

مسئولیت مدنی

خسارات ناشی از تصادفات *

دکتر ایراندخت نظری - مدرس

چکیده

خسارات و حوادث زیانبار و غمبار ناشی از حوادث رانندگی در کشور ما روز به روز در حال افزایش است و لزوم وجود قواعد خاص و قاطعی که حقوق زیان‌دیده را به سهولت جبران کند، بیش از پیش احساس می‌شود. اینک در کشور ما بیمه مسئولیت جبران زیانهای ناشی از حوادث رانندگی، به موجب قانون بیمه اجباری مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی مصوب سال ۱۳۴۷، اجباری است و خسارات ناشی از این حوادث علی‌الاصول، بر مالک وسیله نقلیه تحمیل می‌شود. مگر این که دارنده، وقوع یک عامل خارجی را که سبب شده رابطه علیت بین حادثه زیانبار و وسیله نقلیه قطع شود، اثبات کند. به موجب قانون مذکور، زیان‌دیده نیازی به اثبات تقصیر دارنده ندارد. همچنین مقررات دیگری در قانون مجازات اسلامی، در خصوص جبران خسارات ناشی از تصادم، منحصرأ در مورد راننده وسیله نقلیه مقرر شده است که با توجه به نوع وسیله نقلیه، حکم

* کار ارزیابی علمی این مقاله از تاریخ ۸۱/۶/۲۴ آغاز شد و طی دو مرحله ارزیابی در تاریخ

۸۱/۷/۲۸ به پایان رسید.

به جبران خسارت می‌نماید. نهایتاً تقصیر راننده وسیله نقلیه موتوری، می‌تواند در مسؤلیت دارنده مؤثر باشد.

آنچه در این مقاله بررسی می‌شود، مسؤلیت دارندگان وسیله نقلیه، به جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی در حقوق ایران، همراه با مطالعه تطبیقی مختصر حقوق کشور فرانسه، مصر و سیستم کامن لائو است.

کلید واژه:

مسؤلیت، دارنده وسیله نقلیه، حادثه رانندگی، تصادم، قوه قاهره

مقدمه:

انسان از دیر باز برای حمل و نقل کالا و جابجایی مسافر از وسایل نقلیه گوناگون استفاده می‌کرده است. در جهان امروز که دنیای سرعت و ارتباطات است، وسایل نقلیه به نحو شگرفی دگرگون شده و تحولات بسیاری در جهت ایجاد سرعت و در عین حال امنیت، در این وسایل پدید آمده است. در بین وسایل نقلیه عصر حاضر، اتومبیل از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. استفاده از این وسیله به نحو چشمگیری توسعه یافته و هر روز نیز گسترده‌تر می‌شود. به موازات این گسترش، خطرات ناشی از این وسیله نیز افزایش یافته و ما هر روز شاهد زیانهای جانی و مالی مربوط به آن هستیم که متأسفانه رقم این خسارات در کشور ما رو به افزایش است.

به جهت اهمیت موضوع و به منظور حفظ حقوق زیاندیدگان از خسارات ناشی از وسایل نقلیه موتوری و بخصوص حوادث رانندگی، قانونگذاران اکثر کشورهای دنیا، اقدام به تدوین قوانین خاص نموده‌اند. در کنار این قوانین، مقررات مربوط به بیمه اجباری مسؤلیت، بیش از پیش به یاری زیاندیدگان شتافته است. در بین کشورهای خارجی، «زلاندنو» مهمترین گام را برداشته است و با سیستمی شبیه به تأمین اجتماعی، کلیه خسارات مادی ناشی از حوادث رانندگی را جبران می‌کند. در ایالت «کبک» کانادا نیز از سال ۱۹۷۷، بیمه اتومبیل و جبران خسارات ناشی از حوادث رانندگی، به تشکیلات اداری واگذار شده است. نیمی از ایالات متحده آمریکا، در دهه ۱۹۷۰-۱۹۸۰ از



قوانینی بهره‌مند شده‌اند که همه خسارات زیان‌دیده را بطور مبنایی جبران می‌کند.
(Viney, traite de droit Civil, les conditions de la responsabilite, N.966.)

مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه موتوری زمینی در حقوق

ایران:

در کشور ما مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه موتوری، یعنی مسئولیت جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی، از قانونی مربوط به بیمه مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی مصوب سال ۱۳۴۷، استخراج می‌شود، و همین موضوع، طرح اصلی این مقاله را تشکیل می‌دهد. با توجه به قانون فوق‌الذکر، آنچه از این پس مطالعه خواهد شد عبارتست از: ۱- وسیله نقلیه مورد بحث کدام است؟ ۲- شخص مسؤل کیست؟ ۳- مبنای مسئولیت چیست؟ ۴- چه خساراتی قابل جبران است؟ ۵- عوامل رافع مسئولیت کدام است؟

هنگامی که به سبب دخالت یک وسیله نقلیه خسارتی به بار می‌آید، اولین پرسشی که در ذهن وارد می‌شود، این است که مسؤل کیست، به بیان بهتر این سؤال مطرح می‌شود که خسارت به بار آمده را چه شخصی باید جبران کند؟ در سیستم‌های حقوقی نظیر حقوق ایران، که مسئولیت مدنی (مسئولیت جبران خسارت) علی‌الاصول مبتنی بر تقصیر است، یافتن شخص مقصر و اثبات تقصیر او، زیان‌دیده را با دشواری روبرو ساخته و گاه جبران خسارت را غیر ممکن می‌سازد. به این دلیل، وجود قوانینی که بتواند بدون اثبات تقصیر، مسئولیت را بر شخصی که قانون، او را مسؤل فرض کرده یا مسئولیتی مطلق بر او تحمیل نموده، بیش از پیش احساس می‌شود. امروزه با توجه به خسارات سنگین ناشی از حوادث رانندگی، اکثر کشورها بدون توجه به اختلافی که در سیستم‌های حقوقی آنان وجود دارد، به دنبال تحقق یک هدف مشترک، یعنی تضمین و تأمین حقوق زیان‌دیده هستند و به همین دلیل قواعد مربوط به جبران اینگونه خسارات در این کشورها به یکدیگر نزدیک شده است. در کنار این قوانین، بیمه مسئولیت، نسبت به خسارات ناشی از

حوادث رانندگی، اجباری است تا بدین وسیله زیان‌دیده بتواند خسارت خود را بدون خطر مواجه شدن با شخص مسؤل جبران کند.

در حقوق ایران تا سال ۱۳۴۷ که قانون بیمه اجباری دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی (بیمه شخص ثالث) به تصویب رسید، خسارات ناشی از وسایل نقلیه از جمله تصادفات رانندگی، با توجه به مقررات عمومی مسؤلیت مدنی مندرج در قانون مدنی (ماده ۳۳۵ این قانون و قانون مسؤلیت مدنی)، جبران می‌شد. ولی چون مسؤلیت موضوع این مقررات، مبتنی بر تقصیری است که باید زیان‌دیده آن را اثبات کند، این تکلیف دشوار، اغلب زیان‌دیده را به مقصود نمی‌رساند. اما بعد از سال ۱۳۴۷، قانون بیمه اجباری، به کمک زیان‌دیدگان شتافت و با شناسایی یک مسؤلیت خاص که به مسؤلیت عینی بسیار نزدیک است، این دشواری را آسان نمود. در عین حال این اشکال هنوز باقی است که با فقدان قانون خاص در مورد خسارات ناشی از وسایل نقلیه، و بخصوص حوادث ناشی از رانندگی، ما ناچار هستیم در این مورد از قانون بیمه استفاده کنیم؛ علاوه بر قانون مذکور بسیاری از احکام مسؤلیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی را، باید در قانون مجازات اسلامی جستجو کرد (مواد ۳۳۶ و ۳۳۷). در مقررات پراکنده نیز، احکامی در این مورد می‌توان یافت، نظیر قانون ایمنی راهها مصوب ۷ تیر ۱۳۴۹، قانون رسیدگی به خسارات ناشی از تصادفات رانندگی وسیله نقلیه موتوری مصوب ۱۳ آذر ۱۳۴۵ و قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگان مصوب ۳۰ خرداد ۱۳۵۰.

احکام مذکور عمدتاً ناظر به مسؤلیت راننده است. به همین دلیل، بررسی آن از قلمرو این مقاله، که صرفاً در مورد مسؤلیت دارنده بحث می‌کند خارج است. منتها در مواردی که راننده مرتکب خطایی در بروز خسارت نشده باشد، و در صورتی که مالک مسؤلیت خود را بیمه کرده باشد، زیان‌دیده می‌تواند خسارت خود را از بیمه دریافت کند. برای نمونه، ماده ۴ قانون ایمنی راهها و راه آهن مصوب ۱۳۴۹/۴/۷، چنین مقرر می‌دارد: «ورود و عبور عابرین پیاده و انواع وسایط نقلیه غیر مجاز، عبور دادن دام در آزاد راهها و همچنین توقف وسایط نقلیه در خطوط عبور ممنوع است. هر گاه به دلایل مذکور حادثه‌ای رخ دهد که منجر به ضرب یا جرح یا قتل یا خسارت مالی شود، راننده‌ای که وسیله نقلیه او مجاز

به حرکت در آزاد راه باشد، نسبت به موارد فوق مسؤلیتی نخواهد داشت... عدم مسؤلیت راننده مذکور، مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود.»

مشابه این مقررات را در ماده ۸ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی، مصوب سال ۱۳۵۰ نیز، می‌توان دید. به موجب این قانون هر گاه عابر پیاده، در عبور از محل سواره رو و غیر مجاز، با وسیله نقلیه‌ای تصادف کند و راننده آن هیچ تقصیری مرتکب نشده باشد، زیان‌دیده می‌تواند برای جبران خسارت خود، از مقررات بیمه استفاده نماید. اما باید توجه داشت که اگر دارنده، مسؤلیت خود را بیمه نکرده باشد، زیان‌دیده نمی‌تواند به استناد قوانین مذکور، برای جبران خسارت خود به شخص دارنده مراجعه کند؛ زیرا اولاً: بیمه، پرداخت خسارت را در مواردی در برابر دریافت حق بیمه تقبل می‌کند که در صورت فقدان چنین بیمه‌ای نمی‌توان مسؤلیتی بر دارنده تحمیل نمود. ثانیاً: مقررات مربوط به عدم مسؤلیت راننده نسبت به خسارات وارد بر اشخاص ثالث (که خود مقصر بوده‌اند)، منحصر به عبور پیاده از محل ممنوع یا بزرگراه‌ها و محلهای غیر مجاز است، که این موارد، نسبت به مقررات ماده ۱ قانون بیمه اجباری، خاص محسوب می‌شود و مسؤلیت عام دارنده را از این حیث تخصیص می‌دهد.

در کشور فرانسه تا سال ۱۹۸۵، خسارات ناشی از وسایل نقلیه با توجه به بند ۱ ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی این کشور، جبران می‌شد که هر چند با فرض مسؤلیت برای محافظ شی‌ای، از زیان‌دیده حمایت می‌کرد اما اختصاص به حوادث رانندگی نداشت، به همین جهت در ۵ ژوئیه ۱۹۸۵ مقررات جدیدی در خصوص جبران خسارات ناشی از حوادث رانندگی به تصویب رسید که اختصاص به نحوه جبران همین خسارات دارد.

در سیستم کامن لاو، مسؤلیت به جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی تحت عنوان مسؤلیت مطلق^۱، قرار دارد که به کمک آن زیان‌دیده می‌تواند بدون نیاز به اثبات تقصیر شخص مسؤل، خسارت وارده بر خود را جبران کند. (Prosser, The Law of torts, P.486-487)

اینک به بررسی مطالب، به ترتیبی که در مقدمه بیان شد می‌پردازیم.

¹Strict liability

۱- وسیله نقلیه چیست؟

وسایل نقلیه انواع مختلف دارد، بعضی با قدرت موتور در روی زمین حرکت می‌کنند، بعضی در هوا و برخی در آب حرکت می‌کنند. اما وسیله نقلیه مورد بحث ما بنا به تعریف ماده ۱ قانون بیمه اجباری مسؤلیت (ق.ب.ا.م.) عبارتست از: «وسایل نقلیه موتوری زمینی، انواع تریلر و یدک کش متصل به این وسایل و قطارهای راه آهن» و به موجب ماده ۲ آیین نامه اجرایی قانون مذکور «منظور از وسیله نقلیه موتوری زمینی، هر نوع وسیله‌ای است که با قدرت موتوری زمینی یا ریل حرکت می‌کند». بنابراین وسایل نقلیه دریایی، هوایی یا وسایل نقلیه غیر موتوری زمینی، مانند دوچرخه و چرخ دستی از شمول قانون و موضوع بحث ما خارج است.

بر خلاف حقوق ایران، در قانون ۵ ژوئیه ۱۹۸۵ فرانسه، قطارهای راه آهن از شمول قانون مربوط به حوادث رانندگی خارج شده‌اند.

لازم به ذکر است که تریلر و یدک‌کش، هنگامی که متصل به وسیله موتوری باشند، مشمول قانون بیمه اجباری هستند؛ بنابراین هر گاه مثلاً بر اثر حرکت یدک کشی که از وسیله نقلیه جدا شده و در کناری متوقف است، زبانی به بار آید، قواعد عمومی مسؤلیت مدنی حاکم است نه قانون بیمه اجباری. در حالیکه بر عکس، اگر این یدک کش متصل به وسیله نقلیه باشد (ولو وسیله در حال حرکت نباشد) و از آن جدا شده و خسارتی به بار آید، خسارت وارده، بر اساس قانون بیمه اجباری جبران می‌شود. به بیان دیگر وسایل متصل به وسیله موتوری، مستقلاً وسیله موتوری محسوب نمی‌شوند بلکه اتصال آن‌ها به وسیله نقلیه موتوری است که آن‌ها را مشمول قانون قرار داده است. علاوه بر این، خسارات ناشی از محمولات وسایل نقلیه نیز، با استفاده از قانون مذکور جبران می‌شود؛ مثل خسارات ناشی از پرتاب آجر از کامیون حامل آن.

لازم نیست وسیله نقلیه موتوری در حال حرکت باشد، بلکه زیانهای ناشی از وسایل نقلیه متوقف نیز، مشمول همین قانون است. به عبارت دیگر، خسارت باید عرفاً منسوب به وسیله نقلیه باشد؛ مثلاً هر گاه بر اثر سر ریز شدن نفت از تانکر حمل نفت،



آتش‌سوزی ایجاد شود، این حادثه منسوب به وسیله نقلیه است، هر چند تانکر در حال حرکت نباشد.

۲- شخص مسؤل کیست؟

قانون بیمه اجباری مسؤلیت، (مصوب سال ۱۳۴۷) شخص مسؤل را چنین معرفی کرده است: «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی... اعم از اینکه اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند، مسؤل جبران خسارات بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسیله نقلیه مزبور یا محمولات آنها، به اشخاص ثالث وارد می‌شود...»

قانون مذکور و تعریف ارائه شده، این سؤال را در ذهن ایجاد می‌کند که منظور از دارنده وسیله نقلیه کیست؟ آیا دارنده همان مالک است یا اینکه می‌توان شخصی را که بر وسیله نقلیه تسلط دارد یا متصدی آن است نیز مسؤل شناخت؟ به عبارت دیگر آیا می‌توان در حقوق ایران، معنایی مترادف آنچه در حقوق فرانسه برای واژه «Gardian» (دارنده) می‌شناسند، شناخت؟ در حقوق فرانسه منظور از «گاردین» (محافظ) شخصی است که اداره و کنترل شی‌ای را در دست دارد، و هر گاه از شی‌ای تحت کنترل او خسارتی به بار آید، بدون نیاز به اثبات تقصیر، مسؤل جبران آن خسارت است. اما با توجه به مفاد ماده ۱ قانون بیمه اجباری مسؤلیت، (ق.ب.ا.م.) که دارنده وسیله نقلیه را مکلف به بیمه کردن مسؤلیت خود نموده است و نیز ماده ۳ همان قانون که مقرر می‌دارد: «از تاریخ انتقال وسیله نقلیه، کلیه تعهدات ناشی از قرارداد بیمه، به منتقل‌الیه وسیله نقلیه منتقل می‌شود...»، می‌توان چنین استنباط کرد که منظور از «دارنده» همان مالک وسیله نقلیه است نه متصرف در آن؛ زیرا نمی‌توان متصرف در وسیله نقلیه را که ممکن است به آسانی تغییر یابد، مکلف به بیمه مسؤلیت نمود. بنابراین آسانترین راه دستیابی به جبران خسارت، مسؤل دانستن شخصی است که نزدیکترین رابطه را با شی‌ای دارد و این شخص حتی اگر خود متصرف وسیله نقلیه نباشد، مالک آن است. به همین علت در خسارات ناشی از حوادث رانندگی، جبران خسارت توسط شرکت بیمه صورت می‌گیرد و به عبارت دیگر مسؤلیت جبران خسارت بر مالک تحمیل می‌شود حتی اگر راننده، مالک

وسيله نقلیه نباشد مگر این که راننده‌ای که مالک نیست، مرتکب جرمی شده باشد که در اینصورت شخصاً مجازات می‌شود. در مواردی که مالک وسیله نقلیه مسؤلیت خود را بیمه نکرده باشد، باز هم مسؤل جبران خسارت خواهد بود اما در اینصورت زیان‌دیده مجبور است با طرح دعوی علیه مالک، خسارت خود را مطالبه کند. این راه منافاتی با امکان مراجعه مالک به شخص زیان‌رساننده مانند سارق اتومبیل یا شخصی که وسیله نقلیه را به امانت گرفته، ندارد؛ مثلاً هر گاه شخصی که مسؤلیت خود را بیمه نکرده، اتومبیل خود را در اختیار دوستش قرار دهد و بر اثر تصادم، زبانی به دیگری وارد شود، زیان‌دیده می‌تواند خسارت خود را از مالک دریافت کند و مالک نیز می‌تواند برای آنچه به زیان‌دیده پرداخته، به دوست خود (در صورتی مقصر باشد) مراجعه کند. بیمه نمودن مسؤلیت، این حسن را دارد که زیان‌دیده بدون نیاز به طرح دعوی می‌تواند با طی مراحل و تشریفات لازم (از قبیل گزارش افسر متخصص و ترسیم کروکی تصادم)، به شرکت بیمه مراجعه کرده و خسارت خود را دریافت کند.

در قانون ۵ ژوئیه ۱۹۸۵ فرانسه، تصریحی در خصوص مسؤلیت مالک وسیله نقلیه دیده نمی‌شود اما به نظر دکتربین این کشور، شخص محافظ یا راننده، به تناسب مورد مسؤل خواهد بود. اما مالک بودن اماره‌ای است برای مسؤلیت.

در سیستم کامن‌لاو (Jhon, G.Fleming, An Introduction to the law of tort)، مالک اتومبیل مسؤل جبران خسارت ناشی از وسیله نقلیه خوش است اما در عین حال گاهی ممکن است راننده مسؤل شناخته شود.

در آلمان، اطریش، سوئیس و ژاپن، مسؤلیت مطلق ناظر به متصرف وسیله نقلیه است. در حقوق مصر (السنهوری، الوسیط، ج ۱، ش ۷۲۶)، مسؤلیت جبران خسارت هنگامی به مالک تحمیل می‌شود که بتوان او را محافظ «Gardian» وسیله نقلیه دانست.

۳- مبنای حقوقی مسؤلیت چیست؟

منظور این است که مسؤلیت مالک وسیله نقلیه، بر مبنای کدام تئوری حقوقی استوار است؟ برخی از حقوق‌دانان (کاتوزیان، حقوق مدنی، ضمان قهری، ش ۳۰۸ و ۵۷) سه نظریه را



مهمتر از نظریات دیگر دانسته‌اند: ۱. فرض تقصیر برای دارنده؛ ۲. تخلف از تعهد مربوط به حفاظت وسیله نقلیه؛ ۳. مسؤولیت بدون تقصیر بر مبنای نظریه خطر.

الف - با توجه به ماده ۱ (ق.ب.ا.م.) که دارنده وسیله نقلیه مسؤول جبران خسارت معرفی می‌کند، فرض تقصیر برای دارنده صحیح به نظر نمی‌رسد. ممکن است گفته شود با توجه به این که در حقوق ایران، مبنای مسؤولیت مدنی بر تقصیر استوار است، قانونگذار در این مورد نیز مسؤولیت دارنده را بر تقصیر بنا نموده ولی به منظور سهولت جبران خسارت برای دارنده وسیله نقلیه، «فرض تقصیر» نموده است. اما چنانکه گفتیم با توجه به ماده ۱ قانون مذکور و اثبات بی‌تقصیری دارنده، نمی‌توان او را از مسؤولیت مبرا ساخت؛ بنابراین ناچار از این نظر دست برمی‌داریم.

ب - ممکن است گفته شود، مسؤولیت دارنده وسیله نقلیه، به سبب تخلف از وظیفه‌ای است که بر عهده داشته؛ به عبارت دیگر چون مالک وسیله نقلیه از مال خود بخوبی مراقبت نکرده، در نتیجه خسارتی به دیگری وارد شده پس او مسؤول جبران آن است. این نظریه هر چند با مسؤولیت مقرر در قانون بیمه اجباری سازگارتر است اما مبنای منحصر مسؤولیت محسوب نمی‌شود؛ زیرا اگر چنین بود مالک می‌توانست اثبات کند که به نحو احسن وظیفه خود را انجام داده و به این ترتیب از مسؤولیت شانه خالی کند. در حالی که می‌دانیم مالک جز با اثبات دخالت یک علت خارجی - مانند قوه قاهره - نمی‌تواند از مسؤولیت رها شود.

ج - مسؤولیت بدون تقصیر بر مبنای «نظریه خطر»: پیروان نظریه خطر عقیده دارند شخصی که محیط خطرناکی به وجود آورده و از فعالیت خود منتفع می‌شود، بدون نیاز به اثبات تقصیر او یا هر علت دیگر، مسؤول جبران خسارت خواهد بود. در بدو امر با توجه به ماده ۱ ق.ب.ا.م. که بطور مطلق دارنده وسیله نقلیه را مسؤول جبران خسارت معرفی کرده، ممکن است مبنای این مسؤولیت را بر پایه نظریه خطر استوار انگاشت اما با کمی دقت می‌توان دریافت که این مسؤولیت مطلق نیست؛ مثلاً اگر مالک وسیله نقلیه اثبات کند که به سبب جریان سیل، اتومبیل او به وسیله نقلیه دیگر برخورد کرده است، می‌تواند از



مسئولیت معاف شود. بنابراین همواره نمی‌توان این مسئولیت را مبتنی بر نظریه خطر و آن را یک مسئولیت مطلق^۱ دانست.

از جمع نظریات مذکور با توجه به حکم ماده ۱ (ق.ب.ا.م.) در این زمینه، می‌توان اعتقاد داشت که مبنای مسئولیت دارنده وسیله نقلیه موتوری در حقوق ایران، با نظریه تعهد به حفاظت، نزدیکتر است. (نظری، مسئولیت مدنی مالک، ص ۴۸) زیرا هر مالکی متعهد است از اموال خود به نحوی مراقبت کند تا به دیگران آسیب نرسد. این عقیده از طرفی جبران خسارت زیان‌دیده را وابسته به اثبات تقصیر مالک نمی‌کند و از این حیث به سود زیان‌دیده است و از طرف دیگر به مالک امکان می‌دهد که با اثبات فقدان رابطه سببیت (و نه اثبات بی‌تقصیری) از مسئولیت رها شود.

در حقوق فرانسه ماده ۲ قانون سال ۱۹۸۵ در مورد حوادث ناشی از رانندگی، تنها یک عامل را سبب معافیت از مسئولیت معرفی کرده و آن تقصیر زیان‌دیده است، هنگامی که علت منحصر حادثه باشد؛ هر چند این علت منحصر، وصف قوه قاهره را داراست اما با توجه به مقررات دیگر این قانون، می‌توان مبنای مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی را در این کشور به نظریه خطر و مسئولیت مطلق نزدیکتر دانست.

در سیستم کامن لاو، مسئولیت جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی، تحت عنوان مسئولیت مطلق بررسی می‌شود و مالک وسیله نقلیه، گاه مسؤول جبران خسارت ناشی از تقصیر راننده هم شناخته می‌شود. (Prosser, the law of torts, p.486) در این سیستم برای توجیه مسئولیت مالک، از نظریه نمایندگی استفاده شده و سلطه و اقتدار مالکانه بر وسیله نقلیه، مبنای اصلی مسئولیت است. بنابراین هر گاه شخصی داخل اتومبیل خود نباشد، اما توسط راننده او خسارتی ایجاد شود، چون راننده کارمند و نماینده مالک محسوب می‌شود، مالک وسیله نقلیه مسؤول جبران خسارت خواهد بود.

^۱ مسئولیت مطلق مسئولیتی است که حتی با اثبات دخالت قوه قاهره نیز منتفی نمی‌شود و در هر حال بر شخص مسؤول تحمیل می‌گردد؛ مانند مسئولیت غاصب در حقوق ایران، که در صورت تلف یا نقص مال مغصوب، حتی در صورت فقدان رابطه سببیت بین عمل غاصب و خسارت وارد بر مال مغصوب، او مسؤول جبران خسارت است.



در حقوق مصر، مبنای مسؤلیت مالک وسیله نقلیه، همان مبنای مسؤلیت محافظ شی‌ای است که بر اساس آن تقصیر وی مفروض است، بنابراین زیان‌دیده از حوادث رانندگی، کافی است ثابت کند مالک وسیله نقلیه دارای عنوان محافظ بوده یعنی بر وسیله خود تسلط و کنترل داشته است. (السنهوری، الوسیط، ج ۱، ش ۷۲۶)

۴- خسارات قابل جبران بر مبنای قانون بیمه اجباری مسؤلیت کدام است؟

خساراتی که دارنده وسیله نقلیه به موجب قانون سابق الذکر مسؤل جبران آن است، خسارات بدنی و مالی ناشی از حوادث رانندگی است. تبصره ۱ قانون مذکور مقرر می‌دارد: «منظور از حوادث مذکور در این قانون، هر گونه تصادف، سقوط، آتش سوزی یا انفجار وسایل نقلیه موضوع این ماده و نیز خساراتی است که از محمولات وسایل مزبور، به اشخاص ثالث وارد می‌شود». از این تعریف استنباط می‌شود که هر چند وسیله نقلیه در ایجاد خسارت دخالت دارد اما الزاماً و همواره این خسارت ناشی از تصادف دو وسیله نقلیه نیست بلکه خسارات ناشی از تصادف از خسارات شایع ناشی از حوادث رانندگی است؛ بنابراین هر گاه بر اثر اتصال سیم برق اتومبیل متوقف در کنار خیابان آتش سوزی ایجاد شود و خسارت به بار آید، این خسارت از مصادیق خسارات ناشی از حادثه رانندگی مذکور در قانون بیمه اجباری است. تصریح قانون در این مورد، به زیان‌دیده کمک می‌کند که به جای توسل به قواعد عمومی مسؤلیت، که او را با دشواری اثبات تقصیر مالک مواجه می‌کند، به کمک قانون بیمه اجباری، صرفاً با اثبات دخالت وسیله نقلیه در ایجاد خسارت، زیان خود را از مالک وسیله نقلیه مطالبه کند.

در مورد خسارات ناشی از حوادث غیر از تصادم، چنانکه گفته شد، لازم نیست وسیله نقلیه در حال حرکت باشد بلکه کافی است رابطه سببیت بین وسیله نقلیه و خسارت تولید شده، وجود داشته باشد.

اما در مورد خسارات ناشی از تصادم، با توجه به معنای لغوی تصادم (برخورد هر یک از دو شیء به دیگری لازم است برخورد دو وسیله نقلیه، نتیجه حرکت هر دو وسیله باشد. در نتیجه اگر بر اثر برخورد یک وسیله در حال حرکت با یک وسیله متوقف، خسارتی



بیارآید، این واقعه مشمول ماده ۳۳۵ یا ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی نخواهد بود. هر چند ممکن است در مواردی ملاک این دو ماده، محقق و حکم آن جاری باشد. بنابراین می‌توان گفت عنوان تصادف، ظهور دخالت هر یک از دو وسیله نقلیه به صورت جزء سبب در پیدایش برخورد خسارت‌زا نقش دارد. (شهیدی، مجموعه مقالات حقوق، ص ۱۳۱)

برعکس حقوق ایران، در قانون سال ۱۹۸۵ فرانسه، تعریفی از حوادث رانندگی به عمل نیامده و این امر سبب بروز اختلاف بین حقوقدانان این کشور شده است. برخی از ایشان حادثه را منحصر به حوادث ناشی از حرکت وسیله نقلیه می‌دانند و عده‌ای دیگر با تفسیر موسع، همه خسارات را حادثه می‌نامند. (Viney, Genevieve, traite de droit civil, N.981) در هر حال سازمان قضایی این کشور اعتقاد دارد که قانون سال ۱۹۸۵ در مورد خسارات ناشی از اتومبیل متوقف، نیز قابل اعمال است. اما مخالفین و موافقین این عقیده در یک امر متفق‌القول هستند و آن این که وسیله نقلیه باید در حادثه دخالت داشته باشد. (La notion d'implication)

از تطبیق دو قانون ایران و فرانسه، بخوبی برتری مقررات قانون ایران به چشم می‌خورد زیرا با تعریف حادثه رانندگی و تقسیم آن به خسارات ناشی از تصادم و خسارات ناشی از غیر تصادم، قانون را به همه حوادث خسارت‌زا، تعمیم داده و از ایجاد ابهام و اختلاف عقاید، نظیر آنچه در حقوق فرانسه دیده می‌شود، جلوگیری کرده است.

لازم به توضیح است که قانون بیمه اجباری در ماده ۱، کلیه دارندگان را ملزم به جبران خسارات بدنی و مالی وارد به اشخاص ثالث معرفی کرده است. خسارات مالی عبارت است از تلف عین یا منفعت یا کسر قیمتی که از حادثه رانندگی ناشی می‌شود. خسارات بدنی نیز جنبه مالی دارد، زیرا منظور، جبران هزینه‌هایی است که برای معالجه صدمات بدنی و یا جرح ناشی از حوادث رانندگی پرداخت می‌شود. و در آن جبران زیانهای نقص عضو، از کارافتادگی یا فوت زیان‌دیده مورد نظر است. در حالی که بهتر بود خسارات به مادی و معنوی تقسیم می‌شد. برخی از حقوقدانان (کاتوزیان، حقوق مدنی، ضمان تهری، ج ۱-۲، ش ۳۱۴) با تفسیر ماده ۴ آیین نامه و ماده ۱ قانون مورد بحث عقیده دارند برای رفع این ایراد باید گفت زیانهای ناشی از نقص عضو یا فوت اعم از زیانهای مادی یا معنوی است



که از این راه به اشخاص ثالث می‌رسد. اما زیانهای ناشی از تحمل درد و رنج ناشی از صدمه بدنی همچنان غیر قابل جبران باقی می‌ماند، در حالی که امروزه در اکثر سیستمهای حقوقی، جبران زیانهای ناشی از تحمل درد و رنج ناشی از صدمات بدنی و محروم ماندن از لذت زندگی سالم، تحت عنوان خسارت وارد بر اشخاص، قابل مطالبه است.^۱ دادگاههای فرانسه، خسارات ناشی از صدمه‌های روحی را که حاصل از دست دادن سلامت یا درد و رنج ناشی از بیماری است، تحت عنوان خسارات معنوی قابل جبران دانسته‌اند.

بی‌مناسبت نیست که بدانیم به موجب ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری، برای جبران زیانهای بدنی وارد بر اشخاص ثالث که به علت بیمه‌نبودن وسیله نقلیه، بطلان قرارداد بیمه، فرار کردن یا شناخته نشدن مسؤل حادثه یا بطور کلی برای جبران خسارات خارج از بیمه‌نامه، صندوق مستقلی به نام «صندوق تأمین خسارتهای بدنی» تأسیس شده که خسارت زیان‌دیده در موارد فوق الذکر، از محل این صندوق جبران می‌شود.

۵- نقش راننده در این مسؤلیت چیست؟

هر چند مسؤلیت مقرر در قانون بیمه اجباری، ناظر به مسؤلیت دارنده وسیله نقلیه است، اما مقررات دیگری در حقوق ایران وجود دارد که ناظر به مسؤلیت راننده است. می‌دانیم که الزاماً همواره راننده، مالک وسیله نقلیه نیست اما همیشه راننده در تصادف دخالت دارد. در اینصورت چگونه می‌توان بین مقررات مختلف جمع کرد و شخص مسؤل را یافت؟ گفتیم که قانون بیمه اجباری، دارنده وسیله نقلیه را مسؤل می‌شناسد، اما قانون مجازات اسلامی در حادثه تصادم، از راننده صحبت می‌کند. در مورد خسارات ناشی از غیر تصادم، شکی نیست که مالک وسیله نقلیه مسؤل است. اما در مورد حادثه تصادم، ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی مقرر می‌دارد: «هر گاه بر اثر برخورد دو سوار، وسیله نقلیه آنها مانند اتومبیل خسارت ببیند، در صورتی که تصادم و برخورد به هر دو نسبت داده شود و هر دو مقصر باشند، یا هیچ یک مقصر نباشند، هر کدام نصف خسارت وسیله

^۱ Viney, Prec.N.263; clerk andsell, Torts P.1437

نقلیه دیگری را ضامن خواهد بود. خواه آن دو وسیله از یک نوع باشند یا نباشند و خواه میزان تقصیر آنها مساوی باشد یا متفاوت. و اگر یکی از آنها مقصر باشد، فقط مقصر ضامن است.» در این مورد باید به نکات زیر توجه کرد:

اول - قانون مجازات اسلامی نسبت به قانون بیمه، مؤخر التصویب است. بنابراین در مورد حوادث ناشی از تصادم بر آن قانون حکومت دارد. این قانون در صدد بیان مجازات شخص متخلف است و جبران خسارت را به عنوان مجازات بر شخص مجرم که الزاماً راننده است، تحمیل می‌کند؛ بنابراین ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی، ناظر به مسؤلیت نهایی بر مبنای اتلاف است و به همین جهت بدون توجه به تقصیر طرفین، منحصرأ در مقام بیان مسؤلیت راننده، به عنوان مباشر ضرر بوده است.

دوم - قانون مجازات اسلامی خسارات ناشی از تصادم همه انواع وسایل نقلیه را بیان می‌کند، اما قانون بیمه اجباری ناظر به خسارات ناشی از وسایل نقلیه موتوری زمینی است و چون از این حیث، نسبت به قانون مجازات، قانون خاص محسوب می‌شود، باید آن را در مورد خاص خود اجرا نمود. بنابراین هر گاه دو وسیله نقلیه غیر موتوری با یکدیگر تصادم کنند مسلماً قانون بیمه اجباری حاکم نخواهد بود اما در خصوص وسایل نقلیه موتوری صرف نظر از مسؤلیت شخصی راننده، نهایتاً به موجب (ق.ب.ا.م) خسارت به مالک تحمیل می‌شود.

سوم - هر چند قانون مجازات اسلامی در مقام بیان مسؤلیت راننده است، اما نهایتاً تقصیر راننده در تعیین طرفی که باید خسارت را پردازد مؤثر است. در اینصورت به موجب قانون بیمه اجباری، خسارت از بیمه‌گر اتومبیلی دریافت می‌شود که راننده آن مقصر بوده است. به این ترتیب مسؤلیت بر مالک وسیله نقلیه تحمیل می‌شود (خسارت از شرکت بیمه دریافت می‌شود و حق بیمه را مالک وسیله نقلیه می‌پردازد). اما هر گاه مالک وسیله نقلیه، وسیله خود را بیمه نکرده باشد و راننده در حادثه تصادم مقصر شناخته شود، زیان‌دیده ناگزیر از طرح دعوی علیه مالک یا راننده است و به استناد مسؤلیت مقرر در قانون بیمه اجباری، که در هر حال دارنده را مسؤول می‌شناسد، می‌تواند خسارات خود را از راننده دریافت کند. همچنین می‌تواند به استناد قانون مجازات اسلامی علیه راننده



اعلام شکایت نماید. اما مالکی که راننده وسیله نقلیه او مقصر بوده و ناگزیر از پرداخت خسارت شده است، می‌تواند به راننده مقصر مراجعه کند و آنچه را به زیان‌دیده پرداخته، از او مطالبه کند و این همان مسؤلیت نهایی است که گفتیم بر عهده راننده است. همچنین شرکت بیمه که به زیان‌دیده خسارت پرداخته، می‌تواند به راننده مقصر مراجعه نماید. و هر گاه هیچ یک از دو راننده وسایل نقلیه‌ای که با هم تصادم کرده مقصر نباشند، هر یک نیمی از خسارت طرف دیگر را می‌پردازد. این مسؤلیت که مبتنی بر اتلاف است، ناظر به مباشر ضرر می‌باشد و به این علت بدون توجه به تقصیر، هر دو طرف را مسؤول می‌شناسد و از این حیث به مقررات قانون بیمه اجباری نزدیک است.

در هر حال همچنانکه برخی از حقوق‌دانان (کانوزیان، حقوق مدنی، ضمان قهری، ج ۲، ۱۰۲، ش ۳۱۲) عقیده دارند، هنگامی که راننده دو وسیله نقلیه یا یکی از ایشان مقصر باشد، اثبات این تقصیر سبب نمی‌شود قانون بیمه اجباری، کارآیی خود را از دست بدهد. بلکه اثبات تقصیر نشان می‌دهد که حادثه دو مسؤول دارد: دارنده و راننده مقصر؛ به عبارت دیگر در حوادث ناشی از تصادم دو وسیله نقلیه، تقصیر راننده نشان می‌دهد که می‌توان از مسؤلیت مقرر در قانون بیمه اجباری، علیه دارنده استفاده کرد. بنابراین هر گاه خسارت، ناشی از تصادم دو وسیله نقلیه موتوری زمینی باشد، دارنده وسیله نقلیه‌ای که راننده آن به موجب ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی مقصر شناخته شده، مسؤول جبران خسارت خواهد بود. اعم از اینکه راننده مالک باشد یا نباشد. بدیهی است هر گاه عمل راننده جرم باشد و مجازات تعزیری دربرداشته باشد، این مجازات بر راننده تحمیل می‌شود (ماده ۷۱۴ قانون تعزیرات)؛ بند ۵ ماده ۴ (ق.ب.ا.م.) نیز خسارات ناشی از محکومیت جزایی و پرداخت جرائم را، از شمول بیمه موضوع قانون مذکور، خارج دانسته است.

۶- عوامل رافع مسؤلیت چیست؟

منظور از عوامل رافع مسؤلیت، موانعی است که سبب می‌شود علیرغم وجود خسارت و ضرر، مسؤلیت منتفی شده یا کاهش یابد. تأثیر عوامل رافع مسؤلیت همواره یکسان نیست، بطوریکه گاه مسؤلیت را به کلی منتفی می‌کند، گاه آن را کاهش می‌دهد.

مسئولیت مقرر علیه دارنده وسیله نقلیه در حقوق ایران، ناشی از وظیفه مراقبت و نگهداری اوست که به مسئولیت عینی بسیار نزدیک است و با اثبات بی‌تقصیری دارنده از بین نمی‌رود. اما هرگاه دارنده اثبات کند، حادثه بر اثر یک علت خارجی بوده که به وسیله آن، رابطه علیت بین وسیله نقلیه و حادثه زیانبار قطع می‌شود، از مسئولیت بری خواهد شد. البته هرگاه دارنده اتومبیلی که با اتومبیل دیگر تصادف کرده و خسارت به بار آورده، ثابت کند که خسارت وارده، بر اثر تقصیر دوست او بوده که رانندگی را بر عهده داشته، نمی‌تواند از مسئولیت شانه خالی کند و قانون بیمه اجباری او را مسؤول جبران خسارت می‌شناسد، اما اگر ثابت کند که تصادف بر اثر وقوع سیل بوده، به علت فقدان رابطه سببیت بین حادثه زیانبار و دخالت وسیله نقلیه، دارنده از مسئولیت معاف می‌شود. علل خارجی که سبب می‌شوند رابطه علیت بین حادثه زیانبار و خسارت قطع شود، به سه دسته تقسیم می‌شوند. (نظری، مسئولیت مدنی مالک، ص ۱۶۳) هر چند تحقق هر یک از این عوامل با دیگری متفاوت است، اما اثر آنها یکسان است و سبب معافیت کلی یا جزئی شخص مسؤول می‌شود. این علل عبارتند از:

الف - قوه قاهره و حوادث ناگهانی؛ ب - تقصیر زیان‌دیده؛ ج - فعل شخص ثالث.

الف - قوه قاهره و حوادث ناگهانی^۱

هر چند معمولاً قوه قاهره به حوادث طبیعی مانند سیل و زلزله اطلاق می‌شود، اما نباید آن را منحصر به این حوادث دانست، زیرا خود حادثه نقشی در رفع مسئولیت ندارد بلکه اثر آن مورد توجه قانونگذار است. خصوصیات قوه قاهره را می‌توان از مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ ق.م. (هر چند در مورد تعهدات قراردادی است) و از معنای قوه قهریه استنباط کرد. بنابراین می‌توان گفت قوه قاهره حادثه‌ای است: ۱- خارجی و غیر قابل انتساب به شخص مسؤول؛ ۲- بطور متعارف غیر قابل پیش‌بینی؛ ۳- غیر قابل اجتناب، به نحوی که شخص مسؤول قادر به دفع آن نیست. منظور از غیر قابل پیش‌بینی بودن این نیست که حادثه هرگز امکان‌پذیر نیست بلکه کافی است دلیل خاصی بر قابلیت پیش‌بینی آن وجود نداشته باشد.

^۱Force majeure et cas for tuit

ماده ۳۳۷ قانون مجازات اسلامی نیز، مسؤولیت جبران خسارت ناشی از تصادمی را که به سبب قوه قهریه حادث شده باشد، منتفی دانسته است.

خصوصیات مذکور، در حقوق فرانسه نیز برای قوه قاهره ذکر شده است. (Starck, Droit civil, les obligations. N.535.)

علیرغم این که در اکثر سیستمهای حقوقی، قوای قاهره از عوامل رافع مسؤولیت شناخته شده است، در قانون ۵ ژوئیه ۱۹۸۵ فرانسه، قانونگذار این کشور، «فرس ماژور» را از عوامل رافع مسؤولیت ندانسته است. در عین حال هنگامی که تقصیر زیاننده علت منحصر حادثه باشد، مسؤولیت منتفی می‌شود و این ایراد به ذهن می‌رسد که آیا تقصیر زیاننده در این مورد، وصف قوه قاهره را ندارد؟ مگر اینکه معتقد باشیم، منظور از قوه قاهره همان حوادث طبیعی است نه اثر آن.

بنابراین مثلاً هر گاه بر اثر جاری شدن سیل، اتومبیلی حرکت کند و به اتومبیل دیگر برخورد نماید و خسارت ایجاد کند، به موجب قانون ۱۹۸۵ فرانسه، می‌توان دارنده را مسؤول شناخت. اما اگر زیاننده ناگهان خود را جلوی اتومبیل در حال حرکتی بیاندازد که راننده آن تمام احتیاطات لازم را رعایت کرده، بر حسب مورد، دارنده یا راننده مسؤول خواهد بود. حوادث خارجی به حوادثی اطلاق می‌شود که از ناحیه شخص مسؤول نیست و از حوادث قهری نیز محسوب نمی‌شود، ولی در عین حال در مسؤولیت مؤثر است؛ مثل جنگ یا اعتصاب.

ب - تقصیر زیاننده^۱:

تقصیر زیاننده^۲ و قبول خطر در سیستم کامن لاء (Prosser, the law of torts, N.65.p.416) از دیر باز مطرح بوده و به قاعده «اقدام» در فقه نزدیک است. تقصیر زیاننده هنگامی شخص مسؤول را از مسؤولیت معاف می‌کند، که علت منحصر حادثه باشد و رابطه علیت بین حادثه و دخالت وسیله نقلیه را قطع کرده باشد؛ مثلاً شخصی

^۱ La Faut de la victime

^۲ Contributor negligence

ناگهان خود را جلوی اتومبیل در حال حرکت ببیند. ماده ۳۳۳ قانون مجازات اسلامی، یکی از مواردی را که تقصیر زیان‌دیده علت منحصر حادثه بوده، سبب معافیت از مسؤولیت دانسته است. ماده مذکور چنین مقرر می‌دارد: «در مواردی که عبور عابر پیاده ممنوع است، اگر عبور نماید و راننده‌ای که با سرعت مجاز و مطمئن در حرکت است و وسیله نقلیه‌اش نیز نقص فنی نداشته ولی در عین حال راننده قادر به کنترل نباشد و با عابر برخورد نماید و منجر به فوت یا مصدوم شدن وی گردد، راننده ضامن دیه و خسارت وارد شده نیست.» هر چند این ماده ناظر به عدم مسؤولیت راننده است ولی به موجب قانون بیمه اجباری، چون مسؤولیت بر مالک تحمیل می‌شود، عدم مسؤولیت راننده به سبب تقصیر زیان‌دیده (که سبب قطع رابطه سببیت بین حادثه رانندگی و ورود خسارت شده)، عدم مسؤولیت مالک را به دنبال خواهد داشت.

ج - فعل شخص ثالث^۱

شخص ثالث غیر از زیان‌دیده و شخص مسؤول است اما هر گاه عمل او علت منحصر حادثه باشد، سبب می‌شود مسؤولیت دارنده وسیله نقلیه منتفی شود؛ مانند کسی که دیگری را هل دهد و جلوی اتومبیل در حال حرکت ببیند. در حقوق فرانسه، که قوه قاهره از عوامل رافع مسؤولیت به شمار نیامده، عمل شخص ثالث نیز در حوادث رانندگی، از عوامل معاف‌کننده محسوب نمی‌شود.

نتیجه

با توجه به افزایش روزافزون خسارات ناشی از وسایل نقلیه بخصوص تصادفات رانندگی، وجود قانون خاص، در خصوص جبران اینگونه خسارات، در کشور ما بیش از پیش احساس می‌شود. هر چند قانون بیمه اجباری مسؤولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی، از جهات بسیاری، قانون مفیدی به نظر می‌رسد ولی این اشکال هنوز باقی است که ما به جای قانون خاص، ناچار هستیم قواعد مسؤولیت مدنی را از قانون بیمه



^۱Fait d'untier

استخراج کنیم؛ بعلاوه تعداد احکام قانونی، مثل مقررات مذکور در قانون مجازات اسلامی، سبب سردرگمی و آشفتگی در آرای قضایی و نهایتاً اتخاذ تصمیمات نادرست خواهد شد. بنابراین بجاست که قانونگذار ایران نیز مانند سایر کشورهای جهان - که در این راه کوشیده‌اند- قانونی خاص جهت تضمین حقوق زیاندیدگان حوادث رانندگی، با توجه به نیازهای روز جامعه و تکامل مقررات و احکام مسؤولیت مدنی، تدوین نماید. بعلاوه قانون بیمه همواره نمی‌تواند تمام زیانهای ناشی از حادثه رانندگی را جبران کند، بخصوص خسارات ناشی از صدماتی که به مرور بر اثر حادثه در شخص زیان دیده به وجود می‌آید؛ مثلاً آنچه به تدریج سبب از کار افتادگی او می‌شود، اغلب بلا جبران می‌ماند. در راه رسیدن به این هدف، قانون خاص، همراه با قانون تکامل یافته بیمه، با حذف تشریفات زائد اداری، لازم است تا زیان دیده به سهولت به جبران خسارت وارد بر خود دست یابد و اشخاص نیز با توجه به مدد قاطعیت قانون، بیش از پیش مراقب اعمال و اموال خود باشند. متأسفانه امروز در کشور ما تشریفات زائدی در شرکتهای بیمه وجود دارد که سبب می‌شود زیان دیده، عطای آنها را به لقایشان ببخشد.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی



کتابنامه

- ۱- السنهوری، احمد، الوسيط، القاہرہ، دار النهضہ العربیہ القاہرہ، ۱۹۷۰م
- ۲- شہیدی، مہدی، مجموعہ مقالات حقوقی، نشر حقوقدان، چاپ دہم، ۱۳۷۷
- ۳- کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی، ضمان قہری، انتشارات دانشگاه تہران، ۱۳۷۴
- ۴- نظری، ایراندخت، مسؤلیت مدنی مالک، رسالہ دکتری دانشکدہ حقوق دانشگاه تہران، ۱۳۷۹

- 5- Clerk and Lindsell, Torts, 7th edition, 1995
- 6- John, G.Fleming, An Introduction to the Law of tort, 2nd edition
- 7- Prosser (William.L), The Law of torts, West publishing co. , 4th edition, 1971
- 8- Strack, Boris, Droit civil, les obligations, 2nd edition, 1972
- 9- Viney, Genevieve, Traite de droit civil, les conditions de la responsabilite, 2nd edition, 1998



پژوہ شگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی



سال ہفتم
تابستان و
پائیز ۸۱
شمارہ ۲۶ و ۲۷