

# مبنای مسؤلیت بیمه‌گر حوادث خودرو در مقایسه با حقوق انگلیس

سید حسین صفایی<sup>۱</sup>

تاریخ دریافت: ۹۰/۰۸/۲۳

استاد حقوق خصوصی واحد علوم و تحقیقات دانشگاه آزاد اسلامی تاریخ تأیید: ۹۲/۰۳/۲۱

حسنعلی اورک بختیاری<sup>۲</sup>

دانشجوی دوره دکتری حقوق خصوصی واحد علوم و تحقیقات دانشگاه آزاد اسلامی تهران

## چکیده

حقوقدانان تعهد بیمه‌گر به جبران خسارت حاصل از حوادث خودرو را اثر قرارداد با بیمه‌گذار می‌دانند و بر این مبنا مسؤلیت بیمه‌گر را تحلیل می‌کنند. به نظر می‌رسد قرارداد، مبنای ظاهری مسؤلیت مدنی بیمه‌گر است. مسؤلیت او در واقع بر توزیع معقول خسارات استوار شده و قرارداد، وسیله‌ای است برای گردآوری سرمایه لازم به منظور جبران خسارات. تحلیل مسؤلیت بیمه‌گر بر این مبنا فهم قانون را آسان و اجرای آن را روان می‌سازد و از پدید آمدن گره‌های ناگشودنی جلوگیری می‌نماید؛ و چون این امر سازمان‌یافته و خودگردان است، می‌توان آن را «سامانه مسؤلیت مدنی جمعی» نامید. این مقاله کوشش می‌کند دو دیدگاه مزبور را بیان، و اثر هر یک را در موضوع‌های درگیر نشان دهد و حاصل کار را با حقوق انگلیس مقایسه کرده و نتیجه را گزارش نماید.

واژگان کلیدی: قرارداد بیمه، بیمه اجباری مسؤلیت مدنی دارندگان خودرو، توزیع زیان، سامانه مسؤلیت مدنی جمعی

## مقدمه

در حوادث خودرو جبران خسارت زیان‌دیده از سوی بیمه‌گر، نتیجه عقد معینی است که «قرارداد بیمه» نامیده می‌شود. چون به نظر می‌رسد مبنای قرارداد بیمه اجباری در ظاهر مسؤلیت مدنی بیمه‌گر، و در واقع سیاست کلان توزیع خسارت است، در بخش یک پس از بیان مبنای ظاهری از مبنای واقعی مسؤلیت بیمه‌گر که «سامانه مسؤلیت مدنی جمعی» نامیده شده سخن به میان خواهد آمد و نقش بیمه اجباری مسؤلیت مدنی در آن بیان خواهد شد.

«نویسنده مسئول»

1. Email: hsafaii@ut.ac.ir

2. Email: o.bakhtiari@yahoo.com

در بخش دوم تأثیر هر یک از میناهای یاد شده در موضوع‌های مختلف از جمله، بیمه اجباری و بیمه اختیاری، شروط ضمن عقد بیمه اجباری، نوع مسئولیت، بیمه حوادث، و قائم‌مقامی بیمه‌گر بررسی می‌شود. و در بخش سوم مبنای مسئولیت بیمه‌گر در حقوق انگلیس بررسی؛ و سرانجام با مقایسه آن با حقوق ایران نتیجه کار بیان خواهد شد.

## ۱- مبنای ظاهری و مبنای واقعی مسئولیت بیمه‌گر

### ۱-۱- مبنای ظاهری: قرارداد

مبنای ظاهری مسئولیت بیمه‌گر قرارداد بیمه است. هنگامی که از عقد بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسیله نقلیه گفتگو می‌شود، عقد بیمه اجباری (نه اختیاری) به ذهن متبادر می‌شود. این عمل حقوقی، قراردادی است که طرفین مکلف به انعقاد آن هستند و به موجب آن بیمه‌گر در برابر حق بیمه‌ای که دارنده خودرو می‌پردازد، ضمن تحمل الزامات قانونی متعهد می‌شود در صورت تحقق عرفی حادثه خودرو، خسارت وارد بر زیان‌دیده را جبران کند، خواه حادثه منسوب به بیمه‌گذار یا شخص دیگری باشد یا نه.

قراردادهای بیمه که نوعاً الحاقی هستند (شهیدی، ۱۳۷۷: ۹۰)؛ (کاتوزیان، ۱۳۸۱: ۳۴)، خود دو دسته می‌شوند. در یک دسته آن‌ها بیمه‌گذار آزاد است به آن بپیوندد یا نه. آزادی قراردادی تا حدی وجود دارد. این دسته را قراردادهای بیمه اختیاری می‌گویند. اما دسته‌ای از قراردادهای بیمه وجود دارد که بیمه‌گذار ناچار است به آن ملحق شود. اختیار نییوستن به آن را ندارد مانند بیمه‌ای که ماده ۱۳ قانون مسئولیت مدنی برای کارفرمایان پیش‌بینی کرده است. این نوع قرارداد اجباری است. البته در چنین قراردادی اگر چه در مورد اصل قرارداد، شخص مجبور آزادی ندارد، اما در خصوص جزئیات آن می‌تواند فرم‌های بیمه‌گرهای مختلف را بررسی کند و شرایط هر کدام را مناسب‌تر دید به آن ملحق شود. یعنی در جزئیات، هنوز اندکی آزادی وجود دارد. لیکن در قرارداد بیمه مسئولیت مدنی دارندگان خودرو در برابر اشخاص ثالث، این اندک آزادی هم وجود ندارد. شکل، ارکان، و شرایط قرارداد بیمه به حکم قانون نزد همه بیمه‌گران یکسان است. آثار قرارداد هم به حکم قانون تثبیت شده و تعهدات آن کاهش‌پذیر نیست. نه تنها بیمه‌گذاران مکلف‌اند این قراردادها را منعقد کنند، بیمه‌گران هم مکلف‌اند با رعایت همین قیود با دارندگان خودرو قرارداد ببندند و آزادی برگزیدن طرف قرارداد را ندارند. هیچ‌یک از طرفین

نمی‌تواند حقوق و منافی را که قانونگذار برای زیان‌دیدگان پیش‌بینی کرده است، به کمتر از آنچه در قانون پیش‌بینی شده تنزل دهد. آنچه طرفین بر عهده دارند الزامات قانونی است نه تعهدات قراردادی. قانونگذار رابطه حقوقی این دو را به جهت خاصی به شکل قرارداد درآورده است. «رابطه حقوقی فقط صورت عقد را دارد و توافق طرفین که اساس تمام قراردادهاست در آن نقشی بازی نمی‌کند» (کاتوزیان، همان).

کسی که حادثه خودرو منسوب به اوست خواه بیمه‌گذار باشد یا نه، بیمه‌شده شمرده می‌شود. در این صورت این قرارداد از حیث اشخاص مرتبط با آن، اندکی با تعریف مندرج در ماده ۱ قانون بیمه تفاوت پیدا می‌کند. در اینجا به جای سه شخص، چهار شخص با قرارداد ارتباط پیدا می‌کنند:

الف- بیمه‌گر: شرکتی که در برابر حق بیمه تعهد نموده در صورت وقوع حادثه زیانبار خسارت زیان‌دیده را جبران کند.

ب- بیمه‌گذار: دارنده خودروی که تعهد پرداخت حق بیمه را برعهده دارد.

ج- بیمه‌شده: کسی که حادثه خودرو حسب قاعده اتلاف منسوب به اوست. این شخص که اغلب همان راننده خودرو است، می‌تواند در عین حال دارنده آن هم باشد. در چنین حالی دو عنوان «بیمه‌گذار» و «بیمه‌شده» در یک شخص جمع می‌شود. بیمه‌شده اگر دارنده خودرو نباشد نسبت به قرارداد بیمه که بین بیمه‌گذار و بیمه‌گر منعقد شده، شخص ثالث محسوب می‌شود.

د- بهره‌بر بیمه: شخصی که در اثر حادثه خودرو زیان دیده است و بیمه‌گر خسارت او را جبران می‌کند<sup>۱</sup>. بهره‌بر بیمه هم شخص ثالث شمرده می‌شود. بنابراین قرارداد بیمه مسئولیت مدنی دارندگان خودرو ممکن است دو شخص ثالث با موقعیت قانونی متفاوت داشته باشد. بهره‌بر این نوع بیمه همیشه زیان‌دیده است. بیمه‌گذار هم ممکن است گاهی در حادثه خودرو زیان ببیند. در این صورت عنوان‌های «بیمه‌گذار» و «بهره‌بر» در یک شخص جمع می‌شود. به اعتبار اینکه طرف قرارداد بیمه است، شخص ثالث به حساب نمی‌آید، ولی به اعتبار اینکه بهره‌بر است زیان وارد شده به وی از سوی بیمه‌گر جبران می‌شود.

در بررسی مسئولیت مدنی دارنده و بیمه‌گر، باید روابط این چهار شخص را در نظر داشت تا نتایج درستی به دست آید. بیمه‌گر و بیمه‌گذار طرفین عقد بیمه هستند. دو شخص دیگر نسبت

---

۱. در زبان عربی، بیمه‌گذار (مثلاً دارنده خودرو) را «طالب التأمین»، بیمه‌شده (مثلاً راننده خودرو) را «المومن له» و بهره‌بر بیمه (مثلاً زیان‌دیده حادثه خودرو) را «المستفید» می‌گویند.

به آنان «شخص ثالث» به حساب می‌آیند. حقی که بیمه‌شده و بهره‌بر بیمه نسبت به بیمه‌گر پیدا می‌کند ناشی از «تعهد به نفع ثالث» است. از این رو، هم بهره‌بر پس از حادثه زیانبار می‌تواند به طور مستقیم به بیمه‌گر رجوع کند و هم بیمه‌شده‌ای که بیمه‌گذار نبوده می‌تواند دعوای الزام بیمه‌گر به انجام تعهدش نسبت به بهره‌بر را مطرح سازد؛ و یا در دعوای زیان‌دیده بر وی (بیمه‌شده)، بیمه‌گر را به دادرسی جلب کند.

برخی از استادان نامدار این دو مسئولیت را مستقل از یکدیگر پنداشته، اظهارنظر فرموده‌اند: «نباید چنین پنداشت که تعهد بیمه‌گر به سود راننده هم ایجاد شده است. او مسئولیت ویژه خود را بر طبق قواعد عمومی در برابر زیان‌دیده دارد؛ چنانکه اگر زیان‌دیده، راننده را به مناسبت تقصیری که مرتکب شده است طرف دعوا قرار دهد، نمی‌تواند خسارتی را که می‌پردازد از بیمه‌گر بگیرد یا او را به دادرسی جلب کند. پس، مسئولیت بیمه‌گر در زمانی که خسارت به وسیله راننده به بار آمده است، به دلیل گسترده بودن مسئولیت دارنده (بیمه‌گذار) است نه شمول تعهد قراردادی او به مسئولیت راننده» (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۸۷: ۹). ولی این تلقی ایرادی دارد که پس از بیان مبنای واقعی مسئولیت بیمه‌گر، به آن پرداخته می‌شود.

#### ۱-۲- مبنای واقعی مسئولیت بیمه‌گر: توزیع زیان

قانونگذار در صدد 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 ابزاری است برای سرشکن کردن زیان‌ها<sup>۱</sup>. ممکن است گفته شود کلیه خسارات ناشی از

۱. عبارت ماده ۱ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷ چنین بوده است: «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری و انواع یدک و تریلر متصل به وسایل مزبور و قطارهای راه‌آهن اعم از اینکه اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند مسئول جبران خسارات بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا محمولات آن‌ها به اشخاص ثالث وارد می‌شود و مکلفند مسئولیت خود را از این جهت نزد شرکت سهامی بیمه ایران و یا یکی از مؤسسات بیمه داخلی که اکثریت سهام آن‌ها متعلق به اتباع ایرانی و صلاحیت آن‌ها به پیشنهاد وزارت دارایی و وزارت اقتصاد مورد تأیید دولت باشد، بیمه نمایند». حشو و پیرایه در متن آنقدر زیاد است که اصل موضوع را از دید پنهان می‌کند. اصل موضوع این است: «کلیه دارندگان وسایل نقلیه، مسئول جبران خسارت‌های بدنی و مالی ناشی از حوادث آن وسایل هستند». این عبارت دلالت بر مسئولیت کلیه دارندگان خودرو نسبت به کلیه خسارت‌های بدنی و مالی ناشی از حوادث خودرو می‌کند، نه به مسئولیت هر دارنده نسبت به حوادث خودرو خودش. به اصطلاح دانشمندان علم اصول فقه، عام مجموعی است نه عام استغراقی یا بدلی.

حوادث خودرو مجهول است، چگونه می‌توان برای سرشکن کردن امر مجهول بین تعداد کثیری از دارندگان خودرو که پیوسته در حال تغییرند معیار معقول تعیین کرد؟ به علاوه، بیمه مسئولیت چه ربطی به این قضیه دارد؟ این شبهه به آسانی قابل رفع است زیرا بیمه در تمام دنیا بر اساس حساب احتمال‌ها شکل می‌گیرد. با آمارهای رسمی و نسبتاً دقیقی که از حوادث خودرو در سطح کشور وجود دارد، میزان خسارت سالانه ناشی از این حوادث، نوع خودروهای دخیل در آن‌ها، تعداد کشته‌ها، تعداد زخمی‌ها، میزان خسارت‌های مالی و ... تقریباً معلوم است. با در نظر گرفتن این معیارها و بر اساس حساب احتمال‌ها، سهم انواع خودروها را می‌توان بسیار نزدیک به واقع تعیین کرد. نزدیکی این نرخ به واقعیت، بیش از نرخ بیمه در سایر رشته‌های بیمه‌گری (مثلاً زلزله) می‌باشد.

بنابراین، استنباط رایج از ماده مرقوم که هر دارنده خودرو را مسئول جبران خسارت ناشی از حوادث خودروی خودش می‌داند نیازمند تأمل است. این استنباط هیچ‌گاه در حقوق ما دل‌پسندانه پذیرفته نشده است، زیرا در این نظام حقوقی مسئول شناختن مالک صرفاً به جهت اینکه حق عینی مالکیت دارد، بدون اینکه خطایی مرتکب شده یا زیان منسوب به او باشد، با هیچ معیار منطقی و معقولی سازگار نیست (کاتوزیان، ۱۳۸۰: ۳۲)؛ (نظری، ۱۳۸۹: ۶۸)؛ در حالی که مسئولیت جمعی در برابر حوادث و مشکلات اجتماعی در فرهنگ دینی مردم ریشه تاریخی داشته و در حدیث «کلکم راع و کلکم مسئول عن رعیت» تبلور یافته است. به این ترتیب دلپذیر است که حکم آن ماده عام مجموعی دانسته شود و اظهار گردد که «للمجموع بما هو مجموع» وضع شده است (مظفر، بی‌تا: ۱۳۹). قانون اصلاح قانون بیمه اجباری ... مصوب ۱۳۸۷ نیز اگر چه این عبارت محوری را که دارندگان خودرو «... مسئول جبران خسارت بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا محمولات آن‌ها به اشخاص ثالث وارد می‌شود ...» آگاهانه از ماده ۱ برداشته اما به اساس اندیشه توزیع معقول زیان نه تنها خدشه‌ای وارد نکرده، بلکه می‌توان گفت که آن اندیشه را تقویت کرده است. زیرا سبب پدید آمدن استنباط رایجی که ایراد داشت، عبارت مزبور بود، و با حذف آن - هر چند اظهار نگرانی برخی از حقوقدانان را به دنبال داشته (صفایی و رحیمی، ۱۳۸۹: ۲۴۵)؛ (نظری، ۱۳۸۹: ۷۶) - مبنای توزیع زیان بیش از پیش تقویت شده است. اکنون تردیدی وجود ندارد که کلیه دارندگان خودرو به هیأت اجتماع، مسئول جبران حد قابل توجهی از خسارت‌ها هستند و این مسئولیت برای هر دارنده محدود است به پرداخت حق بیمه‌ای که سالانه تعیین

می‌گردد و بیش از آن مسئولیتی ندارد. مسئولیت جمعی در قالب بیمه اجباری تحقق می‌یابد و بیمه‌گرها کارگزار کلیه دارندگان در خصوص جبران خسارت هستند.

### ۱-۳- سامان‌دهی توزیع زیان

در اواسط قرن بیستم به سبب افزایش قابل توجه حوادث زیانبار زندگی صنعتی و جبران نشدن بخش زیادی از آن، اندیشه سرشکن کردن خسارت بین عوامل مرتبط با آن رونق گرفت و استادان معتبری مانند کواز<sup>۱</sup> و کالابرسی<sup>۲</sup> به ترویج این فکر کمک کردند (Markesinis & Deakin, 2008: 38-40). کوشش‌های نظری بر قانونگذاران تأثیر گذاشت و در کشورهای مختلف قوانینی به ویژه در حوزه زیان‌های حاصل از حوادث خودرو وضع شد. تصویب قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷ در ایران نیز در همین راستا بوده است. اجرایی کردن این اندیشه نیازمند یک زیربنا و چند ابزار بوده است.

رهیافتی برای الزام دارندگان خودرو به مشارکت در تأمین سرمایه لازم، زیربنای این فکر است. ایجاد مسئولیت مدنی «کلیه دارندگان» به هیأت اجتماع، برای جبران «همه خسارت‌ها» زیربنای لازم را فراهم کرده است.

الزام هر دارنده خودرو به اینکه سهم خود از سرمایه مزبور را در قالب قرارداد بیمه اجباری مسئولیت مدنی بپردازد، ابزار یکم مورد نیاز آن فکر می‌باشد. الزام شرکت‌های بیمه‌گر به اینکه با هر دارنده‌ای که پیشنهاد بستن چنین عقدی داد، قرارداد منعقد کنند، ابزار دوم است. بدیهی است برای هر یک از این الزام‌ها باید ضمانت اجرای متناسب در نظر گرفته شود تا در اثر فشار ناشی از آن، دارندگان خودرو و شرکت‌های بیمه‌گر تن به الزام قانونی بدهند. آنچه در بند ب ماده ۱۱ و ماده ۲۸ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷ پیش‌بینی شده در همین راستا است.

ابزار سوم، الزام همه مراکز درمانی است به اینکه آسیب‌دیدگان حوادث خودرو را بپذیرند و مجانی مداوا کنند. بدیهی است که باید از یک سو بخشی از سرمایه‌ای که به ترتیب فوق فراهم شده بابت هزینه درمان به این مراکز داده شود و از سوی دیگر ضمانت اجرای شایسته‌ای برای این الزام هم پیش‌بینی شود تا از تکلیف قانونی سرپیچی نکنند. آنچه در ماده ۹۲ قانون برنامه چهارم توسعه و آئین‌نامه اجرایی آن پیش‌بینی شده در همین راستا است.

---

1. Coase  
2. Calabresi

ابزار چهارم، فراهم کردن سازوکاری است که خلأهای الزامات مذکور را پوشش دهد. یعنی در مواردی که دارندگان به تکلیف قانونی عمل نکنند، نهادی قانونی زیان‌دیدگانی را که در اثر این بی‌رعایتی‌ها بی‌پناه مانده‌اند، پشتیبانی کند ایجاد صندوق تأمین خسارت‌های موضوع ماده ۱۰ قانون در همین راستا است.

می‌توان مجموع زیربنا و ابزارهایی را که با همگرایی موجب اجرایی شدن آن اندیشه می‌شوند، «سامانه مسئولیت مدنی جمعی» نامید. بنابراین مبنای مسئولیت شرکت‌های بیمه‌گر در مورد جبران خسارت زیان‌دیدگان حوادث خودرو، سامانه مذکور است، نه قرارداد بیمه اجباری مسئولیت مدنی. قرارداد مزبور فقط وسیله‌ای است برای اینکه شرکت‌های بیمه‌گر و دارندگان خودرو که از بازیگران سامانه هستند، بتوانند نقش خود را به درستی ایفا کنند.

در پایان بحث شماره (۱-۱) گفته شد این نظریه که تعهد بیمه‌گر به سود راننده مقصر ایجاد نشده و اگر او خسارت زیان‌دیده را بپردازد نمی‌تواند برای استرداد آن به بیمه‌گر مراجعه کند، ایراد دارد. با لحاظ سامانه مسئولیت مدنی جمعی، شرح آن ایراد چنین است: اکنون که دانسته شد مسئولیت هر راننده مقصر، جزئی از مسئولیت کلی حوادث خودرو می‌باشد که در اثر سیاست توزیع خسارت ناشی از حوادث خودرو، میان دارندگان خودرو سرشکن شده و چیزی جدای از آن نیست؛ و در قانون بیمه اجباری ۱۳۴۷ برای هر دارنده مسئولیت مدنی ناشی از حوادث خودرو خودش جعل نشده، بلکه این مسئولیت برای «کلیه دارندگان خودرو» به شکل جمعی برقرار گردیده است؛ باید پذیرفت که تعهد بیمه‌گر به سود هر مسئولی از جمله راننده مقصر برقرار شده است. در غیر این صورت، این نتیجه حاصل می‌شود که «بیمه‌شده» با اینکه شخص ثالث است و قرارداد بیمه، مسئولیت مدنی او را هم پوشش می‌دهد و حق او تنها در قالب نظریه «تعهد به نفع ثالث» قابل تحلیل است، نمی‌تواند از این حق بهره‌مند شود. یعنی راننده‌ای که حادثه منسوب به اوست اما دارنده خودرو نبوده است، پس از جبران خسارت زیان‌دیده نمی‌تواند به بیمه‌گر رجوع کند. چنین نتیجه‌ای با موازین پذیرفته شده حقوقی سازگار نیست.

#### ۱-۴- قابلیت توسعه سامانه مسئولیت مدنی جمعی

تحمیل هزینه‌های حادثه به اشخاصی که می‌توانند به گونه‌ای کارا از آن پیشگیری کنند مطلوب است (Englard, 1993: 32) بر این اساس نیازی نیست که فراهم‌کنندگان سرمایه

سامانه، تنها دارندگان خودرو باشند. سامانه این قابلیت را دارد که گروه‌های اجتماعی دیگر مرتبط با خودرو را که حسب منطق توزیع معقول زیان باید مسئول باشند، در خود جای دهد. شایسته است با وضع قانون رانندگان فاقد خودرو، عرضه‌کنندگان خودرو و متصدیان حمل و نقل مسافر را در سامانه گنجانند. یعنی آنان را وادار به بیمه اجباری مسئولیت مدنی کرد. در این صورت به نحو چشمگیری بر توان مالی سامانه افزوده می‌شود و می‌توان این منبع عظیم را در جهت بازدارندگی و حمایت قوی‌تر از زیان‌دیدگان به کار گرفت.

## ۲- مقایسه اثر دو مبنای یاد شده در موضوع‌های مختلف

### ۲-۱- تفاوت اثر در بیمه اجباری و بیمه اختیاری

قراردادهای اختیاری بیمه مسئولیت مدنی با قراردادهای اجباری آن از حیث مبنای مسئولیت تفاوت دارند: در دسته یکم، مبنای مسئولیت بیمه‌گر قرارداد است. بنابراین در تفسیر آن‌ها باید به قصد طرفین توجه کرد. اگر به طور صریح در قرارداد ذکر شده محترم شمرده شود و اگر ذکر نشده، از لابه‌لای معانی عرفی واژه‌ها و عباراتی که طرفین به کار برده‌اند و نیز از قرائن و اوضاع و احوالی که در هنگام بستن قرارداد وجود داشته و همچنین با استفاده از عادت تجاری طرفین یا عرف حاکم، اراده باطنی آنان کشف گردد و بر مبنای آن قرارداد تفسیر شود و گرنه قوانین تکمیلی اعمال گردد (صفایی، ۱۳۸۴: ۱۶۱-۱۶۲).

اما در دسته دوم، مبنای مسئولیت اساساً اراده طرفین نیست. تلقی کردن بیمه‌نامه به عنوان قرارداد از دیدگاه حقوقی محل تأمل است زیرا هر دو مجبور بوده‌اند. بنابراین نمی‌توان گفت مبنای مسئولیت بیمه‌گر، قرارداد است. قرارداد مزبور قالبی طراحی شده برای الزامات قانونگذار می‌باشد و بیمه‌گر ناچار است خود را در این قالب قرار دهد. «پس در مقام اجرای این عقود، دادرس مجری نظر قانونگذار است نه پیرو مقصود واقعی دو طرف» (کاتوزیان، ۱۳۸۱: ۳۴)؛ و چون دانسته شد که قانونگذار سیاست کلان توزیع خسارت را مبنای کار قرار داده و آن را سامان بخشیده است، در تفسیر قانون و حل و فصل مسائل قضایی مربوط به آن باید این مبنا را در نظر داشت. با توجه به این نکته مهم، رأی اصراری شماره ۱۸- ۱۳۷۷/۹/۱ دیوان عالی کشور، در خور انتقاد است. زیرا در حالی که ماده ۶ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷ در راستای همان اندیشه تصریح کرده بود: «بیمه‌گر ملزم به جبران کلیه خسارات وارده به اشخاص ثالث خواهد بود» و دادگاه‌های تالی بر همین



اساس توافق بیمه‌گر و بیمه‌گذار را در خصوص کاهش حدود مسئولیت، نسبت به شخص ثالث غیرقابل استناد دانسته بودند، دیوان گفته است: «... ملاک پرداخت خسارت ثالث از جانب شرکت بیمه قرارداد منعقد بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار است و قرارداد مستند دعوا مبتنی بر دیه درهم (نقره) می‌باشد علی‌هذا دادنامه تجدیدنظر خواسته که بر محکومیت شرکت بیمه به پرداخت مابه‌التفاوت دیه پرداختی اصدار یافته مخدوش و خلاف قانون و ادله دعوا بوده...»<sup>۱</sup>.

بیان این نکته ضروری است که هر گاه قرارداد بیمه، مشتمل بر بیمه اجباری و بیمه اختیاری باشد، مبنای هر یک از آن‌ها متفاوت از دیگری است و تفسیر هر یک از آن‌ها بر مبنای خود صورت می‌گیرد. اینکه هر دو (بیمه‌های اجباری و اختیاری) در یک سند درج شده باشد نباید موجب گردد که مبنای آن‌ها یکی پنداشته شود.

## ۲-۲- تفاوت اثر در شروط ضمن عقد بیمه اجباری

اگر مبنای مسئولیت بیمه‌گر قرارداد شمرده شود، لاجرم اعتبار شروط ضمن عقد بر اساس قواعد عمومی قراردادها ارزیابی می‌گردد؛ و چون بر این اساس حاکمیت اراده طرفین تأثیرگذارترین عامل است، هر شرطی که مورد توافق آنان قرار گرفته و مخالف قوانین امری

---

۱. صورت جلسه مذاکرات هیأت عمومی شعب حقوقی درباره این رای نشان می‌دهد که ۴۴ نفر از ۴۷ نفر رئیس‌ان و مستشاران شعب حقوقی دیوان عالی کشور که در جلسه منتج به آن رای حضور داشته‌اند، از مبنای و اهداف قانون بیمه اجباری ... مصوب ۱۳۴۷ به کلی بی‌خبر بوده‌اند. به همین جهت برخلاف نص ماده ۶ اجتهاد نموده‌اند. دیوان عالی توجه نکرده است که رابطه بیمه‌گذار و بیمه‌گر، جدای از رابطه بیمه‌گر و شخص ثالث است. رابطه نخست به موجب قرارداد برقرار می‌شود - البته اگر بتوان در بیمه اجباری آن را قرارداد نامید - در حالی که رابطه دوم نتیجه مستقیم امر قانونگذار است. بر فرض که در رابطه نخست، با قرارداد بتوان از قانون امری سر برتافت، بی‌شک موضوع قابل تسری به رابطه دوم نیست، زیرا اثر قرارداد نسبی است (ماده ۲۳۱ قانون مدنی)؛ و به وسیله آن نمی‌توان منافع قانونی شخص ثالث را بدون موافقت او بر ضررش کاهش داد. دیوان کشور توجه نکرده است که قانون مزبور به منظور حمایت از اشخاص ثالث زیان‌دیده وضع شده است و اشخاص دیگر اعم از بیمه‌گر و بیمه‌گذار و شورای عالی بیمه، نمی‌توانند حمایت قانونی را تنزل دهند و قانون را بی‌اثر سازند. کسی که مذاکرات این رای را بخواند و آن را با رفتار دیوان عالی کشور فرانسه در مورد تفسیر ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی آن کشور مقایسه کند (ژوردن، ۱۳۸۵: ۱۲۴-۱۲۹) افسوس خواهد خورد. آنان برای حمایت از زیان‌دیدگان بلازده، از هیچ، قاعده ساخته‌اند. اینان قاعده حامی زیان‌دیدگان بلازده را بر ضرر آنان نادیده گرفته به اجتهاد در برابر نص پرداخته‌اند (مذاکرات و آراء هیأت عمومی دیوان عالی کشور، ۱۳۸۲: ۴۳۵-۴۴۶).

نباشد، وفق اصل نسبی بودن قراردادهای بین متعاقبین معتبر است. اما چون قانون بیمه اجباری حقوقی را برای اشخاص ثالث در نظر گرفته است، هر گاه حاصل توافق طرفین، تجاوز به حقوق اشخاص ثالث باشد، شرط مزبور نسبت به ثالث قابلیت استناد ندارد، لیکن نسبت به طرفین معتبر است. مثلاً قانون، همه زیان‌دیدگان حوادث خودرو - جز راننده مسبب حادثه - را شخص ثالث شمرده و بیمه‌گر مکلف است خسارت آنان را جبران کند. اکنون اگر در قرارداد بیمه اجباری شرط شود که افزون بر راننده مسبب حادثه، مثلاً کمک راننده خودرو هم شخص ثالث محسوب نمی‌شود، این شرط در رابطه کمک راننده و بیمه‌گر قابل استناد نیست یعنی پس از حادثه، کمک راننده آسیب‌دیده می‌تواند به بیمه‌گر مراجعه کند و او هم باید خسارتش را جبران نماید. ولی همان شرط بین دارنده و بیمه‌گر معتبر است. در نتیجه بیمه‌گر پس از جبران خسارت کمک راننده، می‌تواند به استناد شرط مزبور به دارنده مراجعه کند و آنچه را که به زیان دیده پرداخته، از دارنده پس بگیرد (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۸۷: ۲۴۹).

اما اگر بر مبنای «سامانه مسئولیت مدنی جمعی» به موضوع نگریسته شود، شروط مذکور باید باطل شمرده شوند. زیرا قانونگذار پس از محاسبه کل خسارات زیان‌دیدگان بر اساس معیارهای معقول، جبران آن را بر عهده بیمه‌گران از یک سو و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی از سوی دیگر گذاشته است و فراهم‌کننده سرمایه لازم برای تمام پرداخت‌ها، کلیه دارندگان خودرو هستند. هرگاه بیمه‌گران یا دارندگان خودرو نتوانند در قراردادهای بیمه اجباری با شرط‌گذاری، در حقوق حداقلی زیان‌دیدگان اثر منفی بگذارند، نظم جمعی که با زحمت صدها متخصص فراهم شده به هم می‌ریزد. مثلاً اگر بیمه‌گر بتواند با شرط ضمن عقد یا قرارداد مستقل، از مسئولیت خود بکاهد، در واقع بار خود را به دوش صندوق تأمین خسارت‌های بدنی یا به دوش زیان‌دیده خواهد انداخت. در حالی که تحمیل خسارت به زیان‌دیده برخلاف هدف اصلی قانونگذار است؛ و لازمه عمل صندوق به تعهداتش این است که زائد بر مقداری که بر اساس حساب احتمال‌ها برای او در نظر گرفته شده، تعهدی برایش ایجاد نشود. شروطی از آن قبیل سامانه را به هم می‌ریزد از این رو، خلاف نظم عمومی و باطل است. به یاد داشته باشیم که قرارداد بیمه اجباری، واقعاً قرارداد نیست. ابزاری است برای گردآوری سرمایه «سامانه مسئولیت مدنی جمعی»، و نیز برای تعامل منطقی نقش‌آفرینان این سامانه. بنابراین نباید با معیارهای قواعد عمومی قراردادهای با این ابزار مواجه شد (خدابخشی، ۱۳۸۸: ۲۴۴).

## ۲-۳- تفاوت اثر در نوع مسئولیت

دیدگاه عمومی نسبت به زیان‌دیدگان حوادث خودرو، حمایتی است. حتی قانونگذار در برخی مواضع به آن تصریح کرده است. چنانکه در صدر ماده ۱۰ قانون اصلاح مصوب ۱۳۸۷ می‌گوید: «به منظور حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی ...» صندوق تأمین خسارت‌ها ایجاد می‌شود. در بیان مفهوم حادثه، و مفهوم شخص ثالث (تبصره‌های ۵ و ۶ ماده ۱) هم این دیدگاه به روشنی دیده می‌شود. این دیدگاه چنان موسع است که حتی مرتکبان جرائم خودرو را منوط به اینکه بزه ارتكابی آنان مؤثر در حادثه خودرو نبوده باشد، در بر می‌گیرد. در قانون بیمه اجباری ... مصوب ۱۳۴۷ از جمله کسانی که از شمول قانون خارج بودند و خسارت آنان از سوی «سامانه مسئولیت مدنی جمعی» جبران نمی‌شد، رانندگان بدون گواهی‌نامه و متصرفان غیرقانونی وسایل نقلیه یعنی دزدها و غاصبان خودرو بودند (بند ۴ ماده ۴ قانون پیشین). این اشخاص اگر تصادف می‌کردند و مسبب حادثه تشخیص داده نمی‌شدند، شرکت بیمه‌گر یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی، زیان وارد شده به آنان را جبران نمی‌کرد. اما قانونگذار ۱۳۸۷ این مقرر را برداشت و تنها خسارت وارد شده به راننده مسبب حادثه و خسارت وارد شده به وسیله نقلیه مسبب حادثه و محموله آن را از طریق سامانه جمعی قابل جبران ندانست و این نشانه سعه صدر و دیدگاه حمایتی بسیار قوی از زیان‌دیدگان حوادث خودرو می‌باشد. بنابراین برای تشخیص نوع مسئولیت شرکت‌های بیمه‌گر، باید به این دیدگاه عنایت کافی صورت گیرد.

در نقطه مقابل، معتقدان به مبنای قراردادی که مسئولیت مقرر در ماده ۱ قانون پیشین را حمل بر این می‌کردند که هر دارنده خودرو مسئولیت مدنی حوادث خودرو خودش را بر عهده دارد، چون چنین مسئولیتی خلاف اصل بود، تا آنجا که می‌توانستند و قانون اجازه می‌داد، مسئولیت را مضیق تفسیر می‌کردند و با عنایت به اینکه بیمه‌گر در نظر آنان قائم‌مقام قراردادی دارنده بود، مسئولیت بیمه‌گر نیز همین وضع را پیدا می‌کرد. تفسیر مضیق مسئولیت مدنی ایجاب می‌کرد در جایی که مالک به علت دزدیده شدن یا غصب خودرو، سلطه و اقتدار بر خودرو نداشته باشد، مسئول حوادث خودرو شناخته نشود. بیمه‌گر هم به تبع دارنده در چنین وضعی مسئول شناخته نمی‌شد (کاتوزیان، ۱۳۸۰: ۳۳)؛ (بهرامی احمدی، ۱۳۸۸: ۲۱۶). این به معنای محروم شدن زیان‌دیده از بخش عمده حمایت قانونی بود.

از سوی دیگر، در قانون بیمه اجباری ... مصوب ۱۳۴۷، خسارت ناشی از قوه قاهره از قبیل جنگ، سیل و زلزله، از شمول قانون خارج شده بود، اما قانون جدید با توجه به دیدگاه حمایتی گسترده‌اش، خارج کردن چنان حوادثی از شمول قانون را نپذیرفته و مقرر آن را آگاهانه برداشته است. کسانی که قرارداد بیمه اجباری را با معیارهای مربوط به قراردادهای تفسیر و توجیه می‌کنند، حذف آن عبارت را مهم ندانسته، همچنان قوه قاهره را مانع تحقق مسئولیت می‌دانند (ایزانلو، ۱۳۸۷: ۳۹)؛ (بهرامی احمدی، همان: ۲۲۳). استدلال آنان این است که در مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی و ۳۸۶ قانون تجارت پیش‌بینی شده که در قراردادهای قوه قاهره رافع مسئولیت متعهد در مورد عدم انجام تعهد است و نتیجه گرفته‌اند که «اشاره به قوه قاهره [در] ماده ۴ سابق جنبه ارشادی و تأکیدی داشت و بدون آن هم، وضع جبران خسارت تفاوتی نمی‌کرد و نیز حذف این عامل در ماده ۷ قانون [اصلاح قانون بیمه اجباری] چیزی را تغییر نمی‌دهد» (خدابخشی، ۱۳۸۸: ۱۹۶).

با برداشت یاد شده، مسئولیت مندرج در قانون جدید مانند گذشته مسئولیت محض است. یعنی بیمه‌گر با اثبات قوه قاهره یا نبود سلطه و اقتدار بیمه‌گذار بر خودرو و اموری از این قبیل از مسئولیت مبرا می‌شود و خسارت وارد شده به زیان‌دیدگان حوادث رانندگی از سوی وی جبران نمی‌شود. بنابراین اگر لاستیک خودرو حین حرکت بترکد و در اثر آن خودرو واژگون شود و به سرنشینان آن آسیب برسد یا بر اثر ریزش کوه، لغزش زمین، سقوط بهمین و امثال خودروهایی که در حرکت هستند دچار سانحه شوند، یا بر اثر پرتاب سنگ از زیر چرخ خودروی جلویی، سرنشین خودرویی که در پشت سر آن حرکت می‌کند آسیب ببیند، زیان‌دیدگان نمی‌توانند به بیمه‌گر رجوع کنند.

اما این برداشت به هیچ‌وجه با دیدگاه حمایت از زیان‌دیدگان سازگار نیست. از منظر آسیب‌دیده حادثه رانندگی و ضرورت جبران خسارت او، چه تفاوتی دارد که واژگون شدن خودرو در اثر غفلت راننده و منحرف شدن از جاده صورت گرفته باشد یا در اثر ترکیدن لاستیک چرخ خودرو؛ چه فرقی می‌کند که آسیب دیدن در نتیجه پرتاب سنگ از زیر چرخ خودرو دیگر باشد یا در اثر برخورد خودرو دیگر؛ در سامانه مسئولیت مدنی جمعی هدف این است که خسارت این گونه زیان‌دیدگان جبران شود و بنای قانون به طور کلی بر این قاعده قرار گرفته است. لذا باید پذیرفت که مسئولیت مدنی حاصل از سامانه جمعی، که قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷ به نحو درست‌تری بر آن استوار شده

«مسئولیت مطلق» است (صفایی و رحیمی، همان: ۲۴۶)؛ (بهرامی احمدی، همان: ۲۱۱). و در همه احوال یاد شده، خواه بیمه‌گذار بر خودرو سلطه و اقتدار داشته باشد یا نه؛ و خواه حادثه رانندگی در اثر تقصیر راننده رخ داده باشد یا نه؛ و خواه آن حادثه منتسب به راننده باشد یا به قوه قاهره؛ خسارت زیان‌دیدگان از سوی بیمه‌گر و در صورت نبود بیمه‌نامه یا بطلان آن، از سوی صندوق باید جبران شود. علت این حکم بسیار ساده است. سرجمع خسارات ناشی از حوادث رانندگی پیشاپیش محاسبه شده و در تعامل حاصل از سامانه مسئولیت مدنی جمعی، سرمایه لازم از سوی دارندگان خودرو تأمین گردیده است، اکنون که حادثه رخ داده موجب ندارد که زیان‌دیدگان به جهاتی از قبیل نبود سلطه و اقتدار دارنده یا قوه قاهره، از آنچه که حسب اقتضات سامانه جمعی حق آنان است، محروم شوند. لذا، درباره این سخن که، «تعهد بیمه‌گر به جبران خسارت بر اساس بیمه شخص ثالث، منوط به تحقق این مسئولیت نسبت به راننده یا متصدی وسیله نقلیه است و تردیدی در این خصوص وجود ندارد» (خدابخشی، پیشین: ۳۲)؛ باید گفت که نه تنها تردید قوی وجود دارد، بلکه با اصل حمایت از زیان‌دیده که دایر مدار قانون است ناسازگار می‌باشد و از این رو قابل پذیرش نیست.

به جهات یاد شده لازم است گفته شود سخن قانونگذار در پایان تبصره ۲ ماده ۱ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری ... مصوب ۱۳۸۷ به اینکه، «... در هر حال خسارت وارده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد»، باید حمل گردد به «... در هر حال خسارت وارده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه‌ای که در حادثه نقش داشته است پرداخت می‌گردد خواه مسبب حادثه بوده باشد یا نه». در غیر این صورت آن عبارت با بسیاری از مقررات مرتبط تضاد خواهد داشت.<sup>۱</sup> به همین جهت پیشنهاد می‌شود در بازنگری قانون، عبارت مزبور اصلاح گردد.

۱. از جمله با تبصره ۵ همان ماده که حادثه را تعریف کرده و حسب آن، برخی از حوادث زیانبار ممکن است مسبب نداشته باشد؛ و نیز با خود ماده ۱ که مسئولیت مدنی «کلیه دارندگان» خودرو را مستقل از مسئولیت رانندگان پیش‌بینی کرده است و دارندگانی که راننده نباشند ندرتاً ممکن است مسبب باشند؛ و با ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ و مقررات مشابه آن (مواد ۴ و ۱۴ قانون ایمنی راه‌ها و راه آهن مصوب ۱۳۴۹ و ۱۳۷۹، و ماده ۸ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و جرائم رانندگی مصوب ۱۳۵۰) که به‌رغم مقصر یا مسبب نبودن راننده و مقصر بودن زیان‌دیده، جبران خسارت او را از محل بیمه اجباری واجب دانسته‌اند.

## ۲-۴- بیمه مسئولیت مدنی یا بیمه حوادث

هم در بیمه مسئولیت مدنی و هم در بیمه حوادث، بیمه‌گر در صورت وقوع حادثه زیانبار مسئول جبران خسارت زیان‌دیده است. یعنی هر دو نوع بیمه از این حیث مشترک هستند. فرق اصلی آن‌ها در قائم‌مقامی بیمه‌گر است. در بیمه حوادث، بیمه‌گر پس از جبران خسارت زیان‌دیده جانشین او می‌شود و طلبی که زیان‌دیده بر اثر حادثه زیانبار نسبت به واردکننده زیان پیدا کرده است، در حدی که از سوی بیمه‌گر جبران می‌شود به شخص اخیر انتقال می‌یابد. در نتیجه او می‌تواند به واردکننده زیان رجوع کند. چنانکه اگر شخصی خانه خود را در برابر آتش‌سوزی بیمه کرده باشد و در مدت بیمه، کسی خانه را به عمد یا در اثر بی‌احتیاطی آتش بزند، بیمه‌گر خسارت صاحب‌خانه را جبران می‌کند و سپس می‌تواند برای آنچه پرداخته است بر واردکننده زیان دعوا طرح کند. از این رو، ماده ۳۰ قانون بیمه مقرر داشته است: «بیمه‌گر در حدودی که خسارات وارده را قبول یا پرداخت می‌کند در مقابل اشخاصی که مسئول وقوع حادثه یا خسارت هستند قائم‌مقام بیمه‌گذار<sup>۱</sup> خواهد بود ...». اما در بیمه مسئولیت مدنی، بیمه‌گر نمی‌تواند پس از جبران خسارت به واردکننده زیان رجوع کند (بابایی، همان: ۱۵۳). اصل جانشینی در این مورد پذیرفته نشده زیرا بیمه‌گر رفتار زیانبار مسئول حادثه را بیمه کرده است.

آنچه در سامانه جمعی بیمه می‌شود، در واقع خسارت حوادث است نه مسئولیت مدنی. کلیه دارندگان خودرو به عنوان یک مجموعه، حوادث زیانبار خودروها را بیمه می‌کنند، اعم از اینکه در آن حوادث کسی مسئول باشد یا نباشد. رانندگان یا اشخاصی که حادثه منسوب به آنان است، رفتار زیانبار خود را بیمه نکرده‌اند تا گفته شود این بیمه از نوع بیمه مسئولیت مدنی است. داشتن خودرو هم به خودی خود خطرزا و مسئولیت‌آفرین نیست، کاربرد آن ممکن است حادثه‌ساز باشد. پس، بیمه‌ای که کلیه دارندگان خودرو فراهم می‌کنند بیمه حوادث است. با وجود این، نام بیمه مسئولیت مدنی بر آن گذاشته شده تا بیمه‌گر پس از جبران خسارت حق رجوع به مسئول حادثه را نداشته باشد. یعنی بیمه حوادثی شکل می‌گیرد که از مزیت بیمه مسئولیت مدنی استفاده می‌کند. از نتوانستن رجوع بیمه‌گر به مسئول حادثه

۱. مقصود از بیمه‌گذار در آن ماده، «بهره‌بر بیمه» است. خواه بهره‌بر همان بیمه‌گذار باشد یا غیر او، زیرا او زیان می‌بیند، و واردکننده زیان در برابر او مسئول است؛ و به همین جهت او حق اقامه دعوا بر مسئول را دارد و پس از جبران خسارت از سوی بیمه‌گر، این حق به بیمه‌گر منتقل می‌شود (خدابخشی، پیشین: ۱۵۸).

از آن جهت به عنوان مزیت یاد شد که در حوادث خودرو، مسئولان حادثه اغلب توان مالی ندارند و این امر یکی از گرفتاری‌هایی بوده که رفع آن به پدید آمدن اندیشه جبران جمعی خسارت انجامیده است. دادن این امکان به بیمه‌گر که بتواند به مسئول حادثه رجوع کند، بازگشت به نقطه اول است.

با این نگرش، علت حذف قوه قاهره از عداد مواردی که خارج از شمول قانون است بهتر درک می‌گردد. در بیمه حوادث، اگر حادثه ناشی از قوه قاهره باشد، بیمه‌گر مسئول جبران خسارت ناشی از آن است. چنانکه اگر آتش‌سوزی یاد شده در اثر رعد و برق اتفاق افتد، چیزی از مسئولیت بیمه‌گر کاسته نمی‌شود. چکیده سخن این است که، «مسئولیت مدنی» دارندگان خودرو، عنوانی ساختگی (نه واقعی) است و تنها به منظور دسترسی به اهداف خاصی که پیش از این بیان شد، جعل گردیده است. قانون اصلاح قانون بیمه اجباری ... مصوب ۱۳۸۷ در جایی که هیچ توجیهی برای استفاده از عنوان «مسئولیت مدنی» باقی نمی‌ماند، اذعان می‌کند که آنچه پرداخت می‌شود به عنوان بیمه حوادث است. تبصره ۲ ماده ۴ می‌گوید: «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 نماید. مبلغ مازاد بر دیه تعیین شده از سوی محاکم قضایی، به عنوان بیمه حوادث محسوب می‌گردد».

اگر مبنای مسئولیت بیمه‌گر قرارداد دانسته شود، این حکم و مانده‌های آن (مقررات مذکور در یادداشت شماره ۴) هیچ توجیهی نخواهند داشت، جز اینکه گفته شود دولت هزینه حل یک مشکل اجتماعی را که به خودش مربوط است، به طور ناروا به شرکت‌های بیمه‌گر تحمیل کرده است. اما اگر مبنای مسئولیت بیمه‌گر «سامانه مسئولیت مدنی جمعی» دانسته شود، آن مقررات توجیه منطقی و معقول خواهند داشت. خسارت حاصل از حوادث خودرو بر اساس نرخ دیه کامل در ماه حرام، پیشاپیش محاسبه شده و بیمه‌گرها آن را گردآوری کرده‌اند تا پس از وقوع حوادث آن را به زیان‌دیدگان بپردازند. اکنون که حادثه رخ داده باید به تعهد خود عمل کنند. اهمیت ندارد که زیان‌دیده مرد است یا زن؛ مسلمان است یا نامسلمان؛ راننده خودرو مقصر یا مسبب بوده است یا نه؛ دارنده خودرو مقصر یا مسبب بوده است یا نه؛ قوه قاهره در حادثه نقش داشته است یا نه. کافی است که زیان در اثر حادثه خودرو به بار آمده باشد. ملاک مسئولیت بیمه‌گر، تنها «تحقق عرفی حادثه خودرو» است. ممکن است گفته شود قانونگذار خود قائم‌مقامی بیمه‌گر نسبت به زیان‌دیده را در جایی که زیان در اثر تقصیر بسیار

سنگین (تخلف رانندگی حادثه‌ساز یا عمد و شبه عمد موضوع مواد ۵ و ۶ قانون ۱۳۸۷) پدید آمده است پذیرفته و به بیمه‌گر حق داده که پس از جبران خسارت زیان‌دیده برای باز یافت تمام یا بخشی از پرداخت‌های خود به مسبب حادثه رجوع کند. با وجود صراحت قانونی چگونه می‌توان گفت، در بیمه مسئولیت مدنی، بیمه‌گر نمی‌تواند پس از جبران خسارت به واردکننده زیان رجوع کند؟

در پاسخ می‌توان چند مطلب را مطرح کرد که نشان می‌دهد مبنای باز یافت خسارت قائم‌مقامی بیمه‌گر نیست و کاربرد این اصطلاح از سوی قانونگذار مسامحه در تعبیر بوده است. از جمله:

۱- اگر مبنای باز یافت خسارت قائم‌مقامی بود، بیمه‌گر باید می‌توانست در تقصیر عادی هم به واردکننده زیان رجوع کند.

۲- اگر مبنای باز یافت خسارت قائم‌مقامی بود، رجوع بیمه‌گر به واردکننده زیان برای بخش جزئی (ماده ۵) از خسارت جبران شده، موجه نیست. قائم‌مقام حق دارد تمام وجهی را که پرداخته، پس گیرد.

۳- قائم‌مقامی در خصوص قتل و جرح عمدی (ماده ۶) معنا ندارد. در این موارد، راننده‌ی عامد مستوجب قصاص است. تکلیف قانونی پرداخت دیه بر عهده‌اش نیست. وقتی جانی از حیث پرداخت دیه در برابر آسیب دیده یا اولیای دم مقتول مسئولیتی ندارد و زیان‌دیده نمی‌تواند از او بابت جنایت وجهی مطالبه کند، اصیل وجود ندارد، تا نوبت به قائم‌مقام برسد.<sup>۱</sup>

۱. ایراد مهم‌تر که موجب واکنش دوگانه در برابر یک نوع بزه و تبعیض ناروا در نظام کیفری شده، پرداخت خسارت بر مبنای ارزش دیه برای قتل یا جرح عمدی با خودرو است. در قتل یا جرح عمدی که با ابزارهای دیگری غیر از خودرو صورت گیرد، جانی قصاص می‌شود و اصولاً دیه‌ای پرداخت نمی‌گردد. در حالی که اگر همان جنایت با خودرو انجام شود، جانی هم مستوجب قصاص است و هم باید به طور غیرمستقیم دیه پرداخت کند، زیرا بیمه‌گر پس از پرداخت ارزش ریالی دیه، آن را از دارایی قاتل پس می‌گیرد. جالب‌تر این است که اگر مقتول زن باشد و قاتل مرد، قاتل وقتی قصاص می‌شود که اولیای دم مقتول نصف دیه مرد را به قاتل بپردازند، در حالی که اگر قتل عمدی مزبور با خودرو صورت گرفته باشد، اولیای دم مقتول نه تنها از خود چیزی نمی‌پردازند بلکه علاوه بر قصاص، به اندازه دیه زن هم به دست می‌آورند، زیرا ارزش ریالی دیه مرد مسلمان را خیلی زود از بیمه‌گر می‌گیرند (ماده ۱۵ قانون ۱۳۸۷)؛ و نصف آن را بابت قصاص قاتل می‌پردازند و نصف دیگر را خود می‌برند. بیمه‌گر هم به اندازه دیه مرد مسلمان از دارایی قاتل پس می‌گیرد. در واقع قاتل در برابر قصاص نه تنها نصف دیه مرد را نمی‌گیرد، بلکه علاوه بر قصاص، نصف دیه مرد را هم می‌پردازد. این امر با مقررات قصاص قانون مجازات اسلامی تناقض آشکار دارد. به نظر می‌رسد مناسب است قتل و جرح عمدی از سامانه مسئولیت مدنی جمعی برداشته شود. چنان جرائمی اگر چه با خودرو صورت گرفته باشند، عرفاً حادثه خودرو شمرده نمی‌شوند.



۴- اگر در آن موارد به طور استثنایی به بیمه‌گر حق داده شده که به واردکننده زبان رجوع کند، مصلحتی عالی‌تر از قاعده ممنوعیت رجوع بیمه‌گر به واردکننده زبان در بیمه مسئولیت مدنی، آن را ایجاد کرده است. مصلحت مزبور بازداشتن رانندگان از بی‌پروایی است. پس مبنای رجوع «قائم‌مقامی زبان‌دیده» نیست، بلکه «بازدارندگی» است.

### ۳- مبنای مسئولیت مدنی بیمه‌گر در حوادث خودرو در حقوق انگلیس

#### ۳-۱- مبنای مسئولیت بیمه‌گر

در انگلیس نیز بیمه مسئولیت مدنی حوادث خودرو اجباری است. مبنای مسئولیت بیمه‌گر به طور دقیق قرارداد است. بیمه‌گر قائم‌مقام بیمه‌گذار است و فراتر از آن مسئولیتی ندارد. لذا تنها زمانی می‌توان به بیمه‌گر رجوع کرد که پیش از آن در یک روند قضایی مسئولیت بیمه‌گذار احراز و حکم محکومیت او تحصیل شده باشد.<sup>۱</sup> مسئولیتی که زیر پوشش قرارداد بیمه نباشد از سوی بیمه‌گر جبران نمی‌شود.<sup>۲</sup> احراز مسئولیت بیمه‌گذار هم وقتی ممکن است که تقصیر او با رعایت شرایطی که برای (Tort of Negligence) مقرر است ثابت شود. بنابراین مسئولیت بیمه‌گذار مسئولیت بدون تقصیر نیست. پس از رأی «قاضی دنینگ» در دعوی Nettship v. Veston (1971)<sup>۳</sup> که حسب آن اعلام شد: ما به علت وجود بیمه مسئولیت، در این شاخه از حقوق از قاعده «بدون تقصیر مسئولیتی وجود ندارد» دور می‌شویم و به پهنه‌ای پا می‌گذاریم که ببینیم «خطر باید بر چه کسی تحمیل شود»؛ تصور این بود که مبنای مسئولیت در حوادث خودرو به مسئولیت محض و مسئولیت بدون تقصیر تغییر یافته است. ولی دقت در عبارات رأی نشان می‌دهد که این برداشت دقیق نیست و تنها در خصوص شرایط احراز Negligence اندکی انعطاف نشان داده شده و تقصیر شخصی به تقصیر نوعی

1. Section 151 (1) of RTA (Road Traffic Act) 1988: "This section applies where ... a judgment to which this subsection applies is obtained".

2. Section 151 (2) of RTA 1988: "Subsection (1) above applies to judgments relating to a liability with respect to any matter where liability with respect to that matter is required to be covered by a policy of insurance under section 145 of this act and either: (a) it is a liability covered by the terms of the policy ... and the judgments is obtained against any person who is insured by the policy ...".

۳. موضوع دعوا این بود: نوآموز رانندگی هنگام آموزش، در حالی که مربی در کنار او نشسته بوده است با تیر برق برخورد کرده و مربی آسیب دیده و از نوآموز شکایت کرده است.

تغییر یافته است زیرا استدلال قاضی یاد شده این بود: درست است که نوآموز رانندگی در حادثه خودرو منجر به آسیب دیدگی مریی از لحاظ اخلاقی مسئول نیست، ولی با وجود بیمه مسئولیت که امکان جبران خسارت زیان دیده را فراهم کرده است، این نکته که نوآموز تمام تلاش خود را برای پیشگیری از حادثه انجام داده کافی نیست. او باید به خوبی یک راننده ماهر، مجرب و محتاط که در همه حال بر رانندگی خود مسلط است و اشتباه نمی کند رانندگی کند وگرنه مسئول است.

در سال های گذشته کوشش هایی به عمل آمده تا با توجه به بیمه اجباری، مبنای مسئولیت مدنی حوادث خودرو به «مسئولیت بدون تقصیر» تغییر یابد. از جمله آن ها گزارش کمیسیون پیرسون<sup>۱</sup> بوده است که در آن توصیه شده بود برای جبران خسارت حوادث خودرو، نظام جبران بدون تقصیر بر پا شود و هزینه آن از محل مالیاتی که بر بنزین بسته می شود تأمین گردد. ولی این توصیه از سوی وزارت اقتصاد پذیرفته نشد (Elliott & Quinn, 2009: 12-13); (Harlow, 1987: 67).

از مطالب بالا این نتیجه به دست می آید که نظام حقوقی سنت گرای انگلیس، در زمینه مسئولیت مدنی بیمه گر نتوانسته خود را با مسئولیت مدنی جمعی که در بسیاری از کشورهای دنیا در حوزه حوادث خودرو، مبنای کار قرار گرفته هماهنگ سازد. با اینکه توزیع خسارت مبنای مسئولیت مدنی دارندگان خودرو است و به همین جهت بیمه اجباری در آن کشور شکل گرفته اما هنوز مسئولیت راننده بر پایه تقصیر و مسئولیت بیمه گر بر پایه قرارداد است. در هر دعوا باید تقصیر راننده بیمه شده محقق باشد و او نتواند بی تقصیری خود را ثابت کند تا نوبت به جبران از سوی بیمه گر برسد. شروط ضمن عقد که مسئولیت بیمه گر را مقید کند متداول است و تفسیر قرارداد بیمه اجباری بر اساس قواعد عمومی

۱. Pearson Commission: کمیسیون سلطنتی مسئولیت مدنی و جبران خسارت بدنی که به «کمیسیون پیرسون» شهرت یافته است. این کمیسیون در سال ۱۹۷۳ به ریاست «لرد پیرسون» تشکیل شد. در سال ۱۹۷۸ گزارش خود را تقدیم کرد و به شرح آن تغییرهای تندی را در نظام مسئولیت مدنی پیشنهاد نمود. پیرسون بر این باور بود که نظام سنتی مسئولیت مدنی و جبران خسارت، پس از جنگ دوم جهانی و پدید آمدن دولت رفاه، کارایی خود را از دست داده است. او سودمندی نظام جبران خسارت حوادث را مقدم بر مشروعیت آن می دانست در نتیجه، طرح بیمه مسئولیت مدنی بدون تقصیر را برای حوادث خودرو و حوادث کار پیشنهاد کرد که شبیه سازمان جبران خسارت حوادث در نیوزیلند بود. ولی دولت پیشنهاد او را نپذیرفت ([http://en.wikipedia.org/wiki/pearson\\_Commission](http://en.wikipedia.org/wiki/pearson_Commission)).

قراردادها صورت می‌گیرد. از این رو، هنوز موارد زیادی از آسیب‌دیدگان حوادث خودرو وجود دارند که به سبب شرط‌ها و تفسیرهای مزبور مشمول پوشش بیمه‌ای نمی‌شوند و خسارتشان از سوی بیمه‌گر جبران نمی‌گردد.

### ۳-۲- مقایسه مبنای مسئولیت مدنی بیمه‌گر حوادث خودرو در حقوق ایران و انگلیس

مبنای مسئولیت بیمه‌گر در حقوق ایران سامانه مسئولیت مدنی جمعی است. سامانه عهده‌دار جبران خسارت کلیه زیان‌دیدگان حوادث خودرو است، خواه زیان، حاصل از تقصیر راننده باشد یا نه؛ منتسب به دارنده خودرو باشد یا نه؛ ناشی از عیب خودرو و تقصیر عوامل تولید باشد یا نه؛ غیرفنی و نامناسب بودن جاده موجب آن باشد یا نه. در همه احوال سامانه خسارت زیان‌دیده را جبران می‌کند. لازم نیست مسئولیت شخص معینی احراز گردد تا به تبع او مسئولیت بر عهده بیمه‌گر قرار گیرد. حتی در مواردی خسارت زیان‌دیده‌ای که خود مقصر بوده است جبران می‌شود. اما در حقوق انگلیس مبنای مسئولیت بیمه‌گر قرارداد است. تنها در صورتی که مسئولیت راننده یا دارنده خودرو احراز گردد و مسئولیت آنان بیمه شده باشد نوبت به بیمه‌گر می‌رسد. بنابراین اگر عوامل دیگری از قبیل نامناسب بودن راه یا تقصیر عابر پیاده موجب زیان شود، بیمه‌گر مسئولیتی ندارد.

نوع مسئولیتی که سامانه در حقوق ایران ایجاد کرده و بیمه‌گر عهده‌دار آن است، مسئولیت مطلق می‌باشد. حتی اگر حادثه‌ای زیانبار در اثر عوامل قهری پدید آمده باشد، منوط به اینکه از دیدگاه عرفی حادثه خودرو شمرده شود، بیمه‌گر مسئول جبران آن است. در حالی که نوع مسئولیت در حقوق انگلیس، مسئولیت مبتنی بر تقصیر است و بیمه‌گر در اثر قرارداد عهده‌دار همین نوع از مسئولیت می‌شود. در نهایت چون بیمه منبع مطمئنی برای جبران خسارت است، دادگاه‌ها گشاده دست شده و در احراز تقصیر، سختی و صلابت زمانی را به خرج نمی‌دهند که مسئولیت تنها متوجه خواننده باشد. به میدان آمدن بیمه موجب انعطاف دادگاه‌ها در این زمینه شده و برای مسئول شناختن بیمه‌گر، تقصیر نوعی (نه شخصی) خواننده را کافی می‌دانند.

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. اما نوع مسئولیت و

مینای قراردادی آن در حقوق انگلیس امکان این حمایت گسترده از زیان‌دیدگان را فراهم نمی‌سازد. بر آن مبنا باید از قاعده تقصیر مشترک استفاده شود و بیمه‌گر تنها جزئی از خسارات زیان‌دیدگان را جبران می‌کند. در واقع، سیاست توزیع خسارت حوادث خودرو در حقوق ایران رشد کافی کرده و به صورت سامانه‌ای درآمده است که اجزای آن تعامل منطقی با یکدیگر دارند. ولی در حقوق انگلیس سیاست مزبور هنوز به این درجه از رشد نرسیده است.

### نتیجه‌گیری

مینای مسئولیت بیمه‌گر 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 بیمه‌گران مأمور شده‌اند به وسیله قراردادهای بیمه اجباری آن را گردآوری کنند و سپس بخشی از آن را برای هزینه درمان آسیب‌دیدگان این حوادث در اختیار مراکز درمانی بگذارند؛ و بخش دیگر را به صندوق تأمین خسارت‌های بدنی بسپارند تا از محل آن زیان آسیب‌دیدگان بی‌پشتیبان 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 زیان‌دیدگان را جبران کنند. روند مزبور که کارکرد آن منتظم و خودکفاست «سامانه مسئولیت مدنی جمعی» نامیده شده و مسئولیت بیمه‌گر مبتنی بر آن است.

بر این مبنا، ملاک مسئولیت بیمه‌گر «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، بیمه‌گر مسئول است حتی اگر قوه قاهره آن را پدید آورده باشد. گنجاندن شرط‌های فسخ، تعلیق، یا شروطی که به حقوق اشخاص ثالث لطمه وارد سازد، در قرارداد بیمه اجباری ممنوع است.

در حقوق انگلیس مینای مسئولیت مدنی بیمه‌گر حوادث خودرو دقیقاً قرارداد است و بیمه‌گر تنها زمانی به جبران خسارت زیان‌دیده می‌پردازد که بیمه‌گذار مقصر حادثه باشد. به همین جهت بیمه اجباری مزبور، کارایی این نوع بیمه را در حقوق ایران ندارد.

## منابع

### الف - فارسی

۱. ایزانلو، محسن؛ «نقد و تحلیل قانون اصلاح قانون بیمه اجباری»، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ۱۳۸۷، دوره ۳۸، شماره ۴.
۲. بایایی، ایرج؛ **حقوق بیمه**، تهران، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت)، چاپ هفتم، ۱۳۸۷.
۳. بهرامی احمدی، حمید؛ **مسئولیت مدنی**، بنیاد حقوقی میزان، چاپ اول، ۱۳۸۸.
۴. خدابخشی، عبدالله؛ **بیمه و حقوق مسئولیت مدنی**، تهران، روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۸۸.
۵. دفتر مطالعات و تحقیقات دیوان عالی کشور، **مذاکرات و آراء هیأت عمومی دیوان عالی کشور**، جلد ۴، اداره وحدت رویه و نشر مذاکرات هیأت عمومی دیوان عالی کشور، چاپ دوم، ۱۳۸۲.
۶. ژوردن، پاتریس؛ **اصول مسئولیت مدنی**، ترجمه مجید ادیب، نشر میزان، چاپ دوم، ۱۳۸۵.
۷. شهیدی، مهدی؛ **تشکیل قراردادهای و تعهدات**، نشر حقوقدان، چاپ اول، ۱۳۷۷.
۸. صفایی، سیدحسین؛ **قواعد عمومی قراردادهای**، نشر میزان، چاپ سوم، ۱۳۸۴.
۹. صفایی، سیدحسین؛ رحیمی، حبیب‌الله؛ **مسئولیت مدنی**، تهران، سازمان مطالعه و تدوین کتب علمی دانشگاه‌ها (سمت)، چاپ اول، ۱۳۸۹.
۱۰. کاتوزیان، ناصر؛ جنیدی، لعیا؛ غمامی، مجید؛ **مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی**، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول، ۱۳۸۰.
۱۱. کاتوزیان، ناصر؛ **اعمال حقوقی**، شرکت سهامی انتشار با همکاری بهمن برنا، چاپ هفتم، ۱۳۸۱.
۱۲. کاتوزیان، ناصر؛ ایزانلو، محسن؛ **بیمه مسئولیت مدنی (جلد سوم مسئولیت مدنی)**، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول، ۱۳۸۷.
۱۳. نظری، ایراندخت؛ **مسئولیت مدنی مالک**، تهران، انتشارات جنگل، چاپ اول، ۱۳۸۹.

### ب - عربی

۱۴. مظفر، محمدرضا؛ **اصول الفقه**، قم، مؤسسه مطبوعاتی اسماعیلیان، بی‌تا.

### ج - لاتین

15. Elliotte, Catherine & Quinn, Frances; 2009, **Tort Law**, Pearson Education Limited, seventh edition.

16. England, Izhak; 1993, *The philosophy of Tort Law*, Dartmouth Publishing Company Limited.
17. Harlow, Carol; 1987, *Understanding Tort Law*, Fontana Press, First edition.
18. Markesinis, Basil & Deakin, Simon; 2008, *Tort Law*, sixth edition, Oxford University Press.
19. [Http://en,Wikipedia.org](http://en.Wikipedia.org)