

نگرشی جدید به مبنای مسئولیت مدنی دارنده در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵^۱

محمد رضا امینی *

علی اکبر جهانی *

سعید ابراهیمی ***

علمی - پژوهشی

چکیده

پیشرفت صنعتی جوامع علی‌رغم تدارک آسایش برای جوامع اما ثمراتی نامبارک به همراه دارد؛ از جمله آنها گسترش حوادث رانندگی است، که از شاخه‌های مهم مسئولیت مدنی است. در نظام حقوقی ایران نظیر حقوق فرانسه مسئولیت مدنی مبتنی بر نظریه تقصیر است، اما مرور زمان عریانی و ناکارآمدی نظریه تقصیر را آشکار ساخت. نقطه اوج این سیر تکامل اقدام قانونگذاران در جهت وضع قوانینی خاص در مورد بیمه اجباری در حوادث رانندگی است. قانون حاکم در مورد بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵ است. این مقاله با هدف ارائه راهکاری جدید در جهت تبیین مسئولیتی تفصیلی است که موجب ابهام‌زدایی و رفع تناقض از مبنای مسئولیت مدنی دارنده در حوادث رانندگی، می‌گردد. نتیجه آنکه حمایت بیمه اجباری از زیان‌دیده بدون مینا و حد و حصر معین، با نظام حقوقی ایران و قواعد عام مسئولیت مدنی سازگار نیست. لذا باید با توجه به مجرای اتلاف و تسبیب، برای راهیابی به نظریه و تفسیری متعادل، از نظریه انتساب حادثه یا همان «قابلیت انتساب و اسناد عرفی» استفاده نمود.

کلید واژه‌ها: مسئولیت مدنی، قابلیت انتساب، بیمه مسئولیت، دارنده، رابطه سببیت.

۱- تاریخ وصول: (۱۴۰۰/۱۱/۲۰۶) تاریخ پذیرش: (۱۴۰۱/۰۴/۰۶)

* دانشجوی دکتری رشته فقه و مبنای حقوق اسلامی، دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران.

rezaamini8@yahoo.com

** استادیار، گروه فقه و مبنای حقوق اسلامی، دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران. (نویسنده مسئول)

aaajahani110@yahoo.com

*** استادیار، گروه فقه و مبنای حقوق اسلامی، دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران.

S.ebrahimi@umz.ac.ir

۱- مقدمه

شایع‌ترین شبه‌جرم در رویه قضایی نیم قرن اخیر حوادث رانندگی است (کاتوزیان و همکاران، ۱۳۸۶، ۵۹). خسارات ناشی از حوادث رانندگی از نظر کمیت و اهمیت خسارت که ایجاد می‌شود، در مسئولیت مدنی بسیار حائز اهمیت است. مهم‌ترین هدف مسئولیت مدنی جبران خسارت فردی است. اما شیوه سنتی قواعد عمومی مسئولیت مدنی، برای جبران خسارات حوادث رانندگی، هدف مسئولیت مدنی را پشتیبانی نمی‌کرد. زیرا مسئولیت مبتنی بر تقصیر علی‌الاصول بر مبنای تقصیر عامل زیان بنا نهاده شده است. اما حوادث رانندگی غالباً در نتیجه اشتباه‌های متعدد^۱ یا غفلت مرتکب است نه تقصیر، که ممکن است از هر شخص متعارفی سر بزند و یا حتی ممکن است ایجاد ضرر در نتیجه عیبی باشد که در وسیله نقلیه وجود داشته است. بنابراین ناکارآمدی نظام های حقوقی سنتی که ضابطه اخلاقی را مد نظر قرار می‌دهند، نمی‌تواند خساراتی را که به زیان‌دیدگان وارد می‌شود جبران نماید (کاتوزیان و همکاران، ۱۳۸۶، ۱۶-۱۵). تاسیس نهاد حقوقی بیمه اجباری وسایل نقلیه در نتیجه همین ضعف نظام مبتنی بر نظریه تقصیر ایجاد گردید، و این یک اصل جهانی است که مسئولیت مدنی بدون وجود بیمه نمی‌تواند به حیات خویش و وظایف خود ادامه دهد. عده‌ای از حقوقدانان فرانسوی^۲ معتقدند که وجود بیمه اجباری برای مسئولیت مدنی بسیار تاثیرگذار است. تا جایی که ممکن است بیمه اجباری در مسئولیت‌های نوین جهانی جای مسئولیت مدنی را بگیرد (نیکولاس، ۱۹۷۴، ۳۳۷).^۳ در حقوق ایران مهمترین متن قانون بیمه اجباری «قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث» مصوب ۱۳۴۷ است. در سال ۱۳۸۷ این قانون بازنگری و اصلاح شد. و سرانجام در تاریخ ۱۳۹۵/۲/۲۰ «قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه» تصویب شد.^۴ موضوع این مقاله رویکردی جدید به مبنای مسئولیت مدنی در قانون جدید بیمه اجباری است.

۲. بیمه اجباری حوادث رانندگی از منظر فقه‌های معاصر

لازم به ذکر است که نیاز جامعه به بیمه اجباری که بر اساس ادبیات اقتصادی دنیا با مقتضیات روز جامعه هماهنگ می‌باشد و اهداف آن را تأمین می‌نماید، انکارناپذیر می‌باشد، لذا بیمه اجباری برای بیمه‌گر و بیمه‌گذار امری کاملاً عقلایی است که نظرات فقها و حقوقدانان اسلامی نیز مؤید آن می‌باشد، فقه‌های معاصر نیز قائل به مشروعیت بیمه اجباری هستند نیاز ضروری جامعه به بیمه موجب

۱. The Multiple Errors.

۲. Besson et Picard.

۳. Jacob, Nicolas, Assurance et Responsabilité civile, T.II, Les As-surances, Jurisprudence General Dalloz, ۱۹۷۴, p. ۳۳۷.

۴. در متن مقاله از این قانون به اختصار با عبارت «قانون جدید» نام برده می‌شود.

شده فقهای بزرگ نیز این عقد را صحیح و مشروع بدانند.

شیخ حسین حلی نویسنده کتاب بحوث فقهیه در سال ۱۳۸۱ ه. ق اولین فقهی بودند که صراحتاً از یکی از مصادیق بیمه اجباری یعنی بیمه اتومبیل نام برده و آنرا صحیح دانستند (حلی، ۱۴۰۵، ۱۸). پس از ایشان شیخ صادق روحانی نیز در ضمن مباحثی بیمه اجباری را حلال و مشروع دانستند (روحانی، ۱۳۹۸ ق، ۷۰).

امام خمینی نیز پس از اینکه شرایط انعقاد عقد بیمه را ذکر می‌کنند بیمه با شرایط مذکور را مشروع و صحیح می‌دانند و بیمه بر اتومبیل، هواپیما، کشتی و سایر منقولات زمینی، هوایی و دریایی، بیمه حیات و بیمه کارگران را مشروع و صحیح می‌دانند. (خمینی، ۱۴۲۵، ۴۴۹/۲) لذا بیمه اتومبیل در فرضی که با شرایط عقد انطباق دارد مطابق نظر ایشان صحیح است.

آیت الله مکارم شیرازی نیز بیمه‌های اتومبیل، کارگران، تجار، هواپیما، کارمندان و بیمه عمر را به دلیل اینکه در سیره عقلاء، رایج می‌باشد را صحیح و مشروع می‌دانند (مکارم شیرازی، ۱۳۹۰، ۵۰۰). محمد ابو زهره از حقوقدانان بزرگ مصر معتقد است که بیمه اتومبیل حرام نیست زیرا در جهت جبران خسارت انجام می‌گیرد (الدسوقی، ۱۹۸۰، ۵۲۴).

آیات عظام گلپایگانی و نجفی مرعشی در ضمن بحث از مسائل مستحدثه، بیمه را مورد بحث قرار دادند و از بیمه اتومبیل به عنوان یکی از مصادیق بیمه نام برده و آن را صحیح و مشروع می‌دانند (گلپایگانی، ۱۳۶۲، ۴۸۸؛ نجفی مرعشی، ۱۳۴۹، ۵۰۲).

۳. بررسی حقوقی مبنای مسئولیت مدنی دارنده

در مورد مبنای مسئولیت دارنده وسیله نقلیه همواره بین حقوقدانان اختلاف نظر وجود داشته است. و منشأ این اختلاف، ابهام مبنای مسئولیت در قانون بیمه اجباری است که در قانون ۴۷ و ۸۷ وجود داشت. و این ابهام در زمان حکومت قانون جدید بیشتر هم شده است. با بیشتر شدن تعداد حوادث رانندگی در جامعه جهانی، در بسیاری از نظام‌های حقوقی جهان، نظریاتی فراتر از نظریه سنتی تقصیر مطرح شده است، برای مثال، نظام حقوقی فرانسه در بند نخست ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه اعلام می‌دارد: «شخص نه تنها مسؤول زیان‌هایی است که با عمل خود به دیگری وارد آورده، بلکه مسؤول زیان‌های وارده به جهت اشخاص تحت مسؤولیت یا اشیای تحت نگهداری خود نیز می‌باشد»^۱. این ماده، در جهت جلوگیری از تهاافت آراء در زمینه حوادث رانندگی اقداماتی انجام گرفت که اولین گام در جهت افول نظریه تقصیر بود. اما در ژوئیه ۱۹۸۵ اصلاحاتی جدید در حقوق فرانسه در جهت ارائه

۱. Art - ۱۳۸۴ - «On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde».

مبنایی جدید جایگزین نظریه تقصیر شکل گرفت (تنگ، ۱۹۸۸، ۳۷۱).^۱ در ادامه به اختصار نظریاتی که به عنوان مبنای مسئولیت دارنده در حوادث رانندگی طرح می‌شود، نقد و بررسی می‌گردد. پس از آن نظریه «قابلیت انتساب یا اسناد عرفی» به عنوان مبنای مسئولیت دارنده انتخاب می‌شود.

۳.۱. نظریه تقصیر^۲

اولین بار، دیدگاه مسئولیت مدنی مبتنی بر نظریه تقصیر در حقوق فرانسه توسط دوما^۳ مطرح شد (ژوردن، ۱۳۸۵، ۳۱). عامل اثبات‌کننده مسئولیت در این نظریه، تقصیر است، و زیان دیده در صورتی می‌تواند عامل زیان را ملزم به جبران خسارت نماید که تقصیر او را اثبات نماید. بنابراین اصل بر عدم تقصیر است، به همین خاطر، سیستم مبتنی بر نظریه تقصیر را سیستم مضیق^۴ یا موضوعی^۵ نام نهاده‌اند. در نظام های حقوقی کامن‌لا، مسئولیت مدنی مبتنی بر «شبه جرم تقصیر»^۶ است. و در این زمینه به قواعد عام مسئولیت مدنی مراجعه می‌شود (کاتوزیان و همکاران، ۱۳۸۶، ۶۳). برخی معتقدند نظریه سنتی تقصیر، علی‌رغم پژمردگی در نظام‌های حقوقی، جهانی همچنان می‌تواند به عنوان مبنای مسئولیت دارنده در نظام جدید بیمه اجباری قرار گیرد. قانون جدید بیمه اجباری با عبارت «مقصر» در تبصره ۳ ماده ۷۸ با نظریه تقصیر همخوانی دارد. این استنباط با ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی^۸ که در مقام بیان یک قاعده کلی است هماهنگ است (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۴۰۰، ۳۴۶-۳۴۵). در قانون مدنی فرانسه نیز در ماده ۱۳۸۲، قانونگذار مبنای مسئولیت را بر نظریه تقصیر بنا نهاده و به شکل قاعده کلی اعلام می‌کند: «هر عمل شخصی که موجب خسارت دیگری گردد، کسی را که ضرر بر اثر تقصیر او زیان به بار آمده ملزم به جبران خسارت می‌نماید...»^۹.

اما پذیرش نظریه تقصیر در زندگی ماشینی و جامعه مدرن جهانی امروزی با ایرادات و ابهاماتی همراه است. که مهمترین آن، جبران نشدن بسیاری از خسارت‌ها است. در حالی که قواعد عام

۲. Tunc, André, Towards a European Civil Code, Kluwer Law International, Second Revised and Expanded, London, ۱۹۸۸, p. ۳۷۱.

۱. La théorie de la faute.

۲. Domat (۱۶۲۵-۱۶۹۶).

۳. Etroit.

۴. Subjectif.

۵. Tort of negligence.

۶. ماده ۸ تبصره ۳ اعلام می‌دارد: «خسارات مالی ناشی از حوادث رانندگی صرفاً تا میزان خسارات متناظر به گران‌ترین خودروی متعارف از طریق بیمه نامه شخص ثالث و یا مقصر حادثه قابل جبران خواهد بود».

۷. «هر کس بدون مجوز قانونی عمداً یا در نتیجه بی‌احتیاطی بجان یا سلامتی یا مال یا آزادی یا حیثیت یا شهرت تجارتي یا بهر حق دیگر که بموجب قانون برای افراد ایجاد گردیده لطمه‌ای وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود می‌باشد».

۸. Art. ۱۳۸۲-«Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer».

مسئولیت مدنی و عدالت اجتماعی ایجاب می‌کند که هیچ خسارتی بدون جبران باقی نماند. این ایراد در حوادث رانندگی و روابط کارگر و کارفرما بسیار آشکار است (کاتوزیان، ۱۳۷۱، ۱۳). تورنو^۱ نیز قائل به افول نظریه تقصیر است و بیان می‌دارد، با توجه به تزلزل این نظریه، باید بازنگری در جهت هماهنگی میان اقتصاد و اخلاق صورت گیرد (نیکولاس، ۱۹۷۴، ۳۳۷).^۲

بنابراین یک‌تازی نظریه تقصیر در مسئولیت مدنی مدتهاست به پایان رسیده و دیگر وافی مقصود نیست. و از نیمه دوم قرن نوزدهم میلادی با پیدایش کارخانه ها و ماشین آلات دیگر شناخت عامل تقصیر به آسانی میسر نبود، و موجبات افول ستاره اقبال نظریه تقصیر فراهم گردید، و نظریه-های جدید و نوینی برای جبران خسارت مطرح گردید (روژه بو، ۱۳۷۸: ۲۴). طرفداران این نظریه با تعدیل نظریه «تقصیر»، نظریات «فرض تقصیر» و «تعهد به مراقبت» را مطرح نمودند.

۳. ۱. ۱. نظریه فرض تقصیر^۳

برخی از حقوقدانان معتقدند، با توجه به اینکه نظام مسئولیت مدنی در حقوق ایران مبتنی بر نظریه تقصیر است. قانون بیمه اجباری، اصل تقصیر^۴ را رها نکرده است. اما چون این اصل و اثبات تقصیر عامل زیان موجب عدم جبران بسیاری از خسارت‌ها می‌گردد، قانونگذار با توجه به اینکه در اکثر حوادث رانندگی، دارنده اتومبیل غالباً بی‌احتیاطی می‌کند برای وی «فرض تقصیر» می‌کند. و مقنن این حکم غالب را اماره‌ای بر تقصیر دارنده محسوب می‌کند (کاتوزیان، ۱۳۸۸، ۱۱۰). ملاک تقصیر در مسئولیت مدنی رفتار شخص «متعارف»^۵ هنگام وقوع حادثه است. اولین بار این ابتکار (فرض تقصیر) در حقوق فرانسه مطرح شد. و رویه قضایی با عنایت به پیشرفت زندگی صنعتی از ماده ۱ قانون قدیمی، فرض مسئولیت را برای دارنده مطرح کرد و اصل را بر مسئولیت وی بنا نهاد، مگر اینکه خلاف آن اثبات گردد (صالحی، ۱۳۸۴، ۱۷). اما پذیرش نظریه فرض تقصیر یا اماره تقصیر با ایراداتی مواجه است. از جمله اینکه:

اولاً، در صورتی که دارنده، راننده وسیله نقلیه عامل زیان نباشد. نمی‌توان در مورد وی تصوّر تقصیر را جاری ساخت. و اصلاً مجرای اماره تقصیر متفی است تا دارنده در تلاش برای اثبات خلاف آن برآید (صفایی و اورک بختیاری، ۱۳۹۳، ۳۴).

۹. Tourneau.

۱. Jacob, Nicolas, Assurance et Responsabilité civile, T.II, Les As-surances, Jurisprudence General Dalloz, ۱۹۷۴, p. ۳۳۷.

۲. La présomption de la faute.

۳. The Fault Principle.

۴. Acte normal.

ثانیاً، صحت و اعتبار نظریه فرض تقصیر برای دارندگان در صورتی است، که اثبات خلاف آن برای دارندگان ممکن نباشد. کما این که با عنایت به ماده ۱۳۲۳ قانون مدنی^۱ اعتبار اماره قانونی در صورتی است که دلیلی بر خلاف آن اقامه نگردد اما در «فرض تقصیر» اثبات خلاف آن امری امکان‌پذیر است. لذا در فرض مذکور حتی اگر دارنده بی تقصیری خود را اثبات نماید موجب سلب مسئولیت وی نمی‌شود. مگر این که اثبات کند حادثه به علت سبب خارجی یا قوه قاهره ایجاد شده است (کاتوزیان و همکاران، ۱۳۸۶، ۲۶). در نتیجه اماره تقصیر صرفاً یک فرضیه‌ای بود که در حقوق فرانسه مطرح گردید. و در نظام حقوقی ایران هیچ حقوقدانی از آن دفاع نکرد و از منتقدین این نظریه بوده و هستند. بنابراین در صورت پذیرش نظریه فرض تقصیر بسیاری از زیان‌ها بدون جبران باقی می‌ماند و این در تعارض آشکار با هدف قانون بیمه اجباری است.

۳. ۱. ۲. تعهد به مراقبت^۲

برای رهایی از ایراداتی که در نظریه فرض تقصیر مطرح شد. موافقان نظریه تقصیر برای دارنده تعهد به نگهداری وسیله نقلیه را مطرح می‌کنند. به گونه‌ای که باعث اضرار به دیگران نشود. این تعهد، تعهد به نتیجه است و وقوع حادثه زیان‌بار، به منزله تخلف از تعهد به مراقبت است. در این فرض قانونگذار نیازی به اماره قانونی برای اثبات تقصیر دارنده ندارد. اما حادثه زیان‌بار، باید در نتیجه فعل دارنده وسیله نقلیه ایجاد شود نه علت خارجی، زیرا تقصیر متعهد در تعهد به نتیجه، باید به علت انجام نشدن از فعل مدیون ناشی شده باشد. بر همین مبنا قانون مدنی^۳ در تعهدات قراردادی مقرر می‌دارد، متعهد برای رهایی از مسئولیت باید ثابت کند ضرر ناشی از قوه قاهره احترازناپذیر ایجاد شده است (کاتوزیان، ۱۳۸۷: ۲۷). بنابراین تعهد به مراقبت می‌تواند از طریق انعقاد قرارداد به نحو ارادی یا قهری و یا اجبار قانونی ایجاد شود (هارپ‌وود، ۲۰۰۹، ۲۷).^۴ بند ۱ ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه ناظر به همین مبنا مقرر می‌دارد: «هر شخصی نه تنها مسئول خسارات ناشی از فعل شخصی خود می‌باشد، بلکه مسئول خساراتی نیز می‌باشد که از عمل اشخاص یا اشیاء تحت حفاظت او ایجاد شده است».^۵

۵. ماده ۱۳۲۳ قانون مدنی اعلام می‌دارد: «امارات قانونی در کلیه دعاوی (اگرچه از دعاوی باشد که بر شهادت شهود قابل اثبات نیست) معتبر است مگر آنکه دلیل خلاف آن موجود باشد».

۱. Duty of care.

۲. ماده ۲۲۷ اعلام می‌دارد: «متخلف از انجام تعهد وقتی محکوم به دیه خسارت می‌شود که نتواند ثابت نماید که عدم انجام، به واسطه علت خارجی بوده است که نمی‌توان مربوط به او نمود».

۳. Harpwood, V. H. Modern tort law. London and New York: Routledge. Cavendish, Seventh Edition. ۲۰۰۹, p. ۲۷.

۴. Art -۱۳۸۴- «On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde».

موافقان نظریه تقصیر با ارائه نظریات «فرض تقصیر» و «تعهد به مراقبت»، در صدد یکسان سازی تمام مصادیق مسئولیت مدنی هستند که یک امر منطقی است. اما در عین حال نظریه «تعهد به مراقبت»، علاوه بر عدم پاسخگویی به تمام خسارات در عصر تکنولوژی با پیش فرضی همراه است، که در تعارض با نظریه تقصیر است. زیرا تحمیل مسئولیت بر دارنده به نحوه تعهد به نتیجه از هر نوع حادثه، و اجبار دارنده به بیمه کردن وسیله نقلیه در واقع همخوانی با نظریه تقصیر ندارد، و بیشتر ایجاد نظام مسئولیت مبتنی بر نظریه خطر است.

۳.۳. نظریه خطر (مسئولیت بدون تقصیر)^۱

در حالیکه وفاداران به نظریه تقصیر این نظریه را منطقی می دانستند و سعی بر اصلاح و تعدیل آن داشتند. در مقابل عده‌ای به دلیل عدم انطباق با نیازهای روز، منتقد این نظریه بودند و لزوم به نظریه تقصیر را بی معنا می دانستند. و معتقد بودند باید از اعتماد به این نظریه عدول کرد. زیرا تعدیل و توجیه نظریه تقصیر غیر منطقی است و باید مسئولیت را بر مبنای دیگر بنا کرد (غمامی، ۱۳۸۰، ۱۵۱). سالی^۲ نویسنده معروف فرانسوی از بنیان‌گذاران این نظریه است. آندره تنک^۳ نیز در رد نظریه تقصیر گفت: «دلایلی وجود دارد که چرا همه قربانیان تصادفات رانندگی باید خسارت وارده به خود را دریافت کنند، وسایل نقلیه موتوری خطری را ایجاد می کنند و به دلایل مختلف باعث مرگ، خسارات و نتایج غم انگیزی می شوند...» (تنک، ۱۹۸۸، ۴۶۲).^۴ و در فصل خطا^۵ در قانون ۵ ژوئیه ۱۹۸۵ می نویسد: «همانند برخی از نویسندگان من معتقدم که قلمرو سستی خطا و حقوق مسئولیت مدنی می-بایست به دو بخش «شبه جرم»^۶ و «حقوق حادثه»^۷ تقسیم شود. قسمت اول مربوط به اعمال عمدی و غیر عمدی و قسمت دوم مربوط به تصادفات» (تنک، ۱۹۸۸، ۴۶۴). بر مبنای نظریه خطر شرط ایجاد مسئولیت مدنی این است که شخصی که از فعالیتی سود می برد بر اساس عدالت و اخلاق باید ضررهای ناشی از آن را هم جبران کند اگرچه مرتکب تقصیری هم نشده باشد. بنابراین زیان دیده از اثبات تقصیر یا فرض تقصیر بی نیاز است و تنها باید رابطه بین ضرر و فعالیت سودآور خوانده را اثبات کند (صفایی و رحیمی، ۱۳۸۹، ۶۸). برخی از حقوق دانان قاعده «من له الغنم فعلیه الغرم» را معادل و نظیری مناسب برای نظریه خطر می دانند. بنابراین در مورد فعالیت های سودآوری که به نحو متعارف خطراتی به همراه دارد، نظریه خطر پیشنهاد می گردد معهدا دارنده ای که از اتومبیل سود می برد باید

۱. La théorie du risqué.

۲. Saleilles.

۳. Tunc. André

۴. Tunc, André, Towards a European Civil Code, Kluwer Law International, Second Revised and Expanded, London, ۱۹۸۸, p. ۴۶۲.

۵. Tort.

۶. Tort Law.

۷. Accident Law.

خسارات مربوط به آن را نیز متحمل شود، (السنهوری، ۱۹۸۸ / ۷۷۰).

از مهمترین آثار پذیرش این نظریه این است که با حذف عنصر تقصیر، دعای جبران خسارت در رویه قضایی سریعتر به نتیجه می‌رسد و غالب خسارات جبران می‌گردند. بر مبنای این نظریه هر خسارتی که از اشیاء تحت حفاظت شخص حادث شود، منتسب به او می‌گردد (بنابنت، ۱۹۹۱، ۳۹۲).^۱ برخی معتقدند در قانون جدید نیز قانونگذار در تلاش برای کنار نهادن مفهوم تقصیر و گرایش به سمت رابطه سببیت بر آمده است. لذا بارها از کلمه «سبب»، «مسبب حادثه» یا «وسیله نقلیه مسبب حادثه» (بندهای الف، ب و ت ماده ۱، تبصره ۲ ماده ۲، ماده ۳، و بند الف، ب و پ ماده ۴ و... استفاده کرده است) اما فقط یک بار عبارت «مقصر حادثه»^۲ را به کار برده است.^۳

افزون بر این، تعریف قانونگذار از «حادثه» در بند پ ماده یک^۴ و به کار بردن عبارت «ناشی از وسیله نقلیه» در شمول پوشش بیمه‌گذار کفایت می‌کند. این قرائن نشان از گرایش قانونگذار به این نظریه دارد. برخی از حقوقدانان با پذیرش ضمنی این نظریه معتقدند باید مرز بین این مینا با نظریه مسئولیت مطلق حفظ گردد. بنابراین نباید مسئولیت دارنده در فرض وجود قوه قاهره اثبات شود. و در توجیه بند پ ماده ۱، مسئولیت در فرض حوادث غیرمترقبه را متوجه بیمه‌گر می‌دانند. بنابراین دارنده در فرض وجود قوه قاهره مسئولیتی ندارد (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۴۰۰، ۳۵۰-۳۴۸).

اما نظریه خطر نیز علی‌رغم مزایایی که قابل انکار نیست، از ایرادات بری نیست.

اولاً، محور اصلی این نظریه توجه به زیان دیده است و این امر موجب می‌گردد، گاهی عامل زیان بدون ارتکاب تقصیر با ارتکاب اشتباهی کوچک و یا «سهو در عمل»^۵، مدیون و مسئول شناخته شود.

ثانیاً، طرفداران این نظریه معتقد به سهولت رویه قضایی و جبران خسارت در این نظریه هستند. اما زیان دیده علی‌رغم معافیت از اثبات تقصیر عامل زیان، باید از بین اسباب متعدد و دور و نزدیک که هر یک در وقوع حادثه دخیل بوده‌اند مسئول اصلی حادثه را شناسایی کند. که از نظر علمی چنین اثباتی با پیچیدگی‌هایی همراه است. زیرا همه اسباب با درجات تاثیرگذاری مختلف در وقوع حادثه

۷. Bénabent, Alain, (۱۹۹۱), Droit civil, les obligation, ۳^e éd, Paris: Montchrestien, ۱۹۹۱, p. ۳۹۲.

۱. تبصره ۳ ماده ۸ مقرر می‌دارد: «خسارت مالی ناشی از حوادث رانندگی صرفاً تا میزان خسارت متناظر وارده به گرانترین خودروی متعارف از طریق بیمه نامه شخص ثالث و یا مقصر حادثه قابل جبران خواهد بود»

۲. شورای نگهبان در نامه مورخ ۸۷/۳/۲۲ به شماره ۷/۳۰/۲۷۲۹۵ در متن نخست که قانون اصلاح قانون بیمه اجباری تصویب شد، در چند مورد عبارت «راننده مقصر حادثه» طرح شده بود که شورای نگهبان به دلیل مخالفت با موازین شرعی آنها را به مجلس بازگرداند و مجلس نیز عبارات را به «راننده مسبب حادثه» تغییر داد.

۳. «هرگونه سانحه ناشی از وسایل نقلیه موضوع بند (ث) این ماده و محمولات آنها از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش‌سوزی و یا انفجار یا هر نوع سانحه ناشی از وسایل نقلیه بر اثر حوادث غیرمترقبه».

۴. Inadvertence.

دخیل هستند (کاتوزیان، ۱۳۹۲، ۲۰۲/۱).

ثالثاً، عبارات «سبب»، «مسبب حادثه» و «مسبب حادثه» بیشتر به نظریه «قابلیت اسناد عرفی» نزدیک است تا نظریه خطر، بر مبنای این نظریه که ریشه فقهی دارد و به قاعده اتلاف باز می گردد دارنده دارای حق عینی مالکیت است. و در صورتی که عرفاً حادثه قابل استناد به او نباشد، نباید وی را مسئول شناخت (عابدی و نادى، ۱۴۰۰، ۶۶).

رابعاً، علاوه بر این ادله متقن، به لحاظ اخلاقی نیز پذیرش نظریه خطر عواقب خطرناکی دارد و موجب بی احتیاطی افراد خواهد شد، زیرا با گسترش روز افزون بیمه، مسئولیت بر عهده بیمه گر خواهد بود.

۳.۴. مسئولیت مطلق

در نظریه مسئولیت مطلق، تقصیر و رابطه سببیت شرط نیست. در ژوئیه ۱۹۸۵ اصلاحاتی جدید در حقوق فرانسه در جهت بیمه اجباری حوادث رانندگی، که معروف به قانون بدنته^۱ است، با روی گردانی از نظریه تقصیر، مبتنی بر جبران خسارت، صرف نظر از رابطه سببیت یا «مسئولیت مطلق» بنا نهاده شد (تنک، ۱۹۸۸، ۳۷۱).^۲

احکام غصب و ید ضمانی در قانون مدنی و فقه اسلامی از جمله مصادیق مسئولیت مطلق است، که در این موارد وجود رابطه سببیت ضرورتی ندارد. مؤید این نظریه این است که در قانون جدید، قانونگذاری که در مقام بیان است، جبران خسارت توسط بیمه گر حتی در فرض قوه قاهره را الزامی می داند.^۳ با توجه به اضافه شدن حادثه غیر مترقبه تحت شمول بیمه و حذف استثنای قوه قاهره در قانون جدید (بند پ ماده ۱) و با عنایت به این موضوع که در بیمه مسئولیت، مسئولیت بیمه گر تابعی از مسئولیت بیمه گذار است، دارنده نیز در فرض قوه قاهره مسئول است تا تعهد بیمه گر، که فرع بر ضمانت دارنده است در مورد جبران خسارت مستقر شود (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۴۰۰، ۳۴۲).

لکن انتقاداتی بر پذیرش نظریه مسئولیت مطلق وارد است که در ذیل به آن می پردازیم: اولاً، پذیرش مسئولیت مطلق برای بیمه گر ملازمه ای با نسبت دادن این مسئولیت به دارنده ندارد. همانگونه که در «قانون رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۹»^۴ ذکر شده

۱. Badinter.

۲. Tunc, André, Towards a European Civil Code, Kluwer Law International, Second Revised and Expanded, London, ۱۹۸۸, p. ۳۷۱.

۳. تبصره ۲ ماده ۲ مقرر می دارد: «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه در تحصیل بیمه نامه موضوع این قانون مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل اوست نمی باشد. در هر حال خسارت وارد شده از محل بیمه نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می گردد».

۴. ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی مقرر می دارد: «... هرگاه عابران به تکلیف مذکور عمل نمایند، در صورت تصادف با وسایل نقلیه، راننده مشروط به اینکه کلیه مقررات را رعایت نموده باشد و قادر به کنترل وسیله نقلیه و جلوگیری از تصادف یا

است، که عدم مسئولیت راننده موجب عدم استحقاق زیان دیده یا ورثه او از مزایای بیمه نخواهد داشت (عابدی و نادى، ۱۴۰۰، ۶۸). در صورت پذیرش مسئولیت دارنده حتی در فرض قوه قاهره باید ملتزم به مسئولیت دارنده در صورتی که بیمه نداشته باشد و با وجود قوه قاهره سبب وقوع خسارت شود نیز شد، که به نظر می‌آید چنین حکمی منطقی و عادلانه نیست.

ثانیاً، برخورد با دارنده همانند غاصب، و یکسانی حکم غاصب و دارنده در فرض مذکور، خروج از قواعد عمومی مسئولیت مدنی است و حکمی مصنوعی نیست.

ثالثاً، تأکیدهای مکرر قانونگذار در قانون جدید به عبارات «سبب»، «مسبب وسیله نقلیه» و «مسبب حادثه» نشان می‌دهد که قانونگذار مسئولیت مبتنی بر رابطه سببیت را ترجیح می‌دهد.

در پاسخ به تناقضی که در قانون جدید در مورد مسئولیت دارنده در فرض قوه قاهره موجود است راه‌حلی مطرح شده است. و برخی معتقدند که قانونگذار در بند پ ماده ۱ از عبارت «حوادث غیرمترقبه» استفاده کرده است و مفهوم حادثه «غیرمترقبه»^۱ متفاوت از «قوه قاهره»^۲ است. زیرا حادثه غیرمترقبه، علی‌رغم غیر قابل پیش‌بینی بودن، سبب خارجی نیست لذا از عوامل رافع مسئولیت نیست (جوسرند، ۱۹۳۹، ۴۵۲-۴۵۱).^۳ اما در حال حاضر در حقوق فرانسه مابین مفهوم «قوه قاهره» و «حادثه غیرمترقبه» تمایزی موجود نیست و در حقوق ایران هم تفکیکی بین این دو عبارت وجود ندارد.

۳.۵. نظریه انتساب عرفی یا قابلیت اسناد عرفی

در میان مبانی نظری مسئولیت مدنی مطروحه و ایراداتی که ذکر شد، نظریه مختار نویسنده، نظریه «قابلیت انتساب عرفی» به عنوان مبنای مسئولیت دارنده است. و ملاک احراز آن هم احراز قابلیت اسناد عرفی یا «قابلیت انتساب ضرر به عامل زیان» است. ایراد نشود که وجود رابطه سببیت در مابقی نظریات هم سابقه داشته و مطرح است، و عنوان جدیدی در بحث مسئولیت مدنی نیست. زیرا در نظریات تقصیر و خطر، بین زیان و فعل زیان‌بار، بحث رابطه سببیت مطرح است، به تعبیر دیگر، رابطه سببیت در این نظریات، جزء ارکان مسئولیت مدنی است. اما در نظریه قابلیت انتساب «رابطه سببیت»، مبنای مسئولیت مدنی است نه رکن مسئولیت مدنی، لذا در نظریه مذکور، باید رابطه سببیت بین زیان و عامل زیان، موجود باشد (قاسم‌زاده، ۱۳۸۵، ۳۸۸). نظریه مذکور را می‌توان از روایت منقول از امام صادق (علیه السلام) استنباط کرد، که می‌فرماید: «مَنْ أَضَرَّ بَشِيٍّ مِنْ طَرِيقِ الْمُسْلِمِينَ فَهُوَ لَهُ

ایجاد خسارت مادی و بدنی نباشد مسئولیتی نخواهد داشت. عدم مسئولیت راننده مانع استفاده مصدوم یا وراثت متوفی از مزایای بیمه نخواهد داشت».

۱. Cas fortuity.

۲. Force major.

۳. Josseland, Louis, Cours de droit civil positif fraçais. t. II, Théorie général des obligations, ۳em éd, Paris, Sirey, ۱۹۳۹, p. ۴۵۱-۴۵۲.

ضامن» (معزی ملایری، ۱۳۷۳، ج ۲۶، ۳۶۱). عبارت «مَنْ أَضَرَّ» در روایت مذکور، مطلق بیان شده و مقید به تقصیر نشده است، لذا می‌توان چنین استنباط کرد که اگر فعل زیان‌بار عرفاً مستند به شخصی باشد وی مسئول جبران ضرر و خسارت می‌باشد و تقصیر برای برای تحقق مسئولیت مدنی موضوعیت ندارد. در کلام فقها نیز صدق عرفی استناد فعل به فاعل زیان‌بار به عنوان ملاک و معیار مسئولیت عنوان شده است. بر همین اساس در مورد فعل اکراهی، اکراه‌کننده مسئول جبران خسارت می‌باشد زیرا فعل عرفاً به مکره مستند می‌گردد و مباشر با وجود اکراه مسئول نمی‌باشد و مسئولیت متوجه اکراه‌کننده می‌باشد. (حسینی، ۱۴۱۷، ۲/۴۳۶).

مرحوم صاحب جواهر الکلام نیز در مورد مسئولیت شخصی که بر دیگری فریاد زند و او فوت کند بیان می‌کند: «اگر مشخص شود مرگ به فریاد مستند نیست، فریاد‌زننده مسئولیتی ندارد. اما اگر از قراین و شواهد علم حاصل شود که مرگ عرفاً قابل استناد به فریاد‌زننده است، ضمان قابل توجیه می‌باشد» (نجفی، ۱۴۰۴، ۴۲/۵۷).

بر اساس این نظریه مسئولیت جبران خسارت بر عهده کسی است که فعل زیان‌بار مستند به فعل یا ترک فعل اوست، خواه این زیان در نتیجه ارتکاب تقصیر واقع شده باشد یا خیر. زیرا تقصیر بر مبنای این نظریه جزء ارکان مسئولیت مدنی نیست، تا قائل به اثبات ضروری آن شد. این نظریه در فقه سابقه طولانی دارد، مبنای مسئولیت در فقه مبتنی بر تقصیر نیست تا اینکه بحث جدال فی مابین نظریات خطر و تقصیر مطرح گردد. مسئولیت در فقه با عنوان «ضمان» مطرح می‌شود که می‌تواند ناشی از «اتلاف» یا «تسبیب» ایجاد شود. قاعده اتلاف در حدیث «مَنْ أَتْلَفَ مَالٌ الْغَيْرِ فَهُوَ لَهُ ضَامِنٌ» ذکر شده است. که این روایت منقول از امام معصوم علیه السلام است (محقق داماد، ۱۳۸۳، ۱۱۰). در قانون مدنی نیز که مبتنی بر فقه اسلامی است، نظریه تقصیر به عنوان مبنای مسئولیت قرار نگرفته است. زیرا در بحث اتلاف و تسبیب معیار «قابلیت اسناد ضرر به عامل زیان»، معیار مسئولیت قرار دارد. بنابراین محور و اساس بحث ضمان در قانون مدنی «صرف احراز انتساب ضرر به فاعل ضرر» مبتنی شده است. و تقصیر، عمد و بی‌احتیاطی در این مبنا تاثیری ندارد. این مبنا از تمام نظریات مطرح شده اروپایی جامع‌تر و کامل‌تر است و تفسیری متعادل است که متناسب با زندگی پر مخاطره جامعه جهانی است (جعفری لنگرودی، ۱۳۷۸، ۴۳۱). البته پذیرش نظریه قابلیت انتساب، به معنای بی‌توجهی به تقصیر در فقه اسلامی نیست. زیرا یکی از راه‌های احراز قابلیت انتساب، تقصیر است. کما اینکه فقهای امامیه وجود تقصیر را برای احراز رابطه سببیت ضروری می‌دانند. و مسئول دانستن مسبب در قاعده تسبیب را منوط به تقصیر وی کرده‌اند (داراب‌پور، ۱۳۸۷، ۸۳). لکن تقصیر در مبنای قابلیت انتساب موضوعیت ندارد و طریقت دارد، یعنی با انتفاء تقصیر، مسئولیت منتفی نمی‌گردد (باریکلو، ۱۳۸۹، ۵۵). احکام قانون مجازات اسلامی نیز که با ابتنای ضوابط فقهی، اشاره به همین مبنا

دارد.^۱

همچنین قانونگذار در ماده ۳۲۸ قانون مدنی مقرر می‌دارد: «هرکس مال غیر را تلف کند ضامن آن است و باید مثل یا قیمت آنرا بدهد اعم از اینکه از روی عمد تلف کرده باشد یا بدون عمد و اعم از اینکه عین باشد یا منفعت و اگر آن را ناقص یا معیوب کند ضامن نقص قیمت آن مال است». بنابراین با توجه به اصول حاکم بر مسئولیت مدنی و مهمترین آنها یعنی اصل لزوم جبران خسارت باید تلاش کرد تا هیچ خسارتی بدون جبران باقی نماند (ژوردن، ۱۳۸۵: ۵۶). و در میان نظریات مذکور، نظریه قابلیت انتساب همسو با تحولات جهانی در عرصه تکنولوژی و افزایش میزان خطرات، به خوبی نسبت به جبران خسارات وارده به زیان‌دیدگان حمایت می‌کند. و از این نظر نسبت به نظریه تقصیر برتری دارد. و از طرفی برخلاف نظریه خطر دامنه فعالیت‌های اقتصادی کارخانه‌ها و محیط‌های صنعتی را به صرف ایجاد محیط خطرناک محدود نمی‌کند.

بنابراین حوادث رانندگی را نیز باید از مجرای اتلاف و تسبیب و نظریه قابلیت انتساب و اسناد عرفی بررسی کرد. قانونگذار نیز در قانون جدید به این مینا اشعار دارد.^۲ لذا در قانون جدید با ابتدای ضوابط فقهی، مسئولیت بر مبنای «قابلیت انتساب و استناد» شده است. مضافاً اینکه، در قانون جدید مجازات اسلامی اساس مسئولیت بر محوریت این نظریه استوار شده است. مواد ۴۹۲، ۴۹۳، ۴۹۶، ۴۹۸، ۴۹۹، ۵۰۰، ۵۰۲، ۵۰۴، ۵۰۵، ۵۰۶، ۵۱۷، ۵۲۸ و ۵۲۹ بر مبنای نظریه مذکور می‌باشد. برای مثال ماده ۵۰۵ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ مقرر می‌دارد: «هرگاه هنگام رانندگی به سبب حوادثی مانند واژگون شدن خودرو و یا برخورد آن با موانع، سرنشینان خودرو مصدوم یا تلف شوند در صورتی که سبب حادثه، علل قهری همچون زلزله و سیل نبوده و مستند به راننده باشد، راننده ضامن دیه است، چنانچه وقوع حادثه مستند به شخص حقوقی یا حقیقی دیگری باشد آن شخص ضامن است». بنابراین با توجه به دلایلی که مطرح گردید و اماراتی که از قانون جدید ذکر شد، همچنین با مشاهده سوابق تقنینی قانون مجازات اسلامی با ابتدای فقهی، در مواد متعدد قانون مدنی که همگی مؤید نظریه «قابلیت انتساب» هستند. نگارنده برای مسئولیت دارنده این مینا را برمی‌گزیند. در ادامه استثناهایی که موجب قطع اسناد عرفی زیان به عامل آن می‌شود ذکر می‌گردد تا در مقام بیان قاعده سازی برای مبنای مسئولیت در مصادیق بیمه اجباری برآییم.

۴. ماهیت و قلمرو قانون جدید: بیمه مسئولیت یا بیمه حوادث

این مبحث حلقه وصل این نوشتار است. سوال اساسی که مطرح می‌گردد این است که آیا

^۱ قانونگذار در ماده ۴۹۲ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ بیان می‌کند: «جنایت در صورتی موجب قصاص یا دیه است که نتیجه حاصله مستند به رفتار مرتکب باشد اعم از آنکه به نحو مباشرت یا به تسبیب یا به اجتماع انجام شود».

^۲ تبصره ۲ ماده ۲ قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵ اعلام می‌دارد: «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه در تحصیل بیمه نامه موضوع این قانون مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل اوست نمی‌باشد».

ماهیت قانون جدید، بیمه مسئولیت است یا بیمه حوادث؟ در بیمه مسئولیت و بیمه حوادث بعد از اینکه حادثه خارجی محقق شد، بیمه‌گر با منتج‌ز شدن تعهدش، مکلف به جبران خسارت یا پرداخت غرامت می‌گردد. در تعریف این دو بیمه گفته شده است که بیمه مسئولیت: «قراردادی است که در صورت تحقق مسئولیت بیمه‌گذار بیمه‌گر عهده‌دار جبران خسارت می‌گردد» (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۴۰۰، ۱۲). اما شرط تحقق بیمه حوادث ارتباطی به مسئولیت بیمه‌گذار ندارد، و مسئولیت بیمه‌گر مستقل است و تابعی از مسئولیت بیمه‌گذار نیست، و تنها شرط تحقق مسئولیت در بیمه حوادث این است که حادثه خارجی محقق شود. بنابراین اگر در بیمه حوادث، بیمه‌گذار مسئولیتی نداشته باشد تعهد بیمه‌گر همچنان باقی است. برای تمایز بیمه مسئولیت با بیمه حوادث به تفاوت‌های آنها به اختصار می‌پردازیم:

۱- بیمه مسئولیت، تبعی است. بنابراین تحقق مسئولیت بیمه‌گر منوط به مسئولیت بیمه‌گذار است، در غیر این صورت بیمه‌گر تکلیفی به جبران خسارت ندارد. اما در بیمه حوادث، مسئولیت بیمه‌گذار اهمیتی ندارد و صرف تحقق حادثه خارجی، موجب عهده‌دار شدن جبران مسئولیت توسط بیمه‌گر می‌شود.

۲- در بیمه مسئولیت، میزان جبران خسارت باید معادل یا کمتر از زیان واردشده باشد. اما در بیمه حوادث میزان جبران خسارت تابع قرارداد است، و می‌تواند معادل، بیشتر یا کمتر از زیان واقعی باشد.

۳- در بیمه مسئولیت، بیمه‌گر پس از پرداخت خسارت به عنوان قائم‌مقام می‌تواند به میزان خسارت به عامل زیان رجوع نماید. اما در بیمه حوادث این رجوع امکان‌پذیر نیست. برخی معتقدند حتی با توافق بیمه‌گذار و بیمه‌گر در بیمه حوادث این رجوع امکان ندارد. زیرا توافق بر خلاف نظم عمومی است (محمود صاچی، ۱۳۶۷، ۷۵).

قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷ عنوان «بیمه اجباری مسئولیت مدنی» را در موضوع خود تصریح می‌کند، و در ماده ۱ هم به تبعی بودن مسئولیت بیمه‌گر اشاره می‌کند. بنابراین در مورد ماهیت بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷ تردیدی وجود ندارد که یک بیمه مسئولیت است. در سال ۱۳۸۷ با اصلاح قانون بیمه اجباری در ماده ۱ اعلام می‌داشت وظیفه بیمه‌گذار صرفاً بیمه نمودن وسیله نقلیه در برابر خسارت وارد شده به شخص ثالث است. لکن به مسئولیت دارنده تصریحی نداشت، اما همچنان نام «بیمه اجباری مسئولیت مدنی» در عنوان قانون، اماره‌ای به ماهیت بیمه سال ۸۷ بود که نشان از ماهیت بیمه مسئولیت در این قانون داشت. همچنین در تبصره ۲ ماده ۱ تصریح به مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه می‌کرد.^۱ «قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث

۱. «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسؤولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است نمی‌باشد. در هر حال خسارت وارده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد».

ناشی از وسایل نقلیه» مصوب ۱۳۹۵ عبارت مسئولیت مدنی را از عنوان قانون حذف کرده است، اما دلایلی وجود دارد که نشان می‌دهد ماهیت این قانون نیز، بیمه مسئولیت مدنی است.

۱- اگر ماهیت قانون جدید، بیمه حوادث بود و مسئولیت بیمه‌گذار در آن دخیل نبود، باید حق رجوع برای بیمه‌گر به مسئول حادثه (بیمه‌گذار) را قائل باشیم، درحالی‌که رجوع بیمه‌گر به بیمه‌گذار فقط در برخی موارد استثنایی امکان‌پذیر است و اصل بر بیمه مسئولیت است. بنابراین مسئولیت بیمه‌گر تابعی از مسئولیت بیمه‌گذار است.

۲- قانونگذار در قانون جدید در مواد ۳ و ۱۰ به پوشش بیمه حوادث توسط بیمه‌گر اشاره می‌کند، که نشان می‌دهد قانون جدید اصل را بر بیمه مسئولیت بنا نهاده است.

۳- در برخی موارد در قانون جدید، قانونگذار به بیمه مسئولیت تصریح می‌کند. ماده ۶۳ مقرر می‌دارد: «در صورتی که مسئولیت مسبب حادثه مشمول تعهدات بیمه‌گر باشد،... مقررات مربوط به قانون نحوه اجرای محکومیت‌های مالی در خصوص وی قابل اجرا نیست» تبصره ماده ۹ نیز مؤید این اصل است.^۱ این حکم نشان‌گر این مطلب است که مسئولیت بیمه‌گر فرع بر مسئولیت بیمه‌گذار است.

۴- قانونگذار در مواد ۳۲ تا ۳۶ قانون جدید قائل به تفکیک میان پرداخت خسارت بعد یا قبل از صدور حکم قطعی علیه مسئول حادثه شده است، که نشان از تبعیت مسئولیت بیمه‌گر از بیمه‌گذار دارد.

۵- در موارد متعدد در قانون جدید از واژه «دیه» استفاده شده است. و تعهد بیمه‌گر به پرداخت نرخ روز تأدیه^۲، نشان از آن دارد که بیمه‌گر همان تعهد عامل زیان را جبران می‌نماید (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۴۰۰، ۳۵۳-۳۵۲).

بنابراین تمام این ادله، بیانگر این است که ماهیت بیمه اجباری در قانون جدید، بیمه مسئولیت است، و مواردی که در خود قانون علی‌رغم عدم مسئولیت دارنده، بیمه‌گر مکلف به جبران خسارت می‌گردد، جنبه استثنایی دارد و خلاف اصل است، و در خلاف اصل باید به قدر متیقن و موارد مطروحه در قانون کفایت کرد.

۵. تاثیر اسباب خارجی بر معافیت از مسئولیت در حوادث رانندگی

در این مبحث در سه بخش به نقش اسباب یا عامل خارجی^۱ به مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه خواهیم پرداخت. و متذکر خواهیم شد که با توجه به نظریه مختار نگارنده (نظریه قابلیت

۲. «در صورتی که در یک حادثه، مسؤول آن به پرداخت بیش از یک دیه به هر یک از زیان‌دیدگان محکوم شود، بیمه‌گر مکلف به پرداخت کل خسارات بدنی است، اعم از اینکه مبلغ مزاد بر دیه، کمتر از یک دیه کامل یا بیشتر از آن باشد».

۱. ماده ۱۳ قانون جدید اعلام می‌دارد: «بیمه‌گر یا صندوق حسب مورد مکلفند خسارت بدنی تعلق گرفته به شخص ثالث را به قیمت یوم الاداء و با رعایت این قانون و سایر قوانین و مقررات مربوط پرداخت کنند...».

انتساب)، در سه مورد از اسباب خارجی که ذکر خواهد شد، ارتباط بین عامل زیان و زیان قطع خواهد شد، در نتیجه ضرر قابلیت انتساب عرفی به دارنده را نخواهد داشت و وی مسئول نیست. مراد از سبب خارجی مطابق قانون مدنی، رویداد یا واقعی خارجی و «غیر قابل پیش بینی»، «خارج از توانایی دفع عامل زیان» و «غیر قابل اجتناب» است. که موجب قطع رابطه سببیت بین فعل زیان‌بار و مبنای مسئولیت مدنی دارنده، که قابلیت انتساب و اسناد عرفی است را قطع یا تضعیف می‌کند.

۵. ۱. قوه قاهره

قوه قاهره یعنی امری که انسان در به وجود آمدن آن نقشی ندارد، و خارج از اراده و توانایی شخص در دفع آن است، که باید سه ویژگی «غیر قابل پیش بینی»^۲، «غیر قابل دفاع»^۳ و «خارجی بودن»^۴ را دارا باشد. قوه قاهره در معنای خاص شامل حوادث طبیعی (مانند زلزله، طوفان، سیل و...) می‌باشد. و در معنای عام شامل تقصیر زیان دیده و نقش فعل ثالث در وقوع زیان می‌شود، که در هر دو معنای عام و خاص با وجود سه ویژگی مذکور، مسئولیت مدنی دارنده منتفی می‌شود (ژوردن، ۱۳۸۵، ۹۰-۸۹). از مجموع مواد ۵۰۲، ۵۰۴، ۵۰۵، ۵۱۷، ۵۳۰ و ۵۳۷ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ برداشت می‌شود، که در صورت دخالت قوه قاهره چه به معنای عام و چه به معنای خاص موجب می‌شود مسئولیت مدنی دارنده منتفی شود. برای مثال ماده ۵۳۶ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ مقرر می‌دارد: «هرگاه بر خورد بین دو یا چند نفر یا وسیله نقلیه بر اثر عوامل قهری مانند سیل و طوفان به وجود آید، ضمان منتفی است»^۵. قانون مدنی عراق در مواردی که آفات آسمانی حادث شود مانند زلزله، سیل، صاعقه، آتش‌فشان و موجب وقوع خسارت شود دارنده را مسئول جبران خسارت نمی‌داند مثلاً در صورتی که بر اثر بارش شدید باران ترمز خودرو از کار افتاده و خودرو با مغازه برخورد کند، دارنده مسئولیتی ندارد زیرا خسارت بر اثر بارش باران ایجاد شده است (الذنون، ۲۰۱۲، ۱۸۶).

بنابراین ایجاد مسئولیت برای دارنده در برابر حادثه‌ای که خارج از اختیار و اراده اوست امری نامعقول است، و در قواعد عام مسئولیت مدنی و فقه اسلامی که مبنای تفسیر قوانین است جایگاهی ندارد. لذا اگر مسئولیت بیمه‌گر را فرع بر مسئولیت بیمه‌گذار بدانیم، بیمه‌گر با توجه به عدم مسئولیت بیمه‌گذار، مسئولیتی در قبال جبران خسارت ندارد. و در صورتی که برای بیمه‌گر قائل به مسئولیت مطلق شویم با عموماً قواعد مسئولیت مدنی، فقهی و عقلانی، که عدم مسئولیت در فرض قوه

۲. Cause étrangère.

۳. Imprévisibilité.

۴. Inévitable.

۵. Extériorité.

۱. ماده ۱۶۳ قانون دریایی نیز مقرر می‌دارد: «اگر تصادم ناشی از حوادث غیرمترقبه و یا ناشی از قوه قهریه باشد و یا علل تصادم مورد تردید باشد، خسارت‌دیده حق مطالبه زیان وارده را ندارد ولو اینکه کشتی‌ها یا یکی از آنها حین تصادم در لنگر باشد».

قاهره است، در تضاد است. همچنین با قواعد مطرح شده در ماده ۵۰۰^۱، و ۵۱۴^۲ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ در تعارض است. لذا پیشنهاد می‌شود با توجه به قطع انتساب ضرر به عامل زیان با حدوث قوه قاهره و تبعیت مسئولیت بیمه‌گر از دارنده، حکم به مسئولیت بیمه‌گر منطقی نمی‌باشد و باید اصلاح گردد (فراهانی، ۱۳۹۴، ۱۱۵-۱۱۳).

البته لازم به ذکر است که در مواردی که قوه قاهره علت منحصره حادثه نیست و حادثه محصول اجتماع اسباب قوه قاهره و مسبب است نمی‌توان وی را معاف از مسئولیت دانست زیرا «اثبات شیء نفی ما عداء» نمی‌کند و مبنای مسئولیت مدنی استناد عرفی خسارت به مسبب آن است. مرحوم صاحب جواهر بر همین مبنا می‌نویسند: «اگر کسی چاهی را حفر کند و سیل سنگی را در کنار چاه آورد و شخصی سنگی دیگر را در کنار آن سنگ قرار دهد و شخصی با برخورد به دو سنگ به چاه سقوط کند و آسیب ببیند بر مبنای اصل براءة و اقتضای براءة فردی که سنگ را در کنار چاه قرار داده است مسئول پرداخت نیمی از خسارت می‌باشد (نجفی، ۱۴۰۴، ۱۰۰/۴۳). بر همین مبنا در مواردی که قوه قاهره سبب منحصر حادثه رانندگی نباشد مثلاً سرعت غیر مجاز و مه‌گرفتگی سبب حادثه شود باید قائل به تقسیم و توزیع مسئولیت بین عامل انسانی و قوه قاهره شد.

۲.۵. تقصیر زیان دیده^۳

در صورتی که تقصیر زیان‌دیده با احراز قیود، احتراز ناپذیر و غیر قابل پیش بینی، سبب وقوع خسارت شود. موجب قطع رابطه سببیت بین فعل زیان‌بار و ورود خسارت می‌شود، و حادثه، قابلیت انتساب به دارنده را ندارد. تمام حقوقدانان در این مسئله با برخی اختلافات جزئی اتفاق نظر دارند. برای مثال در نظام کامن‌لا در صورتی که زیان‌دیده در وقوع خسارت تقصیر داشته باشد، حق مطالبه خسارت را ندارد (راجرز، ۱۹۹۴، ۱۷۶).^۴ در حقوق روم نیز با توجه به قاعده «پام پونیوس»^۵ تقصیر زیان‌دیده، صرف نظر از میزان تقصیر در وقوع حادثه، موجب محرومیت از دریافت خسارت می‌شد.^۶ البته نکته‌ای که حائز اهمیت است این است که در حقوق ایران، تقصیر سنگین، در حکم تقصیر عمدی است. لذا بیمه‌گر می‌تواند با استناد به تقصیر سنگین زیان‌دیده بعد از پرداخت خسارت به وی رجوع کند، زیرا بیمه کردن تقصیر عمدی مجاز نمی‌باشد به دلیل اینکه با نظم عمومی و اصول

۲. «در مواردی که جنایت یا هر نوع خسارت دیگری مستند به کسی نباشد، مانند اینکه در اثر علل قهری واقع شود ضمان متفی است».

۳. «هرگاه کسی خود را از جای بلندی پرت کند و بر روی شخصی بیافتد و سبب جنایت شود بر اساس تعاریف انواع جنایت حسب مورد به قصاص یا دیه محکوم می‌شود لکن اگر فعلی از او سر نزند و به علل قهری همچون طوفان و زلزله پرت شود و به دیگری بخورد و صدمه به او وارد کند، کسی ضامن نیست».

۱. La faute de la victime.

۴. Rogers (W. V. H.): Winfield and Jolowicz on tort, 4th edition, sweet & Maxwell, ۱۹۹۴, p. ۱۷۶.

۳. Pomponius.

۴. Contributory negligence.

اخلاقی تعرض دارد به علاوه چنین بیمه‌ای با ماهیت عقد بیمه در تعارض است (القشطنی، ۱۹۷۲، ۷۳).

اما در مورد تقصیر سبک که زیان‌دیده مرتکب می‌شود، منصفانه نیست که وی مکلف به پرداخت کلیه خسارات گردد. به علاوه تقصیر سبک زیان‌دیده نباید موجب سلب مسئولیت از راننده‌ای که حادثه عرفاً قابل انتساب به اوست شود. این ایرادات سبب تاسیس قاعده‌ای با نام «آخرین فرصت» شد. بر مبنای این قاعده کسی که توانایی اجتناب در وقوع حادثه در آخرین لحظه را داشته اما مرتکب تقصیر شده، باید خسارات را جبران کند. نویسندگان کاملاً معتقدند مبنای این قاعده بر اساس رابطه سببیت است. لذا عدم رعایت احتیاط زیان‌دیده موجب محرومیت او از جبران خسارت می‌گردد (کاظمی، ۱۳۹۱، ۸۸-۸۱). در فقه اسلامی نیز همواره تاثیر عمل زیان‌دیده در وقوع زیان، تحت عنوان قاعده اقدام مطرح بوده است، و از جمله مسقطات ضمان، اقدام شخص علیه احترام مال یا جان‌ش است که موجب می‌گردد، در صورت وقوع ضرر و زیان شخص دیگری مسئول نباشد (موسوی بجنوردی، ۱۳۸۷، ۸۵؛ محمدی، ۱۳۷۳، ۲۳۵). مضافاً اینکه در فقه اسلامی با توجه به پذیرش نظریه قابلیت انتساب عرفی به عنوان مبنای مسئولیت، در صورتی که تقصیر زیان‌دیده علت منحصراً وقوع خسارت یا یکی از علل باشد، از مجرای قاعده اقدام و قاعده تحذیر، رفع مسئولیت از عامل زیان یا کاهش مسئولیت وی اثبات می‌شود. که این مسئله در بند ۳ ماده ۴ قانون مسئولیت مدنی در مواردی که دادگاه می‌تواند میزان خسارت را تخفیف دهد آمده است.^۵ ممکن است اشکال شود که ماده ۴ مربوط به فرضی می‌باشد که نحوه «دخالت» زیان‌دیده در حادثه به نحو شرط است و نه سبب. اما با عنایت بر قواعد فقهی نظیر تحذیر و اقدام، اگر دخالت زیان‌دیده به نحو سبب باشد با توجه به اینکه سبب مشترک است یا منحصر از جبران خسارت معاف می‌شود. این دیدگاه مبتنی بر قاعده «الجمع اذا امکن اولى من الطرح» است در نتیجه اگر دخالت زیان‌دیده عنوان شرط را داشته باشد، قاضی نسبت به تخفیف مجازات عامل زیان مختار است زیرا از حیث حقوقی وی شایستگی برای تخفیف مجازات ندارد اما قاضی در مقام انصاف مختار است، و اگر اگر دخالت زیان‌دیده به نحو سبب باشد علی القاعده مسئولیت تقسیم می‌گردد زیرا فرض مذکور تابع مسئله تعدد اسباب می‌باشد (داراب‌پور، ۱۳۸۷، ۸۵).

در فقه امامیه پیرامون آداب رانندگی شرایطی بیان شده است که مربوط به وسیله نقلیه، عابر پیاده و راکب می‌باشد. اگرچه وسیله نقلیه به شکل کنونی در زمان صدور حدیث وجود نداشته است اما مرکب آن روزگار به عنوان وسیله نقلیه امروزه نیز می‌تواند مصداق داشته باشد و مبنای قانونگذاری قرار بگیرد. از امام موسی بن جعفر (علیه السلام) چنین نقل شده است: «زمانی که قائم ما ظهور کند، دستور می‌دهد: ای گروه سواران، از میانه راه حرکت کنید. ای گروه پیاده، از کنار عبور کنید. اگر

^۵. «وقتی که زیان‌دیده به نحوی از انحاء موجبات تسهیل ایجاد زیان را فراهم نموده یا با اضافه شدن آن کمک و یا وضعیت واردکننده زیان را تشدید کرده باشد».

سواره‌ای از کناره حرکت کند و به دیگری آسیب زند، او را به پرداخت دیه محکوم می‌کنم. اگر پیاده از وسط راه حرکت کند و به او آسیب وارد شود، دیه او بر عهده کسی نیست» (طوسی ۱۴۱۳، ۲۳۰). بنابراین مسیر حرکت عابر پیاده در کناره جاده و راننده در پیاده‌رو است و اگر هر یک به حقوق دیگری تجاوز کند و در این حالت به وی خسارت وارد شود، قابل جبران نیست زیرا بر حسب قاعده اقدام خود زیان‌دیده سبب خسارت بر خود شده است.

بنابر آنچه ذکر شد چون مبنای مسئولیت مدنی دارنده در حوادث رانندگی نظریه «قابلیت انتساب و اسناد عرفی زیان» است. دارنده برای معافیت از مسئولیت باید ثابت کند که زیان‌دیده علت منحصره وقوع حادثه بوده، و وقوع ضرر قابلیت انتساب به دارنده و راننده را ندارد. لکن برای تاثیر تقصیر زیان-دیده، بر مسئولیت عامل زیان باید شرایطی موجود باشد:

شرط اول: وجود رابطه سببیت عرفی بین عمل زیان‌دیده و وقوع ضرر؛ همانگونه که در قواعد مسئولیت مدنی، صرف تقصیر موجب مسئولیت نیست، در فرض تقصیر زیان‌دیده نیز آنچه اهمیت دارد، وجود رابطه سببیت عرفی بین عمل زیان‌دیده و وقوع ضرر است (استریت، ۱۹۷۶، ۱۵۴).^۱

شرط دوم: اقدام زیان‌دیده ناشی از تأثیر عامل زیان نباشد؛ بنابراین اگر فعل عامل زیان موجب شود زیان‌دیده در موقعیتی خطرناک قرار گیرد که برای فرار از محیط خطرناک خسارتی را ایجاد کند، نباید خسارت ایجاد شده را به زیان‌دیده منتسب کرد^۲ (بکر، ۱۹۹۱، ۱۹۰).^۳

شرط سوم: عدم قصد عمد عامل زیان؛ در صورتی که عامل زیان قصد عمد در وقوع ضرر داشته باشد، نمی‌توان زیان‌دیده را به صرف تقصیر مسئول دانست. زیرا بر مبنای قابلیت انتساب، عمد نسبت به تقصیر در تحمل جبران ضرر و مسئولیت اولی است. در قانون مجازات اسلامی نیز در مواد (۵۰۷، ۵۱۲، و تبصره ماده ۵۲۳ و ۵۳۷) در تقابل عمد و تقصیر، مسئولیت را به عمد انتساب می‌دهد (عابدی، ۱۳۹۲، ۱۸-۱۴).

۵.۳. فعل ثالث^۴

ثالث شخصی است که زمینه‌ساز وقوع حادثه می‌شود، ولی رابطه مستقیم با وقوع حادثه ندارد. در آغاز مبحث در مورد تعریف اسباب خارجی ذکر شد که سه ویژگی دارد، غیر قابل پیشبینی، غیرقابل اجتناب و خارج از توانایی عامل زیان جهت دفع، و با توجه به اینکه مبنای مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی «قابلیت انتساب و اسناد عرفی» زیان است، لذا در در مورد فعل ثالث^۵ نیز با توجه به

۱. Street, horry, the law of torts, ۶th edition, butter worth London, ۱۹۷۶, p. ۱۵۴.

۲. ماده ۴۹۹ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ مقرر می‌دارد: «در صورتی که شخصی دیگری را بترساند و شخص اخیر در اثر ترس بی اختیار فرار کند یا بدون اختیار حرکتی از آن سر بزند که موجب ایراد صدمه بر خودش یا دیگری شود ترساننده ضامن است».

۳. Baker, c. d, Torts, ۵th edition, sweet & Maxwell, London, ۱۹۹۱, p. ۱۹۰.

۴. دارنده و راننده مسبب حادثه و زیان‌دیده شخص ثالث محسوب نمی‌شوند.

۵. Le fait dun tiers.

قطع شدن رابطه سببیت بین فعل عامل زیان و ورود خسارت موجب معافیت کلی یا جزئی عامل زیان می‌گردد. این مسئله در ماده ۵۳۴ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ بدین بیان آمده است: «هرگاه بر اثر ایجاد مانع یا سببی، دو یا چند نفر یا وسیله نقلیه با هم برخورد کنند و به علت برخورد آسیب ببینند و یا کشته شوند، مسبب ضامن است».

در فرضی که فعل ثالث علت تامه حادثه باشد و غیر قابل پیش بینی و غیرقابل دفع باشد، در حکم قوه قاهره است. مانند اینکه اتومبیلی با رعایت تمام قواعد راهنمایی و رانندگی در حال عبور از خیابان است و عابر پیاده‌ای نیز منتظر سبز شدن چراغ عبور عابر پیاده است، که شخص ثالثی عمداً یا سهواً عابر پیاده را هل می‌دهد و باعث برخورد وی با وسیله نقلیه می‌شود. در این فرض تمام مسئولیت بر عهده شخص ثالث است و باید تمام خسارات را جبران کند (یوسف نجم جبران، ۱۹۸۴، ۲۰۳).

زیرا بر اساس قواعد عام مسئولیت مدنی در تقابل تقصیر و عدم تقصیر، همواره مقصر اولی به تحمل مسئولیت و جبران خسارت است. هر چند که فعل شخص ثالث علت منحصربه وقوع خسارت نباشد. ماده ۱۶ قانون جدید اشاره به تقصیر ثالث در وقوع خسارت دارد.^۱ در این فرض عدم مسئولیت دارنده وسیله نقلیه به دلیل موجهی که در مورد تقابل تقصیر و عدم تقصیر ذکر شد بدیهی است. اما با توجه به اینکه مسئولیت بیمه‌گر فرع بر مسئولیت دارنده است، چرا بیمه‌گر خسارت زیان‌دیده را پرداخت می‌کند، و سپس برای باز یافت به ثالث مراجعه می‌کند؟ برخی معتقدند، تعهد بیمه‌گر در فرض مذکور جنبه استثناء دارد و بر مبنای دین و وجود مسئولیت نیست، بلکه بیمه‌گر تعهد به التزام دارد و هدف وی جبران خسارت زیان‌دیده است (خدابخشی، ۱۳۹۰، ۱۲۳).

اما در فرضی که فعل ثالث علت تامه حادثه نباشد و یکی از علل آن باشد و خطای مسئول و فعل ثالث به نحو مشترک منجر به وقوع حادثه گردد. به گونه‌ای که اگر هر یک از این دو خطا نبود، خسارت رخ نمی‌داد هر دو به نحو مشترک مسئول جبران خسارت هستند و شخص زیان‌دیده می‌تواند به هر یک از آنها رجوع کند و تمام خسارت را مطالبه نماید و شخصی که خسارت را کامل پرداخت کرده است به دیگری به نسبت مقدار غرامتی که پرداخت کرده است مراجعه می‌نماید (الحکیم، ۲۰۰۷، ۵۴۱).

۶. عوامل درونی رافع مسئولیت مدنی در حوادث رانندگی

علاوه بر اسباب خارجی که موجب معافیت از مسئولیت مدنی در حوادث رانندگی می‌شود، موارد و قواعد دیگری است که موجب رفع مسئولیت دارنده می‌شود، که در ادامه به اختصار به برخی از آنها

^۱ «چنانچه به حکم مرجع قضائی اثبات شود، عواملی نظیر نقص راه، نبودن یا نقص علائم رانندگی و نقص تجهیزات مربوط یا عیب ذاتی وسیله نقلیه، یا ایجاد مانع توسط دستگاه‌های اجرایی یا هر شخص حقیقی یا حقوقی دیگر در وقوع حادثه مؤثر بوده است، بیمه‌گر و صندوق پس از پرداخت خسارت زیان‌دیده می‌تواند برای باز یافت به نسبت درجه تقصیر که درصد آن در حکم دادگاه مشخص می‌شود به مسببان ذی ربط مراجعه کند».

می پردازیم.

۱.۶. قاعده احسان

در حقوق ایران بر اساس قاعده فقهی «ما علی الْمُحْسِنِينَ مِنْ سَبِيلٍ»، مسئولیتی متوجه محسن نیست. مطابق این قاعده هر کس به دیگران به قصد احسان و به نحو متعارف کمک کند، و اتفاقاً موجب خسارت و ضرر شود، مسئولیتی ندارد. اما اگر خارج از عرف اقدام کند و موجب ضرر شود، مسئول است. و قصد احسان به تنهایی رافع مسئولیت نیست. بنابراین شرط تحقق احسان، قصد احسان همراه با عمل مصداق احسان است. در نتیجه شخص محسن را نمی‌توان به سبب آن چیزی که از عمل نیک او حاصل شده است، مسئول شناخت (محقق داماد، ۱۳۸۳، ۲۶۵). میرفتاح مراغی قاعده مذکور را که برگرفته از آیه ۹۱ سوره توبه می‌باشد به منزله کبرای کلی می‌دانند که یکی از مصادیق آن عدم مسئولیت مدنی و ثبوت ضمان بر شخص محسن می‌باشد (مراغی، ۱۴۱۷، ج ۲، ۴۷۵).

در حوادث رانندگی نیز در صورتی که شخصی با قصد احسان یا دفع ضرر از دیگری اقدامی کند که موجب ضرر به دیگری شود، به استناد قاعده احسان مسئول نمی‌باشد، زیرا احسان از جمله عناوین قصديه می‌باشد که تحقق آن متوقف بر انگیزه و قصد احسان می‌باشد (محقق داماد، ۱۳۸۳، ۲۷۴). ماده ۵۱۰ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ مؤید سلب مسئولیت از محسن می‌باشد.^۱

احسان ممکن است به نحو شخصی یا عمومی باشد. در احسان شخصی، محسن نسبت به شخص زیان‌دیده اقدام می‌کند، و احسان عمومی با قصد خدمت عمومی و مصلحت عامه اقدام می‌شود (محقق داماد، ۱۳۸۳، ۳۰۵). مثلاً در صورتی که بارندگی موجب شده است که حفرة خطرناکی در جاده ایجاد شود و شخصی با قصد خدمت‌رسانی قبل از آن سنگی می‌گذارد و اتفاقاً موجب برخورد اتومبیل با آن شود، با توجه به اینکه شخص اقدام متعارف در جهت جلوگیری از ایجاد خسارت به دیگری را سبب شده است، عرف این شخص را محسن می‌نامد. ماده ۵۰۹ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ بر همین مبنا مقرر می‌دارد: «هرگاه کسی در معابر یا اماکن عمومی با رعایت مقررات قانونی و نکات ایمنی عملی به مصلحت عابران انجام دهد و اتفاقاً موجب وقوع جنایت یا خسارت گردد ضامن نیست». برخی معتقدند نباید قاعده احسان را منحصر و محدود به موارد دفع ضرر از دیگری نمود بلکه حتی می‌توان در موارد جلب منفعت نیز به عموم آیه مذکور استناد کرد (محقق داماد، ۱۳۸۳، ۲۷۰).

بنابراین قاعده احسان به صورت یک حکم کلی بیان می‌دارد هرگاه شخصی با قصد خدمت-

۱. «هرگاه شخصی با انگیزه احسان و کمک به دیگری رفتاری را که به جهت حفظ جان، عرض یا ناموس او لازم است، انجام دهد و همان عمل موجب صدمه و یا خسارت شود در صورت رعایت مقررات قانونی و نکات ایمنی، ضامن نیست».

رسانی اقداماتی متعارف و مصلحت آمیز انجام دهد و اتفاقاً رفتار وی موجب خسارت گردد نمی‌توان وی را مسئول خسارتی که توأم با احسان انجام گرفته دانست. در نتیجه چون مبنای مسئولیت مدنی در حوادث رانندگی نظریه «قابلیت انتساب و اسناد عرفی» است و عرفاً احسان موجب قطع رابطه سببیت بین فعل زیانبار و وقوع خسارت می‌گردد دارنده یا راننده محسن نیز جزء مصادیق معافیت از مسئولیت مدنی به حساب می‌آیند.

۲.۶. اضطرار

اضطرار، یعنی اینکه شخص در شرایطی قرار می‌گیرد که برای اجتناب از ضرر فعلی یا قریب الوقوع موجب صدمه زدن به مال یا جان دیگری شود، و چاره ای جز ایراد خسارت به دیگری ندارد (کاتوزیان، ۱۳۹۲، ۳۲۷). فقها نیز در تعریف اضطرار بیان کرده‌اند: «اضطرار آن است که صبر بر آن ممکن نیست و با خوف بر جان، مال یا اتلاف نفس خود و دیگری که احترام آن بر او واجب بوده محقق می‌شود، و یا ضرری است که عادتاً قابل تحمل نیست» (نجفی، ۱۴۰۴، ۴۲۷/۳۶). در اضطرار، تهدیدی وجود ندارد و شخص به علت شرایطی که ایجاد می‌شود علی‌رغم رضایت باطنی و از روی قصد معامله یا عملی را انجام می‌دهد (امامی، ۱۳۸۹، ۱۹۴). بسیاری از نویسندگان فرانسوی تمایزی میان اکراه و اضطرار قائل نیستند و اضطرار را یکی از مصادیق اکراه می‌دانند و از آن با عنوان «اکراه ناشی از حوادث»^۱ تعبیر می‌کنند (کاتوزیان، ۱۳۸۵، ۵۱۷). اما در فقه اسلامی و نظام حقوقی ایران اضطرار و اکراه از نظر ماهیت و آثار حقوقی متفاوت هستند. برای تحقق اضطرار وجودی شرایط ضروری است:

الف- «وجود خطر فعلی یا قریب الوقوع»: لذا اگر بدون وجود چنین خطری، شخص موجب اضرار گردد نمی‌تواند به اضطرار، استناد کند. این مسئله در حقوق فرانسه نیز ذکر شده است (صفایی و رحیمی، ۱۳۸۹، ۱۷۵). فقها نیز شرط مذکور را برای تحقق اضطرار ذکر کرده‌اند مرحوم خمینی پس از بیان مصادیقی از اضطرار می‌نویسند: «والمدار فی الكل هوالخوف الحاصل من العلم والظن بالترتب، بل الاحتمال الذی یكون له منشاء عقلائی لا المجرد الوهم و الاحتمال» (خمینی، ۱۴۲۵، ۱۷۰/۲).

ب- «خطر، ناشی از تقصیر عمدی مضطر نباشد»: اذن شارع در حالت استثنایی اضطرار، مربوط به موردی است که این اضطرار، ناشی از اقدام عمدی شخص نباشد. این شرط از مصادیق قاعده «الامتناع بالاختیار لا ینافی الاختیار» است. لذا برخی از فقها مصادیقی که شخص با اراده و اختیار خود به اضطرار می‌افتد را خارج از استثنای مذکور می‌دانند. لذا اگر شخصی با اراده خود وارد زمینی که غصبی است شود و برای بیرون رفتن از زمین چاره‌ای جز عبور از زمین غصبی نداشته باشد، در فرض تحقق اضطرار نیز عقاب می‌گردد. (خراسانی، ۱۴۳۳، ۲۷۱/۱). بنابراین بر اساس قاعده «الامتناع

۱. Violence Resultant des Evenements.

بالا اختیار لا ینافی الاختیار» اضطرار ناشی از اختیار و تقصیر شخص رافیت ندارد. برای مثال اگر شخص در مکانی حضور یابد که می‌داند مضطر به نوشیدن شراب می‌شود این اضطرار موجب جواز نوشیدن شراب نمی‌گردد و مجازات می‌شود (قبله‌ای خوئی، ۱۳۸۰، ۳۶).

در حقوق انگلیس و آمریکا نیز شخص در صورتی می‌تواند برای معافیت از مسئولیت به اضطرار استناد کند، که ناشی از تقصیر خود خوانده نباشد (کالاماری و جوزف، ۱۹۷۴: ۶۳۵؛ استریت، ۱۹۷۶: ۸۲؛ پروسر، ۱۹۹۷: ۱۲۶).^۱ در حقوق آلمان نیز مسئولیت عامل زیان در فرضی که خود مسبب ایجاد خطر باشد، بیان شده است.^۲

۱. ۲. ۶. حالات مختلف اضطرار در حوادث رانندگی

با فرض وجود شروط تحقق اضطرار، در صورتی که شخص در حوادث رانندگی در نتیجه اضطرار، سبب وقوع خسارت گردد ۳ حالت متصور است که در ادامه بیان می‌شود.

۱. ۱. ۲. ۶. اضطرار منجر به اضرار به دیگری برای دفع خطر از خود

در این فرض، اوضاع و شرایطی، شخص را در وضعیتی قرار می‌دهد، که برای دفع ضرر از خود به ناچار موجب خسارت به غیر می‌شود. مثلاً راننده‌ای که ترمز وسیله نقلیه او بریده است برای جلوگیری از ضرر شدید جانی یا مالی ماشین خود را به وسیله نقلیه‌ای می‌کوبد. برخی از حقوقدانان در این فرض قائل به عدم مسئولیت مدنی شده‌اند. زیرا هر انسان متعارف در چنین وضعیتی برای جلوگیری از خطر شدید همین کار را انجام می‌دهد (کاتوزیان، ۱۳۹۲، ۳۳۳). اما می‌توان با استناد به قاعده اتلاف، نسبت به خسارت وارد شده به شخص مضطر رجوع کرد. لکن برخی از فقها و حقوقدانان بدون استناد به قاعده اتلاف، قائل به مسئولیت مدنی برای شخص مضطر در چنین حالتی شده‌اند (صفایی و رحیمی، ۱۳۸۹، ۱۷۹؛ موحدی لنگرانی، ۱۴۲۱، ۳۳۹).

۲. ۱. ۲. ۶. اضطرار منجر به اضرار به دیگری برای دفع ضرر از ثالث

در این فرض، شخص برای دفع ضرر از شخص ثالث اقدام زیان‌بار علیه غیر، انجام می‌دهد. برای مثال عابر پیاده‌ای که بدون احتیاط ناگهان به وسط خیابان می‌آید، و راننده که به صورت متعارف در حال رانندگی است، برای عدم اضرار جانی به عابر پیاده به وسیله‌ای نقلیه برخورد می‌کند. برخی معتقدند راننده در این صورت به عنوان مباشر مسئول جبران خسارت زیان‌دیده است (اللهمی، ۲۰۰۴، ۱۱۶). اما نظر صحیح‌تر این است که اضطرار در این فرض، موجب معافیت از مسئولیت می‌گردد. و کافی است مضطر ثابت کند خسارت ناشی از فعل ثالث بوده است و مبنای مسئولیت مدنی در این

۱. Clamari & Josef, ۱۹۷۴; Street, ۱۹۷۶; Prosser, ۱۹۹۷.

۲. ماده ۲۲۸ قانون مدنی آلمان بیان می‌دارد: «هرکس مال مربوط به دیگری را برای دفع خطری که او یا دیگری را تهدید می‌نماید تلف یا معیوب نماید، اقدام او تا جایی که دفع خطر مستلزم اتلاف و تخریب بوده و ضرر متناسب با این خطر باشد، مخالف قانون به حساب نمی‌آید. ولی اگر فاعل زیان، خود مسبب این خطر باشد ضامن جبران خسارت خواهد بود».

مورد، استیفاء بلاجهت است که زیان دیده باید به شخص ثالث رجوع نماید (کاتوزیان، ۱۳۹۲، ۳۳۴). قانون مدنی مصر نیز در این فرض قائل به عدم مسئولیت مدنی است.^۱

۶.۲.۱.۳. اضطراب منجر به اضرار به خود برای دفع ضرر از دیگری

در این فرض، فعل دیگری منجر به اضطراب شخص و اضرار به خود می‌گردد. برای مثال، راننده‌ای که به طور متعارف در حال رانندگی است، با بی احتیاطی عابر پیاده‌ای که در حال عبور از خیابان است مواجه می‌شود، و به ناچار مسیر خود را عوض می‌کند و وسیله نقلیه او واژگون می‌شود. در این فرض، انتساب مسئولیت به مضطر، سالبه به انتفاء موضوع است. بنابراین وی می‌تواند برای جبران خسارت با استناد به استیفاء بلاجهت یا اداره مال غیر، به شخصی که ضرر از او دفع شده است، رجوع نماید (صفایی و رحیمی، ۱۳۸۹، ۱۸۸).

۶.۳. قاعده استیمان

همانگونه که برای تحقق ضمان اسبابی وجود دارد، برای سقوط ضمان نیز، اسبابی است که تحت عنوان مسقطات ضمان مطرح است. از جمله مسقطات ضمان قاعده مشهور «استیمان» است. استیمان یعنی هرگاه از طرف مالک یا شارع، به کسی اذن تصرف در مالی برای استفاده از منافع یا نگهداری برای مالک داده شود، و آن شیء بدون تعدی^۲ و تفریط^۳ امین تلف گردد یا دچار نقص مالی شود. شخص امین مسئولیتی ندارد و ضامن نخواهد بود.^۴ مراد از امین شخصی است که مال غیر، به اذن مالک یا شارع تحت تصرف و سیطره اوست و تا زمانی که تعدی یا تفریط توسط وی انجام نگیرد، عنوان امین بر روی صادق است. اما در صورت تعدی یا تفریط صرف نظر از اتلاف یا نقصان مال شخص امین از عنوان امین خارج، و معنونه به عنوان خائن می‌گردد و ضامن است (شهید اول، ۱۳۷۴، ۱۳۲). با این مقدمه در ادامه به این نکته می‌پردازیم که چه کسانی در حوادث رانندگی از وصف امین برخوردارند و با استناد به قاعده استیمان نباید آنان را مسئول شناخت.

از مصادیق عرفی عنوان امین، کارگر است که تحت سلطه کارفرما مشغول به کار است. زیرا کسی را می‌توان کارگر نامید که از کارفرما تبعیت اداری می‌کند، و در مقابل عملش تبرّعی نیست و اجرت دریافت می‌کند. که یکی از موارد مسلّم عنوان امین، مستأجر در عقد اجاره است. کارفرما همواره با توجه به عدم تناسب وضعیت اقتصادی و حقوقی نسبت به کارگر از این قدرت برخوردار است، که در

۱. ماده ۱۶۸ قانون مدنی جدید مصر اعلام می‌دارد: «هرکس موجب ورود ضرر به دیگری شود به جهت این که ضرر بزرگتری را که او یا دیگری را تهدید می‌کند دفع نماید، مسئول خسارت نیست، مگر به اندازه‌ای که قاضی آن را مناسب می‌داند».

۲. ماده ۶۱۴ قانون مدنی مقرر می‌دارد: «امین ضامن تلف یا نقصان مالی که به او سپرده شده است نمی‌باشد مگر در صورت تعدی یا تفریط».

۳. ماده ۹۵۱ قانون مدنی بیان می‌دارد: «تعدی، تجاوز نمودن از حدود اذن یا متعارف است نسبت به مال یا حق دیگری».

۴. ماده ۹۵۲ قانون مدنی بیان می‌دارد: «تفریط عبارت است از ترک عملی که به موجب قرارداد یا متعارف برای حفظ مال غیر لازم است».

صورت وقوع خسارت، کارگری که انجام کار برای او به منزله ادامه حیات اقتصادی است را ضامن کند. این مسئله موجب فروپاشی نظریه مبتنی بر تقصیر در حوادث ناشی از کار در قرن ۱۹ میلادی، جهت حمایت از کارگر شد (ژستین، ۱۹۷۷، ۱۰۴).^۱ همچنین در صورتی که کارگر به ثالث، خسارتی وارد کند مبنای مسئولیت وی را نباید با نظریه تقصیر بررسی کرد (تنک، ۱۹۷۱، ۶۷).^۲ در حقوق انگلستان نیز حمایت از کارگر در «جریان کار»^۳ و «به مناسبت کار»^۴ در قانون ۱۹۶۹ بیمه کارفرمایان پیش‌بینی شده است (خدابخشی، ۱۴۰۰، ۱۸۵). در حقوق ایران نیز ماده ۱۲ مسئولیت مدنی در مورد اعمال کارگران و کارکنان اداری که در حین انجام وظیفه موجب ایجاد خسارت می‌شود اعلام می‌دارد: «کارفرمایانی که مشمول قانون کار هستند، مسئول جبران خسارتی می‌باشند که از طرف کارکنان و یا کارگران آنها در حین انجام یا به مناسبت آن وارد شده است. مگر اینکه محرز شود تمام احتیاط‌هایی که اوضاع و احوال قضیه ایجاب می‌نمود، به عمل آورده یا اینکه اگر احتیاط‌های مزبور را به عمل می‌آوردند، باز هم جلوگیری از ورود زیان مقدور نمی‌بود. کارفرما می‌تواند به وارد کننده خسارت در صورتی که مطابق قانون مسئول شناخته شود مراجعه نماید». بر اساس حکم موجود در این ماده برخی معتقدند که مسئولیت کارفرما مبتنی بر نظریه فرض تقصیر است، زیرا وی در انتخاب کارگر و پیشگیری از اضرار به دیگری و جلوگیری از وقوع خسارت احتیاط لازم را رعایت نکرده است (خدابخشی، ۱۴۰۰، ۱۸۵). بنابر آنچه گفته شد اگر راننده ای متصف به صفت امین باشد برای مثال راننده‌ای که تحت تبعیت از کارفرما مسئولیت باربری را دارد، در صورتی که به نحو متعارف رانندگی نماید و تعدی و تفریط نکند، و اتفاقاً خسارتی ناشی از حوادث رانندگی ایجاد گردد، نباید او را مسئول شناخت. زیرا در فرض مذکور راننده و مالک مالی را که بر آن سلطنت دارد در اختیار، امین قرار می‌دهد، مطابق این دیدگاه امین با مأذون از طرف مالک برابر است (بجنوردی، ۱۳۷۹، ۱۲/۲).

قاعده استیمان با احسان نیز مرتبط است و برخی از فقها از جمله مبنای قاعده استیمان را «احسان» می‌دانند، زیرا امین در جهت مصلحت مالک اقدام می‌کند لذا محسن به شمار می‌آید و بر اساس نص قرآن کریم مسئولیت مدنی و ضمانتی ندارد (حسینی مراغی، ۱۴۱۷، ۴۸۵/۲؛ بجنوردی، ۱۳۷۹، ۱۲/۲).

بنابراین با عنایت به اینکه مبنای مسئولیت مدنی دارنده «قابلیت انتساب و اسناد عرفی» است، هر یک از موارد مذکور در اسباب خارجی یا عوامل درونی رافع مسئولیت مدنی که موجب قطع رابطه سببیت بین فعل زیان‌بار و وقوع حادثه باشند، موجب انتفاء مسئولیت مدنی دارنده هستند. در نتیجه با

۲. Ghestin, Jacques, Traité de Droit Civil, Introduction General, L.G.P.J, Paris, ۱۹۷۱, p. ۱۰۴.

۳. Tunc, André, International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. XT, Torts, Introduction, ۱۹۷۱, p. ۶۷.

۴. The course of employment.

۵. Arising out of employment.

توجه به ماهیت بیمه اجباری (بیمه مسئولیت) نباید برای بیمه‌گر قائل به مسئولیت مطلق شد، زیرا در این صورت شرط انتقال مسئولیت بیمه‌گذار به بیمه‌گر که تبعی بودن مسئولیت بیمه‌گر است رعایت نگردیده است.

نتیجه

• مبنای مسئولیت دارنده در قانون جدید مسکوت مانده است، لذا باید بر اساس قواعد و اصول مسئولیت مدنی، مبنا را تعیین نمود، که ضوابط و قواعد فقهی، قانون مدنی و احکام قانون مجازات اسلامی که مبتنی بر مبنای فقهی است همگی اشعار و ارشاد به نظریه «قابلیت انتساب و اسناد عرفی» می‌نماید. این نظریه موجب می‌گردد، بتوان تفسیری متعال و راهگشا در مورد مبنای مسئولیت دارنده و جبران خسارت زیان‌دیده را برگزید و پیشنهاد داد.

• در نظریه قابلیت انتساب، باید رابطه سببیت بین «زیان» و «عامل زیان» برقرار باشد، وجود این رابطه همواره مورد توجه شارع و قانونگذار قرار دارد، لذا در قواعد موجود در حقوق مدنی و حقوق مسئولیت مدنی با اکتفای فقهی مانند، اتلاف و تسبیب، اقدام، لاضرر، غرور و...، نظریه قابلیت انتساب می‌تواند توجیه‌کننده این قواعد باشد، افزون‌بر این در قواعدی مانند، اقدام، احسان، اضطرار، استیمان و مصادیق نظیر آن در اسباب خارجی یا عوامل درونی رافع مسئولیت مدنی که موجب قطع رابطه سببیت بین فعل زیان‌بار و وقوع حادثه باشند، ضمان و مسئولیت ساقط می‌گردد، در نتیجه انتساب مسئولیت به عامل زیان صحیح نمی‌باشد.

• با توجه به ادله مذکور در این نوشتار، ماهیت بیمه اجباری در قانون جدید، بیمه مسئولیت است، و مواردی که در خود قانون علی‌رغم عدم مسئولیت دارنده، بیمه‌گر مکلف به جبران خسارت می‌گردد، جنبه استثنایی دارد و خلاف اصل است، و در خلاف اصل باید به قدر متیقن و موارد مطروحه در قانون کفایت کرد. در نتیجه نباید برای بیمه‌گر قائل به مسئولیت مطلق شد، زیرا در این صورت شرط انتقال مسئولیت بیمه‌گذار به بیمه‌گر که تبعی بودن مسئولیت بیمه‌گر است رعایت نگردیده است. و با عنایت به اینکه مبنای مسئولیت مدنی دارنده «قابلیت انتساب و اسناد عرفی» است، هر یک از موارد مذکور در اسباب

خارجی یا عوامل درونی رافع مسئولیت مدنی که موجب قطع رابطه سببیت بین فعل زیان‌بار و وقوع حادثه باشند، موجب انتفاء مسئولیت مدنی دارنده هستند.

منابع

الف- فارسی

۱. امامی، سید حسن، (۱۳۸۹). *حقوق مدنی*. جلد ۱، چاپ سی‌ام، تهران: انتشارات اسلامیه.
۲. باریکلو، علیرضا، (۱۳۸۹). *مسئولیت مدنی*. چاپ سوم، تهران: بنیاد حقوقی میزان.
۳. بجنوردی، سید محمد، (۱۳۷۹). *قواعد فقه*. چاپ سوم، تهران: عروج.
۴. جعفری لنگرودی، محمد جعفر، (۱۳۷۸). *مبسوط در ترمینولوژی حقوق*. جلد ۱، تهران: کتابخانه گنج دانش.
۵. خدابخشی، عبدالله، *مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران*، مجله حقوقی دادگستری، شماره ۷۴، صفحات ۱۰۳-۱۲۸، (۱۳۹۰).
۶. خدابخشی، عبدالله، (۱۴۰۰). *حقوق بیمه و مسئولیت مدنی*. چاپ سوم، تهران: شرکت سهامی انتشار.
۷. داراب‌پور، مهرباب، (۱۳۸۷). *مسئولیت‌های خارج از قرارداد*. تهران: انتشارات مجد.
۸. روزه‌بو، (۱۳۷۸). *حقوق بیمه*. ترجمه محمد حیاتی، چاپ دوم، تهران: بیمه مرکزی ایران.
۹. ژوردن، پاتریس، (۱۳۸۵). *اصول مسئولیت مدنی*. ترجمه مجید ادیب، چاپ دوم، تهران: نشر میزان.
۱۰. صفایی، سید حسین و اورک‌بختیاری، حسنعلی، *نگاهی نو به مبانی مسئولیت مدنی د/رندگان خودرو*، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۴۴، شماره ۱، صفحات ۵۰-۳۱، (۱۳۹۳).
۱۱. صفایی، سید حسین و رحیمی، حبیب‌الله، (۱۳۸۹). *مسئولیت مدنی*. چاپ اول، تهران: انتشارات سمت.
۱۲. عابدی، محمد و نادى، محمدتقی، *مسئولیت مدنی و نظام جبران خسارت در حوادث رانندگی*، تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۴۰۰.
۱۳. عابدی، محمد، *معمای تعدد اسباب در قانون مجازات اسلامی با تأکید بر مسئولیت مدنی اسباب و عوامل متعدد در خطاهای پزشکی*، چهارمین همایش سراسری طب و قضا، شیراز،

صفحات ۱۴-۱۸، (۱۳۹۲).

۱۴. غمامی، مجید، (۱۳۸۰). تحول حقوق فرانسه در زمینه حوادث رانندگی: در تحقیق مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی. تهران: دانشگاه تهران، چاپ اول، صفحات، ۱۴۲-۲۲۴.
۱۵. فراهانی، احمد، (۱۳۹۴). مسئولیت مدنی ناشی از سوانح وسایل نقلیه موتوری زمینی و بیمه آن با تأکید بر قانون جدید بیمه اجباری و رویه قضایی. رساله دکتری رشته فقه و حقوق خصوصی دانشگاه خوارزمی.
۱۶. قبله‌ای خویی، خلیل، (۱۳۸۰). قواعد فقه بخش جزا. چاپ اول، تهران: انتشارات سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاهها (سمت).
۱۷. کاتوزیان، ناصر و ایزانلو، محسن، (۱۴۰۰). الزام‌های خارج از قرارداد مسئولیت مدنی. جلد ۳، تهران: انتشارات گنج دانش.
۱۸. کاتوزیان، ناصر، (۱۳۹۲). الزام‌های خارج از قرارداد: ضمان قهری. جلد اول، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
۱۹. کاتوزیان، ناصر، جنیدی، لعلیا و غمامی، مجید، (۱۳۸۶). مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی. تهران: مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران، چاپ سوم.
۲۰. کاتوزیان، ناصر، (۱۳۸۵). حقوق مدنی: قواعد عمومی قراردادها. جلد ۱، چاپ هفتم، تهران: شرکت سهامی انتشار.
۲۱. کاتوزیان، ناصر، (۱۳۸۷). مسئولیت مدنی: مسئولیت‌های خاص و مختلط. چاپ هشتم، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
۲۲. کاتوزیان، ناصر، (۱۳۷۱). وقایع حقوقی (دوره مقدماتی حقوق مدنی). چاپ اول، تهران: نشر یلدا.
۲۳. کاظمی، محمود، اثر فعل زیان‌دیده بر مسئولیت مدنی عامل زیان. فصلنامه علمی-پژوهشی دیدگاه‌های حقوقی قضایی، شماره ۵۷، صفحات ۷۹-۱۰۴، (۱۳۹۱).
۲۴. گلپایگانی، محمد رضا، (۱۳۶۲). توضیح المسائل، قم: انتشارات دارالعلوم قرآن کریم.
۲۵. محقق داماد، سید مصطفی، (۱۳۸۳). قواعد فقه (بخش مدنی ۲). چاپ چهارم، تهران: انتشارات سمت.
۲۶. محمدی، ابوالحسن، (۱۳۷۳). قواعد فقه. چاپ اول، تهران: انتشارات یلدا.
۲۷. محمودصالحی، جانعلی، (۱۳۸۴). حقوق بیمه. چاپ دوم، تهران: بیمه مرکزی ایران.

۲۸. مرعشی، سید محمدحسین، (۱۳۶۵). *شرح قانون حدود و قصاص*. جلد اول، تهران: انتشارات چاپخانه وزارت ارشاد اسلامی، چاپ اول.
۲۹. مکارم شیرازی، ناصر، (۱۳۹۰). *توضیح المسائل*، چاپ بیستم، انتشارات هدف، قم.
۳۰. مرعشی، آیت الله سید محمدحسین. (۱۳۴۹). *توضیح المسائل*، چاپ چهل و نهم، تهران: انتشارات فراهانی.

ب- عربی

۳۱. آخوند خراسانی، محمد کاظم، (۱۴۳۲). *کفایه الاصول*. چاپ هشتم، ج ۱، قم: موسسه نشر اسلامی.
۳۲. الذنون، حسن علی، (۲۰۱۲). *النظرية العامة للالتزامات*. بغداد: المكتبة القانونية.
۳۳. اللّهیبی صالح احمد، محمد، (۲۰۰۴). *المباشر و التسبیب فی المسؤولية التقصيرية*. عمان: الناشر دار الثقافة للنشر والتوزيع.
۳۴. حسینی مراغی، میر عبدالفتاح، (۱۴۱۷). *العناوين الفقهية*. قم: دفتر انتشارات اسلامی.
۳۵. الحکیم، عبد المجید، (۲۰۰۷). *الموجز فی شرح القانون المدني مصادر التزام*. بغداد: المكتبة القانونية.
۳۶. حلی، حسین، (۱۴۰۵ق)، *بحوث فقهیه*. بیروت: دار الزهراء.
۳۷. السنهوری، عبدالرزاق، (۱۹۸۸). *الوسیط فی شرح قانون المدني جدید*. ج ۷، قاهره: دار النهضه العربیه.
۳۸. خمینی، روح الله، (۱۴۲۵). *تحریر الوسیله*. قم: دفتر تبلیغات حوزه اسلامی.
۳۹. روحانی، سید محمد صادق، (۱۳۹۸ق)، *المسائل المستحدثه*، قم، مدرسه الامام الصادق علیه السلام.
۴۰. القشطینی، سعدون، (۱۹۷۲). *تأثیر التأمين الإلزامی فی المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات*. بغداد: مطبعة الحوادث.
۴۱. طوسی، محمد بن حسن، (۱۴۱۳). *المبسوط فقه المامیه*. تهران: المطبعة الحیدریه.
۴۲. عاملی، شمس الدین محمد بن جمال الدین [شهید اول]. (۱۳۷۴). *اللمعة الدمشقیه*. قم: مرکز انتشارات دفتر تبلیغات.
۴۳. معزی ملایری، اسماعیل، (۱۳۷۳). *جامع احادیث الشیعه*. جلد ۲۶، قم: نشر المهر.
۴۴. موحدی لنکرانی، محمدفاضل. (۱۴۲۱). *تفصیل الشریعه فی شرح تحریر الوسیله - قصاص*. قم: مرکز فقهی ائمه اطهار علیهم السلام، چاپ اول.

۴۵. موسوی بجنوردی، سید محمد. (۱۳۸۷). *قواعد فقهیه*، جلد ۱، تهران: انتشارات مجد، چاپ دوم.
۴۶. نجفی، محمد حسن، (۱۴۰۴). *جواهرالکلام فی شرح شرایع الاسلام*، جلد ۳۶، ۴۲ و ۴۳، چاپ هفتم، بیروت: دارالاحیاء التراث العربی.
۴۷. نجم جبران، یوسف، (۱۹۸۴). *النظریه العامه للموجبات - القانون و الجرم و شبه الجرم*. عویدات (بیروت)، چاپ سوم.

ج- فرانسه

۴۸. Ghestin, Jacques, ۱۹۷۱. *Traité de Droit Civil, Introduction General*, L.G.P.J, Paris.
۴۹. Josserand, Louis, ۱۹۳۹. *Cours de droit civil positif fraçais. t. II, Théorie général des obligations*, ۳^{em} éd, Paris: Sirey.
۵۰. Bénabent, Alain, ۱۹۹۱. *Droit civil, les obligation*, ۳^e éd, Paris: Montchrestien.

د- انگلیسی

۵۱. Baker, c. d, ۱۹۹۱. *Torts*, ۵th edition, sweet & Maxwell, London.
۵۲. Harpwood, ۲۰۰۹. V. H. *Modern tort law*. London and New York: Routledge. Cavendish, Seventh Edition.
۵۳. Jacob, Nicolas, ۱۹۷۴. *Assuranceet Responsabilitécivil, T.II, Les As-surances*, Jurisprudence General Dalloz.
۵۴. Rogers (W. V. H.) ۱۹۹۴. *Winfield and Jolowicz on tort*, ۴th edition, sweet & Maxwell.
۵۵. Street, horry, ۱۹۷۶. *The law of torts*, ۱th edition, butter worth London.
۵۶. Tunc, André, ۱۹۷۱. *International Encyclpedia of Comparative Law*, Vol. XT, Torts, Introduction.
۵۷. Tunc, André, ۱۹۸۸. *Towards a European Civil Code*, Kluwer Law International, Second Revised and Expanded, London.