

مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران

عبدالله خدابخشی^۱

چکیده

حوادث ناشی از رانندگی و تصدی وسیله نقلیه موتوری، شایع ترین حوادث سال‌های اخیر محسوب می‌شوند؛ در ایران نیز، آمار آن از حد استاندارد فراتر است. اخیراً در ایران، قوانینی به تصویب رسیده که سبب تحول در نظام مسئولیت مدنی و جبران خسارت زیان‌دیده‌ی این‌گونه حوادث شده است؛ امری که نظام بیمه‌ای جبران خسارت را نیز متأثر می‌کند. این نوشتار در پی پاسخ به این پرسش است که آیا این تحولات، مبنای مسئولیت را دگرگون نموده و از مباحث ضمان فقهی دور نموده؛ یا آن‌که در این مبنای تغییر حاصل نیامده است؟ نتیجه آن‌که، نظریه‌ی «جبران خسارت بی‌حد و حصر زیان‌دیده» موضوع ماده‌ی ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی با نظام حقوقی ایران سازگار نیست؛ و در واقع با نظریه‌ی «انتساب فقهی» می‌توان به تفسیری متعادل دست یافت.

واژگان کلیدی:

حادثه‌ی رانندگی، تقصیر زیان‌دیده، انتساب عرفی، دارنده، راننده

۱. دکتری حقوق خصوصی، دارس دادگاه عمومی حقوقی مشهد.

درآمد

حوادث ناشی از رانندگی وسایل نقلیه، مهم‌ترین و شایع‌ترین شبه‌جرمی است که در سال‌های اخیر دادگاه‌ها را به خود مشغول کرده است (کاتوزیان، جنیدی و غمامی، ۱۳۸۰: ۵۹). اهمیت روزافزونی این حوادث، به‌گونه‌ای است که از اصول و قواعد حاکم بر سایر حوادث، انحراف یافته و به تدریج به صورتی مجزا از حقوق مربوط به شبه‌جرم^۱ و حقوق حاکم بر خطا بررسی می‌شوند؛ این بدان معنا است که فقط به انحراف از اصول و قواعد اکتفا نشده است؛ بلکه اصولی نو و مجزا بر این حوادث حکومت می‌نماید.

پس از تصویب قانون پنجم ژوئیه ۱۹۸۵ فرانسه و تأکید این قانون بر حوادث رانندگی و بنیان نهادن قواعد پیشرفته‌ای با تکیه بر بیمه‌ی اجباری، آندره تنک در این‌که آیا این قانون می‌بایست در فصل شبه‌جرم، از حوادث رانندگی یاد می‌کرد، اظهار تردید کرده و می‌گوید «قلمرو سنتی شبه‌جرم و حقوق مسئولیت مدنی، می‌بایست به دو بخش حقوق شبه‌جرم^۲ و حقوق حادثه^۳ تقسیم شود. قسم اول باید از اعمال و رفتار عمدی و قسم دوم از تصادفات بحث کند. قانون جدید می‌بایست مسئولیت مدنی را از تصادفات جدا کند. فصلی که تصادفات را در برمی‌گیرد، حداقل شامل حوادث ناشی از کار، حوادث رانندگی و پزشکی است» (Tunc, 1988: 464). «بی‌گمان مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی، از نظر شمار رویداد و نیز 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 نادرستی به بار می‌آورد» (کاتوزیان، ۱۳۷۸: ۵۹۸) برخی معتقدند، قانون‌گذار باید به صراحت، اعمال نظریه‌ی خطر را در این مورد اعلام نماید و از توجیه‌های سست نظریه‌ی تقصیر دست بردارد؛ راننده اتومبیل نیز باید غرامت و خسارت را که از میان اجتماع می‌گذرد، تحمل کند؛^۴ به‌گفته‌ی کربنیه، در این زمینه حقوق مسئولیت مدنی حکومت ندارد؛ بلکه هدف اصلی، جبران خسارت است و بیمه‌گر، شخصیت اصلی در تحقق خارجی آن می‌باشد

1. Law of Tort.
2. Tort Law.
3. Accident Law.
4. As said by Keeton and O'connell: "the outomobile should pay its way throught Society" (Tunc, 1988: 462).

(کاتوزیان، ۱۳۷۸: ۵۲۰). ملاحظه‌ی نقش بیمه در این زمینه، حکایت از تأثیر بسیار عمیق این نهاد حقوقی در حوادث مذکور دارد؛ به نحوی که می‌توان روند کلی حقوق حاکم بر این حوادث را به مبانی نظریه‌ی خطر نزدیک دانست. امروزه توسعه‌ی بیمه‌های مسؤولیت و قواعد رانندگی قرین هم شده‌اند و در هیچ نظامی نمی‌توان این دو را از هم جدا نمود. این پیوند به‌نحوی است که در جامعه‌ای مانند ایران، بیمه را با اتومبیل می‌سنجند و هنگامی که از نقص حقوق بیمه‌ای یا قوت آن سخن به میان می‌آید، حوادث رانندگی به ذهن متبادر می‌شود.

برای حصول به هدف خود در این نوشتار، ابتدا نگاهی مختصر به حقوق تطبیقی و به طور خاص نظام حقوقی فرانسه داریم و سپس آخرین تحولات قانونگذاری ایران که به ویژه در پرتو بیمه‌های مسؤولیت تحقق یافته است، بررسی می‌شود.

۱. تحولات قواعد حقوقی مرتبط با حوادث رانندگی در حقوق فرانسه

تحول قواعد حقوقی و مقررات کشورهای مختلف در زمینه‌ی حوادث رانندگی، قابل توجه است. قانون‌گذار به دنبال انقلاب حقوقی صورت گرفته در این زمینه، توان مقاومت را در برابر نظریات جدید از دست داده و قواعد پیشرفته‌ای تدوین نموده است. در این بخش وضعیت حقوقی این حوادث در حقوق فرانسه بررسی، آن‌گاه با تحولات حقوق ایران به ویژه در خصوص قوانین بیمه‌ای مقایسه می‌شود.

در فرانسه تا پیش از سال ۱۹۸۵ میلادی، رویه‌ی قضایی با استفاده از تفسیر بند نخست ماده‌ی ۱۳۸۴ قانون مدنی^۱ درصدد حل معضلات حوادث رانندگی برآمده بود. حکومت یکصد و هشتاد ساله‌ی قانون مدنی و تحولات چشم‌گیر رویه‌ی قضایی با کشف بند نخست ماده‌ی مذکور نتوانست از تهافت آراء صادره در این خصوص جلوگیری کند. در مواردی، تعارض میان این آراء قابل توجه بود. از جمله در رأی مورخ دهم آوریل ۱۹۶۴، از شعبه‌ی دوم مدنی دیوان کشور فرانسه،^۲ عبور سگی از میان جاده و از مقابل راننده را از اسباب معاف‌کننده در تصادف دانسته است؛ اما در رأی مورخ بیست و چهارم مارس ۱۹۶۵، همان شعبه، عبور گربه‌ای از مقابل راننده

۱. «شخص نه تنها مسؤول زبان‌هایی است که با عمل خود به دیگری وارد آورده، بلکه مسؤول زبان‌های وارد به جهت اشخاص تحت مسؤولیت یا اشیای تحت نگهداری خود نیز می‌باشد».

2. Cass. 2e civ, 10 Apr 1964, D. 1964. 169.

را در زمره‌ی این اسباب نشناخته است؛^۱ حال آن که در هر دو پرونده، تصمیم هیأت بدوی با شرکت سه قاضی و همراهی چهار وکیل اتخاذ شده بود؛ همین ترکیب قاضی و وکیل نیز، در مرحله‌ی پژوهش، به ماهیت دعوا رسیدگی نموده بودند؛ و دیوان کشور نیز در آخرین مرحله وارد رسیدگی شده بود. رویه‌ی مذکور سبب شد شرکت‌های بیمه برای رهایی از مسئولیت، ایرادات تقصیر زیان‌دیده و ثالث را به فراوانی مطرح نمایند؛ در مرحله‌ی مذاکرات نیز پیشنهاد جبران خسارت با مبالغ پایینی ارائه می‌دادند. نتیجه‌ی این روند، محرومیت سی و شش درصد از زیان‌دیدگان نسبت به جبران خسارت بود؛ حتی جبران خسارت در موارد ممکن در حالت خارج از دادگاه نیز دوازده ماه به طول می‌انجامید. مدت لازم برای رسیدگی در دادگاه نیز سی ماه برآورد شده بود (Stapleton, 1998: 365).

از آنجا که در فرانسه از سال ۱۹۵۸ بیمه‌ی مسئولیت اتومبیل اجباری شده بود، مسئولیت مبتنی بر تقصیر رنگ و بویی بیگانه به خود گرفت. به تدریج اندیشه‌ی توزیع زیان بر تمام مسؤولان و رانندگان و توسعه‌ی بیمه‌ی مسئولیت، زمینه را برای وضع قانونی خاص در زمینه‌ی حوادث رانندگی فراهم آورد. قانون پنجم ژوئیه ۱۹۸۵ که به قانون بدنته^۲ معروف است، با پوشش بیمه‌ی اجباری همراه شده و مانند ستون محکمی مورد حمایت قرار گرفت؛ این قانون، در حقوق فرانسه تأثیر بسیار نهاد؛ به قول آندره تنک، در زمینه‌ی مسئولیت مدنی انقلابی ایجاد کرد. مبنای این قانون به دور از نظریه‌ی تقصیر است و به صورتی افراط‌آمیز از نظریه‌ی جبران خسارت مطلق پیروی می‌کند؛ به نحوی که برخی آن را «جبران خسارت بدون رابطه‌ی سببیت» نام نهاده‌اند (Tunc, 1988: 371)؛ برخی دیگر، سیستم آن را خارج از مسئولیت مدنی

1. Cass. 2e civ, 24 mar 1965, D. 1965. 405.

۲. این قانون (loi Badinter) پیشینه‌ی قابل توجهی دارد: در سال ۱۹۶۴ میلادی وزیر دادگستری فرانسه (Jean Foyer) برای تدوین قانونی مبتنی بر نظریه‌ی خطر تلاش نمود، اما در اثر برخورد جدی با آن که، نتیجه‌ی ائتلاف بیمه‌گرا و وکلای حرفه‌ای بود، با شکست مواجه شد. هنگامی که رابرت بدنته (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 مشتمل بر سه قاضی، دو بیمه‌گر، دو وکیل حرفه‌ای و یک استاد حقوق بود. این بار از ائتلاف سابق خبری نبود و بیمه‌گرا در کل با طرح موافق بودند. بدنته، گزارش کمیسیون را میان دانشگاه‌ها و دانشکده‌های حقوق، بدون این که خود را متوجه مناقشه‌ی عمومی کند، منتشر نمود؛ سپس بر اساس تحقیقات به عمل آمده، لایحه‌ای را تنظیم و برای افزایش امکان تصویب آن، به ناچار از بسیاری از اصول آن چشم‌پوشی نمود. شکیبایی و دیپلماسی او سرانجام در پنجم ژوئیه ۱۹۸۵ به ثمر رسید و لایحه به اتفاق آرا تصویب شد (Tunc, 1971: 464).

قلمداد می‌کنند (Stapleton, 1998: 371)؛ همین امر در آغاز تصویب قانون، سبب بی‌توجهی رویه‌ی قضایی نسبت به آن شد (Stapleton, 1998: 371)، اما پس از چند سال از تصویب و حاکم‌شدن فلسفه‌ی آن بر دادگاه‌ها، در پرتو حمایت بیمه‌ی مسؤولیت مدنی، تفسیری روان و مطابق با هدف آن قانون، در محاکم اعمال گردید.

۲. جایگاه نظریه‌ی تقصیر در حوادث رانندگی

در حقوق فرانسه، با تفسیری که از بند نخست ماده‌ی ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه به عمل آمد، افول نظریه‌ی تقصیر شروع شد و در حوادث رانندگی به اوج خود رسید. تورنو^۱ در این مورد اعلام می‌کند که تقصیر، متزلزل شده، اما لازم است نگرش مجددی به آن داشت و هماهنگی میان اخلاق و اقتصاد را در نظر گرفت (Nicolas, 1974: 337). آندره تنک نیز در مورد لزوم جبران خسارت زیان‌دیدگان حوادث رانندگی و در حمایت از عدم تأسی به نظریه‌ی تقصیر می‌گوید: «دلایلی وجود دارد بر این که چرا تمام قربانیان تصادفات رانندگی باید خسارت را دریافت دارند. وسایل نقلیه‌ی موتوری خطری را ایجاد می‌کنند و به دلایل مختلف موجب مرگ، خسارت و نتایج غم‌انگیزی می‌شوند. از نقطه‌نظر اجتماعی، جبران خسارت، مطلوب است؛ بر این اساس که بیشتر کشورهای اروپایی، چندین دهه است مسؤولیتی مبتنی بر ظاهر وقایع و خطر، برای دارنده‌ی اتومبیل پذیرفته و به سود زیان‌دیده مقرر داشته‌اند و لازم می‌دانند که راننده‌ی 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؛ حال آن که در این میان سفسطه و اشتباهی وجود دارد که باید اعلام شود: اگر تقصیر از میان فرمول‌های متعدد، این‌گونه تعریف شده است که نوعی رفتار که پدر خوب خانواده انجام نمی‌دهد، نتیجه‌ی اجتناب‌ناپذیر آن، این است که اموری چون؛ اشتباه‌های متعدد،^۲ سهو در عمل^۳ و مانند آن را که برای ما امری واقعی محسوب می‌شوند، نباید تقصیر نامید. قربانیان این اشتباه‌ها، انسان‌هایی هستند که خطر ترافیک بر آن‌ها

1. Tourneau.
2. The Multiple Errors.
3. Inadvertence.

تحمیل شده است؛ در ابتدای امر به نظر می‌رسد تحمیل این خطرات بر عهده‌ی کسی که آن‌ها را ایجاد کرده است، منصفانه‌تر است. تقصیر در معنای دقیق کلمه فقط در پنج درصد تصادفات بین وسایل نقلیه‌ی موتوری و ده درصد تصادفات آن‌ها با موانع ثابت دیگر صورت می‌گیرد. اگر تصور شود که راننده‌ی مقصر، خود قربانی حادثه است. از این منظر، در مقایسه با تقصیرش به نحوی شدید مجازات شده است» (Tunc, 1988: 462-463). ژوسران معتقد است: «انصاف حکم می‌کند ضرر بر کسی که کاری انجام داده و آن را به وجود آورده است، تحمیل شود، نه بر کسی که نقشی ندارد و به حکم اتفاق، پذیرای خسارت شده است» (کاتوزیان، ۱۳۷۸: ۱۸۹).

تحولات حقوقی در سطح نظام‌های مختلف، سبب شده است که تقصیر در قلمرو حوادث رانندگی متزلزل شده و مسئولیت نوعی بر دارندگان وسایل نقلیه‌ی موتوری تحمیل گردد، اما به‌رغم تحولات جهانی در این زمینه، ملاحظه‌ی رویه‌ی قضایی ایران گرایش به سمت نظریه‌ی تقصیر را همچنان حفظ نموده است؛ علت را، باید در جهت‌گیری قانون مجازات اسلامی دانست؛ زیرا مواد ۳۳۳ تا ۳۳۷ این قانون، با اشاره به تقصیر راننده، رویه‌ی قضایی را به این سمت هدایت نموده است. اداره‌ی حقوقی قوه‌ی قضاییه نیز معتقد است که قانون بیمه‌ی اجباری دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث مصوب ۱۳۴۷ بر مبنای تقصیر وضع شده است؛^۱ افزون بر این، نظر برخی از نویسندگان حقوقی که بر تفکیک میان دارنده و راننده قرار گرفته و جمع میان قواعد مختلف را بدین صورت عملی نموده بودند، در عمل اجرا نمی‌شد (کاتوزیان، ۱۳۷۸: ۶۱۴). در این جا بحث تفصیلی از وضعیت قانون سابق و نظریه‌ی تفکیک دارنده و راننده لازم به نظر نمی‌رسد و تأکید بر وضع موجود و بررسی قوانین مهمی مانند قانون اصلاح قانون بیمه‌ی اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷، که از آن به قانون جدید یاد می‌کنیم و قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ است؛ امری که در ادامه بیان می‌شود.

۱. نظریه‌ی شماره‌ی ۷/۵۴۹۳، به تاریخ ۱۳۵۹/۱۱/۱۱، اداره‌ی حقوقی قوه قضاییه به نقل از (خدابخشی، ۱۳۷۹،

۳. بررسی تحولات احتمالی در حقوق ایران

سخن از تحولات «احتمالی» به این دلیل است که: اولاً، هنوز رویه‌ی قضایی خود را در آزمون مثبت و منفی این تحولات نسنجیده است و کمتر رأی صادر نموده است؛ ثانیاً، دکترین نیز وضعی شبیه به آن دارد؛ ثالثاً، امکان تحول در رویه‌ی قضایی، امری محتمل است؛ زیرا به دلایلی انتظار تحول در رویه‌ی قضایی ناچیز است (خدابخشی، ۱۳۸۹: ۱۹۱-۱۸۸). بنابراین، در این قسمت، تغییرات قانونی را بر اساس استنباط خود و با احتیاطی که لازمه‌ی حرکت اولیه می‌باشد، بررسی می‌کنیم.

۳-۱. تعهد به بیمه یا تعهد به جبران خسارت در قانون جدید

مفاد ماده‌ی ۱ قانون بیمه‌ی اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷ (قانون سابق)، مشتمل بر دو تعهد بود؛ نخست: اجباری شدن پوشش بیمه و تکلیف دارنده‌ی وسیله‌ی نقلیه به این امر؛ دوم، مسؤولیت مدنی ناشی از تصدی این وسیله و سمت «دارندگی» آن. اصلاحیه‌ی این قانون در سال ۱۳۸۷، متضمن تغییرات عمده‌ای است؛ تغییراتی که از نظر تئوری حائز اهمیت می‌باشد.

۳-۱-۱. مناقشه‌ی حقوقی پیرامون مفهوم دارنده

عبارت «دارنده» که در هر دو قانون آمده است، به ویژه در دکترین حقوقی، مورد اختلاف نظر بود؛ از این نزاع آثار مهمی به دست می‌آید؛ عده‌ای حکم ماده‌ی ۱ قانون سابق را مشتمل بر تعهد به جبران خسارت می‌دانستند (کاتوزیان، ۱۳۷۸: ۶۱۴). مسؤولیتی که چهره‌ی نوعی و به دور از تقصیر داشت و در مورد مبنای آن نیز گفت‌وگوی بسیار شده بود. برخی نیز معتقد بودند که از ماده‌ی ۱ آن قانون نمی‌توان مبنای تازه‌ای به دست آورد؛ اما متضمن برخی تغییرات می‌باشد؛ تغییراتی که می‌تواند در تحقق مسؤولیت مؤثر باشد (بنگرید به: خدابخشی، ۱۳۷۹: ۸۰). قدر مشترک این نظریات، دور بودن مسؤولیت دارنده از نظریه‌ی تقصیر و تمایز مفهوم «راننده» و «دارنده‌ی» وسیله‌ی نقلیه بود. یکی، بر مبنای تقصیر و دیگری بر اساس نظریه‌ی خطر یا نزدیک به آن تحلیل می‌شد که ورود به آن مباحث، ضروری نیست،

بلکه آن چه مهم به نظر می‌رسد، وضعیت فعلی است. در تبصره‌ی ۱ ماده‌ی ۱ قانون جدید آمده است: «دارنده از نظر این قانون، اعم از مالک و یا متصرف وسیله نقلیه است و هر کدام که بیمه‌نامه موضوع این ماده را تحصیل نماید، تکلیف از دیگری ساقط می‌شود». تبصره‌ی ۲ همین ماده نیز در مورد افرادی که ممکن است در یک حادثه‌ی رانندگی مسؤول باشند، اعلام می‌دارد: «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه، مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل اوست نمی‌باشد. در هر حال خسارت وارده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد». ممکن است تصور شود که قانون جدید نیز میان مسئولیت راننده و دارنده تمایز قائل است؛ اولی، بر اساس نظریه‌ی تقصیر و انتساب حادثه به او، و دومی، به علت نظریه‌ی خطر و دارا بودن صفت «رانندگی» مسؤول هستند و از این حیث با قانون سابق تفاوتی ندارد و تنها، مفهوم دارنده روشن‌تر شده است. این نگاه که حاوی پیش‌زمینه‌های فکری ناشی از قانون سابق است، صحیح به نظر نمی‌رسد؛ در توضیح آن باید به تغییر دیگر صورت گرفته در قانون جدید اشاره نمود، سپس به این بحث بازگشت.

۲-۱-۳. قلمرو قانون جدید: مسئولیت مدنی یا بیمه

مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی، یکی از مهم‌ترین مظاهر مسئولیت مدنی است؛ نقش بیمه نیز به تکمیل ظرفیت‌های قانون، برای جبران خسارت باز می‌گردد. چهره‌ی اصلی این حوادث، متوجه مسئولیت مدنی است و تنها، آثار آن با بیمه قرابت دارد. «در وضعیت صحیح، قانون بیمه باید متفرع بر مباحث مسئولیت مدنی باشد، نه این که بحث مسئولیت مدنی را در میان قواعد بیمه جست‌وجو نمود؛ زیرا آن چه در این میان قابل توجه است، بحث جبران خسارت و مسئولیت مدنی است و بیمه، وسیله‌ی دستیابی به این هدف تلقی می‌شود؛ بنابراین هیچ‌گاه نباید از عنوان و شأن ابرار و وسیله، به مرحله‌ی هدف غایی و جای‌گزینی مسئولیت مدنی، ترقی نماید» (خدابخشی، ۱۳۷۹: ۱۵۴).

برخلاف قانون سابق که روزه‌ای به مسئولیت مدنی باز کرده و در ماده‌ی

۱، تعهد به جبران خسارت را بر عهده‌ی دارنده‌ی وسیله‌ی نقلیه قرار می‌داد، در قانون جدید، تعهد دارنده، تنها متوجه بیمه کردن مسؤولیت خود است و تعهد به جبران خسارت، مغفول مانده است. البته در تبصره‌ی ۳ و ۴ به تعریف خسارت بدنی و مالی و در تبصره‌ی ۵ به تعریف حادثه‌ی رانندگی اشاره شده است؛ از این تبصره‌ها مسؤولیت مدنی استنباط می‌شود. در تبصره‌ی ۲ ماده‌ی ۴ قانون جدید از جبران خسارت زیان دیدگان سخن به میان آمده است؛ هم‌چنین می‌توان گفت تعهد بیمه‌ای که متوجه دارنده است، به دلالت التزامی، حاوی تعهد به جبران خسارت نیز می‌باشد؛ زیرا پوشش بیمه‌ای، بدون موضوع نیست و چون دارنده، متعهد به جبران خسارت است، بیمه را نیز در این راه تحصیل می‌کند. در عین حال، این تارهای عنکبوتی به حدی قوی نیست که چهره‌ای خاص و مبنایی متمایز و مستقل به مسؤولیت دارنده داده و آن را از سایر مبانی مرسوم در حقوق مسؤولیت مدنی ایران یا رویکردهای فقهی تفکیک کند. بی‌گمان کسی که مدعی وجود مسؤولیت مستقل نوعی و متمایز دارنده است، باید مجهز به دلیل قاطع باشد. در قانون سابق، از مفهوم جبران خسارت در ماده‌ی ۱ و استثناء قانون در ماده‌ی ۴ (قوه‌ی قاهره)، امکان استنباط، برای مسؤولیتی مستقل و نزدیک به نظریه‌ی خطر، وجود داشت؛ اما در قانون جدید، چنین امری مقدور نیست؛ در ماده‌ی ۱ این قانون، تعهد، تنها برای اخذ پوشش بیمه است و در آن، اثری از مسؤولیت جبران خسارت مشاهده نمی‌شود. در قانون سابق نیز خصوص مسؤولیت نوعی و مستقل دارنده، محل تردید بود و به رغم انعکاس این نظریه در دکترین (بابایی، ۱۳۸۲: ۲۰۱-۱۹۷؛ کاتوزیان، ۱۳۷۸: ۶۱۷-۶۱۴) رویه‌ی قضایی، جبران خسارت را از مجرای سایر اصول، قواعد و مبانی، به‌ویژه مقررات قانون مجازات اسلامی و نظریه‌ی تقصیر، عملی می‌دانست.^۲ به عبارت دیگر، ماده‌ی ۱ قانون

۱. «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و ریلی اعم از این که 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 ترلیر متصل به آن‌ها و یا محمولات آن‌ها به اشخاص ثالث وارد می‌شود، حداقل به مقدار مندرج در ماده‌ی ۴ این قانون، نزد یکی از شرکت‌های بیمه که مجوز فعالیت در این رشته را از بیمه مرکزی ایران داشته باشند، بیمه نمایند».

۲. در رأی وحدت رویه‌ی شماره‌ی ۱۳ به تاریخ ۱۳۶۲/۷/۶ هیأت عمومی دیوان عالی کشور آمده است: «چنان‌چه قتل خطئی باشد و کسی که ارتکاب آن به او نسبت داده شده است، هیچ‌گونه خلافی مرتکب نشده باشد و وقوع قتل هم صرفاً به لحاظ تخلف مقتول باشد، راننده مسؤول نبوده و بالنتیجه رأی شعبه‌ی ۲ دادگاه کیفری مشهد به اتفاق آرا تأیید می‌شود». این رأی از معدود آرای است که به اتفاق آراء هیأت عمومی دیوان عالی کشور صادر شده است و دلالت بر پذیرش نظریه‌ی مبتنی بر خطا و تقصیر داشته و از مفاهیمی مانند دارنده سخنی میان

سابق، ابتدا دارنده را مسؤؤل جبران خسارت می‌دانست و آن‌گاه برای پوشش آن، بیمه را اجباری می‌کرد، اما رویه‌ی قضایی، مسؤولیت مذکور را به صورت «فی‌الجمله» می‌دانست و «تفصیل» آن را که مشتمل بر مبنا و شرایط مسؤولیت است، بر اساس سایر قواعد دنبال می‌نمود؛ زیرا قانون سابق هیچ مبنايي را پیشنهاد نمی‌کرد و با این وضع، رویه‌ی قضایی به صورت قاطع، بر اساس سایر مقررات، به ویژه قانون مجازات اسلامی و نظریه‌ی تقصیر و تسبیب فقهی، به تحلیل مسؤولیت می‌پرداخت. به همین علت، با فرض تحقق بی‌احتیاطی یا تقصیر مصدوم یا متوفاه، امکان مطالبه‌ی خسارت از محل بیمه‌نامه وجود نداشت و دارنده، در این فرض و در صورت نداشتن بیمه، مسؤولیت جبران خسارت را به دوش نمی‌کشید؛ زیرا مسؤولیت مستقلى برای حوادث رانندگی، مطرح نمی‌شد و در حالت فقدان تقصیر، شخص یا منبع دیگری برای مسؤولیت و جبران خسارت وجود نداشت.^۱

نیاورده است (روزنامه‌ی رسمی شماره‌ی ۱۱۲۷۰ به تاریخ ۱۳۶۲/۸/۱۴).

۱. در رویه‌ی قضایی، آراء بسیاری ملاحظه می‌شود که در صورت تحقق بی‌احتیاطی یا سایر مظاهر تقصیر راننده، مسؤولیت جبران خسارت را بر عهده‌ی او قرار داده و در صورت سر زدن بی‌احتیاطی از ناحیه‌ی زیان‌دیده، هیچ کس را مسؤؤل نمی‌دانستند؛ در این حالت دیگر خسارتی به زیان‌دیده پرداخت نمی‌شد. بیمه‌گران نیز بر اساس قرارداد بیمه و این‌که پوشش مسؤولیت دارنده را بر عهده داشتند، تنها به استناد رأی دادگاه و احراز مسؤولیت، خود را مکلف به جبران خسارت می‌دانستند. تنها در برخی از مقررات، امکان جبران خسارت از محل بیمه‌نامه وجود داشت. ماده‌ی ۸ قانون رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی مصوب ۱۳۵۰ و تبصره‌ی آن، در این مورد بیان می‌داشت: «در صورتی که عابر پیاده در عبور از سواره‌رو و معابر و خیابان‌ها، جز از نقاطی که خط‌کشی شده و مخصوص عبور عابر پیاده است (محل مجاز) از محل دیگری (محل‌های غیرمجاز) عبور نماید، متخلف شناخته می‌شود و مکلف به پرداخت جریمه مقرر در آیین‌نامه می‌باشد و در صورتی که در این قبیل نقاط غیرمجاز، وسیله نقلیه موتوری یا عابر پیاده تصادف نماید، راننده وسیله در صورتی که کلیه مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت نموده باشد، مسؤؤل شناخته نمی‌شود. عدم مسؤولیت راننده، مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود. ... تبصره: در شهر تهران در خیابان‌هایی که به وسایل ایمنی عبور عابر پیاده مجهز شده باشند و مقررات نیز به وسیله شهرداری برای اطلاع عموم آگهی شود، عابر پیاده مکلف است فقط از محل‌های مخصوص عابر پیاده عبور کند و در غیر این صورت اگر تصادفی بین وسیله نقلیه و عابر پیاده در سواره‌رو واقع شود، مشروط بر آن‌که راننده مست نبوده و گواهی‌نامه مجاز رانندگی داشته باشد و با سرعت مقرر حرکت کرده و وسیله نقلیه او نقص فنی مؤثر در حادثه نداشته باشد و سه نفر افسر ارشد کارشناس تصادفات راهنمایی و رانندگی از این جهات، عدم مسؤولیت راننده را گواهی نمایند، مسؤولیت جزایی متوجه راننده نخواهد بود و راننده آزاد خواهد شد و پرونده به مراجع قضایی جهت اقدام مقتضی ارسال می‌شود. عدم مسؤولیت جزایی راننده، مانع استفاده شخص مضرر از حادثه از مقررات بیمه شخص ثالث نخواهد بود»؛ این قانون، به موجب نص ماده‌ی ۳۵ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ نسخ شده است، اما ماده‌ی ۴ قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن مصوب ۱۳۴۹ حکمی مشابه دارد. به این صورت که: «ورود و عبور عابری پیاده و انواع وسایط نقلیه غیرمجاز و عبور دادن دام در آزادراه و همچنین توقف وسایط نقلیه در خطوط عبور ممنوع است. هرگاه به جهات مذکور حادثه‌ای واقع شود که منجر به ضرب یا جرح یا قتل یا خسارت مالی شود، راننده مجاز که وسیله نقلیه او مجاز به حرکت در آزادراه باشد،

۲-۳. مبنای مسؤولیت دارنده در قانون جدید

در حوادث رانندگی، تعیین مبنای مسؤولیت دشواری‌های بسیار دارد که دقت بیشتری را در این مسأله ایجاب می‌نماید؛ از یک‌سو تحولات این حوادث به سمت جبران خسارت زیان‌دیده است و نظرات فراتر از تقصیر به طور عمده بر آن حاکم می‌باشد. این تحول که در بسیاری از نظام‌های حقوقی وجود دارد، به‌ویژه هنگامی که با رسوب تاریخی قانون سابق و دفاع نویسندگان از مبنای مستقل مسؤولیت و فاصله‌ی آن با نظریه‌ی تقصیر، همراه شود، حقوق‌دان را به تقویت این مبنا و اجتناب از سقوط در دایره‌ی نظریه‌ی تقصیر، تشویق می‌کند. از سوی دیگر، حذف تعهد به جبران خسارت از قلمرو ماده‌ی ۱ قانون جدید، رأی وحدت رویه‌ی شماره‌ی ۱۳ مورخ ۱۳۶۲/۷/۶ که بر اساس نظریه‌ی خطا و تقصیر صادر شده است، سابقه‌ی قوی فقهی و بررسی این قسم مسؤولیت در عرض دیگر موارد مسؤولیت، احکام قانون مجازات اسلامی و ابتدای آن‌ها بر مبنای فقهی «انتساب حادثه» و بررسی حادثه‌ی رانندگی از مجرای اتلاف و تسبیب و مفاد تبصره‌ی ۲ ماده‌ی ۱ قانون جدید که مسؤولیت دارنده‌ی وسیله نقلیه را مانع از مسؤولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است، نمی‌داند و در واقع بیانگر آن است که مبنای مسؤولیت، همان قابلیت صدق عرفی و «انتساب» می‌باشد،^۱ همگی دلالت بر الحاق مبنای مسؤولیت ناشی از

نسبت به مورد فوق مسؤولیتی نخواهد داشت، ولی در هر حال مکلف است در صورت بروز حادثه، وسیله نقلیه را در شانه سمت راست متوقف نموده و مصدوم را با وسیله نقلیه خود و یا وسیله دیگر بلافاصله به اولین درمانگاه یا بیمارستان برساند و مراتب را به مأمورین انتظامی اطلاع دهد. عدم مسؤولیت راننده مذکور مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود.

۱. مبنای مسؤولیت در فقه، بر تقصیر مبتنی نبوده است تا فرصتی برای جدال با نظریه‌ی خطر به وجود آید. قابلیت انتساب و اسناد عرفی، بسیاری از انواع مسؤولیت‌های مطلق دیگران را در بر دارد و ضرورتی به بازسازی فلسفی - حقوقی نظریه‌ی خطر نمی‌باشد. این امر به معنی عدم توجه به تقصیر در فقه نیست، بلکه تقصیر یکی از مهم‌ترین راه‌های احراز قابلیت انتساب و اسناد عرفی می‌باشد. در قرار منع تعقیب شماره‌ی ۵۸-۱۲۰ تا تاریخ ۱۳۸۷/۲/۲۶ موضوع پرونده‌ی شماره‌ی ۱۸/۸۷ شعبه‌ی ۲۲۶ دادبازی داسرای عمومی و انقلاب مشهد، از مفهوم و قلمرو قابلیت انتساب این‌گونه یاد نمودیم: «راجع به شکایت آقایان... علیه آقای... دایر بر اهمال و بی‌مبالاتی منتهی به قتل غیرعمدی مرحوم... بدین شرح که پس از اعزام کاروانی که مرحوم هم در آن به سر می‌برد و اقامت در هتلی در کربلا، به دلیل عدم اعلام خرابی آسانسور توسط مدیر کاروان (متهم)، آن مرحوم از یکی از آسانسورهای در دست تعمیر سقوط و فوت می‌کند و مسؤولیت ناشی از این عمل را متوجه متهم به عنوان مدیر کاروان می‌دانند؛ زیرا وظیفه داشته که به مرحوم اطلاع دهد که آسانسور خراب است و از محل دیگری رفت و آمد شود... نظر به این که شرط اصلی تحقق مسؤولیت، بر اساس ضوابط فقهی و مقررات موضوعه و اصول کلی حقوقی، قابلیت انتساب نتیجه به فعل مرتکب می‌باشد و تمام قواعد فرعی دیگر، مظاهر این حکم تلقی می‌شوند و بنابراین باید بر آن اساس تفسیر و اعمال شوند و به همین جهت در فقه، عناوین تسبیب یا اتلاف، موضوعیت نداشته و در

حوادث رانندگی به سایر موارد و در واقع اعمال مبنای عمومی مسئولیت در حقوق ایران دارند. این امر به ویژه هنگامی تقویت می‌شود که بدانیم، کارشناسان متخصص هنگام بررسی حادثه و قضاوت هنگام رسیدگی، در اغلب موارد، شاهد ارتکاب نوعی از بی‌احتیاطی و عدم رعایت ضوابط راهنمایی و رانندگی هستند؛ حضور بیمه، انگیزه‌ی محکومیت مسؤؤل حادثه و جبران خسارت زیان‌دیده را افزایش داده و ثمره‌ی تمایز دو نوع مبنای مسؤولیت (مسؤولیت مبتنی بر تقصیر یا خطر) را کمرنگ می‌کند؛ به نحوی که، در اغلب موارد، کمتر زیان‌دیده‌ای بدون جبران می‌ماند. تجربه نیز همین را تأیید می‌کند؛ هرچند منکر مواردی نیستیم که زیان‌دیده، به طور کلی از دریافت

روایات وارد شده، از تلف و انتساب آن به عامل انسانی صحت شده است؛ و نظر به این‌که، در روابط اجتماعی افراد ملزم نیستند بیش‌تر از انتظار متعارف، اقدامی انجام دهند و اگر اعتماد مشروع دیگران را رعایت نمایند، مسؤولیت اعمال متعارف متوجه آن‌ها نخواهد شد؛ و نظر به این‌که تعهدات و تکالیف افراد در روابط اجتماعی، بر اساس معیار متعارف ارزیابی می‌گردد و اگر عرف، ترک عملی را سرزنش‌پذیر دانست، مسؤولیت ناشی از چنان ترک فعلی، متوجه شخص بی‌مبالات می‌گردد و تطبیق اعتماد مشروع دیگران و حدود تعهدات شخص، در هر مورد به طور خاص باید ارزیابی عرفی گردد، تا اگر حکم به نقض اعتماد یا تعهد شود، به شرط جمع شدن سایر شرایط، مسؤولیت مستقر گردد؛ و نظر به این‌که تحقق رابطه‌ی سببیت بر اساس معیار متعارف، یکی از دیگران مهم مسؤولیت مدنی و جزایی محسوب می‌شود که علاوه بر تحقق تقصیر یا تعهد عرفی، لازم می‌باشد و اموری مانند تقصیر زیان‌دیده یا اقدام شخص ثالث نباید آن را قطع نموده و مسؤولیت را متوجه خود نمایند و ارزیابی دخالت زیان‌دیده و حدود قاعده‌ی اقدام نیز تنها بر اساس رفتار معقول افراد در اجتماع میسر است و تنها بر اساس سطح انتظارات قانونی و عرفی افراد است که ممکن است این رفتار نیز تغییر نماید و در حادثه‌ای، با یک سطح و در حادثه‌ای دیگر با مرتبه‌ی متفاوتی ارزیابی شود که بستگی به شرایط حاکم بر وقوع حادثه خواهد داشت؛ و نظر به این‌که در این پرونده، از یک سو تعهدات و تکالیف عرفی که متوجه مدیر کاروان است، در حدود عرف انجام شده و به وسیله‌ی متهم و مسؤؤل هتل به زائران تذکر داده شده بود که آسانسورها چه وضعیتی دارند و از نظر عرفی بیش از این نمی‌توان تعهدی را متوجه متهم دانست و از سوی دیگر، از نظر عرف، چنان حادثه‌ای، قطعاً متناسب به عمل متهم در مدیریت کاروان زیارتی نخواهد بود و با فرض انتساب، متوجه مدیر هتل و کسی است که سبب را ایجاد کرده است و سبب در این حالت، همان قرار دادن آسانسور در وضعیتی است که امکان آگاهی شخص وجود نداشته باشد و صرف حضور مدیر کاروان، نمی‌تواند مقوم این سبب تلقی شود؛ و نظر به این‌که پس از استماع اظهارات مطلعین معلوم گردید که وضعیت آسانسور طوری بوده است که هر شخص متعارف متوجه خراب بودن آن می‌گردید و حقوق نمی‌تواند وضعیت خاص هر مصدوم یا مقتول را از نظر داشتن حواس‌پرتی که حسب تحقیقات به عمل آمده، مرحوم دارای این وصف بوده است، در نظر بگیرد و تنها وضعیت جسمی شخص را حین صدمه بررسی می‌کند و انتظار قواعد حقوقی از افراد، بیش‌تر از رعایت اعتماد مشروع نخواهد بود و افراد در حدود قاعده‌ی اقدام، مسؤولیت اعمال خود را عهده‌دار هستند و مرحوم هم در افتادن از آسانسور تقصیر داشته و این امر، به همراه اهمال مدیر هتل، رابطه‌ی سببیت را قطع می‌کند و هرگز آن را متوجه مدیر کاروان نمی‌کند؛ لذا دادیاری ... به لحاظ فراهم نبودن ارکان مسؤولیت، به استناد اصل برائت و بند «الف» ماده‌ی ۱۷۷ قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور کیفری، عقیده به منع تعقیب دارد». این قرار، به موجب دادنامه‌ی شماره‌ی ۸۵۰۰۲۸۵/۱۵۸۰۹۹۷۵۱/۸۷۰۹۹۷۵۱ به تاریخ ۱۳۸۷/۴/۲۵ موضوع پرونده‌ی شماره‌ی ۳۸۰/۸۷ شعبه‌ی ۱۰۳ دادگاه عمومی جزایی مشهد تأیید شده است.

خسارت محروم شده باشد، اما این را هم تأیید می‌نماییم که نظریات فنی کارشناس، به قدری دامن‌دار و موسع اعلام می‌شود که در بسیاری از موارد، مسؤول حادثه وجود دارد و بیمه‌گر به جبران خسارت اقدام می‌کند.

این که گفته شود تبصره‌ی ۲ ماده‌ی ۱ قانون جدید از مسؤولیت شخص دیگری غیر از دارنده نیز صحبت می‌کند؛ لذا همچنان میان دارنده و راننده تفاوت است، و مسؤولیت دارنده، فراتر از تقصیر است، امری پذیرفته شده نیست؛ زیرا اولاً، دارنده، در قانون تعریف شده و کسی نیست جز متصدی وسیله‌ی نقلیه که به دلیل تصرف و نظارت بر آن، مسؤول خسارت می‌باشد. اما مبنای مسؤولیت را نمی‌توان از خود این امر برداشت کرد؛ زیرا مصادره‌ی به مطلوب می‌شود. از آن‌جا که تعیین مسؤولیت، در قانون به سکوت گذاشته شده است، باید آن را بر اساس اصول حقوق مسؤولیت مدنی تعیین نمود؛ گفته شد که در این حالت، نظریه‌ی قابلیت انتساب، اعمال می‌شود؛ ثانیاً تبصره‌ی ۱ ماده‌ی ۱ قانون جدید، در صدد تعیین مبنای مسؤولیت نیست، بلکه برای اجتناب از عدم استفاده از پوشش بیمه‌ای برای فردی است که قرارداد بیمه را از ابتدا منعقد ننموده و اتومبیل را تحویل گرفته یا به هر صورت، متصرف شده است، یا به علی دیگر که موجب دخالت وسیله‌ی نقلیه در حادثه است، مسؤول شناخته می‌شود تا بیمه‌گر به این دلیل از پرداخت خسارت طفره نرود. در مذاکرات مربوط به این متن قانون نیز همین امر مورد نظر بوده است؛ زیرا نحوه‌ی نگارش ابتدایی متن به نحوی بود که امکان تصور بیمه برای هر شخص، و نه وسیله‌ی نقلیه، به صورت مستقل وجود داشت؛^۱ برای اجتناب از این نتیجه، پیشنهاد شد که «هر کدام که بیمه‌نامه موضوع این ماده را تحصیل نماید، تکلیف از دیگری ساقط می‌شود» (قسمتی از تبصره‌ی ۱ ماده‌ی ۱ قانون جدید). بنابراین، نمی‌توان مبنای مسؤولیت را در فضای بیمه‌نامه احساس و جست‌وجو کرد؛ ثالثاً، مقصود تبصره‌ی ۲ ماده‌ی ۱ آن است که مسؤولیت، نه تنها متوجه کسی است که وسیله‌ی نقلیه را متصرف است، بلکه هر کس که حادثه به فعل یا ترک فعل او منتسب است، مسؤول خواهد بود. برای مثال، انحراف بی‌جهت

۱. در بند «ز» لایحه‌ی پیشنهادی دولت آمده بود: «ضمن اضافه نمودن کلمه «و رانندگان» بعد از کلمه «دارندگان» در ماده ۸...». با این عبارت، بیم آن می‌رفت که برای هر کدام از آن‌ها یک بیمه‌نامه لازم باشد. اگر این عبارت به متن ماده‌ی ۸ قانون سابق اضافه می‌شد، به این صورت در می‌آمد: «شرکت‌های بیمه طبق مقررات این قانون و آیین‌نامه‌های مربوط به آن، مکلف به انعقاد قرارداد بیمه با دارندگان و رانندگان وسایل نقلیه مشمول این قانون خواهند بود».

اتومبیل سبب می‌شود که راننده‌ی دیگری به عابر برخورد کند. در این حالت، هر چند اتومبیل دوم به عابر آسیب رسانده، اما حادثه منتسب به شخص دیگری است. یا کسی که با دست‌کاری در چرخ اتومبیل، آن را به صورتی درمی‌آورد که حین رانندگی دچار نقص شده و با انحراف اتومبیل آسیب می‌رساند، مسؤول است و راننده‌ی اتومبیل مسؤولیتی ندارد.

مقصود از عبارت «در هر حال خسارت وارده از محل بیمه‌نامه وسیله‌ی نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد»، آن است که هر شخصی که در مورد حادثه‌ی رانندگی مسؤول باشد و این مسؤولیت، از طریق اتومبیل بیمه‌شده، مستقر گردد، می‌تواند از پوشش بیمه‌ای استفاده کند. برای مثال، پدری پس از بیمه نمودن اتومبیل، آن را به فرزند خود تحویل می‌دهد، یا فرزند بدون اجازه، اتومبیل را حرکت می‌دهد و سبب خسارت می‌شود. پرسش این است آیا افرادی که حادثه منتسب به آن‌ها است، اما رابطه‌ای با وسیله‌ی نقلیه ندارند و اتومبیل تنها وسیله‌ی خسارت بوده است، نیز می‌توانند از پوشش بیمه استفاده نمایند؟ برای مثال شخصی با ریختن روغن در سطح جاده، سبب لغزش اتومبیل غیر می‌شود، یا با کندن چاله در مسیر راه، اتومبیل دیگری را منحرف می‌کند، یا کارخانه‌ی تولیدکننده‌ی چرخ اتومبیل، محصول ناقص تولید کرده و پس از شکسته شدن چرخ و انحراف اتومبیل، موجب مرگ عابر شود. در این موارد استقرار مسؤولیت بر عهده‌ی شخص، امکان استفاده از بیمه‌ی اتومبیل را نمی‌دهد؛ زیرا نه تنها پوشش بیمه‌ای برای افرادی است که وسیله‌ی نقلیه در اختیار آن‌ها است و به جهت تسبیب، باعث خسارت می‌شوند و در واقع تعهد بیمه‌گر، بدل تعهد مسؤول اصلی است و بیمه‌گر نیز تنها افرادی را که به دلیل انتساب حادثه به اتومبیل، مسؤول هستند، پوشش می‌دهد، بلکه اگر قائل به این باشیم که هرکس به واسطه‌ی دخالت اتومبیل، تحت پوشش است، به این معنی خواهد بود که اشخاصی که بیمه‌گذار، مالک، متصرف (به تعبیر قانون جدید دارنده یا راننده) یا دیگر عناوین مربوط به وسیله‌ی نقلیه نیستند، هم بتوانند از مسؤولیت اصلی و مستقیم خود مصون مانده و بار مسؤولیت را به عهده‌ی بیمه‌گر قرار دهند.

عبارت «وسیله‌ی نقلیه‌ی مسبب حادثه» نیز دلالت دارد که در هر حال، وسیله‌ی نقلیه‌ی بیمه شده باید از طریق متصدی آن، مسؤول حادثه باشد، در حالی

که در مثال‌های مذکور، اشخاص دیگری مسؤول هستند که راننده و دارنده محسوب نمی‌شوند و نسبت به اتومبیل و بیمه‌ی آن بیگانه هستند.^۱

۳-۳. مفهوم دارنده در رویه‌ی قضایی سابق

در زمان حاکمیت قانون سابق، رویه‌ی قضایی غالب و نزدیک به قاطع، بر اساس مفهوم قابل استناد بودن عمل یا نظریه‌ی تقصیر، به بررسی حوادث رانندگی می‌پرداخت، اما در مواردی دیده شده بود که مفهوم دارنده، به معنایی دیگر و با مسؤولیت ویژه، مورد استفاده قرار می‌گرفت. به عنوان مثال در یکی از آراء صادره از محاکم عمومی با تفسیر ماده‌ی ۱ قانون سابق، مالک به عنوان دارنده به جبران

۱. ممکن است از جمع تبصره‌های ۲ و ۵ ماده‌ی ۱ و موارد استثنای شده در ماده‌ی ۷ قانون جدید، چنین استنباط شود که در صورت تحقق حادثه‌ی رانندگی به هر علت، حتی اگر ناشی از قوه‌ی قاهره مانند ریزش کوه یا زلزله باشد، بیمه‌گر باید خسارت را جبران نماید. هر چند راننده مسؤولیتی نداشته باشد. توضیح این‌که ماده‌ی ۴ قانون سابق بیان نموده بود: «موارد ذیل از شمول بیمه موضوع این قانون خارج است: ۱- خسارات ناشی از فورس ماژور از قبیل جنگ، سیل، زلزله...». برخی نویسندگان نیز با توجه به همین استثناء و قرار دادن آن در کنار ماده‌ی ۱ آن قانون، که از مسؤولیت جبران خسارت یاد می‌نمود، معتقد بودند که مسؤولیت مدنی دارنده از راننده متفاوت است؛ زیرا بی‌تقصیری راننده به معنای منتفی شدن جبران خسارت نیست و تنها باید قوه‌ی قاهره به اثبات رسد (کاتوزیان، ۱۳۷۸: ۶۱۲-۶۱۱). در قانون جدید، این استثناء، نیامده و ممکن است حسب این تغییر و با تفسیر ظاهری چنین بیان شود که اگر حادثه‌ی رانندگی در نتیجه‌ی قوه‌ی قاهره باشد، باز هم بیمه‌گر باید خسارت را پرداخت نماید. این عقیده صحیح نیست؛ زیرا اولاً، برخلاف ماده‌ی ۱ قانون سابق که مبنای تعهد به جبران خسارت بود، در ماده‌ی ۱ قانون جدید، تنها از تعهد به بیمه کردن سخن به میان آمده است؛ بنابراین ماده‌ی ۱ قانون جدید، متضمن مبنایی برای مسؤولیت نیست و نهایت این‌که، قانون جدید، در مورد قوه‌ی قاهره سناکت است. در سکوت این قانون، باید به عمومات قوانین دیگر رجوع کرد که از آن جمله می‌توان به تبصره‌ی ماده‌ی ۳۳۷ قانون مجازات اسلامی اشاره نمود که مقرر می‌دارد: «در صورتی که برخورد دو وسیله نقلیه خارج از اختیار راننده‌ها باشد، مانند آن‌که در اثر ریزش کوه یا طوفان و دیگر عوامل قهری تصادم حاصل شود هیچ‌گونه ضمانتی در بین نیست»؛ هم‌چنین رأی وحدت رویه‌ی شماره‌ی ۶۷ به تاریخ ۱۳۶۲/۷/۱۴ هیأت عمومی دیوان عالی کشور بیان می‌دارد: «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 مقتول باشد، راننده مسؤول نبوده...» ثانیاً، جبران خسارت ناشی از قوه‌ی قاهره، امری نامعقول است و نه تنها در فقه که مبنای تفسیر قوانین است، جایگاهی ندارد بلکه در نظام‌های تطبیقی نیز به این معنا مورد حمایت نیست، حتی در نظام حقوقی فرانسه که با قانون سال ۱۹۸۵، حداکثر جبران خسارت مقرر گردید، قوه‌ی قاهره اثری ندارد. البته نظام‌های حقوقی می‌توانند از نهادهایی مانند بیمه‌های اجتماعی یا حوادث برای جبران خسارت استفاده نموده و خود را با مسؤولیت مدنی درگیر نکنند. این راهکار نیز قواعد خود را دارد و با بحث ما سنخیتی ندارد؛ ثالثاً، باید پذیرفت که جز در برخی موارد خاص، قانون جدید هنگامی به مسؤولیت بیمه‌گر حکم می‌دهد که اصل مسؤولیت مدنی متصدی وسیله‌ی نقلیه‌ی بیمه شده احراز شود. تعهد شرکت‌های بیمه‌ای نیز همین است و تفسیری غیر از این، مغایر هدف قانون و پیشینه‌ی تاریخی آن است.

خسارت محکوم شده است.^۱

۳-۴. نظریه‌ی دارنده و راننده، در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی

زمینه‌ی رشد بحث دارنده و راننده، بار دیگر در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ فراهم شد. عبارت «دارنده» تنها در مواد ۴^۲ و ۲۹^۳ این قانون آمده است؛ در این مواد، واژه‌ی مذکور معنایی متفاوت از معنای مورد نزاع در مسئولیت مدنی دارد و مقصود، همان مالک رسمی می‌باشد؛ به موجب ماده‌ی ۱،^۴ قانون مذکور بر تمام رانندگان، سرنشینان وسایل نقلیه، عابران پیاده و متصدیان حمل

۱. دادنامه‌ی شماره‌ی ۱۸۹ و ۱۸۸ به تاریخ ۱۳۷۸/۲/۲۶ صادره از شعبه‌ی سوم دادگاه عمومی شهرضا به نقل از (عابدپور، ۱۳۸۶: ۹۹-۹۸): «کامیون باری به شماره... با پیکان سواری به شماره... تصادف می‌کند. طبق نظر کاردان فنی، راننده‌ی کامیون، عامل وقوع زیان بوده که در اثر قصور راننده‌ی کامیون، سرنشینان پیکان مصدوم و خودروی پیکان هم خسارت می‌بیند. دادگاه در صدور دادنامه، راننده‌ی کامیون را به پرداخت دیه‌ی مصدومان محکوم می‌نماید و با توجه به دادخواست تقدیمی از ناحیه‌ی خواهان (راننده‌ی پیکان) راننده کامیون و مالک را متضامناً به پرداخت خسارت وارده به پیکان محکوم می‌نماید. در اثر تجدیدنظر خواهی مالک کامیون، دادنامه‌ی معترض‌عنه توسط شعبه‌ی دهم تجدیدنظر استان اصفهان به موجب دادنامه‌ی شماره‌ی ۷۹-۱۳۱۱، ابرام و تأیید می‌گردد و نهایتاً در اجرای ماده‌ی ۳۲۶ قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور مدنی، با اعلام اشتباه مبنی بر محکومیت تضامنی راننده و مالک کامیون، پرونده را به دیوان عالی کشور ارسال می‌کند که پرونده به شعبه‌ی پنجم دیوان عالی کشور ارجاع و آن شعبه، رأی دادگاه بدوی و تجدیدنظر را فاقد اشکال دانسته و آن را با همان دلایل و مستندات قبلی ابرام می‌نماید. متن دادنامه‌ی دیوان بدین شرح است: «رأی بدوی به استناد قانون بیمه‌ی اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷ و قانون مسئولیت مدنی و مواد ۲ و ۳ و ۴ آیین‌نامه‌ی اجرایی قانون فوق‌الذکر و مواد ۱ و ۲ قانون مسئولیت مدنی صادر گردیده است و در شعبه‌ی دهم دادگاه تجدیدنظر استان اصفهان تأیید گردیده، فاقد اشکال بوده و درخواست اعمال مقررات ماده‌ی ۳۲۶ قانون آیین‌نامه دادرسی مدنی رد می‌شود».

۲. «به مأموران موضوع ماده ۲ این قانون اجازه داده می‌شود متخلفین از قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی را پس از تشخیص تخلف و انطباق آن با میزان جرایم متوقف نمایند و مشخصات وسیله نقلیه و راننده، زمان و محل وقوع تخلف و نوع آن و نیز مشخصات خود را در قبض جرمه درج و به راننده متخلف تسلیم نمایند. در صورتی که متخلف از دریافت قبض جرمه خودداری نماید، قبض صادر شده به منزله ابلاغ قانونی تلقی شده و ضمیمه سوابق نزد اداره راهنمایی و رانندگی مربوطه نگه‌داری می‌شود. چنانچه وسیله نقلیه در محل غیرمجاز متوقف باشد یا در صورت عدم حضور متخلف، قبض جرمه به بدنه خودرو الصاق می‌شود. در صورتی که متوقف ساختن وسیله نقلیه مقدور نباشد یا تخلف توسط تجهیزات الکترونیکی ثبت شده باشد، مراتب به نحو مقتضی به اطلاع دارنده وسیله نقلیه می‌رسد».

۳. «نقل و انتقال خودرو به موجب سند رسمی انجام می‌شود، دارندگان وسایل نقلیه مکلفند قبل از هرگونه نقل و انتقال وسایل مذکور در دفاتر اسناد رسمی، ابتدا به ادارات راهنمایی و رانندگی یا مراکز تعیین شده از سوی راهنمایی و رانندگی برای بررسی اصالت وسیله نقلیه، هویت مالک، پرداخت جریمه‌ها و دیون معوق و تعویض پلاک به نام مالک جدید مراجعه نمایند».

۴. «کلیه رانندگان، سرنشینان وسایل نقلیه، متصدیان حمل و نقل زمینی، عابرین پیاده و فعالان در حوزه حمل و نقل و عبور و مرور مشمول این قانون می‌باشند».

و نقل حاکم است. اما آنچه به این نزاع دامن می‌زند، ماده‌ی ۲۶ قانون است که مطابق آن راننده‌ی وسیله‌ی نقلیه را در شرایط خاصی مسؤول شناخته و عدم مسؤولیت راننده را مانع استفاده‌ی مصدوم یا وارث متوفا از مزایای بیمه ندانسته است. پرسش این است که چنانچه راننده مسؤول نباشد، چه کسی مسؤولیت دارد تا به تبع آن و بر اساس قرارداد بیمه، بیمه‌گر مکلف به جبران خسارت باشد؟ اگر این ماده را در کنار ماده‌ی ۴ قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن مصوب ۱۳۴۹^۱ قرار داده و بر اساس فرایند رسیدگی به دعوی کیفری مربوط به حوادث رانندگی به آن‌ها توجه کنیم، به نتایج متفاوت از وضعیت فعلی رویه‌ی قضایی می‌رسیم. ابتدا چند پرسش مطرح می‌شود؛ پاسخ آن‌ها می‌تواند راهگشا باشد:

۱- آیا بیمه‌ی اجباری شخص ثالث، مسؤولیت مدنی متصدی وسیله‌ی نقلیه و از جمله دیه و ارش (خسارت بدنی) را پوشش می‌دهد یا فراتر از آن است و برای دارنده‌ی وسیله‌ی نقلیه، به معنایی که در نظر برخی از نویسندگان است و آن را متفاوت از راننده تصور می‌نمایند، نیز پوشش بیمه‌ای فراهم می‌آورد؟

۲- منظور قانون از «تعهدات موضوع بیمه‌نامه» یا «مزایای بیمه» چیست و در صورتی که راننده یا متصدی وسیله‌ی نقلیه مسؤول نباشد، بیمه‌گر چه تعهدی می‌تواند داشته باشد و زیان‌دیده‌ی مقصر و مسؤول، از چه مزایایی بهره‌مند می‌گردد؟

۳- آیا قلمرو این ماده تنها در خصوص راه‌هایی اعمال می‌شود که برای عبور عابران پیاده، علایم، تجهیزات و مسیرهای ویژه، نقاط خط‌کشی شده و گذرگاه‌های غیرهم‌سطح تعیین شده است یا در تمام موارد این ماده اعمال می‌شود، اعم از این که حادثه در بزرگراه یا در محل‌های مذکور یا در هر مکانی دیگر رخ داده باشد؟ اگر پاسخ منفی است، چه خصوصیتی در این مناطق وجود دارد که متفاوت از سایر مکان‌ها است؟

۴- پس از پرداخت مبالغ دیه یا ارش یا خسارت مالی توسط بیمه‌گر، آیا آثار

۱. «ورود و عبور عابرین پیاده و انواع وسائط نقلیه غیرمجاز و عبور دادن دام در شاهراه‌ها و هم‌چنین توقف وسائط نقلیه در خطوط عبور ممنوع است. هرگاه به جهات مذکور حادثه‌ای واقع شود که منجر به ضرب یا جرح یا قتل یا خسارت مالی شود راننده مجاز که وسیله نقلیه او مجاز به حرکت در شاهراه باشد نسبت به موارد فوق مسئولیتی نخواهد داشت. ولی در هر حال مکلف است در صورت بروز حادثه وسیله نقلیه را در شانه سمت راست متوقف نموده و مصدوم را با وسیله نقلیه خود یا وسیله دیگر بلافاصله به اولین درمانگاه یا بیمارستان برساند و مراتب را به مأمورین انتظامی اطلاع دهد. عدم مسؤولیت راننده مذکور مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود».

آن متوجه بیمه‌گذار هم می‌شود؛^۱ برای مثال، آیا از تعداد کوپن‌های بیمه‌نامه‌ی او کسر می‌شود و یا برای تمدید قرارداد بیمه، در مبلغ بیمه تخفیف قائل می‌شوند و مانند آن؟

۵- منظور از عبارت «عدم مسئولیت راننده مانع استفاده مصدوم یا وراثت متوفی از مزایای بیمه نخواهد شد و شرکت بیمه با ارائه‌ی قرار منع تعقیب یا حکم برائت راننده، ملزم به اجرای تعهدات موضوع بیمه‌نامه به مصدوم یا وراثت متوفی خواهد بود»، چیست؟ به عبارت دیگر استفاده‌ی مصدوم یا وراثت متوفی از کدام یک از مزایای بیمه مورد نظر است؟ می‌دانیم که بیمه یا برای مسئولیت مدنی است و یا از جهت حوادث سرنشین می‌باشد و مزیت دیگری برای آن متصور نیست. چه اثری بر قرارداد بیمه مترتب است که براساس آن باید به مصدوم یا وراثت مقتول، خسارت داد؟

۶- صدور «قرار منع تعقیب یا حکم برائت» برای راننده، به چه معناست؟

آیا مقصود این است که به دلیل تقصیر مصدوم یا متوفا، کسی مسؤول نیست؛ اعم از آن که این تقصیر عمدی، سنگین و یا عادی باشد؛ یا آن که بدین معنی است که راننده مسؤول نیست؛ زیرا اقدام دیگران مانند اداره‌ی راه یا شهرداری، در عدم رعایت نکات ایمنی مانند نصب نکردن علائم و مانند آن، یا تولید ناقص وسیله‌ی نقلیه یا حفر چاله در مسیر راه، سبب تحقق حادثه شده است؟ آیا در تمام این موارد باید بیمه‌گر را به پرداخت خسارت ملزم دانست یا منظور قانون، تنها مواردی است که مسؤولیتی در میان باشد، هرچند قابل انتساب به راننده نباشد؟ آیا برای تقویت این استنباط، می‌توان به تبصره‌ی ۲ ماده‌ی ۱ قانون جدید^۲ نیز استناد نمود؟ پیش از این، به تفاسیر متفاوت از این تبصره اشاره نمودیم: به این صورت که بگوییم مقصود ماده‌ی ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی و تبصره‌ی ۲ ماده‌ی ۱ قانون جدید، آن است که در هر حال چنانچه مصدوم یا متوفا، محقون‌الدم و مستحق جبران خسارت باشد و بر اساس مبانی و قواعد مسئولیت مدنی، نتوان وی را مسؤول صدمات بدنی، مالی و یا جان خود دانست، باید خسارت او را جبران نمود؛ اما بیمه‌گر پس از پرداخت خسارت بتواند به مسؤول اصلی، برای مثال اداره‌ی راه، شهرداری یا فردی که چاله را

۱. در صورتی که محدود نمودن تعهدات بیمه‌گر به تعداد کوپن‌های بیمه‌نامه که چهار عدد است، قانونی باشد.

۲. «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است نمی‌باشد. در هر حال خسارت وارده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد».

حفر نموده است، رجوع و مبلغ را وصول نماید؛ اما اگر مصدوم یا متوفا، به هر صورت، مسؤول حادثه باشد، پرداخت خسارت به او موجبی ندارد و تعهدی برای بیمه‌گر در مقابل او متصور نیست.

۷- نقش تقصیر راننده و تقصیر مصدوم یا متوفا یا زیان‌دیده (تقصیر مشترک)، در این میان چیست؟ آیا می‌توان گفت وقتی که در فرض تقصیر انحصاری مصدوم یا متوفا، تمام خسارت او جبران می‌شود، به طریق اولی در فرضی که بخشی از تقصیر و دخالت در حادثه متوجه راننده است، این جبران باید به عمل آید؟

۸- آیا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی^۱ دچار تحول شده است و در مواردی که مصدوم یا متوفا در حادثه، به طور کلی یا جزئی مقصر باشد، نیز باید از عهده‌ی پرداخت خسارت برآید؟

برای به دست آوردن پاسخ منطقی این پرسش‌ها، باید اصول و مبانی را مورد توجه قرار داد، در غیر این صورت راه به جایی نخواهیم برد؛ زیرا صرف استناد به ماده‌ی ۲۶ قانون مذکور و غفلت از جمع منطقی قوانین مختلف، به نتایجی دور از قواعد حقوقی منجر خواهد شد. فرض شود عابر پیاده بی‌هیچ توجیهی، خود را جلوی وسیله‌ی نقلیه قرار می‌دهد و مصدوم می‌شود. وضعیت حادثه نیز به گونه‌ای است که اقدام مصدوم، برای هیچ راننده‌ای قابل اجتناب نیست و یا آن‌که عابر عمداً خود را جلوی اتومبیل می‌اندازد، آیا در این موارد باید خسارت عابر جبران شود و آیا این وضعیت‌ها با حالتی که مصدوم، تقصیر عادی دارد، یکسان است؟ بیمه‌گر چه تعهدی دارد و آیا می‌توان بر خلاف قصد طرفین قرارداد بیمه، امری را بر عهده‌ی یکی از آن‌ها قرار داد؟ آیا بیمه‌گر تعهدی جز پوشش مسؤلیت مدنی بیمه‌گذار یا قائم‌مقام او (در فرض انتقال اتومبیل به شرح ماده‌ی ۳ قانون جدید) دارد؟

به نظر می‌رسد یکی از سه تفسیر زیر را می‌توان برای جمع مقررات و رعایت

۱. بی‌توجهی قانون‌گذار در هنگام تصویب قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی موجب شده است قانون منسوخ سال ۱۳۴۷ مورد اشاره قرار گیرد. براساس ماده‌ی ۳۰ قانون جدید: «قانون بیمه مسؤلیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث (مصوب ۱۳۴۷) و کلیه قوانین و مقررات مغایر با این قانون لغو می‌گردد...»؛ بنابراین قانون بیمه‌ی اجباری سال ۱۳۴۷ نسخ صریح شده است؛ شاید علت بی‌توجهی، آن باشد که لایحه‌ی مربوط به قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، زمانی در کمیسیون‌های مجلس شورای اسلامی مطرح بود که هنوز قانون بیمه‌ی اجباری جدید (۱۳۸۷) تصویب نشده بود و ماده‌ی ۲۶ مذکور از همان زمان در لایحه قرار داشت؛ مقتن، پس از نسخ قانون بیمه‌ی اجباری سال ۱۳۴۷ نیز متوجه این تحول نشد و متن را اصلاح ننمود.

مبانی بحث در نظر داشت و منتظر رویه‌ی قضایی شد تا سرانجام این وضع را روشن‌تر نماید:

۱- همان‌گونه که در نظام جبران خسارت کارگران، تقصیری به نام «تقصیر غیرقابل بخشایش» مطرح و بر اساس مبانی مسئولیت مدنی، در روابط کارگر و کارفرما منشأ اثر می‌شود (خدابخشی، ۱۳۸۹: ۱۴۶ به بعد)، در اینجا نیز می‌توان گفت که اگر تقصیر و دخالت مصدوم و متوفا به صورت عمدی یا غیر قابل بخشایش باشد، از تمام یا بخشی از جبران خسارت محروم می‌باشد، اما اگر دخالت او به نحو عادی باشد، قانون به فکر جبران خسارت و تعاون اجتماعی افتاده و با این اندیشه، تقصیر عادی زیان‌دیده را محو و آن را از روابط بیمه‌ای حذف نموده است (خدابخشی، ۱۳۸۹: ۵۷-۵۱). با توجه به قلمرو ماده‌ی ۲۶ مذکور، تضمین حق مصدوم و متوفا، بهتر درک می‌شود؛ زیرا حکم این ماده در خصوص «راه‌هایی که برای عبور عابران پیاده علائم، تجهیزات و مسیرهای ویژه اختصاص داده شده» و «نقاط خط‌کشی شده، گذرگاه‌های غیرهم‌سطح و مسیرهای ویژه» و «محل‌های تعیین شده» است، نه هر مکانی؛ در نقاط مذکور، عابران بیشترین استفاده را از راه‌ها می‌کنند و تضمین حق و بی‌توجهی به انواع بی‌احتیاطی‌های آن‌ها، با نظریه‌ی جبران خسارت، خطر وسایل نقلیه و پرهیز از آسیب‌های اجتماعی بعدی، مانند محروم ماندن از سرپرستی خانواده هماهنگ است. بنا به فرض، عابران تلاش نموده‌اند از محل‌های عبور حرکت کنند، اما غفلت و بی‌توجهی عادی آن‌ها سبب حادثه می‌شود؛ در این صورت قانون‌گذار آن‌ها را مستحق جبران می‌داند و مسئولیت مدنی متصدی و راننده را حذف نمی‌کند، بلکه مسئولیت کیفری او را کنار می‌زند و می‌دانیم که هیچ ملازمه‌ای بین این دو مسئولیت نیست (خدابخشی، ۱۳۸۹: ۵۴۰-۵۳۰)؛ ماده‌ی ۲۶ مذکور نیز حکم یکی از مواردی را بیان می‌کند که حادثه‌ی رانندگی مستلزم تقصیر کیفری نیست، اما تقصیر مدنی راننده در آن وجود دارد.

۲- تفسیر دوم آن است که با جمع ماده‌ی ۲۶ قانون موصوف و تبصره‌ی ۲ ماده‌ی ۱ قانون جدید، می‌توان گفت در فرضی که راننده و متصدی وسیله‌ی نقلیه، دخالتی در حادثه نداشته است، برای جمع «عدم مسئولیت» وی و تسهیل جبران خسارت زیان‌دیده، از حکم تبصره‌ی اخیر استفاده می‌شود؛ به موجب این تبصره،

«در هر حال خسارت وارده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد»؛ لذا، خسارت زیان‌دیده توسط بیمه‌گر پرداخت شده و آن‌گاه بیمه‌گر برای وصول مبالغ پرداخت شده، به مسؤول حادثه رجوع می‌نماید. بنابراین، اگر به دلیل حفر غیرمجاز یا نداشتن علائم ایمنی در راه یا دخالت دیگران،^۱ اتومبیل منحرف شده و سبب خسارت گردد، از یک سو، راننده مسؤول نیست و تبرئه خواهد شد، اما از سوی دیگر، اصل استحقاق زیان‌دیده برای دریافت خسارت وجود دارد؛ لذا، بیمه‌گر با پرداخت خسارت، زیان را جبران نموده و برای وصول آنچه پرداخت نموده است، به شخصی که مسؤول است، رجوع می‌نماید. در این نظر، تعهد بیمه‌گر «التزام به تأدیة» است، نه «دین» و همانند مسؤولیت تضامنی، تنها باید خسارت را جبران نماید، بدون آن‌که مدیون باشد؛ علت تعهد بیمه‌گر به پرداخت خسارت نیز همین ماده‌ی ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی و تبصره‌ی ۲ ماده‌ی ۱ قانون جدید است. بدین‌سان مفاهیم «تعهدات موضوع بیمه‌نامه» و «مزایای بیمه» نیز روشن می‌شود؛ زیرا مقصود این نیست که با فرض عدم مسؤولیت راننده، شخص دیگری مانند «دارنده» مدیون باشد، بلکه بیمه‌گری که مسؤولیت راننده را پوشش داده است، نقش فعالی ایفاء می‌نماید و با واسطه شدن در مسیر جبران خسارت، خسارت وارده به زیان‌دیده را سریع‌تر و بهتر جبران می‌نماید؛ بدیهی است که می‌تواند خسارت را از «مدیون اصلی» وصول نماید.

۳- عبارت قانون مبنی بر «عدم مسؤولیت راننده مانع استفاده مصدوم یا وراث متوفی از مزایای بیمه نخواهد شد و شرکت بیمه با ارائه قرار منع تعقیب یا حکم برائت راننده، ملزم به اجرای تعهدات موضوع بیمه‌نامه به مصدوم یا وراث متوفا خواهد بود»، به این معنی است که پس از منتفی شدن مسؤولیت قهری (خارج از قرارداد)، می‌توان به مسؤولیت قراردادی متمسک شد و از نهادهایی مانند تعهد به نفع ثالث یا بیمه‌های حوادث مانند سرنشین بهره برد. به این معنی که اگر در بیمه‌نامه، حقی به سود ثالث پیش‌بینی شده باشد، تبعاً معادل تعهد بیمه‌گر در مقابل زیان‌دیده خواهد بود و اگر بیمه‌ی سرنشین حوادث در میان باشد، تعهد بیمه‌گر در مقابل مصدوم یا

۱. در تبصره‌ی ماده‌ی ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ آمده است: «در صورتی که بر اساس نظر کارشناسان تصادفات نقص راه یا وسیله نقلیه مؤثر در علت تصادفات باشد، حسب مورد متصدیان ذی‌ربط، مسؤول جبران خسارات وارده بوده و با آنان برابر قانون رفتار خواهد شد».

وراث متوفی است. در حادثه‌ی رانندگی، زیان‌دیده همواره شخص ثالث نیست، بلکه در بسیاری از موارد، خود راننده نیز مصدوم یا مقتول می‌شود؛ لذا بحث از بیمه‌ی سرنشین به میان می‌آید تا از این طریق جبران خسارت شود. به همین ترتیب ممکن است در بیمه‌نامه شرط شده باشد که بیمه‌گر، مسئولیت نوعی دارد و به محض حادثه و فراتر از تقصیر زیان‌دیده نیز، باید جبران خسارت نماید یا مقررات آمره‌ای از سوی بیمه‌ی مرکزی (شورای عالی بیمه)، دولت و یا قانونگذار پیش‌بینی شود و بیمه‌گران را به توسعه‌ی پوشش بیمه‌ای حتی در صورت عدم مسئولیت رانندگان هدایت و الزام نماید. در این وضعیت‌ها، بیمه‌گر در مقابل زیان‌دیده (ثالث یا خود راننده) مسئولیت دارد، اما این مسئولیت قهری نیست، بلکه مسئولیتی قراردادی و در حدود تعهدات بیمه‌نامه است. بنابراین ماده‌ی ۲۶ قانون مذکور، مسئولیت مدنی دیگری با عنوان «دارنده» را تأسیس نموده است، بلکه تنها این نکته را بیان می‌دارد که اگر بیمه‌گر بر اساس قرارداد بیمه، مسئول باشد، باید از عهده‌ی پرداخت برآید؛ بدیهی است برای احراز مسئولیت، باید به مبانی و قواعد آن رجوع نمود، نه این‌که ماده‌ی ۲۶ مذکور مبنای مسئولیت تلقی شود؛ زیرا در این صورت، مصادره‌ی به مطلوب شده است. در حال حاضر بیمه‌گران می‌توانند دفاع نمایند که آن‌ها در بیمه‌نامه، تعهدی جز پوشش مسئولیت بیمه‌گذار و قائم مقام او ندارند؛ لذا در فرض براءت راننده یا صدور قرار منع تعقیب وی تعهدی در پرداخت خسارت به زیان‌دیده باقی نمی‌ماند، مگر این‌که بیمه‌ی حوادث سرنشین در میان باشد یا در بیمه‌نامه شرط خاصی به سود ثالث شده باشد. داوری در این مورد بسیار دشوار است؛ معتقدیم هیچ‌کس نباید از آثار فعل یا ترک فعل خود که باعث حادثه یا تشدید خسارت شده است، مصون بماند. در تقصیر سنگین و عمدی زیان‌دیده یا مشارکت او در تحقق حادثه، باید تمام یا بخشی از خسارت او کسر شود و در مورد تقصیر عادی نیز، صرف‌نظر از این‌که احراز آن برای بیمه‌گر دشوار است، باید به گونه‌ای عمل نمود که قدر متیقن بیمه‌نامه و تعهدات آن مورد حکم قرار گیرد و بدون جهت، تعهدی بر بیمه‌گر تحمیل نشود. یکی از آثار حکم ماده‌ی ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، جلوگیری از طرح بهانه‌های مختلف از سوی بیمه‌گر مبنی بر عدم مسئولیت نسبت به جبران خسارت است. زیرا، هرچند ممکن است بر اساس برخی شروط قراردادی نیز چنین تلاشی قابل توجیه باشد، اما

با رویکرد بیمه و الحاقی بودن قرارداد و تفسیر منطقی از آن، منطبق نیست. بیمه‌های سرنشین یکی از این موارد است؛ برخی بیمه‌گران با تمسک به تعدادی از شرایط عمومی که برخلاف انتظار متعارف و مشروع بیمه‌گذار است، تلاش می‌نمایند از مبلغ بیمه کسر کنند؛ در حالی که بر اساس مبنای تعیین خسارت بدنی در حقوق ایران که با معیارهای دیه یا ارش سنجیده می‌شود،^۱ چنین رویکردی صحیح نیست؛ در واقع، روح قواعدی مانند ماده‌ی ۲۶ قانون مذکور می‌تواند به حداکثر جبران خسارت کمک نماید.^۲

۱. آن‌چه گفته شد، به این معنا نیست که خسارت بدنی، تنها منحصر به دیه یا ارش است.
 ۲. در دادنامه‌ی شماره‌ی ۸۹۰۹۹۷۵۱۱۲۶۰۰۸۲۷ به تاریخ ۱۳۸۹/۶/۲۷ موضوع پرونده‌ی شماره‌ی ۸۹۰۷۷۸ شعبه‌ی ۳۱ دادگاه عمومی حقوقی مشهد آمده است: «در خصوص تجدیدنظرخواهی شرکت بیمه ... به طرفیت آقای ... نسبت به دادنامه‌ی شماره‌ی ۲۷۷ مورخ ۱۳۸۹/۳/۲۴ صادره از شعبه‌ی ۱۴۵ شورای حل اختلاف مشهد، در پرونده‌ی شماره‌ی ۱۳۸۹/۴۸/۱۴۵ که به موجب آن شرکت بیمه‌ی مذکور محکوم به پرداخت یک میلیون و ششصد هزار تومان بابت اصل خواسته ... در حق آقای ... شده است و علت محکومیت این است که تجدیدنظرخوانده، به عنوان راننده‌ی اتومبیل شماره‌ی ... با اتومبیل شماره‌ی ... تصادف رانندگی نموده و حسب گواهی پزشکی قانونی، چهار صدمه‌ی بدنی دامیه در چانه و لب متحمل می‌گردد و چون با مراجعه به شرکت بیمه‌ی مذکور، خسارتی در قبال این صدمات دریافت نمی‌دارد، اقدام به طرح دعوای مطالبه‌ی ریالی صدمات را می‌نماید و شورای حل اختلاف نیز بر اساس دادنامه‌ی موصوف، شرکت بیمه را محکوم می‌کند؛ عمده دلایل و جهات تجدیدنظرخواهی شرکت بیمه آن است که از یک‌سو، راننده (تجدیدنظرخوانده)، مقصر حادثه‌ی رانندگی بوده و از زمره اشخاص ثالث مورد حمایت قانون نمی‌باشد؛ و از سوی دیگر، میزان محکومیت شرکت خلاف مقررات و شرایط مقرر می‌باشد و میزان صدمه را باید به نسبت کل تعهد شرکت بیمه، یعنی معادل چهار درصد از مبلغ هشت میلیون تومان که معادل سیصد و بیست هزار تومان می‌شود، در نظر گرفت نظر به این‌که به دلالت اسناد و مدارک پرونده، صدمه بدنی و حادثه‌ی رانندگی و دخالت تجدیدنظرخواه در این حادثه محرز است و هرچند بیمه‌نامه به نام آقای ... به عنوان بیمه‌گذار است، اما از آنجا که حسب ماده‌ی ۳ قانون اصلاح قانون بیمه‌ی اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه‌ی موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث (۱۳۸۷) و قانون سابق (۱۳۴۷)، با انتقال (مادی یا حقوقی حسب مورد) وسیله‌ی نقلیه، حقوق و تعهدات شرکت بیمه‌گر مقابل منتقل‌الیه مستقر می‌گردد و در این پرونده نیز تجدیدنظرخوانده، متصرف و راننده‌ی وسیله‌ی نقلیه بوده و قائم‌مقام بیمه‌گذار اولیه محسوب می‌گردد و ایرادهایی که شرکت بیمه در مورد عدم شمول عنوان (شخص ثالث) بر راننده‌ی مقصر، اعلام داشته است، ارتباطی با اساس و مبنای رأی ندارد و بدیهی است که سبب موجهه خواسته و رأی صادره، استفاده از تعهدات بیمه‌ی مسؤولیت مدنی نیست، بلکه به جهت بیمه‌ی حوادث سرنشین و راننده می‌باشد که از نظر ماهیت، از زمره بیمه‌های حوادث محسوب می‌شود و ارتباط آن با مسؤولیت مدنی، اصطلاحاً (لا بشرط) می‌باشد و مسؤول بودن یا نبودن شخص، تأثیری در این بیمه و سند حاکی از آن (بیمه‌نامه) ندارد و تنها امری که لازم است، اطلاق و عنوان (حادثه‌ی رانندگی) می‌باشد که آن هم تحقق یافته است، و نظر به این‌که، هر چند علت مقرر در تعیین و صدور بیمه‌ی حوادث سرنشین و راننده در قانون مصوب ۱۳۴۷، تکمیل نمودن خلاهای قانونی در مورد عدم پوشش حمایتی نسبت به برخی از اشخاص بوده است، اما این علت، در قانون مصوب ۱۳۸۷ تا حدود بسیاری منتفی شده است و شمول عنوان شخص ثالث بر همه افراد زیان‌دیده غیر از راننده‌ی مسبب حادثه، این امر را تقویت نموده است؛ و با توجه به این‌که قرارداد بیمه، بر اساس تاریخ صدور آن و مستفاد از اصول حاکم بر قراردادها و توجه به ماده‌ی ۱۹۵ قانون آیین دادرسی مدنی، تفسیر قانون، نمی‌تواند حقوق بیمه‌گذار و قائم‌مقام او

برآمد

تفسیر ماده‌ی ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی و دیگر قوانین، بدون

را توضیح نماید و اصلاحات قانونی سال ۱۳۸۷، تنها در جهت گسترش تعهدات شرکت‌های بیمه‌ای، قابل تسری به گذشته است و مصوبه‌ی مورخ ۱۳۸۸/۱۱/۱۴ شورای عالی بیمه نیز دلالت بر این امر دارد و در بیمه‌نامه‌ی مورد استناد طرفین، به صراحت از سرنشین و راننده یاد شده است و نشان می‌دهد که هدف از صدور بیمه‌نامه، امری فراتر از پر کردن خلأ قانونی سابق می‌باشد؛ زیرا با تصریح به راننده، این شخص را اعم از این که مقصر حادثه باشد یا نباشد، تحت پوشش بیمه‌ی حوادث قرار داده است و از نظر تحلیلی نیز قرارداد بیمه‌ی مذکور، منحل به دو قرارداد، یعنی بیمه‌ی مسئولیت و بیمه‌ی حوادث می‌شود و دو حق بیمه نیز برای آن دریافت می‌گردد و از نظر دکترین حقوقی، شمول این عنوان نسبت به راننده مقصر به عنوان یکی از سرنشین‌های خودرو، امری بایسته است که با ارکان بیمه‌ی حوادث منطبق است و بنابراین تفسیر قرارداد مذکور باید با سایر اصول حقوقی حاکم بر روابط بیمه‌ای باشد و تفکیک بدون جهت بیمه‌ی حوادث و تعیین معیاری برای برآورد تعهد بیمه‌گر، فاقد توجیه حقوقی است؛ ایراد شرکت بیمه به این که، بیمه‌ی سرنشین، متفاوت از بیمه‌ی مسئولیت است و از این تفاوت چنین استنباط می‌کند که در برآورد تعهدات شرکت و پرداخت حق زیان‌دیده، باید درصدی از کل تعهدات شرکت را در نظر گرفت، در غیر این صورت بین افرادی که تعهد بیمه‌ای بیشتری خریده‌اند و افرادی که این تعهد را کمتر تحصیل نموده‌اند، فرقی به وجود نمی‌آید و اجحاف به شخص اول می‌باشد، قابل پذیرش نیست؛ زیرا فردی که بیمه‌ی اختیاری بیشتری تهیه می‌کند، در قبال پرداخت حق بیمه‌ی بیش تر، حق بالقوه‌ی بیشتری را هم به دست می‌آورد و اگر در زمان حادثه‌ی رانندگی صدمات بسیاری متحمل گردد، حق خواهد داشت تا سقف آنچه در قرارداد آمده است، به بیمه‌گر رجوع نماید، اما این تفاوت وجود دارد که اگر سقف تعهد بیمه‌گر در مقابل یکی از افراد، کمتر از دیگری باشد و صدمات بدنی وی از این سقف بگذرد، نمی‌تواند مازاد را مطالبه نماید، در حالی که دارنده‌ی سقف تعهد بیش تر، از این قابلیت برخوردار است؛ و نظر به این که قرارداد بیمه با اصول مهم مانند «اصل حد اعلائی حسن‌نیت» همراه است که در تفسیر شرایط آن باید رعایت شود و قرارداد بیمه، به عنوان قراردادی الحاقی، شرایطی را از پیش تعیین شده دارد و فرصت بررسی شرایط را به بیمه‌گذار نمی‌دهد، یا قدرت چانه‌زنی وی را محدود می‌کند و در این قراردادها، باید انتظارات متعارف و مشروع مراجعان (بیمه‌گذاران) را در کنار اصول عمومی قراردادهای، بر روابط طرفین حاکم دانست و بنابراین بیمه‌گر نمی‌تواند به تفسیری از قرارداد متوسل شود که به وضوح با این انتظارات مغایر است و عرف مسلم بیمه‌ای، اقتضای آن را دارد که هرگونه محدودیت در تعهدات شرکت بیمه، در صورتی که خلاف ظواهر بیمه‌نامه باشد، به اطلاع بیمه‌گذار رسانده شود و چنین تفسیری از بیمه‌ی سرنشین و راننده پذیرفته نیست که به موجب آن، میزان صدمات بیمه‌گذار، درصدی از کل تعهدات شرکت بیمه باشد، بلکه انتظار متعارف هر فردی، آن است که اگر در حادثه‌ی رانندگی صدمه‌ای وارد آید، تا سقف تعهد بیمه‌گر، از هر یک از بیمه‌ها استفاده کند و تنها فراتر از آن را نمی‌توان مطالبه کرد، نه اینکه صدمه‌ی بدنی زیان‌دیده، منحل در تعهدات شرکت بیمه شود و به صورت بسیار فاحش، کاهش یابد و بنابراین معیاری که شرکت بیمه برای تعیین خسارت اعلام نموده است، از نظر دادگاه قابل پذیرش نیست و با قصد مشترک طرفین نیز سازگاری ندارد و در شرایط مقرر آن‌ها، به صورتی که بیمه‌گذار را مطلع نماید، ذکر نشده و بنابراین هر میزان خسارت بدنی را تا سقف آنچه در بیمه‌نامه ذکر شده است، باید جبران نمود و اساساً نسبتی که در روابط بیمه‌ای، در برخی صور، حاکم است، خلاف اصل می‌باشد و نیازمند تصریح در روابط طرفین می‌باشد؛ آن هم براساس اصول قراردادهای الحاقی؛ و چنین امری در رابطه‌ی طرفین این دعوا رعایت نشده است و مقصود از نقض عضو نیز صدمات بدنی با معیاری است که قواعد دیات مقرر نموده است، نه آنچه که شرکت بیمه ادعا می‌نماید. و از این حیث، بیمه‌ی اشخاص و مسئولیت، به جز در موارد مصرح تفاوتی ندارند و اشاره بسیاری از مقررات قانون مجازات اسلامی به نقض عضو و تعیین دیه یا ارش مقرر برای آن، مؤید این معنی می‌باشد، لذا دادگاه تجدیدنظر خواهی شرکت بیمه را غیر وارد تشخیص می‌دهد...».

توجه به مبانی مسؤولیت مدنی و مطابق ظاهر، آثار غیرقابل پذیرشی را به بار می‌آورد؛ ضمن آن که رویه‌ی قضایی را از حداقل ظرفیت آن قوانین محروم می‌کند. قوانین اخیرالتصویب باید براساس رویکرد فقهی حاکم بر ضمان قهری و جبران خسارت زیان‌دیده و دیگر قواعد مسؤولیت مدنی، تفسیر شوند؛ نظریه‌ی انتساب که نامی آشنا در فقه دارد و در برخی از قوانین نیز منعکس شده، می‌تواند «عروه الوثقای» قوانین مختلف شود تا با توسل به آن، شاهد وحدت در نظام حقوقی خود باشیم؛ در غیر این صورت هر دادگاهی ممکن است از این قوانین تفسیری متفاوت ارائه دهد و تشتت آراء، جایگزین هماهنگی حقوقی شود. براینده قواعدی که در مسؤولیت مدنی، نقش اساسی دارند، نشان می‌دهد که «نظریه‌ی دارنده و راننده»، یا «جبران بی‌حد و حصر زیان‌دیده»، بر اساس ماده‌ی ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، با نظام حقوقی ایران سازگار نیست؛ این در حالی است که نظریه‌ی انتساب فقهی، می‌تواند در جهت دستیابی به تفسیری متعادل راهگشا باشد؛ مناسب است رویه‌ی قضایی، به جای «نظر قضایی» به دنبال «استدلال حقوقی» باشد و خود را در تفسیری به دور از قواعد مسؤولیت مدنی، آزاد نبیند.

فهرست منابع

- ۱- بابایی، ایرج، **حقوق بیمه**، تهران، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت)، چاپ نخست، ۱۳۸۲.
- ۲- خدابخشی، عبدالله، **تأثیر بیمه در حقوق مسئولیت مدنی**، پایان‌نامه‌ی کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، تهران، دانشگاه تهران، ۱۳۷۹.
- ۳- خدابخشی، عبدالله، **تمایز بنیادین حقوق مدنی و حقوق کیفری**، تهران، مؤسسه‌ی مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهر دانش، چاپ نخست، ۱۳۸۹.
- ۴- خدابخشی، عبدالله، **جبران خسارت کارگران در نظام مسئولیت مدنی**، تهران، شرکت سهامی انتشار، چاپ نخست، ۱۳۸۹.
- ۵- عابدپور، محمود، «برداشت رویه قضایی از مفهوم دارنده در قانون بیمه شخص ثالث»، فصل‌نامه‌ی آراء، دادگستری استان اصفهان، سال پنجم، شماره‌ی پانزدهم، بهار ۱۳۸۶.
- ۶- کاتوزیان، ناصر، **حقوق مدنی، الزام‌های خارج از قرارداد (ضمان قهری)**، جلد نخست، مسئولیت مدنی، تهران، مؤسسه‌ی انتشارات و چاپ دانشگاه تهران، چاپ دوم، ۱۳۷۸.
- ۷- کاتوزیان، ناصر؛ جنیدی، لعیا؛ غمامی، مجید، **مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی**، تهران، دانشگاه تهران، چاپ اول، ۱۳۸۰.
- 8- Cane, Peter; Stapleton, Jane, **The Law of Obligations**, Clarendon Press, Oxford, 1st Published, New York, 1998.
- 9- Cass. 2e civ, 10 Apr. 1964, D. 1964. 169.
- 10- Cass. 2e civ, 24 mar. 1965, D. 1965. 405.
- 11- Jacob, Nicolas, **Assurance et Responsabilité civile, T.II, Les Assurances**, Jurisprudence General Dalloz, 1974.
- 12- Tunc, André, **International Encyclopedia of Comparative Law**, Vol. XT, Torts, Introduction, 1971.
- 13- Tunc, André, **Towards a European Civil Code**, Kluwer Law International, Second Revised and Expanded, London, 1988.