

مسئولیت مدنی ناشی از تصادفات رانندگی با تاکید بر تصادفات شهر یاسوج

مصطفی یعقوبی کیش^۱، سید علیرضا معصومی^۲

^۱ دانش آموخته ی گروه حقوق خصوصی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد یاسوج، ایران.

^۲ استادیار و هیات علمی، گروه حقوق خصوصی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد یاسوج، ایران.

چکیده

پژوهش حاضر با هدف بررسی مسئولیت مدنی ناشی از تصادفات رانندگی با تاکید بر تصادفات شهر یاسوج اجرا شده است. روش اجرای تحقیق توصیفی - پیمایشی می باشد و جامعه آماری آن کلیه رانندگان سطح شهر یاسوج می باشد که آمار دقیق از آنان در دسترس نداریم و نمونه آماری تعداد ۱۰۰ نفر از رانندگان مذکور می باشد ابزار پژوهش حاضر پرسشنامه ۲۶ سوالی می باشد که براساس فرضیات به صورت محقق ساخته بوده و مقدار آلفای کرونباخ آن در سطح نرمال می باشد. یافته ها نشان دادند اجباری شدن پوشش بیمه و تکلیف دارنده وسیله نقلیه با ضریب همبستگی ۰.۴۸۹ و سطح معناداری ۰.۰۱ باعث گرایش مراجع قانونی به نظریه های خطر و تقصیر (مختلط) در مسئولیت مدنی شده است بین مسئولیت مدنی ناشی از تصدی وسیله نقلیه و سمت دارندگی آن با ضریب ۰.۶۲۸ و سطح معناداری ۰.۰۲ رابطه معنادار وجود دارد. روابط بیمه گر و بیمه گذار تأثیر قابل توجهی بر مسئولیت مدنی دارنده در مقابل اشخاص ثالث دارد (ضریب ۰.۷۱۴، سطح معناداری ۰.۰۱) بیمه نامه اجباری دارندگان وسایل نقلیه به عنوان منبع اصلی جبران خسارت با ضریب ۰.۴۴۱ و سطح معناداری ۰.۰۴ شناخته شده است. فرهنگ سازی با ضریب همبستگی ۰.۵۱۸ و سطح معناداری ۰.۰۱ نقش مهمی در اجباری کردن بیمه وسایل نقلیه دارد. نتیجه گیری: نتایج پژوهش نشان می دهد که اجباری شدن بیمه وسایل نقلیه تأثیر مثبت و معناداری بر تغییر نگرش مراجع قانونی به نظریه های مسئولیت مدنی داشته و سمت دارندگی وسیله نقلیه به عنوان عامل تعیین کننده مسئولیت مدنی شناخته شده است. همچنین، روابط بیمه گر و بیمه گذار در قانون مدنی بیشتر بر تبیین قرارداد بیمه تمرکز دارد تا ایجاد قواعد مستقل مسئولیت. بیمه نامه اجباری به عنوان منبع اصلی جبران خسارت مطرح است و فرهنگ سازی نقش کلیدی در افزایش پذیرش و اجباری شدن بیمه وسایل نقلیه ایفا می کند. این یافته ها می تواند به عنوان مبنایی برای سیاست گذاری های حقوقی و بیمه ای در حوزه حمل و نقل مورد استفاده قرار گیرد.

واژگان کلیدی: مسئولیت، تصادفات رانندگی، تصادم، قوه قاهره، شهر یاسوج

۱-مقدمه

قبل از هر چیز باید اذعان کرد که میزان تصادفات در سطح کشور و به تبع آن در سطح شهر یاسوج و حومه آن در سطح بالایی می باشد. امروزه حوادث رانندگی زندگی همه‌ی مردم را تحت‌الشعاع قرار داده و به دلیل آمار بالای آن، و خسارت‌های جانی و مالی ناشی از این حوادث، قانون‌گذار قانون خاصی را در این زمینه تصویب نموده است. در بحث منابع مسئولیت مدنی امروزه در عرصه حقوقی نظریات متعددی مطرح می باشد که مهم ترین آنها نظریه های خطر، تقصیر و تضمین حق می باشد و در ادامه در بحث منابع جبران خسارت قانون بیمه‌ی اجباری مصوب ۱۳۴۷ تحول مهمی در این زمینه بوده است، اما در عمل با کاستی‌هایی رو به رو بود که زمینه‌ی اصلاح آن شد. هر چند که مشخص نیست که قانون جدید اصلاح قانون سال ۱۳۴۷ است یا نسخ آن. عنوان قانون جدید ظاهر در اصلاحی بودن آن نسبت به قانون قبلی دارد، اما در ماده‌ی ۳۰ قانون سال ۱۳۴۷ به طور صریح نسخ گردیده است. قانون اصلاح قانون بیمه اجباری، موارد ارزنده‌ای نسبت به قانون پیشین دارد، این تحولات اما با ابهاماتی نیز مواجه است که موضوع این پژوهش را تشکیل می‌دهد. در حقوق ایران و به استناد ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی به عنوان قانون خاص، مسئولیت مدنی مبتنی بر تقصیر برداشت می گردد، از آن جا که در حوادث رانندگی، اثبات تقصیر غالباً ممکن نبود، قانون بیمه اجباری سال ۱۳۴۷ با دو هدف عمده وضع گردید. نخست، تقصیر از ارکان مسئولیت؛ و دوم، اجباری کردن مسئولیت ناشی از آن. اصلاحیه‌ی این قانون در سال ۱۳۸۷ از اقدامات ارزنده‌ای بود که تحولات خوبی را در مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی ایجاد نمود. که این اصلاحات مبنای مسئولیت را تا حدودی به سمت نظریه خطر و در نهایت به اختلاطی از هر دو نظریه سوق داد. (زلقی و ملکی ۱۳۸۵: ۱۷).

در حقوق ایران تا سال ۱۳۴۷ که قانون بیمه اجباری دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی (بیمه شخص ثالث) به تصویب رسید، در بحث از جبران خسارات ناشی از وسایل نقلیه از جمله تصادفات رانندگی، با توجه به مقررات عمومی مسئولیت مدنی مندرج در قانون مدنی (ماده ۳۳۵ این قانون و قانون مسئولیت مدنی)، جبران می شد. ولی چون مسئولیت موضوع این مقررات، مبتنی بر تقصیری است که باید زیان‌دیده آن را اثبات کند، این تکلیف دشوار، اغلب زیان‌دیده را به مقصود نمی رساند. اما بعد از سال ۱۳۴۷، قانون بیمه اجباری، به کمک زیان‌دیدگان شتافت و با شناسایی یک مسئولیت خاص که به مسئولیت عینی بسیار نزدیک است، این دشواری را آسان نمود. در عین حال این اشکال هنوز باقی است که با فقدان قانون خاص در مورد خسارات ناشی از وسایل نقلیه، و بخصوص حوادث ناشی از رانندگی، ما ناچار هستیم در این مورد از قانون بیمه استفاده کنیم؛ علاوه بر قانون مذکور بسیاری از احکام مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی راه، باید در قانون مجازات اسلامی جستجو کرد (مواد ۳۳۶ و ۳۳۷). در مقررات پراکنده نیز، احکامی در این مورد می توان یافت، نظیر قانون ایمنی راهها مصوب ۷ تیر ۱۳۴۹، قانون رسیدگی به خسارات ناشی از تصادفات رانندگی وسیله نقلیه موتوری مصوب ۱۳ آذر ۱۳۴۵ و قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگان مصوب ۳۰ خرداد ۱۳۵۰. (اصغری، ۱۳۸۵: ۳۹) احکام مذکور عمدتاً ناظر به مسئولیت راننده است. به همین دلیل، بررسی آن از قلمرو این پژوهش، که صرفاً در مورد مسئولیت دارنده بحث می کند خارج است. منتها در مواردی که راننده مرتکب خطایی در بروز خسارت نشده باشد، و در صورتی که مالک مسئولیت خود را بیمه کرده باشد، زیان‌دیده می تواند خسارت خود را از بیمه دریافت کند. برای نمونه، ماده ۴ قانون ایمنی راهها و راه آهن مصوب ۱۳۴۹/۴/۷، چنین مقرر می دارد: «ورود و عبور عابرین پیاده و انواع وسایط نقلیه غیر مجاز، عبور دادن دام در آزاد راهها و همچنین توقف وسایط نقلیه در خطوط عبور ممنوع است. هر گاه به دلایل مذکور حادثه ای رخ دهد که منجر به ضرب یا جرح یا قتل یا خسارت مالی شود، راننده ای که وسیله نقلیه او مجاز به حرکت در آزاد راه باشد، نسبت به موارد فوق مسئولیتی نخواهد داشت. عدم مسئولیت راننده مذکور، مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود.» (نظری،

(۱۳۸۹) مشابه این مقررات را در ماده ۸ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی، مصوب سال ۱۳۵۰ نیز، می توان دید. به موجب این قانون هر گاه عابر پیاده، در عبور از محل سواره رو و غیر مجاز، با وسیله نقلیه ای تصادف کند و راننده آن هیچ تقصیری مرتکب نشده باشد، زیان دیده می تواند برای جبران خسارت خود، از مقررات بیمه استفاده نماید. اما باید توجه داشت که اگر دارنده، مسئولیت خود را بیمه نکرده باشد، زیان دیده نمی تواند به استناد قوانین مذکور، برای جبران خسارت خود به شخص دارنده مراجعه کند؛ زیرا اولاً: بیمه، پرداخت خسارت را در مواردی در برابر دریافت حق بیمه تقبل می کند که در صورت فقدان چنین بیمه ای نمی توان مسئولیتی بر دارنده تحمیل نمود. ثانیاً: مقررات مربوط به عدم مسئولیت راننده نسبت به خسارات وارد بر اشخاص ثالث (که خود مقصر بوده اند)، منحصر به عبور پیاده از محل ممنوع یا بزرگراه ها و محلهای غیر مجاز است، که این موارد، نسبت به مقررات ماده ۱ قانون بیمه اجباری، خاص محسوب می شود و مسئولیت عام دارنده را از این حیث تخصیص می دهد. (کاتوزیان، ۱۳۸۴: ۵۹) هر چند مسئولیت مقرر در قانون بیمه اجباری، ناظر به مسئولیت دارنده وسیله نقلیه است، اما مقررات دیگری در حقوق ایران وجود دارد که ناظر به مسئولیت راننده است. می دانیم که الزاماً همواره راننده، مالک وسیله نقلیه نیست اما همیشه راننده در تصادف دخالت دارد. در اینصورت چگونه می توان بین مقررات مختلف جمع کرد و شخص مسؤول را یافت؟ گفتیم که قانون بیمه اجباری، دارنده وسیله نقلیه را مسؤول می شناسد، اما قانون مجازات اسلامی در حادثه تصادم، از راننده صحبت می کند. در مورد خسارات ناشی از غیر تصادم، شکی نیست که مالک وسیله نقلیه مسؤول است. اما در مورد حادثه تصادم، ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی مقرر می دارد: «هر گاه بر اثر برخورد دو سوار، وسیله نقلیه آنها مانند اتومبیل خسارت ببیند، در صورتی که تصادم و برخورد به هر دو نسبت داده شود و هر دو مقصر باشند، یا هیچ یک مقصر نباشند، هر کدام نصف خسارت وسیله نقلیه دیگری را ضامن خواهد بود. خواه آن دو وسیله از یک نوع باشند یا نباشند و خواه میزان تقصیر آنها مساوی باشد یا متفاوت. و اگر یکی از آنها مقصر باشد، فقط مقصر ضامن است». در این مورد باید به نکات زیر توجه کرد: اول قانون مجازات اسلامی نسبت به قانون بیمه، مؤخر التصویب است. بنابراین در مورد حوادث ناشی از تصادم بر آن قانون حکومت دارد. این قانون در صدد بیان مجازات شخص متخلف است و جبران خسارت را به عنوان مجازات بر شخص مجرم که الزاماً راننده است، تحمیل می کند؛ بنابراین ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی، ناظر به مسئولیت نهایی بر مبنای اتلاف است و به همین جهت بدون توجه به تقصیر طرفین، منحصر در مقام بیان مسئولیت راننده، به عنوان مباشر ضرر بوده است. (شهیدی، ۱۳۸۷: ۲۱۹) دوم قانون مجازات اسلامی خسارات ناشی از تصادم همه انواع وسایل نقلیه را بیان می کند، اما قانون بیمه اجباری ناظر به خسارات ناشی از وسایل نقلیه موتوری زمینی است و چون از این حیث، نسبت به قانون مجازات، قانون خاص محسوب می شود، باید آن را در مورد خاص خود اجرا نمود. بنابراین هر گاه دو وسیله نقلیه غیر موتوری با یکدیگر تصادم کنند مسلماً قانون بیمه اجباری حاکم نخواهد بود اما در خصوص وسایل نقلیه موتوری صرف نظر از مسئولیت شخصی راننده، نهایتاً به موجب (ق.ب.ا.م) خسارت به مالک تحمیل می شود. (همان) سوم هر چند قانون مجازات اسلامی در مقام بیان مسئولیت راننده است، اما نهایتاً تقصیر راننده در تعیین طرفی که باید خسارت را بپردازد مؤثر است. در اینصورت به موجب قانون بیمه اجباری، خسارت از بیمه گر اتومبیلی دریافت می شود که راننده آن مقصر بوده است. به این ترتیب مسئولیت بر مالک وسیله نقلیه تحمیل می شود (خسارت از شرکت بیمه دریافت می شود و حق بیمه را مالک وسیله نقلیه می پردازد). اما هر گاه مالک وسیله نقلیه، وسیله خود را بیمه نکرده باشد و راننده در حادثه تصادم مقصر شناخته شود، زیان دیده ناگزیر از طرح دعوی علیه مالک یا راننده است و به استناد مسئولیت مقرر در قانون بیمه اجباری، که در هر حال دارنده را مسؤول می شناسد، می تواند خسارات خود را از راننده دریافت کند. همچنین می تواند به استناد قانون مجازات اسلامی علیه راننده اعلام شکایت نماید. اما مالکی که راننده وسیله نقلیه او مقصر بوده و ناگزیر از پرداخت خسارت

شده است، می تواند به راننده مقصر مراجعه کند و آنچه را به زیان دیده پرداخته، از او مطالبه کند و این همان مسئولیت نهایی است که گفتیم بر عهده راننده است. همچنین شرکت بیمه که به زیان دیده خسارت پرداخته، می تواند به راننده مقصر مراجعه نماید. و هر گاه هیچ یک از دو راننده وسایل نقلیه ای که با هم تصادم کرده مقصر نباشند، هر یک نیمی از خسارت طرف دیگر را می پردازد. این مسئولیت که مبتنی بر اتلاف است، ناظر به مباشر ضرر می باشد و به این علت بدون توجه به تقصیر، هر دو طرف را مسؤول می شناسد و از این حیث به مقررات قانون بیمه اجباری نزدیک است. (همان) در هر حال همچنانکه برخی از حقوقدانان (کاتوزیان، ۱۳۹۲، ۳۱۲) عقیده دارند، هنگامی که راننده دو وسیله نقلیه یا یکی از ایشان مقصر باشد، اثبات این تقصیر سبب نمی شود قانون بیمه اجباری، کارآیی خود را از دست بدهد. بلکه اثبات تقصیر نشان می دهد که حادثه دو مسؤول دارد: دارنده و راننده مقصر؛ به عبارت دیگر در حوادث ناشی از تصادم دو وسیله نقلیه، تقصیر راننده نشان می دهد که می توان از مسئولیت مقرر در قانون بیمه اجباری، علیه دارنده استفاده کرد. بنابراین هر گاه خسارت، ناشی از تصادم دو وسیله نقلیه موتوری زمینی باشد، دارنده وسیله نقلیه ای که راننده آن به موجب ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی مقصر شناخته شده، مسؤول جبران خسارت خواهد بود. اعم از اینکه راننده مالک باشد یا نباشد. بدیهی است هر گاه عمل راننده جرم باشد و مجازات تعزیری دربرداشته باشد، این مجازات بر راننده تحمیل می شود (ماده ۷۱۴ قانون تعزیرات)؛ بند ۵ ماده ۴ (ق.ب.ا.م). نیز خسارات ناشی از محکومیت جزایی و پرداخت جرائم را، از شمول بیمه موضوع قانون مذکور، خارج دانسته است. ۶ عوامل رافع مسئولیت چیست؟ (بابایی، ۱۳۸۴) در کشور ما مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه موتوری، یعنی مسئولیت جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی، از قانونی مربوط به بیمه مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی مصوب سال ۱۳۴۷، استخراج می شود، و همین موضوع، طرح اصلی این پژوهش را تشکیل می دهد. با توجه به قانون فوق الذکر، آنچه از این پس مطالعه خواهد شد عبارتست از: ۱ وسیله نقلیه مورد بحث کدام است؟ ۲ شخص مسؤول کیست؟ ۳ مبنای مسئولیت چیست؟ ۴ چه خساراتی قابل جبران است؟ ۵ عوامل رافع مسئولیت کدام است؟

۲- مفاهیم و مبانی نظری

۲-۱- مفهوم تصادفات رانندگی

تصادفات رانندگی که متأسفانه از نوع شدید آن موجب مرگ انسان ها می شود و تلفات و ضایعات فراوانی به پیکر جامعه وارد می سازد به شرح زیر تعریف می شود:

تصادف عبارت است از بهم خوردن دو کشتی یا دو قطار یا هواپیما یا دو اتومبیل و بیشتر یا برخورد آن ها را به یک جسم ثابت یا متحرک تصادف می گویند. (محمود، ۱۳۷۶، ص ۱۱۵)

۲-۲- تصادف وسیله نقلیه با شیء ثابت:

برخورد وسیله نقلیه با اجسام متحرک و جاندار مشخص است، لیکن درمورد تصادفات وسیله نقلیه با شیء ثابت ممکن است با وسیله ای باشد که به هر علتی در سطح آسفالت توقف نموده یا شیئی که ممکن است به هر نحوی مانند تل خاک و سنگ که بر اثر ریزش کوه در سطح جاده ریخته و یا افتاده و یا هر چیزی که بدلیلی جاده را سد نموده باشد محسوب می شود و متأسفانه این مورد هم در جاده ها کم نیست. تصادف عبارت است از وقوع سانحه منجر به فوت، جرح و صدمه و خسارت و یا ترکیبی از این سه حالت است که در نتیجه برخورد یک وسیله نقلیه با یک یا چند وسیله نقلیه، انسان، حیوان و یا شیء ثابت به وجود می آید.

۲-۳- مبانی مسئولیت مدنی

یکی از موضوعات مهم و اساسی حقوق مسئولیت مدنی، مبانی قواعد آن است که از لحاظ نظری توجیه می نماید که چرا باید عامل فعل زیان بار و وظیفه جبران وارده به زیان دیده را داشته باشد که این موضوع مورد بررسی قرار می گیرد. منظور از مبانی مسئولیت مدنی، این است که به چه دلیل و چه عقلایی عامل فعل زیان بار باید زیان وارد شده به دیگری را جبران نماید. (باریکلو، ۱۳۹۳، ص ۴۸) با توجه به این که غالباً حوادث زیان بار، ناشی از عوامل مختلفی است؛ از این تحمیل مسئولیت مدنی به یکی از عوامل نیاز، به توجیه عقلانی دارد. این موضوع در تألیفات حقوقی تحت عنوان، مبانی نظری مسئولیت مدنی مطرح شده است. در حقوق اسلام در این مورد به توجیه عرفی، تحت عنوان استناد عرفی توجیه شده است که از کارایی لازم برای توجیه مسئولیت مدنی در هر زمان و مکانی برخوردار است. یعنی اگر با توجه به شرایط زمانی و مکانی، عرف، حادثه زیان باری را به شخصی قابل انتساب بداند او مسئول خواهد بود. (عباسلو، ۱۳۹۱، ص ۲۷)

۲-۳-۱- نظریه تقصیر

تقصیر در لغت به معنای سستی و کوتاهی کردن است و در اصطلاح حقوقی نیز از معنای لغوی خود دور نشده اند مقصود از تقصیر، رفتار قابل سرزنش است که خود بر دو نوع است: تقصیر شخصی و نوعی. تقصیر شخصی عبارت از زیاده روی یا کوتاهی است که شخص در رفتار خود انجام می دهد و خویش را به خاطر آن قابل سرزنش می داند. به عبارت دیگر می توان گفت: تقصیر شخصی عبارت از انجام یا ترک انجام کاری است که برای انجام دهنده یا ترک کننده آن پشیمانی و سرزنش آور باشد. (باریکلو، ۱۳۹۳، ص ۴۹). در تقصیر شخصی ملاک قابلیت سرزنش، وضعیت خاصی است که فاعل در آن وضعیت مرتکب فعل زیان بار شده است. براساس این نظریه برای ایجاد مسئولیت مدنی، صرف ایراد زیان کافی نمی باشد، بلکه شخص مسئول باید در ایراد زیان مرتکب تقصیر شده باشد. (عباسلو، ۱۳۸۹، ص ۲۷) طرفداران نظریه تقصیر شخصی قصد داشتند که مسئول و عامل فعل زیان بار را اقناع و ارضاء وجدانی نمایند و به او خاطرنشان کنند که این وجود او جبران ضرر وارده بر دیگری، مطابق با حکم وجدان است و با گذشت زمان از نظریه تقصیر شخصی اعراض شد، زیرا: اولاً، اثبات تقصیر شخصی در بیشتر موارد مشکل و برخی موارد، غیرممکن است، در نتیجه در بیشتر موارد مشکل اثباتی وجود داشت و قابل اثبات نبود. ثانیاً پذیرش نظریه تقصیر شخصی به عنوان مبانی مسئولیت مدنی، موجب عدم مسئولیت افرادی چون مجانین، صغار غیرممیز، مکره و مضطر می گردد، در حالی که نمی توان این گروه از افراد را از مسئولیت مدنی و لزوم جبران ضرر وارده بر غیر، معاف داشت. ثالثاً نظریه تقصیر شخصی در جامعه صنعتی نمی توانست به عنوان مبانی مسئولیت مدنی پاسخگوی نیازهای حقوقی جامعه باشد. (باریکلو، ۱۳۹۳، ص ۵۰) در حقوق ایران با توجه به مسئولیت صغیر و مجنون، تقصیر نوعی پذیرفته شده است.

۲-۳-۲- نظریه خطر

در نتیجه صنعتی شدن جامعه در پیدایش مسائل حقوقی جدید ناشی از روابط افراد و نقش تحول مذکور در توسعه حوادث زیان بار و عدم کارایی نظریه تقصیر در جبران خسارت وارده، نظریه مذکور ظهور یافت. نظریه خود دارای دو بعد و جنبه، یکی نفی کننده و دیگری اثبات کننده است. جنبه نفی کننده این نظریه، عبارت است از این که برای تحقق مسئولیت مدنی، وجود تقصیر لازم نیست و تقصیر باید از شرایط مسئولیت مدنی حذف شود. جنبه اثباتی این نظریه بر این نظریه استوار است که با توجه به عدم کارایی و عدم لزوم تقصیر در تحقق مسئولیت مدنی، باید مبنا و ملاک دیگری برای تحقق مسئولیت مدنی پذیرفت که آن عبارت است پاسخگویی شخص در قبال اعمال خویش است، اعم از این که او مرتکب تقصیر شده یا نشده باشد. این نظریه مورد انتقاد شدید طرفداران نظریه تقصیر قرار گرفت که اولاً چگونه توان بین عمل ناشی از تقصیر و عمل ناشی از

غیر تقصیر تفاوت قائل نشد و ثانیاً نظریه خطر موجب عقب ماندگی جامعه می شود، زیرا پیش شرط هر پیشرفتی، اختراع و ابتکار است و لازمه هر ابتکار و اختراعی آزمایش است و هر آزمایش ممکن است خطرناک باشد.

در نتیجه انتقادات شدید طرفداران تقصیر، بسیاری از طرفداران نظریه خطر در نظریه خود تعدیل کرده و در مجموع سه وجد را بیان کردند: ۱- نظریه مطلق خطر که معتقد به حذف تقصیر به طور مطلب از مبنای مسئولیت می باشند. ۲- نظریه خطر ناشی از عمل نامتعارف که معتقد بودند که باید به بررسی عمل زیان بار پرداخت. اگر عمل انجام شده، غیرمتعارف باشد، اعم از این که عامل، عمل را به تقصیر انجام داده یا نه تقصیر انجام نداده باشد، مسئول است. ۳- نظریه خطرناشی از انتفاع مادی که طبق این نظریه هر نوع فعالیتی موجب مسئولیتی نمی شود، بلکه عملی مسئولیت آور است که انجام دهنده آن، از عمل مذکور استفاده مادی و مالی برده باشد. (باریکلو، ۱۳۹۳، ص ۵۲)

۲-۳-۳- نظریه تضمین حق

به موجب این نظریه: جان و مال هر شخصی در جامعه باید از هر گونه تعرض مصون باشد و حق او باید مورد تضمین قرار گیرد. لازمه تضمین حق این است که هر کس به حق دیگری لطمه بزند، ضامن جبران آن است. در تزامم حقوق اشخاص با یکدیگر اگر تضمین اجرای حق با ورود ضرر به دیگری ملازمه داشته باشد، اجرای چنین حقی موجب مسئولیت نمی گردد، ولی اگر بین اجرای حق و ورود ضرر به دیگری ملازمه نباشد، اجرای آن موجب مسئولیت می گردد. به عنوان مثال، اجرای حق اشخاص به منظور تجارت با ورود ضرر به سایر رقبا ملازمه دارد؛ بنابراین اجرای چنین حقی موجب مسئولیت نمی گردد. اما اجرای حق رانندگی با ضرر زدن به دیگری ملازمه ندارد؛ بنابراین، اگر رانندگی موجب خسارت به دیگران گردد، حق زیان دیده مورد تضمین قرار می گیرد که لازمه آن مسئولیت راننده است. (عباسلو، ۱۳۸۹، ص ۲۸)

۲-۳-۴- نظریه استناد عرفی

یکی دیگر از نظریاتی که می تواند مبنای مسئولیت مدنی قرارگیرد، استناد عرفی انجام فعل به شخص مسئول است. با تکیه بر این نظریه، مبنای مسئولیت شخص به جبران ضرر وارده به دیگری، استناد عرفی عمل زیان بار به او است، زیرا اصل پاسخگویی بودن اشخاص در قبال عملکرد خود، یک اصل مسلم عقلایی و عرفی است که قابل انکار یا مناقشه نیست. با توجه به این اصل، سئوالی که مطرح می شود این است که، هر شخص در قبال چه اعمالی باید مسئولیت داشته باشد؟ در پاسخ می توان گفت هر شخص نسبت به اعمالی مسئول است که عرفاً به او استناد داده می شود، زیرا موضوعات علم حقوق عرفی است و تمام موضوعات آن از عرف گرفته می شود. یکی از موضوعات عرفی اعمالی است که از شخص صادر می شود یا به استناد داده می شود.

بنابراین، با توجه به مسلم بودن اصل پاسخگویی شخص در قبال اعمال خویش نزد تمام عقلا، قلمرو و دامنه مسئولیت شخص محدود به اعمالی است که عرفاً به او استناد داده می شود و مسئولیت او هم مبتنی بر این استناد عرفی است.

این نظریه را می توان از صحیحه وارده از امام صادق (ع) (معزی ملایری، ۱۳۷۳، ص ۳۶۱) استنباط کرد که می فرمایند: «هرکسی به مسلمین ضرری وارد نماید، مسئول و ضامن جبران آن است.» با توجه به عبارت «من اضر» که مقید به تقصیر نشده و مطلق استفاده شده است، یعنی کسی که ضرر برساند، می توان نتیجه گرفت، اگر فعل زیانباری عرفاً به شخصی استناد داشته باشد، او مسئول است که ضرر ناشی از آن را جبران نماید.

در نتیجه، هرچند عرف تقصیر را در احراز استناد عرفی فعل به شخص مؤثر می داند و یکی از راه های احراز استناد عرفی فعل به عامل آن، تقصیر است ولی این به آن معنا نیست که تقصیر برای تحقق مسئولیت مدنی موضوعیت دارد، به طوری که در

صورت انتقاد آن، مسئولیت مدنی نیز منتفی شود، بلکه تقصیر در حقوق اسلامی، راهی برای احراز و کشف استناد عرفی فعل زیان بار به عامل آن می باشد.

در فقه اسلامی نیز هرچند، فقها در بعضی از موارد، دلیل مسئولیت را تقصیر عامل فعل زیان بار ابراز کرده اند، ولی در بسیاری از موارد دیگر، وجود یا عدم وجود مسئولیت را منوط به استناد و یا عدم استناد عرفی عمل زیان بار به عامل فعل زیان بار نموده اند که به بعضی از آن اشاره می شود: یکی از فقها (حسینی مراغی، ۱۴۱۸، ص ۴۳۶)، بعد از بیان حکم فروعات متعدد معتقد است: بعد از دقت در مسایلی که فقها، مطرح کرده اند، آگاه می شوی که ملاک و مدار مسئولیت، صدق عرفی صدور فعل از عامل فعل زیان بار است. بنابراین، کلام را طولانی نمی کنیم در بیان فروعات و مثالهای مختلف و مباشرت و تسبیب نیز خصوصیتی ندارد. به همین دلیل در باب مسئولیت ناشی از فعل اکراهی، فقها اکراه کننده را مسئول جبران خسارت وارده می دانند چون با وجود اکراه مباشر ضعیف شده است و فعل عرفاً به اکراه کننده استناد پیدا کرده است، یعنی در حقیقت اکراه کننده مال را تلف کرده است و این چیزی مخالف قاعده نیست بلکه هیچ توجیهی ندارد که مباشر مقدم باشد مگر این که عرفاً عمل به او استناد داشته باشد.^۱

افزون بر این، در ادبیات فقهی نیز در موارد زیادی استناد عرفی به عنوان مبنای مسئولیت مطرح شده است، به عنوان مثال بعضی (شهید الثانی (محمد بن مکی الجبعی العاملی، ۱۳۶۷، ص ۴۲۰)، در موردی که کسی بادیگری تادف نماید و مصدوم کشته شود، اظهار داشته اند: تصادف کننده باید از مال خود دیه را پرداخت نماید، زیرا که تلف مصدوم عرفاً به او استناد دارد. اگر هر دو با هم برخورد کنند، هر یک از مال خود نصف دیه طرف دیگر را پرداخت کند، چون در این صورت، فعل به هر دوی آنان مستند است.

۲-۳-۵- نظریه مقبول در حقوق ایران

با توجه به این که استناد عرفی فعل زیان بار به عامل زیان، اعم از تقصیر یا عدم تقصیر او است و در روایات وارده معصومین (ع) هیچگونه اشاره ای به لزوم اثبات تقصیر نشده است، می توان نتیجه گرفت که در حقوق اسلام، مبنای مسئولیت مدنی، استناد عرفی عمل زیان بار به شخص است و این نظریه به عنوان مبنای مسئولیت مدنی مورد قبول واقع شده است. این رویکرد در حقوق موضوعه ایران نیز در قانون مجازات اسلامی شناسایی و مبنای مسئولیت قرار گرفته است. بنابراین هر چند مواد ۳۲۸ تا ۳۳۵ قانون مدنی به اتلاف و تسبیب و مواد ۳۱۶ تا ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی سال ۱۳۷۰ به مباشرت و تسبیب اختصاص یافته و حتی در قانون مجازات اسلامی سال ۱۳۹۲ در ماده ۴۹۴ مباشر و در ماده ۵۰۶ تسبیب تعریف شده ولی در ماده ۴۹۲ بر این اختلاف تصنعی و ظاهری خط بطلان کشیده و مقرر شده است. «جنایت در صورتی موجب قصاص یا دیه است که نتیجه حاصله مستند به رفتار مرتکب باشد، اعم از آن به نحو مباشر یا به تسبیب یا به اجتماع آن ها انجام شود.» بنابراین هرچند رویکرد حقوق موضوعه در گذشته تحت تأثیر اتلاف و تسبیب بر نحوه مداخله عامل فعل زیان بار بوده و به طوری که مسئولیت اجتماعی مسئولیت سبب و مباشر قابل قبول نبوده و طبق ماده ۳۳۲ قانون مدنی و ماده ۳۶۳ قانون مجازات اسلامی سابق، در فرض اجتماع عامل مباشر و عامل غیر مباشر یا سبب، عامل مباشر ضامن بود مگر این که عامل غیرمباشر اقوی باشد به طوری که عرفاً عامل مباشر ابزار و آلت عامل غیرمباشر محسوب شود ولی در ماده ۴۹۲ (جنایت در صورتی موجب قصاص یا دیه است که نتیجه حاصله مستند به رفتار مرتکب باشد اعم از آن که به نحو مباشرت یا به تسبیب

و أنت بعد تأمل فی هذه المسائل الّتی أوردوها تتنبّه علی ان المدار علی صدق العرفی فلتأطیل الکلام بذکر الأمثلة و لا خصوصیه للمباشره و لا^۱ للتسبیب. و هذا هو السرّ فی جهلهم علی المکره- بالكسره- نظراً الی إنّ المباشر هنا ضعف بالاکراه فصار یستند الفعل و الاتلاف الی المکره- بالكسر ففی الحقیقه هو الذی التفه فلیس هذا مخالفاً للقاعده لال لا وجه لجهلهم المباشر مقدماً الا لصدق.

یا به اجتماع آن ها انجام شود) تمام موضوع استناد فعل به عامل اعم از مباشرت و غیرمباشر و یا هر دوی آن معرفی شده که این تحول مهمی در حقوق موضوعه ایران محسوب می شود. (باریکلو، ۱۳۹۳، ص ۶۰)

۴-فرضیه های تحقیق

- ۱- به نظر می رسد اجباری شدن پوشش بیمه و تکلیف دارنده ی وسیله ی نقلیه به این امر سبب گرایش مراجع قانونی به سمت نظریه های خطر و تقصیر (مختلط) در مبانی مسئولیت مدنی می باشد.
- ۲- به نظر می رسد بین مسئولیت مدنی ناشی از تصدی وسیله نقلیه و سمت «دارندگی» آن رابطه وجود دارد.
- ۳- به نظر می رسد یکی از مهمترین رویکردها این است که قانون گذار در قانون مدنی درصدد تبیین روابط بیمه گر و بیمه گذار به تبع مسئولیت مدنی دارنده در مقابل اشخاص ثالث است و قصد ایجاد یک قاعده موجد مسئولیت مدنی را ندارد.
- ۴- به نظر میرسد بیمه نامه اجباری دارندگان وسایل نقلیه به عنوان منبع اصلی جبران خسارت تلقی می گردد
- ۵- به نظر می رسد در استان کهگیلویه و بویر احمد فرهنگ سازی برای اجباری کردن بیمه وسایط نقلیه از مهمترین رویکرد هاست.

۵-روش تحقیق

روش انجام این تحقیق روش توصیفی و پیمایشی می باشد در این روش پژوهشگر به دنبال کشف روابط و پیش بینی رویدادها نیست در این روش صرفاً موقعیتهای جنبه وصفی ندارند این روش تحقیق در سایر روشها نیز به نوعی به کار می رود و شامل همه ی انواع تحقیق نیز می شود و اطلاعات جمع آوری شده به روش اکتشافی و میدانی می باشد. (اژدری فام، ۱۳۸۷ ص ۶۵) روش مورد استفاده در این تحقیق پیمایشی می باشد بدین قرار که محقق با استفاده از پرسشنامه که دارای مجموعه ای از سوالات استاندارد شده (بسته) و باز است پاسخگویان را مورد آزمون قرار داده و اطلاعات را گردآوری کرده است.

۵-۱-جامعه آماری

جامعه آماری در این تحقیق کلیه خسارت دیدگان ناشی از تصادفات رانندگی در شهر یاسوج می باشد. که تعداد دقیق آن ها دقیقاً در دسترس نمی باشد.

۵-۲-نمونه آماری و تعیین حجم نمونه

از تعداد کل جامعه آماری تعداد ۱۰ نفر از افراد را به عنوان نمونه آماری انتخاب کردیم. در این تحقیق با توجه به حجم وسیع جامعه آماری و به منظور تسهیل و تسریع کار تحقیق و صرفه جویی در وقت و هزینه ها به ناچار تعدادی از افراد جامعه آماری به عنوان نمونه معرفی و به صورت تصادفی برای مطالعه انتخاب شدند. "نمونه عبارتست از تعدادی از افراد که صفات آنها با صفات جامعه مشابهت داشته، معرف جامعه بوده و از تجانس و همگنی با افراد جامعه برخوردار باشد".

۵-۳-روش نمونه گیری و حجم نمونه

در این تحقیق از روش نمونه گیری تصادفی استفاده شده است. این روش یکی از بهترین روش های نمونه گیری است زیرا در این روش همه ی اعضای جامعه شانس مساوی برای انتخاب شدن دارند. حجم نمونه $n = 100$

۵-۴- ابزار گردآوری تحقیق**۵-۴-۱- پرسشنامه**

پرسشنامه یکی از ابزارهای رایج تحقیق و روشی مستقیم برای کسب داده‌های پژوهش است. پرسشنامه مجموعه‌ای از سوالات است که پاسخ‌دهنده با ملاحظه آنها پاسخ لازم را ارائه می‌دهد. این پاسخ، داده مورد نیاز پژوهشگر را تشکیل می‌دهد. سوالات پرسشنامه را نوعی محرک پاسخ می‌توان محسوب کرد. از طریق سوالات پرسشنامه می‌توان دانش، علایق، نگرش‌ها، و عقاید فرد را مورد ارزیابی قرار داد، به تجربیات قبلی وی پی برده و به آنچه در حال حاضر انجام می‌دهد آگاهی یافت. ابزار اندازه‌گیری در این پژوهش پرسشنامه ۲۳ سوالی است.

۵-۵- پایایی پرسشنامه

منظور از قابلیت اعتماد پرسشنامه میزان سازگاری نتایج حاصل از اجرای پرسشنامه در یک محیط نسبتاً مشابه با محیط قبلی است. هر چقدر میزان سازگاری بیشتر باشد پایایی پرسشنامه بیشتر خواهد بود، به عبارت دیگر پایایی یعنی اینکه ابزار اندازه‌گیری در شرایط یکسان تا چه اندازه نتایج یکسانی به دست می‌دهد، برای محاسبه ضریب پایایی شیوه‌های مختلفی به کار می‌روند که عبارتند از: اجرای دوباره، روش موازی، روش تنصیف، روش کودر-ریچاردسون و آلفای کرونباخ.

۵-۵-۱- روش محاسبه آلفای کرونباخ^۲

یکی از روش‌های محاسبه اعتبار و اعتماد علمی پرسشنامه‌ها محاسبه "آلفای کرونباخ است". محاسبه هرچه این شاخص به ۱ نزدیکتر شود به معنی همبستگی درونی بالاتر و همگن تر بودن پرسش‌ها خواهد بود. بدیهی است در صورت پایین بودن مقدار آلفا بایستی بررسی نمود که با حذف کدام پرسش‌ها مقدار آن افزایش خواهد یافت. در این پژوهش جهت سنجش میزان پایایی پرسشنامه از آزمون آلفای کرونباخ استفاده شده است که نتایج مربوط به آن در فصل چهارم تشریح می‌شود. مطابق آنچه که در فرمول مشاهده می‌شود. برای محاسبه مقدار آلفای کرونباخ ابتدا پرسشنامه‌ها در بین یک گروه ۱۰ نفری از اعضای نمونه توزیع کردیم و بر روی نرم افزار آماری SPSS کد گذاری خواهد شد هدف از این کار پی بردن به میزان اعتبار پرسشنامه یا به عبارتی دیگر اینکه آیا پرسشنامه قابلیت اعتبار در نمونه مورد مطالعه را دارد یا خیر. آلفای کرونباخ ۰/۷۹۸

۵-۵-۲- شیوه تجزیه و تحلیل داده‌ها

پس از تکمیل فرم‌ها اطلاعات بدست آمده بوسیله نرم افزار SPSS تحلیل شد و از کلیه متغیرهای وارد شده آمار توصیفی همچنین آمار استنباطی گرفته شد و رد یا تایید فرضیات جهت پی بردن به سطح رابطه و همبستگی میان متغیرها مشخص شدند. دو دسته آزمون توصیفی (شامل فراوانی، درصد و انحراف معیار داده‌ها) و آزمون استنباطی شامل آزمون تحلیل همبستگی با هدف بررسی فرضیات انجام گردید.

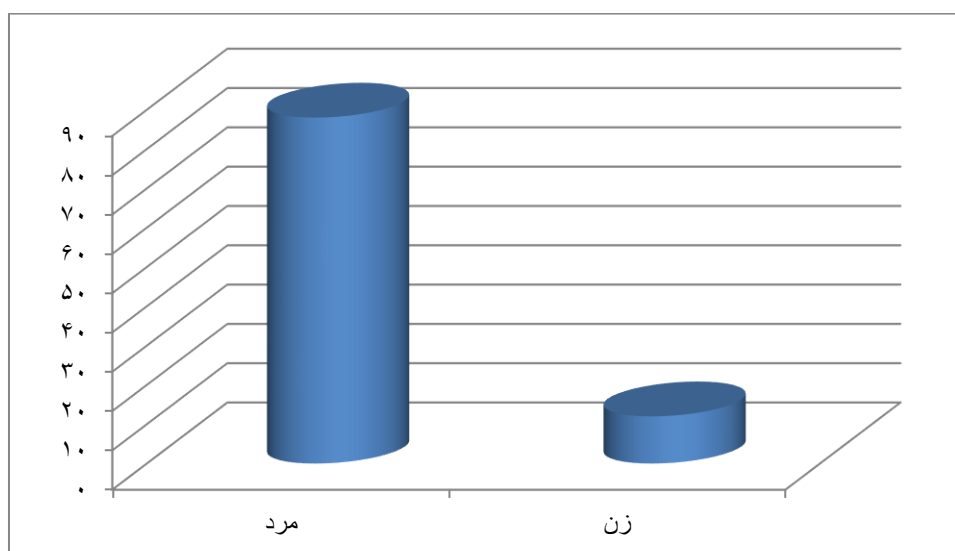
¹- Cronbach's Alpha

۶- یافته های توصیفی

جدول ۱-۶ توزیع فراوانی نمونه مورد مطالعه بر حسب جنسیت پاسخگویان

درصد	فراوانی	شاخص ها جنسیت
۸۸٪	۸۸	مرد
۱۲٪	۱۲	زن
۱۰۰.۰	۱۰۰	تعداد

جدول فوق نشان دهنده توزیع فراوانی نمونه آماری نمونه مورد مطالعه بر اساس متغیر جنس می باشد، از مجموع ۱۰۰ نفر پاسخگوی مورد مطالعه ۸۸٪ مرد و ۱۲٪ زن بوده اند. درصد ها به نسبت جمعیت نمونه بدست آمده است.

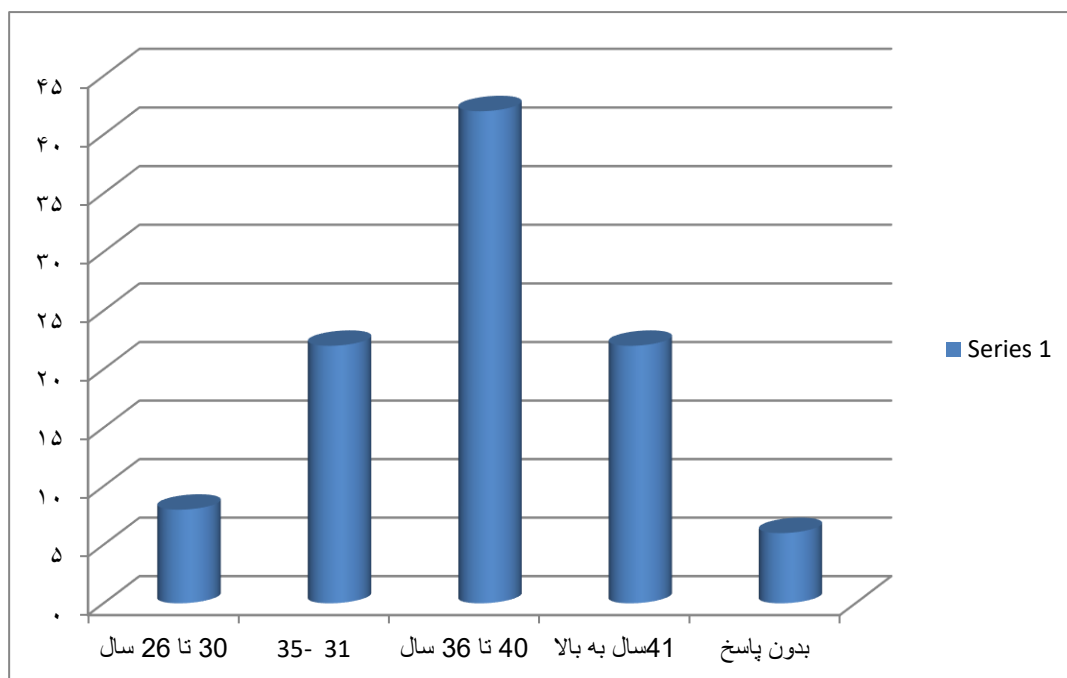


نمودار ۱-۶ توزیع فراوانی نمونه مورد مطالعه بر حسب جنسیت پاسخگویان

جدول ۲-۶ جدول توزیع فراوانی نمونه مورد مطالعه بر حسب سن پاسخگویان

درصد	فراوانی	شاخص ها سن
۸٪	۸	۳۰ تا ۲۶ سال
۲۲٪	۲۲	۳۱ - ۳۵
۴۲٪	۴۲	۴۰ تا ۳۶ سال
۲۲٪	۲۲	۴۱ سال به بالا
۶٪	۶	بدون پاسخ
۱۰۰.۰	۱۰۰	تعداد

جدول فوق نشان دهنده توزیع فراوانی نمونه آماری بر اساس متغیر سن می باشد، از مجموع ۱۰۰ نفر مورد مطالعه ۸٪ بین ۳۰ تا ۲۶ سال و ۲۲٪ بین ۳۵ تا ۳۱ ساله ۴۲٪ بین ۴۰ تا ۳۶ سال و ۲۲٪ بالاتر از ۴۱ سال سن داشته اند. همچنین ۶ نفر سن خود را اعلام نکرده اند درصد ها به نسبت جمعیت نمونه بدست آمده است.

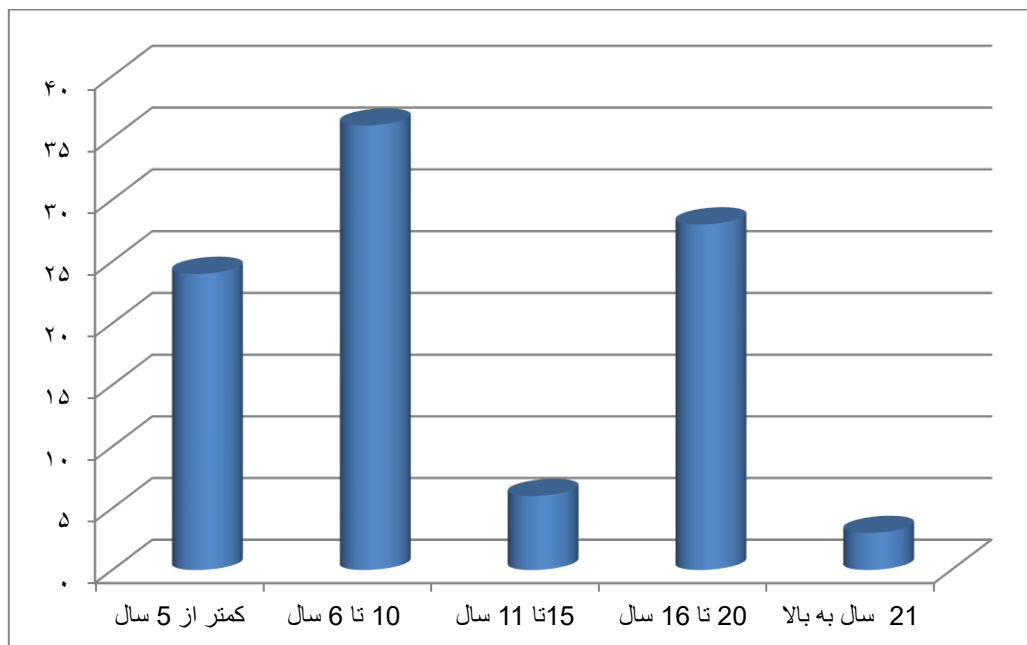


نمودار ۲-۶ جدول توزیع فراوانی نمونه مورد مطالعه بر حسب سن پاسخگویان

جدول ۴-۶ توزیع فراوانی نمونه مورد مطالعه بر حسب وضعیت سابقه رانندگی پاسخگویان

شاخص ها سابقه رانندگی	فراوانی	درصد	درصد معتبر	فراوانی تجمعی
کمتر از ۵ سال	۲۴	۲۴٪	۲۴٪	۲۴٪
۱۰ تا ۶ سال	۳۶	۳۶٪	۳۶٪	۶۰٪
۱۱ تا ۱۵ سال	۶	۶٪	۶٪	۶۶٪
۲۰ تا ۱۶ سال	۲۸	۲۸٪	۲۸٪	۹۴٪
۲۱ سال به بالا	۳	۳٪	۳٪	۱۰۰٪
تعداد	۱۰۰	۱۰۰٪	۱۰۰٪	

جدول فوق نشان دهنده توزیع فراوانی نمونه آماری نمونه مورد مطالعه بر اساس متغیر وضعیت سابقه رانندگی می باشد، از مجموع ۱۰۰ نفر پاسخگوی مورد مطالعه ۲۴٪ کمتر از ۵ سال، ۳۶٪ بین ۶ تا ۱۰ سال، ۶٪ بین ۱۱ تا ۱۵ سال و ۲۸٪ بین ۲۰ تا ۱۶ سال و ۶٪ از ۲۱ سال و بالاتر سابقه کار داشته اند. درصد ها به نسبت جمعیت نمونه بدست آمده است.

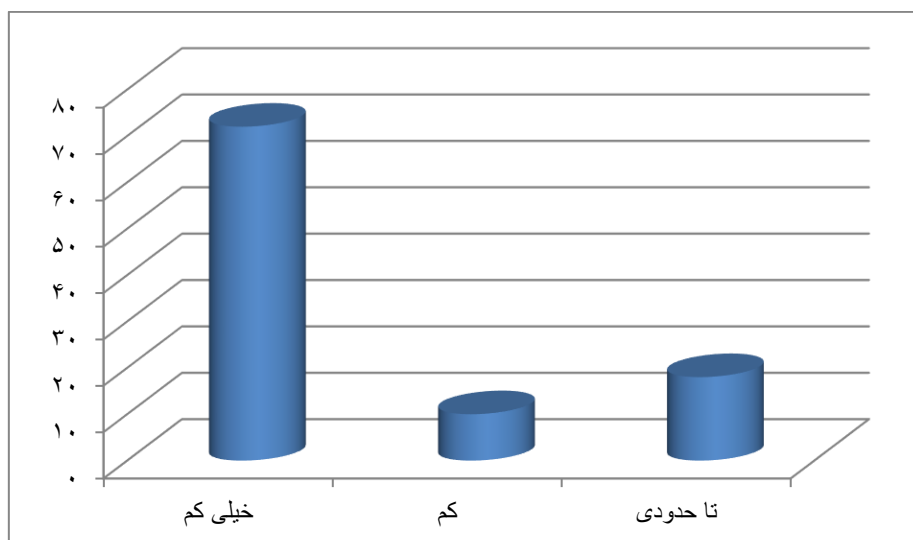


نمودار ۴-۶ توزیع فراوانی نمونه مورد مطالعه بر حسب وضعیت سابقه رانندگی پاسخگویان

جدول ۵-۶ جدول توزیع فراوانی میزان رضایت از وضعیت رانندگی در سطح شهر یاسوج

درصد	فراوانی	شاخص ها رضایت از وضعیت رانندگی در سطح شهر
۷۲٪	۷۲	خیلی کم
۱۰٪	۱۰	کم
۱۸٪	۱۸	تا حدودی
۱۰۰.۰	۱۰۰	تعداد

بر اساس یافته های جدول فوق ۷۲ درصد خیلی کم، ۱۰ درصد کم، ۱۸ درصد تا حدودی رضایت از وضعیت رانندگی در سطح شهر یاسوج داشته اند.

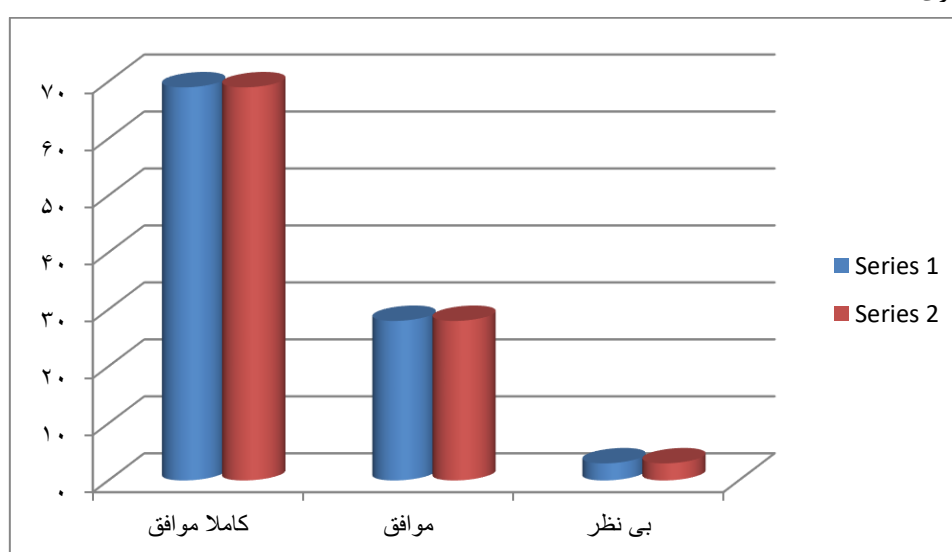


نمودار ۵-۶ جدول توزیع فراوانی رضایت از وضعیت رانندگی در سطح شهر یاسوج

جدول ۶-۷ توزیع فراوانی بر حسب انجام بیمه به موقع خودرو

شاخص ها	فراوانی	درصد
کاملاً موافق	۶۹	۶۹
موافق	۲۸	۲۸
بی نظر	۳	۳
تعداد	۱۰۰	۱۰۰.۰

بر اساس یافته های تحقیق همانگونه که در جدول فوق الذکر مشخص شده است، ۶۹٪ پاسخگویان کاملاً موافقت، ۲۸٪ نیز موافق و ۳٪ نظری نداشته اند.



نمودار ۶-۷ توزیع فراوانی بر حسب اینکه همیشه به موقع خودروی خود را بیمه می کنم.

۸- یافته های استنباطی

فرضیه اول: به نظر می رسد اجباری شدن پوشش بیمه و تکلیف دارنده ی وسیله ی نقلیه به این امر سبب گرایش مراجع قانونی به سمت نظریه های خطر و تقصیر (مختلط) در مبانی مسئولیت مدنی می باشد.

(جدول ۸-۱): نتایج آزمون همبستگی بین اجباری شدن پوشش بیمه و تکلیف دارنده ی وسیله ی نقلیه بر گرایش

مراجع قانونی به سمت نظریه های خطر و تقصیر (مختلط) در مبانی مسئولیت مدنی

متغیر			گرایش مراجع قانونی به سمت نظریه های خطر و تقصیر (مختلط) در مبانی مسئولیت مدنی
اجباری شدن پوشش بیمه و تکلیف دارنده ی وسیله ی نقلیه	پیرسون		فراوانی
	ضریب همبستگی	سطح معناداری	۱۰۰
	۰/۴۸۹	۰/۰۱	

یافته آزمون همبستگی پیرسون جدول (۸-۱) نشان می دهد که بین اجباری شدن پوشش بیمه و تکلیف دارنده ی وسیله ی نقلیه بر گرایش مراجع قانونی به سمت نظریه های خطر و تقصیر (مختلط) در مبانی مسئولیت مدنی در بین رانندگان شهر یاسوج در سطح معناداری ۹۵ درصد همبستگی معناداری وجود دارد ($p=0.01$) و ($r=0.489$). می توان اذعان کرد که این فرض با ۹۹٪ اطمینان تایید می شود.

فرضیه دوم: به نظر می رسد بین مسؤولیت مدنی ناشی از تصدی وسیله نقلیه و سمت «دارندگی» آن رابطه وجود دارد.

(جدول ۸-۲): نتایج آزمون همبستگی بین مسؤولیت مدنی ناشی از تصدی وسیله نقلیه و سمت «دارندگی» آن

متغیر			سمت «دارندگی» وسیله نقلیه
بین مسؤولیت مدنی ناشی از تصدی وسیله نقلیه	پیرسون		فراوانی
	ضریب همبستگی	سطح معناداری	۱۰۰
	۰/۶۲۸	۰/۰۲	

یافته آزمون همبستگی پیرسون جدول (۸-۲) نشان می دهد که بین مسؤولیت مدنی ناشی از تصدی وسیله نقلیه و سمت «دارندگی» آن در سطح معناداری ۹۵ درصد همبستگی معناداری وجود دارد. ($p=0.02$) و ($r=0.628$). می توان اذعان کرد که این فرض با ۹۸٪ اطمینان تایید می شود.

فرضیه سوم: به نظر می رسد یکی از مهمترین رویکردها این است که قانون گذار در قانون مدنی درصدد تبیین روابط بیمه گر و بیمه گذار به تبع مسؤولیت مدنی دارنده در مقابل اشخاص ثالث است و قصد ایجاد یک قاعده موجد مسؤولیت مدنی را ندارد.

(جدول ۸-۳): نتایج آزمون همبستگی بین تاثیر روابط بیمه گر و بیمه گذار بر مسئولیت مدنی دارنده در مقابل

اشخاص ثالث

مسئولیت مدنی دارنده در مقابل اشخاص ثالث			متغیر
۱۰۰	پیرسون		تاثیر روابط بیمه گر و بیمه گذار
	ضریب همبستگی	سطح معناداری	
	۰/۷۱۴	۰/۰۱	

یافته آزمون همبستگی پیرسون جدول (۸-۳) نشان می دهد که بین تاثیر روابط بیمه گر و بیمه گذار بر مسئولیت مدنی دارنده در مقابل اشخاص ثالث در سطح معناداری ۹۵ درصد همبستگی معناداری وجود دارد ($p=0.01$) و ($r=0.714$) می توان اذعان کرد که این فرض با ۹۹٪ اطمینان تایید می شود.

فرضیه چهارم: به نظر میرسد بیمه نامه اجباری دارندگان وسایل نقلیه به عنوان منبع اصلی جبران خسارت تلقی می گردد.

(جدول ۸-۴): نتایج آزمون همبستگی بین بیمه نامه اجباری دارندگان وسایل نقلیه بر تلقی آن به عنوان منبع

اصلی جبران خسارت

منبع اصلی جبران خسارت			متغیر
۱۰۰	پیرسون		بیمه نامه اجباری دارندگان وسایل نقلیه
	ضریب همبستگی	سطح معناداری	
	۰/۴۴۱	۰/۰۴	

یافته آزمون همبستگی پیرسون جدول (۸-۴) نشان می دهد که بین بیمه نامه اجباری دارندگان وسایل نقلیه بر تلقی آن به عنوان منبع اصلی جبران خسارت در سطح معناداری ۹۵ درصد همبستگی معناداری وجود دارد ($p=0.04$) و ($r=0.441$) می توان اذعان کرد که، این فرض با ۹۶٪ اطمینان تایید شده است.

فرضیه پنجم: به نظر می رسد در استان کهگیلویه و بویر احمد فرهنگ سازی برای اجباری کردن بیمه وسایط نقلیه از مهمترین رویکرد هاست.

(جدول ۸-۵): نتایج آزمون همبستگی بین فرهنگ سازی و اجباری کردن بیمه وسایط نقلیه

اجباری کردن بیمه وسایط نقلیه			متغیر
۱۰۰	پیرسون		فرهنگ سازی
	ضریب همبستگی	سطح معناداری	
	۰/۵۱۸	۰/۰۱	

یافته آزمون همبستگی پیرسون جدول (۸-۶) نشان می دهد که بین فرهنگ سازی و اجباری کردن بیمه وسایط نقلیه در بین رانندگان شهر یاسوج در سطح معناداری ۹۵ درصد همبستگی معناداری وجود دارد ($p=0.01$) و ($r=0.518$) می توان اذعان کرد که فرهنگ سازی در بین رانندگان و مردم شهر یاسوج بر اجباری کردن بیمه وسایط نقلیه رابطه معنادار وجود دارد.

۹- نتیجه گیری

در این تحلیل پنج فرضیه مرتبط با بیمه اجباری وسایل نقلیه و مسئولیت مدنی مورد بررسی قرار گرفته است. نتایج آزمون همبستگی پیرسون نشان‌دهنده وجود روابط معنادار و مثبت بین متغیرهای مورد نظر در سطح اطمینان بالا است. در ادامه، خلاصه و نتیجه‌گیری هر فرضیه ارائه می‌شود:

فرضیه اول

فرضیه: اجباری شدن پوشش بیمه و تکلیف دارنده وسیله نقلیه باعث گرایش مراجع قانونی به نظریه‌های خطر و تقصیر (مختلط) در مبانی مسئولیت مدنی می‌شود نتیجه: ضریب همبستگی ۰.۴۸۹ و سطح معناداری ۰.۰۱ نشان می‌دهد که این فرضیه با ۹۹٪ اطمینان تایید می‌شود.

اجباری شدن بیمه باعث شده مراجع قانونی بیشتر به نظریه‌های ترکیبی خطر و تقصیر گرایش پیدا کنند، که نشان‌دهنده تأثیر مثبت و قابل توجه بیمه اجباری در تغییر مبانی مسئولیت مدنی است.

فرضیه دوم

فرضیه: بین مسئولیت مدنی ناشی از تصدی وسیله نقلیه و سمت «دارندگی» آن رابطه وجود دارد. نتیجه: ضریب همبستگی ۰.۶۲۸ و سطح معناداری ۰.۰۲ نشان می‌دهد که این فرضیه با ۹۸٪ اطمینان تایید می‌شود. توضیح: سمت دارندگی وسیله نقلیه به طور معناداری با مسئولیت مدنی مرتبط است، به این معنا که دارنده وسیله نقلیه نقش مهمی در تعیین مسئولیت مدنی دارد.

فرضیه سوم

فرضیه: قانون‌گذار در قانون مدنی درصدد تبیین روابط بیمه‌گر و بیمه‌گذار به تبع مسئولیت مدنی دارنده در مقابل اشخاص ثالث است و قصد ایجاد قاعده موجد مسئولیت مدنی ندارد. ضریب همبستگی ۰.۷۱۴ و سطح معناداری ۰.۰۱ نشان می‌دهد که این فرضیه با ۹۹٪ اطمینان تایید می‌شود. روابط بیمه‌گر و بیمه‌گذار تأثیر قابل توجهی بر مسئولیت مدنی دارنده در مقابل اشخاص ثالث دارد، اما قانون‌گذار بیشتر بر تبیین این روابط تمرکز داشته تا ایجاد قاعده مستقل مسئولیت مدنی.

فرضیه چهارم

فرضیه: بیمه‌نامه اجباری دارندگان وسایل نقلیه به عنوان منبع اصلی جبران خسارت تلقی می‌شود. نتیجه: ضریب همبستگی ۰.۴۴۱ و سطح معناداری ۰.۰۴ نشان می‌دهد که این فرضیه با ۹۶٪ اطمینان تایید شده است. توضیح: بیمه‌نامه اجباری نقش مهم و قابل توجهی در جبران خسارات ناشی از حوادث وسایل نقلیه دارد و به عنوان منبع اصلی جبران شناخته می‌شود.

فرضیه پنجم

فرضیه: در استان کهگیلویه و بویراحمد فرهنگ‌سازی برای اجباری کردن بیمه وسایل نقلیه از مهم‌ترین رویکردهاست. نتیجه: ضریب همبستگی ۰.۵۱۸ و سطح معناداری ۰.۰۱ نشان می‌دهد که فرهنگ‌سازی با اجباری کردن بیمه وسایل نقلیه رابطه معنادار و مثبت دارد.

توضیح: فرهنگ‌سازی در بین رانندگان و مردم نقش کلیدی در افزایش پذیرش و اجباری شدن بیمه وسایل نقلیه دارد و می‌تواند به بهبود پوشش بیمه‌ای کمک کند.

نتایج تحلیل نشان می‌دهد که اجباری شدن بیمه وسایل نقلیه و تکلیف دارنده آن، نقش مهمی در تغییر نگرش‌های قانونی و مسئولیت مدنی ایفا می‌کند. همچنین، سمت دارندگی وسیله نقلیه و روابط بیمه‌گر و بیمه‌گذار به طور معناداری بر مسئولیت مدنی تأثیرگذارند. بیمه‌نامه اجباری نیز به عنوان منبع اصلی جبران خسارت شناخته شده و فرهنگ‌سازی در استان کهگیلویه و بویراحمد به عنوان رویکردی مؤثر در اجباری کردن بیمه وسایل نقلیه مطرح است. این یافته‌ها می‌تواند مبنای تصمیم‌گیری‌های قانونی و سیاست‌گذاری‌های مرتبط با بیمه و مسئولیت مدنی در حوزه حمل و نقل باشد.

۱۰- نتایج تبیینی و مقایسه با سوابق پژوهش

تبیین نتایج

گرایش مراجع قانونی به نظریه‌های خطر و تقصیر (مختلط) با اجباری شدن پوشش بیمه:

نتایج نشان می‌دهد که اجباری شدن بیمه وسایل نقلیه باعث تغییر نگرش مراجع قانونی به سمت نظریه‌های ترکیبی مسئولیت مدنی شده است. این تغییر می‌تواند ناشی از افزایش امنیت حقوقی و کاهش مخاطرات ناشی از حوادث رانندگی باشد که بیمه اجباری فراهم می‌کند. به عبارت دیگر، با اجباری شدن بیمه، مراجع قانونی بیشتر به مسئولیت‌های ترکیبی (خطر و تقصیر) توجه می‌کنند تا صرفاً تقصیر یا صرفاً خطر، که این موضوع باعث افزایش عدالت در تعیین مسئولیت‌ها می‌شود.

ارتباط مسئولیت مدنی با سمت دارندگی وسیله نقلیه:

یافته‌ها نشان می‌دهد که دارنده وسیله نقلیه نقش کلیدی در مسئولیت مدنی دارد. این موضوع با توجه به اینکه دارنده وسیله نقلیه مسئول کنترل و نگهداری آن است، منطقی به نظر می‌رسد. بنابراین، قانون‌گذار و مراجع قضایی بر نقش دارندگی به عنوان شاخص تعیین‌کننده مسئولیت مدنی تأکید می‌کنند.

تبیین روابط بیمه‌گر و بیمه‌گذار در قانون مدنی:

قانون‌گذار بیشتر به تبیین روابط قراردادی بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار پرداخته و قصد ایجاد قاعده مستقل مسئولیت مدنی نداشته است. این موضوع نشان‌دهنده رویکرد حقوقی مبتنی بر قرارداد و رعایت اصول بیمه‌ای در تعیین مسئولیت‌ها است.

نقش بیمه‌نامه اجباری به عنوان منبع اصلی جبران خسارت:

بیمه‌نامه اجباری به عنوان منبع اصلی جبران خسارت شناخته شده است که بیانگر اهمیت بیمه در کاهش بار مالی ناشی از حوادث رانندگی است. این موضوع همسو با اهداف سیاست‌های بیمه‌ای در سطح ملی و بین‌المللی است.

تأثیر فرهنگ‌سازی بر اجباری شدن بیمه وسایل نقلیه:

فرهنگ‌سازی به عنوان عامل مهم در پذیرش و اجباری شدن بیمه وسایل نقلیه شناخته شده است. این یافته اهمیت آموزش و اطلاع‌رسانی به جامعه را در جهت افزایش پوشش بیمه‌ای و کاهش مخاطرات ناشی از عدم بیمه‌گذاری نشان می‌دهد.

نتایج این پژوهش با یافته‌های پژوهش‌های قبلی در زمینه بیمه اجباری و مسئولیت مدنی همخوانی دارد. برای مثال، پژوهش‌های انجام شده در کشورهای مختلف نشان داده‌اند که اجباری شدن بیمه وسایل نقلیه منجر به افزایش رعایت مسئولیت‌های قانونی و کاهش دعاوی حقوقی می‌شود (مطالعاتی مانند Smith, 2018)؛ و پژوهش‌های داخلی مانند حسینی، (۱۳۹۵).

تأکید بر نظریه‌های ترکیبی مسئولیت مدنی

در بسیاری از مطالعات حقوقی، نظریه‌های خطر و تقصیر به عنوان مبانی مسئولیت مدنی مورد تأکید قرار گرفته‌اند. یافته‌های این پژوهش مبنی بر گرایش مراجع قانونی به نظریه‌های مختلط، با این دیدگاه‌ها همسو است و نشان‌دهنده تطابق با مبانی علمی و حقوقی پذیرفته شده است.

نقش فرهنگ‌سازی

اهمیت فرهنگ‌سازی در افزایش پذیرش بیمه اجباری نیز در پژوهش‌های متعدد مورد تأکید قرار گرفته است. مطالعاتی مانند پژوهش رضایی (۱۳۹۷) و تحقیقات بین‌المللی نشان داده‌اند که آموزش و اطلاع‌رسانی می‌تواند نقش مؤثری در افزایش پوشش بیمه‌ای ایفا کند.

رویکرد قانون‌گذار به روابط بیمه‌گر و بیمه‌گذار

مشابه با یافته‌های این پژوهش، سوابق پژوهشی نشان می‌دهد که قانون‌گذار بیشتر به تبیین قرارداد بیمه و روابط بین طرفین توجه دارد تا ایجاد قواعد مستقل مسئولیت مدنی، که این موضوع در متون حقوقی و تحلیل‌های فقهی نیز بازتاب یافته است. نتایج این پژوهش علاوه بر تأیید فرضیات مطرح شده، در راستای یافته‌های پیشین قرار دارد و به تعمیق فهم نقش بیمه اجباری در مسئولیت مدنی و تأثیر فرهنگ‌سازی در پذیرش آن کمک می‌کند. این همسویی با سوابق پژوهشی، اعتبار و قابلیت تعمیم نتایج را افزایش می‌دهد و می‌تواند راهنمای مناسبی برای سیاست‌گذاران و قانون‌گذاران در حوزه بیمه و مسئولیت مدنی باشد.

پیشنهادهای

با توجه به نتایج تحلیل و اهمیت بیمه اجباری وسایل نقلیه در مسئولیت مدنی و جبران خسارت، پیشنهادات زیر برای بهبود وضعیت بیمه و افزایش پوشش بیمه‌ای ارائه می‌شود:

تقویت فرهنگ‌سازی و آموزش عمومی:

با توجه به نقش معنادار فرهنگ‌سازی در اجباری شدن بیمه وسایل نقلیه، لازم است برنامه‌های آموزشی و اطلاع‌رسانی گسترده‌تری در استان‌ها و به ویژه در کهگیلویه و بویراحمد اجرا شود تا آگاهی رانندگان و مردم نسبت به اهمیت بیمه شخص ثالث و مزایای آن افزایش یابد.

تسهیل فرآیند خرید و تمدید بیمه:

با هدف کاهش وقفه در خرید یا تمدید بیمه‌نامه، شرکت‌های بیمه و مراجع ذی‌ربط باید خدمات آنلاین و آسان‌تری ارائه دهند و اطلاع‌رسانی به موقع درباره جریمه‌های احتمالی را افزایش دهند تا رانندگان به موقع بیمه‌نامه خود را تمدید کنند.

اجرای دقیق قوانین و نظارت بیشتر:

با توجه به قوانین جدید که صدور کارت سوخت و سهمیه بنزین را منوط به داشتن بیمه شخص ثالث کرده‌اند، باید نظارت بر اجرای این قوانین تشدید شود تا وسایل نقلیه فاقد بیمه از خدمات محروم شوند و انگیزه بیشتری برای رعایت قانون ایجاد گردد.

توسعه بیمه‌های راننده‌محور:

با توجه به قانون جدید راننده‌محور شدن بیمه شخص ثالث، پیشنهاد می‌شود این رویکرد توسعه یابد تا تخفیف‌ها و فرانشیزها بر اساس سوابق رانندگی واقعی افراد تعیین شود و عدالت بیشتری در پرداخت حق بیمه برقرار گردد.

توجه ویژه به وسایل نقلیه پرریسک:

برای وسایل نقلیه با کاربری خاص مانند تاکسی‌ها که ریسک بالاتری دارند، پیشنهاد می‌شود سیاست‌های بیمه‌ای متناسب با ریسک آنها تدوین و اجرا شود تا پوشش بیمه‌ای مناسب و عادلانه فراهم شود.

حمایت از زیاندیدگان و تسریع در پرداخت خسارت:

شرکت‌های بیمه باید فرآیند پرداخت خسارت به زیاندیدگان را تسریع کنند تا حمایت مالی به موقع صورت گیرد و مشکلات حقوقی و مالی کاهش یابد. این امر باعث افزایش اعتماد مردم به بیمه‌های اجباری خواهد شد.

گسترش همکاری بین مراجع قانونی و بیمه‌ها:

همکاری نزدیک‌تر بین مراجع قضایی، پلیس راهنمایی و رانندگی و شرکت‌های بیمه برای شناسایی سریع‌تر تخلفات و اعمال جریمه‌های قانونی می‌تواند به بهبود اجرای قوانین بیمه اجباری کمک کند.

منابع و مآخذ:

۱. اصغری شهرام، تاثیر میزان تقصیر در مسئولیت مدنی در فقه امامیه و حقوق - مجله پژوهشنامه حقوق و علوم سیاسی. شماره ۲ و ۳. پاییز، صص ۱۳، ایران ۱۳۸۵.
۲. امیری قائم مقامی، عبدالحمید، (۱۳۷۸) کلیات حقوق تعهدات، وقایع حقوقی، جلد اول، چاپ اول، انتشارات میزان.
۳. بابایی ایرج، نقد اصل قابلیت جبران کلیه خسارات در حقوق مسئولیت مدنی - مجله پژوهش حقوق و سیاست. شماره ۱۵ و ۱۶. پاییز و زمستان، صص ۴۵، «ایران ۱۳۸۴».
۴. باریکلو علیرضا، (۱۳۸۵)، مسئولیت مدنی. تهران: نشر میزان.
۵. جعفری لنگرودی محمد جعفر، (۱۳۸۷) مبسوط در ترمینولوژی حقوق. تهران: گنج دانش، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه، «تقصیر زیان‌دیده».
۶. حاجی نوری، غلامرضا، «مطالعه تطبیقی رهیافت‌های سببیت در مسئولیت مدنی». مجله فقه و حقوق اسلامی، در سال اول، شماره اول، ۱۳۸۹.
۷. خدابخشی، عبدالله «مسئولیت مدنی ناشی از رانندگی و تحولات آن در ایران» مجله حقوقی دادگستری شماره ۷۴. ۱۳۹۰ ص ۶۹.
۸. ره پیک، حسن، (۱۳۹۳) حقوق مسئولیت مدنی و جبران‌ها، تهران، انتشارات خرسندی، چاپ دوم.
۹. زلّقی علی، ملکی حمید، (۱۳۸۵) حادثه پذیری؛ بازنگری پژوهش‌های مربوط به نقش، مجله دانش انتظامی. شماره ۳۰، «عوامل انسانی در حوادث رانندگی؛ به سوی مدلی برای تبیین. ۱۲۱- پاییز صص ۱۰۰».
۱۰. شهیدی، مهدی، (۱۳۷۵) مجموعه مقالات حقوقی، کیفری بازرگانی، چاپ اول، نشر حقوقدان، زمستان.
۱۱. عباسلو، بختیار، (۱۳۹۱) مسئولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی، چاپ سوم.
۱۲. عباسلو، بختیار، «تقسیم مسئولیت مدنی»، فصلنامه دانشکده حقوق، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز، شماره‌های ۹ و ۱۰، تابستان ۱۳۸۹ تا زمستان ۱۳۸۹.
۱۳. عمید زنجانی، عباسعلی، (۱۳۸۲) موجبات ضمان آور، درآمدی بر مسئولیت مدنی و اسباب و آثار آن در فقه اسلامی، چاپ اول، انتشارات میزان.
۱۴. کاتوزیان، ناصر، (۱۳۷۸) حقوق مدنی عقود معین، جلد چهارم، عقود اذنی وثیقه‌های دین، چاپ سوم، انتشارات بهمن.
۱۵. کاتوزیان، ناصر، (۱۳۸۴) حقوق مدنی، ضمان قهری، انتشارات دانشگاه تهران.
۱۶. محمد بیگی علی اعظم، عباس رنجبر کلهرودی (۱۳۹۲) دانستنی‌های بیمه زندگی انتشارات: پوشش گستر محل چاپ: تهران سال و نوبت چاپ: ششم.
۱۷. نظری، ایراندخت، (۱۳۸۹) مسئولیت مدنی مالک، رساله دکتری دانشکده حقوق دانشگاه تهران.

آراء و قوانین

۱. رأی وحدت رویه شماره ۷۱۷-۱۳۹۰/۲/۲۶ هیأت عمومی دیوان عالی کشور (مندرج در روزنامه‌های رسمی شماره ۳۰-۱۳۹۰/۳/۱۹۳۱).
۲. رأی اصراری شماره ۱۲۲-۱۳۶۸/۱۰/۱۲ هیأت عمومی، شعب کیفری دیوان عالی کشور.
۳. دادنامه شماره ۱۱۲۰-۱۳۸۲/۷/۲۸ شعبه پنجم تشخیص دیوان عالی کشور (نقل از صفحه ۶ روزنامه رسمی شماره ۳۰-۱۳۹۰/۳/۱۲۳۱).

۴. قانون مدنی جمهوری اسلامی ایران
۵. قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲
۶. قانون بیمه اجباری مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی مصوب سال ۱۳۴۷
۷. قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث، در تاریخ ۱۳۸۷/ ۴/ ۱۶.
۸. قانون بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵.

Civil Liability Due to Traffic Accidents with Emphasis on Accidents in Yasuj City

Mostafa Yaghoubi Kish¹, Seyed Alireza Masoumi²

1-Graduate of the Department of Private Law, Islamic Azad University, Yasuj Branch, Iran.

2-Assistant Professor and Faculty, Department of Private Law, Islamic Azad University, Yasuj Branch, Iran.

Abstract

The present study was conducted with the aim of investigating civil liability due to traffic accidents with emphasis on accidents in Yasuj City. The research method is descriptive-survey and its statistical population is all drivers in Yasuj City, for whom we do not have accurate statistics available, and the statistical sample is 100 of the aforementioned drivers. The instrument of the present study is a 26-question questionnaire that was researcher-made based on hypotheses and its Cronbach's alpha value is at a normal level. The findings showed that the mandatory insurance coverage and the vehicle owner's obligation with a correlation coefficient of 0.489 and a significance level of 0.01 have caused legal authorities to tend to the theories of risk and fault (mixed) in civil liability. There is a significant relationship between the civil liability arising from the ownership of a vehicle and its ownership position with a coefficient of 0.628 and a significance level of 0.02. The relationship between the insurer and the insured has a significant impact on the owner's civil liability against third parties (coefficient of 0.714, significance level of 0.01). The compulsory insurance policy of vehicle owners is known as the main source of compensation for damage with a coefficient of 0.441 and a significance level of 0.04. Culture building with a correlation coefficient of 0.518 and a significance level of 0.01 plays an important role in making vehicle insurance mandatory. Conclusion: The results of the study show that compulsory vehicle insurance has a positive and significant impact on changing the attitude of legal authorities towards civil liability theories and the ownership of the vehicle is recognized as a determining factor in civil liability. Also, the relationship between the insurer and the insured in civil law focuses more on explaining the insurance contract than on creating independent rules of liability. Compulsory insurance is considered as the main source of compensation and culture plays a key role in increasing the acceptance and compulsory nature of vehicle insurance. These findings can be used as a basis for legal and insurance policies in the field of transportation.

Keywords: Liability, Traffic Accidents, Collision, Cairo Police, Yasuj City
