

پژوهشهای حقوقی

فصلنامه علمی - ترویجی

شماره ۳۵

هزار و سیصد و نود و هفت - پاییز

۷	• توسعه نسل‌های حقوق بشر در تصمیمات دیوان بین‌المللی دادگستری حسین یزدانی - دکتر حسین آل کجیاف - دکتر سید قاسم زمانی - دکتر حسن سواری
۳۳	• انتقال مالکیت و اجاره اشیاء فضایی موجود در مدار در پرتو حقوق بین‌الملل فضایی حسنا خالوندی - دکتر سید هادی محمودی
۵۵	• ارتباط حق بر غذا و سیاست‌های تجارت جهانی کشاورزی: تعامل یا تقابل؟ دکتر فرهاد طلایی - علی رزم‌خواه
۸۳	• تحلیل حقوقی - اقتصادی ماده ۲۱ قانون بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵ دکتر فیصل عامری - مسلم حاج‌محمدی
۱۱۳	• دگردیسی مفهوم نظریه تفکیک قوا به مفهومی کارکردی دکتر محمدرضا ویژه - زهره‌سادات امیرآفتابی
۱۴۵	• برابری و عدم تبعیض در نظام حقوق بشر علی سالاری
۱۷۱	• اعتراض ثالث به رأی ورشکستگی در آیینۀ روبه قضایی دکتر نعمت‌اله حاجعلی - ابوذکر کوهنورد
۱۹۹	• ترور هدفمند: نقض اصل عدم تقابل در تعهدات بنیادین حقوق بشر و حقوق بشردوستانه دکتر هاله حسینی اکبرنژاد - دکتر حوریه حسینی اکبرنژاد
۲۴۳	• گسترۀ مسئولیت محقق در برابر خسارات زیست‌محیطی ناشی از تحقیقات دانشگاهی کوثر فیروزپور
۲۶۳	• راهکارهای برون‌رفت از بن‌بست‌های مذاکراتی و حل تعارض مسائل نفتی دکتر محمد علیخانی
۲۸۷	• تأثیر فقه اسلامی در شکل‌گیری حقوق کامن‌لا برهام محمد عطاءالله - ترجمه: حمزه امینی‌نسب





تحلیل حقوقی - اقتصادی ماده ۲۱ قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵

دکتر فیصل عامری* - مسلم حاج محمدی**

چکیده:

حوادث و خسارات ناشی از رانندگی با وسایل نقلیه موتوری، مهم‌ترین و شایع‌ترین شبه‌جرمی است که دست‌کم در نیم‌قرن اخیر دادگاه‌ها را به خود مشغول کرده است. اهمیت روزافزون این حوادث به گونه‌ای است که موجب مجزا شدن اصول و قواعد حاکم بر آنها، از قواعد حاکم بر سایر حوادث شده است. حقوق اقتصادی به عنوان گرایشی میان‌رشته‌ای، به قوانین در حقوق به مثابه قیمت کالاها و خدمات در اقتصاد می‌نگرد و در نتیجه عکس‌العمل افراد و جامعه به قوانین را، با توجه به سیستم قیمت‌ها در اقتصاد خرد تجزیه و تحلیل می‌نماید. در این رویکرد اثر حقوقی به مثابه قیمت ضمنی رفتار لحاظ شده و عکس‌العمل افراد یا سازمان‌ها به این قیمت‌ها (قواعد حقوقی) می‌تواند به همان نحوی که پاسخ به قیمت‌ها در اقتصاد مورد تحلیل قرار می‌گیرد، تحلیل شود. در این مقاله برآنیم تا از منظر تحلیل اقتصادی حقوق به بررسی ماده ۲۱ «قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵» یا همان ماده ۱۰ «قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷» (منسوخه به موجب قانون مصوب ۱۳۹۵) و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مصرحه در آن بپردازیم و ببینیم که قانون‌گذار چگونه با وضع قانون مذکور، در جهت مفاهیم و مبانی تحلیل اقتصادی حقوق گام برداشته است. با توجه به نقش مؤثر این قانون و خصوصاً نهاد صندوق تأمین خسارت‌های بدنی، به

مجله پژوهش‌های حقوقی (فصلنامه علمی - ترویجی)، شماره ۴۵، پائیز ۱۳۹۷
صفحه ۸۳-۱۱۱، تاریخ وصول: ۱۳۹۵/۱۲/۱۸، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۰۱/۲۳

* دانشیار گروه حقوق خصوصی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبائی، نویسنده مسئول
Email: ameri@atu.ac.ir

** کارشناس ارشد حقوق اقتصادی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبائی
Email: m_haji1991@yahoo.com

نظر می‌رسد قانون‌گذار ایران در قانون مذکور و به ویژه ماده ۲۱ آن خواسته یا ناخواسته به تحلیل اقتصادی حقوق توجه داشته است. روش مورد استفاده در این تحقیق، روش کتابخانه‌ای و همچنین توصیفی - تحلیلی می‌باشد.

کلیدواژه‌ها:

حوادث رانندگی، مسئولیت مدنی، ماده ۲۱ قانون بیمه اجباری، صندوق تأمین خسارت‌های بدنی، تحلیل اقتصادی حقوق.

مقدمه

پیچیده‌تر شدن روابط مختلف اجتماعی، انواع خسارات بدنی و مالی را به دنبال دارد و مسئولیت جبران این خسارات را گسترش داده است. رفتارهای زیان‌بار به قدری گسترش یافته‌اند که مسئولیت شخصی پاسخگوی آن نیست و سخن از تبدیل آن به مسئولیت جمعی و جبران آن توسط نهاد جامعه است. بیمه‌های مسئولیت که با عنوان بیمه‌های شخص ثالث معرفی شده‌اند و نشان از پوشش بیمه‌ای شخص زیان‌دیده‌ای است که خارج از قرارداد بیمه قرار دارد، با جدیت وارد آوردگاه حقوق مسئولیت مدنی شده‌اند و به جرئت می‌توان گفت که هیچ نظام حقوقی، در مورد این‌گونه حوادث زیان‌بار، بدون پوشش اجباری بیمه نیست. در این میان حوادث رانندگی هر سال هزاران قربانی را به دنبال دارد و ضرورت دخالت اجباری بیمه‌های مسئولیت و سایر بیمه‌های مرتبط در این زمینه را نشان می‌دهد. در ایران از سال ۱۳۴۷ با «قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث»، شاهد اجباری شدن بیمه برای تردد این وسایل هستیم. تجربه چند دهه اجرای این قانون، هرچند موفقیت‌هایی را نشان می‌دهد ولی با توجه به تحولات حقوقی مسئولیت مدنی و تسریع در کمک به زیان‌دیدگان و تعیین موقعیت حقوقی طرفین خسارت و شرکت‌های بیمه، ابهامات و موارد نقض عمده‌ای داشت و ضرورت دخالت تقنینی را برای رفع آنها نشان می‌داد. از این‌رو قانون‌گذار در سال ۱۳۸۷ «قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث» را به تصویب رساند. این قانون نیز در ۲۰ اردیبهشت ۱۳۹۵ جای خود را به «قانون بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه» داد. در وضع این‌گونه قوانین، بایستی عواملی همچون سیستم رفاه اجتماعی و مبانی فلسفی حاکم بر آن، مکانیسم قانون‌گذاری و اداری برای تحمیل استانداردهای ایمنی، سیستم بیمه‌های اجباری، تأمین اجتماعی و از همه مهم‌تر جنبه‌های اقتصادی و تحلیل‌های اقتصادی را نیز مدنظر قرار داد.

ملاحظه می‌شود که از جمله عوامل تأثیرگذار در زمینه قوانین مسئولیت مدنی و بیمه، نقشی است که اصول و قواعد اقتصادی ایفاء می‌کند. اگر بپذیریم که بسیاری از فعالیت‌های اجتماعی ما یا معلول خواسته‌های اقتصادی‌اند و یا به آثار اقتصادی می‌انجامند، در آن صورت خواهیم دانست که مطالعات درست نیازمند رویکردهای بین‌رشته‌ای هستند. خسارات ناشی از تصادفات وسایل نقلیه موتوری، در گذشته در کنار خسارات دیگر مورد مطالعه و بررسی قرار می‌گرفت و تابع اصول و قواعد کلی مسئولیت مدنی بود، اما گسترش وسایل نقلیه جدید به ویژه اتومبیل موجب شد تا به مسئولیت ناشی از این حوادث به موجب قوانین خاص پرداخته شود. قانون‌گذار ایران نیز به تبع سلف خود در سایر کشورها به ویژه انگلستان و فرانسه دست به چنین اقدامی زد. برای اقتصاددانان، ضمانت اجراها در حکم قیمت هستند و احتمالاً مردم همان‌طور که به قیمت‌ها پاسخ می‌دهند به این ضمانت اجراها هم پاسخ خواهند داد. مردم به قیمت‌های بالاتر از طریق مصرف کمتر کالاهای گران‌تر پاسخ می‌دهند، بنابراین احتمالاً نسبت به ضمانت اجراهای قانونی سنگین‌تر با ارتکاب کمتر فعالیت‌های مربوط به این ضمانت اجراها، پاسخ خواهند داد. علم اقتصاد دارای نظرات دقیقی مبتنی بر ریاضیات (نظریه قیمت و نظریه بازی) و روش‌های تجربی دقیقی (آمار و اقتصادسنجی) در خصوص تحلیل اثرات قیمت بر رفتار می‌باشد. با وحدت ملاک گرفتن، می‌توان گفت که اقتصاد یک نظریه رفتاری برای پیش‌بینی چگونگی پاسخ مردم به تغییرات قوانین فراهم می‌نماید. با توجه به اینکه از دیدگاه حقوق اقتصادی قواعد حقوقی ابزارهایی است برای رسیدن به اهداف مهم اجتماعی و اقتصادی و در تحلیل اقتصادی حقوق به دنبال حداکثر کردن ثروت عمومی جامعه و کارایی هستیم، در این نوشته برآنیم تا پس از بررسی کلی ماهیت و محتوای قانون بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه، در بیانی جزئی‌تر به بررسی ماده ۲۱ این قانون و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مصرح در این ماده بپردازیم و بدین سؤال پاسخ دهیم که آیا قانون بیمه اجباری و به طور اخص ماده ۲۱ این قانون، از دیدگاه تحلیل اقتصادی حقوق کارایی لازم را دارد؟ و با توجه به رویکرد جدید حقوق اقتصادی، یعنی تحلیل اقتصادی حقوق (رویکرد ابزارگرایی)، تصویب این قانون در راستای اصول و مبانی حقوق اقتصادی و حداکثر کردن ثروت عمومی جامعه بوده است؟ و پاسخ به برخی از سؤالات فرعی نظیر: منظور از کارایی اقتصادی چیست؟ هدف از وضع قانون بیمه اجباری چه بوده است؟ موارد تبیین‌شده در ماده ۲۱ قانون بیمه اجباری کدامند؟ و سازوکار صندوق تأمین خسارات بدنی چیست؟ را در گفتارهای پیش رو با استفاده از روش

مورد استفاده در این تحقیق یعنی روش کتابخانه‌ای و همچنین توصیفی - تحلیلی خواهیم یافت. در این مقاله ابتدا از کلیات موضوع یعنی بحث حقوق و اقتصاد و ماهیت و مبنای بحث و طرح‌های تکمیلی پوشش مسئولیت مدنی سخن می‌گوییم تا مقدمات ضروری بحث فراهم آید و مبنای مباحث بعدی گردد. بخش دوم را به قانون اصلاح قانون بیمه اجباری، با تأکید بر ماده ۲۱ این قانون و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مصرح در آن، اختصاص می‌دهیم و سرانجام در بخش سوم که می‌توان آن را جوهره بحث حاضر دانست، به مفهوم تحلیل اقتصادی حقوق و کاربرد آن در بحث مسئولیت مدنی (در حوادث رانندگی) می‌پردازیم.

۱- کلیات

۱-۱- حوزه حقوق اقتصادی

یکی از ابزارهایی که دولت‌ها برای نیل به اهداف خود در اختیار دارند حقوق عمومی اقتصادی است که شاید کارآمدترین و مناسب‌ترین ابزار در جهت نیل به تعادل و تعامل بین عدالت و کارایی است.^۱ تحلیل اقتصادی حقوق یکی از تحولات فکری مهم در دهه‌های اخیر بوده است. حوزه تحلیل اقتصادی حقوق قواعد حقوقی و قضایی را چنان تنظیم می‌کند که به تخصیص بهینه منابع و افزایش ثروت در جامعه منتهی می‌گردد.^۲ در این نگرش هرچند اصلاح نظام حقوقی و قضایی محور است، اما آنچه معیار اصلاح را مشخص می‌کند، نتایجی است که از تحلیل‌های اقتصادی حاصل می‌شود و به عبارت دیگر این هدف کارایی اقتصادی است که جهت‌گیری‌های حقوقی را مشخص می‌کند. یکی از اصول اساسی نگرش اقتصادی به حقوق این است که رابطه مستقیمی بین نوع قواعد حقوقی و روابط انسانی وجود دارد و روش و ابزارهای مورد استفاده اقتصاد خرد می‌تواند نظریه‌ای قابل قبول برای پیش‌بینی رفتار افراد در صورت تغییر قواعد حقوقی و بررسی مجدد کارکرد نهادهای حقوقی ارائه کند. این نظریه دربردارنده سه اصل است که عبارتند از: الف) حقوق بر رفتار افراد تأثیر می‌گذارد؛ ب) تأثیر حقوق بر رفتار افراد ماهیت اقتصادی دارد؛ ج) حقوق ابزاری است برای دستیابی به اهدافی خاص.^۳ به طور خلاصه نگرش اقتصادی در حقوق دارای سه هدف و کارکرد عمده

1. Roland H. Coase, "The Problem of Social Cost," *Journal of Law and Economics* 3 (1960): 1.

2. Guido Calabresi, "Some Thoughts on Risk Distribution and the Law of Torts," *Yale L.J.* 70 (1961): 499.

۳. مهدی یادی‌پور، مقدمه‌ای بر حقوق و اقتصاد (تهران: انتشارات دانشگاه امام صادق، ۱۳۸۹)، ۵۱.

است: الف) پیش‌بینی آثار غیرمنتظره قوانین و فراهم نمودن چارچوبی تحلیلی برای درک اهداف نظام حقوقی (کارکرد انتقادی)؛ ب) فراهم نمودن زمینه تغییر در قواعد حقوقی در صورت آشکار شدن عدم تطابق بین الگوهای مورد مطالعه و ارائه راه‌حل‌هایی به قانون‌گذار در زمینه نوع قوانینی که لازم است تصویب شود (کارکرد هنجاری)؛ ج) پیش‌بینی این امر که در آینده چه قانونی به تصویب خواهد رسید (کارکرد پیش‌گویانه)^۴ حقوق مجموعه‌ای از الزامات است که پشتوانه اقتدار دولت را با خود به همراه دارد. لذا همواره این سؤال برای قانون‌گذاران مطرح است که یک قانون خاص چه تأثیری بر رفتار شهروندان به همراه دارد؟ به عنوان مثال، اگر بابت ضرری که در یک سانحه رانندگی ناشی از وسایل نقلیه موتوری، به دیگری وارد می‌شود، تعیین خسارت و مجازات شود، این امر چه تأثیری بر قیمت محصول و رفتار آتی مصرف‌کنندگان خواهد داشت؟ اگر در اثر ارتکاب یک جرم، یک‌سوم مجرمان دستگیر و زندانی شوند، نرخ جرم و جنایت چقدر کاهش خواهد یافت؟ از دید اقتصاددانان، مجازات‌ها کارکردی شبیه قیمت دارند و همان‌گونه که انسان‌ها به قیمت‌ها واکنش نشان می‌دهند، به مجازات‌ها نیز واکنش نشان خواهند داد. اقتصاددانان ابزارهای دقیقی چون تئوری قیمت و نظریه بازی‌ها و روش‌های خوبی برای اندازه‌گیری تجربی تأثیرات قیمت بر رفتار، نظیر آمار و اقتصادسنجی در اختیار دارند. به عنوان مثال فرض کنید که محصولات یک تولیدکننده به مصرف‌کنندگان آسیب خواهد رساند و بابت این آسیب و متناسب با آن جریمه خواهد شد. حال این تولیدکننده نیاز به اقتصاددانی دارد تا میزان این خسارت را تخمین زده و هزینه‌های مجازات را با هزینه‌های ایجاد تغییر در خط تولید به منظور ایمن ساختن محصول مقایسه کند و انتخاب کند که کدام روش را در پیش گیرد. از سوی دیگر قانون‌گذاران همواره به دنبال آن هستند تا از طریق قوانین به برخی اهداف اجتماعی نظیر کارایی به معنای کاهش هزینه‌ها در کل جامعه و بهبود توزیع درآمد دست یابند. اقتصاددانان بیش از دیگر دانش‌آموختگان علوم اجتماعی می‌توانند در مورد این مسئله قضاوت کنند که آیا یک قانون در راستای تحقق این دو هدف تنظیم شده است یا خیر؟

۴. حسن بادینی، فلسفه مسئولیت مدنی (تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۴)، ۱۳-۱۲.

۱-۲- ماهیت و مبنای موضوع

اهمیت روزافزون حوادث ناشی از رانندگی به گونه‌ای است که موجب مجزا شدن اصول و قواعد حاکم بر آنها، از قواعد حاکم بر سایر حوادث شده است. اصول حاکم بر این حوادث تغییر یافته و در برخی نظام‌های حقوقی نظیر کامن‌لا، به عنوان یکی از انواع افعال زیان‌بار (شبه‌جرم) به صورت مستقل بررسی می‌شود. در کشور فرانسه نیز به موجب قانون ۵ ژوئیه ۱۹۸۵ اصول مستقل و جدیدی برای این حوادث تدوین شد. یکی از مهم‌ترین تحولات در این زمینه را می‌توان به دخالت و حضور نهاد بیمه بازگردانید. حقوق مسئولیت مدنی با ظهور بیمه دچار تحولات عدیده‌ای شده است که از جمله می‌توان اشاره داشت به افول نظریه تقصیر، حذف برخی از عناصر مسئولیت مدنی، اقبال و تشویق قضات به صدور حکم به مبالغ بالای خسارت، تفسیر صد درصد قانون به سود زیان‌دیدگان، افزایش دعوا و ظهور دعاوی مهم در نظام‌های پیشرفته مسئولیت مدنی به نام «دعوی مستقیم زیان‌دیده علیه بیمه‌گر مسئول» که در حقوق ایران مورد عنایت رویه قضایی قرار ندارد. در حقوق ایران منابع مربوط به حقوق مسئولیت مدنی، در عرصه قوانین، عبارت از قانون مدنی، قانون مسئولیت مدنی، قانون مجازات اسلامی و برخی از قوانین موردی و ویژه می‌باشد. طبیعی است که قوانین مسئولیت مدنی سنتی، قالب مطلوبی برای روابط حقوقی امروزی و مدرن نبوده و تصویب قوانین جامع و مناسب، احساس می‌شود. از جمله اصول اقتصادی که در قوانین جدید مسئولیت مدنی باید رعایت شود را با توجه به اصول حقوق مسئولیت مدنی اروپا، به طور تمثیلی می‌توان موارد زیر دانست.

۱-۳- اصول اقتصادی حقوق مسئولیت مدنی

۱-۳-۱- اصل پذیرش مسئولیت نیابتی (Vicarious Liability) در مرحله تقنین و اجرا مسئولیت نیابتی یعنی اینکه مسئول جبران خسارت و زیان وارده غیر از مدیون است. مسئولیت نیابتی دارای سابقه فقهی مثل پیش‌بینی تأدیه دیه توسط عاقله نیز می‌باشد.^۵

۵. برای مطالعه بیشتر به جلد سوم از کتاب «فلسفه حقوق» استاد مرحوم دکتر کاتوزیان، انتشارات شرکت سهامی مراجعه شود.

۱-۳-۲- اصل پذیرش خسارت تنبیهی (Punitive Damages)

این اصل برگرفته از شعار جبران واقعی زیان وارده به زیان دیده می‌باشد. هدف اولین حقوق مسئولیت مدنی، اصل اعاده وضع زیان دیده به حالت سابق (Restitution in Kind) می‌باشد.^۶

۱-۳-۳- اصل کوچک‌سازی تقنینی

مطابق ماهیت و به فراخور موضوع زیان بایستی قوانین متناسب وضع شود. به عنوان مثال در مسئولیت مدنی ناشی از خسارات به اموال منقول، نسبت به وسایل نقلیه موتوری زمینی، قانون مجزا و با در نظر گرفتن واقعیات اجتماعی و اقتصادی تنظیم شود.^۷ متأسفانه قانون‌گذار در ایران ناتوان است و قانون در ایران به جای اینکه توسعه‌گرا و عدالت‌گستر باشد، برعکس نقشی منفعل در اذهان عمومی مردم دارد.

این اصول بیانگر تئوری اجتماعی کردن خطرات می‌باشد و رویکردی به واقع کارگشا به قواعد مسئولیت مدنی دارد.^۸ از دیگر موارد می‌توان به وجود «طرح‌های تکمیلی پوشش مسئولیت مدنی» اشاره داشت که در کنار نهاد بیمه مسئولیت مدنی، وظیفه جبران خسارت زیان‌دیدگان را برعهده دارد.

۱-۴- طرح‌های تکمیلی پوشش مسئولیت مدنی

در اهمیت این طرح‌ها و صندوق‌های ذخیره برای جبران خسارت اشخاص همین بس که اگر حقوق مسئولیت مدنی بدون بیمه، حیات نخواهد داشت، بیمه مسئولیت مدنی نیز بدون این طرح‌ها قادر به ایفای وظیفه خود نخواهد بود. در مواردی که اجرای اصول بیمه برای جبران خسارت اشخاص به دشواری می‌گراید، احساس عمومی بر این است که زیان به نحوی دیگر جبران شود و همین امر ضرورت توسل به طرح‌های تکمیلی بیمه اجباری مسئولان مدنی را آشکار می‌کند.^۹ انواع این طرح‌ها و نظام‌های حقوقی عبارتند از: ۱- صندوق جبران زیان‌های ناشی از عمل مجرمانه (این طرح در سال ۱۹۶۴ در انگلستان تدوین شد)؛ ۲- کنسرسیوم بیمه‌گران اتومبیل انگلستان (این طرح در سال ۱۹۴۶ تدوین شد)؛ ۳- سیستم جبران خسارت غیرتقصیری (این افراطی‌ترین طرحی است که بی‌گمان در تعارض با حقوق مسئولیت مدنی

۶. بهنام حبیبی، تحلیل اقتصادی حقوق خصوصی (تهران: انتشارات مجد، ۱۳۸۹)، ۵۱.

۷. همان، ۵۱.

۸. همان؛ رجوع شود به مقاله «نظریه اقتصادی این زمان - این قانون».

۹. ایرج علی‌آبادی، «صندوق تأمین خسارات بدنی»، فصلنامه بیمه مرکزی ایران ۴ (۱۳۸۸)، ۷.

است و سبب افزایش بی‌مبالاتی‌ها خواهد شد که البته با تحولات خود، اخیراً تعدیل شده است و فلسفه حاکم بر آن نیازمند بحث دیگری است؛^{۱۰} ۴- صندوق تضمین خسارت اتومبیل (این صندوق از سال ۱۹۵۱ در فرانسه به وجود آمد تا در موارد بیمه نبودن اتومبیل و متواری شدن مسئول حادثه، خسارت زیان‌دیده را جبران کند)؛ ۵- صندوق تأمین خسارت‌های بدنی (که مشابه آن در ایران به موجب قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب سال ۱۳۴۷ شمسی، برای جبران زیان‌های بدنی وارد به اشخاص ثالث پیش‌بینی شد).^{۱۱}

۲- قانون بیمه اجباری

۲-۱- ماهیت و مبنای قانون

بی‌گمان مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی، چه از نظر شمار رویداد و چه از نظر اهمیت خسارت به بارآمده، مهم‌ترین بخش مسئولیت مدنی را تشکیل می‌دهد. با وجود این قواعد عمومی مسئولیت به شکل مرسوم خود در این زمینه قابل اجرا نیست و نتایج نادرستی به بار می‌آورد.^{۱۲} در نتیجه نیاز به وضع قوانین خاص در این موارد ضروری می‌نماید. طرح بیمه اجباری اتومبیل برای اولین بار در بریتانیا به اجرا در آمد که به موجب قانون ترافیک جاده‌ای ۱۹۳۰ میلادی، کلیه صاحبان خودروها و رانندگان در جاده‌های عمومی، برای هرگونه تصادف، آسیب یا مرگ اشخاص ثالث، بیمه شدند. پس از آن بود که به مرور زمان سایر کشورها نظیر سوئیس در سال ۱۹۳۲، ایرلند در سال ۱۹۳۳، آلمان در سال ۱۹۳۹، مراکش در سال ۱۹۴۱، بلژیک در سال ۱۹۵۶ و فرانسه در سال ۱۹۵۸ میلادی قوانین مشابهی را به تصویب رساندند. در ایران نیز قانون‌گذار به تبع سایر کشورها و اهمیت موضوع، در سال ۱۳۴۷ شمسی، قانون بیمه اجباری را به تصویب رساند. در جهت درک هرچه بهتر موضوع، این آمار و ارقام است که ما را یاری می‌رساند. آمار حوادث رانندگی در جهان و خصوصاً در ایران بسیار تکان‌دهنده است. مثلاً در سال ۱۹۶۹ میلادی در فرانسه ۱۶ هزار نفر بر اثر حوادث رانندگی جان باختند و بیش از ۳۱۸ هزار نفر مجروح شدند و در حدود ۱۵۰ هزار دعوا،

10. André Tunc, *Towards a European Civil Code* (London: Kluwer Law International, 1988), Second Revised and Expanded, 464.

۱۱. علی‌آبادی، پیشین، ۷.

۱۲. ناصر کاتوزیان، *مسئولیت مدنی* (تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۷)، ۵۹۸.

یعنی در هر ثانیه یک دعوا مورد رسیدگی قرار گرفت. یا در آمریکا و در شهر واشنگتن تحقیقات نشان می‌دهد که یک راننده خوب و متعارف، یعنی کسی که در طی چهار سال گذشته خود تصادفی نداشته باشد، به طور متوسط در هر پنج دقیقه رانندگی، بیشتر از نه اشتباه مرتکب می‌شود؛^{۱۳} اما در این میان وضعیت در ایران به مراتب بدتر از سایر کشورها و بسیار تأسفبرانگیز است. بنا بر آمار و اطلاعات منتشرشده، متأسفانه ایران بیشترین تعداد تصادفات رانندگی و خسارات جانی ناشی از آن را به نسبت سطح جمعیت خود در جهان داراست. مطابق خبری که در سال ۱۳۸۸ به نقل از رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی نیروهای انتظامی به چاپ رسید، در سال ۱۳۸۷ خورشیدی ۲۳ هزار نفر در اثر تصادفات رانندگی جان باخته و ۲۸۰ هزار نفر مجروح شده‌اند. پلیس راهنمایی و رانندگی بیان می‌دارد که در این سال روزانه ۶۴ نفر و در هر ساعت سه نفر جان خود را در حوادث رانندگی از دست داده‌اند. بنا بر آمار پلیس در سال ۱۳۸۷ در اثر تصادفات رانندگی ۲۷۰ هزار نفر مجروح شده‌اند، یعنی روزانه ۷۶۰ نفر و در هر ساعت ۳۱ نفر بر اثر تصادفات مصدوم شدند. این آمار فقط تعداد کشته‌ها و مصدومان لحظه وقوع تصادف را دربرمی‌گیرد و بدون شک این آمار بعد از وقوع تصادف با افزایش روبه‌روست. سالانه حدود ۸۰۰ هزار تصادف در ایران روی می‌دهد و ایران در ردیف اول حوادث مرگبار جاده‌ای جهان قرار دارد.^{۱۴} این آمار در مقایسه با کشوری مثل آلمان بسیار تعجب‌برانگیز است. زیرا آلمان کمتر از یک‌چهارم ایران مساحت دارد، ولی تعداد اتومبیل‌هایش بیش از چهار برابر ایران است، با این همه شمار قربانیان حوادث رانندگی در ایران بیش از ده برابر آلمان است.^{۱۵} قانون‌گذار ایران با تصویب قانون اصلاح قانون بیمه اجباری در سال ۱۳۸۷، کوشید تا گامی مؤثر در جهت کاهش حوادث رانندگی و به تبع آن کاهش خسارات و یا جبران خسارات ناشی از حوادث رانندگی بردارد؛ اما نباید پنداشت که قانون اخیر، همانند قانون ۵ ژوئیه ۱۹۸۵ فرانسه، تمام مسائل جبران خسارات ناشی از حوادث رانندگی را پوشش می‌دهد. در واقع قانون جدید بیمه اجباری، همانند سلف خود، در درجه اول

۱۳. حسین صفایی و حبیب‌الله رحیمی، مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد) (تهران: انتشارات سمت، ۱۳۹۲)، ۲۷۸.

۱۴. ایرج بابایی، حقوق بیمه (تهران: انتشارات سمت، ۱۳۹۰)، ۱۹۹.

۱۵. صفایی و رحیمی، پیشین، ۲۷۹.

قانونی است که به بیمه مربوط است تا به مسئولیت مدنی.^{۱۶} موضوعات مسئولیت مدنی در این قانون به طور فرعی مورد توجه است و مسائل پیچیده‌ای نظیر اثر تقصیر یا فعل زیان‌دیده، دخالت اشخاص ثالث، تقسیم خسارت میان مسئولان و ... نیامده است و ظاهراً قانون‌گذار آن را به قواعد عمومی نظیر قانون مجازات اسلامی، قانون مدنی و قانون مسئولیت مدنی محول کرده است. شاید بتوان گفت مهم‌ترین نوآوری قانون بیمه اجباری سال ۱۳۴۷ از جهت مسئولیت مدنی، عدول از مسئولیت مبتنی بر تقصیر بود. در واقع قسمت نخست ماده ۱ آن قانون با بیان این عبارت که «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی مسئول جبران خسارات بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد می‌شود»، مسئولیت نوعی دارنده را مقرر کرده بود^{۱۷} اما در قانون بیمه اجباری سال ۱۳۸۷ این حکم حذف شده و عبارتی مشابه هم نیامده است و این بزرگ‌ترین ایراد این قانون است. با وجود این، تبصره ۲ ماده ۱ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷ با بیان این نکته که «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل اوست، نمی‌باشد» و همچنین تبصره ۲ ماده ۲ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ نیز با تکرار همین مطلب نشان می‌دهد که قانون مسئولیت را به دارنده تحمیل کرده است و حتی اگر حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل شخص او نباشد، او مسئول وقوع حادثه است.^{۱۸} در قواعد عام مسئولیت مدنی، مانند قانون مسئولیت مدنی، قانون مدنی و قانون مجازات اسلامی، مبنای عام مسئولیت تقصیر است و مسئولیت بدون تقصیر استثناء به شمار می‌آید. بنابراین می‌توان گفت: بزرگ‌ترین ایراد قانون جدید حذف حکم مسئولیت دارنده است^{۱۹} با توجه به اینکه هدف از وضع قانون جدید، حمایت بیشتر از زیان‌دیده بوده است، به نظر می‌رسد نباید مسئولیت دارنده را مبتنی بر تقصیر دانست. زیرا بدین ترتیب در صورتی که تقصیر دارنده به اثبات نرسد، زیان بدون جبران باقی می‌ماند و این برخلاف هدف قانون‌گذار است. در نهایت می‌توان این‌گونه نتیجه گرفت که با توجه به ماهیت و مبنای قانون اصلاح قانون بیمه اجباری، مسئولیت دارنده مطلق نیست، اما بیمه‌گر متعهد است خسارت ناشی از

۱۶. محسن ایزانلو، «نقد و تحلیل قانون اصلاح قانون بیمه اجباری»، فصلنامه حقوق، دانشکده حقوق دانشگاه تهران ۴ (۱۳۸۷)، ۲۳.
 ۱۷. ناصر کاتوزیان، مسئولیت خاص دارنده اتومبیل (تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۰)، ۹۷.
 ۱۸. ایزانلو، پیشین، ۲۴.
 ۱۹. صفایی و رحیمی، پیشین، ۲۸۴.

قوه قاهره به معنای خاص را جبران کند، مانند آنکه در حین رانندگی کوه ریزش کند و به سرنشینان اتومبیل آسیب برسد. در واقع هدف اصلی قانون جدید بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ و حتی قانون ۱۳۸۷، جبران خسارات وارده به اشخاص ثالث از طریق بیمه است که می‌توان گفت مبنای آن را به نظریه تضمین گروهی نزدیک می‌کند^{۲۰} که مطابق این نظریه بیمه جایگزین مسئولیت مدنی می‌شود و زیان دیده می‌تواند به جای مراجعه به واردکننده زیان، برای جبران خسارت به بیمه‌گر رجوع کند.

۲-۲- ماده ۲۱ قانون

ماده ۱۰ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷ این‌گونه اشعار می‌داشت: «به منظور حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی، خسارت‌های بدنی وارد به اشخاص ثالث که به علت فقدان یا انقضای بیمه‌نامه، بطلان قرارداد بیمه، تعلیق تأمین بیمه‌گر، فرار کردن و یا شناخته نشدن مسئول حادثه و یا ورشکستگی بیمه‌گر قابل پرداخت نباشد و یا به طور کلی خسارت‌های بدنی خارج از شرایط بیمه‌نامه (به استثنای موارد مصرحه در ماده (۷)) توسط صندوق مستقلی به نام صندوق تأمین خسارت‌های بدنی پرداخت خواهد شد. مدیر صندوق به پیشنهاد رئیس کل بیمه مرکزی ایران و تصویب مجمع عمومی و با حکم رئیس مجمع عمومی منصوب می‌گردد. مجمع عمومی صندوق با عضویت وزرای امور اقتصادی و دارایی، بازرگانی، کار و امور اجتماعی و دادگستری و رئیس کل بیمه مرکزی ایران حداقل یکبار در سال تشکیل می‌شود. بودجه، ترازنامه و خط‌مشی صندوق به تصویب مجمع خواهد رسید. متن کامل ترازنامه صندوق از طریق روزنامه رسمی و یکی از جراید کثیرالانتشار منتشر خواهد شد ...». قانون‌گذار همین مطلب را با اندکی تغییرات در ماده ۲۱ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ نیز بدین شرح بیان می‌دارد: «به منظور حمایت از زیان‌دیدگان حوادث ناشی از وسایل نقلیه، خسارت‌های بدنی وارد به اشخاص ثالث که به علت فقدان یا انقضای بیمه‌نامه، بطلان قرارداد بیمه، شناخته نشدن وسیله نقلیه مسبب حادثه، کسری پوشش بیمه‌نامه ناشی از افزایش مبلغ ریالی دیه یا تعلیق یا لغو پروانه فعالیت شرکت بیمه یا صدور حکم توقیف یا ورشکستگی بیمه‌گر موضوع ماده ۲۲ این قانون، قابل پرداخت نباشد، یا به طور کلی خسارت‌های بدنی که خارج از تعهدات قانونی بیمه‌گر مطابق مقررات این قانون است به

استثنای موارد مصرح در ماده ۱۷، توسط صندوق مستقلی به نام «صندوق تأمین خسارت‌های بدنی» جبران می‌شود. صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در قانون قدیم هم پیش‌بینی شده بود. موارد صلاحیت صندوق در قانون جدید هم تقریباً همان مواردی است که در قانون سابق پیش‌بینی شده بود و تنها مواردی چون کسری پوشش بیمه‌نامه ناشی از افزایش مبلغ ربالی دیه و لغو مجوز فعالیت شرکت بیمه و ... از جمله موارد جدیدی است که به صلاحیت صندوق اضافه شده است. تحولی که در قانون جدید در مورد میزان تعهدات صندوق از یک سو و تأمین منابع مالی کافی برای صندوق از سوی دیگر به عمل آمد، تقریباً همان است. قانون ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵ صندوق را برخلاف گذشته به یکی از مهم‌ترین ابزار جبران خسارت تبدیل می‌کند.^{۲۱} در حقیقت به موجب تبصره ۱ ماده ۱۰ قانون ۱۳۸۷ «میزان تعهدات صندوق برای جبران خسارت‌های بدنی، معادل مبلغ مقرر در ماده ۴ این قانون و تبصره ذیل آن خواهد بود» و به موجب تبصره ۱ ماده ۲۱ قانون ۱۳۹۵، «میزان تعهدات صندوق معادل مبلغ مقرر در ماده ۸ با رعایت تبصره ماده ۹ و مواد ۱۰ و ۱۳ این قانون خواهد بود». بنابراین میزان تعهد صندوق، عیناً همان میزان تعهد بیمه‌گر است. در مقابل منابع مالی صندوق هم قابل توجه است، ۸٪ از حق بیمه اجباری موضوع قانون، ۲۰٪ از جرایم وصولی راهنمایی و رانندگی در کل کشور، ۲۰٪ از کل هزینه‌های دادرسی و جزای نقدی وصولی توسط قوه قضائیه، جرایم موضوع مواد ۴، ۴۴ و ۵۷ این قانون، کمک‌های اعطایی و ... (ماده ۲۴ قانون جدید). صندوق مجاز است با این منابع سرمایه‌گذاری کند (ماده ۲۷).

برجستگی عمده صندوق تحت قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ و ۱۳۸۷ نسبت به قانون ۱۳۴۷ و آیین‌نامه‌های مربوط به آن، در میزان تعهدات صندوق است.^{۲۲} در واقع برخلاف آنچه تحت روال قبلی مقرر شده بود و صندوق تنها بخشی از خسارات بدنی وارد به خسارت‌دیدگان را پرداخت می‌کرد، مطابق قانون جدید هیچ تفاوتی در میزان پرداخت خسارت، بین پرداخت توسط شرکت‌های بیمه و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی وجود ندارد و این صندوق به نحو تمام و کمال مکلف به جبران خسارت در موارد صلاحیت خود شده است. به این نحو برخلاف قبل که فقدان پوشش بیمه شخص ثالث یا فرار و شناخته نشدن وسیله مسبب حادثه موجب می‌شد که قربانیان در وضعیت بسیار نامناسبی قرار گیرند، بر اساس قانون جدید حمایت کامل

۲۱. ایزانلو، پیشین، ۲۳.

۲۲. بابایی، حقوق بیمه، پیشین، ۲۴۴.

و شایسته‌ای از این قربانیان صورت می‌گیرد و خسارات ایشان اعم از هزینه درمان، از کارافتادگی و دیه به نحو کامل توسط صندوق تأمین می‌شود. نکته مهم دیگر تساوی دیه پرداختی به مرد و زن و مسلمان و غیرمسلمان در قانون جدید است و صندوق مکلف است همچون شرکت بیمه‌ای که پوشش خسارت مشمول این قانون را تعهد کرده، از عهده جبران خسارت برآید (ماده ۱۰). جبران خسارت زیان‌دیدگان با جمع شدن شرایط زیر از محل صندوق امکان‌پذیر است: ۱- زیان‌دیده به دلیل حادثه رانندگی خسارت دیده باشد؛ ۲- تنها خسارات بدنی موضوع تعهد صندوق است؛ ۳- زیان‌دیده شخص ثالث باشد؛ ۴- مسئولیت مدنی احراز گردد یا مفروض باشد؛ ۵- صندوق در طول مسئولیت مسبب حادثه یا بیمه‌گر است.

۳- تحلیل اقتصادی حقوق

۳-۱- مفهوم تحلیل اقتصادی حقوق

حقوق و اقتصاد جدید، نگاهی متفاوت به رابطه حقوق و اقتصاد دارد و مطالعات انجام‌شده در مسیری متفاوت قرار گرفته است. در واقع شاخصه حقوق و اقتصاد جدید اعمال ابزار تحلیل اقتصادی (مشخصاً اقتصاد خرد و سیستم قیمت) در روابط حقوقی است. در این رویکرد اثر حقوقی به مثابه قیمت ضمنی رفتار لحاظ شده و عکس‌العمل افراد یا سازمان‌ها به این قیمت‌ها (قواعد حقوقی) می‌تواند به همان نحوی که پاسخ به قیمت‌ها مورد تحلیل قرار می‌گیرد، تحلیل شود و بدین‌نحو تئوری و تحلیل‌های سیستم قیمت (یا به تعبیری اقتصاد خرد) در مورد روابط و مسائل حقوقی اعمال می‌گردد.^{۲۳} به عنوان مثال فرض کنیم که مجازات تجاوز به مال دیگری افزایش یابد. می‌توان این تغییر را همچون افزایش قیمت تجاوز به حدود قانونی تعبیر نمود و در نتیجه پیش‌بینی کرد که تجاوز کمتری تحقق یابد. هدف این تحلیل جدید تبیین چگونگی تأثیر قواعد حقوقی به واسطه ایجاد انگیزه عمل یا ترک عمل بر رفتار افراد است. نکته اساسی حقوق و اقتصاد جدید در ورود عامل بهره‌وری و کارایی اقتصادی در شکل دادن به قواعد حقوقی است. در واقع برخلاف حقوق سنتی که قواعد حقوقی را در چارچوب و برای تأمین عدالت و انصاف می‌دید، حقوق و اقتصاد، کارایی

۲۳. رابرت کوتر، یولن تامس، *حقوق و اقتصاد*، ترجمه یداله دادگر و حامد اخوان هزاوه (تهران: انتشارات پژوهشکده اقتصاد دانشگاه تربیت مدرس، ۱۳۹۲)، ۱۲.

اقتصادی را به عنوان هدف اصلی قواعد حقوقی در نظر می‌گیرد و پیشنهاد ایجاد یا اصلاح قواعد حقوقی را برای نیل به کارایی بیشتر ارائه می‌نماید. رونالدکوز اقتصاددان معروف بریتانیایی، برای اولین بار از روش تحلیل اقتصادی خرد برای مطالعه و بررسی مباحثی در زمینه حقوق مسئولیت مدنی و مزاحمت استفاده کرد و راهی نوین در تحلیل موضوعاتی که تا پیش از این در انحصار تحلیل‌های سنتی حقوق بود باز نمود و از این تاریخ این رشته مورد توجه بسیاری از حقوق‌دانان و اقتصاددانان قرار گرفت و به عنوان یک رشته علمی مطرح شد.

۳-۲- تحلیل اقتصادی حقوق مسئولیت مدنی (حوادث رانندگی)

تحلیل اقتصادی حقوق به دنبال جواب دادن به دو سؤال اساسی درباره قواعد حقوقی است. اول اینکه قواعد حقوقی بر رفتار طرفین دعوا چه تأثیری دارد؟ دیگر اینکه آیا این تأثیرات از نظر اجتماعی مطلوب‌اند؟^{۲۴} در جواب دادن به این سؤالات رویکردی که در تحلیل اقتصادی حقوق به کار می‌رود، همان رویکردی است که در حالت کلی تحلیل اقتصادی مورد استفاده قرار گرفته است: رفتار افراد و شرکت‌ها با فرضی تبیین می‌شود که آنها رفتاری منطقی دارند و چهارچوب علوم اقتصاد رفاه برای ارزیابی مطلوبیت اجتماعی به کار رفته است. مسئولیت ناشی از حوادث (شاخه‌ای از مسئولیت مدنی) وسیله‌ای است که توسط آن جامعه می‌تواند ریسک آسیب و صدمه به دیگران را با تهدید آسیب‌رسانندگان، به پرداخت جریمه کاهش دهد. اغلب به این مسئولیت به عنوان ابزاری جهت جبران صدمات وارده به مصدومین نگریسته می‌شود اما ما تأکید می‌کنیم که بیمه می‌تواند به قیمت ارزان‌تری نسبت به سیستم مسئولیت، این صدمات را جبران کند. پس ما کارکرد اجتماعی و نخستین وظیفه مسئولیت مدنی را فراهم نمودن انگیزه‌هایی برای جلوگیری از تلفات می‌دانیم (رویکرد پیشگیرانه). دو گونه نگرش اساسی برای مسئولیت وجود دارد. در مسئولیت بدون تقصیر (مسئولیت مطلق)، آسیب‌رساننده باید همواره به علت اتفاقی که وی موجب آن بوده است، جریمه پرداخت کند. حال آنکه در مسئولیت مبتنی بر تقصیر، آسیب‌رساننده باید به خاطر خسارتی که وارد کرده آن هم تنها در صورتی که وی مرتکب سهل‌انگاری و تقصیر شده باشد، جریمه شود؛ یعنی فقط زمانی که میزان دقت وی کمتر از حد استاندارد لازمی (اغلب تحت عنوان مراقبت یا دقت کافی مطرح می‌شود) که توسط دادگاه تعیین می‌شود، باشد، مجبور به پرداخت جریمه خواهد

شد. در حقیقت قاعده تقصیر، شکل غالب مسئولیت محسوب می‌شود؛ مسئولیت بدون تقصیر عمدتاً برای چندین فعالیت خطرناک خاص (مثل استفاده از مواد منفجره) جهت احتیاط، اعمال می‌گردد (بنابراین بنا به اظهار عده‌ای از حقوقدانان اصل در مسئولیت مدنی، با عنایت به قوانین موضوعه غالب کشورها، تقصیر است و مسئولیت مطلق یا مسئولیت بدون تقصیر، اصلی استثنائی به حساب می‌آید).

۳-۲-۱- محرک‌ها (انگیزه‌ها)

به منظور تمرکز بر مسئولیت و محرک‌هایی که باعث کاهش ریسک می‌شوند، فرض را بر این می‌گذاریم که طرفین از نظر ریسک خنثی و بی‌طرف می‌باشند. همچنین فرض می‌کنیم که دو نوع طرف وجود دارد، آسیب‌رساننده و مصدوم و فرضاً نسبت به هم غریبه می‌باشند و یا حداقل، رابطه قراردادی با هم ندارند. مثلاً آسیب‌رسانندگان ممکن است رانندگان و مصدومین عابرین پیاده باشند یا آسیب‌رسانندگان ممکن است شرکت‌های آلوده‌کننده بوده و مصدومین ساکنینی که تحت تأثیر این آلودگی‌ها قرار می‌گیرند، باشند. برای شروع فرض می‌کنیم که حوادث ماهیتاً یک‌طرفه می‌باشند؛ یعنی اینکه فقط آسیب‌رسانندگان ایجاد ریسک و خطر می‌کنند. سپس حوادث دوطرفه را بررسی می‌کنیم که مصدومین نیز مثل آسیب‌رسانندگان علت ریسک محسوب می‌شوند. همچنین دو نوع فعالیت که دو طرف ممکن است با ارتکاب آنها ریسک را تغییر دهند، بررسی می‌شود. در ابتدا حد دقت و احتیاط آنها بررسی می‌شود (مثل سرعت رانندگی) و سپس حد فعالیت آنها مثل میزان مسافتی که رانندگی کرده‌اند (به مایل).

۳-۲-۱-۱- حوادث یک‌طرفه و حد احتیاط آنها

در اینجا فرض می‌کنیم که فقط آسیب‌رسانندگان می‌توانند با احتیاط و دقت بیشتر باعث کاهش ریسک گردند. فرض کنید x معیار میزان دقت و توجه باشد (یا ارزش پولی تلاشی که جهت دقت و احتیاط به آن اختصاص داده می‌شود) و $P(x)$ معیار احتمال اتفاقی باشد که خسارتی به اندازه h را موجب می‌شود که P با افزایش میزان x کاهش می‌یابد. هدف جامعه نیز به حداقل رساندن کل هزینه‌های احتمالی است یعنی $x + p(x)h$ و x نشان‌دهنده x بهینه

باشد. در مسئولیت بدون تقصیر، وقتی که یک اتفاق رخ می‌دهد آسیب‌رسانندگان $x + p(x)h$ را به حداقل می‌رسانند؛ نتیجتاً، آنها x را انتخاب می‌کنند.^{۲۵}

در قاعده تقصیر، فرض کنید که دقت کافی x برابر با x انتخاب می‌شود و این بدین معناست که آسیب‌رساننده باید میزان h را پرداخت کند اگر $x < x$ باشد (اگر میزان دقت و احتیاط وی کمتر از میزان دقت و احتیاط بهینه یعنی میزان احتیاطی که می‌بایستی رعایت می‌کرده تا موجب آسیب نشود، باشد)، اما اگر x برابر x باشد، نباید هیچ مبلغی را پرداخت کند. می‌توان نشان داد که آسیب‌رساننده x را انتخاب خواهد کرد، مسلماً آسیب‌رساننده مقدار x بزرگ‌تر از x را انتخاب نخواهد کرد، چون برای وی هزینه بیشتری را دربر خواهد داشت و او با انتخاب x از مسئولیت فرار می‌کند؛ همچنین وی $x < x$ را انتخاب نخواهد کرد، چون وی را مسئول خواهد کرد (در این حالت تحلیل مسئولیت بدون تقصیر نشان می‌دهد که او نمی‌تواند $x < x$ را انتخاب کند)؛ بنابراین هر دو شکل مسئولیت، آسیب‌رسانندگان را مجبور می‌کنند که دقت و احتیاط بهینه را داشته باشند؛ اما توجه داشته باشید که در قاعده تقصیر، دادگاه باید قادر باشد که میزان دقت بهینه x را محاسبه نماید و قادر باشد دقت و احتیاط واقعی x را حین ارتکاب اتفاق مشاهده کند و همچنین بتواند خسارت را نیز مشاهده کند. در عوض، در مسئولیت بدون تقصیر دادگاه لازم نیست دو مورد اولی را مشاهده کند، بلکه فقط نیاز دارد که خسارت را مشاهده نماید. البته باید در نظر داشت که در قاعده تقصیر با میزان دقت x برابر با x ، هرگز نمی‌توان میزان سهل‌انگاری را تشخیص داد، چون آسیب‌رسانندگان مجبور شده‌اند که x را انتخاب کنند و بنابراین اگر آنها بعد از وقوع حادثه تحت تعقیب قانونی قرار گیرند، ممکن است تبرئه شوند. علی‌رغم این، تشخیص سهل‌انگاری با انجام اصلاحات مختلفی روی مفروضاتمان مقدور می‌شود. دادگاه‌ها ممکن است در مشاهده حد واقعی دقت و احتیاط آسیب‌رسانندگان دچار اشتباه شوند. به گونه‌ای که آسیب‌رساننده‌ای که میزان x واقعی آن حداقل به اندازه x است، ممکن است سهواً مقصر شناخته شود، چون حد دقت و احتیاط مشاهده‌شده برای وی زیر x گزارش شده است. مشابهاً دادگاه‌ها ممکن است در احتساب x دچار اشتباه شوند و مقدار دقت و احتیاط کافی را بیش از x مشاهده کنند. اگر چنین اتفاقی رخ دهد آسیب‌رساننده‌ای که x را انتخاب کرده است ممکن است مقصر شناخته شود (اگرچه دقت و احتیاط کاملاً مشاهده شده است)، چون x بیشتر از x می‌باشد. تبیین‌های دیگری نیز

25. Guido Calabresi and Melamed A. Douglas, "Property Rules, Liability Rules and Inalienability: One View of the Cathedral," *HARV.L.REV* 85 (1972): 1089.

برای تشخیص قصور و سهل‌انگاری وجود دارد، شامل این احتمال که افراد ممکن است میزان x را ندانند و بنابراین دقت کافی را به خرج ندهند یا مسئله^{۲۶} Judgment-proof که ممکن است منجر به این شود که شاکه به عنوان مقصر شناخته شود و یا ناتوانی شخص در کنترل رفتار خود به طور کامل در هر لحظه یا ناتوانی شرکتی در کنترل رفتار کارمندان محرز شود.

۳-۲-۱-۲- حوادث دوطرفه و حد احتیاط آنها

حال فرض می‌کنیم که مصدومین نیز حدی از دقت و احتیاط را (y) انتخاب می‌کنند که احتمال یک اتفاق در این صورت $p(x,y)$ می‌باشد و با افزایش هر دو متغیر کاهش می‌یابد، هدف اجتماعی این تحلیل به حداقل رساندن $x + y + p(x,y)h$ می‌باشد و حدود بهینه دقت و احتیاط x و y مثبت می‌باشند.^{۲۷}

در مسئولیت بدون تقصیر، انگیزه‌های آسیب‌رسانندگان روی حد دقت و احتیاط مصدومین احتمالی بهینه می‌باشد، اما مصدومین هیچ انگیزه‌ای برای به خرج دادن دقت و توجه بیشتر ندارند چون خسارت‌های آنها به طور کامل جبران شده است. با وجود این، قانون مسئولیت بدون تقصیر در حالت عادی که در شرایط دوجانبه اعمال می‌شود، مسئولیت بدون تقصیر همراه با دفاع از سهل‌انگاری دخیل در آن است. به این معنا که آسیب‌رساننده فقط زمانی مسئول خسارتی که وارد کرده است می‌باشد که میزان دقت مصدوم نیز سهل‌انگاری محسوب نشود، یعنی دقت وی حداقل به میزان دقت کافی مصدوم توسط دادگاه برابر با y در نظر گرفته شود؛ آنگاه هم برای آسیب‌رساننده و هم مصدوم معادله منحصر به فرد این است که به گونه‌ای بهینه عمل کرده و رفتار خود را مدیریت کنند. می‌توان نشان داد که مصدوم باید y را انتخاب نماید تا از تحمل خسارت مربوط به خودش جلوگیری کند و آسیب‌رساننده x را

۲۶. نبود دارایی کافی برای پرداخت جریمه (توضیح بیشتر در قسمت ۳-۴-۲- همین مقاله).

۲۷. سوابق تحقیق با ادبیات حقوقی - اقتصادی رسمی در رابطه با مقررات راجع به تصادم اندک است. به عنوان مثال، Calabresi (1970) در این خصوص بیشتر به «اجتناب‌کننده با هزینه حداقلی» یعنی یکی از طرفین صدمه‌زننده یا مصدوم که با صرف هزینه حداقلی از حادثه دوری می‌کند، پرداخته است. ایده اجتناب‌کننده با بهای ارزان‌تر بر موضوعاتی تأکید دارد که بر اساس آن هریک از طرفین می‌تواند دقت ملاحظه‌کارانه‌ای را اتخاذ کند که مستقلاً برای ممانعت از حادثه کفایت می‌کند.

انتخاب خواهد کرد، زیرا در حقیقت اگر مصدومین به عنوان مقصر شناخته نشوند، آنها مسئول شناخته خواهند شد.^{۲۸}

در قاعده تقصیر، رفتار بهینه، x و y به حساب آمده و معادله‌ای منحصر به فرد محسوب می‌شود. می‌توان نشان داد که آسیب‌رسانندگان باید x را انتخاب کنند تا از مسئول شناخته شدن ممانعت به عمل آورند و بنابراین چون مصدومین خساراتی را متحمل می‌شوند، بدیهی است که y را انتخاب خواهند کرد.^{۲۹} دو متغیر دیگر قاعده تقصیر، سهل‌انگاری همراه با دفاع از سهل‌انگاری دخیل (که برطبق آن آسیب‌رساننده مقصر فقط زمانی مسئول شناخته می‌شود که مصدوم مقصر نباشد) و قاعده تقصیر مقایسه‌ای (که برطبق آن آسیب‌رساننده مقصر فقط تا حدی مسئول شناخته می‌شود، اگر مصدوم نیز مقصر قلمداد شود) می‌باشند. به راحتی نشان داده می‌شود که این قوانین باعث ایجاد رفتار بهینه در معادله می‌گردند؛ بنابراین، تمامی قوانین مربوط به تقصیر و مسئولیت بدون تقصیر با دفاع از سهل‌انگاری دخیل، میزان دقت و احتیاط حد بهینه x و y را با این فرض که میزان دقت‌های کافی (آسیب‌رساننده و مصدوم) به صورت بهینه انتخاب شده‌اند در معادله پشتیبانی می‌کنند. لازم است که دادگاه‌ها قادر باشند حد دقت و احتیاط بهینه را برای حداقل یکی از طرفین در هر کدام از این قوانین محاسبه نمایند و در حالت کلی برای این منظور باید از تابع $p(x,y)$ اطلاع داشته باشند. مهم‌ترین نتیجه این بخش و بخش آخری که در ابتدا توسط براون اثبات شد همین است.

۳-۱-۲-۳- حاد دقت و احتیاط و حد فعالیت

حال مجدداً اتفاقات یک‌طرفه را مورد بررسی قرار می‌دهیم و اجازه می‌دهیم که آسیب‌رسانندگان در حد فعالیتشان معیار Z را تعیین کنند که به عنوان تعداد زمان‌هایی که آنها درگیر آن فعالیت بوده‌اند (یا اگر آسیب‌رسانندگان شرکت‌ها باشند مقیاس و گستردگی نتیجه

۲۸. با توجه به سه حالتی که مفروض است: (۱) مصدومان انگیزه‌ای برای دقت ندارند و y بیشتر از y^* است (اگر دقت کنند خسارت بر خواهند شد). (۲) مصدومان y را کمتر از y^* در نظر نمی‌گیرند، زیرا اگر چنین کنند خودشان باید مسئولیت خسارت را برعهده بگیرند؛ (۳) چون در این معادله مصدوم دقت مقتضی را اتخاذ می‌کند، آسیب‌رساننده x را انتخاب می‌کند تا $x+p(x,y)$ که در x^* به حداقل می‌رسد، به مقدار بهینه خود برسد، می‌توان نتیجه گرفت که این معادله منحصر به فرد است.

۲۹. به شرح زیر می‌توان منحصر به فردی را نشان داد: (۱) آسیب‌رساننده از دقت زیاد در معادله بهره نمی‌گیرد؛ (۲) اگر آسیب‌رساننده به اندازه کافی دقت نکند، مصدومان دقت نمی‌کنند بنابراین $X+P(X,0)h$ به کمترین مقدار خود خواهد رسید که بیشتر از x^* است. بنابراین بهتر است که آسیب‌رساننده با دقت x^* را اتخاذ نماید؛ (۳) چون آسیب‌رساننده باید در معادله x^* را انتخاب کند، مصدوم هم y^* را برمی‌گزیند.

اقداماتشان به عنوان حد فعالیت مشخص می‌شود) مطرح می‌شود. فرض کنید $b(z)$ سود (عایدی) یا مزایای حاصل از آن فعالیت باشد و فرض کنید که هدف اجتماعی به حداکثر رساندن $b(z) - z(x+p(x)h)$ باشد؛ فرض می‌کنیم در اینجا $x+p(x)h$ هزینه دقت و احتیاط و تلفات احتمالی هر زمانی که آسیب‌رساننده درگیر فعالیتش می‌شود باشد. x و Z مقادیر بهینه می‌باشند. دقت کنید که $x+p(x)h$ را به حداقل مقدار خود می‌رساند، اگر x همان مقداری باشد که قبلاً در بحث حوادث یک‌طرفه و حد فعالیت آنها توضیح داده شد و مثل این است که بگوییم سود جزئی حاصل از فعالیت برابر با هزینه جزئی اجتماعی آن می‌باشد. در واقع مجموع هزینه دقت بهینه و تلفات احتمالی حادثه را مقایسه می‌کنیم.

برطبق قواعد مسئولیت بدون تقصیر، آسیب‌رساننده وقتی که هدف وی نیز همانند هدف اجتماعی گردد، هم حد فعالیت و هم حد دقت و احتیاط را به صورت بهینه انتخاب خواهد کرد تا $b(z) - z(x+p(x)h)$ را به حداکثر برساند. در این حالت وقتی که خسارت رخ دهد میزان پرداخت خسارت برابر با h می‌گردد.^{۳۰} طبق قاعده تقصیر، آسیب‌رساننده مثل سابق، حد دقت بهینه x را انتخاب خواهد کرد، اما انتخاب حد فعالیت وی از نظر اجتماعی بیشتر خواهد بود. مخصوصاً، چون آسیب‌رساننده با انتخاب دقتی به اندازه x از مسئولیت فرار می‌کند وی مقدار z را انتخاب خواهد کرد تا مقدار $b(z) - z$ را به حداکثر برساند. در هزینه بالا بردن حد فعالیت توسط آسیب‌رساننده فقط هزینه دقت و احتیاط وی x می‌باشد که کمتر از هزینه اجتماعی است که حتی شامل $p(x)h$ نیز می‌شود. عدم موفقیت قاعده تقصیر برای کنترل حد فعالیت، به خاطر این است که قصور و سهل‌انگاری در اینجا و در عمل صرفاً بر اساس دقت، تعریف شده است. دلیل این مدعا در محدود بودن تعریف رفتار مناسب، مشکلاتی است که دادگاه‌ها در تعیین مقدار بهینه z و مقدار واقعی z با آن مواجه می‌شوند. علاوه بر این، مشکل حد فعالیت طبق قاعده تقصیر به هر جنبه‌ای از رفتار اعمال می‌شود که به نظر می‌رسد تنظیم مستقیم آن مشکل باشد (از قبیل فعالیت‌های پژوهشی و تحقیقاتی). در عوض، اگر دادگاه‌ها قادر باشند تمامی جنبه‌های رفتار را در تعریف تقصیر دخالت دهند قاعده تقصیر در تمامی موارد رفتار بهینه‌ای را نتیجه می‌دهد (دقت کنید که متغیر x در مسئله اصلی را می‌توان به عنوان محوری در نمودار تفسیر کرد که هر مؤلفه آن متناظر با بعدی از ابعاد رفتار می‌باشد).

۳-۲-۱-۴- حوادث دوطرفه، حد دقت و احتیاط و حد فعالیت

اگر حد دقت و احتیاط و حد فعالیت را هم برای آسیب‌رسانندگان و هم مصدومین در نظر بگیریم، آنگاه هیچ‌کدام از قوانین مسئولیت‌آوری که بررسی نمودیم منجر به بهینگی کامل نمی‌شوند (فرض کنید که حدود فعالیت غیرقابل مشاهده می‌باشند). همان‌طور که قبلاً توضیح داده شد، قاعده تقصیر باعث می‌شود آسیب‌رسانندگان به طرز گسترده‌ای در فعالیت‌هایشان درگیر شوند. مشابهاً مسئولیت بدون تقصیر با دفاع از سهل‌انگاری دخیل در حادثه باعث می‌شود مصدومین به طرز گسترده‌ای در فعالیت‌هایشان درگیر شوند (تعداد دفعاتی که آنها خودشان را در معرض ریسک قرار می‌دهند)، وقتی آنها خسارتی را متحمل نمی‌شوند به این معناست که دقت کافی را داشته‌اند. علت اینکه نمی‌توان به بهینگی کامل رسید این است که ماهیتاً آسیب‌رسانندگان باید خسارات حوادث را متحمل شوند تا خودشان را مجبور کنند حد درستی از فعالیت را انتخاب کنند، اما این بدین معناست که مصدومین حد بهینه فعالیتشان را انتخاب نخواهند کرد و بالعکس. این تمایز بین حد فعالیت و حد دقت و احتیاط در ابتدا توسط شاول (۱۹۸۰) مطرح شد.

۳-۳- بیمه و متحمل شدن ریسک

در اینجا کاربردهای مغایرت ریسک^{۳۱} (رفتار در شرایط محتمل جهت کاهش ریسک یا تحصیل سود بیشتر) و نقش بیمه در سیستم مسئولیت را بحث می‌کنیم که در این باره می‌توانید به آثار شاول هم مراجعه کنید (۱۹۸۲). باید توجه داشت که حل بهینه اجتماعی مسئله حوادث امروزه، فقط کاهش خسارات ناشی از حوادث نمی‌باشد بلکه شامل تئوری اجتماعی کردن خطر است و متضمن محافظت از طرفین درگیر در ریسک در برابر آن (ریسک) است. البته متحمل شدن ریسک به دو دلیل می‌باشد: اول اینکه صرفاً به خاطر مصدومین بالقوه‌ای که ممکن است با خطر خسارات ناشی از حادثه روبه‌رو شوند، نیست بلکه به خاطر آسیب‌رسانندگان بالقوه‌ای است که ممکن است با ریسک مسئولیت مواجه شوند. ریسک اولی را می‌توان با بیمه شخص اول کاهش و تخفیف داد و ریسک دوم را می‌توان از طریق بیمه مسئولیت کاهش داد؛ دوم اینکه افراد متحمل ریسک متمایل‌اند که بیمه را خریداری کنند. محرک‌های مربوط به مسئولیت به صورت مستقیمی که درباره آن بحث کردیم کارکرد ندارند، اما در عوض برحسب سیاست‌های بیمه‌گذار به طور غیرمستقیم عمل

31. Risk Aversion.

می‌کنند. برای نشان دادن این موضوع مسئولیت بدون تقصیر را در مدل حوادث یک‌طرفه در نظر بگیرید که حد دقت در آن می‌تواند تغییر کند و فرض کنید که بیمه با نرخ‌های آماری عادلانه‌ای به فروش می‌رسد. اگر آسیب‌رسانندگان متحمل ریسک شوند و بیمه‌گذاران مسئولیت بتوانند حدود دقت آنها را مشاهده کنند، آسیب‌رسانندگان پوشش بیمه کامل مسئولیت را خریداری می‌کنند و حق بیمه آنها به حد دقتشان بستگی دارد؛ حق بیمه آنها برابر $p(x)h$ خواهد بود. پس آسیب‌رسانندگان می‌خواهند هزینه‌های دقت و حق بیمه‌هایشان را به حداقل برسانند $(x+p(x)h)$ ، بنابراین آنها حد بهینه دقت x را انتخاب می‌کنند. در این مثال، بیمه مسئولیت، ریسک آسیب‌رسانندگان را حذف می‌کند و شرایط تبدیل می‌شود به حالت خنثایی از نظر ریسک قبلاً تحلیل شد؛ اما اگر بیمه‌گذاران مسئولیت نتوانند حد دقت و احتیاط را مشاهده کنند، مالکیت پوشش کامل بیمه می‌تواند منجر به خطرات اخلاقی گردد و بنابراین نباید خریداری شود (مانند حالتی که رانندگان کامیون‌ها با این استدلال که شرکت بیمه تمامی خسارت را پرداخت می‌کند، در جاده‌ها بی‌محابا می‌رانند). در عوض در نظریه بیمه مقدار معمولی پوشش خریداری شده جزئی خواهد بود تا باعث شود که آسیب‌رسانندگان را به کاهش ریسک تشویق کند. پس در این حالت، قانون مسئولیت انگیزه‌های مستقیمی را جهت احتیاط بیشتر مطرح می‌کند، چون آسیب‌رسانندگان بعد از خرید بیمه مسئولیت تا حدودی متحمل ریسک می‌باشند؛ اما حد دقت و احتیاط آسیب‌رسانندگان هنوز کمتر از بهترین میزان دقت می‌باشد. این وضعیت آخر که در آن بیمه مسئولیت باعث رقیق شدن و کاهش انگیزه‌ها می‌شود سومین نکته مورد نظر ما می‌باشد، نکته حاضر این سؤال را مطرح می‌کند که آیا فروش بیمه مسئولیت از نظر اجتماعی مطلوب است؟ (خاطرنشان می‌کنیم که به خاطر ترس از انگیزه‌ها، فروش بیمه مسئولیت چندین دهه در بسیاری از کشورها متوقف شد که در اتحاد جماهیر شوروی سابق نیز ممنوع بود، علاوه بر این در این کشورها بیمه مسئولیت حتی گاهی نسبت به مسئولیت‌های خاصی نیز ممنوع است، مثل صدمات کیفری).

جواب این سؤال این است که فروش بیمه مسئولیت از نظر اجتماعی مطلوب است، حداقل در مدل‌های اساسی حوادث و برخی از حالت‌های تغییر یافته آنها این مطلوبیت را دارد. در مواردی که بررسی شد دلیل آن واضح است. آسیب‌رسانندگان زمانی که بیمه مسئولیت را می‌خرند با سرعت بیشتری رانندگی می‌کنند. مصدومین برای آسیب‌رساننده نسبت به بیمه وی متفاوت می‌باشند چون مصدومین به خاطر هر خسارتی که متحمل می‌شوند برطبق مسئولیت بدون تقصیر خساراتشان کاملاً پرداخت می‌شود. مخصوصاً، برای مصدومین مهم

نیست که احتمال اتفاق ممکن است به علت فروش بیمه مسئولیت افزایش پیدا کرده باشد یا نه. برای حالت‌های دیگر مربوط به این بحث باید اصلاحاتی صورت بگیرد، مثل زمانی که میزان خسارت پرداخت شده توسط آسیب‌رساننده کمتر از میزان خسارت می‌باشد. در این شرایط فروش بیمه مسئولیت از نظر اجتماعی ممکن است که مطلوب نباشد.

نکته دیگر که بایستی بدان توجه داشت این است که چگونه مقایسه بین مسئولیت بدون تقصیر و قاعده تقصیر تحت تأثیر نگرش‌های مربوط به متحمل شدن ریسک قرار گرفته است. درست است که اثر فوری مسئولیت بدون تقصیر تغییر ریسک خسارت از مصدوم به آسیب‌رساننده می‌باشد، در حالی که اثر فوری قاعده تقصیر احتمال ریسک را متوجه مصدوم می‌کند (آسیب‌رسانندگان تمایل خواهند داشت که با دقت و بدون سهل‌انگاری عمل کنند). با وجود این، وجود بیمه به این معناست که مصدومین و آسیب‌رسانندگان خودشان را در برابر ریسک محافظت می‌نمایند.

نکته آخر اینکه وجود بیمه اقتضاء می‌کند که سیستم مسئولیت را نمی‌توان عمدتاً به عنوان وسیله‌ای برای جبران خسارت مصدومین بر پایه نوسانات ریسک توجیه کرد. بلکه توجیه سیستم مسئولیت باید در بخش مهمی از انگیزه‌هایی که باعث کاهش ریسک می‌شوند، قرار گیرد. باید گفت که هم سیستم مسئولیت و هم سیستم بیمه می‌توانند خسارت مصدومین را جبران کنند، سیستم مسئولیت بسیار گران‌تر از سیستم بیمه می‌باشد.^{۳۲} بر این اساس، وقتی که هیچ نیاز اجتماعی به ایجاد انگیزه‌هایی برای کاهش ریسک وجود ندارد، بهترین کار حذف سیستم مسئولیت و تکیه دادن به بیمه می‌باشد تا خسارات را کاملاً جبران کنیم.^{۳۳}

۳۲. همچنین جبران خسارت از طریق مسئولیت به طور کلی نشان می‌دهد که صدمه‌زننده خطرگریز، خطر را برعهده می‌گیرد. در برخی شرایط مثل تصادفات خودرو، شخص تصور می‌کند که آسیب‌رساننده، ذاتاً نسبت به مصدومان خطرگریزتر است.

۳۳. برخی محاکم ذی‌صلاح برای تصادفات رانندگی از قواعد «بدون مقصر» (اصولاً بیمه شخص اول) استفاده می‌کنند.

۳-۴- میزان مسئولیت (خسارت)

میزان وجهی که طرف مسئول پرداخت می‌کند به عنوان خسارات مطرح است، چون معمولاً برابر با ضرری است که مصدوم متحمل می‌شود. در این بخش، مسائل مختلف مربوط به خسارت مطرح می‌شود.

۳-۴-۱- نظریه پایه

به عنوان موضوع کلی، برطبق نظریه مسئولیت بدون تقصیر خسارت باید برابر با ضررهایی باشد که مصدوم متحمل می‌شود تا در مدل حوادث یک‌طرفه انگیزه‌ها بهینه شوند. مسلماً، برای اینکه آسیب‌رسانندگان حد بهینه دقت و احتیاط را رعایت کنند، مسئولیت مورد انتظار از آنها باید برابر با ضررهایی احتمالی به آنها باشد یعنی $p(x)h$ ، به این معنی که خسارات d باید برابر با صدمات h باشند. نتیجتاً، برای اینکه حد فعالیتشان هم بهینه باشد، باید این موضوع صادق باشد.^{۳۴} برطبق قاعده تقصیر، تحلیل میزان بهینه خسارات تا حدودی متفاوت می‌باشد. اگر خسارات برابر با صدمات وارد شده h باشد، آسیب‌رسانندگان مجبور می‌شوند که دقت و احتیاط برابر با x را به خرج دهند. همچنین حالتی که صدمات بیشتر از h می‌تواند باعث شود که آسیب‌رسانندگان دقتی برابر با x به خرج دهند نیز وجود دارد. این انگیزه سهل‌انگاری نکردن را افزایش خواهد داد یعنی اگر x را انتخاب کنند لکن منجر به این نخواهد شد که آسیب‌رسانندگان دقت بیشتری به خرج دهند. چون آنها می‌توانند صرفاً با دقت به اندازه x از مسئولیت فرار کنند. همچنین، می‌توان نشان داد که خساراتی کمتر از h گاهی موجب می‌شود که دقت کافی منظور شود. چون با دقت کافی و نه دقت کمتری طبق قاعده تقصیر آسیب‌رسانندگان فقط مسئولیت را تا حد کمی کاهش نمی‌دهند بلکه در کل از مسئولیت اجتناب می‌کنند.^{۳۵} پس خسارات بهینه، منحصر به فرد و یکتا نیستند بلکه شامل گستره‌ای می‌شوند که از زیر h تا هر میزان بیشتری ادامه دارد. با وجود این، وقتی کسی احتمال عدم قطعیت را در تعیین قصور مطرح می‌کند، شرایط بسیار پیچیده‌تر می‌شود. مثلاً، گفتیم که

۳۴. در مدل دوجانبه حوادث، آسیب برابر خسارت است. حال اگر سطح فعالیت متغیر باشد آسیب‌های بهینه کمتر از خسارت تلقی می‌شود زیرا مصدومان را وادار می‌کند تا سطح فعالیت خود را تعدیل نمایند.

۳۵. این نکته بستگی به فرمولاسیون خاص قاعده تقصیر دارد (یعنی کسی که کمتر از حد مقرر دقت اتخاذ می‌کند آیا مسئول همه ضررهایی وارده است یا فقط مسئول خسارتی که از x کمتر می‌باشد). رجوع کنید به Kahan(1989).

اشتباه در تعیین قصور ممکن است منجر به دقت بیشتری در آسیب‌رسانندگان شود تا ریسک اینکه اشتباهاً به عنوان مقصر شناخته شوند را کاهش دهند؛ بنابراین، حد خساراتی بیش از h فقط این مشکل را حادتر می‌کند و به نفع d می‌باشد که کمتر از h باشد. به طور خلاصه، می‌توان گفت که در حالات ساده، خسارات باید طبق مسئولیت بدون تقصیر و طبق قاعده تقصیر برابر با صدمات باشد، اگرچه پیچیدگی‌هایی در این باره وجود دارد، مثل عدم قطعیت در تعیین مقصر. در حقیقت قانون در حالت کلی خساراتی برابر با صدمات را اعمال می‌کند اما استثناءهایی نیز وجود دارد.

۳-۴-۲- مسئله Judgment - Proof^{۳۶}

احتمال اینکه آسیب‌رسانندگان قادر نباشند جریمه خسارات را به طور کامل پرداخت کنند به عنوان مسئله Judgment - Proof مطرح است که اهمیت بسیار اساسی دارد. برای افراد و شرکت‌ها اغلب ریسک‌ها به طور چشمگیری از دارایی‌های آنان تجاوز می‌کنند (شخصی با وسایل معمولی می‌تواند آتش‌سوزی بزرگی را موجب شود، محصول یک شرکت کوچک می‌تواند باعث مرگ صدها نفر شود و غیره). وقتی که آسیب‌رسانندگان نتوانند خسارات را به طور کامل پرداخت کنند انگیزه‌ها و محرک‌هایشان برای کاهش ریسک ناکافی خواهد بود و انگیزه آنها برای درگیر شدن در فعالیت‌های با ریسک بالا زیاد خواهد بود. باید خاطرنشان کرد که آسیب‌رسانندگانی که قادر نیستند تمام خسارات را پرداخت کنند، تمایل نخواهند داشت بیمه مسئولیت را به طور کامل و یا اصلاً خریداری نمایند. این بدین خاطر است که پوشش کامل منجر به خرید پوشش در قبال خساراتی می‌شود که یک طرف در صورت فقدان پوشش نتواند به طور کامل متحمل شود؛ اگر شخصی با دارایی ۱۰۰۰۰ دلار پوششی در قبال خسارتی معادل ۱۰۰۰۰۰ دلار خریداری نماید، او پوششی در قبال ۹۰۰۰۰ دلار خسارت خریداری نموده که ممکن است اگر او پوشش بیمه مذکور را نداشت نمی‌توانست آن را متحمل شود.^{۳۷}

چندین نوع سیاست در پاسخ به کاهش انگیزه‌ها در اثر مسئله Judgment - Proof حائز اهمیت است. اول اینکه اگر طرف دیگری وجود داشته باشد که تا حدودی بر رفتار طرفی که دارایی‌هایش محدود است کنترل داشته باشد، آنگاه طرف اول را می‌توان نیابتاً مسئول

۳۶. نبود دارایی کافی برای پرداخت جریمه.

۳۷. همان، ۷۵؛ کارهای کیتون و کوریل و شاول را در این زمینه ببینید.

خسارتی دانست که از طرف دوم صادر شده است. پس مقصر دانستن پیمانکار بزرگی در خساراتی که توسط خرده پیمانکاران (پیمانکاران فرعی) زیرمجموعه وی اتفاق افتاده است یا مقصر دانستن کارفرمایی به خاطر رخدادی که توسط کارگران وی رخ داده است، طرف اول را مجبور می‌کند که ریسک‌های مربوط به طرف دوم را تحت نظارت و کنترل داشته باشد؛^{۳۸} ثانیاً، می‌توان از درگیر شدن طرف‌هایی با دارایی کمتر از حد معینی در برخی زمینه‌ها در یک فعالیت خاص جلوگیری به عمل آورد؛ اما چنین الزاماتی در مورد دارایی حداقلی تا حدودی ابزار کندی برای التیام دادن مسائل مدنظر باشد. روش سوم برای اصلاح کاهش انگیزه‌ها نقش دولت است که مستقیماً رفتار طرف‌ها را نظم و سامان دهد. مثلاً با قوانین راهنمایی و رانندگی یا با تعیین استانداردها و الزامات خاصی برای دارو یا اغذیه. البته این نظم و سامان ممکن است ناکافی باشد چون دانش قانون‌گذار درباره ریسک و هزینه محدود است و توانایی آنها هم برای کاهش آن محدود می‌باشد؛ در پایان روش نهایی (روش چهارم) برای جلوگیری از کاهش انگیزه‌ها توسل به مسئولیت کیفری است. طرفی که به علت نبود دارایی‌های کافی دقت و احتیاط لازم را رعایت نمی‌کند را باید با ترس به زندان فرستادن در صورت ارتکاب خسارت مجبور به دقت و مراعات بیشتری کرد.

در تحلیل اقتصادی حقوق، «کارایی» مفهومی بنیادین است که اساس بررسی و تحلیل‌های اقتصادی را شکل می‌دهد. کارایی یعنی از امکانات موجود با توجه به محدودیت‌ها و کمبودها به نحوی استفاده شود که بالاترین میزان مطلوبیت حاصل گردد. تحلیل‌گران اقتصادی حقوق در پی یافتن راه‌های کارایی حقوق هستند، به این نحو که با کمترین هزینه‌ها، مطلوبیت بیشتری حاصل گردد.^{۳۹} تصادفات رانندگی و خسارات وارده به وسیله وسایل نقلیه موتوری، گذشته از ورود خسارت و ضرر و زیان به اشخاص، مسلماً موجب کاهش سطح رفاه اجتماعی می‌شود و مانعی در جهت حداکثر کردن ثروت جامعه خواهد بود. در نتیجه قانون‌گذار در وضع قوانین مربوطه در جهت پیش‌گیری، کنترل و هدایت این‌گونه حوادث، بایستی نیم‌نگاهی به مباحث تحلیل اقتصادی حقوق، همچون رفاه اجتماعی، کارایی و حداکثر کردن ثروت جامعه نیز داشته باشد تا حداقل در بحث جبران خسارات وارده در این‌گونه حوادث، از این قوانین به مثابه امکانات موجود، به نحوی استفاده شود که بالاترین

۳۸. کارهای کورن، هاوسر و سایکس را در این زمینه ببینید.

۳۹. ایرج بابایی، «مبانی نظری رویکرد تحلیل اقتصادی حقوق»، پژوهش حقوق و سیاست ۹ (۱۳۸۶)، ۴.

میزان مطلوبیت یعنی جبران خسارت به نحو کامل حاصل گردد. در واقع رونالد کوز نیز متوجه این امر بوده و در مقاله «مسئله هزینه اجتماعی» به این نکته اشاره می‌کند.

خوشبختانه قانون‌گذار ایران در قانون اصلاح قانون بیمه اجباری، به این موارد توجه نموده و در ماده ۱۰ این قانون، به منظور حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی، پرداخت خسارت‌های بدنی وارد به اشخاص ثالث، در شرایطی خاص را توسط صندوق مستقلی به نام «صندوق تأمین خسارت‌های بدنی» پیش‌بینی کرده است. موارد ذکرشده در این ماده، تماماً مواردی هستند که در آنها امکان عدم جبران خسارت وارده به شخص ثالث زیان‌دیده وجود دارد که این عدم جبران خسارت، با اهداف تحلیل اقتصادی حقوق در تضاد است. در نتیجه اگر در صورت بروز حادثه رانندگی، خسارتی بدنی به شخص یا اشخاص ثالثی وارد شود و شخص مسئول حادثه (طبق ماده ۱ این قانون دارنده وسیله نقلیه موتوری زمینی) که مطابق تبصره ۱ ماده ۱ این قانون، اعم از مالک یا متصرف وسیله نقلیه است، به علل مصرحه در این ماده قادر به جبران خسارت وارده نباشد و یا به دلایل دیگری چون فرار کردن و یا شناخته نشدن مسئول حادثه، خسارت بدون جبران باقی بماند، طبق ماده ۱۰ قانون مذکور، صندوق تأمین خسارت‌های بدنی از محل منابع مالی پیش‌بینی‌شده، خسارت را پرداخت خواهد کرد و این دقیقاً منطبق با اهداف تحلیل اقتصادی حقوق و بیانگر این واقعیت است که قانون‌گذار در وضع این قانون به عدالت و رفاه اجتماعی و جبران خسارت وارده در راستای منافع عمومی جامعه توجه داشته است.

نتیجه

در سال ۱۹۶۰ مقاله کوز، اقتصاددانی که از انگلستان به آمریکا مهاجرت کرده بود، تحت عنوان «مسئله هزینه اجتماعی» در مجله حقوق و اقتصاد شیکاگو به چاپ رسید و تحت عنوان تئوری کوز نزد حقوقدانان و اقتصاددانان شهرت یافت. این مقاله مبنای جریان تحلیل اقتصادی حقوق جدید شد و برای نویسنده نیز در سال ۱۹۹۱ میلادی جایزه نوبل اقتصاد را به ارمغان آورد. حقوق و اقتصاد جدید، نگاهی متفاوت به رابطه حقوق و اقتصاد دارد و مطالعات انجام‌شده در مسیری متفاوت قرار گرفته است. در واقع شاخصه حقوق و اقتصاد جدید اعمال ابزار تحلیل اقتصادی (مشخصاً اقتصاد خرد و سیستم قیمت) در روابط حقوقی است. در این رویکرد اثر حقوقی به مثابه قیمت ضمنی رفتار لحاظ شده و عکس‌العمل افراد یا سازمان‌ها به این قیمت‌ها (قواعد حقوقی) می‌تواند به همان نحوی که پاسخ به قیمت‌ها مورد تحلیل قرار

می‌گیرد، تحلیل شود و بدین‌نحو تئوری و تحلیل‌های سیستم قیمت (یا به تعبیری اقتصاد خرد) در مورد روابط و مسائل حقوقی اعمال می‌گردد. طبق ماده ۲۱ قانون بیمه اجباری، صندوق تأمین خسارت‌های بدنی از محل منابع مالی پیش‌بینی‌شده، خسارت را پرداخت خواهد کرد و لذا این اصل را مورد توجه قرار می‌دهد که تا حد ممکن هیچ خسارتی نباید بدون جبران باقی بماند تا در نگاهی کلی‌تر این عموم جامعه باشد که متضرر نشود و این دقیقاً منطبق با اهداف تحلیل اقتصادی حقوق است و در راستای این هدف است که تحلیل اقتصادی حقوق بیانگر نگاهی جدید به قواعد حقوقی است تا ابزاری باشند برای رسیدن به اهداف مهم اجتماعی و اقتصادی. نتیجتاً به نظر می‌رسد که مسئولیت دارنده در قانون بیمه اجباری مطلق نیست، اما بیمه‌گر متعهد است خسارت ناشی از قوه قاهره به معنای خاص را جبران کند، در واقع هدف اصلی قانون، جبران خسارات وارده به اشخاص ثالث از طریق بیمه است که می‌توان گفت مبنای آن را به نظریه تضمین گروهی نزدیک می‌کند که مطابق این نظریه بیمه جایگزین مسئولیت مدنی می‌شود. هدف اصلی صندوق پیش‌بینی‌شده در ماده ۲۱ نیز حمایت است و جبران خسارت در این راستا صورت می‌گیرد. قانون‌گذار درصدد است تا از این طریق وضعیت متعارف زیان‌دیده را اعاده نماید، نه اینکه بار جبران خسارت را به عهده صندوق بگذارد. خوشبختانه قانون‌گذار ایران در قانون جدید بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ به این مهم توجه داشته و خصوصاً در ماده ۲۱ این قانون، با تأسیس صندوقی مستقل به نام صندوق تأمین خسارت‌های بدنی (که البته در قانون سال ۱۳۸۷ و قانون سال ۱۳۴۷ نیز وجود داشت) و گسترش دامنه فعالیت آن، گامی مهم در جهت استفاده از قواعد حقوقی برای رسیدن به اهداف مهم اجتماعی و اقتصادی و بهبود سطح رفاه اجتماعی برداشته است. امید است که نه‌تنها قانون‌گذار در عرصه قانون‌گذاری، بلکه دادگاه‌ها و قضات نیز در صدور آرای خود به مبنای و اهداف تحلیل اقتصادی حقوق، توجهی بیش از پیش مبذول فرمایند.

فهرست منابع

الف) منابع فارسی

- ایزائلو، محسن. «نقد و تحلیل قانون اصلاح قانون بیمه اجباری». فصلنامه حقوق، دانشکده حقوق دانشگاه تهران ۴ (۱۳۸۷): ۳۰-۱۵.
- بابایی، ایرج. «مبانی نظری رویکرد تحلیل اقتصادی حقوق». پژوهش حقوق و سیاست ۲۳ (۱۳۸۶): ۲۵-۴.
- بابایی، ایرج. حقوق بیمه. ویرایش یازدهم. تهران: انتشارات سمت، ۱۳۹۰.
- بادینی، حسن. فلسفه مسئولیت مدنی. ویرایش اول. تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۴.
- حبیبی، بهنام. تحلیل اقتصادی حقوق خصوصی. ویرایش اول. تهران: انتشارات مجد، ۱۳۸۰.
- خدابخشی، عبدالله. «بررسی ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری». ماهنامه قضاوت، دادگستری کل تهران ۹ (۱۳۸۳): ۴۵-۲۰.
- خدابخشی، عبدالله. «پیوند قواعد بیمه‌ای و حقوق حوادث رانندگی». مجله پژوهش‌های حقوقی ۱۲ (۱۳۸۳): ۸۹-۵۴.
- خدابخشی، عبدالله. «تسریع در صدمه و فوت و مسئولیت ناشی از آن». مجله کانون وکلای دادگستری خراسان ۳ (۱۳۸۶): ۴۵-۳۲.
- خدابخشی، عبدالله. بیمه و حقوق مسئولیت مدنی. ویرایش اول. تهران: انتشارات معاونت حقوقی قوه قضائیه، ۱۳۸۸.
- صفایی، حسین، و حبیب‌الله رحیمی. مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد). ویرایش پنجم. تهران: انتشارات سمت، ۱۳۹۲.
- علی‌آبادی، ایرج. «صندوق تأمین خسارات بدنی». فصلنامه بیمه مرکزی ایران ۴ (۱۳۸۸): ۳۰-۵.
- کاتوزیان، ناصر. مسئولیت خاص دارنده اتومبیل. ویرایش دوم. تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۱.
- کاتوزیان، ناصر. مسئولیت مدنی. ویرایش اول. تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۷.
- کاتوزیان، ناصر، لعیا جنیدی و مجید غمامی. مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی. ویرایش اول. تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۰.
- کریمی، آیت. بیمه اموال و مسئولیت. جلد دوم. ویرایش دوم. تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۲.
- کوثر، رابرت، و تامس یولن. حقوق و اقتصاد. ویرایش هشتم. ترجمه یداله دادگر و حامد اخوان هزاوه. تهران: انتشارات پژوهشکده اقتصاد دانشگاه تربیت مدرس، ۱۳۹۲.
- مارک بلاگ. اقتصاددانان بزرگ جهان. چاپ اول. ترجمه حسن گلریز. تهران: نشر نی، ۱۳۷۵.
- مشایخی، همایون. مبانی و اصول حقوق بیمه. ویرایش اول. تهران: انتشارات مؤسسه حسابداری، ۱۳۴۹.
- یادی‌پور، مهدی. مقدمه‌ای بر حقوق و اقتصاد. ویرایش اول. تهران: انتشارات دانشگاه امام صادق، ۱۳۸۹.

ب) منابع انگلیسی

Calabresi Guido, and A. Douglas Melamed. "Property Rules, Liability Rules and Inalienability: One View of the *Cathedral*." *HARV.L.REV.* 85 (1972): 1082-1099.

Calabresi, Guido. "Some Thoughts on Risk Distribution and the Law of *Torts*." *Yale L.J.* 70 (1961): 499-553.

Coase, Roland H. "The Problem of Social *Cost*." *Journal of Law and Economics* 3 (1960): 498-522.

Cooter, Robert, and Thomas Ulen. *Law and Economics*. 2nd Ed. Boston: Addison-Wesly, 1997.

Cooter, Ulen . "An Introduction to Law and Economic." Accessed 2.8.2017. <https://www.studocu.com/en/document/johann-wolfgang-goethe-universitaet-frankfurt-am-main/introduction-to-law/lecturenotes/cooter-ulen-summary-notes-qa/1360638/view>.

Landes, William M., and Richard A. Posner. "The Influence of Economics on Law: Quantitative *Study*." *J.L & Econ.* 36 (1993): 133-162.

Posner, Richard, and Andrew Rosenfield. "Impossibility and Related Doctrines in Contract *Law*." *6J.Legal Stud* 88 (1999): 83-118.

Shavel, Steven. "Vicarious Liability and Secondary Liability." Accessed 9.6.2016. <http://www.ssrn.com> .

Shavell, Steven. *Foundations of Economics Analysis of Law*. USA: The Belknap Press of Harvard University Press, 2004.

The University of Hong Kong, Faculty of Law. Accessed 1.1.2017. <http://www.hku.hk/law/teaching/tort/functions.html>.

The University of Newcastle, Australia. "Newcastle Law School." Accessed 20.2.2017. <http://www.law.newcastle.edu.au/teaching/torts/linde2.htm>.

Tunc, André. *Towards a European Civil Code*. London: Kluwer Law International, 1988. Second Revised and Expanded.

A Legal-Economic Analysis of Article 21 of the Law Amending the Compulsory Insurance Act: Civil Liability of Motor Vehicle Owners

Dr. Faysal Ameri

Assistant Professor of Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran
Email: ameri@atu.ac.ir

&

Moslem Haj Mohammadi

Master of Economic Law at Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran
Email: m_haji1991@yahoo.com

Car accidents are the most common and important traffic accidents that courts have been dealing with for the past fifty years. Because of their significance in relation to the liabilities they entail, car accidents have secured a special position in the legal world and have accordingly created their own legal rules. The principal purpose of this Article is to highlight such legal rules and examine the impact which they have on reducing the loss that both the insured and insurer may incur. Our focus of intention in this regard is the insurance policy and the probable risks that would be taken into account for determining the coverage and thereupon the premium that would be paid for future protection.

To this end, Article 21 of the Law Amending the Compulsory Insurance Act, which deals with the civil liability of motor vehicle owners against third parties and the Compensation Fund which has been established thereby are examined. In doing so, we employ the economic analysis approach and as such take into account the price – cost analysis and the aversion risks which for the determination of the latter may be taken into consideration.

In a nutshell, our study demonstrates that by establishing the Compensation Fund for compensating the injured party, the Iranian legislator has adopted an economic approach.

Keywords: Traffic Accidents, Civil Liability, Article 21 of the Law Amending the Compulsory Insurance Act, the Compensation Fund, Economic Analysis.

Journal of LEGAL RESEARCH

VOL. XVII, No. 3

2018-3

- **Development of Human Rights Generations in Decisions of the International Court of Justice**
Hossein Yazdani - Dr. Hossein Al-e-Kajbaf - Dr. Seyed Ghasem Zamani - Dr. Hassan Savari
- **Transfer of Ownership and Lease of Space Objects in Orbit in the Light of International Space Law**
Hosna Khalvandi - Dr. Seyed Hadi Mahmoudi
- **Relation between the Right to Food and Agricultural World Trade Policy: Cooperation or Confrontation?**
Dr. Farhad Talaie - Ali Razmkhah
- **A Legal-Economic Analysis of Article 21 of the Law Amending the Compulsory Insurance Act: Civil Liability of Motor Vehicle Owners**
Dr. Faysal Ameri - Moslem Haj Mohammadi
- **Transformation of the Meaning of the Theory of Separation of Powers to the Functional Concept**
Dr. Mohammad Reza Vjeh - Zohreh Sadat Amiraftabi
- **Equality and Non-Discrimination in Human Rights System**
Ali Saalari
- **Third-party Protest in Bankruptcy Order from a Judicial Perspective**
Dr. Nematolah Hajali - Abouzar Kohnavard
- **Targeted Killing: Violation of Non-Reciprocity in Fundamental Obligations of Humanitarian Law and Human Rights**
Dr. Haleh Hosseini Akbarnezhad - Dr. Hoorieh Hosseini Akbarnezhad
- **Researcher's Liability in term of Damages to Environment Associated with Scientific Investigations**
Kosar Firouzpour
- **The Methods for Breaking Negotiating Impasses and Solving Petroleum Conflicts**
Dr. Mohamad Alikhani
- **The Influence of Islamic Jurisprudence in the Formation of Common-Law**
Author: Borham Mohammad Ataollah - Translator: Hamzeh Amininasab



S. D. I. L.

The S.D. Institute of Law
Research & Study