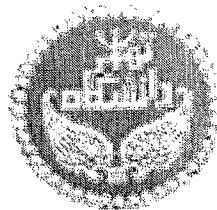


سید محمد علی

۱۳۸۷ / ۹ / ۲۲

۱۵۷۲۸۷

۸۷/۱/۱۰۵۷۷۱
۸۷/۱/۳



دانشگاه تهران

دانشکده حقوق و علوم سیاسی

عنوان:

نظام حقوقی بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان
وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث

نگارش:

سید احمد سرفرازان

استاد راهنما:

جناب آقای دکتر محسن ایزانلو

استاد مشاور:

جناب آقای دکتر حسن بادینی

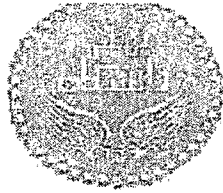
جهت اخذ مدرک کارشناسی ارشد در رشته حقوق خصوصی

شهریور ماه ۱۳۸۷

۱۰۶۴۸۷



۱۳۸۷ / ۹ / ۲۳



دانشکده حقوق و علوم سیاسی
گروه آموزشی حقوق خصوصی و اسلامی
گواهی دفاع از پایان نامه کارشناسی ارشد

هیات داوران پایان نامه کارشناسی ارشد: سیداحمد سرفرازان

گرایش:

در رشته : حقوق خصوصی

با عنوان : نظام حقوقی بیمه اجباری دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص

را در تاریخ : ۱۳۸۷/۶/۳۰

به عدد	به حروف
۱۸۱ —	هجده و یک

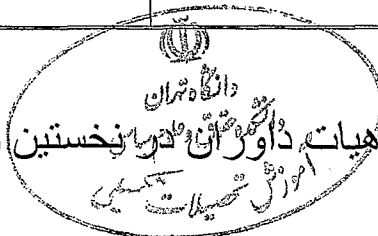
با نمره نهایی :

ارزیابی نمود .

با درجه

ردیف	مشخصات هیات داوران	نام و نام خانوادگی	مرتبۀ دانشگاهی	دانشگاه یا موسسه	امضاء
۱	استاد راهنما استاد راهنمای دوم (حسب مورد):	دکتر محسن ایزانلو	استادیار	دانشکده حقوق و علوم سیاسی	
۲	استاد مشاور	دکتر حسن بادینی	استادیار	دانشکده حقوق و علوم سیاسی	
۳	استاد داور (یا استاد مشاور دوم)	دکتر امیرصادقی نشاط	استادیار	دانشکده حقوق و علوم سیاسی	
۴	استاد داور (خارجی)				
۵	نماینده کمیته تحصیلات تکمیلی گروه آموزشی:	دکتر سیدعزت اله عراقی	استاد	دانشکده حقوق و علوم سیاسی	

تذکر : این برگه پس از تکمیل هیات داوران در نخستین صفحه پایان نامه درج می گردد.



«تقدیم بہ»

روح پدرم

وما در خدا کار و مہربانم»

نگارش این تحقیق نمی توانست بدون راهنمایی و مشاوره استادان و دوستان به پایان برسد.

لذا بر خود می بینم که از زحمات و راهنمایی های استاد راهنمایم، **جناب آقای دکتر محسن ایزانلو** و از مشاورهای دلسوزانه و ارزشمند استاد مشاورم، **جناب آقای دکتر حسن بادینی** تشکر کنم.

همچنین از زحمات و راهنمایی دوستان و صبر خانواده عزیزم نهایت سپاسگذاری را دارم.

امیدوارم که بتوانم زحمات ایشان را بی پاسخ نگذارم.

چکیده

فعالیت در زندگی کنونی بدون بیمه مسئولیت مدنی اگر غیرممکن نباشد بشر را دچار مشکلات عدیده ای خواهد کرد. بیمه اجباری دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی، در مقابل اشخاص ثالث نیز، با توجه به گستردگی خسارات وارده از وسایل نقلیه لازم و ضروری است. از این رو در نظام های حقوقی، جبران خسارت وارده از وسایل نقلیه، به عنوان یک اصل مورد نظر قرار گرفته و موجب تاسیس نهادها و تصویب قوانین خاص در این زمینه گردیده است.

در ایران نیز با فزونی وسایل نقلیه و بتبع، افزایش تصادفات، قانونگذار در سال ۱۳۴۷ با تصویب قانونی خاص درصدد جبران از زیان دیدگان ناشی از حوادث رانندگی برخاست. لکن با توجه به کاستی های موجود و حمایت بیشتر از زیان دیدگان ایجاب می کرد که بازنگری در قانون مزبور صورت گیرد. از همین جهت در سال ۱۳۸۷ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری به تصویب مجلس رسید.

نیازهای جامعه فعلی در این بخش ایجاب می کند هم از دارنده و راننده وسایل نقلیه و هم از زیان دیده حمایت شود. لذا بیمه اجباری وسایل نقلیه در راه نیل به این هدف نقش قابل توجهی را بازی می کند، به همین دلیل نیز توسط قانونگذار اجباری اعلام شده است.

در این تحقیق نیز نظام حقوقی بیمه اجباری وسایل نقلیه، مورد بررسی قرار گرفته تا کاستی ها و ابهامات این نظام حقوقی در جهت رسیدن به یک نتیجه واحد و جبران خسارت بهتر، پاسخ داده شود.

فهرست مطالب

صفحه	عنوان
۱	مقدمه
۸	فصل اول: ماهیت، مفاهیم، ماهیت و مبانی
۱۰	مبحث اول: مفاهیم
۱۰	گفتار اول: مفهوم بیمه اجباری
۱۱	گفتار دوم: مفهوم حوادث رانندگی ناشی از وسایل نقلیه موتوری زمینی
۱۲	بند اول: مفهوم تصادم
۱۸	بند دوم: مفهوم وسیله نقلیه موتوری زمینی
۲۰	الف) ویژگی های وسایل نقلیه موتوری زمینی
۲۰	۱- قابلیت حرکت خودکار
۲۲	۲- تمایل یا قبول به استفاده در جاده
۲۶	ب) مفهوم واژه اتومبیل
۲۷	ج) مفهوم واژه موتورسیکلت
۲۸	بند سوم: مفهوم حادثه رانندگی
۳۱	مبحث دوم: ماهیت بیمه اجباری دارندگان
۳۴	گفتار اول: نظریه های ماهیت بیمه اجباری
۳۴	بند اول: تعهد به نفع ثالث
۳۶	بند دوم: ضمان عاقله و ضمان جریره

- ۴۰ گفتار دوم: اصل اجباری بودن بیمه وسایل نقلیه موتوری زمینی
- ۴۳ بند اول : شرایط اجباری بودن
- ۴۵ الف (استفاده
- ۴۸ ب) استفاده بر روی زمین (جاده)
- ۴۹ بند دوم: ضمانت اجرا
- ۵۸ بند سوم : ویژگی ها و خصوصیات اصل اجباری
- ۶۵ مبحث سوم: مبنای مسئولیت در بیمه اجباری دارندگان
- ۶۶ گفتار اول: مفهوم دارنده
- ۷۳ گفتار دوم: مبنای مسئولیت دارنده
- ۷۳ بند اول: نظریه فرض تقصیر
- ۷۴ بند دوم: نظریه کوتاهی در حفاظت
- ۷۴ بند سوم: نظریه مسئولیت مدنی مبتنی بر ایجاد خطر
- ۷۴ بند چهارم: نتیجه
- ۸۰ گفتار سوم: مبنای مسئولیت در فرض تصادف بین دو یا چند وسیله نقلیه
- ۸۵ فصل دوم: قلمرو بیمه اجباری دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث
- ۸۷ مبحث اول: مسؤل حادثه
- ۸۷ گفتار اول: مسئولیت راننده یا دارنده
- ۹۴ گفتار دوم: تعداد دارندگان

- ۹۶ گفتار سوم: مسؤولیت شخص حقوقی دارنده
- ۹۷ گفتار چهارم: مسؤولیت عاقله
- ۱۰۳ مبحث دوم: استثنائات مسؤولیت
- ۱۰۳ گفتار اول: رابطه علیت و سببیت
- ۱۰۷ گفتار دوم: عوامل قطع رابطه سببیت
- ۱۰۷ بند اول: قوه قاهره یا علت خارجی
- ۱۱۳ بند دوم: فعل شخص ثالث
- ۱۱۶ بند سوم: عمل خواهان یا زیان دیده
- ۱۲۵ بند چهارم: سرقت یا غصب وسیله نقلیه
- ۱۲۶ بند پنجم: تداخل اسباب
- ۱۳۰ مبحث سوم: افراد تحت پوشش بیمه اجباری دارندگان
- ۱۳۱ گفتار اول: اشخاص ثالث استثناء شده
- ۱۳۱ بند اول: بیمه گذار، مالک یا راننده وسیله نقلیه مسؤل حادثه
- ۱۳۴ بند دوم: کارکنان بیمه گذار
- ۱۳۷ بند سوم: همسر و پدر و مادر و اولاد و اولاد اولاد
- ۱۴۰ گفتار دوم: اشخاص ثالث در متن نهایی لایحه بیمه اجباری
- ۱۴۱ مبحث چهارم: موارد خروج خسارت از پوشش بیمه اجباری دارندگان
- ۱۴۱ گفتار اول: استثناء مربوط به خسارات ناشی از حادثه
- ۱۴۲ بند اول: خسارات ناشی از فورس ماژور

- ۱۴۲ بند دوم: خسارات ناشی از تشعشعات اتمی و رادیواکتیو
- ۱۴۳ بند سوم: خسارات ناشی از محکومیت جزایی و پرداخت جرایم
- ۱۴۴ بند چهارم: خسارات ناشی از حوادثی که در خارج از کشور اتفاق می افتد
- ۱۴۴ الف) خسارات خارج از کشور بدون پوشش بیمه ای
- ۱۴۵ ب) سیستم کارت سبز
- ۱۴۷ گفتار دوم: استثنائات مربوط به خسارات وارده به اشخاص و اموال
- ۱۴۷ بند اول: خسارات وارد به اشخاص
- ۱۵۰ بند دوم: خسارات وارد به اموال
- ۱۵۵ فصل سوم: آثار بیمه اجباری دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث
- ۱۵۷ مبحث اول: خسارات تحت پوشش بیمه اجباری دارندگان
- ۱۵۹ گفتار اول: خسارت های مالی
- ۱۶۳ گفتار دوم: خسارات بدنی
- ۱۶۶ بند اول: ماهیت حقوقی دیه
- ۱۶۷ الف) نظریه مجازات بودن دیه
- ۱۶۸ ب) نظریه جبران خسارت بودن دیه
- ۱۶۹ ج) دو وجهی بودن ماهیت دیه
- ۱۶۹ د) نتیجه
- ۱۷۰ بند دوم: بیمه دیه

- ۱۷۴ گفتار سوم: خسارات معنوی
- ۱۷۶ مبحث دوم: نحوه جبران خسارت و طرح دعوی
- ۱۷۸ گفتار اول: دعوی و جبران خسارت بر علیه راننده
- ۱۸۱ گفتار دوم: دعوی جبران خسارت بر علیه دارنده
- ۱۸۱ بند اول: جبران خسارت توسط دارنده
- ۱۸۳ بند دوم: موارد رجوع دارنده به راننده
- ۱۸۶ بند سوم: موارد رجوع دارنده به بیمه گر
- ۱۸۷ الف) جلب بیمه گر به دعوی
- ۱۸۸ ب) دعوی مستقیم دارنده (بیمه گذار) علیه بیمه گر
- ۱۹۱ بند چهارم: ورشکستگی دارنده
- ۱۹۳ گفتار سوم: طرح دعوی مستقیم علیه بیمه گر
- ۱۹۳ بند اول: حق مراجعه زیان دیده به بیمه گر
- ۱۹۹ بند دوم: رجوع بیمه گر به بیمه گذار (دارنده)
- ۲۰۱ بند سوم: موارد جبران خسارت توسط بیمه گر و رجوع به مسئول حادثه
- ۲۰۲ الف) عمد راننده
- ۲۰۴ ب) مستی راننده
- ۲۰۵ ج) نداشتن گواهینامه
- ۲۰۷ گفتار چهارم: مرور زمان مطالبه خسارت
- ۲۰۹ مبحث سوم: صندوق تأمین خسارت ها و طرح های تکمیلی

۲۰۹	گفتار اول: صندوق تأمین خسارت های بدنی
۲۱۰	بند اول: ماهیت حقوقی صندوق
۲۱۲	بند دوم: شرایط مراجعه و تحقق مسئولیت صندوق
۲۱۸	گفتار دوم: طرح های تکمیلی
۲۲۰	نتیجه
۲۲۴	منابع و مأخذ فارسی
۲۳۰	منابع لاتین
۲۳۲	ضمیمه

مقدمه

بی شک، بیمه در جامعه فعلی نقش قابل ملاحظه ای جهت جبران خسارت بازی می کند، به گونه ای که عدم وجود این نهاد باعث چالش های بسیاری خواهد شد.

بیمه مسئولیت با جبران خسارات وارده از ناحیه اشخاصی که مسئولیت مدنی خود را پوشش داده اند، به حمایت از مسئولین از یک طرف و حمایت از زیان دیدگان از طرف دیگر برخواسته است. مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی نیز که به طور روزافزون در حال گسترش است نیاز به حمایت بیمه خواهد داشت.

وجود وسیله نقلیه در جامعه کنونی چه از جهت حمل و نقل انسان و چه از جهت حمل کالا، انکارناپذیر است. این نیاز از عهد قدیم، همواره با انسان بوده، به گونه ای که مطالعه در زندگی انسان های عهد باستان نیز نشان خواهد داد که چگونه بشر احتیاج خود را به وسیله نقلیه نشان داده است. نگاهی به آثار حک شده در ایران، یونان، روم و سایر کشورهای عهد باستان و تصاویر ارابه و گاری، بر دل سنگ ها این امر را روشن می سازد. حمل تجهیزات جنگی و مایحتاج و جایجایی انسان، جز با استفاده از ارابه و گاری میسر نبود.^۱

مسلماً بشر نتوانست به ارابه و گاری جهت حمل خود و کالا، اکتفا کند، و با پیشرفت دانش، وسیله نقلیه را هم دگرگون کرد و به گونه ای امروزی مبدل کرد. آمدن وسیله نقلیه به زندگی انسان نمی توانست بدون ایجاد خسارت بماند و ناچاراً وسایل نقلیه به عنوان بیشترین و با اهمیت ترین وارد کننده خسارات، خود را شناساندند. لذا می بایست راهی برای جبران این خسارت در نظر گرفته می شد.

از طرف دیگر بیمه، یکی از ابداعات بشر برای غلبه بر موانع و خطرهای پذیرفته شده بود. تاریخ بیمه با شرکت انسان در خطرات وارد بر هم نوعان و یاری به نیازمندان آغاز گردید. اولین نوع بیمه «بیمه دریایی» بود. پیدایش این نوع بیمه راه را برای سایر بیمه ها

^۱ شیبانی، احمد علی. تاریخچه پیدایش و تحول بیمه، تهران، مدرسه عالی بیمه تهران، ۱۳۵۲، ص ۳۴ به بعد.

نیز باز کرد.^۲ یکی از این بیمه ها، بیمه مربوط به وسایل نقلیه موتوری بود. تا قبل از آغاز این قرن وسایلی که با نیروی مکانیکی پیش می رفتند در تعداد وسیع استفاده نمی شدند. تعداد مردمی که خواستار بیمه خودرو بودند پس از جنگ جهانی اول به شدت افزایش یافت، چنانکه بسیاری از افرادی که در ارتش رانندگی آموخته بودند، می خواستند وقتی به زندگی مدنی بازمی گردند، نیز به آن ادامه می دهند. به علاوه بالا رفتن بنیه مالی لازم برای خرید وسیله نقلیه با افزایش دستمزدها بسیار ساده تر شد. اخیراً وجود وام های بانکی جهت خرید وسایل نقلیه و طرح های دیگر جهت دسترسی آسان به مالکیت وسیله نقلیه نیز، مزید بر علت شده است.^۲

کشور ما نیز نمی توانست از این زندگی ماشینی بگریزد و خواه یا ناخواه پذیرای زندگی ماشینی شد. بیش از یک قرن پیش اولین اتومبیل از طریق وزیر مظفرالدین شاه وارد ایران شد و بدین ترتیب جامعه ما نیز تکامل صنعت حمل و نقل را به چشم خود دید. در سال ۱۳۰۵ هـ.ش نیز اولین تصادف بین کالسکه درویش خان نوازنده تار با یک اتومبیل که منجر به فوت درویش خان شد اتفاق افتاد. و بدین وسیله اولین خسارت وارده از وسیله نقلیه موتوری زمینی نیز در ایران، عرض اندام نمود.

بنابراین با گسترش وسایل نقلیه موتوری و ایجاد خسارات وارده ناشی از تصادفات رانندگی، باید راه حلی برای جبران این خسارات، ارائه می شد. چه آنکه با توجه به حجم عظیم خسارات وارده از تصادفات رانندگی، در عمل زیان دیدگان بسیاری به دلایل مختلف از جمله عدم تمکن مالی فاعل زیان، بدون جبران و گرفتن غرامت رها می شدند. لذا در اکثر کشورها با تصویب قوانین خاص نسبت به تصادفات رانندگی گامی برای جبران خسارت برداشتند و بیمه وسایل نقلیه را نیز اجباری اعلام نمودند.

^۲-دستباز، هادی، بیمه و کاربرد آن در جهان امروز نشریه اتاق بازرگانی بین المللی، شماره ۶، ۱۳۶۷ ریال ص ۷.

^۳ - *Motor insurance underwriting and claims. By Michael freeman and Aubrey pellatt, 1986. p3/10.*

از طرف دیگر معیار اخلاقی تقصیر و رفتار قابل نکوهش نمی توانست در تصادفات رانندگی، نیازها را برآورده کند، چرا که در اغلب تصادفات رانندگی، راننده بدون این که از رفتار انسانی معقول و متعارف خارج شود، موجب بروز خسارت می شد و اگر معیار تقصیر، مبنای مسئولیت مدنی در تصادفات رانندگی قرار می گرفت، اکثر خسارات وارده از وسیله نقلیه به خاطر عدم تقصیر راننده، بدون جبران باقی می ماند. لذا نظام های حقوقی در جهت نوعی کردن این مسئولیت حرکت کردند تا خطرایجاد شده از وسیله نقلیه به زیان دیدگان ناشی از این وسیله تسری پیدا نکند.

ایران نیز با ورود ماشین به کشور درصدد نظام مند کردن جبران خسارات ناشی از وسیله نقلیه موتوری با تصویب قانون بیمه اجباری دارندگان وسیله نقلیه موتوری زمینی، در مقابل اشخاص ثالث، در سال ۱۳۴۷ اقدام نمود.

امروزه در جامعه ایران کمتر کسی را می توان یافت که از وسایل نقلیه متضرر نشده باشد، چه به عنوان دارنده یا راننده وسیله نقلیه و عامل زیان و چه به عنوان زیان دیده مستقیم در اثر برخورد با وسیله نقلیه.

وجود پوشش بیمه نسبت به وسایل نقلیه به صورت اجباری، اگر نگوییم بیشتر از همه جای دنیا، در ایران لازم و ضروری است. آمار مصدومین و تلفات ناشی از حوادث رانندگی در کشور ما چندین برابر استانداردهای جهانی است و به تبع آن خسارات جانی و مالی آن نیز دارای ارقام نجومی می باشد. روزانه هزاران وسیله نقلیه جدید وارد بازار می شوند، بدون این که معابر، خیابان ها و بزرگراه ها به تناسب آن گسترش یابند. اخیراً خارج کردن وسایل نقلیه فرسوده آغاز شده و سال ها طول خواهد کشید تا جایگزین شوند. هزینه پزشکی و دارو و همچنین میزان دیه نیز هر ساله رو به افزایش است. رعایت نکردن مقررات راهنمایی و رانندگی و استفاده از وسیله نقلیه شخصی برای امرار معاش در اوقاتی که شخص خستگی ناشی از شغل اصلی خود را به تن دارد به سنگینی ترافیک می افزاید و حوادث اجتناب ناپذیری را موجب می شود. بیشتر نابسامانی ها در واقع به

مدیریت نامناسب جاده های کشور، ایمن نبودن جاده ها و وسایل نقلیه و نیز رعایت نکردن مقررات راهنمایی و رانندگی، بر می گردد. بدیهی است که با مقایسه آماری بین ایران و کشورهای دیگر می توان به عمق فاجعه در زمینه تصادفات رانندگی در کشور، پی برد. در اروپای غربی در سال ۱۹۹۹ تعداد مرگ و میر ناشی از تصادفات رانندگی ۴/۴ درصد کاهش داشته است.

در مقابل، تعداد کشته های ناشی از تصادفات در ایران که در سال ۱۳۷۹ و ۱۳۷۸ به ترتیب حدود ۱۵/۵ و ۱۷ هزار نفر بوده است و احتمال می رود رقم واقعی آن بیش از این میزان باشد. به تنهایی در سال اخیر ایران با مجموع مرگ و میر ناشی از تصادفات ۱۳ کشور اروپایی غربی برابری می کند، که خود حاکی از عمق این فاجعه ملی در کشور ماست. تعداد مرگ و میر و مجروحان ناشی از تصادفات کشور در سال ۱۳۷۹ در مقایسه با سال ۱۳۷۳ به ترتیب معادل ۶۲ درصد و ۱۴۵ درصد افزایش یافته اند. این در حالی است که ما شاهد روند نزولی تعداد مرگ و میر ناشی از تصادفات در کشورهای مختلف هستیم. برای نمونه تعداد مرگ و میر ناشی از تصادفات در کشور استرالیا ۲۸۸۸ نفر در سال ۱۹۸۶ به ۱۸۲۴ نفر در سال ۲۰۰۰ کاهش یافته است. لازم به ذکر است که مصرف مشروبات الکلی با سهمی معادل ۲۷ درصد بیشترین نقش را در تصادفات این کشور داشته است.^۴

وجود نقایص فنی متعدد در خودروها و به ویژه فرسودگی آن ها، همراه با نبود و یا کمبود علایم هشداردهنده، دست اندازها و ناهمواری های ناگهانی در مسیر رانندگان، کمبود گاردریل در کنار جاده ها و پل ها، کم عرض بودن بسیاری از جاده ها، فقدان نظارت مستمر بر وضعیت جاده ها و امر رانندگی، وجود پیچ های حادثه آفرین در جاده

^۴-دهقانی، علی. نقش و جایگاه بیمه در کاهش خسارات ناشی از تصادفات رانندگی، فصلنامه بیمه، سال شانزدهم، شماره ۱، شرکت ایران چاپ، ۱۳۸۰، ص ۲۹.

ها و .. همگی دست به دست هم داده اند تا حوادث رانندگی هر روز، هر چه بیشتر سبب ورود خسارات و گرفتن جان هموطنانمان شود.

اما با توجه به مشکلات ناشی از استفاده از وسیله نقلیه تحقیقات خاصی جهت رفع ابهام و ارائه راه حل برای برون رفت از مشکلات مزبور ارائه نشده است. در بیمه مرکزی ایران مقالاتی در بعضی از مباحث بیمه اجباری وسایل نقلیه پرداخته اند و یا خیلی گذرا بیمه اجباری وسایل نقلیه را مورد مطالعه قرار داده اند. با این که نظریه ها و پیشنهادهای برای بررسی بیمه اجباری وسایل نقلیه داده شده است ولی جامع و مانع نمی تواند باشد.

لذا در تحقیق پیش رو با توجه به ایجاد خسارت های زیاد بدنی و مالی ناشی از وسایل نقلیه، لازم دیده شد که ابهامات موجود در این نظام حقوقی و قانون بیمه اجباری دارندگان وسایل نقلیه، مصوب ۱۳۴۷ و قانون اصلاح قانون جدید مصوب ۱۳۸۷ مورد بررسی قرار گیرد و لازم است در اصلاحات قانون مورد مقایسه قرار گیرد تا خسارت های وارد به اشخاص ثالث زیان دیده به نحو بهتر و مؤثرتری مورد تأمین قرار گیرد. از طرف دیگر با توجه به تشتت آراء محاکم در زمینه خسارت های بدنی، سعی بر این است تا به یک نظام هماهنگ جهت رسیدگی به دعاوی ناشی تصادفات رانندگی برسیم.

برای بررسی دقیق تر نسبت به موضوع تحقیق و رسیدن به اهداف مورد نظر می بایست به این سؤالات در طی پژوهش پاسخ داده شود؛ مفهوم بیمه اجباری و وسیله نقلیه و حوادث رانندگی چیست؟ و ماهیت و ویژگی های این نوع بیمه چه می باشد؟ مبنای مسئولیت در تصادف رانندگی چیست؟ آیا هم چنان معیار، رفتار انسانی معقول و متعارف است یا مبتنی بر نظریه خطر می باشد؟ مسئول خسارات ناشی از حوادث رانندگی در مقابل زیان دیده کیست؟ و مسئولیت نهایی را چه شخصی بر دوش خواهد کشید؟ شرایط تحقق مسئولیت بیمه گر چیست؟ و چه اشخاصی به عنوان شخص ثالث حق مراجعه به بیمه گر را دارند؟ و چه خسارت هایی تحت پوشش این نوع بیمه قرار می گیرد؟ از طرف دیگر خسارت های مالی و بدنی شامل چه نوع خسارت هایی می باشد؟ و

آیا دیه نیز می تواند موضوع بیمه باشد؟ هم چنین باید بررسی شود که شرایط رجوع زیان دیده به مسئولین حادثه چگونه است؟ و در صورت جبران توسط یکی از مسئولین شرایط رجوع آن ها به یکدیگر چگونه خواهد بود؟ و چه شخصی مسئولیت نهایی و جبران خسارت را به دوش خواهد کشید؟ هم چنین، در مواردی که وسیله نقلیه دارای پوشش بیمه ای نیست یا راننده وسیله نقلیه مسبب حادثه از صحنه گریخته یا بیمه گر ورشکسته شده، زیان دیده از چه حقوقی برخوردار است؟ و صندوق در چه موارد در مقابل زیان دیده مسئولیت پیدا می کند؟ و نحوه مراجعه به صندوق چگونه است؟

در این تحقیق تا جای امکان به سؤالات مذکور پاسخ داده خواهد شد، تا نظام حقوقی بیمه اجباری دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی، روشن تر شود. از آن جایی که موضوع مورد نظر جنبه کاربردی دارد با روشن شدن جواب سؤالات نیز زمینه های استفاده تحقق مزبور ملموس تر خواهد شد. چه آن که همان طور که گفته شد وسایل نقلیه به عنوان یکی از پر خطرترین وسایل که سالیانه خسارت های زیادی چه از حیث بدنی و چه مالی به اشخاص ثالث وارد می کنند شناخته می شود. و در صورت عدم نظم بخشیدن برای رفع و جبران خسارت وارده جامعه دچار مشکل خواهد شد.

بنابراین برای رسیدن به اهداف موضوع، با استفاده از تحقیقات صورت گرفته در ایران در این زمینه و منابع کتابخانه ای و قوانین بعضی از کشورها و منابع خارجی، تلاش شده است تا نگاهی جامع تر به موضوع شود.

در نحوه طرح مطالب در تحقیق مزبور، بهتر است در مرحله اول به مفاهیم و ماهیت و مبانی بیمه اجباری دارندگان وسایل نقلیه پرداخته شود. چه آن که بدون تعریفی درست و عدم شناخت ماهیت و مبانی مسئولیت نمی توان مسئولین حادثه و نحوه جبران خسارت را به درستی مورد شناسایی قرار دارد (فصل اول) و در مرحله بعدی می بایست قلمرو بیمه اجباری دارندگان از جهت شناخت مسئولین حادثه و زیان دیدگان ثالث و خسارت های عدم شمول بیمه ای موضوع تحقیق، مورد دقت نظر قرار گیرد (فصل دوم) هم چنین

بعد از شناخت قلمرو مسئولیت و زیان دیدگان ثالث، می بایست آثار بیمه اجباری و مسئولیت ناشی از آن مورد مطالعه قرار گیرد تا روشن شود که زیان دیده در چه مواردی حق مراجعه به دارنده، راننده و بیمه گر را دارد و خسارت های قابل پرداخت شامل چه خسارت هایی می باشد (فصل سوم).

امید است که بتوان با طرح مباحث و ارائه راه هایی در جهت خسارت زدایی به نتیجه ای مثبت رسید.

فصل اول

مفاهیم ، ماهیت و مبانی