

پژوهش‌های حقوقی

علمی - ترویجی

شماره ۳۲

هزار و سیصد و نود و شش - نیمسال دوم (دوفصلنامه)

۷	تبیین اصول مقررات‌گذاری بانکی در پرتو نظام حقوقی ایران دکتر علی اکبر گرچی - دکتر هدیه‌سادات میرترابی
۳۷	تعیین مسؤوّل حادثه رانندگی از میان مالک و راننده اتومبیل با نگاهی به قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی دکتر حمید بهرامی احمدی - رضا آقاعباسی
۵۹	مبنا و حدود مسؤوّلیت مدنی پیمانکار شهرام کریمی تازه کند - دکتر محمود عرفانی - دکتر جواد واحدی‌زاده
۹۹	حقوق بین‌الملل معاصر: حقوق مبتنی بر تعامل یا تعارض؟ دکتر حوریه حسینی اکبرنژاد - دکتر هاله حسینی اکبرنژاد
۱۲۹	بررسی مبانی فقهی و حقوقی ماده ۸۵۲ قانون مدنی دکتر سید محمدصادق طباطبایی - فاطمه کریمی
۱۴۵	اصول استقلال و بی‌طرفی در رادیو و تلویزیون‌های خدمت عمومی با تأکید بر ایران نفیسه معارفی
۱۷۷	تعیین نظام حقوقی حاکم بر پروازهای تفریحی فضایی امینه فراستمند
۲۰۹	بررسی تحلیلی برخی از جنبه‌های حقوقی برات از دریچه لایحه نوین تجارت دکتر حمید میری - سیروس شهرباری - مصطفی عابدین‌پور
۲۴۵	بررسی حوزه‌بندی انتخابات قوه مقننه ایران از منظر معیارهای حوزه‌بندی انتخابات آزاد و منصفانه سید یاسین حسینی
۲۶۹	بررسی نظام حقوقی بیمه‌های خدمات درمانی در ایران با مقایسه بیمه‌های درمانی در آمریکا دکتر عمران نعیمی - محمد شریفی سلطانی
۲۹۳	تأثیر قوانین مربوط به تملک املاک بر معاملات املاک شهری شهناز سیف‌الهی





تعیین مسؤول حادثه رانندگی از میان مالک و راننده اتومبیل با نگاهی به قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی

دکتر حمید بهرامی احمدی* - رضا آقاعباسی**

چکیده:

اتومبیل همراه با امکانات نوینی که از نظر حمل و نقل و ترابری در اختیار بشر قرار داده است خطرات گوناگونی را نیز برای بشر پیش آورده. در مقابل این خطرات، مسؤولیت مدنی به عنوان ضمانت اجرای حقوق اشخاص، ایفای نقش می‌کند. حوادث رانندگی، از مهمترین مسائلی هستند که در قرن اخیر دادگاه‌ها را به خود مشغول داشته‌اند. همین امر ضرورت دخالت قانون‌گذار در جهت کاهش آسیب‌های ناشی از این پدیده را به خوبی روشن می‌کند. «قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث» مصوب ۱۳۴۷ و نیز قانون اصلاح آن مصوب ۱۳۸۷ در راستای همین امر وضع شده‌اند. با این حال متأسفانه هنوز در این قانون نواقصی وجود دارد از جمله در مواردی که اتومبیل در تصرف شخص دیگری غیر از مالک باشد و باعث خسارتی شود در صورتی که اتومبیل بیمه نداشته باشد یا مبلغ خسارت بیش از مقداری است که بیمه پرداخت می‌کند، زیان دیده به چه کسی می‌تواند رجوع کند مالک یا راننده؟ نظرات در این خصوص متعدد است اما در نهایت نظریه‌ای مطرح می‌شود که طبق آن کسانی که ممکن است دارنده وسیله نقلیه بر اساس ماده‌ک موضوع این قانون باشند بر چهار دسته تقسیم می‌شوند: ۱- مالک؛ ۲- متصرف غیرقانونی؛ ۳- متصرف قانونی که وسیله نقلیه را در جهت منافع مالک در تصرف دارد؛ ۴- متصرف قانونی که وسیله نقلیه را در جهت منافع خود در تصرف دارد که این نظریه به دلیل سازگاری بیشتر با قانون و فقه اسلامی و بیان فروض مختلف، نظریه مورد قبول و برتر است.

مجله پژوهشهای حقوقی (علمی) - ترویجی، شماره ۲۳، نیمسال دوم ۱۳۹۶
صفحه ۳۷-۸۸، تاریخ وصول: ۱۳۹۲/۹/۰۴، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۳/۱۰/۲۹

* استاد تمام و عضو هیئت علمی دانشگاه ولیعصر رفسنجان Email: bahramy.hamid@gmail.com

** دانشجو دکترای فقه و حقوق خصوصی دانشگاه خوارزمی، نویسنده مسؤول

Email: reza.abasi26@yahoo.com

کلیدواژه‌ها:

مالک وسیله نقلیه، راننده وسیله نقلیه، قانون بیمه اجباری، مسؤلیت مدنی، متصرف غیرقانونی، مسؤل حادثه.

مقدمه

مسؤولیت مدنی یکی از مهمترین بخش‌های حقوق مدنی است که به عنوان ضمانت اجرای حقوق اشخاص در روابط اجتماعی و دیگر ابعاد مرتبط زندگی، ایفای نقش می‌کند. اتومبیل همراه با امکانات نوینی که در اختیار بشر قرار داد خطرات گوناگونی را نیز برای بشر پیش آورد. نقش این پدیده در زندگی مردم تا آنجا بود که در مبانی سنتی مسؤولیت مدنی در نظام‌های مختلف جهان تغییرات اساسی به وجود آورد. در سال ۱۳۴۷ قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث به تصویب رسید، و قانون اصلاحیه آن که در تابستان ۱۳۸۷ به تصویب رسید این دگرگونی حقوقی را ادامه داد و تحولی در حقوق مسؤولیت مدنی ایران به وجود آورد، با این حال متأسفانه هنوز در این قانون نواقصی وجود دارد. نقش حساسی که اتومبیل در تمدن کنونی بشر دارد و زیان‌های فراوان و اندوه‌باری که از این وسیله ایجاد می‌شود، امروز این اعتقاد را به وجود آورده است که باید درباره مسؤولیت مدنی ناشی از رانندگی راه تازه‌ای پیش گرفت، نظام‌های سنتی و اخلاقی را رها کرد و بیشتر در اندیشه ضرورت‌های زندگی اجتماعی بود. به دنبال همین نقش مهم، منظور از بررسی تعیین مسؤل حادثه رانندگی در این مقاله نیز بررسی این موضوع است که عنوان دارنده وسیله نقلیه که مسؤل خسارت است بر چه کسی صدق می‌کند. قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی سال ۱۳۴۷ از اینکه دارنده وسیله نقلیه کیست بحثی نکرده بود؛ بنابراین کلمه «دارنده» مبهم بود و از آن به خوبی بر نمی‌آید که مقصود مالک است یا متصرف یا هر دو. قانون سال ۱۳۸۷ می‌گوید دارندگان و رانندگان مسؤلند و هر کس که بیمه‌نامه موضوع این ماده را تحصیل کند تکلیف از دیگری ساقط است. اما در مواردی که اتومبیل در تصرف شخص دیگری غیر از مالک است و باعث خسارت می‌شود چه کسی مسؤولیت دارد. این مهم وقتی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که اتومبیل بیمه ندارد یا مبلغ خسارت بیش از مقداری است که بیمه پرداخت می‌کند، در این موارد زیان‌دیده به چه کسی می‌تواند رجوع کند مالک یا راننده؟ این موضوع سبب بروز عقاید مختلف در میان حقوقدانان شد. عده‌ای از حقوقدانان معتقدند که قانون بیمه

اجباری مسؤولیت فراتری را برای مالک قائل نشده است و تا جایی که بیمه می‌پردازد یعنی مالک جبران خسارت را انجام داده و بیش از آن با راننده است. عده‌ای از حقوقدانان معتقدند که مالک وسیله نقلیه مسؤول جبران خسارت زیان‌دیده است و این گروه بر این باورند که آسان‌ترین راه دستیابی به جبران خسارت مسؤول دانستن شخصی است که نزدیک‌ترین رابطه را با وسیله نقلیه دارد بنابراین مالک اتومبیل مسؤول خسارت است نه راننده. مسؤولیت تضامنی مالک و راننده وسیله نقلیه نظریه دیگری در این باره است و در نهایت نیز می‌توان به نظریه قائل شدن به تفکیک اشاره داشت که بین مسؤولیت مالک، متصرف غیرقانونی، متصرف قانونی که وسیله نقلیه را در جهت منافع مالک در تصرف دارد و در آخر متصرف قانونی که وسیله مزبور را در جهت منافع خود در تصرف دارد، تفاوت می‌گذارد. وجود این خلأ در جامعه امروزی که در آن هر روز به تعداد وسایل نقلیه اضافه می‌شود و حوادث ناشی از آن نیز به تبع افزایش پیدا می‌کند، شایسته نیست. همین موضوع ضرورت پرداختن به این مسئله و اهمیت آن را روشن می‌سازد. حل این مشکل این فایده را دارد که از به وجود آمدن تشتت و تفاوت آراء به وسیله قضات هم جلوگیری می‌شود و قضات نیز بهتر و با اطمینان بیشتری به صادر کردن رأی می‌پردازند. به علاوه اینکه بدینوسیله جلوی بسیاری از سوءاستفاده‌هایی که در این زمینه چه مالک و چه راننده از این بابت انجام می‌دهند، گرفته می‌شود. مقاله حاضر درصدد یافتن پاسخی به این سؤالات است که مفهوم دارنده مسؤولیت خسارت در حوادث رانندگی برطبق قانون اصلاح بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی سال ۱۳۸۷ چیست؟ آیا بر مالک صدق می‌کند یا راننده یا هر دو؟ آیا قانون بیمه اجباری مصوب سال ۱۳۸۷ نسبت به قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷ در زمینه تعیین مسؤول حادثه رانندگی پیشرفتی داشته است؟ به همین منظور هدف از انجام این تحقیق بررسی تعیین مسؤول حادثه رانندگی در مواردی که اتومبیل در تصرف شخصی غیر از مالک است و راننده باعث ایجاد خسارت می‌گردد، می‌باشد. همچنین رهانیدن قضات و دادرسان از سردرگمی که ناشی از ابهامات موجود در خصوص مشخص کردن تعیین مسؤول حادثه است از دیگر اهداف این مقاله می‌باشد. بنابراین ابتدا باید مشخص شود که قانون بیمه اجباری مصوب سال ۱۳۸۷ چه پیشرفت‌هایی در مورد مسؤولیت مالک و راننده در مقابل شخص ثالث نسبت به قانون سال ۱۳۴۷ داشته است؛ شایان ذکر است در این باره که مسؤولیت ناشی از حوادث رانندگی بر چه کسی باید تحمیل شود تحقیقات و مقالاتی یافت می‌شود اما در این مقاله از این جهت که به طور خاص به این موضوع می‌پردازد و صرفاً مالک یا راننده را در

تمام حالات مسؤول جبران خسارت نمی‌داند و با توجه به قواعد فقهی و حقوقی قائل به تفکیک بین مسؤولیت مدنی اشخاص شده است جنبه جدید و نوآوری دارد.

۱- تحول و ضرورت تصویب قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی

بررسی آماری دعاوی موجود در دادگاه‌ها نشان می‌دهد که تصادفات رانندگی یکی از بالاترین ارقام دعاوی را به خود اختصاص داده است. این مسئله ضرورت تصویب قانونی خاص در این خصوص را روشن می‌کند که به نحوی مبسوط بدان می‌پردازیم. تصویب قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی برای اولین بار در سال ۱۳۴۷ و اصلاحات سال ۱۳۸۷ در همین راستا گام بزرگی رو به جلو بوده است. به طوری که آنچه امروزه در باب مسؤولیت دارندگان وسیله نقلیه و بالاخص تعیین مسؤول حادثه مورد بحث قرار می‌گیرد عمدتاً ناشی از این قانون است و اهمیت آن را به خوبی روشن می‌سازد. قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷ و نیز قانون اصلاح آن در سال ۱۳۸۷ یکی از منابع مهم در باب مسائل مربوط به مسؤولیت ناشی از حوادث رانندگی هستند. با توجه به این قوانین است که می‌توان از تعیین مسؤول حادثه و نقش هریک از عوامل حادثه سخن گفت.

۱-۱- ضرورت تصویب قانون بیمه اجباری

مسؤولیت مدنی عبارت است از تعهد و التزامی که شخص نسبت به جبران زیان وارده به دیگری دارد. برای تدوین مقررات مربوط به مسؤولیت مدنی مقررات مختلفی به تصویب رسیده است، قانون مدنی و قانون مسؤولیت مدنی مهمترین و شناخته‌ترین قوانینی هستند که در این خصوص به تصویب رسیده‌اند، اما در کنار این دو قانون شناخته‌شده، قانونی هست که با وجود همه اهمیت آن کمتر مورد توجه قرار می‌گیرد، در این قانون حمایت‌های ویژه‌ای از خسارت‌دیدگان در حوادث رانندگی با وسایل نقلیه موتوری پیش‌بینی شده است. در گذشته، تصادفات رانندگی بخشی از زندگی روزمره رانندگان و حوادث رانندگی به یکی از اجزای جدایی‌ناپذیر زندگی روزمره بشری تبدیل شده بود که این تصادفات بیشتر موارد ناشی از رفتار رانندگان و گاهی اوقات از استاندارد نبودن جاده‌ها ناشی می‌شد.^۱ امروزه اصول حاکم بر این

1. Manoledecebal Bogdan, Coordinates of Tort Civil, Liability in The Context of the Application of the European Procedure based on Amiable Settlement, Decembrie 1918 University, Albalulia Faculty of Law and Social Sciences, 28

حوادث تغییر یافته و در برخی نظام‌های حقوقی نظیر کامن‌لا، به عنوان یکی از انواع افعال زیان‌بار به صورت مستقل بررسی می‌شود. زندگی بشر پیوسته در حال تغییر و دگرگونی است، شکل‌گیری پدیده‌های نوین زمینه طرح مسائل نوظهور را در عرصه‌های گوناگون فراهم می‌آورد که اصولاً چارچوب‌های سنتی پاسخگویی نیازها و تنش‌هایی که در تقابل با این رخدادها مطرح می‌شوند، نیست. همین امر ضرورت دخالت قانون‌گذار در جهت کاهش آسیب‌های ناشی از این پدیده ناگوار را به خوبی توجیه می‌کند. قانون‌گذار با ورود به این عرصه سعی در حمایت از زیان‌دیدگان این قبیل حوادث داشته، چرا که قواعد عمومی مسؤولیت مدنی قادر به تضمین حمایت از قربانیان حوادث رانندگی نیست. دلیلی دیگر که باعث تصویب قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری در سال ۱۳۴۷ شد، این بود که در بیشتر مواقع راننده توانایی پرداخت دین را نداشت و خسارت زیان‌دیده پرداخت نمی‌شد، در حالی که از طرفی در اسلام هیچ ضرری نباید جبران نشده باقی می‌ماند. از طرف دیگر از جمله خصایص ارزشمند حقوق، پویایی این علم و قابلیت آن در جهت هماهنگ و همپا شدن با نیازها و ضرورت‌های زندگی اجتماعی است. از جمله موارد بروز دگرگونی و در نتیجه وضع مقررات خاص در عرصه مسؤولیت مدنی و نحوه جبران خسارت می‌توان به مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی اشاره کرد که در نظام‌های حقوقی گوناگون مورد عنایت و توجه ویژه قانون‌گذاران واقع شده و مقررات خاصی در خصوص این شکل از مسؤولیت مدنی و بیمه اجباری در این حوزه به تصویب رسیده است. یکی از مهمترین تحولات در این زمینه را می‌توان به دخالت و حضور نهاد بیمه بازگردانید. با دخالت بیمه در حوادث رانندگی، دیگر حقوق مسؤولیت مدنی مبتنی بر تقصیر حکومت ندارد و هدف اصلی جبران خسارت است و بیمه‌گر شخصیت اصلی در تحقق خارجی این امر می‌باشد. اما می‌توان گفت مهمترین دلیل برای تصویب قانون بیمه اجباری درخواست خود شهروندان برای بیمه کردن اتومبیلشان بود. اما چه دلایلی وجود دارد که شهروندان یک جامعه خواستار بیمه شدن وسایل نقلیه خود هستند؟ پاسخ را می‌توان در نظریه‌های اقتصادی با نگرش به نظریه خطر پیدا کرد. در مورد تأثیر بیمه مسؤولیت مدنی در رفتار رانندگان قوانین شناخته‌شده‌ای وجود دارد. در اسپانیا دو قانون در مورد مسؤولیت مدنی و بیمه برای وسایل نقلیه موتوری وجود دارد. بنابراین صاحبان هرگونه وسایل نقلیه بیمه‌ای را تحصیل می‌کنند که مسؤولیت مدنی ناشی از استفاده وسایل نقلیه را پوشش دهد.

صاحبان هرگونه وسایل نقلیه موتوری موظف به امضای قرارداد بیمه برای وسایل نقلیه خود می‌باشند، حتی با وجود محدودیت‌های قانونی انتظار می‌رود که تعداد زیادی از شهروندان دارنده وسیله نقلیه موتوری خواستار پوشش بیمه به منظور برآورده کردن هرگونه ادعای غرامت که ممکن است به وجود آید باشند، کسانی که مخالف ریسک کردن و مواجهه با حوادث ناخواسته هستند، خواهان پرداخت بهایی برای رهایی از این خطرات و انتقال آنها به افراد دیگری که از رویارویی با حوادث غیر قابل پیش‌بینی سود و آزاری نخواهند دید می‌باشند. برای اغلب صاحبان وسایل نقلیه خطر ناشی از تصادف و اجبار پرداخت غرامت وجود دارد که ترجیح می‌دهند از آنها اجتناب کنند. حتی اگر این به معنی پرداخت حق بیمه به کسی که این خطر را تقبل کند باشد. در مواردی که راننده باعث ایجاد خسارت می‌شود، در صورتی که راننده توانایی پرداخت دین را نداشته باشد، بیمه مسؤولیت مدنی، یک گزینه مناسب محسوب می‌شود. در نهایت در یک سری از موارد ماهیت اجباری بیمه مسؤولیت مدنی راهی است که شرکت‌های بیمه‌کننده برای کنترل امنیت عمومی استفاده می‌کنند، ضمناً بیمه مسؤولیت مدنی با مشکلات جدی که در حوزه تصادفات وجود دارد مقابله می‌کند. یکی از مهمترین نظریه‌های اخلاقی تحت عنوان (خطر اخلاقی) شناخته شده است. اگر شخص بیمه‌گر بتواند با رفتار و سیاست خود در احتمال وقوع تصادفات مؤثر باشد و بسیاری از موارد به وسیله بیمه پوشش داده شود، یک اثر منفی روی انگیزه راننده در کاهش این احتمال خواهد داشت. راننده‌ای که می‌داند خودش را برای پرداخت غرامت در برابر هرگونه خساراتی که از طرف اوست بیمه کرده نسبت به شخص فاقد بیمه، انگیزه کمتری در کاهش احتمال تصادفات دارد، حداقل تصادفاتی که تأثیر فیزیکی نداشته باشند. توجه داشته باشیم چنانچه بیمه‌گر بتواند مسائل حاشیه‌ای را با بالا بردن درجه آگاهی بیمه‌گر که بستگی به سیاست‌های آگاهی‌دهنده و سعی و تلاش جامعه و قوانین دارد مراعات کند بسیاری از این مشکلات برطرف خواهد شد، اما متأسفانه این راه‌حل به خصوص در حوزه تصادفات کمتر عملی است.

همچنین در بعضی موارد عدم احتیاط قبل از تصادف که سبب بروز خسارت می‌شود قابل اثبات است؛ برای مثال ماشینی که بازرسی اجباری خودرو را نگذرانده باشد و بعد فهمیده می‌شود که فاقد مدارک لازم است یا راننده مستی که سبب ایجاد تصادف می‌شود و در آزمایشات بعدی الکل در خون او یافت می‌شود، در هر دو مورد یک ارتباط واحدی بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار وجود دارد و شرکت بیمه بهای خسارات ایجادشده را پرداخت نخواهد کرد. یکی از راه‌حل‌های دیگر که امروز رایج است، تجزیه و تحلیل شرکت‌های بیمه از تصادفات

ثبت شده بیمه‌شونده است به عنوان مثال پرداخت حداقل حق بیمه در صورت سابقه تصادف، داشتن تأثیرات مثبت روی احتیاط و دقت رانندگان و سرانجام اجتناب از پرداخت حق بیمه در صورت تکرار تصادف در سال‌های بعدی.^۲ بنابراین بیمه‌گر می‌تواند با اعمال اینگونه قوانین، انگیزه بیمه‌گذار را در ایجاد سوانح رانندگی کاهش دهد. لازم به ذکر است که نباید پنداشت قانون جدید بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه زمینی، همانند قانون ۵ ژوئیه ۱۹۸۵ فرانسه در مورد جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی تمام مسائل جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی را پوشش می‌دهد. در واقع، قانون جدید در درجه اول قانونی است که بیمه مربوط است تا به مسؤولیت مدنی، موضوعات مسؤولیت مدنی در این قانون به طور فرعی مورد توجه است و مسائل پیچیده‌ای نظیر، مسؤولیت مدنی مالک یا راننده در هنگامی که وسیله نقلیه در تصرف شخصی دیگر غیر از مالک است و ... در آن نیامده است و ظاهراً قانون‌گذار آن را به قواعد عمومی محول کرده است.^۳

۱-۲- محاسن قانون جدید بیمه اجباری

قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب سال ۱۳۸۷ هرچند که تمام مسائل جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی را پوشش نمی‌دهد و هنوز دارای کاستی‌هایی است که از شفافیت قانون می‌کاهد؛ از جمله ابهاماتی که در آن دیده می‌شود، این است که هرچند مفهوم «دارنده» در قانون جدید حل شده است ولی اینکه مسؤولیت مدنی شامل چه کسانی می‌شود جای بحث و تردید است، اما با این حال در مقایسه با قانون ۱۳۴۷ دارای مزایا و امتیازاتی است: ۱- تکلیف بیمه‌گر به پرداخت سریع خسارت: قانون جدید برخلاف قانون پیشین مفهوم خسارت را به طور دقیق بیان نموده و این امر را به آیین‌نامه اجرایی واگذار نموده است. لیکن همانند قانون پیشین در خصوص خسارات معنوی، عدم‌النفع و کاهش قیمت حکم خاصی را مقرر نداشته است. تا قبل از تصویب قانون جدید، شرکت‌های بیمه در عمل به استناد ماده ۳۰۲ قانون مجازات اسلامی مهلت‌هایی را برای پرداخت دیه در نظر گرفته و پس از دو سال به پرداخت آن اقدام می‌نمودند.

2. Steven Shavell, *Economic Analysis of Accident Law* (Massachusetts: Harvard University Press, 1987), 210.

۳. محسن ایزانلو، «مقاله نقد و تحلیل قانون اصلاحیه قانون بیمه اجباری»، فصلنامه حقوق ۳۷ (۱۳۸۷)، ۳۹.

لیکن ماده ۱۵ قانون جدید مقرر کرده است: «بیمه‌گر موظف است حداکثر پانزده روز پس از دریافت مدارک لازم خسارت متعلقه را پرداخت نماید.»^۲ تقویت منابع مالی صندوق تأمین خسارت بدنی: در قانون جدید بیمه اجباری منابع درآمدی صندوق به شدت تقویت شده است. با اصلاح قانون در سال ۱۳۸۷ قانون‌گذار تدابیر جدی برای توانمندی صندوق به منظور جبران کامل خسارات قربانی اتخاذ کرد و علاوه بر منابع قبلی، پرداخت سه درصد در قبال صدور بیمه‌نامه را به پنج درصد افزایش داد. در راستای سیاست کلی نظام در حمایت از قربانی جرم ۲۰ درصد از کل جرایم راهنمایی و رانندگی وصولی در سراسر کشور، ۲۰ درصد از کل هزینه‌های دادرسی وصولی توسط قوه قضائیه، ۲۰ درصد از کل جزایهای نقدی وصولی توسط مراجع ذی‌ربط به منابع این صندوق اضافه شد و در صورت کمبود منبع، دولت موظف به جبران کسری شده است؛^۳ تبصره ۲ ماده ۴ قانون بیمه اجباری گفته است: «بیمه‌گر موظف است در ایفای تعهدات مندرج در این قانون خسارت وارده به زیان‌دیدگان را بدون لحاظ جنسیت و مذهب تا سقف تعهدات بیمه‌نامه پرداخت نماید. مبلغ مازاد بر دیه تعیین‌شده از سوی محاکم قضایی به عنوان بیمه حوادث محسوب می‌گردد.» توجیه این مقرر که با پیشنهاد کمیسیون اقتصادی مجلس اضافه شده این است که این تساوی بر اساس قرارداد با شرکت بیمه است و تعارضی با حکم شرعی تفاوت دیه در موارد خود ندارد.^۵

۲- بررسی مفهوم دارنده وسیله نقلیه

به دلیل جدید بودن قانون بیمه اجباری و ابهاماتی که در زمینه دارنده وسیله نقلیه در حقوق ایران وجود دارد بهترین کار این است که ابتدائاً با حقوق کشورهای دیگر در زمینه حوادث رانندگی از جمله فرانسه آشنا شویم و سپس وارد بحث تعیین مسؤؤل حادثه رانندگی در حقوق ایران شویم تا در جهت رفع این ابهام که در مواردی که اتومبیل مالک نزد شخص دیگری (راننده) است و خسارتی به زیان‌دیده وارد می‌شود مسؤولیت مدنی شامل چه کسانی می‌شود، گام مؤثری برداشته شود.

۴. همان، ۴۰.

۵. حمید بهرامی احمدی، ضمان قهری مسؤولیت مدنی (تهران، انتشارات دانشگاه امام صادق (ع)، ۱۳۹۱)، ۵۶۲.

۲-۱- تمییز مسؤول حادثه در حقوق خارجی

در کشور فرانسه به موجب قانون ۵ ژوئیه ۱۹۸۵ اصول مستقل و جدیدی برای این حوادث تدوین شد که جای مقایسه تطبیقی از طرف قانون‌گذار ایرانی و پذیرش نکات مثبت آن را دارد. قانون پنجم ژوئیه ۱۹۸۵ که به قانون بدنته معروف است با پوشش بیمه اجباری همراه شده و مانند ستون محکمی مورد حمایت قرار گرفت، این قانون در حقوق فرانسه تأثیر بسیاری ایجاد کرد. قانون مذکور در زمینه حوادث رانندگی یک قانون خاص است که حالات مختلف حوادث رانندگی را پیش‌بینی کرده است و در موارد مختلفی تعیین تکلیف نموده است. اما سؤالی که باقی می‌ماند این است که شخص مسؤول کیست؟ آیا دارنده همان مالک است یا می‌توان شخصی را که بر وسیله نقلیه تسلط دارد یا متصدی آن است نیز مسؤول شناخت؟ در حقوق فرانسه واژه‌های وجود دارد به نام محافظ، شخصی که اداره و کنترل شیء را در دست دارد و در صورتی از شیء و وسیله‌ای که در دست و تحت کنترل اوست خسارتی به بار آید بدون نیاز به اثبات تقصیر مسؤول جبران آن خسارت است.^۶ در قانون ۵ ژوئیه ۱۹۸۵ فرانسه تصریحی در خصوص مسؤولیت مالک وسیله نقلیه دیده نمی‌شود اما به نظر دکتترین این کشور محافظ یا راننده به تناسب مورد مسؤول است، اما مالک بودن اماره‌ای است برای مسؤولیت.^۷ در سیستم کامن‌لا برخی نویسندگان معتقدند علی‌رغم اینکه مسؤولیت ناشی از حوادث رانندگی ظاهراً مبتنی بر تقصیر است ولی در واقع به مسؤولیت محض نزدیک‌تر است^۸ همچنین در سیستم کامن‌لا، مالک اتومبیل مسؤول جبران خسارت ناشی از وسیله نقلیه خودش است اما در عین حال گاهی ممکن است راننده مسؤول شناخته شود.^۹ در ایالات متحده آمریکا راننده اتومبیل در قبال داشتن وسیله نقلیه دارای مسؤولیت عظیمی است، و رانندگی یک امتیاز و مزیت محسوب می‌شود نه یک حق. در آمریکا هر ایالت به راننده این اجازه را می‌دهد که از جاده‌های عمومی استفاده کند، به این شرط که راننده موافقت کند که

۶. عبدالله خدابخشی، «بطلان رویه قضایی باطل، بررسی ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل شخص ثالث»، ماهنامه تازه‌های جهان بیمه ۸۲ (۱۳۸۴)، ۴۶-۴۴ نقل از تونک، ۱۹۸۸، ۸۶۲.

۷. عبدالله خدابخشی، «مسؤولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران»، مجله حقوقی دادگستری ۷۴ (۱۳۹۰)، ۱۰۹ به نقل از

Andre Tunc, "Traffic Accident Compensation in France," *Harvard Law Review* 97(7) (1966): 1410

8. Michael Dias, *Tort Law* (London: Secondeditcon, 1965), 175

9. John G. Fleming, *An Introduction to the Law of Tort* (London: Clarendon Press, 1992), 112

به تمام قوانین عبور و مرور جاده‌ای احترام بگذارد. بنابراین اساس شایع‌ترین شکایت یک راننده و یا صاحب وسیله نقلیه‌ای که باعث تصادف شده است تحت نظریه‌ای از تقصیر است. راننده سبب تصادف با رانندگی خطرآفرینش برای همه اقداماتش چه عمداً و چه سهواً در صورتی که به شخص ثالث آسیبی برساند یا به وسیله نقلیه دیگری خسارتی وارد آورد مسؤول شناخته می‌شود، در بیشتر مواقع شخص زیان‌دیده نمی‌تواند ثابت کند که راننده مقصر در رانندگی بی‌احتیاطی کرده است بنابراین در حقوق آمریکا هنگامی که راننده مرتکب عملی شود که باعث نقض قانون عبور و مرور جاده‌ای و تجاوز به حقوق عمومی مردم می‌شود شخص زیان‌دیده نیازی ندارد ثابت کند که راننده مرتکب تقصیر شده است.

در حقیقت می‌توان گفت که راننده با رانندگی در جاده‌های عمومی به طور خودکار خود را تسلیم قوانین جاده‌ای می‌کند و موافق است که خسارت‌های ناشی از رانندگی که بر دیگری وارد آورده است را بپردازد. در حقوق ایالات متحده، پراسر معتقد است هنگامی که تصادف علی‌رغم احتیاط‌های لازم و در شرایط غیر قابل پیش‌بینی واقع شود موجب مسؤولیت نیست، بنابراین اگر راننده اتومبیلی ناگهان دچار حمله قلبی یا غش شود و کنترل اتومبیل را از دست بدهد، مسؤول تلقی نمی‌شود، چون در این حالت وی نه مرتکب خطای عمدی شده است و نه مرتکب بی‌احتیاطی، مگر آنکه با اطلاع از بیماری یا خواب‌آلودگی و احتمال اینکه دچار حمله قلبی خواهد شد به راندن وسیله نقلیه مبادرت کند.^{۱۰} اما سؤالی که ایجاد می‌شود این است هنگامی که راننده سبب تصادف، اتومبیل شرکت را می‌راند یا هنگامی که وسیله نقلیه شخصی خودش را در زمانی از مأموریتش برای کارفرما یا متصدی بنگاه می‌راند آیا کارفرما مسؤول است؟ به طور کلی و بر اساس یک قاعده عام بر طبق حقوق آمریکا کارفرما تمامی خسارات توسط اقدامات کارگر در قلمرو و محدوده وظایف و مأموریت شرکت مسؤول خسارات می‌باشد. بر همین اساس و به طور مشابه شخصی که اتومبیلش را به دیگری عاریه می‌دهد ممکن است بابت تمام خساراتی که توسط مستعیر ایجاد می‌شود مسؤول شناخته شود. بنابراین اگر مالک اتومبیل، ماشینش را به شخص ثالثی برای رانندگی بدهد در صورتی که او می‌دانسته راننده مبتدی است، مالک اتومبیل دارای مسؤولیت نامحدود خواهد بود.^{۱۱} در

۱۰. ناصر کاتوزیان، لعیا جنیدی و مجید غمامی، *مسؤولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی* (تهران: انتشارات

دانشگاه تهران، ۱۳۸۶) ۷۳، به نقل از:

William L. Prosser, *Law of Torts* (Eagan: West Publishing Co, 1971), 140-142.

11. Matisyahu Wolfberg, Hooldayan, "A Driver's Liability in Halacha and Civil Law Haravmendelshafraan and the Dan Bus Company", Last Modified March, 2009, <http://thehalachacenter.org/library/journal/2011/06/28/a-drivers-liability-in-halacha-civil-law/>, 5

آلمان، سوئیس و اتریش مسؤولیت مطلق ناظر به متصرف وسیله نقلیه است. بنابراین در حقوق آلمان مسؤولیت با کسی است که بر وسیله نقلیه کنترل مستقیم دارد. در حقوق مصر مسؤولیت جبران خسارت هنگامی به مالک تحمیل می‌شود که بتوان او را محافظ وسیله نقلیه دانست.^{۱۲}

۲-۲- مفهوم دارنده وسیله نقلیه در ایران

در مواردی که راننده وسیله نقلیه شخصی غیر از مالک وسیله نقلیه است چه کسی مسؤول جبران خسارات می‌باشد. ممکن است بگوییم با توجه به اینکه شرکت بیمه در نهایت خسارت را جبران می‌کند، چندان اهمیتی ندارد که مالک را مسؤول بدانیم یا متصرف را. ولی باید توجه داشت که همیشه، همه اتومبیل‌ها بیمه نیستند، در مواردی که مالک وسیله نقلیه خود را بیمه نکرده است یا به دلیلی بیمه از اعتبار ساقط شده باشد و اتومبیل در سلطه و اختیار فرد دیگری باشد، مسؤول شناختن مالک نسبت به خسارت وارد به اشخاص ثالث چگونه با عدالت سازگار است؟ یا در مواردی که خسارت مازاد بر جبران خسارتی است که بیمه پرداخت می‌کند چه کسی مسؤول پرداخت مابقی خسارت است؟ در این مورد نظریات فراوان و قابل توجهی وجود دارد که از همان سال ۱۳۴۷ که قانون بیمه اجباری تصویب شد اعلام شدند.

۲-۳ مسؤولیت مدنی مالک

قانون بیمه اجباری مسؤولیت مصوب ۱۳۴۷ شخص مسؤول را چنین معرفی کرده است: «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی ... اعم از اینکه اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند، مسؤول جبران خسارات بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسیله مزبور یا محمولات آنها، به اشخاص ثالث وارد می‌شود ...». عده‌ای معتقد بودند که واژه دارنده که در ماده‌ک قانون مذکور به کار رفته مبهم است و مشخص نیست که مقصود، مالک است یا متصرف یا هر دو. برای مثال مشخص نبود اگر کسی اتومبیلی را بخرد و آن را به بنگاه مسافربری اجاره دهد چه کسی مسؤول حوادث ناشی از آن است؟ یا حتی در مواردی که دزدی اتومبیلی را می‌رباید آیا مالک مسؤول جبران خسارات است یا سارق؟ بنابراین می‌گفتند چون از مفاد ماده‌ک قانون بیمه اجباری که دارنده وسیله نقلیه را مکلف به بیمه کردن مسؤولیت خود کرده است و

۱۲. عبدالرازق السهنوری، الوسيط فی شرح القانون المدنی، عقود العرر و التأمین (بیروت: دارالاحیاء التراث

العربی، ۱۳۶۴)، ۲۲۶.

همچنین از ماده ۳ همان قانون که مقرر می‌دارد: «از تاریخ انتقال وسیله نقلیه کلیه تعهدات ناشی از قرارداد بیمه به منتقل‌الیه وسیله نقلیه منتقل می‌شود»، منظور از دارنده مالک اتومبیل است. خوشبختانه تبصره یک ماده یک قانون جدید، دارنده را اعم از مالک و متصرف دانسته است و تا حدودی این ابهام را برطرف ساخته است و چنین مقرر شد: «دارنده از نظر این قانون اعم از مالک و یا متصرف وسیله نقلیه است و هرکدام که بیمه‌نامه موضوع این ماده را تحصیل کند تکلیف از دیگری ساقط می‌شود». با این تبصره مشکل دارنده و متصرف حل شد و در نتیجه هریک که به تحصیل بیمه شخص ثالث مورد نظر این قانون موفق گردد تکلیف از دیگری ساقط می‌شود. اما این ابهام همچنان باقی است که آیا مسؤولیت مدنی شامل همه متصرفین می‌شود؟ بعد از تصویب قانون بیمه جدید عده‌ای معتقدند که مالک وسیله نقلیه مسؤول جبران خسارت است نه متصرف در آن، زیرا نمی‌توان متصرف در وسیله نقلیه را که ممکن است به آسانی تغییر یابد، مسؤول خسارت دانست. بنابراین آسان‌ترین راه دستیابی به جبران خسارت، مسؤول دانستن شخصی است که نزدیک‌ترین رابطه را با شیء دارد و این شخص حتی اگر خود متصرف وسیله نقلیه نباشد، مالک آن است. بنابراین مالک اتومبیل مسؤول خسارت است نه راننده زیرا این وسیله نقلیه است که خسارت‌ها را وارد می‌کند و دارنده آن باید از آن نگاهداری نماید. دلیل دوم آن است که کنترل و نظارت مأموران بر وسیله نقلیه آسان‌تر است، و دلیل سوم آنکه موضوع بیمه، اشیاء و اشخاص است و رفتار افراد نمی‌تواند موضوع بیمه قرار بگیرد. بیمه‌گر می‌تواند خسارت وارد به اشخاص را جبران کند، اما جبران خطای راننده را به طور مطلق نمی‌تواند بر عهده بگیرد. به این جهت، منطقی همان بود که وسیله نقلیه بیمه شود و کاری به تقصیر راننده نداشته باشند. دلیل دیگر به این صورت بیان شده است که اگر اتومبیلی موجب حادثه و ایراد خسارت به غیر گردد و بیمه نداشته باشد ضمانت اجرای تخلف از داشتن بیمه‌نامه آن، این است، مالکی که می‌بایست آن را بیمه مسؤولیت کند خسارت وارده را در خارج از چارچوب بیمه‌نامه پردازد. پس می‌توان گفت مالک وسیله نقلیه‌ای که با تنگ‌نظری از تهیه پوشش بیمه‌ای خودداری نموده باید منتظر عواقب ناگوار آن در صورت وقوع حادثه باشد و به تنهایی از پس جبران خسارت وارده برآید. به خصوص که با خساست در تأمین هزینه ارتقای ایمنی دستگاه مرتکب تقصیر هم شده باشد. بنابراین می‌توان گفت ضمانت اجرای تخلف از بیمه کردن شامل الزام به پرداخت خسارت را باید به عهده مالک دانست.^{۱۳} اما این نظر قابل قبول نیست زیرا همان‌طور که در

ابتدای این مبحث گفته شد قانون اصلاحیه قانون بیمه اجباری سال ۱۳۸۷، دارنده را اعم از مالک و راننده می‌داند. همچنین برحسب این قوانین، مسؤولیت مدنی بر عهده مالک است، اما به طور کامل با مبانی فقهی و حقوقی سازگار نیست، زیرا هرکس در برابر عمل خویش مسؤول است و مبنای مسؤولیت همیشه عمل شخصی است.^{۱۴} مالک وسیله در بسیاری موارد دخالتی در پیدایش حادثه ندارد. اگر عدالت مبنای حقوق باشد باید گفت آنجا که ضرر و زیان مستند به فعل راننده است، او باید غرامت‌ها را بپردازد. از این رو، معافیت راننده از مسؤولیت مدنی و جبران خسارت به وسیله شرکت‌های بیمه از جانب مالک، گرچه به نفع زیان‌دیده است و حوادث رانندگی بیشتر سامان می‌یابد، اما با عدالت حقوقی و مبانی فقهی چندان سازگار نیست.

۲-۴ مسؤولیت مدنی راننده

نظر دیگری که در این مورد داده شده است به این صورت بیان شده است: در مبانی فقهی، آیات و روایات، راننده و متصدی، مسؤول شناخته شده‌اند و واژه‌های (راکب)، (قائد) و (سائق) به کار رفته و بر مسؤولیت آنها تأکید شده است. از جمله این آیات است: «کل نفس بما کسبت رهینه»^{۱۵}، «و لا تزر وازرة وزر أخرى»^{۱۶}، «ولا تکسب کل نفس الا علیها»^{۱۷} در این زمینه می‌توان به این دو روایت نیز اشاره داشت: (۱) عن ابي عبدالله (ع) أنه قال: «بهیمة الأنعام لا یغرم أهلها شیئا ما دامت مرسله»؛^{۱۸} (۲) عن ابي عبدالله (ع): «أنه ضمن القائد والسائق والراکب». افزون بر اینها، عرف، عقل و نظام اخلاقی نیز راننده را مسؤول کیفری و مدنی می‌دانند. مقررات دیگری در حقوق ایران از جمله در قانون مجازات اسلامی وجود دارد که ناظر به مسؤولیت راننده است. می‌دانیم که الزاماً همواره راننده، مالک وسیله نقلیه نیست اما همیشه راننده در تصادف دخالت دارد. قانون مجازات اسلامی در حادثه تصادم، از راننده صحبت می‌کند. در مورد حادثه تصادم، ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی مقرر می‌دارد: «هرگاه بر اثر برخورد دو سوار، وسیله نقلیه آنها مانند اتومبیل خسارت ببیند، در صورتی که

۱۴. عاطف النقیب، النظریة العامة للمسؤلیة الناشئة عن الفعل الشخص (لبنان: منشورات عویدات، ۱۴۰۴ هـ ق)،

۱۵.

۱۵. قرآن کریم، سوره مدثر، آیه ۳۸.

۱۶. قرآن کریم، سوره فاطر، آیه ۱۸.

۱۷. قرآن کریم، سوره انعام، آیه ۱۶۸.

۱۸. محمدبن الحسن الحر العاملی، وسائل الشیعه (تهران: مکتبه اسلامیة، ۱۳۷۵)، ۱۸۴.

تصادم و برخورد به هر دو نسبت داده شود و هر دو مقصر باشند، یا هیچ‌یک مقصر نباشند، هرکدام 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: (۱) قانون مجازات اسلامی درصدد بیان مجازات شخص متخلف است و جبران خسارت را به عنوان مجازات بر شخص مجرم که الزاماً راننده است، تحمیل می‌کند؛ (۲) 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؛ (۳) هرچند قانون مجازات اسلامی در مقام بیان مسؤلیت راننده است، اما نهایتاً تقصیر راننده در تعیین طرفی که باید خسارت را بپردازد مؤثر است. در این صورت به موجب قانون بیمه اجباری، خسارت از بیمه‌گر اتومبیلی دریافت می‌شود که راننده آن مقصر بوده است. به این ترتیب مسؤلیت بر مالک وسیله نقلیه تحمیل می‌شود (خسارت از شرکت بیمه دریافت می‌شود و حق بیمه را مالک وسیله نقلیه می‌پردازد).

اما هرگاه مالک وسیله نقلیه، وسیله خود را بیمه نکرده باشد و راننده در حادثه تصادم مسؤول شناخته شود، زیان‌دیده ناگزیر از طرح دعوا علیه مالک یا راننده است اما مالکی که راننده وسیله نقلیه او مسؤول بوده و ناگزیر از پرداخت خسارت شده است، می‌تواند به راننده مسؤول مراجعه کند و آنچه را به زیان‌دیده پرداخته، از او مطالبه کند و این همان مسؤولیت نهایی است که گفتیم بر عهده راننده است. اما این نظریه نیز از انتقاد حقوقدانان در امان نمانده است همچنان که برخی از حقوقدانان عقیده دارند، هنگامی که راننده دو وسیله نقلیه یا یکی از ایشان مقصر باشد،^{۱۹} اثبات این تقصیر سبب نمی‌شود قانون بیمه اجباری، کارایی خود را از دست بدهد. بلکه اثبات تقصیر نشان می‌دهد که حادثه دو مسؤول دارد: مالک 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 هرگاه خسارت، ناشی از تصادم دو وسیله نقلیه موتوری زمینی باشد، مالک وسیله نقلیه‌ای که راننده آن به موجب ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی مقصر شناخته شده، مسؤول جبران خسارت خواهد بود. با این همه، در دنیای امروز به دلیل فراوانی وسایل نقلیه موتوری و گستردگی

۱۹. ناصر کاتوزیان، حقوق مدنی، الزام‌های خارج از قرارداد (تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۸۵)، ۳۱۲.

تصادفات و خسارت‌های مالی، بدنی و جانی و عدم جبران بسیاری از خسارت‌ها به وسیله راننده و متصدی وسایل موتوری، قانون‌گذاران در برخی کشورها این دو مسؤولیت را تفکیک کرده و مسؤولیت مدنی را بر عهده مالک نهاده‌اند تا از یک سو، زیان‌های واردشده جبران گردد و از سوی دیگر، مالک وسیله نقلیه نیز مسؤولیت‌پذیر باشد.^{۲۰}

۲-۵- مسؤولیت تضامنی مالک و راننده

از طرفی نظریه دیگری که می‌تواند در کنار دیگر نظریه‌ها مطرح شود اما حقوقدانان به آن توجه کافی نداشته‌اند، نظریه مسؤولیت تضامنی است، تعریفی که از مسؤولیت تضامنی شده این است که در صورت تعدد بدهکاران، طلبکار می‌تواند طلب را از هریک از آنان مطالبه کند.^{۲۱} در صورتی که مالک، وسیله نقلیه خود را در اختیار فرد فاقد مهارت قرار داده یا حفاظت متعارف را از وسیله نقلیه خود ننموده باشد بر اساس قاعده تسبیب در مقابل زیان‌دیده مسؤول است و از طرفی راننده به این دلیل که باعث ایجاد خسارت به اتومبیل شده مسؤولیت دارد. بنابراین اگر اتومبیل بیمه نباشد شخص زیان‌دیده می‌تواند به هرکدام از مالک یا راننده که مسؤولیت تضامنی دارند بابت مطالبه تمام خسارت خود رجوع کند، اما چون راننده مدیون اصلی محسوب می‌شود در صورتی که شخص زیان‌دیده به مالک رجوع کرد، مالک حق دارد پس از جبران خسارت به راننده یعنی همان مدیون اصلی رجوع کند.

همچنین بر اساس این نظریه در صورتی که اتومبیل توسط مالک، بیمه شده باشد اگر شخص زیان‌دیده به بیمه‌گر جهت مطالبه خسارت خود مراجعه نماید شرکت بیمه می‌تواند پس از جبران خسارت، بابت تمام خساراتی که پرداخت کرده به مدیون اصلی یا همان راننده رجوع کند، زیرا تعهد بیمه‌گر التزام به تأدیه است نه دین.^{۲۲} بنابراین تنها باید خسارت را جبران کند نه دین، بیمه‌گری که مسؤولیت راننده را پوشش داده است نقش فعالی را ایفاء کرده و با پرداخت خسارت به زیان‌دیده، خسارت وارده به زیان‌دیده را سریع‌تر و بهتر جبران می‌کند، زیرا هدف از تصویب قانون بیمه اجباری حمایت از حقوق زیان‌دیدگان است که خسارت زیان‌دیده هرچه زودتر و سریع‌تر داده شود و هیچ خسارتی بدون جبران باقی نمانده و بدیهی است که بعد از پرداخت خسارت، بیمه‌گر به مدیون اصلی می‌تواند رجوع کند. البته از

۲۰. جنیدی، غمامی و کاتوزیان، مسؤولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، پیشین، ۱۳.

۲۱. محمدجعفر جعفری لنگرودی، ترمینولوژی حقوق (تهران: انتشارات کتابخانه گنج دانش، ۱۳۸۶)، ۱۵۸.

۲۲. عبدالمجید امیری قائم‌مقامی، حقوق تعهدات (تهران، انتشارات مجد، ۱۳۸۰)، ۲۳۸.

نظر نگارنده نظریه مسؤولیت تضامنی به دلیل نداشتن سازگاری با عدالت حقوقی از این جهت که راننده را در نهایت مدیون اصلی می‌داند قابل نقد است، بنابراین پیشنهاد می‌شود در صورتی که زیان‌دیده به مالک یا راننده وسیله نقلیه رجوع کرد هرکدام از آن دو به میزان مسؤولیت خودشان جبران خسارت کنند در اینجا از یک جهت مالک وسیله نقلیه به دلیل اینکه سند رسمی اتومبیل به نام مالک است باید خطرات ناشی از نفع این وسیله را نیز تقبل کند و همچنین به دلیل تقصیر و بی‌احتیاطی بابت اینکه اتومبیل خود را در اختیار شخصی که تبحر کافی در رانندگی نداشته، گذاشته است مسؤول می‌باشد و از طرفی راننده اتومبیل به این دلیل که باعث ایجاد خسارت به اتومبیل شده مسؤولیت دارد. دلیل قانونی که می‌توان به آن استناد کرد مستفاد از ماده ۱۴ قانون مسؤولیت مدنی مصوب سال ۱۳۳۹ است. ماده ۱۴ مقرر می‌دارد: «در مورد ماده ۱۲ هرگاه چند نفر مجتمعاً زیانی وارد آورند، متضامناً مسؤول جبران خسارت وارده هستند در این صورت میزان مسؤولیت هریک از آنان با توجه به نحوه مداخله هریک از طرف دادگاه تعیین خواهد شد». می‌توان گفت ماده ۱۴ قانون مسؤولیت مدنی به عنوان یک قاعده عام عمل می‌کند و در موردی که مسؤولیت تضامنی است می‌تواند کاربرد داشته باشد. بنابراین در صورتی که زیان‌دیده به مالک یا راننده وسیله نقلیه رجوع کرد، خواننده می‌تواند برای گرفتن آنچه که از سوی دیگری پرداخته به طرف مقابل به میزان مداخله در ورود زیان مراجعه کند.^{۳۳} بنابراین با مستفاد از ماده ۱۴ قانون مسؤولیت مدنی می‌توان گفت مسؤولیت تضامنی مالک و راننده در کنار دیگر نظریه‌ها پابرجاست به طوری که با عدالت حقوقی نیز سازگاری دارد. به عنوان مثال اگر راننده مأذون با اتومبیل مالک مرتکب خسارتی شد راننده به سه‌چهارم پرداخت خسارت محکوم شود و مالک نیز به یک‌چهارم پرداخت خسارت محکوم شود. بنابراین با مستفاد از ماده ۱۴ قانون مسؤولیت مدنی هم مالک و هم راننده با توجه به نحوه دخالت مسؤول هستند و اگر زیان‌دیده به راننده بابت تمام خسارت رجوع کرد، راننده نیز بعد از پرداخت خسارت حق دارد بابت آن مقدار از خسارتی که به نیابت از مالک پرداخت کرده به او رجوع کند. بنابراین مسؤولیت مدنی مالک وسیله نقلیه مانع از مسؤولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل وی است، نمی‌شود و نوعی مسؤولیت تضامنی برای مالک و مسؤول حادثه ایجاد می‌شود.

۳۳. حمید بهرامی احمدی، مسؤولیت مدنی (تهران: نشر میزان، ۱۳۸۸)، ۱۹۴.

۲-۶- تفکیک بین مسؤولیت مدنی اشخاص

نظریه دیگری که در این مورد بیان شده است از این لحاظ که قائل به تفکیک شده است از دیگر نظریه‌ها برتری دارد در واقع این نظریه کسانی را که ممکن است دارنده وسیله نقلیه بر اساس ماده‌ک موضوع این قانون باشند، بر چند دسته تقسیم می‌کند:

۱- در مورد مالک تردیدی وجود ندارد که مسؤولیت موضوعی که در ماده‌ک قانون بیمه اجباری پیش‌بینی شده است شامل او می‌شود؛ ۲- از مصادیق تصرف غیرقانونی، سرقت و غصب هستند، قانون مدنی در ماده ۳۱۵ تکلیف غاصب و اشخاصی را که در حکم غاصب هستند، روشن کرده است. ماده ۳۱۵ قانون مدنی چنین مقرر کرده است: «غاصب مسؤول هر نقص و عیبی است که در زمان تصرف او به مال مغضوب وارد شده باشد هرچند مستند به فعل او نباشد». پس در صورتی که وسیله نقلیه در تصرف متصرف غیرقانونی مثل غاصب باشد مالک مسؤولیت آن را بر عهده نخواهد داشت.^{۲۴}

بنابراین اگر شرکت بیمه در اجرای قرارداد بیمه خسارت‌های مذکور در قانون بیمه اجباری را بپردازد بیمه‌گر بعداً می‌تواند از غاصب مطالبه کند؛ ۳- متصرف قانونی که وسیله نقلیه را برای منافع مالک در اختیار دارد. مثال مشخص آن امانت یعنی ودیعه است. فرض این مورد وقتی است که مالک، وسیله نقلیه خود را به دوستی می‌سپارد و او نیز وسیله نقلیه را برای احسان در پارکینگ یا در حیاط منزل خود پارک می‌کند اگر به علت اتصال سیم برق، در اتومبیل آتش‌سوزی صورت بگیرد و گذشته از اتومبیل مورد ودیعه، به اتومبیل‌های دیگر و از جمله به اتومبیل امین آسیبی برسد حدود مسؤولیت امین چیست؟ باید گفت که امین باید مانند یک مالک دلسوز مال امانتی را نگهداری کند. بنابراین در این مثال در صورتی که امین تعدی و تفریط نکرده باشد بدون تردید مسؤول تلف یا نقص و عیب مال مورد امانت نیست. همچنین در مورد خساراتی که به اموال دیگران نیز وارد شده است امین را نمی‌توان مسؤول دانست زیرا مال مورد امانت برای منافع صاحب اتومبیل بوده نه برای حفظ منافع امین، لذا محسن نیز محسوب می‌شود، و ما می‌دانیم: (ما علی المحسنین من سبیل) اگر وسیله نقلیه بیمه باشد خسارت امین و اشخاص دیگر به عهده شرکت بیمه‌گر و اگر بیمه نباشد بر عهده مالک وسیله نقلیه است؛^{۲۵}

۲۴. حمید بهرامی احمدی، قواعد فقه (تهران: دانشگاه امام صادق (ع)، ۱۳۸۸)، ۱۲۲.

۲۵. حسن امامی، حقوق مدنی (تهران: انتشارات اسلامی، ۱۳۸۶)، ۲۴۲.

۴- در صورتی که متصرف قانونی، وسیله نقلیه را برای مصلحت و منفعت خود در اختیار داشته باشد. مانند اینکه وسیله نقلیه در اجاره بنگاهی باشد. در این صورت دو گونه استدلال می‌توان کرد: الف - درست است که وسیله نقلیه در اجاره بنگاه یا شخص دیگر است ولی منافع وسیله نقلیه در واقع از آن مالک بوده است و او منافع مزبور را در مقابل دریافت عوض در اختیار بنگاه یا شخص دیگری قرار داده است. بنابراین بر مبنای اصل تلازم ملک و نماء که مدلول روایت الخراج بالضمان است ضمان مال با همه ویژگی‌هایش از آن مالک است. و این نتیجه همان قاعده (من له الغنم فعلیه الغرم) است، پس اگر وسیله نقلیه طبق قانون بیمه شده باشد مسؤولیت جبران خسارت به عهده شرکت بیمه‌گر است و گرنه به عهده مالک است. اما در صورتی که اتومبیل به راننده عاریه داده شود و عاریه‌گیرنده نسبت به مال مورد عاریه تعدی و تفریط کند به طوری که صفت امانت او زائل شود راننده ضامن هر نقص و تلفی است که متوجه مال عاریه شود اگرچه مستند به فعل او نباشد، بنابراین هرگاه کسی اتومبیلی را عاریه نماید که برای گردش به شمیران برود و عاریه‌گیرنده به قصد رفتن به دماوند از تهران خارج شود و در سه کیلومتری از تهران اتومبیل بسوزد، عاریه‌گیرنده ضامن است اگرچه کارشناسان فنی گواهی نمایند که حریق در اثر اتصال برق بوده است که حتی اگر در راه شمیران هم می‌رفت دچار آن می‌گردید؛ ب - از طرفی نیز می‌توان گفت متصرفی که در جهت منافع خود، وسیله نقلیه را در تصرف دارد مثل مستأجر و مستعیر و غیر آن اگرچه امین است ولی چون برای منافع خود در آن مال تصرف می‌کند لذا هر آنچه که در فرض الف گفته شد درباره او نیز صدق می‌کند. همچنین قاعده (من له الغنم فعلیه الغرم) هم می‌تواند درباره او مصداق داشته باشد زیرا وقتی منافع مال از آن اوست و خود او نیز نسبت به آن سلطه معنوی دارد، طبق تبصره ۱ ماده ۱ قانون بیمه اجباری متصرف نیز شمرده می‌شود. هیچ مشکلی برای آنکه مشمول ماده ۱ قانون مزبور شود وجود ندارد و همین نظر اولی است. این نظریه به دلیل سازگاری بیشتر با قانون و فقه اسلامی از این لحاظ که قائل به تفکیک شده، نظریه مورد قبول و برتر است.

ماده ۱ قانون جدید چنین مقرر می‌دارد: «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و ریلی اعم از اینکه اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند مکلفند وسایل نقلیه مذکور را در قبال خسارت بدنی و مالی که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا یدک و تریلر متصل به آنها و یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد می‌شود حداقل به مقدار مندرج در ماده ۴ این قانون نزد یکی از شرکت‌های بیمه که مجوز فعالیت در این رشته را از بیمه مرکزی ایران

داشته باشد، بیمه نمایند. تبصره ۱- دارنده از نظر این قانون اعم از مالک و یا متصرف وسیله نقلیه است و هرکدام که بیمه‌نامه موضوع این ماده را تحصیل نماید تکلیف از دیگری ساقط می‌شود؛ ۱- مالک؛ ۲- متصرف غیرقانونی؛ ۳- متصرف قانونی که وسیله نقلیه مورد نظر این قانون را در جهت منافع مالک در تصرف دارد؛ ۴- متصرف قانونی که وسیله نقلیه را در جهت منافع خود در تصرف دارد».

نتیجه

۱- با گذشت حدود چهل سال از تصویب و اجرای اولین قانون بیمه اجباری شخص ثالث در ایران، کاستی‌ها و نارسایی‌های این قانون کم‌کم آشکار گردید، ضرورت همگام‌سازی قوانین با نیازهای جامعه، قانون‌گذار را بر آن داشت تا با استفاده از دکتترین و رویه قضایی و همچنین ملاحظه قوانین سایر کشورها اصلاحاتی در قانون بیمه شخص ثالث به عمل آورد. تلاش قانون‌گذار درخور تحسین است و عمده مشکلات قانون قبل مانند دایره محدود شخص ثالث، موارد زیاد عدم پوشش را برطرف ساخت؛

۲- از جمله دلایلی که باعث تصویب قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری در سال ۱۳۴۷ شد، از طرفی درخواست خود شهروندان برای بیمه کردن اتومبیلشان بود و از طرف دیگر این بود که در بیشتر مواقع راننده توانایی پرداخت دین را نداشت و خسارت زیان‌دیده پرداخت نمی‌شد، در حالی که در اسلام هیچ ضرری نباید جبران نشده باقی بماند؛

۳- در قانون گذشته کلمه دارنده تعریف نشده بود و با این ابهام مواجه بود که مقصود از دارنده کیست؟ خوشبختانه تبصره یک ماده یک قانون جدید، دارنده را اعم از مالک و متصرف دانسته است و تا حدودی این ابهام را برطرف ساخت. اما با این وصف، ابهاماتی در آن دیده می‌شود که از شفافیت قانون می‌کاهد، از جمله اینکه مسؤولیت موضوعی مالک شامل همه متصرفین نیز بشود جای بحث و تردید است؛

۴- همان‌طور که گفته شد عده‌ای از حقوقدانان معتقدند در مواردی که راننده وسیله نقلیه مسبب حادثه است این مالک وسیله نقلیه است که مسؤول جبران خسارات می‌باشد. عده دیگری از حقوقدانان نیز معتقد بودند که راننده، مسؤول تصادفات ناشی از حوادث رانندگی است نظریه دیگری که در کنار دیگر نظریه‌ها مطرح شد نظریه مسؤولیت تضامنی مالک و راننده وسیله نقلیه بود.

اما تمامی این نظریات با انتقاداتی همراه بود در نهایت نیز به نظریه‌ای که قائل به تفکیک شده بود پرداختیم. در این نظریه گفته شد، کسانی که ممکن است دارنده وسیله نقلیه بر اساس ماده‌ک موضوع این قانون باشند بر چهار دسته تقسیم می‌شوند: ۱- مالک؛ ۲- متصرف غیرقانونی؛ ۳- متصرف قانونی که وسیله نقلیه مورد نظر این قانون را در جهت منافع مالک در تصرف دارد؛ ۴- متصرف قانونی که وسیله نقلیه را در جهت منافع خود در تصرف دارد. همچنان که گفته شد در مورد مالک تردیدی وجود ندارد که مسؤولیت موضوعی که در ماده‌ک قانون بیمه اجباری پیش‌بینی شده است شامل او می‌شود. از موارد متصرف غیرقانونی نیز سرقت و غصب بودند که قانون مدنی در ماده ۳۱۵ تکلیف غاصب و اشخاصی را که در حکم غاصب هستند، روشن کرده بود، (یؤخذ الغاصب بأشق الاحوال). در مورد متصرف قانونی که وسیله نقلیه را به امانت یعنی ودیعه گرفته باشد، امین باید مانند یک مالک دلسوز مال امانتی را نگهداری کند بنابراین در صورتی که امین تعدی و تفریط نکرده باشد بدون تردید مسؤول تلف یا نقص و عیب مال مورد امانت نیست. (ما علی المحسنین من سبیل). در نهایت در صورتی که متصرف قانونی، وسیله نقلیه را برای مصلحت و منفعت خود در اختیار داشته باشد. می‌توان گفت متصرفی که در جهت منافع خود وسیله نقلیه را در تصرف دارد مثل مستأجر و مستعیر و غیر آن اگرچه امین است ولی چون برای منافع خود در آن مال تصرف می‌کند و منافع مال از آن اوست و خود او نیز نسبت به آن سلطه مادی و معنوی دارد و طبق تبصره ۱ ماده ۱ قانون بیمه اجباری متصرف نیز شمرده می‌شود هیچ مشکلی برای آنکه مشمول ماده ۱ قانون مزبور شود، وجود ندارد. زیرا قاعده (من له الغنم فعلیه الغرم) می‌تواند درباره او مصداق داشته باشد بنابراین متصرفی که در جهت منافع خود در اتومبیل تصرف می‌کند و منافع مال از آن اوست، مسؤول جبران خسارت است. بنابر آنچه که گفته شد این نظریه به دلیل قائل شدن به تفکیک فروض مختلف و سازگاری بیشتر با فقه و حقوق اسلامی نظریه برتر و قابل اجرا می‌باشد بنابراین پیشنهاد می‌شود که در نبود یک ماده واحده در این زمینه قضاات دادگاه قائل به تفکیک شوند و بر اساس مبانی فقهی و حقوقی که در این نظریه به صراحت بیان شده است، رأی صادر کنند.

فهرست منابع

الف) منابع فارسی

- امامی، حسن. حقوق مدنی. جلد دوم. چاپ نوزدهم. تهران: انتشارات اسلامیه، ۱۳۸۶.
- امیری قائم مقامی، عبدالمجید. حقوق تعهدات. جلد اول. چاپ دوم. تهران: انتشارات مجد، ۱۳۸۰.
- ایزائلو، محسن. «نقد و تحلیل قانون اصلاحیه قانون بیمه اجباری». فصلنامه حقوق ۳۸ (۱۳۸۷): ۵۶-۳۷.
- بهرامی احمدی، حمید. ضمان قهری مسؤولیت مدنی. چاپ اول. تهران: انتشارات دانشگاه امام صادق (ع)، ۱۳۹۱.
- بهرامی احمدی، حمید. قواعد فقه. جلد اول. چاپ اول. تهران: دانشگاه امام صادق (ع)، ۱۳۸۸.
- بهرامی احمدی، حمید. مسؤولیت مدنی. تهران: نشر میزان، ۱۳۸۸.
- جعفری لنگرودی، محمدجعفر. ترمینولوژی حقوق. چاپ هیجدهم. تهران: انتشارات کتابخانه گنج دانش، ۱۳۸۶.
- خدابخشی، عبدالله. «بطلان رویه قضایی باطل، بررسی ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل شخص ثالث». ماهنامه تازه‌های جهان بیمه ۸۲ (۱۳۸۴): ۶۲-۴۴.
- خدابخشی، عبدالله. «مسؤولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران». مجله حقوقی دادگستری ۷۴ (۱۳۹۰): ۱۲۸-۱۰۳.
- کاتوزیان، ناصر. حقوق مدنی، الزام‌های خارج از قرارداد (ضمان قهری). چاپ ششم. تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۸۵.
- کاتوزیان، ناصر، لعیا جنیدی و مجید غمامی. مسؤولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی. چاپ سوم. تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۸۶.
- محمدی، محمد مهدی. حقوق بیمه. تهران: نشر میزان، ۱۳۸۵.

ب) منابع عربی

- الحر العاملی، محمد بن الحسن. وسائل الشیعه. جلد ۱۹. چاپ هفتم. تهران: مکتبه اسلامیه، ۱۳۷۵.
- السهنوری، عبدالرازق. الوسیط فی شرح القانون المدنی، عقود الغرر و التأمین. جلد دوم. بیروت: دار الاحیاء التراث العربی، ۱۳۶۴.
- النقیب، عاطف. النظریه العامه للمسؤولیه الناشئه عن الفعل الشخص. الطبعة الثالثة. لبنان: منشورات عویدات، ۱۴۰۴ هـ ق.
- قرآن کریم.

ج) منابع انگلیسی

Dias, Michael. *Tort Law*. London: Secondeditcon, 1965.

G. Fleming, John. *An Introduction to the Law of Tort*. 2nd Ed. Prosser. London: Clarendon P, 1992.

Manole Decebal, Bogdan. Coordinates of Tort Civil, Liability in The Context of the Application of the European Procedure Based on Amiable Settlement, Decembrie 1918 university, Albalulia Faculty of Law and Social Sciences.

Shavell, Steven. *Economic Analysis of Accident Law*. Massachsetts: Harvard University Press 1987.

Wolfberg, Matisyahu, Hooldayan. "A Driver's Liability in Halacha and Civil Law Haravmendelshafran and the Dan Bus Company". Last Modified March, 2009, <http://thehalachacenter.org/library/journal/2011/06/28/a-drivers-liability-in-halacha-civil-law/>.

Determination Responsible for the Accident between Car Owner and Driver in Mandatory Insurance Law of Civil Liability Owner of Motorized Vehicles

Dr. Hamid Bahrami Ahmadi

Professor at Valiasr University of Rafsanjan
Email: bahramy.hamid@gmail.com

&

Reza Aghaabbasi

Ph.D. Student at Department of Private Law at Kharazmi University
Email: reza.abasi26@yahoo.com

Despite the vast benefits of automobiles for transportation industry, it brought various risks to people's daily life. Against these risks, civil liability contribute guarantee the rights of individuals. Car accident has been one of the most important issues at courts in the last century. This provides necessity legislator intervention in order to reduce damages caused by this phenomenon. In this regard, the civil liability compulsory insurance of owners of land vehicles toward third parties approved in 1968 and the amendment was in 2008. However, unfortunately there are yet defects in this law, for instance when car hasn't insurance or amount of damage is more than amount that insurance pays, to whom can the injured refer? Owner or driver? There are many viewpoints, but finally the theory will be mentioned which the people that may have land automobiles based on first provision of mentioned law, are four categories: 1- owner; 2- illegal proprietor; 3- legal proprietor who has vehicle for owner profits; 4- legal proprietor who has vehicle for his/her benefit. This theory is better and widely accepted because it is logically more consistent with legal rules.

Keywords: Owner of the Vehicle, Driver of the Vehicle, Compulsory Insurance Law Responsible for the Incident, Illegal Occupier.

Journal of LEGAL RESEARCH

VOL. XVI, No. 2

2017-2

- **Explaining the Principles of Banking Regulation in the Perspective of the Legal System of Iran**
Dr. Ali Akbar Gorji - Dr. Hedieh Sadat Mirtorabi
- **Determination Responsible for the Accident between Car Owner and Driver in Mandatory Insurance Law of Civil Liability Owner of Motorized Vehicles**
Dr. Hamid Bahrami Ahmadi - Reza Aghaabbasi
- **The Basis and Extent of Civil Liability of the Contractor**
Shahram Karimi Tazehkand - Dr. Mahmoud Erfani - Dr. Javad Vahedi Zadeh
- **International Law: The Law Based on the Coordination or Conflict?**
Dr. Hoorieh Hosseini Akbarnezhad - Dr. Hale Hosseini Akbarnezhad
- **Investigation of Juridical Principles of Article 852 of Civil Code**
Dr. Sayyed Mohammad Sadegh Tabatabaei - Fatemeh Karimi
- **The Principles of Independence and Impartiality in the Public Service Broadcasting with Emphasis on Iran**
Nafiseh Moarefi
- **Determination of Legal Regime Governing Commercial - Tourism Space Flights**
Amineh Farasatmand
- **The Fundamental Survey on Some Aspects of Bill of Exchange Based on Regulations of the New Commercial by-Law**
Dr. Hamid Miri - Sirous Shahriari - Mostafa Abedinpour
- **Review Iranian Legislative Election Venue from the Viewpoint of the Criteria for Free and Fair Election Venue**
Seyed Yasin Hosseini
- **Examining Law System of Health Service Insurance in Iran with Comparing Health Insurance in America**
Dr. Emran Naimi - Mohammad Sharifi Soltani
- **The Impact of Laws on Property Ownership on Urban Real Estate Transactions**
Shahnaz Seifolahi



S. D. I. L.

The S.D. Institute of Law
Research & Study