

The Basis of Owner's and Insurer's Obligation in 2016 Compulsory Insurance to Losses to Third-Party

Seyed Ali Asghar Rahimi¹, Davod Mohebbi Anjedani²

Received: 02/20/2020

Accepted: 05/23/2021

Abstract

Objective: This study aimed to find a properly theory to analyze the relationship between owner's responsibility and insurer in "Compulsory insurance to losses to third parties as a result of accidents caused by vehicles act" that the owner's responsibility is restricted merely to insure his motor vehicle and the Insurer is responsible to compensate any damages resulting from motor vehicle. Really the owner insures the vehicle and there is no obligation to him but insurer take all other obligations and responsibilities in all cases referring to 2016 Act, even in some force majeure cases such as Acts of God or theft.

Method: This study was descriptive-analytical and was done according to library resources with qualitative variables.

Finding: With regarding to the structure of "Compulsory insurance to losses to third parties as a result of accidents caused by vehicles act", there is no reasonable relation between the responsibility of owner as insured and the insurer. As in some cases such as force majeure, damages by thief and damages which the owner or the driver has no role or fault in its occurrence, then, the owner or the driver has no liability for compensation, but the insurer shall compensate the damages upon regular basis.

Conclusion: Thus, to find out the relationship between the liability of the owner and the insurer, the responsibility of owner shall not be considered as the basis of insurer's responsibility, but with reliance on the theories of "Distributive Justice" and "the relationship between the insurer's responsibility and the damages resulting from vehicle" the rule of act shall be accepted to compensate damages incurred by injured party even the owner has no responsibility for compensation, i.e., we can consider the liability of the insurer instead of the liability of the owner as the basis for compensation. This is because the legislator has sought to compensate the maximum damage and this goal is not achieved by basing the liability of the owner, but the main responsibility in these accidents is the insurer's and this responsibility has been transferred according to the insurance contract and the 2016 Compulsory Insurance Act. Therefore, the basis of insurer's responsibility shall not be owner's responsibility, and there is no subordinate relationship between the insured and the insurer in the responsibility.

Keywords: Owner, Insurer, Distributive Justice, Subordination Responsibility, Commitment to Care

JEL Classification: K13, K29, K39

1. Assistant Professor, Department of Private Law, Faculty of Law, Qom University, Qom, Iran, (**Corresponding Author**). aa.rahimi@qom.ac.ir

2. Assistant Professor, Department of International and Public Law, Faculty of Law, Qom University, Qom, Iran. D.mohebbi@qom.ac.ir

مبنای تعهد دارنده و بیمه‌گر خودرو در قانون بیمه اجباری شخص ثالث

مصوب ۱۳۹۵

سید علی اصغر رحیمی^۱، داوود محبی انجدانی^۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۱۲/۰۱ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۳/۰۲

چکیده

هدف: این تحقیق با هدف یافتن نظریه مناسب برای تحلیل رابطه میان مسئولیت دارنده و بیمه‌گر در قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵ انجام شده که مسئولیت دارنده را تنها محدود به بیمه نمودن وسیله نقلیه نموده و بیمه‌گر را مسئول هر نوع خسارت ناشی از وسیله نقلیه می‌داند.

روش‌شناسی: این تحقیق بر اساس چگونگی به‌دست آوردن داده‌های مورد نیاز از نوع توصیفی-تحلیلی است که به روش کتابخانه‌ای و بر مبنای متغیر کیفی انجام شده است.

یافته‌ها: با توجه به ساختار قانون بیمه اجباری خسارات وارده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵، نمی‌توان میان مسئولیت دارنده به‌عنوان بیمه‌گذار و بیمه‌گر رابطه‌ای منطقی برقرار نمود. زیرا، در مواردی مانند بروز حادثه در اثر قوه قاهره و حوادث غیرمترقبه، ایراد خسارت توسط سارق و عدم دخالت و تقصیر دارنده یا راننده که هیچ مسئولیتی جهت جبران خسارت ندارد، به موجب قانون بیمه‌گر مکلف به جبران خسارت است. با این حال امکان تنویریه کردن مبنای مسئولیت بیمه‌گر وجود دارد.

نتیجه‌گیری: برای یافتن رابطه میان مسئولیت دارنده و بیمه‌گر، نباید مبنای مسئولیت بیمه‌گر را مسئولیت دارنده فرض نمود. بلکه باید با تکیه بر تئوری‌هایی چون «عدالت توزیعی» و «رابطه مسئولیت بیمه‌گر با خسارات ناشی از وسیله نقلیه» حکم قانون را در راستای جبران خسارت زیان‌دیده به هر طریق حتی زمانی که دارنده مسئول نباشد، پذیرفت و رابطه تبعیت بین مسئولیت بیمه‌گذار و بیمه‌گر را مقطوع دانست.

واژگان کلیدی: دارنده، بیمه‌گر، عدالت توزیعی، تبعیت مسئولیت، تعهد به مراقبت.

طبقه‌بندی موضوعی: K13, K29, K39

۱. استادیار گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق، دانشگاه قم. (نویسنده مسئول).

aa.rahimi@qom.ac.ir

۲. استادیار گروه حقوق عمومی و بین‌الملل، دانشکده حقوق، دانشگاه قم.

D.mohebbi@qom.ac.ir

مقدمه

در نظام حقوقی ایران برای پوشش خسارات حاصل از حوادث رانندگی از راهکار الزام دارندگان به بیمه وسیله نقلیه موتوری استفاده می‌کند. در این راستا، قانون «بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث» در سال ۱۳۴۷ وضع و با بازنگری در مبنای مسئولیت دارنده در سال ۱۳۸۷ اصلاح شده است. سپس، قانون بیمه اجباری خسارت وارده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه در مورخ ۱۳۹۵/۲/۲۰ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده و در مورخ ۱۳۹۵/۲/۲۹ از سوی شورای نگهبان تأیید شده است.

اصولاً در دو حوزه از مهم‌ترین حوادث موجب مسئولیت مدنی شامل حوادث جاده‌ای ناشی از وسایل نقلیه موتوری و حوادث مربوط به کار و صنعت تحصیل بیمه‌نامه اجباری شده است. زیرا، وجود مقررات بیمه اجباری نه تنها موجب می‌شود جبران خسارت به سادگی صورت گیرد. بلکه دادگاه‌ها در این موارد سطح بالاتری از احتیاط را لازم شمرده و عمدتاً جبران زیان را مدنظر دارند (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۷).

در قانون بیمه اجباری مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری وضع شده به سال ۱۳۴۷، مسئولیت بیمه‌گر تابع مسئولیت بیمه‌گذار است و چون دارنده به عنوان بیمه‌گذار معرفی شده است (ماده یک این قانون)^۱، مفهوم دارنده و راننده و تفاوت هر یک به لحاظ مسئولیت اهمیت می‌یابد. زیرا، در این ماده واژه «دارنده» به کار رفته و در نگاه اول مالک وسیله نقلیه به ذهن متبادر می‌شود. ولی از نظر عملی واژه دارنده روشن نیست و از آن به خوبی بر نمی‌آید که مقصود مالک یا متصرف یا هر دو است (کاتوزیان، ۱۳۸۷، ج ۲: ۱۰۶). این در حالی است که در تبصره یک ماده یک قانون اصلاح قانون

۱. «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی ... اعم از این که اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند، مسئول جبران خسارات بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد شود و مکلفند مسئولیت خود را از این جهت نزد شرکت سهامی بیمه ایران ... بیمه نمایند».

بیمه اجباری مصوب سال ۱۳۸۷^۱ و در تبصره یک ماده ۲ قانون مصوب سال ۱۳۹۵^۲، دارنده را اعم از مالک و یا متصرف وسیله نقلیه دانسته است. در هر صورت، دارنده کسی است که مدیریت و کنترل وسیله نقلیه را برعهده دارد و بر آن نظارت می‌کند. اصولاً مالک دارای چنین توانایی است (ایزانلو، ۱۳۸۷: ۴۱). معمولاً در مفهوم عرفی دارنده، عموماً مالک است. البته مسئول شناختن مالک به صرف مالک بودن با انصاف سازگار نیست (کاتوزیان، ۱۳۸۷، ج ۲: ۴۰۳).

بر اساس قواعد عام، اصولاً تعهد بیمه‌گر باید دنباله‌رو تعهد بیمه‌گذار (دارنده یا متصرف) باشد. اما در قوانین بیمه اجباری مسئولیت، بیمه‌گر صرف نظر از تقصیر یا عدم تقصیر بیمه‌گذار، مکلف به جبران هرگونه خسارتی است که از وسیله نقلیه ایجاد شده باشد (هارپوود^۳، ۲۰۰۹: ۶).

در ماده یک قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷، تنها دارنده مکلف به بیمه کردن وسیله نقلیه شده و عبارت «مسئولیت مدنی دارنده» قید شده در قانون مصوب ۱۳۴۷ حذف شده که موجب تردید بود که آیا قانونگذار بحث مسئولیت مدنی دارنده را در قانون مصوب ۱۳۸۷ منتفی دانسته یا خیر؟ در قانون ۱۳۹۵ نیز عبارت «مسئولیت مدنی دارنده» مانند قانون مصوب ۱۳۸۷ حذف و به جای آن عبارت «بیمه خسارات وارد شده به اشخاص ثالث» درج شده است. این تغییر عنوان نیز این استنباط را ایجاد می‌کند که قانونگذار صرفاً به دنبال حمایت از حقوق زیان‌دیدگان و پرداخت خسارت آنهاست و کاری به مسئولیت زیان‌زننده در این رابطه ندارد (احمدی، ۱۳۹۶: ۱۰۵)، بنابراین، تفاوتی بین قانون ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵ از حیث مسئولیت دارنده ایجاد نشده و چه دارنده

۱. «تبصره ۱- دارنده از نظر این قانون اعم از مالک و یا متصرف وسیله نقلیه است و هر کدام که بیمه‌نامه موضوع این ماده را تحصیل نماید تکلیف از دیگری ساقط می‌شود».

۲. «تبصره ۱- دارنده از نظر این قانون اعم از مالک و یا متصرف وسیله نقلیه است و هر کدام که بیمه‌نامه موضوع این ماده را تحصیل کند تکلیف از دیگری ساقط می‌شود».

مسئول باشد و چه نباشد بیمه‌گر مکلف به جبران خسارت است. این موضوع در ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی^۱ مصوب ۱۳۸۹ نیز تاکید شده است.

سوال اصلی اینجاست که با وجود آن که تعهد بیمه‌گر به جبران خسارت، تابعی از تعهد بیمه‌گذار است و در مواردی که ذکر گردید، بیمه‌گذار به هیچ عنوان مسئول نیست، پس چگونه است که بیمه‌گر همچنان مسئول باقی می‌ماند؟ چگونه می‌توان تا حد امکان مسئولیت بیمه‌گر را در این قانون به مسئولیت بیمه‌گذار نزدیک نمود؟ آیا این کار امکان‌پذیر است و قابل تسری به موارد خاص از جمله قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۹۵ هست یا این که باید مبنای مسئولیت بیمه‌گر از بیمه‌گذار را متفاوت فرض نمود؟

باعنایت به مطالب پیش‌گفته، این مقاله با هدف پاسخگویی به پرسش‌های فوق شکل گرفته و برای این منظور، در ابتدا، جایگاه مسئولیت دارنده در قانون بیمه اجباری و رابطه آن با مسئولیت بیمه‌گر بر اساس نظریات مختلف ارزیابی شده و سعی گردیده این دو مسئولیت تا حد امکان به یکدیگر نزدیک شوند. سپس با طرح مصادیقی از عدم امکان ایجاد ارتباط کامل بین مسئولیت بیمه‌گر و بیمه‌گذار به عدم امکان استناد به مسئولیت دارنده برای توجیه مسئولیت بیمه‌گر رأی داده شده است. در بخش دوم، وضعیت تعهدات طرفین قرارداد بیمه اجباری مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری در رابطه با خسارات ایجاد شده بررسی شده و ثابت گردیده که وضعیت تعهدات طرفین این قرارداد بر مبنای قواعد عمومی استوار نیست و تابعی از تعهدات قانونی است که قابلیت گنجانیدن آن در برخی از مبانی مطروحه در بخش اول این تحقیق را دارد.

۱. «در راهپایی که برای عبور عابران پیاده علائم، تجهیزات و مسیرهای ویژه اختصاص داده شده است عابران مکلفند هنگام عبور از عرض یا طول سواره‌رو با توجه به علائم راهنمایی و رانندگی منضوبه در محل از نقاط خط‌کشی شده، گذرگاههای غیرهمسطح و مسیرهای ویژه استفاده نمایند هرگاه عابران به تکلیف مذکور عمل ننمایند، در صورت تصادف با وسیله نقلیه، راننده مشروط به این که کلیه مقررات را رعایت نموده باشد و قادر به کنترل وسیله نقلیه و جلوگیری از تصادف یا ایجاد خسارت مادی و بدنی نباشد مسؤولیتی نخواهد داشت. عدم مسؤولیت راننده مانع استفاده مصدوم یا وراثت متوفی از مزایای بیمه نخواهد شد...».

۱. مبانی نظری

۱-۲. مبانی نظری مسئولیت دارنده

مسئله مطرح در قانون مصوب سال ۱۳۹۵ مبنی بر عدم ارتباط میان مسئولیت بیمه‌گر و مسئولیت دارنده با قواعد عام مسئولیت مدنی و قراردادهای بیمه سازگاری ندارد. با هدف پی‌ریزی مبنایی برای گره زدن میان این دو مسئولیت، نظریات مختلفی مطرح شده که در ادامه مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۱. نظریه فرض تقصیر

در قواعد عمومی، مسئولیت دارنده وسیله حمل و نقل مبتنی بر تقصیر است. به طوری که ماده ۳۳۵ قانون مدنی، مسئولیت مدنی ناشی از تصادف دو وسیله نقلیه را متوجه طرفی دانسته که تصادم در نتیجه عمد یا مسامحه او رخ داده و اگر هر دو طرف دچار تقصیر یا مسامحه شده باشند هر دو دارای مسئولیت دانسته شده است.

اما در قواعد خاص مذکور در قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری مصوب سال ۱۳۴۷ که دارنده مکلف به بیمه مسئولیت ناشی از وسیله نقلیه خود شده، برخلاف قواعد عام، به اعتقاد برخی حقوقدانان نوع مسئولیت لحاظ شده، مسئولیت نوعی و محض و بدون در نظر گرفتن ملاک تقصیر است. به عبارت دیگر نظریه خطر به عنوان مبنای مسئولیت در این قانون قرار گرفته و صرف اثبات رابطه سببیت میان ضرر و وسیله نقلیه یعنی این که ضرر وارد آمده در اثر وسیله نقلیه بوده کفایت می‌کند (صفایی، ۱۳۸۹: ۲۴۴).

برخی نویسندگان نیز با نگاهی مشابه اما با نیم نگاهی به بحث تقصیر آن را اماره تقصیر یا فرض تقصیر پنداشته و معتقدند قانون بیمه اجباری اصل تقصیر را رها نساخته، بلکه چون اثبات تقصیر خوانده باعث عدم جبران بسیاری از زیان‌ها می‌شود، قانونگذار برای دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی «فرض تقصیر» کرده است (کاتوزیان، ۱۳۸۷، ج ۲: ۳۹۸).

لیکن، نقد وارده به نظریه فرض تقصیر این است که فرض تقصیر تنها بار اثبات را تغییر می‌دهد و مبنای نظریه که تقصیر مسئول زیان است را تغییر نمی‌دهد. از این رو هدف قانونگذار را در جبران کلیه زیان‌های وارده از وسیله نقلیه تأمین نمی‌سازد. بلکه زمانی که دارنده عدم تقصیر خود را اثبات نماید دیگر مسئول نخواهد بود. در حالی که قانونگذار به دنبال جبران کلیه خسارات به جز موارد استثنایی مذکور در قانون است. برای مثال در ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب سال ۱۳۸۹ قانونگذار عابرین پیاده را مکلف به رعایت نظاماتی برای عبور از خیابان می‌کند و هرگاه عابران به تکلیف مذکور عمل نمایند، در صورت تصادف با وسیله نقلیه، راننده مشروط به این که 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. با این حال عدم مسئولیت راننده مانع استفاده مصدوم یا وراثت متوفی از مزایای بیمه نخواهد شد و شرکت بیمه با ارائه قرار منع تعقیب یا حکم برائت راننده ملزم به اجرای تعهدات موضوع بیمه‌نامه به مصدوم یا وراثت متوفی خواهد بود.

۲. تعهد به مراقبت^۱

«تعهد به مراقبت» زمانی مطرح می‌شود که فرد مسئول، تعهدی به صورت ارادی یا قهری از طریق انعقاد قرارداد یا اجبار قانونی نسبت به مراقبت از شرایط و اوضاع و احوال یا وسیله خاصی داشته باشد. نمونه تعهد به مراقبت را می‌توان در تعهد دارنده یا راننده وسیله نقلیه نسبت به خسارات ناشی از وسیله نقلیه در قبال دیگر رانندگان و سایر اشخاص، تعهد پزشک در مراقبت از بیمار، تعهد والدین در مراقبت از فرزندان، تعهد تولیدکننده نسبت به کالاهای تولیدی در قبال مصرف‌کنندگان و تعهد کارفرما نسبت به اقدامات پرسنل خود دانست (هارپوود، ۲۰۰۹: ۲۷). دارنده وسیله نقلیه متعهد به حفاظت و مراقبت از وسیله نقلیه خود است و این تعهد از نوع تعهد به نتیجه است.

1. Duty of Care

زمانی که دارنده مسئولیت خود مبنی بر تعهد به حفاظت و اداره وسیله نقلیه را بیمه می‌کند این جبران از محل بیمه و توسط بیمه‌گر جبران می‌شود و در مواردی که دارنده حق رجوع به عامل خسارت داشت بیمه‌گر به قائم مقامی بیمه‌گذار حق رجوع پیدا می‌کند.

با در نظر گرفتن این مبنا زیان‌دیده در برابر دارنده وسیله نقلیه نیازی به اثبات تقصیر ندارد و حتی فرض تقصیر هم نمی‌شود. بلکه به نوعی عدول از انجام تعهدی قانونی توسط دارنده ملاک مسئولیت وی قرار می‌گیرد. با این حال در تعهد به نتیجه در صورتی متعهد، مسئول است که عدم حصول نتیجه متناسب به وی باشد. نه به عامل خارجی که برای او غیرقابل پیش‌بینی و غیرقابل پیشگیری باشد. چنان‌که ماده ۳۸۶ قانون تجارت گویای همین قاعده در مورد متصدی حمل و نقل است. با لحاظ این نکته زمانی که دارنده وسیله نقلیه با سرقت اتومبیل خود مواجه شود و سارق با اتومبیل ربهوده شده خساراتی به دیگران وارد آورد، دارنده اساساً مسئول خسارات مذکور نخواهد بود. اما قانونگذار برای این‌که زیان وارده به زیان‌دیده بی‌جبران باقی نماند در تبصره ۲ ماده دو قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ اشاره می‌کند که زیان وارده از محل بیمه‌نامه جبران خواهد شد. اما چون مسئول این حادثه دارنده نبوده و بیمه‌گر مسئولیت دارنده را پوشش می‌دهد، بیمه‌گر حق رجوع به عامل خسارت را خواهد داشت. چنان‌که اگر خود دارنده جبران خسارت می‌نمود حق رجوع به سارق را می‌داشت.

تعهد به مراقبت در شرایطی که امکان مراقبت از دارنده سلب گردیده و وی به واسطه غیر مقدور بودن انجام تعهد، قدرت مراقبت ندارد، منتفی می‌گردد. نمونه این مورد را می‌توان در اثر قوه قاهره دید. با این حال قانونگذار در این حالت و با وجود عدم تکلیف دارنده به مراقبت، بیمه‌گر را از تعهد خویش مبری ندانسته و وی را مسئول جبران خسارت می‌داند که نشان‌دهنده آن است که تعهد بیمه‌گر ذیل تعهد به مراقبت نیز نمی‌گنجد.

۳. نظریه خطر

پیرامون مفهوم نظریه خطر بحث بسیار است. نظریه خطر بر این مبنا استوار است که شخصی که از فعالیتی سود می‌برد باید ضررهای ناشی از آن را هم تحمل نماید و این طبیعی و موافق با اخلاق و عدالت است. طبق این نظریه، مقصود از نفع، سود مالی و اقتصادی است و فعالیت اقتصادی سودآور موجب مسئولیت است، هر چند تقصیری در بین نباشد. بنابراین، برای مطالبه خسارت، اثبات تقصیر یا حتی فرض تقصیر لازم نیست و زیان دیده فقط باید ثابت کند که ضرر ناشی از فعالیت سود آور خوانده بوده است (صفایی و رحیمی، ۱۳۸۹: ۶۸).

قانون جدید بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ در بردارنده نوعی مسئولیت برای دارنده و راننده است که متضمن تقصیر آنها نیست. بلکه مبتنی بر صرف وقوع ضرر ناشی از وسیله نقلیه است که در این صورت بیمه‌گر را مسئول پرداخت هر نوع خسارت وارده از محل بیمه‌نامه و وسیله نقلیه کرده است. از این رو، برخی نظریه خطر را پیرامون مبنای مسئولیت دارنده و راننده وسیله نقلیه پذیرفته‌اند و قبول کرده‌اند که چون دارنده اتومبیل از منافع این وسیله به صورت مستقیم یا با واسطه بهره می‌برد نسبت به خسارات آن نیز مسئول است و همین طور راننده‌ای که اتومبیل را می‌راند و بدون تقصیر مرتکب حادثه و خسارت می‌شود. از این رو مطابق قاعده «من له الغنم فعلیه الغرم» شخص برخوردار از منفعت مال باید تاوان مسئولیت‌ها و خسارات آن را نیز بدهد. لذا مسئولیت دارنده اتومبیل مطابق این نظر است که ریسک به کسی منتقل می‌شود که بر آن وسیله کنترل، نظارت و امکان اداره دارد. در این صورت اگر دارنده، اتومبیل را بر اساس اختیار و اراده خود به دیگری داد مثلاً اتومبیل را به صورت کرایه یا عاریه به دیگری واگذار کرد در این صورت مسئولیت دارنده همچنان باقی است و بیمه‌گر مطابق مسئولیت وی جبران خسارت می‌نماید. اما زمانی که خروج وسیله نقلیه از کنترل دارنده مطابق اراده وی نبود مانند زمانی که وسیله نقلیه مذکور سرقت می‌شود، راننده نسبت به خسارات وارده از وسیله نقلیه به دلیل خروج آن از کنترل دارنده مسئول نخواهد بود، ولی با این

وجود بیمه‌گر مطابق تبصره ۲ ماده دو قانون جدید بیمه شخص ثالث نسبت به جبران خسارت اقدام خواهد کرد. اما چون فراتر از حدود مسئولیت بیمه‌گذار را پوشش داده، لذا این حق برای بیمه‌گر باقی است تا به مسبب حادثه رجوع نماید.

در قانون سابق (قانون ۱۳۴۷) با استفاده از مفهوم جبران خسارت در ماده یک و استثناء قوه قاهره از عداد عوامل ایجاد مسئولیت، امکان استنباط مسئولیتی مستقل و نزدیک به خطر را برای دارنده فراهم می‌نمود، در قانون جدید چنین امری مقدور نیست و در ماده دو قانون جدید^۱ تعهد دارنده تنها به اخذ پوشش بیمه تعلق می‌گیرد و نشانی از مسئولیت جبران خسارت برای دارنده به چشم نمی‌خورد (خدابخشی، ۱۳۸۸: ۱۰۹).

۴. نظریه مسئولیت جمعی

مسئولیت جمعی مسئولیتی است که در آن هم موضوعات و هم رابطه‌ها متعددند؛ یعنی تعهدات از جانب متعهدان به تعهدات مجزایی تجزیه می‌شود که ممکن است دارای طبیعت و مبالغ متفاوتی باشد. به این ترتیب ممکن است در مورد زیانی که وارد می‌آید تعهد یکی از عاملان ناشی از مسئولیت قهری و تعهد دیگری ناشی از قرارداد باشد. مسئولیت جمعی تعهد چند شخص است که هر یک از آنها در قبال بستانکار برای تمام دین مسئول است، در حالی که هیچ رابطه‌ای مبتنی بر نمایندگی میان آنها وجود ندارد (امیرمحمدی و محمدحسین‌زاده، ۱۳۸۶: ۴۲-۴۴)

در حقوق ایران مواردی از مسئولیت مسئولان متعدد یعنی مسئولیت جمعی وجود دارد که از جمله موارد آن می‌توان به مسئولیت دارنده وسیله نقلیه موتوری، مسئولیت بیمه‌گر و مسئولیت عامل زیان اشاره کرد.

مسئولیت دارنده و راننده وسیله نقلیه موتوری در قبال زیان‌دیده در حقوق کشور ما می‌تواند به‌عنوان نمونه‌ای از مسئولیت جمعی شناخته شود. قانون بیمه اجباری،

۱. «کلیه دارندگان... مکلفند وسایل نقلیه مذکور را در قبال خسارت بدنی و مالی که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور ... به اشخاص ثالث وارد می‌شود ... بیمه نمایند».

دارندگان وسایل نقلیه موتوری را مسئول جبران خسارت‌های ناشی از وسیله نقلیه آنها به اشخاص ثالث دانسته، اما این رافع مسئولیت راننده بی‌احتیاط نیست. مسئولیت دارنده، مسئولیتی نوعی و ناشی از قانون است و مسئولیت راننده مسئولیتی مبتنی بر تقصیر است که با توجه به قواعد کلی حقوق باید به جبران خسارت پردازد. در این میان اگر وسیله نقلیه بیمه نباشد زیان‌دیده می‌تواند به عامل زیان و راننده مراجعه کند. اما در صورتی که بیمه باشد، بیمه مسئول خسارت ناشی از این وسیله نقلیه خواهد بود. چنان‌که ملاحظه می‌شود مسئولیت دارنده ناشی از مسئولیت قانونی، مسئولیت راننده ناشی از اتلاف و مسئولیت بیمه ناشی از قرارداد بیمه است (امیرمحمدی و محمدحسن‌زاده، ۱۳۸۶: ۴۵)

اما با توجه به قانون جدید و تغییر مفهوم دارنده و راننده و جمع هر دو به‌عنوان متصرف و شناخته شدن هر کدام به‌عنوان دارنده وسیله نقلیه، این تفکیک مسئولیت‌ها رنگ باخته و هر کدام از دارنده و راننده مسئول خسارات ناشی از وسیله نقلیه‌اند. زمانی که هر کدام از راننده و دارنده به بیمه نمودن وسیله نقلیه اقدام ورزند مسئولیت ناشی از افعال آنها به بیمه‌گر منتقل می‌شود و جبران خسارت نه براساس مبنای مسئولیت نوعی و یا مسئولیت به همراه تقصیر، بلکه بر مبنای مسئولیت قراردادی بیمه‌گر صورت می‌گیرد. با این وجود این مبنا در برخی مواد قانون اصلاحی بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان به چشم می‌خورد. به‌طوری که ماده ۶ این قانون مقرر می‌دارد در صورت اثبات عمد راننده در ایجاد حادثه و یا رانندگی در حالت مستی یا استعمال مواد مخدر یا روانگردان مؤثر در وقوع حادثه، یا در صورتی که راننده مسبب، فاقد گواهینامه رانندگی باشد یا گواهینامه او متناسب با نوع وسیله نقلیه نباشد، شرکت بیمه موظف است بدون اخذ تضمین، خسارت زیان‌دیده را پرداخت نموده و پس از آن می‌تواند به قائم مقامی زیان‌دیده از طریق مراجع قانونی برای استرداد تمام یا بخشی از وجوه پرداخت شده به شخصی که موجب خسارت شده مراجعه نماید. این امر گویای

تقسیم مبنای مسئولیت در موارد مذکور است. به طوری که بیمه‌گر بر اساس قرارداد بیمه و راننده مطابق عمد یا تقصیر سنگینی که مرتکب شده مسئول خواهد بود.

۵. نظریه مسئولیت مطلق یا عینی

مسئولیت مطلق زمانی مطرح است که صرف نظر از هرگونه رابطه سببیت و یا مبنای تقصیر، هر نوع خسارتی که با وسیله نقلیه وارد شد باید جبران گردد. این امر زمانی آشکارتر می‌شود که قانونگذار بیمه‌گر را مکلف می‌کند تا در هر صورت خسارت وارده با وسیله نقلیه را بپردازد (تبصره ۲ ماده دو) و با وجود در مقام بیان بودن، قوه قاهره را در قانون جدید به عنوان استثناء از جبران خسارت نیاورده است (ماده ۷ قانون جدید). بسیاری معتقدند چنین مبنایی به منظور حمایت قانونگذار از زیان دیده و امکان جبران خسارت در هر صورت، در نظر گرفته شده است (بهرامی احمدی، ۱۳۸۸: ۲۰۸؛ صفایی و رحیمی، ۱۳۸۹: ۲۴۸ و داراب پور، ۱۳۸۷: ۱۷۰). این امر تا آنجا پیش رفته که برخی گمان کرده‌اند که این بیمه به نوعی به مسئولیت دارنده برنمی‌گردد، بلکه بیمه خسارات ناشی از عین و وسیله نقلیه است (ایزانلو، ۱۳۸۷: ۴۴).

در ماده ۳ از ضمیمه شماره یک کنوانسیون اروپایی پیرامون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری این گونه آمده: «بیمه باید مسئولیت مدنی دارنده و یا هر راننده یا شخصی که مسئول وسیله بیمه شده است را پوشش دهد به استثنای شخصی که وسیله نقلیه را سرقت می‌کند یا به زور تصرف می‌نماید یا به هر طریقی که رضایت دارنده یا مسئول وسیله نقلیه تأمین نشده باشد، آن را تصاحب می‌کند. با این وجود در مورد اخیر، اگر مالک یا شخص مسئول نگهداری اتومبیل یا شخصی که برای رانندگی استخدام شده، در کنترل وسیله نقلیه تقصیر نماید، بیمه باید در این صورت نیز مسئولیت مدنی راننده را پوشش دهد.» این در حالی است که در قانون جدید بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری ایران، مسئول مطلق خسارات ناشی از اتومبیل بیمه‌گر است که نه تنها متناسب با مسئولیت دارنده و راننده ایفای تعهد می‌کند بلکه هرگونه

خسارتی که از اتومبیل ناشی شود حتی اگر فراتر از حدود مسئولیت دارنده باشد به استثنای موارد مذکور در ماده ۷ قانون جدید باید جبران نماید.

۶. نظریه تضمین گروهی

نظریه تضمین گروهی نیز در گرایش به بیمه‌های مسئولیت تبلور یافته است. در واقع، امروزه به جای مسئولیت فردی، مسئولیت جمعی در مواردی پذیرفته شده و اشخاصی که در معرض خطرند به بیمه متقابل می‌پردازند. بنابراین نظریه تضمین گروهی مبتنی بر تعاون و همبستگی اجتماعی است. بر همین اساس در برخی کشورها بیمه مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری، بیمه مسئولیت پزشکان و ... اجباری شده است. همین اتفاق در مورد بیمه مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه در کشور ما افتاده است (صفایی و رحیمی، ۱۳۸۹: ۷۵).

این نظریه، مبنایی برای مسئولیت دارنده و یا بیمه‌گر تعریف نمی‌کند و تنها به جبران کامل زیان زیان‌دیده می‌اندیشد. بنابراین، به دنبال آن است که دارندگان مختلف مسئولیت خویش را بیمه نموده تا هر یک در زمان وقوع حادثه زیان خویش را از محل بیمه‌نامه طرف دیگر جبران نماید. این امر منجر به اجباری شدن بیمه در مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه شده تا امکان جبران خسارت در هر حال وجود داشته باشد.

۷. نظریه ارتباط مسئولیت بیمه‌گر با وسیله نقلیه (تئوری عدالت توزیعی)

در همه نظریات فوق امکان خدشه از این حیث وجود دارد که مسئولیت دارنده هر قدر هم که مطلق باشد باز شامل یک سری موارد که در آن دارنده هیچ نقشی نداشته و رابطه سببیت قطع بوده، نیست. بنابراین دارنده را تنها در مواردی می‌توان مسئول قلمداد نمود که ایراد ضرر در اثر فعل یا ترک فعل وی رخ داده شده باشد.

با توجه به این مسئله، دیدگاه نوینی که در بحث جبران خسارت زیان‌دیده مطابق قانون اصلاح قانون بیمه اجباری دارندگان وسایل نقلیه می‌توان ارائه کرد، این است که

مسئولیت بیمه‌گر به جای مسئولیت دارنده مبنای جبران خسارت تلقی شود. زیرا، قانونگذار به دنبال جبران خسارت حداکثری زیان‌دیده است و این هدف با مبنا قرار دادن مسئولیت دارنده محقق نمی‌شود. بلکه مسئول اصلی در این حوادث بیمه‌گر بوده و بر اساس قرارداد بیمه این مسئولیت به وی منتقل شده است.

ساختار قانون جدید بیمه اجباری مبتنی بر نظریه «عدالت توزیعی» است. از نظر مفهوم عدالت توزیعی، تمام ضررها، صرف‌نظر از منشاء آن باید در بین اعضای جامعه توزیع شوند. زیرا هدف تنها افزایش رفاه زیان‌دیدگان و آسیب‌دیدگان و جامعه به طور کلی است نه چیز دیگر. (بادینی، ۱۳۸۴: ۴۹۹).

وظیفه عدالت توزیعی این است که منابع مادی و سایر کالاها را در جامعه به‌گونه‌ای عادلانه توزیع کند. در نظریه‌های مبتنی بر عدالت توزیعی به مسئولیت مدنی به‌عنوان سازوکاری برای اصلاح انحرافات صورت گرفته از الگوی دارایی که از قبل به‌گونه‌ای عادلانه توزیع شده است و همچنین در برخی از نظریه‌ها عادلانه کردن الگویی ناعادلانه نگریسته می‌شود. برای مثال، در صورتی که الف به‌طور عمدی یا اتفاقی مالی متعلق به ب را تلف کند، دارایی ب کاهش می‌یابد و وی کمتر از آن میزان منابعی که در ابتدا بر طبق الگوی توزیع به وی تعلق گرفته، خواهد داشت. در این نظریه‌ها پاسخ اخلاقی مناسب به چنین انحرافی، برقراری دوباره تعادل توزیعی قبلی از طریق الزام الف به جبران خسارت ب است (بنسون، ۱۹۹۲: ۵۳۱).

تحلیل مسئولیت مدنی بر مبنای عدالت توزیعی به این معنی است که نقش مسئولیت مدنی تنها تنظیم رابطه خصوصی زیان‌دیده و واردکننده زیان و اختصاص ضرر به یکی از آن دو نیست. بلکه می‌توان به‌وسیله آن ملاحظات سیاسی و اهداف مربوط به مهندسی اجتماعی را دنبال کرد و از طریق آن و به کمک سازوکارهایی مانند بیمه می‌توان هزینه‌های خسارات را در جامعه توزیع نمود (بادینی، ۱۳۸۴: ۵۰۸).

در حوزه‌هایی که بیمه مسئولیت گسترش پیدا کرده است. شخص مسئول به معنی واقعی نقش «مدیون» را برعهده ندارد. بلکه تنها «فراهم‌کننده بیمه مسئولیت» است. بنابراین، طبیعی است که انتخاب وی بیشتر براساس موقعیت و قابلیت خاصی که برای فراهم کردن پوشش بیمه مسئولیت دارد، صورت می‌گیرد و نه برای قابلیت سرزنش ضررزننده و حتی نقش مؤثر وی در ورود خسارت. به عبارتی، این امر تغییر شرایط مرسوم مسئولیت مدنی را به‌ویژه کم رنگ شدن نقش رابطه سببیت و تقصیر، در پی داشته است و مسئولیت را به سوی کسی سوق داده که به دلیل کنترلش بر فعالیت زیانبار می‌تواند ضرر را پیش‌بینی کند و آن را تحت پوشش بیمه مسئولیت قرار دهد (بادینی، ۱۳۸۴: ۵۱۹)

چنین تحولی در مواردی چون بیمه مسئولیت ناشی از اشیاء برای نگهدارنده آن و بیمه مسئولیت کارگر برای کارفرما نیز به چشم می‌خورد. بنابراین، زمانی که مطابق نظریه عدالت توزیعی، مسئولیت بیمه‌گر جای مسئولیت بیمه‌گذار را بگیرد، باید مبنایی برای مسئولیت وی نیز پیدا شود. به نظر می‌رسد این مبنا همان «ایراد خسارت به واسطه وسیله نقلیه بیمه شده» باشد. یعنی بیمه‌گر در صورتی مسئول است که خسارت توسط وسیله نقلیه مذکور ایجاد شده باشد حال چه این خسارت توسط دارنده یا راننده و چه توسط عوامل خارجی دیگر اما ناشی از اتومبیل بروز یافته باشد. طبیعتاً زمانی که حادثه خارجی غیرمرتبط با اتومبیل باشد، جبران این خسارت برعهده بیمه‌گر نخواهد بود. زیرا عامل اصلی زیان نه اتومبیل، بلکه عامل خارجی بوده، در حالی که تنها جبران خسارات ناشی از اتومبیل بر عهده بیمه‌گر گذاشته شده است.

این امر در ماده یک قانون اصلاحی بیمه اجباری مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه نیز مورد اشاره قرار گرفته است. آنجایی که قانونگذار دارنده را مکلف به بیمه وسیله نقلیه نموده است. این ماده نشان می‌دهد که به هیچ عنوان صحبت از مسئولیت دارنده نیست.

بلکه تنها صحبت از جبران خساراتی است که در اثر حوادث وسایل نقلیه و به وسیله آنها ایجاد شده است.

کاوش در مبنای مسئولیت دارنده، هدف قانونگذار که تدارک کلیه زیان‌های حاصل از وسیله نقلیه است را فراهم نمی‌کند. از این رو بهتر است نظریه دیگری جایگزین نظریه تبعیت مسئولیت بیمه‌گر از مسئولیت دارنده در مورد خسارات ناشی از وسایل نقلیه موتوری شود و آن نظریه «عدالت توزیعی» است که ماهیت مسئولیت بیمه‌گر را سوای از ماهیت بیمه‌گذار (دارنده یا راننده) فرض نموده است.

۱-۲. وضعیت تعهدات طرفین قرارداد بیمه اجباری مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری

با توجه به مبانی نظری مختلف در خصوص تعیین حدود مسئولیت دارنده وسیله نقلیه، در این بخش وضعیت تعهدات طرفین قرارداد بیمه مورد بررسی قرار گرفته است.

۱. وضعیت و مبنای تعهد دارنده در قانون مصوب ۱۳۹۵

قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ اساساً مسئولیت دارنده را مبنای جبران خسارت قرار نداده و تنها تعهدی مبنی بر بیمه‌کردن برعهده وی قرار داده است. وضعیت این مسئولیت و تعهد در این قسمت مورد بررسی قرار می‌گیرد.

الف. وضعیت مسئولیت دارنده در قانون ۱۳۹۵ و مقایسه آن با قوانین سایر کشورها
قانونگذار در ماده ۲ قانون بیمه اجباری خسارات وارده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵، مسئولیتی قانونی برعهده دارنده می‌گذارد و آن «بیمه نمودن» وسایل نقلیه موتوری زمینی در قبال خسارت بدنی و مالی که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا یدک و تریلر متصل به آنها و یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد می‌شود. در هر حال قانونگذار در ابتدا این مسئولیت را برعهده

دارنده می‌گذارد. اما سپس در تبصره یک همین ماده، دارنده را اعم از مالک یا متصرف وسیله نقلیه می‌داند و مقرر می‌دارد هر کدام که بیمه‌نامه موضوع ماده دو را تحصیل نماید تکلیف از دیگری ساقط می‌شود. ماده یک قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری مصوب ۱۳۴۷ با محتوایی دیگر بیان می‌داشت که «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و انواع یدک و تریلر متصل به وسایل مزبور و قطارهای راه آهن اعم از این که اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند مسئول جبران خسارات بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد شود و مکلفند مسئولیت خود را از این جهت نزد شرکت سهامی بیمه ایران ... بیمه نمایند».

تفاوت این ماده با ماده قانونی سال ۹۵ در این است که این ماده (ماده یک قانون ۱۳۴۷) ابتدا دارنده را مسئول حوادثی می‌داند که ناشی از وسیله نقلیه اوست و سپس خواستار بیمه نمودن این مسئولیت می‌شود. این درحالی است که قانون سال ۹۵، دارنده را تنها مسئول بیمه نمودن وسیله نقلیه خود می‌داند بدون این که برای وی فرض مسئولیتی نموده باشد تا در صورتی که حتی دارنده مسئول نباشد، بیمه‌گر به حکم قانون مسئول جبران خسارت قرار گیرد. این یک شیوه بدیع نیست. بلکه همین طریق را حقوق مصر با قانون «بیمه اجباری مسئولیت مدنی ناشی از وسایل نقلیه سریع» مصوب ۲۰۰۷ پیموده و در ماده یک مقرر می‌دارد: «بیمه مسئولیت مدنی ناشی از حوادث وسایل حمل و نقل سریع که مطابق قانون عبور و مرور مجاز به تردد هستند اجباری است و این بیمه حالات فوت و آسیب بدنی و ضرر مادی که منجر به خسارت به اموال دیگران می‌شود غیر از خسارات مربوط به اتومبیل را شامل می‌شود...» همان‌طور که ملاحظه می‌شود این قانون نیز حرفی از مسئولیت دارنده نزده و تنها صحبت از مسئولیت مدنی ناشی از حوادث وسایل نقلیه می‌کند. حال آن‌که اهمیت ندارد این مسئولیت مدنی از فعل دارنده و یا سایرین ناشی شود. مانند غاصب یا سارق و یا در اثر عوامل خارجی.

در قانون ترافیک جاده‌ای انگلستان مصوب ۱۹۸۸ ماده ۱۴۳ در بخش مربوط به «بیمه اجباری وسایل نقلیه در مقابل ریسک مربوط به اشخاص ثالث» نیز افراد را از استفاده از وسایل نقلیه‌ای که بیمه‌نامه مشخص شده در این قانون را دریافت نکرده‌اند منع کرده و بند یک این ماده این کار را تخلف به حساب آورده است. مفهوم این عبارت لزوم بیمه نمودن وسیله نقلیه توسط دارنده یا متصرف آن است و در بند دو همین ماده فردی که با اتومبیل بیمه نشده رانندگی کند و بتواند اثبات کند که ماشین متعلق به وی نیست یا تحت قرارداد خاصی از آن استفاده نمی‌کند و در عین حال از بیمه‌نبودن آن نیز مطلع نبوده است، متخلف به حساب نمی‌آید. از این عبارت این‌گونه برمی‌آید که دارنده یا متصرف قانونی یا قراردادی مکلف به بیمه‌ماشین بوده و غاصب از این تکلیف مبرا است و عدم بیمه نمودن ماشین دلیل متهم نمودن وی نخواهد بود. اما این به معنی عدم مسئولیت غاصب در موارد وقوع حادثه نخواهد بود. از این رو می‌توان نتیجه گرفت در قانون انگلستان نیز مسئولیت ابتدایی دارنده و متصرف، بیمه کردن ماشین است.

این در حالی است که در ایالت ماساچوست آمریکا، قانون بیمه اجباری مسئولیت وسایل نقلیه موتوری، مبنای مسئولیت را براساس رفتار بیمه‌شدگان قرار داده و علاوه بر بیمه‌گذار، سایر افرادی که در امر استفاده از اتومبیل دخیل هستند را نیز به عنوان بیمه‌شده می‌شناسد. مطابق این قانون، یک قرارداد قانونی توسط متصرف وسیله نقلیه با شرکت بیمه منعقد می‌شود و شروط قانونی در آن قید می‌گردد. در صورتی که بنا بر قانون، شرکت بیمه مکلف به جبران خسارتی گردد که جبران این خسارت بر اساس شرایط قرارداد به عهده بیمه‌گر نبوده است، بیمه‌گر می‌تواند برای دریافت آنچه پرداخته است به عامل زیان که جزء بیمه‌شدگان است رجوع نماید (بلانچارد^۱، ۱۹۳۶: ۵۴۲). این امر نشان می‌دهد که قانون بنا بر مسئولیت متصرف وسیله نقلیه گذارده و در صورتی که او مسئول خسارت باشد شرکت بیمه را مکلف به جبران می‌کند.

1. Blanchard

ب. مبنای تعهد دارنده مطابق قانون ۱۳۹۵

مبنای مسئولیت مدنی دارنده در قانون جدید بیمه شخص ثالث روشن نیست، زیرا قانون درباره مسئولیت دارنده ساکت است و تنها او را موظف به بیمه نمودن مسئولیت ناشی از این وسیله نقلیه می‌کند. در هر صورت نباید مسئولیت دارنده را مبتنی بر تقصیر تلقی کنیم چون بدین ترتیب در صورتی که تقصیر دارنده به اثبات نرسد زیان بدون جبران باقی می‌ماند و این برخلاف هدف قانونگذار است (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۷: ۲۴۵).

با این حال می‌توان مبنای مسئولیت دارنده در قانون ۱۳۹۵ را تعهد به مراقبت تعریف کرد. زیرا دارنده وظیفه مراقبت از وسیله نقلیه خود را دارد. مسئولیت ناشی از تعهد به مراقبت به موجب حکم قانونگذار با تکلیف به بیمه کردن وسیله نقلیه به بیمه‌گر منتقل خواهد شد. براساس نظریه تعهد به مراقبت، هر نوع خسارتی که از وسیله نقلیه ناشی شود باید توسط دارنده جبران گردد. اما این امر منوط به این است که رابطه سببیت بین فعل دارنده و وقوع ضرر برقرار باشد. زیرا در غیر این صورت ضرر وارده به دارنده منتسب نیست.

همان‌طور که گفته شد زمانی که رابطه سببیت بین فعل دارنده و وقوع ضرر قطع شد، دارنده مسئول نیست. مثلاً جایی که ماشین به سرقت رفته و سارق با وسیله نقلیه مذکور خساراتی را به بار آورده، دارنده مسئول پرداخت این خسارات نیست. زیرا سرقت ماشین خارج از اراده دارنده بوده و دارنده حتی اسباب ایراد ضرر را هم فراهم ننموده است. زمانی که فعلی خارج از اراده و توان دارنده و بدون پیش‌بینی او منجر به ایراد خسارت شود جبران آن برعهده دارنده نبوده و دارنده مسئول شناخته نمی‌شود. مثال بعد زمانی است که قوه قاهره سبب بروز خسارت شده است. گاهی قوه قاهره عاملی درونی است و از خود ماشین سرچشمه می‌گیرد مانند زمانی که لاستیک ماشین می‌ترکد و انحراف ماشین خساراتی به بار می‌آورد. یا در اثر وقوع آتش سوزی در ماشین خساراتی به دارایی‌های اطراف وارد می‌گردد. اما گاهی قوه قاهره عاملی خارجی است

و خود ماشین در ایجاد آن نقشی ندارد. به‌عنوان مثال زمانی که ماشین در اثر وقوع سیل و حمل آن و برخورد با اشیاء دیگر باعث بروز خسارت می‌شود یا در اثر زلزله، ماشین از جایی سقوط و به افراد یا اموالی آسیب می‌رساند. در این موارد نیز رابطه سببیت بین دارنده و فعل زیانبار قطع شده و نمی‌توان وقوع خسارت را به دارنده نسبت داد. از این‌رو دارنده مسئول جبران خسارت نیز نخواهد بود. مثال سوم مربوط به عابر پیاده‌ای است که هنگام عبور از خیابان از محل‌های مجاز عبور نمی‌کند که توضیحات آن در فوق بیان شد (ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹). در این مورد نیز در حالی که راننده مقصر نیست و طبعاً مسئول به حساب نمی‌آید، اما بیمه‌گر به موجب قانون مسئول تلقی می‌گردد. بنابراین ملاحظه می‌شود که مبنای مسئولیت بیمه‌گر هیچ ارتباطی به مبنای مسئولیت دارنده ندارد. بلکه امری مستقل و تابع قانون خاص محسوب خواهد شد و تا زمانی که خسارت با اتومبیل چه دارنده در آن دخالتی کرده باشد چه نکرده باشد وارد آید بیمه‌گر مسئول خواهد بود. مگر آن‌که خسارت با اتومبیل با دخالت شخصی غیر از طرف قرارداد بیمه یا ماذون از جانب او ایجاد شود که در اینجا چون بیمه‌گر رابطه قراردادی با آن شخص ندارد، اما به موجب قانون تکلیف به جبران دارد، خسارت را جبران نموده و بعداً به عامل زیان رجوع خواهد کرد. این موضوع در تبصره ۲ ماده دو قانون بیمه اجباری جدید (۱۳۹۵) منعکس گردیده به نحوی که «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است نمی‌باشد». به نظر می‌رسد منظور این تبصره همان وقوع خسارت توسط سارق یا غاصب باشد که مسئولیت اعمال آنها برعهده دارنده نیست. زیرا نه به دستور دارنده و نه با اجازه او تصرف ماشین را در اختیار گرفته‌اند و در واقع هیچ نوع رابطه‌ای بین فعل دارنده و ایجاد ضرر قابل تصور نیست.

۲. وضعیت و مبنای تعهد به جبران خسارت توسط بیمه‌گر در قانون مصوب ۱۳۹۵ با توجه وضعیت خاص قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ لازم است وضعیت بیمه‌گر در این قانون و مبنای تعهد او به جبران خسارت وارده بررسی شود.

الف. وضعیت تعهد بیمه‌گر

وضعیت تعهد بیمه‌گر در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ پیرامون جبران خسارت کاملاً با دارنده متفاوت است. این امر را می‌توان از ذیل تبصره ۲ ماده دو قانون جدید دریافت. چنان‌که مقرر می‌دارد: «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است نمی‌باشد. در هر حال خسارت وارده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد». از این تبصره می‌توان نتیجه گرفت که در مواردی که دارنده نسبت به خسارتی که از وسیله نقلیه حادث می‌شود مسئولیت ندارد، بیمه‌گر مسئول پرداخت خسارت خواهد بود. لذا زمانی که عامل خارجی در بروز حادثه نقش ایفا می‌کند و این امر رابطه سببیت را بین فعل دارنده و بروز خسارت قطع می‌کند، با وجود آن‌که دارنده مسئولیت ندارد. اما بیمه‌گر مسئول پرداخت خسارت خواهد بود. از جمله مواردی که عامل خارجی دخالت دارد سرقت ماشین و دخالت قوه قاهره است.

دخالت قوه قاهره را می‌توان به دو صورت دانست که در هر صورت مسئولیت بیمه‌گر نسبت به آن متفاوت است. صورت اول جایی است که قوه قاهره ناشی از امری است که در ارتباط با وسیله نقلیه است. مانند موردی که آتش سوزی وسیله نقلیه منجر به خسارت می‌شود. در این مورد به استناد تبصره ۵ ماده یک قانون ۱۳۸۷ می‌توان بیمه‌گر را مسئول دانست. زیرا این تبصره کلیه مواردی که وقوع خسارت به نحوی به وسیله نقلیه بازمی‌گردد را شامل می‌شود. صورت دیگر قوه قاهره زمانی است که این قوه ناشی از امری خارج از حدود وسیله نقلیه است. مانند بروز سیل یا زلزله و حرکت ماشین ناشی از آن و نهایتاً خسارتی که در اثر این حرکت وارد شود. به نظر می‌رسد این مورد

در حیطه مسئولیت بیمه‌گر نیز قرار نگیرد. زیرا عرفاً نمی‌توان چنین خسارتی را مستند به وسیله نقلیه نمود. بلکه عرف این خسارت را ناشی از سیل یا زلزله می‌داند، زیرا این قبیل حوادث به‌عنوان عامل اصلی خسارت محسوب می‌شود. این درحالی است که به‌واسطه تعریف حادثه در ماده یک قانون ۱۳۹۵ و تسری آن به «حوادث غیرمترقبه» حتی در مواردی که حوادث غیرمترقبه با وسیله قرار دادن وسیله نقلیه منجر به ایراد خسارت به شخص ثالث گردند، مجدداً بیمه‌گر مسئول خواهد بود و از این حیث مسئولیت وی مطلق است. هرچند حادثه متناسب به خود اتومبیل نباشد. بلکه به نحوی با اتومبیل اما در اثر لرزش زمین یا سیل ایجاد شده باشد.

ب. مبنای تعهد به جبران خسارت از سوی بیمه‌گر

از یک سو تعهد به بیمه نمودن وسیله نقلیه از سوی دارنده بر اساس یک تعهد قانونی است. از سوی دیگر تعهد به جبران خسارت توسط بیمه‌گر نیز یک تعهد قانونی است. با این حال امکان رجوع بیمه‌گر به مسئول حادثه در مواردی که مسئول مذکور از جانب دارنده تعیین نشده باشد وجود دارد. زیرا غاصب در صورتی که زیان وارده توسط وی بدون رجوع بیمه‌گر به او جبران شود به نحوی به صورت ناعادلانه دارا گردیده است. با توجه به آن‌که قانونگذار در تعریف «حادثه» در ماده یک قانون سال ۱۳۹۵ حادثه را عبارت از: «هرگونه سانحه ناشی از وسایل نقلیه موضوع بند (ث) این ماده و محمولات آنها از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش‌سوزی و یا انفجار یا هر نوع سانحه ناشی از وسایل نقلیه بر اثر حوادث غیرمترقبه» دانسته و حوادث غیرمترقبه را نیز از عداد موارد قابل جبران توسط بیمه‌گر مستثنی ننموده است، این تناقض ایجاد می‌شود که در صورتی که مبنای مسئولیت بیمه‌گر مسئولیت دارنده باشد، می‌توان حکم قانون ۱۳۹۵ را که به موجب قانون مسئولیت برعهده بیمه‌گر آمده حکمی استثنایی به‌شمار می‌رود که باید در حدود خویش تفسیر شود. در حالی که اگر مبنای مسئولیت بیمه‌گر را دیدگاه عدالت توزیعی بدانیم، این حکم، استثنا به‌شمار نمی‌رود؛ چنان‌که در قانون

سال ۱۳۸۷ نیز حوادث قهریه را به درستی استثناء نکرده بود و این امر نیز مطابق قاعده است. زیرا مبنای مسئولیت بیمه‌گر را در ماده یک این قانون مسئولیت دارنده به حساب نیاورده بود. با این حال برخی نویسندگان بر مبنای مسئولیت دارنده، خسارات ناشی از قوه قاهره و حوادث غیرمترقبه را امری استثنایی تلقی نموده و آن را تنها به موردی که این خسارت از اتومبیل ناشی شده نه از اموری خارج از حیطه اتومبیل محدود دانسته‌اند (بهرامی احمدی: ۲۱۲). برای مثال نمی‌توان خسارات ناشی از سیل که با حرکت دادن اتومبیل و کوباندن آن به جایی ایجاد شده را از بیمه‌گر دریافت کرد، اما اگر اتومبیل آتش بگیرد و در اثر این آتش سوزی خساراتی به اتومبیل‌های اطراف وارد کند، بیمه‌گر مسئول جبران خسارت خواهد بود.

علی‌رغم این دیدگاه، مقررات در خصوص حوادث غیرمترقبه نیز تغییر کرده و حتی در صورتی که حادثه‌ای باعث برخورد اتومبیل به جایی و ایراد خسارت گردد، باز هم بیمه‌گر مسئول جبران خسارت ایجاد شده در اثر این حادثه غیر مترقبه خواهد بود. در حالی که اگر مبنا مسئولیت بیمه‌گذار تلقی شود، در این موارد حادثه منسوب به وسیله نقلیه نیست که بحث جبران خسارت آن از جانب بیمه‌گر مطرح باشد. بنابراین، می‌توان نتیجه گرفت که مبنای تعهد بیمه‌گر یک امر قانونی و مبتنی بر نظم عمومی است که به نحوی می‌توان آن را در قالب نظریه عدالت توزیعی تئوریزه نمود.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

۲. جمع‌بندی و پیشنهادها

در تعیین مفهوم دارنده، قانون بیمه اجباری مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری در تبصره یک ماده دو، دارنده را از نظر این قانون اعم از مالک و یا متصرف وسیله نقلیه محسوب نموده است. دارنده در هر صورت کسی است که مدیریت و کنترل وسیله نقلیه را به عهده دارد و بر آن نظارت می‌کند. بنابراین زمانی که مالک سلطه معنوی بر اتومبیل دارد، خود او دارنده محسوب می‌شود و اگر سلطه معنوی او به دیگری منتقل شود، دیگر مالک، دارنده نیست. بلکه دارنده همان متصرف وسیله نقلیه است. بر این

اساس و مطابق تبصره یک ماده ۲ قانون ۱۳۹۵ تفاوتی بین مالک و متصرف نیست و هر دو تحت عنوان دارنده در این قانون مسئولیت خرید بیمه‌نامه را به عهده دارد. مبنای متعددی پیرامون مسئولیت دارنده وسیله نقلیه ابراز شده است. از آن جمله می‌توان به نظریه اماره تقصیر، نظریه خطر، نظریه مسئولیت جمعی، نظریه تعهد به مراقبت و نظریه مسئولیت عینی و مطلق اشاره کرد.

اگر چه در نزدیک نمودن حدود مسئولیت دارنده و بیمه‌گر، نظریه «تکلیف به مراقبت» نقش بیشتری ایفا نموده و این دو را به یکدیگر نزدیک نموده است. اما در مواردی چون دخالت قوه قاهره، تقصیر زیان‌دیده و بروز خسارت توسط عواملی خارج از اختیار دارنده همچون ایراد خسارت توسط سارق، به دلیل نبود رابطه سببیت بین فعل دارنده و ضرر تحقق یافته، دارنده مسئول نخواهد بود. با این حال بیمه‌گر در تمامی این موارد حتی موردی که هیچ دارنده مواظبی هم نتواند از خسارت جلوگیری نماید، همچنان مسئول جبران خسارت خواهد بود.

با توجه به آنچه گفته شد، کاوش در مبنای مسئولیت دارنده، هدف قانونگذار که تدارک کلیه زیان‌های حاصل از وسیله نقلیه است را فراهم نمی‌کند. زیرا همان‌طور که ملاحظه شد در برخی موارد دارنده مسئول نیست و طبیعتاً ضمانتی برعهده ندارد. درحالی که قانونگذار حتی در آن موارد نیز خواستار جبران خسارت است. از این رو بهتر است نظریه دیگری جایگزین نظریه تبعیت مسئولیت بیمه‌گر از مسئولیت دارنده شود و آن این است که بر مبنای نظریه «عدالت توزیعی» ماهیت مسئولیت بیمه‌گر را سوای از ماهیت بیمه‌گذار (دارنده یا راننده) فرض نموده تا در مواردی که حتی امکان جبران خسارت از جانب دارنده وجود ندارد، امکان جبران از طریق بیمه‌گر را فراهم سازیم.

مبنای مسئولیت بیمه‌گر براساس ماده دو قانون جدید عبارت است از جبران هرگونه خسارتی که از وسیله نقلیه حاصل می‌شود. با این مبنا بیمه‌گر موظف است تا در مواردی که اتومبیل منجر به وقوع حادثه و ایراد ضرر شده است، خسارت زیان‌دیده را جبران نماید.

ملاحظات اخلاقی

حامی مالی

این مقاله حامی مالی ندارد.

مشارکت نویسندگان

تمام نویسندگان در آماده سازی این مقاله مشارکت کرده‌اند.

تعارض منافع

بنا به اظهار نویسندگان، در این مقاله هیچ‌گونه تعارض منافی وجود ندارد.

تعهد کپی‌رایت

طبق تعهد نویسندگان، حق کپی‌رایت (CC) رعایت شده است.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

منابع

احمدی، خلیل. (۱۳۹۶). مهم‌ترین نوآوری‌های قانون «بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه سال ۱۳۹۵». پژوهشنامه بیمه، ۳۲(۳): ۱۲۲-۱۰۳.

امیرمحمدی، محمدرضا و حسین‌زاده و عبدالرضا محمد. (۱۳۸۶). مسئولیت جمعی. مقالات و بررسی‌ها، ۹۵: ۵۸-۴۱.

ایزانلو، محسن. (۱۳۸۷). نقد و تحلیل قانون اصلاح قانون بیمه اجباری. فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، ۳۸(۴): ۵۶-۳۷.

بهرامی احمدی، حمید. (۱۳۸۸). مسئولیت مدنی. تهران، نشر میزان، چاپ اول.

بادینی، حسن. (۱۳۸۴). فلسفه مسئولیت مدنی. تهران، شرکت سهامی انتشار، چاپ اول.

خدابخشی، عبدالله. (۱۳۸۸). بیمه و حقوق مسئولیت مدنی. تهران، معاونت حقوقی و توسعه قضایی قوه قضائیه، چاپ اول.

داراب پور، مهرباب. (۱۳۸۷). مسئولیت‌های خارج از قرارداد. تهران، انتشارات مجد، چاپ اول.

صفایی، سیدحسین و رحیمی، حبیب‌الله. (۱۳۹۷). مسئولیت مدنی تطبیقی. تهران، انتشارات شهردانش، چاپ اول.

صفایی، سیدحسین و رحیمی، حبیب‌الله. (۱۳۸۹). مسئولیت مدنی. تهران، انتشارات سمت، چاپ اول.

کاتوزیان، ناصر. (۱۳۸۷). مسئولیت مدنی: مسئولیت‌های خاص و مختلط. تهران، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ هشتم.

Benson, P. (1992). The basis of corrective justice and its relation to distributive justice. *Iowa Law Review*, 77: 515-601.

Harpwood, V. H. (2009). *Modern tort law*. London and New York: Routledge. Cavendish, Seventh Edition.

Blanchard. R. H. (1936). Compulsory motor vehicle liability, insurance in massachusetts. *Law and Contemporary Problems*, 3(4): 537-553.