

Investigating the Principles of Limiting Liability for Damages to Expensive Vehicles

Alireza sharifi¹

Received: 2020.13.04

Accepted: 2021.07.08

Abstract

Objective: The main goal in the civil liability system is to compensate the injured party. Thus, by fulfilling the pillars of civil liability (harmful act, loss and causal relationship), the damage caused to the injured party must be compensated. Article 1 of the Civil Liability Law says: "Individuals who cause damage that cause other material or moral damage are responsible for compensating the damage caused by their actions." The primary purpose of the civil liability system is to compensate for the damages suffered by the injured party, and the means must be provided for him/her to compensate for the damages so that his or her condition is restored to the point before the loss. However, following the enactment of the new compulsory insurance law in 2017 in note 3 of article 8 regarding the compensation of motor vehicle accident, the legislator has specified the amount of compensable damages through third party insurance or the culprit of the compensable accident. Therefore, recognizing the basis of the above rule is important. "Financial damages resulting from traffic accidents can only be compensated to the extent of the corresponding damages to the most expensive conventional car through third party insurance or the culprit of the accident." In Note 4, the conventional car is considered to be a car whose price is less than fifty percent of the insurer's physical obligations at the beginning of each year. According to the above rule, if the car belonging to the injured party is expensive and luxurious, all the damages will not be compensated, but the law can only compensate up to half of the bodily damages per year through the injured party and the damaging liability to compensate the damage. It has been restricted in this regard.

Methodology: This issue has been studied by descriptive-analytical method to identify the principles accepted by the legislator. Thus, the principles of civil liability have been studied in legal doctrine, jurisprudential opinions, judicial procedure and also with regard to comparative law. Existing theories about the possible foundations of the rule have been stated and examined to finally identify the basis accepted by the legislature for such a rule. Because all damages to the victim must be compensated, now the question arises that what effect does the high cost of the car have on the amount of liability for the loss? While the liability

1. Assistant professor of Law, Payam Noor University, Tehran.Iran.
alireza.sharif@yahoo.com

should have been compensated, regardless of the high cost of damages, all damages to the person.

Findings: Prior to the enactment of the above rule, the injured party should have considered all damages to the car, regardless of the type of vehicle and the amount of damage. However, the new law has created a new rule contrary to the previous rules and thus the need to review the principles of the law and analyze why. The limits of such a rule are all the more necessary. Several theories in this regard, including unpredictability of damage to expensive cars by the injured party, damaged action, human rights intervention in fair compensation and the economic basis of compensation (including directing liability to the body insurance and scrapping the premium and expensive car owner) after compensation can be mentioned to justify such a rule. First, the principle of compensation and its violation by the above rule and finally the principles in this regard, including the ability to predict damages, harmed action, the involvement of human rights standards in achieving fair and equitable compensation and finally the economic foundations of such a rule have been examined.

Conclusion: The results of this study indicate that the limitation of liability in this regard due to the observance of the compensatory status in fair and reasonable compensation, as well as justification based on economic perspective and the loss of the owner of expensive cars more than the amount of compensable damage, are the justifying principles of such a rule. However, these seem to be the basics for luxury cars. In the case of cars dedicated to public services, despite being expensive, such a rule of limitation of liability cannot be justified.

Keywords: Civil liability, Damage, Expensive car, Limitation of liability, The injured party

JEL Classification: K13, K15, K11, K13, K19

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

بررسی مبانی تحدید مسئولیت در خسارت وارده بر خودروهای گران قیمت

علی رضا شریفی^۱

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۱/۲۵ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۵/۱۶

چکیده

هدف: در نظام مسئولیت مدنی، هدف اولیه جبران خسارت وارده بر زیان دیده است و باید وسایلی در اختیار زیان دیده قرار داده شود تا خسارات وارده بر وی جبران گردد و وضعیت وی به قبل از ضرر برگردد. اما قانونگذار با تصویب قانون جدید بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ در تبصره ۳ ماده ۸ در خصوص جبران خسارت وارده بر خودرو ناشی از حوادث رانندگی، میزان خسارت قابل جبران را از طریق بیمه نامه شخص ثالث و یا مقصر حادثه به صورت مشخص تعیین نموده است و بیش از میزان تعیین شده امکان جبران خسارت برای بیمه و زیان زننده وجود ندارد؛ به عبارت دقیق تر قانونگذار مسئولیت جبران خسارت را در این خصوص تحدید نموده است؛ براین اساس تشخیص مبانی قاعده فوق دارای اهمیت می باشد.

روش شناسی: بررسی موضوع با روش توصیفی-تحلیلی انجام شده است؛ بدین گونه که مبانی مسئولیت مدنی در نظریه حقوقی، آراء فقهی، رویه قضایی و نیز با توجه به حقوق تطبیقی بررسی شده تا مبنای پذیرش چنین قاعده‌ای توسط قانونگذار شناسایی شود.

یافته‌ها: قبل از تصویب قاعده فوق، زیان زننده باید تمامی خسارت وارده بر خودرو را صرف نظر از نوع خودرو و میزان خسارت، قابل جبران می دانست. ولی قانون جدید قاعده‌ای جدید برخلاف قواعد پیشین ایجاد نموده است. لذا، بررسی مبانی قانونی و تحلیل چرایی و حدود چنین قاعده‌ای بیش از پیش ضروری می باشد و نظریات متعددی شامل غیرقابل پیش بینی بودن خسارت به خودروهای گران قیمت توسط زیان دیده، اقدام زیان دیده، دخالت حقوق بشر در جبران عادلانه خسارت و مبنای اقتصادی جبران خسارت (شامل هدایت مسئولیت به سمت بیمه بدنه و اسقاط حق بیمه گر و دارنده خودروی گران قیمت) بعد از جبران خسارت را می توان برای توجیه چنین قاعده‌ای ذکر نمود، که در این مقاله بعد از بررسی اصل جبران خسارت، به بررسی موضوع پرداخته شده است.

نتیجه گیری: تحدید مسئولیت در این خصوص ناشی از رعایت وضعیت جبران کننده در جبران خسارت منصفانه و معقول و نیز توجیه بر مبنای دیدگاهی اقتصادی و تحمل ضرر بر دوش مالک خودروهای گران قیمت بیش از میزان خسارت قابل جبران، از مبانی توجیه کننده چنین قاعده‌ای باشد. ولی به نظر می رسد این مبانی برای خودروهای لوکس می باشد و در خصوص خودروهای تخصیص یافته برای خدمات عمومی با وجود گران قیمت بودن آنها، چنین قاعده‌ای در تحدید مسئولیت نمی تواند توجیه کننده باشد.

واژگان کلیدی: مسئولیت مدنی، خسارت، خودروی گران قیمت، تحدید مسئولیت، زیان زننده.

طبقه بندی موضوعی: K13, K15, K11, K13, K19

۱. استادیار حقوق، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران.

مقدمه

هدف اصلی و اولیه در نظام مسئولیت مدنی جبران خسارت وارده بر زیان دیده می باشد؛ بدین گونه که با تحقق ارکان مسئولیت مدنی (فعل زیان بار، ضرر و رابطه سببیت) زیان زننده می بایستی خسارت وارده بر زیان دیده را جبران نماید. در این خصوص ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی چنین مقرر نموده است که «هر کس بدون مجوز قانونی عمداً یا در نتیجه بی احتیاطی به جان، یا سلامتی یا مال یا آزادی یا حیثیت یا شهرت تجاری یا به هر حق دیگر 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». براین اساس به وسیله جبرانی که نظام مسئولیت مدنی به زیان دیده اعطاء می کند باید وضعیت وی به قبل از ضرر برگردد و خسارت های وارده بر او جبران شود.

اما با تصویب قانون جدید بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵ و براساس تبصره ۳ ماده ۸، در خصوص جبران خسارت خودرو قاعده جدیدی قرارداد شده با این بیان که «خسارت مالی ناشی از حوادث رانندگی صرفاً تا میزان خسارات متناظر وارده به گران ترین خودروی متعارف از طریق بیمه نامه شخص ثالث و یا مقصر حادثه قابل جبران خواهد بود». در تبصره ۴ نیز خودروی متعارف را خودرویی عنوان شده که قیمت آن کمتر از ۵۰ درصد تعهدات بدنی بیمه گر در ابتدای هر سال باشد. طبق این قاعده، در صورت گران قیمت و لوکس بودن خودروی متعلق به زیان دیده تمامی خسارت وارده بر او جبران نمی شود. بلکه قانون فقط تا میزان نصف خسارت های بدنی در هر سال (سال ۹۹ مبلغ ۱۶۵ میلیون تومان) از طریق زیان زننده قابل جبران می باشد و مسئولیت زیان زننده برای جبران خسارت در این خصوص تحدید شده است. البته بعد از تصویب قانون فوق، شورای عالی بیمه در دستورالعمل شماره ۲۹۹۲-۱۳۹۶/۸/۳ روشی برای تعیین خسارت براساس تعیین نموده است. بدین گونه که خسارت وارده بر خودروی

نامتعارف زیان دیده ضرب در قیمت خودروی متعارف می شود که به علت نادرستی دستورالعمل مذکور نهایتاً هیئت عمومی دیوان عدالت اداری با اکثریت آراء در رأی شماره ۲۸۵-۱۳۹۸/۲/۳۱ در پرونده کلاسه ۹۳۱/۹۷ حکم به ابطال دستورالعمل مذکور را صادر نموده است. بنابراین، به علت تحدید مسئولیت و عدم مسئولیت بیمه و مسئول خسارت بیش از میزان مقرر براساس تبصره ۳ ماده ۸ قانون مذکور، قانونگذار مالکین را در خصوص خودروهای گران قیمت به سمت بیمه بنده سوق داده است. چنین قاعده‌ای قبل از تصویب قانون مذکور در نظام حقوقی ایران وجود نداشته و ایجاد چنین قاعده‌ای در خصوص تحدید مسئولیت امری نوپدید در نظام حقوقی می باشد؛ برخی این امر را به عنوان نوآوری در قانون ذکر نموده‌اند. ولی به تحلیل مبانی این قاعده نپرداخته‌اند (احمدی، ۱۳۹۶: ۱۰۴).

لذا هدف از نگارش این مقاله، بررسی مبانی قاعده بالا است؛ زیرا می بایستی تمامی خسارات وارده بر زیان دیده جبران شود، حال این سوال مطرح است که گران قیمت بودن خودرو چه تأثیری در میزان مسئولیت زیان زننده دارد؟ درحالی که باید با ایجاد مسئولیت بدون توجه به گران قیمت بودن موضوع خسارت، تمامی خسارات وارده بر شخص جبران می شد.

در این خصوص با توجه به این که زمان زیادی از تصویب قانون بالا سپری نشده، مطالعات محدودی به بررسی آن پرداخته‌اند. لذا این مطالعه با رویکرد نوآورانه و روش توصیفی-تحلیلی، این موضوع را بر مبنای مسئولیت مدنی در منابع قانونی، فقهی و نظری و نیز رویه قضایی در حقوق تطبیقی مورد بررسی قرار داده است؛ بدین گونه بدو اصل جبران خسارت و نقض آن توسط قاعده فوق و نهایتاً مبانی متصور در این خصوص شامل قابلیت پیش بینی خسارت، اقدام زیان دیده، دخالت موازین حقوق بشر در دستیابی به جبران خسارت عادلانه و منصفانه و نهایتاً مبانی اقتصادی چنین قاعده‌ای بررسی شده است.

۱. مبانی نظری پژوهش

۱-۱. نقض اصل جبران خسارت و ضرورت توجه به مبانی تحدید مسئولیت

مراد از جبران کامل خسارت، این است که خسارتی مورد حکم قرار گیرد که با پرداخت آن به زیان دیده گویی فعل زیان بار واقع نشده است. به عبارتی، جبران؛ قراردادن زیان دیده در وضعیت مشابه قبل از وقوع فعل زیان بار است. به گونه‌ای جبران خسارت صورت گیرد که گویی هیچ‌گونه حادثه‌ای رخ نداده است (لوتر^۱، ۲۰۱۰: ۲۰۰). بنابراین، قاضی باید با توجه به نوع ضرر وارده طوری حکم به جبران ضرر کند که زیان دیده تاحد امکان در وضعیت قبل از وقوع فعل زیان بار قرار گیرد. اگر جبران به عین ممکن نیست نیز حداقل در وضعیت نزدیک به وضع سابق قرار گیرد. مراد از لزوم جبران خسارت این است که اگر زیان دیده شرایط مسئولیت مسئول را ثابت نمود، از دادگاه جبران خسارت وارده را خواستار شود، قاضی باید حکم به جبران خسارت وارده بر او را صادر نماید و حق ندارد از صدور حکم به لزوم جبران ضرر وارده به هر بهانه‌ای خودداری کند (شریفی، ۱۳۹۳: ۲۹۴). اصل جبران خسارت در میان اکثریت حقوقدانان اصلی مسلم تلقی شده است (کاتوزیان، ۱۳۷۸: ۶۷۵؛ امیری قائم مقامی، ۱۳۷۸: ۱۶۲؛ بادینی، ۱۳۸۴؛ حسینی نژاد، ۱۳۷۷: ۷۴ و یزدانیان، ۱۳۹۵: ۳۱۸) و در توجیه آن بیان شده که بر مبنای این اصل، مسئولیت مدنی، فقط وسیله جبران خسارت می‌باشد و کارکرد مهم آن جبران خسارت است و جبران خسارت باید فقط تا سقف خسارت و به عبارتی محدود به خسارت و تا میزان خسارت باشد و فراتر از میزان خسارت تعهدی بر عهده فاعل فعل زیان بار نمی‌باشد (یزدانیان، ۱۳۹۵: ۳۱۸). درمقابل نظر اکثریت مذکور، عده‌ای از حقوقدانان (بابایی، ۱۳۸۴: ۴۸ به بعد) معتقدند که در متون قانونی ایران از جمله قانون مدنی، قانون مسئولیت مدنی و قانون مجازات اسلامی، قاعده‌ای دال بر تأیید این اصل وجود ندارد؛ آنچه که هست تصریح به قابلیت جبران خسارت است که در قوانین مدنی و مجازات اسلامی به صورت محدودتر در قانون مدنی وسیع تر وجود دارد و علی‌رغم

1. Lowther

مخالفت اصل فوق با شرع مقدس، حصول قابلیت جبران لزوماً امر مطلوبی نیست. این اصل دارای دو جنبه اثباتی و سلبی می‌باشد. جنبه اثباتی آن ناظر بر جبران کامل خسارت وارده است و جنبه سلبی آن ناظر به ممانعت از افزایش دارایی زیان‌دیده به واسطه جبران خسارت است و براساس هر کدام از این دو جنبه تعیین و تفسیر احکام جبران خسارت متفاوت خواهد بود (بابایی، ۱۳۹۴: ۱۹۴).

در فقه اسلامی بر اساس مشهور فقهای امامیه (انصاری، ۱۳۷۹: ۳۷۳ و خوانساری، ۱۴۳۳: ۴۱۸) تنها بعضی از خسارات قابل جبران هستند و خسارات دیگر، علی‌رغم این‌که عرف آنها را قابل جبران می‌داند، قابل جبران نمی‌باشند و جبران خسارت حدومرزی دارد. در این راستا، پس از پیروزی انقلاب اسلامی از سوی فقها و به‌طور مشخص از سوی شورای نگهبان مخالفت‌هایی با اصل جبران تمامی خسارت ابراز شده که از آن جمله می‌توان به نظر فقهای شورای نگهبان درباره مغایرت موادی از قانون آیین دادرسی مدنی در خصوص خسارت تأخیر تأدیه در تاریخ‌های ۱۳۶۲/۸/۲۵، ۱۳۶۴/۴/۱۲ و ۱۳۶۷/۱۰/۱۴ اشاره کرد.

در مقابل نظر مشهور فوق، برخی از فقها (حسینی مراغه‌ای، ۱۴۲۵: ۳۱۱ و سیستانی، ۱۳۸۹: ۱۴۳) قائل به وجود اصل جبران کلیه خسارت می‌باشند. همچنین در فقه اهل تسنن با استناد به آیه شریفه «وان عاقبتم فعاقبوا به مثل ما عقوبتم به»^۱ لزوم جبران تمامی خسارت و اعاده به وضع سابق را پذیرفته‌اند (الزحیلی، ۱۴۰۹: ۷۵ و البغا و الخن، ۱۴۳۱: ۸۹۷). در حقوق فرانسه اصل جبران خسارت پذیرفته شده است و خسارت باید تا جای ممکن زیان‌دیده را در وضعیت قبل از وقوع ضرر قرار دهد (لمبرت^۲، ۱۹۹۸: ۱). در حقوق انگلستان نیز بیان شده که خسارت باید به‌گونه‌ای جبران شود که گویی حادثه‌ای رخ نداده باشد. اما در حقوق انگلستان دیدگاهی محدود در خصوص جبران خسارت دارند و بسته به مورد باید شرایط و اوضاع و احوال را بررسی نمود تا حکم به جبران خسارت شود (لوتر، ۲۰۱۰: ۲۰۰-۲۰۲). در حقوق آلمان نیز اگرچه بر اساس ماده ۸۲۳

۱. سوره نمل آیه ۱۲۶

قانون مدنی با این عبارت «هرکس بدون مجوز قانونی عمداً یا در نتیجه بی احتیاطی به جان، تمامیت جسمی، سلامتی، آزادی، حق مالکیت یا به هر حقی از دیگری لطمه‌ای وارد نماید، مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود می‌باشد...» طیف گسترده‌ای از خسارت را شامل و قابل جبران اعلام شده است. ولی علی‌رغم گسترده بودن دامنه خسارت قابل جبران در حقوق آلمان، لزوم جبران کلیه خسارت به رسمیت شناخته نشده است (مارکینس،^۱ ۱۹۹۰: ۵۱). بلکه حقوق‌دانان و دادگاه‌های این کشور با اقرار به لزوم محدود بودن خسارت قابل جبران، با دقت بسیار به تفسیر الفاظ قانون پرداخته‌اند و موارد بسیاری از جمله خسارت صرفاً اقتصادی را از این دایره خارج نموده‌اند (بابایی، ۱۳۹۴: ۷۸).

در حقوق موضوعه ایران نیز به نظر می‌رسد اولاً: بر اساس ماده ۱ ق.م.م و مبنای عقلی اصل جبران تمامی خسارت، حکم شرع بر اساس حدیث لاضرر و لاضرار و مبنای عرفی اصل مذکور، اصل جبران تمام خسارت در حقوق ایران مورد پذیرش می‌باشد. ثانیاً: همان‌گونه که برخی (خادم بخش و سلطانی‌نژاد، ۱۳۹۲: ۴۶) بیان نموده‌اند با توجه به عرفی بودن مفهوم خسارت قابل جبران و تأیید این اصل از سوی عقل، بنای عقلاء و عدم وجود هرگونه دلیل معارضی با اصل مذکور، به نظر می‌رسد که اصل لزوم جبران کلیه خسارات با مبنای و موازین شرعی، هیچ‌گونه مخالفت و مغایرتی ندارد. ثالثاً: برخلاف حقوق کشورهای چو انگلیس و آلمان، در حقوق ایران منعی دایر بر جبران تمامی خسارت در حقوق ایران وجود ندارد. با پذیرش اصل جبران خسارت، قواعد دیگر می‌بایستی در راستای اصل مذکور باشند. قانون‌گذار در مواردی به صورت استثناء اصل فوق را نقض و قواعد خاصی برخلاف اصل مذکور ایجاد نموده است. از جمله کنوانسیون‌های مختلف حمل و نقل در قلمرو حقوق دریایی و حمل و نقل هوایی، مسئولیت متصدی را به میزان معینی محدود کرده‌اند. همچنین، ماده ۳۷۹ قانون تجارت در فرضی که قیمت اشیا گران‌بها به اطلاع متصدی

1. Markesins

نرسیده است، متصدی را مسئول تمام خسارت نمی‌داند. ماده ۴ تصویب‌نامه مربوط به انبارهای عمومی نیز متصدی انبار را تا حد ارزش اعلام شده کالا مسئول می‌داند؛ که چنین تحدیدی اصولاً بر مبنای اقتصادی و رونق تجارت دریای استوار است و از دیدگاه حقوقی می‌توان آن را بر مبنای ضرورت قابلیت پیش‌بینی ضرر استوار کرد. بنابراین، هرکدام از موارد فوق توأم با مبنای توجیه تحدید مسئولیت می‌باشند (ایزنلو، ۱۳۹۵: ۱۰۱). موارد فوق که به‌عنوان تحدید مسئولیت می‌باشند همگی در خصوص مسئولیت قراردادی است. ولی در مسئولیت‌های غیرقراردادی نیز بر اساس تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری شخص ثالث این اصل نقض شده و برای میزان خسارت قابل جبران در خصوص حوادث خودرو سقف تعیین شده و تمامی خسارت قابل جبران نمی‌باشد. بدین‌گونه با توجه به نقض اصل کامل جبران خسارت براساس قاعده فوق این امر مطرح می‌شود که قانونگذار اصل جبران خسارت را به‌علت معایب آن در خصوص این‌که در تمامی موارد، جبران تمام خسارت وارده بر زیان‌دیده را نمی‌توان عادلانه فرض نمود یا این‌که با پذیرش اصل کامل جبران خسارت در این مورد حکمی استثنایی را پذیرفته است و برای این استثناء مبانی خاصی را در نظر داشته است؛ بنابراین باید مبنای توجیه این قاعده به‌عنوان استثنایی بر اصل فوق مشخص شوند.

۱-۲. قابل پیش‌بینی بودن خسارت

در حقوق مدنی ایران بر اساس مواد ۲۲۱ و ۲۳۰ قانون مدنی در مسئولیت قراردادی جبران خسارت را بر مبنای اراده طرفین و به‌طور محدود پذیرفته و نیز با توجه به قوانین پراکنده دیگر از جمله مواد ۳۸۶ قانون تجارت و ماده ۵۵ قانون دریایی و ... می‌توان پذیرفت که خسارت قابل پیش‌بینی در هنگام عقد قابل جبران می‌باشد (کاتوزیان، ۱۳۸۰: ۲۳۰؛ امامی، ۱۳۷۷: ۲۴۰؛ امیری قائم‌مقامی، ۱۳۷۸: ۲۴۶ و غمامی، ۱۳۸۳: ۶۶).

اما در مسئولیت‌های غیرقراردادی شرط قابلیت پیش‌بینی محل بحث می‌باشد (بابایی، ۱۳۹۴: ۷۶). زیرا قانون مدنی و مسئولیت مدنی درباره اهمیت پیش‌بینی ضرر حکمی روشن ندارد (کاتوزیان، ۱۳۷۶: ۲۹۹). اما در قانون مجازات اسلامی در مواد متضمن

مقرراتی است که می‌توان ضرورت قابل پیش‌بینی را از آن احراز کرد؛ به‌ویژه آن‌که مسئولیت مدنی وسیله جبران خسارت می‌باشد نه تحمیل کیفر بر خطاکاران و سختگیری ناروا بر خطاکاران خود نوعی بی‌عدالتی است (یزدانیان، ۱۳۹۵: ۴۰۶). البته در مقابل چنین دیدگاهی برخی بیان نموده‌اند که وجود شرط قابلیت پیش‌بینی برای ضرر قابل جبران ضروری نیست. زیرا ادله اثبات‌کننده مسئولیت مدنی شخص، قاعده اقدام نیست تا استدلال شود. مسئولیت او محدود به ضرر قابل پیش‌بینی است و او تا حد و اندازه‌ای اقدام به مسئولیت نموده که ضرر را پیش‌بینی می‌کرده و یا عرفاً قابل پیش‌بینی بوده است و آنچه قابل پیش‌بینی نیست، اقدام بر آن نکرده است، بلکه ادله اثبات‌کننده مسئولیت مدنی قاعده لزوم جبران ضرر ناروا به غیر است که به استناد به این ادله، به‌طور مطلق، تمامی ضرر، اعم از قابل پیش‌بینی و غیرقابل پیش‌بینی، ضمان‌آور است و مقررات قانون مجازات اسلامی در خصوص استناد یا عدم استناد عرفی فعل زیان‌بار به عامل و مسئول می‌باشد (باریکلو، ۱۳۸۵: ۷۹).

در حقوق فرانسه، بر اساس اطلاق ماده ۱۳۸۲ قانون مدنی این کشور که بیان می‌دارد که «هرگونه عملی که از انسان صادر شود و خسارتی به دیگری وارد و آورد، کسی را که زیان در اثر تقصیر او به بار آمده است، ملزم به جبران می‌سازد» غالب نویسندگان بر نامحدود بودن مسئولیت غیرقراردادی نظر دارند (وینی^۱، ۱۹۸۸: ۳۲۹).

در حقوق آلمان قاعده پیش‌بینی زیان در قلمرو هیچ‌یک از دو گونه مسئولیت قهری و قراردادی اعمال نمی‌شود. اگرچه رویه قضایی در این کشور در قالب نظریه سبب اصلی یا متعارف به اجرای قاعده پیش‌بینی زیان در مسئولیت مدنی می‌پردازد (غمامی، ۱۳۸۳: ۵۵).

در حقوق انگلستان با استناد به آرای محاکم و نیز بر اساس دو قاعده «رپلمیس^۲» و «واگون موند^۳» قابلیت پیش‌بینی را شرط جبران ضرر در پرونده‌ها می‌دانند (بیزار^۴، ۱۹۸۸:

1. Viney
 2. Repolemis
 3. The wagon Mound
 4. Beazier

۲۲۶). هرچند در مواردی که مسئولیت مطلق برقرار شده، خواننده مسئولیت جبران خسارت غیرقابل پیش بینی را نیز بر عهده دارد (الیزابت^۱، ۱۹۹۷: ۳۹۶).

با پذیرش قابلیت پیش بینی به عنوان قاعده ماهوی در مسئولیت مدنی برخی حقوقدانان (ایزانلو، ۱۳۹۵: ۱۰۲) در توجیه مبناى قاعده تحدید مسئولیت در خصوص خودروهای گران قیمت بر اساس قانون بیمه اجباری اشخاص ثالث مصوب ۱۳۹۵ به قابلیت پیش بینی خسارت استناد نموده اند و خودروی گران قیمت را خودروی نامتعارف تلقی نموده که خسارت آن برای زیان زننده قابل پیش بینی نمی باشد.

در نقد اثرگذاری قابلیت پیش بینی ضرر در حوادث رانندگی شاید در بدو امر چنین به نظر برسد که در مسئولیت های محض و مبتنی بر ایجاد خطر، امکان پیش بینی ضرر هیچ نقشی در لزوم جبران آن ندارد. بلکه شرط قابلیت پیش بینی در موردی شرط است که تقصیر مبناى مسئولیت باشد (کاتوزیان، ۱۳۷۸: ۳۰۱). اما در خصوص جبران خسارت وارده بر خودروهای گران قیمت موضوع فوق مصداق ندارد. زیرا مبانی مسئولیت در حوادث رانندگی نسبت به اشخاص ثالث نظریه خطر می باشد. ولی در تصادف دو خودرو بر اساس ماده نظر تقصیر ملاک می باشد. بنابراین، نمی توان با این استدلال بر نفی این مبنا نظر داد. به ویژه این که در بحث قاعده پیش بینی خسارات، پیش بینی میزان ضرر در مسئولیت دخالتی ندارد (یزدانیان، ۱۳۹۵: ۳۶۷). بنابراین، برای راننده مسئول پیش بینی این که خودروی مقابل گران قیمت نیست یا نمی تواند گران قیمت باشد، دخالتی در مسئولیت وی و میزان خسارت قابل جبران ندارد. به نظر می رسد که پیش بینی خسارت در میزان ضرر تأثیر ندارد. بلکه قابلیت پیش بینی خسارت، مربوط به اصل و اساس ضرر است؛ بدین گونه که خسارتی قابل جبران می باشد که ورود آن قابل پیش بینی باشد و خسارت غیرقابل پیش بینی، قابلیت جبران را ندارد. بنابراین، در خسارات وارده بر خودرو اصل وقوع خسارت قابل پیش بینی است. ولی این که میزان ضرر بر اثر خودروی گران قیمت قابل پیش بینی نیست، به میزان ضرر وارده بر می گردد که قابلیت پیش بینی در خصوص آن محملی برای طرح ندارد. همچنین آن چه به صورت جدی قابلیت پیش بینی

1. Elizabeth

را در مورد خسارت خودروهای گران قیمت مورد خدشه قرار می دهد این است که خسارت وارده بر خودرو در تصادف، خسارتی نزدیک و مستقیم و قابل پیش بینی و قابل جبران می باشد.

۱-۳. اقدام زیان دیده

شخصی با توجه و آگاهی، عملی را انجام دهد که موجب ورود زیان توسط دیگران به او گردد، واردکننده زیان که شخص دیگری است، مسئول خسارت نخواهد بود. فقها عدم مسئولیت وارده کننده زیان را مستند به «اقدام» دانسته اند؛ زیرا مالک، احترام مال خود را ساقط کرده و بنا را بر غیر معوض بودن اتلاف آن قرار داده است (حسینی مراغی، ۱۴۱۷: ۴۸۸). به عبارت دیگر، تسلیط و اقدام احترام مال و عمل را از بین می برد و وقتی احترام ساقط می شود، ضمان نیز ساقط می شود (آل کاشف الغطاء، ۱۴۱۹: ۹۰). در واقع، «اقدام» در این معنا مانعی است برای اجرای قواعد ضمان قهری از جمله قاعده احترام؛ چرا که «قاعده احترام»، قاعده ای است برای حمایت شرع از صاحبان اموال و تردید نیست که اگر صاحب مال خودش حرمت مال خویش را ضایع سازد مورد حمایت شرع قرار نخواهد گرفت (محقق داماد، ۱۳۹۲: ۲۲۱). حال آیا می توان مبنای تحدید مسئولیت مسبب حادثه در خسارت مالی حوادث رانندگی را بر مبنای قاعده اقدام توجیه کرد. بدین گونه که مالک خودروی گران قیمت با علم به این که در صورت حادثه، خسارت خودروی وی سنگین است و بیشتر زیان دیدگان در تصادفات نمی توانند خسارت سنگین را جبران کنند، خودروی خود را در مقابل خطر تصادف رانندگی قرار داده است. براین اساس مالک احترام مال خود را از بین برده و به پذیرش خطر رضایت داده است؛ به ویژه این که خطر تصادف با وسیله نقلیه در جاده ها امر متحمل بوده و عقلاً درصدی از احتمال را برای وقوع تصادف در نظر می گیرند. به همین دلیل بیمه در این خصوص اجباری می باشد.

در این خصوص برخی از حقوقدانان قاعده اقدام را تنها قاعده ای دانسته اند که براساس آن تحدید مسئولیت عامل زیان که دارای توانایی مالی بالایی است، توجیه می شود. زیرا

اقدام زیان دیده است که تلف مالش را از سوی دیگران مباح می سازد و ارتباطی به توانایی مالی زیان دیده یا زیان زننده ندارد (قنوتی و علایی، ۱۳۹۷: ۲۹۹). چنین دیدگاهی در مورد خودروهای لوکس شاید بتواند توجیه کننده باشد. ولی در مورد خودروهایی مانند اتوبوس، کامیون، تریلر و... که در ناوگان حمل و نقل عمومی فعالیت دارند، این امر را نمی توان پذیرفت که فعالیت و کسب و کار مالکین این خودروها را محدود نمود یا موجب تحمل ضرری غیرقابل جبران بر آنان شد. چراکه وجود چنین خودروهایی و استفاده از آن جزء لایتجزای زندگی کنونی بوده و باید برای جلوگیری از خسارت، رفتار زیان زندگان را کنترل نمود تا فعالیت های این چنینی را محدود نمود. در حالی که قانونگذار در تبصره مورد بحث بین خودروهای گران قیمت لوکس و خودروهای غیرلوکس گران قیمت تفکیک انجام نداده و این محل نقد و ایراد است.

۱-۴. دخالت موازین حقوق بشر جهت جبران عادلانه و منصفانه

حقوق خصوصی از لحاظ سنتی در ارتباط با حقوق بشر می باشد و قواعد حقوق بشر در حوزه حقوق خصوصی اعمال می گردند (دیانی و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۷). به ویژه حقوق مربوط به شخصیت به وسیله تأسیسات حقوق خصوصی از جمله حقوق مسئولیت مدنی حمایت می شوند و هم اکنون اغلب در دعاوی مسئولیت مدنی از حقوق بشر استفاده می شود تا اثبات نماید چه چیزی در مطابقت با کرامت انسانی و چه چیزی نیست (اسمیت^۱، ۲۰۰۶: ۱۳) و در چارچوب مسئولیت مدنی می بایستی از طریق راهکارهای جبران خسارت، آرامشی اعطاء شود (باراک^۲، ۲۰۰۶: ۳۰). اجرای قواعد حقوق بشر در قلمرو مسئولیت مدنی با استفاده از ابزارهای موجود در حقوق خصوصی است. مفاهیمی چون «معقول بودن»، «منصفانه بودن» و ... از مفاهیمی هستند که منعکس کننده حد تعادل متقاضی میان حقوق بشر متضاد می باشند و از طریق این مفاهیم و ابزارها حقوق بشر در مسئولیت مدنی اجرا و اعمال می گردد (باراک، ۱۹۹۶: ۲۳۶). بر این اساس است که استناد به حقوق بشر در مسئولیت مدنی تنها به طور یک جانبه از سوی خواهان صورت

1. Smits
2. Barak

نمی‌گیرد، بلکه خوانده نیز ممکن است به آن استناد نماید (بادینی، ۱۳۹۱: ۱۰۳). در خصوص خسارت وارده بر خودروهای گران قیمت دو موضوع در برابر هم قرار گرفته‌اند؛ از طرفی به خودرو خسارت وارد شده و مسئول می‌بایستی تمام خسارت را در برابر مالک خودرو جبران نماید و از طرف دیگر، مسئول حادثه را در حادثه‌ای که می‌توانست خودروی دیگری باشد و میزان مسئولیت وی کمتر باشد با جبران سنگینی مواجه نموده‌ایم. به همین جهت است که در تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری شخص ثالث خسارت وارده بر خودروها را قانون‌گذار تحدید نموده تا جبران سنگینی را برای زیان‌زننده قرار ندهد. و لزوم رعایت وضعیت و توانایی مسئول که نتیجه اعمال حقوق بشر در مسئولیت مدنی و در نظر گرفتن کرامت شخص با لحاظ منصفانه بودن و معقول بودن جبران لحاظ نموده است (شریفی، ۱۳۹۳: ۲۹۷). بر این اساس انصاف در چنین موقعیت‌هایی (خودروهای گران قیمت) اوقات ایجاب می‌کند که حکم به پرداخت خسارت کمتری داده شود (اسلامی فارسانی، ۱۳۹۴: ۱۰۲). همچنین حقوق مسئولیت مدنی وسیله جبران خسارت و نه تحمیل کیفر بر خطاکاران است. اگرچه جبران همه خسارات آرزویی ایده‌آل در این رشته از حقوق است، اما سختگیری ناروا بر خطاکار خود نوعی بی‌عدالتی است. حق خطاکارن نیز باید مورد ملاحظه و تضمین قرار گرفته و ایشان نیز از حمایت‌هایی برخوردار شوند. اگر هر مقصری تا ابد برای نتایج فعل زیانبارش مسئول باشد، هیچ‌کس امنیت روانی در حرفه و شغل خویش نخواهد داشت و به‌طور نامعقول همه حرکات و افعال بشری تعطیل خواهد شد. بنابراین، یک تضمین اجتماعی لازم است. به این ترتیب حقوق مسئولیت مدنی دامنه خسارت را در مواردی باید محدود نماید (یزدانیان، ۱۳۹۵: ۴۰۶). بنابراین، باید رعایت اوضاع و احوال مسئول و میزان ضرر قابل جبران را بر این اساس معین کرد و تحدید مسئولیت در تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری اشخاص ثالث نیز یکی از این موارد است که قانونگذار وضعیت زیان‌زننده را در نظر گرفته و مسئولیت جبران خسارت را در صورتی از زیان‌زننده مطالبه می‌نماید که عادلانه و منصفانه باشد و در خصوص خسارت‌های خوردوهای گران قیمت جبران تمام خسارت را منصفانه و عادلانه نمی‌داند.

مصادیق دیگری در خصوص لزوم رعایت وضعیت مسئول و نیز لزوم در نظر گرفتن هزینه‌های مسئول در قوانین پیش‌بینی شده است. از جمله اعطای مهلت یا قرار اقساط برای پرداخت دین در ماده ۲۷۸ قانون مدنی و نیز ماده ۴ قانون مسئولیت مدنی که تخفیف خسارت را در مواردی به لحاظ وضعیت مسئول مقرر نموده تا جبران خسارت، عادلانه و منصفانه باشد.

۱-۵. مبانی اقتصادی جبران خسارت

نگرش اقتصادی به حقوق، در رشته‌ها و موضوعات مختلف حقوقی از جمله حقوق قراردادها، حقوق جزا، حقوق اموال و مسئولیت مدنی مورد استفاده قرار گرفته است. در نگرش اقتصادی به مسئولیت مدنی تنها از جهت کارایی اقتصادی نگریسته می‌شود و منظور از کارایی اقتصادی در مسئولیت مدنی «کاهش مجموع هزینه‌های حوادث و هزینه کم کردن حوادث» است. بر این اساس، در نظام مسئولیت مدنی، هزینه‌های حادثه را باید به افرادی که می‌توانند به‌گونه‌ای کارا از آن جلوگیری کنند، اختصاص داد. از جمله بیمه، تأمین اجتماعی، وضع مالیات و ... (بادینی، ۱۳۸۴: ۳۸۷-۴۰۰). در خصوص جبران خسارت وارده به خودروهای گران قیمت بر اساس قانون مورد بحث، کارایی اقتصادی از طریق بیمه بدنه و دارنده ثروتمند قابل تحقق دانسته شده است:

بند اول- بیمه بدنه و اسقاط قائم مقامی بیمه گر

یکی از اقسام بیمه در خصوص خودرو بیمه بدنه می‌باشد که بیمه‌گر تعهد می‌نماید خسارت مادی وارده بر خودرو را جبران نماید و در صورتی که بیمه‌گذار وسیله نقلیه خود را به ارزش واقعی بیمه کرده باشد خسارت وارده به آن به‌طور کامل و بر اساس ارزش معاملاتی خودرو در بازار می‌باشد. همچنین، در مورد خسارات جزئی نیز بر اساس قیمت روز عادلانه خسارت جبران می‌شود. یکی از خطرهای موضوع بیمه خسارت‌هایی است که در اثر حادثه به اتومبیل وارد می‌شود. در صورتی که ناشی از به هم خوردن دو اتومبیل باشد (کریمی، ۱۳۸۸: ۱۶۵). دارندگان خودروهای گران قیمت با توجه به بالا بودن خسارت در این خودروها، برای این که با اعسار و ناتوانی زیان‌زننده مواجه نشوند

به استفاده از بیمه بدنه رهنمود می‌شدند و با توجه به حاکم بودن قائم‌مقامی در بیمه، پس از پرداخت خسارت توسط بیمه‌گر، حقوق بیمه‌گذار به بیمه‌گر منتقل می‌شود. البته در حد خسارتی که بیمه‌گر به بیمه‌گذار پرداخت کرده است (صادقی مقدم و شکوهی‌زاده، ۱۳۹۲: ۳۸۲). اما با تصویب تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری شخص ثالث با توجه به تعدید مسئولیت، دارندگان این خودروها به استفاده از بیمه بدنه به صورت ضمنی الزام شده‌اند. چون میزان خسارت قابل جبران در این خودروها محدود به نصف خسارت بدنی در هر سال می‌باشد.

مبنای توجیه‌کننده این تعدید مسئولیت این است که کسی که از مزایای ویژه یک خودروی نامتعارف برخوردار می‌شود، باید زیان‌های نامتعارف آن را هم که از اثرات جانبی منفی داشتن این خودروهاست، تحمل کند. تحمل این زیان، در عمل بدان معنی است که صاحب خودرو، هزینه افزایش حق بیمه بدنه، ناشی از سلب حق قائم‌مقامی بیمه‌گر بدنه را، برعهده داشته باشد. بنابراین، حکم تبصره ۳ ماده ۸ قانون مذکور در عمل بیش از آن‌که به معنی اسقاط حق زیان‌دیده (صاحب خودروی گران قیمت) در جبران خسارت باشد، به معنی اسقاط حق قائم‌مقامی بیمه‌گر بدنه است: یک خودروی لوکس در عمل همیشه دارای بیمه بدنه است. در حالت عادی بیمه‌گر می‌تواند بر اساس ماده ۳۰ قانون بیمه پس از جبران خسارت بیمه‌گذار خود به مسئول حادثه رجوع کند. قائم‌مقامی بیمه‌گر از لحاظ نظری واجد ایراداتی است؛ چه بیمه‌گر دین خود را می‌پردازد نه دین مسئول حادثه را. پس عجیب نیست قانون‌گذار در مواردی مشخص، حق قائم‌مقامی بیمه‌گر را به‌طور جزئی ساقط کند. حکم تبصره فوق از نگاه دیگر بدان می‌ماند که بیمه‌گر بدنه، به‌طور اجباری و به‌حکم قانون، بخشی از مسئولیت وارده‌کننده بالقوه زیان را به هزینه صاحب خودروی لوکس بیمه کرده باشد (ایزانلو، ۱۳۹۵: ۱۰۹).

چنین مبنایی اگرچه موردپذیرش قانون‌گذار هم باشد، ولی با عنایت به اختیاری بودن بیمه بدنه در صورت عدم تمایل مالکین خودروهای گران قیمت به بیمه بدنه و با توجه به تعدید مسئولیت شخص مسئول در این خصوص، خسارت وارده بر زیان‌دیده مازاد بر سقف خسارت قابل جبران، بدون جبران باقی می‌ماند و نمی‌توان چنین توجیهی را مبنای

قاعده مورد بحث دانست.

بند دوم- دارنده خودروی گران قیمت

یکی از نظریه‌های اقتصادی حاکم در مسؤلیت مدنی، نظریه‌های اقتصادی مبتنی بر توزیع ضرر است تا هزینه‌های اجتماعی ناشی از حوادث کاهش یابد و یکی از روش‌های قابل اعمال در این خصوص، اختصاص دادن ضرر به ثروتمندان می‌باشد. این امر بر اساس عدالت توزیعی نیست. بلکه به استناد نظریه نزولی بودن مطلوبیت نهایی پول که بر اساس آن یک ریال برای تهیدست بیشتر از انسانی ثروتمند، دارای ارزش دارد (بادینی، ۱۳۸۴: ۴۵۰). بنابراین، در مواردی که دلیل قانع‌کننده‌ای وجود نداشته باشد که یکی از طرفین برای کاهش هزینه‌های حادثه در موقعیت بهتری است، ضرر را باید به طرفی که در موقعیت بهتری قرار دارد، اختصاص داد؛ زیرا، در این صورت جبران خسارت و یا تحمل آن از محل ریال‌هایی صورت می‌گیرد که برای ثروتمندتر نسبت به طرف فقیرتر ارزش کمتری دارد و به این ترتیب سطح کلی رفاه اجتماعی کمتر کاهش می‌یابد (بارنز و استوت^۱، ۱۹۹۲: ۶۸). طبق تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری شخص ثالث نیز تحدید خسارت بر این اساس صورت گرفته که در خودروهای گران قیمت، مازاد بر سقف تعیین شده، خسارت بر دوش مالک خودروهای گران قیمت قرار گیرد تا اثر کلی اجتماعی ضرر کاهش یابد. اما به نظر می‌رسد در این خصوص باید خودروهای گران قیمت لوکس با خودروهای گران قیمت مورد نیاز جامعه تفکیک شوند. زیرا تحدید مسؤلیت در مورد خودروهای لوکس شاید توجیه‌کننده باشد. ولی در مورد خودروهایی مانند اتوبوس، کامیون، تریلر و... که در ناوگان حمل و نقل عمومی فعالیت دارند این امر را نمی‌توان پذیرفت که فعالیت و کسب و کار مالکین آن را محدود نمود یا موجب تحمل ضرری غیرقابل جبران بر آنان شد. چراکه وجود چنین خودروهایی و استفاده از آن جزء لاینجزای زندگی کنونی بوده و باید برای جلوگیری از خسارت رفتار زیان‌زندگان را کنترل نمود تا فعالیت‌های این چنینی را محدود نمود. البته قانونگذار در تبصره مورد بحث تفکیک در این خصوص انجام نداده که محل نقد و ایراد است.

۲. جمع بندی و پیشنهادها

هدف اصلی و اولیه نظام مسئولیت مدنی جبران خسارت وارده بر زیان دیده می باشد و بر اساس اصل قابلیت جبران تمامی خسارت ها می بایستی تمام خسارت های وارده بر زیان دیده جبران شود. اما بر اساس تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری، مسئولیت خسارت وارده بر خودروها را محدود به نصف دیه در هر سال مالی نموده است؛ چنین تحدید مسئولیتی در مورد خودروهای گران بها، قاعده ای نامتعارف و برخلاف مبنای قبلی مورد پذیرش قانون گذار است که باید مبنای آن مشخص شود تا وجود چنین قاعده ای در نظام حقوقی توجیه شود. به ویژه این که با وجود نظرات مخالف، اصل جبران کامل خسارت در حقوق ایران پذیرفته شده است و تحدید مسئولیت در این زمینه استثنائی بر این اصل است و باید مبنای این استثناء احراز گردد. در این خصوص، نظریه های غیر قابل پیش بینی بودن خسارت به خودروهای گران قیمت توسط زیان دیده، اقدام زیان دیده، دخالت حقوق بشر در جبران عادلانه خسارت و مبنای اقتصادی جبران خسارت (شامل هدایت مسئولیت به سمت بیمه بدنه و اسقاط حق بیمه گر و دارنده خودروی گران قیمت) بعد از جبران خسارت را می توان برای توجیه چنین قاعده ای ذکر نمود، که به نظر می رسد رعایت وضعیت جبران کننده در جبران خسارت، به گونه ای که خسارت خوردوی گران قیمت که منصفانه و معقول نیست و نیز توجیه بر مبنای دیدگاهی اقتصادی و تحمل ضرر بر دوش مالک خوردوهای گران قیمت بیش از میزان خسارت قابل جبران، از مبنای توجیه کننده چنین قاعده ای باشد. البته تحدید مسئولیت را باید به خوردوهای گران قیمت لوکس محدود نمود. زیرا در مورد خوردوهای گران قیمت غیر لوکس مانند اتوبوس، کامیون، تریلر و... که در ناوگان حمل و نقل عمومی فعالیت دارند، این امر را نمی توان پذیرفت. چون فعالیت و کسب و کار مالکین این خودروها را محدود و موجب تحمل ضرری غیر قابل جبران بر آنان می شود. چراکه وجود چنین خودروهایی و استفاده از آن جزء لاین تجزای زندگی کنونی بوده و باید برای جلوگیری از خسارت، رفتار زیان زندگان را کنترل نمود تا فعالیت های این چینی را محدود نمود. در حالی که قانون گذار در تبصره مورد بحث تفکیک در این خصوص انجام نداده که محل نقد و ایراد می باشد.

ملاحظات اخلاقی

حامی مالی

این مقاله حامی مالی ندارد.

مشارکت نویسندگان

تمام نویسندگان در آماده‌سازی این مقاله مشارکت کرده‌اند.

تعارض منافع

بنا به اظهار نویسندگان، در این مقاله هیچ‌گونه تعارض منافی وجود ندارد.

تعهد کپی‌رایت

طبق تعهد نویسندگان، حق کپی‌رایت (CC) رعایت شده است.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

منابع

- آل کاشف الغطاء، محمد حسین. (۱۴۱۹). تحریر مجله. جلد اول. نجف: مکتبه المرتضویه.
- احمدی، خلیل. (۱۳۹۶). مهم‌ترین نوآوری‌های قانون «بیمه اجباری خسارت وارده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه سال ۱۳۹۵». پژوهشنامه بیمه، ۳۲(۳)، ۱۲۲-۱۰۳.
- اسلامی فارسانی، علی. (۱۳۹۴). نقش انصاف در مسئولیت مدنی. تهران: شرکت سهامی انتشار، چاپ اول.
- البغا، مصطفی و الخن، مصطفی. (۱۴۳۱). الفقه المنهجي. الجزء الاول، دمشق: دارالمصطفی، الطبعة الثانية.
- امامی، سیدحسن. (۱۳۷۷). حقوق مدنی. جلد اول. تهران: انتشارات اسلامیه، چاپ هفدهم.
- امیری قائم‌مقامی، عبدالمجید. (۱۳۷۸). حقوق تعهدات. جلد اول. تهران: میزان، چاپ اول.
- انصاری، شیخ مرتضی. (۱۳۷۹). المکاسب. جلد اول. قم: موسسه مطبوعات دینی، چاپ اول.
- ایزائلو، محسن. (۱۳۹۵). جبران خسارت وارد به خودروهای گران‌بها؛ هدایت مسئولیت به سمت بیمه‌گر، مأمن قافله دل و دانش (گزیده اندیشه‌های حقوقی تقدیمی به استاد فرزانه دکتر حسنعلی درودیان). تهران: شرکت سهامی انتشار، چاپ اول.
- بابایی، ایرج. (۱۳۹۴). حقوق مسئولیت مدنی و الزامات خارج از قرارداد. تهران: میزان، چاپ اول.
- بابایی، ایرج. (۱۳۸۴). نقد اصل قابلیت جبران کلیه خسارت در حقوق مسئولیت مدنی ایران. پژوهش‌های حقوق عمومی، ۷(۱۵-۱۶)، ۸۳-۴۵.
- بادینی، حسن. (۱۳۸۴). فلسفه مسئولیت مدنی. تهران: شرکت سهامی انتشار، چاپ اول.
- بادینی، حسن. (۱۳۹۱). مسئولیت مدنی ناشی از نقض حقوق معنوی مربوط به شخصیت و حقوق بشر. مطالعات حقوق خصوصی، ۴۲(۱)، ۱۰۷-۸۹.
- باریکلو، علیرضا. (۱۳۸۵). مسئولیت مدنی. تهران: میزان، چاپ اول.
- حسینی سیستانی، سید علی. (۱۴۱۴). قاعده لاضرر لاضرار. قم: مکتبه سیستانی.
- حسینی مراغی، سیدمیرفتاح. (۱۴۱۷). العناوین الفقہیہ. قم: موسسه نشرالاسلامی.
- حسینی نژاد، حسینقلی. (۱۳۷۷). حقوق مسئولیت مدنی. تهران: مجد، چاپ اول.
- خادم بخش، مهدی و سلطان‌نژاد، هدایت‌الله. (۱۳۹۲). اصل قابلیت جبران کلیه خسارات. مبانی

فقهی حقوق اسلامی، ۶(۱۲)، ۴۸-۲۱.

خطیب شریینی، شمس‌الدین محمد. (۱۴۳۱). مغنی المحتاج. الجزء الثالث. بیروت: دارالمعرفه، الطبعة الرابعة.

خوانساری، موسی بن محمد. (۱۴۱۸). منیه الطالب فی شرح المکاسب. جلد سوم. قم: موسسه النشر الاسلامی.

دیانی، عبدالرسول، بادینی، حسن، تقی‌زاده، ابراهیمی و شریفی، علیرضا. (۱۳۹۲). اعمال حقوق بشر در روابط خصوصی. دانش حقوق مدنی، ۲(۲)، ۲۶-۱۶.

زحیلی، وهبه. (۱۴۳۳). موسوعه الفقه الاسلامی والقضایا المعاصره. الجزء التاسع. دمشق: دارالفکر. سنهوری، عبدالرزاق احمد. (۲۰۰۹). الوسیط فی شرح القانون المدنی الجدید. بیروت: منشورات الحلبي الحقوقیه، طبعه جدیده.

شریفی، علیرضا. (۱۳۹۳). مسئولیت مدنی ناشی از نقض حقوق بشر. تهران: جاودانه- جنگل، چاپ اول.

صادقی مقدم، محمدحسن و شکوهی‌زاده، رضا. (۱۳۹۲). حقوق بیمه. جلد اول (کلیات عقد بیمه). تهران: انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول.

صفایی، سید حسین. (۱۳۸۴). دوره مقدماتی حقوق مدنی. جلد دوم. تهران: میزان، چاپ چهارم. غمامی، مجید. (۱۳۸۳). قابلیت پیش‌بینی ضرر در مسئولیت مدنی. تهران: شرکت سهامی انتشار، چاپ اول.

قنواتی، جلیل و علایی، صابر. (۱۳۹۷). مبانی تحدید مسئولیت در خسارت مالی ناشی از حوادث رانندگی (تبصره سه ماده ۸ قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵). مطالعات فقه و حقوق اسلامی، ۱۰(۱۹)، ۳۰۶-۲۸۳.

کاتوزیان، ناصر. (۱۳۷۸). الزام‌های خارج از قرارداد (ضمان قهری). جلد اول اول. تهران: انتشارات دانشگاه تهران، چاپ دوم.

کریمی، آیت. (۱۳۸۸). بیمه اموال و مسئولیت. تهران: میزان، چاپ اول.

محقق داماد، سید مصطفی. (۱۳۹۲). قواعد فقه. بخش مدنی (مالکیت، مسئولیت). تهران: مرکز نشر علوم اسلامی، چاپ سی و هشتم.

یزدانیان، علیرضا. (۱۳۹۵). قواعد عمومی مسئولیت مدنی. جلد اول، تهران: میزان، چاپ اول.

- Barak, J. A. (1996). Constitutional Human Rights and Private Law. Faculty Scholarship Series. <https://digitalcommons.law.yale.edu>
- Barak, J. A. (2006). Constitutional Human Rights and Private Law. Hart Publishing Oxford and Portland, Oregon.
- Barnes, D. & Stout L. (1992). The Economic Analysis of Tort Law. West Academic Publishing, 1st edition.
- Beazier, M. (1988). Street on Torts. London: Butterworths.
- Law, J. & Martin, E. A. (1997). Oxford Dictionary of Law. London: Oxford University Press.
- Markesinis, B. S. (1990). A Comparative Introduction to the German Law of Torts. Clarendon Press, Oxford, Second edition.
- Smits, J. M. (2006). Private Law and Fundamental Rights: A Sceptical Vie, Published in: To Barkhuysen & Siewert Lindenbergh. Constitutionalisation of Private Law. Leiden/Bosto.
- Viney, G. (1988). Traité de droit civil: Les obligations. La responsabilité effets. L.G.D.J.