

فصلنامه بین المللی قانون یار

License Number: ۷۸۸۶۴ Article Cod: ۲۰۲۰S۳D۱۲SH۹M ISSN-P: ۲۵۳۸-۳۷۰۱

مسئولیت صندوق جبران خسارت بدنی در جنایات

(تاریخ دریافت ۱۳۹۸/۰۵/۲۵، تاریخ تصویب ۱۳۹۸/۱۲/۱۵)

وحید رضوانی^۱

کارشناسی ارشد حقوق جزا و جرم شناسی دانشگاه قم

دکتر محمد خلیل صالحی

مدیر گروه رشته حقوق دانشگاه قم

چکیده

با توجه به خسارات هنگفت و فراوان رانندگی در کشورمان نحوه جبران خسارت آن از اهمیت برخوردار است و برای جبران زیان‌های بدنی وارد به اشخاص ثالث که به علت فقدان یا انقضای بیمه نامه، بطلان قرارداد بیمه، شناخته نشدن وسیله نقلیه مسبب حادثه، کسری پوشش بیمه نامه ناشی از افزایش مبلغ ریالی دیه یا تعلیق یا لغو پروانه فعالیت شرکت بیمه یا صدور حکم توقف یا ورشکستگی بیمه گر، قابل پرداخت نباشد صندوق مسقلی به نام صندوق تامین خسارت‌های بدنی تاسیس شده است که می‌توان در خصوص صندوق به این نکته اشاره کرد زمانی صندوق جبران خسارت می‌کند که به هر دلیلی امکان پرداخت خسارت از طریق بیمه-گر مسئولیت وجود نداشته باشد این تحقق به شیوه کتابخانه‌ای و تحلیلی توصیفی و در ۷ مبحث نگارش یافته است. در این تحقیق تلاش شده است به ماهیت و مبانی و نحوه پرداخت خسارات بدنی و ساختار صندوق تأمین و مواردی که مشمول این صندوق قرار می‌گیرند اشاره شود و در نتیجه گیری به پیشرفت‌های قانونگذاری جدید نسبت به قانون قبلی اشاره شده است.

واژگان کلیدی: خسارت بدنی، بیمه مسئولیت بدنی، حوادث رانندگی، پرداخت خسارت

^۱ نویسنده مسئول



بخش اول: کلیات

برای جبران زیان‌های بدنی وارد به اشخاص ثالث که موارد آن صراحتاً در ماده ۲۱ (قانون بیمه اجباری خسارت وارد شده به اشخاص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۲۰ اردیبهشت ۱۳۹۵) آمده است؛ به وضوح مسئولیت صندوق جبران خسارت بدنی را مشخص کرده است و همچنین از آنجا که بیشتر مردم اعتقاد دارند حیات انسانی بالاترین ارزش را دارد و نمی‌توان خسارت وارد به جسم و جان را با خسارت وراد به مال یکسان دانست و به همین دلیل نظم حقوقی ناگزیر است برای ایمنی انسان ارزش بیشتری قایل شود و برای رسیدن به این هدف دست به تأسیس صندوق‌هایی مانند جبران خسارت بدنی بزنند در حقیقت می‌توان گفت هدف از ایجاد صندوق تأمین جبران خسارت بدنی برای حمایت از آن دسته زیان دیدگانی است که بر اثر حوادث ناشی از رانندگی دچار خسارت شده و از طریق سیستم بیمه‌ای امکان غرامت آن وجود ندارد افزون بر این، حمایت مالی از رانندگان و دارندگان خودرو مسئول حادثه و خانواده‌های آنها اغلب از اقشار 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. صندوق تأمین خسارت‌های بدنی به موجب ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷/۱۰/۲۳ ه.ش. تأسیس شد و آیین‌نامه آن در تاریخ ۱۳۴۸/۴/۲۱ به تصویب هیات وزیران رسید. همچنین به موجب بند ۶ ماده ۵ قانون تأسیس بیمه مرکزی ایران و بیمه‌گری، اداره صندوق به بیمه مرکزی واگذار شد، طبق قانون مذکور، صندوق یکی از مدیریت‌های بیمه مرکزی بوده و مدیر آن توسط رئیس کل بیمه مرکزی منصوب می‌شد. البته قانون اصلاح بیمه شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷/۴/۱۶ سازمان، تکالیف و اداره صندوق را متحول کرد. طبق قانون مذکور میزان تعهدات صندوق برای جبران خسارت‌های بدنی تا حد دیه کامل مرد مسلمان در ایام حرام افزایش یافت و برای جبران تعهدات جدیدی که بر عهده آن گذاشت شد منابع درآمدی جدیدی برای صندوق منظور شد که در بخش منابع مالی صندوق در قانون اصلاح قانون بیمه شخص ثالث ذکر گردیده است. اداره این صندوق به موجب بند ۶ ماده ۵ قانون تأسیس بیمه مرکزی ایران

واگذار شده است و قانون مورد اشاره از قلمرو عام برخوردار است و «تمام فلسفه وجودی صندوق تامین خسارت‌های بدنی در همین نکته خلاصه می‌شود که عامت قانون بهم نخورد و جز همان کسانی که خود قانون خواسته است به هر علت از این چتر حمایتی استفاده نکنند (مثلا متصرفان غیرقانونی وسایل نقلیه موتوری یا رانندگان فاقد گواهینامه رانندگی) از مزایای آن استفاده نمایند.» (علی آبادی، ص ۷) زیرا جامعه نمی‌تواند نسبت به حقوق زیاندیدگان بی تفاوت بماند و صندوق در موارد مورد نیاز به صرف اثبات ورود صدمه باید به جبران خسارت آن‌ها اقدام نماید. (محمود صالحی، ۱۳۷۲، ص ۱۸۲)

بند اول: مفهوم حادثه

حادثه یک پدیده فیزیکی محسوس است که از نظر علمی بدون دخالت عامل یا نیروی خارجی محقق نمی‌شود. بنابراین، پدیده حادثه، با عمل فیزیکی یکجسم خارجی ملازمه دارد. این جسم خارجی ممکن است متحرک یا ثابت باشد. بر اثر برخورد جسم خارجی متحرک به بدن انسان یا برعکس برخورد بدن انسان به یک جسم ثابت، حادثه‌ای به وقوع می‌پیوندد که نتیجه آن ضایعه و عارضه شدید یا خفیف در بدن انسان است. حادثه به طور کلی عبارت است از پیشامدی که در اثر برخورد دو جسم ایجاد می‌شود. اما حادثه از نظر فن بیمه ابعاد محدود و مشخصی دارد. در فن بیمه همه حوادث قابل تأمین نیستند فقط آن دسته از خطرها و وقایع قابل مطالعه و بررسی آماری بوده و بتوان درجه احتمال وقوع یا تواتر آن‌ها را محاسبه نمود قابل بیمه شدن هستند (صالحی، ۱۳۷۲، ۷۵) به نظر می‌رسد این تعریف از حادثه رانندگی بسیار موسع بوده و ممکن است حوادثی مانند بمب گذاری را نیز شامل شود. لذا به عنوان ضابطه مقید کردن حوادث به قید «ناشی از وسیله نقلیه» ضروری می‌باشد. در خصوص خسارت ناشی از قوه قاهره قانونگذار دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی را در برابر زیان دیدگان این گونه حوادث به صورت مطلق و بدون قید و شرط مسئول دانسته است.

بند دوم: مفهوم وسیله نقلیه

وسیله نقلیه شهری در بند ۹۹ ماده ۱ آیین نامه راهنمایی و رانندگی وسایل موتوری و غیرموتوری و موتور سیکلت که برای جابجایی انسان و کالا در راه به کار می‌رود تعریف شده است با استفاده از این تعریف می‌توان گفت که وسیله نقلیه شهری عبارت است وسایل



موتوری و غیرموتوری و موتور سیکلت که به جابجایی انسان و کالا در یک شهر و نواحی اطراف آن می‌پردازند. در آیین نامه راهنمایی و رانندگی تعریفی از وسیله نقلیه شهری نیامده است اما با توجه به تعریفی که از وسیله نقلیه شهری کردیم می‌توان گفت وسیله نقلیه شهری عبارت است از وسایل موتوری و غیر موتوری و موتور سیکلت که برای جابجایی انسان و کالا در فاصله‌های نسبتاً زیاد بین شهرهای مختلف به کار می‌رود.

بخش دوم: مبانی تأسیس صندوق جبران خسارت بدنی

بند اول: مبانی حقوقی

امروزه به رغم گسترش نظام‌های مبتنی بر مسئولیت محض - در اکثر نظام‌های حقوقی همچنان معیار تقصیر بر مبنای مسئولیت مدنی تلقی می‌شود و امکان کنار گذاشتن آن نیز به لحاظ منطقی میسر نیست - در بسیاری موارد جبران خسارت، با مشکل روبه روست اجرای عدالت و احساس عمومی در این موارد اقتضا می‌کند که به نحوی خسارت زیان‌دیدگان جبران گردد و همچنین می‌توان گفت اهمیت جبران خسارت وارده به اشخاص به قدری است که دولت‌ها مقررات موضوعه خود را به سمت پیش‌بینی نهادهای تکمیلی در مواردی که تحمل زیان حتی بر بیمه‌گر دشوار است یا پوشش مسئولیت با خلاءهایی روبه روست هدایت می‌کنند.

بند دوم: مبانی فقهی

در خصوص مبانی فقهی می‌توان به برخی روایات و همچنین کتب اهل سنت که نقل شده است که پیامبر (ص) در قتل عبدالله بن سهل در خصوص پرداخت دیه ایشان فرمودند: اکرم دم امری مسلم. (سنایی، ۱۹۳۰، ص ۲) در برخی از روایات علت مسئولیت بیت المال جلوگیری از تضییع حق زیان‌دیده دانسته شده و به قاعده فقهی «لایبطل دم امری مسلم» اشاره شده است و گفته شده خسارت ناشی از ریختن خون در هر حال بایست جبران گردد و می‌توان نتیجه گرفت از آنجایی که خسارت بدنی در مقایسه با خسارات مالی از اهمیت بالاتری برخوردار است و از سوی دیگر از آنجا که بیت المال متعلق به همه مردم است می‌توان گفت قانونگذار یک مسئولیت جمعی بنا نهاده که مبتنی بر اندیشه‌های توزیع خسارت است هدف از این مسئولیت جمعی، جبران زیان و تضمین حق زیان‌دیدگان است از آنجا که هیچ خصوصیتی در

خصوص بیت المال وجود ندارد از ملاک موجود در روایات می‌توان در تأسیس صندوق خسارات بدنی بهره گرفت.

بند سوم: میزان تعهدات صندوق

براساس ماده ۸ قانون (بیمه اجباری خسارت وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۲۰ اردیبهشت ۱۳۹۵) مبلغ بیمه این قانون در بخش خسارت بدنی معادل حداقل ریالی دیه یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام که با توجه به تبصره ۹ این صندوق مسئول پرداخت بیش از یک دیه به هریک از زیان‌دیدگان هم خواهد بود که حال چه این دیه ذکر شده کمتر از یک دیه کامل یا بیشتر از آن باشد در خصوص میزان تعهدات صندوق مکلف است تا میزان تعهدات بیمه نامه را پرداخت کرده و در خصوص مبلغ مازاد بر دیه هم به نظر همین منوال می‌باشد و در خصوص نحوه پرداخت صندوق یوم‌الاداء روز پرداخت باید در نظر گرفته شود و از اطلاع دادرسی و همچنین ضرر به شخص که دچار ضرر بدنی شده است جلوگیری شود.

بخش سوم: موارد پرداخت بدون نیاز به حکم دادگاه

در خصوص موارد پرداخت بدون نیاز به حکم دادگاه می‌توانم به ماده ۳۶ قانون جدید اشاره کرد: در حوادث منجر به فوت در صورت مطالبه اولیای دم یا قائم مقامی متوفی یا درخواست مسبب حادثه بدون نیاز به رای مرجع قضایی پس از دریافت گزارش راهنمایی و رانندگی، کمیسیون جلوگیری از سوانح راه آهن موضوع تبصره ۲ ماده ۲ قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی «در خصوص حوادث مربوط به قطار شهری و بین شهری» یا پلیس راه و در صورت لزوم به گزارش سایر مقامات انتظامی و پزشکی قانونی بیمه‌گر وسیله نقلیه مسبب حادثه و یا صندوق می‌تواند خسارت بدنی را به ورثه قانونی با رعایت ماده (۳۱) این قانونپردازند.

بند اول: موارد پرداخت پس از صدور رای دادگاه

براساس ماده ۳۲ قانون مذکور در حوادث منجر به خسارت بدنی صندوق مکلف است مبلغ مذکور یعنی همان خسارت وارده که بعد از قطعی شدن مبلغ خسارت توسط حکم دادگاه می-

باشد در صورت درخواست اولیای دم یا وراث قانونی پرداخت کنند و لازم به ذکر می‌باشد که بر اساس ماده ۳۴ در حوادث رانندگی منجر به خسارت بدنی غیر از فوت در صورت مطالبه زیان دیده پس از دریافت گزارش کارشناس راهنمایی و رانندگی و یا پلیس راه و یا کمیسیون جلوگیری از سوانح صندوق بلافاصله حداقل پنجاه درصد از دیه تقریبی را بدهد و الباقی آن را موکول به قطعی شدن میزان دیه با رعایت مواد ۳۱ و ۳۲ این قانون شود.

بند دوم: موارد رجوع یا عدم رجوع صندوق به مسبب حادثه

۱- موارد رجوع: براساس ماده ۲۵ قانون مذکور صندوق موظف است بدون اخذ تضمین از زیان‌دیده یا مسبب، خسارت زیان‌دیده را پرداخت نموده و پس از آن مکلف است به شرح ذیل به قائم مقامی زیان‌دیده از طریق مراجعه قانونی وجوه پرداختی را بازپایافت کند.

الف- در صورتی که پرداخت خسارت به سبب نداشتن، انقضا یا بطلان بیمه نامه باشد به مسبب حادثه رجوع کند.

ب- در صورتی که پرداخت خسارت به سبب تعلیق یا لغو پروانه یا توقف ورشکستگی بیمه-گر موضوع ماده ۲۲ این قانون باشد به بیمه‌گر و مدیران آن رجوع کند.

ج- در صورتی که پرداخت خسارت به سبب تعلیق یا لغو پروانه یا توقف یا ورشکستگی بیمه‌گر موضوع ماده ۲۲ این قانون باشد به بیمه‌گر و مدیران آن رجوع کند.

ت- در صورتی که پرداخت خسارت به سبب خارج از ظرفیت بدون سرنشینان داخل وسیله نقلیه مسبب حادثه رجوع می‌کند.

۲- موارد عدم رجوع: براساس تبصره ۱ ماده ۲۵ در موارد ذیل صندوق جبران خسارت بدنی نمی‌تواند برای بازپایافت به مسبب حادثه رجوع کند که در چهاربند به آن اشاره شده است.

الف- در موارد جبران کسری پوشش بیمه نامه ناشی از افزایش مبلغ ریالی دیه پرداخت به استناد ماده (۱۳ این قانون)

ب- تعلیق یا لغو پروانه فعالیت شرکت بیمه یا صدور حکم توقف یا ورشکستگی بیمه‌گر موضوع ماده ۲۲.

ج- در مواردی که زیان دیدگان خارج از وسیله نقلیه بیش از سقف تعهدات بیمه گر موضوع تبصره ماده ۲۲ این قانون باشند.

د- در مواردی که صندوق به موجب قانون معادل دیه مرد مسلمان را به زیان دیده یا قائم مقام قانونی وی پرداخت می کند برای بازپرداخت مابه التفاوت دیه شرعی با مرد مسلمان.

بخش چهارم: ساختار صندوق تأمین جبران خسارت بدنی

بند اول: منابع مالی

منابع مالی صندوق که در ۸ بند ذیل به آن اشاره شده است.

الف- هشت درصد از حق بیمه اجباری موضوع این قانون بر مبنای برنامه مذکور در تبصره ۳ مادع ۱۸ این قانون.

ب- مبلغ معادل حداکثر یک سال حق بیمه اجباری که از دارندگان وسیله نقلیه ای که از انجام بیمه موضوع این قانون خودداری کنند وصول می شود. (میزان مبلغ مذکور، نحوه وصول، تخفیف، تقسیط و بخشودگی آن به پیشنهاد بیمه مرکزی به تصویب مجمع عمومی صندوق می رسد).

پ- مبالغ بازیافتی از مسببان حوادث، دارندگان وسایل نقلیه، بیمه گران و سایر اشخاصی که صندوق پس از جبران خسارت زیان دیدگان مطابق مقررات این قانون حسب مورد دریافت می کند.

ت- درآمد حاصل از سرمایه گذاری وجوه صندوق با رعایت ماده ۲۷ این قانون.

ث- بیست درصد از جریمه های وصولی راهنمایی و رانندگی در کل کشور.

ج- بیست درصد از کل هزینه های دادرسی و جزای نقدی وصولی توسط قوه قضائیه و تعزیرات حکومتی.

ح- کمک های اعطایی از سوی اشخاص حقیقی یا حقوقی.

بند دوم: ارکان صندوق تأمین

صندوق، نهاد عمومی غیردولتی است و چگونگی اداره آن براساس اساسنامه ای است که به پیشنهاد وزیر اقتصاد و دارایی تهیه می شود. مرکز اصلی صندوق تهران است و در صورت لزوم



می‌تواند در مذاکره استان‌ها شعبه ایجاد یا نمایندگی اعطا کند می‌توان گفت ارکان صندوق عبارت می‌باشند از الف- مجمع عمومی ب- هیات نظارت ج- مدیر صندوق و حسابرس.

۱. مجمع عمومی: اعضای مجمع صندوق عبارت از وزرای امور اقتصادی و دارایی به عنوان رئیس مجمع، تعاون، کار و رفاه اجتماعی، دادگستری، صنعت، معدن و تجارت، دادستان کل کشور (بدون حق رای) و رئیس کل بیمه مرکزی است مجمع عمومی صندوق حداقل یکبار در سال تشکیل می‌شود. یکی از نمایندگان عضو کمیسیون اقتصادی مجلی شورای اسلامی، به پیشنهاد کمیسیون مذکور و تصویب مجلس شورای اسلامی به عنوان عضو ناظر و بدون حق رای در جلسات مجمع شرکت می‌کند، مدیر صندوق بدون حق رای دبیر مجمع عمومی است.

۲. هیئت نظارت: اعضای هیات نظار عبارت از نمایندگان وزرای امور اقتصادی و دارایی، تعاون، کار و رفتار اجتماعی و دادگستری، دادستان کل کشور (بدون حق رای) بیمه مرکزی و اتحادیه (سندیکا) بیمه‌گران ایران است اعضای هیات نظار غیر از مدیر صندوق به صورت غیر موظف خواهند بود. نماینده وزیر اقتصادی و دارایی در هیات نظار، مدیر صندوق که دبیر هیات نظارت نیز خواهد بود. مدیر عامل ستاد مردمی رسیدگی به امور دیه و کمک به زندانیان نیازمند بدون حق رای در جلسات هیات نظارت شرکت می‌کند.

۳. مدیر صندوق: مدیر صندوق به پیشنهاد رئیس کل بیمه مرکزی و تصویب مجمع عمومی انتخاب و با حکم رئیس مجمع عمومی برای مدت چهارسال منصوب می‌شود انتخاب می‌شود انتخاب مجدد مدیر صندوق برای یک دوره بلامانع است مجمع عمومی می‌تواند نسبت به عزل مدیر صندوق قبل از پایان مدت مذکور اتخاذ تصمیم کند.

بخش پنجم: اهداف صندوق تامین خسارت‌های بدنی

مهمترین اهداف صندوق تامین را می‌توان در موارد ذیل خلاصه کرد:

۱. جبران خسارت بدنی زیان دیدگان حوادث رانندگی - مهمترین هدف از ایجاد صندوق تامین خسارت بدنی آن دسته از زیان دیدگانی است که بر اثر حوادث ناشی از رانندگی دچار خسارت شده و از طریق سیستم بیمه‌ای امکان دریافت غرامت ندارد.

۲. حمایت مالی از رانندگان و دارندگان اتومبیل مسئول حادثه در مقابل دعاوی مطالبه دیه از سوی زیان دیدگان- در مقابل حمایت از زیان دیدگان صندوق با امداد مسئولان حادثه و خانواده‌های آنها که اغلب از اقشار کم بضاعت جامعه هستند و ارائه تسهیلات بلند مدت بدون بهره به آنان از ورود فشار مالی به آنها و زندانی شدن سرپرست خانواده به جهت عدم توانایی در پرداخت دیه زیان دیده، جلوگیری نماید.

۳. جلوگیری از اطاله دادرسی- پس از وقوع سانحه رانندگی، در صورتی که وسیله نقلیه مسبب حادثه دارای بیمه اجباری شخص ثالث باشد، زیان دیده با استفاده از پوشش بیمه‌ای مذکور، نسبت به دریافت غرامت خود اطمینان دارد اما در صورت فقدان بیمه مذکور و یا عدم شناسایی مسئول حادثه، تنها راه احقاق حق زیان دیده، اقامه دعوی حقوقی و یا اعلام شکایت کیفری است. یکی از اهداف صندوق کوتاه کردن روند دادرسی و کاستن پرونده‌های قضایی مذکور است.

۴. کمک رسانی سریع به زیان دیدگان اورژانسی- یکی دیگر از اهداف صندوق تامین، پرداخت خسارت زیان دیدگانی است که نیاز فوری به اعمال جراحی و سایر خدمات درمانی اورژانسی دارند صندوق در این موارد با دستور مدیریت و با کمترین فوت وقت اقدام به پرداخت غرامت می‌کند.

بخش ششم: چگونگی مراجعه زیان دیدگان به صندوق تامین خسارات بدنی:

دو نوع حق مراجعه به صندوق وجود دارد:

۱. طبق ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری شخص ثالث خسارت‌های بدنی وارد به اشخاص ثالثی که به علت فقدان یا انقضاء بیمه نامه، بطلان قرارداد بیمه، تعلیق تامین بیمه گر، فرار کردن و سا شناخته نشدن مسئول حادثه و یا ورشکستگی بیمه گر قابل پرداخت نباشد یا به طور کلی خسارت‌های بدنی خارج از شرایط بیمه نامه به استثناء موارد مصرح در ماده ۷ از طریق صندوق قابل بررسی و پرداخت در حد دیه قانونی می‌باشد. روش اجرا بدین صورت است که براساس توافق نامه‌ای که مابین شرکت سهامی بیمه ایران و صندوق تامین خسارت بدنی صورت گرفته است کلیه زیان دیدگان مشمول ماده ۱۰ قانون بیمه شخص ثالث جهت استفاده از مزایای صندوق



مزبور می‌توانند به یکی از شعب بیمه ایران (محل حادثه، محل رسیدگی به پرونده در محاکم) در ساسر کشور مراجعه و نسبت به تشکیل پرونده اقدام نمایند و بیمه ایران پس از بررسی و تکمیل مدارک پرونده را جهت اقدامات بعدی و پرداخت دیات متعلقه مورد حکم مستقیماً به صندوق که مقر آن در تهران می‌باشد ارسال می‌ماید. صندوق نیز حسب مورد پس از بررسی و کنترل اسناد و اخذ وثیقه‌های لازم از مقصر حادثه (در صورت وجود) خسارت را در حد دیه قانونی پرداخت و در صورت قابل اجرا شدن اصل جانشینی به صورت اقساط از مقصر دریافت می‌نماید.

۲. در پایان هر سال شمسی قوه قضائیه به منظور تامین حقوق کامل زیان دیدگان براساس نرخ تورم نسبت به بازگری قیمت انواع مصادیق دیه طبق قانون دیات اقدام و نتیجه را برای اجرا به صنعت بیمه اعلام می‌نماید. بیمه مرکزی به عنوان نهاد نارت بر عملیات شرکت‌های بیمه میزان حق بیمه متناسب با افزایش دیه را به شرکت‌های بیمه اعلام و آنها را موظف به صدور الحاقی و افزایش سقف دیه می‌نماید. شرکت‌های بیمه با انواع و اقسام امکانات تبلیغی و رسانه‌ای اقدام به اطلاع رسانی به جامعه بیمه گذاران خود نموده و از آنها دعوت می‌نماید تا نسبت به درخواست الحاقی افزایش دیه اقدام تا در موقع بروز حوادث احتمالی دچار مشکل نشوند. (نوری، ۱۳۹۴، ص ۶۷-۶۹)

مدارک مورد نیاز جهت دریافت خسارت از صندوق:

۱. کروکی افسر کاردان فن یا نظریه کارشناس رسمی دادگستری
۲. گزارش مقامات انتظامی در مورد علت و چگونگی حادثه
۳. اسناد مالکیت خودرو (سند و کارت)
۴. نظریه پزشک قانونی در خصوص مصدومین و معاینه اجساد فوت شدگان
۵. رای مرجع قضایی
۶. شناسنامه و کارت ملی مصدومین
۷. شناسنامه و کارت ملی و گواهینامه راننده (در صورت شناسایی)

۸. جواز دفن و شناسنامه باطل شده و کارت ملی متوفی و گواهی حصر وراثت و حسب مورد قیم نامه

۹. اعلام کتبی شماره حساب مصدوم و اولیا دم یا ولی که قرار است خسارت به آنها واريز شود یا شماره حساب مرجع قضایی.

بخش هفتم: طرح های تکمیلی در سایر کشورها

از اواخر قرن نوزدهم با پیشرفت تکنولوژی و صنعت، خسارات فراوانی از این رهگذر متوجه جسم و جان انسان‌ها شد و خطرهای اتفاقی و حوادث غیر قابل پیش بینی بسیاری بر سر راه انسان‌ها قرار گرفت. پس این وظیفه حقوق و نهادهای حقوقی است که از تمامیت جسمی انسان‌ها در مقابل اینگونه حوادث حمایت نمایند. قانونگذاران با ایجاد طرح‌های تکمیلی مسئولیت مدنی در راستای جبران خسارت زیان دیدگان حوادث رانندگی گام‌های بلندی برداشته‌اند. در این قسمت به معرفی برخی از این طرح‌ها پرداخته می‌شود.

بند اول: کنرسیوم بیمه گران اتومبیل انگلستان

طرح‌های مزبور در سال ۱۹۴۶ در انگلستان تاسیس شد و در جبران خسارات زیان دیدگان حوادث رانندگی، که به جهت فقدان بیمه نامه وسیله نقلیه، امکان مراجعه به سیستم بیمه را نداشته‌اند کمک شایانی نمود. از منابع مهم مالی این صندوق پرداخت بخشی از درآمد شرکت‌های بیمه‌ای است که مطابق، قانون مکلف شدند تا صندوق مرکزی طرح واريز نماید و چنانچه دادگاه‌های مربوطه حکم مقتضی جبران خسارت را صادر نمودند، صندوق بدون اینکه امکان اعتراض داشته باشد موظف به اجرای آن و پرداخت غرامت که موضوع حکم است.

بند دوم: سیستم جبران خسارت غیر تقصیری

این سیستم را می‌توان نقطه مقابل نظام مسئولیت مدنی دانست که به صورت افراطی، ضابطه تقصیر را کاملاً نادیده گرفته و تنها به دنبال اجرای عدالت توزیعی یا افقی یا بازگرداندن وضع زیان دیده به حالت تعادل است. هرچند تا به این جا ایرادی به چشم نمی‌خورد اما تبعات نادیده گرفتن تقصیر مسبب حادثه موجب می‌شود تا بی‌مبالاتی و بی‌احتیاطی در جامعه رواج یافته و این خود موجب افزایش حوادث و زیان‌های ناشی از آن می‌گردد.



بند سوم: صندوق تضمین خسارت اتومبیل

این صندوق در سال ۱۹۵۱ در فرانسه تأسیس گردید تا در موارد بیمه نمودن اتومبیل و متواری شدن مسئول حادثه، جبران خسارت زیان دیده‌ای که امکان مراجعه به بیمه‌گر را جهت دریافت غرامت ندارد، تقلیل نماید. مشمولین این صندوق، زیان دیدگان حوادث رانندگی هستند که یا تابعیت فرانسوی داشته یا تابعیت کشورهای جامعه اروپایی را دارا باشند و یا در فرانسه و یا در کشوری که با فرانسه در این باره رفتار متقابل دارد، اقامت داشته باشند. زیان دیدگان مذکور برای جبران خسارت خود باید علیه صندوق طرح دعوا نمایند و صندوق مانند تمامی خواندگان هر دعوا، امکان دفاع از خود را در مقابل این دعوا خواهد داشت و الزامی که طرح کنسرسیوم بیمه‌گران انگلستان وجود داشت و عدم وجود حق اعتراض به رأی دادگاه، در این مورد نخواهد بود. دیگر جبران خسارت توسط صندوق تضمین، عدم امکان جبران خسارت زیان دیده از طریق دیگر است که زیان دیده باید در دادگاه آن را ثابت کند که البته شریط متعدد طرح دعوا علیه صندوق تضمین ممکن است زیان دیده را دچار زحمت کند.

بند چهارم: مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه در ایالت ویکتوریا - استرالیا

بیمه اجباری وسایل نقلیه در ایالت ویکتوریا در چهارچوب قانون حوادث وسایل نقلیه مصوب ۱۹۸۶ عمل می‌نماید. هدف اصلی این قانون فراهم کردن پوشش جامع برای افراد جامعه در راستای جبران خسارات جانی ناشی از حوادث رانندگی، می‌باشد. با توجه به قانون مذکور، سیستم بیمه‌ای تمامی افراد درگیر حادثه رانندگی را تحت پوشش قرار می‌دهد و هر شخصی که در تصادم وسیله نقلیه دچار آسیب دیدگی جانی شده باشد از این پوشش بیمه‌ای بهره‌مند می‌شود. به همین جهت تهیه بیمه نامه مزبور از سوی دارندگان وسایل نقلیه اجباری می‌باشد.

وظایف دارندگان وسایل نقلیه بر طبق حوادث وسایل نقلیه مصوب ۱۹۸۶ عبارت است از:

- ۱- طبق قانون هر وسیله نقلیه موتوری زمینی باید نزد اداره راهنمایی و رانندگی به ثبت برسد و این ثبت هر ساله تمدید شود و هرگونه نقل و انتقالی باید با اطلاع اداره مذکور باشد.

۲- در کنار مبالغ حق بیمه، باید مبلغی به عنوان عوارض پرداخت شود و برچسبی که شامل مشخصات وسایل نقلیه و مدت بیمه است بر روی شیشه نصب گردد. اطلاعات مزبور در کامپیوتر مرکزی ثبت می‌شود تا در هر زمان آخرین اطلاعات وسیه نقلیه در دسترس باشد. نداشتن پوشش بیمه‌ای فوق الذکر، مجازات سنگینی را در بردارد.

نتیجه گیری

در بحث آنچه حائز اهمیت می‌باشد این است که ما با مقایسه ۳ قانون ۴۷، ۸۷، ۱۳۹۵ به توسعه وظایف صندوق در هر مرحله از قانونگذاری می‌رسیم به نحوی که در سال ۱۳۹۵ قانونگذار در ماده ۲۱ قانون مذکور موارد تعلیق یا لغو پروانه فعالیت شرکت بیمه در رشته بیمه شخص ثالث را بر موارد مسئولیت صندوق افزود که این اقدام در خور ستایش است و آنچه حائز اهمیت است اینکه قانونگذار در سال ۱۳۹۵ تمامی فروض پرداخت خسارت با صدور و بدون صدور رای را مشخص کرد که در روشن شدن تکالیف زیان دیدگان بسیار مهم بود. قانونگذار علاوه بر این در سال ۱۳۹۵ منابع درآمدی را برشمرد- مانند رجوع یا عدم رجوع صندوق به مسبب حادثه را مشخص کرد و همچنین می‌توان به وضع جبران خسارت مجدد صندوق اشاره کرد البته بایستی در نظر داشت که صندوق یک نهاد حمایتی بوده و به یاری بزه دیده می‌رسد که مواردی از این نهادها در کشورهای غربی به وضوح دیده می‌شود و اقدام قانونگذار و تاسی چنین صندوق‌هایی در راستای حمایت از افراد جامعه بوده که این اقدام شایسته تا حدودی بار وظیفه دولت را در حمایت از افراد جامعه کاهش داده است.

پیشنهاد نویسندگان

با توجه به اینکه صندوق جبران خسارت بدنی تحت عنوان خسارت بدنی مکلف به پرداخت خسارت به زیان دیدگان در موارد مصرحه قانون می‌باشد و از آنجایی که مال مسلمان مانند خون مسلمان محترم است شایسته است که صندوق جبران خسارت بدنی موارد خسارت‌های مالی را هم در برگیرد و با این کار زیان دیدگان مالی را مورد حمایت قرار دهند و بهتر این است که موارد مسئولیت صندوق فقط به موارد ناشی از حوادث رانندگی خلاصه نشده و موارد و آسیب‌های دیگر حوادث را هم در برگیرد تا اینکه هم از زیان دیدگان در حوادث مختلف حمایت



شود و هم اینکه زیان رساننده به دلیل عدم جبران خسارت گرفتار نهادها همچون زندان نشوند چرا که علاوه بر خود فرد به جامعه هم زیان نرسد. قانون گذار در جهت همین مشکل در سال- های قبل برای کاهش افراد زندانی نهادهای مختلفی را چه در قوه تقنینی و چه در حوزه اجرا عملیاتی کرده است. در پایان پیشنهاد ویژه‌ای که می‌توان داد بدین شرح می‌باشد که قانونگذار موارد درآمدی صندوق را چه در بودجه کل کشور و چه در درصدهای اختصاص یافته در منابع درآمدی همچون بیمه‌ها افزایش داده تا اینکه این صندوق حمایتی با افزایش موارد مکلفی به پرداخت به بهبود هر چه بهتر جبران خسارت زیان دیده در جامعه اقدام نماید.

منابع و مآخذ

۱. النسای/ احمد بن سقینم سنن النسای (۱۳۹۰) بیروت/ دارالفکر ص ۲۹۵.
۲. بادین، حسن و اسلامی فارسانی، علی (۱۳۹۳) مقاله «صندوق تامین خسارت‌های بدنی: ترسیم وضع موجود و چشم انداز آینده. مجله تحقیقات حقوقی، ش ۶۷ ص ۴۴.
۳. خوابخشی، عبدالله (۱۳۸۸)، مقاله «حضور بیمه گر و صندوق تامین خسارت‌های بدنی در دعوی مسئولیت مدنی». مجله پژوهشنامه بیمه، ش ۹۵-۹۶ ص ۲۲۴.
۴. حسین زاده، جواد و دوزدوزانی، خدیجه (۱۳۹۲) مقاله «مبانی، تعهدات صندوق تامین خسارت‌های بدنی»، مجله اندیشه‌های حقوق خصوصی، ش ۱ ص ۶۵.
۵. گرانلی شیخ، سارا (۱۳۹۲) «ماهیت مسئولیت صندوق خسارت بدنی» پایان نامه کارشناسی ارشد. ص ۶۵
۶. علی آبادی، ایرج، صندوق تامین خسارت‌های بدنی، فصلنامه بیمه مرکزی، ش ۴ ص ۴.
۷. نوری، منیره (۱۳۹۴)، نحوه جبران خسارت زیان دیده در تصادفات رانندگی از طریق صندوق جبران خسارت‌های بدنی (ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری) پایان نامه کارشناسی ارشد، ۶۷-۶۹
۸. محمود صالحی، جانعلی، (۱۳۷۲)، حقوق زیاندیدگان و بیمه شخص ثالث، انتشارات دانشکده دانشگاه تهران، ص ۷۵ و ۱۰۵
۹. قانون بیمه اجباری خسارت وارده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۲۰ اردیبهشت ۱۳۹۵
۱۰. پیش نویس آیین نامه هیئت وزیران (آیین نامه اجرایی و حق بیمه بیمه نامه حوادث راننده مسبب حادثه مورخ ۱۳۹۵/۷/۲۵.
۱۱. قانون بیمه شخص ثالث مصوب ۸۷ «قانون اصلاح قانون بیمه اجباری و مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث مصوب ۱۳۸۷/۵/۲۱.

