

سازوکار جبران خسارت ناشی از سوانح خودروهای خودران^۱

شیرزاد حیدری شهباز*، محسن محبی**، غلامعلی سیفی زیناب***

چکیده

تولید و عرضه خودروهای خودران از رؤیا به واقعیت پیوسته و استفاده از این نوع خودروها در بسیاری از کشورها رو به گسترش است. در پیشرفته‌ترین نوع این خودروها، سامانه کنترل و هدایت خودرو به طور کامل جای عامل انسانی را گرفته است. از این رو، قطع نظر از مباحث مرسوم موضوع حقوق مسئولیت مدنی، آنچه در بدو امر جلب توجه می‌کند سازوکار جبران خسارت ناشی از حوادث این گونه خودروهاست. بر این اساس پرسشی که در پی پاسخ آن هستیم این است که اگر مسئولیت بیمه‌گر مبتنی بر تعاون اجتماعی باشد؛ آیا نظام جبران خسارت ناشی از حوادث خودرویی که در حال حاضر در نظام حقوقی ایران حکم فرماست می‌تواند پاسخ‌گوی جبران خسارت حوادث ناشی از این گونه خودروها هم باشد؟ بر اساس نتایج حاصل از تحقیق حاضر که با استفاده از روش تحلیلی - توصیفی انجام شده است با تبیین مبنای مسئولیت مقرر در «قانون بیمه اجباری خسارت وارد شده به شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵/۲/۲۰» بر مبنای «تعاون اجتماعی»، پاسخ مثبت است.

واژگان کلیدی: جبران خسارت، حوادث خودرویی، سامانه مسئولیت مدنی جمعی، سامانه جبران جمعی خسارات، خودروهای خودران، نظریه تعاون اجتماعی

۱. این مقاله برگرفته از رساله دوره دکتری تخصصی نویسنده اول تحت عنوان «مسئولیت دارنده و راننده خودرو و تعهدات بیمه‌گر در بیمه شخص ثالث، در پرتو تحولات تقنینی در حقوق ایران و مطالعه تطبیقی با حقوق انگلستان» با راهنمایی آقای دکتر محسن محبی در دانشگاه آزاد اسلامی است.

* دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، دانشکده حقوق، هیات و علوم سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی (واحد علوم و تحقیقات)، تهران، ایران (نویسنده مسئول)
shirzad.heidari51@gmail.com

** استادیار گروه حقوق عمومی و بین‌الملل، دانشکده حقوق، هیات و علوم سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی (واحد علوم و تحقیقات)، تهران، ایران
sd.mohebi@gmail.com

*** استادیار گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق، دانشگاه شهیدبهبشتی، تهران، ایران
gh.seifi.z@gmail.com

مقدمه

از حدود یک قرن پیش، در نتیجه انقلاب صنعتی و افزایش صدمات بدنی نظام مسئولیت مدنی به چالش کشیده شد. در اثر گسترش استفاده از وسایل حمل و نقل و تولید، به تدریج نظریه‌های سنتی حاکم بر مسئولیت مدنی جای خود را به نظریه‌های جبران جمعی خسارت دادند. در کنار نظام‌های عام جبران خسارت، در حوزه خسارت‌های بدنی نظام‌های خاصی هم با هدف افزایش همبستگی اجتماعی پیش‌بینی شد که از طریق بیمه‌های مسئولیت و ایجاد صندوق‌های جبران خسارت، بر اساس عدالت توزیعی جبران خسارت را تحت پوشش قرار می‌دادند. این نظام‌های خاص الزاماً تابع نظام مسئولیت مدنی نیستند؛ بلکه در بیشتر موارد علی‌رغم اینکه مسئولیت مدنی تحقق نیافته، تکلیف جبران خسارت زیان‌دیده را به عهده می‌گیرند.^۱ این نظریه‌ها سنگ بنای نظام جبران خسارت نوینی شدند که برخلاف روش‌های جبران خسارت مبتنی بر نظام سنتی مسئولیت مدنی تکلیف جبران خسارت در حوزه‌های خطرآفرین، نظیر حوادث ناشی از خودرو را بر عهده جامعه قرار می‌دهد (Abraham, 2008: 39-68). این نظام‌ها با راهکارها و منابع مالی و کارگزاران مشخص، هنوز هم یکی از سازوکارهای درخور توجه و تحسین‌برانگیز جبران خسارت در حقوق مسئولیت و مسئولیت ناشی از حوادث هستند که تاکنون پا به عرصه وجود گذاشته‌اند. منتقدان این سازوکار، در عین انتقاد از آن، مایل به برگشت به نظام سنتی جبران خسارت مبتنی بر مسئولیت مدنی نیستند (Abraham & Rabin, 2019: 128).

تحولات روزافزون در زمینه تولید خودرو و پیشرفت‌های چشمگیر آن و تولید خودروهای خودران حکایت از انقلابی دیگر دارد که نظام مسئولیت مدنی و نظام جبران خسارت ناشی از سوانح رانندگی و حوادث خودرویی را در شرف ورود به عصری جدید قرار داده است. به سخن دیگر، بشر در شرف گذار به عصر جدیدی در صنعت حمل و نقل هوایی^۲ و زمینی است که در حوزه

۱. در قانون بیمه اجباری خسارت وارد شده به شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵، جبران خسارت فرع بر وجود مسئولیت و اثبات آن و ایجاد مسئولیت مدنی برای مسئولیت بیمه‌گذار و مسبب حادثه نیست؛ هدف قانون بیمه اجباری توزیع خسارت بین اعضای جامعه (دارندگان خودرو) و ایجاد مسئولیت اجتماعی برای دولت است (در ماده ۲۴ بخشی از منابع مالی صندوق تامین خسارت‌های بدنی از محل بودجه سالیانه تامین می‌شود). بنابراین لازمه جبران خسارت زیان‌دیدگان، اثبات فعل زیان‌آور مسبب حادثه و اثبات رابطه سببیت نیست، صرف اثبات ورود خسارت ناشی از مداخله خودرو تکلیف جبران خسارت را بر عهده کارگزاران این نظام قرار می‌دهد. این قانون از اصول و قواعد خاص بیمه‌ای و مسئولیت مدنی تبعیت نمی‌کند.

۲. این تحولات در صنعت هوانوردی و هواپیماهای بدون سرنشین و بدون خلبان هم در شرف وقوع است.

خودرو می‌توان از آن به عصر خودروهای خودران^۱ یاد کرد. بنابراین سؤال این است که آیا نظام جبران خسارت ناشی از حوادث خودرویی که در حال حاضر در نظام حقوقی ایران حکم فرماست؛ می‌تواند پاسخ‌گوی حوادث ناشی از این‌گونه خودروها هم باشد؟ به نظر می‌رسد نظام جبران خسارت مبتنی بر تعاون اجتماعی که در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ ترسیم شده است می‌تواند به این نیاز و ضرورت هم پاسخ بگوید. نظریاتی که حقوق‌دانان آمریکایی در این خصوص طرح و ارائه کرده‌اند قابل توجه است.

در نظریه «تعاون اجتماعی» سازوکاری برای جبران خسارات بدنی و مالی ارائه شده است که پیش از این در آثار حقوقی به آن نپرداخته‌اند. با اعمال و اجرای این نظریه نه تنها جبران خسارات ناشی از سوانح خودروهای خودران، بلکه بسیاری از مسائل مرتبط با جبران خسارات ناشی از حوادث خودرویی که قبل از قانون بیمه اجباری ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵ بر مبنای نظام فقهی و حقوقی قابل توجیه نبود، حل می‌شود؛ از جمله این موارد برابری دیه صرف نظر از جنسیت و دین زیان‌دیدگان، امکان جبران خسارت مالی کامل خودروهای لوکس و غیرمتعارف از مسبب حادثه، ماهیت خسارت پرداختی، تغییر مفهوم ثالث و گسترش دامنه آن، پرداخت خسارت بدون توجه به اثر قوه قاهره و دخالت زیان‌دیده و امکان پرداخت خسارت برابر به وراثت زیان‌دیده است که می‌توان از این مبنا در سایر حوزه‌های جبران خسارت بدنی و بیمه‌ای^۲، به منظور ایجاد وحدت در نظام

۱. خودروها به اعتبار میزان دخالت عامل غیرانسانی در به حرکت درآوردن و هدایت آن به شش دسته تقسیم می‌شوند. خودروی خودران آن دسته از خودروهایی است که هدایت و کنترل آن به طور کامل در اختیار سامانه خودران است و تنها نقش عامل انسانی در این خودرو به کار انداختن آن است. در خصوص دسته‌بندی این گونه خودروها به اعتبار میزان دخالت عامل غیرانسانی در هدایت آن‌ها بنگرید به:

SAE International's report classifies vehicles into six categories. SAE, the Society of Automotive Engineers, is a U.S.-based, globally active professional association and standards developing organisation for engineering professionals in various industries. See: <https://www.sae.org/news/press-room/2018/12/sae-international-releases-updated-visual-chart-for-its-%E2%80%9Clevels-of-driving-automation%E2%80%9D-standard-for-self-driving-vehicles> (Last seen 4 November 2020).

در فارسی بنگرید به: (برزگر و الهام، ۱۳۹۹: ۲۰۸-۲۰۶).

۲. تفکیک کردن نظام جبران خسارت و نظام بیمه‌ای به حوادث خودرویی و غیرخودرویی و آثار متفاوت آن‌ها توجیه منطقی و عادلانه ندارد. نظام بیمه اجباری کارگران اگر به این نظام ملحق شود و از آن تبعیت کند، علاوه بر افزایش منابع مالی این نظام، جبران خسارات آن‌ها بدون توجه به ضرورت بررسی مسئولیت کارفرما یا کارگر امکان‌پذیر می‌شود.

مسئولیت هم استفاده کرد. در نظریه «نظام تعاون اجتماعی» مسئولیت صندوق تعاون اجتماعی مستقل از مسئولیت مسبب و مسئولین حوادث خودروبی از جمله؛ دارنده، راننده، تولیدکننده، توزیع‌کننده و غیره است و در صورتی که آنان در بروز حادثه و ایجاد خسارت دخالت داشته باشند، مسئولیت صندوق در جبران خسارت، نافی مسئولیت عام آن‌ها که می‌تواند بر مبنای دیگری استوار شود، نخواهد بود.^۱ تأکید این مقاله بر نظام جبران خسارت جمعی ناشی از خودروهای خودران در نظام آمریکایی و نظام تعاون اجتماعی است که شاکله قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ را تشکیل می‌دهد. بر این اساس ابتدا نظریات حقوق‌دانان آمریکایی طرح خواهد شد و بعد از آن ضمن ارائه برخی از جنبه‌های حقوقی نظریه «نظام تعاون اجتماعی» و ارکان آن، برخی از آثار نظریه مذکور که مؤید برقراری نظام تعاون اجتماعی در حوزه خسارات وارده بر عابرین پیاده هم هست مورد اشاره واقع می‌شود. لازم به ذکر است که قوانین و مقررات حاکم بر جبران خسارت عابرین پیاده که مسئولیت بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی را بدون تقصیر راننده مقرر نموده بر مبنای تعاون اجتماعی استوار است و تفسیر این قوانین به‌عنوان استثنا بر مسئولیت قراردادی بیمه‌گر صحیح به نظر نمی‌رسد (حیدری شهباز و همکاران، ۱۳۹۹: ۴۷۵-۴۵۳).

۱. دکترین آمریکایی نظام جبران خسارت ناشی از خودروهای خودران

کشور آمریکا در کنار کشورهایمانند انگلستان^۲ از جمله کشورهایی است که تولید و استفاده از خودروهای خودران در آن در حال فراگیر شدن است. به همین مناسبت حقوق‌دانان این کشور

۱. مسائل مربوط به جمع مبنای مختلف مسئولیت و مسئول پرداخت خسارت که در قوانین مدنی و مسئولیت مدنی و قانون مجازات اسلامی آمده و در مباحث مربوط به مسبب حادثه و مسئول جبران خسارت از مباحث بحث‌برانگیز است؛ با پذیرش «نظام تعاون اجتماعی» مرتفع خواهد شد. برخی از حقوق‌دانان با نگاه به مبنای مسئولیت در قانون مجازات اسلامی که بر اساس نظریه استناد عرفی زیان استوار شده است، مبنای مسئولیت در قانون بیمه اجباری را به پیروی از مبنای مسئولیت مسبب حادثه استناد عرفی زیان عنوان کرده‌اند؛ در حالیکه مبنای مسئولیت در قانون بیمه اجباری مستقل از مسئولیت مسبب حادثه و مبتنی بر تعاون اجتماعی است. در مورد رویکرد قانون مجازات اسلامی در خصوص معیار احراز رابطه سببیت یا استناد بنگرید به: (برهانی و بادکوبه ای هزاوه، ۱۴۰۰: ۷۹-۷۵).

۲. در کشور انگلستان در مورد مسئولیت مدنی ناشی از خودروهای خودران و جبران خسارات ناشی از آن، در سال ۲۰۱۸ قانون مستقلی تصویب شد. در خصوص این قانون بنگرید به:

Automated and Electric Vehicles Act 2018. Available at: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2018/18/contents/enacted> (Last seen January 8, 2021);

و در خصوص تحلیل و بررسی این قانون بنگرید به: (Channon et al, 2019).

درصد طرح و ارائه نظریاتی درخصوص مسئولیت مدنی ناشی از سوانح این‌گونه خودروها و سازوکار مناسب جبران خسارات ناشی از سوانح آن‌ها برآمده‌اند. دو نظریه «سامانه مسئولیت جمعی تولیدکنندگان خودرو»^۱ و «نظام مسئولیت دمرحله‌ای»^۲ درخور توجه بیشتری هستند. هر دو نظریه بر مسئولیت محض تولیدکنندگان بنا نهاده شده‌اند، با این تفاوت که نظریه اول مبتنی بر مسئولیت محض تولیدکنندگان است، بی‌آنکه به تأثیر رفتار سایر عوامل دخیل در ایجاد حادثه توجه شود، ولی در نظریه دوم تأثیر رفتار سایر عوامل در ایجاد حادثه نیز در تحلیل نهایی و مسئولیت مدنظر قرار گرفته‌اند.^۳ آنچه از این دو نظریه در این مقاله مورد توجه قرار گرفته، سازوکار جبران خسارات ناشی از خودروهای خودران است. بر همین اساس ابتدا سازوکار جبران خسارات در سامانه مسئولیت جمعی تولیدکنندگان خودرو و بعد از آن سازوکار جبران خسارات در نظام مسئولیت دمرحله‌ای موضوع بحث قرار خواهد گرفت.

۱-۱. سازوکار جبران خسارات در سامانه مسئولیت جمعی تولیدکنندگان خودرو

هسته اصلی سازوکار جبران خسارات در این سامانه صندوقی است که تأمین اعتبار منابع آن به‌طور کامل بر عهده تولیدکنندگان خودروهای خودران قرار دارد. در ابتدا تولیدکنندگان به نسبت سهمی که از بازار فروش خودرو دارند مکلف به تأمین اعتبار صندوق خواهند بود و به تدریج میزان مشارکت تولیدکنندگان با توجه به سهم خودروهای تولیدی آن‌ها در سوانح جاده‌ای تعیین خواهد شد (Abraham & Rabin, 2019: 169).

بر اساس این نظریه خسارات ناشی از صدمات بدنی ناشی از خودروی خودران صرفاً از محل این صندوق پرداخت می‌شود، مگر صدماتی که در اثر قصور مالک به وی وارد شود (Abraham & Rabin, 2019: 150). بر این اساس خسارت‌هایی که از محل این صندوق پرداخت می‌شود شامل

1. Manufacturer Enterprise Responsibility.
2. Two-step liability regime.

۳. همچنین در خصوص مبانی مسئولیت تولیدکنندگان خودروهای خودران و قابلیت اعمال مبانی سنتی مسئولیت ناشی از طراحی و تولید خودروهای خودران بنگرید به:

(Wittenberg, 2016:1). Available at:
https://publish.illinois.edu/illinoisblj/2016/01/07/automated-vehicles-strict-products-liability-negligence-liability-and-proliferation/#_ftn14. (Last visited November 14, 2020)

(Wilkov & Arko, 2017: 47) Available at:
https://www.tuckerellis.com/webfiles/files/DRI%20For%20The%20Defense_Wilcov%20and%20Arko_April%202017.pdf (Last visited November 14, 2020); (Chopra, & Laurence, 2011: 139; Fairgrieve, 2005) The online version of the book is available at:
<https://doi.org/10.1017/CBO9780511493850> (Last visited November 14, 2020).

هزینه‌های بیمارستان و حقوق و مزایایی است که زیان‌دیده از دریافت آن محروم شده است و شامل خسارات مالی نمی‌شود (Abraham & Rabin, 2019: 151). لذا مالک خودروی خودران، جهت پوشش خسارت‌های مالی، بر اساس قواعد سنتی بیمه ناگزیر از تحصیل پوشش بیمه بدنه است.^۱ با برقراری این سامانه تمامی خسارات بدنی ناشی از سوانح خودروهای خودران منحصراً از محل این صندوق جبران می‌شود. بنابراین نمی‌توان برخی از صدمات را ناشی از عیب تولید در معنی سنتی آن قلمداد کرد و برخی از سوانح را به ویژگی خودران بودن خودرو نسبت داد؛ زیرا تشخیص اینکه سانحه ناشی از ویژگی خودران بودن خودرو است یا غیر آن، اگر غیرممکن نباشد، دشوار به نظر می‌رسد (Abraham & Rabin, 2019: 156). صاحبان این نظریه خسارت تنبیهی و مسئولیت ناشی از فعل ثالث و دخل و تصرف مالک در خودرو را خارج از تعهدات این صندوق می‌دانند (Abraham & Rabin, 2019: 159-160).

بر اساس نظریه مورد بحث، تکلیف تحصیل بیمه از دارنده خودرو ساقط نمی‌شود، زیرا مسئولیت مدنی دارنده یا راننده در برخی از موارد همچنان به قوت خود باقی است. به‌طور مثال می‌توان به موردی اشاره کرد که در آن کاربر سامانه رانندگی اتوماتیک را متوقف می‌کند و خود به رانندگی می‌پردازد. با وقوع سانحه رانندگی و ورود خسارت، بیمه‌گر به قائم‌مقامی از بیمه‌گذار برای بازیافت خسارت به صندوق مراجعه می‌کند و مستندات و دلایل وقوع حادثه و ایراد صدمات به بیمه‌گذار را به صندوق ارائه می‌دهد (Abraham & Rabin, 2019: 169). صندوق بعد از دریافت مستندات سانحه و صدمات وارده می‌تواند ادعای خسارت را نپذیرد یا بخشی از آن را بپذیرد. در صورت حدوث اختلاف بین صندوق و بیمه‌گر، حل اختلاف با یک نفر قاضی مستقر در محل تشکیلات صندوق خواهد بود و رأی قاضی در این مورد قطعی است مگر در مواردی که قاضی در صدور رأی به اوضاع و احوال پرونده توجه کافی نکرده باشد (Abraham & Rabin, 2019: 171).

۱-۲. ارزیابی سامانه مسئولیت جمعی تولیدکنندگان خودرو

در این نظام، پیش‌بینی صندوق جبران خسارت به‌منزله تعیین محل خاص برای جبران خسارت‌های بدنی است. زیان‌دیده به راحتی می‌تواند خسارت خود را از محل این صندوق دریافت کند. تأمین اعتبار منابع صندوق برعهده تولیدکنندگان گذاشته شده است که به‌نوبه خود منجر به افزایش کیفیت محصولات می‌شود. زیرا هدف تولیدکننده جلوگیری از ایجاد سانحه و

۱. طرح اولیه قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ هم بر این اساس استوار بود که دارنده در زمینه خسارات مالی ناگزیر از تحصیل پوشش بیمه بدنه باشد لکن در کمیسیون اقتصادی مجلس لایحه دولت تغییر کرد و این مورد حذف شد.

کاهش هزینه است (Davola, 2018: 606). برابر بودن سهم تولیدکنندگان خودروهای خودران در تأمین اعتبار منابع صندوق، انگیزه تولیدکنندگان برای کاهش سوانح ناشی از این خودروها را نیز تحت الشعاع قرار می‌داد. این در حالی است که متفاوت بودن سهم هریک از تولیدکنندگان در تأمین اعتبار منابع صندوق به جهت توجه به نرخ سوانح ناشی از تولیدات آن‌ها، نسبت به برابر بودن مسئولیت آن‌ها در تأمین اعتبار منابع صندوق راه حل بهتری است (Davola, 2018: 606).

این سامانه در عین برخورداری از مزیت‌های گفته شده مصون از انتقاد نیست. انتقاد می‌کنند که سنگ بنای آن تئوری مسئولیت محض تولیدکنندگان خودروهای خودران، بدون توجه به امکان دخالت مؤثر عوامل دیگر در سوانح خودرویی است و به همین دلیل امکان دارد تولید و عرضه انبوه این خودروها که در مقایسه با خودروهای معمولی از خطای رانندگی کمتری برخوردار است با تأخیر مواجه شود. در این سامانه صرفاً به یک جنبه از مسئله، یعنی حمایت و تأمین امنیت کاربران خودروهای خودران پرداخته شده است (Davola, 2018: 606).

برخی از نویسندگان به‌طور مبسوط‌تر به تضاد بین این دو مصلحت اشاره کرده‌اند و در راستای ایجاد توازن بین آن‌ها استدلال می‌کنند که هرگاه سیستم رانندگی خودکار بهتر از عامل انسانی عمل کند، کاهش نرخ سوانح باید متناسب به آن باشد نه ارتقای سایر جنبه‌های ایمنی خودرو، از این رو باید اقداماتی انجام داد که در جهت پذیرش فناوری از طریق کاهش هزینه آن باشد نه اینکه موجب تحمیل هزینه به آن‌ها بشود (Abbott, 2018: 22).

در صورت اعمال تئوری مسئولیت محض تولیدکنندگان، بدون توجه به نقش سایر عوامل در ایجاد حادثه، تولیدکنندگان خودروهای خودران صرفاً زمانی با خیال آسوده می‌توانند خودروهای خودران را در مقیاس تجاری تولید کنند که قادر به ارزیابی و برآورد خسارت ناشی از آن‌ها باشند و هزینه مربوطه را به مصرف‌کننده تحمیل کنند. به همین سبب اجرای قواعد مسئولیت محض تولیدکنندگان بدون توجه به نقش سایر عوامل در ایجاد حادثه، منجر به تأخیر انداختن تولید انبوه خودروهای خودران و ورود آن‌ها به بازار مصرف خواهد شد. در حالی که سیستم رانندگی این خودروها به مراتب ایمن‌تر از عامل انسانی عمل می‌کند.^۱ از سوی دیگر، با احتساب خسارت‌های محتمل ناشی از این خودروها قیمت آن‌ها نیز افزایش می‌یابد و مصرف‌کنندگان رغبتی برای خرید آن‌ها نخواهند داشت. افزایش قیمت، این خودروها را تبدیل به کالایی لوکس می‌کند و ورود آن‌ها به

1. The presence of potential chilling effects is also present in the case of application of current product liability rules. See: (Schellekens, 2015: 506-517).

بازار مصرف عمومی را به تأخیر می‌اندازد (Davola, 2018: 607).

به این دلیل و به منظور ایجاد سازش بین این دو ملاحظه، قوانین ناظر بر این خودروها باید به نحوی تدوین شوند که ضمن تحمیل مسئولیت به تولیدکنندگان، مانع از سرمایه‌گذاری بر روی تولید این خودروها و افزایش قیمت آن‌ها نشود. نکته دیگری که در این سامانه به آن توجه نشده است، ایرادات سنتی وارد بر تئوری مسئولیت محض است. به عبارت دیگر، در این سامانه، ارتباطی بین شدت عیب منجر به سانحه و غرامتی که باید به این دلیل پرداخت شود برقرار نشده است. به دیگر سخن، از آنجایی که غرامت بر اساس صدمات بدنی وارده به زیان‌دیده محاسبه می‌شود، هیچ نوع ارتباطی بین میزان اشتباه تولیدکننده و تکلیف او به جبران غرامت وجود ندارد (Shavell, 1980: 1-25).

در این سامانه عیوب ناشی از اشتباه فاحش تولیدکننده مشمول خسارت تبیهی است (Abraham & Rabin, 2019: 159-160) اما در مقابل عیب ناشی از اشتباه جزئی و غیرقابل پیش‌بینی، منجر به تقلیل مسئولیت تولیدکننده در مقابل زیان‌دیده نمی‌شود. این تفاوت نگرش به اشتباه فاحش و جزئی تولیدکنندگان، مبتنی بر این عقیده است که نرم‌افزارهایی که اشتباه زیادتری در تولید آن ارتکاب یافته باشد منجر به سوانح بیشتری خواهند شد و بازار این سهل‌انگاری را تنبیه خواهد کرد، لکن خسارت با توجه به میزان صدمات محاسبه می‌شود نه بر اساس فراوانی سوانح و چون این امر تحت تأثیر عوامل زیادی قرار دارد؛ در موارد عینی نمی‌توان به نتیجه‌ای قطعی دست یافت (Davola, 2018: 608). مسلم است که در این سامانه سازوکاری طراحی شده است که دارای چهارچوب لازم برای جبران خسارت زیان‌دیدگان سوانح خودرویی است ولی از فقدان بافت مناسب رنج می‌برد. به عبارت دیگر، در این سامانه تلاش و عدم دقت یا عدم تلاش و دقت تولیدکننده در ارزیابی خسارت مد نظر قرار نمی‌گیرد و صرفاً حکم به پرداخت حداقل کل خسارات بدنی توسط او داده شده است.

تأمل در مورد سامانه مورد بحث حکایت از آن دارد که دخالت میزان تقصیر تولیدکنندگان در بروز سوانح رانندگی ناشی از خودروهای خودران به‌طور کلی نادیده گرفته نشده است، بلکه بعد از پرداخت خسارات بدنی از محل صندوق موضوع این سامانه، هریک از تولیدکنندگان در فرضی که دو خودروی خودران در ایجاد حادثه دخالت داشته باشند به میزان خسارتی که ایجاد کرده‌اند مکلف به جبران کسری منابع صندوق خواهند بود (Davola, 2018: 608).

این نظریه به دنبال توزیع پنهان خسارت و تحمیل جبران خسارت به اشخاصی است که از نظر مالی، توانایی هدایت آن را به سمت گروهی از افراد دارند. در این نظریه، تولیدکننده در موقعیتی است که می‌تواند زیان را به سمت مشتریان انتقال دهد و خسارت را بین آن‌ها توزیع کند.

۳-۱. نظام مسئولیت جمعی دومرحله‌ای

منتقدان سامانه مسئولیت جمعی تولیدکنندگان خودرو ضمن انتقاد از برخی از جنبه‌های این سامانه، نظامی موسوم به نظام مسئولیت دومرحله‌ای مبتنی بر ارزیابی تقصیر را به جای مسئولیت محض پیشنهاد می‌کنند. وجه مشترک سامانه مسئولیت جمعی تولیدکنندگان و نظام مسئولیت دومرحله‌ای وجود صندوق جبران خسارت در هر دو نظام است، با این تفاوت که ۵۰ درصد از اعتبار صندوق مورد نظر در نظام مسئولیت دومرحله‌ای از سوی تولیدکنندگان و ۵۰ درصد دیگر آن از محل منابع عمومی تأمین می‌شود. تولیدکنندگان در مرحله اولیه تشکیل این صندوق به طور مساوی مسئول تأمین ۵۰ درصد از اعتبار آن خواهند بود ولی به محض اینکه اطلاعات لازم در مورد نرخ سوانح در دسترس قرار گرفت، سهم هریک از تولیدکنندگان در تأمین اعتبار ۵۰ درصد سهم تولیدکنندگان، بر اساس میزان خساراتی محاسبه خواهد شد که توسط خودروهای آن تولیدکننده ایجاد می‌شود (Davola, 2018: 610).

در صورت بروز سانحه، زیان‌دیده علیه صندوق طرح دعوا خواهد کرد و یک نفر قاضی که در محل صندوق به خدمت اشتغال دارد مکلف به بررسی تقصیر در فرایند احراز مسئولیت است. در صورتی که تقصیر تولیدکننده توسط قاضی احراز شود وی مکلف به جبران خسارت زیان‌دیده خواهد بود. برعکس در مواردی که تقصیر تولیدکننده منجر به ایجاد خسارت نشده باشد خسارات وارد شده به زیان‌دیده از محل صندوق پرداخت خواهد شد. در این مدل، برخلاف مدل قبلی نظام جبران خسارت، عامل زیان مکلف به جبران تمامی خسارت‌های زیان‌دیده اعم از مالی و بدنی خواهد بود (Davola, 2018: 610-611).

در نظام دومرحله‌ای دو ملاک برای احراز تقصیر معرفی شده‌اند؛ نخست، وجود خطا (error) در نرم‌افزار که منجر به رفتار غیرعادی در رفتار وسیله نقلیه شده است؛^۱ دوم، عدم تطابق فناوری مورد استفاده تولیدکننده با فناوری‌های روز خودروهای خودران. در صورت وجود هر یک از این دو عنصر، تقصیر تولیدکننده احراز خواهد شد و در نتیجه وی مکلف به جبران خسارت خواهد بود. در نظر نویسندگانی که این نظام را به عنوان نظام جایگزین سامانه مسئولیت جمعی تولیدکنندگان معرفی می‌کنند، برقراری این نظام در مقایسه با برقراری سامانه مسئولیت جمعی تولیدکنندگان منجر به حصول نتایج بهتری می‌شود. در این نظام نه تنها رفاه حال مصرف‌کنندگان تضمین می‌شود،

۱. وجود چنین خطایی بر اساس اطلاعات ارائه شده از سوی وسیله نقلیه خودران قابل احراز خواهد بود.

بلکه ورود انبوه این خودروها به بازار مصرف نیز تسهیل خواهد شد.

نظام مسئولیت دومرحله‌ای دارای مزیت‌هایی از جمله انصاف و شفافیت در ارزیابی، ایجاد انگیزه برای سرمایه‌گذاری و ارتقای سطح کیفیت محصولات و کاهش کلی قیمت خودروهای خودران است و نسبت به نظام تک‌مرحله‌ای از مزیت بیشتری برخوردار است.^۱ نکته قابل ذکر در این دو نظریه این است که در هر دو نظریه در ابتدا سخن از جمعی شدن مسئولیت تولیدکنندگان خودروهای خودران به میان آمده است اما در هر دو نظریه به صندوقی اشاره شده است که خسارات از محل آن پرداخت می‌شود که اشخاصی مسئول تأمین اعتبار آن هستند و اشخاصی دیگر کارگزاران آن. در نظریه دوم این عناصر نمود بیشتری یافته است و این نظریه تا آنجا پیش رفته

۱. هدف از ارزیابی میزان تقصیر نه تنها دخالت دادن آن در مرحله تسهیم مسئولیت است بلکه تحقق عدالت ماهوی و دامن زدن به مسئولیت تولیدکنندگان در مقابل جامعه نیز از اهداف دیگر آن است. تحقیق در مورد میزان تقصیر هر یک از تولیدکنندگان در ایجاد حادثه امری اجتناب‌ناپذیر است که قاضی باید آن را به عنوان ابزاری برای محاسبه سهم هر یک از عوامل زیان در بروز خسارت در نظر بگیرد. این امر به نوبه خود منجر به ایجاد و افزایش شفافیت در کل فرایند تسهیم زیان خواهد شد و این پیام را به تولیدکنندگان خواهد داد که در صورت عدم دقت کافی مستقیماً مسئول خسارات ناشی از قصور خود خواهند بود (Davola, 2018: 610). طرفداران نظریه سامانه مسئولیت جمعی دو مرحله‌ای بر این عقیده‌اند که نظام مسئولیت دومرحله‌ای انگیزه مناسبی برای نوآوری در زمینه خودروهای خودران خواهد بود. از یک سو، تولیدکنندگان به خاطر داشتن مسئولیت محض همواره در اندیشه ارتقای کیفیت محصولات خود خواهند بود و از سوی دیگر، با دخالت میزان تقصیر در جبران خسارت و در نتیجه کاهش سهم پرداختی در تأمین اعتبار منابع صندوق باعث سرمایه‌گذاری بیشتر به منظور اجتناب از پرداخت سهم بیشتر خواهد شد. علاوه بر این، از آنجایی که یکی از پارامترهای ارزیابی و احراز تقصیر تولید خودروهای منطبق با به روزترین فن‌آوری‌های موجود در این بخش از اقتصاد است، تولیدکنندگان در استفاده از آن‌ها با هم به رقابت خواهند پرداخت. بنابراین، تولیدکنندگان جهت اجتناب از افزایش سهم در تأمین اعتبار منابع صندوق به استفاده از فن‌آوری بهتر روی خواهند آورد (Davola, 2018: 611). حمایت‌های مالی عمومی و دولتی از صندوق منجر به کاهش هزینه تولید می‌شود. دلیل کاهش قیمت، عدم تحمیل بخشی از هزینه‌های تولید به مصرف‌کنندگان است. به‌طور قطع کاهش قیمت این خودروها باعث تسریع در روند ورود انبوه آن‌ها به بازار مصرف خواهد شد. مزیت کمک‌های دولتی محدود به این دو مورد نیست بلکه از سوی دیگر با گسترش استفاده از این خودروها نرخ سوانح رانندگی رو به کاهش می‌گذارد و هزینه ناشی از این سوانح نیز به تبع آن کاهش پیدا می‌کند. بخشی از منابع این صندوق از محل مالیات تأمین می‌شود. به نظر می‌رسد بهترین نوع مالیات در این مورد مالیات بر درآمد باشد، زیرا از این طریق هزینه تأمین اعتبار صندوق بین عموم توزیع می‌شود. در مورد ایرادات وارد بر تأمین اعتبار صندوق از محل درآمدهای مالیات بر درآمد و پیشنهاد وضع مالیات بر فروش (Davola, 2018: 611-612).

که تأمین اعتبار صندوق را به اشخاصی به غیر از تولیدکنندگان خودروهای خودران تسری داده است. به این ترتیب، حقیقت امر آن است که هر دو نظریه و به‌ویژه نظریهٔ دوم در ماهیت مبتنی بر جمعی شدن جبران خسارت هستند نه جمعی شدن مسئولیت. در قسمت بعدی مقاله به نمود عینی سامانهٔ جمعی جبران خسارت در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ اشاره خواهد شد که بی‌شبهت به سازوکار جبران خسارت در نظام مسئولیت دو مرحله‌ای نیست.

۲. نظام جبران خسارات ناشی از حوادث خودرویی در حقوق ایران

در نظام حقوقی ایران در صورتی که خودروی خودران بر اساس سامانهٔ خودکاربری موجب به بار آمدن خسارت شود، چاره‌ای نیست جز اینکه با استناد به قواعد عمومی مسئولیت و عیب در طراحی و تولید و بر مبنای نظریهٔ تقصیر اقدام به مطالبهٔ خسارت کرد. این امر زیان‌دیده را در جبران خسارت با دشواری مواجه می‌کند؛ زیرا سایر مبنای سستی که در مورد مبنای مسئولیت دارنده و تولیدکننده به وجود آمده‌اند دشواری‌های خاص خود را دارند.^۱ قانون حمایت از مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶/۴/۲۴ که فقط ناظر بر مسئولیت عرضه‌کنندهٔ خودرو می‌باشد؛ در مادهٔ ۳ این قانون موضوع جبران خسارت را به قانون بیمهٔ اجباری احاله داده و عملاً کارایی لازم را ندارد (نک: بادینی و همکاران ۱۳۹۱: ۶۴-۳۹)، بنابراین باید در پی تبیین نظریهٔ دیگری بود.

در میان نظریاتی که درخصوص جبران جمعی خسارت ناشی از حوادث خودرویی ارائه شده‌اند؛ نظریهٔ «سامانهٔ مسئولیت مدنی جمعی دارندگان وسایل نقلیه» به نظرات حقوق‌دانان آمریکایی نزدیک تر است. ابتدا به بررسی این نظریه می‌پردازیم، سپس «نظریهٔ تعاون اجتماعی» را که قانون بیمهٔ اجباری ۱۳۹۵ بر آن اساس استوار شده است بیان خواهیم کرد.

۲-۱. نظام جبران خسارت مبتنی بر «سامانهٔ مسئولیت مدنی جمعی دارندگان خودرو»

برخی از حقوق‌دانان بعد از تصویب قانون بیمهٔ اجباری سال ۱۳۸۷ و مباحثی که درخصوص مسئولیت مدنی دارنده مطرح شد، به‌منظور تطبیق قانون با واقعیات موجود نظریهٔ جدیدی با عنوان «سامانهٔ مسئولیت مدنی جمعی» ارائه کردند. به اعتقاد ایشان، «به‌منظور حل معضل ناشی از سوانح رانندگی کل نظام رفت‌وآمد خودروها به‌عنوان یک واحد در نظر گرفته شده و همهٔ دارندگان خودرو، به‌صورت مشترک و جمعی مسئول جبران حد قابل‌قبولی از همهٔ خسارات تلقی شده‌اند که این واحد کلی به بار می‌آورد. در واقع کل خسارت‌ها بر دارندگان خودرو توزیع می‌شود. آنان

۱. در مورد مسئولیت مدنی تولیدکننده و مبنای مربوط به مسئولیت قراردادی و قانونی تولیدکننده، نک: کاتوزیان،

سرمایه لازم برای جبران خسارت‌ها را فراهم می‌کنند اما خود به‌طور مستقیم رو در روی زیان‌دیدگان قرار نمی‌گیرند. برای پرداخت خسارت‌ها نهادهای دیگری پیش‌بینی شده و آنان پاسخ‌گوی زیان‌دیدگان هستند.» (اورک بختیاری، ۱۳۹۱: ۲۰۱) مطابق این نظریه قانون‌گذار از طریق قانون بیمه اجباری تمام خسارات ناشی از حوادث خودرو را به‌عنوان یک واحد کلی نگریسته و همه دارندگان خودرو را به‌عنوان یک مجموعه مسئول جبران کل خسارت وارد شده دانسته است. بدین ترتیب سرمایه لازم گردآوری و در اختیار صندوق تأمین خسارت‌های بدنی و بیمه‌گران قرار می‌گیرد تا خسارت زیان‌دیدگان را جبران کنند (اورک بختیاری، ۱۳۹۱: ۲۰۱).

در این نظریه سامانه مسئولیت مدنی جمعی به یک شرکت سهامی عام تشبیه شده است که «تأمین‌کننده سرمایه آن همه دارندگان خودرو و مدیران و کارگزاران آن شرکت‌های بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی هستند. تفاوت این است که شرکت سهامی درصد جلب سود برای سهام‌داران، ولی سامانه جمعی درصد دفع زیان از دارندگان خودرو است. در شرکت‌های سهامی عام میزان مسئولیت هر سهام‌دار به اندازه آورده او به شرکت است. مجموع آورده‌ها سرمایه شرکت را تشکیل می‌دهد و سهام‌دار در برابر اشخاص ثالث نسبت به بدهی‌های مازاد بر سرمایه شرکت مسئولیتی ندارد. در سامانه مسئولیت جمعی میزان مسئولیت هر دارنده خودرو به اندازه سرمایه‌ای است که برابر مقررات به سامانه آورده است. مجموع آورده‌ها کفاف جبران مجموع خسارت‌ها را می‌دهد. به همین دلیل شرکت‌کننده در سامانه، به‌عنوان دارنده خودرو (نه راننده) مسئولیتی بیش از آورده ندارد» (صفایی و اورک بختیاری، ۱۳۹۳: ۴۰).

در نقد این نظریه گفته شده است: «تبعیت کامل قانون‌گذار از این نظریه خالی از اشکال نیست، چراکه مثلاً اگر خودرویی که دارنده آن به تکلیف قانونی عمل کرده و آن را بیمه کرده دزدیده یا غصب شود و دزد یا غاصب در مدتی که بیمه برقرار است با آن تصادف کند، مطابق بند «ت» ماده ۱۵ قانون بیمه اجباری (مصوب ۱۳۹۵) بیمه‌گر پس از پرداخت خسارت، به دزد یا غاصب مراجعه و خسارت پرداختی را از وی دریافت می‌کند که این امر مخالف نظریه مورد بحث است؛ چراکه مطابق این نظریه قرار بود خسارت زیان‌دیده توسط کلیه دارندگان وسایل نقلیه جبران گردد و دریافت خسارت مجدد از دزد و غاصب توجیه ندارد و بدین ترتیب برای یک خسارت دو بار جبران خسارت صورت می‌پذیرد» (محمدی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۴۱).

در خصوص توسعه این سامانه هم پیشنهاد شده است که سامانه مسئولیت مدنی جمعی، بر این مبنا که تحمیل هزینه‌های حوادث رانندگی بر اشخاصی است که می‌توانند به‌گونه‌ای کارا از آن پیشگیری کنند توسعه یابد و علاوه بر دارندگان خودرو، سایر گروه‌های اجتماعی مرتبط با خودرو

مانند رانندگان فاقد خودرو، عرضه کنندگان خودرو و متصدیان حمل و نقل مسافر جزو این سامانه قرار گیرند و بیمه مسئولیت مدنی برای آنان نیز اجباری شود (صفایی و اورک بختیاری، ۱۳۹۳: ۴۷). برخی از نویسندگان در توسعه گستره شمول این سامانه و توسعه آن به موارد دیگر معتقدند که می‌توان دایره سامانه مسئولیت جمعی را بیشتر افزایش داد و متصدیان حمل و نقل بار، وزارت راه و شهرسازی، شهرداری و تولیدکنندگان خودرو را نیز به این سامانه اضافه نمود؛ زیرا خسارات مالی و جانی ناشی از حوادث رانندگی در شمار هزینه‌های خارجی است که تولیدکنندگان خودرو از تحمل آن معاف هستند، در حالی که منطقاً باید با درونی کردن هزینه‌های خارجی، آن‌ها را در شمار هزینه‌های تولید به حساب آورد (عابدی و ناد، ۱۳۹۹: ۷۵-۷۴). این نظریه مسئولیت بیمه‌گر را تابع مسئولیت قراردادی ناشی از عقد بیمه می‌داند و در بحث مسئولیت مسبب حادثه، برخلاف نظریه تعاون اجتماعی، معتقد است که دارنده بیش از حق بیمه مسئولیت دیگری ندارد.

۲-۲. نظام جبران خسارت مبتنی بر تعاون اجتماعی

اندیشه ضرورت همبستگی اجتماعی و همیاری افراد جامعه در جبران خسارت از دیرباز در جوامع بشری رواج داشته است (یزدانیان، ۱۳۹۲: ۲۰۵). نهاد «تکافل»^۱ در حقوق اسلام و برخی از کشورهای اسلامی مبتنی بر همین ضرورت است، لیکن اصل شخصی بودن مسئولیت به‌ویژه در سوانح رانندگی بر این اندیشه غلبه داشته و اجازه نمی‌داد که این اندیشه به نظام مسئولیت و نظام جبران خسارات ناشی از سوانح خودرویی راه پیدا کند. از این رو حقوق‌دانان همواره تلاش کرده‌اند تا مسئولیت دارنده را بر مبنای دیگر استوار کنند. قانون‌گذار در آخرین اراده خود اندیشه ضرورت تعاون افراد جامعه در جبران خسارات ناشی از حوادث خودرویی را در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ اعمال کرده است و به این ترتیب نظامی برای جبران خسارت ناشی از حوادث خودرویی طراحی کرده

۱. نهاد تکافل به عنوان نمونه بارز و نظام‌مند مشارکت همگانی در جبران خسارت، آن گونه که در نظام حقوقی و اقتصادی برخی از کشورهای اسلامی وجود دارد در کشور ایران مورد توجه قرار نگرفته است. در این نهاد یک صندوق وجود دارد که همگان در تامین اعتبار آن مشارکت دارند تا جبران خسارات ناشی از خطرات قابل پیش‌بینی را بدون امکان رجوع در بازیافت آن پوشش دهد. «تکافل» به معنی ضمانت یا مسئولیت است. این لفظ از نظر اقتصادی می‌تواند به معنی مسئولیت مشترک، ضمانت مشترک، تضمین جمعی و تعهدات جمعی باشد که افراد یک جامعه در برابر ضرر و زیان وارد شده به جان یا مال اشخاص بر عهده می‌گیرند. در این مورد بنگرید به: (Ma'Sum, Billah et al, 2019: 1-2).

است که برای جبران خسارات ناشی از خودروهای خودران هم کارایی دارد. ما این سازوکار را «نظام تعاون اجتماعی» در جبران خسارات ناشی از سوانح رانندگی و حوادث خودرویی می‌نامیم و خواهیم دید این نظام با سامانه مسئولیت مدنی جمعی دارندگان خودرو متفاوت است.

۳-۲. نظام تعاون اجتماعی جبران خسارت در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵

اصولاً سامانه‌های جمعی جبران خسارات یا صندوق‌های جبران جمعی خسارت که در پی اجتماعی کردن خطرها و توزیع ضرر و افزایش همبستگی و تعاون اجتماعی در جبران خسارات زیان‌دیدگان هستند؛ از سه رکن تأمین کنندگان سرمایه، کارگزاران گردآوری منابع مالی و توزیع خسارت و نهاد حل‌وفصل اختلافات تشکیل می‌شوند. این نظام‌ها در مرحله جبران خسارت به دنبال تعیین مقصر حادثه یا مسئولین و مسببین ورود خسارت بر نمی‌آیند. این سه رکن در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ متبلور شده است. نمایان شدن سه رکن مذکور در این قانون منجر به طرح این اندیشه می‌شود که این قانون برخلاف قوانین سابق نظامی را بنا نهاده است که جبران تمامی خسارات ناشی از حوادث خودرویی را منصرف از مسئولیت مدنی مسببین حادثه بر عهده دارد.

۴-۲. منابع مالی «صندوق تعاون اجتماعی»

تأمین بخش عمده منابع مالی صندوق تعاون اجتماعی برعهده دارندگان وسایل نقلیه موتوری است. به موجب ماده ۲ این قانون کلیه دارندگان وسایل نقلیه موضوع این قانون مکلفند وسایل نقلیه خود را به مقدار مندرج در ماده ۸ این قانون بیمه کنند. حسب ماده ۳، دارنده وسیله نقلیه مکلف است برای پوشش خسارت‌های بدنی وارد شده به راننده مسبب حادثه، حداقل به میزان دیه یک مرد مسلمان در ماه‌های غیرحرام بیمه حوادث اخذ کند.^۱ سایر منابع مالی پیش‌بینی شده در قانون شامل ۸ درصد از حق بیمه اجباری، مبلغی معادل حداکثر یک سال حق بیمه اجباری که از دارندگان مستنکف از انعقاد بیمه وصول می‌شود، مبالغ بازیافتی از مسببان حوادث و دیگر منابع مقرر در مواد ۲۰ و ۲۴ قانون است که در حال حاضر منابع مالی نظام «صندوق تعاون اجتماعی» را تأمین می‌کنند.

۱. در ماده ۳ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ بجای کلمه «دیه» از کلمه «جبران خسارت» استفاده شده است. استفاده از کلمه «خسارت» این سوال را در پی دارد که آیا ماهیت خسارت بدنی برخلاف قواعد حاکم بر دیه به نظام عام مسئولیت مدنی تغییر کرده است یا اینکه استفاده از این کلمه که به کرات در قانون استفاده شده ناشی از مسامحه است. به نظر می‌رسد باتوجه به تغییر مبنای مسئولیت و استقلال حق زیان دیده از خسارت ناشی از مسئولیت مدنی مسبب حادثه، این قانون نظام جبران خسارت را به قواعد عام مسئولیت و نظام حاکم بر جبران خسارات که قبل از وضع قانون مجازات اسلامی (دیات) به آن عمل می‌شد بازگشته است.

به موجب بند پ ماده ۴ قانون مذکور، در صورتی که خودرو فاقد بیمه نامه 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 و در صورتی که شخص حقیقی باشد به جزای نقدی معادل ده درصد مجموع خسارات بدنی وارد شده محکوم می شود. مبلغ مذکور به حساب درآمدهای اختصاصی صندوق تأمین خسارت های بدنی نزد خزانه داری کل کشور واریز می شود و با پیش بینی در بودجه های سالانه، صد درصد آن به صندوق اختصاص می یابد که جزء منابع مالی «صندوق تعاون اجتماعی» هستند. در ماده ۲۴ قانون هم منابع مالی متعددی صندوق تأمین خسارت های بدنی را پشتیبانی می کنند که در مجموع منابع مالی صندوق تعاون اجتماعی را تشکیل می دهند و به زیان دیدگان حوادث خودرویی و موارد دیگری نظیر تبصره ماده ۵۵۱ قانون مجازات اسلامی که در قوانین مربوطه پرداخت آن از محل منابع این نظام پیش بینی شده پرداخت می شوند. این منابع به منظور جبران خسارت زیان دیدگان، به ترتیب مقرر در قانون در اختیار کارگزاران آن قرار می گیرد.

۵-۲. کارگزاران «نظام صندوق تعاون اجتماعی»

کارگزاران این نظام در مرحله گردآوری سرمایه و تأمین منابع، بیمه گران و صندوق تأمین خسارت های بدنی هستند؛ لکن در مرحله جبران خسارت وزارت بهداشت و درمان هم به عنوان کارگزار دیگری به انجام تکالیف قانونی در این سامانه می پیوندد. به موجب ماده ۵ این قانون شرکت سهامی بیمه ایران و سایر شرکت های معتبر مکلف هستند با دارندگان وسایل نقلیه موضوع این قانون قرارداد بیمه منعقد کنند. بنابراین در ابتدا بیمه گر منابع مالی را دریافت و بین کارگزاران این نظام تقسیم می کند؛ اما کارگزاران، ذی نفعان حق بیمه دریافتی نیستند و به عمل تجاری بیمه گری اشتغال نمی ورزند. آنچه به عنوان تعرفه یا حق بیمه از اشخاص دریافت می شود در مالکیت آنها قرار نمی گیرد. بیمه گر به عنوان یک کارگزار، برخلاف نظام بیمه ای حق تعیین تعرفه و تعیین حق بیمه بر اساس میزان ریسک و خسارت قابل پیش بینی را ندارد، بلکه در قالب نظام جامع تعاون اجتماعی تکلیف بیمه گر فقط دریافت تعرفه مقرر در قانون (تبصره ۳ ماده ۱۷) و پرداخت خسارت به زیان دیده و دریافت کارمزد است. صرف نظر از الفاظ و عناوینی که در قانون به کار رفته آنچه تحت عنوان قائم مقامی از مسبب حادثه قابل بازیافت تلقی شده است جبران خسارت بیمه گذار به اعتبار اصل جانشینی بیمه گر نیست؛ بلکه رجوع بیمه گر و صندوق به مسبب حادثه، منحصر به موارد

استثنایی و محصور در قانون، به میزانی است که پس از جبران خسارت زیان دیده و به جهت وصف بازدارندگی، قانون بازیافت آن را به عنوان نوعی خسارت تنبیهی^۱ و برای ترمیم منابع این صندوق مقرر نموده است^۲ (مواد ۱۴، ۱۵، ۱۶، ۳۶ و ۳۸).

به این ترتیب، کارگزاران نظام تعاون اجتماعی در مرحله جبران خسارات، بیمه گر، صندوق تأمین خسارت های بدنی و وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی هستند. طبق بند الف ماده ۴ قانون بیمه اجباری در صورت وقوع حادثه و ایجاد خسارت بدنی یا مالی، در صورتی که وسیله نقلیه مسبب حادثه دارای بیمه نامه موضوع این قانون باشد جبران خسارت های وارد شده در حدود مقررات این قانون بر عهده بیمه گر است و طبق بند ب همان ماده، در صورتی که وسیله نقلیه فاقد بیمه نامه موضوع این قانون یا مشمول یکی از موارد مندرج در ماده ۲۱ این قانون باشد، خسارت های بدنی با رعایت ماده ۲۵ توسط صندوق تأمین خسارت های بدنی جبران می شود. وزارت بهداشت و درمان و آموزش پزشکی نیز در مرحله معالجات اولیه از کارگزاران این سامانه است و حسب مورد هزینه های درمانی زیان دیده توسط این کارگزار پرداخت می شود (ماده ۳۵). با توجه به مراتب مذکور قانون بیمه اجباری نظامی را مقرر نموده است که مسئولیت مستقل آن در جبران خسارت زیان دیده مانع از مسئولیت مدنی مسبب حادثه نیست و این قانون در هیچ موردی با قوانین عام ناظر بر مسئولیت مدنی و قانون مجازات اسلامی در تعارض نبوده و قوانین عام مسئولیت را تخصیص نزنده است^۳ و این مسئولیت اعم است از حوادث ناشی از خودروهای خودران یا غیرخودران.

در این قانون نهاد مستقلی هم برای حل و فصل اختلافات مالی زیان دیده و کارگزاران آن پیش بینی شده است (ماده ۳۹).

۱. در مورد ماهیت جرمه مدنی و خسارت تنبیهی مقرر در ماده ۳۳ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ (نک: محقق داماد و حاجیان، ۱۴۰۰: ۲۱۵-۲۱۴).

۲. در این قانون حق رجوع به قائم مقامی، برای وزارت بهداشت و درمان و آموزش پزشکی که به عنوان اولین کارگزار اقدامات اولیه پس از وقوع حادثه و معالجات درمانی ابتدائی را انجام می دهد شناخته نشده است.

۳. در ذیل نظریات شماره ۲۹۱۷/۹۷/۷ مورخ ۱۳۹۸/۶/۱۳ و ۱۴۷۶/۹۸/۷ مورخ ۱۳۹۸/۹/۲۶ اداره حقوقی قوه قضائیه اعلام شده است، حکم تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری عموماً قانون مربوط به مسئولیت مدنی را با تخصیص مواجه کرده است (نک: امور تدوین، تنقیح و انتشار قوانین و مقررات، ۱۴۰۰: ۴۰-۳۶).

۶-۲. آثار حقوقی نظریه تعاون اجتماعی

در بند ۱ ماده یک این قانون به جبران خسارت هر نوع حادثه و سانحه ناشی از وسایل نقلیه موتوری اشاره شده است. برخلاف نظام قراردادی حاکم بر روابط بیمه‌گر با بیمه‌گذار که بر اساس آن و در قبال دریافت حق بیمه مسئولیت مدنی بیمه‌گذار تحت پوشش تبعی بیمه‌گر قرار می‌گیرد و خسارت وارده هم متناسب با حق بیمه پرداخت می‌شود، در «نظام تعاون اجتماعی»، تکلیف پوشش منابع مالی و دریافت حق بیمه از مرحله جبران خسارات تفکیک شده است. در این نظام، برخلاف قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان خودرو مصوب ۱۳۴۷ که مسئولیت مدنی عامل زیان (دارنده و راننده) و حوادث ناشی از خودرو فقط در نقش فعال و در حالت رانندگی قابل پوشش می‌دانست، همه حوادث ناشی از خودرو حتی در حالت توقف و منفعل و شرایط وجود قوه قاهره تحت پوشش جبران خسارات قرار گرفته است (بند پ ماده ۱). بنابراین پرداخت خسارات ناشی از حوادث خودرویی که در اثر حوادث غیرمترقبه ایجاد شده استثنای قانونی نیست.^۱

از سوی دیگر، دارنده به‌عنوان یک تکلیف قانونی فقط حق بیمه پرداخت می‌کند و برخلاف ظاهر عبارات قانون، عملاً از اعمال آثار قرارداد بیمه و تراضی طرفین خبری نیست. بعد از وقوع حادثه، به میزان مقرر در قانون به‌واسطه کارگزاری که در قانون پیش‌بینی شده‌اند، از محل منابع «نظام تعاون اجتماعی» خسارت‌های بدنی و مالی زیان‌دیده به میزان مقرر در قانون به‌طور برابر به زیان‌دیده پرداخت می‌شود (مواد ۸ و ۲۱). آنچه جبران برابر و مساوی خسارات (دیه) زن و مرد و مسلمان و غیرمسلمان را برخلاف قانون مجازات اسلامی توجیه می‌کند (ماده ۱۰) برابری انسان و استحقاق آن‌ها در دریافت برابر حداقل خسارت مقرر در این قانون و مسئولیت غیرتبعی کارگزاران این صندوق است که مبتنی بر اندیشه نظام تعاون اجتماعی است و در این قانون برای دستگاه‌های ذی‌ربط تکالیفی پیش‌بینی شده است که آن‌ها به‌عنوان کارگزار به آن عمل می‌کنند (موضوع مواد ۴۱ تا ۴۶).

به‌جهت تکلیف قانونی مستقل صندوق تعاون اجتماعی و ماهیت متفاوت حق زیان‌دیده و وراثت از زبانی که مسبب حادثه ایجاد کرده و ماهیت مستقل و متفاوت آن از دیه و خسارت مالی ایجاد شده، هیچ مانعی در مطالبه و پرداخت حق برابر زیان‌دیدگان وجود ندارد و خسارت

۱. به نظر بیشتر نویسندگان، تغییرات قانون بیمه اجباری ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵ و تغییر در مفهوم حادثه و شخص ثالث و گسترش دامنه و قلمروی آن‌ها، نوآوری در قانون بیمه اجباری ۱۳۴۷ بوده است. به باور ما مبنای مسئولیت در قانون بیمه اجباری از مسئولیت قراردادی بیمه‌گر (تبعی) به تعاون اجتماعی تغییر پیدا کرده است و تفسیر قانون باید بر این مبنا انجام پذیرد.

زیان دیده فوراً باید پرداخت گردد (بند پ ماده ۱ و مواد ۳۱ تا ۳۷). بلافاصله پس از وقوع حادثه زیان بار، تکلیف جبران خسارت از طرف کارگزاران صندوق برقرار می‌گردد و به جهت ماهیت متفاوت حق زیان دیده و وراثت زیان دیده در دریافت حقوق و مزایای قانونی ناشی از حوادث خودرویی، وراثت زیان دیده را به جهت مصالح اجتماعی باید مستحق دریافت غرامت برابر دانست (ایرانلو و میرشکاری، ۱۳۸۹: ۵۵). بر مبنای تفاوت در ماهیت حق زیان دیده و تفاوت در مبنای مسئولیت در قانون، استناد به تهاوتر و مالکیت مافی الذمه بین خسارات قانونی و حق زیان دیده و مبالغ قابل بازیافت، خلاف فلسفه قانون است. هیئت عمومی دیوان عالی کشور در رأی وحدت رویه شماره ۸۰۶ مورخ ۱۳۹۹/۱۱/۱۴ با استدلال به اینکه: «... گرچه پرداخت خسارت به زیان دیده و باز یافت آن از مسبب حادثه، پیش بینی شده است، اما با توجه به اینکه هرگاه زیان دیده، مسبب حادثه و ورود صدمه به خود باشد، پرداخت خسارت به وی و اقدام به بازپس گیری آن کاری بیهوده و غیرعقلانی است...» رأی خلاف قانون صادر کرد. زیرا بر اساس این دیدگاه همه افراد و شهروندان ایرانی در مواردی که به سبب حوادث خودرویی در داخل و خارج از ایران دچار خسارت جانی و مالی می‌شوند به میزانی که در قانون مقرر شده است، به طور یکسان و برابر و صرف نظر از دین و جنسیت از مزایای قانونی و منابع صندوق که از محل تعهدات اختصاصی آنها (حق بیمه) و سایر منابع قانونی تأمین می‌گردد برخوردار می‌شوند (مواد ۷، ۱۰ و ۲۰) و به همین دلیل درج هرگونه شرط مخالف با حقوق قانونی و اخذ هرگونه رضایت نامه برای محرومیت از حقوق و مزایای قانونی باطل و از درجه اعتبار ساقط است (ماده ۱۳). خودروهای خارجی مکلف شده‌اند حتی در فرض وجود بیمه نامه معتبر، سهم صندوق تعاون اجتماعی را که مختص اتباع ایرانی است و ممکن است در اثر حوادث خودرویی از آن بهره‌مند شوند بپردازند (مواد ۴ و ۲۴).

از مجموع احکام و مقررات قانون بیمه اجباری چنین استنباط می‌شود که قانون‌گذار با ایجاد صندوق تعاون اجتماعی، به اندیشه جمعی شدن جبران خسارت ناشی از حوادث خودرویی و خودروهای خودران عینیت بخشیده است. برخلاف آنچه در نظریه سامانه مسئولیت مدنی جمعی دارندگان خودرو آمده است، ماهیت این صندوق و مسئولیت ناشی از آن از مسئولیت مدنی جمعی متفاوت است و مسئولیت مستقل این نظام مانع از مسئولیت مسببین و مسئولین حادثه و جمع مبنای مختلف قوانین حاکم بر مسئولیت آنها نیست. در مورد رابطه نظام خاص جبران خسارت با نظام حاکم بر مسئولیت مدنی مسبب حادثه هم می‌توان گفت؛ زیان دیده اختیار دارد در صورت وجود مسئولیت مدنی، برای جبران خسارت خود بر اساس هر یک از موازین مقرر در دو نظام عام و خاص مسئولیت، برای جبران خسارت خود به مسبب حادثه و نظام تعاون اجتماعی مراجعه کند.

نتیجه

جایگزین شدن سامانه کنترل و هدایت اتوماتیک در خودروهای خودران در کنار مزیت‌های مختلف آن، از جمله افزایش ضریب ایمنی و کاهش خسارات ناشی از سوانح خودرویی، منجر به طرح مسائل حقوقی متعددی شده است. حقوق‌دانان آمریکایی در واکنش به استفاده روزافزون از این خودروها و حوادث ناشی از آن‌ها، ضمن ارائه نظریات حقوقی سازوکارهایی را برای جبران خسارات ناشی از این خودروها پیشنهاد کرده‌اند که مبتنی بر اندیشه جمعی شدن مسئولیت و جبران خسارات جمعی ناشی از آن است.

در حقوق ایران «نظام تعاون اجتماعی» جبران خسارات زیان‌دیده، که به‌طور تلویحی در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ تبیین شده است، می‌تواند کلیه حوادث خودرویی را تحت پوشش قرار می‌دهد. در این قانون بر پایه تعاون اجتماعی دارندگان خودرو، صندوقی بنا نهاده شده است که به‌رغم غیرمتمرکز بودن آن می‌تواند هسته اصلی سازوکار جمعی جبران جمعی خسارات قلمداد شود. این صندوق که بیمه و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی از کارگزاران اصلی آن هستند می‌تواند نظام جبران خسارت خودروهای خودران را بدون حذف مسئولیت مسبب حادثه تحت پوشش قرار دهد.

در این نظام، تأمین اعتبار منابع مالی صندوق تأمین خسارت‌های بدنی که از کارگزاران اصلی نظام تعاون اجتماعی است، از محل‌های مختلف پیش‌بینی شده است. با افزایش استفاده از خودروهای خودران و تحولات نظام رفت‌وآمد ناشی از این خودروها، نظریه‌های حقوقی سنتی پاسخ‌گوی پیچیدگی حوادث خودرویی نخواهند بود و نظام بیمه مبتنی بر قرارداد مسئولیت هم پاسخ‌گوی تحولات حقوقی و اجتماعی ناشی از آن نیست. با تجدیدنظر و اصلاح برخی از مواد این قانون و تجمیع نظام بیمه اجباری ناشی از کار و افزودن به تعهدات و تکالیف اشخاصی از جمله کارفرمایان، دارندگان خودرو، تولیدکنندگان و عرضه‌کنندگان یا نمایندگی‌های فروش خودرو منابع مالی آن بیشتر می‌شود و در نتیجه «صندوق تعاون اجتماعی» متناسب با ضرورت‌های حقوقی و اجتماعی تکامل و تطور خواهد یافت. رویه قضایی می‌تواند با تفسیر صحیح قانون، این نیاز اجتماعی را اینک پاسخ بگوید.

با تبیین دقیق جنبه‌ها و ابعاد «صندوق تعاون اجتماعی» و گسترش قلمرو آن به خسارات ناشی از فعالیت‌های تولیدی و اجتماعی، برخی از مشکلات مربوط به مسائل و مشکلات اجتماعی و سیاسی نظام حقوقی ایران مرتفع خواهند شد.

منابع

فارسی

- امور تدوین، تحقیق و انتشار قوانین و مقررات (۱۴۰۰)، مجموعه تحقیقی «قانون بیمه اجباری خسارت وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه و مقررات مرتبط»، چاپ چهارم (ویرایش سوم)، تهران: معاونت تدوین، تحقیق و انتشار قوانین و مقررات معاونت حقوقی ریاست جمهوری.
- اورک بختیاری، حسنعلی (۱۳۹۱)، *مبانی و اصول مسئولیت مدنی حوادث خودرور*، تهران: کالج.
- ایزانلو، محسن و عباس میرشکاری (۱۳۸۹)، «ارث دیه»، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۴۰، شماره ۲.
- بادینی، حسن و پانته آ پناهی اصانلو (۱۳۹۱)، «نقدی بر قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶»، پژوهش حقوق خصوصی، شماره ۱.
- برزگر، محمدرضا و غلامحسین الهام (۱۳۹۹)، «مسئولیت کیفری کاربر خودروی خودران در قبال صدمات وارده توسط آن»، پژوهش حقوق کیفری، شماره ۳۰.
- برهانی، محسن و بادکوبه‌ای هزاوه (۱۴۰۰)، «جایگاه نظریه کارشناس در احراز رابطه سببیت»، مجله حقوقی دادگستری، دوره ۸۵، شماره ۱۱۳.
- حیدری شهباز، شیرزاد، محسن محبی و غلامعلی سیفی زیناب (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، دوره ۱۷، شماره ۲.
- صفایی، سیدحسین و حسنعلی اورک بختیاری (۱۳۹۳)، «مبنای مسئولیت بیمه‌گر در حوادث خودرو در مقایسه با حقوق انگلستان»، مجله حقوق تطبیقی، شماره ۱.
- صفایی، سیدحسین و حبیب‌الله رحیمی (۱۳۹۸)، *مسئولیت مدنی*، چاپ دوازدهم، تهران: انتشارات سمت.
- عابدی، محمد و محمدتقی نادری (۱۳۹۹)، *مسئولیت مدنی و نظام جبران خسارت در حواث رانندگی*، تهران: شرکت سهامی انتشار.
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۰)، *مسئولیت مدنی ناشی از عیب تولید*، چاپ سوم، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- کاتوزیان، ناصر و محسن ایزانلو (۱۳۹۷)، *الزام‌های خارج از قرارداد، مسئولیت مدنی*، جلد سوم: بیمه مسئولیت، تهران: انتشارات گنج دانش.
- محقق داماد، سیدمصطفی و هانی حاجیان (۱۴۰۰)، «نظریه عمومی جرمه مدنی (تعزیرات غیرکیفری) در فقه اسلامی و حقوق ایران»، مجله حقوقی دادگستری، شماره ۱۱۴.
- محمدی، مهدی، مهرزاد ابدالی و پروین اکبرینه (۱۳۹۵)، «مسئولیت مدنی ناشی از مالکیت یا تصرف وسایل نقلیه در حقوق ایران و فرانسه»، پژوهش‌های حقوق تطبیقی، شماره ۴.
- یزدانیان، علیرضا (۱۳۹۲)، «مطالعه تطبیقی اندیشه جمعی شدن مسئولیت مدنی در حقوق فرانسه و ایران و آثار عملی آن بر نحوه جبران خسارت»، مطالعات حقوق خصوصی، شماره ۳.

انگلیسی

- Abbott, R. (2018), "The Reasonable Computer: Disrupting the Paradigm of

- Tort Liability”, *George Washington Law Review*, Vol. 86, Issue 1.
- Abraham K.S. & Rabin, R.L. (2019), “Automated Vehicles and Manufacturer Responsibility for Accidents: a New Legal Regime for a New Era”, *Virginia Law Review*, Vol. 105, Issue 1.
 - Channon, M, McCormick, L., Noussia, K. (2019), *The Law and Autonomous Vehicles Contemporary Commercial Law*, UK: Informa Law from Routledge.
 - Chopra, S. & Laurence, W. (2011), *A Legal Theory for Autonomous Artificial Agents*, Michigan: University of Michigan Press.
 - Davola, A. (2018), “A Model for Tort Liability in a World of Driverless Cars: Establishing a Framework for the Upcoming Technology”, *Idaho Law Review*, Vol. 54, Issue 3.
 - Fairgrieve, D. (2005), *Product Liability in Comparative Perspective*, Cambridge: Cambridge University Press.
 - Ma’Sum Billah, M., Ghlamallah, E., Christos, A. (2019), *Encyclopedia of Islamic Insurance Takaful and Retakaful*, UK: Edward Elgar.
 - Schellekens, M. (2015), “Self-driving Cars and the Chilling Effect of Liability Law”, *Computer Law & Security Review*, Vol.31, Issue 4.
 - Shavell, S. (1980), “Strict Liability versus Negligence”, *The Journal of Legal Studies*, Vol. 9, Issue 1.
 - Wilkov, S. & Arko, E. (2017), “No Alternative Design: An Often-Overlooked Defense to Product Liability Claims”, *For The Defense*, Online Journal.
 - Wittenberg, S. (2016), “Automated Vehicles: Strict Products Liability, Negligence Liability and Proliferation”, *Illions Business Law Journal*, Online Journal.