

تأثیر بیمه بر بازدارندگی حقوق مسئولیت مدنی

علیرضا باریکلو^۱

نعمت الله سیدهاشمی^۲

چکیده

بازدارندگی، یکی از کارکردهای اصلی مسئولیت مدنی است که پیدایش بیمه مسئولیت موجب تضعیف آن و افزایش بی احتیاطی شده است؛ زیرا جبران خسارت توسط بیمه‌گر نه تنها موجب بازدارندگی عامل مقصّر نمی‌شود، بلکه ممکن است خود او و دیگران را به اقدامات زیان‌بار بعدی تشویق کند. این تأثیر نامطلوب اصطلاحاً خطر رفتاری نامیده می‌شود. شرکت‌های بیمه راهکارهایی برای کنترل خطر رفتاری در اختیار دارند، لیکن تحت تأثیر بازار رقابتی بیمه، کمتر از آن‌ها استفاده می‌کنند. شکی نیست که در صورت سیاست‌گذاری صحیح، خطر رفتاری بیمه کاهش می‌یابد و در نتیجه بازدارندگی مسئولیت مدنی نیز تقویت می‌شود. در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵، راهکارهایی برای کنترل خطر رفتاری پیش‌بینی شده که حفظ مسئولیت مدنی مسبب حادثه، در کنار پوشش بیمه‌ای و طرح قائم‌مقامی و تعیین حق بیمه بر اساس سوابق بیمه‌شده، از جمله آن‌هاست. راهکارهای مذکور موجب افزایش کارایی حقوق مسئولیت مدنی در حوزه حوادث رانندگی می‌شود و اگر به‌درستی اجرا شود، موجب بازدارندگی و کاهش تصادفات نیز خواهد شد. قواعد مسئولیت مدنی نیز در بازدارندگی فاعل زیان‌بار و ترغیب فعالان اقتصادی ریسک‌گریز به خرید بیمه‌نامه، مؤثر است و پذیرش نظریه خاص ممکن است موجب کاهش بازدارندگی مسئولیت مدنی و کاهش یا افزایش رفاه در جامعه شود. به‌عنوان مثال اعمال قاعده تقصیر و ترغیب فاعل زیان‌بار به خرید بیمه‌نامه موجب افزایش رفاه می‌شود و درعین حال بازدارندگی مسئولیت مدنی تا حدودی حفظ می‌شود.

واژگان کلیدی: بازدارندگی، بیمه مسئولیت، جریمه‌ها، خطر رفتاری، حق بیمه.

۱. مقدمه

تا قرن هجدهم میلادی، مسئولیت مدنی از مسئولیت کیفری تفکیک نشده بود و مسئولیت مبتنی بر تقصیر، شبه جرم یا جرم مدنی (Civil Wrong) توصیف می‌شد. بر این اساس برای مسئولیت مدنی دو هدف بازدارندگی و جبران خسارت تعریف شده بود. اما علی‌رغم اینکه از قرن هجدهم میلادی مسئولیت مدنی از کیفری جدا شد، کارکرد بازدارندگی آن با وجود تمام انتقادات حفظ شد (Cane, 2006, 11; Harpwood, 2003, 39; Sugarman, 1985, 396) و حقوق‌دانان هنوز هم بازدارندگی را یکی از اهداف اصلی مسئولیت مدنی محسوب می‌کنند (Williams, 1951, 137; Cane, 419). پیدایش و گسترش بیمه مسئولیت، از سویی بازدارندگی مسئولیت مدنی را به نحوی تضعیف، و از سوی دیگر کارکرد جبران خسارت آن را به علت پرداخت سریع خسارت به زیان‌دیده و تضمین آن و تأمین آسان هزینه‌ها، تقویت کرده است.

نظام‌های حقوقی در خصوص جایگاه بیمه در مسئولیت مدنی به نحوی متفاوت عمل کرده و رویکردهای مختلفی را به اجرا گذاشته‌اند که به‌طور کلی می‌توان آن‌ها را در سه گروه تقسیم‌بندی کرد؛ رویکرد اول تأکید بر مسئولیت مدنی سنتی است، که در آن هدف بازدارندگی مسئولیت مدنی حفظ شده و بیمه نقشی مکمل برای مسئولیت مدنی به‌منظور جبران خسارت ایفا می‌کند. چون این رویکرد مبتنی بر تقصیر است، بازدارندگی در آن تقویت می‌شود و در نهایت کارایی اقتصادی مسئولیت مدنی هم افزایش می‌یابد. به همین دلیل است که تحلیل اقتصادی جدید حقوق از این رویکرد حمایت می‌کند (Faure, 2005, 221; Ulen, 2005, 239). این رویکرد در غالب کشورهای آلمانی‌زبان اروپایی به اجرا گذاشته شده است (Wagner, 2006, 278). در ایران نیز این مدل پذیرفته شده و مسئولیت مدنی نقش اصلی را ایفا می‌کند و بیمه به‌عنوان ابزار مکمل در کنار مسئولیت مدنی عمل می‌کند.

رویکرد دوم بر جبران خسارت تأکید دارد، بنابراین بیمه را در اولویت قرار می‌دهد و مسئولیت مدنی صرفاً ابزاری است برای وادار کردن بیمه‌گزار به پرداخت حق بیمه به بیمه‌گر

و توزیع مجدد آن به جامعه، در قالب جبران ضرر وارد شده به زیان دیده از طرف بیمه‌گر. این روش در کشورهای اسکاندیناوی اجرا می‌شود (Dufwa, 2005, 148).

رویکرد سوم توزیع خسارت است. در این رویکرد از قواعد مسئولیت مدنی اعراض شده و خسارت زیان‌دیدگان بدون احراز تقصیر شخصی، از طریق بیمه اجتماعی جایگزین مسئولیت مدنی جبران می‌شود. این رویکرد در دهه ۱۹۷۰ در نیوزلند و سوئد و بعضی از ایالت‌های آمریکا به اجرا درآمد، اما در عمل، اهداف نظری آن تحقق نیافت. لذا اکثر کشورهای مجری آن، قوانین خود را به نفع مسئولیت مدنی تغییر داده‌اند یا به نحوی در صدد اصلاح آن هستند (Wagner, 2006, 288. Fenyves and Rubin, 2005, 9. Brulhart, 2005, 174).

در رویکرد نخست که در ایران نیز به اجرا درآمده، حقوق مسئولیت مدنی به‌طور مستقل عمل می‌کند و از لحاظ نظری، وجود پوشش بیمه‌ای در حکم دادگاه تأثیری ندارد، هرچند در عمل، بیمه مسئولیت باعث می‌شود که خسارت فرد توسط بیمه‌گر پرداخت شود و مشوق‌هایی که مسئولیت مدنی برای رعایت احتیاط پیش‌بینی کرده از بین برود و بی‌احتیاطی افزایش یابد. این تأثیر اصطلاحاً خطر رفتاری نامیده می‌شود. شرکت‌های بیمه‌گر برای کاهش خطر رفتاری بیمه، راهکارهایی مانند طبقه‌بندی مشتریان بر اساس ریسک فعالیت اقتصادی، تعیین حق بیمه بر اساس سوابق بیمه‌شده، تعیین حق بیمه شناور و عدم تمدید بیمه‌نامه در صورت افزایش میزان خسارت، در اختیار دارند که می‌توانند آن‌ها را به کار گیرند. با وجود این، باید در نظر داشت که افزایش حق بیمه و انجام اقدامات مذکور ممکن است باعث کاهش تقاضای تهیه پوشش بیمه مسئولیت شود و این نتیجه در بازار رقابتی شرکت‌های بیمه پذیرفتنی نیست (Faure, 2005, 266. Baker, 2011, 15).

علی‌رغم خطر رفتاری مذکور، بیمه در مسئولیت مدنی سنتی نقش بسزایی در افزایش رفاه در جامعه ایفا می‌کند و در بیشتر کشورها روزبه‌روز در حال گسترش است. در کشور ما قانون بیمه اجباری در سال ۱۳۴۷ تصویب و در سال ۱۳۸۷ اصلاح شده است. قانون اصلاح قانون بیمه اجباری ۱۳۸۷ به‌صورت آزمایشی تصویب شده بود و با تصویب مجلس، مهلت

اجرای آزمایشی آن به مدت یک سال در سال ۱۳۹۲ تمدید، و بار دیگر در بند «و» تبصره ۱۴ قانون بودجه ۱۳۹۴، تا پایان سال ۱۳۹۴ تمدید شد. «قانون بیمه اجباری خسارت وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه» در تاریخ ۱۳۹۵/۰۲/۲۰ در مجلس شورای اسلامی تصویب شده و از تاریخ ۱۳۹۵/۰۳/۲۹ لازم‌الاجرا است. در این قانون، دامنه جبران خسارت افزایش یافته و برخی مقررات نیز پیش‌بینی شده است که خطر رفتاری بیمه را کاهش داده و بازدارندگی مسئولیت مدنی را تا حدی حفظ می‌کند.

۲. بحث و بررسی

۲.۱. بازدارندگی و خطر رفتاری بیمه

در این بند ابتدا مفهوم بازدارندگی، سپس خطر رفتاری بیمه و در نهایت تحلیل اقتصادی خطر رفتاری و قواعد مسئولیت بررسی می‌شود.

۲.۱.۱. مفهوم بازدارندگی

بازدارندگی یکی از کارکردهای اصلی مسئولیت مدنی است که به دو نوع بازدارندگی عام و بازدارندگی خاص تقسیم می‌شود. قسم اول به معنای پیشگیری در سطح جامعه و بازداشتن فاعلین زیان‌بار بالقوه از وارد کردن خسارت به دیگران در آینده است. بازدارندگی خاص به معنای جلوگیری از ورود مجدد ضرر از سوی فاعل زیان‌بار به زیان‌دیده فعلی یا دیگران است. بازدارندگی عام خود به بازدارندگی عام به مفهوم اقتصادی و بازدارندگی عام به معنای غیراقتصادی تقسیم می‌شود (Bayles, 1987, 213).

بازدارندگی به مفهوم غیراقتصادی، ایجاد قواعد و استانداردهای ایمنی، و تعیین ضمانت‌های اجرایی برای تخلف از آن استانداردهاست تا افراد به رعایت آن استانداردها و قواعد تشویق شوند. از سوی دیگر، خود زیان‌دیده نیز اگر این استانداردها را رعایت نکند، میزان غرامت‌های پرداختی به وی کاهش می‌یابد. بدین‌وسیله قانون تشویق‌هایی را برای رفتار ایمن ایجاد می‌کند. همچنین این رویکرد قانون را وسیله‌ای با کارکردی آموزشی در نظر می‌گیرد تا افراد نحوه رفتار را از آن بیاموزند.

بر مبنای مفهوم اقتصادی بازدارندگی، هزینه صدمات ناشی از یک فعالیت اقتصادی را باید افراد درگیر در آن فعالیت، پرداخت کنند. اگر هزینه اقدامات پیشگیرانه، کمتر از غرامتی باشد که فاعل زیان‌بار به زیان‌دیده پرداخت می‌کند، فاعل زیان‌بار برای جلوگیری از ورود صدمات، اقدامات پیشگیرانه را به کار خواهد گرفت. بدین‌وسیله درجه مطلوبی از اقدامات پیشگیرانه تحصیل خواهد شد و صدمات کاهش خواهد یافت. اما اگر هزینه اقدامات احتیاطی پیشگیرانه از هزینه پرداختی به صدمات بیشتر باشد، اقدامات احتیاطی رعایت نخواهد شد؛ اما از آنجاکه افراد درگیر در آن فعالیت اقتصادی، باید هزینه این صدمات را بپردازند، هزینه آن فعالیت اقتصادی بیشتر خواهد شد. به علت افزایش هزینه آن فعالیت اقتصادی، افراد کمتری در آن حوزه فعالیت خواهند کرد و بر اساس معیار فوق، به علت کاهش آن فعالیت، صدمات ناشی از آن نیز کاهش خواهد یافت. بازدارندگی به این مفهوم گاهی «بازدارندگی بازار» نیز خوانده می‌شود؛ اما بیشتر با عنوان «بازدارندگی به مفهوم اقتصادی» رایج است (Cane, 2006, 424).

هرچند برای تحقق هدف بازدارندگی مسئولیت مدنی، باید بین درجه تقصیر واردکننده زیان، و عمدی و غیرعمدی بودن آن، و میزان غرامت پرداختی وی تناسب و رابطه مستقیمی برقرار شود، در عمل، چنین رابطه مستقیمی مشاهده نمی‌شود و ممکن است دادگاه‌ها، مرتکب تقصیری عمدی را به پرداخت مبلغ ناچیزی محکوم کرده و در مقابل شخصی را که تقصیر چندانی نداشته است به پرداخت مبلغ هنگفتی محکوم کنند (Waldron, 1995, 387). چنان‌که در مسئولیت مبتنی بر تقصیر نوعی نیز در مواردی ممکن است تناسب بین تقصیر و غرامت پرداختی رعایت نشود؛ چون افراد از عقل و استعداد و توانایی یکسانی برخوردار نیستند و ممکن است یک رفتار برای فردی با استعداد و توانایی بالا، تقصیری سنگین تلقی شود؛ اما همان رفتار برای شخصی ناتوان، تقصیری سبک باشد. لذا معیار نوعی تقصیر ممکن است اثر بازدارندگی مسئولیت مدنی را تا حدی کاهش دهد.

بازدارندگی مسئولیت محض و مسئولیت مدنی برای فعل غیر نیز محل تردید است، از آنجاکه در مسئولیت محض شخص هر قدر هم که احتیاط کند، باز ممکن است مسئول شناخته شود، چنین مسئولیتی اثر بازدارنده‌ای نخواهد داشت. در مقابل عده‌ای دیگر معتقدند

دشواری اثبات تقصیر در موارد زیادی موجب معافیت فاعل زیان‌بار از پرداخت خسارت می‌شود. مسئولیت محض باعث می‌شود این اشکال برطرف شود و هیچ فاعل زیان‌باری از پرداخت خسارت فرار نکند؛ این امر به‌خودی‌خود اثر بازدارنده‌ای خواهد داشت. همچنین عده‌ای مسئولیت مدنی برای فعل غیر، از جمله مسئولیت کارفرما در قبال فعل کارگر را بازدارنده نمی‌دانند؛ چراکه خسارت را کارفرما می‌پردازد درحالی‌که تقصیر را کارگر مرتکب می‌شود و پرداخت خسارت توسط کارفرما برای کارگر اثر بازدارنده‌ای نخواهد داشت؛ اما عده‌ای دیگر معتقدند که این امر باعث می‌شود که کارفرما در فراهم کردن محیط ایمن، و آموزش کارگران، و نظارت بر رفتار آنان دقت بیشتری کند و این‌ها همه نوعی بازدارندگی در پی خواهند داشت (Prosser, 1984, 25).

با وجود مطالبی که در خصوص بازدارندگی مسئولیت مدنی گفته شد به نظر می‌رسد امروزه در حوادث و اشتباهات انسانی که با توسعه و ماشینی شدن گسترش و اهمیت زیادی پیدا کرده است، نقش بازدارنده مسئولیت مدنی کم‌رنگ‌تر شده است و قابل‌مقایسه با بازدارندگی مسئولیت کیفری نیست؛ زیرا این اشتباهات و خطاها نتیجه گریزناپذیر فعالیت‌های انسان امروزی است (Tunc, 1971, 46-47) و در بسیاری از موارد با آن‌ها عجین شده است. با اینکه سخت‌گیری مسئولیت مدنی ممکن است اقدامات احتیاطی را بیشتر کند، میزان این صدمات و خسارات مطمئناً به صفر نخواهد رسید. لازمه قصور و اشتباهات انسانی در عصر ماشین، بروز تلفات جانی، نقص عضو و زیان‌های مالی فراوان و تقریباً دائمی است که نمی‌توان با اعمال معیارهای رفتاری مسئولیت مدنی، به‌طور مطلق از بروز آن‌ها جلوگیری کرد (Fleming, 1971, 8).

۲.۱.۲. خطر رفتاری بیمه مسئولیت مدنی

قرارداد بیمه مسئولیت عقدی است که در آن مسئولیت مدنی احتمالی تحت پوشش بیمه‌ای قرار می‌گیرد. در این پوشش بیمه‌ای، بیمه‌گر متعهد است که خسارات وارد به زیان‌دیده را که مستند به شخص است و مسئولیت او در قبال آن‌ها بیمه شده است، جبران کند. همین امر موجب شده است که عده‌ای اعتقاد داشته باشند، بیمه مسئولیت مدنی،

کارکرد بازدارندگی قواعد مسئولیت مدنی را به شدت کاهش داده است؛ چراکه منجر به بی‌احتیاطی و رعایت نکردن استانداردهای ایمنی از سوی بیمه‌شدگان شده است (Fleming, 1996, 823). این تأثیر بیمه در اصطلاح «خطر رفتاری» (Moral Hazard) خوانده می‌شود.

اصطلاح «خطر رفتاری» در قرن نوزدهم میلادی وارد ادبیات حقوق بیمه شد و صاحب‌نظران این عرصه به‌کرات از آن استفاده کردند (Baker, 1996, 246). خطر رفتاری بیمه در اصطلاح به معنای تغییری است که در نتیجه پوشش بیمه مسئولیت، در رفتار افراد مسئول احتمالی قبل یا بعد از وقوع حادثه و خطر ایجاد می‌شود، و موجب می‌گردد اشخاص تحت پوشش بیمه‌نامه، اقدامات احتیاطی و استانداردهای ایمنی کمتری را در مقایسه با اشخاص فاقد پوشش بیمه‌ای، اعمال و رعایت کنند و اصطلاحاً بگویند: «هرچه بادا باد! بیمه خواهد پرداخت.» از سوی دیگر، زیان‌دیده نیز اقدامات لازم را جهت کاهش میزان خسارت انجام نمی‌دهد؛ زیرا اطمینان دارد که بیمه خسارت را پرداخت خواهد کرد.

از منظر تحلیل اقتصادی، خطر رفتاری به دو قسم «خطر رفتاری قبل از وقوع حادثه» (Ex-ante) و «خطر رفتاری بعد از وقوع حادثه» (Ex-post) تقسیم می‌شود (Baker, 1996, 271). خطر رفتاری قبل از حادثه عبارت از عدم تمایل و گرایش رفتاری بیمه‌شده به حفظ اموال و رعایت اقدامات جهت جلوگیری از ورود خسارت به موضوع بیمه است. در این نوع خطر رفتاری، فرد به دلیل داشتن بیمه‌نامه، در فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی خود کمتر اقدامات پیشگیرانه را به کار می‌گیرد و موازین ایمنی را چندان رعایت نمی‌کند، چون به پرداخت خسارت از طرف شرکت بیمه اطمینان دارد و از این لحاظ خطری نسبت به کاهش دارایی خود احساس نمی‌کند. خطر رفتاری بعد از حادثه به معنای کاهش تمایل شخص زیان‌دیده، برای جلوگیری از ایراد خسارت بیشتر و تمایل وی به دریافت پول بیشتر از شرکت بیمه‌گر است. در این نوع خطر رفتاری، شخص تمارض می‌کند یا خسارت بیشتری به شرکت بیمه اعلام می‌کند تا غرامت بیشتری از شرکت بیمه دریافت کند. در خطر رفتاری بعد از حادثه، میزان صدمات و تصادفات افزایش پیدا نمی‌کند؛ بلکه میزان پول پرداختی از طرف شرکت‌های بیمه بیشتر می‌شود و منافع شرکت‌های بیمه صرف پرداخت

خسارات غیرواقعی می‌شود. خطر رفتاری بعد از حادثه باعث می‌شود که افراد با صحنه‌سازی و طرح دعوی علیه شرکت‌های بیمه، خسارت‌های غیرواقعی از شرکت‌های بیمه دریافت کنند و بدین ترتیب میزان کلاه‌برداری از شرکت‌های بیمه افزایش می‌یابد.

۲.۱.۳. تحلیل اقتصادی خطر رفتاری و قواعد مسئولیت

قواعد مسئولیت مدنی و نوع نظام مسئولیت مدنی در عمل ممکن است در میزان خطر رفتاری بیمه تأثیر بسزایی داشته باشد و تقاضای تهیه پوشش بیمه‌ای را کاهش یا افزایش دهد. در مسئولیت مدنی محض، فاعل زیان‌بار باید تمامی خساراتی را که به زیان‌دیدگان وارد می‌کند، جبران کند، و به نوعی خسارات وارده به زیان‌دیده از طرف فاعل زیان‌بار تضمین شده است. در این صورت، زیان‌دیده تقاضایی برای تهیه پوشش بیمه‌ای شخص اول نخواهد داشت و در بدترین حالت نیز، زیان‌دیده هیچ خطری را متحمل نمی‌شود و برای پیشگیری از ورود خسارت هیچ اقدامی نمی‌کند. بنابراین پوشش بیمه‌ای هرگز اثر مثبتی بر رفتار زیان‌دیده نخواهد داشت. از سوی دیگر، اعمال قاعده مسئولیت محض باعث می‌شود که فاعل زیان‌بار تمامی هزینه‌های ناشی از حوادث را متحمل شود و فاعل زیان‌بار ریسک‌گریز تمایل خواهد داشت که خود را در مقابل خطر مسئولیت، بیمه کند. در وهله نخست، ممکن است این تصور پدید آید که بیمه مسئولیت تمامی اثرات بازدارندگی حقوق مسئولیت مدنی را از بین می‌برد؛ زیرا فاعل زیان‌باری که خود را به‌طور کامل در مقابل خسارات، بیمه کرده است، هیچ انگیزه‌ای برای اجتناب از بروز حوادث نخواهد داشت. اما این تصور از دو جهت صحیح به نظر نمی‌رسد؛ نخست آنکه اگر بیمه‌گر میزان احتیاط و نحوه فعالیت فاعل زیان‌بار را بررسی کند و مطابق آن حق بیمه را تعیین نماید، فاعل زیان‌بار نوعی مشوق برای رعایت نظامات و موازین ایمنی خواهد داشت. همچنین اگر بیمه‌گر بر اساس تجربه و سوابق بیمه‌گزار، حق بیمه را از او اخذ کند، در این صورت مشوق‌هایی قوی برای سرمایه‌گذاری فاعلین زیان‌بار در اقدامات پیشگیرانه وجود خواهد داشت (Baker, 2011, 12). دوم آنکه حتی اگر بیمه‌گر نتواند میزان احتیاط و نحوه فعالیت فاعل زیان‌بار را کنترل کند، مشوق نسبتاً ضعیف دیگری برای پرداخت هزینه اقدامات پیشگیرانه و احتیاطی وجود خواهد داشت، زیرا وقتی تمام خطر و خسارت، تحت پوشش بیمه قرار نگیرد، حق بیمه

آن کمتر از حق بیمه با پوشش کامل است و این امر تا حدی انگیزه احتیاط را در بیمه‌گذار حفظ می‌کند. البته باید توجه داشت پوشش بیمه‌ای ناقص تا حدی انگیزه بیمه‌شده را برای رعایت موازین ایمنی کاهش می‌دهد و تا اندازه‌ای تأثیر رفتاری نیز خواهد داشت. اما این نوع پوشش بیمه‌ای هرگز رفاه را افزایش نمی‌دهد؛ زیرا فاعل زیان‌بار که همان بیمه‌گذار است، کاهش ریسک را به بی‌احتیاطی و استفاده از بیمه‌نامه و پرداخت قسمتی از خسارت، ترجیح می‌دهد (Shavell, 1982, 121).

اما اگر قاعده تقصیر در مسئولیت مدنی اعمال شود، وضعیت اندکی متفاوت خواهد بود؛ فاعل زیان‌بار استانداردهای ایمنی را رعایت می‌کند و در نتیجه خطر رفتاری قبل از حادثه (Ex- ante) وجود ندارد. دادگاه‌ها نیز به‌خوبی انطباق رفتار فاعل زیان‌بار را با استاندارد ایمنی، به‌عنوان عامل خطر رفتاری بعد از حادثه (Ex- post) بررسی می‌کنند. در این حالت تقریباً ارزان‌ترین راه برای فاعل زیان‌بار این است که استاندارد ایمنی را رعایت کند، زیرا این امر مصونیت کامل را برای فاعل زیان‌بار در برابر مسئولیت ایجاد می‌کند. در مقابل با رعایت استانداردهای ایمنی، تقاضا برای خرید بیمه‌نامه تقلیل می‌یابد و در این حالت، مشوق‌های احتیاطی نیز کاهش پیدا نمی‌کند، زیرا فاعل زیان‌بار برای کاهش اقدامات احتیاطی خود که پایین‌تر از استاندارد ایمنی است، پوشش بیمه‌ای تهیه نمی‌کند. در این مدل ساده، اگر فاعل زیان‌بار به‌طور مناسب و متعارف احتیاط کند، با هیچ خطر مسئولیتی مواجه نمی‌شود. بدین ترتیب بیمه‌گر می‌داند هر شخصی که به دنبال تهیه پوشش بیمه‌ای است، برای تقصیر و عدم رعایت استاندارد ایمنی، بیمه‌نامه تهیه می‌کند و بیمه‌گر با فرض بی‌احتیاطی بیمه‌گذار، حق بیمه را تعیین می‌کند و برای فاعل زیان‌بار، میزان حق بیمه برای پوشش بیمه‌ای چنین مسئولیتی، بسیار بیشتر از پرداخت هزینه به‌کارگیری اقدامات احتیاطی مناسب و مطلوب خواهد بود. لذا فاعل زیان‌بار رعایت استانداردهای ایمنی را به تهیه بیمه و کاهش اقدامات احتیاطی ترجیح می‌دهد (Baker, 2011, 14). اگر زیان‌دیده بداند که فاعل زیان‌بار برای خساراتی که مقصر نیست، چیزی پرداخت نخواهد کرد و زیان‌دیده آن را متحمل خواهد شد، برای خود پوشش بیمه‌ای کامل شخص اول تهیه می‌کند؛ لذا تقاضا برای تهیه پوشش بیمه‌ای شخص اول افزایش خواهد یافت. بیمه شخص اول با پوشش کامل موجب خواهد

شد که زیان‌دیده موازین ایمنی را برای کاهش خسارت رعایت نکند. بنابراین تا حدی از طرف زیان‌دیده خطر رفتاری به وجود می‌آید. البته اگر اثبات شود منافی که زیان‌دیده از محل تهیه بیمه‌نامه و توزیع خطر کسب می‌کند، بسیار بیشتر از هزینه‌هایی است که از ناحیه خطر رفتاری بر جامعه تحمیل می‌شود، پوشش بیمه‌ای موجب افزایش رفاه در جامعه خواهد شد (Shavell, 1982, 121).

اگر قاعده تقصیر به‌خوبی در نظام مسئولیت مدنی اجرا نشود و فاعل زیان‌بار به‌خوبی از استانداردهای ایمنی آگاهی نداشته باشد و دادگاه‌ها نیز به‌خوبی این قاعده را اعمال نکنند، نتیجه این خواهد بود که فاعل زیان‌بار از طرف دادگاه مقصر شناخته شود. در این حالت، رعایت استانداردهای ایمنی، فاعل زیان‌بار را در مقابل خطر مسئولیت، مصون نخواهد کرد و در نهایت تقاضا برای تهیه پوشش بیمه‌ای چنین خطراتی افزایش خواهد یافت. بنابراین از لحاظ اقتصادی برای فاعل زیان‌بار به‌صرفه خواهد بود که استانداردهای ایمنی را رعایت کند و از تهیه بیمه‌نامه‌های گرانی که به او اجازه می‌دهد اصلاً موازین ایمنی را رعایت نکند، خودداری نماید. در این وضعیت اگر بیمه‌نامه تهیه شود، رعایت بیش از حد استانداردهای ایمنی که از عدم اطمینان به این استانداردها ناشی می‌شود، از بین می‌رود و این خود دلیل دیگری بر افزایش رفاه خواهد بود (Calfee, 1981, 970).

علی‌رغم رعایت موارد فوق، این احتمال وجود دارد که فاعل زیان‌بار مسئول شناخته شود؛ زیرا او نمی‌تواند به‌طور کامل رفتار خود را کنترل کند درحالی‌که رعایت استانداردهای ایمنی به نظارت و توجه کامل نیاز دارد. واقعیت این است که در برخی مواقع این توجه و دقت کامل افراد است که از مسیر اصلی خود منحرف می‌شود، درست برخلاف اقدامات احتیاطی پایدار مانند سیستم اطفای حریق که با نصب یک‌بار آن کار تمام می‌شود (Grady, 1988, 294). همچنین به علت آنکه فاعل زیان‌بار اطلاعات کافی ندارد که کدام رفتار استاندارد ایمنی تلقی می‌شود، ممکن است رفتاری انجام دهد که تخلف از استانداردها بوده و تقصیر محسوب شود، مانند بسیاری از پزشکان که از استانداردهای ایمنی و مقررات، اطلاعات کافی ندارند (Arlen, 2005, 505). خطا و تخلف از استانداردهای ایمنی در مسئولیت مدنی برای فعل غیر، همانند مسئولیت کارفرمایان در مقابل کارگران نیز ممکن

است اتفاق بیفتد. به‌عنوان مثال وقتی یک شرکت نتواند رفتار کارگران خود را کنترل نماید، مشوق‌های کافی نیز برای پرداخت هزینه رعایت موازین ایمنی از سوی کارگران نخواهد داشت. در چنین شرایطی، گاهی فاعل زیان‌بار، علی‌رغم تلاش برای رعایت استانداردهای ایمنی، باز هم مقصر شناخته می‌شود و درست در اینجا است که منافع توزیع خطر و داشتن بیمه‌نامه روشن می‌شود، و ضرورت خرید بیمه‌نامه برای خود را نشان می‌دهد.

۲.۲. راهکارهای تقویت بازدارندگی قواعد مسئولیت مدنی در قرارداد بیمه

با ظهور بیمه، این تصور به وجود آمده که کارکرد بازدارندگی مسئولیت مدنی تضعیف شده است. این تصور تا حدی با واقعیت انطباق دارد، و به همین سبب در قانون بیمه اجباری مقرراتی پیش‌بینی شده که تا حد امکان کارکرد بازدارندگی مسئولیت مدنی را تقویت، یا حتی‌المقدور این کارکرد را حفظ کند. در ادامه راهکارهای مذکور به ترتیب بررسی می‌شود.

۲.۲.۱. مسئولیت مدنی در کنار پوشش بیمه‌ای

قانون بیمه اجباری مسئولیت، در درجه اول، به پوشش بیمه‌ای مرتبط با مسئولیت احتمالی فاعل زیان‌بار مربوط می‌شود و موضوعاتی از قبیل دخالت اشخاص ثالث، توزیع خسارت میان مسئولان و ... در این قانون به قواعد عمومی مسئولیت واگذار شده، ولی با وجود این به بعضی از آن‌ها اشاره شده است. به‌عنوان مثال در تبصره ۲ ماده ۲ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ مقرر شده است: «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه در تحصیل بیمه‌نامه موضوع این قانون مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است نمی‌باشد. در هر حال خسارت وارد شده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد». در این تبصره، در کنار اعتبار پوشش بیمه‌ای، مسئولیت مدنی عامل حادثه حفظ شده و راننده مسبب حادثه، با وقوع تصادف و احراز تقصیر، باید مسئول پرداخت خسارات وارده شناخته شود. هرچند بیمه‌گر باید، دیه و خسارات را تا سقف تعهدات بیمه‌نامه پرداخت نماید ولی مسئول اصلی، راننده مقصر است؛ چراکه شرکت بیمه به قائم‌مقامی از راننده مقصر، خسارات را پرداخت می‌کند.

علی‌رغم اتفاق نظر حقوق‌دانان پیرامون مسئولیت مدنی راننده مقصر، در خصوص

مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه اختلاف نظر وجود دارد. با این توضیح که ماده ۱ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷ دارنده وسیله نقلیه موتوری را مسئول جبران خسارت تلقی کرده بود و دارنده مکلف بود مسئولیت خود را بیمه نماید. بعضی حقوق دانان از این ماده استفاده کرده و اعتقاد داشتند که این ماده مسئولیت نوعی شبیه نظریه خطر را برقرار کرده و داشتن وسیله نقلیه خود اماره مسئولیت یا اماره علیت است. لذا دارنده نیز مسئول جبران خسارت است و بدون اینکه تقصیری داشته باشد و اثبات آن لازم باشد مسئول شناخته می شود و مبنای این ماده نظریه خطر بوده و صرف اثبات رابطه سببیت، میان ضرر و وسایل نقلیه برای مسئول شناختن دارنده کافی است (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ۶۱۳؛ صفایی، ۱۳۹۳، ۳۴۴؛ بابایی، ۱۳۹۳، ۱۹۹ به بعد). این تفسیر، با صراحت ماده یک قانون بیمه اجباری سال ۱۳۴۷ هماهنگی داشت؛ اما در عمل، به ویژه بعد از انقلاب اسلامی با تصویب قانون مجازات اسلامی، رویه قضایی از آن استقبال نکرد؛ چراکه مواد مختلف قانون مجازات اسلامی سابق، به تبعیت از فقه اسلامی (خویی، ۱۴۲۲، ۲۷۲ به بعد)، بر قابلیت استناد حادثه به راننده تأکید داشت و مسئولیتی برای دارنده در نظر نگرفته بود. به عبارت دیگر رویه قضایی اساساً برای تشخیص مبنای مسئولیت به قانون بیمه اجباری مراجعه نکرد و قانون مذکور را صرفاً به عنوان قانون بیمه ای تلقی کرد (خدابخشی، ۱۳۹۳، ۱، ۱۶۲). بعضی حقوق دانان نیز مبنای اخیرالذکر را برای مسئولیت مدنی در حقوق کنونی پذیرفته اند (صفایی، پیشین، ۴۲؛ باریکلو، ۱۳۸۹، ۵۹؛ خدابخشی، پیشین، ۱۶۲).

با تصویب قانون جدید بیمه اجباری در سال ۱۳۸۷، مبنای نظریه مسئولیت نوعی دارنده تضعیف شد و باید گفت علی رغم عقیده بعضی حقوق دانان (ایزائلو، ۱۳۸۷، ۳۸؛ بابایی، ۱۳۹۳، ۲۰۷)، نظریه موصوف فاقد مبنای منطقی و قانونی است؛ زیرا در قسمت اول ماده، مسئولیت مدنی دارنده حذف شد و ماده مذکور در خصوص مبنای مسئولیت ساکت بود و باید برای تشخیص مبنای مسئولیت به قواعد عام از جمله قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ مراجعه می شد. در مواد مختلف قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ از جمله مواد ۵۰۰ و ۵۰۵ و ۵۰۹ و ۵۳۰ به قابلیت استناد اشاره شده است. با ملاحظه مواد قانون مجازات اسلامی استنباط می شود که اولاً مبنای مسئولیت در حقوق ایران، قابلیت استناد حادثه به

فاعل زیان‌بار است، و ثانیاً تقصیر به‌عنوان مبنای مسئولیت مدنی پذیرفته نشده بلکه به‌عنوان معیاری برای احراز قابلیت استناد است. (ماده ۵۳۰ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲). فارغ از مباحث مذکور، از جنبه بازدارندگی هم می‌توان گفت، چنانچه قانون‌گذار، مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه را نیز می‌پذیرفت، رویکرد بازدارندگی تقویت می‌شد و دارنده با توجه به مسئولیت خود در نگهداری و واگذاری وسیله نقلیه جهت رانندگی به دیگران احتیاط می‌کرد، اما همان‌طور که گفته شد، مسئولیت مدنی دارنده در چه در زمان حکومت قانون بیمه اجباری ۱۳۸۷ و چه در حال حاضر مبنای قانونی خاصی ندارد؛ زیرا مسئولیتی که در تبصره ۲ ماده ۱ قانون ۱۳۸۷ به آن اشاره شده بود، تکلیف و تعهد قانونی جهت بیمه کردن وسیله نقلیه بوده و ارتباطی به مسئولیت مدنی وی نداشت. در تبصره ۲ ماده ۲ قانون جدید بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ نیز، مسئولیت دارنده فقط به تحصیل بیمه‌نامه اختصاص یافته است. در این تبصره مقرر شده است: «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه در تحصیل بیمه‌نامه موضوع این قانون، مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل و یا ترک فعل او است نیست. در هر حال خسارت وارد شده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد.» همچنین عبارت مسئولیت مدنی از عنوان قانون جدید حذف شده و قانون با عنوان «قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه» به تصویب رسیده که خود قرینه‌ای بر عدم مسئولیت دارنده می‌باشد. بنابراین تحصیل بیمه‌نامه توسط دارنده، صرفاً ممکن است مجازات‌های اداری‌ای از قبیل افزایش حق بیمه و توقیف وسیله نقلیه و عدم ارائه خدمات به وسیله نقلیه موصوف را به همراه داشته باشد. به‌موجب بند «پ» ماده ۴ قانون مذکور اگر مالک، خودروی فاقد بیمه‌نامه را در اختیار دیگری قرار دهد و تصادف منجر به خسارت بدنی شود، مجرم شناخته شده و به جزای نقدی محکوم می‌شود.

۲.۲.۲. طرح قائم‌مقامی

اگرچه در بیمه مسئولیت، به‌طور معمول، بیمه‌گر بار نهایی جبران خسارت را متحمل می‌شود، در مواردی ممکن است حق رجوع به اشخاص دیگر را داشته باشد (کاتوزیان، ۱۳۸۷، ۳، ۳۵۹). ممکن است بیمه‌گر برای استرداد خسارت پرداختی به اشخاص ثالث یا

بیمه‌گزار یا به زیان‌دیده رجوع کند. لذا در ماده ۳۰ قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶ مقرر شده: «بیمه‌گر در حدودی که خسارت وارده را قبول یا پرداخت می‌کند در مقابل اشخاصی که مسئول وقوع حادثه یا خسارت هستند قائم‌مقام بیمه‌گزار خواهد بود». همچنین در ماده ۱۵ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، به قائم‌مقامی بیمه‌گر در مورد خاص تصریح شده است. این ماده، رجوع بیمه‌گر به راننده مسبب حادثه را پیش‌بینی کرده است. به نظر می‌رسد با توجه به اینکه قانون فقط در موارد مذکور به رجوع بیمه‌گر به راننده مسبب حادثه اشاره کرده، در غیر موارد مذکور در مواد فوق‌الذکر، شرکت بیمه‌گر نمی‌تواند به راننده مسبب حادثه یا بیمه‌گزار مراجعه کند و مواد مذکور جهت بازدارندگی و جلوگیری از بی‌احتیاطی و بی‌مبالاتی رانندگان وضع شده است، تا رانندگان متخلف، از تکرار حوادث پرهیز کنند و فاعلین زیان‌بار بالقوه نیز با توجه به مواد مذکور و احتمال رجوع بیمه‌گر، از بی‌احتیاطی و بی‌مبالاتی خودداری نمایند. ذکر این نکته لازم است که چنانچه عامل دیگری مانند پلیس راه یا شهرداری یا شخص حقیقی ایجادکننده مانع (غیر از راننده مقصر)، در تصادف تقصیری داشته باشد، به موجب ماده ۱۷ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵، بیمه‌گر حق رجوع به او را خواهد داشت.

در ماده ۱۴ قانون بیمه اجباری مقرر شده: «در حوادث رانندگی منجر به جرح یا فوت که به استناد گزارش کارشناس تصادفات راهنمایی و رانندگی یا پلیس‌راه، علت اصلی وقوع تصادف یکی از تخلفات رانندگی حادثه‌ساز باشد، بیمه‌گر مکلف است خسارت زیان‌دیده را بدون هیچ شرط و اخذ تضمین پرداخت کند و پس از آن می‌تواند به شرح زیر برای بازیافت به مسبب حادثه مراجعه کند: الف - در اولین حادثه ناشی از تخلف حادثه‌ساز راننده مسبب در طول مدت بیمه‌نامه: معادل دو و نیم درصد (۲/۵٪) از خسارت‌های بدنی و مالی پرداخت‌شده، ب- در دومین حادثه ناشی از تخلف حادثه‌ساز راننده مسبب در طول مدت بیمه‌نامه: معادل پنج درصد (۵٪) از خسارت‌های بدنی و مالی پرداخت‌شده، پ- در سومین حادثه ناشی از تخلف حادثه‌ساز و حوادث بعد از آن در طول مدت بیمه‌نامه: معادل ده درصد (۱۰٪) از خسارت‌های بدنی و مالی پرداخت‌شده، تبصره- مصادیق و عناوین تخلفات رانندگی حادثه‌ساز به موجب ماده (۷) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۸ تعیین می‌شود».

مطابق ماده فوق‌الذکر، ابتدا برای حمایت از زیان‌دیده، بیمه‌گر باید خسارت را پرداخت کند و بعد از پرداخت خسارت می‌تواند به راننده مسبب حادثه رجوع نماید. به نظر می‌رسد هدف اصلی این ماده ایجاد بازدارندگی از وقوع تخلفات حادثه‌ساز و کاهش بی‌احتیاطی و بی‌مبالاتی در رانندگی است، و ایجاد منبع درآمد برای شرکت‌های بیمه در درجه دوم اهمیت قرار دارد. در این ماده بر خلاف قانون بیمه اجباری ۱۳۸۷، به خسارت بدنی اشاره شده و تکرار خطا موجب افزایش خسارت پرداختی توسط مسبب حادثه شناخته شده، که گامی در جهت تقویت بازدارندگی محسوب می‌شود.

در ماده ۱۵ قانون بیمه اجباری نیز به مواردی اشاره شده است که با وجود حمایت از حقوق زیان‌دیده و جبران خسارت وی، جنبه بازدارندگی مسئولیت مدنی، حفظ شده و مسئولیت نهایی بر عهده مسبب حادثه گذاشته شده است. در این ماده مقرر شده: «در موارد زیر بیمه‌گر مکلف است بدون هیچ شرط و اخذ تضمین، خسارت زیان‌دیده را پرداخت کند و پس از آن می‌تواند به قائم‌مقامی زیان‌دیده از طریق مراجع قانونی برای بازیافت تمام یا بخشی از وجوه پرداخت‌شده به شخصی که موجب خسارت شده است مراجعه کند: الف- اثبات عمد مسبب در ایجاد حادثه نزد مراجع قضائی، ب- رانندگی در حالت مستی یا استعمال مواد مخدر یا روانگردان مؤثر در وقوع حادثه که به تأیید نیروی انتظامی یا پزشکی قانونی یا دادگاه رسیده باشد. پ- در صورتی که راننده مسبب، فاقد گواهینامه رانندگی باشد یا گواهینامه او متناسب با نوع وسیله نقلیه نباشد. ت- در صورتی که راننده مسبب، وسیله نقلیه را سرقت کرده یا از مسروقه بودن آن، آگاه باشد.» این ماده نیز عاملی بازدارنده برای جلوگیری از افزایش بی‌احتیاطی و بی‌مبالاتی است و سعی دارد ضمن جبران خسارت زیان‌دیده، خطر رفتاری قبل از حادثه (Ex- ante) را کاهش دهد تا راننده متوجه باشد که چنانچه این شرایط را در رانندگی داشته باشد، شرکت بیمه‌گر به او رجوع خواهد کرد و مسئولیت نهایی بر عهده او خواهد بود. تقصیر عمدی در نظام حقوقی بعضی از کشورها مسئولیت شدیدتری نسبت به تقصیر غیرعمدی دارد و تحت پوشش بیمه قرار نمی‌گیرد؛ زیرا بیمه کردن تقصیر عمدی برخلاف نظم عمومی است و خطر رفتاری قبلی آن به‌روشنی قابل درک است (Wagner, 2006, 285). نهایتاً برای تسهیل جبران خسارت زیان‌دیده، ابتدا

شرکت بیمه‌گر خسارت وی را می‌پردازد و برای استرداد تمام یا بخشی از وجوه پرداخت‌شده به راننده مسبب حادثه رجوع می‌کند.

به استناد ماده ۱۵، رجوع برای بیمه‌گر اختیاری است و می‌تواند اصلاً به مسبب حادثه مراجعه نکند. اما می‌توان گفت، صرف اختیار رجوع بیمه‌گر عاملی بازدارنده برای جلوگیری از افزایش بی‌احتیاطی و بی‌مبالاتی است. همچنین در این ماده، بین خسارات بدنی و مالی تفکیکی نشده است و بیمه‌گر حتی در خسارات مالی نیز باید خسارت زیان‌دیده را پرداخت کرده و برای استرداد تمام یا قسمتی از خسارات مالی به مسبب حادثه رجوع کند. این امر نیز گامی در جهت حمایت از زیان‌دیدگان حوادث خسارتی است و درعین حال کارکرد بازدارندگی مسئولیت مدنی نیز با وجود بیمه حفظ شده است.

۳.۲.۲. تعیین حق بیمه با توجه به سوابق بیمه‌شده

خطر رفتاری بیمه باعث شده است که شرکت‌های بیمه‌گر، کارکرد بازدارندگی حقوق مسئولیت مدنی را در نظر بگیرند و مبلغ حق بیمه را با توجه به خطر رفتاری و میزان احتیاط و تصادفات و خسارات پرداختی به زیان‌دیدگان تعیین کنند. اما شرکت‌های بیمه‌گر در این موضوع، با دو محدود مواجه هستند؛ از یک سو تخفیف زیاد در حق بیمه موجب بروز خطر رفتاری و در نتیجه افزایش میزان خسارات پرداختی شرکت‌های بیمه می‌شود (Wagner, Ibid, 279)، و از سوی دیگر در بازار رقابتی، افزایش حق بیمه باعث کاهش مشتریان شرکت‌های بیمه‌گر می‌شود. با وجود این، شرکت‌های بیمه‌گر می‌توانند با استفاده از راهکارهایی، خطر رفتاری را از طریق میزان حق بیمه تا حدی کنترل کنند. یکی از آن‌ها رصد کردن رفتار بیمه‌گزار است. بر این اساس اگر بیمه‌گزار اقدامات احتیاطی خود را کاهش یا افزایش دهد، حق بیمه نیز متناسب با آن کاهش یا افزایش می‌یابد. اگر بیمه‌گزاری انحرافی نداشته باشد و بی‌احتیاطی را افزایش ندهد، حق بیمه ثابت می‌ماند یا تخفیف می‌یابد. بیمه‌گزار از لزوم به‌کارگیری اقدامات احتیاطی مؤثری برای پیشگیری از ضرر، اطلاع دارد؛ زیرا هرگونه انحراف موجب افزایش حق بیمه می‌شود (Faure, 2005, 265).

راهکار دیگری که برای کاهش خطر رفتاری به کار می‌رود این است که پس از وقوع

تصادف، اگر بیمه‌گزار از ورود خسارت بیشتر جلوگیری کند، از طریق تخفیف زیاد تشویق می‌شود و در صورت بی‌احتیاطی، با افزایش حق بیمه و در نظر گرفتن جریمه تنبیه می‌شود. البته رصد کردن کامل رفتار بیمه‌گزاران از طرف بیمه‌گران امکان‌پذیر نیست و در صورت امکان هم، امر مطلوبی تلقی نمی‌شود؛ زیرا هزینه زیادی را به شرکت‌های بیمه‌گر تحمیل می‌کند. بنابراین، شرکت‌های بیمه‌گر از روش‌های دیگری استفاده می‌کنند و در مواردی که خطر رفتاری زیادی بروز می‌کند، بیمه‌گزار را از شمول بیمه خارج می‌کنند و معمولاً این موارد، استثنائات بیمه‌نامه است که با حروف بزرگ قرمز در بیمه‌نامه ذکر می‌شود. از جمله این استثنائات خسارات ناشی از عمد است.

در ماده ۱۸ قانون بیمه اجباری در این خصوص مقرر شده است: «آیین‌نامه مربوط به تعیین سقف حق بیمه موضوع این قانون و نحوه تخفیف، افزایش یا تقسیط آن توسط بیمه مرکزی تهیه می‌شود و پس از تأیید شورای عالی بیمه به تصویب هیأت وزیران می‌رسد. در آیین‌نامه مذکور باید عوامل زیر مدنظر قرار گیرد: الف - ویژگی‌های وسیله نقلیه از قبیل نوع کاربری، سال ساخت و وضعیت ایمنی آن، ب - سوابق رانندگی و بیمه‌ای دارنده شامل نمرات منفی و تخلفات ثبت شده توسط نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران موضوع قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، خسارت‌های پرداختی توسط بیمه‌گر یا صندوق، بابت حوادث منتسب به وی، پ - رایج بودن استفاده از وسیله نقلیه برای اقشار متوسط و ضعیف شامل موتورسیکلت و خودروهای سواری ارزان قیمت. در آیین‌نامه موضوع این ماده باید ملاحظات اجتماعی در تعیین حق بیمه وسایل نقلیه پرکاربرد اقشار متوسط و ضعیف جامعه مدنظر قرار گیرد.» این ماده اصل تناسب حق بیمه با تخلفات رانندگی را پذیرفته، اما نحوه متناسب‌سازی آن را به آیین‌نامه واگذار کرده و در عین حال ملاحظات دیگری را در نظر گرفته است. آیین‌نامه موضوع ماده مذکور هنوز به تصویب نرسیده و مطابق ماده ۶۴ تصویب‌نامه موضوع ماده ۸ قانون سابق تا زمان تصویب آیین‌نامه جدید لازم‌الاجراست. تصویب‌نامه موضوع ماده ۸ قانون بیمه اجباری ۱۳۸۷، با عنوان «تعرفه حق بیمه و نحوه تقسیط و تخفیف در حق بیمه شخص ثالث» در تاریخ ۱۳۹۰/۰۲/۱۴ به تأیید رئیس‌جمهور رسیده است. در تصویب‌نامه مذکور، ضوابط تعیین حق بیمه و نحوه افزایش و کاهش آن

پیش‌بینی شده است. در ماده ۱۲ تصویب‌نامه نیز مقرر شده: «در صورتی که مدت بیمه، خساراتی از محل بیمه‌نامه پرداخت نشود، بیمه‌گر موظف است از سال دوم به بعد هنگام تجدید بیمه‌نامه به شرح زیر تخفیف‌هایی در حق بیمه مربوط اعمال نماید. سال دوم، ده درصد- سال سوم، پانزده درصد- سال چهارم، بیست درصد- سال پنجم، سی درصد- سال ششم، چهل درصد- سال هفتم، پنجاه درصد- سال هشتم، شصت درصد - سال نهم و بعد، هفتاد درصد». در این ماده عدم استفاده از بیمه‌نامه به‌عنوان عامل تشویقی برای بیمه‌گذار در نظر گرفته شده تا در مدت قرارداد بیمه اقدامات احتیاطی بیشتری به کار گیرد و از ورود خسارت بدنی و مالی به دیگران خودداری کند. همچنین در راستای این تشویق، به‌موجب تبصره ماده ۱۲ تصویب‌نامه، بیمه‌گذار می‌تواند قبل از انقضای مدت اعتبار بیمه‌نامه، تخفیف وسیله نقلیه را به وسیله نقلیه مشابه دیگر انتقال دهد.

در تصویب‌نامه مذکور، مقرراتی نیز برای تنبیه بی‌احتیاطی وضع شده است. حق بیمه آن دسته از بیمه‌گذارانی که در مدت اعتبار بیمه آنان، خسارت از محل بیمه‌نامه پرداخت شود، علاوه بر محرومیت از تخفیف‌های مقرر در ماده ۱۲ فوق‌الذکر، به نسبت تعداد دفعات پرداخت خسارت، حق بیمه افزایش می‌یابد و تفکیکی هم بین خسارات بدنی و مالی به عمل نیامده است (ماده ۱۳). چنانچه در مدت اعتبار بیمه‌نامه، از محل بیمه‌نامه هم خسارت بدنی و هم خسارت مالی پرداخت شود، اضافه نرخ بالاتری به حق بیمه اضافه خواهد شد (تبصره ۱ ماده ۱۳). همچنین جهت جلوگیری از گسترش تخلفات حادثه‌ساز، به‌ازای هر بار تخلف حادثه‌ساز وسیله نقلیه که طبق اعلام پلیس راهنمایی و رانندگی در دوره یک‌ساله قبل از صدور بیمه‌نامه صورت گرفته باشد، بیمه‌گر موظف گردیده، دو درصد و در مجموع شانزده درصد به حق بیمه مربوط اضافه نماید (ماده ۱۴ تصویب‌نامه). هرچند در قانون بیمه اجباری و تصویب‌نامه مذکور، مقرراتی برای بازدارندگی و جلوگیری از خطر رفتاری وضع شده است، به نظر می‌رسد قدرت بازدارندگی آن‌ها به اندازه حقوق مسئولیت مدنی بدون بیمه مسئولیت نیست؛ چراکه اشخاص در هنگام رانندگی کمتر به تخلفات و جرائم جزئی توجه می‌کنند و ترسی که افراد از پرداخت خسارت هنگفت دارند با بیمه کردن وسیله نقلیه از بین می‌رود.

با وجود این، تأثیر مقررات مزبور در خطر رفتاری بعدی (Ex- Post)، در خسارات مالی و

بدنی جزئی ملموس است؛ در مواردی که خسارات بدنی یا مالی اندک وارد می‌شود، بیمه‌گزار، زیان‌دیده را به استفاده از بیمه‌نامه هدایت نمی‌کند؛ زیرا استفاده از بیمه‌نامه موجب افزایش حق بیمه پرداختی و از بین رفتن تخفیفات، و در مواردی هم منجر به برقراری تنبیهات در خصوص حق بیمه می‌شود و در این موارد، بیمه‌گزار کمتر تمایل دارد تا زیان‌دیده از محل بیمه‌نامه، خسارت دریافت کند و حاضر است شخصاً خسارت را به زیان‌دیده پرداخت کند.

نکته دیگری که لازم است به آن اشاره شود، این است که در حوزه‌های حقوق مسئولیت مدنی مدرن، این فرض منطقی در نظر گرفته می‌شود که وارد کردن خسارت بدنی به دیگران معمولاً با مجروح شدن خود فاعل زیان‌بار همراه است. در حوادث رانندگی نیز، تقریباً غیرممکن است که شخص فرد دیگری را به خطر بیندازد، اما خود یا مالش در صحت و سلامت باقی بماند. بنابراین از آنجاکه هر انسانی به‌طور غریزی از برخورد و صدمه بدنی اجتناب می‌کند، به‌کارگیری اقدامات احتیاطی صرفاً برای اجتناب از مسئولیت مدنی نیست بلکه فاعل زیان‌بار هم نگران است که وضعیت بدنی و مالی مطلوب خود را از دست بدهد (Deweese, 1996, 18). اینکه مشوق‌های احتیاط همراه با اصل حفاظت از خود تا چه حد می‌توانند در این حوزه تأثیر داشته باشند، به نوع تصادف هم بستگی دارد. در حوزه ترافیک موتوری، مشوق‌های حفاظت از خود خصوصاً در تصادفاتی که به وسایل نقلیه موتوری مربوط می‌شوند، دارای قوت و اثر زیادی هستند؛ زیرا این تصادفات موجب مصدومیت بدنی هر دو طرف می‌شوند. میزان تأثیر آن‌ها در تصادفات با عابرین پیاده و دوچرخه‌سواران نیز تغییر می‌کند؛ زیرا در این تصادفات، فرد نه‌تنها منافع خود را در نظر می‌گیرد و می‌خواهد خود را از صدمه دیدن حفظ کند، بلکه منافع دیگران را نیز در نظر دارد. در مسئولیت مدنی ناشی از تولید کالا و تقصیر پزشکی وضعیت متفاوت است. در این موارد، تقصیر از ناحیه پزشک یا تولیدکننده کالاها برای خود وی، خطر صدمه بدنی ایجاد نمی‌کند، بلکه خطر صرفاً برای دیگران ایجاد می‌شود. البته وجود نفع در اجتناب از صدمه رساندن به دیگران، خود به‌عنوان عاملی بالقوه برای افزایش احتیاط فاعل زیان‌بار بالقوه محسوب نمی‌شود (Wagner, 2005, 346). در نتیجه، مصون نگه داشتن فاعل زیان‌بار از مسئولیت مدنی را

نباید عامل ضعف یک نظام حقوقی دانست، بلکه در دنیایی که هم صدمات بدنی و هم خسارات مالی موضوع حقوق مسئولیت مدنی، تحت پوشش بیمه هستند، لازم نیست که حتماً خسارت وارده از جانب فاعل فعل زیان بار جبران شود.

۳. نتیجه گیری

با پیدایش بیمه مسئولیت، بازدارندگی مسئولیت مدنی تضعیف شده و استفاده از راهکارهایی که بیمه‌گران و قانون‌گذاران برای کاهش خطر رفتاری ابداع کرده‌اند، به‌هیچ‌وجه نمی‌تواند بازدارندگی مسئولیت مدنی را احیا کند. از سوی دیگر برای حمایت از زیان‌دیدگان و جبران سریع خسارات و کاهش آسیب‌های اجتماعی ناشی از تصادفات، توسعه نهاد بیمه یک ضرورت اجتماعی است. لذا در جهت جمع بازدارندگی مسئولیت مدنی و فواید بیمه مسئولیت مدنی، در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵، مقررات کارآمدی برای ایجاد بازدارندگی نسبی و جلوگیری از افزایش بی‌احتیاطی و بروز خطر رفتاری بیمه وضع شده است. شرکت‌های بیمه در عمل، بیشتر از راهکار تعیین حق بیمه بر اساس سوابق بیمه‌شده و نیز میزان خسارت پرداختی به زیان‌دیده استفاده می‌کنند تا خطر رفتاری قبل از حادثه و خطر رفتاری بعد از حادثه را کاهش دهند. در ایران گسترش بیمه‌های مسئولیت، همسو با گرایش‌های اجتماعی مبنی بر جبران سریع خسارت و حمایت از زیان‌دیده و افزایش امنیت خاطر فاعلین زیان‌بار بالقوه ادامه دارد. تحلیل اقتصادی جدید حقوق، از اعمال قاعده تقصیر حمایت می‌کند و درعین‌حال منکر فواید بیمه مسئولیت با ابزارهای کنترل رفتاری نیست. اعمال دقیق قاعده تقصیر به همراه بیمه مسئولیت، رفاه را در جامعه افزایش می‌دهد و خطر رفتاری آن نیز نسبت به سیستم‌های غیرتقصیری کمتر است. باید از این تحلیل استفاده کرد و صنعت بیمه را با ملاحظات حفظ بازدارندگی و جلوگیری از افزایش بی‌احتیاطی گسترش داد.

منابع

۱. ایزانلو، محسن، (۱۳۸۷)، «نقد و تحلیل قانون اصلاح قانون بیمه اجباری»، *فصلنامه حقوق*، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۳۸، شماره ۴.
۲. بابایی، ایرج، (۱۳۹۳)، *حقوق بیمه*، چاپ دوازدهم، تهران، انتشارات سمت.
۳. باریکلو، علیرضا، (۱۳۸۹)، *مسئولیت مدنی*، چاپ سوم، تهران، نشر میزان.
۴. خدابخشی، عبدالله، (۱۳۹۳)، *بیمه و حقوق مسئولیت مدنی*، ج ۱، چاپ دوم، تهران، انتشارات جنگل، جاودانه.
۵. خویی، سید ابوالقاسم، (۱۴۲۲)، *مبانی تکمله المنهاج*، ج ۴۲، باب موجبات ضمان، قم، موسسه احیاء آثار الامام خویی.
۶. صفایی، سید حسین؛ رحیمی، حبیب‌اله، (۱۳۹۳)، *مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)*، چاپ اول، تهران، انتشارات سمت.
۷. کاتوزیان، ناصر؛ ایزانلو، محسن، (۱۳۸۷)، *مسئولیت مدنی (بیمه مسئولیت مدنی)*، ج ۳، چاپ اول، تهران، انتشارات دانشگاه تهران.
۸. کاتوزیان، ناصر، (۱۳۸۶)، *الزام‌های خارج از قرارداد (ضمان قهری)*، چاپ هفتم، تهران، انتشارات دانشگاه تهران.

منابع انگلیسی

1. Arlen, Jennifer & W. Bentley MacCleod (2005), *Torts, Expertise, and Authority: Liability of Physicians and Managed Care Organizations*, RAND Journal of Economics, 36.
2. Baker, Tom (1996), *On the Genealogy of Moral Hazard*, Texas law review, volume 75.
3. Baker, Tom and Siegelman, Peter, *The Law and Economics of Liability Insurance: A Theoretical and Empirical Review* (2011), Faculty Scholarship. Paper 350 http://scholarship.law.upenn.edu/faculty_scholarship/350
4. Bayles, Micheal D (1987) *Principles of Law a Normative Analysis*, D Reidel Publishing Company.

5. Brulhart, V., Chappuis, G., de Maddalena, U., Waldmeier, J. and Weber, S. (2005) *Country report Switzerland*, in G. Wagner (ed) *Tort Law and Liability Insurance*, Wien/New York: Springer, pp. 179° 205.
6. Calfee, John E. and Craswell, Richard (1984), *Some Effects of Uncertainty on Compliance With Legal Standards*, 70 VA. L. REV. 965.
7. Cane, Peter, Atiyah, Patrick (2006) *Atiyah's accidents*, Seventh Edition, New York, Cambridge University press.
8. Dewees, Donald N., David Duff and Michael J. Trebilcock. (1996) *Exploring the Domain of Accident Law*, New York/Oxford, Oxford University Press.
9. Dufwa, B.W. (2005), *Liability in tort and liability insurance: Sweden*, in G. Wagner (ed) *Tort Law and Liability Insurance*, Wien/New York: Springer, pp. 153° 178.
10. Faure, Mechael G. (2005) *The view from law and economics*, in G. Wagner (ed) *Tort Law and Liability Insurance*, Wien/New York: Springer.
11. Fenyves, A. and Rubin, D. (2005) *Tort liability and insurance: country report Austria*, in G. Wagner (ed), *Tort Law and Liability Insurance*, Wien/New York: Springer.
12. Fleming, John (1971), *The Law of Tort*, 4th edition, sweet and Maxwell Ltd.
13. Fleming, john (1996), *The role of negligence In modern tort law*, Virginia law review, 53.
14. Grady, Mark F. (1988), *Why Are People Negligent? Technology, Nondurable Precautions and the Medical Malpractice Explosion*, 82 NW. U.L. REV. 293.
15. Harpwood Vivienne (2009) *Modern tort law*, Seventh Edition, New York, Routledge-Cavendish publishing.
16. Prosser, William L. & Keeton, Page (1984) *Prosser and Keeton on law of torts*, fifth edition, west publishing co.

17. Shavell, Steven (1982), *On Liability and Insurance*, 13 BELL J. ECON. 120.
18. Sugarman, Stephen (1985), *Doing away with tort law*, 73 Cal. L. Rev. 555
19. Available at:
<http://scholarship.law.berkeley.edu/californialawreview/vol73/iss3/2>
20. Tunc, Andre, (1971) *International encyclopedia of comparative law*, volume xi, torts chapter 14, traffic accident compensation, Law and proposals.
21. Ulen, Thomas.S. (2005) *The view from abroad: Tort law and liability insurance in the United States*, in G. Wagner (ed) Tort Law and Liability Insurance, Wien/New York: Springer.
22. Wagner, Gerhard (2005) *Tort law and liability insurance in tort and insurance law*, vol 16, European center of tort and insurance law.
23. Wagner, Gerhard (2006), *Tort law and liability insurance*, The Geneva Papers on Risk and Insurance ~ Issues and Practice.
24. Waldron, Jeremy, (1995), *Moments of Carelessness And Massive Loss, in philosophical foundations of tort law*, collection of Essays, edited by David g.Owen, First published, Oxford, Clarendon press.
25. Williams, Glanville (1951), *The aims of the law of tort, current legal problems*, Edited by George W. Keeton and Georg Schwarzenberger, Volume 4, London, Steven & sons Limited.