

رویه قضایی از مفهوم دارنده در قانون بیمه اجباری شخص ثالث

گردآوری و تألیف: محمود عابدپور^۱

چکیده

در این مقاله یکی از آراء محاکم قضایی که در آن کلمه دارنده موضوع ماده ۱ قانون مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری حمل بر راننده و مالک نموده و آنها را محکوم به پرداخت خسارت به زیان‌دیده به صورت تضامنی کرده مورد بررسی و نقد قرار گرفته است. اتوموبیل یکی از وسایل رفاه و راحتی بشر و تسهیل‌گر رفت و آمدها و تسریع بخش حمل و نقل جهانی است، ولی همراه با این سودمندی‌های غیر قابل انکار، استفاده از این وسیله نقلیه موتوری، عواقب زیان‌باری را نیز در پی دارد. حوادث رانندگی و خسارت‌های ناشی از آنها، از جمله پیامدهای ناگوار و ناخواسته این پدیده صنعتی است. بررسی آماری دعاوی موجود در دادگاه‌ها حکایت از این دارد که حوادث رانندگی یکی از بالاترین ارقام دعاوی را به خود اختصاص داده و به عنوان یکی از مهم‌ترین بخش‌های مسئولیت مدنی درآمده است. (محمودصالحی، ۱۳۷۲: ص ۱۸ و ۱۹)

۱. عضو هیئت علمی دانشگاه و وکیل پایه یک دادگستری

مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی حقوق‌دانان را مجبور به یافتن راه‌حل‌های مناسبی کرد و در نهایت دو تحول نظری قابل توجه را در مبانی حقوقی برخورد با موضوع به‌وجود آورد؛ از یک سو نظریه‌های مسئولیت بدون تقصیر رشد و نمو کرد، تحولات ناشی از زندگی صنعتی و ناکارآمدی قواعد سنتی، تقصیر را در مواجهه با حوادث رانندگی مبرهن نمود، زیرا تصادفات غالباً ناشی از تجاوز از رفتار انسانی متعارف که قابل سرزنش باشد نبود و غالباً ناشی از اشتباهی است که از هر انسان معقول و متعارفی سر می‌زند و از سوی دیگر با اجباری کردن بیمه‌های مسئولیت حوادث رانندگی قدم‌هایی را برای جبران خسارت‌های زیان‌دیدگان برداشته است. و بدین ترتیب ضمن حمایت از زیان‌دیدگان موضوع اعسار و محظورات اخلاقی در مطالبه خسارت از عامل زیان مرتفع گردید.

تحولاتی که در نظام‌های حقوقی جهان در خصوص حوادث رانندگی به عمل آمد موجب تدوین قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث در سال ۱۳۴۷ در ایران شد. تا قبل از تدوین این قانون مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی مطابق قانون مدنی و قانون مسئولیت مدنی که مبتنی بر نظریه تقصیر بود بررسی و رسیدگی می‌شد ولی با تدوین قانون بیمه اجباری شخص ثالث، مبنای مسئولیت مدنی در خصوص حوادث رانندگی متحول شد و با نظریه مسئولیت نوعی تعوری (خطر) پا به عرصه وجود گذاشت. (کاتوزیان، ۱۳۸۰: ص ۱۹ و محمودصالحی، ۱۳۷۲: ص ۷۲) این قانون مسئولیت ویژه‌ای را بر دوش دارنده وسایل نقلیه موتوری تحمیل نمود که در قوانین قبلی سابقه نداشت چنان‌که در ماده یک این قانون آمده که:

«کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و انواع یدک و تریلر متصل به وسایل مزبور و قطارهای راه‌آهن اعم از این‌که اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند، مسئول جبران خسارات بدنی و مالی هستند که بر اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد شود و مکلف است مسئولیت خود را از این جهت نزد شرکت سهامی بیمه ایران یا یکی از مؤسسات بیمه داخلی ... بیمه نماید.»

حکم این ماده وسیع و کلی و استثنایی است بر قاعده کلی که در ماده یک قانون مسئولیت مدنی اعلام شده است. به موجب این ماده کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی مسئول عواقب زیان‌بار حوادث وسایل نقلیه مذکور می‌باشند. مسئولیتی که در این ماده مقرر شده ارتباطی به تقصیر دارندگان ندارد. هدف قانون‌گذار از وضع این ماده تضمین جبران خسارت‌های ناشی از حوادث رانندگی و تسهیل دعاوی بوده است، به همین جهت مسئولیت دارنده وسایل نقلیه موتوری را مبتنی بر نظریه خطر دانسته‌اند (محمودصالحی، ۱۳۷۲: ص ۷۲) و حتی فرض اثبات بی‌تقصیری وی را هم وفق قانون مصوبه ۱۳۴۷ نپذیرفته‌اند. زیرا دارنده فقط با اثبات سبب خارجی و احترازناپذیر تصادم (قوة قهریه) می‌تواند خود را از مسئولیت مبرا نماید (کاتوزیان، ۱۳۸۰: ص ۲۶). هر چند که به نظر می‌رسد این نظریه با توجه به ماده ۳۳۳ قانون مجازات اسلامی قابل تأمل باشد و برخی از حقوقدانان^۱ را وادار به بیان تعارض قانون بیمه اجباری شخص ثالث و قانون مجازات اسلامی که موجب ابهام‌هایی در خصوص مسئولیت مدنی شده نماید، تدوین قوانینی که به‌وسیله آن حمایت زیان‌دیده از طریق راه‌حل‌های ساده و در عین حال نزدیک به عدالت جبران شود، ضروری به نظر می‌رسد و به همین دلیل در شرایط جدید اجتماعی و اقتصادی اعتقاد بر این است که مبنای مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری مبتنی بر مسئولیت نوعی است. (هوشنگی، ۱۳۷۶: ص ۲۶ و جباری، ۱۳۷۹: ص ۲۱)

قانون بیمه اجباری در ماده مورد اشاره کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری را مسئول جبران خسارت جانی و مالی دانسته است ولی در این باره که مسئولیت نوعی ناشی از حوادث رانندگی برعهده چه کسی است اتفاق نظر وجود ندارد. بعضی از حقوق‌دانان کلمه دارنده را مالک اتومبیل می‌دانند (کاتوزیان، ۱۳۸۰: ص ۳۱) و بعضی دیگر آن را حمل بر راننده می‌کنند (کاتوزیان، ۱۳۸۰: ص ۳۰) و بعضی دیگر در این خصوص بیان می‌دارند که دارنده یا دارندگان وسایل نقلیه شامل مالک اتومبیل یا هر شخصی است که با اذن یا اجازه او به هر عنوان رانندگی و استفاده از وسیله نقلیه را بر عهده دارد (محمودصالحی، ۱۳۷۲: ص ۷۲ به بعد) و بعضی دیگر آن را چنین تفسیر نکرده‌اند (هوشنگی، ۱۳۷۶ و

۱. مراجعه شود به دکتر جانعلی محمودصالحی، مقاله مفهوم ثالث و نقش بیمه در تحول حقوق ایران، فصلنامه صنعت بیمه، شماره ۶۰، زمستان ۱۳۷۹.

جباری، ۱۳۷۹). رویه قضایی در مورد کلمه دارنده یا دارندگان اتفاق آراء ندارد و در این خصوص آراء مختلفی صادر شده است.

در اکثر آرای صادره از محاکم چنانچه راننده و مالک متعدد باشند، دادگاه راننده را مطابق قوانین کیفری (بالاخص مواد ۷۱۴ به بعد قانون مجازات اسلامی) محکوم به پرداخت دیه و در صورت لزوم مجازات می‌نماید و چنانچه وسیله نقلیه دارای بیمه‌نامه ثالث باشد، خسارت مالی و جانی تا سقف بیمه‌نامه از محل بیمه‌نامه جبران می‌شود. ولی اگر وسیله نقلیه موتوری فاقد بیمه‌نامه باشد راننده و مالک فرد واحدی نباشند، دادگاه صرفاً خسارت‌های جانی و مالی را از راننده مطالبه می‌کند و هیچ مسئولیتی را برای مالک در نظر نمی‌گیرد که اکثر آراء صادره از محاکم در خصوص حوادث رانندگی از همین مقوله است و کلمه دارنده را حمل بر شخص راننده می‌کنند^۱ و به همین شیوه استدلال می‌نمایند.

موجبات ضمان یا مسئولیت وفق ماده ۳۱۶ قانون مجازات اسلامی چیزی جدای از اشتراک در جنایت یا تسبیت در جنایت نیست و مواد ۷۱۴ به بعد قانون مجازات اسلامی هم شخص راننده را ضامن دیه و حبس دانسته است و منظور از متصدی وسیله موتوری هم شخص راننده می‌باشد.^۲

مع الوصف شعبه سوم دادگاه عمومی شهرضا در دادنامه‌ای با درک صحیحی از ماده ۱ قانون بیمه اجباری شخص ثالث، مالک را محکوم به پرداخت ضرر و زیان وارده نموده است. شرح ماوقع از این قرار بوده که کامیون باری به شماره ... با پیکان سواری به شماره ... تصادف می‌کنند. طبق نظر کاردان فنی، راننده کامیون عامل وقوع زیان بوده که بر اثر قصور راننده کامیون سرنشینان پیکان مصدوم و خودروی پیکان هم خسارت می‌بینند. دادگاه در صدور دادنامه راننده کامیون را به پرداخت دیه مصدومان محکوم می‌نماید و با توجه به دادخواست تقدیمی از ناحیه خواهان (راننده پیکان)، راننده کامیون و مالک را متضامناً به پرداخت خسارات وارده به پیکان محکوم می‌نماید. بر اثر تجدید نظرخواهی مالک کامیون، دادنامه معترض عنه توسط شعبه دهم تجدید نظر استان به موجب دادنامه ...

۱. کلیه آراء صادره در خصوص حوادث نقلیه موتوری بدون توجه به ماده ۱ قانون بیمه اجباری راننده را محکوم می‌نمایند .

۲. دادنامه شماره ۴۵۳ مورخ ۸۰/۹/۲۷ صادره در شعبه سوم شهرضا که به موجب دادنامه شماره ۱۹۳/۸ مورخ ۸۱/۳/۲ شعبه ۸ استان ابرام شده است .

ابرام و تأیید می‌گردد و نهایتاً قاضی اجرای احکام در اجرای ماده ۳۲۶ قبل با اعلام اشتباه مبنی بر محکومیت تضامنی راننده و مالک کامیون، پرونده را به دیوان عالی ارسال می‌کند. پرونده به شعبه پنجم دیوان عالی کشور ارجاع و شعبه پنجم رأی دادگاه بدوی و تجدید نظر را فاقد اشکال دانسته و آن را با همان دلایل و مستندات قبلی ابرام می‌نماید.

هیئت شعبه پس از قرائت اوراق پرونده و گزارش عضو ممیز، مشاوره و چنین رأی داد: «رأی بدوی به استناد قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه در مقابل شخص ثالث، مصوب سال ۱۳۴۷ و قانون مسئولیت مدنی و مواد ۲ و ۳ و ۴ آیین‌نامه اجرایی قانون فوق‌الذکر و مواد ۱ و ۲ قانون مسئولیت مدنی صادر گردیده است و در شعبه دهم دادگاه تجدید نظر استان ... تأیید گردیده فاقد اشکال بوده و درخواست اعمال مقررات ماده ۳۲۶ قانون آیین دادرسی مدنی رد می‌شود.»

دادنامه‌های صادره از این جهت که منجر به محکومیت مالک کامیون شده، موافق با ماده ۱ قانون بیمه اجباری شخص ثالث است و با عقیده ما در خصوص این‌که منظور از دارنده، مالک کامیون است تطابق دارد ولی از این جهت که راننده کامیون هم به‌طور تضامنی محکوم به پرداخت خسارت گردیده با هیچ‌کدام از مواد قانونی استنادی مطابقت ندارد زیرا مواد ۱۲ و ۱۳ قانون مسئولیت مدنی در مورد مسئولیت مدنی کارفرمایان است و چون طبق ماده ۱ قانون کار، رانندگان را نمی‌توان کارگر تلقی کرد و ملاک‌های تمیز کارگر از کارفرما در مورد رانندگان مصداق ندارد (عراقی، ۱۳۸۱، ص ۱۱۵). لذا استناد به مواد ۱۲ و ۱۳ قانون مسئولیت مدنی و محکومیت تضامنی راننده و مالک قانونی به نظر نمی‌رسد، مضافاً این‌که اگر راننده را کارگر هم تلقی نماییم، باز به استناد مواد ۱۲ و ۱۳ نمی‌توان مالک را محکوم کرد، زیرا مطابق ماده ۱۲ قانون مسئولیت مدنی کارفرما حق اثبات بی‌تقصیری و رفع مسئولیت از خود را دارد و از این طریق می‌تواند از جبران خسارت‌هایی که حین کار و انجام وظیفه از ناحیه کارگران به اشخاص ثالث وارد می‌شود شانه خالی نماید (محمودصالحی، ۱۳۷۲: ص ۱۹۵). به عبارت دیگر، قانون‌گذار برای کارفرما مسئولیت بدون تقصیر ایجاد نکرده است زیرا اگر چنین بود، اثبات

بی‌تقصیری کارفرما نیز نمی‌بایست او را از چنین مسئولیتی معاف سازد. برای کارفرما فرض تقصیر شده است و به همین علت اگر محرز شود که تمام احتیاط‌های لازم را به عمل آورده، از مسئولیت مبرا می‌شود (کاتوزیان، ۱۳۷۴: ص ۴۳۴). و چون طبق نظریه کاردان فنی مقصر حادثه راننده بوده است لذا مالک فاقد مسئولیت است و چنانچه دادگاه راننده را کارگر تلقی کرده باشد صدور حکم محکومیت مالک به مستندات و استدلال دادگاه مغایرت دارد.

نتیجه‌گیری

دادنامه صادره از شعبه سوم که توسط دادگاه تجدید نظر استان و دیوان عالی هم ابرام شده است از لحاظ تعبیر حکم دارندگان به مالکان وسایل نقلیه موتوری درست است. خواهان بر طبق اسناد تقدیمی به دادگاه خسارت وارده به خود را که توسط بیمه‌گر جبران نشده است مطالبه می‌کند ولی دادگاه بدوی و عالی بدون توجه به این‌که در حوادث وسایل نقلیه موتوری صرفاً دارنده (مالک) ملزم به جبران ضرر و زیان وارده می‌باشد (مسئولیت ناشی از فعل غیر)، با استنباط نادرستی از قانون مسئولیت مدنی و قانون بیمه اجباری شخص ثالث راننده و مالک را به‌طور تضامنی محکوم به جبران خسارت می‌نماید و معلوم نیست که نهایتاً عامل اصلی زیان چه کسی بوده است.^۱

واژگان کلیدی:

مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری، راننده، مالک، دادگاه

منابع:

۱. امامی‌پور، محمد. "نگاهی به قانون بیمه شخص ثالث و آرای دادگستری"، فصلنامه صنعت بیمه، ش ۶۲، تابستان ۱۳۸۰.
۲. بابایی، ایرج. (۱۳۸۲)، حقوق بیمه، تهران، سمت.

۱. برای ملاحظه سایر عقاید مراجعه شود به حقوق بیمه، ایرج بابایی، ص ۲۰۱ الی ۲۱۰

۳. کاتوزیان، ناصر. (۱۳۸۰)، *مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی*، چ ۲، تهران، انتشارات دانشگاه تهران.
۴. کاتوزیان، ناصر. (۱۳۷۴)، *حقوق مدنی و الزام‌های خارج از قرارداد*، تهران، انتشارات دانشگاه تهران.
۵. محمودصالحی، جانعلی. (۱۳۷۲)، *حقوق زیان‌دیدگان و بیمه شخص ثالث*، تهران، انتشارات دانشکده مدیریت تهران.
۶. محمودصالحی، جانعلی. "مفهوم ثالث و نقش بیمه در تحول حقوق ایران"، *فصلنامه صنعت بیمه*، ش ۶۰، زمستان ۱۳۷۹.

