

Research Paper

Examining the Obligations of the Insurer in the Civil Liability Insurance of Motor Vehicle Owners in Iranian Law: Emphasizing the Judicial Procedure in Line with Regional Planning and Sustainable Development

Mahsa Aghazadeh¹, Vahid Ghasemi Ahd^{*2}, Seyed Vahid Lajevardi³

1. PhD student, Department of Law, Arak Branch, Islamic Azad University, Arak, Iran
2. Assistant Professor, Department of Private Law, Arak Branch, Islamic Azad University, Arak, Iran
3. Assistant Professor, Department of Law, Arak Branch, Islamic Azad University, Arak, Iran.

ARTICLE INFO

PP: 488-505

Use your device to scan and
read the article online



Keywords: *Obligation,
Insurer, Civil Liability,
Land Motor Vehicles,
Iranian Law, Judicial
Procedure*

Abstract

The present article is an analysis and review of the performance of Iranian laws in relation to the obligations of the insurer in the civil liability insurance of the owners of land motor vehicles, and the common goal of this system is to compensate for the damage caused, to satisfy the injured party, and to restore the previous condition of the injured party. Despite the excessive development of the use of civil liability insurance, the legal nature of this contract has not yet emerged. It will be possible to explain the effects of this contract on its parties and third parties who have suffered damage, only by relying on the knowledge of the nature of this contract. Staying away from the general rules of contracts in liability insurance policies, such as the insurer's obligation to pay losses to the injured third party even in the case of the policyholder's intention, and other cases that cannot be justified by the general rules, all indicate that it should be for this type of Insurance considered an independent nature. With these conditions, the question of the present article is, what is the basis of the insurer's obligations in the civil liability insurance of owners of land motor vehicles in Iranian law? The research method in this research is descriptive-analytical and the findings show that the insurer's obligations in the civil liability insurance of owners of land motor vehicles in Iranian law are based on collective civil liability. The system of collective civil liability in Iranian law causes that if only one of the cars involved in the accident has a valid compulsory insurance contract, all the damages of the injured (except the driver who caused the accident) will be compensated.

Citation: Aghazadeh, M., Ghasemi Ahd, V., Lajevardi, S. V. (2024). **Examining the Obligations of the Insurer in the Civil Liability Insurance of Motor Vehicle Owners in Iranian Law: Emphasizing the Judicial Procedure in Line with Regional Planning and Sustainable Development.** *Geography (Regional Planning)*, 13(50), 488-505
DOI: 10.22034/jgeoq.2023.247828.2713

* **Corresponding author:** Vahid Ghasemi Ahd, **Email:** v.ghasemi@gmail.com

Extended Abstract

Introduction

In today's world, cars play an effective role in people's lives, and in spite of many and undeniable benefits, they have also brought with them many personal and financial losses. To the extent that the most important discussion is civil responsibility. Despite this, the general rules of liability in their usual form are not applicable in this field and produce incorrect results, and the belief has arisen that a new way should be taken regarding the civil liability caused by traffic accidents and the traditional and ethical systems. He left and was more concerned with social needs. In Iran's laws, until the approval of the compulsory motor vehicle insurance law in 1347, based on the general rules of civil liability, including Article 1 of the Civil Liability Law and Article 335 of the Civil Law, a person who has a collision and damage caused by vehicles as a result of his willfulness or carelessness. The person (usually the driver) was recognized as responsible and the owner was not personally responsible for the damage caused by the vehicles due to the ownership and ownership, until with the expansion of the use of these vehicles and the increase in fatal and injury accidents and the victims were confronted. These accidents led the legislator to establish a special civil liability system for such accidents with drivers who could not afford the heavy damages of these accidents. In this regard, three compulsory insurance laws approved in 1347, amendments to the compulsory insurance law approved in 1387 and the compulsory third party insurance law approved in May 2015 were established, the ultimate goal of these laws is to protect the victims by making third party insurance compulsory. The head of Article 1 of the Compulsory Insurance Law... approved in 1347 and Article 1 of the Law of 1387 clearly show that all car owners are responsible for all damages caused by accidents and that compulsory liability insurance is a tool to limit the loss. In this research, the different dimensions and angles of the insurer's obligations in the civil liability insurance of motor vehicle owners in Iranian law are discussed with an emphasis on judicial procedure.

The current research is an analysis and review of the performance of Iranian law in relation to the obligations of the insurer in the civil liability

insurance of the owners of motor vehicles, and the common goal of this system is to compensate for the damage caused, to satisfy the injured party, and to restore the previous condition of the injured party. Despite the excessive development of the use of civil liability insurance, the legal nature of this contract has not yet emerged. It will be possible to explain the effects of this contract on its parties and third parties who have suffered damage, only by relying on the knowledge of the nature of this contract. Staying away from the general rules of contracts in liability insurance policies, such as the insurer's obligation to pay losses to the injured third party even in the case of the policyholder's intention, and other cases that cannot be justified by the general rules, all indicate that it should be for this type of Insurance considered an independent nature. With these conditions, the question of the present research is what is the basis of the obligations of the insurer in the civil liability insurance of the owners of land motor vehicles in Iranian law?

Methodology

The research method in this study is descriptive-analytical.

Results and Conclusion

The findings show that the obligations of the insurer in the civil liability insurance of owners of land motor vehicles in Iranian law are based on collective civil liability. The system of collective civil liability in Iranian law causes that if only one of the cars involved in the accident has a valid compulsory insurance contract, all the damages of the injured (except the driver who caused the accident) will be compensated.

Due to the important concern of legislators in compensating for physical damage and as a result compensating for related financial and non-financial damages and accepting the principle of the necessity of full compensation for damages, in case of incapacitation of the cause of loss or failure to identify him, governments have also taken responsibility for compensating for damages. . This share of the government's responsibility in our rights can be paid in the form of dowry from the treasury. In criminal laws regarding bodily and life damages, an amount according to the type and severity of the damage is determined as compensation, and in civil laws, the law of civil liability

compensates physical damages in a wide range of damages (spiritual damages and damages Recognizes disability and damage caused by treatment.

But due to the fact that in some cases the dowry does not cover all the damage and medical expenses, it does not seem logical to determine the amount of damages in the form of dowry. However, the combination of ransom and damages is facing a legal obstacle, and therefore it is believed that the victim was given the right to choose one of the two titles of ransom and the amount that the judge determines as damages after consulting an expert. It is obvious that if the title of damages claimed by the victim is against, the total damages including physical damages, moral damages, disability damages and damages caused by treatment can also be covered under this title. The basis of the insurer's responsibility in compulsory insurance is the appearance of the insurance contract, but in fact, it is the distribution of damages. All the damages resulting from car accidents are calculated in a certain period and based on reasonable criteria, all the owners of the damaged cars and the insurers have been assigned to collect it through

compulsory insurance contracts and then a part of it for the treatment cost of the victims of these accidents. provide to medical centers; and leave the other part to the fund for providing physical damages so that the losses of the victims without support can be compensated from that place; A part should also be given to the police to be used as a deterrent (Article 27 of the 2007 Law); And with the rest of the collected funds, compensate the body language and a certain amount of financial damage to the victims. The aforementioned process, whose operation is regular and self-sufficient, is called "Collective Civil Liability System" and the liability of the insurer is based on it. Based on this, the insurer's liability criterion is "customary occurrence of car accident". It does not matter whether the accident is the cause or the culprit. The type of responsibility is "absolute". Subject to the fact that the harmful accident is usually considered a car accident, the insurer is responsible even if the Cairo authority caused it. It is forbidden to include termination, suspension, or conditions that harm the rights of third parties in the compulsory insurance contract.

References

1. Amiri Qaim Maqam, Abdul Majeed (2006), Laws of Obligations, Volume I, Tehran: Mizan. [In Persian]
2. Babaei, Iraj (1400), Insurance Laws, Tehran: Samt [In Persian]
3. Fazil Lankarani, Muhammad (1428 AH), Jame' al-Masail, Volume 2. Qom: Amir [In Persian]
4. Izanlou, Mohsen (2008), Criticism and Analysis of Compulsory Insurance Law, Law Quarterly, No. 4. [In Persian]
5. Jafari Langroudi, Mohammad Jaafar (1400), Extended Course in Legal Terminology, Tehran: Ganj Danesh [In Persian]
6. Jafari Langroudi, Mohammad Jaafar (2016), Laws of Obligations, Tehran: Ganj Danesh. [In Persian]
7. Katouzian, Nasser, Izanlou, Mohsen (2017), non-contractual obligations (civil liability), volume 3, Tehran: Ganj Danesh [In Persian]
8. Kazemi, Mahmoud (1391), the effect of the injured party on the civil liability of the injured party, Judicial Law Quarterly, No. 57. [In Persian]
9. Khodabakhshi, Abdollah (2018), the effect of insurance on civil liability law, master's thesis in private law, Tehran: University of Tehran. [In Persian]
10. Khodabakhshi, Abdullah (2016), workers compensation in the civil liability system, Tehran: publishing company. [In Persian]
11. Khodabakhshi, Abdullah (2018), civil liability arising from traffic accidents and its developments in Iranian law, Judiciary Law Journal, No. 74. [In Persian]
12. Rahimi, Habib (2019), civil liability, non-contractual requirements, Tehran: Samt. [In Persian]
13. Rahpik, Siamak (2010), Civil liability of vehicle owners based on the compulsory insurance law approved in 1387 compared to the law approved in 1347, Law Quarterly, No. 3. [In Persian]
14. Rouhani, Faramarz (1390), Accounting of Insurance Agents and Brokers, Tehran: Business Publishing [In Persian]

15. Sharif, Mohammad Mahdi (2012), Logic of Law, Tehran: Publishing Company
16. Taghizadeh, Ebrahim, Hashemi Ahmad Ali (2016), Civil Liability (Compulsory Guarantee), Tehran: Payam Noor Publications [In Persian]
17. Tahmasabi, Javad (1390), Discourse on the Scope of Amendment of the Compulsory Insurance Law approved in 1389, Judiciary Legal Journal, No. 68. [In Persian]
18. Tizmehr, Zahra; Sharaft-Pima, Mohammad Reza (2018), Changes in the civil liability of owners of land motor vehicles in the relevant laws, legal encyclopedias, No. 3. [In Persian]



مقاله پژوهشی

بررسی تعهدات بیمه‌گر در بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری در حقوق ایران
با تاکید بر رویه قضایی در راستای برنامه‌ریزی منطقه‌ای و توسعه پایدار

مهسا آقازاده - دانشجوی دکتری، گروه حقوق، واحد اراک، دانشگاه آزاد اسلامی، اراک، ایران.

وحید قاسمی عهد* - استادیار، گروه حقوق خصوصی، واحد اراک، دانشگاه آزاد اسلامی، اراک، ایران

سید وحید لاجوردی - استادیار، گروه حقوق، واحد اراک، دانشگاه آزاد اسلامی، اراک، ایران.

اطلاعات مقاله	چکیده
شماره صفحات: ۴۸۸-۵۰۵ از دستگاه خود برای اسکن و خواندن مقاله به صورت آنلاین استفاده کنید  واژه‌های کلیدی: تعهد، بیمه‌گر، مسئولیت مدنی، وسایل نقلیه موتوری زمینی، حقوق ایران، رویه قضایی	مقاله حاضر در مقام تحلیل و بررسی عملکرد حقوق ایران در رابطه با تعهدات بیمه‌گر در بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی برآمده و به هدف مشترک این نظام دایر بر جبران خسارت وارده و جلب رضایت زیان دیده، و اعاده وضع پیشین زیندیده است. به رغم توسعه بیش از اندازه مقدار بکارگیری از بیمه‌های مسئولیت مدنی، همچنان ماهیت حقوقی این قرارداد پدیدار نگشته است. تبیین آثار این قرارداد بر طرفین آن و افراد ثالث خسارت دیده، صرفاً با اتکا بر آگاهی ماهیت این قرارداد امکان‌پذیر خواهد بود. فاصله گرفتن از قواعد عمومی قراردادهای بیمه‌نامه‌های مسئولیت، مانند تعهد بیمه‌گر در پرداخت زیان به فرد ثالث زیان دیده حتی در صورت عمد بیمه‌گذار و باقی‌موردی که با قواعد عمومی توجیه‌پذیر نمی‌باشند، تماماً حکایت از آن دارد که بایستی برای این نوع بیمه‌ها یک ماهیت مستقل در نظر گرفت. با این شرایط سوال مقاله ی حاضر آن است که تعهدات بیمه‌گر در بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در حقوق ایران بر چه مبنایی است؟ روش تحقیق در این پژوهش توصیفی - تحلیلی است و یافته‌ها نشان دهنده آن است که تعهدات بیمه‌گر در بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در حقوق ایران بر مبنای مسئولیت مدنی جمعی است. سامانه مسئولیت مدنی جمعی در حقوق ایران سبب می‌شود که اگر در برخورد خودروها تنها یکی از خودروهای مؤثر در حادثه، قرارداد معتبر بیمه اجباری داشته باشد، تمام خسارت آسیب‌دیدگان (جز راننده مسبب حادثه) جبران شود.

استناد: آقازاده، مهسا؛ قاسمی عهد، وحید؛ لاجوردی، سید وحید (۱۴۰۲). بررسی تعهدات بیمه‌گر در بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری در حقوق ایران با تاکید بر رویه قضایی در راستای برنامه‌ریزی منطقه‌ای و توسعه پایدار. فصلنامه جغرافیا (برنامه‌ریزی منطقه‌ای)، ۱۳(۵۰). صص: ۴۸۸-۵۰۵

DOI: 10.22034/jgeoq.2023.247828.2713

مقدمه

در جهان حاضر اتومبیل نقش موثری در زندگی افراد دارد و با وجود فایده‌های بسیار و غیرقابل انکار، زیانهای جانی و مالی زیادی نیز با خود به همراه آورده است؛ تا جایی که مهمترین بحث مسئولیت مدنی را به خود اختصاص داده است. با وجود این، قواعد عمومی مسئولیت به شکل مرسوم خود در این زمینه قابل اجرا نیست و نتایج نادرستی به بار می‌آورد و این اعتقاد به وجود آمده است که باید درباره مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی راه تازه‌ای پیش گرفت و نظام‌های سنتی و اخلاقی را رها کرد و بیشتر در اندیشه ضرورت‌های اجتماعی بود. در حقوق ایران تا قبل از تصویب قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری ۱۳۴۷، بر اساس قواعد عام مسئولیت مدنی از جمله ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی و ماده ۳۳۵ قانون مدنی شخصی که تصادم و خسارت ناشی از وسایل نقلیه در نتیجه عمد یا بی احتیاطی او حاصل شده (معمولاً راننده) به عنوان مسئول شناخته می‌شد و مالک یا دارنده فی نفسه در قبال خسارت ناشی از وسایل نقلیه به سبب دارندگی و مالکیت مسئولیتی نداشت تا اینکه با گسترش استفاده از این وسایل و ازدیاد تصادفات فوتی و جرحی و روبه رو شدن زیاندیدگان این حوادث با رانندگانی که توان پرداخت خسارات سنگین این حوادث را نداشتند، قانونگذار بر آن شد تا نظام مسئولیت مدنی خاصی را برای اینگونه حوادث وضع کند. در این رابطه سه قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷، اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷ و قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب اردیبهشت ۱۳۹۵ وضع گردید که هدف غایی این قوانین حمایت از زیاندیدگان به وسیله اجباری نمودن بیمه شخص ثالث می‌باشد. درعین حال اجباری نمودن اخذ بیمه ابتدائاً به تبع وضع نظام مسئولیت مدنی خاص برای دارندگان بود لیکن طی اصلاحات به عمل آمده در سالهای ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵، رویکرد قانونگذار تغییر کرد و دارندگان صرفاً مکلف به اخذ بیمه نامه شدند. قانونگذار در صدر بوده است همه خسارات ناشی از حوادث خودرو را میان کلیه دارندگان خودرو بر اساس معیارهایی معقول توزیع کند. صدر ماده ۱ قانون بیمه اجباری ... مصوب ۱۳۴۷ و ماده ۱ قانون ۱۳۸۷ به روشنی نشان می‌دهند که کلیه دارندگان خودرو به هیأت اجتماع مسئول کلیه خسارات ناشی از حوادث آن شناخته شده‌اند و بیمه اجباری مسئولیت اِزاری است برای سرشکن کردن زیان. در این مقاله به تبیین ابعاد و زوایای مختلف تعهدات بیمه‌گر در بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری در حقوق ایران با تاکید بر رویه قضایی پرداخته می‌شود.

مفاهیم نظری

مفهوم تعهد

با توجه به آنکه، تعهد در مفهوم حقوقی فارسی، برابر کلمه Obligation قرار گرفته است، بهتر خواهد بود که همین کلمه مرکز بررسی قرار بگیرد. Obligation واژه‌ای عمومی و مقتبس از ادبیات لاتین می‌باشد که به سنخیت مطلبی که در آن بکار رفته است، مفاهیم بی‌اندازه وسیع و متنوعی پیدا می‌نماید. اساسی ترین این معناها برابرند با:

- آنچه یک شخص ملزم به فعل یا ترک آن است (متعلق الزام)؛
- تکلیفی که به‌وسیله قانون بر اشخاص تحمیل می‌گردد (تکلیف و الزام)؛
- وعده، قرارداد، روابط اجتماعی، ادب، مهربانی و محبت، قانون یا تکلیفی که طرفین را ملزم به انجام توافقات خود می‌کند (مبنای الزام)؛
- برعهده گرفتن انجام و اجرای امری (تعهد در مفهوم مصدری)؛
- یک تکلیف حقوقی یا اخلاقی (تکلیف)؛

استادها و نویسندگان علم حقوق در کشور ایران هم شکل برابری از این محتوا ارائه نداده‌اند. اکثر آنها توصیفی در فرهنگ حقوق فرانسه را انتخاب نموده و در تشریح آن آورده‌اند: تعهد عبارت است از رابطه حقوقی بین دو یا چند نفر که به موجب آن یکی از آن دو (بدهکار) در مقابل دیگری (طلبکار) ملزم به انتقال یا تسلیم مال، یا انجام یا ترک فعلی می‌شود. (امیری قائم مقام، ۱۳۸۵: ۴۹).

جعفری لنگرودی این توصیف را که بر پایه مبحث تعهد شکل گرفته است، تعهد در محتوای عامه معرفی می‌کند؛ برای اینکه، اختصاصی به عقدها نخواهد داشت و مشتمل بر ضمانت‌های قهری هم می‌گردد؛ و ایضاً، مخصوص امور مالی نبوده و

شامل اموری مانند تکالیف غیر مالی زوجین نسبت به یکدیگر، مانند تعهد آنها به معاضدت و حسن معاشرت با یکدیگر، هم می‌شود. وی در انتقاد از این تعریف می‌گوید: «ممکن است موضوع تعهد هیچیک از موارد مذکور در این تعریف نباشد؛ و مثلاً، موضوع آن اسقاط حق از قبل موجود باشد. مانند این که به موجب صلحی تمام یا بخشی از حق موجود اسقاط گردد؛ بنابراین، این تعریف از جامعیت برخوردار نیست». (جعفری لنگرودی، ۱۳۹۶: ۷). ولی تعهد در معنای خاص، تنها مشمول تعهدهایی خواهد بود که سوژه آن جوهره اقتصادی و مالی را دارا است؛ چه تعهد نشأت گرفته از ارتکاب حقوقی باشد، و چه نشأت گرفته از رویداد حقوقی. بتابرایت وی راستی تعهد را همان «تکلیف» می‌داند. اگرچه ایشان در جای دیگر واژگان «التزام»، «شرط»، «عهد»، «عهده» و «ضمان» را نیز معادل تعهد قلمداد کرده‌اند؛ امری که با تکلیف انگاری ماهیت تعهد سازگاری ندارد. (جعفری لنگرودی، ۱۳۹۶: ۷). بعضی دیگر از اساتید بر این باورند که «تعهد یعنی وظیفه قانونی به انجام یا خودداری از انجام دادن عملی، و نیز مسئولیت متعهد در صورت تخلف از اجرای تعهد». (جعفری لنگرودی، ۱۳۹۶: ۲۳).

تعریف بیمه

از لحاظ قانون بیمه عقدی است که به موجب آن یک طرف تعهد می‌کند، در ازاء پرداخت وجه یا وجوهی از طرف دیگر در صورت وقوع یا بروز حادثه خسارت وارده بر او را جبران نموده یا وجه معینی را بپردازد. (روحانی، ۱۳۹۰: ۱). از لحاظ فنی، به مجموع عملیاتی که به موجب آن یک طرف (بیمه گر) با تشکیل گروهی (بیمه گذاران) در یک سازمان به نام مؤسسه بیمه و دریافت حق السهمی از هر یک از آنان به نام حق بیمه متعهد می‌شود که در صورت وقوع یا بروز حادثه معینی برای آنان، خسارت وارده را جبران نموده و یا وجه معینی را بپردازد. (روحانی، ۱۳۹۰: ۲).

مفهوم مسئولیت مدنی

مسئولیت مدنی برابر است با، متعهد بودن فرد به تاوان آسیبی که به دیگری وارد نموده است؛ مسئولیت مدنی هنگامی ایجاد می‌شود که شخصی بی اجازه قانونی به حق دیگری آسیب بزند و در اثر آن صدمه ای به او وارد نماید، تفاوت ندارد، عملی که موجب زیان شده است جرم باشد یا شبه جرم، در هر موردی که شخص موظف به جبران خسارت دیگری است گفته می‌شود که این فرد مسئولیت مدنی دارد و ضامن است. این قاعده منطقی و عادلانه از دیرباز وجود داشته که «هر کس به دیگری ضرر بزند باید آن را جبران کند، مگر در مواردی اضرار به غیر که به حکم قانون باشد یا ضرری که به شخص وارد آمده است ناروا و نامتعارف جلوه نکند». (جعفری لنگرودی، ۱۴۰۰: ۶۴۴). مسئولیت مدنی به عنوان تضمین اجرای قوانین مدنی شکل ویژه و اساسی را در تقاضا و استیفای حق های اشخاص و در نهایت ترتیب ارتباطات اجتماعی و حقوقی بازی می‌نماید، بی پندار وجود مسئولیت مدنی، حق، معنای حقیقی و عینی خویش را از دست داده و جهت فکری و درونی به خویش خواهد گرفت؛ در ضمن چیزی که به واقع حق را از حالت بالقوه به صورت بالفعل در آورده و آنرا به طور ملموس در اختیار صاحبان حق قرار می‌دهد قواعد و مقررات موجود در نظام حقوقی کشورها و از جمله کشور ما می‌باشد که در چهارچوب و قوانین مختلف گنجانده شده است. بنابراین در یک تعریف کلی می‌توان گفت؛ مسئولیت مدنی مسئولیتی است، که در برابر ایجاد خسارت به وجود می‌آید و به وجود آورنده خسارت را ناگزیر از جبران خسارت می‌نماید. مسئولیت مدنی به معنی مسئولیت پرداخت خسارت است. (جعفری لنگرودی، ۱۴۰۰: ۶۴۵).

تعهدات بیمه گر در خصوص خسارت های بدنی در حقوق ایران

سخن از تحولات «احتمالی» به این دلیل است که: اولاً، هنوز رویه قضایی خود را در آزمون مثبت و منفی این تحولات نسجیده است و کمتر رأی صادر نموده است؛ ثانیاً، دکترین نیز وضعی شبیه به آن دارد؛ ثالثاً، امکان تحول در رویه قضایی، امری محتمل است؛ زیرا به دلایلی انتظار تحول در رویه قضایی ناچیز است. (خدابخشی، ۱۳۹۵: ۱۹۱). بنابراین، در این قسمت، تغییرات قانونی را براساس استنباط و با احتیاطی که لازمه حرکت اولیه می‌باشد، بررسی می‌کنیم.

۱. متعهد شدن به بیمه یا تضمین تاوان خسارت در مقررات جدید مصوب شده

مفاد ماده ۱ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷ (قانون سابق)، مشتمل بر دو تعهد بود؛ نخست: اجباری شدن پوشش بیمه و تکلیف دارنده وسیله نقلیه به این امر؛ دوم، مسئولیت

مدنی ناشی از تصدی این وسیله و سمت «دارندگی» آن. اصلاحیه این قانون در سال ۱۳۸۷، متضمن تغییرات عمده‌ای است؛ تغییراتی که از نظر تئوری حائز اهمیت می‌باشد. (ایزانلو، ۱۳۸۸: ۴۹). عبارت «دارنده» که در هر دو قانون آمده است، به ویژه در دکتین حقوقی، مورد اختلاف نظر بود؛ از این نزاع آثار مهمی به دست می‌آمد؛ عده‌ای حکم ماده ۱ قانون سابق را مشتمل بر تعهد به جبران خسارت می‌دانستند. (کاتوزیان، ۱۳۸۵: ۶۱۴). مسئولیتی که چهره نوعی و به دور از تقصیر داشت و در مورد مبنای آن نیز گفت‌وگوی بسیار شده بود. برخی نیز معتقد بودند که از ماده ۱ آن قانون نمی‌توان مبنای تازه‌ای به دست آورد؛ اما متضمن برخی تغییرات می‌باشد؛ تغییراتی که می‌تواند در تحقق مسئولیت مؤثر باشد. (خدابخشی، ۱۳۹۰: ۸۰).

اندازه اشتراک این تئوری‌ها، دور بودن مسئولیت دارنده از تئوری تقصیر و اختلاف محتوای «راننده» و «دارنده» وسیله نقلیه بود. یکی بر اساس تقصیر و دیگری بر حسب تئوری خطر یا شبیه به آن تفسیر می‌شد که ورود به سمت آن مبحث‌ها، الزامی نیست، بلکه آنچه مهم به نظر می‌رسد، وضعیت فعلی است. در تبصره ۱ ماده ۱ قانون جدید آمده است: «دارنده از نظر این قانون، اعم از مالک و یا متصرف وسیله نقلیه است و هرکدام که بیمه‌نامه موضوع این ماده را تحصیل نماید، تکلیف از دیگری ساقط می‌شود». (رحیمی، ۱۳۹۹: ۳۶). تبصره ۲ دوم ماده فوق‌الذکر هم درباره اشخاصی که ممکن است در یک تصادف رانندگی مسئول باشند، بیان می‌دارد: «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه، مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل اوست نمی‌باشد. در هر حال خسارت وارده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد». (رحیمی، ۱۳۹۹: ۴۰). امکان دارد، گمان گردد که قوانین جدید هم بین مسئولیت راننده و دارنده تفاوت قائل است؛ اولی، بر حسب تئوری تقصیر و پیوند سانحه به او، و دومی، به سبب تئوری خطر و دارنده بودن وصف «دارندگی» موظف می‌باشند و از این حیث با قانون سابق تفاوتی ندارد و تنها، مفهوم دارنده روشن‌تر شده است. این نگاه که حاوی پیش زمینه‌های فکری ناشی از قانون سابق است، صحیح به نظر نمی‌رسد؛ در توضیح آن باید به تغییر دیگر صورت گرفته در قانون جدید اشاره نمود، سپس به این بحث بازگشت.

۲. حیطه قوانین تدوین گشته جدید (تکلیف گرایی به سمت مسئولیت مدنی یا بیمه)

برخلاف قانون سابق که روزه‌ای به مسئولیت مدنی باز کرده و در ماده (۱۰۱) تعهد به جبران خسارت را بر عهده دارنده وسیله نقلیه قرار می‌داد، در قانون جدید، تعهد دارنده، تنها متوجه بیمه کردن مسئولیت خود است و تعهد به جبران خسارت، مغفول مانده است. البته در تبصره ۳ و ۴ به تعریف خسارت بدنی و مالی و در تبصره ۵ به تعریف حادثه رانندگی اشاره شده است؛ از این تبصره‌ها مسئولیت مدنی استنباط می‌شود. در تبصره ۲ ماده ۴ قانون جدید از جبران خسارت زیان‌دیدگان سخن به میان آمده است؛ همچنین می‌توان گفت تعهد بیمه‌ای که متوجه دارنده است، به دلالت التزامی، حاوی تعهد به جبران خسارت نیز می‌باشد؛ زیرا پوشش بیمه‌ای، بدون موضوع نیست و چون دارنده، متعهد به جبران خسارت است، بیمه را نیز در این راه تحصیل می‌کند. در عین حال، این تارهای عنکبوتی به حدی قوی نیست که چهره‌ای خاص و مبنایی متمایز و مستقل به مسئولیت دارنده داده و آن را از سایر مبنای مرسوم در حقوق مسئولیت مدنی ایران یا رویکردهای فقهی تفکیک کند. بی‌گمان کسی که مدعی وجود مسئولیت مستقل نوعی و متمایز دارنده است، باید مجهز به دلیل قاطع باشد. در قانون سابق، از مفهوم جبران خسارت در ماده ۱ و استثنا قانون در ماده ۴ (قوه قاهره)، امکان استنباط، برای مسئولیتی مستقل و نزدیک به نظریه خطر، وجود داشت؛ اما در قانون جدید، چنین امری مقدور نیست؛ در ماده ۱ این قانون، تعهد، تنها برای اخذ پوشش بیمه است و در آن، اثری از مسئولیت جبران خسارت مشاهده نمی‌شود. در قانون سابق نیز خصوص مسئولیت نوعی و مستقل دارنده، محل تردید بوده و به رغم انعکاس این نظریه در دکتین رویه قضایی، جبران خسارت را از مجرای سایر اصول، قواعد و مبنای، به ویژه مقررات قانون مجازات اسلامی و نظریه تقصیر، عملی می‌دانست. (طهماسبی، ۱۳۹۰: ۱۱۴).

به عبارت دیگر، ماده ۱ قانون (۱): «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و ریلی اعم از اینکه اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند، مکلفند وسایل نقلیه مذکور را در قبال خسارت بدنی و مالی که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا یدک و تریلر متصل به آن‌ها و یا محمولات آن‌ها به اشخاص ثالث وارد می‌شود، حداقل به مقدار مندرج در ماده ۴ این قانون، نزدیکی از شرکت‌های بیمه که مجوز فعالیت در این رشته را از بیمه مرکزی ایران داشته باشند، بیمه نمایند». (طهماسبی، ۱۳۹۰: ۱۱۵).

۳. مقررات سال ۱۳۸۷ و مسئله دارنده (مالک)

در اتفاقات رانندگی، مشخص نمودن اصول مسئولیت سختی‌های زیادی دارد که نکته‌بینی افزون تری را در این موضوع ایجاد می‌کند؛ از یک طرف تحول‌های این اتفاقات به سوی توان‌اضرار زیان‌دیده خواهد بود و نظرهای بالاتر از تقصیر به طور برجسته بر آن استوار می‌باشد. این دگرگونی که در بسیاری از سیستم‌های حقوقی وجود دارد، به ویژه هنگامی که با رسوب تاریخی قانون سابق و دفاع نویسندگان از مبنای مستقل مسئولیت و فاصله آن با نظریه تقصیر، همراه شود، حقوقدان را به تقویت این مبنا و اجتناب از سقوط در دایره نظریه تقصیر، تشویق می‌کند. از سوی دیگر، حذف تعهد به جبران خسارت از قلمرو ماده ۱ قانون جدید، رأی وحدت رویه شماره ۱۳ مورخ ۱۳۶۲/۷/۶ که بر حسب تئوری خطا و تقصیر صادر گشته است، پیشینه قوی فقهی و بررسی این گونه مسئولیت در عرض دیگر مورد‌های مسئولیت، حکم‌های قوانین کیفر اسلامی و ابتدائی آن‌ها بر مبنای فقهی «انتساب حادثه» و بررسی حادثه رانندگی از مجرای اتلاف و تسبیب و مفاد تبصره‌ی ۲ ماده‌ی ۱ قانون جدید که مسئولیت دارنده وسیله نقلیه را مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است، نمی‌داند و در واقع بیانگر آن است که مبنای مسئولیت، همان قابلیت صدق عرفی و «انتساب» می‌باشد، همگی دلالت بر اتصال اصول مسئولیت ناشی از تناسب به وضع‌های فوق مسئولیتی نخواهد داشت، اما در هر شرایط مکلف است در قبال ایجاد پیشامد، وسیله نقلیه را در شانه سمت راست متوقف نموده و مصدوم را با وسیله نقلیه خود و یا وسیله دیگر بلافاصله به اولین درمانگاه یا بیمارستان برساند و مراتب را به مأمورین انتظامی اطلاع دهد. عدم مسئولیت راننده مذکور مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود. (کاظمی، ۱۳۹۱: ۱۰۱). تبصره ۲ ماده ۱ قانون جدید از مسئولیت شخص دیگری غیر از دارنده نیز صحبت می‌کند؛ لذا همچنان میان دارنده و راننده تفاوت است، و مسئولیت دارنده، فراتر از تقصیر است، امری پذیرفته شده نیست؛ زیرا اولاً، دارنده، در قانون تعریف شده و کسی نیست جز متصدی وسیله نقلیه که به دلیل تصرف و نظارت بر آن، مسئول خسارت می‌باشد. اما مبنای مسئولیت را نمی‌توان از خود این امر برداشت کرد؛ زیرا مصادره به مطلوب می‌شود. از آنجا که تعیین مسئولیت، در قانون به سکوت گذاشته شده است، باید آن را بر اساس اصول حقوق مسئولیت مدنی تعیین نمود؛ گفته شد که در این حالت، نظریه قابلیت انتساب، اعمال می‌شود؛ ثانیاً تبصره ۱ ماده ۱ قانون جدید، در صدد تعیین مبنای مسئولیت نیست، بلکه برای اجتناب از عدم استفاده از پوشش بیمه‌ای برای فردی است که قرارداد بیمه را از ابتدا منعقد نموده و اتومبیل را تحویل گرفته یا به هر صورت، متصرف شده است، یا به عللی دیگر که موجب دخالت وسیله نقلیه در حادثه است، مسئول شناخته می‌شود تا بیمه‌گر به این دلیل از پرداخت خسارت طفره نرود. در مذاکره‌های مرتبط به این محتوی قوانین هم، همین موضوع مراد بوده است؛ زیرا روش تحریر ابتدایی محتوی به صورتی بود که امکان تفکر بیمه برای هر فرد، و نه وسیله نقلیه، به شکل غیروابسته وجود داشت؛ برای امتناع از این فرآیند، پیشنهاد گشت که «هرکدام که بیمه‌نامه موضوع این ماده را تحصیل نماید، تکلیف از دیگری ساقط می‌شود». (قسمتی از تبصره ۱ ماده ۱ قانون جدید). (بابایی، ۱۴۰۰: ۱۲۱). بنابراین، نمی‌توان مبنای مسئولیت را در فضای بیمه‌نامه احساس و جست‌وجو کرد؛ ثالثاً، مقصود تبصره ۲ ماده ۱ آن است که مسئولیت، نه تنها متوجه کسی است که وسیله نقلیه را متصرف است، بلکه هرکس که حادثه به فعل یا ترک فعل او منتسب است، مسئول خواهد بود. برای مثال، انحراف بی‌جهت اتومبیل سبب می‌شود که راننده‌ی دیگری به عابر برخورد کند. در این حالت، هر چند اتومبیل دوم به عابر آسیب رسانده، اما حادثه منتسب به شخص دیگری است یا کسی که با دست‌کاری در چرخ اتومبیل، آن را به صورتی در می‌آورد که حین رانندگی دچار نقص شده و با انحراف اتومبیل آسیب می‌رساند، مسئول است و راننده اتومبیل مسئولیتی ندارد. (ایزانلو، ۱۳۸۸: ۴۰).

۴. نگاهی بر رویه قضایی گذشته در قبال بحث دارنده (مالک)

در دوران حاکمیت قوانین گذشته، رویه قضایی مسلط و نزدیک به قاطع، بر پایه مدلول قابل اتکا بودن رفتار یا تئوری تقصیر، به تحلیل رخدادهای رانندگی می‌پرداخت، ولی در مورد‌هایی دیده شده بود که محتوای دارنده (مالک)، به مفهومی دیگر و با مسئولیت مخصوص، مورد استفاده قرار می‌گرفت. به عنوان مثال در یکی از آرا صادره از محاکم عمومی با تفسیر ماده ۱ قانون سابق، مالک به عنوان دارنده به جبران ممکن است از جمع تبصره‌های ۲ و ۵ ماده ۱ و موارد استثنا شده در ماده ۷ قانون جدید، چنین استنباط شود که در صورت تحقق حادثه رانندگی به هر علت، حتی اگر ناشی از قوه قاهره مانند ریزش کوه یا زلزله باشد،

بیمه‌گر باید خسارت را جبران نماید. هر چند راننده مسئولیتی نداشته باشد. توضیح این‌که ماده ۴ قانون سابق بیان نموده بود: «موارد ذیل از شمول بیمه موضوع این قانون خارج است: خسارات ناشی از فورس ماژور از قبیل جنگ، سیل، زلزله...». بعضی نویسندگان با هم با امان‌نظر به همین مستثنا و قرار دادن آن در کنار ماده یکم آن قانون، که از مسئولیت غرامت آسیب یاد می‌نمود، عقیده داشتند که مسئولیت مدنی راننده (مالک) از راننده متمایز است؛ زیرا بی‌تقصیری راننده به معنای منتفی شدن جبران خسارت نیست و تنها باید قوه‌ی قاهره به اثبات رسد. (کاتوزیان، ۱۳۸۵: ۶۱۲-۶۱۱). در قوانین جدید، این مستثنا، نیامده و ممکن خواهد بود، بر اساس این تحول و با تفسیر ظاهری چنین بیان گردد که چنانچه تصادف رانندگی در نتیجه توان قاهره باشد، باز هم بیمه‌گر باید ضررهای وارده را پرداخت کند. این اعتقاد صحیح نیست؛ زیرا اولاً، برخلاف ماده ۱ قانون سابق که مبین تعهد به جبران خسارت بود، در ماده ۱ قانون جدید، تنها از تعهد به بیمه کردن سخن به میان آمده است؛ بنابراین ماده ۱ قانون جدید، متضمن مبنایی برای مسئولیت نیست و نهایت این‌که، قانون جدید، در مورد قوه قاهره ساکت است. در سکوت این قانون، باید به عمومات قوانین دیگر رجوع کرد که از آن جمله می‌توان به تبصره ماده ۳۳۷ قانون مجازات اسلامی اشاره نمود که مقرر می‌دارد: «در صورتی که برخورد دو وسیله نقلیه خارج از اختیار راننده‌ها باشد، مانند آنکه در اثر ریزش کوه یا طوفان و دیگر عوامل قهری تصادم حاصل شود هیچگونه ضمانی در بین نیست».

هم‌چنین رأی وحدت رویه شماره ۶۷ به تاریخ ۱۳۶۲/۷/۱۴ هیأت عمومی دیوان عالی کشور بیان می‌دارد: «چنانچه قتل خطئی باشد و کسی که ارتکاب آن به او نسبت داده شده، هیچگونه خلافی مرتکب نشده باشد و وقوع قتل هم صرفاً به لحاظ تخلف مقتول باشد، راننده مسئول نبوده...»؛ ثانیاً، جبران خسارت ناشی از قوه قاهره، امری نامعقول است و نه تنها در فقه که مبنای تفسیر قوانین است، جایگاهی ندارد بلکه در نظام‌های تطبیقی نیز به این معنا مورد حمایت نیست، حتی در نظام حقوقی فرانسه که با قانون سال ۱۹۸۵، حداکثر جبران خسارت مقرر گردید، قوه قاهره اثری ندارد. البته نظام‌های حقوقی می‌توانند از نهادهایی مانند بیمه‌های اجتماعی یا حوادث برای جبران خسارت استفاده نموده و خود را با مسئولیت مدنی درگیر نکنند. این راهکار نیز قواعد خود را دارد و با بحث ما سنخیتی ندارد؛ ثالثاً، باید پذیرفت که جز در برخی موارد خاص، قانون جدید هنگامی به مسئولیت بیمه‌گر حکم می‌دهد که اصل مسئولیت مدنی متصدی وسیله نقلیه بیمه شده احراز شود. تعهد شرکت‌های بیمه‌ای نیز همین است و تفسیری غیر از این، مغایر هدف قانون و پیشینه تاریخی آن است. (خدابخشی، ۱۳۹۰: ۱۱۷).

خسارت‌های وارده بر اموال شخص ثالث

قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث در تیرماه سال ۱۳۸۷ با صلاحاتی روبرو گشت و طرح اجرایی آن از شهریور ماه همان سال به صورت آزمایشی به مقدار ۵ سال آغاز گشت. قانون یاد شده، ابتکارهایی داشته است که در این قسمت به آنها اشاره خواهد شد.

۱. اصرار بر جبران زیان وارد شده به وسیله بیمه

نگرش قانون جدید در مقابل با بازپرداخت اضرار زیان‌دیدگان رخدادهای رانندگی این می‌باشد که آسیب وارد گشته از سوی شرکت‌های بیمه جبران گردد. در این مسیر در ماده یکم قانون یاد گشته، بر وظیفه دارندگان ادوات نقلیه موتوری بر بیمه کردن وسایل نقلیه خویش تأکید گشته است و برخلاف ماده ۱ قانون سابق که ابتدا بر مسئولیت دارندگان تأکید شده بود، در قانون جدید اشاره‌ای به مسئولیت دارندگان نشده است. علاوه بر آن در تبصره ۲ ماده ۱ آمده است که 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 بیمه نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد. اصرار مقنن بر پرداخت زیان از جایگاه بیمه نامه صرف‌نظر از این که عهده‌دار رخداد چه فردی است یک ابداع می‌باشد که نشان می‌دهد، مقنن بر جبران آسیب متضرر از جایگاه بیمه نامه بیشتر از شناسایی شخص مسئول طبق قواعد مسئولیت اهمیت می‌دهد. در کنار تبصره فوق در تبصره ۲ ماده ۴ قانون جدید پیش‌بینی شده است که بیمه گر موظف است در ایفاء تعهدات مندرج در این قانون خسارت وارده به زیان‌دیدگان را بدون لحاظ جنسیت و مذهب تا سقف تعهدات بیمه نامه پرداخت نماید. خود این تبصره یکی از مقررات مفید و مثبت این قانون است چون تنصیف دیه حکمی قانونی است که به قرارداد بین بیمه گذار و بیمه گر ارتباط ندارد. بیمه گران در هنگام صدور بیمه نامه حق بیمه یکسانی را دریافت

می‌کند و جنسیت و مذهب زیان‌دیده تأثیری در میزان حق بیمه ندارد بنابراین منطقی است که در هنگام جبران خسارت نیز باید جنسیت و مذهب تأثیری در تعهدات بیمه گر نداشته باشد.

۲. گسترش بحث شخص ثالث

در ماده دوم قانون بیمه اجباری سال ۱۳۴۷ بیان گشته بود؛ تمامی افرادی که به دلیل رخدادها دستگاه نقلیه، مبحث این قانون گرفتار خسارت های بدنی یا مالی می‌شوند از دیدگاه این قانون، ثالث تعبیر می‌گردند به استثنای افراد ذیل:

- بیمه گذار، مالک یا راننده وسیله نقلیه مسبب حادثه.
- کارکنان بیمه گذار مسئول حادثه حین کار و انجام وظیفه.
- همسر، پدر، مادر، اولاد، اولاد اولاد و اجداد تحت تکفل بیمه گذار در صورتی که سرنشین وسیله نقلیه ای باشند که راننده یا بیمه گذار مسئول حادثه باشد.

به صورت مختصر، در قانون سال ۴۷ فرد ثالث معنای مضیق‌تری داشت اما در قانون سال ۱۳۸۷ هر فردی به جز راننده مسبب تصادف ثالث تفسیر می‌گردد و می‌تواند از ویژگی های قانون برخوردار گردد. بدین لحاظ خود مالک هم در شرایطی که راننده اسباب نقلیه باعث تصادف نباشد، ثالث برداشت می‌گردد. تنها استثنا خود راننده مسبب حادثه است که البته خود راننده نیز طبق بند ب ماده ۱۱۵ قانون برنامه پنج ساله پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۸۹/۱۰/۱۵ تحت پوشش بیمه اجباری قرار گرفته است. در بند مذکور آمده است وزارت امور اقتصادی و دارایی مکلف است نسبت به بیمه شخص ثالث در مورد راننده همچون سرنشین، بیمه شخص ثالث را اعمال نماید. این بند از قانون برنامه پنجم هر چند دقیق تنظیم نشده اما منظور آن این است که رانندگان نیز همانند سرنشینان باید بیمه شوند. در عمل نیز در بیمه-نامه-ها با اضافه کردن مبلغی به حق بیمه راننده مسبب حادثه نیز همانند دیگر سرنشینان بیمه می‌شود.

۳. گسترش امکان های پولی صندوق تأمین خسارات بدنی

بند ۱۰ قانون بیمه اجباری ۱۳۴۷، صندوقی به نام صندوق بیمه خسارتهای بدنی، ارگان هایی را برای حمایت و جبران خسارت آسیب دیدگان در مواردی مانند نداشتن بیمه خودرو، شخص مجهول حادثه و غیره ایجاد کرده بود. صندوق مذکور تأسیس شد اما در عمل به دلیل محدودیت منابع مالی نتوانست مأموریت خود را انجام دهد؛ و تنها به موجب مصوبات هیأت دولت بخشی از خسارت ها را می‌توانست جبران کند. در ماده ۱۰ قانون جدید نیز وجود صندوق تأمین خسارت های بدنی تأیید شده و در تبصره یک آن میزان تعهدات صندوق تعیین شده است که در واقع به میزان تعهدات شرکت های بیمه گر است و صندوق باید همانند شرکت بیمه به جبران خسارت بپردازد. این تبصره مانع از آن می‌شود که صندوق بتواند مبلغی کمتر از میزان مقرر قانونی خسارت به زیان‌دیدگان بپردازد. از طرفی در ماده ۱۱ منابع مالی بسیار خوبی برای صندوق در نظر گرفته شده است تا صندوق بتواند به تعهدات خود عمل کند. توسعه حمایت از آسیب دیدگان با توسعه منابع مالی صندوق خسارت بدنی از دیگر ابداعات قانون جدید است که اقدامی بسیار شایسته و مناسب است.

۴. نحوه دریافت خسارت در قانون سال ۱۳۹۵

بر اساس قانون مصوب سال ۹۵ پوشش بیمه ای تا حد زیادی گسترش یافته است به طوری که در حال حاضر طبق قانون هیچ حادثه رانندگی رخ نمی‌دهد (فقط اثبات حادثه رانندگی توسط افسر است) که پرداخت آن در درجه اول از محل بیمه است. در درجه دو و در شرایط لازم به گونه ای پیش بینی نشده است که اگر خسارت ناشی از تصادفات وسایل نقلیه موتوری جزء تعهدات شرکت های بیمه باشد، توسط بیمه گر پرداخت شود و در صورت خارج بودن آن، از تعهدات آنها توسط صندوق آسیب های بدنی پرداخت می‌شود. (تیزمهر، ۱۳۹۸: ۷۳). نداشتن گواهینامه رانندگی توسط مالک وسیله نقلیه، نداشتن بیمه نامه شخص ثالث، پایین بودن سقف تعهد بیمه نامه فرد و فرار یا عدم نارسایی فرد ضارب و... از مصادیق حمایت های صندوق تأمین خسارتهای بدنی می‌باشد. در قوانین اصلاحی سال ۱۳۸۷ پرداخت دیه مشروط به تکمیل فرآیند مداوای فرد مصدوم و سلامت وی می‌شد، ولی در قوانین جدید دوراندیشی گشته است؛ شرکت بیمه یا صندوق تأمین خسارتهای بدنی در زمان نخست تصادف پنجاه درصد دیه تخمینی شخص را متحقق کرده و علی‌الحساب به فرد پرداخت نماید. اگر حادثه منجر به فوت شخصی شود، میزان

دیه او نیز معلوم است. بر اساس قانون جدید خسارت وارده به خودروها دیگر نیازی به گزارش پلیس ندارد و در صورت توافق طرفین، شرکت بیمه خسارت را پرداخت خواهد کرد. این گونه تدابیر اتخاذ شده تا مردم سریع تر به خسارت های جسمی و مالی خود برسند و در صورتی که بین شرکت بیمه، فرد زیان دیده و یا دارنده بیمه شخص ثالث اختلافی باشد، این اختلاف در یک شورای تشخیص که در محل بیمه مرکزی ایران دایر می شود، مورد رسیدگی قرار خواهد گرفت.

از جمله ویژگی های صندوق تأمین خسارت بدنی در قانون جدید، می توان به موارد زیر اشاره کرد:

- حمایت از زیان دیدگانی که به علت حوادث تحت پوشش دچار خسارت بدنی شوند ولی بیمه گران تعهدی در جبران خسارت ندارد و قادر به انجام تعهدات خود نیستند.

- هر امری که مانع از جبران خسارت بدنی زیان دیده طبق قانون و شرایط عمومی و خصوصی بیمه نامه شود از طریق صندوق قابل جبران است به استثناء موارد مصرح در ماده ۷ قانون اصلاح در قانون بیمه اجباری...

- تعهد ثالث در قبال اشخاص ثالث یک تکلیف قانونی است.

- حق مراجعه به صندوق محدود به مواردی است که جبران خسارت از طرف بیمه گران ممکن نباشد.

- صندوق جانشینی زیان دیده حق دارد به عامل زیان یا مسئول خسارت مراجعه و مبلغ پرداختی را استرداد نماید.

- اگر مدیون خسارت بیمه گر باشد که دچار ورشکستگی شده است و صندوق به جانشینی زیان دیده به مدیر تصفیه امور ورشکستگی مراجعه و طلب خود را از محل وجوه قابل تقسیم بین بستانکاران بیمه گر ورشکسته وصول خواهد کرد.

- اداره صندوق به عهده بیمه مرکزی ایران و چگونگی آن بر اساس تصویب نامه هیأت وزیران خواهد بود.

قوانین سال ۱۳۹۵ در خصوص بیمه و نفی مسئولیت مدنی از دارندگان وسیله نقلیه

اگرچه دیر زمانی از تصویب قانون جدید سپری نشده و تاکنون پژوهشگران و حقوقدانان در رابطه با نوآوریها و تغییرات صورت گرفته، نظریه ای ارائه ننموده اند لیکن، در قانون اخیر به طور قاطع به تردیدها پایان داده و جایی برای تشکیک در نفی مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری و به تبع آن نسخ نظریه خطر در سیستم حقوقی ایران باقی نگذاشته است.

در واقع در قانون جدید، قانونگذار صراحتاً تکلیف دارندگان وسایل نقلیه موتوری را به بیمه نمودن محدود کرده و ضمانت اجرای آن را نیز بیان داشته است که هیچیک از آنها، جبران خسارت به زیاندیدگان یا همان مسئولیت مدنی نیست و از این رو تردیدی در نفی مسئولیت مدنی از دارندگان وسایل نقلیه باقی نمی ماند؛ بنابراین اگرچه نظریه خطر در نظام حقوق مسئولیت مدنی ایران با وضع قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری ظهور پیدا نمود، لیکن با اصلاحات و تغییرات صورت گرفته در قانون جدید نظریه مذکور مهمترین مصداق خود را از دست داده است. در واقع قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری طی دو دوره اصلاحات به عمل آمده در سال های ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵، زائیده خود را از بین برده و صحبت از نظریه خطر و مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه در نظام حقوقی کنونی را بی وجه نموده است.

ناگفته نماند نفی مسئولیت مدنی از مالکین وسایل نقلیه به معنای بازگشت به عقب و یا تقلیل حمایت از زیان دیدگان حوادث ناشی از وسایل نقلیه موتوری نیست چراکه قانونگذار با وضع مسئولیت کیفری برای دارندگان و پوشش های بیمه ای مستقیم که عموم دارندگان وسایل نقلیه در تأمین منابع مالی آن شریک می باشند این خلا را جبران نموده و از زیان دیدگان به نحو کامل تری حمایت نموده است.

۱. تکلیف به بیمه نمودن

قانون مصوب ۱۳۹۵ به مانند سلف خود تنها به تکلیف بیمه نمودن وسایل نقلیه موتوری از سوی دارندگان تأکید داشته و برخلاف قانون ۱۳۴۷ هیچگونه اشاره ای به مسئولیت مدنی ایشان ندارد. (بابایی، ۱۴۰۰: ۲۱۴). هرچند برخی از حقوقدانان همچنان قائل به مسئولیت مدنی دارنده در قالب مسئولیت محض یا به عبارتی مسئولیت بدون تقصیر ناشی از محافظت از اشیاء هستند (کاتوزیان، ۱۳۹۷: ۳۴۸). اما در ماده ۲ این مقرر آمده است: «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موضوع این قانون اعم از اینکه اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند مکلفند وسایل نقلیه خود را در قبال خسارت بدنی و مالی که در اثر حوادث وسایل نقلیه مذکور به اشخاص ثالث وارد می شود حداقل به مقدار مندرج در ماده (۸) این قانون نزد شرکت بیمه ای که مجوز فعالیت در این رشته را از بیمه مرکزی داشته باشد، بیمه کنند».

همچنین این تکلیف در ماده ۷ در رابطه با وسایل نقلیه ای که وارد کشور می شوند و یا از کشور خارج می گردند نیز تکرار شده است. اگرچه این مقررۀ تفاوت چندانی با ماده ۱ قانون سابق ندارد و صرفاً به تکلیف به بیمه نمودن اشاره دارد اما تبصره ۲ این مقررۀ برخلاف قانون سابق که مسئولیت دارنده را مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به اوست، نمی دانست و مهمترین مستمسک طرفداران مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه تلقی می شد، هرگونه تردیدی در صرف تکلیف مالک به تحصیل بیمه نامه را مرتفع ساخته است: «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه در تحصیل بیمه نامه موضوع این قانون مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل اوست، نمی باشد. در هر حال خسارت وارد شده از محل بیمه نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می گردد».

شایان ذکر است تبصره ۲ قانون ۱۳۸۷ مقرر می داشت: «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه، مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل اوست، نمیباشد...» که عبارت «مسئولیت دارنده» از نظر گروهی از حقوقدانان به معنای مسئولیت مدنی او در قبال زیاندیدگان تلقی می شد (ایزائلو، ۱۳۸۸: ۳۸) که در قانون جدید صراحتاً بیان شده است: «مسئولیت دارنده در تحصیل بیمه نامه...». اما بنابرین ماده ۲ این قانون و تبصره ۲ آن کوچکترین اشاره ای به مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه ندارند و به نظر هیچگونه ابهامی نیز در الفاظ این دو مقررۀ وجود ندارد تا راه برای تفسیر مخالف باز باشد. البته برخی از حقوقدانان معتقدند که در تطبیق این راه انتخاب شده توسط قانونگذار با اصول حقوقی تردیدهای جدی وجود دارد چرا که منطق حقوق ایجاب می کند که تکالیف حقوقی به گونه ای طراحی شوند که نتیجه عدم رعایت آنها متوجه خود مکلف باشد؛ حال آنکه در اینجا نتیجه عدم خرید بیمه از سوی دارنده، متوجه راننده مسئول حادثه خواهد بود و دارنده متخلف فقط به پرداخت جریمه نقدی در حق دولت محکوم می شود. (بابایی، ۱۴۰۰: ۲۱۵).

۲. عدم احتمال رجوع متضرر به دارنده (مالک) وسایل نقلیه

در رابطه با جبران خسارات زیان دیدگان قانونگذار صرفاً به حق مراجعه به راننده مسبب حادثه، بیمه گر و صندوق جبران خسارات بدنی اشاره دارد و در ماده ۴ مقرر می دارد: «در صورت وقوع حادثه و ایجاد خسارت بدنی یا مالی برای شخص ثالث: - در صورتی که وسیله نقلیه مسبب حادثه، دارای بیمه نامه موضوع این قانون باشد، جبران خسارت های وارد شده در حدود مقررات این قانون بر عهده بیمه گر است. در صورت نیاز به طرح دعوا در خصوص مطالبه خسارت، زیان دیده یا قائم مقام وی دعوا را علیه بیمه گر و مسبب حادثه طرح می کند. این حکم، نافی مسئولیت های کیفری راننده مسبب حادثه نیست. - در صورتی که وسیله نقلیه، فاقد بیمه نامه موضوع این قانون یا مشمول یکی از موارد مندرج در ماده (۲۱) این قانون باشد، خسارت های بدنی وارده توسط صندوق با رعایت ماده (۲۵) این قانون جبران می شود. در صورت نیاز به طرح دعوا در این خصوص، زیان دیده یا قائم مقام وی دعوا را علیه راننده مسبب حادثه و صندوق طرح می کند». - لذا این مقررۀ تنها به مسئولیت بیمه گر، صندوق جبران خسارت های بدنی و راننده مسبب حادثه اشاره دارد و برای زیان دیده حق مراجعه یا اقامه دعوا علیه دارنده قائل نشده است.

۳. عدم احتمال رجوع بیمه گر به دارنده (مالک و اموال شخص ثالث)

قانونگذار در مواد دیگری از قانون بیمه اجباری به مسئولیت مطلق شرکت بیمه و صندوق جبران خسارت های بدنی در قبال خسارات بدنی زیاندیدگان تأکید دارد. بر اساس ماده ۹ «بیمه گر ملزم به جبران خسارت های وارد شده به اشخاص ثالث مطابق مقررات این قانون است» و بر اساس تبصره آن «در صورتی که در یک حادثه، مسئول آن به پرداخت بیش از یک دیه به هر یک از زیاندیدگان محکوم شود، بیمه گر مکلف به پرداخت کل خسارات بدنی است، اعم از اینکه مبلغ مازاد بر دیه، کمتر از یک دیه کامل یا بیشتر از آن باشد». یکی از حقوقدانان برجسته، از عدم امکان مراجعه بیمه گر به دارنده وسیله نقلیه، به عنوان دلیلی برای اثبات اینکه ماهیت قانون بیمه اجباری سال ۱۳۹۵، بیمه مسئولیت است نه صرف تکلیف به بیمه نمودن با ضمانت اجرای کیفری استفاده می کند. ایشان معتقدند که اگر ماهیت این بیمه تنها بیمه حوادث (در مورد خسارات بدنی) و بیمه اموال (در مورد خسارات مادی) می بود و مسئولیت بیمه گذار تحت پوشش نبود، بیمه گر می بایست می توانست همانند صندوق پس از جبران خسارت زیان دیده به بیمه گذار رجوع کند. حال آنکه چنین نیست و رجوع بیمه گر به بیمه گذار جنبه استثنائی دارد. در عین حال

بیمه‌گر در مواردی حق مراجعه به راننده مسبب حادثه را دارد. به عنوان مثال بر اساس ماده ۱۴: «در حوادث رانندگی منجر به جرح یا فوت که به استناد گزارش کارشناس تصادفات راهنمایی و رانندگی یا پلیس راه، علت اصلی وقوع تصادف یکی از تخلفات رانندگی حادثه ساز باشد، بیمه‌گر مکلف است خسارت زیان دیده را بدون هیچ شرط و اخذ تضمین پرداخت کند و پس از آن می‌تواند به شرح زیر برای باز یافت به مسبب حادثه مراجعه کند:

- در اولین حادثه ناشی از تخلف حادثه ساز راننده مسبب در طول مدت بیمه نامه: معادل دو و نیم درصد (۲/۵٪) از خسارتهای بدنی و مالی پرداخت شده؛

- در دومین حادثه ناشی از تخلف حادثه ساز راننده مسبب در طول مدت بیمه نامه: معادل پنج درصد (۵٪) از خسارت های بدنی و مالی پرداخت شده؛

- در سومین حادثه ناشی از تخلف حادثه ساز و حوادث بعد از آن در طول مدت بیمه نامه: معادل ده درصد (۱۰٪) از خسارت های بدنی و مالی پرداخت شده.

- همچنین وفق ماده ۱۵: «در موارد زیر بیمه‌گر مکلف است بدون هیچ شرط و اخذ تضمین، خسارت زیان دیده را پرداخت کند و پس از آن می‌تواند به قائم مقامی زیان دیده از طریق مراجع قانونی برای باز یافت تمام یا بخشی از وجوه پرداخت شده به شخصی که موجب خسارت شده است، مراجعه کند:

- اثبات عمد مسبب در ایجاد حادثه نزد مراجع قضایی؛

- رانندگی در حالت مستی یا استعمال مواد مخدر یا روانگردان مؤثر در وقوع حادثه که به تأیید نیروی انتظامی یا پزشکی قانونی یا دادگاه رسیده باشد؛

- در صورتیکه راننده مسبب، فاقد گواهینامه رانندگی باشد یا گواهینامه او متناسب با نوع وسیله نقلیه نباشد؛

- در صورتیکه راننده مسبب، وسیله نقلیه را سرقت کرده یا از مسروقه بودن آن، آگاه باشد».

در همه این موارد، بیمه‌گر تنها حق مراجعه به راننده مسبب حادثه را دارد و امکان مراجعه بیمه‌گر به دارنده وسیله نقلیه، در قانون پیش بینی نشده است. در واقع قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ در جهت حمایت بیشتر از زیان دیدگان برآمده و حتی بیمه‌گر را مکلف کرده است که در موارد خاصی که علی‌الصول از استثنائات پوشش بیمه‌ای محسوب می‌شوند، از عهده خسارات بدنی اشخاص ثالث برآید و سپس برای عودت خسارات پرداختی به قائم مقامی از شخص آسیب دیده به مسئول حادثه مراجعه نماید. همانطور که در ماده ۱۵ قانون مذکور بیان شده اولاً قانونگذار هیچ مسئولیتی برای دارنده قائل نشده؛ و ثانیاً با رویکردی مشابه قانون سال ۱۳۴۷ دایره تکلیف شرکت بیمه را وسعت بخشیده است. بدین صورت که در قانون ۱۳۴۷ حکم به پرداخت بیمه‌گر و مراجعه بعدی، تنها در مورد ایراد خسارت عمدی و رانندگی بدون گواهینامه بود اما در قانون ۱۳۹۵ طی اقدامی هوشمندانه و در جهت حمایت بیشتر از زیان دیده دامنه تکلیف بیمه‌گر را گسترش داده و علاوه بر دو مورد مذکور به رانندگی در حالت مستی و تحت تأثیر مواد مخدر و روانگردان، سرقت و تصرف غیرقانونی نیز اشاره کرده است. علاوه بر این در گامی سودمند منظور از رانندگی بدون گواهینامه را نیز صراحتاً بیان نموده است. (بابایی، ۱۴۰۰: ۲۴۶).

۴. عدم احتمال رجوع صندوق جبران خسارت های بدنی به دارنده (مالک یا اموال شخص ثالث؟)

پوشیده نیست که در صورت عدم رعایت تکلیف اخذ بیمه نامه از سوی دارندگان وسایل نقلیه، در قبال زیان دیدگان، صندوق جبران خسارت های بدنی مسئول جبران خواهد بود؛ اما سؤال قابل طرح اینکه در صورت جبران خسارت، صندوق حق مراجعه به چه کسی را خواهد داشت؟ دارنده یا راننده مسبب حادثه؟

آشکار است که در صورت تقبل مسئولیت مدنی برای دارنده های وسیله های نقلیه، حق رجوع این صندوق به مالک هم بایستی مورد قبول قرار می‌گرفت چراکه اصالتاً دارنده متعهد به جبران خسارت است و به استناد آن متعهد به بیمه نمودن می‌باشد و جبران خسارت از سوی بیمه‌گر و صندوق جبران خسارت به نیابت از وی و در طول مسئول حادثه صورت گرفته است. (تقی زاده، ۱۳۹۶: ۱۵۰).

بر اساس ماده ۲۵: «صندوق مکلف است بدون اخذ تضمین از زیان دیده یا مسبب زیان، خسارت زیان دیده را پرداخت نموده و پس از آن مکلف است به شرح زیر به قائم مقامی زیان دیده از طریق مراجع قانونی وجوه پرداخت شده را باز یافت کند:

- در صورتی که پرداخت خسارت به سبب نداشتن، انقضاء یا بطلان بیمه نامه باشد به مسبب حادثه رجوع می‌کند؛
- در صورتیکه پرداخت خسارت به سبب تعلیق یا لغو پروانه یا توقف یا ورشکستگی بیمه گر موضوع ماده (۲۲) این قانون باشد به بیمه گر و مدیران آن رجوع می‌کند.
- در صورتی که پرداخت خسارت به سبب شناخته نشدن وسیله نقلیه مسبب حادثه باشد، پس از شناخته شدن آن حسب مورد به مسبب حادثه یا بیمه گر وی رجوع می‌کند؛
- در صورتی که پرداخت خسارت به سبب خارج از ظرفیت بودن سرنشینان داخل وسیله نقلیه مسبب حادثه باشد به مسبب حادثه رجوع می‌کند».

در هیچ یک از موارد مذکور در این ماده، حتی در فرضی که وسیله نقلیه فاقد بیمه‌نامه معتبر بوده یا مدت بیمه نامه منقضی شده، امکان مراجعه صندوق به دارنده وجود ندارد. همچنین وفق ماده ۱۲ این قانون «... در مواردی که به علت عدم رعایت ظرفیت مجاز وسیله نقلیه، مجموع خسارات بدنی زیان دیدگان وسیله نقلیه مقصر حادثه بیش از سقف مذکور باشد، مبلغ خسارت مورد تعهد بیمه گر به نسبت خسارت وارده به هر یک از زیان دیدگان بین آنان تسهیم می‌گردد و مابه التفاوت خسارت بدنی هر یک از زیان دیدگان توسط صندوق تأمین خسارت های بدنی وفق مقررات مربوط پرداخت و مطابق مقررات این قانون از مسبب حادثه باز یافت می‌شود».

تضمین های اجرایی در خصوص تکلیف دریافت بیمه نامه

همانگونه که گذشت قانونگذار در هیچیک از مواد قانون برای دارندگان وسایل نقلیه، مسئولیت مدنی قائل نشده است و تنها او را مکلف به اخذ بیمه نامه کرده است. در خصوص این تکلیف ضمانت اجرای مختلفی وضع شده که مهمترین آنها پرداخت جرمیه به صندوق جبران خسارت های بدنی است.

۱. کیفرهای نقدی مورد بحث

بند پ ماده ۴ مقرر می‌دارد: «در صورتی که خودرو، فاقد بیمه نامه موضوع این قانون بوده و وسیله نقلیه با اذن مالک در اختیار راننده مسبب حادثه قرار گرفته باشد، در صورتی که مالک، شخص حقوقی باشد، به جزای نقدی معادل بیست درصد (۲۰٪) و در صورتیکه مالک شخص حقیقی باشد به جزای نقدی معادل ده درصد (۱۰٪) مجموع خسارات بدنی وارده محکوم می‌شود. مبلغ مذکور به حساب درآمدهای اختصاصی صندوق نزد خزانه داری کل کشور واریز می‌شود و با پیش بینی در بودجه های سالانه، صد درصد (۱۰۰٪) آن به صندوق اختصاص می‌یابد».

همانگونه که از عبارت این بند به خوبی آشکار است ضمانت اجرای وضع شده علاوه بر اینکه یک ضمانت اجرای کیفری است و جنبه مدنی ندارد، مشروط به تحقق خسارت است و در صورتی قابل مطالبه می‌باشد که وسیله نقلیه متعلق به دارنده، منجر به ورود خسارت به ثالث گردد؛ بنابراین در صورتی که مالکی به تکلیف خود در اخذ بیمه نامه عمل ننماید و وسیله نقلیه وی منجر به ورود خسارت به دیگری شود، زیان دیده تنها حق مراجعه به راننده مسبب حادثه و صندوق جبران خسارت های بدنی را دارد و در این صورت دارنده تنها به پرداخت جزای نقدی محکوم می‌شود. اخذ جزای نقدی به عنوان ضمانت اجرای تکلیف بیمه کردن خودرو از نوآوری های قانون جدید است و در دو قانون قبلی جزای نقدی وضع نشده بود.

لازم به ذکر است بر اساس مبانی فقهی قانونگذاری در عصر حاضر، قانونگذار می‌تواند در حوزه اباحت شرعی یا همان منطقه الفراغ الزام به فعل یا ترک فعلی نماید و برای این الزامات ضمانت اجرا وضع کند و وضع ضمانت اجرا از اختیارات حاکم اسلامی است لیکن آنچه تفتن بر آن نیازمند اندکی تأمل است اینکه، اختیار حاکم در وضع ضمانت اجرا محدود به وضع ضمانت اجرای کیفری است و ضمانت اجرای احکام مستحدثه نمی‌تواند با احکام ثابت در تعارض باشد و از این رو حاکم نمی‌تواند ضمانت اجرای لازم به اخذ بیمه را ضمان قهری و مسئولیت مدنی بداند چراکه افزودن یا کاستن از اسباب ضمان قهری خروج از موازین اسلامی بوده و مطابق اصول مسلم قانون اساسی از جمله اصل ۴ از صلاحیت قانونگذار خارج است. (شریف، ۱۳۹۲: ۵۸۶).

ولی وضع تضمین اجرای جزایی از جمله پرداخت کیفر نقدی به اتکا قاعده های فقهی مانند «التعزیر لکل عمل المحرم و التعزیر بما یراه الحاکم» با سدی مواجه نخواهد بود. به عنوان مثال مقنن هرچند برای حفظ ایمنی اجتماعی، درج نکاح و طلاق

را ضروری می‌داند، لکن نمی‌تواند با دخل و تصرف در شرایط و احکام وضعی نکاح، ضمانت اجرای عدم ثبت را عدم تحقق نکاح بداند بلکه ضمانت اجرای این احکام صرفاً ضمانت اجرای کیفری از قبیل جزای نقدی و یا حبس می‌باشد.

بر این اساس رعایت قانون‌ها و مقرراتی که در حیطه منطقه الفراغ وضع می‌شوند، از طرف مکلفین ضروری است و مجازات تخلف‌کننده به هر حالت که حاکم صالح می‌داند اعم از جزای نقدی یا که قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵ نیز مطابق با شلاق مشروع و بلامانع است (فاضل لنکرانی، ۱۴۲۸: ۱۵۱). این دیدگاه، مهر تأیید نظارت فقهای شورای نگهبان را نیز با خود داشته است در حالی که وضع مسئولیت مدنی در قانون ۱۳۴۷ برای دارندگان وسایل نقلیه مسلماً از این حیث مخالف اصول و موازین شرعی بوده است.

۲. پرداخت به اندازه یک سال حق بیمه اجباری

بر اساس بند ب ماده ۲۴ قانون مزبور یکی از منابع مالی صندوق جبران خسارات های بدنی مبلغی معادل حداکثر یک سال حق بیمه اجباری که از دارندگان وسیله نقلیه ای که از انجام بیمه موضوع این قانون خودداری کنند، وصول می‌شود. از این رو دارندگان علاوه بر پرداخت جزای نقدی مطرح در ماده ۴، در صورت امتناع از بیمه نمودن، مکلف به پرداخت حق بیمه یکساله نیز می‌باشند که این ضمانت اجرا نیز فاقد وصف حقوقی است و بیشتر جنبه کیفری دارد لیکن مشروط به تحقق خسارت نیست و در هر حال از مستنکفین اخذ بیمه نامه اخذ می‌شود. این حکم در بند ب ماده ۱۱ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷ نیز وجود داشت. ماهیت حقوقی مبلغ مذکور مبهم است و مرجع و نحوه وصول و ایصال آن به صندوق تأمین خسارت های بدنی نیز مورد اشاره قرار نگرفته است.

۳. سایر ضمانت اجرای تکلیف اخذ بیمه نامه

گفته شد که مهمترین ضمانت اجرای مقرر در قانون مصوب ۱۳۹۵ در خصوص تکلیف اخذ بیمه نامه، پرداخت جزای نقدی مندرج در ماده ۴ می‌باشد. در عین حال قانونگذار ضمانت اجرای دیگری نیز برای این تکلیف در نظر گرفته است که هیچیک از این تکالیف وصف مسئولیت مدنی و تعهد به جبران خسارت را ندارد و بیشتر جنبه کیفری یا انتظامی دارد.

۴. احتساب دارندگان وسایل نقلیه به عنوان شخص ثالث و نفی مسئولیت تبعی بیمه گر نسبت به دارنده

تا پیش از اصلاح های سال ۱۳۸۷ دارنده وسایل نقلیه از جمله استثنای شخص ثالث محسوب می‌شد. در توجیه این حکم قانون گذار، برخی حقوقدانان معتقدند که دارنده خود مسئول جبران خسارت است و در واقع شرکت بیمه بر اساس قراردادی که با دارنده منعقد نموده، نماینده یا جانشین وی در جبران خسارت محسوب می‌شود. لذا با توجه به اصل نسبی بودن قراردادهای و با عنایت به اینکه دارنده خود یکی از طرفین اصلی قرارداد بیمه است باید او را از جمله استثنای شخص ثالث بدانیم. درواقع مسئولیت بیمه گر، تابعی از مسئولیت دارنده است و از این رو بیمه گر در قبال خود دارنده هیچگونه مسئولیتی ندارد. از این رو این دسته از حقوقدانان تلویحاً رویکرد قانونگذار را مورد انتقاد قرار داده و توجیه آن را از حیث اصول حقوقی دشوار دانسته اند. (ره پیک، ۱۳۹۰: ۱۷۶). در اصلاحات به عمل آمده در سال ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵ قانونگذار مسئولیتی برای دارندگان قائل نشده است تا مسئولیت بیمه گر را جانشین و تابع آن بدانیم و از این رو دارندگان را همچنان مشمول شخص ثالث ندانیم. به بیان دیگر برخلاف قانون ۱۳۴۷ که دارندگان در قبال خسارات وارده به اشخاص ثالث مسئولیت مدنی داشتند و مکلف بودند این مسئولیت خود را بیمه نمایند و بیمه گر در پرداخت خسارت جانشین آنها محسوب می‌شد، امروزه دارندگان، هیچ مسئولیت مدنی و تعهدی نسبت به جبران خسارت ندارند تا مسئولیت بیمه گر را تابع آن بدانیم و پرداخت خسارت به دارنده از سوی بیمه گر را دشوار و غیرقابل توجیه پنداریم بلکه مسئولیت بیمه گر صرفاً در رابطه با مسئولیت راننده مسبب حادثه را می‌توان نیابتی دانست، از این رو صرفاً راننده مسبب حادثه شخص ثالث محسوب نمی‌شود؛ زیرا راننده خود مسئول است و در قبال خود نمی‌تواند تعهد به جبران خسارتی داشته باشد تا بیمه گر به نیابت و جانشینی او عهده دار آن باشد.

نتیجه گیری

در سیستم حقوقی ایران به پیروی از فقه امامیه برای شناسایی اثر هر نهاد حقوقی، در آغاز ماهیت آن جستجو گشته و پس از آن، اثرات مشخص می‌گردد. سنت فقهاء بر این می‌باشد که در تماس با هر پدیده ای، تلاش خویش را به کار برده اند تا با

بکارگیری از تطبیق آن با نهادهای موجود، ساختار و احکام آن را بشناسند. این سنت در حقوق موضوعه و به خصوص حقوق ما نیز جاری بوده است. همین تفکر سنتی است که دانشمندان را وادار می‌سازد در تبیین مشروعیت بیمه به عنوان یک پدیده نوظهور، دست به دامان توجیه و تطبیق آن در قالب عقود شناخته شده شوند. اگر با پذیرش این شیوه بخواهیم دست به شناسایی بیمه مسئولیت بزنیم، آنگاه در ماهیت آن با دو توجیه مواجه می‌گردیم. نخست آنکه بیمه مسئولیت، تضمین بیمه گر خواهد بود بر پرداخت خسارت های منسوب به بیمه گذار و صیانت از دارایی او، دوم آنکه بیمه مسئولیت همان تضمین به سود شخص ثالث می‌باشد. قبول هر کدام از این توجیه ها طبیعتاً سبب شناسایی اثرهای مختلفی خواهد شد.

با توجه به دغدغه مهم قانونگذاران در جبران خسارت بدنی و نتیجتاً جبران آسیب های مالی و غیرمالی مربوطه و پذیرش اصل لزوم جبران کامل خسارات، در صورت ناتوانی عامل ورود زیان و یا عدم شناسایی او دولت ها نیز حظی در امر جبران خسارات به عهده گرفته اند. این سهم از مسئولیت دولت در حقوق ما در قالب دیه از بیت المال قابل پرداخت است.

در قوانین کیفری در مورد ایراد خسارات بدنی و جانی، مبلغی با توجه به نوع و شدت خسارت وارده به عنوان دیه تعیین شده، و در قوانین مدنی نیز قانون مسئولیت مدنی جبران ضرر و زیان بدنی را در طیف وسیعی از خسارت (خسارت معنوی و خسارت از کارافتادگی و خسارت ناشی از درمان به رسمیت می‌شناسد. اما با توجه به این که در برخی فروض دیه تمام خسارت و هزینه های درمانی را پوشش نمی‌دهد، ثابت دانستن میزان خسارات در قالب دیه به نظر منطقی نمی‌نماید؛ امری که مطالبه خسارت مازاد بر دیه را توجیه می‌نماید. اما به نظر می‌رسد، جمع عنوان دیه و خسارت با مانع قانونی مواجه باشد و لذا اعتقاد بر آن است که به مجنی علیه این حق انتخاب دریافت یکی از دو عنوان دیه و مبلغی که قاضی با جلب نظر کارشناس به عنوان خسارت معین می‌کند را اعطا نمود. بدیهی است چنان چه عنوان خسارت مورد مطالبه مجنی علیه باشد، کل خسارات اعم خسارات بدنی، خسارت معنوی، خسارت از کارافتادگی و خسارت ناشی از درمان نیز می‌تواند در ضمن این عنوان پوشش داده شود.

مبنای مسئولیت بیمه گر در بیمه اجباری به ظاهر قرارداد بیمه است اما در واقع، توزیع خسارت می‌باشد. همه خسارات حاصل از حوادث خودرو در یک دوره معین محاسبه شده و بر اساس معیارهای معقول بر کلیه دارندگان خودرو سرشکن گردیده و بیمه گران مأمور شده اند به وسیله قراردادهای بیمه اجباری آن را گردآوری کنند و سپس بخشی از آن را برای هزینه درمان آسیب دیدگان این حوادث در اختیار مراکز درمانی بگذارند؛ و بخش دیگر را به صندوق تامین خسارتهای بدنی بسپارند تا از محل آن زیان آسیب دیدگان بی پشتیبان جبران شود؛ بخشی را هم در اختیار پلیس بگذارند تا در جهت بازدارندگی به کار گیرد (ماده ۲۷ قانون ۱۳۸۷)؛ و با بقیه وجوه گردآوری شده زیان بدنی و حد معینی از خسارت مالی زیان دیدگان را جبران کنند. روند مزبور که کارکرد آن منتظم و خودکفاست «سامانه مسئولیت مدنی جمعی» نامیده شده و مسئولیت بیمه گر مبتنی بر آن است. بر این مبناء، ملاک مسئولیت بیمه گر «تحقق عرفی حادثه خودرو» است. اینکه حادثه مسبب یا مقصر دارد یا نه اهمیت ندارد. نوع مسئولیت «مطلق» است. منوط به اینکه سانحه زیانبار عرفاً حادثه خودرو تلقی شود، بیمه گر مسئول است حتی اگر قوه قاهره آن را پدید آورده باشد. گنجاندن شرط های فسخ، تعلیق، یا شروطی که به حقوق اشخاص ثالث لطمه وارد سازد، در قرارداد بیمه اجباری ممنوع است.

منابع

۱. امیری قائم مقام، عبدالمجید (۱۳۸۵)، حقوق تعهدات، جلد اول، تهران: میزان.
۲. ایزانلو، محسن (۱۳۸۸)، نقد و تحلیل قانون بیمه اجباری، فصلنامه حقوق، شماره ۴.
۳. بابایی، ایرج (۱۴۰۰)، حقوق بیمه، تهران: سمت.
۴. تقی‌زاده، ابراهیم، هاشمی احمدعلی (۱۳۹۶)، مسئولیت مدنی (ضمان قهری)، تهران: انتشارات پیام نور.
۵. تیزمهر، زهرا؛ شرافت پیم، محمدرضا (۱۳۹۸)، تحولات مسئولیت مدنی دارندگان وسایط نقلیه موتوری زمینی در قوانین موضوعه، دانشنامه های حقوقی، شماره ۳.
۶. جعفری لنگرودی، محمدجعفر (۱۴۰۰)، دوره مبسوط در ترمینولوژی حقوق، تهران: گنج دانش.

۷. جعفری لنگرودی، محمدجعفر (۱۳۹۶)، حقوق تعهدات، تهران: گنج دانش.
۸. خدابخشی، عبدالله (۱۳۹۰)، تأثیر بیمه در حقوق مسئولیت مدنی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، تهران: دانشگاه تهران.
۹. خدابخشی، عبدالله (۱۳۹۰)، مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران، مجله حقوقی دادگستری، شماره ۷۴.
۱۰. خدابخشی، عبدالله (۱۳۹۵)، جبران خسارت کارگران در نظام مسئولیت مدنی، تهران: شرکت سهامی انتشار.
۱۱. رحیمی، حبیب (۱۳۹۹)، مسئولیت مدنی، الزامات خارج از قرارداد، تهران: سمت.
۱۲. روحانی، فرامرز (۱۳۹۰)، حسابداری نمایندگان و کارگزاران بیمه، تهران: انتشارات چاپ و نشر بازرگانی.
۱۳. ره‌پیک، سیامک (۱۳۹۰)، مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه بر اساس قانون بیمه اجباری مصوب سال ۱۳۸۷ در مقایسه با قانون مصوب ۱۳۴۷، فصلنامه حقوق، شماره ۳.
۱۴. شریف، محمد مهدی (۱۳۹۲)، منطق حقوق، تهران: شرکت سهامی انتشار.
۱۵. طهماسبی، جواد (۱۳۹۰)، گفتمان دامن‌ه اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۹، مجله حقوقی دادگستری، شماره ۶۸.
۱۶. فاضل لنکرانی، محمد (۱۴۲۸ق)، جامع‌المسائل، جلد ۲. قم: امیر.
۱۷. کاتوزیان، ناصر، ایزانلو، محسن (۱۳۹۷)، الزام‌های خارج از قرارداد (مسئولیت مدنی)، جلد ۳، تهران: گنج دانش.
۱۸. کاظمی، محمود (۱۳۹۱)، اثر فعل زیان دیده بر مسئولیت مدنی عامل زیان دیده، فصلنامه حقوق قضایی، شماره ۵۷.

