

مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه موتوری زمینی در حقوق ایران و آموزه‌های فقه اسلامی با نگرش تطبیقی در حقوق کامن‌لا^۱

علمی - پژوهشی

محمد صادق حافظی قهستانی *

شکراله نیکوند **

عبدالعلی محمدی ***

چکیده

با پیدایش وسایل نقلیه، یکی از نیازهای ضروری بشر تامین و گام مهمی در زمینه تسریع حمل و نقل انسان و کالا، برداشته شده است. وسایل نقلیه، در کنار همه پیشرفت‌ها، هنوز جایگاه ویژه‌ای در حمل و نقل دارد؛ لیکن همواره خسارات ناشی از حوادث وسایل نقلیه و جبران آن، در کشورهای مختلف، مورد توجه است، به نحوی که آمار همه ساله خسارات اعلام شده ناشی از وسایل نقلیه، بیش از هر عامل دیگری است. بر همین اساس، لزوم وجود قواعدی که حقوق زیان‌دیده را به سهولت تضمین نماید، بیش از پیش، احساس می‌شود. در بروز خسارات ناشی از این حوادث، باید همواره مسئولیت مدنی دارنده، مطرح باشد. بر خلاف حقوق ایران که به نظر می‌رسد، به جز مقررات قانون بیمه اجباری ۱۳۹۵، مسئولیت مدنی دارنده، تابع قواعد عام مسئولیت مدنی است؛ در حقوق کشورهای کامن‌لا، مسئولیت دارنده به نحوی تعیین می‌شود، که خسارات ناشی از این وسایل تا جای ممکن جبران گردد. مقاله حاضر، علاوه بر بیان مفهوم دارنده و مسئولیت مدنی وی، در خصوص مبانی و موانع مسئولیت مدنی و تعیین شخص مسئول در قبال خسارات ناشی از این وسائل، با توجه به قوانین موضوعه کشورهای مورد تطبیق و ادله فقه اسلامی، به رشته تقریر، در خواهد آمد.

کلید واژه‌ها: مسئولیت مدنی، وسایل نقلیه موتوری زمینی، دارنده، مالک، راننده.

۱- تاریخ وصول: ۱۳۹۹/۰۵/۲۱ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۲/۱۲

* دکتری حقوق خصوصی، گروه حقوق، دانشکده علوم انسانی، واحد ورامین پیشوا، دانشگاه آزاد اسلامی، ورامین-پیشوا، ایران. ms.hafezi71@gmail.com

** استادیار، گروه حقوق، دانشکده علوم انسانی، واحد ورامین-پیشوا، دانشگاه آزاد اسلامی، ورامین-پیشوا، ایران. (نویسنده مسئول) dr.nikvand@yahoo.com

*** استادیار، گروه حقوق، دانشکده علوم انسانی، واحد ورامین-پیشوا، دانشگاه آزاد اسلامی، ورامین-پیشوا، ایران. abdmohammadi1348@gmail.com

۱- مقدمه

در آیه ۸ سوره نحل خداوند متعال می‌فرماید: «وَالْخَيْلَ وَالْبِغَالَ وَالْحَمِيرَ لِتَرْكَبُوهَا وَزِينَةً وَيَخْلُقُ مَا لَا تَعْلَمُونَ» به معنای و اسبان و استران و خران را برای سواری و تجمل شما آفرید و چیزهای دیگری (وسائل نقلیه دیگری) هم که شما هنوز نمی‌دانید، خواهد آفرید. در انتهای این آیه شریفه، ذهن را به وسائل نقلیه، متوجه می‌سازد. اختراعات انسان، چیزی جز به هم پیوستن نیست و اساس آن مواد اصلی است، که آفریده خداوند است و ابتکار بشر در اختراع این وسایل، مولود استعدادی است که خداوند، داده است (مکارم شیرازی، ۱۳۸۷، ۱۶۱). در آیه ۱۲۳ سوره نساء آمده است: «... مَنْ يَمْلُءُ سَوْءًا يُجْزَ بِهِ...» به معنای، هر آن که کار بد کند کیفر آن را خواهد دید؛ می‌توان برداشت کرد که در نزد خداوند، همه در برابر مقررات الهی و دنیوی مساوی بوده و هر شخصی این مقررات را زیر پا بگذارد، باید در برابر آن پاسخگو باشد. پس در صورتی که دارنده وسایل نقلیه، سبب خسارت به دیگری شود، باید مسئولیت آن را برعهده گیرد، زیرا اصل عدالت، اقتضای این مهم را دارد (قرائتی، ۱۳۹۲، ۱۶۹ و ۱۷۰). وسایل نقلیه با وجود کاربرد ضروری در حوزه حمل و نقل، یکی از بزرگ‌ترین عوامل ایراد صدمه و خسارت محسوب می‌شوند. در کشورها و نظام‌های حقوقی مانند کامن‌لا، در جهت حفظ حقوق زیان‌دیدگان، به این مهم، توجه زیادی شده است، تا بتوان از طریق وضع قوانین کارآمد، این خسارات تا جای ممکن، جبران گردد (Tune, ۱۹۷۱, p.۸). در حقوق ایران، به نحو غیرتخصصی، به وضع قوانین حول محور مورد بحث پرداخته شده است. اما با توجه به اهمیت بحث، همانند سایر کشورها به طور خاص برای حفظ حقوق زیان‌دیدگان و دسترسی سریع‌تر افراد به جبران خسارات، قانون بیمه اجباری، به تصویب رسیده است.

۲- مفاهیم

۲-۱- وسیله‌نقلیه موتوری زمینی

وسیله، در لغت به معنای واسطه، میانجی و در اصطلاح، سبب و عامل نامیده می‌شود (انوری، ۱۳۸۱، ۸۲۳۰). واژه نقلیه، را نیز می‌توان، به ویژگی وسایلی که برای حمل و نقل از آن‌ها استفاده می‌شود، تعبیر نمود. لذا وسیله‌نقلیه، وسیله‌ای است که بتوان آن را جابه‌جا نمود، یعنی خود آن وسیله قابلیت جابه‌جایی را داشته باشد و از طرفی بتواند اشیاء یا اشخاص را جابه‌جا نماید (انوری، ۱۳۸۱،

۷۹۳۴). لذا وسیله‌ای که فاقد یکی از این دو ویژگی باشد، از شمول بحث خارج است. با توجه به بند ۱ از ماده ۱ قانون بیمه اجباری خسارات وارده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵، منظور از وسایل نقلیه هرگونه «وسایل نقلیه موتورسیکلت زمینی و ریلی شهری و بین شهری و واگن متصل یا غیر متصل به آن و یدک و کفی (تریلر) متصل به آن‌ها» می‌باشد.

۲-۲- بیمه اجباری

مقصود از بیمه اجباری، این است که اشخاص در انتخاب مفاد یا طرف قرارداد، آزاد نبوده و تحت الزام و اجبار، مطابق قانون، مکلف به بیمه نمودن باشند، زیرا در حیطه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه، مقررات و مبانی مسئولیت مدنی، بدون اجباری بودن این قانون، مفید فایده نخواهد بود و با توجه به اینکه اغلب اشخاص، توانایی جبران خسارت را ندارند، در جهت حمایت از زیان‌دیده و اجرای اصل جبران کامل خسارت، مقررات قانون بیمه وسایل نقلیه، اجباری است.

۲-۳- مفهوم دارنده و تفاوت آن با مالک و متصرف

تا پیش تصویب قانون بیمه اجباری و تبصره ۱ ماده ۲ این قانون، مفهوم و مصادیق دارنده، در حقوق ایران تعریف و بیان نشده بود و در تعیین مفهوم دارنده، همه حقوق‌دانان متفق القول هستند که سلطه و اختیار باید معیار قرار گیرد؛ اما در مشخص نمودن مصداق، میان حقوق‌دانان اختلاف نظر است. بعضی دارنده را کسی می‌دانند که مالک اتومبیل محسوب می‌شود (خدابخشی، ۱۳۹۰، ۱۰۳-۱۰۸). عده‌ای دیگر معتقدند، باید دارنده را شخصی دانست که فقط سلطه و اختیار دارد (مبین و امیری، ۲۰۱۷، ۲). گروهی دیگر بیان می‌کنند از آنجا که دارنده در حقوق ما تعریف نشده است، باید او را کسی دانست که از وسیله نقلیه نگهداری می‌کند یا کسی که وسیله نقلیه را تحت اختیار دارد، که در این صورت مفهوم دارنده شامل راننده و مالک وسیله و سایر اشخاص می‌شود که به طریقی وسیله نقلیه را در اختیار دارند (ورائی و دیگران ۱۳۸۸، ۲).

با توجه به تبصره ۱ ماده ۲ قانون مارالذکر و بند ب ماده ۱ آیین نامه اجرایی ماده ۳ این قانون، دارنده از نظر این قانون اعم از مالک و یا متصرف وسیله نقلیه است و هر کدام که بیمه‌نامه موضوع این ماده را تحصیل کند، تکلیف از دیگری ساقط می‌شود. بنابراین نمی‌توان در آن واحد مالک و متصرف هر دو را دارنده دانست و باید دارنده را کسی دانست که وظیفه حفاظت یا اداره نمودن آن را

بر عهده دارد. شخصی که در ابتدا باید از وسیله‌نقلیه محافظت نماید، مالک است و دارنده وسیله‌نقلیه محسوب می‌شود و اگر قرائتی اقامه نماید که وسیله‌نقلیه را به دیگری انتقال داده است، مسئولیت قانونی حفاظت یا دارندگی بر عهده دیگری قرار می‌گیرد. مالک وسیله‌نقلیه می‌تواند اداره وسیله‌نقلیه را از طرقی مانند سپردن وسیله جهت تعمیر آن، اجاره یا عاریه و سایر طرق قانونی و قراردادی، منتقل نماید و حتی غصب و سرقت نیز منجر به منتقل شدن اداره آن، می‌شود (عباسلو، ۱۳۹۴، ۷۵-۷۶). بنابراین باید قائل بر این شد که دارنده، کنترل فیزیکی و وظیفه نظارت ناشی از سلطه خود بر وسیله‌نقلیه را عهده‌دار می‌باشد، اعم از اینکه مالک باشد یا متصرف یا صرفاً راننده. پس می‌توان گفت، معیار مورد نظر برای دارندگی، از دید قانون‌گذار، استیلا مادی است (عباسلو، ۱۳۹۴، ۷۷-۷۵).

۴-۲- ذی‌نفع مسئولیت (شخص ثالث)

طبق قواعد عام مسئولیت مدنی، مقصود از ذی‌نفع مسئولیت، شخص زیان‌دیده است که می‌تواند برای جبران خسارت خویش، مطالبه جبران ضرر کند. در قواعد خاص مسئولیت (طبق بند ۱ ماده ۱ ق.ب.ا.) ذی‌نفع مسئولیت، شخص ثالث، نامیده می‌شود. البته راننده مسبب حادثه، شخص ثالث، محسوب نمی‌شود (کاتوزیان، ۱۳۹۰، ۱۱۱-۱۱۰).

۴-۵- خسارت جانی و مالی ناشی از وسایل نقلیه

مقصود از خسارت جانی، هر نوع آسیب جسمی است که به اشخاص ثالث، مطابق بیمه‌نامه در اثر حوادث و یا توسط خودروی بیمه‌شده وارد شود و باعث مرگ، آسیب‌های بدنی، از کارافتادگی، نقص عضو و یا آسیبی شود که هزینه پزشکی، برای شخص ثالث داشته باشد. منظور از خسارات مالی، زیان‌هایی است که به سبب حوادث مشمول بیمه موضوع این قانون، به اموال شخص ثالث، وارد می‌شود (بند الف و ب ماده ۱ قانون بیمه اجباری).

۳- توجیه عقلانی مسئولیت مدنی ناشی از وسایل نقلیه

با توجه به اینکه غالباً حوادث زیانبار، ناشی از عوامل مختلفی رخ می‌دهد بر همین اساس، تحمیل مسئولیت مدنی، به عنوان یکی از این عوامل، نیاز به توجیه عقلانی دارد (عباسلو، ۱۳۹۴، ۲۷).

۳-۱- توجیه عقلانی مسئولیت مدنی در فقه اسلامی

۳-۱-۱- قاعده اتلاف

مفاد قاعده اتلاف، در آیه ۱۹۴ سوره بقره و روایت معصوم (ع) «مَنْ أَتْلَفَ مَالَ الْغَيْرِ فَهُوَ لَهُ ضَامِنٌ» و روایت نبوی (ص) «حُرْمَةُ مَالِ الْمُسْلِمِ كَحُرْمَةِ دَمِهِ» به معنای، احترام مال مسلمان مانند احترام خون اوست، مندرج است. لذا هر شخصی چیزی را تلف کند، مسلماً ضامن آن خواهد بود (محقق اردبیلی، ۱۴۱۶ ق، ۲۲۷؛ طباطبایی، ۱۴۰۴، ۲۲۷). از آنجا که بر اساس قانون بیمه اجباری، مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مسئولیت بدون تقصیر است، از قاعده اتلاف می توان به عنوان یکی از مبانی و ارکان فقهی مؤثر در شکل گیری این مسئولیت، یاد کرد (عباسلو، ۱۳۹۴، ۵۴).

۳-۱-۲- قاعده تسبیب

مطابق قاعده تسبیب، مسبب مقدمات تلف را فراهم کرده و عملی انجام می دهد که در نتیجه آن به علل دیگری، تلف واقع می شود (زمانی جباری و اسکندرجوی، ۱۳۸۳، ۱۴۹). به همین دلیل مطابق ماده ۵۰۶ ق.م.ا. اگر آن عمل انجام نشود، تلف هم واقع نخواهد شد (محقق داماد، ۱۳۹۱، ۱۱۸). در خصوص تسبیب، باید توجه داشت که بر خلاف اتلاف، وجود عنصر تقصیر یا بی احتیاطی در ایجاد مسئولیت مدنی، ضروری می باشد. برای نمونه اگر یک وسیله نقلیه در حال حرکت در خیابان، به وسیله نقلیه دیگر، برخورد کرده و آن را متوقف نماید و در این حین، وسیله نقلیه ثالثی با وسیله نقلیه متوقف شده، برخورد نماید، بر اساس ماده ۴ قانون ایمنی راهها و راه آهن، وسیله متوقف مسئول است، ولی با توجه به اینکه این عمل به او انتساب ندارد، مسئولیت بر عهده دارنده وسیله نقلیه ای است که علت اصلی توقف، می باشد (لصاحمه، ۲۰۰۲، ۲۴۴).

۳-۱-۳- قاعده لاضرر

قاعده لاضرر، به حکم عقل و از حدیث نبوی (ص) «لاضرر و لا ضرار فی الاسلام» استنباط شده است و حکم ضمان از آن قابل استخراج می باشد (مکارم شیرازی، ۱۴۱۱ ق، ۲۱۷). البته در کنار این روایت، آیات قرآن کریم مانند آیات ۲۸۲، ۲۳۱ و ۲۳۳ سوره بقره و آیه ۱۲ سوره نساء نیز ورود هرگونه ضرر به دیگری را نفی می کنند (محقق داماد، ۱۳۹۱، ۱۳۸-۱۴۱؛ زمانی جباری و اسکندرجوی، ۱۳۸۳، ۱۴۹). این قاعده سبب شکل گیری مسئولیت بدون تقصیر دارنده وسیله نقلیه، در

قوانین بیمه اجباری شده است، زیرا اثبات تقصیر دارنده در حوادث رانندگی نظر به پیچیده بودن، موجب می‌گردد، بسیاری از زبان‌ها جبران نشده، باقی بماند. برخی از فقها از جمله شیخ انصاری، معتقدند این قاعده نقش بازدارنده داشته و نقش سازنده ندارد و لذا به هیچ وجه اثبات ضمان نمی‌کند و حکمی ثابت نمی‌شود (نجفی خوانساری ۱۳۷۳، ۲۲۱). اما می‌توان گفت، زمانی ضرر نفی می‌شود، به طریق اولی، ورود ضرر، جبران آن را به دنبال دارد (محقق داماد، ۱۳۹۱، ۱۵۹-۱۶۰). بسیاری از فقها مانند صاحب ریاض، برای اثبات ضمان، به این قاعده، تمسک جسته‌اند (طباطبائی، ۱۲۹۲ ق، ۳۰۱).

۳-۱-۴- قاعده من له الغنم فعلیه الغرم

برخی اوقات، ممکن است افراد ضمن یک فعالیت متعارف و کسب منفعت، موجب خسارات به دیگران شوند. اسباب ضمان قهری مانند قاعده اتلاف و تسبیب، نمی‌تواند در چنین مواردی، جبران زیان ناشی از این نوع فعالیت‌ها را پوشش دهد. در چنین مواردی، باید به قاعده من له الغنم فعلیه الغرم، رجوع نمود. این قاعده که در نزد برخی از فقها، قضیه معروفه نیز قلمداد می‌شود، به معنای این است که هر کس از منافع هر چیزی استفاده کند، باید از عهده خسارت‌هایی که از آن به دیگری وارد می‌شود، برآید (محمود صالحی، ۱۳۸۴، ۱۸). با ابتناء به این قاعده فقهی، می‌توان به ملازمه نفع و مخاطره و جبران خسارت توسط دارنده وسیله نقلیه، تاکید نمود (کریمی و دیگران، ۱۳۹۷، ۴). لذا هر شخص، بدون شک حق رانندگی دارد، لیکن اگر شخص دیگری در اثر این رانندگی صدمه ببیند یا خسارتی به او وارد شود، او نیز باید حق مطالبه خسارات را داشته باشد.

۳-۱-۵- نظریه قابلیت انتساب عرفی

طبق این دیدگاه زمانی که خسارتی وارد می‌شود، مسئولیت جبران خسارت، بر عهده کسی است که زیان، عرفاً مستند به فعل یا ترک فعل او می‌باشد و این قابلیت انتساب، مبتنی بر رابطه سببیت عرفی است (نجفی خوانساری، ۱۳۷۳، ۱۷۲). لذا معیار قابلیت انتساب، عرف است و با توجه به اینکه یکی از ویژگی‌های عرف، انعطاف‌پذیری است، منطبق بر مقتضیات، زمان تغییرپذیر است.

۴-۱- توجیه عقلانی مسئولیت مدنی در حقوق ایران

۴-۱-۱- موضع قانون مدنی و قانون مجازات اسلامی

در قانون مدنی، تنها ماده ۳۳۵ ق.م. به مسئله تصادم وسایل نقلیه پرداخته است و به اقتضای

زمان تدوین، برای حل مسئله امروز از قواعد سنتی ضمان قهری، فراتر نمی‌رود. علاوه بر این نه تنها به تمام صور تصادم نپرداخته، بلکه در خصوص توزیع خسارت بین دو طرف حادثه نیز حکمی ندارد. مبنای مسئولیت نیز همچون قواعد عام، مبتنی بر تقصیر و از مصادیق تسبیب تصور شده است و در صورت عدم امکان اثبات تقصیر، ضرر بدون جبران باقی خواهد ماند. این در حالی است که در ماده ۵۲۸ ق.م.ا. خسارت ناشی از وسایل نقلیه، بر خلاف قانون مدنی از مصادیق اتلاف محسوب شده است. لذا مبنای مسئولیت بر اساس نظریه خطر توجیه شده است (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۵، ۲۸۸).

۴-۱-۲- موضع قانون بیمه اجباری شخص ثالث

قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در حوادث رانندگی ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵، با تغییر عنوان قانون و حذف مسئولیت مدنی دارندگان، اساساً مسئولیت مدنی برای دارندگان وسایل نقلیه متصور نشده و صرفاً با توجه به تبصره ۲ ماده ۲ و ماده ۴ این قانون، دارنده مکلف به بیمه کردن وسیله نقلیه می‌باشد. بنابراین می‌توان گفت، هدف این قانون جبران خسارت زیان‌دیدگان از طریق بیمه و کاهش بار سنگین مسئولیت، از عهده اشخاص می‌باشد. به همین دلیل به نظر می‌رسد، مبنای مسئولیت در این قانون، نظریه تضمین گروهی است. در واقع تضمین گروهی که مبتنی بر همبستگی اجتماعی است، جایگزین مسئولیت فردی شده است. بر اساس همین تفکر در برخی از کشورها بیمه مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی اجباری شده است. بنابراین با پذیرش این مبنا، بیمه جایگزین مسئولیت مدنی می‌گردد و زیان‌دیده می‌تواند به جای مراجعه به عامل زیان، برای مطالبه خسارت، به بیمه‌گر رجوع کند (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۵، ۲۹۱-۲۹۰). لذا مقنن در پی جبران خسارات زیان‌دیده، از جمله درمان آسیب بدنی، جلوگیری از صدمات اجتماعی و حتی جبران خسارات وارده به زیان‌دیده‌ای، که ناشی از تقصیر خود وی حادثه ایجاد شده است، می‌باشد (صفایی و اورک بختیاری، ۱۳۹۳، ۴۷).

۴-۲- توجیه عقلانی مسئولیت مدنی در حقوق کامن‌لا

۴-۲-۱- حقوق کشور انگلیس

در انگلستان فاجعه تالومید در دهه‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰، میل به جبران خسارت را برانگیخت. کمیسیون سلطنتی مسئولیت مدنی و جبران خسارت صدمات بدنی، موسوم به کمیسیون پیرسون

تاسیس شد و گزارشات یک طرح مسئولیت بدون تقصیر را پیشنهاد کرد که محدود به حوادث ناشی از وسایل نقلیه موتوری، بود (داراب‌پور، ۱۳۸۷، ۲۵). بر خلاف حقوق ایران که با توجه به قانون موضوعه مبنای مسئولیت باید از نظر قانونی دارای توجیه باشد، در حقوق انگلیس، به وضعیت خاص هر پرونده جهت انتساب مسئولیت مدنی توجه می‌گردد و با توجه به اینکه در گذشته موضوعات مشابه کمتر بود و احکام مناسب حال مسئولیت مدنی ناشی از وسایل نقلیه کمتر دیده می‌شد ناکارآمدی سیستم‌های حقوقی به اثبات رسید (حیدری و دیگران، ۱۳۹۷، ۲۸۹). انگلیس با تصویب قوانین متعدد در پی نزدیک شدن به مقررات و مبانی سایر کشورهای اروپایی در حوزه مسئولیت مدنی ناشی از وسایل نقلیه بوده است (Marson, ۲۰۱۹, p.۲).

از عواملی که منجر به توسعه در زمینه جبران خسارات در حقوق این کشور شده است، توجه نمودن به سیستم جبران خسارت اتوماتیک در کنار اعمال مبنای مسئولیت محض است. (عباسلو، ۱۳۹۴، ۷۴؛ Markesinis, ۱۹۹۹، ۳۰۶).

علاوه بر موارد فوق، برای وادار کردن همه دارندگان وسایل نقلیه در مشارکت، از ابزار بیمه اجباری استفاده شد (۳-۱، ۲۰۱۹، p.۱؛ Marson, ۲۰۱۹, p.۴۱; Deakin & Markesinis, ۲۰۱۹, p.۴۱).

قانون حمل و نقل جاده‌های مصوب ۱۹۸۸ نیز در تکمیل مقررات دیگر به تصویب رسیده است. مطابق این قانون استفاده از وسیله نقلیه، منوط به اخذ مجوز پوشش شخص ثالث، در دو قالب بیمه‌نامه و ضمانت‌نامه مجاز می‌باشد (مواد ۱۴۳ و ۱۴۴ قانون حمل و نقل جاده ای ۱۹۸۸ انگلیس).

لازم به ذکر است، در مواردی با وجود اخذ بیمه‌نامه دارنده مسئول جبران خسارت وارده به اشخاصی است که یا بیمه‌نامه به دلیل عدم شمول، مسئولیت آنها را پوشش نمی‌دهد. برای نمونه مسئولیت در برابر صدمه به مستخدمین بیمه‌گذار یا خسارات بالاتر از ۲۵۰ هزار پوند یا خسارت وارد شده به وسیله نقلیه موضوع قرارداد بیمه و یا مسئولیت خسارت وارده به محمولات حمل شده در داخل یا روی وسایل نقلیه، تحت شمول و پوشش، قرار نخواهد گرفت (مواد ۱۴۵ و ۱۴۸ قانون حمل و نقل جاده ای ۱۹۸۸ انگلیس).

۴-۲-۲- حقوق کشور آمریکا

در مبنای نظری حقوق آمریکا، اصل جبران کامل خسارت، از اهمیت ویژه ای برخوردار است. بر اساس این اصل در برخی موارد مصلحت در این است که مبنای تقصیر و در مواردی مسئولیت محض

حکومت کرده و در برخی امور حتی عدالت اقتضا دارد که بر مبنای اصل رفاه و خیر پرداخت خسارت توسط دولت در جهت تأمین رفاه و آسایش زیان دیده صورت گیرد. لذا با افزودن بر هزینه‌های عمومی، زمینه توزیع همگانی جبران ضرر و زیان فراهم می‌شود. با توجه به رویه محاکم و دکترین حقوقی در کشور آمریکا، آشکار است که تقصیر چهره شخصی ندارد و در فعل قابل سرزنش اخلاقی، خلاصه نمی‌شود. لذا مقصر شخصی است که بر کار مفید اجتماعی، نمیدارد و فعالیت اقتصادی او زیانبار است (Ross, ۲۰۱۹, p.۹).

بیمه اجباری وسیله نقلیه برای خسارات ناشی از حوادث رانندگی، یکی از موارد اجرای اصل مسئولیت محض در حقوق آمریکا است. قوانین بیمه اجباری، مسئولیت خسارات را بر عهده هر دارنده قطع نظر از هر خطایی تحمیل کرده تا او را شریک در جبران خساراتی سازد که به قربانیان رانندگی وارد می‌شود. غالب قوانین آمریکایی به مسئولیت بدون تقصیر دارنده، نظر دارند. لذا اگر طرف مقابل هم تقصیر کرده باشد، تقصیر وی تنها موجب معافیت بخشی از مسئولیت می‌شود، زیرا حتی دارنده‌ای که هیچ تقصیری نکرده است، نیز باید اقدام به بیمه وسیله نقلیه کند و لذا در جبران خسارت شرکت دارد (حیدری و دیگران، ۲۸۲-۲۸۵).

۵- مسئول جبران خسارت

با توجه به مبانی فقهی و حقوقی، عدالت اقتضاء می‌کند هر شخص در قبال رفتار خویش، مسئول باشد. این امر در آیات قرآن از جمله آیه ۱۶۴ سوره انعام آیه ۱۸ سوره فاطر و آیه ۱۲۳ سوره نساء نیز تأکید شده است. لذا اگر شخصی مرتکب خسارتی به دیگران شود، نمی‌توان مسئولیت آن را بر عهده دیگری قرار داد (قرائتی، ۱۳۹۲، ۱۶۹ و ۵۹۷).

اهمیت و نقطه تمرکز بحث تعیین مسئول جبران خسارت در حوادث ناشی از وسایل نقلیه در جایی است که وسیله مزبور، بیمه نشده باشد یا اعتبار آن ساقط شده باشد و اتومبیل در سلطه و اختیار فرد دیگری جز مالک باشد؛ زیرا در موردی که وسیله نقلیه بیمه شده باشد، شرکت بیمه در نهایت خسارات را جبران می‌کند و در موردی که حادثه ناشی از رانندگی پرخطر مالک باشد، مسلماً وی مسئول خواهد بود.

با توجه به اینکه عمدتاً تقصیر از جانب راننده صورت می‌پذیرد، بار مسئولیت در مواردی که

راننده شخص بجز مالک باشد، با مالک نخواهد بود. همچنین اگر راننده شخص دارای مهارت بوده و وسیله نقلیه بیمه شده باشد یا وسیله نقلیه در تصرف متصرف غیرقانونی مثل غاصب یا سارق باشد، مالک مسئولیتی را بر عهده نخواهد داشت (ماده ۳۱۵ ق.م.ا.پس اگر به طریقی زیان دیده به مالک رجوع نماید، مالک می‌تواند به عامل زیان که همان راننده است، مراجعه کند. در مواردی مانند مستی یا فقدان صلاحیت و مهارت راننده و همچنین حرکت با سرعت غیرمجاز، قانون‌گذار تنها راننده را مسؤل تلقی کرده و مسئولیتی برای مالک خودرو متصور نشده است (ماده ۲۶ آئین نامه راهنمایی و رانندگی و مواد ۷۱۸ و ۷۲۳ ق.م.ا.پس). همچنین در مواردی که شخصی غیر از مالک مثل متصرف قانونی یا حتی غیرقانونی سبب زیان به ثالثی می‌گردد و مالک مطلقاً دخالتی در پیدایش حادثه ندارد، معافیت راننده از مسئولیت و جبران خسارت به وسیله مالک، چندان منطقی، به نظر نمی‌رسد (بهرامی احمدی و آقاعباسی، ۱۳۹۴، ۴۹).

البته در مواردی، ممکن است مالک مسؤل تلقی شود؛ برای نمونه اگر ثابت گردد، مالک با وجود الزام به بیمه نمودن وسیله نقلیه اقدامی در این خصوص نکرده است یا وی وسیله نقلیه را عالملاً در اختیار شخص فاقد گواهینامه یا مهارت قرار دهد، مسؤل جبران خسارت خواهد بود و مسلماً مرتکب معاونت در بزه رانندگی بدون پروانه شده است (صفری و بهاری‌زاده، ۱۳۸۹، ۱۳-۶؛ Matisyahu و Wolfberg، ۲۰۰۹، ۳-۵).

نظر به مراتب فوق، می‌توان بیان کرد در خصوص وسایل نقلیه بیمه شده، طبق نظریه تضمین گروهی، خسارت توسط بیمه پرداخت می‌شود و در موردی که وسیله نقلیه فاقد بیمه باشد یا حادثه ناشی از تخلفات حادثه‌ساز باشد یا حسب مورد دارنده به وظایف قانونی خود عمل نکرده باشد، هر شخصی که در لحظه حادثه زیانبار دارنده محسوب شود، مسؤل جبران خسارت خواهد بود، اعم از اینکه مالک، متصرف قانونی یا غیرقانونی یا هر شخص دیگری باشد.

۶- خسارات قابل مطالبه

در این بخش به این موضوع پرداخته می‌شود که مطابق قواعد و مقررات مسئولیت ناشی از وسیله نقلیه، چه خساراتی قابل مطالبه بوده و تا چه اندازه خسارات جبران می‌گردد.

۶-۱- خسارات قابل مطالبه به استناد قواعد عام مسئولیت و مبانی فقهی

در حقوق کامن‌لا، به جبران هر گونه صدمه یا ضرر با پرداخت مبلغی پول برابر با ارزش واقعی همه نوع صدمات یا زیانی که در نتیجه نقض وظیفه به زیان دیده وارد شده است، تاکید شده است (Miller, ۲۰۰۱, ۸۲۲). در حقوق ایران مطابق قانون مدنی و قانون مجازات اسلامی محدودیتی از حیث نوع یا میزان خسارت قابل مطالبه وجود ندارد و هر نوع خسارتی که در دیگر حوادث قابل مطالبه است، در حوادث ناشی از وسایل نقلیه نیز باید مطالبه می‌باشد. حتی ضررهای معنوی نیز بر طبق قواعد عام مسئولیت باید جبران گردد. همچنین بر اساس اصل جبران کامل خسارت، همه خسارات باید توسط عامل زیان پرداخت شود. امام صادق (ع) نیز در روایتی فرموده اند: «من اضر بشی من طریق المسلمین فهو له ضامن» (موسوی خمینی، ۱۳۸۶، ۷۳). یعنی هر کسی به مسلمین ضرری وارد نماید، مسئول و ضامن جبران آن است.

۶-۲- خسارات قابل مطالبه به استناد قانون بیمه اجباری شخص ثالث

با توجه به بند الف و ب ماده ۱ قانون بیمه اجباری، خسارات قابل مطالبه شامل تمامی خسارات جانی و مالی می‌باشد. بنابراین خسارات معنوی ناشی از درد و رنج، صدمه‌های بدنی زاید بر دیه و خسارات عدم‌النتفع تحت شمول این قانون نبوده و بیمه‌گر تعهدی در برابر جبران این خسارات ندارد و به استناد قواعد عام مسئولیت، باید مطالبه شوند. عدم بیان خسارات معنوی در قانون مزبور به این دلیل است که بیمه یک موضوع خاص و مقررات آن در خصوص احکام مالی است و خسارات معنوی در حیطه مقررات بیمه نمی‌گنجد (کرمی، ۱۳۹۱، ۹۹-۱۰۷؛ فرهانی و اسفندیارپور، ۱۳۹۶، ۱۷). در ضمن هزینه‌های معالجه نیز اگر مشمول قانون دیگری نباشد، با لحاظ ماده ۳۰ قانون تنظیم بخشی از مقررات دولت، علاوه بر دیه، قابل مطالبه است و بیمه‌گر به موجب قرارداد و این قانون، موظف به پرداخت این هزینه‌ها به زیان‌دیده است (اورک بختیاری، ۱۳۹۰، ۴۱).

۷- عوامل رافع و موانع مسئولیت مدنی در حوادث رانندگی

۷-۱- حوادث رانندگی ناشی از وضعیت اضطرار

اضطرار، مصدر باب افتعال و از ماده ضرر به فتح است (محقق داماد، ۱۳۹۱، ۱۲۴). منظور از اضطرار مجموعه اوضاع و احوالی است که به موجب آن انسان برخلاف میل باطنی خود عمداً و برای اجتناب از خطر و زیان شدیدتر از خود یا دیگری و یا حتی خود زیان‌دیده به دیگری خسارت وارد

می‌کند. البته در صورتی ارتکاب فعل زیانبار توجیه می‌شود که زیان به بار آمده از زینانی که دفع می‌شود خفیف تر باشد (ابهری و دیگران، ۱۳۹۶، ۵۲-۵۳؛ صفایی و رحیمی، ۱۳۹۵، ۱۸۰-۱۸۱). به تعریف دکترین حقوق کامن‌لا، اضطراب به حالتی گفته می‌شود که متهم جرم را برای جلوگیری از واقعه اسف بارتر مرتکب شده است (Martin, ۲۰۱۱, ۶۱; Jacqueline, ۲۰۰۲, ۳۲۷). اضطراب را می‌توان در حالات ذیل بررسی نمود:

الف) اضطراب منجر به اضرار به دیگری، برای رفع ضرر از خود: دارنده وسیله‌نقلیه در وضعیتی قرار می‌گیرد که جهت دفع ضرر از خود، ناچار به خسارت به دیگری می‌شود. برای نمونه، راننده به علت عیب و نقص در سیستم ترمز، جهت متوقف کردن آن، ناگزیر است به اتومبیل دیگری بزند تا بتواند آن را متوقف کند. در این مورد هر چند راننده مضطر است، ولی به استناد قاعده اتلاف در مقابل زیان‌دیده، مسئول است (عباسلو، ۱۳۹۴، ۱۷۵؛ ابهری و دیگران، ۱۳۹۶، ۶۱-۶۲). در چنین حالتی فقها نیز قائل به مسئولیت مدنی عامل زیان هستند (مکارم شیرازی، ۱۴۱۱، ۹۱).

ب) اضطراب منجر به اضرار به خود، برای رفع ضرر از دیگری: راننده به علت فعل دیگری، در شرایطی قرار می‌گیرد که برای دفع ضرر از او ناگزیر است، به خود ضرر وارد نماید. مثلاً راننده‌ای که به علت عبور ناگهانی و غیرمجاز عابری از جلوی اتومبیل خود، ناچار به انحراف و در نتیجه ایراد خسارت به اتومبیل خود می‌شود. در چنین مواردی راننده مباشر ایراد خسارت به مال خود می‌باشد، منتها خسارت به دلیل رفتار غیرمجاز و غیرمتعارف عابر صورت گرفته است. بنابراین عابر به عنوان سبب اقوی از مباشر ضامن خسارت است (عباسلو، ۱۳۹۴، ۱۷۶). البته حسب مورد، این موضوع ممکن است مشمول مقررات اداره فصولی مال غیر یا قاعده احسان شود (قنواتی و علائی، ۱۳۹۷، ۱۴-۱۲).

ج) اضطراب منجر به اضرار به دیگری، برای رفع ضرر از ثالث: در این حالت شخص به دیگری ضرر می‌رساند تا از ورود ضرر بزرگتر به ثالث، جلوگیری کند. در چنین موردی اگر ثالث مقصر یا سبب اقوی از مباشر محسوب شود، مسئول است (عباسلو، ۱۳۹۴، ۱۷۸؛ ابهری و دیگران، ۱۳۹۶، ۶۲).

۷-۲- نقش قاعده تحذیر در رفع مسئولیت در حوادث رانندگی

یکی از قواعد بسیار مهم در فقه اسلامی، قاعده تحذیر (هشدار) می‌باشد. تحذیر مصدر باب تفعیل از ماده حذر و در لغت به معنای بیم دادن و بر حذر داشتن آمده است. در اصطلاح بر اساس این

قاعده، هر کس قبل از اقدام به عملیات خطرناک و مهلک به سایرین هشدارهای لازم و متعارف بدهد، در صورت وجود شرایط لازم، معاف از مسئولیت خواهد بود. برای مثال در ماده ۵۰۹ ق.م.ا. مقرر شده که هرگاه کسی در معابر یا اماکن عمومی با رعایت مقررات قانونی و نکات ایمنی عملی به مصلحت عابران انجام دهد و اتفاقاً موجب وقوع جنایت یا خسارت گردد، ضامن نیست.

این قاعده، در قوانین وضعی در موارد متعددی از جمله مواد ۱۱۴ تا ۱۱۶ آئین نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴، در مورد وسایل نقلیه متوقف و در خصوص وسایل نقلیه در حال حرکت مواد ۸۰ الی ۸۴ آئین نامه مارالذکر و آنچه در مواد ۴ و ۹ و ۱۰ قانون ایمنی راهها و راه آهن اشاره شده، آمده است. این نکته نیز قابل توجه است که توجه دادن در هشدار، باید موجب ایجاد دقت متعارف مطابق با بیننده (کودک یا بزرگسال) باشد. بنابراین هشدار باید نحوی باشد که از نظر عرف کاملاً برای افراد جامعه، قابل توجه باشد (Brown, ۲۰۱۱, ۱۵۱).

۷-۳- نقش قوه قاهره در حوادث رانندگی

قوه قاهره، که در فقه اسلامی تحت عنوان آفت سماوی نیز شناخته می‌شود، به عنوان یکی موانع مسئولیت مدنی، به رویدادی اطلاق می‌شود که ناشی از آن تلف در نتیجه قدرتی باشد که انسان توانایی دفع آن را نداشته و امکان اجتناب از آن وجود ندارد و کاملاً خارج از اراده انسان باشد (عباسلو، ۱۳۹۴، ۱۸۴). در این صورت باید قائل به عدم مسئولیت، به دلیل قطع رابطه انتساب به شخص عامل شد، زیرا عرفاً ضرر به قوه قاهره، مستند می‌شود. برای مثال راننده‌ای که دقت متعارف را به عمل آورده ولی ناگهان با کولاک و برف مواجه شود و خودرو او به علت لغزش موجب زیان به دیگری شود، نامبرده از مسئولیت معاف خواهد بود، (Harpwood, ۲۰۰۳, ۴۲۷) زیرا طبق مفهوم مخالف ماده ۵۰۵ ق.م.ا. ضرر، عرفاً قابلیت انتساب به راننده ندارد و وی نمی‌بایست، ضامن جبران خسارت محسوب شود (باریکلو، ۱۳۹۴، ۱۶۸).

بند پ ماده ۱ ق.ب.ا. حوادث مشمول این قانون را هرگونه سانحه ناشی از وسایل نقلیه موضوع بند (ث) این ماده و محمولات آنها از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش سوزی و یا انفجار یا هر نوع سانحه ناشی از وسایل نقلیه بر اثر حوادث غیرمترقبه دانسته است. بر اساس این بند و بر خلاف قوانین سابق، هرگونه حادثه ناشی از وسیله نقلیه موتوری زمینی، حتی بر اثر حوادث غیرمترقبه

تحت شمول قانون بیمه اجباری قرار می‌گیرد (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۵، ۳۱۴-۳۱۱؛ معبودی نیشابوری و حدادخداپرست، ۱۳۹۳، ۱۹۰ و ۲۰۴).

۷-۴- نقش قاعده اقدام (تاثیر زیان‌دیده) در حوادث رانندگی

مطابق قاعده اقدام، اگر شخصی به نحوی عمل نماید یا مرتکب فعل یا ترک فعلی شود که به ضررش باشد، دیگری نسبت به این اقدام، هیچ مسئولیت قهری، نخواهد داشت (مکارم شیرازی ۱۴۱۱، ۲۱۸؛ بجنوردی، ۱۳۹۲، ۹۲؛ تقی‌پوریان و دیگران، ۱۴۰۰، ۴۶). لذا اگر شخصی با آگاهی، عملی را انجام بدهد که موجب ورود زیان توسط دیگران به او گردد، عامل زیان مسئول نخواهد بود، زیرا وی با اقدام خود، باعث از بین رفتن حرمت مال خود، شده است. فقها عدم مسئولیت واردکننده زیان را مستند به اقدام دانسته‌اند، زیرا شخص با اقدام خود موجب از بین رفتن حرمت خود و مالش شده است. در واقع اقدام مانعی برای اجرای قواعد ضمان قهری می‌باشد (محقق داماد، ۱۳۹۱، ۲۲۶). برای مثال شخصی اتومبیل خود را در اختیار راننده فاقد مهارت قرار دهد و نامبرده خساراتی به اتومبیل وارد می‌نماید. یا اینکه شخصی خود را ناگهان به قصد خودکشی، جلوی اتومبیل در حال حرکت بیاندازد. دخالت شخص زیان‌دیده و قبول خطر در سیستم کامن‌لا از گذشته تاکنون مطرح بوده و به قاعده اقدام در فقه نزدیک است (بهرامی احمدی و آقاعباسی، ۱۳۹۴، ۱۴).

۸- نتیجه:

در حقوق ایران، در قوانین مختلف مانند قانون مدنی و قانون مجازات اسلامی به نحو غیرتخصصی، در خصوص مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه، پرداخته شده‌است، که چندان با شرایط و اوضاع و احوال امروز سازگاری ندارد. اما با توجه به اهمیت بحث، همانند سایر کشورها به طور خاص برای حفظ حقوق زیان‌دیدگان و دسترسی بهتر و سریع‌تر افراد به جبران خسارات، قانون بیمه اجباری با سپری کردن چهار دوره قانون‌گذاری به تصویب رسیده است. قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در حوادث رانندگی ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵، با تغییر عنوان قانون و حذف مسئولیت مدنی دارندگان، اساساً مسئولیت مدنی برای دارندگان وسایل نقلیه متصور نشده و صرفاً با توجه به تبصره ۲ ماده ۲ و ماده ۴ این قانون دارنده را مکلف به بیمه کردن وسیله نقلیه نموده است. بنابراین می‌توان گفت هدف این قانون جبران خسارت زیان‌دیدگان از طریق بیمه و کاهش بار سنگین

مسئولیت از عهده اشخاص می‌باشد. به همین دلیل، به نظر می‌رسد، بعد از عبور از مبنای تقصیر و خطر، مبنای مسئولیت در این قانون، نظریه تضمین گروهی است.

با بررسی حقوق انگلیس و آمریکا به عنوان کشورهای محور نظام حقوقی کامن‌لا می‌توان این نکته را دریافت که در حقوق این کشورها قواعد مربوط به تقصیر در خصوص حوادث رانندگی کارآمد نبوده اما با بهره‌گیری از دانش سایر کشورها، تصویب قوانین متعدد، تغییر مبنای مسئولیت مدنی از مسئولیت مبتنی بر تقصیر به مسئولیت مدنی بدون تقصیر، روی آوردن به ایده‌هایی از قبیل جبران خسارت اتوماتیک در جهت تسریع در جبران خسارت و کاهش آمار دعاوی در محاکم و اجباری کردن بیمه خسارات ناشی از وسایل نقلیه و حتی پرداخت خسارت توسط دولت بر مبنای اصل جبران کامل خسارت و اصل رفاه و خیر، گام‌های بلندی در توسعه این حوزه مهم از مسئولیت مدنی برداشته‌اند. لذا در حقوق این کشورها، کل نظام وسایل نقلیه، به عنوان یک واحد در نظر گرفته شده است و به عبارتی خسارت بین تمام دارندگان توزیع می‌شود.

منابع و مأخذ

الف) کتب

۱. اورک بختیاری، حسنعلی (۱۳۹۰). مبنای و اصول مسئولیت مدنی حوادث خودرو. سندج: نشر کالج.
۲. انوری، حسن (۱۳۸۱). فرهنگ بزرگ سخن. تهران: چاپخانه مهارت.
۳. باریکلو، علیرضا (۱۳۹۴). مسئولیت مدنی. تهران: بنیاد حقوقی میزان.
۴. بجنوردی، سید محمد (۱۳۹۲). قواعد فقهیه (بخش حقوقی ۲). جلد اول، تهران: نشر مجد.
۵. صفایی، سیدحسین؛ رحیمی، حبیب‌الله (۱۳۹۵). مسئولیت مدنی. تهران: نشر سمت.
۶. عباسلو، بختیار (۱۳۹۴). مسئولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی. تهران: نشر بنیاد حقوقی میزان.
۷. عباسلو، بختیار (۱۳۹۴). مسئولیت مدنی با نگرش تطبیقی. تهران: نشر بنیاد حقوقی میزان.
۸. قرائتی، محسن (۱۳۹۲). تفسیر نور. جلد دوم، قم: مرکز فرهنگی درس‌هایی از قرآن.
۹. کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۰). الزام‌های خارج از قرار داد (مسئولیت مدنی). جلد دوم، تهران: دانشگاه تهران.
۱۰. محقق داماد، سید مصطفی (۱۳۹۱). قواعد فقه ۱ (بخش مدنی). تهران: مرکز نشر علوم انسانی.
۱۱. محقق داماد، سید مصطفی (۱۳۹۱). قواعد فقه ۴ (بخش جزایی). تهران: مرکز نشر علوم انسانی.
۱۲. محمودصالحی، جانعلی (۱۳۸۴). حقوق بیمه. تهران: بیمه مرکز ایران.
۱۳. مکارم شیرازی، ناصر و دیگران (۱۳۸۷). تفسیر نمونه. جلد یازدهم، تهران: نشر دارالکتب الاسلامیه.

ب) مقالات

۱. ابهری، حمید؛ فرزادگان، محمد؛ ظهوری، سمیه (۱۳۹۶). بررسی فقهی و حقوقی مفهوم و شرایط اضطرار و تأثیر آن در مسئولیت مدنی. فصلنامه پژوهش‌های فقه و حقوق اسلامی، سال چهاردهم، شماره ۵۰، ص ۶۱.
۲. بهرامی‌احمدی، حمید؛ آقاعباسی، رضا (۱۳۹۴). بررسی مسئولیت مدنی دارندگان وسیله‌نقلیه موتورسیکلی و

- حدود آن با تکیه بر مبانی فقهی. فصلنامه علمی پژوهشی حقوق تطبیقی، شماره دوم، ص ۹.
۳. بهرامی احمدی، حمید؛ آقاعباسی، رضا (۱۳۹۴). تعیین مسئول حادثه رانندگی از میان مالک و راننده اتومبیل با نگاهی به قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی. مجله پژوهش‌های حقوقی (علمی - ترویجی)، شماره سی و دوم، ص ۳۷ تا ۵۸.
 ۴. بهرامی فیل آبادی، صادق؛ پوراسماعیلی، علیرضا؛ نجفی اصل، حسن (۱۳۹۷). نوآوری‌ها و تحولات قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵. دوره ۳۳، شماره ۴، پژوهشنامه بیمه، ص ۱-۳.
 ۵. تقی‌پوریان، علی؛ نیک‌نژاد، جواد؛ اسماعیل، مهدی (۱۴۰۰). ماهیت و آثار رضایت زیان‌دیده در فقه امامیه و حقوق ایران. فصلنامه پژوهش‌های فقه و حقوق اسلامی، سال هفدهم، شماره ۶۴، ص ۴۶.
 ۶. حیدری، قاسم؛ عامری، پرویز؛ آل بویه، علی (۱۳۹۷). بررسی تطبیقی مبانی مسئولیت مدنی در حقوق ایران و آمریکا. فصلنامه پژوهش‌های روابط بین‌الملل، دوره هشتم، شماره بیست و هشتم، ص ۲۶۳-۲۹۲.
 ۷. داراب‌پور، مهربان (۱۳۸۷). ترجمه: اصول کلی مسئولیت مدنی در سیستم حقوقی انگلستان. شماره چهل و چهارم و چهل و پنجم، فصل نامه دیدگاه‌های حقوقی، دانشکده علوم قضایی و خدمات اداری، ص ۲۵.
 ۸. زمانی جباری، افسانه؛ اسکندرجوی، مرضیه (۱۳۸۳). بررسی تطبیقی مبانی فقهی و حقوقی قانون بیمه اجباری با رویکرد به دیدگاه امام خمینی (ره). فصلنامه صنعت بیمه، شماره ۷۰، ص ۱۴۹.
 ۹. خدابخشی، عبدالله (۱۳۹۰). مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران. مجله حقوقی دادگستری، شماره ۷۴، ص ۱۰۳-۱۲۸.
 ۱۰. صفایی، سید حسین؛ اورک‌بختیاری، حسنعلی. (۱۳۹۳). نگاهی نو به مبانی مسئولیت مدنی دارندگان خودرو. فصلنامه حقوق دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۴۴، شماره ۱، ص ۳۱-۵۰.
 ۱۱. صفری، محسن؛ بهاری‌زاده، مصطفی (۱۳۸۹). مسئولیت راننده بدون گواهینامه رانندگی، حقوق اسلامی (فقه و حقوق)، دوره هفتم، شماره ۲۴، ص ۶-۱۳.
 ۱۲. عباسلو، بختیار؛ کشفی، سیدسعید (۱۳۹۰). تحولات قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث. مطالعات مدیریت ترافیک، دوره ۵، شماره ۱۹، ص ۱-۳.
 ۱۳. فرهانی، احمد؛ اسفندیارپور، محمدحسین (۱۳۹۶). مسئولیت مدنی ناشی از حوادث وسایل نقلیه در پرتو قانون جدید بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵. مجله علمی تخصصی آموزش‌های گواه، سال سوم، شماره اول، ص ۵-۳۸.
 ۱۴. فلاح خاریکی، مهدی (۱۳۹۷). تحلیلی بر مفهوم حادثه غیرمترقبه و اثر آن در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵. فصلنامه پژوهشی حقوق خصوصی، شماره ۲۵، ص ۲۸۴.
 ۱۵. قنواتی، جلیل؛ علائی، صابر (۱۳۹۷). مبنای تحدید مسئولیت در خسارات مالی ناشی از حوادث رانندگی (تبصره سه ماده ۸ قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵). مطالعات فقه و حقوق اسلامی، سال ۱۰، شماره ۱۹، ص ۱۲-۱۴.
 ۱۶. کرمی، سکینه (۱۳۹۱). تحلیل فقهی - حقوقی خسارت ناشی از تقویت منفعت. فصلنامه پژوهش‌های فقه و حقوق اسلامی، سال هشتم، شماره ۲۹، ص ۹۹-۱۰۷.
 ۱۷. کریمی، عباس؛ صادقی‌راد، الهام؛ تقی‌زاده، ابراهیم (۱۳۹۷). تلاشی در راستای تبیین قاعده ملازمه نفع - مخاطره و جایگاه آن در ضمان قهری شرعی. مجله مطالعات حقوقی دانشگاه شیراز، دوره ۱۰، شماره ۱،

ص ۴.

۱۸. معبودی نیشابوری، رضا؛ حدادخداپرست، مریم (۱۳۹۳). مبنای مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه موتورسیکلی با توجه به قانون جدید بیمه اجباری. پژوهشنامه بیمه، سال بیست و نهم شماره اول، صص ۱۸۱-۲۰۷، ص ۱۹۰ و ۲۰۴.
۱۹. وراثی، اکبر؛ نصیری، مصطفی؛ فرهانی، احمد؛ پاک روشن، بیژن (۱۳۸۸). مسئولیت مدنی ناشی از تصادم دو وسیله نقلیه موتورسیکلی. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، شماره ۱۵، ص ۲.

ج) منابع عربی

۱. الحر العاملی، محمدبن الحسن (۱۳۷۵). وسائل الشیعه جلد ۱۹، تهران: مکتبه اسلامیة.
۲. السهونوری، عبدالرازق (۱۳۶۴). الوسیط فی شرح القانون المدنی العربی. جلد دوم، بیروت: دارالاحیاء التراث.
۳. طباطبایی، سید علی بن محمد (۱۳۹۲ق.). ریاض المسائل. جلد دوم، قم: آل البیت.
۴. طباطبایی، سید علی بن محمد (۱۴۰۴ق.). ریاض المسائل. جلد نهم، قم: آل البیت.
۵. لصاصمه، عبدالعزيز (۲۰۰۲ م.). المسئولیه المدنیة التقصیریة، الفعل الضار اساسها و شروطها، عمان: نشر دارعلمیه دولتی و دارالثقافه.
۶. محقق اردبیلی، احمد بن محمد (۱۴۱۶ق.). مجمع الفائده و البرهان. جلد چهاردهم، قم: جامعه المدرسین.
۷. مکارم شیرازی، ناصر (۱۴۱۱ق.). القواعد الفقیهه، مطبعه الحکمه. جلد اول، قم: مدرسه الامام امیرالمومنین (ع).
۸. موسوی خمینی، سید روح الله (۱۳۸۶). البیع. تهران: مؤسسه نشر آثار الإمام الخمينی (قدس سره).
۹. نجفی خوانساری، موسی بن محمد (۱۳۷۳). منیه الطالب فی حاشیه المکاسب نوشته میرزا محمدحسین غروی نائینی. جلد دوم، تهران: مطبعه حیدری.

د) منابع انگلیسی

۱. American law institute, Restatement of the law of torts, Vol ۲, Negligence number.
۲. Brown, W.J. (۲۰۰۲). *GCSE law*. London: Sweet and Maxwell.
۳. Deakin, S. & Markesinis, B., (۲۰۱۹). *Markesinis and Deakin's tort law*. USA: Oxford University Press.
۴. Harpwood, V. (۲۰۰۳). *Modern tortlaw*. London: Cavendish limited.
۵. Jacqueline, M. (۲۰۱۱). *Criminal law*. London, UK: Hodder Education.
۶. Markesnis, B.s. & Deaki, S.F., (۱۹۹۹). *Tort law*. Clarendon press, Great Britain: *Oxford*, p. ۴۹, ۳۰۶.
۷. Marson, J., Ferris, K. & Fletcher, N. (۲۰۱۹). *EU motor insurance law in UK, accidents on road and responsibilities off IT*. UK: *EU Law Analysis*, p1-4.
۸. Martin, E.A. (۲۰۰۲). *A Dictionary of law*, UK: Oxford university press.
۹. Matisyahu Wolfberg, H. (۲۰۰۹). *A Driver's Liability in Halacha and Civil Law Haravmendelshafraan and the Dan Bus Company*. USA, p. ۳-۵.
۱۰. Miller, R.L.R. & Gaylord A.J. (۲۰۱۱). *Business Law Today: The Essentials*. USA: South-Western Cengage Learning.
۱۱. Mobayen, H., & Amiri, A. (۲۰۱۷), *Comparative Study of Civil Liability of the Owner or the Occupier to Permitted and Non-permitted Visitors in English*

Law and Islamic Legal System, Ghom : *Comparative Study of Islamic and Western Law Quarterly*, Year ۴, Issue ۲, p. ۳.

۱۲. Ross, D.L. (۲۰۱۴). *Overview of Civil Liability, Civil Liability in Criminal Justice*, Sixth Edition, New York : Routledge

۱۳. Tune, A. (۱۹۷۱). Traffic Accident Compensation, International encyclopedia of comparative law. Vol XI, Torts, chapter ۱۴, *New York : oceana publication Inc.* p. ۸.