

## دفتر بیمه گران وسایل نقلیه موتوری یا MIB<sup>۱</sup> در انگلستان

### (قسمت اول)

ترجمه و گردآوری: یونس عبدی مصباح<sup>۲</sup>

#### مقدمه

فلسفه و ضرورت تدوین قوانین خاص در زمینه حوادث جاده ای و مسئولیت عینی دارندگان وسایل نقلیه، حمایت از قربانیان این‌گونه حوادث و یا به عبارتی اشخاص ثالث است. حمایت از قربانیان حوادث جاده‌ای و تسهیل جبران خسارت آنها، قانون‌گذاران اغلب کشورها را وادار به اجباری کردن بیمه مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه در قبال این اشخاص کرد چرا که بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه به عنوان مؤثرترین طریق تأمین مالی برای جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی در تعداد زیادی از کشورها پذیرفته شده و مورد اجرا است. اگرچه بیمه اجباری، تأمین مالی اقناع‌کننده‌ای را برای اکثریت قربانیان فراهم می‌آورد، با این وصف خطر ناشی از حوادث جاده‌ای در مواردی چند باقی می‌ماند و اشخاص ثالث از دریافت خسارت محروم می‌مانند. عمده این موارد عبارتند از: قربانیان رانندگانی که با طفره رفتن از قانون بدون بیمه کردن وسیله نقلیه خویش اقدام به رانندگی می‌کنند؛ قربانیان رانندگانی که استحقاق حمایت به وسیله یک قرارداد بیمه ندارند و از شمول مزایای چنین بیمه‌ای خارجند؛ قربانیان رانندگانی که قرارداد بیمه آنها به دلیلی غیرقابل اجرا است؛ قربانیان رانندگانی شناخته نشده یعنی رانندگانی که عمده‌اً از توقف امتناع می‌کنند

1. Motor Insurers' Bureau

۲. دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق خصوصی.

و از صحنه حادثه گریخته‌اند و یا به دلیل عدم وقوف به تصادف صحنه را ترک کرده‌اند و بالاخره رانندگانی که شرکت بیمه گر آنها دچار ورشکستگی می‌شود. در کلیه این موارد اشخاص زیان دیده یا ثالث از دریافت خسارت محروم می‌شوند. بدین جهت طرح‌های تکمیلی بیمه اجباری نیز برای ترتیب و تدارک خسارت ناشی از این موارد پیش‌بینی شده است.

لذا در کشورهایی که بیمه اجباری را اعمال کرده‌اند یک صندوق مرکزی برای تسهیل جبران خسارت از این گونه اشخاص به وجود آورده‌اند. MIB یا دفتر بیمه گران وسایل نقلیه موتوری در انگلستان، صندوق تضمین خسارت اتومبیل<sup>۱</sup> در فرانسه و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در ایران عهده‌دار جبران این‌گونه خسارات در کشورهای مذکور هستند. این صندوق‌ها یک حمایت یا تأمین اضافی برای قربانیان حوادث رانندگی فراهم می‌آورند.

در این نوشتار بر آنیم تا مباحث راجع به MIB در صنعت بیمه انگلستان را بررسی کنیم.

طی این تحقیق نحوه تأسیس MIB، موافقتنامه‌های منعقد شده MIB با وزارت راه و ترابری، نحوه اداره صندوق و مسائل راجع به دعاوی این صندوق مورد بحث خواهند بود.

در قسمت اول این مقاله ابتدا به نحوه تأسیس این دفتر، سپس موافقتنامه مربوط به جبران خسارت قربانیان رانندگان بیمه نشده خواهیم پرداخت.

البته لازم به ذکر است که در خلال مطالب، به مباحث مربوط به صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در ایران نیز اشاره خواهیم کرد تا نقاط اشتراک و افتراق این دو صندوق آشکار شود.

### بخش اول: نحوه شکل گیری و تأسیس MIB

طی بخش ششم از قانون حمل و نقل جاده ای مصوب ۱۹۸۸، کلیه استفاده کنندگان وسایل نقلیه موظفند وسایل نقلیه خویش را نزد شرکت‌های بیمه صلاحیت‌دار بیمه کنند تا در صورت بروز حوادث جاده‌ای از اشخاص ثالث و قربانیان این حوادث جبران خسارت به عمل آید اما مواردی پیش می‌آید که موجب عدم جبران این‌گونه خسارات می‌شود از جمله آنها وقتی شخص صدمه زنده دارای بیمه نامه

1 . Fonds de garantie automobile.

نباشد یا وقتی راننده ناشناخته‌ای صدمه وارد کرده و از صحنه حادثه فرار می‌کند و ردپایی از خویش به جای نمی‌گذارد. در نتیجه شکاف بین الزام قانونی و آن چه در عمل رخ می‌دهد به وجود می‌آید.

اولین قانون حمل و نقل جاده‌ای که بیمه شخص ثالث در انگلستان را اجباری کرد، قانون مصوب ۱۹۳۰ بود که شکاف مذکور باعث عدم جبران خسارت از زیان‌دیدگان می‌شد. تا این که در سال ۱۹۳۷، کمیته‌ای تحت نظر آقای فردریک کاسل<sup>۱</sup> شکل گرفت که به کمیته کاسل<sup>۲</sup> شهرت یافت. آنها در آن کمیته فرم پیشنهادی تدوین کردند که طی آن یک صندوق مرکزی برای حمایت از قربانیان حوادث جاده‌ای که موفق به دریافت خسارت نمی‌شدند، شکل گیرد تا به نحو مطلوب از این‌گونه اشخاص جبران خسارت شود.

این کمیته به دلایل مختلف مانند جنگ جهانی دوم، تا سال ۱۹۴۵ نتوانست طرح خویش را محقق نماید تا این که در ۳۱ دسامبر ۱۹۴۵، توافقنامه‌ای بین وزارت راه و گروه‌هایی به نمایندگی از شرکتهای بیمه‌ای وسایل نقلیه منعقد شد که این موافقتنامه منجر به شکل‌گیری دفتر بیمه‌گران وسایل نقلیه موتوری (MIB) گردید.

برخی نویسندگان خوف از ملی شدن فعالیت بیمه وسایل نقلیه موتوری را باعث شکل‌گیری این صندوق در سال ۱۹۴۵ و موافقتنامه‌های آن می‌دانند.<sup>۳</sup>

اولین موافقتنامه در ۱۷ ژوئن ۱۹۴۶ بین وزیر راه و شرکتهای بیمه به امضاء رسید و در ۱ جولای ۱۹۴۶ به مرحله اجرا درآمد. این توافقنامه، توافقنامه‌ی بنیایی و اولیه است که از اهمیت بسزایی برخوردار است. این توافقنامه اولیه در طول زمان دچار تحولات و تغییراتی شده است. در حال حاضر دو دسته موافقتنامه بین MIB و وزارت راه و ترابری وجود دارد.

موافقتنامه اول برای جبران خسارت رانندگانی است که وسایل نقلیه خویش را بیمه نکرده‌اند<sup>۴</sup>، آنچه اکنون درباره‌ی این گونه خسارت‌ها اعمال می‌شود موافقتنامه ۱۹۹۹ است که جایگزین موافقتنامه‌های قبلی سال‌های ۱۹۴۶ و ۱۹۸۸ گردیده است.

1 . Fredrik Cassel

2 . Cassel committe

3 . Birds . john and j.Hird , Norma , Birds, "Modern Insruance law" , London , Sweet abd Maxwell , fifth edition, 2001, P.378

4 . Compensation of Victims of uninsured drivers.

موافقتنامه دوم به جبران خسارت رانندگانی اختصاص دارد که از صحنه حادثه فرار کرده و ردپایی از خود به جای نگذاشته‌اند.<sup>۱</sup>

اولین موافقتنامه راجع به این‌گونه خسارت‌ها در سال ۱۹۶۹ شکل گرفت که این موافقتنامه نیز طی زمان دچار تحولاتی شد. آخرین موافقتنامه درباره خسارت‌ها مربوط به سال ۲۰۰۳ است. این موافقتنامه جایگزین موافقتنامه‌های قبلی سال‌های ۱۹۶۹، ۱۹۷۲، ۱۹۹۶ شده است. این موافقتنامه‌ها متناسب با تحولات اجتماعی قابل توجه، دچار تغییر و اصلاح می‌شوند.

در حال حاضر نسبت به موافقتنامه اول، توافقنامه ۱۹۹۹ و نسبت به موافقتنامه دوم، توافقنامه ۲۰۰۳ مجری است که در مباحث آتی به مفاد این ۲ موافقتنامه خواهیم پرداخت.

دو نکته راجع به این موافقتنامه‌ها قابل توجه است: اول این که، در این موافقتنامه‌ها، صلاحیت صندوق در مواردی اعمال می‌شود که طی آن استفاده کنندگان وسایل نقلیه به طور اجباری موظف به بیمه کردن مسئولیت خویش هستند. موارد اجباری مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه در ماده ۱۴۵ قانون حمل و نقل جاده‌ای مصوب ۱۹۸۸ آمده است.

پس در مواردی که مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه اجباری نیست صندوق نیز بالطبع تعهدی برای جبران خسارت نخواهد داشت، مثلاً اگر حادثه در یک جاده یا مکانی که محل عبور عموم مردم است رخ نداده باشد، صندوق مسئولیتی نخواهد داشت زیرا حادثه مزبور خارج از حیطه اجباری مسئولیت است. دوم این که، طبق بند ۵ ماده ۱۴۵ قانون حمل و نقل جاده‌ای مصوب ۱۹۸۸، آن دسته از شرکت‌های بیمه‌ای اختیار و مجوز صدور بیمه‌نامه‌های وسایل نقلیه را خواهند داشت که به عضویت دفتر بیمه‌گران وسایل نقلیه موتوری در آمده باشند.

پس شرطی که طی آن شرکت‌ها بیمه‌ای قادر به فعالیت و صدور بیمه‌نامه‌های مربوط به وسایل نقلیه موتوری هستند عضویت در MIB است در غیر این‌صورت در صورت عدم عضویت نمی‌توانند در زمینه بیمه وسایل نقلیه موتوری فعالیت کنند.

1 . Compensation of Victims of untraced drivers.

### بخش دوم. موافقتنامه اول MIB درباره قربانیان مربوط به رانندگانی که بیمه نشده‌اند<sup>۱</sup>

موافقتنامه اولیه در این زمینه مربوط به سال ۱۹۴۶ است که تا کنون دوبار اصلاح شده و تغییراتی در آن شده است. اصلاح اول در سال ۱۹۸۸ و دیگری در سال ۱۹۹۹ بوده داده است.

موافقتنامه‌ای که در حال حاضر در این زمینه مجری است موافقتنامه اگوست ۱۹۹۹ است که این در مورد تصادفاتی که بعد از اول اکتبر ۱۹۹۹ رخ می‌دهد، اعمال می‌شود.

در این بخش به مفاد این موافقتنامه خواهیم پرداخت، البته به تغییرات صورت گرفته از سال ۱۹۴۶ تا موافقتنامه ۱۹۹۹ نیز اشاره خواهیم کرد و تحولات رخ داده طی این ۳ مرحله را ذکر خواهیم کرد.

شایان ذکر است که موافقتنامه های ۱۹۸۸ و ۱۹۹۹ ریشه در توافقنامه اصلی ۱۹۴۶ دارد که با اصلاحات صورت گرفته در آن، به این مرحله رسیده است.

همراه با موافقتنامه ۱۹۹۹، یک طرح راهنما<sup>۲</sup> نیز تدوین شد، در این طرح مراحل مطالبه خسارت از MIB برای زیان دیدگان ذکر شده است و لازم است که اشخاص به طور جدی با مفاد موافقتنامه و طرح مذکور آشنا شوند. این طرح راهنما برای تصادفات بعد از ۱۵ آوریل ۲۰۰۲ مورد بازبینی قرار گرفته است.

شایان ذکر است که این طرح راهنما تأثیری بر تفسیر قانونی توافقنامه مذکور نخواهد داشت و مفایر باخود توافقنامه نیست. چنین طرحی فقط همراه توافقنامه حاضر تدوین شد و در توافقنامه‌های سال‌های ۱۹۴۶ و ۱۹۸۸ وجود نداشت.

در مواردی که راننده متخلف بیمه‌نامه ندارد یا بیمه نامه وی طبق قانون حمل و نقل جاده ای ۱۹۸۸ بلا اثر است، شخص صدمه دیده یا قربانی آن تصادف، بایستی دعوایی برای وصول خسارات وارده به خویش بر علیه راننده متخلف طرح کند.

تا سال ۱۹۸۸ خسارات وارده فقط شامل صدمات بدنی و مرگ بود ولی طی موافقتنامه ۱۹۸۸، تعهدات MIB توسعه یافته و خسارات وارد به اموال را نیز در بر گرفت به طوری که خسارات وارده

1 . uninsured drivers

2 . Notes for Guidance

نسبت به اموال تا مبلغ ۲۵۰/۰۰۰ پوند طبق ماده ۱۴۵ قانون حمل و نقل جاده‌ای مصوب ۱۹۸۸ جزو موارد اجباری بیمه مسئولیت محسوب شد.

الزامی بودن جبران خسارات وارده به اموال ناشی از دستورالعمل دوم جامعه اروپا در زمینه بیمه وسایل نقلیه در سال ۱۹۸۴ بود.<sup>۱</sup>

پس تا سال ۱۹۸۸، تعهد فقط محدود به صدمات بدنی و مرگ ناشی از چنین حوادثی بود ولی از سال ۱۹۸۸، تعهد افزایش یافته و خسارات وارده به اموال قربانی حادثه نیز با شرایطی در بر می‌گیرد.

## ۲-۱. قلمرو تعهدات MIB نسبت به خسارات وارده بر اساس موافقتنامه ۱۹۹۹

شخص زیان دیده یا ثالث در صورت بروز حادثه باید دعوایی علیه راننده متخلف اقامه کند و حکمی علیه آن شخص متخلف تحصیل نماید. حال طبق بند ۱ ماده ۵ این توافقنامه در صورتی که شخص زیان دیده علیه شخص مقصر در دادگاه حکمی تحصیل نماید که این حکم طی این هفت روز پس از لازم الاجرا بودن به اجرا در نیامده باشد در این صورت MIB مبلغ مربوطه را به زیان دیده خواهد پرداخت، این پرداخت صرف‌نظر از وجود یا عدم وجود یک قرارداد بیمه خواهد بود.

این توافقنامه شامل این رانندگان می‌شود: الف) راننده‌ای که اصلاً پوشش بیمه اخذ ننموده است یعنی بیمه‌نامه نداشته است، ب) راننده‌ای که دارای بیمه نامه بوده ولی به علت تخلف از شروط قراردادی، بیمه‌نامه دارای اثر و نفوذ قانونی نبوده و قابل فسخ از طرف بیمه‌گر است، ج) راننده‌ای که بیمه‌گر وی قادر به جبران خسارت وی نیست و به عبارتی ورشکست شده است. MIB به طور قانونی نسبت به خسارات رانندگان فوق مسئول پرداخت خواهد بود.

مبالغی که MIB نسبت به صدمات بدنی و مرگ ناشی از این گونه حوادث به زیان دیدگان می‌پردازد عبارت است از هر مبلغی که بر اساس حکم دادگاه نسبت به شخص صدمه دیده علیه راننده فاقد بیمه‌نامه صادر شده باشد.

1. Second E.C Directive on Motor insurance, Directive 84/5, o.j. L8/17

این پرداخت شامل همه هزینه‌های ثابت و متغیر و همچنین منافع قانونی ناشی از حکم خواهد بود. ولی تعهد صندوق نسبت به خسارات مالی قدری متفاوت است چرا که منافع پرداختی توسط MIB به خسارات مالی محدود به مبلغی معین است.

مبلغ قابل پرداخت نسبت به این گونه خسارات عبارت است از هر مبلغ بالای ۳۰۰ پوند تا مبلغ ۲۵۰/۰۰۰ پوند پس در مورد خسارات مالی، نسبت به مبالغ کمتر از ۳۰۰ پوند افزون بر ۲۵۰/۰۰۰ پوند مسئولیتی نخواهد داشت. محدودیت جبران خسارات مالی ناشی از ماده ۱۴۵ قانون حمل و نقل جاده‌ای مصوب ۱۹۸۸ است.

براساس ماده ۱۷ این توافقنامه، منابع دیگری به غیر از MIB مسئول پرداخت خسارت شخص خواهان یا زیان دیده هستند، مبالغ پرداختی طبق تعهد MIB کسر خواهد شد.

طبق ماده ۱۷، چه در زمینه دعاوی مربوط به صدمات بدنی و چه در مورد دعاوی مربوط به خسارات مالی، MIB معادل مبالغی را که شخص ثالث از طریق جدول جبران خسارت خدمات مالی یا از طریق بیمه گر طبق توافق یا قرار داد بیمه و یا از طریق منابع دیگر وصول می‌کند را از مبالغ پرداختی خویش کسر خواهد کرد.

لازم به ذکر است در جایی که بیمه‌گر از پرداخت خسارات بیمه‌گذار خویش عاجز و ناتوان می‌ماند بر اساس قانون حمایت بیمه‌گذاران مصوب ۱۹۷۵، صندوق حمایت بیمه‌گذاران به جای بیمه‌گر از وی جبران خسارت به عمل می‌آورد، حال در این مواقع شخص خواهان یا زیان دیده می‌تواند مبالغی را از طریق این صندوق وصول نماید. در حال حاضر قانون بازارها و خدمات مالی مصوب سال ۲۰۰۰ جایگزین قانون حمایت از بیمه‌گذاران مصوب ۱۹۷۵ شده است لذا جبران خسارت از این قبیل اشخاص بر اساس جدول جبران خسارت خدمات مالی مندرج در قانون مصوب سال ۲۰۰۰ به عمل می‌آید.

همچنین طبق بند ط ماده ۱۵ خواهان موظف است هر مبلغی را که متعاقباً دریافت می‌دارد به MIB برگرداند.

طبق توافقنامه ۱۹۸۸، مقرر شده مشابهی فقط در مورد دعاوی مربوط به خسارات وارده به اموال، اعمال می‌شود که طبق آن متن در صورتی که شخص ثالث در مورد خسارت وارد به وسیله خود بیمه‌نامه مستقل داشته یا در زمینه خسارات وارد به دیگر اموالش، نسبت به آن اموال بیمه‌نامه مجزا داشته و این مبالغ از

طریق آن بیمه نامه ها قابل وصول باشد در صورت وصول این مبالغ از طریق آن بیمه نامه ها، آنها از مبالغ پرداختی توسط MIB کسر خواهد شد .

مبالغی که توسط اشخاص ثالث یا باز ماندگان آنها طبق بیمه نامه حوادث انفرادی یا بیمه عمر دریافت می شود، مطمئناً در معنای خاص خود جبران خسارت محسوب نمی شود و تابع اصل غرامت نیستند لذا وصول این مبالغ از بیمه گران مانع از وصول خسارات از MIB نخواهد بود .

از سویی دیگر، آن مبالغی که طبق بیمه نامه پزشکی (درمان) - که بر مبنای اصل غرامت ارزیابی می شود- وصول می شود، از مبالغ پرداختی توسط MIB کسر خواهد شد .

پس ضابطه کلی این که تمام آن مبالغی که طی بیمه نامه های دیگر - که جنبه غرامت داشته - دریافت می شود از مبالغی MIB که عهده دار پرداخت آن بوده ، کسر می شود.<sup>۱</sup>

## ۲-۲. شرایط برقراری تعهد برای MIB

برای شکل گیری 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 می بایستی 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 توافقنامه های قبلی ۷ روز بود که در موافقتنامه ۱۹۹۹، 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.<sup>۱</sup>

لذا در صورتی که قرارداد بیمه و بیمه‌گر مشخص وجود داشته باشد - علی رغم عدم نفوذ قانونی قرارداد - این فرم و اسناد درخواستی باید به آن بیمه‌گر ابلاغ شود و براساس 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 زیان‌دیده، بیمه‌گر حق مراجعه به بیمه‌گذار خویش که شروط قراردادی را بر هم زده، خواهد داشت و می‌تواند مبالغ پرداختی را از وی وصول نماید. فقط در جایی که بیمه‌ای وجود نداشته باشد یا بیمه‌گر شناخته نشده باشد، این دعوی به طور مستقیم به MIB ابلاغ می‌شود. ابلاغ دعوی در فرم خاص همراه با اطلاعات و فرم درخواستی 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 ۱۹۹۹)

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 جاده‌ای مصوب 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

1. Williams, Donald, "Guide to Motor insurers", Bureau claims, London, The law society, ninth edition, 2003, pp. 38,39

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 درنیامده را به راننده متخلف یا نماینده وی منتقل نماید علاوه بر مبالغ مندرج در حکم، هر حکمی که راجع به هزینه‌ها نیز صادر می‌شود باید به MIB یا نماینده وی واگذار شود.

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

### ۲-۳. استثنای حاکم بر تعهدات MIB

طبق موافقتنامه ۱۹۹۹، برخی موارد از قلمرو و حیطه تعهدات MIB استثنا شده و خارج می‌شوند. 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 مبلغ 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 ۲-۱ 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 می یابد و خارج از موارد اجباری، صندوق مسئولیتی نخواهد داشت .

پ) MIB نسبت به دعاوی علیه ملکه انگلستان مسئولیت ندارد مگر اینکه وسیله نقلیه در واقع بیمه شده باشد.

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

ث) دعاوی که توسط بیمه گران در مورد اعمال حق جانشینی مطرح می شود 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 دعاوی براساس موافقتنامه دوم MIB مصوب ۲۰۰۳ طرح می شود و جبران خسارت از چنین زیان دیدگانی بر اساس آن موافقتنامه صورت می پذیرد .

چ) این استثنا مربوط به زیان دیدگانی است که سرنشین وسیله نقلیه مورد نظر می باشند .

در صورتی که مدعی می دانسته یا می بایستی 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 باز داشت قانونی استفاده شده است .

موارد ۳ و ۴، طبق موافقتنامه ۱۹۹۹ اضافه شده اند، این دو مورد در موافقتنامه های پیشین سابقه نداشته اند .

بار اثبات اطلاع خواهان از این موارد برعهده MIB می باشد 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 یا حافظ قانونی وسیله نقلیه بوده یا مجوز و اختیار استفاده از وسیله راداده است ؛

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

پ. مدعی ، می دانسته که راننده فاقد صلاحیت است ؛

ج. مدعی، می دانسته که استفاده کننده وسیله نقلیه، مالک یا متصرف قانونی یا مستخدم مالک وسیله نقلیه نیست .

در کلیه این موارد چنین فرض می شود 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 می توانسته 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 می بایستی از موارد فوق مطلع می شده، انتقاد کرده اند 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 دستورالعمل های جامعه اروپا منطبق و سازگار نیست و لازم است اصلاحی صورت پذیرد که البته دولت و MIB زیربار نرفته و آن را مخالف دستورالعمل های جامعه اروپا می دانند<sup>۱</sup>.

نهادی مشابه MIB در ایران، صندوق تأمین خسارت های بدنی است. در ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث ( مصوب ۱۳۷۴/۹/۲۶)، وجود چنین صندوقی پیش بینی شده است ، این ماده مقرر می دارد :

” برای جبران زیان های بدنی وارد به اشخاص ثالث که به علت بیمه نبودن وسیله نقلیه، بطلان قرارداد بیمه، تعلیق قرارداد بیمه، تعلیق تأمین بیمه گر، فرار کردن یا شناخته نشدن مسئول حادثه و یا ورشکستگی بیمه گر قابل پرداخت نباشد یا به طور کلی برای جبران خسارت های خارج از شرایط بیمه نامه (به استثنای موارد مصرح در ماده ۴) صندوق مستقلی به نام ”صندوق تأمین خسارت های بدنی تأسیس می شود.“

به موجب بند ۶ ماده ۵ قانون تأسیس بیمه مرکزی ایران، اداره صندوق تأمین خسارت های بدنی به بیمه مرکزی ایران واگذار شده است .

آیین نامه مذکور در ماده ای تحت عنوان ”آیین نامه صندوق تأمین خسارت های بدنی“ به تصویب هیئت وزیران رسیده است و در حال حاضر مجری می باشد .

تعهد صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در ایران، مبتنی بر اراده یک جانبه و قانون می‌باشد. صلاحیت این صندوق در ایران محدود به صدمات بدنی است و نسبت به خسارت‌های مالی هیچ مسئولیتی ندارد. بر اساس ماده ۱۱ آیین نامه: "تعهدات صندوق تأمین در مورد خسارت‌های بدنی اشخاص ثالث به میزانی است که برای تأمین خسارت بدنی در ماده ۱۰ آیین نامه اجرایی قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسیله نقلیه موتوری زمینی تعیین شده است."

بر اساس مصوبه مورخ ۱۱/۶/۱۳۷۷ سقف این تعهد ۱۵/۰۰۰/۰۰۰ ریال بوده است و در مصوبه مورخ ۱۴/۶/۱۳۸۰ سقف این تعهد ۴۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال بوده است. در حال حاضر بر اساس مصوبه مورخ ۱۹/۷/۱۳۸۳ هیئت وزیران سقف تعهد صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در مقابل هر یک از زیان‌دیدگان مشمول، به مبلغ ۸۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال افزایش یافته است.

همچنین طبق ماده ۶ آیین نامه صندوق تأمین خسارت‌های بدنی، اشخاص ثالث زیان دیده که به علل مذکور در ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری شخص ثالث نتوانند خسارت خود را از بیمه‌گران دریافت دارند می‌توانند در مدت ۱۰ روز از تاریخ دریافت پاسخ بیمه‌گر مبنی بر رد مطالبه خسارت درخواست غرامت خود را به ضمیمه پاسخ مذکور و مدارک و اطلاعات مربوطه برای صندوق ارسال دارند.

### نتیجه‌گیری

دفتر بیمه‌گران موتوری (MIB) انگلستان در سال ۱۹۴۵ شکل گرفت و طی آن در سال ۱۹۴۶، اولین موافقتنامه این دفتر با وزارت راه به تصویب رسیده و اجرایی گردید. این موافقتنامه طی سال‌های ۱۹۸۸ و ۱۹۹۹ مورد اصلاح قرار گرفت که در حال حاضر موافقتنامه مجری در این زمینه مربوط به سال ۱۹۹۹ است که طی این تحقیق به مفاد این موافقتنامه پرداختیم. این موافقتنامه، مربوط به رانندگان فاقد بیمه‌نامه‌ای بود که طی آن در حالتی که: الف) راننده صدمه‌زننده فاقد پوشش بیمه‌ای بوده و وسیله نقلیه وی فاقد بیمه‌نامه است و یا شرکت بیمه‌گر او ورشکسته شده باشد. در این صورت خود دفتر از خسارت‌دیدگان جبران خسارت می‌نماید.

ب) وسیله نقلیه دارای بیمه نامه شخص ثالث باشد ولی به دلایلی از جمله طبق ماده ۱۵۱ قانون حمل و نقل جاده‌ای مصوب ۱۹۸۸، قرارداد آنها فسخ یا باطل شود که در این صورت همان شرکت بیمه‌گر به نمایندگی از MIB، موظف به جبران خسارت وارده به زیان‌دیدگان خواهد بود.

ج) در صورتی که شرکت بیمه‌گر به دلایلی از جمله ورشکستگی قادر به جبران خسارت نباشد، در این صورت طبق قانون بازارها و خدمات مالی مصوب سال ۲۰۰۰ از زیان‌دیدگان این‌گونه حوادث جبران خسارت می‌شود. البته در این مورد جبران خسارت طبق جدول خاصی به عمل می‌آید و محدودیت دارد که نسبت به مابقی آن، خود دفتر موظف به جبران خسارت است. لازم به ذکر است که در این زمینه قانون بازارها و خدمات مالی ۲۰۰۰ جایگزین قانون حمایت از بیمه‌گذاران مصوب ۱۹۷۵ شده است. مهم‌ترین وجوه افتراق دفتر بیمه‌گران موتوری در مورد رانندگان فاقد بیمه‌نامه و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی ایران عبارتند از:

- تعهدات MIB ناشی از توافق و قرارداد فی مابین دفتر و وزارت راه است، در صورتی که تعهدات صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در ایران ناشی از قانون و اراده یک جانبه می‌باشد.
- تعهدات صندوق تأمین خسارت‌های بدنی با محدودیت‌هایی فقط شامل صدمات بدنی است در صورتی که تعهدات MIB هم در بردارنده صدمات بدنی و هم در بردارنده خسارت‌های مالی است. البته تعهدات MIB در مورد خسارت‌های بدنی محدود بوده و شامل خسارت‌های بالای مبلغ ۳۰۰ پوند تا حداکثر ۲۵۰/۰۰۰ پوند است. مباحث مفصل راجع به شرایط و استثنای مطرح شده در MIB، در مورد صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در ایران مشاهده نمی‌شود. چنانچه گذشت علاوه بر MIB، در مواردی شرکت‌های بیمه‌گر و صندوق حمایت از بیمه‌گذاران طبق قانون بازارها و خدمات مالی نیز در جبران خسارت از زیان‌دیدگان سهم‌مند، در حالی که در ایران این وظیفه در همه موارد بر عهده صندوق می‌باشد.

#### واژگان کلیدی:

صندوق تأمین خسارت‌های بدنی، دفتر بیمه‌گران وسایل نقلیه موتوری (MIB)

#### منابع:

1. Brids, John and j. Hird , Norma , Birds , "Modern Insurance law" , London , Sweet and Maxwell, fifth edition , 2001.
2. Williams , Donald , "Guide to Motor insurers' Bureau Claims" , London , the law Society . ninth edition , 2003.
3. "Compensation of Victims of Uninsured drivers 1999."

" متن موافقتنامه جبران خسارت از رانندگان بیمه نشده مصوب ۱۹۹۹ "