



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

Jaber Akbari<sup>1</sup>, Akram Tajik<sup>2\*</sup>, Mohaddeseh Sadeghian Lemraski<sup>3</sup>

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, Azad Islamic 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](mailto: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*. 2024.



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

جابر اکبری<sup>۱</sup>، اکرم تاجیک<sup>۲\*</sup>، محدثه صادقیان لمراسکی<sup>۳</sup>

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 وارد شده 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 وارد شده 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 استنادار 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](mailto:akram.tajik@iau.ac.ir)

## ۱. مقدمه

در جاده‌های برون‌شهری و محورهای درون‌شهری 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 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 (۱۳۹۴) در مقاله‌ای به بررسی رابطه سببیت در قانون مجازات اسلامی ۱۳۹۲ پرداخته‌اند. محسن شمس‌الهی (۱۳۹۹) 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 پرداخته است. قاسم خادم رضوی، الیاس نوعی و آزاده مهرپویان نیز در مقاله‌ای (۱۳۹۴) رابطه

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

یکی از مهم‌ترین ابزارهای استفاده‌شده 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 علائم 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 به‌ویژه در جایی بیشتر روشن می‌شود که فردی به جز مالک یا دارنده خودرو و به‌عنوان راننده آن وسیله را به حرکت درآورده است. آمار بالای فوتی و مصدوم ناشی از تصادفات رانندگی

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 زیان‌دیده و زیان وارد شده 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 باعث می‌شود زیان‌دیده 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 بیمه‌گر، صندوق تأمین خسارات بدنی، راننده مسبب حادثه تا عابر پیاده‌ای که از محل‌های غیر مجاز عبور می‌کند. تمامی این اشخاص و اشخاص دیگری نظیر اداره راه موظف هستند 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 می‌باشد. 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 اهمیت است که در موارد مختلف

سببیت در مسئولیت ناشی از بی احتیاطی؛ نگاهی تطبیقی به حقوق مسئولیت مدنی ایران و انگلستان را بررسی کرده‌اند. تمایز و نوآوری مقاله حاضر نسبت به پژوهش‌های انجام‌شده 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 سؤال 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 سؤال 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 مبنای مسئولیت از نظریه تقصیر به نظریه تضمین

مسئولیت مدنی علاوه بر احراز و اثبات فعل زیانبار و تقصیر، وجود رابطه علیت بین فعل زیانبار یا تقصیر و زیان‌های وارده بر زیان‌دیده شرط حتمی و قطعی مسئولیت مدنی است. قانون‌گذار لزوم برقراری رابطه سببیت بین تقصیر و زیان‌ها را که از مواد ۱ و ۲ قانون مسئولیت مدنی مستفاد می‌گردد، به‌عنوان یک قاعده کلی پذیرفته است (قاسم‌زاده، ۱۳۸۷، ۸۹). هم‌چنین ماده ۵۲۰ قانون آئین دادرسی مدنی مقرر می‌دارد: «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 این‌صورت دادگاه دعوای مطالبه خسارت را رد خواهد کرد». لذا ضرر هنگامی قابل جبران است که مستقیم و بی‌واسطه باشد، یعنی زیان‌دیده 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 می‌تواند در جایی که به‌ظاهر 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» (قاسم‌زاده، ۱۳۸۷، ۸۸). متعهدله هنگامی می‌تواند 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 می‌آید، اثبات اینکه

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

### ۵-۱. سبب و مسئولیت

سبب در اصطلاح فلسفی به امری گویند که از وجودش وجود و از عدمش عدم لازم آید؛ اما در نوشته‌های حقوقی گفته شده که «سبب فعلی است که اگر انجام نمی‌شد خسارت نیز به بار نمی‌آمد» (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ۴۴۸) که این تعریفی نارساست. به همین جهت در تعریف سبب آورده‌اند: سبب عاملی است که هم در ایجاد حادثه زیان‌بار دخالت دارد و هم شرط ضروری آن است؛ مگر اینکه 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 نمی‌آید. 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

اثبات 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 می باشد تعیین رابطه سببیت اغلب با دو مشکل مواجه است: ۱- به ندرت اتفاق می افتد که حادثه یک سبب داشته باشد و معمولاً حادثه را عوامل متعددی ایجاد می کنند. ۲- اغلب اوقات یک حادثه به حادثه دیگر و این حادثه به حادثه سوم منجر می شود 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 نمی توان گفت که کدام یک سبب آن بوده است. به همین دلیل از سوی حقوق دانان 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. حقوق دانان برای تعیین سبب مسئول از میان اسباب متعدد نظریات و قواعد گوناگونی ارائه دادند (کاتوزیان، ۱۳۸۷، ۴۶۳). «اما نهایتاً به این نتیجه رسیده اند که هیچ نظریه علمی و فلسفی نمی تواند به طور قاطع حاکم بر مسائل گوناگون رابطه سببیت باشد و تنها می تواند 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 متعهدله 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 موقوف به عرف یا نظر قانون گذار 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 نمی گردد؛ 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 می تواند ناشی از فعل یا ترک فعل (تعدی و تفریط باشد رابطه استناد مجرای برای جریان مؤثر تأثیر عوامل ایجادکننده رفتاری است که باعث حدوث معلول می گردد که به جهت تأثیر در نتیجه نیازمند عواملی چون سبب و علت و تأثیر است؛ این موضوع در ماده ۵۲۶ ق ما 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 است. ۲- زیان دیده برای مطالبه خسارت باید

گفت کماکان مسئولیت راننده با توجه به قواعد عمومی، مبتنی بر تقصیر است و زیان دیده 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 مسئولیت محض، هرچند در نظریه خطر و تضمین حق، عنصر تقصیر کم رنگ شده است؛ ولی لزوم احراز رابطه سببیت در این موارد همچنان پابرجا است و امکان مطالبه 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 وسائل 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، 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 بر 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 بی احتیاطی 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 این گونه 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، زیان دیده کافی است رابطه سببیت بین فعل زیان بار 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 تأثیری در تحقق مسئولیت مدنی وی نخواهد داشت. لیکن چنانچه معتقد به سکوت قانون گذار در خصوص مبنای مسئولیت راننده در قانون اصلاحی باشیم، باید

ناشی از رانندگی به دنبال بیمه اجباری و حمایت از زیان دیده با تأسیس صندوق های تأمین اجتماعی است. در این صورت می توان 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» نامیده اند (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 می تواند با فلسفه قانون مذکور سازگار باشد. مقنن به جهت حمایت بیشتر از زیان دیده 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 زیان دیده است، این است که نیازی به اثبات تقصیر عامل زیان نبوده و صرف انتساب ضرر به وی و احراز رابطه سببیت کفایت می کند. 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 پیش بینی کرده است. دارنده 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 بیمه گر و و یا مسبب حادثه یا صندوق

«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 نمی داند و در واقع بیانگر آن است که مبنای مسئولیت همان صدق عرفی انتساب می باشد، 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، ۱۱۳). «این امر، به ویژه هنگامی تقویت می شود 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 می کند. به نحوی که در اغلب موارد کمتر زیان دیده ای بدون جبران باقی می ماند به همین علت است که گفته می شود هدف اصلی قوانین ویژه مسئولیت رانندگی، رهایی از قیدهای اصل تقصیر و ایجاد مسئولیت محض به سود قربانی حادثه های رانندگی است» (کاتوزیان، ۱۳۸۷، ۶۰۵). ایران با تصویب قانون بیمه اجباری برای تعیین مسئولیت



صحبت شده و در هیچ ماده‌ای 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 مکلف هستند 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 چنین آمده است: «این حکم، نافی مسئولیت‌های کیفری راننده مسبب حادثه نیست. به این معنا که هرچند اگر بیمه یا صندوق مسئول پرداخت خسارات از محل بیمه‌نامه دارنده وسیله نقلیه می‌باشد، اگر با توجه به نظرات کارشناسی و قاضی نقش سببی راننده و انتساب نتیجه فعل زیان‌بار 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 حادثه‌ساز باشد بیمه‌گر مکلف است خسارت زیان‌دیده 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 حادثه‌ساز، 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 آنکه تمام خسارت بر راننده کمپرسی تحمیل خواهد شد یا مثلاً در رأی وحدت رویه مورخ ۹۲/۷/۶ چنین آمده است: «چنانچه 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 نمی باشد». «با این حال رویه قضایی ایران (نظریه 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). در عمل تفکیک میان دارنده و راننده و جمع میان قواعد مختلف اجرا نمی شود.

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. چراکه 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 می توان 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 خسارت های بدنی و مالی پرداخت شده مکلف به پرداخت خسارت می شود.

## 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 می شود؛ ولی اگر آن حادثه از نظر عرف زیان بار به حساب نیاید و اتفاقاً ورود زیان شود در این صورت سبب محسوب نمی شود و ایجاد مسئولیت هم نمی کند. انتقادی که می توان مطرح کرد این است که در بعضی از موارد عواملی که موجب به وجود آمدن ضرر می شود آن قدر پیچیده و مبهم است که میان سبب اصلی یا سبب متعارف بسیار دشوار است و به همین دلیل موجب می شود دادگاه ها روش ثابتی در مقابل حوادث مشابهی که پیش روی آنها است 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 می پردازیم در تصادف یک آمبولانس و کامیون معلوم می شود که علت تصادف تنها بی احتیاطی راننده کامیون، به همین دلیل کل زیان بر راننده کامیون تحمیل می شود 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 حقوق دانان 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 زیان دیدگان است، این معافیت بر اثر تقصیر زیان دیده باید استثنا باشد. زیرا باعث می‌شود که حقی که اصولاً بر اساس قانون، شناخته شده است، به طور کامل یا جزئی زایل شود. وقتی که این محرومیت از جبران خسارت پیش‌بینی شده باشد، بیشتر به صورت مجازات خصوصی زیان دیده 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 تأثیری که در ورود ضرر داشته است مسئول شناخته می‌شود (همان). به این دیدگاه ایرادهایی وارد آمده است. چراکه یکسری از زیان‌ها را نمی‌توان به درستی تجزیه نمود مانند جراحات، مرگ، لطمه به حیثیت و آبرو و همچنین احتمال دارد درصد تأثیری 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). 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. حقوق دانان به راه‌حل‌های مربوط به رابطه سببیت مستقل و واحدی دست پیدا نکرده‌اند؛ ولی بعضی از حقوق دانان نظریه متعارف و اصلی را به عنوان نظریه‌ای که قبول دارند معرفی نموده‌اند. باز هم نمی‌توان از یک 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. آنچه در همه 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، هرگاه 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 به‌طور 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 آنکه تقصیر زیان دیده غیر راننده که آسیب جسمانی دیده است، مانع جبران خسارت او شود، این کفایت نمی‌کند که این تقصیر، نابخشودنی باشد؛ بلکه به‌علاوه باید «سبب انحصاری حادثه باشد». بنابراین دو شرط مذکور باید همراه باهم 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 به‌عنوان 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 غیر مستقیم 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 غیر مستقیم نیز جایگاه خاصی در نظر گرفته شود. رژیم جبران خسارت دسته‌آخر، مستقیماً مبتنی بر ماهیت خسارت وارده نیست و قانون در مورد آن‌ها به‌طور کامل تعیین تکلیف نکرده است.

### ۵-۳-۱. نقش زیان دیده

به‌طور کلی مطابق ماده ۳ قانون مدنی فرانسه هرگاه 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. هم‌چنین قانون‌گذار 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 آنکه خسارات وارده به خود را بایستی جبران نماید، بایستی به جبران خسارت طرف دیگر نیز که بر عهده اوست بپردازد و هرگاه هر دو طرف مقصر شناخته شوند مسئولیت با توجه به شدت و ضعف تقصیر بایستی تقسیم شود و هرگاه 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 هم‌چنین در رأی 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، آرایه‌ای که زیان‌دیده را از جبران خسارت محروم می‌کنند، عدم ارتکاب تقصیر از سوی خواننده یا غیر قابل 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 آنکه 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. 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 اشیای 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

می‌شود طرفین نسبت به آن‌ها مسئولیت تضامنی دارند.

### ۶. نتیجه

در خصوص سبب و مسئولیت در حقوق ایران، خسارت در حقوق ایران احکام متفاوتی وجود دارد؛ اما آنچه 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. 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 منحصرأ 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 اقتضای 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 مسئولیت‌های

اعمال هم‌زمان دو اماره مسئولیت مورد اشاره نیز ممکن است. یعنی هرگاه دو وسیله نقلیه با یک‌دیگر تصادم نمایند دارنده یا راننده هر یک از آن‌ها در مقابل دیگری مسئول جبران کامل خسارت است؛ مگر آنکه حادثه ناشی از تقصیر باشد و تقصیر هم برای او قابل اجتناب و غیر قابل پیش‌بینی باشد و هم‌چنین در حادثه نقش غیر فعال داشته باشد. این مفهوم از سال ۱۹۴۰ در آرای دیوان تمیز فرانسه منعکس شده است. رأی شعبه مدنی، مورخ ۲۳ ژانویه ۱۹۴۵، برخورد یک موتور سیکلت با یک اتومبیل که به‌طور عادی و منظم در سمت راست در حرکت بوده است مطرح شده است که دیوان نقش اتومبیل را غیر فعال تلقی کرد و به عدم مسئولیت دارنده آن حکم کرده است. در بعضی آرای مفهوم عادی اشاره شده است. بدین معنی که اگر عمل شیء تحت حفاظت عادی باشد مسئولیت متوجه دارنده آن نیست و هم‌چنین دیوان عالی کشور فرانسه، این نظر را به‌صورت 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 ارزان‌قیمت در صورت تصادم با وسیله نقلیه گران‌قیمت 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

## ۷. سهم نویسندگان

همه نویسندگان حاضر در این مقاله مشارکت داشنه-  
اند.

## ۸. تضاد منافع

در این پژوهش تضاد منافع وجود ندارد.

یابد که اثبات نماید فعل عمدی یا تقصیر نابخشودنی خوانده علت انحصاری حادثه بوده است. در حقوق ایران، در بعضی موارد، زیان دیده می‌تواند از ورود خسارت و همچنین گسترش خسارت جلوگیری کند؛ ولی در این خصوص کوتاهی کند، در این صورت به-طور قطع حق مطالبه خسارت را ندارد. در حقوق فرانسه به دلیل آنکه اقداماتی بایستی جهت جلوگیری از ورود خسارت و گسترش آن توسط زیان دیده قابل پیش‌بینی 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 به‌طور کامل از مطالبه خسارت معاف شود. 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 همچنین 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 تأثیری 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.

