

فصلنامه دانش انتظامی سمنان ، دوره هشتم ، شماره سی‌ام ، زمستان ۱۳۹۷

تاریخ دریافت مقاله: ۹۷/۰۸/۰۳

تاریخ پذیرش مقاله: ۹۷/۱۲/۱۵

صفحات: ۱۵۶ - ۱۲۹

آثار حقوقی تعدد اسباب در تصادفات

حسین عرب*^۱

چکیده

بدیهی است به موجب قواعد عمومی مسئولیت مدنی، در صورت اثبات رابطه سببیت در زمان ورود ضرر اشخاص مسئول اعمال زیان بار خود بوده و ملزم به جبران خسارت زیان دیده هستند. در این راستا مکن است گاهی بروز فعل زیان بار و ورود خسارت، ناشی از رفتار دو یا چند شخص به معنای اعم است که به مسئله تعدد اسباب معروف است. در این حالت تلاش می‌شود از میان اسباب متعددی که موجبات ورود خسارت می‌شوند آن سببی که سزاوار تحمل چنین مسئولیتی است شناسایی و یا میزان مسئولیت آنان مشخص گردد. لذا پرواضح است 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 به عنوان 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 که در حقوق ایران مبنای مسئولیت مدنی بیشتر بر پایه نظریه تقصیر بوده و گاهی نیز به سمت وسوی نظریه خطر گرایش داشته است و البته قواعد فقهی (اتلاف، تسبیب و ...) توجیه‌کننده مسئولیت مدنی در حوادث ترافیکی می‌باشد. معیار مسئولیت مدنی انتصاب عرفی زیان است و عرف زیان را به عامل قوی تر نسبت می‌دهند، به نظر می‌رسد در اجتماع اسباب هر کدام از اسباب قوی تر باشد مسئول به حساب می‌آید، و اگر وجه ترجیحی وجود نداشته باشد هر دو مسئول هستند. لذا این پژوهش با روش توصیفی تحلیلی (تحقیقات پس از وقوع) و با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و اسنادی برای جمع‌آوری داده‌ها و اطلاعات مورد نیاز استفاده شده است.

واژگان کلیدی: مسئولیت، خسارت، اسباب، تقصیر، ضمان قهری

مقدمه و بیان مسئله

انسان از دیرباز برای آمدوشد و حمل‌ونقل و جابجایی 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 گریبان‌گیر 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 درحال‌توسعه با اقدامی نظیر استفاده از وسایل تجهیزات مدرن و اپایش و هدایت ترافیک، آموزش ایمنی ترافیکی 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 دادرسی و داروری‌های مربوطه می‌شود بلکه از طرف دیگر موجب آشکار شدن عوامل به وجود آوردنده تصادف نیز یاد می‌شوند لذا این عناصر عبارت‌اند از: راه، انسان، وسیله نقلیه که البته کارشناسان امر بر اساس پژوهش علمی سهم عامل انسان را بیشتر از دو عامل دیگر می‌داند.

بدیهی است در باب مسئولیت مدنی باید گفت همیشه یک علت باعث به وجود آمدن ضرر نمی‌شود و در ایجاد یک ضرر همواره اسباب گوناگون با میزان تأثیرهای متفاوتی

دخالت دارند. آنچه باعث انتساب ضرر به فاعل می‌گردد بی‌واسطه بودن فعل زیان بار با فاعل آن 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.

با مذاقعه در 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 که باعث تحولات عدیده‌ای در قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی و بعضاً قانون مسئولیت مدنی توسط مجریان امر 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 و 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 نام‌گرفته 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 اگرچند جز با عنایت به مفاهیم پذیرفته‌شده در مسئولیت مدنی دخیل در حادثه شناخته شوند. مفهوم اجتماع اسباب شکل

می‌گیرد و ما بارابطه 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 پاسخ‌هایی 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.



اهداف پژوهش

هدف اصلی:

آثار حقوقی تعدد اسباب در تصادفات

اهداف فرعی:

با توجه به مطالب مورد بحث در مقاله حاضر اهداف مورد نظر بر حسب اینکه امروزه وسایل نقلیه موتوری زمینی در حمل و نقل نقش عمده‌ای دارند و این امر روز به روز در حال گسترش می‌یابد به موازات این امر تصادفات ناشی از آن رو به افزایش است و منجر به خسارات هنگفت مالی و جانی می‌گردد از این رو 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 سلايق شخصی می‌گردد.

بر اساس موضوع پیش رو ضمن بررسی سؤالات پژوهش اهداف پژوهش که به شرح ذیل بیان می‌گردد

آیا دخالت اسباب متعدد در حوادث رانندگی سبب توزیع جبران خسارت به نسبت درجه تأثیر است؟

آیا حوادث خارجی سبب قطع رابطه سببیت و رفع مسئولیت از اسباب می‌گردد؟

مبانی نظری

اماره تقصیر با ریشه قراردادی

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 بی تقصیری را ثابت کند از مسئولیت مبری می‌شود ولی در فرض تقصیر قراردادی اثبات خلاف فرض مزبور امکان پذیر 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 غیر ممکن بوده است یعنی قوه قاهره آن را به وجود آورده و توانایی پیش بینی و جلوگیری از وقوع آن را نداشته است یا دست کم ثابت شود که تقصیر زیان‌دیده در ورود زیان دخیل بوده است. (کاتوزیان، ۱۳۸۱)

نظریه ایجاد خطر

مسئولیت بدون تقصیر (نظریه ایجاد خطر) از مبانی فلسفی و اجتماعی گوناگون الهام گرفته‌اند، در این امر اکثر علمای حقوق 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، انتساب 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 خوانده 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 بی تقصیر یکسان نمانده است. ولی با یک دید کلی می‌توان نویسندگان پیرو نظریه را به دو گروه تقسیم کرد:

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

۲. 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 به جای آن برپا دارند.

از نظر تاریخی مسئولیت بی تقصیر 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 خواننده 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 علت 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 دعوی مسئولیت مدنی را آسان‌تر نمی‌کند. درست است که زیان‌دیده از اثبات تقصیر خواننده معاف می‌شود لیکن برای اثبات علت خسارت به راه دشوارتری 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 اثباتی که در این راه دخالت داشته‌اند آن را بر می‌گزیند که با خطایی همراه بوده است ولی هرگاه این عامل تعیین‌کننده انکار شود، دیگر با چه معیاری می‌توان مسئول حادثه را باز شناخت؟ 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 به جایی نمی‌رسد. معمایی است حل‌نشده‌ی، زیرا از نظر علمی همه این اثبات در ایجاد ضرر مؤثر است به همین جهت نیز به این نتیجه رسیده‌اند که باید همه اثبات 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. (عباسلو، ۱۳۸۶)

جز در موارد ویژه‌ای که عدالت ایجاب می‌کند تا مسئولیت برعهده 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 فعلیتی 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. همین که 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 زیان‌دیده ثابت کند که ضرر به او وارد شده و این امر ناشی از فعل خواننده دعوی است کفایت می‌کند. پس به جای اثبات تقصیر، دادرس باید به احراز این رابطه بپردازد، با حذف تقصیر از زمره ارکان مسئولیت مدنی دعاوی جبران خسارت آسان‌تر به مقصود می‌رسد و زیان‌دیده 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. به‌طوری که اعتماد به اصل با احتیاط بیشتری انجام می‌پذیرد و جای آن دارد که مسئولیت‌های محض یا بی‌تقصیری فصل‌جداگانه‌ای 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.

اماره تقصیر با ریشه قانونی

در مسئولیت‌های قهری برای امکان مطالبه خسارت، چنانچه قرار باشد از نظریه تقصیر (مسئولیت مبتنی بر تقصیر) پیروی کنیم. زیان‌دیده بایستی تقصیر عامل ورود زیان را ثابت کند ولی از آنجایی که اثبات تقصیر عامل ورود زیان مشکل است چه بسا ضررهای وارده به زیان‌دیده جبران نشود به همین جهت نظریه‌ای دایر بر فرض تقصیر (اماره تقصیر) را مطرح شده‌اند که در این صورت زیان‌دیده در اثبات تقصیر متصدی به دشواری نمی‌افتد زیرا عامل ورود زیان مقصر انگاشته می‌شود. در این صورت به عهده عامل است که ثابت کند مواظبت‌های متعارف را معمول داشته یا حادثه خارجی و قهری سبب ورود زیان شده است. این فرض به جهت اینکه مسئولیت از نوع قهری می‌باشد، ریشه قانونی دارد.

پس مسئولیت عامل، مبتنی بر تقصیر با معکوس بودن بار اثبات دعوی است. به عبارت دیگر، مبنای مسئولیت، تقصیر مفروض است. اثبات بی تقصیری برای رهایی از مسئولیت کفایت نمی‌کند بلکه بایستی ثابت کند که کلیه اقدامات و احتیاط‌های لازم جهت احتراز از واقعه خسارت را نیز به کار گرفته شده است. یعنی رعایت یک سری از موازین که از جانب یک فرد معقول (پدر خوب خانواده) انتظارش می‌رود از جانب عامل و عوامل او به عمل آمده است. گاهی نحوه اثبات بی تقصیری در این است که ثابت کند که واقعه غیر مترقبه یا عمل فرستنده یا ناشی از طبیعت خود کالا موجب ورود خسارت شده است (یعنی حادثه را معرفی کند).

اماره تقصیر با ریشه قراردادی

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 بی تقصیری را ثابت کند از مسئولیت مبری می‌شود ولی در فرض تقصیر قراردادی اثبات خلاف فرض مزبور امکان پذیر 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 غیر ممکن بوده است یعنی قوه قاهره آن را به وجود آورده و توانایی پیش بینی و جلوگیری از وقوع آن را نداشته است یا دست کم ثابت شود که تقصیر زیان‌دیده در ورود زیان دخیل بوده است. (کاتوزیان، ۱۳۸۱)

صور مختلف دخالت اسباب متعدد در تصادفات

اجتماع اسباب

آنچه درباره اتلاف و تسبیب گفته شد نشان داد که در اتلاف، کسی مسئول جبران زیان است که سبب نزدیک باشد و در تسبیب، شخصی مسئول است که سبب دور است، یعنی بین رفتار او و زیان حاصل از آن، عامل یا عوامل دیگری وجود دارد. بنابراین هر دو «سبب» هستند. این صورت ساده موضوع است. گاهی دو یا چند عامل انسانی با یکدیگر در حدوث خسارت دخالت دارند. دخالت به این نحو یا به شکل مباشرت است یعنی هردو سبب نزدیک‌اند؛ یا به شکل تسبیب یعنی هر دو سبب دور هستند؛ و یا یکی سبب نزدیک (مباشر) است و دیگری سبب دور. پس اجتماع اسباب سه شکل دارد و در زیر هر یک از آنها جداگانه بررسی می‌شود.

اجتماع سبب‌های نزدیک (متلف‌ها)

اگر در اثر فعل دو یا چند شخصی زبانی به بار آید و خسارت ایجاد شده به همه آنان نسبت داده شود، همه مسئول جبران خسارت هستند. در حوادث خودرو اجتماع اسباب نزدیک بسیار اتفاق می‌افتد. برخورد خودروها در زمره حوادثی است که روزانه در جاده‌ها و خیابان‌ها رخ می‌دهد. این حوادث یا ناشی از ۱. تقصیر یکی از رانندگان؛ یا ۲. ناشی از تقصیر هردو ۳. در حادثه هیچ یک مقصر نیستند.

۱. اگر برخورد ناشی از تقصیر یکی از رانندگان باشد از مصادیق اجتماع سبب نزدیک نیست زیرا تقصیر موجب می‌شود که زیان تنها به راننده مقصر نسبت داده شود. به همین جهت ماده ۳۳۵ قانون مدنی گفته است: «... مسئولیت متوجه طرفی خواهد بود که تصادم در نتیجه عمد یا مسامحه او حاصل شده باشد...» و در ذیل ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی

آمده است: «... و اگر یکی از آن‌ها مقصر باشد فقط مقصر ضامن است.» راننده‌ای که مرتکب هیچ گونه تقصیری نشده از دیدگاه عرف مسبب زیان شمرده نمی‌شود. اگرچه می‌توان استدلال کرد که راننده بی تقصیر و خودرو او هم یکی از عوامل حادثه زیان‌بار بوده‌اند و اگر در آن موقعیت نبودند. تصادم رخ نمی‌داد و خسارت به بار نمی‌آمد اما این استدلال تمام نیست زیرا، صرف وجود عامل یا عواملی در حادثه، برای انتساب زیان به آن‌ها کافی نیست. باید این عامل یا عوامل چنان نقشی در حادثه داشته باشند که عرف تصادم و خسارت را به آن‌ها نسبت دهد.

۲. اگر تصادف ناشی از تقصیر هر دو باشد، به مناسبت تقصیر، زیان به هر دو نسبت داده می‌شود و هر دو مسئول هستند. این که تقصیر یکی بسیار شدید و علت اصلی تصادف بوده و تقصیر دیگری ناچیز، ممکن است از حیث مسئولیت کیفری تعزیری (حبس و جزای نقدی) به جهاتی که در بحث تقصیر بیان می‌شود مؤثر باشد و تنها راننده‌ای که تقصیر او علت اصلی تصادف بوده تعقیب و مجازات شود، اما از حیث جبران خسارت بدنی (دیه) و خسارت مالی، هر دو مسئول هستند. ذیل ماده ۳۳۵ قانون مدنی گویاست: «... و اگر طرفین تقصیر یا مسامحه کرده باشند هر دو مسئول خواهند بود.» ماده ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی نیز این شبهه را می‌زداید که ممکن است قانون مدنی حالتی را در نظر داشته که تقصیر طرفین مساوی بوده باشد زیرا تصریح می‌کند: «... خواه میزان تقصیری آن‌ها مساوی یا متفاوت باشد...»

اجتماع سبب‌های دور

سبب‌های دور یا در عرض یکدیگر هستند یا در طول. اگر در عرض یکدیگر باشند و هر دو در پدید آمدن خسارت تأثیر داشته باشند، هر دو مسئول هستند، چنان که اگر دو راننده بی پروا در بزرگراه به اصطلاح کورس گذاشته باشند و به حالت خطرناک از دو سوی راننده‌ای که به‌طور عادی و موافق مقررات در حال رانندگی است بگذرند و بر اثر آن، راننده اخیر دست‌پاچه شود و خودرو را واژگون کند و به سرنشینان و اموال آنان آسیب رسد، دو راننده‌ای که مسبب آن وضع بوده‌اند مسئول جبران خسارت آسیب دیدگان هستند.

اگر سبب‌ها در طول یکدیگر باشند، نظر مشهور این است که تأثیر هر یک مقدم بوده باشد، آن یک مسئول است. مثال سنتی آن همان کندن چاه و گذاشتن سنگ و گیر کردن پای کسی به سنگ و افتادن در چاه است. گفته‌اند که تأثیر سنگ در تلف مقدم است پس گذارنده سنگ مسئول است. لازم نیست اثرگذاری سبب مقدم، علت انحصاری یا علت اصلی زیان باشد. کافی است که روند منتهی به زیان را به جریان انداخته باشد هرچند اثر آن ناچیز باشد. پس، مقصود از مقدم بودن در تأثیر، اثر گذاری آغازین در ایجاد زیان است. عامل مزبور در مثال یاد شده گذاشتن سنگ است. این که سنگ زودتر گذاشته شده یا چاه زودتر کنده شده تأثیری در مقام ندارد. نظر مشهور بیش از آن که مبتنی بر واقعیات باشد، حاصل استدلال عقلی و تکیه بر اصل عملی است. گفته‌اند مسئول بودن سبب مقدم در تأثیر به این جهت است که یا خود مهلک است یا به واسطه سبب دوم مهلک می‌شود و نسبت به ضمان به آن، پیش از سبب دیگر تحقق یافته و این امر استصحاب می‌شود. این استنتاج ممکن است در مثال یاد شده درست از آب درآید، اما در مثال زیر درباره درستی آن تردید وجود دارد: تعمیرکار خودرو عیب سیستم ترمز را به‌طور کامل رفع نکرده و خودرو هنگام ترمز کردن دیرتر از آنچه انتظار می‌رود می‌ایستد؛ شرکت گاز عرض خیابان را حفاری کرده و علائم هشداردهنده نگذاشته است؛ راننده خودرو در نزدیکی چاله متوجه این وضع می‌شود اما ترمز به موقع عمل نمی‌کند و در آن می‌افتد و زیان به بار می‌آید. آیا می‌توان گفت مسبب تمام خسارت تعمیرکار است؟ در این مثال مسئول شمردن هردو عامل با واقعیت همخوانی بیشتری دارد. حتی اگر این تغییر بر آن افزوده شود که مثلاً حفاری پس از یک پیچ تند جاده صورت گرفته و مواجه شدن با آن غیر منتظره باشد، بار مسئولیت شرکت گاز سنگین‌تر می‌شود. به همین جهت در اجتماع سبب‌های طولی دو نظر دیگر هم ابراز شده است: یک - مسئول بودن هر دو عامل، دو - مسئول بودن سبب قوی‌تر (سبب متعارف یا اصلی) (صفایی و رحیمی، ۱۳۷۵).

چون معیار قاعده اتلاف، انتساب عرفی زیان است و عرف زیان را به عامل قوی‌تر نسبت می‌دهد، به نظر می‌رسد در اجتماع سبب‌های طولی هرکدام از سبب‌ها قوی‌تر باشد مسئول به حساب می‌آید، و اگر وجه ترجیحی وجود نداشته باشد هردو مسئول هستند.

اجتماع سبب نزدیک و سبب دور (اجتماع سبب و مباشر)

در اجتماع سبب‌های دور این بحث مطرح شد که یکی از شق‌های اجتماعی سبب، قرار گرفتن سبب‌ها در طول یکدیگر است. در این حال از دو یا چند سببی که موجب زیان بوده‌اند، آن که به حادثه زیان‌بار نزدیک است سبب نزدیک و اسباب دیگر به ترتیب، سبب‌های دور و دورتر هستند. چون بیشتر مصادیق اجتماع سبب نزدیک و دور، مواردی است که یک سبب زیان، مباشر (سبب نزدیک) است و دیگری سبب دور، این بحث معمولاً زیر عنوان اجتماع سبب و مباشر مطرح می‌شود و آلا اجتماع سبب و مباشر جدای از بحث اجتماع سبب‌ها نیست که پیش از این به آن پرداخته شد. باید توجه داشت که مباشر نیز همان گونه که صاحب عناوین یادآوری کرده است، یکی از سبب‌هاست.

دیدیم که معیار توجه مسئولیت در سبب‌هایی که در طول یکدیگر هستند، «انتساب عرفی زیان» است. یعنی به حسب فهم عرفی هر یک موجب زیان بوده باشد، آن یک باید خسارت را جبران کند، و چون به‌طور معمول عرف، زیان را منتسب به سبب نزدیک می‌داند ماده ۳۳۲ قانون مدنی مقرر داشته است: «هرگاه یک نفر سبب تلف مالی را ایجاد کند و دیگری مباشر تلف شدن آن مال بشود مباشر مسئول است نه مسبب مگر اینکه سبب اقوی باشد به نحوی که عرفاً اتلاف مستند به او باشد.» بنابراین اجتماع مباشر و سبب به خودی خود، بحث مستقلی نیست و اگر به این نتیجه منجر شود که «اگر نحوه دخالت مباشر و سبب در نظر عرف یکسان باشد، بر طبق ظاهر این مواد باید مباشر را مسئول شناخت. (کاتوزیان، ۱۳۸۲)» به یک بحث انحرافی تبدیل می‌شود. چنان که بر اثر همین انحراف قانونگذار در ماده ۶۹ قانون دیات مصوب ۱۳۶۱ که اکنون منسوخ است مقرر داشته بود: «هرگاه دو نفر در ارتکاب جنایتی یکی به نحو سبب و دیگری به نحو مباشر دخالت داشته باشد در صورتی که تأثیر هر دو برابر هم باشد... فقط مباشر ضامن است.» در حالی که در اتلاف اعم از اینکه به مباشرت باشد یا تسبیب، معیار مسئولیت اسناد عرفی است و با این معیار، وقتی تأثیر هر دو برابر باشد، آسیب بدنی وارد شده به‌طور قطع از دیدگاه عرف به هر دو نسبت داده می‌شود؛ حتی اگر تأثیر مباشر بیش‌تر و تأثیر سبب کمتر باشد، باز هم عرف هر دو را مسئول می‌شناسد، النهایه ممکن است عرف روشی را که قانون مجازات اسلامی در خصوص این که هر یک از آنان نصف

خسارت را جبران کند نپسندد و جبران خسارت به نسبت درجه تأثیر را منصفانه بداند. به همین جهت قانونگذار در قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۷۰ از انحرافی که در قاعده به وجود آمده بود عدول کرد و مطابق ماده ۳۶۳ آن قانون اعلام نمود که: «در صورت اجتماع مباشر و سبب در جنایت، مباشر ضامن است مگر این که سبب اقوی از مباشر باشد.» بنابراین، با توجه به مفهوم قاعده اتلاف، و معیار آن، باید مواد ۳۶۳ قانون مجازات اسلامی و ۳۳۲ قانون مدنی را حمل نمود به صورتی که در نظر عرف، زیان تنها به یکی از مباشر یا سبب نسبت داده می‌شود نه به هر دو. علت حکم در پایان ماده ۳۳۲ آمده و اعلام می‌دارد: «... به نحوی که عرفاً اتلاف مستند به او باشد.» به وضوح گویای موضوع است. در نتیجه نمی‌توان گفت ظاهر آن مواد دلالت دارد بر اینکه اگر اتلاف مستند به هر دو باشد، فقط مباشر مسئول است. بلکه باید گفت مواد یادشده نسبت به چنین موردی ساکت هستند و حکم آن را باید از عمومات قاعده اتلاف استخراج کرد، و اقتضای قاعده، مسئولیت هر دو است. از این رو در موردی که راننده آمبولانس با سرعت غیر مجاز حرکت می‌کرده و بر اثر آن با راننده موتورسیکلتی که بدون رعایت حق تقدم از کوچه وارد خیابان شده، برخورد کرده و موجب مرگ او شده، استنباط دادگاه تالی که رانندگی هردو را مؤثر در قتل تشخیص داده صحیح به نظر می‌رسد زیرا راننده موتورسیکلت سبب بوده و راننده آمبولانس مباشر (یا هر دو مباشر بوده‌اند) و هر دو کم و بیش در وقوع حادثه تأثیر داشته‌اند. در این قضیه، سرعت غیر مجاز که تقصیر است و از تقصیرهای حادثه ساز هم می‌باشد قطعاً در تصادف و قتل مؤثر بوده است. بنابراین نظر دیوان عالی کشور که آن را نادیده گرفته ایراد دارد. دیوان عالی کشور گفته است: «حکم تجدیدنظر خواسته دایر به این که اسدالله (راننده آمبولانس) با مرحوم محمد (راننده موتورسیکلت گازی) در ایجاد تصادف و وقوع قتل مسئولیت نسبی مشترک داشته‌اند صحیح نیست زیرا محتویات پرونده از جمله اظهار نظر کاردان فنی اولیه و کارشناسان تصادفات حاکی از این است که راننده موتورسیکلت از کوچه فرعی وارد خیابان اصلی شده و حق تقدم راننده آمبولانس را رعایت نکرده و از این جهت مقصر اصلی محسوب می‌شود و تخلف راننده آمبولانس از جهت عدم رعایت سرعت [مجاز] نمی‌تواند علت اصلی تصادف باشد.»

پیشینه پژوهش

با بررسی بعمل 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:

- اورک بختیاری (۱۳۹۲) در پژوهش با موضوع مسئولیت مدنی در حوادث خودرو به این نتیجه رسید می‌توان عدم رعایت ایمنی در ساخت یا تعمیر یا تقصیر یا ترک فعل تلقی نمود و در صورتی که این ترک فعل یا تقصیر منجر به حادثه شود نامبردگان به استناد قاعده تسبیب ضامن جبران خسارت خواهند بود
- بختیار عباس لو (۱۳۸۶) در پژوهش با موضوع مسئولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی به این نتیجه رسیدند هرگاه دویا چند سبب موجب بروز حادثه شود سببی که زودتر تأثیر داشته و یا تأثیر آن مقدم بر دیگر سبب بوده ضامن کلیه خسارات وارده خواهد بود.
- ناصر کاتوزیان (۱۳۹۱) در پژوهش با موضوع وقایع حقوقی مسئولیت مدنی به نتیجه رسید که در موارد تعدد اسباب در تصادفات هریک از اسباب به صورت جداگانه مسئول خسارات وارده ناشی از اقدام خود هستند.
- اکبر وروایی و علی فتاحی و سید صادق رسولی (۱۳۹۳) در مقاله تحولات مسئولیت مدنی در حوادث رانندگی خود به این نتیجه رسیدند که در حقوق ایران مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی اصولاً تابع قواعد عام مسئولیت مدنی است مگر اینکه قانون‌گذار بنا به مصالحی در این مورد مقررات خاصی وضع کرده باشد.

روش پژوهش

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



تجزیه و تحلیل

مهم‌ترین مسئولیت مدنی در قوانین اخیرالتصویب در تصادفات رانندگی ابلاغ تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ که بیان می‌دارد: «در صورتی که بر اساس نظر کارشناسان تصادفات نقص راه یا وسیله نقلیه مؤثر در علت تصادف باشد حسب مورد متصدیان ذی ربط، مسئول جبران خسارت وارده بوده و با آنان برابر قانون رفتار خواهد شد.» دلیل آن نیز تصریح قانونگذار به پاسخ گو بودن راه‌سازان و خودروسازان در برابر نواقصی است که باعث تصادف رانندگی می‌شود؛ بر اساس این تبصره قانونی به کارشناسان تصادفات نیز تکلیف شده است قصور سازمان‌ها یا افراد حقیقی ذی مدخل در تصادفات را اعلام کند.

اما همانگونه که در قبل نیز اشاره شد عامل نقص راه نمی‌تواند صرفاً به عهده اداره راه و شهرسازی یا شهرداری‌های محل تصادف باشد زیرا سازمان‌های دیگر نظیر سازمان آب و فاضلاب، شرکت مخابرات، اداره برق - گاهی در سطح معابر عمومی اقدام به عملیات اجرایی می‌کنند در هنگام انجام وظیفه بایستی با هماهنگی با ادارات راه و شهرسازی و جاده‌ها و معابر بیرون شهر و شهرداری‌ها در خیابان‌ها و معابر درون شهر و پلیس راهنمایی و رانندگی و پلیس راه اقدام نمایند.

همچنین در خصوص نقص خودرو که باعث تصادفات رانندگی می‌شود صرفاً شرکت‌های خودروساز نبایستی پاسخ گو باشند زیرا تأمین کنندگان قطعات خودرو، تعمیرکاران و رانندگانی که با علم به معیوب بودن خودرو آن را به حرکت در می‌آورند باید پاسخ گو باشند بنابراین در این گونه تصادفات زیان‌دیده برای جبران خسارت باید به مسئول حادثه مراجعه کند. برای مثال اگر در معبری حفاری غیرمجاز توسط یکی از شرکت‌های یادشده انجام شود و تابلو و علائم ایمنی و هشدارهای مناسبی برای آگاهی و هشدار کاربران راه به کار گرفته نشود وسیله نقلیه منحرف شده با عابری که در پیاده رو در حال عبور بوده برخورد کند راننده مسئول جبران خسارت وارده نیست.

تشخیص چنین تصادفاتی برای کارشناسان آسان است. زیرا شکل تصادف عادی و متعارف بوده و آموزه‌های کارشناسان نیز در این حد پاسخ گو می‌باشد. گاهی تصادفی به وقوع می‌پیوندد ظاهراً نقصی نیز در راه مشهود نیست اما واقعیت نقص فنی در شیب عرضی یا طولی یا دور نامناسب در قوس‌ها باعث خروج از جاده یا واژگونی وسایط نقلیه شده در حالت عادی تشخیص آن برای کارشناسان که فرد متعارف بوده و تجهیزات فنی را نیز برای شناسایی عیب راه نداشته بلکه آموزش لازم را نیز در این زمینه ندارد به‌طور قطع در اعلام نظر کارشناسی دچار اشتباه خواهد شد و اشتباه کارشناسی نیز باعث تضییع حقوق زیان‌دیده یا زیان دیدگان در تصادف خواهد شد. همچنین 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 اینکه استفاده از مواد نامرغوب و غیر استاندارد 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 تولید کننده لاستیک با تردید خواهد بود از طرفی قانون گذار در متن این تبصره کارشناسان را مکلف به اعلام نظر در تصادف و تعیین مقصر کرده که امری دشوار در احقاق حقوق زیان‌دیده یا زیان دیدگان در تصادفات می‌باشد.

مصادیق مختلف نقص راه و وسیله مؤثر در بروز تصادفات شامل موارد زیر است:

۱. **کندگی سطح راه:** این کندگی گاهی توسط ادارات و دستگاه‌های اجرایی برای عملیات عمرانی راه، آب و فاضلاب انجام و بدون نصب علائم لازم و ایمنی رها شده یا کندگی ناشی از فرسودگی سطح آسفالت یا نزولات جوی است و مدیران نگهداری راه‌ها در ترمیم یا ایمنی سازی آن بی توجهی کرده و این کندگی باعث انحراف وسایل نقلیه در محل وقوع حادثه می‌شود.

۲. **نصب و ایجاد کاهنده‌های سرعت غیر استاندارد:** در این مورد باید مطابق با استانداردهای تعیین شده باشد به طوری که میزان ارتفاع، جانمایی و علائم مورد نیاز آن‌ها مشخص شده باشد. در صورتیکه شرایط و نحوه ایجاد کاهنده‌های سرعت مطابق با موارد تعیین شده نباشد تصادف رخ دهد و سازمان ذی‌ربط به‌عنوان مقصر در تصادف و مسئول جبران خسارت تعیین خواهد شد.

۳. **اختلاف در شانه راه:** در راه‌ها میزان اختلاف شانه با سطح اصلی راه و خط عبوری باید به نحوی طراحی و اجرا شود که به هنگام خروج وسیله نقلیه از سطح راه ورود آن به شانه یا برگشت مجدد باعث انحراف یا واژگونی وسیله نقلیه نشود.

۴. **عدم ایمن سازی به هنگام عملیات اجرایی در سطح راه:** همانطور که در نشریه ۶۷ - ۲۶۷ آیین نامه ایمنی وزارت راه درج شده نقص یا عدم استفاده از علائم استاندارد در حین عملیات اجرایی معابر از قصور سازمان مربوط در علت تصادفات لحاظ خواهد شد. از جمله موارد مهم ایمن سازی می‌توان محکم کردن علائم به‌طور مناسب در جای خود، قابل دید بودن علائم، تمیز بودن علائم، ارتفاع نصب و نحوه قرار گرفتن آن‌ها در طول جاده را برشمرد.

۵. حفاظ غیر استاندارد: این حفاظها ضمن آن که باید با فاصله مناسبی از شانه راه نصب شود میزان اصطکاک و نگهدارندگی آن نیز باید متناسب با نوع وسیله نقلیه سنگین مجاز عبوری در آن محور باشد.

۶. عدم اصلاح نقاط پرحادثه و کمبود علائم هشداردهنده در نقاط پرحادثه: در صورتی که مشخص شود نقطه یا مقععی به عنوان نقاط پرحادثه تعیین و اعلام شود سازمان ذی ربط باید در اسرع وقت آن نقطه را در برنامه‌های خود قرار داده و تا رفع و اصلاح آن نقطه نسبت به نصب علائم هشداردهنده اقدام کند و در صورتی که سازمان در آن نقطه علائم هشدار دهنده را نصب کرده اما باز هم حوادث رانندگی رخ داده باشد پلیس راهور موظف است با انجام مکاتبات نسبت به پیگیری این موضوع جهت رفع نقص اقدام کند.

۷. قیراندود بودن سطح راه: عدم توجه به کیفیت و استاندارد بودن مصالح مورد استفاده در آسفالت باعث می‌شود اجزای مربوطه، نگهداری لازم را نداشته باشد و سطح راه در تابستان و زمستان لغزندگی بیش از حد را برای وسایل نقلیه ایجاد کند.

۸. نبود یا نقص روشنایی در معابر: در سربالایی‌های تند نقاطی که اکثر مواقع مه آلود است و داخل تونل‌ها و معابر شهری، عدم وجود روشنایی باعث عدم شناخت و دید کافی برای رانندگان می‌شود و سایر مواردی که پلیس از قبل ضرورت تأمین روشنایی معابر مذکور را به اداره ذی ربط اعلام تا نسبت به انجام آن اقدام کنند در صورت قصور و به وجود آمدن حادثه ناشی از عدم وجود روشنایی مناسب در محل، مراتب در علت تامه تصادف لحاظ می‌شود.

صور مختلف نقص وسیله نقلیه در بروز تصادفات به شرح ذیل است:

۱. نقص در سامانه ترمز: وسیله نقلیه‌ای که بعد از تاریخ ۸۸/۲/۱ سامانه ضد قفل شدن (ABS) برای آن‌ها نصب نشده باشد یا در صورت نصب به‌طور ناگهانی و حادث دچار نقص شود یا استانداردهای لازم یا قدرت نگهداری کافی را نداشته باشد.

۲. **نقص در سامانه چرخ‌ها:** شامل رینگ چرخ، پیچ‌های چرخ، ژامبون چرخ است. که چنان چه مشخص شود استحکام و نگهداری لازم را از ابتدا دارا نبوده در علت تامه تصادف باید شرکت سازنده یا وارد کننده به‌عنوان مقصر تعیین شود.
۳. **نقص در لاستیک:** در صورت سپری نشدن زمان گارانتی، عمر مفید و قانونی، چنانچه لاستیک بترکد یا دوپسته شود و سبب تصادف یا واژگونی وسیله نقلیه شود.
۴. **نقص در سامانه انتقال نیرو:** شامل قفل شدن ناگهانی گیربکس یا دفرانسیل در حین حرکت، بریدن پولوس‌ها، چهارشاخه گاردان، میل گاردان، در صورت سپری نشدن زمان گارانتی عمر مفید و قانونی آن و در صورتی که موجب تصادف و واژگونی وسیله نقلیه شود.
۵. **نقص سامانه ایمنی داخل خودرو:** با توجه به الزام شرکت‌های سازنده خودرو به تعبیه کیسه هوا در خودروهای تولید بعد از تاریخ ۹۰/۱/۱ یا عدم کارایی آن با وجود اشیای زائد در داخل خودرو یا بر روی جلوی داشبورد یا داشتن کمربند ایمنی غیراستاندارد که شدت صدمات را سبب شود.

اسباب داخلی مؤثر در حوادث رانندگی

قطعاً خطای عامل انسانی دلیل اصلی بروز سوانح رانندگی است، به هر حال اگر فرض را بر این قرار دهیم که خودرو و جاده هر دو نایمن باشند، این عامل انسانی است که باید خود تفکر کرده و با رعایت قوانین و صرف‌نظر از بسیاری از خواسته‌های خود، به‌عنوان مثال از حداقل سرعت مجاز استفاده کند.

در میان خطای انسانی مؤثر در بروز سوانح رانندگی، می‌توان به نادیده گرفتن مقررات و خطاهای رانندگی، نگرش‌های ترافیکی نادرست، خستگی و خواب‌آلودگی، مصرف مواد مخدر و الکل، رانندگی در ساعات سیاه (آخر شب‌ها، اوایل صبح، بعد از ناهار) اشاره کرد. بر اساس بررسی‌های انجام‌شده، یک ثانیه قبل از وقوع تصادف به خطای انسانی مربوط است، یک ثانیه در حین تصادف با کیفیت و ایمنی خودرو ارتباط دارد و یک ثانیه پس از تصادف به اثر جاده (راه) مرتبط است که در مجموع ۳ ثانیه مؤثر در بروز تصادفات رانندگی را شامل می‌شوند.

کشورهای در حال توسعه بالاترین ارقام تلفات سوانح رانندگی دنیا را به خود اختصاص دادند؛ توسعه یافتگی با سوانح رانندگی ارتباط غیر مستقیم دارد، البته هستند کشورهای در حال توسعه‌ای که سوانح رانندگی خود را کاهش دادند.

اسباب و خطاهای انسانی مؤثر در حوادث رانندگی

۱. **سرعت:** رانندگی خودرو بدون توجه به سرعت مجاز که اصطلاحاً سرعت گفته می‌شود. لازم به توضیح است که سرعت زیاد و یا کمتر از حد مجاز باعث ایجاد مشکل در رانندگی می‌شود.

سرعت زیاد و یا کمتر از حد مجاز از عوامل مؤثر در تصادفات می‌باشد به عنوان مثال: سرعت زیاد نزدیک به پیچ، سرعت زیاد برای سبقت گرفتن، سرعت زیاد و ترکیدن لاستیک، سرعت زیاد و نقص فنی (عدم گرفتن ترمز)، سرعت کمتر از حداقل سرعت در اتوبان‌ها و بزرگراه‌ها.

۲. **خطای دید:** یکی دیگر از عوامل تصادفات رانندگی خطای دید است. عده‌ای از افرادی که دارای گواهینامه با عینک هستند زمان رانندگی از عینک استفاده نمی‌کنند و این مسئله در دید آنان خطا ایجاد می‌کند و باعث بروز تصادف می‌شود. خواب آلوده بودن راننده و مصرف داروهای مسکن هم باعث خطا در دید وی خواهد شد.

۳. **تاخیر درک:** رانندگی با حالت خستگی و در مدت طولانی زمان عکس العمل راننده را افزایش می‌دهد و بویژه با رانندگی طولانی استثنایی. نوشیدن مشروبات الکلی و مصرف مواد افیونی هم درک راننده را پائین خواهد آورد.

۴. **عدم رعایت فاصله طولی:** رانندگان وسیله نقلیه که در پشت سر وسیله نقلیه دیگر حرکت می‌کنند موظفند فاصله مناسبی را برای جلوگیری از تصادف حفظ کنند.

۵. **عدم رعایت فاصله عرضی:** مسیری را که راننده می‌خواهد برای سبقت گرفتن وارد آن شود باید تا فاصله دور و مطمئنی از طرف مقابل خالی از هرگونه وسیله نقلیه بوده و تفاوت سرعت بین وسیله نقلیه او و وسیله نقلیه جلویی برای سبقت کافی باشد تا به این ترتیب موجب به خطر انداختن خود و ترافیک سمت مقابل نشده باشد.

۶. **عدم رعایت حق تقدم:** در تقاطع هم عرض اگر دو وسیله نقلیه‌ای که رو به روی یکدیگر در حال حرکتند بخواهند با هم وارد خیابان مجاور واحدی شوند حق تقدم عبور با وسیله نقلیه‌ای است که به سمت راست گردش می‌کند.
۷. **عدم توجه به جلو:** رانندگان حق ندارند ضمن رانندگی دخانیات استعمال نمایند و یا خوراکی یا آشامیدنی میل کنند و استفاده از هرگونه وسایل و تجهیزات مانند تلفن همراه که باعث انحراف ذهنی و رفتاری راننده گردد ممنوع است، رانندگان موظفند در هر حال به‌طور کامل به جلو توجه داشته باشند
۸. **عدم توانایی در کنترل وسیله نقلیه ناشی از تخطی از سرعت مطمئنه:** رانندگان وسایل نقلیه هنگام عبور از معابر و گذرگاه‌های تنگ یا پرجمعیت یا هنگامی که بیش از ۵۰ متر مقابل آن‌ها دیده نمی‌شود مکلفند آهسته و با سرعت مطمئن حرکت کنند.
۹. **تغییر مسیر ناگهانی:** در راه‌های خط کشی شده وسایل نقلیه باید در مسیر بین خطوط حرکت کنند و از آن خارج نشوند و در صورت نیاز به خروج و تغییر خط حرکت احتیاط کامل را نموده و ابتدا با استفاده از چراغ راهنما و با دادن علامت رانندگان وسایل دیگر را از قصد خود آگاه سازند. در راه‌هایی که خط کشی ندارند هر گونه تغییر مسیر حرکت به چپ و راست ممنوع است مگر با رعایت احتیاط و دادن علامت و رعایت حق تقدم عبور وسایل نقلیه هم مسیر و مجاور
۱۰. **عبور از مسیر ممنوع:** در راه‌های یک طرفه رانندگان وسیله نقلیه باید در جهت و مسیر مجاز عبور کنند و حرکت بر خلاف مسیر تعیین شده به هر شکل ممنوع است.
۱۱. **حرکت با دنده عقب:** به عقب راندن وسیله نقلیه در آژ ادراه‌ها، بزرگراه‌ها و ورودی و خروجی آن‌ها ممنوع می‌باشد در راه‌های دیگر به هنگام ضرورت با احتیاط کامل برای پرهیز از وقوع هرگونه حادثه و بسته شدن راه عبور وسایل نقلیه، مجاز است.

نتیجه گیری

با توجه به تأثیر عوامل مختلف بر حوادث رانندگی و دخالت اشخاص متعددی در آن، گاهی فعل رانندگی راننده واحد و گاهی فعل رانندگی رانندگان متعدد و گاهی عوامل خارج از رانندگی، از قبیل موانع مختلف و تقصیر زیان‌دیده و تقصیر سازمان‌ها و دستگاه‌های نگهدار جاده و راه‌ها و سازندگان و تعمیر کاران وسایل نقلیه در ایجاد حادثه رانندگی مداخله دارند. به عبارت دیگر در چه صورت فعل واحد رانندگی موجب مسئولیت مدنی است و در صورت تعدد اسباب در ایجاد حادثه رانندگی آیا مسئولیت بر عهده یکی از آن‌ها استقرار می‌یابد. یا بین آن‌ها تقسیم می‌گردد.

باتوجه به پژوهش پیش رو به نتایج ذیل دست پیدا کردیم که به برخی از آن اشاره خواهیم نمود:

۱- حادثه رانندگی ناشی از اجتماع دو سبب

در این فرض سبب اول مانعی در مسیر تردد وسایل نقلیه قرار می‌دهد و سبب دوم که مسئول امنیت راه و تردد وسایل نقلیه است که از رفع آن مانع و نصب علائم امتناع می‌نماید (ترک فعل) در این صورت زیان‌دیده می‌تواند به هر یک از دو سبب مستقلاً مراجعه نماید

۲- اجتماع سبب و معاشر

۲-۱ اجتماع سبب و مباشر به نحو اشتراکی اصولاً راننده‌ای که در حال حرکت می‌باشد هرگاه به دیگری برخورد نماید دارای وصف مباشر خواهد بود. وسیله نقلیه را در دو صورت می‌توان به‌عنوان سبب تلقی نمود یا وسیله نقلیه در حال توقف در محل غیر مجاز باشد و یا در زمان حرکت به‌عنوان مانع غیر مجاز در مسیر عبور راننده دیگر قرار گیرد. در چنین حوادثی مباشر مسئول جبران کلیه خسارات وارده خواهد بود جز اینکه سبب اغوا از مباشر باشد که در این صورت سبب ضامن است نه مباشر.

۲-۲ اجتماع سبب و مباشر به نحو مستقل هرگاه مالک وسیله نقلیه آن را در اختیار شخص فاقد گواهی نامه قرار دهد و راننده در اثر عدم مهارت موجب حادثه گردد مسئولیت

مالک تحت عنوان تسبیب و مسئولیت راننده تحت عنوان مباشر و هر دو در قبال زیان دیده مسئولیت دارند اگر فعل رانندگی منجر به فوت یا صدمات بدنی شود فقط راننده به عنوان مباشر تحت پیگرد خواهد بود

۳- حادثه رانندگی ناشی از راننده (مباشر واحد)

در مواردی که حادثه رانندگی منحصرأ ناشی از فعل راننده 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 اقتضای حادثه می باشد. در صورتی که نتوان بین خطای راننده و حادثه رانندگی رابطه سببیت برقرار نمود به دلیل عدم احتساب حادثه به نامبرده مسئولیتی در بین نخواهد بود.

۴- حادثه رانندگی ناشی از اجتماع مباشرین متعدد

مقصود حادثه رانندگی ای است که تعدد رانندگی توسط رانندگان دو وسیله نقلیه، باعث حادثه شده است. در صورتی که حادثه به هر دو وسیله نقلیه انتساب داشته باشد در واقع ناشی از حرکت هر دو وسیله نقلیه باشد هر چند هر دو وسیله نقلیه مقصر و یا یکی از آن‌ها مقصر باشد البته در این صورت هر چند یکی از وسایل نقلیه مقصر است ولی در صورت انتساب حادثه به هر دو وسیله نقلیه یا به تعبیر دیگر نقش داشتن هر دو در حادثه این حادثه اصطلاحاً تصادم نامیده می شود. هر یک از رانندگان وسایل نقلیه ضامن نیمی از خسارت طرف مقابل می باشد. هر چند مبنای حقوقی این حادثه منطبق با قواعد ضمان قهری است یعنی ناشی از اشتراک دو مباشر می باشد ولی این حادثه در حوادث رانندگی موردی استثنایی تلقی می شود و آن را می توان در موردی اعمال نمود که هر دو وسیله نقلیه در حال حرکت بوده و حرکت آن‌ها مؤثر 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 حوادث رانندگی در صورت دخالت رانندگان متعدد اصولاً مسئولیت حادثه بر عهده یکی از رانندگان می باشد. استثنأ در تصادم با وسیله نقلیه امکان تقسیم مسئولیت وجود دارد؛ در نتیجه حکم تقسیم مسئولیت استثنایی تلقی

شده فقط در تصادم دو وسیله نقلیه امکان پذیر است و قابل تعمیم به موارد مشابه نمی‌باشد. البته اجتماع دو مباشر در حوادث رانندگی ممکن است در قالب دو مباشر با تأثیری جداگانه مطرح شود و این حادثه هنگامی واقع می‌شود که هر یک از مباشرین یکی بعد از دیگری موجب ضرر و زیان به زیان‌دیده شده باشد.

۵- با توجه به اینکه یکی از وظایف شهرداری‌ها در داخل شهرها و در داخل وزارت راه و شهرسازی در خارج از شهرها حفظ و نگهداری معابر و رفع موانع می‌باشد هرگاه دستگاه‌های مذکور وظایف خود را در این خصوص رعایت ننمایند و منجر به حادثه گردد و موجب فوت فردی شود بر اساس ماده ۶۱۶ قانون مجازات اسلامی دارای مسئولیت کیفری و مدنی بوده و نسبت به سایر خسارات جانی و مالی صرفاً مسئولیت مدنی خواهد داشت. در صورت شناخته شدن به ایجاد کننده موانع، هر دو در مقابل زیان‌دیده دارای مسئولیت تضامنی می‌باشند.

پیشنهادات

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 براساس آیین نامه 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 اظهارنظر و داوری آن‌ها اغلب سلیقه‌ای است و ملاحظه به شود در یک حادثه رانندگی متعاقب اعتراضات عمل آمده توسط اصحاب دعوی، کارشناسان مزبور نظرات متعارض ارائه می‌کنند. بنابراین باید ضمن توجه به آیین نامه راهنمایی و رانندگی و آگاهی‌های فنی و تخصصی مربوط به حوادث وسایل نقلیه، برای تعیین علت تصادفات با عابرییاده، قواعد حقوقی مسئولیت مدنی در این حوادث را مورد توجه قرار دهند و براساس این قالب‌ها علت تصادف را تعیین کنند.

۲- تدوین و تصویب قانون خاص حوادث رانندگی به‌نحوی که در رسیدگی به تصادفات از یک منبع و مرجع خاص استفاده شود و مانع سردرگمی کارشناسان و مراجع قضایی و هم چنین 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 قوس‌ها که باعث خروج از جاده یا واژگونی وسائط 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، به‌طور قطع در اعلام نظر کارشناسی دچار اشتباه خواهد شد و اشتباه کارشناسی نیز باعث تضییع حقوق زیان‌دیده یا زیان‌دیدگان 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 مقصرکردن راننده یا تولیدکننده لاستیک با تردید خواهد بود. که در این زمینه‌ها نیز پیشنهاد می‌شود که سازوکاری برای اظهارنظرهای فنی وجود آید. مانند این که برای قضاوت درست و اعلام نظر قاطع، دقیق و صحیح درخصوص تصادفات رانندگی، در هیئت‌های کارشناسی رسیدگی به تصادفات با موضوع قصور سایر ارگان‌ها، کارشناس متخصصی نیز از آن بخش در هیئت حضور داشته باشد.

۴- ایجاد دادگاه‌های تخصصی حوادث رانندگی که صلاحیت رسیدگی به مسئولیت کیفری و مدنی ناشی از آن را داشته، به‌نحوی که تعیین‌مسئولیت حادثه رانندگی و علت آن براساس قانون و توسط دادگاه صالحه به عمل آید.

منابع

- ۱) بختیاری، اورک، ۱۳۹۲. «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث خودرو»، نشر جنگل، چاپ اول.
- ۲) جعفری لنگرودی، محمد جعفر، (۱۳۶۸)، «ترمینولوژی حقوقی»، انتشارات کتابخانه گنج دانش، چاپ چهارم.
- ۳) جنیدی، لعیا، (۱۳۸۰)، «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی»، با همکاری کاتوزیان، ناصر، غمامی، مجید، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول.
- ۴) عباسلو، بختیار، (۱۳۸۶)، «مسئولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی»، نشر میزان، چاپ اول.
- ۵) غمامی، مجید، (۱۳۸۰)، «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی»، با همکاری کاتوزیان، ناصر، جنیدی، لعیا، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول.
- ۶) فتحعلی پور، عطا...، (۱۳۸۰)، «مسئولیت جزایی و مدنی تصادفات رانندگی»، انتشارات ورق، چاپ دوم.
- ۷) کاتوزیان، ناصر، (۱۳۸۲)، «الزام‌های خارج از قرارداد، ضمان قهری»، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ سوم.
- ۸) کاتوزیان، ناصر، (۱۳۸۲)، «قانون مدنی در نظم حقوقی کنونی»، نشر میزان، چاپ هشتم.
- ۹) کاتوزیان، ناصر، (۱۳۷۴)، «حقوق مدنی، عقود معین، معاملات معوض عقود تملیکی، با تجدیدنظر کامل و اضافات»، انتشارات مدرس، چاپ ششم.
- ۱۰) کاتوزیان، ناصر، (۱۳۸۹)، «تحول مفهوم تقصیر در حقوق مسئولیت مدنی»، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، شماره یکم.
- ۱۱) وروایی، اکبر، (۱۳۹۲)، «تحولات مسئولیت مدنی در حوادث رانندگی»، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، دانشگاه علوم انتظامی، شماره ۳۱.

The legal effects of multiplicity of vehicles in accidents

Hosein Arab^{*}

Received: 2018/11/21

Accepted: 2019/03/06

Abstract

Based on general liability principals, people are liable to their prejudicial actions. Often, when a damage occur, two or more persons have important role to occurrence it that is associate with multiplicity causes concept. In this case, lawyers trying to identify great cause between multiplicity causes. Causation relation is important and pillar basis of civil liability and obligation malefaction must exist between damage and crime as If action or non-action not occur so damage not produced and this principle as a rational principle without any difference accepted in civil liability. Authentication of causation relation is very simple when a case that damage occur by a damage cause. But according to this concept that social accidents or damages are associated together and damage cause are multiple, the identification of damage liable and the authentication of causation relation is very hard. In multiplicity causes, Iranian scientists make some thesis in law.

Key words: Liability, damages, damages, damages, punitive damages.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی