

عوامل رافع مسئولیت مدنی در تصادفات رانندگی در نظام حقوقی ایران

محبوب انصاری^۱، محمد انصاری^۲

^۱ کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد دورود

^۲ کارشناسی ارشد حقوق جزا و جرم‌شناسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد سمنان

چکیده

با توسعه جامعه بشری و تحولات سریع در عرصه حمل‌ونقل، خطرات و خسارات ناشی از این پیشرفت دامن‌گیر جوامع شده و شاید بتوان گفت درصد بسیار بالایی از خسارات بوجود آمده ناشی از حضور این وسایل است. در هر موردی که شخص ناگزیر از جبران خسارت دیگری باشد، می‌گویند؛ در برابر او مسئولیت مدنی دارد این مسئولیت ناشی از اراده و اختیارات انسان است. مسئولیت مدنی در جایی می‌تواند وجود داشته باشد که بین دو شخص هیچ پیمان و قراردادی نباشد و یکی از آن دو به دیگری به عمد یا به خطا، زیان برساند. امروزه با توجه به گسترش استفاده از وسایل نقلیه، قانونگذاران تلاش نموده اند تا با تصویب مقرراتی دامن‌شامل آن را به رانندگان و دارندگان این وسایل تعمیم داده و نحوه جبران خسارات ناشی از حوادث رانندگی را تسهیل نمایند. بی‌گفته پیداست که، مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی، مهم‌ترین بخش مسئولیت مدنی است. غالب تخلفات رانندگی در واقع اشتباهی است که از هر انسان معقول و متعارفی سر می‌زند یا غفلتی است معمول که هیچ سرزنشی را بر نمی‌انگیزد و گاه عیبی است از وسیله نقلیه که هر انسان محتاطی را دچار حادثه می‌کند. و با وجود این ضمان آور و در برآورنده مسئولیت است، هدف ما از انجام این تحقیق بررسی مبنای مسئولیت مدنی ناشی از تصادفات رانندگی و عوامل رافع آن در حقوق ایران می‌باشد.

واژه‌های کلیدی: مسئولیت مدنی، تصادفات رانندگی، حقوق ایران

مقدمه:

مسئولیت مدنی در لغت به معنای شهری، اسم منسوب به مدینه و شهر آمده است. در اصطلاح فقه و حقوق نیز به اموری گفته می‌شود که مربوط به ادعای حقوقی و مدنی (در مقابل کیفری) ترتیب جبران خسارت صدمات مالی و حقوقی باشد. مسئولیت مدنی در جایی می‌تواند وجود داشته باشد که بین دو شخص هیچ پیمان و قراردادی نباشد و یکی از آن دو به دیگری به عمد یا به خطا، زیان برساند. به این موارد مسئولیت مدنی یا خارج از قرارداد گفته می‌شود. (جعفری لنگرودی، ۱۳۹۱)

علل رافع مسئولیت، شرایطی است که در آن شرایط، واردکننده زیان، مسئول جبران خسارت نیست. این شرایط در مسئولیت مدنی به دفاع مشروع، حکم قانون یا مقام صالح، غرور، اجبار یا اکراه و اضطرار تقسیم‌بندی شده است. قوه قاهره از حوادثی است که رابطه سببیت را کلاً از بین می‌برد و بنابراین، در بحث علل موجهه یا شرایط معاف‌کننده جای نمی‌گیرد، زیرا در علل موجهه، رابطه سببیت بین فعل زیان‌بار و عامل زیان‌ا حراز می‌شود. (باریکلو، ۱۳۸۵)

جبران خسارت زمانی مطرح می‌شود که ارکان مسئولیت یعنی ضرر و تقصیر و رابطه سببیت بین آنها محقق شده باشد و غرض نهائی از مجموع مباحث مربوط به مسئولیت در همین سه نکته نهفته است یعنی:

۱- مشخص شدن مسئول ۲- مشخص شدن و برآورد میزان خسارت و نهایتاً ۳- جبران خسارت وارده....

رکن اول یعنی مشخص نمودن مسئول یا مسئولان و مقام قضائی رسیدگی کننده به ماهیت حادثه است. گرچه رویه قضائی در حال حاضر بطور مطلق اختیار تعیین مسئول حادثه را به کارشناس واگذار نموده و این یعنی جایگاه و ارزش قام قضائی را به نظر نازلترین نقطه تنزل می‌دهد. کارشناس باید رسیدگی به مسائل فنی و تخصصی نماید لکن در بررسی گزارشات ارائه شده متأسفانه کارشناسان به سان مامور تحقیقات محلی، معاینه محلی، ملاحظه اسناد و اوراق پرونده و امثالهم و نهایتاً و بطور قاطع اعلان رای دادگاه می‌نمایند. (تاجمیری، ۱۳۸۶)

تصادفات رانندگی امروزه از ابعاد وسیعتری نسبت به گذشته برخوردار شده اند زیرا تعدد وسایل نقلیه موتوری و همچنین افزایش جمعیت موجب گردیده تا احتمال تصادفات رانندگی افزایش یابد. از سوی دیگر دامنه و گستره قوانین نیز در همین راستا افزایش یافته و امروزه در تصادفات رانندگی، صرفاً به راننده وسیله نقلیه موتوری به عنوان مقصر حادثه نگاه نکرده و عوامل مختلف در بروز تصادف مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد تا مسئولیت مدنی به تناسب قصوری که از طرفین متصور است، مسئول حادثه را مشخص نماید. (بیرانوند، ۱۳۹۵)

نکته حائز اهمیت اینکه در قوانین جدید راهنمایی و رانندگی میزان قصور زیان دیده از تصادفات رانندگی را نیز در بروز حادثه مورد مذاقه قرار داده و آن را نیز از عوامل رافع مسئولیت مدنی در تصادفات رانندگی می‌دانند. این موضوع در سایر نظام های حقوقی نیز مورد توجه اندیشمندان قرار گرفته و به جهت غنی بودن منابع فقهی در حقوق ایران که پشتوانه ای مهم جهت حقوق مدنی می‌باشد، با استفاده از قواعد فقهی مورد ذکر، تعیین مسئولیت مدنی در تصادفات و رفع و یا کاهش آن از یک طرف حادثه امری مهم و منطقی به نظر می‌رسد.

مبحث اول: مبانی نظری مسئولیت مدنی

هر گاه ضرر و زیانی به کسی می‌رسد این پرسش مطرح می‌شود که آیا فرد زیان‌دیده به تنهایی باید زیان وارده را تحمل نماید یا اشخاص دیگر نیز در این باره مسئول خواهند بود؟

برای پاسخ به پرسش فوق باید عامل زیان را شناسایی نمود و بین زیان وارده و شخص عامل ارتباط برقرار کرد. حال بعد از ارتباط بین شخص عامل و زیان وارده این سؤال مطرح خواهد شد که ما بر چه مبنا و اساسی شخص عامل را می‌توانیم مسئول بدانیم و او را وادار به ترمیم و جبران ضرر و زیان وارد شده نمائیم.

ارائه توجیه یک مبنای حقوقی واحد برای این الزام که مورد توافق و رضایت همگان باشد مشکل است چرا که در این زمینه دو نظریه متفاوتی وجود دارد که ما باید سعی کنیم این دو نظر را با یکدیگر سازش دهیم. این نظریه بر دو حکم استوار است: حکم اول باید حتی‌الامکان سعی شود در اغلب موارد ضرر وارده به زیان‌دیده به طور کامل جبران شود.

حکم دوم: نباید فاعل یک عمل زیان‌آور را به جبران ضرر و زیانی که ممکن است خیلی سنگین باشد محکوم نمود مگر اینکه تقصیر او کاملاً آشکار باشد. (لوراسا، ۱۳۷۵). انتخاب یکی از این دو حکم بستگی به مبنایی دارد که انتخاب می‌کنیم. دو مبنای مذکور عبارتند از:

۱- سیستم محدود یا مضیق^۱ یا شخصی^۲ یا نظریه تقصیر یا نظر درون‌ذاتی. (جوان، ۱۳۲۶)

۲- سیستم موسع یا سیستم عینی (نوعی) یا نظریه خطر یا برون‌ذاتی (لوراسا، ۱۳۷۵).

در اثر بحث و جدال بین دو نظریه فوق نظریات دیگری هم مطرح شده است که در آنها سعی شده است از معایب هر دو نظر پرهیز شود.

گفتار اول: نظریه تقصیر

بند اول: تعریف

بموجب این نظریه عامل ورود زیان هنگامی مسئول شناخته می‌شود که مرتکب تقصیری شده باشد (حسینی‌نژاد، ۱۳۷۷- کاتوزیان، ۱۳۷۴). در این مورد ریپر استاد فرانسوی چنین می‌نویسد: «انسان باید فعال باشد، هر فعالیت خود به خودی برای او و دیگران ایجاد خطر می‌کند، لیکن اهمیتی ندارد زیرا کار و جنبش قانون انسان است ولی انسان نبایستی ناشایسته رفتار کند و زمانی ناشایسته عمل می‌کند که برای دیگری زیانی به بار آورد که می‌توانسته پیش‌بینی کند و از آن پرهیزد و یا از آن بکاهد، پس باید گفت: چون بد کرده است باید آن را جبران سازد» (ریپر، قاعده اخلاقی در تعهدات مدنی، ش ۱۲۱، به نقل از کاتوزیان، ۱۳۷۴).

این نظریه که مبنای مسئولیت مدنی را تقصیر می‌داند به نظریه شخصی شهرت یافته است زیرا بموجب این نظریه رفتار شخص مورد ارزیابی قرار می‌گیرد و هنگامی مسئول شناخته می‌شود که رفتار فرد در خور نکوهش باشد. به هر حال این نظریه تحت تأثیر اخلاق قرار دارد و علاوه بر زیان عمدی زیان ناشی از بی‌احتیاطی را هم نقض قاعده اخلاقی می‌پندارد و نکوهش می‌کند. (دورودیان، ۱۳۷۰)

بر مبنای این نظریه برای اینکه زیان دیده بتواند جبران خسارت خود را از دیگری بخواهد باید تقصیر عامل زیان را ثابت کند و دلایل اثبات بیاورد. در این دعوا زیان دیده نقش مدعی را خواهد داشت و هیچ اماره و فرضی زیان دیده را از اثبات تقصیر معاف نخواهد کرد (کاتوزیان، ۱۳۷۴) و کسی را می‌توان مسئول شناخت که دارای سلامت و آزادی اراده باشد و طفل و دیوانه چون دارای سلامت و آزادی اراده نمی‌باشد انتساب تقصیر به آنها ممکن نیست (جوان، ۱۳۲۶).

^۱ - Etoil.

^۲ - Abjective

بند دوم: افول نظریه تقصیر

از نیمه دوم قرن نوزدهم به بعد و با شکوفا شدن انقلاب صنعتی در اروپا نظریه تقصیر مورد انتقادات جدی قرار گرفت و در اینکه بتواند به درستی احقاق حق کند تردید شد. عواملی که موجبات تجدیدنظر در این نظریه را ایجاد می‌کرد عبارت بود از: الف- سرمایه‌داران برای تولید بهتر و ارزان‌تر با هم متحد می‌شدند و کارخانجات عظیمی را به وجود می‌آوردند و امکانات علمی و پولی را با هم داشتند و درافتادن با این سرمایه‌داران و اثبات تقصیر آنها غیرممکن می‌نمود. چرا که نه از نظر مالی کسی توان مبارزه با آنان را داشت و نه از نظر فنی قادر به اثبات تقصیر اینان بود.

علاوه بر اینها وقوع انقلاب صنعتی و گسترش صنعت و استفاده از ماشین‌های جدیدی را به وجود آورده بود مانند انفجار دیگ‌های بخار، تصادم قطارها یا خروج آنها از ریل، سقوط هواپیما و حوادثی که هر روز در کمین انسان‌ها نشسته بود تا آنها را از پای درآورد. در این حوادث اغلب کسی مقصر نبود اگر هم تقصیری وجود داشت زیان دیده در وضعیتی نبود که بتواند تقصیر را اثبات کند. این ناهنجاری‌ها در زمینه روابط کارگر و کارفرما و حوادث ناشی از حمل‌ونقل محسوس‌تر از سایر موارد بود و همه احساس می‌کردند که آنچه را که قرن‌ها اخلاقی می‌پنداشتند پناهگاه نیرومندان و دشمن طبقات مستضعف و زیان دیده شده است (کاتوزیان، ۱۳۷۴).

ب- در اثر تحول در مذهب، افکار و عقاید اروپائیان و پیدایش رنسانس و مکتب‌های انسان‌مدار و تکرار مکرر یک نوع زیان آن هم از طبقه خاصی، این احساس در افراد پدید آمده بود که خسارت وارده را نباید امری محتوم پنداشت و آنها را به رضا پذیرد (درویدیان، ۱۳۷۰) اخلاقی تازه به میدان آمد و این زمزمه پیدا شد که هر کس سود کاری را می‌برد باید زیان‌های ناشی از آن را تحمل کند باید از ناتوان حمایت کرد، هر کس برای سودجویی خطری ایجاد می‌کند باید آثار اجتماعی کار خویش را هرچند مشروع باشد بپذیرد و ناتوانی را در سر راه خود پیمال نسازد. (کاتوزیان، ۱۳۷۴)

ج- احساس همبستگی و تعاون میان مردم بیش از پیش تعمیم یافت و گسترش وسائل ارتباط جمعی این احساس همبستگی را تقویت نمود و لذا امروزه افراد در گوشه و کنار جهان نسبت به سرنوشت هم‌نوع خود نگران می‌باشند و درصدد دفاع از حقوق همدیگر تا حد امکان هستند به هر حال این احساس همبستگی در تزلزل پایه‌های نظریه تقصیر بی‌تاثیر نبود (دورودین، ۱۳۷۰).

بند سوم: انتقاد از مبانی نظریه و پاسخ به آن

عواملی که در بند قبلی ذکر شد موجب شد که حقوق‌دانان درصدد انتقاد از بانی نظریه تقصیر برآیند. برجسته‌ترین حقوق‌دانانی که به انتقاد از این نظریه برخاستند سالی^۳ و ژوسران^۴ بودند که مخالفانشان آنان را «مدیران تصفیه ورشکستگی نظریه تقصیر» می‌خوانند (لوراسا، ۱۳۷۵). اینها معتقد بودند که در نظریه تقصیر بسیاری از زیان‌ها را که زاینده تمدن جدید زندگی ماشینی می‌باشد و منشأ آنها ناشناخته است بدون جبران خواهد ماند. سالی معتقد بود که باید جنبه‌های روانی و درونی را از بررسی‌های حقوقی خارج کرد. او حقوق مدنی را قواعد حاکم بر تعارض بین دارایی‌ها می‌دانست که شخص بعنوان موجودی زنده و متفکر

^۳ - Saleillos

^۴ - Josserranc.

در این میان نقشی ندارد و در دعاوی مسئولیت مدنی مقداری از یک دارایی کسر و به دارایی دیگر افزوده می‌شود و ناظر به مجموعه‌ای از اشیاء مادی است لذا نباید خطا و صواب را که یک منشأ درونی دارد در این امر دخالت داد (کاتوزیان، ۱۳۷۴).

پیروان نظریه تقصیر به ایرادات وارد شده پاسخ دادند و همچنان مبنای مسئولیت مدنی را تقصیر می‌دانند. البته ناگفته نماند که ایرادات و انتقادات وارد به این نظریه موجب تعدیل آن شد. پیروان آن به گونه‌ای که خواهد آمد سعی نمودند نقایص آن را برطرف نمایند. به هر حال پیروان این نظریه در جواب ایراد سالی معتقد بودند که ساختن و پرداختن حقوقی که در آن تنها امور مادی مطرح باشد و انسان و اندیشه‌ها و آرمان‌هایش به حساب نیاید نادرست و غیرانسانی است. حقوق نمی‌تواند خود را از اخلاق کاملاً جدا سازد. مال در حقوق از این جهت اهمیت دارد که موضوع حق اشخاص است و روابط اشخاص را تنظیم می‌کند و نمی‌توان مسائل راجع به مسئولیت را فقط ناظر به رابطه در دارایی دانست علاوه بر این، استدلال با پذیرفتن مفهوم خسارت معنوی که ناظر به صدمه‌های عاطفی و آزرده‌گی‌های روانی افراد است در تعارض می‌باشد (کاتوزیان، ۱۳۷۴).

جدای از موارد فوق، علت به وجود آمدن مسئولیت و در نتیجه کسر از یک دارایی و افزوده شدن به دارایی دیگر خود به خود نیست بلکه ناشی از یک رفتاری است که آن رفتار ریشه در بسیاری از مسایل روانی و درونی دارد و تفکیک این دو از یکدیگر و حکم به کسر یا افزایش دارایی بدون در نظر گرفتن رفتار به نظر منطقی نمی‌رسد. چون رفتار انسان و پدیده‌های اجتماعی همچون پدیده‌های مادی و مکانیکی نیستند و قضاوت در مورد کسر یا افزایش دارایی انسان بدون در نظر گرفتن او، به نظر صحیح نمی‌رسد.

ژوسران در انتقاد از نظریه تقصیر عنوان می‌کند که هر گاه حادثه‌ای به وجود آید و تقصیری هم در کار نباشد نباید انتخاب کسی که باید متحمل ضرر و زیان شود را به اتفاق و حادثه سپرد. حقوق باید این بی‌عدالتی را جبران کند و انصاف حکم می‌کند ضرر به کسی که کاری را انجام داده و ضرر را به وجود آورده تحمیل شود نه کسی که در ایجاد ضرر هیچ نقشی نداشته است. ضمن اینکه موسسه‌های صنعتی می‌توانند با افزودن به بهای کالاهای خود خسارت را بین مصرف‌کنندگان توزیع کنند (کاتوزیان، ۱۳۷۴).

در مقابل پیروان نظریه تقصیر معتقدند که هر چند استدلال فوق نادرست نیست ولی سطحی و نارساست زیرا محور استدلال بیشتر توجه به وضعیت شخص زیان دیده است بدون اینکه وضعیت فاعل زیان را که منافع و مصالح وی نیز درخور توجه است در نظر بگیرد. قبول خطر موجب می‌شود که در اغلب موارد به زیان دیده غرامت پرداخت شود که نتیجه خوبی است. ولی در موردی که شخص عامل زیان بیمه نباشد نتیجه قابل قبول این است که عامل زیان در برابر دین غیرمتناسب با استطاعتش خرد شود. حال اگر فاعل زیان به اندازه زیان دیده بی‌گناه باشد جایز نسبت که بجای یک بدبخت دو بدبخت بسازیم زیرا در اغلب موارد جبران خسارت وارده به معنای زائل کردن و از بین رفتن آن نیست.

از لحاظ انصاف نیز اگر نظریه تقصیر را رد کرده و نظریه خطر را بپذیریم باید میزان خسارت را نه براساس ضرری که وارد آمده بلکه با توجه به وضع اقتصادی و دارایی متقابل عامل زیان و زیان دیده محاسبه کنیم ولی طرفداران نظریه خطر این راه حل را نپذیرفته‌اند (لوراسا، ۱۳۷۵ - حسینی‌نژاد، ۱۳۷۷).

جدای از موارد فوق مسئولیت شخص در قبال فعالیت‌های مشروع او به سود اجتماع نیست و جامعه در این صورت زیان می‌بیند زیرا نیروی ابتکار و سازندگی را از انسان می‌گیرد و او را به بیهودگی می‌کشانند. از نظر اخلاقی نیز نمی‌توان کسی را که به کار مشروع دست زده و جانب احتیاط را رعایت کرده بنام عدالت یا انصاف مسئول دانست. انتخاب یکی که باید متحمل ضرر شود به وسیله نیروی ناشناخته سرنوشت تعیین شده است بنابراین مسئول شناختن فاعل در واقع منصوب کردن اضرار به عامل ورود

آن نیست بلکه دگرگون ساختن انتصاب طبیعی آن است و به همین جهت باید همراه با دلیل قانع کننده‌ای باشد (کاتوزیان، ۱۳۷۴)

ژوسران در ادامه انتقادات خود معتقد است حذف عامل تقصیر از زمره ارکان مسئولیت مدنی موجب می شود که دعاوی جبران خسارت آسان تر به نتیجه برسد و زیان دیده از اشکال مربوط به اثبات تقصیر معاف شود و افراد برای درگیری و جبران خسارت قربانی قدرت سرمایه داران نشوند. این انتقاد به نظر صحیح می رسد و پیروان نظریه تقصیر برای رفع این نقص در صدد چاره بر آمده اند آنان با گسترش مسئولیتهای قراردادی استفاده از اماره تقصیر اجتماعی سعی کرده اند این نقص را برطرف نمایند (کاتوزیان، ۱۳۷۴) انتقاد دیگری که به نظریه تقصیر شده است از نظر تاریخی می باشد. مخالفان نظریه تقصیر معتقدند که براساس مطالعات تاریخی هر روز فاصله میان مسئولیت مدنی و کیفری عمیق تر می شود و دو مفهوم مجازات و جبران خسارت از هم دورتر می گردند و لذا کسانی که تقصیر را مبنای مسئولیت می شمارند برخلاف تحول قهری و تاریخی گام برمی دارند زیرمسئولیت رنگی شبیه به کیفر دارد و به عنوان مکافات تقصیر بر خطا کار تحمیل می شود و در حالیکه امروزه مسئولیت مدنی مفهومی به کلی مستقل از کیفر دادن پیدا کرده است و برای اینکه شخصی مدیون دیگری شود ضرورتی ندارد که مرتکب تقصیر شده باشد (کاتوزیان، ۱۳۷۴).

در مقابل پیروان نظریه تقصیر معتقدند که از بررسی تاریخ رابطه مسئولیت کیفری و مدنی این نتیجه بدست نمی آید که نظریه ایجاد خطر یک ضرورت تاریخی است و مفهوم خطای کیفری و مدنی دو مفهوم جدا و مستقل از دیگری است که اولی دارای چهره شخصی می باشد و وابسته به تحلیل روانی متهم و کاوش دوباره اراده او می باشد ولی دومی به صورت نوعی تحلیل و با رفتار انسانی متعارف ارزیابی می شود (کاتوزیان، ۱۳۷۴)

بند چهارم: تعدیل نظریه تقصیر

انتقادات مخالفان نظریه تقصیر و تحول اوضاع اجتماعی پیروان نظریه تقصیر را متقاعد نمود که نمی توان در احوال قرن بیستم با استفاده از نظریه تقصیر به عدالت جامه عمل پوشانده و این نظریه پناهگاه امنی خواهد بود برای سرمایه داران و خود موجب ضرر و زیان خواهد شد. لذا در صدد رفع نقایص این نظریه برآمدند و لذا در قانونگذاری و رویه قضایی تغییراتی را پذیرفتند که ما این تغییرات را تحت سه عنوان مورد بررسی قرار می دهیم.

الف - گسترش مسئولیتهای قراردادی

می دانیم که در مسئولیتهای قراردادی به موجب قرارداد کسی که تعهد خود را انجام نداده است مکلف به پرداخت زیان است و نقض عهد خود تقصیر یا اماره قانونی بر وجود تقصیر است و زیان دیده به جزء اثبات عدم انجام تعهد توسط متعهد وظیفه دیگری بر عهده ندارد. حال اگر بتوان در مسئولیت مدنی نیز تکلیف اشخاص را درباره ضرر زدن به یکدیگر و انجام احتیاطات لازم را به قرارداد منسوب کنیم زیان دیده از اثبات تقصیر معاف خواهد شد و هم ضرر وارده به زیان دیده جبران می شود و هم با احراز تقصیر فاعل زیان او را به استناد تقصیرش محکوم به جبران خسارت می کنیم. در رویه قضایی فرانسه چنین تمهیدی دیده شده است. به عنوان مثال در قبل از ۱۸۹۸ دادگاهها کارفرما را به حکم قرارداد کار ضامن حفظ سلامت کارگر قلمداد می نمودند و به این وسیله او را محکوم به جبران خسارت ناشی از کار می ساختند (ریپر، قاعده اخلاقی در تعهدات مدنی، ش ۱۱۳، به نقل از کاتوزیان، ۱۳۷۴) و یا متصدی حمل و نقل را بطور ضمنی متعهد به حفظ سلامت کارگران و کالای ارسال شده

می‌دانستند (دیوان کشور فرانسه، رأی ۲۱ نوامبر ۱۹۱۱) و حتی بر اساس این تعهد ضمنی به وارثان مسافر نیز اجازه می‌دادند که از اثبات تقصیر معاف باشند (دیوان کشور فرانسه شعبه مدنی، ۶ دسامبر ۱۹۳۲)

ب- استفاده از اماره تقصیر

دانستیم که به موجب نظریه تقصیر زیان دیده برای اینکه بتواند جبران خسارت خود را از عامل ورود زیان مطالبه کند باید تقصیر او را اثبات کند و گفتیم در بعضی از موارد امکان اثبات تقصیر فرد وجود ندارد فرضاً در حوادث رانندگی زیان دیده اغلب در موقع حادثه بیهوش افتاده و یا مرده و ورثه نیز در جمع دلایل توانایی ندارند و هر گاه موفق شوند نیز در توجه دادن تقصیر به مالکین و منتفقین عاجز می‌باشند (جوان، ۱۳۲۶) لذا پیروان نظریه تقصیر درصدد برآمدند تا در رویه قضایی و قانونگذاری در بعضی از مسائل که امکان اثبات تقصیر زیان وجود ندارد فرض را بر تقصیر عامل زیان قرار دهند و عامل زیان را مجبور سازند که بی‌تقصیری خود را اثبات نماید. بعنوان مثال مطابق ماده ۵ قانون مصوب ۱۹۱۲ ایتالیا مالک و راننده وسایل حمل‌ونقل که به نیروی ماشینی و مکانیکی بکار افتاده باشند متضامناً مسئول ترمیم زبانی هستند که از سیر و حرکت آنها به جان یا مال اشخاص وارد شود مشروط بر اینکه نتوانند اثبات نمایند که از ناحیه آنان مراقبتهای لازم باری جلوگیری از وقوع حادثه به عمل آمده بوده است (جوان، ۱۳۲۶، ص ۲۹۹) با رأی شعبه اول اتاق مدنی دیوان کشور فرانسه مورخ ۲۴ نوامبر ۱۹۵۴ پیشه معمولی و تخصصی شرکت تهیه گاز را اماره اطلاع شرکت از عیوب فنی کپسولهای آن شناخته و زیان دیده را از اثبات تقصیر شرکت معاف نموده است (مازو، دروس حقوق مدنی، ج ۳، قرائت درس ۵۲ به نقل از کاتوزیان، ۱۳۷۴) همچنین در بند ۲ ماده ۱۱۳ قانون دریایی ایران فرض تقصیر پذیرفته شده است در این بند آمده است: در صورتی که فوت یا صدمات بدنی ناشی از تصادم یا به گل نشستن یا انفجار یا حریق و یا غرق شدن کشتی باشد فرض این است که حادثه بر اثر تقصیر و یا تخلف متصدی حمل و یا ماموران مجاز او اتفاق افتاده است مگر آنکه خلاف آن اثبات گردد.

ج- تقصیر اجتماعی

به موجب این نظر عده‌ای معتقدند که باید مفهوم اخلاقی تقصیر را رها ساخته و تقصیر اجتماعی را جایگزین آن نمود در این صورت برای تحقق تقصیر لازم نیست که کار شخص قابل سرزنش و نکوهش باشد و خطای هر کس به صورت شخصی و جداگانه و با توجه به وضع مادی و روحی خاص او سنجیده شود بلکه صرف اینکه اقدامی با رفتار انسان متعارف و محتاط در آن شرایط مخالف باشد تقصیر محسوب می‌شود. این تعبیر باعث می‌شود که مفاهیم اجتماعی جایگزین داوری های اخلاقی شود و برای انتساب تقصیر به فرد به حالتهای روانی و عاطفی او توجه نشود و فقط رفتار او یا رفتار یک فرد متعارف و عادی در آن شرایط بررسی شود (کاتوزیان، ۱۳۷۴) که در این صورت استناد تقصیر به اطفال و مجانین نیز ممکن خواهد بود. البته به نظر می‌رسد این نظر ضمن اینکه تاثیر مثبتی را در اصلاح نظریه تقصیر داشته باشد هنوز لزوم اثبات تقصیر توسط زیان دیده را همراه خود به یدک می‌کشد و مشخص است که در بعضی از حوادث صنعتی مشکل نظریه تقصیر شخصی یا نوعی بودن تقصیر نیست بلکه اثبات تقصیر است که به نظر می‌رسد این امر توسط افراد و به خصوص در مواجهه با شرکتهای بزرگ امری غیرممکن باشد. لذا این نظر می‌تواند ضمن مفید بودن خود همراه با یکی از دو نظریات قبل در قانون و رویه قضایی وارد شود لکن به تنهایی نمیتواند به آن صورتی که ما توقع داریم گره‌گشا باشد.

بند پنجم: مفهوم تقصیر و تحول تاریخی آن

در مورد مفهوم تقصیر تعاریف گوناگونی از حقوقدانان به ویژه در حقوق فرانسه ارائه شده است (ر.ک: کاتوزیان، ۱۳۷۴- صفایی، ۱۳۷۵) اما چون در حقوق ایران تقصیر توسط قانونگذار تعریف شده است ما نیز تعریف خود را پیرامون تعریف داده شده ارائه خواهیم داد. بر این مبنا تقصیر عبارت است از انجام دادن کاری که شخص به حکم قرارداد یا عرف می‌بایست از آن پرهیز می‌کرد یا خودداری از کاری که باید انجام دهد.

تعریف فوق از جمع مواد ۹۵۱ تا ۹۵۳ ق مدنی بدست می‌آید. در ماده ۹۵۱ قانون مدنی آمده است: تعدی، تجاوز نمودن از حدود اذن یا متعارف است نسبت به مال یا حق دیگری و در ماده ۹۵۲ آمده است: تفریط عبارتست از ترک عملی که به موجب قرارداد یا متعارف برای حفظ مال غیر لازم است و پس از جمع این دو ماده، ماده ۹۵۳ عنوان می‌دارد: تقصیر اعم است از تفریط و تعدی.

بند ششم - تقصیر نوعی و شخصی (معیار تقصیر)

در خصوص اینکه برای تقصیر ما چه معیاری را باید اتخاذ کنیم دو نظریه متفاوت وجود دارد. عده‌ای به مفهوم اخلاقی تقصیر بیشتر اهمیت می‌دهند و کسی را مقصر می‌شمارند که از نظر وجدانی و درونی قابل سرزنش و ملامت باشد. براساس همین تصور مجبورین را مسئول نمی‌شمارند. این تقصیر را تقصیر شخصی می‌نامند. چنانکه در تاریخچه مسئولیت مدنی در گذشته اروپائیان از این نظریه پیروی میکردند. در مقابل عده‌ای معتقدند که تقصیر مفهومی نوعی و اجتماعی داد و باید جدای از شخصیت خطاکار مورد بررسی قرار گیرد. به موجب این نظریه که تقصیر نوعی نامیده می‌شود. شخصی که در اثر ترک احتیاط و مراقبت در فعل یا ترک فعل خود زیانی به دیگری وارد آورد تقصیر دارد خواه قابل سرزنش باشد خواه نباشد (جعفری لنگرودی، ۱۳۷۲) در این معیار اشخاص حقوقی و مجبورین نیز از نظر حقوقی مسئولیت پیدا می‌کنند چراکه قطع نظر از شرایط جسمی و روحی خطاکار باید دید کاری که از او سر زده با رفتار انسان معقول یا متعارفی که معیار تمیز خطا است تعارض دارد یا با آن موافق است (کاتوزیان، ۱۳۷۴). در حقوق اسلام نظریه تقصیر نوعی از آغاز مورد توجه بوده است. به ویژه اینکه به اتفاق آراء فقها مسئولیت مدنی را از احکام وضعی می‌دانند و برخلاف حکم تکلیفی که نیاز به اختیار، اهلیت و علم به حکم و موضوع دارد در حکم وضعی تقصیر شخصی شرط تحقق مسئولیت نیست (جعفری لنگرودی، ۱۳۷۲). در حقوق ایران نیز از نظریه تقصیر نوعی پیروی می‌شود این مفهوم علاوه بر اینکه از لحن مواد ۹۵۱ تا ۹۵۳ قانون مدنی استنباط می‌شود بطور ضمنی در ماده ۱۲۱۶ قانون مدنی نیز آمده است. این ماده عنوان می‌دارد: هر گاه صغیر یا مجنون یا غیررسید باعث ضرر شود ضامن است که در این ماده بدون توجه به شرایط روحی و جسمی فاعل زیان رفتار او با انسان بالغ و معقول مقایسه می‌شود نه با افرادی از این نوع. نکته‌ای که در این مورد باید به آن توجه داشت این است که هر چند معیار در تقصیر نوعی و مجرد است اما در شرایط گوناگون تغییر می‌کند و ثابت نمی‌ماند. به عنوان مثال کار پزشک با رفتار پزشکی محتاط و آگاه مقایسه می‌شود نه با انسانی متعارف این تغییر معیار یکی از چهره‌های رعایت شرایط وقوع حادثه است که به وضع روحی و جسمی ویژه عامل زیان (شرایط داخلی) سرایت نمی‌کند (کاتوزیان، ۱۳۷۴).

گفتار دوم - نظریه خطر (مسئولیت بدون تقصیر)

به موجب این نظریه همین که شخص زبانی به بار آورد باید آن را جبران کند خواه کاری که سبب ایجاد ضرر شده است صواب باشد یا خطا (کاتوزیان، ۱۳۷۴) در این نظریه تقصیر از شرایط تحقق مسئولیت حذف می‌گردد و وجود رابطه علیت بین ورود ضرر و فعل زیانبار کافی می‌باشد. از نظر تاریخی این نظریه مقدم بر نظریه تقصیر است چنانکه در حقوق قدیم توجه قانونگذاران بیشتر به جبران خسارت زیان دیده بوده است و برای تحقق مسئولیت احراز رابطه علیت بین کار زیان دیده و ایجاد خسارت کافی بوده است. ولی رفته رفته مسئولیت مبتنی بر تقصیر شد و این تفکر تا قرن نوزدهم ادامه داشت (کاتوزیان، ۱۳۷۴) به دنبال انقلاب صنعتی و خطرات ایجاد شده در این زمان و همچنین به دنبال نظریات فلسفی این نظریه که ماده اصلی خود را از مکتب تحقیقی ایتالیا گرفته بود دوباره رونق یافت. مکتب تحقیقی که در مورد مسئولیت کیفری و حقوق جزا نظریاتی را ارائه داده بود. در مسئولیت مدنی نیز اثر گذاشت زیرا این مکتب در مسئولیت مدنی برای جبران خسارت زیان دیده قائل به تقصیر نبود و تقصیر را از مسئولیت جدا می‌دانست و مبانی مسئولیت را بر مصالح و عدالت اجتماعی بنا می‌نهاد (کاتوزیان، ۱۳۷۴) ضمن اینکه همانگونه که قبلاً عرض شد شرایط اجتماعی و اقتصادی پایان قرن نوزدهم ایجاب می‌کرد تعدیلاتی در نظریه تقصیر صورت گیرد.

بند اول - دفاع از نظریه خطر

پیروان نظریه خطر برای توجیه نظر خود قواعدی را برای این نظریه عنوان نمودند که به برخی از آنها در انتقاد از نظریه تقصیر اشاره شد. در اینجا قسمت دیگری از این نظریات را مورد بررسی قرار می‌دهیم:

الف- نظریه خطر موجب می‌شود که جبران خسارت وارده بر زیان دیده همیشه میسر باشد. در حالیکه در مورد نظریه تقصیر چنین امکانی وجود نداشت. این فایده یکی از اقتضائات دوران معاصر است چراکه زیان‌ها بی‌نام و نشان شده‌اند. به عبارت دیگر حوادث زیانبار مرموز و پیچیده شده‌اند و در بسیاری از اوقات نمی‌توان مقصر حادثه را به گونه‌ای دقیق و روشن معرفی کرد (درودبان، ۱۳۷۰)

ب- چون بر طبق نظریه خطر برای دریافت خسارت احراز رابطه علیت کافی است قاعده حقوقی روحیه علمی را اقلع می‌نماید و در این نظر همه چیز جنبه علمی پیدا می‌کند و دادرسی مانند علوم طبیعی و مادی در پی علت ورود خسارت است (کاتوزیان، ۱۳۷۴) و احراز رابطه علیت برای مسئول شناختن فرد کافی است.

ج- ضمان آور شدن فعالیت‌های اقتصادی وسیله تعدیل خودخواهی فردی است انسان نباید تنها به خود بیندیشد. نظریه خطر موجب می‌شود که اشخاص همبستگی بیشتری داشته باشند (کاتوزیان، ۱۳۷۴)

د- با حذف تقصیر از شرایط مسئولیت مدنی دعاوی جبران خسارت آسان‌تر به مقصود می‌رسند و زیان دیده از اثبات تقصیر خوانده معاف می‌شود (حسینی‌نژاد، ۱۳۷۷).

ه- نظریه خطر موجب تقلیل سوانح کار و یا سوانح زندگی می‌شوند چون اگر هر کسی بداند که مسئول نتایج اعمال خویش است حتی اعمالی که همراه با تقصیر نیست ناگزیر می‌شود که رفتاری محتاطانه در پی بگیرد (لوراسا، ۱۳۷۵ - حسینی‌نژاد، ۱۳۷۷)

بند دوم - انتقاد از نظریه خطر

در مقابل پیروان نظریه تقصیر به انکار فواید فوق پرداخته و این نظریه را مورد انتقاد قرار داده‌اند.

۱- به نظر پیروان نظریه تقصیر حذف تقصیر از شرایط مسئولیت مدنی نه تنها دعای مسئولیت مدنی را آسان‌تر نمی‌کند بلکه آن را پیچیده‌تر می‌کند در وقوع هر حادثه چندین علت دور و نزدیک وجود دارد که شناختن علت اصلی و مسئول را مشکل می‌سازد در حالیکه در نظریه تقصیر از میان علل فوق فقط کافی بود آن را که با خطایی همراه بوده است بشناسد. مشکل بودن علت شناسی در این نظریه باعث پیدایش اصطلاحاتی همچون سبب دور سبب نزدیک سبب متعارف و اصلی و مانند آنها شده است که مبنی قراردادن یکی از اصطلاحات فوق موجب فرار کردن دیگر اسباب از مسئولیت می‌شود و به همین خاطر هم عده‌ای به این نتیجه رسیده‌اند که باید همه اسباب را مساوی انگاشت (کاتوزیان، ۱۳۷۴) که البته در این مورد نیز شناخت همه اسباب گاه کار دشواری است.

۲- از نظر حقوقی نمی‌توان مسئولیت کسی را که به فعلیتی مشروع دست زده است توجیه کرد حتی اگر قائل به همبستگی اجتماعی باشیم. این قاعده نیز نمی‌تواند قاعده‌ای برای جبران خسارت باشد (کاتوزیان، ۱۳۷۴) ضمن اینکه هر عملی از انسان در محیط اجتماعی برای جمع سودآور است و برای جمعی زیان آور و طبیعت زندگی چنین چیزی را اقتضاء می‌کند فروش زیاد یک تاجر خواه ناخواه موجب ضرر دیگر تاجران می‌شود و با قبولی شخصی در آزمون ورودی دانشگاه باعث از بین رفتن حق دیگری برای ورود به دانشگاه است.

به هر حال اگر قانون همبستگی اقتضاء داشته باشد که نتایج اعمال هر کس عاید او شود همچنان که مرتکب زیان ناشی از این اعمال را می‌پردازد باید سزاوار سودی که هم به دیگران رسیده است باشد، ولی این ملازمه منطقی را پیروان نظریه خطر نیز نپذیرفته‌اند (کاتوزیان، ۱۳۷۴).

۳- بکار بستن نظریه خطر نه تنها بر دامنه مسئولیتها نمی‌افزاید بلکه از شمار آنها می‌کاهد زیرا افراد با بیمه کردن خود مسئولیت را کاهش می‌دهند. ضمن اینکه افزایش بیمه موجب کاهش دقت و احتیاط افراد هم شده است و برخلاف پیروان نظریه خطر که این نظریه را موجب تقلیل سوانح کار می‌دانند ورود عامل بیمه در زندگی این خاصیت نظریه خطر را کاهش داده است چه افراد با بیمه نمودن مسئولیت خود عواقب مالی خسارت را تحمل نمی‌کنند و دیگر در بند خوب و بد اعمال خویش نیستند. ضمن اینکه وجود نظریه خطر باعث می‌شود افراد بدون اینکه مقصر باشند مسئول شناخته شوند این موجب می‌شود که رفتارهای زیان‌آور افراد موجب کسر شأن و حیثیت آنان نشود (درودیان، ۱۳۷۰) و انجام این اعمال لطمه‌ای به حسن شهرت آنان وارد نسازد. در نتیجه بسیاری از افراد که بخاطر آبرو و حیثیت در جامعه رفتاری با احتیاط در پیش می‌گرفتند از این جرگه خارج شده و در واقع موجب افزایش فعالیت‌های خطرناک همراه با بی‌احتیاطی بیشتر شوند.

۴- برای رشد و توسعه یک جامعه و امنیت عامل بسیار مهمی است تا در سایه آن قوه ابتکار و خلاقیت افراد شکوفا شود و به نوع آوری پردازد نظریه خطر موجب می‌شود افراد در کارها کمتر ریسک کنند و این نظریه بر قوه ابداع و ابتکار افراد لگام می‌زند و در جامعه سکون ایجاد می‌کند و رونق صنعتی و تجاری را می‌گیرد (درودیان، ۱۳۷۰)

۵- پذیرش نظریه خطر موجب افزایش قیمت کالا می‌شود زیرا که صاحبان صنایع هزینه‌های ناشی از مسئولیت بدون تقصیر را جزء هزینه‌ها به حساب می‌آورند و بر قیمت کالاها می‌افزایند این علاوه بر اینکه موجب فشار و تحمل ناروا به مصرف کنندگان می‌شود قدرت رقابت کالا را در بازارهای جهانی کاهش می‌دهد (حسینی‌نژاد، ۱۳۷۷).

بند سوم - تعدیل نظریه خطر

بدون شک نظریه خطر را نمی‌توان بطور مطلق پذیرفت زیرا در جامعه هر کس با عملی که انجام می‌دهد الزاماً ضرری به دیگری می‌رساند قبول نظریه خطر به شکل مطلق زندگی را غیرممکن می‌سازد. بنابراین باید معیار و ضابطه دقیقی را ملاک عمل قرار داد (لوراسا، ۱۳۷۵) به دنبال انتقادات وارده بر نظریه خطر پیروان این نظریه در صدد آمدند تا معیاری واقعی و مناسب برای خطر برگزینند و نقاط ضعف این نظریه را برطرف نمایند.

مبحث دوم: انواع اضطرار در تصادفات رانندگی**گفتار اول - اضطرار منجر به اضرار به دیگری برای رفع ضرر از خود**

در این مورد راننده در وضعیتی قرار می‌گیرد که جهت دفع ضرر از خود ناگزیر به خسارت به دیگری می‌گردد؛ به عنوان مثال راننده‌ای که به علت عیب و نقص حادث وسیله نقلیه جهت متوقف نمودن آن ناگزیر اتومبیل خود را به اتومبیل یا خانه دیگری می‌زند تا بتواند آن را متوقف نماید. در این مورد، هرچند راننده تقصیر نداشته باشد ولی به استناد قاعده اتلاف در مقابل خسارات وارده دارای مسئولیت مدنی خواهد بود، زیرا فعل مثبت نامبرده (رانندگی) مل دیگری را تلف نموده است هرچند تقصیر نیز نداشته است. به عنوان مثال فرض کنیم در حالت اضطرار راننده اتومبیلی ناچار شود که برای احتراز از سقوط در پرتگاه، نرده‌های چوبی ملک مجاور را بشکند و از آن مانعی در راه سقوط اتومبیل خود بسازد، راننده مقصر نیست زیرا هر انسان متعارف و آگاهی چنین می‌کند. (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۳۲۷).

مبنای دیگر برای مسئولیت مدنی راننده استفاده بلاجهت است البته اگر در مواردی که قوه قاهره تأثیر داشته باشد و اگر علت منحصر حادثه باشد راننده مسئولیت مدنی نیز ندارد، به عنوان مثال جاده ناگهان لغزنده و باریک می‌شود و راننده را دچار سردرگمی و دستپاچی و اضطرار می‌کند. او برای احتراز از کشته شدن مسافران، خود را به وسیله نقلیه دیگر می‌زند. در این فرض، بطور معمول، به خارجی بودن سبب حادثه استناد می‌شود چرا که راه ساده‌تری برای معاف شدن از مسئولیت است ولی از جهتی اضطرار هم هست. (همان، ص ۳۲۵). به نظر می‌رسد اگر عامل خارجی که برای راننده غیرقابل پیش‌بینی بوده و دفع آن از توان نوعی راننده خارج باشد باعث رفع مسئولیت مدنی راننده می‌گردد و اضطرار راننده ناشی از قوه قاهره می‌باشد و راننده نقشی در حادثه ندارد، ولی اگر قوه قاهره فاقد اوصاف سه‌گانه لازم باشد، به عنوان مثال راننده به علت ترکیدن نگاهیانی لاستیک نو اتومبیل و یا از کار افتادن سیستم ترمز آن به ناگهان جهت توقف اتومبیل خود و جلوگیری از سقوط، آن را به اتومبیل دیگر بزند در اینجا به علت جمع نبودن شرایط قوه قاهره راننده دارای مسئولیت مدنی خواهد بود.

گفتار دوم - اضطرار منجر به اضرار به خود بر یا دفع ضرر از دیگری

در این مورد راننده به علت فعل دیگری در شرایطی قرار می‌گیرد که برای دفع ضرر از او به ناگزیر به خود ضرر وارد می‌نماید، به عنوان مثال راننده‌ای که به علت عبور ناگهانی و غیرمجاز عابری از جلوی اتومبیل خود ناچار به انحراف اتومبیل و واژگون شدن آن می‌گردد و یا راننده‌ای که به علت سبقت غیرمجاز وسیله نقلیه یا مصادف شدن با اتومبیل متوقفی در محل غیرمجاز و فاقد دید ناگزیر می‌شود جهت جلوگیری از برخورد با نامبردگان وسیله نقلیه خود را از جاده منحرف و در نتیجه موجب حادثه‌ی زیانبار برای خودش می‌گردد، در این صورت اگر فعل غیرمجاز دیگری حادثه را برای راننده، غیرقابل اجتناب نماید و فرار راننده از خطر متعارف باشد یعنی عرفاً موجه و قابل قبولی تلقی گردد؛ به عنوان مثال هنگامی که حیوانی به ناگهان از جاده عبور

می‌نماید انحراف وسیله نقلیه جهت عدم برخورد با حیوان منجر به صدمع دیدن وسیله نقلیه و یا سرنشینان می‌گردد، آن فرار متعارف از خطر نمی‌باشد، بلکه در این قبیل موارد برخورد با حیوان خسارت کمتری به بار می‌آورد. در فرار متعارف از خطر اولاً راننده باید خسارات مالی را نسبت به فوت یا صدمات بدنی انتخاب نماید ثانیاً خسارات مالی کمتر را نسبت به خسارات مالی بیشتر انتخاب نماید. در این صورت هرچند راننده مباشر ورود خسارت به خود می‌باشد ولی فردی که اقدام غیرمجاز نموده از قبیل عابری که به ناگهان از محل غیرمجاز و فاقد دید عبور نموده یا راننده‌ای که در محل غیرمجاز سبقت غیرمجاز گرفته است و یا راننده‌ای که وسیله نقلیه خود را در محل غیرمجاز و غیرقابل دید متوقف نموده به عنوان سبب قوی‌تر از مباشر دیگری نیز برای جبران خسارت راننده توسط حقوقدانان مطرح گردید و آن مبنا اداره فضولی مال غیر است مانند مواردی که راننده اتومبیلی ناگاه خود را با حیوان یا کودکی در جاده روبه‌رو می‌بیند و برای پرهیز از تصادم با آن بناچار اتومبیل را به جدول جوی می‌زند و خسارت می‌بیند حق دارد بر طبق قواعد حاکم بر اداره اموال غیر از صاحب حیوان یا سرپرست طفل سخسارت بگیرد. (همان، ص ۳۲۹).

گفتار سوم- اضطراری که موجب اضرار به غیر برای دفع ضرر از دیگری می‌شود

در این مورد راننده جهت فرار از خطری که فردی ایجاد نموده از قبیل عبور عابری به ناگهان و به طور غیرمجاز از جاده، یا سبقت غیرمجاز راننده‌ای یا توقف وسیله نقلیه‌ای که در محل غیرمجاز و غیرقابل دید متوقف شده و راننده در مواجهه با عوامل مذکور و برای فرار از خطر برخورد با آنها به ناگزیر به وسیله نقلیه یا فرد دیگری برخورد نماید یا به عبارت دیگر اگر مدعی علیه ثابت کند که خسارت ناشی از فعل شخص ثالث است، می‌تواند از مسئولیت، خود را بری کند، مثلاً راننده ثابت کند که چون طفل ناگهان به وسط خیابان آمده برای پرهیز از تصادف با طفل به پیاده‌رو رفته و موجب خسارت شده است. (حسینی‌نژاد، ۱۳۷۰، ص ۸۵). در اینجا اگر فرار راننده از خطر فرار متعارف و از نظر عرفی موجه باشد راننده در مقابل زیان‌دیده مسئولیتی ندارد هرچند مباشر خسارت به نامبرده است زیرا طفلی که به ناگهان وسط خیابان آمده به عنوان سبب قوی‌تر از مباشر قلمداد می‌گردد و حادثه را برای راننده متعارف غیرقابل اجتناب نموده، و هر راننده متعارف دیگری نیز در مقابل خسارت بیشتر خسارت کم‌تر را انتخاب می‌نماید؛ به عنوان مثال راننده‌ای که به صورت متعارف در حال رانندگی است ناگهان با عبور غیرمجاز دو عابر مواجه می‌شود و برای جلوگیری از برخورد با دو عابر مذکور به ناگزیر با یک عابری که در کنار جاده در حال حرکت است برخورد می‌نماید و موجب فوت نامبرده می‌شود. اگر وسیله نقلیه با عابر متوفی برخورد نمی‌کرد مجبور می‌شد دو عابر را از پا درآورد. در اینجا چون فرار راننده مذکور از خطر فرار متعارفی است راننده مسئولیت ندارد بلکه مسئولیت مدنی فوت عابر برعهده دو عابری است که به طور غیرمجاز در حال حرکت بوده‌اند و به دلیل عدم تقصیر مسئولیت کیفری نیز ندارد. عده‌ای از حقوقدانان مبنای مسئولیت مدنی را در این قبیل موارد استفاده بلاجهت می‌دانند و بعضی دیگر راننده‌ی مضطر را به عنوان مباشر در مقابل زیان‌دیده مسئول می‌دانند و پس از پرداخت خسارت برای نامبرده امکان رجوع به عامل اضطرار قتل شده‌اند یا راننده‌ای که برابر فرار از برخورد با وسیله نقلیه‌ای که سبقت غیرمجاز گرفته وسیله نقلیه خود را منحرف نموده و به وسیله نقلیه‌ی که در کنار جاده متوقف شده برخورد می‌نماید. در این مورد نیز با توجه به اینکه فرار راننده مذکور از خطر فراری متعارف بوده در مقابل زیان‌دیده مسئولیتی ندارد، بلکه مسئولیت آن برعهده وسیله نقلیه‌ای است که سبقت غیرمجاز گرفته است و اگر نامبرده فرار نموده و قابل دسترسی نباشد باز هم نمی‌توان مباشر خسارت را مسئول و ضامن جبران خسارت زیان‌دیده دانست. در خصوص چگونگی اثبات نقش عواملی که از صحنه تصادف فرار نموده‌اند برای کارشناسان تصادفات در این

مورد با توجه به اینکه هیچ علامت و قرینه‌ای در صحنه تصادف باقی نمی‌ماند، تنها روش برای اثبات بررسی وضعیت راننده‌ای که مدعی اضطرار است آیا به کلیه وظایف خود مطابق آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی عمل نموده است و وسیله نقلیه فاقد عیب و نقص اعم از مستمر و حادث باشد، سایر علائم از قبیل خط ترمز توسط کارشناس بررسی و در خصوص اینکه چه عاملی موجب اضطرار گردیده و در صورت لزوم باید به کمک سایر ادله از جمله شهادت شهود و تحقیق محلی که باید حسب مورد به دستور مقامات ذیصلاح به عمل آید، اضطرار احراز گردد. البته در صورتی که اضطرار راننده در این قبیل موارد احراز نگردد راننده وسیله نقلیه به عنوان فاعل و مباشر حادثه ضامن خواهد بود.

مبحث سوم - نقش قاعده تحذیر در رفع مسئولیت مدنی در تصادفات رانندگی

گفتار اول - مفهوم و تعریف تحذیر

تحذیر در لغت به برحذر داشتن و ترسانیدن، بیم دادن و کسی را متوجه امری ساختن می‌باشد و اصطلاحاً اگر کسی قبل از انجام دادن کاری یا فعلی هشدار دهد، ولی شنونده به هشدار او توجه نکند و به علت آن کار جنایتی به نامبرده وارد شود، هشداردهنده مسئولیتی نخواهد داشت. (محقق داماد، ۱۳۸۰، ص ۲۳۵). البته خصوصیتی در جنایت نیست و می‌توان آن را شامل زیان می‌آنست و همچنین شنونده را می‌توان شامل بیننده دانست زیرا هشدار ممکن است دیداری باشد.

شیخ طوسی در کتاب النهایه نقل می‌کند کودکانی که با یکدیگر بازی می‌کردند یکی از آنها با پرتاب شاخه‌ای خشک به سوی دیگری موجب شکسته شدن دندان او شده بود؛ پس از این که برای قضاوت نزد حضرت علی (ع) رفتند کودک پرتاب‌کننده، مدعی حذر شده و بر این ادعای خود بینه اقامه نمود حضرت علی (ع) فرمود: بر او قصاص نیست زیرا «قداعذر من حذر»، با توجه به نقش عوامل هشدار در جلوگیری از تصادفات فراهم نمودن قابلیت اجتناب حادثه برای راننده متعارف است؛ بنابراین، شرایط و جلوگیری و موارد آن قابل بررسی است و همچنین انواع مختلف تحذیر اعم از دیداری و شنیداری. چنانچه مسافری به اخطارهای متصدی حمل توجه نکند و در نتیجه صدمه ببیند، متصدی مسئولیتی ندارد. در پرونده جی شلم علیه خطوط هوایی اروپایی بریتانیا مسافری در هواپیما برای رفتن به دستشویی از جای خود بلند می‌شود و در همین حین به لحاظ شرایط نامساعد جوی هواپیما تکان شدیدی خورده، مسافر به کف هواپیما می‌افتد و صدمه می‌بیند. قبل از حادثه متصدی حمل با روشن کردن چراغ‌های مربوط که حاکی از این است که مسافران از جای خود بلند نشوند و کمربندهای خود را ببندند اخطار لازم را به مسافران داده بود و دادگاه انگلیس در این پرونده رأی داد با توجه به بند ۱ ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو متصدی حمل و نقل مسئولیت ندارد زیرا کارکنان وی کلیه اقدامات و تدابیر لازم را برای جلوگیری از خسارت اتخاذ کرده‌اند. توجه دادن در شه‌دار باید موجب ایجاد دقت متعارف مطابق با بیننده باشد. آشکار است که هشدار برای یک کودک باید بزرگتر از یک هشدار برای بزرگسال باشد. یک اطلاعیه خطر برای یک کودک که نمی‌تواند آن را بخواند قابل قبول نمی‌باشد؛ بعضی خطرات ممکن است برای کودکان جذاب باشد در این صورت فاعل زیان باید توجه بیشتری جهت حمایت از کودک بنماید. البته نامبرده مسئول زیان‌های وارده به کودکی که همراه والدینش است نمی‌باشد.

گفتار دوم- شرایط تحذیر

اگر کسی بعد از حذار تیری بیندازد در صورتی که مرمی (فردی که به طرف او تیر انداخته شده) حذار را شنیده و با امکان دوری جستن از آن دوری نکند رami (فردی که تیر انداخته) ضامن نمی‌باشد. (الحسن بن یوسف بن المطهر الاسدی ۱۴۱۳، ص ۶۵۲)

در تحذیر شرایط محیطی و وضعیت شغلی یا انجام مأموریت زیان‌دیده باید مورد توجه قرار گیرد. به عنوان مثال به موجب تبصره ۳ ماده ۴ قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن (مأمورین سازمان‌های دولتی و انتظامی یا افرادی که به سبب ضرورت جهت انجام مأموریت و ارائه خدمت در سطح یا حاشیه بزرگراه‌ها به صورت پیاده تردد یا توقف می‌نمایند با رعایت ضوابط ایمنی در صورت بروز حادثه از شمول ماده ۴ مستثنی می‌باشند و مسئولیت راننده مقصر وسیله نقلیه مجاز که منجر به تصادف شده است، به قوت خود باقی است. هر چند ماده ۴ قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن ورود عابرین را ممنوع و در صورت تصادف، برای راننده مجاز که وسیله نقلیه او مجاز به عبور از شاهراه باشد مسئولیتی قائل نشده ولی مأمورین دولتی و انتظامی و خدمت‌رسانی را در موارد ضروری با رعایت ضوابط ایمنی که همان تحذیر و نصب علائم هشداردهنده می‌باشد از حکم ماده ۴ شده است. در حقوق کامن‌لا در این خصوص در یک دعوی به شماره ۱۳۳ ۹۳۲۳SC دادگاه استیناف کارولینای شمالی چنین مقرر می‌دارد:

فردی که با علامت خاص ترافیک را راهنمایی می‌کند، باید از این علامت به طور دائمی استفاده کند و شرایط و اوضاع و احوال را مدنظر قرار دهد. از این رو دادگاه بدوی به دلیل توجه متعارف را از نظر شغلی و شرایط محیطی به عمل آورده، مرتکب اشتباه شده و پرونده مجدد باید مورد رسیدگی قرار گیرد.

گفتار سوم- موارد هشدار در تصادفات رانندگی**بند اول- تحذیر در مورد وسایل نقلیه متوقف**

تحذیر در مورد وسایل نقلیه به شرح زیر در آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی موتورسیکلت ایجاد شود راننده مکلف است آن را از مسیر عبور و مرور خارج و در محل مناسبی که موجب سد راه و مزاحمت سایر وسایل نقلیه و عابرین پیاده نباشد متوقف سازد. در این موارد و در سایر مواردی که وسیله مزبور قادر به حرکت نباشد و انتقال آنها به محل مناسبی مقدور نگر در صورت فقدان نور کافی در راه باید به منظور اخبار سایر رانندگان علائم ایمنی به ترتیب زیر در محل قرار دهد:

در وسط راه یک فانوس یا یک چراغ یا یک مشعل نورانی قرمز در فاصله هفتاد متری جلو و یکی در فاصله هفتاد متری عقب و یکی دیگر در پهلو وسیله از کار افتاده بگذارد. هر گاه وسیله نقلیه سر پیچ یا تپهای از کار بیفتد فانوس‌ها یا چراغ‌ها یا مشعل‌ها را باید در فواصل مناسبی قرار دهد تا وسایل نقلیه دیگر از فاصله دویست متری متوجه خطر بشوند.

مطابق ماده ۱۱۵ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی هرگاه وسیله نقلیه موتورسیکلت در راه‌های خارج شهر از کار بیفتد و به علت کفایت روشنایی احتیاجی به استفاده از چراغ یا مشعل نباشد راننده باید در وسط جاده یک مثلث شبرنگ قرمز متساوی‌الاضلاع از نوع علامت احتیاط به ابعاد ۳۰ سانتیمتر در فاصله هفتاد متری جلو و مثلث مشابه دیگری در فاصله هفتاد متری عقب آن به نحوی که کاملاً قابل رؤیت باشد قرار دهد.

مطابق ماده ۱۱۶ آیین‌نامه مذکور اگر وسیله نقلیه‌ای که مواد خطرناک حمل می‌کند و ساعات و شرایط مندرج در مواد ۱۱۳ و ۱۱۴ در راه‌های خارج شهر از کار بیفتد راننده موظف است که در وسط جاده یک چراغ الکتریکی قرمز یا باطری در فاصله

هفتاد متری جلو و یکی در فاصله هفتاد متری عقب و یکی دیگر در پهلو وسیله از کار افتده بگذارند استفاده از فانوس یا چراغ یا مشعل برای این قبیل وسایل نقلیه ممنوع است.

ماده ۱۱۳ آیین نامه راهنمایی و رانندگی برای وسایل نقلیه متوقف در کنار راه (حریم متعارف) وظیفه تحذیر به شرح زیر تعیین نموده است: «هر گاه وسیله نقلیه‌ای شب در کنار و بیرون سطح راه توقف نماید به طوری که کناره و یسله نقلی متوقف مماس بر حاشیه سواره رو باشد و نور کافی در آن محل برای تشخیص اشیاء یا اشخاص از فاصله ۱۵۰ متری وجود نداشته باشد، راننده یا متصدی وسیله نقلیه (اعم از اینکه درون وسیله نقلیه باشد یا بیرون آن) مکلف است چراغ‌های کوچک جلو و خطر عقل وسیله نقلیه را روشن نگهدارد. چنانچه چراغ کوچک خراب شده باشد چراغ‌های بزرگ را با نور پایین روشن سازد». با توجه به اینکه خارج شدن از مسیر برای وسایل نقلیه در حال حرکت تا حد حاشیه معبر امری قابل پیش‌بینی است؛ بنابراین از رانندگان متوقف در حریم راه‌ها انتظار می‌رود با روشن کردن چراغ‌ها وفق ماده مذکور اقدام به هشدار نمایند؛ یعنی هنگامی که نور کافی برای تشخیص اشیاء و اشخاص از فاصله ۱۵۰ متری وجود نداشته باشد و در این موارد راننده مکلف است چراغ‌های کوچک جلو و خطر عقب وسیله نقلیه را روشن نگهدارد و در صورت خرابی چراغ‌های کوچک جلو، چراغ‌های بزرگ با نور پائین را روشن سازد. این وظیفه برای راننده متوقف در کنار راه با شرایط مذکور نوعی تحذیر تلقی می‌شود و اگر راننده‌ای وسیله نقلیه خود را در کنار راه متوقف نماید که نور کافی از فاصله ۱۵۰ متری وجود نداشته باشد؛ اگر وسیله نقلیه‌ای که در کنار راه متوقف شده این وظیفه را انجام ندهد و موجب شود وسیله نقلیه دیگری با آن برخورد نماید نامبرده تحت عنوان سبب اقوی از مباشر ضامن کلیه خسارات وارده خواهد بود.

ماده ۱۱۴ مربوط به وسایل نقلیه موتوری است که به علت عیب و نقص ناگهانی و حادث خراب شده و قابل انتقال به کنار راه نبوده و در محلی که نور کافی نمی‌باشد متوقف شده باشد. به نظر می‌رسد داشتن عیب و نقص مستمر و قابلیت انتقال به کنار راه صرفاً تخلف رانندگی تلقی می‌شود که راننده را مستحق جریمه نموده و نقشی در ایجاد مسئولیت ندارد. به عبارت دیگر اگر وسیله نقلیه‌ای که قابل انتقال باشد یا به علت عیب و نقص مستمر خراب شده باشد ولی راننده وظیفه خود مبنی بر نصب علائم هشدار را رعایت کرده باشد، نمی‌توان به علت عدم شمول این ماده از جهت اینکه خرابی وسیله نقلیه مذکور غیرقابل پیش‌بینی نمی‌باشد نامبرده را در مقابل زیان‌دیده مسئول دانست. اگر راننده وظایف مذکور را انجام ندهد به عنوان مثال فواصل تعیین شده را رعایت ننماید و یا به جای چراغ عوامل دیگری مانند سنگ یا علائم غیرنورانی قرار دهد و باعث تصادفی گردد وظیفه خود را در خصوص تحذیر به عمل نیاورده و در مقابل خسارت وارده به سایر وسایل نقلیه در حال حرکت به عنوان سبب اقوی از مباشر مسئول و ضامن است.

ماده ۱۱۵ مربوط به وسایل نقلیه‌ای است که در راه‌های خارج از شهر از کار بیفتند و روشنایی نیز کافی باشد به عنوان مثال روز باشد یا معبر دارای سیستم روشنایی باشد نامبرده مکلف است در وسط جاده یک مثلث شبرنگ قرمز با شرایط تعیین شده در ماده در فاصله مشخص شده قرار دهد و اگر به این تکلیف خود عمل ننماید اگر وسیله نقلیه در حل حرکتی با نامبرده برخورد نماید. به دلیل اینکه راننده در حال حرکت، باید توجه به جلو داشته و سرعتش مجاز باشد قادر به اجتناب از حادثه می‌باشد بنابراین برای این ماده نمی‌توان ضمانت اجرایی در خصوص مسئولیت مدنی، قائل شد بلکه راننده صرفاً مرتکب تخلف رانندگی، شده است.

ماده ۱۱۶ مربوط به وسایل نقلیه ای است که مواد خطرناک و قابل اشتعال حمل می‌کنند از جهت فواصل و نوع هشدار تفاوتی بین این وسایل و سایر وسایل نقلیه نمی‌باشد فقط یک تکلیف اضافی مبنی بر استفاده از چراغ‌های الکتریکی به جای فانوس یا

مشعل است که جهت رفع مسئولیت و انجام تحذیر تفاوتی بین چراغ‌های الکتریکی و فانوس یا مشعل نمی‌باشد ولی اگر نامبرده به علت عدم رعایت این تکلیف موجب آتش‌سوزی یا انفجار گردد ضامن خسارات ناشی از آن خواهد بود.

بند دوم - تحذیر برای وسایل نقلیه در حال حرکت

در این خصوص می‌توان به مواد ۸۰ الی ۸۴ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی اشاره نمود که هر یک مختصراً به شرح ذیل توضیح داده می‌شود:

در ماده ۸۰ قانونگذار، وسایل نقلیه مسافربری را مکلف به عدم حمل بارهایی نموده که از داخل اطاق یا گلگیرها به اطراف تجاوز نمایند و در ماده ۸۲ وسایل نقلیه بارکش را مکلف نموده، مقررات مخصوص حمل بار را مطابق مقررات و ضوابط حمل بار در جاده‌های کشور، رعایت نمایند و بعلاوه مطابق این ماده راننده مکلف به نصب علائم و چراغ قرمز خطر در ابتدا و انتهای بار می‌باشد و اگر راننده‌ای این وظیفه را رعایت ننماید به علت عدم تحذیر مسئول و ضامن جبران خسارت وارده می‌باشد خواه وسیله نقلیه مذکور به دیگری برخورد کند و موجب خسارت شود به عنوان مباشر و خواه وسیله نقلیه دیگری به نامبرده و با محموله آن برخورد و منجر به خسارت شود به عنوان سبب قوی‌تر از مباشر مسئول خواهد بود.

ماده ۸۱ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی در خصوص چگونگی حمل محمولات غیرقابل تجزیه مقرر نموده است: «مقامات صلاحیتدار می‌توانند برای حمل محمولاتی که قابل تجزیه نبوده و بیش از ظرفیت یا بزرگتر از حجم معین است پروانه‌ی ویژه‌ای که حاوی مشخصات و ظرفیت وسیله نقلیه حمل‌کننده و وزن و حجم بار و مسیر و تعداد دفعات و شرایط رفت و آمد یا مدت حمل و یا مستمر بودن آن صادر کنند». حمل اینگونه محمولات که معروف به محمولات ترافیکی است با توجه به ماده مذکور که شرایط رفت و آمد یا مدت حمل آن را در اختیار مقامات صالح قرار داده است که معمولاً حمل این قبیل بارها باید با حرکت کردن دو وسیله نقلیه به عنوان اسکورت یکی در جلو و دیگری در عقب وسیله نقلیه حمل‌کننده با علائم هشداردهنده همراه باشد، زیرا عبور وسایل نقلیه مذکور با توصیف فوق به عنوان عامل و مانعی غیرمجاز تلقی شده و در صورت وقوع حادثه رانندگی به عنوان عاملی که حادثه را اجتناب ناپذیر نموده تلقی شده و ضامن خواهد بود، ولی در صورت رعایت شرایطی که برای حمل محموله در پروانه‌ای که صادر شده، به دلیل رعایت تحذیر مسئولیتی نخواهد داشت.

مبحث چهارم - قوه قاهره در تصادفات رانندگی در حقوق ایران

گفتار اول - مفهوم قوه قاهره

در فقه اسلامی به قوه قاهره آفت سماوی اطلاق شده است و این تعبیر در کتب مختلف فقه اسلامی یافت می‌شود به عنوان مثال در حاشیه دسوقی بر شرح کبیر این عبارت آمده (اذا تلفت بجنایه عمدا او بسماوی) یا در جایی دیگر (لو تلفت الذات بسماوی) یا در کتاب المغنی چنین آمده (موفق الدین ۱۳۶۷ق، ص ۵۷۶). (فاذا وضع حجرا علی سطح فجاءت ریح و القته علی حیوان و مات فلا ضمان علیه) فقها در موردی که تلف ناشی از قدرتی باشد که انسان توان دفع آن را نداشته باشد و امکان اجتناب از آن وجود نداشته باشد و یا هر امری که عارض شود و خارج از اراده انسان باشد قائل به عدم مسئولیت فاعل به دلیل قطع انتساب می‌باشند؛ به عنوان مثال اگر کسی در راه آشتی بیفرزند و باد آن را از محلی که آتش در آنجا روشن شده است جابجا نماید سپس مال دیگری را آتش بزند روشن‌کننده آتش مسئولیتی ندارد. (فیض‌الله، ۱۹۶م، ص ۱۰۵).

در حقوق کامن لا در مسئولیت مبتنی بر تقصیر، فرس ماژور، فعل شخص ثالث و تقصیر زیان‌دیده رافع مسئولیت می‌باشد ولی در مسئولیت مطلق هیچیک از عوامل فوق رافع مسئولیت نمی‌شود.

در حالی که در حقوق فرانسه به موجب قانون ژوئیه ۱۹۸۵ راننده یا دارنده وسیله نقلیه نمی‌تواند در برابر زیان‌دیدگان و از جمله رانندگان زیان‌دیده به قوه قاهره یا فعلشخص ثالث استناد کند. (کاتوزیان، ۱۳۷۴، ص ۵۰)

در حقوق سوئیس قوه قاهره و حادثه ناگهانی را جدای از یکدیگر می‌دانند و حادثه ناگهانی که اثر آن اثبات عدم تقصیر است باعث معاف شدن متعهد از مسئولیت نمی‌شود در حالیکه قوه قاهره آن نتیجه را دارد. دیوان عالی آمریکا فرس ماژور را به شرح زیر تعریف کرده است: قوه مافوق، واقعه پیش‌بینی نشده، حادثه غیرمنتظره یا قوه غیرقابل اجتناب یا حادثه‌ای که انسان محتاط نمی‌توان آن را پیش‌بینی کند و نمی‌تواند از وقوع آن جلوگیری نماید. (کاتوزیان، ۱۳۷۴، ص ۲۱۱)

در حقوق ایران اصطلاح «قوه قاهره» این معنی را القاء می‌کند که نیرویی مقاومت‌ناپذیر و خارجی و بطور معمول طبیعی (مانند سیل و طوفان و زلزله) مانع از انجام تعهد شده ست، ولی در حادثه ناگهانی یا حادثه غیرمترقب حادثه‌ای است نامنتظر که ناگهان رخ می‌دهد و مانع انجام تعهد می‌شود خواه خارجی و طبیعی باشد یا داخلی مانند بیهوشی و خون دماغ. (همان، ص ۲۱۲). در حقوق ایران حوادث ناشی از عوامل داخلی هر چند ناگهانی را نمی‌توان مانع انتساب فعل به فاعل دانست در نتیجه نامبرده بنا به قاعده اتلاف دارای مسئولیت مدنی خواهد بود هر چند به دلیل عدم تقصیر نمی‌توان نامبرده را از نظر کیفری مسئول دانست.

به موجب ماده ۵۳۰ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ «هرگاه برخورد دو یا چند نفر بر اثر عوامل قهری مانند سیل و طوفان به وجود آید ضمان منتفی است».

می‌توان نکات ذیل را در مورد این تبصره بیان نمود:

الف- حکم مقرر در این ماده فقط اختصاص به ماده مربوطه یعنی تصادم ندارد زیرا آنچه مبنای رفع مسئولیت در این تماده است عدم انتساب عمل به راننده‌ها و در نتیجه رفع مسئولیت ناشی از عدم رابطه علیت بین رانندگی و حادثه ایجاد شده می‌باشد؛ بنابراین در کلیه تصادفات رانندگی این ماده قابل استناد و اعمال است.

ب- با توجه به نوع مثال‌هایی که در ماده ذکر شده حادثه‌ای که ویژگی‌های خاصی داشته باشد به عنوان قوه قاهره تلقی می‌گردد. به عنوان مثال حادثه رانندگی بعد از طوفان یا مه را نمی‌توان تحت عنوان قوه قاهره پذیرفت زیرا این قبیل حوادث خارج از اختیار راننده متعارف نمی‌باشد. در حوادث جاده‌ای برای مثال راننده‌ای که دقت متعارف را به عمل آورده ناگهان با کولاک و برف مواجه شود و خودرو او به علت لغزش موجب زیان شود نامبرده از مسئولیت معاف است زیرا خواهان قادر به اثبات عدم دقت متعارف نمی‌باشد.

گفتار دوم- شرایط قوه قاهره

با توجه به اینکه قوه قاهره عبارت است از حادثه ناگهانی و غیرقابل انتظار و غیرقابل دفع که موجب ایجاد ضرر و زیانی می‌گردد بدون اینکه عامل ورود ضرر دخالتی در آن داشته باشد. (کاتوزیان، ۱۳۷۴، ص ۴۹). بر اساس این تعریف می‌توان اوصاف قوه قاهره را به شرح ذیل بیان نمود:

الف - غیرقابل پیش‌بینی بودن حادثه

مقصود از قابلیت پیش‌بینی امکان و احتمال وقوع حادثه به نحو متعارف وجود داشته باشد. معیار پیش‌بینی نوعی است یا به عبارت دیگر باید اگر انسانی متعارف در همان شرایط واقع شود؛ نتواند حادثه را پیش‌بینی نماید. (کاتوزیان، ۱۳۷۴، ص ۲۱۴) به عنوان مثال وقتی در قسمتی از جاده تابلوی هشداردهنده خطر سقوط یا ریزش کوه نصب شده است ولی راننده بدون توجه به آن رانندگی نماید و به ناگهان با توده‌ای از کوه برخورد نماید یا به علت وضعیت جوی مانند سقوط بهمن دچار حادثه‌ای شود در حالی که امگگان سقوط بهمن در آن مسیر قبلاً توسط سازمان ذیربط پیش‌بینی شده بوده است ولی راننده در این خصوص جستجو و بررسی لازم را ننموده است. در این قبیل موارد با توجه به اینکه ملاک قابلیت پیش‌بینی، نوعی بوده و راننده متعارف قادر به پیش‌بینی آن بوده است بنابراین علت حادثه ایجاد شده را نمی‌توان قوه قاهره دانست. البته لازم به توضیح است هرچند قابل پیش‌بینی باشد ولی در زمانی قابل پیش‌بینی شده است که امکان‌مقاومت و دفع آن وجود نداشته باشد. به عنوان مثال طوفانی شدید که امکان و فرصت فرار و دوری جستن از آن نباشد قوه قاهره تلقی می‌شود. در تصادفات رانندگی نیز مواردی می‌توان یافت که هرچند قابل پیش‌بینی بوده‌اند ولی در مورد خاص مکان اجتناب ندارند به عنوان مثال در مسیری که تابلوی خطر ریزش کوه وجود دارد بنابراین ریزش کوه قابل پیش‌بینی تلقی می‌شود و تکلیفی که در اینجا برای راننده وجود دارد رانندگی با سرعت مطمئنه است به گونه‌ای که در صورت ریزش توده‌ای از کوه راننده از برخورد با آن اجتناب نماید ولی باوجود این تابلونمی‌تواناز راننده متعارف انتظار داشت بتوند از ریزش کوه بر روی وسیله نقلیه خود اجتناب نماید؛ بنابراین در این مورد حادثه ایجاد شده را باید قوه قاهره تلقی کرد. (العوجی، پیشین، ص ۶۰۴)

رانندگی بر روی جاده لغزنده به علت ریزش برف یا به علت دیگر که راننده به آن آگاه است، توان دفع حادثه برای نامبرده ممکن است. راننده‌ای که در مناطق کویری به مدت مدیدی رانندگی نموده است و احتمال وقوع طوفان و تندبادهایی را می‌دهد که توأم با ماسه‌های بادی است و موجب برخورد خودرو با تپه‌های ماسه‌ای می‌شود ولیکن علی‌رغم آنمبادرت به ادامه طریق می‌نماید. در صورت وقوع تصادف و کشته شدن سرنشینان نمی‌تواند به قوه قاهره استناد نماید شورای دولتی فرانسه نیز در برخی آرای خود طوفان‌ها و تندبادهایی را که در یک منطقه معمول بوده‌اند در زمره قوای قاهره به شمار نیاورده است. (روان‌زاد، شاکری، پیشین، ص ۱۵۱)

در خصوص غیرقابل پیش‌بینی بودن حقوقدانان معتقد به معیار، موضوعی یا نوعی هستند نه شخصی، به معنی اینکه حادثه از نظر مردمی که آگاهی بالایی نسبت به امور دارند، غیرقابل پیش‌بینی شخص عادی ملاک عمل نمی‌باشد و لازم است عدم امکان مطلق باشد نه نسبی. ضمناً غیرقابل پیش‌بینی بودن ارتباطی با عدم سبق وقوع حادثه ندارد و به گونه‌ای که ممکن است حادثه‌ای که هرچند قبلاً اتفاق افتاده ولی غیرقابل پیش‌بینی باشد یا به عبارت دیگر امکان پیش‌بینی برای اشخاص بصیر و آگاه به امور لازم می‌باشد. (ابراهیم سعد، پیشین، ص ۴۲۲)

ب - خارجی بودن علت منجر به حادثه

مقصود از خارجی بودن یعنی علت حادثه مربوط به راننده و وسیله نقلیه اونهاست و ریشه خارجی داشته باشد به عنوان مثال ترکیدن نگهانی لاستیک یا بیماری راننده را نمی‌توان عوامل خارجی تلقی نموده، از قبیل سکنه قلبی راننده که باعث شود راننده کنترل خود را بر وسیله نقلیه از دست دهد ومنجر به خسارت به دیگری شود. این سکنه تأثیری در مسئولیت راننده ندارد زیرا مربوط به خود اوست. (العوجی، پیشین، ص ۶۰۵)

در سال ۱۹۶۴ دیوان کشور فرانسه رأی داد که عامل یک تصادف رانندگی با اثبات اینکه در پشت فرمان دچار یک بحران ناشی از صرع گردیده است نمی‌تواند از مسئولیت معاف شود. (لوراسا، ۱۳۷۵، ص ۱۳۰). البته باید اضافه کرد در حقوق فرانسه خارجی بودن مسئولیت‌های ناشی از فعل شخصی و نسبت به شخص مسئول، شرط قوه قاهره به شمار نمی‌رود ولی در مسئولیت‌های ناشی از کنش اشیاء، نسبت به شیئی که سبب خسارت بوده است و در مسئولیت‌های ناشی از عمل اشخاص دیگر، شرط ضروری معافیت به شمار می‌رود. (ژوردن، پیشین، ص ۲۳۸). آنچه مهم است اینکه حادثه قابل انتساب به متعهد نباشد و به تعبیر قانون مدنی ایران چنان باشد که عرفاً نتوان آن را به تعهد مربوط نمود. شاید مقصود از کلمه خارجی در برخی از نوشته‌ها و متون، به ویژه در ماده ۲۲۷ قانون مدنی ایران همین معنی باشد. (صفایی، ۱۳۷۵، ص ۴۰۶).

در حقوق کامن‌لا خارجی بودن شرط نمی‌باشد خواننده همین که نشان دهد آنچه اتفاق افتاده حادثه‌ای غیرقابل پیش‌بینی بوده، کافی است به عنوان مثال در دعوی که علیه خواننده مبنی بر حادثه شلیک به سوی خواهان طرح شد دفاع خواننده مبنی بر غیرقابل اجتناب بودن کافی تلقی شد زیرا گلوله تفنگ و به سمت قرقاول به علت کمانه کردن به یک درخت از زاویه غیرعادی به خواهان برخورد و او را زخمی کرد. در حقوق ایالات متحده هنگامی که تصادف علی‌رغم احتیاط لازم و در شرایط غیرقابل پیش‌بینی واقع شود موجب مسئولیت نیست؛ بنابراین اگر راننده اتومبیل ناگهان دچار حمله قلبی، غش یا ضعف شود یا دچار غلبه خواب شده و کنترل اتومبیل را از دست دهد، مسئول تلقی نمی‌شود چون در این حالت وی نه مرتکب خطای عمدی شده است و نه مرتکب بی‌احتیاطی، مگر آنکه با اطلاع از بیماری یا خواب‌آلودگی‌اش احتمال اینکه دچار حمله یا غلبه خواب خواهد شد به رانندگی وسیله نقلیه مبادرت ورزد. (کاتوزیان، جنیدی، غمامی، ص ۷۳)

ج- مقاومت‌ناپذیر بودن قوه قاهره

حادثه‌ی قوه قاهره (فورس ماژور) تلقی می‌شود که غیرقابل اجتناب و به تعبیر دیگر غیرقابل دفع باشد. در حقوق فرانسه گفته می‌شود مقصود از عدم امکان در این باب عدم امکان مطلق است نه نسبی یا شخصی. (صفایی، پیشین، ص ۴۰۰). در حقوق انگلیس نیز حادثه قهری به عنوان حادثه‌ی ناشی از نیروی طبیعت که خارج از کنترل خواننده و افراد دیگر باشد قلمداد شده است. ملاک توان و امکان دفع حادثه، نوعی است یا به عبارت دیگر توان متعارف در نظر گرفته می‌شود. به عنوان مثال محموله کامیون که در حال حرکت به علت ریزش ناگهانی بارن دچار خسارت می‌شود. در این حادثه با توجه به اینکه راننده متعارف قادر به دفع این حادثه با استفاده از کشیدن چادر بر روی اتاق حمل بار می‌باشد؛ بنابراین حادثه قابل دفع و اجتناب‌پذیر می‌باشد و نمی‌توان آن را قوه قاهره تلقی نمود؛ هرچند راننده به همراه خود چادر نداشته باشد زیرا ملاک توان، نوعی است نه شخصی.

با توجه به اینکه ملاک تعیین قابلیت اجتناب، در تصادفات رانندگی، راننده متعارف می‌باشد، اگر تقصیر راننده وقوه قاهره مشترکاً موجب حادثه شوند برخلاف نظری که قائل به تقسیم مسئولیت است، به نظر می‌رسد باید به تأثیر هر یک توجه کرد یعنی اگر قوه قاهره مؤثرتر از تقصیر راننده باشد به عبارت دیگر اگر راننده مرتکب آن تقصیر نمیشد باز هم قادر به جتناب از حادثه نبود. در این صورت راننده فاقد مسئولیت تلقی می‌رود و علت تامه تصادف قوه قاهره یا حادثه قهری خواهد بود، اما اگر تقصیر راننده در حادثه رانندگی مؤثرتر از قوه قاهره باشد یا به عبارت دیگر اگر تقصیر راننده نبود، قوه قاهره به تنهایی نمی‌توانست حادثه را به بار آورد. در این صورت نمی‌توان حادثه را ناشی از قوه قاهره دانست و راننده ضامن خسارات وارده می‌باشد. دیوان کشور فرانسه سالیانی چند در این مورد مسئولیت را تقسیم می‌کرد.

بدین تعبیر که چون بنا به فرض حادثه زیانبار را قوه قاهره و فعل دارنده به اشتراک بوجود آورده است باید خسارات را به نسبت درجه تأثیر هریک از این دو عامل تقسیم کرد. با این وصف جمعی از استادان رویه قضایی را نکوهش می‌کردند و اعتقاد داشتند که به حکم منطقی باید دارنده را مسئول شناخت. (کاتوزیان، جنیدی، غمامی، ص ۶۰۷).

در حقوق لبنان نیز به موجب ماده ۱۳۵ از قانون تعهدات و عقود، قاضی میزان مسئولیت را تعیین می‌کند پس متضرر جزئی از زیان را تحمل می‌کند. (العوجی، پیشین، ص ۶۰۷). نکته مهمی که در خصوص مقومت ناپذیری قوه قاهره مطرح می‌شود این است آیا مقاومت ناپذیری منجر به هر حادثه ای شود رافع مسئولیت است. به عنوان مثال اگر هنگام حرکت ریگی از زیر چرخ‌های اتومبیل پرتاب شود و خسارتی ایجاد کند که بنا به نظر عده‌ای از حقوق دانان جهش سنگریزه به علت حرکت اتومبیلی و رها شدن از زیر چرخ‌های آن و ورود خسارت به دیگری ر حکم حوادث قهری است و صاحب اتومبیل مسئولیت نخواهد داشت، (کاتوزیان، ۱۳۷۹، ص ۲۲۶) هرچند نظر مخالف نیز وجود دارد، (حسینی‌نژاد، پیشین، ص ۱۵۱). ولی به نظر می‌رسد عاملی قوه قاهره تلقی می‌شود که مقاومت آن تا حدی باشد که خود مای نگردد بلکه تأثیر آن به اندازه‌ای باشد که منجر به حادثه گردد؛ بنابراین رها شدن سنگریزه از زیر لاستیک اتومبیل را نمی‌توان قوه قاهره دانست، زیرا نمی‌توان آن را به عنوان عامل موجب حادثه یا به عبارت دیگر عامل مؤثر تلقی کرد بلکه خود متأثر و تحت تأثیر حرکت اتومبیل قرار گرفته است. بنابراین قوه قاهره به عاملی گفته می‌شود که مثر در حادثه بوده زیرا یکی از شرایط آن مقاومت ناپذیری است.

نتیجه گیری:

پس از انقلاب صنعتی و ورود پدیده جدیدی به نام «وسیله نقلیه موتوری» به زندگی انسان جامعه صنعتی، آثار ناگوار و پیامدهای تأسف بار آن نیز به منزله مهمانانی ناخوانده قدم در زندگی بشر نهادند. نظام‌های حقوقی با تولد این پدیده، همچون دیگر پدیده‌های ناشی از پیشرفت حیرت افزای صنعت و فن آوری، غافلگیر شدند، گرچه این غافلگیری و حیرانی مانع از اهتمام به حل مشکلات جدید نگردید.

در نظام‌هایی نظیر حقوق فرانسه که دست کم تا پایان قرن گذشته نظریه تقصیر حاکم بلامنازع عرصه مسئولیت مدنی بود، قواعد مرسوم در مواجهه با حوادث ناشی از زندگی صنعتی، نظیر حوادث رانندگی و حوادث ناشی از کار، رنگ باختند. ناکارآمدی نظریه تقصیر عریان شد و دانشمندان حقوقی فرصت را غنیمت شمردند تا این نظریه را به اقسام انتقادات فرو کوبند. نتیجه این انتقادات، رشد و نمو نظریه‌های مسئولیت بدون تقصیر بود. در عمل نیز رویه قضایی همگام با این انتقادات یا متأثر از آن به ارائه تفاسیر جدید از قانون مدنی همت گماشت تا تحول نظری در مسئولیت مدنی را جامه عمل بپوشاند. گام‌ها یکی پس از دیگری به سوی ایجاد مسئولیت نوعی و جدا ساختن کامل مسئولیت مدنی از مسئولیت اخلاقی در زمینه حوادث رانندگی برداشته شد تا قانونگذار در ژوئیه ۱۹۸۵ با تصویب «قانون حوادث رانندگی» این تحول را به نقطه اوم رساند.

مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی در حقوق مدنی فرانسه، به طور مرسوم در بخش مسئولیت ناشی از مالکیت و حفاظت اشیاء بی جان مطالعه می‌شود. قانون مدنی فرانسه حکم این گونه مسئولیت را در بند نخست ماده ۱۳۸۴ بیان کرده است: «شخص علاوه بر ضرر ناشی از فعل خود، نسبت به زیان‌هایی که... اشیاء تحت حفاظت او به بار می‌آورد نیز مسئول است...»

پاره‌ای از اندیشمندان حقوقی آن سامان برآنند که ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی در واقع ادامه اصلی است که در ماده ۱۳۸۲ این قانون درباره مسئولیت مدنی تمهید گردیده است: «اصل تقصیر». یعنی اشخاص هنگامی ضمان جبران خسارت را به دوش می‌کشند که از خطای آنان زبانی به بار آمده باشد. منتها، این گروه از حقوقدانان در توجیه ماده ۱۳۸۴ بر دو راه متفاوت رفته اند:

عده ای عقیده دارند که به رغم دعاوی عادی مسئولیت مدنی که مطابق با ماده ۱۳۸۲ قانون مدنی اثبات تقصیر فاعل زیان در آن ضروری است، در دعاوی مسئولیت ناشی از مالکیت و حفاظت اشیاء، بنابر بند نخست ماده ۱۳۸۴ همان قانون، خطای دارنده یا محافظ شیء به حکم غلبه مفروش و خلاف آن محتاج اثبات است، (کولن و کاپیتان: ش ۱۱۷۶-۱۱۸۸). تا آنجا که برخی از طرفداران این عقیده رویه قضایی آن کشور را نکوهش می کنند که چرا «ادعای بی تقصیری» را از سوی دارنده شیء نمی پذیرد.

اما، گروه دوم به گونه ای دیگر در این باره می اندیشند: در نظر اینان قانونگذار دارندگان و محافظان اشیاء را مکلف کرده است که از شیء تحت حفاظت خود چنان مراقبت و استفاده کنند که زبانی به دیگران نرسد. در نتیجه، وقوع حادثه زیان بار نشانه آن است که این تکلیف، که «تعهد حفاظت» نام دارد، نادیده گرفته شده است. به بیان دقیق تر، بند نخست ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی، به طور تلویحی برای دارندگان اشیاء بی جان گونه ای از «تعهد به نتیجه» در حفاظت از شیء را مقرر کرده که حدوث ضرر به معنای تخلف از این تعهد و یا «تقصیر» است.

بر این پایه، قانونگذار برای اثبات تقصیر دارنده شیء نیازی به استفاده از «فرض تقصیر» نداشته است. زیرا دارنده در صورتی می تواند بی تقصیری خود را ثابت کند که دخالت «عامل خارجی» را در ایجاد حادثه زیان بار به اثبات رساند.

تفاوت این دو نظر در آن است که در فرض تقصیر، اثبات بی تقصیری دارنده به هر طریقی ممکن است و او را معاف می کند: قانونگذار «وقوع تقصیر» را فرض کرده است، یعنی در صورت وقوع ضرر، مفروض آن است که دارنده مرتکب خطا شده است. لیکن، فرض مخالف قابل اثبات است و او می تواند ثابت کند که رفتار او تقصیرآمیز نبوده است، گرچه شیء مورد حفاظت او باعث زیان باشد.

اما در «تقصیر حفاظت» وضع متفاوت است: تعهد حفاظت از اشیاء از قبیل تعهدهای به نتیجه است. وقوع ضرر بیانگر تخلف از تعهد و خود عین تقصیر است. پس، آنچه در نظریه پیشین مفروض انگاشته شده، در این عقیده تحقق عینی می یابد و انکار ناپذیر است. منتها، در اینجا نیز پس از به بار آمدن ضرر فرض آن است که خطای دارنده موجب حادثه بوده و علت خارجی در ایجاد آن دخالت نداشته است. به همین دلیل متعهد باید ثابت کند که برخلاف این «آماره علیت بین خطا و زیان» حادثه خارجی و احتراز ناپذیر سبب وقوع زیان بوده است.

بر این مبنا، اثبات بی تقصیری به تنهایی کافی نیست، باید ثابت شود که رابطه سببیت بین دارنده شیء و وقوع حادثه وجود نداشته و علت واقعی آن، عامل خارجی است.

رویه قضایی فرانسه، به رغم پیروان نظریه تقصیر از ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی معنایی متفاوت استنباط کرده است. البته، در ابتدا دادگاهها و دیوان کشور فرانسه، به پیروی از اندیشه پاره ای از اندیشمندان، در مواد ۱۳۸۴ به بعد قانون مدنی، که قاعده عمومی درباره مسئولیت ناشی از حفاظت اشیاء و حیوانات را بیان می دارد، به دنبال یک «فرض بی تقصیر» بوده اند. با این تفاوت که در اثر اختلاط فرض تقصیر و تعهد حفاظت، رویه قضایی چنین نتیجه گرفت که اثبات خلاف «آماره تقصیر دارنده» در گروه اثبات علت خارجی است. ولی، دیوان کشور فرانسه در آراء بعدی به تفسیر سابق خود از ماده ۱۳۸۴ پای بند نماند. این دیوان برای نخستین بار در سال ۱۹۸۶، مفهومی انقلابی، به زعم پاره ای از نویسندگان، برای ماده مزبور قائل شد و رسماً اعلام کرد که در این ماده «مسئولیت» دارندگان اشیاء منقول بی جان مفروض است، نه تقصیر آنان، و بر این پایه، مالک یک لوکوموتیو را نسبت به جبران خسارتی که راننده آن از زبانه کشیدن نابهنگام آتش داخل دیگ بخار دیده بود، مسئول دانست.

از آن پس، دیوان کشور به گونه ای قاعده مند، به منظور حمایت از کارگران در برابر زیان هایی که به مناسبت انجام کار متحمل می شدند، از فرض مسئولیت کارفرما، به عنوان دارنده کارگاه و ابزار کار، و مبنای کشف این فرض، یعنی بند نخست ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی، سوده های فراوان جست.

تمایل رویه قضایی، دستمایه برخی از نویسندگان شد تا به صراحت اعلام دارند که مسئولیت مدنی ناشی از حفاظت و مالکیت اشیاء منقول بی جان، گونه ای از مسئولیت بدون تقصیر است که تنها بر مبنای «نظریه خطر» قابل تأویل و توجیه پذیر است. از این دیدگاه «فرض مسئولیتی» که در بند ۱ ماده ۱۳۸۴ قانونمدنی برای دارندگان اشیاء بی جان، و از جمله دارندگان اتومبیل، مقرر گردیده است، به دلیل جبران خطری است که از این اشیاء به وجود می آید و رویه قضایی به منظور حمایت از زیان دیدگانی که قربانی این محیط خطرناک شده اند، آنان را از اثبات تقصیر دارنده معاف کرده است.

باوجوداین، هرگاه معلوم شود که علت خارجی سبب بروز حادثه بوده و یا خسارت منسوب به خطای زیان دیده است، اماره مسئولیت خنثی شده و دارنده از ضمان معاف می شود.

به این ترتیب، پیروان نظریه خطر مبنایی مناسب برای فرضیه خود یافتند: بسیاری از خسارات، به ویژه آنها که در نتیجه حوادث ناخواسته رخ می دهد، ناشی از دخالت یک شیء بی جان، یا حتی جاندار (حیوان)، است و در قلمرو مسئولیت ناشی از حفاظت و مالکیت اشیاء قرار می گیرد. بدین سان این قسم مسئولیت از حالت استثنا خارج شده و تبدیل به قاعده می شود. حال اگر پایه این مسئولیت را خطر ناشی از شیء بدانیم، آنگاه اهمیت این گروه از مسئولیتها برای طرفداران نظریه «خطر ایجاد شده» آشکار می شود: این دسته از حقوقدانان، خواهان حذف تقصیر از مسئولیت مدنی هستند و از این رو مایلند که در همه موارد حادثه را به یک شیء منسوب سازند و بدون پرده پوشی تمایل خود را نسبت به گسترش قلمرو این قبیل مسئولیت (مسئولیت ناشی از مالکیت و حفاظت اشیاء) ابراز می دارند.

در مقام داوری بین نظریه های مختلف و تأثیر هر یک بر رویه قضایی بایدتصدیق کرد که دادگاه های فرانسه در تفسیر بند اول ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی، تحت نفوذ اندیشمندانی قرار گرفتند که متمایل به نظریه خطر بودند. لیکن، رویه قضایی برای احتراز از گسترش محدوده این نوع مسئولیت و تأکید بر استثنایی بودن آن، به رغم پیروان نظریه خطر، اثبات مسئولیت را منوط به آن کرده است که، اولاً، زیان دیده ثابت کند که خواننده در هنگام حادثه دارنده شیء بوده است و ثانیاً، اوضاع و احوال نشان دهد که شیء مورد نظر در ایجاد ضرر «نقش انفعالی» نداشته است.

این قیود بیانگر آن است که رویه قضایی با چه ظرافتی مفهوم تقصیر را در اعمال قاعده مبتنی بر خطر به کار گرفته است تا مسئولیت مدنی از مبنای اخلاقی خود دور نیفتد. خواهیم دید که دادگاه ها در راه احراز «نقش فاعلی» شیء در وقوع حادثه، بیشتر به ارزیابی رفتار دارنده آن پرداخته اند تا محاسبه میزان مداخله مستقل شیء در ایجاد زمینه تحقق حادثه.

البته سهم نویسندگان حقوقی را نیز در این میان نباید فراموش کرد. دیوان کشور فرانسه با حمایت اندیشمندانی که مخالف توسعه نظریه خطر بودند، به تعدیل این قاعده در مسئولیت ناشی از مالکیت و حفاظت اشیاء بی جان، همت گماشت. برای نمونه به این عبارت فیلیپ لوتورنو، استاد فرانسوی، در کتاب مسئولیت مدنی او، توجه کنید:

«نباید به هیچ وجه مفتون این نظریه شد و حکم استثنایی ناخالص، بی قاعده، نامتوازن و متغیر مندرج در بند نخست ماده ۱۳۸۴ را بر قاعده عمومی ناب و ریشه دار و ثابت و منظم و متوازن مندرج در ماده ۱۳۸۲، راجع به تقصیر اثبات شده، ترجیح داد.»

به این ترتیب، قانون مدنی فرانسه، آن گونه که رویه قضایی آن را تفسیر کرده است، درباره مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی به نظریه خطر متمایل است و مبنای برگزیده قانون مدنی در این زمینه تاکنون تغییر نکرده است. لیکن، پاره ای ملاحظات عملی موجب شد که قانونگذار فرانسوی با تصویب قوانین خاص به اصلاح آن بپردازد که مطالعه آن موضوع گفتار آینده است.

گفته شد که مسئولیت دارندگان اتومبیل براساس قانون مدنی فرانسه، در زمره مسئولیت ناشی از مالکیت و حفاظت اشیاء بی جان (بند نخست ماده ۱۳۸۴) قرار می گیرد و مسئولیتی نوعی و محض است. این قسم مسئولیت نقطه مقابل قاعده عمومی مندرج در ماده ۱۳۸۲ این قانون، که مسئولیت مبتنی بر تقصیر یا مسئولیت شخصی نام دارد، به شمار می آید و در واقع استثنایی است بر آن.

در مسئولیت شخصی تقصیر زیان دیده در صورتی که علت منحصر زیان باشد، او را از حق مطالبه خسارت محروم می سازد، و در غیر این صورت موجب تقسیم مسئولیت میان او و عامل ورود زیان و در نتیجه تقلیل غرامت می شود. زیرا بنا به قاعده هرکس مسئول خطای خود است.

این قاعده در مسئولیت های بدون تقصیر، و از جمله مسئولیت ناشی از مالکیت و حفاظت اشیاء، هم اجرا می شود. لیکن، در این زمینه، معافیت کامل خوانده و یا تقلیل خسارت موکول به تقصیر آمیز بودن رفتار زیان دیده نیست، عمل ساده او نیز اگر سبب خسارت باشد همین اثر را دارد. اینکه در قلمرو مسئولیت شخصی، فقط خطای زیان دیده موجب معافیت کلی یا جزئی خوانده می شود، به این علت است که مسئولیت خوانده نیز مبتنی بر تقصیر او است. ولی مسئولیت نوعی دارنده بر پایه رابطه سببیت میان شیء و حادثه به وجود می آید و از این رو، هرچه این رابطه را بگسلد و یا آن را تضعیف کند در مسئولیت دارنده موثر است، هرچند عمل ساده و بدون خطای زیان دیده باشد.

رویه قضایی فرانسه ناگزیر از پذیرفتن این نتیجه منطقی شده و در مسئولیت ناشی از اشیاء به آن پای بند بوده است. اما تجربه نشان داد که این ثمره منطقی درخور نظامی که برای حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی طراحی شده، نیست. دیوان کشور فرانسه برای حل این مشکل، در یکی از آراء مشهور خود اعلام کرد که تقصیر زیان دیده و یا حتی عمل ساده او در مسئولیت نوعی دارنده مشمول بند اول ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی، تأثیری ندارد و تقسیم مسئولیت و تخفیف خسارت در این گونه موارد، ممنوع است.

این رأی، گوچه آن مشکل منطقی را حل کرد، ولی نتیجه ای ناعادلانه به بار آورد: کسی که به موجب ماده ۱۳۸۲ قانون مدنی و به واسطه تقصیری که مرتکب شده، مسئولیت پیدا کرده است، می تواند با اثبات خطای زیان دیده، دست کم قسمتی از ضمان را به دوش او افکند. لیکن، دارنده بی گناهی که خطایی از او سر نزده و یا تقصیر او نقشی در مسئولیت ندارد، نمی تواند با اثبات تقصیر زیان دیده بخشی از خسارت را به عهده او گذارد.

به همین علت، ردی یاد شده با مقاومت شدید دادگاههای تالی روبرو شد و نتیجه رویارویی اندیشه های قضایی، تدوین طرحهای گوناگون قانون و سرانجام تصویب قانون ۵ ژوئیه ۱۹۸۵ مرسوم به «قانون حوادث رانندگی» بود.

مهم ترین نتایج حاصل از این تحقیق را با توجه به حقوق ایران می توان به شرح ذیل دسته بندی و بیان نمود:

۱- هرچند قانونگذار بر اساس ماده یک قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری در مقابل اشخاص ثالث، دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی را در مقابل زیان دیدگان، مسئول جبران خسارات بدنی و مالی نموده است، ولی با توجه به اینکه اطلاق عبارت «مسئول» در حقوق ایران به معنی عدول از قواعد مسئولیت مدنی نمی باشد علاوه بر ماده فوق به

موجب ماده ۱۲ قانون مسئولیت مدنی قانونگذار مقرر می دارد: «کارفرمایانی که مشمول قانون کار هستند مسئول جبران خساراتی هستند که از طرف کارکنان اداری و یا کارگران آنان در حین انجام کار یا به مناسبت آن وارد شده است...». در این مورد نیز قانونگذار به طور مطلق عبارت «مسئول جبران خساراتی می باشند» را به کار برده در حالی که مقصود قانونگذار در این مورد نیز عدول از سایر قواعد مسئولیتی در مورد حوادث زیانباری که کارگرانش در آن دخالت ندارند نمی باشد یا به عبارت دیگر نمی توان به موجب ماده مذکور کارفرما را مسئول جبران خساراتی دانست که کارگران او در آن دخالت ندارند هرچند به موجب قواعد مسئولیت مدنی مسئول نباشند؛ بنابراین ماده ۱ قانون بیمه اجباری را نمی توان عدول قانونگذار از قواعد عام مسئولیت مدنی در تصادفات رانندگی دانست.

علاوه بر این در خصوص مسئولیت ناشی از حوادث وسیله نقلیه در حال حرکت بدون دخالت عوامل خارجی بین ماده یک قانون بیمه اجباری و قواعد عام هماهنگی وجود دارد. بنابراین عملاً مسئولیت نوعی به جز در مورد خسارات ناشی از انفجار، آتش سوزی و رها شدن وسیله نقلیه متوقف و خسارات ناشی از محمولات وسایل نقلیه که دارند در ایجاد آن فاقد تقصیر است، کاربردی نداد زیرا در صورت ارتکاب تقصیر در ایجاد این حوادث، برقراری مسئولیت، منطبق با قواعد عام نیز می باشد. البته مورد دیگری که در این خصوص قابل اختلاف می باشد، مسئولیت دارنده وسیله نقلیه در کنار راننده می باشد که در این مورد با توج هبه ماده ۲۰ قانون مذکور که مقرر می دارد: «دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی که از خارج وارد ایران می شوند در صورتی که خارج از کشور مسئولیت خود را نسبت به حوادث نای از وسیله نقلیه موضوع این قانون به وجب بیمه نامه ای که از طرف شرکت سهامی بیمه ایران معتبر شناخته می شود بیمه نکرده باشند مکلفند هنگام ورود به مرز ایران طبق ماده یک این قانون اقدام به بیمه نمایند». مشخص می گردد که مقصود قانونگذار از دارنده وسیله نقلیه، راننده آن می باشد.

با توجه به توضیحات فوق، مسئولیت مدنی ناشی از تصادفات رانندگی در این موارد باید بر اساس قواعد عام مسئولیت مدنی (ضمان قهری) برقرار شود. قواعد مذکور که مبنای تعیین مسئولیت مدنی ناشی از تصادفات رانندگی قرار می گیرد، به شرح زیر دسته بندی می شود:

۲- حادثه رانندگی ناشی از فعل مباشر واحد

رانندگی، انجام فعلی مثبت توسط راننده تلقی می گردد و هر گاه منجر به بروز خسارت جانی یا مالی به دیگران، اعم از سرنشینان وسیله نقلیه یا سایر افراد گردد، در این قبیل موارد که حادثه صرفاً نای از فعل رانندگی است، مشروط به اینکه عامل دیگری در آن تأثیری نداشته باشد و یا زیان دیده خود در ایجاد حادثه مشارکت نداشته باشد، راننده در هر صورت، خواه مقصر خواه فاقد تقصیر، به موجب قاعده اتلاف دارای مسئولیت مدنی خواهد بود. البته در مواردی که راننده خطاکار و متخلف باشد اگر بتوان بین خطای نامبرده و حادثه رانندگی رابطه علیت برقرار نمود در این صورت تحت عنوان مباشر مقصر، علاوه بر این که ضامن جبران خسارات وارده بوده بلکه در صورتی که حادثه منجر به فوت یا صدمات بدنی گردد، دارای مسئولیت کیفری نیز می باشد. علاوه بر این در صورتی که نتوان بین خطای نامبرده و حادثه رانندگی رابطه سببیت برقرار نمود به دلیل عدم انتساب حادثه به نامبرده، مسئولیتی نخواهد داشت.

۳- حادثه رانندگی نایش از اجتماع مباشرین متعدد

مقصود حادثه ای است که تعدد رانندگی توسط رانندگان دو وسیله نقلیه، باعث حادثه شده است و در صورتی که حادثه به هر دو وسیله نقلیه انتساب داشته باشد. در واقع ناشی از حرکت هر دو وسیله نقلیه شده باشد. هرچند هر دو وسیله نقلیه مقصر و یا یکی از آنها مقصر باشند. البته در این صورت هرچند یکی از وسایل نقلیه مقصر است ولی در صورت انتساب حادثه به هر دو

وسيله نقلیه یا به تعبیر دیگر نقش داشتن هر دو در حائنه، این حادثه اصطلاحاً تصادم نامیده می شود. هر یک از رانندگان وسایل نقلیه ضامن نیمی از هسارت طرف مقابل می باشد. هرچند مینای حقوقی این حادثه منطبق با قواعد ضمان قهری است یعنی نایش از اشتراک دو مباشر می باشد ولی این حادثه در تصادفات رانندگی موردی استثنایی تلقی می شود و آن را می توان در موردی اعمال نمود که د ووسله نقلیه در حال حرکت بوده و حرکت آنها موثر در حادثه باشد و در واقع هر دو نقش فعال داشته باشند. به نحوی که اگر نقش یکی حذف شود شدت حادثه کاهش یابد و به علت اینکه در تصادفات رانندگی در صورت دخالت رانندگان متعدد اصولاً مسئولیت حادثه برعهده یکی از رانندگان می باشد. استثنائاً در تصادم دو وسیله نقلیه امکان تقسیم مسئولیت وجود دارد، در نتیجه حکم تقسیم مسئولیت استثنائی تلقی شده فقط در تصادم دو وسیله نقلیه امکان پذیر است و قابل تعمیم به موارد مشابه نمی باشد. البته اجتماع در تصادفات رانندگی ممکن است در قالب دو مباشر با تأثیر جداگانه مطرح شوند و این حادثه هنگامی واقع می شود که هر یک از مباشرین یکی بعد از دیگری موجب ضرر و یان به زیانیده شده باشند.

۴- حادثه رانندگی ناشی از اجتماع سبب و مباشر که خود شامل موارد ذیل است:

الف- اجتماع سبب و مباشر به نحو اشتراکی، این حادثه وقتی اتفاق می افتد که یکی از وسایل نقلیه به عنوان مباشر و دیگری به عنوان سبب مطرح می گردد به طور کلی وسیله نقلیه در حال حرکت هرگاه به دیگری برخورد نماید به عنوان مباشر تلقی می گردد. وسیله نقلیه را در دو صورت می توان آن را به عنوان سبب تلقی کرد یا وسیله نقلیه متوقف در محل غیرمجاز توقف نموده باشد یا وسیله نقلیه در حال حرکت به علت عدم رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی به عنوان مانعی غیرمجاز بر سر راه عبور دیگر وسایل نقلیه تلقی گردد و در صورت اجتماع سبب و مباشر که نایش از اشتراک دو فعل جداگانه یا یک ترک فعل و فعل جداگانه شد هباشد، علی الاصول مباشر مسئول، جبران کلیه خسارات وارده تلقی می گردد مگر اینکه وسیله نقلیه ای که تحت عنوان سبب نقش داشته است، حادثه را برای وسیله نقلیه مباشر غیرقابل اجتناب نماید که در این صورت سبب ضامن کلیه خسارات وارده است و در این مود امکان تقسیم مسئولیت بین سبب و مباشر وجود ندارد.

ب- اجتماع سبب و مباشر به نحو مستقل: در این مورد یک حادثه رانندگی به دو شخص تحت عنوان سبب و مباشر به نحو مستقل قابل انتساب است. مصادیق آن مواردی است که مالک یا دارنده وسیله نقلیه ای را در اختیار فرد فاقد صلاحیت رانندگی قرار می دهد و راننده به علت عدم صلاحیت موجب خسارت به دیگری می شود. در این حادثه مالک و دارنده به علت اینکه فعل غیرمجاز، در اختیار فرد فاقد صلاحیت رانندگی قرار داد وسیله نقلیه را انجام داده است و صرفنظر از فعل راننده، این اقدام غیرمجاز تحت عنوان تسبیب موجب مسئولیت مالک یا دارنده در مقابل زیانیده می گردد و در عین حال راننده نیز به عنوان مباشر، صرفنظر از اقدام غیرمجاز مالک یا دارنده به نحو مستقل در مقابل زیانیده مسئولیت جبران کلیه خسارات را دارد و در این قبیل حادثه مسئولیت مالک و راننده، مسئولیت تضامنی می باشد.

ج- حادثه رانندگی ناشی از اجتماع سبب و مباشر با تأثیر جداگانه: در این حادثه اقدام سبب و مباشر اشتراکی نمی باشد، بلکه سبب و مباشر موجب دو حادثه جداگانه شده اند. به عنوان مثال فردی به علت اقدام غیرمجازی از قبیل قرار دادن مانع در محل غیرمجاز، بر سر راه عبور دیگر، موجب خسارت به زیانیده گردیده و راننده دیگری علیرغم قابلیت اجتناب از برخورد با زیانیده با نامبرده برخورد و موجب خسارت به مشارالیه گردیده است و در این حادثه هر یک از مسبب و مباشر ه صورت جداگانه مسئول خسارات وارده ناشی از اقدام خود می باشد.

۵- حادثه رانندگی ناشی از اجتماع چند سبب، خود به پنج نوع به شرح ذیل تقسیم می شود:

الف- دو سبب به نحو مستقل، در این مورد تقصیر واحد یا فعل توأم با خطای واحد، به دو شخص به نحو مستقل قابل انتساب می‌باشد و موجب مسئولیت مدنی آنها می‌گردد. به عنوان مثال هرگاه فردی اقدام به گذاشتن یا ایجاد مانعی در معبر عمومی نماید و یکی از دستگاهها و سازمانهای حافظ و نگهدار راه و معابر عمومی نیز از رفع آن یا نصب علائم هشداردهنده خودداری نماید و موجب حادثه غیرقابل اجتناب برای وسیله نقلیه ای گردد، در این صورت ایجادکننده مانع به عنوان سبب اول و سازمانی که وظیفه نگهداری از آن را برعهده داشته است نیز به عنوان سبب دوم که هر یک، مستقل از دیگری می‌باشد و در مقابل زیان‌دیده دارای مسئولیت مدنی می‌باشند. زیان‌دیده می‌تواند به هر دو یعنی شخص که مانع عفو را ایجاد نموده و سازمانی که وظیفه خود را در خصوص رفع و برداشتن آن مانع رعایت نموده، مراجعه نماید، به عبارت دیگر نامبرندگان در مقابل زیان‌دیدگان دارای مسئولیت تضامنی می‌باشند.

ب- اجتماع چند سبب به نحو اشتراکی که یا در عرض یکدیگر می‌باشند. به عنوان مثال اگر چند نفر مشترکاً اقدام به ایجاد مانعی یا گذاشتن شیئی بر سر راه عبور سایر وسایل نقلیه بنمایند هر دو به نحو تساوی در مقابل زیان‌دیده مسئول می‌باشند یا در طول یکدیگر قرار دارند که در این صورت تأثیر دو سبب یکی بعد از دیگری بوده است. به عنوان مثال اگر فردی مواد لغزنده در جاده بریزد و وزارت راه از نصب گاردریل خودداری نماید و وسیله نقلیه ای به علت بیز خوردن بر روی مواد لغزنده در دره یا پرتگاه بیفتد سببی که زودتر تأثیر داشته و یا تأثیر آن مقدم بر دیگری است ضامن کلیه خسارات وارده خواهد بود. (ماده ۵۳۵ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲)

همچنین ممکن است دو سبب نسبت به زیان‌دیده تأثیر جداگانه داشته باشند یعنی هر یک از آنها موجب حادثه ای جداگانه گردند، به عنوان مثال شخصی که مانعی بر سر راه عبور وسایل نقلیه ایجاد نموده است موجب حادثه رانندگی برای وسیله نقلیه ای شود و پس از انتقال زیان‌دیده به بیمارستان، موجب حادثه رانندگی برای وسیله نقلیه ای شود و پس از انتقال زیان‌دیده به بیمارستان، کادر پزشکی نیز به علت تقصیر باعث فوت نامبرده گردند، در این صورت هر کدام از دو سبب به صورت جداگانه یا به تعبیر دیگر هر یک به نسبت تأثیر خو، مسئولیت جبران خسارات وارده به زیان‌دیده را برعهده دارند.

۶- با توجه به اینکه یکی از وظایف شهرداری ها در داخل شهرها و وزارت راه و ترابری در خارج از شهرها حفظ و نگهداری معابر و رفع موانع می‌باشد هر گاه دستگاههای مذکور وظایف خود را در این خصوص رعایت نمایند و منجر به حادثه رانندگی گردد و موجب فوت فردی گردد، بر اساس ماده ۸۴۷ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ دارای مسئولیت کیفری و مدنی بوده و نسبت به سایر خسارات جانی و مالی صرفاً مسئولیت مدنی خواهند داشت. در صورت شناخته شدن به ایجادکننده، موانع هر دو در مقابل زیان‌دیده دارای مسئولیت تضامنی می‌باشند.

۷- سازندگان و تعمیرکاران وسایل نقلیه و قطعات یدکی آن در صورت وجود شرایط ذیل دارای مسئولیت مدنی می‌باشند:

- وسیله نقلیه یا قطعه تولیدی یا تعمیر وسیله نقلیه فاقد ایمنی باشد. البته در زمان متعارفی پس از تحویل وسیله نقلیه که بتوان عیب و نقص را به سازنده یا تعمیرکار قابل انتساب دانست.

- عدم ایمنی موجب عیب و نقص حادث و ناگهانی که کنترل آن جزء وظایف راننده نمی‌باشد، گردد.

- بین حادثه رانندگی و عیب نقص مذکور رابطه سببیت وجود داشته باشد.

ضمناً برای مسئولیت مدنی سازندگان و تعمیرکاران وسایل نقلیه دو مبنای حقوقی به شرح ذیل می‌توان قائل شد:

الف- مسئولیت قراردادی به دلیل عم انجام تعهد ضمنی، زیرا نامبرندگان علاوه بر اجرای تعهد اصلی خود که تحویل وسیله نقلیه یا تعمیر آن می‌باشند در ضمن مکلف به رعایت اصول ایمنی ساخت یا تعمیر می‌باشند؛ بنابراین در صورت فقدان ایمنی

لازم در ساخت یا تعمیر و بروز عیب و نقص حادث که منجر به حادثه رانندگی گردد، به دلیل عدم اجرای تعهد ضمنی، ضامن جبران خسارات وارده می باشند.

ب- مسئولیت قهری، با توجه به کلیت قاعه تسبیب و ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی، می توان عدم رعایت ایمنی در ساخت یا تعمیر را تقصیر یا ترک فعل تلقی نمود و در صورتی که این ترک فعل یا تقصر منجر به حادثه رانندگی نامبردگان به استناد قاعده تسبیب ضامن جبران خسارت وارده می باشند. البته جهت سهولت اثبات تقصیر می توان به نوعی بودن تقصر در این مورد استناد نمود، ولی جهت رفع هرگونه ابهام در این مورد و با توجه به اجماع حقوقی جهانی در این مورد لازم است قانونگذار اقدام به وضع مقررات در این مورد نماید.

۸- تفکیک مسئولیت اشتراکی و تضامنی عاملین ورود زیان

هر گاه چند عامل در حادثه زیانبار مداخله داشته باشند اگر مداخله آنها اشتراکی باشد مسئولیت آنها نیز اشتراکی و به نسبت مساوی می باشد ولی هرگاه مداخله آنها به نحو انفرادی یا مستقل باشد با توجه به اینکه قواعد ضمان قهری هر یک را به اعتباری در بر می گیرد هر چند اقدام یا تقصر آنها واحد باشد مسئولیت نامبردگان تضامنی است. براساس این قاعده می توان در سوانح رانندگی جهت جبران هرچه بهت خسارت زیان دیده در موارد زیر مسئولیت تضامنی برقرار نمود:

از جمله سازمان هایی که وظیفه حفظ و نگهداری معابر را برعهده دارند و افرادی که اقدام به ایجاد موانع در معابر می نمایند یا مسئولیت دارند که وسیله نقلیه خود را در اختیار فرد فاقد صلاحیت قرار داده است. هر چند حقوقدانان در بعضی مواد مسئولیت عاملین ورود زیان تضامنی دانسته اند ولی مبنای آن را مشخص ننموده اند در حالی که با استدلال فوق می توان آن را توجیه نمود.

پیشنهادهات

با بررسی نظریات کارشناسان تصادفات مشخص می شود که نامبردگان به قواعد و مقررات حقوقی جهت تعیین مسئولیت مدنی و رابطه سببیت بین تخلف راننده از مقررات رانندگی و حادثه، اعتنایی ندارند بلکه بر اساس آیین نامه راهنمایی و رانندگی که تکالیف رانندگان وسایل نقلیه را مشخص نموده، علت تامه تصادفات را که همان علت حقوقی حادثه رانندگی می باشد، تعیین می نمایند و به این جهت اظهارنظر و داوری آنها غالباً سلیقه ای است و ملاحظه می شود در یک حادثه رانندگی متعاقب اعتراضات به عمل آمده توسط اصحاب دعوی، کارشناسان مزبور نظرات متعارض ارائه می نمایند. در حالی که آنها باید ضمن توجه به آیین نامه راهنمایی و رانندگی و آگاهی های فنی و تخصصی مربوط به حوادث وسایل نقلیه، برای تعیین علت تصادفات، قواعد حقوقی مسئولیت مدنی در این حوادث را مورد توجه قرار دهند و بر اساس این قالب ها، علت تصادفات را تعیین نمایند، ممکن است این سوال مطرح شود؛ اعمال قواعد مسئولیت مدنی در این مورد برعهده قاضی ریذگی کننده است و مربوط به کارشناسان تصادفات نمی گردد. در پاسخ باید گفت برخلاف کارشناسان رشته های دیگر که صرفاً اظهارنظر کارشناسی می نمایند کارشناسان تصادفات به ماده ۲ قانون ریذگی فوری به خسارات ناشیه از تصادفات رانندگی به وسیله نقلیه موتوری، مکلفند علت تصادف را تعیین نمایند و علت تصادف همان علت حقوقی و به عبارت دیگر تعیین اشخاصی است که در حادثه رانندگی دارای مسئولیت می باشند. بنابراین جهت تعیین مسئولیت مدنی راننده، عدم رعایت مقررات راهنمایی و رانندگانی توسط نامبرده کافی نمی باشد، بلکه باید ضمن احراز رابطه سببیت و تطبیق فعل راننده مقصر و سایر عوامل با قالبها و قواعد

حقوقی مسئولیت، علت تامه تصادفات تعیین گردد؛ به این منظور پیشنهاد می‌گردد در یک حادثه رانندگی دو نوع کارشنای به عمل آید، پس از اظهار نظر فنی، حادثه توسط دسته‌ای دیگر از کارشناسان، یعنی کارشناسان حقوقی تصادفات که به این منظور آموزش داده می‌شوند مورد بررسی قرار گیرد یا اینکه کارشناسان تصادفات و اظهار نظر حقوقی حوادث رانندگی با تشکیل دادگاههای تخصصی دادگاهها واگذار شد. حاکم شدن موازین حقوقی در رسیدگی به تصادفات رانندگی، تأثیر بسزایی در تنظیم رفتار، رانندگان و سایر اشخاص مرتبط با حوادث مذکور خواهد داشت، زیرا هدف قواعد حقوقی در این مورد حتی الامکان تحمیل مسئولیت به اشخاصی است که بیشترین تأثیر را در به جود آوردن حوادث مذکور داشته‌اند. علاوه بر این، قابلیت پیش بینی بودن مسئولیت، در صورت ضابطه مند شدن آن مقدور گردیده و در این صورت، مانع اعمال نظر سلیقه‌ای در این مورد می‌گردد و در نتیجه باعث تقلیل تصادفات رانندگی که بیشترین درصد از حوادث زیانبار در زندگی کنونی بشر را به خود اختصاص داده می‌گردد؛ بنابراین با توجه به تفکیک وظایف کارشناسان تصادفات از مراجع قضایی و امکان رسیدگی عادلانه و خصیصه بازدارندگی و مبتنی بودن بر مبانی حقوقی و استفاده از این و نظریات حقوقی، قابل اجرا در دیگر کشورها در این خصوص و در نظر گرفتن نیازهای روز کشور، قانون پیشنهادی زیر طی ۱۱ ماده به شرح ذیل پیشنهاد می‌گردد:

ماده ۱- این قانون شامل هرگونه حادثه رانندگی نایش از وسایل نقلیه متوقف در حال حرت اعم از برخورد با دیگر وسایل نقلیه یا با سایر موانع، اجسام، عابرین پیاده و انفجار یا آتش سوزی می‌گردد.

ماده ۲- از تاریخ تصویب این قانون کارشناسان تصادفات اعم از کارشناسان راهنمایی و رانندگی و کارشناسان رسمی تصادفات، مکلفند صرفاً حادثه رانندگی را از نظر فنی و وضعیت وسیله نقلیه در هنگام تصادف از جمله میزان سرعت، فاصله با دیگر عوامل، رعایت یا عدم رعایت حق تقدم، سایر مقررات راهنمایی و رانندگی، زمان و مکان حادثه و قابلیت رویت موانع یا اشیاء و وسایل نقلیه متوقف موثر در حادثه و با ذکر دلیل و مستندات تشریح نموده و حتی الامکان اقدامات لازم جهت حفظ و نگهداری قطعات و لوازم معیوب مثر در حادثه را به عمل آورند.

تبصره ۱- تعیین مسئولیت حادثه رانندگی و علت آن بر اساس این قانون و توسط دادگاه صالحه به عمل خواهد آمد.

تبصره ۲- از تاریخ تصویب یا نقانون قوه قضایه مکلف است به تدریج اقدام به ایجاد دادگاههای تخصصی حوادث رانندگی که صلاحیت رسیدگی به مسئولیت کیفری و مدنی ناشی از آن را دارند، تصویب آیین نامه مربوط برعهده رئیس قوه قضائیه است.

ماده ۳- دارنده وسیله نقلیه متوقف در صورتی که از وسیله نقلیه تحت حفاظت او خساراتی از انفجار، آتش سوزی، رها شدن وسیله نقلیه و برخورد با سایر اشخاص یا سایر وسایل نقلیه و دیگر اموال ایجاد شود، مسئولیت جبران آن را برعهده دارند.

تبصره- دارنده به شخصی اطلاق می‌شود که صرفاً استیلاء مادی نسبت به وسیله نقلیه داشته و حفظ و نگهداری آن را برعهده دارد خواه مالک وسیله نقلیه باشد خواه وسیله نقلیه تحت هر عنوان به او سپرده شده باشد.

ماده ۴- هرگاه ارنده وسیله نقلیه آن را ر اختیار افراد فاقد صلاحیت رانندگی از قبیل فاقد گواهینامه رانندگی، بیمار یا مست قرار دهد و تقصیر مذکور منجر به حادثه رانندگی شود، در این صورت دارنده و راننده وسیله نقلیه در مقابل زیان دیده دارای مسئولیت تضامنی می‌باشد.

تبصره ۱- دارنده مکلف به احراز صلاحیت راننده به نحو متعارف می‌باشد؛ بنابراین صرف عدم اطلاع بدون جستجو و دقت لازم، کافی نمی‌باشد.

تبصره ۲- عدم حفاظت متعارف از وسایل نقلیه نیز مشمول حکم ماده فوق می‌باشد.

ماده ۵- در صورتی که از فعل رانندگی بدون دخالت سایر عوامل خارجی، حادثه منجر به زیان واقع شود مسئولیت راننده به شرح ذیل خواهد بود:

اگر حادثه ناشی از تقصیر (بی احتیاطی، بی مبالاتی، عم رعایت نظامات دولتی، عدم مهارت) راننده بوده و منجر به فوت یا صدمات بدنی گردد، راننده دارای مسئولیت کیفری ووفق مقررات جزائی و مسئولیت مدنی خواهد بود. در صورتی که راننده فاقد تقصیر باشد ولی فعل رانندگی او منجر به حادثه ای شود از قبیل حوادث ناشی از عیب و نقص ناگهانی و حادث و وسایل نقلیه، راننده صرفاً دارای مسئولیت مدنی خواهد بود.

کاده ۶- در صورتی که حادثه رانندگی ناشی از دخالت عوامل متعدد باشد مسئولیت مدنی ناشی از آن به شرح ذیل تعیین خواهد شد:

۱- در صورت برخورد وسیله نقلیه در حال حرکت با وسایل نقلیه متوقف و سایر اشیاء و اجسام که اثر محل غیرمجاز و فاقد دید از نظر موقعیت زمانی و مکانی قرار گرفته اند و مطابق آیین نامه راهنمایی و رانندگی علائم هشداردهنده نیز نصب نگردیده باشد اگر شخص یا اشخاصی که اشیاء، اجسام و وسایل نقلیه مذکور را با وصف فوق قرار داده اند مشخص شوند ضامن کلیه خسارات وارده خواهند بود. در صورت عدم شناسایی، عوامل مذکور در حکم قوه قاهره تلقی شده و راننده فاقد مسئولیت خواهد بود. تبصره- حکم این ماده در موردی که موانع غیرقابل رویت از قبیل چاله یا مواد لغزنده و غیره در معبر عمومی وجود داشته باشد اعمال خواهد شد.

۲- اگر حادثه رانندگی ناشی از برخورد دو وسیله نقلیه باشد که هر دو در حال حرکت بوده و حرکت آنها موثر در حادثه باشد و هر دو مقصر بوده بدون اینکه تقصیر آنها نسبت به یکدیگر تقدم و تأخر داشت هباشد و یا فاقد تقصیر بوده و یا یکی مقصر و دیگری فاقد تقصیر ولی در ایجاد حادثه نقش داشت هباشد که در این صورت هر یک از رانندگان ضامن نیمی از خسارات وارده به وسیله نقلیه مقابل اعم از سرنشینان، صاحبان محموله و خسارات وارده به وسیله نقلیه و راننده به وسیله نقلیه مقابل خواهند بود. بدیهی است مسئولیت کیفری رانندگان در این مورد وفق مقررات جزائیی مشخص خواهد شد.

۳- در حوادث رانندگی که در آن دو یا چند وسیله نقلیه مداخله داشته باشند که یکی از آنها به دیگری برخورد نموده باشد، اگر وسیله نقلیه ای که به علت عدم رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی از جمله عدم رعایت حق تقدم بر سر راه عبور دیگری قرار گرفته و حادثه را برابریه دیگر اجتناب ناپذیر نماید ضامن کلیه خسارات وارده ناشی از این حادثه خواهد بود در غیر این صورت مسئولیت برعهده وسیله نقلیه ای است که به دیگری برخورد نموده است

۴- هر گاه دو وسیله نقلیه در حال حرکت به یکدیگر برخورد نمایند که تقصیر و عدم تقصیر آنها مشخص نگردد، در صورتی که به یکدیگر برخورد نموده باشند؛ موضوع از مصادیق تصادم محسوب می گردد و مشمول بند ۲ این ماده می باشد و اگر یکی از آن دو به دیگری برخورد نموده باشد مسئولیت برعهده نامبرده خواهد بود.

۵- در تصادفات رانندگی ناشی از برخورد وسایل نقلیه در حال حرکت با عابر پیاده حسب مورد موضوع مشمول ماده ۴ قانون ایمنی راهها و راه آهن و ماده ۵۰۴ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ خواهد بود، ولی در هر صورت هر چند عابر مقصر باشد مشمول مقررات بیمه شخص ثالث خواهد بود و حکم تبصره ماده ۸ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی علاوه بر شهر تهران شامل شهرهای دیگر نیز می گردد.

ماده ۷- سازندگان و تعمیرکاران وسایل نقلیه و قطعات یدکی آن در صورتی که وظیفه خود را مبنی بر ساخت و تعمیر استاندارد و دارای ایمنی، رعایت نمایند و این تقصیر موجب حادثه رانندگی شود، مشروط به اینکه عیب و نقص در دوره

تضمین یا دوام متعارف وسیله نقلیه یا قطعه یا تعمیر واقع شده و علت منحصر حادثه باشد، مسئولیت جبران کلیه خسارات وارده را در مقابل زیان‌دیده برعهده دارند.

ماده ۸- شهرداری‌ها در داخل شهرها و وزارت راه و ترابری در خارج از شهرها وظیفه حفظ و نگهداری و کنترل معابر را برعهده دارند، هرگاه از انجام وظایف خود قصور ورزند ضامن جبران خسارات زیان‌دیده می‌باشند و هرگاه سایر اشخاص در ایجاد موانع در معابر دخالت داشته باش و سازمانهای مذکور نیز از انجا وظایف خود در این مورد قصور نمایند مسئولیت نمایندگان در مقابل زیان‌دیده تضامنی خواهد بود.

تبصره- به طور کلی هر دستگاه و یا شخصی اقدام به ایجاد راهی می‌نماید وظیفه حفظ و نگهداری آن را برعهده دارد و باید پیش بینی‌های لازم در این مورد را بنماد در غیر این صورت مسئولیت ناشی از حوادثی که ناشی از عدم انجام وظیفه مذکور می‌باشد را برعهده دارد.

ماده ۹- در مواردی که رانندگان وسایل نقلیه جهت فرار از خطر و حادثه‌ای که توسط شخص یا وسیله نقلیه‌ای ایجاد شده ناگزیر به حادثه‌ای شوند در صورتی که عرفاً ضرر زیان وارده از آن کمتر از حادثه‌ای است که راننده از آن فرار نموده است؛ در این صورت راننده مذکور مسئولیتی ندارد، بلکه مسئولیت این حادثه برعهده شخص یا وسیله نقلیه‌ای است که سبب ایجاد آن گردیده است و در صورت عدم شناسایی عامل مذکور در حکم قوه قاهره تلقی و راننده مسئولیت نخواهد داشت.

تبصره- در موردی که راننده برای جلوگیری از خسارت به دیگری ناگزیر به خود خسارت وارد نماید مشمول حکم ماده فوق است.

ماده ۱۰- از تاریخ تصویب این قانون، مسئولیت مدنی ناشی از حوادث وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث به شرح ذیل بیمه می‌گردد:

کارخانجات تولیدکننده وسایل نقلیه مکلفند مسئولیت مدنی دارنده در مقابل شخص ثالث را قبل از تحویل به مشتریان نزد یکی از شرکتهای بیمه گر داخلی بیمه نمایند.

دارندگانوسایل نقلیه موتوری زمینی مکلفند پس از انقضای بیمه‌نامه مندرج در بند فوق آن را تمدید نمایند. در غیر این صورت و وقوع حادثه رانندگی و مسئولیت مدنی دارنده در مقابل اشخاص ثالث مطابق این قانون، بیمه‌گر مکلف است خسارات ناشی از فوت و صدمات بدنی را جبران نموده و جهت مطالبه کلیه خسارات پرداختی به راننده متخلف مراجعه نماید. راجع صالح قضایی حسب مورد راننده را به یک تا دو سال محرومیت از رانندگی محکوم می‌نمایند و در صورت تکرار معادل خسارت وارده به اشخاص ثالث به پرداخت جزای نقدی محکوم می‌نمایند.

قوه قاهره، فعل شخص ثالث، فعل زیان‌دیده در تصادفات رانندگی منجر به فوت یا صدمات جانی رافع مسئولیت شرکتهای بیمه‌گر نخواهد بود.

ماده ۱۱- شرکتهای بیمه‌گر مکلفند خسارات ناشی از صدمات جانی در تصادفات رانندگی را پس از احراز اینکه صدمات وارده به زیان‌دیده ناشی از تصادفات رانندگی است بدون نیاز به صدور حکم از مراجع قضائی تا سقف حداکثر پنجاه میلیون ریال، پس از گزارش کارشناس مورد وثوق، به زیان‌دیده پرداخت نمایند.

تبصره- در صورت فرار راننده از محل حادثه، صندوق تأمین خسارات جانی این وظیفه ر برعهده خواهد داشت.

فهرست منابع

- ۱- آبادی، امیرحسین نقش کاتوزیان در تحول مسئولیت مدنی در حقوق ایران، سایت کانون وکلا دادگستری مرکز ۱۳۸۰
- ۲- آندره تنک، ترجمه ایرج بابایی، فرهنگ بین المللی حقوق تطبیقی، ج ۱۱، فصل ۱۴، ۱۳۸۲
- ۳- ابوالحمد، عبدالحمید مسئولیت مدنی دولت، تحولات حقوقی خصوصی، زیر نظر ناصر کاتوزیان، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ سوم، مردادماه ۱۳۷۵
- ۴- امامی، سیدحسن حقوق مدنی، جلد اول، کاب فروشی اسلامیة، چاپ سوم، ۱۳۶۴،
- ۵- ایرانی ارباطی، بابک مجموعه نظرهای مشورتی جزائی، مجمع علمی فرهنگی مجد، چاپ اول، ۱۳۸۰
- ۶- بابایی، ایرج حقوق بیمه، انتشارات سمت، چاپ چهارم، زمستان ۱۳۸۴
- ۷- بادی، حسن هدف مسئولیت مدنی، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، شماره ۶۹، زمستان ۱۳۸۳
- ۸- بازگیر، یدالله قانون مدنی در آئینه آراء دیوانعالی کشور، انتشارات فردوسی، چاپ دوم، ۱۳۸۲
- ۹- بروجرودی عبده، محمد حقوق مدنی، انتشارات مجد، چاپ اول، ۱۳۸۰
- ۱۰- بجنوردی، محمدحسن موسوی القواعدالفقهیه، موسسه مطبوعاتی اسماعیلیان، چاپ دوم، قم، ۱۴۱۳ق،
- ۱۱- تنک، مسئولیت مدنی، جبران خسارت حوادث رانندگی، حقوق و پیشنهادها، فرهنگ بین المللی حقوق تطبیقی، ج ۱۱
- ۱۲- جعفری لنگرودی، محمدجعفر مجموعه محشی قانون مدنی، انتشارات گنج دانش، چاپ دوم، ۱۳۸۳
- ۱۳- حسینی نژاد، حسینقلی مسئولیت مدنی، بخش فرهنگی جهاد دانشگاهی دانشگاه شهید بهشتی، چاپ اول، ۱۳۸۰
- ۱۴- خمینی، سید روح الله مصطفوی تحریرالوسیله، ج ۲، انتشارات قدس محمدی، ۱۳۸۰
- ۱۵- خیمنی، روح الله الموسوی تحریرالوسیله، ج ۲، کتاب الديات درودیان، حسنعلی، حقوق مدنی، انتشارات سمت، ۱۳۸۷.
- ۱۶- زراعت، عباس شرح قانون مجازات، بخش دیات، انتشارات ققنوس، چاپ سوم، ۱۳۱
- ۱۷- ژوسران: مسئولیت مدنی ناشی از اشیاء بی جان، ۱۸۹۷، نقل از مازئی: رساله نظری و عملی مسئولیت مدنی، ج ۲،
- ۱۸- سید ابوالقاسم موسوی خوئی، مبانی تکمله المنهاج، جلد دوم، مؤسسه احیاء آثارالمام الخوئی، چاپ اول، ۱۴۲۲ق
- ۱۹- شهیدی، مهدی آثار قراردادهای و تعهدات، جلد سوم، انتشارات مجد، چاپ دوم، ۱۳۸۱
- ۲۰- شهیدی، مهدی حقوق مدنی، آثار قراردادهای و تعهدات، جلد سوم، ۱۳۸۰
- ۲۱- صالحی، جان علی محمود حقوق زیان‌دیدگان و بیمه شخص ثالث، نشریه دانشکده مدیریت دانشگاه تهران، ۱۳۷۲،
- ۲۲- صالحی، جان علی محمود حقوق بیمه مرکزی ایران، چاپ اول، ۱۳۸۱
- ۲۳- صفایی، سیدحسین مقالاتی درباره حقوق مدنی و حقوق تطبیقی، نشر میزان، چاپ اول، آبان ۱۳۷۵
- ۲۴- علیرضا روان‌زاد ابوالحسن شاکری، عوامل قطع انتساب در قتل در حکم شبه‌عمد، مجله قضائی و حقوقی دادگستری، شماره ۴۳، تابستان ۱۳۸۲
- ۲۵- غمامی، مجید مسئولیت مدنی دولت نسبت به اعمال کارکنان خود، نشر دادگستر، چاپ اول، پاییز ۱۳۷۶.
- ۲۶- قاسم زاده، سید مرتضی، مبانی مسوولیت مدنی، انتشارات میزان ۱۳۸۳
- ۲۷- کاتوزیان، ناصر الزامهای خارج از قرارداد، ضمان قهری، مسئولیت مدنی، جلد اول، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ دوم،

۲۸- کاتوزیان ناصر حقوق مدنی. الزام های خارج از قرارداد، ج ۱، مسئولیت مدنی.

۲۹- کاتوزیان، ناصر، لعیا جنیدی، مجید غمامی، مسئولیت مدنی ناشی از تصادفات رانندگی، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ

اول، بهار ۱۳۸۰