

مجله پژوهش‌های اسلامی

دانشکده ادبیات و علوم انسانی

دانشگاه شهید باهنر کرمان

سال دوم، شماره سوم، پاییز ۱۳۸۷

تحلیلی بر قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری زمینی در برابر اشخاص ثالث، مصوب سال ۱۳۴۷ و اصلاحیه قانون مزبور، مصوب سال ۱۳۸۷*

دکتر حمید بهرامی احمدی

دانشیار دانشگاه شهید باهنر کرمان

چکیده

اتومبیل، همراه با امکانات نوینی که از نظر حمل و نقل و ترابری در اختیار بشر قرار داد، خطرات گوناگونی را نیز برای انسان پیش آورد و به هر حال، نقش این پدیده در زندگی مردم تا آنجا بود که در مبانی سنتی مسئولیت مدنی در نظام‌های مختلف حقوقی جهان نیز تغییرات اساسی به وجود آمد. در سال ۱۳۰۷، سالی که جلد اول قانون مدنی ایران به تصویب رسید، قانونگذار برای حل مشکلات مسئولیت مدنی مربوط به حوادث رانندگی پیش‌بینی‌هایی کرده بود که چون کافی به نظر نمی‌رسید در سال ۱۳۴۷، قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث به تصویب رسید که مبنای قانون مسئولیت مدنی مصوب سال ۱۳۳۹ را از «تقصیر» به «مسئولیت موضوعی» تغییر داد و قانون اصلاحیه آن که در تابستان سال جاری (۱۳۸۷) به تصویب رسید، این دگرگونی حقوقی را ادامه داد و تحولی در حقوق مسئولیت مدنی ایران به وجود آورد. قانون اخیر و پیشینه آن حاوی نکات مهمی است که در این مقاله برای اولین بار مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار می‌گیرد.

واژگان کلیدی

بیمه اجباری، شخص ثالث، اصل تقصیر، نفی ضرر، مسئولیت موضوعی.

تاریخ پذیرش: ۸۷/۷/۲۸

* تاریخ دریافت مقاله: ۸۷/۲/۲۰

نشانی پست الکترونیک نویسنده: Bahramiahmadihamid@yahoo.com

مقدمه تاریخی

در دوران سلطنت فتحعلیشاه، پادشاه انگلستان یک کالسکه زرنگار به فتحعلیشاه هدیه کرد. این کالسکه را با کشتی تا بصره و بغداد و از آنجا با قاطر و اسب به تهران آوردند؛ ولی چون کوچه های ورودی تهران تنگ و قابل عبور آن کالسکه نبود، لذا قطعات آن را از هم جدا کرده و در میدان ارگ مجدداً آنها را به هم وصل کردند. شاه قدری سوار کالسکه شد و از این کالسکه سواری خیلی لذت برد. ناپلئون نیز کالسکه دیگری برای فتحعلیشاه فرستاد ولی به علت تنگی مسیرها کالسکه های مزبور خیلی مورد استفاده قرار نگرفتند؛ ولی در زمان ناصرالدین شاه استفاده از کالسکه خیلی رایج شد.^۱

در عهد ناصری در سال ۱۳۶۷ قمری اولین کالسکه توسط معیر الممالک در تهران ساخته شد و این وسیله نقلیه در مدت کوتاهی رایج گشت. این امر نشان می دهد که در طول این مدت مسیرهای شهری بهبود پیدا کرده و قابل عبور کالسکه بوده است. پس از زیادتیر شدن تعداد کالسکه ها برای سهولت رفت و آمد آنها خیابان ها و کوچه ها سنگ فرش شدند. کالسکه ها را معمولاً چهار اسب می کشیدند. بنابراین، وسیله های تندرویی به حساب می آمدند. بعداً شخصی به نام مهدیخان ده دستگاه کالسکه یا درشکه تهیه کرد و آنها را نزدیک دروازه «محمودیه» در کاروانسرای که به نام «کاروانسرای کالسکه خانه» مشهور شد، مستقر کرد و مردم برای کرایه کردن کالسکه به آنجا مراجعه می کردند.

اولین واگن های اسبی شهری در تهران، در سال ۱۳۰۷ هجری قمری در زمان ناصرالدین شاه به راه افتاد و بعداً امتیاز کشیدن خط آهن شهری واگن اسبی که سلف تراموای برقی فعلی اروپاست، به یک شرکت بلژیکی داده شد. واگن اسبی در دو مسیر حرکت می کرد. یکی از بازار به خیابان ناصریه (ناصر خسرو فعلی) و از آنجا به خیابان چراغ برق (امیر کبیر فعلی) می رفت و مسیر دیگر، از مدرسه نظام (میدان باغشاه) شروع و به میدان هفت گنبد منتهی می شد.

واگن های اسبی روی ریل می رفتند و با دو یا چهار اسب کشیده می شدند. در این واگن ها جای خانم ها از آقایان جدا بود. ^۲ اولین قطار راه آهن نیز در زمان ناصرالدین شاه توسط یک شرکت بلژیکی بین تهران و شهر ری کشیده شد. این قطار بین مردم به ماشین دودی معروف بود. این قطار تا سال های اواخر دهه «سی» قرن شمسی حاضر دایر بود.

ایستگاه تهران در خیابان ری و به Gar des machines (گارد ماشین = ایستگاه قطار) شهرت داشت.

متاسفانه ایستگاه قطار مزبور در تهران که سردر زیبایی هم داشت ، در سال های اخیر تخریب شده ، درحالی که می توانست نشان دهنده قدمت بهره مندی ایران از پیشرفت های گذشته، اما به روز حمل و نقل باشد.

نخستین اتومبیلی که وارد ایران شد، در زمان مظفرالدین شاه و توسط خود وی بود. وی در اولین سفر خود به اروپا که در سال ۱۲۷۵ شمسی مطابق با سال ۱۳۱۷ هجری قمری بود، یک دستگاه اتومبیل کالسکه ای خریداری کرد که از راه دریا به بندر انزلی آورده شد و هنگام ورود آن برای تشریفات موزیک زدند.^۳

برای راندن این اتومبیل که با زغال سنگ کار می کرد، یک راننده بلژیکی استخدام کرده بودند. مردم از دیدن این اتومبیل حیرت می کردند و داستان آن دهان به دهان می گشت. سعد الدوله سفیر ایران در بلژیک نیز اتومبیلی از اروپا برای مظفرالدین شاه هدیه آورد. تا سال ۱۳۰۴ شمسی محدوده تهران بین خیابان های انقلاب (شاهرضای سابق) سی متری شوش و شهدا (شهناز قدیم) منحصر بود و در این محدوده که شامل خیابان های سعدی ، فردوسی، لاله زار، با ابعاد امروزی آنها بود، حدود ۲۰۰ دستگاه اتومبیل و ۲۰۰ دستگاه درشکه و گاری رفت و آمد داشتند.

یک سال بعد در سال ۱۳۰۵ تعداد ۵۶۴ دستگاه اتومبیل شخصی، ۴۳۶ دستگاه اتومبیل کرایه، ۳۶ دستگاه اتومبیل متعلق به سفارتخانه ها، ۱۰۸ دستگاه اتومبیل مربوط به خارجیان، ۱۳۵ دستگاه موتورسیکلت شخصی، ۴۰۳ دستگاه موتورسیکلت کرایه و ۶۵۰ دوچرخه در تهران وجود داشت و در همین سال، یعنی در سال ۱۳۰۵ شمسی بود که کالسکه درویش خان، موسیقیدان معروف ، با اتومبیلی تصادف کرد و درویش خان در گذشت.

در این زمان یعنی در سال ۱۳۰۵ اولین خط اتوبوسرانی در تهران دایر شد. در این تاریخ اتوبوس های زایس روسیه وارد شد و هفت خط اتوبوسرانی دایر گشت. مسیر خط اول از سبزه میدان تا گارد ماشین در خیابان ری بود و خطوط دیگر به شاهپور، امیریه ، دروازه قزوین و چهار راه لاله زار می رفتند.

از ابتدای دهه نخستین قرن حاضر (شمسی) راه های کاروان رو قدیم به راه شوسه تبدیل شده و تعداد اتومبیل ها نیز زیادتر شده بودند. اتومبیل های سواری آن زمان از نوع فورد کروکی و بدون دنده (کلاچی) با لاستیک توپر بودند و حداکثر سرعت آنها چهل کیلومتر بود و چون دنده نداشتند، در سربالایی ها می ماندند و می بایست آنها را با هل دادن کمک کرد و

چون ترمز آنها اهرمی بود، در سرازیری نیز مشکل داشتند و مسافران پیاده می شدند تا اتومبیل سبک شود.

کامیون ها نیز فاقد دیفرانسیل و چرخ های عقب آنها به وسیله زنجیر به خودرو متصل بودند و به آنها کامیون های زنجیری می گفتند و لاستیک توپر داشتند. در آن زمان نوعی وانت هم بود که به آنها «لاری» می گفتند. دور آنها سیمی بود و برای حمل مسافر به کار می رفت. در کف وانت چند خروار بار می ریختند و مسافران روی بارها می نشستند و جلوی آنها طناب می کشیدند و معلوم است که مسافران خیلی خاک آلود می شدند.

تا کسی از سال ۱۳۲۶ شمسی در تهران به راه افتاد و همگانی شد. این تاکسی ها کوچک و معروف به «ب. ب تاکسی» در آن زمان هفده دستگاه بودند و به خانواده امینی (خانم فخر الدوله) ^۴ تعلق داشتند و چون مردم از تاکسی ها خیلی استقبال کردند، درشکه ها از مرکز شهر به خیابان های حاشیه شهر منتقل شدند.

در سال های نخستین دهه اول قرن هجری حاضر پلیس راهنمایی وجود نداشت و گواهینامه رانندگی هم نبود و سرکمیساریای تهران که بعداً کلانتری شد، سازمان کوچکی به نام شعبه آلات ناقله داشت که بر کار این ادوات نظارت می کرد. از سال ۱۳۰۷ شمسی گواهینامه رانندگی به نام «تصدیق اتومبیل چی گری» رایج شد. در آن تاریخ «تصدیق درشکه چی گری» هم بود و کمک رانندگان و بلیط فروشان نیز گواهینامه مخصوص داشتند.^۵

حوادث رانندگی در عرصه قانونگذاری

اگر چه در آن ایام اتومبیل همانند روزگار فعلی نقش تعیین کننده ای در زندگی و در حیات و تمدن جامعه بازی نمی کرد، مع ذاک این پدیده، ذهن قانونگذار وقت را متوجه اهمیت خود کرده بود. در قانون مدنی ایران که جلد اول آن در سال ۱۳۰۷ به تصویب رسید، موادی نیز درباره حوادث مربوط به رانندگی وجود داشت و از جمله ماده ۳۳۵ قانون مدنی بود که مقرر می داشت:

در صورت تصادم بین دو کشتی یا دو قطار راه آهن یا دو اتومبیل و امثال آنها مسئولیت متوجه طرفی خواهد بود که تصادم در نتیجه عمد یا مسامحه او حاصل شده باشد و اگر طرفین تقصیر یا مسامحه کرده باشند، هر دو مسئول خواهند بود.

در این ماده نکاتی است که به بحث ما مربوط است و اگر چه بعداً توضیح بیشتری درباره آنها داده می شود، در اینجا نیز به برخی از این نکات اشاره می گردد:

۱- این ماده به پیروی از حقوق اسلامی در موضوع مسئولیت مدنی ناشی از برخورد دو وسیله نقلیه، مبنای نفی ضرر یا مسئولیت موضوعی را برگزیده است. مسئولیت موضوعی یا مبنای نفی ضرر در برابر اصل تقصیر است. توضیح مختصر آنکه در حقوق اروپا و مخصوصاً در حقوق فرانسه که الهام بخش حقوق بسیاری از کشورهای جهان بوده، در مسئولیت مدنی، مبنای تقصیر پذیرفته شده؛ به این معنا که همانند حقوق کیفری، هر کسی که به دیگری ضرر وارد می‌آورد، در صورتی ملزم به جبران ضرر زیان دیده است که تقصیری مرتکب شده باشد؛ یعنی کاری قابل سرزنش انجام داده باشد یا به عبارت دیگر، در کار خود عمد یا اهمال و بی احتیاطی داشته باشد.

اگر چه برداشت از تقصیر در طول قرن‌ها مخصوصاً در سده‌های اخیر تغییر کرده، ولی معتقدان به نظریه تقصیر در خارج از محدوده تقصیر کسی را مسئول نمی‌دانند. اندیشه ضرورت تقصیر در مسئولیت مدنی از حقوق رم وارد حقوق اروپا شده و از حقوق اروپا در اندیشه قانونگذاران و حقوقدانان دیگر کشورها و از جمله ایران رسوخ کرده است؛ ولی در حقوق اسلامی و قانون مدنی ایران اگر چه تقصیر در معنایی اعم از تعدی و تفریط وجود دارد. ولی این واژه کاربردی متفاوت با تقصیر به معنای مبنای مسئولیت مدنی دارد که در جای خود مورد بحث قرار گرفته است. در حقوق اسلامی مبنای مسئولیت مدنی نفی ضرر است، یعنی هر ضرری باید جبران شود یا ضرری بدون جبران نباید باقی بماند. در ماده ۳۳۵ قانون مدنی که در بالا ذکر شد، اگر چه واژه تقصیر به کار رفته، ولی به تقصیر به عنوان مبنای مسئولیت مدنی نظر ندارد؛ بلکه به کار بردن این واژه به منظور دیگری بوده است که ذیلاً می‌آید:

۲- به کار بردن واژه تقصیر در این ماده برای بیان راه حل موردی است که دو حکم مبتنی بر مسئولیت موضوعی یا نفی ضرر با هم تعارض می‌کنند. به عبارت دیگر، وقتی دو مسئولیت موضوعی مربوط به دو مالک یا متصرف دو وسیله نقلیه مثل اتومبیل به علت تصادف با یکدیگر تعارض پیدا کردند، به حکم قاعده «اذا تعارضتا تساقطا»، هر دو مسئولیت ساقط می‌شوند و در چنین شرایطی راه حل شناختن مسئول حادثه و جبران زیان، توجه به تقصیر است و این فرض با اینکه مبنای مسئولیت مدنی را تقصیر بدانیم، متفاوت است. این استدلال را به شکل دیگری نیز می‌توان بیان کرد.

در مسئولیت موضوعی یا نفی ضرر آنچه مهم و تعیین کننده است، استناد یا برقرار شدن رابطه سببیت بین فعل یا ترک فعل شخص و ورود ضرر است. وقتی دو اتومبیل با هم تصادف می‌کنند، رابطه سببیت ورود ضرر با راننده‌ای برقرار می‌شود که مرتکب تقصیر شده باشد و

اگر هر دو تقصیر کرده باشند، این رابطه سببیت با هر دو برقرار می شود. در حالی که اگر راننده ای با عابری که هیچ تخلفی نکرده، تصادف نماید، رابطه سببیت ضرر با راننده برقرار می شود، خواه تقصیری مرتکب شده و یا نشده باشد. بنابراین، در حقوق اسلامی و در قانون مدنی ایران مبنای مسئولیت مدنی «نفی ضرر» است، ولی بعد از قانون مدنی با تصویب قوانینی این وضع تغییر کرده است.

در سال ۱۳۳۹ قانون مسئولیت مدنی به تصویب رسید. تدوین کنندگان این قانون که تحت تاثیر حقوق اروپا بودند مبنای مسئولیت را تغییر دادند، یعنی اصل تقصیر را در قانون مزبور جایگزین مسئولیت موضوعی کردند. در ماده یک قانون مسئولیت مدنی آمده است:

هر کس بدون مجوز قانونی عمداً در نتیجه بی احتیاطی به جان یا سلامتی یا مال یا آزادی یا حیثیت یا شهرت تجارتي یا به هر حق دیگری که به موجب قانون برای افراد ایجاد گردیده، لطمه ای وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود، مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود می باشد.

با تصویب قانون مسئولیت مدنی، بعضی از حقوقدانان معتقد شدند که مقررات قانون مدنی در باب مسئولیت مدنی که مبتنی بر مسئولیت موضوعی و نفی ضرر بود لغو گردیده است.^۷ و اگر چنین می بود، بعد از تصویب قانون مسئولیت مدنی حوادث ناشی از وسایل نقلیه موتوری از جمله تصادفات ناشی از این وسایل تابع ضوابط اصل تقصیر می گشت و جز در محدوده ضوابط این اصل کسی مسئول شناخته نمی شد؛ در حالی که هر روز تعداد زیادی از انسان ها در اثر حوادث رانندگی کشته و یا ناقص العضو می شدند و در بسیاری موارد کسی مقصر نبود و در مواردی مقصر شناخته نمی شد و اگر تقصیری هم وجود داشت قابل اثبات نبود و در موارد عدیده ای عامل حادثه صحنه را ترک می کرد و در آنجا که مسئول حادثه صحنه را ترک نکرده بود، در مواردی که تعدد اسباب بود، پیدا کردن مقصر مشکل می شد و در نهایت، نحوه تقسیم مسئولیت بین چندین مقصر خود مشکل دیگری بود و گرفتاری دیگر اینکه ممکن بود مقصر یا مسبب حادثه، معسر باشد و در آن صورت جبران ضرر با مشکل روبرو می شد.

در کشورهای اروپایی که تقصیر را مبنای مسئولیت مدنی دانسته و هنوز هم می دانند، با پیشرفت صنعت و تغییرات عمیقی که روز به روز در زندگی انسان ها به وجود می آید به نقص و ناتوانی این نظریه برای حل مسایل و مشکلات مربوط به مسئولیت مدنی پی بردند و در اندیشه حقوقدانان تحولاتی پیش آمد.

۱- فرض مسئولیت قراردادی

نخستین دگرگونی بدین گونه بود که چون در مسئولیت‌های قراردادی نیازی به اثبات تقصیر خواننده نیست، لذا بعضی از حقوقدانان و همچنین، رویه قضایی کوشیدند تا برای مسئولیت‌های خارج از قرارداد توجیه قراردادی پیدا کنند. از جمله در قرارداد حمل و نقل مسافر و کالا تعهد ضمنی متصدی حمل و نقل بر سلامت مسافر و کالا را فرض کردند^۸ و این تعهد را به تعهد ضمنی به نفع شخص ثالث از جمله به بازماندگان مسافر نیز سرایت دادند و ایشان را از اثبات تقصیر متصدی حمل و نقل معاف داشتند.^۹

دگرگونی دیگر این بود که در مسئولیت‌های خارج از قرارداد به اماره تقصیر روی آوردند. به این توضیح که در ابتدای قرن بیستم دیوان کشور فرانسه در آرای خود اعلام کرد که اگر از اشیای منقول خسارتی به دیگری وارد آید، علیه محافظ این اشیا اماره تقصیر نیست. زیرا در واقع از یک دارایی چیزی کم می‌شود و به دارایی دیگر اضافه می‌گردد.

۲- نظریه اجتماعی حقوق

مبتکر این نظر ژوسران *josseland* حقوقدان معروف فرانسوی است. وی در اوایل قرن بیستم گفت: حقوق به قصد و نیت یا تقصیر و بی تقصیری کسی کار ندارد؛ بلکه حقوق اهداف اجتماعی دارد که باید به آن برسد.^{۱۰} این نظریه که به غایت اجتماعی حقوق معروف شد، طرفداران زیادی پیدا کرد و البته مخالفینی هم داشت. نظریه مزبور در قوانین مدنی کشورهای سوسیالیستی سابق و در قوانین مدنی بعضی از کشورهای غیر سوسیالیستی بالصراحه منعکس شد.^{۱۱}

ژوسران، همچنین، می‌گفت انصاف و عدالت حکم می‌کند که شخصی که کاری انجام داده و باعث زیان دیگری شده، آن ضرر را جبران کند؛ اگر چه تقصیری مرتکب نشده باشد، نه آنکه تحمل ضرر بر کسی تحمیل شود که در این میان نقشی نداشته و در عین حال، زیان دیده است. این نظریه و ایرادهایی که علیه نظریه تقصیر مطرح می‌شد، همراه با نارسایی نظریه مزبور، جریان امور را به سوی مسئولیت موضوعی می‌برد و سرانجام، منتهی به پدید آمدن نظریه خطر شد.

۳- نظریه خطر

نظریه خطر به این معناست که: هر کس سود کاری را می‌برد، پیرامون خود محیط خطرناکی را به وجود می‌آورد، لذا باید زیان‌های آن را نیز تحمل کند.^{۱۲} بر مبنای این نظریه، درستی یا نادرستی عملی که موجب ضرر شده، مهم نیست؛ بلکه آنچه مهم است انتخاب ضرر به فعل خواننده است. نظریه خطر دگرگونی عمیقی در مبانی مسئولیت مدنی به وجود آورد؛ حتی نظریه تقصیر را نیز دگرگون و نظریه مزبور را به مسئولیت محض نزدیک کرد.

ولی باید توجه داشت که نظریه خطر اگر چه به مبنای نفی ضرر در حقوق اسلامی نزدیک است، ولی با آن یکی نیست؛ زیرا در نظریه خطر زیان عملی جبران می شود که برای فاعل آن سودی داشته باشد، ولی بر اساس نظریه نفی ضرر که مبنای مسئولیت مدنی در حقوق اسلامی است هر زبانی که به دیگری وارد آید، اگر چه فاعل آن در خواب باشد، ضمان آور است.

قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری در برابر شخص ثالث

اگر چه در حقوق اروپا علی رغم حفظ تقصیر به عنوان یک اصل، عرصه های گوناگونی از مسئولیت مدنی را با تصویب قوانین خاص یا به موجب رویه قضایی از محدوده تقصیر خارج کرده و صراحتاً یا به طور ضمنی مشمول ضوابط مسئولیت عینی قرار دادند، ولی در عرصه حوادث رانندگی این ضرورت ملموس تر بود و لذا در این مورد قوانین ذیربط صریح تر بودند و سرانجام، حقوق موضوعه ایران به همان راهی رفت که حقوق اروپا رفته بود و در نهایت، در سال ۱۳۴۷ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث به تصویب رسید و اخیراً یعنی در تابستان سال ۱۳۸۷ اصلاحیه قانون مزبور نیز از تصویب نهایی گذشت.

با تصویب قانون بیمه اجباری در سال ۱۳۴۷ دگرگونی مهمی در مبنای مسئولیت مدنی ایران موجود آمد و ذیلاً به چند نکته مهم از ویژگی های قانون مزبور اشاره می شود:

الف- انتخاب مسئولیت موضوعی به عنوان مبنای مسئولیت مدنی به جای مسئولیت ناشی از تقصیر. در ماده یک قانون مزبور (قانون سال ۱۳۴۷) آمده بود:

کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و انواع یدک و تریلر متصل به وسایل مزبور و قطارهای راه آهن اعم از اینکه اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند، مسئول جبران خسارات بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد می شوند و مکلفند مسئولیت خود را از این جهت نزد شرکت سهامی بیمه ایران و یا یکی از موسسات بیمه داخلی که اکثریت سهام آنها متعلق به اتباع ایرانی و صلاحیت آنها به پیشنهاد وزارت اقتصاد و دارایی مورد تایید دولت باشد، بیمه نمایند.

اگر چه مبنای مسئولیت موضوعی در این ماده به وضوح معلوم است، ولی طرفداران نظریه تقصیر قانون مزبور را نیز مبتنی بر نظریه تقصیر دانستند^{۱۳} و استدلال کردند که: چون در همه حوادث رانندگی، تقصیر کسی باعث وقوع حادثه می شود، لذا در ماده یک قانون بیمه اجباری نیز قانونگذار بر مبنای حکم غالب اماره تقصیر در نظر گرفته است و در جای دیگر، به

استناد ماده ۳۳۵ قانون مدنی اظهار نظر کرده اند^{۱۴} که آنچه در ماده یک قانون بیمه اجباری در نظر گرفته شده، اماره تقصیر است، ولی این اظهار نظر را حقوقدانان چندان جدی نگرفتند؛ زیرا اولاً طبق ماده ۱۳۲۳ قانون مدنی در اماره همواره امکان اثبات خلاف وجود دارد، لذا اماره تا زمانی معتبر است که خلاف آن ثابت نشده باشد، در حالی که مسئولیت پیش بینی شده در ماده یک قانون بیمه اجباری قابل اثبات خلاف نیست، یعنی دارنده وسیله نقلیه مورد نظر با اثبات بی تقصیری خود از مسئولیت معاف نمی شود.

حتی بعضی از مصادیق قوه قاهره نیز نمی تواند دارنده را از مسئولیت معاف کند. مثلاً اگر اتومبیلی در اثر نقص سیم کشی، حتی اگر دارنده از آن با اطلاع باشد، آتش بگیرد و به اتومبیل دیگری آسیب برسد، طبق قانون بیمه اجباری، دارنده اتومبیلی که در اثر نقص سیم کشی آتش گرفته، مسئول جبران خسارت اتومبیل زیان دیده متعلق به دیگری است؛ لذا در تبصره ۱ ماده اول قانون مزبور تصریح کرده بود که:

منظور از حوادث مذکور در این قانون هر گونه تصادف یا سقوط یا آتش سوزی یا انفجار وسایل نقلیه موضوع این ماده و نیز خساراتی است که از نظر محمولات وسایل مزبور به اشخاص ثالث وارد شود.

و مضمون ماده و تبصره فوق الذکر عیناً در ماده یک و تبصره آن در اصلاحیه قانون مزبور مصوب سال ۱۳۸۷ نیز تکرار شده است. ثانیاً استناد به ماده ۳۳۵ قانون مدنی نیز برای طرفداران نظریه تقصیر مفید فایده نیست؛ زیرا همان طور که قبلاً گفته شد، ماده مزبور مستند نظریه تقصیر به عنوان مبنای مسئولیت مدنی نیست؛ بلکه برای بیان حالتی است که دو مسئولیت مبتنی بر نفی ضرر با هم در تعارض هستند، لذا هر دو ساقط می شوند و برای شناختن مسئول حادثه در این فرض خاص است که راه حل مشکل را توجه به تقصیر یکی از طرفین یا هر دو دانسته است و در واقع، تنها راه در این فرض خاص توجه به تقصیر به عنوان راه حل موردی است.

ب- بیمه مسئولیت، همان طور که می دانیم، در ماده یک قانون بیمه اجباری و ماده یک اصلاحیه آن مصوب سال ۱۳۸۷ کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی موظفند وسایل خود را در برابر صدماتی که از این وسایل یا محمولات آنها بر اشخاص ثالث وارد می شود، بیمه نمایند و بیمه مسئولیت به معنی پایان مسئولیت مبتنی بر تقصیر است. زیرا تقصیر در مسئولیت مدنی به این معناست که انسان تنها در صورتی موظف و مسئول جبران خسارتی می شود که زیان مزبور از تقصیر او ناشی شده باشد و هیچ کس جز در محدوده تقصیر خود ضامن جبران خسارتی به حساب نمی آید.

در حالی که در بیمه مسئولیت، بیمه گر که مسئول پرداخت خسارت است، نه تنها تقصیر، بلکه هیچ نقشی در ایراد ضرر ندارد و در عین حال، موظف به جبران ضرر است و گسترش بیمه های مسئولیت در عصر حاضر دلیل روشنی بر کمرنگ شدن بیش از پیش اصل تقصیر در مسئولیت مدنی است.

داستان مبنای مسئولیت در اصلاحیه سال ۱۳۸۷

همان طور که قبلاً گفته شد، در تابستان ۱۳۸۷ یعنی در ابتدای کار مجلس هشتم قانونی تحت عنوان اصلاحیه قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث به تصویب رسید. قانون مزبور در مجلس هفتم تقدیم مجلس شده بود و اگر چه موضوع لایحه مزبور حقوقی بود و می بایست به کمیسیون قضایی مجلس ارجاع شود، ولی به کمیسیون اقتصادی ارجاع شده بود کمیسونی که هیچ عضو حقوقدانی نداشت. اینجانب در آن زمان عضو کمیسیون قضایی مجلس هفتم بودم.

وقتی متن لایحه مزبور به دستم رسید و آن را مطالعه کردم، در کنار نقاط قوتی که در این لایحه دیدم، تناقض مهمی نیز در آن مشاهده کردم. یعنی اگر چه در ماده اول آن همانند قانون سال ۴۷ بالصراحه برای دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی مسئولیت موضوعی در نظر گرفته بود، ولی بعد از آن ماده در چندین موضع از قانون مزبور به «تقصیر» تصریح کرده و به این ترتیب، گذشته از وجود تعارض بین مواد مختلف، زمینه را برای کسانی که دنبال دست آویزی برای زنده کردن دوباره اصل تقصیر می گردند، فراهم کرده بود تا آنچه را که در زادگاه این نظریه در محاق کم نوری فرو رفته بود، دوباره در حقوق ایران پرنرنگ نمایند.

لذا مترصد بودم تا هر وقت لایحه مزبور در کمیسیون ذیر بط و در صحن مجلس مورد رسیدگی قرار می گیرد، توضیحات خود را معروض دارم، شاید مورد توجه قرار گیرد و البته امید چندانی هم نداشتم؛ زیرا توضیح مسایل پیچیده حقوقی برای کسانی که سابقه تحصیلات فقهی و حقوقی ندارند، بسیار مشکل است و معمولاً مورد توجه نیز قرار نمی گیرد. این تعارض در تبصره ۲ ماده ۱ و همچنین، در تبصره ۶ ماده مزبور و در مواد ۶ و تبصره ماده ۱۶ و ماده ۱۸ به طور وضوح دیده می شد و علی رغم آنکه ماده ۱ و دیگر موارد این قانون مسئولیت موضوعی را بیان می داشت، در مواد و تبصره های فوق الذکر به اصل تقصیر تصریح داشت.

در تبصره ۲ ماده ۱ اصلاحیه مزبور آمده بود:

مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسئولیت شخصی که حادثه در نتیجه تقصیر او ایجاد شده است، نمی باشد.

و در تبصره ۶ ماده ۱ آمده بود:

منظور از شخص ثالث هر شخصی است که به سبب حوادث و سایل نقلیه موضوع این قانون دچار زیان‌های بدنی و یا مالی شود، به استثنای راننده مقصر حادثه. در ماده ۶ و در تبصره ماده ۱۶ به راننده مقصر تصریح شده بود و حتی تقصیر را قابل انتساب به وسیله نقلیه دانسته و در ماده ۱۸ قانون مزبور تعبیر «وسایل نقلیه مقصر» را نیز به کار برده بود.

شاید حساسیت روی مبنای مسئولیت مدنی و واژه تقصیر برای کسانی که با حقوق آشنا نیستند، حساسیتی بی جا به نظر آید، ولی در واقع چنین نیست. این موضوع اساسی و مهم است تا آنجا که به گفته استارک حقوقدان فرانسوی، بحث بر سر مبنای مسئولیت مدنی و از جمله تقصیر مهمترین و مشکلترین بحث در حقوق خصوصی است.

در هر حال، در اواخر دوره هفتم مجلس، لایحه مزبور به استناد اصل هشتاد و پنجم قانون اساسی به کمیسیون اقتصادی بازگشت و به اصطلاح مجلسیان اصل هشتاد و پنجمی شد. اصل هشتاد و پنجم قانون اساسی می گوید:

مجلس نمی تواند اختیار قانونگذاری را به شخص یا اشخاص یا هیاتی واگذار کند، ولی در موارد ضروری می تواند اختیار وضع بعضی قوانین را با رعایت اصل هفتاد و دوم به کمیسیون های خود واگذار کند.

و به این ترتیب، قانون مزبور از دایره بحث در صحن مجلس خارج گشت و در کمیسیون اقتصادی مجلس برای ۵ سال به طور آزمایشی تصویب شد. بنابراین، تنها راهی که باقی ماند، این بود که شورای نگهبان به این نکته توجه و به استناد مخالفت با شرع، قانون مزبور را دوباره برای اصلاح به مجلس باز گرداند. بنابراین، در جلسه ای که با آقای دکتر اسمعیلی یکی از حقوقدانان محترم شورای نگهبان داشتم، اهمیت و حساسیت موضوع را به ایشان توضیح دادم و خاطر نشان کردم که اگر شورای محترم نگهبان در یک مورد از مواردی که به اصل تقصیر اشاره شده، انگشت اشکال بگذارد، برای اصلاح بقیه موارد نیز می توان از ملاک آن کمک گرفت و خوشبختانه چنین شد و شورای نگهبان چند اشکال بر لایحه مزبور گرفت و از جمله تبصره ۲ ماده ۱ مورد نظر را با توجه به اینکه مسئولیت را منحصر به تقصیر شخصی که حادثه در نتیجه تقصیر او ایجاد شده، دانسته است، خلاف موازین شرع دانست و طی شماره ۷/۳۰/۲۷۲۹۵ مورخ ۸۷/۳/۲۲ به مجلس بازگردانید. بنابراین، نه تنها مبنای تقصیر در تبصره ۲ ماده ۱ قانون مورد بحث، خلاف شرع شناخته شد، بلکه دیگر مواد و تبصره های قانون مزبور نیز که بر مبنای تقصیر نوشته شده بود، با توجه به نظر شورای نگهبان در مورد تبصره ۲ ماده یک مشمول همان

حکم قرار گرفتند و حتی از نظر فوق الذکر شورای نگهبان می توان نتیجه گرفت که در هر جا که تنها تقصیر مبنای مسئولیت مدنی قرار گیرد، مشمول حکم شورای نگهبان بوده و خلاف شرع شناخته می شود و این همان نظر اسلام در مورد مبنای نفی ضرر است. در اسلام در بعضی موارد «تقصیر» موجب مسئولیت مدنی می شود، ولی مهم این است که تنها تقصیر نیست که موجب ضمان می گردد بلکه در هر جا که رابطه سببیت بین فعل یا ترک فعل شخصی با ورود ضرر همراه شود، ضمان جبران ضرر هم وجود دارد.

زمانی که شورای نگهبان لایحه مزبور را به مجلس برگرداند، مجلس هفتم به پایان رسیده و مجلس هشتم شروع شده بود و من در انتخابات مجلس هشتم نامزد انتخابات نبودم، ولی خوشبختانه حضرت حجه الاسلام مصباحی مقدم از اساتید دانشگاه امام صادق (ع) و رییس دانشکده الهیات این دانشگاه در کمیسیون اقتصادی حضور داشتند.

من حساسیت موضوع را برای ایشان توضیح دادم و ایشان از من خواستند تا در جلسه کمیسیون حاضر شوم و موضوع را برای اعضا توضیح دهم. در نتیجه با کمک ایشان تبصره ۲ ماده ۱ و مواد دیگری که ضروری بود، تصحیح و به مسئولیت موضوعی و نفی ضرر بازگشت و عیناً به تایید شورای نگهبان رسید.

متن جدید تبصره ۲ ماده ۱ به شکل زیر در آمد:

مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل اوست، نمی باشد و در هر حال، خسارت وارده از محل بیمه نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می گردد.

واژگان حقوقی تبصره مزبور به دقت انتخاب شد و بدین ترتیب، سابقه مهمی در تثبیت مسئولیت موضوعی و اصلی نفی ضرر در حقوق ایران تثبیت شد و با توجه به اینکه شورای نگهبان انحصار مبنای مسئولیت مدنی در اصل تقصیر را صراحتاً خلاف شرع اعلام نمود، می توان نتیجه گرفت که نظریه تقصیر مشروعیت خود را در قوانین ایران از دست داده است.

نقش قوه قاهره در قانون بیمه اجباری...

متن تبصره ۱ ماده اول قانون بیمه اجباری سال ۱۳۴۷ را یک بار دیگر مرور می کنیم:

منظور از حوادث مذکور در این قانون، هرگونه تصادف یا سقوط یا آتش سوزی یا انفجار وسایل نقلیه موضوع این ماده و نیز خسارتی است که از محمولات وسایل مزبور به اشخاص ثالث وارد می شود.

در مورد این تبصره سوالی که مطرح بود، این بود که آیا ماده یک قانون مزبور و تبصره یک آن مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه مورد نظر در این قانون را مطلق دانسته، به طوری که مسئولیت زیان‌های ناشی از قوه قاهره و فورس ماژور را نیز به عهده آنان قرار داده است؟ سبک و سیاق ماده مزبور و تبصره یک آن به شکلی است که همین ظن را تقویت می‌کرد، ولی نکته ای که این استدلال را تضعیف می‌کرد این بود که پس از آنکه ماده یک قانون مزبور، دارنده وسایل نقلیه موتوری مورد نظر را موظف کرده که مسئولیت خود را در برابر اشخاص ثالث بیمه کنند، در ماده چهار قانون مزبور مواردی را که از محدوده مسئولیت بیمه گر خارج است، به شرح زیر ذکر کرده است:

۱- خسارت ناشی از فورس ماژور از قبیل جنگ، سیل، زلزله و... خسارات وارده به متصرفین غیر قانونی وسایل نقلیه یا به رانندگان فاقد گواهینامه رانندگی، خسارت ناشی از محکومیت جزایی، پرداخت جرایم و...

و می‌شد نتیجه گرفت که وقتی مسئولیت دارندگان مطلق است و قانون مواردی را که مشمول تعهدات بیمه گر قرار نمی‌گیرند؛ ذکر کرده؛ نتیجه آن این می‌شود که مسئولیت‌های مذکور در ماده ۴ بر عهده دارنده وسیله نقلیه باقی است، ولی در ماده هفت اصلاحیه قانون بیمه اجباری مصوب سال ۸۷ که درباره مستثنیات تعهد بیمه گذار صحبت کرده، نامی از فورس ماژور نبرده است. متن ماده مزبور به شرح زیر است:

موارد زیر از شمول بیمه موضوع این قانون خارج است:

۱- خسارت وارده به محمولات وسیله نقلیه مسبب حادثه.

۲- خسارت مستقیم و یا غیر مستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیواکتیو.

۳- خسارت ناشی از محکومیت جزایی و پرداخت جرایم.

از آنجا که این ماده در مقام بیان بوده و بر خلاف قانون سال ۱۳۴۷ نامی از فورس ماژور به میان نیاورده، لذا می‌توان نتیجه گرفت که قانون سال ۸۷ نیز مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری را مطلق و بدون قید و شرط و آنان را مسئول قوه قاهره و فورس ماژور نیز دانسته، ولی این مسئولیت را قابل بیمه کردن شمرده است. مخصوصاً آنکه در تبصره‌های ۳ و ۴ اصلاحیه سال ۸۷ در مورد خسارات بدنی و مالی تصریح کرده که منظور از خسارات بدنی و مالی همه مواردی است که مشمول بیمه این قانون شمرده شده است و می‌توان استنتاج کرد که جز آنچه در ماده ۷ این اصلاحیه مستثنی شده، جزو تعهدات بیمه گر است که در اصل جزو مسئولیت‌های دارنده قرار می‌گرفته است. متن تبصره‌های ۳ و ۴ به شرح زیر است:

تبصره ۳- منظور از خسارت بدنی هر نوع دیه یا ارش ناشی از صدمه، شکستگی، نقص عضو، از کارافتادگی (جزیی یا کلی - موقت یا دائم) یا دیه فوت شخص ثالث به سبب حوادث مشمول بیمه این قانون است. هزینه معالجه نیز چنانچه مشمول قانون دیگری نباشد، جزو تعهدات بیمه موضوع این قانون خواهد بود.

تبصره ۴- منظور از خسارت مالی، زیان هایی می باشد که به سبب حوادث مشمول بیمه موضوع این قانون به اموال شخص ثالث وارد می شود.

ولی واقعیت این است که باید بین چند فرض از فروض مختلف قوه قاهره در این زمینه تفاوت قایل شد:

۱- حادثه غیر قابل کنترل و غیر قابل پیش بینی که نتیجه عملکرد معمولی وسیله نقلیه است، مثل ترکیدن لاستیک، آتش گرفتن وسیله نقلیه به خودی خود (نه آنکه در اثر جنگ یا حوادث طبیعی باشد) یا در رفتن سنگ از زیر لاستیک و نظایر اینها و به طور کلی، همه حوادثی که منشا آنها عملکرد خود وسیله نقلیه باشد. چنانچه از این حوادث خسارتی به شخص ثالثی وارد آید، می توان پذیرفت که مسئولیت موضوعی دارنده این قبیل وسایل نقلیه شامل این موارد می شود و در قانون سال ۸۷ قابل بیمه کردن است.

۲- حوادثی از قبیل سیل، زلزله، طوفان های شدید، جنگ و نظایر اینها که هیچ ارتباطی با وسیله نقلیه و کار آن ندارند و زبانی که در نتیجه این عوامل پیش بیاید، اگر چه با واسطه وسیله نقلیه باشد، هیچ رابطه سببیتی با آن وسیله یا دارنده آن برقرار نمی شود و در صورت پدید آمدن و زیانبار بودن این دسته از مصادیق قوه قاهره، مسئول دانستن دارنده وسیله نقلیه حکمی غیر عادلانه و مغایر اصول است؛ زیرا حقوق اساسا برای برقراری عدالت وضع شده و نمی تواند نتیجه ای غیر عادلانه داشته باشد و حقوقدان نیز نمی تواند غیر عادلانه بیندیشد. این قبیل حوادث مشمول موارد مسئولیت دارنده وسیله نقلیه نیست، ولی اگر دارنده وسیله نقلیه ای خود به طور اختیاری خواسته باشد زیان هایی را که ممکن است توسط وسیله نقلیه او در نتیجه بروز حوادث طبیعی یا جنگ به دیگران وارد می آید، بیمه کند، کاری خلاف قانون محسوب نمی شود. مثال نقش این دسته از فورس ماژور این است که زلزله یا سیل یا بمباران و نظایر اینها اتومبیل شخصی را به اتومبیل شخص ثالثی بکوبد و به آن زبانی وارد آورد.

ماده ۳۳۷ قانون مجازات اسلامی نیز در این باره می گوید:

در صورتی که برخورد دو وسیله نقلیه خارج از اختیار راننده‌ها باشد، مانند اینکه در اثر ریزش کوه یا طوفان یا دیگر عوامل قهری تصام حاصل شود، هیچ گونه ضمانتی در بین نیست.

علت حکم این ماده این است که رابطه سببیت بروز حادثه خسارت واردآمده با فورس مازور برقرار است، نه با اتومبیل و یا دارنده آن.

۳- گاهی اوقات زیان دیده یا شخص ثالث نیز از مصادیق قوه قاهره به حساب می‌آید که در این مورد نیز فروض مختلفی ممکن است پیش آید:

اول- دخالت شخص ثالث یا زیان دیده، علت تامه حادثه است که در این صورت می‌توان گفت که هیچ مسئولیتی را بر دارنده وسیله نقلیه مورد نظر نمی‌توان فرض کرد. مثل اینکه شخصی خود یا انسان دیگری را جلو اتومبیلی پرت کند و راننده فرصت هیچ عکس العمل خنثی کننده‌ای هم نداشته باشد. در اینجا می‌توان گفت که دخالت عنصر ارادی انسانی رابطه سببیت بین دارنده وسیله نقلیه و ورود زیان را قطع می‌کند.

دوم - ممکن است دخالت شخص ثالث یا زیان دیده علت تامه ورود زیان نباشد. در آن صورت بین دارنده وسیله نقلیه و شخص ثالث یا زیان دیده اشتراک مسئولیت پیش می‌آید. درباره معیار و نحوه تقسیم مسئولیت، در صورت اشتراک مسئولیت، نظریات مختلفی مطرح شده که درباره آنها اندکی توضیح داده می‌شود.

ماده ۱۴ قانون مسئولیت مدنی در این باره گفته است:

در مورد ماده ۱۲، هر گاه چند نفر مجتمعاً زانی وارد آورند، متضامناً مسئول جبران خسارت هستند. در این صورت، میزان مسئولیت هر یک از آنان با توجه به نحوه مداخله هر یک، از طرف دادگاه تعیین خواهد شد.

راه حل نحوه مداخله به عوامل زیادی بستگی دارد. از جمله میزان تقصیر، کوچکی و بزرگی تقصیر و نظایر اینها. بعضی از استادان طرفدار همین راه حلند^{۱۵}، بعضی از استادها راه حل میزان تاثیر را ترجیح می‌دهند^{۱۶}، ولی آخرین راه حلی که قانونگذار ایران برگزیده، راه حل تساوی در مسئولیت است که در ماده ۳۶۵ قانون مجازات اسلامی به این عبارت آمده است:

هر گاه چند نفر با هم سبب آسیب یا خسارتی شوند، به طور تساوی عهده دار خسارت خواهند بود.

و صرف نظر از این حکم کلی در ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی به طور مشخص در حوادث رانندگی راه حل قضیه را چنین بیان کرده است:

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

و در ماده ۳۳۷ قانون مزبور نیز همین راه حل به مناسبت دیگری گفته شده است. راه حل تنصیف خسارت که دعای مسئولیت مدنی را زودتر به نتیجه می رساند، مبتنی بر فقه اسلامی است و چون متأخر است، موجب نسخ ضمنی ماده ۱۴ قانون مسئولیت مدنی است.

شخص ثالث کیست؟

مصادیق شخص ثالث در قانون بیمه اجباری سال ۴۷ با مصداق آن در اصلاحیه سال ۸۷ متفاوت است. در قانون سال ۴۷ تعریف شخص ثالث پیچیده بود. در ماده ۲ قانون مزبور شخص ثالث را چنین معرفی کرده بود:

کلیه اشخاصی که به سبب حوادث وسایل نقلیه موضوع این قانون دچار زیانهای بدنی یا مالی می شوند، از لحاظ این قانون ثالث تلقی می شوند؛ به استثنای اشخاص زیر:

الف- بیمه گذار ، مالک یا راننده وسیله نقلیه مسئول حادثه،

ب- کارکنان بیمه گذار مسئول حادثه حین کار و انجام وظیفه،

ج- همسر و پدر و مادر و اولاد و اولاد اولاد و اجداد تحت تکفل بیمه گذار در صورتی که سرنشین وسیله نقلیه ای باشند که راننده یا بیمه گذار مسئول حادثه باشد.

تبصره- در صورت تصادف دو وسیله نقلیه، رانندگان وسایل مزبور نیز در برابر یکدیگر شخص ثالث محسوب می شوند، اعم از اینکه مالک وسیله نقلیه باشند یا نباشند.

والته گذشته از پیچیده بودن مصادیق شخص ثالث، مستثنی کردن کسانی که ماده ۲ فوق الذکر از تعریف شخص ثالث مورد نظر این قانون خارج کرده، هیچ توجیه منطقی و قابل قبولی نداشت.

در قانون جدید یعنی در اصلاحیه سال ۸۷ قانون مزبور شخص ثالث به روشنی بیشتری مشخص شده است. در تبصره ۶ ماده یک قانون مزبور شخص ثالث را چنین معرفی کرده است:

منظور از شخص ثالث، هر شخصی است که به سبب حوادث نقلیه موضوع این قانون دچار زیان های بدنی و یا مالی شود ، به استثنای راننده سبب حادثه.

و به این ترتیب، قانونگذار در آخرین اراده خود می‌خواسته تا هر کسی را که از حادثه مربوط به وسایل نقلیه موتوری زمینی دچار صدمه و آسیب می‌شود، از امتیازات این قانون بهره‌مند سازد و تنها کسی را که خارج کرده، راننده‌ای است که حادثه در نتیجه فعل یا ترک او اتفاق افتاده است. (به تعبیر تبصره ۲ ماده ۱).

دارنده کیست؟

در قانون سال ۴۷ **دارنده** نیز مبهم بود؛ زیرا قانونگذار منظور خود را از این واژه بیان نکرده بود. لذا حقوقدانان در درک منظور قانونگذار از دارنده به زحمت می‌افتادند، چون روشن نبود که منظور از دارنده تنها مالک است یا شامل متصرف هم می‌شود و در فرض اخیر، آیا اعم از متصرف قانونی و غیر قانونی است؟ و آیا مسئولیت سنگین دارنده شامل امین هم می‌شود و اگر شامل امین می‌شود، آیا امین محسن را نیز در بر می‌گیرد؟ یعنی آیا شامل کسی هم می‌شود که وسیله نقلیه را نه برای سود خویش، بلکه برای احسان به مالک آن نزد خود نگاهداشته است؟ ولی در تبصره یک ماده یک قانون سال ۸۷ ابهام این وضع را تا حدی روشن کرده و چنین گفته است:

دارنده از نظر این قانون اعم از مالک یا متصرف وسیله نقلیه است و هر کدام که بیمه نامه موضوع این ماده را تحصیل کند، تکلیف از دیگری ساقط می‌شود.

ولی از ظاهر ساده تبصره یک ماده یک فوق‌الذکر نباید تصور کرد که مشکل حقوقی شناخت دارنده به سادگی حل می‌شود و به راحتی می‌توان همه دارندگان وسیله نقلیه مورد نظر قانون را مشمول یک حکم دانست.^{۱۷} به توضیح زیر توجه فرمایید؛ دارنده وسیله نقلیه در فرض زیر قابل تصور است:

- ۱- مالک.
 - ۲- متصرف غیر قانونی مثل غاصب و سارق.
 - ۳- متصرف قانونی که وسیله نقلیه را برای منافع مالک در تصرف دارد.
 - ۴- متصرف قانونی که وسیله نقلیه را برای منافع خود در تصرف دارد.
- و حکم این موارد همانند نیست.

فرض اول - مالک

بدون تردید مسئولیت موضوعی مندرج در ماده یک قانون بیمه اجباری و ماده یک اصلاحیه آن شامل مالک می‌شود و طبق ماده ۳ اصلاحیه قانون مزبور:

از تاریخ انتقال وسیله نقلیه، کلیه تعهدات ناشی از قرارداد بیمه موضوع این قانون به منتقل الیه وسیله نقلیه منتقل می شود و انتقال گیرنده تا پایان مدت قرارداد بیمه، بیمه گذار محسوب خواهد شد.

فرض دوم- متصرف غیر قانونی

غصب مصداق بارز، غالب و مبتلا به در مورد وسایل نقلیه است که از طریق سرقت اتفاق می افتد و از آنجا که **یوخذ الغاصب باشق الاحوال**، غاصب ضامن هر گونه صدمه ای است که به مال مغضوب وارد می شود. مواد ۳۱۱ و بعد قانون مدنی تکلیف غصب و مسئولیت غاصب را روشن کرده است، ولی به چند سوال به طور مشخص باید پاسخ داده شود:

اولاً: آیا در زمان غصب وسیله نقلیه، مالک آن کماکان مسئولیت آن را برعهده دارد؟
پاسخ منفی است. دیوان کشور فرانسه نیز در حکمی که در پرونده frank علیه cannot صادر کرد، بر این مبنا حکم دارد و مالک اتومبیلی را که دزدیده شده بود، مسئول ندانست.^{۱۸}
ثانیاً: اگر اتومبیل دزدیده شده بیمه باشد، آیا سارق می تواند از تعهدات بیمه گر استفاده کند؟

ماده ۳ قانون بیمه اجباری تنها منتقل الیه را از تعهدات ناشی از قرارداد بیمه بهره مند می داند و روشن است که غاصب منتقل الیه نیست. معذک از جمع ماده ۱ و تبصره های ۱ و ۲ ماده مزبور می توان نتیجه گرفت که چون غاصب نیز به هر حال، متصرف وسیله نقلیه است، لذا تعهدات و مسئولیت های مالک را دارد. بنابراین، برای آنکه حقی از اشخاص ثالث فوت نشود، شرکت بیمه خسارات مذکور در قانون را می پردازد ولی آنها را بعداً از غاصب می گیرد و اگر مالک، وسیله نقلیه خود را بیمه نکرده باشد، طبق ماده ۱۰ قانون مذکور فقط خسارات بدنی اشخاص ثالث توسط صندوق خسارات بدنی پرداخت می شود و اگر خسارات دیگری باشد، جبران آنها بر عهده غاصب است.

فرض سوم- موردی که متصرف قانونی، وسیله نقلیه را برای منافع مالک در اختیار دارد.

مورد شایع آن در جایی است که به عنوان مثال شخصی به مسافرت می رود و اتومبیل خود را به دوستی می سپارد تا در غیاب او از آن محافظت کند. اگر اتومبیل مزبور در اثر اتصال داخلی سیم برق آتش بگیرد و گذشته از آن اتومبیل به اتومبیل شخص دیگری نیز زبانی برسد، آیا متصرف آن اتومبیل، یعنی امین، ضامن است؟ از آنجا که امین، اتومبیل مزبور را نه برای منافع مذکور، بلکه برای حفظ منافع صاحب آن نزد خود داشته و از آنجا که ما علی المحسنین

من سبیل^{۱۹}، در صورتی که امین مذکور تعدی و تفریطی نکرده باشد، نمی‌توان او را مسئول شمرد. بنابراین، اگر وسیله نقلیه مورد امانت بیمه باشد، خسارت امین و اشخاص دیگر به عهده شرکت بیمه و اگر بیمه نباشد، بر عهده مالک و وسیله نقلیه است.

فرض چهارم - متصرف قانونی، وسیله نقلیه را برای منافع خود در اختیار دارد.

مثل اینکه وسیله نقلیه مورد نظر در اجاره موسسه ای باشد. در این فرض به دو گونه می‌توان استدلال کرد:

استدلال اول - اگر چه وسیله نقلیه در اجاره بنگاه یا موسسه است، ولی منافع آن، مال مالک است و مالک منافع آن را در مقابل دریافت عوض به آن بنگاه واگذار کرده است. در این صورت از باب تلازم ملک و نما که مدلول روایت **الخراج بالضمنان** است ضمان هر مالی بر عهده مالک است. اگر چنانچه وسیله نقلیه بیمه شده باشد، جبران خسارت به عهده بیمه گر و اگر بیمه نشده باشد، به عهده مالک است.

استدلال دوم - متصرفی مانند مستاجر و مستعیر اگر چه امین است، ولی مال را برای منافع خود در اختیار دارد، لذا **من له الغنم فعليه الغرم** درباره او نیز می‌تواند مصداق داشته باشد؛ زیرا منافع مال از آن اوست و خود او نیز بر آن وسیله نقلیه سلطه مادی و معنوی دارد و طبق تبصره ماده اول اصلاحیه قانون بیمه اجباری متصرف نیز شمرده می‌شوند، برای آنکه مشمول ماده ۱ قانون مزبور شمرده شود، هیچ مشکلی به نظر نمی‌رسد و همین نظر اولاست.

تبلور نظریه رفاه و خیر

قبلاً متذکر شدیم که در همه کشورهای دنیا، مخصوصاً کشورهای پیشرفته جهان، اندیشه های حقوقدانان به سوی معیار نفی ضرر، یعنی همان مبنای مسئولیت مورد قبول اسلام گرایش دارد و حقوقدانان از میان باورهای گذشته و احیاناً باشکستن دیوار نظریه های کهن می‌کوشند راهی پیدا کنند که در مسئولیت مدنی هیچ ضرری بدون جبران نماند. از جمله نظریه هایی که اخیراً در این راستا مطرح شده، نظریه ای است که به رفاه و خیر **the welfare principal** موسوم شده و از سوی دو حقوقدان آمریکایی به نام های پراسر **prosser** و کیتون **keeton**^{۲۰} مطرح گردیده است. بر اساس این نظریه، چنانچه شخصی کاری مفید انجام دهد و در نتیجه آن زبانی به دیگری وارد آید و بر اساس نظریه تقصیر، جبران آن ضرر ممکن نباشد، دولت باید زیان واردآمده را جبران و خسارت را پرداخت کند. این نظریه دیدگاهی جدید و مترقیانه است و جالب آن که در فرهنگ اسلامی نیز برای دولت چنین وظیفه ای پیش بینی شده تا وام

وامداران را پردازد، کودکان بی سرپرست را سرپرستی کند و ضررهایی را که عوامل ضرر ناشناخته یا غیر قابل دسترسی هستند، جبران کند و از این قبیل. این اندیشه قبل از انقلاب در بعضی از قوانین از جمله در قانون بیمه اجباری سال ۴۷ و پس از انقلاب اسلامی در بعضی از مواد قانون مجازات اسلامی و همچنین، در اصلاحیه قانون بیمه اجباری مصوب سال ۱۳۸۷ آمده است. ذیلاً بعضی از آیات و روایات ذیربط و سپس، تبلور آنها را در بعضی از قوانین می آوریم:

الف- آیات و روایات

خداوند در قرآن می فرماید: ^{۲۱}

النبي اولى بالمؤمنين من انفسهم و ازواجه امهاتهم و اولوا الارحام بعضهم اولى ببعض.
در تفسیر این آیه در تفسیر المیزان روایات زیر آمده است: ^{۲۲}

و فی الدرالمثور اخرج احمد و ابوداوود و ابن مردويه عن جابر عن النبي (ص) كان يقول: انا اولى بكل مومن من نفسه فايما رجل مات و ترك ديناً فالى و من ترك مالا فهو لورثته.
در کتاب الدرالمثور است که احمد بن حنبل و ابوداوود (سجستانی = سیستانی) و ابن مردويه از جابر روایت کرده اند که پیامبر (ص) می فرمود: من به هر مومنی از خود او اولى هستم؛ بنابراین، اگر کسی بمیرد و دینی بر گردن داشته باشد، آن دین را باید من پردازم و اگر مالی از خود باقی گذارده، مال ورثه است.

همچنین، توجه به روایات زیر نیز از جهات گوناگون مفید است:

۱- در صحیح بخاری از قول جابر از پیامبر خدا (ص) روایت شده که انا اولى بكل مومن من نفسه فمن ترك مالا فللوراث و من ترك ديناً او ضياعاً (كودكان بی سرپرست) فالى و على . من از هر مومنی به خودش سزاوارترم؛ پس هر کس بعد از مرگ مالی باقی بگذارد، مال وارثان اوست و اگر قرض یا کودکان بی سرپرستی باقی گذارد، بر عهده من است. ^{۲۳}
در کتاب وسایل الشیعه نیز شبیه همین روایت آمده است.

۲- از امام موسی بن جعفر (ع) روایت شده: المغرم اذا تدین او استدان ... فی حق أجل سنه فان اتسع والا قضی عنه الامام من بیت المال ^{۲۴} و امداری که قدرت پرداخت دین خود را ندارد، یک سال به او مهلت می دهند؛ اگر توانایی پرداخت وام خود را پیدا نکرد، امام دین او را از بیت المال می پردازد.

۳- از پیامبر (ص) نیز روایت شده که فرمود: ایما مومن او مسلم مات و ترك ديناً لم یکن فی فساد و لا اسراف فعلى الامام ان یقضیه فان لم یقضه فعليه اثم ذلك ان الله تبارک و تعالی یقول «انما الصدقات للفقرا و المساکین و العاملین علیها و المولفه قلوبهم و فی الرقاب و

الغارمین»^{۲۵} فهو من الغارمین و له سهم عند الامام فان حبسه فائمه عليه. از پیامبر (ص) روایت شده که فرمود: هر مومن یا مسلمانی که بمیرد و دینی از خود باقی گذارد که فساد و اسراف نباشد بر عهده امام است که آن دین را بپردازد و اگر نپردازد، گناه آن بر گردن امام است. خداوند می فرماید: «صدقات مخصوص فقیران و مساکین و کارگزاران آن و برای جلب محبت مخالفان و برای آزاد کردن بردگان و پرداخت دین وام داران است». و امدار از غارمین است که سهمی نزد امام دارد، اگر سهم او را نپردازند، گناه آن به گردن امام است.

۴- در روایتی از امام رضا (ع) رسیده که شخصی از آن حضرت از معنی آیه ۲۸۱ سوره بقره پرسید که وان كان ذو عسره فنظرة الی میسره به چه معناست؟... حضرت فرمود: ينتظر بقدر ما ينتهي خبره الی الامام فيقضى ما عليه سهم الغارمین. منتظرمی ماند تا خبرش به امام (پیشوای حکومت اسلامی) برسد و او قرضش را از سهم غارمین که بر عهده امام است، بپردازند.^{۲۶}

ب- تبلور این اندیشه در قوانین:

۱- ماده ۲۵۵ قانون مجازات اسلامی

هرگاه شخصی در اثر ازدحام کشته شود و یا جسد مقتولی در شارع عام پیدا شود و قراین ظنی برای قاضی بر نسبت قتل او به شخص یا جماعتی نباشد، حاکم شرع باید دیه او را از بیت المال بدهد.

۲- در ماده ۳۱۳ قانون مجازات اسلامی آمده است:

دیه عمد و شبه عمد بر جانی است؛ لکن اگر فرار کند، از مال او گرفته می شود و اگر مال نداشته باشد، از بستگان نزدیک او با رعایت الاقرب فالاقرب گرفته می شود و اگر بستگانی نداشت یا تمکنی نداشتند، از بیت المال داده می شود.

۳- در ماده ۱۰ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری ... مصوب سال ۱۳۸۷ نیز

چنین آمده است:

به منظور حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی خسارت های بدنی وارده بر اشخاص ثالث که به علت فقدان یا انقضای بیمه نامه، بطلان قرارداد بیمه، تعلیق تأمین بیمه گر، فرار کردن یا شناخته نشدن مسئول حادثه و یا ورشکستگی بیمه گر قابل پرداخت نباشد یا به طور کلی، خسارت های بدنی خارج از شرایط بیمه نامه (به استثنای موارد مصرح در ماده ۷) توسط صندوق مستقلی به نام صندوق تأمین خسارت های بدنی پرداخت خواهد شد.

بنابراین، سعی و تلاش شده تا زبانی بدون جبران نماند؛ هر چند جبران زیان توسط کسی صورت پذیرد که خود هیچ نقشی در وارد آوردن ضرر نداشته باشد.

حکم بی سابقه

در تبصره ۲ ماده ۴ اصلاحیه قانون بیمه اجباری مصوب سال ۱۳۸۷ حکم بی سابقه ای آمده که نتیجه آن تساوی دیه زن و مرد است. متن این تبصره به شرح زیر است:

بیمه گر موظف است در ایفای تعهدات مندرج در این قانون خسارت وارده به زیان دیدگان را بدون لحاظ جنسیت و مذهب تا سقف تعهدات بیمه نامه پرداخت نماید . مبلغ مازاد بر دیه تعیین شده از سوی محاکم به عنوان جریمه حوادث محسوب می گردد.

این ابتکار در کمیسیون اقتصادی مجلس صورت گرفت و توجیه شرعی نظر کمیسیون این بود که چون در اینجا قرارداد وجود دارد، تغییری در مبنای شرعی تفاوت بین دیه زن و مرد صورت نگرفته است.

در قانون اصلاحی بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در برابر اشخاص ثالث نکات حقوقی دیگری نیز وجود دارد که بررسی آن را به زمان دیگری موکول می کنیم.

نتیجه گیری

در سال ۱۲۷۵ شمسی اولین اتوموبیل توسط مظفر الدین شاه وارد ایران شد و در مدت کوتاهی، استفاده از این وسیله نقلیه همگانی گردید و در اندک مدتی همانند کشورهای اروپایی تحولی عظیم در زندگی مردم به وجود آورد و همراه با آن ، خطرهای ناشی از بهره گیری انسان از اتوموبیل نیز در شمار خطرهای اساسی زندگی در آمد . تأثیر گسترش استفاده از اتوموبیل و دیگر وسایل نقلیه موتوری زمینی تنها در زمینه حمل و نقل نبود؛ بلکه نقش نیز مهمی در تحول و دگرگونی مبانی یکی از مهمترین بخش های حقوق، یعنی مسئولیت مدنی، ایفا کرد . حقوق اروپا بر اساس اندیشه باقی مانده از میراث حقوقی رم باستان در مسئولیت مدنی قائل به مبنای تقصیر بود و در قوانین گوناگون از جمله در ماده ۱۳۸۲ قانون مدنی فرانسه با تصریح ذکر شده بود . دگرگونی در نظریه تقصیر طی مراحل صورت گرفت، از جمله :

- ۱- دعاوی ناشی از رانندگی باعث شد که در قرن نوزدهم میلادی حقوقدانان در مورد اینگونه حوادث، قایل به " اماره تقصیر " شدند و زیان دیده را از اثبات تقصیر دارنده یا راننده وسایل نقلیه معاف دانستند .
 - ۲- در ابتدای قرن بیستم دیوان کشور فرانسه " اماره تقصیر " را در مورد مسئولیت محافظ اشیای بی جان پذیرفت .
 - ۳- " سالی " حقوقدان فرانسوی جدایی کامل مسئولیت کیفری را که مبتنی بر تقصیر است، از مسئولیت مدنی اعلام کرد .
 - ۴- " نظریه اجتماعی حقوق " که نافی نظریه تقصیر بود، توسط " ژوسران " مطرح شد .
 - ۵- و سرانجام، نظریه "خطر" مسئولیت موضوعی را در عرضه این قبیل حوادث تثبیت کرد .
- از ابتدا، در قانون مدنی ایران ، به پیروی از حقوق اسلام ، اصل مسئولیت موضوعی که مبتنی بر "نفی ضرر" بود، پذیرفته شد و در ماده ۳۳۵ قانون مدنی در حوادث ناشی از رانندگی همین مبنا مورد قبول قرار گرفت ، ولی در سال ۱۳۳۹ شمسی قانون مسئولیت مدنی مبنای تقصیر را در حقوق ما جایگزین کرد و بسیاری از حقوقدانان نیز آن را به عنوان مبنای مسئولیت مدنی در حقوق ایران پذیرفتند ، و چون "مبنای تقصیر" با واقعیات روز و از جمله با حوادث رانندگی سازگار نبود، در سال ۱۳۴۷ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری در برابر اشخاص ثالث به تصویب رسید و منشأ دگرگونی هایی شد، زیرا:
- اولاً- در ماده اول مسئولیت محض یا موضوعی را در حوادث ناشی از وسایل نقلیه موتوری جایگزین تقصیر کرد .
- ثانیاً- با اجباری کردن بیمه مسئولیت دارندگان این وسایل ، گام دیگری در جهت دوری از نظریه تقصیر برداشت .
- در سال ۱۳۸۷ نیز اصلاحیه قانون مزبور به تصویب رسید. این قانون نیز گذشته از تثبیت نظریه مسئولیت محض در حقوق ایران آثار دیگری هم داشت؛ از آن جمله :
- نخست - تبصره ۲ ماده ۴ اصلاحیه از نظر تعهدات بیمه گر، تساوی دیه زن و مرد را پذیرفت و چون تساوی مزبور مبتنی بر قرارداد است، منافی با شرع نیست .
- دوم - مورد دیگر ماده ۱۰ اصلاحیه مزبور است که در صورت بطلان ، تعلیق قرارداد بیمه ، فرار، شناخته نشدن و یا ورشکستگی مسئول حادثه و یا حدوث خسارات بدنی خارج از شرایط بیمه نامه ، خسارت بدنی زیان دیده را از محل صندوق تامین خسارات بدنی قابل پرداخت دانسته است .

در مورد نقش قوه قاهره نیز باید گفت که قوه قاهره جز در فرضی که ناشی از عملکرد خود زیان دیده باشد، مشمول قرارداد بیمه بوده و جزو مستثنیات ماده ۷ قانون مزبور به حساب نیامده است.

یادداشت ها :

- ۱- مجله کارشناسی، مهر و آبان ۸۶، ص ۴۴ و بعد.
- ۲- مخترعین وسایل نقلیه عبارت بوده اند از: ۱- دوچرخه مک مین اسکاتلندی در سال ۱۹۴۲-۲- اتومبیل برقی واپرنل آمریکایی در سال ۱۸۸۴-۳- موتور سیکلت آمریکایی در سال ۱۸۸۵-۴- اتومبیل گازویلی در سال ۱۸۸۷-۵- اتومبیل بخار رابرت در سال ۱۸۸۹-۶- اتومبیل برقی آمریکایی در سال ۱۸۹۲-۷- اتومبیل بنزینی هنری فورد آمریکایی در سال ۱۸۹۶-۸- موتور گازی آلمانی در سال ۱۹۰۷-۱۰- اتومبیل با استارت، گسترینگ آمریکایی در سال ۱۹۷۹.
- ۳- مجله کارشناسی، همان.
- ۴- فخرالدوله دختر مظفرالدین شاه، همسر (امین الدوله) و مادر دکتر علی امینی یکی از نخست وزیران جنجالی و مدعی اصلاحات اوایل دهه چهل قبل از انقلاب اسلامی بود. مادر دکتر امینی خانم فخرالدوله بانی مسجد فخرالدوله در محله دروازه شمیران تهران است.
- ۵- سالنامه دنیا، سال ۱۳۴۷، سال بیست و چهارم، ص ۱۵۷.
- ۶- ماده ۹۵۱ قانون مدنی می گوید: تعدی تجاوز نمودن از حدود اذن یا متعارف است نسبت به مایل یا حق دیگری؛ ماده ۹۵۲ قانون مدنی می گوید: تفریط عبارت است از ترک عملی که به موجب قرارداد یا متعارف برای حفظ مال غیر لازم است و در ماده ۹۵۳ قانون مدنی می خوانیم: تفسیر اعم است از تفریط یا تعدی.
- ۷- عبدالحمید امیری قائم مقامی، حقوق تعهدات، چاپ اول، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۴۷ ج ۱، ص ۱۶۱.
- ۸- ریپر، قاعده اخلاقی در تعهدات مدنی ش ۱۱۳، مازو، دروس حقوق مدنی، ج ۲ ش ۴۰۲، رای ۲۱ نوامبر ۱۹۱۱، دالوز ۱۹۱۳. ۲۴۹
- ۹- دیوان کشور فرانسه، شعبه مدنی، ۶ دسامبر ۱۹۳۲ مه ۱۹۳۳، دالوز ۱۹۳۳، ۱، ۱۴۰.
- ۱۰- برای آگاهی بیشتر از نظریه ژوسران و توجه حقوق اسلامی به غایت اجتماعی حقوق مراجعه کنید به: حمید بهرامی احمدی، سوء استفاده از حق، ص ۱۲۵ و بعد و ص ۸۹ و بعد.

- ۱۱- از جمله قوانین مذکور کشورهای شوروی سابق، لهستان، چکسلواکی، مجارستان و قوانین مدنی کشورهای لبنان، ونزوئلا، پرتغال و یونان.
- ۱۲- بعضی استادان توجیه را با قاعده حقوق اسلامی مترادف دانسته اند که من له الغنم فعلیه الغرم (دکتر کاتوزیان، ضمان قهری، مسئولیت مدنی، چاپ ۱۳۶۲ ف ص ۱۰۰؛ ولی در حقوق اسلامی ضابطه مزبور مدلول روایت نبوی الخراج بالضمان است و منظور از آن تلازم ملک و نما و منافع است و بر اساس آن می گویند: در بیع شرط منافع مبیع مال مشتری است.
- ۱۳- دکتر ناصر کاتوزیان، همان ص ۱۱.
- ۱۴- دکتر کاتوزیان، همان، ص ۱۱۴.
- ۱۵- دکتر ناصر کاتوزیان، وقایع حقوقی، ص ۷۵.
- ۱۶- دکتر سید حسن امامی، حقوق مدنی، ج ۱، ص ۳۹۵.
- ۱۷- قابل ذکر است که دیوان کشور فرانسه در حکم ۱۸ دسامبر سال ۱۹۶۴ دیوانه را دارنده دانست و مدتی بعد در حکم اول مه ۱۹۸۴ طفل خردسال را دارنده شمرد (پاتریس ژردن، همان، ص ۱۳۱، ۱۳۲).
- ۱۸- پاتریس ژوردن، همان.
- ۱۹- آیه ۹۲، سوره توبه.
- ۲۰- دکتر کاتوزیان، الزام های خارج از قرارداد، مسئولیت مدنی، انتشارات دانشگاه تهران، ج ۱، ص ۲۱۲ و بعد.
- ۲۱- آیه مبارکه ۶، سوره احزاب.
- ۲۲- طباطبایی، تفسیر المیزان، ج ۱۶، ص ۲۸۲.
- ۲۳- همان.
- ۲۴- کافی، ج ۱، ص ۲۳۶.
- ۲۵- سوره توبه، آیه ۶۰.
- ۲۶- کلینی، کافی، همان، روایت ۵، باب الدین، ص ۹۳.