

فقه و اجتهاد

دوفصلنامه علمی - پژوهشی
سال یازدهم، شماره بیست و یکم (بهار و تابستان ۱۴۰۳)



صاحب امتیاز:

مرکز فقهی ائمه اطهار

مدیر مسئول:

آیت الله محمدجواد فاضل لنکرانی

سردبیر:

علی نهبانندی

دبیر تحریریه:

محمدرضا محمودی

دبیر اجرایی:

مهدی مقدادی داودی

ویراستار:

محمدعلی اکبری

مترجم انگلیسی:

علی رشیدآبادی

مترجم عربی:

حبیب ساعدی

طراح:

حمیدرضا پورحسین

صفحه آرا:

محسن شریفی

هیئت تحریریه به ترتیب حروف الفبا

- جعفر بستان (نجفی) (استاد دروس خارج حوزه علمیه قم)

- سید جواد حسینی گرگانی (استاد سطوح عالی حوزه علمیه قم و مدرس دانشگاه)

- محمدجعفر طیبی (مدرس دانشگاه و استاد حوزه علمیه قم)

- سید علی علوی قزوینی (دانشیار دانشگاه تهران، پردیس فارابی)

- محمدجواد فاضل لنکرانی (استاد دروس خارج حوزه علمیه قم)

- محمدرضا فاضل کاشانی (استاد دروس خارج حوزه علمیه قم)

- محمد قائینی (استاد دروس خارج حوزه علمیه قم)

- سید محمد نجفی یزدی (استادیار جامعه المصطفی العالمیه)

- علی نهبانندی (استاد خارج حوزه علمیه قم)

- سعید واعظی (استاد خارج حوزه علمیه قم)

دوفصلنامه فقه و اجتهاد بر اساس نامه شماره ۱۲۱۲۳
شورای اعطای مجوزها و امتیازهای شورای عالی حوزه‌های
علمیه در جلسه مورخ ۱۴۰۱/۶/۱ از شماره دهم به رتبه
علمی - پژوهشی ارتقا یافته است.

نمایه شده در پایگاه‌های:

Magiran (بانک اطلاعات نشریات کشور)

Noormags (پایگاه مجلات تخصصی نور)

نشانی: قم، میدان معلم، مرکز فقهی ائمه اطهار

معاونت پژوهش، دفتر فصلنامه فقه و اجتهاد

تلفن: ۰۲۵ - ۳۷۷۴۹۴۹۴

دورنگار: ۰۲۵ - ۳۷۷۳۰۵۸۸

سامانه فصلنامه: www.mags.markafeqhi.com

پست الکترونیکی: mags@markazfeqhi.com

قیمت: ۴۰۰۰۰۰ ریال

Critique and Analysis of the Jurisprudential Reasons for Reducing Compensation in Traffic Accidents Subject to Notes 3 and 4 of Article 8 of the Compulsory Insurance Law

*Seyed Mohammad Heidari Khourmizi*¹

*Hadi Khoshnodi*²

Abstract

The legislator, to determine the duty in cases where the perpetrator of the accident in traffic accidents is unable to compensate, has reduced the legal liability in notes 3 and 4 of Article 8 of the Compulsory Insurance Law. In the present study, using library resources and a descriptive-analytical method, after presenting the existing reasons such as the principles of no harm and waste (Etlaf), cases that may be considered as reasons against it, such as the principle of action (Qaede Etdam), the financial situation of the perpetrator of the accident and the victim of the accident were examined with the aim of critiquing and analyzing the jurisprudential reasons for reducing compensation in traffic accidents regarding the subject of notes 3 and 4 of Article 8 of the Compulsory Insurance Law. The authors have come to the conclusion that in Imami jurisprudence, the financial situation has not been a criterion for determining compensation. Even if a jurist does not accept full compensation, they have accepted its full payment based on other reasons such as the principle of waste and consider it unquestionable. Therefore, reducing the compensation to the victim in traffic accidents is not consistent with jurisprudential principles or even legal provisions. Ultimately, in case of the perpetrator's insolvency, installment compensation or deferment (Emhal) until solvency, or payment of compensation from other sources should be considered, not reducing the amount of compensation to the victim of the accident.

Keywords: Compensation, Victim, Traffic Accidents, Compulsory Insurance.

1. Assistant Professor, Department of Islamic Jurisprudence and Law, Shahid Mahallati Islamic Sciences University; dr.heidary436@gmail.com

2. Assistant Professor, Department of Islamic Jurisprudence and Law, Shahid Mahallati Islamic Sciences University; h.khoshnodi@gmail.com.

فقه و اجتهاد

دوفصلنامه علمی - پژوهشی

سال یازدهم، شماره بیستم و یکم (بهار و تابستان ۱۴۰۳)

تاریخ دریافت: ۱۳/۰۳/۱۴۰۲

تاریخ پذیرش: ۱۶/۰۹/۱۴۰۲

نقد و تحلیل ادله‌ی فقهی تقلیل جبران خسارت در تصادفات رانندگی موضوع تبصره ۳ و ۴ ماده ۸ قانون بیمه اجباری

سیدمحمد حیدری خورمیزی^۱

هادی خوشنودی^۲

چکیده

قانون‌گذار برای تعیین تکلیف در مواردی که مقصّر حادثه در تصادفات رانندگی قادر به جبران خسارت نیست، مسئولیت قانونی را در تبصره ۳ و ۴ ماده ۸ قانون بیمه اجباری تقلیل داده است. نگارندگان در پژوهش حاضر با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و با روش توصیفی - تحلیلی بعد از طرح ادله موجود، مانند قواعد لاضرر و اتلاف، مواردی را که ممکن است به صورت دلیل بر خلاف آن باشد، مانند: قاعده اقدام، اوضاع مالی مقصّر حادثه و زیان‌دیده حادثه را با هدف نقد و تحلیل ادله فقهی تقلیل جبران خسارت در تصادفات رانندگی ناظر به موضوع تبصره ۳ و ۴ ماده ۸ قانون بیمه اجباری انجام داده و به این نتایج رسیده‌اند که در فقه امامیه، وضعیت اقتصادی و مالی ملاک تعیین خسارت نبوده است. حتی اگر فقیهی جبران خسارت را به صورت کامل نپذیرد ولی پرداخت کامل آن را در قالب ادله دیگر مانند قاعده اتلاف پذیرفته و آن را غیر قابل خدشه می‌دانند. بنابراین تقلیل خسارت از زیان‌دیده در تصادفات رانندگی با مبانی فقهی حتی مواد قانونی - حقوقی سازگاری ندارد. نهایتاً در صورت اعسار مقصّر، جبران تقسیتی یا امهال تا یسر یا پرداخت خسارت از موارد دیگر می‌باشد، نه اینکه میزان خسارت را نسبت به زیان‌دیده حادثه تقلیل داد.

کلیدواژه‌ها: جبران خسارت، زیان‌دیده، تصادفات رانندگی، بیمه اجباری.

۱. استادیار گروه فقه و حقوق اسلامی دانشگاه علوم اسلامی شهید محلاتی رحمته‌الله؛ نویسنده مسئول؛

dr.heidary436@gmail.com

۲. استادیار گروه فقه و حقوق اسلامی دانشگاه علوم اسلامی شهید محلاتی رحمته‌الله؛ h.khoshnodi@gmail.com

مقدمه

قانون‌گذار برای تعیین تکلیف در مواردی که مقصر حادثه در تصادفات رانندگی، به هردلیلی قادر به جبران خسارت نیست، کاهش مسئولیت قانونی را به صورت تقلیل خسارت مطرح کرده است؛ بدین صورت که نه مقصر حادثه و نه بیمه‌گر لازم نیست تمام خسارت را به زیان‌دیده حادثه پرداخت کند، بلکه در خودروهای غیرمتعارف، خسارت تا حد خودروهای متعارف تقلیل می‌یابد. لکن در فقه امامیه وضعیت اقتصادی ملاک تعیین خسارت نبوده است، که با مبانی فقهی اعم از قواعد لاضرر، اتلاف و حتی مواد قانونی حقوقی سازگاری ندارد. اهمیت و ضرورت این بحث جایی روشن‌تر می‌شود که به ماده ۸ قانون بیمه اجباری و تبصره‌های آن نگاهی دقیق کنیم؛ در تبصره‌های ۳ و ۴ ماده ۸ قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۲۰ اردیبهشت ۱۳۹۵ آمده است که خسارت مالی ناشی از حوادث رانندگی صرفاً تا میزان خسارت متناظر وارده به گران‌ترین خودروی متعارف از طریق بیمه‌نامه شخص ثالث و یا مقصر حادثه قابل جبران خواهد بود و همچنین منظور از خودروی متعارف، خودرویی است که قیمتش کمتر از پنجاه درصد سقف تعهدات بدنی مشخص شده در ابتدای هر سال باشد.

مسئله اصلی پژوهش از دید نگارندگان، این است که صاحبان چنین خودروهایی که با رعایت کامل قوانین و مقررات در حال رانندگی هستند و بر اثر تقصیر راننده دیگری به عنوان مقصر دچار خسارت می‌شوند، بر چه مبنای فقهی می‌توان آنها را از جبران خسارت ناروایی که به آنها وارد شده، محروم و چنین قوانینی بر خلاف قواعد کلی، نظیر قاعده لاضرر و قاعده اتلاف و اصولی مانند اصل جبران کامل خسارات نخواهد بود؟

در این زمینه تحقیق مستقلی دیده نمی‌شود اما می‌توان به چند اثر نزدیک به موضوع پژوهش حاضر اشاره کرد که عبارتند از:

۱. مقاله «اصل قابلیت جبران کلیه خسارات» نوشته مهدی خادم، هدایت‌الله سلطانی‌نژاد، چاپ شده در مبانی فقهی حقوق اسلامی، سال ششم، شماره دوازدهم، پاییز و زمستان ۱۳۹۲، ص ۲۱-۴۸، که در آن با بررسی اصل قابلیت جبران کلیه

خسارات مانعی شرعی برای پذیرش این اصل نمی‌بیند.

۲. در مقاله «بررسی اصل جبران خسارت از منظر قرآن، فقه امامیه و حقوق ایران» نوشته فاطمه نگهداری و نصیر مشایخ، چاپ شده در فصلنامه مطالعات قرآنی، سال یازدهم، ش ۴۳، پاییز ۱۳۹۹، ص ۴۲۹ - ۴۶۳، که در آن با بررسی این اصل فقط دیدگاه فقها درباره قبول یا رد آن را آورده است.

۳. در مقاله «مبنای تحدید مسئولیت در خسارات مالی ناشی از حوادث رانندگی» نگارندگان: جلیل قنوتی و صابر علانی در نشریه مطالعات فقه و حقوق اسلامی، سال دهم، صفحات ۲۸۳ - ۳۰۶، به بررسی مبانی فقهی قاعده اقدام و حفظ نظام اشاره کرده و به این نتیجه رسیده‌اند که تعیین سقف مسئولیت قابل توجیه است.

۴. در مقاله دیگر تحت عنوان «نظام جبران خسارت خودرهای غیرمتعارف بر مبنای نظریه تعاون اجتماعی» نویسندگان (شیرزاد حیدری، محسن محبی، غلامعلی سیفی) با بررسی قاعده تعاون، به این نتیجه رسیده‌اند که خسارت قابل جبران در قانون بیمه، یک حق قانونی مستقل از مسئولیت شخصی مسبب حادثه است.

نوآوری پژوهش حاضر در این است که قانون بیمه اجباری و ماده ۸، مورد واکاوی قرار گرفته؛ در صورتیکه در پژوهش اول و دوم اشاره‌ای به قانون بیمه و ماده ۸ ندارد. در پژوهش سوم نویسندگان با تحلیل ادله فقهی و حقوقی، نتیجه خلاف این مطلب را قائل گردیده‌اند که تعیین سقف مسئولیت قابل توجیه نیست. در پژوهش چهارم نیز نویسندگان مقاله فوق قائل به جبران کامل خسارت با دلیل قاعده تعاون به زیان دیده هستند؛ در صورتی که مقاله پیش رو با تحلیل ادله و قواعد فقهی مسلم امامیه به نتیجه مذکور رسیده است.

۱. رویه قانون گذار ایران

در تعیین میزان خسارت و تصویب قوانین، بر مبنای اصل جبران کامل خسارت به موجب اصل ۴۰ قانون اساسی مقرر کرده: «هیچ کس نمی‌تواند اعمال حق خویش را وسیله اضرار به غیر یا تجاوز به منافع عمومی قرار دهد». در صورتی که با تقلیل جبران خسارت به شخص زیان دیده، بر اساس ماده ۸ قانون بیمه اجباری، اضرار به غیر محقق می‌شود.

مواد مختلف قانون مدنی نیز اشاره به این مطلب دارند؛ مثلاً در ماده ۳۰۷ که مقرر می‌دارد: «اموری که موجب ضمان قهری هستند عبارتند از: غصب، اتلاف، تسبیب، استیفاء». در ماده ۳۲۸ و ۳۳۱ قانون مدنی اشاره به ضامن بودن مثل یا قیمت تلف کردن مال غیر دارد. حتی اگر از روی عمد یا بدون عمد و اعم از اینکه عین یا منفعت باشد و حتی اگر آن را ناقص یا معیوب کند ضامن نقص قیمت مال است. همچنین در ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی (مصوب ۷ اردیبهشت ۱۳۳۹) آمده است: «هر کس بدون مجوز قانونی عمداً یا در نتیجه بی احتیاطی به جان یا سلامتی یا مال یا آزادی یا حیثیت یا شهرت تجارتنی یا به هر حق دیگر که به موجب قانون برای افراد ایجاد گردیده، لطمه‌ای وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود، مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود می‌باشد».

بر این اساس راننده هر خودرویی که سبب وارد آمدن ضرر مالی به خودروی شخص یا اشخاص دیگری شود، مسئول جبران خسارت مالی ناشی از آن است. البته تا قبل از تصویب قانون بیمه اجباری، خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه، مصوب ۲۰ اردیبهشت ۱۳۹۵ در مجلس، مسئولیت یادشده سقفی نداشت و معادل زیان وارده به هر میزان که باشد، قابل جبران بود، مگر اینکه به تشخیص دادگاه وقوع خسارت، ناشی از غفلتی می‌بود که عرفاً قابل اغماض است و جبران آن نیز موجب عسر و تنگدستی واردکننده زیان می‌شود. به عبارت دیگر قانون مسئولیت مدنی، برای مسئولیت مالی راننده مسبب حادثه، سقفی تعیین نکرده است، مگر اینکه به حکم دادگاه مبلغ خسارت پرداختی از سوی مسبب حادثه کاهش داده شود.

در ماده ۳ قانون مسئولیت مدنی نیز این حق را به دادگاه داده که میزان زیان و طریقه و کیفیت جبران آن را با توجه به اوضاع و احوال قضیه تعیین کند. جبران زیان را به صورت مستمری نمی‌شود تعیین کرد، مگر آن که مدیون تأمین مقتضی برای پرداخت آن بدهد یا آن که قانون آن را تجویز نماید. چنانچه در ماده ۴ مصوب شده است: دادگاه می‌تواند میزان خسارت را در موارد زیر تخفیف دهد: ۱. هرگاه پس از وقوع خسارت، واردکننده زیان به نحو مؤثری به زیان دیده کمک و مساعدت

کرده باشد. ۲. هرگاه وقوع خسارت ناشی از غفلی بود که عرفاً قابل اغماض باشد و جبران آن نیز موجب عسرت و تنگدستی واردکننده زیان نشود. ۳. وقتی که زیان دیده به نحوی از انحاء موجبات تسهیل، ایجاد زیان را فراهم نموده یا به اضافه شدن آن کمک و یا وضعیت واردکننده زیان را تشدید کرده باشد.

اما با تصویب قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه، مصوب ۲۰ اردیبهشت ۱۳۹۵ در مجلس، مسئولیت مالی راننده مقصر حادثه در برابر خودروهایی زیان دیده کاهش یافت و این بار برخلاف گذشته، در متن قانون برای آن سقف تعیین شد. به این ترتیب که براساس تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه، مصوب ۲۰ اردیبهشت ۱۳۹۵، خسارت مالی ناشی از حوادث رانندگی صرفاً تا میزان خسارت متناظر وارده به گرانترین خودروی متعارف از طریق بیمه نامه شخص ثالث یا مقصر حادثه قابل جبران خواهد بود. بر اساس تبصره ۴ ماده ۸ قانون مذکور، منظور از خودروی متعارف خودرویی است که قیمت آن کمتر از ۵۰ درصد سقف تعهدات بدنی که در ابتدای هر سال اعلام می شود همان مبلغ دیه در ماههای حرام است. بدنی که در ابتدای هر سال اعلام می شود همان مبلغ دیه در ماههای حرام است. چنانچه در ماده ۸ آمده است: «حداقل مبلغ بیمه این قانون در بخش خسارات بدنی معادل حداقل ریالی دیه یک مرد مسلمان در ماههای حرام با رعایت تبصره ماده ۹ این قانون است و در هر حال بیمه گذار موظف به اخذ الحاقیه نمی باشد. همچنین حداقل مبلغ بیمه موضوع این قانون در بخش خسارات مالی معادل دو و نیم درصد تعهدات بدنی است. بیمه گذار می تواند برای جبران خسارت های مالی بیش از حداقل مزبور، در زمان صدور بیمه نامه یا پس از آن، بیمه تکمیلی تحصیل کند.

۲. نظریه مشورتی

در نظریه مشورتی از اداره حقوقی قوه قضاییه، پرسش هایی مطرح شده است که سوال ها به همراه پاسخ بدین صورت است؛

الف - نظر به ماده ۳۳۱ قانون مدنی در خصوص مسئولیت راننده مقصر در

تصادف رانندگی و با توجه به تصریح ماده مذکور در خصوص نحوه تعیین

مسئولیت خواننده، تعیین خسارات به چه صورتی است؟ آیا باید تفاوت قیمت آن خودرو قبل از تصادف با قیمت عرفی خودرو تصادفی همان خودرو لحاظ گردد؟ یا قیمت قطعات و هزینه تعمیرات، شاخص تعیین خسارت است؟ اگرچه ممکن است در عمل برآورد تعیینی طبق هر دو معیار مساوی یا اختلاف اندکی باشد اما در برخی مصادیق، ممکن است تعیین شاخص، میزان خسارات را متفاوت نماید.

ب - با توجه به تبصره ۳ و ۴ ماده ۸ قانون بیمه اجباری آیا تحدید مسئولیت، شامل راننده مقصر هم می‌گردد یا فقط ناظر به شرکت بیمه است؟ اگر شامل راننده نیز می‌گردد، که ظاهراً همین‌طور است، با توجه به ثالث بودن مبلغ دیه تا ابتدای سال آینده و از طرفی نوسان شدید قیمت خودرو در بازار، به نحوی که تقریباً تمامی خودروها نامتعارف محسوب می‌گردند، ملاک عمل، قیمت چه زمانی است؟

ج - آیا خودرو مورد نظر در ماده مذکور سواری است یا شامل باری و مسافرکش (مینی‌بوس و اتوبوس) هم می‌گردد؟ زیرا ظاهراً بر اساس تعریف مندرج در آن ماده این قبیل خودروها تماماً نامتعارف محسوب می‌گردند.

پاسخ: الف و ب - اولاً، به موجب تبصره ۳ ماده ۸ قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه، مصوب ۱۳۹۵، «خسارت مالی ناشی از حوادث رانندگی صرفاً تا میزان خسارت متناظر وارده به گران‌ترین خودروی متعارف از طریق بیمه‌نامه شخص ثالث و یا مقصر حادثه قابل جبران خواهد بود» و وفق تبصره ۴ همان ماده «منظور از خودروی متعارف، خودرویی است که قیمت آن کمتر از پنجاه درصد (۵۰٪) سقف تعهدات بدنی که در ابتدای هر سال مشخص می‌شود، باشد». بنابراین، صرف‌نظر از آنکه ممکن است اطلاق حکم مقنن مبنی بر پرداخت «خسارت متناظر وارده به گران‌ترین خودروی متعارف» به‌ویژه درباره مسئولیت مقصر حادثه قابل انتقاد باشد، اما حکم قانونی است که احتمالاً با هدف جلوگیری از تحمیل مسئولیت پرداخت خسارت بیش از حد انتظار (متعارف)، به‌ویژه بر صاحبان خودروهای ارزان‌قیمت وضع شده است و مادام که به اعتبار و قوت خود باقی است، لازم‌الاجرا است و این حکم، عموماً قانون مربوط به مسئولیت مدنی را با تخصیص مواجه کرده است. ثانیاً، چنانچه خودروی

شخص زیان‌دیده علاوه بر خسارات وارده به بدنه آن، بر اساس تأیید کارشناس متحمل افت قیمت عرفی ناشی از تصادف باشد، در این صورت برابر ماده ۲ قانون رسیدگی فوری به خسارات ناشی از تصادفات رانندگی، مصوب ۱۳۴۵، و از باب تسبیب، کاهش قیمت حاصله که معمولاً در خصوص تصادف خودروهای نو پدید می‌آید، قابل مطالبه و فاقد اشکال است. ثالثاً، با توجه به جنبه موضوعی و فنی افت قیمت خودرو و محاسبه میزان آن، کسب نظریه کارشناس، شرط لازم صدور حکم است و شرایط آن، همان قواعد عام حاکم بر مسئولیت مدنی است. رابعاً، محدودیت مذکور در تبصره ۳ ماده ۸ هم شامل شرکت بیمه است که بیمه‌نامه شخص ثالث را صادر کرده و هم راننده مقصر که در این تبصره مورد تصریح قرار گرفته است.

پاسخ ج - با توجه به اینکه فلسفه وضع ماده ۸ قانون بیمه اجباری، خسارت وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه، مصوب ۱۳۹۵، حمایت از عامل بروز خسارت در قبال تردد خودروهای لوکس بوده که در خصوص خودروهای باری و ماشین‌آلات کشاورزی و صنعتی و دیگر خودروهای غیرسواری فاقد مصداق است و نیز با لحاظ آنکه حکم مقرر در تبصره‌های ۳ و ۴ ماده ۸ این قانون استثنایی بر قواعد عام مسئولیت مدنی است و باید به نحو مضیق تفسیر شود، لذا تبصره‌های یاد شده صرفاً در خصوص خودروهای سواری قابلیت اعمال و اجرا دارد. (نظریه مشورتی شماره ۷/۹۹/۱۹۵۱ مورخ ۱۴۰۰/۲/۷)

البته دستورالعمل نحوه تعیین خسارت موضوع تبصره‌های ۳ و ۴ ماده ۸ قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۲۹/۵/۱۳۹۶ شورای عالی بیمه با اصلاحیه مورخ ۱۳/۶/۱۳۹۸ همان مرجع و با لحاظ دادنامه شماره ۲۸۵ مورخ ۳۱/۲/۱۳۹۸ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری، در مقام ارائه تعریف از خودروی متعارف و نامتعارف، تعاریف یاد شده را به خودروهای سواری محدود کرده است.

۳. تحلیل و بررسی

پاسخ سوم نظریه مشورتی اداره حقوقی قوه قضاییه دارای سه فرض کلی است که هر کدام نیز به چند فرض مختلف قابل تقسیم است:

۱. اینکه مقصّر حادثه دارای خوددویی اعم از باری و تریلی بوده و زیان‌دیده حادثه، خوددویی سواری دارد.

۲. اینکه مقصّر حادثه خوددویی سواری بوده و زیان‌دیده دارای خوددور اعم از تریلی و باری.

۳. هر دو خوددور اعم از مقصّر حادثه و زیان‌دیده دارای خوددور سواری متعارف یا لوکس یا باری و تریلی باشند.

فرض اول: به نظر می‌آید منظور از نظریه مشورتی اداره حقوقی قضاییه، این مورد باشد؛ با توجه اینکه آورده است: «حمایت از عامل بروز خسارت در قبال تردد خودروهای لوکس بوده» یعنی جایی که مقصّر حادثه دارای خوددویی اعم از باری و تریلی بوده و زیان‌دیده حادثه دارای خوددوری سواری لوکس بوده در این مورد عدم مصداق یعنی خسارت باید به طور کامل جبران شود. در این مورد تبصره ۳ و ۴ ماده ۸ قانون بیمه اجباری مصداقی ندارد، شاید علت این امر این است که نوعاً خوددورهای تریلی و باری قیمت بالایی دارند به طوری که حداقل قیمت این خوددورها در حال حاضر معمولاً به صورت تخمینی قیمت ۵ میلیارد تومان است، در حالی که بر طبق نظر قانون‌گذار تقریباً در حال حاضر عموم خودروهای سواری در جاده‌های ایران لوکس محسوب می‌شوند. اگر در این مورد خسارت خوددور سواری جبران نشود و مشمول این ماده ۸ قانون بیمه اجباری شود نه تنها کمک به شخص زیان‌دیده حادثه نبوده، بلکه ممکن است باعث بی‌عدالتی شود.

فرض دوم: مقصّر حادثه خوددویی سواری بوده و زیان‌دیده دارای خوددور اعم از تریلی و باری باشد، در این مورد هم در صورتی که خوددور سواری لوکس باشد، طبق نظریه مشورتی مصداق ماده ۸ نیست؛ یعنی ضرر توسط خوددور سواری لوکس لازم به جبران نیست و مورد آخر یعنی خوددوری سواری غیر لوکس مقصّر حادثه است که در این صورت نیز عدم مصداق اشاره شده در نظریه مشورتی؛ به معنای عدم جبران خسارت است؛ زیرا جبران خسارت خوددور تریلی توسط خوددور متعارف تفاوتی با خوددور لوکس ندارد و قانونگذار می‌بایست قانون را در جهت حمایت این مدل خودروهای لوکس که با تریلی تصادف داشتند نیز تسری دهد.

فرض سوم: منظور جایی است که هر دو خودرو تریلی و باری باشند یا هر دو غیرمتعارف (لوکس) و یا هر دو سواری متعارف باشند. اگر در این فرض، مورد اول را به هر دلیلی از شمولیت ماده ۸ قانون بیمه اجباری خارج بدانیم، اما ماده قانونی در بقیه موارد شامل می‌شود در صورتی که قانون‌گذار این مورد را پیش‌بینی نکرده است.

۴. دیدگاه فقها

از عبارات بعضی از فقها مانند میرزای نایینی برداشت می‌شود که ایشان مخالف اطلاق لزوم جبران خسارت باشند؛ توضیح اینکه به نظر می‌آید این فقیه مقوله ضرر را به‌عنوان یکی از موجبات ضمان به رسمیت نمی‌شمارند؛ به نحوی که نمی‌پذیرند که با تحقق ضرر لزوماً ضمان نیز ایجاد شود. مرحوم میرزای نایینی در این‌باره می‌گوید: «از سوی هیچ فقیهی نفس ضرر به‌عنوان یکی از موجبات ضمان معرفی نشده است مگر آنکه ضرر در قالب اتلاف درآید تا قابل جبران باشد» (نجفی خوانساری، ۱۳۷۳ق، ص ۲۰۶). بنابراین طبق این ادله اگر چه نفس ضرر به تنهایی موجب جبران خسارت نیست ولی به نظر می‌آید هرگونه ضرری، شامل اتلاف مال غیر است. مثلاً حتی اگر یک خط قابل توجه بر بدنه خوددور وارد شود مصداق ضرر است که حتماً قیمت خوددور را تحت تأثیر قرار می‌دهد. و بنا بر قاعده اتلاف، لازم به جبران کلیه خسارات است.

بعضی دیگر از فقها مانند میرفتاح مراغه‌ای، موافق اصل جبران کلیه خسارات وارده به زیان‌دیده هستند (مراغه‌ای، ۱۴۱۷ق، ج ۱، ص ۳۰۶). استدلال آنها به احادیث مانند «حُرْمَةُ مَالِ الْمُسْلِمِ كَحُرْمَةِ دَمِهِ» (محمدی ری‌شهری، ۱۳۸۶ش، ج ۲، ص ۵۱۰) یا «كُلُّ الْمُسْلِمِ عَلَى الْمُسْلِمِ حَرَامٌ دَمُهُ وَمَالُهُ وَعِرْضُهُ» (ورام، ۱۳۷۶ش، ج ۱، ص ۱۱۵) که به طور کلی دلالت بر احترام به اموال و حقوق مسلمین دارد و قاعده لا ضرر و لا ضرار، که در بر دارنده نهی مسلمین از اضرار به یکدیگر است.

روایاتی دیگر نیز وجود دارند که مستقیماً و صراحتاً در بر دارنده حکم ضمان شخص زیان‌زننده می‌باشند. این روایات از حضرت امام صادق علیه السلام نقل شده که ایشان فرموده‌اند: «كُلُّ شَيْءٍ يُضِرُّ بِطَرِيقِ الْمُسْلِمِينَ فَصَاحِبُهُ ضَامِنٌ لِمَا يُصِيبُهُ» (حر عاملی، ۱۴۰۹ق، ج ۲۹، ص ۲۴۳). یا حدیث شریف: «مَنْ أَضَرَ بِشَيْءٍ مِنْ طَرِيقِ الْمُسْلِمِينَ

فَهُوَ لَهُ ضَامِنٌ» (کلینی، ۱۴۰۷ق، ج ۷، ص ۳۵۰).

از این رو این فقیه، جهت تقویت استدلال خویش، در کنار استدلال به قاعده لاضرر، به این احادیث استناد کرده و حکم به ضمان شخص زیان‌زننده و لزوم جبران کلیه خسارات داده است. بنابراین این احادیث برای اثبات اصل قابلیت جبران کلیه خسارات استفاده می‌شود؛ چرا که یکی از موارد تدارک ضمان، جبران کلیه خسارات است.

۵. ادله فقهی جبران خسارت

بر اساس قواعد اتلاف و لاضرر، می‌توان در تصادفات رانندگی، جهت اثبات حکم به جبران کلیه خسارت وارده استدلال کرد و فرقی بین ضرر رساندن از روی عمد یا جهل نیست؛ زیرا قواعد اتلاف و لاضرر گویای این است که حتی اگر شخصی در خواب هم مال غیر را تلف کرده ضامن است و در صورت جهالت گناهی نکرده است (حکم تکلیفی) ولی حکم وضعی دارد؛ زیرا علم و جهل در حکم وضعی دخالتی ندارد و تفاوتی هم ندارد که اتلاف به صورت مباشرتاً و یا به صورت تسبیب باشد (محقق حلی، ۱۴۰۸ق، ج ۴، ص ۲۳۱؛ نجفی، ۱۳۶۷ش، ج ۳، ص ۴۴).

۵-۱. قاعده لاضرر

ممنوعیت ضرر در متون اصلی دین، اعم از آیات و روایات ریشه دارد؛ به این معنا که در اسلام، ضرر و حکم ضرری نیست. بنابراین هر جا ضرری محقق شد، دلیل و دستوری که موجب آن ضرر شده، نامشروع بوده و حجیت شرعی ندارد (فاضل تونی، ۱۴۱۲ق، ص ۱۹۴؛ مکارم شیرازی، ۱۳۷۰، ش ۱، ص ۵۹).

در قرآن کریم نیز آیاتی وجود دارد که با تصریح به واژه ضرر و مشتقات آن در موارد خاصی احکامی را ارائه کرده است؛ مانند: آیه اول: «لَا تُضَارَّ وَالِدَةٌ بِوَلَدِهَا وَلَا مَوْلُودٌ لَهُ بِوَالِدِهِ» (بقره / ۲۳۳). در این آیه مادران از اینکه با قطع شیر موجب ضرر و زیان فرزند خود شوند، نهی شده‌اند. همچنین آیه «وَلَا تُمَسِّكُوهُنَّ ضِرَاراً لِّتَعْتَدُوا وَمَنْ يَفْعَلْ ذَلِكَ فَقَدْ ظَلَمَ نَفْسَهُ» (بقره / ۳۱). در این آیه مردان را از اینکه با نیت تعدی و تجاوز و پایمال کردن حقوق همسر خود، بعد از طلاق به آنها رجوع کنند و آنها را نگه دارند منع و نهی کرده است.

همچنین آیات ۲۸۲ سوره بقره، آیه ۶ سوره طلاق، آیت ۱۲ سوره نساء و آیه ۱۰۷ سوره توبه. این آیات بیانگر حرمت ضرر و ضرار یا هرگونه زیان زدن به دیگران هستند.

روایات فراوانی هم وارد شده است که هر اهل تبعی ضمن قبول وثاقت برخی روایات، اجمالا تسلیم مفاد روایات خواهد شد. مثل «لاضرر و لاضرار»، «لاضرر و لاضرار علی مؤمن»، «لاضرر و لاضرار فی الاسلام»، «وَمَنْ ضَارَّ مُسْلِمًا فَلَيْسَ مِنَّا وَكُنَّا مِنْهُ فِي الدُّنْيَا وَالْآخِرَةِ» (حر عاملی، ۱۴۰۹ق، ج ۲۲، ص ۲۸۳). ضرر یک امر عرفی و به معنای نقص در مال، جان و مقابل نفع می‌باشد. از این احادیث استنباط می‌شود که ضرر و زیان بر جان و مال مردم کاری قبیح و حرام می‌باشد و از نظر اسلام مورد نهی قرار گرفته است. بنابراین اگر کسی به شخصی زبانی وارد کند، یعنی در مال یا بدن او نقصانی ایجاد نماید، طبق این دسته از روایات، جایز نمی‌باشد و بر اساس ادله ضمان، ضرر رساننده ضامن نقصان و ضرر خواهد بود. بنابراین ضرری که به نحو مباشرت یا به نحو سببیت از کسی به مال یا جان فردی وارد شود، ممنوع و حرام می‌باشد و ضرر رساننده ضامن خواهد بود (جمعی از مولفان، بی تا، ج ۳۰، ص ۱۸۹). بر اساس تقلیل جبران خسارت به شخص زیان دیده، بر اساس ماده ۸ قانون بیمه اجباری، اضرار به غیر محقق می‌شود و شخصی که خسارت وارد کرده، موظف است آن را تدارک و تلافی کند و اصلا ضرری که جبران نداشته باشد در اسلام وجود ندارد (محقق نراقی، ۱۴۱۷، ص ۵۲-۵۵) یا اینکه اصلا به‌طور کلی نباید کسی به دیگری ضرر بزند.^۱

۱. البته دیدگاه فقها درباره لای موجود در حدیث «لا ضرر و لاضرار فی الاسلام» واحد نیست، ولی می‌شود از همه‌ی آنها برداشت کرد که به هر دلیل ضرر باید جبران شود، حالا فرقی ندارد دیدگاه شیخ انصاری یا فقهای دیگر. مثلا شیخ انصاری می‌فرماید، «مدخول اصلی «لا» در تقدیر است که همان واژه «حکم» است؛ یعنی حکم ضرری در اسلام نیست یعنی در اسلام احکامی که موجب ضرر بر بندگان باشد، وجود ندارد» (انصاری، ۱۴۱۴، ص ۱۱۴). از دیدگاه آخوند خراسانی، «لا ضرر» نفی حکم است به لسان نفی موضوع؛ یعنی متعلق حکم که همان موضوع حکم است، برداشته می‌شود (آخوند خراسانی، ۱۴۰۹، ص ۳۸۱). از دیدگاه شریعت اصفهانی «لا» در «لا ضرر» نفی جنس نیست، بلکه در معنای مجازی یعنی نهی به کار رفته و با این کار مردم را از ضرر زدن به دیگران نهی کرده است (شریعت اصفهانی، ۱۴۱۰، ۲۸). از دیدگاه میرعبدالفتاح مراغی «لا» همان لای نفی است، اما با این قید که منظور مطلق ضرر نیست، بلکه مقصود ضرر غیر متدارک است؛ یعنی اگر کسی ضرر

۵-۲. قاعده اتلاف

از جمله قواعد مشهور فقهی که فقیهان در مورد ضمان به آن تمسک جستند، قاعده اتلاف است. مفاد قاعده اتلاف در «من أتلف مال الغير فهو له ضامن» مندرج است. معنای قاعده این است که هر کس مال دیگری را بدون اجازه او تلف یا مصرف کند و یا مورد بهره‌برداری قرار دهد، ضامن است (بجنوردی، ۱۴۰۱ق، ج ۱، ص ۳).

مسئولیت شخصی که باعث اتلاف و تسبیب مال غیر شده طبق مواد ۳۲۸ و ۳۳۱ قانون مدنی در صورتی که کل مال تلف شده باشد، چنانچه مال مثلی باشد پرداخت مثل آن و در صورتی که قیمی باشد پرداخت قیمت آن می‌باشد. اما در فرضی که مال ناقص و یا معیوب شده باشد، وی مسئول پرداخت نقص قیمت مال می‌باشد.

ضابط در تسبیب طبق نظر محقق حلی این است که اگر سبب نبود، تلف هم حاصل نمی‌شد و لکن علت مستقیم تلف چیز دیگری است مانند حفر چاه، نصب چاقو، گذاشتن سنگ، در این موارد شخص به طور مستقیم مباشر تلف کردن مال غیر نیست، بلکه مقدمات تلف را فراهم می‌آورد؛ یعنی کاری انجام می‌دهد که در نتیجه آن کار و به علل دیگر تلف واقع می‌شود، (محقق حلی، ۱۴۰۸ق، ج ۴، ص ۲۳۷). یا مانند اینکه شخصی در وسط جاده به علت طوفان گرد و خاک و عدم دید به خوددوری برخورد کرده، در اینجا تلف خودرو زیان دیده مستقیماً منتسب به این شخص مقصر حادثه نیست؛ زیرا تلف به خاطر هوای طوفانی اتفاق افتاده. یعنی اگر هوای طوفانی نبود این تلف اتفاق نمی‌افتاد. در این مثال‌ها مسبب به طور مستقیم مال را تلف نکرده و به دیگری زبانی زده است ولی عرف ورود ضرر را منسوب به او

→ زد ملزم به جبران است (حسینی مراغی، ۱۴۱۷، ۱/۳۰۴)؛ به این معناست که هر کس به دیگری ضرر بزند، موظف است آن را تدارک و تلافی کند (محقق نراقی، ۱۴۱۷، ۵۰). از دیدگاه امام خمینی‌ره نهی وارد در حدیث، نهی حکومتی است؛ یعنی مقصود از «نهی ضرر» یک حکم سلطانی و حکومتی تلقی می‌شود؛ بر این اساس، در حوزه حکومتی، نباید هیچ‌گونه ضرر و ضیعی بر دیگری وارد شود (موسوی خمینی، ۱۳۸۵، ۱/۴۴).

نظر شیخ انصاری طرفداران بیشتری دارد (طاهری، ۱۳۹۴، ج ۱، ۹۳)، یعنی در اسلام احکامی که موجب ضرر بر بندگان باشد، وجود ندارد و همچنین بر طبق کلام شیخ الشریعه «لا» به معنای ناهیه است (شیخ الشریعه اصفهانی، ۱۴۰۶، ۲۵). لذا به هر دلیل یا بهانه بی ضرر باید جبران شود حتی اگر نظر امام خمینی‌ره هم باشد یعنی در حوزه حکومتی، ضرر نباید باشد، به نوعی همه ی این موارد برمی‌گردد به جبران خسارت شخص ضرر کرده.

می‌داند و به همین جهت او را مسئول می‌داند.

به موجب اطلاقات ادله قاعده اتلاف، در پدید آمدن نوع ضمان، به هیچ وجه عنصر عمد و قصد دخالت ندارد. از این رو شخصی که با عمل خویش موجب تلف مال دیگری شده، ضامن و ملزم به جبران خسارت وارد شده است؛ اعم از اینکه عالماً و عامداً چنین کرده باشد یا بدون قصد، عملش چنین نتیجه‌ای داده باشد. قانون مدنی ایران در ماده ۳۲۸ به همین نکته اشاره کرده است (محقق داماد، ۱۴۰۶ق، ج ۱، ص ۱۱۴).

نتیجه اینکه در نظام اسلامی، حرمت مال مسلمان کم‌تر 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 نمی‌باشد.

۶. نقد و تحلیل عدم جبران خسارت

مبنای جبران خسارت زیان‌دیده بر اساس قواعد لاضرر، اتلاف و بر اساس عدالت اجتماعی است و جامعه این انتظار را دارد که شخصی که به او خسارت وارد شده است به هر نحوی جبران خسارت شود؛ آیا می‌توان با این استدلال که مبنای حقوقی کشور ایران بر اساس عدالت نیست و درآمد اشخاص با هم متفاوت است و دستمزدها در نظام حقوقی ایران ناعادلانه است، لذا باید از شخص زیان‌دیده مبلغی را طبق ماده ۸ و تبصره‌های آن کم کرد. آیا این خود بی‌عدالتی نیست؟ یا اینکه باید از طرق دیگر جبران خسارت شود؟

۶-۱. اوضاع مالی زیان‌دیده (محکوم له)

در فقه اسلامی وضعیت اقتصادی و مالی زیان‌دیده، ملاک تعیین خسارت نیست. حتی در نظام‌های حقوقی غربی نیز برای تعیین خسارت دو دیدگاه در نظر گرفته می‌شود که در هیچ یک ملاک وضعیت اقتصادی زیان‌دیده نیست: دیدگاه اول به دیدگاه «خسارت کامل» معروف است که بر مبنای آن فقط به میزان خسارت وارده توجه می‌شود. در دیدگاه دوم که «پیشگیری» نام دارد در تعیین میزان پرداختی عامل زیان، جنبه تنبیهی امر برای وی و عاملان زیان بالقوه، نقش خواهد داشت. در هر

یک از این روش‌ها در هر صورت، میزان پرداختی به زیان‌دیده کمتر از زیان وارد شده از سوی عامل زیان نخواهد بود.

ظاهر امر این است که مبانی در نظر گرفته شده توسط قانون‌گذار، توجه به وضعیت اقتصادی مقصر حادثه (خودرو متعارف) است. در صورتی که این مبنا منطقی نیست، زیرا قانون‌گذار فقط به وضع اقتصادی مقصر حادثه توجه کرده، در صورتی که ممکن است زیان‌دیده حادثه (صاحب خودرو لوکس) از دار دنیا فقط همین وسیله نقلیه را داشته باشد و از طرفی اثبات دارا بودن مقصر حادثه باید باعث صدور حکم به جبران کامل خسارت شود؛ فرضی که در قانون اصلاً پیش‌بینی نشده است.

۶-۲. اوضاع مالی مقصر حادثه

اگر اوضاع مالی مقصر حادثه مبنا باشد در این صورت به موجب ماده ۴ قانون مسئولیت مدنی، دادگاه اجازه دارد از مسئولیت وارد کننده زیان کم کند اما این ماده دادگاه را مکلف به اعمال کاهش نمی‌کند؛ مضاف بر اینکه در هر مورد با توجه به اوضاع و احوال همان مورد و به همان نسبت این کاهش در نظر گرفته می‌شود. در ماده ۴ قانون مسئولیت مدنی (مصوب ۷ اردیبهشت ۱۳۳۹)، دادگاه می‌تواند 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 غفلتی بوده که عرفاً قابل اغماز باشد و جبران آن نیز موجب عسر و تنگدستی وارد کننده زیان شود.
 ۳. وقتی زیان‌دیده به نحوی از انحاء، موجبات تسهیل ایجاد زیان را فراهم نموده یا به اضافه شدن آن کمک یا وضعیت واردکننده زیان را تشدید کرده است.
- اما در تبصره ۳ و ۴ ماده ۸ قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۲۰ اردیبهشت ۱۳۹۵؛ اولاً دادگاه مکلف به اعمال محدودیت در میزان مسئولیت زیان‌دیده است و اختیاری در عدم کاهش ندارد. ثانیاً دادگاه مکلف است مقدار غرامتی را که عامل زیان در حادثه رانندگی موجب شده در زمان محاسبه تا مقدار مشخصی به میزان یک دوم تعهدات بدنی

محدود کند؛ چرا که در ماده ۸ نیز در بیان میزان تعهدات بدنی بیان می‌دارد حداقل مبلغ بیمه موضوع این قانون در بخش خسارت بدنی معادل حداقل ریالی دیه یک مرد مسلمان در ماه‌های حرام با رعایت تبصره ماده ۹ این قانون است. با وجود این، استدلال مزبور در ماده ۴ قانون مسئولیت مدنی قانع کننده نیست؛ زیرا اولاً تمامی حوادث رانندگی بر اثر غفلت‌های قابل اغماض نبوده و بخش عمده این تصادفات بر اثر نقض فاحش قوانین رانندگی صورت می‌گیرد؛ ثانیاً در تبصره ۳ و ۴ ماده ۸ قانون بیمه اجباری با توجه به ملاک نامتعارف بودن قیمت خودرو در قانون و اینکه در جامعه فعلی، بخش قابل توجهی از خودروهای موجود در جاده‌های کشور از خودروهای گران‌قیمت محسوب می‌شوند. در مواقعی که دو خودروی گران‌قیمت با یکدیگر تصادف می‌کنند، یا اینکه مقصّر حادثه از توانایی مالی خوبی برخوردار است ولو اینکه خودرو او لوکس نباشد، می‌بایست از شمول این شرط تحدید مسئولیت استثناء شود؛ در حالی که استثناء در قانون به رسمیت شناخته نشده و قانون شامل حال آنها نیز می‌گردد.

۶-۳. قاعده اقدام

قاعده اقدام یعنی «هر کس به ضرر خود نسبت به مال خود اقدامی کند، در مورد اقدام وی کسی به نفع او ضمان قهری یا مسئولیت مدنی ندارد» (بجنوردی، ۱۴۰۱، ج ۱، ص ۹۲). مسئله این است که آیا می‌توان مبنای تحدید مسئولیت مقصّر حادثه در خسارات مالی حوادث رانندگی را بر مبنای قاعده اقدام توجیه کرد؟ بدین استدلال که صاحب وسیله نقلیه گران‌قیمت با قرارداد مال خود در برابر تصادفات رانندگی، با علم به اینکه اکثر عاملان زیان احتمالی نمی‌توانند خسارت مالی او را جبران کنند، احترام مال خود را ساقط کرده است و به‌طور ضمنی رضایت به ایجاد خطر احتمالی داده است؛ یعنی بر اساس قاعده اقدام، تحدید مسئولیت عامل زیان، توجیه می‌شود؛ زیرا اقدام زیان‌دیده است که تلف مالش را از سوی دیگران مباح می‌سازد (قناتی، ۱۳۹۷، ص ۲۹۹، س ۱۰، ش ۱۹).

۶-۴. تحلیل و بررسی

در قاعده اقدام فردی دارای مسئولیت مدنی و ضمان قهری می‌باشد که با علم و

اراده بر علیه خود، بر امور مالی اقدام مجانی نموده است و چون با طیب نفس احترام مالش را ساقط کرده است؛ پس معاف از مسئولیت شده و ضمان از او ساقط گردیده است (بجنوردی، ۱۴۰۱، ج ۱، ص ۱۰۱).

همچنین قصد تبرع و اقدام آگاهانه، مسقط ضمان است؛ چرا که اگر شخص آگاهانه و با قصد تبرع امری را انجام دهد، در حقیقت حرمت مال خویش را هتک کرده و مورد حمایت قاعده احترام قرار نخواهد گرفت (محقق داماد، ۱۴۰۶، ج ۱، ص ۲۱۸).

اولاً در قاعده اقدام، دو شرط اساسی است: ۱. علم و اراده ۲. قصد تبرع؛ آیا عقلاً می توان تصور کرد شخصی که خودرویی جهت استفاده خرید عملاً قصد تبرع داشته؟ آیا عقلای عالم این امر را می پذیرند؟ در حالی که عملاً طبق ماده ۸ همان طور که توضیح داده شد، اکثر خودروها که افراد متوسط جامعه خریداری می کنند لوکس محسوب می شود.

ثانیاً اصل بر عدم قصد تبرع است: یعنی حتی استیفا از کاری که ارزش مالی دارد، موجب ضمان است، مگر آن که قصد تبرع توسط عامل یا خودرو لوکس و غیرمعارف احراز گردد و در مورد ترافع، بار اثبات به عهده خواننده است، چون اصل بر عدم تبرع است.

چنانچه صاحب عروة الوثقی آورده اند: «فإن عمل المسلم محترم و لو تنازعا بعد ذلك في أنه قصد التبرع أو لا، قدم قول العامل لأصالة عدم قصد التبرع بعد كون عمل المسلم محترماً بل اقتضاء احترام عمل المسلم ذلك و إن أغمضنا عن جریان أصالة عدم التبرع و لا فرق في ذلك بين أن يكون العامل ممن شأنه و شغله أخذ الأجرة و غيره إلا أن يكون هناك انصراف أو قرينة على كونه بقصد التبرع أو على اشتراطه (طباطبایی یزدی، ۱۴۰۹، ج ۲، ص ۶۲۲ - ۶۲۳).

بحث در مواردی است که مثلاً قرارداد سرمایه گذاری فی مابین دو نفر منعقد می گردد، چنانچه واجد شرایط عقد مضاربه نباشد و عقد مضاربه بر رابطه آنان صدق نکند، عامل مستحق اجرت المثل است، مگر آن که قصد تبرع کرده باشد. اگر قصد تبرع نکرده باشد، چنانچه از ظاهر حال طرفین عدم تبرع ثابت گردد، اجرت المثل ثابت نمی شود، ولی اگر چنین ظهور حالی وجود نداشته باشد، بنا به قاعده فقهی

«عمل المسلم محترم ما لم يقصد التبرع»، عامل مستحق اجرت المثل خواهد بود پس اصل بر این است که عمل مسلمان محترم است مادام که قصد تبرع ثابت نگردد، چنانچه مرحوم سبزواری در مذهب الاحکام اشاره کرده اند؛ «هذا أصل معتبر عقلا و شرعا» (سبزواری، ۱۴۱۳ق، ج ۱۹، ص ۱۷۷).

نتیجه اینکه هرگاه تبرع مورد تردید باشد، اصل عدم تبرع جاری می‌گردد و نباید پنداشت که اصل برائت به نفع طرف مقابل جاری است؛ چرا که اصل عدم تبرع بر اصل برائت حاکم و غالب است. زیرا اصل عدم تبرع مستند به سیره عقلایی و عرفی و ظاهر حال است و بنابراین از امارات محسوب و بر اصل برائت که مفاد حکم ظاهری و از اصول عمیله چهارگانه است، حکومت دارد؛ مانند اصالت احترام مال زمانی که شک در این است که صاحب آن راضی به تصرف در مالش هست یا خیر؟ و اصالت احترام نفس در زمان شک در اینکه مهدور الدم می‌باشد یا نه؟ و زمانی که شک در احترام آبروی شخص باشد؟ در همه این موارد جایی برای تمسک در ادله لفظیه نیست.

«كأصالة احترام المال عند الشك في أن صاحب المال راض بالتصرف فيه أو لا، و أصالة احترام النفس عند الشك في انه مهدور الدم أو لا، و أصالة احترام العرض عند الشك في أنه مهتوك أو لا، فيجری الأصل في كل ذلك و يثبت الاحترام، و ليس لنا التمسك بالأدلة اللفظية، لأنه من التمسك بالدليل في الشبهة المصداقية» (سبزواری، ۱۴۱۳ق، ج ۱۹، ص ۱۷۷).

چنانچه در ماده ۳۳۶ قانون مدنی جمهوری اسلامی ایران مقرر می‌دارد: «هرگاه کسی بر حسب امر دیگری اقدام به عملی نماید که عرفا برای آن عمل اجرتی بوده و یا آن شخص عادتاً مهبای آن عمل باشد، عامل مستحق اجرت عمل خود خواهد.

نتیجه‌گیری

به نظر می‌آید مبانی در نظر گرفته شده توسط قانون‌گذار در تبصره ۳ و ۴ ماده ۸ قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۲۰ اردیبهشت ۱۳۹۵، توجه به وضعیّت اقتصادی مقصّر حادثه رانندگی است، یعنی قانون‌گذار برای تعیین تکلیف در مواردی که مقصّر حادثه قادر به جبران خسارت نیست، برای بهبود چنین وضعی،

کاهش مبلغ خسارت زیان‌دیده حادثه رانندگی را مطرح کرده است، ولی در فقه اسلامی وضعیت اقتصادی و مالی، ملاک تعیین خسارت نبوده است و این با مبانی فقهی اعم از قواعد لاضرر، اتلاف و حتی مواد قانونی حقوقی سازگاری ندارد. قانون‌گذار باید برای حمایت از آن دسته از رانندگانی که بدون ارتکاب بی‌احتیاطی و صرفاً از روی تصادف، سبب وارد آمدن زیان مالی به خودروی شخص یا اشخاص دیگر می‌شوند، اما برایشان به لحاظ توان مالی امکان جبران کلیه خسارت وارده بر شخص زیان‌دیده نیست، تدابیری بیندیشد و مانع عسر و تنگدستی شود، نه اینکه مبلغ را از زیان‌دیده حادثه تقلیل دهد. این موضوع از قبل هم به صورت غیرمستقیم در قانون مسئولیت مدنی وجود داشت، اما محدود و مشروط به ایجاد عسر و تنگدستی به تشخیص دادگاه شده بود که در قانون بیمه شخص ثالث، مصوب ۱۳۹۵، به متن قانون آمده و به آن عمومیت داده شده است. همچنین دیدگاه فقهای موافق اصل قابلیت جبران کلیه خسارات، با آموزه‌های دینی و شرعی مطابقت دارد و یا حداقل مغایرتی با آنها ندارد.

فهرست منابع

- قرآن کریم.
۱. آخوند خراسانی، محمد کاظم بن حسین (۱۴۰۹ق). *کفایة الأصول*. قم: مؤسسه آل البيت علیهم السلام.
 ۲. انصاری، مرتضی (۱۳۸۸ش). *فرائد الاصول*. شرح موسی بن جعفر تبریزی. قم: سماء قلم.
 ۳. _____ (۱۴۱۴ق). *رسائل فقهیه*. قم: کنگره جهانی بزرگداشت شیخ اعظم انصاری.
 ۴. جمعی از مؤلفان (بی تا). *مجله فقه اهل بیت*. قم: مؤسسه دائرة المعارف فقه اسلامی.
 ۵. حرّ عاملی، محمد بن حسن (۱۴۰۹ق). *وسائل الشیعة*. قم: مؤسسه آل البيت علیهم السلام.
 ۶. سبزواری، سید عبدالاعلی (۱۴۱۳ق). *مهذب الأحكام*. قم: مؤسسه المنار.
 ۷. شریعت اصفهانی، فتح الله بن محمد جواد (۱۴۱۰ق). *قاعدة لا ضرر*. قم: دفتر انتشارات اسلامی.
 ۸. طاهری، حبیب الله (۱۳۹۴ش). *قواعد فقه*. قم: دفتر انتشارات اسلامی.
 ۹. طباطبایی یزدی، سید محمد کاظم (بی تا)، *العروة الوثقی*، بیروت: مؤسسة الأعلمی للمطبوعات.
 ۱۰. علامه حلی، حسن بن یوسف (۱۴۰۸ق). *قواعد الاحکام*. تهران: جهان.
 ۱۱. فاضل تونی، عبدالله (۱۴۱۲ق). *الواقیة فی اصول الفقه*. قم: مجمع الفکر الاسلامی.
 ۱۲. *قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران*.
 ۱۳. *قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۲۰ اردیبهشت ۱۳۹۵*.
 ۱۴. *قانون مدنی مصوب ۱۸ اردیبهشت ماه ۱۳۰۷*.
 ۱۵. *قانون مسئولیت مدنی مصوب ۷ اردیبهشت ۱۳۳۹* (کمیسیون مشترک دادگستری مجلسین).
 ۱۶. قنوتی، جلیل و صابر علانی (۱۳۹۷ش). «مبنای تحدید مسئولیت در خسارات مالی ناشی از حوادث رانندگی». *مطالعات فقه و حقوق اسلامی*، س ۱۰، ش ۱۹، ص ۲۸۳ - ۳۰۶.
 ۱۷. کلینی، محمد بن یعقوب (۱۴۰۷ق). *الکافی*. تهران: دار الکتب الإسلامیة.
 ۱۸. محقق حلی، جعفر بن حسن (۱۴۰۸ق). *شرائع الإسلام فی مسائل الحلال والحرام*. قم: مؤسسه اسماعیلیان.
 ۱۹. محقق داماد یزدی، سید مصطفی (۱۴۰۶ق). *قواعد فقه*. تهران: مرکز نشر علوم اسلامی.
 ۲۰. محقق نراقی، احمد بن محمد مهدی (۱۴۱۷ق). *عوائد الأیام فی بیان قواعد الأحكام*. قم: دفتر تبلیغات اسلامی حوزه علمیه قم.
 ۲۱. محمدی ری شهری، محمد (۱۳۸۶ش). *میزان الحکمه*. قم: دارالحدیث.
 ۲۲. مراغی، سید میر عبدالفتاح بن علی (۱۴۱۷ق). *العناوین الفقهیة*. قم: دفتر انتشارات اسلامی.
 ۲۳. مکارم شیرازی، ناصر (۱۳۷۰ش). *القواعد الفقهیة*. قم: مدرسة الإمام علی بن أبی طالب علیه السلام.
 ۲۴. موسوی بجنوردی، سید محمد (۱۴۰۱ق). *قواعد فقهیه*. تهران: مؤسسه عروج.
 ۲۵. موسوی خمینی، سید روح الله (۱۳۸۵ش). *الرسائل*. قم: انتشارات اسماعیلیان.
 ۲۶. نجفی خوانساری، موسی بن محمد (۱۳۷۳ق). *رسالة فی قاعدة نفی الضرر*، تهران: المكتبة المحمدیة.