

تحولات قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث

دکتر بختیار عباسلو^۱

سرهنگ ۲ سیدسعید کشفی^۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۰/۰۲/۰۵

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۰/۰۶/۲۳

چکیده

در کشورمان قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان، ابتدا در سال ۱۳۴۷ تصویب شد. به دنبال تحولاتی که در سایر کشورها در خصوص حمایت بیشتر از زیان دیدگان حوادث رانندگی به وجود آمد، سرانجام این قانون در سال ۱۳۸۷ مورد بازنگری و اصلاح قرار گرفت. مهم‌ترین تحولاتی که در قانون اصلاحی در مقایسه با قانون قبلی به وجود آمد حمایت هر چه بیشتر از زیان دیدگان حوادث رانندگی است. از جمله توسعه زیان دیدگان با تجدیدنظر در مفهوم شخص ثالث؛ توسعه خسارات قابل مطالبه ناشی از صدمات جانی که شامل دیه، هزینه درمانی و از کارافتادگی شد. همچنین حذف مذهب و جنسیت زیان دیده در مطالبه خسارت، حذف قوه قاهره از استثنائات مسئولیت بیمه‌گر، عدم تأثیر رانندگی بدون گواهی‌نامه و عمدی در جبران خسارت از زیان دیده و توسعه حمایت صندوق تأمین خسارات جانی از زیان دیدگان و تصریح به مسئولیت مدنی تضامنی دارنده و سایر اشخاص برای حمایت بیشتر از زیان دیدگان حوادث رانندگی.

کلیدواژه‌ها: مسئولیت مدنی، بیمه اجباری، بیمه‌گر، بیمه‌گذار، زیان دیده، خسارات جانی

۱ استادیار و مدیر گروه حقوق دانشگاه علوم انتظامی ناجا

۲ عضو هیئت علمی دانشگاه علوم انتظامی ناجا

مقدمه و بیان مسئله

باتوجه به این که مهم ترین هدف مسئولیت مدنی، جبران خسارت زیان دیده است و در بعضی موارد مرتکبان فعل زیان بار، قادر به تأمین و پرداخت خسارت نمی باشند. استفاده از بیمه، برای جبران خسارت به عنوان یک تعاون جمعی متشکل از اشخاصی که در معرض مسئولیت واحدی قرار می گیرند نقش مهمی در جبران خسارت زیان دیدگان دارد.

هرچند بیمه مسئولیت به هدف دیگر مسئولیت مدنی که جنبه اصلاح رفتار مرتکبان فعل زیان بار است و نقش پیشگیرانه ایفا می کند صدمه می زند. اگرچه اهمیت آن به اندازه هدف اول نیست ولی نمی توان آن را نادیده انگاشت. البته این نقیصه با اعمال راهکارهای تنبیهی نسبت به اشخاص مسئولی که خطای قابل سرزنشی مرتکب شوند یا خطاهای خود را تکرار کنند جبران می شود.

امروزه به موازات افزایش جمعیت، روزبه روز بر تولید و استفاده از وسایل نقلیه افزوده می شود و برشمار حوادث زیان بار ناشی از آن نیز افزوده می شود. بنابراین، حوادث رانندگی در بین سایر حوادث بیشترین سهم را به خود اختصاص داده است. باتوجه به این که جامعه از مزایای وسایل نقلیه در زمینه های مختلف بهره مند می گردد بالتبع باید خسارات ناشی از آن را نیز جبران کند. بنابراین، از یک طرف باتوجه به لزوم جبران خسارت زیان دیدگان این حوادث و از طرف دیگر عدم توان اشخاص مسئول این حوادث، راهکار اجباری شدن بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه توسط اغلب کشورها پیش بینی و پذیرفته شده است. در حقوق بسیاری از کشورها از جمله بلژیک و فرانسه جهت حمایت هرچه بیشتر برای دارندگان وسایل نقلیه، مسئولیت مطلق و به تبع آن برای بیمه گران چنین مسئولیتی قائل شده اند (cees van dam, 2006, 36).

در کشورمان نیز در قانون اخیرالتصویب تحولاتی در روابط زیان دیدگان، بیمه گر و بیمه گذار به وجود آمده، هرچند توأم با ابهام هایی در بعضی موارد است. ضمن تشریح این تحولات در مقایسه با قانون قبلی، به منظور رفع این ابهام ها سعی شده راه حل ها، نظرها و

تفسیرهای مختلفی که در این موارد مقدور است ازایه و راه حل مناسب پیشنهاد شود. لازم به ذکر است که به دلیل جدید بودن قانون مذکور، تاکنون در این مورد تحقیقی به عمل نیامده است. تقسیم مطالب براساس تعهدات بیمه‌گر به عمل آمده است.

گفتار اول - ویژگی‌های بیمه مسئولیت مدنی

مهم‌ترین ویژگی‌های این نوع بیمه عبارت‌اند از تبعی بودن مسئولیت بیمه‌گر، یعنی در این نوع بیمه، مسئولیت بیمه‌گر در مقابل زیان دیده منوط به اثبات مسئولیت بیمه‌گذار می‌باشد هر چند قانون‌گذار در بعضی موارد برای حمایت از زیان دیده، مسئولیت مستقل برای بیمه‌گر قائل شده از جمله ماده ۴ قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن و تبصره ماده ۸ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی. در حقوق لبنان و مصر نیز زیان دیده برای مراجعه به بیمه‌گر ابتداء باید مسئولیت بیمه‌گذار را اثبات کند تا بتواند به بیمه‌گر مراجعه کند؛ بنابراین زیان دیده نمی‌تواند مستقیماً به بیمه‌گر مراجعه کند (منصور، ۱۹۹۵: ۲۰۳). مگر این که قانون‌گذار به منظور حمایت از زیان دیده و جبران خسارت برای بیمه‌گر مسئولیت مستقل قائل شده باشد (مرقس، ۱۹۹۲: ۶۵۷).

ویژگی دیگر این نوع بیمه، عدم اجرای قاعده جانشینی بیمه‌گر به جای بیمه‌گذار (موضوع ماده ۳۰ قانون بیمه) است (محمود صالحی، ۱۳۸۱: ۲۴۱) هر چند در این مورد نیز به موجب ماده ۶ این قانون، در صورت اثبات عمد راننده یا رانندگی در حالت مستی یا استعمال موادمخدر یا رانندگی بدون گواهینامه، قانون‌گذار قائل به قائم‌مقامی بیمه‌گر گردیده است. به نظر می‌رسد در این مورد علت قائم‌مقامی عدم رعایت تعهدات قرارداد بیمه توسط بیمه‌گذار است. در حقوق لبنان نیز هر چند حادثه رانندگی عمدی بوده یا راننده مست بوده یا موادمخدر مصرف کرده باشد یا محموله بیشتر از ظرفیت مجاز وسیله نقلیه حمل کند، بیمه‌گر مکلف به جبران خسارت زیان دیده می‌باشد ولی بیمه‌گر می‌تواند در این موارد به بیمه‌گذار به استناد اصل جانشینی مراجعه کند. (منصور، ۱۹۹۵: ۲۰۴)

گفتار دوم - شرایط زیان دیدگان و زیان‌های تحت پوشش

بند اول - شرایط زیان دیده

به موجب تبصره ۶ ماده ۱ این قانون منظور از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی، اشخاص ثالث می‌باشند و مقصود از شخص ثالث هر شخصی است که به سبب حوادث وسایل نقلیه موضوع این قانون دچار زیان‌های بدنی و مالی شود به استثنای راننده.

طبق تبصره مذکور هر شخصی به جز راننده وسیله نقلیه اعم از این که داخل وسیله نقلیه باشد یا خارج از آن به‌عنوان زیان‌دیده محسوب و باید خسارت نامبرده توسط بیمه‌گر جبران شود. بنابراین، سرنشینان وسیله نقلیه اعم از این که از کارکنان بیمه‌گذار یا از اشخاص تحت تکفل او باشند یا چنین ارتباطی با بیمه‌گذار نداشته باشند شخص ثالث تلقی می‌شوند. همچنین مالک وسیله نقلیه هنگامی که سرنشین وسیله نقلیه خود باشد که در اختیار راننده است نیز شخص ثالث محسوب می‌شود. بنابراین، هرگاه راننده وسیله نقلیه‌ای باعث صدمه جانی یا فوت فرزند خود شود اعم از این که داخل وسیله نقلیه یا خارج از وسیله نقلیه باشد، راننده قادر به مطالبه خسارت از بیمه بابت خسارت وارده به فرزندش است. درحالی که ماده ۲ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث سابق علاوه بر راننده، مالک وسیله نقلیه، کارکنان بیمه‌گذار مسئول حادثه، همسر و پدر و مادر و اولاد و اولاد اولاد و اجداد تحت تکفل بیمه‌گذار را از شمول اشخاص ثالث خارج می‌دانست.

بند دوم - شرایط زیان‌های تحت پوشش

الف) به موجب تبصره ۳ ماده ۱ قانون مذکور زیان‌های جانی تحت پوشش از نظر نوع، عبارت‌انداز: هر نوع دیه یا ارش ناشی از صدمه، شکستگی، نقص عضو؛ از کارافتادگی (جزیی یا کلی، موقت یا دائم) یا دیه فوت شخص ثالث به سبب حوادث مشمول بیمه موضوع این قانون است. هزینه معالجه نیز چنانچه مشمول قانون دیگری نباشد، جزء تعهدات بیمه موضوع این قانون خواهد بود.

طبق تبصره فوق علاوه بر دیه و ارش ناشی از صدمات جانی یا فوت، هزینه مربوط به از کارافتادگی اعم از کلی یا جزئی که خود ممکن است موقت یا دائم باشد توسط بیمه‌گر به زیان‌دیده پرداخت شود.

البته در صورتی که زیان‌دیده این نوع هزینه‌ها را از محل دیگری دریافت کند قادر به مطالبه آن از بیمه‌گر مشمول این قانون نخواهد بود؛ زیرا به دلیل تبعی بودن مسئولیت بیمه‌گر و نظر به این که هدف مسئولیت مدنی تحصیل سود و انتفاع نمی‌باشد بلکه هدف آن صرفاً جبران خسارت به تعبیر دیگر اعاده وضع به حالت سابق است. بنابراین، زیان‌دیده قادر به مطالبه خسارت از دو محل نمی‌باشد. برای مثال، اگر خسارت زیان‌دیده توسط زیان‌دیده از محل بیمه‌های درمانی تأمین گردد نامبرده دیگر قادر به مطالبه مجدد خسارت از بیمه‌گر حادثه رانندگی نمی‌باشد. نکته حائز اهمیت در این تبصره امکان مطالبه هزینه‌های بیش از دیه برخلاف رویه موجود قضایی است. با توجه به این که حکم موضوع این تبصره صرفاً مربوط به تعهدات بیمه‌گران در حوادث رانندگی است و قانون‌گذار درصدد ایجاد یک وضعیت جدید در مسئولیت مدنی نمی‌باشد؛ بنابراین، این حکم قابل تعمیم به سایر حوادث نخواهد بود.

علاوه بر این خسارات مذکور از نظر میزان به موجب ماده ۴ قانون مذکور حداقل مبلغ بیمه موضوع این قانون در بخش خسارت بدنی معادل حداقل ریالی دیه یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام و در بخش خسارت مالی معادل حداقل دو و نیم درصد تعهدات بدنی خواهد بود. بیمه‌گذار می‌تواند برای جبران خسارت‌های بدنی و مالی بیش از حداقل مزبور، بیمه اختیاری تحصیل کند.

بنابراین با توجه به ماده مذکور، حداکثر مبلغ قابل دریافت بابت دیه در صورتی که تعهد بیمه‌گر تعهد حداقلی باشد دیه کامل یک مرد مسلمان به اضافه یک‌سوم در صورتی که حادثه در یکی از ماه‌های حرام اتفاق افتاده باشد خواهد بود. البته ممکن است در یک حادثه چند شخص فوت شوند که در این صورت، بیمه‌گر مسئولیت پرداخت دیه همه آنها را بر عهده دارد. بنابراین مسئولیت بیمه‌گر از جهت تعداد زیان‌دیدگان محدودیت ندارد.

ب) خسارت مالی؛ به موجب تبصره ۴ ماده ۱- منظور از خسارت مالی، زیان‌هایی است که به سبب حوادث مشمول بیمه موضوع این قانون به اموال شخص ثالث وارد شود. بنابراین، مقصود از خسارت مالی کلیه خسارت‌هایی است که به اموال اشخاص ثالث وارد می‌شود اعم از این‌که داخل وسیله نقلیه یا خارج از وسیله نقلیه باشند. همچنین شامل وسیله نقلیه یا سایر اموال می‌باشد، مانند: بار و محموله وسیله نقلیه زیان‌دیده؛ احشام و حیوانات؛ اشجار و خانه.

میزان خسارات مالی قابل مطالبه، در بخش خسارت مالی معادل حداقل ۲/۵ درصد تعهدات بدنی خواهد بود. بیمه‌گذار می‌تواند برای جبران خسارت‌های بدنی و مالی بیش از حداقل مزبور بیمه اختیاری تحصیل کند.

گفتار سوم - حوادث تحت پوشش قانون بیمه اجباری

به موجب تبصره ۵ ماده ۱ قانون مذکور، منظور از حوادث مذکور در این قانون، هرگونه سانحه‌ای از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش‌سوزی یا انفجار وسایل نقلیه موضوع این ماده و نیز خسارتی است که از محمولات وسایل مزبور به اشخاص ثالث وارد شود. بنابراین، حوادث تحت پوشش این قانون شامل حوادث رانندگی به شرح زیر است: هرگونه برخورد وسیله نقلیه با سایر وسایل نقلیه یا اجسام و عابران یا حادثه بدون برخورد با سایر موانع و هر نوع سقوط و واژگونی و انفجار، اعم از این‌که ناشی از وسیله نقلیه در حال حرکت یا وسیله نقلیه متوقف باشد. علاوه بر این حوادث ناشی از محمولات مانند سقوط و برخورد آنها با اموال و اشخاص و ایراد خسارت اعم از این‌که وسیله نقلیه متوقف یا در حال حرکت باشد. در حقوق لبنان و مصر مقصود از حوادث هر نوع حادثه ناشی از وسایل نقلیه متوقف یا در حال حرکت می‌باشد (منصور، ۱۹۹۵: ۲۰۳).
حوادثی که مربوط به وسیله نقلیه نمی‌باشد از قبیل حوادث ناشی از تعمیر یا آتش‌سوزی ناشی از عوامل دیگر در عداد حوادث مشمول قانون فوق نمی‌باشند.
به موجب ماده ۷، حوادث زیر از شمول بیمه موضوع این قانون خارج است:
۱. خسارت وارده به وسیله نقلیه مسبب حادثه؛

۲. خسارت وارده به محمولات وسیله نقلیه مسبب حادثه؛

۳. خسارت مستقیم یا غیرمستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیو اکتیو؛

۴. خسارت ناشی از محکومیت جزائی یا پرداخت جرایم.

به موجب ماده مذکور خسارات وارده به وسیله نقلیه مسبب حادثه و محموله آن هرچند متعلق به شخص ثالث باشد و حوادث رانندگی ناشی از تشعشعات اتمی و هم‌چنین آنچه تحت عنوان جزای نقدی ناشی از محکومیت بیمه‌گذار است از حوادث تحت پوشش این قانون مستثنی شده است.

هرچند یکی از استثنائات حوادث رانندگی به موجب بند ۱ ماده ۴ قانون بیمه اجباری سابق قوه قاهره بود ولی در قانون جدید، حوادث ناشی از قوه قاهره مورد استثنا قرار نگرفته است.

باتوجه به این‌که قانون‌گذار در مقام بیان و اصلاح قانون قبلی بوده و قوه قاهره را استثناء نکرده و توجه به این امر که قانون اصلاحی و جدید با هدف حمایت بیشتر از زیان‌دیدگان حوادث مذکور وضع شده است. بنابراین، حوادثی که ناشی از قوه قاهره است اگر منجر به خسارت به اشخاص ثالث گردد در شمار موارد تحت پوشش این قانون تلقی شده و بیمه‌گر ملزم به جبران خسارت در این صورت است.

علاوه براین، در سایر کشورها نیز اخیراً قوه قاهره از شمار استثنائات مسئولیت بیمه خارج شده است. ولی در جهت مخالفت با نظر فوق می‌توان گفت باتوجه به تبعی بودن مسئولیت بیمه‌گر، در صورتی که بیمه‌گذار براساس قواعد عام فاقد مسئولیت باشد بیمه‌گر نیز به تبع او فاقد مسئولیت خواهد بود.

اما در مخالفت با نظر مذکور می‌توان به این نکته اشاره کرد باتوجه به تبعی بودن مسئولیت بیمه‌گر و رفع مسئولیت بیمه‌گذار به دلیل قوه قاهره؛ بنابراین به علت عدم مسئولیت بیمه‌گذار، بیمه‌گر نیز فاقد مسئولیت است و عدم ذکر قوه قاهره در شمار استثنائات به دلیل عدم نیاز به تصریح در این مورد است. اگر نظر قانون‌گذار برخلاف این امر بود یعنی مسئولیت بیمه‌گر در صورتی که حادثه ناشی از قوه قاهره باشد باید به آن

تصریح می‌کرد. البته باتوجه به حمایتی بودن قانون مذکور به نظر می‌رسد نظر اول به نظر دوم ترجیح دارد.

گفتار چهارم - حمایت ویژه از زیان دیدگان حوادث رانندگی

باتوجه به این که امروزه در کشورهای مختلف چنین حمایت ویژه‌ای از زیان دیدگان صدمات جانی ناشی از حوادث رانندگی به عمل می‌آید، قانون‌گذار نیز این حمایت ویژه را در قالب ماده ۱۰ قانون مذکور به عمل آورده، هر چند در قانون سابق نیز چنین ماده‌ای پیش‌بینی شده بود ولی قانون جدید ضمن توسعه موارد تحت پوشش تصریح به پرداخت کامل خسارت نموده است. این ماده مقرر می‌دارد: ماده ۱۰ - به منظور حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی، خسارت‌های بدنی وارد به اشخاص ثالث که به علت فقدان یا انقضای بیمه‌نامه، بطلان قرارداد بیمه، تعلیق تأمین بیمه‌گر، فرار کردن یا شناخته‌نشدن مسئول حادثه یا ورشکستگی بیمه‌گر قابل پرداخت نباشد یا به‌طور کلی، خسارت‌های بدنی خارج از شرایط بیمه‌نامه (به استثناء موارد مصرح در ماده ۷) توسط صندوق مستقلی به نام صندوق تأمین خسارت‌های بدنی پرداخت خواهد شد.

مدیر صندوق به پیشنهاد رئیس کل بیمه مرکزی ایران و تصویب مجمع عمومی و با حکم رئیس مجمع عمومی منصوب می‌گردد. مجمع عمومی صندوق با عضویت وزرای امور اقتصادی و دارایی، بازرگانی، کار و امور اجتماعی و دادگستری و رئیس کل بیمه مرکزی ایران حداقل یک بار در سال تشکیل می‌شود. بودجه، ترازنامه و خط‌مشی صندوق به تصویب مجمع خواهد رسید. متن کامل ترازنامه صندوق از طریق روزنامه رسمی و یکی از جرائد کثیرالانتشار منتشر خواهد شد.»

براساس ماده فوق در موارد زیر از زیان دیدگان بدنی حوادث رانندگی حمایت به‌عمل آمده است:

۱- فقدان یا انقضای بیمه‌نامه: در صورتی که وسیله نقلیه فاقد بیمه‌نامه باشد یا بیمه‌نامه منقضی شده باشد و شخص ثالث به علت حادثه رانندگی فوت نموده یا دچار صدمات

بدنی شده باشد، صندوق تأمین خسارات جانی باید دیه زیان‌دیده را پرداخت کند و خود به قائم مقامی از زیان‌دیده به راننده مقصر مراجعه کند.

۲- فرارکردن راننده مسئول حادثه: هرگاه راننده از صحنه تصادف فرار کند، ولی ثابت شود که فوت و صدمات جانی ناشی از حادثه رانندگی است. در این صورت نیز صندوق باید دیه زیان‌دیده را پرداخت کند. در این مورد نیز در صورت شناسایی راننده فراری، صندوق می‌تواند به قائم مقامی از زیان‌دیده به نامبرده مراجعه کند.

۳- شناخته نشدن مسئول حادثه: در صورتی که شخصی در حادثه رانندگی که عامل آن شناخته نشده فوت نموده یا دچار صدمات جانی شود، در این صورت نیز پرداخت دیه نامبرده بر عهده صندوق تأمین خسارات جانی است.

۴- گسترش دادن جبران خسارات جانی ناشی از حوادث رانندگی: در کلیه مواردی که صدمه جانی یا فوت اشخاص ثالث ناشی از حادثه رانندگی بوده و جبران خسارت ناشی از حادثه، مشمول تعهدات بیمه‌گر نباشد. به تعبیر ماده مذکور خسارت‌های بدنی خارج از شرایط بیمه‌نامه باشد (البته به استثنای موارد مصرح در ماده ۷) مانند؛ حادثه ناشی از قوه قاهره اگر قائل به عدم تعهد بیمه‌گر در این مورد باشیم. همچنین در حادثه‌ای که منجر به فوت یا صدمه جانی شده، اگر وسیله نقلیه‌ای به شخصی برخورد کند و زیان‌دیده خود مقصر باشد با توجه به این‌که در این صورت زیان‌دیده نسبت به وسیله نقلیه مقابل شخص ثالث تلقی می‌شود و به دلیل تبعی بودن مسئولیت بیمه‌گر و در نتیجه عدم مسئولیتش، به بیان دیگر با توجه به این‌که در این صورت صدمه جانی از شرایط بیمه‌نامه خارج است، زیان‌دیده می‌تواند به صندوق مراجعه کند. علاوه بر این اگر مجموع دیه ناشی از صدمات وارده به زیان‌دیده بیشتر از سقف تعهد بیمه‌گر باشد در این صورت نیز پرداخت مبلغ مازاد بر عهده صندوق مذکور خواهد بود.

۵- عدم لحاظ جنسیت و مذهب در جبران خسارات بدنی: به موجب تبصره ۲، ماده ۴ - «بیمه‌گر موظف است در ایفای تعهدات مندرج در این قانون خسارت وارده به زیان‌دیدگان را بدون لحاظ جنسیت و مذهب تا سقف تعهدات بیمه‌نامه پرداخت کند. مبلغ مازاد بر دیه تعیین‌شده از سوی محاکم قضائی، به عنوان بیمه حوادث محسوب

می‌گردد» براساس تبصره مذکور در صورت فوت یا صدمات بدنی ناشی از حوادث رانندگی بیمه‌گر متعهد است بدون لحاظ جنسیت و مذهب زیان‌دیده، دیه نامبرده را پرداخت کند. حکم ماده مذکور شامل کلیه زیان‌دیدگان است اعم از این‌که دارای یکی از مذاهب پذیرفته‌شده در قانون اساسی یا مذهب دیگری باشند. باتوجه به این‌که در این تبصره تصریح شده دیه مازاد بر دیه قانونی تحت عنوان بیمه حادثه محسوب می‌گردد؛ بنابراین حکم آن قابل تعمیم به سایر حوادث منجر به صدمات جانی یا فوت نمی‌باشد.

گفتار پنجم - برقراری رژیم خاص مسئولیتی

۱- تصریح به مسئولیت تضامنی دارنده و سایر اشخاص در مقابل زیان‌دیده به موجب تبصره ۲ ماده ۱ قانون مذکور «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است نمی‌باشد. در هر حال خسارت وارده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد.»

باتوجه به این‌که مقصود قانون‌گذار در این قانون از دارنده، به موجب تبصره ۱ ماده ۱ شخصی است که وسیله نقلیه را در اختیار دارد؛ بنابراین، راننده همواره دارنده تلقی می‌گردد اعم از این‌که مالک وسیله نقلیه باشد یا نباشد. با توجه به این امر، تفسیر متعارفی که می‌توان از این تبصره به‌عمل آورد به این شرح است: اگر راننده وسیله نقلیه به عنوان دارنده به موجب قواعد مسئولیت مدنی در مقابل زیان‌دیده مسئول باشد مانع مسئولیت سایر اشخاص از جمله دارنده قبلی وسیله نقلیه که آن را در اختیار دارنده فعلی که فاقد صلاحیت رانندگی است نخواهد بود و در این صورت هر دو در مقابل زیان‌دیده دارای مسئولیت تضامنی خواهند بود. به تعبیر دیگر دارنده اتومبیل و راننده خطاکار هر کدام به عنوانی در برابر رهگذر مسئولیت دارند (کاتوزیان، ۱۳۸۰: ۲۴).

باتوجه به این‌که مسئولیت شخص دیگر که حادثه منسوب به او است را ناشی از فعل یا ترک فعل دانسته به نظر می‌رسد فعل غیرمجاز دارنده قبلی، وقتی قابل طرح است که نامبرده وسیله نقلیه را در اختیار شخص فاقد صلاحیت رانندگی قرار دهد زیرا وسیله نقلیه به عنوان شی خطرناک را نباید در اختیار اشخاص فاقد صلاحیت قرار دهد. ترک

فعل او عدم مراقبت و حفاظت متعارف از وسیله نقلیه است که منجر به استیلاي شخص فاقد صلاحیت رانندگی بر آن است که در این صورت ترک فعل دارنده نیز به عنوان علت حادثه تلقی می‌گردد. البته هرچند در قسمت اخیر تبصره مذکور تصریح به جبران خسارت زیان‌دیده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه شده ولی در مواردی که وسیله نقلیه فاقد بیمه‌نامه است در این صورت زیان‌دیده می‌تواند برای جبران خسارت خود به هر یک از راننده و دارنده قبلی مراجعه کند.

درضمن این شبهه را که قانون‌گذار به موجب تبصره مذکور برای دارنده وسیله نقلیه مسئولیت نوعی و بدون تقصیر ایجاد کرده باید از ذهن زدود؛ زیرا قانون‌گذار در این تبصره در مقام بیان مسئولیت مدنی دارنده نبوده و به همین جهت اعلام نکرده که دارنده در مقابل زیان‌دیده دارای مسئولیت است و مسئولیت او مانع مسئولیت سایر اشخاص نخواهد بود.

۲- به موجب ماده «۶- در صورت اثبات عمد راننده در ایجاد حادثه توسط مراجع قضائی یا رانندگی در حالت مستی یا استعمال موادمخدر یا روان‌گردان مؤثر در وقوع حادثه، یا در صورتی که راننده مسبب فاقد گواهی‌نامه رانندگی باشد یا گواهی‌نامه او متناسب با نوع وسیله نقلیه نباشد، شرکت بیمه موظف است بدون اخذ تضمین، خسارت زیان‌دیده را پرداخت کرده و پس از آن می‌تواند به قائم مقامی زیان‌دیده از طریق مراجع قانونی برای استرداد تمام یا بخشی از وجوه پرداخت شده به شخصی که موجب خسارت شده است مراجعه کند.»

با توجه به این که حوادث عمدی اصولاً از عداد تعهدات بیمه‌گران اعم از بیمه‌های حادثه یا مسئولیت خارج است ولی قانون‌گذار استثنائاً در این مورد خاص به دلیل حمایت هر چه بیشتر از زیان‌دیدگان حوادث مذکور بیمه‌گر را مکلف به پرداخت خسارت کامل زیان‌دیده کرده، هرچند بعداً بیمه‌گر اختیار مراجعه به راننده مسئول حادثه را دارد. علاوه بر این در صورتی راننده مست بوده یا اقدام به مصرف موادمخدر و روان‌گردان بکند با توجه به این که یکی از شرایط خطر تحت پوشش بیمه این است که نباید بر قانون و نظم عمومی و اخلاق نیک جامعه نباشد. (محمود صالحی، ۸۱، ۹۲)

بنابراین تحت پوشش قراردادادن مسئولیت اشخاص مست و معتاد، برخلاف اخلاق نیک و نظم عمومی محسوب می‌گردد و مقدر نمی‌باشد ولی قانون‌گذار به منظور حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی بیمه‌گر را بدون قید و شرط مکلف به پرداخت خسارت به زیان‌دیده اعلام کرده است.

نتیجه‌گیری

۱- مهم‌ترین تحولات قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث توسعه حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی از جمله؛ توسعه زیان‌های قابل مطالبه، توسعه حوادثی که زیان‌دیدگان قادر به مطالبه خسارت می‌باشند و توسعه اشخاص مسئول، از جمله توسعه حمایت‌های صندوق تأمین خسارات جانی در حمایت هر چه بیشتری از زیان‌دیدگان صدمات جانی و فوت در این حوادث است.

۲- باتوجه به مصادیق حمایت‌های هرچه بیشتر قانون اخیرالتصویب نسبت به قانون سابق از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی مخصوصاً در فوت و صدمات جانی و در نتیجه فلسفه وجودی این قانون که حمایتی بودن آن است، در مواردی که ابهام و تردید در این حمایت وجود دارد باید آن‌را به نفع زیان‌دیده تفسیر کرد.

۳- ابتکار مهمی که قانون‌گذار در این قانون به عمل آورده ارائه راهکارهای تنبیهی برای جلوگیری از رانندگان متخلف است. لازم به ذکر است، قانون‌گذار علاوه بر حمایت از زیان‌دیدگان مذکور که با مهم‌ترین هدف مسئولیت مدنی یعنی جبران خسارت سریع زیان‌دیده، نیز سازگار است ولی به منظور جلوگیری از تعارض با هدف دیگر مسئولیت مدنی که جنبه پیشگیرانه آن است حاوی راهکارهای پیشگیرانه از بی‌احتیاطی در رانندگی و در نتیجه افزایش حوادث مذکور است.

پیشنهاده‌ها

- ۱- به نظر می‌رسد هر چند قانون اخیرالتصویب متضمن تحولات مثبتی در حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی است ولی در بعضی موارد دارای ابهاماتی است که قابل رفع می‌باشند؛ بنابراین، پیشنهاد می‌شود اصلاحات لازم در این مورد به عمل آید.
- ۲- به منظور هم‌خوانی هرچه بیشتر با جنبه پیشگیرانه مسئولیت مدنی پیشنهاد می‌شود در ماده ۵ این قانون، درخصوص راهکارهای تنبیهی از جمله تحمیل بخشی از مسئولیت به رانندگان متخلف پس از جبران خسارت زیان‌دیده توسط بیمه‌گر افزایش یابد و در صورت تکرار تخلف توسط نامبردگان راهکارهای تنبیهی نیز تشدید شود.

منابع

- کاتوزیان، ناصر، (۱۳۸۰). مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، چاپ اول، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- محمود صالحی، جانعلی، (۱۳۸۱). حقوق بیمه، چاپ اول، تهران: بیمه مرکزی ایران، ۱۳۸۱.
- مرقس، سلیمان، (۱۹۹۲). الوافی فی شرح القانون المدنی فی الالتزامات فی الفعل الضار و المسئولیه المدنیه، المجلد الاول، مصر: جامعه القاهره.
- منصور، محمدحسین، (۱۹۹۵). شرح العقود المسماه (فی مصر و لبنان) الجزء الثاني التامین، لبنان، دارالنهضة العربیه.
- Cees van Dam, (2006). EUROPEAN TORT LAW, London: Oxford university press.