

# پژوهش‌های حقوق جزا و جرم‌شناسی

علمی - پژوهشی

شماره ۱۴

هزار و سیصد و نود و هشت - نیمسال دوم (دوفصلنامه)

- مطالعه تطبیقی فرایند توقف و بازرسی پلیسی در اماکن عمومی در نظام حقوقی ایران و انگلستان  
دکتر غلامحسین کوشکی - پیمان دولت‌خواه پاشاکی  
۷
- مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل شخص ثالث، به مثابه مسئولیت مدنی یا کیفری؟  
دکتر نصراله جعفری خسروآبادی - مینا سالمی  
۵۷
- رهبری باند مجرمانه و تشدید مجازات  
دکتر منصور رحمدل  
۸۳
- «تحول» در شناسایی عرف یا «اختراع» عرف؟  
دکتر علیرضا باقری ایبانه  
۱۰۳
- تحلیل محتوای سریال تلویزیونی کیمیا از منظر خشونت خانوادگی  
رابعه نظریور همدانی - دکتر بتول پاکزاد  
۱۳۹
- مبانی و قلمرو آموزه‌های کیفرشناسی نوین در زمینه بزهکاری نوجوانان با رویکرد تطبیقی به نظام عدالت کیفری ایران و آمریکا  
علی داودی سالستانی - دکتر سید حسین هاشمی  
۱۷۱
- رویکرد اسناد بین‌المللی به حقوق بزه‌دیدگان جنایت ناپدیدسازی اجباری  
دکتر جمال بیگی - هیوا علی‌پور  
۱۹۹
- جرم‌شناسی واقع‌گرایی راست، زمینه‌ها و جلوه‌ها  
ایوب نوریان - دکتر غلامرضا محمد نسل - دکتر نادر نوروزی  
۲۲۱
- مشارکت سازمان‌های بین‌المللی در تحقیقات مقدماتی دیوان کیفری بین‌المللی ۲۰۰۱  
سحر پورحسن زیوه - دکتر سید ابراهیم قدسی - دکتر حمیدرضا جاویدزاده  
۲۴۷





[http://jcl.ac.ir/article\\_100786.html](http://jcl.ac.ir/article_100786.html)

## مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل

### شخص ثالث، به مثابه مسئولیت مدنی یا کیفری؟

#### «نظریه خطر از ظهور تا افول و سیر تحولات

#### مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه در حقوق ایران»

دکتر نصراله جعفری خسروآبادی\* - مینا سالمی\*\*

#### چکیده

در نظام حقوقی ایران بر مبنای نظریه خطر و با وضع قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری مصوب ۱۳۴۷، دارندگان این گونه وسایل در قبال زیان دیدگان حوادث رانندگی مسئولیت مدنی یافتند و به تبع آن مکلف به اخذ بیمه نامه شدند لیکن با اصلاحات همراه با تناقض و ابهام سال ۱۳۸۷، در این نوع از مسئولیت مدنی، تزلزل و تشکیک ایجاد شد و نهایتاً با تصویب قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ تردیدها زوده شد و قانونگذار نوع خاصی از مسئولیت کیفری را جایگزین مسئولیت مدنی سابق کرد به این صورت که ابتدائاً ایشان را مکلف به اخذ بیمه نامه نمود و ضمانت اجرای اصلی این تکلیف را صرفاً پرداخت جزای نقدی به صندوق جبران خسارت های بدنی مقرر کرد. نفی مسئولیت مدنی از دارندگان وسایل نقلیه و جایگزین نمودن مسئولیت کیفری در قبال آن به معنای افول نظریه خطر در نظام حقوق مسئولیت مدنی ایران و در راستای مشروعیت بخشی به قوانین مستحدثه نیز می باشد.

در این تحقیق با تأکید بر نوآوری های قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ به سیر تحولات مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه و تحلیل دیدگاه های مختلف پرداخته می شود.

مجله پژوهش های حقوقی چرا و خرم شناسی، شماره ۱۴، نیمسال دوم ۱۳۹۸  
صفحه ۸۱-۷۷، تاریخ وصول: ۱۳۹۷/۰۵/۳۱، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۱۱/۱۴

\* استادیار گروه حقوق، دانشگاه میبد، میبد، ایران، نویسنده مسئول  
\*\* دانش آموخته کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران  
Email: nasrjafari@meybod.ac.ir  
Email: god.justic@yahoo.com

## کلیدواژه‌ها:

شخص ثالث، دارندگان وسایل نقلیه، بیمه اجباری، نظریه خطر، مسئولیت کیفری.

## مقدمه

در حقوق ایران تا قبل از تصویب قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری ۱۳۴۷، بر اساس قواعد عام مسئولیت مدنی از جمله ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی و ماده ۳۳۵ قانون مدنی شخصی که تصادم و خسارت ناشی از وسایل نقلیه در نتیجه عمد یا بی‌احتیاطی او حاصل شده (معمولاً راننده) به‌عنوان مسئول شناخته می‌شد و مالک یا دارنده فی‌نفسه در قبال خسارت ناشی از وسایل نقلیه به سبب دارندگی و مالکیت مسئولیتی نداشت تا اینکه با گسترش استفاده از این وسایل و ازدیاد تصادفات فوتی و جرحی و روبه‌رو شدن زیان‌دیدگان این حوادث با رانندگانی که توان پرداخت خسارات سنگین این حوادث را نداشتند، قانونگذار بر آن شد تا نظام مسئولیت مدنی خاصی را برای این‌گونه حوادث وضع کند. در این رابطه سه قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷، اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷ و قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب اردیبهشت ۱۳۹۵ وضع گردید که هدف غایی این قوانین حمایت از زیان‌دیدگان به‌وسیله اجباری نمودن بیمه شخص ثالث می‌باشد. در عین حال اجباری نمودن اخذ بیمه ابتدائاً به‌تبع وضع نظام مسئولیت مدنی خاص برای دارندگان بود لیکن طی اصلاحات به‌عمل‌آمده در سال‌های ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵، رویکرد قانونگذار تغییر کرد و دارندگان صرفاً مکلف به اخذ بیمه‌نامه شدند که در این تحقیق به سیر تحولات صورت‌گرفته و نقد و بررسی دیدگاه‌های مختلف پرداخته می‌شود. همچنین به‌نظر نگارندگان اگرچه نظریه خطر به‌دنبال قانون بیمه اجباری ۱۳۴۷ در نظام حقوق مسئولیت مدنی ایران ظهور نمود لیکن با تغییرات صورت‌گرفته در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ به دلایل متعددی مسئولیت مدنی از دارندگان وسایل نقلیه برداشته شده و نظریه مزبور که قانون بیمه اجباری نماد آن محسوب می‌شد، جایگاه سابق را در نظام حقوق مسئولیت مدنی ایران از دست داد.

## ۱- قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری ۱۳۴۷، وضع مسئولیت مدنی

### برای دارندگان و ظهور نظریه خطر در حقوق ایران

ناتوانی نظام مسئولیت مدنی در جبران خسارت وسایل نقلیه، بدون نظام بیمه اجباری باعث گردید خیلی از کشورهای پیشرفته اروپایی بیمه مسئولیت مدنی ناشی از حوادث وسایل نقلیه

موتوری زمینی را اجباری اعلام کند. کشور سوئد در سال ۱۹۲۹، انگلستان در سال ۱۹۳۰ و فرانسه در سال ۱۹۵۸ این شاخه از بیمه را الزامی و همگانی اعلام کردند و به تدریج سایر کشورها نیز به این گرایش روی آوردند. در ایران بیمه مسئولیت دارنده وسیله نقلیه نهادی تقریباً نوپا و جدید به شمار می‌رود. طرحی که کارشناسان و حقوق‌دانان شرکت سهامی بیمه ایران تهیه کردند، در تاریخ ۲۷ دی ماه ۱۳۴۷ در چهارده ماده به تصویب مجلس وقت رسید و از اول سال ۱۳۴۸ به مرحله اجرا درآمد. این قانون حمایتی، آثار و پیامدهای اجتماعی مفیدی را به ارمغان آورد. برقراری سیستم مسئولیت بدون تقصیر دارنده، حمایت از حقوق زیان‌دیدگان، مشارکت در هم‌بستگی و تعاون ملی و گسترش بازار بیمه از جمله این ره‌آوردهاست.<sup>۱</sup>

ماده ۱ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۴۷ کلیه دارندگان وسایل نقلیه را در برابر حوادث ناشی از این‌گونه وسایل مسئول شناخت. این ماده که در حقیقت مبتنی بر نظریه خطر می‌باشد، دربرگیرنده دو حکم کلی است:

#### ۱-۱- مسئولیت دارندگان اتومبیل

به موجب این اصل دارندگان وسیله نقلیه موتوری مسئول جبران پیامدهای زیان‌بار حوادث ناشی از کاربرد آن هستند و نیازی نیست زیان‌دیده در پی تحصیل دلیل برای اثبات تقصیر دارنده اتومبیل باشد. درحالی‌که در سایر موارد مسئولیت مدنی، اثبات تقصیر به‌عهده زیان‌دیده و یکی از ارکان ایجاد مسئولیت است.<sup>۲</sup> بر مبنای این قانون خسارات ناشی از حوادث رانندگی علی‌الاصول بر دارنده تحمیل می‌شود و اثبات تقصیر راننده می‌تواند در مسئولیت تضامنی هردو و یا حق مراجعه دارنده یا بیمه‌گر به وی مؤثر باشد<sup>۳</sup> و از نظر برخی مبنای مسئولیت در این قانون نظریه خطر بود و استثنائاً تقصیر در مسئولیت و میزان آن تأثیر داشت.<sup>۴</sup>

۱. محمد امامی‌پور، «نگاهی نقادانه به قانون اصلاح قانون بیمه شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷»، فصلنامه حقوق اسلامی ۲۱ (۱۳۸۸)، ۱۰۷.

۲. ناصر کاتوزیان، لعیا جنیدی و مجید غمامی، مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی (تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۰)، ۲۰.

۳. ایراندخت نظری، «مسئولیت مدنی خسارت ناشی از تصادفات»، فقه و حقوق خانواده ۲۶ و ۲۷ (۱۳۸۱)، ۱۱۷.

۴. سید حسین صفایی و حبیب‌اله رحیمی، مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد) (تهران: سمت، ۱۳۸۹)، ۲۴۴.

## ۲-۱- اجباری بودن بیمه مسئولیت مدنی<sup>۵</sup>

در حقیقت این حکم تکمیل‌کننده حکم قبلی است و بدون آن مشکلی از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی حل نمی‌شود، زیرا برای کمتر کسی توان پرداخت خسارت‌های قابل توجه، به صورت یکجا وجود دارد.

## ۲- اصلاح قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری مصوب ۱۳۸۷ و ایجاد

### تزلزل و تشکیک در مسئولیت مدنی دارندگان

همان‌گونه که گذشت به موجب ماده ۱ قانون ۱۳۴۷، دارندگان در قبال خسارت ناشی از وسایل نقلیه ابتدائاً مسئولیت مدنی یافتند و به تبع آن مکلف به اخذ بیمه‌نامه شدند اما در قانون ۱۳۸۷، این تنها مستند مسئولیت بدون تقصیر دارنده حذف گردید و به موجب آن فقط تکلیف به بیمه نمودن به دوش آنها نهاده شد. دلیل این حذف، سؤالی بود که از سوی شورای نگهبان مطرح شده بود. شورای مزبور در تاریخ ۱۳۸۷/۰۳/۲۲ ایرادات متعددی را به مصوبه ارسالی از سوی مجلس مطرح ساخت. از جمله، در مورد ماده ۱ اظهار داشت: «ماده ۱ از این جهت که معلوم نیست آیا منظور از مسئول جبران خسارت بودن این است که اشخاص مزبور مکلفند خسارت مذکوره را جبران کنند و یا تکلیف برای صرف بیمه نمودن وسایل نقلیه است، ابهام دارد، پس از رفع ابهام اظهار نظر خواهد شد.»

مجلس شورای اسلامی به جای اینکه رفع ابهام کند و مانند قانون قبلی، بر مسئولیت بدون تقصیر دارنده تأکید نماید، قسمت اول ماده را حذف نمود و به نظر برخی صورت مسئله را محو ساخت و به این ترتیب، تنها مستند و منبع مسئولیت بدون تقصیر دارنده اتومبیل را نسخ کرد.<sup>۶</sup>

ماده ۱ قانون مذکور، اشاره‌ای به مسئولیت دارنده نمی‌کرد و صرفاً تکلیف به بیمه کردن را مقرر می‌کرد. ضمانت‌اجراهایی که بر اساس این قانون برای تکلیف به بیمه کردن وجود داشت عبارت بود از:

پرداخت مبلغی معادل حداکثر یک سال حق بیمه اجباری در حق صندوق تأمین خسارت

۵. ماده ۱: «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی ... مکلفند مسئولیت خود را از این جهت نزد شرکت

سهامی بیمه ایران و یا یکی از مؤسسات بیمه داخلی ... بیمه نمایند.»

۶. امامی‌پور، پیشین، ۱۱۰.

بدنی (بند ب ماده ۱۱)، ممنوعیت تردد وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه و الزام مأموران راهنمایی و رانندگی یا پلیس‌راه بر توقف چنین خودروهایی تا زمان ارائه بیمه‌نامه و اخذ جریمه از آنها (ماده ۱۹) و ممنوعیت دادن بار و مسافر و ارائه خدمات به دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث معتبر (ماده ۲۱).

درعین حال باتوجه به ابهامات موجود در این قانون و عدم مشخص بودن ضمانت‌اجرای تکلیف اخذ بیمه‌نامه، تفاسیر مختلفی از سوی پژوهشگران و حقوق‌دانان ارائه گردید و به‌نوعی در مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه و به‌تبع آن حیات نظریه خطر در سیستم حقوق مسئولیت مدنی ایران تزلزل و تشکیک ایجاد شد. گروهی با وجود اذعان به حذف مسئولیت مندرج در ماده ۱ قانون بیمه اجباری و صرف مکلف بودن به اخذ بیمه‌نامه با دلایل مختلفی همچنان سعی در توجیه مسئولیت مدنی مالک بر مبنای نظریه خطر داشتند. از نظر این گروه، تبصره ۲ ماده ۱ با بیان اینکه مسئولیت دارنده مانع مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به اوست، نمی‌باشد مسئولیت را به دارنده تحمیل کرده است و حتی اگر حادثه به او منسوب نباشد، او مسئول وقوع حادثه است. کافی است میان کنش وسیله نقلیه و ورود ضرر رابطه سببیت وجود داشته باشد.<sup>۷</sup>

و برخی از طرفداران این نظریه، تبعی بودن مسئولیت بیمه‌گر را دلیل مسئولیت مدنی مالک و دارنده می‌دانند<sup>۸</sup> چراکه مسئولیت بیمه‌گر را تابعی از مسئولیت دارنده دانسته و همچنان تلویحاً نظریه خطر را به‌عنوان مبنای آن متصور می‌دانند.<sup>۹</sup>

گروهی نیز بدون توجه به اصلاحات به‌عمل آمده در ماده ۱ قانون بیمه اجباری همچنان قائل به مسئولیت مدنی دارنده بودند و از این حیث، قانون مصوب ۱۳۸۷ را متفاوت با قانون بیمه اجباری سال ۱۳۴۷ ندانسته<sup>۱۰</sup> و حتی با مبانی فقهی و قواعدی همچون لاضرر،

۷. محسن ایزنلو، «نقد و تحلیل قانون اصلاح قانون بیمه اجباری»، فصلنامه حقوق ۴ (۱۳۸۷)، ۳۷؛ ایرج بابایی، حقوق بیمه (تهران: سمت، ۱۳۹۶)، ۲۱۴.

۸. رضا معبودی نیشابوری و مریم حدادخداپرست، «مبنای مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه موتوری زمینی باتوجه به قانون جدید بیمه اجباری»، پژوهشنامه بیمه ۱۱۳ (۱۳۹۳)، ۱۸۶.

۹. جواد طهماسبی، «گفتمان دامنه مسئولیت در قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷»، مجله حقوقی دادگستری ۶۸ (۱۳۸۸)، ۳۷.

۱۰. بختیار عباسلو و سعید کشفی، «تحولات قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی درمقابل شخص ثالث»، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک ۱۹ (۱۳۸۹)، ۵۵؛ حمید بهرامی احمدی، «تحلیلی بر قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری زمینی در برابر اشخاص ثالث،

مسئولیت مدنی مالک را مسئولیت نوعی و فراتر از مسئولیت مبتنی بر نظریه خطر دانسته‌اند.<sup>۱۱</sup> که نظریه مذکور چندان قابل توجیه نیست. برخی نیز بر این عقیده بودند که «اگرچه از این تکلیف نمی‌توان مسئولیت مطلق و بدون تقصیر آنان را استکشاف نمود، لیکن چه مانعی دارد بگوییم بر اساس قواعد عمومی، دارنده وسیله نقلیه، پس از اثبات تقصیر، مسئول شناخته می‌شود و مکلف است مسئولیت خود را نزد یکی از شرکت‌های بیمه، بیمه نماید.»<sup>۱۲</sup> که این دیدگاه نیز قابل انتقاد است زیرا زیان دیده در صورتی حق مراجعه به بیمه‌گر را دارد که ابتدائاً تقصیر دارنده و مسئولیت مدنی او را به اثبات برساند!

لیکن از نظر گروهی دیگر از حقوق دانان مسئولیت دارنده در این قانون تنها متوجه بیمه کردن مسئولیت خود می‌باشد و نشانی از جبران خسارت دیده نمی‌شود. این گروه از حقوق دانان، دلایل مدعیان مسئولیت مدنی را چندان قوی و قاطع نمی‌دانند<sup>۱۳</sup> که در این دیدگاه ماهیت مسئولیت دارنده، روشن نشده است و مشخص نیست مراد از «بیمه کردن مسئولیت دارنده» چیست؟ اگر دارنده مسئولیت مدنی ندارد پس بیمه کردن مسئولیت چه توجیهی دارد؟

در عین حال برخی با پذیرش نسخ نظریه خطر و نفی مسئولیت مدنی از مالک به وسیله اصلاحات این قانون، این امر را نقطه ضعف عمده قانون دانسته‌اند.<sup>۱۴</sup> ایشان معتقدند در صورتی دارنده مسئول است که مطابق قواعد عام تقصیر او به اثبات برسد.

### ۳- تصویب قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ و نفی مسئولیت مدنی از دارندگان وسایل نقلیه موتوری

اگرچه دیر زمانی از تصویب قانون جدید سپری نشده و تاکنون پژوهشگران و حقوق دانان در رابطه با نوآوری‌ها و تغییرات صورت گرفته، نظریه‌ای ارائه ننموده‌اند لیکن، به نظر نگارندگان،

مصوب سال ۱۳۴۷ و اصلاحیه قانون مزبور، مصوب سال ۱۳۸۷»، *مجله پژوهش‌های تعلیم و تربیت اسلامی* ۳ (۱۳۸۷)، ۱۰۴.

۱۱. حمید بهرامی احمدی و رضا آقا عباسی، «بررسی مبنای مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و حدود آن با تأکید بر مبانی فقهی»، *دوفصلنامه علمی پژوهشی حقوق تطبیقی* ۱۰۴ (۱۳۹۴)، ۵۷.

۱۲. امامی‌پور، پیشین، ۱۱۰.

۱۳. عبدالله خدابخشی، بیمه و حقوق مسئولیت مدنی (تهران: انتشارات جنگل، ۱۳۹۳)، جلد ۱، ۱۵۸.

۱۴. علی هدایتکار، مهدی صادقی شاهدانی، «بررسی قانون اصلاح قانون شخص ثالث در مقایسه با قانون مصوب سال ۱۳۴۷»، *پژوهشنامه بیمه* ۹۳ و ۹۴ (۱۳۸۸)، ۱۴۶.

قانونگذار در قانون اخیر به طور قاطع به تردیدها پایان داده و جایی برای تشکیک در نفی مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری و به تبع آن نسخ نظریه خطر در سیستم حقوقی ایران باقی نگذاشته است که در ادامه به تحلیل آن خواهیم پرداخت. در واقع در قانون جدید، قانونگذار صراحتاً تکلیف دارندگان وسایل نقلیه موتوری را به بیمه نمودن محدود کرده و ضمانت‌اجراهای آن را نیز بیان داشته است که هیچ‌یک از آنها، جبران خسارت به زیان‌دیدگان یا همان مسئولیت مدنی نیست و از این رو تردیدی در نفی مسئولیت مدنی از دارندگان وسایل نقلیه باقی نمی‌ماند؛ بنابراین اگرچه نظریه خطر در نظام حقوق مسئولیت مدنی ایران با وضع قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری ظهور پیدا نمود، لیکن با اصلاحات و تغییرات صورت‌گرفته در قانون جدید نظریه مذکور مهم‌ترین مصداق خود را از دست داده است. در واقع قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری طی دو دوره اصلاحات به عمل آمده در سال‌های ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵، زائیده خود را از بین برده و صحبت از نظریه خطر و مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه در نظام حقوقی کنونی را بی‌وجه نموده است.

ناگفته نماند نفی مسئولیت مدنی از مالکین وسایل نقلیه به معنای بازگشت به عقب و یا تقلیل حمایت از زیان‌دیدگان حوادث ناشی از وسایل نقلیه موتوری نیست چراکه قانونگذار با وضع مسئولیت کیفری برای دارندگان و پوشش‌های بیمه‌ای مستقیم که عموم دارندگان وسایل نقلیه در تأمین منابع مالی آن شریک می‌باشند این خلأ را جبران نموده و از زیان‌دیدگان به نحو کامل‌تری حمایت نموده است. در واقع این حمایت از وضع مسئولیت مدنی برای دارندگان به وضع مسئولیت‌های کیفری و پوشش‌های بیمه‌ای تغییر یافته است. در رابطه با نفی مسئولیت مدنی از دارندگان وسایل نقلیه به دلایل متعددی می‌توان اشاره نمود که در ادامه به تحلیل آن خواهیم پرداخت.

### ۳-۱- صرف تکلیف به بیمه نمودن

قانون مصوب ۱۳۹۵ به مانند سلف خود تنها به تکلیف بیمه نمودن وسایل نقلیه موتوری از سوی دارندگان تأکید داشته و برخلاف قانون ۱۳۴۷ هیچ‌گونه اشاره‌ای به مسئولیت مدنی ایشان ندارد.<sup>۱۵</sup> هرچند برخی از حقوق‌دانان همچنان قائل به مسئولیت مدنی دارنده در قالب مسئولیت محض یا به عبارتی مسئولیت بدون تقصیر ناشی از محافظت از اشیاء هستند<sup>۱۶</sup> اما

۱۵. بابایی، پیشین، ۲۱۴.

۱۶. ناصر کاتوزیان و محسن ایزانلو، *الزام‌های خارج از قرارداد (مسئولیت مدنی)* (تهران: گنج دانش، ۱۳۹۷).



در ماده ۲ این مقرر آمده است: «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موضوع این قانون اعم از اینکه اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند مکلفند وسایل نقلیه خود را در قبال خسارت بدنی و مالی که در اثر حوادث وسایل نقلیه مذکور به اشخاص ثالث وارد می‌شود حداقل به مقدار مندرج در ماده (۸) این قانون نزد شرکت بیمه‌ای که مجوز فعالیت در این رشته را از بیمه مرکزی داشته باشد، بیمه کنند.»

همچنین این تکلیف در ماده ۷ در رابطه با وسایل نقلیه‌ای که وارد کشور می‌شوند و یا از کشور خارج می‌گردند نیز تکرار شده است.<sup>۱۷</sup>

اگرچه این مقرر تفاوت چندانی با ماده ۱ قانون سابق ندارد و صرفاً به تکلیف به بیمه نمودن اشاره دارد اما تبصره ۲ این مقرر برخلاف قانون سابق که مسئولیت دارنده را مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به اوست، نمی‌دانست و مهم‌ترین مستمسک طرفداران مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه تلقی می‌شد، هرگونه تردیدی در صرف تکلیف مالک به تحصیل بیمه‌نامه را مرتفع ساخته است: «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه در تحصیل بیمه‌نامه موضوع این قانون مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل اوست، نمی‌باشد. درهرحال خسارت واردشده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد.»

شایان ذکر است تبصره ۲ قانون ۱۳۸۷ مقرر می‌داشت: «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه، مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل اوست، نمی‌باشد...» که عبارت «مسئولیت دارنده» از نظر گروهی از حقوق‌دانان به معنای مسئولیت مدنی او در قبال

جلد ۳، ۳۴۸.

۱۷. در ماده ۷ این‌گونه آمده است که دارندگان وسیله نقلیه موتوری زمینی که از خارج وارد ایران می‌شوند در صورتی که خارج از کشور وسیله نقلیه خود را درمقابل خساراتی که بر اثر حوادث ناشی از آن به‌موجب بیمه‌نامه‌ای که از طرف بیمه مرکزی معتبر شناخته می‌شود، بیمه نکرده باشند، مکلفند هنگام ورود به مرز ایران وسیله نقلیه خود را در قبال خسارت‌های بدنی و مالی که در اثر حوادث نقلیه مزبور یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد می‌شود، حداقل به میزان مندرج در ماده (۸) این قانون بیمه کنند. همچنین دارندگان وسیله نقلیه ایرانی که از کشور خارج می‌شوند موظفند هنگام خروج با پرداخت حق بیمه مربوط، وسیله نقلیه خود را درمقابل خساراتی که بر اثر حوادث نقلیه مذکور در خارج از کشور به اشخاص ثالث ایرانی وارد شود حداقل به میزان مندرج در ماده (۸) این قانون و نیز بیمه حوادث راننده موضوع ماده (۳) این قانون بیمه کنند. درغیراین‌صورت از تردد وسایل مزبور توسط مراجع ذی‌ربط جلوگیری می‌شود.

زیان دیدگان تلقی می‌شود<sup>۱۸</sup> که در قانون جدید صراحتاً بیان شده است: «مسئولیت دارنده در تحصیل بیمه‌نامه ...». اما بنابراین ماده ۲ این قانون و تبصره ۲ آن کوچک‌ترین اشاره‌ای به مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه ندارند و به نظر هیچ‌گونه ابهامی نیز در الفاظ این دو مقرر و وجود ندارد تا راه برای تفسیر مخالف باز باشد. البته برخی از حقوق دانان معتقدند که در تطبیق این راه انتخاب‌شده توسط قانونگذار با اصول حقوقی تردیدهای جدی وجود دارد چراکه منطبق حقوق ایجاب می‌کند که تکالیف حقوقی به‌گونه‌ای طراحی شوند که نتیجه عدم‌رعایت آنها متوجه خود مکلف باشد؛ حال آنکه در اینجا نتیجه عدم‌خرید بیمه از سوی دارنده، متوجه راننده مسئول حادثه خواهد بود و دارنده متخلف فقط به پرداخت جریمه نقدی در حق دولت محکوم می‌شود.<sup>۱۹</sup>

### ۳-۲- عدم امکان مراجعه زیان دیده به دارنده وسیله نقلیه<sup>۲۰</sup>

در رابطه با جبران خسارات زیان دیدگان قانونگذار صرفاً به حق مراجعه به راننده مسبب حادثه، بیمه‌گر و صندوق جبران خسارات بدنی اشاره دارد و در ماده ۴ مقرر می‌دارد: «در صورت وقوع حادثه و ایجاد خسارت بدنی یا مالی برای شخص ثالث:

الف - در صورتی که وسیله نقلیه مسبب حادثه، دارای بیمه‌نامه موضوع این قانون باشد، جبران خسارت‌های وارد شده در حدود مقررات این قانون برعهده بیمه‌گر است. در صورت نیاز به طرح دعوا در خصوص مطالبه خسارت، زیان دیده یا قائم‌مقام وی دعوا را علیه بیمه‌گر و مسبب حادثه طرح می‌کند. این حکم، نافی مسئولیت‌های کیفری راننده مسبب حادثه نیست؛

ب - در صورتی که وسیله نقلیه، فاقد بیمه‌نامه موضوع این قانون یا مشمول یکی از موارد مندرج در ماده (۲۱) این قانون باشد، خسارت‌های بدنی وارده توسط صندوق با رعایت ماده (۲۵) این قانون جبران می‌شود. در صورت نیاز به طرح دعوا در این خصوص، زیان دیده یا قائم‌مقام وی دعوا را علیه راننده مسبب حادثه و صندوق طرح می‌کند.»  
لذا این مقرر تنها به مسئولیت بیمه‌گر، صندوق جبران خسارت‌های بدنی و راننده مسبب حادثه اشاره دارد و برای زیان دیده حق مراجعه یا اقامه دعوا علیه دارنده قائل نشده است.

۱۸. ایزانلو، پیشین، ۳۸.

۱۹. بابایی، پیشین، ۲۱۵.

۲۰. بحث در خصوص فرضی است که دارنده وسیله نقلیه شخصی غیر از راننده است.

### ۳-۳- عدم امکان مراجعه بیمه‌گر به دارنده

قانونگذار در مواد دیگری از قانون بیمه اجباری به مسئولیت مطلق شرکت بیمه و صندوق جبران خسارت‌های بدنی در قبال خسارات بدنی زیان‌دیدگان تأکید دارد. بر اساس ماده ۹ «بیمه‌گر ملزم به جبران خسارت‌های واردشده به اشخاص ثالث مطابق مقررات این قانون است.» و بر اساس تبصره آن «در صورتی که در یک حادثه، مسئول آن به پرداخت بیش از یک دیه به هریک از زیان‌دیدگان محکوم شود، بیمه‌گر مکلف به پرداخت کل خسارت بدنی است، اعم از اینکه مبلغ مازاد بر دیه، کمتر از یک دیه کامل یا بیشتر از آن باشد.»

یکی از حقوق دانان برجسته، از عدم امکان مراجعه بیمه‌گر به دارنده وسیله نقلیه، به‌عنوان دلیلی برای اثبات اینکه ماهیت قانون بیمه اجباری سال ۱۳۹۵، بیمه مسئولیت است نه صرف تکلیف به بیمه نمودن با ضمانت‌اجرای کیفری استفاده می‌کند. ایشان معتقدند که اگر ماهیت این بیمه تنها بیمه حوادث (درمورد خسارات بدنی) و بیمه اموال (درمورد خسارات مادی) می‌بود و مسئولیت بیمه‌گذار تحت پوشش نبود، بیمه‌گر می‌بایست می‌توانست همانند صندوق پس از جبران خسارت زیان‌دیده به بیمه‌گذار رجوع کند. حال آنکه چنین نیست و رجوع بیمه‌گر به بیمه‌گذار جنبه استثنائی دارد.<sup>۲۱</sup>

در عین حال بیمه‌گر در مواردی حق مراجعه به راننده مسبب حادثه را دارد. به‌عنوان مثال بر اساس ماده ۱۴: «در حوادث رانندگی منجر به جرح یا فوت که به استناد گزارش کارشناس تصادفات راهنمایی و رانندگی یا پلیس‌راه، علت اصلی وقوع تصادف یکی از تخلفات رانندگی حادثه‌ساز باشد، بیمه‌گر مکلف است خسارت زیان‌دیده را بدون هیچ شرط و اخذ تضمین پرداخت کند و پس از آن می‌تواند به شرح زیر برای بازیافت به مسبب حادثه مراجعه کند:

الف - در اولین حادثه ناشی از تخلف حادثه‌ساز راننده مسبب در طول مدت بیمه‌نامه: معادل دو و نیم درصد (۲/۵٪) از خسارت‌های بدنی و مالی پرداخت‌شده؛

ب - در دومین حادثه ناشی از تخلف حادثه‌ساز راننده مسبب در طول مدت بیمه‌نامه: معادل پنج درصد (۵٪) از خسارت‌های بدنی و مالی پرداخت‌شده؛

پ - در سومین حادثه ناشی از تخلف حادثه‌ساز و حوادث بعد از آن در طول مدت بیمه‌نامه: معادل ده درصد (۱۰٪) از خسارت‌های بدنی و مالی پرداخت‌شده.

همچنین وفق ماده ۱۵: «در موارد زیر بیمه‌گر مکلف است بدون هیچ شرط و اخذ تضمین،

خسارت زیان دیده را پرداخت کند و پس از آن می‌تواند به قائم‌مقامی زیان دیده از طریق مراجع قانونی برای باز یافت تمام یا بخشی از وجوه پرداخت شده به شخصی که موجب خسارت شده است، مراجعه کند:

الف - اثبات عمد مسبب در ایجاد حادثه نزد مراجع قضایی؛

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

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

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

در همه این موارد، بیمه‌گر تنها حق مراجعه به راننده مسبب حادثه را دارد و امکان مراجعه بیمه‌گر به دارنده وسیله نقلیه، در قانون پیش‌بینی نشده است. در واقع قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ در جهت حمایت بیشتر از زیان‌دیدگان برآمده و حتی بیمه‌گر را مکلف کرده است که در موارد خاصی که علی‌الاصول از استثنائات پوشش بیمه‌ای محسوب می‌شوند، از عهده خسارات بدنی اشخاص ثالث برآید و سپس برای عودت خسارات پرداختی به قائم‌مقامی از شخص آسیب‌دیده به مسئول حادثه مراجعه نماید. همان‌طور که در ماده ۱۵ قانون مذکور بیان شده اولاً قانونگذار هیچ مسئولیتی برای دارنده قائل نشده؛ و ثانیاً با رویکردی مشابه قانون سال ۱۳۴۷ دایره تکلیف شرکت بیمه را وسعت بخشیده است. بدین صورت که در قانون ۱۳۴۷ حکم به پرداخت بیمه‌گر و مراجعه بعدی، تنها در مورد ایراد خسارت عمدی و رانندگی بدون گواهینامه بود اما در قانون ۱۳۹۵ طی اقدامی هوشمندانه و در جهت حمایت بیشتر از زیان‌دیده دامنه تکلیف بیمه‌گر را گسترش داده و علاوه بر دو مورد مذکور به رانندگی در حالت مستی و تحت تأثیر مواد مخدر و روان‌گردان، سرقت و تصرف غیرقانونی نیز اشاره کرده است. علاوه بر این در گامی سودمند منظور از رانندگی بدون گواهینامه را نیز صراحتاً بیان نموده است.<sup>۲۲</sup>

### ۳-۴- عدم امکان مراجعه صندوق جبران خسارت‌های بدنی به دارنده

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

بدیهی است که در صورت پذیرش مسئولیت مدنی برای دارندگان وسایل نقلیه، حق مراجعه این صندوق به دارنده نیز باید مورد پذیرش قرار می‌گرفت چراکه اصالتاً دارنده متعهد به جبران خسارت است و به استناد آن متعهد به بیمه نمودن می‌باشد و جبران خسارت از سوی بیمه‌گر و صندوق جبران خسارت به نیابت از وی و در طول مسئول حادثه صورت گرفته است.<sup>۲۳</sup>

بر اساس ماده ۲۵: «صندوق مکلف است بدون اخذ تضمین از زیان‌دیده یا مسبب زیان، خسارت زیان‌دیده را پرداخت نموده و پس از آن مکلف است به شرح زیر به قائم‌مقامی زیان‌دیده از طریق مراجع قانونی وجوه پرداخت‌شده را بازیافت کند:

الف - در صورتی که پرداخت خسارت به سبب نداشتن، انقضاء یا بطلان بیمه‌نامه باشد به مسبب حادثه رجوع می‌کند؛

ب - در صورتی که پرداخت خسارت به سبب تعلیق یا لغو پروانه یا توقف یا ورشکستگی بیمه‌گر موضوع ماده (۲۲) این قانون باشد به بیمه‌گر و مدیران آن رجوع می‌کند.

پ - در صورتی که پرداخت خسارت به سبب شناخته نشدن وسیله نقلیه مسبب حادثه باشد، پس از شناخته شدن آن حسب مورد به مسبب حادثه یا بیمه‌گر وی رجوع می‌کند؛

ت - در صورتی که پرداخت خسارت به سبب خارج از ظرفیت بودن سرنشینان داخل وسیله نقلیه مسبب حادثه باشد به مسبب حادثه رجوع می‌کند.»

در هیچ‌یک از موارد مذکور در این ماده، حتی در فرضی که وسیله نقلیه فاقد بیمه‌نامه معتبر بوده یا مدت بیمه‌نامه منقضی شده، امکان مراجعه صندوق به دارنده وجود ندارد. (بحث در مورد فرضی است که راننده مسبب حادثه شخصی غیر از دارنده است.)

همچنین وفق ماده ۱۲ این قانون «... در مواردی که به علت عدم رعایت ظرفیت مجاز

۲۳. ابراهیم تقی‌زاده و احمدعلی هاشمی، مسئولیت مدنی (ضمان قهری) (تهران: انتشارات پیام نور، ۱۳۹۶).

وسيله نقلیه، مجموع خسارات بدنی زیان دیدگان وسیله نقلیه مقصر حادثه بیش از سقف مذکور باشد، مبلغ خسارت مورد تعهد بیمه‌گر به نسبت خسارت وارده به هریک از زیان دیدگان بین آنان تسهیم می‌گردد و مابه‌التفاوت خسارت بدنی هریک از زیان دیدگان توسط صندوق تأمین خسارت‌های بدنی وفق مقررات مربوط پرداخت و مطابق مقررات این قانون از مسبب حادثه باز یافت می‌شود.»

شایان ذکر است وفق بند پ ماده ۲۴ یکی از منابع مالی صندوق جبران خسارت‌های بدنی «مبالغ باز یافتی از مسببان حوادث، دارندگان وسایل نقلیه، بیمه‌گران و سایر اشخاصی که صندوق پس از جبران خسارت زیان دیدگان مطابق مقررات این قانون حسب مورد دریافت می‌کند.» که بر این اساس ممکن است این تردید به ذهن خطور نماید که دارندگان وسایل نقلیه نیز همچنان مسئولیت مدنی دارند کما اینکه چنین نظری در میان حقوق دانان دیده می‌شود که با تأکید بر مسئولیت نوعی دارنده، برای صندوق حق رجوع به وی را قائل شده است. در این نظریه گفته شده که: «هرچند ماده ۲۵ به صراحت از حق رجوع صندوق به دارنده سخن نگفته است، در مواردی که بتوان خطایی را به دارنده منسوب کرد، می‌توان او را «مسبب حادثه» محسوب کرد.»<sup>۲۴</sup> لیکن در هیچ‌یک از مواد قانون جدید (بجز پرداخت جزای نقدی ده درصد و یا بیست درصد مندرج در ماده ۴) قانونگذار برای دارندگان در قبال صندوق جبران خسارت‌های بدنی مسئولیتی قائل نشده است؛ بنابراین مقرر فوق‌الذکر دلالتی مبنی بر مسئولیت مدنی ایشان ندارد و صرفاً ناظر به ضمانت اجرای کیفری و پرداخت جزای نقدی عدم بیمه نمودن می‌باشد. اگرچه مبنای تعیین جزای نقدی موضوع بند پ ماده ۴ این قانون، مجموع خسارت‌های بدنی وارده شده به زیان دیده است اما جنس این مسئولیت، جزای نقدی است و نه مسئولیت مدنی.

بنابراین در هر حال خسارت زیان دیدگان از طریق پوشش‌های بیمه‌ای جبران و در مواردی (از جمله عدم رعایت سقف مجاز) شرکت بیمه یا صندوق جبران خسارت‌های بدنی صرفاً حق مراجعه به مسبب حادثه را خواهد داشت و دارنده وسیله نقلیه در قبال صندوق جبران خسارت بدنی نیز مسئولیتی ندارد.

### ۳-۵- ضمانت‌اجراهای تکلیف اخذ بیمه‌نامه

همان‌گونه که گذشت قانونگذار در هیچ‌یک از مواد قانون برای دارندگان وسایل نقلیه، مسئولیت مدنی قائل نشده است و تنها او را مکلف به اخذ بیمه‌نامه کرده است. درخصوص این تکلیف ضمانت‌اجراهای مختلفی وضع شده که مهم‌ترین آنها پرداخت جریمه به صندوق جبران خسارت‌های بدنی است.

#### ۳-۵-۱- جزای نقدی

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

همان‌گونه که از عبارت این بند به‌خوبی آشکار است ضمانت‌اجرای وضع‌شده علاوه بر اینکه یک ضمانت‌اجرای کیفری است و جنبه مدنی ندارد، مشروط به تحقق خسارت است و در صورتی قابل‌مطالبه می‌باشد که وسیله نقلیه متعلق به دارنده، منجر به ورود خسارت به ثالث گردد؛ بنابراین در صورتی که مالکی به تکلیف خود در اخذ بیمه‌نامه عمل ننماید و وسیله نقلیه وی منجر به ورود خسارت به دیگری شود، زیان‌دیده تنها حق مراجعه به راننده مسبب حادثه و صندوق جبران خسارت‌های بدنی را دارد و در این صورت دارنده تنها به پرداخت جزای نقدی محکوم می‌شود. اخذ جزای نقدی به‌عنوان ضمانت‌اجرای تکلیف بیمه کردن خودرو از نوآوری‌های قانون جدید است و در دو قانون قبلی جزای نقدی وضع نشده بود.

لازم به ذکر است بر اساس مبانی فقهی قانونگذاری در عصر حاضر، قانونگذار می‌تواند در حوزه اباحت شرعی یا همان منطقه الفراغ الزام به فعل یا ترک فعلی نماید و برای این الزامات ضمانت‌اجرا وضع کند و وضع ضمانت‌اجرا از اختیارات حاکم اسلامی است لیکن آنچه تفتن بر آن نیازمند اندکی تأمل است اینکه، اختیار حاکم در وضع ضمانت‌اجرا محدود به وضع ضمانت‌اجرای کیفری است و ضمانت‌اجرای احکام مستحدثه نمی‌تواند با احکام ثابت تعارض باشد و از این رو حاکم نمی‌تواند ضمانت‌اجرای الزام به اخذ بیمه را ضمان قهری و

مسئولیت مدنی بداند چراکه افزودن یا کاستن از اسباب ضمان قهری خروج از موازین اسلامی بوده و مطابق اصول مسلم قانون اساسی از جمله اصل ۴ از صلاحیت قانونگذار خارج است<sup>۲۵</sup> اما وضع ضمانت اجرای کیفری از جمله پرداخت جزای نقدی به استناد قواعد فقهی از جمله تعزیر لکل عمل المحرم و التعزیر بما یراه الحاکم با مانعی روبه‌رو نیست. به‌عنوان مثال قانونگذار اگرچه برای حفظ امنیت اجتماعی، ثبت نکاح و طلاق را الزامی می‌داند لیکن نمی‌تواند با دخل و تصرف در شرایط و احکام وضعی نکاح، ضمانت اجرای عدم ثبت را عدم تحقق نکاح بداند بلکه ضمانت اجرای این احکام صرفاً ضمانت اجرای کیفری از قبیل جزای نقدی و یا حبس می‌باشد.

بنابراین رعایت قوانین و مقرراتی که در حوزه منطقه الفراغ وضع می‌گردند، از سوی مکلفین واجب است و تعزیر متخلف به هر نحو که حاکم صلاح می‌داند اعم از جزای نقدی یا شلاق مشروع و بلا مانع است<sup>۲۶</sup> که قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵ نیز مطابق با این دیدگاه، مهر تأیید نظارت فقهای شورای نگهبان را نیز با خود داشته است درحالی که وضع مسئولیت مدنی در قانون ۱۳۴۷ برای دارندگان وسایل نقلیه مسلماً از این حیث مخالف اصول و موازین شرعی بوده است.

### ۳-۵-۲- پرداخت معادل یک سال حق بیمه اجباری

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

۲۵. محمد مهدی الشریف، *منطق حقوق* (تهران: شرکت سهامی انتشار، ۵۸۶).

۲۶. محمد فاضل لنگرانی، *جامع المسائل* (قم: امیر، ۱۴۲۸هـ.ق)، جلد ۲، ۱۵۱.



### ۳-۵-۳- سایر ضمانت‌اجراهای تکلیف اخذ بیمه‌نامه

گفته شد که مهم‌ترین ضمانت‌اجرای مقرر در قانون مصوب ۱۳۹۵ در خصوص تکلیف اخذ بیمه‌نامه، پرداخت جزای نقدی مندرج در ماده ۴ می‌باشد. درعین‌حال قانونگذار ضمانت‌اجراهای دیگری نیز برای این تکلیف در نظر گرفته است که هیچ‌یک از این تکالیف وصف مسئولیت مدنی و تعهد به جبران خسارت را ندارد و بیشتر جنبه کیفری یا انتظامی دارد. در این رابطه ماده ۴۲ مقرر می‌دارد: «حرکت وسایل نقلیه موتوری زمینی بدون داشتن بیمه‌نامه موضوع این قانون ممنوع است. کلیه دارندگان وسایل مزبور مکلفند سند حاکی از انعقاد قرارداد بیمه را هنگام رانندگی همراه داشته باشند و در صورت درخواست مأموران راهنمایی و رانندگی و یا پلیس‌راه ارائه کنند. مأموران راهنمایی و رانندگی و پلیس‌راه موظفند از طرق مقتضی مانند دوربین‌های نظارت ترافیکی ضمن شناسایی وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه نسبت به اعمال جریمه‌های مربوط اقدام کنند. همچنین مأموران راهنمایی و رانندگی و پلیس‌راه موظفند در صورت احراز فقدان بیمه‌نامه، وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه موضوع این قانون را تا هنگام ارائه بیمه‌نامه مربوط در محل مطمئن متوقف کنند.»

همچنین بر اساس ماده ۴۴: «دادن بار یا مسافر و یا ارائه هرگونه خدمات به دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث معتبر، از سوی شرکت‌ها و مؤسسات حمل‌ونقل بار و مسافر درون‌شهری و برون‌شهری ممنوع است.»

و بر اساس ماده ۴۵: «ارائه هرگونه خدمات به وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه و رفع توقیف از آنها، توسط راهنمایی و رانندگی، دفاتر اسناد رسمی و سازمان‌ها و نهادهای مرتبط با امر حمل‌ونقل از قبیل تعویض پلاک وسیله نقلیه، تنظیم اسناد رسمی معاملات وسایل مذکور ممنوع می‌باشد. عدم‌اجرای تکالیف فوق، حسب مورد تخلف اداری یا انتظامی محسوب می‌شود.»

ماده ۴۶ نیز مقرر می‌دارد: «عقد هرگونه قرارداد حمل‌ونقل بار یا مسافر از سوی دستگاه‌های اجرایی و مؤسسات دولتی و نهادهای عمومی غیردولتی و مراکز آموزشی و کلیه اشخاص حقوقی در مواردی که به موجب قوانین و مقررات مربوطه مجاز می‌باشد با دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث معتبر، ممنوع است. عدم‌اجرای تکلیف فوق، حسب مورد تخلف اداری یا انتظامی محسوب می‌شود.»

همان‌گونه که مشهود است هیچ‌یک از ضمانت‌های وضع‌شده جنبه مسئولیت مدنی ندارد و به‌نوعی ضمانت‌اجرای کیفری محسوب می‌شود.

### ۳-۶- احتساب دارندگان وسایل نقلیه به عنوان شخص ثالث و نفی مسئولیت تبعی

#### بیمه گر نسبت به دارنده

تا قبل از اصلاحات سال ۱۳۸۷ دارنده وسیله نقلیه از جمله استثنائات شخص ثالث بود. در توجیه این حکم قانونگذار، برخی حقوق دانان معتقدند که دارنده خود مسئول جبران خسارت است و در واقع شرکت بیمه بر اساس قراردادی که با دارنده منعقد نموده، نماینده یا جانشین وی در جبران خسارت محسوب می شود. لذا با توجه به اصل نسبی بودن قراردادها و با عنایت به اینکه دارنده خود یکی از طرفین اصلی قرارداد بیمه است باید او را از جمله استثنائات شخص ثالث بدانیم. در واقع مسئولیت بیمه گر، تابعی از مسئولیت دارنده است و از این رو بیمه گر در قبال خود دارنده هیچ گونه مسئولیتی ندارد. از این رو این دسته از حقوق دانان تلویحاً رویکرد قانونگذار را مورد انتقاد قرار داده و توجیه آن را از حیث اصول حقوقی دشوار دانسته اند.<sup>۲۷</sup>

برخی نیز اگرچه توسعه مفهوم شخص ثالث را سبب بهره مندی افرادی مانند فرزندان، همسر و کارکنان بیمه گذار از جبران خسارت به عنوان ثالث دانسته و آن را گامی مؤثر در تحقق اهداف و فلسفه تأسیس بیمه تلقی و این اقدام قانونگذار را قابل تمجید دانسته اند، لیکن بیان داشته اند که «تنها انتقادی که به آن وارد است، شمول عنوان ثالث نسبت به مالک خودرو می باشد، زیرا با عنوان قانون سازگاری ندارد. اگر شرکت بیمه را شخص اول و بیمه گذار (مالک) را شخص دوم قرارداد بدانیم، شخص ثالث سایر افراد خواهند بود و شامل مالک نمی شود. فلسفه وجودی این قانون جبران خسارت های وارد به غیر از طرفین قرارداد بیمه است، نه مالک که خود یکی از طرفین قرارداد است. شاید هدف قانونگذار از توسعه مفهوم ثالث به مالک این بوده که هیچ خسارت ناشی از حوادث رانندگی جبران نشده باقی نماند، حتی در موردی که فرد دیگری غیر از مالک، رانندگی خودرو را به عهده دارد و سبب ورود خسارت جانی به مالک شود تا مبادا با اعسار راننده مواجه شود.»<sup>۲۸</sup> همچنین در رابطه با مسئولیت بیمه گر در قبال دارنده بیان شده است: «اگر همانند حقوق فرانسه مسئولیت راننده را مبتنی بر تقصیر بدانیم و راننده مقصر نباشد، بیمه گر تعهدی به جبران خسارت ندارد زیرا هیچ یک از دارنده و راننده مسئول نیستند و دارنده را نمی توان در قبال خود مسئول دانست و

۲۷. سیامک رهپیک، «مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه بر اساس قانون بیمه اجباری مصوب سال ۱۳۸۷

در مقایسه با قانون مصوب ۱۳۴۷»، فصلنامه حقوق ۳ (۱۳۹۰)، ۱۷۶.

۲۸. امامی پور، پیشین، ۱۱۲.

به تبع آن قائل به مسئولیت بیمه‌گر شد»<sup>۲۹</sup> که تنها توجیه این ادعا به نظر همان تصور مسئولیت نیابتی و تبعی بیمه‌گر می‌باشد.

لیکن به نظر می‌رسد در اصلاحات به عمل آمده در سال ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵ قانونگذار مسئولیتی برای دارندگان قائل نشده است تا مسئولیت بیمه‌گر را جانشین و تابع آن بدانیم و از این رو دارندگان را همچنان مشمول شخص ثالث ندانیم. به بیان دیگر برخلاف قانون ۱۳۴۷ که دارندگان در قبال خسارات وارده به اشخاص ثالث مسئولیت مدنی داشتند و مکلف بودند این مسئولیت خود را بیمه نمایند و بیمه‌گر در پرداخت خسارت جانشین آنها محسوب می‌شد، امروزه دارندگان، هیچ مسئولیت مدنی و تعهدی نسبت به جبران خسارت ندارند تا مسئولیت بیمه‌گر را تابع آن بدانیم و پرداخت خسارت به دارنده از سوی بیمه‌گر را دشوار و غیرقابل توجیه پنداریم بلکه مسئولیت بیمه‌گر صرفاً در رابطه با مسئولیت راننده مسبب حادثه را می‌توان نیابتی دانست، از این رو صرفاً راننده مسبب حادثه شخص ثالث محسوب نمی‌شود؛ زیرا راننده خود مسئول است و در قبال خود نمی‌تواند تعهد به جبران خسارتی داشته باشد تا بیمه‌گر به نیابت و جانشینی او عهده‌دار آن باشد.

لازم به ذکر است اگر حادثه منجر به ایراد خسارت به ثالث ناشی از رانندگی نباشد و راننده، مسبب حادثه نباشد، در این موارد مسئولیت نیابتی نسبت به راننده نیز منتفی است و بیمه‌گر در هر حال مسئول است. در واقع همین که حادثه منجر به خسارات ناشی از خودرو باشد، بیمه‌گر مسئول است. به عنوان مثال اگر در نتیجه صاعقه خودرو دچار حریق گردد و به ثالث خسارت وارد نماید، بیمه‌گر مسئول پرداخت خسارت است و از این رو در برخی از موارد، مسئولیت بیمه‌گر، یک مسئولیت مستقیم و غیرنیابتی است.

در قانون بیمه اجباری سال ۱۳۴۷ مسئولیت بیمه‌گر فرع بر مسئولین دارنده بود و بر همین اساس، شرکت‌های بیمه در مقابل حوادث ناشی از قوه قاهره تکلیفی به پرداخت خسارت نداشتند؛ زیرا دارنده در مقابل حوادث ناشی از قوه قاهره مسئولیتی نداشت به همین دلیل قانونگذار یکی از استثناء‌های پوشش بیمه را خسارات ناشی از قوه قاهره ذکر کرده بود؛ اما قانونگذار در قانون جدید مفهوم حادثه را توسعه داده و خسارت ناشی از قوه قاهره را مشمول حوادث رانندگی دانسته است. بند پ ماده ۱ قانون جدید در خصوص تعریف حادثه مقرر می‌دارد: «حوادث: هرگونه سانحه ناشی از وسایل نقلیه موضوع بند ث این ماده و

محمولات آنها از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش‌سوزی و یا انفجار یا هر نوع سانحه ناشی از وسایل نقلیه بر اثر حوادث غیرمترقبه.<sup>۳۰</sup> برطبق این تعریف، هرگونه خسارت وارده به اشخاص ثالث ناشی از وسیله نقلیه که بر اثر قوه قاهره هم به‌وجود آمده باشد، مشمول این قانون بوده و شرکت‌های بیمه مکلف‌اند آن را پرداخت کنند؛ بنابراین، به‌دلیل توسعه مفهوم حادثه، خسارات ناشی از وسیله نقلیه که بر اثر قوه قاهره به‌وجود آمده باشد، از موارد استثناءهای پوشش بیمه ذکر نشده است.<sup>۳۰</sup>

ازاین‌رو می‌توان نظام جبران خسارت در قانون بیمه اجباری جدید را همانند بسیاری از کشورهای جهان یک نظام جبران خسارت خاص دانست که جایگزین نظام مسئولیت مدنی عام شده است<sup>۳۱</sup> و زیان‌دیده برای مطالبه خسارت نیاز به اثبات ارکان دعوی مسئولیت مدنی به‌معنای عام را ندارد و حتی درصورتی که حادثه ناشی از وسیله نقلیه بر اساس حادثه قهریه باشد نیز مستحق جبران خسارت خواهد بود.

البته ناگفته نماند مطابق ماده ۳ قانون جدید: «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؛ ...» و برمبنای قرارداد بیمه حوادث منعقد بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار (و نه بیمه شخص ثالث)، بیمه‌گر در قبال راننده مسبب حادثه نیز مکلف به جبران خسارت می‌باشد لیکن این تعهد، یک تعهد مستقیم و غیرنیابتی و از بابت بیمه حوادث است چراکه در قبال راننده مسبب حادثه، نه دارنده مسئول است و نه خود راننده. البته فراموش نشود قانونگذار نسبت به این تکلیف ضمانت‌اجرائی اعم از حقوقی یا کیفری در نظر نگرفته است و ضمانت‌اجراهای مندرج در قانون اعم از پرداخت جزای نقدی مندرج در ماده ۴ ناظر به تکلیف اخذ بیمه‌نامه شخص ثالث است. ازاین‌رو به‌عنوان مثال اگر دارنده‌ای برای خسارت‌های بدنی واردشده به راننده مسبب حادثه بیمه حوادث اخذ نکند، هیچ‌یک از بیمه‌گر، صندوق جبران خسارت‌های بدنی و دارنده در قبال او مسئولیتی نسبت به جبران خسارت ندارند. بنابراین ازجمله دیگر دلایل نفی مسئولیت مدنی از دارندگان وسایل نقلیه را می‌توان احتساب آنها به‌عنوان شخص ثالث دانست.

۳۰. خلیل احمدی، «مهم‌ترین نوآوری‌های قانون بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر

ناشی از وسایل نقلیه سال ۱۳۹۵»، پژوهشنامه بیمه ۳۲(۳) ۶۳۳۱ (پاییز ۱۳۹۶)، ۶۲۲-۶۰۳.

۳۱. حسن بادینی، فلسفه مسئولیت مدنی (تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۹۲)، ۵۹۷.

### ۷-۳- نظریه قابلیت انتساب و عدم‌ضرورت وضع نظریه خطر

همان‌گونه که گذشت، نظریه خطر در حقوق خارجی در جدال با نظریه تقصیر و جهت رفع اشکالات و نواقص مطرح با این نظریه مطرح شد. با پیشرفت‌های علمی و صنعتی و پیچیده شدن مسائل پیرامون مسئولیت مدنی و اثبات دشواری تقصیر فاعل فعل زیان‌بار، نظریه خطر مطرح شد تا از زیان‌دیدگان حمایت بیشتری به‌عمل آید و صرف اثبات رابطه سببیت بین فعل زیان‌بار و ضرر برای تحقق مسئولیت مدنی کفایت نماید. در واقع با توجه به عدم امکان اثبات تقصیر در بسیاری از موارد از جمله حوادث ناشی از وسایل نقلیه، خسارت وارده به زیان‌دیدگان بدون جبران باقی می‌ماند و از این رو حقوق دانان غربی با انتقاد به نظریه تقصیر، به ارائه نظریه خطر برآمدند تا به نحو بهتری از زیان‌دیدگان جبران خسارت نمایند.<sup>۳۲</sup> قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری، از جمله مهم‌ترین قوانینی است که با ابتناء بر این نظریه تصویب شده و می‌توان قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری ۱۳۴۷ را نماد نظریه خطر در حقوق ایران دانست. لیکن در سیستم حقوقی ایران، اگرچه گروهی از حقوق دانان برجسته کشور مبنای کلی و عمومی در مسئولیت مدنی را همانند حقوق خارجی، نظریه تقصیر می‌دانند<sup>۳۳</sup> اما به‌نظر می‌رسد مبنای مسئولیت مدنی در فقه امامیه و به تبع آن حقوق ایران، مبتنی بر تقصیر نبوده است تا با تصویب قانون بیمه اجباری فرصتی برای جدال با این نظریه به‌وجود آید بلکه نظریه قابلیت استناد و اسناد عرفی مبنای مسئولیت مدنی می‌باشد<sup>۳۴</sup> و تقصیر صرفاً در احراز رابطه سببیت مدخلیت دارد نه اینکه مبنا و رکن مسئولیت مدنی باشد<sup>۳۵</sup> که با این نظریه بسیاری از انواع مسئولیت‌های مطلق دیگران را دربرمی‌گیرد و ضرورتی به ظهور و به‌دنبال آن بازسازی و تقویت فلسفی - حقوقی نظریه خطر نمی‌باشد.<sup>۳۶</sup>

در این رابطه قانونگذار با قانون اصلاح بیمه اجباری ۱۳۸۷ تغییر رویکرد خود را آغاز نمود<sup>۳۷</sup> و سپس با وضع قانون ۱۳۹۵ و اصرار چندین و چندباره بر مسئولیت راننده مسبب

۳۲. همان، ۲۴۴.

۳۳. ناصر کاتوزیان، دوره مقدماتی حقوق مدنی (وقایع حقوقی) (تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۵)، ۳۵.

۳۴. اسدالله لطفی، سلسله‌مباحث فقهی حقوقی مسئولیت مدنی (تهران: جاودانه، ۱۳۹۶)، ۴۰؛ علیرضا باریکلو، مسئولیت مدنی (تهران: میزان، ۱۳۸۵)، ۵۰.

۳۵. صفایی، رحیمی، پیشین، ۸۱.

۳۶. خدابخشی، بیمه و حقوق مسئولیت مدنی، پیشین، ۳۷۶.

۳۷. عبدالله خدابخشی، «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران»، مجله حقوقی دادگستری ۷۴ (۱۳۹۰)، ۱۰۹.

حادثه و حق مراجعه بیمه‌گر و صندوق جبران خسارت‌های بدنی به وی، جایی برای تردید و تفسیر متناقض با رویکرد مبتنی بر مبانی فقهی باقی نگذاشت.

### ۳-۸- هدف غایی: حمایت از زیان‌دیدگان با اجبار به بیمه نمودن

یکی از دلایل دیگر وضع مسئولیت برای دارندگان وسایل نقلیه، توجیه مکلف نمودن آنها به اخذ بیمه‌نامه جهت حمایت زیان‌دیدگان می‌باشد. درواقع هدف اصلی قانونگذاران، حمایت از زیان‌دیدگان حوادث ناشی از این وسایل می‌باشد که این هدف به‌صرف وضع مسئولیت مدنی برای دارندگان تحقق نمی‌یابد بلکه با اجبار به بیمه نمودن است که این هدف محقق می‌گردد.

به‌بیان‌دیگر استقرار یک سیستم مسئولیت مدنی هرچند مدرن، به‌تنهایی درمان این مشکل نیست و درصورتی‌که راننده، بدون نیاز به اثبات تقصیر مسئول شناخته شود، اما از عهده جبران خسارت نتواند برآید، زیان‌دیده جز تقاضای حبس او راهی ندارد که این امر، نه‌تنها مشکلی را حل نمی‌کند، بلکه بر مشکلات اجتماعی می‌افزاید. در بیان علمی اما قابل‌درک این موارد بورگ کنشت، حقوق‌دان سوئیسی، چنین اظهار می‌کند: اجرای قانون مسئولیت مدنی صاحبان وسیله نقلیه موتوری هرقدر هم دقیق و عادلانه باشد، فایده‌ای ندارد مگر اینکه توأم با بیمه اجباری شود. اگر بیمه اجباری مسئولیت مدنی وجود نداشته باشد، صاحبان وسایل نقلیه موتوری قادر به جبران غرامت ناشی از به‌کار بردن این وسایل نیستند. درصورت وقوع حادثه زیان‌بار، دادگاه حکم صادر می‌کند، مقصر که صاحب وسیله نقلیه است، محکوم می‌شود ولی چون قادر به پرداخت خسارت نیست به زندان می‌افتد و او هم از هستی ساقط می‌شود. لذا قانون مسئولیت مدنی بدون بیمه اجباری نمی‌تواند حافظ حقوق اجتماع و خانواده‌ها باشد<sup>۳۸</sup> و وضع نظام مسئولیت مدنی متفاوت برای دارندگان وسایل نقلیه کافی نیست و این ضمانت‌اجرا راهکاری مؤثر برای اجبار به بیمه نمودن تلقی می‌شود.

درعین‌حال بدون تردید این راهکار با مبانی و اصول حقوق مسئولیت مدنی ایران ناسازگار می‌باشد چراکه بر اساس مبانی حقوق اسلامی و به‌تبع آن حقوق ایران، اسباب ضمان قهری منحصر به اتلاف، تسبیب، غصب و استیفاء می‌باشند که در همه این اسباب، آنچه سبب

۳۸. امامی‌پور، پیشین، ۱۰۷؛ به نقل از جان‌علی محمود صالحی، حقوق بیمه (تهران: بیمه مرکزی ایران، ۱۳۸۱)، ۲۷۱.

تحقق مسئولیت مدنی می‌گردد ارتکاب فعل یا ترک فعل زیان‌بار از سوی انسان است<sup>۳۹</sup> و از این رو صرف مالکیت اشیاء (از جمله وسایل نقلیه) و حیوانات (هرچند حیوانات خطرناک) مسئولیت‌آفرین نیست بلکه کوتاهی در حفظ و نگهداری از آنها منجر به مسئولیت مدنی می‌گردد.

بنابراین با توجه به اینکه نظریه خطر و به تبع آن مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه متناقض با شرع می‌باشد قانونگذار هدف غایی حمایت از زیان‌دیدگان را با راهکار ضمانت‌اجرای کیفری محقق نموده است.

فراموش نشود، برخلاف وضع مسئولیت مدنی که دخل و تصرف در اسباب ضمان است و صراحتاً متناقض با شرع می‌باشد، وضع ضمانت‌اجرای کیفری برای قوانین جاری کشور از جمله قانون بیمه اجباری که سابقه‌ای در فقه و منابع حقوق اسلامی ندارد، تناقضی با شرع ندارد. چراکه قوانین جاری کشور هرچند سابقه فقهی نداشته باشند. تمام آنها قوانین الهی هستند که بدون ضمانت‌اجرابی، نمی‌توان آنها را قانون نام نهاد و حاکم می‌تواند هر نوع مجازاتی از جمله حبس یا جریمه نقدی را به‌عنوان مجازات آن در نظر گیرد.<sup>۴۰</sup>

لازم به‌ذکر است از نظر برخی نیز مبنای شرعی قوانین مستحدثه از جمله قانون بیمه اجباری، حکم حکومتی است به این مضمون که هر فعالیتی است که نص شرعی بر حرمت یا وجوب آن دلالت نکند. والی می‌تواند در مورد هر عملی که اولاً وبالذات از نظر شرع مباح است، حکم حکومتی صادر کند و لذا اگر برای مثال آن را ممنوع گرداند، آن عمل حرام می‌شود.<sup>۴۱</sup>

از این رو تغییر رویکرد قانونگذار در خصوص وضع مسئولیت کیفری برای دارندگان وسایل نقلیه، کاملاً مبتنی بر مشروع‌سازی این قانون بوده است چراکه وضع مسئولیت مدنی، دخل و تصرف در احکام وضعی شارع محسوب می‌شود لیکن وضع مسئولیت کیفری از باب حکم ثانویه یا حکم حکومتی با مانعی مواجه نیست.

۳۹. لطفی، پیشین.

۴۰. ناصر مکارم شیرازی، تعزیر و گستره آن (قم: انتشارات مدرسه الإمام علی بن ابی طالب علیه السلام، اول، ۱۴۲۵ هـ.ق)، ۸۰.

۴۱. محسن اسماعیلی، «حکم حکومتی راهی برای پاسخگویی به نیازهای متغیر»، مجله فقه اهل بیت علیه‌السلام (فارس) ۳۵ (۱۳۸۲)، ۱۵۳، ۱۷۶.

## نتیجه

از آنچه در این تحقیق موردبررسی قرار گرفت می‌توان نتیجه گرفت که بر اساس قانون جدیدالتصویب بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه، بدون هیچ‌گونه تردیدی مسئولیت مدنی از دوش دارندگان وسایل نقلیه برداشته شد و ایشان صرفاً مکلف به اخذ بیمه‌نامه می‌باشند که ضمانت‌اجرای اصلی این تکلیف پرداخت جزای نقدی به صندوق جبران خسارت‌های بدنی است. درواقع دارندگان این وسایل اگر به تکلیف خود در رابطه با اخذ بیمه‌نامه اقدام نمایند و شخص ثالثی به سبب حوادث ناشی از وسیله نقلیه از جمله تصادف، واژگونی و ... خسارتی متحمل شود، هیچ حق مراجعه‌ای به دارنده نخواهد داشت و صرفاً به مسبب حادثه و در رابطه با خسارت‌های بدنی به صندوق جبران خسارت‌های بدنی حق مراجعه خواهد داشت. صندوق جبران خسارت‌های بدنی نیز درصورت پرداخت خسارت در مواردی صرفاً حق مراجعه به مسبب حادثه را خواهد داشت. لذا بر اساس قانون جدید نه زیان‌دیدگان و نه صندوق جبران خسارت‌های بدنی حق مراجعه به دارنده را ندارند و ازاین‌رو صحبت از مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه کاملاً بی‌وجه است و تکلیف ایشان به مثابه مسئولیت کیفری است که این مسئولیت کیفری در راستای حکم ثانویه و از باب قاعده التعزیر لکل عمل المحرم می‌باشد. درواقع اگرچه وضع مسئولیت مدنی برای دارندگان وسایل نقلیه کاملاً متناقض با شرع می‌باشد و دخل و تصرف در حکم شارع است لیکن مسئولیت کیفری با این مانع مواجه نیست و حاکم دراین خصوص مبسوط‌الید است.



## فهرست منابع

- احمدی، خلیل. مهم‌ترین نوآوری‌های قانون «بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه سال ۱۳۹۵». *پژوهشنامه بیمه* ۳۲(۳) (پاییز ۱۳۹۶): ۶۲۲-۶۰۳.
- اسماعیلی، محسن. «حکم حکومتی راهی برای پاسخگویی به نیازهای متغیر». *مجله فقه اهل بیت علیهم‌السلام (فارسی)* ۳۵ (۱۳۸۲): ۱۷۶-۱۵۳.
- الشریف، محمدمهدی. *منطق حقوق*. تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۹۲.
- امامی‌پور، محمد. «نگاهی نقادانه به قانون اصلاح قانون بیمه شخص ثالث، مصوب ۱۳۸۷». *فصلنامه حقوق اسلامی* ۲۱ (۱۳۸۸): ۱۲۴-۱۰۵.
- ایزائلو، محسن. «نقد و تحلیل قانون اصلاح قانون بیمه اجباری». *فصلنامه حقوق* ۴ (۱۳۸۷): ۵۶-۳۷.
- بابایی، ایرج. *حقوق بیمه*. ویرایش سوم. تهران: سمت، ۱۳۹۶.
- باریکلو، علیرضا. *مسئولیت مدنی*. تهران: انتشارات میزان، ۱۳۸۵.
- بهرامی احمدی، حمید و رضا آقاعباسی. «بررسی مبنای مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و حدود آن با تأکید بر مبانی فقهی». *دوفصلنامه علمی - پژوهشی حقوق تطبیقی* ۱۰۴ (۱۳۹۴): ۶۴-۴۵.
- بهرامی احمدی، حمید. «تحلیلی بر قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری زمینی در برابر اشخاص ثالث، مصوب سال ۱۳۴۷ و اصلاحیه قانون مزبور، مصوب سال ۱۳۸۷». *مجله پژوهش‌های تعلیم و تربیت اسلامی* ۳ (۱۳۸۷): ۱۱۸-۹۳.
- تقی‌زاده، ابراهیم و احمدعلی هاشمی. *مسئولیت مدنی (ضمان قهری)*. تهران: انتشارات پیام نور، ۱۳۹۶.
- خدابخشی، عبدالله. «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران». *مجله حقوقی دادگستری* ۷۴ (۱۳۹۰): ۱۲۸-۱۰۳.
- خدابخشی، عبدالله. *بیمه و حقوق مسئولیت مدنی*. تهران: انتشارات جنگل، ۱۳۹۳.
- ره‌پیک، سیامک. «مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه بر اساس قانون بیمه اجباری مصوب سال ۱۳۸۷ در مقایسه با قانون مصوب ۱۳۴۷». *فصلنامه حقوق* ۳ (۱۳۹۰): ۱۸۳-۱۷۱.
- صفایی، سید حسین و حبیب‌الله رحیمی. *مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)*. تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت)، ۱۳۸۹.
- طهماسبی، جواد. «گفتمان دامنه مسئولیت در قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷». *مجله حقوقی دادگستری* ۶۸ (۱۳۸۸): ۶۴-۳۱.
- عباسلو، بختیار و سعید کشفی. «تحولات قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث». *فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک* ۱۹ (۱۳۸۹): ۵۸-۴۵.
- فاضل لنکرانی، محمد. *جامع‌المسائل*. جلد ۲. قم: امیر، ۱۴۲۸ هـ.ق.
- کاتوزیان، ناصر. *دوره مقدماتی حقوق مدنی (وقایع حقوقی)*. تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۵.

کاتوزیان، ناصر، لعیا جنیدی و مجید غمامی. *مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۰.

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

لطفی، اسدالله. *سلسله مباحث فقهی حقوقی مسئولیت مدنی*. تهران: جاودانه، ۱۳۹۳.

محمود صالحی، جان علی. *حقوق بیمه*. تهران: بیمه مرکزی ایران، ۱۳۸۱.

معبودی نیشابوری، رضا و مریم حدادخداپرست. «مبنای مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه موتوری زمینی باتوجه به قانون جدید بیمه اجباری». *پژوهشنامه بیمه* ۱۱۳ (۱۳۹۳): ۲۰۸-۱۸۱.

مکارم شیرازی، ناصر. *تغزیر و گستره آن*. قم: انتشارات مدرسه الإمام علی بن ابی طالب علیه السلام، اول، ۱۴۲۵ هـ.ق.

نظری، ایراندخت. «مسئولیت مدنی خسارات ناشی از تصادفات». *فقه و حقوق خانواده* ۲۶ و ۲۷ (۱۳۸۱): ۱۳۰-۱۱۱.

هدایتکار، علی و مهدی صادقی شاهدانی. «بررسی قانون اصلاح قانون شخص ثالث در مقایسه با قانون مصوب سال ۱۳۴۷». *پژوهشنامه بیمه* ۹۳ و ۹۴ (۱۳۸۸): ۱۵۶-۱۴۳.

# Journal of CRIMINAL LAW AND CRIMINOLOGY

**VOL. VII, No. 2**

**2019-2**

- **Comparative Study of Stop and Search by Police in Public Places in Iran and England Legal Systems**  
*Dr. Gholamhassan Kooshki & Peyman Dolatkhahpashakie*
- **Liability of Vehicle Owners against Third Parties such as Civil or Criminal Liability?**  
*Dr. Nasroallah Jafari Khosroabadi & Mina Salemi*
- **Heading a Criminal Gang and Aggravation of Punishment**  
*Dr. Mansour Rahmdel*
- **“Invention” of the Custom or Only a “Transformation” in the Way of Recognition?**  
*Dr. Alireza Bagheri Abyaneh*
- **Analyzing the Content of Kimia TV Serials from the Perspective of Family Violence**  
*Rabeae Nazarpour Hamedani & Dr. Batoul Pakzad*
- **Basics and the Realm of the Teachings of New Penology on the Juvenile Delinquency; with an Adaptive Approach to the Criminal Justice Systems of Iran and the United States**  
*Ali Davoudi Salestani & Dr. Seyyed Hossein Hashemi*
- **The International Documentary Approach to the Victims of the Crime of Forced Disappearance**  
*Dr. Jamal Beigi & Hiva Alipour*
- **Right Realist Criminology, Backgrounds and Looks**  
*Ayoub Nourian Dr. Gholamreza Mohammadnasl & Dr. Nader Norouzi*
- **International Organizations Participation in Preliminary Examination in International Criminal Court**  
*Sahar Poorhassan Ziveh & Dr. Seyyed Ebrahim Ghodsi & Dr. Hamidreza Javidzadeh*



**S. D. I. L.**

**The S.D. Institute of Law**  
Research & Study