

مسئولیت مدنی ناشی از حوادث وسایل نقلیه در پرتو قانون جدید بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵

احمد فرهانی*

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۰۲/۱۲

محمد حسین اسفندیار پور**

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۰۶/۲۹

چکیده

مسئولیت مدنی به عنوان یکی از شاخه های پرکاربرد علم حقوق، از همان ابتدا و پس از اجتماع و گرد هم آمدن انسان ها در کنار یکدیگر، و پس از آنکه اهمیت جبران ضرر وارده به افراد ناشی از گسترش تعاملات اجتماعی، ضروری احساس شد، پدید آمده است. از زیرشاخه های مهم این مبحث نیز، مسئولیت مدنی در حوادث ناشی از تصادف وسایل نقلیه است. در این مقاله با عبور از مسئولیت مدنی ناشی از وسایل نقلیه به طور عام، به گونه ای تخصصی بر روی مسئولیت مدنی ناشی از تصادم وسایل نقلیه «موتوری زمینی» اقدام به پژوهش شده است. مقالات زیادی درباره مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، نوشته شده اما به نظر می رسد که در هیچ کدام از آنها به قوانین موجود نگاهی جامع نشده است. در این مقاله تلاش شده است که با توجه به تاریخچه و روند تصویب قوانین مرتبط با مسئولیت مدنی حوادث رانندگی، زوایا و ابهامات موجود در این مبحث روشن تر شوند. طبیعی است که پاسخ همه سؤالات ما در قوانین موضوعه یافت نمی شود و برای پرداختن به جزئیات مبحث مزبور، به ناچار باید سراغ اصول و قواعد حقوقی و فقهی رفت. هدف نهایی این نوشتار هم تعیین دامنه مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی بر اساس شخص مسئول و نوع خسارت قابل جبران، روشن تر شدن مسیر عملی و نحوه مراجعه به قوانین و از بین بردن سردرگمی ناشی از تعدد قوانین؛ خصوصاً در مراجع قضایی؛ است.

واژگان کلیدی

راننده، دارنده، مسئولیت مدنی، شخص ثالث، بیمه اجباری

* عضو هیئت علمی دانشگاه علوم انتظامی

** کارشناس ارشد حقوق خصوصی (نویسنده مسوول)

۱- مقدمه^۱

۱-۱- تاریخچه مسؤولیت مدنی در حوادث رانندگی در حقوق ایران

مسؤولیت مدنی ناشی از خسارات وسایل نقلیه برای اولین بار در سال ۱۳۰۷ در ماده ۳۳۵ در «قانون مدنی» مورد توجه قانون‌گذار قرار گرفت.

به تدریج و با ترویج استفاده از اتومبیل و فراگیر شدن آن و به تبع شروع تصادفات، لازم شد که قوانینی برای حل اختلافات ناشی از ایجاد ضرر در تصادفات تدوین گردد. در سال ۱۳۳۹ «قانون مسؤولیت مدنی» در کمیسیون مشترکی از دو مجلس شورای ملی و سنا تصویب شد. اما از آنجا که با توجه به حجم بالای خسارت، جبران آن توسط زیان‌رسان در بسیاری از موارد غیرممکن بود، در سال ۱۳۴۷ مجلس سنا اقدام به تصویب قانونی با عنوان «قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث» کرد. پس از آن در سال ۱۳۷۰ مجلس شورای اسلامی، ذیل «قانون مجازات اسلامی» موادی را به تصویب می‌رساند که ارتباط وثیقی با بحث مسؤولیت مدنی در این مقوله دارند. قانون‌گذاری بعدی در سال ۱۳۸۷ و با عنوان «قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث» انجام شد و ضمن نسخ قانون ۱۳۴۷، بخشی از ابهامات قانون بیمه اجباری ۱۳۴۷ را بر طرف شد. در سال ۱۳۹۰ هم قانون تحت عنوان «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» به تصویب مجلس شورای اسلامی می‌رسد، این قانون هر چند که با هدف پرداختن به مسؤولیت مدنی تدوین نشده اما برخی احکام منعکس در آن در موضوع مسؤولیت مدنی چاره‌ساز شدند. در سال ۱۳۹۲ با تصویب قانون مجازات اسلامی جدید دوباره به بحث حوادث رانندگی و مسؤولیت مدنی راننده پرداخته شد. نهایتاً آخرین قانون تصویب شده در این زمینه در سال ۱۳۹۵ و «قانون بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه» بود که قانون بیمه اجباری ۱۳۸۷ را هم نسخ نمود.

با توجه به آنچه که بیان شد، واضح می‌گردد که قوانین پراکنده و متعددی در باب مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی وجود دارد و عمده علت این تعدد هم، اختلاف مبانی در قوانین مختلف است. هدف نهایی این نوشتار هم تعیین دامنه مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی بر اساس شخص مسئول و نوع خسارت قابل جبران، روشن‌تر شدن مسیر عملی و نحوه مراجعه به قوانین و از بین بردن سردرگمی ناشی از تعدد قوانین؛ خصوصاً در مراجع قضایی؛ است. و برای نیل به این هدف، پس از تعریف اصطلاحات موجود در قانون، تعیین دامنه مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و اشخاص درگیر آن و نحوه دخالت بیمه در این بحث با توجه به نظم حقوقی کنونی، مسئول (زیان‌رسان) و سپس جبران‌کننده خسارت را با توجه به قوانین مرتبط و اصول مسئولیت مدنی مشخص خواهیم کرد. در ادامه روشن می‌شود که در چه مواردی راننده، در چه مواردی دارنده (مالک) و در چه مواردی بیمه یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی، ضرر ناشی از حادثه را جبران می‌کنند.

نکته مهم و قابل توجه این است که در حال حاضر قانون مرجع و حاکم در مورد مسئولیت مدنی در حوادث مرتبط با وسایل نقلیه، قانون بیمه ۱۳۹۵ است و حتی المقدور برای تعیین مسئول و دامنه مسئولیت باید به این قانون مراجعه نماییم.

پس از بیان ضرورت و اهداف کلی، نوشتار حاضر در دو بخش اصلی به مبنا و دامنه مسئولیت در حوادث مربوط به حوادث رانندگی می‌پردازد.

۱-۲- تعریف اصلاحات مهم

در بحث از جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی، همیشه عبارت «شخص ثالث» بعد از کلمه خسارت، در تقدیر است و عبارات «دارنده» و «راننده» در قوانین به دفعات دیده می‌شوند. از آنجا که در یک حادثه رانندگی ممکن است خسارات و اشخاص درگیر با آن متعدد باشند، این تردید ممکن است ایجاد گردد که کدامیک از خسارت‌های وارده قرار است که جبران شود و شخص جبران‌کننده چه کسی خواهد

بود. لذا تعریف و روشن ساختن معنای واژگان مورد استفاده در این بحث نظیر شخص ثالث، دارنده و راننده و... در درک بهتر موضوع به ما کمک خواهد کرد.

۱-۲-۱- مسئولیت مدنی

مسئولیت^۲ به معنای پاسخگو بودن و پذیرش عواقب اعمال فرد در اجتماع است. (فراهانی و خانی، ۱۳۹۳: ۴) مسئولیت انواع مختلفی دارد: حقوقی و غیرحقوقی. مسئولیت غیرحقوقی هر نوع مسئولیتی است که قانون‌گذار متعرض آن نشده است و مسئولیت اخلاقی یک از زیرشاخه‌های اصلی آن است. (فتحعلی‌پور، ۱۳۷۶: ۴۲) شاخه‌های مسئولیت حقوقی عبارتند از: مسئولیت مدنی، مسئولیت کیفری، مسئولیت انتظامی. (بادینی، ۱۳۸۳: ۲۸)

منشأ مسئولیت مدنی که در نوشتار حاضر یکی از مفاهیم کلیدی است، نقض تعهد است. تعهد نیز نتیجه یک قرارداد است و یا بر اثر حکم قانون، که در حالت اول ایجاد تعهد اختیاری و در حالت دوم اجباری است (کاتوزیان، ۱۳۶۸: ۴۶) و قدر مشترک هر دو نوع مسئولیت، نقض تعهد و التزام است. به عبارت دیگر هر دو نوع مسئولیت از مبنای واحد برخوردارند. (لطفی، ۱۳۹۳: ۱۱) البته از مسئولیت مدنی ناشی از قرارداد بیشتر به مسئولیت قراردادی یاد می‌شود و معنای خاص مسئولیت مدنی، الزامات خارج از قرارداد است که قانون مدنی در مواد ۳۰۱ تا ۳۳۷ آنها را مورد توجه قرار داده است.

آنچه که در ضمان قهری اهمیت دارد بر خلاف تصور رایج میان حقوق‌دانان (معزی، ۱۳۸۶، ۲۲؛ فراهانی و خانی، ۱۳۹۳، ۵) مشروع و یا نامشروع بودن فعل منجر به خسارت نیست، بلکه آنچه که اهمیت دارد روا یا ناروا بودن ایراد ضرر وارده به متضرر است.

در باب مبنای مسئولیت مدنی نظریات مختلفی توسط حقوق‌دانان ارائه شده است که معروف‌ترین آنها نظریه تقصیر و نظریه خطر هستند. طرفداران نظریه تقصیر که

قدمت آن مربوط به قرن ۱۹ میلادی و قبل از نظریه خطر است، معتقدند که فرد در صورت تقصیر یا خطا مسئول است (لطفی، ۱۳۹۳: ۳۲) و از آنجا که مسئولیت مدنی چهره خاصی از مسئولیت اخلاقیست، محکوم کردن بدون تقصیر قابل قبول نیست و به عبارت دیگر اخلاق، محکوم کردن شخص بی گناه را نمی پذیرد. به عبارت دیگر تا زیان دیده تقصیر زیان رسان را جبران نکند نمی تواند از او جبران خسارت را مطالبه کند و این به ضرر زیان دیده است. هر چند که طرفداران این نظریه با تغییر نوع تقصیر از شخصی به نوعی سعی کردند این اشکال را برطرف کنند، اما با پیچیده شدن زندگی اجتماعی حقوق دانان به سمت نظریه خطر پیش رفتند و تأکید خود را بر زیان دیده گذاشتند. طبق نظریه خطر هر شخصی که بر اثر عمل او خطری ایجاد شود که در اثر آن خطر به دیگری خسارتی وارد شود، ملزم به جبران خسارت وارده است و تقصیر در این نظریه ملاک مسئولیت نیست. (صفایی، ۱۳۹۵: ۶۷) (لطفی، ۱۳۹۳: ۳۳) به عبارت دیگر به محض اینکه میان عمل زیان بار و زیان وارده، رابطه سببیت اثبات گردد مسئولیت مدنی زیان رسان هم محرز می شود و دیگر نیازی به اثبات تقصیر نیست.

۱-۲-۲- بیمه

بیمه عقدی است که به موجب آن یک طرف تعهد می کند در ازاء پرداخت وجه یا وجوهی از طرف دیگر در صورت وقوع یا بروز حادثه، خسارت وارده بر او را جبران نموده یا وجه معینی بپردازد. (ماده ۱ قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶)

موضوع بیمه ممکن است مال یا حق مالی یا هر نوع مسئولیت حقوقی یا ریسک و خطر تضرر ناشی از حوادث باشد. (ماده ۴ قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶) در واقع محور عقد بیمه ریسک و خطر یا به عبارتی احتمال وقوع یک حادثه است و همانطور که از عبارت قانون مشخص است بیمه گر به نیابت از بیمه گذار خسارت را جبران می کند. ریسک موضوع بیمه باید مشروع و مربوط به آینده باشد.

بیمه اجباری که در قوانین از آن بسیار یاد شده است، به این اشاره دارد که افراد در انتخاب مفاد و یا طرف قرارداد آزاد نیستند و تحت اجبار و الزام قانونی عمل می کنند و

هدف از آن برپایی عدالت است. (فراهانی و خانی، ۱۳۹۳: ۱۶) (خدابخشی، ۱۳۸۸: ۲۲) در مورد مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری هر قدر هم که دقیق و عادلانه عمل کنیم، بدون الزامی بودن بیمه، قانون مذکور عملاً فایده‌ای ندارد، چرا که اغلب فرد زیان‌رسان در یک حادثه رانندگی توان جبران خسارت را ندارد.

۱-۲-۳- حادث

قوانین بیمه ۱۳۴۷ و ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵ با اختلاف جزئی (قوانین جدید مصادیق بیشتری از حادثه را بر شمردند) تعاریف مشابهی از حادثه ارائه نموده‌اند. به هر حال دو نکته در مورد عبارت حوادث قابل توجه هستند، نکته اول اینکه همه حوادث مربوط به وسایل نقلیه؛ حتی حوادثی که در حال رانندگی ایجاد نشدند؛ باید جبران شوند و تحت پوشش بیمه قرار می‌گیرند. نکته دیگر در مورد تعریف ارائه شده در بند «پ» ماده ۱ قانون ۱۳۹۵، قید «غیرمترقبه» در انتهای ماده است. مترقب در لغت به معنای منتظر (عمید، ۱۳۸۹: ۱۶۱۸) (دهخدا، ۱۳۷۳، ۱۷۷۹۷) و غیرمترقبه به معنای غیرمنتظره است. (معین، ۱۳۶۳، ۳۸۰۴) از تعاریف مذکور این گونه برداشت می‌شود که طبق قانون ۱۳۹۵ فقط حوادث غیرقابل پیش‌بینی و غیرعامدانه تحت پوشش بیمه قرار می‌گیرند. اما به نظر می‌رسد که برداشت مذکور درست نیست، چرا که قانون‌گذار در ماده ۱۵ قانون مذکور حتی در صورت اثبات عمد در ایجاد حادثه، بیمه‌گر را با این قید که پس از پرداخت می‌تواند به زیان‌رسان مراجعه نماید، مکلف به پرداخت خسارت نموده است. در قوانین ۱۳۴۷ و ۱۳۸۷ قانون‌گذار در قیدی منفصل از تعریف حادثه، به عمدی بودن حادثه می‌پردازد و حتی در حوادث عمدی بیمه‌گر را ملزم به جبران دانسته است. بنابراین مقایسه قوانین در سال‌های مختلف در می‌یابیم که قید «غیرمترقبه» در قانون ۱۳۹۵ به عنوان تأکید و یا توضیح آمده است.

۱-۲-۴- راننده و دارنده

مفهوم عبارت «دارنده» که در قوانین بیمه اجباری سال‌های ۱۳۴۷، ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵ آمده، مورد اختلاف است و این اختلاف آثار مهمی دارد. عده‌ای حکم ماده ۱ ق.ب.ا.

سال ۱۳۴۷ را مشتمل بر تعهد به جبران خسارت می‌دانند (کاتوزیان، ۱۳۸۷: ۶۱۴) به عبارت دیگر قائل به مسئولیتی مفروض و دور از نظریه تقصیر برای دارنده شده‌اند. برخی نیز معتقد بودند که ماده ۱ آن قانون مبنای تازه‌ای ارائه نمی‌دهد اما متضمن تغییراتی است؛ تغییراتی که می‌تواند در تحقق مسئولیت مؤثر باشد. وجه مشترک این نظریات، دور بودن ضمان دارنده از نظریه تقصیر و تمایز مفاهیم «راننده» و «دارنده» وسیله نقلیه بود. در نقد نظرات فوق می‌توان به این نکته اشاره کرد که هر چند قانون‌گذار در ماده ۱ قانون ۱۳۴۷ کلیه مسئولیت را متوجه دارندگان کرده، اما می‌توان از تبصره ماده ۲ همان قانون به راحتی متوجه شد، که مقصود قانون‌گذار از دارنده فقط مالک نیست، بلکه متصرف وسیله نقلیه، حتی اگر مالک نباشد باید خسارت را جبران نماید. به هر حال قانون‌گذار ضعف قانون ۱۳۴۷ را در تبصره ۱ ماده ۱ ق.ب.ا. ۱۳۸۷ و تبصره ۱ ماده ۲ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ جبران نموده و بیان داشته: «دارنده از نظر این قانون اعم از مالک و یا متصرف وسیله نقلیه است و هر کدام که بیمه نامه موضوع این ماده را تحصیل نماید تکلیف از دیگری ساقط می‌شود.»

تبصره ۲ مواد مذکور نیز بیان می‌کند: «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 بیمه نامه 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 نظریه تقصیر و انتساب حادثه به او، و دومی، به علت نظریه‌ی خطر و دارا بودن صفت «دارندگی» مسئول هستند و از این حیث با قانون سابق تفاوتی ندارد و تنها مفهوم دارنده روشن‌تر شده است. این نگاه حاوی پیش‌زمینه‌های فکری ناشی از قانون سابق است، صحیح به نظر نمی‌رسد. (خدابخشی، ۱۳۹۰: ۹)

به طور خلاصه می‌توان اینگونه بیان کرد که مالک و دارنده وسیله نقلیه به دلیل سلطه آنها بر وسیله نقلیه و به تبع آن مسئولیت آنها بر حفظ وسیله نقلیه، مسئول جبران خسارت ناشی از تصادفات اتومبیلشان هستند. در واقع همانگونه که ید اماره‌ای بر مالکیت است (عمید زنجانی، ۱۳۸۶: ۲۰۶)، مالکیت نیز اماره‌ای بر سلطه مالک بر مالش

است. اما نکته قابل توجه این است که اگر اثبات شود که مالک بر مالش سلطه نداشته، دیگر نمی‌توان مدعی مسئولیت او برای حفظ و به تبع آن جبران خسارت شد (موسوی، ۱۳۸۱: ۸۰) مواد ۱ و ۳ ق.ب.ا. ۱۳۴۷ هم ناظر به مورد غالب صحبت کردند و بعید است قانون خود را از قید اخلاق برهاند و مالکی را که هیچ نقشی در خسارت نداشته مسئول تلقی کند. (کاتوزیان، ۱۳۷۹: ۲۶۸) (باریکلو، ۱۳۸۹: ۱۰۸ و ۱۱۴)

۱-۲-۵- شخص ثالث

در ماده ۲ قانون بیمه اجباری ۱۳۴۷ قانون‌گذار همه اشخاصی را که به سبب حوادث و سائل نقلیه موضوع این قانون دچار زیان‌های بدنی یا مالی (به استثنای بیمه‌گذار یا راننده وسیله نقلیه مسئول حادثه، کارکنان بیمه‌گذار مسئول حادثه، اقوام طبقه اول در صورتیکه سرنشین وسیله نقلیه‌ای باشند که راننده یا بیمه‌گذار مسئول حادثه باشد) می‌شوند، ثالث دانسته است. اما همانطور که مشخص است، طیف گسترده‌ای از اشخاص در دایره شمول شخص ثالث قرار نگرفته بودند، لذا در قوانین جدید بیمه اجباری قانون‌گذار با هدف حمایت حداکثری از زیان‌دیده، به جز راننده وسیله نقلیه مسبب حادثه، تمام افراد زیان دیده را ثالث تلقی نموده است. (تبصره ۶ ماده ۱ قانون بیمه اجباری ۱۳۸۷ و بند «ت» ماده ۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵)

۲- مبنای مسئولیت مدنی ناشی از حوادث مربوط به وسایل نقلیه

قواعد کلی مسئولیت مدنی در حقوق ایران در قوانین مادر مانند قانون مدنی و قانون مسئولیت مدنی ذکر شده اند، اما بحث مسئولیت مدنی راننده به دلیل اهمیتی که امروزه پیدا کرده نیاز به بررسی و تدقیق بیشتر دارد.

هر چند که مقنن ایرانی در قوانین عام راجع مسئولیت مدنی اغلب به سمت نظریه تقصیر ماده (ق.م.، ق.م. و ق.م.ا.) و یا نظریات فقهی اتلاف و تسبیب گرایش داشته اما در مورد مسئولیت مدنی ناشی از حوادث مربوط به وسایل نقلیه، به دلیل خطرات گسترده استفاده از این نوع وسایل و به منظور حمایت از زیان‌دیده، در قوانینی که در

سال‌های مختلف تصویب نموده، به سمت نظریه مسئولیت مفروض یا نظریه خطر گرایش داشته است.

مسئولیت ناشی از زیان حوادث مربوط به وسایل نقلیه همواره از مسائل اختلافی بوده است. در حقوق فرانسه معتقدند که در این مورد، مسئولیت یک حالت خاص و خلاف قاعده دارد و در ایران هم عده‌ای این نظریه را پذیرفته‌اند و معتقدند که ماده ۱ ق.ب.ا. ۱۳۴۷، برای دارندگان وسایل نقلیه، فرض را بر مسئولیت و الزام آنها به جبران خسارت گذاشته است. (کاتوزیان، ۱۳۸۷: ۱۱۰) اما برخی این نظر را نپذیرفته‌اند و قائل شدند که اولاً این قانون اصلاً در مقام بیان قواعد مسئولیت مدنی نیست، بلکه صرفاً هدف این قانون الزام بیمه کردن اشخاص ثالث برای جبران خسارات احتمالی ناشی از تصادفات رانندگی است. ثانیاً حتی اگر بپذیریم که این قانون در مورد مسئولیت مدنی سخن می‌گوید، مبنای مسئولیت مدنی را نظریه مسئولیت مفروض قرار نداده، چرا که در ماده ۴ خسارات مربوط به فورس ماژور را از شمول قانون خارج کرده است. (باریکلو، ۱۳۸۹: ۱۱۱) ثالثاً با نسخ ق.ب.ا. سال ۱۳۴۷ توسط ق.ب.ا. ۱۳۸۷ و حذف عبارت «مسئول جبران خسارت بدنی و مالی هستند» از ماده ۱ قانون ۱۳۴۷، نمی‌توان استنباط فرض مسئولیت نمود و چنین برداشتی دور از واقعیت است.

بنا بر مطالب فوق و پس از رد نظریات تقصیر و مسئولیت مفروض به نظر می‌رسد که کارآمدترین نظریه در حوزه مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و نزدیک‌ترین آنها به نظر قانون‌گذار و مصالح اجتماعی، نظریه خطر است که بر اساس آن به مجرد ورود ضرر و فارغ از در نظر گرفتن تقصیر، راننده مسئول است و او تنها می‌تواند با اثبات انتساب حادثه دیگری و یا عامل خارجی و قوه قاهره از مسئولیت رهایی یابد. (بهرامی احمدی، ۱۳۹۳: ۴۷۱-۴۷۵) قانون جدید مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ هم در مواد ۵۰۴، ۵۰۵، ۵۲۸، ۵۳۰، ۵۳۱ و ۵۳۲ به وضوح مسئولیت مفروض را نمی‌پذیرد و به نظریه خطر نزدیک‌تر است. به نظر می‌رسد قانون‌گذار در قانون بیمه ۱۳۹۵، هر چند که در مورد مبنای مسئولیت سخنی به میان نیاورده، ولی نظریه خطر به روح کلی این قانون نزدیک‌تر است.

نکته قابل توجه این است که پذیرش نظریه خطر یک حکم استثنایی و خاص وسایل نقلیه است و نمی‌توان آن را به موارد دیگر مانند فعالیت کارخانه‌ها تسری داد.

در زمان حاکمیت ق.ب.ا. ۱۳۴۷، 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 مسئولیت ویژه، مورد استفاده قرار می‌گرفت. به عنوان مثال در یکی از آراء صادره از محاکم عمومی با تفسیر ماده ۱ ق.ب.ا. ۱۳۴۷، مالک به عنوان دارنده به جبران ممکن است از جمع تبصره‌های ۲ و ۵ ماده ۱ و موارد استثنا شده در ماده‌ی ۷ ق.ب.ا. ۱۳۸۷، چنین استنباط شود که در صورت تحقق حادثه رانندگی به هر علت، حتی اگر ناشی از قوه قاهره مانند ریزش کوه یا زلزله باشد، بیمه‌گر باید خسارت را جبران نماید؛ هرچند راننده مسئولیتی نداشته باشد. توضیح اینکه ماده ۴ ق.ب.ا. ۱۳۴۷ 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 مسئولیت جبران خسارت یاد می‌نمود، معتقد بودند که مسئولیت مدنی دارنده از راننده متفاوت است؛ زیرا بی‌تقصیری راننده به معنای منتفی شدن جبران خسارت نیست و تنها باید قوه قاهره به اثبات رسد (کاتوزیان، ۱۳۸۷، ۶۱۱-۶۱۲) در قوانین بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵، این استثنا، 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 ق.ب.ا. ۱۳۴۷ که مبین تعهد به جبران خسارت بود، در ماده‌ی مواد ۱ ق.ب.ا. ۱۳۸۷ و ۲ ق.ب.ا. ۱۳۹۵، تنها از تعهد به بیمه کردن سخن به میان آمده است؛ بنابراین مواد ۱ ق.ب.ا. ۱۳۸۷ و ۲ ق.ب.ا. ۱۳۹۵، متضمن مبنایی برای مسئولیت نیست و نهایت این که، قانون جدید، در مورد قوه‌ی قاهره ساکت است. در سکوت این قانون، باید به عموماً قوانین دیگر رجوع کرد که از آن جمله می‌توان به تبصره ماده‌ی ۳۳۷ ق.م.ا. ۱۳۷۵ 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 مسئول 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 مسئولیت مدنی درگیر نکنند. این راهکار نیز قواعد خود را دارد و از موضوع این پژوهش خارج است؛ ثالثاً، باید پذیرفت که جز در برخی موارد خاص، قانون جدید هنگامی به مسئولیت بیمه‌گر حکم می‌دهد که اصل مسئولیت 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.

۳- دامنه مسئولیت مدنی در حوادث مربوط به وسایل نقلیه

۳-۱- دامنه مسئولیت مدنی بر اساس نوع خسارات قابل جبران

۳-۱-۱- خسارات بدنی

در مورد آسیب‌های جسمانی با توجه به اینکه فرد دچار یک شبه جرم شده است (بالدیگا: ترجمه امین‌زاده، ۱۳۹۱: ۲۳) باید بنا به کتاب دیات قانون مجازات اسلامی خسارت وارده جبران گردد و به موجب بند الف ماده ۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ منظور از خسارت بدنی، هر نوع دیه یا ارش ناشی از صدمه، شکستگی، نقص عضو، از کار افتادگی جزئی یا کلی و موقت یا دائم یا دیه فوت شخص ثالث به سبب حوادث

مشمول بیمه موضوع این قانون است. هزینه معالجه نیز چنانچه مشمول قانون دیگری نباشد، جزء تعهدات بیمه موضوع این قانون خواهد بود. (ماده ۳ قانون بیمه ۱۳۹۵)

۳-۱-۲- خسارات مالی

جبران کامل خساراتی که بر دارایی شخص وارد می‌شود، باید تحت پوشش قواعد مسؤولیت مدنی قرار گیرد. (طهماسبی، ۱۳۸۸: ۱۳) به عبارات دیگر قواعد آن باید طوری تنظیم شود که تمام خسارات وارده جبران گردد.

اصل جبران خسارت از طریق سازوکارهای بیمه‌ای، دارای دو جنبه‌ی قابل توجه است؛ جبران کامل و مطلوب خسارت وارده، بدون اینکه جبران خسارت موجب افزایش دارایی زیان‌دیده شود. بند ب ماده ۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ خسارت مالی را اینگونه تعریف می‌کنند: «زیان‌هایی که به سبب حوادث مشمول بیمه موضوع این قانون به اموال شخص ثالث وارد شود.»

۳-۱-۳- خسارات معنوی

ضرر معنوی ضرری است که به عرض و شرف متضرر یا یکی از اقارب او وارد می‌شود (جعفری لنگرودی، ۱۳۸۷: ۴۱۶) یا زیانی است که به آزادی، حیثیت، اعتبار، احساسات و عواطف خانوادگی، مذهبی و ملی اشخاص وارد می‌شود و یا درد و رنجی است که زیان‌دیده در اثر کریه شدن چهره او در اثر حادثه یا از دست دادن عزیزی پدید می‌آید. (لطفی، ۱۳۹۳: ۲۴۷) گاه ضرر آشکار و نمودار نیست و از درون به زیان‌دیده آسیب می‌رسد. ضررهای عاطفی را نمی‌توان با پول ارزیابی کرد اما نباید آنها را غیرقابل جبران تلقی نمود، چرا که جبران خسارت به معنی محو کردن همه آثار ضرر نیست و حتی در ضررهای مادی نیز پول نمی‌تواند همه آنچه را که زیان‌دیده از دست داده است به او برگرداند. بلکه هدف از جبران خسارت، قرار دادن وسیله‌ای معادل در اختیار زیان‌دیده و خشنودی اوست. قوانین مختلف نیز به خسارت معنوی توجه داشته‌اند (ماده ۱۴ قانون آیین دادرسی کیفری مصوب ۱۳۹۲) (مواد ۱، ۲ و ۹ قانون مسؤولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹) و بعضاً به طرق جبران آن هم اشاره نموده‌اند. (اصل ۱۷۱ قانون

اساسی جمهوری اسلامی ایران) در هر حال مشخص است که خسارت معنوی موجب مسئولیت و مستلزم جبران است.

هر چند که در ق.ب.ا. ۱۳۹۵، از خسارت معنوی سخنی به میان نیامده است، اما به یقین با توجه به مطالب مذکور و سایر قوانین، نمی‌توان قائل به این شد که این دسته از خسارات در حوادث مربوط به وسایل نقلیه قابل جبران نیستند، بلکه عدم ذکر خسارت معنوی در قوانین بیمه اجباری به این دلیل است که بیمه یک موضوع خاص و موضوع قوانین بیمه، بیشتر حول پوشش بیمه و احکام مالی است و خسارت معنوی با بیمه که یک نهاد مالی است قابل جبران نیست، البته عده‌ای هم پرداخت غرامت را راهی برای جبران خسارت معنی دانسته‌اند. (سلطانی‌نژاد، ۱۳۸۰: ۳۱۶) راه‌های جبران خسارت معنوی حصری نیستند و در این نوع از ضرر مهم جبران خسارت است و شیوه آن به اقتضای موضوع متفاوت خواهد بود.

۳-۲- دامنه مسئولیت مدنی بر اساس جبران‌کننده خسارت

طبق ق.ب.ا. ۱۳۹۵ دو نهاد اصلی در جبران خسارت حوادث ناشی از وسایل نقلیه، شرکت‌های بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی هستند. جبران خسارت توسط بیمه و صندوق مطابق ق.ب.ا. ۱۳۹۵ دارای ضوابطی است که فهم آنها نتیجه بسیار مهمی در مقام عمل خواهد داشت. لازم به ذکر است که جبران خسارت در ق.ب.ا. ۱۳۹۵، از قواعد عام مسئولیت مدنی، فراتر می‌رود و قانون‌گذار با هدف حمایت حداکثری از زیان‌دیده، در بسیاری از موارد و به رغم عدم توجه مسئولیت به راننده، بیمه را ملزم به جبران خسارت می‌کند. در یک مقایسه میان قوانین بیمه اجباری می‌توان به این نکته دست یافت که قانون‌گذار دیگر از بیمه کردن مسئولیت مدنی راننده در مقابل خسارت‌های احتمالی ناشی از حوادث وسایل نقلیه، صحبتی به میان نمی‌آورد و تمرکز خود را بر بیمه کردن وسیله نقلیه برای خسارات حوادث احتمالی می‌برد. مؤید این تحلیل جایی است که قانون‌گذار حتی عنوان قانون را از «بیمه اجباری مسئولیت مدنی

دارندگان» به «بیمه اجباری خسارت وارد شده به شخص ثالث» تغییر می‌دهد. البته لازم به ذکر است که همچنان نظریه قابلیت استناد به عنوان مبنای قانون مد نظر قانون‌گذار است با این تفاوت که در قوانین سابق قابلیت استناد خسارت به راننده مد نظر بود، اما در قانون مصوب ۱۳۹۵ قابلیت استناد حادثه و خسارت به وسیله نقلیه اهمیت دارد.

۳-۲-۱- جبران خسارت توسط بیمه‌گر

حدود تعهدات بیمه‌گر و شرایط جبران خسارت

بیمه عقدی است که به موجب آن یک طرف تعهد می‌کند در ازای پرداخت وجه یا وجوهی از طرف دیگر در صورت وقوع یا بروز حادثه، خسارت وارده بر او را جبران نموده یا وجه معینی بپردازد. (ماده ۱ قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶) موضوع بیمه ممکن است مال یا حق مالی یا هر نوع مسئولیت حقوقی یا ریسک و خطر تضرر ناشی از حوادث باشد. (ماده ۴ قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶) در واقع محور عقد بیمه ریسک و خطر یا به عبارتی احتمال وقوع یک حادثه است و همانطور که از عبارت قانون مشخص است بیمه‌گر به نیابت از بیمه‌گذار خسارت را جبران می‌کند. ریسک موضوع بیمه باید مشروع و مربوط به آینده باشد. بیمه اجباری که در قوانین از آن بسیار یاد شده است، به این اشاره دارد که افراد در انتخاب مفاد و یا طرف قرارداد آزاد نیستند و تحت اجبار و الزام قانونی عمل می‌کنند و هدف از آن برپایی عدالت است. (فراهانی و خانی، ۱۳۹۳) (خدابخشی، ۱۳۸۸) در مورد مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری هر قدر هم که دقیق و عادلانه عمل کنیم، بدون الزامی بودن بیمه، قانون مذکور عملاً فایده‌ای ندارد، چرا که اغلب فرد زیان‌رسان در یک حادثه رانندگی توان جبران خسارت را ندارد. برای ورود شرکت بیمه و بیمه‌گر به شرایطی لازم است که قانون‌گذار هر کدام از این شرایط را بنا به مصالحی در نظر گرفته است. در متن حاضر به منظور اختصار به جای شرکت بیمه‌گر از واژه «بیمه» استفاده خواهیم کرد. فقدان هر کدام از این شرایط ایفای نقش بیمه در امر جبران خسارت را با اختلال روبرو خواهد کرد.

۱. خودرو دارای بیمه‌نامه باشد: مطابق بند الف ماده ۴ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ اولین شرط برای ورود شرکت بیمه به مسئله جبران خسارت، خرید پوشش بیمه توسط مالک یا راننده وسیله نقلیه است. بیمه کردن وسیله نقلیه به عنوان یک وظیفه قانونی در ماده ۲ قانون ذکر شده که عدم انجام این وظیفه ضمانت اجرای قانونی قابل توجهی دارد که بخش پایانی مقاله (نقش قانون در پیشگیری از حادثه و عدم تهیه بیمه‌نامه) به آنها اشاره خواهد شد.

۲. خسارتی توسط بیمه جبران می‌شود که در اثر حادثه رانندگی ایجاد شده باشد.

۳. برای جبران خسارت توسط بیمه لازم است زیان دیده ثالث محسوب شود. طبق بند ت ماده ۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ ثالث هر شخصی است که به سبب حوادث موضوع این قانون دچار خسارت بدنی و یا مالی شود به استثنای راننده مسبب حادثه. قابل توجه است که فقط راننده مسبب حادثه مستثنا شده و راننده ممکن است شخصی غیر از بیمه‌گذار یا مالک باشد.

۴. استناد حادثه و خسارت به وسیله نقلیه: از اطلاق بند الف ماده ۴ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ و ذکر عبارت «مسبب» می‌توان این مطلب را برداشت که صرف استناد خسارت به وسیله نقلیه دارای بیمه‌نامه، برای ورود شرکت بیمه به مسئله جبران خسارت کافی است. بنابراین برای پرداخت خسارت توسط بیمه‌گر دیگر تفاوتی نمی‌کند که راننده در حادثه نقش داشته شخص ثالثی و یا حتی بنا به ماده ۱۶ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ دیگر تفاوتی نمی‌کند که حادثه مستند به راننده است یا عوامل دیگری از قبیل راه، علائم راهنمایی و رانندگی، ایجاد مانع توسط دستگاه‌های اجرایی و غیره. در همه حالات مذکور به دلیل نقش داشتن وسیله نقلیه در بروز حادثه و ایراد خسارت، بیمه‌گر موظف به جبران خسارت است. از اطلاق قانون این مطلب نیز برداشت می‌شود که تقصیر یا عدم تقصیر راننده یا دیگری در ایفای نقش بیمه‌گر تأثیری ندارد. تنها نقش تقصیر در رجوع بیمه برای بازیافت مبالغ پرداختی است که در قسمت‌های آتی به آن خواهیم پرداخت. همانطور که قبلاً هم ذکر شده بود، مبنای مورد پذیرش در ق.ب.ا. ۱۳۹۵ نظریه قابلیت

استناد و اتلاف است و بر مبنای نظریه مذکور تقصیر نقشی در مسئولیت ندارد. وجود عباراتی چون «مسبب حادثه» یا «مستند به» تأیید بر استدلال فوق است.

در مورد خسارت ناشی از فورس ماژور یا قوه قاهره (عاملی که غیرقابل پیش‌بینی و غیرقابل اجتناب باشد) که بر خلاف ماده ۴ ق.ب.ا. ۱۳۴۷، در ماده ۷ ق.ب.ا. ۱۳۸۷ از موارد عدم پوشش بیمه خارج شد، دو نظر وجود دارد. عده بر این دیدگاه بودند که حذف فورس ماژور از موارد عدم پوشش بیمه، به معنی تحت پوشش قرار گرفتن آن است. اما از آنجا که بیمه مسئولیت مدنی به تبع مسئولیت مدنی است و در فورس ماژور وقتی که شخص مسؤل نیست پس بیمه هم مسؤل نیست و پرداخت خسارت توسط بیمه یک کار غیر خردمندانه است، بعضی دیگر بر این باور بودند که حذف مذکور به معنای رجوع به قواعد اصلی مسئولیت مدنی و به تبع آن عدم مسئولیت بیمه برای جبران خسارت است. لذا در ق.ب.ا. ۱۳۹۵ برای حل این اختلاف، عنوان قانون را از «بیمه اجباری مسئولیت مدنی» به «بیمه اجباری خسارت واردشده» تغییر داد و بدین ترتیب خسارات ناشی از فورس ماژور تحت پوشش بیمه قرار گرفتند.

نکته دیگر که ذکر آن در این قسمت ضروری است این مطلب است که همانطور که قبلاً ذکر شد ق.ب.ا. ۱۳۹۵ در مواردی از قواعد مسئولیت مدنی تبعیت نمی‌کند و با اینکه در قوانین عام، نظریه قابلیت استناد به عنوان نظریه حاکم در ایران پذیرفته شده است، در مورد خسارت ناشی از حوادث وسایل نقلیه، حتی در صورت عدم استناد حادثه به وسیله نقلیه مانند وقوع حادثه در اثر قوه قاهره، بیمه خسارت را جبران می‌کند. مورد اخیر یکی از تحولات قانون مصوب ۱۳۹۵ نسبت به قوانین قبلی خود در حوزه جبران خسارت حوادث وسایل نقلیه است. در قوانین قبلی به این دلیل که تمرکز قانون بر قابلیت استناد خسارت به راننده بود، بسیاری از موارد مانند خسارت ناشی از قوه قاهره از موارد شمول بیمه و جبران خسارت خارج شده بود (ماده ۴ ق.ب.ا. ۱۳۴۷) قانون مصوب ۱۳۸۷ به هدف اصلاح قانون ۱۳۴۷ قوه قاهره را از موارد عدم شمول بیمه خارج کرد، اما همچنان این ابهام وجود داشت که خسارت ناشی فورس ماژور باید توسط بیمه پرداخت شود یا توسط صندوق. زیرا از یک طرف ماده ۱۰ ق.ب.ا. ۱۳۸۷

صندوق را در صورت شناخته نشدن مسئول حادثه؛ که قوه قاهره یکی از مصادیق احتمالی آن است؛ مسئول جبران می‌داند و از طرف دیگر در مواد ۱ تا ۹ بیمه را مسئول جبران خسارت ناشی از حادثه وسیله نقلیه دارای بیمه‌نامه می‌داند. اینکه بیمه مسئول جبران است یا صندوق، در عمل آثار زیادی دارد. مانند اینکه اگر صندوق را مسئول بدانیم، فقط خسارت‌های بدنی جبران می‌شود و زیان‌دیده برای سایر خسارت‌ها باید به عامل زیان مراجعه کند. ق.ب.ا. ۱۳۹۵ برای رفع ابهامات مذکور با جایگزین کردن عبارت «شناخته نشدن وسیله نقلیه مسبب حادثه» به جای «شناخته نشدن مسئول حادثه» به ابهام مذکور پایان داده است و بدین ترتیب صرف استناد یا عدم استناد خسارت به وسیله نقلیه تکلیف بیمه و صندوق را در ورود به جبران خسارت معین می‌کند. یکی از دیگر آثار تغییر رویکرد قانون در بحث جبران خسارت حوادث وسایل نقلیه تغییر عنوان قانون است. یعنی قانون فرای از بحث مسئولیت مدنی به جبران خسارات مذکور نگاه می‌کند و تغییر عنوان قانون از «بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان» به «بیمه اجباری خسارات واردشده» تأییدی بر این مدعاست. با این تحول و تغییر بعضی از عبارت‌ها در قانون، ابهامی که قبلاً در مورد دارنده و راننده و اینکه در یک حادثه کدام یک مسئول است، برطرف شد و حتی عبارت دارندگان از عنوان قانون حذف شد. به عبارت دیگر اینکه حادثه، ناشی از تقصیر و یا مستند به عمل راننده است یا دارنده، در جبران خسارت توسط بیمه، تأثیری ندارد، بلکه در هر دو حالت بیمه خسارت وارده را جبران خواهد نمود.

مؤید دیگر مدعای فوق در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۹۰/۱/۱۷ است. طبق ماده ۲۶ قانون مذکور حتی در صورتی که راننده مسئول نباشد و حادثه به دلیل تقصیر و بی‌احتیاطی عابر پیاده رخ داده باشد، بیمه ملزم به جبران خسارت وارده است.

۵. ایراد خسارت در محدوده قلمرو جمهوری اسلامی ایران: بنا به ماده ۲۰ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ پوشش‌های بیمه موضوع قانون مذکور، محدود به قلمرو جمهوری اسلامی ایران است مگر اینکه در بیمه‌نامه به نحو دیگری توافق شده باشد. به این شرط اصل

سرزمینی بودن یا درون مرزی بودن قانون نیز گرفته می‌شود. ماده ۷ قانون مذکور این مطلب را تکمیل می‌نماید و اخذ پوشش بیمه را برای وسایل نقلیه‌ای که از خارج وارد ایران می‌شوند و یا از ایران به خارج از کشور سفر می‌کنند، الزامی نموده است.

۶. خسارت‌های تحت پوشش بیمه: طبق بند الف ماده ۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ خسارت‌های بدنی شامل دیه یا ارش ناشی از هر نوع صدمه به بدن مانند شکستگی، نقص و ازکارافتادگی جزئی یا کلی عضو، دیه فوت و هزینه معالجه مشمول بیمه هستند. البته قانون یک شرط را هم در ماده ۳۵ قانون مذکور در نظر گرفته و آن هم تحت پوشش قرار نگرفتن خسارات مذکور توسط نهاد بیمه‌ای یا قانون دیگر است. این مطلب تحت عنوان اخذ بیمه مضاعف در ماده ۸ قانون بیمه ۱۳۱۶ هم مورد تأکید قرار گرفته است. هر چند که خسارت ناشی از ازکارافتادگی در مقدار دیه برای عضو ازکارافتاده منظور می‌شود، اما در این مورد، باید خسارت ناشی از مراقبت از افراد مصدوم، خسارت ناشی از بیکاری و خسارت ناشی از دست دادن نیروی کار به مفهوم رایج در تأمین اجتماعی، توسط عامل زیان جبران گردد. (فرهانی و خانی، ۱۳۹۳) از مضمون سخن قضات نیز می‌توان به قابل جبران بودن این نوع خسارات پی برد. (بابایی، ۱۳۸۹) حداقل تعهد بیمه به جبران خسارت بدنی طبق ماده ۸ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ معادل حداقل ریالی دیه یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام است. البته در صورتی که در یک حادثه مسؤول آن به پرداخت بیش از یک دیه محکوم شود؛ اعم از اینکه دیه متعلق به یک نفر باشد یا اینکه مجموع دیات زیان‌دیدگان مختلف بیش از یک دیه شود؛ بیمه مکلف به پرداخت کل خسارات بدنی است، اعم از اینکه مبلغ مازاد بر دیه، کمتر از یک دیه کامل یا بیشتر از آن باشد. البته بیمه‌گذار می‌تواند برای جبران خسارت‌های مالی بیش از حداقل مذکور، بیمه تکمیلی اخذ کند. بیمه‌گر مکلف است خسارت بدنی تعلق گرفته را به قیمت یوم‌الاداء پرداخت نماید. (ماده ۱۳ ق.ب.ا. ۱۳۹۵)

خسارات مالی هم که به اموال اشخاص وارد می‌شود مطابق بند ب ماده ۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ تحت پوشش بیمه قرار می‌گیرند. تنها لازم است که زیان‌دیده، ثالث محسوب شود و دیگر تفاوتی نمی‌کند که خسارت به اموال داخل وسیله نقلیه وارد شده یا خارج

آن. البته لازم به ذکر است که برخی خسارات مالی مانند خسارت وارده به وسیله نقلیه و خسارت ناشی از محکومیت قضایی توسط ماده ۱۷ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ از شمول پوشش بیمه خارج شده است. خسارت ناشی از تأخیر تأدیه خسارت مالی توسط بیمه‌گر نیز مطابق ماده ۵۲۲ ق.آ.د.م. قابل مطالبه است. اما در مورد خسارت ناشی از عدم‌النتفع، از آنجا که مالیت مفهومی عرفی است و مردم از بین رفتن منفعت مسلم را ضرر محسوب می‌کنند. پس شکی در مال بودن عدم‌النتفع وجود ندارد. (سعادت و هوشمند، ۱۳۸۹) بنابراین در قابل جبران بودن عدم‌النتفع و یا تفویت منفعت مسلم شکی نیست و مواد ۵ و ۶ ق.م.م. و ۵۳۵ و ۵۳۶ ق.م. نیز عدم‌النتفع را ضرر محسوب نموده‌اند و در نتیجه بیمه‌گر هم در قبال آن مسئول خواهد بود. (فرهانی و خانی، ۱۳۹۳) لازم به ذکر است حداقل مبلغ تعهد بیمه به جبران خسارت در بخش خسارات مالی معادل دو و نیم درصد تعهدات بدنی است. البته بیمه‌گذار می‌تواند برای جبران خسارت‌های مالی بیش از حداقل مذکور، بیمه تکمیلی اخذ کند. بنا به تبصره ۳ ماده ۸ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ سقف تعهدات مالی بیمه صرفاً تا میزان خسارت متناظر وارده به گرانترین خودروی متعارف خواهد بود و خودروی متعارف طبق تعریف تبصره ۴ ماده ۸ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ خودروبی است که قیمت آن کمتر از پنجاه درصد سقف تعهدات بدنی یعنی نصف دیه یک مرد مسلمان در ماه حرام است. (ماده ۸ ق.ب.ا. ۱۳۹۵) یکی از نقاط ضعف قانون جدید همین موضوع، یعنی در نظر گرفتن سقف برای خسارات مالی است و ممکن است در بعضی موارد بیمه از جبران بعضی خسارت‌ها امتناع ورزد.

تنها مطلبی که در ق.ب.ا. ۱۳۹۵؛ به عنوان قانونی که قرار بود در مسائل مربوط به خسارت ناشی از حوادث وسایل نقلیه یک قانون همه‌جانبه باشد؛ تعیین تکلیف نشده است خسارت معنوی است. خسارت معنوی ضرری است که به عرض و شرف متضرر یا یکی از اقارب او وارد می‌شود (جعفری لنگرودی، ۱۳۸۷) یا زیانی است که به آزادی، حیثیت، اعتبار، احساسات و عواطف خانوادگی، مذهبی و ملی اشخاص وارد می‌شود و یا درد و رنجی است که زیان‌دیده در اثر کربیه شدن چهره او در اثر حادثه یا از دست دادن عزیزی پدید می‌آید. (لطفی، ۱۳۹۳) مطابق ماده ۱۴ ق.آ.د.ک. مصوب ۱۳۹۲/۱۲/۴ خسارت معنوی قابل مطالبه است و ماده ۱۰ ق.م.م. دست‌دادگاه را در

انتخاب روش جبران زیان معنوی باز گذاشته اما رویه قضایی بنا به نظر شورای نگهبان تبدیل و تقویم خسارت معنوی به پول را نپذیرفته است. (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۵)

۷. تکلیف بیمه به جبران خسارت در قانون مصوب ۱۳۹۵ بر خلاف قانون مصوب ۱۳۸۷ محدود به حوادث رانندگی نمی‌شود و به همین علت عبارت «حوادث رانندگی» از صدر ماده ۵ ق.ب.ا. ۱۳۸۷ حذف شده و در ماده ۴ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ همه خسارت‌های مستند به وسایل نقلیه به طور عام، تحت پوشش بیمه قرار می‌گیرند.

۸. جبران خسارت وارده توسط متصرفین غیرقانونی: در این فرض متصرف غیرقانونی (مانند سارق یا خائن در امانت) پس از تصرف عامل یا مسبب حادثه‌ای می‌شود. در این حالت در صورتی که خودرو دارای بیمه‌نامه باشد، بیمه خسارت را جبران می‌کند اما از آنجا که متصرف غیرقانونی در حکم غاصب است و تعامل با غاصب طبق قاعده فقهی باید به اشد و اشد احوال باشد^۳ (محقق داماد، ۱۳۹۲)، بیمه می‌تواند به غاصب برای بازیافت مبالغ پرداختی مراجعه کند. (ماده ۱۵ ق.ب.ا. ۱۳۹۵)

۹. خسارت وارده به متصرفین غیرقانونی.

حقوق بیمه در بازیافت مبالغ پرداختی

یکی از تحولات ق.ب.ا. ۱۳۹۵ این است که از قواعد بیمه مسئولیت مدنی تبعیت نمی‌کند، توجه به هدف اصلی مسئولیت مدنی یعنی پیشگیری از حوادث و خسارت است. به عبارت دیگر وقتی سخن از بیمه مسئولیت مدنی می‌کنیم دیگر برای بیمه حقی مبنی بر مراجعه به عامل زیان و مسؤول برای بازیافت مبالغ پرداختی، وجود نخواهد داشت، اما در ق.ب.ا. ۱۳۹۵ همانطور که قبلاً هم ذکر شد قانون‌گذار از قواعد عام مسئولیت مدنی در مواردی تبعیت نمی‌کند و امکان بازیافت مبالغ پرداختی به عنوان جبران خسارت از شخص مسؤول با هدف بازدارندگی و پیشگیری وجود دارد.

در صورت وقوع حادثه از اثر یکی از تخلفات حادثه‌ساز بیمه‌گر مکلف به جبران خسارت زیان‌دیده است اما بعد از آن مطابق ماده ۱۴ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ می‌تواند به عامل زیان برای بازیافت مبالغ پرداختی مراجعه نماید. در مواردی که حادثه عمدی و یا مستند به راننده فاقد گواهینامه و سارق وسیله نقلیه است و اینکه راننده مست و در حکم آن است بیمه پس پرداخت خسارت به زیان‌دیده، مطابق ماده ۱۵ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ برای بازیافت تمام مبالغ پرداختی می‌تواند به عامل زیان مراجعه کند. چنانچه حادثه مستند به شخص ثالثی اعم از کارخانه سازنده وسیله نقلیه و یا راه، علائم رانندگی و ... باشد، بیمه پس از جبران خسارت، وفق ماده ۱۶ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ برای بازیافت مبالغ پرداختی به مسبب حادثه مراجعه خواهد کرد. در مورد خسارت ناشی از نقص فنی وسیله نقلیه در عمل کارشناسان این تفکیک را انجام می‌دهند که نقص فنی بر دو نوع است، مستمر و حادث. در نوع اول مالک به دلیل بی‌مبالاتی در نگهداری از وسیله نقلیه (موسوی، ۱۳۸۱) مقصر شناخته می‌شود و در حالت دوم وسیله نقلیه نو است و از کارخانه تحویل گرفته شده و یک عیب ذاتی دارد که منجر به حادثه و خسارت شده است. در دو حالت مذکور در صورت اثبات تقصیر بیمه می‌تواند بعد از جبران خسارت برای بازیافت مبالغ پرداختی به مقصر مراجعه کند.

موارد خارج از تعهدات بیمه

۱. ماده ۱۷ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ چهار مورد را از پوشش بیمه خارج می‌نماید که در مقایسه با قوانین بیمه اجباری سابق دایره موارد عدم پوشش بیمه را مضیق‌تر نموده است. برای مثال حوادث ناشی از فورس ماژور دیگر از شمول بیمه خارج نشده‌اند. (الف - خسارت وارده به وسیله نقلیه مسبب حادثه و محمولات آن (به دلیل ثالث محسوب نشدن آنها)، ب - خسارت مستقیم و یا غیرمستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیواکتیو، پ - جریمه یا جزای نقدی، ت - اثبات قصد زیان دیده در ایراد صدمه به

خود مانند خودکشی، اسقاط جنین و نظایر آن و نیز اثبات هر نوع خدعه و تبانی نزد مراجع قضائی)

عدم پوشش بیمه برای وسیله نقلیه مسبب حادثه و محمولات آن به دلیل ثالث محسوب نشدن آنهاست (بند ت ماده ۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵) خروج خسارات ناشی از تشعشعات اتمی هم به دلیل احتمال خطرآفرینی بالا و گستردگی خسارات مربوط به آن است و خطر تشعشعات اتمی با خطر حوادث ناشی از وسایل نقلیه یکسان نیست. (فرهانی و خانی، ۱۳۹۳) اما در مورد عدم پوشش بیمه برای جرایم نقدی و محکومیت‌های مالی باید گفت که تحت پوشش قرار گرفتن موارد مذکور با هدف قانون که تنبیه عامل زیان و جبنه بازدارندگی است، همخوانی ندارد. نکته قابل توجه در مورد موارد عدم پوشش نسبت به قانون قبلی، اضافه شدن مورد اثبات عمد در اضرار به نفس است. به نظر دلیل این امر این است که قانون‌گذار حکیم است و از حکمت او به دور است که امور نامشروع حمایت کند. لذا در ق.ب.ا. ۱۳۹۵ خسارت ناشی از اضرار به نفس از موارد حمایت قانون بیمه خارج شده است.

۲. موارد خارج از محدوده قلمرو جمهوری اسلامی ایران مطابق ماده ۲۰ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ در صورت عدم وجود توافق فوق‌العاده، از شمول بیمه خارج هستند.

۳. مواردی مانند اثبات عمد در ایجاد حادثه، مستی یا استعمال مواد روانگردان، نداشتن گواهینامه لازم برای رانندگی و یا مسروقه بودن وسیله نقلیه، به منظور حمایت از زیان‌دیده، مانع از پرداخت خسارت توسط بیمه‌گر نیستند. (ماده ۱۵ ق.ب.ا. ۱۳۹۵)

۳-۲-۲- جبران خسارت توسط صندوق

وجود قوانین مترقی در حوزه مسؤولیت مدنی، به تنهایی نمی‌تواند زیان وارد به اشخاص را جبران کند. به همین منظور در بسیاری از نظام‌های جبران خسارت، نظام تأمین دسته جمعی، جایگزین نظام جبران فردی شده است. اما به رغم پوشش‌های گسترده بیمه شخص ثالث، در موارد متعدد چون بیمه نبودن وسیله نقلیه مسبب، بطلان

قرارداد بیمه و ... زیان دیدگان از دریافت خسارت محروم می‌مانند. لذا نهادهایی تکمیلی و تأمین‌هایی اضافی برای زیان دیدگان حوادث رانندگی فراهم شده است که صندوق از جمله آنهاست. (عبدی، ۱۳۸۵) حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی و جبران خسارت بدنی آنها مهم‌ترین هدف تشکیل صندوق است. (خدابخشی، ۱۳۸۸) سازوکار جبران خسارت توسط صندوق به شرح زیر است.

حدود تعهدات صندوق و شرایط جبران خسارت

۱. عدم پوشش خسارت توسط بیمه: صندوق در طول شرکت بیمه‌گر قرار دارد و تا زمانی که خسارت توسط بیمه جبران می‌شود، صندوق هیچ نقشی نخواهد داشت. (مواد ۴ و ۲۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵) موارد ورود صندوق به بحث جبران خسارت مطابق متن قانون منحصر در موارد زیر است:

ا. فقدان یا انقضای بیمه‌نامه

ب. بطلان قرارداد بیمه

ت. شناخته نشدن وسیله نقلیه مسبب حادثه

ث. کسری پوشش بیمه نامه ناشی از افزایش مبلغ ریالی دیه

ج. تعلیق یا لغو پروانه فعالیت شرکت بیمه یا صدور حکم توقف یا ورشکستگی بیمه‌گر

ح. یا به طور کلی خسارت‌های بدنی که خارج از تعهدات قانونی بیمه‌گر

همانطور که از مطالب مذکور پیداست، سبب حادثه و تقصیر در ورود صندوق به مسئله جبران خسارت تأثیر ندارد و حتی اگر حادثه در اثر قوه قاهره ایجاد شده باشد، صندوق مکلف به جبران خسارت بدنی است.

۲. خسارتی توسط صندوق جبران می‌شود که در اثر حادثه رانندگی ایجاد شده باشد.

۳. برای جبران خسارت توسط صندوق لازم است زیان دیده ثالث محسوب شود. (بند ت ماده ۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵)

۴. خسارت‌های قابل جبران توسط صندوق: تنها خسارات بدنی موضوع تعهد صندوق است. (ماده ۲۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵) صندوق مکلف است خسارت بدنی تعلق گرفته به زیان دیده را به قیمت یوم‌الاداء پرداخت کند. (ماده ۱۳ ق.ب.ا. ۱۳۹۵) از میان خسارات بدنی آن دسته توسط صندوق جبران می‌شوند که توسط اشخاص دیگری مانند مسئول حادثه و یا نهادهای اجتماعی و ... جبران نشده باشند. (ماده ۲۳ ق.ب.ا. ۱۳۹۵)

۵. قلمرو صلاحیت صندوق در جبران خسارت بدنی با توجه به اطلاق قانون در ماده ۲۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ محدود به ایران نمی‌شود. زیرا طبق ماده ۲۰ قانون مذکور پوشش‌های بیمه موضوع این قانون محدود به قلمرو جمهوری اسلامی ایران است و در صورت عدم وجود توافق فوق العاده بیمه خسارت‌های خارج از کشور را پوشش نخواهد داد. از طرفی هم قانون‌گذار در قسمت اخیر ماده ۲۱ بیان می‌کند که به طور کلی خسارت‌های بدنی خارج از تعهدات قانونی بیمه‌گر مطابق مقررات، تحت پوشش صندوق خواهند بود که در فرض حاضر خسارت‌های بدنی واقع در خارج از کشور، اعم از اینکه زیان دیده ایرانی باشد یا خارجی، مورد حمایت صندوق خواهند بود.

۶. تکلیف صندوق به جبران خسارت بدنی در قانون جدید بر خلاف قانون مصوب ۱۳۸۷ محدود به حوادث رانندگی نمی‌شود و به همین علت عبارت «حوادث رانندگی» از صدر ماده ۱۰ ق.ب.ا. ۱۳۸۷ حذف شده و عبارت «حوادث ناشی از وسایل نقلیه» در صدر ماده ۲۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ جایگزین شده است.

در صورت عدم وجود هر یک از شرایط مذکور تکلیف صندوق برای جبران خسارت وارده ساقط می‌گردد.

حقوق صندوق در بازیافت مبالغ پرداختی

تکلیف صندوق به جبران خسارت بدنی با تکلیف بیمه به جبران خسارت که در ازای دریافت حق بیمه انجام می‌شود متفاوت است و صندوق بعد از پرداخت خسارت می‌تواند (باید) به عنوان قائم مقام زیان‌دیده به عامل زیان مراجعه کرده و خسارت پرداخت شده را بازیافت نماید. نکته قابل توجه در مورد قانون جدید بیمه اجباری این است که برخلاف قانون مصوب ۱۳۸۷، امکان مراجعه صندوق به بیمه‌گر فراهم شده است. البته در مواردی هم صندوق آنچه را که می‌پردازد نمی‌تواند بازیافت کند. از جمله این موارد جایی است که صندوق دیه زن را مانند دیه مرد می‌پردازد اما هنگام مراجعه به عامل زیان فقط می‌تواند دیه زن را مطالبه کند. (خدابخشی، ۱۳۸۸) موارد قانونی رجوع صندوق به عامل زیان برای جبران مبالغ پرداختی مطابق ماده ۲۵ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ به این ترتیب هستند:

۱. مواردی که پرداخت خسارت به دلیل نداشتن، انقضای یا بطلان بیمه‌نامه باشد، صندوق به مسبب حادثه مراجعه می‌کند.
۲. در صورتی که پرداخت خسارت توسط صندوق به سبب تعلیق و لغو پروانه و یا توقیف و ورشکستگی بیمه‌گر باشد، صندوق به بیمه‌گر و مدیران آن رجوع می‌کند.
۳. اگر پرداخت خسارت توسط صندوق به دلیل خارج از ظرفیت بودن سرنشینان وسیله نقلیه باشد، صندوق به مسبب حادثه مراجعه می‌کند.

موارد خارج از تعهدات صندوق

مطابق مواد ۱۷ و ۲۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ خسارت وارده به محمولات وسیله نقلیه، خسارت ناشی از تشعشعات اتمی و خسارتی که در آن قصد زیان‌دیده در ایراد صدمه

به خود مانند خودکشی و یا اسقاط جنین ثابت گردد، توسط صندوق هم قابل جبران نیستند. همچنین همانگونه که قبلا هم ذکر شد طبق ماده ۴ و ۲۱ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ صرفاً خسارت بدنی تحت پوشش صندوق قرار می‌گیرد.

۳-۲-۳- خسارات خارج از پوشش بیمه و صندوق

از میان همه خسارت‌های ناشی از حوادث وسایل نقلیه، همه خسارات توسط بیمه و صندوق جبران نمی‌شوند و خساراتی هستند که نه تحت پوشش بیمه قرار می‌گیرند و نه توسط صندوق مورد حمایت قرار می‌گیرند. هر چند که توقع می‌رفت که ق.ب.ا. ۱۳۹۵ به عنوان یک قانون خاص، نگاهی جامع به همه خسارات مورد بحث داشته باشد و در مورد همه آنها تعیین تکلیف نماید و انچنین نیست، اما نباید از این سکوت قانون این مطلب برداشت شود که ممکن است در یک حادثه رانندگی، خسارت‌های بدون تعیین تکلیف باقی می‌مانند. در واقع چاره کار در مسئله حاضر، مراجعه به قواعد عام مسؤولیت مدنی است. حال باید به تعیین وضعیت خسارت‌های را که نه بیمه آنها را جبران می‌کند و نه صندوق، پس شناسایی مصادیق آنها پردازیم. البته مواردی هم وجود دارند که حمایت بیمه و صندوق در آنها محل تردید است که در ادامه به آنها می‌پردازیم.

۱. خسارت معنوی: عده‌ای از حقوق‌دانان قائل شدند که خسارت معنوی قابل تقویم و جبران به مال است. اگر این فرض درست باشد، مبلغ معادل یا تبدیل شده خسارت معنوی می‌تواند تحت پوشش بیمه قرار گیرد.

۲. خسارت بیش از سقف تعهدات بیمه و صندوق: در صورتی که خودروی زیان‌دیده، یک خودروی گران قیمت باشد و خسارت وارده به آن مطابق ماده ۸ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ صرفاً تا سقف خسارت وارده به خودروی متعارف، توسط بیمه جبران می‌شود و بیمه بیش از سقف مذکور مسؤولیتی برای جبران ندارد. برای مبلغ مازاد طبق قواعد عام مسؤولیت مدنی زیان‌دیده می‌تواند به عامل زیان مراجعه کند.

۳. ماده ۱۷ ق.ب.ا. ۱۳۹۵: موارد زیر از شمول بیمه موضوع این قانون خارج است:

الف - خسارت وارده به وسیله نقلیه مسبب حادثه و محمولات آن

ب - خسارت مستقیم و یا غیرمستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیواکتیو

پ - جریمه یا جزای نقدی

ت - اثبات قصد زیان دیده در ایراد صدمه به خود مانند خودکشی، اسقاط جنین و

نظایر آن و نیز اثبات هر نوع خدعه و تبانی نزد مراجع قضائی

۳-۲-۴- موارد عدم تبعیت ق.ب.ا. ۱۳۹۵ از قواعد عام مسئولیت مدنی در جبران خسارت

همانطور که قبلاً ذکر شد، قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ در موارد متعددی بدون توجه به قواعد مسئولیت مدنی، از جمله قاعده استناد خسارت به عامل زیان، حکم به تکلیف بیمه‌گر و صندوق به جبران خسارت داده است. شناخت مصادیق این عدم تبعیت از قواعد عام مسئولیت مدنی و یا موارد تخصیص قواعد مذکور ما را در فهم بهتر مبنای تخصیص کمک می‌نماید.

۱. جبران خسارت توسط بیمه و صندوق حتی در صورت عدم استناد حادثه به

وسیله نقلیه: قوه قاهره یا خسارت مستند به زیان دیده

۴- نقش قانون در پیشگیری از حادثه و عدم تهیه بیمه‌نامه

با وجود اینکه باید تلاش کرد که گستره خدمات بیمه‌ای و پوشش‌های حمایتی از زیان‌دیده را گسترش یابد، اما در عین حال نباید از این نکته غافل شد که ممکن است آسودگی خاطر اشخاص از جبران خسارت توسط بیمه به بی‌احتیاطی مالک و راننده و در نهایت تضییع حقوق شهروندی و امنیت و آسایش افراد گردد. همچنین ممکن است وجود صندوق تأمین خسارت‌های بدنی و حمایت‌های آن از زیان‌دیدگانی که تحت

پوشش بیمه قرار نمی‌گیرند، خواسته یا ناخواسته افراد را به این سمت سوق دهد که از تهیه بیمه‌نامه برای وسیله نقلیه خودداری نمایند. به همین منظور ق.ب.ا. ۱۳۹۵ تمهیدات بازدارنده و پیشگیرانه‌ای در نظر گرفته است که به طور مختصر به آنها اشاره خواهیم کرد.

۱. باز یافت خسارت‌های پرداخت شده: قانون‌گذار برای جلوگیری از بی‌مبالاتی و بی‌احتیاطی ناشی از آسودگی خاطر از جبران خسارت توسط بیمه، در مواردی از ابزار مالی استفاده کرده است. به عبارت دیگر بیمه یا صندوق بعد از جبران خسارت به زیان‌دیده (که دلیل آن حمایت حداکثری از زیان‌دیده است) در مواردی که توسط قانون شمرده شدند، می‌تواند برای باز یافت مبالغ پرداختی به زیان‌دیده، به عامل زیان مراجعه کنند. (مواد ۱۲، ۱۴، ۱۵، ۱۶، ۲۴ و ۲۵)

۲. تمهیدات جزایی و کیفری: جبران خسارت توسط بیمه و یا صندوق نافی مسؤولیت‌های کیفری راننده و یا مالک مسبب حادثه نیست و حسب مورد مسبب مطابق ق.م.ا. مجازات خواهد شد. (ماده ۴ ق.ب.ا. ۱۳۹۵)

۳. جزای نقدی برای مالک وسیله نقلیه مسبب حادثه: بر اساس بند پ ماده ۴ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ در صورت وقوع حادثه‌ای مستند به وسیله نقلیه فاقد بیمه‌نامه، مالک وسیله نقلیه به جزای نقدی از ۱۰٪ تا ۲۰٪ خسارت بدنی وارد شده محکوم می‌شود.

۴. توقیف و جریمه خودرو: حرکت وسایل نقلیه بدون داشتن بیمه‌نامه ممنوع است و در صورت عدم ارائه بیمه‌نامه به پلیس خودرو متوقف خواهد شد. (ماده ۴۲ ق.ب.ا. ۱۳۹۵) و پلیس راهنمایی و رانندگی، مطابق ماد ۴۲ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ موظف است ضمن شناسایی وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه به اعمال جریمه‌های مربوطه اقدام نماید.

۵. منع از دادن بار و یا مسافر و یا عقد هر گونه قرارداد حمل و نقل بار و مسافر به وسیله نقلیه فاقد بیمه‌نامه: طبق ماده ۴۴ و ۴۶ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ تخلف از قواعد مذکور،

تخلف انتظامی و اداری محسوب می‌شود و حسب مورد منجر به تعلیق پروانه متخلف می‌گردد.

۶. منع ارائه خدمات توسط راهنمایی و رانندگی و سایر نهادها و سازمان‌های مرتبط با امر حمل و نقل: تخلف از این امر و ارائه خدمات توسط نهادهای مذکور مطابق ماده ۴۵ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ تخلف انتظامی و اداری محسوب می‌شود.

۷. اخذ حق بیمه یک سال برای وسیله نقلیه علاوه بر بازیافت خسارت پرداخت شده: طبق بند ب ماده ۲۴ ق.ب.ا. ۱۳۹۵ صندوق بعد از جبران خسارت باید از مالک وسیله نقلیه مسبب حادثه که پوشش بیمه را خریداری نکرده، مبلغی معادل حق بیمه یکسال وسیله نقلیه را اخذ نماید.

نتیجه گیری

باید توجه داشت که راننده همیشه، همان شخص مالک و دارنده نیست و ثمره عملی این بحث در تعیین مسئول جبران خسارت مشخص می‌شود. به نظر می‌رسد که مقصود از دارنده همان مالک وسیله نقلیه است که به دلیل سلطه‌ای که بر اتمبیل خود دارد، مسئول حفظ آن است در این صورت آگه در حالی که مالک بر وسیله نقلیه سلطه دارد، خسارتی به دیگری وارد شود، مالک مسئول جبران است. در غیر این صورت، یعنی حالتی که مالک به هر دلیل بر وسیله نقلیه خود سلطه ندارد، نمی‌توان او را مسئول جبران خسارت دانست. در مورد شخص ثالث هم باید گفت که قانون‌گذار تلاش کرده که دامنه اشخاص تحت پوشش این مفهوم را گسترش بدهد تا حتی المقدور هیچ خسارتی بدون جبران باقی نماند.

در حقوق ایران دامنه مسئولیت با توجه به ق.ب.ا. ۱۳۴۷ و در حالتی که راننده همان دارنده باشد، به خلاف تحولات جهانی در این مورد، رویه قضایی همچنان به سمت نظریه تقصیر گرایش دارد و علت این امر هم این است که ق.م.ا. ۱۳۷۰ در مواد

۳۳۳ تا ۳۳۷ عملاً ق.ب.ا. ۱۳۴۷ را تحت الشعاع قرار داده است. اما همین فرض طبق ق.ب.ا. ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵ به نظر می‌رسد که هدف از تصویب قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی در سال ۱۳۹۰ و ق.ب.ا. در سال ۱۳۹۵ این بوده که قانون‌گذار نظر به همه خطراتی که استفاده از وسیله نقلیه برای دیگران ایجاد می‌کند، همه مالکین مکلف به بیمه کردن وسیله در قبال استفاده از آن کرده است. از طرف دیگر حذف قوه قاهره از موارد شمول بیمه نیز مؤید پذیرش نظریه خطر است. به هر حال روشن شد که مسئولیت مدنی در حوادث رانندگی یک حال خاص و ویژه دارد و مانند قوانین مادر مانند قانون مدنی و قانون مسئولیت مدنی، از نظریات عمومی در باب مسئولیت مدنی، مانند نظریه تقصیر، تبعیت نمی‌کند و قانون‌گذار به جهت خطرات زیادی که حرکت وسایل نقلیه در پی دارد و برای حمایت حداکثری از زیان‌دیده، نظریه خطر را پذیرفته است. البته این رجوع قانون‌گذار از نظریه تقصیر در مورد خسارت ناشی از تصادف رانندگی یک حالت خاص و استثنایی است و نباید آن را به موارد مشابه تسری داد.

در مورد دامنه مسئولیت بر اساس نوع خسارت هم باید گفت که همه خسارات مالی، بدنی و معنوی باید جبران گردند، با این تفاوت که در مورد خسارات مالی و بدنی اغلب خسارت توسط بیمه یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی جبران می‌گردد، اما خسارت‌های معنوی باید توسط شخص زیان‌رسان جبران گردند.

یادداشت:

۱. علائم اختصاری قوانین پر کاربرد در مقاله:

قانون مدنی: ق.م.

قانون مسؤلیت مدنی: ق.م.م.

قانون بیمه اجباری مسؤلیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب

۱۳۴۷: ق.ب.ا. ۱۳۴۷

قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسؤلیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث

مصوب ۱۳۸۷: ق.ب.ا. ۱۳۸۷

قانون اصلاح قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه

مصوب ۱۳۹۵: ق.ب.ا. ۱۳۹۵

قانون مجازات اسلامی: ق.م.ا.

۲. **Responsibility** در انگلیسی و **résponsabilité** در زبان فرانسه

۳. «الغاصبُ یؤخذُ بأشَقِّ الأحوال»

کتابنامه

الف. قوانین بر اساس تاریخ تصویب:

۱. قانون مدنی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۰۷
۲. قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶
۳. قانون مسؤلیت مدنی مصوب ۱۳۳۹
۴. قانون بیمه اجباری مسؤلیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷
۵. قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی مصوب ۱۳۵۰
۶. قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران
۷. قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۷۰
۸. قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسؤلیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷
۹. قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹
۱۰. قانون اصلاح قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۹۰
۱۱. قانون آیین دادرسی کیفری مصوب ۱۳۹۲

۱۲. قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲

۱۳. قانون بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵

ب. کتب:

۱. باریکلو، علیرضا، مسئولیت مدنی، تهران، نشر میزان، چاپ سوم، تابستان ۱۳۸۹
۲. بادینی، حسن، فلسفه مسئولیت مدنی، تهران، شرکت سهامی انتشار، چاپ اول، ۱۳۸۴
۳. بالدیگا، دنیل جی: ترجمه شهرام امین‌زاده، دعاوی خسارت بیمه صدمات شخصی در تصادفات خودرو (نحوه محاسبه و تعیین خسارت)، تهران، پژوهشکده بیمه، چاپ اول، ۱۳۹۱
۴. بهرامی احمدی، حمید، مسئولیت مدنی، تهران، انتشارات دانشگاه امام صادق علیه السلام، چاپ دوم، ۱۳۹۳
۵. پروین، فرهاد، خسارات معنوی در حقوق ایران، تهران، انتشارات ققنوس، چاپ اول، ۱۳۸۰
۶. جعفری لنگرودی، محمد جعفر، ترمینولوژی علم حقوق، تهران، انتشارات گنج دانش، چاپ دهم، ۱۳۸۷
۷. خدابخشی، عبدالله، بیمه و حقوق مسئولیت مدنی، تهران، نشر روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران، چاپ اول، بهار ۱۳۸۸
۸. سلطانی‌نژاد، هدایت الله، مسئولیت مدنی خسارت معنوی، تهران، انتشارات نورالثقلین، چاپ اول، ۱۳۸۰
۹. صفایی، سید حسین و حبیب الله رحیمی، مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)، تهران، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت)، چاپ نهم، ۱۳۹۵
۱۰. عمید زنجانی، عباسعلی، قواعد فقه بخش حقوق خصوصی، تهران، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت)، چاپ اول، تابستان ۱۳۸۶
۱۱. فتحعلی‌پور، عطاءالله، مسئولیت جزایی و مدنی ناشی از تصادفات رانندگی، تهران، انتشارات ورق، چاپ اول، ۱۳۷۶
۱۲. فرهانی، احمد و رضا خانی گیاشی، شرح قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسوولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷/۴/۱۶، تهران، پژوهشکده بیمه، ۱۳۹۳
۱۳. عمید، حسن، فرهنگ فارسی، تهران، انتشارات اشجع، ج ۲، چاپ اول، ۱۳۸۹
۱۴. معین، محمد، فرهنگ فارسی (متوسط)، تهران، انتشارات امیرکبیر، ج ۳، چاپ ششم، ۱۳۶۳

۱۵. دهخدا، علی اکبر، لغتنامه دهخدا، تهران، مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران، ج ۱۲، چاپ اول، ۱۳۷۳
۱۶. کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی، الزام‌های خارج از قرارداد (ضمان فهری)، جلد اول، مسؤولیت مدنی، تهران، مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران، چاپ دوم، ۱۳۸۷
۱۷. کاتوزیان، ناصر، گامی به سوی عدالت (مجموعه مقالات)، تهران، انتشارات دانشکده حقوق دانشگاه تهران، ج ۲، چاپ اول، زمستان ۱۳۷۹
۱۸. لطفی، اسدالله، سلسله مباحث فقهی، حقوقی مسؤولیت مدنی، تهران، انتشارات جنگل، چاپ اول، ۱۳۹۳
۱۹. محقق داماد، سید مصطفی، قواعد فقه، جلد اول، بخش مدنی، مرکز نشر علوم اسلامی، چاپ سی و نهم، ۱۳۹۲
۲۰. محمدی، ابوالحسن، قواعد فقه، تهران، نشر میزان، چاپ سوم، پاییز ۱۳۷۷
۲۱. موسوی، سید احمد، مسؤولیت مدنی ناشی از مالکیت و نگهداری اشیا، اهواز، نشر آیات، ۱۳۸۱

ج. مقالات:

۱. ره‌پیک، سیامک، مقاله مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه بر اساس قانون بیمه اجباری مصوب سال ۱۳۸۷ در مقایسه با قانون مصوب ۱۳۴۷، مجله فصلنامه حقوق، شماره ۲۳، (۱۴ صفحه-از ۱۷۱ تا ۱۸۴)
۲. خدابخشی، عبدالله، مقاله‌ی مسؤولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران، مجله حقوقی دادگستری، تابستان ۱۳۹۰، شماره ۷۴، (۲۶ صفحه-از ۱۰۳ تا ۱۲۸)
۳. طهماسبی، جواد، مقاله‌ی دامن‌های مسؤولیت در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷، مجله حقوقی دادگستری، زمستان ۱۳۸۸، شماره ۶۸، (۳۴ صفحه-از ۳۱ تا ۶۴)
۴. معبودی نیشابوری، رضا و مریم حداد خداپرست، مقاله‌ی مبنای مسؤولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه موتوری با توجه به قانون جدید بیمه اجباری، مجله پژوهشنامه بیمه، بهار ۱۳۹۳، شماره ۱۱۳، (۲۸ صفحه-از ۱۸۱ تا ۲۰۸)