

مسئولیت مدنی ناشی از مالکیت یا تصرف وسایل نقلیه در حقوق ایران و فرانسه

مهدی محمدی^۱، دکتر مهرزاد ابدالی^{۲*}، دکتر پروین اکبرینه^۳

۱. دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشگاه آزاد اسلامی واحد تبریز، تبریز، ایران

۲. دانشیار گروه حقوق خصوصی دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)، قزوین، ایران

۳. استادیار گروه حقوق خصوصی دانشگاه آزاد اسلامی واحد اهر، تبریز، ایران

دریافت: ۹۵/۰۵/۱۲

پذیرش: ۹۵/۱۱/۰۶

چکیده

هرگاه فردی به لحاظ رابطه با یک وسیله نقلیه از جمله مالکیت یا تصرف، محافظت از آن را عهده‌دار باشد و از ناحیه آن وسیله نقلیه خسارتی به وجود آید، مسئول جبران خسارت وارد شده خواهد بود. در حقوق ایران بر اساس قانون مسئولیت مدنی، مبنای مسئولیت مدنی بر پایه تقصیر استوار شده است. مسئولیت دارنده وسیله نقلیه موتوری زمینی به صورت الزام به تحصیل بیمه اجباری شخص ثالث و در حقوق فرانسه مسئولیت عینی است که حتی با قوه قاهره هم از بین نمی‌رود. در مورد وسایل نقلیه غیر موتوری زمینی مالک یا متصرف با اثبات تقصیر به عنوان سببیت، مسئول خواهد بود؛ در حالی که در حقوق فرانسه مبنای فرض تقصیر نسبت به نگهبان این وسایل اعمال می‌گردد. در مورد وسایل نقلیه آبی قانون دریایی ایران به لزوم تقصیر مالک برای مسئول شناختن وی اشاره کرده است. قانون ۱۹۶۷ فرانسه نیز بر غیرم فروض بودن خطای مالک کشتی تأکید دارد. در مورد وسایل نقلیه هوایی نیز مقررات موجود بر لزوم تقصیر مالک برای مسئول شناختن وی

اشاره کرده است. در حقوق فرانسه مسئولیت ناشی از وسایل نقلیه هوایی به دلیل ایجاد خطر مسئولیت نوعی بوده، حتی با اثبات حوادث قهری نیز منتفی نمی‌شود.

واژگان کلیدی: مسئولیت مدنی، مالکیت، تصرف، وسایل نقلیه

۱. مقدمه

ویژگی مسائل مسئولیت مدنی ایجاب می‌کند که قواعد و مقررات آن دائم در حال تکامل و پویایی باشد. امروزه مسئولیت مدنی فردی و نحوه جبران خسارت شخصی، جای خود را به یک نوع جبران خسارت جمعی داده است و برای تحقق این هدف دولت‌ها در جبران خسارت ناشی از برخی حوادث ازجمله حوادث رانندگی ایفای نقش کرده، صندوق‌های تأمین خسارت، برای جبران زیان اشخاصی که از حوادث رانندگی آسیب‌دیده‌اند و به علت بیمه نبودن مسئولیت شخص مسئول یا عدم دسترسی به او، قادر به جبران خسارت خود نیستند ایجاد شده‌اند و با گسترش بیمه‌های اجباری مسئولیت، راهی مطمئن برای جبران خسارت زیان‌دیده گشوده شده است.

همین امر لزوم ضرورت بررسی تطبیقی در خصوص موضوع تحقیق با یک نظام حقوقی پیشرفته برای تبیین نقاط ضعف و قوت مقررات موجود را روشن می‌سازد. در حقوق فرانسه باهدف سهولت جبران خسارت زیان‌دیده، قانونگذار به‌سوی برقراری مسئولیت‌های عینی حرکت کرده که به‌موجب آن مالک هر شیء به‌طور مطلق، مسئول جبران خسارات ناشی از مال خود خواهد بود و حتی در مورد اشیایی که خطر قابل‌ملاحظه‌ای برای افراد جامعه ایجاد می‌کنند، مثل وسایل نقلیه، حتی قوه قاهره نیز مسئولیت را منتفی نخواهد کرد. این در حالی است که هنوز در حقوق ایران در مسئولیت‌های ناشی از اشیاء، مبنای مسئولیت بر پایه تقصیر و تنها در پاره‌ای موارد ازجمله حوادث رانندگی به سمت مسئولیت‌های بدون تقصیر حرکت شده است. لذا رویکرد نظام‌های حقوقی پیشرفته در برقراری مسئولیت‌های بدون تقصیر باهدف



حمایت بیش تر از زیان دیده می تواند مورد توجه نهادهای تقنینی قرار گیرد. در این تحقیق در جهت کمک به این هدف و با توجه به تقدم مسئولیت بی تقصیر بر نظریه تقصیر در مبانی حقوقی ما (قاعده لاضرر تکیه بر جبران ضرر و نه اثبات تقصیر عامل زیان دارد) مطالعه ای تطبیقی در خصوص مسئولیت مدنی ناشی از مالکیت یا تصرف وسایل نقلیه در دو نظام حقوقی ایران و فرانسه صورت گرفته است. پس از بیان مفاهیم اصلی تحقیق ابتدا مبانی مسئولیت مدنی ناشی از مالکیت و تصرف وسایل نقلیه موتوری زمینی، غیر موتوری زمینی، آبی و هوایی تشریح و سپس به آثار و عوامل رافع این مسئولیت خواهیم پرداخت.

۲. مفاهیم

۲-۱. مالکیت

مالک در معنای عام به دارنده تسلط و استیلا بر شیء اطلاق می شود؛ مثل مالکیت خداوند که مالکیتی نامحدود است (له ملک السموات والارض) و در معنای اخص به شخصی که مستقلاً بر شیء تسلط و استیلائی حقوقی دارد و علی الاصول می تواند هر تصرفی در ملک خود بکند گفته می شود (مستنبط از مواد ۳۰ ق.م. و ۵۴۴ ق.م.ف.). همچنین تفاوتی بین شخص حقیقی یا حقوقی وجود نداشته و موضوع مالکیت و تصرف از موارد اختصاص یافته به شخص حقیقی نیست. در موضوع تحقیق نیز مالک وسیله نقلیه کسی است که سند مالکیت اعم از عادی یا رسمی داشته باشد.

۲-۲. تصرف

گاه بدون انتقال مالکیت، وسیله نقلیه در تصرف دیگری قرار می گیرد که می تواند عناوینی نظیر، راننده، دوست مأذون و حتی سارق را داشته باشد. به عنوان مثال در مورد وسایل نقلیه موتوری زمینی تبصره ۱ ماده ۲ قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه (مصوب ۱۳۹۵) مقرر می دارد: «دارنده از نظر این قانون اعم از مالک و یا متصرف وسیله نقلیه است و هر کدام که بیمه نامه موضوع این ماده را تحصیل کند تکلیف از دیگری ساقط می شود».

بنابراین درمورد وسایل نقلیه موتوری زمینی هریک از مالک یا متصرف وسیله نقلیه مورد خطاب قانونگذار، و مکلف به بیمه کردن وسیله نقلیه گردیده‌اند. در مورد سایر وسایل نقلیه نیز هرگاه این وسایل با اذن یا بدون اذن در تصرف شخصی غیر از مالک قرار گیرد، وی عنوان متصرف را خواهد داشت. در حقوق فرانسه نیز متصرف وسیله نقلیه می‌تواند مالک آن و یا شخصی غیر از مالک باشد که هریک از آن‌ها به لحاظ وظیفه محافظت مسئول جبران خسارت زیان‌دیده خواهند بود (نظری، ۱۳۸۹، ص ۸۶).

۲-۳. وسایل نقلیه

وسایل نقلیه را در یک تقسیم‌بندی معمول می‌توان به وسایل نقلیه موتوری و غیر موتوری زمینی، وسایل نقلیه موتوری و غیر موتوری دریایی و وسایل نقلیه هوایی تقسیم کرد. به موجب بند «ث» ماده ۱ قانون بیمه اجباری (مصوب ۱۳۹۵) وسایل نقلیه مورد نظر این قانون تنها وسایل نقلیه موتوری زمینی و ریلی شهری و بین‌شهری و واگن متصل یا غیر متصل به آن و یدک و کفی (تریلر) بوده و مشمول سایر انواع وسایل نقلیه نمی‌گردد. در قانون ۱۹۸۵ فرانسه نیز همین وسایل به استثنای قطارهای راه‌آهن و مترو مورد حکم قرار گرفته است. هواپیما و کشتی نیز شایع‌ترین وسایل نقلیه هوایی و دریایی و دوچرخه و گاری از شایع‌ترین وسایل نقلیه غیر موتوری زمینی هستند (نظری، ۱۳۸۹، ص ۱۲).

۳. مبنای مسئولیت مدنی ناشی از مالکیت یا تصرف وسایل نقلیه

۳-۱. مبنای مسئولیت مدنی ناشی از مالکیت یا تصرف وسایل نقلیه

موتوری زمینی

در حقوق ایران به موجب قانون مسئولیت مدنی مسئولیت ناشی از تقصیر است و مسئولیت بدون تقصیر یا محض استثنا بر آن است. ولی درمورد وسایل نقلیه، ظهور بیمه موجب افول نظریه تقصیر، اقبال و تشویق قضات به صدور حکم به مبالغ بالای خسارت، تفسیر صد درصد قانون به سود زیان‌دیدگان گردیده است (خدابخشی، ۱۳۸۳، ش ۲۹).



اولین قانون درباره بیمه اجباری وسایل نقلیه در سال ۱۳۴۷ حتی قبل از قانون مربوط به حوادث رانندگی فرانسه (مصوب ۱۹۸۵) به تصویب رسید که در سال ۱۳۸۷ اصلاحاتی نظیر تعیین سقف تحت پوشش خسارت‌های بدنی معادل دیه یک مرد مسلمان در ماه حرام و پرداخت برابر خسارت و دیه بدون توجه به جنسیت و مذهب شخص ثالث خسارت‌دیده در آن صورت پذیرفت. قانون بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه (مصوب ۱۳۹۵) نیز ضمن حفظ نوآوری‌های آن قانون، ابداعات جدیدی داشته است. مثلاً در قانون جدید در بند «پ» ماده ۱ عبارت «بر اثر حوادث غیرمترقبه» به مفهوم حادثه ملحق شده است که این تعریف از حادثه ممکن است شرکت‌های بیمه را به ورشکستگی برساند؛ خصوصاً این‌که طبق ماده ۱۷ قانون جدید بلایای طبیعی جزء استثنائات نیامده است، درحالی‌که در پیشینه این قانون مواردی چون فورس‌ماژور از حدود تعهدات بیمه‌گر استثناء می‌شده است (بند ۱ ماده ۴ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷) و در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷ نیز با این صراحت مسئولیت حوادث غیرمترقبه بر دوش بیمه‌گر قرار داده نشده بود؛ بنابراین چنانچه بلایای طبیعی مثل سیل و زلزله یا سونامی صورت پذیرد، با برخورد خودروهای متوقف به ساختمان‌ها و اشخاص، شرکت‌های بیمه متعهد به پرداخت خسارت هستند. به این ترتیب می‌توان گفت قانونگذار مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه را همچون مسئولیت ناشی از غصب مسئولیت مطلق تلقی کرده است. درکنار قانون بیمه اجباری می‌توان از مقررات مذکور در قانون مجازات اسلامی (مواد ۷۱۴ تا ۷۲۵) و قانون ایمنی راه‌ها (مصوب ۱۳۴۹) برای یافتن قواعد مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه استفاده کرد. با توجه به مقررات ذکرشده به بررسی نظریات ارائه‌شده در خصوص مبنای مسئولیت دارنده وسیله نقلیه می‌پردازیم:

۳-۱-۱. فرض تقصیر برای دارنده

این نظر که توسط یکی از نویسندگان (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ش ۳۱۸). در زمان حکومت قانون سابق بیمه اجباری مطرح و سپس مورد انتقاد ایشان قرار گرفته است تکیه بر

مبنای مسئولیت مدنی در حقوق ایران یعنی نظریه تقصیر دارد، یعنی همان نظریه تقصیر در مورد مسئولیت مالک وسیله نقلیه و در جهت سهولت جبران خسارت زیان دیده و معافیت وی از اثبات تقصیر، فرض گردیده که البته بدیهی است با توجه به قانون بیمه اجباری پذیرش این نظر امکانپذیر نیست؛ چراکه اگر قانون مذکور تنها اماره‌ای بر مسئولیت علیه مالک بود وی می‌توانست با اثبات خلاف آن از مسئولیت معاف گردد.

همچنین برخی در نقد نظریه فوق گفته‌اند که اصولاً تصور تقصیر برای دارنده‌ای که راننده نبوده است ممکن نیست؛ بنابراین نوبت به خلق اماره تقصیر نمی‌رسد تا دارنده خلاف آن را ثابت کند (صفایی و همکار، ۱۳۹۳، ص ۳۴).

۳-۱-۲. تخلف از تعهد مربوط به حفاظت وسیله نقلیه

مطابق این نظر (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ش ۳۱۹). دارنده تکلیفی عام به مراقبت از وسیله نقلیه به صورت تعهد به نتیجه یعنی جلوگیری از ورود خسارت به دیگران از ناحیه وسیله نقلیه خویش دارد و در صورت بروز خسارت، فرض می‌شود به تکلیف مراقبتی خود عمل نکرده است و چون تعهد به نتیجه (جلوگیری از ورود خسارت به دیگران) شده است، مانند موردی که شخصی به موجب قرارداد نتیجه معینی را تعهد می‌نماید و آن نتیجه به دست نمی‌آید، تنها با اثبات قوه قاهره از مسئولیت معاف خواهد شد. در این حالت ورود خسارت به دیگران یعنی عدم انجام تعهد مربوط به حفاظت و عدم انجام تعهد مربوط به حفاظت یعنی تقصیر و از این حیث این نظریه نزدیک به نظریه قبلی (فرض تقصیر برای دارنده) بوده با نظریه خطر که نوعی مسئولیت بدون تقصیر است متفاوت است. خاستگاه این نظر رأی مشهور تفن صادر شده توسط دیوان کشور فرانسه است که با یک تفسیر متهورانه از ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه کارفرمایی را که کارگرش در نتیجه انفجار دیگ بخار یک کشتی یدککش جان باختار بود، بدون این که تقصیری داشته باشد به دلیل کوتاهی در حفاظت مسئول دانست (ژوردن، ۱۳۸۵، ص ۱۲۶). در نقد این نظرمی توان گفت با وجود قانون ۱۹۸۵ فرانسه در مورد حوادث ناشی از رانندگی و قوانین مصوب در خصوص بیمه اجباری در ایران



(۱۳۴۷ به بعد) دیگر طرح این نظر حرکت روبه عقب محسوب می‌شود؛ چراکه امروزه نوعی مسئولیت عینی برای دارندگان خودرو برقرار گردیده است و دیگری نایزی به این نظریه که قبل از تصویب قوانین ذکر شده در هر دو نظام حقوقی برای به روز کردن ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه و ایجاد مسئولیت بدون تقصیر در قبال مالکیت یا متصرف اشیا بوده است، نیست. چنانچه برخی (صفایی و همکار، ۱۳۹۳، ص ۳۵). در نقد نظریه فوق معتقدند کوتاهی در حفاظت تنها نسبت به کسی که رانندگی و کنترل خودرو را در دست دارد منطقی است و چگونه می‌توان به دارنده‌ای که راننده نیست، گفت مراقب نحوه رانندگی راننده باش و الا مسئول خواهی بود.

۳-۱-۳. مسئولیت بدون تقصیر بر مبنای تئوری خطر

در این نظر (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ش ۳۳۲۰) صرف نظر از تقصیر یا عدم تقصیر دارنده، در جهت تضمین جبران خسارت زیان‌دیده، مسئولیت بدون تقصیر بر مبنای تئوری خطر از قانون بیمه اجباری استنباط و یک مسئولیت عینی بردارنده تحمیل می‌شود. طرفداران این نظریه استناد به عبارت مشهور «من له الغنم فعلیه الغرم» دارنده وسیله نقلیه را به دلیل ایجاد خطر مسئول جبران خسارت زیان‌دیده می‌دانند. این نظریه برخلاف دو نظریه قبل که به نوعی برای مالک یا متصرف وسیله نقلیه فرض تقصیر می‌گردد، مسئولیتی بدون تقصیر برای ایشان ایجاد می‌کند.

در نقد نظر فوق می‌توان گفت، این مسئولیت بر نظریه خطر نیز انطباق کامل ندارد؛ چراکه مطابق قانون بیمه اجباری اثبات تقصیر اشخاص حقیقی یا حقوقی دیگر نظیر راننده، شهرداری و اداره راه بر تعیین مسئول حادثه تأثیری ندارد. چنانچه برخی (بادینی، ۱۳۸۴، ص ۲۶۳-۲۶۴). معتقدند عبارت «من له الغنم فعلیه الغرم» خسارت وارد به اشخاص ثالث را که ناشی از کاربری مال باشد در بر نمی‌گیرد و محدود به جبران هزینه‌های ناشی از استفاده از یک مال نظیر هزینه بنزین و تعمیرات وسیله نقلیه می‌گردد.

در حقوق فرانسه پس از صدور رأی مشهور تفن، دیوان کشور فرانسه با صدور آرای دیگری اقدام به یک تفسیر جدید از ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی در خصوص حمایت

از کارگران در حوادث کارکرد که منجر به تفسیر ماده مذکور با نظریه خطر توسط صاحب‌نظران گردید تا جایی که مسئولیت ناشی از حفاظت اشیا را نوعی مسئولیت بدون تقصیر و مبتنی بر نظریه خطر دانستند که این تفسیر تا تصویب قانون ۱۹۸۵ فرانس هدر مورد حوادث ناشی از رانندگی و برقراری مسئولیت عینی برای دارندگان وسایل نقلیه پابرجا بود (لوراسا، ۱۳۷۵، ص ۴۷).

لازم به ذکر است در حقوق ایران برخی نیز مسئولیت مندرج در قانون بیمه اجباری سابق را اقتباسی از قوانین سوئیس و آلمان و مبتنی بر نظریه خطر-منفعت می‌دانند. بنابراین نظر هر کس برای رسیدن به منفعت خصوصی به فعالیتی پردازد که احتمالاً محیط خطرناکی را به وجود آورد باید خسارات و مخاطرات ناشی از فعالیت خود (نظیر استفاده از وسیله نقلیه) را متحمل شود (امیری قائم‌مقامی، ۱۳۷۸، ص ۲۲۵ و ۲۸۴). طرفداران این نظردر پاسخ منتقدان که گفته‌اند، تنها دیوانگان از انجام یک کار به دنبال فایده نیستند اقدام به محدود کردن معنای انتفاع در قالب انتفاع به‌منظور سودجویی با تأسیس یک کارخانه، مؤسسه و نظایر آن کرده‌اند که با یک اشکال جدید و آن‌هم محدود کردن دامنه مسئولیت بی‌تقصیر به افراد خاص نظیر تجار مواجه می‌گردد که از نظر منطق حقوقی قابل توجیه نیست (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۲۰۷).

۳-۱-۴. سامانه مسئولیت مدنی جمعی

مطابق این نظریه که مناسب مقررات موضوعه در حقوق ایران است، قانونگذار از طریق قانون بیمه اجباری تمام خسارات ناشی از حوادث خودرو را به‌عنوان یک واحد کلی نگریسته و همه دارندگان خودرو را به‌عنوان یک مجموعه مسئول جبران کل خسارت وارد شده دانسته است. بدین ترتیب سرمایه لازم گردآوری و در اختیار صندوق تأمین خسارت‌های بدنی و بیمه‌گران قرار می‌گیرد تا خسارت زیان‌دیدگان را جبران کنند. به‌موجب این نظریه عمده اشکالات وارد بر نظریات پیشین نیز برطرف می‌گردد. مثلاً در صورت اثبات عمد راننده در ایجاد حادثه شرکت بیمه به‌موجب بند «الف» ماده ۱۵ قانون بیمه اجباری (مصوب ۱۳۹۵) خسارت زیان‌دیده را می‌پردازد و



پس از آن به شخصی که موجب خسارت شده مراجعه می‌کند؛ درحالی که حکم یادشده بر مبنای نظریه‌های فرض تقصیر و تعهد به حفاظت به هیچ وجه قابل توجیه نیست، چون که هرگاه راننده عمداً به دیگری زیان وارد کرد باشد فرض اماره تقصیر و تعهد به حفاظت دارنده موضوعیت ندارد؛ یعنی معقول نیست دارنده‌ای را متعهد به این دانست که راننده خودرو وی به عمد به دیگری آسیب نزند. نظریه خطر نیز در این باره کاربرد ندارد، چراکه زیان‌هایی مشمول این نظریه است که در راستای استفاده متعارف از وسیله نقلیه خطرزا پدید آمده باشد. قتل و جرح و تخریب عمدی با خودرو هم در آن حوزه نمی‌گنجد؛ بنابراین، این نظریه می‌تواند به عنوان مبنای مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مورد استناد قرار گیرد (صفایی و همکار، ۱۳۹۳، ص ۳۹).

در نقد نظریه سامانه مسئولیت مدنی جمعی نیز باید گفت ادعای پیروی محض قانونگذار از این نظریه خالی از اشکال نیست، چراکه مثلاً اگر خودرویی که دارنده آن به تکلیف قانونی عمل کرده و آن را بیمه کرده دزدیده یا غصب شود و دزد یا غاصب در مدتی که بیمه برقرار است با آن تصادف کند، مطابق بند «ت» ماده ۱۵ قانون بیمه اجباری (مصوب ۱۳۹۵) بیمه‌گر پس از جبران خسارت به دزد یا غاصب مراجعه و خسارت پرداختی را از وی دریافت می‌کند که این امر مخالف نظریه مورد بحث می‌باشد؛ چراکه مطابق نظریه قرار بود خسارت زیان‌دیده توسط کلیه دارندگان وسایل نقلیه جبران گردد و دریافت خسارت مجدد از دزد و غاصب توجیه ندارد و بدین ترتیب برای یک خسارت دو بار جبران خسارت صورت می‌پذیرد.

با این حال این نظریه توانسته است عمده اشکالات مربوط به نظریات قبلی را در مورد مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه رفع کند و با توجه به تطبیق بیشتر با واقعیت موجود می‌تواند به عنوان یک مبنای قابل قبول‌تر در نظر گرفته شود. در بحث مبنای مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه نکته قابل تأمل دیگر مقایسه ماده ۱ قانون ۱۳۴۷ با ماده ۱ قانون ۱۳۸۷ و ماده ۲ قانون مصوب ۱۳۹۵ است. قانون سال ۱۳۴۷ به عنوان یک قانون خاص ابتدا یک مسئولیت عینی برای دارنده به طور مطلق و بدون قید و شرط ایجاد و سپس وی را ملزم به بیمه کردن مسئولیت خود می‌کند؛ به عبارت دیگر اگر مالک خودرو را بیمه نمی‌کرد خود باید جبران خسارت می‌کرد؛ حتی اگر راننده

وسیله نقلیه شخص دیگری غیرازمالک بود و کافی بود زیان‌دیده ثابت کند خسارت واردشده ناشی از وسیله نقلیه مالک است. البته امکان رجوع مالک به مسبب حادثه وجود داشت؛ درحالی‌که طبق قانون سال ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵ صرفاً دارنده مکلف به بیمه کردن وسیله نقلیه شده است. حال آیا با حذف آگاهانه قاعده‌ای که پایه مسئولیت مدنی دارنده خودرو بوده است هنوز می‌توان گفت دارندگان خودرو مسئولیت مدنی دارند. برخی (ایزائلو، ۱۳۸۷، ص ۴۱) پاسخ مثبت داده‌اند و استدلال کرده‌اند ماده ۱ قانون ۱۳۸۷ دارنده را مکلف کرده است که خودرو را در برابر حوادث آن بیمه کند. لازمه این تکلیف پذیرش ضمنی مسئولیت دارنده است. بدون وجود مسئولیت عاقلانه نیست برای دارنده تکلیف بیمه مسئولیت برقرار شود. افزون بر این در تبصره ۲ ماده ۱ قانون مذکور تصریح شده است: «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است نمی‌باشد». مقصود از مسئولیت دارنده به قرینه این‌که هم‌تراز مسئولیت واردکننده زیان قرار داده شده همان مسئولیت مدنی است و مسئولیت او نوعی است. در مقابل برخی دیگر (نظری، ۱۳۸۹، ص ۷۶) پاسخ منفی داده و استدلال کرده‌اند که مسئولیت مدنی دارنده از نوع مسئولیت بدون تقصیر است و بارکردن چنین مسئولیتی بر اشخاص نیازمند تصریح قانونی است و در نبود آن نمی‌توان دارنده را مسئول جبران زیان‌هایی دانست که راننده وارد کرده است، بلکه دیگر مقررات قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷ دلالت دارد که مسئولیت جبران خسارت در صورتی‌که دارنده به تکلیف مقرر در ماده ۱ عمل کرده باشد بر عهده شرکت بیمه‌گر و در صورتی‌که به آن تکلیف عمل نکرده باشد بر عهده راننده و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی است و دارنده در هر حال مسئول جبران خسارت زیان‌دیده نیست. لازم به ذکر است قانون جدید بیمه اجباری نظر دوم را تقویت می‌کند؛ چراکه عبارت مسئولیت مدنی دارندگان از عنوان قانون جدید حذف و در تبصره ۲ ماده ۲ نیز عبارت «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه» در قانون سال ۱۳۸۷ کرده است که این دو تغییر آگاهانه در دو قانون مورد بحث نظریه محدود بودن مسئولیت دارنده وسیله نقلیه به تحصیل بیمه‌نامه تقویت می‌کند. در حقوق فرانسه تا



قبل از تصویب قانون ۵ ژوئیه ۱۹۸۵ معروف به بادنته^۱ (Malaunie, 2009, 100, 1971, 464) در مورد حوادث ناشی از رانندگی، دادگاه‌ها با استناد به بند ۱ ماده ۱۳۸۴ ق.م. و تحت عنوان مسئولیت ناشی از شیء اقدام به صدور احکام مربوط به جبران خسارت می‌کردند و علیرغم این‌که مسئولیت مالک یا متصرف در این ماده مسئولیتی مطلق و عینی است، خاص بودن موضوع تصادفات و خسارات روزافزون مربوط به این حوزه منجر به تصویب یک قانون خاص در سال ۱۹۸۵ به شرح فوق گردید. در این قانون قوه قاهره به عنوان عامل رافع مسئولیت ذکر نشده است و مسئولیت عینی مقرر در این قانون حتی با قوه قاهره هم از بین نمی‌رود.

در حقوق فرانسه فرض می‌شود مالک شیء نگهبان شیء است، مگر سلطه و اقتدار خود بر شیء را از دست بدهد. دیوان کشور فرانسه با تأکید بر خصوصیات نگهبان که در قواعد عمومی مسئولیت رعایت می‌شود و مسئولیت مندرج در بند ۱ ماده ۱۳۸۴ ق.م. اعلام کرده شخصی مسئول جبران خسارت است که استفاده و کنترل و اداره وسیله نقلیه را بر عهده دارد. این شخص علی‌الاصول مالک است؛ اما هرگاه این ویژگی را از دست داده باشد، هرچند هنوز مالک شناخته می‌شود، اما چون دیگر محافظ مال خود محسوب نمی‌شود مسئولیت از او به شخص نگهبان منتقل می‌شود (Buffelon, 1998, 1004) البته در هنگام سپردن وسیله نقلیه به فرد فاقد صلاحیت باید وجود خطر و خسارت پیش‌بینی شود و اگر مثلاً مالک وسیله خود را به فرزند بی‌تجربه و فاقد گواهینامه و یا دوست مست خود بسپارد همچنان مسئول خواهد بود؛ بنابراین صرف مالکیت در حقوق فرانسه موجب مسئولیت نیست و مسئولیت ناشی از وظیفه حفاظت و نگهبانی است که ممکن است بر عهده مالک یا غیر مالک باشد.

در زمان اجرای ماده ۱۳۸۴ ق.م. برخی نظیر سالی و ژوسراند (Marty, 1962, p.432) اعتقاد به نظریه خطر به عنوان مبنای مسئولیت داشتند و می‌گفتند: مالک به دلیل خطری که ایجاد می‌کند و انتفاعی که می‌برد باید مسئول شناخته شود وعده‌ای دیگر نظیر ریپر (Marty, 1962, p.432) تقصیرمفروض رادرجهت جبران به‌ترخسارت

1. Badinter

زیان‌دیده و عمل نکردن مالک به وظیفه حفاظت مبنا می‌دانستند. به نظر برخی دیگر (Starck, 1972, p.58) نیز این مسئولیت مبتنی بر تضمین بود و اظهار می‌داشتند قانون برخی حقوق را تضمین کرده و متعددی به این حقوق باید جبران خسارت کند و گواهی‌نامه جهت رانندگی است، نه آدمکشی که این نظر ز نظر بی‌نیاز کردن زیان‌دیده به اثبات تقصیر عامل زیان، به نظریه خطر نزدیک بوده، می‌تواند پاسخگوی جامعه مدرن امروزی باشد.

در حال حاضر با توجه به قانون ۱۹۸۵ و ماده ۲ آن که به‌جز مورد تقصیر زیان‌دیده در حالتی که علت منحصر حادثه است مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی یک مسئولیت عینی است. در قانون اخیر صریحاً شخص مسئول معرفی نشده است، ولی در موادی به نقش راننده اشاره شده و هریک از مالک یا متصرف یا راننده ممکن است مسئول شناخته شوند و اگر در شرایطی لازم باشد که اثبات شود چه کسی راننده بوده است حضور مالک در اتومبیل اماره‌ای بر نگهبانی یا راننده بودن وی نیست (leTourneau, 1972, p.3823).

همچنین قانون ۱۹۸۵ فرانسه تعریفی از حادثه ناشی رانندگی ارائه نکرده که باعث تفاسیر مختلفی در نظام حقوقی این کشور گردیده است. برخی حادثه را منحصر به حوادث ناشی از حرکت وسیله نقلیه دانسته و برخی دیگر همه موارد خسارت را حادثه نامیده‌اند. البته وسیله نقلیه باید در حادثه دخالت و نقش داشته باشد. مثلاً برخورد فیزیکی وسیله نقلیه را می‌توان اماره‌ای بر دخالت وسیله نقلیه دانست و در غیر برخورد باید این دخالت و نقش توسط زیان‌دیده اثبات گردد. لذا هرگاه رابطه سببیت عرفی بین حادثه و وسیله نقلیه ثابت یا متحرک وجود داشته باشد، مسئولیت ایجاد خواهد شد (viney, 1988, 981).

نکته قابل‌تأمل دیگر موردی است که دارند و وسیله نقلیه از روی احسان و مجانی فردی را سوار و به وی خسارتی وارد می‌شود. در حقوق ایران برخی با توجه به مسئولیت دارند و وسیله نقلیه در تحصیل بیمه‌نامه و عدم ابتدای این مسئولیت بر تقصیر، احسان نیکی کننده را رافع مسئولیت نمی‌دانند (کاتوزیان ۱۳۸۶، قرائت و تمرین ۹) که البته با توجه به عدم تعیین تکلیف قانون و استناد به قاعده احسان



می‌توان با این نظر مخالفت کرد. در حقوق فرانسه نیز مجانی بودن حمل و نقل رافع مسئولیت نگهبان نخواهد بود (viney, 1988, p.3690).

۲-۳. مبنای مسئولیت مدنی ناشی از مالکیت یا تصرف وسایل نقلیه غیر

موتوری زمینی

دوچرخه، گاری و چرخ‌دستی از شایع‌ترین وسایل نقلیه غیر موتوری زمینی هستند که برخلاف وسایل نقلیه موتوری زمینی که به جهت اهمیت و خطرهای ناشی از آن‌ها دارای سیستم خاص و مقررات ویژه‌اند برای جبران خسارت ناشی از آن‌ها از قواعد عمومی مسئولیت یا قوانین خاص (مانند ماده ۵۲۷ و ۵۲۸ ق.م.ا) استفاده می‌شود. مطابق قواعد عمومی دارندگان این وسایل تنها با اثبات تقصیر مسئول خواهند بود. البته به نظر می‌رسد در صورت دخالت این وسایل در ایجاد خسارت با توجه به عدم پیش‌بینی مقررات خاص می‌توان از نظریه قابلیت انتساب عرفی که در فقه مورد توجه قرار گرفته است بهره‌برداری و مالک یا متصرف این وسایل را به دلیل انتساب زیان به آن‌ها حتی در صورتی که عدم تقصیر هم مسئول دانست. مطابق این نظر هرگاه زیانی پدید می‌آید، مسئولیت جبران خسارت بر عهده کسی است که عرفاً زیان مستند به فعل یا ترک فعل او باشد. این قابلیت انتساب، مبتنی بر رابطه سببیت عرفی است و رابطه سببیت بین «زیان» و «عامل زیان» مدنظر قرار می‌گیرد. همچنین نامشروع بودن فعل زیان‌بار شرط تحقق مسئولیت نیست (انصاری و همکار، ۱۳۹۰، ص ۴). این نظریه از سوی یکی از اساتید حقوق چنین بیان شده است: «اساس مباحث ضمانات قانون مدنی ما، بر صرف انتساب اضرار به فاعل نهاده شده است، خواه عمد و بی‌احتیاطی و غفلت از او سرزده باشد، یا نه. این ضابطه دقیق‌تر از ضوابط اروپایی است و در زندگی ماشینی و پرمخاطره عصر ما متناسب‌تر است و مسلمانان باید به آن متکی باشند» (جعفری لنگرودی، ۱۳۷۸، ص ۴۳۱). برخی فقها هم معیار قابلیت انتساب را مورد توجه قرار داده، معتقدند: «تحقیقاً ضمان بر عهده مباشری است که فعل مستند به او باشد» (نجفی، ۱۳۶۷ ق، ص ۵۵). برخی فقهای معاصر نیز قابلیت انتساب را به‌عنوان مبنای مسئولیت مدنی پذیرفته‌اند.

ایشان عقیده دارند: «هرگاه معلمی به طفلی شنا آموزش دهد و طفل اتفاقاً غرق شود، اگر غرق مستند به فعل معلم باشد، معلم ضامن است» (موسوی خوئی، ۱۳۹۶، ق، ص ۲۴۲).

برخی حقوقدانان فرانسه نیز با تأکید بر این‌که مسئولیت مدنی بر کسی بار می‌شود که منجر به ورود ضرر به دیگری شده باشد، معتقدند: برای این‌که مسئولیت مدنی، شخصی را متعهد سازد، باید زیان‌دیده متحمل ضرری شده باشد و همچنین یک رابطه سببیت مؤثر میان ضرر و مداخله فردی که ضرر را ایجاد کرده وجود داشته باشد (Le Tourneau, 2002, p.1301). اگرچه این اندیشه‌ها در حقوق فرانسه بیش‌تر حول رابطه سببیت به‌عنوان رکن مسئولیت و نه مبنای مسئولیت متمرکز شده، ولی بیانگر این نکته است که حتی حقوقدانان فرانسوی به اهمیت بیش‌تر این رکن در اثبات مسئولیت پی برده‌اند.

بنابراین هرگاه مثلاً در اثر حرکت یک گاری که در کنار خیابان متوقف شده خسارتی به وجود آید مالک یا متصرف صرف‌نظر از اثبات یا عدم اثبات تقصیرمسئول خواهد بود. لازم به ذکر است چنانچه مثلاً فردی دوچرخه خود را به سمت اتومبیل کسی پرتاب کند موجب خسارت گردد عنوان متلف پیدا کرده، مسئولیتش از باب اتلاف خواهد بود. مسئولیت نیز اصولاً بر راننده یا متصرف این وسایل بار می‌گردد، مگر آن‌که مالک به دلیل سبب اقوا از مباشر؛ مانند فرضی که فرد دوچرخه را در اختیار مجنونی قرار می‌دهد که مسئول شناخته می‌شود. همچنین در فقه مقررات مربوط به تصادم در مبحث دیات ذکر گردیده است و از نظر فقها تصادم از مصادیق اتلاف است و چنانچه دو سوار تصادم داشته باشند صرف‌نظر از بی‌احتیاطی یا عدم آن ضامن نصف دیه دیگری و چنانچه اسب یکی تلف شود ضامن قیمت اسب تلف‌شده نیز خواهد بود (نظری، ۱۳۸۹، ص ۷۵).

حال در صورتی‌که برخورد یک وسیله نقلیه موتوری زمینی مانند اتومبیل با یک وسیله نقلیه غیر موتوری زمینی مانند دوچرخه مسئولیت هریک از مالک یا متصرفین بر اساس مقررات خاص خود مورد حکم قرار خواهد گرفت و مثلاً مالک دوچرخه حق



استناد به قانون بیمه اجباری را خواهد داشت؛ درحالی‌که دارنده اتومبیل حق استناد به قانون مذکور را جهت مطالبه خسارت نخواهد داشت. در حقوق فرانسه نیز مقررات بند ۱ ماده ۱۳۸۴ ق.م. نسبت به نگهبان این وسایل در صورتی‌که تصادم که می‌تواند مالک یا غیر مالک باشد اعمال گشته و به دلیل کوتاهی در حفاظت مسئول خواهد بود و در فرضی که یکی از طرفین تصادم، یک وسیله نقلیه موتوری زمینی و طرف دیگر یک وسیله نقلیه غیر موتوری زمینی باشد، مانند آنچه در حقوق ایران گفته شد هریک از طرفین از مقررات خاص در زمینه^۳ مسئولیت طرف دیگر استفاده خواهند کرد (نظری، ۱۳۸۹، ص ۷۷).

۳-۳. مبنای مسئولیت مدنی ناشی از مالکیت یا تصرف وسایل نقلیه آبی

وسایل نقلیه آبی ممکن است مانند قایق پارویی، غیر موتوری و یا مانند کشتی موتوری باشند. حقوق دریایی نیز به دلیل اهمیت حمل‌ونقل دریایی از سال‌های بسیار دور جزء قدیمی‌ترین حقوق بوده، حتی قدیمی‌ترین بیمه‌نامه مربوط به بیمه دریایی مورخ ۲۳ اکتبر ۱۳۴۷ ایتالیا است (صادقی نشاط، ۱۳۷۰، ص ۱۵). در حقوق ایران ابتدا موضوعات مربوط به حمل‌ونقل کالا و مسافردر دریا با توجه به قانون تجارت ۱۳۱۱ مورد حکم قرار می‌گرفت تا این‌که در سال ۱۳۴۳ قانون دریایی با اقتباس از قانون تجارت فرانسه (حمل‌ونقل دریایی و تصادم) و قراردادهای بین‌المللی به تصویب رسید که اختصاص به مالک کشتی داشته، در مورد سایر وسایل نقلیه دریایی باید حکم قضیه را در قواعد عمومی مسئولیت جستجو کرد. لذا چنانچه نشت بنزین یک قایق موتوری موجب تلف ماهی‌های پرورشی دریاچه‌ای شود باید بر اساس قانون مسئولیت مدنی و مقررات تسبیب حکم مسأله را صادر کرد، نه قانون دریایی، مگر آن‌که با استمداد از ماده ۱ قانون حفاظت دریا و رودخانه‌های مرزی از آلودگی با مواد نفتی (مصوب ۱۳۵۴) که کشتی را شامل انواع وسایل نقلیه دریا دانسته است، سایر وسایل نقلیه دریایی را نیز کشتی بدانیم که البته باز هم به موجب ماده ۶۹ قانون دریایی لازم است این کشتی دریا پیما باشد و از طرفی با توجه اختصاص مقررات مذکور به مورد آلودگی آب‌ها این تفسیر دشوار به نظرمی‌رسد.

قانون دریایی ایران در مواد مختلف به لزوم تقصیر مالک برای مسؤول شناختن وی اشاره کرده است. از جمله ماده ۶۹ قانون مذکور مقرر می دارد: «مالک کشتی شخصاً مسؤول اعمال و... قصور و خطاهای خود... است» ماده ۱۶۴ نیز جبران خسارت ناشی از تصادم را بر عهده خطاکار و ماده ۱۶۵ هم مسؤولیت را با توجه به تناسب تقصیر قابل تعیین دانسته است. البته این تقصیر مفروض نیست؛ چراکه ماده ۱۶۷ این قانون نفس تصادم بین دو یا چند کشتی را به تنهایی دلیل وجود تقصیر ندانسته و اعلام داشته تقصیر سبب تصادم باید اثبات گردد. نیز بند ۶ از قسمت «ب» بند ۴ ماده ۷۵ قانون مذکور که مقرر داشته: «قانون دادگاه مرجع رسیدگی معین خواهد کرد چه کسی باید ثابت کند که علت حادثه موجب اثر فعل یا تقصیر مالک کشتی بوده یا نبوده است» اختصاص به فرضی دارد که مالک کشتی نیز طرح دعوا کرده است. بند ۲ ماده ۱۱۳ قانون مورد بحث نیز که در صورت فوت یا صدمات بدنی ناشی از تصادم یا به گل نشستن کشتی، تقصیر را مفروض دانسته، مربوط به متصدی حمل و نقل است، نه مالک و متصرف کشتی و هرگاه مالک خود متصدی حمل و نقل باشد تحت عنوان متصدی و نه مالک تقصیر وی مفروض خواهد بود.

در حقوق فرانسه نیز در حال حاضر قانون مصوب ۳ ژانویه ۱۹۶۷ و مقررات قانون شماره ۹۶۷ مصوب ۲۷ اکتبر ۱۹۶۷ (مذکور در قانون تجارت) در مورد کشتی و بعضاً در مورد سایر وسایل نقلیه آبی حاکم است و در غیر این صورت باید از مقررات کلی ماده ۱۳۸۲ یا بند ۱ ماده ۱۳۸۴ ق.م. استفاده کرد (نظری، ۱۳۸۹، ص ۸۰). ماده ۵۸ قانون ۳ ژانویه ۱۹۶۷ فرانسه نیز که مسؤولیت مالک کشتی را جز در مورد «خطای اثبات شده و قابل انتساب به او» قابل تحدیدی داند اشاره به غیر مفروض بودن خطای مالک کشتی دارد.

برخی معتقدند مسؤولیت مالک کشتی نسبت به اعمال فرمانده و کارکنان کشتی مشابه مسؤولیت مقرر در ماده ۱۲ ق.م.م. است و استدلال کرده اند که با توجه به ماده ۱ و ۳ قانون کار که مقرر داشته: کارگر کسی است که به هر عنوان در مقابل دریافت مزد یا حقوق کار می کند و کارفرما نیز شخص حقیقی یا حقوقی است که کارگر



به دستور و به حساب او کارمی کندمی توان مالک کشتی و کارگران رامشمول قانون مذکور دانسته، برای مالک کشتی فرض تقصیر کرد (امید، ۱۳۵۳، ص ۲۴۷). همچنین بر اساس بند ۳ ماده ۷۵ قانون دریایی ایران نیز در صورت تحدید مسئولیت توسط مالک کشتی هرگاه تا میزان محدود شده خسارتی وارد شود، تقصیر مالک مفروض خواهد بود. در مورد فرمانده کشتی نیز هر چند مالک کشتی مسئول اعمال فرمانده کشتی است، ولی تخلفات انضباطی نظیر آنچه در ماده ۹۹ و ۱۷۱ قانون دریایی در مورد نجات وجوه نقدی و اسناد مهم کشتی در هنگام ترک کشتی و کمک به کشتی دیگر ذکر شده موجب مسئولیت شخصی فرمانده خواهد بود (نظری، ۱۳۸۹، ص ۸۲). در فقه نیز در احکام مربوط به تصادم کشتی با توجه به این که مبنای جبران خسارت قاعده اتلاف است هریک از کشتی ها مسئول جبران نصف خسارت کشتی مقابل خواهد بود؛ مگر آن که تصادم عمدی بوده، منجر به قتل گردیده باشد که در این صورت مسئولیت از پرداخت دیه به قصاص تبدیل می شود (موسوی عاملی، ۱۴۱۱، ق، ص ۳۳۸).

به موجب ماده ۲۱ ق.م.انواع کشتی های بزرگ و کوچک و قایق ها از اموال منقول محسوب می شوند و به موجب ماده ۱ قانون دریایی (مصوب ۱۳۴۳) کشتی دارای شخصیت حقوقی فارغ از شخصیت حقوقی مالک آن است. فصل پنجم قانون مذکور در مورد حدود مسئولیت مالک کشتی به عنوان یک قانون خاص در مورد مالک کشتی دریای پیمای اعمال می گردد و فصل دهم قانون مورد بحث نیز اختصاص به مقررات تصادم بین کشتی های دریا پیمای و کشتی های مخصوص کشتیرانی در آب های داخلی دارد که با توجه به خاص بودن این قانون مقررات ماده ۳۳۵ ق.م. رادر خصوص تصادم این کشتی ها نسخ کرده است.

ماده ۶۹ قانون دریایی ایران مالک کشتی را مسئول اعمال و تعهدات و قصور و خطاهای خود و نیز مسئول عملیات فرمانده و قراردادهای منعقد توسط وی ضمن انجام وظایف محول و همچنین عملیات کارکنان کشتی می داند.

مالک کشتی با توجه به بند «الف» ماده ۱ قانون مذکور ممکن است شخص حقیقی یا حقوقی باشد که غالباً مالک کشتی های تجاری اشخاص حقوقی هستند و همان طور که

ذکر شد مالک کشتی به موجب قانون مورد بحث نه تنها مسئولیت شخصی بلکه مسئولیت ناشی از عمل غیر را نیز به دوش می‌کشد. البته به دلیل عدم امکان نظارت همیشگی بر اعمال کارکنان ماده ۷۵ قانون مذکور اجازه محدود کردن مسئولیت را به وی داده است. همچنین با توجه به این که کشتی به دلیل داشتن شخصیت حقوقی مستقل در برابر زیان دیده مسئولیت جبران خسارات وارد شده را پیدا می‌کند، این مسئولیت نیز به موجب ماده ۸۰ قانون مورد اشاره متوجه مالک کشتی خواهد بود.

در خصوص منشأ مسئولیت مالک کشتی نیز باید گفت این مسئولیت یا ناشی از خسارات ناشی از حوادث دریا نظیر تصادم، غرق شدن، آتش‌سوزی، به گل نشستن، انفجار و... است (بند ۱ ماده ۱۳۳ قانون دریایی) و یا از خساراتی که از سایر موارد نظیر نقص یا عیب در ساختمان کشتی، عدم تجهیزات کافی یا عدم مانورهای لازم و... ناشی می‌گردد. در خصوص تصادم می‌توان به فصل دهم قانون دریایی ایران و قانون شماره ۵۴۵-۶۷، ۷ ژوئیه ۱۹۶۷ و تصویب‌نامه ۱۹ ژانویه ۱۹۶۸ فرانسه و کنوانسیون ۱۹۱۰ بروکسل به عنوان یک منبع بین‌المللی اشاره کرد. برخورد دوشیء متحرک مانند کشتی و یایک کشتی متحرک با یک شیء ساکن از مصادیق تصادم است؛ چراکه ماده ۱۶۳ قانون دریایی ایران برخورد کشتی متحرک با کشتی لنگرانداخته را تصادم دانسته است و نظری که (ستوده تهرانی، ۱۳۴۴، ص ۲۱۰). تصادم را محدود به برخورد دو کشتی متحرک دانسته قابل پذیرش نیست.

حتی ماده ۱۷۲ قانون مذکور مقررات تصادم را شامل جبران خساراتی که یک کشتی بر اثر انجام یا عدم انجام عملیات (مانور) معین یا عدم رعایت مقررات به کشتی دیگری یا محصولات و اشخاص داخل هر کشتی وارد می‌کند، بدون این که تصادمی بین دو کشتی باشد، دانسته است و مالک کشتی باید از عهده خسارات وارد شده برآید (نظری، ۱۳۸۹، ص ۸۸).

در حقوق ایران از آنجا که مقررات فصل دهم قانون دریایی ناظر به تصادم کشتی‌های دریا پیمای و یا تصادم این کشتی‌ها با کشتی‌های آب‌های داخلی است، لذا تصادم سایر وسایل نقلیه آبی نظیر قایق‌ها با یکدیگر یا قایق با کشتی خارج از شمول قانون دریایی و مشمول قواعد عام ماده ۳۳۶ ق.م.ا. خواهد بود. ماده ۱۶۴ قانون دریایی



جبران خسارت را بر عهده طرف خطاکار و در صورت مقصر بودن دویاچندکشتی متناسب با تقصیر بر عهده مقصرین می‌داند. همچنین به موجب ماده ۱۶۶ قانون دریایی مالک کشتی ممکن است به دلیل خطای راهنمای کشتی مسئول شناخته شود. برخی فقها (طوسی، بی تا، ص ۳۲۰) متوقف نساختن کشتی و یا منحرف نکردن کشتی از سمت تصادم را از مصادیق تقصیر دانسته‌اند، البته مشروط بر این که علت حادث عوامل طبیعی نظیر توفان نباشد.

در خصوص خسارات ناشی از غیرتصادم نیز در حقوق ایران با توجه به ماده ۶۹ قانون دریایی مالک کشتی شخصاً مسئول نتایج حاصل از خطاهای خود و اعمال کارکنان بوده، زیان دیده باید تقصیری را اثبات کند؛ ولی در حقوق فرانسه با توجه به بند ۱ ماده ۱۳۸۴ ق.م. این نوع خسارت‌ها بدون نیاز به اثبات تقصیر مالک قابل مطالبه است.

لازم به ذکر است در حقوق ایران در صورتی که اجازه کشتی مطابق بند ۲ ماده ۸۰ قانون دریایی که مقرر می‌دارد: «با رعایت مفاد بند ۳ این ماده مقررات این فصل به همان کیفیت که شامل مالک کشتی می‌گردد شامل مستأجر، مدیرعامل و تجهیز کننده، فرمانده و کارکنان کشتی و همچنین مأموران مجاز آن‌ها در طی خدمت می‌گردد؛ مشروط بر این که حدود مسئولیت مالک کشتی و کلیه اشخاص مذکور در بالا در مورد خسارت مالی و بدنی ناشی از یک حادثه مشخص دریایی از مبلغی که بر طبق ماده ۷۷ تعیین شده است تجاوز ننماید» می‌توان گفت مسئولیت مالک به مستأجر تا میزان مقرر در ماده ۷۷ قانون دریایی در خصوص خسارت‌های مالی و بدنی منتقل می‌شود.

۳-۴. مبنای مسئولیت مدنی ناشی از وسایل نقلیه هوایی

موضوع حمل و نقل هوایی که منجر به ایجاد رشته حقوق هوایی گردیده است واکنش کشورها را مجبور به انعقاد قراردادهای بین‌المللی با توجه به خصیصه غالب بین‌المللی آن کرده است از موضوعات در حال توسعه است. در حقوق ایران مواد ۱ و

۲ قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مقرر می‌دارد: ماده ۱) «مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در مورد حمل‌ونقل مسافران، بار و اثاثیه در پروازهای بین‌المللی، فقط در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون مربوط به یکسان‌سازی برخی از مقررات حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی ورشو مورخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ میلادی مطابق با ۲۰ مهر ۱۳۰۸ هجری شمسی و تشریفات (پروتکل) اصلاحی لاهه مورخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ میلادی مطابق با ۵ مهر ۱۳۳۴ هجری شمسی مصوب ۱۳۵۴/۲/۳۱ مجلس و در پروازهای داخلی در مورد حمل‌ونقل مسافران، فقط مطابق قانون مجازات اسلامی و در مورد حمل‌ونقل بار و اثاثیه محدود به مسئولیت مندرج در کنوانسیون ورشو و تشریفات (پروتکل) اصلاحی لاهه است». ماده ۲) «اولیای دم متوفیان و یا مصدومان سوانح هوایی داخلی از بابت جبران خسارات بدنی و فوت مجاز به مطالبه دیه و سایر خسارات وارد شده فقط بر اساس قانون مجازات اسلامی و از بابت خسارات وارد شده بر بار و اثاثیه فقط مجاز به مطالبه خسارات وارد شده بر اساس این قانون می‌باشند». همچنین در مواد ۵۲۸ و ۷۱۴ ق.م.ا. نیز مقرراتی در خصوص راننده وسیله نقلیه هوایی دیده می‌شود که مربوط به مسئولیت کیفری وی است. برخی نویسندگان نیز (ستوده تهرانی، ۱۳۴۴، ص ۲۷) صاحب هواپیمارامسئول کلیه اعمال نمایندگان خود بر مبنای نظریه نمایندگی (هر موکل مسئول اعمال وکیل خود است)، معرفی کرده‌اند.

بنابراین باید گفت قانونگذار در مورد مطالبه خسارات بدنی و فوت، مطالبه دیه و سایر خسارات وارد شده را فقط بر اساس قانون مجازات اسلامی یعنی اثبات تقصیر مجاز دانسته است که البته با توجه به پوشش بیمه‌ای صورت گرفته در عمل مشکلی از نظر جبران خسارت پیش نمی‌آید.

در حقوق فرانسه در مورد مسئولیت مالک وسایل نقلیه هوایی قوانین خاص (قانون سال ۱۹۶۷ و قانون سال ۱۹۲۴) وجود دارد که برای بهره‌بردار وسایل هوایی مسئولیت عینی مقرر کرده است و ممکن است مالک و بهره‌بردار متضامناً مسئول جبران خسارت قرار گیرند ((Mazeaud, 1976, 1373). در حقوق این کشور مسئولیت



ناشی وسایل نقلیه هوایی به دلیل ایجاد خطر مسئولیت نوعی است و حتی با اثبات حوادث قهری نیز منتفی نمی‌شود و اصولاً مالک این وسایل بهره‌بردار آن شناخته می‌شود، مگر خلاف آن اثبات گردد ((savatier, 1957, 424؛ یعنی مالک می‌تواند مثلاً با اجازه دادن این وسایل مسئولیت خود را به مستأجر منتقل کند. از طرفی ماده ۵۵ قانون ۱۹۲۴ با تلفیق نظریه نگهبانی و انتفاع، بهره‌بردار و مالک را متضامناً مسئول جبران خسارت می‌داند؛ زیرا فرض بر این است که بهره‌بردار به عنوان نگهبان ملزم به حفاظت از شیء است و از طرفی همراه با مالک از آن منتفع می‌شود، ولی چنانچه نام بهره‌بردار در دفتر اسناد ثبت نشده باشد، مالک بهره‌بردار محسوب می‌شود (Mazeaud, 1976, 1374). لذا شخصاً مسئول جبران خسارت خواهد بود.

لازم به ذکر است در حقوق فرانسه مقررات فوق ناظر به خساراتی است که به اشیاء اشخاص مستقر در سطح زمین وارد می‌گردد و خسارات ناشی از تصادم و نظایر آن تابع مقررات قانون ۵ ژوئیه ۱۹۳۴ و کنوانسیون بین‌المللی ۱۵ مارس ۱۹۶۰ است که حاکم بر تصادم وسایل هوانوردی است. در مقام مقایسه دو نظام حقوقی می‌توان گفت مسئولیت عینی مقرر در حقوق فرانسه با توجه به ضرورت حمایت از زیان‌دیده به دلیل پرخطر بودن وسایل نقلیه هوایی بر وضعیت نظام حقوقی ایران که نیاز به اثبات تقصیر دارنده وسیله نقلیه هوایی دارد منطقی‌تر به نظر می‌رسد.

۴. آثار مسئولیت مدنی ناشی از مالکیت یا تصرف وسایل نقلیه

نتیجه منطقی مسئولیت مدنی الزام به جبران خسارت زیان‌دیده است. خسارت ممکن است مادی یا معنوی و یا مخلوطی از آن دو باشد. مثلاً به عقیده برخی مؤلفان (صفایی، ۱۳۵۱، ص ۵۵۱ و کاتوزیان، ۱۳۸۶، ش ۳۱۴) خسارت بدنی دارای هردو جنبه مادی و معنوی است. جبران خسارات معنوی در تبصره ۱ ماده ۱۴ ق.آ.د.ک. ۱۳۹۲ و قانون مسئولیت مدنی پیش‌بینی شده و در حقوق فرانسه نیز دادگاه‌های این کشور خسارات ناشی از صدمه‌های روحی را قابل جبران دانسته‌اند (Marty, 1962, 1377). برای مطالبه خسارت نیز سه شرط مسلم بودن، مستقیم بودن و جبران نشده بودن لازم است و برخی (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ش ۱۱۶) قابل پیش‌بینی

بودن رانیزبه شرایط مذکور افزوده و استدلال کرده‌اند که در مقررات قانون مجازات اسلامی این شرط در حقوق ایران پیش‌بینی گردیده است.

در حقوق فرانسه هم به عقیده برخی مؤلفان ((viney, 1995, 325 شرط قابل پیش‌بینی بودن ضرر موضوع ماده ۱۱۵۰ ق.م. را علاوه بر مسئولیت‌های قراردادی در مسئولیت‌های غیر قراردادی نیز قابل‌اعمال دانسته‌اند. بنابراین برای مطالبه خسارت لازم است ورود خسارت مسلم باشد، یعنی محتمل نباشد. در حقوق فرانسه خسارت از دست دادن شانس به‌عنوان ضرر قابل مطالبه شناخته‌شده است حتی اگر امکان دستیابی به منافع ناشی از آن محتمل باشد. درواقع صرف از دست دادن شانس و فرصت ضرر تلقی گردیده است (viney, 1988, 280) که پذیرش این نظردر حقوق ایران بسیار دشوار است و حتی درمورد خسارت عدم‌النفع دادگاه‌ها با تردید عمل می‌کنند که البته تبصره ۲ ماده ۱۴ قانون آیین دادرسی کیفری ۱۳۹۲ حکم به جبران منافع ممکن‌الحصول ناشی از جرم که صدق اتلاف کند، داده است.

منظور از مستقیم بودن خسارت نیز این است که بلا واسطه ناشی از عدم انجام تکلیف مالک باشد و رابطه سببیت بین فعل یا ترک فعل شخص مسؤول و حادثه زیان‌بار وجود داشته باشد، حتی اگر عوامل دیگری در حادثه دخیل بوده، فعل یا ترک فعل شخص مسؤول علت منحصر حادثه نباشد.

منظور از جبران نشده بودن خسارت نیز این است که مثلاً اگر بیمه یا هر شخصی به نمایندگی از عامل زیان، خسارت را جبران کرد، دیگر امکان رجوع زیان‌دیده به شخص مسؤول وجود نخواهد داشت؛ مگر این‌که خسارت بیش از میزان جبران شده یا تعهد بیمه‌گر باشد. همچنین درمورد امکان مطالبه خسارت مازاد بر دیه مطابق رأی اصراری شماره ۶-۷۵/۴/۵ و از باب تسبیب و قانون مسئولیت مدنی سایر خسارات نظیر هزینه‌های درمانی و خسارت ازکارافتادگی رامی‌توان مطالبه کرد و مشمول عنوان خسارت جبران شده نیست.



۵. عوامل رافع مسئولیت مدنی ناشی از مالکیت یا تصرف وسایل

نقلیه

قوه قاهره و حوادث اتفاقی، تقصیر یا عمل زیان‌دیده و فعل شخص ثالث سه عامل و علت خارجی هستند که علیرغم وجود خسارت باعث قطع یا تأثیر در رابطه سببیت میان عامل زیان و ضرر ایجاد شده گشته، در نتیجه سبب انتفای مسئولیت یا کاهش آن می‌گردند. برخی شرایط اضطراری را نیز رافع مسئولیت مدنی دانسته و شخصی را که در موقعیتی قرار می‌گیرد که در دید عرف قابل تحمل نباشد و موجب اضرار به دیگری گردد با شرایطی مبرا از مسئولیت دانسته‌اند (کاتوزیان، ۱۳۸۰، ص ۳۲۰).

۱-۵. قوه قاهره

اولین عامل رافع مسئولیت قوه قاهره و حوادث اتفاقی است. قوه در لغت به معنای نیرو است و در مقابل ناتوانی و ضعف به کار می‌رود، در اصطلاح اسلامی در مقابل فعلیت به کار می‌رود یا؛ چنان‌که گویند: هر شاگردی استادی است بالقوه (جعفری لنگرودی، ۱۳۸۶، ص ۵۵۲).

در حقوق فرانسه سبب خارجی و قوه قاهره از اسباب معاف کننده مسئولیت قهری و قراردادی است (Cornu, 1992, 328). این قاعده از مواد ۱۳۴۷ و ۱۳۴۸ ق.م فرانسه به‌خوبی قابل استنباط است ((larroumet, 2007, 836). البته در برخی مصادیق که هدف حمایت بیشتر از زیان‌دیده بوده، نظیر حوادث ناشی از وسایل هوانوردی فورس ماژور رافع مسئولیت نیست (savatier, 1957, 426) و یا در حوادث ناشی از رانندگی فورس ماژور رافع مسئولیت نبوده، تنها تقصیر زیان‌دیده می‌تواند مانع مسئولیت گردد (به موجب قانون ۵ ژوئیه ۱۹۸۵). در حقوق ایران هم قوه قاهره سبب معافیت از مسئولیت قراردادی و درپاره‌ای از مسئولیت‌های قهری است که از مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ ق.م قابل استنباط است (قاسم‌زاده، ۱۳۸۳، ص ۳۷۸ و صفایی و همکار، ۱۳۸۹، ص ۲۰۱-۲۰۲ و طهماسبی، ۱۳۸۷، ص ۳۹). البته برخی باهدف حمایت از زیان‌دیده قوه قاهره را رافع مسئولیت نمی‌دانند (ره پیک، ۱۳۹۰، ص ۱۷۵). در فقه نیز آفات سماوی

موجب معافیت از مسئولیت است که البته مواردی نظیر ید ضمانی و غاصبانه از این قاعده مستثنا گردیده‌اند (محقق حلی، ۱۴۰۷، ق، ص ۵۳۶).

حال اگر قوه قاهره تنها یکی از اسباب ورود خسارت باشد آیا می‌توان آن را در زمره سایر تقصیرها آورد و از بار مسئولیت سائرین کاست؟ دادگاه‌های فرانسه بر مبنای انصاف چندی بدین سؤال پاسخ مثبت دادند و قوه قاهره را نیز یکی از اسباب ورود ضرر شمرده‌اند، ولی این رویه اکنون تغییر کرده است؛ چراکه حقوق در جستجوی همه اسباب ایجادکننده ضرر نیست. نتیجه منطقی نظریه تقصیر (که به‌عنوان اصل در قانون مسئولیت مدنی پذیرفته‌شده) این است که دادرس از میان همه شرایط که زمینه بروز خسارت را فراهم آورده است به گروهی بپردازد که ناشی از تقصیر است؛ بنابراین در موردی که تقصیر شخصی به همراهی قوه قاهره خسارتی را به بار آورده است تنها سببی را که حقوق می‌شناسد تقصیر است که با ضرر رابطه سببیت اخلاقی دارد (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۴۹۲). چنانچه هم مالک یا متصرف مقصر شناخته شود و هم قوه قاهره دخیل باشد به نظرمی رسد از مواردی است که می‌توان مسئولیت مالک یا متصرف را با توجه به عرف کاهش داد. البته این دیدگاه یعنی کاهش مسئولیت در حالتی که قوه قاهره علت منحصر خسارت نیست، در حقوق فرانسه مطرح گردیده و مورد حمایت برخی (Weill, 1975, 735) و مورد مخالفت برخی دیگر قرار گرفته است (Starck, 1972, 548).

۵-۲. تقصیر یا عمل زیان‌دیده

دومین عامل رافع مسئولیت نیز تقصیر یا عمل زیان‌دیده است. از دیرباز گفته‌شده خودکرده را تدبیر نیست. البته اگر تقصیر یا عمل زیان‌دیده علت منحصر حادثه نباشد می‌تواند بخشی از خسارت را دریافت کند (کاظمی، ۱۳۹۱، ص ۹۱ و قبولی درافشان و همکار، ۱۳۹۱، ص ۱۰۱). اصطلاح تقصیر زیان‌دیده در حقوق فرانسه با توجه به ماده ۱۳۸۲ قانون مدنی باعث کاهش جبران خسارت می‌شود. البته برخی برآنند که قوانین خاصی در زمینه حوادث رانندگی به تصویب رسیده که گاه کاهش جبران خسارت را منوط به آن کرده‌اند که زیان‌دیده مرتکب تقصیر سنگین شده باشد؛ بنابراین گرچه



قوانین پیش‌گفته اجرای قاعده تقصیر زیان‌دیده را تعدیل کرده‌اند، آن را کاملاً حذف نکرده‌اند. در صورتی که اسباب متعدد در بروز خسارت سهیم باشند نظریه‌های متعددی ابراز شده است. در صورتی هم که تقصیر زیان‌دیده در کنار تقصیر عامل ورود زیان در بروز خسارت نقش داشته و در آن سهیم باشد، مسئله تقسیم و نحوه توزیع خسارت مطرح می‌گردد. تقسیم مسئولیت بر اساس درجه تقصیر در بسیاری از نظام‌های حقوقی پذیرفته شده و از مقبولیت بسیاری برخوردار است و حتی در ماده ۱۶۵ قانون دریایی ایران (مصوب ۱۳۴۳) نیز اعمال می‌شود. این معیار در حقوق فرانسه نیز تنها درباره تصادفات دریایی اعمال می‌شود و در قانون ۵ ژوئیه ۱۹۳۴ و ۵ ژوئیه ۱۹۶۷ فرانسه آمده است. مطابق این معیار، میزان مسئولیت هریک از اسباب بر اساس درجه تقصیر معین می‌شود و در صورت عدم امکان تعیین درجه تقصیر، خسارت به تساوی تقسیم می‌شود (وینه و همکار، ۱۳۸۸، ص ۱۳۳). در حقوق ایران نیز تقسیم مسئولیت بر اساس درجه تأثیر در بند ۲ ماده ۱۴ قانون مسئولیت مدنی و ماده ۵۲۶ ق.م.ا. مصوب ۱۳۹۲ پذیرفته شده است.

در حقوق فرانسه به موجب مواد ۳ تا ۶ قانون ۵ ژوئیه ۱۹۸۵ همان‌گونه که ذکر شد در جهت حمایت بیشتر از زیان‌دیده در حوادث ناشی از رانندگی فرس ماژور رافع مسئولیت نبوده، تنها تقصیر زیان‌دیده می‌تواند مانع مسئولیت یا باعث کاهش آن گردد (همان منبع، ص ۱۰۴). همچنین در حقوق فرانسه در ارتکاب تقصیر نابخشودنی فرض می‌گردد عامل زیان بایست از وقع زیان آگاهی داشته باشد (Bénabent, 1995, 332). در حوادث ناشی از وسایل نقلیه هوایی نیز تقصیر زیان‌دیده تنها عامل رافع مسئولیت محسوب می‌گردد (savatier, 1957, 426).

۵-۳. فعل شخص ثالث

سومین عامل رافع مسئولیت فعل شخص ثالث است. در حقوق ایران اصولاً اگر فعل ثالث علت منحصر و اصلی باشد فاعل فعل زیان‌بار مسئول جبران خسارت نمی‌شود و اگر یکی از اسباب ورود خسارت باشد: در این صورت فاعل فعل زیان‌بار و شخص ثالث باهم مسئول جبران خسارت هستند و هرگاه رفتار شخص ثالث دارای

ویژگی‌های قوه قاهره باشد می‌توان فعل شخصی ثالث را به‌عنوان قوه قاهره پذیرفت (شکری و همکار، ۱۳۸۱، ص ۱۲۸). امادرخصوص این سؤال که چه موقع فعل شخص ثالث در حکم قوه قاهره است باید گفت مثلاً هرگاه ثابت شود که دیگری به‌قصد کشتن کودک او را به جلوی ماشین پرتاب کرده و برای راننده امکان پیش‌بینی یا احتراز از آن خطر وجود نداشته است، رابطه علیت مفروض از بین می‌رود و دارنده اتومبیل از پرداخت خسارت معاف می‌شود؛ زیرا چنین حادثه‌ای در حکم قوه قاهره است. لازم به ذکر است در حقوق ایران در مورد مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و همچنین در تمام مواردی که تنها اثبات قوه قاهره می‌تواند شخص را از مسئولیت معاف کند تخفیف در مسئولیت خوانده، به این بهانه که شخص ثالثی نیز در ایجاد زمینه ورود خسارت دخالت داشته است، با توجه به مقررات موجود ممکن نیست. در چنین مواردی تنها در صورتی می‌توان خوانده را از مسئولیت معاف کرد که ثابت شود فعل ثالث اوصاف قوه قاهر را داشته؛ یعنی ورود ضرر احتراز ناپذیر و غیرقابل‌پیش‌بینی بوده است (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۹۰).

در حقوق فرانسه نیز در حوادث رانندگی و مسئولیت ناشی از وسایل نقلیه هوایی فعل ثالث حتی به‌صورت قوه قاهره از عوامل رافع مسئولیت محسوب نمی‌شود (نظری، ۱۳۸۹، ص ۲۱۳).

۶. نتیجه

مسئولیت دارنده وسیله نقلیه موتوری زمینی در حقوق ایران به‌صورت الزام به تحصیل بیمه اجباری شخص ثالث و در حقوق فرانسه مسئولیت عینی است. برای جبران خسارت ناشی از وسایل نقلیه غیر موتوری زمینی از قواعد عمومی مسئولیت یا قوانین خاص (مانند ماده ۵۲۷ و ۵۲۸ ق.م.ا). استفاده می‌شود. بنابراین در صورتی که دخالت این وسایل در ایجاد خسارت، مالک یا متصرف با اثبات تقصیر به‌عنوان سببیت مسئول خواهد بود. مسئولیت نیز اصولاً بر راننده یا متصرف این وسایل بار می‌گردد، مگر آن‌که مالک به دلیل سبب اقوا از مباشرمسئول شناخته شود (مانند فرضی که فرد دوچرخه را در اختیار مجنونی قرار می‌دهد). در صورت



برخورد یک وسیله نقلیه موتوری زمینی مانند اتومبیل با یک وسیله نقلیه غیر موتوری زمینی مانند دوچرخه، مسئولیت هریک از مالک یا متصرفین بر اساس مقررات خاص خودموردحکم قرارخواهدگرفت و مثلاً مالک دوچرخه حق استناد به قانون بیمه اجباری را خواهد داشت؛ درحالی که دارنده اتومبیل حق استناد به قانون مذکور را جهت مطالبه خسارت نخواهد داشت. در حقوق فرانسه نیز مقررات بند ۱ ماده ۱۳۸۴ ق.م.نسبت به نگهبان این وسایل در صورت تصادم که می تواند مالک یا غیرمالک باشد اعمال می گردد و در فرضی که یکی از طرفین تصادم یک وسیله نقلیه موتوری زمینی و طرف دیگر یک وسیله نقلیه غیر موتوری زمینی باشد، مانند آنچه در حقوق ایران گفته شد هریک از طرفین از مقررات خاص در زمینه^۱ مسئولیت طرف دیگر استفاده خواهند کرد.

قانون دریایی ایران درموادمختلف به لزوم تقصیرمالک برای مسؤول شناختن وی اشاره کرده است و ماده ۵۸ قانون ۳ ژانویه ۱۹۶۷ فرانسه نیز که مسئولیت مالک کشتی راجزدرمورد «خطای اثبات شده و قابل انتساب به او» قابل تحدید می داند اشاره به غیرمفروض بودن خطای مالک کشتی دارد. درموردوسایل نقلیه هوایی مقررات موجود گرایش بر اثبات تقصیرمالک یا متصرف دارد. در حقوق فرانسه در مورد مسئولیت مالک وسایل نقلیه هوایی قوانین خاص (قانون سال ۱۹۶۷ و قانون سال ۱۹۲۴) وجودداردکه برای بهره بردار وسایل هوایی مسئولیت عینی مقرر کرده است و ممکن است مالک و بهره بردار متضامناً مسؤول جبران خسارت قرار گیرند. این مسئولیت حتی با اثبات حوادث قهری نیز منتفی نمی شود و اصولاً مالک این وسایل بهره بردار آن شناخته می شود، مگر خلاف آن اثبات گردد.

۷. منابع

۱-۷. فارسی

[۱] امید، هوشنگ، حقوق دریایی، تهران، انتشارات مدرسه عالی بیمه ایران، ۱۳۵۳.

- [۲] امیری قائم مقامی، عبدالمجید، *حقوق تعهدات، وقایع حقوقی*، ج ۱، چ ۱، تهران، نشر میزان، ۱۳۷۸.
- [۳] انصاری، علی؛ مبین، حجت، «نظریه قابلیت انتساب در حقوق مسئولیت مدنی، مطالعه تطبیقی در فقه امامیه و حقوق فرانسه، پژوهش‌های حقوق تطبیقی، دوره ۱۵، شماره ۱، ۱۳۹۰.
- [۴] ایزانلو، محسن»، نقد و تحلیل قانون اصلاح قانون بیمه اجباری، *فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی*، دوره ۳۸، شماره ۴، ۱۳۸۷.
- [۵] بادینی، حسن، *فلسفه مسئولیت مدنی*، چاپ اول، تهران، شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۴.
- [۶] جعفری لنگرودی، محمدجعفر، *ترمینولوژی حقوقی*، چاپ چهارم، تهران، انتشارات کتابخانه گنج دانش، ۱۳۸۶.
- [۷] جعفری لنگرودی، محمدجعفر، *مبسوط در ترمینولوژی حقوق*، ج ۱، تهران، کتابخانه گنج دانش، ۱۳۷۸.
- [۸] بررسی ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری " *ماهنامه قضاوت*، شماره ۲۹، سال چهارم، ۱۳۸۳، خدابخشی، عبدالله.
- [۹] ره پیک، سیامک، «مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه بر اساس قانون بیمه اجباری سال ۱۳۸۷ در مقایسه با قانون مصوب ۱۳۴۷، *فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی*، دوره ۴۱، شماره ۳، ۱۳۹۰.
- [۱۰] ژوردن، پاتریس، «اصول مسئولیت مدنی، ترجمه مجید ادیب، *ماهنامه کانون*، چاپ دوم، تهران، نشر میزان، ۱۳۸۵.
- [۱۱] ستوده تهرانی، حسین، *حقوق دریایی و هوایی*، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۴۴.
- [۱۲] شکری، رضا، با همکاری قادر، سیروس، *قانون مجازات اسلامی در نظم حقوق کنونی*، چاپ ۱، تهران، انتشارات مهاجر، ۱۳۸۱.
- [۱۳] صادقی نشاط، امیر، *حقوق بیمه دریایی*، چ ۱، تهران، موسسه آموزشی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۷۰.



- [۱۴] صفایی، سید حسین، حقوق مدنی، تعهدات و قراردادهای، جلد دوم، تهران، موسسه عالی حسابداری تهران، ۱۳۵۱.
- [۱۵] صفایی، سید حسین؛ رحیمی، حبیب‌الله، مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)، چاپ اول، تهران، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت)، ۱۳۸۹.
- [۱۶] صفایی، سید حسین؛ اورک بختیاری، حسنعلی، «نگاهی نوبه مبانی مسئولیت مدنی دارندگان خودرو، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۴۴، شماره ۱، ۱۳۹۳.
- [۱۷] طهماسبی، جواد، «گفتمان دامنه اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷، مجله حقوقی دادگستری، شماره ۶۸، ۱۳۸۸.
- [۱۸] قاسم‌زاده، سید مرتضی، مبانی مسئولیت مدنی، چاپ دوم، تهران، نشر میزان، ۱۳۸۳.
- [۱۹] قبولی درافشان، سید محمد مهدی؛ رضادوست، وحید، «نقش اسباب خارجی در مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی وسایل نقلیه موتوری زمینی با توجه به آخرین تحولات قانونی (مطالعه تطبیقی در حقوق ایران و فرانسه)، مجله مطالعات حقوق تطبیقی، دوره ۳، شماره ۱، ۱۳۹۱.
- [۲۰] کاظمی، محمود، «آثار تقصیر زیان‌دیده بر مسئولیت مدنی، فصلنامه پژوهشی دانشگاه امام صادق (ع)، ش ۲۸، ۱۳۸۴.
- [۲۱] کاظمی، محمود، «اثر فعل زیان‌دیده بر مسئولیت مدنی عامل زیان، فصلنامه دیدگاه‌های حقوق قضایی، ش ۵۷، ۱۳۹۱.
- [۲۲] کاتوزیان، الزام‌های خارج از قرارداد، ضمان قهری، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۶.
- [۲۳] کاتوزیان، ناصر، با همکاری غمامی، مجید و جنیدی، لعیا، مسئولیت مدنی ناشی انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۰. از حوادث رانندگی، چاپ اول، تهران،
- [۲۴] لورر اساء، میشل، مسئولیت مدنی، ترجمه محمد اشتري، چاپ اول، تهران، نشر حقوقدان، ۱۳۷۵.

- [۲۵] نظری، ایراندخت مسئولیت مدنی مالک، تهران، انتشارات جنگل، ۱۳۸۹.
- [۲۶] وینه، ژنویو و ژوردن، پاتریس، «تقصیر زیان‌دیده در حوادث رانندگی، ترجمه مجید ادیب، ماهنامه کانون، شماره ۱۳۸۸، ۱۰۱.

۲-۷. عربی

- [۲۷] طوسی، محمد بن حسن بن علی، مبسوط، چاپ سنگی. بی تا.
- [۲۸] محقق حلّی، نجم الدین جعفر بن حسن، *المعتبر فی شرح المختصر*، ج ۲، چ ۱، قم، موسسه سید الشهداء علیه السلام، ۱۴۰۷ ق.
- [۲۹] موسوی خوئی، سید ابوالقاسم، *مبانی تکمله المنهاج*، چ ۲، ج ۲، قم، لطفی و دارالهادی، ۱۳۹۶ ق.
- [۳۰] موسوی عاملی، محمد بن علی، *مدارک الاحکام فی شرح عبادات شرائع الاسلام*، ج ۵، چ ۱، بیروت، موسسه آل البيت علیهم السلام، ۱۴۱۱ ق.
- [۳۱] نجفی، شیخ محمدحسن (صاحب جواهر)، *جواهر الکلام فی شرح شرائع الاسلام*، ج ۳۷، چ ۳، تهران، دارالکتب الاسلامیه، ۱۳۶۷.

۳-۷. فرانسه

- [32] Buffelon- Lanore,yvaine, *Droit civil-Deuxiemeannee- 6edition*, Armand colin, 1998.
- [33] Bénabent, Alain, *Droit Civil, les obligations*, Parsi, Motcherestien, 5 éd, 1995.
- [34] Cornu, Gérard, *Vocabulairejuridique*, Paris, Presses univecitaires de France, 3e edition, 1992.
- [35] larroumet, Christian, *Droit Civil*, T. III, les obligations, le contrat, 2e partie, effets, 6e éd., Paris. Economica, 2007.
- [36] Le Tourneau, P. etCadiet, L., *Droit de la responsabilité et des contrats*, Paris, Dalloz, 2002.
- [37] leTourneau,philippe, *Laresponsabilitecivile*, Paris, 1972.



- [38] .Maurie, Ph., Aynès, L. et Stoffel-Munck, Ph., *Droit Civil, les obligations*, Paris: Defrénois, Lextenso editions, 4 éd,2009.
- [39] Marty,Gabriel et Raynaud,pierre. *Droiticivil,les obligations*, Tome2,1re volume.Sirey,1962.
- [40] Mazeaud,Henri et Leon,Jean,Lecons de *droit civil*,volume2, T.1,Biens,5 edition,Montchrestien,1976.
- [41] savatier,Rene,Traite de *la responsabilitecivile en droit Francais*,2e editions,Tome 1 et 2,Paris,1957.
- [42] Starck,Boris.*Droit civil, les obligations*,2e edition,Paris,1972.
- [43] Tunc, André, *International Encyclopedia of Comparative Law*, Vol.XI, Torts, Chapter 14, Traffic Accident Compensation: Law and Proposals, 1971.
- [44] viney,Genevieve.*Traitededroit civil ,les Introduction a La responsabilite*.2e editions,.L.G.D.J, 1995.
- [45] viney,Genevieve.*Traitededroit civil ,les conditions de la responsabilite* ,2e editions,.L.G.D.J, 1988.
- [46] Weill,Alex,*dedroit civil ,lesobligations*,2e edition, .Dalloz,1975.