

ارزیابی رویکردهای بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی

سید مهدی حسینی^۱، قوام کریمی^۲

^۱ دانشجوی کارشناسی ارشد، رشته حقوق خصوصی، دانشگاه آزاد واحد نورآباد ممسنی

^۲ استادیار و هیات علمی گروه حقوق خصوصی - دانشگاه آزاد واحد نورآباد ممسنی

چکیده

پژوهش حاضر با هدف بررسی ارزیابی رویکردهای بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی انجام شده است. این پژوهش به روش توصیفی، تحلیلی انجام شده است. یافته ها نشان دادند بیمه اجباری نوعی بیمه است که طبق قانون برای افراد یا گروه‌های خاصی الزامی است. این نوع بیمه به منظور حمایت از افراد در برابر خطرات و ضررهای مالی احتمالی وضع می‌شود و حق بیمه آن معمولاً توسط دولت یا کارفرما پرداخت می‌شود. بیمه اجباری نوعی بیمه است که طبق قانون برای افراد یا گروه‌های خاصی الزامی است. این نوع بیمه به منظور حمایت از افراد در برابر خطرات و ضررهای مالی احتمالی وضع می‌شود و حق بیمه آن معمولاً توسط دولت یا کارفرما پرداخت می‌شود. وسایل نقلیه موتوری در مقابل اشخاص ثالث و متقابلاً بیمه اشخاص ثالث در مقابل حوادث رانندگی ایجاد می‌گردید. اما به موجب قانون مصوب سال ۹۵ پوشش‌های بیمه ای به کل وسیعی گسترش پیدا کرده است به نحوی که هم اکنون به موجب قانون هیچ حادثه رانندگی وجود ندارد (صرف اثبات حادثه رانندگی توسط مأمور کافی است) که دیه آن در درجه اول از شرکت‌های بیمه‌ای و در درجه دوم و تحت شرایطی که لازم است تأمین نشود به گونه ای که اگر خسارت ناشی از تصادفات وسایل نقلیه موتوری زمینی جزو تعهد شرکت‌های بیمه، توسط بیمه گر و اگر از تعهدات آنان خارج باشد، توسط صندوق تأمین خسارت‌های بدنی پرداخت می‌شود. نداشتن گواهینامه رانندگی توسط مالک وسیله نقلیه، نداشتن بیمه نامه شخص ثالث، پایین بودن سقف تعهد بیمه نامه فرد و فرار یا عدم نارسایی فرد ضارب و... از مصادیق حمایت‌های صندوق تأمین خسارت‌های بدنی می‌باشد.

واژه‌های کلیدی: بیمه، رویکردها، بیمه اجباری، مسؤولیت مدنی، وسایل نقلیه موتوری زمینی

مقدمه

قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث که در ایران اختصاراً قانون بیمه شخص ثالث نامیده می‌شود، اولین بار در ۱۴ ماده و سه تبصره و در تاریخ ۱۳۴۷/۹/۲۶ به تصویب مجلس شورای ملی و متعاقباً در تاریخ ۱۳۴۷/۱۰/۲۳ به تصویب مجلس سنا رسیده و از اول فروردین ماه ۱۳۴۸ نیز به اجرا گذاشته شد. بالا بودن تعداد تصادفات رانندگی در کشور موجب شده که بیمه شخص ثالث از بالاترین میزان اهمیت در میان رشته‌های بیمه‌ای برخوردار باشد. مهم‌ترین قانونی که در حال حاضر بر این مقوله ی پر اهمیت حکومت می‌کند، قانون اصلاح قانون بیمه ی اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه ی موتوری زمینی می‌باشد. قانون جدید تحولاتی قابل توجه نسبت به قانون سابق داشته و جنبه‌های حمایت از اشخاص ثالث (زیان دیدگان) را افزایش داده است.

گسترش مصادیق بیمه اشخاص ثالث و کاهش موارد خارج از قلمرو بیمه، از جمله این تحولات است. در عین حال برخی از ابهامات مانند عدم تعیین مبنای مسؤولیت دارنده در قانون جدید مشاهده می‌شود. در مقاله حاضر تلاش شده است ضمن تحلیل مهمترین تحولات قانون جدید نسبت به قانون سابق، راه‌حلهایی نیز برای رفع ابهامات آن در راستای ارزیابی رویکردهای بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی ارائه شود. هم‌چنین از آنجا که مهمترین هدف این قانون حمایت از اشخاص زیان‌دیده در حوادث رانندگی است و نیز بدین علت که این مهم صورت نمی‌پذیرد مگر با جبران خسارت آنها، لذا نحوه ی جبران خسارت و شرایط لازم برای این امر از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. اجباری شدن «قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسیله نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث» در شهریور ماه سال ۱۳۸۷ به طور آزمایشی تصویب شد. مطابق ماده ۲ این قانون که کلیه دارندگان وسایل نقلیه موضوع این قانون مکلفند وسایل نقلیه خود را در قبال خسارات وارده به اشخاص ثالث نزد شرکت بیمه‌ای که مجوز فعالیت دارد بیمه کنند.

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

قانون بیمه اجباری سال ۱۳۴۷ بر مبنای «نظریه تقصیر» و قانون اصلاح آن در سال ۱۳۸۷ بر مبنای «نظریه خطر» استوار بودند؛ اما در قانون جدید، با توجه به عنوان و مفاد آن عمدتاً نظریه «تضمین حق» حاکم است؛ به‌نحوی که در هر حال خسارت وارده به زیان‌دیده قابل جبران باشد. اما اولاً: با توجه به تعریف «شخص ثالث» به موجب بند ت ماده یک آن (هر شخصی که به سبب حوادث موضوع این قانون دچار خسارت بدنی و یا مالی شود به استثناء راننده مسبب حادثه) این ابهام مطرح است که در صورت برخورد دو یا چند وسیله نقلیه به یکدیگر و چنانچه براساس نظر مراجع ذیصلاح هر دو راننده به صورت مساوی در بروز حادثه، مقصر (یا مسبب) تشخیص داده شدند. (تیزمهر و شرافت پیمان، ۱۳۹۶: ۲)

آثار تصویب قانون بیمه اجباری سال ۱۳۹۵

از اهداف این قانون جدید قضا زدایی و کمتر شدن حجم پرونده های دادگستری می باشد. تسهیل پرداخت خسارت بیمه شخص ثالث توسط بیمه گر به دلیل این که مراحل قضایی همیشه طولانی است، در این قانون محقق شده است؛ زیرا مراحل قضایی برای مسائل مهمی پیش بینی شده و ممکن است به گرفتن جان یک فرد و یا حبس ابد و زندانی شدن فرد بیانجامد؛ بنابراین باید این گونه رسیدگی ها 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 فرآیند ها را طولانی تر هم می کرد. در ایران برای گرفتن خسارت باید از دادگاه حکم گرفت. تاکنون زمانی خسارت آسیب دیدگان پرداخت می شد که حکم دادگاه صادر شده باشد. دادگاه نیز در صورتی حکم پرداخت دیه را صادر می کرد که نتیجه قطعی پزشکی قانونی صادر و مشخص می شد. میزان ضرب و جرح و خسارت بدنی نیز مشخص می شد که روند طولانی داشت.

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

قلمرو مسئولیت دارنده و راننده در قانون سال ۱۳۴۷

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

بحثی که به میان می آید این است که اگر دارنده وسیله نقلیه خود را به دیگری سپرده باشد و او خسارتی به کسی وارد کند، آیا باز هم دارنده مسئول است. اگر مثلاً وسیله نقلیه را دزدیده باشند، چون مالکیت از نظر تصرف و اختیار نظارت تجزیه می

شود، ظاهراً دارنده وسیله نقلیه بدون اختیار تصرف و نظارت، مالک است و نمی توان او را مسئول خسارتی دانست که دزد خودرو به دیگری وارد کرده است. ماده ۴ این قانون خسارت وارد به متصرف غیر قانونی را مشمول این قانون نمی داند ولی از خساراتی که این متصرف غیرقانونی به دیگری می رساند، بحثی نکرده است. از مضمون مجموع قانون مخصوصاً ماده ۶ آن بر می آید که بیمه گر باید این خسارت را بپردازد و شرکت بیمه هم با توجه به ماده ۵ این قانون در صورتی که راننده یعنی متصرف غیر قانونی عاقد در ایجاد حادثه باشد، یا گواهینامه رانندگی نداشته باشد، حق رجوع به وی دارد. ماده ۵ فقط دو مورد پیش بینی کرده است. تبصره ۱ این قانون حادثه را تفسیر می کند، و این حادثه مانند تفسیر رویه قضایی فرانسه باید ناشی از خود وسیله نقلیه باشد و اصطلاح هر گونه تصادف در این تبصره می تواند به خسارتی هم ناظر باشد که به اصطلاح با واسطه به دیگری می رسد مانند تصادف خودرو با سنگریزه و خوردن آن به شیشه یا صورت انسان. « و همچنین در ماده ۲ این قانون که به توفیق اشخاص ثالث می پردازد. (نیز مهر و شرافت پیما، ۱۳۹۸: ۵)

ارزیابی بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی

در جامعه تلقی عامه بر این بود که دیه زن برابر با دیه فرد شده است که البته تلقی غلط و اشتباهی بود. آنچه با وجود این تبصره به عنوان ابهام قابل طرح است این که اگر فوت شده خانم بوده و در ماه حرام هم فوت شود آیا مبلغ دیه باید همان نصف دیه مرد مسلمان و نصف دیگر از باب خسارت باشد یا این که باید شرکت بیمه ۱/۳ دیگر را نیز بعمل نماید؟ جواب این است که مطابق ماده ۴ قانون جدید سقف ریالی بیمه را معادل دیه یک مرد مسلمان در ماه حرام قرار داده است و لذا در صورتی که زن هم در ماه حرام فوت نماید علاوه بر نصف دیه مرد مسلمان و نصف دیگر به عنوان خسارت، به میزان ۱/۳ هم به عنوان دیه و خسارت با تنصیف باید پرداخت شود. موضوع جالب تر اینکه به مذهب هم در این تبصره اشاره شده است. اما منظور از مذهب چیست؟ آیا دین مورد نظر است یا مذاهب اسلامی؟ در جواب به سؤال باید گفت که به نظر می رسد مذهب در اینجا به معنای دین و البته ادیان و اقلیت های دینی پذیرفته شده در قانون اساسی است. چرا که همانگونه که می دانیم براساس دستور ولایت فقیه در اصلاح دیه اقلیتهای دینی قانون مجازات اسلامی در این خصوص اصلاح و دیه اقلیتهای دینی مساوی دیه مسلمانان گردید. و از سویی در حال حاضر و حتی تا قبل از اصلاح قانون مجازات اسلامی هم دیه تمام مذاهب چهارگانه اهل سنت و بقیه مساوی بود و لذا می توان چنین نتیجه گرفت که معنای مذهب در ماده فوق همان معنی دین دارد و شامل اقلیتهای دینی پذیرفته شده در قانون اساسی می شود. البته در راستای اجرای ماده (۴) بین مدیران شرکتهای بیمه اختلاف دیدگاه با قوه قضائیه وجود دارد. مدیران بیمه معتقدند قانونگذار در قانون جدید بیمه شخص ثالث این گونه مقرر کرده که بیمه گذاران باید علاوه بر بیمه شخص ثالث، بیمه نامه دیگری در کنار آن با عنوان بیمه مازاد سرنشین، خریداری کنند و فقط در این صورت است که اقلیت های دینی و زنان از حق بیمه ای معادل یک مرد مسلمان دریافت می کنند. (صفایی، ۱۳۹۰)

ماده (۶) قانون سابق و جدید:

در ماده ۶ قانون جدید به مواردی اشاره کرده که اگر چه تخلفات یا جرایم جدیدی است اما نتیجه ماده ۵ قانون سابق را دارد. در این ماده قید گردیده «در صورت اثبات عمد راننده در ایجاد حادثه توسط مراجع قضایی و یا رانندگی در حال مستی یا استعمال مواد مخدر یا روان گردان مؤثر در وقوع حادثه، یا در صورتی که راننده مسبب حادثه فاقد گواهینامه رانندگی باشد یا

گواهینامه او متناسب با نوع وسیله نقلیه نباشد شرکت بیمه مؤظف است، بدون اخذ تضمین، خسارت زیان دیده را پرداخت نموده و پس از آن می‌تواند به قائم مقامی زیان دیده از طریق مراجع قانونی برای استرداد تمامی یا بخشی از وجوه پرداخت شده به شخصی که موجب خسارت شده است مراجعه نماید. در این ماده اولاً اثبات عمد را منوط به تشخیص مقامات قضایی دانسته است ثانیاً در صورتی که رانندگی همراه با مستی و مصرف مواد مخدر و روانگردان باشد یا فرد فاقد گواهینامه یا گواهینامه متناسب باشد. نتیجه ماده ۵ قانون قبلی یعنی اجازه رجوع بیمه‌گر به شخص وارد کننده خسارت را داده است و البته نکته قابل تحسین این که در این ماده به مصرف کنندگان مواد مخدر و روان گردان شدیداً اخطار نموده و آنها را در صورت رانندگی با این چنین شرایطی در معرض برخورد قانونی قرار داده است. (قاسم زاده، ۱۳۸۷)

بررسی ماده (۷) قانون سابق و جدید

ماده ۷ قانون جدید در خصوص استثناهای وارده بر شمول بیمه موضوع این قانون خارج است: ۱- خسارت وارده به وسیله نقلیه مسبب حادثه. ۲- خسارت وارده به محمولات وسیله نقلیه مسبب حادثه.

۳- خسارت مستقیم و یا غیرمستقیم ناشی از تشعشعات اتمی رادیواکتیو. ۴- خسارت ناشی از محکومیت جزایی و یا پرداخت جرایم. این ماده در واقع همتای ماده ۴ قانون سابق است. تفاوتها و شباهتهایی بین این دو ماده وجود دارد. (عراقی، ۱۳۹۶)

شباهت‌ها

هم در قانون قبلی و هم قانون جدید خسارات وارده به محمولات وسیله نقلیه مورد حادثه و خسارات مستقیم یا غیرمستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیواکتیو و خسارات ناشی از محکومیت جزایی و پرداخت جرایم مشترکاً از شمول پرداخت خسارت خارج هستند. (صداقت، ۱۳۹۶)

تفاوت‌ها

در قانون جدید دایره استثنائات را محدودتر نموده و به عبارتی همانند سایر تلاشهایش در جهت وسعت بخشیدن به بیمه فراگیر اجتماعی و مسؤولیت مدنی در این جا هم نهایت تلاش قانونگذار چنین بوده که خسارات بیشتری در حیطه بیمه قرار گیرد. البته در قانون جدید در خصوص خسارات وارده که در خارج از کشور اتفاق می‌افتد به جای استثنا نمودن آنها در این ماده در ماده ۹ به صورت ویژه آنها را استثناء نموده و مانند بند ۶ ماده ۴ قانون قبل عمل نکرده است. مواردی که در قانون قبلی از استثنائات پرداخت بوده ولی در قانون جدید به آنها اشاره نشده در بندهای قید گردیده‌اند. که شامل خسارات ناشی از فورس مارژ از قبیل جنگ، سیل، زلزله و خسارات وارده به متصرفین غیرقانونی وسایل نقلیه یا به رانندگان فاقد گواهینامه رانندگی می‌باشند. بنابراین با توجه به عدم تصریح قانونگذار در قانون جدید موارد فوق هم شامل پرداخت خسارت خواهد بود. بدیهی است منظور از راننده فاقد گواهینامه رانندگی در بند ۴ مربوط به ثالث است. (مسعودی، و خلیلی، ۱۳۹۴: ۵۴)

بررسی ماده (۱۰) قانون سابق و جدید:

ماده ۱۰ قانون جدید مقرر می‌دارد «به منظور حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی، خسارت وارده به اشخاص ثالث که به علت فقدان یا انقضای بیمه نامه، بطلان قرار داد بیمه، تعلیق تأمین بیمه‌گر، فرار کردن و یا شناخته نشدن مسؤول حادثه و یا ورشکستگی بیمه‌گر قابل پرداخت نباشد، یا بطور کلی خسارتهای بدنی خارج از شرایط بیمه نامه (به استثنای موارد مصرح در ماده (۷) توسط صندوق مستقلی به نام صندوق تأمین خسارتهای بدنی پرداخت خواهد شد...» (محمد بیگی ۱۳۹۲ ص ۸۹) این ماده در واقع همان ماده ۱۰ قانون سابق است که در قانون جدید نیز عیناً مصرح گردیده است با این تفاوت که شرایط خاص این ماده و نحوه اقدام و تشکیلات و اداره صندوق در قانون جدید در ادامه مواد قید گردیده ولی در قانون سابق در آئین‌نامه مستقلی قید گردیده بود. نکته جالب و کاربردی این که نحوه اقدام عملی جهت اجرای این ماده چگونه است؟ در عمل ۳ رویه وجود داشته است:

۱- اول: شخص حادثه دیده بدون مراجعه به دستگاه قضایی و مستقلاً به صندوق مراجعه نموده و درخواست خود را تقدیم می‌کند و البته دفتر صندوق از بیمه مربوطه یا پلیس راهور استعلامات لازم را انجام داده و سپس تصمیم‌گیری خواهد نمود. و هیچ نیازی به تقدیم دادخواست و اثبات حق ندارد. و لذا نظریه شماره اداره کل حقوقی و تدوین قوانین قوه قضائیه مبنی بر این که نیازی به تقدیم دادخواست نمی‌باشد موید این دیدگاه است.

۲- دوم: شخص حادثه دیده باید بعد از صدور قرار یا رأی مقتضی از محاکم قضایی و در صورت محکومیت و احراز این موضوع که شرایط ماده ۱۰ را دارا می‌باشد. طی درخواستی از قاضی مجری حکم تقاضا می‌کند که وضعیت وی را با اخذ تصویری از مدارک و اسناد موجود در پرونده به دفتر صندوق اعلام نماید و صندوق هم بر این اساس. جبران خسارت نماید. و در اینجا هم صندوق نیازی به صدور حکم در این خصوص ندارد و خود بررسی و براساس مدارک حق را تشخیص و اقدام می‌نماید. (رحیمی، ۱۳۸۹)

۳- سوم: طبق این دیدگاه باید ابتدا با تقدیم دادخواست استحقاق شخص اثبات و بار اثبات شرایط موجود در ماده ۱۰ به عهده شخص ثالث است و نظریه شماره ۷/۶۲۰۴ مورخه ۸۳/۸/۱۶ موید این مطلب و موافق این دیدگاه است. جالب تر این که در خصوص نظر اول و سوم نظریه اداره حقوقی وجود دارد که تعارض بین این دو نظریه جالب و قابل تأمل به نظر می‌رسد. در این که رویه عملی در حال حاضر چگونه است و کدامیک از دیدگاههای فوق را باید بپذیریم اختلاف نظر است اما آنچه که موجه و منطقی تر به نظر می‌رسد که این که جهت تلاش در راستای قضا زدایی و جلوگیری از قضایی کردن این نوع موضوعات راه حل دوم را بپذیریم. چرا که هم دستگاه قضایی و البته قاضی مربوطه برای وی اصل موضوع را تأیید می‌نماید و هم از سوی دیگر صندوق خود مستقلاً استحقاق فرد را بررسی کرده و اثبات یا رد می‌کند و می‌توان گفت این دیدگاه جمع بین نظر اول و سوم است. و لذا در عمل شخص زیان دیده پس از اثبات هر یک از موارد ماده ۱۰ در دادسرا یا محکمه حقوقی می‌تواند مدارک مربوطه را از دفتر شعبه مربوطه را به همراه معرفی نامه ای خطاب به صندوق تأمین خسارتهای بدنی اخذ و به صندوق مربوطه جهت جبران خسارت مراجعه نماید. نکته حائز اهمیت این که ماده ۱۰ صرفاً مربوط به خسارتهای بدنی است و شامل ضرر و زیانهای مالی نمی‌شود. ماده ۱۴ قانون جدید بیان نموده که «اشخاص ثالث زیان دیده حق دارند که با ارائه مدارک لازم برای دریافت خسارت به طور مستقیم حسب مورد به شرکت بیمه مربوط و یا صندوق تأمین خسارتهای بدنی مراجعه نمایند». بدیهی است که ماده ۱۴ همان دیدگاه دوم است که نیازی به توضیح بیشتر ندارد. از دیگر تفاوت‌های ماده ۱۰ قانون جدید با قانون سابق تشکیل صندوقی با جمع عمومی خاصی که شامل وزرای امور اقتصادی و دارایی و بازرگانی و کار و امور اجتماعی و

دادگستری و رئیس کل بیمه مرکزی ایران است. (همان منبع ص ۹۰)

بررسی ماده (۱۶) قانون جدید:

ماده ۱۶ قانون جدید اشاره موضوع جدید دارد. در این ماده صندوق تأمین خسارات بدنی یا هم شرکت بیمه‌گر ملزم پرداخت حداقل پنجاه درصد از خسارت بدنی به غیر از فوت در صورت وجود صدمات بدنی حتی قبل از قطعیت رأی و میزان دیه می‌باشند و باقیمانده (یعنی ۵۰٪ دیگر) سپس از قطعیت باید پرداخت شود و البته در صدمات منجر به فوت این اجازه به شرکتهای بیمه‌گر داده شده که ضمن توافق با راننده مسبب حادثه و ورثه متوفی، بدون نیاز به رأی مراجع قضایی، دیه و دیگر خسارات بدنی وارده را باید پرداخت نمایند.

بررسی ماده (۱۷) قانون جدید:

در خصوص خسارتهای مالی هم در ماده ۱۷ قانون جدید با توافق شرکتهای بیمه و زیان دیده صورت می‌گیرد و در صورت عدم توافق، خودرو در تعمیرگاه معتمد بیمه و زیان دیده تعمیر می‌گردد. لازم به ذکر است که تمام این اقدامات و اختیارات و البته مفتوح شدن رویه توافق در راستای سیاست‌های قضا زدایی و تقویت نهادهایی مانند شورای حل اختلاف صورت می‌گیرد که البته تبصره ماده ۱۷ هم اشاره ای به آن نموده است. نکته قابل توجهی که قانون جدید نسبت به قانون سابق دارد تصریح قانون جدید به جواز پذیرش بیمه نامه شخص ثالث شخص مسبب حادثه پس از تأیید صحت و اصالت آن در شرکت بیمه مربوطه به عنوان وثیقه آزادی در محاکم قضایی و در قبال تأمین‌های کیفری است. قوه قضائیه به محض تصویب قانون جدید طی بخشنامه ای به تمام مراجع قضایی و در راستای سیاست زندان زدایی پذیرش وثیقه موضوع ماده ۲۱ را به نوع تکلیف برای محاکم اعلام نموده است. ماده ۲۱ اشعار می‌دارد که «محاکم قضایی موظفند در حوادث رانندگی منجر به خسارت بدنی، بیمه نامه شخص ثالثی را که اصالت آن از سوی شرکت بیمه ذی ربط کتباً مورد تأیید قرار گرفته است تا میزان مندرج در بیمه نامه به عنوان وثیقه قبول نمایند.» در عمل محاکم هنوز این موضوع را عملی نکرده و اجرا ننموده اند چرا که با موانع و مشکلات فراوانی مواجه بوده و به دلیل عدم هماهنگی بین مراجع قضایی و عدم اطلاع دفاتر بیمه (یا هم عدم پذیرش و بی تفاوتی آنها) در بسیاری از حوزه‌های قضایی قابلیت اجرایی پیدا نکرده است. یکی دیگر از تفاوت‌های قانون سابق با قانون جدید این بود که در بسیاری از موارد افرادی که دچار تصادف وسایل نقلیه موتوری زمینی می‌شدند مورد پوشش این بیمه قرار نمی‌گرفتند. یکی از این نمونه‌ها این بود که به دلیل اجباری بودن این بیمه شرکت‌های خودروساز هنگام تحویل خودرو به نمایندگی بیمه‌های ناقص و تا سقف تعهد ۸ میلیون تومان تهیه می‌کردند و حال این که فرد بعد از تصادف در دادگاه بعضاً به ۳۰ یا ۴۰ میلیون تومان دیه محکوم می‌شد و بیمه ۸ میلیون تومان پرداخت می‌کرد و راننده توان پرداخت مابقی را نداشت در حالی که در قانون جدید شرکت‌های بیمه موظفند به مبلغ قرارداد خسارت پرداخت کنند و از سویی حداقل سقف بیمه نامه نیاز به تصریح قانون کمتر از یک مرد مسلمان در ماه حرام نمی‌باشد. از دیگر تفاوت‌های قانون جدید با قانون سابق در این است که در گذشته اگر کسی تصادف می‌کرد مطابق قانون فقط دیه به او پرداخت می‌شد و هزینه‌های معالجه و مازاد بر دیه پرداخت نمی‌گردید. ولی در قانون جدید در تبصره (۳) ماده یک این وظیفه در پرداخت هزینه معالجه را تابع قوانین مربوطه دانسته و اگر قانون دیگری نباشد آنرا به عهده شرکت بیمه‌گر نهاده است. از دیگر تفاوتها، پرداخت خسارت به اقوام درجه یک مصدوم در تصادفات است. به موجب قانون قبلی، در صورت وجود اقوام درجه یک در خودرو و آسیب دیدن ایشان به آنها خسارت تعلق

نمی گرفت. ولی مطابق قانون جدید اشخاص مزبور هم سرنشین خودرو و ثالث تلقی شده و مشمول بیمه خسارت قرار می گیرند. از دیگر تفاوتها این است که در قانون جدید تدابیر لازم و البته شدید جهت جلوگیری از سوء استفاده رانندگان فراهم شده و در نظر گرفته شده است. از جمله این موارد این است که به هیچ خودرویی بدون داشتن بیمه نامه ثالث مجاز به تردد در معابر نیست و نیروی انتظامی به شدت با آنها برخورد می کند و علاوه بر جریمه توقیف خودرو هم در قانون تصریح شده است. از دیگر موارد تفاوتها حذف اعمال مرور زیان در قانون بیمه شخص ثالث جدید است. براساس ماده ۱۲ قانون قبلی مرور زیان دعوی (۲) سال از تاریخ وقوع حادثه بود و هر نوع اقدام ذی نفع برای مطالبه خسارت قاطع مرور زیان بود ولی در قانون جدید به این موضوع هیچ اشاره ای نشده است. (محمد بیگی ۱۳۹۲ ص ۹۱)

لازم به ذکر است که در اجرای اصل ۹۴ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، این مصوبه در تاریخ ۸۷/۳/۱۱ به شورای نگهبان ارسال شد و شورای مزبور نیز در تاریخ ۸۷/۳/۲۲ ایرادات هشتگانه ای را به آن وارد نمود.

حذف تنها مستند قانونی مسؤلیت بدون تقصیر دارندگان وسایل نقلیه موتوری

در حوادث رانندگی اگر هر زیان دیده ای ناچار باشد برای رسیدن به حق خود، تقصیر راننده را اثبات کند و گرفتار تشریفات طولانی دادرسی های مدنی گردد، آرامش و نظم اجتماعی بهم می ریزد و زیان دیده را دچار مصیبتی دیگر می کند. قانون مسؤلیت مدنی ۱۳۳۹ به عنوان مهمترین قانون در زمینه مسؤلیت مدنی نیز همچنان اثبات تقصیر را به عنوان شرط اساسی برای جبران خسارت می دانست و درمانی را برای این درد ارائه ننمود. اما ماده یک قانون بیمه اجباری مسؤلیت مدنی مصوب ۱۳۴۷ کلیه دارندگان وسایل نقلیه را در برابر حوادث ناشی از این گونه وسایل مسئول شناخت. این ماده که در حقیقت مبتنی بر نظریه خطر می باشد، در بر گیرنده دو اصل کلی است:

اصل مسؤلیت دارندگان خودرو

به موجب این اصل دارندگان وسیله نقلیه موتوری مسئول جبران پیامدهای زیان بار حوادث ناشی از کاربرد آن هستند و نیازی نیست زیان دیده در پی تحصیل دلیل برای اثبات تقصیر دارنده خودرو باشد. در حالیکه در سایر موارد مسؤلیت مدنی، اثبات تقصیر به عهده زیان دیده و یکی از ارکان ایجاد مسؤلیت است. (کاتوزیان، ۱۳۹۰: ص ۲۰)

اصل اجباری بودن بیمه مسؤلیت مدنی

در حقیقت این اصل تکمیل کننده اصل قبلی است و بدون آن مشکلی از زیان دیدگان حوادث رانندگی حل نمی شود، زیرا برای کمتر کسی توان پرداخت خسارتهای قابل توجه، به صورت یکجا وجود دارد. اما در قانون جدید، این تنها مستند مسؤلیت بدون تقصیر دارنده خودرو حذف گردید و به موجب آن فقط تکلیف به بیمه نمودن به دوش آنها نهاده شد و دلیل این حذف، سؤالی بود که از سوی شورای نگهبان مطرح شده بود. شورای مزبور در تاریخ ۸۷/۳/۲۲ ایرادات متعددی را به مصوبه ارسالی از سوی مجلس مطرح ساخت. از جمله، در مورد ماده یک اظهار داشت: "ماده یک از این جهت که معلوم نیست آیا منظور از مسؤول جبران خسارت بودن اینست که اشخاص مزبور مکلفند خسارت مذکوره را جبران و یا تکلیف برای صرف بیمه نمودن وسایل نقلیه است، ابهام دارد، پس از رفع ابهام اظهار نظر خواهد شد. " مجلس شورای اسلامی به جای اینکه رفع ابهام کند و مانند قانون قبلی، بر مسؤلیت بدون تقصیر دارنده تاکید نماید، قسمت اول ماده را حذف نمود و به اصطلاح صورت مسئله را

محو ساخت و به این ترتیب، تنها مستند و منبع مسؤولیت بدون تقصیر دارنده خودرو را نسخ کرد. ممکن است گفته شود که از تکلیف قانونگذار به بیمه نمودن مسؤولیت، می‌توان به طور ضمنی به مسئول بودن آنان در برابر حوادث ناشی از وسایل نقلیه، بدون نیاز به اثبات تقصیر پی برد. ولی چنین استنباطی صحیح به نظر نمی‌رسد و از این تکلیف نمی‌توان مسؤولیت مطلق و بدون تقصیر آنان را استکشاف نمود، چه مانعی دارد بگوئیم بر اساس قواعد عمومی، دارنده وسیله نقلیه، پس از اثبات تقصیر، مسئول شناخته می‌شود و مکلف است مسؤولیت خود را نزد یکی از شرکتهای بیمه، بیمه نماید. (طیبیان، ۱۳۸۲)

رفع ابهام از مفهوم دارند

در قانون گذشته کلمه «دارنده» تعریف نشده بود و با این ابهام مواجه بود که مقصود از دارنده کیست؟ فردی که سند خودرو به نام اوست؟ یا کسی که سلطه بر خودرو دارد و از آن استفاده می‌کند؟ از نظر عرف، دارنده به کسی اطلاق می‌شود که مالک منفعت خودرو بوده و منافع خودرو به او می‌رسد، هر چند سند رسمی به نام فرد دیگری باشد. بنا بر این، اگر سلطه و اختیار به موجب قراردادی به دیگران واگذار گردید، مانند واگذاری به آژانس مسافری، و یا به طور قهری از سلطه مالک خارج گردید، آیا مالک را باید مسئول خسارتهای وارد به دیگران دانست یا فردی که خودرو تحت سلطه و اختیار او قرار داشته است؟ (کاتوزیان، ۱۳۹۲)

ممکن است بگوئیم با توجه به اینکه شرکت بیمه در نهایت خسارت را جبران می‌کند، چندان مهم نیست که مالک را مسئول بدانیم یا متصرف را، ولی باید توجه داشت که همیشه، همه خودروها بیمه نیستند، در مواردی که مالک، مسؤولیت خود را بیمه نکرده است یا به دلیلی بیمه از اعتبار ساقط شده باشد و خودرو در سلطه و اختیار فرد دیگری باشد، مسئول شناختن مالک نسبت به خسارت وارد به اشخاص ثالث چگونه با عدالت سازگار است؟

برای جبران این بی‌عدالتی چنین تفسیر می‌شد که ماده یک قانون بیمه ۱۳۴۷ که مالک را بدون هیچ قیدی مسئول می‌داند، ناظر به موارد شایع و غالب است، به این معنا که چون به طور معمول مالک بر مال خود سلطه دارد و اوست که باید در انتفاع از وسیله نقلیه احتیاط کند و به دیگران ضرر نرساند، قانون او را مسئول شناخته است. در نتیجه اگر این سلطه معنوی به دلیلی از بین برود، دیگر نباید او را مسئول شناخت. خوشبختانه تبصره یک ماده یک قانون جدید، دارنده را اعم مالک و متصرف دانسته است و تا حدودی این ابهام را برطرف ساخته است. اما این ابهام همچنان باقی است که منظور از مالک، آیا مالک به موجب سند رسمی است یا فردی که با قولنامه عادی یا سند وکالتی که امروز متداول است، مالک شده است؟ علاوه بر این، مشخص نیست منظور قانونگذار از عبارت "مالک یا متصرف" این است که هر یک، به استقلال، دارنده محسوب می‌شوند یا در بعضی موارد مالک و در برخی حالات، متصرف دارنده تلقی می‌گردد. (صفایی، ۱۳۸۲)

برخی از حقوقدانان کشور، در طرح پیشنهادی خود برای مسؤولیت دارنده خودرو اظهار داشته اند: "مالک وسیله نقلیه، دارنده آن است، مگر این که حق اداره و تصرف در آن به دیگری واگذار شده باشد یا ثابت شود که در اثر غصب یا سرقت این حق، امکان اعمال آن از مالک سلب شده است. ایشان مالکیت را نشانه دارنده بودن دانسته اند و در دو صورت فرد دیگری را دارنده و مسؤول می‌دانند؛ یکی متصرف قانونی و دیگری متصرف غیر قانونی. در حقوق آلمان نیز دارنده به کسی اطلاق می‌گردد که بر وسیله نقلیه کنترل مستقیم دارد. (شهیدی، ۱۳۷۵)

توسعه پوشش بیمه ای و توسعه مفهوم ثالث

در قانون قدیم افراد زیادی به عنوان استثنائات شخص ثالث از شمول بیمه خارج می‌شدند. از جمله مالک، راننده، کارمندان بیمه گزار و برخی بستگان او ثالث تلقی نمی‌شدند و در صورت ورود خسارت به آنان در صورتی که سرنشین خودرو مقصر حادثه بودند، فقط دیه سرنشین که مبلغ آن به مراتب کمتر از دیه شخص ثالث است، به آنان پرداخت می‌شد. تعدد استثنائات فوق مخالف فلسفه و هدف اساسی از وضع قانون بیمه اجباری شخص ثالث بود و پیوسته مورد انتقاد نویسندگان و دست اندرکاران مسایل بیمه ای قرار می‌گرفت. براساس قانون جدید فقط راننده سبب حادثه ثالث تلقی نمی‌شود و حتی مالک خودرو در صورت تحمل خسارت، می‌تواند به عنوان ثالث، مطالبه جبران خسارت کند. اعم از اینکه خسارت مالی باشد یا جانی، فقط خسارت مالی ناشی از آسیب دیدن خودرو خود را نمی‌تواند مطالبه نماید. زیرا در ماده ۷ قانون جدید «خسارت وارده به وسیله نقلیه مسبب حادثه» از شمول بیمه موضوع این قانون خارج دانسته شده است. بند مزبور در قانون قدیم وجود نداشت و ضرورتی هم به ذکر آن نبود، زیرا طبق آن مالک اصلاً ثالث تلقی نمی‌شد تا خسارتهای مادی یا جانی او قابل جبران باشد. نکته‌ای که نباید آنرا از نظر دور داشت اینست که ثالث تلقی نشدن راننده، تنها نسبت به بیمه نامه خودروی است که رانندگی آنرا بعهده داشته است ولی در برابر خودرو مقابل، ثالث تلقی می‌شود. (طیبیان، ۱۳۸۲)

ماده ۶ آئین‌نامه قانون سابق تصریح کرده بود: «در صورت تصادم دو وسیله نقلیه هریک از رانندگان نسبت به وسیله نقلیه طرف مقابل، شخص ثالث محسوب می‌شود». اما به لحاظ اینکه مفاد ماده مزبور امری بدیهی و روشن بود قانونگذار جدید آنرا به وضوح خود واگذار کرده و نیازی به ذکر آن ندیده است. به نظر می‌رسد توسعه مفهوم شخص ثالث اگر چه هزینه زیادی را به دوش شرکتهای بیمه قرار میدهد، اما بهره مندی افرادی مانند فرزندان، همسر و کارکنان بیمه‌گذار از جبران خسارت به عنوان ثالث، گامی مؤثر در تحقق اهداف و فلسفه تأسیس بیمه خواهد بود و این اقدام قانونگذار قابل تمجید است. تنها انتقادی که به آن وارد است، شمول عنوان ثالث نسبت به مالک خودرو است، زیرا با عنوان قانون سازگاری ندارد. اگر شرکت بیمه را شخص اول و بیمه‌گذار (مالک) را شخص دوم قرارداد بدانیم، شخص ثالث سایر افراد خواهند بود و شامل مالک نمی‌شود. فلسفه وجودی این قانون جبران خسارتهای وارد به غیر از طرفین قرارداد بیمه است، نه مالک که خود یکی از طرفین قرارداد است. شاید هدف قانونگذار از توسعه مفهوم ثالث به مالک این بوده که هیچ خسارت ناشی از حوادث رانندگی جبران نشده باقی نماند، حتی در موردی که فرد دیگری غیر از مالک، رانندگی خودرو را به عهده دارد و سبب ورود خسارت جانی به مالک شود، تا مبادا با اعسار راننده مواجه شود. (نظریه شماره ۷/۶۸۴۰ مورخ ۷۶/۱۰/۲۴ اداره کل حقوقی و تدوین قوانین قوه قضائیه).

کاهش موارد استثناء و خارج از شمول بیمه

در قانون قدیم شش مورد از شمول بیمه خارج شده بود ولی در قانون جدید موارد خارج از شمول به چهار مورد کاهش پیدا کرده است. خسارات ناشی از فورس ماژور از قبیل جنگ، سیل و زلزله که به ندرت اتفاق می‌افتاد و خودروی به واسطه یکی از این حوادث به ثالثی آسیب برساند حذف شد. (صداقتی ۱۳۹۶ ص ۱۲۷)

بند دوم با تغییر عبارتی مختصری ابقاء گردید و بند سوم بدون هیچ تغییری حفظ شد. بند چهارم قانون قدیم که جبران خسارت راننده زیان‌دیده ای که فاقد گواهینامه بود را استثناء کرده بود و بیمه‌گذار را دچار مشکلات عدیده ای می‌ساخت حذف گردید. بند پنجم نیز بدون تغییر ابقاء شد و بند ششم که خسارت ناشی از حوادث واقع شده در خارج از کشور را خارج از شمول بیمه می‌کرد، حذف شد و عیناً در ماده ۹ همین قانون ذکر شده است در قانون جدید خسارات وارده به وسیله نقلیه

سبب حادثه نیز خارج از شمول تعهدات بیمه‌گر شناخته شده، موضوعی که در قانون قدیم وجود نداشت. در نگاه بدوی شاید این بند زاید بنظر آید، بدین بیان که موضوع بیمه شخص ثالث، جبران خسارات وارد به اشخاص ثالث است و بدیهی است که بیمه‌گذاری که مقصر شناخته شده ثالث تلقی نمی‌شود، تا جبران خسارت وارده به خودرو او در تعهد بیمه‌گر قرار گیرد. ولی با توجه به تغییری که قانونگذار در مصادیق شخص ثالث داده است و مالک خودرو را ثالث دانسته، وجود این بند ضروری است. فرض کنیم اگر راننده ای که مالک خودرو نیست در حادثه‌ای به خودرو تحت تصرف خود و اشخاص ثالث صدمه ای وارد آورد. با توجه به اینکه مالک خودرو مزبور ثالث تلقی می‌شود، باید از محل همان بیمه نامه خسارت وارده به خودرو جبران شود. (قاسم زاده، ۱۳۸۷)

پوشش بیمه ای هزینه معالجه

یکی از امتیازات قانون جدید، اینست که هزینه معالجه را به عنوان یک قاعده عمومی مطرح ساخته و نوعی بیمه مستقیم برای آن پیش‌بینی کرده است. ماده ۳ آئین‌نامه اجرایی قانون قدیم، تامین و جبران هزینه معالجه صدمات بدنی و یا جرح حاصل از حوادث رانندگی و همچنین جبران زیانهای نقص عضو، از کار افتادگی دائم و مطلق یا نسبی یا فوت ناشی از حوادث مشمول بیمه راه، از مصادیق خسارت بدنی می‌دانست، بنابراین نمی‌توان گفت در گذشته این مسئله مورد توجه قرار نگرفته است، بلکه مطمح نظر مقنن بوده است (دادمرزی، دانش کیا، ۱۳۹۴). اما ابتکار جالب و لازم قانونگذار جدید در اینست که آنرا به متن قانون منتقل ساخته و علاوه بر دیه، جبران هزینه معالجه را نیز مشمول تعهدات بیمه‌گر قرارداده است و به تمام بحث و نظرهای رایج در گذشته در خصوص جبران خسارت زاید بر دیه خاتمه داده است. در زمان حاکمیت قانون قدیم، عمده دادگاهها فقط به پرداخت دیه حکم می‌دادند و از صدور حکم نسبت به هزینه معالجه در مواردی که زیان‌دیده چندین برابر دیه تعیینی، متحمل خسارت می‌شد، امتناع می‌کردند و آئین‌نامه اجرایی راه، در این خصوص، مخالف مقررات اسلامی می‌دانستند و آن را مورد عمل قرار نمی‌دادند. (طبق اصل یکصد و هفتادم قانون اساسی قضات مکلفند از اجرای آیین‌نامه‌های مخالف مقررات اسلامی خود داری کنند) اما در حال حاضر که در متن قانون ذکر شده است، مکلف به رعایت هستند. با وجود این، با توجه به اینکه مبنای پرداخت خسارت ازسوی بیمه‌گر، حکم دادگاه است و قضات فقط بر اساس قانون مجازات اسلامی، دیه یا ارش تعیین می‌کنند و علاوه بر آن هیچ حکمی نسبت به هزینه معالجه صادر نمی‌کنند، جای این سؤالها هست که آیا مفاد تبصره ۳ ماده یک نیاز به صدور حکم قضایی دارد یا شرکتهای بیمه مکلفند علاوه بر دیه، راسا نسبت به پرداخت هزینه معالجه اقدام کنند؟ در مواردی که مقدار دیه تعیین شده به مراتب، بیش از هزینه‌های انجام شده باشد، آیا پرداخت هزینه معالجه، باز هم ضرورت دارد؟ آیا هزینه معالجه طبق تعرفه‌های دولتی محاسبه می‌شود یا شامل هزینه‌های بیمارستان خصوصی نیز می‌شود؟ با توجه به محدود بودن مسئولیت بیمه‌گر تا حد مبلغ مذکور در بیمه نامه، اگر بیمه‌گذار تا حداکثر مبلغ مزبور به عنوان دیه محکوم شد، آیا پرداخت هزینه معالجه، که خارج از سقف حداکثری بیمه نامه است، به عهده خود اوست یا بیمه‌گر؟ اینها نمونه سؤالاتی هستند که باید منتظر ماند و دید رویه قضایی چه پاسخی می‌دهد؟

پاسخ اجمالی به سؤالات مطرح شده فوق اینست که تبصره مزبور که اعلام می‌دارد: "هزینه معالجه نیز چنانچه مشمول قانون دیگری نباشد، جزء تعهدات بیمه موضوع این قانون خواهد بود". مستند قانونی و معتبری برای صدور حکم توسط دادگاه تلقی می‌شود و تفاوتی نمی‌کند مقدار دیه تعیین شده کمتر یا بیشتر از هزینه‌های معالجه باشد. همچنین در پاسخ به این سؤال که اگر بیمه‌گذار تا حداکثر مبلغ مزبور در بیمه نامه، به عنوان دیه محکوم شد، آیا پرداخت هزینه معالجه، که خارج از سقف

حداکثری بیمه نامه است، به عهده خود اوست یا بیمه‌گر؟ باید گفت: از آنجایی که مسئولیت بیمه‌گر قراردادی است و نه قهری و او فقط تا میزان مندرج در بیمه نامه مسؤول است، در فرض بالا جبران هزینه معالجه به عهده بیمه‌گذار خواهد بود. البته، دیوان عالی کشور همچنان، در برابر تایید احکام صادره نسبت به پرداخت خسارت زاید بر دیه مقاومت می‌کند. (به عنوان نمونه رای شعبه ۳۱ دیوان عالی کشور، ۳ مرداد ۱۳۸۵ شماره دادنامه: ۳۱/۲۶۴) ۲۱

خسارات بیمه ای ناشی از تصادفات در حقوق ایران و آمریکا

قبل از هر چیز باید اذعان کرد که میزان تصادفات در سطح کشور ایران نسبت به کشور آمریکا در سطح بالاتری می باشد. امروزه حوادث رانندگی زندگی همه‌ی مردم را تحت الشعاع 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 می‌گردد، 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. (زلفی و ملکی ۱۳۸۵: ۱۷).

به طور کلی در آمریکا می توان انواع مسئولیتهای مدنی را به سه دسته تقسیم نمود مسئولیت ناشی از بی احتیاطی در رانندگی مسئولیت ناشی از عمد و مسئولیت بدون تقصیر با این وجود بعضی حوزه های مسئولیت مدنی را نمی توان زیر مجموعه ی واقعی هیچ یک از سه دسته فوق قرار داد. مثلاً مسئولیت مدنی ناشی از کالاها را می توان تلفیقی از مسئولیت های بدون تقصیر و مسئولیت های ناشی از بی احتیاطی دانست یا برای مثال در حقوق آمریکا خسارات ناشی از سوانح و تصادفات رانندگی را زیر مجموعه ی مسئولیت های ناشی از بی احتیاطی در نظر می گیرند حال آنکه سازگاری قواعد حاکم بر آن با مسئولیت های بدون تقصیر بیشتر است. (صداقت، ۱۳۹۶)

البته شاید در ظاهر امر بتوان دودسته ی مسئولیت های ناشی از بی احتیاطی و مسئولیت های ناشی از عمد (در حقوق آمریکا) را در یک گروه مسئولیت های مبتنی بر تقصیر قرارداد، اما برای سهولت و دقت بیشتر در بررسی و تحلیل موضوعات، چنین تقسیم بندی در حقوق آمریکا و آمریکای کنونی مدنظر قرار گرفته است. البته در حقوق آمریکا، برخلاف حقوق آمریکا، این تقسیمات با صراحت بیشتری مطرح می‌شوند با این وجود نظر مخالفی هم وجود دارد و برخی از حقوقدانان برجسته ی کامن

^۱ رئیس کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی - <http://www.tabnak.ir>

^۲ - نظریه شماره ۷/۳۹۷۹ مورخه ۸۱/۴/۳۰ اداره کل حقوقی و تدوین قوانین قوه قضائیه

لا، از جمله، اولیور وندل هولمز مسئولیت‌ها را در دودسته‌ی مسئولیت‌های مبتنی بر تقصیر (اعم از عمد و بی احتیاطی) و مسئولیت‌های بدون تقصیر بررسی نموده‌اند. ویژگی مشترک هر سه دسته‌ی کلی مسئولیت آن است که همگی در جهت حمایت از منافع زیان دیده گام بر می‌دارند. با این وجود تفاوت‌هایی کلی بین این دسته‌ها وجود دارد: برای مثال مسئولیت‌های ناشی از بی احتیاطی، غیرمنسجم‌ترین حوزه‌ی حقوق مسئولیت مدنی آمریکا و آمریکا محسوب می‌شود، در حالی که مسئولیت ناشی از عمد، منسجم‌ترین حوزه بوده و مسئولیت بدون تقصیر نیز، حد وسط این دو می‌باشد (نه هم چون بی احتیاطی غیر منسجم است و نه هم چون عمد، سازمان یافته و منسجم). یا مباحث مربوط به عملکرد متعارف و معقول اشخاص (یا شخص معقول و متعارف، به عنوان الگویی برای رعایت احتیاط و مراقبت لازم و اجتناب از ورود زیان به غیر) بیشتر در مسئولیت‌های ناشی از بی احتیاطی مطرح می‌گردد نه مسئولیت ناشی از عمد یا بدون تقصیر. با این وصف در مسئولیت‌های بدون تقصیر و ناشی از عمد نیز می‌توان رد پای از معیار معقول و متعارف بودن را مشاهده نمود. همچنین در مسئولیت‌های بدون تقصیر بحث وجود تکلیف در رعایت احتیاط و مراقبت مطرح نمی‌شود در حالی که در بی احتیاطی تکلیف امری است غیرقابل اغماض و در مسئولیت‌های عمدی هم به صورت ضمنی و تلویحی وجود دارد. از دیگر تفاوت‌های موجود آن است که مسئولیت ناشی از بی احتیاطی نه هم چون مسئولیت‌های عمدی ذاتاً خطاست و نه همانند مسئولیت‌های بدون تقصیر، به دلیل مخاطره آمیز بودن، خطریا ریسک به وجود آمده، بلکه عملی است مشروع که صرفاً به دلیل بی دقتی و بی توجهی مرتکب، مسئولیت به بار آورده است. بنابراین در مسئولیت‌های ناشی از عمد و مسئولیت‌های بدون تقصیر، تکلیف یا سیاه است و یا سپید؛ در حالی که در بی احتیاطی تکلیف به رنگ خاکستری است و به قول کاردوزو، نیازمند بررسی فاکتورهای چندگانه‌ای چون منطق، عرف، سنن و جامعه‌شناسی. (صفایی، ۱۳۹۰)

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 می‌شد. 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 نمی‌رساند. 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 را، باید در قانون مجازات اسلامی جستجو کرد (مواد ۳۳۶ و ۳۳۷). در مقررات پراکنده نیز، احکامی در این مورد می‌توان 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 می‌کند 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 می‌تواند خسارت خود را از بیمه دریافت کند. برای نمونه، ماده ۴ قانون ایمنی راه‌ها و راه آهن مصوب ۱۳۴۹/۴/۷، چنین مقرر می‌دارد: «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 حادثه‌ای 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 مسؤولیتی نخواهد داشت. عدم مسؤولیت 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، زیان‌دیده می‌تواند برای جبران خسارت خود، از مقررات بیمه استفاده نماید. اما باید توجه داشت که اگر دارنده، مسؤولیت خود را بیمه نکرده باشد، زیان‌دیده نمی‌تواند 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 می‌کند که در صورت فقدان چنین بیمه ای نمی‌توان مسؤولیتی بر دارنده تحمیل نمود. ثانیاً: مقررات مربوط به عدم مسؤولیت راننده نسبت به خسارات وارد بر اشخاص ثالث (که خود مقصر بوده اند)، منحصر به عبور پیاده از محل ممنوع یا بزرگراه‌ها و محلهای غیر مجاز است، که این موارد، نسبت به مقررات ماده ۱ قانون بیمه اجباری، خاص محسوب می‌شود و مسؤولیت عام دارنده را از این حیث تخصیص می‌دهد. (کاتوزیان، ۱۳۸۴: ۵۹) هر چند مسؤولیت مقرر در قانون بیمه اجباری، ناظر به مسؤولیت دارنده وسیله نقلیه است، اما مقررات دیگری در حقوق ایران وجود دارد که ناظر به مسؤولیت راننده است. می‌دانیم که الزاماً همواره راننده، مالک وسیله نقلیه نیست اما همیشه راننده در تصادف دخالت دارد. در اینصورت چگونه می‌توان بین مقررات مختلف جمع کرد و شخص مسؤول را یافت؟ گفتیم که قانون بیمه اجباری، دارنده وسیله نقلیه را مسؤول می‌شناسد، اما قانون مجازات اسلامی در حادثه تصادم، از راننده صحبت می‌کند. 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 می‌دارد: «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 می‌کند؛ بنابراین ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی، ناظر به مسؤولیت نهایی بر مبنای اتلاف است و به همین جهت بدون توجه به تقصیر طرفین، منحصرأ در مقام بیان مسؤولیت راننده، به عنوان مباشر ضرر بوده است. (شهیدی، ۱۳۸۷: ۲۱۹) دوم قانون مجازات اسلامی خسارات ناشی از تصادم همه انواع وسایل نقلیه را بیان می‌کند، 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 می‌شود، 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 مسؤولیت شخصی راننده، نهایتاً به موجب (ق. ب. ا. م) خسارت به مالک تحمیل می‌شود. (همان) سوم هر چند قانون مجازات اسلامی در مقام بیان مسؤولیت 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 بیمه‌گر اتومبیلی دریافت می‌شود که راننده آن مقصر بوده است. به این ترتیب مسؤولیت بر مالک وسیله نقلیه تحمیل می‌شود (خسارت از شرکت بیمه دریافت می‌شود و حق بیمه را مالک وسیله نقلیه می‌پردازد). اما هر گاه مالک وسیله نقلیه، وسیله خود را بیمه نکرده باشد و راننده در حادثه تصادم مقصر شناخته شود، زیان‌دیده ناگزیر از طرح دعوی علیه

مالک یا راننده است و به استناد مسؤولیت مقرر در قانون بیمه اجباری، که در هر حال دارنده را مسؤول می‌شناسد، می‌تواند خسارات خود را از راننده دریافت کند. همچنین می‌تواند 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، می‌تواند به راننده مقصر مراجعه کند و آنچه را به زیان‌دیده پرداخته، از او مطالبه کند و این همان مسؤولیت نهایی است که گفتیم بر عهده راننده است. همچنین شرکت بیمه که به زیان‌دیده خسارت پرداخته، می‌تواند 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 می‌پردازد. این مسؤولیت که مبتنی بر اتلاف است، ناظر به مباشر ضرر می‌باشد و به این علت بدون توجه به تقصیر، هر دو طرف را مسؤول می‌شناسد 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 نمی‌شود قانون بیمه اجباری، کارآیی خود را از دست بدهد. بلکه اثبات تقصیر نشان می‌دهد که حادثه دو مسؤول دارد: دارنده و راننده مقصر؛ به عبارت دیگر در حوادث ناشی از تصادم دو وسیله نقلیه، تقصیر راننده نشان می‌دهد که می‌توان از مسؤولیت 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 می‌شود (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 مسؤولیت چیست؟ (بابایی، ۱۳۸۴) در کشور ما مسؤولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه موتوری، یعنی مسؤولیت جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی، از قانونی مربوط به بیمه مسؤولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی مصوب سال ۱۳۴۷، استخراج می‌شود، و همین موضوع، طرح اصلی این پژوهش را تشکیل می‌دهد. 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 مسؤولیت چیست؟ ۴ چه خساراتی قابل جبران است؟ ۵ عوامل رافع مسؤولیت کدام است؟ (کاتوزیان، ۱۳۹۲)

تطبیق اتلاف با فعل رانندگی در حقوق ایران و فرانسه

الف- فعل مثبت بدون تقصیر: با توجه به اینکه در اتلاف، فاعل ممکن است شخصا یا به واسطه شیء زنده یا شیء غیر زنده که در تصرفش است فعل را انجام دهد می‌توان گفت مسؤولیت فاعل از نوع مباشرت است و فاعل، مباشر فعل زیان‌بار است، مانند کسی که وسیله ی نقلیه ای را رانندگی می‌کند، مسؤولیت جبران زیان‌های ناشی از آن را بر عهده دارد مگر اینکه ثابت شود صرفا سبب خارجی، باعث آن زیان شده است. بنابراین استفاده از اشیاء و به حرکت در آوردن آنها را می‌توان فعل مثبت و فاعل را متلف یا مباشر تلقی نمود.

برای رها شدن از مشکلات نظریه برابری اسباب و سهولت کار دادرس در تمیز سبب اصلی ورود خسارت و جستجو نکردن در میان انبوهی از علل و اسباب، نزدیک ترین سبب مداخله کننده در زیان به عنوان مسئول مورد شناسایی قرار می‌گیرد، در توجیه این نظر گفته شده است که پیش از آخرین حادثه همه چیز حالت طبیعی و عادی خود را دارد ولی آخرین آن وضع را دگرگون می‌سازد و ضرر را ایجاد می‌کند.

فرانسیس بیکن حقوقدان شهیر انگلیسی در انتقاد از نظریه برابری اسباب و لزوم قناعت به آخرین آنها می نویسد: برای علم حقوق قضاوت در باره تمام علت و معلول ها و اثر هر یک بر دیگری وظیفه ای پایان ناپذیر است و به همین جهت به علت مستقیم و بی واسطه اکتفا می کند اما اکتفا به آخرین سبب برای تحمیل مسئولیت در بسیاری از موارد کار نا معقولی است، همانطوری که قانون مدنی در ماده ۳۳۲ معترض این مسئله شده است، همواره اسباب مداخله کننده به یک نحو از قدرت و قوت برخوردار نیستند و چه بسا طرف قابلیت انتساب به ضرر دور تر را داشته باشد. (کاتوزیان، ۱۳۸۴)

در حقوق فرانسه نیز این نظریه طرفدارانی داشته و از جمله قائلین به آن «باکن» می باشد. به نظر این حقوق دان آخرین و نزدیک ترین سبب به نتیجه (ضرر) عامل ایجاد کننده ضرر و مانع تاثیر سبب مقدم محسوب می شود. البته، شبب نزدیک باید مستقیم باشد بدین معنا که بین این سبب و زیان دیده تماس مادی وجود داشته باشد.

با ملاحظه این نظریه آشکارا پیداست توسل به این نظریه در بسیاری موارد می تواند اجحاف به زیان دیده باشد زیرا اگر در حادثه ای خود زیان دیده به عنوان یکی از اسباب و اتفاقاً آخرین آن ها مداخله کند، بدون توجه به سبب های پیشین که ممکن است به مراتب اهمیت و تاثیر بیشتری در ورود خسارت داشته باشند، با اعتنا و توجه به عامل اخیر زیان دیده را محروم از دریافت خسارت می نمودند. بدین سان اگر کسی در پیچه مجرای فاضلاب را باز گذارد و رهگزی بر اثر غفلت در آن سقوط کند، تقصیر متضرر سبب خسارت تلقی می شود. (عراقی، ۱۳۹۶)

بر اساس این نظریه به منظور مراقب قلمداد نمودن شخصی باید وی بر شئی سلطه قانونی داشته باشد، این سلطه ممکن است متکی به یک حق عینی باشد و یا دینی از طرفی دیگر ممکن است منشا چنین سلطه و اقتداری عقد باشد و یا حکم قانونی و یا هر منبعی که موجد حق است، افزون بر این، چنین حقی یا از نوع مالکیت است یا حق انتفاع یا حق مستعیر بر عین معاره. در فرانسه اولین مطرح کننده این نظریه هانری مازو بود که پس از اون بیسون، ژوسران و کوریسی ضمن تایید این نظریه به شرح و بسط آن پرداختند. به نظر ژوسران مراقبت حقوقی موضوعی قانونی است و فقط به موجب عمل حقوقی و با موافقت و رضای مراقب به دیگری منتقل می شود، به نظر قائلین این نظریه به کارگیری و اداره شئی توسط شخصی که بر آن مسلط است، ناشی از یک حق مشروع است و اساساً این نوع تسلط مبتنی بر فضا قانونی است و چنین حقی، فقط از طرق عمل حقوقی که در بر گیرنده انتقال چنین سلطه ای به همراه تمام ویژگی های آن است به دیگری منتقل می شود در این صورت چنین سلطه ای قانونی خواهد بود و متصرف می تواند در حدود قانون از حق استعمال و اداره شئی منتفع شود. (کاتوزیان، ۱۳۹۲)

سوالی که در این مورد مطرح می شود این است که آیا راننده وسیله نقلیه را می توان به عنوان مباشر یا انجام دهنده فعل مثبت تلقی کرد؟ با توجه به اینکه رانندگی خود فعل و عمل مثبتی است و راننده، وسیله نقلیه را با اعمال فیزیکی خود به حرکت در می آورد هر چند نیروی محرکه وسیله نقلیه موتور باشد، فاعل (مباشر) حرکت وسیله نقلیه، راننده تلقی می شود؛ با توجه به اینکه، فاعل عمل زیان بار به عنوان مباشر ضامن است پس کسی که رانندگی وسیله نقلیه را به عهده دارد ضامن ضرر و زیان ناشی از آن می باشد مگر اینکه عامل دیگری یا سبب خارجی موجب حادثه شده باشد؛ بنابراین، هر گاه فعل رانندگی موجب ورود خسارت به دیگری گردد اعم از اینکه راننده مقصر باشد یا بدون تقصیر، موجب مسئولیت راننده است.

به عنوان مثال اگر راننده ای که در انجام فعل رانندگی هیچ گونه تقصیری نداشته باشد و تمامی تکالیف مندرج در آیین نامه راهنمایی و رانندگی را مراعات نماید، ولی در حین رانندگی به علت عیب و نقص حادث با عابری که از پیاده رو عبور می کند، برخورد نماید در اینجا راننده هر چند تقصیر ندارد، ولی با توجه به اینکه فعل نامبرده از مصادیق اتلاف تلقی می گردد، دارای

مسئولیت مدنی می باشد.

انتساب عمل به راننده در حقوق ایران و فرانسه

هر چند برای تحقق مسئولیت مدنی ناشی از رانندگی تقصیر راننده لازم نمی‌باشد ولی انتساب عمل و حادثه رانندگی به راننده لازم و ضروری است؛ بنابراین اگر وسیله نقلیه‌ای بعد از برخورد با وسیله نقلیه دیگر آن را به سوی وسیله‌ای یا فردی پرتاب نماید، مشروط به اینکه وسیله نقلیه اخیر یا با سرعت متعارف در حال حرکت بوده یا در محل قابل رویت متوقف شده باشد، در این صورت با توجه به اینکه حادثه مذکور به وسیله نقلیه‌ای که واسطه ضرر گردیده قابل انتساب نمی باشد، لذا نامبرده در خصوص حادثه ایجاد شده مسئول نمی باشد (فتحلی پور، ۱۳۷۶). این شرط کاربرد زیادی در حوادث رانندگی دارد مخصوصاً در مواردی که وسیله نقلیه‌ای در حال حرکت به هر دلیل چندین وسیله نقلیه را یکی بعد از دیگری بکوبد، هیچ یک از وسایل نقلیه مذکور در مقابل دیگری مسئول نمی‌باشد، بلکه مسئولیت مدنی خسارات وارده بر عهده وسیله نقلیه ایست که ضربه اولیه را وارد نموده است، اعم از اینکه وسایل نقلیه بعدی فاصله ایمنی با وسیله نقلیه جلوی خود را رعایت نموده یا ننموده باشد، زیرا این تقصیر به تنهایی موجب خسارت نگردیده است بلکه با کمک فعل راننده‌ای که ضربه را وارد نموده خسارت ایجاد شده است و اگر عدم رعایت فاصله ایمنی را تقصیر و به عنوان سبب تلقی کرده باز هم وارد کننده ضربه به عنوان مباشر ضامن خواهد بود. (عباسلو، ۱۳۹۱)

نتیجه گیری

قانون بیمه اجباری سال ۱۳۴۷ بر مبنای «نظریه تقصیر» و قانون اصلاح آن در سال ۱۳۸۷ بر مبنای «نظریه خطر» استوار بودند؛ اما در قانون جدید، با توجه به عنوان و مفاد آن عمدتاً نظریه «تضمین حق» حاکم است؛ به نحوی که در هر حال خسارت وارده به زیان دیده قابل جبران باشد. اما اولاً: با توجه به تعریف «شخص ثالث» به موجب بند ت ماده یک آن (هر شخصی که به سبب حوادث موضوع این قانون دچار خسارت بدنی و یا مالی شود به استثناء راننده مسبب حادثه) این ابهام مطرح است که در صورت برخورد دو یا چند وسیله نقلیه به یکدیگر و چنانچه براساس نظر مراجع ذیصلاح هر دو راننده به صورت مساوی در بروز حادثه، مقصر (یا مسبب) تشخیص داده شدند. نحوه دریافت خسارت در قوانین سال‌های ۴۷، ۸۷ و ۹۵ دریافت خسارت مستلزم اثبات تقصیر خواننده یا همان راننده مقصر است که با توجه به شمار زیاد تصادفات رانندگی و دشواری اثبات تقصیر، لاجرم بسیاری از خسارت‌های حوادث رانندگی جبران نشده باقی خواهد ماند. از سوی دیگر با توجه به این که مسئولیت پیش‌بینی شده در مفهوم ماده ۱ قانون بیمه اجباری به صورت مطلق بیان شده، دارنده اتومبیل با اثبات بی‌تقصیری خود از آن معاف نمی‌شود و لازم است وجود عامل خارجی یا عامل قوه قاهره را جهت بی‌تقصیری خود اثبات کند؛ بنابراین دارنده وسیله نقلیه مکلف به بیمه کردن آن است؛ مسئولیتی که در ماده ۱ قانون بیمه، مصوب سال ۱۳۴۷ برای دارندگان این‌گونه وسایل فرض شده است ارتباطی به تقصیر آنان نداشته بلکه قانون‌گذار بدین وسیله جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی را تضمین و دعاوی ناشی از آن را ساده و زیان‌های جانی ناشی از آن را قابل تأمین کرده است؛ لذا این قانون جنبه حمایتی داشته و در مواردی که پرداخت خسارت، خارج از تعهدات شرکت بیمه است، جبران زیان‌های بدنی وارد به اشخاص ثالث را بر عهده صندوق تأمین خسارت‌های بدنی قرار داده است و به عبارتی دیگر این قانون مبتنی بر نظریه خطر بوده است و این مورد یک نقطه ضعف برای این قانون محسوب می‌شده است. اما در ماده یک قانون اصلاحی دارندگان وسایل نقلیه را مکلف کرده تا

وسیله نقلیه را بیمه کنند و به مسئول بودن آنان در مقابل اشخاص ثالث اشاره‌ای نکرده است. بنابراین حداقل از جهت معنای عبارت و کلمات این گونه به نظر می‌رسد که مبنای مسئولیت در بیمه شخص ثالث را نظریه تقصیر دانسته است. فلذا پذیرش نظریه تقصیر در بیمه‌نامه شخص ثالث به معنای عقب‌گرد و جبران ناشدن بسیاری از خسارت‌های وارد به اشخاص ثالث خواهد بود و از همین رو باید به مسئول بودن دارندگان وسایل نقلیه در ماده ۱ قانون اصلاحی به صراحت اشاره می‌شد تا مبتنی بر نظریه مطلق خطر مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل اشخاص ثالث و متقابلاً بیمه اشخاص ثالث در مقابل حوادث رانندگی ایجاد می‌گردید. اما به موجب قانون مصوب سال ۹۵ پوشش‌های بیمه‌ای به کل وسیعی گسترش پیدا کرده است به نحوی که هم اکنون به موجب قانون هیچ حادثه رانندگی وجود ندارد (صرف اثبات حادثه رانندگی توسط مأمور کافی است) که دیه آن در درجه اول از شرکت‌های بیمه‌ای و در درجه دوم و تحت شرایطی که لازم است تأمین نشود به گونه‌ای که اگر خسارت ناشی از تصادفات وسایل نقلیه موتوری زمینی جزو تعهد شرکت‌های بیمه، توسط بیمه‌گر و اگر از تعهدات آنان خارج باشد، توسط صندوق تأمین خسارت‌های بدنی پرداخت می‌شود.

از اهداف این قانون جدید قضاوت‌دایی و کمتر شدن حجم پرونده‌های دادگستری می‌باشد. تسهیل پرداخت خسارت بیمه شخص ثالث توسط بیمه‌گر به دلیل این که مراحل قضایی همیشه طولانی است، در این قانون محقق شده است؛ زیرا مراحل قضایی برای مسائل مهمی پیش‌بینی شده و ممکن است به گرفتن جان یک فرد و یا حبس ابد و زندانی شدن فرد بیانجامد؛ بنابراین باید این گونه 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 پرونده قضایی کرده و وجود حق اعتراض و نهایی نشدن آرا این فرآیندها را طولانی‌تر هم می‌کرد. در ایران برای گرفتن خسارت باید از دادگاه حکم گرفت. تاکنون زمانی خسارت آسیب‌دیدگان پرداخت می‌شد که حکم دادگاه صادر شده باشد. دادگاه نیز در صورتی حکم پرداخت دیه را صادر می‌کرد که نتیجه قطعی پزشکی قانونی صادر و مشخص می‌شد. میزان ضرب و جرح و خسارت بدنی نیز مشخص می‌شد که روند طولانی داشت.

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

منابع فارسی

الف) کتب

۱. رحیمی، حبیب‌الله. (۱۳۸۹)، مسؤولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)، تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت)، چاپ اول.
۲. دادمرزی سیدمهدی، دانش کیا، محمد. (۱۳۹۴)، فقه استدلالی چاپ اول، تهران: انتشارات دانشگاه قم.
۳. شهیدی، مهدی. (۱۳۷۵)، مجموعه مقالات حقوقی، کیفری بازرگانی، چاپ اول، تهران: نشر حقوقدان، زمستان.
۴. _____ (۱۳۸۷)، مجموعه مقالات حقوقی، چاپ سیزدهم، تهران: انتشارات مجد.
۵. صفایی، حسین. (۱۳۹۱)، رحیمی حبیب‌الله، مسؤولیت مدنی، چاپ اول، تهران: انتشارات سمت.
۶. صفایی، سید حسین. (۱۳۸۲)، تقریرات درس مسؤولیت مدنی تطبیقی دوره دکتری حقوق خصوصی دانشگاه تربیت مدرس.
۷. صداقت، محمد مهدی. (۱۳۹۶)، آشنایی با بیمه‌های تکمیلی درمان، تهران: انتشارات جنگل.
۸. صفایی، حسین. (۱۳۹۰)، رحیمی حبیب‌الله، مسؤولیت مدنی، چاپ اول، تهران: انتشارات سمت.
۹. طبیبان، حمید. (۱۳۸۲)، فرهنگ لاروس، چاپ دوازدهم، تهران: انتشارات امیرکبیر.
۱۰. عباسلو، بختیار. (۱۳۹۱)، مسؤولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی، تهران: انتشارات سمت، چاپ سوم.
۱۱. عراقی، عزت‌الله. (۱۳۹۶)، «حقوق تامین اجتماعی، حقوق کار و حقوق بین‌المللی کار»، دیدگاه‌هایی در حقوق تامین اجتماعی (مجموعه مقالات)، (تهران: موسسه آهنگ آتیه)
۱۲. عباسلو، بختیار. (۱۳۹۱)، مسؤولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی، تهران: انتشارات میزان، چاپ سوم.
۱۳. فتحلی پور، عطاء‌الله. (۱۳۷۶)، مسؤولیت جزائی و مدنی ناشی از تصادفات رانندگی، چاپ اول، انتشارات ورق.
۱۴. قاسم زاده، مرتضی. (۱۳۸۷)، مبانی مسؤولیت مدنی، چاپ پنجم، انتشارات میزان.
۱۵. _____ (۱۳۹۰)، الزام‌ها و مسؤولیت مدنی بدون قرارداد، چاپ نهم، انتشارات میزان.
۱۶. کاتوزیان، امیرهوشنگ. (۱۳۹۲)، اساسنامه جدید بیمه ایران انتشارات بیمه مرکزی ایران.
۱۷. کاتوزیان، ناصر. (۱۳۸۴)، حقوق مدنی، ضمان قهری، انتشارات دانشگاه تهران.
۱۸. _____ (۱۳۷۸)، حقوق مدنی عقود معین، جلد چهارم، عقود اذنی وثیقه‌های دین، چاپ سوم، انتشارات بهمن.
۱۹. _____ (۱۳۸۷)، الزام‌های خارج از قرارداد، ضمان قهری، جلد اول، چاپ سوم، انتشارات دانشگاه تهران.
۲۰. کاتوزیان، امیرهوشنگ. (۱۳۹۲)، اساسنامه جدید بیمه ایران انتشارات بیمه مرکزی ایران.
۲۱. محمد بیگی علی اعظم، عباس رنجبر کلهرودی. (۱۳۹۲)، دانستنی‌های بیمه زندگی انتشارات: پوشش گستر محل چاپ: تهران سال و نوبت چاپ: ششم.

ب) منابع عربی:

۲۲. خویی، ابوالقاسم. (۱۴۲۲ق)، مبانی تکملة المنهاج، جلد ۲، چاپ دوم، قم: موسسه احیاء آثار امام خویی.
۲۳. محقق، نجم‌الدین حلی، جعفر بن حسن. (۱۴۰۸هـ ق)، شرایع الاسلام فی مسائل الحلال و الحرام، جلد ۴، قم، موسسه اسماعیلیان.

ج) مقالات:

۲۴. اصغری شهرام. (۱۳۸۵)، تاثیر میزان تقصیر در مسؤولیت مدنی در فقه امامیه و حقوق «مجله پژوهشنامه حقوق و علوم سیاسی». شماره ۲ و ۳، پاییز، صص ۱۳.

۲۵. بابایی ایرج. (۱۳۸۴)، نقد اصل قابلیت جبران کلیه خسارات در حقوق مسئولیت مدنی « مجله پژوهش حقوق و سیاست. شماره ۱۵ و ۱۶. پاییز و زمستان، صص ۴۵.
۲۶. بردی زاده، نادر و منقوش، محمد. (۱۳۹۶)، دامنه ی مسئولیت بیمه‌گر در قراردادهای بیمه در تجارت بین المللی، کنفرانس بین المللی رویکردهای پژوهشی در مدیریت اقتصاد، حسابداری و علوم انسانی، نورژ، اسلو.
۲۷. جباری، غلام حسین. (۱۳۹۲)، بیمه‌های اجتماعی حمایت از گروه های کم درآمد، ماهنامه ی صنعت حمل و نقل شماره ی ۶۷.
۲۸. زهرا تیزمهر، محمدرضا شرافت‌پیما تحولات مسئولیت مدنی دارندگان وسایط نقلیه موتوری زمینی در قوانین موضوعه نوع مقاله: مقاله علمی پژوهشی دوره ۲، شماره ۳ - شماره پیاپی ۳ تیر ۱۳۹۸ صفحه ۶۴-۸۶
۲۹. زلّقی علی، ملکی حمید. (۱۳۸۵)، حادثه پذیری؛ بازنگری پژوهش های مربوط به نقش»، مجله دانش انتظامی. شماره ۳۰، «عوامل انسانی در حوادث رانندگی؛ به سوی مدلی برای تبیین پاییز صص ۱۰۰.
۳۰. سلیمانی، حسین علی. (۱۳۹۵)، چالش های حق بیمه قراردادهای، مقاله، مجله حسابدار، شماره ۱۷۱.
۳۱. سیفی زیناب، و. (۱۳۸۹)، معیار تشخیص وجود حسن نیت بیمه‌گذار و بیمه‌گر در قرارداد بیمه، مجله صنعت بیمه.
۳۲. صادقی، محمدهادی (۱۳۹۳)، «اجتماع سبب و مباشر در قانون مجازات اسلامی ۱۳۹۲»، مجله مطالعات حقوقی دانشگاه شیراز، دوره ششم، شماره دوم، تابستان.
۳۳. عباسلو، بختیار. (۱۳۸۹)، «تقسیم مسئولیت مدنی»، فصلنامه دانشکده حقوق، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز، شماره های ۹ و ۱۰، تابستان ۱۳۸۹.
۳۴. ناصری، حمید (۱۳۹۳) مسئولیت بیمه‌گذار و بیمه‌گر در بیمه های اموال، مقاله، مجله گواه، شماره ۲-۱.
۳۵. نظری، ایراندخت. (۱۳۸۹)، مسؤولیت مدنی مالک، رساله دکتری دانشکده حقوق دانشگاه تهران.

(د): آراء و قوانین

۳۶. دادنامه شماره ۱۱۲۰-۱۳۸۲/۷/۲۸- شعبه پنجم تشخیص دیوان عالی کشور (نقل از صفحه ۶ روزنامه رسمی شماره ۳۰-۱۳۹۰/۳/۱۲۳۱۰-۳۰)
۳۷. رأی اصراری شماره ۱۲۲-۱۲/۱۰/۱۳۶۸ هیأت عمومی، شعب کیفری دیوان عالی کشور.
۳۸. رأی وحدت رویه شماره ۷۱۷-۱۳۹۰/۲/۲۶- هیأت عمومی دیوان عالی کشور (مندرج در روزنامه های رسمی شماره ۳۰-۱۳۹۰/۳/۱۹۳۱۰-۳۰)
۳۹. قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث، در تاریخ ۱۳۸۷/ ۴/۱۶.
۴۰. قانون بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵.
۴۱. قانون بیمه اجباری مسؤولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی مصوب سال ۱۳۴۷
۴۲. قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲
۴۳. قانون مدنی جمهوری اسلامی ایران

Evaluation of Mandatory Civil Liability Insurance Approaches for Owners of Land Motor Vehicles

Seyed Mehdi Hosseini¹, Qavam Karimi²

1 -Master's Student, field of Private Law, Noorabad Mamsani Azad University

2-Assistant Professor and Academic Staff of Private Law Department - Noorabad Mamsani Azad University

Abstract:

Background and purpose: The present study was conducted with the aim of evaluating approaches to mandatory civil liability insurance for owners of land motor vehicles. **Method:** This research was carried out using a descriptive and analytical method. **Findings:** The findings showed that compulsory insurance is a type of insurance that is required by law for certain individuals or groups. This type of insurance is established to protect people against possible financial risks and losses, and its insurance premium is usually paid by the government or the employer. **Results:** Compulsory insurance is a type of insurance that is required by law for certain individuals or groups. This type of insurance is established to protect people against possible financial risks and losses, and its premium is usually paid by the government or employer. Motor vehicles against third parties and reciprocal third-party insurance against traffic accidents. However, according to the law approved in 1995, insurance coverage has expanded to a large extent, so that now according to the law, there is no traffic accident (just proving the traffic accident by the officer is enough) , the payment of which is primarily from insurance companies and In the second degree, and under the necessary conditions, it is not provided in such a way that if the damage caused by motor vehicle accidents is part of the insurance companies' obligations, it will be paid by the insurer, and if it is outside of their obligations, it will be paid by the bodily injury fund.. Not having a driver's license by the owner of the vehicle, not having a third-party insurance policy, the limit of the person's insurance policy being low and the assailant's escape or failure, etc. are examples of the protection provided by the fund for physical damages.

Keywords: Insurance, Approaches, Compulsory Insurance, Civil Liability, Land Motor Vehicles
