

استخراج قاعده عمومی در مساله تقصیر و مصادیق بیمه اجباری

محسن صادقی*

دانشیار گروه حقوق خصوصی و اسلامی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

ندا خوانزاده

دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق خصوصی دانشگاه تهران

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۱۰/۱۱ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۹/۵/۱۹)

چکیده

یکی از موارد چالش برانگیز در دعوی مسئولیت مدنی، مواردی است که قانونگذار بیمه را برای یکی از اطراف اجباری کرده است؛ از جمله خسارات ناشی از حوادث رانندگی و خسارات کار. با توجه به اهمیت این نهاد و عدم مطالعه منسجم در مورد تأثیر تقصیر زیان دیده در مواردی که قانونگذار برای حمایت از یکی از طرفین بیمه را اجباری کرده است، بررسی دقیق تقصیر زیان دیده در این موارد خاص ضروری به نظر می رسد و با وجود تغییر قانون بیمه اجباری در سال ۱۳۹۵، بررسی مطابق با این قانون انجام نگرفته و معمولاً مقالات موجود در این زمینه به قانون بیمه مصوب ۱۳۴۷، استناد کرده اند، از این رو به منظور رفع نسبی خلأ موجود این تحقیق به بررسی میزان تأثیر تقصیر زیان دیده در حوادث رانندگی و عوارض ناشی از کار در قوانین ایران در مطالعه تطبیقی با حقوق کشور فرانسه می پردازد و درصدد پاسخگویی به این پرسش است که آیا تقصیر زیان دیده در حوادث ناشی از کار و رانندگی از قواعد عام مسئولیت مدنی پیروی می کند یا تابع نظام مخصوص است که فرضیه اثبات شده این مقاله آن است که تأثیر تقصیر زیان دیده در موارد بیمه اجباری از قواعد عام مسئولیت مدنی پیروی نمی کند و جنبه حمایتی این قبیل قوانین مبنای مسئولیت مدنی را از نظریه تقصیر به سمت تقصیر مفروض سوق می دهد. مطالب این پژوهش براساس روش کتابخانه ای در دو بخش ارائه می شود؛ بخش نخست به تبیین مفاهیم و مبانی می پردازد و در بخش دوم تقصیر زیان دیده در موارد بیمه اجباری در حقوق ایران و فرانسه بررسی می شود.

واژگان کلیدی

بیمه اجباری، تأمین اجتماعی، تقصیر زیان دیده، حقوق ایران، حوادث رانندگی، حقوق فرانسه، خسارات کار.

۱. مقدمه

دخالت زیان‌دیده و تقصیر او در ورود زیان از دیرباز در حوزه مسئولیت مدنی مطرح بوده و بر دعوی مطالبه خسارت تأثیر عمده داشته است. مطالعه نظام‌های حقوقی بیانگر این مطلب است که تقصیر زیان‌دیده بر دعوی جبران خسارت تأثیر می‌گذارد. در سال‌های پیشین خطا و تقصیر زیان‌دیده، مانع از گرفتن خسارت توسط زیان‌دیده بوده است. بعدها با پیشرفت اقتصادی و توسعه جوامع، این رویه تعدیل شد؛ این تعدیل از نظام‌های حقوقی کامن‌لا آغاز شد (پوراسماعیل، ۱۳۹۲: ۵) و به سایر جوامع نفوذ کرد تا آنجا که در برخی ایالات آمریکا، این‌گونه تعبیر شد که خطا و تقصیر زیان‌دیده نباید مانعی بر سر راه جبران خسارت و مسئولیت خطاکار به‌شمار رود. در حقوق رم، نگاه قانون به تقصیر زیان‌دیده بسیار سخت‌گیرانه بوده و در فرضی که زیان‌دیده مرتکب تقصیر می‌شد، از دریافت هر نوع خسارت محروم می‌شد، بدون اینکه میزان تقصیر او و درجه تأثیر رفتار وی بررسی شود، در واقع در مورد تأثیر رفتار زیان‌دیده بر دعوی مسئولیت مدنی نگرشی صفر یا صد وجود داشت. در نظام قدیم کامن‌لا نیز همین گونه رفتار می‌شد، ولیکن به تدریج در معرض تغییر و تعدیل قرار گرفت. مفاد این قاعده در حقوق اسلامی تحت عنوان قاعده اقدام بررسی می‌شود؛ بدین معنا که زیان‌دیده‌ای که به‌نحوی در ورود خسارت به خود مرتکب تقصیر شده، در واقع به ضرر خود اقدام کرده است و این اقدام مانع از جبران خسارت کامل برای وی می‌شود (شکاری و تقوایی ۱۳۹۶: ۶).

مسئله تقصیر زیان‌دیده در کامن‌لا سابقه طولانی دارد و تحت عنوان قاعده «تقصیر مشترک» بررسی می‌شود. در حقوق فرانسه و رم نیز رد پای این موضوع تحت عنوان قاعده «تقصیر عمومی» وجود داشته است، ولیکن تحولات تاریخی آن در نظام کامن‌لا بسیار پراهمیت و درخور توجه است.

نظام‌های حقوقی همواره در برخی مواضع قوانین حمایتی را برای اقشار خاص جامعه وضع می‌کنند و در این‌گونه قوانین تمایل قانون‌گذار به سمت یکی از طرفین رابطه حقوقی به‌وضوح نمایان است. در برخی از این قوانین، مقررات بیمه اجباری برای حمایت بیشتر از طرف ضعیف‌تر مقرر شده است. بیمه کارگر توسط کارفرما و بیمه شخص ثالث وسیله نقلیه، از مهم‌ترین مصادیق بیمه اجباری در کشور ماست. در این‌گونه موارد سؤال این است که آیا برخورد قانون‌گذار در مواجهه با تقصیر زیان‌دیده در مواردی که طرف ضعیف‌تر مورد حمایت قانون‌گذار قرار گرفته - و اجباری بودن بیمه از مصادیق این حمایت است - با سایر موارد عادی یکسان است یا در این خصوص هم نگاه حمایتی قانون‌گذار وجود دارد؟ با وجود اهمیت تقصیر زیان‌دیده و تأثیر آن بر دعوی مسئولیت مدنی، بررسی دقیق این نهاد بر دعوی مسئولیت مدنی در موارد خاص از جمله در موارد بیمه اجباری ضروری به‌نظر می‌رسد که

تحقیق منسجمی در این مورد صورت نگرفته است. از طرفی با توجه به تغییر قانون بیمه اجباری در سال ۱۳۹۵، و عدم بررسی دقیق این قانون در ارتباط با تقصیر زیان دیده و اختصاص بررسی‌های موجود به تطبیق این موارد با قانون بیمه ۱۳۴۷، این تحقیق به بررسی تقصیر زیان دیده در موارد بیمه اجباری در حقوق ایران و فرانسه می‌پردازد. در این زمینه پرسش این است که نقش تقصیر زیان دیده در این گونه موارد چیست؟ و آیا تقصیر زیان دیده مانع از جبران خسارت می‌شود؟ به عبارتی از قواعد عام مسئولیت مدنی پیروی می‌کند؟ فرضیه اثبات شده این تحقیق آن است که تقصیر زیان دیده در موارد بیمه اجباری هرچند از قواعد عام مسئولیت مدنی پیروی نمی‌کند و نظام خاص خودش را دارد، ولی کاملاً خنثی نیست و در جبران خسارت تأثیر خواهد گذاشت.

مطالب این پژوهش در روش کتابخانه‌ای در قالب استفاده از منابع فارسی، انگلیسی و فرانسوی در مقایسه تطبیقی با حقوق فرانسه انجام گرفته است و برای جلوگیری از پراکندگی مطالب به بررسی موردی تقصیر زیان دیده در حوادث رانندگی و حوادث ناشی از کار در حقوق ایران و فرانسه می‌پردازد. به دلیل شباهت‌های فراوان حقوق ایران به حقوق فرانسه و به خصوص نزدیک بودن قواعد مسئولیت مدنی این دو کشور و تأثیر فراوان و انکارناپذیر حقوق فرانسه بر حقوق ایران در بررسی تطبیقی حقوق فرانسه مطالعه می‌شود.

با توجه به تصویب قانون بیمه اجباری شخص ثالث در سال ۱۳۹۵، مطالعات انجام گرفته در زمینه حوادث رانندگی در تطبیق با قانون بیمه مصوب ۱۳۴۷ است و تحقیق منسجمی در زمینه تقصیر زیان دیده با نگاه ویژه به موارد بیمه اجباری صورت نگرفته^۱ و با توجه به گستردگی عملی این موارد گروه‌های بهره‌بردار این تحقیق می‌تواند شرکت‌های بیمه، کارفرمایان، کارگران، مشاوران حقوقی و وکلا، محققان و دانشجویان حقوق باشد.

این پژوهش در دو بخش ارائه می‌شود؛ در بخش نخست مفاهیم و مبانی، کلیات قاعده تقصیر زیان دیده در نظام‌های حقوقی رومی-ژرمنی، کامن‌لا و اسلامی تحلیل و بررسی می‌شود و در بخش دوم به طور موردی تقصیر زیان دیده در حوادث ناشی از کار و حوادث رانندگی در حقوق ایران و فرانسه بررسی خواهد شد.

۱. از جمله تحقیقات انجام گرفته کلی در این مورد می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

مطالعه تطبیقی تقصیر زیان دیده بر مسئولیت مدنی در حقوق اسلامی و کامن‌لا (علیرضا پوراسماعیل، ۱۳۹۲) است که به طور کلی به بررسی این نهاد در موارد عام پرداخته است.

علیرضا یزدانیان نیز (۱۳۹۴)، مسئولیت مدنی قراردادی ناشی از عمل غیر در حقوق ایران و فرانسه را بررسی و به حوادث ناشی از کار نیز اشاراتی داشته است.

عبداله خدابخشی (۱۳۹۰)، مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی را بررسی و به تقصیر زیان دیده در حوادث رانندگی اشاره کرده و قوانین بیمه ۱۳۴۷ را بررسی کرده است.

۲. مفاهیم و مبانی

برای بررسی تأثیر تقصیر زیان‌دیده در موارد بیمه اجباری در دعوای مسئولیت مدنی، تبیین این قاعده و مبانی آن و بررسی دقیق این نهاد در نظام‌های حقوقی مختلف، ضروری به نظر می‌رسد. به همین دلیل در بخش نخست به بیان مفاهیم کلی و تبیین قاعده حقوقی تقصیر زیان‌دیده در نظام‌های حقوقی رومی - ژرمنی، کامن‌لا، فقه اسلامی و حقوق ایران پرداخته خواهد شد.

۲.۱. بررسی قاعده تقصیر زیان‌دیده و تأثیر آن بر مسئولیت مدنی

گاه زیان‌دیده خود در صحنه مسئولیت مدنی ایفاگر نقش است، به این معنا که با خطای خود در ایراد ضرر شرکت می‌کند. جبران کامل خسارت، همواره از دغدغه‌های اصلی حقوقدانان بوده که به‌عنوان یک قاعده در حقوق پذیرفته شده است. مفهوم این اصل آن است که تمام خسارات وارده باید جبران شود، چنانکه گویی خسارت جبران‌نشده در جامعه نیست (یزدانیان، ۱۳۸۶: ۱۰۲).

۲.۲. بررسی قاعده تقصیر زیان‌دیده در حقوق کامن‌لا

حقوق رم منشأ ورود قاعده تقصیر مشترک^۱ به کامن‌لاست. در حقوق رم، هر گاه تقصیر زیان‌دیده در ورود زیان دخالت می‌داشت، به‌طور کامل از دریافت خسارت محروم می‌شد و این موضوع اهمیتی نداشت که میزان تقصیر زیان‌دیده چه مقدار بوده است. در نظام قدیم کامن‌لا نیز مطابق قاعده معروف «تقصیر مشترک» زیان‌دیده در فرض ارتکاب تقصیر، به‌طور کامل از دریافت خسارت محروم می‌شد. این قاعده از اوایل قرن نوزدهم در کامن‌لا شهرت بسزایی یافت (کاظمی، ۱۳۹۰: ۸۶). این قاعده اولین بار در انگلیس در پرونده باتر فیلد علیه فارستر (Butter field v. Forrester) در سال ۱۸۱۰ میلادی مطرح شد که در آن قاضی استدلال کرد «اگر شخصی مرتکب تقصیر شد، تقصیر او نباید موجب شود که دیگری احتیاط و مراقبت‌های لازم را انجام ندهد». بر مبنای این رأی، این قاعده در حقوق کامن‌لا بسیار رواج یافت و با وجود همه انتقادهای وارده بر آن تا سال ۲۰۰۲ در برخی ایالت‌های آمریکا اجرا می‌شد (Van, 2016:330).

این طرز تفکر بسیار ناعادلانه و غیرمنطقی بود، بر همین اساس رویه قضایی تلاش کرد از سختی این قاعده بکاهد. دادگاه‌ها به‌منظور تعدیل این رویه این قاعده را در سه مورد اجرا نمی‌کردند:

1. Contributory negligence

اول در موارد عمد زیان‌دیده در ورود زیان، همچنین در مواردی که تقصیر وی آنقدر سنگین بود که در حکم عمد تلقی می‌شد؛ دوم در مواردی که تقصیر عامل زیان نقض مقررات قانونی بود؛ سوم نظریه «آخرین فرصت»^۱ که درصدد کاهش دامنه اجرای قاعده تقصیر مشترک بود. بر مبنای این نظریه کسی که آخرین فرصت را برای اجتناب از زیان داشته و از آن بهره نبرده است، مسئول است. این قاعده تا حدودی موجب کاهش قلمرو قاعده تقصیر مشترک می‌شد.

۲،۳. بررسی قاعده تقصیر زیان‌دیده در فقه اسلامی

در فقه این موضوع، ذیل عنوان «قاعده اقدام» در ابواب دیات و موجبات ضمان دیده می‌شود. در فقه اسلامی برخلاف حقوق کامن‌لا، از همان ابتدا، تقصیر زیان‌دیده و دخالت او در ورود زیان، ضرورتاً وی را از دریافت خسارت به‌طور کلی محروم نمی‌کرده است، بنابراین می‌توان گفت آنچه تقریباً پنجاه سال قبل نظام‌های حقوق غرب به آن دست یافته‌اند، سال‌ها پیش در فقه اسلامی وجود داشته است (کاظمی، ۱۳۹۰: ۸۹) هرچند قاعده اقدام در فقه اسلامی مطابق با نظر مشهور فقها از مسقطات ضمان محسوب می‌شود، ولی این تفسیر ناظر بر موردی است که اقدام زیان‌دیده علت منحصر در بروز خسارت باشد. احکام برخی فقهای دیگر وجود دارد که بین فروض متعدد قائل به تفصیل شده و به این مسئله پرداخته‌اند که آیا حادثه منتسب به عامل زیان، زیان‌دیده (به‌تنهایی) است یا هر دو آنها؟ از جمله می‌توان به حکمی که توسط علامه حلی بیان شده است، اشاره کرد: «اگر آتش به‌گونه‌ای باشد که امکان خروج از آن برای شخص نباشد عامل ضامن خسارت است ولی اگر آتش به‌گونه‌ای باشد که عادتاً امکان خروج باشد ولی عمداً یا در نتیجه تسامح خارج نشود، مسئول خود اوست» (علامه حلی، ۱۴۱۳ق، ج ۳: ۵۸۵). از این قبیل تحلیل‌ها این‌گونه استنباط می‌شود که فقها تلاش بر شناسایی دقیق عامل زیان داشته و به صرف قاعده اقدام، وی را از جبران خسارت محروم نمی‌کردند.

۲،۴. بررسی قاعده تقصیر زیان‌دیده در حقوق ایران

نظام حقوقی ایران به‌طور صریح و مستقل به این قاعده اشاره نکرده و آن را به‌صورت یک اصل و قاعده کلی مطرح نساخته است، ولی در قوانین پراکنده رد پای این قاعده را می‌توان یافت، بنابراین به‌طور کلی قاعده تقصیر مشترک مورد قبول قانون‌گذار ما نیز بوده است. از

جمله مواردی که به طور ضمنی به این قاعده اشاره شده است، عبارت‌اند از: مواد ۲۴۰ و ۲۶۳ قانون مدنی؛ ماده ۱۵ قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶؛ قانون تجارت در ماده ۳۸۶ در مبحث مسئولیت متصدی حمل و نقل به آن اشاره می‌دارد؛ قانون مجازات در ماده ۴۹۶، در مبحث مسئولیت پزشک، مواد ۵۰۸، ۵۲۳ و ۵۳۷؛ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی نیز در ماده ۲۶ به این قاعده اشاره ضمنی دارد.

قانون مسئولیت مدنی در ماده ۴ مواردی را که دادگاه می‌تواند میزان خسارت را تخفیف دهد، برشمرده است که بند ۳ این ماده مقرر می‌دارد: «وقتی که زیان دیده به نحوی از انحاء موجبات تسهیل ایجاد زیان را فراهم ساخته یا به اضافه شدن آن کمک و یا وضعیت واردکننده زیان را تشدید کرده باشد».

بنابر مواد ذکر شده این گونه استنباط می‌شود که اگرچه قانون‌گذار به تصریح و بیان کلی قاعده تقصیر مشترک پرداخته، تأثیر زیان دیده در وقوع زیان و میزان خسارت را کاملاً پذیرفته و این قاعده در قواعد عام مسئولیت مدنی مورد پذیرش است.

۳. تقصیر زیان دیده در موارد حمایت قانون‌گذار از یکی از طرفین

با توجه به مباحث مطرح شده، تقصیر زیان دیده در میزان مسئولیت مدنی مؤثر بوده و قواعدی مانند «تقصیر مشترک» و «تقلیل خسارت» در حقوق ایران پذیرفته شده است و در قواعد عام مسئولیت مدنی مورد پذیرش ضمنی قانون‌گذار است، هرچند به عنوان قاعده‌ای مستقل به آن تصریح نشده است. ولیکن مواردی که در خصوص این قاعده ذکر شد، مربوط به موارد عام مسئولیت مدنی است که ویژگی خاصی ندارد. در برخی موارد به دلیل وجود عدم تساوی در موقعیت طرفین و قصد قانون‌گذار به حمایت یکی از طرفین رابطه ممکن است قاعده تقصیر زیان دیده دستخوش تغییر شود و نقش کمرنگ‌تر یا پررنگ‌تری در دعوای مسئولیت مدنی ایفا کند. از جمله قوانین حمایتی در کشور ما و بیشتر نظام‌های حقوقی، قوانین کار و قوانینی است

۱. ماده ۲۴۰ ق مدنی: «اگر بعد از عقد انجام شرط ممتنع شود یا معلوم شود که حین العقد ممتنع بوده است کسی که شرط بر

نفع او شده است اختیار فسخ معامله را خواهد داشت مگر اینکه امتناع مستند به فعل مشروط له باشد.»

۲. ماده ۲۶۳ ق مدنی: «هر گاه مالک معامله را اجازه نکند و مشتری هم بر فضولی بودن آن جاهل باشد حق دارد که برای ثمن

و کلیه غرامات به بائع فضولی رجوع کند و در صورت عالم بودن فقط حق رجوع برای ثمن را خواهد داشت.»

۳. بیمه‌گذار باید برای جلوگیری از خسارات مراقبتی را که عادتاً هر کس از مال خود می‌نماید نسبت به موضوع بیمه نیز بنماید و در صورت نزدیک شدن حادثه یا وقوع آن اقداماتی را که برای جلوگیری از سرایت و توسعه خسارت لازم است به عمل آورد...»

۴. اگر مال‌التجاره تلف یا گم شود، متصدی حمل و نقل مسئول قیمت آن خواهد بود مگر اینکه ثابت نماید تلف یا گم شدن مال‌التجاره مربوط به جنس خود مال‌التجاره یا مستند به تقصیر ارسال‌کننده یا مرسل‌الیه یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آنها داده‌اند...»

که برای حوادث ناشی از رانندگی وضع می‌شود که در این قوانین به دلیل ضعیف‌تر بودن موقعیت کارگر و حادثه‌دیده، قانون‌گذار در پی حمایت از این افراد ضعیف‌تر بوده است. برای حمایت از طرف ضعیف‌تر ابزار متفاوتی وجود دارد. این ابزارهای حمایتی گاهی کاملاً مبنای تقصیر را عوض می‌کنند، ولی در برخی مواقع معیار و مبنای تقصیر عوض نمی‌شود، بلکه فقط بار اثبات را عوض می‌کند و بر دوش طرف مقابل قرار می‌دهد. یکی از ابزارهای حمایتی قانون‌گذار، در نظر گرفتن بیمه اجباری برای کارفرمایان و دارندگان وسایل نقلیه است. با توجه با قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ و قوانین مربوط به حوادث کار، مشخص می‌شود که معیار تقصیر عوض نشده و فقط مفروض قرار گرفته است.

پرسشی که این تحقیق درصدد پاسخگویی به آن است، نحوه تأثیر تقصیر زیان‌دیده در موارد بیمه اجباری مانند حوادث ناشی از رانندگی و حوادث کار است. آیا میزان تقصیر زیان‌دیده در این حوادث نیز مشمول قواعد عام مسئولیت مدنی است یا از نظام خاص پیروی می‌کند؟

۳.۱. بررسی حوادث ناشی از کار در حقوق فرانسه

در فرانسه دیدگاه سنتی حقوق، موجب مقاومت شدید در برابر هر نوع تحول بود. این مسئله در قرن نوزدهم پس از انقلاب صنعتی بسیار مشکل‌برانگیز بوده و باید راه چاره‌ای برای آن اندیشیده می‌شد. نظام سنتی مسئولیت مدنی فرانسه، پاسخگوی حوادث ناشی از کار نبود و با این شرایط قانون ۹ آوریل ۱۸۹۸، در این کشور به تصویب رسید. این قانون را اولین قانون بزرگ اجتماعی فرانسه می‌دانند (Duppeyroux, 2001:212). بنابراین حرکت به سوی بیمه‌های اجتماعی در فرانسه ناشی از حوادث کار بود.

قانون ۹ آوریل ۱۸۹۸، نقطه عطفی در تحول مسئولیت مدنی فرانسه است. در این قانون شرایط مسئولیت به نفع کارگران تغییر یافته و قلمرو مسئولیت کارفرمایان گسترش یافت. مبنای این قانون، مبتنی بر نظریه خطر است (قاسم‌زاده، ۱۳۷۸: ۳۱۲).

در واقع به این دلیل که صاحب کارخانه از فعالیت خود منتفع می‌شود، عدالت اجتماعی مقتضی آن است که خطرهای ناشی از فعالیت خود را نیز متحمل شود.

مسئولیت کارفرما در این قانون سقف مقطوعی دارد و او ملزم است زیان‌های وارده به کارگر یا ورثه او را براساس مبلغی مقطوع که از قبل و به میزان شدت و ضعف زیان‌های وارده تعیین شده است، جبران کند (Despax, 2011:81-83).

در صورت عجز کارفرما از پرداخت خسارت، دو گونه تضمین برای کارگر پیش‌بینی شده

است:

۱. ممتاز شناخته شدن طلب کارگر و
 ۲. ایجاد سرمایه تضمینی برای تدارک ناتوانی‌های مالی و اجتماعی کارفرمای مسئول.
- در رویه کارفرمایان فرانسوی، برای پیشگیری از جبران خسارات سنگین ناشی از خطرهای شغلی، مسئولیت شخصی خود را نزد شرکت‌های بیمه خصوصی، بیمه می‌کردند. با تصویب قانون ۱۹ مارس ۱۹۰۵ در فرانسه، بیمه کارگران توسط کارفرما اجباری شد و پس از آن قانون‌گذار فرانسه، بیمه‌گر را مسئول مستقیم زیان‌دیدگان معرفی کرد. پس از قانون ۱۸۹۸، قانون ۱۹۰۵، مهم‌ترین قانون در زمینه مسئولیت کارفرماست (Despax, 2011:101).
- قانون ۳۰ آوریل ۱۹۲۶، تحول دیگری در مورد حوادث ناشی از کار در حقوق فرانسه بود که به موجب آن، قواعد ۱۸۹۸ در مورد حوادث ناشی از فعالیت‌های کشاورزی نیز اجرا می‌شد.
- بزرگ‌ترین تحول در نظام تأمین اجتماعی فرانسه، با قانون اکتبر ۱۹۴۶ رقم خورد که در آن سازمان‌های تأمین اجتماعی جانشین کارفرما شد، یعنی قانون‌گذار رأساً نظام بیمه‌های اجتماعی را برای جبران حوادث ناشی از کار برگزید (عراقی و همکاران، ۱۳۸۶: ۴۹).
- با جست‌وجو در قوانین تأمین اجتماعی کشور فرانسه مشخص می‌شود که حمایت حداکثری از کارگران صورت گرفته است، به گونه‌ای که برای کارفرما مسئولیت محض در نظر گرفته شده است. ماده ۲-۴۴۱ قانون تأمین اجتماعی فرانسه مقرر می‌دارد که کارفرما مسئول است شرایط ایمنی را در محیط کار فراهم آورد و بابت ایجاد این ایمنی از نهادی که در همین قانون تعیین شده است، مجوز بگیرد. با توجه به اینکه بیمه کارگران اجباری است، در کارگاه‌هایی که این مجوز وجود دارد، صندوق تأمین اجتماعی جانشین کارفرما شده و عملاً صندوق تأمین اجتماعی مسئول پرداخت خسارت به کارگران است و وظیفه کارفرما در موارد حادثه مطابق با مواد ۲-۴۴۱ و ۴-۴۴۱، اعلام دقیق حادثه به تأمین اجتماعی است.
- در ماده ۱-۴۵۲ همین قانون به این مطلب اشاره شده است که در صورتی که حادثه ایجاد شده به دلیل تقصیر انکارناپذیر کارفرما یا مجموعه زیر نظارت او باشد، آسیب‌دیده مستحق دریافت غرامت اضافی است که صندوق تأمین اجتماعی پس از پرداخت، حق رجوع به کارفرمای مقصر را دارد. ماده ۵-۴۵۲ این قانون موارد عمدی کارفرما در ایجاد حادثه را مضمول قواعد تأمین اجتماعی نمی‌داند و تنها موردی که کارگر مستقیماً خسارت را از خود کارفرما دریافت می‌کند، همین موارد عمد کارفرماست، که می‌توان گفت این موارد، عملاً حادثه ناشی از کار تلقی نمی‌شود. بنابراین در قوانین کار و تأمین اجتماعی فرانسه، حمایت‌های

به عمل آمده از کارگران به حداکثر مقدار خود بوده و فرض تقصیر زیان دیده و تأثیر آن بر مسئولیت کارفرما و تأمین اجتماعی منتفی است.

۳،۲. بررسی حوادث ناشی از کار در حقوق ایران

در حوادث ناشی از کار، کارفرما و کارگر دو طرف موجودند. کارفرما در لغت به معنای صاحب کار، صاحب کارخانه است و در اصطلاح حقوقی کارفرما به فردی گفته می شود حقیقی یا حقوقی که کارگر به درخواست و به حساب او در مقابل حق السعی کار می کند. در مقابل کارفرما، کارگر قرار دارد که شخصی است که به هر عنوان در مقابل حق السعی به درخواست کارفرما کار می کند (مدحی، ۱۳۹۴: ۵۹).

حادثه ناشی از کار در ماده ۶۰ و بند ۸ ماده ۲ قانون تأمین اجتماعی تعریف شده است.^۱ به منظور حمایت از کارگر که در مقابل کارفرما طرف ضعیف محسوب می شود، قانون گذار در قانون کار برخی مقررات حمایتی را وضع کرده است، همچنین قانون مسئولیت مدنی در تکمیل مقررات قانون کار، قوانینی دارد که با استفاده از آن، از اشخاص ثالثی که ممکن است از فعالیت کارگر دچار صدمات یا خسارت هایی شوند، حمایت می کند. براساس ماده ۹۵ قانون کار، مسئولیت اجرای مقررات و ضوابط فنی و بهداشت کار بر عهده کارفرما یا مسئولان واحدهاست که در ماده ۸۵ همین قانون از آنها نام برده شده است. هر گاه بر اثر عدم رعایت مقررات مربوط از سوی کارفرما یا مسئولان واحدها حادثه ای رخ دهد، شخص کارفرما یا مسئول واحد از نظر حقوقی و کیفری مسئول است. تبصره ۲ ماده ۸۵ قانون کار مقرر می دارد «چنانچه کارفرما یا مدیران واحدهای موضوع ماده ۸۵ برای حفاظت فنی و بهداشت کار وسایل و امکانات لازم را در اختیار کارگر قرار داده باشند و کارگر با وجود آموزش های لازم و تذکرات قبلی بدون توجه به دستورالعمل و مقررات از آنها استفاده ننماید کارفرما مسئولیتی نخواهد داشت». نکته مورد توجه در این بحث آن است که ممکن است کارفرما به طور مستقیم دخالتی در ورود خسارت نداشته باشد، اما به لحاظ حمایت از کارگر، قانون گذار کارفرما را مکلف به جبران خسارت کرده است.

علاوه بر آن قانون گذار در ادامه سیاست های حمایتی خود در ماده ۱۴۸ قانون کار کارفرمایان را مکلف کرده است که براساس قانون تأمین اجتماعی، کارگران واحد خود را بیمه

۱. ماده ۶۰ قانون تأمین اجتماعی: «حوادث ناشی از کار حادثی است که در حین انجام وظیفه و به سبب آن برای بیمه شده اتفاق می افتد. مقصود از حین انجام وظیفه تمام اوقاتی است که بیمه شده در کارگاه یا مؤسسات وابسته یا ساختمان ها و محوطه آن مشغول به کار باشد یا به دستور کارفرما در خارج از محوطه کارگاه عهده دار انجام مأموریتی باشد...»
بند ۸ ماده ۲ قانون تأمین اجتماعی: «حادثه از لحاظ این قانون اتفاقی است پیش بینی نشده که تحت تأثیر عامل یا عوامل خارجی در اثر عمل یا اتفاق ناگهانی رخ می دهد و موجب صدماتی بر جسم یا روان بیمه شده می گردد.»

کنند، بر این اساس هر کارفرما مکلف است کارگران ثابت و دائم خود را بیمه کند تا اگر خسارتی در حین کار به کارگر وارد شد، از طریق بیمه جبران شود.

ماده ۱۲ مسئولیت مدنی در تکمیل این مبحث مقرر می‌دارد: «کارفرمایانی که مشمول قانون کار هستند مسئول جبران خساراتی می‌باشند که از طرف کارکنان اداری یا کارگران آنها در حین انجام کار یا به مناسبت آن وارد شده است مگر اینکه محرز شود تمام احتیاط‌هایی که اوضاع و احوال قضیه ایجاب می‌نموده به‌عمل آورده یا اگر احتیاط‌های لازم را به‌عمل می‌آوردند باز هم جلوگیری از ورود زیان مقدور نمی‌بود».

برخی حقوقدان‌ها معتقدند، با توجه به این ماده مبنای مسئولیت کارفرما، نظریه تقصیر است، چراکه خسارت وارد شده به‌دلیل اهمال کارفرما در انتخاب کارگر مناسب یا عدم مراقبت و نظارت بوده است (کاتوزیان، ۱۳۷۷: ۲۴)، ولیکن به‌نظر می‌رسد در این زمینه مسئولیت مدنی بر پایه فرض تقصیر کارفرما بنا نهاده شده است و تقصیر کارفرما مفروض است، مگر اینکه او بتواند خلاف این فرض را اثبات کند. با دقت بیشتر در مباحث مربوط به کارفرما و حوادث ناشی از کار روشن می‌شود مسئولیت کارفرما پیرو نظریه خطر نبوده و مطابق با تبصره ۲ ماده ۹۵ قانون کار و ذیل ماده ۱۲ قانون مسئولیت مدنی به تقصیر زیان‌دیده نیز توجه شده است. مطابق با مفاد ماده ۹۱ قانون کار سه وظیفه برای کارفرما مقرر شده است: ۱. تهیه امکانات لازم؛ براساس مصوبات شورای عالی حفاظت برای تأمین سلامت و بهداشت کارگران، کارفرما موظف است امکانات لازم را تهیه کند و در اختیار کارگر قرار دهد؛ ۲. ارائه آموزش لازم؛ ۳. نظارت. بنابراین کارگر تنها زمانی مقصر شناخته می‌شود که با وجود انجام این سه مرحله توسط کارفرما با توجه به آموزش‌های لازم و قبلی از وسایل ایمنی استفاده نکند.

با توجه به جمیع موارد ذکر شده، سیاست‌های حمایتی قانون‌گذار از کارگر به‌خوبی نمایان است و در عین حال مسئولیت مطلق را نیز برای کارفرما منظور نکرده است. کارفرما صرفاً در قبال اعمالی که صراحتاً یا ضمناً توسط وی مجاز دانسته شده، مسئول است. برای مثال چنانچه اتومبیل متعلق به کارفرما در اختیار کارگر باشد و کارگر رفتاری خارج از مناسبت‌های کاری انجام دهد، کارفرما مسئول نخواهد بود (بهرامی و آقاعباسی، ۱۳۹۲: ۷۰)، در خصوص ماده ۱۲ مسئولیت مدنی نیز فرض تقصیر کارفرما زمانی موجود است که کارفرما نتواند ثابت کند احتیاط‌های لازم را به‌عمل آورده است. بنابراین با وجود این فرض قانونی در قوانین کار و حوادث ناشی از کار به تقصیر زیان‌دیده توجه شده است، هرچند دامنه عمل آن محدودتر از موارد عام مسئولیت مدنی است که آن هم به‌دلیل حمایتی بودن این قانون است.

۳,۳. بررسی حوادث ناشی از رانندگی در حقوق فرانسه

تحولات قواعد حقوقی کشورها در مورد حوادث ناشی از رانندگی با توجه به صنعتی شدن جوامع بسیار شایان توجه بوده است. در این بخش وضعیت حقوقی حوادث ناشی از رانندگی در قانون کشور فرانسه در مقایسه با حقوق ایران بررسی می‌شود.

در فرانسه تا قبل از سال ۱۹۸۵، برای حل مشکلات ناشی از حوادث رانندگی به بند نخست ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی این کشور مراجعه می‌شد. متن این قانون مقرر می‌دارد: «شخص نه تنها مسئول زیان‌هایی است که با عمل خود به دیگری وارد آورده، بلکه مسئول زیان‌های وارده به جهت اشخاص تحت مسئولیت یا اشیا تحت نگهداری خود نیز است». هرچند تفسیر این بند نیز در رویه نتوانست از تعارض و تهاافت آرا در این مورد جلوگیری کند. این مشکلات سبب شده بود که شرکت‌های بیمه، برای معافیت از مسئولیت خود به دفعات به ایرادات تقصیر زیان‌دیده و تقصیر ثالث متوسل شوند.

سرانجام قانون پنجم ژوئیه ۱۹۸۵ (قانون بدنته)^۱، در فرانسه تصویب شد. در این قانون بیمه اجباری برای دارندگان وسایل نقلیه وضع شد و به قوانین حوادث ناشی از رانندگی جنبه کاملاً حمایتی بخشید. این قانون در حقوق فرانسه تأثیر بسزایی داشت و در زمینه مسئولیت مدنی انقلابی ایجاد کرد (Tunc, 1988:371). مبنای مسئولیت مدنی در این قانون کاملاً از مبنای تقصیر دور شده است و از نظریه جبران کامل خسارت پیروی می‌کند. این قانون اصولی را برای جبران کامل خسارت ایجاد کرد و خسارت کامل به راحتی با تحقق معیارهای زیر قابل پرداخت بود: یک حادثه رانندگی رخ دهد، خواهان در این حادثه آسیب ببیند، وسیله نقلیه در وقوع تصادف مؤثر باشد (باید به این نکته توجه داشت زمانی که تصادف رخ دهد، همیشه وسیله نقلیه در مورد کسانی که در آن وسیله بوده‌اند یا با آن برخورد داشته‌اند، مؤثر خواهد بود، ولی اگر تصادف رخ نداده باشد، خواهان باید برای اثبات مؤثر بودن وسیله نقلیه دلیل بیاورد)، بین تصادف و آسیب، رابطه مستقیم موجود باشد، شخص مسبب حادثه، راننده یا متولی وسیله نقلیه بوده باشد. در واقع با تحقق عناصر ذکر شده، حقی تحت عنوان «حق جبران خسارت» شناسایی می‌شود.

مطابق با مواد این قانون استناد به فورس ماژور، در مقابل آسیب‌دیده از حوادث رانندگی مسموع نیست و تنها موردی که راننده یا متولی وسیله نقلیه یا بیمه‌گر را از جبران خسارت معاف می‌کند، اثبات عمد آسیب‌دیده در ایجاد خسارت به خود

است. ماده ۳ این قانون مقرر می‌دارد: «... به حادثه‌دیدگانی که در ایراد آسیب به خود، عمد داشته‌اند، خسارتی تعلق نمی‌گیرد...». در عین حال براساس ماده ۵ این قانون: «اگر راننده مسبب حادثه، مالک وسیله نقلیه نباشد، جبران خسارت توسط مالک صورت خواهد گرفت و او حق رجوع به راننده مسبب حادثه را خواهد داشت» و بدین ترتیب حداکثر حمایت از آسیب‌دیده شده است. در واقع با تصویب این قانون، قوانین مربوط به توزیع تقصیر در تصادفات در جایی که راننده مسبب، مقصر کامل نیست، نسخ شده‌اند (Gerven, 2018:4).

بخش دوم این قانون، مقررات مربوط به بیمه و صندوق ضمانت را در حوادث رانندگی بیان می‌کند که در این بخش دارندگان وسایل نقلیه مکلف به بیمه کردن وسایل نقلیه خود هستند. ماده ۸ در این بخش بیان می‌دارد در مواردی که خودرو مسبب حادثه، سرقت شده است، بیمه‌گر جبران خسارت کرده و بعد به قائم‌مقامی مالک وسیله نقلیه می‌تواند به راننده مسبب حادثه رجوع کند. در ماده ۹ این قانون نیز مقرراتی در خصوص جبران خسارت به وسیله صندوق ضمانت وضع شده است، از جمله اینکه زمانی که شخص مسبب حادثه، ناشناخته باقی می‌ماند یا زمانی که وسیله نقلیه بیمه نشده است یا زمانی که بیمه‌گر ورشکست شده باشد یا به طور کلی زمانی که راه دیگری برای جبران خسارت باقی نماند، جبران خسارت توسط صندوق ضمانت صورت خواهد گرفت.

ملاحظه می‌شود که قوانین حاکم بر حوادث رانندگی در حقوق فرانسه کاملاً جنبه حمایتی دارد و به طور کلی هدف جبران کامل خسارت در اولویت قانون‌گذار آن کشور قرار گرفته است.

به نظر می‌رسد قوانین رانندگی و حوادث ناشی از رانندگی در ایران و فرانسه بسیار شبیه بوده و مبنای هر دو جبران کامل خسارت بوده و کمتر به تقصیر زیان‌دیده توجه شده است و تنها مورد اثبات عمد زیان‌دیده در آسیب به خود است که در هر دو کشور موارد اثبات عمد زیان‌دیده از شمول قواعد بیمه اجباری و در نتیجه حمایت قانون‌گذار خارج می‌شود.

۳,۴. بررسی حوادث ناشی از رانندگی در حقوق ایران

حوادث ناشی از رانندگی وسایل نقلیه، مهم‌ترین و شایع‌ترین شبه‌جرمی است که در سال‌های اخیر دادگاه‌ها را به خود مشغول کرده است (کاتوزیان و همکاران، ۱۳۸۰: ۵۹). اهمیت این حوادث تا آنجاست که نظام خاص بر آنها حکومت می‌کند و مشمول قواعد عام مسئولیت مدنی نیست.

مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی، از مهم‌ترین مظاهر مسئولیت مدنی است و نقش بیمه نیز به تکمیل ظرفیت‌های قانون برای جبران خسارت بازمی‌گردد (خدابخشی، ۱۳۹۰: ۱۱۰).

از آنجا که زیان‌دیده که معمولاً عابر پیاده است، در این حوادث طرف ضعیف‌تر است، قانون‌گذار با وضع مقرراتی از جمله اجبار بیمه ثالث در پی حمایت از این طرف ضعیف‌تر است. در قانون اصلاح بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسیله نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷، قانون‌گذار در ماده ۱ الزام به بیمه کردن وسیله نقلیه موتوری را بیان می‌کند، همچنین ماده ۲ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ مقرر می‌دارد: «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موضوع این قانون اعم از اینکه اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند مکلف‌اند وسایل نقلیه خود را در قبال خسارت بدنی و مالی که در اثر حوادث وسایل نقلیه مذکور 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 کند». با توجه به حمایتی بودن قوانین بیمه اجباری و رسیدگی به تخلفات رانندگی سؤال این است که آیا مسئولیت دارنده وسیله نقلیه محض است یا تقصیر زیان‌دیده نیز در این خصوص نقش ایفا می‌کند؟

ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مقرر می‌دارد: «در راه‌هایی که برای عبور عابران پیاده علائم، تجهیزات و مسیرهای ویژه اختصاص داده شده است عابران مکلف‌اند هنگام عبور از عرض یا طول سواره‌رو با توجه به علائم راهنمایی و رانندگی منصوبه در محل از نقاط خط‌کشی‌شده، گذرگاه‌های غیرهمسطح و مسیرهای ویژه استفاده نمایند. هر گاه عابران به تکلیف مذکور عمل نمایند، در صورت تصادف با وسیله نقلیه، راننده مشروط به اینکه کلیه مقررات را رعایت نموده باشد و قادر به کنترل وسیله نقلیه و جلوگیری از تصادف یا ایجاد خسارت مادی و بدنی نباشد مسئولیتی نخواهد داشت. عدم مسئولیت راننده مانع استفاده مصدوم یا وارث متوفی از مزایای بیمه نخواهد شد...». با توجه به این ماده درمی‌یابیم که به‌طور ضمنی به تقصیر زیان‌دیده و نظریه تقصیر مشترک اشاره شده است. اگر عابر پیاده به علائم رانندگی و علائم مخصوص توجه نکند و با بی‌احتیاطی از مکان‌های ممنوع یا مکان‌های مخصوص رد شود، در واقع به ضرر خودش اقدام کرده است و نباید راننده وسیله نقلیه را از این نظر مقصر و مسئول مطلق قلمداد کرد و مسئولیت ناشی از بی‌احتیاطی عابر پیاده را به دوش راننده که تقصیری مرتکب نشده است، انداخت. آنچه مسلم است با توجه به ادامه ماده، مسئولیت مدنی زیان‌دیده مانع از استفاده وی از خدمات بیمه‌ای نیست، چراکه همان‌گونه که اشاره شد، بیمه ناشی از حوادث رانندگی و شخص ثالث جنبه تکمیلی دارد. در خصوص استفاده زیان‌دیده مقصر از بیمه در قانون اصلاح بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسیله

نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷، صحبتی از تقصیر زیان‌دیده نشده بود و به‌نظر می‌رسید در صورت اثبات تقصیر زیان‌دیده مانعی برای استفاده زیان‌دیده از خدمات بیمه‌ای وجود نداشت، ولی در هر حال برای رفع ابهام قانون‌گذار این موضوع را در قانون بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵، مطرح کرده است و بند «الف» ماده ۴ این قانون مقرر می‌دارد: «در صورتی که وسیله نقلیه مسبب حادثه دارای بیمه‌نامه موضوع این قانون باشد، جبران خسارت‌های واردشده در حدود قانون بر عهده بیمه‌گر است». همان‌گونه که مشاهده می‌شود، این ماده به‌صورت مطلق بیان کرده که در صورت وجود بیمه‌نامه، جبران خسارت بر عهده بیمه‌گر است و فرقی بین فروض تقصیر یا عدم تقصیر زیان‌دیده قائل نشده است.

ماده ۱۷ قانون مزبور موارد خارج بودن از شمول این قانون را برمی‌شمارد و در بند «ت» مقرر داشته است: «اثبات قصد زیان‌دیده در ایراد صدمه به خود مانند خودکشی، اسقاط جنین، و نظایر آن...»، بنابراین باید میان دو فرض قائل به تفکیک شد:

۱. فرض اثبات عمد زیان‌دیده در آسیب به خود که در این فرض نه‌تنها مسئولیت مدنی راننده منتفی است، بلکه زیان‌دیده حق استفاده از مزایای بیمه را هم نخواهد داشت.
۲. فرض وجود تقصیر زیان‌دیده بدون اثبات عمد در آسیب به خود، در فرض تقصیر بدون عمد مثلاً قصور از موارد برشمرده‌شده در ماده ۲۶ رسیدگی به تخلفات رانندگی اگرچه راننده مسبب حادثه مسئولیت مدنی ندارد، ولی آسیب‌دیده از مزایای بیمه استفاده خواهد کرد و بیمه‌گر مسئول جبران خسارت است که این امر به‌علت حمایت قانون‌گذار از زیان‌دیده حوادث رانندگی است.

شایان ذکر است، این مورد و اشاره به تقصیر زیان‌دیده، از تغییرات و اصلاحات قانون بیمه است، درحالی‌که در قانون بیمه اجباری سال ۱۳۴۷، تنها مصداقی که با توجه به تقصیر زیان‌دیده از شمول بیمه خارج می‌شد، خسارات وارد به متصرفان غیرقانونی و رانندگان فاقد گواهینامه رانندگی بود^۱ و در آن قانون به عمد زیان‌دیده در ایراد آسیب به خود اشاره‌ای نشده بود و در قانون مصوب ۱۳۸۷ نیز این مورد ذکر نشده بود.

فروضی که در بالا مطرح شد، مربوط به زمانی بود که وسیله نقلیه مسبب حادثه دارای بیمه‌نامه معتبر است، ولیکن در فرضی که وسیله نقلیه بیمه نباشد، بند «ب» ماده ۴ مقرر می‌دارد: «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

۱. ماده ۴ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷: «موارد ذیل از شمول بیمه موضوع این قانون خارج است... ۴- خسارات وارد به متصرفین غیرقانونی وسایل نقلیه یا به رانندگان فاقد گواهینامه رانندگی.»

این قانون جبران می‌شود...». همان‌گونه که از این ماده برمی‌آید، در این فرض هم جبران خسارت توسط صندوق به‌طور مطلق به‌کار رفته و مشروط به عدم تقصیر زیان‌دیده نشده است، بنابراین با توجه به مجموع مواد مرتبط با این امر تنها در فرض اثبات عمد زیان‌دیده است که جبران خسارت منتفی خواهد بود و در بقیه موارد از جمله تقصیر بدون عمد، خسارت حسب مورد توسط بیمه‌گر یا صندوق جبران خواهد شد. رویکرد صندوق تأمین قانون نیز با توجه به مواد ۱۰^۱ و ۶ آیین‌نامه اجرایی صندوق^۲، تقصیر زیان‌دیده در دریافت خسارت توسط صندوق نقشی ایفا نمی‌کرد.

با توجه به اهمیت فراوان حوادث رانندگی و آثار مخرب آنها و همچنین ازدیاد وسایل نقلیه موتوری به‌تبع افزایش جمعیت، رویکرد حمایتی قانون‌گذار در این مورد به‌وضوح مشخص است و به‌نظر می‌رسد با توجه به خطر وسایل نقلیه برای سلامت افراد، رویکرد مناسبی باشد. از طرفی استثنا کردن موارد عمد زیان‌دیده از ورود آسیب به خود نیز اقدام شایسته‌ای است که مانع از سوءاستفاده‌های احتمالی می‌شود.

۴. نتیجه‌گیری

مبنای کلی و اصلی مسئولیت مدنی در حقوق کشور ما در قواعد عام مسئولیت مدنی نظریه تقصیر است، ولیکن در موارد بیمه اجباری از جمله حوادث ناشی از کار و حوادث رانندگی به دلایل مختلف از جمله نظریه تقابل خطر قانون‌گذار در پی حمایت از طرف ضعیف‌تر بوده است (بادینی، ۱۳۸۲: ۱۸). از جمله این حمایت‌ها اجباری کردن بیمه در این زمینه‌هاست. تقصیر زیان‌دیده در ایجاد حادثه، تحت عنوان قاعده تقصیر مشترک در قوانین ما به‌رغم اشاره مستقیم و عدم تصریح پذیرفته شده و در قوانین مختلف رد پای پذیرش این قاعده را شاهدیم و علی‌الاصول زیان‌دیده مقصر مستحق جبران خساراتی که با تقصیر خود به‌وجود آورده یا کوشش لازم را برای کاهش دامنه ضرر نکرده است، نخواهد بود. در حوادث ناشی از کار و رانندگی به‌دلیل حمایتی بودن این قوانین

۱. ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷: «برای جبران زیان‌های وارده به اشخاص ثالث که به‌علت بیمه نبودن وسیله نقلیه، بطلان یا تعلیق قرارداد بیمه، تعلیق تأمین بیمه‌گر، فرار کردن یا شناخته نشدن مسئول حادثه یا ورشکستگی بیمه‌گر قابل پرداخت نباشد... صندوق مستقلی به نام صندوق تأمین خسارت‌های بدنی تأسیس می‌شود که به‌وسیله شرکت بیمه ایران اداره خواهد شد.»

۲. ماده ۶ آیین‌نامه: «اشخاص ثالث زیان دیده که به علل مذکور در ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری نتوانند خسارت خود را از بیمه‌گران دریافت نمایند می‌توانند ظرف ۱۰ روز از تاریخ دریافت پاسخ بیمه‌گر مبنی بر مطالبه خسارت درخواست غرامت خود را به ضمیمه پاسخ مذکور برای صندوق ارسال نمایند.»

تقصیر زیان دیده در میزان خسارت نقش کمرنگ‌تری ایفا می‌کند. از جمله اینکه در حوادث ناشی از کار صرف تهیه لوازم ایمنی توسط کارفرما کافی نیست و او باید علاوه بر تهیه این لوازم آموزش‌های لازم را به کارگران ارائه دهد و مدام بر آنها نظارت داشته باشد. تنها در صورت اثبات رعایت این سه امر (ارائه امکانات، آموزش و نظارت) اگر باز هم کارگر بی‌توجهی و بی‌مبالاتی کرد، تقصیر او شناخته شده و کارفرما معاف از جبران خسارت می‌شود. نکته قابل تأمل در این‌گونه قوانین حمایتی، اقدام به‌عنوان قائم‌مقامی توسط بیمه‌گری است که جبران خسارت کرده و هم‌اکنون در پی اعمال حق قائم‌مقامی است. در این موارد بیمه‌گر با اثبات تقصیر می‌تواند به عامل زیان مراجعه کند و اصولاً تا قبل از اثبات فعل زیانبار نمی‌تواند به‌عنوان قائم‌مقام اقدام کند. باید به این موضوع توجه داشت که رابطه میان بیمه‌گذار و بیمه‌گر مبتنی بر قرارداد و مقررات بیمه‌ای است و نباید ارکان مسئولیت مدنی و مقررات خاص آن را در روابط بیمه‌گر و بیمه‌گذار وارد کرد. در خصوص مبنای مسئولیت مدنی کارفرما و دارنده وسیله نقلیه به‌نظر می‌رسد با توجه به حمایتی بودن قوانین در این خصوص قانون‌گذار به‌جای تمرکز بر فعل عامل زیان بیشتر به منافع از دست‌رفته زیان‌دیده توجه کرده و همت خویش را در جهت تضمین حقوق وی به‌کار گرفته است و به‌نظر می‌رسد بهترین نظریه‌ای که برای مبنای مسئولیت مدنی این دو گروه بتوان در نظر گرفت، نظریه تضمین حق است. در قوانین کشور فرانسه همین میزان از تقصیر کارگر هم پذیرفته نشده و همین که کارفرما ایمنی لازم را در محیط کار فراهم و کارگر را بیمه کرد، دیگر صندوق تأمین اجتماعی جانشین کارفرما شده و همه خسارت‌های کارگر جبران می‌شود و در عین حال از رویارویی طرفین حادثه جلوگیری می‌شود. جانشینی صندوق تأمین اجتماعی با کارفرما اقدام بسیار مناسبی است که در قوانین کشور فرانسه وجود دارد. باید توجه داشت که وضعیت اقتصادی و تولیدی در فرانسه با ایران متفاوت بوده و نظام تأمین اجتماعی فرانسه، از قوی‌ترین نظام‌های تأمین اجتماعی دنیاست، بنابراین نمی‌توان الگوی جانشینی صندوق تأمین اجتماعی با کارفرما را در ایران پیاده کرد، در عین حال که با توجه به بسترهای موجود در فضای کارگری و کارفرمایی ایران، این جانشینی ممکن است این مخاطره اخلاقی را به‌وجود آورد که با اطمینان از راحتی پرداخت خسارت توسط صندوق تأمین اجتماعی کارگران و کارفرمایان به سمت بی‌احتیاطی رفته و توالی فاسد خواهد داشت. همچنین با توجه به اصل ۷۵ قانون اساسی پیشنهادها در خصوص لوایح قانونی که به تقلیل درآمد یا افزایش هزینه‌های عمومی می‌انجامد، در صورتی قابل طرح است که در آن تأمین هزینه جدید معلوم شده باشد و به‌راحتی نمی‌توان راه‌حل جایگزینی را مطرح کرد، ولیکن راهکارهایی برای بهتر شدن وضعیت موجود مطرح است. برای مثال با توجه به اینکه بیمه مسئولیت مدنی برای کارفرما اجباری نیست، ولی با

توجه به حمایت دولت از کارگران در این زمینه و ایجاد شرایط سخت برای کارفرما، در صورت بروز حادثه، بیمه مسئولیت مدنی برای کارفرمایان اقدام بسیار مهم و ضروری است که بهتر است پوشش این بیمه برای کارفرما اجباری شود. در عین حال برای جلوگیری از اعمال بی احتیاطی و ترغیب کارفرما به رعایت تدابیر ایمنی می توان در قرارداد بیمه مسئولیت مدنی منعقد بین بیمه گر و بیمه گذار درصدی از خسارت را به صورت فرانشیز^۱ برای بیمه گذار در نظر گرفت که هم توجیه اقتصادی دارد و هم کارفرما در عین آسودگی خاطر مجبور به رعایت ایمنی می شود و حمایت حداکثری هم از کارگر به عمل خواهد آمد. نکته دیگر در قوانین تأمین اجتماعی فرانسه که بسیار حائز اهمیت است، در موارد تقصیر انکارناپذیر کارفرماست که زیان دیده را مستحق دریافت غرامت اضافی می کند، در حالی که در قوانین کشور ما در این مورد به خصوص با توجه به ماده ۶۶ قانون تأمین اجتماعی رویه عجیب و غیرعادلانه ای که ایجاد شده، این است که مسئولیت کارفرما در این زمینه محدود به استرداد هزینه مزایای تأمین اجتماعی نیست و کارگر مصدوم یا ورثه او می توانند مجدداً علیه کارفرما شکایت کنند و دیه را مجدداً از او بگیرند، در حالی که کارفرما قبلاً حق بیمه را پرداخت کرده است (بادینی، ۱۳۸۷: ۴۹). در حوادث ناشی از رانندگی نیز علاوه بر اینکه دارندگان وسایل نقلیه موظفاند وسایل خود را بیمه کنند، تقصیر زیان دیده در صورت عدول از مقررات ماده ۱۱ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی اثبات می شود و مسئولیت مدنی راننده مسبب متفی می گردد، ولی این موضوع مانع استفاده زیان دیده مقصر از مزایای بیمه شخص ثالث که برای رانندگان اجباری است، نیست و در فرضی که راننده مسبب به این تکلیف خود عمل نکرده و وسیله نقلیه خود را بیمه نکرده باشد، خسارات توسط صندوق جبران خواهد شد. تنها در یک فرض زیان دیده حق استفاده از مزایای بیمه را نخواهد داشت و آن هم فرض اثبات عمد زیان دیده در آسیب به خود است. در قوانین کشور فرانسه هم راه حل مشابه وجود دارد و تنها مورد برای عدم شمول خسارت اثبات عمد زیان دیده در آسیب به خود است. با توجه به احتمال سودجویی برخی افراد از این حمایت قانونی، استثنا کردن مورد عمد زیان دیده اقدام بسیار مناسبی است که در قوانین هر دو کشور ایران و فرانسه مورد توجه قرار گرفته است.

منابع

۱. بادینی حسن (۱۳۸۲). مطالعه تطبیقی نظام تأمین اجتماعی حوادث ناشی از کار در حقوق ایران و فرانسه، فصلنامه حقوق تأمین اجتماعی، دوره ۱، ش ۱، ص ۱۹-۱.

۱. Franchise به مبلغی از خسارت گفته می شود که به عهده بیمه گذار است و بیمه گر نسبت به آن تعهدی ندارد.

۲. ----- (۱۳۸۷). «قواعد حاکم بر اعمال همزمان نظام‌های جبران خسارت»، فصلنامه حقوق خصوصی مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۳۸، ش ۲، تابستان، ص ۶۸-۳۹.
۳. بهرامی، حمید؛ آقا عباسی، رضا (۱۳۹۲). «بررسی مسئولیت مدنی کارفرما در قبال خسارت کارگران با نگاهی به قانون مسئولیت مدنی»، ماهنامه کانون، ش ۱۳۶، ص ۸۱-۶۱.
۴. پوراسماعیل، علیرضا (۱۳۹۲). «مطالعه تطبیقی تأثیر تقصیر زیان‌دیده بر مسئولیت مدنی در حقوق اسلامی و کامن‌لا»، فقه و حقوق اسلامی، ش ۷، ص ۲۹-۱.
۵. حلی، علامه، حسن بن یوسف بن مطهر (۱۴۱۳ق). قواعد الاحکام فی معرفه الحلال و الحرام، ج ۳، چ اول، قم: انتشارات اسلامی.
۶. خدابخشی، عبدالله (۱۳۹۰). «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران»، مجله حقوقی دادگستری، ص ۱۲۸-۱۰۳.
۷. شکاری، محمد؛ تقوایی، عباس (۱۳۹۶). «تحلیل قاعده اقدام در فقه و حقوق مدنی ایران»، مطالعات علوم سیاسی، حقوق و فقه، دوره ۳، ش ۲، ص ۱۶-۱.
۸. عراقی، سید عزت‌الله؛ بادینی، حسن؛ شهابی، مهدی (۱۳۸۶). «درآمدی بر حقوق تأمین اجتماعی»، تهران: مؤسسه عالی پژوهشی تأمین اجتماعی.
۹. قاسم‌زاده، مرتضی (۱۳۷۸). «مسئولیت مدنی ناشی از ترک فعل»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۴۴، تابستان، ص ۶۴-۴۲.
۱۰. کاتوزیان، ناصر (۱۳۷۷). وقایع حقوقی، مسئولیت مدنی، شرکت سهامی انتشار.
۱۱. کاتوزیان، ناصر؛ جنیدی، لعیا؛ غمامی، مجید (۱۳۸۰). مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، انتشارات دانشگاه تهران.
۱۲. کاظمی، محمود (۱۳۹۰). «اثر فعل زیان‌دیده بر مسئولیت مدنی عامل زیان»، فصلنامه حقوق قضایی، ش ۲۷، ص ۱۰۴-۷۹.
۱۳. مدحی، علی (۱۳۹۴). دوره مقدماتی حقوق کار، تهران: کتاب آوا.
۱۴. یزدانیان، علیرضا (۱۳۹۴). «مطالعه تطبیقی طرح قاعده مسئولیت مدنی ناشی از عمل غیر در حقوق ایران و فرانسه»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۲، ش ۴، زمستان، ص ۲۶۸-۲۴۹.
۱۵. ----- (۱۳۸۶). قواعد عمومی مسئولیت مدنی، ج ۱، تهران: میزان.

ب) خارجی

16. Duppeyroux, Jean et Borgetto, Michel et Lafore, Bober (2001). *Droit de la securite Sociale*, edition Paris.
17. Despax, Michel. et Rojot, Jacques. Laborde, Jean. (2011). *Labour Law in France*, Kluwer Law International.
18. Michel, Despax; Jacques, Rojot; Jean, Laborde (2011.) *Labour Law in France*, London, Kluwer Law International.
19. Van, Gerven. *The Specific Regime for the Victims of Road and Traffic Accident*, available at WWW.biicl.org. last seen 2018/09/30.
20. Tunc Andre, (1988), *Towards a European Civil Code*, London: Kluwer Law International.
21. Van Emanuel (2016.) "The Development of the Concept of Contributory Negligence in Civil and Common Law", *Hungarian Journal Legal*, 57, No.3, pp. 324-347.