

آثار حقوقی تعدد اسباب در تصادفات

حسین عرب^۱ دکتر امیر خواجه‌زاده^۲ صالح زواره^۳

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۰۶/۰۵

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۰۷/۲۵

چکیده

به موجب قواعد عمومی مسئولیت، اشخاص مسئول اعمال زیان‌بار خود و ملزم به جبران خسارت زیان‌دیده هستند. گاه در به وجود آمدن خسارت، دو یا چند نفر دخالت دارند که به مسئله تعدد اسباب معروف است در این حالت تلاش می‌شود از میان اسباب متعددی که موجب وارد شدن خسارت می‌شوند آن سببی که سزاوار تحمل چنین مسئولیتی است شناسایی گردد. رابطه سببیت رکن اساسی و عنصر حیاتی مسئولیت مدنی و ضمان قهری در این رابطه باید بین ضرر وارده و تقصیر در عرف رابطه‌ای وجود داشته باشد به نحوی که اگر آن فعل یا ترک فعل نمی‌شود به قطع ضرری حاصل نمی‌شد و این قاعده به‌عنوان یک قاعده عقلایی در مسئولیت مدنی پذیرفته شده است و اختلاف در آن نیست. احراز رابطه سببیت در موردی که یک سبب خسارتی به بار آورد کار آسانی است اما با توجه به آنکه حوادث اجتماعی مرتبط هستند و معمولاً علامت و سبب ضرر بیش از یکی است در نتیجه تعیین مسئول و به تبع آن احراز رابطه سببیت عمل دشواری است در هنگام تعدد اسباب، سبب ارائه نظریاتی توسط متخصصان شده است که ر حقوق ایران تأثیر این نظریه‌های را در قوانین موضوعه شاهد هستیم.

واژه‌های کلیدی: مسئولیت - خسارت - اسباب - تقصیر - ضمان قهری

^۱ کارشناس ارشد حقوق خصوصی

^۲ دکترای حقوق خصوصی، عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد اسلامی دامغان

^۳ کارشناس ارشد حقوق خصوصی

مقدمه

در مسئولیت مدنی همیشه یک علت باعث به وجود آمدن ضرر نمی‌شود در ایجاد یک ضرر همواره اسباب گوناگون با میزان تأثیرهای متفاوتی دخالت دارند. آنچه باعث انتساب ضرر به فاعل می‌گردد بی‌واسطه بودن ضرر و فعل فاعل است، به‌نوعی که عرف، ضرر را به فعل انجام‌شده نسبت دهد و در مسئولیت مدنی عرف اصلی انواع است که زیان‌های نامشروع جبران شود و آثار کارهای ناشایسته از بین رود. در مسئولیت مدنی مقصر محصول جبران است مگر اینکه واسطه‌ای رابطه سببیت انتساب فعل زیان‌آور با مقصود را از بین ببرد. در مسئولیت مدنی ناشی از تصادفات رانندگی سه عامل انسان، نقص راه، وسیله نقلیه، به‌عنوان عوامل سهیم در جبران خسارت مسئول هستند.

اهداف تحقیق

با توجه به اینکه امروزه وسایل نقلیه موتوری زمینی در حمل‌ونقل نقش عمده‌ای داشته و روزبه‌روز گسترش می‌یابد به‌موازات این گسترش تصادفات ناشی از آن رو به افزایش است و منجر به خسارات هنگفت مالی و جانی می‌گردد از این‌رو بخش عمده‌ای از دعاوی مطالبه خسارت و دعاوی کیفری مربوط به حوادث ناشی از وسایل نقلیه بوده و آراء صادره توسط مراجع قضایی مبتنی بر نظریات کارشناسان راهنمایی و رانندگی می‌باشد، لذا تجزیه و تحلیل حوادث رانندگی از نظر حقوقی به انضمام اطلاعات فنی و کارشناسی به کارشناسان امکان ارائه نظریات دقیق و منطبق با مبانی قانونی، مسئولیت را فراهم آورده و مانع اعمال سلیق شخصی می‌گردد.

بیان مسئله

انسانی از دیرباز برای آمدوشد و حمل‌ونقل کالا از وسایل نقلیه استفاده می‌کرده است امروزه با پیشرفت صنعت و تکنولوژی و صنعتی شدن جوامع نیاز به جابجایی و حمل‌ونقل جزء لاینفک زندگی بشر شده است حمل‌ونقل در توسعه و آبادانی کشورها نقش غیرقابل‌انکاری دارد لیکن خسارات ناشی از آن به‌عنوان یک عنصر بزرگ گریبان گیر جامعه بشری شده است آمارها نشان می‌دهد بخشی از دعاوی مطالبه خسارت ناشی از تصادف وسیله نقلیه می‌باشد این مقوله یکی از مهم‌ترین حوزه‌های حقوقی مسئولیت مدنی را به خود اختصاص داده است بسیاری از تصادفات رانندگی مشمول اشتباهاتی است که از هر انسان متعارفی سر می‌زند یا عیب از وسیله نقلیه و راه است که هر انسان محتاطی را دچار حادثه می‌کند این در حالی است که کشورهای درحال توسعه با اقدامی نظیر استفاده از وسایل تجهیزات مدرن و واپایش و هدایت شدآمدی، آموزش ایمنی شفاف

آمدنی به کاربران راه و همچنین افزایش ایمنی راه‌ها و خودروها توانسته‌اند آمار تصادفات خود را به‌طور قابل‌مشاهده‌ای کاهش دهند اما تشخیص در تعیین دقیق و صحیح علت وقوع تصادفات رانندگی از وظایف کارشناسان رسیدگی به تصادفات بوده است که نه‌تنها باعث حفظ حقوق شهروندی و جلوگیری از اطاله دآوری می‌شود بلکه موجب آشکار شدن عوامل به وجود آوردنده تصادف در اصطلاح که به‌عنوان ارگان منع تصادف نیز یاد می‌شوند عبارت‌اند از: راه، انسان، وسیله نقلیه که البته کارشناسان امر بر اساس تحقیق علمی سهم عامل انسان را بیشتر از دو عامل دیگر می‌دانند.

با توجه به تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی که اشاره می‌دارد در صورتی که بر اساس نظر کارشناسان تصادفات نقص راه یا وسیله نقلیه مؤثر در علت تصادفات باشد. حسب مورد متصدیان ذی‌ربط را مسئول جبران خسارت وارده بوده و برابر مقررات با آنان رفتار خواهد شد و از آنجایی که عدالت حکم می‌کند هیچ شخص حقیقی یا حقوقی نباید از آثار فعل یا ترک فعل زیان‌بار خود که باعث حادثه یا تشدید خسارت شده است مصون بماند در تصادفاتی که نقص راه یا وسیله باعث بروز آن شده است.

متصدیان مربوط در مقابل قانون پاسخگو باشند و تحولات قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی و قانون مسئولیت مدنی توسط مجریان سبب تحول مسئولیت مدنی در حوادث رانندگی شده است و سازمان‌های دخیل اعم از راه‌سازان و خودروسازان مسئولیت بیشتری خواهند داشت. هر یک از این اسباب در واقع جزئی از علت تامه حادثه هستند که واجد صفات ویژگی‌های خویش‌اند. اسبابی که به اراده انسان منتسب هستند بر حسب اوضاع و شرایط دارای ویژگی‌های خاص خودند و بر حسب نقشی که ایفا می‌کنند که در بعضی دیدگاه‌ها علت نام گرفته است و به‌واسطه ارتباط مستقیم با حادثه مباشر نامیده می‌شود و جزئی که مع الواسطه نقش دارد سبب نامیده شده است و نقش جزئی‌تر ایفا کرده است و به آن شرط گفته‌اند همچنین این اجزا دارای صفاتی چون مقصر و غیر مقصر، عمدی و غیر عمدی هستند اما آنچه نقطه مشترک همه اسباب محسوب می‌شود و آن است که جملگی این اسباب جزئی از علت تامه حادثه هستند و از همین دیدگاه است که اگر چند جز با عنایت به مفاهیم پذیرفته‌شده در مسئولیت مدنی دخیل در حادثه شناخته شوند. مفهوم اجتماع اسباب شکل می‌گیرد و ما رابطه سببیتی مواجه خواهیم شد که چند اراده در آن نقش داشته است. با فرض دخالت چند اراده در ورود خسارت به دیگری با مسئولیت خسارت بر عهده چه کسی است؟ در اینجا پاسخی متفاوت بیان شده است برخی عدالت را در این دیده‌اند که همه اسباب، مسئول جبران خسارت شناخته شوند و در این میان عده‌ای به برابری اسباب نظر داده‌اند و دیگران مقتضای عدالت را مسئولیت اسباب به نسبت دخالت و تأثیر آن‌ها در ورود خسارت دانسته‌اند و برخی دیگر در فرض استناد خسارت به چند سبب به مسئولیت سبب

واحد معتقد شده‌اند و از این میان عده‌ای سبب مقدم در تأثیر و ... را مسئول ورود خسارت قلمداد کرده‌اند.

مبانی نظری

در این نظریه برای فرض تقصیر ریشه قراردادی قائل شده‌اند. بدین ترتیب که متعهد از طریق قرارداد، متعهد به انجام تعهدی می‌شود. انجام ندادن این تعهد خود تقصیر است و تفاوت فرض تقصیر قراردادی با فرض تقصیر قانونی این است که در فرض تقصیر قانونی چنانچه متعهد ثابت نماید که تمام مواظبت‌های متعارف را صورت داده است، به تعبیری بی‌تقصیری را ثابت کند از مسئولیت مبری می‌شود ولی در فرض تقصیر قراردادی اثبات خلاف فرض مزبور امکان‌پذیر نیست یعنی نمی‌توان با اثبات این امر که مراقبت‌های متعارف را صورت داده و تعدی و تفریط نکرده از مسئولیت مبری گردد و صرفاً در صورتی از مسئولیت مبری می‌گردد که ثابت کند که احتراز از ورود زیان غیرممکن بوده است یعنی قوه قاهره آن را به وجود آورده و توانایی پیش‌بینی و جلوگیری از وقوع آن را نداشته است یا دست‌کم ثابت شود که تقصیر زیان‌دیده در ورود زیان دخیل بوده است.

مسئولیت بدون تقصیر (نظریه ایجاد خطر)

مسئولیت بدون تقصیر (نظریه ایجاد خطر) از مبانی فلسفی و اجتماعی گوناگون الهام گرفته‌اند، ولی همه در این امر اتفاق نظر دارند که تقصیر در زمره ارکان ایجاد مسئولیت نیست. به گفته آنان، همین که شخص زیانی به بار آورد باید آن را جبران کند، خواه کاری که سبب ایجاد ضرر شده است ثواب باشد یا خطا. آنچه در این زمینه شایان توجه است، انتصاب ضرر به بار آمده به فعالیت مسئول است نه تقصیر او. زیان‌دیده کافی است ثابت کند که ضرر به او وارد شده و این ضرر ناشی از فعل خواننده دعوی است پس به جای اثبات تقصیر دادرس باید به احراز این رابطه بیندیشد.

اجرای فنون حقوقی به این مایه فکری رنگ‌های مختلف داده چنانچه در نظام‌های حقوقی مبتنی بر آن دامنه و حدود مسئولیت بی‌تقصیر یکسان نامانده است. ولی با یک دید کلی می‌توان نویسندگان پیرو نظریه را به دو گروه تقسیم کرد:

آنان که به نکوهش از نظریه تقصیر پرداخته و رابطه علیت بین ورود ضرر و فعل زیان‌بار را کافی شناخته‌اند.

گروهی که خواسته‌اند معیار دیگری را جانشین «تقصیر» سازند. این گروه ایجاد خطر را به تنهایی مبنای شایسته‌ای برای مسئولیت نمی‌بینند و لازم می‌دانند که قیودی بر آن بیفزایند تا چهره اخلاقی نظریه نیز رعایت شود. در واقع به خراب کردن نظریه تقصیر قناعت نمی‌کنند و

می‌خواهند نظام تازه‌ای به‌جای آن برپا دارند.

از نظر تاریخی مسئولیت بی‌تقصیر مقدم بر نظریه تقصیر است. در این دوران هر کس مسئول نتایج کارهای خویش بوده و برای تحقق مسئولیت احراز رابطه علیت بین کار و ایجاد خسارت کافی می‌نمود. دیدیم که در حقوق اسلام نیز با آنکه نشانه‌هایی از مفهوم تقصیر و اثر آن در مسئولیت وجود دارد تکیه بر جبران ضرر است و هدف اصلی این است که هیچ ضرری جبران نشده باقی نماند.

مهم‌ترین فایده‌ای که برای نظریه جدید گفته شده است این است که با حذف تقصیر از زمره ارکان مسئولیت مدنی دعاوی جبران خسارت آسان‌تر به مقصود می‌رسد و زیان‌دیده از دشواری اثبات تقصیر خوانده معاف می‌شود. در نظریه ایجاد خطر همه چیز جنبه علمی پیدا می‌کند. دادرسان باید بسان علوم طبیعی و مادی در پی علت ورود خسارت باشند و هم اینکه رابطه علیت را احراز کرد عامل را مسئول شمارد و در بند کاوش‌های اخلاقی و روانی نباشند. با این ترتیب دامنه مسئولیت مدنی گسترش می‌یابد، بیشتر خسارت‌ها جبران می‌شود و حق مظلومین پایمال نمی‌گردد.

از این‌ها گذشته ضمان آور شدن فعالیت‌های اقتصادی وسیله تعدیل خودخواهی‌های فردی است. نظریه ایجاد خطر با چنین آزادی‌ای مبارزه می‌کند و موجب می‌شود که اشخاص همبستگی بین خود را روشن‌تر احساس کنند.

برخلاف آنچه ادعا شده است از بین رفتن مفهوم اخلاقی تقصیر دعاوی مسئولیت مدنی را آسان‌تر نمی‌کند. درست است که زیان‌دیده از اثبات تقصیر خوانده معاف می‌شود لیکن برای اثبات علت خسارت به راه دشواری می‌افتد در واقع هر حادثه چندین علت دور و نزدیک دخالت دارد. هرچه روابط اجتماعی نزدیک‌تر شود رابطه این علت‌ها نیز پیچیده‌تر می‌گردد. نظریه تقصیر، شناختن علت اصلی و مسئول را آسان می‌کند زیرا از میان همه اسبابی که در این راه دخالت داشته‌اند آن را برمی‌گزیند که با خطایی همراه بوده است ولی هرگاه این عامل تعیین‌کننده انکار شود، دیگر با چه معیاری می‌توان مسئول حادثه را بازشناخت؟ ناچار بایستی علت‌ها را برحسب درجه تأثیر آن‌ها دسته‌بندی کرد. اصطلاح‌های سبب دور و نزدیک و سبب مؤثر و متعارف و اصلی و مانند این‌ها ثمره این تلاش است. اما این راه به‌جایی نمی‌رسد. معمایی است حل‌نشده، زیرا از نظر علمی همه این اسباب در ایجاد ضرر مؤثر است به همین جهت نیز به این نتیجه رسیده‌اند که باید همه اسباب را در این راه مساوی انگاشت. راهی که پایان ندارد و دادرس را به کاوشی وامی‌دارد که در خورد توانایی او نیست.

گاه نیز عامل تقصیر ممکن است تنها پایه مسئولیت قرار گیرد و ضرری که به بر مبنای ایجاد خطر قابل جبران نیست بر عهده مقصر گذارد؛ به‌عنوان مثال، اگر تاجری که در فعالیت خود ناکام

مانده است بخواهد ضرری را که برده از رقیب خود بگیرد باید اثبات کند رقابت نامشروع بوده است. جز در موارد ویژه‌ای که عدالت ایجاب می‌کند تا مسئولیت بر عهده کسی قرار گیرد که خطر را ایجاد کرده است (مانند مسئولیت کارفرما درباره حادثه ناشی از کار) از نظر حقوقی نمی‌توان مسئولیت کسی را که به فعالیتی دست زده است توجیه کرد. ادعا شده است که همبستگی اجتماعی آن را ایجاب می‌کند ولی این ادعا را نباید پذیرفت زیرا مفهوم همبستگی اگر تحریف نشود نمی‌توان قاعده‌ای برای جبران خسارت استخراج کرد.

در این سیستم که خطر را به‌عنوان مبنای مسئولیت مدنی مورد قبول قرار داده سیستم موسع یا سیستم عینی (نوعی) نام دارد. به‌موجب این نظریه، تقصیر در ایجاد مسئولیت دخالت ندارد. همین‌که شخصی زبانی به بار آورد باید آن را جبران کند، خواه کاری که سبب ایجاد ضرر شده است صواب باشد یا خطا، آنچه مهم است انتساب ضرر به بار آمده به فعالیت مسئول است نه تقصیر او. در این راه همین اندازه که زیان دیده ثابت کند که ضرر به وارد شده و این امر ناشی از فعل خواننده دعوی است کفایت می‌کند. پس به‌چای اثبات تقصیر، دادرس باید به احراز این رابطه بیندیشد، با حذف تقصیر از زمره ارکان مسئولیت مدنی دعاوی جبران خسارت آسان‌تر به مقصود می‌رسد و زیان دیده از دشواری اثبات تقصیر خواننده معاف می‌شود. به‌موجب این نظریه، در صورت اثبات رعایت احتیاط و بی‌تقصیری، شخص از مسئولیت مبری نمی‌شود و صرفاً در صورت انتساب ورود ضرر به امری خارجی او احتراز ناپذیر و غیرقابل پیش‌بینی (قوه قاهره) می‌تواند فرضی را که برای مسئولیت او شده از بین ببرد.

موارد مسئولیت‌های بی‌تقصیر فزونی یافته که بایستی گفت که این موارد به‌عنوان استثنای وارد بر «اصل ضرورت تقصیر» تلقی نمی‌گردد. به‌طوری‌که اعتماد به اصل با احتیاط بیشتری انجام می‌پذیرد و جای آن دارد که مسئولیت‌های محض یا بی‌تقصیری فصل جداگانه‌ای را در کنار مسئولیت‌های مبتنی بر تقصیر به خود اختصاص دهد. بعضی علما معتقد به مسئولیت محض نیز می‌باشند که در این نوع مسئولیت، شخص در هر صورت مسئول است حتی اگر حوادث خارجی هم دخیل باشد از مسئولیت مبری نمی‌شود، همانند: غاصب.

پیشینه تحقیق

با بررسی به‌عمل آمده مقالات، کتب و پژوهش‌هایی که آثار حقوقی تعدد اسباب در تصادفات را مشخص سازد وجود دارد که در جهت تهیه ادبیات پژوهش که به تشریح مبانی حقوقی موضوع پیشنهادی اختصاص یافته مورد بررسی قرار گرفت، که در ادامه به شرح مختصری از آن پرداخته شده است:

بختیاری، اورک، ۱۳۹۲، مسئولیت مدنی حوادث خودرو، نشر جنگل، چاپ اول.

عباس لو، بختیار، ۱۳۸۶، مسئولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی، چاپ اول، تهران، نشر میزان.

کاتوزیان، ناصر، ۱۳۹۱، وقایع حقوقی مسئولیت مدنی، چاپ هشتم، تهران، نشر انتشار. جنیدی، لعیا، ۱۳۸۰، مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی با همکاری کاتوزیان، ناصر - قمامی، مجید، چاپ اول، تهران، نشر دانشگاه تهران.

وروایی، اکبر - فتاحی، علی - رسولی، سیدصادق، ۱۳۹۳، تحولات مسئولیت مدنی در حوادث رانندگی، مقاله پژوهشی دانشگاه علوم انتظامی. وی پس از تحقیقات انجام‌شده در طرح پایان‌نامه خود به نتایج ذیل دست یافته:

در بحث از مسئولیت مدنی ناشی از تصادفات رانندگی وسایل نقلیه موتوری زمینی، شناخت ارکان مسئولیت مدنی اجتناب‌ناپذیر است و هرگونه بحثی در این زمینه بدون شناخت ارکان مسئولیت مدنی ناقص خواهد بود. لذا برای تحقق مسئولیت در همه حال وجود سه عنصر ۱. وجود ضرر ۲. ارتکاب فعل زیان‌بار ۳. رابطه سببیت بین فعل شخص و ضرری که وارد شده است ضرورت دارد.

روش‌شناسی

تحقیق حاضر به روش توصیفی و تحلیلی و بر مبنای مطالعه کتابخانه‌ای انجام شده است بدین صورت که ابتدا نگارنده با مشورت استاد محترم راهنما منابع اصلی تحقیق را تهیه نموده و سپس با تلخیص و فیش‌برداری از آن‌ها، مهم‌ترین دیدگاه‌های مطرح در خصوص موضوع تحقیق را جمع‌آوری نموده و سرانجام در پایان بحث به نتیجه‌گیری در خصوص فرضیات اولیه پرداخته شده است.

پیشنهادها

- ۱ - با بررسی نظریات کارشناسان مشخص شود که نامبردگان به قواعد و مقررات حقوقی برای تعیین مسئولیت مدنی و رابطه سببیت بین تخلف راننده از مقررات رانندگی و حادثه، اعتنایی ندارد، بلکه بر اساس آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی که تکالیف رانندگان وسایل نقلیه را مشخص کرده، علت تامه تصادفات را که همان علت حقوقی حادثه رانندگی است، تعیین می‌کنند و به این جهت اظهار نظر و داوری آن‌ها اغلب سلیقه‌ای است و ملاحظه به شود در یک حادثه رانندگی متعاقب اعتراضات عمل‌آمده توسط اصحاب دعوی، کارشناسان مزبور نظرات متعارض ارائه می‌کنند. بنابراین باید ضمن توجه به آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی و آگاهی‌های فنی و تخصصی مربوط به حوادث وسایل نقلیه، برای تعیین علت تصادفات با عابر پیاده، قواعد حقوقی مسئولیت مدنی در این حوادث را مورد توجه قرار دهند و بر اساس این قالب‌ها علت تصادف را تعیین کنند.
- ۲ - تدوین و تصویب قانون خاص حوادث رانندگی به نحوی که در رسیدگی به تصادفات از یک

منبع و مرجع خاص استفاده شود و مانع سردرگمی کارشناسان و مراجع قضایی و همچنین مانع اتلاف دادرسی شود.

۳- در کنار رسیدگی کارشناسان تصادفات به علل فنی بروز تصادفات با عابران پیاده از نظرات کارشناسان حقوقی نیز در این زمینه بهره گرفته شود. واقعیت این است که تشخیص نقص فنی مانند نقص شیب عرضی یا طولی یا دور نامناسب در قوس ها که باعث خروج از جاده یا واژگونی وسایط نقلیه شده در حالت عادی تشخیص آن برای کارشناس که فرد متعارف بوده و تجهیزات فنی را نیز برای شناسایی عیب راه نداشته بلکه آموزش لازم را نیز در این زمینه ندارد، به طور قطع در اعلام نظر کارشناسی دچار اشتباه خواهد شد و اشتباه کارشناسی نیز باعث تضییع حقوق زیان دیده یا زیان دیدگان در تصادف خواهد شد. هم چنین در مواردی که نقص فنی حادث مانند ترکیدن لاستیک نو باعث حادثه رانندگی شود تشخیص علت آن برای کارشناس مبهم خواهد بود که آیا سرعت زیاد و گرم و نامناسب بودن سطح آسفالت باعث ترکیدگی لاستیک شده یا این که استفاده از مواد نامرغوب و غیراستاندارد علت آن است در این شرایط نیز بایستی از طریق آزمایشگاه و آزمایش فنی به نتیجه مطلوب رسید که اعلام نظر توسط کارشناس مقصر کردن راننده یا تولیدکننده لاستیک با تردید خواهد بود. که در این زمینه ها نیز پیشنهاد می شود که سازوکاری برای اظهارنظرهای فنی وجود آید. مانند این که برای قضاوت درست و اعلام نظر قاطع، دقیق و صحیح در خصوص تصادفات رانندگی، در هیئت های کارشناسی رسیدگی به تصادفات با موضوع قصور سایر ارگان ها، کارشناس متخصصی نیز از آن بخش در هیئت حضور داشته باشد.

تحولات مسئولیت مدنی در حوادث رانندگی

۴- ایجاد دادگاه های تخصصی حوادث رانندگی که صلاحیت رسیدگی به مسئولیت کیفری و مدنی ناشی از آن را داشته، به نحوی که تعیین مسئولیت حادثه رانندگی و علت آن بر اساس قانون و توسط دادگاه صالحه به عمل آید.

۵- کارشناسان، برای افزایش مهارت و دانش سرفصل های حقوقی با موضوع مسئولیت مدنی و همچنین بحث در خصوص مسئولیت به مدنی ناشی از حوادث رانندگی ویژه برابر قانون جدید رسیدگی به تخلفات در برنامه های آموزشی ضمن خدمت پلیس گنجانده شود.

۶- در راستای اثربخش شدن تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، بازرسی ایمنی راه که در سال ۱۳۸۴ در کمیته ایمنی راه ها مصوب شده است، بایستی فعال شود.

۷- صرف نظر از مسئولیت محض سازمان های دخیل در وقوع تصادف، کارشناسان پلیس راهنمایی و رانندگی به طور مداوم نواقص و معایب موجود در راه ها را به اداره راه و شهرسازی

مربوطه اعلام کنند.

- ۸ - علاوه بر جبران ضرر و زیان مادی در تصادفات، افزایش مسئولیت‌پذیری سازمان‌ها و نهادهایی که مقصر در تصادفات شناخته می‌شوند نسبت به جبران ضرر معنوی از طریق اعمال ماده ۱۰ قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ توسط محاکم قضایی اقدام شود.
- ۹- هنگامی که اسباب متعدد در وقوع یک تصادف دخیل باشند، بر اساس تبصره ۳ ماده ۱۴ نحوه تقسیم مسئولیت نامشخص است. لذا پیشنهاد می‌شود آئین‌نامه‌ای اجرایی این تبصره توسط پلیس راهنمایی و رانندگی برای رفع این مشکل به دولت ارائه شود.

منابع

- بختیاری، اورک، (۱۳۹۲)، «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث خودرو»، نشر جنگل، چاپ اول.
- جعفری لنگرودی، محمدجعفر، (۱۳۶۸)، «ترمینولوژی حقوقی»، انتشارات کتابخانه گنج دانش، چاپ چهارم.
- جنیدی، لعیا، (۱۳۸۰)، «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی»، باهمکاری کاتوزیان، ناصر، غمامی، مجید، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول.
- عباسلو، بختیار، (۱۳۸۶)، «مسئولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی»، نشر میزان، چاپ اول.
- غمامی، مجید، (۱۳۸۰)، «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی»، باهمکاری کاتوزیان، ناصر، جنیدی، لعیا، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول.
- فتحعلی پور، عطا، (۱۳۸۰)، «مسئولیت جزایی و مدنی تصادفات رانندگی»، انتشارات ورق، چاپ دوم.
- کاتوزیان، ناصر، (۱۳۸۲)، «الزام‌های خارج از قرارداد، ضمان قهری»، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ سوم.
- (۱۳۸۲)، «قانون مدنی در نظم حقوقی کنونی»، نشر میزان، چاپ هشتم.
- (۱۳۷۸)، «عقود معین، عقود اذنی وثیقه‌های دین»، انتشارات بهمن، چاپ سوم.
- (۱۳۷۴)، «حقوق مدنی، عقود معین، معاملات معوض عقود تملیکی، با تجدیدنظر کامل و اضافات»، انتشارات مدرس، چاپ ششم.
- بادینی، حسن، (۱۳۸۳)، «هدف مسئولیت مدنی»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، شماره ۶۹.
- کاتوزیان، ناصر، (۱۳۸۹)، «تحول مفهوم تقصیر در حقوق مسئولیت مدنی»، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، شماره یکم.

- وروایی، اکبر، (۱۳۹۲)، «تحولات مسئولیت مدنی در حوادث رانندگی»، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، دانشگاه علوم انتظامی، شماره ۳۱.

