید، حرکت وسایل نقلیه موتوری زمینی بدون داشتن بیمه نامه موضوع این قانون را ممنوع بوده و مأموران راهور و پلیس راه، مجاز و بلکه موظف هستند وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه موضوع این قانون را تا هنگام ارائه بیمه نامه مربوط در محل مطمئنی متوقف کرده

۱- عدم رعایت فاصله مناسب با وسیله نقلیه یا عدم توجه به جلو.

۲- گردش به چپ یا راست در محل ممنوع.

۳- روشن نکردن چراغ در هنگام شب و در مواقع لزوم.

۴- رانندگی با وسیله نقلیه دارای عیب و نقص فنی مؤثر (چراغ، لاستیک، فرمان، ترمز، برف پاک کن و زنجیر چرخ).

۵- عدم رعایت شرایط مندرج در گواهینامه از قبیل استفاده از سمعک، عینک یا تجهیزات خاص.

۶- مصرف مواد روان گردان یا مشروبات الکلی.

قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث، "هست ها و بایدها"

و راننده متخلف را به پرداخت جریمه تعیین شده ملزم کنند. به موجب آیین نامه مربوط به نحوه توقیف وسایل نقلیه، مأموران پلیس موظف شدند تا وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه را در نزدیک ترین پارکینگ عمومی یا محل مطمئن دیگری که به تشخیص پلیس مناسب برای نگهداری وسیله نقلیه است توقیف و نگهداری کنند (ماده ۱ آیین نامه) و در صورتی که وسیله نقلیه موصوف از جمله وسایل نقلیه عمومی حمل بار یا مسافر بوده و ارائه بیمه نامه معتبر آن، مستلزم صرف زمان باشد شخص راننده و موسسه و شرکت مربوط به انتقال بار و مسافران به نحو مطمئن و مناسب به مقصد و جبران خسارت ایشان موظف شدند (ماده ۲ آیین نامه) و به صراحت رفع توقیف وسیله نقلیه موتوری زمینی، صرفاً مستلزم ارائه بیمه نامه معتبر به مرجع توقیف کننده است (ماده ۴ آیین نامه).

**۴- تکلیف دادگاه ها به دعوت از شرکت های بیمه و یا صندوق تأمین خسارت های بدنی در جلسات رسیدگی به دعاوی مربوط به حوادث رانندگی اعم از حقوق یا کیفری:** یکی از دستاوردها و نوآوری های بسیار مهم و کاربردی قانون جدید بیمه اجباری طراحی سازوکار حضور بیمه گر و صندوق تأمین خسارت های بدنی در دعاوی مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی است. ماده ۲۲ قانون جدید مقرر می دارد: "محاكم قضایی مکلفند در جلسات رسیدگی به دعاوی مربوط به حوادث رانندگی، حسب مورد شرکت بیمه ذی ربط یا صندوق تأمین خسارت های بدنی را جهت ارائه نظرات و مستندات خود دعوت نمایند و پس از ختم دادرسی یک نسخه از رأی صادره را به آنها ابلاغ کنند" این تکلیف محاکم در دادرسی های کیفری که علی القاعده هیچ شخص ثالثی نه به عنوان ورود ثالث یا جلب ثالث و نه به عنوان قائم مقام خاص حق دخالت در دادرسی کیفری را ندارد از اهمیت بسزایی برخوردار است (ایزانلو، ۱۳۸۷، ص ۵۰). البته اصلاح عبارت محاکم دادگستری به مراجع قضاوتی و یا مراجع قضایی ضروری است، زیرا بسیاری از مستندات و محتویات پرونده های قضایی و قضاوتی در داسراها تشکیل می شود. (فرهانی، ۱۳۹۰)

## گفتار سوم: قضازدایی و روان سازی فرآیند جبران خسارت زیان دیدگان حوادث

**رانندگی:** یکی دیگر از گام های اصلاحی مقنن در قانون جدید بیمه اجباری، پیش بینی و تدارک سازوکارهای حقوقی و قانونی مناسب به منظور قضازدایی و دسترسی آسان زیان دیدگان حوادث رانندگی به خدمات حمایتی شرکت های بیمه و تأسیس نهادها و روش های جدید به شرح زیر می باشد:

### ۱) حق مراجعه مستقیم زیان دیده به بیمه گر یا صندوق تأمین خسارت های بدنی:

همان گونه که در بند ۹ مبحث مربوط به توسعه حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی بیان شد در قانون جدید و به شرح ماده ۱۴ تا ۱۷، روش و سازوکار قانونی لازم به منظور "مراجعه مستقیم" اشخاص ثالث زیان دیده به شرکت های بیمه یا صندوق تأمین خسارت های بدنی پیش بینی شده است به طوری که ایشان حق دارند با ارائه مدارک لازم برای دریافت خسارت به طور مستقیم و بدون اینکه نیازمند طرح دعوا به طرفیت بیمه گر وسیله نقلیه مسبب حادثه و یا صندوق تأمین خسارت های بدنی باشد به مراجع مربوط مراجعه نمایند. در رابطه با ماده ۱۶ ضرورت دارد از عبارت "پس از معین شده میزان قطعی دیه" رفع ابهام شود و دقیقاً معلوم شود منظور از آن معین شده قطعی میزان دیه به موجهی حکم دادگاه است یا نظریه پزشکی قانونی؟

### ۲- پیش بینی کمیسیون های حل اختلاف تخصصی: اما دستاورد دیگر قانون جدید،

پیش بینی کمیسیون های حل اختلاف تخصصی در راستای قضازدایی از دعاوی و اختلافات میان زیان دیدگان مالی حوادث رانندگی و شرکت های بیمه می باشد بدین شرح که در صورتی که اختلاف میان زیان دیده در حوادث رانندگی منجر به خسارت مالی و شرکت بیمه گر مربوطه به طریق مندرج در فوق برطرف و حل و فصل نشود، موضوع بدون رعایت تشریفات آیین دادرسی (مدنی)، در کمیسیون حل اختلاف تخصصی مرکب از یک نفر قاضی با معرفی رئیس دادگستری محل، یک نفر کارشناس بیمه با معرفی اتحادیه (سندیکای) بیمه گران ایران و تأیید بیمه مرکزی ایران و یک نفر کارشناس رسیدگی به تصادفات با معرفی پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا مورد رسیدگی قرار می گیرد و رأی

این کمیسیون، قطعی و ظرف بیست روز قابل اعتراض در دادگاه های عمومی است (ماده ۱۷ قانون).

**۳- امکان وثیقه نهادن بیمه نامه:** مقنن در ماده ۲۱ قانون جدید بیمه اجباری در مقام نوآوری و در عین حال رفع مشکلات اجرایی مذکور مقرر داشته: "... محاکم قضایی موظفند در حوادث رانندگی منجر به خسارت های بدنی، بیمه نامه شخص ثالثی را که اصالت آن از سوی شرکت بیمه ذی ربط کتباً مورد تأیید قرار گرفته است تا میزان مندرج در بیمه نامه به عنوان وثیقه قبول نمایند" هرچند از نظر موازین حقوقی وثیقه نهادن بیمه نامه با چالش هایی مانند عدم امکان ضبط وثیقه در راستای تضمین اجرای جنبه عمومی مجازات مواجه است (خدابخشی، ۱۳۸۹، ص ۳۵۲). در این رابطه تصریح به آنکه این موضوع صرفاً در ارتباط با جنبه خصوصی جرم و ضرر و زیان مدعی خصوصی است نه جنبه عمومی جرم، موجب شفافیت بیشتر عبارت می باشد.

### گفتار چهارم: پیش بینی نحوه تعامل نهاد های مجری قانون با قید ضمانت اجراهای

مناسب: عدم وجود مقرراتی جامع و ساختاری در خصوص وظایف و اختیارات دستگاه ها و نهادهای مرتبط با اجرای قانون یکی از کاستی ها و نارسایی های قانون سابق بیمه اجباری بود به نحوی که در برخی موضوعات امکان انجام همکاری های بین بخشی دستگاه ها و نهادهای رسمی را متعذر و در نهایت مانع اجرای مطلوب قانون بیمه اجباری و تحقق اهداف مقنن در فراگیری بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی می شد که یکی دیگر از دستاوردهای قانون جدید پیش بینی و طراحی سازوکار تعاملی و تضمینی میان ساختارهای مسئول به شرح زیر می باشد:

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

## ۱- تبادل اطلاعات و فراهم کردن امکان دسترسی متقابل به بانک‌های اطلاعاتی

**مرتبط:** یکی از نارسایی‌های گذشته، عدم دسترسی متقابل ناجا و بیمه مرکزی و شرکت‌های بیمه به بانک‌های اطلاعاتی یکدیگر در خصوص مشخصات وسایل نقلیه موتوری زمینی و سوابق تخلفات و تصادفات رانندگان به منظور سیاست‌گذاری واحد در امور مربوطه بود. مقنن در یک نوآوری ضروری و بجا، نیروی انتظامی را موظف کرد ترتیبی اتخاذ نماید که امکان دسترسی به بانک‌های اطلاعاتی آن نیرو در ارتباط با مواردی از قبیل مشخصات وسایل نقلیه موتوری زمینی، گواهینامه‌های صادر شده، و همچنین سوابق تخلفات و تصادفات رانندگان از طریق سامانه رایانامه برای بیمه مرکزی ایران و شرکت‌های بیمه فراهم شود (ماده ۲۴ قانون).

## ۲- مشارکت و سرمایه‌گذاری صنعت بیمه و تعامل آن با سایر دستگاه‌ها در پروژه‌های

**کاهش حوادث رانندگی:** به موجب ماده ۲۷ قانون جدید بیمه اجباری، "شرکت‌های بیمه موظفند ۲۰ درصد از سود عملیات بیمه‌ای خود در بخش شخص ثالث وسایل نقلیه موضوع این قانون را به حسابی که از سوی بیمه مرکزی ایران تعیین می‌شود واریز و بیمه مرکزی با همکاری وزارت راه و ترابری و راهور ناجا، مبالغ مذکور را در اموری که موجب کاهش حوادث رانندگی و خسارت‌های ناشی از آن می‌شود هزینه کنند."

## ۳) پیش‌بینی ضمانت اجراهای مؤثر کیفی، مالی و اداری جهت اجرای قانون:

یکی دیگر از تحولات بجای این قانون که خلأ آن بسیار احساس می‌شد بدون ضمانت اجرا ماندن مقررات قانونی بیمه اجباری بود در قانون جدید بیمه اجباری، "بیمه مرکزی ایران موظف است بر حسن اجرای این قانون نظارت کند و در صورت عدم اجرای مفاد آن از سوی هریک از شرکت‌های بیمه، حسب مورد، متخلف را به پرداخت جریمه نقدی حداکثر تا مبلغ ده برابر حداقل تعهدات بدنی موضوع ماده چهار این قانون ملزم کرده یا با تأیید شورای عالی بیمه، پروانه فعالیت شرکت مذکور را در یک یا چند رشته برای مدت حداکثر یک سال تعلیق نماید یا با تأیید شورای عالی بیمه و تصویب مجمع عمومی بیمه مرکزی ایران پروانه فعالیت آن شرکت را در یک یا چند رشته بیمه به طور دائم لغو کند.

جریمه موضوع این ماده به حساب صندوق تأمین خسارت های بدنی واریز خواهد شد" (ماده ۲۸ قانون).

از طرفی دیگر به موجب تبصره های یک و دو ماده ۱۸ آیین نامه چگونگی اداره صندوق تأمین خسارت های بدنی، "در صورتی که هر یک از شرکت های بیمه نسبت به پرداخت به موقع وجوه موضوع بندهای الف و ب ماده یازده قانون نکنند، بیمه مرکزی مکلف است به درخواست مدیر صندوق، موضوع را بررسی و ماده ۲۸ قانون را اعمال نماید. همچنین مدیر صندوق موظف است در صورت عدم پرداخت حقوق قانونی صندوق از سوی شرکت های بیمه، نسبت به اعلام جرم موضوع تبصره پنج ماده یازده قانون به مراجع قضایی اقدام نماید" اما در خصوص نظارت بر حسن اجرای این قانون از طرف دیگر نهادها و دستگاه های مجری، هنوز تکلیفی مشخص نشده که طراحی و پیش بینی سازوکاری فرا دستگامی ضروری ارزیابی می شود.

### فصل دوم: صندوق تأمین خسارت های بدنی

ضرورت جبران سریع و کارآمد زیان های وارد به اشخاص ثالث که خارج از پوشش شرکت های بیمه قرار داشته از دیرباز در کنار توسعه صنعت بیمه مورد توجه بوده است. بخشی از این سازوکارها ملهم از اندیشه های جبران جمعی خسارت یا در سطحی بالاتر به اندیشه های اجتماعی کردن خطرات و توزیع بار اقتصادی حوادث بر آحاد افراد جامعه برمی گردد (قسمتی تبریزی، ۱۳۸۹، ص ۷۳)، دغدغه هایی که موجب ایجاد نهادهای تکمیلی مشابه در نظام های حقوقی مختلف شده است. در این قسمت ابتدا به بررسی تطبیقی نهادهای حمایتی مشابه صندوق تأمین خسارت های بدنی در دیگر کشورها پرداخته و سپس نوآوری های قانون اصلاح قانون بیمه اجباری در خصوص صندوق تأمین

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



خسارت‌های بدنی تشریح می‌شود و در نهایت با توجه به وجود برخی موارد سکوت و یا ابهام و اجمال فعلی در مقررات راجع به صندوق تأمین خسارت‌های بدنی، به ارائه پیشنهاد‌های اصلاحی آن می‌پردازیم.

### گفتار اول: برخی نهادهای حمایتی مشابه صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در دیگر کشورها:

۱- فرانسه: به منظور حمایت از قربانیان حوادث رانندگی اعم از وسایل نقلیه بیمه‌نشده یا متواری از سانحه رانندگی، از سال ۱۹۵۱ میلادی یعنی پیش از اجرایی شدن بیمه وسایل نقلیه موتوری زمینی، صندوقی به نام «صندوق تضمین خسارت اتومبیل»<sup>۱</sup> ایجاد شده است که امروزه به موجب مواد ۹ و ۱۰ قانون حوادث رانندگی مصوب ۱۹۸۵ به ایفای وظیفه در قبال زیان‌دیدگان حادثه رانندگی می‌پردازد. صندوق مذکور در واقع جایگزین بیمه‌گر خودرو بوده و در مواردی که خسارات وارده به زیان‌دیدگان حوادث رانندگی از طریق شرکت‌های بیمه به دلایلی چون بیمه‌نبودن وسیله نقلیه قابل پرداخت نیست اقدام می‌نماید. زیان‌دیده حادثه رانندگی می‌تواند از حمایت‌های صندوق مذکور برخوردار شود که دارای تابعیت فرانسه یا یکی از کشورهای عضو اتحادیه اروپا را داشته باشد یا اقامت‌گاه وی در فرانسه باشد. در غیر این صورت هرگونه جبران خسارت زیان‌دیده موکول به شرط عمل متقابل کشور تبعه است. صندوق مذکور در مورد جبران زیان‌های ناشی از حوادث عمدی مسئولیتی ندارد (کاتوزیان، جنیدی، غمامی، ۱۳۸۰، ص ۲۰۶). به تدریج حوزه عملکرد این صندوق در طول زمان چنان گسترده شده است که صدمات بدنی ناشی از شکار را نیز شامل شده است. در سال ۱۹۹۰، مسئولیت این صندوق افزایش یافت تا به قربانیان هرگونه عمل غیر قانونی علاوه بر عملیات تروریستی، غرامت پرداخت کند. اسم صندوق نیز به صندوق ضمانت قربانیان تروریسم و دیگر جرایم (FGTI) تغییر یافت و FAGO مدیرمسئول آن شد. صندوق تضمین خسارت، همچنین وظیفه اقدام به کاهش آمار تصادفات و سوانح رانندگی و فعالیت جهت ارتقای بیمه و تشویق به بیمه‌کردن خودروها را بر عهده دارد (مستر، ۲۰۱۱، ص ۳۱۶-۶۱).

1. Fonds de garantie automobile

۲- انگلستان: اداره بیمه کنندگان خودرو در سال ۱۹۴۶ به منظور پرداخت غرامت به قربانیان ناشی از تصادف با وسایط نقلیه مسؤل حادثه فاقد بیمه یا مقصر متواری تأسیس شد. تمامی بیمه گران که مجاز به صدور بیمه نامه اجباری اتومبیل می باشند، طبق قانون شدآمد جاده ای مصوب ۱۹۸۸، ملزم هستند که عضوی از MIB باشند و در تأمین بودجه آن همکاری کنند. MIB شرکتی با مسئولیت محدود است. گروه MIB شامل اداره بیمه خودرو و شرکت‌های تابع با مسئولیت محدود مانند: شرکت سرویس‌های ردیابی، شرکت سرویس‌های مدیریت MIB و شرکت سرویس‌های پیشخوان MIB هستند. به وسیله این شرکت‌های تابع، علاوه بر مدیریت تبادل و رسیدگی به تعهدات و ادعای غرامت (CUE) و دفاتر ثبت بیمه خودروها برای جلوگیری از دزدی و کلاهبرداری (MIAFTR)، پیشخوان دعاوی، MIB، سرویس‌های مدیریتی برای کارمندان اداره ردیابی و شناسایی تعهدات (ELTO) و سرویس‌های پشتیبانی برای دفتر تخلیفات بیمه ایی (IFB) نیز ارائه می دهد. اداره بیمه خودرو به عنوان آخرین منبع جبران غرامت است و به همین دلیل تنها دعوایی در مورد خسارت به اموال و جراحاتی را در نظر می گیرد که از هیچ منبع دیگری امکان تأمین نخواهد داشت. اداره ملزم به رسیدگی به دعاوی طبق توافقات منعقد با دولت است. تنها غرامت تصادفاتی که در جاده ها و اماکن عمومی آن‌گونه که در قانون شدآمد جاده‌ای سال ۱۹۸۸ و مقررات منتج از آن باعث خسارت به اموال یا جراحات شده باشند به وسیله MIB قابل پرداخت هستند. همچنین در مواردی که خودرو ثبت شده در خارج از کشور در انگلستان مسؤل و مقصر تصادفی شناخته می شود، MIB به عنوان دفتر کارت سبز انگلستان عمل می کند (عیدی مصباح، ۱۳۸۵، ص ۶).

۳- آفریقای جنوبی: بر اساس قانون تأسیس صندوق تأمین حوادث جاده‌ای<sup>۱</sup> مصوب ۱۹۹۶ میلادی (با اصلاحات بعدی) به منظور حمایت از زیان‌دیدگان حوادث جاده‌ای صندوق مذکور تأسیس شده است این صندوق دارای شخصیت حقوقی عمومی بوده و منابع مالی آن از طریق مبالغ اضافه‌شده بر قیمت بنزین و گازوئیل عرضه شده در

1. Road Accident Fund (RAF)

جایگاه‌های سوخت تأمین می‌شود. به تعبیر دیگر همه خریداران بنزین و گازوئیل مبالغی مشخص اضافه بر قیمت سوخت می‌پردازند که این مبالغ به عنوان منبع درآمد صندوق مذکور اختصاص می‌یابد. کلیه زیان‌دیدگان حوادث رانندگی (مصدومان یا وراث متوفی) جهت جبران خسارات بدنی ناشی از حوادث رانندگی می‌توانند به این صندوق مراجعه کنند. صندوق مذکور هم‌چنین عهده‌دار جبران خسارات ناشی از کارافتادگی است.

۴- **مصر:** در این کشور نیز صندوقی مشابه صندوق تأمین خسارت‌های بدنی وجود دارد، بر اساس آخرین اصلاحات قانون بیمه اجباری مصر (قانون التأمین الاجباری عن المسئولیه المدنیه الناشئه عن حوادث مرکبات النقل السريع مصوب ۲۹/۰۵/۲۰۰۷) دامنه پوشش این صندوق عدم شناسایی وسیله نقلیه مسبب حادثه، بیمه نبودن وسیله نقلیه مسبب حادثه، ورشکستگی کلی یا جزئی بیمه‌گر وسیله نقلیه و سایر موارد ارجاعی از سوی مقنن می‌باشد. این صندوق به وسیله دولت به نمایندگی وزیر اقتصاد و مالی بر اساس قانون ایجاد شده است و مالکیت آن بر عهده صنعت بیمه است. به صورت شرکت با مسئولیت محدود، عضویت شرکت‌های بیمه در این صندوق به صورت اجباری است و از جهت منابع درآمدی این صندوق، بنا به دستورالعمل وزارت اقتصاد و مالیه درصدی بر حق بیمه‌ها سورشارژ می‌شود که تاکنون این میزان ۵ درصد حق بیمه اجباری اتومبیل بوده است.

### گفتار دوم: گام‌های اصلاحی قانون اصلاح قانون بیمه اجباری در خصوص صندوق تأمین خسارت‌های بدنی:

- ۱- افزایش پوشش‌های حمایتی صندوق تأمین خسارت‌های بدنی: به موجب تبصره یک ماده ۱۰ قانون جدید بیمه شخص ثالث "میزان تعهدات صندوق برای جبران خسارت‌های بدنی معادل مبلغ مقرر در ماده ۴ این قانون و تبصره ذیل آن خواهد بود"
- ۲- ارتقای جایگاه صندوق تأمین خسارت‌های بدنی: بر اساس قانون جدید بیمه اجباری جایگاه صندوق مذکور تا حد یک نهاد عمومی غیر دولتی ارتقای و ارکان آن تقویت و از حمایت‌های مالی و قانونی ویژه‌ای برخوردار شده است و مدیر آن به پیشنهاد

قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث، "هست ها و بایدها"

رئیس کل بیمه مرکزی و تصویب مجمع عمومی صندوق منصوب می شود و صندوق مذکور دارای شخصیت حقوقی مستقل می باشد. صندوق در حال حاضر و بر اساس وضعیت حقوقی جدید آن دیگر تحت اداره بیمه مرکزی ایران نبوده و دارای ارکان خاص خود شامل مجمع عمومی، هیئت نظارت، مدیر صندوق و بازرس (حسابرس) می باشد و حتی در تأکید این استقلال، به موجب بند ۹۴ الحاقی قانون بودجه ۱۳۹۰ کل کشور صندوق تأمین خسارت های بدنی به قانون فهرست نهادها و مؤسسات عمومی غیر دولتی مصوب ۱۳۷۳ با اصلاحات بعدی اضافه شده است.

۳- **تقویت منابع مالی صندوق:** تقویت منابع مالی صندوق متناسب با افزایش تعهدات قانونی وی می باشد، زیرا حسب آمارهای موجود در کشور، حدود هشت میلیون وسیله نقلیه موتوری زمینی فاقد بیمه نامه در حال تردد می باشند و از طرفی میزان تعهدات صندوق متناسب با تعهدات بیمه گر به شرح ماده ۴ قانون جدید تعیین شده است. لذا مقنن با افزایش و ارتقای منابع مالی صندوق به شرح ماده ۱۱ قانون به شرح زیر اقدام کرده است:

الف) پنج درصد از حق بیمه بیمه اجباری موضوع این قانون.

ب) مبلغی معادل حداکثر یک سال حق بیمه بیمه اجباری که از دارندگان وسایل نقلیه ای که از انجام بیمه موضوع این قانون خودداری نمایند.

ج) مبالغی که صندوق پس از جبران خسارت زیان دیدگان می تواند از مسئولان حادثه وصول کند.

د) درآمد حاصل از سرمایه گذاری وجوه صندوق.

ه) ۲۰ درصد از جرائم وصولی راهنمایی و رانندگی در کل کشور.

و) ۲۰ درصد از کل هزینه های دادرسی و جزای نقدی وصولی توسط قوه قضاییه.

ز) جرائم موضوع ماده ۲۸ این قانون.

ح) کمک های اعطایی از سوی اشخاص مختلف.

۱. برای مطالعه بیشتر ر. ک. آیین نامه چگونگی اداره صندوق تأمین خسارت های بدنی مصوب ۱۳۸۸/۹/۲۲ وزیران عضو کمیسیون امور اجتماعی و دولت الکترونیک که طی نامه شماره ۲/۱۶۴۴۹/ت ۴۱۳۹۷ ک مورخ ۱۳۸۸/۱۱/۴ ابلاغ و در روزنامه رسمی شماره ۱۸۹۰۸ مورخ ۱۳۸۸/۱۱/۶ منتشر شده است.

**تبصره:** در صورت کمبود منابع مالی صندوق، دولت موظف است در بودجه سنواتی سال بعد، کسری منابع صندوق را تأمین نماید."

**۴- برخورداری صندوق از برخی حمایت ها و معافیت های قانونی خاص:** یکی دیگر از نوآوری های قانون اصلاح قانون بیمه اجباری برخورداری صندوق از برخی حمایت ها و معافیت های قانونی خاص می باشد. به عنوان نمونه درآمدهای صندوق از مالیات و هرگونه عوارض، معاف بوده (تبصره دو ماده ۱۱) و همچنین صندوق از پرداخت هزینه های دادرسی و اوراق و حق الاجرائیز معاف شده است (تبصره سه ماده ۱۱). از طرفی دیگر اسناد مربوط به مطالبات و پرداخت های خسارت صندوق تأمین خسارت های بدنی از حمایت های قانونی اسناد لازم الاجرا برخوردار شده و چنین اسنادی در حکم اسناد لازم الاجرا شناخته شده است (تبصره چهار ماده ۱۱) و در نهایت عدم پرداخت حقوق قانونی صندوق از سوی شرکت های بیمه، موضوع بندهای "الف" و "ب" ماده ۱۱ قانون بیمه اجباری جدید، جرم انگاری شده و در حکم دخل و تصرف غیر قانونی در وجوه عمومی به شمار آمده است (تبصره پنج ماده ۱۱).

**گفتار سوم: موارد اجمال، ابهام، سکوت و خلاءهای قانونی موجود در قانون اصلاح در ارتباط با صندوق تأمین خسارت های بدنی:**

**۱- لزوم حذف بطلان قرارداد بیمه، تعلیق تأمین بیمه گر از شمار تعهدات صندوق:** با توجه به امره بودن مقررات قانون اصلاح قانون بیمه اجباری پیشنهاد می شود موارد بطلان قرارداد بیمه، تعلق تأمین بیمه گر و تعهدات صندوق تأمین خسارت های بدنی حذف شود. زیرا بطلان یا تعلیق قرارداد بیمه توسط بیمه گر با ویژگی امره بودن این قانون در تعارض است. به ویژه آنکه بیمه گر نسبت به دریافت حق بیمه نیز اقدام کرده است.

**۲- لزوم تعریف دقیق موارد خارج از شرایط بیمه نامه:** عبارت «خسارت های بدنی خارج از شرایط بیمه نامه» مندرج در ماده ۱۰ در قانون تعریف نشده و با وضعیت حاضر امکان عملی شرایط عمومی یا خصوصی حتی مغایر مقررات قانون در بیمه نامه ها در

راستای کاهش و تحدید مسؤلیت بیمه‌گر در قبال زیان‌دیده وجود دارد، لذا جهت روشن شدن مفهوم این عبارت و تعیین چارچوب آن پیشنهاد می‌شود در قانون از این عبارت تعریف جامعی ارایه شود.

### ۳- لزوم تبیین حدود مراجعه صندوق تأمین خسارت‌های بدنی به مسؤل حادثه:

صندوق پس از پرداخت خسارت به زیان‌دیده می‌تواند بر اساس اصل قایم مقامی، جهت بازیافت خسارات پرداخت‌شده به مسؤل حادثه مراجعه کند. در واقع مسؤلیت صندوق به جهت حمایت از زیان‌دیده است و به جای مسؤل حادثه اقدام به پرداخت می‌کند؛ بدیهی است که بتواند مبالغ پرداختی را بازیافت کند. مبالغ دریافتی از این طریق، یکی از منابع مالی صندوق را تشکیل می‌دهد که در بند ج ماده ۱۱ قانون به آن اشاره شده است.

در قانون به صراحت به این امر اشاره نشده است لذا پیشنهاد می‌شود این حق برای صندوق به نحو صریح پیش بینی شود. همچنین پیش بینی شود در مواردی که مسؤل حادثه فرار می‌کند و صندوق اقدام به پرداخت می‌کند ولی بعداً وسیله نقلیه مورد شناسایی قرار می‌گیرد صندوق می‌تواند به بیمه‌گری که مسؤلیت شخص متواری را پوشش داده است و هم خود شخص راننده، رجوع کند در این صورت این شخص می‌تواند از بیمه‌گر مطالبه خسارات پرداختی را داشته باشد؛ به این استناد که طبق قرارداد بیمه، بیمه‌گر مکلف به پرداخت است.

همچنین با توجه به اختلافی که در خصوص مراجعه صندوق به زیان‌دیده زن یا غیر مسلمان وجود دارد و اعتقاد برخی از حقوقدانان و محاکم مبنی بر اینکه صندوق در مواقعی، آنچه را می‌پردازد، نمی‌تواند وصول نماید. از جمله در موردی که صندوق، دیه زن زیان‌دیده را مانند زیان‌دیده مرد پرداخت می‌کند و در این موارد پس از مراجعه به مسؤل حادثه، تنها می‌تواند به میزان دیه زن و مسؤلیت قانونی، مبالغی را از این شخص وصول کند، زیرا مبانی که برای مازاد بر دیه قانونی زن در رابطه با بیمه‌گر و زیان‌دیده مطرح می‌شود، در رجوع به عامل حادثه و دریافت مبلغ مازاد از او وجود ندارد و نوعی تحمل مازاد بر مسؤلیت است که بدون تصریح قانون صحیح نخواهد بود؛ لذا پیشنهاد می‌شود حق صندوق در مراجعه به مسبب حادثه در مواردی که زیان‌دیده زن یا غیر مسلمان باشد برای

دریافت تمام خسارت پرداختی نه فقط نصف آن پیش بینی شود.

۴- لزوم تصریح به نوع شخصیت حقوقی صندوق در قانون: در قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مانند سلف خود از صندوق تأمین خسارت های بدنی به عنوان صندوقی مستقل یاد کرده بود بدون آنکه نوع شخصیت حقوقی آن را تعیین کند. برای رفع این نقیصه اگرچه به موجب بند ۹۴ قانون بودجه سال ۱۳۹۰ کل کشور مصوب ۱۳۹۰/۰۲/۱۹ صندوق تأمین خسارت های بدنی به فهرست نهادها و مؤسسات عمومی غیر دولتی مصوب ۱۳۷۳/۰۴/۱۹ الحاق شده است. ولی با عنایت به موقت بودن قانون بودجه و اینکه علی القاعده احکام آن در مدت اعتبار قانون مدت دار موصوف دارای اعتبار است و از طرفی هدف مقنن در این وضع این مقرر تکمیلی و بند الحاقی، اقدام در راستای استقلال شخصیت حقوقی صندوق و تمیز و تفکیک بیشتر آن از وضعیت و هویت سابق آن بوده است. لذا شایسته است در اصلاحات پیش روی، نوع شخصیت حقوقی صندوق در متن ماده مربوطه تعیین تکلیف و تصریح شود.

۵- «مدیر یا مدیرعامل صندوق»: در مقررات قبلی، صندوق تأمین خسارت های بدنی به عنوان یکی از مدیریت های بیمه مرکزی شناخته می شد ولی با توجه به ارتقاء شان و جایگاه صندوق تأمین خسارت های بدنی و اینکه در قانون جدید مدیر صندوق به پیشنهاد رییس کل بیمه مرکزی ایران و تصویب مجمع عمومی و با حکم رییس مجمع عمومی منصوب می شود. همچنین با توجه به قرار گرفتن آن در شمار نهادها و مؤسسات عمومی غیر دولتی به شرح بند سابق، پیشنهاد می شود ارکان و تشکیلات صندوق مذکور به پیش بینی و تسمیه آن در چهارچوب اساسنامه ارجاع داده شود.

۶- اصلاح واژه «تبصره» به «تبصره ها» در تبصره ۱ ماده ۱۰: با توجه به اینکه ماده ۴ دارای دو تبصره می باشد، واژه «تبصره های» که در این تبصره ذکر شده است صحیح به نظر می رسد. لذا عبارت «تبصره های ذیل آن» جایگزین عبارت «تبصره ذیل آن» گردد.

۷- ضرورت اصلاح قانون با رویکرد تقویت جنبه پیشگیرانه: با توجه به منتفی شدن موعد چهارماهه تبصره (۷) ماده (۱۱) و ضرورت اصلاح قانون با رویکرد تقویت جنبه

قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث، "هست ها و بایدها"

پیشگیرانه آن و لزوم فراهم نمودن ساز و کارهای ترویج و تعمیم امر بیمه، پیشنهاد می شود تبصره (۷) ماده (۱۱) اصلاح شود و این اجازه به صندوق داده شود تا بخشی از منابع مالی خود را جهت تعمیم امر بیمه، گسترش فرهنگ بیمه، ترغیب رانندگان فاقد بیمه نامه شخص ثالث به اخذ بیمه نامه و پیشگیری از زیان های ناشی از حوادث رانندگی اختصاص دهد.

۸) لزوم ذکر مرجع اجرای اسناد مربوط به مطالبات و پرداخت های خسارت صندوق تأمین خسارت های بدنی: با توجه به آنکه هدف از شناسایی اسناد مربوط به مطالبات خسارت های صندوق، تسهیل فرایند مطالبه و وصول مبالغ پرداختی به زیان دیدگان از مسؤلان حوادث رانندگی است و از طرفی دیگر دواير اجرای ثبت مرجع عام صدور اجراییه در خصوص اسناد در حکم اسناد لازم الاجرا می باشند، ولی متأسفانه در عمل مرجع مذکور بنا به معاذیری از جمله عدم تصریح به این موضوع در آیین نامه مفاد اسناد رسمی لازم الاجرا و طرز رسیدگی به شکایات از عملیات اجرایی از پذیرش چنین درخواست هایی خودداری می کنند. لذا تصریح به مرجع رسمی اجرای اسناد مربوط به مطالبات و پرداخت های خسارت صندوق تأمین خسارت های بدنی لازم و ضروری است.

۹- لزوم حذف تکلیف مقرر در تبصره ۵۵۱ قانون مجازات اسلامی از صندوق: از آنجایی که صندوق تأمین خسارت های بدنی به عنوان یکی از نهادهای مهم و تخصصی در کنار صنعت بیمه کشور، عهده دار حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی در موارد مهمی چون بطلان قرارداد بیمه، تعلیق تأمین بیمه گر، فرارکردن و یا شناخته نشدن مسؤل حادثه و ورشکستگی بیمه گر می باشد و گاهی با توجه به حجم پرونده های واصله مربوط به حوادث جاده ای مشمول ماده ۱۰ قانون اصلاح قانون بیمه شخص ثالث، پاسخگوی نیازهای جاری اش نمی باشد. هم اکنون و با تصویب تبصره ماده ۵۵۱ قانون مجازات اسلامی به نظر می رسد علاوه بر آنکه نفس توجه مسؤلیت و تکلیف به پرداخت دیات این قبیل بزه دیدگان توسط صندوق تأمین خسارت های بدنی، مغایر با اهداف و کارکردهای حرفه ای و تخصصی این صندوق که بخشی لاینفک از صنعت بیمه کشور می باشد است، با توجه به تأمین عمده منابع مالی این صندوق از محل بندهای "الف" و بعضاً "ب" ماده



۱۱ قانون مذکور یعنی توسط بیمه‌گذاران و خریداران بیمه‌نامه‌های شخص ثالث پرداخت و تأمین می‌شود و همچنین نظر به تجربه چندساله عدم تخصیص به موقع، کارا و کامل سایر منابع مالی این صندوق در سایر بندهای ماده ۱۱، تأیید تبصره ماده ۵۵۱ قانون مذکور در عمل موجب تحمیل بار مالی قابل توجهی به تنها رکن تخصصی و پشتوانه بیمه‌گذاران صنعت بیمه کشور به طور خاص و به تبع موجب افزایش هزینه‌های عمومی کشور بطور عام می‌شود.

۱۰- ضرورت پیش‌بینی واریز مستقیم منابع بندهای "ه" و "و" ماده ۱۱ بطور مستقیم به حساب صندوق: هم‌اکنون منابع درآمدی موضوع بندهای "ه" و "و" ماده ۱۱ مانند هر درآمد دیگر کشور به حساب خزانه داری کل کشور واریز می‌شود. خروج و هزینه کرد اینگونه مبالغ مطابق با رویه قانونی موجود مستلزم پیش‌بینی رقم آن در قانون بودجه سالیانه در محل درآمدها و هزینه‌هاست. از طرف دیگر در صورتی که این مبالغ در قانون بودجه سالیانه به طور صد در صد و متناسب با مبالغ قابل تحقق در سند بودجه پیش‌بینی و لحاظ نشده باشد یا آنکه حتی در صورت پیش‌بینی عملاً با توجه به برخی تنگناهای بودجه‌ای مبالغ پیش‌بینی شده بطور کامل تخصیص نمی‌یابد و از طرف دیگر تعهدات صندوق در قبال زیان‌دیدگان حوادث رانندگی و غیررانندگی موضوعی مستمر و مستلزم دراختیارداشتن به موقع منابع مالی است. لذا ذکر واریز مستقیم منابع قانونی موضوع بندهای فوق به محض تحقق به حساب صندوق تأمین خسارت‌های بدنی از سوی خزانه‌داری کل کشور در قانون دائمی یا تکلیف به اختصاص ردیف بودجه‌ای مستقل برای صندوق جهت واریز مستقیم منابع مذکور و خروج این دو منبع مالی از شمول مواد (۶۲) و (۶۳) قانون محاسبات عمومی کشور با توجه به ماهیت و روند رسیدگی به پرونده‌های موضوع تعهدات قانونی صندوق که مستلزم زمان، دقت نظر و در مواردی صدور احکام قطعی قضایی است می‌تواند اقدامی مفید و مؤثر باشد.

قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث، "هست ها و باید ها"

یافته های تحقیق

جدول ۱: قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث و موارد اصلاحی

شماره ماده	قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه	ماده متناظر در ق سابق بیمه اجباری	مورد نوآوری (هست ها)	مورد شایسته اصلاح (باید ها)
ماده ۱	<p>ماده ۱- کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و دریایی 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 یکدک و ترابری متصل به آنها و یا محمولات آنها از اشخاص ثالث وارد می شود حداقل به مقدار مندرج در ماده (۴) این قانون نزد یکی از شرکت های بیمه که مجوز فعالیت در این رشته را از بیمه مرکزی ایران داشته باشد، بیمه نمایند.</p> <p>تبصره ۱- دارندگان از نظر این قانون اعم از مالک و یا متصرف وسيله نقلیه است و هر کدام که بیمه نامه موضوع این ماده را تحصیل نماید تکلیف از دیگری ساقط می شود.</p> <p>تبصره ۲- مسئولیت دارنده وسيله نقلیه مانع از مسؤولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است نمی باشد. در هر حال خسارت وارده از محل بیمه نامه وسيله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می گردد.</p> <p>تبصره ۳- منظور از خسارت بدنی، هر نوع دینه یا ارش ناشی از صدمه، شکستگی، نقص عضو، از کار افتادگی (جزئی یا کلی) حوققت یا دائم) یا دینه فوت شخص ثالث به سبب حوادث مشمول بیمه موضوع این قانون است. هزینه معالجه نیز چنانچه مشمول قانون دیگری نباشد، جزء تعهدات بیمه موضوع این قانون خواهد بود.</p> <p>تبصره ۴- منظور از خسارت مالی، زیانهای می باشد که به سبب حوادث مشمول بیمه موضوع این قانون به اموال شخص ثالث وارد شود.</p> <p>تبصره ۵- منظور از حوادث مذکور در این قانون، هر گونه سانحه ای از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، آژونگی، آتش سوزی و یا انفجار وسایل نقلیه موضوع این ماده و نیز خسارتی است که از محمولات وسایل مزبور به اشخاص ثالث وارد شود.</p> <p>تبصره ۶- منظور از شخص ثالث، هر شخصی است که به سبب حوادث وسایل نقلیه موضوع این قانون دچار زیانهای بدنی و یا مالی شود به استثناء راننده مسبب حادثه.</p>	<p>ماده ۱ سابق ق سابق بیمه اجباری</p>	<p>مورد نوآوری (هست ها)</p>	<p>مورد شایسته اصلاح (باید ها)</p>

<p>موارد شایسته اصلاح (پایدها)</p>	<p>موارد نوآوری (هست ها)</p>	<p>ماده منطبق در ق سابق بیمه اجباری</p>	<p>قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسؤلیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتورزی زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷</p>	<p>شماره ماده</p>
<p>موارد شایسته اصلاح (پایدها)</p>	<p>الزام شرکت‌های بیمه به ارائه بیمه‌نامه مشخص ثالث</p>	<p>ماده ۸ ق سابق</p>	<p>ماده ۲- شرکت‌های بیمه مکلفند طبق مقررات این قانون و آئین‌نامه‌های مربوط به آن، با دارندگان وسایل نقلیه موضوع ماده (۱) این قانون قرارداد بیمه منعقد نمایند.</p>	<p>ماده ۲</p>
<p>موارد شایسته اصلاح (پایدها)</p>	<p>انتقال قهری تعهدات بیمه‌گر به منتقل‌الیه در صورت انتقال و سیله</p>	<p>ماده ۳ ق سابق</p>	<p>ماده ۳- از تاریخ انتقال وسیله نقلیه کلیه تعهدات ناشی از قرارداد بیمه موضوع این قانون به منتقل‌الیه وسیله نقلیه منتقل می‌شود و انتقال‌گیرنده تا پایان مدت قرارداد بیمه، بیمه‌گذار محسوب خواهد شد.</p>	<p>ماده ۳</p>
<p>موارد شایسته اصلاح (پایدها)</p>	<p>توسعه حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی: - افزایش حداقل تعهدات بیمه‌گر تا دپه یک مرد مسلمان در ماه حرام - تکلیف به پرداخت تعاد دپه - عدم لحاظ جنسیت و ماهب زیان‌دیدگان</p>	<p>ماده ۶ ق سابق</p>	<p>ماده ۴- حداقل مبلغ بیمه موضوع این قانون در بخش خسارت بدنی معادل حداقل ربای دپه یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام و در بخش خسارت مالی معادل دوونیم درصد (۵/۲ درصد) تعهدات بدنی خواهد بود. بیمه‌گذار می‌تواند برای جبران خسارت‌های بدنی و مالی بیش از حداقل مزبور بیمه‌اجباری تحصیل کند. تبصره ۱- در صورتی که در یک حادثه، مسئول آن به پرداخت بیش از یک دپه به هر یک از زیان‌دیدگان محکوم شود، بیمه‌گر موظف به پرداخت تمامی دپه‌های متعلقه خواهد بود. تبصره ۲- بیمه‌گر موظف است در ایفای تعهدات مندرج در این قانون خسارت وارده به زیان‌دیدگان را بدون لحاظ جنسیت و ماهب تا سقف تعهدات بیمه‌نامه پرداخت کند. مبلغ واراد بر دپه تعیین شده از سوی محاکم قضائی، به عنوان بیمه حوادث محسوب می‌شود.</p>	<p>ماده ۴</p>
<p>موارد شایسته اصلاح (پایدها)</p>	<p>لزوم افزایش درصد مبلغ قابل بازیافت جهت حفظ بازآرندگی و اقتصادی بودن بازایافت مبلغ</p>	<p>ماده ۵</p>	<p>ماده ۵- بیمه‌گر ملزم به جبران خسارت‌های وارده شده به اشخاص ثالث تا حد مذکور در بیمه‌نامه خواهد بود. در حوادث رانندگی منجر به جرح یا فوت که به استناد گزارش کارشناس تصادمات رانندگی و رانندگی یا پلیس راه علت اصلی وقوع تصادف یکی از نتایجات رانندگی حادثه ساز باشد بیمه‌گر موظف است خسارت زیان‌دیده را بدون هیچ شرطی پرداخت نماید و پس از آن می‌تواند جهت بازایافت یک‌صد از خسارت‌های بدنی و دو‌صد از خسارت‌های مالی پرداخت شده به مسبب حادثه مراجعه نماید. در صورتی که به موجب گزارش کارشناس تصادمات رانندگی و رانندگی یا پلیس راه علت اصلی وقوع تصادف یکی از نتایجات رانندگی حادثه ساز باشد گواهی‌نامه راننده مسبب حادثه از یک تا سه ماه توقیف می‌شود و رانندگی در این مدت ممنوع و در حکم رانندگی بدون گواهی‌نامه است.</p>	<p>ماده ۵</p>

قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث، "هست ها و باید ها"

شماره ماده	ماده متناظر در سابق ق بیمه اجباری	مورد نوآوری (هست ها)	مورد شایسته اصلاح (باید ها)
ماده ۵	قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زومنی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷	توضیح - همانند در تفاوت رانندگی حادثه ساز به پیشنهاد وزیر کشور و تصویب هیئت وزیران مشخص می شود.	مورد شایسته اصلاح (باید ها)
ماده ۶	ماده ۶- در صورت اثبات عمد راننده در ایجاد حادثه توسط مراجع قضایی و یا رانندگی در حالت مستی یا استعمال مواد مخدر یا روانگردان مؤثر در وقوع حادثه، یا در صورتی که راننده مسبب قائله گواهینامه رانندگی باشد یا گواهینامه او متناسب با نوع وسیله نقلیه نباشد شرکت بیمه موظف است بدون اخذ تضمین، خسارت زیان دیده را پرداخت نموده و پس از آن می تواند به قائم مقامی زیان دیده از طریق مراجع قانونی برای استرداد تملک یا بخشی از وجوه پرداخت شده به شخصی که موجب خسارت شده است مراجعه نماید.	ماده ۶ ق. سابق	ضرورت وجود رأی مرجع قضایی در این مورد - پرداخت بدون اخذ تضمین، بازداشت خسارات را متعذر می سازد و بسبب برای جرائم جدید فراهم می شود. - قتل عمد مستوجب قصاص است نه دیه - لزوم پیش بینی حق بازداشت برای بیمه گر در مورد خسارات ناشی از متصرفان غیر قانونی
ماده ۷	ماده ۷- موارد زیر از شمول بیمه موضوع این قانون خارج است: ۱- خسارت وارده به وسیله نقلیه مسبب حادثه. ۲- خسارت وارده به محصولات وسیله نقلیه مسبب حادثه. ۳- خسارت مستقیم و یا غیر مستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیواکتیو. ۴- خسارت ناشی از محکومیت جزائی و یا پرداخت جرائم.	ماده ۴ ق. سابق	- حذف خسارت ناشی از قوه قاهره به دلیل شناسایی مسئولیت مطلق است و یا به دلیل بدیهی بودن علم وجود مسئولیت در قوه قاهره؟
ماده ۸	ماده ۸- تعریف حق بیمه و نحوه تقسیم و تخفیف در حق بیمه بیمه موضوع این قانون با رعایت نوع و خصوصیات وسیله نقلیه و فهرست تخلفات حادثه ساز و ضرب خسارت این رشته توسط بیمه مرکزی ایران تهیه و پس از تأیید شورای عالی بیمه به تصویب هیات وزیران خواهد رسید.	ماده ۶ ق. سابق	ضرورت احاطه خصوصیات فردی بیمه گذار در حق بیمه (سن، نوع گواهینامه، تجربه رانندگی، شغل، تحصیلات و سوابق خسارتی و ...) که کم اهمیت تر از خصوصیات وسیله نقلیه نیست (عوامل اجتماعی)
ماده ۹	ماده ۹- پوشش های بیمه موضوع این قانون محدود به قلمرو جمهوری اسلامی ایران می باشد مگر آن که در بیمه نامه به نحو دیگری توافق شده باشد.	ماده ۹ ق. سابق	لزوم تکرار ماده ۹ ق. سابق با اصلاح عبارت بیمه ایران، بیمه مرکزی ج. ا. ا.

<p>موارد شایسته اصلاح (راید ها)</p>	<p>تصریح به نوع شخصیت حقوقی صندوق در متن ماده ۱۲۲-۱ و تأیید و تأیید صندوق و بیت‌المال در موارد م ۲۵۵ و ۲۱۳ق.م.ا</p> <p>- ضرورت ممنوعیت اعلام تعلیق و یا بطالن قرارداد بیمه شخص ثالث از سوی شرکت‌های بیمه و نتیجتاً حذف موارد بطالن و یا تعلیق تأمین بیمه‌گر از تعهدات صندوق تأمین خسارت‌های بدنی</p>	<p>توسعه حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی؛ افزایش تعهدات صندوق تا حد یک بیمه‌گر</p> <p>- ارتقاء سطح شأن صندوق تا حد یک نهاد عمومی</p> <p>- شناسایی شأن مدیریتی بالاتر برای مدیر صندوق</p>	<p>ماده ۱۰ ق. سابق بیمه اجباری</p>	<p>قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسوولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷</p> <p>ماده ۱۰- به منظور حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی، خسارت‌های بدنی وارد به اشخاص ثالث که به علت فقدان یا انقضای بیمه نامه، بطالن قرارداد بیمه، تعلیق تأمین بیمه‌گر، فرار کردن و یا شایسته شدن مسوول حادثه و یا ورشکستگی بیمه‌گر قابل پرداخت باشد یا به طور کلی خسارت‌های بدنی خارج از شرایط بیمه‌نامه (به استثناء موارد مصرح در ماده ۱۷۷) توسط صندوق مستقلی به نام صندوق تأمین خسارت‌های بدنی پرداخت خواهد شد.</p> <p>مدیر صندوق به پیشنهاد رئیس کل بیمه مرکزی ایران و تصویب مجمع عمومی و با حکم رئیس مجمع عمومی منصوب می‌گردد. مجمع عمومی صندوق با عضویت وزراء امور اقتصادی و دارایی، بازرگانی، کار و امور اجتماعی و دادگستری و رئیس کل بیمه مرکزی ایران حداقل یک بار در سال تشکیل می‌شود. بوجه، ترازنامه و خط مشی صندوق به تصویب مجمع خواهد رسید. متن کامل ترازنامه صندوق از طریق روزنامه رسمی و یکی از جرائد کثیرالانتشار منتشر خواهد شد.</p> <p>تبصره ۱- میزان تعهدات صندوق برای جبران خسارت‌های بدنی معادل مبلغ مقرر در ماده (۴) این قانون و تبصره ذیل آن خواهد بود.</p> <p>تبصره ۲- مرکز صندوق تهران است و در صورت لزوم می‌تواند با تصویب مجمع عمومی صندوق در مراکز استانها شعبه ایجاد یا نمایندگی اعطاء</p>	<p>ماده ۱۰</p>
---	--	---	------------------------------------	---	----------------

قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث، "هست ها و باید ها"

مورد شایسته اصلاح (باید ها)	موارد توأوری (هست ها)	ماده متناظر در ق سابق بیمه اجباری	قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۷۷	شماره ماده
<p>- ضرورت ممنوعیت اعلام تعلیق و یا بطلان قرارداد بیمه شخص ثالث از سوی شرکتهای بیمه و نتیجتاً حذف موارد بطلان یا تعلیق تأمین بیمه گر از تعهدات صندوق تأمین خسارات های بدنی.</p> <p>- ضرورت پیش بینی حق رجوع صندوق به شرکت بیمه گری که در موعد مقرر نسبت به افعالی تعهدات قانونی خود در قبال زیان دیده عمل نمی کند و در نتیجه مایه البقاوت دیه مقرر با سقف تعهدات بیمه گر مشمول موارد خارج از شرایط می شود.</p> <p>- لزوم لحاظ جنسیت و مذهب زیان دیده در تعهدات صندوق به جهت فراهم کردن امکان حقوقی باز یافت خسارات از عامل زیان.</p>			<p>تبصره ۳- هزینه هایی که بیمه مرکزی ایران برای اداره صندوق متحمل می گردد حداکثر تا سه درصد (۳٪) از درآمدهای سلاله صندوق از محل منابع درآمد آن پرداخت خواهد شد.</p>	<p>ادامه ماده ۱۰</p>

<p>موارد نو آوری (هست ها)</p>	<p>موارد نو آوری (هست ها)</p>	<p>ماده متناظر در ق سابق بیمه اجباری</p>	<p>قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسؤلیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷</p>	<p>شماره ماده</p>
<p>موارد نو آوری (پایه ها)</p> <p>ضرورت حذف عبارت «بتواند» از بند ج ماده ۱۱          - اختصاص ردیف بوجه مستقل به صندوق          - پیش بینی ۱۰۰ درصد در سند بودجه سالانه          - تکلیف به واريز مستقیم منابع درآمدی بندهای (ه) و (و) به محض تحقق به حساب صندوق توسط خزانه داری کل کشور و حذف تشریفات مربوط به تخصیص          - تصریح به خروج منابع مالی بندهای (ه) و (و) از شمول مواد ۹۲ و ۹۳ قانون بودجه کل کشور          - ضرورت تعیین مرجع صالحه قانونی برای اجرای اسناد مربوط به مطالبات و پرداخت های خسارت صندوق</p>	<p>توسعه حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی:          - افزایش در میزان و تنوع منابع مالی صندوق          - توسعه حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی</p>	<p>ماده ۱۱ ق. سابق بیمه اجباری</p>	<p>ماده ۱۱- منابع مالی صندوق تأمین خسارتهای بدنی به شرح زیر است:          الف) پنج درصد از حق بیمه بیمه اجباری موضوع این قانون.          ب) مبلغی معادل حداکثر یک سال حق بیمه بیمه اجباری که از دارندگان وسایل نقلیه ای که از انجام بیمه موضوع این قانون خودداری نمایند وصول خواهد شد. نحوه وصول و تقسیم مبلغ مذکور و سایر ضوابط لازم این بند به پیشنهاد بیمه مرکزی ایران به تصویب مجمع عمومی صندوق خواهد رسید.          ج) مالیاتی که صندوق پس از خیرات خسارت زیان دیدگان بتواند از مسؤولان حادثه وصول نماید.          د) درآمد حاصل از سرمایه گذاری و جوعه صندوق.          ه) ۲۰ درصد از جرائم وصولی راهمایی و رانندگی در کل کشور.          و) ۲۰ درصد از کل هزینه های دادرسی و جرایم نقدی وصولی توسط قوه قضائیه.          ز) جرائم موضوع ماده (۲۷) این قانون.          ح) کمک های اعطائی از سوی اشخاص مختلف.          ۱- در صورت کمبود منابع مالی صندوق، دولت موظف است در بوجه سناریی سال بعد کسری منابع صندوق را تأمین نماید.          ۲- درآمدهای صندوق از مالیات و هرگونه عوارض معاف می باشد.          تبصره ۱- درآمدهای صندوق از پرداخت هزینه های دادرسی و اوراق و حق الاجراء معاف می باشد.          تبصره ۲- اسناد مربوط به مطالبات و پرداختهای خسارت صندوق تأمین خسارتهای بدنی در حکم اسناد لازم الاجراء است.          تبصره ۳- عدم پرداخت حقوق قانونی تأمین خسارتهای بدنی از سوی شرکتهای بیمه در حکم دخل و تصرف غیر قانونی در جوعه عمومی می باشد.          تبصره ۴- مصرف درآمدهای صندوق در مواردی به جز موارد مصرح در این قانون ممنوع بوده و در حکم تصرف غیر قانونی در جوعه عمومی می باشد.          تبصره ۷- به منظور ترویج فرهنگ بیمه و پیشگیری از آسیبهای اجتماعی آن دسته از دارندگان وسایل نقلیه مشمول بیمه اجباری موضوع این قانون که طرف مدت چهار ماه از تاریخ لازم الاجراء شدن این قانون نسبت به خرید بیمه نامه اقدام نمایند از پرداخت جریمه موضوع بند «ب» این ماده معاف خواهند بود.</p>	<p>ماده ۱۱</p>

قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث، "هست ها و باید ها"

<p>موارد شایسته اصلاح (باید ها)</p>	<p>موارد نوآوری (هست ها)</p>	<p>ماده متناظر در سابق ق بیمه اجباری</p>	<p>قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتورزی زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷</p>	<p>شماره ماده</p>
<p>نروم تعیین درصتی متناسب برای سه ماهه گزاری صندوق در امور مربوط به پیشگیری از حوادث رانندگی</p>	<p>توسعه حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی: - حذف مورد زمان دعاوی مربوط به بیمه</p>	<p>- ارتقای سطح شأن صندوق تا حد یک نهاد عمومی</p>	<p>ماده ۱۲- صندوق مجاز است موجودی های نقدی مازاد خود را نزد بانک ها سپرده گذاری یا اوراق مشارکت خریداری نماید مشروط بر آنکه سرمایه گذاری های مذکور به نحوی بر نامه بربری و انجام شود که همواره امکان پرداخت خسارت کامل به زیان دیدگان مستعمل تجهیزات صندوق وجود داشته باشد.</p>	<p>ماده ۱۲</p>
<p>در آیین نامه مربوطه مدارک لازم به درستی و شفافیت احصاء نشده مثلا رأی مرجع قضایی ضرورت دارد یا نه؟</p>	<p>- توسعه حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی: - امکان مراجعه مستقیم زیان دیدگان به بیمه گر یا صندوق جهت دریافت خسارت</p>	<p></p>	<p>ماده ۱۳- چگونگی اداره صندوق به پیشنهاد بیمه مرکزی ایران و با تأیید وزیر امور اقتصادی و دارایی به تصویب هیات وزیران خواهد رسید.</p>	<p>ماده ۱۳</p>
<p>در آیین نامه مربوطه مدارک لازم به درستی و شفافیت احصاء نشده مثلا رأی مرجع قضایی ضرورت دارد یا نه؟</p>	<p>توسعه حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی: - تسریع روند جبران خسارت</p>	<p></p>	<p>ماده ۱۴- اشخاص ثالث زیان دیده حتی ارائه مدارک لازم برای دریافت خسارت به طور مستقیم حسرت مورد به شرکت بیمه مربوط و یا صندوق تأمین خسارت های بدنی مراجعه نمایند . دستورالعمل اجرایی این ماده توسط بیمه مرکزی ایران تهیه و به پیشنهاد وزیر امور اقتصادی و دارایی به تصویب هیات وزیران خواهد رسید.</p>	<p>ماده ۱۴</p>
<p>در آیین نامه مربوطه مدارک لازم به درستی و شفافیت احصاء نشده مثلا رأی مرجع قضایی ضرورت دارد یا نه؟</p>	<p>توسعه حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی: - تسریع روند جبران خسارت</p>	<p></p>	<p>ماده ۱۵- بیمه گر موظف است حداکثر پانزده روزه پس از دریافت مدارک لازم، خسارت متعلقه را پرداخت نماید.</p>	<p>ماده ۱۵</p>



<p>موارد و معیار معین شدن میزان مرخص و معیار معین شدن میزان قطعی دپه معلوم نیست؛ آیا منظور معین شدن دپه قطعی به موجب رأی دادگاه است یا نظر به پزشکی قانونی؟</p>	<p>موارد نوآوری (هست ها)</p>	<p>ماده متناظر در سابق بیمه اجباری</p>	<p>قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسوولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷</p>	<p>شماره ماده</p>
<p>غیر قطعی بودن رأی صادره از کمیسیون های موضوع تبصره ماده ۱۷ و در نتیجه ضرورت حذف کلمه «قطعی» از متن قانون</p>	<p>توسعه حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی: الزام بیمه گر به تعمیر و جبران خسارت مالی زیان دیده</p>	<p>توسعه حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی: الزام بیمه گر به تعمیر و جبران خسارت مالی زیان دیده</p>	<p>ماده ۱۷-۱- در حوادث رانندگی منجر به صدمات بدنی غیر از فوت، بیمه گر وسیله نقلیه مسبب حادثه یا صورت عدم توفیق طرفین در خصوص میزان خسارت قابل پرداخت، شرکت بیمه موظف است وسیله نقلیه خسارت دیده را در تعمیرگاه مجاز و یا تعمیرگاهی که مورد قبول زیان دیده باشد تعمیر و هزینه های تعمیر را تا سقف تعهدات مالی مندرج در بیمه نامه ملزم پرداخت نماید. تبصره- در صورتی که اختلاف از طرق مذکور حل و فصل نشود موضوع بدون رعایت تشریفات آیین دادرسی در کمیسیون حل اختلاف تخصصی مرکب از یک نفر قاضی با معرفی رئیس دادگستری محل نفر کارشناس بیمه یا معرفی اتحادیه (سندیکای) بیمه گران ایران و تأیید بیمه مرکزی ایران و یک نفر کارشناس رسیدگی به تعارضات با معرفی پلیس راهمایی و طرف بیمه نیروی انتظامی مورد رسیدگی قرار می گیرد و رأی این کمیسیون قطعی و ظرف بیست (۲۰) روز قابل اعتراض در دادگاههای عمومی است. ضوابط مربوط به نحوه تشکیل این کمیسیونها توسط وزارت دادگستری و با همکاری بیمه مرکزی ایران و نیروی انتظامی تهیه و به تصویب رئیس قوه قضائیه خواهد رسید.</p>	<p>ماده ۱۷</p>
<p>امکان تبانی یا تحمیل خسارات به بیمه گر در صورت تعصاف راننده فاقد گواهینامه و ضرورت کارشناسی هر دو وسیله</p>	<p>توسعه حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی: تسهیل پرداخت خسارات - تقاضا از ادبایی</p>	<p>توسعه حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی: تسهیل پرداخت خسارات - تقاضا از ادبایی</p>	<p>ماده ۱۸- شرکت های بیمه مکلفند خسارت مالی ناشی از حوادث رانندگی موضوع این قانون را در مواردی که وسایل نقلیه مسبب و زیان دیده در زمان حادثه دارای بیمه نامه معتبر بوده و بین طرفین حادثه اختلافی وجود نداشته باشد، حداکثر تا سقف تعهدات مالی مندرج در ماده (۴) این قانون بدون اخذ گزارش مقامات انتظامی پرداخت نمایند.</p>	<p>ماده ۱۸</p>

قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث، "هست ها و باید ها"

مورد شماره اصلاح (باید ها)	مورد نوآوری (هست ها)	ماده متناظر در سابق بیمه اجباری	قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷	شماره ماده
<p>ضرورت تعیین ضمانت اجرا برای این مقرره و الزام پلیس به استفاده از ظرفیت‌های موجود همانند دوربین‌های شتاب‌مادی جهت اعمال ماده ۱۹ و اعمال جرمه ناشی از بیمه‌نامه مانند موارد ورود به طرح ممنوعیت ارائه هرگونه خدمات به دارندگان از جمله کارت سوخت، تمدید گواهینامه، الحاق و یا تعویض پلاک و... از سوی اشخاص حقوقی عمومی و خصوصی بدون داشتن بیمه‌نامه</p>	<p>- حمایت از صنعت بیمه از طریق ممنوعیت تردد وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه - گسترش و شفاف‌نموندن اختیارات پلیس در توقیف وسیله نقلیه فاقد بیمه‌نامه - فراهم نمودن زمینه و الزام تعامل سازنده بین پلیس و سایر مراجع قانونی - حمایت از صنعت بیمه از طریق ممنوعیت ارائه خدمات به وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه</p>	<p>ماده ۷ ق. سابق</p>	<p>ماده ۱۹- حرکت وسایل نقلیه موتوری زمینی بدون داشتن بیمه نامه موضوع این قانون ممنوع است. کلیه دارندگان وسایل متبرور مکلفند سند حاکی از انعقاد قرارداد بیمه را هنگام رانندگی همراه داشته باشند و در صورت درخواست مأموران راهنمایی و رانندگی و یا پلیس راه ارائه نمایند. مأموران راهنمایی و رانندگی و پلیس راه موظفند وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه موضوع این قانون را تا هنگام ارائه بیمه‌نامه مربوط در محل مطمئن متوقف نموده و راننده متخلف را به پرداخت جریمه تعیین شده ملزم نمایند. این نامه مربوط به نحوه توقیف وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه شخص ثالث طرف سه ماه پس از تصویب این قانون توسط وزارت کشور یا همکاری وزارتخانه‌های راه و ترابری و دادگستری و بیمه مرکزی ایران تهیه و به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید.</p> <p>تبصره ۱- بیمه مرکزی ایران و شرکت‌های بیمه موظفند ترتیبی اتخاذ نمایند که با الصاق برچسب یا استفاده از ابزارهای مناسب دیگر، امکان شناسایی وسایل نقلیه موتوری زمینی فاقد بیمه نامه موضوع این قانون، برای مأموران راهنمایی و رانندگی و یا پلیس راه تسهیل گردد. دارندگان وسایل نقلیه مذکور ملزم به به‌کارگیری ابزارهای فوق می‌باشند.</p> <p>تبصره ۲- دادن بار یا مسافر و یا ارائه هرگونه خدمات به دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی فاقد بیمه‌نامه، تشخیص معتبره از سوی شرکتها و مؤسسات حمل و نقل بار و مسافر درون شهری و بیرون شهری ممنوع است. نظارت بر حسن اجرای این تبصره بر عهده وزارتخانه‌های کشور و راه و ترابری می‌باشد تا حسب مورد شرکتها و مؤسسات متخلف را به مراجع ذیصلاح معرفی و تا زمان صدور رأی از ادامه فعالیت آنها جلوگیری به عمل آوردند.</p> <p>تبصره ۳- ارائه هرگونه خدمات به دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی فاقد بیمه نامه شخص ثالث معتبر، توسط راهنمایی و رانندگی، دفاتر اسناد رسمی و سازمانها و نهادهای مرتبط با امر حمل و نقل ممنوع می‌باشند. دفاتر اسناد رسمی مکلفند هنگام تنظیم هرگونه سند در مورد وسایل نقلیه موتوری زمینی موضوع این قانون، مشخصات بیمه نامه تشخیص ثالث آنها را در اسناد تنظیمی درج نمایند.</p>	<p>۱۹ ماده</p>
	<p>- حمایت از صنعت بیمه از طریق ممنوعیت تردد وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه</p>	<p>ماده ۹ ق. سابق</p>	<p>ماده ۲۰- دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی که از خارج وارد ایران می‌شوند در صورتی که خارج از کشور مسؤ‌ولیت 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 مسؤ‌ولیت خود را بیمه نمایند. همچنین دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی ایرانی که از کشور خارج می‌شوند موظفند هنگام خروج، مسؤ‌ولیت خود را در مقابل خساراتی که بر اثر حوادث وسیله نقلیه ماکور به سرشناسان آن وارد شود تا حد دویه یک مره مستملاً در ماههای حرام بیمه نمایند. در غیر این صورت از تردد وسایل متبرور توسط مراجع ذی ربط جلوگیری به عمل خواهد آمد.</p>	<p>۲۰ ماده</p>

<p>موارد شایسته اصلاح (راید ها)</p>	<p>موارد نوآوری (دهست ها)</p>	<p>ماده متناظر در سابق بیمه اجباری</p>	<p>قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسؤلیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتورزی زمینی در مقابل شخص ثالث مصادوب ۱۳۸۷</p>	<p>شماره ماده</p>
<p>ضرورت تسری تکلیف دعوت به کلیه مراجع قضائی و شبه قضائی از جمله دادسراها و شوراها حل اختلاف</p>	<p>تکلیف دادگاه به دعوت از شرکتهای بیمه و صندوق تأمین در دعوی مسؤلیت</p>		<p>ماده ۲۱- محاکم قضائی موظفند در حوادث رانندگی متخیر به خسارت بدنی، بیمه نامه شخص ثالثی را که اصالت آن از سوی شرکت بیمه فی ربط کما مورد تأیید قرار گرفته است تا میزان مندرج تا بیمه نامه به عنوان وثیقه قبول نمایند.</p>	<p>ماده ۲۱</p>
<p>تقویت همکاری بین بخشی مراجع دخیل: - لزوم ارسال گزارش حادثه به صندوق تأمین</p>	<p>تقویت همکاری بین بخشی مراجع دخیل: - لزوم ارسال گزارش حادثه به صندوق تأمین</p>		<p>ماده ۲۲- محاکم قضائی مکلفند در جلسیات رسیدگی به حوادث رانندگی، حسب مورد شرکت بیمه ذی ربط و یا صندوق تأمین خسارت های بدنی را جهت ارائه نظرات و مستندات خود دعوت نمایند و پس از ختم دادرسی، یک نسخه از رأی صادره را به آنها ابلاغ کنند.</p>	<p>ماده ۲۲</p>
<p>- لزوم تعامل سازنده ناجا و بیمه مرکزی برای امکان شناسایی ضریب واقعی ریسک بیمه گذار</p>	<p>- لزوم تعامل سازنده ناجا و بیمه مرکزی برای امکان شناسایی ضریب واقعی ریسک بیمه گذار</p>		<p>ماده ۲۳- ادارات راهنمایی و رانندگی و پلیس راه موظفند نسخه ای از گزارش مربوط به حوادث رانندگی متخیر به خسارات بدنی ناشی از وسایل نقلیه موضوع این قانون را علاوه بر فی بیع، حسب مورد به بیمه گر مربوط یا صندوق تأمین خسارت های بدنی ارسال نمایند.</p>	<p>ماده ۲۳</p>
<p>- لزوم تعامل سازنده ناجا و بیمه مرکزی</p>	<p>- لزوم تعامل سازنده بیمه مرکزی و شرکتهای بیمه در تبادل اطلاعات</p>		<p>ماده ۲۴- نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران موظف است ترتیبی اتخاذ نماید که امکان دسترسی به بانک های اطلاعاتی آن نیرو در ارتباط با مواردی از قبیل مشخصات وسایل نقلیه موتورزی زمینی، گواهینامه های صادر شده و همچنین سوانح تصادفات رانندگان، از طریق سامانه رایانه ای برای بیمه مرکزی ایران و شرکت های بیمه فراهم گردد.</p>	<p>ماده ۲۴</p>
<p>- لزوم تعامل سازنده ناجا و بیمه مرکزی</p>	<p>- لزوم تعامل سازنده بیمه مرکزی و شرکتهای بیمه در تبادل اطلاعات</p>		<p>ماده ۲۵- شرکت های بیمه مجاز به فعالیت در رشته بیمه موضوع این قانون موظفند با استفاده از تجهیزات و سامانه های رایانه ای مناسب، کلیه اطلاعات مورد نیاز بیمه مرکزی ایران در رابطه با بیمه نامه های صادر شده و خسارت های مربوط به آنها را به صورت مستمر به بیمه مرکزی ایران منتقل نمایند.</p>	<p>ماده ۲۵</p>
<p>- لزوم تعامل سازنده ناجا و بیمه مرکزی</p>	<p>- لزوم تعامل سازنده ناجا و بیمه مرکزی</p>		<p>ماده ۲۶- بیمه مرکزی ایران موظف است ترتیبی اتخاذ نماید که امکان دسترسی به اطلاعات مذکور در مواد (۲۴) و (۲۵) این قانون برای کلیه شرکت های بیمه فی ربط و نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران فراهم گردد.</p>	<p>ماده ۲۶</p>

قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث، "هست ها و باید ها"

شماره ماده	قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷	ماده متناظر در ق سابق بیمه اجباری	موارد نوآوری (هست ها)	موارد شایسته اصلاح (باید ها)
ماده ۲۷	ماده ۲۷- شرکت‌های بیمه موظفند بیست درصد (۲۰٪) از سود عملیات بیمه‌ای خود در بخش بیمه شخص ثالث وسایل نقلیه موضوع این قانون را به حسابی که از طرف بیمه مرکزی ایران تعیین می‌شود واریز نمایند. بیمه مرکزی ایران موظف است با همکاری وزارت راه و ترابری و راهبرسانی و رانندگی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، منابع مذکور را در اموری که موجب کاهش حوادث رانندگی و خسارت‌های ناشی از آن می‌شود هزینه نماید. نحوه تعیین سود عملیات بیمه‌ای رشته‌های مذکور به پیشنهاد بیمه مرکزی ایران پس از تأیید شورای عالی بیمه به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید. وضع هر گونه عوارض دیگر بر بیمه موضوع این قانون ممنوع می‌باشد.		حمایت از صنعت بیمه: - تعامل با وزارت راه در ایمن سازی راه‌ها	
ماده ۲۸	ماده ۲۸- بیمه مرکزی ایران موظف است بر حسن اجرای این قانون نظارت نماید و در صورت عدم اجرای مفاد آن از سوی هر یک از شرکت‌های بیمه، حسب مورد متخلف را به پرداخت جریمه نقدی حداکثر تا مبلغ ده برابر حداقل تعهدات بدنی موضوع ماده (۲) این قانون ملزم نموده و یا تأیید شورای عالی بیمه پروانه فعالیت شرکت مذکور را در یکی یا چند رشته بیمه برای مدت حداکثر یک سال تعلیق نماید و یا با تأیید شورای عالی بیمه و تصویب مجمع عمومی بیمه مرکزی ایران پروانه فعالیت آن شرکت را در یک یا چند رشته بیمه به طور دائم لغو کند. جریمه موضوع این ماده به حساب صندوق تأمین خسارت‌های بدنی واریز خواهد شد.		پیش بینی ضمانت اجراهای مؤثر اداری جهت اجرای مقررات قانونی	
ماده ۲۹	ماده ۲۹- آیین‌نامه‌های اجرایی این قانون ظرف سه ماه توسط بیمه مرکزی ایران تهیه و به پیشنهاد وزیر امور اقتصادی و دارایی به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید. تا زمانی که آیین‌نامه‌های جدید به تصویب نرسیده باشند آیین‌نامه‌های قبلی که مغایر با مفاد این قانون نباشند لازم الاجرا است.			
ماده ۳۰	ماده ۳۰- قانون بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث (مصوب ۱۳۸۷) و کلیه قوانین و مقررات مغایر با این قانون لغو می‌گردد هر گونه نسخ یا اصلاح مواد این قانون باید صریحاً در قوانین بعدی قید شود.			

## روش شناسی تحقیق

این تحقیق از نظر هدف، کاربردی و از روش توصیفی- تحلیلی از نوع اسنادی است. جامعه آماری این مطالعه اسناد و مدارک موجود در حوزه مورد مطالعه قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث، است. همچنین محقق در این مطالعه به نقاط قوت و ضعف این قانون و پیشنهادهای اصلاحی شایسته نیز ارائه کرده است.

## نتیجه گیری

اگرچه تصویب قانون اصلاح قانون بیمه اجباری در سال ۱۳۸۷، فی نفسه گامی رو به جلو در راستای رفع خلاء های قانونی موجود در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷ به شمار می رود و در قانون اصلاحی، مقنن گام هایی استوار و ابتکاراتی جدید در راستای حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی را برداشته است ولی کماکان پاره ای نقاط سکوت، ابهام و یا اجمال در قانون اصلاحی مانند عدم تصریح به مسئولیت دارنده، عدم پوشش خسارت ناشی از کسر قیمت، عدم تصریح به نوع شخصیت حقوقی صندوق، عدم ذکر مرجع اجرای اسناد مربوط به مطالبات و پرداخت های قانونی صندوق تأمین خسارت های بدنی، عدم شفافیت سمت، عنوان و حدود اختیارات صندوق یا بیمه گر در جلسات رسیدگی به دعاوی حوادث رانندگی و ... وجود دارد که حسب طبیعت این گونه قوانین، در پایان دوره آزمایشی آن نیازمند اصلاح است. نقطه ثقل و مرکزی مباحث می بایست توجه همزمان به اهداف و کارکردهای خاص و ویژه مسئولیت مدنی و بیمه آن در سه بعد حمایت از زیان دیده، حفظ جنبه بازدارندگی خاص و عام این گونه مسئولیت ها و بیمه آن و نهایتاً تضمین حقوق و ایمنی و امنیت شهروندان در برخورداری از محیطی ایمن جهت تردد است. که غفلت از هر جنبه و عدم رعایت وزن متناسب هر کارکرد می تواند به ناترازی مجموعه قانون دائمی پیش رو بینجامد. توجه به ابعاد فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی حوادث رانندگی و آثار سنگین و زیان بار آن برای زیان دیده و خانواده وی و جامعه لزوم طراحی و اعمال سازوکارهای بازدارنده و پیشگیرانه را در قانون دائمی بیش از

پیش ضروری می‌نمایاند زیرا به هر حال هزینه‌های سنگین جبران زیان‌های مستقیم ناشی از حوادث رانندگی حتی به صورت و در قالب طرح‌های بیمه‌ای و نظام‌های جایگزین مسئولیت در یک دید کلی از محل تخصیص مبالغ و منافع عمومی جامعه صورت می‌گیرد. مبالغی که در صورت تقویت جنبه بازدارنده و پیشگیریانه قانون می‌تواند در محل‌های ضروری‌تری چون آموزش، بهداشت، اشتغال، ازدواج، کمک‌به طرح‌های عمرانی و ... هزینه شود. در این قسمت باتوجه به موارد ابهام، سکوت، اجمال یا نقیصه‌ای که در قانون سابق بیمه اجباری وجود داشت و گام‌های اصلاحی و نوآوری‌های مقنن در قانون جدید بیمه اجباری، به تفکیک به بیان موارد نیازمند اصلاح در قالب جدولی مقایسه‌ای پرداخته‌ایم تا در یک نگاه کلی به سهولت این موارد معلوم و مشخص شود.

## منابع

- امامی پور، مجید (۱۳۸۸). نگاهی نقادانه به قانون اصلاح قانون بیمه شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷، نشریه حقوق اسلامی، سال ۶، شماره ۲۱، ۱۲۴-۱۰۵.
- ایزانلو، محسن (۱۳۸۷). نقد و تحلیل قانون اصلاح قانون بیمه اجباری، فصلنامه حقوق، دوره ۳۸، شماره ۴، ۳۷-۵۴.
- بادینی، حسن (۱۳۸۳)، هدف مسئولیت مدنی، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۶۶، ۱۱۳-۵۵.
- 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، مجله پژوهش‌های اسلامی، سال دوم، شماره ۳، پاییز ۱۳۸۷، ۱۱۷-۹۳.
- بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۸۹). سالنامه آماری صنعت بیمه، تهران.
- ره‌پیک، سیامک (۱۳۹۰). مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه بر اساس قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷ درمقایسه با قانون ۱۳۴۷، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۲۱، شماره ۳، پاییز ۱۳۹۰، ۱۸۳-۱۷۱.

- کاتوزیان ، ناصر؛ جنیدی ،لعیا و غمامی ،مجید( ۱۳۸۰ ) ، مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- شکری ، علی؛ کسایی ،احمد؛ زارعی ،فرزاد و رحیمی کلاریجانی بهزاد(۱۳۹۰). حوادث جاده‌ای در ایران مقایسه با چند کشور منتخب، تهران: بیمه مرکزی.
- خدابخشی، عبدالله(۱۳۸۸)، بیمه و حقوق مسئولیت مدنی، تهران: انتشارات روزنامه رسمی ، تهران ، چاپ اول.
- - صفایی، حسین و رحیمی ،حبیب اله(۱۳۸۹). مسئولیت مدنی(الزامات خارج از قرارداد)، تهران: انتشارات سمت، چاپ اول .
- طهماسبی، جواد( ۱۳۸۸). گفتمان دامنه مسئولیت در قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷، مجله حقوقی دادگستری، سال ۷۳، ۶۳-۳۱.
- عیدی مصباح، یونس( ۱۳۸۵). دفتر بیمه‌گران وسایل نقلیه موتوری در انگلستان یا MIB، تازه‌های جهان بیمه، شماره ۱۰۵.
- فرهانی، احمد(۱۳۹۰). نوآوری‌های قانون اصلاح قانون بیمه اجباری و مبانی آن، فصلنامه دانش انتظامی، سال ۱۳، شماره ۵۰، ۲۰۰-۱۵۶ .
- قسمتی تبریزی، علی(۱۳۸۹)، اجتماعی کردن خطرات ، فصلنامه مامه مفید، شماره ۸۲، ۶۱-۷۸.
- کاتوزیان ،ناصر و ایزانلو ،محسن(۱۳۸۷). مسئولیت مدنی بیمه مسئولیت مدنی، انتشارات تهران: دانشگاه تهران.
- مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی (۱۳۹۲)، بررسی دلایل و هزینه های اقتصادی و اجتماعی حوادث رانندگی در کشور، ماهنامه افق بیمه ، شماره ۷.
- وزارت راه وشهرسازی،معاونت آموزش و تحقیقات و فناوری ،دفتر مطالعات فناوری و ایمنی(۱۳۸۵)

• Mestre (Jacques) , (2011), Lamy Droit de la Responsabilite, Droit Commun,

Droit des Accidents, Troubles Sociaux , Responsabilite Professionnels, sous la direction scientifique Philippe Brun, Philippe Pierre , Denis Mazeaud, pp 316-61 , 316-64.