

صندوق تامین خسارت‌های بدنی: ترسیم وضع موجود و چشم‌انداز آینده

حسن بادینی *

علی اسلامی فارسانی **

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۳/۲/۲۰

تاریخ دریافت: ۱۳۹۲/۱۱/۱۷

چکیده

با توجه به خسارات هنگفت حوادث رانندگی در ایران، نحوه‌ی جبران خسارات زیان‌دیدگان این‌گونه حوادث از اهمیت به‌سزایی برخوردار است. در این راستا، قانون‌گذار در قانون بیمه اجباری دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷ برای تسهیل جبران خسارت زیان‌دیدگان به دو راه‌کار متوسل شده است: (۱) اجباری نمودن بیمه وسایل نقلیه موتوری زمینی و (۲) تاسیس صندوق تامین خسارات بدنی. این دو راه‌کار در طول یک‌دیگر قرار دارند نه در عرض هم؛ یعنی جبران خسارت از طریق صندوق هنگامی است که به هر دلیل امکان پرداخت خسارت از طریق بیمه‌گر مسئولیت وجود نداشته باشد. در این مقاله تلاش شده است مبانی و ماهیت صندوق، حدود تعهدات آن و شرایط خسارت‌های قابل جبران از سوی آن به صورت توصیفی و تحلیلی مورد بررسی قرار گیرد و در کنار ذکر کاستی‌های موجود، برای رفع آن پیشنهادهایی ارائه گردد.

کلیدواژه‌گان: خسارت بدنی، بیمه اجباری مسئولیت مدنی، حوادث رانندگی، عدالت توزیعی، انصاف.

مقدمه

تحول مفهوم دولت و پیدایش «دولت رفاه» و ارائه‌ی نظریه‌ی «حکمرانی خوب» باعث شد شهروندان انتظار داشته باشند دولت آنان را در مقابل روی‌دادهای ناگوار حمایت کند و علاوه بر تامین امنیت‌شان از طریق راه‌کارهای پیشگیرانه، در صورت بروز حادثه و ورود خسارت،

* دانشیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران (نویسنده مسئول). hbadini@ut.ac.ir
** دانش‌آموخته دوره دکتری حقوق خصوصی از دانشگاه تهران. ali_eslamifarsani@yahoo.com

سازوکارهایی را مانند بیمه مسئولیت، صندوق‌های جبران خسارت و تامین اجتماعی برای جبران خسارت آنان فراهم نماید. به این ترتیب بحث خسارت بدنی و جبران آن از قلمرو تنگ رابطه‌ی زیان‌دیده و واردکننده‌ی زیان خارج شد و به مسأله‌ای اجتماعی تبدیل گردید.

همچنین از آن‌جا که بیشتر مردم اعتقاد دارند حیات انسانی بالاترین ارزش است و نمی‌توان خسارات وارد شده به جسم و جان انسان را با خسارات وارد شده به اموال و منافع اقتصادی صرف که بدون انسان ارزشی ندارند و باید در خدمت انسان باشند، یکسان تلقی کرد و برای آن‌ها نظامی منسجم و یک‌پارچه ایجاد کرد، نظام حقوقی نیز ناگزیر است برای ایمنی انسان ارزش بیشتری قائل شود. از این رو، برای حمایت از جسم و جان انسان نباید به قواعد حقوق خصوصی اکتفا کرد، بلکه لازم است از راه‌حل‌های مبتنی بر حقوق عمومی هم کمک گرفت؛ از جمله این که می‌توان از طریق تامین اجتماعی، بیمه اجباری و صندوق‌های خاص، هدف جبران خسارت، و از طریق مقررات نظارتی، انضباطی و کیفری موارد خسارت بدنی را کاهش داد و هدف بازدارندگی را دنبال کرد. هم‌چنان که می‌بینیم امروزه در بسیاری از کشورها طرح‌های خاص مبتنی بر حقوق عمومی و بیمه خصوصی که در پی ساماندهی و جبران خسارت است، به تصویب رسیده و این‌گونه طرح‌ها روزه‌روز در حال افزایش است.^۱

در ماده ۱۰ قانون جدید بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷/۴/۱۶، همانند ماده ۱۰ قانون قبلی، به منظور حمایت از آن دسته از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی که خسارت‌های بدنی وارد به آنان به علت فقدان یا انقضای بیمه‌نامه، بطلان قرارداد بیمه، تعلیق تامین بیمه‌گر، فرار کردن و یا شناخته نشدن مسئول حادثه و یا ورشکستگی بیمه‌گر قابل پرداخت نباشد یا به طور کلی خارج از شرایط بیمه‌نامه باشد^۲ صندوق مستقلی به نام صندوق تامین خسارت‌های بدنی پیش‌بینی شده است که خسارت بدنی اشخاص ثالث را در موارد یادشده تا معادل حداقل ریالی دیه یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام جبران

^۱ بادینی، حسن، فلسفه مسئولیت مدنی، شرکت سهامی انتشار، چاپ اول، ۱۳۸۴، ص ۴۹۹.

^۲ به استثنای موارد مصرح در ماده ۷ قانون که عبارت است از: ۱- خسارت وارده به وسیله نقلیه‌ی مسبب حادثه.

۲- خسارت وارده به محمولات و وسیله نقلیه‌ی مسبب حادثه. ۳- خسارت مستقیم و یا غیر مستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیواکتیو. ۴- خسارت ناشی از محکومیت جزایی و یا پرداخت جرایم.

می‌کند. این صندوق در قبال زیان مالی اشخاص ثالث و خسارات افزون بر دیه و هزینه‌های درمانی تعهدی ندارد.

با وجود اهمیت این صندوق در جبران خسارت زیان‌دیدگان حوادث رانندگی، مطالعه و تحقیق قابل توجهی در باره‌ی آن انجام نشده است. در این مقاله تلاش شده با ارائه‌ی تصویری توصیفی و تحلیلی از صندوق یادشده، به کاستی‌های آن نیز اشاره شود و برای رفع آن‌ها پیشنهادهایی ارائه گردد. این مقاله به دنبال پاسخ به این پرسش اساسی است که مبانی تاسیس صندوق تامین خسارت‌های بدنی کدام است؟ و سازوکار جبران خسارت از طریق این صندوق به چه نحوی است؟ و در این زمینه چه کاستی‌هایی وجود دارد و برای رفع آن چه پیشنهادهایی می‌توان ارائه داد؟ برای تایید روایی و درستی نظریات و مباحث مطرح شده، علاوه بر منابع حقوق داخلی و رویه‌های موجود، از مطالعه‌ی تطبیقی موردی هم استفاده شده است. مطالب در سه گفتار مطرح می‌شود: در گفتار نخست مبانی تاسیس صندوق تامین خسارت‌های بدنی؛ و در گفتارهای دوم و سوم به ترتیب تعهدات صندوق و نحوه‌ی پرداخت خسارت از طریق آن مورد بحث و بررسی قرار خواهد گرفت.

گفتار نخست - مبانی تاسیس صندوق تامین خسارات بدنی

لزوم تخصیص زیان به عامل آن یکی از اصول اساسی مسئولیت مدنی است، اما قانون‌گذار در وضع صندوق تامین خسارات بدنی از این اصل مسئولیت مدنی دور افتاده و از وسیله‌ی جایگزین مسئولیت مدنی استفاده کرده است، زیرا ضمانت اجرای جبران خسارت بر کسی تحمیل شده که هیچ نقشی در به‌وجود آمدن خسارت نداشته است. بنابر این، باید پیش از هر چیز ضرورت‌ها و مبانی، حقوقی، فلسفی و فقهی عدول از این قاعده مورد بررسی قرار گیرد.

الف - مبانی حقوقی و فلسفی

امروزه به‌رغم گسترش نظام‌های مبتنی بر مسئولیت محض، چون در اکثر نظام‌های حقوقی، همچنان معیار تقصیر مبنای اصلی مسئولیت مدنی تلقی می‌شود و امکان کنار گذاشتن آن نیز به لحاظ منطقی میسر نیست، در بسیاری از موارد جبران خسارت، با مشکل روبه‌روست. اجرای عدالت و احساس

عمومی در این موارد نیز اقتضا می‌کند به نحوی خسارت زیان‌دیدگان جبران گردد.^۱ به همین جهت ضرورت تدارک طرح‌های تکمیلی جبران خسارت در کنار نهاد کهن مسئولیت مدنی، به خصوص در موارد خاص از جمله حوادث کار و حوادث رانندگی احساس می‌شود.

نهاد های تکمیلی مسئولیت مدنی با کنار گذاشتن محدودیت‌های نظام مسئولیت مدنی در جبران خسارت با پوشش‌های گسترده‌ی خود، چه از جهت افراد تحت‌الشمول و چه به لحاظ میزان جبران خسارت، گام‌های بلندی را در راستای برقراری اصل لزوم جبران خسارت و اصل جبران کامل خسارت برداشته‌اند. از این رو برخی معتقدند مسئولیت صندوق تامین خسارت‌های بدنی بر پایه‌ی اصل جبران کامل خسارت استوار است. بدین معنی که ایجاد صندوق به جهت تکمیل جبران خسارت زیان‌دیده بوده و هیچ‌گاه جایگزین مطلق مسئول حادثه یا بیمه‌گر نخواهد شد.^۲

تاسیس صندوق تامین خسارت بدنی را بر مبنای نظریات جدید مسئولیت بدنی به خصوص عدالت توزیعی نیز می‌توان توجیه کرد. در عدالت توزیعی هدف آن است که ضرری که از بابت ورود خسارت به زیان‌دیده وارد می‌شود، بین اعضای جامعه پخش شود تا آثار نامطلوب جبران آن به دلیل نزولی بودن مطلوبیت نهایی پول کم‌تر مشاهده شود.^۳ عدالت توزیعی زیرشاخه‌ی روش تخصیص مسئولیت (Allocative Approach)^۴ محسوب می‌شود؛ در این روش، زیان‌های ناشی از حوادث به عنوان جزئی از زندگی مشترک اجتماعی تلقی شده که باید به طور جمعی با آن برخورد گردد.^۵ این زیان‌ها به وسیله‌ی قاعده‌ی مسئولیت مدنی به اشخاص خاصی ارتباط داده می‌شوند. در واقع این نظریه به قاعده‌ی مسئولیت مدنی به عنوان ابزار تخصیص منابع، اعم از

^۱ علی‌آبادی، ایرج، «صندوق تأمین خسارت‌های بدنی»، فصلنامه بیمه مرکزی، سال دوم، شماره ۴، ۱۳۶۶، ص ۷.

^۲ خدابخشی، عبدالله، بیمه و حقوق مسئولیت مدنی، روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران، سال ۱۳۸۸، ص ۱۸۵.

^۳ محتشم دولتشاهی، طهماسب، مبانی علم اقتصاد، انتشارات خجسته، چاپ هفتم، زمستان ۱۳۷۳، صص ۸۹-۶۷ و Fletcher George P., "Fairness and Utility in Tort Theory", in: Law, Economics and Philosophy: A Critical Introduction with Applications to the Little Field publishers, Inc. U.S.A, 1983, reprinted 1989, p. 258.

^۴ در مقابل، روش انتساب مسئولیت مدنی (Attributive Approach) وجود دارد که در آن مسئولیت به فعلی از افعال شخص منتسب می‌گردد. در این روش با ضررهای وارد شده به عنوان مشکلات فردی برخورد می‌شود و وظیفه‌ی نظام حقوقی شناسایی و اجرای تعهد به جبران خسارت افراد در برابر یکدیگر است.

^۵ Coleman. J. and Shopir. S. Jurisprudence, Oxford, 2002, p. 581.

زیان و نفع، توجه می‌کند.

در مورد جبران خسارت از طریق صندوق تامین خسارت بدنی هم وضعیت به همین ترتیب است، زیرا قسمتی از منابع مالی آن از طریق پرداخت حق بیمه‌هایی است که اشخاص جهت بیمه کردن وسیله‌ی نقلیه‌ی خود به بیمه‌گر پرداخت می‌کنند و به این نحو زیان در بین تمام بیمه‌گذاران تقسیم می‌شود. در واقع، به اختصار می‌توان گفت خسارت بدنی هنگامت ناشی از حوادث رانندگی نیاز به همبستگی اجتماعی را ایجاد می‌کند و از آن‌جا که قواعد مرسوم مسئولیت مدنی سازوکار موثری برای جبران آن نیست، نیاز به تدابیر جدیدی است که این کاستی را پر کند. افرادی که در نتیجه‌ی حادثه یا به هر دلیلی دچار بدبختی و گرفتاری شده‌اند، چون خود را از نعمتی محروم می‌دانند، از جامعه انتظار کمک و جبران خسارت دارند.^۱ جوامع امروزی، به درجات مختلف در قبال پیش‌آمدهای ناگواری که به تمامیت جسمانی افراد صدمه وارد آورده است، احساس مسئولیت می‌کنند: تمامیت جسمانی انسان، به دلیل شان والای انسان در تمام زمان‌ها و مکان‌ها دارای ارزش خاصی بوده است. جسم انسان که واسطه‌ی روح و بیان‌گر ابعاد مختلف زندگی معنوی، فکری، عاطفی، هنری، احساسی، حرفه‌ای یا مادی انسان است، دارای ریشه‌های عمیق هستی‌شناسانه در تمام تمدن‌هاست.^۲ حق شخص بر تمامیت جسمانی‌اش نخستین و مهم‌ترین حقوق مربوط به شخصیت است و سایر حقوق نیز از آن نشات می‌گیرد. چنین حقی توسط طرف‌داران مکتب حقوق طبیعی و ماده ۳ اعلامیه جهانی حقوق بشر به رسمیت شناخته شده است: «هر کس حق دارد از زندگی، آزادی و امنیت شخصی برخوردار باشد».

یکی دیگر از مبانی تاسیس صندوق تامین خسارت‌های بدنی را می‌توان «انصاف» نسبت به مسئول حادثه‌ی رانندگی دانست. با این توضیح که راننده یا دارنده‌ی وسیله‌ی نقلیه که در بسیاری موارد تنها به جهت بی‌مبالاتی کوچکی باعث ورود صدمه شده است، نباید صرفاً به دلیل ناتوانی مالی گرفتار حبس شود و به این علت خانواده‌ی او نیز به عسرت و تنگدستی افتند. در این شرایط صندوق تامین خسارت‌های بدنی با پرداخت یک‌جای غرامت زیان‌دیده و بازیافت آن به

^۱ Englard, Izhank, The Philosophy of Tort Law, Dartmouth, 2003, p. 110.

^۲ Lambert-Faivre, Yvonne, Droit du dommage corporel: systèmes d'indemnisation, 3^{ème} édition, Éditions Dalloz, 2009, p. 1 et s.

صورت اقساط بدون بهره از مسبب حادثه، موجبات رفع دشواری و سختی مسئول زیان و خانواده‌ی او را فراهم می‌آورد.

در بسیاری از موارد، در روی دادن حوادث رانندگی عوامل غیر انسانی دخالت دارند؛ برای مثال، حادثه‌ی رانندگی ممکن است به علت عیب پنهانی که در سیستم ترمز یا لاستیک خودرو وجود دارد یا به دلیل لغزنده بودن و یخ بستن پیش‌بینی نشده‌ی جاده و یا کاهش ناگهانی سرعت خودروی جلویی در جاده‌ای پر رفت‌وآمد و غیره روی دهد به نحوی که حتی راننده‌ای محتاط و ماهر نتواند از آن دوری کند. همچنین اشتباهات انسانی را در این زمینه نباید نادیده انگاشت. در حوادث رانندگی ثابت شده است انسان در هر مایل رانندگی به طور متوسط مرتکب یک اشتباه می‌شود.^۱ همچنین بر اساس پژوهشی علمی که در دهه‌ی ۱۹۷۰ میلادی توسط وزارت حمل‌ونقل آمریکا صورت گرفته این نتیجه به دست آمده که هر راننده‌ی خوب و متعارفی^۲ در شهر واشنگتن در هر پنج دقیقه رانندگی تقریباً مرتکب نه اشتباه رانندگی از چهار نوع مختلف می‌شود.^۳ وانگهی، در حوادث رانندگی معمولاً نمی‌توان شخصی را به عنوان عامل منحصر حادثه معرفی کرد، و در این میان مجموعه‌ی پیچیده‌ای از عوامل انسانی، اجتماعی و فنی دخالت دارند. حتی اگر فردی مرتکب تقصیر شده باشد، نمی‌توان نقش عوامل دیگر را که هر یک به نوعی زمینه‌ی تصادف را فراهم کرده‌اند، نادیده گرفت. به ویژه نقش مسئولیت جمعی که باعث می‌شود حادثه منسوب به فرد خاصی نباشد، چشم‌گیر است؛ برای مثال، اگر دولت ره‌گذران را خوب آموزش می‌داد، جاده‌های ایمن‌تری می‌ساخت، تولیدکنندگان را مکلف به ساخت خودروهای ایمن‌تری می‌کرد، مقررات ایمنی سخت‌تری را وضع می‌کرد و نظارت خود را بیشتر می‌کرد و... ممکن بود حادثه روی ندهد. وانگهی میزان خسارتی که در هر حادثه‌ی رانندگی به بار می‌آید ارتباط تنگاتنگی با میزان سرعت و کارایی در کمک‌های اولیه‌ی پزشکی و در دسترس بودن امکانات ضروری دارد.^۴

^۱. Tunc, André, "International Encyclopedia of Comparative Law", Volume XI, Torts, Chapter 14, Traffic Accident Compensation: Law and Proposals, 1971, pp. 46-47.

^۲. طبق تعریفی، راننده‌ی خوب و متعارف کسی است که ظرف چهار سال قبل تصادف نکرده باشد.

^۳. Markesinis, B.S. & Deakin, S.F., Tort Law, Fourth edition, Oxford, 2008, pp. 37-38.

^۴. بادینی، حسن، اثر پیشرفت صنایع و علوم بر تحول مسئولیت مدنی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، با راهنمایی دکتر ناصر کاتوزیان، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، ۱۳۷۶، صص ۶۱-۵۶.

ب- مبانی فقهی

در صورت فرار مسئول سانحه، خسارات قربانی از محل صندوق تامین خسارات بدنی جبران می‌شود. در این خصوص باید دید نظر فقها در مواردی که ضارب شناسایی نمی‌شود چیست؟ و زیان دیده در چنین مواردی با چه وضعیتی روبه‌رو خواهد بود؟

در روایتی از امام صادق (ع) پیرامون کشته‌ای که معلوم نبوده چه کسی او را کشته، نقل شده است؛ حضرت علی (ع) چنین قضاوت کرد: اگر شناخته شود و اولیایی داشته باشد که دیه‌اش را خواستار شوند به آنان از بیت‌المال مسلمین دیه پرداخت می‌شود و خون مرد مسلمان باطل نمی‌شود، زیرا که میراثش برای امام است پس دیه‌اش نیز بر عهده‌ی امام است و بر او نماز می‌خوانند و دفن می‌کنند.^۱ به عبارتی، دیه بر عهده‌ی صاحب ولایت یعنی امام مسلمین است، زیرا امام ضامن جریره‌ی قاتل و وارث ترکه‌ی اوست؛ و مخالفی در این مورد نداریم.^۲ امام ضامن جریره‌ی کسانی است که عاقله و ضامن جریره‌ی خاص نداشته باشند.^۳ همچنین در کتب روایی اهل سنت نقل شده است پیامبر (ص) در قتل عبدالله بن سهل در خصوص پرداخت دیه‌ی ایشان فرمودند: «اکرم دم امری مسلم...».^۴ در برخی از روایات علت مسئولیت بیت‌المال جلوگیری از تضییع حق زیان دیده دانسته شده^۵ و به قاعده‌ی فقهی «لا یبطل دم امری مسلم» اشاره شده و گفته شده است خسارت ناشی از ریختن خون در هر حال بایست جبران گردد.^۶

مسئولیت دولت در این موارد تنها منحصر به پرداخت دیه است و شامل خسارت‌های مالی نمی‌شود، زیرا خسارت بدنی در مقایسه با خسارات مالی از اهمیت بالاتری برخوردار است. از سوی دیگر از آنجا که بیت‌المال متعلق به همه‌ی مردم است می‌توان گفت قانون‌گذار یک مسئولیت جمعی بنا نهاده که مبتنی بر اندیشه‌ی توزیع خسارت است. هدف از این مسئولیت جمعی، جبران زیان و تضمین حق زیان دیدگان است. از آنجا که هیچ خصوصیتی در خصوص بیت‌المال وجود ندارد، از ملاک موجود در روایات می‌توان در تاسیس صندوق تامین خسارات بدنی بهره گرفت.

^۱ کلینی، محمد بن یعقوب، الفروع من الکافی، جلد هفتم، دارالکتب الاسلامیه، ۱۳۶۷، ص ۳۵۴.

^۲ الحلّی، ابن ادریس، السرائر، جلد سوم، موسسه النشر الاسلامی، بی‌تا، ص ۳۳۴.

^۳ همان، ص ۲۲۶.

^۴ النسائی، احمد بن سقین، سنن النسائی، بیروت: دارالفکر، ۱۹۳۰، ص ۲.

^۵ کلینی، پیشین، ص ۳۵۶.

^۶ مصطفوی، سید کاظم، مئه فائده فقهیه، قم: موسسه النشر الاسلامی التابعه لجماعه المدرسین، ۱۴۱۷ ه.ق، ص ۱۲۶.

گفتار دوم - تعهدات و قلمرو پرداخت خسارت از طریق صندوق

در این گفتار خواهیم دید صندوق در چه مواردی متعهد به پرداخت خسارت است؛ و زیان‌دیده برای دریافت خسارت چه روندی را باید در پیش گیرد.

الف- موارد پرداخت

نخست لازم به ذکر است صندوق تنها خسارات ناشی از «حوادث رانندگی» را جبران می‌کند و نسبت به خسارات ناشی از دیگر حوادث تعهدی ندارد. این نکته که صندوق تنها خسارات بدنی را تحت پوشش قرار می‌دهد قابل توجه است، زیرا این خسارات بیشتر همبستگی اجتماعی را می‌طلبد و از سوی دیگر این خسارات با حقوق مربوط به شخصیت ارتباط تنگاتنگ دارند، به نحوی که حتی اعلامیه‌ی جهانی حقوق بشر نیز بر اهمیت آن‌ها تاکید کرده است. اما، می‌توان گفت توجه تنها به جبران خسارت دسته‌ی خاصی از زیان‌دیدگان حوادث بدنی، اصل برابری بین زیان‌دیدگان را نقض می‌کند. در واقع، برای مثال تبعیض بین زیان‌دیدگان حوادث رانندگی و زیان‌دیدگان حوادث تروریستی قابل توجه نیست.^۱

بر اساس ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری، موارد پرداخت توسط صندوق تامین خسارات بدنی عبارتند از: (۱) فقدان یا انقضای بیمه‌نامه؛ (۲) بطلان قرارداد بیمه؛ (۳) تعلیق تامین بیمه‌گر؛ (۴) فرار و یا شناخته نشدن مسئول حادثه؛ و (۵) ورشکستگی بیمه‌گر. همین موارد در حقوق فرانسه نیز آمده است.^۲

^۱ ماده ۳ اعلامیه جهانی حقوق بشر: «هر کس حق دارد که از زندگی، آزادی و امنیت شخصی برخوردار باشد». Lambert-Faivre, op. cit., p. 10.

^۲ در حقوق فرانسه نهادی مشابه «صندوق تامین خسارات بدنی» به نام صندوق تضمین خسارت خودرو (Fonds de Garantie Automobile) وجود دارد که بر اساس قانون بیمه فرانسه مصوب ژوئیه ۱۹۸۵ در موارد پیش رو خسارت زیان‌دیده را پرداخت می‌کند: الف) در صورت فرار مقصر حادثه‌ی تصادف؛ ب) بیمه نبودن وسیله‌ی نقلیه‌ی مقصر حادثه؛ ج) بطلان قرارداد بیمه یا تعلیق قرارداد بیمه. البته در حقوق فرانسه بر اساس قانون مصوب ژوئیه ۱۹۸۵ یکی از شروط اساسی برای پرداخت خسارت این است که زیان‌دیده باید حتما تابعیت کشور فرانسه یا یکی از کشورهای اروپایی را داشته باشد یا این که اقامتگاه او در فرانسه باشد یا این که تابع کشوری باشد که در موارد مشابه با فرانسویان رفتار متقابل دارد. مشابه این شرط چه در قانون اصلاح بیمه اجباری ایران و چه در موافقت‌نامه‌های مربوط به تاسیس دفتر بیمه‌گران وسایل نقلیه‌ی موتوری در انگلستان نیامده، و این امر صندوق تضمین را از صندوق‌های مذکور متمایز می‌کند. البته در صورتی که خسارت زیان‌دیدگان به هر نحو جبران شود این صندوق تعهدی ندارد (Lambert-Faivre, op. cit., n 550, 542).

در حقوق انگلستان نهادی به نام دفتر بیمه‌گران وسایل نقلیه‌ی موتوری (Motors Insurance's Bureau) تاسیس شده که وظیفه‌اش پرداخت خسارت در مواردی است که راننده‌ی مقصر بیمه نداشته یا از صحنه‌ی حادثه فرار کرده است. به این منظور موافقت‌نامه‌هایی بین وزارت راه و گروه‌هایی به نمایندگی از شرکت‌های بیمه‌ای وسایل نقلیه منعقد شده است.^۱

موافقت‌نامه‌ی سال ۱۹۹۹ و موافقت‌نامه‌ی سال ۲۰۰۳ دقیقاً همان مواردی را تحت پوشش قرار داده‌اند که در قانون بیمه اجباری سال ۱۳۸۷ ایران آمده است. البته اگر عامل تصادف در پی سوء قصد از صحنه‌ی حادثه فرار کرده یا حادثه عمدی بوده باشد، دفتر بیمه‌گران تعهدی برای جبران ندارد، ولی صندوق دیگری به نام صندوق جبران خسارت صدمات بدنی ناشی از جرایم (Criminal Injuries Compensation Board) وجود دارد که در چنین مواردی خسارت زیان‌دیده را پرداخت می‌کند.

ب- میزان تعهدات صندوق

ماده ۱۰ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷، تعهدات صندوق را به خسارات بدنی وارد به اشخاص ثالث^۲ محدود کرده است. مفهوم مخالف این قسمت از ماده آن است که صندوق نسبت به جبران خسارات مالی و نیز خسارات معنوی تعهدی ندارد. تبصره ۳ ماده ۱ این قانون، خسارات بدنی را هر نوع دیه یا ارش ناشی از صدمه، شکستگی، نقص عضو، از کارافتادگی (جزئی یا کلی - موقت یا

^۱. Birds, John and J., Hird, Norma, Birds, Modern Insurance Law, London: Sweet and Maxwell, Fifth edition, 2001, p. 378.

^۲. بر اساس تبصره ۶ از ماده ۱ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری، منظور از شخص ثالث، هر شخصی است که به سبب حوادث وسایل نقلیه‌ی موضوع این قانون دچار زیان‌های بدنی و یا مادی می‌شود، به استثنای راننده‌ی مسبب حادثه. قائم‌مقام شخص ثالث هم در حکم خود اوست و بیمه‌گر در برابر آنان مکلف به جبران خسارت می‌باشد. طلب مسئولیت مدنی با تمام تضمین‌ها به قائم‌مقام منتقل می‌شود؛ از جمله این تضمین‌ها، تعهد بیمه‌گر به جبران خسارت است (ایزائلو، ۱۳۸۷، ص ۴۲). بر اساس تبصره ۶ ماده ۱ از قانون اصلاح قانون بیمه اجباری، دارنده وسیله‌ی نقلیه اعم از این که مالک باشد یا نه، چنانچه در حادثه‌ای که راننده شخص دیگری است زیان ببیند، شخص ثالث محسوب می‌شود، هر چند که خود او عنوان بیمه‌گذار را داشته باشد. در حقوق فرانسه مالک، دارنده و راننده‌ی وسیله‌ی نقلیه‌ی مقصر نمی‌توانند به صندوق مراجعه کنند، اما زمانی که حادثه در نتیجه‌ی مسئولیت وسیله‌ی نقلیه‌ی دیگر به‌وجود آمده باشد این اشخاص می‌توانند به صندوق مراجعه کنند (Chabas Francois, 1985, p. 66).

دایم) یا دیه‌ی فوت شخص ثالث به سبب حوادث مشمول بیمه‌ی موضوع این قانون می‌داند. همچنین هزینه‌ی معالجه نیز چنانچه مشمول قانون دیگری نباشد، جزو تعهدات بیمه‌ی موضوع این قانون خواهد بود. از سوی دیگر این صندوق نسبت به خسارات مازاد بر دیه تعهدی ندارد.

در حقوق انگلستان، دفتر بیمه‌گران وسایل نقلیه‌ی موتوری نه تنها صدمات بدنی (اعم از جرح و فوت) را جبران می‌کند، بلکه نسبت به پرداخت خسارات مالی نیز متعهد است. البته تعهد این نهاد نسبت به پرداخت خسارات مالی سقف دارد و تنها تا میزان ۲۵۰ هزار پوند تعهد پرداخت وجود دارد (ماده ۱۴۵ قانون حمل و نقل جاده‌ای مصوب ۱۹۸۸). دفتر بیمه‌گران نسبت به خسارات کمتر از ۳۰۰ پوند و نیز خسارات معنوی تعهدی ندارد.

در حقوق فرانسه تمامی خسارات تحمیل شده به قربانی، به عنوان نتایج تصادف تلقی شده و زیان دیده می‌تواند آن‌ها را از صندوق مطالبه کند. این خسارات شامل هزینه‌های پزشکی، دارویی، بیمارستانی یا جراحی با تمام مخارج فرعی مانند هزینه‌ی آمبولانس یا بازپروری است. از سوی دیگر، زیان دیده قانوناً حق دریافت عدم‌النفع را دارد و می‌تواند خسارات معنوی ناشی از صدمات بدنی را مطالبه کند؛ حتی صدمه‌ی مربوط به نقص در زیبایی نیز توسط صندوق جبران می‌شود.^۱ با این همه، برخلاف خسارات بدنی که اصل جبران کامل خسارات بر آن حاکم است، پرداخت خسارات مالی منوط به تحقق دو شرط است: اولاً باید شخص مسئول شناخته شده باشد و دوم این که سقف جبران خسارت برای هر حادثه ۵۰۰۰۰۰ فرانک است.^۲ در حقوق فرانسه در خصوص خساراتی که قائم‌مقام زیان دیده می‌تواند مطالبه کند اختلاف نظر وجود دارد: برخی عقیده دارند قائم‌مقام تنها حق دریافت خساراتی را دارد که در نتیجه‌ی مستقیم تصادف به وجود آمده و زیان دیده نیز خود حق دریافت آن را داشته باشد. در مقام بیان دلیل این استدلال گفته شده که زیان دیده و قائم‌مقام حق دریافت خسارت را دارند و زمانی که قائم‌مقام بخواهد خسارات شخصی را مطالبه کند به نام خودش اقدام کرده است نه به عنوان قائم‌مقام.^۳ در مقابل، برخی عقیده دارند

^۱. Baron, Gabriel, Le fonds de garantie automobile, Revue trimestrielle de droit civil, Volume 72, 1974, p. 276.

^۲. Decret du 23 juin 1967, art 1 er.

^۳. Esmein, Le rôle et la condition juridique de Fonds de Garantie des accident automobile, 1954, 194.

قائم‌مقام می‌تواند خسارات شخصی را نیز مطالبه کند. این دسته چنین استدلال می‌کنند که قانون مصوب ۱۹۵۱ حق مراجعه به صندوق تضمین خسارات را به دو دسته از اشخاص اعطا کرده است: (۱) قربانیان (۲) قائم‌مقام. که لزوماً این دسته‌ی دوم انعکاسی ساده از دسته‌ی اول نیستند و در نتیجه قائم‌مقام می‌تواند خسارت شخصی وارد شده به خود را نیز مطالبه کند.^۱

به نظر می‌رسد در حقوق ایران با توجه به این که قانون‌گذار تنها از واژه‌ی زیان‌دیده استفاده کرده و تعهدات صندوق را به خسارات بدنی منحصر نموده است نظر اول با قانون بیمه‌ی اجباری مطابقت بیشتری دارد. پرسشی که ممکن است مطرح شود این است که تعهد صندوق در مورد پرداخت خسارت در جایی که زیان‌دیده زن باشد به چه میزان است؟ دو نظر در این‌جا ممکن است مطرح شود: نظر اول این است که استحقاق واقعی زیان‌دیده‌ی زن، همان است که در مواد ۳۰۰ و ۳۰۱ قانون مجازات اسلامی آمده است؛ یعنی در مورد دیه‌ی قتل، نصف دیه‌ی مرد و در مورد صدمات بدنی، اگر به یک‌سوم مرد رسید، نصف می‌گردد و صندوق نیز متعهد به جبران خسارت زیان‌دیده‌ای که حق مطالبه‌ای ندارد، نیست. حکم تبصره ۲ ماده ۴ در مورد تساوی در پرداخت دیه‌ی زن و مرد به این جهت است که اولاً حق بیمه‌ی مستقلی با بیمه‌ی حوادث اخذ می‌شود و مبتنی بر ضمان قرارداد است، در حالی که صندوق چنین مسئولیتی را در هیچ قراردادی بر عهده نگرفته و در عوض پرداخت مازاد حق قانونی زن، مبلغی دریافت ننموده است. بنابر این، بیشتر از تعهدات قانونی، نباید پرداخت کند. ثانیاً، در تبصره ۲ ماده ۴ به «بیمه‌گر» اشاره شده است و اگر این تبصره صندوق را نیز در نظر می‌داشت لازم بود، همانند مواد ۱۴ و ۱۶ صندوق را در کنار بیمه‌گر ذکر می‌نمود. ثالثاً، چون تساوی در پرداخت خسارت، امری خلاف اصل است، لذا قانون‌گذار، تنها برای بیمه‌گران به این مساله اشاره نموده است و نمی‌توان آن را توسعه داد. رابعاً، حکم تبصره ۱ ماده ۱۰ که بیان می‌دارد «میزان تعهدات صندوق برای جبران خسارت‌های بدنی، معادل مبلغ مقرر در ماده ۴ این قانون و تبصره ذیل آن خواهد بود»، «تنها از نظر سقف تعهدات صندوق» است و نظر به کیفیت پرداخت و وضعیت زن و مرد ندارد. همچنین عبارت «تبصره ذیل آن» که در تبصره ۱ ماده ۱۰ آمده است، تنها به پرداخت بیش از یک دیه به

^۱. Chronique Meurisse, op. cit., 58.

زیان دیده برمی‌گردد که در اولین تبصره‌ی ماده ۴ آمده، در حالی که حکم تساوی زن و مرد در تبصره ۲ این ماده ذکر شده است و اگر قانون‌گذار درصد بود تا هر دو تبصره‌ی ذیل ماده ۴ را مشمول تعهدات صندوق بداند، از عبارت «تبصره‌های ذیل آن» استفاده می‌نمود. مفهوم «تبصره ذیل آن» به صورت مفرد است و توسعه‌ی آن به تمام تبصره‌ها برخلاف ظاهر قانون است. در مقابل می‌توان از لزوم برابری جبران خسارت زیان‌دیدگان زن و مرد دفاع کرد و صندوق را ناگزیر از پرداخت دانست، زیرا هدف قانون، حمایت از زیان‌دیده و ترمیم وضعیت اوست. در این هدف، فرقی میان زن و مرد نیست و نمی‌توان تعهدات صندوق را بر اساس مسئولیت قانونی و میزان حقوق قابل مطالبه‌ی زیان‌دیده بررسی کرد. واقعیت آن است که عبارت «تبصره ذیل آن»، هر حکم قانونی را دربر دارد که ذیل ماده ۴ آمده است و جمع یا مفرد بودن عبارت تبصره ۲ می‌باشد زیرا این تبصره هم ذیل ماده ۴ است. بنابر این وجه ترجیحی بین تبصره ۱ و ۲ ماده ۴ نیست و هر دو مشمول عبارت قانون در تبصره ۱ ماده ۱۰ خواهند بود.

ج- نحوه جمع با سایر نظام‌های جبران خسارت

در قانون اصلاح بیمه‌ی اجباری فعلی و آیین‌نامه‌های مربوط به آن در خصوص ارتباط بین جبران خسارت از سوی نهادهای دیگر و صندوق تامین خسارات بدنی مطلبی نیامده است، اما بر اساس ماده ۱۲ آیین‌نامه صندوق تامین خسارات بدنی مصوب ۱۳۴۸/۴/۲۱ که به نظر می‌رسد بر اساس ماده ۲۹ از قانون مارالذکر، همچنان به اعتبار خود باقی است، در صورتی که زیان‌دیدگان از مراجع دیگری مانند تامین اجتماعی یا نهادهای ویژه‌ی جبران خسارت، غرامت دریافت نمایند، صندوق غرامتی پرداخت نخواهد کرد، و هیچ‌یک از بیمه‌گران و سازمان‌های بیمه‌ای و صندوق‌های ویژه‌ی جبران غرامت، حق مراجعه و تقاضای استرداد خسارت پرداخت شده به اشخاص ثالث را از صندوق تامین خسارت ندارند.

در قانون مجازات اسلامی، قانون‌گذار پرداخت دیه را در مواردی بر عهده‌ی بیت‌المال گذارده است. بر اساس ماده ۴۳۵ این قانون، در یک مصداق، یعنی فرار جانی در قتل شبه‌عمد بین صندوق تامین خسارات بدنی و بیت‌المال هم‌پوشانی به‌وجود می‌آید که در این خصوص قانون‌گذار تعیین تکلیف نکرده است و رویه‌ی قضایی هم در این باره موضع یکسانی اتخاذ نکرده است. برخی دادگاه‌ها نخست صندوق تامین خسارات بدنی را مکلف به پرداخت خسارت می‌دانند

و نسبت به مابقی، بیت‌المال را مسئول تلقی کرده‌اند، اما در مواردی هم دادگاه‌ها تعهد صندوق و بیمه را در عرض هم تلقی نموده‌اند.^۱ البته لازم به ذکر است که با توجه به قانون اصلاح بیمه اجباری، از آن جا که صندوق به طور کامل خسارت را پرداخت می‌کند، مورد اول به این صورت که اول صندوق خسارت را پرداخت کند و نسبت به مابقی، بیت‌المال مسئول باشد خودبه‌خود منتفی است، اما در مواردی دادگاه‌ها بیت‌المال را مسئول تلقی نموده‌اند.^۲

در حقوق فرانسه از آن جا که صندوق تامین خسارات بدنی نقش فرعی و تکمیل‌کننده دارد، در صورتی که زیان دیده تمام یا قسمتی از خسارات را از بیمه یا تامین اجتماعی دریافت کند، نسبت به آن میزان نمی‌تواند به صندوق مراجعه کند.^۳ در واقع، صندوق تامین خسارات بدنی زمانی دخالت می‌کند که شیوه‌ی جبران خسارت دیگر وجود نداشته باشد.

د- نحوه جمع با مسئولیت مدنی واردکننده‌ی زیان

بند ج ماده ۱۱ قانون اصلاح قانون بیمه‌ی اجباری، یکی از منابع مالی صندوق را مبالغی دانسته که صندوق پس از جبران خسارت زیان دیدگان می‌تواند از مسئولان حادثه وصول کند. به این ترتیب، صندوق پس از این که خسارت را پرداخت کرد می‌تواند به قائم‌مقامی از زیان دیده به مسئول حادثه مراجعه کند. البته در حقوق فرانسه در صورتی که مسئول حادثه شناخته شده باشد ولی تحت پوشش بیمه نباشد، صندوق تنها آن میزان از خسارات را جبران می‌کند که عامل زیان توانایی پرداخت آن را ندارد.

یکی از ویژگی‌های صندوق تضمین خسارات بدنی در حقوق فرانسه، خصوصیت فرعی و کامل‌کننده بودن آن است.^۴ بر اساس این ویژگی، اگر راننده‌ی مسئول، تمام یا قسمتی از خسارات را پرداخت کند، نسبت به آن قسمت زیان دیده نمی‌تواند به صندوق مراجعه کند،^۵ اما اگر

^۱ خدابخشی، عبدالله، بطلان رویه قضایی و رویه قضایی باطل، بررسی ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل اشخاص ثالث، فروردین ۱۳۸۴، شماره ۸۴، صص ۵۴-۵۳.

^۲ دادنامه شماره ۸۹۰۹۷۷۳۸۱۴۵۰۰۲۵۱ دادگاه کیفری استان چهارمحال و بختیاری.

^۳ Baron, op. cit., p. 255.

^۴ Decret 30 juin 1952, art 8.

^۵ Baron, op. cit., p. 255.

صندوق خسارات قربانی را پرداخت کند در حقوق او قائم‌مقام می‌شود و طلب‌کار شخص مسئول به شمار می‌آید.^۱ نکته‌ی آخر این که صندوق را با شخص مسئول نمی‌توان به صورت اشتراکی یا تضامنی محکوم کرد.^۲

در حقوق ایران چنانچه، بپذیریم که صندوق باید دیه زن را همانند زیان‌دیده مرد پرداخت کند، در هنگام مراجعه به مسئول حادثه، تنها می‌تواند به میزان دیه زن و مسئولیت قانونی، مبالغی را از این شخص وصول کند، زیرا مبانی که برای مازاد بر دیه در رابطه با بیمه‌گر و زیان‌دیده مطرح می‌شود، در رجوع به عامل حادثه و دریافت مبلغ مازاد از او وجود ندارد. نوعی تحمیل مازاد بر مسئولیت است که بدون تصریح قانون صحیح نخواهند بود. بنابراین در مواردی صندوق، آنچه را می‌پردازد، هرگز نمی‌تواند وصول کند.

گفتار سوم - نحوه پرداخت خسارات بدنی

الف - موارد پرداخت بدون نیاز به حکم دادگاه

به موجب ماده ۱۴ قانون اصلاح قانون بیمه‌ی اجباری، اشخاص ثالث زیان‌دیده حق دارند با ارائه‌ی مدارک لازم برای دریافت خسارت به طور مستقیم حسب مورد به شرکت بیمه‌ی مربوط یا صندوق تامین خسارات بدنی مراجعه نمایند. از سوی دیگر، به موجب ماده ۱۶ همین قانون، صندوق تامین خسارات بدنی مکلف است پس از دریافت گزارش کارشناس راهنمایی‌وراندگی و یا پلیس راه و در صورت لزوم گزارش سایر مقامات انتظامی و پزشکی قانونی بلافاصله حداقل ۵۰ درصد از دیه‌ی تقریبی را به اشخاص ثالث زیان‌دیده پرداخت کرده و مابقی آن را پس از معین شدن میزان قطعی دیه بپردازند.

در حقوق انگلستان در صورتی که موضوع مشمول موافقت‌نامه‌ی دوم باشد مراجعه به دادگاه لازم نیست، بلکه زیان‌دیده تنها کافی است تقاضای خود را بر روی فرم مخصوصی که توسط دفتر بیمه‌گران وسایل نقلیه‌ی موتوری تهیه شده پر کند و آن را به این دفتر تحویل دهد. پس از دریافت فرم توسط این نهاد، نسبت به تصادف و شرایط آن تحقیقات لازم به عمل می‌آید و در

^۱. Ibid., p. 276.

^۲. Decret du 26 mars 1959, art 8.

صورتی که تقاضا درست تلقی شود، مبلغ خسارت تعیین و پرداخت می‌شود. اما، چنان‌چه درخواست درست تشخیص داده نشود، رد می‌گردد. اگر ذینفع، معترض باشد، لازم است، اعتراض خود را به دفتر تحویل دهد و این نهاد نیز مختار است یا تصمیم‌گیر راه را در این زمینه که توسط یک داور گرفته می‌شود قبول کند یا این که خودش تحقیقات بیشتری راجع به موضوع انجام دهد. در صورت دوم، در خصوص تحقیقات صورت گرفته، گزارشی تنظیم می‌شود و به اطلاع متقاضی خواهد رسید. چنان‌چه زیان‌دیده گزارش را قبول نکند می‌تواند تقاضای ارجاع امر به داوری را بکند. این داور از هیات مشاوران حقوقی ملکه انتخاب می‌شود (مواد ۱۱-۷ و ۱۷ موافقت‌نامه). البته در مورد فرار راننده، این موافقت‌نامه راه‌حل دیگری را نیز برگزیده که در صورت پذیرش آن توسط متقاضی، دفتر مکلف به پرداخت خسارت است. این شیوه به «Acculated Procedure» معروف است.

در قانون حوادث رانندگی فرانسه مصوب ۱۹۸۵، شیوه‌ی مصالحه مطرح شده است. به موجب این قانون جبران خسارات بر اساس یک قرارداد به عمل می‌آید؛ به این معنا که پس از وقوع خسارت، صندوق تضمین خسارت، میزان و شیوه‌ی جبران را تعیین کرده و آن را به صورت یک پیشنهاد به زیان‌دیده ابلاغ می‌نماید. در صورتی که زیان‌دیده با این پیشنهاد موافقت کند به منزله‌ی قبول محسوب می‌شود و در نتیجه یک قرارداد بین دو طرف منعقد می‌گردد که بر مبنای آن صندوق مکلف به پرداخت خسارت خواهد بود.^۱

در حقوق ایران، تبصره ۱ ماده ۴ دستورالعمل اجرایی موضوع ماده ۱۴ قانون اصلاح بیمه‌ی اجباری در این خصوص مقرر می‌دارد: «بیمه‌گر یا صندوق حسب مورد موظف است حداکثر پانزده روز پس از دریافت مدارک لازم، خسارت متعلقه را پرداخت و در صورت وجود نقص در مدارک ارائه شده، مراتب را ظرف یک هفته به صورت کتبی به متقاضی اعلام نماید». ضمانت اجرای این ماده را هم ماده ۱۰ این دستورالعمل بیان کرده که بر اساس آن، زیان‌دیده علاوه بر پیگیری موضوع از طریق بیمه مرکزی، می‌تواند به مراجع قضایی مراجعه کرده و به طور مستقیم علیه صندوق و بیمه‌گر طرح دعوا کند.

^۱. کاتوزیان، جنیدی و غمامی، مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ سوم، ۱۳۸۶، ص ۲۱۰.

ایرادی که در این خصوص به قانون ایران وارد است این است که زیان دیده ممکن است به خیال پرداخت دیه مبادرت به تقدیم دادخواست ننماید، ولی پس از طی مراحل لازم، صندوق بدون صدور حکم خسارت نام برده را پرداخت نکند و او مجبور شود کاری را که باید از ابتدا انجام می‌داد، بعد از طی مراحل انجام دهد. وانگهی، ضمانت اجرای موثری نیز در خصوص عدم پرداخت دیه از ناحیه صندوق تامین خسارت بدنی بدون حکم دادگاه وجود ندارد که این امر ممکن است باعث تردید زیان دیده شود، زیرا از یک سو فرآیند دادرسی طولانی مدت است و از سوی دیگر زیان دیده ممکن است از مراجعه به صندوق بدون حکم دادگاه طرفی نبیند.

ب- موارد پرداخت بعد از صدور رای توسط دادگاه

همان طور که پیش تر گفته شد؛ در حقوق ایران چنانچه زیان دیده نتواند خسارت خود را مستقیماً از صندوق دریافت کند، می‌تواند به دادگاه مراجعه نماید، اعم از این که خسارت به علت فرار یا ناشناخته ماندن عامل تصادف پرداخت نشده باقی بماند یا این که وسیله نقلیه‌ی عامل حادثه فاقد بیمه‌نامه‌ی معتبر بوده باشد. اما در حقوق انگلستان در صورتی که موضوع مشمول موافقت‌نامه‌ی اول باشد (راننده‌ی مقصر وسیله‌ی نقلیه خود را بیمه نکرده باشد)، خواهان بایست علیه عامل زیان مبادرت به طرح دعوی جبران خسارت کند که در این صورت بر اساس موافقت‌نامه‌ی مذکور، لازم است شروع رسیدگی و دادرسی به اطلاع دفتر بیمه‌گران وسایل نقلیه‌ی موتوری برسد و این وظیفه بر عهده‌ی خواهان است که فرم تقاضا را پر کرده و ۱۴ روز قبل از شروع دادرسی به اطلاع این دفتر برساند. پس از اتمام رسیدگی چنانچه حکم به محکومیت راننده‌ی متخلف صادر شود و ظرف مدت ۷ روز پس از قطعیت، حکم به اجرا درنیامده باشد، این نهاد خسارت را پرداخت خواهد کرد (بند ۱ ماده ۵ موافقت‌نامه مصوب ۱۹۹۹). در حقوق فرانسه نیز، همان‌گونه که گفته شد، چنانچه زیان دیده نخواهد از طریق مصالحه خسارت خود را دریافت کند، می‌تواند به دادگاه مراجعه کند.^۱

^۱. همان.

نتیجه‌گیری

اهمیت خسارت بدنی و لزوم جبران آن، و مبانی فقهی مانند جلوگیری از به هدر رفتن خون مسلمان، عدالت توزیعی و انصاف جزو مهم‌ترین مبانی توجیهی تاسیس صندوق تامین خسارت‌های بدنی است. تاسیس این صندوق که جزو نمادهای بارز همبستگی اجتماعی برای جبران خسارت دارای عامل انسانی است، می‌تواند به عنوان الگویی برای تاسیس نظام‌های مشابه در خصوص سایر مصادیق خسارت بدنی مطرح باشد، تا به این ترتیب زمینه‌های تحقق اصل برابری بین زیان‌دیدگان حوادث بدنی فراهم شود.

در دیگر کشورها نیز نهادهایی مشابه صندوق تامین خسارت‌های بدنی وجود دارد؛ از جمله «صندوق تضمین خسارات» در حقوق فرانسه و «دفتر بیمه‌گران وسایل نقلیه‌ی موتوری زمینی» در حقوق انگلستان. مطالعه‌ی اجمالی دو نهاد اخیر نشان می‌دهد قلمرو خسارات تحت پوشش آن‌ها در مقایسه با صندوق تامین خسارت‌های بدنی، بیشتر است و جبران ضرر نیز سریع‌تر و ساده‌تر صورت می‌پذیرد. پیشنهاد می‌شود در حقوق ایران نیز، همانند حقوق فرانسه، به منظور سرعت بخشیدن به جبران خسارت زیان‌دیدگان از شیوه‌ی مصالحه استفاده شود. همچنین، هرچند در اصلاحات سال ۱۳۸۷ میزان تعهدات صندوق به نحو قابل توجهی افزایش یافته، اما همچنان امکان گسترش دامنه‌ی پوشش آن، از جمله پرداخت خسارات مالی تا سقف مشخص، هزینه‌های درمانی و خسارات افزون بر دیه وجود دارد.

پیش‌بینی امکان حضور صندوق تامین خسارات بدنی در دعاوی مربوط به حوادث رانندگی از سوی قانون‌گذار جهت حفظ حقوق صندوق و نظارت بر دعاوی امری مفید است، اما در مواردی که صندوق از سوی زیان‌دیده به عنوان خوانده، طرف دعوا قرار نگرفته باشد، امکان اعتراض و تجدیدنظرخواهی نسبت به رای از سوی صندوق ممکن نیست. پیشنهاد می‌شود قانون‌گذار امکان تجدیدنظرخواهی نسبت به رای از سوی صندوق در این موارد را تصریح نماید.

با توجه به هم‌پوشانی تعهدات صندوق با سایر نظام‌های جبران خسارت مانند برخی از موارد پرداخت دیه از بیت‌المال و بیمه‌های درمانی (اعم از پایه و مکمل)، لازم است نحوه‌ی جبران خسارت بدنی در فرض تداخل نظام‌های جبران خسارت و تکلیف یا عدم تکلیف صندوق به پرداخت خسارت روشن شود.

منابع

الف- منابع فارسی و عربی

۱. ارسطو، اخلاق، ترجمه و تدوین از رضا مشایخی، موسسه انتشارات نگاه، چاپ اول، ۱۳۹۰.
۲. امیری قائم‌مقامی، عبدالمجید، حقوق تعهدات، جلد اول، نشر دادگستر، چاپ اول، بهار ۱۳۷۸.
۳. بابائی، ایرج، حقوق بیمه، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت)، چاپ ششم، تابستان ۱۳۸۶.
۴. بادینی، حسن، اثر پیشرفت صنایع و علوم بر تحول مسئولیت مدنی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، با راهنمایی دکتر ناصر کاتوزیان، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، ۱۳۷۶.
۵. بادینی، حسن، فلسفه مسئولیت مدنی، شرکت سهامی انتشار، چاپ اول، ۱۳۸۴.
۶. بادینی، حسن، «هدف مسئولیت مدنی»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۶۶، زمستان ۱۳۸۳.
۷. بادینی، حسن، «نظام جبران خسارت بدنی در حقوق ایران، بررسی کاستی‌ها و ارائه گزینه‌های برای تحول، بر منہج عدل»، مجموعه مقالات اهدا شده به دکتر ناصر کاتوزیان، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول، ۱۳۸۸.
۸. بیابانیان، علیرضا (۱۳۸۴)، «۴۵ درصد ناوگان حمل‌ونقل کشور فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث است»، دنیای اقتصاد، تهران، سال سوم، شماره ۸۴۷.
۹. جعفری لنگرودی، محمدجعفر، ترمینولوژی حقوق، چاپ هشتم، گنج دانش، ۱۳۷۶.
۱۰. حسینی‌نژاد، حسینقلی، مسئولیت مدنی، مجمع علمی و فرهنگی مجد، چاپ اول، بهار ۱۳۷۷.
۱۱. خدابخشی، عبدالله، «بطلان رویه قضایی و رویه قضایی باطل، بررسی ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل اشخاص ثالث»، شماره ۸۴، فروردین ۱۳۸۴.
۱۲. خدابخشی، عبدالله، بیمه و حقوق مسئولیت مدنی، روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران، سال ۱۳۸۸.

۱۳. خدابخشی، عبدالله، «حضور بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارات بدنی در دعوی مسئولیت مدنی»، فصلنامه صنعت بیمه، سال بیست و چهارم، شماره ۳-۴.
۱۴. علی‌آبادی، ایرج، «صندوق تأمین خسارت‌های بدنی»، فصلنامه بیمه مرکزی، سال دوم، شماره ۴، ۱۳۶۶.
۱۵. کاتوزیان، ناصر، الزام‌های خارج از قرارداد، جلد اول، ضمان قهری، موسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران، چاپ چهارم، ۱۳۸۴.
۱۶. کاتوزیان، جنیدی، و غمامی، مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ سوم، ۱۳۸۶.
۱۷. کلینی، محمد بن یعقوب، الفروع من الکافی، جلد هفتم، دارالکتب الاسلامیه، ۱۳۶۷.
۱۸. گرجی، ابوالقاسم، دیات، دانشگاه تهران، ۱۳۸۰.
۱۹. محقق داماد، مصطفی، قواعد فقه (بخش جزائی)، تهران: مرکز نشر علوم اسلامی، چاپ سوم، ۱۳۸۱.
۲۰. محتشم دولتشاهی، طهماسب، مبانی علم اقتصاد، انتشارات خجسته، چاپ هفتم، زمستان ۱۳۷۳.
۲۱. مصطفوی، سیدکاظم، مئه فائده فقهیه، قم: موسسه النشر الاسلامی التابعه لجماعه المدرسین، ۱۴۱۷ ه.ق.
۲۲. وینست، نیکل «بیمه شخص ثالث رویکردی از دیدگاه فلسفه اخلاق»، ترجمه بابک لعل فام، پیام بیمه ایران، شماره ۶، تابستان ۱۳۸۴.
۲۳. ابن هشام، السیره النبویه، جلد پنجم، ترجمه سیدهاشم رسولی، تهران: انتشارات کتابچی، ۱۳۷۵ خورشیدی.
۲۴. الحر العاملی، وسایل الشیعه، جلد نهم، موسسه آل‌البیت لاحیاء التراث، ۱۹۹۳.
۲۵. النسائی، احمد بن سقین، سنن النسائی، بیروت: دارالفکر، ۱۹۳۰.
۲۶. الحلّی، ابن ادریس، السرائر، جلد سوم، موسسه النشر الاسلامی، بی‌تا.
۲۷. الطوسی، محمدحسن، المبسوط، جلد هفتم، المکتبه‌المرتضویه، بی‌تا.

ب- منابع انگلیسی و فرانسه

28. Baron, Gabriel, Le fonds de grantee automobile, Revue trimestrielle de droit civil, volume 72, 1974.
29. Birds, John and J. Hird, Norma, "Modern Insurance Law", London: Sweet and Maxwell, Fifth edition, 2001.
30. Chabas, Francois, Le droit des accidents de la circulation, Apres la reforme du 5 juillet 1985 (French edition), Librairies techniques, 1985.
31. Chronique Meurisse, Le fonds de garantie des accident automobile, G.P., 1954.
32. Coleman, J. and shopir, S., Jurisprudence, Oxford, 2002.
33. Englard, Izhank, The Philosophy of Tort Law, Dartmouth, 2003.
34. Esmein, Le role et la condition juridique de fonds de garantie des accident automobile, 1954.
35. Fletcher George P., "Fairness and utility in tort theory", in: law, Economics and Philosophy: A critical introduction with applications to the little field publishers, Inc. U.S.A, 1983, reprinted 1989.
36. Lambert-Faivre, Yvonne, "Droit du dommage corporel: systèmes d'indemnisation", 3 ème édition, editions Dalloz, 2009.
37. Le Tourneau, Philippe & Cadiet, Loic, "Droit de la responsabilite et des contrat", edition Dalloz, 2006/2007.
38. Markesinis, B.S. & Deakin, S.F., Tort Law, Fourth edition, Oxford, 2008.
39. Prosser, William L. & Keeton, Page, Prosser and Keeton on the Law of Torts, West Publishing Co., Fifth edition, 1981.
40. Ripper, George, Le regime democratique et le droit civile modern, deuxime edition, Libraitie generale de droit et de jurisprudence, Paris, 1948.
41. Tunc, André, "International Encyclopedia of Comparative Law", Volume XI, Torts, Chapter 14, Traffic Accident Compensation: Law and Proposals, 1971.
42. Lambert-Faivre, Le droit du dommage corporel, systems d'indemnisation, Dalloz 1996.
43. Williamas, Donald, Guide to Motor insurers' Bureau Claims, Londons: the Law Society, Ninth edition, 2003.