فصلنامه مطالعات حقوق
Journal of Legal Studies
شماره بیست و یکم. بهار ۱۳۹۷، صص۱۵۷-۱۴۳ Vol 2. No 21. 2018, p 143-157
شماره شاپا (۶۳۹۵-۲۵۳۸) ISSN: (2538-6395)

نوآوری‌های قانون جدید بیمه وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵

اصغر پناهپوریان[۱]. محمود عابدپور[۲]. دکتر احمد بهرامی[۳]
۱. گروه حقوق. واحد بروجن. دانشگاه آزاد اسلامی. بروجن. ایران
Asghar.panahian@gmail.com
۲. مربی. واحد دهاقان. دانشگاه آزاد اسلامی. دهاقان. ایران
۳. استادیار. واحد بروجن. دانشگاه آزاد اسلامی. بروجن. ایران

چکیده

قضازدایی و کمتر شدن حجم پرونده‌های دادگستری، تسهیل پرداخت خسارت بیمه شخص ثالث توسط بیمه گر به دلیل طولانی بودن مراحل قضایی و. . . معمولا از اهداف هر قانونگذاری می‌باشد. در گذشته اگر کسی تصادفی می کرد به موجب قانون تنها دیه او پرداخت می‌شد و دیگر هزینه معالجه‌ای به او پرداخت نمی‌شد. ممکن است هزینه‌های درمانی اشخاص آسیب دیده در تصادفات از دیه پرداختی به آنان بیشتر می‌شد و موارد این چنینی که در قانون جدید مصوب ۱۳۹۵ با دگرگونی مواجه شدند در نهایت اینکه قانون بیمه وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵نسبت به قانون سابق دارای ابداعات بسیار زیادی می‌باشد و نه تنها به رفع ایرادات قانون سابق پرداخته است بلکه نوآوری های زیادی نیز داشته است که مبنای همه آنها بر رعایت اصول اخلاقی و اصول اسلامی می‌باشد به گونه ای که این ابداعاتی که در قانون بیمه وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵ به وجود آمده است بیشتر در راستای منافع اشخاص حادثه دیده و رعایت بیشتر احوال شرکت های بیمه گر می‌باشد.

واژه‌های کلیدی: شخص ثالث، حوادث، صندوق خسارات، بیمه

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

مقدمه:

بیمه سازوکاری است که طی آن یک بیمه‌گر، بنا به ملاحظاتی تعهد می‌کند که زیان احتمالی یک بیمه‌گذار را در صورت وقوع یک حادثه در یک دوره زمانی خاص، جبران نماید و یا خدمات مشخصی را به وی ارائه دهد. الزام افراد به زندگی اجتماعی و عدم امکان زندگی افراد، به تنهایی و جدا از دیگران باعث می شود افراد به سمت بیمه نمودن خود و اقدامات خود نگرش داشته باشند، بنابراین بیمه یکی از روشهای مقابله با ریسک است. (کریمی، آیت. مهدی تفنگ‌ساز، ۱۳۹۲) از لحاظ ریشه لغوی لفظ بیمه بین لغت نویسان اختلاف وجود دارد برخی بیمه را واژه فارسی می‌دانند و برخی آن را واژه هندی و برگرفته از بیما به معنای ضمانت دانسته اند. فرهنگستان ایران بیمه را اصلاح بانکی شمرده و در تعریف آن می‌گوید که علمی است که اشخاص با پرداخت پول، مسئولیت کالا یا سرمایه یا جان خود را به عهدهٔ دیگری می‌گذارند و بیمه کننده هنگام زیان باید مقدار زیان را بپردازد. در جلد دوم مجموعه ایرانشهر نیز بیمه این چنین تعریف شده است: بیمه در لغت به معنی ایمن داشتن جان ومال است از خطرات احتمالی و به نظر می‌رسد از واژه بیم مشتق شده است (عابدپور، ۱۳۸۶: ۳۴- ۳۳).

قانون بیمه اجباری خسارت وارده شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۲۰ اردیبهشت سال ۹۵ پیش‌تر با عنوان قانون بیمه اجباری اشخاص و مسوولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث بود که از تصویب آن در ۲۰ شهریور ماه سال ۸۷ با همین ترکیب در قوانین مطرح می‌گردید. علاوه بر تفاوت‌های محتوایی در امور شکلی و کمیت مواد هم شاهد هستیم قانون جدید با افزایشی دو برابری نسبت به مواد قانون سابق بر ۶۶ ماده و ۵۴ تبصره تنظیم و تصویب شده است حال این که پیش از این مجموع مواد این قانون بر ۳۰ماده و ۲۵ تبصره استوار بود. باتوجه به موارد فوق در این نگارش به این مساله خواهیم پرداخت که آیا قانون بیمه وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵نسبت به قانون سابق دارای نوآوری های جدیدی می باشد یا اینکه تنها ایرادات قانون سابق را مرتفع کرده است؟ از طرفی آیا ابداعات قانون بیمه وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵ بیشتر در راستای منافع اشخاص ثالث است؟

۱-۱- جایگاه بیمه در زندگی اجتماعی

انسان دارای نیازهایی می باشد برخی از آنها اولیه و برخی ثانویه می باشد، پس از اینکه انسان نیاز خوراک، پوشاک و مسکن را برای خود تامین نمود در مرحله بعد به امنیت نیاز دارد. چون حوادث قابل پیش بینی نمی‌باشند بنابر این انسان به یک پشتیبان نیاز دارد. اگر انسان مطمئن باشد حادثه ای برای وی واقع نمی‌شود به بیمه نیاز نخواهد داشت. دامنه حوادث و خسارات وسیع است و گاهی از میزان توانایی مالی اشخاص فراتر می‌رود که این هم دلیل دیگری بر لزوم وجود بیمه می باشد. توجیه دیگر این است که افراد به علت محدودیت های ظرفیت و توانایی اقتصادی به تنهایی قادر به جبران خسارات نمی باشند. در هم تنینه بودن

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

زندگی ما را به این سمت سوق می‌دهد که نیاز به بیمه بیش از پیش باشد چون مقدار ریسک و خطرها بیشتر شده است.

به موجب ماده ۱ قانون بیمه: بیمه عقدی است که دارای دو طرف است یک طرف بیمه گر و طرف دیگر بیمه گذار. این عقد دارای خصوصیاتی می‌باشد از جمله:

لازم بودن آن، همچنین تشریفاتی بودن عقد که به این معنا است که بیمه عقدی نیست که به صورت شفاهی واقع شود بلکه باید علاوه بر ایجاب و قبول طرفین مکتوب هم نوشته شود. طبق ماده ۶۷ قانون بیمه چنانچه در اثر مسامحه نماینده شرکت بیمه، بیمه نامه صادر شده باشد اما از سوی بیمه گزار تعهدات انجام شده باشد شرکت بیمه موظف است خسارت را بپردازد (در صورت وقوع حادثه). تعهدی بودن عقد بیمه یکی دیگر از خصوصیات این عقد است به این معنی است که در بیمه تعهدی به عهده طرفین قرار می گیرد، به عبارت دیگر عقد تکمیلی نیست. معوض بودن عقد بیمه و مبتنی بر حسن نیت بودن این عقد به این معنی است که عدم رعایت حسن نیت موجب فسخ یا تعدیل عقد بیمه می گردد. مستمر بودن عقد نیز به این معنا می‌باشد که بعد از ایجاب و قبول، عقد خاتمه نمی یابد بلکه در طول مدت تعیین شده استمرار می یابد. از طرفی عقد بیمه الحاقی است یعنی اصل بر این است که طرفین ابتدا به ساکن به توافق و اراده عقدی را منعقد می نمایند در برخی موارد قانون گذار افراد را اجبار به اموری می نمایند در عقد بیمه شرایط و ضوابط را بیمه مرکزی تعیین نموده و بیمه گزار آنچنان حق دخل و تصرف در عقد را ندارد. در موارد جزئی شرایط را بیمه گزار تعیین می کند. به عبارت دیگر عقد بیمه عقدی است الحاقی، اضطراری یا تحمیلی.

از خصوصیات دیگر عقد بیمه این است که منجز می باشد و به محض ایجاب و قبول عقد واقع می شود برخی معتقد می باشند عقد بیمه معلق است به پرداخت حق بیمه. اما در هر حال تعهدات بیمه گر معلق است به پرداخت حق بیمه از سوی بیمه گزار و معلق است به وقوع حادثه و وقوع خسارت. نخستین قانون بیمه در ایران، در سال ۱۳۱۶ (یعنی دو سال پس از تاسیس اولین شرکت بیمه) به تصویب مجلس شورای ملی رسید. این قانون در ۳۶ ماده تهیه شده است و در حال حاضر نیز معتبر است. (دانشنامه بیمه. ج. یک. پژوهشکده بیمه، ۱۳۹۳)

۲-۱- موضوعات قانون بیمه مصوب ۱۳۹۵

قانون مصوب سال ۱۳۸۷بر اساس مواد سی گانه تنظیم شده بود در شرایطی که قانون دائمی و مترقی فعلی در هفت بخش ذیل تنظیم و طراحی شده است؛

۱-کلیات

۲- حقوق و تعهدات بیمه‌گر و بیمه‌گذار

۳- حقوق و تعهدات صندوق تامین

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

۴- پرداخت خسارت
۵- تکالیف سایر نهادها و دستگاه‌های مرتبط
۶- مقررات کیفری
۷- مقررات نهایی

۳-۱-نوآوری های قانون بیمه

با توجه به آنچه درباره نوآوری و تعریفی که از نوآوری ارایه گردید از جمله نوآوری های قانون جدید که در بخش های فوق به آنها اشاره شد به شرح زیر می باشد:

الف: تعلق خسارت تاخیر تادیه

اگر کسی تعهد خود را در موعد مقرر انجام ندهد و درنتیجه این تأخیر متعهدله متضرر شود، متعهد باید خسارات ناشی از تأخیر را جبران کند که اگر تعهد مذکور وجه رایج باشد، آن را در اصطلاح (خسارت تأخیر تأدیه) می‌گویند. در زبان حقوقدانان نیز واژه (خسارت تأخیر تأدیه) در مواردی به کار می‌رود که موضوع تعهد، پرداخت وجه نقد رایج کشور باشد و اگر موضوع، تحویل کالا و خدمات یا پرداخت وجه نقد غیر رایج در کشور، مثل ارزهای بیگانه باشد، عنوان (خسارت ناشی از عدم انجام تعهد یا تأخیر در انجام تعهد) را به کار می‌برند.

از آنجایی‌که پرداخت دیه در ابتدای سال یا انتهای آن تغییری در میزان تعهدات بیمه گران نداشت و در هر صورت آنها متعهد به پرداخت یک میزان دیه و خسارت بودند این امر در اصل مشوقی برای بیمه‌گران جهت تاخیر در پرداخت بود. هرساله بیمه گران در روزهای پایانی سال بخش عمده ای از تعهدات خود را پرداخت می کردند به این صورت که اگر زیان دیده مراجعه می‌کرد خسارت بدنی را به وی پرداخت می‌کردند و الا مبلغ را به حساب صندوق دادگستری واریز می‌کردند. جهت جلوگیری از این دست از مشکلات و ملاحظه حقوق اشخاص ثالث در ماده ۳۳قانون جدید بیمه اجباری پیش بینی شده است: «چنانچه بیمه‌گر یا صندوق به رغم کامل بودن مدارک، تکلیف مقرر در ماده (۳۱) این قانون را انجام ندهند و در پرداخت خسارت تاخیر کنند و یا بیمه‌گر تکلیف مقرر در ماده (۳۲) این قانون را انجام ندهد، به پرداخت جریمه‌ای معادل نیم در هزار به‌ازای هر روز تاخیر در حق زیان‌دیده یا قائم‌مقام وی محکوم می‌شود».

ب: پرداخت از صندوق تامین خسارت‌های بدنی

در صورتی‌که زیان دیدگان به هر تعداد، خارج از وسیله نقلیه باشند این بیمه گر است که کلیه خسارات را پرداخت می‌کند. اما چنانچه ثالث‌ها داخل خودرو باشند به تعداد ظرفیت مجاز از سوی بیمه گر پرداخت

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

می‌شود. مثلا اگر ظرفیت مجاز خودرو ۴ نفر باشد اما ۵ نفر در آن باشند بیمه گر به هریک چهار پنجم خسارت را پرداخت می کند و ایشان برای دریافت یک پنجم باقی مانده باید به صندوق تامین خسارت‌های بدنی مراجعه کنند. این امر از این جهت که بار مالی شرکت‌های بیمه را کاهش می‌دهد تا حدودی قابل توجیه است ولی از آنجایی‌که زیان‌دیدگان را با دو متعهد روبه‌رو می سازد مخالف هدف حمایتی قانونگذار نسبت به ثالث است. الزامات صندوق تامین خسارتهای بدنی در جبران خسارت اشخاص ثالث به شرح زیر است.

۱- فقدان یا انقضاء بیمه نامه مسبب حادثه.

۲- بطلان قرارداد بیمه، که بطلان قرارداد بیمه نامه ناظر به مواردی است که عقد بیمه فاقد یکی از شرایط اصلی صحت معامله باشد یا طبق قانون بیمه به لحاظ اظهارات خلاف واقع بیمه گذار در زمان عقد قرارداد بیمه و. . .

۳- تعلیق تامین بیمه گر. تعلیق تامین بیمه گر نوعی ضمانت اجرایی مالی، قراردادی یا قانونی است که نسبت به بعضی از بیمه گذاران متخلف اعمال می شود مانند پرداخت نکردن حق بیمه که قرارداد بیمه ازبین نمی‌رود و بیمه گذار مدیون حق بیمه است اما شروع تامین بیمه گر منوط به پرداخت حق بیمه مقرر می‌باشد. تعهد بیمه گر با دریافت حق بیمه قوت اجرایی پیدا می کند. بیمه گذار در زمان تعلیق تعهدی نسبت به جبران خسارت نخواهد داشت.

۴- فرار کردن مسئول حادثه.

۵- شناخته نشدن مسئول حادثه.

۶- ورشکستگی بیمه گر.

۷- خسارتهای بدنی خارج از شرایط بیمه نامه، مانند پرداخت مابه التفاوت خسارت بدنی سر نشینان بیش از ظرفیت مجاز وسیله نقلیه.

از جمله ویژگی‌های صندوق تامین خسارتهای بدنی که در قانون جدید پیش بینی شده است می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- حمایت از زیاندیده گانی که به علت حوادث تحت پوشش دچار خسارت بدنی شوند ولی بیمه گران تعهدی در جبران خسارت ندارد یا قادر به انجام تعهدات خود نیستند.

- هر امری که مانع از جبران خسارت بدنی زیاندیده طبق قانون و شرایط عمومی و خصوصی بیمه نامه شود از طریق صندوق قابل جبران است به استثناء موارد مصرح در ماده ۷ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری. . . (ردیف ۷).

- تعهد صندوق در قبال اشخاص ثالث یک تکلیف قانونی است.

- حق مراجعه به صندوق محدود به مواردی است که جبران خسارت از طرف بیمه گران ممکن نباشد.

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

- صندوق جانشینی زیاندیده حق دارد به عامل زیان یا مسئول خسارت مراجعه و مبلغ پرداختی را استرداد نماید.

- اگر مدیون خسارت، بیمه گر ی باشدکه دچار ورشکستگی شده است. صندوق به جانشینی زیاندیده به مدیر تصفیه امور وورشکستگی مراجعه و طلب خود را ازمحل وجوه قابل تقسیم بین بستانکاران بیمه گر ورشکسته وصول خواهد کرد.

- اداره صندوق به عهده بیمه مرکزی ایران و چگونگی آن براساس تصویب نامه هیات وزیران خواهد بود.

در آخر در بحث منابع مالی صندوق یاد آور می شویم که منابع مالی صندوق تامین خسارتهای بدنی بشرح بندها و تبصره های ماده ۲۴قانون اصلاح قانون بیمه اجباری. . . می باشد.

ج: تغییر در مفهوم شخص ثالث

اشخاص می‌توانند روابط خویش را تا اندازه‌ای که قانون مجاز شمرده در قالب قرارداد تنظیم کنند. به این معنا که قانونگذار بنابر اصل استقلال و آزادی قراردادها اشخاص را در تنظیم روابط خویش در قالب و محدوده‌ای که قانون تعیین می‌کند آزاد می‌گذارد، به این ترتیب اشخاص می‌توانند هر قراردادی را که می‌خواهند درچارچوب قانون بین خودشان منعقد کنند که با توجه به ماده ۱۰ قانون مدنی «قراردادهای خصوصی نسبت به کسانی که آن را منعقد کرده‌اند در صورتی که مخالف صریح قانون نباشد نافذ است».

قراردادی که بین طرفین منعقد می‌شود با توجه به اصل نسبی بودن قراردادها فقط در برابر خودشان واجد اعتبار است یعنی هر کس که تعهدی در برابر دیگران دارد جز در مورد مقرراتی که قانون آنها را تعیین می‌کند به میل و رضای خود او ایجاد شده است، بدیهی است هیچ کس در مقابل دیگران تکلیفی ندارد و متعهد نمی‌شود مگر به خواست و رضای او که ناشی از اراده‌اش است.

این همان نتیجه‌ای است که از استقلال حقوقی اشخاص در جامعه نشأت می‌گیرد. پس یک قرارداد نه تعهد و دینی برای غیر متعاقدین ایجاد می‌کند نه حقی به سود آنها پدید می‌آورد(البته اگر ثالث ذینفع آن حق را پس از ایجاد نپذیرد). همچنین قرارداد نمی‌تواند حقوق کسب شده به صورت صحیح و قانونمند اشخاص ثالث خارج از قرارداد را منتقل ساخته یا موجب اسقاط آن حقوق شود اصل حاکمیت آزادی اراده زنجیره وار به اصول دیگری متصل است. همچون اصل نسبی بودن قراردادها، این اصل در ماده۲۳۱ قانون مدنی تجلی پیدا کرده است: «معاملات و عقود فقط درباره طرفین متعاملین و قائم مقام قانونی آنها موثر است مگر در مورد ماده ۱۹۶»، عقد رابطه‌ای است.

بین اشخاصی که در انعقاد آن دخالت داشته‌اند اما از آنجا که این قرارداد بسیاری از نیازهای جامعه را تأمین می‌کند پس می توان آن را یک رویداد و یا پدیده‌ای اجتماعی دانست که اگر چه دیگران به طور مستقیم از عقد متأثر نمی‌شوند اما قرارداد در موقعیت و وضعیت اشخاص خارج از قرارداد نیز موثر است (کاتوزیان، قواعد عمومی قراردادها ج سوم، ۶۱۰)، پس اشخاص درتنظیم روابط خویش در چارچوب

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

قانون آزادند اما تا جایی که به حقوق اشخاص ثالث لطمه نزنند زیر اقتضای یک جامعه سالم این است که اشخاص به حقوق یکدیگر احترام گذارده و حریم‌ها را حفظ کنند.

در قوانین گذشته منظور از شخص ثالث، هر شخصی است که به سبب حوادث وسایل نقلیه موضوع این قانون دچار زیان های بدنی و یا مالی شود به استثنای راننده مسبب حادثه اما در قانون جدید بین ثالث های داخل خودرو و خارج از آن تفاوت وجود دارد. براساس ماده ۱۲ قانون جدید، تعهد ریالی بیمه‌گر در قبال زیان‌دیدگان داخل وسیله نقلیه مسبب حادثه، برابر حاصل‌ضرب ظرفیت مجاز وسیله نقلیه در سقف تعهدات بدنی بیمه‌نامه با رعایت تبصره ماده (۹) و ماده (۱۳) این قانون است. در مواردی که به علت عدم رعایت ظرفیت مجاز وسیله نقلیه، مجموع خسارات بدنی زیان‌دیدگان وسیله نقلیه مقصر حادثه بیش از سقف مذکور باشد مبلغ خسارت مورد تعهد بیمه‌گر به نسبت خسارت وارده به هر یک از زیان‌دیدگان بین آنان تسهیم می‌شود و مابه‌التفاوت خسارت بدنی هر یک از زیان‌دیدگان توسط صندوق تأمین خسارت‌های بدنی وفق مقررات مربوط پرداخت و مطابق مقررات این قانون از مسبب حادثه بازیافت می‌شود.

د: جلوگیری از سوءاستفاده‌های بیمه‌گران

در گذشته بیمه‌گران با توجه به خلأهای قانونی و اینکه پرداخت دیه در ابتدای سال با پرداخت دیه در انتهای آن سال با یک نرخ صورت می‌پذیرفت بعضا با دادن وعده پرداخت در انتهای سال موجب می‌شدند که زیان‌دیدگان یا راضی شوند که با کسر بخشی از خسارت رضایت بی‌قیدوشرط خود را اعلام کنند طبق ماده ۱۱ قانون جدید «اخذ هرگونه رضایت نامه از زیان‌دیده توسط بیمه‌گر و صندوق مبنی بر رضایت به پرداخت خسارت کمتر از مزایای مندرج در این قانون ممنوع است و چنین رضایت نامه‌ای بلااثر است». افزون بر این، قانون‌گذار جهت پرداخت خسارت به زیان‌دیدگان و جلوگیری از تعلل بیمه‌گران در پرداخت، دو نوآوری جدید را در دستور کار خود قرار داده است:

نخست، پرداخت ظرف ۱۵ روز: وفق ماده۳۱ قانون بیمه اجباری جدید «بیمه‌گر و صندوق حسب مورد مکلفند حداکثر ۱۵ روز پس از دریافت مدارک مورد نیاز، خسارت متعلقه را پرداخت کنند».

دوم، تعلق خسارت تأخیر تأدیه: پرداخت دیه در ابتدای سال یا انتهای آن تغییری در میزان تعهدات بیمه‌گران نداشت و در هر صورت آنها متعهد به پرداخت یک میزان دیه و خسارت بودند. این امر در اصل مشوقی برای بیمه‌گران جهت تأخیر در پرداخت بود. هرساله بیمه‌گران در روزهای پایانی سال بخش عمده‌ای از تعهدات خود را پرداخت می‌کردند. به این‌صورت که اگر زیان‌دیده مراجعه می‌کرد خسارت بدنی را به وی پرداخت می‌کردند والا مبلغ را به حساب صندوق دادگستری واریز می‌کردند. جهت جلوگیری از این دست از مشکلات و ملاحظه حقوق اشخاص ثالث در ماده ۳۳ قانون جدید بیمه اجباری پیش‌بینی شده است: «چنانچه بیمه‌گر یا صندوق به‌رغم کامل‌بودن مدارک، تکلیف مقرر در ماده (۳۱) این قانون را انجام ندهند و در پرداخت خسارت تأخیر کنند یا بیمه‌گر تکلیف مقرر در ماده (۳۲) این قانون را

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

انجام ندهد، به پرداخت جریمه‌ای معادل نیم درهزار به‌ازای هر روز تأخیر در حق زیان‌دیده یا قائم‌مقام وی محکوم می‌شود».

٤-١-نوآوری های کلی تر

الف: تمام خسارت دیدگان تحت پوشش بیمه قرار می‌گیرند.

در قانون جدید بیمه شخص ثالث پوشش های بیمه‌ای به شکل وسیعی گسترش پیدا کرده است به نحوی که هم اکنون به موجب قانون هیچ حادثه رانندگی وجود ندارد (صرف اثبات حادثه رانندگی توسط مامور کافی است) که دیه آن در درجه اول از سوی شرکتهای بیمه‌ای یا صندوق تامین خسارتهای بدنی در درجه دوم و تحت شرایطی که لازم است تامین نشود به گونه ای که اگر خسارات ناشی از تصادفات وسایل نقلیه موتوری زمینی جزو تعهدات شرکت‌های بیمه باشد، توسط بیمه‌گر و اگر از تعهدات آنان خارج باشد، توسط صندوق تامین 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 شناسایی فرد ضارب و. . . از مصادیق حمایت های صندوق تامین خسارتهای بدنی می باشد. در مواردی نیز ممکن است دیه‌های متعددی بر بدن یک فرد وارد آمده و سقف تعهد شرکت بیمه بیش از دیه کامل یک فرد نباشد، تحت این شرایط نیز فرد از پوشش‌های بیمه‌ای مناسب محروم خواهد ماند.

ب: حذف مرحله مراجعه به دادگاه برای دریافت خسارت

قضازدایی و کمتر شدن حجم پرونده های دادگستری از اهداف این قانون است تسهیل پرداخت خسارت بیمه شخص ثالث توسط بیمه گر به دلیل اینکه مراحل قضایی همیشه طولانی است در این قانون محقق شده است زیرا مراحل قضایی برای مسایل مهمی پیش بینی شده و ممکن است به گرفتن جان یک فرد و یا حبس ابد و زندانی شدن فرد بینجامد، 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 نهایی نشدن آرا این فرآیندها را طولانی تر هم می کرد. در کشورهای پیشرفته وقتی خسارتهایی را بیمه می‌کنند، پس از وقوع حادثه، کارشناس بیمه از محل بازدید کرده و خسارت را پرداخت می‌کنند؛ اما در ایران برای گرفتن خسارت باید از دادگاه حکم گرفت. تا کنون 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 می شد که روند طولانی داشت.

بر اساس قانون سابق پرداخت دیه منوط به اتمام فرآیند درمان شخص آسیب دیده و بهبود وی می‌شد، اما در قانون جدید پیش بینی شده است شرکت بیمه یا صندوق تامین خسارتهای بدنی در روز اول تصادف ۵۰

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

درصد دیه تقریبی فرد را برآورد کرده و علی‌الحساب به شخص بپردازند. 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. این گونه تدابیر اتخاذ شده تا مردم سریعتر به خسارت‌های جسمی و مالی خود برسند و در صورتی که بین شرکت بیمه، فرد زیان دیده و یا دارنده بیمه شخص ثالث اختلافی باشد، این اختلاف در یک شورای تخصصی که در محل بیمه مرکزی ایران دایر می‌شود، مورد رسیدگی قرار خواهد گرفت.

ج: پرداخت توامان هزینه‌های درمانی و دیه پرداخت خسارت به اقوام درجه ۱ مصدوم در تصادفات

در گذشته اگر کسی تصادفی می کرد به موجب قانون تنها دیه او پرداخت می‌شد و دیگر هزینه معالجه‌ای به او پرداخت نمی‌شد. ممکن است هزینه‌های درمانی اشخاص آسیب دیده در تصادفات از دیه پرداختی به آنان بیشتر شود، آنچه در بند الف ماده یک عنوان شده منظور از خسارتهای بدنی همان دیه است و هزینه معالجه نیز چنانچه مشمول قانون دیگری نباشد، جزو تعهدات بیمه‌گر است. به تعبیری شرکت‌های بیمه نه تنها باید دیه فرد خسارت دیده را پرداخت کنند، بلکه هزینه‌های معالجه او را نیز باید بپردازند. و بر اساس ماده ۲ قانون سابق شخص ثالث، اگر راننده‌ای تصادف می‌کرد و اقوام درجه یک وی سرنشین خودرو بودند و دچار آسیب می‌شدند، به آنها خسارت تعلق نمی گرفت. این افراد معمولا تحت پوشش بیمه‌های غرامت و فوت قرار می‌گرفتند که تعهد آن پرداخت مبالغ اندکی بود. بر اساس قانون جدید بیمه شخص ثالث هر کس در خودرو باشد حتی از اقوام درجه یک، شخص ثالث به حساب آمده و دیه آنان محاسبه می‌شود و تنها راننده‌ای که مقصر تشخیص داده شود مشمول پرداخت خسارت و دیه نخواهد شد.

د: الزام خرید بیمه‌نامه کامل در ماه حرام

ایجاد تضمین های لازم برای اجرای قانون از محورهای اصلی قانون جدید بیمه شخص ثالث است و در قانون جدید تعهدات زیادی برای شرکتهای بیمه و صندوق تامین خسارتهای بدنی پیش بینی شده است. شرکتهای بیمه فعالیت اقتصادی انجام می‌دهند و ممکن است انگیزه‌ای برای انجام این تعهدات نداشته باشند، بنابراین تضمین هایی برای اجرای این قانون پیش بینی شده است. تعیین حداقل بیمه اجباری از جمله این تضمین ها می باشد. در بیمه شخص ثالث نیز در ماه های حرام نرخ دیه افزایش کرده و طبق نرخ بیمه مصوب محاسبه می گردد.

ماههای حرام هجری قمری عبارتند از: ذی القعده، ذی الحجه، محرم و رجب مطابق با ماده ۲۹۹ مجازات اسلامی ماههای حرام می باشند. در سال ۱۳۹۵طبق مصوبه بیمه مرکزی در این ماهها نرخ دیه هر فرد تا ۲۵۳ میلیون تومان افزایش پیدا می کند.

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

ه: تامین منابع کافی برای صندوق تامین خسارت‌های بدنی

در تشریح وظایف گسترده و مهم صندوق تامین خسارات بدنی در قانون جدید بیمه شخص ثالث باید بیان کرد طبق قانون سابق و جدید، صندوق تامین مالی موظف است زیان دیدگان حوادث رانندگی که به علت حوادثی چون فقدان یا انقضاء بیمه نامه شخص ثالث، شناسایی نشدن راننده ضارب، ورشکستگی شرکت بیمه و یا خسارتهای بدنی که به هر نحو از تعهدات شرکت بیمه خارج است را مورد حمایت قرار دهد. مشکل قانون سابق این بود که منابع این صندوق بسیار محدود بود وگرنه تعهدات آن با قانون جدید تفاوت چندانی نداشت. در قانون جدید دو تدبیر مهم برای این صندوق اندیشیده شده است. نخست منابع زیادی را برای صندوق پیش بینی کرده و دوم مدیریت صندوق را از انحصار بیمه مرکزی خارج و سایر دستگاه‌ها را به نحوی در مدیریت آن دخیل کرد. این تدابیر سبب می‌شود صندوق از تاریخ ابلاغ قانون جدید، یعنی ۲۰ شهریور ماه تمامی موارد مشمول آن را تحت پوشش قرار دهد.

در خصوص نحوه تامین منابع مالی صندوق باید بیان کرد که بر اساس قانون "پنج درصد از منابع حاصل از فروش بیمه نامه‌های اجباری شخص ثالث"، "مبالغی که صندوق بتواند پس از جبران خسارت دیدگان از مسئولان حادثه دریافت کند"، "درآمد حاصل از سرمایه‌گذاریهای صندوق که تنها در بانک و خرید اوراق مشارکت پیش بینی شده"، " ۲۰درصد از جرایم وصولی راهنمایی و رانندگی"، " ۲۰ درصد از کل هزینه‌های دادرسی و جزای نقدی دریافتی توسط قوه قضاییه" و "کمکهای مردمی اعطایی از سوی اشخاص حقیقی و حقوقی" منابع مورد نیاز برای فعالیت صندوق تامین خسارتهای بدنی را تشکیل می‌دهند.

و: پرداخت خسارات بیش از یک دیه کامل

ممکن است تصادف منجر به وارد آمدن خسارات متعددی به شخص شده و بر این اساس نیز چندین دیه به او تعلق بگیرد، به عبارتی اگر تصادف منجر به فوت فرد شود یک دیه کامل به او تعلق می‌گیرد، اما اگر اعضای مختلف بدن وی دچار حادثه شود، مشمول دریافت چند دیه می‌شود. به موجب قانون قبل، شرکتهای بیمه سقف دیه پرداختی به فرد را یک دیه کامل فرض می‌کردند و اگر فردی مثلا قطع نخاع شده و اعضای مختلف بدن او نیز دچار آسیب می‌شدند، بیش از دیه کامل یک فرد به وی تعلق نمی‌گرفت. قانون جدید تاکید دارد شرکت بیمه و یا صندوق تامین مالی موظف به پرداخت دیه‌های متعدد به هر میزان به فرد آسیب دیده هستند. در قانون همچنین پیش بینی شده اگر فردی بدون گواهینامه اقدام به رانندگی کرده و حادثه ساز شد، خسارت فرد آسیب دیده باید توسط بیمه یا صندوق پرداخت شده و سپس این مراکز مبالغ پرداختی را از راننده فاقد گواهینامه باز پس بگیرند و اگر راننده متخلف قادر به پرداخت بدهی خود به بیمه و یا صندوق نبود، در اینگونه موارد طلبکار بودن شرکت از یک فرد مورد توجه قرار گرفته و مورد رسیدگی قضایی قرار می‌گیرد.

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

خ: تشکیل کمیسیون ویژه برای حل اختلافها پرداخت ۵۰ درصد دیه در اولین روز حادثه

همان گونه که قبلا ذکر شد یکی از اهداف قانون جدید بیمه شخص ثالث قضازدایی و سرعت در جبران خسارت است. در قانون ابلاغی مولفه‌های خاصی پیش بینی شده است، از جمله اینکه افراد می‌توانند بدون مراجعه به دادگاه مستقیما به شرکتهای بیمه و در موارد لازم به صندوق مراجعه کرده خسارت خود را دریافت کنند. این امر را مشروط به عدم وجود اختلاف میان شرکت بیمه‌گر و خسارت دیده عنوان کرد و در صورت وجود اختلاف کمیسیون حل اختلاف تخصصی که در شرکت بیمه یا راهنمایی و رانندگی مستقر می‌شود، پیش بینی شده است و طرفین دعوا باید به این کمیسیون مراجعه کرده، به سرعت به اختلافشان رسیدگی شود و دیگر نیازی به مراجعه به دادگاه نیست.

همچنین درباره خسارتهای وارده به اتومبیل پیش بینی شده شرکت موظف به پرداخت خسارت است و صاحب اتومبیل خسارت دیده می‌تواند خودرو خود را به هر تعمیرگاهی که مایل است برده با ارایه فاکتور هزینه‌های تعمیر را دریافت کند.

پرداخت دیه به خسارت دیدگان دارای پیچیدگیهای قضایی و نیازمند صدور حکم دادگاه است در مورد صدمات بدنی که منجر به فوت نشده است، بر اساس قانون جدید میزان دیه فرد خسارت دیده تخمین زده می‌شود و شرکت بیمه مکلف است ۵۰ درصد آن را در همان روز اول پرداخت کند و پرداخت مابقی خسارت منوط به صدور حکم توسط دادگاه می‌شود.

چ: پرداخت دیه کامل به زنان و اقلیتهای مذهبی

در قانون جدید پس از برابری دیه اقلیتهای دینی که به تصویب مجمع تشخیص مصلحت نظام رسید، پرداخت دیه کامل زنان نیز پیش بینی شده است، اما سوال این است که آیا این حکم بر اساس همان روندی که درباره اقلیتهای دینی طی شد، در قانون دیده شده است؟ یکی از موارد مهم در دستیابی به توسعه حمایتهای بیمه‌ای مربوط به دیه زنان و دیه اقلیتهای دینی است. دیه اقلیتهای دینی کشور با حکم خاص مقام معظم رهبری در سال ۸۲ با دیه مسلمانان برابر شد. در قانون جدید پیش‌بینی شده است که بدون توجه به جنسیت و مذهب دیه باید به طور کامل پرداخت شود.

سوال دیگری که در راستای جواب سوال فوق ایجاد شده این است آیا دیه زنان نیز بر اساس حکم حکومتی اصلاح شده است؟حکم فقهی پرداخت دیه زنان تغییر نکرده است. در این مورد مسئولیت راننده وسیله نقلیه نیز تغییر نکرده و همان پرداخت نصف دیه است؛ اما به موجب قرارداد خاصی که بیمه‌گذار با شرکت بیمه منعقد می کند، بیمه‌گر متعهد می‌شود در صورت وقوع حادثه بیمه زنان را دو برابر پرداخت کند.

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

۵-۱- سایر امتیازات قانون جدید

الف: تدابیر لازم برای سوء استفاده‌های احتمالی

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 پیش بین شده و هیچ خودرویی بدون داشتن بیمه‌نامه ثالث مجاز به تردد در معابر نیست. نیروی انتظامی مکلف است که از تردد خودروهای بدون بیمه‌نامه جلوگیری کند. ماموران نیروی انتظامی مکلف هستند خودرو فاقد بیمه شخص ثالث را تا زمان ارایه بیمه‌نامه در محل مطمئنی متوقف و به پرداخت جریمه تعیین شده ملزم کنند. تمامی رانندگان نیز مکلف هستند بیمه‌نامه شخص ثالث خود را به همراه داشته باشند و در صورت درخواست مامور راهنمایی و رانندگی آن را ارایه دهند.

تمامی مراجعی که مسئول ارایه خدمات به وسایل نقلیه هستند، اعم از شرکتهای باری، حمل مسافر، شرکتهای بیمه، نقل و انتقال این وسایل در دفاتر اسناد رسمی، ارایه خدمات از سوی راهنمایی و رانندگی و اساسا هر جا که باید خدماتی به این وسایل ارایه شود، به موجب ماده ۱۹ و تبصره‌های آن باید حتما با ارایه بیمه‌نامه باشد. در نهایت مجموعه این تدابیر شبکه وار دارندگان وسایل نقلیه موتوری را وادار می‌کند خود را تحت پوشش بیمه شخص ثالث قرار دهند. مهمترین کمک به منظور تامین منابع مورد نیاز شرکتهای بیمه برای تعهدات توسعه یافته آنها این است که تمامی خودروها موظفند خود را بیمه کنند.

ب: برخورد با رانندگان حادثه ساز

در این قانون رانندگان به دو دسته تقسیم می‌شوند. رانندگانی که بی‌مبالاتی آنان آشکار است و دارای تخلفات حادثه ساز مانند عبور از چراغ قرمز، ورود ممنوع و سرعت غیر مجاز رانندگی در محلهای خط کشی شده هستند، اگر راننده در این شرایط تصادف کنند اولا باید یک درصد دیه خسارت بدنی را بپردازند. این رقم در مورد خسارتهای وارد شده به اتومبیل ۲ درصد است. در عین حال شرکت بیمه خسارت زیان دیده را پرداخته و از راننده متخلف باز پس می‌گیرد. علاوه بر این گواهینامه راننده تا سه ماه اخذ شده و اجازه رانندگی از وی سلب می‌شود.

ج: نظارت بیمه مرکزی بر حسن اجرای قانون

در این قانون بیمه مرکزی ایران به عنوان متولی بیمه در کشور موظف به نظارت بر شرکتهای بیمه اعم از دولتی و خصوصی برای اجرای دقیق قانون است. اگر شرکتهای بیمه به تعهدات خود درباره بیمه شخص ثالث عمل نکنند، بیمه مرکزی حق دارد آنها را جریمه کرده و پروانه‌هایشان را تعلیق و یا حتی ابطال کند. نهایتا نیز اگر این تعهدات به اجرا در نیایند، دستگاه قضایی به عنوان مرجع عام پذیرای دادخواست است. در این قانون سازوکارهایی به منظور جلوگیری از تبانی افراد برای استفاده از حق بیمه‌ها پیش‌بینی شده، از

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

جمله اینکه شرکتهای بیمه می‌توانند در دادرسی شرکت کرده و در پایان دادرسی یک نسخه از رای دادگاه و نظرات راهنمایی و رانندگی درباره حادثه به آنها ابلاغ می‌شود. تشکیل بانک اطلاعاتی در اداره راهنمایی و رانندگی و شرکتهای بیمه برای دستیابی به سوابق رانندگان نیز از جمله تدابیری ست که در قانون پیش‌بینی شده است.

د: افزایش قیمت بیمه‌نامه شخص ثالث از زمان ابلاغ قانون

با توجه به افزایش سطح تعهد شرکتهای بیمه این موسسات از زمان ابلاغ قانون جدید قیمت بیمه نامه‌های شخص ثالث خود را افزایش دادند. سوال این که شرکتهای بیمه معمولا بیمه شخص ثالث را از فعالیت‌های غیر سود ده خود تلقی می‌کنند، آیا نسبت درآمد حق‌بیمه‌های آنان با خسارات پرداختی متناسب است؟ باید گفت شرکت‌های بیمه عنوان می‌کنند از آنجا که مبلغ خسارات در بیمه شخص ثالث بالاست، این بیمه‌ها یا سوددهی ندارند و یا سوددهی آنان در این رشته کم است. در عین حال به نظر می‌رسد ممکن است این رشته همانند سایر رشته‌ها دارای سود دهی کلان نباشد، اما زیان ده نیز نیست.

ه: پذیرش بیمه‌نامه به عنوان وثیقه از سوی مراجع قضایی

مهمترین مشکل برای مقصران حادثه در زمان بروز تصادف، فراهم نمودن وثیقه معتبر برای محاکم قضایی بود. در بیشتر مواقع مقصرحادثه به دلیل نداشتن وثیقه عمدتاً ملکی باید در زندان به سر می‌برد تا نوبت رسیدگی فرا رسد. با تصویب ماده ۴۹ به محض تایید اصالت و اعتبار بیمه‌نامه، مقصر با قرار وثیقه که وثیقه آن بیمه‌نامه شخص ثالث خواهد بود، آزاد خواهد شد. مضافاً این‌که در این مورد توجه به ماده ۲۱۹ قانون آئین دادرسی کیفری خالی از فایده نیست. زیرا طبق این ماده در مواردی‌که دیه یا خسارت زیان‌دیده از طریق بیمه قابل جبران است، بازپرس با لحاظ مبلغ قابل پرداخت از سوی بیمه قرار تأمین مناسب صادر می‌کند.

نتیجه‌گیری:

بی شک اصلاحات قانونی به کاربرده شده در قانون بیمه اجباری خسارت وارده به شخص ثالث در وسایل نقلیه به صورت جزیی در مجلس و توسط نمایندگان به صورت تخصصی مورد بحث و بررسی قرار گرفته است و در نهایت نهایی شده اند. قانون بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث اولین قانون موجود درباره بیمه اجباری وسایل نقلیه است که در سال ۱۳۴۷ به تصویب رسید. نگارنده در این اثر به دنبال بررسی ابداعات و نوآوری هایی که پس از گذشت ۴۰ سال و مشخص شدن نقاط مثبت و منفی آن در سال ۱۳۸۷ علی رغم قانون اصلاحات صورت پذیرفت می باشد. قانون جدید مصوب اردیبهشت ۱۳۹۵ ضمن حفظ نوآوری‌های قانون سابق خلأهای قانون‌گذاری در این زمینه را نیز

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

رفع کرده است. از جمله نوآوری های قانون سابق می توان به این موارد اشاره کرد تعلق خسارت تاخیر تادیه، پرداخت از صندوق تامین خسارت‌های بدنی، تغییر در مفهوم شخص ثالث، جلوگیری از سوءاستفاده‌های بیمه‌گران، تمام خسارت دیدگان تحت پوشش بیمه قرار می‌گیرند، حذف مرحله مراجعه به دادگاه برای دریافت خسارت، پرداخت توامان هزینه‌های درمانی و دیه، پرداخت خسارت به اقوام درجه یک مصدوم در تصادفات، الزام خرید بیمه‌نامه کامل در ماه حرام پرداخت خسارات بیش از یک دیه کامل، تشکیل کمیسیون ویژه برای حل اختلافها، پرداخت ۵۰ درصد دیه در اولین روز حادثه، پرداخت دیه کامل به زنان و اقلیتهای مذهبی، تدابیر لازم برای سوء استفاده‌های احتمالی، برخورد با رانندگان حادثه ساز، پذیرش بیمه‌نامه به عنوان وثیقه از سوی مراجع قضایی، مکلف بودن بیمه‌گر به پرداخت سریع خسارت و. . . . در نهایت اینکه قانون بیمه وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵نسبت به قانون سابق دارای نوآوری های بسیار زیادی می باشد و تنها به ذکر ایرادات قانون سابق نپرداخته است. و از طرفی ابداعات قانون بیمه وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵ بیشتر در راستای منافع اشخاص حادثه دیده و رعایت بیشتراحوال شرکت های بیمه گر می‌باشد.

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

فهرست منابع ومآخذ

ـ امامی، حسن، ۱۳۷۸، حقوق مدنی، انتشارات کتاب فروشی اسلامی، ج ۱، چاپ پنجم.

ـ امامی، سید حسن، ۱۳۵۲، مسئولیت مدنی، نشریه دانشکده حقوق دانشگاه ملی ایران، چاپ کیهان.

ـ امیری قائم مقامی، عبد المجید، ۱۳۴۷، حقوق تعهدات، جلد اول، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول.

ـ ایزدپناه، مسیح، ۱۳۷۶، حقوق بیمه، جزوه درسی انتشارات دانشکده حقوق شهید بهشتی.

ـ آشنایی با تاریخچه بیمه. همشهری آنلاین، ۱۰ فروردین ۱۳۹۱. بازبینی‌شده در ۱۷ شهریور ۱۳۹۳.

ـ بابایی، ایرج، ۱۳۸۲، عنوان «جایگاه تقصیر و خطا در حقوق مسئولیت مدنی ایران» مجله پژوهش حقوق و سیاست، دانشکده حقوق وعلوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبایی، شماره ۷.

ـ بابایی، ایرج، ۱۳۹۰، حقوق بیمه، تهران، انتشارات سمت.

ـ باریکلو، علی رضا، ۱۳۸۵، مسئولیت مدنی، تهران، نشر میزان.

ـ بروجردی عبده، محمد؛ ۱۳۸۰، حقوق مدنی، انتشارات مجد، چاپ اوّل.

ـ جعفری لنگرودی، محمد جعفر، ۱۳۶۴، مسئولیت قراردادی، مجله حقوقی وزارت دادگستری.

ـ خدابخشی، عبداله، ۱۳۹۰، مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران، مجله حقوقی دادگستری سال ۷۵، شماره ۷۴.

ـ دانشنامه بیمه. ج. یک. پژوهشکده بیمه، ۱۳۹۳.

ـ ره پیک، حسن، ۱۳۸۶، الزامات بدون قرارداد، انتشارات اطلاعات، چاپ اول

ـ عابدپور، محمود، ۱۳۸۶، اصول حاکم برقرارداد بیمه(اصول بیمه). ، دهاقان، انتشارات دانشگاه آزاد اسلامی واحد دهاقان.

ـ عباسلو، بختیار، کشفی، سعید، ۱۳۸۹، تحولات قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث، مجله: مطالعات مدیریت ترافیک، شماره ۱۹.

ـ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷.

ـ قانون بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷.

ـ قانون بیمه وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵

ـ کاتوزیان، ناصر، ۱۳۷۸، مسئولیت مدنی و ضمان قهری، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ دوم.

ـ کاتوزیان، ناصر، ۱۳۸۷، مسئولیت مدنی وقایع حقوقی، انتشارات دانشگاه تهران چاپ هشتم.

ـ کاتوزیان، ناصر، ۱۳۹۳، قواعد عمومی قراردادها: آثار قرارداد (جلد ۳). ، تهران، انتشارات سهامی.

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]