



ORIGINAL RESEARCH PAPER

Corresponding damage analysis in the light of collective compensation theory

H. Hashemi ¹, H. Abhari ^{1*}, M. Fallah Kharyeki ²

¹Faculty of Law and Political Sciences, University of Mazandaran, Babolsar, Iran

²Department of Private Law, Islamic Azad University, Ayatollah Amoli Branch, Amol, Iran

ARTICLE INFO

Article History:

Received 12 October 2021

Revised 10 January 2022

Accepted 20 February 2022

Keywords:

Collective liability
Compulsory Insurance
Corresponding Damages
Full Compensation
Traffic Accidents

ABSTRACT

BACKGROUND AND OBJECTIVES: Note 3 of article 8 of the Compulsory Insurance Law adopted in 2016, in a new and unprecedented case, considers the financial damages caused by traffic accidents compensable only to the extent of the corresponding damages to the most expensive reasonable vehicle through third party insurance or the culprit of the accident. In fact, the corresponding damage is the maximum damage that the owner of an unconventional car (the injured person) can receive from the culprit of the accident for the damage, even if the damage to the unconventional car is more than that amount. Therefore the purpose of this study is to examine the question on what basis and for what purpose did the legislature take such an initiative so that it can be used by recognizing and expanding it in other similar laws and regulations.

METHODS: In this article, with a descriptive- analytical study, an attempt has been made to explain and examine the reasons for the above problem by using library resources and reading and searching books, articles and related theoretical topics.

FINDINGS: Traffic accidents are one of the most common and important injuries that most people in the community are always in touch with. This has caused the legislator to pay constant attention to the insurance law and to make changes and amendments to it over time along with the needs of the day. The provision for corresponding damages in the new compulsory insurance law includes a provision that implies a special system for compensating for financial damages caused by traffic accidents. This is because the corresponding damage to the most expensive reasonable car can be applied not only in the existence of third party insurance, but also in the event that the car of culprit of the accident has not valid third party insurance, Will be applied. For this reason it is difficult or impossible to justify this sentence in accordance with the usual rules of civil liability based on the rule of no harm and full compensation. Loss protection through assurance of payment and compensation and paying attention to the social and financial inequalities of individuals shows the legislator's concern through this law.

CONCLUSION: The present paper shows that the legislature in anticipating the corresponding damage with the aim of ensuring compensation and protection of the injured party has used the theory of collectivization for damages and reduction of social costs through the loss distribution system. The theory of collective compensation, by involving individuals in the society in the payment of damages, removes compensation from the personal state and turns it into a social matter. Thus, contrary to the importance and role of fault in traditional theories of civil liability, what is placed in the first place in the collectivization of compensation is not the responsibility of individuals or the punishment and deterrence of the deficient person, but compensation. Therefore, in the corresponding damage, it is the accident itself that is more important than the person responsible for the accident and it causes the application of a special system of compensation, which ultimately leads to social solidarity. Thus, the legislator has rightly used its possibility in applying social considerations and economic necessities in amending the law of compulsory insurance and traffic accidents.

*Corresponding Author:

Email: hamid.abhary@gmail.com

Phone: +981135344608

ORCID: 0000-0002-3800-0538

DOI: [10.22056/jir.2022.03.01](https://doi.org/10.22056/jir.2022.03.01)

مقاله علمی

تحلیل خسارت متناظر در پرتو نظریه جبران جمعی خسارت

سیده هاله هاشمی^۱، حمید ابهری^{۲*}، مهدی فلاح خاریکی^۲

^۱ دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران

^۲ دانشگاه آزاد اسلامی، واحد آیت الله آملی، آمل، ایران

اطلاعات مقاله

تاریخ های مقاله:

تاریخ دریافت: ۲۰ مهر ۱۴۰۰

تاریخ داوری: ۲۰ دی ۱۴۰۰

تاریخ پذیرش: ۱ اسفند ۱۴۰۰

کلمات کلیدی:

بیمه اجباری

جبران کامل خسارت

حوادث رانندگی

خسارت متناظر

مسئولیت جمعی

*نویسنده مسئول:

ایمیل: hamid.abhary@gmail.com

تلفن: +۹۸۱۱۳۵۳۴۴۶۰۸

ORCID: 0000-0002-3800-0538

چکیده:

پیشینه و اهداف: تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ در حکمی جدید و بی سابقه، خسارت مالی ناشی از حوادث رانندگی را صرفاً تا میزان خسارت متناظر وارد به گران‌ترین خودرو متعارف از طریق بیمه شخص ثالث و یا مقصر حادثه قابل جبران دانسته است. در واقع، خسارت متناظر حداکثر خسارتی است که مالک خودروی نامتعارف (زیان دیده) می‌تواند از مقصر حادثه بابت خسارت وارده دریافت نماید، حتی اگر خسارت وارده به خودروی نامتعارف بیش از میزان مزبور باشد. بنابراین، هدف از مطالعه حاضر بررسی این مسئله است که قانونگذار بر چه مبنایی و با چه هدفی، دست به چنین ابتکاری زده است تا در صورت امکان بتوان با شناخت و گسترش آن در سایر قوانین و مقررات مشابه نیز بهره جست.

روش‌شناسی: این مطالعه، پژوهشی توصیفی-تحلیلی است که با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و مطالعه و جستجو در کتب، مقالات و مباحث نظری مربوطه به تشریح و تبیین دلایل مسئله فوق پرداخته است.

یافته‌ها: حوادث رانندگی یکی از متداول‌ترین و مهم‌ترین خساراتی است که روزانه اکثر اشخاص جامعه با آن در ارتباط هستند. همین امر سبب شده تا قانونگذار نسبت به قانون بیمه توجیهی مداوم داشته و در طول زمان همراه با نیازهای روز تغییرات و اصلاحاتی را در آن اعمال نماید. پیش‌بینی خسارت متناظر در قانون بیمه اجباری جدید، متضمن حکمی است که دلالت بر پیش‌بینی نظام خاص جبران خسارت مالی ناشی از حوادث رانندگی دارد. خسارت متناظر وارده به گران‌ترین خودروی متعارف، نه تنها در صورت وجود بیمه‌نامه شخص ثالث، قابل اعمال است. بلکه، حتی در زمانی که اتومبیل مقصر حادثه، فاقد بیمه‌نامه معتبر شخص ثالث باشد نیز به نفع مقصر حادثه اعمال خواهد شد. به همین علت، توجیه حکم مذکور مطابق با قواعد مرسوم مسئولیت مدنی مبتنی بر قاعده لاضرر و جبران کامل خسارت، سخت یا ناممکن می‌باشد. مبنای کلاسیک مسئولیت مدنی با همه کارآمدی خود در بسیاری از موارد انعطاف لازم را برای تطابق با نیازها و چالش‌های جدید جامعه ندارند. حمایت از زیان دیده از طریق اطمینان در پرداخت و جبران خسارت، توجه به نابرابری‌های اجتماعی و مالی افراد نشان از سطح دغدغه‌مندی قانونگذار در رفع آنان و برقراری عدالت بیشتر از طریق قانون مزبور می‌باشد.

نتیجه‌گیری: مقاله حاضر نشان می‌دهد که قانونگذار در پیش‌بینی خسارت متناظر با هدف تضمین جبران خسارت و حمایت از زیان دیده از نظریه جمعی کردن جبران خسارت و کاهش هزینه‌های اجتماعی از طریق نظام توزیع ضرر استفاده نموده است. نظریه جبران جمعی خسارت، با سهیم کردن اشخاص جامعه در پرداخت ضرر، جبران خسارت را از حالت شخصی خارج نموده و آن را به امری اجتماعی تبدیل می‌کند. بنابراین، برخلاف اهمیت و نقش تقصیر در نظریات سنتی مسئولیت مدنی آن‌چه که در جمعی کردن جبران خسارت در وهله اول قرار می‌گیرد نه مسئولیت اشخاص یا تنبیه و بازدارندگی شخص قاصر، بلکه جبران خسارت است. لذا در خسارت متناظر بیش از مسئول حادثه خود حادثه مهم است و سبب اعمال نظام خاصی از جبران خسارت می‌گردد که در نهایت منجر به همبستگی اجتماعی می‌گردد. بدین ترتیب، قانونگذار به‌درستی از امکان خود در به‌کارگیری و استفاده از ملاحظات اجتماعی و ضروریات اقتصادی در اصلاح قانون بیمه اجباری و حوادث رانندگی استفاده نموده است.

DOI: 10.22056/ijir.2022.03.01

بیمه‌شدگان قرار می‌گیرد. در واقع بیمه، این امکان را مهیا ساخته است که ضررهای سنگین ناشی از اشیا و فعالیت‌های خطرناک در حالت عادی ممکن است جبران آن توسط فاعل فعل زیان‌بار ممکن نباشد، از طریق حق بیمه در کل جامعه یا بخش خاصی که در آن مشارکت دارند پخش گردد و این امر، علاوه بر افزایش نقش جبران خسارت مسئولیت مدنی باعث همبستگی اجتماعی نیز می‌گردد (Badini, 2013). یکی از مهم‌ترین تکالیف بیمه‌ای در بازارهای بیمه، بیمه اجباری و وسایل نقلیه است. از حیث تاریخی، در حقوق ایران، تا زمانی که اولین مقررات راجع به بیمه خسارت شخص ثالث ناشی از وسایل نقلیه موتوری در سال ۱۳۳۱ تصویب می‌شود، مسئولیت رانندگان در قبال حوادث رانندگی تابع مقررات عام قانون مدنی بوده است (Ebdali, 2012). این قانون به دلیل اهمیت خود و این مسئله که افراد بسیاری از جامعه به‌طور مداوم با آن مواجه هستند تاکنون دست‌خوش تغییرات بسیاری در سال‌های متمادی شده که آخرین آن به سال ۱۳۹۵ برمی‌گردد که نوآوری‌ها و مزایای بسیاری نسبت به قوانین گذشته دارد. یکی از این نوآوری‌ها در تبصره ۳ ماده ۸ این قانون، تحت عنوان خسارت متناظر مشاهده می‌شود. در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ در خصوص میزان تعهدات مالی بیمه‌گر و همچنین مقصر حادثه پیش‌بینی شده است که خسارات مالی وارده، تا میزان خسارت متناظر وارده به گران‌ترین خودروی متعارف قابل جبران است (Ahmadi, 2017). خسارت متناظر با توجه به تبصره ۳ ماده ۸ قانون مذکور به معنای حداکثر خسارتی است که مالک خودروی نامتعارف (زیان دیده) می‌تواند از مقصر حادثه بابت خسارت وارده دریافت نماید، حتی اگر خسارت وارده به خودروی نامتعارف بیش از میزان مزبور باشد. طبق ماده ۲ اصلاحی دستورالعمل نحوه تعیین خسارت موضوع تبصره‌های ۳ و ۴ ماده ۸ قانون بیمه اجباری شورای عالی بیمه و تبصره‌های ذیل آن، میزان خسارت موضوع تبصره ۳ ماده ۸ قانون مزبور، متناظر با خسارت وارده به گران‌ترین خودروی متعارف محاسبه خواهد شد. به این معنا که، کارشناس ارزیاب خسارت برای تعیین میزان خسارت باید به این پرسش پاسخ دهد که اگر خسارت متناظر و مشابه وارده به خودروی نامتعارف، به گران‌ترین خودروی متعارف، وارد می‌آمد، میزان خسارت چه میزان می‌بود. بخش اخیر تبصره ۳ ماده ۸ قانون یاد شده، حکمی را بیان می‌کند که دلالت بر پیش‌بینی نظام خاص جبران خسارات مالی ناشی از حوادث رانندگی دارد. چراکه خسارت متناظر وارده به گران‌ترین خودروی متعارف نه‌تنها در صورت وجود بیمه‌نامه شخص ثالث قابل اعمال است. بلکه حتی در زمانی که اتومبیل مقصر حادثه فاقد بیمه‌نامه معتبر شخص ثالث باشد نیز به نفع مقصر حادثه اعمال خواهد شد (Fallah Kharyeki, 2019). این حکم در نظام حقوقی ایران سابقه

گسترش استفاده از وسایل حمل‌ونقل جاده‌ای، به همان میزان که اسباب راحتی اشخاص و تسهیل انجام امور را فراهم نموده است، خطرات خاص خود را نیز به‌همراه داشته است. یکی از این معضلات، حوادث رانندگی است که به‌طور وسیع، همواره به جان و مال افراد آسیب‌های فراوان و گاه غیرقابل جبران وارد می‌سازد. وسیع بودن و عدم محدودیت خسارات ناشی از آن به دسته خاصی از زیان دیدگان، همچنین استفاده مداوم از حمل‌ونقل جاده‌ای به‌عنوان جزئی از ضروریات زندگی روزمره، بر اقتصاد و زندگی افراد تأثیر بسزایی دارد. به همین علت، بیمه وسایل نقلیه در برابر خسارات وارده به اشخاص ثالث در بسیاری از کشورها از جمله ایران اجباری گردیده است. در حقوق ایران قانونگذار طی چهار دوره از سال ۱۳۳۱ تا آخرین تغییرات آن در سال ۱۳۹۵ تلاش نمود تا حوادث رانندگی را بر اساس مقررات ویژه‌ای تدوین نماید. قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ ضمن نسخ قوانین ماقبل خود، دارای اصلاحات و نوآوری‌هایی است که بررسی دوباره مبنای آن الزامی است. گرچه حقوقدانان به‌طور معمول مبنای قانون بیمه اجباری را تحت قواعد سنتی مسئولیت مدنی تفسیر می‌نمایند. (Bahrami and Aghaabasi, 2015; Safai and Rahimi, 2016) اما بازنگری دوباره نشان می‌دهد که قواعد مرسوم و سنتی مسئولیت مدنی دیگر توانایی انطباق با برخی مواد قانون بیمه اجباری جدید را ندارند. حال سوال مطرح می‌شود که بر چه مبنایی می‌توان این تغییرات را در نظام حقوقی موجود قابل‌پذیرش ساخت و با سایر قوانین همگام نمود؟

در این پژوهش تلاش شده است که تنها یکی از تغییرات جدید این قانون با عنوان خسارت متناظر تحت لوای مسئولیت جمعی بررسی گردد؛ چرا که به‌نظر می‌رسد نیاز به همبستگی اجتماعی در این زمینه با ایجاد نظام‌های خاص جبران خسارت بیشتر از گذشته احساس می‌شود. به این جهت ابتدا خسارت متناظر تعریف شده و طبق قواعد مرسوم مسئولیت مدنی اقدام به تحلیل آن خواهد شد سپس، ضمن تعریف و ذکر آثار مسئولیت جمعی به بررسی خسارت متناظر مطابق نظریه مزبور پرداخته می‌شود.

مبانی نظری پژوهش

مفهوم و معیار خسارت متناظر

ایجاد و حمایت از بیمه‌ها یکی از راهکارهایی است که قانونگذار به‌وسیله آن از تضمین منافع افراد در جامعه مطمئن می‌شود. به‌طوری‌که با گسترش آن و ضرورت‌های زندگی اجتماعی مدرن، در بسیاری از موارد وضعیت اجباری به خود گرفت. چرا که با بیمه، مسئولیت بین افراد تقسیم می‌شود و ریسک حوادث به‌عهده

برخی دیگر بیان نموده‌اند، دستیابی به این هدف از لحاظ هنجاری تحمل‌ناپذیر، از لحاظ توصیفی غیرقابل قبول و از لحاظ تحلیلی غیرممکن است. چراکه هیچ اصل اخلاقی وجود ندارد که دیگران را ملزم به جبران هر نوع زیان وارده نماید. در واقع حقوق مسئولیت مدنی به دنبال چنین جبران خسارت مطلق نمی‌باشد. چراکه در بیشتر موارد اعاده به وضع سابق ناممکن و یا غیرقابل تقویم به پول می‌باشد (Badini, 2014). در اینجا ممکن است سؤال مطرح شود که آیا کاستن یا افزودن میان زیان و جبران آن تخلف و مغایر و با نظم عمومی جامعه است؟ بی‌تردید پذیرش شروط تحدید مسئولیت و عدم مسئولیت در مسئولیت‌های قراردادی پذیرفته است. اما در مسئولیت‌های قهری دلیلی وجود ندارد که پذیرفته شود که این اصل، دارای جنبه امری است. در نتیجه اصولاً معارضه‌ای با نظم عمومی ندارد (Ghesmati, 2015). با این وجود، تخطی مستمر از آن ممکن است سبب نتایجی منفی گردد که خارج از بحث این مقاله می‌باشد. لازم نیست خسارت وارده به زیان دیده به نحو کامل و مؤثر جبران گردند. بلکه جبران خسارت تابع برخی ملاحظاتی است که از سوی قانونگذار مورد توجه قرار گرفته و تنها در چارچوب آن ملاحظات است که خسارت قابلیت جبران را پیدا می‌کند (Khadem Sarbaksh and Soltane Nejad, 2013). اما باید توجه داشت که برگرداندن زیان دیده به وضعیت قبلی تنها عدالت صوری را برقرار می‌کند و در جامعه ما اختلاف فاحشی از لحاظ درآمد وجود دارد و دستمزدها ناعادلانه تقسیم شده‌اند، در مواردی ممکن است باعث تشدید بی‌عدالتی و نابرابری اجتماعی گردد (Badini and Eslami Farsani, 2013). همچنین، هرچند اصل جبران خسارت در حقوق مسئولیت مدنی با اصل جبران خسارت در حقوق بیمه از لحاظ هدف یکی است. لیکن، از نظر حقوقی و نظری دارای مبانی متفاوت می‌باشند. حقوق مسئولیت مدنی بر جبران فردی خسارت توسط شخص مسئول حادثه بنا شده است که هدف آن از حیث حقوق زیان دیده تحقق عدالت اصلاحی بوده و بیمه‌های مسئولیت برای کمک به تحقق این هدف ایجاد شده‌اند. در حالی که اصولاً بیمه‌های مسئولیت مبتنی بر عدالت توزیعی می‌باشند (Amiran and Barikloo, 2014). در بررسی اصل جبران کامل خسارت باید به وضعیت اجتماعی و توانایی‌های افراد و جامعه توجه داشت. در زمانی که جامعه در وضعیتی عادی می‌باشد منافع فردی و جامعه توأمان کسب می‌شوند و در بسیاری مواقع تعارضی باهم ندارند. اما در زمانی که جامعه در بحران می‌باشد مانند وضع تحریم‌های سنگین، رکود، تورم، گرانی و هزینه‌های سرسام‌آور که منجر به شکاف عمیق طبقاتی میان افراد جامعه می‌شود و جامعه را در وضعیتی غیرعادی قرار می‌دهد. به‌صورتی که کسب توأمان منافع فرد و جامعه در موارد خسارت سخت و

نداشته و امری بدیع است. لذا، نیازمند درک این مسئله است که چرا و بر چه مبنایی قانونگذار طی حکمی استثنائی برای جبران خسارت سقفی محدود برای بیمه و مقصر در نظر گرفته است و باقی آن را برعهده زیان‌دیده می‌گذارد.

تحلیل مبنایی خسارت متناظر طبق نظریه‌های مرسوم
به‌طور مرسوم حقوقدانان هنگام بررسی در ابتدا، سعی می‌نمایند طبق اصول و قواعد عامی موجود، مباحث جدید را تحلیل نمایند. به همین خاطر، برخی حقوقدانان مبنای قانون بیمه اجباری را در نظریه‌های سنتی مسئولیت مدنی، جستجو می‌نمایند. در نتیجه، در موارد ذیل، به بررسی خسارت متناظر طبق دیدگاه، جبران کامل خسارت، قاعده لاضرر و قاعده اقدام پرداخته خواهد شد.

تحلیل خسارت متناظر بر اساس اصل جبران کامل خسارت
اصل جبران کامل خسارت در منابع فقهی با قواعدی نظیر قاعده لاضرر و قاعده اتلاف و در قانون با توجه به ماده ۲۲۱ قانون مدنی، ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی و اصل ۴۰ قانون اساسی اثبات می‌گردد (Khadem Sarbaksh and Soltane Nejad, 2013). مفهوم اصل مزبور آن است که زیان و جبران باید به‌گونه‌ای برابر باشند که غرامت، همه خسارات را جبران کند تا تعادلی که در دارایی طرفین در اثر زیان، از بین رفته بود دوباره ایجاد شود (Ghesmati, 2015). مگر در مواردی که قانونگذار حداکثر جبران را بر وی تحمیل کند یا طرفین دعوای مسئولیت قراردادی به تحدید مسئولیت زیان‌زننده رضایت دهند (Amiran and Barikloo, 2014). هدف این اصل آن است که تا حد ممکن تلاش شود زیان به‌طور کامل محو شود و زیان‌دیده به وضعیت پیش از زیان بازگردد (Rahpeik, 2011). اصل جبران کامل خسارت مبتنی بر عدالت می‌باشد. در حالی که این عدالت چهره‌ای خشک و فردگرایانه دارد و در بسیاری موارد بر ضد خود عمل می‌کند. چراکه یکی از ویژگی‌های اصل جبران کامل خسارت، برخورد نوعی با زیان است. به این سبب گرچه به‌گونه‌ای مؤثر رضایت خاطر زیان‌دیده فراهم می‌شود. اما درمقابل، برای عامل‌زیان در تقابل با انصاف است. زیرا توان مالی طلبکار، وضعیت مالی و شخصی زیان‌زننده هیچ نقشی در تقویم خسارت ندارد (Ghesmati, 2015) برخی حقوقدانان معتقدند در خسارت متناظر قانونگذار بدون توجه به اصل جبران کامل خسارت، محدودیتی برای مسئولیت مدنی او قائل شده است. زیرا مشخص نمی‌باشد که به چه دلیل، باید از قاعده عمومی اصل جبران کامل خسارت چشم‌پوشی کرد (Safai and Rahimi, 2016). گرچه جبران کامل خسارت یکی از اهداف مهم مسئولیت مدنی است. با این وجود همان‌گونه که

زندگی فرد و چه بسا خانواده وی دچار تغییر و متحمل نقصان شود. درحالی که جبران آن ممکن است برای طرف مقابل ضرر کمتری محسوب شود. زندگی در جامعه قبل از هرچیز یک نوع حمایت از انسان است. بخش بزرگی از منافع افراد مانند آرامش و امنیت در جامعه استیفا می‌شود. از آنجا که زندگی اجتماعی عرصه سود زیان است. هر عملی که برای عده ای خوشایند و سودمند باشد می‌تواند از نظر گروهی دیگر، ناخوشایند و زیان بار محسوب شود (Ghesmati, 2019). با این مقدمه، برای بقا و استمرار در چنین فضایی بایستی حقوق و منافع افراد حفظ گردد و از آنجا که معیار ضرر، تحمل ضرر کمتر است، مقرراتی که وضع می‌شوند باید این ویژگی را داشته باشند و به کمترین خسارت به بیشتر افراد جامعه توجه نمایند. همان‌گونه که برخی حقوقدانان بیان نموده‌اند، امروزه نمی‌توان مانند گذشته به اصل شخصی بودن مسئولیت تکیه نمود. بلکه، در سال‌های اخیر یکی از اهداف مسئولیت مدنی، تحمیل مسئولیت بر شخصی است که بهتر می‌تواند خسارت را تضمین نماید (Yazdani, 2013). بنابراین، برای حفظ منافع جامعه می‌توان با پذیرش برخی ضررها، جامعه را از ضررهای بزرگتر رهانید. پذیرش ضررهایی که برای دفع ضررهای بزرگتر، افراد به آن تن می‌دهند در نظام فقهی نیز مشروع و احکام ثانویه است و اجرای این احکام بر حسب قاعده تا زمانی که اقتضای آن موجود است ادامه می‌یابد (Kaviani, 2012).

تحلیل خسارت متناظر طبق قاعده اقدام

برخی از حقوقدانان در تحلیل خسارت متناظر از قاعده اقدام استفاده نموده‌اند. بدین معنا که قاعده اقدام را معادل اصل پذیرش خطر احتمالی در حقوق کامن لا دانسته‌اند (Ghanavati and Alaei, 2018). بنابراین، اگر کسی دانسته خطری را قبول کند، درواقع به ضرر خود اقدام کرده و مستحق دریافت خسارت بابت زیان‌آورده نیست (Naghbi and Shirvani, 2017). در نتیجه این‌طور استدلال نموده‌اند که صاحب وسیله نقلیه گران قیمت با قراردادن مال خود در برابر تصادفات رانندگی و با علم به این‌که اکثر اعضای جامعه توان جبران کامل خسارت وارده به خودروی وی را ندارند و با توجه به سقف تعهدات بیمه‌ای، رضایت ضمنی را به ایجاد خطر احتمالی داده است. چرا که خطر وقوع تصادف با دیگر وسایل نقلیه در جاده‌ها امری محتمل بوده، به‌همین دلیل نیز بیمه وسیله نقلیه موتوری اجباری می‌باشد. در نتیجه در خسارت متناظر مستحق دریافت خسارت تا سقف محدود شده است. در پاسخ باید گفت، به‌نظر نمی‌رسد که استفاده از خودروی گران قیمت، تقصیر محسوب گردد و نمی‌توان به این علت بخشی از خسارت را به خود

بلکه ناممکن می‌شود. به‌عنوان مثال، شخصی که با خودروی سمند هنگام مسافركشی برای گذران زندگی خود، چنانچه با خودروی گران قیمتی مانند پورشه تصادف نماید و مجبور به پرداخت ۴۰۰ میلیون خسارت گردد با پرداخت این مبلغ، آینده وی و خانواده اش برای مدت طولانی تحت الشعاع قرار می‌گیرد. بنابراین، برای حفظ موجودیت جامعه باید به ناچار برخی منافع افراد را تحدید نمود. در این مسیر می‌توان از قاعده مصلحت، حفظ نظام واصل عدالت بهره جست تا بتوان به تحدید حقوق افراد در راستای برقراری عدالت و نظم در جامعه مشروعیت بخشید (Kaviani, 2012).

تحلیل خسارت متناظر بر اساس قاعده لاضرر

طبق حدیث نبوی «لاضرر ولاضرار فی الاسلام» وجود ضرر از مرحله انشاء قوانین تا مرحله روابط اجتماعی مردم با یکدیگر، تا آنجا که عملی فردی منجر به اضرار به دیگری گردد و بلاجبران باقی بماند، نهی گردیده است (Alasvand, 2015). مفهوم حدیث لاضرر بدین معناست که ضرر بلاجبران در اسلام مشروعیت نداشته و این عدم مشروعیت شامل مرحله قانونگذاری تا مرحله اجرای قانون می‌شود (Mousavi, 1999). همین امر سبب شده تا به خسارت متناظر ایراد تعارض با قاعده لاضرر وارد شود. چراکه به‌نظر می‌رسد، در خسارت متناظر قاعده مزبور نادیده انگاشته شده و از این رهگذر حقوق مالکان برخی از خودروها تضییع می‌شود. در رابطه با قاعده لاضرر باید این مسئله را در نظر داشت که، در مواردی قاعده لاضرر در تضاد با خود می‌باشد، به این معنا که دفع ضرر از یک شخص، مستلزم ضرر به شخص دیگری است. بیشتر مواردی که در جامعه مورد ابتلا است از این قبیل می‌باشد؛ زیرا جامعه واقعیتی خارجی است که آثار و نیازهای خود را دارد و در اغلب موارد، حفظ منافع جمع با محدودیت آزادی فردی ملازمه دارد. بر این اساس افراد متأثر از نهادهای حقوقی و آن چیزی هستند که قانون و عرف برای منفعت اجتماع وضع می‌کنند (Khandoozi, 2007). در تعارض قاعده لاضرر در منافع فرد و جامعه باید دو معیار عمومیت ضرر و ضرر اقل و اکثر را مورد توجه قرار داد (Rezaei Rad, 2010). سابقاً حقوق در این تضاد مسئولیت محدودی را به رسمیت می‌شناخت که محصور به تکلیف منفی منع اضرار به دیگری بود. اما این تکلیف منفی، دیگر پاسخگوی اقتضات تمدن و انتظارات افکار عمومی امروزه نیست (Ghesmati, 2019). چنانچه ضرر ناشی از عدم وضع یک قانون به افراد و در نهایت به جامعه بیشتر از ضرر ناشی از وضع آن باشد، عقل و انصاف حکم می‌کند دفع ضرری که متوجه افراد بیشتری است اولویت دارد (Badini and Eslami, 2013). در خسارت متناظر نیز درواقع جبران خسارت وسایل نقلیه نامتعارف خارج از توان بسیاری از افراد است. به‌صورتی که با جبران خسارت،

در نتیجه تقصیر او ضرر به وجود آمده است (Katouzain, 2011). بنابراین، با توجه به اصل مزبور و اصل شخصی بودن مسئولیت می‌توان گفت قاعده این است که هر شخص مسئول تقصیر خویش بوده و تحمیل مسئولیت بر دیگران اصولاً مخالف قاعده است. مگر در موارد استثنایی که بنابر مصالحی، مسئولیت ناشی از عمل غیر پذیرفته شده باشد. با گذشت زمان و ظهور دولت‌ها، گسترش اجتماعات بشری، توسعه علوم و انقلاب صنعتی زندگی انسان وارد مرحله جدیدی شد که مستلزم تغییراتی در شیوه جبران خسارت و مسئولیت مدنی شد (Yazdani, 2016). یکی از تغییرات اساسی، ایجاد مسئولیت جمعی در کنار اصل شخصی بودن مسئولیت بوده است. چرا که هر چند مسئولیت مدنی اقتضا می‌نماید که تمام خسارات جبران گردد. اما امور متعددی باعث می‌شود تمام یا بخشی از خسارت زیان‌دیده توسط عامل زیان جبران نشده باقی بماند (Haji Abadi, 2006). زیرا در بسیاری موارد اثبات تقصیر به دلیل پیچیدگی حادثه و عوامل آن ناممکن بوده و در مواردی نظیر حوادث طبیعی، اشتباه در رانندگی و مانند آن مسئولی وجود ندارد تا برای جبران ضرر بتوان به او رجوع نمود. از طرفی، غیرقابل پیش‌بینی بودن قواعد مسئولیت مدنی و اداره دعوی موجب هزینه‌های سنگین برای زیان‌دیدگان می‌شود. در نتیجه، مسئولیت مدنی قادر به جبران خسارت تعداد زیادی از زیان‌دیدگان نمی‌باشد (Badini and Eslami Farsani, 2013). با تغییر نگاه سنتی به مسئولیت مدنی، تحلیل‌گران حقوق به این نتیجه رسیدند که مسئولیت مدنی نباید تنها کارکرد انتقال ضرر داشته باشد. بلکه می‌تواند کارکرد توزیعی، برای جبران خسارت داشته باشد. به این معنا که فاعل فعل زیان‌بار به‌تنهایی بار جبران خسارت را بر دوش نکشد. بلکه مسئولیت او تبدیل به مجرا و مسیری شود تا به‌وسیله آن هزینه جبران خسارت بین تمام یا بخش مرتبیطی از جامعه تقسیم و توزیع شود (Molodi et al., 2018). در نتیجه، در نظام‌های حقوقی، قانونگذار به تدریج از اصل شخصی بودن مسئولیت فاصله گرفته و به طرق مختلف بر تعداد مسئولیت‌های بدون تقصیر افزود. یکی از این طرق، افزودن بر تعداد مسئولان جبران ضرر مانند بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری بوده است تا تضمینی برای اجرای عملی اصل جبران کامل خسارت و حمایت از زیان‌دیده باشد (Safai and Rahimi, 2016). با این تفصیل، جبران جمعی خسارت به این معناست که جبران نتایج زیان‌بار یک خطر ارتباطی به مسئولیت ندارد و تنها عامل زیان در جبران خسارت مسئول نمی‌باشد. به این صورت که یا جبران خسارت کمتر به افراد ارتباط پیدا می‌کند و یا زمانی که در جبران خسارت قوای عمومی نیز سهیم بوده‌اند، هر چند در تحقق

زیان دیده نسبت داد (Safai and Rahimi, 2016) باید توجه داشت که رضایت به خطر باید با علم کامل و تفصیلی به خطر باشد. بنابراین، صرف اطلاع از خطر کافی نیست و تأثیری در مسئولیت ندارد. بدین معنا که فرد باید از همه جوانب و اوضاع و احوال موضع آگاه باشد و همه موانع محدودکننده آزادی شخص از سر راهش برداشته شود تا بتوان رضایت به پذیرش خطر را به وی نسبت داد (Esmaeil Abadi and Razavi, 2007). گرچه در بند ۳ ماده ۴ قانون مسئولیت مدنی شاهد این هستیم که قانونگذار به دادگاه اجازه داده تا در صورتی که زیان‌دیده به‌نحوی موجبات تسهیل ایجاد زیان را فراهم نموده میزان خسارت را کاهش دهد. اما در واقع در چنین مواردی خسارت تخفیف داده نمی‌شود. بلکه توجه به وضعیت زیان دیده حالت تنبیهی دارد. چرا که با فعل خود استحقاق گرفتن تمام خسارت را از دست می‌دهد (Katouzian, 2011). اما رانندگی با وسیله نقلیه گران‌قیمت در جاده در واقع، استفاده از حق طبیعی است و صرف اطلاع از خطرات جاده‌ای به معنای پذیرش عدم جبران خسارت وارده توسط دیگران نیست.

توجیه خسارت متناظر بر مبنای مسئولیت جمعی

همان‌طور که گفته شد، خسارت متناظر طبق نظرات مرسوم مسئولیت مدنی قابل توجیه نیست. در نتیجه، با طرح مفهوم نظریه جبران جمعی خسارت و آثار آن سعی خواهد شد تا مبنایی قابل اتکا برای خسارت متناظر به‌دست آید.

مفهوم جبران جمعی خسارت

مسئولیت مدنی عبارت است از ملزم بودن شخص به جبران خسارتی که به دیگری وارد نموده است (Rahpeik, 2011). یکی از موضوعات مهم و اساسی در حقوق مسئولیت مدنی، تعیین مبنای مسئولیت اشخاص است (Barikloo, 2017). مهم‌ترین نظراتی که در مورد مبنای مسئولیت مدنی مطرح شده است، نظریه تقصیر، نظریه خطر و تضمین حق هستند. در حقوق ایران، تمام مسئولیت‌ها بر پایه تقصیر یا خطا پذیرفته نشده‌اند. اما با توجه به ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی و ماده ۳۳۵ قانون مدنی، مسئولیت مدنی علی‌الاصول مبتنی بر تقصیر است. برابر این نظریه، فقط کسی را می‌توان مسئول شناخت که مرتکب تقصیر شده باشد و اثبات آن اصولاً برعهده زیان‌دیده است (Ghasemzadeh, 2011). در نتیجه، اصولاً تنها دلیلی که می‌تواند مسئولیت کسی را نسبت به جبران خسارت توجیه کند، وجود رابطه علیت بین تقصیر او و ضرر است. به همین علت، در هر مورد که شخص در جستجوی یافتن مسئول حادثه زیان‌باری است، نخستین عاملی که به ذهن او می‌رسد کسی است که

این نتیجه به دست می‌آید که عدالت با تناسب شرایط زمان و مکان تغییر می‌کند. در جامعه‌ای که در آغاز دوران سرمایه‌گذاری است عدالت اقتضا دارد که مسئولیت برعهده مقصر باشد و بر فردی که به فعالیت اقتصادی دست زده و خطر نموده تحمیل نشود. چرا که چنین خطرهای متعارفی لازمه پیشرفت زندگی اجتماعی است. اما با تحول زمان و تغییر جامعه به جامعه‌ای صنعتی، مفهوم تقصیر نیز تحول می‌یابد و دیگر مسئولیت بر مبنای تقصیر کارایی گذشته خود را از دست می‌دهد (Katouzian, 2009). در نتیجه، عدالت اقتضا می‌نماید تا به‌گونه‌ای دیگر و منطبق با اندیشه‌هایی جدید صدمه به حق زیان‌دیده جبران شود. گرچه تقصیر کماکان می‌تواند در جای خود مفید واقع شود. اما با گسترش مسئولیت‌های جمعی با توجه به نیازهای اخلاقی و اجتماعی جامعه در پیرو آن می‌توان به هدف جبران خسارت گامی نزدیک‌تر برداشت.

توجیه خسارت متناظر بر مبنای مسئولیت جمعی

قانونگذاری بهینه از اهداف اصلی دولت‌ها است. دولت باید قواعدی را وضع کند که حین حفظ نظم و آرامش، عادلانه نیز باشد و ملت را به سوی تمدنی عالی‌تر و اقتصادی محکم‌تر رهبری کند (Katouzian, 1998). در نتیجه، دولت‌ها به دنبال افزایش کارایی و بهبود عدالت هستند. چرا که بهبود این دو مقوله، با ایجاد سلامت روحی، احساس تعلق، احترام متقابل میان مردم و گسترش حس همکاری، بسیاری از هزینه‌های اجتماعی را کاهش داده و بر کارایی کل جامعه می‌افزاید (Kadkhodae and Abbasian, 2020). عدالت اجتماعی در صورت تحقق، عدالت اقتصادی را نیز در پی خواهد داشت. به همین دلیل، یکی از اهداف نظام‌های حقوقی و شاخص‌های قانونگذاری، انطباق آن با اصول پیشرفت و عدالت اقتصادی است (Khandoozi, 2007). یکی از مؤلفه‌هایی که منتج به عدالت اقتصادی می‌شود، عدالت توزیعی است. در عدالت توزیعی هدف آن است که ضرری که از بابت ورود خسارت به زیان‌دیده وارد می‌شود، بین اعضای جامعه پخش شود تا ضمن جبران خسارت آثار نامطلوب جبران آن کمتر مشاهده شود. در این روش، زیان‌های ناشی از حوادث به‌عنوان جزئی از زندگی مشترک اجتماعی تلقی شده که باید به‌طور جمعی با آن برخورد شود (Abhari and Ghorbani, 2018). با این توصیف، دیگر نباید مطابق عقیده مشهور، هدف مسئولیت مدنی را تنها جبران خسارت زیان‌دیده، مجازات خطاکار و بازدارندگی وی از ارتکاب مجدد فعل زیان‌بار دانست. بلکه باید هدف‌های اقتصادی مانند، درونی کردن هزینه‌های خارجی، بازدارندگی اقتصادی و توزیع ضرر را نیز به آن افزود (Ebadali, 2012; Badini, 2003). در مسئولیت مدنی برپایه تحلیل‌های اقتصادی عصر معاصر دیگر رابطه میان زیان‌دیده و عامل زیان بر مبنای نظرات مرسوم و سنتی

مسئولیت نقشی نداشته اند (Yazdanian, 2016). در این نگرش زیان‌های ناشی از حوادث، جزئی از زندگی مشترک اجتماع تلقی می‌شوند که باید به‌طور جمعی با آنها برخورد شود. در واقع این نظریه به قاعده مسئولیت مدنی به‌عنوان ابزار تخصیص منابع اعم از نفع و ضرر توجه می‌نماید (Sardouei, 2007). بر این اساس، تمام ضررها صرف‌نظر از منشا آن، باید در بین اعضای جامعه توزیع شود. زیرا هدف افزایش رفاه زیان‌دیدگان و جامعه است. در نتیجه، طبق جبران جمعی خسارت که خود بر پایه توزیع ضرر است، نقش مسئولیت مدنی تنها محدود به رابطه بین زیان‌دیده و واردکننده زیان و اختصاص ضرر به یکی از این دو نیست. بلکه مسئولیت مدنی به‌مثابه ابزاری است که با آن می‌توان ملاحظات سیاسی و اهداف مربوط به مهندسی اجتماعی را دنبال کرد (Badini and Eslami, 2013; Farsani, 2013).

آثار جبران جمعی بر جبران خسارت

جمعی شدن مسئولیت می‌تواند بر مسائل متفاوتی مانند قانونگذاری، مسئولیت زیان‌دیده و زیان‌زننده، رویه قضایی و همچنین پیشرفت جامعه تأثیرگذار باشد (Yazdanian, 2013). یکی از مهم‌ترین آثار جمعی کردن جبران خسارت، کاهش هزینه‌های اجتماعی از طریق توزیع ضرر است. از لحاظ اقتصادی هرچه ضرر بیشتر در بین اعضای جامعه توزیع شود آثار اجتماعی آن بیشتر کاهش می‌یابد. زیرا توزیع ضرر به دلیل نزولی بودن مطلوبیت نهایی پول، باعث می‌شود در نهایت اثر اجتماعی ضرر کاهش و رفاه اجتماعی افزایش یابد (Badini, 2004). نیاز جامعه اقتضا دارد که در برخی خسارات جبران خسارت برعهده کل جامعه و نه تنها فرد زیان‌زننده باشد. چرا که عقل می‌پذیرد جبران برخی زیان‌ها مانند افتخار اتمی، عملیات تروریستی به دلیل شعاع گستردگی و حجم عظیم مسئولیت آن قابل جبران توسط یک فرد نیست. در نتیجه، در چنین مواردی با جمعی شدن مسئولیت خیال فرد زیان‌دیده در باب جبران خسارتش آسوده خواهد بود. زیرا دیگر نیازی به پیمودن روند سخت و طاقت‌فرسای اثبات تقصیر ندارد (Yazdanian, 2013). از طرفی، زیان‌زننده که ممکن است ایجاد خسارتش نتیجه مجموعه‌ای از عوامل اجتماعی ناپیدا باشد دیگر خود را مقابل جامعه تنها حس نکرده و جامعه را در جبران خسارت همراه خود خواهد دید که این در آینده او را متعهدتر به استفاده از نهادهای جبران جمعی خسارت مانند بیمه خواهد نمود. در نهایت، گسترش این مسئله رویه قضایی، نظر دکتورین را همراه خود خواهد کرد و شاهد پیش روی بیشتر این مساله در نظرات و آرای قضایی خواهیم بود. کما این‌که امروزه دولت‌ها نسبت به خسارت ناشی از اعمال حاکمیت ضامن هستند و لایحه‌های متفاوتی در این راستا طرح می‌نمایند (Safai and Rahimi, 2016). از آن‌چه گفته شد،

درصد تقویت همبستگی اجتماعی و تامین رفاه و آسایش انسان است (Amiran Bakhshayesh and Barikloo, 2014). در نتیجه، امروزه همبستگی اجتماعی اقتضا می‌کند تا برای جبران خسارت ناشی از بسیاری از پیشامدهای ناگوار زندگی به جای تکیه بر مسئولیت فردی به مفهوم مسئولیت اجتماعی متوسل شد. (Kaviani, 2012). به عقیده برخی، می‌توان ابتکار اخیر را «جبران منصفانه خسارت» نامید. در این شیوه، جبران منصفانه بدین معنا نیست که زیان‌ها بدون جبران باقی بمانند. بلکه امکان تدارک همه خسارات وجود دارد و در میان اقسام گوناگون زیان تبعیضی مشاهده نمی‌گردد. تنها با این تفاوت که وضعیت طرفین، اوضاع و احوال و شدت تقصیر را نیز در نظر می‌آورد (Ghesmati, 2015). از طرفی، حوادث ناشی از رانندگی نیز گریزناپذیر است و ضروری است که زیان ناشی از آن جبران گردد. باتوجه به این که خسارت‌های حوادث رانندگی، سنگین است و کسانی که حادثه منسوب به آنان است در بسیاری از مواقع توانایی جبران آن را ندارند، برای حل این مشکل، نظام رفت‌وآمد خودروها به‌عنوان یک واحد در نظر گرفته شده و همه دارندگان خودرو به‌صورت جمعی مسئول جبران حد قابل‌قبولی از تمام خساراتی شناخته شده‌اند که این واحد کلی به‌بار می‌آورد. بدین ترتیب، مشکل جبران خسارت زیان دیدگان حوادث خودرو با یک همکاری جمعی سازمان یافته مبتنی بر سامانه مسئولیت مدنی جمعی حل می‌شود (Safai and Ourk Bakhtiari, 2014). باید اذعان داشت که در رابطه با خسارت متناظر قانونگذار بیش از مسئول به حادثه توجه دارد، و عامل حادثه نیز مانند زیان‌دیده، جزئی از یک کل مستقل است. به این معنا که به حادثه رانندگی نه به‌عنوان سبب خسارت بلکه به‌عنوان منبع اعمال نظام خاصی از جبران خسارت نگاه می‌شود (Ghesmati, 2019). قانونگذار در رابطه با خسارت متناظر تلاش کرده است با خارج شدن از چارچوب قواعد سنتی مسئولیت مدنی و با در نظر گرفتن شرایط اقتصادی کل جامعه بر پایه اصول اخلاقی، قدمی نزدیک‌تر به سوی عدالت بردارد. در این صورت دیگر سخت‌گیری‌ها و ایرادات نظرات مبتنی بر نظام کلاسیک مسئولیت مدنی وجود ندارد. بلکه وضعیت اقتصادی و اجتماعی یکی از طرفین، در تعیین قلمروی حقوق و تکالیف آنان در مقابل یکدیگر قرار داده می‌شود و اندیشه یکسان بودن مسئولیت مدنی برای همه در هر شرایطی دچار تغییر اساسی می‌شود و در نهایت، مسئولیت مدنی در رابطه بین زیان‌دیده و زیان‌زننده با هدف حمایت از طرف ضعیف‌تر، وسیله‌ای برای کارکردهای دولت رفاه و نظام تأمین اجتماعی می‌شود که این تغییر می‌تواند الگویی برای سایر موارد مشابه و آغارگر مسیری نو جهت دستیابی به عدالتی همگانی‌تری باشد.

مسئولیت مدنی توجیه نمی‌شود. بلکه در این ساختار مسئولیت مدنی در خدمت هدف‌های ماهوی قرار می‌گیرد و هدف وسیله را توجیه می‌کند. در نتیجه طبق این تحلیل، واردکننده زیان کسی است که با کمترین هزینه می‌توانسته از وقوع ضرر جلوگیری نماید و یا می‌تواند از طریق توزیع ضرر و فراهم کردن پوشش بیمه-ای، هزینه‌ها را درونی سازد (Badini and Eslami Farsani, 2013). نگاهی اجمالی به مجموعه قوانین تصویب شده، این امر را اثبات می‌نماید که به‌طور کل قانونگذار در تمامی قوانین شرایط اقتصادی و اجتماعی جامعه را در نظر می‌گیرد. اما در برخی از قوانین این نگاه جلوه بیشتری دارد. همانند موردی که طبق بند ۲ ماده ۴ قانون مسئولیت مدنی در جهت حمایت از عامل زیان، هرگاه وقوع خسارت ناشی از غفلتی باشد که عرفاً قابل اغماض باشد و جبران آن نیز موجب تنگدستی عامل زیان شود، دادگاه می‌تواند میزان خسارت را تخفیف دهد. تدوین بند مزبور بر اساس انصاف و مبنای اخلاقی می‌باشد. زیرا انصاف اقتضا می‌کند تا در تعیین مبلغ خسارت و حدود مسئولیت واردکننده زیان به وضعیت خاص وی نیز توجه شود (Badini and Eslami Farsani, 2013). و یا در رابطه با زیان دیده نیز، ایجاد اصل جبران کامل خسارت در واقع ناشی از دقت و اصراری بوده است که قانونگذار نسبت به وضعیت اقتصادی زیان‌دیده داشته است. به این معنا که سعی می‌شود وضعیت وی به حالتی که پیش از ضرر داشته است، برگردانده شود. بدون شک، در توجیه مبنای تحدید مسئولیت در خسارت متناظر به خودروهای گران قیمت، قطعاً یکی از مبنای در نظر گرفته‌شده توسط قانونگذار توجه به وضعیت اقتصادی زیان‌دیده و عامل زیان بوده است (Ghanavati and Alaei, 2018). چنان که برخی از حقوقدانان مطرح کرده‌اند، کاهش هزینه‌های اجتماعی از طریق توزیع ضرر، همیشه از طریق توزیع آن به تمام جامعه نمی‌باشد. بلکه گاهی با اختصاص دادن آن به ثروتمندان، در میان گروهی خاص توزیع می‌شود. بنابراین، در مواردی که دلیل قانع‌کننده‌ای وجود نداشته باشد که یکی از طرفین برای کاهش هزینه‌های حادثه در موقعیت بهتری است ضرر را باید به‌طرفی که موقعیت بهتری دارد اختصاص داد. زیرا در این صورت جبران خسارت و یا تحمل آن از محل ریال‌هایی صورت می‌گیرد که برای طرف ثروتمندتر نسبت به طرف فقیرتر ارزش کمتری دارد و به این ترتیب سطح کلی رفاه اجتماعی کمتر کاهش می‌یابد (Badini and Eslami Farsani, 2013). این مسئله قابلیت تطبیق با عدالت معاوضی ندارد و جایگاه اصلی آن را باید در عدالت توزیعی از طریق جبران جمعی خسارت جستجو نمود. این باور وجود دارد که حقوق تنها در اعمال محدودیت برای آزادی اشخاص خلاصه نمی‌شود و در بسیاری از زمینه‌ها

جمع‌بندی و پیشنهادها

به نظر می‌رسد که قانونگذار در خسارت متناظر، از نظریه های مرسوم مسؤولیت مدنی و اصل جبران کامل خسارات فاصله گرفته و تلاش کرده است تا بر مبنای عدالت توزیعی اثر مسؤولیت مدنی را به نفع قشر ضعیف‌تر جامعه به لحاظ اقتصادی، تعدیل نماید. پذیرش قواعد مرسوم مسؤولیت مدنی در تفسیر خسارت متناظر در قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ سخت می‌باشد. هرچند نظرات مخالف نیز وجود دارد. اما به نظر می‌رسد تفسیر آن بر مبنای نظریه مسؤولیت جمعی، راهکاری مطلوب در توجیه اراده قانونگذار باشد. قواعد مرسوم مسؤولیت مدنی، با وجود تمام کارآمدی خود اگرچه به گونه ای موثر رضایت خاطر زیان دیده را فراهم می‌آورند. اما به دلیل داشتن قالبی غیرقابل انعطاف، در برخی مواقع توانایی حل مقتضیات جامعه معاصر را ندارند و با نادیده انگاشتن توان مالی طلبکار، وضعیت شخصی، مالی و خانوادگی عامل زیان، در تقابل با انصاف می‌باشند. درحالی که اندیشه جبران جمعی خسارت در رویارویی با خطرات و خسارات ضمن جبران خسارت، هزینه های کمتری را هم در نهایت بر جامعه تحمیل خواهد کرد. جامعه مدنی و عدالت اجتماعی به یکدیگر وابسته اند. برای دستیابی به عدالت اجتماعی و برقراری نظم و صلح در جامعه باید به ضرورت های اقتصادی توجه نمود. گرچه در مسؤولیت مدنی تا بحث از جبران خسارت به میان می‌آید، جبران کامل خسارت در ذهن متبادر می‌گردد. اما نباید به این امر تا آن حد گسترش داد که امری غیر از آن، ناصحیح جلوه یابد. همواره باید توجه داشت که جبران کامل خسارت نه تنها در تمام موارد، ممکن و لازم نمی‌باشد. بلکه تابع ملاحظاتی همچون عوامل اجتماعی و اقتصادی جامعه توسط قانونگذار است. نیازهای جامعه این الزام را بر قانونگذار تحمیل می‌نماید که از طریق نظام توزیع ضرر و مسؤولیت جمعی، این امکان را فراهم سازد تا در رابطه بین نیازمند و ثروتمند با اختصاص ضرر به طرف ثروتمند، هدف اجتماعی بازتوزیع ثروت را دنبال نماید. درواقع، در خسارت متناظر قانونگذار با دیدگاهی بیش از همیشه اجتماعی، به دنبال حمایت از قشر ضعیف بوده است. با این استدلال که پیامد ناشی از خسارت خوردروهایی که براساس قانون، نامتعارف می‌باشند تا سقف معقولی که قانون تعیین نموده است قابل جبران است و مازاد بر آن برعهده فرد دارا می‌باشد. پذیرش این نظر باعث می‌شود نابرابری اجتماعی اقتصادی ناشی از جبران حادثه، کم‌رنگ گردد و جبران زبانی که خود می‌توانست سبب خسارات جدیدی در زندگی فرد و بعضاً اطرافیان فرد زیان دیده باشد، کاهش یابد. در نتیجه، نظریه مسؤولیت جمعی می‌تواند به عنوان مبنایی جدید برای جبران خسارت متناظر در قانون بیمه اجباری مورد توجه قرار گیرد. به همین منظور پیشنهاد می‌شود قانونگذار با رفع

کاستی هایی آن مانند فرضی که فرد زیان دیده نیز از وضعیت مالی مطلوبی برخوردار است، عادلانه بودن خسارت متناظر و رضایتمندی از آن را برای تمام افراد ملموس تر نماید تا بتوان در آینده از آن در سایر فروض قانونی در راستای تأمین رفاه و عدالت اجتماعی بیشتر بهره منده گردید.

مشارکت نویسندگان

نگارش اولیه و جمع‌آوری مطالب: سیده هاله هاشمی، اصلاح و جمع‌بندی: حمید ابهری، اصلاح و جمع‌بندی: مهدی فلاح خاریکی.

سپاسگزاری و قدردانی

این مقاله مستخرج از رساله دکتری خانم سیده هاله هاشمی با عنوان «کارایی و کاستی‌های جبران جمعی خسارت در نظام حقوقی ایران» دانشگاه مازندران و با راهنمایی دکتر حمید ابهری و مشاوره دکتر مهدی فلاح خاریکی می‌باشد؛ از راهنمایی و مشاوره ایشان تشکر ویژه می‌نمایم.

تعارض منافع

نویسنده اعلام می‌کند که در مورد انتشار این مقاله تضاد منافع وجود ندارد. علاوه بر این، موضوعات اخلاقی شامل سرقت ادبی، رضایت آگاهانه، سوء رفتار، جعل داده ها، انتشار و ارسال مجدد و مکرر توسط نویسندگان رعایت شده است.

دسترسی آزاد

کپی رایت نویسنده (گان) ©2022 این مقاله تحت مجوز بین‌المللی Creative Commons Attribution 4.0 می‌باشند که اجازه استفاده، اشتراک‌گذاری، اقتباس، توزیع و تکثیر را در هر رسانه یا قالبی را مجاز می‌باشند، تا زمانی که اعتبار مناسب را به نویسنده یا منبع اصلی بدهند. مجوز Creative Commons نشان می‌دهد که آیا تغییرات ایجاد شده است. تصاویر یا سایر مطالب شخص ثالث در مجوز Creative Commons مقاله گنجانده شده است، مگر اینکه در این اعتبار موارد دیگری مشخص شده باشد. اگر مطالب در مجوز Creative Commons مقاله گنجانده نشده است و استفاده مورد نظر توسط مقررات قانونی مجاز نیست یا از استفاده مجاز فراتر می‌رود، باید مستقیماً از دارنده حق نسخه برداری مجوز دریافت گردد. برای مشاهده مجوز به لینک زیر مراجعه گردد:

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>

یادداشت ناشر

ناشر نشریه دانشنامه بیمه با توجه به مرزهای حقوقی در نقشه‌های منتشر شده بی طرف باقی می‌ماند.

منابع

- physical damages caused by vehicles. *Judiciary Law J.*, 83(105): 137-162 (26 pages). (In Persian)
- Ghanavati, J.; Alaei, S., (2018). The basis for the limitation of liability for financial losses from driving accidents (Paragraph 3 of articles 8 of the Third Compulsory Insurance Act of 1395). 10(19), 283-306 (24 pages). (In Persian)
- Haji Abadi, A., (2006). From the victims compensation by the offender to compensation by the state. *Islamic Law*, 3(9): 95-122 (28 pages). (In Persian)
- Kadhodaee, A.; Abbasian, M., (2020). Theoretical fundamentals of economic justice in the light of effectiveness in constitutional law of Islamic Republic of Iran. *Public Law Studies Quarterly*, 50(1), 1-21 (21 pages). (In Persian)
- Katouzian, N., (1998). *Philosophy of Law*, Vol 2, Tehran: Enteshar Publication Co. (In Persian)
- Katouzian, N., (2009). The evolutionary conception of fault in tort law. *Private Law Studies Quarterly*, 39(1): 189-214 (26 pages). (In Persian)
- Katouzian, N., (2011). *Extra Contractual Obligations, Civil Liability*. Vol1: Tehran: University of Tehran Press. (In Persian)
- Kaviani, M.H., (2012). Principle of "No Harm" and individual and social conflicts. *Islamic Jurisprudence Res.*, 8(1): 71-104 (34 pages). (In Persian)
- Khadem Sarbakhsh, M.; Soltani Nejad, H. (2013). The principle of the possibility of compensation of all damages. *Islamic Jurisprudence and Law*, 6(12): 21-48 (28 pages). (In Persian)
- Khandoozi, S.E., (2007). Economic criteria and new legislation. *Majlis and Rahbord*, 13(54): (In Persian)
- Molodi, M.; HajiAzizi, B.; Gholami, N., (2018). Economic basis of loss distribution in tort law. *Legal Stud.*, 10(3): 227- 258 (32 pages). (In Persian)
- Mousavi, S.E., (1999). Principle of no harm. *Judiciary Law J.*, 28: 119-142 (24 pages). (In Persian)
- Naghbi, S.A.; Shirvani, K., (2017). Investigation of risk acceptance in English law with the rule of no harm in Iranian jurisprudence and law. *Civ. Law Knowl.*, 6(1): 61-70 (10 pages). (In Persian)
- Rahpeik, H., (2011). *Civil Liability and remedies law*. Tehran: Khorsandi. (In Persian)
- Rezaei Rad, A., (2010). The scope of efficiency of the juridical rule of no harm. *Islamic Law*, 7(26): 63-89 (26 pages). (In Persian)
- Safai, S.H.; Ourak Bakhtiari, H., (2014). A new approach to the foundations of the vehicle keeper's civil liability. *Law and Political Sci.*, 44(1): 31-50 (20 pages). (In Persian)
- Safai, S.H.; Rahimi, H., (2016). *Civil liability (non-contractual obligations)*. Tehran: The Organization for Researching and Composing University Textbooks in the Humanities. (In Persian)
- Sardoueinassab, M., (2007). A different theoretical foundation of civil liability of agheleh. *Nameh mofid (Comp. Law)*, 62: 81-96 (16 pages). (In Persian)
- Yazdanian, A., (2016). *General rules of civil liability*. Vol5: Tehran: Mizan Legal Foundation. (In Persian)
- Yazdanian, A., (2013). Comparative study of socialization of civil liability in Iranian and French law and its effects. *Private Law Stud. Q.*, 43(3): 203-221 (19 pages). (In Persian)
- Abdali, M., (2012). A comparative study of efficiency of compulsory insurance for motor vehicles in perspective of economic analysis of law. *J. Comp. Law*, 94(23): 41-60 (20 pages). (In Persian)
- Abhari, H.; Ghorbani Jouybari, M., (2018). Responsibility of bodily injury indemnity fund for physical damages to the negligent driver. *Iran. J. Insur. Res.*, 33(4): 101-120 (20 pages). (In Persian)
- Ahmadi, K., (2017). The most important innovations of "the 2016 law of obligatory insurance of damages to the third person arising from accidents caused by vehicles". *Iran. J. Insur. Res.*, 32(3): 103-122 (20 pages). (In Persian)
- Alasvand, F., (2015). The limit of no harm rule in legislation "Explaining the views of Imam Khomeini and Shahid Sadr". *Islamic Gov.*, 20(76): 53-74 (20 pages). (In Persian)
- Amiran Bakhshayesh, I.; Barikloo, A., (2014). The principle of indemnity in insurance law. *Majlis and Rahbord*, 21(80): 169-193 (15 pages). (In Persian)
- Badini, H., (2013). *Philosophy of Tort Law*. Tehran: Enteshar Publication Co. (In Persian)
- Badini, H., (2004). The purpose of civil liability. *Law and Political Sci.*, 62: 55-114 (60 pages). (In Persian)
- Badini, H.; Eslami Farsani, A., (2013). The role of fairness in liability. *Com Law Res.*, 17(3): 25-46(22 pages). (In Persian)
- Bahrami Ahmadi, H.; Aghaabasi, R., (2015). Studying the basis for civil liability of motorized vehicles and its limits with an emphasis on jurisprudence. *Com. Law*, 2(2): 45-64 (20 pages). (In Persian)
- Barikloo, A., (2017). *Civil responsibility*. Tehran: Mizan legal foundation. (In Persian)
- Ebdali, M., (2012). A comparative study of efficiency of compulsory insurance for motor vehicles in perspective of economic analysis of law. *Nameh Mofid (Com. Law)*, 94: 41-60 (20 pages). (In Persian)
- Emami, S.H., (2003). *Civil Law. 1*: Tehran: Eslamiyeh. (In Persian)
- Esmail Abadi, A.; Razavi, M. (2007). The comparative study of victim's consent and the self-harm rules (In Islamic law and common law). *Law Jurisprudence*, 4(15): 61-82 (22 pages). (In Persian)
- Fallah Kharyeki, M., (2019). *Compensation for Damages Caused by Traffic Accidents*. Tehran: Majd Legal Publ. (In Persian)
- Ghasemzadeh, S.M., (2011). *The Law of Torts*. Tehran: Mizan Legal Found. (In Persian)
- Ghesmati Tabrizi, A., (2015). The principle of full compensation. *Stud. Islamic Law Jurisprudence*, 7(13): 135-174 (40 pages). (In Persian)
- Ghesmati Tabrizi, A., (2019). A different basis for compensation of

AUTHOR(S) BIOSKETCHES	معرفی نویسندگان
<p>سیده هاله هاشمی، دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران</p> <ul style="list-style-type: none">Email: halehashemii@gmail.comORCID: 0000-0002-0693-0511Homepage: yun.ir/k97zaf <p>حمید ابهری، استاد، گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علم سیاسی، دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران</p> <ul style="list-style-type: none">Email: hamid.abhary@gmail.comORCID: 0000-0002-3800-0538Homepage: http://rms.umz.ac.ir/~abhari/ <p>مهدی فلاح خاریکی، استادیار، گروه حقوق خصوصی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد آیت الله املی، امل، ایران</p> <ul style="list-style-type: none">Email: mehdifallahh@gmail.comORCID: 0000-0002-5841-712XHomepage: https://yun.ir/ajddb	
<p>HOW TO CITE THIS ARTICLE</p> <p>Hashemi, H.; Abhari, H.; Fallah Kharyeki, M., (2022). <i>Corresponding damage analysis in the light of collective compensation theory</i>. <i>Iran. J. Insur. Res.</i>, 11(3): 433-443.</p> <p>DOI: 10.22056/ijir.2022.03.01</p> <p>url: ***</p>	