

مسئولیت صندوق تأمین خسارتهای بدنی نسبت به خسارتهای بدنی وارد بر راننده مسبب حادثه

حمید ابهری^۱

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۰۹/۱۸

محمد قربانی جویباری^۲

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۰۵/۰۹

چکیده

طبق ماده ۳ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵، دارنده وسیله نقلیه مکلف است برای پوشش خسارتهای بدنی وارد شده به راننده مسبب حادثه، حداقل به میزان دیه مرد مسلمان در ماه غیرحرام، بیمه حوادث اخذ کند تا در صورت ورود خسارت بدنی در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه، صدمات وارده به راننده جبران شود. علی‌رغم تکلیف قانون‌گذار، ممکن است دارنده وسیله نقلیه به علت امتناع از انعقاد یا تمدید قرارداد بیمه حوادث یا بطلان آن، فاقد بیمه‌نامه باشد یا آنکه با وجود اخذ بیمه حوادث، شرکت بیمه به عللی از جمله تعلیق و لغو پروانه یا توقف و ورشکستگی، توانایی پرداخت خسارت به زیان‌دیده (مقصر حادثه) را نداشته باشد. حال، چنانچه به دلایل فوق، این خسارتهای پرداخت نشود، آیا راننده مسبب حادثه اجازه مراجعه به صندوق تأمین خسارتهای بدنی را دارد؟ تشخیص امکان یا عدم امکان مراجعه به صندوق، همراه با مبانی و دلایلی است که در این مقاله به بررسی و تحلیل آن پرداخته و نتیجه آن است که در فرض تعلیق و لغو پروانه یا توقف و ورشکستگی بیمه‌گر مربوط، این حق برای راننده مسبب حادثه برای مطالبه خسارات بدنی از صندوق وجود دارد. **واژگان کلیدی:** صندوق تأمین خسارتهای بدنی، بیمه‌گر، راننده مسبب حادثه، حوادث رانندگی، خسارات بدنی.

۱. استاد گروه حقوق خصوصی، دانشگاه مازندران، hamid.abhary@gmail.com

۲. دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، دانشگاه مازندران (نویسنده مسئول)، m_ghorbani.j@yahoo.com

۱. مقدمه

کثرت وقوع حوادث رانندگی در کشور و ورود خسارات متعدد جانی و مالی به قربانیان این حوادث، موجب شد که برای حمایت از «اشخاص ثالث زیان‌دیده»، نهاد مستقلی، تحت عنوان صندوق تأمین خسارتهای بدنی در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷^۱ پیش‌بینی و تأسیس شود که در قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۸۷، این نهاد باقی ماند. در حال حاضر، ماده ۲۱ قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵^۲ مقرر می‌دارد: «به منظور حمایت از زیان‌دیدگان حوادث ناشی از وسایل نقلیه، خسارتهای بدنی وارد به اشخاص ثالث... توسط صندوق مستقلی به نام «صندوق تأمین خسارتهای بدنی» جبران شود».

یکی از تحولات ایجاد شده در قانون جدید، اجباری شدن اخذ بیمه حوادث برای راننده مسبب حادثه است. به موجب ماده ۳ این قانون، دارنده وسیله نقلیه مکلف به اخذ بیمه حوادث برای راننده مسبب حادثه برای پوشش خسارات بدنی شده است. با این وجود، یکی از ابهامات مطرح شده آن است که چنانچه وسیله نقلیه فاقد بیمه‌نامه باشد^۳ یا آنکه علی‌رغم انعقاد قرارداد بیمه حوادث، بیمه‌گر قادر به ایفای تعهدات قراردادی خود نباشد، آیا صندوق تأمین خسارات بدنی مسئولیتی در برابر راننده مسبب حادثه دارد یا آنکه مسئولیت صندوق، صرفاً ناظر به اشخاص ثالث زیان‌دیده است؟ بر فرض پذیرش مسئولیت، گستره آن تا چه حدی است و حقوق صندوق برای بازیافت این خسارات به چه ترتیب است؟ برای پاسخ به این سؤالات، ابتدا مفاهیم مربوط بررسی، سپس ادله و مبانی امکان یا نبود امکان مراجعه به صندوق مطرح و در انتها نیز نتیجه‌گیری از بحث به عمل می‌آید.

۱. قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷

۲. در ادامه مقاله، به اختصار قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ نامیده می‌شود.

۳. منظور از فقدان بیمه‌نامه در این مقاله، امتناع از انعقاد یا تمدید قرارداد بیمه حوادث یا بطلان آن است.

۲. مفاهیم

۲-۱. بیمه حوادث راننده مسبب حادثه

به موجب بند ۷ ماده ۲ آیین‌نامه شماره ۸۴ شورای عالی بیمه مصوب ۱۳۹۲/۳/۲۲ «حادثه، هر واقعه ناگهانی ناشی از عامل خارجی است که بدون قصد و اراده بیمه‌شده در مدت بیمه رخ دهد و منجر به جرح، نقص عضو، ازکارافتادگی و یا فوت بیمه‌شده شود». بر همین اساس، در تعریف بیمه حوادث بیان شده است: «عقدی است که به موجب آن ریسکهای فوت، نقص عضو و ازکارافتادگی ناشی از حادثه تأمین شود» (منوچهری، ۱۳۹۵).

گسترش صنعت خودرو و افزایش روزافزون سوانح و حوادث رانندگی، مقنن را مجاب کرده تا برای حمایت اقتصادی از افراد در مقابل خسارتهای ناشی از وسایل نقلیه و تأمین بخشی از خسارتهای آنها، نگاه ویژه‌ای به این بخش داشته باشد و در قوانین آیین‌نامه‌های مربوطه، مفاهیم، اصول و اوصاف حاکم بر این حوزه را مشخص کند (ماده ۱ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ یا ماده ۱ آیین‌نامه اجرایی ماده ۳ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ مصوب ۱۳۹۶/۴/۲۸ هیئت وزیران). بنابراین، بیمه حوادث راننده مسبب حادثه، عقدی است اجباری که بیمه‌گر متعهد می‌شود در صورت بروز هرگونه سانحه ناشی از وسایل نقلیه موتوری و محمولات آنها، مبلغ معینی (حداقل به میزان دیه مرد مسلمان در ماه غیرحرام) به راننده مسبب حادثه پرداخت کند. بدین ترتیب، صرف وقوع حادثه، بیمه‌گر را مکلف به پرداخت خسارات می‌کند و تقصیر راننده تأثیری در مسئولیت شرکت بیمه ندارد.

نکته قابل توجه آنکه تعریف فوق با قاعده کلی مندرج در ماده ۱۴ قانون بیمه که بیمه‌گر را مسئول جبران خسارتهای ناشی از تقصیر بیمه‌گذار یا نمایندگان او ندانسته تعارض دارد. زیرا، از طرفی بر اساس عموماًت قانون بیمه، در صورت بروز تقصیر، بیمه‌گذار حقی برای مطالبه خسارت ندارد. در حالی که موضوع ماده ۳ قانون بیمه

اجباری ۱۳۹۵^۱، حق دریافت خسارتهای بدنی توسط بیمه‌گذار است. در این زمینه باید گفت اولاً، خاص موخر منحصص عام مقدم است. پس حکم عام مقرر در ماده ۱۴، منصرف از حوادث ناشی از وسایل نقلیه است. ثانیاً، منظور از تقصیر، خطایی است که قابل پیش‌بینی بوده و بیمه‌گذار، عرفاً و عادتاً می‌توانسته از انجام‌دادن یا ندادن آن ممانعت به عمل آورد (منوچهری، ۱۳۹۵). به نظر می‌رسد مراد از این تفسیر، همان مفهوم تقصیر سنگین یا در حکم عمد است که دکترین در کتب مسئولیت مدنی نیز به کار برده‌اند (کاتوزیان، ۱۳۹۰)، زیرا قابل پیش‌بینی بودن از شرایط ضرر موجب مسئولیت است (کاتوزیان، ۱۳۹۰؛ باریکلو، ۱۳۹۲) و وصف فعل یا ترک فعل به حساب نمی‌آید. با این حال، از آنجایی که «تقصیر» در حقوق بیمه‌ای، بار معنایی خاص خود را دارد، حقوق‌دانان آن را منصرف به تقصیر عمدی دانسته (خدابخشی، ۱۳۹۵) و همان‌گونه که در دادنامه شماره ۹۲۰۹۹۷۰۹۰۷۸۰۰۵۵۸_۹۲۰۹۹۷/۱۸/۱۳۹۲ شعبه ۱۸ دیوان عالی کشور اشاره شده است: «تقصیر در ماده ۱۴ قانون بیمه به معنای تقصیرات عمد است نه تقصیرات غیرعمدی؛ زیرا بیمه‌گر تقصیرات غیرعمدی افراد را که منجر به ورود خسارت می‌شود، بیمه می‌کند. بنابراین در همه تصادفات با وجود تقصیر راننده، به اتومبیل بیمه‌شده خسارت تعلق می‌گیرد» (مجموعه آرای قضایی شعب دیوان عالی کشور، ۱۳۹۲).

۲-۲. صندوق تأمین خسارتهای بدنی

در کنار وجود بیمه مسئولیت و تأمین اجتماعی که سبب شده مسئولیت مدنی به‌عنوان سازوکاری برای توزیع ضرر مورد استفاده گیرد (بادینی، ۱۳۹۲)، طرحهای تکمیلی بیمه نیز پیش‌بینی شده است که صندوق تأمین خسارات بدنی جزو این

۱. «دارنده وسیله نقلیه مکلف است برای پوشش خسارتهای بدنی واردشده به راننده مسبب حادثه، حداقل به میزان دیه مرد مسلمان در ماه غیرحرام، بیمه حوادث اخذ کند؛ مبنای محاسبه میزان خسارت قابل پرداخت به راننده مسبب حادثه، معادل دیه فوت یا دیه و یا ارزش جرح در فرض ورود خسارت بدنی به مرد مسلمان در ماه غیرحرام و هزینه معالجه آن است.»

دسته قرار می‌گیرد. در تعریف صندوق جبران خسارتهای بدنی بیان شده است: «صندوقی برای پرداخت مبالغی از سوی دولت یا شخص ثالث غیرمرتبط به عامل زیان و خاطی، به زیان‌دیدگان جرایم است» (Van Ness and Strong, 1997).

صندوق، جزو مهم‌ترین طرحهای تکمیلی مسئولیت مدنی در حوادث ناشی از وسایل نقلیه به شمار می‌رود که از سال ۱۳۴۷ در قوانین ایران پیش‌بینی شده است^۱ و در نظام حقوقی فعلی ایران، به موجب قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ و تبصره یک ماده ۵۵۱ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ و ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹، گستره تعهدات صندوق به‌عنوان یک نهاد عمومی غیردولتی مستقل برای پرداخت خسارتهای بدنی و دیه ناشی از جنایات مشخص شده است.

از میان تعهدات صندوق، موضوعی که در این مقاله مورد بررسی قرار گرفته است شمول یا عدم شمول تعهدات صندوق نسبت به خسارتهای بدنی راننده مسبب حادثه است؛ یعنی، در فرضی که دارنده وسیله نقلیه، علی‌رغم حکم تکلیفی مقرر در ماده ۳ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، فاقد بیمه حوادث باشد یا آنکه بیمه‌گر قادر به ایفای وظایف قانونی و قراردادی خود نباشد و حسب نظریه افسر کارشناس تصادفات، بی‌احتیاطی یا بی‌مبالاتی راننده خودروی مزبور علت تامه تصادف اعلام شود، آیا صندوق تکلیفی به جبران خسارت بدنی وارد بر راننده دارد؟ پاسخ به این پرسش نیازمند تحلیل بیشتری است که در ادامه به آن می‌پردازیم.

۱. ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷ «برای جبران زیانهای بدنی وارد به اشخاص ثالث که به علت بیمه‌نبودن وسیله نقلیه، بطلان قرارداد بیمه - تعلیق قرارداد بیمه - تعلیق تأمین بیمه‌گر - فرارکردن و یا شناخته‌نشدن مسئول حادثه و یا ورشکستگی بیمه‌گر قابل پرداخت نباشد یا به طور کلی برای جبران خسارتهای خارج از شرایط بیمه‌نامه (به استثنای موارد مصرح در ماده ۴) صندوق مستقلی به نام «صندوق تأمین خسارتهای بدنی» تأسیس می‌شود که به‌وسیله شرکت سهامی بیمه ایران اداره خواهد شد.»

۳. ادله و مبانی

امکان یا عدم امکان مراجعه راننده مسبب حادثه به صندوق تأمین خسارتهای بدنی همراه با مبانی و ادله‌ای است که بررسی آنها، نتیجه‌گیری صحیح و مقبول از موضوع را آسان می‌کند. به همین منظور، ابتدا دلایل عدم امکان مراجعه مطرح و در بند دوم نیز مبانی امکان مراجعه بیان می‌شود.

۳-۱. دلایل عدم امکان مراجعه به صندوق

قائلین بر عدم امکان مراجعه راننده مقصر حادثه به صندوق، دلایل زیر را برای تأیید نظر خود ذکر کرده‌اند:

۳-۱-۱. قاعده اقدام

اقدام در لغت به معنای به کاری دست‌زدن، شجاعت و ترس نداشتن (طریحی، ۱۴۱۶ ه.ق.) و در اصطلاح یعنی، هر کس آگاهانه به زیان خود اقدامی کند، کسی به نفع او ضمان قهری یا مسئولیتی ندارد (بجنوردی، ۱۴۰۱ ه.ق. و محقق داماد، ۱۴۰۶ ه.ق. و جعفری لنگرودی، ۱۳۸۸). با تمسک به این قاعده، از دو بعد می‌توان بر عدم مسئولیت صندوق استدلال کرد:

۱. به موجب ماده ۳ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، دارنده وسیله نقلیه مکلف به اخذ بیمه حوادث برای پوشش خسارات وارد شده به راننده مسبب حادثه است. دارنده‌ای (در فرضی که خود، راننده وسیله نقلیه است) که از اجرای این تکلیف سربازمی‌زند تا چه بسا حق بیمه اضافی پرداخت نکند، با اقدام علیه خود از حمایت‌های قانونی نیز برخوردار نمی‌شود و طرح‌های تکمیلی بیمه‌های اجتماعی شامل او نخواهد شد.^۱

۱. لازم به ذکر است به موجب ماده ۳ آیین‌نامه اجرایی ماده ۳ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ «بیمه‌گر موظف است در ازای دریافت حق بیمه مربوط، هم‌زمان با صدور بیمه‌نامه شخص ثالث، بیمه‌نامه حوادث راننده را با رعایت این آیین‌نامه صادر کند.» با توجه به تکلیف قانون‌گذار، عملاً زمانی که وسیله نقلیه فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث است، بیمه حوادث راننده مسبب حادثه اخذ نمی‌شود.

۲. در مواردی زیان دیده حق مطالبه خسارت دارد که قانون تجویز کرده باشد. زیان دیده‌ای که خطای او علت منحصر حادثه است، نمی‌تواند جبران خسارت خود را از صندوق مطالبه کند. زیرا، هیچ‌کس نمی‌تواند خسارات خودخواسته را مطالبه کند و قاعده عمومی آن است که نمی‌توان جبران خسارت وارده بر مسبب حادثه را مطالبه کرد (کاتوزیان، ۱۳۸۶).

به معنای دیگر، صندوق جانشین مسئول است (ماده ۲۵ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵) و مسئولیت تبعی و ثانویه دارد؛ یعنی، در مواردی حق مراجعه به صندوق وجود دارد که مسببی وجود داشته تا پس از پرداخت خسارات، صندوق به قائم مقامی از زیان دیده، به مسئول اصلی مراجعه کند. لذا در مواردی که زیان دیده، مقصر حادثه است مبنای مراجعه به صندوق منتفی می‌شود (Abkhiz et al., 2016). به بیان ساده‌تر، مسئول واقعی و نهایی، همان شخصی است که حادثه منسوب به اوست و صندوق هرگز جایگزین مسئول حادثه نمی‌شود و عبارت ماده ۲۱ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ که مقرر داشته «خسارتهای بدنی وارد به اشخاص ثالث که... قابل پرداخت نباشد»، دلالت بر همین اثر دارد (خدابخشی، ۱۳۹۶). رویه قضایی نیز چنین تفسیری را پذیرفته است. برای نمونه، در پرونده کلاسه ۹۶۱۲۳۱ شعبه دوم دادگاه عمومی لشت نشای استان گیلان، دعوی شاکی، با این استدلال که مسئولیت صندوق ثانویه و فرع بر تحقق مسئولیت مقصر حادثه است، - وفق نظریه بدوی و سه نفره کارشناسان رسمی دادگستری خود شاکی مقصر حادثه بوده است - منجر به حکم برائت شده است. همچنین در پرونده کلاسه‌های ۸۷۲...۹۴۰ شعبه هفتم دادگاه تجدیدنظر استان سمنان و ۹۴۱۱۱۱ شعبه بیست و چهارم دادگاه تجدیدنظر استان مازندران، ذکر شده است که مسئولیت صندوق فرع بر ارتکاب تقصیر از ناحیه وسیله نقلیه طرف مقابل است و صندوق در برابر راننده مسبب حادثه مسئولیتی ندارد.

۳-۱-۲. عدم اطلاق ثالث به راننده مسبب حادثه

طبق ماده ۲۱ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ «به منظور حمایت از زیان‌دیدگان حوادث ناشی از وسایل نقلیه، خسارتهای بدنی وارد به اشخاص ثالث توسط صندوق مستقلی به نام «صندوق تأمین خسارتهای بدنی» جبران می‌شود». بر این اساس، زیان‌دیده‌ای از حمایت‌های قانونی برخوردار است که شخص «ثالث» باشد و در بند «ت» ماده ۱ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ آمده است: شخص ثالث «هر شخصی است که به سبب حوادث موضوع این قانون دچار خسارت بدنی و یا مالی شود به استثنای راننده مسبب حادثه^۱ و زیان‌دیده «هر شخصی (است) که به سبب حوادث موضوع قانون دچار خسارت بدنی و یا مالی شود به استثنای راننده مسبب حادثه». (بند ب ماده ۱ آیین‌نامه اجرایی ماده ۳۰ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۶/۵/۸ هیئت وزیران)

از مجموع قوانین و مقررات برداشت می‌شود که تعهدات صندوق تأمین خسارتهای بدنی صرفاً ناظر به اشخاص ثالث زیان‌دیده بوده و هیچ مقرره‌ای مبنی بر پوشش خسارات بدنی راننده مسبب حادثه توسط صندوق پیش‌بینی نشده است. علاوه بر آن، جبران دولتی خسارت معمولاً نسبت به بزه‌دیدگان بدون تقصیر به عمل می‌آید، زیرا که تحمیل هزینه‌های جبران خسارت در مورد بزه‌دیدگانی که خود، بستر و زمینه‌های بزه‌دیدگی خویش را فراهم ساخته‌اند چندان معقول و منطقی به نظر نمی‌رسد (CICB, 1991). چنانکه وفق تبصره یک ماده ۲۴ قانون مجازات جرایم نیروهای مسلح مصوب ۱۳۷۱ و تبصره یک ماده ۴۱ قانون مجازات جرایم

۱. راننده مسبب حادثه: «فردی (است) که بر اثر وقوع هر یک از حوادث موضوع این آیین‌نامه دچار خسارت بدنی شده و شخص ثالث محسوب نشود». (بند ت ماده ۱ آیین‌نامه اجرایی ماده ۳ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۶/۴/۲۸ مصوب هیئت وزیران)

نیروهای مسلح مصوب ۱۳۸۲^۱، مقصر نبودن بزه‌دیده از شرایط جبران خسارت دولتی نام برده است که وحدت ملاک مواد فوق، در خصوص صندوق نیز قابل تسری است.

۳-۲. مبانی امکان مراجعه به صندوق

قائلین بر امکان مراجعه راننده مقصر حادثه به صندوق، مبانی و دلایل زیر را برای تأیید نظر خود ذکر کرده‌اند:

۳-۲-۱. مبانی حقوقی

اسلام یک آیین جامع است که در عین توجه به اصالت‌های فردی و ارزش‌های انسانی، به جنبه‌های اجتماعی او دقت نظر داشته و در آیات قرآن و احادیث به مسایل مربوط به تأمین نیازهای اجتماعی توجه کرده است (محمودی و بهادری، ۱۳۶۵). مبتنی بر همین آموزه‌ها، اصل ۲۹ قانون اساسی مقرر داشته است: «برخورداری از تأمین اجتماعی^۲ از نظر بازنشستگی.... حوادث و سوانح، نیاز به خدمات بهداشتی و درمانی و مراقبت‌های پزشکی به صورت بیمه و غیره، حقی است همگانی...».

مهم‌ترین چالش نظری جبران خسارت دولتی، بررسی مبانی این جبران است. چرا دولت باید در پی ساماندهی جبران خسارتی باشد که در ایجاد آن به ظاهر نقشی نداشته است. نظریه‌های مختلف در این باره مطرح شده است (حاجی ده‌آبادی، ۱۳۹۰؛ فرجیها و بازیار، ۱۳۹۰) که یکی از این نظریه‌ها، نظریه رفاه اجتماعی است.

رفاه اجتماعی، به مجموعه سازمان‌یافته‌ای از قوانین، مقررات، برنامه‌ها و سیاستها گفته می‌شود که در قالب مؤسسه‌های رفاهی و نهادهای اجتماعی، پاسخگوی نیازهای مادی و معنوی باشد (همان). برای عملی‌ساختن این مسئولیت، قانون‌گذار سازمانها و

۱. «چنانچه تیراندازی مطابق مقررات صورت گرفته باشد مرتکب از مجازات و پرداخت دیه و خسارت معاف خواهد بود و اگر مقتول یا مجروح مقصر نبوده و بی‌گناه باشد دیه از بیت‌المال پرداخت خواهد شد.»
۲. تأمین اجتماعی: مجموعه‌ای از قوانین و مقررات که به نحو سازمان‌یافته شکل‌دهنده همبستگی اجتماعی میان افرادی است که با مخاطرات ناشی از فقدان درآمد یا هزینه‌های خاص مواجهه هستند (پیترز، ۱۳۸۸؛ استوار سنگری، ۱۳۸۴)

نهادهای حمایتی خاصی پیش‌بینی کرده^۱ که یکی از آنها طبق قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، صندوق تأمین خسارتهای بدنی است. در واقع، با پیشرفت صنعت و تکنولوژی یکی از مسایلی که همواره نظامهای حقوقی را به خود مشغول کرده، حوادث رانندگی و جبران خسارتهای ناشی از آن است. به همین جهت، نظام سستی مسئولیت مدنی در زمینه جبران خسارات بدنی کنار گذاشته شده و در کنار مسئولیت بیمه‌ای، طرحهای تکمیلی برای جبران این خسارات پیش‌بینی شده است (Abkhiz et al., 2016) که در آخرین اصلاحات صورت‌گرفته در حقوق ایران، بر اساس قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، صندوق تأمین خسارتهای بدنی این وظیفه را بر عهده دارد.

نهادهای تکمیلی مسئولیت مدنی، با کنارگذاشتن محدودیتهای نظام مسئولیت مدنی در جبران خسارات، با پوشش گسترده خود، گام بلندی را در راستای برقراری اصل جبران کامل خسارت برداشته‌اند (بادینی و اسلامی فارسانی، ۱۳۹۳) تا تعادل از بین‌رفته به‌وسیله زیان، مجدداً برقرار گشته و زیان‌دیده در وضعیت قبل از زیان قرار گیرد.

پاسخگویی به این نیازها و مطالبات زیان‌دیدگان، حقوق‌دانان را بر آن داشته با طرح نظریه عدالت توزیعی^۲ مبنایی را برای جبران خسارت‌وارده بر همه زیان‌دیدگان تبیین کرده باشند (حسین‌زاده و دوزدوزانی، ۱۳۹۲). در عدالت توزیعی، که در شریعت اسلام نیز بدان توجه شده،^۳ هدف آن است ضرری که از بابت ورود خسارت به زیان‌دیده وارد می‌شود، بین اعضای جامعه پخش شود تا ضمن جبران خسارت (Englard, 2003)، آثار نامطلوب جبران آن به دلیل نزولی بودن مطلوبیت نهایی پول، کمتر مشاهده شود (محتشم دولتشاهی، ۱۳۷۳). در این روش، زیانهای ناشی از

۱. مثل کمیته امداد امام خمینی (ره) یا بنیاد شهید «استوار سنگری، همان.

۲. امروزه نباید چندان بر اصل شخصی‌بودن مسئولیت تکیه کرد. در عصر کنونی، یکی از اهداف مسئولیت مدنی تحمیل مسئولیت بر شخصی است که به نحو بهتری جبران خسارت را تضمین کند. به عبارت دیگر، اگر مسئولیت مدنی ناشی از عمل غیر بتواند از استثنا به اصل تبدیل شود، طرح جمعی‌سازی مسئولیت مدنی نیز به شیوه‌ای علمی نباید امر عجیبی جلوه کند (یزدانیان، ۱۳۹۳).

۳. پیامبر (ص) فرمود: کلکم راع و کلکم مسئول عن رعیتة (ابن منظور، ۱۴۱۴ ه.ق).

حوادث به‌عنوان جزئی از زندگی مشترک اجتماعی تلقی شده که باید به طور جمعی با آن برخورد شود (Coleman and Shoir, 2002).

بر اساس این نظریه، همهٔ دارندگان خودرو به هیئت اجتماعی مسئول کلیهٔ خسارات ناشی از حوادث شناخته می‌شوند و بیمهٔ اجباری، ابزاری برای سرشکن کردن زیانهاست. درواقع، آنچه که بیمه می‌شود خسارت ناشی از حوادث خودرو است، نه مسئولیت مدنی و همهٔ دارندگان خودرو به‌عنوان یک مجموعه، حوادث زیان‌بار خودروها را بیمه می‌کنند، اعم از اینکه در آن حادثه کسی مسئول باشد یا نباشد. ولی در مواردی که دارندگان خودرو به تکلیف قانونی عمل نکنند، نهادی قانونی، زیان‌دیدگانی را که در اثر این بی‌رعایتی‌ها بی‌پناه مانده‌اند، پشتیبانی می‌کند؛ که در حقوق ایران، وظیفهٔ این نهاد، بر عهدهٔ صندوق تأمین خسارتهای بدنی قرار گرفته است. بنابراین، می‌توان مجموع زیربناها و ابزارهایی را که با همگرایی موجب اجرایی‌شدن این اندیشه می‌شوند «سامانهٔ مسئولیت مدنی جمعی» نامید که قرارداد، صرفاً وسیله‌ای برای شرکتهای بیمه‌گر و دارندگان خودرو برای ایفای نقش خود، به‌عنوان بازیگران این سامانه است (صفایی و اورک بختیاری، ۱۳۹۳).

پذیرش سامانهٔ مسئولیت جمعی در حادثهٔ رانندگی، موجب می‌شود زیان‌دیده از مزایای جبران خسارتهای بدنی بهره‌مند شود. زیرا در این سامانه، مسئولیت بیمه‌گر یا صندوق، فرع بر وجود مسئولیت مدنی نبوده، بلکه مستقیماً به‌واسطهٔ ایراد خسارت بدنی، شرکت بیمه‌گر یا صندوق، مکلف به جبران این خسارت می‌شوند که این مبنا توسط قانون‌گذار ما نیز پذیرفته شده است. برای مثال، در تبصرهٔ یک مادهٔ ۲۵ قانون بیمهٔ اجباری ۱۳۹۵، بند «الف» تبصرهٔ ۱۱ قانون بودجهٔ ۱۳۹۶ و ذیل مادهٔ ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹، بدون آنکه مسئولیت مدنی وجود داشته باشد، صندوق مکلف به جبران خسارات شده است.

با این تفصیل، پذیرش مسئولیت صندوق در پرداخت خسارات بدنی رانندهٔ مسبب حادثه منطقی به نظر می‌رسد. زیرا که اولاً، لاقلاً در برخی موارد، مسئولیت صندوق

جنبه تبعی و ثانویه نداشته و مستقیماً از حکم قانون ایجاد می‌شود. ثانیاً، صندوق که بر اساس نظریه سامانه مسئولیت مدنی جمعی در برابر اشخاص ثالث زیان‌دیده که به واسطه فقدان بیمه‌نامه شخص ثالث، جبران خسارات می‌کند، در مقابل راننده مسبب حادثه نیز علی‌رغم عدم رعایت وظیفه قانونی در اخذ بیمه‌نامه حوادث، می‌تواند مسئولیت داشته باشد.

۳-۲-۲. مبانی فقهی

اسلام برای حفظ حیات انسان اهمیت فراوانی قائل است، تا جایی که کشتن یک انسان محقون‌الدم را به مثابه کشتن تمام افراد روی زمین و هم‌ردیف با نابودی نسل بشر دانسته است.^۱ در اسلام، جان همه انسانها به استثنا فرقه‌های مهدورالدم محترم است (عاملی، ۱۴۱۰ ه.ق؛ نجفی، ۱۴۰۴ ه.ق.) و حتی‌الامکان نباید خونی ریخته شود و اگر ناگزیر چنین عملی انجام شود، باید به نحو مقتضی جبران شود (خوانساری، ۱۴۰۵ ه.ق.). در روایات متعدد از اهل بیت «ع» پیرامون شخصی که معلوم نبوده توسط چه کسی کشته شده نقل شده است که خون مسلمان تحت هیچ شرایطی نباید هدر رود^۲ که در برخی از روایات علت مسئولیت بیت‌المال جلوگیری از تضييع حق زیان‌دیده دانسته شده است (کلینی، ۱۴۰۷ ه.ق.). با توجه به تعلیل ذکرشده، اطلاق روایات، دلالت بر هدرنرفتن خون مسلمان دارد، خواه این خون مربوط به نفس باشد یا مربوط به عضو (لطفی، ۱۳۹۰).

با توجه به مبانی فوق، فرضی را در نظر بگیریم که دارنده، مبادرت به اخذ بیمه حوادث کرده است، لیکن به دلیل تعلیق، لغو فعالیت شرکت بیمه، صدور حکم توقف یا ورشکستگی آن، خسارتهای بدنی وارد به راننده مسبب حادثه قابل پرداخت نباشد، آیا شایسته است به صدر ماده ۲۱ قانون بیمه اجباری اکتفا کرد و معتقد بود که

۱. سوره مائده، آیه ۳۲

۲. (لا یبطل دم امری مسلم) (کلینی، ۱۴۰۷ ه.ق.، و حر عاملی، ۱۴۰۹ ه.ق.)

مسئولیت صندوق صرفاً در برابر اشخاص ثالث زیان‌دیده است و در موارد فوق مسئولیتی ندارد؟

این نتیجه‌گیری، خلاف مبانی استنباط‌شده از روایات اشاره‌شده است و باید به فکر چاره دیگری بود. به نظر می‌رسد لااقل به منظور حمایت از دارندگان با حسن‌نیتی که به تکلیف قانونی عمل کرده و بیمه حوادث اخذ کرده‌اند لیکن شرکتهای بیمه قادر به ایفای تعهدات قراردادی خود نیستند، شمول تعهدات صندوق را نسبت به خسارات بدنی راننده مسبب حادثه افزایش داد تا بدین وسیله ضرر وارده بدون جبران باقی نماند، با این قید که پس از جبران، صندوق به قائم‌مقامی زیان‌دیدگان به بیمه‌گر و مدیران آن مراجعه کند.

۳-۲-۳. مبناي قانونی

علاوه بر مبانی فقهی و حقوقی ذکرشده، در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، موادی وضع شده است که دیدگاه اخیر را تقویت می‌کند. برای نمونه، ماده ۳۵ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ مقرر می‌دارد: «هزینه‌های معالجه اشخاص ثالث زیان‌دیده و راننده مسبب حادثه در صورتی که مشمول قانون دیگری نباشد، با لحاظ ماده ۳۰ قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت حسب مورد برعهده بیمه‌گر مربوط یا صندوق است.» فروض مختلفی از این ماده قابل برداشت است: ۱. حادثه رانندگی رخ داده و شخص ثالث متحمل هزینه‌های معالجه شده^۱ اما وسیله نقلیه مسبب حادثه فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث است؛ ۲. حادثه رانندگی رخ داده و شخص ثالث متحمل هزینه‌های معالجه شده و وسیله نقلیه مسبب حادثه دارای بیمه‌نامه شخص ثالث است؛ ۳. حادثه رانندگی رخ داده و راننده مسبب حادثه متحمل هزینه‌های معالجه شده و وسیله نقلیه مسبب حادثه دارای بیمه‌نامه حوادث است؛ ۴. حادثه رانندگی رخ داده و راننده مسبب حادثه متحمل هزینه‌های معالجه شده اما وسیله نقلیه فاقد بیمه‌نامه حوادث است.

۱. طبق بند الف ماده یک، هزینه معالجه جزو خسارات بدنی محسوب می‌شود.

بر خلاف ۳ فرض نخست، پاسخ به حالت اخیر محل تأمل است. از طرفی می‌توان گفت صندوق مسئولیتی در جبران خسارات بدنی وارد بر مسبب حادثه ندارد و ماده ۳۵ منصرف از این حالت است. در حالی که اطلاق ماده، دلالت بر آن دارد که همه زیان‌دیدگان، تحت پوشش بیمه‌ای قرار می‌گیرند، اعم از اینکه دارنده اقدام به اخذ بیمه‌نامه حوادث کرده یا خیر. چنانچه کمیسیون قوانین مدنی اداره حقوقی قوه قضاییه نیز در نظریه شماره ۷/۹۶/۲۲۶۹ مورخ ۱۳۹۶/۹/۲۲ بیان داشته است: «با توجه به مقررات مواد ۳، ۴، ۲۱، ۳۰ و ۳۵ قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵ و قانون قبل از آن، خسارات وارده به راننده مقصر به استثنای هزینه مداوای راننده، اعم از اینکه راننده بیمه شده یا نشده باشد، به عهده صندوق تأمین خسارات بدنی نیست».

به نظر می‌رسد دیدگاه اخیر، اصل جبران کامل خسارات را که از اهداف مسئولیت مدنی است، بیشتر تأمین می‌کند و حتی بر خلاف نظریه اداره حقوقی، از وحدت ملاک ماده فوق استنباط کرد که علاوه بر هزینه معالجه، سایر خسارتهای بدنی راننده مسبب حادثه فاقد بیمه‌نامه حوادث نیز از طریق صندوق قابل پرداخت باشد.

مؤید این نظر، ماده ۲۲ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ است که مقرر داشته: «در صورت تعلیق یا لغو پروانه فعالیت شرکت بیمه در رشته بیمه شخص ثالث و ناتوانی آن از پرداخت خسارت به زیان‌دیدگان، به تشخیص بیمه مرکزی یا شورای عالی بیمه، یا صدور حکم توقف یا ورشکستگی آن به وسیله دادگاه صالح، صندوق خسارات بدنی که به موجب صدور بیمه‌نامه‌های موضوع این قانون به عهده بیمه‌گر است را پرداخته، پس از آن به قائم‌مقامی زیان‌دیدگان به بیمه‌گر مراجعه می‌کند». تبصره ۲- «در صورت تعلیق یا لغو پروانه فعالیت شرکت بیمه، پرداخت خسارات مالی که بر عهده شرکت

بیمه مذکور است مشمول ماده ۴۴ قانون تأسیس بیمه مرکزی ایران و بیمه‌گری مصوب ۱۳۵۰/۳/۳۰^۱ خواهد بود.

با لحاظ معنای عام واژه «زیان‌دیدگان» نسبت به همه اشخاصی که از تعلیق یا لغو پروانه یا توقف یا ورشکستگی بیمه‌گر متضرر شده‌اند، یکی از حالات قابل استنباط ناظر به فرضی است که دارنده، دارای بیمه‌نامه حوادث است ولی به جهت تعلیق یا لغو پروانه فعالیت شرکت بیمه یا صدور حکم توقف یا ورشکستگی آن به وسیله دادگاه صالح، امکان ایفای تعهدات مندرج در ماده ۳ توسط بیمه‌گر مقدور نباشد که در این صورت، راننده مسبب حادثه حق مراجعه به صندوق را دارد. به معنای دیگر، بر خلاف بند «ب» ماده یک آیین‌نامه اجرایی ماده ۳۰ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ که مفهوم خاص زیان‌دیده را در نظر داشته است، طبق ماده فوق، صندوق، جانشین بیمه‌گر در جریان خسارات بدنی همه متضررین از تعلیق یا لغو پروانه یا توقف یا ورشکستگی شرکتهای بیمه شده و همه خسارت‌دیدگان اعم از اینکه راننده مسبب حادثه باشند یا اشخاص ثالث، حق مراجعه به صندوق دارند. مضافاً، مقنن در تبصره ۲، به صراحت پرداخت خسارات مالی را بر عهده شرکت سهامی بیمه ایران قرار داده که به دلالت التزامی بیانگر پذیرش مسئولیت صندوق نسبت به خسارات بدنی دارد. در نتیجه، از مجموع مبانی حقوقی، فقهی و قانونی استنباط می‌شود که قانون‌گذار با هدف جبران کامل خسارات، نظریه‌ای را ساماندهی کرده تا همه حوادث ناشی از وسایل نقلیه که روزبه‌روز در حال افزایش است، به نحوی تحت پوشش بیمه‌ای یا طرحهای تکمیلی بیمه‌ای قرار گیرند تا بدین وسیله زیان‌دیده در وضعیت پیش از حادثه قرار گیرد.

۱. «در صورتی که پروانه مؤسسه بیمه‌ای برای یک یا چند رشته به طور دائم لغو شود، بیمه مرکزی ایران با تصویب شورای عالی بیمه کلیه سوابق و اسناد مربوط به حقوق و تعهدات مؤسسه مزبور را به شرکت سهامی بیمه ایران انتقال خواهد داد و یا ترتیب خاص دیگری را که متضمن منافع بیمه‌گذاران و بیمه‌شدگان و صاحبان حقوق آنها باشد خواهد داد».

با توجه به مبانی و دلایل گفته شده، پشتوانه فکری و قوت استدلال هر یک از دو دیدگاه بر کسی پوشیده نیست. دیدگاه اول با ظاهر قانون منطبق ولی دیدگاه دوم عدالت محور و مبتنی بر اخلاق است. با این وجود، از جمع قوانین و مقررات به نظر می رسد مسئولیت صندوق در جبران خسارات محدود به موارد نص است (Abkhiz et al., 2016) و نمی توان با استفاده از روح قوانین و مقررات یا اصول و نظریه های حقوقی، در پی ایجاد مسئولیت برای صندوق بود (تبصره ماده ۲ اساسنامه صندوق تأمین خسارت بدنی مصوب ۱۳۹۷/۲/۱۶). با این وجود، پوشش هزینه معالجه راننده مسبب حادثه (ماده ۳۵) و اطلاق واژه «زیان دیده» در ماده ۲۲ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، کمک می کند که لااقل در فرض تعلیق یا لغو پروانه فعالیت شرکت بیمه در رشته بیمه شخص ثالث و ناتوانی آن از پرداخت خسارت به زیان دیدگان، به تشخیص بیمه مرکزی یا شورای عالی بیمه، یا صدور حکم توقف یا ورشکستگی آن به وسیله دادگاه صالح، صندوق نسبت به خسارات بدنی راننده مسبب حادثه مسئول باشد. بر این اساس: اولاً، اطلاق ماده ۳۵ در خصوص جبران هزینه های معالجه راننده مسبب حادثه مقید به وجود شرایط ماده ۲۲ نیست. ثانیاً، صندوق صرفاً در صورتی مسئول جبران خسارات بدنی است که راننده مسبب حادثه، بیمه حوادث اخذ کرده لیکن به واسطه تعلیق، لغو، توقف یا ورشکستگی بیمه گر امکان پرداخت هزینه های معالجه یا دیه در حوادث منجر به فوت یا خسارات بدنی غیر از فوت وجود ندارد. ثالثاً، راننده مقصر، حادثه رانندگی را عمداً ایجاد نکرده باشد.

۴. نتیجه گیری

صندوق تأمین خسارتهای بدنی جزو مهم ترین طرحهای تکمیلی مسئولیت مدنی است که طبق ماده ۲۱ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ و ماده ۱ اساسنامه صندوق تأمین خسارتهای بدنی مصوب ۱۳۹۷، به منظور حمایت از زیان دیدگان حوادث ناشی از وسایل نقلیه و با هدف جبران کامل خسارتهای بدنی وارد به اشخاص ثالث تأسیس شده است. مسئولیت صندوق، در غالب موارد تبعی و محدود به موارد منصوص است. لذا با

توجه به اینکه قوانین مشخص‌کننده قلمرو تعهدات صندوق از قبیل قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ و ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ جملگی ناظر به حمایت از اشخاص ثالث است، گسترش مسئولیت صندوق به پرداخت خسارات بدنی مقصر حادثه همانند هزینه معالجه، منوط به تصویب قانون است (ماده ۳۵ قانون بیمه اجباری و تبصره ماده ۲ اساسنامه صندوق تأمین خسارتهای بدنی).

قاعده حفظ دماء مسلم، اندیشه سامانه مسئولیت مدنی جمعی و اصل جبران کامل خسارت همراه با تفسیر واژه «زیان‌دیدگان» به همه اشخاصی که به واسطه تعلیق یا لغو پروانه فعالیت شرکت بیمه یا صدور حکم توقف یا ورشکستگی متضرر شده‌اند، می‌توان یکی از فروض ذیل ماده ۲۲ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ که بیان می‌دارد: «صندوق، خسارات بدنی که به موجب صدور بیمه‌نامه‌های موضوع این قانون به عهده بیمه‌گر است را پرداخته» را منصرف به موردی دانست که دارنده خودرو بیمه حوادث اخذ کرده است، لیکن امکان ایفای تعهدات از سوی بیمه‌گر وجود ندارد. مضافاً اینکه، مقنن در تبصره ۲ ماده ۲۲ قانون مذکور، صرفاً پرداخت خسارات مالی را بر عهده شرکت سهامی بیمه ایران قرار داده که به دلالت التزامی بیانگر پذیرش مسئولیت صندوق نسبت به خسارات بدنی دارد.

منابع

۱. استوار سنگری، ک.، ۱۳۸۴. حقوق تأمین اجتماعی. تهران: میزان، تهران، چاپ اول، ص ۱۳ و ص ۷۹.
۲. بادینی، ح. و اسلامی فارسانی، ع.، ۱۳۹۳. صندوق تأمین خسارتهای بدنی، ترسیم وضع موجود و چشم‌اندازهای آینده. مجله تحقیقات حقوقی، دوره ۱۷، شماره ۲، صص ۳۱-۵۰.
۳. بادینی، ح.، ۱۳۹۲. فلسفه مسئولیت مدنی. تهران: شرکت سهامی انتشار، چاپ دوم، ص ۳۵۱.
۴. باریکلو، ع.ر.، ۱۳۹۲. مسئولیت مدنی. تهران: میزان، چاپ چهارم، ص ۸۲.

۵. بجنوردی، س.م.، ۱۴۰۱ ه.ق. *قواعد فقهیه*. جلد اول، چاپ سوم، تهران: مؤسسه عروج، ص ۹۲.
۶. پیترز، دنی، تأمین اجتماعی، ۱۳۸۸، *مقدمه ای بر اصول اساسی*. ترجمه: فیروزمندی، ف. و احمدی، س.، موسسه مطالعات و پژوهشهای حقوقی شهردانش، تهران، چاپ اول، ص ۳۳.
۷. جعفری لنگرودی، م.ج.، ۱۳۸۸. *الفارق*. جلد اول، تهران: گنج دانش، چاپ دوم، ص ۳۳۳.
۸. حاجی ده‌آبادی، ا.، ۱۳۹۰. *جبران دولتی خسارت بزه‌دیده و سیاست جنایی جمهوری اسلامی ایران؛ از «هستها و نیستها» تا «بایدها و نبایدها»*. فصلنامه حقوق: *مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی*، دوره ۴۱، شماره ۱، صص ۱۶۵-۱۸۳.
۹. حسین‌زاده، ج. و دوزدوزانی، خ.، ۱۳۹۲. (مبانی و تعهدات صندوق تأمین خسارت بدنی). *فصلنامه اندیشه‌های حقوق خصوصی*، سال اول، شماره ۱، صص ۶۱-۹۱.
۱۰. خدابخشی، ع.ا.، ۱۳۹۶. *حقوق بیمه و مسئولیت مدنی*. تهران: شرکت سهامی انتشار، چاپ اول، ص ۴۵ و ص ۲۷۶ و ص ۱۹۱.
۱۱. خدابخشی، ع.ا.، ۱۳۹۵. (نگاهی به معیار اثبات در دعاوی کیفری و بیمه‌ای)، *حقوق؛ جانمایه بقای اجتماع (گفتارهای حقوقی در نکوداشت استاد دکتر سید عزت الله عراقی)*. تهران: سمت، چاپ دوم، ص ۷۱۴.
۱۲. خوانساری، س.ا.، ۱۴۰۵ ه.ق. *جامع المدارک فی شرح مختصر النافع*، جلد هفتم. قم: مؤسسه اسماعیلیان، چاپ دوم، ص ۲۵۶.
۱۳. صفایی، س.ح. و اورک بختیاری، ح.ع.، ۱۳۹۳. (مبنای مسئولیت بیمه گر حوادث خودرو در مقایسه با حقوق انگلیس). *فصلنامه حقوق تطبیقی*، دوره ۱، صص ۶۷-۸۸.
۱۴. طریحی، ف.، ۱۴۱۶ ه.ق. *مجمع البحرین*. جلد ششم، تهران: کتابفروشی مرتضوی، چاپ سوم، ص ۱۳۵.
۱۵. عاملی، ز.، ۱۴۱۰ ه.ق. *الروضه البهیة فی شرح اللمعة الدمشقیة*. جلد دهم، قم: کتابفروشی داوری، چاپ اول، ص ۱۳.

۱۶. فرجیها، م. و بازیار، ا.، ۱۳۹۰. (جبران خسارت دولتی بزه‌دیدگان در حقوق کیفری ایران و انگلستان)، مجله حقوق تطبیقی، دوره ۲، شماره ۲، صص ۱۳۳-۱۵۲.
۱۷. کاتوزیان، ن.، ۱۳۸۶. (مسئولیت مدنی ناشی از تولید و عرضه ی سیگار)، فصلنامه حقوق: مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۳۷، شماره ۳، صص ۱۸۶-۱۸۷.
۱۸. کاتوزیان، ن.، ۱۳۹۰. الزام های خارج از قرارداد. جلد اول، تهران: دانشگاه تهران، چاپ اول، ص ۱۳۱ و ص ۳۰۱.
۱۹. کلینی، ا.ج.، ۱۴۰۷ ه.ق. الکافی. جلد هفتم، تهران: دارالکتب الاسلامیه، چاپ چهارم، ص ۳۶۵.
۲۰. لطفی، ا.ا.، ۱۳۹۰. قواعد فقه حقوقی و جزایی، تهران: انتشارات خرسندی، چاپ اول، ص ۳۰۶.
۲۱. مجموعه آرای قضایی شعب دیوان عالی کشور (حقوقی)، ۱۳۹۲. تهران: مرکز مطبوعات و انتشارات قوه قضاییه، ص ۵۱۹.
۲۲. محتشم دولتشاهی، ط.، ۱۳۷۳. مبانی علم اقتصاد. تهران: انتشارات خجسته، چاپ هفتم، صص ۶۷-۸۹.
۲۳. محقق داماد، س.م.، ۱۴۰۶ ه.ق. قواعد فقه. جلد اول، تهران: نشر علوم اسلامی، چاپ دوازدهم، ص ۲۲۱.
۲۴. محمودی، م. و بهادری، ا.، ۱۳۶۵. تأمین اجتماعی در اسلام. انتشارات مسجد الغدیر، بی جا، چاپ شفق، ص ۸.
۲۵. منوچهری، م.ر.، ۱۳۹۵. تعهدات بیمه‌گذار و بیمه‌گر در بیمه‌های اشخاص. تهران: خرسندی، چاپ دوم، ص ۳۸ و ص ۱۱۵.
۲۶. نجفی، م.ح.، ۱۴۰۴ ه.ق.، جواهر الکلام فی شرح شرائع الإسلام. جلد چهل و دوم، بیروت: دار إحياء التراث العربی، چاپ هفتم، ص ۱۱.

27. Abkhiz, M., Nassirian, D. and Abbasian, R., 2016. Analutical Review of Body Damage Compensation Fund in Article 10 Third Party Insurance. *Journal of Politics and Law*, 9(7), pp. 109-118.
28. CICB (Annual Report of the Board). 1991. *27th Report*, Cm 1782, London: HMSO, p. 1.
29. Coleman J. and Shoir, S., 2002. *jurisprudence*. oxford, p. 581.
30. Van Ness, D.W. and Strong, K.H., 1997. *Restoring Justice*. Second edition, p. 103.
31. Englard, I., 2003. *The Philosophy of Tort Law*. Dartmouth, p. 110.