

مبانی مسئولیت مدنی اشخاص ثالث در حوادث رانندگی

پروین اکبرینه^{*۱}، رامز عابدی^۲

۱. استادیار حقوق، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد اهر، اهر، ایران

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

(دریافت: ۱۳۹۸/۰۵/۰۳ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۳/۱۱)

The Fundamentals of Responsibility of Individuals in Disaster Management

Parvin Akbarineh^{*1}, Ramez Abedi²

1. Assistant Professor of Law, Islamic Azad University, Ahar Branch, Ahar, Iran

2. Ph.D. Student in Private Law, Islamic Azad University, Tabriz Branch, Tabriz, Iran

(Received: 25/Jul/2019

Accepted: 01/Jun/2021)

Abstract

Accidents dueto vehicle driving increasing in the present era in our country is a legal event and the results from such events cause damage and consequently the compensation of such damage with regard to the kind of accident and based on legal and judicial basics and according to theories and the rules of responsibility making produce responsibility. The redress arising from such incidents basically according to Iran law is up to the guilty person in accident involved typically in series of accidents events. But in some accidents, the person committed the crime who is responsible for driving, doesn't have lawful term, for driving that the manifest and objective sample of it is "driving without certificate". On the one hand, the vehicle involved in the accident is out of ownership and the violation of driving regulation has caused the accident which the law definitely has anticipated the penal responsibility with criminal title "adjutancy in crime of driving without license" but is reticent about the civil responsibility in redress and in referral to publics, the responsibility has not also been formularized, whatever is examined in this article is the civil responsibility of third persons (non-driver) for redressing due to driving accidents in Iran law that according general principles of civil responsibility law, for its realization, legal basics including legal theories, civil responsibility making in law systems and judicial and juridical rules, will be considered in responsibility making.

Key words: Driving Accidents, Legal Events, Vehicles, Third Persons, Civil Responsibility.

چکیده

حادثه ناشی از رانندگی وسائط نقلیه، واقعه حقوقی است که در عصر حاضر در کشورمان رو به افزایش است و آثار ناشی از چنین وقایعی، ایجاد خسارت و به تبع آن، الزام مقصر به جبران خسارت می‌باشد. مسئولیت مدنی اشخاص ثالث در حوادث رانندگی با توجه به نوع حادثه و بر پایه مبانی حقوقی و فقهی ایجاد مسئولیت است. در حقوق ایران، جبران خسارت ناشی از چنین حوادثی علی‌الاصول به عهده شخص مقصر در حادثه می‌باشد که به نوعی داخل در سلسله وقایع تصادفات بوده‌اند. در برخی از حوادث، راننده مقصر فاقد شرایط قانونی برای رانندگی بوده که نمونه بارز و عینی آن، «رانندگی بدون گواهینامه» است. از طرفی وسیله نقلیه دخیل در حادثه در مالکیت وی نبوده و تخلف از مقررات رانندگی باعث بروز حادثه شده است که قانون به صراحت برای مالک یا اشخاصی که متصرف وسیله نقلیه بوده و آن را در اختیار اشخاص فاقد گواهینامه قرار می‌دهند، مسئولیت کیفری با عنوان مجرمانه «معاونت در جرم رانندگی بدون پروانه» پیش‌بینی نموده است، اما در خصوص مسئولیت مدنی در جبران خسارت قانون ساکت می‌باشد. در مراجعه به عموماً، مسئولیت نیز تحت قاعده قرار نگرفته است. در این مقاله مبانی حقوقی و فقهی مسئولیت مدنی اشخاص ثالث (غیرراننده) به جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی بررسی می‌شود.

کلیدواژه‌ها: اشخاص ثالث، حوادث رانندگی، مسئولیت مدنی، وسائط نقلیه، وقایع حقوقی.

*Corresponding Author: Parvin Akbarineh

E-mail: pakbarineh@iau-ahar.ac.ir

مقدمه

به‌رغم اینکه امروزه وسائط نقلیه به‌عنوان اسباب کار و مسافرت و تسریع در امورات بشر استفاده می‌شوند، همراه تحولات و پیشرفت‌ها، خسارات و زیان‌های ناشی از حوادث رانندگی به جوامع بشری نیز افزایش می‌یابند مقصود از سوانح رانندگی، هر نوع حادثه ناشی از برخورد وسایل نقلیه با یکدیگر و یا سایر موانع و اجسام و حادثه رانندگی بدون برخورد با عوامل و موانع از قبیل سقوط و واژگونی و همچنین حادثه ناشی از وسیله نقلیه متوقف می‌باشد، با توجه به دخالت اشخاص مختلف در این حوادث، از جمله راننده، دارنده، سازمان‌ها و اشخاصی که وظیفه حفظ و نگهداری معابر را بر عهده دارند و سایر اشخاص از قبیل سازندگان، تعمیرکاران وسایل نقلیه و ایجادکنندگان موانع در معابر، دارای مسئولیت خواهند بود که مبنای حقوقی و شرایط تحقق و تبعیت آن‌ها از قاعده عام مسئولیت مدنی و بر اساس نیاز جامعه خواهد بود. مسئولیت مدنی اشخاص ثالث که از آن در عالم حقوق به «فعل غیر» نیز تعبیر گردیده است در میان مباحث مسئولیت مدنی از پیچیدگی خاصی برخوردار است، از سوئی پذیرش ارکان و عناصر حاکم در حقوق همچون اصل «شخصی بودن مسئولیت» مورد اتفاق نظر همه نظام‌های حقوقی است. تبیین و توجیه مسئولیت شخصی که عملاً در ارتکاب فعل زیان‌بار دخالت نداشته است، امری دشوار است؛ اما در پاره‌ای از موارد نیز قانونگذار با تاسی از نظریه‌های فرض تقصیر و خطر، شخص را که در سلسله زنجیره وقایع حقوقی حادثه رانندگی نبوده، مسئول در جبران خسارت می‌نماید، به عبارتی مسئولیت از شخصی بودن به‌سوی مسئولیت غیرشخصی (ثالث) با مسئولیت جمعی سوق داده می‌شود که مسئولیت دارنده و مالک وسیله نقلیه و جبران خسارت توسط بیمه نمونه بارز قانون‌گذاری می‌باشد. مسئولیت مدنی اشخاص غیر راننده در سوانح رانندگی که وسیله نقلیه تحت مالکیت یا تصرف خود را در اختیار اشخاص غیرمجاز (فاقد گواهینامه) قرار داده‌اند و یا شخص حقیقی که به‌واسطه رابطه کارگری و کارفرمایی و همچنین سازمان‌ها و مؤسسات دولتی که وسیله نقلیه به‌نوعی در اختیار قانونی آنها می‌باشد و یا مسئولیت و متولی حفظ و نگهداری معابر جهت تردد وسایل نقلیه در این تحقیق مورد بررسی قرار می‌گیرد. در این خصوص ماده ۱۹۹ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی به‌صراحت اشعار می‌دارد «هیچ‌کس حق ندارد به شخصی که گواهینامه رانندگی ندارد، اجازه رانندگی با وسیله نقلیه خود را بدهد با متخلف برابر مقررات کیفری رفتار خواهد شد» که مقررات کیفری نیز چنین اقدامی را جرم معاونت در جرم رانندگی بدون پروانه (گواهینامه)

تلقی کرده است حتی اگر حادثه‌ای واقع نگردد؛ ولی در صورتی که حادثه و تصادفی حادث شود، مسئولیت مدنی ناشی از چنین اقدامی، در قانون پیش‌بینی نشده است.

آمار حوادث رانندگی و خسارات ناشی از آن در ایران

متأسفانه در کشور ایران نیز سوانح رانندگی هر ساله باعث قربانی شدن، تعداد کثیری از هموطنان شده است. با نگاهی به مطبوعات یا جراید یا صداوسیما و مشاهدات عینی، کمتر روزی را می‌توان یافت که خبری از حوادث تلخ و ناگوار در اقصی نقاط کشور ناشی از حوادث رانندگی داده نشود و یا کمتر خانواده و محله‌ای را می‌توان پیدا کرد که قربانی تصادف رانندگی نداشته باشد «در حال حاضر روزانه ۲۰ میلیون نفر در جاده‌های کشور اعم از فرعی، آزادراه‌ها، بزرگ‌راه‌ها و ۶۵ میلیون سفر شهری صورت می‌پذیرد و به‌طور متوسط سالیانه بیش از دویست هزار فقره تصادف فوتی و جرحی اتفاق می‌افتد» (مهماندار، ۱۳۸۸: ۴۷). متأسفانه آمارها نشان می‌دهد ۲۰ درصد از حوادث رانندگی به وقوع پیوسته، شخص مقصر در حادثه و مسبب اصلی — فاقد گواهینامه رانندگی یا شرایط قانونی بوده که رانندگی وسیله نقلیه را بر عهده داشته است، به علت افزایش چشمگیر این موضوع، ابلاغیه‌ای از سوی معاون قضایی رئیس کل دادگاه‌های عمومی و انقلاب تهران به پلیس راهور ناجا ارسال شده است مبنی بر کنترل سخت‌گیرانه چنین مواردی و اینکه برابر قانون مجازات اسلامی، مجازات سخت‌گیرانه‌تری در انتظار رانندگان فاقد گواهینامه پیش‌بینی شده است (بخش‌نامه شماره ۹۰۰۱/۲۷۸/۷۰ مورخه ۱۳۹۵/۰۴/۰۸).

مفهوم شناسی

از آنجایی که بررسی راجع به مسئولیت مدنی علی‌الخصوص برای اشخاص ثالث در حوادث رانندگی نیاز به شناخت و اطلاع از تعاریف و مفاهیم راجع به موضوعات مرتبط را دارد لذا موارد ذیل به‌تناسب مقاله حاضر تعریف می‌گردد:

۱. تعریف لغوی تصادف (سانحه رانندگی)

سانحه، حادثه، تصادفات «مرگ یا جراحت ناشی از واژگون شدن یا بهم خوردن وسیله نقلیه، تندرو مانند هواپیما، اتومبیل و جز اینها» (دهخدا، ۱۳۷۳: ۸۶). در فرهنگ معین، تصادف (سانحه): ۱- برخورد کردن، باهم روبه‌رو شدن، به هم خوردن اتفاقاً. ۲- پیش‌آمدن، اتفاق افتادن ۳- برخورد (فرهنگ معین،

تصادم، سقوط، واژگونی، آتش‌سوزی و یا انفجار یا هر نوع سانحه ناشی از وسایل نقلیه بر اثر حوادث غیرمترقبه.

علل حوادث رانندگی

در وقوع یک حادثه رانندگی، علل گوناگونی وجود دارد که هر کدام نقشی در وقوع حادثه دارند و هر یک از آنها ممکن است، سال‌ها قبل از حادثه وجود داشته و معلول علت دیگری باشد و بر این اساس علت حادثه (تصادف) برحسب نزدیکی و دوری به زمان حادثه به سه دسته تقسیم می‌گردد که جمع بین آنها، در تعیین علت حادثه و به تبع آن مسئولیت شخص در حادثه نقش بسزایی دارند.

۱. علل اولیه

عللی است که از عمل یا خودداری از عملی از جانب شخص یا سازمان ناشی می‌شود، فاصله بین علل اولیه و تصادف ممکن است، لحظه‌ای یا زمانی کم و یا زیاد و یا خیلی زیاد باشد مثلاً خودداری از روشن کردن و خاموش کردن چراغ در پیچ‌ها که متعاقب آن تصادف می‌شود، علت اولیه‌ای است که زمان آن مناسب با سرعت وسایل نقلیه درگیر در تصادف لحظه‌ای یا زمان کم است، مصرف مشروب الکلی و استعمال مواد مخدر جزء عللی است که اثرش در زمان کمی ظاهر می‌شود، نقص تعلیمات و فرانگرفتن صحیح اصول رانندگی جزء علل اولیه است. علل اولیه‌ای که در فاصله خیلی زیاد قرار دارند، آن‌هایی هستند که به دستگاه‌های دولتی مسئول مربوط هستند، نظیر تعلل در معاینه اتومبیل‌ها، کوتاهی در نصب تابلوی اخباری، مرمت نکردن راه‌ها و غیره (اکبریان، ۱۳۸۹: ۲۰؛ مهماندار، ۱۳۹۰: ۵۰؛ روشنی، ۱۳۹۳: ۴۸).

۲. علل واسطه

عللی که معلول علل دیگری هستند، از این جهت که قبل از علت مستقیم وجود داشته‌اند، علل قبلی و از این جهت که به واسطه علل مستقیم با حوادث مرتبط می‌شوند را علل واسطه می‌نامند که معمولاً به صورت چندتایی در تصادفات ظاهر می‌شوند. این علل جنبه کارشناسی داشته، اگرچه در کروکی ترسیمی قید می‌گردد، ولی در رسیدگی و تصمیمات قضائی، مرئی نبوده و فقط علت تامه (اصلی) حادثه مورد توجه مراجع قضایی بوده که بر آن اساس مسئولیت را متوجه شخصی نمایند، علل واسطه شامل، وسیله نقلیه، عامل راه، عامل شرایط جوی و عامل انسانی می‌باشد (اکبریان، ۱۳۸۹: ۱۸؛ مهماندار،

۱۳۷۵: ۲۱۰). در فرهنگ عمید، معنی سانحه، اسم [عربی، سانحه مؤنث سانح، جمع سوانح]= سانح حادثه، واقعه، پیش‌آمد (فرهنگ عمید، ۱۳۶۷: ۱۱۵). سانحه: حادثه، پیش‌آمد، واقعه، مؤنث سانح (لغت نامه دهخدا، ۱۳۷۳: ۵۷۹) و تصادم یعنی: (۱) به هم کوفتن، (۲) سخت خوردن، (۳) به هم کوفتگی، برخورد (فرهنگ معین، ۱۳۷۵: ۲۲۶). هرچند کلمه تصادم با تعاریف ارائه‌شده نزدیک‌تر است.

۲. تعریف فقهی سانحه رانندگی (تصادف)

گرچه وسایل نقلیه موتوری در زمان‌های بسیار گذشته وجود نداشته و اختراع حدود دو قرن بشر است اما مطالبی که در خصوص عابر پیاده و سواره و برخورد آن‌ها در آن روزگار بوده، امروزه می‌تواند مصداق روشن داشته باشد. شیخ طوسی از امام موسی بن جعفر (ع) روایت کرده است، آنکه قائم ما ظهور کند و دستور دهد ای سواران! از میانه راه حرکت کنید، ای گروه پیاده از کنار بروید، اگر سواره‌ای از کنار برود و به دیگری سیب رساند، او را به پرداخت دیه محکوم می‌کنم، اگر پیاده از وسط راه حرکت کند و به او آسیب وارد شود، دیه او بر عهده کسی نیست (کلینی، ۱۳۶۷: ۱۹). بر اساس این روایت استفاده از خیابان و جاده که محل عبور سواره‌رو است بین راننده و پیاده تقسیم می‌شود و همان‌طوری که امروزه رایج است، وسط خیابان ویژه عابر سواره و دو طرف خیابان ویژه عابر پیاده است.

۳. تعریف حقوقی سانحه (تصادف)

«حادثه رانندگی، حادثه‌ای است که با دخالت یک وسیله نقلیه موتوری روی دهد، خواه این وسیله در حال حرکت باشد یا توقف، آنچه اهمیت دارد، دخالت وسیله نقلیه در ایجاد حادثه است، بر این پایه واقعه آتش‌سوزی ناشی از انفجار یک اتومبیل در حال توقف، حادثه رانندگی تلقی می‌گردد» (کاتوزیان، جنیدی و غمامی، ۱۳۸۱: ۱۶۹). بر این اساس تمامی وسایل نقلیه موتوری که بر روی زمین حرکت می‌کنند، در قلمرو قانون قرار دارند و وسایل نقلیه‌ای که فاقد ویژگی هستند از این دایره بیرون هستند، به هم خوردن دو کشتی و یا دو قطار و یا دو هواپیما و یا دو اتومبیل و بیشتر و یا برخورد آن‌ها با یک جسم ثابت یا متحرک را تصادف گویند (صالحی، ۱۳۸۵: ۱۱۵). تبصره پ ماده ۱ قانون بیمه اجباری (مصوب ۱۳۹۵) خسارت وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه چنین تعریفی دارد: حوادث: هرگونه سانحه ناشی از وسایل نقلیه موضوع بند (ث) این ماده و محمولات آنها آن از قبیل تصادف،

۱۳۹۰: ۵۱). علل واسطه عبارت‌اند از شرایط و اوضاع و احوال حاکم بر وسیله نقلیه، جاده و انسان و بدان علت علل واسطه^۱، نامیده می‌شود که به‌طور مستقیم به حادثه مرتبط نشده، بلکه این عوامل منجر به علل مستقیم می‌شوند (رازانی، ۱۳۸۱: ۲۸).

۳. علل مستقیم

این دسته از علل به‌صورت خودداری از عمل یا ارتکاب عمل خلاف قاعده و مخاطره‌آمیزی که از ناحیه راننده ظاهر می‌شود، مستقیماً موجب حادثه هستند که شامل پنج علت است که علت اصلی از بین آن‌ها تعیین می‌شود. «تخلف از نظامات دولتی، بی‌احتیاطی، سرعت (مطمئن و مقرر)، تأخیر در رؤیت و فرار از تصادف به طرز غلط» (اکبریان، ۱۳۸۹: ۱۵؛ فرزام، ۱۳۸۷: ۳۴؛ مهماندار، ۱۳۹۰: ۹۵).

۴. علت تامه (اصلی)

علت تامه یا اصلی حادثه علتی است که با حذف آن حادثه واقع نشود، درواقع این علت معیار تشخیص، مسئولیت حادثه برای اشخاص بوده که مورد دقت نظر و بهره‌برداری قضات قرار می‌گیرد، خطاها همان تقصیر در معنای حقوقی و عرفی هستند و بر اساس آن به چهار دسته؛ بی‌احتیاطی، بی‌مبالاتی، عدم رعایت مقررات و نظامات دولتی، عدم مهارت در رانندگی شامل چندین تخلف می‌باشند که بر آن اساس رأی یا حکم قضائی صادر می‌گردد (اکبریان، ۱۳۸۹: ۲۲).

۴-۱. بی‌احتیاطی

از نظر لغوی به معنی استوار کردن کاری، به هوس کاری کردن، دوراندیشی، عاقبت‌اندیشی و نگاهداری نفس از وقوع گناه می‌باشد (دهخدا، ۱۳۷۳: ۸۵). بی‌احتیاطی نوعی تقصیر است و زمانی به وقوع می‌پیوندد که شخص کاری که خطرناک و زیان‌بار است بدون رعایت احتیاط لازم و از روی بی‌توجهی و پرهیز از افراط و تفریط انجام می‌دهد، برای مثال راننده‌ای، بدون در نظر گرفتن شرایط زمان و مکان با سرعت بیش‌ازحد مجاز می‌راند و پیامدهای نابهنگام را مدنظر قرار نمی‌دهد، یعنی قصد فعل دارد، ولی قصد نتیجه ندارد، یا راننده‌ای موقع پیاده شدن از ماشین خود بدون توجه به اطراف ناگهان در ماشین را باز کرده و رهگذر را مصدوم می‌کند (قاسم‌زاده، ۱۳۷۸: ۳۵).

۴-۲. بی‌مبالاتی

مبالات در لغت به معنی پاک داشتن و اندیشه کردن است و بی‌مبالات به معنی بی‌پروا، لاقید و بی‌اعتنا آمده است. بنابراین، بی‌مبالاتی برخلاف بی‌احتیاطی ناشی از یک ترک فعل است، مانند جراحی که وسیله را در شکم بیمار جا می‌گذارد (صفائی، ۱۳۸۸: ۲۲۳). بی‌مبالاتی در رانندگی عبارت است از ترک آنچه راننده به‌موجب آیین‌نامه راهنمایی‌وراندگی مکلف به انجام آن است، مانند عدم توجه به جلو در حین رانندگی و نزدن چراغ راهنما در هنگام گردش به چپ و راست، یا عدم رعایت حق تقدم عبور سایر وسیله نقلیه یا رانندگی با وسیله دارای عیب و نقص فنی مستمر؛ زیرا تکالیف فوق به‌عنوان اولین انتظاری که از راننده متعارف در آن می‌رود در قالب «بایدها» است (قاسم‌زاده، ۱۳۹۵: ۳۲).

۴-۳. عدم مهارت

یعنی نداشتن توانایی جسمانی و فکری انجام کاری که لازمه حسن انجام آن داشتن توانایی‌های مذکور است، نداشتن چابکی و ورزیدگی (عدم مهارت بدنی) و یا نادانی (عدم اطلاع)، عدم مهارت روانی، گاه خود منشأ تقصیرهای دیگری مانند، بی‌احتیاطی و یا بی‌مبالاتی است (اردبیلی، ۱۳۷۸: ۲۴۳).

۴-۴. عدم رعایت نظامات دولتی

مقصود از نظامات هر نوع مقررات اعم از قانون و تصویب‌نامه و یا آیین‌نامه دستور کار الزامی است، عدم رعایت نظامات دولتی تخلف از نظم به شمار می‌رود؛ زیرا این مقررات عموماً به این منظور وضع شده‌اند که رفتار و طرز عمل اشخاص را به‌صورت برنامه مدون سامان دهند بنابراین نادیده گرفتن این مقررات به هر دلیل موجب خطا یا تقصیر کیفری است (قاسم‌زاده، ۱۳۹۴: ۳۴). به نظر می‌رسد تفاوت نظامات دولتی با بی‌احتیاطی و بی‌مبالاتی را بتوان به شرح ذیل بیان نمود، آن دسته از مقررات آیین‌نامه راهنمایی‌وراندگی که در مرئی و منظر راننده باشد به‌عنوان عدم رعایت نظامات تلقی شده از قبیل عدم رعایت تابلو و علائم هشدار دهنده؛ ولی بی‌احتیاطی و بی‌مبالاتی به آن دسته از مقررات راهنمایی‌وراندگی گفته می‌شود که در مرئی و منظر راننده نبوده بلکه به‌عنوان یک تکلیف بر عهده اوست (بلغاری، ۱۳۸۳: ۳۸۳).

مفهوم مسئولیت

مسئولیت گاهی به ضمان قهری و گاهی نیز به مسئولیت غیرارادی تعبیر می‌شود. عبارت مسئولیت کلمه عربی است و

1. Mediste Cause

تسبیب و استیفا خلاصه می‌کند). ویلفید در تعریف مسئولیت خطایی می‌نویسد «مسئولیت خطایی در اثر نقض تکلیفی که قانون آن را مقرر کرده است ایجاد می‌شود در واقع مسبب مسئولیت یا تقصیر را تعریف می‌کند و آن را از مسئولیت قراردادی جدا می‌سازد» (کاتوزیان، ۱۳۸۶: ۳۴). مسئولیت از «سأل سیال» به معنی «موظف بودن در انجام و در امری است. این معنا گسترده بوده و با تکلیف و تعهد هم‌معنی می‌باشد؛ بنابراین باید معنای مضیق‌تری از آن را در نظر گرفت، در معنای محدودتر مسئولیت یعنی مورد مواخذه قرار گرفتن از چیزی است و این مفهوم بر وجود وظیفه و تعهدی قبلی است» (یزدانیان، ۱۳۹۵: ۲۶). در حقوق فرانسه واژه «مسئول»^۳ و «مسئولیت»^۴ دارای معنای چندگانه است، مانند وقتی شخصی مسئول عمل شخص یا شیء می‌باشد، یا زمانی که از نظر حقوقی انسان پاسخگو تلقی می‌گردد، مسئولیت در این دوره از حقوق مدنی، عبارت از تعهد به جبران خسارت وارده می‌باشد (همان: ۴۸). مسئولیت مدنی به معنی عام مترادف با ضمان قهری است، ولی مسئولیت مدنی به معنی خاص که ترجمه اصطلاح فرانسوی^۵ است، عبارت از تکلیف شخص به جبران زبانی که بر اثر عمل نامشروع «به جزء غضب» به دیگری وارد شده است مسئولیت مدنی در مقابل مسئولیت کیفری به کار می‌رود که عبارت است از الزام شخص به تحمل یک مجازات کیفری، هنگامی که با بزهکاری خود نظم اجتماعی را مختل کرده است، مسئولیت مدنی ممکن است ناشی از نقض قرارداد و ممکن است ناشی از جرم یا شبه جرم باشد، مسئولیت مدنی قراردادی که به اختصار مسئولیت قراردادی گفته می‌شود زمانی مطرح می‌شود که به علت عدم اجرا یا تأخیر در اجرای قرارداد، از سوی یکی از طرفین، زبانی به متعهدله وارد شده باشد. در واقع مسئولیت قراردادی الزام به جبران خسارت ناشی از عدم اجرای تعهد است و مسئولیت مدنی غیرقراردادی یا خارج از قرارداد یا قهری الزام به جبران ضرر ناشی از عمل زیان‌آور نامشروعی است که خارج از قرارداد روی داده و به دیگر سخن مسئولیت مدنی ناشی از جرم و شبه جرم است (صفایی و رحیمی، ۱۳۸۶: ۶۱).

۱. مسئولیت مدنی

مسئولیت مدنی، حقوق خطاهای مدنی است، شخص که به

معادل فارسی آن عبارت «پاسخگویی» است که معنای آن از لحاظ لغوی تا حدودی واضح و روشن است و ابهامی ندارد، در اصطلاح حقوقی نیز این عبارت از معنای لغوی آن دور نشده. مسئولیت عبارت از پاسخگویی شخصی در قبال اعمالی است که عرفاً به او استناد داده می‌شود که ضمانت اجرای قانونی آن برحسب نوع مسئولیت متفاوت است (باریکلو، ۱۳۹۶: ۲۴). از دیدگاه دیگر در هر مورد که شخص ناگزیر از جبران خسارت دیگری باشد می‌گویند در برابر او «مسئولیت مدنی» دارد، مسئولیت لازمه داشتن اختیار است، انسان آزاده و عاقل از پیامد کارهای خویش آگاه و مسئول آن است (کاتوزیان، ۱۳۹۵: ۳۴). واژه مسئولیت در حقوق روم و حقوق قدیم فرانسه وجود نداشته است و در آثار گروسیرس و دوماً نیز که متن ماده ۱۳۸۲ قانون مدنی فرانسه منسوب به آنها است به کار نرفته است و آنان به جای آن از «تعهد به جبران خسارت» استفاده کرده‌اند (بادینی، ۱۳۸۴: ۲۴). از اواخر قرن سیزدهم میلادی، در شرایطی که حقوق تابع مذهب و اخلاق بود، اصطلاح «مسئول» به معنی کسی که در مقابل خداوند نسبت به زندگی و اعمالش پاسخگو است، در اخلاق رواج پیدا کرد. بعدها در جریان غیرمذهبی شدن اخلاق، وارد اخلاق عرفی گردید و به معنی پاسخگو بودن فرد در مقابل وجدانش، تثبیت شد، سرانجام به معنی کسی که در مقابل دادگاه نسبت به نتایج اعمال رفتار و تقصیرش پاسخگو است به حقوق راه پیدا کرد و هم در حقوق کامن‌لا و هم در حقوق نوشته برای نخستین بار واژه یاد شده توسط دو سیاستمدار به نام‌های انکرا و هامیلتون در زمینه مسئولیت درست به کار رفت. امروزه در قلمرو حقوق هر وقت اصطلاح مسئولیت به کار می‌رود، منظور «تکلیف وارد کننده زیان نسبت به پاسخگویی به زیان در مقابل دادگاه و بر عده گرفتن آثار مدنی، کیفری، انتظامی و ... آن است. اعم از اینکه چنین تکلیفی در مقابل زیان‌دیده باشد یا جامعه و ... و مسئولیت به این معنی هر دو مسئولیت کیفری و مسئولیت مدنی را دربر می‌گیرد» (همان: ۲۸). در حقوق انگلیس، تعریف مرسوم را «ویلفید» ارائه می‌کند، در این حقوق و به تبع آن در حقوق آمریکا، اصطلاح مسئولین با خطا و تقصیر درهم آمیخته و مسئولیت ناشی از خطا^۱ یا به اختصار «حقوق خطا»^۲ نامیده می‌شود. در کامن‌لا، این مسئولیت با عنوان‌های ویژه مانند تجاوز و مزاحمت و اهانت و جعل مطرح می‌شود (مانند قانون مدنی ما که به پیروی از فقه، عنوان‌های ضمان قهری را در اتلاف و

3. Responsible
4. Responsibilite
5. Responsabilite civile

1. Tortious Liability
2. Torts Law

شرط است (نجفی، ۱۴۰۴: ۵۱/۳۷). قانون مجازات اسلامی نیز این ضابطه را در تعریف پذیرفته است، تلقی شرط به‌عنوان سبب ورود صدمه یا خسارت و معیار «اگر ... نبود» برای احراز رابطه سببیت در برخی موارد راهگشاست، ولی همواره به کار نمی‌آید برای نمونه چنانچه دو نفر با کمک هم ماشینی را به پرتگاهی بیندازند و معلوم شود نیروی یک تن هم برای سقوط ماشین کافی نبوده است (کاتوزیان، ۱۳۸۷: ۴۳۷).

شخص ثالث (غیر راننده)

نظر به اینکه شخص ثالث می‌تواند از منظر قواعد عمومی و بیمه‌نامه‌های مسئولیت تعاریف مختلف داشته باشد، تعاریف مختلف شخص ثالث به شرح ذیل بررسی می‌شود.

۱. تعریف شخص ثالث از نظر قانون بیمه اجباری شخص ثالث

بیمه اجباری شخص ثالث یکی از انواع بیمه‌های مسئولیت است که مسئولیت راننده یا دارنده را در مقابل اشخاص دیگر (ثالث) بیمه می‌کند، منظور از شخص ثالث؛ کلیه اشخاصی است که در اثر حوادث وسایل نقلیه موتوری زمینی دچار زیان‌های بدنی و یا مالی می‌شوند، اعم از اینکه داخل و یا خارج از وسیله نقلیه بیمه شده باشند، به غیر از راننده مسبب حادثه، مطابق این تعریف از اشخاص ثالث، شخص زیان‌دیده بیمه مسئولیت و شخص ثالث مسئول حادثه در بیمه خسارت نسبت به عقد بیمه، شخص ثالث محسوب می‌شوند، به عبارتی منظور از اشخاص ثالث اشخاصی به غیر از بیمه‌گر و بیمه‌گذار است، این اشخاص، شخص ثالث زیان‌دیده و شخص ثالث مسئول حادثه هستند که در بیمه مسئولیت عقد بیمه آثاری مستقیم نسبت به اشخاص دارد (صادقی مقدم، شکوهی زاده، ۱۳۹۲).

۲. تعریف شخص ثالث در حقوق

در بحث مسئولیت مدنی، شخص ثالث، علت خارجی است که در سلسله و وقایع علل یک حادثه دخالت می‌کند و آن را قطع می‌سازد که به‌طور کلی خارج از دو طرف، حادثه می‌باشد (کاتوزیان و دیگران، ۱۳۸۱: ۱۰۰). هر شخص که طبق توافق یا برحسب قانون «اقتدار» دارد تا از شخص دیگری مراقبت به عمل آورده دیگری را سازمان‌دهی کرده و وی را هدایت کند و یا بر فعالیت دیگری نظارت داشته و او را کنترل نماید. (یزدانیان، ۱۳۹۵: ۲۹۰). شخص ثالث؛ شخصی است که خارج از سلسله واقعه حقوقی که موجب استناد فعل زیان‌بار به او

حقوق مورد حمایت قانونی اشخاص، لطمه‌ای وارد نماید، باعث حق مطالبه خسارت برای زیان‌دیده می‌گردد (عباسلو، ۱۳۹۴: ۲۲). در حقوق کامن‌لا وقتی که شخصی عمداً یا به علت بی‌احتیاطی، موجب آسیب دیگری یا خسارت به اموالش می‌شود، مسئولیت مدنی خواهد داشت، مسئولیت مدنی از نظر حقوق دانان فرانسوی، عبارت از وظیفه‌ای است که بر عهده یک مسئول نهاده شده است تا زیان‌های وارد آمده به دیگری را جبران کند (پاتریس ژورن، ۱۳۹۴: ۱۷). انسان وقتی از نظر مدنی مسئول تلقی می‌شود که ملزم باشد آثار و نتایج ضرر وارد به دیگری را جبران نماید (میشل لورراسا، ۱۳۷۵: ۲۹). حقوق‌دانان ایرانی، مسئولیت مدنی را چنین تعریف نموده‌اند؛ بر مبنای مسئولیت مدنی، رابطه ویژه‌ای بین زیان‌دیده و مسئول به وجود می‌آید زیان‌دیده طلبکار و مسئول، بدهکار می‌شود و موضوع بدهی جبران خسارت است که به‌طور معمول با دادن پول انجام می‌شود (کاتوزیان، ۱۳۹۵: ۴۶/۱). مسئولیت غیرقراردادی یا قهری که گاهی مسئولیت قانونی نیز خوانده می‌شود، وظیفه‌ای است که قانون در اثر انجام یا خودداری از انجام عملی، مستقیماً بر عهده شخص قرار می‌دهد، بدون اینکه مبنای آن با قصد انشاء محقق شده باشد مانند مسئولیتی که در اثر خریداری از حفظ دیوار یا حیوان بر عهده مالک قرار می‌گیرد و موضوع این وظیفه جبران خسارت زیان‌دیده است (شهیدی، ۱۳۸۳: ۵۰). لزوم جبران ضررهای وارد شده به یک شخص را مسئولیت مدنی می‌گویند (قاسم‌زاده، ۱۳۹۵: ۱۹).

۲. سببیت

از منظر فقهای امامیه، باید به مفهوم سببیت پرداخت، سبب در اصطلاح فلسفی به امری گفته می‌شود که از وجودش، وجود و از عدمش عدم معلول لازم می‌آید، به عبارت دیگر بین سبب و مسبب ملازم عرفی از جهت عدمی و وجودی برقرار است. همچنین علت در اصطلاح مذکور به امری اطلاق می‌شود که از حیث عدمی و وجودی با معلول ملازمه عقلی دارد. (هاشمی شاهرزی و دیگران، ۱۴۲۳: ج ۳؛ کاتوزیان، ۱۳۸۷: ۱۴۸)؛ اما در اینکه مفهوم سبب چیست دیدگاه‌ها متفاوت است، در نظر بسیاری از فقهای امامیه، سبب به معنای شرط است به این معنا که اگر نبود خسارتی به بار نمی‌آید (علامه حلی، ۱۴۱۳: ۶۵۱/۳). صاحب جواهر نیز در کتاب غصب پس از نقل تعریف‌های فقها از تسبیب بیان می‌دارد سبب به معنای علت تامه و به معنای اصطلاحی یعنی چیزی که از وجودش وجود حاصل شود و از عدمش عدم پدید آید برحسب ذاتش نیست؛ بلکه مراد از آن

می‌شود و رابطه سببیت بین فعل زیان‌بار عامل و ضرر وارده عرفاً منتفی می‌گردد (باریکلو، ۱۳۹۶: ۱۷۱). شخص ثالث، سبب خارجی است که از ویژگی‌های لازم برخوردار باشد و یک مشکل ایجاد می‌کند، این مورد در قانون نیامده است به جز از راه مورد ویژه تطابق با قواعد الزامی که موجب دخالت مرجع دولتی می‌شود (پاتریس ژوردن، ۱۳۹۴: ۲۶۸).

۳. مفهوم شخص ثالث در این مقاله

در تحقیق حاضر شخص ثالث عبارت از شخصی که زیان‌دیده نبوده «به جز موارد استثنایی» و خارج از سلسله وقایع حادثه رانندگی باشد به طور مستقیم در زنجیره حادثه و علل حوادث ملاحظه نمی‌گردد بلکه ارتباط غیرمستقیم با حادثه را داشته که این ارتباط می‌تواند ارتباط مالکیت حقوقی با وسیله نقلیه، رابطه کارفرمایی با راننده کارگر، رابطه آمر قانونی با مأمور، سازمان‌ها و ارگان‌هایی که مسئولیت حفاظت و نگهداری از معابر و تابلوهای رانندگی را دارند و غیره که چنین اشخاصی هرچند خود به طور مستقیم مرتکب تقصیری که از علل بروز حادثه گردد نشده‌اند و حادثه در اثر تقصیر به معنای عام که شامل (بی‌احتیاطی، بی‌مبالاتی، عدم مهارت، عدم توجه به مقررات) توسط راننده به وجود آمده است، در پاره‌ای موارد این شخص هم می‌تواند به‌عنوان شخص ثالث تعریف شده در قانون بیمه فوق محسوب گردد از جمله اینکه مالک به‌عنوان سرنشین در وسیله نقلیه‌ای که در اختیار شخص فاقد گواهینامه بوده در اثر حادثه رانندگی مصدوم و مجروح گردد.

نظریه‌های راجع به ایجاد مسئولیت شخص ثالث

از آنجایی که منطبق نمودن مسئولیت بر شخص ثالث (که توضیح شخص ثالث و مصادیق آن نیز قبلاً ارائه شده) نیاز به توجیه مبنا و منشأ حقوقی و فقهی آن دارد، لذا با تبیین نظریه‌های مختلف، مبانی فقهی و حقوقی مسئولیت شخص ثالث ناشی از حوادث رانندگی بررسی می‌شود.

۱. نظریه فردی (شخصی)

قطع نظر از هرگونه قراردادی، شخص مسئول ضرری است که به دیگران وارد کرده و به دنبال آن ملزم به جبران خسارت می‌شود. اصل این است که لفظ مسئول فقط بر شخصی تحمیل می‌شود که مرتکب تقصیر شده باشد. خواه این تقصیر واجد وصف کیفی باشد که شرط تحقق آن قصد اضرار به دیگری یا جامعه است. در مفهوم تقصیر، عنصر قصد، تعهد و کوتاهی در

جلوگیری از ورود زیان نهفته است و در این مبنا الزام شخص به جبران خسارت ناشی از تقصیر عمدی و ناشی از قصد اضرار امری است، بدیهی و بی‌نیاز از هرگونه توضیح و دلیل است، اما اگر تقصیر ناشی از بی‌احتیاطی و یا بی‌مبالاتی باشد، الزام شخص به جبران خسارت مشکل می‌نماید. از دیدگاه برخی از نویسندگان حقوقی معیار رعایت دقت و هوشیاری در فعل و ترک فعل آن مقدار احتیاط، آگاهی و احساس است که یک فرد با استعدادهای متوسط از آن برخوردار است و ضابطه در مسئولیت آن چیزی است که از دید افراد متعارف، نتیجه معقول و قابل پیش‌بینی عمل ارتكابی است (غلامعلی زاده، ۱۳۹۳: ۲۸). در حقوق داخلی نیز موافقین با تکیه بر نظریه تقصیر متعارف، ضابطه یاد شده را پذیرفته و با ملاک قرار دادن آن درصدد توجیه فعل فاعل زیان برآمدند (کاتوزیان، ۱۳۷۵: ۱۹۶؛ صفایی، ۱۳۸۸: ۸؛ امینی، ۱۳۸۶: ۲۰). نظریه تقصیر مورد توجه حقوق دانان بزرگی همچون رپیرو و بردران مازو قرار گرفته است این نظریه هرچند در ابتدا از هر جهت مورد بررسی و لحاظ قرار گرفته بود، اما به مرور نسبت به شکل این نظریه به‌ویژه از سوی بردران مازو گام‌های اساسی برداشته شده است (القیب، ۱۹۸۳: ۳۸۰). به عقیده این عده نظریه تقصیر، عناصر لازم جهت اثبات تبعات حاصل از عمل شیء از جمله وسایل موتور را دارا می‌باشد، در نقطه مقابل حقوق دانان عرب از جمله دکتر ابراهیم الدسوقی معتقد است، تقصیر (در معنای سنتی) از دو عنصر تشکیل یافته است، عنصر تعدی عبارت از انحراف از رفتاری که در شرایط خارجی مشابه از یک فرد معمولی انتظار می‌رود و عنصر ادراک یعنی - شخص فاعل - چراکه عمل او از انحراف رفتار متعارف را در برمی‌گیرد - با این وصف رویه قضایی عنصر ادراک را به‌عنوان شرطی جهت تحقق مسئولیت در نظر نمی‌گیرد و ثمره این اعتقاد سنجش خطای صغیر غیرممیز اجتماعی و نوعی است به‌نحوی که اگر رفتار چنین فردی مبتنی بر انحراف از رفتار متعارف و معمولی باشد، او مسئول است و بدین‌سان، از این حیث - مسئولیت او مبتنی بر نظریه نوعی است که در آن تقصیر راه ندارد (غلامعلی زاده، ۱۳۹۲: ۲۹).

۲. نظریه تقصیر مفروض (فرض تقصیر)

نظریه فوق یکی از مبانی حقوقی مسئولیت مدنی بوده، فردگرایان برای توجیه مسئولیت مدنی ناشی از وسایل نقلیه موتوری و با توجه به خصیصه خطرناک بودن این‌گونه وسایل به اعتبار استعمال موتور در آن، بنای این نوع مسئولیت را مبتنی بر تقصیر مفروض می‌دانند تا بدین‌وسیله بتوانند در مقام حمایت از

زبان دیده برآیند (غلامعلی زاده، ۱۳۹۲: ۳۰). برخی معتقدند مسئولیت متبوع در قبال عمل تابع (ثالث) بر مبنای تقصیر مفروض می‌باشد. چنانکه فرض بر این است که متبوع در انتخاب تابع یا نظارت بر وی مرتکب تقصیر شده است، به همین دلیل کافی است تا زبان دیده، ارتکاب فعل زبان بار را به اثبات رساند، در این صورت متبوع بر مبنای تقصیر مفروض مسئول خواهد بود (یزدانیان، ۱۳۹۵: ۱۷۳/۳). نقطه آغازین این نظریه، تلاش حقوق دانان پیرو نظریه تقصیر است، به نظر این عده مطابق قواعد عمومی مسئولیت غیر قراردادی تقصیر مبنای مسئولیت مدنی ناشی از اشیاء بی جان می‌باشد. بر اساس نظریه تقصیر مفروض، فرد علاوه بر اینکه در برابر تقصیر شخصی خود مسئول است همچنین در برابر زیان وارده ناشی از شیء تحت اختیار و مراقبت خویش مسئول است، زیرا وقوع ضرر بدان معناست که او با سهل انگاری در زمینه اتخاذ تدابیری که مانع ضرر رساندن به دیگری می‌شده است، دچار تقصیر شده است به همین علت او در قبال این تقصیر، شخص مسئول است (السنهوری، ۱۹۴۵: ۷۲۳). وضع مسئولیت ناشی از وسایل موتوری بر اساس فرض تقصیر در حقیقت، جهت مساعدت به زیان دیده می‌باشد. چراکه با توجه به پیچیدگی و ابهام حاکم بر حوادث ناشی از وسایل موتوری متضرر اغلب در اثبات تقصیر مسئول ناتوان بوده و همین امر منجر به از میان رفتن جبران ضرر می‌گردد (نمازی، ۱۹۸۱: ۷۹). در ابتدا مسئولیت مدنی ناشی از وسایل نقلیه موتوری تابع قواعد عام مسئولیت مدنی (تقصیر) بوده است، مسئولیت مدنی همواره مبتنی بر تقصیر است منتهی این تقصیر همیشه مفروض است برخلاف مسئولیت مدنی قهری که تقصیر باید ثابت گردد و در مواردی اساساً نیازی به اثبات تقصیر نیست همچون اتلاف (شهیدی، ۱۳۸۳: ۵۳). بر مبنای نظریه تقصیر مفروض اماره قاطع و غیر قابل ردی در خصوص تقصیر محافظ ایجاد می‌شود چنین اماره‌ای با اثبات عدم تقصیر در نگهداری و محافظت از وسیله نقلیه و یا اثبات اینکه شخص محافظ یا مالک همانند یک انسان متعارف رفتار نکرده است نقض نمی‌گردد (الدسوقی، ۱۹۷۵: ۹۴). در حقوق فرانسه و مصر در مقام انتقاد به ضابطه و قرینه اعلام شده گفته‌اند، چنین برداشتی مخالف با بند (۱) ماده ۱۲۵۴ قانون مدنی فرانسه و ماده ۲۰۴۰ قانون مدنی مصر است، زیرا به موجب دو ماده یاد شده، فرض‌های قانونی ساده و غیر قاطع می‌باشد مگر در مواردی که تصریح به خلاف شود، البته مقنن مسئولیت ناشی از اشیاء (از جمله وسایل نقلیه) را در زمره حالت‌هایی که دارای حکم صریحی هستند قرار نداده است. با توجه به اعتراض اعلام شده، پیروان نظریه تقصیر پذیرفتند که

۳. جایگاه نظریه فرض تقصیر در قوانین ایران

در قوانین ایران در پاره‌ای از موارد نظریه فرض تقصیر، ملاک و مبنای ایجاد مسئولیت بوده، این نظریه در حوزه حمل و نقل دارای تحولاتی بوده است. در ماده ۵۱۶ قانون مدنی آمده است «تعهدات متصدیان حمل و نقل اعم از اینکه از راه خشکی یا آب‌وهوا باشد برای حفاظت و نگهداری اشیائی که به آن‌ها سپرده می‌شود همان است که برای امانت‌داران مقرر است، بنابراین در

که از دیدگاه حقوق دانان و به دلالت قسمت اخیر همین ماده، منظور مقنن همان تقصیر تفسیر می‌شود، از طرف دیگر اگر طرفین تقصیر یا مسامحه کرده باشند، مسئولیت متوجه هر دو می‌باشد در این ماده فرض عدم تقصیر طرفین مورد اشاره واقع نگردیده است و بر همین اساس عده‌ای از حقوق دانان قائل به نظام عدم مسئولیت در صورت عدم وجود تقصیر بوده‌اند (بروجردی، ۱۳۸۰: ۱۴۸). به دنبال وضع قانون دریایی، مقنن با اقتباس از قوانین غربی، مبنای مسئولیت را تقصیر در نظر گرفته است (مواد ۱۱۳-۱۶۴-۱۶۵-۱۶۶ همین قانون) و در مواردی تقصیر فرض شده است (بند ۲ ماده ۱۱۳ ق.د) همان طوری که ملاحظه می‌شود مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی بر اساس ظاهر قوانین مدنی و دریایی مبتنی بر نظریه تقصیر است که البته قانونگذار در مواردی در مقام مساعدت شخص زیان دیده، تقصیر عامل زیان را مفروض دانسته است (غلامعلی زاده، ۱۳۹۲: ۱۴۹).

نظریه تقصیر ثابت شده یا تقصیر در محافظت

این نظریه با دیدگاه حمایت حداکثری از زیان دیده و نیز انطباق قواعد تقصیر مفروض با اثبات قانونی دلایل و فرض‌های قانونی، مطرح شده است تا بدین وسیله بهتر بتوانند در مقام توجیه سازی مسئولیت ناشی از وسایل نقلیه موتوری برآیند. بر اساس این نظریه تقصیر مراقب (مالک و محافظ به‌عنوان شخص ثالث) نه تنها مفروض نمی‌باشد؛ بلکه خطایی ثابت شده از خاص است که به محض تحقق ضرر از ناحیه وسیله نقلیه موتوری، به دیگری ایجاد می‌گردد در حقیقت شخص مراقب و محافظ یا مالک موظف است (وظیفه مراقبت) به کیفیتی از وسیله نقلیه نگهداری کند که باعث ورود ضرر به افراد یا اشیا نشود، در غیر این صورت خطایی در وظیفه محقق می‌گردد، پس مراقب باید به کیفیتی عمل کند که ماشین از حیطة کنترل ارادی وی خارج نشود و خسارتی به دیگری وارد نکند - در صورتی که ضرر وارد آید - آشکارا مشخص است به تعهد یاد شده عمل نگردیده است (غلامعلی زاده، ۱۳۹۲: ۳۷). حقوق دانان معتقد به این نظریه بر این باور هستند که نظریه تقصیر مفروض با نظام اثبات قانونی مغایرت دارد؛ چراکه به موجب این نظام، مراقب با اثبات خطا کار نبودنش، می‌تواند از مسئولیت برائت حاصل کند، در حالی که طبق نظریه تقصیر در محافظت، چنین طریق دفاعی برای مراقب وجود ندارد، به همین علت تلاش واضعین نظریه تقصیر در محافظت بر این است که راهی تعبیه کنند تا نظریه تقصیر مفروض و نظام اثبات قانونی را جمع کنند. این طریق برگزیده

صورت تفریط یا تعدی مسئول تلف یا ضایع شدن اشیائی خواهند بود که برای حمل به آن‌ها داده می‌شود. این مسئولیت از تاریخ تحویل اشیا به آنان خواهد بود؛ لذا تئوری تقصیر مفروض مبنای سنتی مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل است» (سعید، ۱۳۵۳: ۴۷). نفوذ این تئوری به رویه قضایی نیز کاملاً مشهود است. همچنان که در رأی وحدت رویه هیئت عمومی دیوان عالی کشور آورده است، امین در صورتی مسئول است که مرتکب تفریط یا تعدی گردد. «حمل نمودن اضافه بر ظرفیت اتومبیل که در امر کیفری تأثیر داشته، در موارد مدنی ممکن است این مطلب حمل به تعدی و تفریط نگردد» (کاتوزیان، ۱۳۷۶، ج ۱، ۴۲۶، رأی شماره ۲۸۰۳ مورخه ۱۳۳۹/۱۲/۱۷ هیئت عمومی دیوان عالی کشور). در نظام حقوقی ایران، ماده ۵۱۶ مدنی از نظر ظاهر با توجه به ماده ۱۷۸۲ قانون مدنی فرانسه مسئولیت متصدی حمل و نقل را عقد امانت ارجاع داده است، اما مبنای مسئولیت را به تبع از متون فقهی تقصیر می‌داند، با تصویب ماده ۳۸۶ قانون تجارت این مبنا پذیرفته شد، در زمینه حمل و نقل نیز صرف ورود ضرر به محموله یا تأخیر در تحویل آن، متصدی حمل مسئولیت می‌یافت، به مرور زمان این اندیشه قوت گرفت که صرف ورود خسارت نمی‌تواند، محملی برای مطالبه خسارت باشد در واقع شخص باید مرتکب عملی شده باشد که اخلاقاً بتوان آن را مورد ملامت قرار داد، فعل زیان بار باید با تقصیر نیز همراه باشد بدین ترتیب مبنای سنتی مسئولیت تئوری تقصیر قلمداد شد. نفوذ این تئوری به رویه قضایی نیز کاملاً مشهود است، در قوانین مدنی و تجاری فرانسه، در زمینه حمل و نقل به تئوری تقصیر اشاره‌ای نشده، به همین دلیل مبنای سنتی دیگری نیز برای مسئولیت متصدی حمل و نقل متصور است که یکی از این مبنای فرض تقصیر است (یزدانیان، ۱۳۹۰: ۱۳). نظریه فرض تقصیر در قانون دریایی ایران نیز مشاهده می‌شود. بر این مبنا مسئولیت متصدی به این نحو قابل توجیه است که با تلف یا مفقود شدن کالا فرض بر این است که متصدی مرتکب تقصیر شده است، در نتیجه زیان دیده نیازی به اثبات تقصیر نداشته و این متصدی است که باید فقدان تقصیر خود را با اثبات امور متعارف ثابت کند، مبنای دیگر نیز مسئولیت مفروض است، به موجب این مبنا برای متصدی فرض مسئولیت وجود دارد، با وقوع خسارت متصدی مسئول است (همان: ۱۴). قبل از تصویب قانون دریایی، قانونگذار در متن ماده ۳۳۵ قانون مدنی به مصداق سانه دریایی و در قالب «تصادم» بین دو کشتی اشاره کرده است. به موجب این ماده خسارت ناشی از تصادم بین دو کشتی متوجه شخص مقصر خواهد بود (البته تقصیر از نظر قانونگذار) «عمد یا مسامحه» است

خلق نظریه تقصیر ثابت شده یا به تعبیر هانری مازو تقصیر در محافظت است (النقیب، ۱۹۸۵: ۳۸۱). پیروان نظریه تقصیر در حفاظت معتقدند، این نظریه در حقیقت توجیه کننده راه کار قانونی است که در متن قوانین موضوعه تصریح شده است (مرقس، ۱۹۳۶: ۷۵). مراقب نمی تواند برای رهایی از مسئولیت به اثبات خطا کار نبودنش، اکتفا کند، بلکه باید وجود سبب خارجی را اثبات کند چراکه در این صورت آشکار می شود میانشی و ضرر رابطه سببی وجود ندارد و بالتیجه ضرر نتیجه خطای حین مراقبت نمی باشد (همان: ۳۸۳). تقصیر مدنی همواره وسیله ای جهت برقراری ارتباط میان قاعده اخلاقی و مسئولیت مدنی بوده است چراکه اعمال قاعده اخلاقی در چارچوب مسئولیت مدنی تنها زمانی کامل می شود که تقصیر متضمن تعدی و تجاوز از قاعده اخلاقی را نادیده بگیریم، امروزه حقوق درصدد تعیین این نوع از تقصیرهاست که هر وقت از آن انطباق و سازگاری بین تقصیر مدنی و اخلاقی و میان میزان تفاوت آنها از حیث قلمرو است و تقصیر مدنی با هیچ معیار اخلاقی سنجیده نمی شود بلکه تنها با ضابطه اجتماعی قابل ارزیابی است (الدسوقی، ۱۹۷۵: ۲۴۷ و ۲۴۸). فردگرایان برای توجیه مسئولیت مدنی ناشی از حوادث وسیله نقلیه با توجه به خصیصه خطرناک بودن این وسایل به اعتبار استعمال موتوردار بودن آنها، مبنای این نوع مسئولیت را مبتنی بر تقصیر ثابت شده می دانند تا بدین وسیله بتوانند در مقام حمایت از زیان دیده برآیند (غلامعلی زاده، ۱۳۹۲: ۳۰). بر مبنای نظریه تقصیر مفروض، اماره قاطع و غیرقابل ردی در خصوص تقصیر محافظ ایجاد می شود، چنین اماره ای با اثبات عدم تقصیر در نگهداری و محافظت از وسیله نقلیه و یا اثبات اینکه شخص محافظ (مالک) همانند یک انسان متعارف رفتار کرده است نقض می گردد (همان: ۶۴). عده ای از حقوقدانان معتقدند حتی اگر حادثه به علت پنهانی شیء بازگردد، بازهم خطای در مراقبت مفروض است، مثلاً اگر لاستیک خودرو بترکد و بدین وسیله کنترل وسیله نقلیه از دست محافظ خارج شود و ضرری حادثه گردد، نامبرده مسئول است، پس در این مقام اثبات عیب حادث و پنهانی تأثیری ندارد (همان: ۷۷). طبق ماده ۱۳۸۴ ق.م.ف هر کس نه تنها مسئول زبانی است که با عمل خود به دیگری وارد آورده است بلکه مسئول زبان های وارد شده توسط اشیا بی که نگهداری شان را به عهده دارد نیز هست، به غیر از عامل زبان که به طور طبیعی پاسخگوی فعل خود است، زبان دیده مسئول دیگری را نیز در اختیار دارد که احتمالاً از توان مالی بیشتری برخوردار است، به دلیل جایگاهی که دارد و در قبال فعل شخص دیگر مسئول است، به عنوان مثال، وظیفه جبران زبان های ناشی

از تقصیر کارگر به عهده «کارفرما» است (پاتریس ژوردن، ۱۳۹۴: ۵۴). در حقوق ایران در پاره ای از قوانین و مقررات مبنای مسئولیت فرض تقصیر قرار داده شده است (حقوق دریایی، مسئولیت پزشک، مسئولیت متصدی حمل و نقل و ...) و قوانین و مقررات مربوط به رانندگی، اصولاً مبتنی بر تقصیر بوده و بین ضرر وارده و فعل زیان بار، رابطه سببیت، باید موجود باشد. هر چند علت حادثه نمی تواند ایجاد مسئولیت مستقیم نماید و ملازمه حتمی بین آن وجود ندارد، (کاتوزیان، ۱۳۸۶: ۵۹۸). به تدریج اندیشه توزیع زیان بر تمام مسئولان و رانندگان و توسعه بیمه مسئولیت، زمینه را برای وضع قانونی خاص در زمینه حوادث رانندگی فراهم آورد، قانون پنجم ژوئیه ۱۹۸۵ که به قانون بدنته^۱ معروف است با پوشش بیمه اجباری همراه شد و مانند ستون محکمی مورد حمایت قرار گرفت این قانون در حقوق فرانسه تأیید بسیار نهاده، به قول آندره در زمینه مسئولیت مدنی انقلابی ایجاد کرد، مبنای این قانون به دور از نظریه تقصیر است و به صورت افراط آمیز از نظریه جبران خسارت مطلق پیروی می کند، به نحوی که برخی آن را «جبران خسارت بدون رابطه سببیت» نام نهاده اند (تانس^۲، ۱۹۸۸: ۳۷۱).

۱. مصادیق، قوانین موضوعه با تقصیر ثابت شده در

حقوق ایران

یکی از اقسام مسئولیت مدنی ناشی از عمل غیر «مسئولیت مراقب نسبت به اعمال افراد تحت مراقبت می باشد» (یزدانیان، ۱۳۹۳: ۱۷۳) زمانی که کودکی یا یک بیمار روانی یا نوجوان بزهکاری که تحت مراقبت و کنترل شخصی است، سبب ورود خسارت به دیگری می شود، زیان دیده همیشه درصدد است تا شخصی را پیدا کند که بر روی فاعل فعل زیان بار، دارای اقتدار و کنترل بوده و خسارت را از وی دریافت دارد، در حقوق کشورهای اسلامی نیز چنین مسئولیتی طرح شده است، هر شخص که به موجب قانون یا قرارداد مکلف به مراقبت از فردی است که به سبب صغر یا وضعیت عقلی یا جسمی نیازمند چنین مراقبتی است، باید زبانی را که به سبب عمل نامشروع وی وارد می آید، جبران نماید حتی اگر فاعل فعل زیان بار غیرممیز باشد (یزدانیان، ۱۳۹۵: ۴۱). در حقوق ایران ماده ۷ ق.م.م. مقرر می دارد «هر کس که نگاهداری یا مواظبت مجنون یا صغیر قانوناً یا برحسب قرارداد به عهده او می باشد، در صورت تقصیر در نگهداری یا

1. Ioi Badinter

2. Tunc

نظر عده‌ای دیگر از فقها، مفهومی که می‌توان برای قاعده لاضرر در نظر گرفت نفی ضرر می‌باشد بدیهی است که منظور ضررهای مادی واقعه در عالم خارج نیست، زیرا ضرر واقعاً در عالم خارج وجود دارد، در غیر این صورت این تعبیر منجر به کذب خواهد شد (موسوی بجنوردی، ۱۴۱۹: ۲۱۹). از نظر اکثر فقها قاعده لاضرر مختص به نفی احکام ضرری است (عراقی، ۱۳۷۶: ۱۴۶ و ۱۴۷). اثبات مسئولیت مدنی صرفاً با استناد به قاعده لاضرر، فاقد وجهت است و برای حکم به مسئولیت مدنی باید به ادله دیگر نیز متوسل شد (یزدانیان، ۱۳۹۶: ۱/۱۶۶).

۱. قاعده اتلاف

فقهای اسلام با تمسک به عبارت فقهی «من اتلف مال الغیر، فپوله ضامن» حکم به ضمان تلف کننده مال دیگری می‌دهند، در این قسمت علم و جهل و عدم عمد شخص تلف کننده هیچ تأثیری در مسئولیت ندارد، بلکه مبنای مسئولیت، تعرض به مال مسلمان و استناد به این تعرض به شخص تلف کننده است. بدیهی بودن این قاعده به حدی است که بسیاری از فقها در اعتبار و اثبات این قاعده نیازی به هیچ‌گونه گفتگو و بیان دلایلی ندیدند (غلامعلی زاده، ۱۳۹۲: ۶۷). قانونگذار ایران نیز با الهام از قاعده یاد شده در ماده ۳۳۸ ق.م.ا.ع اعلام می‌دارد هرکس مال غیر را تلف کند، ضامن است و باید مثل یا قیمت آن را بدهد، اعم از اینکه از اینکه از روی عمد تلف کرده باشد یا بدون عمد و اعم از اینکه عین باشد یا منفعت و اگر آن را ناقص یا معیوب کند، ضامن نقص قیمت آن مال است. اتلاف به معنی تلف گرداندن یا تلف نمودن است، در واقع در اتلاف شخص علت تامه مادی زیان است، تلف کردن هنگامی تحقق می‌یابد که شخص فعلی انجام دهد و فعل او بلاواسطه موجب از بین رفتن کلی یا جزئی مال دیگری شود (عباسلو، ۱۳۹۴: ۵۲). اتلاف تحت عنوان مباشرت نیز مطرح شده است، از نظر لغوی مباشرت یعنی بالشخصه در کاری قیام کردن و نزدیک نمودن امری یا چیزی به خود (ابن منظور، بی‌تا: ۱۵۰). یکی از عناوینی که در ماده ۳۰۷ ق.م.ا.ع از موجبات مسئولیت مدنی شمرده شده است، اتلاف می‌باشد اتلاف در لغت به معنای از بین بردن و نابود کردن است و در اصطلاح حقوقی نیز عبارت از این است که «شخص به‌طور مستقیم به مال متعلق به دیگری آسیب وارد کند» مثلاً اگر کسی مستقیماً بنای دیگری را خراب کند (باریکلو، ۱۳۹۶: ۲۲۱). این قاعده در اتلاف اموال و ابدان یا به تعبیر دیگر در خسارات مالی و جانی کاربرد دارد (کاتوزیان، ۱۳۷۸: ۱۵۷). با توجه به اینکه در اتلاف، فاعل ممکن است

مراقبت مسئول جبران زیان وارده از ناحیه مجنون یا صغیر می‌باشد و در صورتی که استطاعت جبران تمام یا قسمتی از زیان وارده نداشته باشد از مال مجنون یا صغیر زیان جبران خواهد شد. مسئولیت ولی در تقصیر ثابت شده مطابق قاعده است و ماده ۷ ق.م.ا.ع نیز آن را پذیرفته است با وجود این قسمت اخیر ماده بخشی از خسارات زیان دیده را با شرایطی بر عهده محجور گذاشته است (قاسم‌زاده، ۱۳۹۵: ۷۰). مسئولیت سرپرست ماده ۷ استثنائی بوده و محدود به موارد پیش‌بینی شده است؛ بنابراین محجور سوءظنی (ورشکسته) یا شخص دیگری که نیازمند نصب امین طبق قانون امور حسبی است مشمول ماده مزبور نمی‌شود (بزرگمهر، ۱۳۹۴: ۱۱۹). ماده ۱۱ ق.م.ا.ع مقرر می‌دارد کارمندان دولت و شهرداری و مؤسسات وابسته به آن‌ها که به مناسبت انجام وظیفه عمداً یا در نتیجه بی‌احتیاطی خسارتی به اشخاص وارد نمایند، شخصاً مسئول جبران خسارت وارده می‌باشند» هرگاه خسارت در نتیجه تقصیر کارمند و دولت هر دو ایجاد شده باشد برای جبران خسارت دو مسئول وجود دارد و زیان دیده باید برای جبران خسارت خود به کارمند و دولت رجوع کند (قاسم‌زاده، ۱۳۹۵: ۷۳). آنچه در ماده ۱۱ ق.م.ا.ع آمده اضرار ساده نیست بلکه «به مناسبت انجام وظیفه» است و تنها شامل کارمندان بوده و اگر مسئولیتی با صدور دستورهای متناقض موجب زیان کسی شده باشد تقصیر اوست، ولی اگر به علت نبودن کارمند و خرابی ماشین‌آلات و نبود امکانات خسارتی وارد شود، مربوط به تشکیلات است (بهرامی، ۱۳۹۴: ۲۰۸).

توجیه فقهی مسئولیت مدنی اشخاص ثالث در پروتو قواعد عام

قاعده عدم اضرار و عدم وجود ضرر جبران نشده در اجتماع (اصل جبران کامل خسارت) را ایجاب می‌کند. یکی از شواهد مهم هم‌زیستی افراد در جامعه، وجود روابط سالم اجتماعی می‌باشد که در آن روابط هیچ‌کس نباید به دیگری ضرری برزند و از ناحیه دیگران نیز متحمل خسارت شود، این امر به‌عنوان یک اصل پذیرفته شده است که هیچ‌کس حق اضرار به غیر را ندارد (یزدانیان، ۱۳۹۵: ۱۶۰/۲). به نظر عده‌ای از فقها قاعده لاضرر و لاضرار دلالت بر نهی و منع اضرار به غیر را می‌نماید (حسینی سیستانی، ۱۴۱۴: ۱۶۰/۱؛ مکارم شیرازی، ۱۴۱۱: ۵۸/۱). این عده مفاد حدیث را نهی اضرار می‌دانند، یعنی حرف «لا» مندرج در حدیث در نظر ایشان «لا نهی» است. عده‌ای از فقهای در نوع نهی اتفاق نظر ندارند، چنانچه عده‌ای آن را «نهی الهی» و عده‌ای «نهی حکومتی» می‌دانند (موسوی خمینی، ۱۴۱۴: ۸۵). به

شخصاً یا به واسطه شیء زنده یا شیء ای غیرزنده که در تصرفش است فعل را انجام دهد (الزعیبی، ۱۹۸۷: ۲۰۸). در حقوق ایران مسئولیت راننده از نوع مباشرت است و نامبرده، مباشر فعل زیان بار است، بنابراین کسی که وسیله نقلیه‌ای را رانندگی می‌کند، مسئولیت جبران زیان‌های ناشی از آن را بر عهده دارد مگر اینکه ثابت شود. صرفاً سبب خارجی، باعث آن زیان شده است (عباسلو، ۱۳۹۴: ۵۳). از نظر فقهی اگر شخصی که سوار حیوانی باشد و حیوان با دست‌هایش موجب خسارتی شود، سوار مسئول ولی اگر با پاهایش موجب خسارتی شود سوار مسئول نمی‌باشد (الموسوی‌خمینی، بی‌تا: ۵۶۹). اتلاف فعل مثبت است و ترک فعل را شامل نمی‌شود که فعل بلاواسطه موجب تلف مال می‌شود مثل اینکه کسی با سنگ شیشه کسی را بشکند یا اتومبیلی عابری را زیر بگیرد یا کسی با گلوله حیوان کسی را بکشد (بهرامی‌احمدی، ۱۳۹۴: ۱۷۲).

۲. قاعده تسبیب

در کنار قاعده اتلاف یا اتلاف بالمباشره، فقها از قاعده تسبیب (اتلاف مع الواسطه) سخن می‌گویند که روایاتی همچون «من اخرج میزاباً او کنیفاً او اوتد وکلاء او اوتق دابه، اوحضر شیئاً فی طریق المسلمین فاصاب شیئاً و حبط، فهو له ضامن» (هر کس ناودانی یا گودالی در راه مسلمین ایجاد کند یا میخ یا افسار مرکبش را بکوبد، یا چاهی در راه مسلمین حفر نماید و کسی به آن اصابت کند و به زمین بیفتد ضامن است) (حر عاملی، ۱۴۱۴: ۱۲۱/۲۱) و یا «علیه الضمان، لان کل من حفر فی غیر ملکه کان علیه الضمان: هر کس در ملک کسی چاهی حفر کند و حادثه‌ای اتفاق افتد ایجاد مسئولیت می‌کند» (بجنوردی، ۱۳۷۲: ۲۰۸؛ امینی، ۱۳۸۶: ۲). تسبیب یکی از عناوین خاص مسئولیت مدنی است که قانونگذار آن را تعریف نموده است، تسبیب به‌عنوان یکی از عناوین موجب مسئولیت مدنی، مبحث سوم قانون مدنی، یعنی مواد ۳۳۱ تا ۳۳۵ به آن اختصاص داده شده است به‌عنوان مثال در ماده ۳۳۱ ق.م. در مورد مسئولیت ناشی از تسبیب مقرر شده است «هر کس سبب تلف مالی شود، باید مثل یا قیمت آن را بدهد و اگر سبب نقص یا سبب آن شده باشد باید از عهده نقص قیمت آن برآید» (امامی، ۱۳۷۰: ۳۹۲/۱). در مورد اتلاف یا تسبیب گفته‌اند که اتلاف بالتسبیب، هر فعلی است که به سببان تلف به وجود می‌آید که موجب ضمان است و با اتلاف بالمباشره تفاوتی ندارد، سبب در تسبیب زمینه تلف است یعنی اگر سبب نباشد تلف هم پیش نمی‌آید، مثل اینکه شخصی سنگی را در کوچه در نزدیکی چاهی قرار می‌دهد و پای رهگذری در

تاریکی شب به آن برخورد می‌کند و در چاهی که آنجاست سقوط می‌کند نتیجه حتمی وجود سنگ در آن نقطه سقوط در چاه نیست، ولی اگر سنگ هم نمی‌بود، آن شخص در آن چاه سقوط نمی‌کرد (بهرامی‌احمدی، ۱۳۹۴: ۶۵). در تسبیب نیز مانند اتلاف «عمد» یا «تقصیر» شرط نیست و تنها چیزی که شرط است وجود رابطه سببیت بین فعل مسبب و تلف یا قابلیت انتساب است و آنچه به‌عنوان «تقصیر» تصور شده در واقع همان رابطه سببیت است (جوان، بی‌تا: ۱ و ۲۹۱/۲ و ۳۲۷ و ۳۲۸؛ جعفری لنگرودی، ۱۳۸۱: ۲۲۰/۱). تسبیب عبارت است از ایراد خسارت به دیگری به‌طور مستقیم و از طریق ایجاد سبب، چنانچه کسی سگی را تحریک کند و از این طریق به دیگری ضرر رساند یا مالک دیوار شکست‌های در تعمیر آن کوتاهی نماید و بر اثر خرابی دیوار به عابری خسارت وارد شود، یا شخصی دیوانه و یا غیرممیزی را وادار به شکستن شیشه ساختمان همسایه کند (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۶: ۶۳). مقصود از تسبیب، فراهم نمودن سبب حادثه زیان بار توسط شخصی می‌باشد. برخلاف اتلاف که علت کامل حادثه زیان بار به‌وسیله فاعل ایجاد می‌گردد، در تسبیب قسمتی از علت مادی حادثه زیان بار توسط فاعل ایجاد می‌شود به تعبیر دیگر سبب تلف مالی شدن، یعنی با انجام فعل یا ترک فعل زمینه حادثه زیان بار ایجاد نمودن، انجام فعل گاهی منجر به تلف نمودن مال دیگری و گاهی منجر به ایجاد سبب تلف آن می‌شود که اولی تحت عنوان اتلاف و مورد اخیر تحت عنوان تسبیب موجب مسئولیت می‌گردد (عباسلو، ۱۳۹۴: ۵۵). در این قسمت تقریباً همه فقها و حقوقدانان اتفاق نظر دارند که اگر بین فعل زیان بار و زیان، واسطه‌ای قرار گیرد و به نحوی که واسطه تلف خود عنوان مستقلی داشته باشد و از طرفی عرف از انتساب ضرر به آن ابایی نداشته باشد، واسطه مستقل، مباشر تلف و دیگر فاعل ظاهری مسبب است و مسئولیتی متوجه مسبب نیست بلکه متلف مسئولیت دارد (اجتماع بین سبب و مباشر ماده ۲۳۲ ق.م.) (غلامعلی زاده، ۱۳۹۲: ۶۸). در مواردی که شخص به‌واسطه ابزاری دست به تلف مال دیگری بزند، چنانچه این قبیل ابزار و واسطه‌ها نقش و هویتی نداشته باشد و در حقیقت تلف مسند به فاعل است و نه واسطه (بجنوردی، ۱۳۷۲: ۳۸؛ امینی، ۱۳۸۶: ۲). نظر به موارد یاد شده از نظر حکم تفاوتی بین آن دو وجود ندارد و اگر عملی تحت هر یک از دو قالب انجام شود و ضرری به بار آورد، عامل مسئول است آنچه در این قسمت مهم است صدق عرفی انتساب به ضرر به شخص است (خواه در قالب اتلاف و یا تسبیب) و در حقوق ایران نیز اساساً بحثی از تقصیر در اتلاف مطرح نمی‌گردد و در تسبیب (ماده ۳۳۱

ق.م) نیز قانونگذار به همین کیفیت اظهار نظر کرده است.

بحث و نتیجه گیری

اصولاً در نظام حقوقی ایران، مسئولیت متوجه شخص یا اشخاصی است که به نوعی مرتکب تقصیر در معنای عام خود شده‌اند. در بحث مربوط به راندگی، اصولاً مسئولیت متوجه راننده خاطی (مقصر) بوده و در پاره‌ای از موارد مسئولیت بر مالک یا محافظشی تحمیل می‌شود، زیرا این نوع مسئولیت مصداقی از مسئولیت ناشی از اشیاء است که به علت آنکه مالکیت و یا حفاظت آن تحت اختیار دیگری است برای شخص مسئولیت ایجاد می‌شود. مبانی توجیهی این نوع مسئولیت از دیدگاه‌های مربوط به رویکرد فردگرائی (دیدگاه شخصی یا مبتنی بر تقصیر) و موضوعی (دیدگاه عینی یا مبتنی بر جبران ضرر) مطرح شده است که حسب مورد و با توجه به شرایط و اوضاع و احوال دچار تعدیلاتی همچون نظریه تقصیر ثابت شده و تقصیر مفروض، گردیده است. نظام حقوقی اسلام نیز، نظریه تقصیر را، به عنوان مبنای مسئولیت مورد پذیرش قرار نداده است؛ بلکه ضرر را علت ضمانت و مسئولیت می‌داند. تحقق مسئولیت، علاوه بر ضرورت تحقق ارکان مسئولیت مدنی (فعل زیان‌بار - ضرر وارد شده - و وجود رابطه سببیت بین فعل زیان‌بار و ضرر) بوده که برای اشخاص ثالث (غیر راننده) که دارای مصادیق متعدد در عالم طبیعت بوده، از جمله مالک یا متصرف وسیله نقلیه، آمر قانونی، رابطه کارفرمایی و کارگری، تعلیم راندگی و غیره که چنین اشخاصی داخل در واقعه حقوقی (حادثه) نبوده و ارکان مسئولیت مدنی را نیز به طور خاص نمی‌توان راجع به آن‌ها تطبیق داد و رابطه منطقی و قانونی در انتساب عمل نیز با توجه به تقصیر و تخلف شخص دیگری، قابل تصور نبوده، لذا ایجاد مسئولیت برای چنین اشخاصی، منطبق با تمام نظریه‌های حقوقی و اسلامی نمی‌باشد، هر چند در پاره‌ای از موارد، مالک یا محافظ، مسئول جبران خسارت بوده، بدون اینکه مرتکب تقصیری باشد آن‌هم به واسطه محافظت از شیء (وسیله نقلیه) که به نوعی وسیله حادثه‌ساز تلقی گردیده، اما درجایی که راننده غیرمالک مرتکب تقصیر گردد، در حقوق ایران مسئولیت کیفری و مدنی متوجه راننده خاطی خواهد بود، متوجه نمودن مسئولیت، مطلق یا نسبی به افراد ثالث و غیر راننده، مواجهه با مانع شرعی و قانونی نبوده کما اینکه قوانین موضوعه در پاره‌ای از موارد که اشاره شد، بیانگر امکان چنین امری (مسئولیتی) می‌تواند باشد و چنین اشخاصی علاوه بر ملاحظه نظریه نوعی (خطر) که وسیله نقلیه یکشی، موجب خطر بوده و هم از نظر اینکه، هر چند از نظر قاعده فقهی که

مسئولیت متوجه شخص مباشر بوده، ولی در اختیار گذاردن یک وسیله خطرناک، در اختیار شخص فاقد شرایط قانونی (گواهینامه) که در واقع اماره بر عدم مهارت بوده و وقوع حادثه قابل پیش‌بینی خواهد بود، می‌تواند سببی باشد که ایجاد مسئولیت می‌کند. لذا اگر قانونگذار عمل در اختیار گذاردن یک وسیله نقلیه که راندگی با آن نیازمند به داشتن مهارت و گواهینامه مربوط به آن وسیله است را جرم‌انگاری می‌نماید، به‌خاطر حفظ نظم عمومی جامعه و جلوگیری از وقوع حوادث راندگی، می‌توان مسئولیت مدنی را نیز برای وی در نظر گرفت، زیرا صرف در اختیار گذاردن، بدون وقوع حادثه جرم بوده (معاونت در جرم راندگی بدون پروانه). شخص در اختیارگذارنده (مالک، مسئول، آمر و کارفرما) را نیز با توجه به معیارهایی که منطبق با عدالت و انصاف باشد، درصدی از مسئولیت مدنی را متوجه آن شخص نمود و لذا ملازمه قانونی مسئولیت کیفری با مسئولیت مدنی مفید فایده می‌باشد.

منابع

- آل‌کاشف‌خطا، محمد الحسین (۱۳۶۱). *تحریر المجله مکتبه النجاشی*. تهران: مکتب فیروزآبادی قم.
- اردبیلی، محمدعلی (۱۳۷۸). *حقوق جزای عمومی*. جلد اول. چاپ دوم. تهران: نشر میزان.
- اکبریان، حسین (۱۳۸۹). *کارشناسی تصادفات*. تهران: انتشارات جنگل و جاودانه.
- امامی، سید حسن (۱۳۷۵). *حقوق مدنی*. جلد اول. تهران: انتشارات کتاب‌فروشی اسلامیة.
- امینی، منصور (۱۳۸۶). *حقوق مدنی ۴*. تهران: انتشارات دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی.
- بادینی، حسن (۱۳۸۴). *فلسفه مسئولیت مدنی*. تهران: انتشارات شرکت سهامی انتشار.
- باریکلو، علیرضا (۱۳۹۶). *مسئولیت مدنی*. چاپ هفتم. تهران: انتشارات میزان.
- بروجردی عبده، محمد (۱۳۸۰). *حقوق مدنی*. تهران: نشر مجد.
- بلغاری، محمد (۱۳۸۰). *مجموعه قوانین و مقررات راهنمایی و راندگی*. چاپ دوم. تهران: انتشارات مجد.
- بهرامی احمدی، حمید (۱۳۹۴). *مسئولیت مدنی*. چاپ سوم. تهران: نشر میزان.
- پایدار، حبیب‌الله (۱۳۵۴). *چرا انسان متعهد و مسئول است*. تهران: انتشارات فرهنگ اسلامی.
- جعفری لنگرودی، محمدجعفر (۱۳۷۰). *مجموعه قانون مدنی*. تهران: انتشارات گنج دانش.

- جوان، موسی (۱۳۸۵). *مبانی حقوق*. جلد اول و دوم. تهران: نشر انتشارات تهران.
- حر عاملی، محمد بن حسن (۱۴۱۴). *وسائل الشیعه*. الطبعة الثانية. جلد ۱۹. قم: مؤسسه آل البیت الاحیا التراث. دارابپور، سهراب (۱۳۹۰). *مسئولیت‌های خارج از قرارداد*. چاپ دوم. تهران: انتشارات مجد.
- الدسوقی، محمدابراهیم (۱۹۷۵). *الاعضاء من المسئولیه عن حوادث السيارات*. قاهره: نشر دارالنهضة العربیه. دهخدا، علی‌اکبر (۱۳۷۳). *دوره کامل ۱۶ جلدی*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- رازانی، عباس (۱۳۸۱). *بررسی علل سوانح رانندگی*. تهران: نشر انتشارات معاونت آموزش راهور.
- ژوردن، پاتریس (۱۳۹۴). *اصول مسئولیت مدنی*. ترجمه مجید ادیب با مقدمه سید حسین صفایی. چاپ چهارم. تهران: نشر میزان.
- السنهوری، عبدالرزاق احمد (۱۹۴۵). *الوسیط فی شرح القانون مدنی الجدید*. الجزء اول. مصادر التزم. قاهره: نشر دارالنهضة العربیه.
- شهیدی، مهدی (۱۳۸۳). *حقوق مدنی آثار قراردادها و تعهدات*. جلد سوم. تهران: انتشارات مجد.
- صادقی مقدم، محمدحسن؛ شکوهی زاده، رضا (۱۳۹۳). *حقوق بیمه*. چاپ دوم. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- صالحی، جانعلی (۱۳۸۵). *فرهنگ بیمه بازرگانی*. تهران: انتشارات بیمه مرکزی.
- صفایی، حسین؛ رحیمی، حبیب‌الله (۱۳۹۶). *مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)*. چاپ دهم. قم: انتشارات یاران قم، زرین قم.
- صفایی، حسین (۱۳۸۸). *تقریرات درس مسئولیت مدنی دوره دکتری*. تهران: نشر دانشگاه امام صادق (ع).
- عباسلو، بختیار (۱۳۹۴). *مسئولیت مدنی با نگرش تطبیقی*. چاپ دوم. تهران: انتشارات میزان.
- عراقی، ضیاءالدین (۱۴۱۸). *قاعده لاضرر و لاضرار (تقریرات عراقی، تألیف سید مرتضی موسوی خلخالی)*. جلد اول. قم: مکتب الاعلام الاسلامی.
- عمید، حسن (۱۳۹۲). *لغت‌نامه دوجلدی*. چاپ پنجم. تهران: انتشارات امیرکبیر.
- غلام‌علیزاده، محمد (۱۳۹۲). *مسئولیت مدنی ناشی از وسایل موتوری*. تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهر دانش.
- فتحعلی‌پور سالوئی، عطاالله (۱۳۸۰). *مسئولیت مدنی و جزائی ناشی از تصادفات رانندگی*. چاپ دوم. تهران: نشر ورق.
- فرزام، سرتیپ منصور (۱۳۸۷). *رسیدگی به سوانح رانندگی*. چاپ سوم. تهران: نشر معاونت آموزش دانشکده راهور ناجا.
- قاسم‌زاده، سید مرتضی (۱۳۸۷). *مبانی مسئولیت مدنی*. چاپ پنجم. تهران: انتشارات میزان.
- _____ (۱۳۹۵). *انواع و مسئولیت مدنی بدون قرارداد*. چاپ دهم. تهران: نشر میزان.
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۶). *الزام‌های خارج از قرارداد (ضمان قهری، مسئولیت مدنی)*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- _____ (۱۳۹۵). *الزامات خارج از قرارداد (مسئولیت مدنی)*. تهران: مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران.
- کاتوزیان، ناصر؛ جنیدی، لعیا؛ غمامی، مجید (۱۳۸۱). *مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی*. چاپ دوم. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- کلینی رازی، محمد یعقوب بن اسحاق (۱۳۶۷). *الفروع من الکافی*. تهران: انتشارات دارالکتب الاسلامیه.
- محقق داماد، سید مصطفی (۱۳۸۹). *فقه پزشکی*. تهران: انتشارات حقوقی.
- مرقس، سلیمان (۱۹۵۵). *المسئولیه المدنیه الاحکام الخاصه*. قاهره: نشر جامعه القاهر.
- معین، محمد (۱۳۸۸). *لغت‌نامه ۶ جلدی*. جلد سوم. تهران: انتشارات سروش.
- موسوی‌خمینی، سید روح‌الله (۱۴۱۴). *بدایع الدرزقی قاعده نفی الضرر*. جلد دوم. تهران: مؤسسه تنظیم و نشر آثار امام خمینی.
- مهماندار، محمدرضا (۱۳۸۸). *درآمدی بر تصادفات و قوانین*. تهران: مرکز تحقیقات کاربردی پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا.
- نجفی، محمدحسین (۱۳۷۳). *جواهرالکلام (فی شرح شرایع الاسلام)*. جلد ۳۷. الطبه الرابعه. تهران: دارالکتب اسلامیه.
- النقیب، عاطف (۱۹۸۳). *النظریه العامه المسئولیه الناشه عن الفعل الشخصی، الخطا و الضرر*. بیروت: منشورات عدیدات.
- _____ (۱۹۸۵). *العامه النائسته عن الفعل الاشیاء*. چاپ دوم. بیروت: منشورات هدیاد.
- یزدانیان، علیرضا (۱۳۷۹). *حقوق مدنی قلمرو مسئولیت مدنی*. تهران: نشر ادبستان.
- _____ (۱۳۹۵). *قواعد عمومی مسئولیت مدنی*. نشر میزان.
- _____ (۱۳۹۵). *قواعد عمومی مسئولیت مدنی با مطالعه تطبیقی ایران و فرانسه*. جلد اول. تهران: نشر میزان.