

تعامل حقوق عمومی و خصوصی در مورد مسئولیت مدنی

سید محمد طباطبائی نژاد*

دانشیار گروه حقوق خصوصی و اسلامی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

محمود کاظمی

دانشیار گروه حقوق خصوصی و اسلامی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۲/۵ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۷/۸/۵)

چکیده

نظام مسئولیت مدنی، از تقسیمات حقوق خصوصی و ناظر بر تعهداتی است که برای جبران خسارات وارد بر دیگری ایجاد می‌شود، درحالی‌که مقررات انتظامی به‌عنوان بخشی از حقوق عمومی در پی آن است تا با وضع قواعد آمره رفتار و عملکرد افراد جامعه در حوزه‌های مشخص را که نوعاً خدماتی را به جامعه ارائه می‌دهند یا دارای منافع مشترک‌اند، تنظیم کند. بر این اساس زمینه کارکرد و هدفی که نظام مسئولیت مدنی در پی دستیابی به آن است، با آنچه نظام مسئولیت انتظامی با تکیه بر قواعد حقوق عمومی دنبال می‌کند، متفاوت است. با این حال تأثیر متقابلی که این دو نظام، به‌خصوص در مسیر دستیابی به اهداف مشترک، دارند، انکارناپذیر است و این امر بررسی ارتباط میان این دو نظام را ضروری می‌سازد. این مقاله درصدد تبیین نقش و جایگاه قواعد انتظامی در نظام مسئولیت مدنی است. در پایان این تحقیق به این نتیجه رهنمون می‌شود که نظام مسئولیت انتظامی می‌تواند نقشی اساسی در تکمیل کارکرد کلی نظام مسئولیت مدنی داشته باشد.

واژگان کلیدی

خسارت، قواعد انتظامی، کارآمدی، مسئولیت مدنی.

۱. مقدمه

بررسی رابطه میان نظام مسئولیت مدنی به‌عنوان شاخه‌ای از حقوق خصوصی و مسئولیت انتظامی به‌عنوان بخشی از حقوق عمومی، نیازمند مطالعه جامع و گسترده است. در وهله اول چند سؤال اساسی در این خصوص به ذهن خطور می‌کند؛ نخست آنکه بین اهداف وضع مقررات انتظامی^۱ (مسئولیت انتظامی) با حقوق مسئولیت مدنی چه تفاوت‌ها و شباهت‌هایی وجود دارد؟ و در مورد اهداف مشترکی که این دو نظام دنبال می‌کنند، امتیازات و معایب قواعد هر یک از دو نظام برای دستیابی به آن چیست؟ و بالاخره همپوشانی و تعارض ظاهری میان محتوای این دو نظام چگونه باید حل شود؟ به‌طور سنتی این سؤال‌ها در قالب یک سؤال بنیادین تجلی پیدا می‌کنند که همانا نقش قوانین و مقررات انتظامی در دعاوی مسئولیت مدنی و اثبات عناصر و شرایط آن، به‌ویژه تقصیر است.^۲ روش‌هایی که نظام‌های مختلف حقوقی برای پاسخگویی به این پرسش اتخاذ کرده‌اند، متفاوت است. کشورهای تابع نظام کامن‌لا با توجه به تأکیدی که بر یکسانی نظام حقوق عمومی و خصوصی دارند، و توجهی که به مفهوم آزادی حقوقی معطوف داشته‌اند، کمتر این مسئله را به‌صورت معضل مطرح کرده‌اند؛ درحالی‌که در نظام حقوق نوشته با توجه به تمایزی که میان دو نظام حقوق عمومی و خصوصی ترسیم شده است، از همان دریچه‌ای که به تعامل میان رسیدگی کیفری و حقوقی و قاعده حکومت امر کیفری در رسیدگی مدنی نگریسته شده، به این موضوع می‌نگرند (طباطبائی‌نژاد و صادقی مقدم، ۱۳۹۵: ۸۴). در نظام حقوقی ما به‌رغم تفکیکی که به‌طور سنتی میان حقوق عمومی و خصوصی وجود دارد، این مسئله کمتر مورد توجه قرار گرفته و تحلیل روشن و عمیقی از تعاملی که میان این دو نظام مسئولیت وجود دارد، ارائه نشده است. حقوق عمومی در مفهوم سنتی، مجموعه قواعدی است که بر رابطه بین دولت و مأموران دولتی با مردم، حکومت می‌کند و سازمان‌های دولتی را منظم می‌سازد. ذات این قواعد، آمره و هدف آنها تأمین منافع عامه به‌عنوان کل جامعه است. در مقابل، حقوق خصوصی بر روابط افراد صرف نظر از جایگاه و شخصیت حقوقی آنها تکیه دارد. با این حال در رویه‌های جدیدتر اختلاط عمیقی میان کارکرد، ابزار و اهداف این دو نظام ایجاد شده است. حقوق خصوصی در برخی زمینه‌ها مانند مسئولیت مدنی، عدالت توزیعی را دنبال می‌کند که در واقع کارکرد حقوق عمومی است و حقوق عمومی در برخی موارد، عدالت معاضدی در قراردادهای را تأمین می‌کند

۱. در عبارات عرفی و گاه متون تخصصی مفهوم تنظیمی و انتظامی به‌صورت مترادف استفاده می‌شوند.

۲. برای ملاحظه سایر زمینه‌های تعامل مسئولیت مدنی و مقررات انتظامی ر.ک:

P. Cane, Tort Law as Regulation, *Common Law World Review* (C.L.W.R.) 31 (2002) 305;
K.N. Hylton, When Should We Prefer Tort Law to Environmental Regulation, *Washburn Law Journal* (Washburn L.J.) 41 (2002) 515.

که جنبه حقوق خصوصی دارد. اینها بیانگر آن است که خط و مرز مشخص و معینی که در گذشته میان حقوق عمومی و خصوصی ترسیم می‌شد، دیگر جایگاهی ندارد و به‌جای تفکیک این دو حوزه حقوق از یکدیگر، از تعامل میان آن دو و تأثیر و تأثر آنها بر یکدیگر سخن گفته می‌شود. در این مقاله با تکیه بر روش تحلیل فلسفی که در موضوعات مسئولیت مدنی وجود دارد، تلاش کرده‌ایم با رویکردی منطقی و مستند، تأثیر نظام مسئولیت انتظامی در تنظیم ساختار و شکل‌گیری عملکرد مسئولیت مدنی، به‌ویژه در برخی مصادیق آن، یعنی تقصیر را نشان دهیم.

در نگاه نخست به‌نظر می‌رسد مقررات انتظامی را باید بخشی از قواعد مسئولیت مدنی دانست که ناظر بر استانداردهای رفتاری هستند. توضیح آنکه در یک تقسیم‌بندی از قواعد مربوط به مسئولیت مدنی می‌توان آنها را به دو دسته تقسیم کرد؛ دسته نخست قواعد تنظیمی^۱ هستند که هدفشان ایجاد نظم در روابط افراد جامعه در جهت تأمین حداکثری رفاه اجتماعی است؛ و دسته دیگر قواعد مبتنی بر حق^۲ هستند که هدف آنها جبران خسارت و تضمین عدالت ترمیمی است (Bagheri, 2007: 121). به بیان دیگر، قواعد مسئولیت مدنی به قواعد تنظیم رفتار^۳ و قواعد تخصیص یا توزیع خسارت^۴ تقسیم می‌شوند^۵ (Cafaggi, 2006: 126). این تقسیم‌بندی ناظر بر اهداف دوگانه مسئولیت مدنی، یعنی بازدارندگی و جبران خسارت است. اما بین دو نظام مسئولیت مدنی و انتظامی تفاوت جوهری وجود دارد؛ مقررات انتظامی یا قواعد تنظیم رفتار، قواعدی هستند که هدف از وضع آنها ایجاد استانداردهای رفتاری برای تضمین امنیت در حوزه‌های مختلف اجتماعی و اقتصادی است. در واقع ایجاد نظم رفتاری در میان شهروندان، صاحبان حرف مشترک یا افراد دارای اهداف و منافع مشترک، مهم‌ترین هدف وضع این قوانین است. این دسته از قوانین نه‌تنها شامل قواعدی مانند قوانین راهنمایی و رانندگی مانند محدودیت سرعت و قواعد چراغ راهنمایی و قواعد مربوط به ضمانت اجرای مدنی در موارد نقض آنها می‌شود، بلکه شامل قواعدی می‌شود که استانداردهای لازم برای نحوه ارائه خدمات و محل کار و ساختمان و... را معین می‌کند. در مقابل قواعد مسئولیت مدنی به‌صورت مستقیم شرایط ایجاد حق مطالبه و جبران خسارت و روابط میان زیان‌دیده و عامل زیان را مورد توجه قرار می‌دهد تا کسی به ناروا زیان نبیند، و زیان او بدون جبران باقی نماند و کسی به ضرر دیگری بر اندوخته مالی خود نیفزاید. با وجود این دایره شمول هر یک

1. Réglementaire /Regulatory Policies

2. Rights-Based Rules

3. Rules of Conduct

4. Rules of Allocation

۵. این تقسیم‌بندی تحت عناوین دیگری نیز مطرح شده است، مانند:

Loss Distribution and Conduct Regulation

از این دو حوزه کاملاً روشن نیست. برای مثال گروهی مسئولیت ناشی از عیب تولید را از مجموعه قواعد مسئولیت مدنی (توزیع خسارت) می‌دانند و در مقابل، عده‌ای آن را در زمره قواعد مسئولیت انتظامی (تنظیم رفتار) محسوب می‌کنند (Weinberg, 2005: 44).

مشکل این تقسیم‌بندی آن است که در کنار ابهام در دامنه برخی از حوزه‌های مسئولیت مدنی، قواعد بسیاری وجود دارند که هر دو هدف توزیع خسارت و تنظیم رفتار را همزمان دنبال می‌کنند؛ قواعد ناظر بر مسئولیت مالک خودرو یا تحول مسئولیت مدنی مبتنی بر تقصیر به مسئولیت محض نمونه‌هایی از این دسته هستند (Einhorn, 2004: 410).

بر این اساس دو نظام حاکم بر قواعد حقوق عمومی و حقوق خصوصی به‌طور همزمان بر این نوع مسئولیت حکومت دارند. اما مشکل، در جایی بروز می‌کند که ملاحظات حقوق خصوصی و مسئولیت مدنی بر قواعد انتظامی و تنظیمی مبتنی بر حقوق عمومی، تأکید اساسی دارند. در واقع در این موارد پیوستگی شدیدی میان حق مطالبه خسارت و نقض قواعد انتظامی وجود دارد. به‌طور سنتی در مسئولیت مدنی، نقض حکم قانون یا رفتاری که برخلاف عرف و استانداردهای رفتاری است و جامعه آن را ناهنجار می‌داند، موجب ایجاد مسئولیت می‌شود، اما این نوع مسئولیت نوع جدیدی از مسئولیت مبتنی بر نقض قواعد انتظامی است. اگرچه هنجارهای عمومی در اغلب کشورها تا حدود زیادی، یکسان است، هنجارهای موجود در حوزه‌های خاص مانند حقوق رقابت و حقوق محیط زیست به‌طور اساسی به میزان توسعه‌یافتگی و رشد اقتصادی کشورها و نظام حکومتی آنها بستگی دارد. به‌طور مثال مسئولیت ناشی از تخریب و اتلاف مال دیگری، قاعده عمومی در همه کشورهاست، اما خسارتی که یک شرکت در نتیجه اعمال قدرت ناشی از انحصار بازار توسط یک شرکت دیگر، متحمل می‌شود، درحالی‌که در یک کشور هنر شرکت مسلط شناخته شده و باور عمومی با آن کنار آمده است، در کشور دیگر هیچ توجیهی برای عدم پذیرش دعوای مطالبه خسارت ناشی از آن وجود ندارد و حق مطالبه جبران چنین خساراتی برای زیان‌دیده به‌عنوان یک باور عمومی پذیرفته شده است. رابطه بین مقررات انتظامی و مسئولیت مدنی از جنبه‌های مختلف قابل بررسی است، اما در این مقاله از جنبه تأثیر آن بر احراز شرایط و ارکان مسئولیت مدنی و به‌ویژه عنصر «زیان» و «تقصیر» بررسی می‌شود. پرسش اساسی آن است که آیا نقض مقررات انتظامی از دیدگاه مسئولیت مدنی تقصیر محسوب می‌شود؛ به‌علاوه هر گاه از نقض یک مقرره انتظامی زبانی به دیگری وارد شود، لزوماً جبران‌شدنی است، یا خیر.

۲. رابطه بین استانداردهای انتظامی و شناسایی تقصیر در مسئولیت

مدنی

این امر که «هر خسارتی لزوماً جبران‌شدنی نیست»، در اندیشه‌های حقوقی کاملاً پذیرفته شده است؛ بسیاری از خساراتی که هر روز به افراد مختلف جامعه وارد می‌شود، بر مبنای قواعد حقوق مسئولیت مدنی جبران‌شدنی نیستند. در مواردی که بر مبنای نقض قواعد حقوق عمومی و مقررات انتظامی موجبی برای مسئولیت مدنی و مطالبه خسارت، ایجاد می‌شود، یکی از شرایط لازم در این زمینه آن است که خسارات وارده ناشی از نقض حقوقی باشد که قواعد حقوق عمومی برای حمایت از آن وضع شده‌اند. به عبارت دیگر، بر مبنای قواعد مسئولیت مدنی آن دسته از زیان‌ها جبران‌شدنی هستند که نامشروع باشند، یا به تعبیری حق مشروع و مورد حمایت یک فرد نقض شده باشد. برای مثال در حقوق رقابت، هدف حمایت از بازار به صورت کلی، و نه عناصر آن، در درجه اول اهمیت قرار دارد. حال اگر اقدامی به ترویج رقابت در بازار کمک کند، اما مستلزم خسارت به عنصر مشخصی در بازار شود، این سؤال مطرح می‌شود که آیا خسارت وارده جبران‌شدنی است یا خیر؟

در واقع در کنار سایر شرایطی که برای جبران خسارت لازم است که از جمله می‌توان مشروعیت حق نقض‌شده، یا نامشروع بودن زیان وارده را نام برد، لازم است که جبران خسارت وارده با حق مورد حمایت، در یک راستا باشند. هدف از لزوم این شرط برای قابلیت مطالبه خسارت، آن است که قلمرو دعاوی نامحدود جبران خسارت که برای دریافت غرامت بابت زیان‌های ناشی از اقدامات دیگران، اقامه می‌شود، محدود شود. این شرط بر این مبنا استوار است که اولاً، هر خسارتی لزوماً جبران‌شدنی نیست؛ ثانیاً هر قاعده‌ای با هدف معین و برای حمایت از حق مشخصی وضع می‌شود. برای مثال رعایت شرایط استاندارد کالا علی‌القاعده برای حمایت مستقیم از مصرف‌کنندگان کالا است. حال اگر فردی به این عنوان که عدم رعایت شرایط استاندارد موجب کاهش اعتماد مصرف‌کنندگان به کالایی خاص و کاهش حجم فروش آن شده و در نتیجه موجب خسارت وی شده است، نمی‌تواند بر مبنای نقض قواعد استاندارد علیه تولیدکننده دعاوی مطالبه خسارت اقامه کند. اما اگر فردی از استفاده از کالایی که بدون رعایت شرایط استاندارد تولید شده است زیان ببیند، حق مطالبه خسارت از تولیدکننده را دارد. بر این اساس قواعد انتظامی نقش مؤثری در تعیین خسارات قابل مطالبه ایفا می‌کنند، زیرا خسارات ناشی از نقض قواعد انتظامی صرفاً در زمینه مصادیق خاص و به میزانی جبران‌شدنی است که قواعد انتظامی برای حمایت از حق اصلی نقض‌شده، وضع شده‌اند.

۳. نقش تقصیر در مسئولیت مدنی

در نظام‌های حقوقی دنیا، از قرون هجدهم و نوزدهم میلادی، تقصیر به‌عنوان مبنای مسئولیت مدنی مقرر شده و تاکنون حیات خود را حفظ کرده است. به اعتقاد نویسندگان حقوقی غربی پذیرش تقصیر به‌عنوان مبنای مسئولیت مدنی، حاصل گرایش‌های اخلاقی است که در قرون هجدهم و نوزدهم ایجاد شده و برای نزدیک کردن حقوق به اخلاق بوده است (Viney, 1998, VI: 20). اما به مرور از اهمیت تقصیر در مسئولیت مدنی کاسته شده و این نظریه تا حدودی تعدیل شده و ضمن تحول در مفهوم تقصیر و پذیرش معیار نوعی تقصیر به‌جای معیار شخصی، مسئولیت‌های بدون تقصیر نیز پذیرفته شده است. به‌رغم آن، هنوز هم تقصیر به‌عنوان مبنای اصلی مسئولیت مدنی سیطره خود را حفظ کرده است. اهمیت تقصیر در مسئولیت مدنی به‌حدی است که در اصلاحیه قانون مدنی فرانسه که در سال ۲۰۱۶ انجام گرفته است، هنوز تقصیر به‌عنوان مبنای اصلی مسئولیت مدنی ذکر شده است (ماده ۱۲۴۰ قانون مدنی جدید فرانسه). درحالی‌که در قرن بیستم تحول مسئولیت مدنی به سمت مسئولیت‌های بدون تقصیر (محض) بوده است.

در حقوق ایران نیز در ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی، تقصیر به‌عنوان مبنای مسئولیت مدنی پذیرفته شده است. صرف‌نظر از بحث‌ها و جدلهایی که در خصوص مبنای مسئولیت مدنی در حقوق اسلام و به‌تبع نظام حقوقی ایران وجود دارد که در این مقاله مجال بررسی آن وجود ندارد، آنچه مسلم است در بسیاری از مصادیق مسئولیت مدنی (مانند مسئولیت ناشی از تسبیب، یا مسئولیت مدنی پزشکی یا مسئولیت مدنی قاضی و...) زیان‌دیده برای اثبات مسئولیت خواننده و عامل زیان باید تقصیر او را ثابت کند. بر این اساس در نظام مسئولیت مدنی مبتنی بر تقصیر زیان‌دیده علاوه بر اثبات ورود زیان خود و استناد آن به عامل زیان، باید تقصیر او را نیز ثابت کند، والا از دریافت خسارت محروم می‌شود.

۳.۱. نقش مقررات و استانداردهای انتظامی در احراز تقصیر مدنی

اگرچه نظام مسئولیت مدنی به‌منظور انتظام‌بخشی به رفتارها و تنظیم اقدامات اشخاص و احراز تقصیر، در درون خود معیارها و استانداردهایی دارد، در خصوص موضوعات تخصصی و فنی یا به تعبیری مسئولیت‌های حرفه‌ای رجوع مستقیم به مقررات انتظامی خاص آن موضوع یا حرفه لازمه تشخیص تقصیر و احراز آن است (Geistfeld, 2014: 960). برای مثال در زمینه خسارات ناشی از نقض مقررات حقوق رقابت، و اینکه آیا اقدام شرکت مربوطه در تثبیت قیمت براساس مکانیسم‌های خاص، تقصیر تلقی می‌شود یا خیر، علی‌الاصول مراجعه به رفتار

یک انسان متعارف^۱ کارساز نیست.^۲ بر این اساس مراجعه به مقررات انتظامی می‌تواند به‌عنوان مرجعی قابل اتکا برای تشخیص مفهوم تقصیر تلقی شود. این رویه در نظام‌های حقوقی مختلف مورد پذیرش قرار گرفته است و براساس آن اگرچه در حالت کلی، ایجاد مسئولیت مدنی منوط به تحقق تقصیر در معنای عام است و مطابق معیار پذیرفته‌شده، تقصیر، تجاوز و انحراف از استانداردهای رفتار یک انسان متعارف است^۳، اما در غالب موارد صرف نقض مقررات و قواعد حرفه‌ای نیز تقصیر تلقی می‌شود (De Olmo, 2008: 251).

در تبیین رابطه بین مقررات انتظامی و مسئولیت مدنی باید گفت که مقررات انتظامی ناظر بر بیان استانداردهای رفتاری هستند و نظام مسئولیت مدنی در شناسایی مفهوم تقصیر به این استانداردها مراجعه می‌کند. به بیان دیگر، نظام مسئولیت مدنی قاعده کلی احتیاط را مقرر می‌کند و تشخیص آن را به قواعد و استانداردهای مقرر در حقوق عمومی وا می‌گذارد. با این حال این وضعیت ناظر بر تمام موقعیت‌ها نیست. در بسیاری موارد، نظام مسئولیت مدنی رأساً برای خود استانداردهایی را مقرر می‌کند و مفهوم تقصیر حول این استانداردها قابل تمییز خواهد بود. در این وضعیت ممکن است، استانداردهای رفتاری مشابهی در قواعد انتظامی نیز وجود داشته باشد؛ اما هنگامی که استانداردهای مقرر در قواعد انتظامی با استانداردهای مقرر در نظام مسئولیت مدنی متفاوت باشد، مشکلاتی پدید می‌آید و این سؤال مطرح می‌شود که استانداردهای کدام یک از دو نظام باید اعمال شود (Ogus, 2007: 388). این وضعیت در دو فرض قابل تصور است؛ فرض اول آن است که استانداردهای مقرر در قواعد انتظامی بالاتر از استانداردهای حقوق خصوصی و نظام مسئولیت مدنی باشند؛ یعنی تکالیف شدیدتری را برای شخص مقرر کرده باشند. در این فرض این سؤال وجود دارد که آیا زیان‌دیده می‌تواند با استناد به این استانداردها، در مقابل دفاع خواننده دائر بر عمل براساس رویه یک انسان متعارف، عدم رعایت استانداردهای انتظامی را دلیل بر رفتار تقصیرکارانه او بداند. در پاسخ به این پرسش،

۱. ماده ۴-۱۰۲ اصول اروپایی مسئولیت مدنی در تعریف رفتار انسان متعارف بیان می‌دارد:

Art. 4:102. Required standard of conduct

(1) The required standard of conduct is that of the reasonable person in the circumstances, and depends, in particular, on the nature and value of the protected interest involved, the dangerousness of the activity, the expertise to be expected of a person carrying it on, the foreseeability of the damage, the relationship of proximity or special reliance between those involved, as well as the availability and the costs of precautionary or alternative methods.

۲. ماده ۱۶۲:۶ قانون مدنی هلند بیان می‌دارد:

- 1) A person who commits an unlawful act toward another which can be imputed to him must repair the damage which the other person suffers as a consequence thereof.
 - 2) Except where there is a ground for justification, the following acts are deemed to be unlawful: the violation of a right, an act or omission violating a statutory duty or a rule of unwritten law pertaining to proper social conduct.
 - 3) An unlawful act can be imputed to its author if it results from his fault or from a cause for which he is answerable according to law or common opinion
3. first, "fault" is explained as a deviation from the standards of conduct of a reasonable man.

رویه‌های متفاوتی در کشورهای مختلف اعمال شده است. در اسپانیا در صورتی که استانداردهای خاصی فوق آنچه یک انسان متعارف باید عمل کند مقرر شود، صرف عدم رعایت این استانداردها موجب تقصیر و مسئولیت فرد است، زیرا نقض این استانداردها موقعیتی را به وجود می‌آورد که ریسکی را بر دیگران بار می‌کند (Del Olmo, 2007: 253). در آلمان نیز اصولاً هر گاه یک قاعده انتظامی که برای حمایت از دیگران وضع شده است، نقض شود، مسئولیت مدنی برای جبران خسارت نیز مطرح می‌شود. در آمریکا مداخله قواعد انتظامی در محدوده قاعده بی‌احتیاطی عمل می‌کند. براساس قاعده بی‌احتیاطی نقض یک قاعده انتظامی، بی‌احتیاطی محسوب می‌شود، مشروط بر اینکه در نظر دادگاه نقض قاعده توجیه‌پذیر نباشد و هدف مقنن وضع استاندارد برای مفهوم بی‌احتیاطی باشد. از سوی دیگر، براساس اصل اثبات بی‌احتیاطی، قواعد انتظامی یک فرض بی‌احتیاطی را علیه خواننده ایجاد می‌کنند، به گونه‌ای که اثبات این امر که نقض آن قاعده با معیار یک انسان متعارف بی‌احتیاطی تلقی نمی‌شود، توسط خواننده بی‌تأثیر است. در انگلیس دعوای مدنی در زمینه نقض یک قاعده انتظامی قابل طرح است و تفاوتی نمی‌کند که استاندارد با قواعد بی‌احتیاطی منطبق باشد یا خیر، مشروط بر اینکه دادگاه به این نتیجه برسد که هدف مقنن این بوده تا چنین حقی را به زیان‌دیده خصوصی بدهد.

فرض دوم آن است که استانداردهای مقرر در نظام مسئولیت مدنی بالاتر از استانداردهای موجود در قواعد انتظامی باشد. در این موارد دادگاه‌های آمریکا دعوای خصوصی را نمی‌پذیرند. این مداخله‌گری حقوق عمومی به منظور همراهی با اهداف توزیعی است و انکار حق خصوصی می‌تواند به این نحو توجیه شود که نهادها و اصول حقوق عمومی ابزار مناسبی برای تعیین چگونگی تأمین اهداف بازتوزیع عدالت هستند. در حقوق اسپانیا رعایت کلیه قواعد اداری و انتظامی به مفهوم رعایت استانداردهای یک انسان متعارف نیست و امکان مسئول شناختن چنین فردی وجود دارد.^۱ براساس نظر یکی از قضات اسپانیایی برای مصونیت از مسئولیت کافی نیست تا تمام قواعد حقوقی رعایت شود، بلکه آنچه لازمه دقت اجتماعی است نیز باید برآورده شود. خواننده باید نشان دهد تمام اقداماتی را که می‌توانسته برای جلوگیری از ورود ضرر انجام دهد، انجام داده است. صرف وقوع زیان می‌تواند دلیلی بر این باشد که احتیاط‌های لازم رعایت نشده است (Del Olmo, 2007: 253). با این حال در زمینه استانداردهای مربوط به تولید کالا، در اغلب نظام‌های حقوقی، این‌گونه فرض می‌شود که رعایت استانداردها فرض عدم تقصیر ایجاد می‌کند، اما وقوع حادثه می‌تواند اماره‌ای بر عدم

۱. ماده ۱۹۰۲ قانون مدنی اسپانیا که مشابهت بسیاری با ماده ۱۳۸۲ قانون مدنی فرانسه دارد، اعلام می‌دارد:

“Whoever causes harm to another, by an action or omission, with intent or negligence, shall be obliged to remedy the harm caused”.

رعایت احتیاط‌های لازم باشد. بر این اساس تولیدکننده علاوه بر رعایت استاندارد، باید این نکته را ثابت کند که تمام احتیاط‌های لازم به‌منظور تولید کالا بدون هر گونه عیبی را ترتیب داده است و نمی‌توان انتظاری بالاتر برای رعایت استاندارد داشت.

در حقوق ایران نیز همین حکم پذیرفته شده است. برای مثال براساس ماده ۳۰ قانون نظارت بر رفتار قضات مصوب ۱۳۹۰/۰۷/۱۷ مجلس شورای اسلامی، اگرچه رسیدگی به دعوای جبران خسارت ناشی از اشتباه یا تقصیر قاضی، موضوع اصل ۱۷۱ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و مواد ۱۴۵ و ۲۵۵ قانون آیین دادرسی کیفری جدید در صلاحیت دادگاه عمومی تهران است، رسیدگی به دعوای مذکور در دادگاه عمومی منوط به احراز تقصیر یا اشتباه قاضی در دادگاه عالی انتظامی است. در حقوق رقابت نیز مطابق ماده ۶۶ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی «اشخاص حقیقی و حقوقی خسارت‌دیده از رویه‌های ضدرقابتی مذکور در این قانون، می‌توانند حداکثر ظرف یک سال از زمان قطعیت تصمیمات شورای رقابت یا هیأت تجدیدنظر مبنی بر اعمال رویه‌های ضدرقابتی، به‌منظور جبران خسارت به دادگاه صلاحیت‌دار دادخواست بدهند. دادگاه ضمن رعایت مقررات این قانون در صورتی به دادخواست رسیدگی می‌کند که خواهان رونوشت رأی قطعی شورای رقابت یا هیأت تجدیدنظر را به دادخواست مذکور پیوست کرده باشد». این مطلب بیانگر آن است که قانونگذار تمایل به محدود کردن دعوای احتمالی مسئولیت مدنی مرتبط با این حوزه را دارد و به‌دلیل تخصصی بودن، معیار تقصیر را نقض یک قاعده آمره که به نظر مرجع شبهه‌قضایی و تخصصی ثابت می‌شود، اعلام کرده است. در حوزه حقوق محیط زیست نیز رویکرد مشابهی دیده می‌شود. نظام حمایت از محیط زیست یک رویکرد چندجانبه دارد که بخشی از آن را قواعد تنظیمی مبتنی بر حقوق عمومی پوشش می‌دهد. این قواعد، مجموعه مقرراتی هستند که ناظر بر تعیین محدوده مجاز اقدامات زیانبار بر محیط زیست، حد مجاز آلاینده‌گی و شرایط استمرار یا لغو جوازند و استانداردهای محیطی را برای اقدامات خاص مقرر می‌دارند. از جمله این موارد می‌توان به تبصره ۱ ماده ۳۸ قانون مالیات بر ارزش افزوده و دستورالعمل تهیه فهرست صنایع آلاینده موضوع این تبصره، مصوب خرداد ۱۳۹۵ سازمان حفاظت محیط زیست اشاره کرد. این مقررات اگرچه نقش مستقیم در نظام مسئولیت مدنی ندارند، با توجه به اینکه بر مجموع اقدام‌ها و فعالیت‌های صنعتی حکومت دارند، نقض یا عمل به آنها می‌تواند در تعیین شخص مسئول و دامنه مسئولیت او در رابطه با زیان‌های زیست‌محیطی مؤثر باشد (موسوی و طباطبائی‌نژاد، ۱۳۹۳: ۴۶۵). در یک دعوای مسئولیت مدنی ساده و عاری از پیچیدگی‌های فنی، تشخیص تخلف و اینکه رفتار یا اقدام عامل زیان تقصیر محسوب می‌شود یا خیر، براساس استانداردهای رفتاری یک انسان متعارف و به نظر دادگاه خواهد بود، اما در خسارت

زیست محیطی «رفتار یا عملکرد انسان متعارف» همانند سایر موارد ارزیابی نمی‌شود، بلکه «رفتار متعارف» صرفاً مبتنی بر مجوزهای دولتی و مقررات تنظیمی و استانداردهای صنعتی قابل تمییز خواهد بود. این، ضوابط و مقررات هستند که تعیین می‌کنند آیا اقدامی که به محیط زیست خسارت وارد می‌کند، با در نظر داشتن نیاز حکومت به تولیدات صنعتی و افزایش سطح توسعه و همچنین میزان فناوری در حوزه تولیدات مربوطه می‌تواند مجاز باشد یا خیر. این استانداردها و مقررات پیوسته در حال تغییرند، زیرا این مقررات برخلاف عرف رفتاری که به مرور زمان در میان جوامع بشری شکل می‌گیرند، و خود را به‌عنوان بخشی از اخلاق و حقوق غالب می‌سازند، مستقیماً جلوه‌ای از رهنمودها و سیاست‌های دولت و حاکمیت هستند. همچنانکه علم و فناوری توسعه می‌یابد، قوانین این حوزه نیز تغییر می‌کنند، و اقدامی که تا دیروز مباح بوده است، امروز می‌تواند خلاف قانون و ناقض حق بر محیط زیست سالم تلقی شود. تعهدات مبتنی بر حداکثر تلاش ممکن (Best practice) نیز ناشی از همین ماهیت تحول قواعد مربوطه است.

بر این اساس در حوزه مسئولیت مدنی آن میزان از امور موضوعی دعوی که ناظر بر تشخیص تقصیر و مباح و پذیرفته بودن یا نبودن خسارت است، باید با ارجاع به این مقررات حل و فصل شود. با توجه به اینکه این مقررات بیشتر ناظر بر رابطه میان حکومت و صنایع هستند، در حوزه حقوق عمومی قرار می‌گیرند، اگرچه این تفکیک مطلق و همه‌جانبه نیست. هنگامی که خسارت مرز کشورها را درمی‌نوردد، نمود و اعمال این قواعد تنظیمی تا حدی دشوار می‌شود، زیرا اغلب دادگاهی که به موضوع رسیدگی می‌کند، علاقه‌ای به پیشبرد سیاست‌های کشور دیگر ندارد. علاوه بر این محاسبه و ارزیابی خسارت زیست محیطی نیازمند داده‌ها و اطلاعاتی است که از مرزهای مسئولیت مدنی فراتر می‌رود و تصمیم‌های سیاسی نیز گاه در آن نقش دارد، زیرا تصمیم بر جبران این‌گونه خسارت‌ها گاه با اهداف و منافع دولت‌ها در پیشرفت و توسعه اقتصادی مغایرت دارد (کاتوزیان و انصاری، ۱۳۸۷: ۲۹۱). با در نظر گرفتن آنچه گفته شد، دو موضوع باید به تفصیل بررسی شود؛ نخست نقش مجوزهای دولتی در شناسایی مفهوم تقصیر و دوم تعارض استانداردهای مقرر در این دو نظام.

۴. مجوزها و نظامات دولتی و مسئولیت مدنی

هر نوع فعالیت صنعتی می‌تواند سبب ورود خسارت به افراد یا محیط زیست شود. این امر دولت‌ها را بر آن داشته تا با صدور مجوز، این نوع فعالیت‌ها را قاعده‌مند سازند و تحت کنترل درآورند. در واقع کنترل دولت بر رفتارهایی که بروز اجتماعی دارند، موجب شده که هر گونه فعالیت در این عرصه نیازمند دریافت مجوز از دولت باشد. صدور این مجوزها مستلزم رعایت

تشریفات و احتیاط‌هایی است که براساس استانداردهای تعریف‌شده، دارنده مجوز باید اعمال کند. بازرسی‌های دوره‌ای که صورت می‌گیرد، نیز به منظور کسب اطمینان از استمرار رعایت این استانداردهاست. در واقع صدور این مجوزها و استمرار اعتبار آنها اماره‌ای بر رعایت استانداردهایی است که حسب قواعد و مقررات انتظامی وضع شده است. مع الوصف صدور مجوز فعالیت در حوزه‌های مختلف واجد معانی و بار حقوقی متفاوتی است. در حقوق رقابت، اقدام به ثبت شرکت یا اقدام به ادغام دو یا چند شرکت در حوزه‌ای خاص نیازمند صدور مجوز از مراجع ذی‌ربط است؛ در حقوق محیط زیست، تأسیس کارخانه ذخیره یا بازیافت پسماند نیازمند صدور مجوز از سازمان مربوط است؛ در حقوق مصرف و نظام استاندارد، تولید کالاهای خاص به خصوص محصولات صنعتی نیازمند مجوز ویژه است؛^۱ در حقوق شهری ساخت بنا و ساختمان نیازمند صدور پروانه از سوی شهرداری است^۲ و در نهایت در حقوق حمل‌ونقل و عبور و مرور هر گونه رانندگی با اتومبیل نیازمند گذراندن دوره‌های رانندگی و کسب گواهینامه رانندگی از مرجع صالح است.^۳

حال این سؤال مطرح است که هر گاه از ناحیه این فعالیت‌ها زیانی به شخصی وارد شود، عامل زیان می‌تواند در پناه مجوزهای صادره از پرداخت خسارت امتناع کند؟ آیا مجوزهای صادره از سوی مقامات رسمی و صلاحیت‌دار می‌تواند موجب مشروعیت ایراد صدمه و زیان از سوی دارنده مجوز و عدم مسئولیت^۴ او در برابر زیان‌دیده (خواهان مطالبه خسارات) باشد؟ (Bernasconi, 1988: 40). به بیان دیگر، آیا دارنده مجوز با استناد به آن می‌تواند جلوی اجرای هر گونه حکم توقف اقدامات خود را بگیرد و پاسخگوی خسارات وارده در نتیجه اقدامات خود به دیگران نباشد (Lammer, 2000: 90). این امر در نظام مسئولیت مدنی پذیرفته شده که ورود خسارت نتیجه طبیعی زندگی اجتماعی بشر است و این‌گونه نیست که هر عمل زیانباری ضرورتاً موجب مسئولیت مدنی شود، بلکه چنین خسارتی هنگامی جبران‌شدنی است که اقدام زیان‌بار در نظر اجتماع ناهنجار باشد و اخلاق عمومی ورود ضرر را ناروا پندارد (کاتوزیان، ۱۳۸۵: ۳۱۱). حال آیا مجوزهای دولتی می‌تواند وصف «ناهنجار» را از این فعالیت‌های زیان‌بار، بزدايد. اگر خواننده در مقام دفاع به مجوزی که صادر شده است استناد کند، دادگاه باید تا چه حد به

۱. ماده ۲ قانون ارتقای کیفی تولید خودرو و سایر تولیدات صنعتی داخلی مقرر می‌دارد: «وزارت صنایع و معادن مکلف است از طریق مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران و با استفاده از ظرفیت‌های قانونی، استانداردهای موضوع ماده ۱ را اعمال و از تولید یا ورود خودروها و قطعات خودرویی غیراستاندارد جلوگیری نماید».

۲. ماده ۱۰۰ قانون شهرداری مقرر می‌دارد: «مالکین اراضی و املاک واقع در محدوده شهر یا حریم آن باید قبل از هر اقدام عمرانی یا تفکیک اراضی و شروع ساختمان از شهرداری پروانه اخذ نمایند».

۳. ماده ۲۶ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی مقرر می‌دارد: «هر کس بخواهد با هر نوع وسیله نقلیه موتوری زمینی رانندگی نماید باید گواهی‌نامه متناسب رانندگی با آن وسیله نقلیه را دارا باشد».

این دفاع ترتیب اثر دهد. این سؤال در سوی مقابل نیز مطرح می‌شود. اگر مجوزی برای اقدام به فعالیت مشخصی مورد نیاز باشد، و فرد بدون داشتن مجوز آن فعالیت را انجام دهد، اما تمام احتیاط‌های لازم را صورت دهد، تا زیانی واقع نشود، اگر از اقدام وی خسارتی ایجاد شود، آیا می‌توان او را مقصر و مسئول دانست؟ برای مثال اگر فردی که در رانندگی تبحر دارد، با وجود پایان یافتن مدت اعتبار گواهینامه خود، همچنان به رانندگی ادامه دهد و با عابری تصادم کند، آیا نداشتن مجوز رانندگی فرض غیرقابل رد تقصیر راننده خواهد بود؟ به عبارت دیگر، در این حالت آیا باید تقصیر به صورت موردی و با بررسی اوضاع و احوال خاص موضوع از جمله محل تصادم، سرعت خودرو، نبود عیب در خودرو و مسائلی از این دست بررسی شود، یا صرف نداشتن مجوز رانندگی می‌تواند دلیل تقصیر خوانده و بی‌نیازی از بررسی سایر شرایط باشد؟ سؤال اساسی این تحقیق نیز همین است. به نظر می‌رسد این دو فرض باید جداگانه بررسی شود.

۵. وجود مجوز قانونی فعالیت و تأثیر آن بر تقصیر و مسئولیت مدنی عامل زیان

در گذشته این اعتقاد وجود داشت که هر کس با مجوز قانونی فعالیت کند و به دیگران زیان بزند، مسئولیتی نخواهد داشت (کاتوزیان، ۱۳۸۵: ۳۳۷). این حکم بر این اساس توجیه می‌شد که شرط ایجاد مسئولیت مدنی نامشروع بودن عمل است و عمل مجاز و قانونی نمی‌تواند ایجاد مسئولیت کند، زیرا یکی از شرایط ایجاد مسئولیت در مورد فعل زیان‌بار، نامشروع بودن فعل زیان‌بار ذکر می‌شد (کاتوزیان، ۱۳۷۴: ۲۷۱)؛ اما پذیرش این حکم به‌طور کلی مورد تردید است. به این دلیل به مرور این گرایش پدید آمد که استفاده از حق یا اعمال آن هنگامی که در عرف سوءاستفاده از حق تلقی شود، امکان ایجاد مسئولیت وجود دارد. در روابط بین‌الملل حتی امر تا آنجا پیش رفته که مسئولیت ناشی از اقدامات مشروع نیز شناسایی شده است. اما آیا در زمینه خسارات و مسئولیت مدنی نیز می‌توان این نظریات را اعمال کرد. در برخی قوانین وجود مجوز هر گونه اقامه دعوی برای مطالبه خسارت، یا به‌عنوان توقف فعالیت را ممنوع می‌سازد. اما به اعتقاد برخی مجوزهای دولتی همواره قیدی دارند که براساس آن اعتبار مجوز مشروط بر آن است که حقوق اشخاص ثالث نیز به‌نحو مقتضی محترم شمرده شود (کاتوزیان، ۱۳۸۷: ۲۹۱).

برای ایجاد مسئولیت مدنی منع قانونی نیاز نیست، اما لازم است تا اخلاق، یا نظم عمومی یک کشور رفتاری را نامشروع بدانند. در مقابل نیز اجازه قانون همواره موجب مباح شدن اضرار به غیر نمی‌گردد (کاتوزیان، ۱۳۸۵: ۵۴). اگر تقصیر را تجاوز از استانداردهایی بدانیم که قانون برای حمایت از افراد اجتماع مقرر کرده است، نگاه ما به مسئولیت مدنی و قانون حاکم بر آن متفاوت

خواهد بود. در آلمان براساس قانون تأمین آب، صرف دادن مجوز، دارنده آن را از هر گونه دعوی براساس حقوق خصوصی مصون نگه می‌دارد؛ چه دعوی در خصوص جبران خسارت باشد یا تعطیلی کارگاه یا اتخاذ تدابیری برای حفاظت از محیط زیست. دارنده مجوز می‌تواند به مجوز خود به‌عنوان یک دفاع استناد کند. البته این رویه بسیار نامعمول است. اما در موارد مشابه داشتن مجوز اقامه دعوی را محدود به خواسته‌های مشخصی می‌کند. برای مثال نمی‌توان حکم تعطیلی کارخانه را گرفت، اما می‌توان درخواست جبران خسارت کرد (Bernasconi, 1988: 41). در ژاپن نیز دستور موقت برای توقف فعالیت زیان‌بار مجاز نیست، حتی اگر غرامت مالی کافی نباشد، با این حال در مواردی که خسارت از سقف خسارت حداکثری^۱ تعیین شده بگذرد، دادگاه می‌تواند حکم توقف فعالیت صادر کند (Osaka, 2009: 394).

باید بر آن بود که هر مجوز صرفاً در دایره موضوعی که در رابطه با آن داده شده است منشأ اثر است. به‌عنوان نمونه مجوز احداث کارخانه در منطقه‌ای خاص لزوماً به مفهوم رعایت شرایط ایمنی در کار نیست، و اعطای پروانه تخریب و نوسازی ساختمان به مفهوم استفاده از هر وسیله و اقدام به هر طریق برای تخریب ساختمان نیست.

در فقه اسلامی نیز این بحث مطرح است که آیا مجاز و مباح بودن عملی مانع ضمان آور بودن نسبت به زیان ناشی از آن است یا خیر؟ در فقه عامه قاعده‌ای وجود دارد با این مضمون که «جواز عمل منافی ضمان آور بودن آن است»^۲ (الزرقاء، ۱۴۰۸ق: ۴۴۹ به بعد؛ الزحیلی، ۱۴۲۷ق: ۵۳۹ به بعد؛ طلاحه، ۱۴۲۷ق: ۳ به بعد). مفهوم این قاعده آن است که هر گاه عملی به لحاظ شرعی مباح و مشروع باشد، در صورتی که موجب زیان دیگری شود، ضمان آور نیست. البته این قاعده به اطلاق پذیرفته نشده و برای اعمال آن در فقه عامه قیودی ذکر شده است که از جمله مهم‌ترین آنها آن است که جواز عمل مقید به سلامت و ایمنی آن عمل نباشد و به‌علاوه آن عمل اتلاف مال غیر به نفع فاعل آن نباشد (الزرقاء، ۱۴۰۸ق: ۴۴۹؛ الزحیلی، ۱۴۲۷ق: ۵۳۹). با اعمال این قیود قلمرو این قاعده بسیار محدود می‌شود، به‌گونه‌ای که برخی مذاهب عامه این قاعده را برعکس خوانده و مقرر داشته‌اند که «جواز و اباحه عمل با ضمان آور بودن آن منافاتی ندارد» (البکری الدمیاطی، ۱۴۱۸ق، ج ۴: ۱۴۶). این نویسنده که از فقهای شافعی است، این فرع را مطرح می‌کند که «هر گاه کشتی در معرض غرق شدن قرار گیرد ناخدا مجاز است کالاهای متعلق به دیگران را به آب اندازد تا کشتی نجات یابد؛ این اقدام اگر با اذن مالک انجام گردد، ضامن نیست ولی اگر بدون اذن مالک باشد ضامن است» (البکری الدمیاطی، ۱۴۱۸ق، ج ۴: ۱۴۶). وی در توجیه این حکم می‌نویسد: «ضمان با عدم گناه (اباحه) منافاتی ندارد» (البکری الدمیاطی، ۱۴۱۸ق، ج ۴: ۱۴۶). چنین تعبیری در

1. Junin-Gendo

۲. الجواز ینافی الضمان.

کتاب‌های فقهای سایر مذاهب عامه نیز دیده می‌شود. از جمله ابن‌نجیم حنفی در *البحر الرائق* می‌نویسد: «جواز شرعی منافاتی با ضمان ندارد، مانند اکل مال بالمخمصه» (ابن‌نجیم بصری، ۱۴۱۸ق، ج ۵: ۲۵۸).^۱ اما در فقه امامیه این امر از مسلمات است که نامشروع بودن فعل زیان‌بار شرط ایجاد ضمان نیست و معروف است که «بین جواز و اباحه عمل و ضمان آور بودن آن منافاتی وجود ندارد»^۲ (نجفی، ۱۴۰۴ق، ج ۴۳: ۴۶؛ سبزواری، ۱۴۱۳ق، ج ۲۹: ۳۳۸). به تعبیر دیگر، بین حکم تکلیفی (اباحه یا حرمت) و حکم وضعی (ضمان و مسئولیت مدنی) ملازمه وجود ندارد؛ ممکن است از انجام عمل مباح نیز ضمان ایجاد شود؛ مانند زدن کودک برای تأدیب که از لحاظ شرعی مباح است، ولی اگر موجب زیان وی شود، ضمان آور است؛ یا اکل مال غیر بالمخمصه و از روی ضرورت که مباح است، ولی ضمان آور است و مصرف‌کننده باید عوض آن پرداخت کند (نجفی، ۱۴۰۴ق، ج ۴۳: ۴۶؛ خلخالی، ۱۴۲۷ق: ۵۱۹). بر این اساس در مورد بحث باید گفت که وجود مجوز قانونی برای یک فعالیت صنعتی یا غیره مانع مسئولیت عامل در فرض ایجاد زیان نیست. آنچه مانع مسئولیت است، آن است که نفس زیان و صدمه از نظر قانونی مباح و مجاز باشد نه عملی که ملازم با ورود زیان است. به عبارت دیگر، آنچه شرط ایجاد مسئولیت مدنی است، آن است که ضرر وارده نامشروع باشد و در مواردی که قانون ایراد زیان را مباح و مشروع می‌داند، مانند تخریب یک ملک با حکم دادگاه یا اجرای حکم اعدام یا ایجاد مغازه با مجوز قانونی که موجب کاهش مشتریان رقیب و ضرر او می‌گردد، مسئولیت مدنی ایجاد نمی‌شود.

به‌عنوان نتیجه باید گفت در فرضی که شخص دارای پروانه و مجوز فعالیت است و کاملاً مطابق با شرایط و در قلمرو مجوز عمل می‌کند، این اماره به سود او وجود دارد که او مرتکب تقصیر نشده است، اما این اماره غیرقابل رد نیست و خواهان می‌تواند با اثبات اینکه احتیاط‌های لازم به‌درستی رعایت نشده است، تقصیر خوانده و در نتیجه مسئولیت او را ثابت کند. در جهت حمایت از زیان‌دیده و در راستای تحولی که در جهان در این زمینه ایجاد شده، شاید بتوان ورود خسارت را اماره‌ای بر تقصیر خوانده تلقی کرد و بار اثبات عدم تقصیر را بر عهده او قرار داد؛ به هر حال رویه قضایی می‌تواند مناسب‌ترین راه‌حل را انتخاب کند. به‌طور قطع رعایت نکردن شرایط و قیود مجوز موجب مسئولیت عامل زیان است.

۶. نبود مجوز قانونی فعالیت و تأثیر آن بر تقصیر و مسئولیت عامل زیان

در فرضی که شخص بدون کسب مجوزهای دولتی فعالیت را انجام می‌دهد، در صورتی که به دیگری زیانی وارد شود، آیا مسئول است یا خیر؟ به عبارت دیگر، هر گاه مسئولیت شخص

۱. برای دین فتاوی مشابه ر.ک: ابن‌عابدین، حاشیه الدر المختار، ج ۶: ۷۱۶.

۲. الجواز لا ینافی الضمان.

نسبت به زبانی را که در نتیجه فعالیت به دیگری وارد شده است مبتنی بر تقصیر بدانیم، آیا صرف نبود مجوز فعالیت، تقصیر تلقی می‌شود و لازم نیست زیان دیده تقصیر جداگانه او را ثابت کند؟

در حقوق فرانسه نقض مقررات و نظامات دولتی^۱ تقصیر مدنی تلقی می‌شود، حتی اگر آن مقررات دارای ضمانت اجرای کیفری نباشند (Viney, 1998, t.2: 327). بنابراین نقض یک مقررۀ لازم‌الاجرا فی‌نفسه تقصیر تلقی می‌شود و لازم نیست که شخص، مرتکب بی‌احتیاطی و بی‌مبالاتی شده باشد (Viney, 1998, t.2: 328). دادگاه‌ها ملزم به اجرای این مقررات هستند و نمی‌توانند به بهانه اینکه آنها نامناسب یا بسیار سخت‌گیرانه‌اند، از اجرای آنها خودداری کنند. در برخی موارد قانونگذار یا دولت (مرجع اداری) مشخصاً به این دلیل دخالت می‌کند که اختیار قاضی در ارزیابی برخی اعمال را که اختلاف‌برانگیزند، از بین ببرد. برای مثال تا پیش از اینکه مقام صالح بستن کمر بند ایمنی را در حین رانندگی در فرانسه الزامی بداند، دادگاه‌ها در مورد ارزیابی تقصیر فردی که کمر بند نبسته بود اختلاف نظر داشتند، اما اکنون که مطابق مقررات رانندگی، بستن کمر بند ایمنی الزامی است، صرف‌نظر از اعتقاد محاکم در خصوص مناسب یا نامناسب بودن آن و تأثیر آن بر کاهش حوادث باید کسی را که کمر بند ایمنی نبسته است، مرتکب ترک فعل نامشروع دانسته و او را مقصر بدانند (Viney, 1998, t.2: 395). به اعتقاد نویسندگان فرانسوی نظامات دولتی علاوه بر آثار خاصی که می‌توانند داشته باشند، موجب توسعه قلمرو مسئولیت مدنی می‌شوند، زیرا نقض هر یک از این نظامات صرف‌نظر از اینکه می‌تواند ضمانت اجرای کیفری یا انتظامی داشته باشد، در صورتی که موجب زیان دیگری شود، علی‌الاصول مسئولیت مدنی برای ناقض آن به دنبال خواهد داشت، زیرا به‌طور قطع نقض نظامات، فعل یا ترک فعل نامشروع است (Viney, 1998, t.2: 396).

در حقوق ایران نیز باید همین نظر را تأیید کرد و نفس نقض مقررات و نظامات دولتی را تقصیر دانست، زیرا صرف‌نظر از اینکه هدف از وضع این نظامات تضمین حداقل ایمنی در فعالیت‌هایی است که می‌تواند برای دیگران زبانی در پی داشته باشد، و مشروعیت آنها مقید به رعایت آن نظامات است و هر نوع اقدام بدون رعایت آنها نامشروع است، اگر تقصیر را عملی برخلاف متعارف بدانیم، باید گفت که نقض نظامات دولتی عملی غیرمتعارف و تقصیر است. به این دلیل تبصره ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی سال ۱۳۷۰ عدم رعایت نظامات دولتی را

تقصیر دانسته بود.^۱ ماده ۱۴۵ قانون مجازات اسلامی سال ۱۳۹۲ نیز این حکم را تکرار کرده و عدم رعایت نظامات دولتی را تقصیر دانسته است.^۲

بر این اساس شخصی که بدون گواهینامه رانندگی می‌کند، حتی اگر تمام احتیاط‌های لازمه را رعایت کند، مرتکب تقصیر شده و مسئول خساراتی خواهد بود که از اقدام وی ناشی می‌شود. این دفاع که حتی اگر مجوز مربوط را هم داشت چنین نتیجه‌ای صورت می‌پذیرفت، نمی‌تواند برای دادگاه قابل استماع باشد، زیرا هر گونه تفسیر برخلاف سیاستی که هدف وضع قانونی خاص بوده است، آن قانون را بی‌محتوا و امکان پیگیری سیاست‌ها را دشوار می‌سازد. ضمانت اجرای جزایی اقدام بدون اخذ مجوز و حکومت امر کیفری بر امر مدنی که در ماده ۱۸ قانون آیین دادرسی کیفری سال ۱۳۹۲ و ماده ۲۲۷ قانون آیین دادرسی مدنی سال ۱۳۷۹ مورد تأکید قرار گرفته است نیز این حکم را تقویت می‌کند. برای مثال صرف نظر از اینکه حسب ماده ۷۲۳ قانون مجازات اسلامی سال ۱۳۷۵ و بند «ج» ماده ۱۰ قانون تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹، رانندگی بدون داشتن گواهینامه جرم است، حسب ماده ۷۱۸ قانون مجازات اسلامی ناظر بر مواد ۷۱۴ تا ۷۱۷ همان قانون و مستفاد از واژه «یا» در ماده مزبور که صرف نداشتن پروانه منتج به قتل غیرعمد یا خسارات بدنی را به‌عنوان یک سبب علی‌حده و مستقل و تقصیر تلقی کرده، دادگاه می‌تواند راننده را علاوه بر مسئولیت جزایی، که رانندگی بدون گواهینامه از اسباب تشدید آن است، راننده را به پرداخت دیه به‌عنوان خسارت محکوم کند. با توجه به اینکه پرداخت دیه در قتل شبه‌عمد است؛ یعنی قتلی که در اثر تقصیر و بی‌احتیاطی واقع می‌شود، در این موارد قانونگذار نفس رانندگی بدون گواهینامه را تقصیر دانسته است. بنابراین ضرورتی به احراز بی‌مبالاتی یا تقصیر نیست و صرف نداشتن گواهینامه تقصیر محسوب می‌شود. مع‌الوصف یک نظریه مشورتی وجود دارد که صرف نداشتن گواهینامه رانندگی را دلیل بی‌احتیاطی یا عدم مهارت یا عدم رعایت نظامات دولتی ندانسته است (نظریه مشورتی شماره ۷/۲۶۹۸ - مورخ ۷۷/۴/۳۱). در توجیه این نظریه آمده است همان‌طور که داشتن گواهینامه رسمی دلالت بر عدم تحقق بی‌احتیاطی ندارد، نداشتن گواهینامه نیز دلالت بر بی‌احتیاطی ندارد! این نظریه قابل نقد است. درست است که داشتن گواهینامه رانندگی لزوماً دلیل رعایت احتیاط و عدم تقصیر نیست، ولی از این حکم نمی‌توان استنباط کرد که نداشتن گواهینامه نیز دلیل بی‌احتیاطی و عدم رعایت نظامات دولتی نیست. لزوم اخذ گواهینامه برای رانندگی به موجب مقررات و نظامات

۱. تبصره ماده ۳۳۶ ق.م.ا.س. ۷۰: «تقصیر اعم است از بی‌احتیاطی، بی‌مبالاتی، عدم مهارت و عدم رعایت نظامات دولتی».

۲. تبصره ماده ۱۴۵ ق.م.ا.س. ۹۲: «تقصیر اعم از بی‌احتیاطی و بی‌مبالاتی است. مسمحه، غفلت، عدم مهارت و عدم رعایت نظامات دولتی و مانند آنها حسب مورد از مصادیق بی‌احتیاطی یا بی‌مبالاتی محسوب می‌شود».

دولتی مقرر شده است، پس رانندگی بدون گواهینامه قطعاً عدم رعایت نظامات دولتی تلقی شده و چنانکه گفته شده، تقصیر است.

۷. جلوگیری از طرح دعاوی واهی

بسیاری از دعاوی مسئولیت مدنی نیازمند اثبات ابتدایی وقوع تقصیر براساس مکانیسم نظام حقوق عمومی است. علی‌الاصول دادگاه مدنی باید این اختیار را داشته باشد تا به بررسی اقدامات و فعل زیان‌بار بپردازد و اگر آن را براساس استانداردهای مربوطه تقصیر دانست، حکم به مسئولیت عامل صادر کند. اما به‌منظور اجتناب از طرح دعاوی واهی به‌خصوص در مواردی که موضوع نیازمند بررسی تخصصی است، ابتدا باید مرجع انتظامی به موضوع رسیدگی کند و در صورتی که این مرجع اقدام مربوط را تقصیر تلقی کرد، این مسئله به‌عنوان امر مسلم در دادگاه حقوقی و رسیدگی مدنی مورد استناد قرار گیرد و براساس آن حکم صادر شود. این مسئله در نظام حقوقی ما به‌خصوص در زمینه مسئولیت مدنی ناشی از اقدامات دولت و مسئولیت مدنی قاضی پذیرفته شده است. در خصوص مسئولیت مدنی قاضی نسبت به زیان‌هایی که در اثر صدور حکم خلاف قانون به محکوم‌علیه وارد می‌شود، با توجه به اینکه تحقق مسئولیت موقوف به اثبات تقصیر یا اشتباه قاضی در امر قضاوت به‌عنوان یک امر تخصصی است و با عنایت به اینکه تنها مرجع تصمیم‌گیرنده در این زمینه دادگاه انتظامی قضاات است، برای رسیدگی به دعاوی مطالبه خسارت از جانب اشخاص ذی‌نفع، موضوع باید ابتدا در مرجع انتظامی قضاات رسیدگی شود و در صورتی که اقدام قاضی تخلف محسوب شود، زیان‌دیده براساس این حکم به دادگاه حقوقی مراجعه و تقاضای جبران خسارت کند. در زمینه مسئولیت مدنی دولت که ناشی از اقدام خلاف مقررات دولت یا سازمان‌های وابسته باشد نیز مکانیسم مشابهی ترسیم شده است. در واقع در صورتی که اقدام مربوط در زمره اقدامات حاکمیتی دستگاه مربوطه قرار گیرد، لازم است تا موضوع، ابتدا در دیوان عدالت اداری بررسی شود و در صورت اثبات خلاف بودن اقدام، امکان طرح دعوی جبران خسارت میسر خواهد بود، در غیر این صورت دعاوی مطروحه قابلیت استماع نخواهد داشت.

براساس همین تفکر در خصوص اقدامات مشخص با ویژگی‌های خاص، دو شیوه دعوی مطالبه خسارت در دعاوی مسئولیت مدنی ناشی از نقض قواعد حقوق رقابت پیشنهاد شده است. یک روش، دعاوی متعاقب^۱ هستند که براساس آن قابلیت طرح دعوی مسئولیت مدنی ناشی از نقض قواعد حقوق رقابت در دادگاه مدنی منوط به صدور حکم انتظامی دایر بر نقض قواعد حقوق رقابت توسط یک مرجع حقوق رقابت است. در این رویه نه‌تنها صدور حکم در

دعوی مسئولیت مدنی منوط به صدور حکم محکومیت از مرجع انتظامی است، بلکه طرح دعوی نیز بدون در اختیار داشتن چنین حکمی ممکن نخواهد بود. در واقع برخلاف رویه موجود در خصوص صدور قرار اناطه به هنگامی که رسیدگی در دادگاه، نیازمند اتخاذ تصمیم در خصوص موضوعی است که در صلاحیت مرجع رسیدگی کننده به دعوی اصلی قرار ندارد. در رویه دعوی متعاقب، دادگاه اصلاً حق ورود به رسیدگی به دعوی را ندارد و از همان ابتدا با تکلیف صدور قرار عدم استماع دعوی مواجه است. روش دوم دعوی خوداتکا^۱ هستند که طرح آنها در دادگاه مستلزم صدور حکم در یک مرجع انتظامی نیست. ممکن است در حین دعوی، دادگاه در زمینه احراز نقض قواعد حقوق رقابت، قرار اناطه دعوی صادر کند یا با تعیین کارشناس مربوط برای احراز تقصیر، رأساً به موضوع رسیدگی نماید.^۲ رویه کشورها در پذیرش هر یک از این دو شیوه رسیدگی به دعوا، متفاوت است.^۳

۸. نتیجه‌گیری

کارکرد و هدفی که نظام مسئولیت مدنی در پی دستیابی به آن است، با آنچه نظام مسئولیت انتظامی با تکیه بر حقوق عمومی دنبال می‌کند، متفاوت است. با این حال تأثیر و تأثیری که این دو نظام به‌خصوص در پی دستیابی به اهداف مشترک دارند، مستلزم بررسی دقیق‌تر ارتباط میان این دو است. اگر هر حوزه از قواعد حقوقی را بخشی از حرکت کلی نظام حقوقی برای دستیابی به آرمان‌های جامعه بدانیم، عملکرد ما در بررسی این حوزه‌های مختلف باید ایجاد

1. Stand-alone Actions

۲. در ایران ماده ۶۶ قانون اصلاح موادی از قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی مقرر می‌دارد: «اشخاص حقیقی و حقوقی خسارت دیده از رویه‌های ضدرقابتی مذکور در این قانون، می‌توانند حداکثر ظرف یک سال از زمان قطعیت تصمیمات شورای رقابت یا هیأت تجدید نظر مبنی بر اعمال رویه‌های ضدرقابتی، به‌منظور جبران خسارت به دادگاه صلاحیتدار دادخواست بدهند. دادگاه ضمن رعایت مقررات این قانون در صورتی به دادخواست رسیدگی می‌کند که خواهان رونوشت رأی قطعی شورای رقابت یا هیأت تجدیدنظر را به دادخواست مذکور پیوست کرده باشد».

۳. برخورد کشورهای مختلف با آرای صادره مراجع رقابتی متفاوت است. براساس رویه قضایی و بند ۱ ماده ۱۶ آیین‌نامه ۲۰۰۳/۱ اتحادیه اروپا هنگامی که کمیسیون اروپا نقض مواد ۸۱ یا ۸۲ معاهده را اثبات می‌کند، زیان دیده می‌تواند این رأی را به‌عنوان سندی بر ادعای خود در رسیدگی مدنی اظهار نماید، درحالی که در رابطه با آرای صادره از مراجع رقابتی کشورهای عضو چنین رویه‌ای وجود ندارد. کمیسیون اروپا بر این عقیده است که هیچ دلیلی وجود ندارد که حکمی که در یکی از کشورهای عضو داده شده و در دادگاه مربوطه قطعی شده است، نتواند به‌عنوان دلیلی غیرقابل رد در دادگاه کشورهای دیگر مورد پذیرش قرار گیرد. این مسئله موجب سازگاری در عملکرد دادگاه‌های مختلف و ایجاد قابلیت اطمینان می‌شود، ضمن اینکه موجب کارایی و کارآمدی شکلی در دعوی نقض قواعد حقوق رقابت می‌گردد. علاوه بر این چنین رویه‌ای از ایجاد اطاله در دادرسی و افزایش هزینه‌های آن جلوگیری می‌کند، زیرا خواننده این امکان را نخواهد داشت تا حکم صادره از سوی یک مرجع رسیدگی ملی را در کشور دیگر مورد سؤال قرار دهد. در نظام حقوقی ما از این قاعده تحت عنوان حکومت امر کفبری در رسیدگی مدنی یاد می‌شود.

تعامل برای رسیدن به اهداف مشترک باشد. در این زمینه اهداف و کارکرد هر حوزه باید به دقت تعریف شود، و دامنه اعمال هر بخش به گونه‌ای تحدید شود که چالشی میان قواعد حقوقی به وجود نیاید. انسان به عنوان عنصر فعال جامعه باید این انتظار مشروع را داشته باشد تا با رعایت قواعد قانونی از تمامی پیامدهای حقوقی مصون باشد. نظام مسئولیت مدنی و نظام مسئولیت انتظامی، به عنوان ابزارهای اصلی حاکمیت برای تنظیم رفتار اشخاص و رعایت سیاست‌های عمومی به ایجاد قواعد رفتاری می‌پردازند. با این حال دامنه نظام مسئولیت مدنی بسیار فراتر از تنظیم رفتار، عمل می‌کند، و جبران خسارت در آن به عنوان هدف اصلی تلقی می‌شود. در نظام مسئولیت انتظامی نیز قواعد، صرف نظر از اینکه نقض آنها به نتیجه‌ای منجر شود یا خیر، مورد حمایت قرار می‌گیرند. این تعارض موجب شده است، در برخی حالات رعایت یکی از این دو نظام، به تنهایی برای مصون ماندن از تبعات حقوقی در نظام دیگر کافی نباشد. گاه یک شخص متعارف به واسطه رعایت نکردن قواعد انتظامی، در معرض مسئولیت مدنی قرار می‌گیرد، و گاه فرد با وجود رعایت قواعد انتظامی به این دلیل که تمامی آنچه را که یک انسان محتاط باید اتخاذ می‌کرد رعایت نکرده، محکم به جبران خسارت می‌شود. هر چند دیدن هر یک از این دو نظام با نگاهی متفاوت و تکیه بر اختلافی که میان بازدارندگی و جبران است، می‌تواند این تعارض را توجیه کند، امروزه انسان بیش از هر چیز نیازمند آگاهی پیشینی و ارزیابی رفتار خود است. مداخله بیشتر دولت‌ها در وضع قوانین و مقررات تنظیمی و انتظامی و ایجاد الگوهای مناسب رفتاری اهمیت این امر را دوچندان می‌کند. بر این اساس نیازمند الگوی جدیدی هستیم که در آن، مسئولیت با هر وصفی که دارد، به عنوان بخشی از یک نظام کلی‌تر مسئولیت دیده شود و کارکرد آن در دامنه این نظام کلی ترسیم شود؛ هر چند رفع این تعارضات امری بس دشوار و شاید ناصواب باشد.

منابع

الف) فارسی

۱. طباطبائی‌زاد، سید محمد (۱۳۹۵). «اعمال فراسرزمینی مقررات انتظامی: بررسی موردی اعمال مقررات حقوق رقابت با نگاهی به قانون اجراء سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی»، *مجله مطالعات حقوقی دانشگاه شیراز، دوره ۸، ش ۲*، ص ۱۵۶ - ۱۲۵.
۲. طباطبائی‌زاد سید محمد؛ صادقی مقدم، محمدحسن (۱۳۹۵). «مقایسه نظام مسئولیت انتظامی و نظام مسئولیت مدنی از منظر اهداف عالی نظام مسئولیت»، *فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۶، ش ۱*، ص ۹۶ - ۸۳.
۳. کاتوزیان، امیر ناصر (۱۳۸۴). «حمایت از زیان دیده و مسئولیت تولیدکننده در حقوق فرانسه»، *مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، ش ۶۸*، ص ۱۹۸ - ۱۷۹.
۴. کاتوزیان، ناصر؛ انصاری، مهدی (۱۳۸۷). «مسئولیت مدنی ناشی از خسارت‌های زیست محیطی»، *فصلنامه حقوق، دوره ۳۸، ش ۲*، ص ۳۱۳ - ۲۸۵.
۵. کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۴، ۱۳۸۵). *الزام‌های خارج از قرارداد*، ج ۱، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

۶. ----- (۱۳۸۶). «ارزش‌های نو و تحولات مسئولیت مدنی» قضاوت، ش ۴۴، ص ۲۹ - ۲۷.
۷. گرجی، علی‌اکبر (۱۳۸۷). «حقوق عمومی و حقوق خصوصی: دوگانگی یا یگانگی؟» تحقیقات حقوقی، ش ۴۷، ص ۱۸۲-۱۴۱.
۸. موسوی سید فضل‌الله؛ طباطبائی‌نژاد، سید محمد (۱۳۹۳). «قانون حاکم بر مسئولیت مدنی ناشی از خسارت‌های زیست‌محیطی»، مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۴، ش ۳، ص ۴۷۵-۴۶۱.

ب) عربی

۹. ابن عابدین (۱۴۱۵ق). حاشیه الدر المختار، ج ۶، الطبعة الاولى، دمشق: دارالفکر.
۱۰. خلخالی، سید محمد مهدی (۱۴۱۷ق). فقه الشیعه-کتاب الاجاره، ج اول، تهران: مرکز فرهنگی و انتشاراتی منیر.
۱۱. الزحیلی، محمد مصطفی (۱۴۱۷ق). القواعد الفقهیه و تطبیقاتها فی المذاهب الاربعه، الطبعة الاولى، دمشق: دارالفکر.
۱۲. الزرقاء، مصطفی احمد (۱۴۰۸ق). شرح القواعد الفقهیه، الطبعة الثانية، دمشق: دارالقلم.
۱۳. سبزواری، سید عبدالاعلی (۱۴۱۳ق). مهذب الاحکام، ج ۲۹، الطبعة الرابعة، قم: مؤسسه المنار.
۱۴. الدمیاطی البکری (۱۴۱۸ق). غایه الطالبین، ج ۴، الطبعة الاولى، بیروت: دارالفکر للطباعة والنشر.
۱۵. المصری، ابن نجیم (۱۴۱۸ق). البحر الرائق، تحقیق: شیخ زکریا عمیران، ج ۵، الطبعة الاولى، بیروت: دار الکتب العلمیه.
۱۶. نجفی، شیخ محمد حسن (۱۴۰۴ق). جواهر الکلام فی شرح شرائع الاسلام، ج ۴۳، الطبعة السابعة، بیروت: دار احیاء التراث العربی.

ج) خارجی

17. Bagheri, Mahmood (2007), "Conflict Of Laws", *Economic Regulations and Corrective /Distributive Justice*, U. Pa. J. Int'l Econ. L., Vol. 28:1.
18. Bernasconi, Christophe (1988), "Civil liability resulting from transfrontier environmental damage: a case for the Hague Conference ?", http://www.hcch.net/upload/wop/gen_pd8e.pdf.
19. Bowman, Michael & Boyle, Alan E. (2002), *Environmental damage in international and comparative law*, Oxford University Press.
20. Cafaggi, Fabrizio (2006), *The institutional framework of European private law*, new York, oxford.
21. Del, Olmo (2007), "Pedro Tort and regulatory law in Spain", <Http://www.springerlink.com/content/gu1550870k877743/fulltext.pdf>
22. Einhorn, Talia & Nygh, Peter Edward & Siehr, Kurt (2004), *Intercontinental cooperation through private international law*, T.M.C. Asser Instituut, Cambridge University Press. ISBN 9067041785.
23. Mark A. Geistfeld (2014), "Tort Law in the Age of Statutes", *IOWA LAW REVIEW*, Vol. 99, pp. 957 -1020.
24. Lammer, Johan, G. (2000), *Hague Yearbook of International Law*, Martinus Nijhoff Publishers.
25. Michaels, Ralf (2008), "The new European choice-of-law Revolution", *Tulane law review*, Vol. 82, No. 5.
26. Oberdiek, John (2008), "Philosophical Issues in Tort Law", <http://ssm.com/abstract=1178562>.
27. Ogus, Anthony (2007), "The Relationship Between Regulation and Tort Law: Goals and Strategies", https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-211-31134-9_17 Springer, pp.377-389.
28. Osaka, Eri (2009), "Reevaluating the Role of the Tort Liability System in Japan", *Arizona journal of international & comparative law*, Vol. 26, No. 2.
29. Viney, Geneviève et Jourdain, Patrice (1998), *Traité de droit civil : les conditions de la responsabilité civile*, sous la direction de Jacques Ghestain, L.G.D.J., Paris.
30. Weinberg, Louise (2005), "Theory Wars in the Conflict of Laws", *Mich law review*.