

The Challenges of Compensation of Faulting Drivers with Emphasis on Judicial Judgment

Homayoun Mafi 

Professor, Department of Private Law,
Faculty of Law, University of Judicial
Sciences, Tehran, Iran

Vahid Ahmadvand* 

Ph.D. student in Private Law, Faculty of
Law, University of Judicial Sciences,
Tehran, Iran

Abstract

Purpose:

The growing number of traffic accidents in recent decades has significantly increased the number of individuals affected by such incidents, both as direct victims and as at-fault drivers. Traditional legal and insurance frameworks in Iran, as in many jurisdictions, have long excluded the at-fault driver from the scope of compensation, treating them as the culpable party rather than as a potential victim. From the standpoint of social and distributive justice, however, this exclusion appears illogical and inconsistent with the principles of equality and social solidarity. The central purpose of this study is to examine the legal foundation, scope, and limitations of the insurer's

* Corresponding Author: Vahmadvandlawyer@yahoo.com

How to Cite: mafi, H. and Ahmadvand, V. (2026). The Challenges of Compensation of Faulting Drivers with Emphasis on Judicial Judgment. *Private Law Research*, 14 (53), 91 -134. Doi: [10.22054/jplr.2025.88132.2959](https://doi.org/10.22054/jplr.2025.88132.2959)

liability for bodily injuries sustained by the at-fault driver under Iranian law. In particular, the research investigates whether the Law on Mandatory Insurance of Losses Incurred on Third Parties Resulting from Motor Vehicle Accidents (2016) effectively transformed the position of the at-fault driver from a liable party into a protected insured person within a collective compensation system.

Methodology:

This research adopts a qualitative and analytical-legal approach, employing both descriptive and doctrinal methods. First, it reviews the historical evolution of Iranian legislation concerning compulsory motor vehicle insurance and examines how the coverage of the at-fault driver has emerged within the broader framework of social protection law. Second, the study conducts a comparative analysis of relevant legal instruments, including paragraph (b) of Article 115 of the Fifth Five-Year Development Plan Act (2010), which first introduced the concept of insurance coverage for at-fault drivers. The research also explores the interpretive challenges posed by the 2016 Insurance Law, particularly concerning the meaning and limits of the insurer's obligation: Judicial decisions issued by Iranian courts, especially appellate rulings interpreting Articles 3, 4, and 6 of the 2016 Act, are systematically analyzed to identify prevailing judicial trends. The methodology combines statutory interpretation, case law analysis, and theoretical reasoning to evaluate the extent of the insurer's liability toward the at-fault driver. Additionally, the study employs principles of economic analysis of law to assess the broader social and financial implications of extending insurance coverage to at-fault drivers.

Findings:

The analysis reveals that the Iranian legislature has gradually shifted from a purely fault-based liability system to a more solidarity-oriented compensatory framework. Paragraph (b) of Article 115 of the Fifth Five-Year Development Plan Act (2010) was the first legal step

toward recognizing the at-fault driver as a potential beneficiary of insurance protection. This policy was later solidified by the Law on Mandatory Insurance of 2016, which explicitly mandated that all motor vehicle insurance policies include personal accident coverage for the driver at fault.

However, judicial interpretation of the scope of this coverage has not been entirely consistent. Some courts have adopted a restrictive interpretation, limiting the insurer's liability to the precise terms stipulated in the insurance policy, arguing that extending coverage beyond explicit contractual limits may destabilize the insurance market. Conversely, other courts have taken a broad and purposive approach, interpreting the law in light of its social protection objectives, thereby affirming the insurer's liability even in cases of partial or contributory fault.

From the perspective of policy analysis, the inclusion of the at-fault driver within the framework of compulsory insurance serves multiple social and economic functions: it prevents uncompensated injuries, reduces reliance on public welfare resources, and enhances public trust in the insurance system. Nonetheless, such expansion also raises concerns regarding moral hazard, potential premium inflation, and the financial equilibrium of insurers.

Innovation and Contribution:

The innovative aspect of this study lies in its integrative analysis of statutory provisions, judicial rulings, and theoretical justifications related to the insurance coverage of at-fault drivers in Iran. Unlike prior research that has either focused solely on the doctrinal dimensions or on the economic rationale of insurance, this paper bridges both perspectives to provide a comprehensive understanding of the insurer's liability.

Furthermore, the study introduces a balanced interpretive model that reconciles social justice considerations with the economic sustainability of the insurance industry. It argues that the insurer's

liability should be neither strictly limited to contractual wording nor unboundedly expansive; instead, it must be interpreted in harmony with the social protection goals of the 2016 Insurance Law. This model contributes to ongoing debates in Iranian legal scholarship concerning the boundaries of social insurance and the role of private insurers in public welfare mechanisms.

Conclusion:

The research concludes that the inclusion of at-fault drivers within the scope of compulsory insurance reflects a paradigm shift in Iranian legal policy—from an individualistic, fault-based model toward a collective and solidarity-based system of risk distribution. The Law on Mandatory Insurance of 2016 aims to treat the at-fault driver as a secondary victim deserving of protection rather than exclusion. Nevertheless, the stability and effectiveness of this legal framework depend on adopting a measured interpretation of the insurer's obligations—one that maintains the financial integrity of insurance institutions while ensuring comprehensive victim compensation.

In summary, the insurer's liability for bodily injuries sustained by at-fault drivers should be interpreted in light of three guiding principles: (1) the principle of social solidarity, which supports collective risk sharing; (2) the principle of legal security, which requires predictable and stable insurance obligations; and (3) the principle of economic efficiency, which preserves the financial sustainability of the insurance system.

Through this balanced approach, Iranian law can achieve a fair equilibrium between justice for victims and the economic viability of insurers, thereby promoting a more coherent and humane system of compensation for all participants in road traffic accidents.

Keywords: driver, at-fault driver, damage, insurer's liability.



چالش‌های جبران خسارت راننده مسبب حادثه با تأکید بر آراء قضایی

استاد گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق دانشگاه علوم قضایی تهران، ایران

همایون مافی 

دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، دانشکده حقوق دانشگاه علوم قضایی تهران، ایران

وحید احمدوند * 

چکیده

با افزایش روزافزون حوادث رانندگی، تفکیک میان زیان‌دیدگان و محروم ساختن راننده مسبب حادثه از حمایت‌های قانونی، از منظر عدالت اجتماعی و توزیعی، منطقی به نظر نمی‌رسد. از همین رو، بند (ب) ماده ۱۱۵ قانون برنامه پنج‌ساله پنجم توسعه مصوب ۱۳۸۹^۱ برای نخستین بار پوشش بیمه‌ای راننده مسبب حادثه را به رسمیت شناخت و مورد حمایت قرار داد. در ادامه، قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث بر اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵، بیمه حوادث راننده را به صورت الزامی برقرار کرد. نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه بر پایه مصالح منطقی، اجتماعی و اقتصادی بنا شده است. با این حال، تفسیر موسّع یا مضیق از دامنه مسئولیت بیمه‌گر در قبال راننده مسبب حادثه، می‌تواند امنیت حقوقی و تعادل مالی این نهاد حمایتی را مختل سازد و کارایی صنعت بیمه را کاهش دهد. پرسش اصلی مقاله آن است که دامنه مسئولیت بیمه‌گر در قبال خسارات بدنی راننده مسبب حادثه تا چه اندازه است؟ این پژوهش با تحلیل آراء قضایی نتیجه می‌گیرد که هدف قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، جبران خسارت راننده مسبب حادثه به عنوان زیان‌دیده و تقویت نظام حمایتی جمعی است.

کلیدواژه‌ها: تعهد بیمه‌گر، خسارت، راننده، مسبب حادثه.

* نویسنده مسئول: Vahmadvandlawyer@yahoo.com

^۱ بند (ب) ماده ۱۱۵: «وزارت امور اقتصادی و دارایی مکلف است نسبت به بیمه شخص ثالث در مورد راننده همچون سرنشین بیمه شخص ثالث را اعمال نماید».

مقدمه

برخورداری از بیمه‌نامه حوادث راننده برای جبران خسارت راننده مسبب حادثه از منظر حقوقی یک ضرورت است و عدم بهره‌مندی از چنین پوششی، محرومیت راننده را از جبران خسارت مطرح می‌کند. تحمیل مسئولیت بیش از اندازه به بیمه‌گر به بهانه حمایت بیش از حد زیان‌دیده نیز منطق اقتصادی حاکم بر فعالیت‌های بیمه‌ای را تضعیف می‌کند. در عصر حاضر با گسترش روزافزون وسایل نقلیه و در نتیجه افزایش آمار تصادفات ناشی از رانندگی می‌توان ادعا کرد که کمتر فرد و خانواده‌ای از خطرات کارکرد وسایل نقلیه موتوری در امان مانده‌اند. اغلب افرادی که با این وسایل سروکار دارند، حتی در صورت رعایت کامل احتیاط و برخورداری از مهارت لازم در رانندگی، ممکن است متحمل زیان شوند یا به دیگران خسارت وارد کنند.

همین واقعیت سبب شده است تا نظامات حقوقی اکثر جوامع و کشورها با مبانی حقوقی مختلف به دنبال امکان‌سنجی وضع مقررات مسئولیت برای خسارات وارد بر اثر سوانح رانندگی باشند. بنیاد نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه در نظام‌های حقوقی بر مصالح منطقی، اجتماعی و اقتصادی بنا گردیده است. در مقابل این مصالح، افراط و تفریط در شناسایی مسئولیت بیمه‌گر در رابطه با جبران خسارت راننده مسبب حادثه، مستلزم بررسی مبانی حقوقی، قانونی، اقتصادی و اجتماعی است تا بتوان در جهت تحقق هدف حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی و با لحاظ مصالح اجتماعی و مالی بیمه‌گر، تفسیر مؤثری از اندیشه جبران خسارت راننده مسبب حادثه ارائه داد.

در حقوق ایران نیز با افزایش شمار وسایل نقلیه موتوری در دهه‌های اخیر، قانونگذار با اجباری کردن قرارداد بیمه حوادث راننده، تلاش کرد تا خسارات اجتناب‌ناپذیر رانندگی را جبران کند. جبران خسارت راننده مسبب حادثه در حقوق ایران تا پیش از سال ۱۳۸۷، در هیچ‌یک از قوانین بیمه پیش‌بینی نشده بود و چنین رانندگانی از شمول بیمه اجباری خارج بودند. برای نخستین بار در حقوق ایران در تاریخ ۱۳۸۹/۱۰/۱۵ به موجب بند (ب) ماده ۱۱۵ قانون برنامه پنجم توسعه، وزارت اقتصاد و امور دارایی مکلف شد تا بیمه شخص ثالث را درمورد راننده همانند سرنشین اجرایی کند. طبق ماده ۲۲۶ قانون برنامه پنجم

توسعه، احکام قوانین و مقرراتی که لغو یا اصلاح آن‌ها مستلزم ذکر یا تصریح نام است در صورت مغایرت با احکام این قانون، در طول برنامه موقوف‌الاجرا می‌گردد. بنابراین، قانون بیمه اجباری ۱۳۸۷ که صراحتاً راننده مسبب حادثه را از شمول حمایت خود مستثنی کرده بود، در این زمینه موقوف‌الاجرا گردید.

سؤالاتی که باید در این مقاله به آن‌ها پاسخ داده شود عبارتند از: ۱- حداکثر میزان تعهد شرکت بیمه در جبران خسارت راننده مسبب حادثه تا چه اندازه است؟ ۲- دامنه شمول مفهوم «حادثه غیر مترقبه» در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ تا چه حد گسترده است؟

۱. چالش‌های جبران خسارت راننده مسبب حادثه

برای پوشش جبران خسارت بدنی راننده مسبب حادثه از سوی بیمه‌گر، اخذ بیمه‌نامه حوادث راننده مسبب حادثه ضروری است. در یکی از دعاوی، وراثت راننده مسبب حادثه با وجود دریافت معادل پنجاه درصد دیه فوت مورث خود از محل بیمه‌نامه حوادث راننده، خواستار دریافت پنجاه درصد دیگر از «صندوق تأمین خسارت‌های بدنی» شدند؛ که ادعای آنان به جهت پوشش بیمه حوادث راننده مردود اعلام گردید. چنین موردی خارج از حدود مسئولیت و تعهدات صندوق تأمین خسارت بدنی محسوب می‌شود.^۱ این صندوق نهادی

۱ دادنامه شماره ۱۴۰۳۶۸۳۹۰۰۰۲۶۶۸۷۴۷ تاریخ ۱۴۰۳/۰۲/۳۰ صادره از شعبه ۸۰ تجدیدنظر استان تهران: در خصوص تجدیدنظرخواهی طاهره ... با وکالت آقای مهدی... به طرفیت بیمه آسیا و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی نسبت به دادنامه شماره ۵۶۴۳ مورخ ۱۴۰۲/۴/۲۸ صادره از شعبه ۲۱ دادگاه عمومی حقوقی تهران که به موجب آن در خصوص دعوی خواهان‌ها مبنی بر مطالبه ۵۰ درصد دیه کامله مورث راننده مسبب حادثه که براساس رأی کیفری به میزان ۵۰ درصد مقصر حادثه شناخته شده است و شرکت بیمه ۵۰ درصد دیه راننده مسبب حادثه را در حق وراثت پرداخت نمودند و وراثت نسبت به ۵۰ درصد مابقی علیه صندوق تأمین خسارات بدنی طرح دعوی نمودند و دادگاه در خصوص صندوق تأمین خسارت‌های بدنی به جهت داشتن بیمه‌نامه حوادث راننده، قرار رد دعوی صادر نموده و خواهان در همین قسمت از رأی در مدت قانونی اعتراض نموده است و استناد نموده با توجه به قید کلیه خسارت‌های بدنی خارج از تعهدات قانونی بیمه در نتیجه صندوق تأمین می‌بایست در خصوص پرداخت دیه به نسبت ۵۰ درصد اقدام کرد، لیکن استناد و استدلال تجدیدنظرخواه صحیح نیست چون در جایی که ثالث خودش مقصر است تکلیفی برای پرداخت ندارد و صندوق تأمین برای جبران خسارت وارده به اشخاص ثالثی که در حادثه مقصر نبوده اند وضع شده است و در جایی که سبب حادثه شناخته نشده باشد یا بیمه‌نامه نداشته باشد، اقدام به پرداخت می‌کند لیکن، در مانحن فیه که خود خواهان به

است که به منظور جبران خسارت‌های بدنی وارد به اشخاص ثالث در مواردی چون فقدان یا انقضای بیمه، بطلان قرارداد بیمه، ناشناخته بودن وسیله نقلیه مسبب حادثه، کسری پوشش بیمه‌نامه ناشی از افزایش مبلغ ریالی دیه یا تعلیق و لغو پروانه فعالیت شرکت بیمه و نیز صدور حکم توقف یا ورشکستگی بیمه‌گر، تشکیل شده است.

با وجود آنکه در قانون بیمه اجباری، صندوق تأمین خسارت‌های بدنی صرفاً برای جبران خسارت اشخاص ثالث پیش‌بینی شده و راننده مسبب حادثه خروج موضوعی دارد اما در مواردی نظیر تعلیق یا لغو پروانه فعالیت شرکت بیمه، یا صدور حکم توقف و ورشکستگی بیمه‌گر، در صورت اخذ بیمه‌نامه حوادث راننده مسبب حادثه، صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مکلف به جبران خسارت‌های راننده مسبب حادثه خواهد بود. از این رو، چالش‌هایی که در ادامه مطرح می‌شوند در موارد یادشده نسبت به صندوق تأمین خسارت بدنی نیز قابل تسری و بررسی هستند.^۱

۱.۱. دامنه شمول تعریف «حادثه رانندگی» در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵

در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷ مقنن به صراحت در ماده ۴، «قوة قاهره» را از اسباب معافیت بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی ذکر کرده بود. در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷، ماده ۳۷ که در مقام بیان موارد عدم شمول بیمه بود، هیچ اشاره‌ای به قوة

میزان ۵۰ درصد مقصر بود از شمول ماده ۲۱ قانون بیمه شخص ثالث خارج و در نتیجه تجدیدنظرخواهی وارد نمی‌باشد... رأی صادره قطعی است.

۱ ماده ۲۱ قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵ «به منظور حمایت از زیان دیدگان حوادث ناشی از وسایل نقلیه، خسارت‌های بدنی وارد به اشخاص ثالث که به علت فقدان یا انقضای بیمه‌نامه، بطلان قرارداد بیمه، شناخته نشدن وسیله نقلیه مسبب حادثه، کسری پوشش بیمه‌نامه ناشی از افزایش مبلغ ریالی دیه یا تعلیق یا لغو پروانه فعالیت شرکت بیمه یا صدور حکم توقف یا ورشکستگی بیمه‌گر موضوع ماده (۲۲) این قانون، قابل پرداخت نباشد، یا به طور کلی خسارت‌های بدنی که خارج از تعهدات قانونی بیمه‌گر مطابق مقررات این قانون است به استثنای موارد مصرح در ماده (۱۷)، توسط صندوق مستقلی به نام «صندوق تأمین خسارت‌های بدنی» جبران می‌شود».

۲ ماده ۴- موارد ذیل از شمول بیمه موضوع این قانون خارج است:

۱- خسارات ناشی از فورس ماژور از قبیل -جنگ- سیل -زلزله

۳- ماده ۷- موارد زیر از شمول بیمه موضوع این قانون خارج است:

قاهره به عنوان عامل معافیت نکرده است و این نظر را تقویت می‌کرد که قانونگذار با وجود آنکه در مقام بیان موارد معافیت به گونه حصری بوده آگاهانه از ذکر قوه قاهره خودداری کرده است. در بند (پ) ماده ۱ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵، تعریف حادثه رانندگی چنین آمده است: «هرگونه سانحه ناشی از وسایل نقلیه موضوع بند (ث) این ماده و محمولات آن‌ها از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش‌سوزی و یا انفجار یا هر نوع سانحه ناشی از وسایل نقلیه بر اثر حوادث غیر مترقبه».

➤ در خصوص هم‌پوشانی یا عدم هم‌پوشانی خسارت ناشی از وسیله نقلیه بر اثر حوادث طبیعی و قوه قاهره (نظیر سیل و زلزله یا ریزش کوه) با مفهوم حوادث غیرمترقبه در قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵ میان صاحب‌نظران و رویه قضایی اختلاف نظر وجود دارد. این موضوع در ادامه به صورت تفصیلی مورد بررسی قرار می‌گیرد.

رویکرد اول: متمایز بودن حوادث طبیعی و قوه قاهره از حوادث غیرمترقبه رانندگی

برخی از نویسندگان میان دو گروه از حوادث، یعنی «حوادث غیرمترقبه رانندگی» و «قوه قاهره» تمایز قائل شده‌اند. به اعتقاد آنان حادثه غیرمترقبه، رویدادی است که در نتیجه فعالیت عادی وسیله نقلیه رخ می‌دهد؛ مانند در رفتن سنگ از زیر لاستیک یا ترکیدن لاستیک. اما در مورد قوه قاهره نظیر سیل، زلزله یا بمباران هیچ گونه مسئولیتی متوجه شخصی نخواهد بود.^۱

قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵، دارندگان وسایل نقلیه را مکلف کرده است که مسئولیت خود را در قبال خسارت بدنی و مالی ناشی از «حوادث وسیله نقلیه» بیمه کنند.

۱- خسارت وارده به وسیله نقلیه مسبب حادثه.

۲- خسارت وارده به محمولات وسیله نقلیه مسبب حادثه.

۳- خسارت مستقیم و یا غیرمستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیو اکتیو.

۴- خسارت ناشی از محکومیت جزائی و یا پرداخت جرائم.

۱ بهرامی احمدی، محمد، مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، (تهران: انتشارات جنگل، ۱۳۹۶)، ص ۱۱۲.

بنابراین، موضوع اصلی این تکلیف حوادثی است که مستقیماً ناشی از عملکرد وسایل نقلیه موتوری باشند. قوه قاهره، عاملی است خارجی، غیر قابل پیش‌بینی و غیر قابل دفع که انتساب خسارت به شخص را منتفی می‌سازد. خسارت ناشی از چنین عواملی اصولاً قابل جبران نیست، همان‌طور که مرگ طبیعی نیز مسئولیتی به دنبال ندارد. قانون مجازات اسلامی در مواد مختلف به این موضوع تصریح کرده است.^۱

در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، واژه مسبب حدود پنجاه بار به کار رفته است. این واژه گاهی به تنهایی (مانند بند الف ماده ۲۱۵) و گاهی همراه با واژه «راننده» آمده است. افزون بر استفاده بسیار از واژه مسبب، قانونگذار از اصطلاحاتی استفاده کرده که بیانگر وجود رابطه سببیت است. به عنوان نمونه، عنوان قانون ۱۳۹۵ «قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه»، خود بر لزوم وجود رابطه سببیت میان وسیله نقلیه و زیان دلالت دارد. عبارت «ناشی از» دلالت بر ضرورت وجود رابطه سببیت میان وسیله نقلیه و زیان دارد. به کارگیری مکرر واژه «مسبب» و تعبیر «ناشی از» در این قانون، نشان از تأکید قانونگذار بر ضرورت احراز رابطه سببیت میان حادثه و وسیله نقلیه دارد.^۲

در یکی از دعاوی مربوط به مطالبه خسارت بدنی راننده زیان‌دیده از بیمه‌گر، مشمول قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵، دادگاه با تفسیر بند (پ) ماده ۱ آن قانون، وجود تقصیر راننده و یا ایراد خسارت ناشی از حادثه رانندگی را شرط پرداخت خسارت دانسته است. همچنین در خصوص قوه قاهره و حوادث طبیعی نیز به دلیل فقدان رابطه سببیت میان عمل راننده و ایجاد حادثه، مسئولیتی متوجه بیمه‌گر ندانسته است.

۱ خدابخشی، عبدالله، حقوق بیمه و مسئولیت مدنی، جلد دوم، چاپ سوم، تهران: انتشارات جنگل، ۱۳۹۶، ص ۳۸۵.

۲ ماده ۱۵- در موارد زیر بیمه‌گر مکلف است بدون هیچ شرط و اخذ تضمین، خسارت زیان‌دیده را پرداخت کند و پس از آن می‌تواند به قائم مقامی زیان‌دیده از طریق مراجع قانونی برای بازیافت تمام یا بخشی از وجوه پرداخت شده به شخصی که موجب خسارت شده است مراجعه کند:

الف - اثبات عمد مسبب در ایجاد حادثه نزد مراجع قضائی

۳ فلاح خاریکی، مهدی، «تحلیلی بر مفهوم حادثه غیر مترقبه و اثر آن در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵»، فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، سال ۱۳۹۷، دوره هفتم، شماره ۲۵، ص ۲۷۰.

در همین راستا، شعبه هفدهم دادگاه تجدیدنظر استان تهران در دادنامه مورخ ۱۳۹۹/۸/۲۸، عبارت «حوادث غیرمترقبه» را ناظر به حوادثی دانسته که ناشی از فعالیت وسیله نقلیه هستند و نه حوادث قهریه. دادگاه تصریح کرده است که قانونگذار با به کارگیری قید «ناشی از وسیله نقلیه» و ذکر مصادیقی مانند واژگونی و سقوط، قصد داشته حوادث مرتبط با رانندگی را مشمول حمایت بداند. بر این اساس، عوامل قهریه‌ای چون سیل و زلزله از مصادیق حوادث رانندگی محسوب نمی‌شوند و باید میان «حوادث غیرمترقبه» و «حوادث قهریه» تفکیک قائل شد.^۱

رویکرد دوم: هم‌پوشانی مفهوم حوادث طبیعی و قوه قاهره با حوادث غیرمترقبه
از نوآوری‌های عمده قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ در جهت حمایت بیشتر و کامل‌تر از زیان‌دیدگان، ارائه برداشت وسیع‌تری از رابطه سببیت در ایراد خسارت و گسترش دامنه

۱ دادنامه شماره ۹۹۰۹۹۷۰۲۲۱۷۰۱۹۵۰ تاریخ ۱۳۹۹/۸/۲۸ صادره از شعبه ۱۷ دادگاه تجدیدنظر استان تهران... بر رسیدگی دادگاه محترم نخستین اشکال قانونی مترتب نیست زیرا قانونگذار در بند(پ) از ماده ۱ قانون بیمه اجباری و خسارت وارده به اشخاص ثالث در تعیین مفهوم حوادث هرگونه سانحه ناشی از وسیله نقلیه و محمولات آن‌ها از قبیل تصادم تصادف، سقوط، واژگونی یا انفجار یا هر نوع سانحه ناشی از وسیله نقلیه بر اثر حوادث غیرمترقبه را به معنای حوادث ناشی از رانندگی تلقی و در ماده ۲۱ همین قانون صندوق تأمین خسارت‌های بدنی را با فرض وقوع حادثه ناشی از وسیله نقلیه با توجه به آئین نامه اجرایی آن مسئول پرداخت دیه تلقی کرده است. استناد وکیل محترم تجدیدنظرخواهان به عبارت حوادث غیرمترقبه و تسری آن به قوای قهریه با توجه به اینکه قانونگذار از قید عبارات ناشی از وسیله نقلیه استناد کرده است و مصادیق واژگونی، سقوط و ... مصداقی از حوادث مرتبط با ناشی از رانندگی است اما عوامل قهریه نظیر سیل و زلزله از مصادیق حوادث ناشی از رانندگی تلقی نمی‌گردد اینک مفهوم حوادث قهریه با حوادث تا مشمول ماده ۲۱ قانون مذکور و صندوق مکلف به پرداخت خسارت می‌باشد مضافاً اینکه مفهوم حوادث قهریه با حوادث غیرمترقبه متفاوت می‌باشد. ماده ۵۳۰ قانون مجازات اسلامی به روشنی این مفهوم را تعیین کرده است. پرداخت خسارت از صندوق بیمه استثناء بوده و باید منطبق با شرایط قانونی و آئین نامه‌های مرتبط باشد علاوه بر این صرفنظر از پرداخت قسمتی از دیه از ناحیه بیمه آسیا نظر به اینکه بیمه یک قرارداد شخصی بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار است و تابع اراده دو طرف می‌باشد مسئولیت در بیمه منوط به احراز تقصیر بین عمل راننده و حادثه ایجاد شده می‌باشد تا این رابطه سببیت احراز نگردد مسئولیتی متوجه بیمه‌گر نمی‌باشد. ریزش کوه عامل مستقلاً است که خارج از اراده راننده و ناشی از وسیله نقلیه نمی‌باشد با این وصف دادگاه با استناد به ماده ۳۵۸ قانون آئین دادرسی مدنی ضمن رد تجدیدنظرخواهی دادنامه تجدیدنظرخواسته را تأیید می‌نماید. رأی صادره قطعی است.

مسئولیت بیمه‌گر نسبت به جبران خسارت ناشی از حوادث وسایل نقلیه است. این قانون نه تنها حوادث منتسب به وسیله نقلیه مورد بیمه را تحت پوشش بیمه قرار می‌دهد، بلکه در مواردی که حادثه اساساً منتسب به وسیله نقلیه نیست و ناشی از عوامل دیگری است، اما وسیله نقلیه مورد بیمه صرفاً با وقوع حادثه ارتباط داشته است، بیمه‌گر را مکلف به جبران خسارت راننده حادثه می‌کند.^۱

مفهوم عبارت «هرگونه سانحه» منحصر به مواردی نیست که خودرو در حادثه نقش فاعلی داشته باشد؛ زیرا این عنوان ناظر بر هر سانحه‌ای است که به خودرو یا محموله آن ارتباط پیدا کند و در چنین مواردی شرکت بیمه مسئول جبران آن خواهد بود. بنابراین، باید گفت دخالت خودرو در سانحه اعم از سببیت یا ایفای نقش فاعلی است. کافی است که خودرو در حادثه حضور داشته باشد و به عنوان یکی از عوامل آن شناخته شود تا مسئولیت ایجاد گردد. به عبارت دیگر، «دخالت خودرو» در سانحه مسئولیت آفرین است، «سببیت» لازم نیست.^۲

برخی از قضات نیز بر این باورند که شرط اساسی تحقق تکلیف بیمه‌گر در جبران خسارن «ذی‌مدخل بودن وسیله نقلیه» در حادثه منجر به خسارت است حتی اگر حادثه مستقیماً به آن وسیله منتسب نباشد.^۳

۱ بابایی، ایرج، حقوق بیمه، ویراست سوم، چاپ هجدهم، تهران: انتشارات سمت، ۱۴۰۱، صص ۲۱۹-۲۲۰.

۲ صفایی، سید حسین، مسئولیت مدنی، چاپ دوم، (تهران: انتشارات میزان، ۱۳۹۱)، ص ۴۳

۳ در نمونه رأی به شماره ۸۸۰۹۹۷۵۱۲۱۲۰۰۶۶۳-۱۳۸۸/۹/۲۹ شعبه ۲۲۶ دادپاری دادرای عمومی و انقلاب مشهد در خصوص حادثه ای که راننده اتوبوس، پس از خالی شدن لاستیک اتومبیل، اقدام به جک زدن اتومبیل جهت تعویض چرخ آسیب دیده می‌نماید و با توجه به موقعیت نامناسب جک، به دلیل سنگینی اتومبیل و عدم تحمل محل قرار دادن جک، آن محل شکسته سبب سقوط اتومبیل و صدمه دیدن مرحوم از ناحیه سر و نهایتاً فوت وی گردیده است. اولیاء دم درصدد مطالبه دیه فوت از شرکت بیمه و مالک اتومبیل و کارفرما می‌باشند و النهایه دادپار با استدلال اینکه حادثه مذکور در حالت توقف کامل اتوبوس واقع شده و در حالت انفعال اتومبیل، حادثه ناشی از آن وضعیت، مشمول حادثه رانندگی قرار ندارد و به دلیل خطر ناشی از حرکت این وسایل، تنها حوادثی که با دخالت فعال اتومبیل همراه هستند، مشمول قواعد حوادث رانندگی می‌شوند، قرار منع تعقیب صادر نموده که مورد تایید دادگاه نیز قرار گرفته است.

چنانچه از یک سو مفهوم حوادث طبیعی و قوه قاهره را با حوادث غیرمترقبه هم پوشان بدانیم و از سوی دیگر، طبق اصول پذیرفته شده مسئولیت مدنی، واژه «مسبب» را عاملی تلقی کنیم که حادثه به آن منسوب است، نتیجه حاصل چیزی جز بروز تعارض میان برخی از مواد مهم قانون بیمه اجباری و بند (پ) ماده ۱ نخواهد بود. برای رفع این تعارض، باید مفهوم «مسبب» و رابطه سببیت در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ را به معنای «دخیل در حادثه» تفسیر کرد تا بتوان سایر مواد قانون را با بند (پ) ماده ۱ هماهنگ ساخت. با تصویب قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ و تعریف «حادثه» در ذیل بند (پ) ماده یک، چنین استنباط می شود که حادثه باید «ناشی از وسایل نقلیه» باشد؛ بدین معنا که خودرو در وقوع آن دخالت دارد و به عنوان واسطه در تحقق حادثه عمل کند. پس از احراز این دخالت، تفاوتی ندارد که حادثه بر اثر تقصیر راننده، تقصیر شخص ثالث یا وقوع قوه قاهره ایجاد شده باشد. همچنین، نقش فاعلی یا انفعالی وسیله نقلیه و حتی وضعیت آن اعم از روشن، در حال حرکت یا متوقف در این میان مؤثر نیست.

بر اساس فلسفه وضع قانون بیمه اجباری و هدف آن یعنی حمایت از زیان دیدگان، بیمه گر نمی تواند برای سلب مسئولیت از خود به قوه قاهره استناد کند. در نتیجه، اگر راننده مقصر استحقاق دریافت خسارت را دارد، به طریق اولی راننده بی تقصیر نیز باید از چنین حمایتی برخوردار باشد.

۱.۲. تأثیر گواهی نامه رانندگی در جبران خسارت راننده مسبب حادثه

در قانون بیمه اجباری شخص ثالث سال ۱۳۹۵ تصریحی درباره تأثیر داشتن یا نداشتن گواهی نامه رانندگی در بهره مندی از مزایای بیمه حوادث راننده مسبب حادثه وجود ندارد. با این حال، آیین نامه اجرایی ماده (۳) همین قانون، داشتن گواهی نامه را از مدارک لازم

نظیر این حکم در دیگر نظام های حقوقی سابقه دارد و چه بسا قانونگذار ایرانی نظر به تجربه کشورهای دیگر داشته است. در حقوق فرانسه، در قانون راجع به حوادث حمل و نقل مصوب ۱۹۸۵، مسئولیت وسیله نقلیه و بیمه گر دایر مدار دخالت وسیله نقلیه در بروز حادثه (و نه انتساب و رابطه سببیت خسارت به وسیله) شده است (بابایی، ۱۴۰۱: ۲۲۴).

برای پرداخت خسارت بدنی به راننده مسبب حادثه دانسته است.^۱ در آیین نامه اجرایی شماره ۶۷ مصوب ۱۳۹۰ و اصلاحات بعدی آن، که در دوران حاکمیت بند (ب) ماده ۱۱۵ قانون برنامه پنجم توسعه لازم الاجرا بود، اخذ گواهی نامه به عنوان شرط پرداخت غرامت به راننده مسبب حادثه بود.^۲

این دوگانگی میان قانون و آیین نامه، زمینه ساز بروز اختلاف نظر میان حقوق دانان و محاکم گردیده و موجب صدور آرای متعارض در این خصوص شده است.

برخی از صاحب نظران براین باورند که: □ قانونگذار در ماده ۳ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ هیچ قیدی مبنی بر لزوم داشتن گواهی نامه برای پرداخت خسارت ذکر نکرده است؛ ❖ آیین نامه اجرایی ماده (۳) مصوب ۱۳۹۶ با افزودن چنین شرطی از حدود اختیارات خود فراتر رفته و مغایر با قانون است؛

❖ براساس اصل ۱۷۰ قانون اساسی، قضات می توانند از اجرای مقرراتی که خلاف قانون باشد خودداری کنند؛

❖ از آنجا که مبنای قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ بر اصل «تعاون و جبران جمعی خسارات» استوار است، محروم کردن راننده فاقد گواهی نامه از حمایت بیمه ای، با روح حمایتی قانون منافات دارد.^۳

۱ ماده ۱۰- برای پرداخت خسارت بدنی ارائه اصل یا تصویر برابر با اصل مدارک زیر لازم است:

پ- گواهی نامه رانندگی راننده مسبب حادثه یا هر گونه مدرک دال بر داشتن گواهی نامه رانندگی متناسب با وسیله نقلیه مربوط

۲ آیین نامه شماره ۶۷ مصوب ۱۳۹۰/۶/۲: ماده ۴- پرداخت غرامت موکول به آن است که راننده مسبب حادثه، گواهینامه رانندگی متناسب با وسیله نقلیه مقصر حادثه داشته باشد.

آیین نامه شماره ۶۷ اصلاحی ۱۳۹۳/۱۲/۱۹: در موارد زیر بیمه گر تعهدی نسبت به پرداخت غرامت موضوع این آیین نامه ندارد: ...:

۱-۴ راننده وسیله نقلیه مسبب حادثه در زمان وقوع حادثه فاقد گواهینامه رانندگی متناسب با وسیله نقلیه مسبب حادثه باشد.

۳ دادنامه شماره ۹۵۰۹۹۷۷۵۷۵۴۰۰۶۴۲ در مورخ ۱۳۹۵/۵/۲۵ شعبه ۴ دادگاه عمومی حقوقی مشهد با توجه به اینکه بیمه حوادث منصرف از مراجعه شرکت بیمه به مقصر حادثه میباشد و اساساً در بیمه حوادث صرف وقوع حادثه و ایراد خسارت، شرکت بیمه را مکلف به جبران خسارت می کند. تقصیر وی و نداشتن گواهی نامه با توجه به اینکه مشمول بیمه

درمقابل در آراء قضایی مواردی مشاهده می‌شود که قضات به شرط دارابودن گواهی‌نامه برای دریافت خسارت از شرکت بیمه‌گر رأی می‌دادند. این گروه از قضات در آراء صادره اعلام داشته‌اند که باتوجه به بند (ب) ماده ۱۱۵ قانون برنامه پنج‌ساله پنجم توسعه راننده مسبب حادثه همچون شخص ثالث تلقی می‌شود و قاعدتاً به راننده مسبب حادثه نیز باید همچون شخص ثالث دیه تعلق گیرد و این حکم کلی باید با لحاظ سایر مقررات جاری و درچارچوب نظم عمومی جامعه اعمال شود. ازجمله مواردی که در حوزه رانندگی مخل نظم عمومی جامعه و برخلاف قواعد آمره تلقی می‌شود ایراد صدمه بدنی با اتومبیل به دیگری به‌صورت عمدی، در حالت مستی، بر اثر استعمال مواد مخدر یا روانگردان یا رانندگی بدون گواهی‌نامه است. در چنین مواردی طبیعی است که عامل حادثه مورد حمایت جامعه و حکومت قرار نگیرد به همین دلیل مقنن به بیمه‌گر اجازه داده

سرنشین و ثالث نمی‌گردد... و بند ۴ آیین‌نامه اجرایی بند ب ماده ۱۱۵ قانون برنامه پنجم توسعه که پرداخت غرامت را موکول به داشتن گواهی‌نامه رانندگی متناسب با وسیله نقلیه موثر دانسته، صرفنظر از اینکه مطابق ماده ۲۲۶ قانون برنامه پنجم توسعه کلیه قوانین و آیین‌نامه‌های قانون موقوف الاجرا می‌باشند، آیین‌نامه استنادی بر اساس اصول ۱۷۰ و ۱۷۳ قانون اساسی قابل اعتنا نمی‌باشد بنابراین کلیه خسارات بدنی هم چنان که در مورد ثالث پرداخت می‌گردد بایستی نسبت به راننده نیز پرداخت شود.

همچنین شعبه ۴ دادگاه عمومی حقوقی مشهد در پرونده کلاسه ۹۶۰۹۹۸۷۷۵۴۰۰۷۰۷ به موجب دادنامه شماره ۹۶۰۹۹۷۷۵۴۰۰۷۰۷ مورخ ۱۳۹۷/۸/۲۰ «در دعوی آقای بهمن ... به طرفیت شرکت سهامی بیمه با خواسته مطالبه خسارات بدنی ناشی از سانحه رانندگی که در آن خواهان راننده وسیله نقلیه مسبب حادثه بوده و در نزد شرکت بیمه ایران تحت پوشش بیمه قرار داشته است، در پاسخ به دفاع بیمه‌گر مبنی بر عدم شمول بیمه نسبت به راکب با توجه به فقدان گواهی‌نامه که به استناد آیین‌نامه شماره ۶۷ شورای عالی بیمه لازم دانسته شد و در بند ۴ آیین‌نامه ۶۷ مقرر شده است: پرداخت غرامت موکول به آن است که راننده مسبب حادثه گواهی‌نامه رانندگی متناسب با وسیله نقلیه مقصر حادثه داشته باشد. دادگاه دفاع بیمه‌گر را با این استدلال که زیرا این دفاع با هدف بیمه‌گذار که حمایت از راکب یا سرنشین می‌باشد در تعارض است و بحث داشتن یا نداشتن گواهی‌نامه با توجه به ماهیت بیمه راننده مقصر که بیمه حوادث می‌باشد، تاثیری ندارد چون بیمه حوادث مبتنی بر تقصیر راننده و نه مسئولیت او می‌باشد و اثر نداشتن گواهی‌نامه در باز یافت است که در دعوی حاضر نیز سالبه به انتفاء موضوع است و اصولاً در بیمه حوادث بحث باز یافت منتفی است؛ لذا با توجه به اطلاق حکم بند ب ماده ۱۱۵ قانون برنامه پنج‌ساله پنجم توسعه منوط کردن پرداخت خسارت به داشتن گواهی‌نامه موجه نبوده و برخلاف اصول انصاف و عدالت در تفسیر قانون می‌باشد و محدودیت اعمال شده در آیین‌نامه استنادی برخلاف قانون بوده و بر اساس اختیار حاصل از اصول ۱۷۰ و ۱۷۳ قانون اساسی قابل ترتیب اثر نمی‌باشد»، دعوا را غیر وارد تشخیص داده و حکم به بطلان دعوا صادر می‌گردد...

است که در صورت وقوع حادثه بر اثر رانندگی با شرایط مذکور بتواند پس از پرداخت زیان دیده به مسبب حادثه مراجعه کند. ماده ۱۵ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ در واقع به منظور پوشش خسارات بدنی وارد شده به رانندگانی وضع شده است که دارای مجوز رانندگی باشند، نمی توان بدون نگاه جامع به فلسفه وضع قانون و نظم عمومی آن را تفسیر کرد. نظم عمومی اقتضا دارد که اشخاص ملزم به کسب مهارت های رانندگی و اخذ گواهی نامه باشند. بنابراین در صورت کوتاهی یا تعمد شخص در این زمینه و ایراد خسارت به خود یا دیگران، حمایت از او به واقع نوعی تشویق افراد به بی نظمی و ارتکاب جرم تلقی می شود که قطعاً شایسته جوامع متمدن نیست.^۱

این اختلاف نظر و آراء متناقض باعث ایجاد رأی وحدت رویه شماره ۸۰۶ مورخ ۱۳۹۹/۱۱/۱۴ گردید که به موجب آن شرکت بیمه گر مسئولیتی برای پرداخت خسارت بدنی به راننده مسبب حادثه فاقد گواهی نامه رانندگی از محل بیمه نامه موضوع ماده ۳ قانون بیمه اجباری شخص ثالث ۱۳۹۵ مذکور ندارد.^۲

۱ دادنامه شماره ۹۷۰۹۹۷۵۱۳۵۹۰۱۲۴۰ تاریخ ۱۳۹۷/۱۰/۱۱ صادره از شعبه ۲۱ دادگاه تجدیدنظر استان خراسان رضوی.

۲ رأی وحدت رویه شماره ۸۰۶ - هیأت عمومی دیوان عالی کشور مصوب ۱۳۹۹/۱۱/۱۴ در موارد مشمول ماده ۱۵ قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵/۲/۲۰، 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 باز پس گیری آن، کاری بیهوده و غیر عقلایی است، بنابراین هدف از وضع این ماده حمایت از اشخاص ثالث زیان دیده است نه مسبب حادثه و اصولاً در این قانون، برای رانندگان مسبب حادثه واجد شرایط مذکور در بندهای چهار گانه ماده ۱۵ یاد شده، مزایایی لحاظ نشده است و به همین علت، این موارد از شمول ماده ۱۱ همین قانون نیز خروج موضوعی دارد. افزون بر این، شرط دارا بودن گواهی نامه رانندگی برای پرداخت خسارت به راننده مسبب حادثه در بند پ ماده ۱۰ آیین نامه اجرایی ماده ۳ قانون یاد شده پیش بینی شده و این آیین نامه به موجب تکلیف مقرر در همین ماده به تصویب شورای عالی بیمه به عنوان مرجع تشخیص موارد خارج از تعهد بیمه گر مطابق تبصره ۲ ماده ۲۱ این قانون نیز رسیده است. بنا به مراتب، بیمه گر مسئولیتی برای پرداخت خسارت بدنی به راننده مسبب حادثه فاقد گواهی نامه رانندگی از محل بیمه نامه موضوع ماده ۳ قانون مذکور ندارد و رأی شعبه اول دادگاه تجدیدنظر استان قم که با این نظر انطباق دارد به اکثریت آراء صحیح و قانونی تشخیص داده می شود. این رأی طبق ماده ۴۷۱ قانون آیین دادرسی کیفری مصوب ۱۳۹۲ با اصلاحات و الحاقات بعدی، در موارد مشابه برای شعب دیوان عالی کشور، دادگاه ها و سایر مراجع، اعم از قضایی و غیر آن لازم الاتباع است.

۳. حدود مسئولیت شرکت بیمه‌گر

درمورد میزان مسئولیت بیمه‌گر در بیمه حوادث راننده، دیدگاه‌های گوناگونی مطرح شده است. در بیمه شخص ثالث، قانونگذار بیمه‌گر یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی را مکلف کرده است تا خسارت‌ها را به قیمت یوم‌الاداء^۱ بپردازند. همچنین در صورت تعدد صدمات وارده به اشخاص ثالث، پرداخت تا ده برابر سقف تعهدات بدنی بیمه‌نامه را مقرر کرده و حتی در موارد مازاد بر آن، مابه‌التفاوت خسارت بدنی از سوی صندوق تأمین خسارت‌های بدنی پرداخت می‌گردد.^۲ با این حال، درخصوص حدود تعهدات بیمه‌گر در بیمه حوادث راننده مسبب حادثه، در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ مقرر صریحی وجود ندارد. این خلأ قانونی سبب بروز برداشت‌های متفاوت و صدور آرای متعارض در محاکم شده است.

نخستین مقرر ناظر بر اجباری شدن بیمه حوادث راننده، بند (ب) ماده ۱۱۵ قانون برنامه پنج‌ساله پنجم توسعه مصوب ۱۳۸۹ است. شورای عالی بیمه نیز در تاریخ ۱۳۹۰/۶/۲ در اجرای حکم یادشده، اقدام به تصویب آیین‌نامه اجرایی شماره ۶۷ کرد، آیین‌نامه مورد نظر در تاریخ ۱۳۹۳/۱۲/۱۹ اصلاح گردید. در هر دو نسخه آیین‌نامه، دو نکته چالشی مشاهده می‌شد:

۱ ماده ۱۳ قانون بیمه اجباری خسارات وارده به شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵ «بیمه‌گر یا صندوق حسب مورد مکلفند خسارت بدنی تعلق گرفته به شخص ثالث را به قیمت یوم‌الاداء و با رعایت این قانون و سایر قوانین و مقررات مربوط پرداخت کنند. بیمه‌گر، در صورتی که خسارت بدنی که به زیان دیده پرداخت نموده بیشتر از تعهد وی مندرج در ماده (۸) این قانون باشد، می‌تواند نسبت به مازاد پرداختی، به صندوق رجوع یا در صورت موافقت صندوق در حسابهای فیمابین منظور کند مشروط بر اینکه افزایش مبلغ قابل پرداخت بابت دیه منتسب به تأخیر بیمه‌گر نباشد».

۲ تبصره ماده ۱۲ قانون بیمه اجباری خسارات وارده به شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵ «تعهد ریالی بیمه‌گر در قبال زیان دیدگان خارج از وسیله نقلیه مسبب حادثه ده برابر سقف تعهدات بدنی بیمه‌نامه با رعایت تبصره ماده (۹) و ماده (۱۳) این قانون می‌باشد. در مواردی که مجموع خسارات بدنی زیان دیدگان خارج از وسیله نقلیه مسبب حادثه بیش از سقف مذکور باشد مبلغ خسارت مورد تعهد بیمه‌گر به نسبت خسارت وارده به هر یک از زیان دیدگان بین آنان تسهیم می‌گردد و مابه‌التفاوت خسارت بدنی هر یک از زیان دیدگان توسط صندوق تأمین خسارت‌های بدنی وفق مقررات مربوط پرداخت می‌شود».

۱. پرداخت غرامت از سوی شرکت بیمه منحصرأ در صورت فوت یا نقص عضو پیشینی شده بود؛

۲. بیمه گر در مورد راننده وسیله نقلیه مسبب حادثه که در زمان وقوع حادثه فاقد گواهی نامه متناسب با وسیله نقلیه باشد، تعهدی نسبت به پرداخت غرامت نداشت.^۱

برهمن اساس، آیین نامه شماره ۶۷ در دیوان عدالت اداری به دلیل تصویب خارج از اختیار مرجع تصویب شورای عالی بیمه و مغایرت با بند (ب) ماده ۱۱۵ قانون برنامه پنج ساله پنجم توسعه مورد درخواست ابطال قرار گرفت؛ اما دیوان عدالت اداری درخواست ابطال را رد کرد.^۲

با تصویب قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵، برای نخستین بار بیمه حوادث راننده مسبب حادثه در نظام بیمه اجباری جایگاه قانونی یافت. مطابق ماده ۳ قانون یاد شده، دارنده وسیله نقلیه مکلف است بیمه حوادث را با حداقل میزان دیه مردم مسلمان در ماه غیر حرام برای پوشش خسارت های بدنی وارد بر راننده مسبب حادثه تهیه کند.

۱ آیین نامه شماره ۶۷ ماده ۴ - در موارد زیر بیمه گر تعهدی نسبت به پرداخت غرامت موضوع این آیین نامه ندارد:
۱- راننده وسیله نقلیه مسبب حادثه در زمان وقوع حادثه فاقد گواهی نامه رانندگی متناسب با وسیله نقلیه مسبب حادثه باشد.

۲- به استناد گزارش مراجع ذیصلاح وقوع حادثه ناشی از مستی راننده وسیله نقلیه مسبب حادثه یا استعمال مواد مخدر یا روانگردان توسط وی باشد.

۲ رأی شماره ۳۲۵۱۱...۹۴ تاریخ ۱۳۹۴/۱۰/۲۲ هیئت تخصصی بیمه، کار و تأمین اجتماعی... با عنایت به محتویات پرونده به استناد بندب ماده ۱۱۵ قانون برنامه پنجم توسعه از طریق برقراری پوشش بیمه حوادث تأمین و پرداخت غرامت مقطوع و معین در صورت فوت بیمه شده یا نقص عضو و از کارافتادگی دائم یا موقت و جبران هزینه های درمانی ناشی از وقوع حوادث مشمول بیمه است و قبل از قانون مذکور به استناد ماده ۲ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل اشخاص ثالث از طریق بیمه اختیاری حوادث سرنشین تحت پوشش قرار می گرفتند به موجب قانون برنامه پنجم اجباری گردیده است و باتوجه به اینکه پرداخت دیه و ارش مستلزم وقوع جنایت است و برای تحقق بایستی جانی، مجنی علیه و فعل مجرمانه وجود داشته باشد و جنایت در خصوص راننده مسبب (جانی) مصداق ندارد بنابر مراتب مذکور مغایرتی با قانون ندارد و در اجرای بند ب ماده ۹۸ قانون تشکیلات و آیین دادرسی دیوان عدالت اداری مصوب ۹۲ حکم به رد شکایت شاکی صادر و اعلام می گردد....

مبنای محاسبه خسارت قابل پرداخت، معادل دیه فوت یا ارش جرح در فرض ورود خسارت بدنی به مرد مسلمان در ماه غیر حرام و هزینه معالجه است.

قانونگذار تهیه و تصویب آیین‌نامه اجرایی و تعیین حق بیمه را به پیشنهاد بیمه مرکزی و با تصویب شورای عالی بیمه و هیئت وزیران موکول کرده است. آیین‌نامه اجرایی مربوطه در تاریخ ۱۳۹۶/۴/۲۸ به تصویب هیئت وزیران رسید و آخرین اصلاحات آن در ۱۳۹۶/۷/۱۹ انجام شد.

در رویه قضایی، درمورد لازم‌الاتباع بودن آیین‌نامه اجرایی ماده ۳ اختلاف نظر وجود دارد:

* دیدگاه نخست: پذیرش آیین‌نامه و محدود بودن تعهد بیمه‌گر.
برخی از قضات دادگستری آیین‌نامه را معتبر می‌دانند و بر مبنای آن به صدور رأی مبادرت می‌کنند.^۱ از دیدگاه این گروه، ماهیت خسارت پرداختی در بیمه حوادث راننده، دیه به

۱ « دادنامه شماره ۱۵۸۰۲۵۰۴/۱۴۰۲۶۸۳۹۰۰۱۵۸۰۲۵۰۴ تاریخ ۱۴۰۲/۱۰/۱۹ صادره از شعبه ۱۵ دادگاه عمومی حقوقی تهران... در خصوص دعوی آقای ویرا .. به طرفیت شرکت بیمه آسیا با وکالت آقای وحید ... و صندوق تأمین خسارت بدنی به خواست مطالبه دیه ناشی از تصادفات جرح با جلب نظر کارشناس رسمی دادگستری به نرخ روز و مطالبه خسارت دادرسی اولاً با توجه به این که خودروی موضوع پرونده تحت پوشش بیمه می‌باشد دعوی مطروحه توجیهی به صندوق تأمین خسارت بدنی ندارد و لذا دادگاه به استناد مواد ۸۴ و ۸۹ قانون آیین دادرسی مدنی قرار رد دعوی صادر می‌نماید ثانیاً آقای وحید... به وکالت از بیمه آسیا به موجب لایحه تقدیمی مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۱۶ اعلام نمود ... پس از وقوع حادثه، شرکت موکل، غرامت خواهان را مطابق ماده ۴ آیین‌نامه اجرایی ماده ۳ قانون بیمه شخص ثالث (حاصل ضرب میزان ارش و دیات در سقف تعهدات پوشش حوادث راننده معادل ۶/۴۰۰/۰۰۰ ریال) به مبلغ ۵۱۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال در حق خواهان کارسازی نموده لذا شرکت موکل نسبت به کلیه تعهدات خود جامه عمل پوشانده است. سرانجام با عنایت به شرح معروض، رد دعوی مطروحه مورد استدعاست.» باتوجه به مراتب فوق و تصویر نظریه پزشکی قانونی صدمات بدنی وارده به خواهان شامل شکستگی انتهای تحتانی زند اعلی ساعد چپ بوده که بدون عیب درمان شده است و لذا دیه مقدر ۸ درصد بوده که شرکت بیمه طبق ماده ۴ آیین‌نامه اجرایی ماده ۳ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ به میزان ۸ درصد از مبلغ بیمه‌نامه حوادث راننده که به مبلغ شش میلیارد و چهارصد میلیون ریال بوده یعنی پانصد و دوازده میلیون ریال به خواهان پرداخت نموده بنابراین تعهد شرکت بیمه انجام شده و شرکت مزبور تکلیفی در پرداخت مازاد بر مبلغ یاد شده ندارد لذا خواسته خواهان ثابت نیست و دادگاه مستنداً به ماده ۱۲۵۷ قانون مدنی حکم بر بیحقی خواهان صادر می‌نماید.

مفهوم خاص شرعی نیست؛ ازجمله شرایط لازم برای تحقق جرایم علیه تمامیت جسمانی اشخاص، توجه جرم به شخص دیگر است. بدین بیان که قربانی جرم باید فردی غیر از مرتکب باشد. قانونگذار نیز بر همین اساس طی بند (ت) ماده ۱ قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵ در حکمی منطبق با مسلمات شرع چنین آورده است: شخص ثالث، هر شخصی است که به سبب حوادث موضوع این قانون دچار خسارت بدنی و یا مالی شود به استثنای راننده مسبب حادثه. بر این پایه، با توجه به مستثنی گردیدن راننده مسبب حادثه

در نمونه رأی دیگر به شماره ۹۹۰۹۹۷۰۹۰۹۸۰۰۰۵۴ تاریخ ۱۳۹۹/۰۱/۲۴ که شعبه ۴۳ دیوان عالی کشور که در مقام فرجام خواهی صادر گردیده است و قائل به پرداخت خسارت بدنی راننده مسبب حادثه بر مبنای ماده ۴ آیین نامه اجرایی ماده ۳ قانون بیمه اجباری شخص ثالث ۱۳۹۵ می باشد. « خلاصه جریان پرونده: شعبه دوم دادگاه عمومی خرم آباد در خصوص دادخواست آقای عباس سوری با وکالت احد ... به طرفیت شرکت بیمه آسیا به خواسته مطالبه دیه و ارش های متعلقه به میزان ۱۴ درصد دیه کامله به نرخ روز به این شرح که موکل در تاریخ ۱۳۹۴/۱۱/۱۷ دچار سانحه تصادف گردیده که خواننده محترم از پرداخت دیه و غرامات وارده امتناع می نماید. دادگاه پس از رسیدگی طی دادنامه ۰۰۸۱۷ مورخ ۱۳۹۸/۶/۳۰ و با این استدلال... اولاً: نظر به گواهی پزشکی قانونی و نظریه کاردان فنی تصادفات که علت حادثه را بی احتیاطی از جانب راننده کامیون بنز به شماره ... مقصر تشخیص و مضافاً اینکه راننده مقصر در زمان تصادف، دارای گواهی نامه متناسب با وسیله نقلیه و بیمه نامه معتبر بوده است. ثانیاً اطلاق بند ب ماده ۱۱۵ قانون برنامه پنجساله توسعه جمهوری اسلامی ایران و ماده ۲۲۶ همان قانون تمامی جراحت، نواقص و... به زیان دیده را شامل و در دایره مشمول مواد یاد شده قرار می گیرد که نظریه مشورتی شماره ۷/۹۷/۱۲۴۶ مورخ ۹۷/۵/۲ موید این تفسیر است. ثالثاً با توجه به قانون حاکم بر قرارداد بیمه مورخ ۹۴/۶/۲، دیه و ارش صدمات وارد شده به خواهان ۱۴٪ معادل دیه کامله مزبور به نرخ یوم الادا به عنوان جبران خسارت قراردادی و هزینه دادرسی و حق الوکاله و خسارت تاخیر تادیه از تاریخ ۹۷/۶/۱۴ به شرح رأی مذکور صادر و اعلام نموده است. وکیل شرکت بیمه آسیا ظرف مهلت مقرر پس از اتمام مدت تجدیدنظر خواهی دادخواست فرجامی تقدیم که پس از تشریفات قانون پرونده به دیوان عالی کشور ارسال و به این شعبه ارسال شده است. دادخواست فرجامی و پاسخ وکیل فرجام خوانده به هنگام شور قرائت خواهد شد بتاريخ... هیات شعبه تشکیل پس از قرائت گزارش عضو ممیز و اوراق پرونده مشاوره چنین رأی می دهد «دادنامه فرجام خواسته از این جهت اشکال وارد است که دادگاه با استناد به ماده ۳ قانون بیمه اجباری و اطلاق آن مبادرت به صدور حکم به پرداخت دیه صدمات وارده توسط خواننده در حق خواهان صادر نموده است حال آنکه حسب ماده ۴ آیین نامه اجرایی ماده ۳ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ میزان خسارت یا غرامت وارده به مصدوم حادثه یعنی راننده مقصر در تصادف (خواهان) این خسارت برابر حاصل ضرب درصد دیه یا ارش تعیین شده در مبلغ مندرج در بیمه نامه است که حداقل آن به میزان دیه کامل یک مرد مسلمان می باشد و از آنجا که آیین نامه مذکور تاکنون بی اعتباری آن اعلام نشده لذا رأی صادره را از این جهت واجد اشکال قانونی دانسته و با تجویز بند ۲ ماده ۳۷۱ قانون آیین دادرسی مدنی ضمن نقض رأی صادره به تجویز بند ج ماده ۴۰۱ قانون صدرالذکر پرونده را به شعبه دیگر محاکم عمومی خرم آباد (هم عرض) ارجاع می نماید.»

از شمول دریافت کنندگان دیه و وجه تسمیه بیمه‌نامه‌های ثالث و حوادث راننده، مشخص است که راننده مسبب حادثه، شخص ثالث تلقی نشده و با جمع شرایط مقرر قانونی و قراردادی حاکم بر آن، تحت پوشش بیمه‌نامه حوادث راننده قرار خواهد گرفت. ماهیت وجه پرداختی از سوی بیمه‌گر در راستای پرداخت خسارت پوشش حوادث راننده نظیر آنچه که در ماده ۵۵۰^۱ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ در باب پرداخت تفاضل دیه زن و مرد توسط صندوق تأمین خسارت بدنی پیش‌بینی شده است، در حکم خسارت تلقی می‌شود. باتوجه به خروج راننده مقصر حادثه از شمول افراد مجنی‌علیه و ترتب احکام بیمه‌نامه حوادث راننده بر وی، ارزیابی خسارت جانی وارده به او باید براساس مندرجات و ضوابط پوشش حوادث راننده صورت گیرد.^۲

* دیدگاه دوم: برابری مزایای بیمه شخص ثالث و بیمه حوادث راننده.

۱ ماده ۵۵۰ دیه قتل زن نصف دیه مرد است.

۲ عنوان خواسته مطالبه دیه در بیمه حوادث راننده از لحاظ آیین دادرسی مدنی نیز منجر به قرار عدم استماع دعوی می‌گردد:

دادنامه شماره ۱۱۶۶۴۸۷/۱۴۰۰۶۸۳۹۰۰۰ تاریخ ۱۴۰۰/۰۲/۰۵ از شعبه ۲۳ دادگاه عمومی حقوقی تهران ... در خصوص دادخواست آقای میثم... و آقای مسعود... و خانم لیلا... به طرفیت بیمه ... به وکالت وحید... به خواسته مطالبه دیه به نرخ روز مقوم به ۱۳/۹۹۹/۲۶۰/۰۰۰ ریال به انضمام هزینه درمانی در حدود ۲۲ میلیون تومان و خسارت دادرسی، دادگاه نظر به اینکه حسب اوراق و محتویات پرونده و رونوشت بیمه‌نامه حوادث رانندگی، که راننده مسبب حادثه مدتی بعد از تصادف فوت نموده است و در چنین مواردی استحقاق دیه ندارد بلکه صرفاً طبق قرارداد بیمه خسارات بدنی مقصر حادثه، استحقاق غرامت قراردادی را دارد که به میزان ۲۱۰ میلیون تومان تا سقف قرارداد بیمه پرداخت شده است لذا خواسته خواهانها را صحیح ندانسته و مطابق قانون مطرح نگردیده و به استناد ماد ۲ قانون آیین دادرسی مدنی قرار عدم استماع دعوی صادر و اعلام می‌نماید ..

دادنامه شماره ۱۵۵-۳۸۳/۱۲ دادگاه عمومی حقوقی قزوین «...به موجب شرایط عمومی بیمه‌نامه حوادث راننده، آنچه که بیمه‌گر متعهد به پرداخت آن است پرداخت غرامت و هزینه‌های پزشکی است و پرداخت دیه به جانی موضوعاً منتفی است چه آنکه پرداخت دیه به شخصی که خود، عامل حادثه و وارد آمدن صدمه و آسیب باشد با منطق حقوقی سازگاری ندارد. بدین ترتیب آنچه که خواهان استحقاق آن را دارد صرفاً هزینه‌های پزشکی و غرامت نقص عضو به میزان مندرج در بیمه‌نامه است نه دیه و یا ارش... از آنجایی که دعوا مطابق قانون اقامه نشده است، به استناد ماده ۲ قانون آیین دادرسی مدنی قرار رد دعوی صادر و اعلام می‌نماید.

درمقابل گروهی دیگر از حقوق دانان و قضات، قائل به برابری مزایای بیمه شخص ثالث و بیمه حوادث راننده هستند و آیین نامه اجرایی ماده (۳) را مغایر با قانون بیمه اجباری می دانند. این اختلاف به ویژه در مواردی بروز می کند که راننده مسبب حادثه دچار تعدد صدمات بدنی فراتر از یک دیه کامل شده و درصدد مطالبه خسارت کامل از بیمه گر برمی آید.^۱

۱در رأیی به شماره ۱۰۸۴-۹۹ تاریخ ۱۳۹۹/۷/۳۰ که در شعبه اول حقوقی شهرستان آبدانان صادر گردید، دادگاه آیین نامه ماده ۳ قانون بیمه اجباری را به علت مخالفت و عدم انطباق با بند ب ماده ۱۱۵ قانون برنامه پنجساله پنجم توسعه خلاف قانون دانسته و براساس اصل ۱۷۰ قانون اساسی و اختیار اعطاء شده به قضات دادگاهها در این اصل به آن ترتیب اثر نداده است.

همچنین در رأی اصراری دیوان عالی کشور، جلسه هیأت عمومی در ارتباط با پرونده «الزام بیمه به پرداخت خسارت وارده به راننده حادثه دیده به قیمت یوم الاداء»، (اعمال بیمه شخص ثالث در مورد راننده، همچون سرنشین بیمه شخص ثالث) در روز سه شنبه - هفدهم آبان ماه ۱۴۰۱- با حضور حجت الاسلام والمسلمین سید احمد مرتضوی مقدم و قضات عالی رتبه دیوان عالی کشور برگزار شد. در این پرونده اصراری حقوقی، یک خودروی پراید با یک نفر شتر تصادف کرده است، راننده خودرو و ساریان شتر هر یک به میزان ۵۰ درصد مقصر شناخته می شوند، راننده مصدوم و مسبب حادثه اعلام نموده، شرکت بیمه برابر مفاد بیمه نامه به تعهد خود عمل نکرده و مبلغ ۲۱۰ میلیون تومان از دیه را پرداخت و الباقی را پرداخت نکرده است، در همین راستا وی، دادخواستی به منظور صدور حکم به محکومیت شرکت بیمه به پرداخت الباقی غرامات و دیه به نرخ یوم الاداء، ارائه می کند.

دادگاه حقوقی شهرستان زرنند با لحاظ ماده ۱۳ قانون بیمه اجباری مصوب ۹۵، مقرر نمود دیه و خسارت بدنی تعلق گرفته صرفاً به شخص ثالث به قیمت یوم الاداء پرداخت می شود و این موضوع مشمول راننده مسبب حادثه نمی شود و مسبب حادثه تابع قرارداد خصوصی بیمه و ماده ۱۰ قانون مدنی می باشد، رأی به بی حقی خواهان صادر کرده، پس از فرجام خواهی و نقض رأی و ارجاع به شعبه هم عرض، شعبه سوم دادگاه عمومی زرنند نیز به استناد بند «ت» ماده یک قانون بیمه اجباری و ماده ۳ همان قانون به رأی قبلی اصرار نموده است و اعلام داشته جبران خسارت وارده به راننده مسبب حادثه، عنوان دیه ندارد و از نوع پرداخت خسارت است، این در حالی است که شعبه چهل و سوم دیوان عالی کشور رأی بر الزام شرکت بیمه به دیه متعلقه به قیمت یوم الاداء صادر نموده است و به لحاظ اصراری شدن در در هیأت عمومی شعب حقوقی مطرح شد.

این پرونده در هیأت عمومی دیوان عالی کشور مورد بررسی قرار گرفت و قضات پیرامون این موضوع به بحث و تبادل نظر پرداختند که آیا جبران خسارت وارده به راننده حادثه دیده، عنوان دیه دارد یا خیر و آیا دیه تعلق گرفته به شخص ثالث به قیمت یوم الاداء مشمول راننده حادثه دیده می شود یا خیر؟

به موجب رأی اکثریت قاطع هیأت عمومی دیوان عالی کشور، با توجه به بند «ب» ماده ۱۱۵ قانون برنامه توسعه پنج ساله پنجم توسعه مصوب ۱۳۸۹.۱۰.۳۰ دائر به تکلیف وزارت امور اقتصادی و دارایی نسبت به اعمال بیمه شخص ثالث در

این گروه با استناد به رأی وحدت رویه شماره ۷۸۱ هیئت عمومی دیوان عالی کشور مصوب ۱۳۹۸/۶/۲۶،^۱ استدلال می‌کنند که حدود مسئولیت بیمه‌گر در بیمه حوادث راننده باید همانند بیمه شخص ثالث تفسیر شود.

در یکی از نمونه‌ها، شعبه ۱۷ دادگاه عمومی حقوقی تهران در رسیدگی به دعوی مطالبه خسارت راننده مقصر، براساس رأی وحدت رویه یادشده، حکم به پرداخت دیه يوم الأداء و تعدد صدمات بیش از یک دیه کامل صادر کرده است.^۲

مورد راننده همچون سرنشین بیمه شخص ثالث و نیز رأی وحدت رویه ۷۸۱-۹۸.۶.۲۶ هیأت عمومی دیوان عالی کشور و مواد ۳ و ۱۳ قانون بیمه شرکت بیمه مکلف است دیه خسارت وارده را به قیمت يوم الاداء تأدیه نماید. گفتنی است؛ از مجموع ۶۴ نفر از قضات حاضر در جلسه هیأت عمومی ۵۷ نفر رأی شعبه چهل و سوم را صائب دانستند.

(برگرفته از سایت

<https://divanealee.eadl.ir/news/ctl/ArticleView/mid/8554/articleId/203141>

۱ نظر به اینکه مقررات بند (ب) ماده ۱۱۵ قانون «برنامه پنج‌ساله پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران» مصوب سال ۱۳۸۹ وزارت امور اقتصادی و دارایی را مکلف کرده است درمورد راننده وسیله نقلیه همچون سرنشین، بیمه شخص ثالث را اعمال نماید و باتوجه به اینکه طبق بند (الف) ماده ۱ «قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه» مصوب سال ۱۳۹۵ خسارت بدنی شامل هر نوع صدمه به بدن ولو منتهی به نقص عضو و فوت نشود می‌گردد و با عنایت به اینکه به موجب حکم مقرر در ماده ۶۵ این قانون احکام موضوع مواد مصرح در آن ماده نسبت به بیمه‌نامه‌های صادره پیش از لازم‌الاجراشدن قانون که خسارات تحت پوشش آنها پرداخت نشده نیز لازم‌الرعايه است؛ بنابراین حکم این ماده با توجه به اطلاق آن نسبت به بیمه‌نامه‌های موضوع بند (ب) ماده ۱۱۵ قانون مورد اشاره نیز که بعد از تصویب آن قانون تنظیم شده ولی خسارات بدنی راننده پرداخت نگردیده قابل تسری و تعمیم است. بر این اساس رأی شعبه دهم دیوان عالی کشور در حدی که با این نظر انطباق دارد صحیح و موافق قانون تشخیص می‌گردد. این رأی طبق ماده ۴۷۱ قانون آیین دادرسی کیفری مصوب ۱۳۹۲ در موارد مشابه برای شعب دیوان عالی کشور و دادگاه‌ها و سایر مراجع اعم از قضایی و غیر آن لازم‌الاتباع است.

۲ دادنامه شماره ۱۴۰۰۶۸۳۹۰۰۴۳۱۹۳۵ مورخ ۱۴۰۰/۳/۳۱ شعبه ۱۷ دادگاه عمومی حقوقی تهران: درخصوص دادخواست حمزه ... با وکالت ... خانی به طرفیت شرکت بیمه آسیا با وکالت وحید... به خواسته دیه وارش صدمات وارده به نرخ روز و خسارات دادرسی بدین شرح که ۱- حسب دلایل و مستندات پیوست، در جریان سانحه رانندگی به تاریخ ۱۳۹۶/۶/۱۰ موکل راننده خودرو بوده بر اثر تصادف در محور سواد کوه - گدوک دچار مصدومیت و جراحات بدنی گردیده و مطابق نظریه افسر کاردان و کروکی پلیس صددرصد مقصر شناخته شده است ۲- وسیله نقلیه مورد تصدی موکل، در زمان وقوع حادثه دارای بیمه‌نامه شخص ثالث و بیمه‌نامه حوادث راننده مسبب حادثه به شماره ۹۵-۰۰۹۹۳-۳۱۲۴۶۴۵ با تاریخ اعتبار ۱۳۹۵/۹/۰۳ الی ۱۳۹۶/۰۹/۰۲ نزد شرکت بیمه خوانده بوده و راننده دارای گواهی‌نامه معتبر به شرح پیوست می‌باشد ۳- علی‌هذا نظر به استنکاف شرکت بیمه آسیا از انجام تعهدات قانونی و قراردادی مبنی بر پرداخت

شایان ذکر است که رأی وحدت رویه شماره ۷۸۱ ناظر بر بیمه‌های موضوع بند (ب) ماده ۱۱۵ قانون برنامه پنجم توسعه است، که در آن خسارات بدنی راننده مسبب حادثه شامل تمام انواع آسیب‌های بدنی اعم از نقص عضو، فوت، ارش و دیه شناخته شده است.

گفتار دوم: ارزیابی چالش‌ها

غرامت یا دیه صدمات وارده به موکل از محل بیمه‌نامه حوادث راننده با وصف مراجعات متعدد، مستنداً به ۱- بند (ب) ماده ۱۱۵ قانون برنامه پنج‌ساله پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران (۱۳۹۴-۱۳۹۰) مصوب ۱۵-۱۰-۱۳۸۹ به‌عنوان نخستین حکم الزام‌آور قانونی درخصوص پوشش حوادث رانندگان مقصر ۲- ماده ۳ قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث رانندگی مصوب ۱۳۹۵/۲/۲۰ به‌عنوان قانون حاکم بر موضوع دعوی و با تأکید بر آمره و اجباری بودن قواعد و احکام ۳- رأی وحدت رویه شماره ۷۸۱ مورخ ۱۳۹۸/۶/۲۶ هیات عمومی دیوان عالی کشور که در آن بر لزوم پرداخت کلیه خسارات بدنی ناشی از هر نوع صدمه به رانندگان مقصر حادثه (ولو منتهی به نقص عضو و فوت نشود) از تاریخ تصویب بند ب ماده ۱۱۵ قانون برنامه پنج‌ساله پنجم تصریح گردیده ... بنابراین دادگاه خواسته مطروحه را وارد دانسته و مستنداً به ماده ۳ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ و مواد ۶۵۶ و ۷۰۹ و ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی حکم بر محکومیت خوانده به پرداخت دیه صدمات وارده به نرخ روز به شرح گواهی پزشکی قانونی مورخ ۱۳۹۶/۶/۱۳ معادل ۲۵۰ درصد دیه و پرداخت خسارت دادرسی اعلام می‌گردد... از رأی صادره توسط شرکت بیمه مورد تجدیدنظرخواهی قرار می‌گیرد و شعبه ۲۸ دادگاه تجدیدنظر تهران رأی صادره را تأیید نموده است. دادنامه شماره ۴۳۱۹۳۵۶ مورخ ۱۴۰۰/۶/۱۴ صادره از شعبه ۲۸ دادگاه تجدیدنظر استان تهران که مقرر می‌دارد: درخصوص تجدیدنظرخواهی شرکت بیمه آسیا با وکالت آقای وحید ... به طرفیت آقای حمزه ... نسبت به دادنامه شماره ۴۳۱۹۳۵۶ مورخ ۱۴۰۰/۳/۳۱ صادره از شعبه ۱۷ دادگاه شهید بهشتی تهران که به موجب آن حکم بر محکومیت تجدیدنظرخواه پرداخت دیه صدمات وارده به شرح گواهی پزشکی شماره ۹۶/۰۶/۱۳ به نرخ روز به انضمام خسارت دادرسی صادر شده که با التفات به رسیدگی‌های به‌عمل آمده و نحوه استدلال دادگاه بدوی و توجه به شمول بیمه حوادث راننده و مقصر بودن وی که در عین حال دارای گواهی‌نامه رانندگی معتبر نیز بوده لذا ایرادات وارد نمی‌باشد و دادنامه تجدیدنظرخواسته براساس محتویات پرونده و دلایل و مدارک ابرازی صحیحاً و مطابق مقررات قانونی و خالی از هرگونه اشکال صادر شده و تجدیدنظرخواه در این مرحله از رسیدگی دلیل یا مدرک قانع‌کننده و محکمه‌پسندی که نقض و بی‌اعتباری دادنامه معترض‌عنه را ایجاد نماید ابراز ننموده و لایحه اعتراضیه متضمن جهت موجه نیست و تجدیدنظرخواهی با هیچ‌یک از شقوق ماده ۳۴۸ قانون آیین دادرسی مدنی مطابقت ندارد لذا دادگاه ادعای تجدیدنظرخواه را وارد و محمول بر صحت تشخیص نداده و دادنامه معترض‌عنه را منطبق با مقررات و اصول دادرسی می‌داند و مستنداً به ماده ۳۵۸ قانون آیین دادرسی مدنی، ضمن رد درخواست تجدیدنظرخواهی، دادنامه تجدیدنظرخواسته را عیناً تأیید می‌نماید. رأی صادره قطعی است.

در آثار و نوشته‌های حقوقی مرتبط با قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵، درباره مبناي مسئولیت بیمه‌گر دو دیدگاه اساسی مطرح شده است که هریک آثار حقوقی متفاوتی در قلمرو جبران خسارت راننده مسبب حادثه برجای می‌گذارند:

۱.۱ دیدگاه نخست: نظریه مسئولیت قراردادی بیمه‌گر

برخی از نویسندگان حقوقی، مبناي مسئولیت بیمه‌گر را قرارداد بیمه منعقد شده میان بیمه‌گر و بیمه‌گذار (راننده وسیله نقلیه) می‌دانند و بر این باورند که مسئولیت بیمه‌گر در جبران خسارت راننده مسبب حادثه، ناشی از توافق طرفین در قالب بیمه حوادث راننده است. بر این اساس، بیمه‌گر در حدود تعهدات قراردادی خود و مطابق شرایط مندرج در بیمه‌نامه، مکلف به جبران خسارت بدنی راننده مقصر حادثه است. به بیان دیگر، رابطه میان بیمه‌گر و راننده زیان‌دیده، رابطه‌ای قراردادی است که حدود و آثار آن در چارچوب مقررات آمره قانون بیمه اجباری تعیین شده است.

طرفداران این نظریه معتقدند که باوجود ماهیت حمایتی قانون بیمه اجباری، مبناي اصلی مسئولیت بیمه‌گر همچنان قراردادی است و قانون صرفاً حدود و قیود این تعهد را به صورت امری مشخص کرده است.

از منظر این دیدگاه، درخصوص اثر قوه قاهره بر مسئولیت بیمه‌گر نیز استدلال می‌شود که قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ در بندهای «الف» و «ب» ماده ۴، از عبارت «وسیله نقلیه مسبب حادثه» استفاده کرده است. به موجب این تعبیر، بیمه‌گر تنها زمانی مسئول شناخته می‌شود که حادثه رانندگی عرفاً ناشی از وسیله نقلیه و مستند به راننده آن باشد. بنابراین، در مواردی که خسارت بدنی بر اثر حوادث قهری مانند ریزش کوه، طوفان یا سیل به راننده وارد شود و حادثه به وسیله نقلیه مستند نباشد، بیمه‌گر مسئولیتی در جبران خسارت راننده نخواهد داشت.

درمورد میزان تعهد بیمه‌گر، نیز معتقدند با توجه به جنبه قراردادی، ماهیت خسارت پرداختی به راننده عنوان دیه ندارد از این رو، مشمول پرداخت دیه به نرخ روز، تعدد دیات، تغلیظ دیه نمی‌گردد و در میزان مسئولیت شرکت بیمه‌گر قائل به حداقل و حداکثر هستند

و حداکثر مسئولیت شرکت بیمه‌گر در پرداخت خسارت بدنی باتوجه به شرط تحدید مسئولیت، مبلغ مندرج در بیمه‌نامه (معادل ریالی یک فقره دیه مرد مسلمان در ماه غیرحرام) در هر حادثه است و بیمه‌گر تعهدی نسبت به جبران خسارت بدنی به راننده مسبب حادثه فراتر از یک فقره دیه کامل ندارد.^۱

در زمینه میزان تعهد بیمه‌گر نیز پیروان این نظریه بر این باورند که ماهیت وجه پرداختی به راننده مقصر، دیه به مفهوم فقهی و کیفری آن نیست؛ بنابراین، مشمول مقررات مربوط به پرداخت دیه به نرخ روز، تعدد دیات یا تغلیظ دیه نمی‌گردد. به عقیده آنان، باتوجه به ماهیت قراردادی تعهد، شرکت بیمه در محدوده شرط تحدید مسئولیت مندرج در بیمه‌نامه مسئول است؛ به این معنا که حداکثر تعهد بیمه‌گر در پرداخت خسارت بدنی، مبلغ مندرج در بیمه‌نامه است که معمولاً معادل ریالی یک فقره دیه کامل مرد مسلمان در ماه غیرحرام است، و فراتر از آن تکلیفی بر عهده بیمه‌گر نیست.

استدلال این گروه مبتنی بر این نکته است که خسارت بدنی وارد بر راننده‌ای که خود مسبب حادثه است، در زمره دیات قرار نمی‌گیرد. از منظر اصول حقوقی و باتوجه به تعریف دیه در قانون مجازات اسلامی، پرداخت خسارت در چنین مواردی ماهیت «دیه» ندارد و صرفاً وجه قراردادی محسوب می‌شود. افزون بر این، از آنجا که بیمه شخص ثالث و بیمه حوادث راننده، دو قرارداد مستقل با ماهیت متفاوت هستند، قانونگذار نیز آگاهانه در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ از تعبیر «معادل دیه» استفاده کرده است تا تفاوت میان این دو نوع خسارت روشن شود.^۲

۱ ماده ۴ آیین‌نامه اجرایی ماده (۳) قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث بر اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه (بیمه حوادث راننده مسبب حادثه) مقرر می‌دارد: میزان تعهد بیمه‌گر در هر حادثه برای جبران خسارت فوت، معادل مبلغ مندرج در بیمه‌نامه و برای جبران خسارت جرح و یا صدمه بدنی، برابر با حاصل ضرب درصد دیه یا ارش تعیین شده در مبلغ مندرج در بیمه‌نامه است. هزینه معالجه بیمه‌شده نیز براساس تعرفه‌های مصوب هیأت وزیران و با رعایت ماده (۳۵) قانون تحت پوشش بیمه می‌باشد. در هر حال مجموع خسارت بدنی قابل پرداخت به راننده مسبب حادثه در هر حادثه از مبلغ بیمه مندرج در بیمه‌نامه بیشتر نخواهد بود.

۲ ماده ۳..... مبنای محاسبه میزان خسارت قابل پرداخت به راننده مسبب حادثه، معادل دیه فوت یا دیه و یا ارش جرح در فرض ورود خسارت بدنی به مرد مسلمان در ماه غیرحرام و هزینه معالجه آن می‌باشد...

با این حال، نمی‌توان مسئولیت بیمه‌گر را به‌طور مطلق قراردادی دانست؛ زیرا اگرچه اساس تعهد وی در بیمه حوادث ناشی از توافق قراردادی است، اما قانونگذار با وضع مقررات آمره در قانون بیمه اجباری حدود این آزادی قراردادی را محدود کرده است. چنان‌که به‌موجب ماده ۱۱ قانون یادشده: «درج هرگونه شرط در بیمه‌نامه که برای بیمه‌گذار یا زیان‌دیده مزایایی کمتر از مزایای مندرج در این قانون مقرر کند، باطل و بلااثر است. بطلان شرط موجب بطلان بیمه‌نامه نخواهد بود». بنابراین، اگرچه نظریه قراردادی، مبنای مهمی در تحلیل مسئولیت بیمه‌گر به‌شمار می‌آید، اما باید آن را در چارچوب قواعد آمره قانون بیمه اجباری و با لحاظ اهداف حمایتی آن تفسیر کرد.

۲.۱. نظریه تعاون اجتماعی در مبنای مسئولیت بیمه‌گر

بعد از تصویب قوانین بیمه اجباری در سال ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵ مباحث نظری متعددی درخصوص مبنای مسئولیت بیمه‌گر در این نظام حقوقی مطرح گردید. از جمله مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به «نظریه تضمین گروهی»^۱ «سامانه‌ی مسئولیت مدنی جمعی دارندگان خودرو»^۲ و «نظریه تعاون اجتماعی»^۳ اشاره کرد.

سامانه‌ها یا صندوق‌های جبران جمعی خسارت که در پی اجتماعی کردن خطرها و توزیع ضرر و افزایش همبستگی اجتماعی هستند؛ از سه رکن تأمین کنندگان سرمایه، کارگزاران گردآوری منابع مالی و توزیع خسارت و نهاد حل و فصل اختلافات تشکیل می‌شوند. این سه رکن در قانون بیمه اجباری متبلور شده است. نمایان شدن سه رکن یادشده در قانون ۱۳۹۵ منجر به طرح این اندیشه می‌شود که این قانون نظامی را بنیان نهاده است

۱ صفایی، سیدحسین و رحیمی، محمد، حقوق بیمه‌های خصوصی، (تهران: نشر میزان، ۱۳۹۵)، ص ۷۵.

۲ صفایی، سید حسین و اورک بختیاری، محمدرضا، سامانه‌ی مسئولیت مدنی جمعی دارندگان خودرو، تهران: نشر میزان، ۱۳۹۶، ص ۳۹.

۳ حیدری، شیرزاد و دیگران، «نظریه تعاون اجتماعی»، پژوهشنامه بیمه، دوره ۳۸، شماره ۱، زمستان ۱۴۰۰، ص ۱۰۷.

که منصرف از مسئولیت مدنی مسبب حادثه، جبران تمامی خسارات ناشی از حوادث خودرویی را برعهده دارد^۱

تأمین بخش عمده منابع مالی و سرمایه اولیه در صندوق تعاون اجتماعی، بر عهده تمامی دارندگان وسایل نقلیه موتوری است. مطابق ماده ۲ قانون بیمه اجباری، کلیه دارندگان وسایل نقلیه اعم از اشخاص حقیقی یا حقوقی مکلف هستند وسایل نقلیه خود را حداقل معادل یک دیه مرد مسلمان در ماه‌های حرام بیمه کنند. همچنین طبق ماده ۳ همان قانون، دارنده وسیله نقلیه موظف است برای پوشش خسارت‌های بدنی وارد بر راننده مسبب حادثه نیز بیمه حوادث راننده را حداقل به میزان دیه مرد مسلمان در ماه غیر حرام اخذ کند. افزون بر این، منابع مالی دیگری نیز برای پشتیبانی از این نظام تعاون اجتماعی به شرح ذیل پیش‌بینی شده است:

۱- اختصاص ۱۰ درصد از حق بیمه اجباری به وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی برای هزینه‌های درمان زیان‌دیدگان حوادث رانندگی (اعم از شخص ثالث و راننده مسبب حادثه)^۲؛

۱ حیدری شهباز، علی، محبی، محمد؛ سیفی زیناب، زهرا، نظام جبران خسارت در بیمه اجباری حوادث رانندگی، (تهران: انتشارات جنگل، ۱۴۰۱)، ص ۲۹.

۲ قانون الحاق برخی مواد به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت (۲) ماده ۳۰- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی موظف است اقدامات لازم برای درمان فوری و بدون قید و شرط مصدومان حوادث و سوانح رانندگی در همه واحدهای بهداشتی و درمانی دولتی و غیردولتی و همچنین در مسیر اعزام به مراکز تخصصی و مراجعات ضروری بعدی را به عمل آورد. برای تأمین بخشی از منابع لازم جهت ارائه خدمات تشخیصی و درمانی به این مصدومان، معادل ده درصد (۱۰٪) از حق بیمه پرداختی شخص ثالث، سرنشین و مازاد به طور مستقیم طی قبض جداگانه به حساب درآمدهای اختصاصی نزد خزانه‌داری کل کشور در چارچوب اعتبارات مصوب بودجه سنواتی به نام وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی واریز می‌شود. توزیع این منابع بین دانشگاه‌های علوم پزشکی توسط وزارتخانه مذکور با تأیید سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور براساس عملکرد واحدهای یادشده بر مبنای تعرفه‌های مصوب هر سه ماه یک بار صورت می‌گیرد. وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی موظف است هزینه کرد اعتبارات مذکور را هر شش ماه یک بار به بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور و کمیسیون بهداشت و درمان مجلس شورای اسلامی گزارش کند. بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران مسؤول حسن اجرای این ماده است.

- ۲- واریز جزای نقدی مقرر در بند (پ) ماده ۴ قانون به صندوق تأمین خسارات بدنی؛^۱
- ۳- استفاده از خسارت‌های بازیافتی موضوع مواد ۱۴ و ۱۵ قانون بیمه اجباری^۲ به جهت ترمیم منابع مالی صندوق؛
- ۴- حق مراجعه به سایر مسببان حادثه پس از پرداخت خسارت به زیان‌دیدگان؛^۳

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

۲ ماده ۱۴- در حوادث رانندگی منجر به جرح یا فوت که به استناد گزارش کارشناس تصادفات راهنمایی و رانندگی یا پلیس راه، علت اصلی وقوع تصادف یکی از تخلفات رانندگی حادثه‌ساز باشد، بیمه‌گر مکلف است خسارت زیان‌دیده را بدون هیچ شرط و اخذ تضمین پرداخت کند و پس از آن می‌تواند به شرح زیر برای باز یافت به مسبب حادثه مراجعه کند: الف- در اولین حادثه ناشی از تخلف حادثه‌ساز راننده مسبب در طول مدت بیمه‌نامه: معادل دو و نیم درصد (۲/۵٪) از خسارت‌های بدنی و مالی پرداخت شده ب- در دومین حادثه ناشی از تخلف حادثه‌ساز راننده مسبب در طول مدت بیمه‌نامه: معادل پنج درصد (۵٪) از خسارت‌های بدنی و مالی پرداخت شده ب- در سومین حادثه ناشی از تخلف حادثه‌ساز و حوادث بعد از آن در طول مدت بیمه‌نامه: معادل ده درصد (۱۰٪) از خسارت‌های بدنی و مالی پرداخت شده تبصره - مصادیق و عناوین تخلفات رانندگی حادثه‌ساز به موجب ماده (۷) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۸ تعیین می‌شود. ماده ۱۵- در موارد زیر بیمه‌گر مکلف است بدون هیچ شرط و اخذ تضمین، خسارت زیان‌دیده را پرداخت کند و پس از آن می‌تواند به قائم مقامی زیان‌دیده از طریق مراجع قانونی برای باز یافت تمام یا بخشی از وجوه پرداخت شده به شخصی که موجب خسارت شده است مراجعه کند: الف- اثبات عمد مسبب در ایجاد حادثه نزد مراجع قضائی ب- رانندگی در حالت مستی یا استعمال مواد مخدر یا روانگردان مؤثر در وقوع حادثه که به تأیید نیروی انتظامی یا پزشکی قانونی یا دادگاه رسیده باشد پ- در صورتی که راننده مسبب، فاقد گواهی‌نامه رانندگی باشد یا گواهی‌نامه او متناسب با نوع وسیله نقلیه نباشد. ت- در صورتی که راننده مسبب، وسیله نقلیه را سرقت کرده یا از مسروقه بودن آن، آگاه باشد.

۳ ماده ۱۶- چنانچه به حکم مرجع قضائی اثبات شود، عواملی نظیر نقص راه، نبودن یا نقص علائم رانندگی و نقص تجهیزات مربوط یا عیب ذاتی وسیله نقلیه، یا ایجاد مانع توسط دستگاه‌های اجرایی یا هر شخص حقیقی یا حقوقی دیگر در وقوع حادثه مؤثر بوده است، بیمه‌گر و صندوق پس از پرداخت خسارت زیان‌دیده می‌تواند برای باز یافت به نسبت درجه تقصیر که درصد آن در حکم دادگاه مشخص می‌شود به مسببان ذی‌ربط مراجعه کند. دستگاه‌های ذی‌ربط مجازند مسئولیت کارکنان خویش را در قبال مسئولیت‌های موضوع این ماده از محل اعتبارات جاری و تملک دارایی‌های سرمایه‌ای تحت اختیار، بیمه کنند.

- ۵- منابع مالی متدرج در ماده ۲۴ قانون برای تقویت صندوق تأمین خسارت‌های بدنی؛^۱ بررسی مجموع مقررات قانون بیمه اجباری نشان می‌دهد که قانونگذار با اتخاذ رویکردی اجتماعی، نظامی مبتنی بر تعاون و تضمین همگانی را برای جبران خسارات ناشی از حوادث رانندگی برقرار ساخته است. جلوه‌های این رویکرد در موارد زیر آشکار است:
- ۱- عدم اعمال موارد فسخ و بطلان مندرج در قانون بیمه ۱۳۱۶ نسبت به بیمه اجباری شخص ثالث و بیمه حوادث راننده،^۲
- ۲- تکلیف بیمه‌گر به پرداخت خسارت بدون توجه به جنسیت یا دین زیان‌دیده،^۳
- ۳- بطلان و بی‌اثر بودن هرگونه شرط مغایر با مزایای مقرر در قانون بیمه اجباری.^۴

۲. آثار حقوقی نظریه تعاون اجتماعی

۱ ماده ۲۴- منابع مالی صندوق به شرح زیر است: الف- هشت درصد (۸٪) از حق بیمه اجباری موضوع این قانون بر مبنای نرخ‌نامه مذکور در تبصره (۳) ماده (۱۸) این قانون ب- مبلغی معادل حداکثر یک‌سال حق بیمه اجباری که از دارندگان وسیله نقلیه‌ای که از انجام بیمه موضوع این قانون خودداری کنند وصول می‌شود. میزان مبلغ مذکور، نحوه وصول، تخفیف، تقسیط و بخشودگی آن به پیشنهاد بیمه مرکزی به تصویب مجمع عمومی صندوق می‌رسد. پ- مبالغ بازپرداختی از مسببان حوادث، دارندگان وسایل نقلیه، بیمه‌گران و سایر اشخاصی که صندوق پس از جبران خسارت زیان‌دیدگان مطابق مقررات این قانون حسب مورد دریافت می‌کند. ت- درآمد حاصل از سرمایه‌گذاری وجوه صندوق با رعایت ماده (۲۷) این قانون ث- بیست درصد (۲۰٪) از جریمه‌های وصولی راهنمایی و رانندگی در کل کشور ج- بیست درصد (۲۰٪) از کل هزینه‌های دادرسی و جزای نقدی وصولی توسط قوه قضائیه و تعزیرات حکومتی ج- جریمه‌های موضوع بند (پ) ماده (۴)، ماده (۴۴) و بند (ت) ماده (۵۷) این قانون ح- کمک‌های اعطائی از سوی اشخاص حقیقی یا حقوقی

۲ ماده ۸ تبصره ۲- در صورت بروز حادثه، بیمه‌گر مکلف است کلیه خسارات وارده را مطابق این قانون پرداخت کند و مواد (۱۲) و (۱۳) قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶/۲/۷ در این مورد اعمال نمی‌شود.

۳ ماده ۱۰- بیمه‌گر مکلف است در ایفاء تعهدات مندرج در این قانون خسارت وارده به زیان‌دیدگان را بدون لحاظ جنسیت و دین تا سقف تعهدات بیمه‌نامه پرداخت کند. مراجع قضائی موظفند در انشای حکم پرداخت دیه، مبلغ مازاد بر دیه موضوع این ماده را به‌عنوان بیمه حوادث درج کنند.

۴ ماده ۱۱- در هرگونه شرط در بیمه‌نامه که برای بیمه‌گذار یا زیان‌دیده مزایای کمتر از مزایای مندرج در این قانون مقرر کند، یا درج شرط تعلیق تعهدات بیمه‌گر در قرارداد به هر نحوی، باطل و بلااثر است. بطلان شرط سبب بطلان بیمه‌نامه نمی‌شود. همچنین اخذ هرگونه رضایت‌نامه از زیان‌دیده توسط بیمه‌گر و صندوق مبنی بر رضایت به پرداخت خسارت کمتر از مزایای مندرج در این قانون ممنوع است و چنین رضایت‌نامه‌ای بلااثر است.

نظریه تعاون اجتماعی در قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵، آثار حقوقی متعددی در تفسیر تعهدات بیمه‌گر و حدود مسئولیت او برجای می‌گذارد. این آثار موجب شده‌اند که میان رویکرد قراردادی و رویکرد اجتماعی در نظام بیمه اجباری تمایزی جدی و بنیادین پدید آید.

نخست، این نظریه ارتباط میان وقوع حادثه رانندگی، وجود تقصیر و پرداخت خسارت را قطع می‌کند. بر این اساس، جبران خسارت در نظام بیمه اجباری مشروط به احراز تقصیر یا سببیت راننده نیست و هدف اصلی، حمایت از زیان‌دیده در چارچوب یک نظام اجتماعی است. در نتیجه، مفاهیمی چون «قائم مقامی»، «بازیافت خسارت» دگرگون شده و مفاهیمی چون «شخص ثالث» و «حادثه» نیز از مفاهیم ناظر بر اصول و قواعد بیمه‌ای تهی شده‌اند.^۱

دوم براساس مبنای تعاون اجتماعی، هرگونه تفسیر یا آیین‌نامه‌ای که مغایر با فلسفه حمایتی و جمعی قانون بیمه اجباری باشد، فاقد اعتبار است. از جمله، ماده ۴ آیین‌نامه اجرایی ماده (۳) قانون بیمه اجباری که سقف تعهد بیمه‌گر را به مبلغ مندرج در بیمه‌نامه محدود می‌کند، در تعارض با فلسفه حمایتی ماده ۳ قانون تلقی می‌شود؛ زیرا ماده ۳ صراحتاً مبنای جبران خسارت بدنی راننده مسبب حادثه را معادل دیه یا ارزش جرح تعیین کرده و اشاره‌ای به سقف تعهد نداشته است.

باوجود این، دیوان عدالت اداری در دادنامه شماره ۱۴۰۰۹۹۷۰۹۰۶۰۱۰۰۶۳ مورخ ۱۴۰۰/۰۲/۱۹، شکایت ابطال این آیین‌نامه را مردود اعلام کرد و چنین استدلال نمود که آیین‌نامه در حدود صلاحیت مقررده‌گذار تصویب شده و هیچ مغایرتی با قانون ندارد: «... نظر به اینکه اولاً مطابق فراز پایانی ماده ۳ قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه (مصوب ۱۳۹۵/۲/۲)، صلاحیت تصویب آیین‌نامه اجرایی ماده قانونی مذکور پس از تصویب شورای عالی بیمه به هیأت وزیران واگذار شده است، بنابراین آیین‌نامه مورد شکایت که مطابق با ماده قانونی مذکور به تصویب شورای

۱ قسمتی تبریزی، علی؛ تاجور، صفا، «بررسی انتقادی دعوای جانشینی در بیمه اجباری حوادث ناشی از وسایل نقلیه»، پژوهشنامه بیمه، سال سی و چهارم، شماره ۲ (پیاپی ۱۳۴)، تابستان ۱۳۹۸، ص. ۱۴۸.

عالی بیمه رسیده و توسط هیأت وزیران مصوب گردیده است، خارج از صلاحیت مقررگذار نبوده و از این جهت مغایر قوانین نمی‌باشد. ثانیاً با عنایت به اینکه ماده ۳ قانون بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه که بیان می‌دارد «دارنده وسیله نقلیه مکلف است برای پوشش خسارت‌های بدنی واردشده به راننده مسبب حادثه، حداقل به میزان دیه مرد مسلمان در ماه غیرحرام، بیمه حوادث اخذ کند؛ مبنای محاسبه میزان خسارت قابل پرداخت به راننده مسبب حادثه، معادل دیه فوت یا دیه و یا ارش جرح در فرض ورود خسارت بدنی به مرد مسلمان در ماه غیرحرام و هزینه معالجه آن می‌باشد»، صرفاً الزام به اخذ حداقل بیمه حوادث به میزان دیه مرد مسلمان در ماه غیرحرام کرده و در رابطه با سقف تعهدات بیمه‌ای سازمان بیمه‌گر حکمی ندارد، باوجوداین، ماده ۴ آیین‌نامه مورد شکایت و تبصره آن که جبران خسارت جرح و یا صدمه بدنی را برابر با حاصل ضرب درصد دیه یا ارش تعیین شده در مبلغ مندرج در بیمه‌نامه اعلام کرده و بیمه‌گر را مکلف به ایفای تعهدات موضوع بیمه‌نامه و پرداخت خسارت وارده به راننده مسبب حادثه تا سقف مبلغ مندرج در بیمه‌نامه نموده است، مغایرتی با قوانین ندارد».

برخی از قضات دادگستری با استناد به اصول ۱۶۷ و ۱۷۰ قانون اساسی و با تکیه بر مبنای تعاون اجتماعی، از اجرای این آیین‌نامه به دلیل مخالفت آن با روح قانون خودداری می‌کنند.^۱

ثالثاً درخصوص رأی وحدت رویه شماره ۸۰۶ مورخ ۱۳۹۹/۱۱/۱۴ هیئت عمومی دیوان عالی کشور که شرط دارا بودن گواهی‌نامه را برای جبران خسارت راننده مسبب حادثه لازم دانسته است، باید گفت این رأی مبتنی بر مبنای قراردادی مسئولیت بیمه‌گر صادر شده است. حال آنکه در نظام مبنی بر تعاون اجتماعی، مسئولیت بیمه‌گر قراردادی

۱ در رأیی به شماره شماره ۱۰۸۴-۹۹ تاریخ ۱۳۹۹/۷/۳۰ که در شعبه اول حقوقی شهرستان آبدانان صادر گردید، دادگاه آیین‌نامه ماده ۳ قانون بیمه اجباری را به علت مخالفت و عدم انطباق با بند ب ماده ۱۱۵ قانون برنامه پنج‌ساله پنجم توسعه خلاف قانون دانسته و براساس اصل ۱۷۰ قانون اساسی و اختیار اعطاشده به قضات دادگاه‌ها در این اصل به آن ترتیب اثر نداده است.

صرف نیست و هدف، جبران جمعی خسارات بدون توجه به شرایط شخصی راننده است. بنابراین، محروم دانستن راننده فاقد گواهی نامه از دریافت خسارت در مواردی که تقصیری در وقوع حادثه ندارد یا حادثه ناشی از قوه قاهره است، مغایر با فلسفه حمایتی قانون بیمه اجباری محسوب می‌شود.^۱

رأی وحدت رویه شماره ۸۶۹ مورخ ۱۴۰۴/۰۶/۲۵ هیئت عمومی دیوان عالی کشور درباره جبران خسارت بدنی راننده زیان‌دیده، نقطه عطفی در تأیید این رویکرد است. این رأی بر برابری کامل حقوق بیمه‌ای راننده زیان‌دیده با شخص ثالث تأکید کرده و بیمه‌گر را مکلف به پرداخت دیه به نرخ روز و تعدد دیات دانسته است. تصویب این رأی در راستای فلسفه تعاون اجتماعی، بیانگر حمایت از رانندگانی است که بدون قصد و به‌صورت غیرعمد درگیر حوادث رانندگی می‌شوند. بر این مبنا، قانونگذار با توزیع اختیار میان

۱ حیدری شهباز؛ محبی؛ سیفی زیناب، زهرا، نظام جبران خسارت در بیمه اجباری حوادث رانندگی، تهران: انتشارات جنگل، ۱۴۰۱، ص. ۳۲.

۲ ج رأی وحدت رویه شماره ۸۶۹ - ۲۵/۰۶/۱۴۰۴ هیئت عمومی دیوان عالی کشور

نظر به اینکه ماده ۳ «قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۲۰/۲/۱۳۹۵» مقرر می‌دارد: «دارنده وسیله نقلیه مکلف است برای پوشش خسارات‌های بدنی وارد شده به راننده مسبب حادثه، حداقل به میزان دیه مرد مسلمان در ماه غیرحرام بیمه حوادث اخذ کند، مبنای محاسبه میزان خسارت قابل پرداخت به راننده مسبب حادثه، معادل دیه فوت با دیه و یا ارش جرح در فرض ورود خسارت بدنی به مرد مسلمان در ماه غیرحرام و هزینه معالجه آن می‌باشد.» همچنین به‌موجب ذیل ماده ۱۰ قانون یادشده «مراجع قضایی موظفند در انشای حکم به پرداخت دیه، مبلغ مازاد بر دیه موضوع این ماده را به‌عنوان بیمه حوادث درج کنند» و با لحاظ اینکه در دو ماده از قانون فوق‌الاشعار برای جبران خسارت راننده مسبب حادثه از عنوان دیه و ارش استفاده شده است و ازسوی دیگر به‌موجب ماده ۴۹۰ قانون مجازات اسلامی مصوب سال ۱۳۹۲ معیار پرداخت دیه و ارش قیمت یوم‌الأداء تعیین گردیده است. لذا چنانچه راننده مسبب حادثه قبل از انقضای مدت اعتبار قرارداد بیمه، دچار صدمات بدنی شود و میزان دیه یا ارش آن مازاد بر مبلغ مندرج در بیمه‌نامه باشد و بیمه‌گر نسبت به جبران آن اقدام نکرده باشد، با استناد به مواد فوق‌الذکر و نیز ملاک رأی وحدت رویه شماره ۷۸۱-۲۶/۶/۱۳۹۸، مبنای محاسبه خسارت وارد شده به راننده مسبب حادثه قیمت زمان پرداخت خواهد بود.

بنا به مراتب با اکثریت آراء اعضای هیأت عمومی رأی شعبه سوم دیوان عالی کشور تا حدی که با این نظر انطباق دارد، صحیح و قانونی تشخیص داده می‌شود. این رأی طبق ماده ۲۷۱ «قانون آیین دادرسی کیفری مصوب ۱۳۹۲ با اصلاحات و الحاقات بعدی در موارد مشابه برای شعب دیوان عالی کشور دادگاه‌ها و سایر مراجع اعم از قضایی و غیر آن لازم‌الاتباع است.

تمامی دارندگان وسایل نقلیه و بیمه‌گذاران، در پی آن است که نظامی عادلانه و حمایتی برای جبران خسارت‌های انسانی ناشی از حوادث رانندگی ایجاد کند؛ نظامی که اساس آن بر تعاون، تضمین همگانی و رفع تبعیض میان زیان‌دیدگان استوار است.

نتیجه‌گیری

یافته‌های پژوهشی که با موضوع چالش‌های جبران خسارت راننده مسبب حادثه به رشته تحریر درآمده است نشان می‌دهد که ریشه اصلی تفسیرهای ناصواب و اختلاف آراء در دادگاه‌ها پیرامون دامنۀ تعهد بیمه‌گر یا صندوق تأمین خسارت بدنی، در ابهام‌های قانونی، ضعف تقنین، و فقدان شعب تخصصی بیمه‌ای نهفته است.

با تبیین صحیح مبانی نظری در قوانین مربوط به بیمه حوادث راننده و بیمه شخص ثالث، می‌توان تا زمان اصلاح قانون یا صدور رأی وحدت رویه، بخش عمده‌ای از این تعارض‌ها را برطرف ساخت.

برخلاف قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری درمقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷ که بر پایه مسئولیت مدنی استوار بود و بیمه نقشی فرعی داشت، قانون اصلاحی ۱۳۸۷ گامی به‌سوی مبانی اجتماعی جبران خسارت برداشت و امکان جبران زیان‌ها را حتی خارج از محدوده مسئولیت مدنی فراهم ساخت. در این تحول، عنصر «سببیت» جای خود را به «مداخله» داد؛ به گونه‌ای که صرف دخالت خودرو در حادثه، برای تحقق جبران خسارت کافی تلقی شد.

در ادامه قانون «بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه» در سال ۱۳۹۵ با رویکردی کاملاً حمایتی و با افزایش تعهدات بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت بدنی به تصویب رسید. بیمه حوادث راننده، نقطه تلاقی دو نظام حقوقی است: نظام قراردادی بیمه و نظام اجتماعی جبران خسارت. قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ با گرایش به سمت عدالت اجتماعی، تلاش کرده است تا با تضمین جبران خسارت راننده مسبب حادثه، از گسترش آسیب‌های اجتماعی جلوگیری کند. اندیشه ضرورت همبستگی اجتماعی و همیاری افراد جامعه در جبران خسارت از دیرباز در نظام‌های

اجتماعی و حقوقی وجود داشته است؛ چنان‌که نهادهایی چون «بیت‌المال» و «تکافل» در حقوق اسلام بر همین مبنا استوارند.

باوجود غلبه اصل شخصی بودن مسئولیت در حقوق ایران، قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، رویکردی نوین بر پایه تضمین جمعی و تعاون اجتماعی را در جبران خسارت‌های ناشی از حوادث خودرویی تثبیت کرده است.

اصولاً سامانه‌ها یا صندوق‌های جبران جمعی خسارت که در پی اجتماعی کردن خطرها و توزیع ضرر و افزایش همبستگی اجتماعی هستند، نیازمند تأمین منابع مالی پایدار هستند. هر قانون حمایتی زمانی می‌تواند مؤثر و ماندگار باشد که ضمن حمایت از زیان‌دیدگان، تعادل میان منابع و مصارف مالی را نیز حفظ کند. زیرا افزایش حمایت‌ها در صورت آسیب به نهادهای تأمین‌کننده، نه تنها توجیه‌پذیر نیست بلکه کارآمدی نظام حمایتی را نیز تهدید می‌کند. در همین راستا، تأمین بخش عمده منابع مالی و سرمایه اولیه در صندوق تعاون اجتماعی، بر عهده دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی قرار گرفته است.

درمقابل در نظام قراردادی بیمه، رابطه بیمه‌گر و بیمه‌گذار بر مبنای پرداخت حق بیمه در ازای پوشش محدود و متناسب با مبلغ بیمه‌نامه است. اما در «نظام تعاون اجتماعی» با تأمین منابع مالی و اجتماعی شدن خطر، تمامی خسارت ناشی از حوادث خودرویی حتی در وضعیت توقف خودرو یا در صورت وقوع قوه قاهره تحت پوشش قانون قرار گرفته است. بدین ترتیب، خسارات ناشی از حوادث غیرمترقبه در این نظام، استثنایی بر مسئولیت قراردادی محسوب نمی‌شوند؛ بلکه در راستای سنت دیرینه همیاری و حمایت اجتماعی از محل منابع جمعی جبران می‌گردند.

مبنای برابری در پرداخت دیه میان زن و مرد، مسلمان و غیرمسلمان در قانون بیمه اجباری نیز از همین اندیشه سرچشمه می‌گیرد؛ زیرا اصل، برابری انسان‌ها در بهره‌مندی از منابع جمعی است. براساس نظریه تعاون اجتماعی، تمامی شهروندان، از جمله رانندگان وسایل نقلیه موتوری که بر اثر حادثه دچار خسارت بدنی می‌شوند، صرف نظر از جنسیت و دین، به‌طور برابر از مزایای قانونی و منابع مالی صندوق تعاون اجتماعی — که از محل حق بیمه‌ها و سایر منابع قانونی تأمین می‌شود — برخوردارند.

بنابراین، درج هرگونه شرط یا توافق مغایر با حقوق مقرر در این قانون، اخذ رضایت‌نامه برای محرومیت از مزایا، و نیز تصویب یا اجرای آیین‌نامه‌ها و مقرراتی که با مبنای تعاون اجتماعی در تعارض باشد، باطل و بلااثر است.

تعارض منافع

تعارض منافع وجود ندارد.

ORCID

Homayoun Mafi



<https://orcid.org/0000-0003-3056-7182>

Vahid Ahmadvand



<https://orcid.org/0009-0006-9491-2853>

منابع

کتاب

- بابایی، ایرج، حقوق بیمه ویراست ۳، چاپ ۱۸، (تهران: انتشارات سمت، ۱۴۰۱).
- بهرامی احمدی، حمید، مسئولیت مدنی، چاپ نخست، (تهران: میزان، ۱۳۸۸).
- خدابخشی، عبدالله، حقوق بیمه و مسئولیت مدنی، جلد دوم، چاپ سوم، (تهران: انتشارات جنگل، ۱۳۹۶).
- ره‌پیک، حسن، حقوق مسئولیت مدنی و جبران‌ها، چاپ سوم، (تهران: انتشارات خرسندی، ۱۳۹۵).
- صادقی مقدم، محمد حسن و شکوهی زاده، رضا، حقوق بیمه، جلد اول، چاپ دوم، (تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۹۲).
- صفایی، سید حسین، مبانی و اصول مسئولیت مدنی حوادث خودرو، چاپ اول، (تهران: انتشارات علمی کالج، ۱۳۹۱).
- کاتوزیان، ناصر، جنیدی لعی، غمامی مجید، مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، چاپ سوم، (تهران: مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران، ۱۳۸۶).
- کاتوزیان ناصر و ایزانلو، محسن، الزام‌های خارج از قرارداد، جلد سوم، چاپ نخست، (تهران: گنج دانش، ۱۳۹۷).

مقاله

- ابهری، حمید؛ قربانی جویباری، محمد، «مسئولیت صندوق تأمین خسارت‌های بدنی وارد بر راننده مسبب حادثه»، مجله پژوهشنامه بیمه، سال ۱۳۹۷، دوره چهارم.
- احمدی، خلیل، «مهمترین نوآوری‌های قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه»، سال ۱۳۹۵، پژوهشنامه بیمه، سال ۱۳۹۶، سال سی و دوم، شماره سه.
- افکار، حمید، «شناسایی امکان و منبع جبران خسارت راننده مسبب حادثه قبل و بعد از تصویب قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵»، دو فصلنامه دانشنامه حقوق اقتصادی، سال ۲۹، ۱۴۰۱، دوره جدید.
- بادینی، حسن؛ اسلامی فارسانی، علی، «صندوق تأمین خسارت‌های بدنی؛ ترسیم وضع موجود و چشم‌انداز آینده»، مجله تحقیقات حقوقی، سال ۱۳۹۳، دوره هفدهم، شماره ۶۶.
- شمسی، جواد؛ سلطانی، میلاد، «مسئولیت بیمه‌گر در برابر راننده مسبب حادثه در قانون جدید بیمه اجباری»، پژوهشنامه بیمه، سال ۱۳۹۹، دوره سی و پنجم، شماره دو.
- صفایی، سید حسین؛ جواهر کلام، محمد مهدی، «شرایط و آثار قوه قاهره در اصلاحات قانون مدنی فرانسه مصوب ۲۰۱۶ و استفاده از آن برای رفع کاستی‌های نظام حقوقی ایران»، فصلنامه پژوهش خصوصی، سال ۱۴۰۱، دوره دهم، شماره ۳۹.
- فلاح خاریکی، مهدی، «تحلیلی بر مفهوم حادثه غیر مترقبه و اثر آن در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵»، فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، سال ۱۳۹۷، دوره هفتم، شماره ۲۵.

پایان‌نامه و رساله

- ایزانلو، محسن (۱۳۸۳)، «نظام جبران خسارت در بیمه مسئولیت مدنی»، پایان‌نامه برای دریافت درجه دکتری حقوق خصوصی، تهران، دانشکده حقوق و علوم سیاسی تهران.
- بهرامی پور، علی (۱۳۹۷)، «تحلیل فقهی حقوقی جبران خسارات وارده به اشخاص ثالث از طریق صندوق تأمین خسارت‌های بدنی با تاکید بر قانون ۱۳۹۵»، پایان‌نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد حقوق اسناد و قراردادهای تجاری، تهران، دانشگاه علوم قضایی و خدمات اداری.

- پودینه پیر، مریم (۱۳۹۵)، «بررسی تحولات قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵»، پایان‌نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، مازندران، دانشکده حقوق و علوم سیاسی مازندران.

- خاکشور قره‌سو، وحید (۱۳۹۶)، «نوآوری‌ها و چالش‌های قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵»، پایان‌نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، مشهد، دانشکده حقوق و علوم سیاسی مشهد.

- فراهانی، احمد (۱۳۹۴)، «مسئولیت مدنی ناشی از سوانح وسایل نقلیه موتوری زمینی و بیمه آن با تأکید بر قانون بیمه اجباری و رویه قضایی»، پایان‌نامه برای دریافت درجه دکتری حقوق خصوصی، تهران، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه خوارزمی.

- نادى، محمد تقى (۱۳۹۸)، «نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه با تأکید بر رویه قضایی»، پایان‌نامه برای دریافت کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، مشهد، دانشکده حقوق و علوم سیاسی مشهد.

آراء قضایی:

- دادنامه شماره ۱۴۰۳۶۸۳۹۰۰۰۲۶۶۸۷۴۷ مورخ ۱۴۰۳/۰۲/۳۰ صادره از شعبه ۸۰ تجدیدنظر استان تهران.

- دادنامه شماره ۹۹۰۹۹۷۰۲۲۱۷۰۱۹۵۰ مورخ ۱۳۹۹/۸/۲۸ صادره از شعبه ۱۷ دادگاه تجدیدنظر استان تهران.

- دادنامه شماره ۹۵۰۹۹۷۷۵۷۵۴۰۰۶۴۲ مورخ ۱۳۹۵/۵/۲۵ صادره از شعبه ۴ دادگاه عمومی حقوقی مشهد.

- دادنامه شماره ۸۸۰۹۹۷۵۱۲۱۲۰۰۶۶۳ مورخ ۱۳۸۸/۹/۲۹ صادره از شعبه ۲۲۶ دایاری دادسرای عمومی و انقلاب مشهد.

- دادنامه شماره ۹۷۰۹۹۷۷۵۷۵۴۰۰۹۶۰ مورخ ۱۳۹۷/۸/۲۰ صادره از شعبه ۴ دادگاه عمومی حقوقی مشهد.

- دادنامه شماره ۱۴۰۰۶۸۳۹۰۰۰۴۳۱۹۳۵۶ مورخ ۱۴۰۰/۳/۳۱ صادره از شعبه ۱۷ دادگاه عمومی حقوقی تهران.

- دادنامه شماره ۶۵۰۳۳۱-۱۴۰۰ تاریخ ۱۴۰۱/۳/۲ صادره از شعبه ۱۷ دادگاه عمومی حقوقی تهران.

چالش‌های جبران خسارت راننده مسبب حادثه ... | مافی و احمدوند | ۱۲۹

- دادنامه شماره ۱۴۰۱۶۸۳۹۰۰۱۵۳۹۹۰۳۲ مورخ ۱۴۰۱/۱۰/۲۶ صادره از شعبه ۳۳ دادگاه تجدیدنظر استان تهران.
- دادنامه شماره ۱۴۰۰۶۸۳۹۰۰۰۹۶۹۳۱۳۲ مورخ ۱۴۰۰/۷/۱۴ صادره از شعبه ۲۸ دادگاه تجدیدنظر استان تهران.
- دادنامه شماره ۹۹۰۹۹۸۰۵۰۰۱۰۸۴ مورخ ۹۹/۷/۳۰ صادره از شعبه اول حقوقی شهرستان آبدانان.
- دادنامه شماره ۹۹۰۹۹۸۳۸۶۴۰۴۳۰۸۲۰۹ مورخ ۹۹/۱۰/۸ صادره از شعبه پنجم دادگاه عمومی حقوقی شهرکرد.
- دادنامه شماره ۹۹۰۹۹۸۶۷۲۵۰۹۰۰۱۴۷۵ مورخ ۹۹/۱۲/۲۳ صادره از شعبه هفتم دادگاه عمومی حقوقی خرم‌آباد.
- دادنامه شماره ۱۴۰۰۶۸۳۹۰۰۰۱۱۶۶۴۸۷ مورخ ۱۴۰۰/۰۲/۰۵ صادره از شعبه ۲۳ دادگاه عمومی حقوقی تهران.
- دادنامه شماره ۱۴۰۲۶۸۳۹۰۰۱۵۸۰۲۵۰۴ مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۱۹ صادره از شعبه ۱۵ دادگاه عمومی حقوقی تهران.
- دادنامه شماره ۹۹۰۹۹۷۰۹۰۹۸۰۰۰۵۴ مورخ ۹۹/۰۱/۲۴ صادره از شعبه ۴۳ دیوان عالی کشور.
- دادنامه شماره ۱۴۰۰۳۲۳۹۰۰۰۰۳۲۵۴۷۳ مورخ ۱۴۰۰/۰۲/۲۱ صادره از شعبه هشتم دادگاه تجدیدنظر استان چهارمحال و بختیاری.
- دادنامه شماره ۱۴۰۰۰۹۹۷۰۹۰۶۰۱۰۰۶۳ مورخ ۱۴۰۰/۰۲/۱۹ صادره از هیئت تخصصی کار، بیمه و تأمین اجتماعی دیوان عدالت اداری.
- دادنامه شماره ۱۴۰۰۹۹۷۰۹۰۶۰۱۰۲۴۸ مورخ ۱۴۰۰/۴/۹ صادره از هیئت تخصصی کار، بیمه و تأمین اجتماعی دیوان عدالت اداری.

قوانین و مقررات

قانون اساسی

- قانون برنامه پنج‌ساله توسعه جمهوری اسلامی ایران (۱۳۹۴ - ۱۳۹۰) مصوب ۱۳۸۹/۱۰/۱۵
- قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷/۱۰/۲۳
- قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷/۰۴/۱۶

- قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵.
- قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲.
- آیین نامه اجرایی ماده (۳) قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۶/۴/۲۸ هیئت وزیران با اصلاحات تا ۱۳۹۶/۷/۱۹.
- آیین نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی مصوب ۱۴۰۰/۱۱/۵.
- آیین نامه شماره ۶۷ مصوب ۱۳۹۰ و آخرین اصلاحات مصوب ۱۳۹۳/۱۲/۱۹.

References

Books

- Babaei, I. (2022). *Insurance Law* (3rd ed., 18th print). Tehran: SAMT.
- Bahrami Ahmadi, H. (2009). *Civil Liability* (1st ed.). Tehran: Mizan.
- Khodabakhshi, A. (2017). *Insurance Law and Civil Liability* (Vol. 2, 3rd ed.). Tehran: Jangal Publications.
- Rahpik, H. (2016). *Civil Liability Law and Compensation* (3rd ed.). Tehran: Khorsandi Publications.
- Sadeghi Moghadam, M. H., & Shokoohizadeh, R. (2013). *Insurance Law* (Vol. 1, 2nd ed.). Tehran: University of Tehran Press.
- Safaei, S. H. (2012). *Principles of Civil Liability in Motor Vehicle Accidents* (1st ed.). Tehran: Elmi College.
- Katoozian, N., Janidi, L., & Ghamami, M. (2007). *Civil Liability Arising from Traffic Accidents* (3rd ed.). Tehran: University of Tehran Press.
- Katoozian, N., & Izanloo, M. (2018). *Obligations Outside the Contract* (Vol. 3, 1st ed.). Tehran: Ganj Danesh.

Journal Articles

- Ahmadi, K. (2017). Major innovations of the 2016 Compulsory Insurance Law for Third-Party Damages Caused by Motor Vehicle Accidents. *Insurance Research Journal*, 32(3).
- Abhari, H., & Ghorbani Juybari, M. (2018). Liability of the Bodily Injury Compensation Fund for the At-Fault Driver. *Insurance Research Journal*, 4.
- Afkar, H. (2022). Identifying the Possibility and Source of Compensation for the At-Fault Driver Before and After the 2016 Compulsory Insurance Law. *Economic Law Review*, 29(New Series).
- Badini, H., & Eslami Farsani, A. (2014). Bodily Injury Compensation Fund: Current Status and Future Prospects. *Legal Research Journal*, 17.
- Shamsi, J., & Soltani, M. (2020). Insurer's Liability Toward the At-Fault Driver under the New Compulsory Insurance Law. *Insurance Research Journal*, 2.
- Safaei, Seyed Hossein, & Javaher Kalam, Mohammad Mahdi. (2022). *The conditions and effects of force majeure in the 2016 amendments to the French Civil Code and its application to remedy the deficiencies of the Iranian legal system*. Private Law Research Quarterly, Year 10.
- Falah K hariki, M. (2018). An Analysis of Unforeseen Accidents and Their Impact under the 2016 Compulsory Insurance Law. *Private Law Research Quarterly*, 7.

Theses and Dissertations

- Izanloo, M. (2004). *Compensation System in Civil Liability Insurance* (PhD dissertation, University of Tehran, Faculty of Law and Political Science).
- Bahramipour, A. (2018). *Jurisprudential and Legal Analysis of Compensation for Third Parties through the Bodily Injury Compensation Fund with Emphasis on the 2016 Law* (Master's thesis, University of Judicial Sciences, Tehran).

Pudineh Pir, M. (2016). *Evolution of the 2016 Compulsory Insurance Law for Third-Party Damages Caused by Motor Vehicles* (Master's thesis, University of Mazandaran, Faculty of Law and Political Science).

Khakshoor Qara-Su, V. (2017). *Innovations and Challenges of the 2016 Compulsory Insurance Law for Third-Party Damages* (Master's thesis, University of Mashhad, Faculty of Law and Political Science).

Farahani, A. (2015). *Civil Liability Arising from Motor Vehicle Accidents and Its Insurance under the Compulsory Insurance Law and Judicial Practice* (PhD dissertation, Kharazmi University, Faculty of Law and Political Science).

Nadi, M. T. (2019). *Compensation System for the At-Fault Driver with Emphasis on Judicial Precedents* (Master's thesis, University of Mashhad, Faculty of Law and Political Science).

Judicial Decisions

- Tehran Court of Appeal, Branch 80. (2024, May 20). Case No. 140368390002668747.
- Tehran Court of Appeal, Branch 17. (2020, Nov 18). Case No. 9909970221701950.
- Mashhad General Court, Branch 4. (2016, Aug 15). Case No. 9509977575400642.
- Mashhad Public Prosecutor, Branch 226. (2009, Dec 20). Case No. 8809975121200663.
- Mashhad General Court, Branch 4. (2018, Nov 11). Case No. 9709977575400960.
- Tehran General Court, Branch 17. (2021, June 21). Case No. 140068390004319356.
- Tehran General Court, Branch 17. (2022, May 23). Case No. 650331-1400.

- Tehran Court of Appeal, Branch 33. (2022, Jan 16). Case No. 140168390015399032.
- Tehran Court of Appeal, Branch 28. (2021, Oct 6). Case No. 140068390009693132.
- Abadan County Court, Branch 1. (2020, Oct 21). Case No. 99099805001084.
- Shahrekord General Court, Branch 5. (2020, Dec 29). Case No. 990998386404308209.
- Khorramabad General Court, Branch 7. (2021, Mar 13). Case No. 990998672509001475.
- Tehran General Court, Branch 23. (2021, Apr 25). Case No. 140068390001166487.
- Tehran General Court, Branch 15. (2023, Jan 9). Case No. 140268390015802504.
- Supreme Court of Iran. (2020, Apr 13). Case No. 9909970909800054.
- Chahar Mahal and Bakhtiari Court of Appeal, Branch 8. (2021, May 11). Case No. 140032390000325473.
- Administrative Justice Court, Specialized Board on Labor, Insurance, and Social Security. (2021, May 9). Case No. 140009970906010063.
- Administrative Justice Court, Specialized Board on Labor, Insurance, and Social Security. (2021, June 30). Case No. 14009970906010248.

Laws and Regulations

- Constitution of the Islamic Republic of Iran.
- Fifth Five-Year Development Plan Act (2010).

- Compulsory Civil Liability Insurance Law for Motor Vehicle Owners against Third Parties (1968).
- Amendment to the Compulsory Civil Liability Insurance Law (2008).
- Compulsory Insurance Law for Third-Party Damages (2016).
- Islamic Penal Code (2013).
- Executive Bylaw of Article 3 of the Compulsory Insurance Law for Third-Party Damages (2017, amended 2017).
- Transport Safety Management and Traffic Accidents Regulation (2022).
- Regulation No. 67 (2011, last amended 2015).

استناد به این مقاله: مافی، همایون و احمدوند، وحید. (۱۴۰۴). چالش‌های جبران خسارت راننده مسبب حادثه با تأکید بر آرای قضایی. پژوهش حقوق خصوصی، ۱۴ (۵۳)، ۹۱-۱۳۴.

doi: 10.22054/jplr.2025.88132.2959



Private Law Research is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.