

تأملی نو و انتقادی بر نبود مسئولیت مدنی برای دارنده وسیله نقلیه موتوری در فرض راندن آن توسط شخصی غیر از دارنده

رضا دریائی^۱

چکیده

با وجود تمایل و اراده اولیه قانون‌گذار ایرانی به شناسایی مسئولیت مدنی برای دارنده وسیله نقلیه در تصادفات رانندگی، مطالعه سیر تحول قانون‌گذاری حکایت از عدم شناسایی مسئولیت مدنی برای دارنده در وضعیت فعلی دارد. اهمیت این بحث به‌ویژه در فرضی است که راننده شخصی غیر از دارنده است و مسبب حادثه نیز به شمار می‌آید. در چنین فرضی؛ آیا افزون بر مسبب حادثه، امکان مراجعه به دارنده نیز وجود دارد؟ برخلاف نظر برخی پژوهش‌گران حقوقی مبنی بر وجود مسئولیت مدنی برای دارنده، می‌توان ادعا کرد قوانینی که پس از انقلاب اسلامی در این خصوص به تصویب رسیده است، به تدریج در مسیر تضعیف موقعیت مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه موتوری و سرانجام حذف آن حرکت کرده است. مقاله حاضر با روش توصیفی تحلیلی و رویکرد انتقادی، ضمن تلاش در جهت شناسایی وضع موجود و زدودن ابهاماتی که در برخی پژوهش‌های حقوقی مطرح شده است، در پی شناسایی نظر قانون‌گذار، معرفی دلایل تغییر رویکرد تقنینی و سپس نقد و ارزیابی آن است. یافته‌ها نشان می‌دهد دلایل تقنینی که در پس سیاست جدید مورد نظر بوده، از استحکام کافی برای اثبات ضرورت این تغییر برخوردار نیست و افزون بر اشکالات مبنایی، اشکالات عملی زیادی نیز به همراه داشته است و با گذر از این چالش‌ها است که می‌توان مسیر شناسایی مسئولیت مدنی برای دارنده وسیله نقلیه موتوری را هموار و مبنای آن را در طراحی جدید پیشنهاد کرد.

واژگان کلیدی: تصادفات رانندگی، دارنده وسیله نقلیه، ضمان قهری، مسئولیت مدنی

۱. استادیار، دانشکده ادبیات و علوم انسانی گیلان، گیلان، ایران (نویسنده مسئول).
Reza.daryaie@guilan.ac.ir

درآمد

تصادفات رانندگی از پرتکرارترین حوادث خسارت‌بار است. سالانه افراد زیادی در نتیجه این حوادث جان خود را از دست می‌دهند یا با آسیب‌های بدنی و مالی شدیدی مواجه می‌شوند. کثرت و گستره این حوادث به نحوی است که قواعد معمول حقوق مسئولیت مدنی به تنهایی توان حل و فصل دعاوی مربوط به آن را به نحوی که تا سر حد امکان خسارات وارده جبران شود، ندارد. با هدف حمایت از زیان‌دیدگان احتمالی و کاهش هزینه‌های اجتماعی ناشی از آن، از دیرباز نظام‌های حقوقی مختلف از بیمه به عنوان ابزاری جهت نیل به هدف مزبور استمداد کرده‌اند. ضرورت مداخله بیمه در این حوادث به حدی است که تهیه پوشش بیمه‌نامه شخص ثالث برای وسایل نقلیه اجباری شده است و تخلف از آن دارای ضمانت اجرایی است. ممکن است راننده وسیله نقلیه مسبب حادثه همان دارنده وسیله نقلیه باشد و همچنین ممکن است دارنده شخص دیگری باشد. مطابق تبصره ۱ ماده ۲ «قانون بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه» مصوب ۱۳۹۵، دارنده اعم از مالک یا متصرف وسیله نقلیه است. به طور معمول حقوق‌دانان دارنده را شخصی می‌دانند که کنترل، استفاده و مدیریت وسیله نقلیه توسط او صورت می‌پذیرد.^۱

چنانچه هر دو عنوان راننده و دارنده در یک شخص جمع شود و همین شخص مسبب حادثه باشد، حسب قواعد عمومی امکان مراجعه به مسبب حادثه وجود دارد و لذا چالش چندانی در میان نیست؛ همین‌طور است در مواردی که حادثه

۱. در رابطه با معیار شناسایی دارنده و همچنین مراد از متصرف ابهامات زیادی وجود دارد. در این میان سوالات مهمی قابل طرح است که از عبارات قانون، پاسخ روشن قابل دریافت نیست. برای نمونه، در چه مواردی عنوان دارنده از مالک سلب می‌شود؟ آیا هر متصرف وسیله نقلیه را باید دارنده محسوب کرد؟ آیا تکلیف به تهیه بیمه‌نامه به نحو مستقل هم متوجه مالک است و هم متصرف یا در برخی موارد متوجه مالک است و در برخی موارد متوجه متصرف؟ همان‌طور که بیان شد، اصولاً نویسندگان حقوقی شخصی که کنترل، استفاده و مدیریت وسیله نقلیه با او است را دارنده به شمار می‌آورند. بر همین اساس برای نمونه در فرض غصب وسیله نقلیه توسط دیگری، مالک را نمی‌توان دارنده محسوب کرد یا در جایی که مالک، وسیله نقلیه را در اختیار متصدی حمل و نقل یا مستأجر قرار می‌دهد، دیگر عنوان دارنده بر مالک صادق نیست و متصدی یا مستأجر را باید دارنده دانست (برای مطالعه تفصیلی در این خصوص، بنگرید به: کاتوزیان، ۱۳۸۵: ۶۱۵-۶۱۸؛ کاتوزیان و همکاران، ۱۳۸۱: ۳۱-۳۳، ۹۳-۹۴ و ۱۷۴-۱۷۱؛ ایزانلو، ۱۳۸۷: ۴۱؛ بابایی، ۱۳۹۶: ۲۱۵-۲۱۹؛ صفایی، رحیمی، ۱۳۹۸: ۳۰-۳۰۲؛ خدابخشی، ۱۳۸۸: ۱۰۷-۱۱۱).

به فعل یا ترک فعل دارنده قابل انتساب است. دشواری زمانی بروز می‌کند که حادثه به فعل یا ترک فعل دارنده قابل استناد نباشد؛ مانند جایی که پدر اتومبیل خود را برای رفتن به مقصدی در اختیار فرزند که دارای گواهی‌نامه است قرار می‌دهد. در این صورت آیا دارنده در جبران خسارات رخ داده، مسئولیت دارد؟ در واقع، اگر بنا است نسبت به مسئولیت مدنی دارنده اظهار نظر شود، لازم است که از نظر حقوقی تکلیف این حالت روشن گردد.

سابقه تاریخی بحث در حقوق ایران، از طی مسیری پر فراز و نشیب در این خصوص حکایت دارد؛ به نحوی که با وجود صراحت قوانین پیش از انقلاب اسلامی درباره مسئولیت مدنی دارنده، قوانینی که پس از آن در این خصوص تصویب شده است از این صراحت برخوردار نیست. پیرو همین تغییر عبارات قانونی، میان حقوق دانان هم در رابطه با مسئولیت مدنی دارنده اختلاف حادث شده است. بر همین اساس، ابتدا این پرسش پیش روی ما قرار دارد که از میان دیدگاه‌های گوناگون، کدام نظر را می‌توان به قانون‌گذار نسبت داد. ظواهر قانونی مؤید حذف تدریجی مسئولیت مدنی دارنده است. بر این اساس، پرسش مهم، چرایی تغییر رویکرد تقنینی از شناسایی مسئولیت برای دارنده تا حذف مسئولیت او است؛ آیا این دلایل از توان توجیهی کافی اثبات ضرورت این تغییر رویکرد برخوردارند؟ چنین تغییری چه پیامدهایی به همراه داشته است؟ چه الگویی برای حل این چالش‌ها می‌توان پیشنهاد داد؟ فرضیه نگارنده این است که تلقی حاکم و سنتی بر قواعد «ضمان قهری» عامل اصلی تغییر سیاست تقنینی و حذف مسئولیت مدنی دارنده بوده که البته قابل انتقاد به نظر می‌رسد و پیامدهای سوء نسبت به زیان‌دیدگان و در رابطه با شناسایی مسئول نهایی، به همراه داشته است.

در پژوهش‌های ارزشمند زیادی، مسئولیت مدنی دارنده مورد مطالعه قرار گرفته است که به طور مختصر می‌توان آن‌ها را در دو دسته طبقه‌بندی کرد؛ در دسته نخست که شامل بخش عمده‌ای از ادبیات حقوقی در این خصوص است؛ مسئولیت مدنی دارنده به صورت پیش فرض مورد پذیرش قرار دارد و صرفاً احتمالات مختلف در خصوص مبنای مسئولیت مطرح شده است؛ دسته دوم پژوهش‌هایی است که عمدتاً بر پایه ظواهر مواد قانونی، مخالف شناسایی مسئولیت مدنی برای دارنده محسوب

شده و به طور کلی از این نتیجه دفاع می‌کند. با این وصف؛ پژوهش حاضر که با روش توصیفی تحلیلی نگاشته شده است، نسبت به دیگر تحقیقات صورت گرفته در این خصوص، وجه فارق روشنی دارد. مقاله حاضر تلاش دارد ضمن شناسایی نظر قانون‌گذار که همان حذف مسئولیت مدنی دارنده است، علل تغییر سیاست تقنینی را که توجه به آن بسیار بااهمیت است، نمایان سازد. سپس ضمن بررسی مبانی تغییر رویکرد قانون‌گذار که در جای خود قابل تأمل است، اشکالات تحلیلی آن را اثبات و توالی فاسد مترتب بر رویکرد جدید را مورد مطالعه قرار دهد. با فراغت از این مهم می‌توان الگوی پیشنهادی در رابطه با مسئولیت مدنی دارنده را معرفی کرد. مسئول دانستن دارنده، نیازمند شناسایی چالش‌ها و برطرف کردن آن‌ها است. مقاله حاضر پس از نمایاندن ضعف مبانی ارائه شده از سوی قانون‌گذار و پیامدهای نامطلوب آن، بر پایه مبانی حقوقی، از شناسایی مسئولیت مدنی برای دارنده حمایت می‌کند.

در ادامه در بند یک رویکرد جدید قانون‌گذار و مبانی آن معرفی و در بند دو اشکالات مبنایی و عملی آن تحلیل و الگوی پیشنهادی در این خصوص ارائه می‌شود.

۱. واکای اتخاذ رویکرد کنونی در حذف امکان مراجعه به دارنده

در ابتدا ناگزیر، پیشینه تقنینی و شناسایی وضع موجود در رابطه با مسئولیت مدنی دارنده را مرور می‌نماییم. پس از آن دلایل اتخاذ رویکرد جدید تقنینی مورد کنکاش قرار می‌گیرد.

۱-۱. تحولات تقنینی

مطالعه پیشینه تاریخی تقنین در رابطه با حوادث ناشی از وسایل نقلیه موتوری حکایت از آن دارد که با وجود تمایل قانون‌گذار بر شناسایی مسئولیت دارنده وسیله نقلیه در بادی امر، به تدریج این تمایل جای خود را به عدم شناسایی مسئولیت مدنی برای دارنده داده است. از نظر تاریخی، نخست قانون مدنی موضوع را صرفاً از حیث قواعد عمومی اتلاف و تسبیب در وقوع حادثه مورد توجه قرار داده است و سازکار پیش‌بینی شده در آن تنها منجر به مواجهه با مسبب حادثه می‌شود و کمکی به شناسایی مسئولیت برای دارنده نمی‌کند. به طور مشخص ماده ۳۳۵ این قانون در این خصوص بیان می‌دارد: «در صورت تصادم بین دو کشتی یا دو قطار راه‌آهن 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 رویکرد، تنها امکان مراجعه به مسبب حادثه در دسترس قرار دارد، بدون این که تمهیدی برای مراجعه به دارنده در فرضی که مسبب حادثه نیست، اندیشیده شده باشد. نظر به آنچه بیان خواهد شد آنچه در ماده ۳۳۵ بیان شده، کاملاً هماهنگ با قواعد «ضمان قهری» است.

نخستین تجربه قانون‌گذاری در رابطه با شناسایی امکان مراجعه به دارنده وسیله نقلیه به «لایحه قانونی بیمه خسارت شخص ثالث ناشی از وسائط نقلیه موتوری» مصوب ۱۳۳۱/۸/۸ مربوط می‌شود. ماده ۱ این لایحه، مالکان وسائط نقلیه را مکلف به تهیه بیمه‌نامه شخص ثالث کرد و در ماده ۲ هم ضمانت اجرای تخلف از این تکلیف را بدین ترتیب بیان داشت: «متخلفین از مقررات ماده فوق به پرداخت خسارت وارده که طبق این لایحه قانونی به ثالث باید پرداخته شود و ۱۵ درصد اضافه خسارت مزبور به شرکت سهامی بیمه ایران محکوم خواهند شد»؛ بنابراین در این لایحه، تکلیف به پرداخت خسارت برای مالک وسیله نقلیه‌ای که بیمه‌نامه تهیه نکرده است مورد شناسایی قرار گرفت. اندکی بعد با هدف اصلاح مواد ۱ و ۲ مورد اشاره، متممی بر لایحه یادشده تحت عنوان «لایحه قانونی متمم لایحه قانونی بیمه خسارت شخص ثالث ناشی از وسائط نقلیه موتوری» مصوب ۱۳۳۱ به تصویب رسید. این متمم ضمن تلاش در جهت منقح کردن مفهوم شخص ثالث و قلمرو تحت حمایت این قانون در ماده ۱، در ماده ۲ که اصلاح مقرر سابق بود این گونه بیان داشت: «چنانچه وسائط نقلیه طبق مقررات ماده (۱) این لایحه قانونی بیمه نشوند و خسارتی به اشخاص ثالث وارد نمایند، شرکت سهامی بیمه ایران خسارت وارده را طبق مقررات به شخص ثالث پرداخت خواهد کرد و آن را به اضافه دوازده درصد از مبلغ مزبور از متخلف دریافت خواهد نمود». مطابق ترتیبات اصلاحی، شرکت بیمه ایران بدو مکلف به پرداخت خسارت گردید و متعاقباً حق یافت تا برای بازیافت به همراه جریمه به مالک وسیله نقلیه مراجعه کند. در حقیقت، تحولات اجتماعی و تغییر سبک زندگی و حضور پررنگ وسایل نقلیه در جامعه ایرانی در آن زمان از یک سو و عدم پاسخگویی مناسب قانون مدنی نسبت به این موارد از سوی دیگر، قانون‌گذار را به مداخله در این خصوص وا داشت. گرچه نظر به تحولات سیاسی رخ داده در

ایران پیرو واقعه ۲۸ مرداد ۱۳۳۲، مصوبات زمان تصدی دکتر مصدق از جمله مصوبه مزبور پیرو ماده واحده مصوب ۱۳۳۳/۸/۱۸، نسخ گردید (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۹۷: ۳۳۰-۳۳۲).

با وجود این که در سال ۱۳۳۹ تحت تأثیر حقوق کشورهای آلمان و سوئیس، قانون مسئولیت مدنی با هدف برطرف کردن خلاءهای قانون مدنی به تصویب رسید (کاتوزیان، ۱۳۸۵/۱۴۹-۱۵۰؛ بابائی، ۱۳۹۴: ۳۶) و به موضوعاتی نو مانند مسئولیت مدنی دولت در خسارات ناشی از فعل کارکنان و یا مسئولیت مدنی کارفرما نسبت به خسارت ناشی از فعل کارگر در مواد ۱۱ و ۱۲ نیز توجه داشت، اما از مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه سخنی به میان نیامد تا این خلاء همچنان پا برجاسد؛ شاید از این جهت که قانون عام در رابطه با مسئولیت مدنی، محل مناسبی برای توجه به ملاحظات خاص در رابطه با حوادث ناشی از وسایل نقلیه نبوده است. ضرورت سیاست‌گذاری و طراحی قواعد خاص در این خصوص، منجر به تصویب قانون «بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث» در ۱۳۴۷/۱۰/۲۳ گردید. در ماده ۱ این قانون، تکلیف به تهیه بیمه‌نامه و همچنین مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه مقرر شد و در واقع، در بادی امر مسئولیت مدنی برای دارنده مقرر شد و متعاقباً برای این مسئولیت، تکلیف به تهیه پوشش بیمه‌ای پیش‌بینی شد. در این ماده می‌خوانیم: «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و انواع یدک و تریلر متصل به وسایل مزبور و قطارهای راه آهن اعم از این که 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 شود و مکلفند مسئولیت خود را از این جهت نزد شرکت سهامی بیمه ایران و یا یکی از مؤسسات بیمه داخلی که اکثریت سهام آنها متعلق به اتباع ایرانی و صلاحیت آنها به پیشنهاد وزارت دارایی و وزارت اقتصاد مورد تأیید دولت باشد بیمه نمایند». این قانون با وجود کاستی‌های فراوان از جمله در خصوص مفهوم شخص ثالث، در زمینه مسئولیت مدنی دارنده، به نحوی روشن و مناسب تنظیم شده بود. در این قانون صرف دارا بودن وسیله نقلیه نظر به مخاطرات احتمالی و طبیعت خطرناک آن، منجر به شناسایی مسئولیت مدنی برای دارنده آن بود، بدون این که قواعد عمومی ضمان قهری

در قانون مدنی و قواعد عمومی مسئولیت مدنی در قانون مسئولیت مدنی که مسیر مراجعه به راننده مسبب حادثه را فراهم می‌کنند، نفی نماید (کاتوزیان، ۱۳۸۵: ۶۰۷). پس از گذشت حدود چهار دهه، قانون یادشده با تصویب «قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث» مصوب ۱۳۸۷/۴/۱۶، به صورت کامل نسخ شد. اگرچه قانون جدید از وضوح لازم مانند نمونه پیشین خود در رابطه با مسئولیت مدنی دارنده برخوردار نبود، همچنان این تفسیر حقوقی ممکن بود که بیان داریم از نظر این قانون هم دارنده وسیله نقلیه دارای مسئولیت مدنی است؛ چرا که ماده ۱ قانون سال ۱۳۸۷ برخلاف قانون سال ۱۳۴۷ به مسئولیت مدنی دارنده اشاره‌ای نداشت و صرفاً به تکلیف دارنده به تهیه پوشش بیمه‌نامه اشاره کرده بود. مطابق با این ماده: «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و ریلی ... مکلفند وسائل نقلیه مذکور را در قبال خسارت بدنی و مالی که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا یدک و تریلر متصل به آن‌ها و یا محمولات آن‌ها به اشخاص ثالث وارد می‌شود ... بیمه نمایند». با این وجود، اغلب دکترین حقوقی همچنان بر پایه عبارات به کار رفته در تبصره ۲ این ماده که بیان می‌داشت: «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است نمی‌باشد. در هر حال خسارت وارده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد»، حکم به بقای مسئولیت مدنی دارنده می‌نمودند (ایزائلو، ۱۳۸۷: ۳۸؛ بابایی، ۱۳۹۴: ۱۶۴؛ صفایی و رحیمی، ۱۳۹۸: ۲۹۴).

آخرین تحول تقنینی در این خصوص به تصویب قانون «بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه» در تاریخ ۱۳۹۵/۲/۲۰^۱ مربوط می‌شود. این قانون با نسخ قانون سابق بر خود، نه تنها در متن ماده ۲ که جایگزین ماده ۱ سابق است، به مسئولیت مدنی دارنده اشاره‌ای ندارد؛ بلکه تبصره ۲ را به نحوی تنظیم کرده که مسئولیت دارنده صرفاً محدود به تهیه بیمه‌نامه شده است؛ حتی برخلاف اولین نمونه قانون‌گذاری در این خصوص، یعنی قانون سال ۱۳۳۱، ضمانت اجرای تکلیف به پرداخت خسارت برای نقض این تکلیف نیز مقرر نشده است. ماده ۲ و تبصره ۲ ماده ۲ قانون سال ۹۵ مقرر می‌دارد: «کلیه

۱. از این پس به اختصار، قانون سال ۱۳۹۵ گفته می‌شود.

دارندگان وسایل نقلیه موضوع این قانون ... مکلفند وسایل نقلیه خود را در قبال خسارت بدنی و مالی که در اثر حوادث وسایل نقلیه مذکور به اشخاص ثالث وارد می‌شود ... بیمه کنند. ... تبصره ۲- مسئولیت دارنده وسیله نقلیه در تحصیل بیمه نامه موضوع این قانون مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است نمی‌باشد. در هر حال خسارت وارد شده از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت می‌گردد».

بنابراین با مقرر فوق، دارنده وسیله نقلیه به صرف دارا بودن وسیله نقلیه دارای مسئولیت مدنی نیست. در قانون سال ۱۳۹۵ دارنده تنها مخاطب ضمانت اجراهایی نظیر توقیف وسیله نقلیه موضوع ماده ۴۲، با حصول شرایطی مجازات مذکور در بند پ ماده ۴ و محرومیت از برخی امتیازات موضوع ماده ۴۴ به بعد این قانون قرار گرفته است.

۱-۲. تبیین و احراز رویکرد مورد نظر قانون‌گذار

در ادامه با توجه به عبارات قانونی نشان خواهیم داد که در موقعیت فعلی، قانون‌گذار مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه را نپذیرفته است. افزون بر آن دلایل ارائه شده از سوی مخالفین مبنی بر این مهم که مسئولیت مدنی دارنده مورد پذیرش قانون‌گذار قرار دارد، همراه با اشکال به نظر می‌رسد.

۱-۲-۱. عدم مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه

پس از تصویب قانون سال ۱۳۹۵ و تفاوت‌های عبارت قانون‌گذار در رابطه با دارنده به شرحی که بیان شد، امکان‌سنجی مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه به طور جدی‌تر در بین حقوق‌دانان مطرح شد. برخی همچنان بر مسئولیت دارنده تأکید نمودند (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۹۷: ۳۴۸؛ جواهرکلام، ۱۴۰۱: ۵۲۹-۵۳۳؛ افکار و خدابخشی، ۱۴۰۱: ۴۱-۴۲) و برخی هم عدم مسئولیت دارنده را مورد پذیرش قرار دادند (بابایی، ۱۳۹۶: ۲۱۴؛ صفایی و رحیمی، ۱۳۹۸: ۲۹۵؛ احمدی، ۱۳۹۵: ۱۰۵-۱۰۶؛ جعفری خسروآبادی و سالمی، ۱۳۹۸: ۶۳). وجه مشترک هر دو دیدگاه، توجه به ظاهر الفاظ و عبارات قانونی و بی‌توجهی به علت تغییر رویکرد تقنینی است. در هیچ یک از نظرات ابرازی، منطق پس‌تحول تقنینی مورد شناسایی و ارزیابی قرار نگرفته است. ضرورت دارد در بادی امر نظر قانون‌گذار در این میان کشف گردد و

سپس مبانی آن تحلیل و مورد نقد و ارزیابی قرار گیرد.

به نظر می‌رسد ظواهر قانونی و سیر تحول به سمت عدم مسئولیت مدنی دارنده حرکت کرده است. افزون بر تغییر عبارات تبصره ماده ۲ قانون سال ۱۳۹۵ مبنی بر این که مسئولیت دارنده محدود به تحصیل بیمه‌نامه شده است، حذف عبارت «مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه» از عنوان قانون در قیاس با قوانین مصوب سال‌های ۱۳۴۷ و ۱۳۸۷ به همراه عبارات ماده ۴ این قانون که دعوا را حسب مورد متوجه بیمه، صندوق و مسبب حادثه می‌داند و نامی از دارنده به میان نیاورده است (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۹۷: ۳۴۵؛ صفایی و رحیمی، ۱۳۹۸: ۲۹۵؛ محمدی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۴۲؛ جعفری خسروآبادی و سالمی، ۱۳۹۸: ۶۳-۶۹) جملگی مؤید این ادعا است.

۲-۱. دلایل طرف‌داران مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه و نقد و ارزیابی

آن

در مقابل، تلاش طرف‌داران مسئولیت مدنی دارنده بر اساس قانون سال ۱۳۹۵ در ارائه شواهدی از این قانون برای اثبات مسئولیت مدنی دارنده ناکام به نظر می‌رسد. در ادامه عمده این دلایل معرفی و مورد نقد قرار خواهد گرفت.

الف. تبصره ۲ ماده ۲ قانون سال ۱۳۹۵

از جمله مستندات قانونی مهم برای اثبات مسئولیت مدنی دارنده در وضع فعلی، تمسک به تبصره ۲ ماده ۲ قانون سال ۱۳۹۵ است. عبارات این تبصره به نحوی است که احتمال شناسایی مسئولیت مدنی دارنده را به ذهن می‌رساند؛ احتمالی که خالی از اشکال به نظر نمی‌رسد. در ادامه کیفیت استدلال به این تبصره را بیان و مورد تحلیل قرار می‌دهیم.

نخست. برخی از پژوهشگران قسمت اخیر تبصره ۲ ماده ۲ قانون سال ۱۳۹۵ که مقرر می‌دارد: «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه در تحصیل بیمه‌نامه موضوع این قانون مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است نمی‌باشد...» را شامل دارنده هم دانسته و بر اساس آن به مسئولیت مدنی دارنده نظر داده‌اند. مطابق این نظر، اگر حادثه منسوب به دارنده وسیله نقلیه باشد، بر اساس عبارت فوق دارای مسئولیت مدنی است. (جواهرکلام، ۱۴۰۱: ۵۲۹). نویسنده یادشده در مقام

بیان مثال به حالتی اشاره می‌کند که به دلیل معیوب بودن قطعه‌ای در ساخت خودرو، خودرو آتش گرفته و به ثالث خسارت وارد می‌آید. در این حادثه خسارت ناشی از تقصیر سازنده است و دارنده تقصیری ندارد؛ ولی چون میان خودرو با حادثه و خسارت وارده رابطه سببیت است، دارنده و به تبع آن بیمه‌گر دارای مسئولیت مدنی است (همان‌جا).

آنچه آمد محل اشکال به نظر می‌رسد؛ زیرا:

اولاً، در این تبصره، قانون به دنبال شناسایی مسئولیت برای کسی است که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است. به بیان دیگر، الزاماً باید از سوی عامل زیان رفتاری سرزده باشد. این عامل غالباً همان راننده مسبب حادثه است. صرف نظر از آن، بر فرض این که شامل دارنده هم بدانیم و مصادیقی نیز برای آن شناسایی کنیم، باید توجه داشت که اساساً این مورد خارج از محل نزاع است. توضیح این که، تمام بحث ناظر به این است که آیا می‌توان برای دارنده وسیله نقلیه به صرف دارنده بودنش مسئولیت مدنی شناسایی کرد؛ وگرنه بدیهی است که اگر حادثه منتسب به فعل یا ترک فعل هر شخصی باشد، او حسب قواعد عمومی مسئولیت دارد. در واقع، این که بیان شود این تبصره شامل جایی که حادثه به فعل یا ترک فعل دارنده منسوب است هم می‌شود، کمکی به حل مسئله نمی‌کند؛

ثانیاً، بر اساس تحلیل فوق، دارنده تنها در صورتی دارای مسئولیت مدنی است که حادثه به فعل یا ترک فعل او قابل انتساب باشد. بر این اساس، اگر حادثه به راننده مسبب حادثه منتسب شود، دارنده دارای مسئولیت نیست. این نتیجه حتی نزد طرف‌داران مسئولیت مدنی دارنده هم قابل پذیرش نیست؛ زیرا در نظر این گروه، مراجعه به دارنده ابزاری اضافی برای پرداخت خسارت به شمار می‌آید و مسئولیت راننده موجب معافیت دارنده نمی‌شود؛

ثالثاً، این نویسنده در ابتدا با ارائه تحلیلی تلاش کرد شخصی را که مطابق ذیل تبصره مورد بحث، حادثه به فعل یا ترک فعل او منسوب است، شامل دارنده هم بداند، سپس در مقام بیان مثال آنچه بیان داشت، موردی را عنوان نموده است که حادثه حسب ادعان ایشان منسوب به وسیله نقلیه است؛ نه فعل یا ترک فعل دارنده. به بیان دیگر، مثال ابرازی خارج از تحلیل ارائه شده در خصوص تبصره مورد بحث است. بنا

بود مثالی برای منسوب بودن حادثه به «فعل یا ترک فعل» دارنده بیان شود، نه منسوب بودن حادثه به وسیله نقلیه. قطعاً میان این دو فرق است و همین مثال ابرازی تفاوت را نشان می‌دهد. در مثال گفته‌شده حادثه منسوب به وسیله نقلیه هست؛ اما منسوب به فعل و یا ترک فعل دارنده نیست. بر همین اساس، تبصره فوق که مسئولیت را در فرض انتساب حادثه به فعل و ترک فعل مورد شناسایی قرار می‌دهد، نمی‌تواند مسئولیت دارنده را در این مثال اثبات نماید؛

رابعاً، بر همین پایه؛ این استنتاج که در این مثال دارنده و به «تبع او» بیمه‌گر بر اساس این تبصره در برابر زیان‌دیدگان دارای مسئولیت هستند، پذیرفتنی نیست. افزون بر آن، این شائبه را ایجاد می‌کند که مسئولیت بیمه‌گر جنبه تبعی دارد؛ حال آن که، موارد بسیاری وجود دارد که مسئولیت بیمه‌گر تابعی از مسئولیت اشخاص دیگر نیست (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۹۷: ۳۵۳ به بعد)؛ مانند آنچه در خصوص فورس ماژور در بند «پ» ماده ۱ و یا مسئولیت بیمه‌گر در پرداخت دیه بدون لحاظ جنسیت و دین در ماده ۱۰ این قانون مقرر شده است. جملگی ایرادهای پیش‌گفته ناشی از عدم توجه به چالش اصلی در شناسایی مسئولیت مدنی دارنده است.

دوم. با توجه به صدر این تبصره که بیان می‌دارد: «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه در تحصیل بیمه‌نامه موضوع این قانون مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است نمی‌باشد» ممکن است گفته شود مطابق تبصره ۱ این ماده، دارنده موظف به تهیه بیمه‌نامه گردیده است و لذا وجهی ندارد مجدد و به عنوان یک حکم تکراری، در تبصره ۲ صرفاً به مسئولیت دارنده در تهیه بیمه‌نامه اشاره شود. به بیان دیگر، تبصره ۲ در رابطه با دارنده مبین حکم جدیدی نسبت به تبصره ۱ است و آن چیزی به غیر از مسئولیت مدنی دارنده نیست (افکار و خدابخشی، ۱۴۰۱: ۴۲). به نظر می‌رسد این استدلال قابل پذیرش نیست؛ زیرا همان‌طور که بیان شد، عبارات جدید قانون‌گذار در تبصره ۲ ماده ۲، تفاوت قابل توجهی با قانون سابق دارد. اگر قانون‌گذار مانند عبارات سابق خود در سال ۱۳۸۷ بیان می‌داشت: «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است، نمی‌باشد»؛ به روشنی مسئولیت مدنی دارنده قابل فهم بود. در این عبارات، دارنده وسیله نقلیه بدون هیچ شرط دیگری اعم از مسبب حادثه بودن یا نبودن، مسئول

دانسته شد و افزون بر آن، مسئولیت مسبب حادثه هم مورد تأکید قرار گرفت؛ این در حالی است که عبارات قانون جدید، حکایت از تغییر رویکرد دارد. در تبصره ۲ ماده ۲ قانون سال ۱۳۹۵ از «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه در تحصیل بیمه‌نامه موضوع این قانون» صحبت شده است. عبارت «در تحصیل بیمه‌نامه» در قانون سابق نبود و در قانون جدید اضافه گردید (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۹۷: ۳۴۵؛ صفایی و رحیمی، ۱۳۹۸: ۲۹۵). تغییر فوق این پرسش را پیش‌روی ما می‌نهد که علت تفاوت در عبارات چیست؟ همان‌طور که در جای خود به همراه پیشینه امر بیان خواهیم داشت، به نظر نمی‌رسد این تغییر تسامحی و بدون مبنا باشد که اگر این‌گونه بود نیازی به اضافه کردن این عبارت به متن سابق نبود. بر اساس عبارات جدید، مسئولیت دارنده صرفاً ناظر به تهیه بیمه‌نامه شده است، بدون این که از مسئولیت مدنی دارنده سخنی گفته شود. در ادامه تبصره هم بیان شد مسئولیت دارنده در تهیه بیمه‌نامه، مانع از مسئولیت مسبب حادثه نیست. اشاره به مسئولیت مسبب حادثه صرفاً یک تأکید است؛ زیرا اگر بیان نمی‌شد، همچنان زیان‌دیده مطابق قواعد عمومی امکان مراجعه به او را داشت. افزون بر آن نباید از نظر دور داشت که در قانون سال ۱۳۸۷ هم با وجود این که در تبصره ۱ ماده ۱ به تکلیف دارنده در تهیه بیمه‌نامه اشاره شده بود، اما این تبصره ۲ آن ماده بود که از مسئولیت مدنی دارنده سخن به میان آورد. به بیان دیگر مسئولیت مدنی نه بر اساس تبصره ۱ این ماده؛ بلکه بر بنیاد تبصره ۲ مورد پذیرش قرار داشت. قانون جدید با وجود تکرار حکم تبصره ۱، عبارات تبصره ۲ را دستخوش تغییر نمود؛ نتیجه‌ای که اگر نگوییم منجر به حذف مسئولیت مدنی دارنده گردید، باید اذعان داشت جایگاه آن را به شدت مضطرب ساخت و این پرسش را جدی‌تر نمود که چرا با وجود تضعیف مسئولیت مدنی دارنده در قانون سال ۱۳۸۷ در قیاس با قانون سال ۱۳۴۷، این مهم تضعیف دیگری را در سال ۱۳۹۵ تجربه کرد.

ب. بند پ ماده ۲۴ قانون سال ۱۳۹۵

دلیل دیگری که از سوی طرف‌داران مسئولیت مدنی دارنده ارائه می‌شود، امکان بازیافت صندوق تأمین خسارت بدنی از دارندگان وسایل نقلیه است. توضیح این که، مطابق ماده ۲۱ قانون سال ۱۳۹۵ صندوقی به نام «صندوق تأمین خسارت‌های بدنی» عهده‌دار پرداخت خسارت در مواردی نظیر فقدان بیمه‌نامه است. این صندوق

برای این که توان اجرای وظایف مقرر را داشته باشد، نیازمند منابع مالی است. در ماده ۲۴ این قانون، منابع مالی صندوق مورد شناسایی قرار گرفته است و از جمله موارد آن مطابق بند پ این ماده، مبالغی است که صندوق از دارندگان وسایل نقلیه بازیافت می‌کند. شناسایی امکان بازیافت از دارندگان وسایل نقلیه مفید این معنا است که در مواردی در ابتدا باید برای دارنده وسیله نقلیه مسئولیت مدنی وجود داشته باشد تا نوبت به پرداخت صندوق و سپس بازیافت صندوق از او شود. این مهم از سوی برخی پژوهش‌گران به عنوان دلیلی برای اثبات مسئولیت مدنی دارنده عنوان شده است (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۹۷: ۴۶۲؛ جواهرکلام، ۱۴۰۱: ۵۳۰).

با این وجود، به نظر می‌رسد نتوان از عبارت ماده ۲۴ مسئولیت مدنی دارنده را نتیجه گرفت؛ چراکه از یک سو، در ماده ۲۵ این قانون به دقت و در مقام بیان، مواردی که صندوق حق مراجعه برای بازیافت را دارد و شخصی که بازیافت از او صورت می‌گیرد، عنوان شده است. در این میان نامی از دارنده وسیله نقلیه به میان نیامده است و عبارت کلیدی در سطور مختلف این ماده «مسبب حادثه» است. افزون بر آن، در دیگر مواد این قانون نیز مسئولیت مدنی دارنده مورد شناسایی قرار نگرفته است. از سوی دیگر، حقوق‌دانانی که به ماده ۲۴ برای اثبات مسئولیت مدنی دارنده استناد می‌کنند، قلمرو مسئولیت مدنی دارنده را عملاً محدود به مواردی می‌نمایند که دارنده مسبب حادثه است (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۹۷: ۴۶۲؛ جواهرکلام، ۱۴۰۱: ۵۳۰). به بیان دیگر، مسئولیت را ناظر به فرضی می‌دانند که حادثه به فعل یا ترک فعل دارنده منسوب باشد. همان‌طور که پیشتر بیان شد، این مورد اساساً از محل کلام خارج است. در فرض پیش گفته، این راننده نیست که مسبب حادثه است، بلکه دارنده مسبب حادثه به شمار می‌آید و رابطه استناد با او برقرار است و طبعاً امکان بازیافت از او طبق بند الف ماده ۲۵ هم وجود دارد. بر فرض تحقق چنین فرضی، این تحلیل به این پرسش پاسخ نمی‌دهد که اگر حادثه به راننده منسوب باشد آیا همچنان به دارنده به اعتبار دارنده بودنش آن‌گونه که در قوانین سابق مقرر بود، می‌توان رجوع کرد؛ یعنی آیا زیان‌دیده غیر از مراجعه به راننده مسبب حادثه امکان مراجعه به دارنده وسیله نقلیه‌ای که راننده‌اش مسبب حادثه بود را هم دارد؟ تمام بحث در این است که آیا به صرف داشتن وسیله خطرناکی مانند خودرو، مسئولیت جبران خسارات ناشی از حوادث آن

وسیله برای دارنده ایجاد می‌شود؟ واقعیت آن است که ماده ۲۴ قانون پیش‌گفته توان اثبات این ادعا را ندارد. از این رو، دور از ذهن نیست اگر ارجاع موضوع بند پ را در این خصوص یک ارجاع عقیم به شمار آوریم.^۱ افزون بر آن، مثال‌های قابل‌تصور مانند جایی که خودرو به واسطه پارک نادرست به حرکت درآید و موجب آسیب شود، دارنده مسبب حادثه است (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۹۷: ۳۴۸)، قابل‌خداشه است؛ زیرا درست است که در مثال‌هایی از این دست، راننده در حال راندن خودرو نبوده و خودرو در جایی پارک بوده است، اما در همین مثال، به سبب پارک نادرست یعنی رفتار راننده است که حادثه ایجاد شده و رفتاری از دارنده سر نزنده است تا مسبب حادثه باشد. صرف این که فردی دارنده خودرویی است که حادثه آفریده، با مسبب حادثه محسوب نمودن او ملازمه ندارد.^۲

۱. برخی از محققان ضمن تأکید بر عدم دلالت این بند بر مسئولیت مدنی دارنده، محل اعمال آن را ضمانت اجرای کیفری و جزای نقدی مقرر در بند «پ» ماده ۴ این قانون دانسته‌اند (جعفری خسروآبادی؛ سالمی، ۱۳۹۸: ۶۹). با توجه به معنای «باز یافت»، نمی‌توان آنچه بیان شد را تأیید نمود؛ زیرا ماده ۲۴ در مقام بیان مراجعه بعدی صندوق به دارنده پس از جبران خسارت و به منظور باز یافت آنچه به زیان دیده داده است می‌باشد. این مهم امری متفاوت با جزای نقدی موضوع ماده ۴ است که از اساس از دارنده اخذ و به صندوق داده می‌شود. شایان ذکر است در بند ۳ تبصره ۲ ماده ۱۱۸ قانون برنامه پنجم توسعه، اختصاص صد در صد جزای نقدی مزبور به صندوق، در زمان اجرای آن قانون موقوف الاجراء گردیده بود. همچنین یادآور می‌شویم در مواردی مانند جایی که صندوق به دلیل ورشکستگی بیمه‌گر، جبران خسارت را به عمل می‌آورد؛ مطابق بند ب ماده ۲۵ امکان مراجعه به بیمه‌گر را دارد، در این میان اگر بیمه‌گر مطالباتی از دیگران، از جمله از دارنده به عنوان بیمه‌گذار، داشته باشد، امکان طرح دعوا از سوی صندوق علیه بدهکار به بدهکار که از آن با نام دعوی غیرمستقیم یاد می‌شود، قابل‌تصور است. در صورت پذیرش این دعوا (برای مطالعه در این خصوص، بنگرید به: خدابخشی، ۱۳۸۸: ۳۵۹-۳۶۱) صندوق برای مطالبه حق بیمه معوق (نه خسارات پرداختی) امکان مراجعه به دارنده که به عنوان بیمه‌گذار به بیمه‌گر بدهکار است را دارد.

۲. دلایل دیگری نیز از سوی برخی پژوهش‌گران برای اثبات مسئولیت مدنی دارنده بیان شده است. برای مثال از وحدت ملاک مسئولیت راننده و دارنده سخن به میان آمده است و یا به بند ۲ ماده ۱۶ قانون سال ۱۳۹۵ اشاره شده است (جوهر کلام، ۱۴۰۱: ۵۳۰-۵۳۲). جملگی این موارد قابل‌خداشه است. قیاس وضعیت راننده که مسبب حادثه است با دارنده که نقشی در ایجاد حادثه نداشته و شناسایی قاعده کلی مبنی بر مسئولیت مدنی دارنده قابل‌پذیرش نیست. در خصوص ماده ۱۶ نیز متن ماده گویای مراد قانون و بی‌ارتباطی با بحث حاضر است. بر اساس این ماده حتی اگر نقص راه، علائم رانندگی، عیب ذاتی خودرو و یا ایجاد مانع توسط دستگاه‌های اجرایی در ایجاد حادثه نقش داشته باشد، با وجود اینکه رابطه سببیت با راننده در محدوده تقصیر فوق قطع می‌باشد، بیمه‌گر همچنان مسئول پرداخت به زیان دیده است. این عبارات برخلاف آنچه بیان شد مؤید تبعی نبودن مسئولیت بیمه‌گر است. صرفاً در بند ۲ این ماده با توجه به این که برای بیمه‌گر پس از پرداخت خسارت امکان باز یافت از مسببان ذی‌ربط شناسایی شده، به دستگاه‌های مربوط اجازه تهیه پوشش بیمه‌ای برای

به هر روی قانون‌گذار در میان این دوگانه پذیرش مسئولیت یا حذف آن، سیاست حذف را در پیش گرفت. این تحول این پرسش‌ها را پیش‌روی ما قرار می‌دهد که: چرا با شناسایی مسئولیت مدنی برای دارنده مخالفت شد؟ مبنای حذف مسئولیت مدنی دارنده چیست؟ آیا این مبنا توان اثبات ضرورت تغییر سیاست تقنینی صورت‌گرفته را دارد؟

۳-۱. تبیین چرایی رویکرد حذف امکان مراجعه به دارنده

شناسایی علت حذف مسئولیت مدنی دارنده اهمیت زیادی در برطرف کردن ابهامات موجود دارد. نویسندگان حقوقی عموماً بدون توجه به این مهم اظهار نظر کرده‌اند. سیر تحولات تقنینی نشان داد که مسئولیت مدنی دارنده که در قوانین پیش از انقلاب اسلامی تثبیت شده بود، در قوانین پس از آن به تدریج کم‌سو و سرانجام ناپدید گشت. شایان ذکر است شروع مسیر تحولی جدید، ناظر به ایراد شورای نگهبان در زمان تصویب قانون سال ۱۳۸۷ است. این شورا در رابطه با مسئولیت دارنده موضوع ماده ۱ آن قانون بیان داشت: «ماده ۱ از این جهت که معلوم نیست آیا منظور از مسئول جبران خسارت بودن، این است که اشخاص مزبور مکلف‌اند خسارت مذکور [جبران کنند] و یا تکلیف برای صرف بیمه نمودن وسایل نقلیه است، ابهام دارد. پس از رفع ابهام اظهار نظر خواهد شد». در مقام حل این ایراد، مجلس شورای اسلامی اقدام به حذف مسئولیت مدنی دارنده نمود. با این وجود تبصره ۲ این ماده با تغییرات صورت گرفته در متن ماده ۱ هماهنگ نشد (امامی‌پور، ۱۳۸۸: ۱۰۹-۱۱۰؛ طهماسبی، ۱۳۸۸: ۳۶) و همچنان مسئولیت مدنی دارنده بر اساس آن قابل دفاع می‌نمود. در قانون سال ۱۳۹۵ ناهماهنگی بین تبصره با متن ماده از میان رفت و از دوگانه تکلیف دارنده به پرداخت خسارت و تکلیف به تهیه بیمه‌نامه، مورد اخیر مورد پذیرش قرار گرفت. علت این امر چیست؟ برای طرح مبنایی‌تر این پرسش باید این سؤال را مطرح ساخت که آیا همان‌طور که بعضاً ادعا شده است (جعفری خسروآبادی و سالمی، ۱۳۹۸: ۷۸؛ بهرامی احمدی و آقاعباسی، ۱۳۹۶: ۴۹؛ صفایی و رحیمی، ۱۳۹۸: ۳۰۰) پذیرش امکان مراجعه به دارنده، مغایر با شرع یا فقه است.

مسئولیت کارکنانشان داده شده است. بدیهی است آنچه آمد ارتباطی با شناسایی مسئولیت مدنی برای دارنده ندارد.

به نظر می‌رسد با توجه به این که فقها مباحث مربوط به جبران خسارت را ذیل عنوان «ضمان قهری» مورد مطالعه قرار می‌دهند، فهم این تحول نیازمند توجه به مختصات «ضمان قهری» در تلقی مرسوم آن نزد فقیهان است. به بیان دیگر، باید این پرسش را پیش‌رو نهاد: آیا شناسایی امکان مراجعه به دارنده وسیله نقلیه با قواعد «ضمان قهری» ناسازگار است؟ یادآور می‌شویم در ساختار فقهی، ضمان قهری در ردیف احکام وضعی قرار دارد و از موجبات مشخصی نظیر اتلاف اعم از مباشرت یا تسبیب به دست می‌آید؛ به نحوی که اگر حادثه رخ داده با آن موجبات قابل انطباق نباشد، اصل برائت حاکم می‌شود. از نظر فقهی، ضمان قهری موجبی برای تحقق مالکیت است؛ یعنی در نتیجه تحقق موجبات ضمان قهری مالکیت واقع می‌شود. به سخنی دیگر، زیان‌دیده مالک مافی‌الذمه زیان‌زننده می‌شود (انصاری، ۳/۱۴۱۵: ۱۸۳؛ نائینی، ۱/۱۳۷۳: ۱۱۸؛ محقق داماد، ۱۳۸۸: ۲۸-۲۹؛ قربان‌پور، ۱۳۹۱: ۲۹-۴۴؛ عمید زنجانی، ۱۳۸۲: ۳۸). از آنجا که مطابق تلقی مرسوم در فقه امامیه، مالکیت از اسباب مشخص و مورد تأیید شارع به دست می‌آید، خارج از آن اسباب شناخته شده نمی‌توان به مالکیت دست‌یافت (خویی، ۱/۱۴۰۹: ۵۰). بر همین بنیاد، مبادی تحقق ضمان قهری هم محدود به موجبات مورد اشاره است. بر این اساس، ضمان قهری مفهومی شرعی پیدا می‌کند که خارج از شرایط ترسیمی برای آن قابل تحقق نیست.

برای تحقق ضمان قهری صرف نظر از ضرورت «تلف مال» و وجود «رابطه سببیت»، ارتکاب «رفتار زیان‌بار» هم ضروری است. توجه به جملگی موجبات ضمان قهری در فقه امامیه و ماده ۳۰۷ قانون مدنی که مباحث مربوط را در فصلی تحت عنوان «در ضمان قهری» آورده است، حکایت از آن دارد که در همه موارد برای تحقق ضمان قهری، از شخصی که در نهایت حکم به ضمان قهری او می‌شود، رفتاری اعم از مثبت یا منفی سر می‌زند. برای مثال، در اتلاف اعم از مباشرت و تسبیب و یا در غصب، متلف و غاصب مرتکب رفتاری مانند از بین بردن یا تصرف مال غیر می‌شوند. به عبارتی دیگر، در صورت عدم ارتکاب رفتار، امکان تحقق ضمان قهری وجود ندارد. این نتیجه از قانون مجازات اسلامی نیز که مباحث مربوط را طی مواد ۴۹۲ تا ۵۳۷ در فصلی با نام «موجبات ضمان» سامان داده است، قابل فهم است. به صورت مشخص در ماده ۴۹۲ این قانون می‌خوانیم: «جنایت در صورتی موجب قصاص یا

دیه است که نتیجه حاصله مستند به رفتار مرتکب باشد اعم از آن که به نحو مباشرت یا به تسبیب یا به اجتماع آن‌ها انجام شود؛ یا در ماده ۵۰۰ می‌خوانیم: «در مواردی که جنایت یا هر نوع خسارت دیگر مستند به رفتار کسی نباشد ... ضمان منتفی است». در تبصره ۲ ماده ۲ قانون سال ۱۳۹۵ نیز همان‌طور که سابقاً دیدیم، قانون به انتساب حادثه به فعل یا ترک فعل که رفتار به شمار می‌آید توجه ویژه دارد.

در چنین رویکردی که ضمان قهری تنها متوجه شخصی است که رفتار او اعم از فعل یا ترک فعل، موجب خسارت شود، بدیهی است دارنده وسیله نقلیه بودن بدون این که فعل یا ترک فعل او موجب خسارت گردد، دارای ضمان قهری نخواهد بود. تمامی موجبات ضمان قهری بر پایه رفتار عامل زیان استوار است و دارنده یک مال بودن برای تحقق این منظور کفایت نمی‌کند. این نکته به روشنی آشکار می‌کند نویسندگانی که برای شناسایی امکان مراجعه به دارنده وسیله نقلیه به قواعد اتلاف و تسبیب متوسل شده‌اند (باریکلو، ۱۳۸۵: ۱۰۴؛ عباسلو، ۱۳۸۷: ۷۲؛ خدابخشی، ۱۳۹۰: ۱۱۳) راه را به خطا رفته‌اند و از محل تحلیل این قواعد که همگی نیازمند ارتکاب رفتار و احراز رابطه سببیت میان آن رفتار با خسارت است، نمی‌توان مسیر امکان مراجعه به دارنده را هموار نمود. نکته جالب توجه و قابل تأمل این است که در ساختار «ضمان قهری» حتی در مواردی که ایراد خسارت ناشی از شیء تحت مالکیت است، مانند خسارت ناشی از حیوان یا تصادف وسایل نقلیه و یا خسارت ناشی از خرابی بنا، فقها و به تبع آن قانون مدنی و قانون مجازات اسلامی تلاش داشته‌اند تا آن را از مسیر توجه به «رفتار» حل و فصل نمایند. به طور مشخص، در پی این موضوع می‌روند که آیا از مالک رفتاری که دال بر کوتاهی در نگهداری حیوان مسبب حادثه باشد سرزده است یا خیر. حل و فصل چنین مصادیقی بر بنیاد قواعد اتلاف و تسبیب در موادی مانند مواد ۳۳۳ تا ۳۳۵ قانون مدنی و مواد ۵۱۲، ۵۱۷، ۵۱۷ و ۵۱۹ تا ۵۲۵ قانون مجازات اسلامی، دلیل روشنی بر صدق این مدعا است (بهرامی احمدی، ۱۳۹۳: ۴۴۵ به بعد). بر این اساس، اگر در حادثه‌ای که رخ داده است، دارنده وسیله نقلیه نقشی نداشته باشد و نتوان او را مسبب آن حادثه شمرد، صرف دارنده بودنش موجبی برای مراجعه به او جهت جبران خسارت به شمار نمی‌آید و صرفاً باید به شخصی که خسارت ناشی از رفتار او است؛ یعنی عموماً همان راننده مسبب حادثه مراجعه کرد.

همین چالش فقهی را باید موجب حذف تدریجی امکان مراجعه به دارنده در فرضی که حادثه رانندگی ناشی از فعل یا ترک فعل او نیست، دانست.^۱

۲. پیامدهای رویکرد حذف امکان مراجعه به دارنده و راه کارهای حقوقی حل

مسئله

مطابق آنچه آمد، آشکار شد پیشینه فقهی و تلقی مرسوم نزد فقیهان موجب حذف مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه در قانون سال ۱۳۹۵ شده است. به باور نگارنده این نتیجه هم در همان ساختار فقهی و هم بر اساس حقوق مدرن نه تنها از جهاتی قابل انتقاد است؛ بلکه در عمل مشکلاتی را ایجاد کرده است.

۱-۲. اشکال حقوقی مبنایی در تغییر رویکرد تقنینی

پس از روشن شدن چرایی حذف امکان مراجعه به دارنده، اذعان می‌نماییم این رویکرد قانون‌گذار از نظر مبنایی قابل انتقاد به نظر می‌رسد. قانون‌گذار بر پایه مبنای قابل خدشه‌ای، ملاحظات خاص موجود در زمینه حوادث و سایل نقلیه را نادیده گرفته است. قلمرو گسترده حوادث و شدت خسارات وارده، حمایت بیشتر از زیان‌دیدگان را می‌طلبد (افکار و خدابخشی، ۱۴۰۱: ۶۱). حذف امکان مراجعه به دارنده یکی از ابزارهای در دسترس برای زیان‌دیدگان را به ناروا محدود می‌کند که با سیاست جبران خسارت زیان‌دیدگان ناسازگار به نظر می‌رسد. افزون بر آن، کاملاً منطقی است که دارنده وسیله نقلیه به واسطه خطرآفرین بودن چنین وسیله‌ای، باید پاسخ‌گویی جبران خسارت باشد. به بیان دیگر، شخصی که چنین وسیله خطرآفرینی را وارد اجتماع می‌کند و عنوان دارنده بر او صادق است، باید الزامات آن را نیز تحمل کند. توقیف وسیله نقلیه و یا با حصول شرایطی، شناسایی مسئولیت کیفری، بسیار ناکافی و ناهماهنگ با اهمیت این تکلیف است؛ بنابراین می‌توان گفت حذف چنین مسئولیتی از عهده دارنده، با هدف بازدارندگی که اصولاً از اهداف مورد نظر در مسئولیت مدنی است (بابایی، ۱۳۹۴: ۲۱) هم سازگاری ندارد. این ضرورت به

۱. یادآور می‌شویم ضرورت وجود رفتار از سوی عامل زیان و احتساب آن به عنوان یک شرط مهم در تحقق ضمان قهری، دلایل مشخص و البته در جای خود قابل انتقادی نزد فقیهان دارد. برای نمونه می‌توان توسط به قاعده وزر و مستندات آن و برخی روایات وارده در این موضوع اشاره داشت (دریائی و کربلانی آقازاده، ۱۳۹۸: ۲۲۰-۲۲۴). بر همین اساس، فقیهان به ضرورت وجود «رفتار زیان‌بار» از سوی عامل زیان در جملگی موجبات ضمان توجه نموده‌اند و سخنی از ضمان قهری نسبت به مال تحت کنترل به میان نیاورده‌اند.

ویژه در مواردی که دارنده به تکلیف خود مبنی بر تهیه بیمه‌نامه عمل نمی‌کند، بیشتر احساس می‌شود.

به نظر می‌رسد بر خلاف آنچه برخی از محققان (جعفری خسروآبادی و سالمی، ۱۳۹۸: ۷۸؛ بهرامی احمدی و آقاعباسی، ۱۳۹۶: ۴۹) گفته‌اند قانون‌گذار می‌توانست چالش فقهی پیش‌گفته را پشت سر نهد، بدون این که منافاتی با شرع داشته باشد. برای این منظور قانون‌گذار می‌توانست در اقدامی متهورانه به «اعتباری بودن» ضمان قهری توجه کند. اگر این مهم به درستی درک و به لوازم آن نظیر لغوپذیر و قابل تغییر بودن اعتبارات صورت‌گرفته عنایت شود، مشکلاتی از این دست بدون این که در تنافی با دیدگاه فقیهان باشد، حل‌شدنی به نظر می‌رسد. «ضمان قهری» به عنوان یک حکم وضعی، چیزی جز «اعتبار» نیست. به بیانی دیگر، ماهیتاً امری اعتباری است؛ بنابراین شکل‌گیری، بقا و دوام آن تماماً تابع خواست معتبر است (موسوی خمینی، ۱۴۱۰/۱/۱۱۶). نباید از نقش پررنگ بنائات عقلایی که بی‌تردید مورد تأیید شارع هم است به‌عنوان معتبر در حقوق از جمله در مباحث «ضمان قهری» غفلت نمود. امور اعتباری دایر مدار مصالحی‌اند و در پاسخ به نیازهایی شکل می‌گیرند (طباطبایی، ۱۳۹۳: ۱۸۴-۱۸۵؛ شهیدی، ۱۳۸۲: ۳۲ و ۶۷؛ فروغی، ۱۳۹۹: ۴۳-۴۴) و به بیانی، نیازپورده هستند. نیازهای مورد اشاره درباره موضوع این نوشتار ایجاب می‌کند «ضمان قهری» به عنوان یک اعتبار عقلایی، پاسخ لازم در مصداق مورد بحث را برای جبران خسارت فراهم کند. تأیید امکان مراجعه به دارنده در نظام‌هایی حقوقی مختلف (کاتوزیان و همکاران، ۱۳۸۱: ۸۱-۸۴ و ۱۷۰؛ بابایی، ۱۳۹۶: ۲۱۷؛ جواهرکلام، ۱۴۰۱: ۵۳۱)، تصدیق این بنای عقلایی است.

همچنین آنچه فقهای امامیه تحت عنوان «ضمان قهری» مورد مطالعه قرار می‌دهند، در حقوق مدرن تحت عنوان «مسئولیت مدنی» از آن یاد می‌شود. تأمل و دقت در این مفاهیم حکایت از تمایز بنیادی میان این دو دارد؛ تمایزی که پیامدهای مختلفی را در پی خواهد داشت. نکته جالب توجه این است که این دوگانگی را می‌توان در نسبت میان قانون مسئولیت مدنی که در سال ۱۳۳۹ تحت تأثیر حقوق آلمان و سوئیس به تصویب رسید با قواعد ضمان قهری در حقوق اسلامی که مورد متابعت قانون مدنی و قانون مجازات اسلامی قرار گرفته است نیز مشاهده کرد. در

ساختار «مسئولیت مدنی» دیگر آن محدودیت‌های ناشی از تلقی سنتی نسبت به قواعد «ضمان قهری» وجود ندارد و مسیر توسعه آن هموارتر است (دریائی و کربلائی آقازاده، ۱۳۹۹: ۹۳-۱۲۵). برای نمونه، با وجود این که بر پایه قواعد ضمان قهری تنها شخص ضامن جبران خسارت ناشی از رفتار خود است و پاسخ‌گویی برای رفتار اشخاص تحت کنترل در قانون مدنی مورد شناسایی قرار نگرفته است، در موادی مانند ماده ۱۲ قانون مسئولیت مدنی شاهد شناسایی مسئولیت مدنی برای کارفرما نسبت به رفتار کارگرس می‌باشیم. این موارد در ادبیات حقوقی تحت عناوینی مانند مسئولیت نسبت به فعل غیر مورد مطالعه قرار می‌گیرد. غرض از بیان این مطلب آن است که به‌رغم این که در قانون مسئولیت مدنی هم صرف دارنده یک مال بودن موجب مسئولیت مدنی شناخته نشده است، شاهد توسعه قلمرو مسئولیت افزون بر فعل و ترک فعل خود شخص، به فعل و ترک فعل اشخاص دیگر هستیم. ساختار مسئولیت مدنی که بسیاری از خلاءهای ناشی از تلقی سنتی حاکم بر ضمان قهری را برطرف کرد، کشش برطرف کردن این چالش را هم داشت و قانون‌گذار می‌توانست برای شناسایی امکان مراجعه به دارنده وسیله نقلیه بدون ورود به چالش‌های ناشی از تلقی مرسوم در ضمان قهری، از منطق حاکم بر مسئولیت مدنی کمک بگیرد. در حقیقت، خطرآفرین بودن وسیله نقلیه ایجاب می‌کند چنین تکلیفی متوجه شخصی گردد که دارنده به شمار می‌آید. همان‌طور که در قوانین سال ۱۳۴۷ و ۱۳۸۷، مسئولیت مدنی دارنده مورد پذیرش قرار گرفته بود.

افزون بر دو استدلال پیش‌گفته، قانون که برای دارنده تکلیفی مبنی بر تهیه پوشش بیمه‌ای منظور نموده است، اشکالی نداشت اگر برای این تکلیف، ضمانت اجرای مناسب مقرر می‌داشت. یعنی بر خلاف دو مورد پیش‌گفته که در نتیجه آن از اساس امکان اثبات مراجعه به دارنده از باب ضمان قهری و مسئولیت مدنی وجود دارد و دارنده در واقع به تبع این مهم مکلف به تهیه پوشش بیمه‌ای است؛ در استدلال اخیر صرف نظر از امکان‌سنجی شمول قواعد دوگانه فوق نسبت به دارنده، این مهم مورد تأکید قرار گرفته است که تکلیف مقرر از سوی قانون‌گذار می‌تواند دارای ضمانت اجرای مناسب یعنی ضرورت جبران خسارت باشد. به سخنی دیگر، بدون ورود به این چالش که آیا دارابودن وسیله نقلیه باید ضرورت پاسخ‌گویی خسارت

ناشی از آن را به همراه داشته باشد یا خیر، بر پایه نقض تکلیفی که قانون متوجه دارنده کرده است، او مسئولیت جبران خسارت ناشی از این نقض را خواهد داشت و در نهایت بار جبران خسارت حتی در صورت پرداخت خسارت از سوی صندوق تأمین خسارت‌های بدنی بر او تحمیل می‌گردد. یادآور می‌شویم در ماده ۲ نخستین نمونه قانونی در این خصوص یعنی «لایحه قانونی بیمه خسارت شخص ثالث ناشی از وسائط نقلیه موتوری» مصوب ۱۳۳۱، ضمانت اجرای تخلف از این تکلیف، پرداخت خسارت وارد به ثالث مقرر شده بود. از نظر تحلیلی، پذیرش استدلال اخیر و همچنین استدلال دوم بر بنیاد توسل به تعزیر هم امکان‌پذیر است. در جای خود ثابت شده است که کارکرد تعزیر محدود به امور کیفری نیست و قانون‌گذار می‌تواند در مقام جبران خسارت هم به این نهاد متوسل شود.^۱ در جایی که دارنده با وجود تکلیف قانونی و اطلاع از امکان بالای تولید خطر، از تهیه پوشش بیمه‌نامه کوتاهی می‌کند؛ می‌توان از باب جریمه او را نسبت به خسارات وارده پاسخ‌گو دانست. بر این اساس، با پرداخت این خسارت به زیان‌دیده، دارنده با عقوبت عمل خود مواجه می‌شود.

تفاوت استدلال سوم با دو مورد پیشین در این است که در دو مورد اول، دارنده یک وسیله خطرناک بودن، موجب پاسخ‌گویی را فراهم می‌آورد و در مورد اخیر، نقض تکلیف قانون‌گذار در تهیه بیمه‌نامه. بدیهی است بر این اساس، در فرض انجام این تکلیف، دیگر امکان مراجعه به دارنده وجود ندارد؛ اما در دو راه حل پیشین این امکان همچنان فراهم است. با این حال عملاً بر این تفاوت در رابطه با پاسخ‌گویی نسبت به اشخاص ثالث ثمره‌ای مترتب نیست؛ چون در فرض وجود پوشش بیمه‌ای، ضمان قهری یا مسئولیت مدنی دارنده از محل بیمه‌نامه ادا می‌شود؛ اما راه حل اخیر بدون ورود به این بحث مبنایی که آیا صرف دارنده بودن هم مانند رفتار، موجب ضمان قهری یا مسئولیت مدنی است، به ضرورت پاسخ‌گویی دارنده می‌انجامد.

۲-۲. اشکالات عملی ناشی از تغییر رویکرد تقنینی

حذف امکان مراجعه به دارنده افزون بر اشکالات مبنایی، نتایج نامطلوبی نیز به همراه دارد. در ادامه به چهار مورد آن می‌پردازیم.

۱. برای مطالعه، بنگرید به: همان‌جا، ۱۰۷-۱۱۵؛ دریائی و غلاملو، ۱۴۰۲: ۶۷-۶۸؛ محقق داماد و هاجیان، ۱۴۰۰: ۱۹۳-۲۲۱.

۱-۲-۲. شناسایی راننده به عنوان مسئول نهایی جبران خسارت

اشکال عملی نخست، مسئول نهایی به شمار آمدن راننده مسبب حادثه است. توضیح این که، اگر دارنده وسیله نقلیه به تکلیف خود مبنی بر تهیه بیمه‌نامه عمل نکند و وسیله را در اختیار شخص دیگری به عنوان راننده نهد و همین راننده، مسبب حادثه شود، صندوق تأمین خسارت بدنی مکلف به جبران خسارت بدنی وارد به اشخاص ثالث خواهد بود. با این حال، وفق بند الف ماده ۲۵ قانون سال ۱۳۹۵، صندوق برای بازیافت خسارت می‌تواند به مسبب حادثه مراجعه کند. در این ماده آمده است: «صندوق مکلف است بدون اخذ تضمین از زیان‌دیده یا مسبب زیان، خسارت زیان‌دیده را پرداخت نموده و پس از آن مکلف است به شرح زیر به قائم‌مقامی زیان‌دیده از طریق مراجع قانونی وجوه پرداخت شده را بازیافت کند: الف- در صورتی که پرداخت خسارت به سبب نداشتن، انقضاء یا بطلان بیمه‌نامه باشد به مسبب حادثه رجوع می‌کند...».

بدین‌سان، در مرحله بازیافت، مراجعه‌ای از سوی صندوق علیه دارنده اگر مسبب حادثه نباشد صورت نمی‌پذیرد و بار نهایی متوجه مسبب حادثه می‌شود که اصولاً همان راننده بی‌احتیاط است. ممکن است در بادی‌امر این مهم منطقی جلوه نماید؛ زیرا این راننده مسبب حادثه است که در نتیجه بی‌احتیاطی خسارت به بار آورده است، نه دارنده وسیله نقلیه (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۸: ۳۰۰-۳۰۲). با این حال نمی‌توان از نظر دور داشت که اگر دارنده به تکلیف خود در تهیه پوشش بیمه‌نامه عمل می‌نمود، بیمه‌گر نظر به تبصره ۲ ماده ۲ قانون سال ۱۳۹۵ نسبت به پرداخت خسارت اقدام می‌کرد و نوبت به پرداخت صندوق تأمین خسارت بدنی و بازیافت بعدی او به راننده مسبب حادثه نمی‌رسید. به بیان دیگر، «اگر نبود» کوتاهی دارنده در تهیه بیمه‌نامه، خسارت در نهایت به راننده مسبب حادثه تحمیل نمی‌شد. در حقیقت با این که راننده، مسبب حادثه و تحمیل خسارت به ثالث است، اما عامل عدم امکان تأمین این خسارت از محل بیمه‌نامه و محرومیت راننده مسبب حادثه در استفاده از ترتیبات مقرر در این تبصره، کسی جز دارنده وسیله نقلیه نیست. آنچه این نتیجه را تأیید می‌کند، توجه به این حقیقت است که اکثر قریب به اتفاق حوادث رانندگی در نتیجه بی‌احتیاطی به وقوع می‌پیوندند و نه ارتکاب عمد از سوی مسبب حادثه. بر این بنیاد،

راننده مسبب حادثه این استحقاق را ندارد که به عنوان مسئول نهایی یا دست کم تنها مسئول نهایی به شمار آید. حذف مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه، راننده مسبب حادثه را مسئول نهایی جبران خسارت می‌گرداند؛ امری که عادلانه به نظر نمی‌رسد و موجب آن است که تکلیف با اهمیت تهیه پوشش بیمه‌نامه، فاقد ضمانت اجرای مناسب باشد. افزون بر آن، همان‌طور که گفته شده است، مبنا و فلسفه مسئولیت مدنی دارنده و همچنین این‌که او در موقعیت مناسب‌تری برای خرید پوشش بیمه‌ای قرار دارد، این تحلیل را تأیید می‌کند (بابایی، ۱۳۹۴: ۱۶۶). گفتنی است که راننده مسبب حادثه در صورتی از نظر حقوقی به شرح فوق شایسته برخورداری از حمایت و عدم تلقی به عنوان مسئول نهایی است که از عدم وجود پوشش بیمه‌نامه در رابطه با وسیله نقلیه تحت هدایتش ناآگاه باشد.^۱

۲-۲-۲. عدم حمایت از راننده مسبب حادثه در خصوص خسارت وارد به او

اشکال عملی دوم ناظر به عدم حمایت از راننده مسبب حادثه در خصوص خسارات وارد به او است. قانون سال ۱۳۹۵ افزون بر اشخاص ثالث، از راننده مسبب حادثه نیز حمایت به عمل آورده است. در ماده ۳ این قانون می‌خوانیم: «دارنده وسیله نقلیه مکلف است برای پوشش خسارت‌های بدنی وارد شده به راننده مسبب حادثه، حداقل به میزان دیه مرد مسلمان در ماه غیر حرام، بیمه حوادث اخذ کند...».

بدیهی است زمانی که دارنده، بیمه‌نامه شخص ثالث برای وسیله نقلیه تهیه نمی‌کند، بیمه‌نامه حوادث موضوع این ماده که از راننده مسبب حادثه حمایت به عمل می‌آورد هم تهیه نمی‌نماید. در صورت تحمیل خسارت به اشخاص ثالث، آن‌ها می‌توانند نظر به عدم وجود بیمه‌نامه، برای دریافت خسارت مطابق بند ب ماده ۴ و ماده ۲۱ قانون سال ۱۳۹۵ به صندوق تأمین خسارات بدنی مراجعه کنند، اما این امکان برای راننده مسبب حادثه وجود ندارد. نتیجه‌ای که هم با منطق حاکم بر ماده ۳ در تنافی است و هم موجب تحمیل ضرری ناروا به راننده مسبب حادثه در فرضی که

۱. همان‌طور که در مقدمه بیان شد در رابطه با معیار شناسایی دارنده و همچنین مراد از متصرف که او هم بر اساس تبصره ۱ ماده ۲ دارای تکلیف به تهیه بیمه‌نامه می‌باشد، گفت‌وگو بسیار است. اگر راننده مسبب حادثه، شخصی غیر از مالک وسیله نقلیه باشد؛ اما با این وجود از نظر مفهومی از جمله مواردی باشد که عنوان دارنده بر او صدق کند، در این صورت تکلیف به تهیه بیمه‌نامه متوجه او خواهد بود و لذا در صورت عدم تهیه بیمه‌نامه باید او را نقض‌کننده این تکلیف دانست.

دارنده وسیله نقلیه شخص دیگری است، می‌گردد. در این فرض از یک سو، از آنجایی که دارنده به تکلیف موضوع ماده ۳ این قانون عمل ننموده است و بیمه حوادث وجود ندارد، امکان استفاده از آن منتفی است و از سوی دیگر، دارنده هم فاقد مسئولیت است و راه مراجعه به او بسته است. به عبارت دیگر، همان‌طور که برای راننده مسبب حادثه امکان مراجعه به دارنده به عنوان مسئول نهایی نسبت به خسارت وارد به ثالث وجود ندارد، امکان مراجعه برای دریافت خسارت وارد به خود نیز به طریق اولی وجود ندارد. عدم شناسایی مسئولیت مدنی برای دارنده در حقیقت به عدم وجود ضمانت اجرای مناسب برای ماده ۳ هم خواهد انجامید.

شایان ذکر است در وضع فعلی و حسب ظواهر قانونی، راننده مسبب حادثه امکان مراجعه به صندوق تأمین خسارات بدنی را هم ندارد. همان‌طور که بیان شد صندوق در فرض عدم وجود بیمه‌نامه پس از جبران خسارت وارد به ثالث برای باز یافت آن به راننده مسبب حادثه امکان رجوع دارد و مبلغ پرداختی را از او باز یافت می‌کند، بدیهی است با این شرایط اصلاً پرداخت خسارت به راننده مسبب حادثه معنا نخواهد داشت (بابایی، ۱۳۹۶: ۲۶۳)؛ زیرا آنچه ناشی از خسارت وارد به ثالث در نتیجه رفتار راننده مسبب حادثه است، پس از پرداخت از سوی صندوق با مراجعه به راننده مسبب حادثه قابل باز یافت است، طبعاً و به قیاس اولویت، اگر مبلغی هم به خود راننده مسبب حادثه پرداخت شود، پیرو همین منطق باید قابل استرداد باشد. به همین دلیل بیان شد که پرداخت خسارت به راننده مسبب حادثه و سپس باز یافت از همان شخص، بی‌معنا می‌نماید.^۱ شایسته است ولو این که مسئولیت مدنی دارنده مورد پذیرش قرار نگیرد، بابت نقض تکلیف قانونی موضوع ماده ۳، از باب تعزیر و به عنوان جرمه، دارنده را مسئول جبران خسارت وارد به راننده مسبب حادثه بدانیم.

۲-۲-۳. نبود حمایت کافی از شخص ثالث در رابطه با خسارات مالی

در جایی که دارنده به تکلیف خود برای تهیه پوشش بیمه‌نامه عمل نکرده است، طبعاً با توجه به این که قلمرو حمایتی صندوق تأمین خسارات بدنی صرفاً به خسارت بدنی محدود است، اشخاص ثالث تنها از طریق توسل به مسبب حادثه

۱. از نظر تحلیلی محروم نمودن راننده مسبب حادثه در مراجعه به صندوق خالی از اشکال نیست. برای مطالعه، بنگرید به: ابهری، قربانی جویباری، ۱۳۹۷: ۱۰۱-۱۲۰؛ افکار، ۱۴۰۱: ۴۳۲-۴۳۷.

می‌توانند خسارت مالی وارد به خود را دریافت دارند (بابایی، ۱۳۹۴: ۱۶۵). به بیان دیگر، در این موارد افزون بر عدم امکان مراجعه به بیمه‌گر و صندوق، امکان مراجعه به دارنده وسیله نقلیه مسبب حادثه‌ای که خود مسبب حادثه نبوده است، وجود ندارد. در حقیقت عدم شناسایی مسئولیت مدنی برای دارنده؛ از یک سو ضمانت اجرای مناسبی برای نقض تکلیف قانونی او به همراه ندارد و از سوی دیگر، از اشخاص ثالث حمایت کافی را به عمل نمی‌آورد.

۴-۲. تحمیل ضرر ناروا به صندوق تأمین خسارت‌های بدنی

اگر وسیله نقلیه فاقد بیمه‌نامه باشد و در نتیجه راننده آن توسط شخص دیگر، حادثه‌ای ایجاد شود، مراجعه به راننده بدون تردید حسب قواعد عمومی صورت خواهد پذیرفت. نکته با اهمیت در این میان، آن است که در مراجعه به راننده وجود رابطه سببیت بین رفتار راننده و حادثه ضروری است. اشکال در جایی بروز می‌کند که با وجود عدم امکان انتساب حادثه به رفتار راننده، همچنان حادثه به وسیله نقلیه قابل استناد باشد. در این حالت زیان‌دیده امکان مراجعه به راننده را به دلیل فقدان رابطه سببیت نخواهد داشت و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مطابق ماده ۲۱ تکلیف به جبران خسارت دارد. با این حال صندوق بعد از جبران این خسارت امکان بازیافت را نخواهد داشت؛ زیرا از یک سو با توجه به این که راننده، مسبب حادثه به شمار نمی‌آید، مطابق بند «الف» ماده ۲۵ امکان بازیافت از او منتفی است. از سوی دیگر، با وجود برقراری رابطه سببیت میان حادثه با وسیله نقلیه، نظر به عدم شناسایی مسئولیت برای دارنده، امکان بازیافت خسارت از دارنده هم وجود ندارد؛ در نتیجه ضرر ناروایی در نتیجه نقض تکلیف دارنده به صندوق وارد می‌شود.

این توالی فاسد و اشکالات مبنایی، به روشنی اشکالات عدم شناسایی مسئولیت مدنی برای دارنده و یا حتی عدم شناسایی ضمانت اجرای مناسب بابت نقض تکلیف مبنی بر تهیه بیمه‌نامه را نشان می‌دهد. این تصور را هم که واگذاری حل و فصل جمیع ابعاد موضوع به حقوق بیمه، کافی خواهد بود (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۸: ۲۹۸؛ صفایی و اورک بختیاری، ۱۳۹۳: ۳۱-۵۰؛ جعفری خسروآبادی و سالمی، ۱۳۹۸: ۶۳) از ذهن می‌زداید.

۲-۳. الگوی پیشنهادی برای مبنای مسئولیت مدنی دارنده

مطابق آنچه بیان شد، از نظر تحلیلی امکان مراجعه به دارنده به ویژه در جایی که به تکلیف خود در تهیه پوشش بیمه‌نامه عمل نکرده است، وجود دارد و حذف امکان مراجعه به او اشکالات عملی هم در پی دارد. از این رو اکنون می‌توان این پرسش را مطرح کرد که اگر نظام حقوقی بخواهد امکان مراجعه به دارنده را مورد پذیرش قرار دهد، از میان مبنای مرسوم کدام مبنا را باید انتخاب نماید. در نیل به پاسخ، توجه به دو نکته ضروری است:

نخست، مراجعه به دارنده از باب دارا بودن وسیله نقلیه است، نه احتمالاً سرزدن فعل و ترک فعلی از ناحیه او که منجر به حادثه شود. در مورد اخیر، همان قواعد عمومی توان پاسخ‌گویی دارند. در رابطه با مراجعه از باب دارنده بودن، رابطه سببیت باید با وسیله نقلیه برقرار باشد، نه با رفتار (حسین‌آبادی و غلامعلی‌زاده، ۱۳۹۰: ۱۹۱؛ بهرامی احمدی، ۱۳۹۳: ۴۵۰). از این رو کلیه توجیهاتی که برای مراجعه به دارنده از باب اتلاف و تسبیب صورت می‌پذیرد (کاتوزیان و همکاران، ۱۳۸۱: ۳۰؛ باریکلو، ۱۳۸۵: ۱۰۴؛ عباسلو، ۱۳۸۷: ۷۲؛ خدابخشی، ۱۳۹۰: ۱۱۱-۱۱۴)، غیر قابل پذیرش به نظر می‌رسد و خروج موضوعی دارد؛ همین‌طور کلیه مبنای‌ای که بر پایه توجه به رفتار بیان می‌شود؛ مانند تقصیر (امامی‌پور، ۱۳۸۸: ۱۱۰؛ طهماسبی، ۱۳۸۸: ۳۷) هم فاقد ارزش است؛

دوم، از جمله تمایزات موجود میان قواعد ضمان قهری و مسئولیت مدنی، همین تمایز در مبنا است. با وجود این که در قانون مسئولیت مدنی از جمله در ماده ۱ این قانون، به تقصیر توجه ویژه شده است، در ضمان قهری مورد نظر فقیهان که مورد متابعت قانون مدنی (مانند ماده ۳۲۸) و قانون مجازات اسلامی (از جمله مواد ۴۹۲ و ۵۲۸) قرار گرفته است، اصولاً تقصیر مبنای ضمان نیست و وسیله‌ای برای احراز انتساب خسارت به فعل یا ترک فعل عامل زیان است (دریائی و کربلایی آقازاده، ۱۳۹۹: ۱۰۴؛ غلاملو و دریائی: ۱۴۰۱: ۲۲۹-۲۳۱). به نظر می‌رسد ملاحظات خاص ناشی از خطر آفرین بودن وسیله نقلیه و همچنین تحقق عنوان دارنده از یک سو و ضرورت حمایت بیشتر از زیان‌دیدگان این حوادث ایجاب می‌کند که به تقصیر در طراحی مسئولیت مدنی دارنده توجه نشود. افزون بر آن، توجه به تقصیر در حقیقت

برگشت به توجه به رفتار دارد؛ این در حالی است که مواجهه با دارنده به واسطه رفتار او صورت نمی‌پذیرد. در قوانین پیشین نیز که به صراحت مسئولیت مدنی او مورد شناسایی قرار گرفته بود، این مسئولیت بر مبنای تقصیر نبود. عبارات ماده ۱ قانون سال ۱۳۴۷ به روشنی گویای این مهم است.

صرف وجود رابطه سببیت میان وسیله نقلیه با خسارت وارده، برای امکان مراجعه به دارنده کفایت می‌کند. این ایده که رابطه سببیت باید میان خسارت وارده با وسیله نقلیه برقرار باشد، متضمن این معنا هم هست که در فرض نبود چنین رابطه‌ای، امکان مراجعه به دارنده وجود ندارد. به طور مشخص، اگر حادثه ناشی از قوه قاهره باشد، مراجعه به دارنده متغی است. نباید از یاد برد که علت مواجهه با دارنده و بحث درباره مسئولیت مدنی او به واسطه همین دارنده وسیله نقلیه بودن است، نه امری دیگر؛ لذا اگر وسیله نقلیه در حادثه نقشی نداشته باشد و حادثه ناشی از آن نباشد، مانند فرضی که سیل و زلزله بسان ابزاری با به حرکت درآوردن وسیله نقلیه موجب خسارت شود، امکان بحث از مسئولیت مدنی دارنده، سالبه به انتفاء موضوع است (بهرامی احمدی، ۱۳۸۷: ۸ و ۱۰۵-۱۰۶؛ بابایی، ۱۳۹۶: ۲۲۱). افزون بر آن، همان‌طور که برخی به درستی بیان کرده‌اند، ضرورت لزوم پاسخ‌گویی دارنده نسبت به خسارات وارده به حدی نیست که حتی در فرض وقوع فورس ماژور هم او را مسئول بدانیم (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۹۷: ۳۴۹-۳۵۰؛ جواهرکلام، ۱۴۰۱: ۵۳۳ و ۵۵۵)؛ بنابراین نظراتی مانند شناسایی مسئولیت مطلق و تضمین که حتی به شناسایی مسئولیت در این موارد می‌انجامد (ره‌پیک، ۱۳۹۰: ۱۷۵ به بعد؛ معبودی نیشابوری؛ حداد خدایپرست، ۱۳۹۳: ۱۹۶)، همراه با اشکال است. البته در حالت اخیر می‌توان به منظور حمایت از زیان‌دیدگان، همچنان بیمه‌گر را مکلف به جبران خسارت وارده دانست.^۱

مختصر این که، انتساب حادثه به وسیله نقلیه (نه به فعل یا ترک فعل دارنده)، برای تحقق مسئولیت مدنی دارنده لازم است؛ اعم از این که راننده وسیله نقلیه، مسبب حادثه باشد یا نقص خود وسیله نقلیه منجر به حادثه شود؛ این در حالی است که در رابطه با راننده، حسب قواعد عمومی باید حادثه به فعل یا ترک فعل راننده انتساب

۱. همین نتیجه را نویسندگان حقوقی در تحلیل مواد قانون سال ۱۳۹۵ به ویژه از عبارات بند پ ماده ۱ برداشت نموده‌اند. برای نمونه، بنگرید: بابایی، ۱۳۹۶: ۲۲۳-۲۲۴؛ کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۹۷: ۳۵۰؛ صفایی و رحیمی، ۱۳۹۸: ۲۹۸.

داشته باشد و صرف انتساب حادثه به وسیله نقلیه کافی نیست. با این حساب ممکن است حادثه‌ای برای راننده فورس مازور به شمار آید، اما همچنان قابل انتساب به وسیله نقلیه باشد؛ مانند خسارتی که در نتیجه انفجار ناگهانی وسیله نقلیه به بار می‌آید. در این صورت با وجود منتفی بودن امکان مراجعه به راننده، امکان مراجعه به دارنده وجود دارد. در رابطه با امکان مراجعه به بیمه‌گر هم اساساً نیازی به احراز انتساب حادثه به فعل یا ترک فعل و یا حتی انتساب به وسیله نقلیه نیست. با این ترتیب و مبتنی بر تحلیل، تعادل میان اشخاص مختلفی که موظف به پاسخ‌گویی هستند برقرار و از زیان‌دیده نیز حمایت به عمل می‌آید.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

برآمد

۱- در نظام حقوقی ایران جایگاه دارنده وسیله نقلیه در رابطه با خسارت ناشی از تصادفات رانندگی همراه با ابهامات زیادی است. اصل و اساس بحث ناظر به حالتی است که دارنده نقشی در وقوع تصادف نداشته و به بیان دیگر مسبب حادثه به شمار نمی‌آید. مطالعه سیر تحول تقنینی حکایت از شناسایی مسئولیت مدنی برای دارنده در قوانین قبل از انقلاب اسلامی و حذف تدریجی آن در قوانین بعد از آن دارد. با وجود این که برخی از نویسندگان حقوقی تلاش نمودند تا اثبات کنند که بر اساس قانون سال ۱۳۹۵ مسئولیت مدنی دارنده مورد شناسایی قرار گرفته است، اما این نتیجه قابل تأیید نیست و تحقیق نشان داد که از نظر قانون‌گذار در وضع فعلی، دارنده فاقد چنین مسئولیتی است.

۲- تلقی سنتی حاکم بر قواعد ضمان قهری را می‌توان دلیل اصلی حذف تدریجی مسئولیت مدنی دارنده دانست. در این تلقی که به قانون مدنی و قانون مجازات اسلامی هم راه یافته است، ارتکاب یک رفتار از سوی عامل زیان برای تحقق ضمان قهری ضروری است. در جایی که دارنده، مسبب حادثه به شمار نمی‌آید، این عنصر مفقود و لذا ضمان قهری او منتفی است. این نوع نگاه اشکالات متعددی به همراه دارد؛ برای نمونه با ماهیت ضمان قهری به عنوان یک اعتبار عقلایی ناهماهنگ است. همچنین بر فرض نپذیرفتن امکان چنین امری بر بنیاد ضمان قهری، توسل به مسئولیت مدنی که مختصات متفاوتی با ضمان قهری دارد، همچنان امکان‌پذیر به نظر می‌رسد. همان‌طور که در سابقه تقنینی این موضوع هم این امر قابل مشاهده است. صرف نظر از این موارد، عدم تهیه پوشش بیمه‌ای که یک تکلیف قانونی برای دارنده است، می‌تواند با جریمه مناسب که همان پاسخ‌گویی دارنده نسبت به خسارت وارده است، مواجه شود. افزون بر نقشی که تعزیر به عنوان یک مجازات ایفا می‌کند، امکان توسل به آن به منظور جبران خسارت هم پذیرفتنی است.

۳- حذف مسئولیت مدنی دارنده نه تنها اشخاص ثالث را تحت تأثیر قرار می‌دهد، بلکه صندوق تأمین خسارات بدنی و راننده مسبب حادثه را به ویژه در فرض عدم پوشش بیمه‌نامه با چالش‌های جدی مواجه می‌سازد؛ چالش‌هایی که «اگر نبود»، نقض تکلیف دارنده در تهیه بیمه‌نامه به بار نمی‌آید. توالی فاسد به روشنی نشان داد

صرف وجود بیمه‌گر و یا صندوق، راه‌حل نهایی نیست و توان حل تمام چالش‌های موجود را ندارد و همچنان به مداخله حقوق مسئولیت مدنی در این زمینه در کنار توجه به حقوق بیمه نیازمندیم.

۴- پیشنهاد می‌شود با توجه به قلمرو وسیع خسارات ناشی از حوادث رانندگی به منظور حمایت هر چه بیشتر زیان‌دیدگان در صورت تحقق عنوان دارنده و بر پایه خطر آفرین بودن وسیله نقلیه، مسئولیت مدنی دارنده مورد شناسایی قرار گیرد. این ضرورت در فرض عدم تهیه پوشش بیمه‌نامه بیشتر احساس می‌شود. در طراحی این مسیر و در انتخاب مبنای مسئولیت، آن دسته از مواردی که به رفتار شخص توجه دارد نظیر اتلاف، تسبیب و تقصیر، مناسب موضوع به شمار نمی‌آید. به نظر می‌رسد برای تحقق مسئولیت مدنی دارنده، رابطه سببیت باید میان حادثه و خسارت وارده با وسیله نقلیه مسبب حادثه برقرار باشد نه با رفتار شخص دارنده. از نظر تحلیلی بر بنیاد نهاد تعزیر هم می‌توان به سادگی دارنده را در فرضی که بیمه‌نامه تهیه نکرده است، از باب نقض این تکلیف، ملزم به جبران خسارت وارده دانست.

فهرست منابع

الف. فارسی

- * ابهری، حمید و قربانی جویباری، محمد (۱۳۹۷)، «مسئولیت صندوق تأمین خسارت‌های بدنی نسبت به خسارت‌های بدنی وارد بر راننده مسبب حادثه»، پژوهش‌نامه بیمه، دوره ۳۹، شماره ۴.
- * احمدی، خلیل (۱۳۹۶)، «مهم‌ترین نوآوری‌های قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه سال ۱۳۹۵»، پژوهش‌نامه بیمه، دوره ۳۲، شماره ۳.
- * افکار، حمید (۱۴۰۱)، «ارزیابی تأمین مالی نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه در پرتوی قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵»، دانش‌نامه حقوق اقتصادی، دوره ۲۹، شماره ۲۱.
- * افکار، حمید و خدابخشی، عبدالله (۱۴۰۱)، «طرح نظریه تضامن مسئولیت مسبب حادثه و بیمه‌گر در قانون بیمه اجباری»، مجله حقوقی دادگستری، دوره ۸۶، شماره ۱۲۰.
- * امامی‌پور، محمد (۱۳۸۸)، «نگاهی نقادانه به قانون اصلاح قانون بیمه شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷»، حقوق اسلامی، دوره ۶، شماره ۲۱.
- * ایزانلو، محسن (۱۳۸۷)، «نقد و تحلیل قانون اصلاح قانون بیمه اجباری»، فصل‌نامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۳۸، شماره ۴.
- * بابایی، ایرج (۱۳۹۴)، حقوق مسئولیت مدنی و الزامات خارج از قرارداد، چاپ نخست، تهران: میزان.
- * بابایی، ایرج (۱۳۹۶)، حقوق بیمه، چاپ چهاردهم، تهران: سمت.
- * باریکلو، علیرضا (۱۳۸۵)، مسئولیت مدنی، چاپ نخست، تهران: میزان.
- * بهرامی احمدی، حمید (۱۳۹۳)، ضمان قهری، چاپ نخست، تهران: دانشگاه امام صادق علیه‌السلام.
- * بهرامی احمدی، حمید (۱۳۸۷)، «تحلیلی بر قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری زمینی در برابر اشخاص ثالث»، مصوب ۱۳۴۷ و اصلاحیه قانون مزبور مصوب سال ۱۳۸۷»، پژوهش‌های اسلامی، دوره ۳، شماره ۲.

- * بهرامی احمدی، حمید؛ آقاعباسی، رضا (۱۳۹۶)، «تعیین مسئول حادثه رانندگی از میان مالک و راننده اتومبیل با نگاهی به قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی»، پژوهش‌های حقوقی، شماره ۳۲.
- * جعفری خسروآبادی، نصرالله و سالمی، مینا (۱۳۹۸): «مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل شخص ثالث، به مثابه مسئولیت مدنی یا کیفری؟ نظریه خطر از ظهور تا افول و سیر تحولات مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه در حقوق ایران»، پژوهش‌های حقوق جزا و جرم‌شناسی، شماره ۱۴.
- * جواهرکلام، محمدهادی (۱۴۰۱)، مبانی و اصول جبران خسارت مدنی، چاپ دوم، تهران: شرکت سهامی انتشار.
- * خدابخشی، عبدالله (۱۳۹۰)، «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران»، مجله حقوقی دادگستری، دوره ۷۵، شماره ۷۴.
- * خدابخشی، عبدالله (۱۳۸۸)، بیمه و حقوق مسئولیت مدنی، چاپ نخست، تهران: روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران.
- * دریائی، رضا و کربلانی آقازاده، مصطفی (۱۳۹۸)، «امکان سنجی فقهی و حقوقی جبران خسارت ناشی از مالکیت اشیاء خطرناک»، آموزه‌های فقه مدنی، دوره ۱۱، شماره ۲۰.
- * دریائی، رضا و کربلانی آقازاده، مصطفی (۱۳۹۹)، «تأملی بر رابطه قانون مسئولیت مدنی با موجبات ضمان قهری در حقوق ایران»، مطالعات حقوقی، دوره ۱۲، شماره ۳.
- * دریائی، رضا و غلاملو، جمشید (۱۴۰۲)، «تعزیر مدنی در سایه جرم تعزیری؛ بازتحلیل انتقادی اثر وضعی جرم انتقال مال با انگیزه فرار از پرداخت دین»، مطالعات حقوق کیفری و جرم‌شناسی، دوره ۵۳، شماره ۱.
- * ره‌پیک، سیامک (۱۳۹۰)، «مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه بر اساس قانون بیمه اجباری مصوب سال ۱۳۸۷ در مقایسه با قانون مصوب ۱۳۴۷»، فصل‌نامه حقوق، دوره ۴۱، شماره ۳.
- * شهیدی، مهدی (۱۳۸۲)، تشکیل قراردادها و تعهدات، چاپ سوم، تهران: مجد.
- * صفایی، سید حسن و رحیمی، حبیب‌الله (۱۳۹۸)، مسئولیت مدنی، چاپ دوازدهم،

تهران: سمت.

* صفایی، سید حسین و اورک بختیاری، حسنعلی (۱۳۹۳)، «نگاهی نو به مبانی مسئولیت مدنی دارندگان خودرو»، فصل‌نامه حقوق، دوره ۴۴، شماره ۱.

* طباطبائی، سید محمدحسین (۱۳۹۳)، اصول فلسفه و روش رئالیسم، جلد دوم، چاپ بیست و سوم، قم: صدرا.

* طهماسبی، جواد (۱۳۸۸)، گفتمان دامنه مسئولیت در قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷، مجله حقوقی دادگستری، دوره ۷۳، شماره ۶۸.

* عباسلو، بختیار (۱۳۸۷)، مسئولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی، چاپ دوم، تهران: میزان.

* عمید زنجانی، عباسعلی (۱۳۸۲)، موجب‌اب ضمان، چاپ نخست، تهران: میزان.

* غلاملو، جمشید و دریائی، رضا (۱۴۰۱)، «توهین، افترا و نشر اکاذیب تعزیری از جرم‌انگاری تا جرم‌زدایی با تأکید بر الگوی حقوق مدنی»، آموزه‌های حقوق کیفری، دوره ۱۲، شماره ۲۳.

* کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۵)، مسئولیت مدنی، جلد نخست، چاپ پنجم، تهران: دانشگاه تهران.

* کاتوزیان، ناصر و جنیدی، لعی و غمامی، مجید (۱۳۸۱)، مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، چاپ دوم، تهران: مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران.

* فروغی، روح‌الله (۱۳۹۹)، «احکام اعتباریات از دیدگاه محقق اصفهانی»، پژوهش‌های اصولی، دوره ۶، شماره ۲۵.

* قربان‌پور، امیرمهدی (۱۳۹۱)، مسئولیت قراردادی (ماهیت و مبانی)، چاپ نخست، تهران: مجد.

* محقق‌داماد، سید مصطفی (۱۳۸۸)، «تحولات اجتهاد شیعی: مکتب‌ها، حوزه‌ها و روش‌ها (۴)، احکام وضعی و احکام تکلیفی از نظر محقق خراسانی»، مجله تحقیقات حقوقی، دوره ۱۲، شماره ۵۰.

* محقق‌داماد، سید مصطفی و حاجیان، هانی (۱۴۰۰)، «نظریه عمومی جرمه مدنی (تعزیرات غیر کیفری) در فقه اسلامی و حقوق ایران»، مجله حقوقی دادگستری،

دوره ۸۵، شماره ۱۱۴.

* محمدی، مهدی و ابدالی، مهرزاد و اکبرینه، پروین (۱۳۹۵)، «مسئولیت مدنی ناشی از مالکیت یا تصرف وسایل نقلیه در حقوق ایران و فرانسه»، پژوهش‌های حقوق تطبیقی، دوره ۲۰، شماره ۴.

* معبودی نیشابوری، رضا و حداد خداپرست، مریم (۱۳۹۳)، «مبنای مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه موتوری زمینی با توجه به قانون جدید بیمه اجباری»، پژوهشنامه بیمه، دوره ۲۹، شماره ۱.

ب. عربی

* انصاری، مرتضی بن محمد امین (۱۴۱۵ ق)، کتاب المکاسب، جلد سوم، چاپ نخست، قم: کنگره جهانی بزرگداشت شیخ اعظم انصاری.

* خوبی، سید ابوالقاسم موسوی (۱۴۰۹ ق)، مبنای العروه الوثقی، جلد نخست، چاپ نخست، قم: منشورات مدرسه دارالعلم لطفی.

* غروی نائینی، میرزا محمدحسین (۱۳۷۳ ق)، منیه الطالب فی حاشیه المکاسب، جلد نخست، چاپ نخست، تهران: المکتبه المحمدیه.

* موسوی خمینی، سید روح‌الله (۱۴۱۰ ق)، رسائل، جلد نخست، چاپ نخست، قم: اسماعیلیان.