

دفتر بیمه گران وسایل نقلیه موتوری (MIB) در حقوق انگلستان (قسمت دوم)

مترجم: یونس عبدی مصباح^۱

مقدمه

دفتر بیمه گران وسایل نقلیه موتوری^۲ (MIB) انگلستان، نهادی شبیه صندوق تامین خسارت های بدنی ایران است. علت تاسیس این نهاد حمایت از قربانیان و زیان دیدگان حوادث جاده ای است. زیرا به رغم وجود بیمه اجباری، مواردی پیش می آید که زیان دیدگان حوادث جاده ای عملاً از جبران خسارت محروم می مانند. لذا این نهاد برای جبران مطمئن تر خسارت این گونه اشخاص به وجود آمده است.

MIB انگلستان در سال ۱۹۴۵ تاسیس شد و طی آن تاکنون دو موافقتنامه بین MIB و وزیر راه و حمل و نقل منعقد شده که موافقتنامه اول در مورد قربانیان حوادث ناشی از رانندگان بیمه نشده وسایل نقلیه موتوری و موافقتنامه دوم راجع به جبران خسارت از قربانیان حوادث ناشی از رانندگان شناخته شده و یا به عبارتی مربوط به رانندگانی است که بعد از بروز حادثه یا ایجاد خسارت از صحنه حادثه فرار می کنند و ردپائی از خود به جای نمی گذارند.

مباحث راجع به موافقتنامه اول در شماره قبلی به تفصیل بحث شد. در این شماره برآنیم تا به مباحث مربوط به موافقتنامه دوم بپردازیم.

رویه عملی و شکلی حاکم بر این موافقتنامه نسبت به موافقتنامه اول متفاوت است چرا که شرایط و اقتضائات خاصی باعث به وجود آمدن این دو موافقتنامه شده است. طی این نوشتار، ابتدا به مفاد موافقتنامه دوم می پردازیم، سپس به نحوه اداره دفتر بیمه گران وسایل نقلیه موتوری و تأمین مالی آن

۱. کارشناس ارشد حقوق خصوصی

خواهیم پرداخت. لازم به ذکر است که طی مباحث حاضر، به مطالب مربوط به صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در ایران نیز اشاره خواهیم کرد تا افتراق و اشتراک این دو صندوق که رسالت واحدی بر عهده دارند، آشکار شود.

بخش اول - موافقتنامه دوم MIB^۱: دعاوی قربانیان مربوط به رانندگان شناخته نشده^۲

یا فراری^۳

اغلب رانندگان تابع مقررات، بعد از رخداد تصادف، به ایستگاه پلیس محل حادثه اطلاع می‌دهند. با این حال، طی سال‌های ۱۹۹۹، ۲۰۰۱، ۲۰۰۰ به ترتیب ۱۴۹۳۲، ۱۴۶۶۳، ۱۵۳۹۲ شکایت جهت تعقیب رانندگانی که بعد از بروز حادثه از توقف وسیله نقلیه خویش خودداری و اقدام به گریختن و فرار از محل حادثه نموده بودند، مطرح شده است. وقتی راننده وسیله نقلیه بعد از تصادف، از صحنه حادثه فرار کرده و طی آن ناشناخته باقی می‌ماند، در عمل از قربانیان و زیاندیدگان این گونه حوادث جبران خسارت بعمل نمی‌آید و بالطبع قانون بیمه اجباری شخص ثالث نیز نمی‌تواند از این گونه حوادث حمایت کند. از بدو تاسیس MIB تا سال ۱۹۶۹، این صندوق نسبت به زیان‌دیدگان این گونه حوادث هیچ تعهد قانونی نداشت تا این که در سال ۱۹۶۹ موافقتنامه‌ای راجع به جبران خسارت از اینگونه حوادث تنظیم شد. اما قبل از سال ۱۹۶۹، MIB از اینگونه قربانیان به طور رایگان^۴ و بلاعوض^۵ جبران خسارت می‌کرد تا اینکه در سال ۱۹۶۹، MIB به طور رسمی و عملی نسبت به قربانیان اینگونه حوادث تعهد و مسئولیت قانونی پیدا کرد و طبق این موافقتنامه که بین وزیر راه و حمل و نقل و MIB منعقد شد، MIB موظف به جبران خسارت از اینگونه حوادث و قربانیان ناشی از آن گردید. این موافقتنامه در طول زمان چندین بار اصلاح شده و با توجه به شرایط به وجود آمده، تغییراتی در آن داده شده است. این تغییر و اصلاحات به ترتیب در سال‌های ۱۹۷۲، ۱۹۹۶، ۲۰۰۳ اعمال شده است. موافقتنامه فعلی منعقد شده بین وزیر راه و MIB مربوط به سال ۲۰۰۳ است این موافقتنامه جایگزین موافقتنامه‌های

1. Compensation of victims of untraced drivers
2. Unidentified drivers
3. hit and run drivers
4. exgratia payment
5. sympathetic consideration

۱۹۶۹، ۱۹۷۲، ۱۹۹۶ شد و در تاریخ ۱۴ فوریه ۲۰۰۳ اجرایی گردید و در مورد تصادفاتی که بعد از این تاریخ رخ می دهند، اعمال می شود که ما طی این بخش به مفاد موافقتنامه فعلی خواهیم پرداخت.

۱-۱ شرایط لازم برای جبران خسارت طی موافقتنامه ۲۰۰۳

این موافقتنامه از موافقتنامه اول که مربوط به رانندگان بیمه نشده است، پیچیده تر است. زیرا در این مورد توسط دادگاه حکمی علیه راننده متخاطی صادر نمی شود که طی آن MIB جبران خسارت نماید و راننده فراری مقصر حادثه قابل شناسائی نیست تا علیه وی اقامه دعوی شود. برای اینکه از متقاضی مطالبه خسارت، جبران خسارت شود و مبلغ مورد نظر به وی پرداخت شود باید شرایطی مهیا شود که در ذیل به ذکر آنها می پردازیم.

الف. متقاضی می بایست قادر به تعقیب و دنبال کردن شخص مسئول حادثه و زیان زنده نباشد زیرا در اینصورت توانائی و قدرت بر پیگیری و ردیابی مقصر و عدم انجام چنین کاری، MIB بر علیه وی مسئولیتی نخواهد داشت.

ب. صدمه یا خسارت ایجاد شده باید در شرایط و اوضاع و احوالی به وجود آمده باشد که طی آن با بررسی احتمالات بتوان راننده فراری را مسئول و مقصر خسارت وارده به زیان دیده به شمار آورد.

ج. خسارت یا صدمه ایجاد شده از جمله مسئولیت هایی باشد که طبق قانون حمل و نقل جاده ای مصوب ۱۹۸۸، می بایست به طور اجباری مورد بیمه واقع می شد، پس MIB طبق این موافقتنامه نسبت به موارد غیر اجباری بیمه شخص ثالث، مسئولیتی در جبران خسارت زیان دیده نخواهد داشت.

د. صدمه یا خسارت ایجاد شده نباید به صورت عمدی و ناشی از سوء قصد باشد زیرا در چنین حالتی شخص زیان دیده باید یک دعوی قانونی علیه صندوق جبران خسارت صدمات جنایی^۱ مطرح نماید و از آن صندوق تقاضای خسارت نماید و در اینصورت MIB نسبت به وی مسئولیتی ندارد چرا که آن صندوق موظف به جبران خسارت وی می باشد.

در حقوق ایران نیز اگر شخص زیان دیده از مراکزی خسارت دریافت کرده باشد صندوق نسبت به وی مسئولیتی نخواهد داشت. طبق ماده ۱۲ آئین نامه صندوق تامین خسارت های بدنی « در صورتی که زیان دیدگان از مراجع دیگری مانند سازمان بیمه های اجتماعی یا سازمان بیمه کارمندان دولت یا

صندوق‌های ویژه جبران خسارت غرامت دریافت نمایند، صندوق غرامتی نخواهد پرداخت و هیچ‌یک از بیمه‌گران و سازمان‌های بیمه‌ای و صندوق‌های ویژه غرامت حق مراجعه و تقاضای استرداد خسارت پرداخت شده به اشخاص ثالث را از صندوق تامین خسارت‌های بدنی ندارند.»

ه. تقاضای جبران خسارت از MIB نسبت به حوادث ناشی از مرگ و صدمات بدنی باید طی ۳ سال و نسبت به خسارت مالی طی ۹ ماه از زمان تصادف، به صورت کتبی درخواست شود. پس طبق این شرط تقاضای جبران خسارت نسبت به حوادث ناشی از مرگ و صدمات بدنی و همچنین خسارات مالی به طور جداگانه دارای مرور زمان خاص خود می‌باشند و البته در جایی که به طور متعارف، تقاضای وجود خسارت و صدمه ایجاد شده آگاه نبوده، تقاضای وی از زمان آگاهی وی نسبت به صدمه و خسارت وارده اعمال می‌گردد.

و. در صورتی که تحقیقات از جانب MIB یا نماینده وی انجام می‌شود، تقاضای باید به طور متعارف در موارد لزوم تمام مساعدت و همکاری لازم را با MIB به عمل آورد و MIB را در انجام تحقیقات ضروری یاری نماید.

۱-۲ - استثنائات موافقتنامه دوم MIB

در صورتی که تقاضای مطالبه از سوی متقاضی در یکی از شرایط و اوضاع و احوال ذیل درخواست شود این موافقتنامه در مورد آن اعمال نمی‌شود و خسارتی از جانب MIB پرداخت نمی‌شود. تمامی این موارد استثناء در ماده ۵ موافقتنامه آمده است:

الف: در جایی که هیچ دعوی راجع به مرگ یا صدمه بدنی مطرح نشده است و فقط خسارت به اموال وارد شده و خود وسیله نقلیه ناشناخته باشد، در این صورت موافقتنامه رانندگان ناشناخته، در مورد این دسته از دعاوی و خسارات مالی اعمال نمی‌شود. مثلاً در صورتی که وسیله نقلیه‌ای به خانه‌ای برخورد کرده باشد و از این وسیله نقلیه هیچ شماره پلاک یا دیگر مشخصاتی موجود نباشد یا هیچ شهادی این حادثه را ندیده باشد چنین فردی که منزل وی خسارت دیده است دعوی خارج از محدوده موافقتنامه می‌باشد.

ب. دعاوی برآمده از وسایل نقلیه‌ای که تحت تصرف یا مالکیت پادشاهی یا دولت بریتانیا باشد.

ج. دعاوی مربوط به تروریسم.

د. دعاوی که برای جبران غرامت از خسارت سرنشین وسیله نقلیه ای که آن وسیله بیمه نامه نداشته است و متقاضی می دانسته یا می بایست می دانست که آن وسیله نقلیه فاقد پوشش بیمه ای بوده است.

ه. در جایی که متقاضی هیچ زیان مالی و مادی متحمل نشده است یا به طریقی از زیان وارده به وی جبران خسارت شده است. پس MIB نسبت به زیان های معنوی هیچ مسئولیتی ندارد و در مواردی که زیان وی به طریقی جبران گردد این مسئولیت از عهده صندوق خارج می شود.

و. در مواردی که مدعی یا متقاضی می دانسته یا می بایست می دانسته که وسیله نقلیه ای که وی سرنشین آن است به سرقت رفته بوده یا برای استفاده جهت ارتکاب جرم یا برای فرار و گریختن از یک توقف قانونی به کار رفته است.

اثبات علم و اطلاع متقاضی از موارد فوق برعهده MIB است، ولی برخی موارد به عنوان اماره قانونی موید علم و اطلاع متقاضی جبران خسارت محسوب می شود که در این مورد اصل بر علم و اطلاع خواهان بوده یا فرض بر این است که وی می بایست از این موارد مطلع می شده و اثبات خلاف آن برعهده متقاضی است که به این موارد در موافقتنامه اول اشاره شد و از تکرار آن خودداری می شود.^۱ چنانچه در شماره قبلی گذشت این استثناء ها بسیار وسیع و زیاد هستند و منطبق با دستوالعمل دوم بیمه وسایل نقلیه اتحادیه اروپا نمی باشند.

۳-۱- مسئولیت مشترک و مجزای MIB^۲

گاهی کل صدمه یا خسارت وارده توسط راننده ناشناخته وارد می شود که در این صورت مفاد این موافقتنامه در مورد آن راننده و زیان دیده اعمال می گردد، اما گاهی قسمتی از صدمه بدنی یا خسارت مالی توسط راننده ناشناخته و قسمتی دیگر توسط یک شخص شناخته شده یا شخص ناشناخته ای که کارفرمای اصیل وی شناخته شده می باشد، حادث می گردد که موافقتنامه حاضر طی مواد ۱۲ تا ۱۵ مقررات خاصی در این مورد نسبت به مسئولیت MIB اعمال نموده است.

در مواردی که حادثه به وجود آمده ناشی از تقصیر دو شخص یعنی یک شخص شناخته شده و یک شخص ناشناخته و فراری می باشد، سقف مسئولیت MIB تا حد مسئولیت شخص ناشناخته می باشد

۱. برای مطالعه این موارد چهار گانه که اماره قانونی اطلاع سرنشین محسوب می شود به مطالب موافقتنامه اول در شماره قبل مراجعه شود.

و متقاضی موظف است که علیه شخص مقصر و متخاطی شناخته شده در دادگاه اقامه دعوی نماید و علیه وی حکمی تحصیل نماید. حال اگر طی سه ماه از این حکم تحصیل شده هیچ مبلغی به زیان دیده پرداخت نشده باشد مسئولیت MIB برابر با همان سهم راننده مقصر ناشناخته از کل مبلغ خسارت خواهد بود و اگر طی سه ماه فقط قسمتی از مبلغ حکم تحصیل شده جبران شده باشد مبلغ پرداختی توسط MIB، هر کدام از مبالغ دو مورد ذیل که بیشتر باشد، خواهد بود: ۱- بخش جبران نشده حکم صادره، ۲- سهم شخص راننده فراری و اگر متقاضی علیه مقصر شناخته شده حادثه حکمی نسبت به مرگ، صدمه بدنی یا خسارات مالی تحصیل ننموده باشد و هیچ مبلغی هم به عنوان جبران خسارت از چنین شخصی دریافت نکرده باشد، در این صورت MIB مبلغی معادل مسئولیت شخص فراری و ناشناخته به متقاضی خواهد پرداخت و در نهایت اگر علیه شخص مقصر شناخته شده حکمی تحصیل کرده باشد و وی فاقد پوشش بیمه‌ای باشد، مفاد موافقتنامه اول مربوط به رانندگان بیمه نشده در مورد وی اعمال خواهد شد.

۴-۱- چگونگی طرح دعوی و اخذ تصمیم و صدور رای توسط MIB

چگونگی طرح دعوی و اتخاذ تصمیم و صدور رای توسط MIB در مواد ۱۱-۷ و ۱۷ آمده است. متقاضی جبران خسارت برای مطالبه خسارت باید تقاضای خود را در فرم مخصوصی که توسط MIB تدارک دیده شده، ارائه نماید. البته طرح دعوی و مطالبه خسارت باید در یک محدوده زمانی معین ارائه شود. نسبت به دعاوی ناشی از مرگ و صدمات بدنی این دعوی و تقاضا باید طی سه سال از زمان تصادف و نسبت به دعاوی راجع به خسارت مالی طی نه ماه از زمان رخداد حادثه و ایجاد خسارت مطرح شود. این محدودیت زمانی نسبت به مرگ و صدمات بدنی و خسارات مالی به طور جداگانه اعمال می‌شود. البته در مواردی که نمی‌توان از متقاضی به طور متعارف انتظار داشت که از خسارت ایجاد شده مطلع شده باشد در این صورت تقاضای وی به محض اطلاع وی از اینکه خسارت ایجاد شده، درخواست می‌شود ولی در این حالت نیز محدوده زمانی راجع به مرگ و صدمات بدنی پانزده سال و نسبت به خسارت‌های مالی دو سال بعد از رخداد حادثه است و نمی‌تواند فراتر از این محدوده زمانی تقاضایی داشته باشد.

در این موافقتنامه یک محدوده زمانی دیگر وجود دارد و آن اینکه متقاضی موظف است بعد از

رخداد حادثه و تصادف، آن را به پلیس محل تصادف اطلاع دهد و این محدوده زمانی نسبت به دعاوی راجع به مرگ و صدمات بدنی چهارده روز بعد از ایجاد حادثه و نسبت به دعاوی راجع به خسارات مالی ۵ روز بعد از حادثه مورد نظر می باشد. این محدوده زمانی در مواردی که نمی توان به طور متعارف انتظار این را داشت که طی زمان مقرر آن را اطلاع دهد، اعمال نمی شود. طبق ماده ۴، MIB، متقاضی را موظف کرده که با پلیس مربوطه در تحقیقات همکاری لازم را به عمل آورد و نباید از انجام این همکاری کوتاهی نماید.

در حقوق ایران نیز این محدوده زمانی نسبت به حوادث ناشی از رانندگان فراری یا ناشناخته وجود دارد. طی ماده ۶ آیین نامه صندوق تامین خسارتهای بدنی مصوب ۱۳۴۸: «چنانچه خسارت وارده در اثر حادثه ای باشد که مسئول فرار کرده و یا پس از تحقیقات کافی شناخته نشده باشد زیان دیدگان می توانند ظرف سه ماه از تاریخ وقوع حادثه به صندوق مراجعه و با تسلیم مدارک لازم تقاضای جبران خسارت نمایند.»

به محض ارائه تقاضانامه و فرم مخصوص توسط متقاضی و دریافت آن توسط MIB، آن دفتر با توجه به اوضاع و احوال و شرایط تصادف، انجام تحقیقات لازم را آغاز می کند. MIB انجام تحقیقات را به یکی از اعضای خود به عنوان نماینده دفتر واگذار می کند. در این صورت آن بیمه گر عضو تحقیقات و بررسی های لازم را انجام داده و سپس یک گزارش مبسوط و کامل برای MIB تنظیم می کند تا دفتر با کمک گزارش، تصمیم لازم را اتخاذ نماید. این گزارش کمک زیادی به MIB در اتخاذ رای می نماید. وقتی تحقیقات و بررسی های اولیه توسط عضو نماینده انجام شد، MIB تصمیم می گیرد که آیا رای به نفع متقاضی صادر کند و با وجود این، چه مبلغی برای آن در نظر گیرد. پس طی این تحقیقات و بررسی های اولیه و ارائه گزارش به MIB آن دفتر راجع به قبول یا رد تقاضا و در صورت قبول تقاضا، راجع به مبلغ رای صادره تصمیم گیری می کند. در صورتی که MIB تقاضای زیان دیده را رد نماید، حق اعتراض وجود دارد که در بند بعدی توضیح آن خواهد آمد. در طی تحقیقات و بررسی ها توسط MIB، متقاضی باید کلیه اظهارات و اطلاعات خویش را در اختیار آنها قرار داده و از ارائه آنها کوتاهی نکند.

۱. به رای صادره توسط نهادهای غیرقضایی و به طور کلی نهادهای حل اختلاف به غیر از محاکم award و به تصمیم صادره توسط محاکم judgement گفته می شود.

تصمیم MIB و صدور رای توسط آن دفتر به طور کلی بر مبنای قواعد و اصول کامن لا در زمینه مسئولیت مدنی مبتنی بر تقصیر^۱ می‌باشد. مبلغ جبران خسارتی که در رای صادره آن دفتر به متقاضی تعلق می‌گیرد بر همان مبنایی محاسبه می‌شود که یک دادگاه در یک دعوی مبتنی بر مسئولیت مدنی صادر می‌کند، البته یک مورد استثنا وجود دارد و آن اینکه MIB در رای صادره خویش، خسارات ناشی از درد و رنج یا خسارات معنوی و خسارات ناشی از محرومیت از درآمد و منافع را نمی‌آورد در حالی که محاکم در حکم خویش این‌گونه زیان‌ها و خسارات را نیز لحاظ کرده و بر مبلغ خسارات می‌افزایند. پس در دعاوی راجع به مرگ و صدمات بدنی، کلیه خسارات وارده به متقاضی جبران می‌شود و در خسارات مالی یک حداکثر و سقف مسئولیتی برای MIB قرار داده شده که این سقف ۲۵۰/۰۰۰ پوند می‌باشد. ضمناً مانند موافقتنامه اول MIB نسبت به خسارات مالی کمتر از ۳۰۰ پوند مسئولیتی ندارد. طبق موافقتنامه فعلی در رای صادره توسط MIB باید کلیه منافع ناشی از حکم نیز طبق نرخ معین آورده شود در حالیکه در موافقتنامه‌های قبلی، MIB نسبت به منافع ناشی از حکم مبلغی پرداخت نمی‌کرد و مسئولیتی نسبت به این‌گونه مبالغ نداشت. در مورد هزینه‌های قانونی نیز در موافقتنامه‌های قبلی مبالغ بالایی در نظر گرفته نشده بود که این مبالغ در موافقتنامه ۲۰۰۳ طبق جدول مندرج در آن محاسبه می‌شود و نسبت به موافقتنامه‌های قبلی افزایش یافته است. پس با توضیحات فوق منافع و هزینه‌های قانونی ناشی از حکم نیز در مبلغ صادره توسط MIB در نظر گرفته می‌شود. البته ممکن است براساس تحقیقات و گزارش‌های مقدماتی، یک مبلغ به طور موقت و علی‌الحساب به متقاضی داده شود تا اینکه تحقیقات و گزارش‌های نهایی کامل شده و طی آن بقیه مبلغ به وی پرداخت شود.

۵-۱- نحوه اعتراض^۲ به تصمیم MIB و صدور رای نهایی توسط داور^۳

وقتی تقاضای زیان‌دیده به MIB رسید، آن دفتر تحقیقات را آغاز خواهد کرد. اگر بعد از تحقیقات مقدماتی تصمیم گرفت که دعوی را بر این مبنا که آن دعوی شامل مفاد موافقتنامه نیست، رد نماید باید طبق ماده ۱۶، این امتناع و رد تقاضا را به متقاضی ابلاغ نماید و در صورتی که تقاضای

1 . tort of negligence

2 . Appeals

3. Arbitration

وی را قبول کرد و مبلغ رای خویش را معین نمود، این امر نیز باید به متقاضی ابلاغ گردد. در هر حال باید متقاضی از قبول یا رد تقاضای خویش آگاه گردد و نتیجه رای در هر صورت به وی ابلاغ گردد. در صورت قبول یا رد تقاضا، MIB باید به طور جداگانه ادله و شرایط و اوضاع و احوال تصمیم و رای مذکور را نیز طی آن بیاورد و بعد از ابلاغ رای به متقاضی، وی می‌تواند نسبت به رد تقاضا و امتناع از جبران خسارت و همچنین در صورت قبول، نسبت به مبلغ رای صادره اعتراض نماید. جزئیات و مفاد مربوط به رویه حق اعتراض در مواد ۲۴-۱۸ موافقتنامه آمده است. در این قسمت به کلیات اعتراض به رای و رجوع به داوری اشاره می‌کنیم.

اعتراض به رای باید طی ۶ هفته از زمان وصول ابلاغ آن رای به عمل آید. این اعتراض باید به صورت کتبی قبل از اتمام ۶ هفته مذکور به MIB ارسال شود. در این اعتراض باید ادله و ملاحظات متقاضی نسبت به رای و همچنین مدارک جدید آورده شود. بعد از وصول اعتراض متقاضی، MIB طی مدت ۷ روز می‌تواند دو تصمیم اتخاذ نماید، یا آن اعتراض را به وزیر راه اطلاع دهد تا وی یک داور برای این اعتراض منصوب نماید و داور منتخب در این مورد اخذ تصمیم نماید و یا اینکه براساس مدارک و ادله جدیدی که متقاضی ارائه کرده است، MIB تحقیقات و بررسی‌های خود را ادامه دهد. در صورتی که تحقیقات بیشتری از جانب MIB صورت گرفت، باید آن را به متقاضی گزارش دهد و هر تغییر صورت گرفته در تصمیم و رای خویش را به وی ابلاغ کند. متقاضی نیز طی ۶ هفته از زمان وصول این گزارش، ممکن است یا گزارش و تغییر صورت گرفته در رای را بپذیرد و یا اینکه به اعتراض خویش ادامه دهد و خواستار ارجاع دعوی به داوری شود که در هر صورت باید تصمیم خویش را به اطلاع MIB برساند.

در صورتی که اعتراض متقاضی منجر به تعیین داور^۱ توسط وزیر راه شد این داور از هیئت مشاوران حقوقی ملکه انتخاب می‌شود و طی آن متقاضی و MIB باید لایحه کتبی خویش را به داور بفرستند، سپس داور براساس لایحه آنها رای مقدماتی خویش - که در بردارنده رای است که وی قصد صدور آن را دارد- و دلائل رای را برای طرفین می‌فرستد. متقاضی و MIB ممکن است که ۱- این تصمیم مقدماتی را بپذیرد، ۲- ملاحظات جدید خویش را دوباره در صورت لایحه به داور ابلاغ کنند،

۳- خواستار برگزاری جلسه دادرسی شفاهی^۱ و استماع ادله طرفین شوند. جلسه دادرسی شفاهی بیشتر برای استماع شهادت شهود و بازرسی و تفتیش بیشتر از شهود و گواهان می‌باشد، باید طرفین مکان استماع شفاهی را معین نموده و آنرا به داور اطلاع دهند. بعد از طی این مراحل، داور رای و تصمیم نهایی خویش را به طرفین اعلان می‌نماید و رای داور در این زمینه مرحله نهایی به حساب می‌آید و طرفین حق رجوع به دادگاه برای اعتراض به داور را نخواهند داشت و موظفند که از رای مربوطه تبعیت نمایند.

۶-۱- رسیدگی سریع و ویژه به دعوی^۲

علاوه بر طرح دعوی و رسیدگی عادی به تقاضای متقاضی جبران خسارت که در بندهای ۴-۱ و ۵-۱ شرح آن گذشت یک روش ویژه و سریع دیگر نیز وجود دارد که به *acculated procedure* معروف است. مواد ۲۶ و ۲۷ موافقتنامه ۲۰۰۳ به این نوع رسیدگی و حل و فصل دعوی اختصاص دارد. این نوع دادرسی از سوم ژانویه ۱۹۷۸ عملی و اجرایی گردید و فقط در مورد رانندگان فراری و ناشناخته اعمال می‌شود. در این نوع رسیدگی قواعد شکلی و رسمی کمتر بوده و نسبت به رسیدگی عادی سریع‌تر است. برای اعمال و اجرای این نوع رسیدگی و حل و فصل تقاضای مربوطه، باید حتماً راننده متخاطی، ناشناخته و فراری باشد و درجایی که مسئولیت مشترک باشد- طبق آنچه در بند ۳-۱ گذشت- یعنی قسمتی از تقصیر از جانب راننده شناخته شده باشد، اعمال نمی‌گردد.

طبق این نوع رسیدگی، بعد از تحقیقات مقدماتی، MIB به جای انجام تحقیقات بیشتر و ارائه گزارش کامل، مبلغی را برای جبران خسارت به متقاضی پیشنهاد می‌دهد و آن را به وی ابلاغ می‌کند. این رای علاوه بر مبلغ پیشنهادی دربردارنده منافع و هزینه‌های قانونی طی موافقتنامه ۲۰۰۳ نیز خواهد بود. متقاضی طی ۶ هفته از زمان ابلاغ این رای و مبلغ پیشنهادی فرصت دارد که این مبلغ را قبول یا رد کند. وقتی طی این مدت، مبلغ پیشنهادی را پذیرفت MIB موظف است طی چهارده روز از زمان پذیرش قبولی متقاضی، مبلغ مندرج در رای را به وی پرداخت نماید. در صورتی که متقاضی طی مدت مذکور پیشنهاد MIB را نپذیرفت و رد کرد، تقاضای وی به صورت عادی رسیدگی خواهد شد یعنی

1. oral hearing

2. acculated procedure

همان روشی که طی بندهای ۴-۱ و ۵-۱ توضیح آن گذشت.

در حقوق ایران، صندوق تامین خسارت‌های بدنی طبق ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث مصوب ۱۳۴۷/۱۰/۲۳، موظف به جبران خسارت از حوادث ناشی از رانندگان فراری یا ناشناخته می‌باشد. ماده ۱۰ این قانون مقرر می‌دارد: « برای جبران زیان‌های بدنی وارد به اشخاص ثالث که به علت بیمه نبودن وسیله نقلیه، بطلان قرارداد بیمه، تعلیق قرارداد بیمه، تعلیق تامین بیمه‌گر، فرار کردن و یا شناخته نشدن مسئول حادثه و یا ورشکستگی بیمه قابل پرداخت نباشد یا به طور کلی برای جبران خسارت‌های خارج از شرایط بیمه‌نامه (به استثناء موارد مطرح در ماده ۴) صندوق مستقلی به نام صندوق تامین خسارت‌های بدنی» تاسیس می‌شود که به وسیله شرکت سهامی بیمه ایران اداره خواهد شد. سازمان، وظایف و صلاحیت صندوق تامین خسارت‌های بدنی، به موجب آیین‌نامه‌ای خواهد بود که به وسیله شرکت سهامی ایران تهیه می‌شود و به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید.»

چنانچه در این ماده بیان شد مواردی از شمول صلاحیت صندوق تامین خسارت‌های بدنی خارج می‌شود که آنها در ماده ۴ این قانون آمده است، طبق ماده ۴ قانون بیمه اجباری: موارد ذیل از شمول بیمه موضوع این قانون خارج است:

- ۱- خسارت ناشی از فورس ماژور از قبیل جنگ، سیل و زلزله.
- ۲- خسارات وارده به محمولات وسایل نقلیه مورد بیمه.
- ۳- خسارات مستقیم یا غیر مستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیواکتیو.
- ۴- خسارات وارده به متصرفین غیر قانونی وسایل نقلیه یا به رانندگان فاقد گواهینامه رانندگی.
- ۵- خسارات ناشی از محکومیت جزایی و پرداخت جرائم.
- ۶- خسارات ناشی از حوادثی که در خارج از کشور اتفاق می‌افتد مگر اینکه بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار در این موضوع توافق شده باشد.

آیین‌نامه صندوق تامین خسارت‌های بدنی در تاریخ ۱۳۴۸/۴/۲۱ به تصویب هیئت وزیران رسیده است. در حقوق ایران طبق ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری و آیین‌نامه صندوق تامین خسارت‌های بدنی، صندوق فقط موظف به جبران خسارت‌های بدنی خواهد بود و نسبت به خسارت‌های مالی هیچ تعهدی

ندارد، در حالی که چنانچه گذشت در حقوق انگلستان، MIB موظف به جبران صدمات بدنی و خسارت‌های مالی، هردو خواهد بود.

نسبت به جبران خسارت‌های بدنی، صندوق یک سقف تعهد دارد که براساس مصوبات هیئت وزیران این سقف تعهد تغییر می‌کند. در حال حاضر به موجب مصوبه ۱۳۸۳/۷/۱۹ هیئت وزیران این مبلغ به هشتاد میلیون ریال افزایش یافته است که تا این مبلغ زیاندیدگان می‌توانند به صندوق مراجعه کنند. علیهذا در ارتباط با حوادثی که مسئولین آنها متواری و ناشناس باشند اگر زیان دیدگان این قبیل حوادث فوت کرده باشند تعهد صندوق بابت قسمتی از دیه در وجه اولیای دم پرداخت و مراتب به محاکم قضائی اعلام می‌شود که به صندوق بیت‌المال معرفی تا باقیمانده دیه از این محل پرداخت شود و چنانچه مصدوم شده باشند در صورتی که به طرفیت صندوق مبادرت به صدور رای مبنی بر تعیین دیه جرح گردد این صندوق تا میزان تعهد بابت جرح پرداخت می‌نماید.

بخش دوم - نحوه اداره و تامین مالی MIB

MIB یک نهاد مستقل به شمار می‌آید که از طریق وزیر راه و حمل و نقل و کلیه بیمه‌گران وسایل نقلیه حمایت می‌شود. طبق بخش ششم قانون حمل و نقل جاده‌ای مصوب ۱۹۸۸، فقط بیمه‌گرانی صلاحیت صدور بیمه‌نامه‌های اجباری وسایل نقلیه را خواهند داشت که عضو دفتر بیمه گران وسایل نقلیه موتوری (MIB) باشند. پس فقط اعضای MIB می‌توانند بیمه شخص ثالث اجباری وسایل نقلیه صادر نمایند. مبالغی که طبق دو موافقتنامه جهت پرداخت خسارت به زیاندیدگان و هزینه های عملیاتی صندوق صورت می‌گیرد از طریق اخذ مالیات از اعضایش، تامین می‌شود. به هر اندازه که لازم است تعهدات و هزینه های جاری دفتر پاسخ داده شده و تامین شود هر بیمه گر به نسبت درآمد بیمه‌های خویش در پرداخت این تعهدات و هزینه ها سهیم می‌شوند. پس عملاً تامین مالی MIB از طریق حق بیمه‌هایی است که از خود بیمه‌گذاران جمع آوری می‌گردد.

به موجب بند ۶ ماده ۵ قانون تاسیس بیمه مرکزی ایران و بیمه گری مصوب ۱۳۵۰ اداره صندوق بیمه مرکزی ایران واگذار گردیده است و طبق ماده ۲ آیین نامه صندوق تامین خسارت‌های بدنی مصوب ۱۳۴۸: «صندوق از جهت سازمانی جزو بیمه مرکزی ایران محسوب و امور آن به وسیله بیمه مرکزی ایران طبق ماده ۱۱ قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷، درآمد صندوق تامین

خسارت‌های بدنی از منابعی است که به پیشنهاد دولت به تصویب کمیسیون های دارایی مجلسین برسد.“
 آیین نامه منابع درآمد صندوق تأمین خسارت‌های بدنی موضوع ماده ۱۱ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث در تاریخ ۱۳۴۸/۱۲/۲ به تصویب رسید. ماده یک آیین نامه منابع درآمد صندوق تأمین خسارت‌های بدنی را بیان کرده است. بر اساس ماده یک این آیین نامه “درآمد صندوق تأمین خسارت‌های بدنی موضوع ماده یازده قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث از منابع زیر تأمین خواهد گردید:

الف. ۳ درصد از حق بیمه های دریاقتی موضوع قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث از تاریخ اجرای قانون.

ب. مبلغی معادل حق بیمه پرداخت نشده هر وسیله نقلیه موتوری زمینی برای آن مدتی که از اول تیر ماه ۱۳۴۸ در زمان اجرای قانون مشمول بیمه بوده و بیمه نشده و یا نشود از دارنده وسیله نقلیه. حداکثر این مبلغ از معادل حق بیمه یک سال تجاوز نخواهد کرد.

پ. مبالغی که صندوق تأمین خسارت‌های بدنی پس از پرداخت خسارت بدنی به زیان دیدگان بابت خسارت پرداختی و هزینه های متعلقه از مسئولان حادثه وصول خواهد کرد.“

نتیجه گیری

طی مباحث مطرح شده راجع به MIB و مقایسه آن با صندوق تأمین خسارت‌های بدنی می توان به نکات ذیل اشاره کرد:

چنانچه گفته شد، MIB در انگلستان دو موافقتنامه با وزیر راه منعقد کرد که موافقتنامه اول راجع به جبران خسارت قربانیان ناشی از رانندگان بیمه نشده و موافقتنامه دوم راجع به جبران خسارت قربانیان ناشی از رانندگان فراری و شناخته نشده می باشد که به تفصیل به بررسی مفاد این دو موافقتنامه پرداختیم و روشن شد که قواعد و شرایط این دو موافقتنامه با توجه به موضوع آنها از یکدیگر متفاوت و در عین حال بسیار مبسوط است و این دو موافقتنامه در طی زمان با توجه به شرایط و تحولات به وجود آمده، چندین بار مورد اصلاح قرار گرفته اند که طی مباحث مطرح شده به این تحولات و اصلاحات اشاره شد در حالی که در حقوق ایران، مباحث و مسائل مربوط به صندوق تأمین

خسارت‌های بدنی به گستردگی مفاد و مباحث MIB نیست و تحولات چندانی از بدو تأسیس آن تاکنون مشاهده نشده است.

- MIB در انگلستان عهده دار جبران خسارت‌های بدنی و مالی است البته نسبت به خسارت‌های مالی، سقف تعهد این دفتر تا مبلغ ۲۵۰,۰۰۰ پوند است ضمناً نسبت به خسارات کمتر از ۳۰۰ پوند نیز تعهدی ندارد و طی هر دو موافقتنامه، منافع و هزینه‌های ناشی از حکم نیز طی نرخ معین قابل جبران است در حالی که در ایران صندوق تأمین خسارت‌های بدنی، فقط عهده دار جبران خسارت‌های بدنی است که به سقف پرداخت مبالغ این خسارات نیز اشاره شد.

- در مورد نحوه اداره این دو صندوق نیز تفاوت‌هایی بین MIB و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی وجود دارد که عمده آن این است که در انگلستان این نهاد به طور مستقل و از طریق اخذ مالیات از شرکت‌های بیمه فعال در زمینه بیمه اجباری شخص ثالث اداره می‌گردد که البته تمامی شرکت‌های فعال در زمینه بیمه اجباری شخص ثالث وسایل نقلیه باید عضو MIB باشند در حالی که در ایران، این صندوق تحت نظر بیمه مرکزی ایران که یک نهاد دولتی است، اداره می‌گردد و منابع درآمدی آن نیز تفاوت‌هایی با MIB دارد که طی مباحث به آن پرداختیم.

واژگان کلیدی:

صندوق تأمین خسارت‌های بدنی، دفتر بیمه گران وسایل نقلیه موتوری (MIB)، انگلستان

منابع:

1. Brides, 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“