

# بررسی کارایی بیمه اجباری وسیله نقلیه با نگاه تحلیل اقتصادی حقوق

مهرداد ابدالی<sup>۱</sup>

استادیار حقوق دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)

تاریخ دریافت: ۹۰/۰۵/۲۵

تاریخ تأیید: ۹۰/۱۱/۱۵

## چکیده

نظام‌های «بیمه اجباری وسیله نقلیه» و «بیمه مسؤلیت بدون تقصیر» نظام‌هایی هستند که با ادعای ناکارا بودن مسؤلیت مدنی در مقام جبران خسارت، مطرح شده‌اند. طرفداران نظام مسؤلیت مدنی بر این باورند که در مسؤلیت مدنی به انگیزه‌ها و محرک‌های حفظ سلامتی، اهمیت بسیار داده شده است و بنابراین واجد کارایی است و بیمه اجباری شخص ثالث نیز باید با مسؤلیت مدنی همگام باشد. اما طرفداران طرح مسؤلیت بدون تقصیر چنین ادعایی را انکار می‌کنند. در این مقاله با بررسی ادعاها و استدلال‌های هر یک از این نظام‌ها، نشان داده شده است که در ادبیات حقوق و اقتصاد یا تحلیل اقتصادی حقوق، کارایی نظام مسؤلیت بدون تقصیر از حیث بازدارندگی اصولاً انکار شده است و نظام مسؤلیت مدنی از حیث کارایی و بازدارندگی اهمیت مرکزی یافته است اما ضرورت دارد بیمه‌گر بتواند بر رفتار عاملان نظارت کند تا بیمه اجباری کارایی بیشتری پیدا کند.

واژگان کلیدی: مسؤلیت بدون تقصیر، مسؤلیت مدنی، بیمه اجباری، کارایی

## مقدمه

اگر چه مداخلات نظارتی دولت در بازارهای بیمه پدیده‌ای جدید نیست اما اقدام قانون‌گذاران به تکلیف و تحمیل فزاینده تأمین پوشش بیمه‌ای بر فعالان بازار بیمه، گستره و شکل‌های جدیدی گرفته است و تحلیل آثار اقتصادی و حقوقی آن اهمیت بسیار دارد. یکی از مهم‌ترین تکالیف بیمه‌ای در بازارهای بیمه، بیمه اجباری وسایل نقلیه است. در تأیید لزوم بیمه اجباری وسیله نقلیه، نکات بسیار می‌توان گفت و رویکردهای متعددی می‌توان داشت. یکی از رویکردهای مهم که در این جستار مورد توجه قرار می‌گیرد، رویکرد تحلیل اقتصادی حقوق است. از رویکرد و گفتمان جدید «حقوق و اقتصاد» یا تحلیل اقتصادی حقوق قریب چهار دهه می‌گذرد، رویکردی که افق‌های جدیدی را در تحلیل موضوعات حقوقی گشوده است و شاید می‌توان گفت بدون چشم‌انداز تحلیل اقتصادی حقوق و صرفاً با تکیه بر تحلیل‌های منطقی - حقوقی، که اصول و قواعد حقوقی را بیش از اندازه انتزاعی کرده است، امکان متحول کردن یک نظام حقوقی و کارا کردن بیشتر آن وجود ندارد. بنابراین کانون مباحث مطرح در این مقاله این است که آیا بیمه اجباری مسؤلیت مدنی دارندگان وسیله نقلیه

1. Email: mehrzad.abdali@gmail.com

موتوری، با راهکارهایی که در قانون اصلاح قانون بیمه اجباری (مصوب سال ۱۳۸۷) پیش‌بینی شده است از حیث جبران خسارات زیان‌دیده از طرفی و جنبه بازدارندگی آن از طرف دیگر، کارایی مطلوب را خواهد داشت؟

بدون تردید، مسائلی که در بحث بیمه اجباری به طور کلی و قانون اصلاح قانون بیمه اجباری، به طور خاص، مطرح است به اندازه‌ای جای بحث دارد که پرداختن به همه آن‌ها در مقاله‌ای این چنین، امکان‌پذیر نیست. از این رو، در مقاله حاضر بعد از تحلیل ماهیت بیمه‌های اجباری و شکل‌های که این نوع بیمه‌ها دارند، به تحلیل قانون اصلاح قانون بیمه اجباری فقط از حیث «مبنای مسؤولیت» و «حدود مسؤولیت» پرداخته‌ایم و سایر موارد را به مجال دیگری واگذار کرده‌ایم.

### ۱- مفهوم بیمه اجباری و تحلیل ضرورت آن

پرسش نخستین در تحلیل اقتصادی حوادث رانندگی این است که انگیزه‌ها و محرک‌های اقتصادی و مقررات ناظر بر مسؤولیت دارندگان وسیله نقلیه، چگونه تأثیری بر رفتار راننده و دارنده دارند و بیمه مسؤولیت در این مقام، چه نقشی را بر عهده می‌گیرد؟

در مقام پاسخ به این پرسش باید توجه داشت که مسئله ارزیابی خسارت و چگونگی جبران زیان‌های ناشی از حوادث رانندگی که در حوزه محرک‌های اقتصادی قرار می‌گیرند، از دو راهکار «نظام حقوق مسؤولیت مدنی» و «بیمه اجباری مسؤولیت» امکان‌پذیر است. بیمه اجباری مسؤولیت نیز به دو صورت قابل طرح است: «بیمه اجباری مسؤولیت مدنی وسیله نقلیه» و «بیمه اجباری مسؤولیت بدون تقصیر»<sup>۱</sup> که نوعی بیمه مستقیم است و با قطع نظر از مقررات حاکم بر شرایط تحقق مسؤولیت مدنی صورت می‌گیرد.

#### ۱-۱- راهکار نظام حقوقی مسؤولیت مدنی

از حیث تاریخی مسؤولیت رانندگان در قبال حوادث رانندگی تابع مقررات مسؤولیت مدنی بوده است. بر این مبنا، تکلیف رانندگان به جبران زیان، منوط به تقصیر آنان بوده است. مراجعه به مواد ۳۳۵ ق.م. و ۳۳۷ ق.م.ا. و حکم کلی مندرج در ماده ۱ ق.م.م. در حقوق ایران نشان می‌دهد که نظریه

#### 1. no-fault liability compulsory insurance

۲. ماده ۳۳۵ قانون مدنی: «در صورت تصادم بین دو کشتی یا دو قطار راه‌آهن یا دو اتومبیل و امثال آن‌ها مسؤولیت متوجه طرفی خواهد بود که تصادم در نتیجه عمد یا مسامحه او حاصل شده باشد و اگر طرفین تقصیر یا مسامحه کرده باشند هر دو مسئول خواهند بود.»

ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی: «هر گاه در اثر برخورد دو سوار، وسیله نقلیه آن‌ها مانند اتومبیل خسارت ببیند در صورتی که تصادم و برخورد به هر دو نسبت داده شود و هر دو مقصر باشند و یا هیچ‌کدام مقصر نباشند هر کدام نصف خسارت وسیله نقلیه دیگری را ضامن خواهد بود خواه آن دو وسیله نقلیه از یک نوع باشند یا نباشند و خواه میزان تقصیر آن‌ها مساوی یا متفاوت باشد و اگر یکی از آن‌ها مقصر باشد فقط مقصر ضامن است.»

تقصیر در حوادث رانندگی عمدتاً ناظر بر رفتار راننده است و در مورد مبنای مسؤولیت دارنده تا قبل از تصویب قانون بیمه اجباری (سال ۱۳۴۷) قانون صریحی وجود ندارد اگر چه امکان مراجعه به دارنده با استناد به قواعد کلی مسؤولیت مدنی، بر مبنای تقصیر و رابطه سببیت وجود داشت.

در کامن‌لا نیز مسؤولیت مدنی، اصولاً مبتنی بر تقصیر و بی‌احتیاطی<sup>۱</sup> است اگر چه قوانین بیمه اجباری و رانندگی در جاده‌ها و «صندوق‌های مشترک جبران» اجرای اصل تقصیر را تعدیل کرده و بنابراین مسؤولیت محض دارنده را جانشین مسؤولیت مبتنی بر تقصیر کرده است (Dias & Markesini, 1997: 176).

از حیث نظری، نظام مسؤولیت مدنی مبتنی بر قاعده تقصیر در نظام کامن‌لا نظامی با کارکرد کامل تعریف شده است زیرا در این نظام، انگیزه مراقبت در رانندگی و اجتناب از حادثه، محرکی بهینه است که نظام مسؤولیت مدنی را از حیث تحلیل اقتصادی مسؤولیت مدنی کارآیی می‌بخشد. با وجود این، نظام مسؤولیت مبتنی بر تقصیر عیوب متعددی دارد که از آن جمله می‌توان به تحمیل هزینه‌های دادرسی برای اثبات تقصیر و در نتیجه اثبات مسؤولیت و طولانی شدن روند گرفتن خسارت اشاره کرد (Fawer, 2009: 66).

#### ۱-۲- راهکار بیمه اجباری مسؤولیت

آنچه در بررسی بیمه اجباری مسؤولیت و بیمه اجباری مسؤولیت بدون تقصیر اهمیت دارد ارزیابی اثرات «خطر رفتاری»<sup>۲</sup> عاملان است. به بیان دیگر، هدف بررسی این مسئله است که آیا بیمه‌های اجباری، سبب افزایش میزان دقت و احتیاط در رانندگی می‌شوند یا اینکه آن‌ها را کاهش می‌دهند؟

آنچه بدو به نظر می‌رسد این است که بیمه اجباری وسیله نقلیه، هزینه‌های خطر رفتاری را به میزان قابل توجهی افزایش می‌دهد، زیرا علاوه بر اینکه احتیاط در رانندگی را به لحاظ بیمه بودن زیان‌های ناشی از حوادث کاهش می‌دهد، در نهایت میزان رانندگی‌های خطرناک و حتی منجر به مرگ را افزایش می‌دهد. از طرف دیگر، اجباری نبودن بیمه، با لحاظ میزان قابل توجه آمار واقعی حوادث رانندگی و عدم توان مسئولین حادثه برای جبران زیان‌های ناشی از آن سبب می‌شود در موارد بسیاری علاوه بر منتفی شدن امکان جبران خسارت زیان‌دیده، تعداد افراد زندانی نیز بالا رود که در نهایت موجب افزایش هزینه‌های عمومی جامعه می‌شود. برای اینکه بهتر بتوان این فرضیه را ارزیابی کرد بررسی جداگانه بیمه اجباری مسؤولیت مدنی و بیمه مسؤولیت بدون تقصیر ضرورت دارد.

1. negligence  
2. moral hazard

## ۱-۲-۱- مفهوم بیمه اجباری مسؤولیت مدنی وسیله نقلیه

بیمه اجباری به این معناست که کلیه کسانی که از طبیعت فعالیت‌های آن‌ها ممکن است خساراتی به اشخاص ثالث وارد شود قانوناً ملزم به خرید بیمه هستند. بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری از جمله این موارد است. در واقع یکی از دلایلی که وجود چنین بیمه‌ای را توجیه می‌کند مسئله عدم اطلاعات کافی دارندگان وسیله نقلیه برای ارزیابی میزان خطری است که متوجه آن‌هاست که ممکن است سبب اشتباه آن‌ها شده و از خرید بیمه که می‌تواند منافع آنان را بهتر تأمین کند خودداری نمایند. البته در صورتی که اطلاعات کافی در این مورد در اختیار مردم قرار گیرد اما همچنان دولت به تکلیف کردن بیمه وسیله نقلیه اقدام کند در واقع نوعی مصلحت‌سنجی را ملاک عمل قرار داده است که در آن به مصلحت‌سنجی پدرسالاری یاد شده است (White, 1989: 127) البته می‌توان در چنین صورتی استدلال کرد که با توجه به اینکه دولت باید به منافع زیاندیدگان احتمالی نیز توجه داشته باشد، منافع آن‌ها اقتضاء می‌کند که باز هم بیمه را اجباری کند تا اطمینان یابند در صورت وقوع حادثه، خسارات وارد بر آن‌ها جبران خواهد شد.

دلیل دیگری که برای توجیه بیمه اجباری می‌تواند مورد توجه قرار گیرد این است که با این فرض که میزان دارایی اشخاص عموماً محدود است و فرض این است که این افراد با مطالعه و شناخت آثار و پیامدهای هر امر و سود و زیانی که برایشان در بردارد تصمیم می‌گیرند و راهی را که از آن حداکثر بهره‌وری با حداقل هزینه حاصل می‌شود برمی‌گزینند (بابایی، ۱۳۸۶: ۳۰) ممکن است در صورت اختیاری بودن بیمه، با این استدلال که محتاطانه رانندگی می‌کنند، از دادن بخشی از دارایی خود برای خرید بیمه خودداری کنند، در این صورت با وقوع حادثه و محدود بودن دارایی، در واقع هزینه‌های خود را بر جامعه تحمیل می‌کنند. بنابراین بیمه اجباری این امکان را فراهم می‌کند که پرداخت خسارات زیان‌دیده در حوادث رانندگی امکان‌پذیر شده و از تحمیل آن بر جامعه جلوگیری شود. به بیان دیگر از طریق بیمه اجباری، وادار می‌شوند که حداقل بخشی از تأثیرات بیرونی را که با رانندگی خود ممکن است به دیگران تحمیل می‌کنند درونی سازند (Keeton & Kwerel, 1984: 141).

این نوع بیمه از حیث تاریخی تابع قواعد مسؤولیت مدنی بوده است. از آنجا که رانندگان مسؤل جبران زیان‌هایی هستند که ناشی از تقصیر و بی‌احتیاطی آنان در رانندگی است بیمه‌گر با انعقاد قرارداد بیمه تعهد می‌کند که در صورت اثبات مسؤولیت آنان، زیان‌های وارد شده را جبران کند. اما به تدریج مشخص شد که حوادث رانندگی همیشه ریشه در تقصیر و بی‌احتیاطی رانندگان ندارد و عوامل متعددی در ایجاد حادثه دخالت دارند. از این رو تلاش شد که به جای تکیه بر وجود

تقصیر و اثبات آن، که گاه امکان پذیر نیست، برای جبران خسارات حوادث رانندگی از مسؤولیت مدنی عبور شود و نوعی بیمه مستقیم حوادث پیش بینی شود.

#### ۱-۲-۲- مفهوم بیمه اجباری مسؤولیت بدون تقصیر

از نگاه بسیاری از حقوق دانان، بیمه مسؤولیت بدون تقصیر، رقیب جدی مسؤولیت مدنی در مقام جبران خسارت است. از نظر آنان، در قلمرو مسؤولیت مدنی خسارات زیان دیدگان حوادث به طور کامل جبران نمی شود. طی دهه های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ م. آنچه در کانون توجه این نظریه پردازان قرار داشت حوادث ناشی از اتومبیل بود. در طی این دوره، طرح مسؤولیت بدون تقصیر در حوادث رانندگی، در ایالات متحده، کانادا و استرالیا ظهور یافت. در دهه ۱۹۸۰ کشور نیوزیلند طرح مسؤولیت بدون تقصیر را به همه حوادث گسترش داد و به تدریج در بعضی از کشورهای دیگر نیز این نوع مسؤولیت، حوادث ناشی از تولید و مواد دارویی را نیز در بر گرفت (White, 2007: 4).

بیمه مسؤولیت بدون تقصیر، ناظر بر تغییر در قواعد مسؤولیت و مقررات راجع به بیمه اجباری از حیث عدم لزوم اثبات تقصیر برای دریافت خسارت است. بر این مبنا، یا زیان دیده باید اقدام به خرید بیمه کند و یا عامل زیان ملزم به بیمه مطلق مسؤولیت شود و یا ترکیبی از هر دو مورد توجه قرار می گیرد. برای مثال، طرح بیمه مسؤولیت بدون تقصیر اتومبیل، نوعاً همان گونه که راننده یا دارنده را (از طریق بیمه خویش فرما) در بر می گیرد، سایر سرنشینان وسیله نقلیه و هر یک از رهگذرانی را که وسیله نقلیه به آن ها زیان وارد کرده است (از طریق بیمه اجباری مسؤولیت محض وسیله نقلیه) شامل می شود. طرح مسؤولیت بدون تقصیر ناشی از تولید، مرکب از مسؤولیت محض تولیدکننده و بیمه اجباری مسؤولیت است که احياناً از طرف مصرف کننده بر اساس بیمه خویش فرما صورت می گیرد). با این وضع، مسؤولیت محض چیزی جز نام نیست. از نظر پاسنر «اگرچه در حوادث ناشی از تولید، از مسؤولیت محض سخن می رود اما این مسؤولیت محدود به تولیدات معیوب است و تعیین اینکه کالا معیوب است یا نه چیزی شبیه تعیین تقصیر معمول است (Posner, 1975: 471).

طرح جبران خساراتی که بدون تقصیر به وجود می آید بر حسب انواع مختلف جبران های مبتنی بر بیمه و بدون بیمه به انواع مختلفی تقسیم می شود. در آلمان و استرالیا در اوایل دهه ۱۸۸۰ نوعی طرح جبران خسارات بدون تقصیر مورد شناسایی قرار گرفت که متضمن طرح بیمه اجباری صنعتی بود. در سال ۱۸۹۷ در انگلیس قانون جبران خسارات کارکنان تصویب شد که اساس آن طرحی بود که بیسمارک در آلمان برای جبران خسارات کارگران معرفی کرد. البته در انگلیس این امر ناظر بر مسؤولیت مراجع استخدام بود که در حقوق این کشور پیشینه زیادی دارد و مقرراتی درباره بیمه اجباری مسؤولیت این مراجع ندارد.

منتقدین نظام مسؤولیت مدنی چنین استدلال می‌کنند که حقوق حوادث نه تنها به صورت مؤثری جنبه بازدارنده ندارد، بلکه خسارات زیان‌دیدگان را نیز چنانکه باید جبران نمی‌کند. بازدارنده نیست زیرا بیمه‌های ناقص، اثر بازدارندگی آن را از بین می‌برد. این بیمه‌ها سبب می‌شوند رفتارهای نایمن و عاری از احتیاط و مواظبت بدون مجازات مناسب باقی بمانند (Atiyah, 1980: Ch 24); (Fleming, 1967: 823).

از این نظرگاه، پیش‌بینی و وضع مقررات درباره ایمنی رفتار، بهتر می‌تواند بازدارندگی را به همراه داشته باشد. فرانکلین نظام مسؤولیت مدنی را «بخت‌آزمایی تقصیر»<sup>۱</sup> می‌نامد و می‌گوید هزینه‌های حقوقی قابل توجه و مشکلات مربوط به اثبات تقصیر و عدم مواظبت متعارف و ایمن با وجود سپری شدن زمان‌های بسیار همچنان مشکل است. علاوه بر این حتی در مواردی که زیان‌دیده در اثبات تقصیر با مشکلی مواجه نیست جبران خسارات وی فقط جنبه احتمالی داشته و زمان پرداخت آن‌ها نیز معلوم نیست. بیمه اجباری خویش فرما همه زیان‌دیدگان را مطمئن می‌کند که خسارات آن‌ها بدون نیاز به اثبات تقصیر جبران خواهد شد (Franklin, 1967: 53).

با این توضیح می‌توان گفت نظام مسؤولیت بدون تقصیر به این معناست که علاوه بر اینکه از صرف هزینه‌های حقوقی و اجرایی راجع به گرفتن خسارت جلوگیری می‌شود، همه خساراتی که دریافت کامل آن‌ها با استناد به مسؤولیت مدنی امکان‌پذیر نیست، جبران می‌شود. همچنین در این نظام برخلاف نظام مسؤولیت مدنی که زمان بر است، جبران خسارات به صورت فوری و مطابق با تغییر شرایط صورت می‌گیرد.

طرح مسؤولیت بدون تقصیر در حوادث رانندگی، که در کشورهایی چون استرالیا، کانادا و آمریکا ارائه شد، عمدتاً به معرفی بیمه اجباری خویش فرما متوسل شد، اگر چه طرح دعوا بر مبنای مسؤولیت مدنی نیز امکان‌پذیر بود. بر اساس این شیوه که در حقوق آمریکا عنوان «جبران‌هایی اضافی»<sup>۲</sup> گرفته است امکان دریافت تمام خسارات فراهم می‌شود و حال آنکه چنان که فقط بر مبنای مسؤولیت مدنی عمل شود امکان دریافت خسارات منوط است بر اینکه زیان‌های وارد شده از یک حداقل تعیین شده فراتر رفته باشد.

از این نکته نباید غفلت کرد که اگر چه بسیاری از نویسندگان به ایرادات موجود در نظام مسؤولیت مدنی توجه داشته‌اند اما به بهینه بودن طرح مسؤولیت بدون تقصیر توجه کافی نشده است. از این رو، بیشتر کسانی که راه‌حل‌های مسؤولیت بدون تقصیر را پیشنهاد کرده‌اند از آموزه‌های بیمه که ایجاد موازنه میان جبران خسارات (از یک طرف) و انگیزه مواظبت در رفتار (از طرف دیگر) است غفلت کرده‌اند. در واقع نقش‌های متفاوتی که تأمین اجتماعی، بیمه‌های اجتماعی و بیمه‌های خصوصی ایفاء می‌کنند به قدر کفایت مورد توجه قرار نگرفته‌اند.

---

1. negligence lottery  
2. Add-on compensation

کمک‌های تأمین اجتماعی از طریق انتقال وجه نقد، پرداخت‌های غیرنقدی مورد نیاز و با وجوه ناشی از درآمدهای مالیات عمومی، صورت می‌گیرد.

تأمین اجتماعی شبکه امنی را برای بازتوزیع درآمدهای ملی در پهنه چرخه زندگی، میان افراد فقیر و غنی و نیز بستر نسل‌هاست. تأمین اجتماعی نوعی طرح بیمه اجباری است که به صورت عمومی یا خصوصی جریان می‌یابد و منافع آن ارتباطی با میزان مشارکت افراد ندارد. طرح‌های تأمین اجتماعی معمولاً گروه‌های خاصی را بر حسب نیاز مورد توجه قرار می‌دهد. بیمه خصوصی از چند جهت با تأمین اجتماعی تفاوت دارد. در بیمه خصوصی افراد بیمه‌گذار بر حسب میزان حق بیمه و شرایط قرارداد بیمه تصمیم می‌گیرند که تا چه سطحی مورد حمایت قرار گیرند. مبلغ حق بیمه نیز بستگی به میزان حمایت مورد انتظار (با لحاظ کردن احتمال زمان‌های وقوع حادثه و زیان احتمالی) دارد.

کسانی که راه‌حل‌های بیمه مسؤولیت بدون تقصیر را پیشنهاد می‌کنند عموماً زمینه‌های پزشکی، بیمارستان و تأمین اجتماعی را که با نظام مسؤولیت مدنی همکاری دارند به حساب نمی‌آورند. برای مثال، ۸۵٪ خانواده‌های آمریکا بیمه عمر و بیمه خصوصی سلامتی دارند (Deweese, Duff & Trebilcock, 1996:26). طرح‌های بدون تقصیر نه تنها با قوانین از پیش موجود مسؤولیت مدنی، بلکه با تدابیر تأمین اجتماعی و بیمه اجتماعی موجود پیوند خورده‌اند. از همین رو، طرح‌های بدون تقصیر انواعی از زیان‌دیدگان حوادث را بر دیگر کسانی که به واسطه حوادث دیگری زیان دیده‌اند ترجیح می‌دهند (Ison, 1980: 109).

بر اساس طرح‌های بدون تقصیر، وجوه حوادث از محل خساراتی تأمین می‌شود که افراد فعال در زمینه فعالیت‌های خطرناک پرداخت می‌کنند. میزان خسارتی که این افراد پرداخت می‌کنند بر مبنای سطح فعالیت خطرناک آنان و نیز برابر بودن میزان دخالت آنان در ایجاد سبب حادثه تعیین نمی‌شود. به بیان دیگر، همه کسانی که در این نوع فعالیت‌ها دخالت دارند به میزان مساوی مشمول این طرح‌ها می‌شوند. در نتیجه، این طرح‌ها اثر انگیزه‌ها را در ایجاد زیان نادیده می‌گیرند و از این جهت در عرض اصول بیمه اجتماعی قرار می‌گیرند.

صاحب‌نظران حوزه حقوق و اقتصاد عموماً طرح‌های بدون تقصیر را مورد انتقاد قرار می‌دهند زیرا از نگاه آنان این تصور که پیامدهای حوادث، و احتمالاً سایر ناکامی‌ها، بیش از آنکه مسؤولیتی شخصی باشد مربوط به جامعه است، به معنای غفلت از این واقعیت است که میزان حوادث (و سایر ناکامی‌ها) به صورت قابل توجهی ناشی از رفتار هدفمند اشخاص است و از این حیث نقش نظام مسؤولیت مدنی بسیار مهم است. اینکه بدون داشتن توجیه کافی، تصور شود که انگیزه‌های اقتصادی بر رفتار افراد تأثیری ندارد فاقد تأیید نظری و شواهد تجربی است (Trebilcock, 1989: 53)

بنابراین مسئله مورد توجه در نوشته‌های حقوق و اقتصاد این است که آیا ایرادات و کاستی‌های نظام مسؤلیت مدنی می‌تواند بیمه بدون تقصیر را توجیه کند و آیا طرح جبران خسارات بدون تقصیر می‌تواند در انگیزه‌ها چنان تغییری ایجاد کند که بر میزان حوادث اثر گذاری لازم را داشته باشد؟

### ۱-۲-۳- مسؤلیت بدون تقصیر در حوادث اتومبیل

گفته شد که جبران خسارات در نظام‌های مسؤلیت بدون تقصیر، مبتنی بر این فرض است که نظام مسؤلیت مدنی، در مقام جبران خسارت با کاستی‌هایی مواجه است که رفع آن‌ها میسر نیست. اگر چه طرفداران نظام مسؤلیت مدنی بر این باورند که مسؤلیت مدنی در ایجاد «انگیزه رانندگی ایمن» در افراد کامیاب بوده است، طرفداران نظام‌های مسؤلیت بدون تقصیر، چنین ادعایی را انکار می‌کنند. از نگاه آنان، در نظام مسؤلیت بدون تقصیر، علاوه بر اینکه هزینه‌های مربوط به گرفتن خسارت (هزینه‌های طرح دعوا، مراجعه به وکیل و اجرای حکم) به جهت عدم لزوم طرح دعوا و امکان مراجعه مستقیم به بیمه‌گر، بسیار پایین است تأمین عدالت نیز بهتر صورت می‌گیرد زیرا نیازی به اثبات تقصیر عامل حادثه نیست.

نظام‌های مسؤلیت بدون تقصیر انواع مختلفی دارد که از آن‌ها تحت عنوان «عدم تقصیر محض»<sup>۱</sup>، «عدم تقصیر مختلط»<sup>۲</sup> و «اختیار پیشینی»<sup>۳</sup> یاد شده است (With, 1999: 101). بر اساس مسؤلیت بدون تقصیر محض، زیان‌دیده همیشه باید خسارات خود را از شرکت بیمه خود دریافت کند. در این نظام، نه تنها برای درد و رنج خسارتی پرداخته نمی‌شود، برای پرداخت خسارات ناشی از زیان‌های مادی چون دستمزدهای پرداخت نشده و هزینه‌های معالجه نیز محدودیت وجود دارد. ایالت کبک در کانادا، بخش‌هایی از استرالیا و نیوزیلند چنین نظامی را پذیرفته‌اند.

بر اساس نظام مسؤلیت بدون تقصیر مختلط، زیان‌دیده می‌تواند از استناد به مسؤلیت بدون تقصیر صرف نظر کند و به جای آن علیه عامل زیان طرح دعوا کند تا بتواند هزینه‌هایی را نیز دریافت کند که از سقف خسارات قابل پرداخت مسؤلیت بدون تقصیر بالاتر است (مانند هزینه‌های معالجه و نقض‌هایی دائمی). در واقع انگیزه زیان‌دیده در این مورد این است که با استناد به قواعد مسؤلیت مدنی، کلیه خسارات خود حتی خسارات مربوط به درد و رنج را از عامل زیان دریافت کند. مناطقی چون کلمبیا، فلوریدا، هاوایی، کنتاکی، ماساچوست از این نظام مسؤلیت استفاده می‌کنند.

1. pure no-fault  
2. mixed no-fault  
3. ex ante choice

در نظام مسؤولیت انتخاب پیشین، راننده اختیار دارد در زمان خرید بیمه میان مسؤولیت بدون تقصیر و نظام مسؤولیت مدنی انتخاب کند. حتی اگر مسؤولیت بدون تقصیر را انتخاب کند، در صورت وقوع حادثه و بالا رفتن هزینه‌های از سقف تعیین شده می‌تواند برای دریافت کامل خسارات علیه عامل زیان طرح دعوا کند. پنسیلوانیا و نیوجرسی این نظام را پذیرفته‌اند. (Carroll & Kakalik, 1991: 37)

مطالعات بسیار نشان می‌دهد که نظام مسؤولیت مدنی در مقام جبران خسارت نه تنها از طرح بدون تقصیر کندتر عمل می‌کند بلکه در مواردی نظر به جبران خسارات کامل زیان‌های کم و یا عدم جبران کامل زیان‌های بزرگ دارد. کسانی چون کارول و کاکالیک اثبات کرده‌اند که طرح‌های بدون تقصیر که زیان‌های غیراقتصادی را ممنوع می‌کنند هزینه‌های غیرقراردادی را تا حدود هشتاد درصد تقلیل می‌دهند و نظام‌هایی که برای دریافت خسارت، ورود یک حداقل زیان را تعیین کرده‌اند هزینه خسارات را به طور کلی تا ده درصد کاهش می‌دهند. بیمه مسؤولیت اتومبیل در صورتی که به مثابه نظامی برای بیمه زیان‌دیده تلقی شود فاقد کارایی است. با وجود این نظام مسؤولیت مدنی خسارات قابل توجهی را جبران می‌کند (Ibid. 32-33).

کسانی چون رالف، هامیت و هوچنس نشان داده‌اند که حدود دو سوم زیان‌هایی را که طرح بدون تقصیر جبران کرده است مسؤولیت مدنی نیز جبران کرده است. (Rolph, Hammit, Houchens, 1985: 493-499).

طرح‌های بدون تقصیر اتومبیل با یکدیگر اختلاف دارند. در بیشتر آن‌ها برای زیان‌های غیرپولی (مالی)<sup>۱</sup> جبران خسارت پیش‌بینی نشده است و از این رو دریافت خسارت تا اندازه‌ای صورت می‌گیرد که دعاوی مبتنی بر مسؤولیت مدنی اجازه می‌دهد.

پرسشی که در اینجا مطرح می‌شود این است که اگر پذیرفتیم طرح‌های بدون تقصیر و بیمه شخص اول به اندازه کافی زیان‌دیده را بیمه می‌کنند آیا این امکان وجود ندارد که میزان حوادث به علت عدم مسؤولیت رانندگان در قبال زیان‌هایی که ناشی از تقصیر آنان است افزایش یابد؟ در این زمینه مطالعات تجربی متعددی صورت گرفته است تا اثر کاهش مسؤولیت رانندگان بر میزان حوادث ارزیابی شود.

در ایالات متحده، مدوف و ماگادینو نشان دادند که طرح بدون تقصیر میزان زیان‌ها را افزایش می‌دهد (Medoff & Magaddino, 1982, 377). لندز نشان داد که در ایالات متحده، ایالت‌هایی که محدودیت‌های کمتری را بر دعاوی مسؤولیت مدنی تحمیل می‌کنند افزایش حوادث مرگبار را حدود دو تا پنج درصد تجربه کرده‌اند در حالی که در ایالاتی که محدودیت‌های بیشتری اعمال

---

1. non-pecuniary

می‌شود این افزایش حدود ده الی پانزده درصد است (Landes, 1982: 51-53). یعنی به میزانی که امکان طرح دعوی مسؤلیت مدنی کاهش می‌یابد میزان وقوع حوادث مرگبار رانندگی افزایش می‌یابد. در مقابل این ارزیابی، کوچانوسکی و یونگو<sup>۱</sup> (۱۹۸۵) زادور و لاند<sup>۲</sup> (۱۹۸۶) اعلام کردند که هیچ رابطه‌ای میان طرح عدم تقصیر و حوادث مرگبار وجود ندارد. با این حال، گادری<sup>۳</sup> (۱۹۸۸) و دولین<sup>۴</sup> (۱۹۹۳) در بررسی‌های خود نشان دادند که افزایش حوادث نتیجه مطرح شدن طرح بودن تقصیر در سال ۱۹۷۸ است.

در واقع از نظر گادری این افزایش ناشی از تغییر در مسؤلیت نیست بلکه ناشی از این واقعیت است که رانندگانی که قبلاً در شرایطی غیرایمن رانندگی می‌کردند الان با دقت کمتری رانندگی می‌کنند زیرا پرداخت حق بیمه با نرخ ثابت سبب می‌شود که هزینه بیمه رانندگان پرخطر کاهش یابد و تناسبی با خطرناک بودن رفتار آنان نداشته باشد. تأمل در ادعاهای مذکور نشان می‌دهد که این ارزیابی‌ها به روشن شدن نتیجه درباره اثر طرح بدون تقصیر در حوادث اتومبیل کمک نکرده است.

## ۲- مبنا و حدود مسؤلیت در قانون اصلاح قانون بیمه اجباری

کانون اصلی مباحث این مقاله تاکنون روشن کردن ماهیت بیمه اجباری و ارزیابی آثار آن از حیث تحلیل اقتصادی حقوق مسؤلیت مدنی بود. اکنون باید به این موضوع پرداخت که در «قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسؤلیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث» مصوب ۱۳۸۷/۴/۱۶، قانون‌گذار تا چه میزان به آثار اقتصادی - حقوقی بیمه اجباری توجه داشته است؟ علاوه بر این باید به این پرسش پرداخت که رویکرد قانون اصلاح، رویکردی حقوقی و مبتنی بر قواعد مسؤلیت مدنی است یا رویکردی حقوقی - اقتصادی که قصد عبور از مسؤلیت مدنی داشته و بر مسئله جبران خسارت تکیه کرده است؟ در این قسمت، تلاش می‌شود با لحاظ تغییراتی که در این قانون نسبت به قانون سابق صورت گرفته است به این موارد پاسخ درخور و روشنی داده شود.

قانون اصلاح قانون بیمه اجباری در مقایسه با قانون سال ۱۳۴۷ نوآوری‌های قابل توجهی داشته است. تأمل در مواد این قانون حکایت از آن دارد که قانون‌گذار در این قانون سه هدف را دنبال کرده است: نخست، توسعه حمایت‌های بیمه‌ای، دوم قضازدایی و تسهیل و روان‌سازی

---

1. Kochanowski and Young  
2. Zador and Lund  
3. Gaudry  
4. Devlin

آیین‌های جبران خسارت؛ و سوم، ایجاد سازوکارهای تضمینی لازم جهت اجرای قانون از سوی سازمان‌های مجری به ویژه شرکت‌های بیمه‌گر (طهماسبی، ۱۳۸۸: ۳۳).

دو هدف اول، رویکرد حقوقی - اقتصادی دارد و هدف سوم رویکرد حقوقی. اگر چه هدف سوم را نیز می‌توان با نگاه تحلیل اقتصادی حقوقی واجد رویکردی تلفیقی دانست. اما در این بخش اهداف اول و دوم مورد بحث قرار خواهند گرفت. هدف سوم مجال دیگری می‌طلبد.

## ۲-۱- تعیین مبنای مسؤولیت دارنده

همان طور که قبلاً اشاره شد تا زمان تصویب قانون بیمه اجباری سال ۱۳۴۷، مسؤولیت دارنده مبتنی بر تقصیر بود. با تصویب قانون مذکور که ماده (۱) آن مقرر می‌داشت: «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و انواع یدک و تریلر متصل به وسایل مزبور و قطارهای راه‌آهن، اعم از اینکه اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند، مسئول جبران خسارت‌های بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا محمولات آن‌ها به اشخاص ثالث وارد شود ...» مسؤولیت دارنده وسیله نقلیه مسؤولیت نوعی اعلام شد (کاتوزیان، ۱۳۸۱: ۲۸). به این معنا که با قطع نظر از وضعیت عامل حادثه، عمل او مبنای ارزیابی مسؤولیت قرار گرفت و به بیان دیگر، اعلام شد هر کس نوعاً مالک وسیله نقلیه است مسئول حوادث ناشی از آن تلقی می‌شود. البته بعضی معتقد بودند که نحوه انشاء ماده (۱) قانون مزبور حکایت از این دارد که «خطر» مبنای مسؤولیت دارنده اعلام شده است (خدابخشی، ۱۳۸۸: ۸۱). بعضی دیگر نیز با خلط میان نظریه خطر، مسؤولیت محض و مسؤولیت نوعی، هر سه مورد را واحد تلقی کرده و مسؤولیت دارنده را با هر سه مورد توجیه می‌کردند (محمدی، ۱۳۸۵: ۸۸)؛ (طهماسبی، ۱۳۸۸: ۳۵). اما با توجه به تفاوتی که میان این سه مبنا وجود دارد و با عنایت به اینکه لازمه مبنا گرفتن نظریه خطر این است که قصد انتفاع عامل زیان نیز لحاظ شود نظرهای مزبور قابل انتقاد به نظر می‌رسد.

در قانون اصلاح بیمه اجباری سال ۱۳۸۷ این حکم منطقی مورد غفلت قرار گرفت و در ماده یک عبارتی مشابه نیز ذکر نشد. با وجود این با دقت در تبصره (۲) ماده (۱) این قانون می‌توان مسؤولیت نوعی دارنده را استنباط کرد. تبصره (۲) ماده مزبور مقرر می‌دارد: «مسؤولیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسؤولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل اوست نمی‌باشد. در هر حال خسارت وارده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد». این تبصره در واقع متضمن دو حکم است: نخست اینکه مسؤولیت دارنده در هر حال به جای خود باقی است که معنایی جز نوعی بودن مسؤولیت او ندارد زیرا قانون‌گذار برای مسؤولیت او هیچ قید و یا شرطی را تعیین نکرده و مبنا را بر صرف «دارنده» بودن مترتب کرده است. دوم اینکه در کنار دارنده، امکان

مراجعه به راننده نیز با لحاظ «قابلیت انتساب» حادثه به او وجود دارد. بنابراین مسؤولیت راننده تابع قواعد کلی مسؤولیت مدنی از حیث تعیین عامل حادثه است.

ممکن است گفته شود چنین تحلیلی از مسؤولیت دارنده، به لحاظ عدم درج قید و یا شرط مسؤولیت وی، حکایت از «مطلق بودن مسؤولیت» دارنده دارد نه نوعی بودن آن. آنچه این تردید را تقویت می‌کند این است که خسارت ناشی از قوه قاهره که در قانون سابق در بند (۴) ماده (۱) ذکر شده بود در قانون سال ۱۳۸۷ پیش‌بینی نشده است و بر این مبنا وجود قوه قاهره نیز نمی‌تواند مسؤولیت دارنده را منتفی کند و این معنایی جز مسؤولیت مطلق دارنده ندارد. اما باید توجه داشت که اولاً، عنوان این قانون حکایت دارد که بیمه اجباری وسیله نقلیه، ناظر بر «مسؤولیت مدنی» دارنده است و در قلمرو مسؤولیت مدنی، قوه قاهره سبب انتفاء مسؤولیت می‌شود. به بیان دیگر، با وجود قوه قاهره مسؤولیت مدنی منتفی است (کاتوزیان، ۱۳۸۱: ۴۱)؛ و ذکر یا عدم ذکر قوه قاهره و یا موارد آن ضرورت ندارد. با این بیان، ذکر موارد قوه قاهره در قانون سابق نیز جنبه تذکر و تأکید داشت. ثانیاً، مسؤولیت مطلق فقط ناظر بر مواردی است که قانون‌گذار به صراحت تضمین نتیجه‌ای را بر اشخاص تحمیل کرده باشد (مانند مسؤولیت غاصب) و از این جهت، کاملاً جنبه استثنایی دارد. قابل توجه است که اصولاً غصب مبنایی مستقل برای ایجاد مسؤولیت دارد و در قلمرو مسؤولیت مدنی قرار نمی‌گیرد.

بنا بر نکات پیش‌گفته، تردیدی باقی نمی‌ماند که در قانون جدید نیز مسؤولیت دارنده مسؤولیت نوعی است.

موضوعی که هم اکنون باید به آن پرداخت این است که آیا از حیث تحلیل اقتصادی مسؤولیت دارنده، نوعی بودن مسؤولیت او واجد کارایی اقتصادی است یا اینکه بهتر بود قانون‌گذار تقصیر و یا فرض تقصیر را مبنای مسؤولیت دارنده اعلام می‌کرد؟

در واقع آنچه که در این مرحله باید ارزیابی شود ناظر بر پیامدهای خارجی<sup>۱</sup> مبنای مسؤولیت دارنده است. در این مورد باید بررسی کرد که با لحاظ امکان عدم تمکن مالی دارنده برای پرداخت خسارات ناشی از حوادث رانندگی، مسؤولیت نوعی او جنبه بازدارندگی بیشتری در ارتباط با وقوع حادثه دارد یا تقصیر او؟ این پرسش از آنجا اهمیت می‌یابد که به مجرد اینکه میزان خسارات ناشی از حوادث رانندگی بیشتر از دارایی شخص عامل زیان باشد مسئله کاهش یا افزایش بازدارندگی بروز خواهد کرد. در شرایط مسؤولیت نوعی، شخص عامل زیان، خسارت ناشی از حادثه را برابر با کل دارایی خود در نظر می‌گیرد. بنابراین اقدامات لازم را برای جلوگیری از وقوع حوادثی که ابعاد آن مساوی با کل دارایی اوست به عمل خواهد آورد، اما اگر دارایی او کمتر از میزان خسارتی باشد

---

1. externalities

که از حادثه ناشی می‌شود اقدام او در جلوگیری از وقوع حادثه کمتر از حد مطلوب است. از این رو، در شرایط مسؤلیت نوعی که میزان خسارت انتظاری بیشتر از ثروت عامل زیان است مسئله کاهش بازدارندگی بروز خواهد کرد.

در شرایطی که مسؤلیت عامل زیان مبتنی بر تقصیر باشد مسئله ناتوانی مالی مشکل کمتری به وجود خواهد آورد زیرا در این شرایط، برای عامل زیان این انگیزه وجود دارد که تا آنجا که هزینه اقدامات پیش‌گیرانه مطلوبی که در نظام حقوقی حاکم بر آن پیش‌بینی شده است، کمتر از ثروتش باشد این اقدامات را انجام دهد. روشن است که با چنین اقدام مراقبتی، راهی برای پیشگیری از پرداخت خسارت وجود خواهد داشت. در نتیجه به نظر می‌رسد عدم تمکن مالی شخص عامل زیان مفروض، فقط در صورتی ایجاد مشکل می‌کند که هزینه اقدام پیش‌گیرانه بیش از ثروت عامل زیان مفروض باشد. برای اینکه این نکته بهتر روشن شود به مثال زیر توجه کنید.

فرض کنیم ما با سه سطح از اقدامات پیش‌گیرانه که هر کدام منطبق با مبالغ خسارت متفاوتی است مواجه باشیم. با این فرض که بالاترین میزان خسارت انتظاری، مطابق با بیشترین حد اقدامات پیش‌گیرانه‌ای است که عامل زیان مفروض باید به عمل آورد. همان‌گونه که در جدول زیر ملاحظه می‌کنیم هر یک از سطوح سه‌گانه این اقدام منطبق با یک سطح مطلوب از مراقبت ( $\gamma^*$ ) است که با اندازه خسارت (D) تغییر خواهد کرد.

سطح پوشش	هزینه‌های پوشش مطلوب ( $\gamma^*$ )	میزان خسارت (D)
۱	۱۰/۰۰۰	۱/۰۰۰/۰۰۰
۲	۵۰۰۰	۵۰۰/۰۰۰
۳	۲۰۰۰	۲۰۰/۰۰۰

حالا فرض کنیم عامل زیان مفروض، فقط ۲۰۰/۰۰۰ واحد پولی ثروت در معرض خطر داشته باشد در حالی که جامعه به ورود خسارتی به میزان ۱/۰۰۰/۰۰۰ واحد پولی مواجه است. در این صورت باید دید عامل زیان مفروض، قبل از وقوع حادثه چگونه تصمیم خواهد گرفت. در موردی که مسؤلیت نوعی متوجه عامل زیان است با لحاظ اینکه فقط ۲۰۰/۰۰۰ واحد پولی ثروت دارد به این مسئله که در صورت وقوع حادثه باید ۱/۰۰۰/۰۰۰ واحد پولی پرداخت کند توجه نخواهد کرد. بنابراین او برای پیشگیری از حادثه که مسؤلیت کامل آن برابر ثروتش یعنی ۲۰۰/۰۰۰ واحد پولی است پایین‌ترین سطح اقدام پیش‌گیرانه یعنی سطح ۳ را انتخاب و ۲/۰۰۰ واحد پولی برای پیشگیری از خسارت انتظاری حادثه‌ای به میزان ۲۰۰/۰۰۰ واحد پولی

سرمایه‌گذاری خواهد کرد. در این فرض، با لحاظ اینکه، از نظر جامعه، او باید بالاترین سطح پوشش (سطح ۱) را برای پیشگیری از خطر خسارت  $1/000/000$  واحدی با پرداخت  $10/000$  واحد پولی انتخاب می‌کرد اما با توجه به وضعیت مالی خود سطح ۳ را انتخاب کرده است، مشکل بازدارندگی به شدت بروز می‌کند.

حال این شرایط را در موردی که تقصیر مبنای مسؤولیت دارنده است بررسی می‌کنیم. قابل توجه است که در این فرض، عامل زیان مفروض فقط هزینه اقدام مراقبتی پیش‌گیرانه را مورد توجه قرار می‌دهد و نظام قانونی حاکم از او می‌خواهد که بیشترین حد پوشش را برای خطر احتمالی انتخاب کند. با این وصف، اگر او بالاترین حد پوشش را که برای او  $10/000$  واحد پولی هزینه دارد انتخاب کند در صورت بروز حادثه، جبران خسارت  $1/000/000$  واحدی به عهده عامل زیان نخواهد بود و با توجه به اینکه دارایی او فقط  $200/000$  واحد پولی است با سرمایه‌گذاری  $10/000$  واحد پولی توسط او، حد مطلوب بازدارندگی به دست خواهد آمد.

این مثال نشان می‌دهد که به لحاظ اینکه تحت شرایط مسؤولیت کامل، عدم تمکن مالی منجر به کاهش بازدارندگی خواهد شد استفاده از روش مسؤولیت کامل در شرایطی که ضمانت اجراهای لازم مبنی بر توانایی مالی برای جبران خسارت وجود نداشته باشد، خطر آفرین خواهد بود. از این رو اعمال قانون بیمه اجباری در زمینه تردد وسایل نقلیه کارایی خود را نشان می‌دهد زیرا رانندگان فاقد توانایی مالی، که برای جبران خسارات احتمالی، دارایی کمتری دارند با استفاده از بیمه شخص ثالث، برای خود مطلوبیت لازم را کسب می‌کنند و از آنجا که در بیمه مسؤولیت اجباری، تعهدات بیمه‌گر برابر است با کل خسارات ایجاد شده، در نتیجه تمام خطر به بیمه‌گر منتقل می‌شود و از تحمیل هزینه به جامعه نیز جلوگیری می‌شود.

پرسشی که در اینجا مطرح می‌شود این است که در صورتی که عامل زیان مفروض بداند که در صورت وقوع حادثه مسؤولیتی برای پرداخت خسارت ندارد و بیمه‌گر مکلف به جبران زیان‌های وارده خواهد بود آیا این سبب کاهش بی‌احتیاطی او در رانندگی نخواهد شد و در نتیجه بازدارندگی را کاهش نخواهد داد؟ و آیا در این فرض تفاوتی خواهد داشت که مبنای مسؤولیت دارنده را تقصیر بدانیم و یا او را نوعاً مسئول حادثه ایجاد شده قلمداد کنیم؟

در مقام پاسخ باید به این نکته توجه کرد که برای جلوگیری از چنین شرایطی، بهتر است بیمه‌گران قادر به کنترل خطر باشند و بتوانند عامل زیان مفروض را با توسل به مواردی چون تهدید و محروم کردن بیمه‌گذار از مزایای بیمه مجبور به احتیاط و مراقبت بیشتر کنند. در واقع با این رویکرد، بیمه‌گر به نوعی در کنار قواعد مسؤولیت مدنی، تا اندازه‌ای حفظ امنیت اجتماعی را نیز به

عهده می‌گیرد. با چنین راهکاری بیمه‌گر با تفکیک موارد خطر، شرایط بیمه‌نامه را متناسب با خطر احتمالی تنظیم کرده و حق بیمه مناسب را از بیمه‌گذار مطالبه می‌کند. اگر چه نباید از این نکته غفلت کرد که راهکارهای بیمه‌گر در صورتی مؤثر خواهد بود که بازارهای بیمه نیز رقابتی شوند و بیمه‌گران انگیزه‌های لازم را برای کنترل آن داشته باشند. بنابراین بهتر است به شرکت‌های بیمه اجازه داد که از راه‌های مختلف مانند، تعیین نرخ حق بیمه به صورت شناور، فسخ بیمه‌نامه یا خودداری از تمدید آن، الزامات مربوط به ایمنی و درج شرایط خاصی در قرارداد بیمه به رفع این مشکل بپردازند (بادینی، ۱۳۸۴: ۵۶۷).

این نگاه بازدارنده، البته به صورت ناقص، در ماده (۸) قانون اصلاح قانون بیمه اجباری که ناظر بر «تعرفه حق بیمه و نحوه تقسیط و تخفیف در حق بیمه با رعایت نوع و خصوصیات وسیله نقلیه و فهرست تخلفات حادثه‌ساز و ضریب خسارت» است مورد توجه قرار گرفته است و بر این اساس، ماده (۱۲) و تبصره (۱) ماده (۱۳) تصویب‌نامه «تعرفه حق بیمه و نحوه تقسیط و تخفیف در حق بیمه شخص ثالث» (مصوب ۸/۱۲/۸۹) شرایط چگونگی اعمال تخفیف (در صورت عدم ورود خسارت به اشخاص ثالث در مدت اعتبار بیمه‌نامه) و یا لزوم پرداخت حق بیمه اضافی (در صورت ورود خسارت) را پیش‌بینی کرده است اما کافی به نظر نمی‌رسد، زیرا فقط منحصر به امکان تخفیف و تقسیط در حق بیمه و یا پرداخت حق بیمه اضافه شده است و سایر راهکارهای پیشنهاد شده را به فراموشی سپرده است.

در مورد پرسش دوم که مبنای مسؤلیت دارنده در این مورد چه اثری خواهد داشت نیز می‌توان گفت نوعی بودن مسؤلیت در مقایسه با مسؤلیت مبتنی بر تقصیر، انگیزه پیش‌گیرانه بیشتری را ایجاد می‌کند زیرا با لحاظ اینکه در مسؤلیت نوعی، تحمیل مسؤلیت به جبران زیان بر دارنده وسیله نقلیه، به این معناست که او در هر صورت مسئول حادثه ایجاد شده است، انگیزه بیشتری برای برای استفاده از تسهیلات بیمه کامل دارد.

علاوه بر این، از آنجا که در مسؤلیت مبتنی بر تقصیر، سطح خاصی (رفتار متعارف) برای ارزیابی فعل عامل زیان در نظر گرفته می‌شود و این ارزیابی نیز توسط دادگاه صورت می‌گیرد امکان ارزیابی میزان احتیاط و انگیزه بازدارندگی نیز در اختیار دادگاه است، اما در مسؤلیت نوعی، این شخص مسئول است که تشخیص می‌دهد هزینه‌های فعالیت خاصی (از جمله هزینه‌هایی که در صورت وقوع حوادث رانندگی باید برای جبران خسارت بپردازد) بیش از منفعت آن است یا نه. روشن است که در چنین مواردی با توجه به این فرض که اشخاص معقولانه عمل می‌کنند تنها آن دسته از اقدامات احتیاطی را که از حیث هزینه توجیه‌پذیرند انتخاب خواهد کرد

(Shavell, 2002: 160). در حالی که اگر مسؤلیت دارنده مشروط به تقصیر دارنده باشد او ممکن است با این تصور که هرگز مرتکب تقصیر نمی‌شود از مراجعه به بیمه خودداری کند و در نتیجه در صورت وقوع حادثه و عدم تمکن مالی برای پرداخت خسارت، هزینه‌ها را بر جامعه تحمیل کند. ممکن است این ایراد مطرح شود که با توجه به قانون اجباری بودن بیمه شخص ثالث، دارندگان وسیله نقلیه باید اقدام به بیمه شخص ثالث کنند و بنابراین تصور «عدم ارتکاب تقصیر» فرضی بیش نیست اما نباید فراموش کرد که راهکار بیمه اجباری ضمانت‌اجراهای لازم را برای وادار کردن دارندگان به خرید بیمه پیش‌بینی نکرده است. علاوه بر این اگر در زمان خرید وسیله نقلیه بتوان دارنده را مجبور به خرید بیمه کرد آیا فرض امکان عدم تمدید بیمه‌نامه را می‌توان نادیده گرفت؟ در نتیجه باید پذیرفت که نوعی بودن مسؤلیت اثر بازدارندگی بیشتری نسبت به مسؤلیت مبتنی بر تقصیر دارد.

## ۲-۲- حدود مسؤلیت در قانون اصلاح قانون بیمه اجباری

همان طور که در تحلیل‌های پیش‌گفته آمد مسئله «جبران زیان‌های وارد شده» و «بازدارندگی» باید در عرض یکدیگر حرکت کنند تا بتوان قواعد مسؤلیت مدنی و بیمه اجباری را کارآمد کرد. بدون تردید تکیه مطلق بر جبران زیان‌های وارد شده به زیان‌دیده و غفلت کردن از وضع عامل زیان، اگر چه با هدف سنتی حقوق مسؤلیت مدنی که عدالت توزیعی است همگام است اما ممکن است از حیث تحلیل اقتصادی مسؤلیت مدنی، سبب ناکارایی آن شود. بنابراین اکنون باید به بررسی این مسئله پرداخت که آیا قانون بیمه اجباری در این زمینه فقط نگاه بر جبران زیان داشته است یا به بازدارندگی نیز نظر کرده است؟

تردید نیست که در بیمه اجباری شخص ثالث، مسؤلیت بیمه‌گر در مقابل زیان‌دیده اصولاً تابع مسؤلیت بیمه‌گذار و در واقع همان مسؤلیت است و از این حیث، نباید میزان مسؤلیت او برای پرداخت خسارات، بیش از میزان مسؤلیتی باشد که برای بیمه‌گذار به وجود آمده است، اما باید دید که در قانون اصلاح نیز همین وضعیت پذیرفته شده است یا اینکه میزان مسؤلیت بیمه‌گر از میزان مسؤلیت بیمه‌گذار فرار رفته است؟

ماده (۵) قانون اصلاح مقرر می‌دارد: «بیمه‌گر ملزم به جبران خسارت‌های وارد شده به اشخاص ثالث تا حد مذکور در بیمه‌نامه خواهد بود ...». بر مبنای ماده (۴) همان قانون «حداقل بیمه موضوع این قانون در بخش خسارت بدنی معادل حداقل ریالی دیه یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام و در بخش مالی معادل حداقل دو و نیم درصد (۲/۵٪) تعهدات بدنی خواهد بود. بیمه‌گذار می‌تواند برای جبران خسارت‌های بدنی و مالی بیش از حداقل مزبور، بیمه اختیاری تحصیل نماید».

این دو ماده دلالت دارند که اولاً، مسؤلیت بیمه‌گر حد معینی دارد که در بیمه‌نامه مشخص شده است. ثانیاً، تعهد به پرداخت دیه یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام، حداقل میزان تعهدی است که بیمه‌گر در مورد خسارت بدنی بر عهده دارد. ثالثاً، تعهد به پرداخت دو و نیم در صد تعهدات بدنی، حداقل میزان تعهدی است که بیمه‌گر در خسارات مالی دارد.

اکنون جای طرح این پرسش است که آیا میزان مسؤلیت بیمه‌گر از حیث سقف تعهدات نیز محدود است یا نامحدود؟ مسئله سقف تعهدات بیمه‌گر از مسئله حداقل تعهدات او از حیث تحلیل حقوقی - اقتصادی مهم‌تر است، زیرا نامحدود بودن سقف تعهدات، خطر بیمه‌گر را بالا می‌برد و او نمی‌تواند حدود تعهدات خود را در مقابل سوانحی که وقوع می‌یابد پیش‌بینی کند. این امر به ویژه در جایی خطر بیمه‌گران را افزایش می‌دهد که راهکارهایی برای کنترل خطر رفتاری بیمه‌گذار نداشته باشند. اگر چه می‌توان از کشورهایی نام برد که در مورد خسارات بدنی، تعهدات بیمه‌گر را نامحدود دانسته‌اند، در این مورد می‌توان به قانون ترافیک زمینی انگلیس (۱۹۸۸)، قانون بیمه فرانسه و قانون بیمه اجباری مسؤلیت در حوادث رانندگی (۲۰۰۷) بلژیک اشاره کرد. اما باید توجه داشت در این کشورها بازار رقابتی بیمه وجود دارد و بیمه‌گر با لحاظ میزان تسهیلات ارائه شده و حق بیمه دریافتی از بیمه‌گر و نیز اعمال تهدیدهای بیمه‌ای تا اندازه‌ای در کنترل خطرهای رفتاری رانندگان اثرگذاری دارد. اما در قانون اصلاح قانون بیمه اجباری، همانند قانون سابق، بیمه‌گر کنترلی بر رفتار بیمه‌گذار ندارد، زیرا علاوه بر اینکه بازار رقابتی بیمه‌ای در مورد بیمه اجباری وسیله نقلیه وجود ندارد و در نتیجه بیمه‌گر نمی‌تواند با توجه به رفتار بیمه‌گذار، میزان حق بیمه خود را تعیین کند، نامحدود بودن تعهدات بیمه‌گر، خطر رفتاری عاملان بالقوه خسارات را افزایش می‌دهد و در نتیجه بعضاً ممکن است به ورشکستگی شرکت‌های بیمه منجر شود.

با دقت در مواد قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مشخص می‌شود که سقف تعهدات بیمه‌گر نیز محدود است و برخلاف آنچه که بعضاً تصور شده است (ایزانلو، ۱۳۸۷: ۴۶). نمی‌توان قائل به نامحدود بودن بیمه در مورد خسارات بدنی قائل شد زیرا، اولاً، بر اساس ماده (۵) قانون مزبور، «بیمه‌گر ملزم به جبران خسارت‌های وارد شده به اشخاص ثالث تا حد مذکور در بیمه‌نامه خواهد بود» و این میزان نیز در ماده (۴) همان قانون تعیین شده است. ثانیاً، اگر چه در تبصره (۱) ماده (۴) قانون مزبور، مقرر شده است که «در صورتی که در یک حادثه، مسئول آن به پرداخت بیش از یک دیه به هر یک از زیان‌دیدگان محکوم شود بیمه‌گر موظف به پرداخت تمامی دیه‌های متعلقه خواهد بود» اما این حکم قانونی به معنای نامحدود بودن مسؤلیت بیمه‌گر در مورد خسارات بدنی نیست، زیرا در نظام فقهی - حقوقی ایران، که دیه‌های متعددی برای اعضاء و جوارح تعیین شده است، اجتماع اسباب دیه

امری کاملاً ممکن است و جمع تمامی این دیه‌ها خسارت بدنی واحد تلقی می‌شوند و نمی‌توان یک دیه را به مثابه اصل خسارت پذیرفت و مابقی دیه‌های متعلقه را مازاد بر آن تلقی کرد. بنابراین در چنین فرضی نیز، بیمه‌گر تعهدی افزون بر سقف تعهد خود ندارد. ثالثاً، استناد به تبصره (۲) ماده (۴) این قانون نیز که مقرر می‌دارد: «بیمه‌گر موظف است در ایفاء تعهدات مندرج در این قانون، خسارت وارده به زیان‌دیدگان را بدون لحاظ جنسیت و مذهب تا سقف تعهدات بیمه‌نامه پرداخت نماید. مبلغ مازاد بر دیه تعیین شده از سوی محاکم قضایی به عنوان بیمه حوادث محسوب می‌گردد»؛ نمی‌تواند دلیلی بر نامحدود بودن سقف تعهدات بیمه‌گر لحاظ شود. زیرا همان‌طور که از جمله اخیر این تبصره به روشنی استفاده می‌شود، قانون‌گذار در مواردی که جنسیت و مذهب در تعیین میزان دیه دخالت دارد، مبنای تعهدات بیمه‌گر به پرداخت دیه را همان «دیه مرد مسلمان در ماه‌های حرام» اعلام کرده است. تنها نکته‌ای که در این مورد وجود دارد این است که تعهد بیمه‌گر نسبت به مبلغ مازاد بر «دیه تعیین شده از سوی محاکم قضایی» نوعی بیمه مستقیم است و بنابراین مسؤلیت بیمه‌گر در این مورد را نمی‌توان همان مسؤلیت بیمه‌گذار دانست بلکه تعهدی است که مستقیماً از طریق قرارداد بیمه ایجاد می‌شود.

### نتیجه‌گیری

از تحلیل‌هایی پیشین نتیجه می‌شود که در سطح قانون‌گذاری، اولین نکته مهم، داشتن شناخت کافی از مشکلی است که در مقام یافتن راه‌حل مناسبی برای برطرف کردن آن هستیم. بنابراین مثلاً، اگر مسئله عدم تمکن مالی فاعل زیان در مقام جبران خسارت، در کنار جبران خسارات زیان‌دیده، هدف سیاست قضایی باشد، اعمال تکلیف بیمه‌ای بر عاملان زیان بالقوه اقدامی مطلوب خواهد بود. البته چنین هدفی ضرورتاً محدود به بیمه اجباری شخص ثالث نمی‌شود و ارائه روش‌های جبرانی دیگری نیز توسط آسیب‌رسانان قابل تصور است که می‌توان در این مورد به بیمه شخص اول اشاره کرد. به ویژه در مواردی که بیمه‌گران قادر به تعیین سطوح مراقبت نبوده و کنترل خطر رفتاری عاملان بالقوه زیان ناقص است، چنین تکلیفی از کارایی لازم برخوردار نخواهد بود. اما اگر هدف از سیاست‌های تقنینی در مورد حوادث رانندگی، علاوه بر مسئله عدم تمکن مالی عامل زیان و لزوم جبران کامل خسارات زیان‌دیده، مسئله افزایش بازدارندگی باشد، قانون بیمه اجباری نیاز به اصلاح دارد زیرا قواعد پیش‌بینی شده در این قانون، عمدتاً ناظر بر دو مورد اول است. بنابراین ضرورت دارد در اصلاحات بعدی، به ویژه با توجه به آزمایشی بودن این قانون، هر سه هدف در کنار یکدیگر مورد توجه قرار گیرد. هدف سوم را می‌توان با پیش‌بینی امکان نظارت شرکت‌های بیمه‌گر بر رفتار بیمه‌گذاران از طریق امکان وصول حق بیمه‌هایی متفاوت از آنان در هنگام صدور یا تمدید بیمه‌نامه و نیز امکان جریمه کردن بیمه‌گرانی که رفتار خطرناک داشته‌اند تأمین کرد.

## منابع

### الف - فارسی

۱. ایزانلو، محسن؛ نقد و تحلیل قانون اصلاح قانون بیمه اجباری، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، زمستان ۱۳۸۷، دوره ۳۸، شماره ۴.
۲. بابایی، ایرج؛ حقوق بیمه، انتشارات سمت، چاپ دوم، ۱۳۸۳.
۳. \_\_\_\_\_؛ مبانی نظری رویکرد تحلیل اقتصادی حقوق، پژوهش حقوق و سیاست، ۱۳۸۶، سال نهم، شماره ۲۳.
۴. بادینی، حسن؛ فلسفه مسؤلیت مدنی، شرکت سهامی انتشار، چاپ اول، ۱۳۸۴.
۵. خدابخشی، عبدالله؛ بیمه و حقوق مسؤلیت مدنی، معاونت حقوقی و توسعه قضایی (اداره کل تدوین لوایح و برنامه‌ها)، چاپ اول، ۱۳۸۸.
۶. طهماسبی، جواد؛ گفتمان دامنه مسؤلیت در قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب سال ۱۳۸۷، مجله حقوقی دادگستری، ۱۳۸۸، شماره ۶۸.
۷. کاتوزیان ناصر؛ ایزانلو، محسن؛ مسؤلیت مدنی، جلد سوم؛ بیمه مسؤلیت مدنی، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول، ۱۳۸۷.
۸. کاتوزیان ناصر؛ مسؤلیت خاص دارنده اتومبیل، در: مسؤلیت ناشی از حوادث رانندگی، چاپ دوم، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۱.
۹. محمدی، محمد مهدی؛ حقوق بیمه (مسؤلیت و شخص ثالث)، نشر میزان، چاپ اول، ۱۳۸۵.

### ب - لاتین

10. Carroll, Stephen J. and James S. Kakalik; 1991, "No-Fault Automobile Insurance: A Policy Perspective" Santa Monica, CA: RAND, Institute for Civil Justice. Compensation, Vol 1.
11. Dewees, Donald N., Duff, David and Trebilcock, Michael J; 1996, *Exploring the Domain of Accident Law*, Oxford, Oxford University Press.
12. Fawer, Henry, Compulsory Insurance in Practice, 2009, *The Yale Law Journal*, No. 71.
13. Franklin, Marc A; 1997, "Replacing the Negligence Lottery: Compensation and Selective Reimbursement", 53 Virginia Law Review.
14. Gaudry, Marc; 1998, "The Effects on Road Safety of the Compulsory Insurance, Flat Premium Rating and No-Fault Features of the 1978 Quebec Automobile Act", in Osborne Commission (ed), Report of Inquiry into Motor Vehicle Accident, Compensation in Ontario, Volume 2, 1998.
15. Ison, Terence G. (ed); 1980, *Accident Compensation: A Commentary on the New Zealand Scheme*, London, Croom Helm.
16. Kochanowski, Paul S. and Young, Madelyn V; 1985, "Deterrent Aspects of No Fault Automobile Insurance: Some Empirical Findings", 52 Journal of Risk and Insurance.
17. Landes, Elisabeth M; 1992, "Insurance, Liability, and Accidents: A Theoretical and Empirical Investigation of the Effect of No-Fault Accidents", 25 Journal of Law and Economics.
18. Marc A. Franklin; 1967, *Replacing the Negligence Lottery: Compensation and Selective Reimbursement*, 53 Virginia Law Review.

19. Medoff, Marshall H. and Madaginnio, Joseph P; 1982, **An Empirical Analysis of No-Fault Insurance**, Evaluation Review, Vol. 6.
20. Michael J. Trebilcock; 1989, **Incentive Issues in the Design of 'No-Fault' Compensation Systems**, The University of Toronto Law Journal Vol. 39, No. 1.
21. Posner Richard A; 1975, "A Comment on 'No-Fault Insurance for all Accidents'", 13 Osgoode Hal Law Journal.
22. Rolph, John E; Hammitt, James K. and Houchens, Robert L; 2001, **Automobile Accident**, The Yale Law Journal, No. 38.
23. Shavell, Steven; 2004, **Economic Analysis of Accident Law**, [http://papers.ssrn.com/so13/papers.cfm?abstract\\_id=367800](http://papers.ssrn.com/so13/papers.cfm?abstract_id=367800).
24. Trebilcock, Michael J; 1989, "Incentive Issues in the Design of "No-Fault" Compensation Systems" 39 University of Toronto Law Journal.
25. With, J. Michelle; 1999, **No-fault for motor Vehicles: An Economic Analysis**, <http://papers.ssrn.com/papers.tat/id=174288>.
26. Zador, Paul L. and Lund, Adrian; 1986, "Re Analyses of the Effects of No-Fault Auto Insurance on Fatal Crashes", 53(2) Journal of Risk and Insurance.