

مقاله علمی پژوهشی

مبنای فقهی حقوقی مسئولیت اشخاص حقیقی در قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به
شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵

مجید عزیزانی*

دکتری حقوق خصوصی، دانشگاه علوم قضایی، تهران، ایران

(دریافت: ۱۴۰۱/۰۱/۱۹ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۶/۱۴)

**Basises of Liability of the Persons Private in the Law of Obligatory Insurance for Damages
to Third Parties Approved in 2016**

Majid Aziziyan*

Ph.D. in Private Law, University of Judicial Sciences, Tehran, Iran

(Received: 08/Apr/2022

Accepted: 05/Sep/2022)

Abstract

In Iranian law, despite the dominance of the theory of fault, other principles such as Risk Theory, the presumption of fault and absolute responsibility have been accepted, and the basis of responsibility of each of the above persons is compatible with one of these principles. Explaining the basis of responsibility from this perspective is important that in different cases, the possibility or impossibility of imposing responsibility can be examined. For example, the basis of the driver's liability is the theory of fault, and therefore, if she observes all the rules and regulations of traffic, she will not be given the title of driver who caused the accident and is therefore exempt from liability. In the Law of Obligatory Insurance approved in 2016, several persons have been identified as responsible for financial and physical damages payable to persons injured in accidents caused by vehicles. From the insurance company, the Fund of Providing Corporeal Damages, the driver who caused the accident to the pedestrian who passes through unauthorized areas. All these people and other people such as the road administration are obliged to compensate the damages, but the reason for the responsibility of each is different, and accordingly, the basis of their civil liability is different from each.

Key words: Driver, Insurer, The Basis of Liability, Law of Obligatory Insurance, Fund of Providing Corporeal Damages.

چکیده

اشخاص حقیقی از جمله راننده، دارنده و عابر پیاده از جمله افرادی هستند که حسب مورد، هر کدام می‌توانند دارای مسئولیت و تکالیف بر اساس قواعد عام و خاص باشند. تقصیر به‌عنوان مبنای عام و اولیه مسئولیت مدنی در حقوق ایران مورد پذیرش قرار گرفته است و مسئولیت بدون تقصیر استثنا بر قاعده عام مذکور به شمار می‌آید، اما طبق ماده ۵۲۸ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲، قاعده عام مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی از تقصیر به خطر مورد تغییر قرار گرفت. قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵ با تغییر عنوان قانون و حذف مسئولیت مدنی دارندگان، ظاهراً مسئولیت مدنی برای دارندگان وسایل نقلیه قائل نشده است. ضرورت انجام تحقیق در این است که مبنای مسئولیت اشخاص حقیقی از جمله راننده مسبب حادثه و دارنده وسیله نقلیه در مقایسه با اشخاص حقوقی از جمله بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارات بدنی به ترتیب از حیث قراردادی و حکم قانونی بودن پرداخت خسارت کاملاً متمایز است. روش مقاله با مطالعه منابع فقهی و حقوقی توأم تطبیق با تحلیل رویه قضایی به روش کتابخانه‌ای به نحو تحلیلی-توصیفی و کاربردی جهت تبیین مبنای مسئولیت اشخاص حقوقی مندرج در قانون بیمه اجباری است.

کلیدواژه‌ها: راننده، بیمه‌گر، مبنای مسئولیت، قانون بیمه اجباری، صندوق تأمین خسارات بدنی.

مقدمه

در حوادث ناشی از رانندگی از گذشته تا به امروز، مسئولیت اشخاص جبران کننده زیان در قواعد عام و خاص، تشدید شده و در قوانین خاص مسئولیت‌های شدیدتری نیز پیش‌بینی شده است. ماده ۱ قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵، همهٔ دارندگان وسایل نقلیه را مکلف می‌کند تا وسایل خود را در قبال خساراتی که به اشخاص ثالث وارد می‌کنند، بیمه کنند. همچنین براساس تبصره ۲ همین ماده، مسئولیت دارنده مانع از مسئولیت شخص مسبب اصلی حادثه نیست، اما در این ماده و سایر مواد قانون، مشخص نیست که مبنای مسئولیت دارندگان چیست؟ (ره‌پیک، ۱۳۹۵: ۱۹۲) در ماده ۱ قانون سابق، علاوه بر تکلیف دارنده وسیله نقلیه به بیمه کردن وسیله، اصل بر مسئولیت دارندگان قرار داده شده بود و با توجه به بند ۱ ماده ۴ که خسارات ناشی از فورس‌ماژور از قبیل جنگ، سیل و زلزله از شمول بیمه خارج می‌شد، مبنای مسئولیت، بر اساس نظریه خطر و مسئولیت عینی، قابل توجیه بود. (کاتوزیان و دیگران، ۱۳۸۰: ۲۹) بنابراین، اگر دارندگان وسایل نقلیه یا شرکت بیمه، وجود قوه قاهره را اثبات می‌کردند از مسئولیت معاف می‌شدند. در قانون جدید، نه تنها در مورد مبنای مسئولیت دارندگان به صراحت بحث نشده، بلکه در ماده ۷ قانون، در ضمن موارد خارج از شمول بیمه، به قوه قاهره نیز اشاره نشده است. حال این سؤال مطرح می‌شود که مسئولیت شرکت بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارات بدنی و دارندگان وسایل نقلیه با کدام مبنای نظری توجیه می‌شود؟ (ره‌پیک، ۱۳۹۵: ۱۹۳)

به‌رغم تغییرات مهم و زیاد در قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵، هم‌چنان ابهامات زیادی در این قانون در مبنای وجود دارد. در این راستا مقالاتی در مورد قانون بیمه اجباری سال ۱۳۹۵ نگاشته شده است^۱، اما مطلبی

که همواره مغفول مانده مبنای مسئولیت اشخاص حقیقی است که پرداخت نهایی خسارات مالی و بدنی بر آنان تحمیل شده است.

با توجه به افزایش این‌گونه خسارات، کشورهای مختلف سعی کرده‌اند از زیان‌دیده این حوادث حمایت کنند، هرچند همه آنها به یک نحوه عمل نکرده‌اند: در برخی کشورها مانند انگلیس مقررات عمومی مسئولیت مدنی و ضمان قهری همچنان حاکم است و مسئولیت خاص پیش‌بینی نشده است و تنها با گسترش تأمین اجتماعی نسبت به جبران خسارات بدنی اقدام نموده‌اند. در بعضی کشورها مانند بلژیک برای مسئولیت ناشی از اشیای تحت حفاظت انسان که اتومبیل نیز زیرمجموعه آنهاست، مقررات و قواعد خاصی پیش‌بینی شده است و در گروه سوم از کشورها، ویژگی‌ها و خصوصیات حوادث ناشی از رانندگی اتومبیل موجب شده تا مقررات خاصی تنها برای این حوادث وضع شود که آلمان و فرانسه و بسیاری از کشورها در این دسته قرار می‌گیرند. در ایران نیز هرچند ماده ۳۳۵ ق. م. حکم تصادم وسایل نقلیه را مقرر نموده بود و شخصی را که تصادم در نتیجه عمد یا مسامحه او حاصل شده، مسئول تلقی کرده بود، لیکن به همان دلالی که درباره دیگر کشورهای جهان گفته شد، در سال ۱۳۴۷ قانون خاصی با عنوان قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث به تصویب رسید تا حمایت بیشتری از زیان‌دیدگان این وسایل نقلیه به عمل آورد. در سال ۱۳۸۷ قانونی با عنوان قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث به صورت آزمایشی به تصویب کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی رسید که برخلاف نامش، قانون قبلی را لغو و نسخ کرد و در سال ۱۳۹۵ نیز قانونی با عنوان «بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه» قانون آزمایشی ۱۳۸۷ را نسخ و احکام جدیدی را مقرر کرد. (صفایی، ۱۳۹۵: ۲۸۵)

با توجه به اینکه پرونده‌های مرتبط با حوادث رانندگی از دعاوی و شکایات کثیرالوقوع محسوب می‌شود و جهت

۱. برای مثال: احمد فراهانی؛ محمدحسین اسفندیارپور، مسئولیت مدنی ناشی از حوادث وسایل نقلیه در پرتو قانون جدید بیمه اجباری سال ۱۳۹۵، دوفصلنامه علمی تخصصی آموزه‌های حقوقی گواه، سال ۳، ش اول، بهار و تابستان ۱۳۹۶، صص ۵-۳۸؛ خلیل احمدی، مهم‌ترین نوآوری‌های قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه سال ۱۳۹۵، پژوهشنامه بیمه، سال ۳۲، ش ۳، پاییز ۱۳۹۶، صص ۱۰۳ تا ۱۲۳؛ قنوتی و همکار، مبنای تحدید مسئولیت در خسارات مالی ناشی از

حوادث رانندگی، مطالعات فقه و حقوق اسلامی، سال ۱۰، ش ۱۱، پاییز و زمستان ۱۳۹۷، صص ۲۸۳-۳۰۸.

فهمیده می‌شود که قانون‌گذار مبنای مسئولیت در حوادث رانندگی را تقصیر قرار داده و چنانچه هیچ‌کدام از طرفین مقصر نباشند، مسئولیتی محقق نمی‌شود و زیان بدون جبران باقی می‌ماند. (امامی، ۱۳۸۸: ج ۱) به دیگر سخن چون ماده ۳۳۵ ق.م.زیر عنوان تسبیب آمده است، می‌توان گفت مبنای مسئولیت تقصیر است و بدون اثبات آن مسئولیتی محقق نمی‌شود. (صفایی، ۱۳۹۵: ۲۸۸) با وجود مبانی متعددی که در نظام‌های مختلف حقوقی در زمینه مسئولیت مدنی مطرح شده و مورد پذیرش است (کاتوزیان، ۱۳۷۴: ۱۴۱/۱-۱۹۹)، در حقوق ایران فقط برخی از این مبانی نظیر اتلاف، تسبیب و نظریه تقصیر، به صراحت در قوانین مختلف قابل ملاحظه است. (کاتوزیان، ۱۳۷۴: ۳۷/۲؛ صفایی و رحیمی، ۱۳۹۵: ۶۲) همچنین برخی مبانی به طور ضمنی و در تفسیر قوانینی نظیر قانون مسئولیت مدنی و قانون مجازات اسلامی توسط دکتربین مطرح شده است (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۵: ۶۷؛ بادینی، ۱۳۹۲: ۷۷)، مانند نظریه خطر یا فرض تقصیر در ارتباط با مسئولیت کارفرما.

براساس مبنای تقصیر، مسئولیت شخص تنها در صورتی قابل پذیرش است که خسارات وارده ناشی از تقصیر و خطای زیان‌زننده باشد. این مبنای مسئولیت در بسیاری از نظام‌های حقوقی به عنوان مبنای اصلی مسئولیت مدنی پذیرفته شده است. (بابایی، ۱۳۹۴: ۱۳۲) در دکتربین حقوقی، مسئولیت مدنی در حقوق ایران، بر مبنای نظریه تقصیر استوار است. (کاتوزیان، ۱۳۹۱: ۲۱۷/۱) البته برخی نظریه تقصیر را به عنوان مبنای مسئولیت قلمداد نمی‌کنند، بلکه عاملی می‌دانند که برای احراز رابطه سببیت نقش ایفا می‌کند. (بابایی، ۱۳۹۴: ۱۳۹) لازم به ذکر است که نظر اخیر نظری شاذ بوده و در رویه قضایی نیز نظریه تقصیر، مبنای حاکم در مسئولیت مدنی است. مطابق نظر هیأت عالی نشست قضایی «در کلیه مقررات مبین تحقق مسئولیت مدنی در قانون مجازات اسلامی، قانون مدنی و قانون مسئولیت مدنی (غیر از ماده ۱۲) مبنای مسئولیت، نظریه تقصیر می‌باشد...»^۲.

جولوگیری از صدور آرای متناقض، بررسی مبنای مسئولیت اشخاص حقیقی و تحلیل رویه قضایی چه در بحث آرای دادگاه‌ها و یا نشست‌های قضایی می‌تواند در اجرای این قانون جدید مثر ثمر باشد. بر همین اساس در این مقاله با تبیین و تحلیل آرای مراجع قضایی، نشست‌های قضایی، دکتربین و نظریات مشورتی تلاش شده گامی در راستای کاهش تهاافت آرای مراجع قضایی و تبیین مبنای مسئولیت اشخاص مذکور در قانون برداشته شود. جنبه نوآوری مقاله به این دلیل است که هیچ‌گونه مقاله‌ای تاکنون مبنای توأمان تئوری و عملی مسئولیت اشخاص حقوقی و حقیقی در قانون بیمه اجباری را مورد تحلیل قرار نداده است.

مبنای فقهی و حقوقی مسئولیت در قواعد عام و تحولات قانون‌گذاری جدید

در این قسمت به قواعد عام مسئولیت مدنی در حوادث رانندگی پرداخته می‌شود. مبنای مسئولیت حوادث رانندگی در قانون مدنی و قانون مجازات اسلامی واحد نیست و در گذشته قانون مدنی بر مبنای قواعد عمومی و در حال حاضر قانون مجازات اسلامی بر مبنای اقتضانات روز جامعه، مبنای مسئولیت را ترسیم و تبیین کرده است. برخی دکتربین دلیل تحولات قانون‌گذاری اخیر را چنین نظر داده‌اند که خسارت ناشی از تصادفات وسایل نقلیه در گذشته در کنار خسارات دیگر مورد مطالعه قرار می‌گرفت و تابع قواعد و اصول کلی مسئولیت مدنی بود، لیکن اختراع وسایل نقلیه جدید، به ویژه اتومبیل، موجب شد تا توجهی خاص به این نوع از مسئولیت معطوف شود؛ زیرا از یک‌سو آمار حوادث رانندگی بسیار تکان‌دهنده است و از سوی دیگر خسارات مالی و بدنی ناشی از این حوادث با حوادث ناشی از وسایل نقلیه سنتی قابل مقایسه نیستند. (همان: ۲۸۹)

۱. تفحص مبنای مسئولیت در قانون مدنی و سایر قوانین مرتبط و مبنای فقهی

قانون مدنی به عنوان قانون مادر در خصوص تصادم وسایل نقلیه حکم علی‌حده بیان کرده است. از ظاهر ماده ۳۳۵ ق.م.^۱

هر دو مسئول خواهند بود».

۲. نشست قضایی شماره ۶۴۳۹-۱۳۹۸ مورخ ۹۷/۶/۱۳ استان مرکزی/شهر ساوه. قابل ملاحظه در پایگاه: <https://www.neshast.org/>

۱. «در صورت تصادم بین دو کشتی یا دو قطار راه آهن یا دو اتومبیل و امثال آنها مسئولیت متوجه طرفی خواهد بود که تصادم در نتیجه عمد یا مسامحه او حاصل شده باشد و اگر طرفین تقصیر یا مسامحه کرده باشند،

در این نظر تنها رابطه علیت به عنوان رکن مسئولیت مدنی ذکر شده، اما مشخص است که فعل زیان بار رکن دیگر مسئولیت مدنی است که فعل همراه با تقصیر می‌باشد. در این رابطه ماده ۱۴۵ قانون مجازات اسلامی نیز به لزوم وجود تقصیر در جرایم غیر عمدی تأکید می‌کند.^۲

۲. ترجیح نظریه خطر بر تقصیر در قانون مجازات اسلامی ۱۳۹۲

تا قبل از تصویب قواعد مغایر با حکم ماده ۳۳۵ ق.م. نظریه تقصیر در مورد حوادث رانندگی، نظریه غالب و قاطع بود. با تصویب قانون مجازات اسلامی، قاعده عام مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی تغییر کرد. بر طبق ماده ۵۲۸ قانون جدید: «هر گاه در اثر برخورد دو وسیله نقلیه زمینی، آبی یا هوایی، راننده یا سرنشینان آنها کشته شوند یا آسیب ببینند در صورت انتساب برخورد به هر دو راننده، هر یک مسئول نصف دیه راننده مقابل و سرنشینان هر دو وسیله نقلیه است و چنانچه سه وسیله نقلیه با هم برخورد کنند هر یک از رانندگان مسئول یک سوم دیه راننده‌های مقابل و سرنشینان هر سه وسیله نقلیه می‌باشند و به همین صورت در وسایل نقلیه بیشتر، محاسبه می‌شود و هر گاه یکی از طرفین مقصر باشد، به گونه‌ای که برخورد با او مستند شود، فقط او ضامن است». بدین ترتیب، از نظر قانون‌گذار صرف احراز رابطه سببیت و انتساب ضرر به راننده کافی برای مسئولیت است و میان حالتی که طرفین تصادم هر دو مقصراند و حالتی که هیچ کدام مقصر نیستند، تفاوتی نیست و در هر دو حالت طرفین مسئول هستند. به دیگر سخن، برای تحقق مسئولیت اثبات تقصیر لازم نیست و کافی است که میان ورود ضرر و فعل فاعل زیان رابطه سببیت وجود داشته باشد. بنابراین، می‌توان گفت که در این ماده مبنای مسئولیت نظریه

البته لازم به ذکر است که در مباحث مربوط به تسبیب و مطالبه دیه برخی از حقوقدانان بر این نظرند که وجود رابطه سببیت و علیت برای مطالبه دیه کافی است و نیازی به اثبات تقصیر نیست. فقهای متقدم و متأخر کثیری نیز بر این نظر بوده و ملاک ضمان را سببیت محسوب می‌کنند (شیرازی، ۱۴۲۷ق: ۴۳۷/۳؛ خمینی، ۱۴۲۵ق: ۴۳۵/۴؛ مرعشی نجفی، ۱۴۱۵ق: ۲۸۲/۱) عده‌ای از فقهای امامیه نیز بر این امر تأکید کرده و در جنایات غیر عمدی -در غیر موارد اتلاف- در صورتی دیه را قابل مطالبه می‌دانند که جنایت بر اثر تعدی ایجاد شده باشد. (حلی، ۱۴۰۳ق: ۳۹۶؛ طوسی، ۱۴۰۰ق: ۷۳۳) در این راستا ظاهر موادی از قانون مجازات اسلامی نظیر مواد ۵۰۶، ۴۹۲ و ۵۰۰ نیز مؤید این نظر است. با وجود چنین موادی از قانون مجازات به علاوه دکترین مطرح شده، می‌توان مدعی شد که در نظام حقوقی ایران نیز مسئولیت بدون تقصیر پذیرفته شده است، اما در رویه قضایی تقصیر نقشی کلیدی ایفا می‌کند. مثلاً در دادنامه شماره ۳۸۶۰۵۸۶۰۹۹۷۰۹۳۰ مورخ ۱۳۹۳/۳/۲۶ صادره از شعبه ۳۸ دیوان عالی کشور به لزوم احراز تقصیر و نقش کلیدی آن اشاره شده است.

عده‌ای از فقهای امامیه نیز بر این امر تأکید کرده و در جنایات غیر عمدی -در غیر موارد اتلاف- در صورتی دیه را قابل مطالبه می‌دانند که جنایت بر اثر تعدی ایجاد شده باشد. (همان‌جا) همچنین در مقابل ظاهر مواد مذکور در قانون مجازات اسلامی می‌توان به ماده ۴۵۲ قانون مجازات اسلامی اشاره کرد. این ماده را می‌توان به عنوان ناقض مواد مزبور محسوب نمود؛ چراکه این ماده تکلیف را روشن کرده و تمام احکام و آثار و مواد مربوط به دیه را به مباحث مسئولیت مدنی احاله می‌دهد. از آنجا که در مواد قانون مسئولیت مدنی از قبیل ماده ۱ و قاعده تسبیب و همچنین نظریه پذیرفته شده در نظام حقوقی ایران در باب مسئولیت مدنی به غیر از قانون مجازات اسلامی ۱۳۹۲ مبتنی بر تقصیر است، در غیر از اتلاف که بی نیاز از تقصیر موجب مسئولیت می‌شود، دیه در صورت ارتکاب تقصیر قابل مطالبه می‌باشد. نظریه مشورتی اداره حقوقی قوه قضاییه^۱ نیز مشعر بر این امر است. با اینکه

که «چنانچه رابطه علیت بین رفتار شخص حقوقی و خسارت وارد شده احراز شود، دیه و خسارت قابل مطالبه خواهد بود و در موارد دیگر قانونی نظیر ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ در خصوص اشخاص حقوقی حقوق عمومی و ماده ۱۸۴ قانون کار مصوب ۱۳۶۹ احکام خاصی را در خصوص خسارات وارده به اشخاص و چگونگی تعیین مسئول آنها مقرر کرده است. بنابراین، مسئولیت پرداخت دیه و خسارت، حسب مورد با رعایت قواعد مربوط به مسئولیت مدنی و از جمله مقررات فوق متوجه شخص حقیقی یا حقوقی است».

۲. «تحقق جرایم غیر عمدی، منوط به احراز تقصیر مرتکب است...».

۱. نظریه شماره ۷/۹۲/۲۱۲۹ - ۱۳۹۲/۱۱/۸: «... اما در خصوص ضرر و زیان ناشی از جرم و یا دیه، احکام و آثار مسئولیت مدنی یا ضمان را دارد همچنان که در خصوص دیه ماده ۴۵۲ بر این امر تصریح دارد و تبصره ماده ۱۴ قانون فوق‌الذکر نیز با توجه به ارکان مسئولیت مدنی بیان داشته است

بلکه در قانون‌گذاری اخیر (ماده ۵۲۸ ق.م.ا) از سبب حادثه بودن وسایل نقلیه و تحت شمول قرار گرفتن تسبیب عدول شده و خسارات ناشی از حوادث رانندگی از مصادیق اتلاف تلقی شده است.

مبنای مسئولیت دارنده در قانون بیمه اجباری

علاوه بر اشخاص حقوقی نظیر صندوق تأمین خسارات بدنی، شرکت بیمه‌گر که در یک حادثه ناشی از تصادف وسایل نقلیه مسئول پرداخت خسارات مالی و بدنی محسوب می‌شوند و پرداختن به آن در این مقاله نمی‌گنجد و در مقاله جداگانه به آن پرداخته می‌شود، اشخاص حقیقی نیز نظیر راننده، دارنده و عابر هستند که بررسی مینا و حدود مسؤلیت هر یک از آنان ضروری به نظر می‌رسد که در ادامه مبنای مسؤلیت هر یک از این اشخاص نیز مورد بررسی قرار می‌گیرد.

مقتن دارنده وسیله نقلیه را در تبصره ۱ ماده ۲ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ چنین معرفی می‌کند: «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». بیمه‌گران در واقع به‌مثابه نمایندگان بیمه‌گذاران هستند. (قاسم‌زاده، ۱۳۷۸: ۱۶۵) رویکرد کلی قانون بیمه اجباری، حمایت اساسی از زیان‌دیدگان و جانشینی به نسبت کامل بیمه از دارندگان در مقابل اشخاص ثالث است. به همین دلیل استثنائات این قانون در حمایت از زیان‌دیده نسبت به قانون سابق کمتر است.

آیا می‌توان گفت در قانون جدید به‌طور تلویحی، مبنای مسؤلیت مطلق و تضمین در مسؤلیت دارندگان وسایل نقلیه و شرکت‌های بیمه به جانشینی آنها پذیرفته شده است؟ معنای این سخن آن است که در صورت ورود خسارت از طریق وسایل نقلیه، در هر حال، باید خسارت اشخاص ثالث جبران شود و حتی اثبات قوه قاهره نیز مانع از جبران نیست و تنها استثنائات مصرح در قانون می‌تواند مانعی برای جبران تلقی شود. (John Bell & Others, Principles of French Law: (383

در مقابل، ممکن است با استناد به نظریه کلی «علل خارجی»، وجود قوه قاهره باعث معافیت از جبران دانسته شود. با توجه به تبصره ۲ ماده ۱ قانون جدید نیز نظر اخیر، تقویت می‌شود؛ زیرا در این تبصره، مسؤلیت شخصی سبب حادثه، پذیرفته شده است. در این حالت، شخص سبب، به‌عنوان علت

خطر است و خسارت ناشی از وسایل نقلیه از مصادیق اتلاف است نه تسبیب.

این تعبیر را می‌توان به دو گونه توجیه کرد: (۱) چون معیار تشخیص اتلاف از تسبیب عرف است، دیدگاه عرف از زمان تصویب قانون مدنی تا زمان تصویب قانون مجازات اسلامی تغییر کرده و امروز وسیله نقلیه به‌عنوان واسطه میان ورود ضرر و فعل فاعل زیان نادیده گرفته می‌شود و به‌همین جهت برخورد دو وسیله نقلیه در ماده ۵۲۸ ق. ج. م. ا. مصادیق مباشرت در جنایت شناخته شده است.

(۲) قانون‌گذار بر طبق نظر غالب در میان فقها صرف رابطه سببیت و استناد را برای تحقق مسؤلیت مدنی کافی دانسته و به‌همین دلیل ماده مزبور را این‌گونه تدوین کرده است. هر یک از این دو توجیه درست باشد، به‌هرحال قاعده عام مسؤلیت ناشی از وسایل نقلیه، تغییر کرده و این مسؤلیت دیگر مبتنی بر تقصیر نیست و در این مورد مسؤلیتی محض و عینی مقرر شده است. با وجود این، مفهوم تقصیر در ماده فوق کاملاً منتفی نیست و در باب احراز رابطه سببیت به آن اشاره شده است؛ زیرا به‌موجب ماده مزبور اگر یک طرف مقصر باشد، خسارت به او نسبت داده می‌شود و فقط او مسئول جبران خسارت است. (صفایی، ۱۳۹۵: ۲۸۹) به نظر می‌رسد که کارآمدترین نظریه در حوزه مسؤلیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و نزدیک‌ترین آنها به نظر قانون‌گذار و مصالح اجتماعی، نظریه خطر است که براساس آن به مجرد ورود ضرر و فارغ از در نظر گرفتن تقصیر، راننده مسئول است و او می‌تواند با اثبات انتساب حادثه دیگری و یا عامل خارجی و قوه قاهره از مسؤلیت رهایی یابد. (بهرامی احمدی، ۱۳۹۳: ۴۷۵)

بنابراین، همان‌طور که ملاحظه می‌شود مقتن به جهت حمایت بیشتر از زیان‌دیده حوادث رانندگی از نظریه تقصیر موضوع ماده ۳۳۵ قانون مدنی عدول کرده و در ماده ۵۲۸ ق.م.ا ۱۳۹۲ به نظریه خطر روی آورده است. برتری نظریه خطر بر تقصیر از حیث حمایت از زیان‌دیده و تأمین هدف اصلی مسؤلیت مدنی که همان جبران زیان زیان‌دیده است، این است که نیازی به اثبات تقصیر عامل زیان نبوده و صرف انتساب ضرر به وی و احراز رابطه سببیت کفایت می‌کند. از سویی در حال حاضر عرف جامعه وسایل نقلیه را به‌عنوان سبب حادثه تلقی نمی‌کند که مشمول تسبیب و لزوم احراز تقصیر باشد (بر خلاف نظر سابق مقتن در ماده ۳۳۵ ق.م.ا)،

دادگاه تجدید نظر استان تهران به صراحت مورد پذیرش قرار گرفته است، اما برخی از نظرات فوق قابل ایراد است؛ برای مثال مسئولیت عینی دارنده وسیله نقلیه با هیچ یک از مواد قانون بیمه اجباری قابل توجیه نیست و مسئولیت بدون تقصیر، امری استثنائی بوده و نیازمند تصریح قانون گذار است. در حقوق ما دلیلی بر توجیه آن غیر از دکترین موجود نبوده و با اتکا به قاعده لاضرر و تسبیب نیز قابل توجیه نیست؛ چراکه در فرض پذیرش، بسیاری از موضوعات دیگر نیز در محدوده قاعده تسبیب و لاضرر قرار گرفته و می‌توان ادعا نمود که با این دیدگاه مسئولیت عینی و بدون تقصیر در حقوق ما حاکم است که فرضی دور از ذهن می‌باشد. همچنین تضامنی بودن مسئولیت دارنده و راننده نیز امری بعید است؛ به دلیل اینکه تضامنی بودن مسئولیت در حقوق ما استثنائی و خلاف اصل بوده (عاملی، ۱۴۱۳ق: ۴/ ۱۹۵) و وفق ماده ۴۰۳ قانون تجارت، فقط با توافق طرفین یا تصریح قانونگذار قابل پذیرش است. این موضوع، مبنای مسئولیت دارنده را به نظر نخست «توزیع زیان» نزدیک می‌کند.

نظر به اینکه در تبصره ۱ و ۲ ماده ۲ و همچنین مواد ۳، ۹ و ۱۰ و سایر مواد قانون بیمه اجباری سال ۱۳۹۵ تصریحی به مسئولیت دارنده وسیله نقلیه در پرداخت خسارت به زیان دیده نشده است و مقتن به موجب مواد اخیرالذکر فقط دارنده را مکلف به تحصیل بیمه شخص ثالث کرده و برای ترک فعل دارنده برای عدم تحصیل بیمه‌نامه مجازات و تنبیه‌های متعددی از جمله منع حرکت وسیله نقلیه، منع دادن بار یا مسافر به آن، ممنوعیت ارائه هرگونه خدمات توسط راهنمایی و رانندگی، دفاتر اسناد رسمی و نهادهای مرتبط، جریمه به میزان حداکثر یک‌سال حق بیمه اجباری پیش‌بینی کرده است. بنابراین، در فرضی که وسیله نقلیه توسط دارنده بیمه نشده و بیمه‌نامه‌ای تحصیل نشده باشد، دارنده مسئولیتی از باب جبران ضرر نداشته و مسئولیت راننده از باب مباشرت در وقوع حادثه و ورود ضرر است و به همین دلیل است که مقتن راننده مسبب حادثه را دارای مسئولیت قلمداد کرده، چون خسارت منتسب به وی می‌باشد. در همه مواد این قانون برای جبران خسارات مالی و بدنی از بیمه‌گر و یا مسبب حادثه یا صندوق صحبت شده و در هیچ ماده‌ای جبران خسارات مذکور به دارنده واگذار نشده است.

این دیدگاه منطبق با قواعد عمومی و موازین شرعی و قانونی است؛ چون که دارنده فقط نقش مالک وسیله نقلیه را

خارجی عمل می‌کند. به همین دلیل، در انتهای تبصره آمده است: «در هر حال خسارت وارده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد». به نظر می‌رسد از مجموع مواد قانون، مبنا و نظریه‌ای تلفیقی قابل استنباط است. به عبارت دیگر، نظریه تضمین به جز در مواردی که علت خارجی، سبب انسانی است، مبنای مسئولیت در قانون جدید می‌باشد و دارنده و به تبع آن بیمه، مسئول جبران خسارات اشخاص ثالث هستند، اگرچه خسارت، مستند به قوه قاهره باشد. (ره‌پیک، ۱۳۹۵: ۱۹۳)

برخی مسئولیت دارنده خودرو را بر مبنای توزیع زیان بررسی می‌کنند. به این ترتیب که قانونگذار در ماده ۲ قانون بیمه اجباری کلیه دارندگان را به اخذ بیمه شخص ثالث مکلف می‌کند و به این ترتیب کلیه دارندگان به حیثیت جمعی مسئول جبران خسارات بدنی و مالی وارده هستند. هیچ یک از دارندگان مکلف به جبران تمام خسارات بدنی و مالی وارده نبوده، بلکه دارندگان با پرداخت حق بیمه به صورت جمعی خسارات وارده را جبران می‌کنند. حق بیمه دارندگان به سرمایه لازم برای جبران خسارت تبدیل شده و بخشی از آن به تأمین سرمایه صندوق تأمین خسارات بدنی اختصاص می‌یابد. (صفایی، بختیاری، ۱۳۹۳: ۴۱) عده دیگر مطابق بنای عقلا، مصالح اجتماعی و جمع میان روایات مختلف، حکم عدم مسئولیت مالک را از مالک کالاهای خطرناک استثناء نموده و بر این اساس مالک اموال و اشیای خطرناک را ضامن خسارات ناشی از آن می‌دانند. (دریائی، کربلائی آقازاده، ۱۳۹۸: ۲۳۳) در نظر دیگری بیان شده مسئولیت دارنده وسیله نقلیه بر مبنای مسئولیت عینی استوار بوده (کاتوزیان، ۱۳۹۱: ۵۱۷/۱) و این امری است که در فقه نیز وفق قاعده لاضرر و تسبیب، بی‌نیاز از تقصیر بوده و مورد پذیرش اکثر فقهاء واقع شده است. بنابراین، از آنجا که اصل چهارم قانون اساسی مقرر می‌دارد: «کلیه قوانین و مقررات مدنی، جزایی، مالی، اقتصادی، اداری، فرهنگی، نظامی، سیاسی و غیر اینها باید براساس موازین اسلامی باشد»، مبنای مسئولیت دارنده در قانون بیمه اجباری نیز در راستای مسئولیت بدون تقصیر پذیرفته شده در فقه، بر مبنای مسئولیت عینی است. (بهرامی احمدی، آقاعباسی، ۱۳۹۴: ۴۵) برخی مراجع قضایی، دارنده وسیله نقلیه به همراه راننده ضامن خسارات وارده بابت افت قیمت خودرو به نحو تضامن معرفی شده‌اند که این نظر در دادنامه شماره ۹۲۰۹۹۷۰۲۲۱۳۰۰۰۹۴ مورخ ۱۳۹۲/۱/۳۱ صادره از شعبه ۱۳

مبنای محاسبه میزان خسارت قابل پرداخت به راننده مسبب حادثه، معادل دیه فوت یا دیه و یا ارش جرح در فرض ورود خسارت بدنی به مرد مسلمان در ماه غیرحرام و هزینه معالجه آن می‌باشد». از لفظ راننده مسبب حادثه استفاده کرده است در حالی اگر بنا بر پذیرش نظریه تقصیر در مورد مسئولیت راننده داشت، می‌توانست از عبارت «راننده مقصر حادثه» استفاده کند، در حالی که از این عبارت استفاده نکرده است و با ذکر عبارت «راننده مسبب حادثه» به پذیرش نظریه خطر و صرفاً انتساب ضرر به راننده و احراز رابطه سببیت بسنده کرده است. هر چند برخی آرای محاکم قضایی بر اساس قواعد عام همچنان به راننده مقصر اشاره می‌کنند که به دلایل فوق‌الذکر قابل انتقاد است. مثلاً در دادنامه شماره ۱۳۶۵/۱۰۲۲۳۱۰۲۲۳۱۰ مورخ ۹۲۰۹۹۷۰۳۰/۱۰/۱۳۹۲ صادره از شعبه ۳۱ دادگاه تجدید نظر استان تهران «مسئول پرداخت دیه .. عدم شناسایی راننده مقصر، صندوق تأمین خسارت‌های بدنی است نه صندوق دادگستری (بیت‌المال)». در نهایت وجود رابطه علیت و انتساب حادثه رانندگی به راننده، منجر به تحمیل مسئولیت جبران خسارت می‌شود و برای مسئولیت عنصر تقصیر ضروری به نظر نمی‌رسد.

هرچند در فرضی که تقصیر معیار جبران خسارت در مورد راننده باشد، در صورت عدم تقصیر راننده، وی از شمول راننده مسبب حادثه خارج بوده و شخص ثالث محسوب می‌شود، ولی با توجه به مبانی فوق‌الذکر این نظر با ظاهر و منطوق ماده ۳ قانون بیمه اجباری در تعارض است.

در رابطه با مسئولیت دارنده به بیمه نمودن وسیله نقلیه و راننده در قبال همین امر باید گفت که مسئولیت تضامنی برقرار است. (یزدانیان، نیازی، ۱۳۹۳: ۱۸۱) مسئولیت هنگامی تضامنی است که «موضوع» دو یا چند تعهد واحد است، اما «منبع» ایجاد تعهدات مزبور متعدد باشد. (Starck, 1972: 730 و سنهوری، ۱۹۹۸: ۳/۲۸۵) به عبارت دیگر، زمانی که سبب خسارات متعدد بوده، اما خسارت واحدی ایجاد شود جایگاه طرح تضامن است. (Viney, Jourdain, 1998: 257) حال آنکه تضامن التزامی است که منشأ آن واحد، ولی روابط متعدد است. (امینی، ۱۳۷۹: ۱۲۳) در حقوق ما این نوع مسئولیت نیز مورد پذیرش قرار گرفته است. تبصره ۲ ماده ۲ قانون بیمه اجباری نشان می‌دهد زیان دیده می‌تواند از دارنده وسیله نقلیه یا راننده با مبانی متفاوت مطالبه خسارت نماید.

دارد و صرف مالکیت بدون وجود رابطه سببیت نمی‌تواند از موجبات جبران ضرر و خسارت باشد. نکته مهم دیگر اینکه مقنن اساساً عنوان قانون بیمه اجباری را از قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷ به «قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵» تغییر داد و عبارت "راننده" را از عنوان قانون حذف و هم در عنوان و هم در مواد و متن قانون، مسئولیتی برای دارنده جهت جبران خسارت پیش‌بینی نکرد.

مسئولیت راننده یا متصرف

راننده از جمله اشخاص حقیقی محسوب می‌شود که در ایجاد و ورود خسارت ناشی از تصادف وسایل نقلیه دارای نقش مؤثر است. بررسی مسئولیت راننده به عنوان مباشر حادثه رانندگی از دو حیث قواعد عام و خاص قابل بررسی است. مسئولیت راننده در قواعد عام به عنوان مباشر، در قسمت اول این مقاله تحت عنوان مبنای مسئولیت در قانون مدنی و قانون مجازات اسلامی مورد بررسی قرار گرفت، اما مسئولیت راننده در قواعد خاص بر اساس قانون بیمه اجباری قابل بررسی است. در قانون بیمه اجباری مسئولیت راننده در کنار سایر اشخاص خصوصاً شرکت بیمه‌گر و دارنده وسیله نقلیه (در حالتی که دارنده، راننده وسیله نقلیه محسوب نمی‌شود) باید مورد بررسی قرار گیرد. در مواد مختلف قانون بیمه اجباری از راننده مسبب حادثه صحبت شده و وی را مسئول پرداخت خسارات مالی و بدنی وارده به اشخاص ثالث دانسته است. البته وفق ماده ۳ این قانون، صرفاً خسارات بدنی راننده مسبب و آن هم به میزانی کمتر از سقف خسارات بدنی اشخاص ثالث پرداخت می‌شود، اما سؤال اصلی این است که راننده مسبب حادثه به چه معناست؟ آیا به دلیل عدم ذکر لفظ «تقصیر»، به صرف وجود رابطه علیت بین رانندگی راننده و حادثه، بدون اینکه وی مقصر باشد، می‌توان مشارالیه را مسئول پرداخت خسارات وارده به اشخاص ثالث محسوب کرد؟

با عنایت به ظاهر ماده و معنای لفظ راننده مسبب حادثه، پاسخ مثبت است؛ زیرا مقنن در ماده ۳ قانون فوق‌الذکر با عبارت «دارنده وسیله نقلیه مکلف است برای پوشش خسارت‌های بدنی واردشده به راننده مسبب حادثه، حداقل به میزان دیه مرد مسلمان در ماه غیرحرام، بیمه حوادث اخذ کند.

از دارنده بر اساس قانون ذکر شده مطالبه خسارت صورت می‌پذیرد و به راننده خطاکار بر اساس خطای شخصی مراجعه می‌شود و این دو مسئول جبران یک ضرر هستند. (یزدانیان، ۱۳۸۶: ۳۸۶) البته باید گفت مراد مقنن از مراجعه به دارنده در تبصره ۲ ماده ۲ قانون بیمه اجباری ناظر بر موارد قانونی و قراردادی است؛ زیرا در ادامه ماده فوق‌الذکر از عبارت... «در هر حال خسارت وارد شده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد» استفاده شده است که بر اساس رابطه قراردادی بیمه‌گر و دارنده بر اساس عقد بیمه، خسارت وارده پرداخت می‌شود و به عبارتی بیمه‌گر نماینده دارنده تحصیل‌کننده بیمه‌نامه در پرداخت خسارت محسوب می‌شود.

در نهایت باید گفت که نمی‌توان مسئولیت راننده را با مبنای مسئولیت ناشی از فعل غیر تفسیر کرد؛ زیرا مسئولیت راننده از باب مباشرت در وقوع حادثه و ورود ضرر است و به همین دلیل است که مقنن، مسئولیت برای راننده مسبب حادثه را پیش‌بینی کرده است و دارنده صرفاً مکلف به بیمه کردن وسیله نقلیه است و مسئولیتی از باب پرداخت خسارت از جانب راننده ندارد. بنابراین، رجوع راننده به دارنده امکان‌پذیر نیست. بنابراین چنانچه جبران ضرر توسط راننده صورت گیرد و دارنده بیمه‌نامه‌ای تحصیل نکرده باشد، راننده اصولاً نمی‌تواند به دارنده مراجعه کند؛ زیرا زیان و خسارت وارده، ناشی از عدم تحصیل بیمه‌نامه توسط دارنده نیست. به عبارت دیگر، عدم تکلیف دارنده برای تحصیل بیمه‌نامه فقط مستوجب مجازات‌های قانونی مندرج در قانون بیمه اجباری از جمله جزای نقدی و ... است و نمی‌توان انتساب خسارت وارده ناشی از مباشرت راننده را به دارنده منتسب کرد و دارنده مباشرت و حتی تسبیبی برای ورود خسارت ندارد و دارنده فقط مرتکب ترک فعل عدم تحصیل بیمه‌نامه شده است.

مسئولیت عابر

عابر پیاده از جمله اشخاصی محسوب می‌شود که در ایجاد و ورود خسارت ناشی از تصادف وسایل نقلیه می‌تواند دخالت داشته باشد. عابر پیاده از طریق اعمالی نظیر عبور از محل غیر مجاز، توقف یا نهادن شیء در محل غیر مجاز در ایجاد تصادف و حوادث ناشی از وسایل نقلیه می‌تواند تأثیر داشته باشد. به عبارتی از جمله شخص حقیقی دیگری است که

ممکن است عنوان مسبب حادثه را داشته باشد؛ زیرا اطلاق لفظ «شخص» در تبصره ۲ ماده ۲ و عام‌الشمول بودن عبارت «هر شخص حقیقی» در صدر ماده ۱۶ قانون بیمه اجباری^۲، در تأیید این استدلال است. ماده ۵۱۲ قانون مجازات اسلامی^۳ در خصوص مسئولیت عابر پیاده از طریق ارتکاب اعمالی نظیر توقف غیر مجاز یا استقرار شی در محل غیر مجاز و... که منجر به ورود صدمه و زیان به غیر می‌شود، بر اساس قواعد عام مسئولیت پرداخته است. بنابراین عابر هم می‌تواند مسبب حادثه و ضامن خسارات مالی و بدنی باشد و در صورت ارتکاب هر عملی نظیر اعمال فوق از جانب وی، شرکت بیمه‌گر، صندوق یا زیان‌دیده می‌تواند به عابر پس از پرداخت خسارت مراجعه کنند. مبنای مسئولیت عابر نیز با عنایت به حاکمیت نظریه تقصیر، تقصیر عابر است. نظریه مشورتی شماره ۷/۹۷/۳۲۶۳ مورخ ۱۳۹۸/۹/۱۱ اداره کل حقوقی قوه قضائیه نیز مسئولیت عابر را وفق مقررات مسئولیت مدنی و در صورت تقصیر مورد پذیرش قرار گرفته است: «مستفاد از ماده ۴۵۲ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ «دیه» آثار و احکام ضمان و مسئولیت مدنی را دارا است و با لحاظ ماده ۴۹۲ این قانون در مسئولیت اشخاص در پرداخت دیه، عابر یا راننده بودن تفاوتی ندارد و هر شخصی

۱. «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه در تحصیل بیمه‌نامه موضوع این قانون مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است، نمی‌باشد. در هر حال خسارت وارد شده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد».

۲. «چنانچه به حکم مرجع قضایی اثبات شود که عواملی نظیر نقص راه، نبودن یا نقص علائم رانندگی و نقص تجهیزات مربوط یا عیب ذاتی وسیله نقلیه یا ایجاد مانع توسط دستگاه‌های اجرایی یا هر شخص حقیقی یا حقوقی دیگر در وقوع حادثه مؤثر بوده است، بیمه‌گر و صندوق پس از پرداخت خسارت زیان‌دیده می‌تواند برای باز یافت به نسبت درجه تقصیر که درصد آن در حکم دادگاه مشخص می‌شود به مسببان ذی‌ربط مراجعه کند».

۳. «هرگاه شخصی در محله‌ای که توقف در آنها مجاز نیست، توقف نماید یا شیء و یا حیوانی را در این قبیل محل‌ها مستقر سازد یا چیز لغزنده‌ای در آن قرار دهد و دیگری بدون توجه به آنها در اثر برخورد یا لغزش مصدوم شود یا فوت کند یا خسارت مالی ببیند، شخص متوقف یا کسی که آن شیء یا حیوان را مستقر یا راه را لغزنده کرده است، ضامن دیه و سایر خسارات است، مگر آنکه عابر با وسعت راه و محل عمداً با آن برخورد کند که در این صورت نه فقط خسارت به او تعلق نمی‌گیرد، بلکه عهده‌دار خسارت وارده نیز می‌شود».

۵۲۶) دلیل مسئولیت آموزش‌دهنده در این است که او بر اعمال آموزش‌گیرنده یا همان کارآموز نظارت و کنترل داشته و بین آنان رابطه تابعیت و گماشتگی وجود دارد. (همان: ۵۲۲)

برای مسئولیت آموزش‌دهنده و جبران خسارت ناشی از حادثه رانندگی حین آموزش به عنوان یکی از استثنائات قانونی شرایط خاصی وجود دارد که عدم وجود یکی از این شرایط، امکان جبران خسارت توسط آزمون‌دهنده را منتفی می‌سازد. شرایط لازم به شرح ذیل است:

الف) وجود رابطه قراردادی: بین آموزش‌دهنده و آزمون‌گیرنده از حیث آموزش باید رابطه قراردادی اعم از شفاهی و کتبی وجود داشته باشد. تراضی طرفین مبنی بر امکان یادگیری مهارت و قرار داده شدن وسیله نقلیه از سوی آموزش‌دهنده به آزمون‌گیرنده با نظارت و کنترل آموزش‌دهنده خود نوعی رابطه قراردادی محسوب می‌شود.

ب) مجاز بودن آموزشگاه: حکم تبصره ۳ ماده ۱۵ قانون بیمه اجباری «در صورتی که حادثه در حین آموزش رانندگی توسط مراکز مجاز یا آزمون اخذ گواهینامه رخ دهد...»، دلالت بر لزوم مجاز بودن مراکز آموزش رانندگی دارد و استثنایی بودن این ماده سبب می‌شود که مصادیق آن به صورت مضیق تفسیر شده و همان‌طور که نص ماده به مراکز مجاز تصریح نموده، مراکز بدون مجوز مستثنی باشند. بنابراین، در صورتی که مراکز آموزش به نحو غیر مجاز و بدون اخذ مجوز از مراجع قانونی مبادرت به آموزش کنند و منتهی به خسارت رانندگی حین آموزش گردد، از شمول مقرر قانونی فوق‌الذکر خارج است.

ج) تقصیر آموزش‌گیرنده: برای اعمال حکم تبصره ۳ ماده ۱۵ قانون بیمه اجباری و پرداخت خسارت توسط شرکت بیمه به نمایندگی از طرف قرارداد، مسبب حادثه و تقصیر داشتن آزمون‌گیرنده شرط است. با لحاظ حاکمیت نظریه تقصیر در حقوق ایران و تحقق مسئولیت راننده، عابر و سایر اشخاص حقیقی و حقوقی در تحمیل خسارات مالی و بدنی و وحدت ملاک از این موارد باید بیان شود که آموزش‌دهنده فقط زمانی مسئول است که آموزش‌گیرنده مسبب حادثه، مقصر نیز باشد.

د) عدم امکان رجوع آموزش‌دهنده به آموزش‌گیرنده: به‌رغم اینکه طبق ماده ۱۲ قانون مسئولیت مدنی، کارفرما می‌تواند به واردکننده زیان مراجعه کند، ولی آموزش‌دهنده را

که نتیجه حاصله (جنایت) مستند به رفتار او باشد، مسئول پرداخت دیه خواهد بود و لذا در فرض سؤال که علت حادثه ناشی از تخطی مشترک راننده و عابر بوده است و منجر به مصدومیت هر دو شده است، هر یک از راننده و عابر به میزانی که به موجب قانون مسئول هستند، دیه متعلقه را باید پرداخت نمایند. بدیهی است که توزیع مسئولیت با توجه به فرض حادثه با لحاظ مواد ۴۵۳، ۵۲۶ و ۵۳۳ قانون فوق‌الذکر، حسب مورد صورت می‌پذیرد». مقنن در ماده ۵۲۶ قانون مجازات اسلامی ۱۳۹۲ با عبارت «... مگر تأثیر رفتار مرتکبان متفاوت باشد که در این صورت هر یک به میزان تأثیر رفتارشان مسئول هستند...» به نظریه تأثیر رفتار مرتکبان اشاره کرده است. بدین معنا که رفتار هر کدام از اشخاص اعم از حقیقی یا حقوقی که در ورود خسارت مؤثر است، بر اساس میزان تأثیر مورد سنجش قرار می‌گیرد و مقنن در ماده ۱۶ قانون بیمه اجباری به امکان دخالت و تأثیر اشخاص حقیقی اشاره کرده است و عابر پیاده نیز مشمول اطلاق اشخاص حقیقی محسوب می‌شود. بنابراین، میزان تأثیر رفتار عابر پیاده در ورود زیان بر اساس مقررات ماده ۵۲۶ قانون مجازات اسلامی و ماده ۱۶ قانون بیمه اجباری قابل بررسی است.

مسئولیت آموزش‌دهنده یا آزمون‌گیرنده

یکی از مصادیق مسئولیت سبب اقوی از مباشر بودن حکم مندرج در تبصره ۳ ماده ۱۵ قانون بیمه اجباری مبنی بر عدم مسئولیت آزمون‌گیرنده برای جبران خسارت ناشی از حادثه رانندگی حین آموزش و لزوم جبران خسارت توسط بیمه‌گر است. حتی حکم قانونی یادشده نیز از مصادیق مسئولیت ناشی از فعل غیر محسوب می‌شود. با عنایت به اینکه اصل بر شخصی بودن مسئولیت است و مسئولیت ناشی از فعل غیر امری استثنائی است، در حقوق ما غیر از مواردی نظیر ماده ۱۲ و ۷ قانون مسئولیت مدنی در ارتباط با مسئولیت نگهدارنده و کارفرما و مسئولیت عاقله، موارد دیگری یافت نمی‌شود، اما این ماده نیز استثنای دیگری است که با موارد مذکور همراه شده و مسئولیت ناشی از فعل غیر را در حقوق ایران افزایش داده است. آموزش‌گیرنده یا آزمون‌دهنده این ماده را می‌توان از مصادیق کارآموز محسوب کرد که «شخصی است که به منظور یادگیری هنر یا حرفه‌ای نزد استادکار یا کارفرما شاگردی می‌کند». (یزدانیان، ۱۳۹۵:

عامل زیان نبوده و صرف انتساب ضرر به وی و احراز رابطه سببیت کفایت می‌کند.

- مسئولیت راننده از باب مباشرت در وقوع حادثه و ورود ضرر است و به همین دلیل است که مقنن، مسئولیت برای راننده مسبب حادثه را پیش‌بینی کرده است.

- دارنده صرفاً مکلف به بیمه کردن وسیله نقلیه است و مسئولیتی از باب پرداخت خسارت از جانب راننده را ندارد. در همه مواد قانون بیمه اجباری، برای جبران خسارات مالی و بدنی از بیمه‌گر و و یا مسبب حادثه یا صندوق صحت شده و در هیچ ماده‌ای جبران خسارات مذکور به دارنده واگذار نشده است.

- عابر پیاده از طریق اعمالی نظیر عبور از محل غیر مجاز، توقف یا نهادن شیء در محل غیر مجاز در ایجاد تصادف و حوادث ناشی از وسایل نقلیه می‌تواند تأثیر داشته و دارای مسئولیت به میزان تأثیر رفتار خود باشد.

- برای مسئولیت آموزش‌دهنده و جبران خسارت ناشی از حادثه رانندگی حین آموزش در فرض ورود ضرر از ناحیه آموزش‌گیرنده وجود شرایط (۱) رابطه قراردادی، (۲) مجاز بودن آموزشگاه، (۳) تقصیر آموزش‌گیرنده، (۴) عدم امکان رجوع آموزش‌دهنده به آموزش‌گیرنده وجود دارد.

منابع

ایزائلو، م. (۱۳۷۸). «نقد و تحلیل قانون اصلاح قانون بیمه اجباری». فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۳۸، شماره ۴.

بابایی، ایرج (۱۳۹۴). حقوق مسئولیت مدنی و الزامات خارج از قرارداد. تهران: نشر میزان.

بادینی، حسن؛ اسلامی فارسانی، علی (تابستان ۱۳۹۳).

«صندوق تأمین خسارت‌های بدنی: ترسیم وضع موجود و

چشم‌انداز آینده». تحقیقات حقوقی، شماره ۶۶.

بهرامی احمدی، حمید (۱۳۹۳). مسئولیت مدنی. تهران:

انتشارات دانشگاه امام صادق (ع). چاپ دوم.

بهرامی فیل‌آبادی، صادق؛ پوراسماعیلی، علیرضا؛ نجفی

اصل، حسن (بی‌تا). «نوآوری‌ها و تحولات قانون بیمه

اجباری خسارات وارده به شخص ثالث در اثر حوادث

ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵». پژوهشنامه بیمه،

شماره ۴.

نمی‌توان مجاز به رجوع به آموزش‌گیرنده بدانیم؛ زیرا آموزش‌دهنده به حکم عقل و عرف و تراضی طرفین در رابطه قراردادی پذیرفته است که آموزش‌گیرنده که از مهارت و تسلط کافی برای رانندگی برخوردار نبوده و برای کسب مهارت و آموزش به او مراجعه کرده است، در صورت ورود خسارت، مسئول جبران خسارت است. از سوی دیگر، رانندگی توسط کارآموز برای کسب مهارت رانندگی تحت هدایت، کنترل و نظارت آموزش‌دهنده با تأیید و پذیرش مقنن بر اساس تبصره ۳ ماده ۱۵ قانون بیمه اجباری صورت گرفته است. بنابراین، در صورت امکان مراجعه آموزش‌دهنده به مهارت به آموزش‌گیرنده فاقد مهارت، حکم قانونی یادشده فاقد مبنای عقلی و عرفی خواهد بود. مضافاً به اینکه عبارت مقنن در مقرر فوق‌الذکر «...خسارت پرداخت شده به وسیله شرکت بیمه از آموزش‌گیرنده یا آزمون‌دهنده قابل بازیافت نخواهد بود...»، دلالت حکم آمره قانونی بر عدم امکان مراجعه شرکت بیمه به هم آموزش‌گیرنده و هم آزمون‌دهنده است. نکته دیگر این است که حکم تبصره ۳ ماده ۱۵ قانون بیمه اجباری از مصادیق مسئولیت سبب اقوی از مباشر است و شرکت بیمه به نمایندگی قراردادی از آزمون‌دهنده، به عنوان سبب اقوی از مباشر (آزمون‌دهنده) مسئول پرداخت خسارت است و در صورت عدم وجود بیمه‌نامه، آموزش‌دهنده بر اساس قواعد سبب اقوی از مباشر و به دلیل سلطه و تسلط بر وسیله نقلیه حین آموزش و در نهایت پذیرش آموزش به آزمون‌دهنده، مسئول جبران خسارت ناشی از حادثه رانندگی حین آموزش است و آزمون‌دهنده به معنای خاص به عنوان مباشر محسوب نمی‌شود.

بحث و نتیجه‌گیری

- هدف وضع قانون جدید بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ جبران خسارات وارد به اشخاص ثالث از طریق بیمه است و نظریه تضمین گروهی از بین همه نظریات مختلف به عنوان بهترین مبنا است که می‌تواند با فلسفه قانون مذکور سازگار باشد. مقنن به جهت حمایت بیشتر از زیان‌دیده حوادث رانندگی از نظریه تقصیر موضوع ماده ۳۳۵ قانون مدنی عدول کرده و در ماده ۵۲۸ ق.م.ا. ۱۳۹۲ به نظریه خطر روی آورده است. برتری نظریه خطر بر تقصیر از حیث حمایت از زیان‌دیده و تأمین هدف اصلی مسئولیت مدنی که همان جبران زیان زیان‌دیده است، این است که نیازی به اثبات تقصیر

عاملی (شهید ثانی)، زین‌الدین بن علی (۱۴۱۳ق.). مسالک الألفهام إلى تنقیح شرائع الاسلام، جلد ۴. چاپ اول. قم: مؤسسه المعارف الاسلامیه.

عبدالهی، ف. (۱۳۹۲). «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی». ماهنامه دادرسی، ۱۶ (۹۷).

فاضلی و فیروزمهر (بهار و تابستان ۱۳۹۵). «مطالبه خسارت بابت افت قیمت». نشریه رویه قضایی. شماره ۱، ۸۳.

فراهانی، احمد؛ اسفندیارپور، محمدحسین (۱۳۹۶). «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی در پرتو قانون جدید بیمه اجباری سال ۱۳۹۵». دوفصلنامه علمی تخصصی آموزه-های حقوقی گواه، سال سوم.

فراهانی، احمد؛ اسفندیارپور، محمدحسین (۱۳۹۶). «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث وسایل نقلیه در پرتو قانون جدید بیمه اجباری سال ۱۳۹۵». دوفصلنامه علمی تخصصی آموزه-های حقوقی گواه، سال سوم، شماره اول.

کاتوزیان، ناصر؛ ایزانلو، محسن (۱۳۹۷). الزام‌های خارج از قرارداد مسئولیت مدنی. جلد ۳. تهران: گنج دانش.

کریم‌زادگان مقدم، د؛ بهروان، م. (۱۳۹۴). «ارائه راهکاری برای تعرفه‌گذاری پویا در صنعت بیمه شخص ثالث». پژوهشنامه بیمه، سال سی‌ام، شماره ۴.

مرعشی نجفی، سیدشهاب‌الدین (۱۴۱۵ق.). القصاص علی ضوء القرآن و السنه. جلد ۱. قم: انتشارات کتابخانه آیت‌الله مرعشی نجفی قدس سره.

یزدانیان، علیرضا؛ نیازی، عباس (۱۳۹۳). «مطالعه تطبیقی مسئولیت تضامنی در فقه و حقوق فرانسه». فقه و حقوق اسلامی، سال چهارم، شماره ۸.

یزدانیان، علیرضا (۱۳۹۵). قواعد عمومی مسئولیت مدنی. جلد ۴. تهران: نشر میزان.

یزدانیان، علیرضا؛ نیازی، عباس (۱۳۹۳). «مطالعه تطبیقی مسئولیت تضامنی در فقه و حقوق فرانسه». فقه و حقوق اسلامی، سال چهارم، شماره ۸.

یزدانیان، علیرضا (۱۳۹۵). قواعد عمومی مسئولیت مدنی. جلد ۴. تهران: نشر میزان.

یزدانیان، علیرضا؛ نیازی، عباس (۱۳۹۳). «مطالعه تطبیقی مسئولیت تضامنی در فقه و حقوق فرانسه». فقه و حقوق اسلامی، سال چهارم، شماره ۸.

یزدانیان، علیرضا (۱۳۹۵). قواعد عمومی مسئولیت مدنی. جلد ۴. تهران: نشر میزان.

یزدانیان، علیرضا؛ نیازی، عباس (۱۳۹۳). «مطالعه تطبیقی مسئولیت تضامنی در فقه و حقوق فرانسه». فقه و حقوق اسلامی، سال چهارم، شماره ۸.

یزدانیان، علیرضا (۱۳۹۵). قواعد عمومی مسئولیت مدنی. جلد ۴. تهران: نشر میزان.

یزدانیان، علیرضا؛ نیازی، عباس (۱۳۹۳). «مطالعه تطبیقی مسئولیت تضامنی در فقه و حقوق فرانسه». فقه و حقوق اسلامی، سال چهارم، شماره ۸.

یزدانیان، علیرضا (۱۳۹۵). قواعد عمومی مسئولیت مدنی. جلد ۴. تهران: نشر میزان.

یزدانیان، علیرضا؛ نیازی، عباس (۱۳۹۳). «مطالعه تطبیقی مسئولیت تضامنی در فقه و حقوق فرانسه». فقه و حقوق اسلامی، سال چهارم، شماره ۸.

بهمنی، محمد؛ صالحی، سعیده (۱۳۹۲). تحولات مسئولیت مدنی در قانون مجازات اسلامی جدید. تهران: مجمع علمی و فرهنگی مجد.

جمشیدی، عبدالله (۱۳۹۲). تحلیل حقوقی دعاوی. چاپ اول. تهران: نشر جنگل.

حلبی، ابوالصلاح، تقی‌الدین بن نجم‌الدین (۱۴۰۳ق.). الکافی فی الفقه. اصفهان: کتابخانه عمومی امام امیرالمؤمنین (ع).

خدابخشی عبدالله (۱۳۹۰). «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران». مجله حقوقی دادگستری، شماره ۷۴.

خدابخشی عبدالله (۱۳۹۰). «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران». مجله حقوقی دادگستری، شماره ۷۴.

خدابخشی عبدالله (۱۳۹۰). «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران». مجله حقوقی دادگستری، شماره ۷۴.

خدابخشی عبدالله (۱۳۹۰). «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران». مجله حقوقی دادگستری، شماره ۷۴.

خدابخشی عبدالله (۱۳۹۰). «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران». مجله حقوقی دادگستری، شماره ۷۴.

خدابخشی عبدالله (۱۳۹۰). «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران». مجله حقوقی دادگستری، شماره ۷۴.

خدابخشی عبدالله (۱۳۹۰). «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران». مجله حقوقی دادگستری، شماره ۷۴.

خدابخشی عبدالله (۱۳۹۰). «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران». مجله حقوقی دادگستری، شماره ۷۴.

خدابخشی عبدالله (۱۳۹۰). «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران». مجله حقوقی دادگستری، شماره ۷۴.

خدابخشی عبدالله (۱۳۹۰). «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران». مجله حقوقی دادگستری، شماره ۷۴.

خدابخشی عبدالله (۱۳۹۰). «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران». مجله حقوقی دادگستری، شماره ۷۴.

خدابخشی عبدالله (۱۳۹۰). «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران». مجله حقوقی دادگستری، شماره ۷۴.

خدابخشی عبدالله (۱۳۹۰). «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران». مجله حقوقی دادگستری، شماره ۷۴.

خدابخشی عبدالله (۱۳۹۰). «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران». مجله حقوقی دادگستری، شماره ۷۴.

خدابخشی عبدالله (۱۳۹۰). «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران». مجله حقوقی دادگستری، شماره ۷۴.

خدابخشی عبدالله (۱۳۹۰). «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران». مجله حقوقی دادگستری، شماره ۷۴.

Viney, Genevieve *Traité (1988). de Droit Civil, Les obligation, La responsabilité.* librairie générale de droit et de jurisprudence.

Starck, Boris (1972). *Droit civil. Obligations.* Librairies technniques. John Bell & Others, *Principles of French Law.* P. 383.

Christian Von Bar. "The Common European Law of Tort", Vol.1, Pp. 385-6.

Peter Cane, Jane Stapleton (No date). *The Law of Obligations*. P.389

Tony, Weir (1989). *A Casebook on Tort*.

6th ed. London: Sweet and maxwell.

Tunc (1971). "Traffic Accident Compensation".

International Encyclopedia of Comparative Law,

Vol, xi, Tors, chapter14, New york: oceana publication Inc.

COPYRIGHTS



© 2022 by the Authors. Licenses PNU, Tehran, Iran. This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY4.0) (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>)