

# پژوهشهای حقوقی

شماره ۱۲

هزار و سیصد و هشتاد و شش - نیمسال دوم

## مقالات

- حقیقت و مجاز حقوق هسته‌ای ایران در پرتو قطعنامه ۱۸۰۳ شورای امنیت
- بررسی روابط حقوقی طرفهای اعتبار اسنادی الکترونیک
- ممنوعیت جمع مشاغل در حقوق ایران با نگاهی به حقوق فرانسه
- شرکتهای خصوصی نظامی و امنیتی و حقوق بین‌المللی بشردوستانه
- تشخیص بزه سیاسی و تأثیر رویه دیوان عالی کشور بر آن در فرانسه
- مطالعه تطبیقی تعزیر خصوصی با نظریه کیفر خصوصی متجاوز به حقوق معنوی

## موضوع ویژه: حقوق راهنمایی و رانندگی

- تأثیر قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در قانونمداری رفتارهای اجتماعی
- پیوند قواعد بیمه‌ای و حقوق حوادث رانندگی
- حقوق و تکالیف عابران پیاده در ترافیک
- نگاهی به راهکارهای قانونی حمایت از عابر پیاده
- جنایت غیر عمدی ناشی از تقصیر در رانندگی
- سازمان ملل متحد و مقابله با «بحران جهانی سوانح رانندگی»

## نقد و معرفی

- نقدی بر قانون جدید ثبت اختراعات (مصوب ۱۳۸۶/۱۱/۳)
- نقش اینترپل در مبارزه با قاچاق بین‌المللی مواد مخدر





## پیوند قواعد بیمه‌ای و حقوق حوادث رانندگی

عبدالله خدابخشی\*

**چکیده:** حقوق حاکم بر حوادث رانندگی با حقوق بیمه و قواعد آن مناسبات مشترک بسیار دارد. جبران خسارات ناشی از حوادث مذکور و کمک به بازسازی نیروی انسانی و بازگشت مصدومان به وضع سابق، از مهمترین اهداف مشترک آنها است. اشتراک در هدف، سبب ارتباط متقابل قواعد اصولی و فنی آنها می‌شود و برای تفسیری پیوسته از این قواعد و هماهنگ نمودن اصول آنها نباید یک‌سویه اقدام نمود. امروزه بیمه را با حادثه رانندگی و قواعد رانندگی را در ارتباط با بیمه تصور می‌نمایند. این پیوند بی‌دلیل نیست و سهم عظیم حوادث رانندگی و پوشش بیمه‌ای آنها که به صورت ملموس در زندگی مردم دخالت دارد، توجیه‌گر آن می‌باشد. بنابراین رسالت واقعی قواعد رانندگی و بیمه‌ای در آن است که علاوه بر پیشگیری از حوادث زیانبار، به نحوی عمل نمایند که در تعارض با هم نباشند. در این نوشتار بخشی از این هدف و عمده‌ترین وجوه رویه قضائی در پیوند بیمه و قواعد رانندگی مورد تحلیل مختصری قرار گرفته است.

**کلیدواژه‌ها:** بیمه اجباری، بیمه‌گر، بیمه مسؤولیت، پروانه رانندگی، حوادث رانندگی، راننده، شخص ثالث.

### درآمد

حقوق مربوط به عبور و مرور وسایل نقلیه موتوری زمینی<sup>۱</sup> و قواعد حاکم بر حوادثی که از این وسایل به بار می‌آید یکی از مشترکات نظامهای حقوقی است و هدف آنها نیز

\* قاضی دادگستری و دانشجوی دوره دکترای حقوق خصوصی دانشگاه تهران.

1. Traffic Law.

چاره‌جویی برای درد مشترکی است که هم از حیث کمیت حوادث و تحقق افعال زیانبار و هم از نظر برآورد زیانهای اقتصادی،<sup>۲</sup> گوی سبقت را در مقایسه با سایر خسارات برده است. ویژگی اساسی حوادث رانندگی و مسئولیت خطیر قواعد حاکم بر این حوادث، نظامهای حقوقی را بر آن داشته است تا اصول و قواعد سختگیرانه‌ای برای انواع تخلفات رانندگی وضع نمایند و بر خلاف اطلاق «حادثه» بر این تخلفات و غیرقابل پیش‌بینی بودن بسیاری از آنها، ضمانت اجرای اداری و کیفری مختلفی مقرر کنند. از زمانی که تنور حوادث رانندگی گرم و قربانیان آن رو به فزونی رفت، حقوق کیفری نیز خود را وارد میدان نمود و با محبوس نمودن، جریمه کردن و انواع محرومیت‌های اجتماعی، حوادث مذکور را پاسخ داد. اما قانونگذار متوجه این واقعیت نیز بوده است که باید برای خسارات بدنی و مالی چاره‌ای اندیشیده شود و معضل اجتماعی حوادث را با مسأله دشوارتر بی‌خانمانی و از دست دادن فرصتهای زندگی و نابودی نیروی مفید انسانی معاوضه نکند. به همین جهت دست‌عاریت به سوی نهادهای مختلفی دراز نمود و مهمترین آنها را در نهاد بیمه و طرحهای تکمیلی آن دید.

امروزه توسعه بیمه‌های مسئولیت و قواعد رانندگی قرین هم شده‌اند و در هیچ نظامی نمی‌توان این دو را از هم جدا نمود. این پیوند به نحوی است که در جامعه‌ای مانند ایران، بیمه را عملاً با اتومبیل‌سنجش می‌کنند و وقتی صحبت از نقض حقوق بیمه‌ای یا قوت آن می‌شود حوادث رانندگی به ذهن متبادر می‌شود. «حقیقت بیمه» در حوادث مذکور و «واقعیت این حوادث» در نهاد بیمه متمرکز شده است و سیر دعاوی مختلف بیمه‌ای نیز دلالت بر این امر دارد.

در این نوشتار ما در صدد طرح مباحثی پیرامون مناسبات مشترک و پیوند حقوق بیمه

۲. خسارات اقتصادی که از حوادث رانندگی به وجود می‌آید بخش قابل توجهی از نیروی انسانی، اداری و مالی و پس‌اندازهای دولتها را از بین می‌برد. برآورد می‌شود در ایران بالغ بر ۶ الی ۹ میلیارد دلار خسارت این حوادث است که اگر مجموع هزینه‌های اداری و مراجع انتظامی و قضائی را نیز اضافه نمائیم سهم عظیمی از تولید ناخالص کشور را دربرمی‌گیرد. هرچند نگرشهای اقتصادی به حقوق در سالهای اخیر توانسته است برای جلوگیری از چنین زیانهایی، وارد عمل شده و در پی اصلاح مقررات حاکم بر اعمال زیانبار برآید اما این رویکرد در حقوق ایران هنوز ناشناخته است و به نظر می‌رسد در این نوع از حوادث باید به تحلیلهای آن توجه داشت. برآورد خسارت اعلام شده، بر اساس اظهارنظر رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی است که در جلسه مورخ ۸۵/۱/۳۱ بیان شده است.

و حقوق حوادث رانندگی هستیم تا جایگاه قواعد بیمه‌ای را در این حوادث شناسایی و به‌طور بهینه اجرا نمائیم زیرا سهم قابل توجهی از بازخورد این دو رشته حقوقی، دارای نکات مبهم بوده و ضرورت تشریح اصول حاکم بر این بازخورد را نشان می‌دهد. برای این منظور مطالب را طی دو مبحث بازگو می‌نمائیم: پیوند اصولی حقوق حوادث رانندگی و قواعد بیمه‌ای (مبحث نخست)؛ و تأثیر قواعد رانندگی در حقوق بیمه (مبحث دوم).

### مبحث اول: پیوند اصولی حقوق حوادث رانندگی و قواعد بیمه‌ای

نتایج زیانباری که از حوادث رانندگی به وجود می‌آید از یک‌سو و هدفی که قواعد بیمه‌ای به دنبال آن است از سوی دیگر سبب پیوند و مناسبت مشترکی میان قواعد آنها شده است به نحوی که به نظر می‌رسد رویکرد هر دو در جهت جبران کامل خسارت و تبدیل شدن مسؤولیت می‌باشد. در عین حال وجه افتراقی بین آنها وجود دارد بدین نحو که در زمینه پیشگیری از حوادث و مهار بی‌احتیاطی، قواعد بیمه‌ای بر خلاف تلاش نظری خود، در عمل باعث گسترش این حوادث می‌شوند در حالی که حقوق حوادث رانندگی می‌تواند مانع این امر گردد.

#### گفتار اول - اصل جبران کامل خسارت<sup>۳</sup> در قواعد بیمه و حوادث رانندگی

حقوق مسؤولیت مدنی علی‌الاصول گرایش به سوی جبران زیان دارد و این امر هدف نخستین آن را تشکیل می‌دهد. بنابراین اصل لزوم جبران کامل خسارت از قواعد بنیادین آن به حساب می‌آید. ویژگی مسؤولیت عبارت از این است که تا جایی که دقیقاً امکان‌پذیر است تعادل از بین رفته را مجدداً برقرار سازد و زیان‌دیده را در وضعی قرار دهد که اگر عمل زیانبار تحقق نمی‌یافت، در آن وضعیت قرار می‌گرفت<sup>۴</sup> از نظر قضات و دادگاهها خسارت باید به گونه‌ای ارزیابی شود که به‌طور کامل همه زیانهای ناشی از عمل زیانبار را پاسخگو باشد. از این اصل نتایج متعددی استنباط شده که یکی از مهمترین آثار این اصل، تطابق راه‌حلهای جبران خسارت با وضعیت زیان‌دیده است، بدین معنا که

3. Le principe de la réparation integral ou de l'equivalence entre dommage et réparation.

4. Civ 2, 20 déc, 1966, D. 1967, p. 169.

راه‌حلهای خشک و غیرقابل انعطاف سنتی که در مورد برخی از زیاندیدگان به نتایج مطلوب منجر نمی‌شود جای خود را به شیوه‌های نوین می‌دهد تا بیشترین هماهنگی را با وضعیت زیان‌دیده به وجود آورد.<sup>۵</sup> برای مثال رأی مورخ ۶ ژوئیه ۱۹۸۳ دادگاه شهرستان پاریس چنین بیان می‌کند: «از این پس شایسته است که راهکار سنتی جبران خسارت به تناسب درصد معلولیت یک شخص، با روشی کاملاً متفاوت تغییر یابد. دادگاه چنین خاطرنشان می‌کند که وضعیت خاص یک معلول با درجه معلولیت بالا، جبران خسارت ویژه‌ای را طلب می‌کند تا پس از زمان صدور رأی استفاده شود. ضروری است که نظام معمول جبران خسارت به وسیله روشی که با نیازهای واقعی آینده معلول منطبق باشد جایگزین گردد تا شرایط زندگی او با توجه به محیط زندگی به صورتی راضی‌کننده درآید. برای خانواده معلول این حق باید پذیرفته شود که بتواند او را در منزل مناسبی مستقر نمایند و جبران خسارت باید حاوی نیازهای مربوط به مسکن (اتاق اصلی برای خود معلول و اتاق دیگر برای غیر او) به همراه ابزارهای خاص و مهیاسازی مناسب، وسیله حمل و نقل به خارج از منزل و مساعدت نسبت به اعمال آخرین مراقبت‌ها، تغذیه و نگهداری ضروری باشد».<sup>۶</sup>

قواعد بیمه‌ای و حقوق حاکم بر حوادث رانندگی هر دو از تأمین خسارات به صورت گسترده حمایت می‌کنند و آن را از اهداف اساسی خود می‌دانند. برای بررسی اجمالی این امر، رویکرد بیمه‌ای و قواعد رانندگی را به صورت مستقل بازگو می‌نمایم.

### ۱. رویکرد بیمه‌ای

پوشش مسؤولیت ناشی از حوادث رانندگی از طریق انعقاد قراردادهای بیمه بر عهده بیمه‌گران قرار دارد. این امر به اندازه‌ای اهمیت دارد که عقد بیمه از حالت اختیاری خارج شده و به صورت اجباری<sup>۷</sup> درآمد است و نه تنها در ایران بلکه در بسیاری از نظامهای حقوقی دیگر می‌توان این تحول را مشاهده کرد.<sup>۸</sup> «اجبار» ناشی از ماده ۱ قانون بیمه

5. Dalloz, 30 juillet 1983, *J.C.P.*, 1983, IV, p. 300.

6. Le tribunal de grand instance de paris, 6 Juillet 1983, *Ibid.*

7. Compulsory insurance.

۸. برای ملاحظه برخی از مقررات بیمه اجباری در نظامهای حقوقی خارجی، نک: عبدالله خدابخش، «تأثیر

بیمه در حقوق مسؤولیت مدنی»، *پایان‌نامه کارشناسی ارشد*، حقوق خصوصی دانشگاه تهران، ۱۳۸۱، صص

اجباری مسؤولیت مدنی وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث (۱۳۴۷)، که در این مقاله قانون بیمه اجباری خوانده می‌شود، آثاری را نیز در رویه قضائی و احکام دادگاهها دارد به نحوی که این اجبار حتی شرایط خصوصی و عمومی طرفین قرارداد بیمه را در مواردی کنار گذاشته<sup>۹</sup> یا حکم به مسؤولیت بیمه‌گر فراتر از تعهدات او داده است.<sup>۱۰</sup>

←

۱۶ و ۱۷.

۹. دادنامه شماره ۱۲۵/۹۰۹ مورخ ۷۷/۷/۲۸ شعبه چهارم دادگاه عمومی مشهد، شرط شروع تعهدات بیمه‌گر را که بر اساس بیمه‌نامه، متأخر از زمان انعقاد قرارداد، پیش‌بینی شده بود با این استدلال نپذیرفت که «دادگاه با استدلال و تأکید بر این موضوع که قانون، بیمه را به لحاظ اجباری نمودن آن از سوی قانونگذار یک قانون امری و مربوط به نظم عمومی می‌داند که در نگاه این دادگاه توافقه‌های شخص بیمه‌گذار و بیمه‌گر در محدود ساختن زمان اثر و شروع تعهد طرفین، هرچند در قالب ماده ۱۰ قانون مدنی هم باشد نمی‌تواند مؤثر در مقام افتد زیرا هنگامی که قانونگذار شخص را ملزم به بیمه کردن ساخت و عقد بیمه بسته شد، شروع تعهدات طرفین از همان زمان آغاز، نتیجه و خواست این عقد است...». شعبه ۲۹ دیوان عالی کشور به موجب دادنامه شماره ۲۹/۱۰۵ مورخ ۸۱/۳/۳۱ این رأی را باین استدلال نقض کرد که: «استدلال و تأکید دادگاه بر این موضوع که دادگاه... تعیین تاریخ انعقاد عقد بیمه را مبنای مسؤولیت‌پذیری بیمه‌گر قرار داده، همانطور که خواننده پاسخ داده است استدلال نادرستی است و خلاف مدلول و مفاد قرارداد بیمه و قواعد و قوانین موضوعه و تعهدات طرفین است»، همان، ص ۱۷.

۱۰. شعبه اول دادگاه عمومی بابل به موجب دادنامه شماره ۱۲۲۰ مورخ ۷۶/۴/۲۹ در مورد خواسته شخصی که در نتیجه رانندگی مجبور به پرداخت دیه مصدوم شده بود و علیه شرکت بیمه طرح دعوی وصول مبلغ پرداختی را به عمل آورده بود حکم بر محکومیت شرکت بیمه صادر می‌کند. این در حالی بود که مبلغ محکومیت بیشتر از تعهدات شرکت بیمه است و گوا اینکه روح ماده ۸ قانون بیمه اجباری هم بی‌تأثیر در صدور رأی نبوده است. پس از اعتراض و نقض رأی در شعبه ۱۳ دیوان عالی کشور، شعبه ۱۲ دادگاه عمومی بابل به عنوان دادگاه هم‌عرض، بر رأی محکومیت اصرار می‌کند و سرانجام هیأت عمومی اصراری دیوان عالی کشور بر اساس رأی شماره ۱۸ مورخ ۷۷/۹/۱۰ چنین رأی می‌دهد که: «بر رأی مورد تقاضای تجدیدنظر اشکال وارد است چه آنکه به صراحت کارت مستند دعوا، تعهد شرکت بیمه مقید و محدود به پرداخت ارزش ریالی دیه از نوع نقره بوده است نه به‌طور اطلاق و یا هر دیه‌ای که راننده انتخاب نماید و بر همان مبنی هم حق بیمه دریافت شده است و ماده ۱ قانون بیمه اجباری... نیز بیش از این دلالت ندارد که دارندگان وسائط نقلیه موتوری زمینی مکلفند وسائل نقلیه خود را در مقابل خدمات و خسارات وارده به اشخاص ثالث بیمه نمایند و با این کیفیت، چنانچه بیمه‌گذار وسیله نقلیه خود را به کمتر از میزان خسارت وارده بیمه نموده باشد شخصاً مسؤول پرداخت مازاد آن می‌باشد و چون ملاک پرداخت خسارت ثالث از جانب شرکت بیمه، قرارداد منعقد بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار است و قرارداد مستند دعوا مبتنی بر دیه درهم (نقره) می‌باشد علیهذا دادنامه تجدیدنظرخواسته که بر محکومیت شرکت بیمه به پرداخت مابه‌التفاوت دیه پرداختی اصدار یافته، مخدوش و خلاف قانون و ادله دعوا بوده و به اکثریت آراء نقض... می‌شود». به نقل

←

ما در صدد توجیه یا نفی رویکرد رویه قضائی در این زمینه نیستیم و تنها اثر اصل جبران کامل خسارت را در قواعد بیمه‌ای بازگو می‌نمائیم. در نگاهی کلان می‌توان به تأثیر بیمه در تسهیل جبران خسارت، تأثیر در ارزیابی دادگاهها از شرایط حادثه و انتساب رابطه سببیت، سهل‌گیری در اثبات حادثه و صدور احکام با مبالغ بالا اشاره داشت که حوادث رانندگی یکی از جلوه‌های مهم این تأثیر می‌باشند.<sup>۱۱</sup> هنوز تردیدهایی در نظام حقوقی ایران پیرامون جبران هزینه‌های درمان، در کنار دیه، وجود دارد که زیر عنوان خسارات مازاد بر دیه مباحث بسیاری را مطرح نموده است اما در بیمه‌نامه‌های صادره، بخش مستقلی به نام هزینه‌های پزشکی وجود دارد تا این بخش از خسارات را نیز تحت پوشش قرار دهد. پیش‌بینی بیمه سرنشین که برای جبران رویکرد نادرست قانون بیمه اجباری تشریح شده است و بی‌عدالتی موجود در ماده ۲ قانون مذکور را با تأمین بخشی از خسارات تعدیل می‌کند، اثر دیگری از اصل جبران کامل خسارت است که در حوادث رانندگی به چشم می‌خورد.<sup>۱۲</sup>

نقطه پیوند دیگری که می‌توان برای رویکرد بیمه‌ای و حوادث رانندگی ارائه داد در زمینه امکان جبران خسارت وارد شده به مصدومان زن یا وراث متوفای زن است. در قانون

←

از: *مذاکرات و آراء هیأت عمومی دیوان عالی کشور سال ۱۳۷۷*، ج ۴، تهران: اداره وحدت رویه و نشر

مذاکرات هیأت عمومی دیوان عالی کشور، چاپ اول: ۱۳۸۰، صص ۴۳۵ الی ۴۴۶.

۱۱. برای ملاحظه حدود این تأثیرات نک: همان، بویژه صفحات ۳۹ الی ۵۴، ۷۱ الی ۷۹، ۸۷ الی ۹۶؛ ایرج

بابایی، «مسئولیت مدنی و بیمه»، *دوفصلنامه پژوهش حقوق و سیاست*، سال سوم، تابستان ۱۳۸۰، ش ۴،

صص ۶۹ الی ۹۰. همچنین نک:

Alma cohen and Rajeev Dehejia, "The Effect of automobile insurance and accident liability laws on traffic Fatalities", *The Journal of Law and Economics*, v. 47, 2004, pp. 357-393.

۱۲. در مورد ماهیت بیمه سرنشین اختلاف نظر است. گروهی آن را در زمره «بیمه حوادث» می‌دانند و با این

استدلال که حق بیمه مستقل، غیر از حق بیمه مسئولیت، برای آن اخذ می‌شود، مطالبه هر دو بخش از

بیمه‌نامه مسئولیت و حوادث، به‌طور همزمان و در یک حادثه رانندگی را ممکن می‌دانند. به همین ترتیب

خود راننده مقصر هم حق دارد مبلغ مذکور را به عنوان سرنشین اخذ کند. در نظر دیگر بیمه سرنشین برای

پروکردن خلأهای ماده ۲ قانون بیمه اجباری قرار دارد تا اشخاصی را که ثالث محسوب نمی‌شوند تحت

پوشش قرار دهد. برای ملاحظه بحث مختصری از ماهیت بیمه سرنشین نک: ایرج بابایی، *حقوق بیمه*،

تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاهها (سمت)، چاپ اول: ۱۳۸۲، صص ۲۲۱ الی

مجازات اسلامی (مواد ۳۰۰ و ۳۰۱) دیه زن نصف دیه مرد معین شده است و دیه صدمات بدنی او نیز با شرایطی نصف دیه صدمات مشابه مرد تعیین شده است. بدیهی است بیمه‌گران مسؤلیت دارنده و شخص مسؤل را پوشش می‌دهند و تعهدات آنها، برگردانی از تعهدات بیمه‌گذار است و نتیجه منطقی آن، محدود بودن سقف تعهدات بیمه‌گران به حدودی است که بر عهده شخص مسؤل قرار می‌گیرد. بنابراین اگر در حادثه رانندگی زنی مصدوم یا کشته شود، دیه مقرر او را عهده‌دار خواهند بود. اما این حکم قانونی را می‌توان با رویکرد بیمه‌ای به اصل جبران خسارت تعدیل کرد و با استفاده از ضمان عقدی و مسؤلیت قراردادی که می‌تواند تعهدات بیشتری از الزامات قانونی ایجاد کند، راه را برای جبران کامل خسارت تا سقف بیمه‌نامه و نه تا حدود مسؤلیت مقرر در قانون، هموار کرد. در این رویکرد با استفاده از شرایط قراردادی و اخذ حق بیمه متناسب (گو اینکه اکنون نیز حق بیمه به‌طور مساوی و صرفنظر از مرد یا زن بودن مصدوم اخذ می‌شود) می‌توان نوعی مسؤلیت قراردادی را جایگزین مسؤلیت غیرمتعطف قانونی کرد.<sup>۱۳</sup> امری که نویسندگان برای تعدیل قواعد خلاف اصل یا غیرمنصفانه در موارد دیگری نیز پیشنهاد کرده‌اند.<sup>۱۴</sup>

۱۳. بی‌گمان برای پیشبرد این تحول مفید باید جوانب امر را مورد بررسی دقیق قرار داد تا اضافه بر زیان فعلی که در حوزه بیمه مسؤلیت اتومبیل وجود دارد، این ضعف دچار صدمه بیشتر نشود. این تحول می‌تواند سبب به وجود آمدن برخی دعاوی که به «دعاوی قصور در بیمه کردن» مشهور می‌باشند، گردد زیرا مصدوم زن یا وارث زن متوفا می‌تواند با اقامه دعوا علیه شخص و با ادعای قصور در تکلیف بیمه کردن کامل مسؤلیت و محرومیت از حق مسلمی که در صورت وقوع حادثه به آنها تعلق می‌گرفت، از راننده مقصر مطالبه خسارت نمایند. برای ملاحظه برخی از اقسام این دعاوی نک: والتر تی. جامپیون جونیور، **مبانی حقوقی ورزشها: مسؤلیت مدنی در ورزش**، ترجمه حسین آقایی‌نیا، تهران: نشر دادگستر، چاپ دوم: ۱۳۷۶، ص ۴۴.

۱۴. برای مثال آقای دکتر ناصر کاتوزیان در مورد تعدیل حکم ارث زوجه که مقدار کمی از اموال زوج را شامل است پیشنهاد «وصیت مفروض» را مطرح می‌کنند که بر اساس آن قانونگذار می‌تواند «فرض حقوقی» وجود وصیت به سود زن را وضع قاعده کند مگر اینکه خلاف آن در وصیت‌نامه‌ای که توسط زوج تنظیم می‌شود قید شده باشد. بدین ترتیب هر زنی معادل یک سوم اموال شوهر خود را از طریق وصیت، تملک می‌کند. به عبارت دیگر «وصیت مفروض» جایگزین «ارث واقعی» شده است. در فرض مورد نظر ما هم «مسؤلیت قراردادی» جایگزین «مسؤلیت قانونی» می‌شود و عمومات مربوط به حقوق بیمه هم مانع این تحول نیست. این بحث مطالب دیگری نیز می‌طلبد که اکنون در مقام بیان آن نیستیم. در مورد فرض حقوقی وصیت مفروض نک: ناصر کاتوزیان، **دوره مقدماتی حقوق مدنی: ارث**، تهران: نشر دادگستر، چاپ اول: ۱۳۷۶.



## ۲. رویکرد مربوط به حقوق حاکم بر حوادث رانندگی

### ۲-۱. اهمیت حقوق حاکم بر حوادث رانندگی

حوادث ناشی از رانندگی وسایل نقلیه هر روز و بیشتر از سایر حوادث اتفاق می‌افتند. می‌توان گفت که این حوادث «مهمترین و شایعترین شبه‌جرمی است که دست کم در نیم قرن اخیر دادگاهها را به خود مشغول کرده است».<sup>۱۵</sup> اهمیت روزافزون این حوادث به گونه‌ای است که گذشته از انحراف اصول و قواعد حاکم بر آنها از قواعد حاکم بر سایر حوادث، اساساً و به تدریج این حوادث به صورتی مجزا از حقوق مربوط به شبه جرم و حقوق حاکم بر خطا (Law of tort) مورد بررسی قرار می‌گیرند و این بدان معنا است که فقط به انحراف از اصول و قواعد اکتفا نشده بلکه اصولی نو و مجزا بر این حوادث حکومت می‌نماید.

بعد از تصویب قانون ۵ ژوئیه ۱۹۸۵ فرانسه و تأکید این قانون بر حوادث رانندگی و با توجه به اینکه این قانون با تکیه بر بیمه اجباری، قواعد پیشرفته‌ای را بنیان نهاد، آندره تنک یکی از نویسندگان مشهور فرانسوی در اینکه آیا این قانون می‌بایست در فصل "tort"، از حوادث رانندگی یاد می‌کرد، اظهار تردید می‌کند و معتقد است «همانند برخی نویسندگان من معتقدم که قلمرو سنتی "tort" و حقوق مسئولیت مدنی، باید به دو بخش "tort law" و "accident law" تقسیم گردد؛ قسم اول باید از اعمال و رفتار عمدی بحث کند و قسم دوم از تصادفات، قانون جدید باید مسئولیت مدنی را از تصادفات جدا کند. فصلی که تصادفات را دربرمی‌گیرد حداقل شامل حوادث ناشی از کار، حوادث رانندگی و پزشکی باشد»<sup>۱۶</sup> «بی‌گمان مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی، چه از نظر شمار رویداد و چه از نظر اهمیت خسارت به بار آمده مهم‌ترین بخش مسئولیت مدنی است. با وجود این، قواعد عمومی مسئولیت به شکل مرسوم خود در این زمینه قابل اجرا نیست و نتایج

←

صص ۲۰۷ الی ۲۰۹.

۱۵. ناصر کاتوزیان با همکاری لعیان جنیدی و مجید غمامی، *مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی*، تهران:

انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول: ۱۳۸۱، ص ۵۹.

16. Tunc André, *Towards a European Civil Code*, London: Kluwer law International, 2<sup>nd</sup> Revised and expanded Edition: 1988, p. 464.

نادرستی به بار می‌آورد».<sup>۱۷</sup> بسیاری از قانونگذاران به صراحت، اعمال نظریه خطر را در این مورد اعلام نموده و دست از توجیه‌های نظریه تقصیر در این میان برداشته‌اند. همانگونه که ذکر شده است اتومبیل باید غرامت و خسارت راهش را که از میان اجتماع می‌گذرد تحمل کند<sup>۱۸</sup> و به گفته کربنیه، در این زمینه حقوق مسئولیت مدنی حکومت ندارد و هدف اصلی جبران خسارت است که بیمه‌گر شخصیت اصلی در تحقق خارجی آن می‌باشد.<sup>۱۹</sup> ملاحظه نقش بیمه در این زمینه حکایت از تأثیر بسیار عمیق این نهاد حقوقی در حوادث مذکور دارد به طوری که می‌توان روند کلی حقوق حاکم بر این حوادث را با مبنای نظریه خطر مقایسه نمود.

## ۲-۲. انقلاب حقوقی در زمینه حوادث رانندگی

قواعد حقوقی و مقررات کشورهای مختلف در زمینه حوادث رانندگی، قابل توجه و سیر تحول آنها دیدنی است. قانونگذار به دنبال انقلاب حقوقی صورت گرفته در این زمینه، توان مقاومت در برابر نظریات جدید را از دست داده و به تدوین قواعد پیشرفته‌ای دامن زده است. ما در این قسمت به بررسی وضعیت حقوقی این حوادث در حقوق فرانسه، آمریکا و انگلیس می‌پردازیم.

### ۲-۲-۱. حقوق فرانسه

در این کشور تا قبل از سال ۱۹۸۵، رویه قضائی با استفاده از تفسیر بند اول ماده ۱۳۸۴ در صدد حل معضلات حوادث رانندگی برآمده بود. حکومت ۱۸۰ ساله قانون مدنی و حتی تحولات چشمگیر رویه قضائی با کشف بند اول ماده ۱۳۸۴ نتوانست از تهافت آراء صادره در این زمینه جلوگیری کند. در مواردی آنچنان تعارض میان آراء مشاهده می‌شد که قابلیت توجیه را نداشت. از جمله در رأی مورخ ۱۰ آوریل ۱۹۶۴، شعبه دوم مدنی دیوان کشور فرانسه<sup>۲۰</sup> عبور نمودن سگی از میان جاده و در مقابل راننده را از اسباب معاف کننده تصادف می‌دانست اما رأی ۲۴ مارس ۱۹۶۵ همان شعبه عبور گریه‌ای را از مقابل راننده، از

۱۷. ناصر کاتوزیان، *مسئولیت مدنی*، ص ۵۹۸.

18. As said by Keeton and O'connell: "the outomobile should pay its way throught Society", Tunc André, *op. cit.*, p. 462.

۱۹. ناصر کاتوزیان، *مسئولیت مدنی*، ص ۵۲۰.

20. Cass. 2e civ. 10 Apr. 1964, D. 1964. 169. not Tunc.

این اسباب نشناخته است.<sup>۲۱</sup> حال آنکه در هر دو پرونده تصمیم هیأت بدوی متشکل از سه قاضی و همراهی چهار وکیل به عمل آمده بود و همین ترکیب قاضی و وکیل در مرحله پژوهش به ماهیت دعوا رسیدگی نموده بودند و دیوان کشور نیز در آخرین مرحله وارد رسیدگی شده بود. رویه مذکور سبب شد که کمپانی‌های بیمه ایرادات تقصیر زیان‌دیده و ثالث را به وفور مطرح نمایند تا از زیر بار مسئولیت شانه خالی کنند و حتی در مرحله مذاکرات نیز، پیشنهادهای جبران خسارت با مبالغ پائینی ارائه می‌دادند. نتیجه این روند محرومیت ۳۶ درصد از زیان‌دیدگان نسبت به جبران خسارت بود و حتی جبران خسارت در موارد ممکن هم ۱۲ ماه به طول می‌انجامید (در حالت خارج از دادگاه) و مدت لازم برای رسیدگی در دادگاه نیز ۳۰ ماه برآورد شده بود.<sup>۲۲</sup> از آنجا که در فرانسه از سال ۱۹۵۸ بیمه مسئولیت اتومبیل اجباری شده بود دیگر نمی‌توان نتایجی از این قبیل را مشاهده نمود و مسئولیت مبتنی بر تقصیر نیز رنگ و بویی بیگانه به خود گرفته بود. فکر توزیع زیان بر همه مسئولان و رانندگان و توسعه بیمه مسئولیت، زمینه را برای وضع قانونی خاص در زمینه حوادث رانندگی مساعد نمود. یعنی قانون ۵ ژوئیه ۱۹۸۵ که به قانون بدیتتر<sup>۲۳</sup> معروف است. این قانون که با پوشش بیمه اجباری همراه شده و مورد حمایت قرار گرفته بود در حقوق فرانسه تأثیر بسیاری نهاد و به قول تنک (Tunc) انقلابی فرهنگی در زمینه مسئولیت مدنی ایجاد کرده است. مبنای این قانون به دور از نظریه

21. Cass. 2e civ. 24 Apr. 1965, D. 1965. 405. not Tunc.

22. Cane Peter & Stapleton Jane, *The Law of Obligations*, New York: Clarendon Press, 1<sup>st</sup> published: 1998, p. 365.

۲۳. این قانون (loi Badinter) تاریخچه قابل توجهی دارد: در سال ۱۹۶۴ وزیر دادگستری فرانسه (Jean

Foyer) سعی در تدوین قانونی مبتنی بر نظریه خطر نمود اما در اثر برخورد تند و جدی با آن، که نتیجه

ائتلاف بیمه‌گرها و وکلای حرفه‌ای بود، با شکست روبرو شد. وقتی "Robert Badinter" در سال ۱۹۸۱

وزیر دادگستری وقت شد، در صدد انجام این مهم برآمد و کمیسیونی تحت ریاست رئیس سابق دیوان

کشور فرانسه (Pierre Bellet) تشکیل داد. اعضای کمیسیون به شرح زیر بودند (سه قاضی، دو بیمه‌گر، دو

وکیل حرفه‌ای و یک استاد حقوق). این بار از ائتلاف سابق خبری نبود و بیمه‌گرها در کل با طرح موافق

بودند. بدیتتر گزارش کمیسیون را میان دانشگاهها و دانشکده‌های حقوق، بدون اینکه خود را متوجه مناقشه

عمومی بکند، منتشر نمود و بر اساس تحقیقات به عمل آمده، لایحه‌ای را تنظیم نمود و برای اینکه احتمال

تصویب آن باشد ناچار شد از بسیاری از اصول چشم‌پوشی کند، شکیبایی و دیپلماسی او سرانجام در ۵

ژوئیه ۱۹۸۵ به ثمر رسید و لایحه به اتفاق آراء تصویب شد:

Tunc André, *op. cit.*, p. 464; Cane Peter & Stapleton Jane, *op. cit.*, pp. 367-368.

تقصیر و به صورتی افراط‌آمیز از نظر جبران خسارت مطلق پیروی می‌کند به نحوی که برخی آن را جبران خسارت بدون رابطه سببیت نام نهاده‌اند و برخی دیگر سیستم آن را خارج از مسئولیت مدنی قلمداد می‌کنند و همین امر در اوایل تصویب این قانون، سبب بی‌توجهی رویه قضائی به آن شد.<sup>۲۴</sup> اما پس از چند سال از تصویب و حاکم شدن فلسفه آن بر دادگاهها، در پرتو حمایت بیمه مسئولیت مدنی، محاکم تفسیری روان و مطابق با هدف آن از آن به عمل آوردند.

## ۲-۲-۲. حقوق آمریکا و انگلیس

در این دو کشور، حوادث ناشی از رانندگی وسایل نقلیه با استفاده از قواعد کلی مسئولیت مدنی مورد بررسی قرار می‌گیرند اما حقوق حاکم بر این حوادث از تحول مصون نمانده است. در حقیقت از آنجا که میزان اشتباهات رانندگان بسیار می‌باشد (در واشنگتن راننده خوب و متعارف کسی است که در طی ۴ سال گذشته خود تصادفی نداشته باشد در حالی که به طور متوسط سرانه ارتکاب اشتباه در هر ۵ دقیقه رانندگی، بیشتر از ۹ اشتباه است) همه تلاشهای حقوقدانان از مرحله قبل از تصادف به مرحله بعد از آن منتقل شده است و به جای کاستن از حوادث رانندگی، به حمایت از زیان‌دیده و کاستن زیان آنها توجه می‌شود.<sup>۲۵</sup> در این حوادث، سبکترین اشتباه به عنوان تقصیر تلقی می‌شود و قضات به بهترین شیوه، جبران خسارت زیان‌دیدگان را عهده‌دار می‌گردند.<sup>۲۶</sup> یکی از محققان آمریکایی می‌گوید: «نحوه جبران خسارت از طریق مسئولیت مدنی دارای این فایده نیست که زیان را از بیگانه به طرف گناهکار تغییر جهت دهد، بلکه زیان را از اشخاصی که صاحب اتومبیل نیستند به سمت آنهایی که دارای اتومبیل می‌باشند و از دارندگان اتومبیل که صدمه دیده‌اند به سمت آنهایی که صدمه ندیده‌اند هدایت و تغییر جهت می‌دهد».<sup>۲۷</sup> این هدف با مبانی مشارکت همگانی در توزیع زیان و وجود بیمه مسئولیت مقرون شده است<sup>۲۸</sup> و نقش واقعی بیمه مسئولیت را نشان می‌دهد. حقوق آمریکا در زمینه تحولات حوادث رانندگی و قواعد آنها پرمتر از حقوق انگلستان می‌باشد. کامن‌لا همیشه با قید و

24. *Ibid.*, p. 371.

25. Tunc André, *International Encyclopedia of Comparative Law*, v. XI: Torts, Introduction, 1971, p. 74.

26. *Ibid.*, p. 77.

27. *Ibid.*, p. 18.

28. <http://www.cumming5.ab.ca/nofault.htm>.

بندهای تاریخی خود در انگلستان همراه بوده است ولی این موانع در آمریکا وجود نداشت و حقوقدانان آمریکایی همراه با حقوقدانان کشورهای اسکاندیناوی در خط مقدم ورود مفاهیم و ملاحظات اقتصادی و اجتماعی در مسئولیت مدنی هستند و از جمله این امور بیمه مسئولیت می‌باشد. ملاحظه بیش از ۱۵۰۰ رأی صادر شده از دادگاه‌های پژوهش آمریکا بین سالهای ۱۸۷۵ تا ۱۹۰۵ نشان می‌دهد که در حوادث رانندگی، تنها ۴ درصد آنها به دلیل تقصیر و غفلت خوانده، سبب مسئولیت شده است.<sup>۲۹</sup> نتیجه یک تحقیق در دانشگاه آکسفورد در سال ۱۹۹۰ نشان داده است که اگر تقصیر معیار مسئولیت حوادث رانندگی قرار گیرد بیش از ۵۰٪ از تصادفات به دلیل عدم امکان اثبات تقصیر بدون جبران خسارت باقی خواهند ماند. زیرا وابستگی تحقق تقصیر به شهود و قدرت دید آنها، شرایط حادثه و... اجازه اثبات آن را نمی‌دهد و دادگاه فقط به میزان ۵۰٪ امکان ارزیابی امور را خواهد داشت. بنابراین عجیب نخواهد بود که نویسندگان جدید در این کشورها نسبت به تغییر و اصلاح یا لغو مبانی مسئولیت مدنی در مورد حوادث رانندگی اقدام نمایند.<sup>۳۰</sup>

### ۳-۲-۲. افول واقعی نظریه تقصیر

نقشی که بیمه مسئولیت مدنی در جریان افول نظریه تقصیر داشته است، با تفسیری که از بند ۱ ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه به عمل آمد شروع شد و در حوادث رانندگی به اوج خود رسیده است. تورنو<sup>۳۱</sup> در این مورد اعلام می‌کند که مسئولیت خودبه‌خودی و به‌طور خودکار، نظریه تقصیر را خوار و ذلیل نموده است اما نگرش مجدد به آن و هماهنگی میان اخلاق و اقتصاد امری لازم و ضروری است.<sup>۳۲</sup> آندره تنک نیز در مورد لزوم جبران خسارت زیاندیدگان حوادث رانندگی و در حمایت از عدم تأسی به نظریه تقصیر می‌گوید: «دلایلی وجود دارد که چرا همه قربانیان تصادفات رانندگی باید خسارت وارده به خود را دریافت دارند. وسایل نقلیه موتوری خطری را ایجاد می‌کنند و به دلایل مختلف باعث مرگ، خسارت و نتایج غم‌انگیزی می‌شوند. از نقطه نظر اجتماعی، جبران خسارت، مطلوب و

29. Tunc André, *International Encyclopedia of Comparative Law*, p. 68.

30. Rogers W.V.H., *Winfield and Jolowicz on Tort*, London: Sweet & Maxwell, 10<sup>th</sup> Edition: 1976, p. 4.

31. Tourneau.

32. Jacob Nicolas, *Assurance et Responsabilité Civile*, T. II: les Assurances, Jurisprudence Générale, Paris: Dalloz, 1974, p. 337.

مناسب است و بدین دلیل است که اکثر کشورهای اروپایی چندین دهه است که مسئولیتی مبتنی بر ظاهر وقایع و خطر برای دارنده اتومبیل، پذیرفته و به سود زیان‌دیده مقرر داشته‌اند و لازم می‌دانند که راننده، اتومبیل خود را بیمه کند. در عین حال بیشتر مقررات از جبران خسارت شخص صدمه‌دیده‌ای که دارای تقصیر می‌باشد و به دلیل این تقصیر دچار صدمه شده است، خودداری کرده‌اند و حال آنکه در این میان سفسطه و اشتباهی وجود دارد که باید اعلام شود: اگر تقصیر از میان فرمولهای متعدد، اینگونه تعریف شده که نوعی رفتار است که پدر خوب خانواده انجام نمی‌دهد، نتیجه غیرقابل اجتناب آن، این است که امور زیر را نباید تقصیر نامید؛ اشتباههای متعدد<sup>۳۳</sup> سهو در عمل<sup>۳۴</sup> و... که همه آنها را انجام می‌دهیم و برای ما به عنوان امری واقعی محسوب می‌شوند. قربانیان این اشتباهها انسانهایی هستند که خطر ترافیک بر آنها تحمیل شده است و در وهله اول به نظر می‌رسد که تحمیل این خطرات بر عهده کسی که آنها را ایجاد کرده، منصفانه‌تر است... تقصیر واقعی و درست فقط می‌تواند ۵۰٪ تصادفات بین وسایل نقلیه موتوری و ۱۰٪ تصادفات آنها با موانع ثابت را توجیه کند. اگر تصور موردی را داشته باشیم که راننده مقصر، خود، قربانی است می‌بینیم که مجازات او در مقایسه با تقصیرش به نحو غم‌انگیزی سخت و شدید است»<sup>۳۵</sup>.

با دقت در این سخن، متوجه می‌شویم که وجود و ظهور بیمه مسئولیت مدنی، در مورد وسایل نقلیه، به چه صورت ذهن حقوقدانان را به خود مشغول نموده و توجهات آنها را وامدار نظریه خطر می‌نماید و یادآور این سخن ژوسران است که «انصاف حکم می‌کند ضرر بر کسی که کاری انجام داده و آن را به وجود آورده است تحمیل شود، نه بر کسی که در این راه هیچ نقشی ندارد و به حکم اتفاق پذیرایی برای خسارت شده است»<sup>۳۶</sup>. تقصیر با همه عظمت خود در تاریخ مسئولیت مدنی، امروزه در قلمرو حوادث رانندگی جایگاهی نداشته و مسئولیت نوعی بر دارندگان تحمیل می‌شود اما بر خلاف تحولات جهانی در این زمینه، ملاحظه رویه قضائی ایران گرایش به سمت نظریه تقصیر را همچنان

33. The multiple errors.

34. Inadvertence.

35. Tunc André, *Towards a European Civil Code*, pp. 462-463; Tunc André, *International Encyclopedia of Comparative Law*, p. 80.

۳۶. ناصر کاتوزیان، پیشین، ص ۱۸۹.

حفظ نموده است و علت این را باید در جهتگیری قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۷۰ دانست.

#### ۴-۲-۲. طرح‌های تکمیلی بیمه مسؤولیت مدنی<sup>۳۷</sup>

یکی از پیوندهای اصلی قواعد بیمه‌ای و حوادث رانندگی وجود تأمین‌های تکمیلی برای پوشش خلأهای بیمه‌های مستقیم مسؤولیت<sup>۳۸</sup> یا بیمه‌های ثالث مسؤولیت<sup>۳۹</sup> است. صندوق تأمین خسارتهای بدنی موضوع ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری، صندوق تضمین خسارات بدنی در حقوق فرانسه<sup>۴۰</sup> و کنسرسیوم بیمه‌گران اتومبیل انگلستان<sup>۴۱</sup> از این قبیل هستند که در حوادث رانندگی، هرگاه امکان اخذ خسارت از بیمه‌گران نباشد، عهده‌دار جبران می‌باشند. حوادث رانندگی به دلیل تعدد و سهم بالای خسارت و اهمیت نیروی انسانی تلف شده در آنها، اقتضاء چنین طرح‌هایی را دارند که در عمل نقش قابل توجهی را ایفاء می‌نمایند زیرا دعاوی بسیاری وجود دارد که به دلیل فرار کردن راننده وسیله نقلیه، در مراجع قضائی مطرح می‌شود و دخالت صندوق تأمین خسارتهای بدنی موضوع ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری، با پرداخت بخش قابل توجهی از خسارات وارده، به دلجویی مصدومان می‌شتابد. ما قواعد، آثار، صلاحیت و شیوه دادرسی این صندوق را در بحث مستقل دیگری مطرح نموده‌ایم و در اینجا ضرورتی به تکرار آنها نیست.<sup>۴۲</sup>

این نکته را نیز اضافه می‌کنیم که قواعد راهنمایی و رانندگی برای تضمین حضور بیمه در این حوادث، بر اساس ماده ۷ قانون بیمه اجباری، با ممنوع ساختن تردد وسایل نقلیه بدون بیمه، پیوند خود را با قواعد بیمه‌ای بیشتر نموده است. بر اساس ماده ۷، وسایل نقلیه بدون پوشش بیمه مسؤولیت تا زمان به دست آوردن آن، متوقف شده از حرکت آنها

37. Schemes complementary to compulsory insurance.

38. First party insurance.

39. Third party insurance.

40. Fonds de garantie automobile.

41. The motor insurer's bureau.

۴۲. برای ملاحظه قواعد مربوط به طرح‌های تکمیلی بیمه مسؤولیت مدنی و بویژه قواعد صندوق تأمین

خسارتهای بدنی نک: عبدالله خدابخشی، پیشین، صص ۷۹ الی ۸۳؛ همو، «بررسی ماده ۱۰ قانون بیمه

اجباری»، ماهنامه قضاوت، معاونت آموزش دادگستری تهران، ش ۲۹، صص ۲۳ الی ۴۰؛ همو، «بطلان رویه

قضائی و رویه قضائی باطل» (بررسی ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری، مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه

موتوری در مقابل شخص ثالث)، ماهنامه تازه‌های جهان بیمه، ش ۸۲، بهار ۱۳۸۴، صص ۴۶ الی ۶۳.

جلوگیری به عمل می‌آید.

### گفتار دوم - تبدیل مسؤولیت در قواعد بیمه‌ای و حوادث رانندگی

به راستی چرا انسان مسؤول جبران خسارت است و با چه توجیهی از این مسؤولیت معاف می‌شود؟ این پوشش یکی از اساسی‌ترین مباحث حقوق کیفری و مدنی است و نظریات مختلفی را پیرامون خود جمع کرده است.<sup>۴۳</sup> در بحث حوادث رانندگی و مناسبت مشترک با بیمه می‌توان ردپای مبنای مسؤولیت و تحول آن تا جایی که به تبدیل و قلب ماهیت مسؤولیت منتهی می‌گردد را مشاهده کرد. فلسفه بیمه در جبران خسارت و تلقی عموم از نهاد حمایتی آن و انتظار معقولی که از آن می‌رود به همراه حجم عظیم حوادث رانندگی، سبب تبدیل مسؤولیت شخصی به مسؤولیت اجتماعی شده است. یعنی جبران خسارت جای نظام مسؤولیت را گرفته و در واقع یکی از اهداف و آثار مسؤولیت (جبران خسارت) جایگزین خود مسؤولیت و نظام آن شده است. در این تحول، انتظار پرداخت غرامت و خسارت، بدون در نظر گرفتن مبنای مسؤولیت (تقصیر، خطر - انتفاع و نظایر آن) مطرح می‌شود، چنانچه نظام جبران خسارت، بدون مفهوم رابطه سببیت در حقوق فرانسه را می‌توان یکی از این مظاهر (هرچند به‌طور نسبی) نام برد. مشهورترین تحول را می‌توان در پیشنهاد حذف مسؤولیت مدنی و جایگزین شدن بیمه‌ها به جای آن ملاحظه کرد،<sup>۴۴</sup> در هر صورت اگر تا جایی حرکت نکنیم که از حذف قواعد مسؤولیت مدنی دفاع شود ولی این تحول را نمی‌توان انکار کرد که حوادث رانندگی و قواعد حاکم بر آن، از مبنای مرسوم تقصیر دور و به مسؤولیت نوعی نزدیک شده‌اند. حتی در کشورهایی که در مرحله نظر و انشاء قواعد، سخن از تقصیر است، در عمل به این تحول پایبند هستند و برای مثال در ایران، انواع حوادث رانندگی به هر نحو ممکن به راننده انتساب داده می‌شود تا از محل بیمه‌نامه اتومبیل جبران خسارت شود.

توسعه بیمه‌های مسؤولیت و تأمین اجتماعی، سبب شده است که مسؤولیت پوشیده

۴۳. هر چند منابع مختلفی در این مورد وجود دارد ولی خوانندگان را به مطالعه منبع زیر توصیه می‌کنیم:

Jerome Hall, "Interrelation of Criminal Law and Torts", *Columbia Law Review*, v. XI III, n. 6, September 1943, pp. 775-79.

44. Jacob Nicolas, *op. cit.*, p. 233.



و مخفی بماند و احساس واقعی مسئولیت بر عهده اشخاص به نظر نیاید.<sup>۴۵</sup> تحولات مسئولیت مدنی، این شاخه از حقوق را به سمت هدفی ویژه هدایت نموده است؛ اثرات بازدارندگی و ضمانت اجرائی حقوقی برای برخورد با افعال زیانبار، سنت دیرین حقوق حاکم بر مسئولیت مدنی بود ولی امروزه هدف این حقوق، تضمین دادن به قربانیان حوادث می‌باشد و بیمه مسئولیت به عنوان ضامن معتبر به این هدف کمک شایان می‌کند.<sup>۴۶</sup> توسعه مسئولیت مدنی در صورتی که همراه با بیمه نباشد آثار نامطلوب بیشتری به وجود می‌آورد. اگر تقصیر مرتکب توسط بیمه پوشش داده نشده باشد ممکن نیست که دادگاهها نسبت به گسترش مسئولیت مدنی اقدام نمایند و به طریق اولی مسئولیت بدون تقصیر رشدی نخواهد داشت. نگرش تازه به بحث جبران زیان این است که اگر مرتکب بیمه باشد یا می‌توانسته پوشش بیمه را به دست آورد، استحقاق جبران خسارت برای زیان‌دیده وجود دارد. به عبارت دیگر در صورتی که سایر اوضاع و احوال و دلایل حادثه اقتضاء داشته باشند که مسئولیتی سنگین تحمیل شود، عرضه بیمه این اثر را دارد که تنگ‌نظری و واهمه از گسترش و تحمل مسئولیت را رفع می‌کند.<sup>۴۷</sup>

با توجه به این واقعیت در تعریف فعل زیانبار (tort) آمده است که این حقوق در ارتباط با توزیع مجدد زیان و خسارتی است که در جامعه حادث شده است.<sup>۴۸</sup> تفکر حاکم بر مسئولیت مدنی بعد از ظهور بیمه بدین صورت است که وقتی شخص بیمه شده‌ای سبب ورود خسارت می‌شود، مسأله مطرح شده، مفهوم عدالت بین طرفین نیست بلکه این مسأله اینگونه ترسیم می‌شود که آیا شخص زیان‌دیده ضروری است توسط یک منبع جمعی جبران خسارت گردد؟ برای مثال در صورت صدمه دیدن مسافری که مجانی سوار شده است، قواعد عمومی مسئولیت مدنی اعمال می‌شود و در بسیاری موارد هم بحث از این مسئولیت به دلایل روانی و شناخت طرفین مطرح نمی‌شود اما اگر پوشش بیمه وجود داشته باشد مسأله بدین صورت است که آیا یک مهمان، استحقاق همان حمایت را که نسبت به سایر مسافران می‌شود، خواهد داشت یا خیر؟<sup>۴۹</sup>

45. Savatier René, *La théorie des obligation*, Paris: Dalloz, 2eme édition: 1969, p. 275.

46. Tunc André, *International Encyclopedia of Comparative Law*, p. 6.

47. *Ibid.*, pp. 6, 53.

48. "the law of tort may be said to be concerned with the allocation or redistribution of these losses which are bound to occur in our Society", *Ibid.*, p. 7.

49. *Ibid.*, p. 53; Starck Boris, *Droit Civil, Les Obligation, Libraires Techniques*, 1<sup>er</sup> édition, Paris: 1972, p. 13.

با وجود این تحولات «باید پذیرفت که گسترش بیمه‌های مسئولیت سبب می‌شود که بخش مهمی از مسئولیتهای فردی چهره اجتماعی بیابد و به مسئولیتهای جمعی نزدیک شود... باید حق را به نویسندگان داد که سخن از تبدیل مسئولیت شخصی به اجتماعی شدن خطرها می‌گویند».<sup>۵۰</sup> زیرا جبران خسارت از طریق وجوه جمعی به عمل می‌آید و دو دارایی را مقابل یکدیگر قرار نمی‌دهد بلکه با توزیع زیان یک دارایی بر مجموعه‌ای از دارایی‌های اشخاص، نوعی مسئولیت جمعی و اشتراکی را به وجود می‌آورد و شخصی که به عنوان مسئول قرار می‌گیرد در اغلب موارد تنها محل عبور جریان زیان محسوب می‌گردد. اینگونه تبدیل شدن به مسئولیت جمعی نباید موجب انتقاد شود و واقعیت این است که هنوز تأثیر نامطلوبی از مسئولیت جمعی دیده نشده و رفتار اشخاص تحت تأثیر این نوع مسئولیت به گونه‌ای قرار نگرفته است که آثار مناسب مسئولیت جمعی را تحت الشعاع قرار دهد. کمپانی‌های بیمه نیز بیکار نمی‌نشینند و نسبت به اشخاص بی‌مبالات تحمیل بیشتری به عمل می‌آورند.<sup>۵۱</sup> همچنانکه تخفیف در حق بیمه‌ها یا جریمه‌های مالی و تشویق رانندگان خوب و تنبیه رانندگان بی‌مبالات<sup>۵۲</sup> از شیوه‌های مرسوم در این زمینه‌ها تلقی می‌شوند.<sup>۵۳</sup>

### گفتار سوم - سهم قواعد بیمه‌ای و رانندگی در پیشگیری از حوادث زیانبار

از این نظر قواعد بیمه و حقوق رانندگی دارای کارکرد ناهماهنگی می‌باشند. در زمانی که تحولات حقوقی به سمت زوال تقصیر پیش می‌رفت، مخالفان این دگرگونی نیز ساکت نشستند و با ارائه نظریات انتقادی خود، نتایج غیراخلاقی و شوم کنار نهادن تقصیر را گوشزد می‌کردند. اینان معتقد بودند که حقوق مسئولیت مدنی بخشی از حقوق خصوصی و مربوط به اشخاص است و در حیطه حقوق عمومی قرار نمی‌گیرد تا نقش اجتماعی و عمومی داشته باشد. حقوق مذکور آنقدر گسترده شده است که نه توان آن را دارد و نه می‌بایست اینگونه باشد. توسعه مسئولیت مدنی نسبت به زیانهایی که لازم بود در همان

۵۰. ناصر کاتوزیان، پیشین، صص ۴۰ و ۴۱.

51. Tunc André, *International Encyclopedia of Comparative Law*, p. 52.

52. Bonus & malus

۵۳. آیت کریمی، «مشکلات بیمه شخص ثالث (چند راه‌حل پیشنهادی)»، فصلنامه صنعت نفت، ش ۹، ص

محل واقعی باقی بمانند، قابل انتقاد است و هرگونه مسؤلیت بابت این زیانها خارج از حقوق مسؤلیت مدنی واقعی است.<sup>۵۴</sup> ایجاد سیستمهایی نظیر سیستم غیرتقصیری (No-fault) که اساس مسؤلیت را بر فعل مادی صرف قرار می‌دهد و بیمه مسؤلیت مدنی و تأمین اجتماعی را نیز به یاری خود می‌طلبد، سبب شده است که موانع مسؤلیت یکی پس از دیگری برداشته شده و بیگناهان متعدد در حکم مسؤل قرار گیرند. نظریه تقصیر اصولاً قابل ستایش است زیرا بار تحمل خسارت را بر عهده مرتکب عمل نادرست و غیرقانونی قرار می‌دهد تا قربانیان بیگناه این بار را تحمل نکنند اما اگر این مبنا کنار رود، هیچ مبنای مشخصی باقی نمی‌ماند. رئیس انجمن وکلای دعاوی ایالت‌های آمریکا، آبراهام مارخوف<sup>۵۵</sup> در سال ۱۹۶۸ در این مورد می‌گوید: «اجتماع دارای یک محور بزرگ در جهت جلوگیری از تصادفات است اما ارائه سیستم جبران خسارات غیرتقصیری انگیزه جلوگیری از تصادفات را سلب می‌کند و موانع و سیل‌بندها نسبت به رانندگان مست و بی‌احتیاط و سایر اشخاص دیگری که به قواعد اساسی ایمنی بی‌ملاحظه هستند برداشته می‌شوند. شیوع بیمه مسؤلیت، انگیزه اجتناب از مسؤلیت را برداشته است و حتی راننده مست و بی‌احتیاط نیز در این دوران، مستحق کمک اجتماعی شناخته می‌شود».<sup>۵۶</sup> افزایش بیمه مسؤلیت مدنی و تأمین اجتماعی، بدون تردید اعتبار نظریه تقصیر را به عنوان ضابطه مسؤلیت مدنی کاهش داده است. وقتی شخص در موقعیتی قرار گیرد که صرف نظر از تقصیر یا عدم تقصیر مسؤل قلمداد شود، نیازی به حفظ اقدامات ایمنی ندارد و اگر ضمانت اجراهای کیفری و اداری نظیر محرومیت از حق رانندگی نباشد، اجتماع با خطر بزرگی روبرو خواهد شد.

صاحبان حرف خطرناک و وسایل حادثه‌زا برای عدم رویارویی با خسارت غیرقابل پیش‌بینی و هنگفت، اقدام به بیمه نمودن مسؤلیت خود می‌کنند اما استفاده از این شیوه می‌تواند آنها را از اعمال مراقبت درست و متناسب با رفتار معقول و متعارف بازدارد و سبب شود از خطا کمتر پرهیز کنند.<sup>۵۷</sup> نتیجه این اهمال، افزایش حوادث زیانبار بوده و

54. Lunney Mark & Oliphant Ken, *Tort Law, Text and Materials*, London: Oxford University Press, 2000, p. 17.

55. Abraham Markhoff.

56. M. Rohrer Daniel, *Justic before the Law*, National Textbook Company, 1971, pp. 247-248.

۵۷. ناصر کاتوزیان، پیشین، صص ۳۹ و ۶۰۲.

چون واهمه‌ای نیز از طرح دعوا و تحمل خسارت در میان نیست، هیچ سعی‌ای در جلب رضایت زیاندیدگان نیز به عمل نمی‌آید. پیداست هر حادثه زیانبار، مبنای یک دعوای مسؤولیت مدنی بوده و به دلایل پیش گفته، سبب ترغیب زیان‌دیده به طرح و اقامه آن می‌گردد. مازو در این مورد می‌گویند: «ما در یک دور باطل قرار داریم؛ توسعه بیمه مسؤولیت مدنی، سبب افزایش مسؤولیت شده است و این افزایش، همه کسانی را که به فعالیتهای خطرناک دست می‌زنند، به بیمه کردن خود تحریک می‌کند».<sup>۵۸</sup>

حقوق حاکم بر حوادث رانندگی چه از حیث نظری و چه در عمل، برخلاف این تحول موضع گرفته و سعی دارد با تحمیل انواع ضمانت اجرای اداری و کیفری، مانع توسعه حوادث رانندگی شود. در همین جا لازم است به عملکرد قانونگذار انتقادی جدی وارد نمود بدین شرح که برخلاف درصد بالای بی‌احتیاطی در رانندگی و حوادث زیانبار بی‌شمار، به خطر افتادن امنیت عمومی، از دست دادن سرپرست خانواده، صدمات روحی و روانی ناشی از صدمات و فوت عزیزان و زیانهای اقتصادی، با حذف عملی ضمانت اجرای کیفری و تبدیل انواع حبسهای مقرر در مواد ۷۱۵ به بعد قانون مجازات اسلامی به جریمه‌ای نقدی بسیار ناچیز (از هفتاد هزار و یک ریال تا یک میلیون ریال) مطابق «قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین»، کاملاً خلاف اصول حاکم بر حقوق رانندگی حرکت کرده است. به همین دلیل اشخاص بی‌مبالات و سرمستان پول و قدرت و کسانی که حیات دیگران را به هیچ و پوچ می‌گیرند، بدون اندکی نگرانی، باعث صدمات مذکور شده و تنها با پرداخت جریمه‌ای اندک و بدون تحمل محرومیت‌های اجتماعی مانند منع از تصدی وسیله نقلیه، در اجتماع در حرکتند و شاید روزی قربانی بعدی این اهمال یکی از ما باشد. لذا بر قانونگذار است که با اصلاح این رویکرد و پیش‌بینی ضمانت اجرای سخت‌تر، مانع از توسعه این حوادث گردد.

در تمام این حوادث، اشخاص حتی حاضر به قبول مسؤولیت مستقیم خود مبنی بر لزوم پرداخت خسارت به زیان‌دیده نیستند و بلافاصله ادعا دارند خسارت را بیمه باید پرداخت کند. این انگیزه نادرست و تلقی غلط از جایگاه بیمه که اشخاص، بر آن اساس خود را در صدمه رساندن به دیگران آزاد می‌بینند باعث شد تا نویسندگان در هنگام تهیه

58. Mazeaud, Henri et Léon, *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle*, v. I, Paris: Librairie du recueil Sirey, 4<sup>ème</sup> édition: 1947, p. 12.

پیش‌نویس لایحه بیمه اجباری، پیشنهاد نماید که در برخی حوادث زیانبار و برخی وسایل سنگین که عمده تصادفات را به وجود می‌آورند، درصدی از خسارت بر عهده خود رانندگان مسئول قرار گیرد. امیدواریم این پیشنهاد یا سایر راه‌حلهای اصلاحی، سهمی در کاهش حوادث داشته باشد.<sup>۵۹</sup>

### مبحث دوم: تأثیر قواعد رانندگی در حقوق بیمه

وقوع حادثه رانندگی تنها دو طرف زیان‌دیده و عامل زیان را به یکدیگر پیوند نمی‌دهد بلکه به دلیل انعکاس این وضعیت در حقوق بیمه‌گران، پای قواعد بیمه‌ای را نیز به میان می‌کشد. بویژه حق زیان‌دیده (که در قانون بیمه اجباری، شخص ثالث نام دارد) آثاری به دنبال دارد که عنان اختیار را از دست طرفین قرارداد بیمه یعنی بیمه‌گر و بیمه‌گذار می‌گیرد و اقدامات آنها نمی‌تواند حق مستقیم ثالث را از بین برده یا محدود نماید. قواعد فنی رانندگی نیز آثاری در قواعد بیمه‌ای دارند که لازم است در این مبحث به آنها اشاره کرد. بنابراین این مبحث را در دو گفتار دنبال می‌نمائیم.

۵۹. پاسخ نمایندگان محترم بیمه مرکزی این است که تحمیل بخشی از خسارت بر عهده خود راننده مقصر (البته نه هر راننده‌ای بلکه اشخاصی که دارای تقصیرهای نابخشودنی می‌باشند و در قانون موارد آن احصا گردد مانند مواردی که در ماده ۷۱۸ قانون مجازات اسلامی آمده است) همان فرانشیز است و در عمل امکان ندارد. اما این ایراد صحیح نیست زیرا در صورت پیش‌بینی این امر در قانون، نمی‌توان آن را با فرانشیز مقایسه کرد و علاوه بر آن اثرات مناسبی نیز دارد زیرا منظور تحمیل بخش عمده‌ای از خسارت نیست تا نقض غرض شده و مردم را به دلیل نپرداختن دیات راهی زندان کند بلکه مقداری است که اثر بازدارندگی داشته باشد و انگیزه مسؤلیت مستقیم را در آنها زنده کند. در مورد تفاوت آن با فرانشیز (Excess=Franchise) باید گفت اولاً فرانشیز در بسیاری از مصادیق خود قابل حذف است و طرفین می‌توانند با پیش‌بینی حق بیمه اضافه، بیمه‌گر را در مورد آن متعهد نمایند. ثانیاً مبنای فرانشیز حفظ حقوق بیمه‌گر و رویکرد اقتصادی است و عمدتاً سه هدف اصلی شامل تشویق بیمه‌گذار به مراقبت از اموال، جلوگیری از مراجعه بیمه‌گذار برای دریافت هزینه‌های جزئی و تعدیل حق بیمه را دنبال می‌کند ولی مبنای تعیین مسؤلیت مستقیم و تحمیل بخشی از خسارت بر عهده راننده خاطی، پیشگیری از حوادث و حفظ امنیت عمومی مردم است و لذا غیرقابل حذف، حتی با حق بیمه بالا خواهد بود. برای ملاحظه پیشنهادی نظیر آنچه نویسنده در مورد تحمیل بخشی از خسارت بر عهده رانندگان ارائه داده است، نک:

William Vickrey, "Automobile Accidents, Tort law, Externalities and Insurance", *Law and Contemporary Problems*, v. 33, 1968, pp. 464-87.

## گفتار اول - قواعد رانندگی و تحدید یا توسعه مسؤولیت بیمه‌گر

۱. مسؤولیت بیمه‌گر و لزوم آگاهی از دعوای مربوط به حادثه رانندگی  
 بیمه‌های مسؤولیت تنها قرارداد بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار نیست بلکه هدف اصلی آن، حمایت از شخصی است که در حادثه‌ای دچار خسارت می‌شود و مسؤولیت این خسارت بر عهده شخص قرار می‌گیرد. در این هنگام است که بیمه‌گر مطابق تعهدات قراردادی خود، مسؤولیت مذکور را تأمین می‌کند. در این بیمه‌ها از یک سو حق مستقیم و خاص<sup>۶۰</sup> برای ثالث به وجود می‌آید که به موجب آن می‌تواند به بیمه‌گر رجوع و خسارت خود را دریافت نماید<sup>۶۱</sup> و از سوی دیگر واقعیت آن است که مسؤولیت اصلی پرداخت خسارت با بیمه‌گر خواهد بود و بیمه‌گذار (راننده مقصر) صرفاً طریقی برای ایجاد ارتباط بین زیان‌دیده و بیمه‌گر است. این امر ضرورت آگاهی بیمه‌گران را از دعوای حوادث رانندگی نشان می‌دهد و جهات توجیهی آن به شرح زیر است تا حقوق بیمه‌گران در حوادث رانندگی از بین نرود.

۱. امکان تبانی و صحنه‌سازی حوادث رانندگی و کلاهبرداری‌های بیمه‌ای که سهم قابل توجیهی دارند؛<sup>۲</sup> حذف حق دفاع بیمه‌گر و اقرار راننده به وقوع تصادف و پذیرش تقصیر به نحوی که تجربه نشان می‌دهد هر بار که راننده بیمه است از پذیرش تقصیر خود امتناع نمی‌کند؛<sup>۳</sup> تسری صدمات به فوت و اقدامات اولیاء دم در انتساب مرگ به حادثه رانندگی؛<sup>۴</sup> اقدامات رانندگان برای خلاصی متهم اصلی از محاکمه و جایجا کردن رانندگانی که از حیث تعلق حقوق بیمه‌ای، اشکالات قانونی دارند؛<sup>۵</sup> جعل گواهی‌نامه

60. Droit propre et exclusif.

۶۱. برای ملاحظه مفهوم و آثار این حق، نک:

Atallah Borham, *Le droit propre de la victime et son action direct entre l'assureur de la responsabilité automobile obligatoire*, Paris: L.G.D.J., 1967, pp. 25 et.

و برای ملاحظه مفهوم و آثار دعوای مستقیم زیان‌دیده علیه بیمه‌گر، نک: عبدالله خدابخشی شلمزاری،

«دعوای مستقیم و رجوع زیان‌دیده به بیمه‌گر»، *مجله پژوهش‌های حقوقی*، ۱۳۸۴، ش ۸، صص ۱۸۳ الی ۲۱۵.

۶۲. بین اقرار به مسؤولیت و اقرار به آنچه در واقع اتفاق افتاده است تفاوت وجود دارد اما امکان تضییع حق

بیمه‌گر در هر دو قسمت وجود دارد: Jacob Nicolas, *op. cit.*, p. 243.

۶۳. ماده ۵۵۴ قانون مجازات اسلامی در این مورد می‌گوید: «هر کس از وقوع جرمی مطلع شده و برای خلاصی

مجرم از محاکمه و محکومیت مساعدت کند، از قبیل اینکه برای او منزلی تهیه کند یا ادله جرم را مخفی

نماید یا برای تبرئه مجرم ادله جعلی ابراز کند حسب مورد به یک تا سه سال محکوم خواهد شد. تبصره: در

و فرار از ضمانت اجرای ماده ۵ و بند ۴ ماده ۴ قانون بیمه اجباری.<sup>۶۴</sup> در تمام این موارد تأثیرات سوء حوادث رانندگی را می‌توان در حقوق بیمه‌گران به‌خوبی ملاحظه نمود که این امر بی‌یوندا بیشتر و نزدیکتر قواعد آنها را مدلل می‌کند.

## ۲. آثار حقوقی پروانه رانندگی<sup>۶۵</sup>

اجازه تردد با وسایل نقلیه موتوری زمینی نیازمند اخذ مجوز از مقام اداری صالح است. این اجازه که در قالب سندی موسوم به پروانه یا گواهی‌نامه رانندگی ظاهر می‌شود آثار کیفری و بیمه‌ای قابل توجهی دارد. از حیث کیفری مطابق ماده ۷۲۳ قانون مجازات اسلامی تصدی وسیله نقلیه موتوری بدون داشتن آن، جرم است یا در ماده ۷۱۸ قانون مذکور در صورت وقوع حادثه رانندگی، از اسباب تشدیدکننده کیفر و عدم اعمال تبدیل اجباری حبس به جریمه نقدی است. صدور این اجازه از چند جهت حقوق بیمه‌ای طرفین حادثه رانندگی را تحت تأثیر قرار می‌دهد که اهم آن را به شرح زیر بیان می‌نمائیم.

۱. مطابق ماده ۵ قانون بیمه اجباری، اگر راننده مسؤول، فاقد پروانه رانندگی باشد، شرکت بیمه جهت حفظ حقوق زیان‌دیده، خسارت را به‌طور مستقیم به او پرداخت می‌کند اما می‌تواند برای استرداد مبالغ پرداختی، به راننده مسؤول مراجعه کند. ماده ۸ آئین‌نامه

←

موارد مذکور در ماده ۵۵۳ و این ماده، در صورتی که مرتکب از اقارب درجه اول متهم باشد، مقدار مجازات در هر مورد از نصف حداکثر تعیین شده بیشتر نخواهد بود.

۶۴. «در مورد عمد راننده در ایجاد حادثه یا در صورتی که راننده فاقد گواهی‌نامه رانندگی باشد شرکت بیمه پس از پرداخت خسارت زیان‌دیده می‌تواند برای استرداد وجوه پرداختی، به شخصی که موجب خسارت شده مراجعه نماید» [ماده ۵] «موارد ذیل از شمول بیمه موضوع این قانون خارج است: ۱... ۲... ۳... ۴.

خسارات وارده به متصرفین غیرقانونی وسایل نقلیه یا به رانندگان فاقد گواهی‌نامه رانندگی» [بند ۴ ماده ۵].

۶۵. اصطلاح صحیح «پروانه رانندگی» است که در غالب موارد با عنوان گواهی‌نامه رانندگی معرفی می‌شود. «پروانه حکمی است که طبق آن مقام صلاحیت‌دار اداری به شخص یا اشخاص معین اجازه می‌دهد تا اعمال معینی را انجام دهند مانند: پروانه رانندگی، پروانه اشتغال به کار پزشکی یا وکالت، پروانه اکتشاف معدن، پروانه ساختمانی، پروانه مسافرت به کشور بیگانه (گذرنامه). اصطلاح دیگر پروانه، جواز می‌باشد. باید توجه داشت که استعمال اصطلاحاتی نظیر گواهی‌نامه رانندگی صحیح نیست بلکه پروانه رانندگی درست است». ولی‌الله انصاری، کلیات حقوق قراردادهای اداری، تهران: نشر حقوقدان، چاپ اول: ۱۳۷۷، ص ۳۴. قانونگذار نیز به درستی از عبارات «پروانه» و «گواهی‌نامه» استفاده نمی‌کند چنانچه در ماده ۷۱۸

قانون مجازات اسلامی از عبارت پروانه و در ماده ۷۲۳ این قانون از اصطلاح گواهی‌نامه نام می‌برد.

اجرائی قانون بیمه اجباری مصوب اسفندماه ۱۳۴۷ نیز در این خصوص بیان می‌دارد:

«در صورتی که راننده وسیله نقلیه مورد بیمه هنگام وقوع حادثه فاقد گواهی‌نامه رانندگی باشد یا گواهی رانندگی او باطل شده یا مطابق مقررات راهنمایی و رانندگی متناسب با نوع وسیله نقلیه نباشد و موجب خسارت اشخاص ثالث گردد بیمه‌گر حق دارد پس از پرداخت خسارت وارده به اشخاص ثالث، به مسؤول حادثه مراجعه و خسارتهای پرداخت شده را مسترد دارد».

با مقایسه متن ماده ۸ آئین‌نامه و ماده ۵ قانون متوجه توسعه حکم ماده ۵ می‌شویم اما این امر خلاف قانون نیست و آراء وحدت رویه متعددی در خصوص تفسیر مفهوم نداشتن پروانه مجاز رانندگی صادر شده است که بر اساس آنها، نداشتن پروانه اعم از فقدان هر نوع مجوز، و یا عدم تناسب با وسیله نقلیه می‌باشد.<sup>۶۴</sup>

ممکن است پروانه رانندگی مقید به زمان یا رعایت برخی از شرایط مانند استفاده از عینک یا لوازم دیگر در هنگام رانندگی باشد در این صورت آیا کسی که با این پروانه رانندگی می‌کند و شرایط آن را رعایت نکرده است (زمان آن منقضی شده یا وسایل مورد نیاز را به کار نبرده باشد) در حکم شخص فاقد گواهی‌نامه است؟<sup>۶۵</sup> رویه قضائی در این

۶۴. در رأی شماره ۱۶۷ مورخ ۱۳۳۴/۲/۳ آمده است: «منظور از پروانه مذکور در قانون تشدید مجازات رانندگان ورقه‌ای است که به موجب آن صلاحیت راننده از حیث درجه تشخیص و در راندن وسایط نقلیه از نوع بخصوص مجاز می‌گردد. بنابراین در صورتی که شخص با داشتن پروانه درجه دو مبادرت به راندن کامیونی نماید از لحاظ اینکه برای راندن کامیون، پروانه درجه یک لازم می‌باشد در حکم این است که راننده فاقد پروانه بوده است». رأی شماره ۲۳۳ مورخ ۱۳۴۹/۱۰/۲ بیان می‌دارد: «نظر به ماده ۲۱ آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۴۷ که به موجب آن هر کس بخواهد با هر نوع وسیله نقلیه موتوری رانندگی کند باید دارای گواهی‌نامه رانندگی مربوط به آن وسیله نقلیه باشد و نظر به اینکه شرایط تحصیل پروانه پایه دو شخصی با پروانه پایه دو همگانی به شرح مندرج در شق ۴ و ۵ ماده ۲۲ آئین‌نامه با یکدیگر متفاوت است بنابراین کسی که با پایه دو شخصی مبادرت به رانندگی با وسایط نقلیه عمومی نموده و مرتکب قتل غیرعمد شود عمل او چون فاقد پروانه لازم بوده، مشمول ماده ۲ قانون تشدید مجازات رانندگان است».

۶۵. رویه قضائی در مورد شخصی که در امتحان اخذ پروانه موفق شده ولی هنوز پروانه وی صادر نشده است قائل به این است که چنین شخصی پروانه مجاز رانندگی ندارد. در بخشی از دادنامه شماره ۳۹۱ مورخ ۸۳/۳/۲۵ شعبه ۱۵ دادگاه تجدید نظر استان تهران (موضوع پرونده شماره ۸۷۲/۸۲) آمده است: «در خصوص تجدیدنظرخواهی شرکت سهامی بیمه ایران از رأی شماره ۷۶۲ مورخ ۸۲/۷/۲۸ شعبه اول دادگاه عمومی ورامین که به موجب آن دادگاه با این استدلال که آقای... در زمان تصادم از امتحان رانندگی قبول شده بوده، او را در حکم راننده با گواهی‌نامه دانسته و نتیجتاً دعوای تجدیدنظرخواه را علیه نامبرده با



موارد قاطع نیست و احکام مختلفی را می‌توان برشمرد.

۲. در بند ۴ ماده ۴ قانون بیمه اجباری «خسارات وارد به متصرفین غیرقانونی و رانندگان فاقد گواهی‌نامه رانندگی» از شمول بیمه موضوع قانون خارج است. مباحث بند ۱ در این مورد نیز قابل تکرار است. اما این نکته را نیز باید افزود که حکم بند ۴ ماده ۴ اگر به صورت ظاهر تفسیر شود نتایج ناعادلانه‌ای به بار می‌آورد زیرا راننده‌ای که پوشش مسئولیت به دست آورده است اگر مسئول خسارت باشد و طرف مقابل او (زیان‌دیده) فاقد پروانه رانندگی یا غاصب اتومبیل باشد، از محل بیمه‌نامه نمی‌توان خسارت را

←

خواستار استرداد دیه پرداخت شده به اولیاء دم مقتول رد فرموده است، قانوناً رانندگی وسیله نقلیه موکول به دو شرط عمده است: ۱. داشتن مهارت کافی ۲. داشتن اجازه از نیروی انتظامی، که مهارت با قبول شدن در امتحانات احراز می‌شود و اجازه با صدور گواهی‌نامه رانندگی محقق می‌شود. کسی که در امتحانات قبول شده باشد مادام که گواهی‌نامه دریافت نکند قانوناً حق رانندگی ندارد. کما اینکه کسی که با داشتن گواهی‌نامه رانندگی از رانندگی ممنوع شده باشد با وجود داشتن مهارت حق رانندگی ندارد و اگر رانندگی کند در حکم بی‌گواهی‌نامه است کما اینکه کسی که در امتحان اختبار کانون وکلا قبول شده باشد مادام که جواز وکالتش صادر نشده باشد حق وکالت ندارد. کما اینکه کسی که در امتحانات کارآموزی قضائی قبول شده مادام که حکم قضائتی صادر نشده حق قضاوت ندارد. کما اینکه کسی که دانشکده پزشکی را تمام کرده مادام که اجازه طبابت دریافت نکرده باشد حق طبابت ندارد. در دعوی حاضر نیز آقای... یکی از شرایط لازم را داشته ولی این شرط به تنهایی کافی نبوده و قانونگذار نیز در ماده ۵ قانون بیمه اجباری... شرط قابل مطالبه بودن خسارت را نداشتن گواهی‌نامه اعلام کرده است و نداشتن گواهی‌نامه الزاماً به معنای نداشتن مهارت نیست بلکه به معنای نداشتن اجازه رانندگی می‌باشد...». در دادنامه شماره ۸۳/۶۹۸ مورخ ۸۳/۴/۷ شعبه اول دادگاه عمومی تنگستان (موضوع پرونده ۷۶/۸۳) دادگاه به ایراد شرکت سهامی بیمه ایران مبنی بر اینکه راننده مکلف به نصب آئینه مخصوص جهت رانندگی بوده است و در واقع پروانه رانندگی او مقید به این امر شده بود توجه نمود ولی به دلیل عدم اثبات این امر و شکسته شدن شیشه جلوی اتومبیل، فرض را بر نصب این آئینه قرار داد و در نتیجه رأی به بی‌حقی شرکت سهامی بیمه ایران صادر کرد که بر اساس ماده ۵ قانون بیمه اجباری در صدد استرداد وجوه پرداختی بود. دادنامه شماره ۶۱۹ مورخ ۸۳/۵/۱۳ شعبه ۲۲ دادگاه حقوقی تهران (موضوع پرونده شماره ۳۲۵/۸۲) نیز حکایت از آن دارد که دادگاه به ایراد شرکت بیمه ایران مبنی بر لزوم رانندگی با عینک و نصب آئینه (مقید بودن پروانه رانندگی) توجه داشته و آن را پذیرفته است ولی در جلسه‌ای که برای اخذ توضیح از شرکت بیمه ایران تشکیل داده بود به دلیل عدم حضور نماینده این شرکت، قرار ابطال دادخواست مطالبه وجوه پرداخت شده را صادر کرده بود و اگر نظر دادگاه بر رد نظر شرکت بیمه ایران مبنی بر مقید بودن پروانه رانندگی بود، از همان ابتدا دعوا را مردود اعلام می‌کرد. لذا از نظر دادگاه، عدم رعایت شرایط پروانه (عینک و نصب آئینه) در حکم فقدان آن بود.

پرداخت کرد و راننده مقصر، خود باید عهده‌دار جبران خسارت باشد؟! امری که بسیار نامعقول است و به نظر می‌رسد ناشی از خطای قانونگذار باشد زیرا اگر قانونگذار در صدد مبارزه با غاصب یا دزد یا شخص فاقد پروانه رانندگی است چرا تاوان اعمال آنها باید بر عهده راننده دارای پوشش بیمه قرار گیرد. راننده‌ای که به جای استفاده از پوشش بیمه‌ای، باید از دارایی خود خسارت را پرداخت کند و با نداشتن مبلغ خسارت، راهی زندان گردد یا اینکه همیشه و قبل از تصادف، متوجه باشد که مبادا با کسی تصادف کند که پروانه رانندگی ندارد یا دزد و غاصب است؟! ملاحظه می‌شود که این نتایج غیراصولی و غیرمنصفانه را هیچ‌کس نمی‌پذیرد و باید راهی برای جبران آن در نظر گرفت.

بیشتر نویسندگان هنگام شرح حکم قانون، اشاره‌ای به این مسأله و نتایج آن نداشته‌اند<sup>۶۸</sup> ولی یکی از آنها با آگاهی صحیح از آن سعی در حل مسأله داشته است. به گفته این نویسنده: «باید از این ماده تفسیر دیگری که معقول و قابل قبول باشد ارائه نمود و از تکیه بر ظاهر قانون اجتناب کرد... تفسیر مطلوب و منطقی حکم این ماده آن است که قانونگذار می‌خواهد خسارات ناشی از (و نه وارد به) متصرفین غیرقانونی وسایل نقلیه یا رانندگان فاقد گواهی‌نامه رانندگی را از پوشش بیمه خارج نماید. در واقع در این موارد دارنده وسیله نقلیه به علت از دست دادن کنترل و رهبری وسیله نقلیه، مسؤول جبران خسارت ناشی از وسیله به افراد ثالث نخواهد بود. در نتیجه بیمه‌گر نیز که مسؤولیت بیمه‌گذار را تحت پوشش قرار داده تکلیفی به جبران خسارت نداشته است».<sup>۶۹</sup>

۶۸. جانعلی محمود صالحی، **حقوق بیمه**، تهران: بیمه مرکزی ایران، چاپ اول: ۱۳۸۱، ص ۲۷۶؛ آیت کریمی،

**بیمه اموال و مسؤولیت**، ج ۱، تهران: دانشکده امور اقتصادی، چاپ دوم: ۱۳۷۷، ص ۳۴۱.

۶۹. ایرج بابایی، **پیشین**، صص ۲۲۸ و ۲۲۹. بر خلاف تأیید دل‌نگرانی نویسنده محترم که از اساتید صاحب‌نظر مسؤولیت مدنی و بیمه می‌باشند باید چند نکته انتقادی را در مورد نظر ایشان مطرح نمود. اولاً به نظر می‌رسد بند ۴ ماده ۴ نص باشد و بالاتر از ظاهر عمل کند و بنابراین تفسیر ایشان مقابل نص است. ثانیاً حکم نداشتن پروانه رانندگی و متصرف غیرقانونی یکی است و اگر استدلال مذکور پذیرفته شود و بر اساس مفهوم دارنده و سلب اختیار هدایت اتومبیل به تفسیر بند ۴ ماده ۴ بپردازیم، آنگاه وضعیت شخص فاقد پروانه رانندگی را چگونه توجیه کنیم و با چه دستاویزی، او را مانند دزد و غاصب تلقی کنیم. قطعاً صاحب نظر محترم، شخص غاصب یا دزد را در مورد منتفی شدن مفهوم دارنده و سلب اختیار از هدایت اتومبیل، مانند شخص فاقد پروانه رانندگی نمی‌داند. ثالثاً تفسیر مذکور منتهی به تعارض بند ۴ ماده ۴ و ماده ۵ قانون بیمه اجباری خواهد شد. زیرا در ماده ۵ بیمه‌گر مکلف به پرداخت خسارت است و تنها می‌تواند مبالغ را از شخص فاقد پروانه مسترد نماید در حالی که در بند ۴ ماده ۴، اساساً نه خسارتی پرداخت

حکم بند ۴ ماده ۴ باید تفسیر مضیق گردد و لذا مفهوم متصرف غیرقانونی را باید تنها در اشخاص سارق منحصر نمود زیرا اگر غیر از این باشد هر شخصی که اتومبیلی را بدون اذن مالک یا با قرارداد باطل و نظایر آن متصرف شده است از حمایت قانون خارج می‌شود در حالی که مقصود قانونگذار نمی‌تواند چنین باشد. حتی جای این استدلال باقی است که به دلیل خلاف اصل بودن از یک سو و غیرمنصفانه بودن از سوی دیگر، باید مفهوم «فاقد گواهی‌نامه» را منحصر در شخصی دانست که در زمان رانندگی هیچ‌یک از انواع پروانه مجاز پایه ۱ و ۲ را اخذ ننموده باشد لذا عدم تناسب پروانه با وسیله نقلیه یا گذشت مدت آن یا مقید بودن به رعایت شرایطی نمی‌تواند مشمول بند ۴ ماده ۴ شود.<sup>۷۰</sup>

### ۳. مسؤولیت بیمه‌گر و سرنشین‌های اتومبیل

از نظر قواعد راهنمایی و رانندگی، هر اتومبیل ظرفیت مجازی از نظر تعداد سرنشین دارد. برای مثال اتومبیل سواری پراید ۴ نفر (راننده و سه نفر دیگر) را حمل می‌کند. در صورتی

←

می‌شود و نه مسترد می‌گردد. بنابراین چگونه می‌توان تفسیر نویسنده محترم (خسارت ناشی از راننده فاقد گواهی‌نامه) را پذیرفت و هم به شمول آن نظر داشت و هم آن را مشمول قانون ندانست. در عمل بیمه‌گران هم متوجه این حکم غیرمنصفانه شده‌اند و با حق بیمه‌ای مستقل، بند ۴ ماده ۴ را خریداری می‌کنند تا در عمل، خسارت وارد به این اشخاص هم جبران شود. متأسفانه رویه صندوق تأمین خسارت بدنی موضوع ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری نیز مبتنی بر عدم پرداخت خسارت اشخاصی است که فاقد پروانه رانندگی هستند. استدلال صندوق بر اساس نص ماده ۱۰ است که موارد مصرح در ماده ۴ را از پوشش خود خارج می‌داند در حالی که به نظر می‌رسد با توجه به تحت پوشش درآمدن بند ۴ ماده ۴ در بیمه‌نامه‌ها، صندوق نیز تبعاً باید به این تعهد پایبند بوده و خسارت این افراد را جبران کند. در این مورد جای استدلال بیشتری وجود دارد که از آن صرف‌نظر می‌شود.

۷۰. هنگام بررسی حکم بند ۴ ماده ۴ قانون بیمه اجباری به یاد سخن استاد گرامی آقای دکتر ناصر کاتوزیان افتادم. آنجا که می‌فرمایند: «سعی من بر این است که قوانین را محترم شمارم و نظم را نگاه دارم ولی این شکیبایی نیز برای خود حدی دارد. همین که با ستمی آشکار روبرو شوم در پشت سدهای شهرت و رسم و رویه قضائی و صنایع ادبی و منطقی فرو نمی‌مانم. از هر وسیله که علم حقوق در اختیارم نهاده است بر آن قاعده می‌گویم تا از رونق و جلا بیفتند. اگر بتوانم از آن می‌گذرم و اگر چندان صریح باشد که وامانم، سرافرازم که با ظلم درافتاده‌ام. آسودگی‌ام آنجاست که غباری بر چهره عدالت نبینم... چه کنم حرف دگر یاد نداد استادم». ناصر کاتوزیان، **حقوق مدنی، خانواده**، ج ۱، تهران: شرکت سهامی انتشار با همکاری بهمن برنا، چاپ پنجم: ۱۳۷۸، مقدمه چاپ دوم کتاب.

که حادثه‌ای رخ دهد و اشخاص آسیب ببینند آیا تنها این تعداد اشخاص تحت پوشش بیمه قرار خواهند گرفت یا تعداد سرنشین تأثیری در تعهدات بیمه‌گر ندارد؟ بی‌گمان قواعد رانندگی در خصوص تعداد سرنشین مبتنی بر اصول حفاظتی و حمایتی است تا در صورت وقوع حادثه، امکان کنترل آن وجود داشته باشد اما آیا این قاعده در حقوق بیمه نیز تأثیرگذار است؟ برای پاسخ به این سؤال که در رویه قضائی نیز موارد بسیار دارد و به‌طور معمول سه سرنشین در صندلی عقب اتومبیل سوار می‌شوند و ممکن است همگی آسیب‌دیده یا فوت کنند باید به مقررات بیمه‌ای توجه داشت و سپس تفسیر صحیح آنها را بیان نمود. در ماده ۱۰ آئین‌نامه بیمه اجباری هیأت وزیران در این خصوص آمده است:

«تعهد شرکتهای بیمه در مورد تعداد زیان‌دیدگان خارج از وسیله نقلیه بیمه‌شده نامحدود و در مورد سرنشینهای آن محدود به ظرفیت مجاز وسیله نقلیه خواهد بود.»

بدین ترتیب بیمه‌گر تنها سه نفر از سرنشینها را جبران خسارت می‌کند و خود راننده به حکم بند الف ماده ۲ قانون بیمه اجباری و نفر چهارم به دلیل ماده ۱۰ آئین‌نامه از دریافت خسارت محروم است. آیا این رویکرد صحیح است؟

به عقیده ما حکم ماده ۱۰ آئین‌نامه مذکور خلاف قانون بیمه اجباری است و مطابق اصل ۱۷۰ و ۱۷۳ قانون اساسی قابل اجرا از سوی محاکم نیست و پس از ابلاغ رأی مرجع قضائی و عدم تمکین بیمه‌گر نسبت به پرداخت خسارت وارده به تمام سرنشینها (غیر از راننده) می‌توان با تقدیم دادخواست علیه بیمه‌گر محکومیت او را خواست. دلیل این نظر آن است که ماده ۱ قانون بیمه اجباری، دارندگان وسایل نقلیه را مسؤول جبران خسارت وارد به اشخاص ثالث اعلام می‌کند و در ماده ۲ قانون مذکور نیز اصل را بر شمول تمام اشخاص نسبت به مفهوم «ثالث» قرار داده و هیچ سخنی از شخص داخل اتومبیل و خارج از آن و تعداد سرنشین ننموده است بنابراین مطابق قانون هر شخصی که در نتیجه حادثه رانندگی آسیب ببیند اگر از زمره اشخاص موضوع ماده ۲ قانون نباشد، باید جبران خسارت شود و بدیهی است مسؤولیت راننده در جبران خسارت تمام سرنشینها، به تعهدات بیمه‌گر منتقل می‌شود و آنگاه این پرسش مطرح است که چرا آئین‌نامه اجرائی قانون، برخلاف فلسفه حمایتی آن، دامنه حکم قانون را محدود کرده و با توسعه مفهوم اشخاص غیرثالث، عده‌ای را از شمول بیمه خارج نموده است. ماده ۲ قانون بیمه اجباری

بیان می‌دارد:

«کلیه اشخاصی که به سبب حوادث و سایل نقلیه موضوع این قانون دچار زیانهای بدنی یا مالی می‌شوند از لحاظ این قانون ثالث تلقی می‌شوند به استثناء اشخاص زیر...».

بدیهی است که بندهای «الف» تا «ج» ماده ۲ هیچ اشاره‌ای به سرنشینی که برخلاف قواعد رانندگی و خارج از ظرفیت سوار شده است نکرده و آئین‌نامه اجرائی بدون دلیل آن را افزوده است. بنابراین به باور ما این بخش از ماده ۱۰ آئین‌نامه نباید مورد استناد قرار گیرد. این مسأله وقتی اهمیت خود را نشان می‌دهد که عرف مسلّم تمام انواع سواری و اتومبیل‌های عمومی بر سوار کردن سه سرنشین در صندلی عقب و یک سرنشین در صندلی جلو است و تلاش مقررات رانندگی در شهری مانند تهران، تنها توانسته است به زحمت، تعداد سرنشین صندلی جلو را از دو نفر تقلیل و اجباری نمایند اما امکان اینکه در صندلی عقب تنها دو سرنشین سوار شود به هیچ عنوان از نظر عرف رانندگان و واقعیت جامعه پذیرفته نخواهد شد.<sup>۷۱</sup>

در عین حال اگر بنا به فرض، اعتبار ماده ۱۰ آئین‌نامه را در مورد سرنشین مجاز بپذیریم به نظر می‌رسد نباید قاعده نسبیت را اعمال و از تمام سرنشینیهای اتومبیل، درصدی از خسارت را کسر کرد یا به عبارت دیگر دیه و خسارت سرنشین مجاز را بین آنها تقسیم کرد (کاری که رویه بیمه‌ها است) بلکه با عنایت به خلاف اصل بودن این امر باید کمترین دیه را از شمول تعهدات بیمه‌گر استثناء نمود تا فلسفه حمایتی بیمه حفظ شود. بدیهی است این استدلال که کمترین دیه و صدمه با بیشترین آن چه وجه ترجیحی

۷۱. رویه قضائی گاه با توجیهاات دیگری در صدد عدم اعمال حکم ماده ۱۰ آئین‌نامه اجرائی در مورد ظرفیت قانونی سرنشین اتومبیل است. از جمله در دادنامه شماره ۱۳۶۲ مورخ ۸۳/۱۰/۲۹ شعبه سوم دادگاه تجدیدنظر استان کرمانشاه (موضوع پرونده شماره ۲۱۳/۸۳) آمده است: «تجدیدنظرخواه شرکت سهامی بیمه دانا... ادعای این موضوع را کرده که شرکت، خارج از ظرفیت قانونی اتومبیل مسؤولتی ندارد و این در صورتی است که اگر این موضوع را هم بپذیریم در خصوص راننده مقصر حادثه مصداق دارد که خود ایشان نیز فوت کرده و اگر بنا باشد مسؤولیتی متوجه بیمه نباشد باید در مورد شخص راننده اعمال شود...» بدیهی است استدلال دادگاه صحیح نیست زیرا راننده مقصر به حکم ماده ۲ قانون بیمه اجباری، موضوعاً از شمول قانون و مسؤولیت بیمه‌گر خارج است و وقتی آئین‌نامه اجرائی اشاره به سرنشین مجاز دارد افراد ثالث را در نظر گرفته که تحت شمول هستند نه فردی را که اساساً اگر تنها هم در اتومبیل باشد، مشمول حمایت نیست. بنابراین مبانی رأی قطعاً نادرست است هرچند نتیجه آن با نظر ما موافق است.

دارند و در صورت تعارض، هر دو ساقط شده و لذا قاعده نسبت اعمال می‌گردد زیننده حقوق بیمه نیست. حقوقی که برحسب نیت، اعتماد، حمایت و جبران خسارت تکیه دارد حداقل در مواردی که جای ابهام وجود دارد باید به گسترش چتر حمایتی خود پردازد نه اینکه آن را بردارد.<sup>۷۲</sup>

### گفتار دوم - حقوق ثالث در قواعد رانندگی و بیمه‌ای

حادثه رانندگی، آسیب بدنی و مالی به اشخاص ثالث به وجود می‌آورد. شخص ثالث<sup>۷۳</sup> هر فردی است که در حادثه مذکور به نحوی از انحاء دچار زیان شده و از مصادیق استثنای ماده ۲ قانون بیمه اجباری محسوب نمی‌شود. حادثه رانندگی پیوندی به وجود می‌آورد که مثلث سه‌گانه آن شامل مسئول حادثه، زیان‌دیده ثالث و بیمه‌گر است و به دلیل دخالت حقوق زیان‌دیده، برخی از قواعد رانندگی و بیمه‌ای در مقابل او قابل استناد نیست. این موارد را می‌توان در چند عنوان مورد بررسی قرار داد.

#### ۱. مفهوم دارنده و ثالث

ماده ۱ قانون بیمه اجباری به مسئولیت «دارندگان» وسایل نقلیه اشاره دارد و آنها را در مقابل شخص ثالث مسئول جبران خسارت می‌داند اما تعریفی از دارنده به دست نمی‌دهد و مفهومی بس مبهم را در نظام حقوقی رها نموده است. نویسندگان حقوقی نیز هر یک بنا بر مشرب فکری خود سعی در تعریف آن داشته<sup>۷۴</sup> و به باور نویسنده، هیچ‌یک،

۷۲. دخالت بیمه را به بارش باران ملایمی تشبیه می‌کنند که رحمت خداوندی است بر سر مردم و به جای سیل ویرانگر، کل این نعمت را توزیع می‌کند. این هدف همیشه باید نصب‌العین بیمه‌گران باشد و حمایت خود را از طریق تنگ‌نظری‌ها لکه‌دار نکنند:

André Tunc, *International Encyclopedia of Comparative Law*, p. 67.

۷۳. شخص ثالث در قراردادها نیز به‌کار می‌رود و منظور کسی است که از حقوق و تعهدات مستقیم طرفین قرارداد متأثر نمی‌شود و به جای پیوند با آنها، استقلال دارد اما در بحث حادثه رانندگی و حقوق بیمه‌ای، ثالث بیش از استقلال، دارای پیوند مستقیم با طرفین است و می‌تواند به حقوق خود استناد نماید. در قرارداد بیمه دیگر جایی برای بیگانه دانستن شخص ثالث نیست و او یکی از ذینفع‌های اصلی است و اشاره «ثالث» به او به این معنا است که طرفین قرارداد بیمه متوجه حضور شخص دیگری هم در کنار خود باشند، بر خلاف مفهوم ثالث در سایر قراردادها که طرفین باید متوجه عدم حضور شخص در قرارداد باشند!

۷۴. برای ملاحظه برخی تعاریف و نظرات نک: ناصر کاتوزیان، *مسئولیت مدنی*، صص ۶۱۴ الی ۶۱۸؛ ایرج

حق مطلب را اداء نموده‌اند. ما در صدد بیان تعریف آن و وارد شدن در گرداب اختلاف نظر مذکور نیستیم و به تفسیری واقعگرا و منطقی، به دور از مفهوم اعتباری آن، می‌پردازیم تا بر اساس آن، وضعیت زیان‌دیده را در حادثه رانندگی تبیین نمائیم. با نگاهی به مواد قانون بیمه اجباری و قانون مجازات اسلامی که از مفاهیم «راننده»، «متصدی»، «دارنده» و نظایر آن سخن به میان آمده است یا باید به تفاوت آنها نظر داشت یا یک مفهوم مشترک کلی و هدفمند را از استعمال الفاظ مذکور به دست آورد تا استعمال لفظ در اکثر از یک معنای حقیقی و ایراد اصولی هم جلوه نماید.<sup>۷۵</sup>

برای این امر باید توجه داشت که هر تفسیری از این مفاهیم به عمل آید حقوق ثالث زیان‌دیده را تحت تأثیر قرار می‌دهد و از حیث قواعد رانندگی نیز آثار متفاوت دارد. به همین دلیل ما تکیه را بر رویکرد واقعی گذاشته و معتقدیم که این مورد از جمله مواردی است که مصالح و واقعیات، منطق حقوقی را به دنبال‌روی از خود فرا می‌خواند و به جای درگیر شدن در مفاهیم اعتباری باید حمایتی‌ترین مفهوم از آن را پذیرفت.

به باور ما مقصود از دارنده شخصی است که حادثه رانندگی به او منتسب است یعنی کسی که مطابق مقررات مسؤل خواهد بود و این شخص می‌تواند همزمان اطلاق راننده را داشته باشد که آن در زمانی است که اتومبیل در حین حرکت، باعث حادثه می‌شود و نیز می‌تواند بدون اطلاق راننده، کسی باشد که اتومبیل را در وضعیت نامناسب متوقف نموده و از این تقصیر او حادثه‌ای رخ می‌دهد یا هر وضعیت دیگری که به هر صورت مسؤلیت متوجه شخص شود و این مسؤلیت به لحاظ دخالت وسیله نقلیه باشد. بنابراین تعیین مسؤلیت دارنده در قانون بیمه اجباری با قواعد رانندگی در قانون مجازات اسلامی گره خورده است و پیوند آنها را باید در نظر داشت. هر بار که وسیله نقلیه در حادثه‌ای دخالت داشته باشد، هر کس مسؤل باشد، دارنده همان است و بر این اساس از

←

بابایی، پیشین، صص ۱۹۷ الی ۲۰۶. باید دانست که نظیر مفهوم دارنده و ابهام آن در حقوق کامن‌لا و فرانسه نیز وجود دارد که برای مطالعه تطبیقی در این مورد می‌توان به منبع زیر مراجعه نمود: ناصر کاتوزیان با همکاری لعیا جنیدی و مجید غمامی، پیشین.

۷۵. برای ملاحظه این بحث اصولی نک: الشیخ محمد کاظم الآخوند الخراسانی، کفایه الاصول، مؤسسه النشر الاسلامی، الطبعة الثالثة: ۱۴۲۷هـ.ق، صص ۷۶ الی ۸۱.

محل پوشش بیمه‌ای اتومبیل باید خسارت وارده به شخص ثالث را جبران کرد. این نظر که برای تعیین دارنده باید به قواعد مسئولیت مدنی و کیفری رجوع کرد نظر قاطع و بدون تردید رویه قضائی فعلی ایران و مبتنی بر رویکرد دیوان عالی کشور و از جمله رأی وحدت رویه آن می‌باشد.<sup>۷۶</sup>

در حوادث رانندگی، نظر افسران کاردان فنی و کارشناسان مربوط اخذ و علت تامه تصادف تعیین می‌شود و از حیث تحلیلی هم بر مبنای قانون مجازات اسلامی، شخص مقصر به عنوان مسئول تحت تعقیب کیفری قرار می‌گیرد. در قواعد بیمه‌ای، خسارات ناشی از اتومبیل است که تحت پوشش قرار دارد و لذا بازتاب مسئولیت شخص مقصر و احراز «حادثه» رانندگی، مطابق تعریفی که از آن در قانون بیمه اجباری آمده است،<sup>۷۷</sup> در تعهدات بیمه‌گر ظاهر شده و خسارت از محل بیمه‌نامه پرداخت می‌گردد. در واقع به جای اینکه گفته شود دارنده، مطابق ماده ۱ قانون بیمه اجباری، مسئول و براین اساس مسئولیت او تحت پوشش است باید گفت هر خسارت ناشی از اتومبیل بیمه‌شده، پس از احراز مسئولیت شخص، از محل بیمه‌نامه پرداخت می‌شود و نیازی به مفاهیم اعتباری و ذهنی دارنده یا نظایر آن نیست. در وضعیت کنونی و جمع بین مقررات قانون مجازات اسلامی و قواعد رانندگی و حقوق بیمه‌ای باید اولاً مبنای مسئولیت ناشی از حادثه رانندگی تعیین و شخص مسئول را شناخت؛ ثانیاً انتساب حادثه را به اتومبیل و ارتباط شخص مسئول را با این وسیله به دست آورد؛ و ثالثاً در صورت بیمه بودن اتومبیل، خسارت را از محل آن پرداخت نمود.<sup>۷۸</sup> با چنین رویکردی باید مسئول حادثه و شخص ثالث را از یکدیگر متمایز

۷۶. در رأی وحدت رویه شماره ۱۳ مورخ ۶۲/۷/۶ آمده است: «چنانچه قتل خطئی باشد و کسی که ارتکاب آن به او نسبت داده شده هیچگونه خلافی مرتکب نشده باشد و وقوع قتل هم صرفاً به لحاظ تخلف مقنول باشد راننده مسئول نبوده و بالتیجه رأی شعبه ۲۱ دادگاه کیفری ۲ مشهد به اتفاق آراء تأیید می‌شود».

۷۷. تبصره ۱ ماده ۱ قانون بیمه اجباری در این مورد بیان می‌دارد: «منظور از حوادث مذکور در این قانون، هرگونه تصادف یا سقوط یا آتش‌سوزی یا انفجار وسایل نقلیه موضوع این ماده و نیز خساراتی است که از محمولات وسایل مزبور به اشخاص ثالث وارد شود».

۷۸. بی‌گمان مسئولیت ناشی از حادثه رانندگی قواعد دیگری نیز دارد که از جمله می‌تواند سبب تقویت این نظر شود که میان مسئولیت دارنده و راننده تفاوت است. از جمله این قواعد می‌توان به قسمت اخیر تبصره ذیل ماده ۸ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی (۱۳۵۰) اشاره نمود که اعلام می‌دارد: «عدم مسئولیت جزائی راننده، مانع استفاده شخص متضرر از حادثه از مقررات بیمه شخص ثالث نخواهد بود». قسمت اخیر ماده ۴ قانون ایمنی راهها و راه‌آهن مصوب ۱۳۴۹ نیز اعلام داشته است: «... عدم



دانست و استثنای ماده ۲ قانون بیمه اجباری را تفسیر نمود؛ بدین شرح که هرگاه شخصی مسئول حادثه شناخته شد (اعم از اینکه در حال رانندگی باشد یا توقف نامناسب یا هر تقصیر دیگری داشته باشد) باید بر اساس وضعیت او، شخص ثالث و غیرثالث را تعیین نمود. بدین ترتیب اگر شخص «الف» قرارداد بیمه‌ای با یک شرکت بیمه منعقد نمود، هرچند از نظر حقوق بیمه، بیمه‌گذار محسوب است اما به محض انتقال مادی یا حقوقی اتومبیل و مسئولیت شخص دیگری که راننده اتومبیل بوده است، خود شخص «الف» می‌تواند به عنوان ثالث محسوب و از محل بیمه‌نامه جبران خسارت شود یا در صورتی که راننده‌ای اتومبیل دیگری را عاریه گرفته و تصادف نماید، اولاً همسر و اولاد او حسب بند «ج» ماده ۲ قانون بیمه اجباری ثالث نخواهند بود؛ ثانیاً اگر مالک اتومبیل که قرارداد اولیه بیمه را منعقد نموده بر حسب اتفاق، در نتیجه این حادثه رانندگی مصدوم یا فوت شود ثالث محسوب است و نمی‌توان به بهانه بند الف ماده ۲ قانون مذکور او را از دریافت خسارت از محل بیمه‌نامه محروم کرد. در هر صورت مهم آن است که شخص مسئول بر اساس قواعد رانندگی تعیین و شناخته شود آنگاه اشخاص ثالث و غیرثالث را

←

مسئولیت راننده مذکور مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود». تشریح این قواعد، اعلام نظر در خصوص مبنای مسئولیت اتومبیلها و نظریه خطر، آثار تفاوت بین مسئولیت دارنده و راننده که بعضاً مورد استناد دکتربین است و سایر موارد این بحث را انشاءالله در نوشتار دیگری تبیین خواهیم نمود. تذکر این نکته نیز مناسب است که در ماده ۳ قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۸۶/۳/۲۳ حکمی ذکر شده است که دلالت بر تعلق بیمه به اتومبیل و حوادث ناشی از آن دارد و این نظر را بیشتر تقویت می‌کند که آنچه در رویه قضائی می‌گذرد و بر اساس آن ابتدا به تعیین مسئول حادثه و سپس ارتباط آن با اتومبیل می‌پردازند، مناسبترین راه‌حل برای زیاندیدگان است. در ماده ۳ مذکور، خسارات وارد به مصرف‌کننده و اشخاص ثالث، از محل بیمه‌نامه اتومبیل پرداخت می‌شود و تنها تعهدات خارج از آن، بر عهده عرضه‌کننده است اما جای این سؤال جدی باقی است که وقتی خسارت ناشی از عیب ذاتی و نقص در تولید باشد، آیا بیمه‌گر با پرداخت خسارت می‌تواند به عرضه‌کننده اتومبیل رجوع کند و خسارت را دریافت نماید؟ اگر پاسخ مثبت باشد باید به ظهور تحولی در اصل جانشینی بیمه‌گر اعتراف کرد که بر مبنای آن در بیمه‌های مسئولیت هم امکان مراجعه بیمه‌گر به مسئول حادثه وجود دارد و آن در فرضی است که شخص راننده، در واقع مسئولیتی بر عهده نداشته و چون به دلیل عیب ذاتی، حادثه به بار آمده و عرضه‌کننده اتومبیل مسئولیت نهایی را دارد و برای تسهیل جبران خسارت ثالث، از محل بیمه‌نامه پرداخت خسارت صورت گرفته لذا بیمه‌گر حق دارد به مسئول نهایی مراجعه کند. باید منتظر تفسیر نویسندگان و رویه قضائی از ماده ۳ قانون مذکور بود.

بر اساس وضعیت او مورد سنجش قرار دهیم. این رویکرد از جمع مواد ۱، ۲، ۳ و روح ماده ۶ قانون بیمه اجباری و قواعد حاکم بر حوادث رانندگی و تحول به وجود آمده در مبنای مسؤولیت ناشی از آن، بویژه بعد از تصویب قانون مجازات اسلامی به دست می‌آید و مناسبترین تفسیر برای حفظ حقوق زیاندیدگان نیز می‌باشد.<sup>۷۹</sup>

## ۲. حق ثالث در حادثه رانندگی و اثر آن در قرارداد بیمه

با تحقق حادثه رانندگی، حق مستقیم جبران خسارت زیان‌دیده در مراجعه به بیمه‌گر به وجود می‌آید که منشأ احکام و آثار بسیاری است. اصل اساسی در این مورد را می‌توان اینگونه بیان نمود که پس از وقوع حادثه رانندگی، هیچگونه اقدامی نمی‌تواند این حق را تضییع یا محدود یا مقید نماید و تفاوتی نمی‌کند که مسؤول حادثه این اقدامات را انجام دهد یا بیمه‌گر. بی‌گمان تعهدات قراردادی متعددی بر عهده طرف قرارداد یا منتقل‌الیه اوست و سهم هر یک از آنها می‌تواند سرنوشت قرارداد را دگرگون کند اما هیچ‌یک نمی‌تواند تعرضی به حق ثالث داشته و اثر نقض قرارداد را متوجه او کند. از آن جمله موضوع ماده ۳ قانون بیمه اجباری مبنی بر لزوم اطلاع از انتقال وسیله نقلیه ظرف ۱۵ روز یا ماده ۱۵ قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶/۲/۷ که از لزوم اطلاع رسانی به بیمه‌گر ظرف ۵ روز از تاریخ مطلع شدن بیمه‌گذار از حادثه سخن می‌گویند، نمی‌تواند حق ثالث را محدود

۷۹. رویکرد حمایتی رویه قضائی و استقبال از محکومیت بیمه‌گران امری غیرقابل انکار است و ما نیز همانند لرد دنینگ (Lord Denning) آن را به زبان آورده و اقرار می‌نمائیم. اما این رویکرد باید با منطقی‌ترین و مناسبترین اصول مسؤولیت مدنی، کیفری و بیمه‌ای باشد تا پیوند صحیحی بین آنها به وجود آید. در غیر این صورت آثار زیانباری متوجه هر کدام از این بخشها خواهد شد. دادنامه شماره ۱۱۷۶-۷۱۳ مورخ ۸۳/۹/۲۸ شعبه چهارم دادگاه عمومی حقوقی یزد (موضوع پرونده شماره ۷۶۷-۸۳) در مورد تعیین شخص ثالث و غیرثالث، استدلالی مخالف آنچه ما در متن نوشتار بیان داشتیم اعلام نموده است و این استدلال که مبتنی بر تفسیر لفظی قانون بیمه اجباری است، به‌طور قطع در صورت تغییر شرایط حادثه و تغییر راننده، به گونه دیگری درمی‌آمد و این نتیجه همان چیزی است که رویه قضائی بر اساس آن به دنبال استفاده حداکثر از محل بیمه‌نامه‌ها می‌باشد. در بخشی از دادنامه موصوف، پس از ایراد شرکت بیمه دانا مبنی بر اینکه مصدوم فرزند «راننده» مقصر است و لذا ثالث تلقی نمی‌شود، چنین آمده است که: «... نظر به اینکه خواهان فرزند راننده مقصر می‌باشد نه بیمه‌گذار [لذا] صرف‌نظر از اینکه تحت تکفل وی باشد یا نه، حسب صراحت بند ج ماده ۲ قانون بیمه اجباری... همسر و پدر و مادر و اولاد و اولاد و اولاد و اجداد تحت تکفل «بیمه‌گذار» ثالث محسوب نمی‌شوند، بنابراین دادگاه ادعای خواهان را وارد می‌داند...».

نماید. به تعبیر یکی از نویسندگان «در پی وقوع حادثه، تعهدات بیمه‌گر به جبران خسارت عینیت می‌یابد و سپس در پی تخلف بیمه‌گذار، تعهد بیمه‌گر تقلیل یافته یا کلاً منتفی می‌شود. چنانچه برای ثالث حق مستقلی در مقابل بیمه‌گر به رسمیت شناخته شود، علی‌الاصول تخلف بیمه‌گذار در مقابل بیمه‌گر نمی‌تواند خللی به حقوق ثالث وارد کند و موجب تقلیل یا منتفی شدن حق او در جبران خسارت شود... بیمه اجباری وسایل نقلیه از مصادیق بارز ایجاد حق مستقیم برای ثالث در مقابل بیمه‌گر است و لذا در این مورد باید پذیرفت که تخلف بیمه‌گذار در اعلام وقوع حادثه، خدشه‌ای به حقوق ثالث قربانی حادثه وارد نکرده و این تخلف علیه ثالث قابل استناد نیست».<sup>۸۰</sup> در عین حال نباید منکر این قاعده شد که اگر از تخلف متعهد، خسارتی به بیمه‌گر وارد شود، حق مراجعه به او و جبران خسارت از بیمه‌گذار متخلف وجود دارد.<sup>۸۱</sup> وضعیت مشابه را می‌توان در مورد فسخ و تعلیق قرارداد بیمه پذیرفت و در آنها، زیان‌دیده ناشی از حادثه رانندگی و هر حادثه‌ای که سبب حق مستقیم شخص می‌شود، می‌تواند حقوق خود را استیفاء نماید.<sup>۸۲</sup>

۸۰ ایرج بابایی، پیشین، ص ۱۱۷.

۸۱ همان.

۸۲ موضع رویه قضائی در خصوص تخلف از اعلام حادثه به بیمه‌گر دوگانه است. در این مورد به دو رأی اشاره می‌شود. در دادنامه شماره ۷۴۳ مورخ ۸۲/۱۱/۷ شعبه ششم دادگاه عمومی همدان (موضوع پرونده شماره ۹۰۲/۸۲) در پی ایراد بیمه‌گر به تخلف از لزوم اطلاع رسانی حادثه مطابق ماده ۱۵ قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶ آمده است: «... نظر به اینکه برخلاف استنباط نماینده خوانده، تعهد به نفع شخص ثالث در قرارداد بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار تعارضی با قوانین موضوعه ندارد و فلسفه تأسیس بیمه شخص ثالث چنین امری می‌باشد دادگاه دعوی خواهان را وارد تشخیص...». دادنامه شماره ۵۹ و ۶۰ مورخ ۸۳/۱/۱۹ شعبه ۱۳ دادگاه تجدیدنظر استان اصفهان (موضوع پرونده شماره ۱۵۹۸ و ۱۵۹۹-۸۲)، بر خلاف رأی سابق اعلام می‌دارد: «تجدیدنظرخواهی شرکت سهامی بیمه ایران نسبت به دادنامه شماره ۱۰۲۴ مورخ ۸۲/۵/۱۵ شعبه چهارم دادگاه عمومی نجف‌آباد اجمالاً وارد به نظر می‌رسد زیرا تجدیدنظرخوانده، معاذیر موجه و قابل قبولی در توجیه تأخیر چندساله اعلام اخبار حادثه تصادف منجر به مرگ مقتوله به شرکت بیمه (تجدیدنظرخواه) ارائه ننموده است در صورتی که بنا به تجویز ماده ۱۵ قانون بیمه، شخص متصدی وسیله نقلیه تحت شمول بیمه باید منتهی در ظرف ۵ روز از تاریخ اطلاع خود از وقوع حادثه بیمه‌گر را مطلع سازد و الا بیمه‌گر مسؤول نخواهد بود...». البته می‌توان بین این دو رأی آشتی برقرار نمود و هر دو را نهایتاً به همان نتیجه‌ای که در متن نوشتار بیان نمودیم بازگرداند. زیرا در رأی اول، شخص ثالث مطالبه خسارت از شرکت بیمه داشت و به همین دلیل، ایراد تأخیر اعلام راننده مقصر، پذیرفته نشد ولی در دعوی دوم، خود شخص مقصر مطالبه خسارت پرداختی به زیان‌دیده را از شرکت بیمه داشت و دادگاه در واقع نسبت به او چنین

مورد دیگری که در حوادث رانندگی به وفور به چشم می‌خورد فرار راننده پس از وقوع تصادف یا اهمال او در اعزام مصدوم به مراکز درمانی و در نتیجه جلوگیری از گسترش خسارت است. این وضعیت چه بازتابی در قواعد رانندگی و حقوق بیمه‌ای دارد؟ ماده ۷۱۹ و تبصره‌های ۱ و ۲ آن، وضعیت قاعده رانندگی را بیان داشته و مقرر می‌کند که در صورت نیاز به کمک به شخص مصدوم باید این اقدام صورت گیرد و مصدوم به مراکز درمانی رسانده شود. انتقال وسیله نقلیه و به هم زدن صحنه تصادف نیز تنها با این شرط ممکن است. ماده ۱ قانون مجازات خودداری از کمک به مصدومین و رفع مخاطرات جانی مصوب ۵۴/۳/۵ نیز برای جلوگیری از تشدید خسارت، مقرر می‌کند که هر شخصی مکلف به انجام اقدامات پیشگیرانه و مانع شدن از توسعه خسارت است و در ماده ۲ تکلیف اشخاصی که قانوناً چنین وظیفه‌ای را دارند تشدید و مجازات سخت‌تری را برای آنها پیش‌بینی نموده است. در ماده ۱۵ قانون بیمه (۱۳۱۶) نیز یکی از وظایف بیمه‌گذار، جلوگیری از توسعه خسارت و سرایت آن است. مجموع این دو قاعده مبتنی بر اصل مقابله با خسارت یا کاهش آن است و اهداف انسانی و اقتصادی قابل دفاعی را نیز دنبال می‌نمایند.<sup>۸۳</sup> اما این وضعیت نیز نمی‌تواند حقوق ثالث را محدود کند و زیان‌دیده تمام خسارت خود را از محل بیمه‌نامه دریافت خواهد داشت. در عین حال بیمه‌گر می‌تواند خسارت پرداختی را از شخص متخلف مسترد دارد و برای این امر به شرایط قراردادی و حکم قانون استناد نماید. بدیهی است که هر خسارتی که شخص متخلف می‌توانست از آن جلوگیری به عمل آورد موضوع مطالبه بیمه‌گر خواهد بود.<sup>۸۴</sup>

←

درخواستی را پذیرفته است و این دو رأی معارض به نظر نمی‌رسند زیرا ما نیز عقیده داریم تخلف بیمه‌گذار دامن‌گیر ثالث نخواهد شد و تنها می‌توان در مقابل خود بیمه‌گذار به آن استناد کرد و برای مثال اگر در صدد مطالبه خسارت از شرکت بیمه برآید، او را به اندازه‌ای که سبب زیان شرکت بیمه شده است، محروم نمود.

۸۳ از این اصل به (Mitigation of Damages) یاد می‌کنند:

Eugene Kontorovich, "The Mitigation of Emotional Distress Damages", *The University of Chicago Law Review*, v. 68, Spring 2001, pp. 491-518.

۸۴ ایرج بابایی، پیشین، صص ۹۹ الی ۱۰۲.

### ۳. تبنانی و سوء استفاده ثالث در حادثه رانندگی

بر خلاف تأکید بر حقوق ثالث در حوادث رانندگی و عدم استناد تقصیر طرفین قرارداد بیمه در مقابل او، اگر ثابت شود که زیان‌دیده، عالماً با مسؤول یا مسؤولان حادثه برای دریافت خسارت، تغییر وضعیت حادثه، استفاده از پوشش بیمه‌ای، فراری دادن شخص مقصر و مسؤول اصلی از تعقیب و محاکمه، اقدام و تبنانی نموده است از حمایت قانون محروم خواهد شد. همچنانکه حمایت قانون، عام و فراگیر است و حقوق مستقیم ثالث را تحت پوشش دارد، از قاعده اقدام ثالث علیه خود، سوء استفاده از حق و قاعده «هیچ‌کس نمی‌تواند از شرارت خود استفاده کند»<sup>۸۵</sup> نیز غافل نیست و اصول حقوقی را وارد میدان حادثه رانندگی و قرارداد بیمه می‌کند. با تحقق این امور جایی برای حمایت باقی نیست و قانونگذار نیز با تذکر لزوم صداقت و حسن نیت که بنیادی‌ترین اصل بیمه‌ای در روابط طرفین و ذینفع می‌باشد، بر ضمانت اجرای مقرر که همان محرومیت از اخذ آسان خسارت است تأکید می‌نماید. روح مواد ۱۴ و ۳۰ قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶، رویکرد بندهای ۴ و ۵ ماده ۴ و ماده ۵ قانون بیمه اجباری و صراحت ماده ۹ آئین‌نامه این قانون که اشاره دارد «هر نوع خدعه و تبنانی اشخاص ثالث یا ارائه مدارک مجعول که مؤثر در موضوع باشد در صورت اثبات موجب محرومیت از دریافت خسارت می‌گردد» دلالت بر این نتیجه دارد. شرایط عمومی بیمه‌های مسؤولیت نیز حاوی این شرط است و بنا بر قاعده «الامتناع بالاختیار لا ینافی الاختیار» نمی‌توان بر خدعه و فریب ثالث جهت تغییر شرایط حادثه اثری مترتب نمود. به همین دلیل است که مقررات رانندگی و از جمله تبصره ماده ۷۱۹ قانون مجازات اسلامی بر عدم تغییر صحنه تصادف و حرکت وسیله نقلیه‌ای که عامل خسارت بدنی است تأکید دارد. در عمل بسیار دیده می‌شود که بویژه جابجا نمودن راننده اتومبیلی که پروانه مجاز رانندگی ندارد عاملی برای همدردی با مسؤول حادثه و عدم مراجعه بعدی بیمه‌گر به او شده است و زیان‌دیده نیز به این امر رضایت می‌دهد و حقایق را بیان نمی‌کند. در این موارد و همچنین در مواردی که زیان‌دیده حالت انفعال دارد و نسبت به تغییر صحنه تصادف دخالت مستقیم ندارد از موارد خدعه و

85. Nemo auditur propriam turpitudinem alligans.

برای ملاحظه این قاعده و بررسی جایگاه آن در بین قواعد حقوقی نک:

Philippe le Tourneau, *La règle nemo auditur*, Paris: L.G.D.J., 1970.

تبانی نیست بلکه تنها مواردی را می‌توان تقلب شخص ثالث دانست که او نیز همراهی نموده و در تغییر ارکان حادثه و اعلام وقایع دخالت داشته باشد. در هر حال در صورت تردید، باید به حقوق او احترام گذاشت و بیمه‌گر از عهده خسارات برآید آنگاه می‌تواند برای دریافت آنچه از عملکرد راننده مقصر دچار خسارت شده به او مراجعه و مطابق اصول مسؤلیت قراردادی و نقض شرایط قرارداد، مطالبه خسارت کند.

### نتیجه

حضور بیمه، قواعد ماهوی و شکلی مسؤلیت تحت پوشش خود را تحت تأثیر قرار داده و پیوندی با قواعد آن برقرار نموده است که بررسی هر یک از قواعد آنها، دیگری را نیز مدنظر خواهد داشت و بدون نگاهی مشترک، نمی‌توان راه‌حل درستی در روابط بیمه و مسؤلیت ارائه داد. به عبارت دیگر مناسب مشترک<sup>۸۶</sup> بین بیمه و مسؤلیت، اقتضاء دارد که از یک‌سونگری به قواعد آنها پرهیز شود و به جای «استقلال» تحلیلی آنها از «پیوند» مسالمت‌آمیز یاد نمائیم. حوادث رانندگی و قواعد حاکم بر آنها، به دلیل دخالت بسیار در زندگی اجتماعی، یکی از مهمترین جلوه‌های این پیوند است و به نظر می‌رسد چه در مرحله انشاء و وضع قواعد و چه در هنگام تفسیر آنها باید راه‌حلی پیش‌بینی کرد که کفه ترازوی تعادل را به سود یا زیان دیگری تغییر ندهد. حوادث رانندگی می‌توانند یک‌سویه به زیان بیمه‌گران تحقق یابند و علاوه بر رواج بی‌احتیاطی‌ها، شرایط صریح قرارداد بیمه را نیز نقض نمایند و دست بیمه‌گران را نیز از دفاع قانونی کوتاه نمایند. به همین دلیل هنگام طرح‌ریزی قواعد رانندگی و اداره حوادث ناشی از آن، نباید از تضمین حقوق بیمه‌گران غافل ماند و بیمه‌گران نیز نباید بدون توجه به مبانی حقوق بیمه و حمایتی بودن آن، به طرح ایرادات غیرضروری و خلاف اصول حرفه‌ای اقدام نمایند.

# JOURNAL OF LEGAL RESEARCH

**VOL. VI, No. 2**

**2007-2**

## **Articles**

- The SC Resolution 1803: Objective Dimensions of Iran's Nuclear Rights
- Legal Relations of Parties to Electronic Letter of Credit
- Illegality of Holding more than One Public Post in Iran: With a Glance at the French Legal System
- Private Military and Security Companies and International Humanitarian Law
- The Criterion of Political Offence in French Law and Effect of Supreme Courts on It
- Non-physical Harms and Compensatory Measures: A Comparative Study

## **Special Issue: Traffic Law**

- The Impact of the Traffic Regulations on Social Behaviors
- Insurance and Traffic Law: A Connective Relationship
- Rights and Duties of the Pedestrians
- An Overview of Legal Measures to Protect Pedestrians
- Unintentional Homicide and Wounding Resulting from Driving Faults
- United Nations and Campaign against "Global Road Traffic Crisis"

## **Critique and Presentation**

- A Critique of the Iranian Patents Act of 2008
- Policies and Procedures of the Interpol in Combating International Drug Trafficking

ISSN: 1682-9220



**S. D. I. L.**  
**The S.D. Institute of Law**  
Research & Study