

مبانی و تعهدات صندوق تامین خسارت‌های بدنی^۱

جواد حسین زاده^۲ خدیجه دوزدوزانی^۳

چکیده:

صندوق تامین خسارت‌های بدنی در سال ۱۳۴۷ به منظور جبران خسارت‌های بدنی ناشی از حوادث رانندگی که تحت پوشش بیمه قرار نمی‌گیرند، ایجاد شده است؛ ولی به دلیل ساختار نامناسب، منابع مالی ناکافی، سقف تعهدات ناچیز و عدم پوشش همه زیان‌دیدگان، کارایی لازم را نداشته است. خوشبختانه قانون‌گذار در اصلاح قانون بیمه اجباری، در سال ۱۳۸۷ ضمن رفع نواقص مذکور شرایطی را برای مطالبه خسارت از صندوق وضع کرده است.

انتظام، شمارش و تبیین این شرایط نه تنها برای دستگاه قضایی کشور در مقام صدور رای اهمیت فراوان دارد؛ بلکه به نظام بیمه‌ای کشور نیز در مقام شناخت حدود تعهدات خود یاری می‌رساند. در تحقیق حاضر تلاش شده است تا ضمن بیان مبانی و ماهیت صندوق، حدود تعهدات آن و شرایط خسارت‌های قابل جبران از سوی صندوق مورد تجزیه و تحلیل قرار گیرد.

واژگان کلیدی: صندوق تامین خسارت‌های بدنی، خسارت بدنی، قانون بیمه اجباری، ضرر بدنی.

۱- تاریخ دریافت: ۱۳۹۱/۱/۲۶ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۲/۶/۳۰
۲- استادیار دانشگاه علم و فرهنگ نویسنده مسؤول

jhz.usc@gmail.com

۳- دانش‌آموخته کارشناسی ارشد دانشگاه علم و فرهنگ

مقدمه

با پیشرفت صنعت و تکنولوژی، یکی از مواردی که همواره نظام‌های حقوقی را به خود مشغول کرده است، حوادث رانندگی و جبران خسارت ناشی از آن است. هرچه وسایل نقلیه بیشتر می‌شوند، خطر ایجاد سوانح و حوادث ناشی از آن و نیز جبران خسارتهای بدنی و مالی وارد بر زیان دیدگانی که بدون ارتکاب هیچ خطا و جرمی، لطمات جبران ناپذیری را متحمل شده‌اند، افزایش می‌یابد.

علی‌رغم گسترش مسؤولیت مدنی و افزایش نظام‌های مبتنی بر مسؤولیت محض، در اکثر نظام‌های حقوقی هنوز تقصیر معیار و مبنای مسؤولیت مدنی تلقی می‌شود، از این رو اگر زیان‌دیده نتواند تقصیر را اثبات کند، خسارت وی بلاجبران می‌ماند. همچنین، در مواردی که برای حوادث و خسارت مسؤولی وجود ندارد نیز، جبران خسارت زیان‌دیدگان با مشکل مواجه می‌گردد؛ وانگهی، در بسیاری موارد، حتی با اثبات تقصیر و شناسایی مسؤول حادثه نیز اجرای حکم علیه مسبب آن به جهت اعسار وی امکان‌پذیر نمی‌باشد. در این موارد، احساس عمومی بر این است که مسببان ضرر بدون مسؤولیت باقی‌مانده و به نحوی خسارت زیان‌دیده جبران گردد و همین امر، ضرورت توسل به طرح‌های تکمیلی را آشکار می‌سازد. (علی آبادی، ۱۳۶۶، ۷)

به همین جهت، در برخی کشورها، نظام سنتی مسؤولیت مدنی در زمینه خسارت بدنی کنار گذاشته شده و با ایجاد طرح‌های اجتماعی نوین به جبران این‌گونه خسارات پرداخته‌اند و در بعضی دیگر نیز با تأسیس نهادهای مشابه در کنار نظام کهن مسؤولیت مدنی، به جبران خسارات زیان‌دیدگان خدمات شایانی نموده‌اند. هر یک از این طرح‌ها دارای ساختار و قلمروی متفاوت بوده و با توجه به دخالت، نظارت و مشارکت دولت، از هم متمایز می‌شوند.

در حقوق ایران نیز با تصویب قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان

وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث در آذر ماه ۱۳۴۷، نظام مبتنی بر بیمه اجباری مسؤولیت مدنی در حوادث رانندگی برقرار گردیده است. بر اساس این نظام نه تنها، دارندگان اتومبیل، مسؤول جبران خسارات وارد بر اشخاص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسیله نقلیه و محمولات آن میباشند، بلکه قانون‌گذار برای جبران خسارت بدنی وارد بر زیان‌دیدگان حوادث رانندگی که از اهمیت و حساسیت بیشتری برخوردار است، صندوقی را تأسیس کرده است تا در مواردی که امکان جبران خسارت بدنی زیان‌دیده از طریق سیستم بیمه وجود ندارد، خسارت بدنی آنان بلاجبران باقی نماند. با عنایت به ماده ۱۰ قانون پیش‌گفته، تمامی خسارات بدنی که از شمول تعهدات بیمه‌گر خارج بوده و یا بیمه‌گر به نحوی از انحاء، قادر به انجام تعهدات خود در مقابل زیان‌دیدگان نباشد، از محل صندوق تأمین خسارتهای بدنی جبران می‌گردد. از سال ۱۳۴۸ با اجرایی شدن آیین‌نامه این قانون، صندوق، زیر نظر بیمه ایران شروع به فعالیت کرده است. اما به جهت کمبود منابع مالی و نقصان قوانین مربوط، توان جبران خسارتهای مراجعین خود را به صورت کامل و کافی نداشته است؛ تا این که قانون‌گذار در سال ۱۳۸۷ با اصلاح قانون بیمه اجباری سعی نمود تا با پیش‌بینی منابع مالی بیشتر و رفع نواقص قانونی از جمله حذف استثنائات مطروحه در ماده ۲ قانون بیمه اجباری ۱۳۴۷، صندوق را کارآمدتر از گذشته نماید. در تحقیق پیش رو تلاش شده است تا ضمن بیان مبانی، ماهیت و اهداف صندوق، خسارات تحت پوشش صندوق و ویژگی‌های آن بر اساس آخرین اصلاحات قانون‌گذار و با استناد به رویه قضایی مورد ارزیابی قرار گیرد. از این رو، تحقیق حاضر در صدد پاسخ به این پرسش‌ها است:

- ۱- مبانی و هدف ایجاد صندوق تأمین خسارتهای بدنی در نظام حقوقی ایران چیست؟
- ۲- ویژگی‌های خسارات تحت پوشش صندوق تأمین خسارتهای بدنی در قانون جدید چیست؟

۱- ماهیت، اهداف و مبانی صندوق تأمین خسارت های بدنی

در ایران، صندوق تأمین خسارتهای بدنی، پس از بیمه اجباری شخص

ثالث، مهم‌ترین طرح تکمیلی مسؤولیت مدنی در حوادث رانندگی به شمار می‌رود. هرچند نمی‌توان صندوق مذکور را مجزا از بدنه بیمه شخص ثالث تصور نمود، ولی همان‌گونه که از ماده ۱۰ قانون جدید بیمه اجباری و آیین نامه اداره صندوق برمی‌آید، صندوق دارای شخصیت حقوقی مستقل است. با عنایت به اقسام اشخاص حقوقی و شاکله صندوق تامین می‌توان گفت صندوق دارای شخصیت حقوقی حقوق عمومی است که نیازی به ثبت نداشته و به محض ایجاد شخصیت حقوقی پیدا می‌کند. (صفایی، ۱۳۷۸، ۱۳۱)

مهم‌ترین هدف از ایجاد صندوق تامین جبران خسارت بدنی آن دسته از زیان‌دیدگانی است که بر اثر حوادث ناشی از رانندگی دچار خسارت شده و از طریق سیستم بیمه‌ای امکان دریافت غرامت ندارند. افزون بر این، حمایت مالی از رانندگان و دارندگان خودرو مسؤول حادثه و خانواده‌های آنها که اغلب از اقبال کم درآمد جامعه هستند و جلوگیری از زندانی شدن سرپرست خانواده به جهت عدم توانایی در پرداخت دیه زیان‌دیده، تسریع در دادرسی و کمک رسانی سریع به زیان‌دیدگان اورژانسی از مهمترین اهداف صندوق مزبور به شمار می‌آید.

یافتن مبانی ایجاد صندوق از میان مبانی مرسوم مسؤولیت مدنی شدنی نیست؛ زیرا چه در نظریات مبتنی بر تقصیر و چه در نظریات بدون تقصیر نمی‌توان قالب منسجمی در این باره متصور شد. اگر چه نظریات تضمین حق، خطر و فرض تقصیر، راه را برای ایجاد بیمه‌های اجباری و سایر طرحهای تکمیلی باز نموده است، اما مبنای تشکیل این نهادها قرار نمی‌گیرد. بنابراین مبانی صندوق را می‌توان مستند به موارد ذیل دانست.

۱-۱- اصل لزوم جبران خسارت و جبران کامل خسارت:

یکی از مهم‌ترین اهداف مسؤولیت مدنی، جبران خسارت زیان‌دیده است که در صورت وقوع حادثه و ورود خسارت، به زیان‌دیده حق میدهد که درخواست غرامت نماید. در مقابل این حق، تکلیف مسبب زیان به جبران خسارت مطرح

است. این حق و تکلیف در قالب لزوم جبران خسارت در مسؤولیت مدنی مطرح میشود. به بیان دیگر، وقتی رفتار یک فرد موجب صدمه دیگری میشود، بهترین گزینه در تحمل خسارت، خود عامل زیان است. (نیکل وینست، ۱۳۸۴، ۳۰) عدالت افقی در جامعه ایجاب می‌کند که به افراد دارای وضعیت یکسان، خسارات و مزایای یکسانی پرداخت شود و میان زیان‌دیدگانی که به جهت امکان اثبات تقصیر و رابطه سببیت می‌توانند غرامت دریافت نمایند، و گروهی که به هر علت امکان دریافت آن را ندارد و خسارتشان بلاجبران می‌ماند، هیچ تفاوتی نباشد. (بادینی، ۱۳۸۴، ۵۷۷)

امروزه، علی‌رغم گسترش نظام‌های مبتنی بر مسؤولیت محض، چون در اکثر نظام‌های حقوقی، همچنان معیار تقصیر، مبنای اصلی مسؤولیت مدنی تلقی میشود و امکان کنار گذاشتن آن نیز به لحاظ منطقی میسر نیست، در بسیاری از موارد، جبران خسارت با مشکل روبرو است. اجرای عدالت و احساس عمومی در این موارد نیز اقتضا میکند تا به نحوی خسارت این‌گونه زیان‌دیدگان جبران گردد. (علی آبادی، ۱۳۶۶، ۷) به همین جهت ضرورت تشکیل طرح‌های تکمیلی مسؤولیت مدنی در کنار ساختار کهن آن به خصوص در موارد خاص از جمله حوادث کار، حوادث رانندگی و موارد دیگر که در دنیای صنعتی امروز نظام‌های حقوقی را به خود مشغول کرده است، احساس می‌شود.

البته گاهی جبران خسارت زیان‌دیده انجام می‌گیرد، ولی جبران خسارت مزبور هیچ تناسبی با خسارت وارده ندارد. اینجاست که ضرورت برقراری اصل جبران کامل خسارت مطرح می‌شود. اصل جبران کامل خسارت که یکی از اصول بنیادین مسؤولیت مدنی به شمار می‌رود به معنای بازگشت وضعیت زیان‌دیده به قبل از وقوع زیان از هر جهت می‌باشد. هر چند اعاده وضعیت سابق زیان‌دیده به صورت کامل و قطعی، امکان‌پذیر نیست (مثلاً در صورت از کار افتادگی زیان‌دیده، ارزیابی میزان درآمدی که وی می‌توانست در آینده داشته باشد و از آن محروم شده، ناممکن است) (پروین، ۱۳۸۰، ۱۷۵) با این حال اجرای اصل فوق تا حد امکان برای بازگرداندن تعادل از بین رفته در جامعه ضروری است. به نظر برخی صاحب‌نظران، تنها طریق اعمال اصل

جبران کامل خسارت این است که قاضی در هر مورد، میزان خسارت وارد شده به زیان‌دیده را مشخص و حکم به جبران آن نماید. بنابراین تعیین سقف جبران خسارت توسط قانون‌گذار با اصل مذکور منافات دارد.

نهادهای تکمیلی مسؤولیت مدنی با کنار گذاشتن محدودیتهای نظام سنتی مسؤولیت مدنی در جبران خسارت، با پوشش‌های گسترده خود، چه از جهت افراد تحت الشمول و چه به لحاظ میزان جبران خسارت گام‌های بلندی را در راستای برقراری اصل لزوم جبران خسارت و اصل جبران کامل خسارت زیان‌دیدگان برداشته‌اند. از این رو، برخی معتقدند که مسؤولیت صندوق بر پایه اصل جبران کامل خسارت استوار است. بدین معنی که ایجاد صندوق به جهت تکمیل جبران خسارت زیان‌دیده بوده و هیچ‌گاه جای‌گزین مطلق مسؤول زیان یا بیمه‌گر نخواهد شد. (خدابخشی، ۱۳۸۸، ۱۸۵) اما به نظر می‌رسد با عنایت به تعیین سقف جبران خسارت توسط صندوق، اصل مذکور را نمی‌توان از مبانی ایجاد صندوق ذکر کرد.

۲-۱- برقراری عدالت توزیعی در جامعه: همانگونه که گذشت، نظریه مسؤولیت مبتنی بر تقصیر، به جهت محدودیتهای بسیاری که در جبران خسارت زیان‌دیدگان در آن مطرح است، نمیتواند مبنای ایجاد طرح‌های تکمیلی مسؤولیت مدنی باشد. در مورد نظریات مبتنی بر مسؤولیت محض، هر چند در نظریه خطر و تضمین حق، عنصر تقصیر کم‌رنگ شده است، ولی لزوم احراز رابطه سببیت در این موارد همچنان پابرجاست و امکان مطالبه غرامت از سوی زیان‌دیدگان با اثبات عدم تقصیر آنها در ورود زیان میسر می‌باشد. اما چنانچه مسبب حادثه شناسایی نشود یا اینکه از پرداخت غرامت ناتوان باشد، غرامت زیان‌دیده بدون جبران باقی می‌ماند.

اگر قبول کنیم که نظام سنتی مسؤولیت مدنی با طرح نظریه خطر و نظریه تضمین حق یا مسؤولیت محض در کنار تئوری تقصیر توانسته است معیار درستی را در تشخیص علل زیان ارائه دهد؛ باید پذیرفت که این مبانی

که خود بر پایه عدالت اصلاحی مطرح شده‌اند، توانایی پاسخ‌گویی به نیازها و مطالبات تمامی زیان‌دیدگان را نداشته‌اند. بنابراین، حقوق‌دانان به جای توسل به این گونه نظریات با طرح نظریه عدالت توزیعی، مبنایی را برای جبران خسارت وارد بر همه زیان‌دیدگان معرفی کرده‌اند.

عدالت توزیعی در جامعه به این معناست که ضررها، صرف نظر از منشاء آن باید در بین اعضاء جامعه توزیع شود؛ زیرا هدف از آن، تنها افزایش رفاه زیان‌دیدگان و آسیب‌دیدگان و جامعه به طور کلی است نه چیز دیگر. (بادینی، ۱۳۸۳، ۴۹۹)

طرفداران عدالت توزیعی بر این باورند که لزوم وجود رابطه سببیت به عنوان یکی از ارکان مسؤولیت مدنی موجب شده تا مسؤولیت مدنی با اهداف عدالت توزیعی منافات داشته باشد. چون آنچه اهمیت دارد رسیدن به عدالت است و حتی در صورتی که علت تامه زیان، حوادث قهری باشد با توجه به منطق عدالت توزیعی، خسارت وارد به زیان‌دیده باید جبران گردد. به همین جهت، برای جبران خسارت زیان‌دیدگانی که امکان اثبات تقصیر یا رابطه سببیت نداشته و یا جبران خسارت آنها از سوی مقصر حادثه ممکن نیست؛ لازم است از مبانی سنتی مسؤولیت مدنی فاصله گرفته و طرحهایی خاص برای جبران خسارت این گونه زیان‌دیدگان بدون در نظر گرفتن تقصیر یا رابطه سببیت و به طور کلی منشاء ضرر تأسیس کرد و از همه زیان‌دیدگان، جبران خسارت به عمل آورد. به نظر این حقوق‌دانان، عدالت توزیعی که بر مبنای همبستگی اجتماعی است، باید جانشین عدالت اصلاحی که مبتنی بر مسؤولیت فردی است، شود و تمامی منابع و منافع در جامعه به طور عادلانه میان افراد اجتماع توزیع گردد و هر زمان این تعادل به هر علت بر هم خورد، عدالت توزیعی ایجاب میکند تا بدون ملاحظه علت عدم تعادل مذکور، با جبران خسارت زیان‌دیده تعادل را به جامعه باز گرداند. (کاتوزیان، ۱۳۷۸، ۲۱۳)

به نظر می‌رسد که نظریه مبتنی بر عدالت توزیعی تا حدود زیادی می‌تواند

مبنای تشکیل صندوق تامین قرار گیرد؛ زیرا قانون‌گذار با درک ضرورت جبران خسارات زیان‌دیدگان حوادث رانندگی که امکان جبران خسارت از طریق بیمه را ندارند، اقدام به تأسیس چنین نهادی نموده است تا تعادل بر هم خورده ناشی از بروز خسارت به جامعه بازگردد. منابع مالی صندوق مزبور نیز بر این ایده صحه می‌گذارد؛ زیرا قانون‌گذار با اختصاص درصدی از جرایم ناشی از بیمه نکردن خودرو، درصدی از حق بیمه‌های دریافتی توسط بیمه‌گران و درصدی از جرایم وصولی دولت به عنوان منابع مالی صندوق خواسته است تا تمامی آحاد جامعه به خصوص افراد خاطی، در جبران خسارات این گونه زیان‌دیدگان که آمار آنها به علت ازدیاد روز افزون خودرو رو به افزایش است، سهیم شده و عدالت میان این دسته از جامعه برقرار شود. شایان ذکر است که صندوق تامین در همه موارد از نظریه فوق تبعیت نمی‌کند؛ از جمله خارج بودن خسارات ناشی از قوه قاهره از شمول تعهدات صندوق، که در مبحث بعد خواهد آمد، از آن جمله است.

۱-۳- رعایت قاعده انصاف: قاعده انصاف، در اصل قواعدی در تعدیل اصل جبران کامل خسارت محسوب می‌شود. بند های ۱ و ۲ ماده ۴ قانون مسؤولیت مدنی مبتنی بر قاعده انصاف است؛ به موجب ماده مذکور دادگاه میتواند میزان خسارت را در مواردی تخفیف دهد:

(۱) هرگاه پس از وقوع خسارت، وارد کننده زیان به نحو مؤثری به زیان‌دیده کمک و مساعدت کرده باشد.

(۲) هرگاه وقوع خسارت ناشی از غفلیتی بوده که عرفاً قابل اغماض باشد و جبران آن نیز موجب عسرت و تنگدستی وارد کننده زیان شود.

اعمال قاعده انصاف موجب میشود تا از فشار مالی وارد بر عامل زیان و خانواده او به سبب جبران خسارت زیان‌دیده، کاسته شود. قاعده مزبور هر چند به جهت کاستن از مبلغ غرامت برای مسبب حادثه امری مثبت است ولی، اثر منفی آن در جبران خسارت زیان‌دیده ظاهر می‌شود.

پرسشی که در اینجا مطرح می‌شود این است که چگونه ممکن است هم جبران خسارت زیان‌دیده به صورت کامل انجام گیرد و هم پرداخت مذکور

موجب وارد شدن فشار مالی به عامل زیان و خانواده وی نگردد؟ بی‌گمان، بر اساس سیستم رایج و سنتی مسؤولیت مدنی نمی‌توان این مشکل را حل نمود. به همین جهت در جوامع صنعتی امروز، ضرورت ایجاد سیستم تأمین دسته جمعی به جای سیستم جبران فردی احساس می‌شود و قانون‌گذاران، در چنین شرایطی اقدام به تأسیس نهادها و طرح‌هایی می‌نمایند تا ضررهای شایع ناشی از استفاده از تکنولوژی در میان اعضاء جامعه توزیع شود.

این طرح‌ها که اغلب با دخالت سیستم بیمه و تأمین اجتماعی امکان پذیر است، در صورت ورود خسارت، جبران خسارت را به جای تحمیل بر مسبب زیان، بر عهده بیمه‌گرو یا تأمین اجتماعی منتقل می‌کند. اعضاء جامعه نیز با پرداخت حق بیمه‌ها به خصوص در بیمه‌های اجباری در این روند سهیم می‌شوند.

در حقوق ایران نیز، یکی دیگر از مبانی ایجاد صندوق را می‌توان رعایت انصاف نسبت به مسؤول حادثه رانندگی دانست. بدین توجیه که راننده یا دارنده وسیله نقلیه که در بسیاری موارد تنها به جهت بی‌مبالاتی کوچکی منجر به ورود صدمه به زیان‌دیده شده است، نباید به دلیل عدم تمکن مالی گرفتار حبس شود و خانواده او نیز به عسرت و تنگدستی گرفتار آید. در این شرایط صندوق تأمین با پرداخت یک جای غرامت زیان‌دیده و بازیافت آن به صورت اقساط بدون بهره از مسبب حادثه، موجبات رفع دشواری و سختی مسؤول زیان و خانواده او را فراهم می‌آورد.

حال این پرسش مطرح می‌شود که تعهد پرداخت صندوق بر چه پایه‌ای استوار است؟

گروهی مسؤولیت صندوق را بر مبنای مسؤولیت مدنی ناشی از عمل دیگری یا قائم‌مقامی می‌دانند. بدین مفهوم که ضرورت اجتماعی قانون‌گذار را بر آن داشته که مسؤولیت مدنی دارنده اتومبیل یا شرکت بیمه به صورت موقتی بر عهده صندوق نهاد تا در وقت مقتضی صندوق به جانشینی زیان‌دیده، بابت مبلغ پرداختی به آنان مراجعه نماید. (محمود صالحی، ۱۳۸۳، ۱۸۹)

به نظر می‌رسد مسؤولیت ناشی از عمل دیگری مبنای مسؤولیت صندوق نیست، بلکه این جانمایی یکی از اختیاراتی است که قانون‌گذار به صندوق داده است تا منابع مالی خود را حفظ نماید و بتواند به تعداد بیشتری از مراجعین خود خسارت بپردازد. تعهد صندوق بر مبنای قانون بیمه اجباری و تکلیفی است که قانون‌گذار بر عهده آن گذارده است و صندوق با این هدف تأسیس گردیده که مکمل جبران خسارت از طریق بیمه‌گران باشد و در مواردی که خسارت از شمول تعهد بیمه‌گران خارج است به یاری زیان دیدگان حوادث رانندگی شتافته و اقدام به جبران خسارت آنان نماید. هرچند که مطابق اختیارات قانونی خود، می‌تواند به قائم‌مقامی از سوی زیان‌دیده به مسؤول حادثه مراجعه و به صورت اقساطی بی‌پهره مبالغ پرداختی به زیان‌دیده را مسترد نماید.

با توجه به موارد پیش گفته، به نظر می‌رسد ایجاد صندوق و تعهد و تکلیف قانونی آن بر اساس برقراری عدالت افقی در جامعه و بازگرداندن عدم تعادل ناشی از ورود خسارت به زیان‌دیده و با تکیه بر روح همبستگی اجتماعی در میان مردم، و اهمیت و حساسیتی که در مورد خسارات بدنی و رفع این گونه خسارات در جامعه وجود دارد، مبتنی است.

۲- تعهدات صندوق تامین خسارات بدنی

قانون‌گذار در قانون اصلاح قانون بیمه اجباری تعهدات صندوق را منوط به وجود شرایطی نموده است. برخی از این شرایط ناظر به خصوصیات زیان‌دیده و برخی ناظر به ماهیت خسارت و پاره‌ای نیز ناظر به ویژگی‌های عامل زیان است. بنابراین، این شرایط پراکنده را می‌توان در سه دسته کلی به شرح آتی مورد مطالعه قرارداد:

۲-۱- به اعتبار ویژگی‌های عامل زیان

(۱) عامل زیان فاقد بیمه‌نامه باشد: بر مبنای ماده ۱ قانون مذکور،

کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی مکلفند 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 بیمهنامه جلوگیری نماید و او را به پرداخت جریمه محکوم نماید. با این همه، تعداد زیادی از رانندگان مشمول این قانون، از این حکم پیروی نکرده و بدون داشتن بیمهنامه شخص ثالث، در سطح شهرها و جادههای کشور رانندگی میکنند و در نهایت، در بسیاری موارد، موجبات ایراد خسارت به ثالث را فراهم می‌نمایند. در این موارد به جهت عدم امکان جبران خسارت زیان‌دیده از طریق بیمه، صندوق تأمین بر اساس ماده ۱۰ قانون مزبور مکلف به پرداخت خسارت ایشان شده است.

۲) بیمه‌نامه عامل زیان باطل یا منقضی شده باشد: در برخی

موارد مسبب حادثه وسیله نقلیه خود را بیمه کرده، ولی در زمان وقوع حادثه، قرارداد بیمه وی باطل بوده است. چنانچه قرارداد بیمه، فاقد هر یک از شرایط اساسی صحت قرارداد باشد، حسب مورد ممکن است باطل یا غیر نافذ تلقی شود و تعهدی برای طرفین قرارداد ایجاد ننماید. در این صورت نیز زیان‌دیده امکان رجوع به بیمه‌گر را نخواهد داشت، چون هیچ اثر قانونی بر بیمه‌نامه مترتب نیست و تنها راه جبران خسارت صندوق تأمین خسارت است. گاهی نیز قرارداد بیمه منعقد شده اما به سبب عدم تمدید آن توسط دارنده، بیمه‌نامه 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 موارد پیش گفته، مورد بطلان بسیار نادر بوده و پرونده‌های ارجاعی به صندوق غالباً به جهت بیمه نکردن خودرو و یا انقضای بیمه‌نامه وسیله نقلیه می‌باشد.

شایان ذکر است، بر اساس رویه عملی صندوق، در پرداخت غرامت زیان‌دیده، شرایط مالی مسبب زیان دخالتی ندارد. به عبارت دیگر، در صورت احراز استحقاق زیان‌دیده به دریافت خسارت، تمکن مالی مسؤول حادثه مانع پرداخت غرامت زیان‌دیده از سوی صندوق نمی‌شود.

۳) قرارداد بیمه عامل زیان معلق شده باشد: در این حالت، قرارداد بیمه معتبر است اما به جهت عدم استفاده دارنده اتومبیل از بیمه‌نامه، قرارداد به حالت تعلیق درآمده است و در نتیجه تعهدی برای بیمه‌گر ایجاد نمی‌کند. بعد از انقضاء مدت تعلیق اثر تعهدهای متقابل طرف‌های بیمه‌نامه با پرداخت حق بیمه آغاز می‌شود. در شرایط تعلیق بیمه‌نامه نیز جبران خسارت از طریق صندوق تأمین صورت می‌پذیرد. قانون‌گذار در ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری به تعلیق تأمین بیمه‌گر نیز اشاره کرده است. تعلیق مذکور نوعی ضمانت اجرای مالی قراردادی یا قانونی است که نسبت به بعضی بیمه‌گذاران متخلف اعمال می‌شود. به طور مثال، در صورت نپرداختن حق بیمه، قرارداد بیمه از بین نمی‌رود و بیمه‌گذار، مدیون حق بیمه مورد تعهد باقی می‌ماند. اما از آنجا که شروع تعهد بیمه‌گر، منوط به پرداخت حق بیمه مقرر می‌باشد، با پرداخت حق بیمه، قرارداد بیمه قابلیت اجرایی پیدا می‌کند. بنابراین، بیمه‌گر در زمان تعلیق، تعهدی به جبران خسارت نخواهد داشت. البته در عمل، وقتی بیمه‌گذار حق بیمه خود را نپردازد و بیمه‌گراز 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. یکی از ضمانت‌اجراهای عدم پرداخت حق بیمه، تعلیق قرارداد بیمه است. این تعلیق در برابر زیان‌دیدهای که مستقیماً اقدام به طرح دعوا می‌کند، قابل استناد است. (روژه، ۱۳۷۸، ۹۸)

۴) عامل زیان قابل شناسایی نباشد: در صورت وقوع حادثه و ایجاد خسارت بدنی چنانچه مسؤؤل حادثه به هر علت (ترس، بی‌اخلاقی و بی‌مبالاتی) از محل حادثه گریخته و قابل شناسایی نباشد، صندوق تأمین مکلف به پرداخت غرامت است. ولی چنانچه در هر مرحله مسؤؤل حادثه یافت شود، صندوق به جانشینی از زیان‌دیده برای استرداد وجه به او مراجعه می‌کند. همچنین ممکن است در شرایطی مسؤؤل حادثه شناسایی شود، ولی دسترسی به وی امکان‌پذیر نباشد. در این شرایط نیز جبران خسارت از طریق صندوق تأمین صورت می‌پذیرد. دادنامه شماره ۸۸۰۹۹۲۸۳ صادره از شعبه ۱۰۱ جزائی دادگستری نیشابور در این باره به شرح ذیل است:

«در خصوص اعلام دادسرای عمومی و انقلاب شهرستان نیشابور مبنی بر پرداخت دیه از صندوق بیمه مرکزی به لحاظ عدم شناسایی و دستگیری متهم پرونده آقای ... دادگاه با عنایت به این که تلاش دادسرا جهت یافتن متهم بی نتیجه مانده است و مصدوم حادثه آقای ... دچار صدمات شدیدی شده است، لهذا به استناد ماده ۱۰ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری، حکم به پرداخت دیه از صندوق بیمه مرکزی صادر می‌نماید.»

۵) عامل زیان مرتکب بی‌مبالاتی یا بی‌احتیاطی شده باشد:

عنصر عمد یا سوءنیت باعث می‌گردد که نتیجه عمل انسان از حالت غیر ارادی به ارادی تبدیل گردد. به عبارت دیگر، چنانچه شخص به عمد موجبات خسارت جسمی دیگری را فراهم نماید، دیگر موضوع از جبران خسارت بدنی خارج می‌شود و شکل کیفری به خود می‌گیرد. چنین عامل ضرری، پس از اثبات سوء نیت، مجرم تلقی می‌گردد و مطابق قانون مجازات اسلامی و حقوق کیفری، مرتکب جرح یا قتل عمدی می‌گردد؛ هر چند نتیجه ایجاد شده در حادثه مزبور، خواسته واقعی یا اصلی عامل زیان نبوده باشد.

حال، باید دید در چنین مواردی خسارت وارد بر زیان‌دیده از طریق صندوق قابل جبران است یا خیر؟ ماده ۶ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری، بیمه‌گر را حتی در صورت عمد مسبب حادثه موظف به جبران خسارت زیان‌دیده نموده و البته به وی امکان مراجعه به مسؤول حادثه را پس از پرداخت غرامت زیان‌دیده داده است. ولی حکم قانون‌گذار در ماده مذکور صرفاً از تعهدات شرکتهای بیمه بوده و قابل تسری به صندوق تأمین نیست. رویه عملی صندوق نیز بر این است که در صورت اثبات عمد مسؤول حادثه، خسارتی به زیان‌دیده آن پرداخت نمی‌کند؛ بلکه کارشناسان حقوقی صندوق بر این باورند که این گونه موارد مشمول مواد ۲۵۷ و ۲۶۰ قانون مجازات اسلامی میشود و در صورت عدم شناسایی مسبب حادثه و یا اعسار مسبب حادثه خسارت زیان‌دیده باید از صندوق بین‌المال پرداخت گردد.

گفتنی است، در اکثریت موارد فوق، عمد مسبب حادثه اثبات نمی‌گردد و غالباً دادگاه‌ها حکم به غیر عمدی بودن حوادث رانندگی می‌دهند.

۶) فعل زیان‌بار به عامل زیان قابل انتساب باشد: عامل زیان در صورتی مسئولیت جبران زیان را عهده دار است که بتوان زیان وارده را به او منتسب نمود. در مورد حوادث ناشی از رانندگی نیز زیان‌دیده در صورتی می‌تواند ادعای خسارت کند که:
اولاً) خود عامل زیان نباشد.

ثانیاً) ورود خسارت ناشی از بی‌احتیاطی و بی‌مبالاتی راننده وسیله نقلیه موجب خسارت باشد. بنابراین چنانچه خسارت وارد بر زیان‌دیده فاقد هر یک از ارکان فوق باشد، نمیتوان مسئولیت را متوجه راننده نمود. به همین جهت صندوق تأمین خسارتهای بدنی در مواردی که خسارت ناشی از فعل شخص زیان‌دیده و یا ناشی از قوه قاهره باشد، غرامتی پرداخت نمیکند.
در مواردی که بخشی از خسارت ناشی از فعل راننده خاطی و بخش دیگر ناشی از فعل شخص زیان‌دیده و یا قوه قاهره باشد. صندوق در مورد قسمت اول اقدام به پرداخت غرامت می‌نماید. همچنین اگر حادثه رانندگی ناشی از اهمال راننده، نقص تولید در چرخ‌های اتومبیل و یا نگذاشتن علائم هشدار دهنده توامان باشد، خسارت تقسیم می‌شود و آن بخش از خسارت که به راننده مسؤول حادثه بر می‌گردد، صرفاً از سوی صندوق پرداخت خواهد شد.
(خدابخشی، ۱۳۸۸، ۱۹۵)

ماده ۶ آیین‌نامه قانون بیمه اجباری پیشین نیز به روشنی معیار تقسیم خسارت را درجه مسئولیت و تقصیر وسایل نقلیه قرار داده و در عمل نیز مسئولیت تنها به تناسب درجه تقصیر تقسیم می‌شود. حال، باید دید با نسخ قانون سابق و آیین‌نامه آن معیار تقسیم خسارت چیست؟ به خصوص در مراجعات مستقیم و غیر قضایی به صندوق، چگونه باید بین اسباب مختلف، زیان را توزیع کرد.

این بلا تکلیفی در مورد صندوق هم وجود دارد، اما آنچه مشخص است، این است که از نظر مسئولیت مدنی، قوه قاهره مانع از تحقق و انتساب مسئولیت می‌گردد و جبران خسارت را منتفی مینماید. هر چند در موارد خارج از تعهدات بیمه ثالث در قانون جدید، قوه قاهره حذف گردیده است. ولی با عنایت به

اصول اساسی مسؤولیت مدنی و رویه صندوق باید گفت، حذف قوه قاهره تغییری در عدم جبران چنین خساراتی به وجود نمی‌آورد و علت آن قطع رابطه سببیت میان وسیله نقلیه مسبب حادثه و خسارت وارده توسط قوه قاهره می‌باشد. البته به نظر می‌رسد عدم پرداخت خسارت در شرایط مذکور هر چند منطبق با اصول و قواعد است ولی با هدف حمایت از زیان‌دیدگان این گونه حوادث مطابقت ندارد. بنابراین باید میان حوادث رانندگی که علت آن قوه قاهره است با حوادث رانندگی که زیان‌دیده سبب آن گردیده تفکیک قائل شد و خسارات ناشی از حوادث قهری را تحت پوشش صندوق دانست؛ زیرا این تحلیل با غیر انتفاعی بودن صندوق و هدف اصلی ایجاد آن که همانا حمایت از زیان‌دیده است، سازگار بیشتری دارد.

۷) عامل زیان وسیله نقلیه موتوری باشد: با توجه به ماده یک قانون جدید بیمه اجباری، پوشش بیمه اجباری شخص ثالث تنها در مواردی است که وسیله نقلیه موتوری زمینی مسبب ایجاد خسارت شده باشد. البته وسیله نقلیه موتوری زمینی به تنهایی و بدون دخالت عامل انسانی (دارنده یا راننده) امکان ایجاد خسارت ندارد. این دخالت علل انسانی می‌تواند اعم از فعل مثبت (رانندگی همراه با بی احتیاطی و بدون مهارت و رعایت قوانین) و فعل منفی (نکشیدن ترمز دست در هنگام توقف) باشد که در هر دو صورت چنانچه زیان‌دیده مطابق قاعده مشمول پوشش بیمه نشود، جبران خسارت وی از طریق صندوق انجام می‌گیرد و مفهوم مخالف شرط مذکور این است که چنانچه مسبب حادثه غیر از وسیله نقلیه موتوری زمینی مانند (احشام، دوچرخه و وسایل نقلیه هوایی و آبی) باشد خسارات وارد بر زیان‌دیده مورد حمایت صندوق تأمین خسارتهای بدنی و البته بیمه‌گرواوقع نمی‌شود. برای مثال به رأی شعبه دوم دادگاه تجدید نظر استان هرمزگان اشاره می‌شود.

«در خصوص تجدید نظر خواهی مدیر محترم صندوق تأمین خسارتهای بدنی نسبت به دادنامه شماره ۸۸/۹ صادره از شعبه ۱۰۲ دادگاه جزائی شهرستان میناب که به موجب آن صندوق مذکور به پرداخت یک فقره دیه مرد مسلمان

مرحوم ... و تغلیظ آن به لحاظ وقوع بزه در ماه حرام در حق اولیاء دم حین الفوت مرحوم شده است، با مذاقه در اوراق و محتویات آن، عنایتاً به این که تعهدات صندوق خسارت‌های بدنی در چهارچوب ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری شامل حوادث رانندگی ناشی از مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث می‌باشد و از آنجایی که حسب نظر کارشناس فنی، حادثه ناشی از تقصیر مالک شتر که مورد شناسایی قرار نگرفته است، می‌باشد. و لذا مستنداً به بند ۴ قسمت ب ماده ۲۵۷ قانون تشکیل دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور کیفری با فسخ دادنامه بدوی از بابت محکومیت صندوق تامین خسارت‌های بدنی و با استناد به مواد ۲۵۵ و ۲۸۸ قانون مجازات اسلامی و فتاوی معتبر و مطالبه دیه از ناحیه اولیاء دم و عدم شناسایی مالک چشم، بیت المال را به پرداخت یک دیه مرد مسلمان و ۱/۳ به عنوان تغلیظ محکوم می‌نماید».

۲-۲- به اعتبار خصوصیات زیان‌دیده

(۱) **زیان‌دیده انسان باشد:** مسؤولیت صندوق ناظر به خساراتی است که در اثر تصادف رانندگی بر بدن انسان وارد شود؛ بنابراین، خساراتی که در اثر تصادم وسیله نقلیه با غیرانسان از جمله حیوان وارد می‌شود، مورد حمایت صندوق قرار نمی‌گیرد. هرچند خسارت مذکور همانند خسارت بدنی از جهت مالی بودن آن با یکدیگر وجه اشتراک دارند ولی هدف از ایجاد صندوق صرفاً حمایت از خسارات بدنی انسان است.

(۲) **اقامت زیان‌دیده مجاز باشد:** تابعیت زیان‌دیده از نگاه قانون‌گذار تفاوتی در حمایت صندوق از وی ندارد. بنابراین، زیان‌دیده ممکن است ایرانی و یا خارجی باشد و اصل سرزمینی بودن قوانین هم این نکته را تقویت می‌کند؛ اما اگر فردی با تابعیت خارجی دچار سانحه ناشی از رانندگی شود و زیان جسمی به او وارد آید، چنانچه از طرف سفارت‌خانه دولت متبوع وی تأیید گردد و یا دارای کارت تردد باشد، مشمول پرداخت خسارت صندوق قرار می‌گیرد و در صورت عدم تأیید وی توسط سفارت‌خانه و یا فقدان کارت تردد، پرداختی به وی صورت نمی‌گیرد.

۳) زیان دیده ثالث باشد: همان گونه که گذشت، صندوق تأمین به منظور جبران خسارت‌های بدنی وارد بر اشخاص ثالث ایجاد شده است، بنابراین خسارات زیان دیده در صورتی پرداخت می‌شود که به عنوان ثالث شناخته شود. یکی از وجوه مثبت قانون جدید بیمه اجباری توسعه دایره مفهوم شخص ثالث نسبت به قانون سابق است. به موجب تبصره ۶ ماده ۱ قانون مذکور «منظور از ثالث، هر شخصی است که به سبب حوادث وسیله نقلیه موضوع این قانون دچار زیان‌های بدنی و یا مادی شود به استثنای راننده مسبب حادثه». بنابراین، مسبب حادثه از آن جهت که خود عامل زیان به خود گردیده استحقاق دریافت خسارت را ندارد و خسارت بدنی وارد بر وی از شمول تعهدات صندوق خارج است. این مورد تنها موردی است که در قانون جدید بیمه اجباری مشمول عنوان ثالث نمی‌گردد. در حالی که در قانون سابق شخص ثالث بسیار محدودتر بوده است که به عنوان نقطه ضعف قانون مذکور در قانون جدید اصلاح شده است؛ زیرا این امر با منطق و فلسفه ایجاد نهاد بیمه و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی تناسب بیشتری داشته است که همه زیان دیدگان حوادث رانندگی تحت پوشش جبران خسارت قرار می‌گیرند.

حال، این پرسش مطرح است که چنانچه در زمان حاکمیت قانون سابق، حادثه رانندگی رخ داده باشد و شخص زیان دیده مطابق قانون حاکم ثالث تلقی نشود ولی پرونده خسارت وی در حاکمیت قانون جدید در جریان و در حال رسیدگی باشد. آیا زیان دیده مذکور از حمایت قانونی به عنوان ثالث بهره‌مند می‌شود یا خیر؟ به بیان دیگر، در چنین مواردی آیا قانون جدید عطف به ماسبق می‌شود یا خیر؟

از نظر برخی نویسندگان، باید با جرأت بیشتری به گسترش حمایت‌های صندوق به حوادث پیشین نظر داشت؛ زیرا جبران خسارت چنین زیان دیده‌ای با هدف حمایتی قانون، منطقی‌تر از رها کردن اوست. صندوق، بیمه‌گر نیست و حق بیمه‌ای دریافت نمی‌کند تا پرداخت‌های خود را هم بر آن اساس قرار دهد و ایراد نماید که با وضع غیر قابل پیش بینی شده‌ای مواجه شده است.

بنابراین نگرانی‌ای که از تسری قانون به گذشته در مورد بیمه گران وجود دارد در مورد صندوق مطرح نمی‌شود. منابع مالی متناسبی که در قانون پیش‌بینی شده است نیز به تسری قانون به گذشته و جبران زیان‌دیدگان بیشتر کمک می‌کند. بنابراین عطف به ماسبق شدن قانون جدید باید محدود به حوادثی باشد که دعاوی آن در جریان رسیدگی است و از گسترش قانون به مواردی که مختومه گردیده اجتناب نمود. (خدابخشی، ۱۳۸۸، ۱۸۸ و ۱۸۹)

در مقابل، مسؤولان بیمه مرکزی و صندوق با استناد به ماده ۴ قانون مدنی قانون بیمه اجباری را قابل تسری به گذشته ندانسته و معیار حاکمیت قانون را زمان وقوع حادثه می‌دانند. بنابراین، چنانچه زیان‌دیده در زمان وقوع حادثه، مطابق قانون وقت عنوان ثالث را داشته باشد مورد حمایت قانونی واقع می‌گردد و اگر فاقد عنوان ثالث باشد از چتر حمایتی قانون‌گذار خارج است و البته تفاوتی در این خصوص میان پرونده‌های در حال جریان، مختومه و بایگانی شده وجود نداشت.

۴) زیان‌دیده بی‌تقصیر باشد: در نظام مسؤولیت بر مبنای تئوری خطر همین اندازه که رفتار زیان‌دیده یکی از اسباب ورود ضرر باشد، مؤثر در مسؤولیت خوانده می‌شود (کاتوزیان، ۱۳۷۸، ۵۰۱). بنابراین اگر زیان‌دیده در ایراد زیان به نوعی دخیل بوده باشد به طوری که یکی از عوامل بروز حادثه تلقی گردد، به همان اندازه امکان دریافت غرامت را از دست می‌دهد؛ زیرا هیچ کس نمی‌تواند خسارت خود خواسته را از دیگری دریافت دارد. بنابراین چنانچه زیان‌دیده به همراه راننده وسیله نقلیه مقابل، هر دو مرتکب تخلف شده و حادثه به هر دو منتسب باشد، بر اساس قواعد مسؤولیت مدنی، بخشی از خسارت بر عهده زیان‌دیده خواهد بود و تنها نسبت به میزانی که فاقد تقصیر است، امکان رجوع به صندوق را دارد. در پرونده کلاسه ۹۹۸۶۶۴۲۰۰۳۲۹ شعبه دوم دادگاه عمومی حقوقی دادگستری شهرستان الیگودرز به خواسته درخواست پرداخت دیه، دادگاه به شرح ذیل رأی صادر کرده است:

«در خصوص دعوی پریسا ... به طرفیت صفرعلی ... در تاریخ ۸۷/۹/۱۹ در مسیر جاده ... به سمت ... در حرکت بوده که ناگهان در سطح راه با یک حلقه لاستیک بلاصاحب که در مسیر جاده رها شده بود، برخورد نموده که منتهی به مرگ نامبرده گردیده است. دادگاه با عنایت به اوراق و محتویات پرونده، دفاعیات خواننده را مؤثر واقع ندانسته و با عنایت به گزارش مرجع انتظامی، کروکی افسر کاردان فنی تصادفات مبنی بر تقصیر مورث خواهانها به میزان ۵۰ درصد و میزان تقصیر صاحب لاستیک رها شده نیز به میزان ۵۰ درصد و همچنین قرار موقوفی تعقیب پیوستی صادره از بازپرسی ... و جلوگیری از هدر رفتن خون مسلمان با وصف مذکور، خواسته خواهانها را وارد دانسته و مستنداً به ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسیله نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث، حکم بر محکومیت صندوق تأمین خسارتهای بدنی به پرداخت نصف دیه کامل مرد مسلمان در حق خواهانها صادر نموده است.

مراجع قضایی نیز، در این رابطه با عنایت به گزارشات نیروی انتظامی و نظریه‌های کارشناسان فنی راجع به چگونگی بروز حادثه و خسارت در صورت تقصیر زیان‌دیده در بروز حادثه، با توجه به میزان دخالت وی در ایراد خسارت به خود تنها در مورد آن میزان از خسارت که وی در آن دخالتی نداشته، حکم به پرداخت دیه صادر میکنند. در نامه رییس اداره بررسی خسارت به شعبه ۶ دادسرای عمومی و انقلاب کرج راجع به پرونده‌ای که زیان‌دیده آن با قطار تصادف و فوت نموده بود و علت حادثه ورود به حریم خطوط ریلی در محل غیر مجاز بوده است، این‌گونه بیان شده است که: «دادیار محترم شعبه ۶ دادسرای عمومی و انقلاب کرج، با سلام و احترام، بازگشت نامه شماره ... مورخ ۸۹/۲/۱۹ و عنایت به اینکه در نظریه کارشناسی، زیان‌دیده مقصر حادثه اعلام گردیده است به استحضار میرساند تصادف، مشمول ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری نمیگردد و پرداخت خسارت از جانب این صندوق امکان‌پذیر نمیباشد».

۲-۳- به اعتبار خصوصیات زیان

۱- زیان، بدنی باشد: صندوق تأمین مکلف به جبران خسارتهای بدنی است. مطابق تبصره ۳ ماده یک قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث، خسارت بدنی عبارات است از: هر نوع دیه یا ارش ناشی از صدمه، شکستگی، نقص عضو، از کارافتادگی (جزئی یا کلی - موقت یا دائم) یا دیه فوت شخص ثالث که به سبب حوادث ناشی از رانندگی با وسایل نقلیه موتوری زمینی ایجاد میشود. همانگونه که ملاحظه می شود برخلاف نهاد بیمه، صندوق تأمین فقط خسارات بدنی را پوشش میدهد. زیرا، همبستگی اجتماعی به عنوان یک از علل ایجاد این نوع طرحها بیش از سایر خسارات، متوجه خسارات بدنی است و زیان دیدگانی که به هر علت دچار خسارت بدنی و جسمی میشوند بیش از سایر زیاندیدگان از جامعه انتظار همیاری و جبران خسارت دارند. به جهت ارزش والای مرتبه‌ی انسان، جسم انسان که مرکب روح اوست نیز دارای ارزش بسیار است. بنابراین لطمه به جسم انسان به معنای لطمه به روح ارزشمند وی نیز تلقی میشود و همین امر موجب توجه ویژه قانون‌گذار به این نوع خسارت است. (صفایی و قاسم‌زاده، ۱۳۷۸، ۱۵) بنابراین خسارات وارد بر وسیله نقلیه مسبب حادثه و محمولات آن و خسارت ناشی از محکومیت‌های جزائی و یا پرداخت جرایم از شمول پوشش حمایتی صندوق خارج است. (بند ۴ ماده ۷ قانون بیمه اجباری ۱۳۸۷)

اینک باید بررسی نمود که آیا صندوق متعهد به تأمین خسارات معنوی یا نفیوت منفعت نیز، هست یا خیر؟

مقصود از خسارات معنوی، زیان وارد بر اعتبار و حیثیت شغلی و اجتماعی و خانوادگی و اوقات و سلامت است. (شهیدی، ۱۳۸۲، ۷۱) این گونه خسارات به دارایی آسیب نمی‌رساند و تأثیر مستقیم اقتصادی نیز ندارد، پس قابل ارزیابی مالی نیست. با وجود این، معمولاً با اختصاص مبلغی پول جبران می‌شوند. هر چند درباره قابلیت جبران آن میان حقوقدانان اختلاف نظر وجود دارد.

بنابراین، چنانچه حادثه رانندگی به اعتبار یا حیثیت شغلی، اجتماعی یا

خانوادگی شخصی زیان وارد کند از این حیث، مورد حمایت صندوق واقع نمی‌شود ولی خسارات وارد بر سلامت از این جهت که مشمول تعریف خسارت‌های بدنی است، قابل جبران است. بدین ترتیب، خسارات معنوی به معنای اخص، از پوشش حمایتی صندوق خارج و قابل مطالبه نیست و تنها خسارات نقص بدنی از باب ارش قابل مطالبه است؛ چرا که صدمه‌هایی که به سلامت شخص وارد می‌شود، هم از نظر روانی باعث زیان اوست و هم هزینه‌های مالی را بر او تحمیل می‌کند.

خسارت تفویض منفعت عبارتست از خسارتی که زیان‌دیده را از دارا شدن چیزی که به طور معقول می‌توانسته انتظار آن را داشته باشد، محروم کند. آنچه قابل جبران بودن خسارت تفویض منفعت را مرده می‌سازد عبارت «از کار افتادگی (جزئی یا کلی - موقت یا دائم)» است که در تبصره فوق‌الذکر بکار رفته است؛ زیرا از عبارت مزبور دو تفسیر کاملاً متفاوت می‌توان داشت اول آنکه: خسارت از کار افتادگی مفهومی مرادف با سایر مصادیق خسارت بدنی مذکور در تبصره ۳ ماده ۱ قانون (صدمه، شکستگی، نقص عضو) است و جبران نیز منحصرأً از طریق پرداخت دیه و ارش انجام می‌شود؛ بنابراین، قانون‌گذار اساساً نظر به جبران خسارت‌های مادی نداشته است. دوم آنکه: خسارت از کار افتادگی خسارتی است که بر اثر تصادف بر بدن انسان وارد می‌شود و نامبرده به دلیل عدم توانایی انجام کار برای مدتی از درآمدی مادی محروم می‌شود این خسارت از مفهوم خسارت‌های بدنی مورد نظر قانون‌گذار (دیه و ارش) خارج بوده و صرفاً جنبه مادی دارد.

رویه عملی صندوق نظر اول را تأیید می‌کند؛ زیرا صندوق مذکور خسارت مادی مازاد بر دیه و ارش به زیان‌دیدگان پرداخت نمی‌کنند، متقابلاً برخی معتقدند نظر قانون‌گذار از بیان کلمه از (کار افتادگی) در تبصره مزبور خسارت مالی ناشی از عدم کسب درآمد مالی به علت خسارت بدنی ناشی از حادثه وسیله نقلیه بوده است و بدین نحو، قانون‌گذار خواسته است به طور کامل خسارت مالی و جانی مصدومان ناشی از حوادث رانندگی را جبران کند. (بابایی، ۱۳۹۰، ۲۳۴)

۲) زیان، ناشی از حوادث رانندگی باشد: زیان دیده تنها در صورت تحقق حادثه رانندگی تحت حمایت صندوق قرار می‌گیرد. یکی از علل توجیه صندوق در پرداخت خسارت بدنی، آن است که مجموعه رانندگان وسایل نقلیه با حرکت دادن این وسیله، خطری را برای خود و دیگران به وجود می‌آورند و برای تضمین بیشتر جبران خسارت ناشی از آنها در مواردی که سیستم بیمه پوشش ندارد، صندوق که نوعی توزیع زیان و تعاون اجتماعی با نظارت دولت است، وارد عمل شود.

بر اساس تبصره ۵ ماده ۱ قانون بیمه اجباری منظور از حوادث رانندگی، هر گونه سانحه‌های از قبیل تصادم، سقوط، واژگونی، آتش سوزی و یا انفجار وسایل نقلیه موتوری زمینی و ریلی و نیز هر گونه خسارت بدنی که ناشی از این حوادث و محمولات وسایل نقلیه مزبور به زیان دیده ثالث وارد شود، می‌باشد. به این ترتیب، تنها خسارات بدنی مورد حمایت صندوق هستند که در چرخه این گونه حوادث ایجاد شده باشند.

شایان ذکر است، خسارات ناشی از فورس ماژور از قبیل جنگ، سیل و زلزله در بند ۱ ماده ۴ قانون سابق بیمه اجباری به عنوان یکی از موارد خارج از شمول بیمه اجباری مطرح شده بود ولی در ماده ۷ قانون جدید از موارد خارج از شمول قانون حذف شده است. به اعتقاد برخی از نویسندگان حذف مذکور هوشمندانه نبوده بلکه ناشی از سهو و عدم آشنایی قانون‌گذار با مباحث بیمه‌ای بوده است بنابراین کماکان باید بر اساس منطق حقوقی علل قهری را از دایره شمول مسئولیت بیمه‌گر خارج دانست؛ زیرا در مواردی که خسارت ناشی از علل قهریه است، نمی‌توان آن را مستند به وسیله نقلیه و مشمول ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری ۱۳۸۷ دانست. (پیشین، ۲۲۲ و ۲۲۳)

به نظر می‌رسد حذف استثنای علل قهریه در قانون جدید تعمدی بوده و منظور قانون‌گذار نیز این است که اگر بر اثر حوادث قهری تصادفی میان دو وسیله نقلیه و یا یک وسیله نقلیه با عابر رخ دهد، مطابق قانون، بیمه‌گر

موظف به جبران خسارت زیان دیدگان ثالث می‌باشد؛ بنابراین چنین حادثه‌ای، هرچند برای راننده ناشی از علل قهری است ولی برای زیان‌دیده ناشی از وسیله نقلیه است و باید حسب مورد از سوی بیمه‌گرایا صندوق جبران شود. بدیهی است به دلالت تبصره ۵ ماده ۱ قانون بیمه اجباری ۱۳۸۷ جبران هر خسارت ناشی از علل قهری مد نظر قانون گذار نبوده است.

شایان ذکر است علی‌رغم بیان قانون‌گذار، صندوق تأمین در حال حاضر نیز در این گونه موارد (حوادث قهری) از زیان‌دیدگان فاقد پوشش بیمه‌ای (به سبب عدم شناسایی مسبب و یا فقدان بیمه‌نامه) جبران خسارت به عمل نمی‌آورد و این رویه از زمان حاکمیت قانون سابق به زمان حاکمیت قانون جدید نیز سرایت کرده است.

۳) زیان، از طرق دیگر جبران نشده باشد: جبران خسارت توسط صندوق تنها در مواردی امکان‌پذیر است که زیان‌دیده نتواند از هیچ طریق و مرجعی خسارت خود را دریافت نماید. بنابراین در صورتی که زیان‌دیده، چه از مسؤل حادثه و چه از بیمه یا نهادهای دیگر (تأمین اجتماعی و بیت‌المال) غرامتی دریافت نماید، امکان مراجعه به صندوق تأمین را از دست می‌دهد. در عین حال، هیچ مرجعی نیز حق مراجعه به صندوق و درخواست وصول خسارتهای پرداخت شده به زیان‌دیدگان را ندارد.

پرسشی که در این جا مطرح می‌شود این است که چنانچه خسارت هم از طریق مسؤولیت مدنی و هم از مسیر بیمه و تأمین اجتماعی، قابل جبران باشد، نحوه جمع مبالغ قابل پرداخت از طریق بیمه، تأمین اجتماعی و جبران خسارت مسؤولیت مدنی چگونه است؟ نظامهای حقوقی پاسخ‌های متنوعی به این پرسش داده‌اند. (بادینی، ۱۳۸۷، ۳۹)

در حقوق ایران، زیان‌دیده از طریق بیمه خسارت خود را دریافت میکند و در شرایطی که بیمه اجباری بوده باشد، مانند بیمه مسؤولیت دارندگان وسایل نقلیه

موتوری در مقابل اشخاص ثالث، بیمه‌گر دارنده وسیله نقلیه مقصر، موظف است مطابق قانون جبران خسارت نماید و بیمه‌گذار می‌تواند برای جبران خسارتهای بدنی و مالی بیش از حداقل مزبور، بیمه اختیاری تحصیل کند. اما چنانچه دارنده مقصر فاقد بیمه‌نامه بوده باشد قانون‌گذار با ایجاد صندوق تأمین خسارتهای بدنی در راستای اجرای اصل لزوم جبران خسارت، شرایط جبران خسارت زیان‌دیده را نیز از صندوق مذکور فراهم آورده است که البته حق قائم‌مقامی صندوق برای استرداد مبلغ پرداختی از وارد کننده زیان (در صورت شناسایی مقصر) محفوظ خواهد بود.

۴) زیان در قلمرو ایران تحقق یافته باشد: همانگونه که از ماده ۹ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری بر می‌آید بیمه تنها خسارات ناشی از حوادث رانندگی در داخل مرزهای ایران را پوشش می‌دهد. این محدودیت در مورد پوشش صندوق نیز صادق است.

بند ۶ ماده ۴ قانون سابق بیمه نیز بر این مطلب اشاره داشت. با توجه به این نکته، ایرانیانی که در خارج از کشور دچار خسارت بدنی می‌شوند، نمی‌توانند از مزایای پرداخت خسارت صندوق استفاده نمایند. علت این است که ایجاد طرح‌های تکمیلی بیمه مانند صندوق تأمین، تنها به جهت حمایت از زیان‌دیدگان مقیم همان کشور است و شامل زیان‌های وارد بر زیان‌دیدگان در سایر کشورها نمی‌شود. جبران خسارت زیان‌دیدگان داخل کشور، غیر از بحث حمایتی و برگرداندن شرایط آنها به حالت سابق، در بازگرداندن تعادل از بین رفته در سطح جامعه (کشور) نیز نقش مؤثری دارد. در کشور فرانسه نیز صندوق تضمین خسارت که کارکردی شبیه به کارکرد صندوق تأمین دارد تنها حادثه در قلمرو حاکمیت خود را پوشش می‌دهد. (کاتوزیان، ۱۳۸۱، ۲۰۸)

۵) زیان خارج از شرایط بیمه‌نامه باشد: سوار کردن مسافر در قسمت بار یا بیش از ظرفیت مجاز خودرو از تعهدات مذکور در قرارداد بیمه خارج است. چنانچه مشخص شود حادثه ای منجر به جرح یا فوت مسافران غیر مجاز گردیده است، بیمه‌گر مطابق قرارداد بیمه تعهدی به جبران خسارت

آنان ندارد ولی، از آنجا که زیان‌دیدگان مزبور در حکم اشخاص ثالث می‌باشند، پس می‌توانند مشمول پرداخت صندوق تأمین قرار گیرند. شعبه ۹ دادگاه عمومی حقوقی شهرستان همدان در دادنامه شماره ۸۹۰۰۰۹۵۶ در این باره چنین حکم داده است: «در خصوص دعوای خواهان ... به طرفیت شرکت بیمه پارسیان و به خواسته الزام خواننده به پرداخت دیه مرحوم ...، با توجه به اینکه خودرو دارای بیمه بوده اما خواننده از پرداخت دیه خودداری نموده است. خواننده در لایحه دفاعیه عنوان نموده که تعهد شرکت بیمه محدود به سرنشین مجاز بوده و نسبت به سرنشین در قسمت بار تعهدی ندارد. و لذا دادگاه با عنایت به مراتب فوق از آنجا که مرحوم ... در قسمت بار سوار بوده و بر اساس بند ۴ شرایط عمومی بیمه‌نامه تعهد بیمه‌گردر مورد سرنشینان خودرو محدود به ظرفیت مجاز وسیله نقلیه می‌باشد، دعوی وکیل خواهان را وارد ندانسته و حکم به بطلان دعوای مطروحه صادر می‌نماید».

۶) زیان‌مازاد بر تعهدات بیمه‌گر باشد: در کلیه مواردی که سقف پوشش تعهدات بیمه‌گر کمتر از دیه کامل انسان یا خسارات وارده بر او باشد، زیان‌دیده می‌تواند بابت دریافت مازاد خسارت وارده به خود به صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مراجعه نماید.

در پایان این مبحث بیان چند نکته ضروری است

اول - از جمله موارد نادری که صندوق مکلف به پرداخت خسارت شده و تا کنون بر اساس آن خسارتی پرداخت نکرده است، ورشکستگی بیمه‌گر می‌باشد. بیمه‌گری مطابق ماده ۲ ق.ت. از مشاغل تجاری محسوب می‌شود. بنابراین، چنانچه به دلایل اقتصادی و یا علل دیگر، شرکت بیمه دچار توقف یا ورشکستگی شود و نتواند از عهده تعهدات خود برآید، زیان‌دیده پس از اثبات ورشکسته بودن شرکت بیمه، می‌تواند از طریق صندوق تأمین، مطالبه خسارت نماید.

دوم - تا قبل از تصویب قانون جدید بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷ تمامی رانندگان زیان‌دیده‌ای که فاقد گواهینامه بوده و یا به صورت غیرقانونی بر وسیله نقلیه تصرف داشتند، امکان دریافت جبران خسارت خود را نه از طریق بیمه‌گر و نه از طریق صندوق تأمین نداشتند. ولی قانون‌گذار با وضع قانون

جدید بیمه اجباری در رفع این مشکل اقدام کرده و با حذف این محدودیت راه را برای جبران خسارت این گونه زیان‌دیدگان هموار نموده است. بنابراین، اگر مسبب حادثه فاقد گواهینامه بوده و در عین حال یکی از شرایط مذکور در ماده ۱۰ قانون را دارا باشد، می‌تواند از مزایای صندوق استفاده نماید.

سوم - قانون‌گذار در تبصره ۲ ماده ۴ قانون بیمه اجباری ۱۳۸۷ جدا از مباحث فقهی موضوع، بیمه‌گر را مکلف کرده است خسارات وارده به زیان‌دیدگان را بدون لحاظ جنسیت (زن و مرد) و مذهب آنان (مسلمان و غیر مسلمان) تا سقف تعهدات بیمه‌نامه پرداخت کند. اینک، پرسش این است که آیا حکم مذکور در خصوص صندوق نیز جاری بوده و صندوق نیز متعهد است به میزان تعهدات شرکت‌های بیمه جبران خسارت نماید؟

ماده ۱۰ قانون جدید بیمه اجباری، در مقام تعیین سقف تعهدات صندوق به «ماده ۴ و تبصره آن» ارجاع داده است. ماده ۴ و تبصره‌های آن عبارتند از: «حداقل مبلغ بیمه موضوع این قانون در بخش خسارت بدنی معادل حداقل ریالی دیه یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام و در بخش خسارت مالی معادل حداقل ۲/۵ درصد تعهدات بدنی خواهد بود. بیمه‌گذار می‌تواند برای جبران خسارتهای بدنی و مالی بیش از حداقل مزبور بیمه اختیاری تحصیل نماید.

تبصره ۱) در صورتی که در یک حادثه مسؤول آن به پرداخت بیش از یک دیه به هر یک از زیان‌دیدگان محکوم شود، بیمه‌گر موظف به پرداخت تمامی دیه‌های متعلقه خواهد بود.

تبصره ۲) بیمه‌گر موظف است در ایفاء تعهدات مندرج در این قانون خسارت وارد به زیان‌دیدگان را بدون لحاظ جنسیت و مذهب تا سقف تعهدات بیمه‌نامه پرداخت نماید ...».

برخی معتقدند نظر به اینکه قانون‌گذار در ماده ۱۰ مزبور برای میزان تعهدات صندوق از عبارت «ماده ۴ و تبصره آن» استفاده کرده است صندوق

تعهدی به پرداخت دیه مساوی به زنان و غیر مسلمانان ندارد. دلایل این گروه به شرح زیر است:

اولاً - تساوی دیه زن و مرد در مورد بیمه‌گر، مبتنی بر ضمان قراردادی است در حالی که صندوق چنین مسؤولیتی را در هیچ قراردادی نپذیرفته است.

ثانیاً - در تبصره ۲ ماده ۴ تنها به بیمه‌گر اشاره شده و قانون‌گذار در مقام بیان، هیچ اشاره‌ای در این رابطه به صندوق تأمین نکرده است.

ثالثاً - چون تساوی دیه زن و مرد خلاف اصل است؛ پس نباید از آن تفسیر گسترده نمود.

رابعاً - ماده ۱۰ نیز فقط به تبصره ماده ۴ یعنی تبصره ۱ اشاره نموده است و اگر نظر قانون‌گذار در مورد تساوی پرداخت دیات به صندوق هم باز می‌گشت، از واژه تبصره‌های ذیل ماده ۴ استفاده می‌نمود. اما در رد نظر فوق می‌توان چنین استدلال نمود.

(۱) لزوم جبران خسارت زیان‌دیده زن همانند زیان‌دیده مرد است؛ زیرا هدف قانون، جبران کامل خسارات و حمایت از زیان‌دیدگان و بازگرداندن آنان به شرایط قبل از وقوع حادثه است. بنابراین، منطقی‌نماید مقدار دیه آنان بر اساس جنسیت و مذهب متفاوت باشد.

(۲) قانون‌گذار در ماده ۱۰ مذکور به هیچ یک از دو تبصره ماده ۴ به صراحت اشاره نکرده است؛ بنابراین، هیچ یک از دو تبصره مزبور بر دیگر رجحان ندارد. وانگهی، برفرض تکیه قانون‌گذار بر تبصره ۱ منظور وی پرداخت چند دیه همزمان توسط صندوق است، نه عدم پرداخت دیه مساوی زن و مرد.

(۳) حتی اگر نتوان به تبصره ۲ ماده ۴ استناد کرد، باید پذیرفت که تعهدات صندوق همان تعهدات مطرح شده در ماده ۴ است و در ماده مذکور نیز هیچ تفکیکی در مورد تفاوت دیه به اعتبار جنسیت و مذهب نشده است، پس نتیجه

میگیریم که صندوق تامین خسارت مکلف به پرداخت دیه مساوی زن و مرد می‌باشد. وانگهی، قانون‌گذار در قانون جدید بیمه خواسته است که صندوق نسبت به زیان‌دیدگان مشمول خود دقیقاً همان نقشی را ایفاء کند که بیمه‌گران نسبت به مشمولان خود ایفاء می‌نمایند.

شایان ذکر است، رویه عملی صندوق پس از تصویب قانون جدید نیز نشان می‌دهد که در پرداخت دیات هیچ تفاوتی میان زن و مرد یا مذهب زیان‌دیدگان وجود ندارد.

۴) یکی از مشکلات زیان‌دیدگان حوادث رانندگی در گذشته تاخیر بیمه‌گردر پرداخت خسارت بوده است زیرا بر اساس قانون سابق بیمه اجباری پرداخت خسارت منوط به اثبات مسئولیت بیمه‌گر در مراجع قضایی بوده است. در حالی که عمده نیاز زیان‌دیدگان حوادث رانندگی به جبران خسارت و حمایت مالی در زمان بروز حادثه خودنمایی می‌کند. خوشبختانه این نقیصه در قانون جدید به نحو مطلوبی برطرف شده است زیرا قانون‌گذار در ماده ۱۶ این قانون، حسب مورد، بیمه‌گر وسیله نقلیه مسبب حادثه و یا صندوق تامین خسارت‌های بدنی را موظف نموده است در حوادث رانندگی منجر به صدمات بدنی غیر از فوت، پس از دریافت گزارش کارشناس راهنمایی و رانندگی و یا پلیس راه و در صورت لزوم گزارش سایر مقامات انتظامی و پزشکی بلافاصله، حداقل پنجاه درصد از دیه تقریبی را به اشخاص ثالث زیان‌دیده پرداخت نماید.

۵) همانگونه که از قانون بیمه اجباری بر می‌آید، صندوق در همه مواردی که جبران خسارت میکند، هر زمان که به مسبب حادثه دست یابد (در مورد مسببین فراری) میتواند مبلغ دیه پرداختی را به شکل اقساط از وی مطالبه نماید. چنانچه مسبب حادثه در دسترس باشد، صندوق با تعیین میزان دیه جرح یا فوت زیان‌دیده به صورت یکجا و گرفتن عدم رضایت وی از مسبب حادثه به جانشینی نامبرده نسبت به استرداد دیه از عامل زیان با صدور دفترچه اقساط بدون بهره اقدام می‌نماید. بنابراین، دادگاه‌ها باید در حکم خود

که صندوق را مکلف به پرداخت دیه می‌کنند به موضوع قائم‌مقامی صندوق برای بازیافت خسارت نیز اشاره کنند. به نظر می‌رسد با توجه به اقساط مناسب و بدون بهره صندوق برای بازیافت خسارت، نباید دعوای اعسار عاملان زیان در این باره استماع شود.

۶) در مواردی دیده شده است که محاکم در تشخیص مشمولان صندوق تأمین خسارت‌های بدنی و صندوق بیت‌المال دچار اشتباه شده‌اند. در حالی که صندوق تأمین مطابق ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری صرفاً خسارت بدنی ناشی از حوادث رانندگی را جبران می‌نماید و صندوق بیت‌المال با عنایت به مواد ۲۵۵، ۲۶۰، ۳۱۳ و تبصره ۲۴۴ ماده قانون مجازات اسلامی به نحو عام دیه قتل ناشی از هر حادثه‌ای (به ویژه قتل عمد) را که قاتل آن گریخته و یا شناسایی نشده را عهده دار است. بنابراین در دیه قتل غیر عمد ناشی از رانندگی که راننده آن گریخته باشد هر دو صندوق متعهد به جبرانند. در واقع، رابطه میان موارد مشمول دو صندوق رابطه عموم و خصوص من وجه است، در اینگونه موارد به لحاظ وجود منابع مناسب، بالا بودن سقف تعهدات صندوق تا میزان دیه مرد مسلمان در ماههای حرام و عدم لحاظ جنسیت و مذهب زیان‌دیده در صندوق تأمین، جبران خسارت بوسیله این صندوق بر صندوق بیت‌المال رجحان دارد. این منطق موجب گردید تا پس از اصلاح قانون بیمه اجباری با پیشنهاد وزارت دادگستری و تصویب هیأت وزیران، صندوق مکلف شود که معادل پرداخت سقف دو هزار نفر دیه کامل به قربانیان سوانح رانندگی اختصاص دهد. بر مبنای این مصوبه، در پرونده‌هایی که موضوعاً تحت پوشش صندوق تأمین خسارت قرار می‌گرفتند، ولی به جهت ترجیح محاکم، عدم شناخت قضات از وجود صندوق مزبور، و وجود سقف پرداخت دیه در قانون سابق بیمه اجباری، حکم به پرداخت دیه این زیان‌دیدگان به طرفیت بیت‌المال صادر شده بود، پرونده‌های مذکور از صندوق بیت‌المال به صندوق تأمین خسارت‌های بدنی واصل شود تا صندوق مزبور نسبت به پرداخت دیه دو هزار نفر از قربانیان حوادث رانندگی اقدام نماید.

نتیجه گیری

با توجه به گستردگی زیان‌های ناشی از حوادث رانندگی، عدم پوشش فراگیر بیمه و ضرورت جبران خسارات همه زیان‌دیدگان خصوصاً خسارات بدنی ایجاد صندوق تامین خسارت‌های بدنی گامی بلند در راستای برقراری عدالت توزیعی و حمایت از زیان‌دیدگان حوادث مذکور است.

با اصلاح قانون بیمه اجباری ... در سال ۱۳۸۷ خوشبختانه ساختار و منابع مالی صندوق بهبود یافته است. افزون بر این، حذف استثنائات عنوان ثالث، افزایش سقف تعهدات صندوق تا میزان دیه کامل مرد مسلمان در ماه‌های حرام و تساوی افراد در پرداخت دیه از جمله اصلاحاتی است که عملکرد صندوق را بیش از پیش ارتقاء بخشیده است. وانگهی، عدم اجرای صحیح قانون جدید، ناآشنایی برخی از محاکم نسبت به خسارات تحت پوشش صندوق، هوشمند نبودن نظام تشکیل پرونده و بایگانی صندوق و فقدان نیروی انسانی متخصص از جمله مشکلاتی است که بر نتیجه فعالیت‌های صندوق اثری منفی می‌گذارد.

امید است صندوق با بکارگیری نیروی مالی و حقوقی مناسب، اصلاح نظام اداری، بازیافت خسارات پرداختی و اخذ تضمین مناسب از مسببان حوادث، موقعیت خود را در نظام بیمه‌ای کشور و اجرای عدالت توزیعی تقویت و تثبیت نماید.

فهرست منابع

۱. بابایی ایرج، "حقوق بیمه"، سمت، ۱۳۹۰
۲. بادینی، حسن، فلسفه مسوولیت مدنی، شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۴.
۳. بادینی، حسن، "قواعد حاکم بر اعمال همزمان نظام‌های جبران خسارت"، فصلنامه حقوق دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۳۸، شماره ۲، ۱۳۸۷.

۴. پروین، فرهاد، "خسارات معنوی در حقوق ایران"، انتشارات ققنوس، چاپ لعل، ۱۳۸۰.
- خدابخشی عبدالله، "بیمه و حقوق مسوولیت مدنی"، روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۸۸.
۶. روزه-بو، "حقوق بیمه"، ترجمه محمد حیاتی، بیمه مرکزی ایران، ۱۳۷۸.
۷. شهیدی، مهدی، "آثار قراردادهای و تعهدات"، مجمع علمی و فرهنگی مجد، ۱۳۸۲.
۸. صفایی، حسین؛ قاسم زاده، مرتضی، "حقوق مدنی؛ اشخاص و محجورین، انتشارات سمت، ۱۳۷۸.
۹. علی آبادی، ایرج، "صندوق تأمین خسارتهای بدنی"، فصلنامه بیمه مرکزی، سال دوم، شماره ۴.
۱۰. کاتوزیان ناصر، حقوق مدنی الزام های خارج از قرارداد، انتشارات دانشگاه تهران، ج اول، چ دوم، ۱۳۷۸.
۱۱. کاتوزیان، ناصر، "مسوولیت خاص دارنده اتومبیل"، انتشارات دانشگاه تهران، چ اول، ۱۳۸۱.
۱۲. محمودصالحی، جان علی، "حقوق زیان دیدگان و بیمه ثالث"، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۳.
۱۳. نیکل وینست، "بیمه شخص ثالث رویکردی از دیدگاه فلسفه اخلاق"، ترجمه بابک لعل فام، پیام بیمه ایران، ش. ۶، تابستان ۱۳۸۴.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی