

مبنای تحدید مسؤلیت در خسارات مالی ناشی از حوادث رانندگی (تبصره سه ماده ۸ قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵)

جلیل فنواتی* / صابر علائی**

چکیده

جبران ضرر در نظام حقوقی ما، بر مبنای اصل جبران کامل خسارت است. این اصل، در منابع فقهی با قواعدی نظیر قاعده لاضرر، قاعده اتلاف و ... اثبات می گردد. قانونگذار در تبصره سه ماده ۸ قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵، اجرای این اصل را در خسارات مالی ناشی از حوادث رانندگی (در جبران خسارات وارده به خودرو های نامتعارف)، مستثنی نموده و مسؤلیت عامل زیان را به میزان حد اکثر خسارات وارده به یک خودرو متعارف کاهش داده است. در این مجال سعی شده تا با بررسی مبنای فقهی حقوقی مانند توجه به وضعیّت اقتصادی طرفین، قاعده اقدام، قاعده حفظ نظام و ... به مبنای چنین تحدید مسؤلیتی و عدم جبران کامل خسارت وارده به این خودرو ها بیش از سقفی خاصّ پی ببریم. وجود چنین تحدید مسؤلیت و تعیین سقف مسؤلیت برای مسؤل حادثه، بر مبنای قاعده حفظ نظام و قاعده اقدام قابل توجیه است.

کلیدواژه: تحدید مسؤلیت، خسارت، قاعده لاضرر

۱- مقدمه

افزایش استفاده از وسایل نقلیه موتوری و به تبع آن ایجاد تزاخم بین حقوق افراد، اهمیت تنظیم روابط حقوقی بین آنها را از طریق قانونگذاری دو چندان می کند. یکی از مشکلاتی که در عمل وجود دارد این است که شخصی با وضع اقتصادی ضعیف در حال مسافركشی با خودروی سمند برای گذران مخارج زندگی است؛ به ناگاه بر اثر غفلت اندک، با خودروی گران قیمت پورشه تصادف می کند و بر اثر ورود خسارت، محکوم به پرداخت ۴۰۰ میلیون تومان می شود. حال به دلیل سقف تعهدات مالی بیمه گر در بیمه نامه به ارزش ۳۰ میلیون تومان وی باید ۳۷۰ میلیون تومان به زیان دیده بپردازد. عامل زیان که از عهده چنین جبرانی بر نمی آید، مجبور به تحمل ضمانت اجراهای قانونی می شود که آینده زندگی وی و خانواد اش را تحت الشعاع قرار می دهد. این قبیل اتفاقات که محصول اختلاف طبقاتی روزگار کنونی است، قانونگذار را بر آن داشته تا در قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵/۲/۲۰، به طور صریح به این امر بپردازد و برای جبران خسارات مالی ناشی از حوادث رانندگی در ارتباط با خودروهای گران قیمت، سقف خاصی مشخص نماید.

در تبصره ۳ ماده ۸ قانون مذکور بیان می شود: «تبصره ۳- خسارت مالی ناشی از حوادث رانندگی صرفاً تا میزان خسارت متناظر وارده به گران ترین خودروی متعارف از طریق بیمه نامه شخص ثالث و یا مقصّر حادثه قابل جبران خواهد بود». در تبصره بعدی ذکر می شود: «تبصره ۴- منظور از خودروی متعارف خودرویی است که قیمت آن کمتر از پنجاه درصد سقف تعهدات بدنی که در ابتدای هر سال مشخص می شود، باشد».

ماده ۸ نیز در بیان میزان تعهدات بدنی بیان می دارد: «حداًقل مبلغ بیمه موضوع این قانون در بخش خسارت بدنی معادل حداًقل ریالی دیه یک مرد مسلمان در ماه های

حرام با رعایت تبصره ماده (۹) این قانون است؛ بنابراین مقصّر حادثه در ورود زیان به خودروی گران قیمت، در چنین مواردی فقط به میزان یک دوم دیه یک مرد مسلمان در ماه حرام (مثلاً به میزان ۱۴۰ میلیون تومان) مسئولیت دارد و نسبت به خسارات زائد بر آن مسئولیتی نخواهد داشت.

وضع چنین مقرره ای که متضمن بند تحدید مسئولیت قانونی در زمینه الزامات خارج از قرارداد است و اجبار دادگاه در اعمال آن، بدون توجه به سایر اوضاع و احوال، امری است که نیاز به تأمل خاص دارد. آن چه که ما در این مجال در پی آن خواهیم بود این است که صاحبان چنین خودرو هایی که با رعایت قوانین و مقررات در حال رانندگی هستند و بر اثر تقصیر راننده دیگری دچار خسارت می شوند، بر چه مبنایی می توان آنها را از جبران خسارت ناروایی که به آنها وارد شده، محروم ساخت؟ آیا چنین قوانینی بر خلاف قواعد کلی نظیر قاعده لاضرر و اصولی چون اصل جبران کامل خسارات نخواهد بود؟ در همین راستا، در این مقاله سعی خواهد شد ابتدا تحدید مسئولیت در الزامات خارج از قراردادی، در قوانین داخلی و منابع فقهی، مورد ملاحظه قرار گیرد و سپس به شناخت مبانی وضع این مقرره طبق مبانی فقهی حقوقی پرداخته شود.

۲- آثار قانونی و قلمرو تحدید مسئولیت

آن چه مسلم است به موجب این تبصره قانونی، مسئولیتِ مسئول حادثه (راننده یا مالک) در حوادث رانندگی «صرفاً تا میزان خسارت متناظر به گران ترین خودروی متعارف» (خودرویی که قیمت آن کمتر از پنجاه درصد تعهدات بدنی می باشد) محدود شده است. به موجب ماده ۸ همان قانون، حداقل «خسارت بدنی معادل حداقل ریالی دیه یک مرد مسلمان در ماه های حرام» می باشد؛ بنابراین اگر دیه یک مرد کامل را در ماه غیر حرام ۲۸۰ میلیون تومان فرض کنیم حداکثر مسئولیت در قبال

مبنای تحدید مسئولیت در خسارات مالی ناشی از حوادث رانندگی... _____ ۲۸۶

خسارات مالی وارده به خودروی گران قیمتی که ارزش آن ۴۲۰ میلیون تومان است، صرفاً حداکثر تا میزان ۱۴۰ میلیون تعیین شده است.^۱ البته باید در نظر داشت که با توجه به خلاف اصل بودن چنین تحدید مسئولیتی، باید بر طبق اهداف کلی این قانون و سایر قواعد حقوقی تفسیر شود. بنابراین خسارات باید ناشی از حوادث رانندگی باشد و تقصیر نیز عمدی نباشد، زیرا در تقصیرات عمدی و خطای سنگین، نمی توان به شرط یا قانون تحدید کننده مسئولیت استناد کرد.

۳- سوابق تقنینی (نهاد های حقوقی مشابه)

رویه قانونگذار ایرانی در تعیین میزان خسارت و تصویب قوانین، بر مبنای اصل جبران کامل خسارت و مبانی فقهی قاعده لاضرر، اتلاف و تسبیب بوده است. به موجب اصل ۴۰ قانون اساسی و مواد مختلف قانون مدنی (از قبیل ماده ۳۰۷، ۳۰۸) باید بعد از ورود زیان، خسارات وارده از سوی عامل آن به طور کامل جبران گردد.

۱- آن چه که در این تبصره به درستی شفاف سازی نشده است فرضی است که صدمات وارده به خودروی نامتعارف، نیمی از ارزش کل همان خودرو باشد (۲۱۰ میلیون تومان)، حال در تعیین مسئولیت عامل زیان باید سقف تحدید مسئولیت را در نظر گرفت یا این که به همان نسبت، باید مسئولیت عامل زیان را نیز تحدید نمود؟ در این مورد متن تبصره قانونی صراحت ندارد؛ اما از واژه «متناظر» می توان دریافت که قصد قانونگذار بر تحدید مسئولیت به نسبت کل ارزش خودرو بوده است. بنابراین در این فرض، میزان خسارت پرداختی از سوی مسئول، به میزان یک دوم سقف مسئولیت (۷۰ میلیون از ۱۴۰ میلیون تومان) است زیرا میزان خسارت وارده به خودروی نامتعارف (لوکس) نیز به میزان یک دوم ارزش کل خودرو (۲۱۰ میلیون از ۴۲۰ میلیون) بوده است. در مسئولیت های کمتر از سقف مسئولیت نیز ملاک تحدید مسئولیت به نسبت کل ارزش خودرو در نظر گرفته می شود. در نتیجه، اگر خسارت وارده به سپر چنین خودرویی ۲۱ میلیون تومان باشد مبلغ پرداختی ۲ میلیون و یکصد هزار تومان محاسبه می شود، زیرا خسارت وارده یک بیستم کل ارزش خودرو است (ایزائلو، ۱۳۹۵: ۱۰۵). این رویه در ماده ۲ دستورالعمل نحوه تعیین خسارات موضوع تبصره های «۳» و «۴» ماده ۸ قانون جدید بیمه اجباری طی بخشنامه شماره ۷۱۹۹۷/۱۰۰/۹۶ مورخ ۱۹/۰۷/۱۳۹۶ بیمه مرکزی جمهوری اسلامی به کار گرفته شده است.

اما در این قواعد و مقررات، استثنائاتی هم مشاهده می شود. در ماده ۴ قانون مسئولیت مدنی ۱۳۳۹ بیان شده است که: «دادگاه می تواند میزان خسارت را در موارد زیر تخفیف دهد: ۱. هرگاه پس از وقوع خسارت، وارد کننده زیان به نحو مؤثری به زیان‌دیده کمک و مساعدت کرده باشد؛ ۲. هرگاه وقوع خسارت ناشی از غفلیتی بوده که عرفاً قابل اغماض باشد و جبران آن نیز موجب عسرت و تنگدستی وارد کننده زیان شود؛ ۳. وقتی زیان دیده به نحوی از انحاء، موجبات تسهیل ایجاد زیان را فراهم نموده یا به اضافه شدن آن کمک یا وضعیتی واردکننده زیان را تشدید کرده است».

در توجیه مبنای وضع چنین مقرره ای بیان می شود که بند اول و دوم این ماده دارای مبنای اخلاقی و مبتنی بر انصاف است و بند سوم نیز بر مبنای تقصیر زیان دیده و قاعده اقدام تنظیم شده است (کاتوزیان، ۱۳۹۱: ۵۵۶/۱) بعضی حقوقدانان بر نحوه تدوین بند های این ماده ایراد گرفته و گفته اند، اگر بند سه مبتنی بر تقصیر زیان دیده می باشد چرا به دادگاه اختیار کاهش مسئولیت داده شده، زیرا در این فرض رابطه سببیت بین زیان و عامل زیان قطع شده و اصلاً عامل زیان، مسئول آن قسمت از زیان نیست تا در مسئولیت وی تخفیف داده شود (صفایی، ۱۳۹۱: ۳۳۰/۱).

به هر روی، به موجب ماده مذکور، دادگاه اجازه دارد از مسئولیت وارد کننده زیان بکاهد اما این ماده دادگاه را مکلف به اعمال کاهش نمی کند؛ مضاف بر این که در هر مورد با توجه به اوضاع و احوال همان مورد و به همان نسبت این کاهش در نظر گرفته می شود. اما در تحدید مسئولیت موجود در تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری شخص ثالث ۱۳۹۵ اولاً- دادگاه مکلف به اعمال محدودیت در میزان مسئولیت زیان دیده است و اختیاری در عدم کاهش ندارد، ثانیاً- مقدار غرامتی را که عامل زیان در حادثه رانندگی موجب شده در زمان محاسبه مسئولیت وی تا میزان مشخصی (به میزان یک دوم تعهدات بدنی) محدود شده است و بیشتر از آن هم قابل مطالبه نیست، هرچند اوضاع و احوال و انصاف غیر این اقتضا کند. به عنوان مثال، وارد کننده زیان نیز دارای خودروی گران قیمت بوده و وضعیتی اقتصادی وی برای جبران خسارت

مبنای تحدید مسؤلیت در خسارات مالی ناشی از حوادث رانندگی... _____ ۲۸۸

وارده مساعد باشد. قوانین مشابهی در حمل و نقل هوایی و دریایی مشاهده می شود که عمدتاً جهت تسهیل حمل و نقل و رونق اقتصادی است. در بند ۵ ماده ۵۵ قانون دریایی، به نصّ تحدید کننده مسؤلیت بر می خوریم که شباهت بیشتری به تبصره مذکور دارد؛ در این ماده آمده است: «متصدی باربری و یا کشتی هیچ کدام در مورد فقدان و یا خسارت وارده به کالا مسؤلیتی زائد بر صد لیره استرلینگ برای هر بسته کالا و یا واحد آن نخواهد داشت، مگر این که نوع و ارزش اینگونه بار قبل از حمل توسط فرستنده بار اظهار گردیده و در بارنامه دریایی نیز ذکر گردیده باشد...».

چنان چه متصدی حمل و نقل در هنگام صدور بارنامه از نوع یا ارزش واقعی کالا آگاه نگردد به حکم قانون، فرض آن است که ارزش کالا صد لیره استرلینگ است ولی با درج آن در بارنامه، این اماره قانونی دیگر اثر ندارد، زیرا با دانستن ارزش کالا خطر و قبول آن میزان خسارت برای وی قابل پیش بینی بوده و زیان دیده هم در انجام وظیفه اطلاع رسانی تقصیری مرتکب نشده است. بنابراین، این ماده بر مبنای تقصیر زیان دیده و قابلیت پیش بینی ضرر تدوین شده است (غمامی، ۱۳۸۸: ۶۲-۶۳) در نگاه تطبیقی، قانون تصادفات جاده ای انگلستان در قسمت b از بند ۴ ماده ۱۴۵ در سوانح ناشی از حوادث جاده ای، پرداختی در خسارات نسبت به اموال را محدود به ۲۵۰۰۰۰ هزار یورو کرده است. همچنین نظیر چنین مقرره ای در دستورالعمل 84/5/EEC اتحادیه اروپا نیز دیده می شود (برای مطالعه بیشتر رجوع کنید به: Merkin and Stuart-Smith, 2004: p.332)

۴- اصل لزوم جبران کامل خسارت و رویکرد مبانی فقهی در اتلاف

مال غیر

در خصوص اجرای اصل لزوم جبران کامل خسارت در نظام فقهی حقوقی ما تردید هایی وجود دارد که آیا علی رغم وجود گسترش دامنه خسارات، اصل جبران

خسارت باید به طور کامل اجرا شود؟ (بابایی، ۱۳۸۴: ۵۳) در خصوص بررسی این امر در خسارات رانندگی (تحت عنوان تلف) از قواعدی نظیر «قاعده لاضرر» و «قاعده اتلاف» جهت اثبات حکم به جبران ضمان استفاده می شود. «قاعده لاضرر» یکی از قواعد پرکاربرد در متون فقهی است و از پرکاربردترین قواعد حقوقی نیز محسوب می شود، گرچه در منابع فقهی درباره دلالت حدیث نبوی «لاضرر ولا ضرار فی الاسلام» و این که آیا به موجب «حدیث لاضرر» می توان حکم به جبران ضرر را نیز اثبات کرد، اتفاق نظر وجود ندارد (برای مطالعه بیشتر ر.ک: خمینی، ۱۴۱۴: ۶۸) لیکن باید توجه داشت که اختلاف فقها در دلالت «حدیث» لاضرر بر اثبات حکم به ضمان (و جبران ضرر) می باشد نه اثبات این حکم از طریق «قاعده» لاضرر؛ در حالی که اصل «قاعده لاضرر» و لزوم جبران ضرر وارده از ضروریات دین شمرده شده (عراقی، ۱۴۱۸: ۲۱۷؛ موسوی بجنوردی، ۱۳۷۵: ۲۵-۲۶) و دارای مستندات شرعی و عقلی محکمی است و در نزد فقها اختلافی در دلالت قاعده لاضرر بر اثبات حکم به جبران زیان از سوی وارد کننده زیان، وجود ندارد (نراقی، ۱۴۱۰: ۵۰؛ حسینی مراغی، ۱۴۱۷: ۱۷/۱ - ۱۸ و ۳۰۳؛ بهرامی، ۱۳۸۸: ۲۳-۱۹).

ثانیاً- حتی در دلالت معنای «حدیث» در میان فقها اتفاق نظر وجود ندارد و بیشتر فقها خصوصاً فقهای معاصر، معتقد به اثبات حکم ضمان، به وسیله حدیث نبوی «لاضرر» می باشند زیرا وقتی که ضرر زدن حرام است، اگر ضرر جبران نشود حرمت نیز ادامه می یابد و برای عدم تداوم حرمت، جبران ضرر واجب می شود و کسی که ضرر را وارد کرده باید این حرمت را رفع کند. بنابراین خود «حدیث لاضرر» نیز در نزد اکثر فقها اثبات کننده حکم به ضمان (و جبران ضرر) می باشد (حسینی مراغی، ۱۴۱۷: ۱۷/۱ - ۱۸ و ۳۰۳؛ حسینی سیستانی، ۱۴۱۴: ۳۱۳؛ سبحانی، ۱۴۲۰: ۸۶).

گرچه به موجب قاعده لاضرر، ضرر زدن به دیگری نهی شده است و جبران خسارت ناشی از ضرر، لازم می گردد اما ضرر و خسارات مالی در حوادث رانندگی عمدتاً به صورت اتلاف است و تحت شمول «قاعده اتلاف» نیز قرار می گیرد. حتی

مبنای تحدید مسؤلیت در خسارات مالی ناشی از حوادث رانندگی... _____ ۲۹۰

عده معدودی از فقها که در اثبات حکم ضمان طبق «قاعده لاضرر» تردید می کنند، برای لزوم جبران ضرر از قاعده اتلاف استفاده کرده و آن را بر قاعده لاضرر ترجیح می دهند (نجفی خوانساری، ۱۴۱۸: ۲/۲۱۰).

قاعده اتلاف اقتضا می کند کسی که مال یا منفعت دیگری را عالمأ یا جاهلاً تلف می کند آن را به مثل یا قیمت اداء کند؛ قاعده «من أتلف مال الغير بلا اذن منه فهو له ضامن» از جمله قواعد فقهی مشهوری است که فقها به آن متمسک می شوند و در دلالت آن به جبران ضرر در نتیجه اتلاف یا تسبیب اختلافی بین فقها وجود ندارد (مکارم شیرازی، ۱۴۲۷: ۳/۱۶۷-۱۸۱).

همان طور که ملاحظه می شود در نظام اسلامی، حرمت مال مسلمان کم تر از جان وی نیست و در منابع فقهی برای جبران زیان وارده ناشی از تلف تأکید شده و حتی غیر عمد یا خطای محض بودن عمل عامل زیان، موجبات عدم تدارک جبران برای زیان وارده نمی باشد. نظام های حقوقی نیز جبران خسارت زیان دیده را امری لازم بر می شمردند. ماده ۱۲۴۰ قانون مدنی فرانسه بیان می دارد: «هرگونه عملی که از انسان صادر شود و خسارتی به دیگری وارد آورد، کسی که زیان در اثر تقصیر او به بار آمده است، ملزم به جبران می باشد».

۵- مبنای تحدید مسؤلیت در حوادث رانندگی

در ادامه با تحقیق در منابع فقهی و سایر نظام های حقوقی که ممکن است چنین تحدید مسؤلیتی در الزامات خارج از قراردادی داشته باشند سعی می شود مبنا و فلسفه وضع مقررات محدود کننده مسؤلیت در قانون بیمه اجباری مصوب سال ۱۳۹۵ بررسی شود. به همین منظور، برخی مبانی نظیر اقدام زیان دیده، توجه به وضعیت اقتصادی طرفین، قاعده اقدام و قاعده حفظ نظام مورد توجه قرار می گیرند.

۵-۱- توجه به وضعیت اقتصادی طرفین

برگرداندن زیان دیده به وضعیّت قبلی (جبران کامل خسارت) نیز به اعتباری تنها عدالت صوری را برقرار می کند و ممکن است در مواردی باعث تشدید بی عدالتی و نابرابری اجتماعی گردد، زیرا در جامعه ما اختلاف فاحشی از لحاظ درآمد وجود دارد و دستمزد ها نا عادلانه توزیع شده است؛ آیا می توان در چنین شرایطی از برگرداندن وضعیّت زیان دیده به وضعیّت قبلی به عنوان یک آرمان یاد کرد (بادینی، ۱۳۸۴: ۳۴۲).

۵-۱-۱- توجه به وضعیّت اقتصادی زیان دیده

به طور معمول در تعیین میزان خسارت در نظام های مختلف، به وضعیّت فعلی زیان دیده و قیاس با وضعیّت سابق وی توجه می شود و وضعیّت زیان دیده در کانون توجه قرار نمی گیرد (Fézer, 2012: P 5) در مواردی که زیان دیده در ایجاد خسارت نقش دارد و یکی از اسباب ورود ضرر در نظر گرفته می شود، به مشارکت او در چگونگی ایجاد ضرر توجه می شود.

در توجه به وضعیّت زیان دیده از جهت تعیین میزان خسارت، آن چه که در نظام اسلامی مطرح است و حقوقدانان از آن ذیل عنوان «وضعیت پیشین زیان دیده» بحث می کنند، وضعیّت جسمانی زیان دیده (نظیر سالم یا غیر سالم بودن عضو زیان دیده) می باشد (میرشکاری، ۱۳۹۴: ۴۱۸-۴۴۵) و هیچگاه در فقه اسلامی وضعیّت اقتصادی زیان دیده به عنوان ملاک تعیین خسارت، مطرح نبوده است.

در نظام های حقوقی غربی نیز همین رویه دنبال می شود و برای تعیین خسارت در حقوق شبه جرم، دو دیدگاه در نظر گرفته می شود: دیدگاه اول به دیدگاه «خسارت کامل»^۱ معروف است که بر مبنای آن فقط به میزان خسارت وارده توجه می شود. در دیدگاه دوم که «پیشگیری»^۲ نامیده می شود، در تعیین میزان پرداختی عامل زیان، جنبه تنبیهی امر برای وی و عواملان زیان بالقوه، نقش خواهد داشت. در هر یک از این

1-Full compensation

2-Prevention

مبنای تحدید مسؤلیت در خسارات مالی ناشی از حوادث رانندگی... ————— ۲۹۲

روش ها در هر صورت، میزان پرداختی به زیان دیده کمتر از زیان وارد شده از سوی عامل زیان نخواهد بود (Ibid).

گرچه اجرای هر یک از دیدگاه های فوق به تنهایی یا به صورت ترکیبی در نظام های حقوقی غربی مطرح است اما به عنوان استثناء بر اصل جبران کامل خسارت در برخی از نظام های حقوقی وضعیّت اقتصادی زیان دیده می تواند در تعیین میزان زیان تأثیر گذار باشد. در نظام حقوقی کشور های هلند، پرتغال، سوئد، و سوئیس می توان این وضعیّت را ملاحظه نمود^۱ (Von Bar, 2004: P 153-154).

در این دیدگاه افرادی که از استطاعت مالی بالایی برخوردار هستند در مواقع بروز حوادث، باید ضرر را تحمّل کنند و بدینوسیله اثر کلی و اجتماعی ضرر، کاهش می یابد. در اینجا به استناد نظریه کاهش مطلوبیّت نهایی پول، مقدار مشخص پول برای انسان فقیر نسبت به انسان ثروتمند ارزش بیشتری دارد، زیرا اشخاص با ریال های اولیه پول خود، حوائج ضروری خود را بر طرف می کنند و ریال های بعدی صرف چیزهای با اهمیّت کمتر خواهد شد (بادینی، ۱۳۸۴: ۹۹).

در توجیه مبنای تحدید مسؤلیت متناظر به خودرو های گران قیمت، قطعاً یکی از مبانی در نظر گرفته شده توسط قانونگذار توجه به وضعیّت اقتصادی زیان دیده است؛ هرچند که این مبنا نمی تواند علت تامّه باشد زیرا اگر تنها مبنای مقررّه مزبور، توجه به وضع اقتصادی زیان دیده باشد، اثبات خلاف آن یا اثبات دارا بودن عامل زیان باید

۱- در کشور هلند، ماده ۶:۱۰۹ قانون قانون مدنی حاوی شرط کاهنده مسؤلیت در تعیین میزان خسارت است. بر اساس این شرط دادگاه می تواند علاوه بر در نظر گرفتن نوع روابط بین طرفین، درجه تقصیر و نوع خسارت ایجاد شده، وضعیّت اقتصادی آنها را نیز در تعین میزان غرامتی که به زیان دیده تعلق می گیرد، دخالت دهد. البته این شرط تحدید مسؤلیت زمانی بکار می رود که جبران کامل خسارت ناعادلانه باشد (Sibinga, 2011 : p 2). بنابراین قدرت مالی زیان دیده ممکن است در مسؤلیت وارد کننده زیان مؤثر باشد (Tamás Fézser, op. cit. at. P 5).

باعث صدور حکم به جبران کامل خسارت شود؛ فرضی که در قانون پیش بینی نشده است.

۵-۱-۲- توجه به وضعیت اقتصادی عامل زیان

فرض «توجه به وضعیت اقتصادی زیان زننده»، می تواند به عنوان مبنای وضع تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵ مطرح شود. افراد بر حسب توانایی اقتصادی خود از خودرو های نامتعارفی از نظر قیمت استفاده می کنند که برخی از آنها تا چندین برابر دیه یک مرد کامل است و به طور معمول، افراد عادی جامعه در صورت بروز تصادفات از عهده جبران خسارات وارده به این خودرو های گران قیمت بر نمی آیند؛ به همین جهت قانونگذار با استفاده از شرط تحدید مسئولیتی که در این تبصره در نظر گرفته است، تمایل خود را در حمایت از اقشار ضعیف جامعه نشان داده است.^۱

چنان چه یکی از مبانی مهم وضع مقرره فوق را توجه به وضعیت اقتصادی زیان دیده بدانیم این شیوه قانونگذاری برای ما چندان بیگانه نخواهد بود زیرا ماده ۴ و ۷ قانون مسئولیت مدنی نیز بر همین دیدگاه بنا شده اند. ماده چهار قانون فوق بیان می دارد: «دادگاه می تواند میزان خسارت را در موارد زیر کاهش دهد: ... ۲- هرگاه وقوع خسارت ناشی از غفلتی بوده که عرفاً قابل اغماض باشد و جبران آن نیز موجب عسرت و تنگدستی وارد کننده زیان شود ...».

۱- در اینجا نیز به استناد نظریه کاهش مطلوبیت نهایی پول و توجه به وضعیت اقتصادی طرفین ضرر باید بر طرفی تحمیل گردد که از توانایی مالی بیشتری برخوردار است زیرا میزان پولی که صرف جبران خسارت می شود، برای یک فرد ثروتمند از ارزش کمتری نسبت به یک فرد ضعیف برخوردار است. وی فقط از تأمین اولویت های بعید زندگی محروم می شود در حالی که پرداخت همان میزان پول برای فرد معمولی به معنای تنگدست شدن و عدم توان در تأمین اولویت برتر نظیر تأمین خوراک و پوشاک خواهد شد (Dennis, 2010: p76-80).

مبنای تحدید مسئولیت در خسارات مالی ناشی از حوادث رانندگی... ————— ۲۹۴

به نظر می رسد تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری شخص ثالث در راستای اهداف ماده ۴ قانون مسئولیت مدنی تصویب شده باشد، زیرا تصادفات رانندگی اغلب بر اثر غفلت های قابل اغماض صورت می گیرد و در فرض نامتعارف بودن قیمت خودرو، عموماً جبران آن توسط زیان زنده، موجب عسرت و تنگدستی وی می شود. بنابراین می توان ادعا نمود که تبصره مذکور بر مبنای وضعیّت اقتصادی زیان زنده وضع شده است.

با وجود این، استدلال مزبور قانع کننده نیست؛ زیرا اولاً- تمامی حوادث رانندگی بر اثر غفلت های قابل اغماض نبوده و بخش عمده این تصادفات بر اثر نقض فاحش قوانین رانندگی صورت می گیرد؛ ثانیاً- با توجه به ملاک نامتعارف بودن قیمت خودرو در قانون و این که در جامعه فعلی، بخش قابل توجهی از خودرو های موجود در جاده های کشور از خودرو های گران قیمت محسوب می شوند، در مواقعی که دو خودروی گران قیمت با یکدیگر تصادف می کنند، مقصّر حادثه که از توانایی مالی خوبی برخوردار است، می بایست از شمول این شرط تحدید مسئولیت استثناء شود، در حالی که استثناء در قانون به رسمیت شناخته نشده و قانون شامل حال آنها نیز می گردد.

بنابراین، مبنای وضع شرط تحدید مسئولیت فوق، با توجه به وضعیّت اقتصادی زیان زنده، با واقعیت موجود سازگار نیست. اکنون طبق قانون، حتی فردی که از استطاعت مالی خوبی برخوردار است (در صورت اتلاف خودروی گران قیمت دیگری) مشمول شرط تحدید مسئولیت مذکور می شود. در نتیجه، مبنای «توجه به وضعیّت اقتصادی زیان زنده» نمی تواند به تمام ابهامات در این زمینه پاسخ گوید.

۵-۲- اقدام زیان دیده

فقها در تبیین مفهوم اقدام می گویند مقصود از اقدام، اقدام به ضرر و زیان است. به این معنی که انسان بالغ و عاقل به اختیار خود خسارت مالی بر خویش وارد نماید؛ مثل

این که کسی به دیگری دستور دهد تا مال وی را به دریا بریزد. در این مورد بر شخص عامل ضمانتی نیست (مصطفوی، ۱۴۲۱: ۳۵۷).

در بیان مبنای عدم ضمان گفته می شود که علت ضمان، احترام مال است و هر کس احترام مالش را ساقط کند، کسی که آن مال را تلف یا ناقص می کند، ضامن آن نیست زیرا مالک، احترام مال خود را ساقط کرده و بنا را بر غیر معوض بودن اتلاف مال قرار داده است (حسینی مراغی، ۱۴۱۷: ۴۸۸/۱). به عبارت دیگر، تسلیط و اقدام، احترام مال و عمل را از بین می برد و وقتی احترام ساقط شود ضمان نیز ساقط می شود (آل کاشف الغطاء، ۱۴۱۹: ۹۰/۱) از جمله مسقطات ضمان، «اقدام به مجانیت» است و اقدام آن است که مالک، مال خویش را از حیث ارزش ساقط کند و بنا را به عدم عوضیت و مجانیت بگذارد که در نتیجه آن ضمان ساقط است (موسوی بجنوردی، ۱۳۷۵: ۲۵).

با توجه به این تعریف از قاعده اقدام در کلام فقها، تعبیر برخی نویسندگان که اصطلاح «تقصیر زیان‌دیده»^۱ در حقوق فرانسه یا قاعده «خطای مشترک»^۲ در حقوق کامن لا را با قاعده اقدام منطبق می دانند (جنیدی، ۱۳۷۸: ۵۲) قابل تأمل است؛ زیرا هرچند «قاعده خطای مشترک» در کامن لا با قاعده اقدام در فقه نزدیک است و هر دو بر این نظر استوارند که خود کرده را تدبیر نیست ولی ... (قاعده اقدام) بیشتر به فرضی می ماند که زیان دیده خود به کار زیانبار رضایت داشته است نه جایی که خطای او به تقصیر دیگری پیوند خورده است» (کاتوزیان، ۱۳۹۱: ۴۹۶/۱، ش ۳۶۰) بنابراین، آن چه که در اینجا باعث عدم استحقاق زیان دیده نسبت به دریافت خسارت می شود رضایت ضمنی وی به عدم دریافت خسارت است.

1-Mere causal contribution

2-Contributory negligence

قاعده اقدام در این معنا را می توان معادل اصل «پذیرش خطر احتمالی»^۱ در حقوق کامن لا دانست. طبق این اصل، در جایی که خواهان بالقوه داوطلبانه، ماهیت خطر بالقوه را می پذیرد، ادعایی علیه خواننده بالقوه نمی تواند داشته باشد^۲ Robert, Erwin Deutsch 1985: P.136 (2004). آیا می توان مبنای عدم تحدید مسئولیت مسبب حادثه در خسارات مالی حوادث رانندگی را بر مبنای قاعده اقدام توجیه کرد. بدین استدلال که صاحب وسیله نقلیه گران قیمت با قراردادن مال خود در برابر تصادفات رانندگی، با علم به این که اکثر عواملان زیان احتمالی نمی توانند خسارت را جبران کنند، احترام مال خود را ساقط کرده است و به طور ضمنی رضایت به ایجاد خطر احتمالی داده است.

خطر وقوع تصادف با وسیله نقلیه در جاده ها امری محتمل بوده و عقلاً درصدی از احتمال را برای وقوع تصادف در نظر می گیرند (به همین منظور بیمه وسیله نقلیه موتوری اجباری می باشد) در این صورت، مالک با در معرض خطر قراردادن خودروی گران قیمت خود و با علم به این که اکثر اعضای جامعه توان جبران کامل خسارت وارده به خودروی وی را ندارند و با توجه به سقف تعهدات بیمه ای (که عملاً بخش اعظمی از خسارات وارده، جبران نشده باقی می ماند) اقدام به سلب احترام مال خود می کند. در حقیقت مالک با این اقدام، آگاهانه به عدم جبران کامل

1-voluntary assumption of risk

۲- این قاعده به دو بخش «پذیرش صریح خطر احتمالی»^۲ و «پذیرش ضمنی خطر احتمالی»^۱ تقسیم می شود. در نظام کامن لا پذیرش ضمنی خطر احتمالی نیز می تواند موجب براءت خواننده شود. چنان که در دعوی مورس علیه مارای، خواننده با علم به مست بودن خلبان با وی راهی سفر هوایی می شود و بر اثر سانحه دچار جراحت شدید می شود. دادگاه به موجب اصل پذیرش خطر احتمالی، رضایت ضمنی وی به قبول خطر سانحه را کشف می کند و دعوی وی را رد می کند. (Robert, 1985: p.479) بنابراین رضایت به خطر احتمالی را باید معادل تعبیر اسقاط احترام مالک در نظام فقهی دانست که موجب عدم مسئولیت عامل زیان می باشد، هر چند که خواهان مرتکب تقصیری نشده باشد.

خسارت احتمالی رضایت می دهد و با این رضایت احترام مال خود را نسبت به بخشی که انتظار جبران خسارت آن را ندارد، ساقط می کند.

به بیان صاحب عناوین، صاحب مال وقتی احترام مال خود را ساقط می کند و در مقابل آن طالب عوض نباشد، ضمان آن ساقط می شود، زیرا علت ضمان، احترام مال می باشد و هر فردی که احترام مالش را ساقط نماید، کسی که آن مال را از بین برده است، ضامن آن نیست و روایت «لایحل مال امرئ مسلم إلا بطیبه نفسه منه» دلالت بر این مطلب دارد. بنابراین کسی که اقدام به عدم ضمان می کند در حقیقت، تصرف دیگران را در مال خود مباح نموده است و عوض یا غرامتی برای آن وجود ندارد» (حسینی مراغی، ۱۴۱۷: ۴۸۸/۲). به نظر می رسد تحلیل استفاده از خودروی گران قیمت بر اساس اقدام مالک در اسقاط احترام مالش نیازمند بررسی در دو وضعیّت است.

وضعیت اول: در فرض وجود نصّ قانونی است که مسئولیت ناشی از الزامات خارج از قراردادی در زمینه خسارات بدنی ناشی از حوادث رانندگی را محدود می کند. به تعبیر دیگر، وضعیت اول مربوط به بعد از تصویب تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵ است و با توجه به این که بعد از تصویب و انتشار قانون و گذشت مهلت ۱۵ روز، همه افراد نسبت به قانون آگاه فرض می شوند، در معرض خطر تصادف قرارداد مال (خودروی گران قیمت) با علم به عدم امکان جبران کامل خسارت را باید اقدام به اسقاط احترام مال از سوی مالک تلقی نمود و با در نظر گرفتن بنای وی بر عدم امکان جبران بخشی از خسارت در صورت وقوع تصادف جاده ای از سوی عامل زیان، به همان نسبت، ضمانی بر عهده مسبب حادثه نخواهد بود.

وضعیت دوم: در فرض نبودن نصّ تحدید کننده مسئولیت است (یعنی قبل از تصویب قانون مذکور)؛ آیا در چنین فرضی می توان بر مبنای قاعده اقدام، تحدید (صریح و اجباری) مسئولیت مسبب حادثه را توجیه کرد. در چنین حالتی در استناد به قاعده اقدام باید اندکی تأمل کرد؛ زیرا هنوز قانونی که به صراحت بخش معینی از

مبنای تحدید مسؤلیت در خسارات مالی ناشی از حوادث رانندگی... _____ ۲۹۸

خسارت را قابل مطالبه بدانند، وجود ندارد و نمی توان فرد را نسبت به عدم دریافت خسارت بیش از مبلغ مشخص، آگاه فرض کرده و اقدام بر خلاف آن را اقدام علیه خویش تصور کرد. این در حالی است که بر مبنای غلبه می توان ادعا کرد در حالت عادی بیشتر خسارات وارده به خودروهای گران قیمت جبران نشده باقی می ماند و این امر یا به دلیل فقدان توانایی مالی و وجود سقف تعهدات بیمه گر، و یا به موجب عسرت و تنگدستی عامل زیان است که با توجه به ماده ۴ قانون مسؤلیت مدنی امکان جبران همه خسارت میسر نخواهد بود. ماده مذکور مقرر می دارد: «دادگاه می تواند میزان خسارت را در موارد زیر تخفیف دهد: ... ۲- هرگاه وقوع خسارت ناشی از غفلتی بوده که عرفاً قابل اغماض باشد و جبران آن نیز موجب عسرت و تنگدستی وارد کننده زیان شود...».

بنابراین بر مبنای غلبه (در نتایج دعوی مطالبه خسارت مربوطه) می توان پذیرفت که حتی قبل از اجباری شدن و تعیین میزان محدودیت مسؤلیت وارد کننده زیان در قانون بیمه اجباری شخص ثالث جدید، مالک با استفاده از خودروی گران قیمت در جاده ها با علم به عدم امکان جبران کامل خسارت، عملاً احترام مال خود را از حیث ارزش اسقاط می کند و بنا را بر مجانیّت و عدم امکان جبران کامل خسارت می گذارد و با توجه به ماده ۴ قانون مسؤلیت مدنی و شروط این ماده در اکثر حوادث رانندگی می توان بیان نمود قبل از اجباری شدن تحدید مسؤلیت نیز استفاده از خودروی گران قیمت در جاده ها حسب قاعده اقدام موجب عدم جبران بخشی از خسارات بوده است. با وجود این، با توجه به مشخص نبودن سقف رضایت مالک در بلاعوض بودن خسارت وارده به خودروی گران قیمت در صورت بروز تصادف و دشوار بودن کشف چنین رضایتی از سوی دادگاه موجب می گردید تا از یک سو، (با توجه به اختیاری بودن اعمال تخفیفات ماده ۴ قانون مسؤلیت مدنی، اعمال تخفیفات به دلیل فقدان معیار و ملاک مشخص، مورد توجه دادگاه قرار نگیرد و) با حکم به جبران خسارت، موجب عسرت و تنگدستی شدن عامل زیان شود؛ از سوی دیگر، حتی در

صورت محکوم شدن عامل زیان و اعمال حبس و ضمانت اجراهای دیگر، خسارت زیان دیده نیز به دلیل اعسار محکوم علیه، عملاً جبران نگردد. برای تعیین تکلیف چنین وضع نابسامانی بود که قانونگذار، تحدید مسئولیت قانونی به صورت رفع مسئولیت بیش از مبلغ خاص را وضع نمود. توجه به این نکته نیز اهمیت دارد که قاعده اقدام تنها قاعده ای است که بر اساس آن، تحدید مسئولیت عامل زیانی که دارای توانایی مالی بالایی است، توجیه می شود زیرا اقدام زیان دیده است که تلف مالش را از سوی دیگران مباح می سازد و ارتباطی به توانایی مالی زیان دیده یا زیان زننده ندارد.

۵-۳- حفظ نظام

در متون فقهی حفظ نظام عنوانی است که منشأ الزام شرعی است و به اقتضای موضوع می تواند امری را واجب یا حرام کند (خوئی، ۱۳۷۱: ۲۷/۱) حفظ نظام همانند عسر و حرج و لاضرر از موجبات حکم ثانویه محسوب و باعث رفع حکم اولی (که نظر به مصالح و مفساد خود موضوع وضع شده) می شود (صدر، ۱۴۱۸: ۲۳۷/۲).

۵-۳-۱- دلالت معنای نظام در بیان فقها

هر مجموعه ای، در حالی که خود دارای نظام می باشد، می تواند بخشی از یک مجموعه (نظامند) بزرگ تر نیز باشد؛ نظام در معنای عام، به معنای سامان داشتن زندگی مردم و استقرار نظم و عدالت در جامعه است که در اصطلاح به آن «نظام عام» یا «کلان اجتماعی» می گویند. نظام در مفهوم خاص، شامل نظام های سیاسی، اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی و ... به طور مجزاً می باشد (ملک فضلی، ۱۳۸۹: ۱۱۱).

در دلالت واژه «نظام» بر معنای خاص در کلام فقها، سه معنا مطرح شده است: اولین معنا مراد از نظام را، نظام اجتماعی و سامان دادن به امور معیشتی مردم و عدم اختلال در نظم طبیعی زندگی مردم می داند؛ نظام در این معنا در برابر گسستگی و هرج و مرج به کار می رود و غالب مواردی که در کتاب فقهی به کار رفته، این معنا مدنظر بوده است (باقی زاده، ۱۳۹۳: ۱۷۳)؛ به عنوان مثال، شیخ انصاری جهت نفی حکم

مبنای تحدید مسؤلیت در خسارات مالی ناشی از حوادث رانندگی... _____ ۳۰۰

«احتیاط تام» در مواردی که عمل به آن موجب عسرت شده و منتهی به اختلال نظام شود، از این قاعده استفاده نموده است (انصاری، ۱۴۱۶: ۱۹۶/۱).

واژه حفظ نظام در کلام بعضی از فقها در معنای دیگری نیز استفاده شده است که به معنای حفظ کیان اسلام و مسلمانان در برابر کفار است؛ یعنی کلیت اسلام ملاک است؛ این معنا با عنوان «حفظ بیضه اسلام» بیان می شود. مراد از بیضه در اینجا کلیت جامعه اسلامی است. به عنوان مثال، جهاد برای حفظ جمع مسلمین واجب می باشد (حلی، ۱۴۱۰: ۴/۲). سومین معنا که در بین فقهای معاصر زیاد مورد استفاده قرار گرفته است، مراد از نظام را حفظ نظام سیاسی و حکومت اسلامی می داند؛ بدین ترتیب حفظ نظام اسلامی بر مسلمین امری واجب است (مکارم شیرازی، ۱۴۲۷: ۱۷۴/۳).

در میان فقها کاربرد معنای اول شهرت بیشتری دارد و مراد از نظام، نظام اجتماعی و نظم در امور معیشتی مردم می باشد^۱ و استفاده از واژه «نظام» در معنای دیگر ملازمه با نفی این معنا ندارد؛ در استفاده از قاعده «حفظ نظام»، کاربرد معنای اول از واژه «نظام» اعم از سایر معانی است (خمینی، ۱۳۷۹: ۶۱۹/۲) و در کلام فقها استفاده از این معنا بر معنای دیگر غلبه دارد (حسینی مراغی، ۱۴۱۷: ۳۵۹/۱) «بنابراین حفظ نظام معاش مردم عقلاً و شرعاً ضروری است ... و فقدان نظام سیاسی ... و یا عدم انسجام ملی و اموری از این دست (حفظ کیان مسلمین)، قطعاً در زندگی طبیعی [نظام معیشت] مردم بحران ایجاد خواهد کرد»^۲ (باقی زاده، ۱۳۹۳: ۱۷۵).

۱- «و إن العلاء یعمدون علی ما به حفظ نظامهم الاقتصادی و قوام سوقهم، و یتکلون علی ما یتوقّف علیه جریان معاملاتهم و مبادلاتهم» (سیفی مازندرانی، ۱۴۲۵: ۱۱/۱).

۲- بعضی از محققین از این نیز فراتر رفته و هر یک از معانی فوق را مستقلّ و دارای آثار و ثمرات متفاوت می دانند و بیان می دارند که در اینجا سه قاعده مجزاً وجود دارد: «قاعده اول با عنوان حرمت اختلال نظام، قاعده دوم و وجوب حفظ نظام و ساختار حاکم بر اسلام و مسلمین و قاعده سوم حفظ حکومت اسلامی است» (فرهادی نیا، قاعده فقهی حفظ نظام، <http://mfef.ir>) آن چه که مورد تأیید است این که «نظام»، معنایی عامّ دارد و

۳۰۱ ————— مطالعات فقه و حقوق اسلامی - سال ۱۰ - شماره ۱۹ - پاییز و زمستان ۹۷

طبق این قاعده، هر چیزی که فعل یا ترک فعل آن موجب اختلال نظام اجتماعی (و اقتصادی...) است یعنی فعل یا ترک آن مستلزم حرج و فساد باشد پس از تشخیص موضوع و تصویب قانون به وسیله اکثریت و کلای مجلس شورای اسلامی، اجرای قانون مذکور مجاز می باشد (خمینی، ۱۳۸۶: ۱۷۰/۱۵). بعد از انقلاب اسلامی اعمال قاعده حفظ نظام در قوانین، پرننگ تر شده و قوانینی چون قانون لغو مالکیت اراضی موات شهری و کیفیت عمران آن مصوب ۱۳۸۵/۴/۵ یا لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی مصوب ۱۳۸۵/۱۱/۱۷ بر مبنای تقدّم مصلحت حقوقی و قاعده حفظ نظام تصویب شده است (هدایت نیا، ۱۳۸۹: ۱۵۸).

۵-۳-۲- حفظ نظام و مبنای تحدید مسؤلیت

با تدقیق در متون فقهی و فتاوی فقها - که بخشه ایی از آن بیان شد - آشکار می گردد، امری که موجب اختلال در هر یک از امور زندگی مردم و نظام معیشتی جامعه شود به موجب قاعده حفظ نظام (منع اختلال در نظام)، حکم به حرمت آن داده می شود و نفوذ این قاعده تا جایی است که با اعمال یک حکم ثانویه (به مانند حرج یا اضطراب) می تواند موجب رفع اثر حکم اولیه (وجوب یا حرمت) گردد (صدر، ۱۴۱۸: ۲۳۷/۲).

در توجیه تحدید مسؤلیت موجود در تبصره مذکور می توان گفت قانونگذار برای رفع اختلالات پیش آمده ناشی از دعاوی مربوط به حوادث رانندگی چنین راه حلی را برگزید؛ زیرا با وجود محکومیت عامل زیان و تحمّل ضمانت اجراهای عدم اجرای حکم از سوی وی، همچنان خسارات زیان دیده جبران نشده باقی می ماند؛ از طرف دیگر، اکثریت جامعه که اقشار ضعیف و متوسط جامعه را تشکیل می دهند، هر زمانی ممکن است در معرض حادثه ای قرار گیرند که نه توان جبران خسارت ناشی از آن را

شامل همه نظام های حاکم بر شریعت و زندگی مردم می شود و قطعاً قاعده «حفظ نظام» به حفظ نظام اجتماعی و نظم در امور معیشتی مردم نیز تأکید دارد (خورسندیان، ۱۳۹۵: ۸۵).

۳۰۲ ————— مبنای تحدید مسئولیت در خسارات مالی ناشی از حوادث رانندگی ...

دارند و نه بیمه گر به دلیل وجود سقف تعهداتش، به جبران آن خسارت می پردازد؛ این امر باعث اختلال در امنیت اجتماعی و روانی جامعه می شود.

برای رفع چنین مفسده و حرجی قانونگذار با تعیین سقف تعهدات احتمالی در خسارات مالی، از یک سو باعث آرامش و انبساط خاطر شهروندان و بهبود امنیت اجتماعی شده تا عامل زیان با یک غفلت سبک در معرض تکلیف به جبران خسارت نامتعارف قرار نگیرد و از سوی دیگر، قانونگذار با تصویب این قانون به صراحت به مالکان پیام می دهد که با توجه به توانایی مالی اکثریت جامعه، اموال خود را در معرض خطر قرار ندهند و از وسیله نقلیه متعارف استفاده کنند که در صورت وقوع خسارت از حمایت قانون در جبران کامل خسارت برخوردار باشند.

به عبارت بهتر، حکم اولی (یعنی الزام به جبران کامل خسارت) که به موجب قاعده لاضرر و قاعده اتلاف و قواعد عام مسئولیت مدنی اثبات می گردد، در خصوص ضرر وارده به خودروهای نامتعارف، به موجب قاعده حفظ نظام رفع می گردد؛ وقوع چنین خساراتی در هنگام رانندگی عموماً اجتناب ناپذیر بوده و حکم به جبران (کامل) خسارات وارده موجب عسرت و تنگدستی عامل زیان می گردد و حتی اعمال همه ضمانت اجراها نیز در اکثر موارد، منتهی به جبران ضرر نخواهد شد زیرا غالب اعضای جامعه توان پرداخت خسارتی بیش از نصف تعهدات بدنی بیمه گر مطابق قانون بیمه اجباری شخص ثالث (یعنی معادل نصف دیه یک مرد مسلمان در ماه حرام) را ندارند.

برای رفع چنین اختلالی در زندگی روزانه مردم (یعنی احساس عدم امنیت اقتصادی و اجتماعی از سوی اکثریت مردم از یک سو، و ورود ضرر به صاحبان خودروهای گران قیمت و عدم امکان واقعی جبران آن از دیگر سو)، قانون مذکور به تصویب رسید تا این روند موجب اختلال نظام اجتماعی - اقتصادی مردم نگردد. به دیگر سخن، حکم اولیه جبران کامل خسارات وارده، به موجب قاعده حفظ نظام (منع

اختلال نظام) رفع گردید و حکم به جبران بخشی از خسارت تا سقف معین، به عنوان یک حکم ثانویه اعمال شده است.

چنین نتایجی هیچگاه با متغیر بودن سقف پرداخت خسارت (و دادن اختیار تعیین میزان خسارت قابل پرداخت و تعیین میزان سقف معافیت مسئول حادثه، به دادگاه‌ها) تأمین نمی‌شود؛ زیرا به دلیل دشواری احراز نیت زیان دیده بر مبنای قاعده پذیرش خطر احتمالی و قاعده اقدام و دشواری احراز وضعی اقتصادی طرفین و سایر عوامل ممکن است این اختیار قانونی، همانند مفاد ماده ۴ قانون مسئولیت مدنی (که اختیار اعمال تخفیف در تعیین میزان خسارت را در مواردی که حادثه ناشی از غفلت سبک باشد و جبران موجب عسرت و تنگدستی مسئول حادثه باشد، به دادگاه‌ها داده است)، مورد اقبال محاکم و جامعه حقوقی کشور قرار نگیرد و نتواند حکومت اصل جبران کامل خسارت را تحت الشعاع قرار دهد. بنابراین، اعمال تحدید مسئولیت با معیار ثابت و مشخص (یک دوم سقف تعهدات بدنی) از سوی قانونگذار، بر مبنای لزوم حفظ نظام و امنیت اجتماعی و اقتصادی جامعه، قابل پذیرش است.

نتیجه گیری

بر مبنای قاعده حفظ نظام (حفظ امنیت اقتصادی و اجتماعی) می‌توان لزوم تحدید مسئولیت در خسارات مالی ناشی از حوادث رانندگی را پذیرفت. بر اساس قاعده اقدام در فقه یا قاعده پذیرش خطر احتمالی در کامن‌لا، استفاده مالک از وسیله نقلیه گران قیمت، با توجه به متوسط توانایی مالی اعضای جامعه و وجود علم مالک در عدم قدرت اکثر اعضای جامعه در جبران ضرر بالقوه بیش از مقدار خاص، رضایت به عدم جبران خسارت (در مقداری که عملاً توان جبران آن وجود ندارد) تلقی می‌شود؛ با این وجود، این قواعد نرخ سقف ثابت تعهدات عامل زیان را توجیه نمی‌کند، زیرا فردی که در نقطه ثروتمند شهر از خودروی گران قیمت استفاده می‌کند نسبت به فردی که در خیابان‌های یک روستای دور افتاده رانندگی می‌کند، جبران خسارت

مبنای تحدید مسئولیت در خسارات مالی ناشی از حوادث رانندگی... _____ ۳۰۴

بیشتری را از عامل زیان انتظار دارد. به دلیل وجود همین تفاوت ها، واگذار کردن تعیین میزان سقف معافیت به دادگاه ها علاوه بر دشوار بودن احراز چنین سقفی، می تواند به تشّت آراء در این زمینه و یا عدم اعمال چنین معافیتی (همانند حکم مذکور در ماده ۴ قانون مسئولیت مدنی) در دادگاه ها منتهی شود.

به موجب قاعده حفظ نظام (اجتماعی) وجود سقف تحدید مسئولیت از یک طرف، عامل امنیّت بخش برای قشر ضعیف و متوسط جامعه است و از طرف دیگر، دشواری احراز شرایط مذکور در تعیین میزان مسئولیت و اعمال آن از سوی دادگاه ها، لزوم وجود چنین سقف ثابت در مسئولیت عامل زیان را توجیه می کند. در شرایط کنونی (با توجه به وجود سقف قانونی در جبران خسارات مالی در حوادث جاده ای) استفاده از خودروی نامتعارف را می توان نوعی اقدام به اسقاط ارزش مال و پذیرش خطر احتمالی دانست.

منابع

- آل کاشف الغطاء، محمدحسین (۱۴۱۹ق)، **تحریر المجله**، ج ۱، نجف: المکتبه المرتضویه.
- ایزانلو، محسن (۱۳۹۵ش)، **جبران خسارت وارده به خودروهای گران بها، هدایت مسئولیت به سمت بیمه گر، مأمن قافله دل و دانش**، تهران: شرکت سهامی انتشار.
- انصاری (شیخ اعظم)، مرتضی بن محمدامین (۱۴۱۶ق)، **فرائد الاصول**، ج ۱، چ ۵، قم: مؤسسه النشر الاسلامی.
- بابایی، ایرج (۱۳۸۴ش)، **نقد اصل جبران کلیه خسارات در حقوق مسئولیت مدنی ایران**، پژوهش حقوق عمومی، ۱۵ و ۱۶، ۴۵-۸۲.
- بادینی، حسن (۱۳۸۴ش)، **فلسفه مسئولیت مدنی**، تهران: شرکت سهامی انتشار.
- همو (۱۳۸۳ش)، **هدف مسئولیت مدنی**، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، ۶۶، ۵۵-۱۱۴.
- باقی زاده، محمدجواد؛ امید فرد، عبدالله (۱۳۹۳ش)، **ضرورت حفظ نظام و منع اختلال در آن در فقه امامیه**، مجله شیعه شناسی، ۴۷، ۱۶۹-۲۰۰.

- ۳۰۵ _____ مطالعات فقه و حقوق اسلامی - سال ۱۰ - شماره ۱۹ - پاییز و زمستان ۹۷
- بهرامی، حمید (۱۳۸۸ش)، آیا قاعده لاضرر بر احکام عدمی حکومت می کند؟ آیا قاعده لاضرر اثبات حکم می کند؟ پژوهشنامه حقوق اسلامی، ۲۹، ۵-۲۶.
- جنیدی، لعیا (۱۳۷۸ش)، **تقصیر زیان دیده**، مجله حقوق دانشگاه تهران، ۴۶، ۵۱-۹۰.
- حسینی مراغی، سید میر عبدالفتاح (۱۴۱۷ق)، **العناوین الفقهیه**، قم: مؤسسه النشر الاسلامی.
- حسینی سیستانی، سید علی (۱۴۱۴ق)، **قاعده لاضرر و لاضرار**، قم: نشر مکتب آیت الله سید علی سیستانی.
- حلی (ابن ادریس)، محمد بن منصور (۱۴۱۰ق)، **السرائر الحاوی لتحریر الفتاوی**، ج ۲، ۲، قم: مؤسسه النشر الاسلامی.
- خورسندیان، محمدعلی؛ شرعی، الهام (۱۳۹۵ش)، **مبانی نفی اختلال نظام در فقه اسلامی و حقوق موضوعه**، فقه و مبانی حقوق اسلامی، سال ۴۹، ۱، ۸۳-۱۰۴.
- خوئی، سید ابوالقاسم (۱۳۷۱ش)، **مصباح الفقاہه**، ج ۱، ۳، قم: بی نا.
- خمینی (امام)، سید روح الله (۱۳۸۶ش)، **صحیفه امام**، ج ۱۵، تهران: مؤسسه تنظیم و نشر آثار امام خمینی (ره).
- همو (۱۴۱۴ق)، **بدائع الذرر فی قاعده نفی الضرر**، ج ۲، قم: مکتب الاعلام الاسلامی.
- همو (۱۳۷۹ش)، **تحریر الوسیله**، ج ۲، تهران: مؤسسه تنظیم و نشر آثار امام خمینی (ره).
- سبحانی، جعفر (۱۴۲۰ق)، **نیل الوطر من قاعده لاضرر**، قم: مؤسسه امام صادق (ع).
- سیفی مازندرانی، علی اکبر (۱۴۲۵ق)، **مبانی الفقه الفعّال فی القواعد الفقهیه الاساسیه**، ج ۱، قم: مؤسسه آل البيت (ع).
- صدر، سید محمدباقر (۱۴۱۸ق)، **دروس فی علم الاصول**، ج ۲، ۵، قم: مؤسسه النشر الاسلامی.
- صفایی، سید حسین؛ رحیمی، حبیب الله (۱۳۹۱ش)، **مسئولیت مدنی**، ج ۴، تهران: سمت.
- عراقی (آقا ضیاء)، ضیاء الدین (۱۴۱۸ق)، **قاعده لاضرر و لاضرار**، قم: مکتب الاعلام الاسلامی.
- غمامی، مجید (۱۳۸۸ش)، **قابلیت پیش بینی ضرر در مسئولیت مدنی**، ج ۲، تهران: شرکت سهامی انتشار.
- فرهادی نیا، علی، **قاعده فقهی حفظ نظام**، مدرسه فقهی امام محمد باقر (ع) <http://mfef.ir>
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۱ش)، **مسئولیت مدنی**، ج ۱، ۱۰، تهران: مؤسسه چاپ و انتشارات دانشگاه تهران.

مبنای تحدید مسئولیت در خسارات مالی ناشی از حوادث رانندگی... _____ ۳۰۶

- ملک فضلی اردکانی، محسن (۱۳۸۹ش)، آثار قاعده حفظ نظام، حکومت اسلامی، ۴، ۱۰۹-۱۴۶.

- مکارم شیرازی، ناصر (۱۴۲۷ق)، استفتانات جدید، ج ۳، چ ۲، قم: مدرسه امام علی ابن ابی طالب (ع).

- مصطفوی، سید محمد کاظم (۱۴۲۱ق)، مائه قاعده فقهیه، ج ۴، قم: مؤسسه النشر الاسلامی.

- موسوی بجنوردی، سید محمد (۱۳۷۵ش)، قاعده اقدام، دیدگاه های حقوق قضایی، ۲، ۲۳-۴۲.

- میرشکاری، عباس (۱۳۹۴ش)، رساله عملی مسئولیت مدنی، تهران: سهامی انتشار.

- نجفی خوانساری، موسی (۱۴۱۸ق)، منیه الطالب، تقریرات درس نائینی، ج ۲، قم: مؤسسه النشر الاسلامی.

- نراقی (فاضل نراقی)، مولی احمد بن محمد مهدی (۱۴۱۰ق)، عواید الایام فی بیان قواعد الاحکام، قم: دفتر تبلیغات حوزه علمیه قم.

- هدایت نیا، فرج الله (۱۳۸۹ش)، مبانی فقهی تحدید سلطنت مالکانه، حقوق اسلامی، ۲۶، ۱۳۷-۱۶۴.

-Antoinette Collignon - Smit Sibinga (2011), **Negligence and Damages**, International Bar Association Legal Practice Division, VOLUME 10, NUMBER 1

-Tamás, Fézer, (2012) **Comparative Tort Law**, TÁMOP

-Von Bar, Christian and Drobnig, Ulrich, **The Interaction of Contract Law and Tort and Property Law in Europe**, First Published, Sellier, European Law Publishers, 2004

-Robert M. Merkin, Jeremy Stuart-Smith (2004), **The Law of Motor Insurance**, Sweet & Maxwell, First edition, London

-Dennis Patterson (2010), **A Companion to Philosophy of Law and Legal Theory**, Second edition, A John Wiley & Sons, Ltd., Publication

-Erwin Deutsch, Hans-Ludwig, Schreiber (1985), **Medical Responsibility in Western Europe**, Springer Science & Business Media, First edition