



Cause and Responsibility in the Third Party Compulsory Insurance Law in Iranian and French Law

Jaber Akbari¹, Akram Tajik^{2*}, Mohaddeseh Sadeghian Lemraski³

1. PhD Student of Private Law, Department of Law, Faculty of Humanities, Gorgan Branch, Islamic Azad University, Gorgan, Iran.

2. Assistant Professor, Department of Law, Faculty of Humanities, Azadshahr Branch, Islamic Azad University, Azadshahr, Iran.

3. Assistant Professor, Department of Criminal Law and Criminology, Gorgan Branch, Faculty of Humanities, Islamic Azad University, Gorgan, Iran.

ARTICLE INFORMATION

Article Type: Original Research

Pages: 519-536

Article history:

Received: 13 Feb 2024

Edition: 4 Apr 2024

Accepted: 13 Jun 2024

Published online: 5 Nov 2024

Keywords:

cause, responsibility, compulsory third party insurance, damage, fault, attribution.

Corresponding Author:

Akram Tajik

Address:

Iran, Azadshahr, Azad Islamic University, Azadshahr Branch, Faculty of Humanities, Department of Law.

Orchid Code:

0009-0000-7950 -9819

Tel:

Email:

akram.tajik@iau.ac.ir

ABSTRACT

Background and Aim: The purpose of this article is to examine the cause and responsibility in the third party compulsory insurance law in Iran and France.

Materials and Methods: The present article is descriptive and analytical, and data collection was used in data collection.

Ethical Considerations: In this article, the originality of the texts, honesty and trustworthiness are respected.

Findings: Compulsory insurance law considers it necessary to verify the relationship of causation in traffic accidents in various cases of damages caused by vehicle accidents. In French law, damages are divided based on the amount of influence that each of the factors have in causing the damage. There must be a causal relationship between the fault or behavior of the victim and the damage caused, which is a condition for the effect on the defendant's responsibility, and sometimes the fault of the victim causes the disconnection of the causal relationship between the damage and the action of the harmful agent and causes the victim to be released from All damages shall be denied.

Conclusion: Considering the role of various factors in the occurrence of traffic accidents, such as lack of necessary attention on the road, vehicle defects and the responsibility of the car manufacturer for the driver's lack of caution, the relationship of causation in establishing fault in traffic accidents provides a more accurate expression of responsibility in such accidents.

Cite this article as:

Akbari J, Tajik A, Sadeghian Lemraski M. Cause and Responsibility in the Third Party Compulsory Insurance Law in Iranian and French Law. *Economic Jurisprudence Studies*. 2023.



سبب و مسئولیت در قانون بیمه اجباری شخص ثالث در حقوق ایران و فرانسه

جابر اکبری^۱، اکرم تاجیک^{۲*}، محدثه صادقیان لمراسکی^۳

۱. دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، گروه حقوق، دانشکده علوم انسانی، واحد گرگان، دانشگاه آزاد اسلامی، گرگان، ایران.

۲. استادیار گروه حقوق، دانشکده علوم انسانی، واحد آزادشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، آزادشهر، ایران.

۳. استادیار، گروه حقوق کیفری و جرم‌شناسی، دانشکده علوم انسانی، واحد گرگان، دانشگاه آزاد اسلامی، گرگان، ایران.

چکیده

زمینه و هدف: مسئولیت در حوادث رانندگی با توجه به عوامل مختلف تأثیرگذار بر آن از موضوعات محل بحث و اختلاف نظر است. بر همین اساس هدف مقاله حاضر بررسی سبب و مسئولیت در قانون بیمه اجباری شخص ثالث در حقوق ایران و فرانسه است.

مواد و روش‌ها: مقاله حاضر توصیفی-تحلیلی است و از فیش‌برداری در گردآوری مطالب و داده‌ها استفاده شده است.

ملاحظات اخلاقی: در این مقاله، اصالت متون، صداقت و امانت‌داری رعایت شده است.

یافته‌ها: قانون بیمه اجباری، در مواد مختلف خسارات وارده در حوادث ناشی از وسیله نقلیه، احراز رابطه سببیت در حوادث رانندگی را ضروری دانسته است. در حقوق فرانسه نیز خسارت بر مبنای میزان تأثیری که هر یک از اسباب در ورود زیان دارند، تقسیم می‌شود. بایستی میان تقصیر یا رفتار زیان‌دیده و زیان وارده رابطه سببیت وجود داشته باشد که این امر شرط تأثیر بر روی مسئولیت خوانده است و گاهی اوقات تقصیر زیان‌دیده موجب قطع رابطه سببیت میان زیان و فعل فاعل زیان‌بار می‌شود و موجب اینکه زیان‌دیده از تمام خسارت محروم شود.

نتیجه: با توجه به نقش عوامل مختلف در وقوع حوادث رانندگی از قبیل عدم استناد لازم در جاده، ایرادات خودرو و مسئولیت خودروساز و عدم احتیاط راننده، رابطه سببیت در احراز تقصیر در حوادث رانندگی بیانگر دقیق‌تری از مسئولیت در این‌گونه حوادث ارائه می‌کند.

اطلاعات مقاله

نوع مقاله: پژوهشی

صفحات: ۵۱۹-۵۳۶

سابقه مقاله:

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۱۱/۲۴

تاریخ اصلاح: ۱۴۰۳/۰۱/۱۶

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۳/۲۴

تاریخ انتشار: ۱۴۰۳/۰۸/۱۵

واژگان کلیدی:

سبب، مسئولیت، بیمه اجباری شخص ثالث، خسارت، تقصیر، تسبیب.

نویسنده مسئول:

اکرم تاجیک

آدرس پستی:

ایران، آزادشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، دانشکده علوم انسانی، واحد آزادشهر، گروه حقوق.

کد ارکید:

0009-0000-7950-9819

تلفن:

پست الکترونیک:

akram.tajik@iau.ac.ir

۱. مقدمه

در جاده‌های برون شهری و محورهای درون شهری که موجب خسارتهای مالی و جانی و تحمیل هزینه‌های بالایی بر اقتصاد کشور می‌شود؛ بیانگر اهمیت بررسی مسئولیت رانندگان و دارندگان وسایل نقلیه و چگونگی احراز این مسئولیت است. به دلیل اهمیت امر و به منظور تحمیل مسئولیت کیفری و مدنی به رانندگانی که در این حوادث نقش داشته و تاثیرگذارند و در نتیجه اصلاح رفتار نامبردگان و سایر اشخاصی که در این حوادث دخیل هستند از قبیل سازندگان، تعمیرکاران وسایل نقلیه و محافظین معابر و علاوه بر این حمایت قانونی از عابرین پیاده حتی در مواردی که خود کاملاً مقصر و عامل حادثه باشند، موجب گردیده قانونگذاران در کشورهای مختلف در این موارد اقدام به وضع مقررات نموده که مطالعه تطبیقی این امر از جهت اشخاص مسئول و مسئولیت مدنی رانندگان و سایر اشخاص از جمله سازندگان و تعمیرکاران وسایل نقلیه و محافظین معابر و حمایت‌های خاص قانونی از آنها می‌تواند مفید فایده باشد.

در خصوص رابطه سببیت و مسئولیت مدنی، پژوهش‌های متعددی انجام شده است: فرید محسنی و نصیر ملکوتی در مقاله‌ای به بررسی رابطه سببیت در قانون مجازات اسلامی ۱۳۹۲ پرداخته‌اند (محسنی و ملکوتی، ۱۳۹۴) محسن شمس الهی، در مقاله‌ای، به بررسی احراز رابطه سببیت در دعاوی مسئولیت مدنی ناشی از نقض الزامات مربوط به افشای اطلاعات در بازار اوراق بهادار با مطالعه تطبیقی در حقوق آمریکا و فرانسه پرداخته‌اند (شمس الهی، ۱۳۹۹) قاسم خادم رضوی، الیاس نوعی و آزاده مهرپویان نیز

دامنه و اهمیت مسئولیت مدنی به طور چشمگیری در دوپست سال اخیر افزایش یافته است قبل از انقلاب صنعتی مسئولیت مدنی به عنوان یک علت مهم اهمیتی چندانی نداشت (موتورهای بخار ترافیک مدرن لوکوموتیو و وسائل نقلیه). و محصولات خطرناک، تعداد و شدت تصادفات به طور چشمگیری افزایش یافت این عوامل توسعه مسئولیت مدنی مدرن را افزایش داد به ویژه دکترین غفلت و گسترش مسئولیت سخت گیرانه برای خطراتی که به وسیله فعالیت‌های خطرناک ایجاد شده بود

یکی از مهمترین ابزارهای استفاده شده در زندگی روزانه ما انواع خودرو و وسایل نقلیه شخصی یا عمومی است که در واقع زندگی انسان هزاره سوم آشکارا با آنها پیوند خورده است. گسترش استفاده از این وسیله در زندگی روزانه خسارات فراوانی را برای جامعه فراهم آورده است. به ویژه این که در موارد بسیار عدم توجه مناسب و کافی به علایم راهنمایی و رانندگی و یا بایسته‌های به حرکت درآوردن وسیله نقلیه سبب می‌شود که خساراتی گاه جبران ناپذیر برای افراد پدید آید. به عبارتی به دلیل گسترش استفاده از خودرو در زندگی روزانه و نیز آمار قابل توجه سوانح رانندگی ضرورت مطالعه قواعد ناظر به مسئولیت مدنی پدیدآمده از این سوانح آشکار می‌شود. یکی از مسائل مهم در این خصوص چگونگی جبران خسارات است.

اهمیت این مسئله به ویژه در جایی بیشتر روشن می‌شود که فردی به جز مالک یا دارنده خودرو و به عنوان راننده آن وسیله را به حرکت درآورده است. آمار بالای فوتی و مصدوم ناشی از تصادفات رانندگی

مبنای مسئولیت از نظریه تقصیر به نظریه تضمین گروهی و اجباری نمودن بیمه برای دارندگان وسیله نقلیه در مواد مختلف به ضرورت احراز رابطه سببیت در این حوادث اشاره شده است. در حقوق فرانسه معیار تقسیم مسئولیت را با توجه به درجه تقصیر در نظر می‌گرفتند اما با مرور زمان و در حال حاضر خسارت بر مبنای میزان تأثیری که هر یک از اسباب در ورود زیان دارند، تقسیم می‌شود. بایستی میان تقصیر یا رفتار زیان دیده و زیان وارد شده رابطه سببیت وجود داشته باشد که این امر شرط تأثیر بر روی مسئولیت خوانده است و گاهی اوقات تقصیر زیان دیده موجب قطع رابطه سببیت میان زیان و فعل فاعل زیان بار می‌شود و باعث می‌شود زیان دیده از تمام خسارت محروم شود.

۵. بحث

در قانون بیمه اجباری مصوب سال ۱۳۹۵، اشخاص متعددی به عنوان مسئول خسارات مالی و بدنی قابل پرداخت به اشخاص مصدوم از حوادث رانندگی شناسایی شده‌اند. از شرکت بیمه گر، صندوق تأمین خسارات بدنی، راننده مسبب حادثه تا عابر پیاده ای که از محل های غیر مجاز عبور می کند. تمامی این اشخاص و اشخاص دیگری نظیر اداره راه موظفند که خسارات وارده را جبران کنند اما دلیل مسئولیت هر یک متفاوت است و بر همین اساس مبنای مسئولیت مدنی آنان نیز متمایز از یکدیگر می باشد. در حقوق ایران با وجود حاکمیت نظریه تقصیر مبنای دیگری نظیر نظریات خطر، فرض تقصیر و مسئولیت ناشی از فعل غیر پذیرفته شده است و مبنای مسئولیت هر یک از اشخاص فوق نیز با یکی از این مبنای سازگار است. تبیین مبنای مسئولیت از این منظر حایز

در مقاله‌ای، رابطه سببیت در مسئولیت ناشی از بی احتیاطی؛ نگاهی تطبیقی به حقوق مسئولیت مدنی ایران و انگلستان را بررسی کرده‌اند (خادم رضوی، الیاس نوعی و آزاده مهرپویان، ۱۳۹۴) تمایز و نوآوری مقاله حاضر نسبت به پژوهش‌های انجام شده این است که هدف مقاله حاضر بررسی سبب و مسئولیت در قانون بیمه اجباری شخص ثالث در حقوق ایران و فرانسه است. بر اساس آنچه گفته شد سوال مقاله بدین شکل قابل طرح است که سبب و مسئولیت در قانون بیمه اجباری شخص ثالث در حقوق ایران در مقایسه با حقوق فرانسه چگونه است؟ فرضیه مقاله نیز عبارت است از اینکه «هم در حقوق ایران و در حقوق فرانسه باید بین سببیت و خسارت بتوان رابطه برقرار کرد»، به منظور بررسی سوال مورد اشاره ابتدا بحث رابطه سببیت و مسئولیت مدنی مطرح شده و در ادامه سبب و مسئولیت در قانون بیمه اجباری شخص ثالث در حقوق ایران مورد بررسی قرار گرفته و در ادامه از رویکرد حقوق فرانسه در این خصوص بحث شده است.

۲. مواد و روش‌ها

مقاله حاضر توصیفی تحلیلی است و از فیش‌برداری در گردآوری مطالب و داده‌ها استفاده شده است.

۳. ملاحظات اخلاقی

در این مقاله، اصالت متون، صداقت و امانت‌داری رعایت شده است.

۴. یافته‌ها

قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسیله نقلیه ۱۳۹۵ با تغییر

اهمیت است که در موارد مختلف می توان امکان یا عدم امکان تحمیل مسئولیت را بررسی نمود. برای مثال مبنای مسئولیت راننده نظریه تقصیر است و لذا در فرض رعایت تمامی قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از سوی او، عنوان راننده مسبب حادثه بر مشارالیه بار نمی شود و به همین دلیل از مسئولیت معاف است. مع الوصف در مقاله حاضر به بررسی سبب و مسئولیت در قانون بیمه اجباری شخص ثالث در حقوق ایران و فرانسه پرداخته می شود.

۵-۱. سبب و مسئولیت

سبب در اصطلاح فلسفی به امری گویند که از وجودش وجود و از عدمش عدم لازم آید؛ اما در نوشته های حقوقی گفته شده که «سبب فعلی است که اگر انجام نمی شد خسارت نیز به بار نمی آمد» (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ۴۴۸) که این تعریفی نارساست. به همین جهت در تعریف سبب آورده اند: سبب عاملی است که هم در ایجاد حادثه زیان بار دخالت دارد و هم شرط ضروری آن است مگر این که اهمیت دخالت آن در ایجاد حادثه چندان قوی و مهم باشد که بتوان گفت تنهایی و قطع نظر از سایر عوامل ضرر را ایجاد کرده است. در تعریفی دیگر از سبب گفته شده که سبب عاملی است که از عدم آن عدم وقوع تلف و جنایت لازم آید لکن به وجود آن نیز وجود جنایت لازم نمی آید بنابراین اگرچه آن عامل علت جنایت نیست اما مؤثر در وقوع آن است (صادقی، ۱۳۹۴، ۸۵)

یکی از شرایط تحقق مسئولیت مدنی وجود رابطه سببیت است. رابطه سببیت به این معنا است که میان فعل زیانبار و ضرر وارده ارتباط مستقیمی وجود داشته باشد (سنهوری، ۱۳۹۰، ۸۴۳). در حوزه

مسئولیت مدنی علاوه بر احراز و اثبات فعل زیانبار و تقصیر، وجود رابطه علیت بین فعل زیانبار یا تقصیر و زیان های وارده بر زیان دیده شرط حتمی و قطعی مسئولیت مدنی است. قانونگذار لزوم برقراری رابطه سببیت بین تقصیر و زیان ها را، که از مواد ۱ و ۲ قانون مسئولیت مدنی مستفاد می گردد، به عنوان یک قاعده کلی پذیرفته است (قاسم زاده، ۱۳۸۷، ۸۹). همچنین، ماده ۵۲۰ قانون آیین دادرسی مدنی مقرر می دارد: «در خصوص مطالبه خسارت وارده، خواهان باید این جهت را ثابت نماید که زیان وارده بلاواسطه ناشی از عدم انجام تعهد یا تأخیر آن و یا عدم تسلیم خواسته بوده است در غیر این صورت دادگاه دعوای مطالبه خسارت را رد خواهد کرد». لذا ضرر هنگامی قابل جبران است که مستقیم و بی واسطه باشد، یعنی زیان دیده ثابت کند که در نتیجه فعل زیانبار یا تقصیر دیگری به او زیان وارد شده است. «پس این شرط یکی از شرایط ضرر قابل جبران است که از یک سو احراز و اثبات آن برای جبران خسارت ضروری است؛ از سوی دیگر زیان دیده می تواند در جایی که به ظاهر رابطه سببیت برقرار و مفروض است، قطع و گسستگی آن را اثبات کند و خود را از مسئولیت جبران خسارت معاف نماید. لزوم برقراری رابطه سببیت بین فعل زیانبار یا تقصیر و ورود ضرر به خواهان از آن جهت حائز اهمیت است که گاه اسباب دیگری نیز در ورود ضرر دخالت دارند و فعل زیانبار یکی از اسباب ورود زیان است نه سبب انحصاری و علت آن» (قاسم زاده، ۱۳۸۷، ۸۸). متعهد له هنگامی می تواند جبران خسارت ناشی از عدم انجام تعهد را مطالبه کند که عدم انجام تعهد ناشی از یک علت خارجی که نتوان آن را به متعهد مربوط کرد نباشد. «از ماده ۲۲۷ قانون مدنی بر می آید، اثبات این که

کند که رابطه سببیت بین خسارت وارده و عمل خواننده وجود دارد؛ ۳- خواننده که زیان به ظاهر ناشی از عمل اوست باید بتواند ثابت کند که یک علت خارجی که مربوط به عمل او نیست موجب ایراد خسارت شده است.

«یکی از دلایل اختلافات موجود در احراز ضمان و توجه مسئولیت علاوه بر عرف انگاری استناد صعوبت احراز رابطه در تعدد علل و اسباب می‌باشد تعیین رابطه سببیت اغلب با دو مشکل مواجه است: ۱- به ندرت اتفاق می‌افتد که حادثه یک سبب داشته باشد و معمولاً حادثه را عوامل متعددی ایجاد می‌کنند ۲- اغلب اوقات یک حادثه به حادثه دیگر و این حادثه به حادثه سوم منجر می‌شود و ممکن است زنجیره این حوادث به یک دیگر متصل باشد» (حاجی نوری، ۱۳۸۹، ۶۲). به ویژه در حوادث رانندگی، عوامل مختلفی در ایجاد خسارت دخالت داشته و به درستی نمی‌توان گفت که کدام یک سبب آن بوده است، به همین جهت از سوی حقوقدانان و فقها نظریات متعددی در خصوص اجتماع اسباب مطرح گردیده است.

در هر حال، شناختن سبب دشوار است اما این پیچیدگی زمانی که چندین عامل به عنوان سبب شناخته شود، برای تعیین سبب مسئول نمود بیشتری دارد. حقوق‌دانان برای تعیین سبب مسئول از میان اسباب متعدد نظریات و قواعد گوناگونی ارائه دادند (کاتوزیان، ۱۳۸۷، ۴۶۳). «اما نهایتاً به این نتیجه رسیده‌اند که هیچ نظریه علمی و فلسفی نمی‌تواند به طور قاطع حاکم بر مسائل گوناگون رابطه سببیت باشد و تنها می‌تواند به عنوان اصول راهنما مورد توجه قرار گیرد که بین کار او و ایجاد ضرر رابطه

عدم اجرای تعهد ناشی از یک علت خارجی بوده است به عهده متعهد است و همین که متعهد له ثابت کند که تعهد اجرا نشده و در نتیجه آن ضرری مستقیم وارده شده، متعهد مکلف به جبران خسارت است. مگر اینکه ثابت کند که عدم اجرای تعهد ناشی از امری که خارج از حیطه اقتدار و اختیار او بوده است» (صفایی، ۱۳۸۵، ۲۱۶). تأثیر سبب در حدوث نتیجه مانند تأثیر علت (مباشر) امری علمی و واقعی است لذا وجود یا عدم این تأثیر موکول به عرف یا نظر قانون‌گذار نیست زیرا علت بر معلول (مباشرت یا سببیت در حدوث نتیجه رابطه واقعی بین دو پدیده مادی یعنی «فعل» و زیان امری اعتباری و وضعی قلمداد نمی‌گردد؛ پس رابطه استناد یک، امری، علمی، عقلی غیر قرار دادی در زمان و مکان ثابت و لایتغیر است (صادقی، ۱۳۹۴، ۸۷). شرط ضمان تسبیب، عدوانی بودن سبب است. عدوان وصف مادی فعل است یعنی توانایی و قابلیت سبب در ایراد صدمه یا خسارت غیر قانونی یا نامشروع (صادقی، ۱۳۹۴، ۹۰)؛ تحقق سبب منحصر به انجام «فعل» است اما عدوانی بودن سبب می‌تواند ناشی از فعل یا ترک فعل (تعدی و تفریط باشد رابطه استناد مجرای برای جریان مؤثر تأثیر عوامل ایجاد کننده رفتاری است که باعث حدوث معلول می‌گردد که به جهت تأثیر در نتیجه نیاز مند عواملی چون سبب و علت و تأثیر است؛ این موضوع در ماده ۵۲۶ ق م مورد تأکید مقنن بود است.

دلایل اهمیت رابطه سببیت عبارتند از: ۱- وجود رابطه سببیت در جهت تحقق مسئولیت مدنی در کنار وجود خسارت و تقصیر یا فعل زیان بار ضروری بوده؛ ۲- زیان دیده برای مطالبه خسارت باید اثبات

گفت کماکان مسئولیت راننده با توجه به قواعد عمومی، مبتنی بر تقصیر است و زیان‌دیده باید علاوه بر اثبات رابطه سببیت، تقصیر راننده را نیز اثبات کند در اغلب موارد رابطه سببیت رکن اصلی تحقق مسئولیت است اما تقصیر چنین نیست بلکه در مواردی، مسئولیت عامل زیان محقق است بدون اینکه تقصیری مرتکب شده باشد. در مورد نظریات مبتنی بر مسوولیت محض، هر چند در نظریه خطر و تضمین حق، عنصر تقصیر کم رنگ شده است، ولی لزوم احراز رابطه سببیت در این موارد همچنان پابرجاست و امکان مطالبه‌ی غرامت از سوی زیان دیدگان با اثبات عدم تقصیر آن‌ها در ورود زیان میسر می‌باشد.

۵-۲. سبب و مسئولیت در قانون بیمه اجباری شخص ثالث در حقوق ایران

با تصویب قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث در سال ۱۳۴۷ مسئولیت ویژه‌ای بر محافظ و دارنده این وسیله تحمیل شد که در قوانین پیشین سابقه نداشت و این حکم استثنایی بر قاعده کلی ماده یک قانون مسئولیت مدنی اعلام شد (کاتوزیان، ۱۳۸۷، ۶۰۴-۶۰۳). در سال ۱۳۸۷ این قانون مورد اصلاح قرار گرفت و تغییراتی در آن حاصل شد و در آخرین اصلاحات قانون در ۲۰ اردیبهشت سال ۱۳۹۵ به نام قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه تغییر نام داد و در برخی مواد آن نیز تغییراتی به وجود آمد. البته بررسی این تغییرات، تحقیقی دیگر را می‌طلبد.

سببیت عرفی و معقول موجود باشد چنانچه که بتوان گفت بین آن دو ملازمه عرفی وجود دارد. برای اینکه تخلف راننده موجب مسئولیت حقوقی (کیفری و مدنی) نامبرده گردد، باید بین تخلف راننده و سانحه رانندگی رابطه سببیت وجود داشته باشد؛ یعنی تخلف راننده علت حادثه باشد. مثلاً راننده‌ای بدون گواهی‌نامه و فاقد مهارت در حال رانندگی است، لیکن راننده دیگر از عقب به او برخورد می‌نماید. در این صورت، عدم مهارت نقشی در تصادف ندارد یا رانندگی با وسیله نقلیه دارای عیب و نقص که عیب و نقص در آن مؤثر در حادثه نباشد یا سوار نمودن مسافر در بالای وانت که به علت تقصیر و بی‌احتیاطی راننده دیگری که با وسیله نقلیه مذکور تصادف نمود، حادثه ایجاد شده و موجب فوت یا صدمات بدنی مسافر شده است. در اینجا نیز بین تخلف راننده؛ یعنی سوار نمودن مسافر بالای اتاق و حادثه ایجاد شده رابطه سببیت وجود ندارد» (عباسلو، ۱۳۹۱، ۳۸). به موجب قانون اصلاح بیمه اجباری، مسئولیت دارنده وسیله نقلیه، مسئولیت نوعی است و اینگونه برداشت می‌شود که حتی مسئولیت راننده نیز نوعی است. زیرا در قانون جدید، مسئولیت راننده هم به صراحت تحت پوشش بیمه قرار گرفته است.

چنانچه قائل به مسئولیت نوعی راننده باشیم، در دعوی مسئولیت به طرفیت او، زیان‌دیده کافی است رابطه سببیت بین فعل زیانبار و ورود ضرر را اثبات کند یعنی ثابت کند که ورود ضرر ناشی از وسیله نقلیه بوده و ارتکاب تقصیر یا عدم آن از سوی راننده تاثیری در تحقق مسئولیت مدنی وی نخواهد داشت. لیکن چنانچه معتقد به سکوت قانونگذار در خصوص مبنای مسئولیت راننده در قانون اصلاحی باشیم، باید

تعیین مسئولیت ناشی از رانندگی به دنبال بیمه اجباری و حمایت از زیان دیده با تأسیس صندوقهای تأمین اجتماعی است. در این صورت می‌توان گفت که مبنای مسئولیت مدنی رانندگان نظریه تضمین جمعی (صفایی؛ رحیمی، ۱۳۹۵، ۷۴)؛ خسارت و توزیع زیان بوده و چون این موضوع سازمان یافته، منظم و خودگردان است آن را سامانه «مسئولیت مدنی جمعی» نامیده‌اند (صفایی؛ اورک بختیاری، ۱۳۹۳، ۳۱).

هدف وضع قانون جدید بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ جبران خسارات وارد به اشخاص ثالث از طریق بیمه است و نظریه تضمین گروهی از بین همه نظریات مختلف به عنوان بهترین مبنا است که می‌تواند با فلسفه قانون مذکور سازگار باشد. مقنن به جهت حمایت بیشتر از زیان‌دیده حوادث رانندگی از نظریه تقصیر موضوع ماده ۳۳۵ قانون مدنی عدول کرده و در ماده ۵۲۸ قانون مجازات اسلامی ۱۳۹۲ به نظریه خطر روی آورده است. برتری نظریه خطر بر تقصیر از حیث حمایت از زیان دیده و تأمین هدف اصلی مسئولیت مدنی که همان جبران زیان زیان‌دیده است، این است که نیازی به اثبات تقصیر عامل زیان نبوده و صرف انتساب ضرر به وی و احراز رابطه سببیت کفایت می‌کند. مسئولیت راننده از باب مباشرت در وقوع حادثه و ورود ضرر است و به همین دلیل است که مقنن، مسئولیت برای راننده مسبب حادثه را پیشبینی کرده است. راننده صرفاً مکلف به بیمه کردن وسیله نقلیه است و مسئولیتی از باب پرداخت خسارت از جانب راننده را ندارد. در همه مواد قانون بیمه اجباری، برای جبران خسارات مالی و بدنی از بیمه‌گر و یا مسبب حادثه یا صندوق صحبت شده

«تحولات حوادث رانندگی از یک سو به سمت جبران خسارت زیان دیده بوده و نظرات فراتر از تقصیر به طور عمده بر آن حاکم است و از سوی دیگر حذف تعهد به جبران خسارت از قلمرو ماده ۲ قانون جدید مصوب ۱۳۹۵ / ۲ / ۲۰، بررسی این قسم مسئولیت در عرض دیگر موارد مسئولیت احکام قانون مجازات اسلامی ۱۳۹۲ و ابتدای آن بر مبنای فقهی انتساب حادثه و بررسی حادثه رانندگی از مجرای اتلاف و تسبیب و مفاد تبصره ۲ ماده ۲ قانون مجازات ۱۳۹۲ که مسئولیت دارنده وسیله نقلیه را مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل اوست نمی‌داند و در واقع بیانگر آن است که مبنای مسئولیت همان صدق عرفی انتساب می‌باشد؛ همگی دلالت بر الحاق مبنای مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی به سایر موارد و در واقع اعمال مبنای عمومی مسئولیت در حقوق ایران دارد» (خدابخشی، ۱۳۹۰، ۱۱۴ - ۱۱۳). «این امر، به ویژه هنگامی تقویت می‌شود که بدانیم کارشناسان متخصص هنگام بررسی حادثه و قضات هنگام رسیدگی در اغلب موارد، شاهد ارتکاب نوعی از بی احتیاطی و عدم رعایت ضوابط راهنمایی و رانندگی هستند. حضور بیمه، انگیزه محکومیت مسئول حادثه و جبران خسارت زیان دیده را افزایش داده و ثمره تمایز دو نوع مسئولیت مسئولیت مبتنی بر تقصیر و مسئولیت مبتنی بر خطر را کم رنگ می‌کند؛ به نحوی که در اغلب موارد کمتر زیان دیده‌ای بدون جبران باقی می‌ماند به همین علت است که گفته می‌شود هدف اصلی قوانین ویژه مسئولیت رانندگی، رهایی از قیدهای اصل تقصیر و ایجاد مسئولیت محض به سود قربانی حادثه‌های رانندگی است» (کاتوزیان، ۱۳۸۷، ۶۰۵). ایران با تصویب قانون بیمه اجباری برای

و در هیچ ماده‌های جبران خسارات مذکور به دارنده واگذار نشده است.

۵-۲-۱. نقش سبب در مسئولیت

مطابق ماده ۲ قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵: «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موضوع این قانون اعم از اینکه اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند مکلفند وسایل نقلیه خود را در قبال خسارت بدنی و مالی که در اثر حوادث وسایل نقلیه مذکور به اشخاص ثالث وارد می‌شود حداقل به مقدار مندرج در ماده (۸) این قانون نزد شرکت بیمه‌ای که مجوز فعالیت در این رشته را از بیمه مرکزی داشته باشد، بیمه کنند.» مطابق ماده مذکور، مسئولیت دارنده مانع از مسئولیت شخص مسبب اصلی حادثه نیست. قانون‌گذار در تبصره ۲ ماده مذکور، لزوم تحصیل انتساب ضرر به فعل یا ترک فعل فاعل زیان را بیان نموده و مسئول پرداخت خسارت را بیمه‌گر از محل بیمه‌نامه وسیله نقلیه تعیین کرده است که بیانگر تحول مبنای مسئولیت بوده و به آن اشاره شد (اکرمی؛ بستانی‌پور، ۱۳۹۹، ۱۹).

در همین حال بر اساس ماده ۳ قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵: «دارنده وسیله نقلیه مکلف است برای پوشش خسارتهای بدنی وارد شده به راننده مسبب حادثه، حداقل به میزان دیه مرد مسلمان در ماه غیر حرام، بیمه حوادث اخذ کند مبنای محاسبه میزان خسارت قابل پرداخت به راننده مسبب حادثه معادل دیه فوت یا دیه و یا آرش جرح در فروض ورود خسارت بدنی به مرد مسلمان در ماه غیر حرام و هزینه معالجه آن می‌باشد. سازمان پزشکی قانونی مکلف است با درخواست راننده مسبب حادثه یا شرکت بیمه مربوط، نوع و درصد صدمه

بدنی وارد شده را تعیین و اعلام می‌کند...». در این ماده دارنده مکلف به بیمه وسیله نقلیه خود به میزان حداقل دیه کامل مرد مسلمان در ماه غیر حرام شده است؛ که میزان آن هر ساله توسط کارشناسان محاسبه و در اختیار قوه قضائیه جمهوری اسلامی ایران قرار می‌گیرد تا اعلام رسمی و به اجرا درآید.

ماده ۴ قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵ در خصوص مسئول پرداخت خسارت است اما در بند الف در قسمت اخیر این بند آمده که: «این حکم، نافی مسئولیت‌های کیفری راننده مسبب حادثه نیست. به این معنا که هر چند اگر بیمه یا صندوق مسئول پرداخت خسارات از محل بیمه‌نامه دارنده وسیله نقلیه می‌باشد اما اگر با توجه به نظرات کارشناسی و قاضی نقش سببی راننده و انتساب نتیجه فعل زیان بار و مجرمانه به وی تعیین گردید مسئولیت کیفری این انتساب مجرمانه بر عهده راننده خواهد بود.

بر اساس ماده ۱۴ قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵: «در حوادث رانندگی منجر به جرح یا فوت که به استناد گزارش کارشناس تصادفات راهنمایی و رانندگی یا پلیس راه، علت اصلی وقوع تصادف یکی از تخلفات رانندگی حادثه ساز باشد بیمه‌گر مکلف است خسارت زیان دیده را بدون هیچ شرط و اخذ تضمین پرداخت کند و پس از آن می‌تواند به شرح زیر برای بازیافت به مسبب حادثه مراجعه کند.» منظور از تخلفات رانندگی حادثه ساز، تخلفاتی است که در تصویب نامه هیئت وزیران به استناد تبصره ماده (۵) قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث تعیین گردیده

مینی بوس رخ داده است که در آن مینی بوس به سمت چپ کمپرسی تجاوز نموده است نتیجه آن که تمام خسارت بر راننده کمپرسی تحمیل خواهد شد؛ یا مثلاً در رأی وحدت رویه مورخ ۹۲/۷/۶ چنین آمده است: «چنان چه قتل خطئی باشد و کسی که ارتکاب قتل به او نسبت داده شده گونه خلافی مرتکب نشده باشد و وقوع قتل هم صرفاً به لحاظ تخلف مقتول باشد راننده مسئول نمی‌باشد». «با این حال رویه قضایی ایران (نظریه‌ی شماره ۵۴۹۳/۷، به تاریخ ۱۳۵۹ / ۱۱ / ۱۱ اداره حقوقی قوه قضائیه) به سمت نظریه تقصیر تمایل دارد و هم چنین اداره حقوقی قوه قضائیه نیز این باور است قانون بیمه اجباری دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث بر اساس تقصیر وضع گردیده است» (خدابخشی، ۱۳۷۹، ۸۰)؛ اما در عمل تفکیک میان دارنده و راننده و جمع میان قواعد مختلف اجرا نمی‌شود.

به اعتقاد برخی از اساتید حقوق بایستی با توجه به میزان سهمی که هر یک از افراد در ورود خسارت دارند، مسئولیت را تقسیم کرد (صفایی و همکاران، ۱۳۹۷). این دیدگاه با مبانی حقوقی ایران سازگارتر است چرا که مسئولیت تضامنی در حقوق ایران خلاف اصل است و اصل آن است که هر شخص مسئول خساراتی است که از عمل خویش صادر شده است و تقسیم خسارت در حقوق ایران به طور مساوی پذیرفته شده است (دیلمی، ۱۳۹۰، ۹۵) و این ماده منافاتی با نظریه مذکور ندارد و در زمانی از نظریه مذکور می‌توان استفاده و استناد کرد که میزان تأثیر هر یک از اسباب را نتوان اثبات نمود.

و در نتیجه ارتکاب راننده به این تخلفات منجر به وقوع حادثه گردیده است و بنا به گزارش کارشناس تصادفات راهنمایی و رانندگی یا پلیس راه علت اصلی وقوع تصادف رابطه سببی بین فعل زیان بار راننده و وقوع نتیجه حادثه) احراز و راننده مسبب حادثه اعلام شده است؛ که در اولین حادثه ناشی تخلف حادثه ساز راننده مسبب در طول مدت بیمه نامه معادل دو و نیم درصد (۵/۲) از خسارتهای بدنی و مالی پرداخت شده مکلف به پرداخت خسارت می‌شود.

۵-۲-۲. دخالت زیان دیده

به طور کلی تقصیر که شامل تعدی و تفریط است مبنای مسئولیت شناخته خواهد شد البته بایستی عنوان کرد: حوادث زیان باری که از نظر عرف احتمال برود و قابل پیش بینی باشد تقصیر نامیده می‌شود ولی اگر آن حادثه از نظر عرف زیان بار به حساب نیاید اما اتفاقاً ورود زیان شود در این صورت سبب محسوب نمی‌شود و ایجاد مسئولیت هم نمی‌کند اما انتقادی که می‌توان مطرح کرد این است که در بعضی از موارد عواملی که موجب به وجود آمدن ضرر می‌شود آن قدر پیچیده و مبهم است که میان سبب اصلی با سبب متعارف بسیار دشوار است و به همین دلیل موجب می‌شود دادگاهها روش ثابتی در مقابل حوادث مشابهی که پیش روی آنهاست نداشته باشند (کاتوزیان، ۱۳۷۸). به طور کلی مطابق قانون بیمه اجباری، دارنده هر وسیله مسئول تمام خسارات وارده به دیگری است. حال به ذکر چند نمونه رأی می‌پردازیم در تصادف یک آمبولانس و کامیون معلوم می‌شود که علت تصادف تنها بی‌احتیاطی راننده کامیون، به همین دلیل کل زیان بر راننده کامیون تحمیل می‌شود یا در تصادفی که میان کمپرسی و

حوادث مربوط به رانندگی حقوق فرانسه در سال ۱۹۸۵، با توجه به نظریاتی که آندره تنک (Tune Andre) که یکی از حقوقدانان مطرح در کشور فرانسه است، به وجود آمده است، که این قانون شامل تمام وسایل نقلیه موتوری زمینی به غیر از قطار راه آهن و تراموایی که بر روی راه‌های مخصوصی حرکت می‌کنند، می‌باشد (غمامی، ۱۳۸۰، ۱۶۹). این قانون به دنبال بیان قواعد مسئولیت مدنی و بررسی علل و اسباب زیان نیست بلکه بیشتر به دنبال جبران کامل خسارت زیان دیده و ایجاد یک نظام جبران خسارت مستقل است. از سال ۱۹۸۶ قواعد مسئولیت مطلق در خصوص مسئولیت ناشی از تصادفات وسایل نقلیه حاکم شده است به موجب این مقررات، عابرین پیاده، دوچرخه سوار و مسافرینی که از حوادث فوق دچار خسارت می‌شوند حق جبران خسارت دارند. دارنده یا راننده وسیله نقلیه صرفاً وقتی میتواند از مسئولیت رهایی یابد که اثبات نماید فعل عمدی یا تقصیر نابخشودنی خوانده علت انحصاری حادثه بوده است.

طبق مواد ۳ تا ۶ قانون ۵ ژوئیه ۱۹۸۵، «خوانده می‌تواند برای رد یا کاهش جبران خسارت زیان دیده، به تقصیر او استناد کند. در نظامی که مبتنی بر حق جبران خسارت زیان‌دیدگان است، این معافیت بر اثر تقصیر زیان‌دیده باید استثنا باشد. زیرا باعث می‌شود که حقی که اصولاً بر اساس قانون، شناخته شده است، به‌طور کامل یا جزئی زایل شود. وقتی که این محرومیت از جبران خسارت پیش‌بینی شده باشد، بیشتر به صورت مجازات خصوصی زیان‌دیده جلوه می‌کند. لذا باید شرایط احراز آن را به صورت مضیق ارزیابی کرد».

طرفداران این نظریه بر این باورند که هر سبب با توجه به میزان تاثیری که در ورود ضرر داشته است مسئول شناخته می‌شود. (سراج، پیشین) اما به این دیدگاه ایرادهایی وارد آمده است چرا که یکسری از زیانها را نمی‌توان به درستی تجزیه نمود مانند جراحت، مرگ، لطمه به حیثیت و آبرو و هم چنین احتمال دارد درصد تاثیری که هر یک از اسباب دارند از مجموع کل ضررهایی که ایجاد شده بیشتر باشد که در این صورت میان علت و معلول تناسبی برقرار نمی‌شود (کاتوزیان، ۱۳۷۸). اما برداشتی که می‌توانیم از این نظریه داشته باشیم عدالت و تقسیم عادلانه مسئولیت است.

ماده ۱۴ قانون مسئولیت مدنی بیان می‌دارد در خصوص میزان مسئولیت یک از افراد به چگونگی دخالت آنها در ایجاد ضرر توسط دادگاه تعیین شود. به حقوقدانان زمینه راه‌های مربوط به رابطه سببیت مستقل و واحدی دست پیدا نکرده‌اند ولی بعضی از حقوقدانان نظریه متعارف و اصلی را به عنوان نظریه‌ای که قبول دارند معرفی نموده‌اند. ولی باز هم نمی‌توان از ا قاعده کلی دست یافت و بایستی عنوان کرد که قضات باید در هر مورد که به آنها مراجعه می‌کنند با در نظر گرفتن اوضاع و احوال حادثه زیان بار به دادرسی بپردازند زیرا به تنهایی هر یک از نظریه‌ها پاسخ‌گو نیستند ولی آن چه که دهمی نظریه‌ها نقش مهم و اساسی در تعیین سبب مسئول دارد تقصیر است و می‌توان گفت برای تعیین سبب مسئول عامل اصلی و مهم انتساب عرفی است که با نظریه تقصیر سازگاری دارد.

۳-۵. سبب و مسئولیت در حوادث رانندگی در حقوق فرانسه

قانون بیمه، هر گاه زیان ناشی از عمد زیان دیده باشد در این صورت حتی از صندوق تضمین خسارت نیز قابل جبران نمی‌باشد. در خصوص خسارت مالی، تقصیر زیان دیده در خصوص زیان‌های وارد شده بر اموال، باعث کاهش و حتی به طور کامل از جبران خسارت محروم می‌گردد، بنابراین می‌توان گفت خسارات وارد بر اموال مشمول قواعد عمومی مسئولیت است. در خصوص تصادم دو وسیله نقلیه، هر یک از دارندگان مسئولیت جبران کامل خسارت طرف مقابل را دارد، این موضوع مورد قبول بیمه نیست اما به نفع زیان دیدگان است (لی تورنو؛ کادیت، ۱۹۹۶، ۷۳۱).

برای آن که تقصیر زیان دیده غیر راننده که آسیب جسمانی دیده است، مانع جبران خسارت او شود، این کفایت نمی‌کند که این تقصیر، نابخشودنی باشد بلکه به علاوه باید «سبب انحصاری حادثه باشد». بنابراین دو شرط مذکور باید همراه با هم وجود داشته باشند و دیوان کشور، تحقق دو شرط را کنترل می‌کند (بادینی، ۱۳۸۴). نخست ملاحظه می‌شود که تقصیر نابخشودنی باید سبب «حادثه» شده باشد. بنابراین اگر در تحقق حادثه نقش سببی نداشته باشد، دیگر چندان اهمیتی ندارد که صرفاً تأثیری بر خسارت داشته باشد. اما مشکل این شرط این است که چه معنایی را باید برای مفهوم سبب «انحصاری» حادثه قائل شد. نخست به نظر می‌رسد که تقصیری که برای خواننده، شرایط قوه قاهره را به وجود آورده باشد، می‌تواند به عنوان سبب انحصاری حادثه شناخته شود. برخی از آرای صادره نیز همین نکته را تأیید کردند. اما خیلی زود رویه قضایی لازم دانست که تقصیر نابخشودنی زیان دیده، تقصیر خواننده را

قانون در این زمینه رژیم متنوع و پیچیده‌ای را ساماندهی کرده است که این تنوع، گاهی «تبعیض» دانسته شده است. (وینه، ۱۳۸۴، ۳۳۸) مبنای این تنوع، خسارات وارده، وضعیت زیان دیده، درجه تقصیر ارتکاب یافته و حتی تأثیر سببی آن در ایراد خسارت است. نخستین تفکیک، میان زیان دیدگان مستقیم و زیان دیدگان غیرمستقیم صورت می‌گیرد. در مورد زیان دیدگان مستقیم، قانون، خسارات را بر حسب ماهیت آن‌ها تقسیم می‌کند و نخست «جبران خسارات ناشی از آسیب به شخص» و «خسارات وارده به اموال» را از هم تفکیک می‌کند. جا دارد که برای جبران خسارت زیان دیدگان غیرمستقیم نیز جایگاه خاصی در نظر گرفته شود. رژیم جبران خسارت دسته اخیر، مستقیماً مبتنی بر ماهیت خسارت وارده نیست و قانون در مورد آن‌ها به طور کامل تعیین تکلیف نکرده است.

۵-۳-۱. نقش زیان دیده

به طور کلی مطابق ماده ۳ قانون مدنی فرانسه هر گاه زیان دیدگان به غیر از رانندگان وسیله نقلیه، به شخصیت آنان آسیبی برسد، نمی‌توان به تقصیر زیان دیدگان استناد کرد، مگر تقصیر غیر قابل چشم پوشی که علت منحصر حادثه باشد. هم چنین قانون گذار در ماده ۳ بیان نموده است که در صورتی که به زیان دیدگانی که سن آن‌ها کم‌تر از ۱۶ سال یا بیشتر از ۷۰ سال باشد یا با هر سنی در هنگام حادثه دچار محجوریت دائمی یا معلولیت جسمانی بیش از ۷۰ درصد شود، خسارتی وارد شود در هر حال باید جبران شود اما زیان‌هایی که به شخصیت اشخاص وارد می‌شود در صورتی که زیان دیده از روی عمد به دنبال آن باشد، دیگر قابل جبران نیست. با توجه به

مسئولیت مبتنی بر تقصیر است مراجعه کرد و اگر در تصادم دو وسیله نقلیه، یکی از رانندگان مرتکب تقصیر شده باشد، وی را مسئول در نظر می‌گیرند و علاوه بر آن که خسارات وارده به خود را بایستی جبران نماید، بایستی به جبران خسارت طرف دیگر نیز که بر عهده‌ی اوست بپردازد و هر گاه هر دو طرف مقصر شناخته شوند مسئولیت با توجه به شدت و ضعف تقصیر بایستی تقسیم شود و هر گاه حادثه ناشی از قوه قاهره (حوادث غیر مترقبه) یا علت آن نامشخص باشد یا تقصیر هیچ یک از طرفین ثابت نشود، در این صورت هر طرف بایستی زیان‌های وارد به خود را متحمل شود، امروزه این نظر در فرانسه متروک است ولی برخی از دادگاه‌های استیناف و هم چنین در رای‌ی که شورای دولتی فرانسه در تاریخ ۲۸ ژوئن ۱۹۴۶ و در ماده ۲ قانون ۷ ژوئیه ۱۹۶۷ مربوط به حوادث دریایی و قانون ۵ ژوئیه ۱۹۳۴ راجع به تصادم رودخانه‌ای بدان اشاره می‌کنند و مورد قبول آن‌ها قرار گرفته است. در حالت دوم، در برخی موارد ممکن است تقسیم مسئولیت بر اساس میزان خطرهای ناشی از دو وسیله نقلیه صورت گیرد. بدین معنی است که وسیله نقلیه خطرناک‌تر بایستی مسئولیت بیشتری را تحمل نماید یعنی هر وسیله نقلیه با توجه به خطری که ایجاد می‌کند باید مسئول شناخته شود که این دیدگاه مورد قبول بسیاری از علمای حقوق و دادگاه‌های فرانسوی است و این نظر مشابه نظری است که عنوان می‌دارد که تقسیم مسئولیت بایستی به نسبت تأثیر عمل یکی از اسباب متعدد در میزان خسارت صورت پذیرد که این دیدگاه در فرانسه طرفداران کم‌تری دارد.

بی‌اثر ساخته باشد و به این ترتیب به احراز این امر اکتفا کرد. بنابراین همین که خواننده مرتکب تقصیر سببی شده باشد، دیگر نمی‌توان تقصیر زیان‌دیده را سبب «انحصاری» دانست. برعکس، آرای‌ی که زیان‌دیده را از جبران خسارت محروم می‌کنند، عدم ارتکاب تقصیر از سوی خواننده یا غیرقابل پیش‌گیری بودن و پیش‌بینی‌ناپذیری عمل زیان‌دیده را مبنا قرار می‌دهند. چنین چیزی یادآور قوه قاهره است، بدون آن که شرایط قوه قاهره، هم‌زمان با هم فراهم باشد. در هر حال، برخلاف آنچه گمان می‌رفت، به نظر نمی‌رسد که ضرورتی داشته باشد برای آن که سبب، انحصاری محسوب شود، از ویژگی‌های قوه قاهره برخوردار باشد. نکته آخر این که تقصیر نابخشودنی که سبب انحصاری خسارت باشد، اگر تنها تقصیر موجب حادثه نباشد، دست‌کم تقصیری است که هرگونه تقصیر خواننده را در ایجاد حادثه بی‌اثر می‌سازد.

۵-۳-۲. معیار تقسیم مسئولیت

زمانی که دو وسیله نقلیه با یک دیگر تصادم کنند و هر دو راننده مقصر باشند در این صورت هر دو مسئول جبران خسارت خواهند بود ولی در خصوص تقسیم مسئولیت بایستی مواردی را کشور فرانسه مورد بررسی قرار داد. در حقوق فرانسه در یک حالت، اماره یا فرض مسئولیت در مسئولیت ناشی از اشیاء تحت حفاظت انسان مورد قبول واقع شده است (استارک، ۱۹۷۴). یعنی یک عامل خارجی غیر قابل پیش‌بینی و غیر قابل اجتناب سبب ورود خسارت بوده باشد. در خصوص تصادم دو وسیله نقلیه به دلیل تعارض دو اماره، هر دو اماره منتفی می‌شود و باید مطابق ماده ۱۳۸۲ ق.م.ف که مربوط به

۶. نتیجه

در خصوص سبب و مسئولیت در حقوق ایران، خسارت در حقوق ایران احکام متفاوتی وجود دارد اما آن چه که طرفدار بیشتری دارد نظریه تقسیم مسئولیت به تساوی است. در حقوق فرانسه در ابتدا رویه قضایی بر آن بوده است که معیار تقسیم مسئولیت را با توجه به درجه تقصیر در نظر می‌گرفتند اما با مرور زمان و در حال حاضر خسارت بر مبنای میزان تأثیری که هر یک از اسباب در ورود زیان دارند، تقسیم می‌شود. در حقوق فرانسه در مواردی که حادثه رانندگی منحصراً ناشی از فعل رانندگی است مشروط بر اینکه عامل یا عوامل دیگری در آن تأثیر نداشته و همچنین زیان دیده خود در ایجاد حادثه مشارکت نداشته باشد راننده خواه مقصر و خواه بدون تقصیر به موجب قاعده اتلاف دارای مسئولیت مدنی خواهد بود و در صورت مباشرت در حادثه علاوه بر جبران خسارت وارده مضافاً دارای مسئولیت کیفری در صورت اقتضاء حادثه نیز است. لکن در صورتی که نتوان بین خطای راننده و حادثه رانندگی رابطه سببیت برقرار نمود به دلیل عدم انتساب حادثه به نامبرده مسئولیتی در بین نخواهد بود. دارنده خودرو نیز باید تنها از عهده پرداخت حق بیمه برآید و بیش از آن مسئولیتی ندارد. در فرانسه قواعد مسئولیت مطلق در تصادفات وسایل نقلیه با عابرین پیاده حاکم شده است. به موجب این مقررات، عابرین پیاده که از حوادث فوق دچار خسارت می‌شوند حق جبران خسارت دارند. دارنده یا راننده وسیله نقلیه صرفاً زمانی می‌تواند از مسئولیت رهایی یابد که اثبات نماید فعل عمدی یا تقصیر نابخشودنی خوانده علت انحصاری حادثه بوده است. در حقوق

اعمال همزمان دو اماره مسئولیت مورد اشاره نیز ممکن است. یعنی هر گاه دو وسیله نقلیه با یک دیگر تصادم نمایند دارنده یا راننده ه از آنها در مقابل دیگری مسئول جبران کامل خسارت است مگر آن که حادثه ناشی از تقصیر باشد و تقصیر هم برای او قابل اجتناب و غیر قابل پیش بینی باشد و هم چنین در حادثه نقش غیر فعال داشته باشد. این مفهوم از سال ۱۹۴۰ در آراء دیوان تمیز فرانسه منعکس شده است رأی شعبه مدنی، مورخ ۲۳ ژانویه ۱۹۴۵، برخورد یک موتور سیکلت با یک اتومبیل که به طور عادی و منظم در سمت راست در حرکت بوده است مطرح شده که دیوان نقش اتومبیل را غیر فعال تلقی کرد و به عدم مسئولیت دارنده آن حکم کرده است. در بعضی آراء مفهوم عادی اشاره شده؛ بدین معنی که اگر عملشی تحت حفاظت عادی باشد مسئولیت متوجه دارنده آن نیست و هم چنین دیوان عالی کشور فرانسه، این نظر را به صورت رویه قضایی پایدار در آورده است و جزء حقوق موضوعه محسوب می‌شود (تره فرانسوا و همکاران، ۲۰۱۸). این رویه به سود وسایل نقلیه سبک در مقابل وسایل نقلیه سنگین و به زیان وسیله نقلیه ارزان قیمت در صورت تصادم با وسیله نقلیه گران قیمت است. دلیل آن که دیوان کشور فرانسه نظریه مذکور را قبول کرد آن است که هدف آن کمک به زیان دیده است و بیمه گر خسارت طرفین را جبران می‌کند و تحمیلی بر وارد کنندگان زیان و دارندگان وسیله نقلیه ارزان وارد نخواهد شد و این نکته را بایستی افزود که رویه مذکور مربوط به مسئولیت راننده و دارنده هر یک از دو وسیله نقلیه در مقابل دیگری است و خساراتی که به اشخاص ثالث وارد می‌شود طرفین نسبت به آنها مسئولیت تضامنی دارند.

۷. سهم نویسندگان

همه نویسندگان حاضر در این مقاله مشارکت داشنه-
اند.

۸. تضاد منافع

در این پژوهش تضاد منافع وجود ندارد.

ایران، در بعضی موارد، زیان دیده می‌تواند از ورود خسارت و هم چنین گسترش خسارت جلوگیری کند ولی در این خصوص کوتاهی کند، در این صورت به طور قطع حق مطالبه خسارت را ندارد اما در حقوق فرانسه به دلیل آن که اقداماتی بایستی جهت جلوگیری از ورود خسارت و گسترش آن توسط زیان دیده قابل پیش بینی است، بنابراین خسارت قابل تقلیل برای قابل مطالبه بودن، خیلی بعید به نظر می‌رسد. در گذشته در حقوق فرانسه، تقصیر زیان دیده یا دخالت او در ورود زیان، موجب می‌شد شخص به طور کامل از مطالبه خسارت معاف شود اما اکنون، تقصیر زیان دیده رافع مسئولیت عامل زیان نیست و موجب محرومیت کامل زیان دیده از دریافت خسارت نمی‌شود بلکه با توجه به مورد، موجب کاهش مسئولیت عامل زیان می‌شود، که این دیدگاه در حقوق ایران مورد پذیرش قرار گرفته است و هرگاه ثابت شود که زبانی که ایجاد شده است با توجه به قاعده سببیت قابل انتساب به هر یک از عامل زیان و زیان دیده است، هر دو مسئول شناخته خواهند شد و به میزان مسئولیت زیان دیده، از میزان عامل زیان کم می‌شود و هم چنین اگر ثابت شود با وجود تقصیر زیان دیده، عامل زیان تقصیری مرتکب شده است که علت اصلی و منحصر در ورود خسارت است. بنابراین عامل زیان مسئول جبران خسارت است و تقصیر زیان دیده تاثیری بر مسئولیت او ندارد.

منابع

فارسی

- خدابخشی، عبدالله، «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران»، مجله حقوقی دادگستری، شماره ۷۴، ۱۳۹۰.

- دیلمی، احمد، «تأملی در قرائت‌های مختلف از مسئولیت تضامنی»، مجله مطالعات حقوق تطبیقی معاصر، شماره ۳، پاییز و زمستان ۱۳۹۰.

- شمس‌الهی، محسن، «احراز رابطه سببیت در دعاوی مسئولیت مدنی ناشی از نقض الزامات مربوط به افشای اطلاعات در بازار اوراق بهادار(با مطالعه تطبیقی در حقوق آمریکا و فرانسه)»، مجله دانش-نامه حقوق اقتصادی، سال بیست‌وهفتم، شماره ۱۸، پاییز و زمستان ۱۳۹۹.

- صادقی، محمدهادی، جرائم علیه اشخاص صدمات جسمانی، چاپ بیست و یکم، تهران، نشر بنیاد حقوقی میزان، ۱۳۹۴.

- صفایی، سیدحسین؛ اورک بختیاری، حسنعلی، «نگاهی نو به مسئولیت مدنی دارندگان خودرو»، فصلنامه حقوق(مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی)، شماره اول، ۱۳۹۳.

- صفایی، سیدحسین؛ بادینی، حسن؛ عباسلو، بختیار؛ صالحی، سعیده، «معیار تقسیم مسئولیت در فرض تعدد اسباب و تحول آن در حقوق ایران»، فصلنامه دیدگاه‌های حقوق قضایی، شماره ۸۴، ۱۳۹۷.

- صفایی، سیدحسین؛ رحیمی، حبیب‌الله، مسئولیت مدنی الزامات خارج از قرارداد، چاپ نهم، تهران، سمت، ۱۳۹۵.

-اکرمی، روح‌الله و بستانی‌پور، لیلا، «سببیت در حوادث رانندگی در قوانین موضوعه ایران با نگاهی به آراء حقوقی و فقهی»، کنفرانس بین‌المللی فقه، حقوق، روان‌شناسی و علوم تربیتی در ایران و جهان اسلام، کرج، ۱۳۹۹.

- بادینی حسن، فلسفه مسئولیت مدنی، چاپ اول، تهران، سهامی انتشار، ۱۳۸۴.

- جمالی، غلامرضا، «شناسایی و رتبه‌بندی عوامل مؤثر بر تصادفات جاده‌ای استان بوشهر»، فصلنامه راهور، شماره ۱۰، ۱۳۹۳.

- حاجی نوری، غلامرضا، «مطالعه تطبیقی رهیافت‌های سببیت در مسئولیت مدنی»، فصلنامه مطالعات حقوقی معاصر، شماره اول، ۱۳۸۹.

- حمیدی‌زاده، محمدرضا و همکاران، «سیاست گذاری مهار تلفات جاده‌ای»، فصلنامه مطالعات مدیریت راهبردی، شماره ۳۱، ۱۳۹۶.

- خادم رضوی، قاسم؛ نوعی، الیاس؛ مهر پویان، آزاده، «رابطه سببیت در مسئولیت ناشی از بی احتیاطی؛ نگاهی تطبیقی به حقوق مسئولیت مدنی ایران و انگلستان»، مجله پژوهش حقوق خصوصی، شماره ۱۰، بهار ۱۳۹۴.

- خدابخشی، عبدالله، «تأثیر بیمه در حقوق مسئولیت مدنی»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران، تهران، ۱۳۸۹.

- محسنی، فرید؛ ملکوتی، نصیر، «رابطه سببیت در قانون مجازات اسلامی»، مجله حقوقی دادگستری، شماره ۹۱، ۱۳۹۳.

- وینه، ژنویو پاتریس ژوردن، «تقصیر زیان دیده در حوادث رانندگی»، ترجمه مجید ادیب، مجله تحقیقات حقوقی، شماره ۴۲، ۱۳۸۴.

عربی

-السنهوری، عبدالرزاق احمد، الوسیط فی الشرح القانون المدنی، چاپ سوم، تهران، نشر کمال الملک، ۱۳۹۰.

- صفایی، حسین، قواعد عمومی قراردادها، چاپ ششم، تهران، نشر میزان، ۱۳۸۵.

- صمدی، سعید و همکاران، «بررسی عوامل مؤثر در تصادفات جاده‌ای کشور رویکردی از شبکه عصبی»، فصل نامه مطالعات مدیریت ترافیک، شماره ۲۳، ۱۳۹۰.

- عباسلو، بختیار، مسئولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی، چاپ اول، تهران، نشر میزان، ۱۳۹۱.

- غمامی، مجید، تحول حقوق فرانسه در زمینه حوادث رانندگی (در تحقیق مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی)، چاپ اول، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۰.

- قاسم‌زاده، سید مرتضی، الزامها و مسئولیت مدنی بدون قرارداد، چاپ پنجم، تهران، نشر بنیاد حقوقی میزان، ۱۳۸۷.

- قدیرزاده، محمدرضا و همکاران، «وضع و روند تغییرات مرگ‌ومیر ناشی از حوادث رانندگی ایران در دهه ۸۰ خورشیدی»، مجله تخصصی اپیدمیولوژی، شماره ۲، ۱۳۹۴.

- کاتوزیان، ناصر، الزامهای خارج از قرارداد قواعد عمومی، چاپ دهم، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۷.

- کاتوزیان، ناصر، قانون مدنی در نظم حقوق کنونی، چاپ ششم، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۸.

- کاتوزیان، ناصر، مسئولیت مدنی الزامهای خارج از قرارداد (ضمان قهری غصب و استیفا)، چاپ ششم، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۶.

لاتین

- Le Tourneau, Ph; Cadiet L, Droit de la responsabilité , First edition, paris, publication Dalloz,1996.
- Stark, Bryan,observations sur le regime juridique des clauses de non-responsabilite ou limitatives de responsabilite, 1th edition paris, publication recueil dalloz, 1974.
- Terré ,François; Simler, Philippe; Lequette, Yves; Chénéde, François, Droit civil Les obligations, 12th edition, Paris, publication Dalloz ,2018.