

مبنای مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه موتوری زمینی با توجه به قانون جدید بیمه اجباری

رضا مبعودی نیشابوری^۱

تاریخ دریافت: ۱۳۹۲/۰۱/۱۵

مریم حداد خداپرست^۲

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۲/۰۶/۰۴

چکیده

بررسی مبنای مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه موتوری با توجه به رشد روزافزون شمار تصادفات در کشورمان اهمیت بسیاری دارد. هم در زمان حکومت قانون قدیم و هم در حال حاضر در مورد مبنای مسئولیت بین حقوق‌دانان اختلاف نظر وجود دارد. این اختلاف نظر در وضعیت فعلی که ماده ۱ قانون بیمه اجباری تنها تکلیف دارنده به بیمه‌نمودن وسیله خود را متذکر شده و به مسئولیت مدنی وی اشاره‌ای نکرده است و همچنین با عنایت به حذف عدم شمول پوشش بیمه در فرض وقوع قوه قاهره در ماده ۷ قانون جدید، بیشتر به چشم می‌خورد. با توجه به هدف قانون‌گذار در قانون جدید که حمایت بیشتر از زیان‌دیدگان بوده و ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، می‌توان گفت در قانون جدید با توجه به خطراتی که استفاده از وسیله نقلیه برای مردم در پی داشته است، مبنای مسئولیت دارنده، مسئولیت مطلق است، هر چند که متأسفانه رویه قضایی همچنان از نظریه سستی تقصیر پیروی می‌کند. روش این پژوهش، تحلیلی-منطقی است و برای جمع‌آوری اطلاعات، از شیوه کتابخانه‌ای استفاده شده است.

واژگان کلیدی: دارنده، وسیله نقلیه، مبنای مسئولیت مدنی، قانون بیمه اجباری، نظریه خطر

۱. استادیار دانشگاه فردوسی مشهد (Email:maboudi@um.ac.ir)

۱. استادیار دانشگاه فردوسی مشهد

۲. دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، دانشگاه فردوسی مشهد (نویسنده مسئول)

(Email:maryam.haddadkhodaparast@gmail.com)

۱. مقدمه

بررسی مبنای مسئولیت دارنده وسیله نقلیه موتوری زمینی، کمک بسیار زیادی جهت شناخت ارکان مسئولیت وی می‌کند. بین حقوق دانان اختلاف نظر بسیاری در مورد مبنای مسئولیت دارنده وسیله نقلیه موتوری زمینی وجود دارد. آنها دو نظریه متفاوت را پذیرفته‌اند: نظریه خطر و نظریه تقصیر. اما از مجموع مواد قانون جدید بیمه اجباری و ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، می‌توان نتیجه گرفت که هدف قانون‌گذار، حمایت از زیان‌دیدگان بوده است. به همین علت در این قانون حتی در فرض وقوع قاهره، بیمه‌گر باید خسارت وارده را جبران نماید یا در صورتی که راننده تمام احتیاطات لازم را انجام داده باشد، وی مسئول نخواهد بود اما دارنده و به تبع آن بیمه مسئول خواهد بود. در واقع قانون‌گذار به دلیل خطراتی که استفاده از وسیله نقلیه برای مردم در پی داشته است، دارنده را در هر حال مسئول می‌داند. به همین علت وی را مکلف به بیمه کردن وسیله نقلیه نموده است.

از آنجاکه موضوع این مقاله، مبنای مسئولیت دارنده وسیله نقلیه موتوری زمینی است، در ابتدا به این موضوع اشاره می‌کنیم که چه شخصی دارنده وسیله نقلیه تلقی می‌گردد؟ مفهوم دارنده در حقوق ایران، مبهم است. در قانون قدیم دارنده، تعریف نشده بود. وروائی و همکاران (۱۳۸۸) معتقد بودند با توجه به اینکه مفهوم دارنده در حقوق ما مشخص نشده، باید آن را نگهدارنده یا کسی بدانیم که وسیله نقلیه را در اختیار و کنترل دارد، تا شامل مالک وسیله نقلیه و راننده و سایر اشخاصی شود که به نحوی با اذن مالک آن را در اختیار دارند. به اعتقاد عباسلو (۱۳۸۷)، منظور از دارنده، شخصی است که وظیفه حفظ و نگهداری یا اداره وسیله نقلیه را به عهده دارد. از نظر ایشان، در ابتدا مالک وظیفه حفظ و نگهداری را به عهده دارد و دارنده قانونی تلقی می‌شود و به اعتقاد کاتوزیان و همکاران (۱۳۸۶)، منظور از دارنده، مالک است. از ماده ۳ قانون قدیم نیز همین مفهوم استنتاج می‌شود. اما از نظر ایشان، مسئولیت مالک به خاطر حق عینی نیست که بر وسیله نقلیه دارد، بلکه به خاطر سلطه‌ای است که بر آن

وسيله دارد و به همين جهت، وظيفه دارد كه در استفاده از وسيله نقليه احتياط كند و ضرر نرساند و لذا قانون‌گذار او را مسئول قرار داده است.

با توجه به اينكه قانون‌گذار در قانون قديم، دارنده را تعريف نكرده بود، اين احتمال، قابل پذيرش است كه نظر به مفهوم عرفي اين واژه داشته باشد. در صورتي كه قانون در مورد موضوعي حكمي نداشته باشد يا مفاد آن مجمل باشد و از منابع معتبر اسلامي نتوان حكم قضيه را به دست آورد، بايد از عرف و عادت مسلم براي تكميل و رفع اجمال و تعارض قوانين استفاده كرد (كاتوزيان، ۱۳۸۵ الف). از نظر عرف، دارنده به كسي گفته مي‌شود كه مالك عين وسيله باشد، حال چه مالك رسمي وسيله نقليه باشد چه از طريق سند عادي مالك باشد.

در تبصره ۱ ماده ۱ قانون جديد بيان شده است:

«دارنده از نظر اين قانون اعم از مالك يا متصرف وسيله نقليه است و هر كدام كه بيمه‌نامه موضوع اين ماده را تحصيل نمايد، تكليف از ديگري ساقط مي‌شود».

شايد در بادي امر اين طور به ذهن برسد كه قانون‌گذار، با تعريف مفهوم دارنده در تبصره ۱ ماده ۱ قانون جديد، نقصي را كه در قانون بيمه اجباري سال ۱۳۴۷ وجود داشته، برطرف کرده است. اما با وجود اين تبصره، همچنان ايرادي كه به قانون قديم وارد بوده، به قانون جديد نيز وارد است. در واقع اين تبصره، تعريفی از دارنده ارائه نکرده و تنها به تكليف بيمه‌کردن وسيله نقليه، نظر دارد و به همين دليل، كساني را كه مكلف به بيمه‌کردن وسيله نقليه هستند، ذكر کرده است.

تعاريفي كه حقوق‌دانان از مفهوم دارنده ارائه کرده‌اند و در بالا به آن اشاره شد، همگي مبتني بر سلطه معنوي شخص بر وسيله نقليه است. به اعتقاد آنها دارنده، شخصي است كه بر وسيله سلطه داشته باشد. هر گاه اين سلطه به هر نحوي قطع شود، مالك مسئوليتي نخواهد داشت چون دارنده محسوب نمي‌شود. به عنوان مثال، در صورت سرقت، سارق، دارنده محسوب مي‌شود. اما در پاسخ به اين سؤال كه دارنده وسيله نقليه چه كسي است، هيچ گاه عرف نمي‌گويد كه دارنده، سارق است. بنابراين، در

قانون جدید نیز برای تبیین تعریف دارنده باید به عرف رجوع کرد.

پس از بیان این مقدمه در مورد مفهوم دارنده، در ادامه مبنای مسئولیت دارنده را در صورتی که دارنده و راننده یک نفر باشند، مورد بررسی قرار می‌دهیم. بخش دیگر مقاله نیز به بررسی مبنای مسئولیت دارنده در فرضی که شخصی دیگر راننده باشد، اختصاص دارد که خود متضمن فروض دیگری است.

۲. حالتی که دارنده وسیله نقلیه و راننده آن یکی است

این فرض، شامل دو حالت است: حالتی که وسیله نقلیه بیمه شده باشد و حالتی که وسیله نقلیه بیمه نشده است. از نظر مبنای مسئولیت، بین این دو فرض تفاوتی وجود ندارد. اکثر حقوق‌دانان تنها این حالت را بررسی کرده‌اند و بین آنها در مورد مبنای مسئولیت دارنده در قانون بیمه اجباری سابق و قانون جدید اختلاف نظر وجود دارد:

۲-۱. مبنای مسئولیت دارنده در زمان حکومت قانون سابق

ماده ۱ قانون قدیم هم متضمن حکم مسئولیت دارنده بود و هم او را مکلف به بیمه نمودن مسئولیت می‌کرد. با این وجود، بین حقوق‌دانان در مورد مبنای مسئولیت دارنده اختلاف نظر وجود داشت. مهم‌ترین نظریه‌هایی که در این خصوص، در دکترین وجود دارد، به این شرح هستند:

- نظریه خطر، مبنای نظری این ماده است و صرف اثبات رابطه سببیت میان ضرر و وسیله نقلیه برای مسئول شناختن دارنده، کفایت می‌کند؛ زیرا در چنین حالتی خسارت در اثر وسیله نقلیه به بار آمده و اثبات این امر برای مسئول شمردن دارنده وسیله کفایت می‌کند (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۰). قانون‌گذار صرف به کار انداختن یا استفاده از وسایل نقلیه موتورزی زمینی را خطر آفرین دانسته و ایجاد خطر را پایه ایجاد مسئولیت می‌شمرد (محمود صالحی، ۱۳۸۱؛ فطرس و عبدالمالکی، ۱۳۹۰؛ نظری، ۱۳۸۹؛ امامی‌پور، ۱۳۸۰؛ بابایی، ۱۳۸۸؛ افشار، ۱۳۸۹).

کاتوزیان (۱۳۸۵ب) و قاسم‌زاده (۱۳۸۷) معتقدند که در حقوق ایران، اصل بر مسئولیت مبتنی بر تقصیر است. البته استثنائاتی وجود دارد. مستند دیدگاه ایشان، ماده ۱

قانون مسئولیت مدنی است. اگر این نظر را بپذیریم، مسئولیت مبتنی بر خطر که خلاف این اصل است، استثناء خواهد بود. لذا چنانچه معتقد باشیم که مسئولیت مدنی دارنده، مبتنی بر نظریه خطر است، باید دلیل متقنی بر این ادعا ارائه نماییم. اما اگر بگوییم که در حقوق کنونی در مسئولیت مدنی، با تعدد مبانی رو به رو هستیم، در این صورت همین که قانون، دارنده را مسئول جبران خسارت بداند و شرط دیگری ذکر نکند، برای احراز مسئولیت کفایت می‌کند.

- به گفته کاتوزیان و همکاران (۱۳۸۶) با توجه به ماده ۱ می‌توان سه نظریه را پیشنهاد داد:

- فرض تقصیر: در حقوق ما، مسئولیت مدنی مبتنی بر تقصیر است. هر کس مسئول زیان‌هایی است که به عمد یا در نتیجه بی‌احتیاطی به دیگران وارد می‌کند.
- کوتاهی در حفاظت: قانون‌گذار، دارنده وسیله نقلیه را مکلف به نگهداری از آن کرده است، به گونه‌ای که باعث ضرر دیگران نشود. تعهد دارنده، تعهد به نتیجه است.
- مسئولیت نوعی مبتنی بر خطر: مسئولیتی که در ماده ۱ مقرر شده است، ارتباطی به تقصیر ندارد. قانون‌گذار خواسته است جبران خسارت‌های ناشی از رانندگی را تضمین کند.

به عقیده ایشان، هیچ یک از این نظریه‌ها را نمی‌توان به طور مطلق پذیرفت اما نظر سوم با روح قانون بیمه اجباری و ظاهر ماده ۱ سازگارتر است. ایشان اعتقاد دارند تعهد به حفاظت، از نوع تعهد به نتیجه، تعبیر تازه‌ای از مسئولیت نوعی دارنده است. همچنین قانون‌گذار از تمام نتایج نظریه خطر پیروی نکرده است و مبنای مسئولیت دارنده، امکان انتساب تصادم به راننده وسیله نقلیه است و تقصیر به عنوان یکی از وسایل احراز این انتساب، اهمیت دارد (کاتوزیان و همکاران، ۱۳۸۶).

- عباسلو (۱۳۸۷) معتقد است، آنچه از اطلاق این ماده قابل استنباط است، عدم لزوم تقصیر برای مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه در مقابل زیان‌دیدگان است، اما اینکه مبنای اتخاذ چنین نظری از طرف قانون‌گذار آیا قاعده خطر است یا قواعد عام، ابهام

دارد. به گفته ایشان، به مسئولیت نوعی یا مبتنی بر خطر اشکالاتی وارد است؛ این اشکالات عبارت‌اند از:

- در حقوق ایران مطابق ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی، مسئولیت مدنی اصولاً مبتنی بر تقصیر است و مسئولیت بدون تقصیر جنبه استثنائی داشته و نیاز به صراحت قانونی دارد. در حالی که ماده ۱ فاقد چنین صراحتی است.
 - عنوان قانون مورد بحث، بیمه است و قانون‌گذار در این قانون درصدد تبیین روابط بیمه‌گر و بیمه‌گذار به تبع مسئولیت مدنی دارنده در مقابل اشخاص ثالث است و قصد ایجاد یک قاعده موجد مسئولیت مدنی را ندارد.
 - در صورتی که ماده ۱ را به عنوان قاعده مسئولیتی پذیرفته و مبنایی خاص برای حوادث رانندگی محسوب نمائیم، باز هم مسئولیت نوعی دارنده صرفاً در مواردی کاربرد دارد که در آتش‌سوزی یا انفجار به وسیله نقلیه متوقف خسارتی وارد شود. در مواردی که حادثه ناشی از رانندگی باشد، کاربردی نخواهد داشت. زیرا رانندگی خود فعلی مثبت است و براساس قاعده اتلاف، موجب مسئولیت است (عباسلو، ۱۳۸۷).
 - مسئولیت دارنده باعث نادیده گرفتن مسئولیت راننده یا در صورت قائل شدن مسئولیت تضامنی دارنده و راننده در مقابل زیان‌دیده، باعث ارفاق به راننده می‌گردد (عباسلو، ۱۳۸۷).
 - استناد به مسئولیت دارنده باعث می‌شود تقصیر زیان‌دیده و فعل غیر و قوه قاهره، تأثیری در رفع مسئولیت دارنده نداشته باشد. زیرا اگر ماده ۱ این قانون مبنای مسئولیت مدنی دارنده باشد، نمی‌توان ماده ۴ آن را که تصریح به عدم شمول قوه قاهره نسبت به بیمه موضوع این قانون که صرفاً مسئولیت بیمه‌گر است کرده، به مسئولیت دارنده تسری داد. بنابراین باید دارنده را صرفاً در مقابل خسارات وارده ناشی از وسیله نقلیه متوقف هر چند که مرتکب تقصیری نشده باشد، مسئول دانست و در صورت رانندگی وسیله نقلیه، مسئولیت نامبرده را براساس قواعد عام تعیین کرد (عباسلو، ۱۳۸۷).
- بنابراین نمی‌توان از ماده ۱ در حوادث رانندگی برای مسئولیت مدنی دارندگان

استفاده نمود بلکه در این مورد باید بر اساس قواعد عام، تعیین مسئولیت نمود؛ در خصوص رابطه دارنده و زیان‌دیده براساس قواعد عام مسئولیت مدنی، می‌توان به قاعده تسبیب استناد کرد و لذا دارنده را در صورتی می‌توان در مقابل زیان‌دیده مسئول تلقی کرد که وی مرتکب تقصیر شده باشد. اما به نظر ایشان، در خصوص رابطه راننده و زیان‌دیده می‌توان به قاعده اتلاف استناد کرد و در اتلاف نیز تقصیر راننده شرط نیست (عباسلو، ۱۳۸۷).

همان‌طور که ذکر شد، هر چند که به عقیده عده‌ای از حقوق‌دانان، ماده ۱ قانون سال ۱۳۴۷ فاقد صراحت لازم مبنی بر پذیرش نظریه خطر است، اما باید در نظر داشت که قانون بیمه اجباری در بردارنده قواعد مسئولیت مدنی دارنده است. زمانی که دارنده مسئولیت خواهد داشت، بیمه‌گر نیز مسئول جبران خسارت وارده خواهد بود. در مورد انتقاد سومی که ایشان مطرح کرده‌اند، باید گفت اگر قاعده اتلاف را به عنوان مبنای مسئولیت بپذیریم، این قاعده در مورد خسارات ناشی از وسیله نقلیه متوقف نیز حاکم خواهد بود. از طرف دیگر، از حیث نتیجه، فرقی میان قاعده اتلاف و نظریه خطر وجود ندارد. چه اشکالی دارد که هم راننده و هم دارنده، مسئول خسارت وارده باشند؟! این امر باعث ارفاق به راننده‌ای که مسبب اصلی حادثه است، نخواهد شد. زیرا مسئولیت نهایی بر عهده وی خواهد بود و دارنده پس از جبران خسارت، حق رجوع به راننده را خواهد داشت. در مورد انتقاد پنجم نیز، مسئولیت بیمه‌گر، تبعی است. زمانی شرکت بیمه خسارت را می‌پردازد که دارنده، مسئولیت داشته باشد. در صورت وقوع قوه قاهره، دارنده مسئولیتی ندارد.

- باریکلو (۱۳۸۷) بیان می‌کند، قانون بیمه اجباری سال ۱۳۴۷، در مقام اجباری کردن بیمه ثالث بوده و ناظر به قواعد مسئولیت مدنی نیست، بلکه مسئولیت مدنی دارنده را باید با بررسی قواعد اثبات‌کننده مسئولیت مدنی حوادث ناشی از این وسایل تعیین نمود؛ نصوص قانونی مربوط به مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی عبارت‌اند از: ماده ۳۳۵ قانون مدنی و ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی.

به تعبیر وی، ماده ۳۳۵ قانون مدنی فراتر از مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه زمینی است و طبق این ماده، مسئولیت متوجه طرفی است که تقصیر کرده است. به گفته ایشان، مسئولیت مقصر، طبق قاعده است زیرا عرف در این گونه موارد، حادثه را به طرف مقصر استناد می‌دهد و در موردی که تقصیر هیچ یک احراز نشود، تصادف به هر دو راننده استناد داده می‌شود و هر دو مسئول می‌باشند. بنابراین نظر، مسئولیت دارنده اعم از مالک یا متصرف، مبتنی بر قواعد و اصول مسئولیت مدنی بوده و حکمی خاص و استثنائی نیست.

انتقادی که به این دیدگاه، وارد به نظر می‌رسد این است که، مسئولیت بیمه‌گر، به تبع مسئولیت دارنده خواهد بود و قانون بیمه اجباری، علاوه بر اجباری کردن بیمه، متضمن قواعد مسئولیت مدنی نیز است. علاوه بر آن، ماده ۳۳۵ قانون مدنی و ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی در مقام بیان مسئولیت راننده است نه دارنده.

- بهرامی احمدی (۱۳۸۷) معتقد است در قانون قدیم، مسئولیت موضوعی یا نفی ضرر به عنوان مبنای مسئولیت مدنی به جای مسئولیت ناشی از تقصیر در ماده ۱ این قانون مورد پذیرش واقع شده بود و در مسئولیت موضوعی، آنچه مهم است، استناد یا برقرار شدن رابطه علیت بین فعل شخص و ورود خسارت است.

به نظر می‌رسد اینکه رابطه سببیت یا قابلیت انتساب عرفی را به عنوان نظریه مستقل بدانیم، صحیح نیست. احراز رابطه سببیت، یکی از شرایط تحقق مسئولیت مدنی است. بین ارکان مسئولیت و مبنای مسئولیت، تفاوت وجود دارد. انصاری و مبین (۱۳۹۰) به این ایراد به این شکل پاسخ داده‌اند که سایر نظریات نیز هر یک به نحوی بر یکی از ارکان مسئولیت تأکید دارد: به عنوان مثال، نظریه خطر و تقصیر، مبتنی بر رکن «فعل زیان‌بار» و نظریه تضمین حق، متمرکز بر رکن «ضرر» است. اما به نظر می‌رسد این پاسخ، قانع‌کننده نباشد. این ادعا که در هریک از نظریات بر یک رکن، بیشتر تأکید شده، صحیح نیست. بلکه ابتدا باید مبنا را مشخص کرد و سپس براساس آن، شرایط مسئولیت را تعیین کرد. در غیر این صورت، به عنوان مثال باید عنوان نظریه تقصیر نیز به نظریه فعل

زیان بار تغییر کند.

- امیری قائم مقامی (۱۳۸۵) بیان می‌کند که در مورد خسارات ناشی از تصادم بین وسایل موتوری، ماده ۳۳۵ قانون مدنی حکم فرماست و این ماده متضمن سه حالت از تصادم دو وسیله نقلیه موتوری است: در حالت اول که تصادف منحصراً ناشی از تقصیر یکی از دو راننده باشد، ماده ۳۳۵ قانون مدنی حکومت می‌کند و محلی برای حکومت ماده ۱ قانون بیمه اجباری نخواهد بود. در حالت دوم که تصادف ناشی از تقصیر هر دو راننده باشد، ماده ۳۳۵ قانون مدنی با توجه به ماده ۲ قانون مسئولیت مدنی از لحاظ تأثیر درجه نسبی تقصیر دو راننده و درعین حال با التفات به ماده ۱ از جهت تأثیر مخاطرات نسبی دو وسیله نقلیه موتوری قابل اعمال است. در حالت سوم، با وجود نص مندرج در ماده ۱ قانون بیمه، محلی برای استناد به مفهوم مخالف ماده ۳۳۵ باقی نمی‌ماند. در نتیجه هر یک از دو راننده مسئول جبران خسارت بدنی و مالی وارده به دیگری خواهند بود. اما به موجب ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی در این فرض هر یک از دو راننده، مسئول جبران نیمی از خسارت وارده به طرف دیگر است و چون قانون مجازات اسلامی مؤخر بر ماده ۱ قانون بیمه اجباری است، به اعتقاد ایشان ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی، ماده ۱ قانون بیمه را نسخ می‌کند.

این نظریه، مسئولیت دارنده و راننده را با هم خلط کرده است. قانون بیمه اجباری، ناظر به مسئولیت دارنده و قانون مدنی و مجازات اسلامی ناظر به مسئولیت راننده است. به همین دلیل با توجه به اینکه موضوع این قوانین، با یکدیگر هم‌پوشانی ندارد، ادعای نسخ یکی از آنان نیز نمی‌تواند صحیح باشد.

با توجه به اختلاف نظری که میان حقوق دانان در مورد مبانی مسئولیت دارنده وجود دارد، ضروری است که بررسی کنیم رویه قضایی از میان این نظرات متعدد، چه نظری را برگزیده و مستند آن چه بوده است؟

در زمان حکومت قانون قدیم، رویه قضایی، معتقد بود که قانون مزبور، صرفاً به صورت اجمالی برای دارنده، قائل به مسئولیت شده و تفصیل این مسئولیت را که

مشمول بر مبنای و شرایط مسئولیت است، براساس سایر قواعد دنبال می‌نمود. زیرا قانون سابق هیچ مبنایی را پیشنهاد نمی‌کرد و با این وضع، رویه قضایی به صورت قاطع و براساس سایر مقررات به ویژه قانون مجازات اسلامی و نظریه تقصیر و تسبیب فقهی، به تحلیل مسئولیت می‌پرداخت (خدابخشی، ۱۳۹۰). به عبارت دیگر، با وجود تحولات جهانی در این مورد، رویه قضایی، همچنان به سمت نظریه تقصیر گرایش دارد. علت این امر را باید قانون مجازات اسلامی دانست. زیرا مواد ۳۳۳ تا ۳۳۷ قانون مجازات اسلامی با اشاره صریح به تقصیر راننده، عملاً قانون قدیم را تحت الشعاع قرار داده است (خدابخشی، ۱۳۸۸).

۲-۲. مبنای مسئولیت در قانون جدید

ماده ۱ قانون جدید تنها دارنده را موظف به بیمه کردن و وسیله نقلیه خود نموده است بدون آن که متذکر حکمی در مورد مسئولیت دارنده باشد. از طرف دیگر در این قانون برخلاف قانون قدیم، قوه قاهره از مصادیق عدم پوشش بیمه، حذف شده است. این دو امر، باعث شده که بین حقوق دانان در مورد مبنای مسئولیت اختلاف ایجاد شود. نظریاتی که در این مورد بیان شده است، عبارت‌اند از:

- از نظر ایزانلو (۱۳۸۷)، موضع قانون جدید و تحمیل مسئولیت بر دارنده، تفکیک مسئولیت دارنده از راننده، ترک عاملانه تقصیر و تأکید بر سببیت و جبران خسارت زیان دیدگان، نشان از پذیرش مسئولیت نوعی دارد. به نظر ایشان، حذف خسارت ناشی از قوه قاهره از موارد عدم پوشش بیمه، نشان‌دهنده این نیست که قانون‌گذار یک نوع مسئولیت مطلق برای دارنده در نظر گرفته بلکه عدم ذکر قوه قاهره اگر ناشی از سهو قانون‌گذار نباشد، تنها به این معنی است که ماده ۷ قانون جدید مواردی را که با وجود تحقق مسئولیت مدنی، بیمه‌گر تعهدی به جبران خسارت ندارد، شمارش کرده است؛ در حالی که در فرض وجود قوه قاهره، مسئولیت مدنی، اساساً منتفی است.

- به اعتقاد نظری (۱۳۸۹)، قانون سال ۱۳۸۷ مسئولیت خاص و عینی را که قانون سال ۱۳۴۷ مقرر کرده بود، از بین برده است. زیرا ماده ۱ قانون جدید، دارنده یا متصرف

را صرفاً مسئول بیمه نمودن وسیله نقلیه دانسته است. طبق این دیدگاه، در حال حاضر زیان دیده باید طبق قواعد کلی مسئولیت، تقصیر دارنده را اثبات کند.

طهماسبی (۱۳۸۸) نیز معتقد است که قانون جدید مبتنی بر نظریه تقصیر است اما استدلال آنها شکل دیگری دارد. به نظر ایشان هرچند که «نظریه خطر» مطابق روح، مفاد و مهم‌ترین هدف قانون جدید یعنی توسعه پوشش‌های بیمه است، اما حقیقت آن است که نقطه مقابل این استدلال، یعنی مبانی فقهی و رویکرد قانون مجازات اسلامی و قانون مدنی و مسئولیت مدنی که مسئولیت را مبتنی بر تقصیر می‌دانند، از قوت بیشتری برخوردار است. ممکن است گفته شود از اینکه قانون‌گذار به بیمه کردن مسئولیت تکلیف کرده است، می‌توان به طور ضمنی به مسئول بودن دارنده در برابر حوادث ناشی از وسایل نقلیه، بدون نیاز به اثبات تقصیر پی برد. اما چنین استنباطی از دید برخی تحلیل‌گران (امامی‌پور، ۱۳۸۸) صحیح به نظر نمی‌رسد و از این تکلیف، نمی‌توان مسئولیت مطلق و بدون تقصیر آن را استکشاف کرد. به عقیده ایشان هیچ مانعی ندارد که بگوئیم براساس قواعد عمومی، دارنده وسیله نقلیه پس از اثبات تقصیر، مسئول شناخته می‌شود و طبق قانون جدید، مکلف است مسئولیت خود را نزد یکی از شرکت‌ها بیمه کند.

- ره‌پیک (۱۳۹۰) بر آن است که با توجه به مجموع مواد قانون، مبنا و نظریه‌ای تلفیقی قابل استنباط است: از یک طرف، رویکرد کلی این قانون، حمایت اساسی از زیان‌دیدگان در مقابل اشخاص ثالث است و به همین علت، استثنائات این قانون در حمایت از زیان‌دیده نسبت به قانون سابق کمتر است. لذا می‌توان گفت که به طور تلویحی مبنای مسئولیت، مسئولیت مطلق است. حتی اثبات قوه قاهره نیز مانع از جبران نیست و تنها استثنائات مصرح در قانون می‌تواند مانعی برای جبران تلقی شود. از طرف دیگر ممکن است با استناد به نظریه کلی «علل خارجی» وجود قوه قاهره، باعث معافیت از جبران دانسته شود. تبصره ۲ ماده ۱ نیز این نظر را تقویت می‌کند. به عقیده ایشان نظریه تضمین به جز در مواردی که علت خارجی، سبب انسانی است، مبنای

مسئولیت در قانون جدید است.

- خدابخشی (۱۳۸۸) بر این باور است که در قانون جدید با توجه به حذف تعهد به جبران خسارت از قلمروی ماده ۱ و مفاد تبصره ۲ همین ماده و نیز با عنایت به رأی وحدت رویه شماره ۱۳ مورخ ۱۳۶۲/۷/۶ که براساس نظریه تقصیر صادر شده و همچنین احکام قانون مجازات اسلامی، بررسی حادثه از معرای اتلاف و تسبیب و مبنای عمومی مسئولیت در حقوق ایران انجام می‌شود. بر اساس این دیدگاه، مبنای مسئولیت، همان قابلیت صدق عرفی و به عبارت بهتر، «انتساب» است.

به نظر نمی‌رسد که بتوان قابلیت انتساب را به عنوان مبنای مسئولیت تلقی کرد. بلکه قابلیت انتساب، شرط تحقق مسئولیت است نه مبنای آن.

- با توجه به سکوت قانون‌گذار در مورد مبنای مسئولیت دارنده، دو احتمال توسط برخی از صاحب‌نظران (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۰)، مطرح شده است:

- چون در قانون سال ۱۳۴۷ خسارت ناشی از قوه قاهره از شمول بیمه استثناء شده بود، اما در ماده ۷ قانون جدید، این خسارت از شمول قانون خارج نشده است، قانون جدید یک نوع مسئولیت مطلق برای دارنده در نظر گرفته است.
- چون بند ۱ ماده ۴ قانون سابق تأکید بر امر بدیهی بوده، تصریح به اینکه خسارات ناشی از قوه قاهره از شمول بیمه خارج است، فایده‌ای نداشته است. به علاوه در ماده ۷ قانون جدید تنها مواردی ذکر شده است که با وجود تحقق ارکان مسئولیت مدنی بیمه‌گر، تعهدی به جبران خسارت ندارد و ناظر به مواردی نیست که بعضی ارکان مسئولیت مدنی وجود ندارد.

به نظر ایشان می‌توان این دو احتمال را جمع کرد و گفت مسئولیت دارنده، مطلق نیست اما بیمه‌گر متعهد است خسارات ناشی از قوه قاهره به معنای خاص را جبران کند.

به نظر فطرس و عبدالمالکی (۱۳۹۰) در قانون جدید در صورت اثبات اینکه عوامل خارجی یا تقصیر دیگری موجب وقوع حادثه و ایجاد خسارت گردیده باشد، مسئولیت

دارنده از بین می‌رود. به عقیده ایشان، تبرئه‌شدن راننده یا دارنده به لحاظ عدم توجه تقصیر در حوادث رانندگی مانند واژگونی به علت نقص فنی، انفجار یا آتش‌سوزی و... که دارنده یا راننده نقشی در وقوع آن نداشته، مانع جبران خسارت شخص ثالث زیان‌دیده و حتی راننده از سوی بیمه‌گر نخواهد بود.

ایرادی که به این نظریه وارد می‌شود، در بندهای قبلی ذکر شده است. مسئولیت بیمه‌گر به تبع مسئولیت دارنده است. نمی‌توان گفت که دارنده در فرض وقوع قوه قاهره مسئولیتی نداشته باشد اما بیمه‌گر مسئول باشد. مگر این که معتقد باشیم تعهد بیمه‌گر، تعهدی جدا و بی‌ارتباط با مسئولیت دارنده است. به عبارت دیگر، تعهد دارنده، نوعی تعهد به فعل ثالث است.

- دیدگاه فرهنگی و همکاران (۱۳۹۰) این است که مسئولیت مدنی در حقوق ایران مبتنی بر استناد عرفی عمل زیانبار به شخص است و در مورد اتلاف یا ضررهای ناشی از وسایل نقلیه موتوری زمینی موضوع قانون بیمه اجباری سابق و جدید نیز مبنای مسئولیت، مسئولیت بدون تقصیر و مسئولیت محض است؛ مسئولیتی که بر مبنای نظریه خطر نیست بلکه بر اساس نظریه تضمین گروهی است که امروزه در گرایش به بیمه‌های مسئولیت، تبلور یافته است.

- بعضی از تحلیلگران (جمشیدی، ۱۳۹۰) معتقدند مسئولیت دارنده، یک نظام خاص و استثنائی بوده که ناشی از حکم قانون است و براساس هیچ یک از نظریه‌های ابرازشده به طور مطلق قابل توجیه نیست: از یک طرف مسئولیت راننده مبتنی بر تقصیر است و از طرف دیگر، شرط مسئولیت دارنده، احراز انتساب خسارت به فعالیت ناشی از وسیله است. در احراز این انتساب نیز رفتار دارنده مورد ارزیابی قرار می‌گیرد که آیا وی از معیار رفتار متعارف اجتماعی تجاوز کرده است یا خیر. به عبارت دیگر نظریه استناد عرفی، همان مفهوم نوعی و اجتماعی تقصیر است و عرف، عملی را مستند به شخص می‌داند که از رفتار متعارف تجاوز کرده باشد. بر اساس این دیدگاه، باید گفت که قانون‌گذار ما همانند حقوق فرانسه با صرف دخالت وسیله نقلیه در وقوع حادثه،

مسئولیت دارنده را مفروض تلقی کرده و کافی است که ثابت شود ضرر در اثر وسیله نقلیه حاصل شده است. به گفته ایشان، این مسئولیت براساس قواعد سنتی قابل توجیه نیست.

به نظر می‌رسد نظریه تقصیر با نظریه قابلیت انتساب عرفی متفاوت باشد. درست است که در اکثر موارد تقصیر برای احراز رابطه علیت، مؤثر است، اما این بدان معنا نیست که تقصیر برابر با نظریه قابلیت انتساب است، در عرف و قانون، مصادیق بسیاری وجود دارد که خسارت به عامل ورود زیان منتسب است اما وی مرتکب هیچ گونه تقصیری نشده است.

- بهرامی احمدی (۱۳۸۷) مطرح می‌کند که در قانون جدید، مسئولیت موضوعی یا نفی ضرر به عنوان مبنای مسئولیت مدنی پذیرفته شده است. با توجه به اینکه ماده ۷ قانون جدید در مقام بیان بوده و برخلاف قانون قدیم نامی از فورس ماژور به میان نیاورده، می‌توان نتیجه گرفت که قانون سال ۱۳۸۷ مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری را مطلق و بدون قید و شرط و آنان را مسئول قوه قاهره دانسته اما این مسئولیت قابل بیمه کردن است. البته ایشان، بین فروض مختلف قوه قاهره تفاوت قائل می‌شوند:

- حادثه غیر قابل کنترل و غیر قابل پیش‌بینی که نتیجه عملکرد معمولی وسیله نقلیه است، مثل ترکیدن لاستیک یا آتش گرفتن خود به خود وسیله؛ در این موارد دارنده مسئول بوده و طبق قانون سال ۱۳۸۷ این حوادث قابل بیمه کردن است.
- حوادثی از قبیل سیل، زلزله، جنگ و... که هیچ ارتباطی با وسیله نقلیه ندارند و زبانی که در نتیجه این حوادث پیش آید، گرچه با واسطه وسیله نقلیه باشد، هیچ رابطه عمیقی بین آن وسیله و دارنده برقرار نمی‌شود. در این حالت، مسئول دانستن دارنده حکمی غیر عادلانه است، زیرا حقوق برای برقراری عدالت وضع شده است. این قبیل حوادث مشمول موارد مسئولیت دارنده وسیله نقلیه نیست، اما دارنده می‌تواند وسیله خود را در برابر این حوادث بیمه کند.

- گاهی زیان دیده از مصادیق قوه قاهره به حساب می‌آید که فروض مختلفی دارد:
 - * دخالت زیان دیده علت تامه حادثه است که در این صورت دارنده هیچ‌گونه مسئولیتی ندارد مثل اینکه شخصی خود را جلوی اتومبیل پرت کند.
 - * دخالت زیان دیده علت تامه ورود خسارت نیست. در این حالت دارنده و زیان دیده مشترکاً مسئولیت دارند و طبق ماده ۳۳۶ و ۳۶۵ قانون مجازات اسلامی مسئولیت آنها به تساوی است (بهرامی احمدی، ۱۳۸۷).
- احراز رابطه علیت، هم در فقه و هم در حقوق حتی اگر نظریه قابلیت انتساب را هم بپذیریم، برای تحقق مسئولیت مدنی ضروری است و در فرض وقوع قوه قاهره، این رابطه میان زیان دیده و عامل زیان وجود نخواهد داشت. تبصره ماده ۳۳۷ قانون مجازات اسلامی نیز مؤیدی بر این ادعاست. فرض اول از فروض قوه قاهره از بحث قوه قاهره، خروج موضوعی دارد. به عبارت دیگر، در این فرض اصلاً قوه قاهره‌ای تحقق نیافته است که ما مسئولیت دارنده را در این حالت مطلق بدانیم. زیرا در حقوق ایران بر خلاف حقوق فرانسه، علمای حقوق، معمولاً خارجی بودن حادثه را یکی از شرایط قوه قاهره می‌دانند. ماده ۲۲۷ قانون مدنی نیز به این شرط اشاره کرده است. حتی در فقه نیز خارجی بودن حادثه بدون تردید برای رهایی از مسئولیت نزد فقها معتبر بوده است. استفاده گسترده از واژه «اصابه» (مصیبت) و «آفت» در این گونه مباحث، شاهد خوبی بر لزوم بی‌ارتباط بودن حادثه نسبت به متعهد است (اسماعیلی، ۱۳۸۱).
- هم در زمان حکومت قانون قدیم و هم در حال حاضر بین حقوق دانان در مورد مبنای مسئولیت مدنی دارندگان اختلاف نظر وجود دارد. تعیین مبنای مسئولیت، مستقیماً بر ارکان آن تأثیر دارد و بر اساس مبناست که می‌توانیم شرایط تحقق مسئولیت را مشخص کنیم. در حقوق کنونی، علاوه بر ماده ۱ قانون جدید، باید در این زمینه به ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۹۰ نیز توجه کرد:

«در راه‌هایی که برای عبور عابران پیاده علائم، تجهیزات و مسیرهای ویژه اختصاص داده شده است، عابران مکلف‌اند هنگام عبور از عرض یا طول سواره‌رو با توجه به

علائم راهنمایی و رانندگی نصب شده در محل از نقاط خط‌کشی شده، گذرگاه‌های غیرهمسطح و مسیرهای ویژه استفاده نمایند. هرگاه عابران به تکلیف مذکور عمل نمایند، در صورت تصادف با وسیله نقلیه، راننده مشروط به اینکه کلیه مقررات را رعایت نموده باشد و قادر به کنترل وسیله نقلیه و جلوگیری از تصادف یا ایجاد خسارت مادی و بدنی نباشد، مسئولیتی نخواهد داشت. عدم مسئولیت 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 اجراء تعهدات موضوع بیمه‌نامه به مصدوم یا وراث متوفی خواهد بود...».

این ماده ناظر به مسئولیت راننده است و تصریح نکرده است که در این فرض دارنده، مسئولیت دارد یا ندارد. با توجه به تبعی بودن مسئولیت بیمه‌گر، به نظر می‌رسد که در این فرض دارنده مسئولیت خواهد داشت و این خود قرینه‌ای بر پذیرش مسئولیت مطلق برای دارنده است. در واقع هدف از اصلاح قانون بیمه اجباری و قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی این بوده است که قانون‌گذار با توجه به خطراتی که استفاده از وسیله نقلیه برای دیگران داشته است، تمام دارندگان را مکلف نماید که وسیله خود را در قبال استفاده از آن در مقابل دیگران بیمه کنند. از طرف دیگر حذف قوه قاهره از موارد عدم شمول بیمه نیز خود مؤیدی بر پذیرش این نظریه است. ماده ۷ قانون جدید تنها مواردی را ذکر نکرده است که با وجود تحقق مسئولیت مدنی، بیمه‌گر مسئولیت ندارد. در صورتی که خسارت در اثر تشعشعات اتمی وارد شود، به نظر می‌رسد که همانند فرض وقوع قوه قاهره رابطه علیت و به طبع آن مسئولیتی محقق نشده است. به عبارت دیگر، ماده ۷ قانون جدید اختصاص به مواردی ندارد که بیمه‌گر با وجود تحقق مسئولیت مدنی، تعهدی به جبران خسارت ندارد. لذا قانون‌گذار عامدانه قوه قاهره را در قانون جدید حذف کرده است.

۳. حالتی که دارنده وسیله نقلیه شخصی غیر از راننده است

اکثر حقوق دانان متعرض این فرض نشده‌اند و تنها فرض اول را بررسی کرده‌اند. این

حالت خود متضمن فروض مختلفی است. ممکن است وسیله نقلیه بیمه شده باشد یا بیمه نشده باشد.

۳-۱. در صورتی که وسیله نقلیه بیمه شده باشد

در این فرض ممکن است راننده، متصرف قانونی باشد یا متصرف غیر قانونی هر یک از این دو فرض، به تفکیک، مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۳-۱-۱. متصرف قانونی

منظور از متصرف قانونی وسیله نقلیه، شخصی است که مالک، وسیله خود را به صورت قانونی در اختیار وی قرار داده باشد. به‌عنوان مثال مالک، وسیله مزبور را به دوست خود عاریه یا به آژانس مسافری، اجاره دهد. قانون قدیم در مورد اینکه آیا مسئولیت راننده را نیز تحت پوشش قرار می‌دهد یا خیر، سکوت کرده بود. لذا این احتمال مطرح بود که بیمه‌گر تنها در قبال دارنده، مسئولیت خواهد داشت. اما این نقص در قانون جدید برطرف شده است. تبصره ۱ ماده ۱ مقرر می‌دارد:

«دارنده از نظر این قانون اعم از مالک یا متصرف وسیله نقلیه است...».

بنابراین اگر در مثال‌های مذکور، مستأجر یا مستعیر بیمه‌نامه را تحصیل نمایند، بیمه‌گر مسئول پرداخت خسارات وارده است. حتی در صورتی که دارنده، وسیله خود را بیمه کرده باشد و آن را در اختیار مستأجر یا مستعیر قرار دهد، نیز خسارت از محل بیمه‌نامه پرداخت خواهد شد. تبصره ۲ ماده ۱ در این مورد بیان می‌کند:

«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».

البته با توجه به ماده ۶ قانون جدید، در مواردی شرکت بیمه موظف است خسارت زیان‌دیده را پرداخت نماید. اما پس از پرداخت می‌تواند به قائم مقامی زیان‌دیده به راننده رجوع کند. این حکم، در جهت حمایت از اشخاص ثالث وضع شده است.

۲-۱-۳. متصرف غیرقانونی

منظور از متصرف غیرقانونی، شخصی است که به طریق غیرقانونی از جمله سرقت و غصب بر وسیله نقلیه استیلا یافته است. در این صورت، سؤالی که مطرح می‌شود، این است که آیا خسارتی که در نتیجه سلطه بر چنین وسیله‌ای به اشخاص ثالث وارد می‌شود، تحت پوشش بیمه قرار می‌گیرد یا چنین شخصی شایستگی حمایت ندارد؟

باید توجه داشت که قانون جدید متضمن احکام متعدد و جدیدی در مورد حمایت از زیان‌دیدگان است. از جمله این احکام می‌توان به تساوی دیه زن و مرد و تساوی دیه مسلمان و غیرمسلمان به عنوان بیمه حوادث (تبصره ۲ ماده ۴) و همچنین پرداخت خسارات وارده توسط شرکت بیمه حتی در اثر وقوع قوه قاهره (ماده ۷) اشاره کرد. لذا در فرض مورد بحث نیز بهتر است بیمه‌گر خسارت وارده را جبران نماید و سپس به قائم مقامی از زیان‌دیده حق مراجعه به متصرف غیرقانونی را داشته باشد. در جهت تقویت این دیدگاه، می‌توان از وحدت ملاک ماده ۶ قانون جدید، استفاده نمود.

بهرامی احمدی (۱۳۸۷) معتقد است با توجه به ماده ۱ و تبصره‌های آن، غاصب نیز متصرف وسیله نقلیه است و لذا تعهدات و مسئولیت‌های مالک را دارد. براساس این دیدگاه، شرکت بیمه خسارات را می‌پردازد و بعداً آنها را از غاصب می‌گیرد.

به اعتقاد کاتوزیان، و همکاران (۱۳۸۶)، مسئولیت دارنده به خاطر سلطه‌ای است که وی بر وسیله نقلیه دارد و باید در استفاده از وسیله نقلیه احتیاط کند و ضرر نرساند؛ پس اگر به دلایل قانونی یا قهری این سلطه معنوی از بین برود، دیگر او را نباید مسئول دانست. به عقیده ایشان، در صورتی که وسیله نقلیه به سرقت رود، مالک، مسئولیتی نخواهد داشت و این حالت را باید در حکم حوادث قهری به‌شمار آورد. ایشان اعتقاد دارند در فرض غصب و سرقت چون بیمه‌ناظر به مسئولیت دارنده وسیله نقلیه است و از تاریخ سلب سلطه او دیگر نمی‌توان او را دارنده شناخت، لذا مسئولیت غاصب و دزد در برابر زیان‌دیده در زمره تعهدهای بیمه‌گر قرار نمی‌گیرد.

با گسترش پوشش‌های بیمه و حمایت از زیان‌دیده در قانون جدید نمی‌توان گفت

خسارت زیان‌دیده در این فرض توسط بیمه جبران نشود. هدف از اجباری کردن بیمه این است که تا حد امکان، هیچ ضرری غیر قابل جبران نماند و خسارت، با پرداخت حق‌بیمه به تمام افراد وارد شود نه یک نفر. بنابراین در این فرض بیمه‌گر به تبعیت مسئولیت دارنده، خسارت را جبران می‌کند اما با توجه به قاعده «الغاصب یؤخذ به اشدّ الاحوال» حق مراجعه به غاصب را خواهد داشت.

۲-۳. در صورتی که وسیله نقلیه بیمه نشده باشد

در این فرض نیز همانند فرض قبل، متصرف ممکن است متصرف قانونی یا متصرف غیرقانونی باشد.

۱-۲-۳. متصرف قانونی

در این فرض بین حقوق دانان اختلاف نظر وجود دارد:

- برخی (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۰؛ وروائی و همکاران، ۱۳۸۸) معتقدند راننده طبق قواعد عام مثل ماده ۳۳۵ قانون مدنی و ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی مسئولیت خواهد داشت و دارنده تنها در قبال زیان‌دیده مسئول خواهد بود؛ زیرا در این فرض راننده مباشر محسوب می‌شود و مسئولیت اصولاً به عهده مباشر است. اما در قواعد خاص، این مقررات ناظر به دارنده است. مطابق این دیدگاه، اگر مالک سلطه معنوی بر اتومبیل خود دارد، دارنده محسوب می‌شود و اگر سلطه معنوی او به دیگری منتقل شده است، مالک، دیگر دارنده نیست. در فرض مورد بحث، حقوق دانان مزبور بر این باورند که زیان‌دیده می‌تواند هم بر طبق قانون جدید به دارنده مراجعه کند و هم بر طبق قانون مدنی و قانون مجازات اسلامی به راننده رجوع کند و البته مسئول نهایی، راننده است؛ اگر خسارت توسط راننده پرداخت شود، وی اصولاً نمی‌تواند به دارنده مراجعه کند؛ زیرا نمی‌توان گفت که خسارات به بار آمده ناشی از عدم تحصیل بیمه‌نامه بوده است. راننده مباشر است و مباشر ضامن است، مگر اینکه دارنده سبب اقوی از مباشر باشد.

- نظری (۱۳۸۹)، تنها راننده مقصر در برابر زیان‌دیده را ضامن تلقی می‌کند و برای

دارنده حتی در برابر زیان‌دیده، مسئولیتی قائل نیست؛ زیرا از ماده ۱ قانون سال ۱۳۸۷

نمی‌توان مسئولیت نوعی برای دارنده استنباط نمود و لذا زیان‌دیده چاره‌ای ندارد جز اینکه با اثبات تقصیر راننده به او مراجعه کند و مبنای مسئولیت راننده نیز تسبیب است. به نظر می‌رسد از آنجاکه راننده، وسیله نقلیه را با اعمال فیزیکی خود به حرکت در می‌آورد، هر چند که نیروی محرکه وسیله نقلیه، موتور باشد، راننده را باید به عنوان مباشر، ضامن ضرر و زیان ناشی از وسیله نقلیه دانست و مبنای مسئولیت راننده، قاعده اتلاف است نه تسبیب.

به عقیده عباسلو (۱۳۸۲) نیز، در این فرض دارنده مسئول نخواهد بود اما استدلال وی متفاوت است. به نظر وی، نمی‌توان دارنده‌ای را که وسیله نقلیه خود را در اختیار دیگری قرار داده است، مسئول دانست؛ زیرا مسئولیت نیابتی را که مسئولیتی استثنائی و خلاف قاعده کلی است، نمی‌توان به چنین دارنده‌ای تحمیل نمود. به گفته وی، در حقوق ایران، مبنای مسئولیت نیابتی ماده ۱۲ قانون مسئولیت مدنی است و این ماده صرفاً این مسئولیت را برای کارفرمایان مشمول قانون کار پیش‌بینی کرده و با توجه به اینکه مسئولیت ناشی از عمل دیگری جنبه استثنائی و خلاف قاعده دارد، در هر مورد که شک و تردید وجود داشته باشد، باید به اصل عدم مسئولیت رجوع کنیم؛ پس تعمیم مسئولیت نیابتی به حوادث رانندگی، نیاز به تصریح قانونی دارد.

در نقد این دیدگاه، به نظر می‌رسد نمی‌توان مسئولیت دارنده را در قبال زیانی که راننده به شخص ثالث وارد می‌کند، مسئولیت ناشی از فعل غیر دانست. دارنده، مالک وسیله نقلیه است و طبق قانون، دارنده موظف است وسیله نقلیه خود را در قبال خسارات احتمالی بیمه کند و این یک تکلیف قانونی است. در فرض مورد بحث نیز، دارنده در انجام تکلیف خود قصور ورزیده است.

- برخی دیگر از نویسندگان (بابایی، ۱۳۸۸)، در این فرض، قائل هستند که دارنده ضامن است؛ زیرا قانون بیمه اجباری، دارنده وسیله نقلیه را مسئول جبران خسارت وارده از وسیله نقلیه اعلام می‌کند. در حالی که مطابق اصول کلی مسئولیت مذکور در قانون مدنی، قانون مجازات اسلامی و قانون مسئولیت مدنی، راننده وسیله نقلیه

مسئولیت جبران خسارت را برعهده دارد. در نتیجه، طبق این نظر، در حوادث رانندگی دو مسئول وجود خواهد داشت: راننده براساس مقررات قانون مجازات اسلامی و قانون مدنی و دارنده براساس قانون بیمه اجباری، مسئولیت تضامنی خواهند داشت. در مورد مسئول نهایی، ایشان معتقدند دارنده باید بار نهایی جبران خسارت را در مورد عدم خرید پوشش بیمه مناسب تحمل کند؛ زیرا مبنا و فلسفه پذیرش مسئولیت دارنده وسیله نقلیه، قراردادن ریسک وسیله نقلیه بر عهده دارنده است نه راننده و دارنده در موقعیت مناسب تری برای خرید پوشش بیمه قرار دارد و به تصریح قانون موظف است وسیله نقلیه را بیمه کند.

- کاتوزیان و همکاران (۱۳۸۶) بین دو حالت، تفکیک قائل شده‌اند:

• در جایی که مالک، اداره وسیله نقلیه را بدون اینکه سلطه‌ای بر آن داشته باشد، به دیگری می‌سپارد، مستأجر و مدیر مسئول است. زیرا مالک سلطه‌ای بر آن ندارد و مسئول نخواهد بود.

• در جایی که مالک بر وسیله نقلیه سلطه معنوی دارد و آن را به طور موقت به شخص دیگری می‌سپارد، مسئولیت خواهد داشت و لازم نیست که هنگام بروز حادثه، مالک سلطه معنوی بر وسیله داشته باشد.

به نظر می‌رسد پذیرش این دیدگاه بستگی به این دارد که مالک را شخصی بدانیم که بر وسیله خود سلطه معنوی دارد. با این تعریف، هرگاه مالک بر وسیله کاملاً قطع شده باشد، مسئول نخواهد بود. زیرا وی دیگر دارنده محسوب نخواهد شد. اما اگر این سلطه موقتاً قطع شود، فرد همچنان دارنده محسوب می‌شود و مسئولیت خواهد داشت.

- جمشیدی (۱۳۹۰) معتقد است مسئولیت مدنی دارنده، مسئولیت تبعی است و زمانی دارنده مسئول است که راننده وسیله نقلیه به دلیل انتساب خسارت به وسیله نقلیه شناخته شود. به گفته ایشان، راننده یا مرتکب تقصیر شده است یا نشده است؛ اگر مقصر باشد، در مقابل زیان دیده مسئولیت مدنی و در برخی موارد مسئولیت کیفری نیز دارد. در این حالت مسئولیت دارنده، مسئولیت فرعی و تابع مسئولیت راننده است و به

همراه راننده مستقلاً در مقابل زیان دیده مسئولیت مدنی دارد. این نوع مسئولیت، از نگاه نویسنده مزبور، مسئولیت تضامنی نیست؛ زیرا درست است که موضوع تعهد همه مسئولین واحد است، اما منشأ تعهد آنها واحد نبوده و متعدد است. یعنی منشأ تعهد راننده، تقصیر وی و قواعد عمومی مسئولیت مدنی و منشأ تعهد دارنده، قانون بیمه اجباری است. به عقیده ایشان، مسئولیت راننده مسئولیتی ناشی از فعل شخص بوده و مسئولیتی واقعی است، اما مسئولیت دارنده ناشی از حکم قانون بوده و مسئولیتی تبعی و غیرواقعی است. طبعاً چنانچه زیان دیده به دارنده مراجعه نماید، پس از جبران خسارت، دارنده می‌تواند برای اخذ آن چه پرداخت کرده، به راننده مراجعه کند؛ زیرا خسارت ناشی از عمل دیگری را به موجب قانون جبران کرده است. بر اساس این نظر، مبنای رجوع دارنده به راننده این است که وی تنها به حکم قانون مسئول است نه به خاطر دین واقعی خود و لذا پس از جبران خسارت به موجب وحدت ملاک ماده ۱۲ قانون مسئولیت مدنی می‌تواند به راننده که مدیون واقعی است، رجوع کند. مطابق این دیدگاه، اگر زیان دیده به راننده مراجعه کند، او که خسارت ناشی از عمل خود را جبران کرده است، مسئول واقعی است و حق مراجعه به دارنده را نخواهد داشت. در فرض عدم تقصیر راننده، جمشیدی (۱۳۹۰)، قائل به انتساب حادثه به وسیله نقلیه بوده و راننده را در وقوع آن دخیل نمی‌داند (به عنوان مثال دارنده با علم به اینکه وسیله نقلیه معیوب است، آن را در اختیار راننده قرار می‌دهد) و لذا در این صورت، به نظر وی راننده مسئولیتی ندارد و دارنده مسئول است.

- برخی دیگر از حقوقدانان (بهرامی احمدی، ۱۳۸۷) بیان داشته‌اند که در مورد

متصرف قانونی باید میان دو فرض تفکیک قائل شویم:

- متصرف قانونی که وسیله نقلیه را برای منافع مالک در اختیار دارد: به عنوان مثال، شخصی به مسافرت می‌رود و وسیله خود را به دیگری می‌سپارد و وسیله در اثر اتصال سیم‌ها آتش می‌گیرد و به دیگران خسارات وارد می‌آورد. در این صورت با توجه به اینکه امین برای حفظ منافع مالک، آن را نزد خود نگه داشته است،

مسئولیتی نخواهد داشت. مگر اینکه وی تعدی و تفریط کند؛ لذا مسئول خسارات وارده به وسیله خواهد بود.

• متصرف قانونی که وسیله نقلیه را برای منافع خود در اختیار دارد: مثل اینکه مالک، وسیله خود را به دیگری اجاره می‌دهد. در این صورت می‌توان به دو شکل استدلال کرد: اول اینکه گرچه وسیله در اجاره متصرف است، اما منافع آن، برای مالک است و مالک در مقابل دریافت عوض، آن را به اجاره داده است. در این صورت با توجه به روایت «الخراج بالضمنان» مالک به جهت تملک بر وسیله، مسئولیت خسارات وارده را خواهد داشت. دوم اینکه متصرف گرچه امین است، اما مال را برای منافع خود در اختیار دارد. لذا چون منافع از آن اوست و بر مال سلطه دارد، وی مسئول است. به نظر ایشان استدلال اول، منطقی‌تر به نظر می‌رسد.

با توجه به اختلاف نظری که بین حقوق‌دانان وجود دارد، به نظر می‌رسد که تکلیف این فرض را باید با توجه به مبنای مسئولیت دارنده مشخص کرد. با توجه به اینکه مسئولیت دارنده مطلق است، بدون تردید مسئول خواهد بود. قانون‌گذار وی را مکلف کرده است تا برای جبران خسارت ناشی از خطرات استفاده از وسیله نقلیه، وسیله خود را بیمه کند. متصرف قانونی نیز با اذن و رضایت دارنده بر وسیله نقلیه استیلا داشته است. لذا مسئولیت نهایی بر دوش دارنده‌ای است که به تکلیف قانونی خود عمل نکرده است.

۲-۲-۳. متصرف غیرقانونی

با توجه به اینکه دارنده به تکلیف قانونی خود مبنی بر بیمه نمودن وسیله نقلیه‌اش عمل نکرده است، ممکن است گفته شود این عدم انجام وظیفه، خود نوعی تقصیر است و دارنده نیز مسئولیت خواهد داشت. اما به نظر می‌رسد که مالک به صرف دارنده بودن هیچ‌گونه مسئولیتی نخواهد داشت. خسارت‌های بدنی توسط صندوق تأمین خسارت‌های بدنی پرداخت می‌شود و در مورد خسارت‌های مالی تنها غاصب، ضامن خواهد بود.

۴. نتیجه

بررسی مبنای مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری با توجه به شمار روزافزون وقوع تصادفات از اهمیت بسیاری برخوردار است. مسئولیت دارنده خود متضمن فروض گوناگونی است. فرض اول که اکثر حقوق دانان تنها به این فرض اشاره کرده‌اند، حالتی است که دارنده و راننده وسیله نقلیه، یک نفر است. در این صورت ماده ۱ قانون بیمه اجباری سابق علاوه بر اینکه تکلیف دارنده به بیمه نمودن وسیله خود را بیان کرده بود، وی را ضامن جبران خسارت نیز می‌دانست. به همین علت اکثر حقوق دانان از این ماده نظریه خطر را استتاج کردند. اما ماده ۱ قانون جدید تنها تکلیف دارنده را به بیمه کردن وسیله نقلیه، مقرر نموده و سخنی از مسئولیت وی به میان نیاورده است. از طرف دیگر در ماده ۷ این قانون، قوه قاهره از مصادیق عدم شمول بیمه حذف شده است که این دو امر موجب اختلاف نظر بیشتری میان حقوق دانان شده است. عده‌ای از آنها همچنان نظریه خطر را پذیرفته‌اند. برخی معتقدند با توجه به حذف حکم مقرر در ماده ۱ قانون قدیم، باید نظریه تقصیر را بپذیریم. از مجموع مواد قانون جدید می‌توان نتیجه گرفت که هدف قانون‌گذار این بوده است که خسارت زیان‌دیده جبران شود و ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی نیز مؤید این امر است. به موجب این ماده در صورتی که راننده تمام احتیاطات لازم را در حین رانندگی رعایت کند اما با این وجود تصادفی رخ دهد، وی مسئول نخواهد بود اما خسارت از محل بیمه‌نامه جبران می‌شود. با توجه به تبعی بودن مسئولیت بیمه‌گر، در این حالت دارنده مسئول خواهد بود. لذا می‌توان گفت مسئولیت دارنده با توجه به اینکه وی در موقعیت بهتری برای جبران خسارت نسبت به زیان‌دیده قرار دارد، مطلق است.

در فرض دوم، دارنده شخصی است غیر از راننده. در این فرض حالت‌های مختلفی متصور است: اول اینکه وسیله نقلیه، بیمه شده باشد. در این صورت یا متصرف، متصرف قانونی است یا متصرف غیر قانونی. اگر متصرف غیر قانونی باشد، برخی از حقوق دانان معتقدند که چون این شخص دارنده محسوب نمی‌شود، لذا تعهدات بیمه‌گر در قبال

وی قرار نمی‌گیرد. اما به نظر ما می‌توان از ماده ۶ قانون جدید وحدت ملاک گرفت و گفت در این فرض با توجه به هدف حمایت از زیان‌دیدگان، بیمه‌گر خسارت وارده را جبران می‌کند اما به قائم مقامی بیمه‌گر حق رجوع به متصرف غیرقانونی را خواهد داشت. در صورتی که متصرف، قانونی باشد، به طریق اولی خسارت توسط شرکت‌های بیمه جبران می‌شود. حالت دیگر، این است که وسیله نقلیه، بیمه نشده باشد. در این صورت نیز، یا متصرف قانونی است یا غیر قانونی. اگر متصرف قانونی باشد، بین حقوق‌دانان در مورد مسئولیت دارنده اختلاف نظر وجود دارد. برخی معتقدند دارنده مسئولیتی نخواهد داشت بلکه راننده، مباشر تلف است. برخی دیگر معتقدند که دارنده مسئول خواهد بود. اما در فرضی که متصرف غیرقانونی باشد، به نظر می‌رسد نمی‌توانیم دارنده را به صرف دارنده بودنش مسئول تلقی نماییم.



منابع

۱. اسماعیلی، م. ۱۳۸۱. قوه قاهره، تهران: انتشارات صدا و سیما، چ ۱، صص ۳-۱۶۲.
۲. افشار، ح.، ۱۳۸۹. بیمه شخص ثالث و حقوق شهروندان در حوادث رانندگی، تهران: اندیشه عصر، چ ۱، ص ۱۴۸.
۳. امامی پور، م.، ۱۳۸۰. نگاهی به قانون بیمه شخص ثالث و آرای دادگستری. فصلنامه صنعت بیمه، ش ۲، تابستان، ص ۳۸.
۴. امامی پور، م.، ۱۳۸۸. نگاهی نقادانه به قانون اصلاح قانون بیمه شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷. مجله حقوق اسلامی، ش ۲۱، ص ۱۱۰.
۵. امیری قائم مقامی، ع.الف.، ۱۳۸۵. حقوق تعهدات، تهران: نشر میزان، چ ۲، صص ۸۶-۲۷۵.
۶. انصاری، ع. و مبین، ح.، ۱۳۹۰. نظریه قابلیت انتساب در حقوق مسئولیت مدنی مطالعه تطبیقی در فقه امامیه و حقوق فرانسه. مجله پژوهش‌های حقوق تطبیقی، ش ۷۱، ص ۴.
۷. ایزانلو، م.، ۱۳۸۷. نقد و تحلیل قانون اصلاح قانون بیمه اجباری. فصلنامه حقوق مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ش ۴، صص ۳۸ و ۴۱.
۸. بابایی، الف.، ۱۳۸۸. حقوق بیمه، تهران: انتشارات سمت، چ ۸، صص ۲۰۴-۱۹۲.
۹. باریکلو، ع.ر.، ۱۳۸۷. مسئولیت مدنی، تهران: نشر میزان، چ ۲، صص ۷-۱۰۳.
۱۰. بهرامی احمدی، ح.، ۱۳۸۷. تحلیل بر قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری زمینی در برابر اشخاص ثالث مصوب سال ۱۳۴۷ و اصلاحیه قانون مزبور مصوب سال ۱۳۸۷. مجله پژوهش‌های اسلامی دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه شهید باهنر کرمان، ش ۳، صص ۱۱-۱۰۵.
۱۱. جمشیدی، ع.، ۱۳۹۰. مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی، تهران: انتشارات جاودانه، چ ۱، صص ۲۴۲-۱۲۰.
۱۲. خدابخشی، ع.، ۱۳۸۸. بیمه و حقوق مسئولیت مدنی، روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران، ص ۹-۱۰۷.
۱۳. خدابخشی، ع.، ۱۳۹۰. مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران. مجله حقوقی دادگستری، ش ۷۴، صص ۱۲-۱۰۷.
۱۴. ره‌پیک، س.، ۱۳۹۰. مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه براساس قانون بیمه اجباری

- مصوب سال ۱۳۸۷ در مقایسه با قانون مصوب ۴۷. فصلنامه حقوق مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ش ۳، صص ۶-۱۷۵.
۱۵. صفایی، س.ح. و رحیمی، ح.، ۱۳۹۰. مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)، تهران: انتشارات سمت، چ ۱، صص ۵۲-۲۴۴.
۱۶. طهماسبی، ج.، ۱۳۸۸. گفتمان دامنه مسئولیت در قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷. مجله حقوقی دادگستری، ش ۶۸، صص ۷-۳۶.
۱۷. عباسلو، ب.، ۱۳۸۲. مسئولیت نیابتی در حوادث رانندگی. فصلنامه دانش انتظامی، ش ۳، ص ۱۲۸.
۱۸. عباسلو، ب.، ۱۳۸۷. مسئولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی، تهران: نشر میزان، چ ۲، صص ۴۴-۷۵.
۱۹. فرهانی، الف.، و شیرزاد، ج. و کشفی، س.، ۱۳۹۰. پلیس و نوآوری‌های قانون جدید بیمه اجباری و مبانی آن. فصلنامه دانش انتظامی، ش ۱، صص ۲-۱۶۱.
۲۰. فطرس، م.ح. و عبدالملکی، ی.، ۱۳۹۰. اصول و مبانی بیمه‌های مسئولیت، همدان: دانشگاه بوعلی سینا، چ ۱، صص ۱۰۶-۷۳.
۲۱. قاسم‌زاده، س. م.، ۱۳۸۷. مبانی مسئولیت مدنی، تهران: نشر میزان، چ ۵، صص ۹۲-۲۸۸.
۲۲. کاتوزیان، ن.، ۱۳۸۵ الف. مقدمه علم حقوق، تهران: شرکت سهامی انتشار، چ ۴۹، ص ۱۸۴.
۲۳. کاتوزیان، ن.، ۱۳۸۵ ب. وقایع حقوقی، تهران: شرکت سهامی انتشار، چ ۱۱، ص ۳۵.
۲۴. کاتوزیان، ن.، جنیدی، ل. و غمامی، م.، ۱۳۸۶. مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران، چ ۳، صص ۳-۳۰.
۲۵. محمود صالحی، ج.ع.، ۱۳۸۱. حقوق بیمه، تهران: بیمه مرکزی ج.ا.ا، چ ۱، ص ۲۷۴.
۲۶. نظری، الف.، ۱۳۸۹. مسئولیت مدنی مالک، تهران: جنگل جاودانه، چ ۱، صص ۸۶-۷۶.
۲۷. وروائی، الف.، نصیری، م.، فرهانی، الف. و پاک‌روشن، ب.، ۱۳۸۸. مسئولیت مدنی ناشی از تصادم دو وسیله نقلیه موتوری زمینی. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، ش ۱۵، صص ۲-۱۰.



پرویشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی