

نقش فعال وسایل موتوری در ایجاد ضرر

دکتر امیر حسین آبادی *

محمد غلامعلی زاده **

چکیده

مسئولیت مدنی، در روی کردی، به مسئولیت ناشی از فعل شخص، مسئولیت ناشی از فعل غیر و مسئولیت ناشی از مالکیت یا حفاظت از اموال تقسیم می‌شود. دو مصداق اخیر که در مواردی به عنوان استثنایی بر قواعد عمومی مسئولیت مدنی (مسئولیت ناشی از فعل شخص) قلمداد می‌شوند، در حقیقت از چهره‌های خاص و مختلط مسئولیت مدنی هستند و به همین اعتبار در نظام‌های مختلف حقوقی، مورد توجه ویژه‌ی قرار گرفته‌اند. مسئولیت مدنی ناشی از وسایل موتوری، مصداقی از مسئولیت ناشی از مالکیت و حفاظت از اموال است. برای تحقق این چهره‌ی خاص، علاوه بر اجتماع ارکان عام مسئولیت مدنی (فعل زیان‌بار، ضرر و وجود رابطه‌ی سببیت)، وجود شرایط اختصاصی در قالب «نقش فاعلی و پدیدآورنده‌ی وسیله‌ی موتوری در ایجاد ضرر» و «بودن وسیله‌ی موتوری تحت محافظت یا تصرف مدعی علیه» ضروری است. در این مقاله ضمن بررسی یکی از شرایط اختصاصی تحقق مسئولیت مدنی ناشی از وسایل موتوری، تلاش می‌شود با بیان روی کرد حقوقی دیگر کشورها و مراجعه به قوانین مربوطه، موضع قانون‌گذار داخلی در خصوص نقش فاعلی وسیله‌ی نقلیه‌ی موتوری در ورود خسارت مورد لحاظ قرار گرفته و مشخص شود.

کلید واژگان

وسایل موتوری، نقش فاعلی و پدیدآورنده‌ی وسایل موتوری، رابطه‌ی سببیت، خسارت، مسئولیت مدنی.

* استادیار دانشکده‌ی حقوق دانشگاه شهید بهشتی.

** دانش‌آموخته‌ی دکتری حقوق خصوصی.

مقدمه

برای احراز مسئولیت مدنی ناشی از وسایل موتورسیکلت، ضرورت دارد این وسایل در ایجاد ضرر نقش فاعلی داشته باشند. تعابیر مختلفی برای این مفهوم به کار رفته، عباراتی هم چون نقش «کنش‌گر و فاعلی»، «سبب پدیدآورنده» یا «وسیله‌ی خسارت بودن»، که همگی ناظر به یک واقعیت‌اند. به عبارت دیگر همه‌ی این تعابیر بیان‌گر رابطه‌ی سببیت میان شی و خسارت هستند.^۱ این رابطه باید به نحوی باشد که بتوان گفت ضرر به شی مرتبط است و در حقیقت نتیجه‌ی فعل شی است و سبب دیگری که برای بروز ضرر کافی باشد بین فعل شی و ضرر فاصله نانداخته است.

در این ارتباط تاکید بر فعل شی است و نه فعل نگه‌دارنده و دارنده‌ی آن، و زیان-دیده، تکلیفی به اثبات فعل نگه‌دارنده در ایراد ضرر ندارد. او همین که بتواند ارتباط (نقش فعال) بین شی و ضرر را اثبات کند، نگه‌دارنده در مقابل چنین زیانی مسئولیت خواهد داشت.

قوانین مختلف در تعیین اصل مسئولیت اشیا، شیوه‌ی واحدی را اتخاذ نکرده‌اند؛ در این میان دو رویکرد اساسی قابل ذکر است. در رویکرد اول، مسئولیت را به کلیه‌ی اشیا بدون انحصار آن به نوع معینی، تعمیم می‌دهند و با ضابطه قرار دادن اصل «وسیله یا سبب پدیدآورنده‌ی خسارت»، مسئولیت را حاکم می‌دانند؛ برای مثال، ماده‌ی ۱۳۱ قانون تعهدات و قراردادهای لبنان تصریح می‌کند: «نگه‌دارنده‌ی اشیا اعم از منقول و غیرمنقول، مسئول ضررهایی است که این اشیا، پدید می‌آورند».

در رویکرد دوم، میان اشیا قائل به تفکیک می‌شوند، به این ترتیب که برای برخی اشیا مسئولیت خاص قائل هستند، در حالی که برخی دیگر را در چارچوب قوانین عمومی قرار می‌دهند. بر این اساس بسته به موضع قانونی هر کشور، برای برخی از اشیا قوانین

۱. ژوردن، پاتریس، اصول مسوولیت مدنی، ترجمه‌ی مجید ادیب، تهران، میزان، ۱۳۸۵، ص. ۱۲۷.

خاصی وضع و به اجرا گذارده می‌شود؛ برای مثال قانون‌گذار مصر در ماده‌ی ۱۷۸ قانون مدنی همین رویه را در پیش گرفته است.^۲ در فرانسه نیز قانون‌گذار با وضع قانون ۵ ژوئیه‌ی ۱۹۸۵ مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی را تحت نظام خاصی در آورده است.^۳ و همین‌طور در نظام حقوقی انگلستان، به موجب قانون رفت و آمد مصوب ۱۹۸۲ مسئولیت مربوط به خودرو تحت نظام خاصی مورد بررسی قرار می‌گیرد.^۴

در نظام حقوقی ایران مسئولیت ناشی از وسایل موتوری به‌ویژه زمینی، تحت قوانین خاصی هم‌چون «قانون اصلاح قانون بیمه‌ی اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسیله‌ی نقلیه‌ی موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث»^۵ و «قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو»^۶ قرار گرفته است. البته هر چند قانون بیمه‌ی اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسیله‌ی نقلیه‌ی موتوری زمینی، جامع و مانع نیست؛ اما این قانون از حیث بیان ضمنی مبنای مسئولیت و نیز اعلام نقش سببی وسیله‌ی نقلیه‌ی موتوری در ورود حادثه، موثر و کارساز است. در ماده‌ی یک این قانون قانون‌گذار با تصریح به عبارت «... در اثر حوادث وسایل نقلیه‌ی مزبور...» در حقیقت نقش فعال وسیله‌ی نقلیه را در ورود خسارت مورد تاکید قرار داده است.

۲. النقیب، عاطف، النظریه العامه للمسئولیه الناشئه عن فعل الاشياء، بیروت، منشورات عویدات، ۱۹۸۰، صص. ۱۳۸-۱۳۷.

۳. غمامی، مجید، «تحول حقوق فرانسه در زمینه حوادث رانندگی»، در: مسوولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، تهران دانشگاه تهران، ۱۳۸۱، صص. ۱۴۵ به بعد.

4. Diase and Marquesinis, Tort Law, London, Oxford and Cambridge, 1998, p. 456.

۵. «قانون اصلاح قانون بیمه‌ی اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه‌ی موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث»، مصوب ۱۳۸۷/۲/۳۱، در روزنامه‌ی رسمی شماره‌ی ۱۸۴۹۲ مورخ ۱۳۸۷/۶/۴ منتشر شده است. به دلالت ماده‌ی ۳۰ این قانون، کلیه‌ی قوانین مغایر از جمله قانون بیمه‌ی اجباری مصوب ۱۳۴۷ صریحاً نسخ شده است.

۶. «قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو»، مصوب ۱۳۸۶/۳/۲۳ در روزنامه‌ی رسمی شماره‌ی ۱۸۱۶۸ مورخ ۱۳۸۶/۴/۲۴ منتشر شده است.

در ادامه مطالب مورد نظر را طی دو گفتار تحت عناوین «وسایل موتوری که تحت حکم مسئولیت مدنی ناشی از وسایل موتوری قرار می‌گیرند و مفهوم آن‌ها» (گفتار اول) و «نقش کنش‌گر و فاعلی وسایل موتوری در بروز زیان» (گفتار دوم) مورد بررسی قرار خواهیم داد و در پایان با نتیجه‌گیری از مطالب گفته شده، مقاله را به پایان خواهیم برد.

گفتار اول - وسایل موتوری که تحت حکم مسئولیت قرار می‌گیرند و مفهوم آن‌ها

در قانون قدیم فرانسه و یونان در خصوص مسئولیت ناشی از وسایل موتوری صحبتی به میان نیامده بود، و آنچه محل بررسی و تحقیق بوده، تنها مسئولیت ناشی از اشیایی بوده است که به علت سقوط از ساختمان یا لبه‌ی پنجره باعث ضرر می‌گردیدند. به تدریج با شیوع استفاده از ماشین‌آلات موتوری، قانون‌گذار متوجه نقش این اشیا در ایراد ضرر گردید و رویه‌ی قضایی با درک درست قضایا، در مورد این قبیل اشیا موضع گرفته و احکام مقتضی را صادر کرد. نخستین بار در ۱۶ ژوئن ۱۸۹۶ شعبه‌ی مدنی دیوان کشور فرانسه در رأی مشهور به «تفن»، کارفرما را به علت انفجار دیگ بخاری که منجر به جان باختن کارگری شد، مسئول شناخت؛ البته رویه‌ی قضایی فرانسه این مسئولیت را در چارچوب مقررات عام مسئولیت (ماده‌ی ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه) توجیه می‌کرد.^۷

نکته‌ی قابل توجه در خصوص این قبیل وسایل آن است که قانون‌گذار بذل توجه و مراقبت از این وسایل را توسط دارنده شرط نمی‌داند، بلکه از دید قانونی فرض بر آن است که در حد متعارف از آن‌ها مراقبت و نگهداری می‌شود؛ چه این که وسایل موتوری مجهز به تجهیزاتی است که آن‌ها را به حرکت وا می‌دارد؛ به تعبیر دیگر این قبیل وسایل، به نحو ذاتی قادر به حرکت هستند، در حالی که سایر اشیا از چنین وصفی برخوردار نیستند.

۷. عامر، حسین؛ و عبدالرحیم، المسوولیه المدینه التقصیریه و العقده، مصر، دارالمعارف، ۱۹۷۹، ص. ۷۱۰ - ژوردن، پیشین، ص. ۱۲۶ (دکتر عامر تاریخ صدور رای مورد اشاره را ۹ آوریل ۱۸۹۸ می‌داند).

به همین اعتبار است که موضع قانون‌گذاران در خصوص مبنای مسئولیت دیگر اشیای بی‌جان، متفاوت از وسایل نقلیه‌ی موتوری است.

دیگر این که تفاوتی ندارد طبیعت نیروی محرکه چه باشد، برق، بخار آب، هوا، نفت و یا انرژی هسته‌ای، همه‌ی این عوامل نیروی محرکه به‌شمار می‌آیند. هم‌چنین هدف از به‌کار بردن این قبیل وسایل و عناصر تشکیل‌دهنده و شکل ظاهری آن‌ها مهم نیست؛ هواپیما؛ خودرو، توربین‌ها، دستگاه‌های صنعتی، لوکوموتیوهای بخاری و الکتریکی، سلاح‌های خودکار، دستگاه‌های تولید الکتریسته، بالابرها و ماشین‌آلات کشاورزی نظیر دستگاه‌های آسیاب، خرمن‌کوب‌ها و غیره جملگی تحت عنوان وسایل موتوری مورد توجه می‌باشند.^۸

در قوانین مرتبط با مسئولیت مدنی ناشی از وسایل موتوری، عبارت «وسایل موتوری»، تعریف و تبیین نشده است. به نظر دلیل این امر، اکتفا به معنای رایج و عرفی این وسایل است. با وجود این تعیین معنای دقیق این وسایل ضروری است. وصف شایع برای این قبیل وسایل، «میکانیکی» است. واژه‌ی «Mecanique» به معنای «هر آنچه به قوانین حرکت و توازن و تعادل مربوط است» یا «علم حرکات و شناسایی توازن و تعادل بین نیروها و به کار بردن قوانین آن‌ها»^۹ آمده است. وسایل موتوری مجموعه‌ای از اجسام سفت و سخت هستند که هدف از کاربرد آن‌ها، تبدیل عملی به عمل دیگر است؛ این وسایل نیروی حرکت خود را از وسیله‌ای به نام «موتور» به دست می‌آورند اما عامل حرکت ممکن است بنزین، نفت و گاهی آب یا شی دیگری باشد.

بنابراین وسیله‌ی موتوری، دستگاهی است مجهز به موتور درونی یا نیروی محرکه‌ای غیر از نیروی انسانی یا حیوانی، و همان‌طور که گفته شد ماده‌ی سازنده و هدف از انتفاع آن در تعیین وسیله‌ی موتوری، تاثیری ندارد؛ هم‌چنان که نیروی محرکه‌ی آن نیز موثر در

۸. عامر، پیشین، ص. ۳۴۳.

۹. معین، محمد، فرهنگ فارسی (یک جلدی)، تهران، سرایش، ۱۳۸۲، ص. ۱۰۲۴.

مقام نمی‌باشد؛ این قبیله اشیا ممکن است منقول (همانند غالب وسایل موتوری) و یا غیرمنقول، از جهتی باشد (همانند کشتی‌ها).^{۱۰}

قانون‌گذاران قوانین مدنی کشورهای مختلف قواعد عامی را در خصوص مسئولیت ناشی از اشیایی که توجه خاصی را می‌طلبند، هم‌چون وسایل موتوری، وضع کرده‌اند. در قوانین مدنی کشورهای عربی هم‌چون مصر، عراق، کویت و سوریه چنین آمده است: «هر شخصی که نگهداری اشیایی که نیاز به توجه و مراقبت خاص دارند و هم‌چنین وسایل موتوری را بر عهده دارد، مسئول ضرری است که به وسیله‌ی این اشیا پدید می‌آید، مگر آن که نگهدارنده ثابت کند ضرر منتسب به علتی بیگانه است و او در حادث شدن آن دخالتی نداشته است». با توجه به این نص قانونی ملاحظه می‌گردد که تنها اشیایی که نیاز به توجه خاص دارند و نیز وسایل موتوری مورد حکم قرار گرفته‌اند. با این وصف گرچه قانون‌گذار مدنی این کشورها در خصوص اشیا مورد نظر مسئولیت محض را پیش‌بینی کرده اما این مسئولیت محدود به بعضی اشیا یعنی آن‌ها که نیازمند توجه و مراقبت خاص هستند می‌باشد. در عین حال این معیار انعطاف‌پذیر است، بنابراین دادرس این توانایی را دارد که با توجه به اوضاع متغیر فنی و اقتصادی برداشت خود را با اوضاع و احوال و شرایط گفته شده هماهنگ نماید.^{۱۱}

پرسشی که در این جا مطرح می‌شود این است که چه زمانی نگهداری و مراقبت از شی، نیازمند توجه و عنایت خاص است؟ در این خصوص باید به طبیعت شی و سپس به شرایط و اوضاع و احوال به کارگیری آن توجه کرد. اگر چه در خصوص وسایل میکانیکی چون خودروها، ماشین‌های کشاورزی و صنعتی، لوکوموتیوهای بخار و الکتریکی، کشتی‌های بخار، سلاح‌های گرم و بالابرها، فرض قانونی، با توجه به نیروی محرکه‌ی درونی و ذاتی آن‌ها، بر توجه و عنایت خاص نسبت به آن‌هاست، اما باید دانست، تنها این قبیله

۱۰. عامر، پیشین، ص. ۳۴۳.

۱۱. همان.

وسایل نیستند که نیاز به توجه خاص دارند بلکه اشیای میکانیکی دیگری هستند که طبیعت آن‌ها اقتضای چنین توجهی را دارد، همانند انواع اسلحه‌های غیرمیکانیکی، سیم‌های برقی، مواد شیمیایی، داروهای پزشکی، شیشه، مواد آتش‌زا و مانند آن؛ اما پیداست این قبیل اشیا مشمول فرض قانونی یاد شده نمی‌باشند.^{۱۲}

ماده ۱۳۱ قانون تعهدات و قراردادهای لبنان بدون برشمردن اشیا و توصیف ویژگی آن‌ها، بر مسئولیت ناشی از فعل شی تأکید می‌کند، به نحوی که اگر حادثه منتسب به کارکرد شی‌ای باشد، نگهدارنده آن مسئول است. در این ماده هیچ تفکیکی بین اشیا منقول و غیرمنقول، خطرناک و غیرخطرناک، اشیا یا دست یا پای انسان در به حرکت در آوردن آن‌ها دخالت دارد یا غیر آن، گذاشته نشده است. شاید دلیل این عدم تفکیک و صدور حکم کلی در خصوص تمامی اشیا، دوری جستن از جدال و تعارض آرای حقوق-دانان و رویه قضایی باشد.^{۱۳}

فقه امامیه از همان آغاز دوره اجتهاد با استناد به قرآن و روایات، مسئولیت ناشی از وسایل نقلیه (در آن زمان حیوانات) را مورد توجه قرار داده و با لحاظ گونه‌های مختلف دخالت مالک حیوان در نگهداری آن، حکم مقتضی را صادر کرده است. آن‌چه از روایات معتبر برمی‌آید، آن است که مبنای مسئولیت مالک یا متصرف حیوان، خطرناک بودن حیوان و یا وسیله نیست، بلکه ضابطه‌ی عدم مراقبت و کنترل حیوان و وسیله‌ی نقلیه

۱۲. بند اول ماده ۱۳۱ قانون تعهدات و قراردادهای لبنان مقرر می‌دارد: «نگهدارنده‌ی اشیا منقول و غیرمنقول مسئول ضرر ناشی از این قبیل اشیا است، حتی زمانی که این اشیا تحت مراقبت عملی او نیستند، همانند خودرو در زمان حرکت، هواپیما در هنگام پرواز، و بالابر هنگام استفاده از آن».

۱۳. النقیب، پیشین، ص. ۱۱۲ و ۱۱۷. نویسنده با اشاره به قرار معروف به «Jean d'heur» اظهار می‌دارد: «محکمه‌ی تمیز اعلام داشته، قانون برای صدور حکم به مسئولیت اشیا تفاوتی میان شی‌ای که دست انسان آن را به حرکت درمی‌آورد و شی‌ای که این چنین نیست، قائل نشده است. از طرفی لزومی ندارد، شی‌ای دارای عیب ذاتی باشد تا احتمال ایجاد ضرر از سوی آن برود. اساساً ماده ۱۳۸۴ مسئولیت را با نگهدارنده و محافظ شی در ارتباط می‌داند نه بر خود شی».

مطرح است؛ برای مثال شهید اول در کتاب *لمعه چنین فتوا می‌دهد:*^{۱۴} «راکب و هم‌چنین کسی که مرکب را یدک می‌کشد، ضامن تمام خسارت‌هایی است که مرکب با سر یا دست وارد می‌کند و هم‌چنین کسی که مرکب را به جلو می‌راند و یا متوقف نگه داشته است، ضامن تمام خسارت‌هایی است که مرکب او وارد می‌کند». چنین فتوایی بر مبنای حدیثی است منتسب به امام صادق (ع). ایشان ضمن صدور حکم بر ضمان شخص راکب یا کسی که آن را یدک می‌کشد و یا آن را به جلو می‌راند، می‌فرمایند:^{۱۵} «اگر مرکب او با پا آسیب رساند، ضمانت بر عهده‌ی کسی است که پشت سر آن قرار دارد، و آن را به جلو می‌راند، اما اگر با دست‌ها آسیب رساند، بر عهده‌ی کسی است که سوار بر مرکب است و یا آن را یدک می‌کشد».

چنان‌که ملاحظه می‌شود، این فتوا متکی بر روایت صادر شده می‌باشد و به‌خوبی این ملاک از آن به دست می‌آید که اگر کسی سوار بر مرکب باشد و یا آن را یدک می‌کشد، بر قسمت جلوی مرکب اعم از سر و دست‌های آن کنترل دارد و می‌تواند از وقوع خسارت جلوگیری کند و از این رو، در این موارد ضامن است، ولی چون بر قسمت عقب و پاهای مرکب کنترل ندارد، ضامن آن نیست. حال اگر مرکب به جلو رانده شود و یا متوقف شود، راکب بر تمام مرکب کنترل دارد و می‌تواند به‌طور کامل از بروز خسارت جلوگیری کند و از این رو، در این موارد ضامن است. هم‌چنین اگر راکب مرکب را مضروب کند و این اقدام او باعث شود که مرکب خسارت وارد کند، ضامن است، چون خود سبب این

۱۴. عاملی، زین‌الدین بن نورالدین (معروف به شهید ثانی)، شرح *اللمعه*، جلد دهم، بیروت، دار احیاء التراث العربی، ۱۴۰۳، ص. ۱۶۱ - حلی، ابوالقاسم نجم‌الدین جعفر بن حسن (معروف به محقق حلی)، *شرایع الاسلام*، جلد چهارم، النجف الاشرف، مطبعه الاداب، ۱۳۸۹ ه.ق. ص. ۲۵۶.

۱۵. عاملی، محمد بن حسن، وسایل الشیعه، جلد نوزدهم، قم، موسسه ال‌بیست (ع) *للاحياء التراث*، ۱۴۱۴ ه.ق. ص. ۱۲۵ - خوئی، ابوالقاسم، مبانی تکمله المنهاج، جلد دوم، النجف الاشرف، مطبعه الآدب، ۱۹۷۵، ص. ۲۵۵؛ (نگارنده چنین حکمی را نمی‌پذیرد و معتقد است تا هنگامی که کوتاهی مالک در کنترل و مراقبت حیوان ثابت نشده باشد، حکم به مسئولیت، صحیح نیست).

خسارت شده است. بالاخره این که اگر کس دیگری مرکب را بزند و این کار باعث شود مرکب خسارت وارد کند، همان فرد ضامن است چون او با اقدام خویش سبب ضرر و زیان شده است (مواد ۳۶۱ و ۳۶۲ قانون مجازات اسلامی).^{۱۶} بنابراین تکلیف به رعایت احتیاط و مراقبت از اشیا و حیوانات (هر چند انجام این تکلیف حسب مورد مختلف است) به عنوان یک اصل و قاعده‌ی مبنایی است؛ ضابطه‌ای که بعد از گذشت چندین قرن نظام-های حقوقی هم چون کامن‌لا و رومی-ژرمنی نیز بدان دست یافته‌اند.

قانون‌گذار در خصوص ضرر ناشی از وسایل موتوری نیز حکم مسئولیت را به صورت عام و خاص، مطرح کرده است. در قانون مدنی، مصداقی از حادثه‌ی موتوری (موضوع تصادم ماده‌ی ۳۳۵ ق.م.ا.)^{۱۷} بیان گردیده و با استناد به ضابطه‌ی تقصیر، مسئولیت بر شخص مقصر تحمیل شده است، اعم از این که طرفین و یا یکی از آن‌ها مقصر باشند. هر چند، طبق ماده‌ی ۳۳۶ ق.م.ا.^{۱۸} نظریه‌ی اسناد عرفی زیان به عامل زیان پذیرفته شده و نقش تقصیر از باب تقویت چنین استنادی است، با این توصیف، قانون‌گذار در وضع این مواد به حالت خطرناک و یا غیرخطرناک وسایل نقلیه و نیز به طبیعت موتوری آن‌ها توجه نداشته است، بلکه ضابطه‌ی احراز مسئولیت، عدم مراقبت و نگهداری از وسایل است، به نحوی که

۱۶. ماده‌ی ۳۶۱ ق.م.ا.: «هرگاه کسی که سوار حیوان است حیوان را در جایی متوقف نماید، ضامن تمام خسارت‌هایی است که آن حیوان وارد می‌کند». ماده‌ی ۳۶۲ ق.م.ا. مقرر می‌دارد: «هرگاه کسی حیوانی را بزند و آن حیوان در اثر زدن خسارتی وارد نماید، آن شخص زننده عهده‌دار خسارت‌های وارد خواهد بود». ۱۷. ماده‌ی ۳۳۵ ق.م.ا.: «در صورت تصادم بین دو کشتی یا دو قطار راه‌آهن یا دو اتومبیل و امثال آن‌ها مسئولیت متوجه طرفی خواهد بود که تصادم در نتیجه‌ی عمد یا مسامحه‌ی او حاصل شده باشد و اگر طرفین تقصیر یا مسامحه کرده باشند هر دو مسئول خواهند بود».

۱۸. ماده‌ی ۳۳۶ ق.م.ا.: «هرگاه در اثر برخورد دوسوار، وسیله‌ی نقلیه‌ی آن‌ها مانند اتومبیل خسارت ببیند، در صورتی که تصادم و برخورد به هردو نسبت داده شود و هر دو مقصر باشند یا هیچ‌کدام مقصر نباشند، هرکدام نصف خسارت وسیله‌ی نقلیه‌ی دیگری را ضامن خواهد بود، خواه آن دو وسیله از یک نوع باشند یا نباشند و خواه میزان تقصیر آن‌ها مساوی یا متفاوت باشد و اگر یکی از آن‌ها مقصر باشد، فقط مقصر ضامن است».

به همین علت ضرر حادث شده باشد. افزون بر این، روایت و فتاوی فقها در خصوص علت مسئولیت مالک حیوان، گرچه در خصوص وسایل موتوری صادر نشده است، اما با توجه به ملاک روایت، می‌توان نسبت به تعمیم آن‌ها بر وسایل موتوری، اقدام نمود.^{۱۹} البته تردیدی نیست که قیاس حیوان با وسایل موتوری، از هر جهت، مقرون به صواب نیست، اما با حکومت مبنای اعلام شده، می‌توان اعلام داشت میزان مراقبت و کنترلی که از مالک و متصرف چنین وسایلی انتظار می‌رود، از هر جهت بیش‌تر از حیوان (حتی وحشی) است. افزون بر این که راننده و متصدی وسایل موتوری کنترل کامل وسیله را به عهده دارد و این قبیل اشیا صرفاً به عنوان ابزار ایفای نقش می‌کنند، در حالی که حیوان، دارای نوعی اختیار و شعور است.

علاوه بر مقررات قانون مدنی و قانون مجازات اسلامی، قانون‌گذار با وضع مقررات خاص، به نحو صریح و یا ضمنی، حکم مسئولیت مدنی ناشی از وسایل موتوری را لحاظ کرده است. این قبیل قوانین، با توجه به منبع اقتباس آن‌ها، در مواردی از مبنای رایج (نظریه‌ی تقصیر، فرض تقصیر و یا مسئولیت مطلق) تبعیت کرده که در این قسمت می‌توان به قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ و قانون الحاق ایران به پیمان ورشو (مصوب ۱۳۴۳) اشاره نمود و در موردی از مبنای فقهی اعلام شده (قانون اصلاحی قانون بیمه‌ی اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه‌ی موتوری و...) تبعیت کرده است.

با توجه به مطالب یادشده و بررسی سابقه‌ی امر در حقوق ایران و فقه امامیه، آشکار می‌شود که موضع قانون‌گذار ایرانی هم‌سان قانون‌گذار لبنانی است، زیرا قانون‌گذار لبنانی، بدون تفکیک بین اشیای منقول و غیرمنقول، خطرناک و غیرخطرناک، حکم مسئولیت زیان ناشی از وسایل موتوری را در قالب انتساب ضرر به فعل شی می‌داند و بدین ترتیب مراقب و نگهدارنده را مسئول می‌داند.

۱۹. واثقی راد، محمدحسین، «نگاهی به حقوق عابر پیاده و راننده در فقه و حقوق»، مجله فقه، دفتر تبلیغات حوزه علمیه قم، شماره ۴۴، ۱۳۸۴، ص. ۹۷.

گفتار دوم- نقش فعال وسایل موتوری در حدوث ضرر

لازمه‌ی تحقق مسئولیت مدنی ناشی از وسایل موتوری این است که شی در ایجاد ضرر دخالت داشته باشد. این شرط صرفاً به معنای دخالت مادی نیست تا بدین وسیله رابطه‌ی سببیت بین فعل شی و ضرر برقرار گردد، بلکه به منظور برقراری چنین رابطه‌ای، ضرورت دارد شی، فاعل و ایجاد کننده‌ی ضرر باشد. بی‌گمان اگر این عنصر احراز نشود، رابطه‌ی سببیت بین شی و زیان به‌وجود نیامده، و در نتیجه مالک و محافظ شی مسئولیتی نخواهد داشت. به این ترتیب، کافی نیست شی در مسیر حادثه‌ی زیان‌بار باشد و یا امکان ضرر را محقق نماید، بلکه باید نقش مثبت و پدیدآورنده در تحقق ضرر داشته باشد؛ به نحوی که گفته شود، ضرر از این شی ایجاد شده است. بنابراین اگر شخصی، به یکباره در وسط خیابان بر زمین افتد و در همین هنگام خورویی که در همان مسیر حرکت می‌کند، با این فرد برخورد نماید و ضرری ایجاد شود، هر چند در ظاهر امر خودرو باعث ضرر شده است، اما در حقیقت رابطه‌ی سببیت بین خودرو و زیان‌دیده وجود ندارد، چرا که این وسیله در به‌وجود آوردن ضرر نقش فاعلی نداشته است، به همین علت، ضرر منتسب به خودرو نیست و در نتیجه مراقب آن مسئولیتی ندارد. البته باید حادثه را از هر حیث بررسی کرد به نحوی که اگر راننده امکان اجتناب از بروز ضرر را داشته است و یا خودرو عیبی داشته که ضرر را تشدید کرده و یا به واسطه‌ی صدای نامتعارف وسیله حواس عابر متوجه آن شده، بخش از مسئولیت بر عهده‌ی مراقب خواهد بود، چرا که این موارد باعث تحقق نقش فاعلی وسیله در بروز حادثه می‌شوند. با این وصف آشکار می‌گردد که لازم نیست دخالت شی در بروز حادثه به نحو خاصی و یا به دنبال زنجیره‌ی حوادث خاصی صورت گیرد، چرا که واقعیت چنین نیست و در قوانینی که ناظر به موضوع است، شرطی به این

نحو بیان نشده است.^{۲۰} بنابراین هرگونه دخالت شی، صرف نظر از نوع، حالت و با رعایت شرایط حاکم بر واقعه، مورد توجه قرار می‌گیرد تا عنصر فاعلی بودن شی احراز گردد. بنابراین برای تحقق مسئولیت مراقب و محافظ شی، دخالت شی در ورود زیان ضروری است، زیرا با فقدان این عنصر، آشکارا مشخص است کوتاهی از ناحیه‌ی مراقب نبوده و ضرری نمی‌تواند به او منتسب شود. پرسشی که در این قسمت مطرح است این که چه زمانی شی در بروز ضرر نقش فاعلی دارد؟ برای پاسخ به این پرسش باید حالات مختلف را از حیث فعال بودن، متحرک و ساکن بودن و این که شی با عمل انسان به حرکت در آمده است یا خیر مورد بررسی قرار داد.

بند اول - دخالت فعال و غیرفعال (ایجابی و سلبی)

ضابطه‌ی احراز نقش فعال و یا غیرفعال وسایل موتوری در بروز زیان، همانا وجود رابطه‌ی سببیت بین این دو عنصر (فعل شی و ضرر) است. در حقیقت در این مقام گفته می‌شود شی منبع ضرر است.^{۲۱} هرگاه شی در وضعیت یا حالتی باشد که به‌طور متعارف باعث ضرر می‌شود، این رابطه محقق می‌گردد. بنابراین اگر خودرو در پارکینگ و یا در جایی که برای پارک در نظر گرفته شده، پارک شده باشد، و ره‌گذری به واسطه‌ی برخورد با این وسیله دچار ضرر گردد، نمی‌توان خودرو را منبع ضرر دانست. به همین صورت اگر ره‌گذری در اثر برخورد با وسیله‌ی موتوری غیرمتحرکی که در محل خود ثابت و مستقر است، دچار زبانی شود، ضرر قابل انتساب به آن وسیله نیست، چرا که نقش شی در بروز حادثه، غیرفعال و یا سلبی است.

بعضی حقوق‌دانان عقیده دارند وسایل نقلیه‌ی موتوری نیاز به مراقبت خاصی دارند، به

۲۰. النقیب، پیشین، صص. ۱۴۰-۱۳۹ - غمامی، پیشین، صص. ۱۸۴-۱۷۹.

۲۱. ژوردن، پاتریس، تحلیل رویه قضایی در زمینه مسئولیت مدنی، ترجمه و تحقیق مجید ادیب، تهران، میزان، چاپ اول، ۱۳۸۶، صص. ۴۹۰.

همین علت اگر از ناحیه‌ی این وسایل زیانی حادث گردد، بدون آن که نیاز به اثبات عنصر دخالت فعال آن‌ها در بروز خسارت باشد، چنین دخالتی فرض می‌شود؛ این فرض که ناشی از حالت خطرناک وسایل موتوری و توانایی ذاتی آن‌ها در حرکت است قابلیت اثبات خلاف را دارد.^{۲۲} البته فرض ورود ضرر ناشی از فعل شی در دو حالت جایز است:

الف- شی زیان‌بار، وسیله‌ای موتوری است که در این مورد، دخالت فعال آن در بروز زیان فرض می‌شود، چرا که عادتاً این قبیل وسایل باعث ورود ضرر می‌شوند؛
ب- شی زیان‌بار وسیله‌ای موتوری نیست، اما نیاز به مراقبت و توجه خاص دارد. بدیهی است در غیر صورت یاد شده، به علت عدم وجود چنین فرضی، متضرر مکلف به اثبات کوتاهی مالک در نگهداری و مراقبت از شی است.^{۲۳}

بنابراین ضرورت دارد، شی ایجادکننده و پدیدآورنده‌ی ضرر باشد. دیگر الفاظ و تعبیری که مفید این معنا باشند، در حقیقت در صدد توجیه این مطلب هستند، و تلاش در این جهت است که ثابت شود ضرر از شی ناشی شده است و شی منبع ایجاد آن است. دسته‌بندی موضوع در قالب نقش فعال (ایجابی) و غیرفعال (سلبی) ناظر به همین مهم است.^{۲۴}

البته باید بین نقش ایجابی شی (حالت فاعلی) و کوتاهی در مراقبت و نگهداری قائل به تفکیک شد، زیرا قاعده این است که خود شی در ایجاد ضرر نقش فعال داشته باشد، و کوتاهی مراقب در نگهداری و کنترل شی، شرط تحقق این اصل نیست. با این وصف مسئولیت ناشی از فعل اشیا (در مورد وسایل موتوری) با فراهم شدن شرایط تحقق آن و بدون استناد به کوتاهی مراقب، محقق می‌گردد. البته گاهی با توجه به واقعیت امر، رفتار مراقب تحقق شرط فعال بودن شی در ورود ضرر را آسان‌تر می‌کند و در نتیجه

۲۲. النقیب، پیشین، ص. ۲۳۳.

۲۳. همان، ص. ۲۳۴.

۲۴. عامر، پیشین، صص. ۳۶۹ و ۳۷۰ - النقیب، پیشین، صص. ۱۴۸-۱۴۶.

آشکار می‌گردد ضرر ناشی از وسیله‌ی موتوری است که نتیجه‌ی امر، احراز نقش فعال شی است.^{۲۵}

بند دوم - بررسی حالت حرکت و سکون وسیله‌ی نقلیه موتوری در ایجاد ضرر

با توجه به شرط فعال بودن شی در بروز زیان، ممکن است این تصور پیش آید که در صورت توقف شی، و بروز زیان، نمی‌توان این شرط را محقق دانست و در نتیجه رابطه‌ی سببیت بین وسیله و ضرر به وجود نخواهد آمد. این دیدگاه طرف‌دارانی دارد و آن‌ها بر همین اساس حکم مسئولیت را در خصوص اشیای متوقف و ثابت جاری نمی‌دانند. اما این دیدگاه با واقعیت خارجی انطباقی ندارد، چرا که در موارد متعددی ضرر از وسیله‌ی نقلیه‌ی متوقف حادث می‌شود، حتی در مواردی مدت توقف یا میزان حرکت در لحظه‌ای که حادثه روی می‌دهد، موثر است، یا در مواردی با وجود آن که شی حسب طبیعت خود متحرک است، اما ضرر زمانی ایجاد می‌شود که شی متوقف است؛ برای مثال چنانچه راننده‌ی خودرویی که با دیدن چراغ راهنمای عبور ره‌گذر، ناگهان در وسط محل خط-کشی شده توقف می‌کند و با فردی که با شتاب در حال عبور از خط عابر پیاده است برخورد می‌کند و سبب آسیب وی می‌شود، نمی‌توان نقش خودرو را در ایجاد حادثه و ورود زیان نفی کرد، چرا که با توقف ناگهانی این وسیله و مسدود نمودن راه عبور ره‌گذر، آن هم در محل خط‌کشی عابرین، ضرر به فعل چنین وسیله‌ای نسبت داده می‌شود، هر چند که به هنگام بروز زیان متوقف است. بنابراین متوقف بودن وسیله‌ی موتوری به معنای نفی نقش فعال آن در ورود زیان نیست، بلکه در هر مورد باید نقش چنین وسایلی را در ایجاد ضرر به‌خوبی بررسی کرد و با دیدگاه کارشناسی در خصوص تاثیر و یا عدم تاثیر

۲۵. النقیب، پیشین، صص. ۱۴۹-۱۵۱.

وسيله در ورود ضرر، اظهار نظر کرد. از طرف ديگر در مواردی ملاحظه می‌شود با وجود آن که شی متحرک است اما نقش پدیدآورنده در ایجاد ضرر ندارد، مثلاً وسیله نقلیه‌ای که با سرعت مجاز در حال حرکت است، ناگهان با موتوری برخورد می‌کند که راکب آن به علت انحراف و یا سرعت زیاد قادر به کنترل موتور نیست، در نتیجه موتورسوار آسیب می‌بیند، در این حالت، با وجود این که وسیله نقلیه متحرک است و ضرر در اثر برخورد موتور به آن ایجاد شده است اما وسیله نقلیه پدیدآورنده‌ی زیان نیست.^{۲۶}

بعضی حقوق‌دانان بین سکون و ثابت بودن شی ارتباط برقرار می‌کنند و معتقداند شی هنگامی ساکن محسوب می‌شود که در زمان وقوع حادثه، در حالت ثبات کامل باشد، بدین معنا که هیچ گونه حرکت و فعالیتی نداشته باشد. بر این اساس، اگر خودرو در زمانی که حادثه‌ی زیان‌بار به وقوع می‌پیوندد، در حالت ثبات باشد، یک شی ساکن شمرده می‌شود، با وجود آن که خودرو اساساً وسیله‌ی متحرک است و صفت بارز آن حرکت است؛ مثلاً اگر خودرویی متوقف باشد و خودروی دیگری با آن برخورد نماید، خودروی متوقف ساکن است. در مواردی، با وجود آن که طبیعت شی‌ای سکون و عدم تحرک است، اما با توجه به نقشی که در بروز زیان دارد، فعال به‌شمار می‌آید. این موضوع ناظر به موردی است که این وسیله هنگام ورود زیان، در حالت غیرعادی و نامتعارف باشد.^{۲۷}

دکتر النقیب معتقد است، در این حالت شی پدیدآورنده‌ی ضرر است و به علت وضع استثنایی آن (خارج از حالت متعارف بودن) منشا ضرر محسوب می‌شود. با این وصف، این حقوق‌دان عرب اضافه می‌کند، اگر شی ساکن در حالت طبیعی باشد، به نظر نمی‌رسد

۲۶. همان، صص. ۱۵۳-۱۵۲. نگارنده به آرای محکمه‌ی تمییز فرانسه اشاره می‌کند که برای مدتی چند، مسئولیت ناشی از شی را ناظر به اشیای ساکن نمی‌دانست.

۲۷. الدسوقی، ابراهیم، الاعفاء من المسؤولیه المدنیه عن حوادث السيارات، مصر، دار النهضه العربیه، ۱۹۷۵، صص. ۴۶۲-۴۶۱؛ (ایشان با اشاره به آرای شعبه‌ی مدنی، از جمله رای مورخ ۵ مارس ۱۹۴۷ اعلام می‌دارد دیگر تفکیک بین اشیای ساکن و متحرک از بین رفته است).

در پدید آوردن ضرر عامل و فاعل به‌شمار آید، چرا که شرایط شی در این حالت با پدید آوردن ضرر تناسبی ندارد، به همین علت، نقش این وسیله غیرفعال در نظر گرفته می‌شود. وی این توجیه را ناشی از واقعیت و تاکید حکم منطقی بر این مورد می‌داند، و به همین علت است که ترتب حکم مسئولیت بر شی ساکن را منوط به داشتن وضعیت استثنایی و غیرمتعارف دانسته است.

این مهم در خصوص شی در حال حرکت نیز صادق است. این‌گونه اشیا در طبیعت خود متحرک هستند و تصور حالت غیرعادی در آن‌ها از هر جهت میسر است. به همین اعتبار در صورت بروز حادثه‌ای که در آن شی‌ای ذاتا متحرک دخالت دارد، منبع ضرر بودن چنین شی‌ای مفروض است. با این وصف، آیا مراقب و محافظ چنین شی‌ای می‌تواند ثابت کند که حرکت شی به طور طبیعی و عادی بوده است و از مسئولیت رهایی یابد؛ یا حتی در صورت اثبات این امر او را نمی‌توان از مسئولیت مبرا دانست چرا که نفس متحرک بودن شی، همواره به معنای نقش ایجابی شی در بروز زیان است؟^{۲۸} هرچند بحث تفصیلی در این خصوص مربوط به رابطه‌ی سببیت است که نیازمند نگارش مقاله‌ی مستقلی است، اما ذکر این مطلب ضروری است که در زمان بروز حادثه باید شرایط خودرو، حرکت در مسیری که تردد می‌کرده و یا توقف به صورت مناسب و یا نامناسب مورد لحاظ قرار گیرد. اگر در این قبیل موارد حرکت به صورت طبیعی و متعارف باشد، و با این وصف ضرری حادث گردد، نقش وسیله‌ی موتوری غیرفعال است، اما اگر این وسیله در مسیری غیرمجاز تردد کند و یا مالک خودرو آن را در مکان نامناسب (اعم از ممنوع و یا محل مجاز به نحوی که مانع حرکت سایر خودروها شود و یا دید دیگر رانندگان را

۲۸. النقیب، پیشین، ص. ۱۵۵؛ (نگارنده به قراری که از شعبه‌ی سوم محکمه‌ی استیناف بیروت در تاریخ ۱۹۶۸/۱/۲۴ صادر شده، اشاره می‌کند. به موجب این قرار مراقب لوکوموتیو با رعایت ضابطه‌ی نوعی مسئولیت، از مسئولیت رهایی می‌یابد، چرا که محافظ این وسیله‌ی نقلیه به نحو متعارف رفتار کرده و در حقیقت وسیله‌ی مزبور را رها نکرده است تا به هر کیفیتی حرکت کند).

محدود نماید) متوقف نماید، در صورت حدوث ضرر، وسیله‌ی مزبور نقش زمینه‌ساز را در حادثه خواهد داشت.^{۲۹}

دیوان تمییز فرانسه در قراری که به تاریخ ۱۹۷۳/۲/۱ صادر کرده، وضعیت پسر بچه-ای را که به همراه مادرش سوار بر پله برقی متحمل جراحت شده بود مورد بررسی قرار داده و اظهار داشته است، شرکت سرمایه‌گذار مجتمع تجاری، مسئول زیان وارده است. این در حالی بود که دادگاه بدوی به صورت جزئی شرکت را مسئول دانسته و محکمه‌ی استیناف با نقض دادنامه‌ی بدوی اعلام کرده بود نمی‌توان امر غیرمتعارفی را به پله برقی نسبت داد و از طرفی حادثه به واسطه‌ی بد کار کردن پله برقی هم حادث نشده است، بلکه این اتفاق به واسطه‌ی سقوط خود پسر بچه بوده، امری که برای شرکت سرمایه‌گذار غیرقابل پیش‌بینی و غیرقابل دفع بوده است، پس پله برقی نقش فاعلی در حادثه نداشته است و در نتیجه محافظ آسانسور مسئول نمی‌باشد.

دکتر النقیب قرار صادر شده را مورد نقد قرار داده و معتقد است، بدون در نظر گرفتن وضعیت پله برقی و بررسی حوادث از جمله علت سقوط پسر بچه، نمی‌توان اتخاذ تصمیم کرد؛ بلکه باید با توجه به وضعیت طبیعی و متعارف شی متحرک و اصول و واقعیتی که قاعده‌ی مسئولیت ناشی از فعل شی را توجیه می‌کند، در مقام تحلیل قضیه برآمد. به عقیده‌ی وی باید بین عملکرد پله برقی به عنوان یک وسیله‌ی موتوری که قابلیت حرکت کردن را دارد و تنظیم عملکرد آن توسط مراقب (اقدام پیش‌گیرانه)، قائل به تفکیک شد. در خصوص مورد دوم باید سخت‌گیری کرد، چون این امر ارتباطی با عملکرد وسیله‌ی موتوری ندارد، بلکه ناظر به اتخاذ تدابیر مناسب جهت پیش‌گیری از خطر محتمل است.

حتی اگر احراز شود پله برقی به صورت منظم و طبق معیار عمل می‌کرده، ممکن

۲۹. عامر، پیشین، ص. ۳۷۰.

است اشکال در فعل مراقب بوده باشد، به نحوی که این وسیله را برای استفاده‌ی مناسب تنظیم و مهیا نکرده باشد. اساساً در وسایل موتوری که احتمال خطر در آن‌ها وجود دارد، انتفاع به صورت کامل و مفروض صورت نمی‌گیرد. اتخاذ این دیدگاه (فرض) با توجه به کثیری از حوادثی است که توسط این وسایل به وقوع می‌پیوندد. به نظر این حقوق‌دان در مورد پسر بچه‌ای که به همراه مادرش بوده و از پله برقی سقوط کرده، مراقب برای اثبات بی‌گناهی خویش نمی‌تواند صرفاً به عملکرد منظم پله برقی اکتفا کند، بلکه باید یکی از موارد زیر را اثبات کند:

الف- اثبات کند که پله برقی به صورت کامل و منظم تنظیم شده است به نحوی که این وسیله‌ی موتوری به عنوان «عامل» (نقش فعال) ایجاد ضرر محسوب نمی‌شود، بلکه نقش پله برقی در حد تاثیرپذیری از فعل پسر بچه بوده است، بی‌آن‌که نقشی در سقوط داشته باشد (اثبات حسن عملکرد مراقب و محافظ وسیله‌ی موتوری).

ب- یا این که اشتباه مادر پسر بچه که همراه وی بوده، به اثبات برسد، چرا که مادر باید در مراقبت از پسر بچه سخت‌گیری و دقت می‌کرده است. البته مفروض نیز چنین است؛ در صورت اثبات این امر سرمایه‌گذار و شرکت مراقب از مسئولیت رهایی می‌یابند. البته افزون بر این دو امر (که به عنوان دفاع خاص مراقب محسوب می‌شوند)، شرکت سرمایه‌گذار می‌تواند به دفاع عام ناظر بر وقوع حادثه به واسطه‌ی سبب بیگانه (که البته باید دارای شرایط لازم باشد) نیز استناد کند.

حال با ملاحظه‌ی قرار صادر شده از سوی دیوان تمییز آشکار می‌گردد که علت نقض رای محکمه‌ی استیناف، توسل به بیگانه بودن مسبب حادثه بوده است، بدون آن‌که شرایط تحقق این عنصر احراز شود و در متن رای مورد اشاره قرار گیرد. البته، هم‌چنان‌که در بحث از عوامل معافیت از مسئولیت مطرح می‌شود، عنصر خارجی می‌تواند حتی در قالب فعل زیان‌دیده نیز ظهور نماید و در مورد بررسی، با احراز این امر، فعل پسر بچه (سقوط)، مصداقی از عنصر بیگانه است که پیش‌گیری و دفع آن خارج از حیطه‌ی اقتدار شرکت مراقب بوده است. البته دکتر النقیب اثبات نقش غیرفعال در خصوص شی متحرک

را مشکل می‌داند، اما سختی امر نمی‌تواند و نباید مانعی جهت توسل و استناد به دفاعیات عام و خاص یاد شده باشد، چرا که اساساً باید منبع ضرر بودن شی احراز شود و در صورتی که این عنصر اساسی اثبات نشود، حکم به مسئولیت ناشی از وسیله‌ی موتوری قانونی و منطقی نخواهد بود.^{۳۰}

بنابراین اگر وسیله‌ی موتوری از نظر ساختار دارای شرایطی باشد که احتمال بروز خطر از جانب آن برود، در صورت وقوع خسارت تنها اثبات عملکرد صحیح وسیله، دفاع شایسته‌ای برای مراقب محسوب نمی‌شود، بلکه باید اثبات شود پیش‌بینی و تدابیر لازم نیز جهت پیش‌گیری از خطر به عمل آمده است. در حقیقت در این مقام باید دو امر ثابت شود:

الف - حسن عملکرد وسیله‌ی نقلیه‌ی موتوری؛

ب - حسن عملکرد مراقب به کیفیت اعلام شده.

به نظر برخی از حقوق‌دانان، با توجه به فرض وجود نقش سببی شی موتوری در ورود زیان، پذیرفتن اثبات متعارف بودن عملکرد شی متحرک در مقابل زیان‌دیده عادلانه نیست. اما با توجه به این که برای برقراری رابطه‌ی سببیت بین فعل شی و ضرر، باید نقش فعال شی در ایراد زیان احراز گردد، اگر مراقب بتواند به هر نحوی چنین عنصری را مخدوش کند، باید این دفاع را پذیرفت. گفتنی است قانون‌گذاران کشورهای مختلف تدابیر لازم قانونی را در این باره پیش‌بینی کرده‌اند. البته طریق دفاعی مورد نظر در حد دریافت فعل دیگری است، بدون آن که خود شی نقش سببی در حادثه داشته باشد. البته در مواقعی اثبات دخالت

۳۰. النقیب، پیشین، صص. ۱۷۷-۱۷۴. نگارنده شرحی بر قرار صادر شده از دادگاه استیناف لبنان می‌زند و اعلام می‌دارد: «هر چند قضاوت لبنان راننده‌ی لوکوموتیو را از مسئولیت مبرا دانسته‌اند، اما مسئولیت را متوجه شرکت محافظ دانسته‌اند و در مقام بیان علت محکومیت اعلام داشته‌اند، در لوکوموتیو عیبی وجود داشته که احتمال خطر از سوی آن می‌رفته است و شرکت بدون مراقبت آن را رها کرده تا با همین وضعیت حرکت کند و هیچ اقدام بازدارنده و یا نظارت پیش‌گیرانه‌ای در این خصوص صورت نگرفته است، پس این وسیله‌ی نقلیه به صورت جزئی در ورود ضرر دخالت داشته است.»

حادثه‌ی بیگانه در ضرر وارد شده، آن قدر دشوار است که شخص مراقب لازم می‌بیند در این مقام به اثبات «عامل» نبودن شی متحرک در پدید آوردن ضرر متوسل شود، بدین معنا که با اثبات عملکرد عادی شی و سالم بودن آن در زمان بروز حادثه، نشان دهد ضرر قابل انتساب به وسیله‌ی نقلیه نیست؛ این دفاع نباید مردود گردد و قاضی باید آن را ارزیابی کند.^{۳۱}

با توجه به مطالب یادشده مشخص می‌شود تفکیک بین اشیای متحرک و ساکن و فرض مسئولیت برای اشیای متحرک چندان کارآمد نیست، بلکه در هر حالت تاکید بر نقش فاعلی و دخالت شی در ورود زیان است. اگر این شرط احراز گردد حکم مسئولیت مترتب می‌گردد، در غیر این صورت، صدور حکم بر براءت مراقب ضروری است. با این وصف توسل محافظ وسایل موتوری به دفاعیات (عام و خاص) نیز مورد توجه است و قاضی باید در هر مورد با لحاظ شرایط حاکم بر حادثه و نقشی که وسیله‌ی موتوری و زیان‌دیده در بروز حادثه داشته‌اند، نسبت به صدور حکم شایسته اتخاذ تصمیم نماید.^{۳۲}

بند سوم - تماس یا برخورد مادی با وسیله‌ی موتوری

با توجه به شرط دخیل بودن وسایل موتوری در ورود زیان، اینک این پرسش مطرح می‌شود که آیا شرط نقش فعال شی در ورود زیان، ملازمه‌ای با برخورد مادی و مستقیم وسیله‌ی موتوری با متضرر دارد؟ برای مثال خودرویی با سرعت بالا در حال حرکت است و ره‌گذری با مشاهده‌ی آن و به منظور اجتناب از تصادف، واکنشی نشان می‌دهد که در همین بین پایش می‌لغزد و زخمی می‌شود یا زمانی که خودرویی ناگهان متوقف می‌شود و خودروی پشت سری برای جلوگیری از تصادف با آن از مسیر منحرف می‌شود و در همین

۳۱. همان، ص. ۱۷۸.

۳۲. الدسوقی، پیشین، صص. ۴۶۸-۴۷۱ - کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی، الزام‌های خارج از قرارداد (ضمان قهری)، تهران، دانشگاه تهران، ۱۳۸۶، صص. ۵۹۸ به بعد.

حین به صخره‌ای برخورد می‌کند و دچار خسارت می‌شود. حقوق‌دانان معتقداند در این دو حالت، وسیله‌ی نقلیه نقش فعالی در بروز خسارت دارد، در نتیجه مراقب شی مسئول است. با وجود این که بعضی تحقق ضرر ناشی از شی را مستلزم برخورد مادی یا تماس بین شی و متضرر می‌دانند، اما غالب حقوق‌دانان تحقق ضرر ناشی از شی را در هر دو حالت پذیرفته‌اند، از جمله‌ی این افراد، بودن حقوق‌دان فرانسوی است. به نظر ایشان: «تماس شی با زیان دیده، شرط ضروری مسئولیت نیست، به همان نحوی که برای انطباق احکام مسئولیت مدنی موضوعی (نوعی) بر فعل اشیا، این شرط کافی نیست، چرا که صرف برخورد و تماس شی، ضرورتاً به معنای ایجاد مسئولیت برای مراقب نیست، بلکه احراز مسبب حقیقی بودن شی در ایجاد ضرر شرط ضروری است و مراقب با اثبات فقدان چنین شرطی (اعم از این که وسیله به زیان دیده برخورد نماید یا خیر) از مسئولیت رهایی می‌یابد».^{۳۳}

در حقیقت منشا اختلاف قائلین و مخالفین شرط برخورد وسیله‌ی نقلیه با شخص زیان دیده در جهت تحقق مسئولیت ناشی از فعل شی، مبنای پذیرفته شده‌ی هر یک از دو گروه است. به نظر قائلین به تحقق شرط یاد شده، در صورت عدم تحقق این شرط، نمی‌توان زیان را به فعل شی نسبت داد و به دنبال آن نمی‌توان قواعد عمومی مسئولیت مدنی غیر قراردادی را جاری دانست و این وظیفه‌ی زیان دیده است که تقصیر مدعی علیه را ثابت کند. این در حالی است که به نظر گروه دیگر، حتی در صورت عدم برخورد شی با زیان دیده، زیان (با تحقق شرایط)، مربوط به فعل شی خواهد بود و در نتیجه می‌توان قواعد مسئولیت نوعی را در این باره جاری کرد. با ملاحظه‌ی نظریه‌ی اعلام شده، آشکار می‌گردد، از آنجایی که مبنای مسئولیت مدنی ناشی از اشیا از دید قائلین به شرط برخورد، تقصیر است، در صورتی که چنین شرطی محقق نگردد، عمل مذمومی از مراقب شی

۳۳. ناجی، غازی عبدالرحمن، «المسؤولیه عن الاشیاء غیر الحیه و تطبیقاتها الفضاییه»، مجله العداله، العدد الثانی، ۱۹۸۱، ص. ۳۶.

سرزنزده است، پس قواعد مسئولیت مدنی در این قسمت جاری نمی‌شود، در حالی که به نظر قائلین به عدم شرطیت برخورد وسیله با زیان دیده، چون مبنای مسئولیت مدنی نظریه‌ی نوعی است، همین که شی در ایجاد ضرر نقش فعال داشته باشد، حادثه مرتبط با فعل شی است.^{۳۴}

رویه‌ی قضایی فرانسه نشان می‌دهد در ابتدا اعتقاد بر آن بوده که بند ۱ ماده‌ی ۱۳۸۴ قانونی مدنی تنها ناظر به موردی است که شی با زیان دیده برخورد کند، اما این رویه چندان پایدار نماند و طولی نکشید که ماده‌ی استنادی در مواردی که هیچ‌گونه تماس و برخوردی بین شی و متضرر وجود نداشته باشد نیز قابل اعمال دانسته شد. در آخرین رایبی که دیوان عالی فرانسه صادر کرده است دخالت بدون تماس، با تحقق دیگر شرایط باعث مسئولیت مدنی ناشی از اشیا (از جمله وسایل موتوری و به‌ویژه وسایل نقلیه) دانسته شده است.^{۳۵}

دکتر الدسوقی تماس وسیله‌ی نقلیه با متضرر را برای تحقق احکام مسئولیت مدنی ناشی از اشیا ضروری نمی‌داند. با وجود این، ایشان معتقد است، نظریه‌ی تماس خالی از فایده نیست، چرا که در مواردی که اثبات مسئولیت مدنی بر عهده‌ی زیان دیده است، وجود این شرط اهمیت می‌یابد و زیان دیده با تمسک به آن ارتکاب فعل زیان‌بار را ثابت می‌کند. پس به جهت تسهیل در اثبات ورود زیان از طریق فعل شی، پذیرش این نظریه

۳۴. الدسوقی، پیشین، صص. ۴۵۱-۴۵۰؛ نگارنده از حقوق دانانی نظیر *اسمان و ساواتیه* به عنوان طرف‌داران شرط برخورد شی با زیان دیده و *مازرو، لالو، تنگ و سنهوری* به عنوان حقوق دانانی که تحقق شرط یادشده را ضروری نمی‌دانند، نام می‌برد.

۳۵. ژوردن، تحلیل رویه قضایی در زمینه مسئولیت مدنی، پیشین، ص. ۴۸۹. بند ۱ ماده‌ی ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه: «هر کس نه تنها مسئول زبانی است که با عمل خود به دیگری وارد آورده است بلکه مسئول زیان‌های وارد شده توسط... اشیایی که نگه‌داری‌شان را به عهده دارد نیز هست».

مفید فایده خواهد بود.^{۳۶}

بی‌گمان در صورت برخورد شی با زیان‌دیده، دخالت به‌سادگی اثبات می‌شود، اما هنگامی که چنین شرطی محقق نشده باشد، اثبات دخالت دشوار بوده و چنانچه متضرر دلیلی بر نقش فعال وسیله در بروز خسارت ارایه نکند، ادعای او رد می‌شود. خلاصه این‌که دخالت شی در بروز زیان شرطی ضروری است که عدم تحقق آن باعث می‌شود تبعات عمل متوجه عامل ظاهری زیان نشود، مگر آن‌که این شرط با توجه به نقش ذاتی شی و به هر شکلی که منتهی به ورود ضرر می‌شود، احراز گردد. پیداست اگر این نوع دخالت احراز نگردد، رابطه‌ی سببی که باید بین شی و ضرر وجود داشته باشد، محقق نخواهد شد و در نتیجه مسئولیتی به‌وجود نخواهد آمد.^{۳۷}

در حقوق داخلی، هر چند موضوع در قالب دخالت وسیله‌ی موتوری در بروز زیان، به عنوان یک اصل مورد توجه قرار نگرفته است، اما قانون‌گذار و منابع قانون مدنی و قانون مجازات اسلامی، هیچ‌گاه از آن غفلت نکرده‌اند؛ برای مثال قانون‌گذار در ماده‌ی ۳۳۵ قانون مدنی، شرط تحقق تصادم را برخورد (تماس) دو وسیله‌ی نقلیه می‌داند و اساساً برخورد و تماس در ذات تصادم نهفته است.^{۳۸}

به دلالت این ماده: «در صورت تصادم بین دو کشتی یا دو قطار راه‌آهن یا دو اتومبیل

۳۶. الدسوقی، پیشین، ص. ۴۵۲؛ نگارنده به آرای میثی بر تحلیل یاده شده اشاره کرده است، از جمله رای شعبه‌ی مدنی در تاریخ ۲۷ نوامبر ۱۹۴۰ و ۱۵ مارس ۱۹۳۸.

۳۷. النقیب، پیشین، ص. ۱۴۴.

۳۸. الهیان، مجتبی؛ ریاحی، جواد؛ مختاری، علیرضا؛ «رابطه استناد و نحوه تقسیم مسئولیت در تصادم»، اندیشه‌های حقوق خصوصی، دانشگاه قم، ۱۳۸۷، صص. ۴۹-۳۱. در لغت‌نامه‌ی دهخدا «تصادم» این چنین معنی شده است: «به هم کوفتن، برهم زدن و با هم کوفتن و ... به هم واگرفته شدن، به هم واگوفتن ... خود را به یکدیگر زدن سواران»؛ دهخدا، علی اکبر، لغت‌نامه دهخدا، جلد چهارم، تهران، دانشگاه تهران، ۱۳۷۳، ص. ۵۹۲۳. به همین معنا در کتاب لسان العرب آمده است، «یعنی این به آن بزند و آن به این»؛ الافریقی، ابن منظور، لسان العرب، جلد دوازدهم، بیروت، دارالصادر، ۱۹۸۶، ص. ۳۳۷.

و امثال آن‌ها، مسئولیت متوجه طرفی خواهد بود که تصادم در نتیجه‌ی عمد یا مسامحه‌ی او حاصل شده باشد و اگر طرفین تقصیر یا مسامحه کرده باشند، هر دو مسئول خواهند بود.^{۳۹} چنان‌که از ظاهر ماده به‌خوبی آشکار می‌گردد، برخورد خسارت‌زای دو وسیله‌ی نقلیه با هم، در نتیجه‌ی «حرکت» دو وسیله می‌باشد.^{۳۹} و بدین وسیله مشخص می‌شود دو وسیله در بروز زیان نقش فعال داشته‌اند.

پس در تصادم لازم است «برخورد یا تماس» دو وسیله در نتیجه‌ی «حرکت» هر دو باشد. در این عنوان حقوقی، عنصر «دخال‌ت وسیله‌ی نقلیه» با لحاظ دیگر عوامل دخیل در آن از جمله «حرکت» و «تماس» وجود دارد، به نحوی که در صورت فقدان هر یک از موارد اشاره شده، تصادم محقق نمی‌گردد. از طرف دیگر در قانون مجازات اسلامی که از فقه امامیه اقتباس شده، همین امر مورد توجه قرار گرفته است، به نحوی که قانون‌گذار در ماده‌ی ۳۳۶ این قانون اعلام می‌دارد: «هرگاه در اثر برخورد دو سوار، وسیله‌ی نقلیه‌ی آن‌ها مانند اتومبیل خسارت ببیند، در صورتی که تصادم و برخورد به هر دو نسبت داده شود و هر دو مقصر باشند یا هیچ‌کدام مقصر نباشند، هر کدام نصف خسارت وسیله‌ی نقلیه‌ی دیگری را ضامن خواهد بود...». در این قسمت و قطع‌نظر از اختلاف مبنایی دو قانون (قانون مدنی و قانون مجازات اسلامی) در باب حکم مسئولیت مدنی ناشی از تصادم، ملاحظه می‌شود که قانون مجازات اسلامی «برخورد» یا «تماس وسیله‌ی نقلیه» را شرط تحقق مسئولیت مدنی ناشی از تصادم می‌داند. چنین دیدگاهی، البته در ماده‌ی ۳۳۷ قانون مجازات اسلامی نیز وجود دارد. به دلالت این ماده «هرگاه دو وسیله‌ی نقلیه در اثر «برخورد» با هم باعث کشته شدن سرنشینان گردند در صورت شبه‌عمد راننده‌ی هر یک از دو وسیله‌ی نقلیه ضامن نصف دیه‌ی تمام سرنشینان می‌باشد و اگر برخورد یکی از آن دو

۳۹. شهیدی، مهدی، مجموعه مقالات حقوقی (حقوق مدنی، حقوق بازرگانی، حقوق کیفری)، تهران، نشر حقوقدان، چاپ اول، ۱۳۷۵، ص. ۱۳۱.

شبه عمد و دیگری عمد و دیگری خطای محض باشد، ضمان بر حسب مورد پرداخت خواهد شد». از طرف دیگر ماده‌ی ۳۳۱ همین قانون مقرر می‌دارد: «هر کس در محل‌هایی که توقف در آنجا جایز نیست، متوقف شده یا شی و یا وسیله‌ای را در این قبیل محل‌ها مستقر سازد و کسی اشتباها و بدون قصد با شخص یا شی و یا وسیله‌ی نقلیه‌ی مزبور برخورد کند و بمیرد، شخص متوقف یا کسی که شی و یا وسیله‌ی مزبور را در محل مستقر ساخته، عهده‌دار پرداخت دیه خواهد بود...». همان‌طور که مشاهده می‌شود قانون‌گذار، توقف و یا استقرار غیرمجاز وسیله (نقلیه) و یا شی را همانند برخورد (تماس) دو وسیله‌ی نقلیه، که باعث ورود خسارت و یا منتهی به فوت سرنشینان می‌شود، منشا ایجاد مسئولیت می‌داند. البته بنابر دیدگاهی ماده‌ی ۳۳۱ ق.م.ا. بیان‌گر حکم استثنایی است و فقط ناظر به برخورد عابر با شی یا وسیله‌ی متوقف است و از طرف دیگر، حکم صادره فقط شامل فوت ره‌گذر است.^{۴۰} به نظر می‌رسد این دیدگاه مقرون به صواب نمی‌باشد، چرا که مقنن در مقام بیان مصداقی از ضرر ناشی از اشیا یا وسایل نقلیه، در حالت توقف، استقرار غیرمجاز یا برخورد است، اما مبنای صدور چنین حکمی، همان‌طور که سایر حقوق‌دانان اعلام داشته‌اند، قاعده‌ی کلی انتساب ضرر به عامل ورود زیان است.^{۴۱}

بنابراین آشکار می‌شود که قانون‌گذار به نقش فاعلی وسیله‌ی موتوری در ایجاد ضرر توجه داشته است. با توجه به مواد استنادی در مواردی زیان به شکل برخورد و تماس وسیله با جسم و یا مال زیان‌دیده ظاهر می‌شود و در مواردی با وجود ساکن بودن وسیله‌ی نقلیه زیان محقق می‌گردد. از این نظر آنچه مهم و درخور توجه است، ناشی شدن زیان از فعل

۴۰. عباسلو، بختیار، مسوولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی، تهران، میزان، ۱۳۸۶، ص. ۱۰۹.

۴۱. کاتوزیان، پیشین، ص. ۶۱۴- محقق داماد، مصطفی، قواعد فقه، بخش مدنی، تهران، انتشارات اندیشه-های نو در علوم اسلامی، ۱۳۶۶، صص. ۱۲۲-۱۲۳.

وسيله‌ی موتوری است (ماده‌ی ۱ قانون بیمه‌ی اجباری)^{۴۲}. رویه‌ی قضایی نیز با درک همین مطلب، در موردی به بررسی نقش فعال شی ساکن در ورود زیان پرداخته است و با تحلیل قضیه از دیدگاه ضرورت وجود نقش فاعلی شی در بروز زیان و عدم احراز آن، حکم به عدم مسئولیت محافظ شی داده است.^{۴۳}

۴۲. ماده‌ی ۱ قانون بیمه‌ی اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه‌ی موتوری در مقابل اشخاص ثالث: «کلیه‌ی دارندگان وسایل نقلیه‌ی موتوری زمینی و ریلی اعم از این که اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند، مکلفند وسایل نقلیه‌ی مذکور را در قبال خسارت بدنی و مالی که در اثر حوادث وسایل نقلیه‌ی مزبور و ... به اشخاص ثالث وارد می‌شود ... بیمه نمایند».

۴۳. ناصری مقدم، حمید، «مسئولیت مدنی و اشیای بی حرکت (ساکن)»، مجله کانون وکلای دادگستری مرکز کرمانشاه، ۱۳۸۶، شماره‌ی ۲۴ و ۲۵؛ (در دادنامه‌ی شماره‌ی ۶۷۶-۱۳۸۷/۷/۲۷ صادره از شعبه‌ی نهم دادگاه عمومی (حقوقی) کرمانشاه که به موجب دادنامه‌ی شماره‌ی ۱۱۲۴-۱۳۸۷/۱۰/۲۸ صادره از دادگاه تجدیدنظر استان تایید شده است، با اشاره به فقدان نقش فاعلی و موثر شی در بروز ضرر، رابطه‌ی سببیت بین ورود خسارت به وسیله‌ی نقلیه و تیر برق نصب شده در کنار جاده احراز نگردیده است و بنابراین اعلام شده است، اداره‌ی برق کرمانشاه، به عنوان محافظ تیر برق، هیچ مسئولیتی در مقابل زیان دیده ندارد).

نتیجه‌گیری

به هر میزان که در این عصر تمدن و زندگی ماشینی پیشرفت می‌کند، زیان ناشی از این وسایل نیز هر روز بیش‌تر می‌شود. قانون‌گذاران کشورهای مختلف با درک اهمیت وسایل موتوری و عنصر خطرناک بودن آن‌ها مسئولیت ناشی از این وسایل را از هر جهت مورد توجه قرار داده‌اند و با هدف جبران خسارت افرادی که در محیط ماشینی زندگی می‌کنند، در مسیر تکامل مسئولیت ناشی از وسایل موتوری گام برداشته‌اند.

یکی از شرایط اختصاصی تحقق مسئولیت مدنی ناشی از این اشیا، دخالت فاعلی و پدیدآورنده‌ی شی در ورود زیان است. ضرورت وجود چنین شرطی به اعتبار احراز رابطه‌ی سببیت بین فعل وسیله‌ی موتوری و زیان است. در حقیقت در صورت وجود چنین شرطی، اثبات رابطه‌ی سببیت از هر جهت تسهیل خواهد شد. در این میان حالت حرکت یا سکون و برخورد یا عدم برخورد وسیله‌ی نقلیه‌ی موتوری با زیان‌دیده، می‌تواند بیان‌گر نقش فاعلی شی در زیان باشد. البته نقش این ضابطه احراز ناشی شدن زیان از وسیله‌ی موتوری است. قانون‌گذار داخلی با نظر به همین مطلب در قانون مدنی (ماده‌ی ۳۳۵)، قانون مجازات اسلامی (مواد ۳۳۱، ۳۳۶ و ۳۳۷) و قانون بیمه‌ی اصلاحی قانون بیمه‌ی اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل موتوری (ماده‌ی ۱) به چنین نقشی توجه داشته است. لازم به ذکر است، قاضی وظیفه دارد در هر موردی، ضمن توصیف وسیله‌ی موتوری، وضعیت آن را حین ورود زیان مورد بررسی قرار دهد و در متن رای به آن اشاره نماید تا بدین وسیله نقش فعال یا عدم فعال وسیله‌ی موتوری در بروز زیان مشخص گردد.

منابع

الف: فارسی

۱. الهیان، مجتبی؛ ریاحی، جواد؛ مختاری، علی رضا، « رابطه استناد و نحوه تقسیم مسئولیت در تصادم»، اندیشه های حقوق خصوصی، دانشگاه قم، ۱۳۸۷.
۲. دهخدا، علی اکبر، لغت نامه دهخدا، جلد چهارم، تهران، دانشگاه تهران، چاپ اول، ۱۳۷۳.
۳. ژوردن، پاتریس، اصول مسئولیت مدنی، ترجمه ی مجید ادیب، تهران، نشر میزان، ۱۳۸۵.
۴. ژوردن، پاتریس، تحلیل رویه قضایی در زمینه مسئولیت مدنی، ترجمه و تحقیق مجید ادیب، تهران، میزان، چاپ اول، ۱۳۸۶.
۵. شهیدی، مهدی، مجموعه مقالات حقوقی (حقوق مدنی، حقوق بازرگانی، حقوق کیفری)، تهران، نشر حقوقدان، چاپ اول، ۱۳۷۵.
۶. عباسلو، بختیار، مسئولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی، تهران، نشر میزان، ۱۳۸۶.
۷. غمامی، مجید، « تحول حقوق فرانسه در زمینه حوادث رانندگی»، در: مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، تهران، دانشگاه تهران، ۱۳۸۱.
۸. کاتوزیان، ناصر، الزام‌های خارج از قرارداد (ضمان قهری)، تهران، دانشگاه تهران، ۱۳۸۶.
۹. محقق داماد، سید مصطفی، قواعد فقه، بخش مدنی، تهران، انتشارات اندیشه های نو در علم اسلامی، ۱۳۶۶.
۱۰. معین، محمد، فرهنگ فارسی (یک جلدی)، تهران، نشر سرایش، ۱۳۸۲.
۱۱. ناصری مقدم، حمید، « مسئولیت مدنی و اشیای بی حرکت (ساکن)»، مجله کانون وکلای دادگستری مرکز کرمانشاه، شماره ۲۶-۲۵، ۱۳۸۶.
۱۲. واتقی راد، محمدحسین، « نگاهی به حقوق عابر و پیاده و راننده در فقه و حقوق»، مجله فقه، دفتر تبلیغات حوزه علمیه قم، شماره ۴۴، ۱۳۸۴.

ب: عربی

۱. الافریقی، ابن منظور، لسان العرب، جلد دوازدهم، بیروت، دارالصادر، ۱۹۸۶.
۲. النقیب، عاطف، النظریه العامه للمسئولیه الناشئه عن فعل الاشیاء، بیروت، منشورات عویدات، ۱۹۸۰.
۳. حلی، ابوالقاسم، نجم‌الدین جعفر بن حسن (معروف به محقق حلی)، شرایع الاسلام، جلد چهارم، النجف الأشرف، مطبعه الاداب، ۱۳۸۹ ه.ق.
۴. خوئی، ابوالقاسم، مبانی تکمله المهناج، جلد دوم، النجف الاشراف، مطبعه الآداب، ۱۹۷۵.
۵. الدسوقی، ابراهیم، الاعفاء من المسئولیه المدنیه عن حوادث السیارات، مصر، دارالنهضة العربیه، ۱۹۷۵.
۶. عامر، حسین؛ و عبدالرحیم؛ المسئولیه المدنیه التقصیریه و العقدییه، مصر، دارالمعارف، ۱۹۷۹.
۷. عاملی، زین‌الدین بن نورالدین (معروف به شهید ثانی)، شرح اللمعه، جلد دهم، بیروت، دار احیاء التراث العربی، ۱۴۰۳ ه.ق.
۸. عاملی، محمد بن حسن، وسائل الشیعه، جلد نوزدهم، قم، موسسه آل‌البیته (ع) للاحیاء التراث، ۱۴۱۴ ه.ق.
۹. ناجی، غازی عبدالرحمن، المسئولیه عن الاشیاء غیر الحیه و تطبیقاتها القضائیه، مجله العداله، العدد الثانی، بغداد، ۱۹۸۱.

ج: لاتین

1. Bryan A. Garner, Black's Law Dictionary, Eighth edition, U.S.A. West Publication Co., 2004.
2. Diase and Markesinis, Tort Law, London, Oxford and Cambridge, 1998.