

## مسئولیت مدنی گمرک در برابر خسارت وارده به کالا

امیر رضایی زاده<sup>۱</sup>

تاریخ دریافت: ۹۵/۱۱/۲۵ تاریخ پذیرش: ۹۵/۴/۲۰

### چکیده

مسئولیت مدنی کارکنان و سازمان گمرک زمانی ایجاد می‌شود که خسارتی از رفتار یا سهل‌انگاری یا عمل غیر ارادی کارکنان گمرک نسبت به کالاهای شخصی به وجود بیاید. جهت تحقق مسئولیت مدنی باید سه شرط، فعل زیانبار، فاعل زیان و رابطه سببیت در کنار یکدیگر جمع شوند تا بتوان جبران خسارت را به عنوان یک اصل در نظر گرفت. مسئولیت مدنی سازمان گمرک را می‌توان در دو حوزه بحث و بررسی کرد اولین حوزه خسارت مادی است که به کالاهای اشخاص در گمرک وارد می‌شود دومین حوزه خسارت معنوی است که ممکن است از ترخیص دیر هنگام کالا، به صاحب کالا وارد شود. زیرا اشخاص براساس اعتبار تجاری خود اقدام به معاملاتی بر روی کالاهای گمرکی می‌کنند به همین جهت ترخیص دیر هنگام کالاهای گمرکی ممکن است به اعتبار تجاری شخص تاجر صدمه زند. با این حال مسئولیت مدنی در فرض تخلفات گمرکی جهت تحقق نیازمند شرایطی است که در این مقاله به بررسی این مقوله پرداخته می‌شود.

کلیدواژه: خسارت، مسئولیت مدنی، گمرک، کالا، ترخیص

## مقدمه

کلمه گمرک در واژه نامه بین‌المللی سازمان جهانی گمرک بدین شرح تعریف شده است: گمرک سازمانی است دولتی که مسئول اجرای قانون گمرک و وصول حقوق و عوارض ورودی و صدوری و همچنین واردات، ترانزیت و صادرات کالا می‌باشد. این اصطلاح همچنین برای هر یک از بخش‌های گمرک که خدمات گمرکی ارائه می‌نمایند و همچنین گمرک مرکزی و ادارات تابعه آن استفاده می‌شود.

این اصطلاح همچنین به صورت صفت در مورد مقامات گمرک، حقوق و عوارض ورودی و صدوری و کنترل ادارات یا صادرات و یا هر امر دیگری که در راستای عملیات گمرکی باشد از قبیل (مأمورین گمرک، حقوق گمرکی اداره گمرک، اظهارنامه گمرکی) نیز استفاده می‌شود. منظور از مقام گمرکی، فردی است که از جانب دولت (نهاد دولتی مرتبط) موظف به نظارت و اجرای مقررات و تشریفات مربوط به گمرک باشد. سازمان گمرک معمولاً در تمام کشورها دارای ترکیب سازمانی مشابهی است. تشکیلات گمرک معمولاً دارای یک اداره مرکزی است. اداره مرکزی گمرک در ایران به گمرک ایران موسوم و تحت نظر یک رییس کل اداره می‌شود. گمرک خانه‌های اجرایی در مرزهای آبی و خاکی و هوایی، دفاتر و پست‌های گمرکی تحت نظر اداره مرکزی در نقاط مختلف کشور مستقر می‌باشند. (بنایی، رضا، ۱۳۸۶، ص ۱۰)

### ۱. مبانی و شرایط مسئولیت مدنی گمرک

در این فصل به بررسی مبانی و شرایط مسئولیت مدنی گمرک می‌پردازیم اشاره به این نکته ضروری است که در رابطه با مبانی مسئولیت مدنی گمرک باید به اصولی که از نظام مسئولیت مدنی در ایجاد خسارت دخالت دارند توجه شود و در شرایط تحقق مسئولیت به ارکانی که در جمع آن‌ها در این حادثه باعث استناد مسئولیت مدنی می‌شود باید اشاره شود.

#### ۱-۱ مبانی مسئولیت مدنی بر فرض تقصیر قانون یا قرارداد

در این قسمت به بررسی مبانی مسئولیت مدنی بر فرض تقصیر قرارداد و تقصیر قانون می‌پردازیم.

##### ۱-۱-۱ تقصیر قرارداد

جهت کشف مبانی مسئولیت مدنی گمرک علاوه بر این که نظریه‌های مختلف مسئولیت مدنی باید مورد ارزیابی و چالش قرار گیرد، باید به این نکته نیز توجه کرد که مبنای مسئولیت مدنی گمرک از الزامی است که این نهاد دولتی نسبت به وظایف خود دارد. هرچند قرارداد میان

طرفین در استناد تقصیر می‌تواند به عنوان یک منبع محسوب شود ولی آنچه مسلم است، دولت‌ها (قوای سه‌گانه) در تدابیر امور اقتصادی خواه در قلمرو داخلی باشد یا بین‌المللی؛ به نحوی که مصالح و منافع عموم ملت ایجاب کند؛ آزادی عمل و اختیار وضع قوانین و عهدنامه‌ها و مقاوله‌نامه‌ها گمرکی دارند که بعضی از آنها (در قلمرو داخلی)، عمل حقوقی یک طرفه می‌گویند که آثار حقوقی آن عبارت است از ایجاد یا اسقاط حق مانند تصویب ماده ۱۲ قانون مقررات صادرات و واردات ۱۳۷۲ مبنی بر تجویز ورود موقت کالا برای تولید، تکمیل، آماده‌سازی و بسته‌بندی و النهایه صدور آنها، با ارائه سفته معتبر یا تعهد به گمرک مربوطه به جای پرداخت نقدی حقوق ورودی آن و معافیت از کسب مجوزهای مقرر در ردیف تعرفه مربوطه ضمیمه قانون مقررات صادرات و واردات. (بهرروز، احمد، ۱۳۸۷، ص ۶۵)

#### ۱-۲-۱-۲ تقصیر قانون

این عمل حقوقی دولت (به مفهوم اعم آن شامل قواه سه‌گانه) مولد حقی است برای ذینفع حائز شرایط آن و تکلیفی برای گمرک دال بر قبول تعهد یا سفته معتبر. درقبال پرداخت نقدی حقوق ورودی به نحوی که در ماده ۲ قانون امور گمرکی و یا ماده واحده تجمیع عوارض (۸۱/۱/۱۲) آمده است. تکلیف بعدی و مستقبل گمرک در تبصره ۱ این ماده چنین است: «چنانچه کالای ساخته شده از مواد و کالاهای وارداتی این ماده ظرف مهلت تعیین شده (یک سال از تاریخ ورود مواد، در صورت نیاز به مهلت بیشتر با تشخیص و موافقت گمرک ایران تا یک سال دیگر قابل تمدید است صادر نشود، گمرک موظف است وارد کننده را جهت استیفای حقوق دولت تحت تعقیب قرار دهد.

یعنی در صورتی که گمرک؛ به این تکلیف قانونی خود به موقع عمل نکند، تحت عنوان ترک‌فعل (ماده ۲ قانون مجازات اسلامی) و مواد ۲۹ و ۱۷۶ از قانون آیین دادرسی کیفری دادگاه‌های عمومی و انقلاب ۱۳۷۸ و ماده ۱۶ از قانون تشدید مجازات مرتکبین قاچاق (۱۳۱۲) با اصلاحات بعدی) در حکم مختلس، تحت پیگرد قانونی قرار خواهد گرفت. (احمدی، عبدالله، ۱۳۹۰، ص ۱۳۳)

#### ۱-۲-۱-۳ شرایط مسئولیت مدنی گمرک

جهت بررسی شرایط مسئولیت مدنی گمرک به اصول عمومی مسئولیت مدنی نمی‌پردازیم زیرا این امر در کلیه تحقیقات مرتبط با مسئولیت مدنی اشاره شده است آنچه که در این قسمت به بررسی آن می‌پردازیم مسئولیت مدنی است که اختصاصاً شامل حال گمرک می‌شود. به عنوان مثال کالایی که ترخیص قطعی نشده وثیقه پرداخت کلیه وجوهی است که به ورود قطعی آن

کالا و نیز سایر بدهی‌های قطعی صاحب کالا بابت حقوق گمرکی و سود بازرگانی و هزینه‌های گمرکی و عوارض متعلقه می‌باشد. گمرک نمی‌تواند قبل از دریافت کلیه وجوه مزبور اجازه تحویل کالا را بدهد. ترک این تکلیف قانونی؛ موجب تعقیب مرتکب خواهد شد و از جمله الزامات قانونی است. یا در تبصره ۲ ماده ۱۴ قانون امور گمرکی از حقوق گمرک بحث نموده، اجازه ترخیص قطعی کالا با اخذ تعهد کتبی از مسئولان مالی سازمان‌های دولتی و وزارتخانه و مؤسسات وابسته به دولت با تعیین مهلت و کالای متعلق به اشخاص را با اخذ ضمانت‌نامه بانکی و علاوه کردن بهره سالیانه، داده است. (پورسید، بهزاد، ۱۳۷۳، ص ۹۳).

ملاحظه متن ماده ۱۴ و تبصره ۲ آن، حکایت از آمیزه تکلیف و حق برای گمرک دارد؛ در متن ماده تکلیف و الزام قانونی گمرک آمده، در تبصره ۲ با استعمال واژه گمرک می‌تواند اجازه و اختیار خاصی و تحت شرایطی به گمرک اعطا نموده است و یا گمرک موظف است کالایی را که در بارنامه آن مقصد یکی از شهرهای داخلی ذکر شده است به شرط اینکه در شهر مزبور گمرک مجاز و مجهز برای انجام تشریفات گمرکی کالای تجاری وجود داشته باشد به تقاضای حمل‌کننده یا صاحب کالا برای حمل یک سره به مقصد پروانه ترانزیت داخلی (حمل کالا از یک گمرک به گمرک دیگر قبل از انجام تشریفات قطعی گمرکی) با شرایطی که در آیین‌نامه گمرکی تعیین می‌شود صادر کند و یا اداره کل گمرک می‌تواند دستور حمل کالای وارده را از یک گمرک به گمرک دیگر (ترانزیت داخلی اداری) صادر کند. در مورد قانونی اول تکلیف گمرک نسبت به قبول درخواست حمل یک سره آمده در صورت احراز شرایط گفته شده، موظف به قبول این درخواست بوده، در حالی که در مورد قانونی بعدی؛ از اختیار گمرک که مسلماً مبتنی بر وجود امکانات و مصالح اداری و کشوری خواهد بود بحث می‌کند. (احمدی، عبدالله، ۱۳۹۰، ص ۱۳۴).

در ماده ۳۱ قانون امور گمرکی؛ آمیزه حق و تکلیف برای گمرک آمده و می‌گوید: «کالایی که ورود آن قانوناً ممنوع یا طبق مقررات صادرات و واردات سالانه غیرمجاز باشد هرگاه برای ورود قطعی یا ترانزیت داخلی با نام و مشخصات کامل و صحیح اظهار شود گمرک باید از ترخیص آن خودداری و به صاحب کالا یا نماینده وی کتباً اخطار کند که حداکثر ظرف سه ماه با انجام کلیه تشریفات آن کالا را از کشور خارج کند. در صورتی که کالا را ظرف مدت مزبور از کشور خارج نکند گمرک کالا را ضبط و مراتب را به صاحب یا نماینده او ابلاغ خواهد کرد.

حکم قانون به عدم ترخیص کالای ممنوعه یا غیرمجاز توسط گمرک و اعطای اختیار ضبط کالا (صرفاً توسط گمرک) و تکلیف ثانویه به ابلاغ مراتب به صاحب کالا یا نماینده قانونی او و دادن حق به صاحب کالا مبنی بر مراجعه به دادگاه شهرستانی که گمرک در حوزه قضایی او قرار گرفته و اقامه دعوی علیه گمرک، ظرف دو ماه از تاریخ ابلاغ ضبط کالا والا کالا به مالکیت

قطعی گمرک (دولت) درخواست درآمد (حق مالکیت ناشی از انتقال)، از جمله حقوق و تکالیفی هستند که برای گمرک و صاحب کالا یا نماینده قانونی او به رسمیت شناخته شده است. از دیگر الزامات قانونی گمرک، تکلیف او به بیمه کردن کالا است؛ این تکلیف در ماده ۴۵ قانون امور گمرکی آمده و گمرک ایران را مکلف کرده کالای موجود در گمرک و بین راهی ترانزیت داخل یا اداری را از هنگام تحویل گرفتن یعنی از وقتی که گواهی تخلیه توسط بارشماران صادر و امضا می‌گردد، مبادله برگ‌های بارشماری (تالی) تا زمان تحویل دادن به صاحب آن یا نماینده او در مقابل خطرات ناشی از آتش سوزی، انفجار، اشتعال بیمه کرده و حق بیمه متعلق را در موقع ترخیص از صاحبان کالا وصول کند. (احمدی، عبدالله، ۱۳۹۰، ص ۱۳۵)

تمامی الزامات گفته شده به عنوان یک تعهد و تکلیف بر ذمه گمرک است که اگر از این الزامات عدول کند مسئولیت مدنی شامل حال او خواهد شد.

## ۲. اقسام مسئولیت مدنی گمرک در خسارت وارده بر کالا

قانون امور گمرکی نیز همانند بسیاری از قوانین مادی دیگر به تعریفی از خسارت نپرداخته است. با این حال در مواد ۴۵ تا ۵۰ این قانون موارد خسارت ذکر شده است. در ماده ۴۵ این قانون آمده است که در غیر از موارد آتش سوزی، انفجار، اشتعال و نیز قوه قهریه فورس ماژور و خسارات ناشی از کیفیت خود کالا، مثل کالای فاسد شدنی یا سردخانه‌ای یا بسته بندیان در صورتی که کالا در مدت توقف در اماکن گمرکی یا بندری یا ترانزیت داخلی اداری از بین برود یا خسارتی بدان وارد آید معادل میزان آن چه از بین رفته یا آسیب دیده از محل درآمد انبار داری و در صورت عدم تکافو از سایر درآمدهای گمرکی و با رعایت ارزش مندرج در سند خرید، به صاحب کالاها پرداخت خواهد شد. (پورسید، بهزاد، ۱۳۷۳، ص ۹۴)

### ۲-۱-۱ دایره شمول پرداخت خسارت

البته پرداخت خسارت تنها نسبت به کالاهای مجاز امکان پذیر خواهد بود و گمرک نسبت به کالاهای غیر مجاز تعهدی نسبت به پرداخت خسارت نخواهد داشت. در این قسمت جهت تقریب ذهن به اقسام کالاهای مورد نظر پرداخته می‌شود.

### ۲-۱-۱-۱ کالای مجاز

کالای مجاز عبارت از کالایی است که ورود آن به کشور یا صدور آن از کشور منوط به انجام شرط و مقید به حصول مقدمه‌ای نباشد نظیر کالایی که ورود آن به کشور نیازی به تصویب هیئت دولت یا مجلس شورای اسلامی نداشته باشد. دولت می‌تواند در چهارچوب قانون جز در مواردی که خود متصدی صدور و ورود کالایی شده و یا حق انحصار خود را عملاً به دیگری

واگذار نموده باشد، تجارت سایر کالاها را مجاز اعلام کند. (آرام، غلامحسین، ۱۳۸۳، ص ۳۱۳) باید توجه داشت که کالاهایی نیز وجود دارند که هرچند مجاز می‌باشند لیکن به دلیل حساسیت کالا و ارتباط آن با بهداشت عمومی یا منافع ملی و نظم عمومی، ورود آن به کشور مستلزم اخذ مجوزهایی از مراجع مرتبط می‌باشد. به این کالاها، کالای مجاز مشروط گویند. برخی مواد دارویی، خوراکی و بهداشتی از این قبیل‌اند.<sup>۱</sup>

### ۲-۱-۲- کالای مجاز مشروط

کالای مجاز مشروط، کالایی است که ورود یا صدور آن طبق ضوابط قانونی با کسب مجوز از سازمان‌های دولتی ذیربط صورت می‌گیرد نظیر برخی محصولات بهداشتی، برخی داروها و غیره. (بنایی، رضا، ۱۳۸۶، ص ۵۵۵) چنانکه از نام کالای مجاز مشروط پیداست ورود و خروج این نوع از کالا مقید به انجام شرط می‌باشد. انجام شرط برای این قبیل کالاها در مقررات سالیانه و در ستون شرایط ورود یا مندرجات ذیل یادداشت‌های فصل تعرفه کالا پیش‌بینی می‌گردد. در هر حال رعایت این شروط وارد کننده را از تحصیل مجوزهای قانونی ورود یا ترخیص بی‌نیاز نمی‌سازد. (همان)

### ۳-۱-۳- کالای غیرمجاز

کالایی است که ورود یا صدور آن با تصویب هیئت دولت در چهارچوب قانون منع می‌گردد. (آرام، غلامحسین، ۱۳۸۳، ص ۳۱۱) مصادیق کالاهای غیرمجاز که اصطلاحاً کالاهای ممنوع‌الورود خوانده می‌شوند در ماده ۴۰ قانون امور گمرکی مصوب سال ۱۳۵۰ و ماده ۱۲۲ قانون امور گمرکی مصوب سال ۱۳۹۰ آمده است. ممنوعیت این کالاها اصولاً با لحاظ جنبه اقتصادی و بعضاً نیز به جهت رعایت نظم عمومی و اخلاق حسنه می‌باشد.

### ۲-۱-۴- کالای ممنوعه

کالایی که صدور یا ورود آن بنا به مصالح ملی یا شرع مقدس اسلام به موجب قانون ممنوع است. نظیر مشروبات الکلی. باید توجه داشت کالاهایی که ورود یا صدور آنها غیرمجاز باشد نیز در حکم کالای ممنوع می‌باشند.<sup>۲</sup>

۱- ماده ۱۴ قانون مربوط به مقررات امور پزشکی و دارویی و مواد خوردنی و آشامیدنی و تبصره یک بند هشت

قانون اصلاح قوانین و مقررات موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران.

۲- بند ف ماده ۱ قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۰/۸/۲۲.

## ۲-۲- خسارت مادی وارده بر کالا

چون صلاحیت و وظایف گمرک عبارت است از اجرای کامل قانون و مقررات امور گمرکی و سایر قوانین و مقررات موضوعه و مقاوله‌نامه‌های گمرکی بین‌المللی، کلیتاً مرتبط با انجام تشریفات گمرکی ناظر بر امور، واردات کالا یا صادرات آن، ترانزیت، حمل و نقل و انبار کالا اعم از موقت یا دائم، امور مسافری و در قلمرو گمرکی و النهایه اخذ حقوق ورودی کالا یا پیما صادراتی و هزینه‌های متعلقه و سرانجام اجرای درست این مجموعه عام مقرراتی (داخلی و بین‌المللی)، بنابراین اصول کلی قانونی و تعریف به مصدافی که در ماده ۴۶ از قانون امور گمرکی راجع به خسارت از قبیل؛ از بین رفتن یا آسیب دیدن کالا در مدت توقف آن در اماکن گمرکی یا بندری یا انبارهای عمومی رسمی یا ترانزیت داخلی اداری (نه شخصی) به عمل آمده و نحوه جبران آن مطابق ارزش کالا مندرج در سیاهه خرید از محل درآمد (وجه نقد) انبارداری یا سایر درآمدهای ریالی گمرک و با عطف توجه به ماده ۲ قانون امور گمرکی (بندهای الف، ب، ج و د) و نیز قانون تجمیع عوارض، خسارت در قانون عام و خاص گمرکی، از نوع خسارت مادی است که طریقه جبران آن یا اداری است، همانگونه که در مواد ۹۱-۹۲ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی (لحاظ تبصره ماده ۴۵) آمده است و یا مطابق حکم قطعی و لازم‌الاجرای محکمه صالح به رسیدگی که در پی رسیدگی به ادعای شخص خسارت دیده تحقق خواهد یافت. (احمدی، عبدالله، ۱۳۹۰، ص ۵۷)

### ۲-۲-۱- ماهیت خسارت و غرامت پرداختی توسط گمرک

مبنای قانونی مطالبه غرامت (خسارت) توسط صاحبان کالا از گمرک قانون امور گمرکی است که مقرر می‌دارد: «... در صورتی که کالا در مدت توقف در اماکن گمرکی یا بندری یا ترانزیت داخلی اداری (نه شخصی) از بین برود یا خسارتی بدان وارد آید معادل میزان آنچه از بین رفته یا آسیب دیده از محل درآمد انبارداری و در صورت عدم تکافو از سایر درآمدهای گمرکی بر اساس بهایی که در اسناد خرید کالا تعیین گردیده و یا مطابق شایط مقرر در ماده ۱۲۱ از آیین نامه اجرایی، پرداخت خواهد شد.

در تبصره ماده ۴۶ قانون امور گمرکی ناظر به مسئولیت متصدی امر آمد؛ پرداخت غرامت (خسارت) از طرف شرکت بیمه یا گمرک رافع مسئولیت انباردار و سایر ماموران مربوط نمی‌باشد. بدین‌مبنا مواردی که می‌توان بر اساس ماده ۴۶ قانون امور گمرکی در خصوص کالای از بین رفته (مفقودی) یا آسیب دیده مطالبه غرامت یا خسارت نمود شامل موارد زیر می‌باشند. (غمامی، مجید، ۱۳۸۸، ص ۱۲۵)

طبق اصلاحی ماده ۲۲ قانون امور گمرکی، حداکثر مهلت توقف کالا از تاریخ تسلیم مانیفیست یا اظهارنامه اجمالی برای یکی از منظوره‌های پنج گانه؛ ورود قطعی، ورود موقت، اعاده به خارج

از کشور (مرجوعی)، ترانزیت خارجی و ترانزیت داخلی هشت ماه به شرط پرداخت حق انبارداری، می‌باشد.

این مهلت توقف کالا در اماکن گمرکی هوایی (فرودگاه‌ها) از تاریخ صدور قبض انبار دو ماه خواهد بود. در صورتی که صاحب کالا در مهلت‌های مزبور (۸ ماه زمینی و ۲ ماه هوایی) برای انجام تشریفات قطعی گمرکی کالای خود اقدام ننماید، کالا متروکه محسوب و در اختیار سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی قرار خواهد گرفت. (همان)

مفهوم مفقود شدن کالا در اماکن گمرکی و در مهلت مقرر توقف، مبین این است که کالا طبق اسناد خرید و حمل تحویل گردیده اما در این ایام به هر علتی مقداری از آن از بین رفته باشد، نظیر دله دزدی از کالاهای قیمتی و کم حجم مثل ساعت، لوازم آرایش و تدخین و یا البسته که صاحبان کالا معمولاً به جهات عدیده‌ای از پیگیری و تعقیب موضوع، منصرف می‌شوند. (احمدی، عبدالله، ۱۳۹۰، ص ۷۴)

در ترانزیت داخلی شخصی، صاحب کالا یا حامل آن (در حمل یک سره) تحت شرایط مقرر در آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی، شرایط مقرر در آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی تقاضای ترانزیت داخلی شخصی می‌نماید.<sup>۱</sup> در ترانزیت اداری؛ گمرک تحت شرایط ضروری و خاصی، نسبت به ترانزیت داخلی اداری کالای گمرک نشده موجود در گمرک مرزی به گمرک داخلی و یا از یک گمرک خانه مجاز به گمرک خانه مجاز دیگر (مجاز برای ترخیص کالای تجاری یا وسایط نقلیه) اقدام می‌نماید که منصرف از درخواست صاحب کالا و یا حامل می‌باشد. بنابراین در صورتی که در خلال حمل کالای ترانزیت داخلی اداری، آسیبی به آن وارد شده و یا دچار فقدان و کسری گردیده باشد؛ مسئولیت جبران فقدان یا نقصان یا آسیب دیدگی گمرک می‌باشد. پرداخت غرامت به صاحب کالا از جانب گمرک، رافع مسئولیت مأمور مربوط (راننده ترانزیتی، مأمور بدرقه) نمی‌باشد و در این مورد نیز نظیر فقدان کالا در اماکن گمرکی، معادل وجه خسارتی که از طرف گمرک به ذی حق داده می‌شود به انضمام حقوق ورودی متعلقه و هزینه‌ها که از فقدان یا نقصان یا آسیب دیدگی کالا، به زیان دولت تمام شده از محل تضمین یا حقوق و مزایای اداری یا سایر اموال مرتکب با توجه به تئوری‌های خطر و تقصیر و یا نیابت برداشت و وصول خواهد شد. (احمدی، عبدالله، ۱۳۹۰، ص ۷۶)

## ۲-۲-۲- نحوه جبران خسارت توسط گمرک در فرض تقصیر

براساس اصول کلی مسئولیت مدنی، پرداخت خسارت توسط فاعل زیان انجام می‌شود این امر در

۱- مواد ۱۲۲-۱۲۷ آیین نامه اجرایی.



مسئولیت مدنی گمرک نیز مصداق دارد به طوری که اگر کسی خسارتی به دیگری وارد کرده باشد در این فرض به عنوان مثال، مأمور گمرک، باید خود مأمور از عهده خسارت برآید جهت تبیین تقصیر نیازمند بررسی جامع و کاملی هستیم از این به ارائه مختصری از این نظریه می‌پردازیم.

## ۲-۲-۱- اصول کلی تقصیر

طبق این نظریه عامل ورود زیان، تنها زمانی مسئول جبران خسارت‌های وارده است که مرتکب تقصیری شده باشد و زیان دیده بتواند تقصیر او را ثابت کند. یعنی علت مسئولیت خوانده فقط به خاطر تقصیری است که مرتکب شده است و زیان دیده باید بعنوان مدعی، تقصیر و رابطه سببیت بین تقصیر فاعل زیان و زیان‌های وارده را اثبات کند. (قاسم زاده، مرتضی، ۱۳۸۷، ص ۳۲۳)

حقوقدانان خارجی تعاریف متفاوتی از تقصیر ارائه داده‌اند که هر کدام مورد نقد و بررسی قرار گرفته است؛ بعنوان مثال پلانسیول تقصیر را تجاوز از تعهد قبلی می‌داند و به نظر مازو و تنک، تقصیر در مسئولیت مدنی آن‌چنان اشتباهی در رفتار انسان است که اگر شخص محتاطی در همان شرایط خارجی (که مقصر قرار گرفته) وجود داشت، آن را مرتکب نمی‌شد و خسارتی وارد نمی‌کرد و ساواتیه تقصیر را تجاوز از وظیفه‌ای می‌داند که فاعل می‌توانسته آن را شناسایی و مراعات کند. (قاسم زاده، مرتضی، ۱۳۸۷، ص ۵۰).

نقد و بررسی هر کدام از تعاریف ارائه شده از حوصله این مختصر خارج است اما آنچه مشخص است آنکه تقصیر در ابتدا بیشتر جنبه شخصی و اخلاقی داشته است، ارتکاب تقصیر از طرف واردکننده خسارت، با معیارهای شخصی سنجیده می‌شد و قصد، حسن نیت یا سوء نیت عامل زیان حائز اهمیت بود. طرفداران نظریه تقصیر در ابتدا معتقد بودند که در ایجاد مسئولیت برای افراد باید، به درون و ذات شخص انسان توجه نموده و برای قصد و نیت او اهمیت قائل شد. معیار تشخیص مسئولیت، قصد نیک و بد است، اگر قصد زیان زنده سوء بود می‌توان او را مسئول شناخت ولی چنانچه قصد نیکی داشت، نباید مسئولیتی برای وی قائل شد. (داراب پور، محراب، ۱۳۸۷، ص ۶۳).

اما با ازدیاد فراوان ضررها و خسارات؛ که نتیجه پا گذاردن ماشین به عرصه زندگی بشر و بکار گرفتن نیروهای جدید همانند نیروی بخار و نیروی برق بود و بروز حوادثی که منشاء آن یک نقص فنی غیرقابل پیش‌بینی بود و مآلاً نمی‌توان کسی را در وقوع آنها مقصر شناخت (درودیان، حسنعلی، ۱۳۸۵، ص ۲۴) و از طرفی اهمیت یافتن و به حساب آمدن طبقات مستضعف که اغلب قربانیان حوادث بودند و نه از نظر مالی و نه از نظر فنی قادر به شناسایی و اثبات تقصیر صاحبان سرمایه نبودند، (همان) تقصیر شخصی دیگر جوابگوی خسارات وارده نبود. از طرفی نظریه مسئولیت مبتنی بر تقصیر شخصی با منطبق حقوقی نیز سازگار نبود، زیرا پس از اینکه مسئولیت مدنی از مسئولیت کیفری تفکیک شده و

مشخص شد که جبران خسارت ربطی به مجازات ندارد، بنا نهادن مسئولیت مدنی بر پایه تقصیر شخصی قابل توجیه نیست، بلکه باید اساس و پایه این مسئولیت ضرری باشد که وارد شده است و هر ضرری مستوجب جبران است، نه تقصیر شخصی که مستلزم مجازات و کیفر. (قاسم زاده، مرتضی، ۱۳۸۷، ص ۲۷) بنابراین از اواخر سده نوزدهم و با شکوفا شدن انقلاب صنعتی، نظریه تقصیر جاذبه اخلاقی خود را از دست داد. (کاتوزیان، ناصر، ۱۳۸۶، ص ۱۸۵).

چون عمده اشکالات این نظریه متوجه عنصر روانی و اخلاقی تقصیر بود عده‌ای بر آن شدند با تجدیدنظر در مفهوم تقصیر و حفظ آن؛ اشکالات را برطرف کنند. این تلاش‌ها بیشتر در راستای گسترش مسئولیت‌های قراردادی و استفاده از اماره تقصیر بود. (کاتوزیان، ناصر، ۱۳۸۶، ص ۱۸۷) در تعهدات قراردادی، نقض تعهد، خود تقصیر است و در تحقق مسئولیت اثبات تقصیر لزومی نداشته بلکه صرف اثبات عدم ایفای تعهد کافی است. بنابراین اگر بتوان تکالیف عامی را که اشخاص درباره احتیاط کردن و ضررزدن به دیگران دارند به قراردادی منسوب کرد، زیان دیده از اثبات تقصیر معاف می‌شود لذا تضمین ایمنی را در بسیاری از قراردادهای بعنوان مثال در روابط بین کارگر و کارفرما و مسافر و متصدی حمل و نقل بعنوان یک تعهد ضمنی پذیرفتند. (کاتوزیان، ناصر، ۱۳۸۶، ص ۱۸۷)

شیوه دیگر استفاده از اماره تقصیر برای برخی افراد متخصص بود. طبق این دیدگاه، مهندس عمران تعهد مقاومت ساختمان، برق کار تعهد سلامت کار و خطرزا نبودن سیم کشی و سازنده اتومبیل تعهد کار متعارف آن و لوله کش گاز و آب، تضمین عدم نشت آن را داده‌اند (داراب پور، محراب، ۱۳۸۷، ص ۶۷) و برای آنها فرض تقصیر شده و زیان دیده را از اثبات آن بی‌نیاز می‌کند.

به هر حال در نظریات جدید تقصیر، به جای معیار شخصی از معیارهای نوعی استفاده می‌شود. مقصود از معیار نوعی آن است که تقصیر صرف نظر از مقصر، یک رفتار نوعی است که در آن خروج از معیارها و متعارف مشاهده می‌شود. در واقع در این نظر برخلاف تقصیر شخصی که بیشتر به بررسی حالات مقصر می‌پرداخت، به تقصیر بیش از مقصر توجه می‌شود. اگر عینیت یک رفتار بدون آنکه در حالات فاعل آن جستجو شود مورد توجه قرار گیرد و آن رفتار، رفتاری بیرون از ضوابط نوعی باشد باید آنرا تقصیر دانست. (ره پیک، حسن، ۱۳۹۰، ص ۲۷)

تعریفی که در حقوق ایران از تقصیر شده نیز بدین عبارت است که: تقصیر عبارت از تعدی و تفریط از رفتار انسانی متعارف در همان شرایط خارجی وقوع حادثه یا رفتاری که هرگاه شخص متعارف در شرایط حادثه قرار بگیرد، مرتکب آن نمی‌شود. (قاسم زاده، مرتضی، ۱۳۸۷، ص ۸۰) بنابراین در حقوق ایران نیز ضابطه نوعی قابل پذیرش است.

## ۲-۲-۲-۲- گمرک به عنوان جبران کننده خسارت

پس از تحقق مسئولیت و استناد آن به گمرک باید این شخصیت حقوقی از عهده خسارت وارده

بر آید با این حال به نظر می‌رسد مفهوم گمرک به عنوان شخصی که اقدام به جبران خسارت می‌کند تا حدودی مبهم باشد ولی باید گفت در این رابطه سازمان گمرک است که از عهده خسارت وارده بر می‌آید. سازمان گمرک ایران از یک اداره مرکزی (مستقر در مرکز استان تهران) که در رأس آن معاون وزیر امور اقتصادی و دارایی به عنوان رییس کل گمرک ایران قرار دارد و تعدادی گمرک‌خانه بزرگ و کوچک در تهران و شهرستان‌ها و مرزها و بعضی جزایر خلیج فارس تشکیل شده است. در حال حاضر سازمان گمرک ایران مشتمل بر یک ستاد مرکزی و ۱۰ حوزه نظارت می‌باشد. رییس کل گمرک که سمت معاونت وزیر امور اقتصادی و دارایی را دارا می‌باشد، بالاترین مقام گمرک ایران است. (بنایی، رضا، ۱۳۸۶، ص ۳۱)

اداره مرکزی گمرک ایران متشکل از واحدهایی است که در ارتباط با امور اجرایی در گمرک‌خانه‌ها بوده و بر حسب مورد، به ابلاغ مقررات و دستورالعمل‌ها، مصوبات، احکام و دستورهای که باید از طریق اداره مرکزی اعلام شود، اقدام می‌نماید و یا به رسیدگی و اعلام نظر نهایی در مورد سؤالات یا اختلافاتی می‌پردازد که از طرف گمرک‌خانه‌ها ارسال شده‌اند.

این واحدها شامل: دفتر تعرفه، دفتر تعیین ارزش، دفتر صادرات و واردات، واحد نظارت، واحد حقوقی مالی و امر پرسنلی می‌باشند. دفتر تعرفه به امور مربوط به طبقه‌بندی کالا، ابلاغ تعرفه‌های گمرکی و اصلاحات به عمل آمده در آن و آرای مربوط به طبقه‌بندی کالا، پاسخ استعلام تعرفه و مکاتباتی که از گمرک شهرستانها رسیده می‌پردازد. دفتر تعیین ارزش از یک طرف به گردآوری ارزش صادراتی کالاهایی که به کشور وارد می‌شوند و از سوی دیگر به رسیدگی و پاسخگویی به نامه‌ها و مکاتباتی که از گمرک‌خانه رسیده می‌پردازد.

دفتر صادرات و واردات به ابلاغ رسمی خدمات به گمرک‌خانه‌ها، صدور دستورالعمل‌ها و بخشنامه‌های مربوط به واردات و صادرات، ابلاغ احکام معافیت که به موجب قانون یا مصوبات متکی به قانون صادر شده یا می‌شود، می‌پردازد. واحد نظارت متشکل از بازرسی و حسابرسی، بازرینی و امور مربوط به ترانزیت کالا و کنوانسیون‌های بین‌المللی گمرکی است که عمدتاً در ارتباط با ورود موقت کالا و ترانزیت بین‌المللی و همچنین قاچاق گمرکی می‌باشد. واحد مالی و پرسنلی که تنظیم کننده بودجه این امور بین گمرک‌خانه‌ها و سیاست مالی و اداری گمرک ایران و همچنین تنظیم بودجه آموزش کارمندان می‌باشد. (همان، ص ۳۲)

براین اساس سازمان گمرک با مشخصاتی که ارائه شد به‌عنوان جبران‌کننده خسارت به‌شمار می‌رود.

## ۲-۲-۳- جبران خسارت توسط مسئول خسارت

خسارتی قابل مطالبه است که در زمان مسوولیت تحویل گیرنده ایجاد شده باشد. با توجه به ماده ۶۰ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی، این زمان با ثبت کالا در دفاتر مربوط انبار و

صدور قبض انبار آغاز می‌شود. پایان زمان مسوولیت تحویل گیرنده هنگامی است که انباردار با رویت پروانه سبز گمرکی، بیجک انبار را صادر می‌کند.

وفق مواد ۲۵ و ۲۶ قانون امور گمرکی، جز در موارد آتش سوزی، اشتعال، انفجار، قوه قهریه و خسارات ناشی از کیفیت کالا یا بدی بسته‌بندی، در صورتی که کالادر مدت توقف در انبارهای گمرکی خسارت ببینند، مرجع تحویل گیرنده مسوول پرداخت غرامت است. آنچه در بیان ماده مبهم است، طریقه ایجاد مسوولیت تحویل گیرنده است. مشخصاً این مسوولیت از نوع قراردادی نیست؛ بلکه باید آن را از سنخ الزامات خارج از قرارداد محسوب کرد. ابهام در اینجاست که در صورت وقوع خسارت، آیا بار اثبات تقصیر تحویل گیرنده برعهده صاحب کالا است یا تحویل گیرنده باید ثابت کند که تقصیری نداشته است یا اساساً تقصیر تحویل گیرنده شرط مسوولیت او نیست. (مهمان نوازان، روح اله، ۱۳۸۹، ص ۷۶).

ظاهر ماده ۲۶، صرف وقوع خسارت را موجب مسوولیت تحویل گیرنده می‌داند و بنابراین، وجود یا عدم تقصیر نقشی در اثبات مسوولیت تحویل گیرنده ندارد. البته به نظر می‌رسد ظاهر ماده نمی‌تواند دلیل قاطعی بر عدم نیاز به تقصیر برای ایجاد مسوولیت تحویل گیرنده باشد؛ چراکه این نوع مسوولیت در حقوق از موارد استثنایی است و وجود آن نیاز به تصریح یا دلایل قوی‌تری دارد. اگر بپذیریم که از یک سو دلایل کافی مبنی بر عدم شرط تقصیر برای مسوولیت تحویل گیرنده وجود ندارد و از سوی دیگر صاحب کالاهنج اشرافی بر انبار ندارد و لذا اثبات تقصیر تحویل گیرنده برای او بسیار دشوار است، باید قائل به این نظر شویم که در صورت وقوع خسارت، اصل بر تقصیر و متعاقباً مسوولیت تحویل گیرنده است مگر عدم تقصیر وی ثابت شود. این نظر در قوانین مرتبط و منطبق با قانون امور گمرکی به وضع قانون گذار رسیده است: بند ۲ ماده ۱۱۳ قانون دریایی در خسارات ناشی از کشتی، فرض را بر تقصیر متصدی حمل نهاده است: ماده ۳۸۶ قانون تجارت نیز واضع فرض تقصیر متصدی حمل و نقل زمینی بوده و البته راه اثبات خلاف آنها باز است. (مهمان نوازان، روح اله، ۱۳۸۹، ص ۷۶).

به موجب تبصره یک ماده ۲۵ قانون امور گمرکی، ارزش کالای تجاری برای دریافت خسارت، ارزش سیف (CIF) آن است که در اسناد خرید درج می‌شود. در صورتی که اسناد خرید کالا ارائه نشود یا مورد قبول واقع نشود، ارزش کالا از یکی از روش‌هایی نظیر سوابق ترخیص که در ماده ۱۵ تعیین شده‌اند محاسبه می‌شود.

## ۲-۳- عوامل رافع مسوولیت گمرک در خسارت وارده بر کالا

در ماده ۹۰ از آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی در رابطه با عوامل رافع مسوولیت این گونه تصریح شده است که:

- ۱- در مواردی که فقدان و خسارت دیدگی کالا بر اثر سوانح غیر متقربه طبیعی بودن باشد؛
- ۲- هر گاه هنگام ارزیابی یا توزین و صورت برداری و نمونه برداری با حضور مباشرت صاحب کالا و یا نماینده او خساراتی به کالا وارد شود؛
- ۳- هرگاه خسارت یا فقدان در اثنای حمل کالا از وسایل نقلیه به اماکن گمرکی قبل از تحویل شدن کالا از طرف طرف متصدیان حمل به گمرک یا بندر اتفاق افتاده باشد، در این گونه موارد اداره گمرک غرامتی به صاحبان کالا نخواهد داد.»
- همان طور که مشاهده می شود در این ماده برخی عوامل رافع مسئولیت ناشی از فعالیت های گمرکی مشخص شده است که گمرک در اثر این اتفاقات هیچ خسارتی را نسبت به شخص زیان دیده پرداخت نمی کند. از این ماده می توان به عنوان یکی از عوامل رافع مسئولیت نام برد. با این حال در قانون امور گمرکی برخی مصادیق عوامل رافع مسئولیت مشخص شده است که به این شرح می باشد:
- در موارد ذیل، گمرک از پرداخت خسارت به صاحب کالا معاف می باشد.
- ۱- آتش سوزی، انفجار و اشتعال: این خطرات اجباراً مشمول مقررات بیمه بوده و طبق ماده ۴۵ قانون امر گمرکی، گمرک مکلف است کالای موجود در گمرک و بین راهی ترانزیت داخلی اداری را از هنگام تحویل گرفتن (گواهی تخلیه) تا زمان تحویل دادن به صاحب کالا یا نماینده او بیمه کرده و حق بیمه متعلق را در موقع ترخیص کالا از صاحبان آن وصول نماید.
  - ۲- قوه قهریه (فورس ماژور): موارد قوه قهریه شامل سیل، زلزله، آتش فشانی، جنگ و آشوب (سوانح غیرمترقبه طبیعی) می باشد.
  - ۳- خسارت ناشی از کیفیت خود کالا: مانند استفاده از الیاف در حال پوسیدگی در نسج پارچه و یا روغن موتور نامرغوب باعث خسارت، موتور وسیله نقلیه.
  - ۴- بدی بسته بندی کالا یا نامتناسب بودن آن نسبت به وزن و حمل و نقل و نوع جنس کالا: مانند موارد استفاده از کارتن برای حمل شیشه جام به جای صندوق چونی متناسب.<sup>۱</sup>
  - ۵- هرگاه هنگام ارزیابی یا توزین و صورت برداری و نمونه برداری با حضور و مباشرت صاحب کالا یا نماینده او خسارتی به کالا وارد شود.
  - ۶- چنانچه خسارت وارده به کالا، در خلال حمل ترانزیت داخلی شخصی باشد. (احمدی، عبدالله، ۱۳۸۷، ص ۷۷).
  - ۷- هرگاه خسارت یا فقدان در اثنای حمل کالا از وسایل نقلیه به اماکن گمرکی قبل از تحویل

۱- مواد ۴۵ و ۴۶ قانون امور گمرکی.

شدن کالا از طرف متصدیان حمل به گمرک یا بندر اتفاق افتاده باشد.<sup>۱</sup>

۸- در مورد کالای فاسد شدنی یا کالایی که نگهدارنده ایجاد خطر می‌کند: مانند کبریت، باروت، سوخت مایع و... یا کالاهایی که نگهدارنده ایجاد هزینه نامتعارف می‌کند مثل حیوانات. در این مورد صاحب کالا یا نماینده قانونی بایستی پس از تخلیه کالا با احراز شرایط نسبت به ترخیص آن اقدام نماید و گرنه گمرک یا بندر هیچ‌گونه مسئولیتی در قبال ضایع یا فاسد شدن یا نگهداری آنها نخواهد داشت. ضمناً گمرک می‌تواند از پذیرفتن کالایی که طبعاً باید در سردخانه نگهداری شود و بلافاصله ترخیص نشود در اماکن گمرکی خودداری نماید. در این صورت موسسه حمل و نقل مربوط مکلف است کالا را اعاده و یا به مسئولیت خود و رعایت سایر مقررات، تحت مراقبت گمرک به سردخانه انتقال دهد.<sup>۲</sup>

۹- از بین رفتن: کاهش یا آسیب دیدگی یا فساد کالا در انبارهای اختصاصی یا عمومی رسمی یا سردخانه‌ها همچنین حمل یکسره یا ترانزیت داخلی شخصی کالا، در کلیه این موارد صاحب کالا مکلف است در صورت فقدان یا کاهش یا آسیب دیدگی کالا حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض مربوط را هم به طور کامل بپردازد.<sup>۳</sup>

۱۰- خسارات وارده به کالا به دلیل توقیف آن از طرف مقامات صالح به هر عنوان<sup>۴</sup>: در صورتی که گمرک ایران یا سازمان بنادر و کشتیرانی بخواهند اماکن و انبارهای ملکی خود را به اشخاص یا شرکت‌ها یا مؤسسات خصوصی جهت ایجاد انبارهای عمومی رسمی یا سردخانه یا انبار اختصاصی به اجاره واگذار نموده و در مدت توقف کالا در این انبارها، کالایی مفقود یا خسارتی به آن وارد آید، گمرک یا سازمان بنادر هیچ‌گونه مسئولیتی در پرداخت غرامت فقدان یا خسارت به صاحبان کالا نخواهند داشت.<sup>۵</sup> حکم بند ۱۱ در خصوص کالای گمرک نشده موجود در انبارهای عمومی رسمی یا سردخانه‌ها یا انبارهای اختصاصی با هم همچنین حمل یک سره یا ترانزیت داخلی شخصی، از باب فقدان یا آسیب دیدگی کالا در مهلت توقف قانونی، متوجه گمرک نیست و صاحب کالا مضافاً مکلف است در صورت فقدان یا کاهش یا آسیب دیدگی کالا در موارد مزبور، کلیه حقوق ورودی مربوط را به طور کامل نیز بپردازد. (احمدی، عبدالله، ۱۳۸۷، ص ۷۸).

۱- مواد ۸۹ و ۹۰ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی.

۲- ماده ۳۴ قانون امور گمرکی.

۳- ماده ۴۸ قانون امور گمرکی.

۴- ماده ۱۵ قانون امور گمرکی.

۵- بندهای سه گانه ماده ۳۹۵ آیین نامه اجرایی.

## نتیجه گیری

آنچه که در این تحقیق مورد بررسی و تحقیق قرار گرفت مسئولیت مدنی گمرک در فرض ورود خسارت می‌باشد. با توجه به اصول گفته شده در این تحقیق، از شرایط عمومی تحقق مسئولیت مدنی فاصله گرفتیم و به بحث اختصاصی گمرک و الزامات ناشی از آن اشاره شد. در نتیجه باید گفت مسئولیت مدنی گمرک در نتیجه تخلف از مقرراتی است که در قانون امور گمرکی نسبت به نهاد گمرک و کارکنان آن و ارکان وابسته مشخص شده است که در صورت نقض تعهد و الزام و یا ورود خسارت به کالا یا اشیای موجود در گمرک، این نهاد در صدد جبران خسارت بر خواهد آمد.

البته اشاره به این نکته ضروری است که تقصیرات ناشی از تخلفات گمرکی به عنوان یکی از اصول زیربنایی در مسئولیت مدنی گمرک نیز وجود دارد و ایفای نقش می‌کند. به این صورت که در ورود هر خسارت و تحقق حادثه باید تقصیر مأمور یا نهاد گمرکی مشخص شود در غیر این صورت نمی‌توان گمرک را مسئول پرداخت خسارت محسوب کرد.

برخی علل و عوامل نیز در قانون امور گمرکی به عنوان عوامل رافع مسئولیت عنوان شده است. توجه به این عوامل می‌تواند در برخی شرایط، گمرک را از پرداخت خسارت معاف کند. از این رو عوامل رافع مسئولیت که اختصاصاً در قانون امور گمرکی مطرح شده است به عنوان اصول زیربنایی در علل رافع مسئولیت به کار می‌رود.

با توجه به پیشرفت‌هایی که در قانون جدید امور گمرکی به عمل آمده است باید گفت، برخی جنبه‌های قابلیت استناد تقصیر به گمرک در حاله‌ای از ابهام فرو رفته است که این امر نیاز به بازبینی و بررسی مجدد در مبنا و شرایط دارد. در نهایت باید گفت قانون امور گمرکی پاسخگوی بسیاری از مسائل موجود در زمینه فرض مسئولیت مدنی نیست.

## منابع و ماخذ

- ۱- احمدی، عبدالله، خسارات مادی قابل مطالبه در اماکن گمرکی، تهران، انتشارات میزان، چاپ اول، ۱۳۸۷
  - ۲- احمدی، عبدالله، حقوق گمرکی، تهران، انتشارات میزان، چاپ دوم، ۱۳۹۰
  - ۳- آرام، غلامحسین، فرهنگ گمرک و تجارت، تهران، نشر رهنمون، ۱۳۸۳
  - ۴- بنایی، رضا، آشنایی با مقررات گمرکی و ترخیص کالا، تهران، موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، چاپ هفتم، ۱۳۸۶
  - ۵- بهروز، احمد، سازمان و وظایف گمرک ایران، تهران، انتشارات وزارت علوم و تحقیقات فناوری، چاپ اول، ۱۳۸۷
  - ۶- پورسید، بهزاد، آشنایی با گمرک و ترخیص کالا، تهران، مجله اقتصاد، شماره ۹۰، ۱۳۷۳
  - ۷- داراب پور، محراب. مسئولیت‌های خارج از قرارداد، تهران، انتشارات مجد، چاپ اول، ۱۳۸۷
  - ۸- درودیان، حسنعلی، جزوه درسی حقوق مدنی ۴، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۵
  - ۹- ره پیک، حسن، حقوق مسئولیت مدنی و جبران‌ها، تهران، انتشارات خرسندی، چاپ ۱۵، ۱۳۹۰
  - ۱۰- ژوردن، پاتریس، اصول مسئولیت مدنی، ترجمه مجید ادیب، تهران، انتشارات میزان، چاپ دوم، ۱۳۸۵
  - ۱۱- غمامی، مجید، قابلیت پیش‌بینی ضرر در مسئولیت مدنی، تهران، انتشارات شرکت سهامی انتشار، چاپ دوم، ۱۳۸۸
  - ۱۲- قاسم زاده، مرتضی، مبانی مسئولیت مدنی، تهران، انتشارات میزان، چاپ پنجم، ۱۳۸۷
  - ۱۳- کاتوزیان، ناصر، ضمان قهری، مسئولیت مدنی، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ هشتم، ۱۳۸۶
  - ۱۴- مهمان نوازان، روح اله، خسارات قابل جبران در حقوق ایران، تهران، انتشارات مجد، چاپ اول، ۱۳۸۹
- 15- Glossary of international custom terms, london, World custom organization, Brussies, Beigiom, 2006