

بررسی و مطالعه مسئولیت و تعهدات صندوق تامین خسارت های بدنی

وحید حسن زاده^۱، وحید سیاحیان دهکردی^۲، عارف شاطری^۳

^۱ کارشناسی ارشد حقوق خصوصی (نویسنده مسئول)

^۲ دانشجوی کارشناسی ارشد مهندسی صنایع، گرایش مدیریت سیستم بهره وری، دانشگاه آزاد نجف آباد

^۳ کارشناسی ارشد مدیریت بازرگانی، گرایش بیمه

چکیده

در جهان امروز و با پیشرفت صنعت و تکنولوژی و روی آوردن بشر به ماشینی شدن، یکی از مواردی که همواره نظام های حقوقی را درگیر نموده، حوادث رانندگی و جبران خسارت زیان دیدگان ناشی از حوادث مزبور است. هرچه وسایل نقلیه بیشتر می شوند، خطر ایجاد سوانح و حوادث ناشی از آن و نیز جبران خسارت های بدنی و مالی وارد بر زیان دیدگانی که بدون ارتکاب هیچ خطا و جرمی، لطمات جبران ناشدنی را متحمل شده اند، افزایش می یابد. هدف این مقاله بررسی مسئولیت مدنی صندوق تامین خسارت های بدنی در حوادث ناشی از کار مرتبط با وسایل نقلیه است که با استفاده از منابع کتابخانه ای به رشته تحریر در آمده است. نتیجه نشان می دهد که صندوق تامین خسارت های بدنی نهادی تکمیلی و ثانوی است که با توسعه نظام بیمه ای تناقضی نداشته و تنها در موارد خسارت های غیر عمدی که بیمه آن را پوشش نمی دهد، در جهت برقراری عدالت توزیعی، رعایت قاعده انصاف و اجرای اصل لزوم جبران خسارت در خصوص زیان های بدنی و جسمی زیان دیدگان اقدام به پرداخت جبران خسارت می نماید.

واژه های کلیدی: بیمه، مسئولیت بدنی، صندوق تامین خسارت

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

مقدمه

در جهان امروز و با پیشرفت صنعت و تکنولوژی و روی آوردن بشر به ماشینی شدن، یکی از مواردی که همواره نظام های حقوقی را درگیر نموده، حوادث رانندگی و جبران خسارت زیان دیدگان ناشی از حوادث مزبور 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 ناشدنی را متحمل شده اند، افزایش می یابد. وسعت حوادث، شدت صدمات بدنی، وجود زیان دیدگان با هر سن، جنس و شرایط از یک سو و مشکل اثبات تقصیر، دخالت عوامل غیر انسانی، اشتباهات انسانی غیر قابل اجتناب و تعدد عوامل دخیل در روی دادن حوادث رانندگی و ناتوانی قواعد حاکم بر نظام مسئولیت مدنی در راستای جبران خسارت کامل زیان دیدگان در شرایط مذکور، از سوی دیگر موجب شد تا نظام های خاص جبران خسارت، برای زیان دیدگان حوادث رانندگی ایجاد گردد. در حقوق ایران نیز با تصویب قانون بیمه اجباری، مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث در آذر ماه ۱۳۴۷، نظامی مبتنی بر بیمه اجباری مسئولیت مدنی برقرار گردید که در موارد عدم تقصیر و یا عدم اثبات تقصیر، دارندگان اتومبیل، مسؤول جبران خسارات وارد بر اشخاص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسیله نقلیه و محمولات آن می باشند.

اما علی رغم وجود چنین نظام خاصی در راستای جبران خسارت زیان دیدگان ناشی از حوادث رانندگی، قانونگذار برای جبران خسارت بدنی وارد بر زیان دیدگان حوادث رانندگی که از اهمیت و حساسیت بیشتری برخوردار است، صندوقی را تأسیس نمود تا در مواردی که امکان جبران خسارت بدنی زیان دیده از طریق سیستم بیمه وجود ندارد، خسارت بدنی چنین زیان دیدگانی بلا جبران باقی نماند (بابایی، ۱۳۸۲).

مسئولیت مدنی

از ابتداء تولد مسئولیت مدنی تا کنون، نظریات بسیاری در مورد مسئولیت مدنی مطرح گردیده که به تشریح ارکان مسئولیت مدنی (فعل زیان بار، ضرر یا خسارت، رابطه سببیت میان این دو) پرداخته و متناسب با شرایط اجتماعی و اقتصادی هر عصری، متفاوت بوده است. در نظریه های مرسوم، ساختار مسئولیت مدنی، هدف آن را مشخص می نمود و به مسئولیت مدنی به عنوان مجموعه ای از اصول و هنجارهای اخلاقی که در ارتباط با نحوه رفتار افراد با یکدیگر است، نگریسته می شد و سعی بر آن بوده تا مسئولیت مدنی از طریق مفاهیم و ارزش های اخلاقی مانند: تقصیر، عدالت، حق، آزادی، برابری و قرارداد اجتماعی توجیه شود. اما در نظریه های ابزار گرا، مسئولیت مدنی، وسیله ای برای دستیابی به هدف های اجتماعی (کارایی اقتصادی، جبران خسارت، توزیع عادلانه خطرها و هزینه ها، بازداشتن افراد از رفتارهای زیان بار) است و اعتبار خود را از آن کسب میکند و چنانچه مسئولیت مدنی این اهداف را برآورده نسازد، باید تغییر کند یا به طور کلی برچیده شود (بادینی، ۱۳۸۳).

اصل لزوم جبران خسارت^۱ و جبران کامل خسارت

یکی از مهمترین اهداف مسئولیت مدنی، جبران خسارت زیان دیده است به بدین معنی که وقوع حادثه و ورود خسارت به زیان دیده حق میدهد که درخواست غرامت نماید. در مقابل این حق، تکلیف مسبب زیان به جبران خسارت وی مطرح میشود. این

۱. Restitutio in Inteyrum

حق و تکلیف در قالب لزوم جبران خسارت در مسئولیت مدنی مطرح می‌شود. به عبارت دیگر، وقتی رفتار یک فرد موجب صدمه دیگری می‌شود، بهترین گزینه در تحمل خسارت، خود عامل زیان است (نیکل وینست، ۱۳۸۴). عدالت افقی در جامعه ایجاب میکند که به افراد دارای نیاز یکسان، خسارات و مزایای یکسانی پرداخت شود و هیچ تفاوتی میان زیان دیدگانی 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 بلا جبران می‌ماند، نیست (قاسم زاده، ۱۳۷۸).

امروزه علی‌رغم گسترش نظام‌های مبتنی بر مسئولیت محض، چون در اکثر نظام‌های حقوقی، همچنان معیار تقصیر مبنای اصلی مسئولیت مدنی تلقی می‌شود و امکان کنار گذاشتن آن نیز به لحاظ منطقی میسر نیست، در موارد بسیاری از جمله موارد زیر جبران خسارات زیان دیدگان با مشکل روبرو است:

- زمانی که برای بروز خسارت مسؤول و مسبب معینی وجود ندارد.
- وقتی امکان اثبات تقصیر و برقراری رابطه سببیت میان عامل زیان و خسارت وارده وجود ندارد.
- ۶ در شرایطی که اثبات تقصیر و شناسایی مسؤول حادثه طی می‌شود ولی اجرای حکم به جهت اعسار محکوم علیه امکان پذیر نیست.

اجرای عدالت و احساس عمومی در این موارد نیز اقتضا میکند تا به نحوی خسارت این گونه زیان دیدگان جبران گردد (علی آبادی، ۱۳۶۶). به همین جهت ضرورت تشکیل طرح‌های تکمیلی مسئولیت 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.

جبران خسارت زیان دیده به اشکال مختلف از جمله پرداخت نقدی، صدور قرار منع و تمامی ضمانت‌آبراهایی که هدف از آن حمایت از حقوق زیان دیده است، انجام می‌گیرد. البته گاهی جبران خسارت زیان دیده 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 مسئولیت مدنی به شمار می‌رود به معنای بازگشت وضعیت زیان دیده به قبل از وقوع زیان از هر جهت می‌باشد. هر چند اعاده وضعیت سابق زیان دیده به صورت کامل و قطعی، امکان پذیر نیست (پروین، ۱۳۸۰).

رعایت قاعده انصاف بدون کاهش میزان غرامت

قاعده انصاف حقوقی، در اصل قاعده‌ای در تعدیل اصل جبران کامل خسارت محسوب می‌شود. همان گونه که در ماده ۴ قانون مسئولیت مدنی نیز مطرح شده که دادگاه می‌تواند میزان خسارت را در مواردی تخفیف دهد. این موارد عبارتست از:

- هرگاه پس از وقوع خسارت، وارد کننده زیان به نحو مؤثری به زیان دیده کمک و مساعدت کرده باشد.
- هرگاه وقوع خسارت ناشی از غفلتی بوده که عرفاً قابل اغماض باشد و جبران آن نیز موجب عسرت و تنگدستی وارد کننده زیان شود.
- زیان دیده به نحوی موجبات تسهیل ایجاد زیان را فراهم کرده باشد.

پرسشی که در اینجا مطرح می‌شود این است که چگونه ممکن است هم جبران خسارت زیان دیده به صورت کامل انجام گیرد و هم پرداخت مذکور موجب وارد شدن فشار مالی به عامل زیان و خانواده وی نگردد؟ بی‌گمان نمی‌توان بر اساس سیستم رایج و سنتی مسئولیت مدنی، این مشکل را حل نمود. به همین جهت در شرایط 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 مانند بیمه و تأمین اجتماعی می‌نمایند تا در صورت ورود خسارت، بار جبران خسارت به جای تحمیل شدن بر مسبب زیان، بر عهده بیمه‌گر و یا تأمین اجتماعی منتقل می‌شود. اعضاء جامعه نیز با پرداخت حق بیمه‌ها به خصوص در بیمه‌های اجباری در این روند سهیم می‌شوند. نظام‌های تکمیلی مسئولیت مدنی یا به صورت طرح‌های عام مانند ایجاد تأمین اجتماعی برای همه اقشار جامعه ایجاد می‌گردد و یا به شکل طرح‌های موردی و خاص همانند بیمه مسئولیت در حوادث رانندگی و حوادث کار، گروه خاصی را در بر می‌گیرند. از نیمه قرن بیستم به بعد طرح‌های موردی بسیاری تأسیس شد که حوادث خاصی را تحت پوشش قرار می‌داد. از آن جمله تصویب طرح‌های جبران خسارت کارگران و طرح جبران خسارت بیمه بدون تقصیر اتومبیل در برخی کشورها بود که به تدریج موجب کم‌رنگ شدن نقش مسئولیت مدنی در این موارد شده است (بابایی، ۱۳۸۲). در حقوق ایران نیز، قانونگذار با برقراری طرح‌های خاص در جبران خسارت‌های ناشی از حوادث رانندگی و حوادث ناشی از کار در این راه قدم برداشته است.

حقوقی صندوق تأمین خسارت‌های بدنی

صندوق تأمین خسارت‌های بدنی صندوقی مستقل است که در جهت حمایت از زیان دیدگانی تأسیس شد که به نحوی از انحاء امکان جبران خسارت از طریق بیمه را نداشته و زیان وارد بر آنها بلا جبران باقی می‌ماند و در کنار این مسئولیت مهم، به رانندگانی که موجب فوت و جرح و یا از کارافتادگی دیگری شده و به هر علت از جمله عدم داشتن بیمه نامه و عدم توان مالی در جبران خسارت زیان دیده یا وارث وی در زندان به سر می‌برند، کمک می‌نماید تا با پرداخت دیه یا ارش زیان دیده، هم موجبات جبران خسارت زیان دیده و هم سبب رها شدن مسئول حادثه از بند را فراهم آورد (خدابخشی، ۱۳۸۸).

خسارات قابل جبران در صندوق تأمین خسارت‌های بدنی

جبران خسارات بدنی

صندوق تأمین مکلف به جبران خسارت‌های بدنی است و شامل خسارت‌های مالی و غیره نمی‌شود. مطابق تبصره ۳ ماده یک قانون اصلاح قانون بیمه اجباری شخص ثالث، منظور از خسارت بدنی، 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 (صفایی، ۱۳۷۸).

ساختار صندوق تأمین خسارت‌های بدنی

اهمیت جبران خسارت وارده به اشخاص به اندازه‌ای است که دولت‌ها مقررات موضوعه خود را به سمت پیش‌بینی نهادهای تکمیلی هدایت کردند. به عبارتی اگر مسئولیت مدنی بدون بیمه، تکامل کافی خود را نیافته است، بیمه مسئولیت نیز بدون طرح‌های تکمیلی قادر به ایفای نقش خود نمی‌باشد (شجاع پوریان، ۱۳۷۳). قانونگذار ایران نیز در ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری

دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل شخص ثالث، در مورد جبران خسارات بدنی که از حساسیت بیشتری برخوردار است، اقدام به تأسیس صندوق تأمین خسارت های بدنی نموده تا خسارات بدنی وارد به اشخاص ثالث که امکان دریافت غرامت از طریق بیمه را ندارند را بپردازد.

الف) ساختار صندوق تأمین تا قبل از تصویب قانون جدید(دوره اول)

تشکیلات سازمانی صندوق تأمین خسارت های بدنی در ابتداء امر و با توجه به قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷ به وسیله شرکت سهامی بیمه ایران اداره میشد. البته حساب درآمد صندوق از همان ابتدا به طور مستقل نگهداری می شد تا اینکه در سال ۱۳۵۰ با تصویب ایجاد بیمه مرکزی ایران این صندوق تحت نظر بیمه مرکزی ایران قرار گرفت. با عنایت به آیین نامه صندوق تأمین خسارتهای بدنی مصوب ۱۳۴۸/۴/۲۱ مرکز صندوق تهران قرار داشت و در صورت لزوم، امکان ایجاد شعب و نمایندگی در شهرستانها نیز وجود داشت(آجری، ۱۳۵۲).

ب) ساختار قانونی صندوق تأمین پس از تصویب قانون جدید(دوره دوم)

همانطور که از ماده ۱۰ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری برمی آید، صندوق تأمین دارای شخصیت حقوقی مستقل است و مرکز آن در تهران است که البته در صورت لزوم و با تصویب مجمع عمومی صندوق امکان ایجاد شعبات دیگر در مراکز سایر استان ها وجود دارد و از آنجا که اداره صندوق، زیر نظر بیمه مرکزی ایران است و بیمه مرکزی از این رهگذر متحمل هزینه هایی می گردد سه درصد از درآمدهای سالانه صندوق به بیمه مرکزی ایران پرداخت می شود و اداره صندوق در امور مالی، معاملاتی، استخدامی و تشکیلاتی بر اساس مقررات بیمه مرکزی انجام می گیرد(روژه بو، ۱۳۷۸).

تشکیلات اداری صندوق تأمین خسارت های بدنی

الف) مدیریت صندوق

ب) معاونین صندوق

ج) ادارات سه گانه صندوق

د) بایگانی

ه) قسمت حقوقی یا واحد حقوقی صندوق

موارد تحت پوشش صندوق تأمین خسارت های بدنی

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

(۱) فقدان بیمه اجباری وسیله نقلیه مسبب حادثه

بر مبنای ماده یک قانون مذکور کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی تکلیف دارند تا مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی خود را نزد یکی از شرکت های بیمه، بیمه نمایند و گرنه پلیس حق دارد از حرکت وسیله نقلیه فاقد بیمه نامه جلوگیری و یا فرد خاطی را به پرداخت جریمه محکوم نماید (ماده ۱ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری). با این همه، تعداد زیادی از رانندگان مشمول این قانون، از این حکم پیروی نکرده و بدون داشتن بیمه نامه شخص ثالث، اقدام به رانندگی در سطح شهر و جاده های کشور می نمایند و در نهایت در بسیاری موارد موجبات ایراد خسارت به ثالث را فراهم می کنند که در این موارد به جهت عدم امکان جبران خسارت زیان دیده از طریق بیمه، صندوق تأمین مکلف به پرداخت خسارت ایشان گردیده است. در برخی موارد وسیله نقلیه بیمه شده است، ولی در زمان وقوع حادثه قرارداد بیمه باطل بوده است. چنانچه قرارداد بیمه، فاقد هر یک از شروط ضروری و قطعی لازمه صحت قرارداد و یا فاقد قصد و رضاء یا اهلیت طرفین باشد و یا اینکه دارای جهت نامشروع باشد، باطل یا غیر نافذ تلقی شده و فاقد آثار حقوقی است و تعهدی برای طرفین قرارداد ایجاد نمیکنند. در این صورت نیز زیان دیده امکان رجوع به بیمه گر را نخواهد داشت چون هیچ اثر قانونی بر بیمه نامه مترتب نیست و تنها راه جبران خسارت، صندوق تأمین خسارتهای بدنی است (محمود صالحی، ۱۳۷۹).

(۲) عدم دستیابی به مسبب حادثه

در این شکل حادثه رخ داده و موجب خسارت بدنی گردیده، اما مسؤؤل حادثه به هر علت (ترس، بی اخلاقی و بی مبالاتی) از محل حادثه گریخته و قابل شناسایی در زمان وقوع نیست و بیمه گر نمی داند که با کدام بیمه نامه به جبران خسارت وی بپردازد. در این حالت، صندوق تأمین مبادرت به پرداخت غرامت می نماید. ولی چنانچه در هر مرحله مسؤؤل حادثه یافت شود، صندوق به جانشینی زیان دیده برای استرداد وجه به او مراجعه می کند. همچنین ممکن است در شرایطی مسؤؤل حادثه شناسایی شود، ولی دسترسی به وی امکان پذیر نباشد. در این شرایط نیز جبران خسارت از طریق صندوق تأمین صورت می پذیرد.

(۳) تعلیق قرارداد بیمه^۲

در این حالت، قرارداد بیمه معتبر است اما به جهت عدم استفاده دارنده اتومبیل از بیمه نامه، قرارداد به حالت تعلیق درآمده است و در نتیجه تعهدی برای بیمه گر ایجاد نمی نماید. بعد از انقضاء مدت تعلیق اثر تعهدهای متقابل طرف های بیمه نامه با پرداخت حق بیمه آغاز میشود. در شرایط تعلیق بیمه نامه نیز جبران خسارت از طریق صندوق تأمین صورت می پذیرد (روژه بو، ۱۳۷۸).

(۴) تعلیق تأمین بیمه گر

تعلیق تأمین بیمه گر نوعی ضمانت اجرای مالی قراردادی یا قانونی است که نسبت به بعضی بیمه گذاران متخلف اعمال میشود. به طور مثال، در صورت نپرداختن حق بیمه، قرارداد بیمه از بین نمیرود و بیمه گذار، مدیون حق بیمه ی مورد تعهد باقی میماند. اما از آنجا که شروع تعهد بیمه گر، منوط به پرداخت حق بیمه مقرر میباشد، با پرداخت حق بیمه، قرارداد بیمه قوت اجرایی پیدا میکند. بیمه گر در زمان تعلیق، تعهدی به جبران خسارت نخواهد داشت. البته در عمل، وقتی بیمه گذار حق بیمه

^۲ Pending outstanding

خود را نپردازد و بیمه گر از مطالبه آن نتیجه نگیرد، اقدام به ابطال یا فسخ قرارداد بیمه می کند و مراتب را با صدور الحاقی اعلام می دارد و رابطه حقوقی دو طرف خاتمه می یابد. یکی از ضمانت اجرای عدم پرداخت حق بیمه، تعلیق قرارداد بیمه است. این تعلیق در برابر زیان دیدهای که مستقیماً اقدام به طرح دعوا میکنند قابل استناد است (روژه بو، ۱۳۷۸).

۵) ورشکستگی بیمه گر

بیمه گری مطابق ماده ۲ ق. تجارت از مشاغل تجاری محسوب می شود. بنابراین چنانچه به دلایل اقتصادی و یا بی کفایتی مدیران، شرکت بیمه دچار توقف یا ورشکستگی شود و نتواند از عهده انجام تعهدهای خود در مقابل بیمه گذاران و زیان دیدگان برآید. زیان دیده پس از اعلام خسارت و درخواست غرامت از بیمه گر و دریافت پاسخ مدیر تصفیه مبنی بر ورشکسته بودن شرکت بیمه، می تواند از طریق صندوق تأمین، مطالبه جبران خسارت نماید.

۶) خسارات بدنی خارج از شرایط بیمه نامه

- سوار کردن مسافر یا مسافرانی در قسمت بار: چنانچه مشخص گردد حادثه‌های منجر به جرح یا فوت مسافران گردیده است و زیان دیدگان در قسمت بار بوده اند، از آن جا که چنین خسارتی خارج از شرایط بیمه نامه است و از استثنائات ماده ۷ قانون نیز محسوب نمیشود و از آن جا که زیان دیدگان مزبور در زمره اشخاص ثالث می باشند، مشمول پرداخت صندوق تأمین قرار گیرند.

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

- سوار کردن مسافر بیش از ظرفیت تعیین شده برای وسیله نقلیه در این مورد نیز چنانچه : مسافران خارج از ظرفیت دچار خسارت بدنی شوند، چون مشمول جبران خسارت بیمه گر نیستند، می توانند به صندوق تأمین خسارت های بدنی مراجعه نمایند (خدابخشی، ۱۳۸۸).

مسیر جبران خسارت توسط صندوق تأمین خسارت های بدنی

الف) مسیر جبران خسارت توسط صندوق تا قبل تصویب قانون جدید بیمه اجباری

با تأسیس صندوق تأمین خسارتهای بدنی در سال ۱۳۴۸ به عنوان بخش مکمل قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷، جبران خسارت وارد بر زیان دیدگانی که امکان جبران آنها از طریق سیستم بیمه وجود نداشت، بر عهده ی این نهاد گذارده شد. تا قبل از تصویب قانون جدید و با عنایت به ماده ۱۰ قانون سابق بیمه اجباری در حوادث رانندگی که مقصر آن شناسایی نمیگردید و یا در صورت شناسایی شدن فاقد بیمه اجباری می بود، به جهت عدم تمکن مالی امکان پرداخت غرامت به زیان دیده را نداشت، صندوق وارد عمل شده و پس از پرداخت خسارت زیان دیده تا سقف تعهدات خود به قائم مقامی زیان دیده (در مواردی که مقصر شناسایی و در دسترس می بود) جهت باز یافت وام پرداختی به مقصر حادثه مراجعه می نمود. پرداخت صندوق همواره پس از مراجعه زیان دیده به مراجع قضایی و به سه صورت انجام می گرفت (ایزانلو، ۱۳۸۷).

۱) پس از وقوع حادثه و گزارش و کارشناسی نیروی انتظامی پرونده جزائی تشکیل شده و با عنایت به مستندات و ارائه پرونده به دادسرای مربوطه، تحقیقات لازم انجام میگرفت. چنانچه مقصر حادثه مورد شناسایی قرار می گرفت به طرفیت وی قرار

مجرمیت صادر میگردد و پرونده به دادگاه کیفری رفته و حکم مقتضی علیه وی صادر میگردد. چنانچه مقصر حادثه اعلام اعسار نموده و حکم اعسار وی صادر میگشت، اگر دادگاه مزبور با صندوق تأمین خسارتهای بدنی آشنایی قبلی داشت، حکم به پرداخت خسارت زیان دیده از سوی صندوق صادر میگردد. زیان دیده با توجه به رأی مذکور و سایر مدارک و مستندات خود به صندوق مراجعه و تشکیل پرونده می داد.

۲) در برخی اوقات، مراجعه به مراجع حقوقی انجام میگرفت. بدین معنی که پس از وقوع حادثه و عدم وجود بیمه نامه شخص ثالث زیان دیده علیه مقصر حادثه، دعوای مطالبه خسارت را در مراجع حقوقی پیگیری مینمود. در این شکل نیز در صورت محکومیت مقصر حادثه در دادگاه حقوقی، زیان دیده میتواند با ضمیمه کردن رأی مزبور به مدارک خود، به صندوق مراجعه و مطالبه غرامتش را تا سقف تعهدات صندوق بنماید. شایان ذکر است در این شکل نیز گاه به جهت آشنایی قضات از صندوق، حکم به محکومیت صندوق صادر می گردید (ایزائلو، ۱۳۸۷).

۳) در مواردی که مقصر حادثه، فراری بوده و شناسایی نمیگردید، زیان دیده با مراجعه به مراجع انتظامی و شکایت کیفری، پروسه جزائی را علیه وی طی مینمود که در اغلب این موارد در دادسرای مربوطه به جهت عدم شناسایی مقصر مورد نظر قرار منع تعقیب صادر میگردد. زیان دیده با اخذ قرار مذکور و پیوست آن به مستندات و کارشناسی های انجام شده به صندوق مراجعه می نمود (ایزائلو، ۱۳۸۷).

ب) مسیر جبران خسارت پس از تصویب قانون جدید بیمه اجباری

پس از تصویب قانون بیمه اجباری شخص ثالث در سال ۱۳۸۷ و اجرایی شدن آن، هر چند قانونگذار در مواد ۱۴ و ۱۶ در مواردی جبران خسارت مستقیم توسط بیمه گر و صندوق را بدون نیاز به رأی قضایی پیش بینی نمود، اما در عمل صندوق تنها در موارد استثنائی و اورژانسی مبادرت به اجرای موارد مذکور نموده است و صندوق کماکان برای جبران خسارت زیان دیدگان به جهت فقدان کارشناسی در تعیین خسارت و عدم امکان تعیین دقیق میزان دیه به صورتی که در پروسه قضایی طی میگردد، نمی تواند بدون در اختیار داشتن رأی قضایی اقدام به جبران خسارت زیان دیده نماید و تنها در موارد خاص که تاخیر در پرداخت غرامت موجب ورود زیان شدیدتر و یا فوت زیان دیده می شود، با استناد به مواد ۱۴ و ۱۶ اقدام به پرداخت علی الحساب مبلغ دیه می نماید. (ماده ۱۴ و ۱۶ قانون اجباری بیمه). اما مسیر جبران خسارت در صندوق پس از تصویب قانون جدید به جهت افزایش ناگهانی میزان ارجاعات پرونده ای جبران خسارت، تغییر شکلی پیدا کرد. از یک طرف مشقت زیان دیدگان حوادث رانندگی (که اغلب از طبقه کم درآمد جامعه هستند) در پیمودن مسافت طولانی از محل زندگیشان تا مقر صندوق تأمین به جهت تشکیل پرونده خسارت در آن مکان و سپس مراجعات دیگر جهت پیگیری و وصول مطالبات خود مطرح بود و از سوی دیگر تجمع پرونده های تشکیل شده در صندوق (در حالی که بسیاری از آنها اساساً از شمول تعهدات صندوق خارج بودند) موجب گردید تا صندوق تأمین خسارتهای بدنی با انعقاد تفاهم نامه ای با بیمه ایران، این مشکل را بر طرف کرده و مسیر جدیدی را در تشکیل پرونده های خسارت از طریق شعب بیمه ایران ایجاد نماید تا نیازی به مراجعات مکرر زیان دیدگان به محل صندوق در تهران نباشد، بلکه در همان محل زندگی خود به نزدیکترین شعبه مراجعه کرده و با ارائه مستندات و رأی قضایی (اعم از حکم و قرار) پرونده جبران خسارت را تشکیل و با مراجعه به شعبه مذکور، پیگیریهای بعدی را نیز به سهولت انجام می دهند. کارشناسان بیمه ایران پس از بررسی ابتدایی مدارک، در صورتی که موضوع را از موارد ماده ۱۰ شناسایی کنند،

پرونده را به صندوق ارسال می نمایند. این امر موجب گردید تا از تشکیل پرونده های تکراری جبران خسارت در بیمه و صندوق، جلوگیری شود و سیستم منظمی از این حیث ایجاد گردد. پرونده تشکیل شده در بیمه ایران توسط مدیریت اتومبیل بیمه ایران به صندوق فرستاده می شود. در صندوق پس از استعلام، پرونده مذکور دارای شماره بررسی میشود و با توجه به دارا بودن مقصر یا عدم وجود مقصر معین، به پرونده های مقصر دار و بدون مقصر تقسیم میگردد. شماره بررسی پرونده به اطلاع شعبه بیمه ایران که مسؤل تشکیل پرونده بوده رسیده تا از آن طریق، زیان دیده پرونده مطلع گردد و بتواند با کد مزبور روند پیشرفت پرونده خود را از طریق بیمه ایران، پیگیری نماید. شایان ذکر است که در این مرحله نیز امکان مراجعه به محل صندوق تأمین خسارت های بدنی وجود ندارد و پیگیری پرونده با واسطه شعب بیمه ایران انجام می گیرد (کریمی، ۱۳۷۲).

نتیجه گیری

طرح های تکمیلی جبران خسارت در جهت بهبود شرایط جبران خسارت زیان دیدگانی ایجاد گردید که امکان جبران خسارت آنان، بر طبق مبانی و نظریات مرسوم مسئولیت مدنی وجود ندارد. گستردگی و شدت خسارات ناشی از حوادث رانندگی و مشکلات اثبات تقصیر در این گونه سوانح موجب شده تا نظام های حقوقی اقدام به ایجاد طرح های موردی در راستای پوشش زیان دیدگان این حوادث نمایند.

قانون گذار ایران نیز با تصویب قانون بیمه اجباری در مقابل شخص ثالث در سال ۱۳۴۷ و پیش بینی صندوق تأمین خسارت های بدنی در آن، در حمایت از زیان دیدگانی که خسارات آنان، بر مبنای نظام مسئولیت مدنی قابل جبران نبود، گام بلندی برداشته و تعهد قانونی جبران خسارت زیان دیدگان مشمول ماده ۱۰ را بر عهده صندوق مذکور گذارده است.

در تحقیق حاضر با نگاهی به ایجاد نهادهای تکمیلی مسئولیت مدنی در جبران خسارات ناشی از حوادث رانندگی می توان این گونه بیان نمود که صندوق تأمین خسارت های بدنی نهادی تکمیلی و ثانوی است که با توسعه نظام بیمه ای تناقضی نداشته و تنها در موارد خسارت های غیر عمدی که بیمه آن را پوشش نمی دهد، در جهت برقراری عدالت توزیعی، رعایت قاعده انصاف و اجرای اصل لزوم جبران خسارت در خصوص زیان های بدنی و جسمی زیان دیدگان اقدام به پرداخت جبران خسارت می نماید.

با تصویب قانون اصلاح قانون بیمه اجباری در سال ۱۳۷۸، قانون گذار با سامان دهی ساختار صندوق، پیش بینی منابع مالی لازم، گستره شمول زیان دیدگان تحت پوشش صندوق را به نحو قابل توجهی توسعه داد. افزون بر این با در نظر گرفتن حق دفاع و پاسخ گویی برای صندوق در مراجع قضایی، موجبات حفظ حقوق صندوق در مقابل سوء استفاده احتمالی افراد و جلوگیری از اشتباهات قضایی مربوط به صندوق را، فراهم نمود.

منابع

- آجری، خیرالله. (۱۳۵۲). مجموعه اسناد و قوانین بیمه. چاپ فاروس، ص ۳۶.
- ایزائلو، محسن. (۱۳۸۷). نقد و تحلیل قانون اصلاح قانون بیمه اجباری، فصل نامه حقوق دانشکده حقوق و علوم سیاسی. دوره ۳۸، ش ۴، ص ۴۱.

- بابایی، ایرج (۱۳۸۲). حقوق بیمه، انتشارات سمت، چاپ لعل، ص ۱۱.
- بادینی، حسن (۱۳۸۳). هدف مسئولیت مدنی، فصل نامه حقوق دانشکده حقوق و علوم سیاسی. شماره ۶۶، صفحه ۵۵.
- پروین، فرهاد (۱۳۸۰). خسارات معنوی در حقوق ایران، انتشارات ققنوس، چاپ لعل، ص ۱۷۵.
- خدابخشی، عبدالله (۱۳۸۸). بیمه و حقوق مسئولیت مدنی، روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران، چاپ اول، ص ۷۴-۷۵.
- روژه بو (۱۳۷۸). حقوق بیمه، ترجمه محمد حیاتی، بیمه مرکزی ایران. ص ۹۸.
- شجاع پوریان، سیاوش (۱۳۷۳). مسئولیت مدنی ناشی از خطای شغلی پزشک، انتشارات فردوسی. چاپ اول، ص ۳۳۷.
- صفایی، حسین (۱۳۷۸). حقوق مدنی اشخاص و محجورین، انتشارات سمت، تهران. چاپ چهارم، ص ۱۳۱-۱۳۲.
- علی آبادی، ایرج (۱۳۶۶). صندوق تأمین خسارتهای بدنی، فصلنامه بیمه مرکزی، سال دوم، شماره ۴، ص ۷.
- قاسم زاده، مرتضی (۱۳۷۸). مبانی مسئولیت مدنی، نشر دادگستر. چاپ اول، صفحه ۱۲.
- کریمی، آیت (۱۳۷۲). بیمه اموال و مسئولیت، دانشکده امور اقتصادی. چاپ اول، جلد اول، ص ۳۲۷.
- محمود صالحی، جان علی (۱۳۷۹). مفهوم ثالث و نقش بیمه در تحول حقوق ایران، فصلنامه صنعت بیمه. ص ۶۰.
- نیکل وینست (۱۳۸۴). بیمه شخص ثالث رویکردی از دیدگاه فلسفه اخلاق (ترجمه بابک لعل فام). پیام بیمه ایران. شماره ۶.