

فصلنامه علمی تخصصی فقه و حقوق معاصر

سال یازدهم - شماره ۳۲ - تابستان ۱۴۰۴ - ص ۶۵-۸۵

بررسی تطبیقی تعیین سقف برای جبران خسارت در خصوص خودروی غیرمتعارف و تأثیر آن نسبت به مقصر حادثه

* حمید پورصدقی آلانق

چکیده

امروزه موضوع جبران خسارت ناشی از تصادفات رانندگی، به‌ویژه در خصوص خودروهای غیرمتعارف، یکی از چالش‌های مهم حقوقی محسوب می‌شود. تعیین سقف جبران خسارت در این موارد، نه‌تنها با هدف حمایت از زیان‌دیده بلکه با لحاظ عدالت در قبال مقصر حادثه و بیمه‌گر صورت می‌پذیرد. خودروها به‌طور کلی به دو دسته «متعارف» و «غیرمتعارف» تقسیم‌بندی شده‌اند. بدین ترتیب که خسارت خودرو متعارف به‌طور کامل قابل جبران است و خسارت خودرو غیرمتعارف بر اساس تا مبلغ نصف دیه مرد مسلمان در نظر گرفته می‌شود و تا این میزان خسارت قابل جبران است. لذا در خصوص جبران خسارت خودرو غیرمتعارف ابهامات قانونی و اجرایی وجود دارد، در حقوق ایران، ماده ۸ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ موضوع غیرمتعارف بودن خودرو و محدودیت جبران خسارت را مطرح می‌کند؛ درحالی‌که در نظام‌های حقوقی دیگر مانند فرانسه و آلمان، مبانی متفاوتی برای تعیین خسارت لحاظ شده است. یافته‌های پژوهش حاکی از آن است که مبانی تحدید مسئولیت در حوادث رانندگی در قانون بیمه اجباری شخص ثالث در مبانی نظیر اقدام زیان‌دیده، وضعیّت اقتصادی طرفین، قاعده اقدام و قاعده حفظ نظام قابل توجیه است.

* دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، واحد مراغه، دانشگاه آزاد اسلامی، مراغه، ایران.

قاضی دادگستری

اما لازم به ذکر است که وجود سقف تحدید مسئولیت از یک طرف، عامل امنیت بخش برای قشر ضعیف و متوسط جامعه است و از طرف دیگر، دشواری احراز شرایط مذکور در تعیین میزان مسئولیت و اعمال آن از سوی دادگاه‌ها، لزوم وجود چنین سقف ثابت در مسئولیت عامل زیان را توجیه می‌کند. هدف قانون‌گذار از متناظر نمودن خسارت خودروهای غیر متعارف، برداشت برابر خسارت از محل منابع جمعی است و قانون به نوع خودرو و موقعیت اقتصادی و اجتماعی زیان دیده یا مسبب حادثه و تحدید مسئولیت توجهی ندارد. از این رو مطالبه باقیمانده خسارت که امکان جبران آن از محل منابع جمعی میسر نشده است از مسبب حادثه قابل مطالبه می‌باشد. این مقاله با روش تحلیلی-توصیفی به بررسی این موضوع می‌پردازد که بررسی تطبیقی تعیین سقف برای جبران خسارت خودروهای غیرمتعارف و تحلیل اثر این سقف بر مسئولیت مقصر حادثه می‌پردازد.

واژگان کلیدی: جبران خسارت، خودروی غیرمتعارف، بیمه شخص ثالث، سقف تعهدات، مقصر حادثه، تطبیق حقوقی.

مقدمه

در نظام‌های حقوقی مختلف، تعیین میزان خسارت قابل مطالبه در تصادفات رانندگی یکی از مسائل بنیادین جبران خسارت است. در ایران، با تصویب قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ و تفسیر شورای نگهبان در سال‌های اخیر، خودروی غیرمتعارف به عنوان خودرویی که قیمت آن بالاتر از معیار متعارف جامعه باشد تعریف و برای جبران خسارت آن سقف تعیین شده است. این محدودیت، به ظاهر در جهت کنترل تعهدات بیمه‌گر و رعایت تناسب بین منافع طرفین وضع گردیده است، اما به طور ضمنی آثار قابل توجهی بر وضعیت مقصر حادثه نیز دارد. در حقوق فرانسه و آلمان، به رغم اهمیت حمایت از بیمه‌گر، بیشتر بر اصل جبران کامل خسارت تأکید می‌شود. با رشد بازار خودرو و ورود خودروهای لوکس و گران قیمت به کشور، تعیین ضوابط جبران خسارت ناشی از آسیب به این دسته از خودروها اهمیت یافته است. قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ برای اولین بار مفهوم «خودروی غیرمتعارف» را وارد نظام حقوقی ایران کرد. بر اساس ماده ۸ این قانون، جبران خسارت این خودروها صرفاً تا سقف ارزش خودروی متعارف انجام می‌شود و مازاد خسارت، متوجه مقصر حادثه است. این موضوع چالش‌های متعددی از منظر مسئولیت مدنی و حمایت از زیان دیده ایجاد کرده است. در نظام‌های حقوقی دیگر، مانند فرانسه و آلمان، اصل جبران کامل خسارت، مبنای تعیین میزان خسارت تلقی می‌شود و محدودیتی مانند حقوق ایران مشاهده نمی‌شود.

در زمان حاکمیت قوانین بیمه اجباری ۱۳۴۷ و ۱۳۸۷ در مورد مبنای مسئولیت دارنده مبانی مختلفی مطرح و مسئولیت بیمه‌گر هم به تبع آن قراردادی تلقی می‌شد (کاتوزیان، ۱۳۹۲: ۱۶۸ - کاتوزیان، ۱۳۹۳: ۱۱۷). نظریه تقصیر، نظریه تقصیر مفروض و نظریه خطر از این گونه نظریات است (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۹۷: ۳۵۱). برخی حقوقدانان هم مسئولیت بیمه‌گر را به تبع مسئولیت دارنده و بر مبنای «مسئولیت مدنی جمعی دارندگان خودرو مطلق» تلقی می‌کردند (صفایی و اورک بختیاری، ۱۳۹۳: ۷۹). پس از تصویب قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، علاوه بر مبانی مذکور نظریاتی همچون «تضمین گروهی»، «سامانه مسئولیت مدنی جمعی دارندگان خودرو» و «تعاون اجتماعی» مورد توجه واقع شده و براساس مقررات قانون مجازات اسلامی ۱۳۲۹ در زمینه مسئولیت راننده نظریه «استناد عرفی زیان» بیش از نظریات دیگر مورد توجه قرار گرفت و مسئولیت از باب قاعده اتلاف متوجه راننده شد (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۸: ۶۸). در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ مبنای تکلیف قانونی بیمه‌گر تعاون اجتماعی است و قانون در مبنای مسئولیت مدنی دارنده و راننده به نظام عام مسئولیت

بازگشته است بر مبنای نظریه تعاون اجتماعی منابع دریافتی از دارندگان خودرو به محل جبران جمعی خسارات جانی و مالی زیان دیدگان اختصاص می‌یابد و بر این مبنای هر زیان دیده صرف نظر از جنسیت و دین و موقعیت اقتصادی دارندگان خودروهای غیر متعارف به نسبت برابر از منابع جمعی استفاده می‌کند، از این رو پرداخت برابر خسارت جانی (دیه) به زن و مرد و مسلمان و غیر مسلمان، برخلاف آنچه در رأی وحدت رویه شماره ۷۷۷-۱۳۹۸/۲/۳۱ هیأت عمومی دیوان عالی کشور آمده، از باب امتنان قانون‌گذار نیست و استفاده از ملاک و معیار تناظر که در تبصره ۴ ماده ۸ به کار رفته، صرفاً معیاری برای یکسان کردن میزان خسارات خودروهای آسیب دیده (متعارف و غیر متعارف).

تعیین میزان تکلیف قانونی در جبران خسارات مالی وارده به خودروهای غیر متعارف به منزله تحدید مسئولیت بیمه‌گر و مسبب حادثه در پرداخت خسارت مالی نیست و به این اعتبار نمی‌توان قائل بر این بود که قانون بیمه اجباری قوانین عام مسئولیت را با تخصیص مواجهه کرده است.^۱ بررسی مواد مختلف این قانون نشان می‌دهد که برای تأمین منابع مالی و جبران خسارت ناشی از حوادث خودرویی سازوکاری جمعی در قالب نظام «تعاون اجتماعی» ایجاد شده است که بدون لزوم ضرورت اثبات مسئولیت مدنی مسبب حادثه و منصرف از جایگاه اجتماعی مالک خودرو و نوع خودروی زیان‌دیده (خودروی لوکس) یا ارزش اقتصادی آن، خسارت مالی مالکان خودروهای غیر متعارف، با استفاده از ابزار متناظر نمودن خسارت، تا میزان مقرر در ماده ۸، به نحو برابر با مالکان خودروهای متعارف قابل جبران تلقی شده است. بر مبنای نظریه «تعاون اجتماعی»، حقی که قانون

۱- دایرة حقوقی قوه قضاییه در نظریه شماره ۲۶/۹/۱۳۹۸- ۷/۹/۱۴۷۶ مقرر کرده است، حکم تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری، عموماً قانون مربوط به مسئولیت مدنی را با تخصیص مواجهه کرده است و مطالبه مابقی خسارت تا حداکثر سقف تعهدات شرکت بیمه به طرفیت راننده مسبب حادثه قابل پذیرش نیست.
۲- قانون جدید حق جبران خسارت به سبب «حوادث ناشی از خودرو» در حالت فعال و متوقف را به طور عام پیش‌بینی کرده است که شامل مسئولیت مدنی ناشی از «سوانح رانندگی» یا حوادث ناشی از وضعیت فعال خودرو هم می‌شود. رابطه حوادث خودرویی و سوانح ناشی از رانندگی مبتنی بر رابطه عموم و خصوص مطلق است. در این زمینه ر.ک: عابدی و نادری، ۱۳۹۹: ۵۴

۳- در قانون بیمه اجباری، ۱۳۹۵ جبران خسارت فرع بر وجود مسئولیت مدنی مسبب حادثه نیست؛ بلکه صرف اثبات ورود خسارت ناشی از مداخله خودرو تکلیف جبران خسارت را بر عهده کارگزاران این نظام قرار می‌دهد. هدف قانون بیمه اجباری توزیع خسارت بین اعضای جامعه (دارندگان خودرو) است. برای مطالعه نظریات مبتنی بر عدالت توزیعی ر.ک: بادینی، ۱۳۸۴: ۳۹۹

از محل منابع جمعی برای جبران خسارت زیان‌دیدگان مقرر کرده، جز در موارد استثنایی که تخلف زیان‌دیده او را از حقوق و امتیازات مقرر در قانون محروم می‌کند، قابل استثناء و سلب شدن از او نیست و برخلاف خسارات جانی، که قانون در موارد محدود و استثنایی آن را قابل بازیافت تلقی کرده است، خسارات مالی پرداخت شده از طریق این نظام قابل بازیافت نیست.

در مورد رابطه نظام خاص جبران خسارت از طریق نظام جمعی با نظام حاکم بر مسئولیت مدنی مسبب حادثه هم می‌توان گفت زیان‌دیده اختیار دارد در صورت وجود مسئولیت مدنی برای مسبب حادثه، براساس هریک از مبانی قانونی حاکم بر دو نظام عام (مسئولیت مدنی) و خاص (قانون بیمه اجباری)، برای جبران خسارت خود به مسبب حادثه یا نظام تعاون اجتماعی مراجعه کند (جواهرکلام، ۱۴۰۰: ۵۰۳). به موجب نظریه تعاون اجتماعی، تعیین میزان تکلیف قانونی بیمه‌گر در جبران خسارت خودروهای غیرمتعارف، دلالتی بر تحدید مسئولیت مدنی او و مسبب حادثه ندارد و محدودیت در پرداخت خسارت یا جبران نوع خاصی از خسارات هم با اصل جبران کامل خسارت در تعارض نیست.

این در حالی است که در نظام‌های پیشرفته‌تر، از جمله فرانسه و آلمان، محدودیتی مشابه وجود ندارد و تأکید بر تأمین کامل زیان وارده صرف‌نظر از ارزش خودرو می‌شود. این مقاله در پی پاسخ به این پرسش است که آیا تعیین سقف جبران خسارت خودروهای غیرمتعارف در حقوق ایران، با اصول بنیادین مسئولیت مدنی و تأمین خسارت زیان‌دیده هماهنگ است؟ و همچنین چه تأثیری بر وضعیت حقوقی مقصر حادثه دارد؟

۱ - برخی نویسندگان با تلقی مبنای قراردادی مسئولیت، تعیین میزان مسئولیت بیمه‌گر در جبران خسارات را تحدید مسئولیت تلقی کرده و در خصوص انطباق آن با اصل جبران کامل خسارت و توجیه منطق حقوقی آن به مبانی مختلفی متوسل شده‌اند که اگر به دقت به تغییر مبنای قانون بنگریم ضرورتی به طرح مبانی فقهی و حقوقی توجیه قانون و بیان نظریه تحدید مسئولیت احساس نخواهد شد. در این خصوص ر.ک: قنوتی و علانی، ۱۳۹۷: ۲۹۰

۱. مفهوم شناسی

۱-۱. مفهوم خودروی غیرمتعارف در حقوق ایران

طبق ماده ۸ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ و آیین‌نامه تشخیص خودروهای غیرمتعارف، خودروی غیرمتعارف، خودرویی است که ارزش روز آن بیش از ۵۰ درصد سقف تعهد مالی بیمه اجباری باشد. ملاک تعیین ارزش خودرو، نرخ رسمی و روز بازار است که توسط کارشناسان رسمی ارزیابی می‌شود. به عبارت دیگر خودرویی که در زمان وقوع تصادف و طبق نظر ارزیاب خسارت بیمه یا کارشناس رسمی دادگستری، ارزش آن بیشتر از دیه کامل انسان یا ۵۰ درصد دیه در ماه‌های حرام است.

مبنای تفاوت خودروی متعارف و غیر متعارف، نرخ دیه است که ابتدای هر سال توسط قوه قضاییه اعلام می‌شود. بر همین اساس، در سال ۱۴۰۴ اگر خودروی شما بیشتر از ۱ میلیارد و ۶۶ میلیون تومان ارزش داشته باشد، جزو خودروهای لوکس یا نامتعارف محسوب می‌شود و اگر ارزش خودروی شما کمتر از این مبلغ باشد، در دسته خودروهای متعارف قرار می‌گیرد.

قانون‌گذار هدف از این محدودسازی را جلوگیری از تحمیل خسارات هنگفت به بیمه‌گران، جلوگیری از افزایش سرسام‌آور حق بیمه و حمایت از صنعت بیمه اعلام کرده است. اما پرسش اصلی آن است که آیا این رویکرد منجر به نادیده گرفتن اصل حمایت از زیان‌دیده نشده است؟

ایراد اصلی تعریف قانونی این است که مبنای ارزشی تعیین سقف، به عدالت در جبران خسارت آسیب‌دیده خدشه وارد می‌کند و موجب تبعیض میان دارندگان خودروهای متعارف و غیرمتعارف می‌شود. علاوه بر این، این محدودیت سبب انتقال بار مالی به مقصر حادثه می‌شود که خود چالش‌های عملی فراوانی دارد.

۲. نظام مسئولیت مدنی و جبران خسارت در ایران

۲-۱. جبران خسارت خودروهای غیرمتعارف

بر مبنای ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی و قواعد فقهی (مانند قاعده لاضرر و تسبیب)، جبران کامل زیان وارده هدف مسئولیت مدنی است. در نظریات دکترین حقوقی ایران نیز، جبران ناقص خسارت محل انتقاد است. برخی حقوقدانان بر مبنای مسئولیت قراردادی بیمه‌گر و تعهد تبعی او از مسئولیت بیمه‌گذار، معتقدند که قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ مسئولیت مدنی مسبب حادثه و بیمه‌گر را تحدید

کرده است (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۹۷: ۳۰۰ و بابائی، ۱۳۹۷: ۱۹۰). و خسارت مازاد بر حکم تبصرة ۳ ماده ۸ از بیمه گر و مسبب حادثه قابل مطالبه نیست. درحالیکه با در نظر گرفتن تغییر مبناي قانون که به اختصار به اصول و مباني آن اشاره کردیم، منظور قانون گذار از تبصرة ۲ ماده ۲ که مقرر می دارد: «در هر حال خسارت وارد شده از محل بیمه نامه وسیلة نقلیة مسبب حادثه پرداخت می گردد»، این بوده است که در صورت تعدد خودروهای زیان دیده در يك حادثه و تعدد بیمه گران آنها، خسارت زیان دیده از طریق بیمه گری پرداخت شود که خودروی موضوع آن توسط مقصر حادثه هدایت شده است و اگر جز این بود؛ در صدر این تبصره مقرر نمی شد: «مسئولیت دارنده وسیلة نقلیة در تحصیل بیمه نامه موضوع این قانون مانع از مسئولیت شخصي که حادثه منسوب به فعل یا ترك فعل او است نمیباشد...». استفاده از کلمة «صرفاً»، که در تبصرة ۳ ماده ۸ آمده است، ناظر بر صدر آن ماده و عبارت «حداقل مبلغ بیمه» است که به مفهوم حداقل «خسارت قابل جبران» است و طبق قانون، صرف نظر از نوع خودرو و متعارف یا غیرمتعارف بودن آن، خسارات مالکان خودرو به طور یکسان پرداخت می شود. در واقع قانون گذار در مقام جبران برابر خسارات زیان دیدگان از محل منابع جمعی صندوق تعاون اجتماعی از طریق متناظر نمودن خسارت خودروی غیرمتعارف با خودروی متعارف بوده است و به این وسیله درصدد برآمده تا از برداشت خسارت بیشتر توسط دارندگان خودروهای غیرمتعارف و گران قیمت جلوگیری کند. در سایة اندیشه تعاون اجتماعی و ایجاد منبعی جمعی و مشترک و خارج از دارایی مسببان حادثه است که می توان بدون ارتباط با مسئولیت مدنی مسبب حادثه، پرداخت برابر خسارت زیان دیدگان را توجیه کرد. به این دلیل است که باز یافت استثنایی خسارت بدنی از مسبب حادثه، با خسارت پرداختی به زیان دیده برابری نمی کند (ماده ۱۴) بنابراین بر مبناي این نظریه جز در موارد استثنایی که نقض آشکار قانون توسط زیان دیده یا تقصیر عمدی او در تقصیر و ایجاد ضرر موجب خسارت می گردد (ماده ۱۵)، نمی توان زیان دیده را از حقوق و مزایای قانونی محروم کرد. محرومیت های قانونی مقرر در قانون را نمی توان استثنائات مسئولیت قراردادی بیمه گر تلقی کرد.

از این رو نمی‌توان دلایلی همچون «وضعیت اقتصادی عامل زیان»، «تقصیر زیان‌دیده»، «عدم قابلیت پیش‌بینی ضرر» (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۹۷: ۳۹۲)، «قاعده لحفظ نظام و قاعده اقدام» (قنوتی و علانی، ۱۳۹۷: ۲۹۹)، «عدالت توزیعی» و «توزیع عادلانه ثروت» (عابدی و ناد، ۱۳۹۹: ۹۶). را منطق توجیه تحدید مسئولیت مدنی تلقی کرد، زیرا در حوادث رانندگی ضررهای مالی همواره قابل پیش‌بینی است و عدالت توزیعی هم اقتضا دارد که خسارت صاحبان خودروهای گران قیمت که حق بیمه بیشتری پرداخت می‌کنند و حوادث کمتری هم می‌آفرینند، به نحو کامل جبران شود (بابائی، ۱۳۹۷: ۱۸۸). نمی‌توان مالک خودروی غیر متعارف را به سبب به حرکت درآوردن آن اقدام به ضرر خود قلمداد کرد یا از پذیرش ضمني خطر توسط او سخن گفت. مقصر قلمداد کردن دارنده خودروی گران قیمت به صرف به حرکت درآوردن خودرو به دور از عدالت است. عدالت حکم می‌کند هر کس بار گناه خویش را به دوش کشد (یزدانیان، ۱۳۸۶: ۱۶۱).

اعتقاد به تحدید مسئولیت حوادث ناشی از خودرو با هیچیک از اهداف حقوقی (بادینی، ۱۳۸۴: ۵۲). از جمله اصل جبران کامل خسارات که نمودی عینی از قاعده اتلاف و تسبیب است، و پذیرش آن افزودن بر دامنه خسارات قابل جبران و حمایت هرچه بیشتر از زیان دیدگان اینگونه حوادث است (خادم سر بخش و سلطانی‌نژاد، ۱۳۹۲: ۳۷)، سازگار نبوده و روشن نیست که به چه دلیل باید از قاعده عمومی اصل کامل جبران خسارات چشم پوشی و مسئولیت مدنی راننده مسبب حادثه را محدود کرد (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۸: ۳۰۷). چگونه ممکن است از يك سو مسئولیت واردکننده

^۱ - برخی حقوقدانان معتقدند منطق تبصره ماده ۸ به سبب نحوه تعیین ریسک و محاسبه حق بیمه با اصول و قواعد بیمه‌ای سازگار است (بابائی، ۱۳۹۷: ۱۸۷). حدودیت مسئولیت مسبب حادثه بدین معناست که مالک خودرو گرانقیمت باید خساراتی را که ممکن است توسط وسایل نقلیه دیگر به او وارد می‌شود، پیش بینی و برای ریسک آن بیمه لازم را تهیه کند. پوشش این ریسک در نظام بیمه‌ای در قالب خرید بیمه اموال (بیمه بدن) صورت می‌گیرد. خود زیان دیده بهتر از هر کس دیگری از ابعاد وقوع حوادث قابل پیش‌بینی مطلع است و او بهتر از دیگران می‌تواند با دوراندیشی و تحصیل پوشش بیمه‌ای لازم، ضمن جلوگیری از کاستن از دارایی مثبت خود، از مزایای استفاده از خودروی گران قیمت نیز بهره مند شود (بابائی، ۱۳۹۶: ۲۵۳).

^۲ - استناد به قاعده اقدام و اسقاط احترام خودروی گران قیمت با واقعیت و نیت واقعی صاحبان این خودروها و اصل جبران کامل خسارت منطبق نیست، به ویژه که افزایش قیمت خودروها و افزایش نسبی نرخ دیه در سال‌های اخیر سبب شده درصد بیشتری از خودروهای موجود در زمره خودروهای گران قیمت قرار بگیرند (عابدی و ناد، ۱۴۰۰: ۴۰).

زیان را محدود کرد و از سویی دیگر انتظار داشت که رانندگان احتیاط‌ها و پیش‌بینی‌هایی لازم را مبذول دارند.

به سبب غلبه نظریه تحدید مسئولیت مسبب حادثه، هنوز رویه قضایی فرصت اظهار نظر جدی در این مورد را پیدا نکرده است. اداره حقوقی قوه قضاییه در نظریات متعددی با استدلال به اینکه «... صرف نظر از آنکه ممکن است اطلاق حکم مقنن... قابل انتقاد باشد، اما حکم قانونی است که احتمالاً با هدف جلوگیری از تحمیل مسئولیت پرداخت خسارت بیش از حد انتظار (متعارف)، به ویژه بر صاحبان خودروهای ارزان قیمت وضع شده است...»، مسئولیت مسبب حادثه را هم محدود به خسارت متناظر بر گرانترین خودروی متعارف تلقی کرده است.^۱ اداره حقوقی قوه قضاییه و برخی حقوقدانان تحدید مسئولیت مسبب حادثه و بیمه‌گر را به بیمه‌بدنه خودرو هم تسری داده‌اند (میرقاسمی، ۱۳۹۹: ۶۶)، درحالی‌که این امر خلاف قواعد حاکم بر بیمه خسارت (بیمه بدنه) و نظریه تعاون اجتماعی است.

۲-۲. مبنای مسئولیت بیمه‌گر در حوادث ناشی از خودرو

بیمه‌گر بر اساس قرارداد بیمه و محدودیت‌های قانونی مکلف به پرداخت خسارت تا سقف مقرر است. در خودروهای غیر متعارف، این سقف مانع جبران کامل خسارت از محل بیمه شده و بیمه‌گر، صرفاً مسئول جبران بخشی از زیان وارده است.

در زمان حاکمیت قوانین بیمه اجباری ۱۳۴۷ و ۱۳۸۷ در مورد مبنای مسئولیت دارنده مبانی مختلفی مطرح و مسئولیت بیمه‌گر هم به تبع آن قراردادی تلقی می‌شد (کاتوزیان، ۱۳۹۲: ۲۰۹ و صفایی و رحیمی، ۱۳۹۸: ۶۱). نظریه تقصیر، نظریه تقصیر مفروض و نظریه خطر از اینگونه نظریات

^۱ - برای ملاحظه نظریات مذکور در ذیل ماده ۸. ک: ریاست جمهوری ۱۴۰۰: ۳۶-۴۰ شعبه ۱۰۳ دادگاه عمومی تهران، به موجب دادنامه شماره ۹۹۰۹۹۷۰۱۱۰۰۲۳۳۹ مورخه ۱۳۹۹/۱۲/۲۳ ضمن اعلام تحدید مسئولیت مسبب حادثه، مازاد بر مبلغ قابل پرداخت از طریق بیمه ثالث را «دین طبیعی» (ماده ۲۶۶ ق.م) تلقی کرده و در مورد مالک وسیله نقلیه هم به اعتبار نقش مستقیم راننده در بروز خسارت، برای دارنده مسئولیتی قائل نشده است. اگرچه مسئولیت محض دارنده از قانون بیمه اجباری حذف شده است، لکن مسئولیت دارنده در مواردی که در موقعیت کارفرما قرار می‌گیرد (ماده ۱۲ قانون مسئولیت مدنی) یا در مواردی که او زمینه بروز خسارت را فراهم کرده به قوت و اعتبار خود باقی است. در این زمینه ر. ک: حیدری و سیفی، ۱۳۹۹: ۳۴.

۷۴ / فصلنامه علمی تخصصی فقه و حقوق معاصر / شماره ۳۲ - تابستان ۱۴۰۴ / بررسی تطبیقی تعیین سقف برای جبران خسارت در خصوص خودروی غیر متعارف و تأثیر آن نسبت به مقصر حادثه

است (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۹۷: ۳۵۱). برخی حقوقدانان هم مسئولیت بیمه‌گر را به تبع مسئولیت دارنده و بر مبنای «مسئولیت مدنی جمعی دارندگان خودرو» مطلق تلقی می‌کردند (صفایی و اورک بختیاری، ۱۳۹۳: ۷۹؛ بهرامی احمدی، ۱۳۸۸: ۲۱۱).

پس از تصویب قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، علاوه بر مبنای مذکور (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۸: ۱۷۳). نظریاتی همچون «تضمین گروهی» (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۸: ۶۷)، «سامانه مسئولیت مدنی جمعی دارندگان خودرو» (اورک بختیاری، ۱۳۹۱: ۲۰۱) و «تعاون اجتماعی» مورد توجه واقع شده و براساس مقررات قانون مجازات اسلامی ۱۳۹۲ در زمینه مسئولیت راننده نظریه «استناد عرفی زیان» بیش از نظریات دیگر مورد توجه قرار گرفت و مسئولیت از باب قاعده اتلاف متوجه راننده شد (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۸: ۳۰۰). به نظر ما در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ مبنای تکلیف قانونی بیمه‌گر تعاون اجتماعی است و قانون در مبنای مسئولیت مدنی دارنده و راننده به نظام عام مسئولیت بازگشته است. بر مبنای نظریه تعاون اجتماعی منابع دریافتی از دارندگان خودرو به محل جبران جمعی خسارات جانی و مالی زیان‌دیدگان اختصاص می‌یابد و بر این مبنا هر زیان‌دیده صرف‌نظر از جنسیت و دین و موقعیت اقتصادی (دارندگان خودروهای غیر متعارف) به نسبت برابر از منابع جمعی استفاده می‌کند، از این رو پرداخت برابر خسارت جانی (دیه) به زن و مرد و مسلمان و غیر مسلمان، برخلاف آنچه در رأی وحدت رویه شماره ۷۷۷-۱۳۹۸/۲/۳۱ هیأت عمومی دیوان عالی کشور آمده، از باب امتنان قانون‌گذار نیست و استفاده از ملاک و معیار تناظر که در تبصره ۴ ماده ۸ به کار رفته، صرفاً معیاری برای یکسان کردن میزان خسارات خودروهای آسیب دیده (متعارف و غیر متعارف) است و تحدید مسئولیت مدنی بیمه‌گر و مسبب حادثه نیست.

۲-۲-۱. نظام تعاون اجتماعی

اندیشه همبستگی اجتماعی و همیاری در جبران خسارت از دیرباز در جوامع بشری رواج داشته است (یزدانیان، ۱۳۹۳: ۲۰۵). در حقوق اسلام هم نهاد عاقله و بیت المال و نهاد «تکافل» مبتنی^۱

^۱ - نهاد تکافل به عنوان نمونه بارز و نظاممند مشارکت همگانی در جبران خسارت در کشور ایران مورد توجه قرار نگرفته است. در این نهاد یک صندوق وجود دارد که همگان در تأمین اعتبار آن مشارکت دارند تا جبران خسارات ناشی از خطرها را بدون امکان رجوع در بازیافت آن پوشش دهد. «تکافل» به معنی مسئولیت است. در این مورد ر.ک:

بر همین ضرورت است (جواهرالکلام، ۱۴۰۰: ۳۷۳)، لکن اصل شخصی بودن مسئولیت مانع از گسترش این اندیشه به نظام جبران خسارات می‌شد. به نظر می‌رسد که قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ بر این اندیشه استوار شده است تا بدون توجه به مسئولیت مدنی مسبب حادثه، خسارات زیان‌دیدگان را از محل منابع جمعی صندوق تعاون اجتماعی پرداخت کند. نهادهای مبتنی بر تعاون و همیاری اجتماعی معمولاً از سه رکن تأمین‌کنندگان سرمایه، کارگزاران گردآوری منابع مالی و توزیع‌کننده خسارت و نهاد حل و فصل اختلافات تشکیل می‌شوند؛ ساختار و عملکرد این سه رکن در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ هم به‌طور ضمنی متبلور شده است.

۲-۱-۲-۱. کارگزاران

کارگزاران این نظام حسب مواد ۲۱، ۵ و ۳۵ قانون بیمه اجباری، «بیمه‌گر»، «صندوق تأمین خسارت‌های بدنی» و «وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی» هستند که طبق قانون به دریافت منابع مالی و جبران خسارت می‌پردازند. در مرحله گردآوری سرمایه و تأمین منابع، بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی از کارگزاران اصلی این نظام هستند؛ در مرحله جبران خسارت، وزارت بهداشت و درمان هم به‌عنوان کارگزار سوم به انجام تکالیف قانونی می‌پردازد. به موجب ماده ۵ این قانون، شرکت سهامی بیمه ایران و سایر شرکت‌های معتبر مکلف‌اند با دارندگان وسایل نقلیه موتوری قرارداد بیمه منعقد کنند. بنابراین در ابتدا بیمه‌گر منابع مالی را دریافت و سپس بین کارگزاران این نظام تقسیم می‌کند. بیمه‌گر به‌عنوان یک کارگزار، برخلاف اصول حاکم بر نظام بیمه‌های مسئولیت، در این قانون حق تعیین تعرفه (حق بیمه) بر اساس میزان ریسک و خسارت قابل پیش‌بینی (عملیات بیمه‌گری) را ندارد (تبصره ۳ ماده ۱۸ و آیین‌نامه اجرایی آن)، بلکه سهم مشارکت دارندگان خودرو و سهم دولت در تأمین منابع صندوق تأمین خسارت‌های بدنی براساس قانون تعیین و ابلاغ می‌شود.

۲-۱-۲-۲. منابع مالی

تأمین بخش عمده منابع مالی صندوق تعاون اجتماعی بر عهده دارندگان وسایل نقلیه موتوری است. به موجب ماده ۲ این قانون تمامی دارندگان وسایل نقلیه موضوع این قانون مکلف‌اند وسایل نقلیه خود را به مقدار مندرج در مواد ۳ و ۸ این قانون بیمه کنند. علاوه بر تعرفه قانونی، سایر منابع مالی این نظام که در ماده ۴ و سایر مواد این قانون پیش‌بینی شده، شامل مبلغی معادل حداکثر یک سال حق بیمه اجباری وصولی از دارندگان مستتکف از اخذ بیمه‌نامه، مبالغ بازیافتی از مسببان

۷۶ / فصلنامه علمی تخصصی فقه و حقوق معاصر / شماره ۳۲ - تابستان ۱۴۰۴ / بررسی تطبیقی تعیین سقف برای جبران خسارت در خصوص خودروی غیرمتعارف و تأثیر آن نسبت به مقصر حادثه

حوادث خودرویی، ۲۰ درصد از کل هزینه‌های دادرسی و جزای نقدی وصولی قوه قضاییه و سازمان تعزیرات حکومتی، جرائم راهنمایی و رانندگی، درآمد حاصل از سرمایه‌گذاری و دیگر منابع مقرر در این قانون است که برای جبران خسارت زیان‌دیدگان، به ترتیب مقرر در قانون بیمه اجباری و یا دیگر قوانین خاص در اختیار «کارگزاران نظام تعاون اجتماعی» قرار می‌گیرند.^۱

۲-۱-۳. جبران خسارت

کارگزاران نظام تعاون اجتماعی در مرحله جبران خسارات، بیمه‌گر، صندوق تأمین خسارت‌های بدنی و وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی هستند که بر اساس احکام مقرر در قانون به جبران خسارت می‌پردازند. با توجه به نظریه تعاون اجتماعی، تکلیف کارگزاران این صندوق در جبران خسارات زیان دیده مانع از مسئولیت مدنی مسبب حادثه نیست. در نظام تعاون اجتماعی، اصل جبران کامل خسارت تحت تأثیر حق برابر در برداشت خسارت، همچون سایر نظام‌های جمعی مبتنی بر توزیع ضرر، از حیث پوشش نوع خسارت و مبلغ قابل جبران با محدودیت مواجه است.

^۱ - تبصره ماده ۵۵۱ قانون مجازات اسلامی ۱۳۹۲ مقرر می‌دارد: «در کلیه جنایاتی که مجنی علیه مرد نیست، معادل تفاوت دیه تا سقف دیه مرد از صندوق تأمین خسارتهای بدنی پرداخت می‌شود». در ماده ۵۵ از قانون تشدید مجازات اسیدپاشی و حمایت از بزه‌دیدگان ناشی از آن مصوب ۱۳۹۸/۷/۲۱ هم مقرر شده است: «در کلیه موارد مذکور در این قانون، مرتکب علاوه بر جبران خسارت های مقرر در ماده (۱۴) قانون آیین دادرسی کیفری مصوب ۱۳۹۲/۱۲/۴، ملزم به پرداخت هزینه های درمان بزه دیده می باشد. در صورتی که مرتکب با تشخیص قاضی رسیدگی کننده متمکن از پرداخت هزینه های درمان نباشد، هزینه های مربوطه از محل صندوق تأمین خسارتهای بدنی پرداخت می شود». ماده ۴ قانون ایمنی راه ها و راه آهن مصوب ۱۳۴۹/۴/۷ مقرر شده است: «ورود و عبور عابرین پیاده و انواع وسایط نقلیه غیرمجاز و عبور دادن دام در شاهراه ها و همچنین توقف وسایط نقلیه در خطوط عبور ممنوع است. هرگاه به جهات مذکور حادثه‌ای واقع شود که منجر به ضرب یا جرح یا قتل یا خسارت مالی شود، راننده مجاز که وسیله نقلیه او مجاز به حرکت در شاهراه باشد، نسبت به موارد فوق مسئولیتی نخواهد داشت... عدم مسئولیت راننده مذکور مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود». این حکم که به نحو مشابه، در ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۹۸/۹/۸ هم تکرار شده، جبران خسارت را مبتنی بر پایه اندیشه «تعاون اجتماعی» استوار کرده است. در این زمینه و جبران خسارت عابر پیاده، ر.ک: محبی و همکاران، ۱۳۹۹: ۴۷۴

۲-۲-۱-۴. حل و فصل اختلافات

در ماده ۳۹ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ نهاد مستقلی برای حل و فصل اختلافات مالی زیان دیده و بیمه‌گر پیش‌بینی شده است. این نهاد در مورد خسارت‌های جانی که قانون پرداخت فوری آن را مقرر کرده است، صلاحیتی ندارد؛ صلاحیت آن در خصوص اختلافات خسارات مالی زیان دیده و بیمه‌گر تا سقف مقرر در ماده ۸ این قانون است و در مورد حل و فصل اختلافات زیان دیده و مسببان حادثه فاقد صلاحیت است. در صورت جبران نشدن خسارت مالی، زیان دیده برای جبران خسارات مازاد بر مبلغ پرداخت شده از سوی بیمه‌گر، باید به مراجع قضایی مراجعه کند.

۲-۳. مسئولیت مقصر حادثه

در صورت کفایت نکردن تعهد بیمه‌گر، مقصر حادثه باید بر اساس مسئولیت شخصی، مابه‌التفاوت خسارت را جبران کند. با این حال، در عمل، ممکن است مقصر توان پرداخت این مابه‌التفاوت را نداشته باشد، که باعث عدم جبران کامل خسارت زیان‌دیده می‌شود.

۲-۴. رویه قضایی ایران

بررسی آراء محاکم قضایی نشان می‌دهد که دادگاه‌ها مقصر حادثه را مسئول پرداخت خسارت مازاد دانسته‌اند.

موضوع پرونده:

تصادف میان خودروی مقصر (خودروی متعارف) و خودروی زیان‌دیده (خودروی غیرمتعارف) با خسارت عمده به خودرو، و مطالبه زیان‌دیده برای دریافت خسارت کامل از بیمه و شخص مقصر.^۱
خلاصه رأی دادگاه:

دادگاه بدوی، بر اساس ماده ۸ قانون بیمه اجباری سال ۱۳۹۵ و آیین‌نامه تعیین خودروهای متعارف مصوب بیمه مرکزی، حکم به الزام بیمه‌گر به پرداخت خسارت تا سقف ارزش خودروی متعارف صادر کرده و مابه‌التفاوت خسارت واقعی وارده به خودروی غیرمتعارف را به‌عنوان مسئولیت شخصی مقصر حادثه تلقی کرده است.

تفسیر حقوقی رأی صادره

^۱ - دادنامه‌های شعبه ۲۶ تجدیدنظر استان تهران و نظریه مشورتی اداره حقوقی قوه قضائیه در سال ۱۴۰۲

۱. پذیرش محدودیت قانونی در پرداخت خسارت توسط بیمه‌گر

دادگاه با استناد به ماده ۸ قانون بیمه اجباری، بیمه‌گر را صرفاً تا سقف ارزش خودروی متعارف ملزم به پرداخت خسارت دانسته است. این تصمیم، مبتنی بر محدودیت صریح قانون‌گذار و مقررات بیمه مرکزی است. این امر نشان می‌دهد که بیمه‌گر نمی‌تواند مسئول جبران خسارت کامل خودروی غیرمتعارف باشد، حتی اگر زیان‌دیده فاقد تقصیر باشد.

۲. ارجاع مسئولیت مازاد به مقصر حادثه

دادگاه در بخش دوم رأی خود، مابه‌التفاوت خسارت وارده (خسارت واقعی منهای سقف تعیین‌شده) را در قالب مسئولیت شخصی متکی بر قاعده تسبیب (مواد ۱ قانون مسئولیت مدنی و ۵۰۹ قانون مجازات اسلامی)، متوجه شخص مقصر حادثه دانسته است. در نتیجه، مقصر حادثه باید مازاد خسارت را از اموال شخصی خود جبران کند.

۳. تبعات عملی رأی: تضعیف حقوق زیان‌دیده

اگرچه رأی دادگاه منطبق با قوانین موجود است، اما از دیدگاه عدالت جبرانی، زیان‌دیده با چالش‌هایی مواجه خواهد شد:

- ضرورت اقامه دعوی جداگانه علیه مقصر حادثه برای مطالبه مابه‌التفاوت خسارت؛
- احتمال عدم توان مالی مقصر حادثه و عدم تحقق جبران کامل خسارت؛
- طولانی شدن روند جبران خسارت و تحمیل هزینه‌های دادرسی بر زیان‌دیده.

۴. تحلیل تطبیقی و ارزیابی رأی از منظر اصول مسئولیت مدنی

در نظام‌های حقوقی پیشرفته همچون فرانسه و آلمان، جبران کامل خسارت اصل حاکم است و مسئولیت بیمه‌گر محدود به سقف تعیین‌شده نیست، یا سقف‌ها بسیار بالاست و با شرایط بازار تنظیم می‌شود. رأی دادگاه ایران، با تأکید بر محدودیت‌های قانونی، عدالت در جبران خسارت را به نفع بیمه‌گر قربانی کرده است.

۵. پیشنهاد اصلاحی در سیاست تقنینی

این رأی، نمونه‌ای از چالش‌های ناشی از ماده ۸ قانون بیمه اجباری است که در عمل موجب افزایش مسئولیت شخصی مقصر و تضعیف حقوق زیان‌دیده شده است. پیشنهاد می‌شود:

- قانون‌گذار در اصلاحیه‌های آینده، اصل جبران کامل خسارت را بدون محدودیت، مبنای عمل

بیمه‌گر قرار دهد؛

- شرکت‌های بیمه ملزم به ارائه بیمه‌های تکمیلی برای دارندگان خودروهای غیرمتعارف شوند؛
- یا، یک صندوق حمایتی برای جبران خسارت‌های مازاد در صورت ناتوانی مقصر ایجاد گردد.

نتیجه‌گیری

رای صادره در چارچوب قانون فعلی صحیح است، اما عدالت حقوقی در آن تأمین نشده است. نظام حقوقی ایران نیازمند بازنگری در نحوه تعیین سقف خسارت و مسئولیت بیمه‌گر است تا در عمل، زیان‌دیده قربانی محدودیت‌های قانونی نگردد و بار مالی غیرعادلانه بر مقصر حادثه تحمیل نشود.

۳. بررسی تطبیقی در نظام‌های حقوقی فرانسه و آلمان

۳-۱. حقوق فرانسه

در حقوق فرانسه، اصل حاکم بر جبران خسارت، اصل «Réparation Intégrale» یا جبران کامل خسارت است. این اصل که ریشه در فقه حقوقی فرانسه دارد، به معنای الزام مقصر یا بیمه‌گر به جبران تمامی زیان‌های وارده، صرف‌نظر از نوع یا ارزش خودروی آسیب‌دیده، است. بر اساس ماده ۱۲۴۰ قانون مدنی فرانسه، هرکس بدون مجوز قانونی موجب ورود ضرر به دیگری شود، ملزم به جبران آن است. هیچ محدودیت قراردادی یا قانونی، اصل جبران کامل را نقض نمی‌کند.

بیمه‌گر در حقوق فرانسه، متعهد به جبران خسارت واقعی است؛ حتی اگر این خسارت مربوط به خودروی لوکس یا غیرمتعارف باشد. بدین ترتیب، مسئولیت مقصر حادثه به سبب پوشش کامل بیمه‌ای، عملاً محدود می‌شود و زیان‌دیده نیازی به مراجعه به مقصر حادثه ندارد. به عبارت دیگر این اصل ایجاب می‌کند که زیان‌دیده بدون توجه به نوع خودروی آسیب‌دیده، خسارت واقعی وارده را دریافت کند. حتی اگر خودروی آسیب‌دیده لوکس یا خاص باشد، بیمه‌گر مکلف به پرداخت کامل خسارت است. قوانین فرانسه به محدودسازی خسارت بر مبنای ویژگی‌های خودرو اعتقادی ندارد.

۳-۲. حقوق آلمان

در آلمان، قانون مدنی (BGB) و مقررات بیمه، اصول مسئولیت مدنی و جبران خسارت را تعیین می‌کند. ماده ۸۲۳ قانون مدنی آلمان مسئولیت مبتنی بر تقصیر را پذیرفته و اصل بر جبران واقعی خسارت است. بیمه شخص ثالث اجباری خودرو، پوشش کامل خسارت وارده را پیش‌بینی می‌کند.

بیمه‌گر تا سقف تعهدات قراردادی خود مسئول است اما اگر خسارت وارده از تعهدات بیمه‌گر فراتر رود، زیان‌دیده حق مراجعه مستقیم به مقصر حادثه را بدون هیچ محدودیتی دارد. در عمل، شرکت‌های بیمه با ارائه پوشش‌های تکمیلی، مانع مواجهه مقصر حادثه با خسارت‌های سنگین می‌شوند.

در عمل، شرکت‌های بیمه آلمانی با ارائه پوشش‌های متناسب، از مواجهه مقصر حادثه با مسئولیت‌های شخصی گسترده جلوگیری می‌کنند. بنابراین، برخلاف ایران، خسارت وارده به خودروی غیرمتعارف نیز بدون محدودیت قانونی جبران می‌شود.

۳-۳. تحلیل تطبیقی

نظام‌های فرانسه و آلمان، به جای تعیین سقف قانونی برای جبران خسارت، تأکید بر توسعه پوشش‌های بیمه‌ای مناسب داشته‌اند. حمایت از زیان‌دیده در این نظام‌ها، مقدم بر حمایت از بیمه‌گر در نظر گرفته شده است. در ایران اما، رویکرد حمایتی از بیمه‌گر، منجر به تحمیل بار مالی بر زیان‌دیده و مقصر حادثه شده است.

۴. تأثیر تعیین سقف جبران خسارت بر مقصر حادثه در ایران

۴-۱. تشدید مسئولیت شخصی مقصر حادثه

در حقوق ایران، پس از سقف تعهدات بیمه‌گر، مسئولیت شخصی مقصر حادثه فعال می‌شود. این وضعیت به ویژه در تصادفات منجر به خسارت‌های کلان به خودروهای لوکس، بار مالی سنگینی برای مقصر حادثه ایجاد می‌کند. حتی افراد فاقد توان مالی، پس از صدور حکم دادگاه، در معرض توقیف اموال یا اعمال ماده ۲ قانون نحوه اجرای محکومیت‌های مالی قرار می‌گیرند.

۴-۲. افزایش دعاوی ثانویه و اطاله دادرسی

سقف تعیین‌شده در ماده ۸، موجب شده زیان‌دیدگان پس از دریافت مبلغ بیمه، ناگزیر به اقامه دعاوی مجدد علیه مقصر حادثه برای مطالبه مابه‌التفاوت خسارت شوند. این وضعیت، سبب تعدد دعاوی، اطاله دادرسی و هزینه‌های مضاعف برای دستگاه قضایی و طرفین می‌شود.

۴-۳. تضييع حقوق زیان دیدگان

اصل جبران کامل زیان، که هدف مسئولیت مدنی است، به دلیل تعیین سقف، در موارد متعددی محقق نمی‌شود؛ چرا که مقصر حادثه عملاً توان پرداخت ندارد. به این ترتیب، زیان دیده بخشی از خسارت خود را متحمل می‌شود.

۴-۴. ناهمخوانی با اصل عدالت توزیعی

محدودیت جبران خسارت، موجب می‌شود که دارنده خودروی لوکس، در موقعیت زیان دیده، برخلاف عدالت، حمایت کافی دریافت نکند. درحالی که تقصیر از جانب وی نبوده است. در نظام‌های پیشرفته، عدالت ایجاب می‌کند که متضرر صرف نظر از نوع مال زیان دیده، به طور کامل جبران خسارت شود.

۵. راهکارهای اصلاح قانون در ایران

۵-۱. حذف محدودیت قانونی ماده ۸

پیشنهاد نخست، حذف محدودیت تعیین شده در ماده ۸ قانون بیمه اجباری است. اصل جبران کامل زیان باید بر محدودیت‌های قراردادی و حمایتی از بیمه‌گر غلبه داشته باشد.

۵-۲. توسعه بیمه‌های مکمل برای خودروهای غیرمتعارف

بیمه مرکزی می‌تواند شرکت‌های بیمه را ملزم به ارائه بیمه‌های مکمل و اختیاری برای دارندگان خودروهای غیرمتعارف کند تا خسارت‌های احتمالی پوشش داده شود.

۵-۳. ایجاد صندوق جبران خسارت‌های سنگین

با الگوبرداری از صندوق‌های حمایتی در نظام‌های دیگر، می‌توان نهادی مستقل جهت جبران خسارت‌هایی که پرداخت آن از توان مقصر حادثه خارج است، پیش‌بینی کرد.

۵-۴. افزایش نظارت بر نحوه محاسبه سقف خودروی متعارف

ضروری است شاخص‌های تعیین خودروی متعارف و سقف جبران خسارت، به طور شفاف و منصفانه و با مشارکت کارشناسان مستقل تعیین شود.

نتیجه

بررسی تطبیقی نشان داد که در حقوق ایران، تعیین سقف برای جبران خسارت خودروهای غیرمتعارف گرچه با هدف حمایت از بیمه‌گر و کنترل بازار صورت گرفته، اما موجب تضییع حقوق زیان‌دیده و تحمیل بار مالی سنگین به مقصر حادثه شده است. در نظام‌های فرانسه و آلمان، با تأکید بر اصل جبران کامل خسارت و توسعه بیمه‌های مناسب، از چنین چالش‌هایی جلوگیری شده است. به عبارت دیگر در نظام حقوقی ایران، تعیین سقف برای جبران خسارت خودروهای غیرمتعارف موجب محدود شدن مسئولیت بیمه‌گر شده، اما این امر منجر به انتقال مسئولیت مازاد به مقصر حادثه گردیده است. با وجود آن که این سازوکار در جهت حمایت از صنعت بیمه قابل توجیه است، اما در عمل، حمایت کافی از زیان‌دیده به عمل نمی‌آورد، به‌ویژه زمانی که مقصر حادثه توان پرداخت مابه‌التفاوت را نداشته باشد. در مقابل، در نظام‌های حقوقی فرانسه و آلمان اصل جبران کامل خسارت بر هر نوع ملاحظه اقتصادی غلبه داشته و محدودیتی مشابه با حقوق ایران وجود ندارد.

با نگاهی دقیق به قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ که بر پایه اندیشه جمعی شدن جبران خسارات وضع شده است، این نتیجه حاصل می‌شود که این قانون برای جبران خسارات زیان‌دیده نظامی جمعی مبتنی بر تعاون اجتماعی را بنیان نهاده است که خسارات جانی و مالی زیان‌دیده و خسارات وارده به خودروهای متعارف و غیرمتعارف، و حتی خودروهای خودران که در ظاهر فاقد راننده و مسبب حادثه است، تا میزان مقرر در قانون، به نحو برابر پرداخت می‌شود. تعیین میزان مسئولیت بیمه‌گر در پرداخت خسارت وارده به خودروهای غیرمتعارف، که از طریق معیار متناظر ساختن خسارت آنها با خسارت خودروهای متعارف انجام می‌پذیرد، به منزله تحدید مسئولیت بیمه‌گر و مسئولیت مسببان حادثه نیست. مسئولیت شخصی مسببان حادثه به موجب قواعد عمومی مسئولیت به قوت خود باقی است و قانون بیمه اجباری که از طریق منابع جمعی برخی از انواع خسارت و بخشی از خسارات وارده را پرداخت می‌کند، قواعد عمومی مسئولیت مدنی را تخصیص نزده است و با اصل جبران کامل خسارات هم در تعارض نیست.

پیشنهاد می‌شود قانون‌گذار ایران با اصلاح ماده ۸ قانون بیمه اجباری، تفکیک مسئولیت بیمه‌گر و مقصر را با لحاظ اصل حمایت از زیان‌دیده به‌عنوان اصل بنیادین مسئولیت مدنی، مورد بازنگری قرار دهد و اصلاح قوانین موجود و حرکت به سوی اصل جبران کامل خسارت، به‌ویژه در حوزه خودروهای غیرمتعارف، ضروری به نظر می‌رسد. ارائه راهکارهایی مانند حذف محدودیت‌های

۸۳/ فصلنامه علمی تخصصی فقه و حقوق معاصر/ شماره ۳۲- تابستان ۱۴۰۴/ بررسی تطبیقی
تعیین سقف برای جبران خسارت در خصوص خودروی غیرمتعارف و تأثیر آن نسبت به مقصر حادثه

قانونی، گسترش پوشش‌های بیمه‌ای و ایجاد صندوق‌های حمایتی می‌تواند به تقویت کارایی و
عدالت نظام حقوقی ایران کمک کند.

منابع

- اورک بختیاری، حسنعلی. (۱۳۹۱). مبانی و اصول مسئولیت مدنی حوادث خودرو. چاپ اول. تهران: کالج.
- بابایی، ایرج. (۱۳۹۷). حقوق مسئولیت مدنی و الزامات خارج از قرارداد. چ دوم، تهران: میزان.
- بابائی، ایرج. (۱۳۹۶). حقوق بیمه. ویرایش سوم، چاپ چهاردهم، با تجدیدنظر و اضافات. تهران: سمت.
- بادینی، حسن. (۱۳۸۴). فلسفه مسئولیت مدنی. چ اول، تهران: شرکت سهامی انتشار.
- بهرامی احمدی، حمید. (۱۳۸۷). تحلیلی بر قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری زمینی در برابر شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷ و اصلاحیه قانون مزبور مصوب ۱۳۸۷. مجله پژوهش های تعلیم و تربیت اسلامی، ۲ (۳)، ۹۳-۱۱۸.
- جواهرکلام، محمدهادی. (۱۴۰۰). اصول و مبانی جبران خسارت های بدنی. چاپ اول. تهران: شرکت سهامی انتشار.
- خادم سربخش، مهدی؛ سلطانی نژاد، هدایت اله. (۱۳۹۲). اصل قابلیت جبران کلیه خسارات. مجله مبانی فقهی حقوق اسلامی، ۶ (۲)، ۴۸-۲۱.
- صفایی، سید حسین، و حبیب الله رحیمی. (۱۳۹۸). مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد). چاپ دوازدهم. تهران: سمت.
- صفایی، سید حسین، و حسنعلی اورک بختیاری. (۱۳۹۳). مبنای مسئولیت بیمه گر حوادث خودرو در مقایسه با حقوق انگلیس. دوفصلنامه حقوق تطبیقی، ۱ (۱).
- صفایی، سید حسین؛ رحیمی، حبیب الله (۱۳۹۸). مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد). چ دوازدهم، تهران: سمت.
- عابدی، محمد؛ محمدتقی، نادى. (۱۳۹۹). مسئولیت مدنی و نظام جبران خسارت در حوادث رانندگی. تهران: شرکت سهامی انتشار.
- عسگرزاده، علیرضا. (۱۳۹۸). بیمه مسئولیت و طرح های خاص در صنعت بیمه ایران. چ دوم، تهران: پژوهشکده بیمه.
- قنواتی، جلیل، و صابر علانی. (۱۳۹۷). مبنای تحدید مسئولیت در خسارات مالی ناشی از حوادث رانندگی (تبصره سه ماده ۸ قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵). مطالعات فقه و حقوق اسلامی، ۱۰ (۱۹).
- کاتوزیان، ناصر. (۱۳۹۲). الزام های خارج از قرارداد، مسئولیت مدنی. قواعد عمومی، ج ۱، تهران: دانشگاه تهران.
- کاتوزیان، ناصر. (۱۳۹۳). الزام های خارج از قرارداد، مسئولیت مدنی، مسئولیت های خاص و مختلط. ج ۲، تهران: دانشگاه تهران.
- کاتوزیان، ناصر، و محسن ایزانلو. (۱۳۹۷). مسئولیت مدنی، بیمه مسئولیت. جلد سوم. تهران: گنج دانش.

۸۵/ فصلنامه علمی تخصصی فقه و حقوق معاصر / شماره ۳۲- تابستان ۱۴۰۴/ بررسی تطبیقی تعیین سقف برای جبران خسارت در خصوص خودروی غیرمتعارف و تأثیر آن نسبت به مقصر حادثه

- محبی، محسن؛ سیفی زینبا، غلامعلی؛ حیدری شهباز، شیرزاد. (۱۳۹۹). سیاست تقنینی و قضایی ایران و انگلستان در قبال میزان تقصیر عابر پیاده و راننده در فرض برخورد وسیله نقلیه با عابر پیاده، مجله حقوق خصوصی، ۱۷ (۲)، ۴۵۷-۴۵۳.
- میرقاسی، سیدجواد. (۱۳۹۹). محشای قانون بیمه اجباری خسارت وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵. تهران: پژوهشکده بیمه.
- یزدانیان، علی رضا. (۱۳۸۶). قواعد عمومی مسئولیت مدنی. تهران: میزان.
- یزدانیان، علیرضا. (۱۳۹۳). مطالعه تطبیقی اندیشه جمعی شدن مسئولیت مدنی در حقوق فرسائه و ایران و آثای علمی آن بر نحوه جبران خسارت. فصلنامه حقوق، ۴۳ (۳)، ۲۲۱-۲۰۳.
- بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران، بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های مرتبط، ۱۴۰۳
- نظریه مشورتی اداره کل حقوقی قوه قضائیه در خصوص مسئولیت مقصر حادثه، ۱۴۰۲.
- شعبه ۲۶ دادگاه تجدیدنظر استان تهران، دادنامه شماره ۹۰/۲۶/۱۴۰۲.
- ماده ۱۲۴۰ قانون مدنی فرانسه
- ماده ۸۲۳ قانون مدنی آلمان (BGB)