



ORIGINAL RESEARCH PAPER

Compensation for a unlicensed driver (criticism of the unanimous decision No. 806 of the General Board of the Supreme Court)

SH. Heidari Shahbaz¹, M. Mohebi^{2*}, G. Seifi Zeinab³

¹ Department of Private Law, Faculty of Law, Theology and Political Sciences, Islamic Azad University, Science and Research Branch, Tehran, Iran

² Department of International Law, Faculty of Law, Theology and Political Sciences, Islamic Azad University, Science and Research Branch, Tehran, Iran

³ Department of Private Law, Faculty of Law, Shahid Beheshti University, Tehran, Iran

ARTICLE INFO

Article History:

Received 11 May 2022

Revised 06 August 2022

Accepted 30 October 2022

Keywords:

Civil liability

Compensation

Driving without a license

Recycling

Theory of social cooperation

ABSTRACT

BACKGROUND AND OBJECTIVES: The objective is to criticize the unanimous decision of the Supreme Court of the country No. 806-02/02/2021, which is based on a wrong interpretation of the law and contrary to the basis of the mandatory insurance law (social cooperation), regardless of the lack of fault and civil liability of the cause of the accident, The unlicensed driver is barred from receiving damages from the collective sources.

METHODS: This article, which is written in an analytical and descriptive way, will answer this question: Is the unanimous decision of the Supreme Court compatible with the basis of the compulsory insurance law of 2016?

FINDINGS: In legal works and writings, there are two theories with different effects on the basis of insurer liability in the Compulsory Insurance Law of 2016; The first is the theory that interprets the basis of the insurer's liability on the basis of the insurance contract and its subordinate liability;

CONCLUSION: Unity of Procedure No. 806 of the General Assembly of the Supreme Court has been issued according to the contractual basis of the insurer's liability and based on the considered exception of the insurer's contractual liability against the driver without a license. While the mandatory insurance law is not based on contractor's liability, it is based on "social cooperation" and collective compensation. Therefore, the exceptional exclusions provided in Article 15 of the Compulsory Insurance Law, except for contractual liability and unlicensed drivers, are not considered to include the exceptional exclusions provided therein. Recourse to legal losses can be compensated by an unlicensed driver with recyclable amounts, which has no legal basis in terms of deterrence and punitive damages provided by law, because the driver's right to receive damages precedes the cause of the accident in its recovery. In this respect, the conditions of coercive purity are not provided in terms of the unity of time and place and the debtor and the debtor. According to the theory of social cooperation, the unanimous decision No. 806 of the General Assembly of the Supreme Court is against the law and needs to be reviewed according to Article 473 of the Code of Criminal Procedure. Despite the fact that based on the law, the arbitration of unity of procedure is in the rule of law and its implementation is necessary for the courts to follow, the judicial procedure can also put the decision of unity of procedure in the correct implementation by interpreting the law in principle. Exerting and enforcing the judgment of unity of procedure and absolute deprivation of unlicensed driver, regardless of the driver's fault and its impact on the car accident is contrary to the objectives of the law and the principles rules and principles governing the 2016 Compulsory Insurance Law. Therefore, any interpretation contrary to the basis of this law and the enactment of by-laws and approvals contrary to it, which leads to the deviation of the law and the issuance of illegal rulings and procedures, is void and invalid Interpreted the lost profit.

*Corresponding Author:

Email: sd.mohebi@gmail.com

Phone: +9821 88829592

ORCID: [0000-0003-1555-8085](https://orcid.org/0000-0003-1555-8085)

DOI: [10.22056/ijir.2023.01.03](https://doi.org/10.22056/ijir.2023.01.03)





مقاله علمی

جبران خسارت راننده بدون گواهینامه (نقدی بر رأی وحدت رویه شماره ۸۰۶ هیئت عمومی دیوان عالی کشور)

شیرزاد حیدری شهباز^۱، محسن محبی^{۲*}، غلامعلی سیفی زیناب^۳

^۱ گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات، تهران، ایران

^۲ گروه حقوق عمومی و بین‌الملل، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات، تهران، ایران

^۳ گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران

چکیده:

پیشینه و اهداف: این مطالعه با هدف نقد رأی وحدت رویه شماره ۸۰۶-۱۳۹۹/۱۱/۱۴ هیئت عمومی دیوان عالی کشور انجام شده است که بر اساس تفسیری نادرست از قانون و برخلاف مبنای قانون بیمه اجباری (تعاون اجتماعی)، بدون توجه به عدم تأثیر تقصیر و مسئولیت مدنی مسبب حادثه، راننده فاقد گواهینامه را از دریافت خسارات از محل منابع جمعی محروم کرده است.

روش‌شناسی: این مقاله که به روش تحلیلی-توصیفی تنظیم شده است و در پی پاسخ به این سؤال اصلی است که آیا رأی وحدت رویه دیوان عالی کشور با مبنای قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ سازگاری دارد یا خیر؟

یافته‌ها: در آثار و نوشته‌های حقوقی، در مورد مبنای مسئولیت بیمه‌گر در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، دو نظریه با آثار متفاوت وجود دارد؛ نخست، نظریه‌ای که مبنای مسئولیت بیمه‌گر را بر اساس قرارداد بیمه و مسئولیت تبعی او تفسیر می‌کند؛ دوم، نظریه‌ای که مبنای مسئولیت بیمه‌گر را مبتنی بر جمعی شدن جبران خسارات و «تعاون اجتماعی» می‌داند.

نتیجه‌گیری: رأی وحدت رویه شماره ۸۰۶ هیئت عمومی دیوان عالی کشور با استناد به مبنای قراردادی مسئولیت بیمه‌گر و بر اساس استثناء تلقی شدن مسئولیت قراردادی بیمه‌گر در مقابل راننده فاقد گواهینامه صادر شده است؛ درحالی که قانون بیمه اجباری بر مبنای قراردادی مسئولیت استوار نیست و بر مبنای «تعاون اجتماعی» و جبران جمعی خسارات استوار شده است و محرومیت‌های استثنائی مقرر در ماده ۱۵ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ نیز استثنای مسئولیت قراردادی نیست و راننده فاقد گواهینامه شامل محرومیت‌های استثنائی مقرر در قانون نمی‌شود. استناد به تهاجر خسارات قانونی قابل جبران راننده فاقد گواهینامه با مبالغ قابل بازیافت که از باب بازدارندگی و به‌عنوان خسارت تنبیهی در قانون مقرر شده، محمل قانونی ندارد، زیرا حق راننده و زیان دیده در دریافت خسارات مقدم بر تکلیف مسبب حادثه در بازیافت آن می‌باشد و از این حیث نیز شرایط تهاجر قهری از حیث وحدت زمان و مکان و اشخاص داین و مدیون فراهم نیست. بر مبنای نظریه تعاون اجتماعی، رأی وحدت شماره ۸۰۶ هیئت عمومی دیوان عالی کشور خلاف قانون است و لازم است بر مبنای ماده ۴۷۳ قانون آئین دادرسی کیفری مورد بازنگری قرار گیرد.

اطلاعات مقاله

تاریخ‌های مقاله:

تاریخ دریافت: ۲۱ اردیبهشت ۱۴۰۱
تاریخ داوری: ۱۵ مرداد ۱۴۰۱
تاریخ پذیرش: ۰۸ آبان ۱۴۰۱

کلمات کلیدی:

بازیافت خسارت
جبران خسارت
رانندگی بدون گواهینامه
مسئولیت مدنی
نظریه تعاون اجتماعی

نویسنده مسئول:

ایمیل: sd.mohebi@gmail.com

تلفن: ۰۲۱ ۸۸۸۲۹۵۲۲

ORCID: 0000-0003-1555-8085

DOI: 10.22056/ijir.2023.01.03

بعد از تصویب قوانین بیمه اجباری ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵، درباب مبنای مسئولیت نظریاتی همچون «نظریه تضمین گروهی» (Safaei and Rahimi, 2019)، «سامانه مسئولیت مدنی جمعی دارندگان خودرو» (Orak Bakhtiari, 2012) و نظریه «تعاون اجتماعی» (Heydari Shahbaz et al., 2021) طرح شده‌اند. در این مقاله، رأی وحدت رویه را بر مبنای «نظریه تعاون اجتماعی» مورد نقد و بررسی قرار می‌دهیم و برای اطلاع از ساختار و عملکرد نظریه تعاون اجتماعی، لازم است به‌طور مختصر به ساختار این نظریه و برخی از آثار آن بپردازیم.

نظریه تعاون اجتماعی

اندیشه ضرورت همبستگی اجتماعی و همیاری افراد جامعه در جبران خسارت، از دیرباز در جوامع بشری رواج داشته است (Yazdaniyan, 2013). نهاد «بیت‌المال» و «تکافل»^۴ در حقوق اسلام مبتنی بر همین ضرورت است، لیکن در حقوق ایران، اصل شخصی بودن مسئولیت بر این اندیشه غلبه داشته و اجازه نمی‌داد که این اندیشه به نظام مسئولیت و جبران خسارات راه پیدا کند. اندیشه ضرورت تعاون و همیاری افراد جامعه در جبران خسارات ناشی از حوادث خودرویی به‌طور ضمنی در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ تبیین شده است که در این تحقیق این سازوکار را «نظام تعاون اجتماعی»^۵ در جبران خسارات ناشی از حوادث خودرویی می‌نامیم. این نظام توسط سه «کارگزار»^۶ متخصص اداره می‌شود که در ارتباط با حل و فصل اختلافات ناشی از خسارت مالی زیان‌دیده و بیمه‌گر هم سازوکار مستقلی دارد.

نظام تعاون اجتماعی در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵

اصولاً سامانه‌ها یا صندوق‌های جبران جمعی خسارت که در پی اجتماعی کردن خطرها و توزیع ضرر و افزایش همبستگی اجتماعی هستند؛ از سه رکن تأمین‌کنندگان 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 مذکور در قانون ۱۳۹۵ منجر به طرح این اندیشه می‌شود که این قانون نظامی را بنیان نهاده است که منصرف از مسئولیت مدنی مسبب حادثه، جبران تمامی خسارات ناشی از حوادث خودرویی را برعهده دارد.

تأمین منابع مالی نظام تعاون اجتماعی

تأمین بخش عمده منابع مالی و سرمایه اولیه در صندوق تعاون اجتماعی، برعهده دارندگان وسایل نقلیه موتوری است. به‌موجب ماده ۲ این قانون، کلیه دارندگان وسایل نقلیه موضوع این قانون مکلفند وسایل نقلیه خود را به مقدار مندرج در ماده ۸ این قانون بیمه کنند. حسب ماده ۳، دارنده وسیله نقلیه مکلف است برای پوشش خسارت‌های بدنی واردشده به راننده مسبب حادثه حداقل به میزان دیه یک مرد مسلمان در ماه‌های غیرحرام بیمه حوادث اخذ کند.^۷

غالب حقوق‌دانان بر مبنای مسئولیت قراردادی بیمه‌گر و مسئولیت تبعی او به تجزیه و تحلیل قانون بیمه اجباری می‌پردازند؛ درحالی‌که این قانون از مبنای قراردادی مسئولیت تبعیت نمی‌کند. قانون ۱۳۹۵ بر مبنای «تعاون اجتماعی» استوار شده است و در آن ارتباطی بین حادثه خودرویی و پرداخت خسارت و تقصیر مسبب حادثه وجود ندارد.

بررسی مواد قانون نشان می‌دهد که این قانون به اعتبار مداخله خودرو در ایجاد حادثه برای جبران خسارت زیان‌دیده، سازوکاری جمعی ایجاد کرده است و هدف قانون جبران خسارت زیان‌دیده و نه پوشش مسئولیت مدنی مسبب حادثه^۱ است. برخلاف نظریه قراردادی که در آثار حقوق‌دانان به‌عنوان مبنای قانون بیمه اجباری مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد (Katouzian and IZANLOO, 2018; Abedi and Nadi, 2019; Falah Kharyeki, 2018)، با تغییر مبنای قانون (تعاون اجتماعی)، مفاهیم نهادهایی چون «قائم‌مقامی» و «بازیافت خسارت» دگرگون شده و مفاهیمی همچون «شخص ثالث» و «حادثه» نیز از مفاهیم ناظر بر اصول و قواعد بیمه‌ای تهی شده‌اند (Ghesmati Tabrizi and Tajour, 2020). این تغییرات برخلاف نظر برخی از حقوق‌دانان که تحولات قوانین بیمه اجباری ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵ را نوآوری در قانون بیمه اجباری ۱۳۴۷ تلقی کرده‌اند^۲ و بر اصول و قواعد بیمه مسئولیت تأکید می‌کنند، تغییرات مبنایی و بنیادین است. لذا هرگونه تفسیر مغایر با مبنای این قانون و وضع آئین‌نامه و تصویب‌نامه‌های مغایر با آن باطل و از درجه اعتبار ساقط^۳ است. بنابراین، ضرورت دارد هیئت عمومی دیوان عالی کشور در رأی وحدت رویه شماره ۸۰۶ که مغایر با این مبنا صادر شده است، حسب ماده ۴۷۲ قانون آئین دادرسی کیفری تجدید نظر کند.

مبنای نظری پژوهش

درمورد مبنای مسئولیت دارنده (بیمه‌گذار) و راننده، مبنای نظری مختلفی مطرح شده است که معمولاً مسئولیت بیمه‌گر به‌تبع آن تجزیه و تحلیل می‌شود. این نظریات را بر مبنای قوانین بیمه اجباری می‌توان به نظریات سنتی و جدید تقسیم کرد. قانون بیمه اجباری ۱۳۴۷ بر مبنای نظریات سنتی و قوانین بیمه اجباری ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵ بر مبنای نظریات جدید قابل بررسی هستند.

نظریات سنتی

از جمله نظریات سنتی مربوط به مبنای مسئولیت دارنده که بعد از تصویب قانون بیمه اجباری ۱۳۴۷ مطرح شده‌اند؛ می‌توان به نظریه‌های تقصیر، بدون تقصیر، فرض تقصیر، خطر و مسئولیت عینی (محض یا مطلق) اشاره کرد (Katouzian, 2014; Rahimi and Mohebbi Anjadani, 2021). درمورد مبنای مسئولیت راننده هم مبنای مختلفی از جمله تقصیر و استناد عرفی زیان ارائه شده است که در آثار و نوشته‌های مربوط به حقوق مسئولیت مدنی به تفصیل درباره آنها بحث شده است (Katouzian, 2014).

قوانین عام ناظر بر مسئولیت مدنی در تعارض نبوده و قوانین عام مسئولیت را تخصیص نزده است.^{۱۱}

نهاد حل و فصل اختلافات

در ماده ۳۹ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، نهاد مستقلی برای حل و فصل اختلافات مالی زیان دیده و بیمه گر پیش بینی شده است. این نهاد در مورد خسارت های جانی که قانون پرداخت فوری آن را مقرر نموده صلاحیتی ندارد.

آثار حقوقی نظریه تعاون اجتماعی

در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ به جبران کلیه خسارت ناشی از حوادث خودرویی اشاره شده است. برخلاف نظام قراردادی حاکم بر روابط بیمه گر و بیمه گذار که در قبال دریافت حق بیمه، مسئولیت مدنی بیمه گذار را در نقش فعال خودرو و در حالت رانندگی تحت پوشش تبعی بیمه گر قرار می داد و خسارت وارده هم متناسب با تعرفه پرداختی جبران می شد، در «نظام تعاون اجتماعی» پوشش منابع مالی و دریافت تعرفه بیمه از مرحله پرداخت خسارت تفکیک شده و تکلیف بیمه گر به عنوان کارگزار صندوق تعاون اجتماعی مستقل از مسئولیت مدنی بیمه گذار است.

به اعتقاد برخی از حقوق دانان از آنجا که قوه قاهره مانع انتساب حادثه و خسارت به وسیله نقلیه می شود، مسئولیت مدنی اصولاً منتفی است. لذا به تبع منتفی بودن مسئولیت دارنده، تصریح به متعهدنبودن بیمه گر در این مورد ضروری نبوده است. بر اساس این دیدگاه، خسارت ناشی از قوه قاهره، خسارت ناشی از وسیله نقلیه نمی باشد تا مشمول ماده ۱ و حوادث تحت شمول قانون ۱۳۸۷ قرار گیرد (Katouzian, 2007; Khodabakhshi, 2016; BahramiAhmadi, 2008; Izanloo, 2008; Tahmasbi, 2009; Babaei, 2017). علاوه بر این دیدگاه مشهور، برخی از حقوق دانان هم معتقد بودند که حذف قوه قاهره از ماده مزبور، به معنای ایجاد قاعده خاص و به تعبیر دیگر تبدیل مسئولیت محض به مسئولیت مطلق است. لذا دارنده و به تبع آن بیمه گر در هر حال مسئول جبران خسارت وارده خواهند بود، حتی اگر برخورد وسیله نقلیه ناشی از قوه قاهره باشد (Rahpeik, 2012).

برخی دیگر راه میانه را برگزیده اند؛ از یک سو، مسئولیت دارنده را همانند گذشته محض در نظر گرفته و قوه قاهره را مانع مسئولیت وی دانسته اند و از سوی دیگر، در جهت حمایت از زیان دیده که مطابق رویکرد صریح قانون می دانستند، خسارت ناشی از فورس ماژور را از شمول تعهدات بیمه گر خارج نکردند. ایشان معتقدند در قانون بیمه اجباری ۱۳۸۷، مواردی از قبیل تبصره ۶ ماده ۱ و تبصره ۲ ماده ۴ و نیز ماده ۶ قانون ۱۳۸۷ وجود دارد که بیمه گر مسئول جبران خسارت است، درحالی که بیمه گذار مسئولیتی ندارد (Safaei and Rahimi, 2019). برخی از قائلین به این دیدگاه نیز حذف قوه قاهره را به این دلیل می دانستند که ماده ۷ قانون بیمه اجباری ۱۳۸۷، درصد برشمردن مواردی است که علی رغم ایجاد مسئولیت مدنی، بیمه گر تعهدی به جبران خسارت ندارد؛ درحالی که در فرض وجود قوه قاهره،

سایر منابع مالی پیش بینی شده در قانون که به جبران خسارت اختصاص دارد، شامل ۸ درصد از حق بیمه اجباری، مبلغی معادل حداکثر یک سال حق بیمه اجباری از دارندگان مستنکف از اخذ بیمه نامه، مبالغ بازبافتی از مسببان حوادث و دیگر منابع مقرر در بند پ ماده ۴ و مواد ۲۰ و ۲۴ این قانون است که به منظور جبران خسارت زیان دیدگان، به ترتیب مقرر در قانون بیمه اجباری و قوانین خاصی که مبتنی بر مبنای «تعاون اجتماعی» هستند، در اختیار «کارگزاران نظام تعاون اجتماعی» قرار می گیرند.^{۱۲}

کارگزاران «نظام تعاون اجتماعی»

کارگزاران این نظام؛ «بیمه گر»، «صندوق تأمین خسارت های بدنی» و «وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی» هستند که طبق قانون به تأمین منابع مالی و پرداخت خسارت زیان دیدگان ناشی از حوادث خودرویی می پردازند. در مرحله گردآوری سرمایه و تأمین منابع، بیمه گران و صندوق تأمین خسارت های بدنی کارگزاران اصلی هستند و در مرحله جبران خسارت، وزارت بهداشت و درمان هم به عنوان کارگزار سوم به انجام تکالیف مقرر در قانون می پردازد. به موجب ماده ۵ این قانون، شرکت سهامی بیمه ایران و سایر شرکت های معتبر مکلف هستند با دارندگان وسایل نقلیه موضوع این قانون، قرارداد بیمه منعقد کنند. بنابراین، در ابتدا بیمه گر منابع مالی را دریافت و سپس بر اساس قانون بین کارگزاران دیگر تقسیم می کند. کارگزاران این نظام مالک تعرفه قانونی (حق بیمه) دریافتی از دارندگان خودرو نیستند. بیمه گر بر اساس میزان ریسک و خسارت قابل پیش بینی حق بیمه تعیین نمی کند، بلکه در قالب نظام جامع تعاون اجتماعی، تکلیف بیمه گر دریافت تعرفه (تبصره ۳ ماده ۱۷) و پرداخت خسارت به زیان دیده و دریافت کارمزد است. آنچه پس از جبران خسارت تحت عنوان قائم مقامی از مسبب حادثه قابل بازبافت تلقی شده، تابع اصل جانشینی بیمه گر در بیمه های خسارت نیست؛ بلکه رجوع به مسبب حادثه، که منحصر به موارد استثنائی و خسارت جانی پرداختی به زیان دیده است، به عنوان نوعی خسارت تنبیهی^{۱۳} و از باب بازدارندگی و برای ترمیم منابع مالی این صندوق مقرر شده است (مواد ۱۴، ۱۵، ۱۶، ۳۶ و ۳۸).^{۱۴}

طبق بند الف ماده ۴ قانون بیمه اجباری، در صورت وقوع حادثه و ایجاد خسارت بدنی یا مالی، در صورتی که وسیله نقلیه مسبب حادثه دارای بیمه نامه موضوع این قانون باشد، جبران خسارت های وارد شده برعهده بیمه گر است و طبق بند ب همان ماده در صورتی که وسیله نقلیه فاقد بیمه نامه موضوع این قانون یا مشمول یکی از موارد مندرج در ماده ۲۱ این قانون باشد، خسارت های بدنی با رعایت ماده ۲۵ این قانون توسط صندوق تأمین خسارت های بدنی جبران می شود. وزارت بهداشت و درمان و آموزش پزشکی نیز در مرحله معالجات اولیه از کارگزاران این نظام است و حسب مورد هزینه های درمانی اولیه معالجه زیان دیده توسط این کارگزار پرداخت می شود (ماده ۳۵). با توجه به مراتب مذکور، قانون بیمه اجباری نظامی را مقرر نموده است که مسئولیت مستقل آن در جبران خسارت زیان دیده مانع از مسئولیت مدنی مسبب حادثه نیست و این قانون در هیچ موردی با

صادر کرده است.

اساس نظریه تعاون اجتماعی همه افراد و شهروندان ایرانی در مواردی که به سبب حوادث خودرویی در داخل و خارج از ایران دچار خسارت جانی و مالی می‌شوند به میزانی که در قانون مقرر شده، صرف‌نظر از دین و جنسیت، به‌طور برابر از مزایای قانونی و منابع مالی صندوق تعاون اجتماعی که از محل تعهدات اختصاصی دارندگان (حق بیمه) و سایر منابع قانونی تأمین می‌گردد برخوردار می‌شوند (مواد ۷، ۱۰ و ۲۰)، به همین دلیل، درج هرگونه شرط مخالف با حقوق قانونی حاصل از منابع جمعی و اخذ هرگونه رضایت‌نامه برای محرومیت از حقوق و مزایای قانونی باطل و از درجه اعتبار ساقط است (ماده ۱۳).

تطبیق رأی وحدت رویه با مبانی مسئولیت

رأی وحدت رویه شماره ۸۰۶ - ۱۳۹۹/۱۱/۱۴ هیئت عمومی دیوان عالی کشور مقرر می‌دارد: «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 زیان‌دیده و باز یافت آن از مسبب حادثه، پیش‌بینی شده است، اما با توجه به اینکه هرگاه زیان‌دیده، مسبب حادثه و ورود صدمه به خود باشد، پرداخت خسارت به وی و اقدام به بازپس‌گیری آن، کاری بهبوده و غیرعقلایی است. بنابراین، هدف از وضع این ماده حمایت از اشخاص ثالث زیان‌دیده است نه مسبب حادثه و اصولاً در این قانون، برای رانندگان مسبب حادثه و اوجد شرایط مذکور در بندهای چهارگانه ماده ۱۵ یاد شده، مزایایی لحاظ نشده است و به همین علت، این موارد از شمول ماده ۱۱ این قانون خروج موضوعی دارد. افزون بر این، شرط دارا بودن گواهینامه رانندگی برای پرداخت خسارت به راننده مسبب حادثه در بند پ ماده ۱۰ آیین‌نامه اجرایی ماده ۳ قانون یادشده پیش‌بینی شده و این آیین‌نامه به موجب تکلیف مقرر در همین ماده به تصویب شورای عالی بیمه به‌عنوان مرجع تشخیص موارد خارج از تعهد بیمه‌گر مطابق تبصره ۲ ماده ۲۱ این قانون نیز رسیده است. بنا به مراتب، بیمه‌گر مسئولیتی برای پرداخت خسارت بدنی به راننده مسبب حادثه فاقد گواهینامه رانندگی از محل بیمه‌نامه 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 می‌شود...».

بنابر آنچه در تبیین نظریه تعاون اجتماعی گفتیم، رأی وحدت رویه دیوان عالی کشور به دور از فلسفه وضع قانون بیمه اجباری و مغایر با مبنای آن است. زیرا نه تنها ماهیت حق زیان‌دیده در جبران خسارت با حق او در تعقیب قضائی مسبب حادثه و مسئولیت شخصی او متفاوت است، بلکه زمان باز یافت خسارت، که طبق قانون متعاقب پرداخت خسارت ایجاد می‌شود، مؤخر بر زمان ایجاد حق زیان‌دیده و پرداخت خسارت از سوی بیمه‌گر است. بیمه‌گر قبل از پرداخت خسارت طلبکار باز یافت خسارت نیست تا با ایجاد دو دین واحد امکان تهاتر قهری آنها که در ماده ۲۹۶ قانون مدنی مقرر گردیده فراهم گردد. مضافاً اینکه باز یافت خساراتی که به‌طور استثنائی در

مسئولیت مدنی منتفی است. فلذا، بیمه‌گر همچنان به روال سابق مسؤول است (Falah Kharyeki, 2018; Badini, 2004). به نظر می‌رسد حذف اثر قوه قاهره به اعتبار پرداخت خسارت زیان‌دیده از محل منابع جمعی و حاکمیت نظریه تعاون اجتماعی است که در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ هم مورد اشاره قرار گرفته است. این نظام که از محل منابع جمعی خسارات زیان‌دیده را منصرف از مسئولیت مدنی مسبب حادثه مورد پوشش قرار می‌دهد، همه حوادث ناشی از خودرو حتی در حالت توقف و یا در صورت وجود قوه قاهره تحت پوشش قانون قرار گرفته است (بند پ ماده ۱). لذا نمی‌توان خسارات ناشی از حوادث خودرویی را که در اثر حوادث غیرمترقبه ایجاد شده یک استثناء قانونی بر مسئولیت قراردادی تلقی کرد. زیرا از گذشته‌های دور طبیعت و ویژگی بارز تعاون و همیاری اجتماعی پوشش خسارات ناشی حوادث غیرمترقبه از محل منابع جمعی بوده است و به طریق اولی جبران خسارت راننده فاقد گواهینامه هم مشمول قانون است.

در این قانون، دارنده به‌عنوان یک تکلیف قانونی فقط حق بیمه پرداخت می‌کند و برخلاف ظاهر عبارات قانون، عملاً از اجرای قرارداد بیمه و تراضی طرفین اثری نیست. بعد از وقوع حادثه که در اثر مداخله خودرو خسارت ایجاد شده باشد، خسارت‌های بدنی و مالی زیان‌دیده به میزان مقرر در قانون و به‌طور برابر پرداخت می‌شود. آنچه امکان جبران برابر و مساوی خسارات (دیه) زن و مرد و مسلمان و غیرمسلمان را توجیه می‌کند، برابری انسان و استحقاق آنها در دریافت خسارت مقرر در این قانون از محل منابع جمعی است. به این اعتبار نباید تعیین میزان خسارت خودروهای غیرمتعارف را که در تبصره ۳ ماده ۸ مقرر شده و در تبصره ۴ این ماده خسارت متناظر خودروی متعارف را ملاک تعیین میزان خسارت خودروهای غیرمتعارف قرار داده، تحدید مسئولیت بیمه‌گر و مسبب حادثه تلقی کرد.

به جهت تکلیف قانونی مستقل صندوق تعاون اجتماعی و ماهیت متفاوت حق زیان‌دیده از محل منابع جمعی، حق وراثت زیان‌دیده از زبانی که مسبب حادثه برای آنها ایجاد کرده ماهیتی مستقل و متفاوت از دیه دارد. لذا خسارات مذکور منصرف از جنسیت زیان‌دیدگان و منصرف از قواعد و مقررات ارث به‌طور برابر بین ایشان تقسیم می‌شود و بلافاصله پس از وقوع حادثه زیان‌بار تکلیف فوری جبران خسارت از طرف کارگزاران صندوق برقرار می‌گردد (Izanloo and Mirshekari, 2011). بر مبنای تفاوت در ماهیت حق زیان‌دیده و تفاوت در مبنای مسئولیت کارگزاران این نظام در قانون، استناد به تهاتر و مالکیت مافی‌الذمه بین خسارات قانونی و حق زیان‌دیده و مبالغ قابل‌باز یافت، خلاف فلسفه قانون است. هیئت عمومی دیوان عالی کشور در رأی وحدت رویه شماره ۸۰۶-۱۳۹۹/۱۱/۱۴ با استدلال به اینکه: «... گرچه پرداخت خسارت به زیان‌دیده و باز یافت آن از مسبب حادثه، پیش‌بینی شده است، اما با توجه به اینکه هرگاه زیان‌دیده، مسبب حادثه و ورود صدمه به خود باشد، پرداخت خسارت به وی و اقدام به بازپس‌گیری آن کاری بهبوده و غیرعقلایی است...» رأی خلاف قانون

عالی بیمه به‌عنوان مرجع تشخیص موارد خارج از تعهد بیمه‌گر مطابق تبصره ۲ ماده ۲۱ این قانون نیز رسیده است...».

آنچه در ماده ۱۱ مقرر گردیده به اعتبار نظریه تعاون اجتماعی جلوگیری از محرومیت زیان‌دیده از حقوق مقرر در قانون و منابع نظام تعاون اجتماعی است؛ زیرا اولاً با اطلاق قانون مقررات آن شامل راننده فاقد گواهینامه هم می‌شود و شرط داشتن گواهینامه ملحوظ نظر مقنن نبوده است. ثانیاً اینکه شرط مندرج در بند پ ماده ۲۱ آیین‌نامه اجرائی ماده ۳ مبنی بر اینکه داشتن گواهینامه شرط لازم برای پرداخت خسارت است، در تعارض با منطبق ماده ۳ بوده و به حکم مقرر در ماده ۱۱ همان قانون قابلیت اعمال را ندارد. ثالثاً اینکه مقررات ماده ۱۵ قانون بیمه اجباری که مورد استناد شعبه اول دادگاه تجدید نظر استان قم قرار گرفته در جایگاه قانونی آن اعمال نشده است؛ با این توضیح که برابر ماده قانونی مرقوم حتی با نداشتن گواهینامه توسط راننده مسبب حادثه (بند ۳ ماده ۱۵) شرکت بیمه‌گر مکلف به پرداخت بدون قید و شرط خسارت زیان‌دیده می‌باشد، فقط این حق برای شرکت بیمه‌گر در نظر گرفته شده که پس از پرداخت خسارت به مسبب حادثه رجوع نماید. مضافاً اینکه دیوان عالی آئین‌نامه اجرائی ماده ۳ را از آئین‌نامه تبصره ۲ ماده ۲۱ این قانون تفکیک نکرده و در این زمینه خلط می‌بحث شده است.^{۱۴} آئین‌نامه اجرائی ماده ۳ مربوط به نحوه اجرای این ماده و تعیین حق بیمه راننده است؛ لکن تبصره ۲ ماده ۲۱ که در محبت صندوق تأمین خسارت‌های بدنی آمده مربوط به تعیین مواردی است که جبران خسارت‌های مربوط به آن از قلمرو تکالیف کارگزار دیگر این نظام (بیمه‌گر) خارج بوده و در قلمرو تکالیف قانونی کارگزار دیگر (صندوق تأمین خسارت‌های بدنی) قرار می‌گیرد. تبصره ۲ ماده ۲۱ به این معنی نیست که شورای عالی بیمه بتواند برخی از زیان‌دیدگان یا موارد تحت پوشش قانون را از قلمرو حقوق و تعهدات قانونی خارج کند. درواقع، این تبصره تعیین موارد تعهدات تحت پوشش صندوق تأمین خسارت‌های بدنی و رفع اختلاف بین این صندوق و شرکت بیمه را برعهده شورای عالی بیمه قرار داده است. رابعاً و به فرض اینکه استدلال عدم شمول تعهدات بیمه‌گر نسبت به راننده فاقد گواهینامه صحیح هم باشد، نمی‌توان گفت که راننده فاقد گواهینامه که ممکن است در اثر حوادث خودروبی ناشی از قوه قاهره زیان دیده و مسبب حادثه هم نبوده است از پوشش منابع جبرانی صندوق تعاون اجتماعی محروم است. اطلاق ذیل ماده ۲۱ قانون بیمه اجباری که مقرر می‌دارد: «... به‌طور 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»، شامل راننده فاقد گواهینامه هم می‌گردد.^{۱۵} مضافاً اینکه رأی وحدت رویه برخلاف مبانی قانون بیمه اجباری، همه رانندگان فاقد گواهینامه را منصرف از وجود یا فقدان مسئولیت آنها در وقوع حادثه، به‌طور مطلق مشمول محرومیت از حقوق و مزایای مقرر در قانون دانسته است. دیوان عالی کشور برخلاف اهداف قانون‌گذار و برخلاف مبانی تعاون اجتماعی که به‌طور ضمنی ساختار قانون را تشکیل داده، قانون را تفسیر کرده است و

قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ مقرر شده است متفاوت از قائم‌مقامی مقرر در قانون بیمه اجباری ۱۳۴۷ است. قانون ۱۳۴۷ بر باب قائم‌مقامی و بازیافت خسارات پرداختی از ماده ۳۰ قانون بیمه ۱۳۱۶ تبعیت می‌کرد و بیمه‌گر بر مبنای اینکه «غرامت» پرداختی به زیان‌دیده را بازیافت می‌کند معادل خسارت پرداختی به زیان‌دیده را از مسبب حادثه مطالبه می‌کرد؛ درحالی‌که در قوانین بیمه اجباری ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵، بازیافت مبالغی که در قانون مقرر شده از مبانی متفاوتی تبعیت می‌کند که اولاً فقط در مورد خسارات بدنی و در موارد استثنائی مقرر شده است و ثانیاً اینکه هدف نهائی در بازیافت خسارت که با هدف بازدارندگی مقرر شده است جانشینی از بیمه‌گذار نیست. افزون بر این، نه تنها شرط دارا بودن گواهینامه رانندگی برای پرداخت خسارت به راننده مسبب حادثه که در بند پ ماده ۱۰ آیین‌نامه اجرائی ماده ۳ قانون یادشده پیش‌بینی شده خلاف قانون است، بلکه استناد به نظر شورای عالی بیمه به‌عنوان مرجع تشخیص موارد خارج از تعهد بیمه‌گر نیز مخالف با تبصره ۲ ماده ۲۱ این قانون است. زیرا این تبصره در مقام تعیین تکلیف بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی است تا مواردی که در شمول تکالیف بیمه‌گر یا صندوق تأمین خسارت‌های بدنی تردید حاصل شود، تعیین تکلیف نماید که تکلیف به پرداخت خسارت برعهده صندوق تأمین خسارت‌های بدنی است یا بیمه‌گر، و این مقرره قانونی به معنای امکان محرومیت زیان‌دیده از حق جبران خسارت نیست. زیرا جبران خسارت زیان‌دیده اگر مشمول تعهدات بیمه‌گر نباشد در هر صورت در تکالیف صندوق تأمین خسارت‌های بدنی قرار می‌گیرد.

برخلاف آنچه که در رأی وحدت رویه مقرر گردیده است: «... هدف از وضع این ماده (ماده ۱۵) حمایت از اشخاص ثالث زیان‌دیده است نه مسبب حادثه...»، این ماده در مقام تعیین حقوق زیان‌دیده نیست؛ زیرا قانون در مواد ۸ و ۱۱ حقوق و امتیازات قانونی قابل جبران را تعیین نموده است. ماده ۱۵ قانون در مقام تعیین مواردی است که به‌طور کلی مبالغ پرداختی قابل بازیافت تلقی شده است. بنابراین، لازم است این ماده باتوجه به ماده ۱۴ قانون تفسیر شود که از تخلفات مؤثر در مسئولیت مسبب حادثه به‌عنوان تخلفات حادثه‌ساز نام برده و تعیین مصادیق آن را هم در تبصره این ماده به ماده ۷ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۸ ارجاع داده است.^{۱۶} اگر رانندگی بدون گواهینامه منجر به تخلف حادثه‌ساز نشده باشد، اعتقاد به محرومیت راننده فاقد گواهینامه از دریافت خسارات و همچنین اعتقاد به حق رجوع بیمه‌گر برای بازیافت کلی خسارات خلاف قانون بیمه اجباری است که به‌منظور پوشش خسارات کلیه زیان‌دیدگان ناشی از حوادث خودروبی وضع شده است.^{۱۷}

صرف‌نظر از اینکه دیوان عالی مصادیق مقرر در ماده ۱۱ قانون را حصری می‌داند و استدلال می‌کند: «... این موارد از شمول ماده ۱۱ همین قانون نیز خروج موضوعی دارد...» در ادامه رأی وحدت رویه مقرر گردیده است: «... افزون بر این، شرط دارا بودن گواهینامه رانندگی برای پرداخت خسارت به راننده مسبب حادثه در بند پ ماده ۱۰ آیین‌نامه اجرائی ماده ۳ قانون یادشده پیش‌بینی شده و این آیین‌نامه به موجب تکلیف مقرر در همین ماده به تصویب شورای

ماده ۱۵ قانون در مقام محرومیت راننده مسبب حادثه از دریافت خسارات نیست و حق راننده زیان دیده یا وراث او در دریافت خسارات از محل منابع جمعی هم مشمول تهاوت نمی گردد. در صورت عدم پوشش خسارت توسط بیمه گر، طبق قانون خسارات زیان دیده در کلیه موارد توسط صندوق تأمین خسارت های بدنی جبران می شود. بنابراین، رأی وحدت رویه شماره ۸۰۶ که مغایر با مبنای تعاون اجتماعی و این اصول صادر شده است، قابل انتقاد به نظر می رسد. ضرورت دارد به اعتبار مبنای تعاون اجتماعی، هیئت عمومی دیوان عالی کشور به موجب ماده ۴۷۳ قانون آئین دادرسی کیفری در رأی شماره ۸۰۶ تجدید نظر کند و از رأی پیشین خود عدول نماید.

پیوست

۱. در قانون بیمه اجباری، خسارت وارده به شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵، جبران خسارت فرع بر وجود اثبات مسئولیت مسبب حادثه نیست؛ هدف قانون بیمه اجباری توزیع خسارت بین اعضای جامعه (دارندگان خودرو) و ایجاد مسئولیت برای دولت است. بنابراین، اثبات رابطه سببیت و مسئولیت لازمه جبران خسارت زیان دیدگان از محل منابع این قانون نیست، بلکه صرف اثبات ورود خسارت ناشی از مداخله خودرو، تکلیف جبران خسارت را برعهده کارگزاران این نظام قرار می دهد.

۲. برخی از حقوق دانان و نویسندگان در مقام تجزیه و تحلیل مسئولیت جمعی ناشی از این قانون، مسئولیت دارنده یا راننده را مسئولیت مدنی فردی یا جمعی تلقی می کنند و تغییرات بنیادین قوانین را نوآوری تلقی کرده اند. بر این مبنا، برخی از ایشان معتقدند مسئولیت دارنده کماکان مسئولیت نوعی است. در حالی که قوانین موصوف در مسئولیت و تکلیف نظام پرداخت خسارت تغییرات بنیادین ایجاد کرده اند. در این زمینه بنگرید به (Safaei and Farhani, 2014; Mohaghegh Damad and Malaekhepour Shoushtari, 2014; Rahpeik, 2012; Ahmadi, 2017; Farhani et al., 2011; Bahrami Filabadi et al., 2017; Bahrami Ahmadi, 2008; Abbaslu and Kashfi, 2018).

۳. اداره حقوقی در نظریه های متعددی مقرر نموده است؛ حکم تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری عموماً قانون مربوط به مسئولیت مدنی را با تخصیص مواجه کرده و دعوای زیان دیده برای مطالبه مابقی خسارت از شرکت بیمه و راننده مسبب حادثه قابل پذیرش نیست. در این زمینه بنگرید به (معاونت تدوین، تنقیح و انتشار قوانین و مقررات معاونت حقوقی ریاست جمهوری، ۱۴۰۰: ۳۶-۴۰).

۴. نهاد تکافل به عنوان نمونه بارز و نظام مند مشارکت همگانی در جبران خسارت است. در این نهاد یک صندوق وجود دارد که همگان در تأمین اعتبار آن مشارکت دارند تا جبران خسارات ناشی از خطرات قابل پیش بینی را بدون امکان رجوع در بازافت آن پوشش دهد. «تکافل» به معنی مسئولیت مشترک، تضمین جمعی و تعهدات جمعی می باشد که افراد یک جامعه در برابر ضرر و زیان وارد شده به جان یا مال اشخاص برعهده می گیرند. در این مورد بنگرید به (Ma'Sum Billah et al., 2019:1-2)

عادلانه نیست در مواردی که عابر پیاده مقصر حادثه حسب قوانین خاص مستحق دریافت خسارت از نظام تعاون اجتماعی می شود، بر مبنای تفسیر غیراصولی از قانون، راننده فاقد گواهینامه را که به طور معمول در هر حادثه دچار خسارت بدنی می شود از نظام حمایتی قانون محروم نمود.

مشروح مذاکرات منجر به صدور رأی وحدت رویه، از جمله نظریه نماینده دادستان کل کشور در خصوص بند پ ماده ۲۱ آیین نامه اجرائی ماده ۳ نشان می دهد که در نظر قضات دیوان قانون بیمه اجباری بر مبنای قراردادی تفسیر شده است؛ حال آنکه برخلاف قانون بیمه اجباری ۱۳۴۷ که به اعتبار مسئولیت تبعی بیمه گذار، قائم مقامی بیمه گر و قابل بازافت بودن خسارات پرداختی را مقرر نموده بود، در قوانین بیمه اجباری ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵ اصل بر غیرقابل بازافت بودن خسارت و عدم جانشینی کارگزاران صندوق تعاون اجتماعی است.^{۱۶} در قانون بیمه اجباری، بازافت خسارات از راننده مسبب حادثه پیش بینی نشده است؛ ضمن اینکه در رأی وحدت رویه تأثیر فعل راننده بدون گواهینامه بر ایجاد حادثه و بروز خسارت هم مورد غفلت واقع شده، در حالی که اگر فعل راننده از مصادیق حوادث رانندگی حادثه ساز نباشد، نباید او را از دریافت خسارت محروم کرد و مضافاً اینکه در آیین نامه اجرائی ماده ۳ هم محرومیت راننده بدون گواهینامه از حق جبران خسارت پیش بینی نشده است.

صرف نظر از مراتب مذکور، در بخشی از رأی وحدت رویه به تهاوت استناد شده و اعلام شده است که جبران خسارت راننده و بازافت مجدد آن عملی لغو و بیهوده است. در حالی که استناد به تهاوت در مورد حق جبران خسارت از محل منابع جمعی با مبالغ قابل بازافت صحیح به نظر نمی رسد؛ زیرا حق رجوع بیمه گر در بازافت مبلغی جزئی یا کلی از خسارات جبران شده که پس از پرداخت خسارت ایجاد می شود شرایط تهاوت قهری را ندارد. ماده ۲۹۶ قانون مدنی که مقرر می دارد: «تهاوت فقط در مورد دو دینی حاصل می شود که موضوع آنها از یک جنس باشد با اتحاد زمان و مکان تأدیه...» منصرف از این موضوع است و تکلیف بیمه گر در پرداخت خسارت از محل منابع جمعی ارتباطی به خسارت قابل بازافت که از باب بازدارندگی مقرر شده است ندارد؛ لذا قبل از پرداخت آن اساساً امکان استناد به تهاوت آنها فراهم نیست.

جمع بندی و پیشنهادها

از مجموع احکام و مقررات قانون بیمه اجباری چنین استنباط می شود که قانون گذار با ایجاد صندوق تعاون اجتماعی، به اندیشه جمعی شدن جبران خسارت ناشی از حوادث خودرویی عینیت بخشیده است. ماهیت این صندوق و مسئولیت ناشی از آن، از مسئولیت مدنی مسبب حادثه متفاوت است.

موارد مقرر در ماده ۱۵ قانون که بر اساس نظریه قراردادی مسئولیت استثناء بر مسئولیت تبعی بیمه گر تلقی شده اند، به موجب نظریه تعاون اجتماعی محرومیت از حق دریافت خسارت از محل منابع جمعی هستند که با اهداف بازدارندگی مقرر شده اند و باید به طور استثنائی تفسیر شوند. برخلاف آنچه در رأی وحدت رویه آمده،

«تجدیدنظرخواهی شرکت بیمه ... وارد نیست. ... تجدیدنظرخواه علت طرح دعوی بدوی خود را رانندگی تجدیدنظرخوانده در حال مستی اعلام نموده که دادگاه بدوی با استدلال به اینکه چون مقنن تقصیر مؤثر در حادثه را ملاک نظر قرار داده و در آن علت تامه وقوع تصادف بی‌احتیاطی راننده سواری بوده و لذا صرف مستی تجدیدنظرخوانده نمی‌تواند موجب اقامه دعوی تجدیدنظرخواه باشد...» (مجموعه آرای قضایی دادگاه‌های تجدیدنظر، ۱۳۹۲)

۱۴. ذیل ماده ۳ مقرر می‌دارد: «...آیین‌نامه اجرائی و حق بیمه مربوط به این بیمه‌نامه به پیشنهاد بیمه مرکزی پس از تصویب شورای عالی بیمه به تصویب هیأت وزیران می‌رسد.» تبصره ۲ ماده ۲۱ که در مبحث صندوق تأمین خسارت‌های بدنی آمده مقرر می‌دارد: «تشخیص موارد خارج از تعهد بیمه‌گر مطابق مقررات این قانون، برعهده شورای عالی بیمه است.»

۱۵. اداره حقوقی در نظریه شماره ۱۳۹۸/۹۸/۷-۱۴۹۸/۱۰/۱۷-۱۳۹۸/۱۰/۱۷ مقرر نموده است: «...در فرض استعلام که راننده وسیله نقلیه موتوری در اثر برخورد با طناب بسته شده به احشام، مصدوم یا فوت شده است، با توجه به تعریف «حوادث» در بند «ب» ماده یک «قانون بیمه اجباری خسارات وارده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسیله نقلیه مصوب ۱۳۹۵» و نیز تعریف شخص ثالث در بند «ت» همین ماده، در صورت عدم تقصیر راننده وسیله نقلیه و اینکه مسبب حادثه، مالک یا مالکان حیوان بوده که شناخته نشده‌اند، با عنایت به مواد ۱۶ و ۲۱ قانون مذکور، پرداخت خسارت بدنی راننده و سرنشینان آن برعهده صندوق تأمین خسارت‌های بدنی است...» این استدلال به‌نحو کاملاً مشابه در نظریات شماره ۱۳۹۸/۹۷/۷-۱۲۶۰/۹۷/۷ و ۱۳۹۸/۹۸/۷-۵۸۳/۹۸/۷-۱۳۹۸/۸/۱۹ و ۱۳۹۸/۸/۲۵-۱۲۰۹/۹۸/۷ هم وجود داشت.

۱۶. تعبیر «قائم‌مقامی» بیمه‌گر، ابتدا در ماده ۶ قانون ۱۳۸۷ به کار رفت. پیش از آن ماده ۵ قانون ۱۳۴۷ فقط سخن از استرداد وجوه پرداخت‌شده توسط بیمه‌گر کرده بود. در نظام تعاون اجتماعی برای بازیافت هزینه‌های معالجه و درمان ابتدائی زیان‌دیدگان که توسط وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و از محل حق بیمه‌های دریافتی و منابع نظام تعاون اجتماعی پرداخت می‌شود، تعیین تکلیف نشده است، بنابراین این کارگزار حق رجوع به قائم‌مقامی ندارد.

مشارکت نویسندگان

نگارش اولیه و جمع‌آوری داده‌ها توسط نویسنده اول انجام گرفته است و اصلاح و جمع‌بندی آن توسط نویسنده دوم و سوم بوده است.

تشکر و قدردانی

پژوهش حاضر مستخرج از رساله مقطع دکتری شیرزاد حیدری شهباز با عنوان «مسئولیت دارنده و راننده خودرو و تعهدات بیمه‌گر شخص ثالث، در پرتو تحولات تقنینی در حقوق ایران و مطالعه تطبیقی با حقوق انگلستان» ارائه شده در دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات با راهنمایی دکتر محسن محبی و دکتر غلامعلی سیفی زیناب می‌باشد که از راهنمایی ایشان تشکر ویژه می‌نمایم.

۵. برخی از حقوق‌دانان معتقدند مبنای مسئولیت در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ تعاون و همیاری اجتماعی است که بر مبنای بیمه متقابل انجام می‌شود. در این مورد بنگرید به (Safaei and Rahimi, 2019).

۶. صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در موارد دیگری همچون تبصره ماده ۵۵۱ قانون مجازات اسلامی ۱۳۹۲ و قانون تشدید مجازات اسیدپاشی و حمایت از بزه‌دیدگان ناشی از آن مصوب ۱۳۹۸/۷/۲۱ هم جبران خسارت می‌کند.

۷. در ماده ۳ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ به جای کلمه «دیه» از کلمه «جبران خسارت» استفاده شده است. استفاده از کلمه «خسارت» این سؤال را در پی دارد که آیا ماهیت خسارت بدنی برخلاف قواعد حاکم بر دیات به نظام عام مسئولیت مدنی تغییر کرده است یا اینکه استفاده از این کلمه که به کرات در قانون استفاده شده ناشی از مسامحه است. به نظر می‌رسد با توجه به تغییر مبنای مسئولیت و استقلال حق زیان‌دیده از خسارت ناشی از مسئولیت مدنی مسبب حادثه، در قلمرو اجرائی این قانون، نظام جبران خسارت به قواعد عام مسئولیت و نظام حاکم بر نوع خسارتی که قبل از وضع قانون مجازات اسلامی (دیات) به آن عمل می‌شد بازگشته است.

۸. در ماده ۵ از قانون تشدید مجازات اسیدپاشی و حمایت از بزه‌دیدگان ناشی از آن مصوب ۱۳۹۸/۷/۲۱ هم مقرر گردیده است: «در کلیه موارد مذکور در این قانون، مرتکب علاوه بر جبران خسارت‌های مقرر در ماده ۱۴ قانون آیین دادرسی کیفری مصوب ۱۳۹۲/۱۲/۴، ملزم به پرداخت هزینه‌های درمان بزه‌دیده می‌باشد. در صورتی که مرتکب با تشخیص قاضی رسیدگی‌کننده، متمکن از پرداخت هزینه‌های درمان نباشد، هزینه‌های مربوطه از محل صندوق تأمین خسارت‌های بدنی پرداخت می‌شود.»

۹. در مورد ماهیت جرمه مدنی و خسارت تنبیهی مقرر در ماده ۳۳ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ بنگرید به (Mohaghegh Damad and Hajian, 2021).

۱۰. در این قانون، حق رجوع به قائم‌مقامی برای بازیافت مبالغ مقرر در قانون (مواد ۱۴، ۱۵ و ۲۵)، برای وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی که به‌عنوان اولین کارگزار، اقدامات اولیه پس از وقوع حادثه و معالجات درمانی ابتدائی را انجام می‌دهد، شناخته نشده است. ۱۱. ذیل نظریات شماره ۱۳۹۸/۹۷/۷-۲۹۱۷/۹۷/۷ و ۱۳۹۸/۶/۱۳-۱۴۷۶/۹۸/۷-

۱۳۹۸/۹/۲۶ اداره حقوقی قوه قضائیه اعلام شده است؛ حکم تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری عموماً قانون مربوط به مسئولیت مدنی را با تخصیص مواجه کرده است.

۱۲. آئین‌نامه اجرائی تبصره ۶ ماده ۷ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۸ بر اساس حکم مشابه در قانون بیمه اجباری ۱۳۸۷ در تاریخ ۱۳۹۰/۶/۲۰ به تصویب رسیده و همچنان معتبر است. در این آئین‌نامه، رانندگی بدون گواهینامه یا رانندگی با خودروی غیرمتناسب با گواهینامه از مصادیق تخلفات حادثه‌ساز نیست. ۱۳. موارد مذکور در ماده ۱۵ باید در وقوع حادثه مؤثر باشند تا مبنای رجوع بیمه‌گر به مسئول حادثه تلقی شود. در این راستا، شعبه ۴۹ دادگاه تجدیدنظر استان تهران در دادنامه شماره ۹۲۰۹۹۷۰۲۲۵۰۰۰۲۹۰ مورخ ۹۲/۳/۸ اعلام کرده است:

تعارض منافع

نویسندگان اعلام می‌دارند که در مورد انتشار این مقاله تضاد منافع وجود ندارد. علاوه بر این، موضوعات اخلاقی شامل سرقت ادبی، رضایت آگاهانه، سوء رفتار، جعل داده‌ها، انتشار و ارسال مجدد و مکرر توسط نویسندگان رعایت شده است.

دسترسی آزاد

کپی‌رایت نویسنده(ها) ©2023: این مقاله تحت مجوز بین‌المللی Creative Commons Attribution 4.0 اجازه استفاده، اشتراک‌گذاری، اقتباس، توزیع و تکثیر را در هر رسانه یا قالبی مشروط به درج نحوه دقیق دسترسی به مجوز CC منوط به ذکر تغییرات احتمالی بر روی مقاله می‌باشد. لذا به استناد مجوز مذکور، درج هرگونه تغییرات در تصاویر، منابع و ارجاعات یا سایر مطالب از اشخاص ثالث در این مقاله باید در این

مجوز گنجانده شود، مگر اینکه در راستای اعتبار مقاله به اشکال دیگری مشخص شده باشد. در صورت عدم درج مطالب مذکور و یا استفاده فراتر از مجوز فوق، نویسنده ملزم به دریافت مجوز حق نسخه‌برداری از شخص ثالث می‌باشد.

به منظور مشاهده مجوز بین‌المللی Creative Commons Attribution 4.0 به آدرس زیر مراجعه گردد:

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>

یادداشت ناشر

ناشر نشریه پژوهشنامه بیمه با توجه به مرزهای حقوقی در نقشه‌های منتشر شده بی‌طرف باقی می‌ماند.

منابع

- Abbaslu, B.; Kashfi, S.S., (2018). The changes of insurance civil liability vehicle keepers. *Traffic. Manage. Stud.*, 5(19): 45-57 (13 Pages). [In Persian]
- Abedi, M.; Nadi, M.T., (2019). Civil liability and compensation system in driving accidents. Tehran: Publishing company. [In Persian]
- Ahmadi, K., (2017). The most important innovations of "the 2016 Law of Obligatory Insurance of Damages to the Third Person Arising from Accidents Caused by Vehicles". *Iran. J. Insur. Res.*, 32(3): 103-122 (20 Pages). [In Persian]
- Babaei, I., (2017). Insurance rights (3rd edition: with revisions and additions). Tehran: Samt. [In Persian]
- Badini, H., (2004). The purpose of civil liability. *J. Faculty. Law. Political. Sci. Tehran. Univ.*, 66(0): 55-113 (59 Pages). [In Persian]
- Badini, H.; Shabani Kandsari, H.; Radparvar, S., (2012). Strict liability; foundations and instances. *Comp. Law. Rev.*, 3(1): 19-36 (18 Pages). [In Persian]
- Bahrami Ahmadi, H., (2008). An analysis of the law of compulsory insurance of land motor vehicles against the third party approved in 1347 and the amendment of the said law approved in 1387. *Islamic. Stud.*, 2(3): 93-118 (26 Pages). [In Persian]
- Bahrami Filabadi, S.; PourEsmeili, A.; Najafiasl, H., (2017). Innovations and developments in the compulsory insurance of civil liability of owners of motor vehicles against third parties, act of 2016. *Iran. J. Insur. Res.*, 7(4): 81-100 (20 Pages). [In Persian]
- Falah Kharyeki, M., (2018). Civil liability and compensation insurance for damages caused by driving accidents. Tehran: Majd. [In Persian]
- Fallah Kharyeki, M.; Fallah Kharyeki, A., (2018). The effect of force majeure on the scope of liability in compulsory insurance act of 2016 compared to former laws and general rules with a comparative study in French law. *Comp. Law. Rev.*, 9(1): 309-329 (21 Pages). [In Persian]
- Farhani, A.; Shirzad, J.; Kashfi, S.S., (2011). Police and innovations in the new compulsory insurance law and its basics. *Danesh-e Entezami.*, 13(1): 156-193 (38 Pages). [In Persian]
- Ghesmati Tabrizi, A.; Tajour, S., (2020). Critical survey of subrogation action on compulsory insurance of accidents caused by vehicles. *Iran. J. Insur. Res.*, 8(2): 106-123 (18 Pages). [In Persian]
- Heydari Shahbaz, S.; Mohebi, M.; Seifi Zeinab, G., (2021). Compensation of damages resulted from driverless cars in Iran legal system with a look at the relevant American legal doctrines. *Judiciary. Law. J. Articles. Press. Accepted. Manuscr. Available. Online.* 95-115 (21 Pages). [In Persian]
- Izanloo, M., (2008). Comments on the new Iranian law of compulsory liability insurance of motor vehicle owners. *Private. Law. Stud.*, 38(4): 37-56 (20 Pages). [In Persian]
- Izanloo, M.; Mirshekari, A., (2011). Inheritance of diya. *Private. Law. Stud.*, 40(2): 49-64 (16 Pages). [In Persian]
- Katouzian, N., (2007). Introductory course of civil rights: Legal events. Tehran: Publishing company. [In Persian]
- Katouzian, N., (2014). Obligations outside the contract, civil liability, special and mixed responsibilities, second volume. Tehran: University of Tehran. [In Persian]
- Katouzian, N.; Izanloo, M., (2018). Civil liability, liability insurance, third volume. Tehran: Ganj Danesh. [In Persian]
- Khodabakhshi, A., (2016). Insurance rights and civil liability. Tehran: publishing company. [In Persian]
- Mohaghegh Damad, S.M.; Malaekhepour Shoushtari, S.M.H., (2014). The nature and basis of liability insurance in law of Iran with comparative study in English law. *Acad. J. Knowl. Res. Law.*, 1(2): 3-20 (18 Pages). [In Persian]
- Ma'Sum Billah, M.; Ghlamallah, E.; Christos, A., (2019). Encyclopedia of Islamic insurance takaful and retakaful. UK: Edward Elgar.
- Mohaghegh Damad, S.M.; Hajian, H., (2021). General theory of civil penalty in Islamic jurisprudence and Iranian law (Taazirat non-criminal). *Judiciary. Law. J.*, 85(114): 193-221 (29 Pages). [In Persian]
- Orak Bakhtiari, H. A., (2012). Basics and principles of civil liability for car accidents. Tehran: College. [In Persian]
- Qabuli Dorafshan, S.M.M.; Rezadoost, V., (2012). The role of external causes in civil liability motorized vehicle accidents according to the latest legal developments (A comparative study in Iran and French law). *Comparative. Law. Rev.*, 3(1): 93-110 (18 Pages). [In Persian]
- Rahimi, H.; Hajiyani, M.G., (2015). Economic analysis of elements of civil liability for driving accidents. *Private. Law. Res.*, 2(7): 89-118 (30 Pages). [In Persian]
- Rahimi, S.A.A.; Mohebbi Anjadani, D., (2021). The basis of owner's and insurer's obligation in 2016 compulsory insurance to losses to third-party. *Iran. J. Insur. Res.*, 10(1): 12-145 (134 Pages). [In Persian]
- Rahpeik, S., (2012). Civil liability of motor vehicle under compulsory insurance act 1387(2008) in comparison with act 1347(1968). *Private. Law. Stud.*, 41(3): 171-183 (13 Pages). [In Persian]
- Safaei, S.H.; Rahimi, H., (2019). Civil liability (non-contractual obligations). Tehran: Samt. [In Persian]
- Safaei, S.H.; Farhani, A., (2014). Law amending the compulsory third party insurance law, "Dos and Don'ts". *Rahor. Res. Stud.*, 3(8): 137-176 (40 Pages). [In Persian]
- Tahmasbi, J., (2009). Discourse of liability range in amending law of compulsory insurance act of 2007. *Judiciary. Law. J.*, 73(68): 31-63 (33 Pages). [In Persian]
- Yazdaniyan, A., (2013). Comparative study of socialization of civil liability in Iranian and French law and its effects. *Private. Law. Stud.*, 43(3): 203-221 (19 Pages). [In Persian]

AUTHOR(S) BIOSKETCHES	معرفی نویسندگان
<p>شیرزاد حیدری شهباز، دکتری رشته حقوق خصوصی، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Email: Shirzad.heidari51@gmail.com▪ ORCID: 0000-0002-2370-1366▪ Homepage: https://srb.iau.ir/philosophy/fa	
<p>محسن محبی، استادیار گروه حقوق عمومی و بین الملل، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Email: sd.mohebi@gmail.com▪ ORCID: 0000-0003-1555-8085▪ Homepage: https://srb.iau.ir/philosophy/fa	
<p>غلامعلی سیفی زیناب، استادیار گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Email: Gh.seifi.z@gmail.com▪ ORCID: 0000-0002-7592-2515▪ Homepage: http://faculty.members.sbu.ac.ir/seifi	

HOW TO CITE THIS ARTICLE	
<p>Heidari Shahbaz, S.; Mohebi, M.; Seifi Zeinab, G., (2023). Compensation for a unlicensed driver (criticism of the unanimous decision No. 806 of the General Board of the Supreme Court). <i>Iran. J. Insur. Res.</i>, 12(1): 27-36.</p> <p>DOI: 10.22056/ijir.2023.01.03</p> <p>URL: https://ijir.irc.ac.ir/article_159672.html?lang=en</p>	

