



ORIGINAL RESEARCH PAPER

## The basic evolutions of the liability of legal entities in the compulsory third party insurance law approved in 2016 with a review of judicial practice

M. Aziziyani

Department of Private Law, University of Judicial Sciences and Administrative Services, Tehran, Iran

### ARTICLE INFO

#### Article History:

Received 02 August 2022

Revised 24 November 2022

Accepted 24 January 2023

#### Keywords:

*Basis of liability compulsory insurance law*

*Driver*

*Insurer*

*Physical damage insurance fund*

### ABSTRACT

**BACKGROUND AND OBJECTIVES:** The purpose and necessity of conducting research is to examine the difference in the basis of responsibility of legal entities, including the insurer and the bodily injury fund, in terms of the contract and the legality of the full compensation payment by natural persons including the driver who caused the accident and the owner of the vehicle.

**METHODS:** The research methodology is based on the study of jurisprudence and legal sources, while adapting to the judicial procedure analysis in the library method. This research has been completed in an analytical-descriptive and practical way to explain the basis of liability of legal entities included in the compulsory insurance law.

**FINDINGS:** From a basic and philosophical point of view, in the new mandatory insurance law approved in 2016, compensation for losses caused to third parties through insurance has been approved. Among all the different theories, the group guarantee theory is the best basis that can be compatible with the philosophy of the aforementioned law.

**CONCLUSION:** In Iranian civil law, fault is accepted as the general basis of civil liability. Liability without fault is also an exception to the mentioned rule. However, with the approval of the Islamic Penal Law approved in 2012, and according to Article 528 of that general rule, the liability resulting from traffic accidents changed from fault to danger. In the new compulsory insurance law approved in 2016, cases such as the insurance company, the bodily damage insurance fund, may be identified as responsible for compensating the financial and physical damages to the injured persons due to vehicle accidents. With the description that the basis of liability of the insurance company is based on contractual liability and in compliance with the mandatory rules of the Compulsory Insurance Law approved in 2016, and the basis of the liability of the fund is also the decree of the legislator.

\*Corresponding Author:

Email: [majidaziziyani@gmail.com](mailto:majidaziziyani@gmail.com)

Phone: +9821 26705620

ORCID: 0000-0003-4751-6752

DOI: 10.22056/ijir.2023.03.06

This is an open access article under the CC BY license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).





مقاله علمی

تحولات مبنایی مسئولیت اشخاص حقوقی در قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث  
مصوب ۱۳۹۵ با بررسی رویه قضایی

مجید عزیز یانی

گروه آموزشی حقوق خصوصی، دانشکده حقوق، دانشگاه علوم قضایی و خدمات اداری، تهران، ایران

اطلاعات مقاله

تاریخ های مقاله:

تاریخ دریافت: ۱۱ مرداد ۱۴۰۱

تاریخ داوری: ۰۳ آذر ۱۴۰۱

تاریخ پذیرش: ۰۴ بهمن ۱۴۰۱

کلمات کلیدی:

بیمه گر

راننده

صندوق تأمین خسارات بدنی

قانون بیمه اجباری

مبنای مسئولیت

نویسنده مسئول:

ایمیل: [majidaziziyani@gmail.com](mailto:majidaziziyani@gmail.com)

تلفن: ۰۵۶۲۰۲۶۷۰۹۸۲۱+

ORCID: 0000-0003-4751-6752

DOI: 10.22056/ijir.2023.03.06

چکیده:

**پیشینه و اهداف:** هدف و ضرورت انجام تحقیق در این است که تمایز مبنای مسئولیت اشخاص حقوقی از جمله بیمه گر و صندوق تأمین خسارات بدنی به ترتیب از حیث قراردادی و حکم قانونی بودن پرداخت خسارت کاملاً با اشخاص حقیقی از جمله راننده مسبب حادثه و دارنده وسیله نقلیه، مورد بررسی قرار گیرد. **روش شناسی:** روش مقاله با مطالعه منابع فقهی و حقوقی توأم تطبیق با تحلیل رویه قضایی به روش کتابخانه‌ای به نحو تحلیلی - توصیفی و کاربردی جهت تبیین مبنای مسئولیت اشخاص حقوقی مندرج در قانون بیمه اجباری است.

**یافته‌ها:** بنیان و فلسفه وضع قانون جدید بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ جبران خسارات وارد به اشخاص ثالث از طریق بیمه است و نظریه تضمین گروهی از بین همه نظریات مختلف به عنوان بهترین مبنا است که می‌تواند با فلسفه قانون مذکور سازگار باشد.

**نتیجه گیری:** در حقوق مدنی ایران، تقصیر به عنوان مبنای عام مسئولیت مدنی پذیرفته شده است و مسئولیت بدون تقصیر استثناً بر قاعده عام مذکور به شمار می‌آید. اما با تصویب قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ و برطبق ماده ۵۲۸، آن قاعده عام مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی از تقصیر به خطر تغییر کرد. قانون جدید بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ اشخاصی از جمله شرکت بیمه گر، صندوق تأمین خسارات بدنی حسب مورد به عنوان مسئول جبران خسارات مالی و بدنی به اشخاص زیان دیده ناشی از حوادث وسایل نقلیه، مورد شناسایی قرار گرفته‌اند. مبنای مسئولیت شرکت بیمه گر، براساس مسئولیت قراردادی با رعایت قواعد امره قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ است. مبنای مسئولیت صندوق، حکم قانونگذار است.

توجه: مدت زمان بحث و انتقاد برای این مقاله تا ۱۱ اکتبر ۲۰۲۳ در وبسایت IJIR در «نمایش مقاله» باز می‌باشد.

مسئولیت اشخاص حقوقی و حقیقی در قانون بیمه اجباری را مورد تحلیل قرار نداده است.

### مبانی نظری پژوهش

مبنای مسئولیت در قانون مدنی و تفوق نظریه خطر بر تقصیر در قانون مجازات اسلامی

مبنای مسئولیت حوادث رانندگی در قانون مدنی و قانون مجازات اسلامی واحد نمی‌باشد و در گذشته قانون مدنی بر مبنای قواعد عمومی و در حال حاضر قانون مجازات اسلامی بر مبنای اقتضائات روز جامعه، مبنای مسئولیت را ترسیم و تبیین نموده است. برخی دکترباره دلیل تحولات قانون‌گذاری اخیر چنین نظر داده‌اند که در گذشته خسارت ناشی از تصادفات وسایل نقلیه در کنار خسارات دیگر بررسی می‌شد و از قواعد کلی مسئولیت مدنی تبعیت می‌کرد، ولی با بروز وسایل نقلیه جدید، به‌ویژه اتومبیل، نگاه ویژه‌ای به این نوع از مسئولیت منعطف گردید؛ زیرا آمار تکان‌دهنده حوادث رانندگی از یک طرف و از طرف دیگر عدم قابلیت مقایسه خسارات مالی و بدنی ناشی از این حوادث با حوادث ناشی از وسایل نقلیه سنتی موجب این تفاوت دیدگاه گردید (Safai and Rahimi, 2017).

مبنای مسئولیت در قانون مدنی و قوانین مرتبط

از ظاهر ماده ۳۳۵ ق.م.فهمیده می‌شود که قانون‌گذار مبنای مسئولیت در حوادث رانندگی را تقصیر قرار داده و چنانچه هیچ‌کدام از طرفین مقصر نباشند مسئولیتی محقق نمی‌شود و زبان بدون جبران باقی می‌ماند (Khodabakhshi, 2011). به دیگر سخن، چون ماده ۳۳۵ ق.م.زیر عنوان تسبیب آمده است، می‌توان گفت مبنای مسئولیت تقصیر است و بدون اثبات آن مسئولیتی محقق نمی‌شود (Safai and Rahimi, 2017). با وجود مبنای متعددی که در نظام‌های مختلف حقوقی در زمینه مسئولیت مدنی مطرح شده و مورد پذیرش است (Katouzian, 2013). در حقوق ایران صرفاً برخی از این مبنای نظیر اتلاف، تسبیب و نظریه تقصیر، صراحتاً در قوانین مختلف قابل ملاحظه است (Safai and Rahimi, 2017). همچنین برخی مبنای به‌طور ضمنی و در تفسیر قوانین نظیر قانون مسئولیت مدنی و قانون مجازات اسلامی توسط دکترباره مطرح شده است، مانند نظریه خطر یا فرض تقصیر در ارتباط با مسئولیت کارفرما (Badini and Islami Farsani, 2015; Safai and Rahimi, 2017). براساس مبنای تقصیر، مسئولیت شخص تنها در صورتی قابل پذیرش است که خسارات وارده ناشی از تقصیر و خطای زیان‌زننده باشد. این مبنای مسئولیت در بسیاری از نظام‌های حقوقی به‌عنوان مبنای اصلی مسئولیت مدنی پذیرفته شده است (Babaei, 2016). در دکترباره حقوقی، مسئولیت مدنی در حقوق ایران بر مبنای نظریه تقصیر استوار است (Katouzian, 2013). البته برخی نظریه تقصیر را به‌عنوان مبنای مسئولیت قلمداد نمی‌کنند، بلکه عاملی می‌دانند که برای احراز رابطه سببیت نقش ایفاء می‌کند (Babaei, 2016).

اگرچه تحول تاریخی مسئولیت در حوادث رانندگی از مبنای تقصیر به سمت مسئولیت‌های شدیدتر حرکت کرده است، اما در حال، مبنای مختلف برای مسئولیت در این مورد قابل تصور است. وفق ماده ۱ قانون بیمه اجباری خسارات وارده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵، کلیه دارندگان وسایل نقلیه موظف هستند که وسایل نقلیه خود را جهت خساراتی که به اشخاص ثالث وارد می‌کنند، بیمه کنند. خصوصاً اینکه وفق تبصره ۲ ماده موصوف، دارابودن مسئولیت دارنده برای بیمه‌کردن، به معنای رفع مسئولیت کامل از شخصی که حادثه منتسب به وی بوده، نخواهد بود؛ ولی مبنای مسئولیت اشخاص حقیقی که تأثیر زیادی در احراز مسئولیت اشخاص حقوقی دارد، در قانون بیمه اجباری کدام است؟ (Rehpaik, 2017). قانون سابق بیمه اجباری در ماده ۱، علاوه بر الزام قانونی دارنده به بیمه‌کردن وسیله نقلیه، مسئولیت نیز بر عهده دارندگان قرار داده شده بود. براساس بند ۱ ماده ۴ آن قانون که خسارات ناشی از فورس‌ماژور از قبیل جنگ، سیل و زلزله از شمول بیمه خارج می‌شد، مبنای مسئولیت براساس نظریه خطر و مسئولیت عینی، قابل تبیین بود (Katouzian and Izanlou, 2019). لذا با اثبات قوه قاهره، دارندگان وسایل نقلیه یا شرکت بیمه، از مسئولیت معاف می‌گردیدند. در مورد مبنای مسئولیت دارندگان در قانون جدید نه تنها به‌وضوح بحثی صورت نگرفته است، بلکه در ماده ۷ قانون در ذیل مصادیق خارج از شمول بیمه، به قوه‌ی قاهره نیز تصریح نشده است. سؤال اصلی این است که توجیه مسئولیت شرکت بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارات بدنی و دارندگان وسایل نقلیه با کدام مبنای نظری است؟ (Rehpaik, 2017).

قانون بیمه اجباری خسارات وارده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵ با تغییرات حائز اهمیتی که نسبت به قوانین سلف خویش داشته، ابهامات بسیاری را نیز در بر دارد. در این راستا مقالات متعددی نیز در زمینه مزایا، تغییرات و توضیح مسئولیت دارنده یا راننده نگاشته شده است که در متن مقاله به آن اشاره شده است. اما مطلبی که همواره مغفول مانده، مبنای مسئولیت اشخاص حقوقی است که پرداخت نهایی خسارات مالی و بدنی بر آنان تحمیل شده است.

با توجه به مبتلابه‌بودن دعاوی و شاکایات مرتبط با حوادث ناشی از وسایل نقلیه در مرجع قضایی و صدور آرای متناقض در این زمینه، بررسی مبنای مسئولیت اشخاص حقوقی و تحلیل رویه قضایی، چه در بحث آرای دادگاه‌ها و یا نشست‌های قضایی، می‌تواند در اجرای این قانون نوپا مثمر ثمر باشد. بر همین اساس، در این مقاله با تبیین و تحلیل آرای مراجع قضایی، نشست‌های قضایی، دکترباره و نظریات مشورتی تلاش گردیده گامی در راستای کاهش تهاوت آرای مراجع قضایی و تبیین مبنای مسئولیت اشخاص مذکور در قانون برداشته شود. جنبه نوآوری مقاله به این دلیل است که هیچ‌گونه مقاله‌ای تاکنون مبنای توأمان تئوری و عملی

پس از پرداخت خسارت مراجعه کنند. مبنای مسئولیت عابر و سایر اشخاص مشابه وی نیز با عنایت به حاکمیت نظریه تقصیر، تقصیر عابر است. نظریه مشورتی شماره ۷/۹۷/۳۲۶۳ مورخ ۱۳۹۸/۹/۱۱ اداره کل حقوقی قوه قضائیه نیز مسئولیت عابر را وفق مقررات مسئولیت مدنی و در صورت تقصیر مورد پذیرش قرار گرفته است: « مستفاد از ماده ۴۵۲ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ «دیه» آثار و احکام ضمان و مسئولیت مدنی را دارا است و با لحاظ ماده ۴۹۲ این قانون در مسئولیت اشخاص در پرداخت دیه، عابر یا راننده بودن تفاوتی ندارد و هر شخصی که نتیجه حاصله (جنایت) مستند به رفتار او باشد مسئول پرداخت دیه خواهد بود و لذا در فرض سؤال که علت حادثه ناشی از تخطی مشترک راننده و عابر بوده است و منجر به مصدومیت هر دو شده است هریک از راننده و عابر به میزانی که به موجب قانون مسئول می‌باشند دیه متعلقه را باید پرداخت نمایند. بدیهی است که توزیع مسئولیت با توجه به فرض حادثه با لحاظ مواد ۴۵۳، ۵۲۶ و ۵۳۳ قانون فوق‌الذکر، حسب مورد صورت می‌پذیرد. » مقنن در ماده ۵۲۶ قانون مجازات اسلامی ۱۳۹۲ با عبارت «... مگر تأثیر رفتار مرتکبان متفاوت باشد که در این صورت هریک به میزان تأثیر رفتارشان مسئول هستند...» به نظریه تأثیر رفتار مرتکبان اشاره کرده است. بدین معنا که رفتار هرکدام از اشخاص اعم از حقیقی یا حقوقی که در ورود خسارت مؤثر است، براساس میزان تأثیر مورد سنجش قرار می‌گیرد و مقنن در ماده ۱۶ قانون بیمه اجباری به امکان دخالت و تأثیر اشخاص حقیقی اشاره کرده است و عابر پیاده و سایر اشخاص مشابه وی نیز مشمول اطلاق اشخاص حقیقی محسوب می‌شود. لذا میزان تأثیر رفتار عابر پیاده در ورود زیان براساس مقررات ماده ۵۲۶ قانون مجازات اسلامی و ماده ۱۶ قانون بیمه اجباری قابل بررسی است. از سویی مطابق ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی (۱۳۸۹)، «عدم مسؤولیت راننده مانع استفاده مصدوم یا وراث متوفی (یعنی عابر مقصر) از مزایای بیمه نخواهد شد و شرکت بیمه با ارائه قرار منع تعقیب یا حکم برائت راننده ملزم به اجرای تعهدات موضوع بیمه‌نامه به مصدوم یا وراث متوفی خواهد بود.» تکلیف قانونی یادشده از مسئولیت‌های قانونی شرکت بیمه بوده که بنا به مصالح و توسط مقنن برای کاهش آلام زیان‌دیده بر عهده بیمه‌گر گذاشته شده است و به معنای مقصود بودن شرکت بیمه نیست و برای سرعت و سهولت در پرداخت اولیه این حکم وضع شده است که در قسمت دوم این مقاله در باب مسئولیت بیمه‌گر در باب امکان رجوع بیمه‌گر مطابق ماده ۱۶ قانون بیمه اجباری برای بازدریافت خسارت پس از پرداخت به آن پرداخته می‌شود.

#### تفوق نظریه خطر بر تقصیر در قانون مجازات اسلامی ۱۳۹۲

با تصویب قانون مجازات اسلامی، قاعده عام مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی تغییر کرد. برطبق ماده ۵۲۸ قانون جدید: «هر گاه در اثر برخورد دو وسیله نقلیه زمینی، آبی یا هوایی، راننده یا سرنشینان آن‌ها کشته شوند یا آسیب ببینند، در صورت انتساب

لازم به ذکر است که نظر اخیر نظری شاذ بوده و در رویه قضایی نیز نظریه تقصیر، مبنای حاکم در مسئولیت مدنی است. مطابق نظر هیئت عالی نشست قضایی «در کلیه مقررات مبین تحقق مسئولیت مدنی در قانون مجازات اسلامی، قانون مدنی و قانون مسئولیت مدنی (غیر از ماده ۱۲) مبنای مسئولیت، نظریه تقصیر می‌باشد...». البته لازم به ذکر است که در مباحث مربوط به تسبیب و مطالبه دیه برخی از حقوق‌دانان بر این نظرند که وجود رابطه سببیت و علت برای مطالبه دیه کافی است و نیازی به اثبات تقصیر نیست. فقهای متقدم و متأخر کثیری نیز بر این نظر بوده و ملاک ضمان را سببیت محسوب می‌کنند. در این راستا ظاهر موادی از قانون مجازات اسلامی نظیر مواد ۵۰۶، ۴۹۲ و ۵۰۰ نیز مؤید این نظر است. با وجود چنین موادی از قانون مجازات به‌علاوه دکتترین مطرح‌شده می‌توان مدعی شد که در نظام حقوقی ایران نیز مسئولیت بدون تقصیر پذیرفته شده است. اما در رویه قضایی تقصیر نقشی کلیدی ایفا می‌کند. مثلاً در دادنامه شماره ۵۸۶، ۳۰۰۹۲۵۳۰۰۹۹۷۰۹۳۰ مورخ ۱۳۹۳/۳/۲۶ صادره از شعبه ۳۸ دیوان عالی کشور به لزوم احراز تقصیر و نقش کلیدی آن اشاره شده است.

از آنجاکه در مواد قانون مسئولیت مدنی از قبیل ماده ۱ و قاعده تسبیب و همچنین نظریه پذیرفته‌شده در نظام حقوقی ایران در باب مسئولیت مدنی به غیر از قانون مجازات اسلامی ۱۳۹۲ مبتنی بر تقصیر است؛ در غیر از اتلاف که بی‌نیاز از تقصیر موجب مسئولیت می‌شود، دیه در صورت ارتکاب تقصیر قابل مطالبه می‌باشد. نظریه مشورتی اداره حقوقی قوه قضائیه نیز مشعر بر این امر است. باینکه در این نظر تنها رابطه علت به‌عنوان رکن مسئولیت مدنی ذکر شده، اما مشخص است که فعل زیان‌بار رکن دیگر مسئولیت مدنی است که فعل همراه با تقصیر می‌باشد. در این رابطه ماده ۱۴۵ قانون مجازات اسلامی نیز به لزوم وجود تقصیر در جرایم غیرعمدی تأکید می‌کند.

عابر پیاده، موقعیت دوچرخه‌سوار، سوار بر حیوان یا گاری از جمله اشخاصی محسوب می‌شوند که در ایجاد و ورود خسارت ناشی از تصادف و وسایل نقلیه می‌توانند دخالت داشته باشند. عابر پیاده از طریق اعمالی نظیر عبور از محل غیرمجاز، توقف یا نهادن شیء در محل غیرمجاز در ایجاد تصادف و حوادث ناشی از وسایل نقلیه می‌تواند تأثیر داشته باشد. به عبارتی از جمله شخص حقیقی دیگری است که ممکن است عنوان مسبب حادثه را داشته باشد، زیرا اطلاق لفظ "شخص" در تبصره ۲ ماده ۲ و عام‌الشمول بودن عبارت "هر شخص حقیقی" در صدر ماده ۱۶ قانون بیمه اجباری، در تأیید این استدلال است. ماده ۵۱۲ قانون مجازات اسلامی در خصوص مسئولیت عابر پیاده از طیف ارتکاب اعمالی نظیر توقف غیرمجاز یا استقرار شیء در محل غیرمجاز و... که منجر به ورود صدمه و زیان به غیر می‌شود، براساس قواعد عام مسئولیت پرداخته است. بنابراین، عابر هم می‌تواند مسبب حادثه و ضامن خسارات مالی و بدنی باشد و در صورت ارتکاب هر عملی نظیر اعمال فوق از جانب وی، شرکت بیمه‌گر، صندوق و یا زیان‌دیده می‌توانند به عابر

تقصیر عامل زیان نبوده و صرف انتساب ضرر به وی و احراز رابطه سببیت کفایت می‌کند. از سویی در حال حاضر عرف جامعه و وسایل نقلیه را به‌عنوان سبب حادثه تلقی نمی‌کند که مشمول تسبیب و لزوم احراز تقصیر باشد (برخلاف نظر سابق مقنن در ماه ۳۳۵ ق.م.؛ بلکه در قانون گذاری اخیر ( ماده ۵۲۸ ق.م.ا) از سبب حادثه بودن وسایل نقلیه و تحت شمول قرار گرفتن تسبیب عدول گردیده شده و خسارات ناشی از حوادث رانندگی از مصادیق اتلاف تلقی شده است.

#### مبنا و حدود مسئولیت بیمه‌گر در قانون بیمه اجباری

در قانون بیمه اجباری جدید اشخاص حقوقی دارای مسئولیت شامل شرکت بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارات بدنی می‌باشد. مقنن مسئولیت اشخاص حقوقی در قبال پرداخت دیه و خسارت را وفق تبصره ماده ۱۴ قانون مجازات اسلامی پذیرفته است. نظریه مشورتی شماره ۲۵۲۹/۹۷/۷ مورخ ۱۷/۹/۱۳۹۷ اداره کل حقوقی قوه قضاییه مؤید این موضوع است.

#### مبنای مسئولیت

بیمه‌گران در واقع به‌مثابه نمایندگان بیمه‌گذاران می‌باشند (Sehat and Alavi, 2010). رویکرد کلی این قانون، حمایت اساسی از زیان‌دیدگان و جانشینی به نسبت کامل بیمه از دارندگان در مقابل اشخاص ثالث است. به همین دلیل استثنائات این قانون در حمایت از زیان‌دیده نسبت به قانون سابق کمتر است (Rehpaik, 2017). براساس ماده ۹ قانون جدید بیمه اجباری، «شرکت بیمه‌گر ملزم به جبران خسارت‌های وارد شده به اشخاص ثالث مطابق مقررات این قانون است.» و وفق ماده ۸ همان قانون این خسارات اعم از مالی و بدنی است. قطعاً با نظریه تقصیر نمی‌توان مبنا را توجیه کرد؛ چون شرکت بیمه‌گر در وقوع حوادث ناشی از وسایل نقلیه تأثیری نداشته است و مرتکب تقصیری نشده است. از سویی ماده ۱۹ قانون بیمه اجباری تصریح دارد: «هرگونه قصور یا تقصیر بیمه‌گر یا نماینده وی در صدور بیمه‌نامه موضوع این قانون رافع مسئولیت بیمه‌گر نیست.» و نظریه خطر براساس این ماده به‌عنوان مبنای مسئولیت شرکت بیمه‌گر به ذهن تبادر می‌گردد؛ چون که ظاهراً این ماده به نظریه بدون تقصیر نگاه دارد. با اندک تأملی مشخص می‌شود که مبنای مسئولیت شرکت بیمه‌گر نظریه خطر هم نمی‌باشد؛ چون که شرکت بیمه‌گر شرایط خطرناکی ( شرط اصلی اعمال نظریه خطر) را به وجود نیاورده است، حتی از طریق جبران ضرر، موجب کاهش آلام درد زیان‌دیده شده است. بر همین اساس نمی‌توان نظریه خطر را مبنای مسئولیت شرکت‌های بیمه‌گر قلمداد کرد. نتیجتاً با عنایت به وجود رابطه قراردادی بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار، مسئولیت پرداخت بر عهده بیمه‌گر ایجاد می‌گردد و براساس ماده ۲۵ قانون بیمه اجباری در فرض انقضای قرارداد، بطلان بیمه‌نامه یا فقدان قرارداد، مسئولیتی بر عهده وی نیست؛ مسئولیت بیمه‌گر ناشی از تعهدات قراردادی است. همچنین رابطه قراردادی بیمه‌گر و

برخورد به هر دو راننده، هریک مسئول نصف دیه راننده مقابل و سرنشینان هر دو وسیله نقلیه است و چنانچه سه وسیله نقلیه با هم برخورد کنند، هریک از رانندگان مسئول یک‌سوم دیه راننده‌های مقابل و سرنشینان هر سه وسیله نقلیه می‌باشد و به همین صورت در وسایل نقلیه بیشتر، محاسبه می‌شود و هرگاه یکی از طرفین مقصر باشد به‌گونه‌ای که برخورد با او مستند شود، فقط او ضامن است.» بدین ترتیب، از نظر قانون‌گذار صرف احراز رابطه سببیت و انتساب ضرر به راننده کافی برای مسئولیت است و میان حالتی که طرفین تصادم هر دو مقصراند و حالتی که هیچ‌کدام مقصر نیستند تفاوتی نیست و در هر دو حالت طرفین مسئول‌اند. به دیگر سخن، برای تحقق مسئولیت اثبات تقصیر لازم نیست و کافی است که میان ورود ضرر و فعل فاعل زیان رابطه سببیت وجود داشته باشد. بنابراین، می‌توان گفت در این ماده مبنای مسئولیت نظریه خطر است و خسارت ناشی از وسایل نقلیه از مصادیق اتلاف است نه تسبیب.

توجیه این تغییر به دو دلیل است: (۱) به این دلیل که عرف معیار تشخیص اتلاف از تسبیب است، از زمان تصویب قانون مدنی تا زمان تصویب قانون مجازات اسلامی دیدگاه عرف دستخوش دگرگونی شده و در زمان خودرو به‌عنوان واسطه میان ورود ضرر و فعل فاعل زیان‌دیده نمی‌شود و به همین جهت برخورد دو وسیله نقلیه در ماده ۵۲۸ ق. ج. م. ا. از مصادیق مباشرت در جنایت محسوب می‌شود.

(۲) صرف رابطه سببیت و استناد برای تحقق مسئولیت مدنی براساس نظر مقنن و برطبق نظر غالب در میان فقها کافی است و دلیل تدوین و تصویب ماده مزبور به این دلیل است. اینکه کدام‌یک از دو توجیه فوق صحیح باشد، در هر صورت قاعده عام مسئولیت ناشی از وسایل نقلیه، دگرگون شده و تقصیر مبنای این فرض نمی‌باشد و در این حالت، مسئولیتی محض و عینی پیش‌بینی شده است. باوجوداین، مفهوم تقصیر در ماده فوق کاملاً منتفی نیست و در باب احراز رابطه سببیت به آن اشاره شده است؛ زیرا به‌موجب ماده مزبور اگر یک طرف مقصر باشد، خسارت به او نسبت داده می‌شود و فقط او مسئول جبران خسارت است (Safai and Rahimi, 2017). به نظر می‌رسد که کارآمدترین نظریه در حوزه مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و نزدیک‌ترین آن‌ها به نظر قانون‌گذار و مصالح اجتماعی، نظریه خطر است که براساس آن به‌مجرد ورود ضرر و فارغ از در نظر گرفتن تقصیر، راننده مسئول است و او می‌تواند با اثبات انتساب حادثه دیگری و یا عامل خارجی و قوه قاهره از مسئولیت رهایی یابد (Bahrami Ahmadi, 2015).

لذا همان‌طور که ملاحظه می‌شود، مقنن به‌جهت حمایت بیشتر از زیان‌دیده حوادث رانندگی از نظریه تقصیر موضوع ماده ۳۳۵ قانون مدنی عدول کرده و در ماده ۵۲۸ ق.م.ا ۱۳۹۲ به نظریه خطر روی آورده است. برتری نظریه خطر بر تقصیر از حیث حمایت از زیان‌دیده و تأمین هدف اصلی مسئولیت مدنی که همان جبران زیان زیان‌دیده است، این است که نیازی به اثبات

که به وسیله راننده‌ای غیر از خود هدایت می‌شود، صدمه ببیند می‌تواند خسارات وارد به خود را از بیمه مطالبه کند، زیرا تنها راننده مسبب از شمول بیمه خارج شده است. التزام به این حکم، حداقل در مواردی که راننده، تحت نظارت و هدایت دارنده، قرار دارد (Katouzian and Izanlou, 2019) دشوار است، زیرا دارنده، خود، مسئول جبران خسارت است و در واقع شرکت بیمه، براساس قرارداد، نماینده یا جانشین دارنده است، لذا باید دارنده را در این مورد از جمله استثنائات اشخاص ثالث بدانیم. البته، همان‌گونه که خواهیم دید در مواردی که امکان رجوع بیمه به مسبب اصلی وجود دارد که جنبه خاص و استثنایی دارد.

براساس دستورالعمل (۱۹۹۰) اتحادیه اروپا، در جهت تقریب مقررات بیمه مسئولیت وسایل نقلیه، به کشورهای اروپایی توصیه شده است که بیمه اجباری، خسارات تمامی مسافران به‌جز راننده را پرداخت کند (Christian, 1999). در حقوق فرانسه، قانون اصلاحی ۱۹۸۵ نیز همین حکم را اعلام کرده است (Cane and Stapleton, 1999). نکته قابل توجه در خصوص توسعه قلمرو شخص ثالث، حکم بند ب ماده ۱۱۵ قانون برنامه پنج‌ساله پنجم توسعه جمهوری اسلامی مصوب ۱۳۸۹/۱۵/۱۰ است. در این بند، وزارت امور اقتصادی و دارایی مکلف شده است در مورد رانندگان نیز همچون سرنشین، بیمه شخص ثالث را اعمال کند. اجرای این قانون، صرف‌نظر از ملاحظات مبنایی، نیازمند تدوین دستورالعمل‌ها و آیین‌نامه‌های روشن و کافی است (Rehpaik, 2017).

خسارات مالی به معنای کلیه خساراتی است که به اموال اشخاص ثالث به‌سبب حوادث موضوع ماده ۱ قانون بیمه اجباری وارد می‌شود؛ اما تعهدات بیمه‌گر در ارتباط با خسارات مالی مطلق نبوده و در تعیین میزان و متعهد له آن قیودی موجود است که به‌ترتیب به آن‌ها پرداخت می‌شود. نکته قابل توجه این است که قانون به بیمه‌گر و بیمه‌گذار اجازه داده که با رعایت حداقل تعهدات بیمه‌گر بتوانند در زمینه تعهدات بیشتر توافق نمایند. به همین دلیل تنظیم بیمه‌نامه تکمیلی به‌منظور افزایش سقف تعهدات بیمه‌گر و توافقاتی مازاد بر حداقل مقرر در قانون وفق ماده ۸ قانون بیمه اجباری که مقرر می‌دارد: «...بیش از حداقل مزبور... بیمه تکمیلی تحصیل کند»، مجاز است. مع الوصف مبنای مسئولیت بیمه‌گر در پرداخت خسارات وارده به اشخاص ثالث و یا راننده مسبب حادثه را می‌توان براساس تعهدات قراردادی تلقی نمود که بیشتر مفاد تحت مقررات آمره قانون بیمه اجباری است: اولاً، با جمع مواد ۸ و ۳ قانون بیمه اجباری مشخص می‌شود که بیمه‌گر تنها مسئول پرداخت خسارات مالی اشخاص ثالث است نه راننده مسبب حادثه و خسارات مالی مشارالیه از جانب شرکت بیمه پرداخت نمی‌گردد و صرفاً خسارات بدنی و هزینه‌های معالجه از بیمه موضوع ماده ۳ قابل جبران است.

ثانیاً، وفق بند «ت» ماده ۱ قانون بیمه اجباری، شخص ثالث هر شخصی است غیر از راننده مسبب حادثه و بنا بر ظاهر ماده اگر

بیمه‌گذار از مقررات آمره قانون جدید بیمه اجباری در زمینه سقف تعهدات بیمه‌گر و چگونگی پرداخت آن نظیر مواد ۱۳، ۱۰، ۸، قانون مذکور بر قرارداد بیمه تبعیت می‌کند و تراضی مخالف آن براساس ماده ۱۱ همان قانون بلااثر است.

از توجه به مطالب فوق آیا می‌توان گفت که مبنای نظریه بدون تقصیر در قانون جدید بیمه اجباری برای بیمه‌گر مورد پذیرش قرار گرفته است؟ مراد از بیان فوق این است که در صورت ورود خسارت از طریق وسایل نقلیه، همواره باید خسارت اشخاص ثالث جبران شود و قوه قاهره مانع رجوع نخواهد بود و صرفاً استثنائات مندرج در قانون موجب معافیت از مسئولیت می‌گردد (John et al., 2008). ممکن است گفته شود براساس مفهوم «علل خارجی» قوه قاهره موجب معافیت از جبران قلمداد گردد. این نظر براساس تبصره ۲ ماده ۱ قانون جدید بیمه نیز نظر قابل دفاع می‌باشد، چون براساس این تبصره، مسئولیت شخصی سبب حادثه مورد پذیرش قرار گرفته است. برای همین است که انتهای تبصره تصریح شده است: «در حال خسارت وارده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه، پرداخت می‌گردد.» نتیجتاً از بین همه نظریات، مبنای مسئولیت در قانون جدید بیمه اجباری، نظریه تضمین غیر از مواردی که علت خارجی، سبب انسانی است، می‌باشد و دارنده و به تبع آن بیمه، مسئول جبران خسارات اشخاص ثالث هستند، اگرچه خسارت، مستند به قوه قاهره باشد.

#### حدود مسئولیت بیمه‌گر در قبال خسارات مالی

مفاد بند پ م ماده ۱ قانون جدید بیمه اجباری سال ۱۳۹۵ به حادثه‌هایی توجه می‌کند که موجب ورود خسارت و جبران آن از طریق بیمه است. وفق تبصره فوق، هر حادثه‌ای مثل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش‌سوزی و انفجار وسایل نقلیه و خسارات ناشی از محصولات وسایل مزبور به اشخاص ثالث، شامل مسئولیت بیمه است. این مقرر با مفاد تبصره ۵ ماده ۱ قانون سابق، شبیه است. از طرف دیگر، خسارات وارد به اشخاص ثالث، قلمرو و شمول بیمه را مشخص می‌کند. بنابراین، تعیین شخص ثالث از این نظر اهمیت دارد. بند ت ماده ۱، شخص ثالث را تعریف می‌کند؛ از نظر قانون، شخص ثالث «هر شخصی است که به‌سبب حوادث وسایل نقلیه موضوع این قانون دچار زیان‌های بدنی و یا مالی شود به‌استثنای راننده مسبب حادثه.» مقایسه این تعریف با تعریف قانون سابق نشان می‌دهد که قانون جدید در جهت حمایت از زیان‌دیدگان، دامنه اشخاص ثالث را با محدود کردن استثنائات، کاملاً گسترده کرده است. در ماده ۲ قانون سابق، اشخاص زیر، ثالث تلقی نمی‌شدند و از جبران خسارت محروم بودند: الف. بیمه‌گذار، مالک یا راننده وسیله نقلیه مسئول حادثه؛ ب. کارکنان بیمه‌گذار مسئول حادثه حین کار و انجام وظیفه؛ ج. همسر و پدر و مادر و اولاد و اجداد تحت تکفل بیمه‌گذار در صورتی که سرنشین وسیله نقلیه‌ای باشند که راننده یا بیمه‌گذار مسئول حادثه باشد. بنابر ظاهر قانون جدید، حتی اگر دارنده از وسیله خود

در مورد خودروهای گران قیمت به نظر می‌رسد اولاً حکم مقنن خلاف قواعد عام مسئولیت مدنی مبنی بر جبران کامل ضرر است. ثانیاً براساس قاعده فقهی اثبات شیء نفی ما عدا نمی‌کند، به نظر می‌رسد مراد مقنن در وضع مقرر فوق‌الذکر به معنای عدم امکان مطالبه براساس قواعد عام مسئولیت مدنی و طرح دعوی به طرفیت شخص مسبب حادثه نمی‌باشد و صرفاً تأکید بر عدم مسئولیت بیمه‌گر و مقصر براساس مقررات قانون بیمه اجباری دارد، زیرا اساساً عنوان قانون مذکور قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث است. ثالثاً مقنن به‌صراحت حکم مقررات عام مسئولیت مدنی در مورد حوادث رانندگی در فرض عدم امکان قواعد قانون بیمه اجباری را نسخ نکرده است و نظریه مشورتی شماره ۷/۹۸/۱۴۷۶ مورخ ۱۳۹۸/۹/۲۶ اداره کل حقوقی قوه قضائیه مبنی بر تخصیص عموماً قانون مربوط به مسئولیت مدنی توسط بیمه اجباری قابل انتقاد است. رابعاً عدم امکان مطالبه کامل خسارات وارده به خودروی گران قیمت قطعاً مخالف موازین شرع و قاعده مشهور فقهی لاضرر و لاضرار فی الاسلام است که شورای نگهبان در صورت صراحت مصوبه مجلس مبنی بر عدم امکان مطالبه خسارت براساس قواعد عام، آن را مخالف موازین شرع اعلام می‌نمود.

یکی دیگر از شقوق خسارات مالی، خسارت ناشی از افت قیمت خودرو است که اکثریت قاطع رویه قضایی و دکترین بر پذیرش چنین خسارتی صحه می‌گذارند (Izanlou, 2000). در دادنامه شماره ۱۳۰۲/۲۲۲۸۰ مورخ ۱۳۹۳/۹/۲۶ صادره از شعبه ۲۸ دادگاه تجدیدنظر استان تهران تصریح شده است: «چنانچه خودرو در اثر تصادف افت قیمت پیدا نماید، این افت قیمت هم جزو خسارت وارده، قابل مطالبه است.»

براساس نص صریح بند «ب» ماده یک قانون بیمه اجباری، خسارت مالی زیان‌هایی است که به‌سبب حوادث مشمول بیمه موضوع این قانون به اموال شخص ثالث وارد شود. لذا خسارت مربوط به کسر قیمت خودرو نیز نوعی خسارت مالی محسوب می‌شود؛ از سویی سابقاً و حتی قبل از قوانین بیمه اجباری از جمله در قوانین مرتبط از جمله ماده ۲ قانون رسیدگی فوری به خسارات ناشی از تصادفات رانندگی مصوب ۱۳۴۵ نیز کاردان‌های فنی راهنمایی و رانندگی و پلیس، راه را به تعیین میزان خسارات وارده به وسیله نقلیه، اعم از هزینه تعمیر و کسر قیمتی که در نتیجه تصادف حاصل می‌شود، ملزم کرده بود. مضافاً به اینکه ماده ۲ قانون بیمه اجباری کلیه دارندگان وسایل نقلیه موضوع این قانون را مکلف نموده است که وسایل نقلیه خود را در قبال خسارات بدنی و مالی که در اثر حوادث وسایل نقلیه به اشخاص ثالث وارد می‌شود حداقل به مقدار مندرج در ماده ۸ این قانون نزد شرکت بیمه‌ای بیمه کنند. لذا چنانچه خودروی شخص زیان‌دیده علاوه بر خسارات وارده به بدنه آن، براساس تأیید کارشناس متحمل افت قیمت عرفی ناشی از تصادف باشد، در این صورت از باب تسبیب، کاهش قیمت حاصله قابل مطالبه و فاقد اشکال است. در تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری اطلاق عبارت «خسارت مالی» با لحاظ بند «ب» ماده یک

راننده مسبب حادثه نباشد و حادثه به‌سبب تقصیر عابر و یا اشخاص حقوقی ای نظیر اداره راهداری ایجاد شده باشد، راننده نیز شخص ثالث محسوب می‌شود.

ثالثاً، با وجود عدم قید تقصیر برای راننده مسبب حادثه، صرف انتساب حادثه به راننده موجب ایجاد مسئولیت وی و یا شناسایی وی به‌عنوان راننده مسبب حادثه نیست، بلکه راننده باید مقصر باشد

رابعاً، پرداخت خسارات مالی وفق ماده ۸ قانون معادل دو و نیم درصد تعهدات بدنی است. لازم به ذکر است که همین مبلغ نیز دارای قیودی است.

درخصوص خسارت مالی نیز در قانون جدید بیمه اجباری حکم جدیدی آمده است؛ در تبصره ۳ ماده ۸ مقرر شده: «خسارت مالی ناشی از حوادث رانندگی صرفاً تا میزان خسارت متناظر وارده به گران‌ترین خودروی متعارف از طریق بیمه‌نامه شخص ثالث و یا مقصر حادثه قابل جبران خواهد بود.» در تبصره ۴ نیز تصریح شده است که «منظور از خودروی متعارف، خودرویی است که قیمت آن کمتر از پنجاه درصد (۵۰٪) سقف تعهدات بدنی که در ابتدای هر سال مشخص می‌شود، باشد.» به دیگر سخن، اگر شخصی با خودروی بسیار گران قیمت تصادف کند و مثلاً یک چراغ عقب خودرو مزبور را تلف کند، بیمه‌گر تنها معادل قیمت چراغ عقب خودرویی را پرداخت می‌کند که قیمت آن خودرو پنجاه درصد دیه یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام است و موظف به جبران همه خسارت‌های وارده نیست، هرچند خسارت وارده داخل در سقف تعهدات مالی بیمه‌گر باشد.

توجه به تبصره ۳، نشان می‌دهد که ظاهراً خود مسبب حادثه نیز تعهد بیشتری ندارد و قانون‌گذار بدون توجه به اصل جبران کامل خسارت، محدودیتی برای مسئولیت مدنی او قائل شده است و این امر قابل ایراد می‌نماید، زیرا روشن نیست به چه دلیل باید از قاعده عمومی اصل جبران کامل خسارت چشم‌پوشی کرد و مسئولیت مدنی راننده مسبب حادثه را محدود نمود. به نظر نمی‌رسد که استفاده از خودروی بسیار گران قیمت، تقصیر محسوب گردد و نمی‌توان بخشی از خسارت را به خود زیان‌دیده نسبت داد (Safai and Rahimi, 2017). اداره کل حقوقی قوه قضائیه در نظریه مشورتی شماره ۷/۹۸/۱۴۷۶ مورخ ۱۳۹۸/۹/۲۶ ضمن انتقاد به حکم قانونی فوق‌الذکر در نظریه جالبی اظهارنظر کرده است که: «...صرف نظر از آن که ممکن است اطلاق حکم مقنن مبنی بر پرداخت «خسارت متناظر وارده به گران‌ترین خودروی متعارف» به‌ویژه درباره مسئولیت مقصر حادثه قابل انتقاد باشد، اما حکم قانونی است که احتمالاً با هدف جلوگیری از تحمیل مسئولیت پرداخت خسارت بیش از حد انتظار (متعارف)، به‌ویژه بر صاحبان خودروهای ارزان قیمت وضع شده است و مادام که به اعتبار و قوت خود باقی است، لازم‌الاجرا است و عموماً قانون مربوط به مسئولیت مدنی را تخصیص زده است.»

درخصوص حکم آمره تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری

این قانون، شامل «افت قیمت خودرو» نیز می‌گردد و لذا محدودیت پرداخت خسارت مقرر در این تبصره شامل «افت قیمت خودرو» نیز می‌شود. در این خصوص نظریه مشورتی شماره ۷/۹۸/۳۹۲ مورخ ۱۳۹۸/۵/۶ اداره کل حقوقی قوه قضائیه کاملاً منطبق با این نظر است.

#### حدود مسئولیت بیمه‌گر در قبال خسارات بدنی

در مورد دامنه مسئولیت براساس نوع خسارت باید گفت که همه خسارات مالی، بدنی و معنوی باید جبران گردد، با این تفاوت که در مورد خسارات مالی و معنوی اغلب خسارت باید توسط صندوق تأمین خسارات بدنی و بیمه جبران گردد، اما خسارت‌های معنوی باید توسط شخص زیان‌رسان جبران گردد (Farahani and Esfandiarpour, 2018). منظور از خسارات بدنی، دیه و ارزش و هزینه معالجه اشخاص ثالث (اشخاصی غیر از راننده مسبب حادثه) و راننده مسبب حادثه است که خسارات بدنی شخص اخیر از باب بیمه حوادث بوده و تعهد بیمه‌گر نسبت به آن کمتر است. نکته حائز اهمیت این قانون در بخش خسارات بدنی، پرداخت هزینه معالجه در کنار دیه مصدومان است؛ زیرا در رویه قضایی برخی دادگاه‌ها هزینه معالجه را بخشی از دیه محسوب نموده و خسارات مازاد بر دیه را نمی‌پذیرفتند. مثلاً در دادنامه شماره ۹۳۰۹۹۷۰۲۲۱۷۰۱۱۵۳ صادره از شعبه ۱۷ دادگاه تجدیدنظر استان تهران چنین اظهارنظر قضایی شده است: «دیه، هم پوشش‌دهنده آسیب‌های وارده به مصدوم است و هم هزینه‌های درمانی؛ بنابراین، اگر مبلغ دیه بیشتر از هزینه‌های درمانی بود، هزینه‌های مذکور قابل مطالبه نیست.» ولی در قانون جدید بیمه اجباری، خسارات قابل مطالبه، طبق ماده ۲، شامل خسارات بدنی و مالی است. بند الف ماده ۱ قانون، خسارت بدنی را تعریف نموده است: «خسارت بدنی: هر نوع دیه یا ارش ناشی از هر نوع صدمه به بدن مانند شکستگی، نقص و ازکارافتادگی عضو اعم از جزئی یا کلی - موقت یا دائم، دیه فوت و هزینه معالجه با رعایت ماده (۳۵) این قانون به سبب حوادث مشمول بیمه موضوع این قانون.» قانون‌گذار در بند الف ماده ۱ قانون جدید بیمه اجباری به صراحت اعلام نموده است که هزینه‌های معالجه نیز چنانچه مشمول قانون دیگری نباشد، با لحاظ ماده ۳۰ قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت (که وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی را موظف به درمان فوری و بدون قید و شرط مصدومان حوادث رانندگی نموده است و منبع مالی آن را معین کرده است) علاوه بر دیه قابل پرداخت است و بدین ترتیب به تردید درباره قابل مطالبه نمودن هزینه معالجه مازاد بر دیه دست‌کم در این مورد خاص پایان داده است و حتی اگر قاضی طبق قواعد عام قائل به قابل مطالبه بودن هزینه‌های معالجه و درمان مازاد بر دیه نباشد و مسبب حادثه را مسئول نداند، بیمه‌گر به موجب قرارداد و این قانون موظف به پرداخت این هزینه‌ها به زیان‌دیده است (Safai and Rahimi, 2017).

مسئولیت شرکت بیمه در قبال خسارات بدنی وفق ماده ۱۲ محدود به جبران خسارات وارده به اشخاص مجاز حاضر در وسیله نقلیه مسبب است و مطابق تبصره ماده ۱۲ در خصوص اشخاص خارج از وسیله نقلیه مسبب حادثه محدودیت، در جبران خسارات وارده به اشخاص تا ده برابر سقف تعهدات بدنی بیمه‌نامه است. وفق ماده ۱۳، ۳۱ و ۳۳ قانون بیمه اجباری، خسارات بدنی باید به قیمت یوم‌الاداء پرداخت شود و در صورت عدم پرداخت ظرف مهلت مقرر ماده ۳۱ علاوه بر پرداخت قیمت روز به پرداخت جریمه مقرر ماده ۳۳ نیز محکوم می‌شود.

نکته مهم تحول مثبت دیگری در مورد حدود تعهدات بیمه‌گر در خسارات بدنی تصریح مقنن در ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری جدید در مورد عدم تفکیک جنسیتی در پرداخت خسارت است. لذا علی‌رغم اینکه ماده ۵۵۰ ق.م.ا دیه زن مسلمان را نصف دیه مرد مسلمان می‌داند، ولی در قانون بیمه اجباری در صورت فوت یک زن مسلمان در اثر حادثه رانندگی، شرکت بیمه‌گر مکلف است دیه زن متوفی را به میزان دیه کامل مرد مسلمان پرداخت نماید. مقنن در ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری جدید با ابتکار و نوآوری مثبت، این موضوع را به عنوان بیمه حوادث براساس قرارداد بیمه به حکم مقرر کرده است و سابقاً مقنن مشابه این موضوع را در موارد غیر از رانندگی مورد پذیرش قرار داده است و از این حیث منافاتی با مبانی شرعی و قانونی ندارد؛ زیرا براساس تبصره ماده ۵۵۱ ق.ج.م.ا: «در کلیه جنایاتی که مجنی علیه مرد نیست، معادل تفاوت دیه تا سقف دیه مرد از صندوق تأمین خسارات‌های بدنی پرداخت می‌شود.» در مورد اقلیت‌های دینی در قانون بیمه اجباری حکمی نیامده است، هر چند برخی معتقدند که درباره غیرمسلمانان نیز هر چند برطبق مضمون مجمع تشخیص مصلحت نظام در سال ۱۳۸۲ تبصره‌ای به ذیل ماده ۲۹۷ ق.م.ا سابق اضافه شد و مقرر گردید: «براساس نظر حکومتی ولی امر، دیه اقلیت‌های دینی شناخته‌شده در قانون اساسی جمهوری اسلامی و اندازه دیه مسلمان تعیین می‌گردد»، و همین حکم در ماده ۵۵۴ ق.ج.م.ا تکرار شده است؛ اما درباره اقلیت‌های دینی که در قانون اساسی به رسمیت شناخته نشده‌اند، قانون مجازات اسلامی حکمی ندارد؛ با وجود این، چنانچه در حوادث رانندگی به این اشخاص خسارت بدنی وارد آید، لازم است بیمه‌گر دیه‌ای برابر دیه مسلمانان پرداخت کند. لذا مقنن در بعضی موارد تکالیفی را بر عهده بیمه‌گر قرار داده است که ارتباطی با بیمه مسئولیت ندارد. به عبارت دیگر، حتی اگر نسبت به خسارت وارد آمده مسئولیتی نباشد، باز هم بیمه‌گر متعهد به جبران خسارت است و این موارد را می‌توان بیمه حوادث نامید (Safai and Rahimi, 2017). به نظر می‌رسد مقنن در قانون بیمه اجباری علی‌رغم نوآوری‌های متعدد مثبت، ضروری بود که در خصوص اقلیت‌های دینی خصوصاً اقلیت‌های شناخته نشده در قانون اساسی هم مانند مقررات عام ق.م.ا حکم صریحی را وضع می‌نمود که از هرگونه ابهام و اختلاف نظر جلوگیری کند. از سویی مطابق ماده ۴۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی (۱۳۸۹)،



اما در دادنامه شماره ۹۲۰۹۹۷۰۲۲۴۱۰۱۴۵۳ مورخ ۱۳۹۲/۱۱/۱۲ صادره از شعبه ۴۱ دادگاه تجدیدنظر استان تهران در اظهار نظر متفاوتی: «... صندوق تأمین خسارت‌های بدنی سمتی در پرونده ندارد.» در دادنامه شماره ۹۲۰۹۹۷۰۲۲۲۳۰۰۱۹۶ مورخ ۱۳۹۲/۲/۲۲ صادره از شعبه ۲۳ دادگاه تجدیدنظر استان تهران، محکومیت صندوق را با مسئولیت صندوق از هم تفکیک نموده است: «... محکومیت صندوق تأمین خسارت‌های بدنی فاقد وجهت قانونی است؛ اگرچه نافی مسئولیت صندوق نیست...»

در تحلیل دیدگاه‌های فوق، به نظر می‌رسد مبنای مسئولیت صندوق را نمی‌توان نظریه تقصیر، خطر و یا هر نظریه دیگری که برای مسببین حوادث شناسایی شده محسوب نمود. همچنین است مسئولیت قراردادی ناشی از تعهدات که در زمینه مسئولیت بیمه‌گر مطرح شد؛ زیرا صندوق با دارنده، متصرف و یا حتی دولت قراردادی مبنی بر انجام تعهدات ندارد. لیکن مبنای مسئولیت صندوق را فقط در مواد قانون بیمه اجباری می‌توان جست‌وجو و مبنای مسئولیت را حکم قانون تلقی نمود. نظریه مشورتی شماره ۷/۹۸/۳۷۶ مورخ ۱۳۹۸/۴/۲۵ اداره کل حقوقی قوه قضائیه به خوبی در این خصوص بیان می‌دارد: «مبنای تعهدات صندوق تأمین خسارت‌های بدنی، احکام مقرر قانونی است و تعهدات شرکت‌های بیمه نیز حسب مورد ممکن است ناشی از قرارداد یا قانون باشد. جبران خسارت بدنی راننده مسبب حادثه توسط شرکت‌های بیمه مشمول مواد ۳ و ۸ «قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه ۱۳۹۵» بوده و تعهد شرکت‌های مذکور محدود به حکم مقرر در ماده ۸ پیش‌گفته می‌باشد. از سوی دیگر، با توجه به تصریح ماده ۲۱ «قانون بیمه اجباری خسارت وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه» صندوق موضوع ماده مذکور تنها خسارت بدنی مربوط به اشخاص ثالث را در موارد مصرح در این ماده پرداخت می‌نماید و نه خسارت بدنی مربوط به راننده مسبب حادثه را که به موجب بند ۱ ماده یک قانون موصوف، اساساً شخص ثالث تلقی نمی‌شود.» لذا به نظر می‌رسد مبنای قراردادی و نظریه‌های حاکم بر مسئولیت مدنی را به هیچ عنوان نمی‌توان در مبنای مسئولیت صندوق به کار برد، بلکه از باب مصالح اجتماعی، ایجاد نظم و حمایت‌های اجتماعی به حکم قانون وضع شده است.

#### حدود مسئولیت صندوق تأمین خسارات بدنی

یکی از ابتکارات مفید قانون جدید بیمه اجباری، حمایت تمام‌قد از زبان دیدگان خسارات بدنی است. صندوق مستقلاً به نام صندوق تأمین خسارت‌های بدنی براساس ماده ۲۱ قانون بیمه اجباری و برای حمایت از متضررین حوادث ناشی از رانندگی، خسارت‌های بدنی وارد به اشخاص ثالث که به علت فقدان یا انقضای بیمه‌نامه، بطلان قرارداد بیمه، تعلیق تأمین بیمه‌گر، فرارکردن و یا شناخته‌نشدن مسئول حادثه و یا ورشکستگی بیمه‌گر قابل پرداخت نباشد یا به‌طور کلی خسارت‌های بدنی خارج از شرایط بیمه‌نامه به‌استثنای موارد خارج

عدم مسئولیت راننده مانع استفاده مصدوم یا وراث متوفی [یعنی عابر مقصراً از مزایای بیمه نخواهد شد و شرکت بیمه با ارائه قرار منع تعقیب یا حکم برائت راننده ملزم به اجرای تعهدات موضوع بیمه‌نامه به مصدوم یا وراث متوفی خواهد بود. تکلیف و مسئولیت اولیه قانونی یادشده از مسئولیت‌های قانونی شرکت بیمه بوده که بنا به مصالح و توسط مقنن برای کاهش آلام زیان‌دیده بر عهده بیمه‌گر گذاشته شده است و به معنای مقصربودن شرکت بیمه نیست و برای سرعت و سهولت در پرداخت اولیه این حکم وضع شده است. تعامل این ماده با ماده ۱۶ قانون بیمه اجباری نیز بر مبنای توزیع مسئولیت قانونی و قراردادی مطابق مقررات عام فوق‌الذکر است و منافاتی با قواعد عام برای تعیین مقصر و مسئول نهایی پرداخت ندارد. بیمه‌گر و صندوق پس از پرداخت خسارت زیان‌دیده می‌تواند برای بازیافت به نسبت درجه تقصیر که درصد آن در حکم دادگاه مشخص می‌شود به مسببان ذی‌ربط مراجعه کند. تکلیف شرکت بیمه برای استفاده مصدوم یا وراث متوفی [یعنی عابر مقصراً از مزایای بیمه مطابق ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی (۱۳۸۹) برای سهولت در پرداخت بوده و به‌موجب قانون مؤخر) ماده ۱۶ قانون بیمه اجباری (۱۳۹۵) در باب میزان مسئولیت و رجوع شرکت بیمه‌گر یا صندوق تأمین پس از پرداخت خسارت برای بازیافت، می‌بایست عمل شود.

#### مبنا و حدود مسئولیت صندوق تأمین خسارات بدنی

مبنا و حدود مسئولیت صندوق تأمین خسارات بدنی برخلاف بیمه‌گر دارای تمایزاتی است که در دو قسمت جداگانه مبنا و حدود مسئولیت آن مورد بررسی قرار می‌گیرد که در نهایت تفاوت مبنایی آن با بیمه‌گر کاملاً روشن می‌گردد.

#### مبنای مسئولیت صندوق تأمین خسارات بدنی

عده‌ای را عقیده بر آن است که خسارات پرداختی از طرف صندوق تأمین خسارات، دیه یا نهاد کیفری مشابه آن نیست، بلکه جبران خسارتی است که اثر «دولت با رفاه اجتماعی و تضمین اجتماعی» بوده و به‌منظور اعاده وضع زیان‌دیدگان و جبران صدمات آنان ایجاد شده است؛ این نهاد حتی با مسئولیت مدنی نیز مشابهت ندارد، زیرا مسبب حادثه شخص دیگری است (Badini and Islami Farsani, 2015). در رویه قضایی نظرات متعارضی در ارتباط با ماهیت خسارات پرداختی توسط صندوق موجود است. به‌عنوان مثال، در دادنامه شماره ۹۳۰۹۹۷۰۲۷۰۲۰۰۵۷۱ مورخ ۱۳۹۳/۵/۱۴ صادره از شعبه ۵۷ دادگاه تجدیدنظر استان تهران در اظهار نظر عجیبی نه تنها صندوق ملزم به پرداخت از نوع دیه شده است؛ بلکه حتی دادگاه صندوق را به‌عنوان متهم شناسایی کرده است: «دادگاه می‌تواند صندوق تأمین خسارت‌های بدنی را به‌عنوان متهم محکوم به پرداخت دیه مصدوم نماید و صندوق نیز حق تجدیدنظرخواهی دارد.»

حکم آمره تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری در مورد خودروهای گران‌قیمت به نظر می‌رسد اولاً، حکم مقنن خلاف قواعد عام مسئولیت مدنی مبنی بر جبران کامل ضرر است. به نظر می‌رسد مراد مقنن در وضع مقرر فوق‌الذکر به معنای عدم امکان مطالبه براساس قواعد عام مسئولیت مدنی و طرح دعوی به طرفیت شخص مسبب حادثه نمی‌باشد و صرفاً تأکید بر عدم مسئولیت بیمه‌گر و مقصر براساس مقررات قانون بیمه اجباری دارد، زیرا اساساً عنوان قانون مذکور قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث است.

مبنای مسئولیت صندوق، حکم قانونگذار است که فقط تا سقف مقرر در قانون بیمه اجباری و نسبت به خسارات بدنی می‌باشد؛ زیرا مبنای مسئولیت صندوق را نمی‌توان نظریه تقصیر، خطر و یا هر نظریه دیگری که برای مسببین حوادث شناسایی شده محسوب نمود. همچنین است مسئولیت قراردادی ناشی از تعهدات که در زمینه مسئولیت بیمه‌گر مطرح شد؛ زیرا صندوق با دارنده، متصرف و یا حتی دولت قراردادی مبنی بر انجام تعهدات ندارد. پیشنهاد می‌گردد در قانون جدید بیمه اجباری به صراحت مبانی فوق‌الذکر برای جلوگیری از اختلاف نظرها پیش‌بینی شود.

#### مشارکت نویسندگان

مقاله حاضر توسط نویسنده واحد دکتر مجید عزیزبانی مورد نگارش قرار گرفته است و تمامی مراحل تألیف، تحقیق، پژوهش و جمع‌آوری توسط نویسنده مذکور به‌عنوان نویسنده مسئول، صورت گرفته است و هیچ شخص دیگری مشارکت نداشته است.

#### تشکر و قدردانی

نویسنده مقاله از تمامی دوستانی که وی را در نگارش مقاله یاری نمودند، نهایت تشکر را دارد.

#### تعارض منافع

نویسنده اعلام می‌دارد که در مورد انتشار این مقاله تضاد منافع وجود ندارد. علاوه بر این، موضوعات اخلاقی شامل سرقت ادبی، رضایت آگاهانه، سو 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 شمول بیمه، برای پرداخت خسارات بدنی پیش‌بینی شده است. موارد یادشده جزو تعهدات صندوق محسوب می‌شود. علاوه بر تعهدات یادشده، در مواردی مثل کسری پوشش بیمه‌نامه ناشی از افزایش مبلغ دیه مابه‌التفاوت را به شرکت بیمه‌گر پرداخت کند. بخش خاصی به حقوق و تعهدات صندوق در قانون جدید بیمه اجباری اختصاص یافته است و به موازات افزایش درآمد و منابع مالی صندوق، تعهدات صندوق تأمین نیز افزایش پیدا کرده است.

یکی از تکالیف صندوق تأمین خسارات بدنی براساس ماده ۲۵ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ پرداخت خسارات بدنی بدون اخذ تضمین از زیان‌دیده یا مسبب حادثه است، ولی از طریق مراجع قانونی پس از پرداخت و به قائم‌مقامی از زیان‌دیده، مبلغ پرداخت‌شده را یا از مسبب حادثه (در صورتی که بیمه‌نامه‌ای تحصیل نموده و یا بیمه‌نامه منقضی یا باطل شده باشد) یا از شرکت بیمه‌گر یا مدیران آن (در صورتی که پرداخت خسارت به سبب تعلیق یا لغو پروانه یا توقف یا ورشکستگی بیمه‌گر توسط صندوق صورت گرفته باشد) بازپس گیرد. مقنن در تبصره ۱ ماده ۲۵ قانون بیمه اجباری مصادیقی را ذکر کرده است که امکان رجوع برای بازیافت مبالغ پرداختی از مسبب حادثه توسط صندوق وجود ندارد؛ به‌عنوان مثال، پرداختی صندوق به‌علت جبران کسری پوشش بیمه‌نامه ناشی از افزایش مبلغ ریالی دیه صورت گرفته باشد یا در مواردی که فعالیت شرکت بیمه معلق یا پروانه آن لغو شده باشد یا حکم توقف یا ورشکستگی بیمه‌گر صادر شده باشد و یا زیان‌دیدگان خارج از وسیله نقلیه بیش از سقف تعهدات بیمه‌گر (ده نفر) باشند. نگارنده طی دادنامه‌ای مبسوط در خصوص رجوع صندوق به راننده مسبب حادثه و تحت شمول قرار گرفتن آن براساس قواعد خاص مسئولیت مدنی انشاء رأی نموده است که برای تنویر ذهن مخاطب محترم عین دادنامه ذکر می‌گردد.

#### جمع‌بندی و پیشنهادها

غایت و فلسفه اصلی تصویب قانون جدید بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ جبران خسارات وارد به اشخاص ثالث توسط شرکت بیمه‌های بیمه‌گر است. بهترین توجیه مبنایی برای جبران خسارت توسط بیمه‌گر، نظریه تضمین گروهی است که می‌تواند با هدف قانون مذکور منطبق باشد.

مقنن به جهت حمایت بیشتر از زیان‌دیده حوادث رانندگی از نظریه تقصیر موضوع ماده ۳۳۵ قانون مدنی عدول کرده و در ماده ۵۲۸ ق.م.ا. ۱۳۹۲ به نظریه خطر روی آورده است. برتری نظریه خطر بر تقصیر از حیث حمایت از زیان‌دیده و تأمین هدف اصلی مسئولیت مدنی که همان جبران زیان زیان‌دیده است، این است که نیازی به اثبات تقصیر عامل زیان نبوده و صرف انتساب ضرر به وی و احراز رابطه سببیت کفایت می‌کند.

مبنای مسئولیت شرکت بیمه‌گر، براساس مسئولیت قراردادی با رعایت قواعد آمره قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ است و صرفاً تا سقف تعهدات قانون بیمه مسئول پرداخت خسارات بدنی و مالی است، مگر اینکه بیمه‌گذار بیمه تکمیلی اخذ کرده باشد. در خصوص

## یادداشت ناشر

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

## منابع

- Babaei, I., (2016). Civil liability rights and non-contractual requirements. Mizan. [In Persian]
- Badini, H.; Islami Farsani, A., (2015). Bodily damage fund: Delineation of current status and future prospects. Legal. Res., 55(66): 50-64 (15 Pages). [In Persian]
- Bahrami Ahmadi, H., (2015). Civil responsibility. Imam Sadiq. Univ. Publ., 89: 1-315 (315 Pages). [In Persian]
- Cane, P.; Stapleton, J., (1999). The Law of Obligations. Oxford University Press.
- Christian, V.B., (1999). The Common European Law of Tort. 1: 385-386 (2 Pages).
- Farahani, A.; Esfandiarpour, M.H., (2018). Civil liability arising from vehicle accidents in the light of the new compulsory insurance act adopted in 2016, J. legal. Doctrines. Evidence., 25: 5-38 (34 Pages). [In Persian]
- Izanlou, M., (2000). Comments on the new Iranian law of compulsory liability insurance. Law. Q. J., 38(4): 37-43 (7 Pages). [In Persian]
- John, B.; Boyron, S.; Whittaker, S., (2008). Principles of French Law. 316: 1-476 (476 Pages).

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:

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

- Katouzian, N., (2013). Obligations outside the contract, civil liability. Tehran. Univ. Press., 152: 1-364 (364 Pages). [In Persian]
- Katouzian, N.; Izanlou, M., (2019). Requirements outside the contract of civil liability. Ganj Danesh. Publ., 135(3): 1-415 (415 Pages). [In Persian]
- Khodabakhshi, A., (2011). Civil liability resulting from accidents and it's developments in Iran's law. Judicial. Law. J., 75(74): 103-128 (26 Pages). [In Persian]
- Rehpaik, H., (2017). Civil liability laws and reparations. Khorsandi. Publ., 56: 1-115 (115 Pages). [In Persian]
- Safai, H.; Rahimi, H., (2017). Civil liability (requirements outside of the contract). Samt. Publ. Tehran., 116: 1-312 (312 Pages). [In Persian]
- Sehat, S.; Alavi, S.S., (2010). The necessity of applying risk management knowledge in the field of third party insurance and the effect of the new third party insurance law on the risk associated with this insurance. Insur. Res. Inst. Publ., 13(144/145): 135-152 (18 Pages). [In Persian]

## پیوست

ترسیمی از سوی پلیس راهور و افسر کاردان مبنی بر تقصیر خواننده در حادثه رانندگی و همچنین اقرار صریح وی نزد محکمه در پرونده استنادی تقصیر خواننده محرز و مسلم است؛ ب. ورود ضرر و زیان به زیان دیده که حسب محتویات پرونده کیفری خصوصاً گواهی پزشکی قانونی مبنی بر میزان صدمه بدنی مصدوم آقای ... که مورد حکم در پرونده کیفری نیز قرار گرفته است؛ ج. فقدان بیمه‌نامه معتبر و پروانه که حسب اظهارات خودخوانده در پرونده کیفری نام‌برده فاقد بیمه‌نامه و گواهی‌نامه معتبر بوده است؛ د. پرداخت از سوی صندوق تأمین خسارت‌های بدنی که حسب رسید پرداخت توسط آن صندوق در پرونده کیفری دیده و خسارت وارده به زیان دیده توسط آن صندوق پرداخت شده است و خواننده دعوی مکلف است به دلیل تقصیر وی در حادثه رانندگی مبالغ پرداختی از سوی خواهان دعوی به زیان دیده را استرداد نماید. لذا دعوی خواهان با این شرایط محرز و مسلم... رئیس حوزه قضایی و رئیس شعبه اول دادگاه عمومی رودبار قصران

۱. نشست قضایی شماره ۶۴۳۹-۱۳۹۸ مورخ ۹۷/۶/۱۳ استان مرکزی/شهر ساوه. قابل ملاحظه در پایگاه


<https://www.neshast.org/>

۲. «تحقق جرایم غیر عمدی، منوط به احراز تقصیر مرتکب است...»

۳. ماده ۳ قانون بیمه اجباری

۴. شماره رأی: ۹۸۰۹۹۷۲۹۹۳۴۰۰۴۷۹ تاریخ ۹۸/۱۱/۲۹ «رأی دادگاه» درخصوص دادخواست صندوق تأمین خسارت‌های بدنی به طرفیت ... به خواسته مطالبه وجه موضوع پرونده کلاس ۹۴۰-۱۱۲۹ به مبلغ ۳۰۲/۶۱۰/۰۰۰ ریال و مطالبه خسارات تأخیر تأدیه، دادرسی و هزینه نمایندگی... اراکان اساسی عمومی و اختصاصی جهت اجابت مطالبه وجه صندوق تأمین خسارت‌های بدنی به طرفیت زیان‌زننده عبارت است از: الف. احراز تقصیر خواننده دعوی که در مانحن فیه حسب کروکی

AUTHOR(S) BIOSKETCHES	معرفی نویسندگان
<p>مجید عزیزبانی، دکتری گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق، دانشگاه علوم قضایی و خدمات اداری، تهران، ایران</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Email: <a href="mailto:majidaziziyani@gmail.com">majidaziziyani@gmail.com</a></li><li>▪ ORCID: 0000-0003-4751-6752</li><li>▪ Homepage: <a href="https://ujsas.ac.ir/">https://ujsas.ac.ir/</a></li></ul>	

HOW TO CITE THIS ARTICLE	
<p><i>Aziziyani, M., (2023). The basic evolutions of the liability of legal entities in the compulsory third party insurance law approved in 2016 with a review of judicial practice. Iran. J. Insur. Res., 12(2): 239-250.</i></p> <p>DOI: 10.22056/ijir.2023.03.06</p> <p>URL: <a href="https://ijir.irc.ac.ir/article_160289.html?lang=en">https://ijir.irc.ac.ir/article_160289.html?lang=en</a></p>	

