

**Policies, conditions and payment cases of the Personal Injury Fund
in Iranian and English law**

Farhad Falahi¹

Received: 22 April 2023

Vahid Ghasemi Ahed ^{*2}

Reception:22 June 2023

Saeed Atzadeh³

Abstract

Among the important issues in the field of civil liability is compensation for damages. The necessity of compensation for damages has been accepted in almost all legal systems in the world. Accordingly, and given the importance and necessity of compensation for personal injury, institutions have been formed to compensate for damages, and each is responsible for compensating for damages in accordance with the law. One of the most important of these institutions is the "Personal Injury Compensation Fund", which is known by this name in Iran and has other titles in the legal systems of other countries. Regarding English law, which is a comparative study of this legal system in this research, the MIB is responsible for this task. In this article, which was conducted using a descriptive-analytical method and using library sources and texts, the following results were obtained: in addition to the conditions related to insurance, insurer and injured party, the most important cases covered by the Personal Injury Insurance Fund in Iranian law include "failure to identify and flee the person responsible for the accident", "lack of compulsory insurance", "suspension and bankruptcy of the insurer", "physical injuries outside the insurance conditions". The conditions for compensation through MIB in England are: 1- The injured party is unable to pursue and follow the person responsible for the accident and the cause of the damage 2- The damage or injury must be caused by the fault of the fleeing driver 3- The damage or injury must be compulsorily insured according to the 1988 Act 4- The damage must not have been caused intentionally.

Keywords: Personal Injury Insurance Fund, MIB, Payment Conditions and Cases, Iranian Legal System, English Legal System

¹PhD student, Department of Private Law, Karaj Branch, Islamic Azad University, Karaj, Iran

²Assistant Professor, Department of Private Law, Arak Branch, Islamic Azad University, Arak, Iran (corresponding author)

³Assistant Professor, Department of Criminal Law and Criminology, Research Institute and University of Police Sciences, Tehran, Iran

<http://doi.org/10.30510/pscci.2025.493455.1169>

سیاستها، شرایط و موارد پرداخت صندوق تامین خسارات بدنی در حقوق ایران و

انگلیس

فرهاد فلاحی^۱ تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۲/۰۲

وحید قاسمی عهد*^۲ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۴/۰۱

سعید عطازاده^۳

چکیده

از جمله موضوعات مهم در حوزه مسئولیت مدنی، جبران خسارات است. لزوم جبران خسارت تقریباً در تمامی نظام های حقوقی دنیا مورد پذیرش قرار گرفته است. بر همین اساس و با توجه به اهمیت و ضرورت جبران خسارت بدنی، نهادهایی جهت جبران خسارت شکل گرفته است و هرکدام در راستای قانون عهده دار جبران خسارت می باشند. یکی از مهمترین این نهادها، «صندوق جبران خسارت بدنی» است که در ایران بدین نام شناخته می شود و در نظام های حقوقی دیگر کشورها، عناوین دیگری دارد. در خصوص حقوق انگلیس که در این پژوهش به مطالعه تطبیقی با این نظام حقوقی پرداخته شده است (MIB) این وظیفه را بر عهده دارد. در این مقاله که به روش توصیفی تحلیلی و با بهره گیری از منابع و متون کتابخانه‌ای به انجام رسیده است این نتایج حاصل گردید که علاوه بر شرایط مربوط به بیمه، بیمه‌گر و زیان دیده مهمترین موارد تحت پوشش صندوق بیمه خسارات بدنی در حقوق ایران مشتمل بر «عدم شناسایی و فرار مسئول حادثه»، «فقدان بیمه اجباری»، «تعلیق و ورشکستگی بیمه‌گر»، «خسارات بدنی خارج از شرایط بیمه» می باشد. شرایط جبران خسارت از طریق MIB در انگلستان عبارتند از ۱- زیان دیده قادر به تعقیب و دنبال کردن شخص مسئول حادثه و عامل زیان نباشد ۲- صدمه یا خسارت باید ناشی از تقصیر راننده فراری باشد ۳- خسارت یا صدمه طبق مصوبه ۱۹۸۸ باید بطور اجباری بیمه می شده ۴- خسارت نباید بصورت عمدی ایجاد شده باشد.

واژگان کلیدی: صندوق تامین خسارات بدنی، MIB، موارد پرداخت، نظام حقوقی ایران، نظام حقوقی انگلستان.

^۱ دانشجوی دکتری گروه حقوق خصوصی، واحد کرج، دانشگاه آزاد اسلامی، کرج، ایران

^۲ استادیار گروه حقوق خصوصی، واحد اراک، دانشگاه آزاد اسلامی، اراک، ایران (نویسنده مسئول)

^۳ استادیار گروه حقوق جزا و جرم شناسی، پژوهشگاه و دانشگاه علوم انتظامی، تهران، ایران

مقدمه

از جمله اصول پذیرفته شده در اکثر نظام های حقوقی در حوزه مسئولیت مدنی اصل جبران کامل خسارت است. این اصل بدان معناست که زیان‌دیده باید به همان وضعیتی بازگردانده شود که در صورت عدم وقوع حادثه زیانبار در آن موقعیت قرار داشت. اعمال اصل جبران کامل در حوزه ضررهای بدنی با اعمال این اصل در حوزه ضررهای مالی تفاوت‌هایی دارد و با دشواری‌هایی روبروست.

آسیب بدنی ممکن است انواعی از خسارت های معنوی و مالی را برای زیان دیده به همراه داشته باشد. برای جبران خسارت بدنی در حقوقی ایران دیه پیش بینی شده است. در خصوص نسبت دیه با خسارت وارده از دیرباز میان حقوقدانان اختلاف نظر وجود داشته و عملاً با تصویب تبصره ۲ ماده ۱۴ قانون آیین دادرسی کیفری ۱۳۹۲ امکان مطالبه عدم النفع و خسارت معنوی در موارد ایراد آسیب های بدنی علاوه بر دیه منتفی است. این در حالی است که در حقوق انگلیس علیرغم اذعان بر دشوار بودن اعمال اصل جبران کامل در حوزه ضررهای بدنی، اهتمام بسیاری در شناخت انواع خسارات ناشی از صدمات بدنی، شرایط مطالبه و ارزیابی متناسب آنها به چشم می‌خورد. البته بدیهی است که گستردگی خسارات قابل مطالبه و ارزیابی جز به جز خسارت چنانچه با تدابیر لازم و پیش بینی شیوه های مناسب جبرانی همراه نباشد، راهگشا نخواهد بود. به همین دلیل نیز در هر دو نظام مورد مطالعه شیوه های جبرانی علاوه بر مسئولیت شخصی فاعل زیان پیش بینی شده است. البته لازم به ذکر است اصل جبران کامل خسارت های بدنی بدون استثنا باقی نمانده و انواعی از استثنائات قانونی، قضایی و قراردادی بر آن وارد آمده است (فرزانه اصل، ۱۳۹۹: ۱۱).

با توجه به سابقه تقنینی و تحولات گوناگون صورت پذیرفته در حوزه بیمه شخص ثالث و به ویژه مسائل مرتبط با صندوق تامین خسارت های بدنی در ایران و ضرورت انجام مطالعات تطبیقی و تحلیلی بر همین اساس و با هدف شناسایی روشها و شرایط و قلمرو پرداخت خسارت بدنی از سوی نظام های جایگزین پرداخت خسارت بدنی، در کشورها و نظام های حقوقی دیگر، این مقاله به رشته تحریر در آمده است.

۱-۱- بیان مسئله

صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در ایران و انگلستان هر دو به عنوان سازوکارهایی برای جبران خسارت‌های ناشی از حوادث رانندگی عمل می‌کنند، اما با ساختارها و قوانین متفاوت. این تفاوت‌ها می‌تولند تأثیر زیادی بر نحوه حمایت از آسیب‌دیدگان و فرآیندهای قانونی مرتبط داشته باشد.

در حقوق ایران، صندوق تأمین خسارت‌های بدنی به منظور جبران خسارت‌های ناشی از حوادث رانندگی و تصادفات ایجاد شده است. این صندوق تحت نظارت بیمه مرکزی ایران فعالیت می‌کند و هدف آن حمایت از افرادی است که به دلیل عدم وجود بیمه‌نامه یا عدم توانایی مالی شخص مقصر، قادر به دریافت غرامت نیستند. در انگلستان، سیستم جبران خسارت‌های بدنی تحت قوانین مختلف و به ویژه قانون مسئولیت مدنی (Civil Liability Act) و قانون بیمه اتومبیل (Motor Insurance Act) تنظیم شده است. در این کشور نیز سازوکارهایی برای جبران خسارت‌های ناشی از تصادفات وجود دارد.

هر دو کشور ایران و انگلستان سازوکارهایی برای جبران خسارت‌های بدنی ناشی از حوادث رانندگی دارند، اما تفاوت‌هایی در نحوه عملکرد و قوانین مربوط به آنها وجود دارد. در ایران، صندوق تأمین خسارت‌های بدنی به عنوان یک نهاد حمایتی عمل می‌کند، در حالی که در انگلستان سیستم بیمه‌ای قوی‌تری وجود دارد که شامل نهادهای مختلف برای تأمین خسارت‌ها می‌شود.

از این رو در این مقاله تلاش شده تا به این سوال پاسخ داده شود که موارد و قلمرو تعهدات صندوق پرداخت خسارت بدنی در حقوق ایران و انگلیس چگونه است و مشتمل بر چه مشابهت‌ها و چه مفارقت‌هایی است؟ با هدف پاسخگویی به این سوال طی این پژوهش مسائل و موضوعات مربوطه مطرح و به بوجه نقد و تحلیل گذارده خواهد شد.

۱-۲- پیشینه و نوآوری موضوع

در خصوص موضوع مستقلاً در داخل و خارج از کشور تحقیقاتی انجام نشده است. با این حال به برخی از تحقیقات مشابه و مرتبط به شرح زیر می‌توان اشاره نمود:

- ساریخانی؛ شریفی (۱۴۰۲)، در مقاله ای با عنوان «بررسی تطبیقی جبران خسارت صدمات بدنی در حقوق ایران و انگلستان» به این نتیجه رسیده اند که در نظام حقوق ایران نظام جبران صدمات بدنی بر مبنای دیه، ارش و حکومت بنا گردیده و در نظام حقوقی انگلستان با استفاده از روش‌های نظام تعرفه و نظام توجه به کارکرد اعضا، لذت خوشی و زندگی از دست رفته افراد مورد ارزیابی و محاسبه قرار می‌گیرد و با ارزش‌گذاری جان آدمی و ارزیابی کیفیت سال‌های زندگی افراد به محاسبه خسارات بدنی می‌پردازند و هر دو نظام حقوقی در تلاش هستند تا بتوانند به شیوه واقعی صدمات بدنی را محاسبه و جبران نمایند.

- رادووانیچ (۲۰۲۲) در مقاله خود با عنوان «MIB صندوق ضمانت در بریتانیا» بیان داشته که جبران خسارت، در مواردی که خسارت ناشی از وسیله نقلیه بدون بیمه یا ناشناس باشد، در انگلستان به روش خاصی سازماندهی می‌شود. وظیفه تأمین غرامت در این گونه موارد بر عهده سازمان بیمه‌گران موتور (MIB) است. این وظیفه با توافق نامه‌های منعقد شده بین دولت و MIB محول شده است. صرف نظر از این ویژگی، MIB یک صندوق تضمین است، موسسه ای که در سایر کشورهای اروپایی وجود دارد. دادگاه‌های بریتانیا موضع خود را در مورد ماهیت حقوقی MIB بیان کردند. رویه قضایی انگلستان قبلاً در نظر گرفته بود که MIB یک موسسه حقوق خصوصی است. با توجه به نفوذ دیوان دادگستری اتحادیه اروپا، موضع متفاوتی حاکم شده است.

- چگنی و همکاران (۱۳۹۹)، در مقاله ای با عنوان مطالعه تطبیقی نظام‌های جایگزین پرداخت خسارت‌های بدنی در حقوق ایران و انگلستان به این نتیجه رسیده اند که رویکرد حقوق ایران برای پرداخت خسارت‌های بدنی، رویکردی سهل‌گیرانه‌تر است. در حقوق ایران، برای تعیین مسئولیت بیت‌المال عمدتاً به منشأ خسارت توجه شده است؛ نظیر خطایی بودن قتل یا اشتباه قاضی، همچنین در مواردی که جبران خسارت‌های ناشی از حوادث رانندگی بر عهده صندوق تأمین خسارت‌های بدنی گذاشته شده است، عمدتاً همین دیدگاه دنبال

می‌شود؛ لکن در حقوق انگلستان به جای توجه به منشأ زیان، به شرایط و اوضاع و احوال حادثه توجه می‌گردد.

- قربانی جویباری (۱۳۹۷) در رساله دکتری خود با عنوان « حقوق و تعهدات صندوق تامین خسارت‌های بدنی در نظام حقوقی ایران» بر این باور است که صندوق، نهاد عمومی غیردولتی با شخصیت حقوقی مستقل برای مدت نامحدود است که در موارد منصوص، به منظور حمایت از اشخاص ثالث زیان‌دیده ناشی از حوادث رانندگی که امکان پرداخت از سوی شرکت بیمه فراهم نیست یا در مواردی که مجنی‌علیه مرد نیست، با روشی جدا از نظام مسئولیت مدنی، دیه یا خسارات بدنی را پرداخته و در موارد مشخص، به قائم مقامی زیان‌دیده به مسئول حادثه یا بیمه‌گر رجوع نماید، با این حال در این رساله نیز صرفاً وضعیت صندوق در حقوق ایران مورد توجه بوده و برخلاف مقاله حاضر این مهم در هیچ نظام حقوقی دیگری مورد مطالعه قرار نگرفته است.

• قاسمی (۱۳۹۵) در پایان نامه کارشناسی ارشد خود با عنوان «تحولات تعهدات صندوق تامین خسارتهای جانی (بدنی) با توجه به قانون جدید مسئولیت مدنی رانندگان وسائط نقلیه» به این نتیجه رسیده که در قانون اخیر التصویب تغییرات چشمگیری ملاحظه می‌شود از اختصار نام قانون گرفته تا افزایش تعداد ماده‌ها از ۳۰ به ۶۶ ماده، و تغییرات چشمگیر در افزایش منابع مالی و تعهدات و تغییرات ساختاری صندوق، که همگی حکایت از نوآوری‌های قانون جدید و رفع خلاهای قانونی در قانون بیمه اجباری سابق دارد. با این حال در این پایان نامه به مطالعه تطبیقی با حقوق انگلستان پرداخته نشده و از این رو تفاوت آشکار و برجسته‌ای با موضوع و عنوان این مقاله دارد.

۱-۳- مفهوم شناسی

در هر پژوهش علمی لازم است تا در ابتدا، مفاهیم اصلی واژگان تحقیق از سوی نویسندگان و محقق، تبیین و تشریح شود تا منظور از کاربرد مفهوم، مشخص گردد، در این مقاله نیز در وهله نخست تلاش می‌شود تا مفاهیم و کلید واژگان رساله مورد بررسی و تبیین قرار گیرد.

در خصوص مفهوم «صدمه بدنی» لازم است تا این مهم در هر دو حقوق ایران و انگلستان مورد تبیین و تشریح قرار گیرد. اگرچه گفته شده منظور از صدمه بدنی هر گونه آسیب و صدمه‌ای می‌باشد که بر تمامیت جسمی و بدنی فرد وارد

می‌شود. (باریکلو، ۱۴۰۲: ۱۴) ولی می‌توان تعریف کاملتری ارائه داد که شامل آسیبها و صدمات روانی (عصبی) نیز گردد و لذا به نظر میرسد که این تعریف مناسب باشد که گفته شود: صدمات بدنی آسیبهایی هستند که به تمامیت جسمی با شرایط عصبی انسان وارد می‌شوند. نکته این تعریف آن است که شرایط عصبی می‌تواند بدون هیچ آسیب مادی جسمی باعث زوال عقل، شوکهای عصبی و آسیبهای روانی این چنین می‌شوند مطلبی لازم است در مورد فوت بیان شود و آن این است که شاید گفته شود فوت را نمی‌توان صدمه بدنی دانست بلکه نتیجه حاصل شده از صدمه بدنی است؛ این مطلب اگرچه نادرست نیست اما بهتر است فوت را نوعی صدمه بدنی بدانیم چون در هر حال جسم انسان زنده را نابود کرده و این نابودی را می‌توان صدمه و آسیب بدنی دانست اگرچه تفاوتش با سایر صدمات در همان خروج روح از بدن است.

در حقوق انگلستان عبارت **Personal injury** یعنی آسیب یا جراحت و صدمه ای که نسبت به انسان اتفاق می‌افتد از قبیل بریدن جدا، کردن، کوبیدن، کبود شدن، شکستن عضو همان طور که پیداست این عبارت فقط برای صدماتی که به روی انسان واقع می‌شود به کار میرود در حالی که کلمات قبلی هر صدمه ای را که نسبت به انسان و حیوان رخ میداد را شامل میشدند. این نوع از صدمات با خساراتی که نسبت به اموال با شهرت اتفاق می‌افتند از لحاظ ماهیت متفاوت میباشند. این عبارت در بیشتر مواقع در ارتباط با دعاوی ناشی از تقصیر و شبه جرم ناشی از بی احتیاطی بکار میرود. اما در قوانین موضوعه نیز در ارتباط با تعرض به حقوق شخص و در این مفهوم می‌تواند شامل تهمت، توهین منازعه، فریب و آسیبهای روحی و روانی هم باشد. (رحیمی پردجانی، ۱۳۹۲: ۶)

در خصوص «صندوق تأمین خسارتهای بدنی» نیز باید یادآور شد که به موجب ماده (۱۰) قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی مصوب ۱۳۴۷ تأسیس شد. ماده (۱۰) قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷ نیز لزوم وجود صندوق تأمین خسارتهای بدنی را مورد تأکید قرار داده و دامنه مسئولیت آن را گسترش داد و در قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه ۱۳۹۵ نیز در مواضع مختلف به مسئولیت این صندوق اشاره شده است.

در مورد صندوق تأمین خسارات بدنی انگلستان که به اختصار بدان **MIB** نیز باید توجه داشت که قربانیان سوانح رانندگی که در آن راننده مسبب حادثه فاقد بیمه بوده یا فرار کرده باشد، به ترتیب از سال ۱۹۴۶ و ۱۹۶۸ از این نوع خدمات

برای جبران زیان بهره مند شدند و اداره بیمه گران وسایل نقلیه موتوری بعد از جنگ جهانی دوم در سال ۱۹۴۶، به موجب موافقت نامه میان دولت انگلستان و اتحادیه بیمه گران بنیان نهاده شد. مطابق قانون عبور و مرور جاده ای با اصلاحات ۱۹۸۸ شرکت‌های بیمه گر ملزم‌اند در صندوق این اداره سهمی را در پرداخت وجوه متقبل شوند. امروزه تمام شرکت‌های بیمه انگلستان، عضو اداره بیمه گران وسایل نقلیه موتوری بوده و ملزم هستند تا در تأمین هزینه‌های صندوق این اداره برای انجام فعالیتهای مورد نظر شرکت داشته باشند (Deakin, 2008: 68)

۱-۴- روش تحقیق

نوع تحقیق بر اساس ماهیت کیفی و از نظر روش توصیفی - تحلیلی با رویکرد تطبیقی است. بدین صورت با استفاده از روش گردآوری اطلاعات که در این پژوهش کتابخانه ای می‌باشد. با مراجعه به قوانین، مقررات، کتب، مقالات، پایان نامه‌ها و سایر منابع علمی و پژوهشی، اطلاعات مورد نیاز گردآوری شده است و با مقایسه دو قانون موجود در ایران و انگلستان در خصوص جبران خسارتهای بدنی در مواردی که بیمه شخص ثالث پاسخ گو نیست و این مهم به صندوق تأمین خسارات بدنی دو کشور واگذار می‌شود نکات اشتراک و افتراق دو نظام حقوقی در مورد شرایط قانونی مندرج در متون حقوقی مربوطه را بررسی خواهیم کرد.

۲- موارد تحت پوشش صندوق بیمه خسارات بدنی

موارد تحت الشمول صندوق تأمین خسارت را با عنایت به ماده ۱۰ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری، می‌توان به موارد زیر تقسیم کرد:

۱-۲- عدم شناسایی و فرار مسئول حادثه

در این شکل حادثه رخ داده و موجب خسارت بدنی گردیده، اما مسئول حادثه به هر علت (ترس، بی‌اخلاقی و بی‌مبالاتی) از محل حادثه گریخته و قابل شناسایی در زمان وقوع نیست و بیمه گر نمیداند که با کدام بیمه نامه به جبران خسارت وی بپردازد. در این حالت، صندوق تأمین مبادرت به پرداخت غرامت مینماید. ولی چنانچه در هر مرحله مسئول حادثه یافت شود، صندوق به

جانشینی زیان دیده برای استرداد وجه به او مراجعه می‌کند. همچنین ممکن است در شرایطی مسؤول حادثه شناسایی شود، ولی دسترسی به وی امکان پذیر نباشد. در این شرایط نیز جبران خسارت از طریق صندوق تأمین صورت می‌پذیرد.

۲-۲- فقدان بیمه اجباری

بر مبنای ماده یک قانون مذکور کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی تکلیف دارند تا مسؤولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی خود را نزد یکی از شرکتهای بیمه، بیمه نمایند. وگرنه پلیس حق دارد از حرکت وسیله نقلیه فاقد بیمه نامه جلوگیری و یا فرد خاطی را به پرداخت جریمه محکوم نماید. با این همه، تعداد زیادی از رانندگان مشمول این قانون، از این حکم پیروی نکرده و بدون داشتن بیمه نامه شخص ثالث، اقدام به رانندگی در سطح شهر و جاده‌های کشور مینمایند و در نهایت در بسیاری موارد موجبات ایراد خسارت به ثالث را فراهم می‌کنند که در این موارد به جهت عدم امکان جبران خسارت زیان دیده از طریق بیمه، صندوق تأمین مکلف به پرداخت خسارت ایشان گردیده است. در برخی موارد وسیله نقلیه بیمه شده است، ولی در زمان وقوع حادثه قرارداد بیمه باطل بوده است. چنانچه قرارداد بیمه، فاقد هر یک از شروط ضروری و قطعی لازمه‌ی صحت قرارداد و یا فاقد قصد و رضاء یا اهلیت طرفین باشد و یا اینکه دارای جهت نامشروع باشد، باطل یا غیر نافذ تلقی شده و فاقد آثار حقوقی است و تعهدی برای طرفین قرارداد ایجاد نمیکند. در این صورت نیز زیان دیده امکان رجوع به بیمه گر را نخواهد داشت چون هیچ اثر قانونی بر بیمه نامه مترتب نیست و تنها راه جبران خسارت، صندوق تأمین خسارتهای بدنی است. گاهی نیز قرارداد بیمه منعقد شده اما به سبب عدم تمدید آن توسط دارنده، بیمه نامه منقضی شده است. این موارد نیز به صراحت ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری از تعهدات صندوق تأمین خسارت محسوب میگردد. رویه عملی صندوق نشانگر این است که از میان سه شکل یاد شده مورد بطلان بسیار نادر بوده و پرونده‌های ارجاعی به صندوق غالباً به جهت عدم بیمه کردن و یا انقضای بیمه نامه وسیله نقلیه میباشد.

۳-۲- تعلیق و ورشکستگی بیمه گر

نخستین شکل از تعلیق را باید در تعلیق قرارداد بیمه مورد توجه قرار داد. در این حالت، قرارداد بیمه معتبر است اما به جهت عدم استفاده دارنده‌ی اتومبیل از بیمه نامه، قرارداد به حالت تعلیق درآمده است و در نتیجه تعهدی برای بیمه گر ایجاد نمی‌نماید. بعد از انقضاء مدت تعلیق اثر تعهدهای متقابل طرفهای بیمه نامه با پرداخت حق بیمه آغاز می‌شود. در شرایط تعلیق بیمه نامه نیز جبران خسارت از طریق صندوق تأمین صورت می‌پذیرد.

تعلیق تأمین بیمه گر نیز شکل دیگری از تعلیق در این خصوص می‌باشد که نوعی ضمانت اجرای مالی قراردادی یا قانونی است که نسبت به بعضی بیمه گذاران متخلف اعمال می‌شود. به طور مثال، در صورت نپرداختن حق بیمه، قرارداد بیمه از بین نمی‌رود و بیمه گذار، مدیون حق بیمه‌ی مورد تعهد باقی می‌ماند. اما از آنجا که شروع تعهد بیمه گر، منوط به پرداخت حق بیمه مقرر می‌باشد، با پرداخت حق بیمه، قرارداد بیمه قوت اجرایی پیدا می‌کند. بیمه گر در زمان تعلیق، تعهدی به جبران خسارت نخواهد داشت. البته در عمل، وقتی بیمه گذار حق بیمه خود را نپردازد و بیمه گر از مطالبه آن نتیجه نگیرد، اقدام به ابطال یا فسخ قرارداد بیمه می‌کند و مراتب را با صدور الحاقی اعلام میدارد و رابطه حقوقی دو طرف خاتمه می‌یابد. در حقوق فرانسه نیز بیمه گذار مکلف است که موجبات ایجاد خطر تعلیق تأمین را به اطلاع بیمه گر برساند. یکی از ضمانت‌های اجرای عدم پرداخت حق بیمه، تعلیق قرارداد بیمه است. این تعلیق در برابر زیان دیدهای که مستقیماً اقدام به طرح دعوا میکند قابل استناد است. (روژه بو، ۱۳۷۹: ۹۸)

علاوه بر این بیمه گری مطابق ماده ۱ ق. تجارت از مشاغل تجاری محسوب می‌شود. بنابراین چنانچه به دلایل اقتصادی و یا بی کفایتی مدیران، شرکت بیمه دچار توقف یا ورشکستگی شود و نتواند از عهده انجام تعهدهای خود در مقابل بیمه گذاران و زیان دیدگان برآید. زیان دیده پس از اعلام خسارت و درخواست غرامت از بیمه گر و دریافت پاسخ مدیر تصفیه مبنی بر ورشکسته بودن شرکت بیمه، می‌تواند از طریق صندوق تأمین، مطالبه جبران خسارت نماید

۴-۲- خسارات بدنی خارج از شرایط بیمه نامه

از جمله مواردی که خسارات بدنی خارج از شرایط بیمه نامه تلقی می‌شود شامل موارد زیر است:

۱- سوارکردن مسافر یا مسافرانی در قسمت بار چنانچه مشخص گردد حادثهای منجر به جرح یا فوت مسافران گردیده است و زیان دیدگان در قسمت بار بوده‌اند، از آن جا که چنین خسارتی خارج از شرایط بیمه نامه است و از استثنائات ماده ۷ قانون نیز محسوب نمی‌شود و از آن جا که زیان دیدگان مزبور در زمره اشخاص ثالث میباشند، مشمول پرداخت صندوق تأمین قرار گیرند.

۲- خسارات مازاد بر تعهدات بیمه گر در حاکمیت قانون سابق که سقف تعهدات بیمه گر بسیار کمتر از خسارات وارده بود، زیان دیده می‌توانست بابت دریافت مازاد خسارت به صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مراجعه نماید.

۳- سوارکردن مسافر بیش از ظرفیت تعیین شده برای وسیله نقلیه در این مورد نیز چنانچه مسافران خارج از ظرفیت دچار خسارت بدنی شوند، چون مشمول جبران خسارت بیمه گر نیستند، می‌توانند به صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مراجعه نمایند (سادات اخوی، ۱۳۹۸: ۵۲).

۳- شرایط پرداخت خسارت بدنی انگلیس

در این گفتار، ابتدا شرایط کلی پرداخت خسارت بدنی در حقوق انگلیس را مطرح و مورد بحث قرار می‌دهیم و سپس علاوه بر این شرایط، شرایط خاص مندرج در MIB را نیز مورد تبیین و تشریح قرار خواهیم داد.

۳-۲- شرایط پرداخت خسارت بدنی مندرج در MIB

برای شکل‌گیری و ایجاد تعهد MIB نسبت به زیان دیده، شرایطی وجود دارد که شخص زیان دیده یا خواهان موظف به رعایت آنهاست. این شرایط به صورت خلاصه به شرح زیر است:

الف) برای اینکه MIB فرصت دفاع از خود داشته باشد باید شروع دادرسی و اقامه دعوی خواهان علیه راننده متخلف به MIB اطلاع داده شود.

بدین جهت میبایستی فرم تقاضای مناسب و خاص توسط خواهان مورد استفاده قرار گیرد و همراه این فرم خاص، اطلاعات و بقیه اسنادی که به طور متعارف از نظر MIB لازم است، ابلاغ شود

ابلاغ این فرم با اطلاعات و اسناد در خواستی باید قبل یا طی ۱۴ روز از زمان شروع دادرسی به MIB یا بیمه گر مرتبط صورت گیرد

این مدت در توافقتنامه‌های قبلی ۷ روز بود که در موافقتنامه آخر به ۱۴ روز افزایش یافته است .

در صورتی که قرارداد بیمه ای وجود داشته باشد و در آن بیمه گر مشخص باشد این در خواست باید به آن بیمه گر ابلاغ شود و در صورتی که قرارداد بیمه ای وجود نداشته باشد و راننده فاقد پوشش بیمه ای باشد و یا در صورتی که بیمه گر وی نامشخص باشد این درخواست همراه با اطلاعات و اسناد در خواستی باید مستقیماً به MIB ابلاغ شود .

هر چند ممکن است بر اساس نقض شروط قرار دادی بیمه گذار، بیمه گر حق فسخ دعوی را داشته باشد و یا به علت عدم رعایت شروط اقامه دعوی بر اساس ماده ۱۵۲ قانون حمل و نقل جاده ای مصوب ۱۹۸۸، بیمه گر طبق آن قانون موظف به جبران آن خسارت نباشد ولی طبق ماده ۷۵ اساسنامه که به موافقتنامه داخلی مشهور است در این مواقع بیمه گر به نمایندگی از MIB موظف به جبران این گونه خسارات، علی رغم بر هم زدن و فسخ قرار داد، خواهد بود (Williams, 2003: 38).

لذا در صورتی که قرارداد بیمه و بیمه گر مشخص وجود داشته باشد - علی رغم عدم نفوذ قانونی قرارداد - این فرم و اسناد درخواستی باید به آن بیمه گر ابلاغ شود و بر اساس ماده ۷۵ مقررات داخلی وی موظف به جبران این گونه خسارات خواهد بود چنان چه گفته شد این پرداخت به نمایندگی از MIB صورت میگیرد البته در صورت پرداخت خسارات زیان دیده بیمه گر حق مراجعه به بیمه گذار خویش که شروط قراردادی را بر هم زده خواهد داشت و می تواند مبالغ پرداختی را از وی وصول نماید. فقط در جایی که بیمه ای وجود نداشته باشد یا بیمه گر شناخته نشده باشد این دعوی به طور مستقیم به MIB ابلاغ می شود. ابلاغ دعوی در فرم خاص همراه با اطلاعات و فرم در خواستی بدین جهت است که دفتر باید از شروع رسیدگی قضایی آگاه شود به نحوی که فرصت دفاع از خود را داشته باشد . (مستفاد از مواد ۷ و ۹ موافقتنامه)

ب) طبق ماده ۱۳ موافقتنامه، خواهان باید اطلاعات و جزئیات راجع به بیمه راننده را تحصیل کرده باشد این اطلاعات و جزئیات در مورد بیمه نامه در بند

یک ماده ۱۵۴ قانون حمل و نقل جاده ای مصوب برتال جامع علوم انسانی ۱۹۸۸ معین شده است.

طی ماده ۱۳ خواهان موظف است در صورت وجود بیمه نامه مشخصات راجع به شخص راننده و شماره خودرو را از راننده مسئول حادثه در یافت نماید

در صورت تقاضای ارائه این اطلاعات و مشخصات و کوتاهی راننده در ارائه آنها، شخص خواهان موظف است ابتدا یک شکایت رسمی به اداره پلیس نسبت به کوتاهی و قصور راننده متخلف طرح کرده سپس اقدامات و تلاشهای متعارف برای تحصیل نام و آدرس مالک قانونی اتومبیل به عمل آورد. البته لازم به ذکر است در صورت تقاضای MIB خواهان باید این اختیار را به MIB بدهد که این اقدامات و مراحل را از جانب وی به عمل آورد.

(ج) طبق ماده ۱۴ موافقتنامه، در صورت صلاحدید و تقاضای MIB خواهان موظف است کلیه اقدامات متعارف و لازم جهت اقامه دعوی و تحصیل حکم علیه همه اشخاصی که ممکن است نسبت به ایراد صدمه بدنی یا مرگ یا خسارات مالی حادثه مورد نظر مسئول و مقصر قلمداد شوند را به عمل آورند.

طبق این ماده کلیه هزینه‌هایی را که خواهان جهت تعقیب اقامه دعوی و تحصیل حکم علیه این اشخاص متقبل می‌شود را MIB خواهد پرداخت زیرا این تقاضا از جانب MIB صورت گرفته است.

د) طبق بندیک ماده ۱۵ موافقتنامه خواهان موظف است هر حکم تحصیل شده علیه راننده متخلف را که طی ۷ روز از زمان لازم الاجرا شدن به MIB به اجرا در نیامده را به راننده مختلف یا نماینده وی منتقل نماید علاوه بر مبالغ مندرج در حکم، هر حکمی که راجع به هزینه‌ها نیز صادر می‌شود بلید به MIB یا نماینده وی واگذار شود

بر اساس مفاد موافقتنامه تا وقتی که خواهان این شرایط و اقدامات را عملی و محقق نماید به تبع MIB نیز هیچ تعهد و مسئولیتی در قبال خواهان دعوی زیان دیده نخواهد داشت .

۴- موارد پرداخت خسارت بدنی در حقوق انگلیس

موارد پرداخت خسارتهای بدنی در حقوق انگلستان به شرح زیر قابل طرح و بررسی است

۱-۴- عدم شناسایی عامل زیان بدنی

اداره جبران خسارتهای ناشی از جرایم در صورتی که ضارب پس از وقوع جرم متواری گردد یا به نحوی از انحاء قابل شناسایی نباشد مثلاً ضارب پس از ارتکاب جرم در آتش سوزی گرفتار شده و به نحوی سوخته است که کالبد او قابل شناسایی نیست)، اقدام به جبران خسارت از زیان دیده از جرم کرده و هرگاه عامل حادثه که متواری یا قابل شناسایی نبوده است پیدا شده یا مورد شناسایی قرار گیرد اداره مذکور برای دریافت خسارت پرداختی به اموال وی رجوع می‌کند.

در حوادث رانندگی در صورتی که راننده مسبب حادثه شناسایی نشود، اداره بیمه گران وسایل نقلیه موتوری طبق موافقت نامه رانندگان قراری عمل کرده و اقدام به جبران زیانهای وارده می‌کند. بر این اساس مشاهده می‌شود که یکی از وظایف این اداره جبران خسارت قربانیان بی گناهی است که در یک تصادف رانندگی زیان جانی با مالی دیده‌اند و راننده متخلف فرار کرده یا به نحوی از انحاء قابل شناسایی نیست (Deakin & Markesinis, 2008: 68).

بند **d** ماده (۴) موافقت نامه رانندگان فراری بیان می‌دارد که قربانی حادثه در صورتی می‌تواند درخواست جبران خسارت از اداره بیمه گران وسایل نقلیه موتوری را طرح نماید که شخص عامل حادثه شناسایی نشده یا در صورتی که بیش از یک شخص عامل حادثه بوده اند، هیچ کدام از آنها شناسایی نشده باشند. نکته قابل توجه در مورد اداره بیمه گران وسایل نقلیه موتوری آن است که دامنه جبران خسارت توسط این اداره گسترده تر از دامنه جبران خسارت صندوق تأمین خسارتهای بدنی در ایران است و اداره بیمه گران وسایل نقلیه موتوری صرفاً خسارتهای بدنی را در بر نگرفته و خسارات وارده بر اموال را که توسط راننده ای ناشناس وارد آمده باشد نیز پوشش می‌دهد.

با توجه به اینکه در نظام حقوقی ایران عدم شناسایی عامل خسارت بدنی صرفاً در تصادفات رانندگی موجب مسئولیت صندوق تأمین خسارتهای بدنی است و مسئولیت بیت المال نیز ناظر به مورد قتل و عدم شناسایی یا فرار قاتل است لذا خسارتهای بدنی مادون قتل در شرایطی که ناشی از حوادث رانندگی نبوده و عامل خسارت نیز شناسایی یا دستگیر نمی‌شود، تحت پوشش هیچ نظام جایگزین پرداخت خسارت بدنی قرار نمی‌گیرد. لذا شایسته است نظام حقوقی ایران در این مورد مشابه نظام حقوقی انگلستان چنین خساراتی را پوشش دهد

که البته با توجه به مسئولیت استثنایی بیت المال، بهتر است این مسئولیت به صندوق تامین خسارتهای بدنی محول شود.

۲-۴- عدم تمکین مجرم در جبران ضرر ناشی از جرم

در صورتی که فردی اقدام به جنایت علیه فرد دیگری کرده و جراحاتی به او وارد نماید و بر اثر این جنایت فرد مورد تهاجم کشته شده یا دچار آسیب‌های جسمانی شود. علاوه بر جنبه کیفری این جرم که بر مجرم تحمیل می‌گردد فرد مهاجم ملزم به جبران زیان‌هایی است که به مجنی علیه وارد آورده است. در این موارد چنانچه ضارب شناسایی شده لکن تمکن مالی برای پرداخت خسارات نداشته باشد لازم است راهی برای جبران خسارت فرد قربانی وجود داشته باشد تا وی علاوه بر درد و رنج جسمانی که متحمل می‌شود بار هزینه‌های درمانی و سایر هزینه‌ها را نیز بر دوش نکشد؛ از این رو در چنین مواردی مطابق آیین نامه جبران خسارتهای ناشی از جرایم اداره جبران خسارت‌های ناشی از جرایم به قائم مقامی از مجرم خسارتهای وارده به فرد زیان دیده را می‌پردازد.

در نظام حقوقی ایران جز در موردی شخص غیر متمکنی که مرتکب قتل خطای محض شده است و عاقله نداشته یا عاقله او فاقد تمکن مالی برای جبران خسارت باشد (ماده ۴۷۰ قانون مجازات اسلامی) نظام‌های جایگزین پرداخت خسارت‌های بدنی در خصوص جبران خسارت‌های وارده توسط شخص غیر متمکن مسئولیتی ندارند.

به نظر می‌رسد رویکرد نظام حقوقی انگلستان در این زمینه رویکردی پیشرفته می‌باشد زیرا این هدف را دنبال می‌کند که خسارات وارده به زیان دیده جرم را تامین نموده و بر مبنای عدالت توزیعی هیچ خسارت بدنی را جبران نشده باقی نگذارد. در نظام حقوقی ایران نیز مطلوب است چنین رویکردی پیش بینی شود؛ لکن با توجه به مسئولیت استثنایی بیت المال در جبران خسارتهای بدنی قانون گذار می‌تواند برای نیل به این مقصود صندوق خاصی را تأسیس نماید یا از طریق گسترش مسئولیت‌های صندوق تامین خسارت‌های بدنی به این مهم نائل آید.

۳-۴- بیمه نبودن عامل تصادف رانندگی

بیمه اجباری شخص ثالث در انگلستان از سال ۱۹۳۰ برای رانندگان وسایل نقلیه موتوری اجباری شده^۲ و در حاضر مطابق با ماده (۱۴۳) قانون عبور و مرور جاده ای مصوب ۱۹۸۸ این بیمه اجباری است و در صورتی که شخصی تصادف کرده و وسیله نقلیه او بیمه داشته باشد، قربانی این حادثه به شرکت بیمه وسیله نقلیه مراجعه کرده و خسارت خود را دریافت می‌کند؛ لکن در صورتی که وسیله نقلیه بیمه نباشد، مقرر کردن اینکه قربانی حادثه صرفاً می‌تواند به عامل زیان رجوع کند، احتمالاً او را در وضعیت دشواری قرار می‌دهد، زیرا عامل حادثه ممکن است فاقد توانایی مالی پرداخت چنین مبالغی باشد و از این رو خسارت وارده جبران نشده باقی میماند برای رفع این مشکل، اداره بیمه گران وسایل نقلیه موتوری در مواردی که مسبب حادثه شناسایی شده ولی فاقد بیمه نامه باشد، بر اساس موافقت نامه رانندگان فاقد بیمه نامه پرداخت خسارتهای مالی و بدنی ناشی از حادثه رانندگی را بر عهده می‌گیرد (چگنی، ۱۳۹۹: ۸۸).

در نظام حقوقی ایران نیز در صورت بیمه نبودن عامل تصادف رانندگی مطابق مواد (۴) و (۲۱) قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه ۱۳۹۵ خسارات بدنی وارده از سوی صندوق تامین خسارتهای بدنی جبران می‌شود؛ لذا موضع دو نظام حقوقی از این حیث مشابه است.

²- Third Parties (Rights against Insurers) Act 1930.

۴-۴- استثنای حاکم بر تعهدات MIB

طبق موافقتنامه ۱۹۹۹ برخی موارد از قلمرو و حیطه تعهدات MIB استثنا شده و خارج می‌شوند مبلغ این موارد استثنا در ماده ۶ موافقتنامه آورده شده است.

الف) هر خسارت وارده به اموال که ۳۰۰ پوند یا کمتر از آن باشد به علاوه، هر دعوی که خسارت وارد به اموال بیش از ۲۵۰,۰۰۰ پوند است.

لذا حداکثر خسارت پرداختی توسط MIB در مورد خسارات وارده به اموال ۲۵۰,۰۰۰ پوند است البته به شرطی که بیشتر از ۳۰۰ پوند باشد که به این مورد در قسمت قلمرو تعهدات به تفصیل پرداختیم.

ب) در جایی که طبق بخش ششم از قانون حمل و نقل جاده ای مصوب ۱۹۸۸ بیمه گر نسبت به آن خسارت مسئولیتی ندارد. مثلاً در جایی که حادثه خارج از جاده (طبق تعریف ماده ۱۹۲ قانون حمل و نقل جاده ای (۱۹۸۸) رخ داده باشد صندوق نیز مسئولیتی نخواهد داشت

طبق موارد مذکور مسئولیت MIB فقط در مورد موارد اجباری مسئولیت تحقق می‌یابد و خارج از موارد اجباری صندوق مسئولیتی نخواهد داشت
پ) MIB نسبت به دعوی علیه ملکه انگلستان مسئولیت ندارد مگر اینکه وسیله نقلیه در واقع بیمه شده باشد.

ت) نسبت به مواردی که بر اساس ماده ۱۴۴ قانون حمل و نقل جاده ای مصوب ۱۹۸۸ بیمه اجباری وجود نداشته است

ث) دعوی که توسط بیمه گران در مورد اعمال حق جانشینی مطرح می‌شود یا بیمه گرانی که دعوی به آنها منتقل شده است.

ج) هر دعوی که مربوط به حادثه ای باشد که توسط راننده ناشناخته یا فراری رخ داده است. چنین دعوی بر اساس موافقتنامه دوم MIB مصوب ۲۰۰۳ طرح می‌شود و جبران خسارت از چنین زیان دیدگانی بر اساس آن موافقتنامه صورت می‌پذیرد

چ) این استثنا مربوط به زیان دیدگانی است که سر نشین وسیله نقلیه مورد نظر می‌باشند مطالعات فرهنگی وسیله نقلیه برای ارتکاب یک جرم مورد استفاده بوده است؛ در صورتی که مدعی میدانسته یا میبایستی مطلع شده باشد که:

۱- وسیله نقلیه به سرقت رفته یا به طور غیر قانونی تصرف شده است؛
۲- وسیله نقلیه مورد استفاده بوده بدون اینکه وسیله نقلیه دارای بیمه نامه قانونی باشد؛

۳- وسیله نقلیه برای ارتکاب یک جرم مورد استفاده بوده است.

۴- وسیله نقلیه طی فرار یا اجتناب از یک توقیف یا بازداشت قانونی استفاده شده است.

موارد ۳ و ۴ طبق موافقتنامه ۱۹۹۹ اضافه شده‌اند این دو مورد در موافقتنامه‌های پیشین سابقه نداشته‌اند. بار اثبات اطلاع خواهان از این موارد بر عهده MIB می‌باشد ولی طبق ماده ۶ در برخی موارد اطلاع خواهان یا

مدعی از این مسائل مفروض است و نیاز به اثبات MIB نیست که عبارتند از :

الف. در صورتی که مدعی مالک با حافظ قانونی وسیله نقلیه بوده یا مجوز و اختیار استفاده از وسیله را داده است :

ب. مدعی میدانسته که راننده زیر سن قانونی برای رانندگی است ؛

پ مدعی، می‌دانسته که راننده فاقد صلاحیت است ؛

ت- مدعی می‌دانسته که استفاده کننده وسیله نقلیه مالک یا متصرف قانونی یا مستخدم مالک وسیله نقلیه نیست .

در کلیه این موارد چنین فرض می‌شود که زیان دیده به اختیار و علم خویش سوار بر وسیله نقلیه شده . لذا MIB مسئولیتی از این جهت نداشته و بار اثبات و اطلاع از آنها نیز بر عهده MIB نیست .

همچنین در مواردی که سرنشین به طور متعارف می‌توانسته این انتظار را داشته باشد که راننده مواد مخدر استفاده کرده و در عین حال سوار وسیله نقلیه شده مسئولیتی متوجه MIB نخواهد بود . صاحب نظران و برخی محاکم حقوقی انگلستان راجع به اطلاع خواهان از موارد فوق یا راجع به اینکه خواهان میبایستی از موارد فوق مطلع میشده انتقاد کرده‌اند و قائل به اینند که ماده ۶ موافقتنامه ۱۹۹۹، شخص زیان دیده را در وضعیتی بد و دشوار قرار داده و از وی سلب مزایا کرده است و این موضوع با دستور العمل‌های جامعه اروپا منطبق و سازگار نیست و لازم است اصلاحی صورت پذیرد که البته دولت و MIB این موضوع را نپذیرفته و آن را مخالف دستور العمل‌های جامعه اروپا می‌دانند (Birds: 382, williams, 17)

نتیجه‌گیری

در این مقاله تلاش شد تا موضوع «بررسی موارد پرداخت صندوق تأمین خسارات بدنی در حقوق ایران و انگلیس» مورد بحث و بررسی قرار گیرد آنچه به عنوان نتیجه حاصل از این پژوهش می‌توان بدان اشاره نمود را به شرح ذیل می‌توان بیان داشت:

صندوق تأمین خسارتهای بدنی صندوقی مستقل است که هدف از تأسیس آن، حمایت از زیان‌دیدگانی است که به نحوی، امکان جبران خسارات از طریق بیمه را ندارند و زیان وارد بر آنها بلاجبران باقی میماند. صندوق مذکور، نهاد بیمه‌ای عمومی، غیر دولتی و مستقل است که برای حمایت از کسانی که در حوادث رانندگی دچار زیان شده‌اند و امکان دریافت خسارت از مقصر یا شرکت بیمه را ندارند، ایجاد شده است. بر اساس ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری شخص ثالث، در صورتی که بنا به یکی از دلایل زیر افراد زیان‌دیده در حادثه رانندگی نتوانند از مقصر خسارت دریافت کنند، صندوق تأمین خسارات‌های بدنی این خسارت را جبران خواهد کرد: «بیمه‌نامه نداشتن مقصر یا انقضای بیمه‌نامه وی»، «شناسایی نشدن مقصر حادثه»، «عدم کفایت پوشش مالی بیمه‌نامه ناشی از افزایش مبلغ ریالی دیه»، «تعلیق یا لغو پروانه فعالیت شرکت بیمه»، «صدور حکم توقف یا ورشکستگی شرکت بیمه» و «خسارات‌های بدنی خارج از تعهدات شرکت بیمه‌گر».

گستره خسارات‌های مادی قابل جبران در صدمه‌های بدنی در رویه قضایی انگلستان بسیار وسیع و متنوع است. به گونه‌ای که علاوه بر هزینه‌های درمان و از دست دادن درآمد خسارتهایی مانند هزینه مسافرت و رفت و آمدهای پزشکی مراقبت‌های حرفه‌ای در خانه، هزینه‌های تغییر در محل اقامت و قابل جبران است..

شرایط جبران خسارت از طریق MIB در انگلستان عبارتند از ۱- زیان دیده قادر به تعقیب و دنبال کردن شخص مسئول حادثه و عامل زیان نباشد ۲- صدمه یا خسارت باید ناشی از تقصیر راننده فراری باشد ۳- خسارت یا صدمه طبق مصوبه ۱۹۸۸ باید بطور اجباری بیمه می‌شده ۴- خسارت نباید بصورت عمدی ایجاد شده باشد.

تعهدات MIB در انگلستان حمایت از قربانیان و زیاندیدگان جاده ای است که راننده مقصر فرار کرده باشد و یا قابل تعقیب نباشد و خسارتهای غیر بدنی به هر شکل که باشد و نیز خسارتهای معنوی از طریق MIB در انگلستان قابل جبران نمی‌باشند در انگلستان معیار سنجش و تعیین مبلغ خسارت بدنی یک معیار ثابت نیست و براساس شخصیت فرد و موقعیت اجتماعی او تعیین می‌گردد و MIB خسارت تعیین شده را کامل پرداخت خواهد کرد در هر صورت این دو نهاد فقط خسارتهای بدنی را جبران می‌نمایند و خسارتهای مادی و معنوی را پرداخت نخواهند کرد و نیز خسارتهای ناشی از جرم و خسارتهای عمدی از قلمرو تعهدات هر دو نهاد خارج می‌باشد.

فهرست منابع

- ۱- بادینی، حسن، (۱۳۸۴)، فلسفه مسئولیت مدنی، تهران: نشر میزان.
- ۲- باریکلو، علی رضا، ۱۴۰۲، مسئولیت مدنی، تهران: نشر میزان.
- ۳- فرزانه اصل، پردیس، ۱۳۹۹، مطالعه تطبیقی اصل جبران کامل خسارت در حوزه های ضررهای بدنی در حقوق ایران و انگلیس، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه علامه طباطبایی.
- ۴- کریمی، آیت، ۱۳۹۸، کلیات بیمه، تهران: پژوهشکده بیمه وابسته به بیمه مرکزی،
- ۵- منوچهری، محمد رضا، ۱۳۹۵، تعهدات بیمه گذار و بیمه گر در بیمه های اشخاص، تهران: خرسندی
- ۶- جنیدی، لعیا، ۱۳۷۸، تقصیر زیان دیده، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، شماره ۶۴.
- ۷- چگنی، مهدی؛ بهرامپوری، رسول؛ سیاه بیدی کرمانشاهی، سعید، ۱۳۹۹، مطالعه تطبیقی نظام های جایگزین پرداخت خسارت های بدنی در حقوق ایران و انگلستان، فصلنامه پژوهش های تطبیقی حقوق اسلام و غرب، سال ۷، شماره ۱.
- ۸- ساریخانی، عادل؛ شریفی، مهدی، (۱۴۰۲)، بررسی تطبیقی جبران خسارت صدمات بدنی در حقوق ایران و انگلستان، پژوهش تطبیقی حقوق اسلام و غرب، دوره ۱۰، شماره ۲.
- ۹- خدابخش، عبدالله، ۱۳۹۵، قانون بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه (۱۳۹۵)

و تغییر در برخی از قواعد مسئولیت مدنی، تهران: شرکت سهامی انتشار

- ۱۰- قاسم زاده، مرتضی، ۱۴۰۰، الزامها و مسئولیت مدنی بدون قرارداد، تهران: نشر میزان.
- ۱۱- قربانی جویباری، محمد، ۱۳۹۷، حقوق و تعهدات صندوق تامین خسارت های بدنی در نظام حقوقی ایران، رساله دکتری، دانشگاه مازندران
- ۱۲- رحیمی پردجانی، عابدین، ۱۳۹۲، معیار و ضابطه جبران خسارت ناشی از خدمات بدنی در حقوق ایران و انگلستان، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشکده حقوق؛ دانشگاه قم
- ۱۳- روزه بو، ۱۳۷۹، حقوق بیمه، ترجمه محمد حیاتی، تهران: بیمه مرکزی ایران
- ۱۴- سادات اخوی، سید محسن، ۱۳۹۸، تحلیل قلمرو وظایف صندوق تامین خسارت های بدنی، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه شاهد
- ۱۵- Birds. John and J. Hird.(2001) Norma "Modern Insurance Law". London: Sweet and Maxwell. Fifth edition.
- ۱۶- Deakin, Simon, Markesinis, Basil, (2008), Markesinis and Deakin's Tort Law, 6th Edition, Oxford
- ۱۷- Deakin, Simon, Markesinis, Basil, (2008), Markesinis and Deakin's Tort Law, 6th Edition, Oxford
- ۱۸- Radovanović Miloš S.(2022), Motor Insurers' Bureau: Guarantee fund in the United Kingdom, Strani Pravni Zivot 153
- 19- Williams, Donald,(2003), "Guide to Motor insurers' edition, law Society. ninth Bureau Claims", London, the