

نظام جبران خسارت خودروهای غیرمتعارف در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ بر مبنای نظریه تعاون اجتماعی*

شیرزاد حیدری شهباز

دانشجوی دکتری، رشته حقوق خصوصی، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، واحد علوم
و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

محسن محبی**

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

غلام‌علی سیفی زیناب

استادیار گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران

چکیده

به موجب تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، خسارت مالی واردشده به خودروی غیرمتعارف صرفاً تا میزان خسارت متناظر با گرانترین خودروی متعارف قابل جبران است. حکم این تبصره به طرح این پرسش منجر می‌شود که حکم قانون ناظر بر تحدید مسئولیت مدنی مسبب حادثه و مسئولیت قراردادی بیمه‌گر است یا ناظر است بر تعیین میزان تکلیف قانونی بیمه‌گر در پرداخت خسارت از محل منابع جمعی؟ به نظر می‌رسد این قانون بر مبنای «تعاون اجتماعی دارندگان خودرو»، نظامی بر پایه جبران جمعی خسارت ایجاد کرده است که بدون ارتباط با قواعد مسئولیت مدنی و ضوابط بیمه‌ای خسارت زیان‌دیده را تا سقف مقرر در قانون قابل جبران می‌داند. هدف قانونگذار از متناظر نمودن خسارت خودروهای غیر متعارف، برداشت برابر خسارت از محل منابع جمعی است و قانون به نوع خودرو و موقعیت اقتصادی و اجتماعی زیان‌دیده یا مسبب حادثه و تحدید مسئولیت توجهی ندارد. از این رو مطالبه باقیمانده خسارت که امکان جبران آن از محل منابع جمعی میسر نشده است از مسبب حادثه قابل مطالبه می‌باشد. این مقاله با روش تحلیلی-توصیفی به بررسی این موضوع می‌پردازد که خسارت قابل جبران در این قانون یک حق قانونی مستقل از مسئولیت شخصی مسبب حادثه است و تعریف نمودن خودروی متعارف و متناظر نمودن خسارت خودروی غیر متعارف ابزاری است برای تعیین میزان خسارت و تخصیص برابر آن از محل منابع جمعی.

واژگان کلیدی: تحدید مسئولیت، خودروی غیرمتعارف، نظریه تعاون اجتماعی، مسئولیت مدنی.

* این مقاله برگرفته از رساله دکتری 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» است.

** نویسنده مسئول

Email: sd.mohebi@gmail.com

تاریخ دریافت: ۱۹ دی ۱۴۰۰، تاریخ تصویب: ۴ مهر ۱۴۰۱

DOI: 10.22059/JLQ.2022.336282.1007625

© University of Tehran

۱. مقدمه

الفاظ و عبارات به کاررفته در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ حکایت از آن دارد که بیمه‌گر بر مبنای قرارداد بیمه مسئولیت خسارت جانی و مالی وارده را جبران می‌کند.^۱ به نظر می‌رسد قانون مذکور از مبنای قراردادی مسئولیت تبعیت نمی‌کند و بر مبنای «تعاون اجتماعی»^۲ و نظام جمعی جبران خسارات استوار شده است. تغییر مبنای قانون سبب تغییر در اوصاف و ماهیت مفاهیم حقوقی «خسارت»، «مبالغ قابل بازیافت»، «اصل قائم‌مقامی»، «شخص ثالث»، «حادثه» و «قوة قاهره» شده است.^۳ تعیین میزان تکلیف قانونی در جبران خسارات مالی وارده به خودروهایی غیرمتعارف به منزله تحدید مسئولیت بیمه‌گر و مسبب حادثه در پرداخت خسارت مالی نیست و به این اعتبار نمی‌توان قائل بر این بود که قانون بیمه اجباری قوانین عام مسئولیت را با تخصیص مواجه کرده است.^۴ بررسی مواد مختلف این قانون نشان می‌دهد که برای تأمین منابع مالی و جبران خسارت ناشی از حوادث خودرویی^۵ سازوکاری جمعی در قالب نظام «تعاون اجتماعی» ایجاد شده است که بدون لزوم ضرورت اثبات مسئولیت مدنی مسبب حادثه^۶ و منصرف از جایگاه اجتماعی مالک خودرو و نوع خودروی زیان‌دیده (خودروی لوکس) یا

۱. برای مطالعه آثار حقوقی که قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ را بر مبنای بیمه مسئولیت مطالعه می‌کنند، رک: کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۹۷: ج ۳، ۳۹۳؛ عابدی و نادی، ۱۳۹۹: ۹۲؛ فلاح خاریکی، ۱۳۹۸: ۱۸۷. همچنین برای اطلاع از مباحث تفصیلی عقد بیمه رک: صادقی مقدم و شکوهی‌زاده، ۱۳۹۲ ج ۱، ۱۲۰-۲۰.

۲. برخی حقوقدانان معتقدند قوانین بیمه اجباری ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵ مبتنی بر تعاون و همیاری اجتماعی‌اند و این همیاری از طریق بیمه متقابل انجام می‌شود (صفائی و رحیمی، ۱۳۹۸: ۶۸).

۳. حقوقدانانی که بر مبنای قراردادی به بررسی مسئولیت بیمه‌گر می‌پردازند، برخی از احکام این قانون نظیر جبران خسارت ناشی از قوة قاهره و یا احکام قوانین خاص دیگر، نظیر حکم ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ را استثنا بر مسئولیت قراردادی بیمه‌گر و حکم خاص تلقی کرده‌اند. برخی حقوقدانان هم بدون توجه به تغییر مبنای قانون معتقدند که قانون بیمه اجباری برای وسیله نقلیه نوعی شخصیت حقوقی ایجاد کرده است. در این خصوص رک: عابدی و نادی، ۱۳۹۹: ۱۴؛ بابائی ۱۳۹۷: ۱۶۶ و ۱۶۷.

۴. داره حقوقی قوة قضاییه در نظریه شماره ۱۴۷۶/۹۸/۷ - ۱۳۹۸/۹/۲۶ مقرر کرده است، حکم تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری، عموماً قانون مربوط به مسئولیت مدنی را با تخصیص مواجه کرده است و مطالبه مابقی خسارت تا حداکثر سقف تعهدات شرکت بیمه به طرفیت راننده مسبب حادثه قابل پذیرش نیست.

۵. قانون جدید حق جبران خسارت به سبب «حوادث ناشی از خودرو» در حالت فعال و متوقف را به‌طور عام پیش‌بینی کرده است که شامل مسئولیت مدنی ناشی از «سوانح رانندگی» یا حوادث ناشی از وضعیت فعال خودرو هم می‌شود. رابطه حوادث خودرویی و سوانح ناشی از رانندگی مبتنی بر رابطه عموم و خصوص مطلق است. در این زمینه رک: عابدی و نادی، ۱۳۹۹: فلاح خاریکی، ۱۳۹۸؛ رحیمی و حاجیان، ۱۳۹۴.

۶. در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، جبران خسارت فرع بر وجود مسئولیت مدنی مسبب حادثه نیست؛ بلکه صرف اثبات ورود خسارت ناشی از مداخله خودرو تکلیف جبران خسارت را بر عهده کارگزاران این نظام قرار می‌دهد. هدف قانون بیمه اجباری توزیع خسارت بین اعضای جامعه (دارندگان خودرو) است. برای مطالعه نظریات مبتنی بر عدالت توزیعی رک: بادینی، ۱۳۸۴: ۴۹۹-۵۳۷.

ارزش اقتصادی آن، خسارت مالی مالکان خودروهای غیرمتعارف، با استفاده از ابزار متناظر نمودن خسارت، تا میزان مقرر در ماده ۸، به نحو برابر با مالکان خودروهای متعارف قابل جبران تلقی شده است. بر مبنای نظریه «تعاون اجتماعی»، حقی که قانون از محل منابع جمعی برای جبران خسارت زیان دیدگان مقرر کرده، جز در موارد استثنایی که تخلف زیان دیده او را از حقوق و امتیازات مقرر در قانون محروم می‌کند، قابل استثنا و سلب شدن از او نیست و برخلاف خسارات جانی، که قانون در موارد محدود و استثنایی آن را قابل بازیافت تلقی کرده است، خسارات مالی پرداخت شده از طریق این نظام قابل بازیافت نیست.

در مورد رابطه نظام خاص جبران خسارت از طریق نظام جمعی با نظام حاکم بر مسئولیت مدنی مسبب حادثه هم می‌توان گفت زیان دیده اختیار دارد در صورت وجود مسئولیت مدنی برای مسبب حادثه، براساس هریک از مبانی قانونی حاکم بر دو نظام عام (مسئولیت مدنی) و خاص (قانون بیمه اجباری)، برای جبران خسارت خود به مسبب حادثه یا نظام تعاون اجتماعی مراجعه کند (جواهرکلام، ۱۴۰۰: ۶۱۸-۵۰۳). به موجب نظریه تعاون اجتماعی، تعیین میزان تکلیف قانونی بیمه‌گر در جبران خسارت خودروهای غیرمتعارف، دلالتی بر تحدید مسئولیت مدنی او و مسبب حادثه ندارد^۱ و محدودیت در پرداخت خسارت یا جبران نوع خاصی از خسارات هم با اصل جبران کامل خسارت در تعارض نیست.

۲. مبنای مسئولیت بیمه‌گر در حوادث ناشی از خودرو

در زمان حاکمیت قوانین بیمه اجباری ۱۳۴۷ و ۱۳۸۷ در مورد مبنای مسئولیت دارنده مبانی مختلفی مطرح و مسئولیت بیمه‌گر هم به تبع آن قراردادی تلقی می‌شد (کاتوزیان، ۱۳۹۲: ۲۰۹-۱۶۸؛ کاتوزیان، ۱۳۹۳: ۱۱۷-۹۰؛ کاتوزیان، ۱۳۹۰: ۱۳۳-۱۰۷؛ صفایی و رحیمی ۱۳۹۸: ۷۰-۶۱). نظریه تقصیر، نظریه تقصیر مفروض و نظریه خطر از این گونه نظریات است (کاتوزیان و ایوانلو، ۱۳۹۷: ۳۵۳-۳۵۱؛ عابدی و نادی، ۱۳۹۹: ۱۰۱-۹۹). برخی حقوقدانان هم مسئولیت بیمه‌گر را به تبع مسئولیت دارنده و بر مبنای «مسئولیت مدنی جمعی دارندگان خودرو» مطلق تلقی می‌کردند (صفایی و اورک بختیاری، ۱۳۹۳: ۷۹؛ بهرامی احمدی، ۱۳۸۸: ۲۱۱).

پس از تصویب قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، علاوه بر مبنای مذکور (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۷: ۱۷۳-۱۷۲)، نظریاتی همچون «تضمین گروهی» (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۸: ۶۷ و ۶۸)، «سامانه مسئولیت مدنی

۱. برخی نویسندگان با تلقی مبنای قراردادی مسئولیت، تعیین میزان مسئولیت بیمه‌گر در جبران خسارات را تحدید مسئولیت تلقی کرده و در خصوص انطباق آن با اصل جبران کامل خسارت و توجیه منطبق حقوقی آن به مبانی مختلفی متوسل شده‌اند که اگر به دقت به تغییر مبنای قانون بنگریم ضرورتی به طرح مبانی فقهی و حقوقی توجیه قانون و بیان نظریه تحدید مسئولیت احساس نخواهد شد. در این خصوص رک: قنوتی و علانی، ۱۳۹۷: ۲۹۹-۲۹۰.

جمعی دارندگان خودرو» (اورک بختیاری، ۱۳۹۱: ۲۷۷-۲۰۱) و «تعاون اجتماعی»^۱ مورد توجه واقع شده و براساس مقررات قانون مجازات اسلامی ۱۳۹۲ در زمینه مسئولیت راننده نظریه «استناد عرفی زیان» بیش از نظریات دیگر مورد توجه قرار گرفت و مسئولیت از باب قاعده اتلاف متوجه راننده شد (صفایی، و رحیمی، ۱۳۹۸: ۳۰۰؛ برهانی، ۱۴۰۰: ۷۳-۵۱). به نظر ما در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ مبنای تکلیف قانونی بیمه‌گر تعاون اجتماعی است و قانون در مبنای مسئولیت مدنی دارنده و راننده به نظام عام مسئولیت بازگشته است. بر مبنای نظریه تعاون اجتماعی منابع دریافتی از دارندگان خودرو به محل جبران جمعی خسارات جانی و مالی زیان‌دیدگان اختصاص می‌یابد و بر این مبنا هر زیان‌دیده صرف‌نظر از جنسیت و دین و موقعیت اقتصادی (دارندگان خودروهای غیرمتعارف) به نسبت برابر از منابع جمعی استفاده می‌کند، از این رو پرداخت برابر خسارت جانی (دیه) به زن و مرد و مسلمان و غیرمسلمان، برخلاف آنچه در رأی وحدت رویه شماره ۷۷۷-۱۳۹۸/۲/۳۱ هیأت عمومی دیوان عالی کشور آمده، از باب امتنان قانونگذار نیست و استفاده از ملاک و معیار تناظر که در تبصره ۴ ماده ۸ به‌کار رفته، صرفاً معیاری برای یکسان کردن میزان خسارات خودروهای آسیب‌دیده (متعارف و غیرمتعارف) است و تحدید مسئولیت مدنی بیمه‌گر و مسبب حادثه نیست.

۳. نظام تعاون اجتماعی

اندیشه همبستگی اجتماعی و همیاری در جبران خسارت از دیرباز در جوامع بشری رواج داشته است (یزدانیان، ۱۳۹۳: ۲۰۵ و ۲۰۶). در حقوق اسلام هم نهاد عاقله و بیت‌المال و نهاد «تکافل»^۲ مبتنی بر همین ضرورت است (جواهرکلام، ۱۴۰۰: ۳۷۳-۳۶۳)، لکن اصل شخصی بودن مسئولیت مانع از گسترش این اندیشه به نظام جبران خسارات می‌شد. به‌نظر می‌رسد که قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ بر این اندیشه استوار شده است تا بدون توجه به مسئولیت مدنی مسبب حادثه، خسارات زیان‌دیدگان را از محل منابع جمعی صندوق تعاون اجتماعی پرداخت کند. نهادهای مبتنی بر تعاون و همیاری اجتماعی معمولاً از سه رکن تأمین‌کنندگان سرمایه، کارگزاران گردآوری منابع مالی و توزیع‌کننده خسارت و نهاد حل‌وفصل اختلافات تشکیل می‌شوند؛ ساختار و عملکرد این سه رکن در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ هم به‌طور ضمنی متبلور شده است.

۱. در مورد اطلاع از نظریه «تعاون اجتماعی» برخی آثار آن ر.ک: محبی و همکاران، ۱۴۰۰.

۲. نهاد تکافل به‌عنوان نمونه بارز و نظام‌مند مشارکت همگانی در جبران خسارت در کشور ایران مورد توجه قرار نگرفته است. در این نهاد یک صندوق وجود دارد که همگان در تأمین اعتبار آن مشارکت دارند تا جبران خسارات ناشی از خطرها را بدون امکان رجوع در بازیافت آن پوشش دهد. «تکافل» به معنی مسئولیت است. در این مورد ر.ک: Ma'Sum Billah et al., 2019: 1-2؛ عسگرزاده، ۱۳۹۸: ۴۳.

۳.۱. کارگزاران

کارگزاران این نظام حسب مواد ۲۱، ۵ و ۳۵ قانون بیمه اجباری، «بیمه‌گر»، «صندوق تأمین خسارت‌های بدنی» و «وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی» هستند که طبق قانون به دریافت منابع مالی و جبران خسارت می‌پردازند. در مرحله گردآوری سرمایه و تأمین منابع، بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی از کارگزاران اصلی این نظام هستند؛ در مرحله جبران خسارت، وزارت بهداشت و درمان هم به‌عنوان کارگزار سوم به انجام تکالیف قانونی می‌پردازد. به موجب ماده ۵ این قانون، شرکت سهامی بیمه ایران و سایر شرکت‌های معتبر مکلف‌اند با دارندگان وسایل نقلیه موتوری قرارداد بیمه منعقد کنند. بنابراین در ابتدا بیمه‌گر منابع مالی را دریافت و سپس بین کارگزاران این نظام تقسیم می‌کند. بیمه‌گر به‌عنوان یک کارگزار، برخلاف اصول حاکم بر نظام بیمه‌های مسئولیت، در این قانون حق تعیین تعرفه (حق بیمه) بر اساس میزان ریسک و خسارت قابل پیش‌بینی (عملیات بیمه‌گری) را ندارد (تبصره ۳ ماده ۱۸ و آیین‌نامه اجرایی آن). بلکه سهم مشارکت دارندگان خودرو و سهم دولت در تأمین منابع صندوق تأمین خسارت‌های بدنی براساس قانون تعیین و ابلاغ می‌شود.

۳.۲. منابع مالی

تأمین بخش عمده منابع مالی صندوق تعاون اجتماعی بر عهده دارندگان وسایل نقلیه موتوری است. به موجب ماده ۲ این قانون تمامی دارندگان وسایل نقلیه موضوع این قانون مکلف‌اند وسایل نقلیه خود را به مقدار مندرج در مواد ۳ و ۸ این قانون بیمه کنند. علاوه بر تعرفه قانونی، سایر منابع مالی این نظام که در ماده ۲۴ و سایر مواد این قانون پیش‌بینی شده، شامل مبلغی معادل حداکثر یک سال حق بیمه اجباری وصولی از دارندگان مستنکف از اخذ بیمه‌نامه، مبالغ بازپافتی از مسببان حوادث خودرویی، ۲۰ درصد از کل هزینه‌های دادرسی و جزای نقدی وصولی قوه قضاییه و سازمان تعزیرات حکومتی، جرائم راهنمایی و رانندگی، درآمد حاصل از سرمایه‌گذاری و دیگر منابع مقرر در این قانون است که برای جبران خسارت زیان‌دیدگان، به‌ترتیب مقرر در قانون بیمه اجباری و یا دیگر قوانین خاص در اختیار «کارگزاران نظام تعاون اجتماعی» قرار می‌گیرند.^۱

۱. تبصره ماده ۵۵۱ قانون مجازات اسلامی ۱۳۹۲ مقرر می‌دارد: «در کلیه جنایاتی که مجنی علیه مرد نیست، معادل تفاوت دیه تا سقف دیه مرد از صندوق تأمین خسارت‌های بدنی پرداخت می‌شود». در ماده ۵ از قانون تشدید مجازات اسیدپاشی و حمایت از بزه‌دیدگان ناشی از آن مصوب ۱۳۹۸/۷/۲۱ هم مقرر شده 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». ماده ۴ قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن مصوب ۱۳۴۹/۴/۷ مقرر شده است: «ورود و عبور عابرین پیاده و انواع وسایل نقلیه غیرمجاز و عبور دادن دام در شاهراه‌ها و همچنین

۳.۳. جبران خسارت

کارگزاران نظام تعاون اجتماعی در مرحله جبران خسارات، بیمه‌گر، صندوق تأمین خسارت‌های بدنی و وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی هستند که بر اساس احکام مقرر در قانون به جبران خسارت می‌پردازند. با توجه به نظریه تعاون اجتماعی، تکلیف کارگزاران این صندوق در جبران خسارات زیان‌دیده مانع از مسئولیت مدنی مسبب حادثه نیست. در نظام تعاون اجتماعی، اصل جبران کامل خسارت تحت تأثیر حق برابر در برداشت خسارت، همچون سایر نظام‌های جمعی مبتنی بر توزیع ضرر، از حیث پوشش نوع خسارت و مبلغ قابل جبران با محدودیت مواجه است.

۳.۴. حل و فصل اختلافات

در ماده ۳۹ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ نهاد مستقلی برای حل و فصل اختلافات مالی زیان‌دیده و بیمه‌گر پیش‌بینی شده است. این نهاد در مورد خسارت‌های جانی که قانون پرداخت فوری آن را مقرر کرده است، صلاحیتی ندارد؛ صلاحیت آن در خصوص اختلافات خسارات مالی زیان‌دیده و بیمه‌گر تا سقف مقرر در ماده ۸ این قانون است و در مورد حل و فصل اختلافات زیان‌دیده و مسببان حادثه فاقد صلاحیت است. در صورت جبران نشدن خسارت مالی، زیان‌دیده برای جبران خسارات مازاد بر مبلغ پرداخت‌شده از سوی بیمه‌گر، باید به مراجع قضایی مراجعه کند.

۴. آثار نظریه تعاون اجتماعی

اعمال نظریه تعاون اجتماعی در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ آثاری متفاوت از مبنای قراردادی مسئولیت بیمه‌گر در قانون ۱۳۴۷ دارد. به برخی از آنها اشاره می‌شود:

۴.۱. برخلاف نظام قراردادی حاکم بر روابط بیمه‌گر با بیمه‌گذار که مسئولیت مدنی بیمه‌گذار تحت پوشش تبعی بیمه‌گر قرار می‌گیرد و خسارت وارده هم متناسب با حق بیمه و با توجه به نقش و میزان تقصیر مسبب حادثه و زیان‌دیده جبران می‌شود، در «نظام تعاون اجتماعی» بین میزان مسئولیت و پرداخت خسارت و بازیافت آن تناسب و ارتباطی وجود ندارد.

توقف وسایط نقلیه در خطوط عبور ممنوع است. هرگاه به جهات مذکور حادثه‌ای واقع شود که منجر به ضرب یا جرح یا قتل یا خسارت مالی شود، راننده مجاز که وسیله نقلیه او مجاز به حرکت در شاهراه باشد، نسبت به موارد فوق مسئولیتی نخواهد داشت... عدم مسئولیت راننده مذکور مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود. این حکم که به نحو مشابه، در ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۹/۸ هم تکرار شده، جبران خسارت را مبتنی بر پایه اندیشه «تعاون اجتماعی» استوار کرده است. در این زمینه و جبران خسارت عابر پیاده، رک: محبی و همکاران، ۱۳۹۹: ۴۷۵-۴۷۳.

۴.۲. در این نظام جبران خسارات ناشی از مداخله خودرو و همه حوادث ناشی از وسیله نقلیه موتوری، حتی در حالت توقف و در مواردی که حادثه و خسارت ناشی از وجود قوه قاهره باشد، تحت پوشش قرار گرفته است (بند «پ» ماده ۱). بنابراین خسارات ناشی از حوادث خودرویی را که در اثر حوادث غیرمترقبه ایجاد شده، نباید استثنا بر مسئولیت قراردادی تلقی کرد.^۱

۴.۳. در این نظام، دارنده به‌عنوان یک تکلیف قانونی حق بیمه پرداخت می‌کند. پس از وقوع حادثه، خسارت‌های بدنی و مالی زیان‌دیده، به میزان مقرر در قانون، به‌طور برابر پرداخت می‌شود (مواد ۸ و ۲۱). آنچه جبران برابر خسارات زن و مرد و مسلمان و غیرمسلمان را برخلاف قواعد فقهی و مقررات قانون مجازات اسلامی توجیه می‌کند (ماده ۱۰)، برابری انسان و استحقاق آنها در دریافت مساوی حداقل خسارت مقرر در این قانون از محل منابع جمعی است^۲ که بلافاصله پس از وقوع حادثه، تکلیف پرداخت آن از طرف کارگزاران صندوق را برقرار می‌کند. به‌سبب تفاوت در ماهیت خسارات بدنی قابل پرداخت از طریق منابع جمعی این

۱. حذف بند ۱ ماده ۴ قانون بیمه اجباری ۱۳۴۷ در مورد عدم پوشش خسارت ناشی از قوه قاهره از قوانین بیمه اجباری ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵ نظریه حقوقی مختلفی را برانگیخت. به اعتقاد برخی حقوقدانان از آنجا که قوه قاهره مانع انتساب حادثه و خسارت به‌وسیله نقلیه می‌شود، مسئولیت مدنی اصولاً منتفی است (کاتوزیان، ۱۳۸۶: ۱۴۴؛ خدابخشی، ۱۳۹۰: ۱۱۷؛ بهرامی احمدی، ۱۳۸۷: ۱۰۵؛ ایزانلو، ۱۳۸۷: ۳۹؛ طهماسبی، ۱۳۸۸: ۵۸؛ بابایی، ۱۳۹۰: ۲۲۳). برخی حقوقدانان هم معتقدند که حذف قوه قاهره به معنای ایجاد قاعده خاص و تبدیل مسؤلیت محض به مسؤلیت مطلق است؛ لذا دارنده و به تبع آن بیمه‌گر در هر حال مسئول جبران خسارات وارده خواهند بود (ره‌پیک، ۱۳۹۰: ۱۷۵). برخی دیگر راه میانه را برگزیده‌اند؛ از یک سو مسؤلیت دارنده را همانند گذشته محض در نظر گرفته و قوه قاهره را مانع از مسؤلیت وی دانسته‌اند و از سوی دیگر، در جهت حمایت از زیان‌دیده، خسارات ناشی از فورس ماژور را از شمول تعهدات بیمه‌گر خارج نکرده‌اند (صفایی، ۱۳۹۸: ۲۹۵-۲۹۴؛ قبولی درافشان و رضادوست، ۱۳۹۱: ۱۰۰). برخی از قائلان به این دیدگاه نیز حذف قوه قاهره را به این دلیل می‌دانستند که ماده ۷ قانون ۱۳۸۷، درصدد برشمردن مواردی است که علیرغم ایجاد مسؤلیت مدنی، بیمه‌گر تعهدی به جبران خسارت ندارد؛ درحالی‌که در فرض وجود قوه قاهره، مسؤلیت مدنی منتفی است. فلذا بیمه‌گر همچنان به روال سابق، مسئول است (بادینی و همکاران، ۱۳۹۱: ۳۱). در زمینه اطلاع از این نظریات ر.ک: فلاح خاریکی، ۱۳۹۷: ۳۲۹-۳۰۹. به نظر ما شمول قانون بر جبران این‌گونه خسارات استثنا بر مسؤلیت قراردادی نیست، بلکه مبتنی بر تغییر مبنای قانون است. از نظر تاریخی هم تعاون اجتماعی برای پوشش خسارات ناشی از حوادث قهریه و کمک به زیان‌دیدگان تشکیل می‌شده است، هرچند بعداً مبنای تشکیل نهاد بیمه قرار گرفت تا تعاون در پوشش مسؤلیت مسبب زیان و توزیع خطر بین بیمه‌گذاران را برقرار نماید.

۲. در ماده ۳ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ به‌جای 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 مسؤلیت مدنی تغییر کرده است یا اینکه این کلمه که در قانون به‌کرات از آن استفاده‌شده ناشی از مسامحه است. به‌نظر می‌رسد با توجه به تغییر مبنای مسؤلیت و استقلال حق زیان‌دیده از خسارت ناشی از مسؤلیت مدنی مسبب حادثه، در قلمرو اجرایی این قانون، نظام جبران خسارت به قواعد عام مسؤلیت و نظام حاکم بر نوع خساراتی که قبل از وضع قانون مجازات اسلامی (دیات) به آن عمل می‌شد بازگشته است. همچنین ر.ک: نظریات مشورتی شماره ۱۵۸۱/۹۸۷-۱۳۹۸/۱۲/۲۰-۱۷۶۲/۹۸۷-۱۳۹۹/۱/۵. حسب نظریه شماره ۱۸۶۱/۹۶/۷-۱۳۹۷/۶/۲۰: «...چون این مبالغ عنوان دیه ندارد جزو ماترک نمی‌باشد و در نتیجه قابل توقیف از سوی طلبکاران راننده متوفی نخواهد بود».

قانون و برخی مصالح اجتماعی، باید قائل بر آن بود که وراثت انث و ذکور زیان‌دیده مستحق دریافت خسارت برابرنند (ایزنلو و میرشکاری، ۱۳۸۹: ۵۵). بر اساس تغییر مبنای قانون بیمه اجباری، استناد به تهاثر^۱ و ایجاد مالکیت مافی‌الذمه، بین خسارات قانونی قابل پرداخت به زیان‌دیده و مبالغ استثنایی قابل بازیافت، خلاف فلسفه وضع این قانون است.

۴.۴. بر اساس نظریه تعاون اجتماعی همه شهروندان ایرانی در مواردی که به سبب حوادث خودرویی در داخل و خارج از ایران (به وسیله خودروی ایرانی) دچار خسارت مالی و بدنی می‌شوند، صرف‌نظر از دین و جنسیت از حقوق و مزایای قانون بیمه اجباری برخوردار می‌شوند (مواد ۷، ۱۰ و ۲۰)، از این رو درج هرگونه شرط مخالف با حقوق قانونی و اخذ هرگونه رضایت‌نامه که به محرومیت زیان‌دیده از حقوق و مزایای قانونی منجر می‌شود و هرگونه تفسیر مغایر با مبنای این قانون باطل و از درجه اعتبار ساقط است (ماده ۱۳). بر همین مبنا دیوان عدالت اداری به موجب رأی شماره ۱۴۶۷-۱۴۰۰/۴/۹ هیأت عمومی، ماده ۶ دستورالعمل نحوه رسیدگی، پرداخت و بازیافت خسارت در مواردی که زیان‌دیده نسبت به مسبب حادثه اعلام گذشت کرده بود و بر این اساس پرداخت خسارت از طرق صندوق تأمین خسارت‌های بدنی پرداخت نمی‌شد ابطال کرد و بر همین اساس است که قانونگذار خودروهای خارجی را مکلف کرده است در زمان ورود به کشور، حتی در فرض وجود بیمه‌نامه خارجی معتبر، سهم صندوق تعاون اجتماعی را که منابع آن مختص به اتباع ایرانی بوده و ممکن است در اثر حوادث خودرویی از آن بهره‌مند شوند، بپردازند (مواد ۴، ۷ و ۲۴).

۴.۵. برخلاف نظریات مبتنی بر قرارداد بیمه مسئولیت که معتقدند در ورود خسارت به خودروی غیرمتعارف، بیمه‌گر و مسبب حادثه تا سقف تعهد خود و سقف مقرر در قانون (تبصره ۴ ماده ۸) مسئولیت دارند (کاتوزیان و ایزنلو، ۱۳۹۷: ۳۹۱ و ۳۹۲؛ خدابخشی، ۱۳۸۶: ۸۴؛ عابدی و نادی، ۱۴۰۰: ۴۱) و این مبلغ باید بین همه زیان‌دیدگان تقسیم شود^۲، بر مبنای نظریه تعاون اجتماعی، خسارت همه زیان‌دیدگان، در همه موارد، به میزان مقرر در قانون جبران می‌شود. بنابراین فلسفه وضع تبصره ۳ ماده ۸ قانون که برای جبران خسارت مالی خودروهای غیرمتعارف، متناظر با خودروهای متعارف، سقف معینی را مقرر کرده، این است که دارنده خودروی لوکس

۱. بر مبنای نظریه تعاون اجتماعی، رأی وحدت رویه شماره ۸۰۶-۱۳۹۹/۱۱/۱۴ هیأت عمومی دیوان عالی کشور که مقرر می‌دارد: «...گرچه پرداخت خسارت به زیان‌دیده و بازیافت 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 بیهوده و غیر عقلایی است...»، خلاف قانون است. زیرا بازیافت خسارات پرداختی به زیان‌دیده که در موارد محدود و استثنایی مقرر شده و ماهیتی متفاوت از خسارت دارد (نوعی خسارت تنبیهی و با وصف بازدارندگی)، فقط بعد از پرداخت امکان‌پذیر است و قبل از آن شرایط قانونی امکان استناد به تهاثر قهری فراهم نمی‌باشد (ماده ۲۹۶ قانون مدنی).

۲. برای ملاحظه نظر مخالف ر.ک: عابدی و نادی، ۱۴۰۰: ۴۳.

و گران قیمت (غیرمتعارف) بیشتر از دارنده خودروی ارزان قیمت و متعارف که هر دو در تأمین منابع مالی این نظام به نحو برابر مشارکت کرده‌اند، برداشت نکند.^۱ از این رو این قانون اساساً در مقام ایجاد محدودیت در مسئولیت یا نفی مسئولیت مدنی دارنده یا مسببان حادثه نبوده است.^۲

۴.۶. در خصوص مبنای تحدید مسئولیت و اینکه حکم مقرر در تبصره ۳ ماده ۸ موافق با اصل جبران کامل خسارات است یا مخالف با آن، نظریاتی هم ابراز شده است (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۹۷: ۴۰۰-۳۹۱؛ بابائی، ۱۳۹۷: ۱۹۰-۱۸۵؛ خدابخشی، ۱۳۹۶: ۸۳ و ۸۴؛ قنوتی و علائی، ۱۳۹۷: ۳۰۶-۲۸۶). ظاهر امر این است که این حکم با برخی از مبانی حقوقی (قنوتی و علائی، ۱۳۹۷: ۳۰۶-۲۸۶) و اصول بیمه‌ای سازگار نیست،^۳ اما واقعیت این است که این حکم با اصول مسئولیت مدنی و قواعد بیمه‌ای هیچ مغایرتی ندارد.^۴ این تحولات که از زمان وضع قانون بیمه اجباری ۱۳۸۷ شروع شده به سبب آن است که قانونگذار درصدد بوده برخی قوانین سنتی مبتنی بر فقه در خصوص جبران نابرابر خسارت بدنی (دیه) را به این وسیله با واقعیات اجتماعی منطبق کند؛ از این رو نمی‌توان گفت که قانونگذار در مقام توزیع عادلانه ثروت بوده است.^۵

۴.۷. در این قانون در باز یافت خسارات از عوامل مؤثر بر تعیین میزان مسئولیت از جمله تقصیر زیان دیده یا مشارکت او در بروز خسارت و اثر آن در امکان باز یافت خسارت سخن به میان نیامده است. در این نظام، جبران خسارت مالی وارده به خودروی غیرمتعارف از محل بیمه ثالث (منابع مالی نظام تعاون اجتماعی) مقدم بر جبران آن از محل بیمه خسارت (بدنه) است. به عبارت دیگر، بیمه‌گر ابتدا باید خسارت قابل پرداخت از محل بیمه ثالث را بپردازد؛ سپس

۱. برخی حقوقدانان معتقدند از عبارت «گران‌ترین خودروی متعارف» برداشت می‌شود که مقصود اتومبیل سواری لوکس است نه هر اتومبیل گران قیمت. در خودروهای دیگر مانند اتوبوس و تریلر و کامیون، هر چند از حیث قیمت مشمول تبصره ۴ ماده ۸ می‌شوند اما تبصره ۳ ماده ۸ آنها را پوشش نمی‌دهد و تحدید قانونی مسئولیت شامل آنها نمی‌شود. ر.ک: کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۹۷: ۳۹۱ و ۳۹۴. همچنین ر.ک: عابدی و نادى، ۱۴۰۰: ۱۸، ۳۹، ۴۰ و ۴۲؛ عابدی و نادى، ۱۳۹۹: ۹۲؛ فلاح خاریکی، ۱۳۹۸: ۱۸۷). به نظر می‌رسد قانونگذار به نوع خودرو و ارزش اقتصادی آن و تحدید مسئولیت توجه نداشته است، بلکه تعیین میزان حق برابر شهروندان در برخورداری از منابع قانونی جمعی مورد نظر بوده است.

۲. به نظر برخی اساتید در بیمه مسئولیت اصولاً تعهد بیمه‌گر فرع بر مسئولیت بیمه‌گذار در برابر ثالث زیان دیده است و تعهد بیمه‌گر در قانون بیمه اجباری هم در چارچوب قرارداد است. اگر در برخی موارد به حکم قانون، بیمه‌گر بدون آنکه مسئولیت بیمه‌گذار تحقق یافته باشد ملزم به جبران خسارات زیان دیده شود، ماهیت بیمه مسئولیت به بیمه حوادث نزدیک می‌شود (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۹۷: ج ۳: ۵۴).

۳. برای مطالعه سازگاری حکم مندرج در تبصره ۳ ماده ۸ با اصول و مبانی بیمه‌ای ر.ک: بابائی، ۱۳۹۷: ۱۸۷؛ بابائی، ۱۳۹۶: ۲۵۳-۲۵۵.

۴. پس از وضع قانون، دستورالعمل نحوه تعیین خسارت موضوع تبصره ۳ ماده ۸ تفسیرهای متفاوتی را به دنبال داشت. اجرای نادرست قانون منجر به صدور رأی هیأت عمومی دیوان عدالت اداری و ابطال بند ۲ ماده ۱ و ماده ۲ دستورالعمل شورای عالی بیمه (دادنامه شماره ۲۸۵-۱۳۹۸/۲/۳۱) و وضع دستورالعمل جدید شد. ر.ک: فلاح خاریکی، ۱۳۹۸: ۱۷۸-۱۸۶.

۵. برای دیدن نظریات مخالف ر.ک: عابدی و نادى، ۱۴۰۰: ۹۲-۹۷؛ بادینی، ۱۳۹۳: ۳۷-۳۳؛ حسین زاده و دوزدوزانی، ۱۳۹۲: ۶۸-۶۴. در خصوص مفهوم عدالت توزیعی در مسئولیت مدنی ر.ک: بادینی، ۱۳۸۴: ۵۱۴-۵۰۱.

برای جبران بقیه آن از بیمه خسارت استفاده کند. بیمه‌گر باید نظام طولی جبران خسارت مالی از محل بیمه ثالث و بیمه خسارت را در مواردی که خودروی زیان‌دیده از پوشش بیمه بدنه هم برخوردار است، رعایت کند.

۴.۸. در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ اصل بر عدم جانشینی و رجوع بیمه‌گر در باز یافت خسارت است، مگر در موارد استثنائی که قانون باز یافت آن را مقرر کرده باشد (قسمتی تهریزی و تاجور، ۱۳۹۸: ۱۱۲). در این قانون، برخلاف مراتب مربوط به خسارات جانی، خسارات مالی جبران شده مربوط به اموال و خودروهای غیرمتعارف و هزینه‌های مربوط به معالجه و درمان که توسط وزارت بهداشت پرداخت شده قابل باز یافت نیست. بیمه‌گران برای امکان باز یافت خسارت قانونی موضوع بیمه شخص ثالث تلاش می‌کنند، ابتدا از محل بیمه بدنه خسارت زیان‌دیده را جبران کنند تا امکان باز یافت کامل آن وجود داشته باشد (ماده ۳۰ قانون بیمه ۱۳۱۶) و به این ترتیب زیان‌دیده را از حقوق قانونی مربوط به خسارت مالی غیرقابل باز یافتی که بیمه شخص ثالث مقرر کرده، محروم می‌کنند. صرف نظر از الفاظ و عناوین به کار رفته در قانون، آنچه تحت عنوان قائم‌مقامی، آن هم پس از جبران خسارت بدنی قابل باز یافت تلقی شده است از بابت جبران خسارت ناشی از مسئولیت بیمه‌گذار و به اعتبار اصل جانشینی بیمه‌گر نیست؛ بلکه رجوع بیمه‌گر و صندوق به مسبب حادثه، منحصر به موارد استثنایی و محصور در قانون، به میزانی است که پس از جبران خسارت زیان‌دیده و به جهت وصف بازدارندگی، به عنوان نوعی خسارت تنبیهی^۱، برای ترمیم منابع این صندوق مقرر شده است (مواد ۱۴، ۱۵، ۱۶، ۳۶ و ۳۸). در باز یافت خسارات مالی حق باز یافت خسارت پیش‌بینی نشده است.

۵. جبران خسارت خودروهای غیرمتعارف

برخی حقوق‌دانان بر مبنای مسئولیت قراردادی بیمه‌گر و تعهد تبعی او از مسئولیت بیمه‌گذار، معتقدند که قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ مسئولیت مدنی مسبب حادثه و بیمه‌گر را تحدید کرده است (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۹۷: ۴۰۰-۳۹۱؛ بابائی، ۱۳۹۷: ۱۹۰-۱۸۵؛ خدابخشی، ۱۳۹۶: ۸۳ و ۸۴؛ قنوتی و علائی، ۱۳۹۷: ۳۰۶-۲۸۶) و خسارت مازاد بر حکم تبصره ۳ ماده ۸ از بیمه‌گر و مسبب حادثه قابل مطالبه نیست. درحالی‌که با در نظر گرفتن تغییر مبنای قانون که به اختصار به اصول و مبانی آن اشاره کردیم، منظور قانونگذار از تبصره ۲ ماده ۲ که مقرر می‌دارد: «در هر حال خسارت وارد شده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد»، این بوده است که در صورت تعدد

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

خودروهای زیان‌دیده در یک حادثه و تعدد بیمه‌گران آنها، خسارت زیان‌دیده از طریق بیمه‌گری پرداخت شود که خودروی موضوع آن توسط مقصر حادثه هدایت شده است و اگر جز این بود؛ در صدر این تبصره مقرر نمی‌شد: «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه در تحصیل بیمه‌نامه موضوع این قانون مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است نمی‌باشد...». استفاده از کلمه «صرفاً»، که در تبصره ۳ ماده ۸ آمده است، ناظر بر صدر آن ماده و عبارت «حداقل مبلغ بیمه» است که به مفهوم حداقل «خسارت قابل جبران» است و طبق قانون، صرف‌نظر از نوع خودرو و متعارف یا غیرمتعارف بودن آن، خسارات مالکان خودرو به‌طور یکسان پرداخت می‌شود. در واقع قانونگذار در مقام جبران برابر خسارات زیان‌دیدگان از محل منابع جمعی صندوق تعاون اجتماعی از طریق متناظر نمودن خسارت خودروی غیرمتعارف با خودروی متعارف بوده است و به این وسیله درصدد برآمده تا از برداشت خسارت بیشتر توسط دارندگان خودروهای غیرمتعارف و گران‌قیمت جلوگیری کند. در سایه اندیشه تعاون اجتماعی و ایجاد منبعی جمعی و مشترک و خارج از دارایی مسببان حادثه است که می‌توان بدون ارتباط با مسئولیت مدنی مسبب حادثه، پرداخت برابر خسارت زیان‌دیدگان را توجیه کرد. به این دلیل است که باز یافت استثنایی خسارت بدنی از مسبب حادثه، با خسارت پرداختی به زیان‌دیده برابری نمی‌کند (ماده ۱۴). بنابراین بر مبنای این نظریه جز در موارد استثنایی که نقض آشکار قانون توسط زیان‌دیده یا تقصیر عمدی او در تقصیر و ایجاد ضرر موجب خسارت می‌گردد^۱ (ماده ۱۵)، نمی‌توان زیان‌دیده را از حقوق و مزایای قانونی محروم کرد. محرومیت‌های قانونی مقرر در قانون را نمی‌توان استثنائات مسئولیت قراردادی بیمه‌گر تلقی کرد.

از این رو نمی‌توان دلایلی همچون «وضعیت اقتصادی عامل زیان»، «تقصیر زیان‌دیده»، «عدم قابلیت پیش‌بینی ضرر» (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۹۷: ۳۹۲)^۲، «قاعده حفظ نظام و قاعده اقدام» (قنوتی و

۱. در زمینه اثر فعل زیان‌دیده در ایجاد مسئولیت و تقصیر مشترک او با مسبب حادثه و همچنین در زمینه قاعده اقدام به‌عنوان یکی از مسقطات ضمان و اسباب معافیت از مسئولیت مدنی ر.ک: کاظمی، ۱۳۹۱: ۱۰۱-۷۹؛ کاظمی، ۱۳۹۰: ۱۵۴-۱۳۶.

۲. برخی حقوقدانان معتقدند منطق تبصره ماده ۸ به‌سبب نحوه تعیین ریسک و محاسبه حق بیمه با اصول و قواعد بیمه‌ای سازگار است (بابائی، ۱۳۹۷: ۱۸۷). محدودیت مسئولیت مسبب حادثه بدین‌معناست که مالک خودرو گران‌قیمت باید خساراتی را که ممکن است توسط وسایل نقلیه دیگر به او وارد می‌شود، پیش‌بینی و برای ریسک آن بیمه لازم را تهیه کند. پوشش این ریسک در نظام بیمه‌ای در قالب خرید بیمه اموال (بیمه بدن) صورت می‌گیرد. خود زیان‌دیده بهتر از هر کس دیگری از ابعاد وقوع حوادث قابل پیش‌بینی مطلع است و او بهتر از دیگران می‌تواند با دوراندیشی و تحصیل پوشش بیمه‌ای لازم، ضمن جلوگیری از کاستن از دارایی مثبت خود، از مزایای استفاده از خودروی گران‌قیمت نیز بهره‌مند شود (بابائی، ۱۳۹۶: ۲۵۳-۲۵۵).

علانی، ۱۳۹۷: ۳۰۲-۲۹۹^۱، «عدالت توزیعی» و «توزیع عادلانه ثروت» (عابدی و نادى، ۱۳۹۹: ۹۶) را منطق توجیه تحدید مسئولیت مدنی تلقی کرد، زیرا در حوادث رانندگی ضررهای مالی همواره قابل پیش‌بینی است و عدالت توزیعی هم اقتضا دارد که خسارت صاحبان خودروهای گران‌قیمت که حق بیمه بیشتری پرداخت می‌کنند و حوادث کمتری هم می‌آفرینند، به‌نحو کامل جبران شود (بابائی، ۱۳۹۷: ۱۸۹-۱۸۸). نمی‌توان مالک خودروی غیرمتعارف را به‌سبب به حرکت درآوردن آن اقدام به ضرر خود قلمداد کرد یا از پذیرش ضمنی خطر توسط او سخن گفت. مقصر قلمداد کردن دارنده خودروی گران‌قیمت به صرف به حرکت درآوردن خودرو به دور از عدالت است. عدالت حکم می‌کند هر کس بار گناه خویش را به دوش کشد (یزدانیان، ۱۳۸۶: ۱۶۱). اعتقاد به تحدید مسئولیت حوادث ناشی از خودرو با هیچ‌یک از اهداف حقوقی (بادینی، ۱۳۸۴: ۵۴-۵۲) از جمله اصل جبران کامل خسارات که نمودی عینی از قاعده اتلاف و تسبیب است، و پذیرش آن افزودن بر دامنه خسارات قابل جبران و حمایت هرچه بیشتر از زیان‌دیدگان این‌گونه حوادث است (خادم سربخش، ۱۳۹۲: ۳۷)، سازگار نبوده و روشن نیست که به چه دلیل باید از قاعده عمومی اصل کامل جبران خسارات چشم‌پوشی و مسئولیت مدنی راننده مسبب حادثه را محدود کرد (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۵: ۳۰۷). چگونه ممکن است از یک سو مسئولیت واردکننده زیان را محدود کرد و از سوی دیگر انتظار داشت که رانندگان احتیاط‌ها و پیش‌بینی‌هایی لازم را مبذول دارند.^۲

به‌سبب غلبه نظریه تحدید مسئولیت مسبب حادثه، هنوز رویه قضایی فرصت اظهارنظر جدی در این مورد را پیدا نکرده است. اداره حقوقی قوه قضاییه در نظریات متعددی با استدلال به اینکه «...صرف‌نظر از آنکه ممکن است اطلاق حکم مقنن... قابل انتقاد باشد، اما حکم قانونی است که احتمالاً با هدف جلوگیری از تحمیل مسئولیت پرداخت خسارت بیش‌ازحد انتظار (متعارف)، به‌ویژه بر صاحبان خودروهای ارزان‌قیمت وضع شده است...»، مسئولیت مسبب حادثه را هم محدود به خسارت متناظر بر گران‌ترین خودروی متعارف تلقی کرده است.^۳ اداره حقوقی قوه قضاییه و برخی حقوقدانان تحدید مسئولیت مسبب حادثه و

۱. استناد به قاعده اقدام و اسقاط احترام خودروی گران‌قیمت با واقعیت و نیت واقعی صاحبان این خودروها و اصل جبران کامل خسارت منطبق نیست، به‌ویژه که افزایش قیمت خودروها و افزایش نسبی نرخ دیه در سال‌های اخیر سبب شده درصد بیشتری از خودروهای موجود در زمره خودروهای گران‌قیمت قرار بگیرند (عابدی و نادى، ۱۴۰۰: ۴۰ و ۴۱).

۲. به‌هنگام تصویب تبصره‌های ماده ۸، پیشنهاد اجباری شدن پوشش بیمه بدنه مغایر با اصول بیمه‌ای اعلام شد و نماینده دولت هم با آن مخالفت کرد (مشروح مذاکرات دوره نهم مجلس شورای اسلامی، جلسه ۳۸۰، ۲۴ آذرماه ۱۳۹۴، ص ۴).

۳. برای ملاحظه نظریات مذکور در ذیل ماده ۸ ر.ک: ریاست جمهوری، ۱۴۰۰: ۳۶-۴۰. شعبه ۱۰۳ دادگاه عمومی تهران، به موجب دادنامه شماره ۹۹۰۹۹۷۰۱۱۰۰۲۳۴۹ مورخه ۱۲/۲۳/۱۳۹۹ ضمن اعلام تحدید مسئولیت مسبب حادثه، مازاد بر مبلغ قابل پرداخت از طریق بیمه ثالث را «دین طبیعی» (ماده ۲۶۶ ق.م) تلقی کرده و در مورد مالک وسیله نقلیه هم به اعتبار نقش مستقیم راننده در بروز خسارت، برای دارنده مسئولیتی قائل نشده است. اگرچه مسئولیت محض دارنده از قانون بیمه اجباری

بیمه‌گر را به بیمه بدنه خودرو هم تسری داده‌اند (میرقاسمی، ۱۳۹۹: ۷۵-۶۶)، درحالی‌که این امر خلاف قواعد حاکم بر بیمه خسارت (بیمه بدنه) و نظریه تعاون اجتماعی است.

نتیجه

با نگاهی دقیق به قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ که بر پایه اندیشه جمعی شدن جبران خسارات وضع شده است، این نتیجه حاصل می‌شود که این قانون برای جبران خسارات زیان‌دیده نظامی جمعی مبتنی بر تعاون اجتماعی را بنیان نهاده است که خسارات جانی و مالی زیان‌دیده و خسارات وارده به خودروهای متعارف و غیرمتعارف، و حتی خودروهای خودران که در ظاهر فاقد راننده و مسبب حادثه است^۱، تا میزان مقرر در قانون، به‌نحو برابر پرداخت می‌شود. تعیین میزان مسئولیت بیمه‌گر در پرداخت خسارت وارده به خودروهای غیرمتعارف، که از طریق معیار متناظر ساختن خسارت آنها با خسارت خودروهای متعارف انجام می‌پذیرد، به‌منزله تحدید مسئولیت بیمه‌گر و مسئولیت مسببان حادثه نیست. مسئولیت شخصی مسببان حادثه به موجب قواعد عمومی مسئولیت به قوت خود باقی است و قانون بیمه اجباری که از طریق منابع جمعی برخی از انواع خسارت و بخشی از خسارات وارده را پرداخت می‌کند، قواعد عمومی مسئولیت مدنی را تخصیص نزنده است و با اصل جبران کامل خسارات هم در تعارض نیست.

اگر دارندگان خودرو برای تحصیل بیمه خسارت (بدنه) اقدام به تحصیل پوشش بیمه تکمیلی کرده باشند، بیمه‌گر از یک سو به‌عنوان کارگزار نظام تعاون اجتماعی به تکلیف قانونی خود عمل می‌کند (ماده ۸) و از سوی دیگر، برای جبران خسارات مازاد بر آن باید بر اساس بیمه مسئولیت (بدنه) جبران خسارت کند.

در نظام تعاون اجتماعی، اصل بر عدم جانشینی بیمه‌گر در بازیافت خسارت است، مگر در موارد استثنایی که قانون مقرر کرده باشد. در این قانون، برخلاف مراتب مربوط به خسارات جانی، خسارات مالی جبران شده مربوط به اموال و خودروهای غیرمتعارف و هزینه‌های مربوط به معالجه و درمان که توسط بیمه‌گر و وزارت بهداشت پرداخت می‌شود، قابل بازیافت نیست. اقدام بیمه‌گران برای بازیافت خسارت قانونی موضوع بیمه شخص ثالث که با توسل به ماده ۳۰ قانون بیمه ۱۳۱۶ انجام می‌گیرد، خلاف نظام قانونی بیمه اجباری شخص ثالث است.

حذف شده است، لکن مسئولیت دارنده در مواردی که در موقعیت کارفرما قرار می‌گیرد (ماده ۱۲ قانون مسئولیت مدنی) یا در مواردی که او زمینه بروز خسارت را فراهم کرده به قوت و اعتبار خود باقی است. در این زمینه ر.ک: حیدری و سیفی، ۱۳۹۹: ۵۴-۳۴؛ رحیمی و همکاران، ۱۴۰۰: ۱۴۶-۱۲۱.

۱. در خصوص نظریات راجع به جبران خسارات ناشی از خودروهای خودران و امکان اعمال نظریه تعاون اجتماعی بر حوادث ناشی از این‌گونه خودروها از جمله ر.ک: Abbott, 2018; Abraham & Rabin, 2019; Channon, 2019.

بر مبنای نظریه تعاون اجتماعی، دارندگان خودروهای غیرمتعارف به هنگام تحصیل پوشش بیمه ثالث نباید حق بیمه بیشتری پرداخت کنند، زیرا خسارات بیشتری دریافت نمی‌کنند. مصوبات و توافقاتی که پرداخت حق بیمه بیشتر و دریافت حقوق و مزایای قانونی کمتر و اعمال فرانشیز را مقرر کند، خلاف قانون و مستلزم ابطال است.

نظامی که در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ به‌طور تلویحی و بر پایه تعاون اجتماعی دارندگان خودرو بنا شده است، به‌رغم غیرمتمرکز بودن آن هسته اصلی سازوکار جمعی جبران جمعی خسارات زیان‌دیدگان است که بدون توجه به مسئولیت مدنی مسبب حادثه زیان وارده را پرداخت می‌کند. استناد به تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ و اعتقاد به تخصیص قوانین عام مسئولیت و همچنین اعتقاد به تقسیم خسارت مقرر در قانون بین همه زیان‌دیدگان مالی در یک حادثه مغایر با اصول و مبنای نظام تعاون اجتماعی است که باید به همه زیان‌دیدگان به‌نحو یکسان توجه کند.

اگرچه با غلبه نظریه مسئولیت قراردادی، اعمال نظریه تعاون اجتماعی به‌سختی در رویه قضائی قابل پذیرش است، با این حال توجه به اصول و مبانی آن می‌تواند قانونگذار را به اصلاح قانون و اعلام پذیرش صریح آثار و نتایج مفید آن رهنمون شود.

بیانیه نبود تعارض منافع

نویسندگان اعلام می‌کنند که تعارض منافع وجود ندارد و تمام مسائل اخلاق در پژوهش را شامل پرهیز از دزدی ادبی، انتشار و یا ارسال بیش از یک بار مقاله، تکرار پژوهش دیگران، داده‌سازی یا جعل داده‌ها، منبع‌سازی و جعل منابع، رضایت ناآگاهانه سوژه یا پژوهش‌شونده، سوءرفتار و غیره، به‌طور کامل رعایت کرده‌اند.

منابع

الف) فارسی

۱. احمدی، خلیل (۱۳۹۶). «مهم‌ترین نوآوری‌های قانون بیمه اجباری خسارت واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه سال ۱۳۹۵»، پژوهشنامه بیمه، سال سی‌ودوم، ش ۳، ص ۱۲۲-۱۰۳. DOI: JIR.2016.63288.1906/10.22056
۲. اورک بختیاری، حسنعلی (۱۳۹۱). «مبانی و اصول مسئولیت مدنی حوادث خودرو، چ اول، تهران: کالج».
۳. ایزانلو، محسن؛ عباس میرشکاری (۱۳۸۹). «ارث دیه»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۰، ش ۲، ص ۴۹-۶۴، در: <https://dori.net/dor/20.1001.1.25885618.1389.40.2.4.7> (۲۰ مهر ۱۳۹۹).
۴. ایزانلو، محسن (۱۳۸۷). «نقد و تحلیل قانون اصلاح قانون بیمه اجباری»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۳۸، ش ۴، ص ۵۶-۳۷، در: https://jluq.ut.ac.ir/article_27609_32b3ef6e296f3724076a140ec53b4425.pdf (۱۵ شهریور ۱۳۹۷).
۵. ایزانلو، محسن؛ مرتضی بهادران شیروانی؛ علی مهاجرانی (۱۳۹۵). «تحدید مسئولیت متصدی حمل‌ونقل دریایی در حقوق ایران و کنوانسیون‌های بین‌المللی»، آموزه‌های حقوقی گواه، دوره ۲، ش ۱، ص ۳۱-۵۴. DOI: /10.30497/leg.2016.2611

۶. بابائی، ایرج (۱۳۹۶). حقوق بیمه (ویراست ۳: با تجدیدنظر و اضافات)، ج چهاردهم، تهران: سمت.
۷. ----- (۱۳۹۷). حقوق مسئولیت مدنی و الزامات خارج از قرارداد، ج دوم، تهران: میزان.
۸. بادینی، حسن؛ علی اسلامی فارسائی (۱۳۹۳). «صندوق تأمین خسارت‌های بدنی: ترسیم وضع موجود و چشم‌انداز آینده»، تحقیقات حقوقی، دوره ۱۷، ش ۶۷، در: https://lawresearchmagazine.sbu.ac.ir/article_56318.html (۴ فروردین ۱۳۹۸).
۹. بادینی، حسن (۱۳۸۳). «هدف مسئولیت مدنی»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، ش ۶۶، ص ۱۱۳-۵۵، در: https://jflps.ut.ac.ir/article_11227 (۴ فروردین ۱۳۹۸).
۱۰. ----- (۱۳۸۴). فلسفه مسئولیت مدنی، ج اول، تهران: شرکت سهامی انتشار.
۱۱. بادینی، حسن؛ هادی شعبانی کندسری؛ سجاد رادپور (۱۳۹۱). «مسئولیت محض؛ مبانی و مصادیق»، مجله مطالعات حقوق تطبیقی، دوره سوم، ش ۱، ص ۳۶-۱۹، DOI: 10.22059/jcl.2012.32103.
۱۲. برهانی، محسن؛ آرش بادکوبه هزاوه (۱۴۰۰). «جایگاه نظر کارشناس در احراز رابطه سببیت»، مجله حقوقی دادگستری، سال هشتادوپنجم، ش ۱۱۳، ص ۹۱-۶۹، DOI: 10.22106/jlj.2020.124986.3349.
۱۳. بهرامی احمدی، حمید (۱۳۸۷). «تحلیلی بر قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری زمینی در برابر شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷ و اصلاحیه قانون مزبور مصوب ۱۳۸۷»، مجله پژوهش‌های تعلیم و تربیت اسلامی، سال دوم، ش ۳، ص ۱۱۸-۹۳، DOI: JIR.2012.397/10.22103.
۱۴. بهرامی احمدی، حمید (۱۳۸۸). مسئولیت مدنی، ج اول، تهران: میزان.
۱۵. بهرامی فیل‌آبادی، صادق؛ علیرضا پوراسماعیلی؛ حسن نجفی اصل (۱۳۹۷). «نوآوری‌ها و تحولات قانون بیمه اجباری خسارت واردشده به شخص ثالث در اثر حادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵»، پژوهشنامه بیمه، سال ۳۳، ش ۴، ص ۸۱ - ۱۰۰، DOI: JIR.2019.86020/10.22056.
۱۶. جواهرکلام، محمدهادی (۱۴۰۰). اصول و مبانی جبران خسارت‌های بدنی، ج اول، تهران: شرکت سهامی انتشار.
۱۷. حسین‌زاده، جواد؛ خدیجه دوزدوزانی (۱۳۹۲). «مبانی و تعهدات صندوق تأمین خسارت‌های بدنی»، اندیشه‌های حقوق خصوصی، دوره ۱، ش ۱، ص ۶۱-۹۱، در: <https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=213826> (۱۷ بهمن ۱۳۹۸).
۱۸. خادم سربخش، مهدی؛ هدایت‌الله سلطانی‌نژاد (۱۳۹۲). «اصل قابلیت جبران کلیه خسارات»، مجله مبانی فقهی حقوق اسلامی، دوره ۶، ش ۲، ص ۴۸-۲۱، در: https://jfil.srbiau.ac.ir/article_5242_170405a51037ed189a1726ef12154e4e.pdf (۱۷ بهمن ۱۳۹۸).
۱۹. خدابخشی، عبدالله (۱۳۹۰). «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران»، مجله حقوقی دادگستری، دوره ۷۵، ش ۷۴، ص ۱۲۸-۱۰۳، DOI: 10.22106/jlj.2011.11085.
۲۰. خدابخشی، عبدالله (۱۳۹۶). حقوق بیمه و مسئولیت مدنی، ج اول، تهران: شرکت سهامی انتشار.
۲۱. رحیمی، حبیب‌الله؛ محمدقاسم حاجیان، (۱۳۹۳). «تحلیل اقتصادی ارکان مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی»، فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، دوره ۲، ش ۷، ص ۱۱۸-۸۹، در: https://jplr.atu.ac.ir/article_770_79927e27b271bbe833956ef764bf0ad3.pdf (۲۷ آذر ۱۳۹۹).
۲۲. رحیمی، سید علی‌اصغر؛ داود محبی انجدانی، (۱۴۰۰). «مبنای تعهد دارنده و بیمه‌گر خودرو در قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵»، پژوهشنامه بیمه، دوره ۳۶، ش ۱، ص ۱۲-۱۴۵، DOI: JIR.2021.220693.2689/10.22056.
۲۳. ره‌پیک، سیامک (۱۳۹۰). «مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه براساس قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷ در مقایسه با قانون ۱۳۴۷»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۱، ش ۳، ص ۱۸۳-۱۷۱، در: <https://dorl.net/dor/20.1001.1.25885618.1390.41.3.10.2> (۲۷ آذر ۱۳۹۹).
۲۴. ریاست جمهوری (۱۴۰۰). مجموعه‌تنقیحی «قانون بیمه اجباری خسارت واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه و مقررات مرتبط، ج چهارم (ویرایش سوم)، تهران: معاونت تدوین، تنقیح و انتشار قوانین و مقررات معاونت حقوقی ریاست جمهوری.

۲۵. سیفی زیناب، غلامعلی؛ شیرزاد حیدری شهباز، (۱۳۹۹). «مسئولیت مدنی کارفرما در سوانح رانندگی در حقوق ایران با تأکید بر تئوری‌های مسئولیت ناشی از عمل غیر»، *مدرسه حقوق*، سال پانزدهم، ش ۱۳۶، ص ۵۳-۳۴. در: <http://www.isfahanbar.org/vdcdg.u9xrak93zpr4a.html> (۱۷ اسفند ۱۳۹۹).
۲۶. صادقی مقدم، محمدحسین؛ رضا شکوهی‌زاده (۱۳۹۲). *حقوق بیمه، کلیات عقد بیمه*، ج ۱، ج دوم، تهران: دانشگاه تهران.
۲۷. صفایی، سید حسین؛ حسنعلی اورک بختیاری، (۱۳۹۳). «مبنای مسئولیت بیمه‌گر حوادث خودرو در مقایسه با حقوق انگلیس»، *دوفصلنامه حقوق تطبیقی*، دوره ۱، ش ۱، ص ۸۸-۶۷. در: http://law.mofidu.ac.ir/article_17940_9e41b16bdefda5b508273bba4b88fd43.pdf (۱۷ اسفند ۱۳۹۹).
۲۸. صفایی، سید حسین؛ حبیب‌الله رحیمی (۱۳۹۸). *مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)*، ج دوازدهم، تهران: سمت.
۲۹. صفایی، سید حسین؛ احمد فراهانی (۱۳۹۳). *قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث*، «هست‌ها و باید‌ها»، *فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور*، سال سوم، ش ۸، ص ۱۷۶-۱۳۷. در: http://talar.jrl.police.ir/article_11580_6434836d02a6f2009f261a1b40681ae.pdf (۱۷ اسفند ۱۳۹۹).
۳۰. طهماسبی، جواد (۱۳۹۰). «گفتمان دامنه مسئولیت در قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷»، *مجله حقوقی دادگستری*، دوره ۷۳، ش ۶۸، ص ۶۳-۳۱. <https://dx.doi.org/10.22106/jlj.2009.11217> (۱۷ اسفند ۱۳۹۹).
۳۱. عابدی، محمد؛ محمدتقی نادى، (۱۳۹۹). *مسئولیت مدنی و نظام جبران خسارت در حوادث رانندگی*، تهران: شرکت سهامی انتشار.
۳۲. ----- (۱۴۰۰). *محشای قوانین بیمه اجباری مربوط به حوادث رانندگی*، ج اول، تهران: شرکت سهامی انتشار.
۳۳. عباسلو، بختیار؛ سید سعید کشفی (۱۳۹۸). «تحولات قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث»، *فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک*، دوره ۵، ش ۱۹، ص ۵۷-۴۵. در: <https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=144816> (۱۱ دی ۱۳۹۹).
۳۴. سبگ‌زاده، علیرضا (۱۳۹۸). *بیمه مسئولیت و طرح‌های خاص در صنعت بیمه ایران*، ج دوم، تهران: پژوهشکده بیمه.
۳۵. فراهانی، احمد؛ جلال شیرزاد؛ سعید کشفی (۱۳۹۰). «پلیس و نوآوری‌های قانون جدید بیمه اجباری و مبنای آن»، *فصلنامه علمی پژوهش‌های دانش انتظامی*، دوره ۱۳، ش ۱، ص ۱۹۳-۱۵۶. در: http://pok.jrl.police.ir/article_97060_d486f1625ced6102e315e8a28bcaa57a.pdf (۱۱ دی ۱۳۹۹).
۳۶. فلاح خاریکی، مهدی (۱۳۹۸). *مسئولیت مدنی و بیمه جبران خسارات ناشی از حوادث رانندگی*، تهران: مجد.
۳۷. ----- (۱۳۹۷). «اثر قوه قاهره بر دامنه مسئولیت در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ ش در مقایسه با قوانین سابق و قواعد عام با مطالعه تطبیقی در حقوق فرانسه»، *فصلنامه مطالعات حقوق تطبیقی*، دوره ۹، ش ۱، ص ۳۲۹-۳۰۹. DOI: 10.22059/jcl.2017.241865.633545.
۳۸. قبولی درافشان، سید محمد مهدی؛ وحید رضادوست، (۱۳۹۱). «نقش اسباب خارجی در مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی وسایل نقلیه موتوری زمینی با توجه به آخرین تحولات قانونی (مطالعه تطبیقی در حقوق ایران و فرانسه)»، *مجله مطالعات حقوق تطبیقی*، دوره ۳، ش ۱، ص ۱۱۰-۹۳. DOI: 10.22059/jcl.2012.32107.
۳۹. قسمتی تبریزی، علی؛ تاجور صفا (۱۳۹۸). «بررسی انتقادی دعوای جانشینی در بیمه اجباری حوادث ناشی از وسایل نقلیه»، *فصلنامه پژوهشنامه بیمه*، دوره ۳۴، ش ۲، ص ۱۲۳-۱۰۶. در: http://jir.irc.ac.ir/article_103430.html#:~:text=10.22056/JIR.2019.103430 (۱۳ مهر ۱۳۹۹).
۴۰. قنوتی، جلیل؛ صابر علائی (۱۳۹۷). «مبنای تحدید مسئولیت در خسارات مالی ناشی از حوادث رانندگی (تبصره سه ماده ۸ قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵)»، *مطالعات فقه و حقوق اسلامی*، سال دهم، ش ۱۹، ص ۲۸۳-۳۰۶. DOI: 10.22075/feqh.2018.13273.1347.
۴۱. کاتوزیان، ناصر؛ محسن ایزانلو (۱۳۹۷). *مسئولیت مدنی، بیمه مسئولیت*، ج ۳، تهران: گنج دانش.
۴۲. کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۶). *دوره مقدماتی حقوق مدنی: وقایع حقوقی*، ج سوم، تهران: شرکت سهامی انتشار.

۴۳. ----- (۱۳۹۰). مسئولیت ناشی از عیب تولید، تهران: دانشگاه تهران.
۴۴. ----- (۱۳۹۲). الزام‌های خارج از قرارداد، مسئولیت مدنی، قواعد عمومی، ج ۱، تهران: دانشگاه تهران.
۴۵. ----- (۱۳۹۳). الزام‌های خارج از قرارداد، مسئولیت مدنی، مسئولیت‌های خاص و مختلط، ج ۲، تهران: دانشگاه تهران.
۴۶. کاظمی، محمود (۱۳۹۰). «اقدام به عنوان یکی از منابع مسئولیت مدنی در حقوق اسلام»، *مجله حقوق تطبیقی*، دوره ۲، ش ۱، ص ۱۵۹-۱۳۶، در: <https://www.noormags.ir/view/fa/articlepage/1124146>. (۱۳ مهر ۱۳۹۹).
۴۷. کاظمی، محمود (۱۳۹۱). «اثر فعل زیان‌دیده بر مسئولیت مدنی عامل زیان»، *فصلنامه علمی-پژوهشی دیدگاه‌های حقوق قضائی*، دوره ۱۷، ش ۵۷، ص ۷۹-۱۰۴، در: <http://jlvviews.ujsas.ac.ir/article-1-36-fa.pdf>. (۱۳ مهر ۱۳۹۹).
۴۸. محبی، محسن؛ غلامعلی سیفی زیناب؛ شیرزاد حیدری شهناز (۱۳۹۹). «سیاست تقنینی و قضایی ایران و انگلستان در قبال میزان تقصیر عابر پیاده و راننده در فرض برخورد وسیله نقلیه با عابر پیاده»، *مجله حقوق خصوصی*، دوره ۱۷، ش ۲، ص ۴۵۷-۴۵۳. DOI:10.22059/jolt.2020.309162.1006889.
۴۹. ----- (۱۴۰۰). «سازوکار جبران خسارت ناشی از سوانح خودروهای خودران در حقوق ایران با نگاهی بر دکترین آمریکایی جبران خسارت ناشی از این خودروها»، *مجله حقوقی دادگستری*، مقالات آماده انتشار، DOI: 10.22106/jlj.2021.529437.4147.
۵۰. محقق داماد، سید مصطفی؛ هانی حاجیان (۱۴۰۰). «نظریه عمومی جرمه مدنی (تعزیرات غیرکیفری) در فقه اسلامی و حقوق ایران»، *مجله حقوقی دادگستری*، دوره ۸۵، ش ۱۱۴، ص ۲۲۱-۱۹۳، DOI: 10.22106/jlj.2021.135906.3655.
۵۱. ملانکه پور شوشتری، سید محمدحسن (۱۳۹۴). «ماهیت و مبانی بیمه مسئولیت مدنی اجباری در حقوق ایران»، *دو فصلنامه دانش و پژوهش حقوقی*، سال سوم، ش ۱، ص ۲۰۲-۱۶۹، در: https://ajkrl.scu.ac.ir/article_11451_fe855be261e24524c5b0f1362dbf9197.pdf. (۲۴ مرداد ۱۳۹۸).
۵۲. میرقاسمی، سید جواد (۱۳۹۹). *محصای قانون بیمه اجباری خسارت واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵*، تهران: پژوهشکده بیمه.
۵۳. یزدانیان، علیرضا (۱۳۹۳). «مطالعه تطبیقی اندیشه جمعی شدن مسئولیت مدنی در حقوق فرانسه و ایران و آثار عملی آن بر نحوه جبران خسارت»، *فصلنامه حقوقی*، دوره ۴۳، ش ۳، ص ۲۲۱-۲۰۳، DOI: 10.22059/jlq.2013.36050.
۵۴. یزدانیان، علی رضا (۱۳۸۶). *قواعد عمومی مسئولیت مدنی*، تهران: میزان.

ب) خارجی

55. Abbott, Ryan. (2018). "The Reasonable Computer: Disrupting the Paradigm of Tort Liability", *George Washington Law Review*, Vol. 86, Issue 1, No1-45. <https://www.gwlr.org/.../uploads/2018/04/86-Geo.-Wash.-L.-Rev.-1.pdf> · (Accessed 10 October 2021).
56. Abraham K.S. & Rabin, R.L. (2019), "Automated Vehicles and Manufacturer Responsibility for Accidents: a New Legal Regime for a New Era", *Virginia Law Review*, Vol. 105, Issue 1, No 129-156. <https://www-cdn.law.stanford.edu/wp-content/uploads/2018/04/auto...> · PDF. (Accessed 10 October 2021).
57. Channon, M, McCormick, L., Noussia, K. (2019). *The Law and Autonomous Vehicles Contemporary Commercial Law*, UK: Informa Law from Routledge.
58. Ma'Sum Billah, M., Ghlamallah, E., Christos, A. (2019). *Encyclopedia of Islamic Insurance Takaful and Retakaful*, UK: Edward Elgar.



Research Paper

Legal Regime for Compensating Damages Incurred by Non-Ordinary Cars in Law on Compulsory Insurance Based on Social Cooperative System Theory

Shirzad Heidari Shahbaz

*PhD Candidate, Department of Private Law, Islamic Azad University
Science and Research Branch, Tehran, Iran*

Mohsen Mohebi*

*Assistant Professor, Department of International Law, Islamic Azad
University Science and Research Branch Tehran, Iran*

Gholamali Seifi Zeinab

*Assistant Professor, Department of Private Law, Shahid Beheshti
University Tehran, Iran*

Abstract

1- This article, which was conducted in a descriptive-analytical method using relevant sources, deals with the different consequences of the contractual liability system and the implementation of the collective compensation system as realized in the compulsory insurance law of 2015. Relying on the divided views on the liability arising out of unusual vehicles, the article emphasizes that contractual liability has been set aside by the legislator in such cases and the law was founded on social cooperation in order to protect injured parties through equality in compensation of damages. According to this view, the injured party's right to compensation from the collective resources is different from claiming the damages as a debt from the cause of damage's properties.

2- The majority of scholars believe that having defined the usual vehicle and using the half of blood money of a Muslim man as a criterion for his definition, the legislator limited the liability of cause of damage and insurer to half of the blood money. They considered such a limitation as a revocation of general rules of liability and an exception to the principle of full compensation of damages. However, having set aside the liability of the

*Corresponding Author

Received: 9 January 2022 , Accepted : 26 September 2022

Email: sd.mohebi@gmail.com

© University of Tehran

cause of the accident and eliminating insurance principles and rules, the law of compulsory insurance has established a semi-administrative system that pays damages equally in case of involvement of a vehicle in the accident and without attention to the fault of the cause of the accident, the necessity of establishing causation, religion and gender of the injured party, and financial capability of the injured parties (i.e. the owner of unusually expensive vehicles). The criterion for compensating losses incurred by the owner of unusually expensive vehicles is the definition of usual vehicles and matching the damages incurred by both usual and unusually expensive vehicles. The unusually expensive vehicle owners' right to receive compensation from collective resources are equal to that of the owners of usual vehicles and the additional loss could be claimed under general rules of liability. There is no difference between usually, and unusually, expensive vehicles in this regard as the ultimate aim of compensating for damage is to protect injured parties, not the vehicles, or to cover civil liability arising out of vehicles. The definition of usual vehicles and matching compensable losses is a mean for receiving compensation from collective resources of compensation in case of mere involvement of a vehicle in an accident which entitles the injured party to receive such compensation and due to the fact that it has nexus to public order no one could be deprived of such a right.

3- The social cooperation system is a separate system. In such a system insurer is not the owner of the resources of the social cooperation system of the owners of vehicles. In fact, when receiving and paying ,and recovering the resources insurance companies act as agents which is different from insurance activities that are commercial in nature. Recovering of damages for personal injuries is set out as a factor for prevention not punitive damage for traffic violations leading to the accident and is an exception to the principle of a fiduciary relationship in the law of compulsory insurance that is not set out in case of property damages.

4- The law contains words and phrases which denote the contractual insurance of liability. However, under both collective systems of compensation for damages and social cooperation, elements of both can be seen through the compulsory insurance law, the injured party's right to receive compensation for collective resources should be considered an independent and not a right to the property of the cause of accident and insurer. The structure of the social cooperation system that is reflected in the compulsory insurance law in an implied manner requires that the insurer must pay the losses incurred by the injured party regardless of the civil liability and insurance system and the aim of establishing this system is the equality of the injured parties in receiving damages from collective resources without eliminating the civil liability of the cause of the accident or taking into account of any social, economic, religious or gender differences between the injured party and the cause of the accident. Under Article 2 (note 2) of the compulsory insurance law receipt of compensation from collective resources does not deprive the injured party of its right to resort to the cause of action and in the case of involvement of different insurance companies, the insurer of the vehicle causing the accident is liable for payment of damages to the injured parties. Accordingly, it could not be

concluded that liability of the cause of the accident and the insurer is limited to half of the full blood money.

5- In the collective compensation system, the insurer has no title to resources of social cooperation provided by owners of vehicles and the insurer is an agent of such a system. Losses to expensive vehicles are more than the losses to non-expensive vehicles. Accordingly, the legislator has defined the usual vehicles in order to determine damage incurred by parts of expensive vehicles by matching them with identical parts of usual vehicles and to pay compensation to all the victims in an equal manner, regardless of the type of their car. In fact, matching damage and defining usual vehicles, the criterion of which is half of the blood money of a Muslim man is a means for equal allocation of collective resources to injured parties in order to impede the owner of expensive vehicles from receipt of the collective resources more than that is received by the owner of usual vehicles.

Key words: Principle of full reparation, Principles of insurance law, Recuperation of compensation, Confinement of liability, Avant-garde vehicles, Social cooperative doctrine.

Declaration of conflicting interests

The authors declared no potential conflicts of interest with respect to the research, authorship, and/or publication of this article .

Funding

The authors received no financial support for the research, authorship , nd/or publication of this article.

ORCID iDs: <https://orcid.org/0000-0002-7592-2515>



This article is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC-BY) license.