

مجله مطالعات حقوق تطبیقی،

دوره ۳، شماره ۱،

بهار و تابستان ۱۳۹۱،

صفحات ۹۳ تا ۱۱۰

**نقش اسباب خارجی در مسؤلیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی
وسایل نقلیه‌ی موتوری زمینی
با توجه به آخرین تحولات قانونی (مطالعه‌ای تطبیقی در حقوق ایران و فرانسه)**

سیدمحمد مهدی قبولی درافشان*

استادیار و مدیر گروه حقوق دانشگاه فردوسی مشهد

وحید رضادوست**

کارشناسی حقوق دانشگاه فردوسی مشهد

تاریخ دریافت: ۹۱/۳/۱۰ - تاریخ پذیرش: ۹۰/۳/۳۱

چکیده

قاعده‌ی عمومی در مورد نقش اسباب خارجی در حوزه‌ی مسؤلیت مدنی، محدود یا منتفی شدن مسؤلیت خوانده است. لیکن این سوال مطرح است که آیا در مواردی که با بیمه‌های اجباری مسؤلیت روبه‌رو هستیم، بازهم می‌توان از اجرای قاعده‌ی عمومی مزبور سخن گفت. این جستار درصدد است مسأله‌ی مزبور را در خصوص حوادث رانندگی در نظام حقوقی فرانسه و ایران مورد مطالعه قرار دهد. با بررسی‌های به عمل آمده به نظر می‌رسد می‌توان وجوه اشتراک و افتراقی را در این زمینه میان حقوق ایران و فرانسه مشاهده نمود. در نظام حقوقی فرانسه با توجه به قانون ۵ ژوئیه‌ی ۱۹۸۵، اصولاً استناد به قوه قاهره به معنای خاص کلمه و فعل ثالث توسط دارنده و راننده در حوادث رانندگی امکان پذیر نیست، حال آن‌که استناد به تقصیر زیان‌دیده در مواردی امکان‌پذیر و در مواردی غیرقابل استناد می‌باشد. در نظام حقوقی ایران نیز به نظر می‌رسد با توجه به تحولات جدید قانونی، نمی‌توان در همه‌ی موارد از اجرای قاعده‌ی عمومی، سخن گفت.

واژگان کلیدی: سبب خارجی، قوه‌ی قاهره، فعل ثالث، تقصیر زیان‌دیده، حوادث رانندگی.

ghaboli@um.ac.ir

vahidrezadoost@yahoo.com

* نویسنده مسئول فاکس: ۰۵۱۱-۸۸۲۹۵۸۴

**

مقدمه

هرچند در حقوق مسؤلیت مدنی، قاعده‌ی عمومی، مسؤلیت ناشی از فعل شخصی است، لیکن امروزه در مواردی با مسؤلیت ناشی از فعل اشخاص دیگر و نیز ناشی از فعل اشیاء روبه‌رو هستیم. در میان مسؤلیت‌های اخیر، مسؤلیت‌های ناشی از فعل اشیاء با تحولات گسترده‌ای به منظور همگام شدن با نیازهای جوامع روبرو گردیده است. زیرا صنعتی شدن جوامع و ورود کالاها و وسایل خطرناک به عرصه‌ی زندگی، موجب افزایش کمی و کیفی خسارت‌ها شده است. در این میان، مسؤلیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی از اهمیتی ویژه برخوردار است؛ به گونه‌ای که در دو نظام حقوقی ایران و فرانسه شاهد تحولات قانونی در این خصوص هستیم. در نظام حقوقی ایران، به رغم مقررات قانون مدنی و نیز قانون مسؤلیت مدنی، در سال ۱۳۴۷ قانون بیمه اجباری مسؤلیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث به تصویب رسید و در سال ۱۳۸۷ قانون مزبور به وسیله‌ی قانون اصلاح قانون بیمه‌ی اجباری مسؤلیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه‌ی موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث اصلاح یا به تعبیر دقیق‌تر نسخ گردید. در نظام حقوق فرانسه نیز به رغم مقررات عمومی مندرج در ماده‌ی ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه در خصوص مسؤلیت ناشی از فعل اشیاء، ابتدا آرائی در رویه‌ی قضایی به حمایت از زیان‌دیدگان شتافت و به تبع، در سال ۱۹۸۵، قانونی موسوم به قانون ۵ ژوئیه‌ی ۱۹۸۵ راجع به بهبود وضع زیان‌دیدگان حوادث رانندگی و تسریع دادرسی‌های مربوط به جبران خسارت^۱ به تصویب رسید. این قانون که به قانون بادنته^۲ مشهور است (Malaurie et al., 2009, p. 155)، قواعد ویژه‌ای را در عرصه‌ی جبران خسارت‌های ناشی از حوادث رانندگی پدید آورد. در این جستار در صدد پرداختن به همه‌ی زوایای قواعد حاکم بر مسؤلیت ناشی از حوادث رانندگی نیستیم، بلکه در پی بررسی نقش اسباب خارجی (قوه‌ی قاهره، فعل شخص ثالث و تقصیر زیان‌دیده) بر مسؤلیت مدنی دارنده‌ی وسیله‌ی نقلیه‌ی موتوری زمینی می‌باشیم. در واقع بر اساس قواعد عمومی مسؤلیت مدنی، اسباب خارجی که غیرقابل پیش‌بینی و احترازناپذیر باشد، از جمله اسباب معافیت از مسؤلیت به شمار می‌آید، لیکن سؤال این است که آیا این قاعده‌ی عمومی کماکان در زمینه‌ی حوادث رانندگی قابل اجرا است یا در نظام حقوقی ایران و فرانسه، قاعده‌ی مزبور دچار جرح و تعدیل‌هایی گردیده است؟

^۱ Loi N 85-677 Du 5 Juillet 1985 Tendat A L'amelioration De La Situation Des Victimes D'accidents De La Circulation Et A L'acceleration Des Procedures D'indemnisation.

^۲ Loi Badinter.

بادنته (Badinter)، نام خانوادگی آقای روبرت بادنته (Robert Badinter) وزیر دادگستری فرانسه در فاصله زمانی، ۲۳ ژوئن ۱۹۸۱ تا ۱۸ فوریه ۱۹۸۶ بوده و در تصویب این قانون ایفای نقش کرده است (Cf. http://fr.wikipedia.org/wiki/Robert_Badinter). در مورد پیشینه این قانون رک. (Tunc, 1971, p. 464).

جهت بررسی این مسأله، ابتدا به تبیین مفهوم و نقش اسباب خارجی و به‌ویژه قوه‌ی قاهره می‌پردازیم (مبحث مقدماتی)، سپس نقش قوه‌ی قاهره به معنای خاص کلمه و فعل ثالث در مسئولیت مدنی ناشی از وسایل نقلیه‌ی موتوری زمینی را بررسی می‌نماییم (مبحث نخست) و در نهایت از نقش تقصیر زیان‌دیده در این خصوص سخن خواهیم گفت. (مبحث دوم).

مبحث مقدماتی: مفهوم اسباب خارجی و نقش آن در مسئولیت مدنی

سبب خارجی^۱ هر واقعه یا رویدادی (از قبیل جنگ، بلایای طبیعی و حتی فعل شخص ثالث) است که در تحقق خسارت نقش داشته و با دارا بودن سه ویژگی عدم قابلیت پیش‌بینی، عدم قابلیت احتراز و به‌ویژه خارجی بودن، از اسباب معاف‌کننده‌ی مسئولیت قهری یا قراردادی به شمار می‌آید (Cornu, 1992, p. 328). سبب خارجی موجب می‌گردد شخص نتواند به میل خود عمل نماید و در مواردی که تعهدی بر عهده‌ی شخص است، اجرای تعهد مزبور را غیر ممکن می‌کند. همین امر نه تنها می‌تواند تحقق عنوان تقصیر را منتفی نماید، بلکه در مواردی ممکن است سبب متناسب خسارت به شمار آمده، دیگر اسباب از جمله عمل خواننده (عامل ادعایی زیان) را بی‌اثر گرداند (ژوردن، ۱۳۸۲، صص ۸۹-۹۰).

سبب خارجی مصادیق متعددی داشته، می‌توان آن را همچون برخی از حقوقدانان فرانسوی (ژوردن، ۱۳۸۲، ص ۹۰) (Mazeauds, 1985, p. 837-838; Larroumet, 2007, pp. 656 s) در یک تقسیم‌بندی بر اساس منشأ رویداد مزبور، به سه قسم تقسیم نمود: قوای قاهره (که ممکن است ناشی از نیروهای طبیعی مانند توفان، باد، زمین‌لرزه، و... یا رویدادهای بی‌نام انسانی (یعنی مواردی که قابل انتساب به شخص معینی نیست) مانند جنگ، شورش، اعتصاب، خرابکاری، و... باشد)؛ فعل شخص ثالث معین یا نامعین؛ فعل خود زیان‌دیده (تقصیر زیان‌دیده). البته باید توجه داشت قوه‌ی قاهره یا فورس ماژور، دارای دو معنی عام^۲ و خاص^۳ است. قوه‌ی قاهره مذکور در تقسیم‌بندی فوق، قوه‌ی قاهره در مفهوم خاص آن است که در مقابل سایر اسباب خارجی (فعل شخص ثالث و فعل خود زیان‌دیده) قرار دارد. در واقع قوه‌ی قاهره (فورس ماژور) به معنی خاص، حادثه‌ای است بی‌نام^۴ (غیر منتسب به شخص معین و صرفاً ناشی از نیروهای طبیعی)، غیر قابل پیش‌بینی و غیر قابل اجتناب (صفایی، ۱۳۶۴، صص ۱۱۲-۱۱۳؛ جعفری لنگرودی، ۱۳۴۶، ص ۵۵۳) (Mazeaud, 1985, pp. 656-657; Bénabent, 1995, pp.)

¹ Cause étrangère.

² Lato sensus.

³ Strico sensus.

⁴ Anonym.

181-183) لیکن قوهی قاهره (فورس ماژور) به معنی عام عبارت است از هر حادثه‌ای خارجی، غیر قابل پیش‌بینی و غیر قابل اجتناب که مانع اجرای تعهد باشد. فورس ماژور به این معنی شامل عمل شخص ثالث و عمل متعهدله که واجد دو وصف مذکور باشند نیز خواهد شد. قاعده‌ی عمومی در مورد تاثیر سبب خارجی و به ویژه قوای قاهره در نظام حقوقی فرانسه منتفی شدن مسؤولیت است. در این خصوص، تفاوتی میان مسؤولیت‌های قراردادی و قهری به چشم نمی‌خورد. این قاعده از مواد ۱۳۴۷ و ۱۳۴۸ قانون مدنی فرانسه در خصوص مسؤولیت قراردادی به‌خوبی قابل استنباط است (Larroumet, 2007, p. 836).

در نظام حقوقی ایران نیز، قوهی قاهره و آن‌چه در حکم آن است نه تنها در قراردادها سبب معافیت متعهد می‌شود، بلکه در الزامات خارج از قرارداد نیز در پاره‌ای از موارد در معاف شدن مدیون ایفاء نقش می‌نماید (قاسم‌زاده، ۱۳۸۳، ص ۳۷۸؛ کاتوزیان، ۱۳۸۷، صص ۲۹۰-۲۹۲؛ صفایی و همکار، ۱۳۸۹، صص ۲۰۱-۲۰۲). این قاعده از مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی ایران در خصوص مسؤولیت قراردادی به‌خوبی قابل استنباط است. مواد متعددی از قانون مجازات اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۰/۹/۷ از جمله تبصره‌ی ماده‌ی ۳۳۷ و مواد ۳۴۳، ۳۴۷ و ۳۴۹ این قانون نیز به خوبی بر نقش معاف‌کننده‌ی سبب خارجی دلالت دارد. لازم به ذکر است در حقوق ایران نیز مانند حقوق فرانسه همان‌گونه که برخی از حقوق‌دانان (صفایی، ۱۳۸۶، ص ۲۱۶) بیان نموده‌اند، تقصیر شخص ثالث و تقصیر زیان‌دیده هنگامی موجب معافیت (جزئی یا کلی) از مسؤولیت می‌گردند که مانند قوهی قاهره (در معنای خاص)، غیرقابل پیش‌بینی و غیرقابل دفع باشند.

از نقطه‌نظر فقه اسلامی نیز مطالب پیش‌گفته مورد پذیرش است. البته در فقه اسلامی (به عنوان نمونه رک. محقق حلی، ۱۴۰۷، ص ۵۳۶؛ موسوی عاملی، ۱۴۱۱، ص ۱۶۱؛ کاظمی تستری، بی‌تا، ص ۲۳۶؛ سبزواری، ۱۴۱۳، ص ۲۹۷؛ جمعی از پژوهشگران، ۱۴۲۳، صص ۲۳۰-۲۳۱؛ عاملی، ۱۴۲۹، صص ۵۳۵-۵۳۶؛ حسینی روحانی، ۱۴۱۲، ص ۲۹) به‌طور معمول برای بیان قوای قاهره از اصطلاح آفت یا آفات سماوی استفاده شده^۱ و در مواردی که مسؤولیت مبتنی بر تعدی و تفریط یا رابطه استنادی است، سبب سقوط مسؤولیت به شمار آمده‌است. در همین راستا در مسؤولیت قراردادی که مبتنی بر وجود تعهدات قراردادی است، مسؤولیت متعهد منصرف از غیر ممکن شدن اجرای تعهد و وقوع خسارت به دلیل آفات سماوی خارج از حیطه‌ی قدرت بشر دانسته شده‌است. هرچند امکان تصریح به مسؤولیت و ضمان در این خصوص نیز

^۱ در حقوق انگلیس، چنین حوادثی تحت عنوان (Frustration) شناخته می‌شود و آن عبارت از مانع شدن از به مقصد رسیدن چیزی می‌باشد. (Garner, 2004, p. 694)

^۲ اصطلاح سبب قهری (سبزواری، ۱۴۱۳، ص ۲۹۷) نیز در این خصوص به چشم می‌خورد. البته اسباب قهری محدود به بحث مسؤولیت نیست بلکه اصطلاح عام‌تری است که می‌تواند به عنوان سبب ایجاد تعهد نیز به کار رود به همین جهت در بحث مسؤولیت باید آن را مقید به اسباب قهری تلف نمود.

مورد پذیرش قرار گرفته است (سبحانی، ۱۴۱۴، ص ۲۵۶). البته باید توجه داشت در فقه اسلامی در تمامی موارد مسئولیت، آفات سماوی (قوای قاهره)، معاف کننده از مسئولیت نیست، بلکه در مواردی که با «ید ضمانی و غاصبانه» روبه‌رو هستیم، حتی در فرض تحقق آفات سماوی تصریح به ضمان شده است. (به عنوان نمونه رک. نجفی، ۱۴۰۴، ص ۲۱۵؛ نوری، ۱۴۱۴، ص ۲۸؛ محقق داماد، ۱۴۰۶، صص ۶۸-۶۹).

در مقام جمع بندی مطالب مذکور می‌توان گفت، از یک سو، اسباب خارجی می‌توانند دلالت بر عدم تقصیر عامل زیان داشته‌باشند و طبیعی است در مسئولیت‌های مبتنی بر تقصیر با از بین رفتن رکن تقصیر، مسئولیت مدنی نیز منتفی است. از سوی دیگر، در مواردی که اسباب خارجی رابطه‌ی علیت میان فعل عامل ادعایی زیان و ورود خسارت را از بین می‌برد، به سبب منتفی شدن رابطه سببیت، مسئولیت منتفی است. بدیهی است این امر هنگامی قابل استناد است که برای تحقق مسئولیت، رابطه‌ی علیت لازم باشد و در مواردی که وجود رابطه‌ی علیت به حکم قانون گذار، رکن و شرط مسئولیت نباشد، سبب خارجی نقش آفرین نیست. به همین جهت در مسئولیت غاصب که مبنای مسئولیت، استیلاء بر مال غیر است، وجود قوه‌ی قاهره نافی مسئولیت نیست.

حال که مفهوم و نقش عمومی اسباب خارجی (اعم از قوه‌ی قاهره به معنای خاص کلمه، فعل شخص ثالث و نیز تقصیر زیان‌دیده) مشخص گردید، به بررسی نقش اسباب مزبور در قلمرو حوادث رانندگی می‌پردازیم. در واقع باید دید آیا در حوادث رانندگی در موارد از بین رفتن تقصیر یا رابطه علیت به دلیل وجود سببی خارجی، غیرقابل پیش‌بینی و اجتناب ناپذیر می‌توان مسئولیت عامل ادعایی زیان را منتفی دانست یا این که اسباب خارجی نقش معاف کننده ایفا نمی‌نمایند.

مبحث نخست: نقش قوه‌ی قاهره به معنای خاص و فعل شخص ثالث

در حقوق فرانسه براساس قواعد معمول قابل اعمال بر مسئولیت ناشی از فعل اشیاء بی جان، اگر حادثه منتهی به بروز خسارت، ناشی از قوه‌ی قاهره یا حادثه‌ی غیرمترقبه باشد، دارنده و محافظ شیء مسئولیتی ندارد. اگر حادثه‌ی زیان‌بار ناشی از فعل شخص ثالثی باشد که دارای ویژگی‌های قوه‌ی قاهره است، نیز وضع به همین ترتیب است. (Terré et al., 1996, p. 746)

قانون ۵ ژوئیه‌ی ۱۹۸۵ راجع به بهبود وضع زیان‌دیدگان حوادث رانندگی در این زمینه، از قواعد عمومی مسئولیت مدنی فاصله گرفته است. بر اساس ماده‌ی ۲ قانون مذکور: «راننده یا دارنده یکی از وسایل مذکور در ماده‌ی یک این قانون نمی‌تواند در برابر زیان‌دیدگان و از جمله رانندگان زیان‌دیده، به قوه‌ی قاهره یا فعل یک شخص ثالث استناد کند».

¹ **Article 2:** Les victimes, y compris les conducteurs, ne peuvent se voir opposer la force majeure ou le fait d'un tiers par le conducteur ou le gardien d'un véhicule mentionné à l'article 1er.

همان‌گونه که ملاحظه می‌گردد، بر اساس قانون مذکور چه در مورد راننده و چه در مورد دارنده برخلاف قاعده‌ی عمومی رفتار شده و دیگر قوه‌ی قاهره و فعل شخص ثالث، معافیت راننده و دارنده در مقابل زیان دیده را به دنبال ندارد. البته بر اساس بند دوم ماده‌ی ۵ این قانون در فرضی که راننده‌ی وسیله‌ی نقلیه‌ی موتورسیکلت، شخصی غیر از مالک است، تقصیر راننده (فعل شخص ثالث) در مقابل مالک در خصوص زیان‌های وارده بر اتومبیلش قابل استناد است. برخی از حقوق‌دانان فرانسه (Terré et al., 1996, p. 746) به استناد برخی آراء، تصریح نموده‌اند که در این میان تفاوتی میان راننده‌ای که از جانب مالک به رانندگی گماشته شده باشد و راننده‌ای که سارق به شمار آید وجود ندارد. البته مالک حق مراجعه به خود راننده را دارد، هرچند با توجه به شروطی که معمولاً در مقررات بیمه گنجانده می‌شود، امکان مراجعه دارنده‌ی وسیله‌ی نقلیه به راننده‌ای که از جانب وی گماشته شده است، از دارنده سلب گردیده است.

در نظام حقوقی ایران، تا سال ۱۳۸۷، اصولاً قواعد مسؤولیت مدنی مربوط به وسایل نقلیه موتوری، از «قانون بیمه‌ی اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه‌ی موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث» مصوب ۱۳۴۷ استخراج می‌شد. بر اساس این قانون، مسؤولیت دارنده‌ی وسیله‌ی نقلیه مبتنی بر تقصیر به شمار نمی‌آمد و دارندگی وسیله‌ی نقلیه برای مسؤولیت وی نسبت به خسارات ناشی از وسیله‌ی مزبور کافی بود. البته بر اساس بند نخست ماده‌ی ۴ این قانون «خسارات ناشی از فرس ماژور از قبیل: جنگ، سیل، زلزله» از شمول بیمه‌ی این قانون خارج دانسته شده بود. به اعتقاد ما دلیل این امر عدم وجود رابطه‌ی سببیت میان وسیله نقلیه و ورود خسارت بود. در واقع در فرض مزبور دارنده‌ی مسؤول به شمار نمی‌آمد و به تبع بیمه نیز مسؤول نبود (در تأیید این نظر رک. نظری، ۱۳۸۱، ص ۱۲۶). در عین حال به اعتقاد برخی از حقوق‌دانان، در زمان حکومت قانون سابق نیز، حتی در فرض قوه‌ی قاهره، دارنده مسؤول جبران خسارات به بار آمده بود؛ زیرا «وقتی که مسؤولیت دارندگان مطلق است و قانون مواردی را که مشمول تعهدات بیمه‌گر قرار نمی‌گیرند، ذکر کرده؛ نتیجه‌ی آن این می‌شود که مسؤولیت‌های مذکور در ماده‌ی ۴ برعهده‌ی دارنده‌ی وسیله‌ی نقلیه باقی است» (بهرامی احمدی، ۱۳۸۷، ص ۱۰۵). اشکال این نظر در نادیده انگاشتن لزوم وجود رابطه‌ی علیت میان وسیله‌ی نقلیه و ورود خسارت بود. در واقع مسؤولیت دارنده ناظر به خسارت‌های ناشی از وسیله نقلیه است.

در سال ۱۳۸۷، با اصلاح و به تعبیر دقیق‌تر نسخ قانون مزبور^۱ توسط «قانون اصلاح قانون بیمه‌ی اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث»، ماده‌ی

^۱ علی‌رغم این که ظاهراً این قانون، قانون اصلاح قانون سابق می‌باشد، در ماده‌ی ۳۰ آن آمده است: «قانون بیمه مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث (مصوب ۱۳۴۷) و کلیه قوانین و مقررات مغایر با این قانون لغو می‌گردد».

۷ این قانون^۱ جایگزین مادهی ۴ قانون قدیم^۲ شد و در مورد نقش قوهی قاهره ابهام آفرید؛ زیرا در متن مادهی ۷ و نیز سایر مواد قانون جدید، اثری از بند نخست ماده ۴ قانون پیشین نیست. در واقع از آن جا که در این ماده و نیز سایر مواد قانون جدید بر خلاف قانون پیشین، سخنی از قوهی قاهره به میان نیامده، این سؤال مطرح است که آیا شیوهی تنظیم مادهی فوق، نشان از تغییر موضع قانون گذار دارد یا دلیل حذف حوادث ناشی از قوهی قاهره دلالت قواعد عمومی بر عدم مسئولیت در چنین فرضی به دلیل فقدان رابطهی علیت است؟ در پاسخ به این پرسش رویکرد واحدی میان حقوق دانان وجود ندارد و با حداقل سه نظریه‌ی متفاوت روبه‌رو هستیم. برخی از حقوق دانان (ره پیک، ۱۳۹۰، ص ۱۷۵) با توجه به تحولات ظاهری و حمایتی قانون معتقدند قانون گذار در صدد ایجاد قواعد خاصی در خصوص قوهی قاهره در حوادث رانندگی بوده و در چنین مواردی دارنده و به تبع آن بیمه را مسؤول قلمداد می‌کنند. بر اساس این نظر چنانچه حوادث رانندگی ناشی از قوای قاهره‌ای چون سیل، زلزله و امثال آن باشد، باز هم مسئولیت وجود خواهد داشت.

برخی دیگر از حقوق دانان (کاتوزیان، ۱۳۸۹، ص ۱۴۴؛ خدابخشی، ۱۳۸۹، ص ۱۱۷؛ بهرامی احمدی، ۱۳۸۷، ص ۱۰۵؛ ایزانلو، ۱۳۸۷، ص ۳۹؛ طهماسبی، ۱۳۸۸، ص ۵۸) خود را پایبند به قواعد عمومی مسئولیت دانسته، عدم پیش‌بینی قوهی قاهره در مادهی ۷ قانون جدید را دلیل بر تغییر دیدگاه قانون گذار به شمار نمی‌آورند. بنابراین ایشان مسئولیت دارنده و به تبع آن بیمه را محدود به حوادثی می‌دانند که میان وسیله‌ی نقلیه و ورود خسارت رابطه‌ی علیت موجود باشد. بنابر این نظر مواردی چون سیل و زلزله و امثال آن تحت شمول بیمه نیست، هر چند حوادث مربوط به خود وسیله‌ی نقلیه از قبیل سقوط، انفجار و امثال آن تحت شمول پوشش حمایتی بیمه است؛ زیرا بر اساس تبصره‌ی ۵ ماده ۱ قانون جدید: «منظور از حوادث مذکور در این قانون، هرگونه سانحه‌ای از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش‌سوزی و یا انفجار وسایل نقلیه موضوع این ماده و نیز خسارتی است که از محمولات وسایل مزبور به اشخاص ثالث وارد شود».

^۱ مادهی ۷ مزبور مقرر می‌دارد: «موارد زیر از شمول بیمه موضوع این قانون خارج است: ۱- خسارت وارده به وسیله نقلیه مسبب حادثه. ۲- خسارت وارده به محمولات وسیله نقلیه مسبب حادثه. ۳- خسارت مستقیم و یا غیرمستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیواکتیو. ۴- خسارت ناشی از محکومیت جزائی و یا پرداخت جرائم»
^۲ مادهی ۴- موارد ذیل از شمول بیمه موضوع این قانون خارج است: ۱- خسارت ناشی از فرس ماژور از قبیل: جنگ، سیل، زلزله ۲- خسارت وارده به محمولات وسایل نقلیه مورد بیمه ۳- خسارت مستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیواکتیو ۴- خسارت وارده به متصرفین غیرقانونی وسایل نقلیه یا به رانندگان فاقد گواهینامه رانندگی ۵- خسارت ناشی از محکومیت جزایی و پرداخت جرایم ۶- خسارت ناشی از حوادثی که در خارج از کشور اتفاق می‌افتد مگر اینکه توافقی بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار در این موضوع شده باشد.

برخی دیگر از حقوق دانان (صفایی و همکار، ۱۳۸۹، صص ۲۴۷-۲۴۸) در مقام جمع میان قواعد عمومی و رویکردهای جدید در زمینه‌ی جبران خسارات ناشی از حوادث رانندگی و به ویژه تاثیر نهاد بیمه بر قواعد مسؤلیت مدنی، از سویی دارنده‌ی وسیله‌ی نقلیه را مسؤول قلمداد نمی‌کنند و از سوی دیگر قائل به مسؤولیت بیمه‌گر بوده و خسارات ناشی از قوای قاهره را در شمار تعهدات بیمه به شمار می‌آورند. این نظر از جهت جمع میان قواعد و در نظر گرفتن تغییراتی که در قانون جدید صورت گرفته است (و به نظر می‌رسد، جنبه‌ی تاسیسی داشته باشد)، مناسب‌تر بوده، حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی را به نحو مطلوب‌تری تضمین می‌کند. در واقع همان‌گونه که بیان شده (صفایی و همکار، ۱۳۸۹، صص ۲۴۷)، در قانون جدید با موارد متعددی روبه‌رو هستیم که قانون‌گذار برای حمایت بیشتر از زیان‌دیده از قواعد عمومی بیمه‌ی مسؤولیت عدول نموده و تعهداتی را بر عهده‌ی بیمه‌گر قرار داده است، حال آن که مسؤولیتی برای دارنده وجود ندارد. به عنوان نمونه در ماده ی ۶ قانون از لزوم پرداخت خسارات ناشی از عمد راننده به زیان‌دیده توسط بیمه‌گر سخن گفته شده است، هم‌چنان که بر اساس تبصره ی ۲ ماده ی ۴ تعهد بیمه‌گر فارغ از جنسیت زیان‌دیده و نیز مذهب و دین وی (ولو این که از ادیان شناخته شده در قانون اساسی نباشد) پرداخت دیه‌ی کامل یک مرد مسلمان دانسته شده است. به علاوه، به موجب تبصره‌ی ۶ ماده‌ی ۱، بیمه‌گر در فرضی که بیمه‌گذار راننده مسبب حادثه نباشد، ملزم به جبران خسارت وی دانسته شده است. طبیعی است مواردی که ذکر شد با قواعد بیمه‌ی مسؤولیت منطبق نیست. بدین ترتیب، استنباط حمایتی از مقررات قانون جدید نه تنها با رویکردهای صریح قانون تناسب دارد، بلکه با قاعده‌ی اولویت تاسیس بر تاکید نیز سازگاری دارد. بنابراین پذیرش تعهد بیمه‌گر در خصوص جبران خسارت‌های ناشی از قوه‌ی قاهره به معنی خاص کلمه، پشتوانه استدلالی محکمی دارد. البته شایسته است قانون‌گذار برای پایان دادن به اختلافات، به روشی صریح‌تر مقصود خود را بیان دارد.

در مورد نقش فعل و تقصیر شخص ثالث در مسؤولیت دارنده و بیمه‌ی نیز باید گفت چنانچه شخص مزبور راننده باشد، مسلماً موجب نفی مسؤولیت دارنده و بیمه‌گر نخواهد بود؛ زیرا مبنای مسؤولیت ایشان نقش وسیله‌ی نقلیه در ورود خسارت است و در چنین مواردی نقش وسیله مزبور محرز است. البته مسؤولیت دارنده و بیمه‌گر نافی مسؤولیت راننده بر اساس قواعد عمومی نیست. در موردی که شخص ثالث غیر از دارنده و راننده است، قانون جدید دارای حکم ویژه‌ای نیست، بنابراین در صورتی که فعل یا تقصیر شخص مزبور خصیصه‌های علت خارجی را دارا باشد، همان حکمی که در مورد قوه‌ی قاهره به معنای خاص کلمه بیان گردید، در مورد آن نیز قابل اجرا می‌باشد. بنابراین به اعتقاد ما، بیمه‌گر در قبال زیان‌دیده‌ی حادثه‌ی رانندگی در فرض دخالت فعل ثالث نیز مسؤولیت دارد، هر چند زیان‌دیده می‌تواند بر اساس قواعد عام مسؤولیت

از مسؤولیت ثالث بهره گیرد. طبیعی است زیان دیده مختار خواهد بود مسیری را که جبران خسارات وی را به گونه مناسب‌تری تامین می‌کند برگزیند.

مبحث دوم: نقش تقصیر زیان دیده

برای بررسی تاثیر تقصیر زیان دیده، مناسب است ابتدا جبران خسارت رانندگان مقصر و مسبب حادثه (بند نخست)، سپس نقش تقصیر زیان دیدگانی غیر از راننده مورد مطالعه قرار گیرد (بند دوم).

بند نخست: جبران خسارت رانندگان مقصر

در نظام حقوقی ایران بر اساس قانون قدیم و جدید بیمه‌ی اجباری^۱ در صورتی که راننده، مسبب حادثه به شمار آید، شخص ثالث محسوب نگردیده، خسارات وارد بر وی تحت شمول قانون مذکور قرار ندارد.

لیکن سؤالی که ممکن است مطرح شود این است که اگر دو وسیله‌ی نقلیه با یکدیگر تصادف نمایند، آیا رانندگان هر یک از این دو وسیله نسبت به وسیله‌ی مقابل، شخص ثالث محسوب می‌شوند یا خیر؟ این سوال در فرضی دارای اهمیت است که هر دو راننده در حادثه‌ی رانندگی نقش-آفرین و مسبب محسوب گردند. بر اساس قواعد عمومی در فرضی که دو شخص، مسبب حادثه‌ای باشند، به نسبت مساوی مسؤول جبران خسارت‌ها به شمار می‌آیند. بر این اساس، در حوادث رانندگی نیز هر یک از رانندگان مسؤول نیمی از خسارت‌ها به شمار آمده و نسبت به نیم دیگر خسارت‌ها، طرف مقابل وی مسؤول است. بنابراین می‌توان هر راننده را نسبت به وسیله‌ی نقلیه‌ی مقابل در خصوص نیمی از خسارت‌هایش، شخص ثالث محسوب و برخوردار از مزایای بیمه دانست. بر اساس تبصره‌ی ماده‌ی ۲ قانون قدیم نیز رانندگان مزبور در مقابل یکدیگر شخص ثالث محسوب می‌شدند. به موجب این تبصره: «در صورت تصادف دو وسیله نقلیه، رانندگان وسایل مزبور نیز در برابر یکدیگر شخص ثالث محسوب می‌شوند اعم از آنکه مالک وسیله نقلیه باشند یا نباشند».

در حقوق فرانسه ماده‌ی ۴ قانون ۱۹۸۵ به تاثیر تقصیر رانندگان بر جبران خسارت ایشان اختصاص یافته است. به موجب این ماده: «اثر تقصیر راننده‌ی وسیله‌ی نقلیه‌ی موتوری زمینی، محدود یا منتفی نمودن جبران خسارات‌های وارد بر وی می‌باشد».

نکته‌ی مهم قابل ذکر در مورد این ماده این است که بر اساس آن، تقصیر زیان دیده نقش‌آفرین است، لیکن برای این نقش‌آفرینی نیازی به این که ویژگی‌های سبب خارجی را دارا باشد، نیست. درواقع، همان‌گونه که برخی از حقوق‌دانان فرانسوی (Terré et al., 1996, p. 748) بیان داشته‌اند، اگر تقصیر راننده شرایط سبب خارجی را حائز نباشد، با محدودیت جبران خسارت روبه‌رو

^۱ به موجب تبصره ۶ ماده ۱ قانون جدید: «منظور از شخص ثالث، هر شخصی است که به سبب حوادث وسایل نقلیه موضوع این قانون دچار زیانهای بدنی و یا مالی شود به استثناء راننده مسبب حادثه».

می‌گردد و چنانچه راننده‌ی مزبور مرتکب فعلی گردد که ویژگی‌های اسباب خارجی را نیز داشته باشد ولی تقصیر به شمار نیاید، نسبت به جبران کامل خسارت‌هایش ذی‌حق به شمار می‌آید. البته باید توجه داشت لازمه اعمال حکم ماده‌ی مزبور این است که شرایط اعمال قانون ۱۹۸۵ در خصوص مورد، فراهم باشد (Cf. Malaurie et al., 2009, p. 158).

همچنین باید توجه داشت بر اساس برخی آراء صادر شده از شعب دیوان عالی فرانسه، راننده در صورتی حق خویش مبنی بر جبران خسارت را به طور کامل از دست می‌دهد که تقصیر وی، سبب منحصر حادثه یا تنها سبب مقصر در حادثه باشد. در این میان ضرورتی ندارد که تقصیر راننده شدید یا حتی واجد خصیصه‌ی عمد باشد. هم‌چنانکه لازم نیست تقصیر مزبور واجد شرایط اسباب خارجی باشد (Terré et al., 1996, p. 749).

سؤال دیگری که شایسته‌ی پاسخگویی می‌باشد این است که آیا در اجرای حکم مندرج در ماده‌ی مورد بررسی تفاوتی میان این که راننده کودک، مالک، گماشته یا حتی سارق باشد، وجود دارد یا خیر؟ در پاسخ گفته شده (Terré et al., 1996, pp. 749-750)، حکم ماده‌ی ۴ ناظر به راننده بوده و آنچه مهم است، صدق عنوان راننده است. بنابراین تفاوتی از این حیث وجود ندارد؛ به گونه‌ای که اگر راننده کودک نیز باشد، وضعیت سنی وی عاملی بی‌تاثیر و خنثی به شمار می‌آید. به همین جهت شعبه‌ی دوم مدنی دیوان عالی فرانسه به موجب رأیی به تاریخ ۲ ژوئیه‌ی ۱۹۸۷ (Cass. 2 civ., 1986, cité par Terré et al., 1996, p. 749)، تصمیم به عدم امکان جبران خسارت وارد بر موتور سوار ۱۵ ساله‌ای گرفت که در لحظه‌ای که اتومبیلی پشت سر وی رسیده بود، به سمت مرکز راه منحرف شده و از این جهت مرتکب تقصیر شده بود.

بند دوم: جبران خسارت سایر اشخاص مقصر

بر اساس قواعد عمومی مسؤولیت مدنی در نظام حقوقی ایران چنانچه فعل زیان‌دیده سبب منحصر ورود خسارت به شمار آید، مسؤولیت اشخاص دیگر منتفی است. همچنان که اگر فعل وی در کنار فعل دیگران موجبات زیان به وی شده باشد، به میزان تاثیر فعل و تقصیرش در ورود زیان از مسؤولیت دیگر عوامل کاسته می‌شود (کاظمی، ۱۳۹۱، ص ۹۱). در راستای همین قواعد عمومی، ماده‌ی ۳۳۳ ق.م.ا. مصوب ۱۳۷۰ مقرر داشته است: «در مواردی که عبور عابر پیاده ممنوع است، اگر عبور نماید و راننده‌ای که با سرعت مجاز و مطمئن در حرکت است و وسیله‌ی نقلیه‌اش نیز نقص فنی نداشته ولی در عین حال راننده قادر به کنترل نباشد و با عابر برخورد نماید و منجر به فوت یا مصدوم شدن وی گردد، راننده ضامن دیه و خسارت وارد شده نیست».

در عین حال در مورد حوادث رانندگی با ماده‌ی ۲۶ قانون تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ نیز رو به‌رو هستیم. قانونگذار بر اساس این ماده ابتدا از تکلیف عابریین به عبور از گذرگاه‌های ویژه با توجه به علائم راهنمایی و رانندگی سخن گفته و همان ضمانت اجرای پیش‌بینی شده در ماده

۳۳۳ مذکور در فوق را تکرار نموده است ولی در مقام تأسیس حکمی جدید مقرر نموده است: «... عدم مسئولیت راننده مانع استفاده مصدوم یا وراثت متوفی از مزایای بیمه نخواهد شد و شرکت بیمه با ارائه قرار منع تعقیب یا حکم برائت راننده ملزم به اجراء تعهدات موضوع بیمه نامه به مصدوم یا وراثت متوفی خواهد بود. چنانچه وسیله نقلیه بیمه نباشد، دیه عابر از صندوق موضوع قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷/۱۰/۲۳ پرداخت می‌شود...». با توجه به این ماده که بیان‌گر آخرین اراده‌ی قانون-گذار است، به نظر می‌رسد علی‌رغم عدم مسئولیت راننده و دارنده در قبال عابر مقصر، قانون‌گذار برای حمایت از زیان دیده، مسئولیت بیمه‌گر و نیز در مواردی که شرایط استفاده از بیمه وجود ندارد، مسئولیت صندوق تامین خسارت‌های بدنی موضوع ماده‌ی ۱۰ قانون قدیم^۱ را برای جبران خسارت‌ها مقرر داشته است. سوالی که پاسخ آن حایز اهمیت است این است که اگر شخصی به صورت عمدی و به عنوان مثال به قصد خودکشی اقدام به تخلف از قواعد مذکور در ماده‌ی فوق مبادرت نماید، آیا باز هم خود وی یا ورثه‌اش امکان استفاده از مزایای بیمه را خواهند داشت؟ به نظر می‌رسد پاسخ این سوال منفی است و باید اطلاق ماده‌ی فوق را منصرف از این مورد دانست؛ چرا که زیان دیده امری نابخشودنی را مرتکب گردیده است. در حقوق فرانسه نیز به شرحی که در ادامه بیان خواهد شد در چنین مواردی از زیان دیده به هیچ‌وجه حمایت نمی‌شود. در حقوق فرانسه، به رغم این‌که قانون‌گذار در قانون ۱۹۸۵ به دنبال بهبود وضع زیان دیدگان بوده است، نتوانسته از کنار تقصیر زیان‌دیدگان به راحتی عبور کند. در عین حال توجه به ماهیت خسارت‌ها را در تنظیم قواعد مربوط به تقصیر زیان‌دیده لحاظ نموده‌است. برای تشخیص تحولاتی که قانون ۱۹۸۵ در نظام حقوقی فرانسه از نقطه‌نظر تاثیر تقصیر اشخاص غیرراننده بر جبران خسارت ایشان پدید آورده است، لازم است میان خسارت‌های وارد بر اموال^۲ (بند الف) و خسارت‌های ناشی از آسیب به شخص^۳ (بند ب) تمایز قائل شد که ذیلا مورد بررسی قرار می‌گیرد.

الف. خسارت‌های وارد بر اموال

بر اساس بند نخست ماده‌ی ۵ قانون ۱۹۸۵، در مورد خسارت‌های وارد بر اموال (اشیاء)، تقصیر زیان‌دیده، مؤثر بوده و محدود یا منتفی نمودن جبران خسارت را به دنبال دارد. البته باید توجه داشت در این‌جا نیز به رغم این‌که قانون‌گذار برای تقصیر زیان‌دیده آثاری پیش‌بینی نموده است، مسالهی اجرای بدون قید و شرط قواعد معمول حاکم بر مسئولیت ناشی

^۱ باید توجه داشت در مورد صندوق تامین خسارت‌های بدنی به قانون سال ۱۳۴۷ اشاره گردیده حال آن‌که از سال ۱۳۸۷ و با تصویب قانون جدید، قانون مذکور منسوخ گردیده است. این امر ناشی از سهو قانون‌گذار و احتمالاً به دلیل تنظیم لایحه‌ی قانون تخلفات رانندگی قبل از تصویب قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷ بوده است.

^۲ des dommages aux biens.

^۳ des dommages résultant des atteintes à la personne.

از فعل اشیاء مطرح نیست؛ زیرا آنچه در این مجال دارای اهمیت می‌باشد، تقصیر زیان‌دیده است. در واقع چنانچه زیان دیده، مرتکب عمل دیگری گردد که تقصیر نباشد (حتی اگر ویژگی‌های سبب خارجی را دارا باشد)، تاثیری بر حق جبران خسارت او نخواهد داشت و از این حیث قاعده‌ی مطرح در ماده‌ی ۵ به نفع زیان‌دیدگان حوادث رانندگی است (Terré et al., 1996, pp. 750-751) (وینه و ژوردن، ۱۳۸۸، ص ۱۰۴).

نکته‌ی جالبی که قانون‌گذار فرانسه به آن توجه نموده است، استثنا نمودن برخی خسارت‌های مالی از حکم مذکور در فوق است. توضیح این‌که بر اساس قسمت اخیر بند نخست ماده‌ی ۵ قانون ۱۹۸۵، خسارت‌های وارد بر لوازم و تجهیزات تجویز شده بر اساس نسخه‌ی پزشک^۱، مشمول قواعد حاکم بر جبران آسیب‌های وارد بر شخص دانسته شده است که دارای احکام متفاوت و در بردارنده نفع زیان‌دیده است.

ب. خسارت‌های ناشی از آسیب به شخص

قانون‌گذار فرانسه برای حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی در ماده‌ی ۳ قانون ۱۹۸۵، قاعده‌ی مهمی را مبنی بر عدم تاثیر تقصیر زیان‌دیده در جبران خسارت‌های ناشی از آسیب به وی وضع نموده است. به موجب این ماده: «خسارت‌های ناشی از آسیب به شخص زیان‌دیدگان، به استثناء رانندگان وسایل نقلیه موتوری، جبران می‌شود بدون این‌که قابلیت استناد به تقصیر ویژه‌ی ایشان در این مورد وجود داشته باشد».

بنابراین با توجه به این ماده می‌توان گفت، قانون‌گذار فرانسه برای زیان‌دیدگان یک حادثه‌ی رانندگی (جز رانندگان) جبران خسارت‌های ناشی از آسیب به شخص را تضمین نموده است (Terré et al., 1996, p. 752).

جالب توجه است که در حقوق فرانسه، خسارت‌های مورد بررسی، دارای قلمرو گسترده‌ای است، به گونه‌ای که نه تنها انواع مختلف خسارت‌های بدنی به معنای عام کلمه (اعم از خسارت وارد بر زیبایی، جاذبه‌ی ظاهری، جنسی و ...) تحت شمول آن است، بلکه خسارت اقتصادی^۲ ناشی از آسیب وارد به زیان‌دیده‌ی مستقیم حادثه رانندگی، خسارت به اموال محسوب نمی‌شود و تابع حکم آسیب‌های وارد بر شخص می‌باشد. به علاوه، خسارت‌های معنوی^۳ نیز نوعی خسارت ناشی از آسیب به شخص محسوب می‌شود (Terré et al., 1996, p. 751).

بدین ترتیب، قانون‌گذار فرانسه در خصوص خسارت‌های ناشی از آسیب به شخص از قواعد عمومی مربوط به نقش تقصیر زیان‌دیده فاصله گرفته، به حمایت زیان‌دیدگان پرداخته است. این عملکرد قانون‌گذار، نتیجه‌ی انتقادهای فراوانی دانسته شده (Terré et al., 1996, p. 752)

¹ les fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale.

² le préjudice économique.

³ le dommage moral.

که به اعمال قواعد عام مسئولیت در خصوص حوادث رانندگی وارد گردیده است. در واقع از آنجا که در نظام حقوقی فرانسه در مورد حوادث رانندگی جاده‌ای، با توجه به اجباری بودن بیمه، عملاً جبران خسارت، توسط بیمه‌گر (و نه دارنده شیء) صورت می‌گیرد، منطقی است که از زیان‌دیدگان حمایت بیشتری به عمل آمده، نقش تقصیر ایشان کم‌رنگ شود.

البته یادآوری این نکته دارای اهمیت است که در مورد خسارت‌های مورد بررسی، اگر زیان‌دیده، راننده باشد، تقصیرش در مقابل وی قابل استناد است (ماده ۴ قانون ۱۹۸۵) (Marty & Raynaud, 1988, p. 709)، لیکن در این رابطه، در مواردی، از جمله در موردی که اتومبیل‌ران زیان‌دیده در لحظه تصادف برای تعویض چرخ اتومبیل، از اتومبیل پایین آمده بوده است، یا موتورسیکلت‌ران به زمین خورده است و در لحظه مجروح یا کشته شدن در حال بلند شدن از زمین بوده است، در عنوان و سمت راننده بودن زیان‌دیده در لحظه تصادف تردید شده است (Marty & Raynaud, 1988, p. 710; cf. Bénabent, 1995, pp. 330-331). بنابراین توصیف عنوان زیان‌دیده‌ی مقصر از این حیث دارای اهمیت فراوان بوده، تفاوت در حکم را به دنبال خواهد داشت.

نکته‌ی مهم دیگر در مورد خسارت‌های ناشی از آسیب به شخص این است که قاعده‌ی عدم تأثیر تقصیر زیان‌دیده با استثناء مهمی روبه‌رو گردیده است. توضیح این‌که قانون‌گذار فرانسه به رغم توجه به حمایت از زیان‌دیدگان، دغدغه‌ی پیش‌گیری از حوادث ناشی از رفتارهای بسیار نکوهیده را نیز در سر داشته است. به همین جهت بر اساس بند نخست ماده‌ی ۳ قانون ۱۹۸۵ «تقصیر غیر قابل اغمازی را که علت منحصر حادثه باشد» به عنوان استثناء بر قاعده‌ی مورد بررسی ذکر گردیده است. البته این استثناء ناظر به «زیان‌دیدگان کمتر از ۱۶ سال یا بیشتر از ۷۰ سال یا اشخاصی که در هر رده‌ی سنی در لحظه تصادف دارای عنوان عدم‌اهلیت دائم یا معلولیتی حداقل برابر با ۸۰ درصد باشند»، نیست (بند ۲ ماده ۳). به دیگر سخن، این دسته از زیان‌دیدگان، به دلیل سن یا معلولیتشان، زیان‌دیدگان ممتاز محسوب می‌شوند. همین امر موجب می‌شود امکان جبران کامل خسارت‌های خود را به رغم ارتکاب تقصیر غیر قابل اغماض بدست آورند، ولو این‌که تقصیر ایشان نسبت به راننده، ویژگی‌های سبب خارجی را دارا باشد (Terré et al., 1996, p. 756; Marty & Raynaud, 1988, p. 710).

در هر حال در مورد زیان‌دیدگان غیرممتاز (عابرین پیاده، دوچرخه سواران، یا مسافران یک وسیله که نه کودک و سال خورده و نه معلولند) تقصیر قابل استناد، «تقصیر نابخشودنی است که علت منحصر تصادف بوده باشد» (بند ۱ ماده ۳). برخی از حقوق دانان (کاتوزیان و همکاران، ۱۳۸۶، ص ۱۹۴) تقصیر مزبور را معادل تقصیر بسیار سنگین به شمار آورده اند.

بنابراین، تقصیر باید "نابخشودنی"^۱ باشد. قانون این نوع تقصیر را تعریف ننموده است و همین امر موجب بروز مناقشاتی در رویه‌ی قضایی فرانسه گردیده است (Terré et al., 1996, pp. 752-753; Marty & Raynaud, 1988, p. 710). لیکن، آنچه امروزه در رویه‌ی قضایی فرانسه مورد پذیرش است و تثبیت گردیده، تعریفی است که دیوان عالی در آراء متعدد در این خصوص ارائه نموده است. بر اساس تعریف مزبور، تقصیر نابخشودنی عبارت است از: «تقصیر اختیاری با درجه و شدتی استثنائی که بدون دلیل معتبر، عاملش را در معرض خطری قرار می‌دهد که می‌بایست نسبت به آن آگاهی می‌داشت» (Terré et al., 1996, p. 753; Marty & Raynaud, 1988, p. 711; Bénéabent, 1995, pp. 332) (همچنین ر.ک: کاتوزیان و همکاران، ۱۳۸۶، ص ۱۹۵).

بر همین اساس به موجب برخی آراء، رفتار عابری پیاده که با غفلت از وجود گذرگاه حمایت شده واقع در ۷۵ متری وی، پس از عبور از دیوار کوتاه فاصل میان راه دوطرفه، و بدون مطمئن شدن از عدم وجود خطر، شبانه وارد راهی گردیده که روشنایی مناسبی نداشته، تقصیر نابخشودنی به شمار آمده است (Terré et al., 1996, p. 754).

به‌علاوه، تقصیر غیر قابل اغماض زیان‌دیده می‌بایست علت منحصر^۲ تصادف باشد. بار اثبات این امر بر عهده‌ی خواننده‌ی دعوا است (Marty & Raynaud, 1988, p. 711).

در پایان، در مورد زیان‌دیدگان ممتاز (به دلیل سن یا معلولیت) نیز باید توجه داشت، در فرضی که داوطلبانه و اختیاری به دنبال و در جست‌وجوی خسارت بوده باشند، عامل حادثه، در برابر خسارت‌های وارد به شخص ایشان نیز مسؤولیت جبران خسارت را بر عهده نخواهد داشت (بند ۳ ماده‌ی ۳). بدیهی است در جست‌وجوی اختیاری خسارت بودن با تقصیر اختیاری و در معرض خطر قراردادن متفاوت بوده، در درجه‌ای بالاتر قرار دارد. البته برای تحقق امر مزبور ضرورتی ندارد که بر رفتار زیان‌دیده عنوان خودکشی صادق باشد (Terré et al., 1996, p. 757) (همچنین ر.ک: وینه و ژوردن، ۱۳۸۸، ص ۱۰۴؛ کاتوزیان و همکاران، ۱۳۸۶، ص ۱۹۹).

با توجه به توضیحات فوق، بر اساس قانون ۱۹۸۵ فرانسه که تا کنون اعتبار خویش را حفظ نموده است، قوه‌ی قاهره و فعل ثالث، احکام نسبتاً متفاوتی با تقصیر زیان‌دیده در حوادث رانندگی دارند؛ قوه‌ی قاهره و فعل ثالث نقش معاف‌کننده داشته ولی تقصیر زیان‌دیده در مواردی نقش معاف‌کننده ایفا می‌نماید.

نتیجه

قاعده‌ی عمومی در مورد نقش اسباب خارجی در مسؤولیت مدنی، محدود یا منتفی شدن جبران خسارت توسط خواننده‌ی دعوا می‌باشد. این قاعده در نظام حقوقی فرانسه در خصوص

^۱ xcusableIne.

^۲ برای مطالعه‌ی بیشتر در خصوص علت منحصر حادثه و مفهوم آن ر.ک: (کاتوزیان و همکاران، ۱۳۸۶، ص ۱۹۶ به بعد).

حوادث رانندگی وسایل نقلیه‌ی موتوری زمینی با تخصیص روبه‌رو شده است. البته قانون گذار فرانسه میان قوه‌ی قاهره و فعل شخص ثالث از سویی، و تقصیر زیان‌دیده از سوی دیگر تفکیک قائل شده است. قوه‌ی قاهره و فعل ثالث توسط خواننده‌ی دعوا سبب معافیت به شمار نیامده و از این رو از قاعده‌ی عمومی فاصله گرفته است. لیکن تقصیر زیان‌دیده اصولاً نقش خویش را در خصوص خسارت‌های مالی حفظ نموده در حالی که در مورد خسارت‌های ناشی از آسیب به شخص قابل‌استناد دانسته نشده است. البته قانون‌گذار فرانسه در مورد اخیر نیز تقصیر نابخشودنی زیان‌دیده را مورد لحاظ قرار داده و جز در مورد اشخاص سال‌خورده، کودکان و نیز اشخاص دارای معلولیت آن را موجب معافیت خواننده‌ی دعوا از مسؤولیت جبران خسارت دانسته است. در نظام حقوقی ایران تفکیک‌های مزبور مشاهده نمی‌شود و تحولات قانونی به ویژه با توجه به قانون جدید بیمه‌ی اجباری ابهام‌هایی را در خصوص نقش قوه‌ی قاهره در رافعیت مسؤولیت ایجاد نموده است. در عین حال و به رغم وجود نظرات مختلف و با توجه به رویکرد حمایتی که قانون‌گذار در مباحث متعددی از قانون جدید بیمه‌ی اجباری از جمله یکسان نمودن جبران خسارت افراد فارغ از جنسیت و دین در پیش گرفته است، به نظر می‌رسد قانون‌گذار با حذف قوه‌ی قاهره به معنای خاص کلمه از مواردی که تحت شمول بیمه قرار ندارد، بیمه‌گر را در خصوص حوادث رانندگی که ناشی از چنین امری بوده باشد مسؤول به شمار آورده است، هر چند در چنین مواردی مسؤولیت دارنده منتفی است. این تفسیر با آخرین تحولات نظام‌های حقوقی چون نظام حقوقی فرانسه نیز همگام خواهد بود. در مورد نقش فعل و تقصیر شخص ثالث باید گفت چنان‌چه شخص مزبور راننده باشد، موجب نفی مسؤولیت دارنده و بیمه‌گر نخواهد شد. در موردی که شخص ثالث غیر از دارنده و راننده است، به نظر می‌رسد در صورتی که فعل یا تقصیر شخص مزبور خصیصه‌های علت خارجی را دارا باشد، حکم قوه‌ی قاهره به معنای خاص کلمه در مورد آن نیز قابل اجرا می‌باشد.

در مورد تقصیر زیان‌دیده نیز چنان‌چه زیان‌دیده، راننده‌ی مقصر و مسبب حادثه به‌شمار آید، شخص ثالث محسوب نگردیده و خسارات وارد بر وی تحت شمول قانون مذکور قرار ندارد. لیکن در مورد سایر اشخاص هرچند که اصولاً به خاطر اقدام زیان‌دیده، راننده و دارنده مسؤولیتی ندارند، لیکن قانون‌گذار برای حمایت از زیان‌دیدگان در ماده‌ی ۲۶ قانون تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹، از مسؤولیت بیمه‌گر و صندوق تامین خسارت‌های بدنی سخن گفته است. به نظر می‌رسد این حکم را باید منصرف از خسارت وارد بر اموال و نیز موردی دانست که زیان‌دیده قصد ورود زیان به خویش را داشته باشد. در هر حال به نظر می‌رسد مناسب است قانون‌گذار ایران نقش هریک از اسباب خارجی را در جبران خسارت ناشی از حوادث

رانندگی مشخص نماید و از این طریق، ضمن پایان دادن به اختلاف نظرات، از صدور آراء متعارض توسط دادگاه‌ها پیش‌گیری نماید.

منابع و مأخذ

الف. فارسی

۱. ایزانلو، محسن (۱۳۸۷)، «نقد و تحلیل قانون بیمه اجباری»، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۳۸، شماره ۴، صفحات ۳۷-۵۶.
۲. بهرامی احمدی، حمید (۱۳۸۷)، «تحلیلی بر قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری زمینی در برابر شخص ثالث»، مصوب ۱۳۴۷ و اصلاحیه قانون مزبور مصوب سال ۱۳۸۷، مجله پژوهش‌های اسلامی، صفحات ۹۳-۱۱۷.
۳. جعفری لنگرودی، محمدجعفر (۱۳۴۶)، *ترمینولوژی حقوق*، ابن سینا.
۴. خدابخشی، عبدالله (۱۳۹۰)، «مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران»، مجله حقوقی دادگستری، شماره ۷۴، صفحات ۱۰۳-۱۲۸.
۵. ره پیک، سیامک (۱۳۹۰)، «مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه بر اساس قانون بیمه اجباری سال ۱۳۸۷ در مقایسه با قانون مصوب ۱۳۴۷»، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۴۱، شماره ۳، صفحات ۱۷۱-۱۸۳.
۶. ژوردن، پاتریس (۱۳۸۲)، *اصول مسئولیت مدنی*، ترجمه مجید ادیب، ج ۱، تهران: نشر میزان.
۷. صفایی، سیدحسین (۱۳۶۴)، «قوهی قاهره یا فورس ماژور»، مجله حقوقی، شماره سوم، صفحات ۱۱۱-۱۵۳.
۸. صفایی، سیدحسین (۱۳۸۶)، دوره‌ی مقدماتی حقوق مدنی، جلد دوم: قواعد عمومی قراردادها، تهران: نشر میزان.
۹. صفایی، سیدحسین؛ رحیمی، حبیب‌الله (۱۳۸۹)، *مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)*، چاپ اول، تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت).
۱۰. طهماسبی، جواد (۱۳۸۸)، «گفتنمان دامنه اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷»، مجله حقوقی دادگستری، سال ۷۳، شماره ۶۸، صفحات ۳۱-۶۳.
۱۱. قاسم‌زاده، سیدمرتضی (۱۳۸۳)، *مبانی مسئولیت مدنی*، چاپ دوم، تهران: نشر میزان.
۱۲. کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۷)، *مسئولیت مدنی - ضمان قهری*، انتشارات دانشگاه تهران.
۱۳. کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۹)، دوره‌ی مقدماتی حقوق مدنی؛ *وقایع حقوقی - مسئولیت مدنی*، چاپ سوم، شرکت سهامی انتشار.
۱۴. کاتوزیان، ناصر؛ جنیدی، لعیا؛ غمامی، مجید (۱۳۸۶)، *مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی*، چاپ سوم، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

۱۵. کاظمی، محمود (۱۳۹۱)، «اثر فعل زیان دیده بر مسئولیت مدنی عامل زیان»، فصلنامه دیدگاه‌های حقوق قضایی، شماره ۵۷، صفحات ۷۹-۱۰۴.
۱۶. محقق داماد، سید مصطفی (۱۴۰۶ ه. ق.)، *قواعد فقه*، ج ۱، چاپ اول، تهران: مرکز نشر علوم اسلامی.
۱۷. نظری، ایراندخت، (۱۳۸۱) «مسئولیت مدنی خسارات ناشی از تصادفات»، دوفصلنامه فقه و حقوق خانواده (ندای صادق)، شماره ۲۷، صفحات ۱۱۱-۱۳۰.
۱۸. وینه، ژنویو و ژوردن، پاتریس (۱۳۸۸)، «تقصیر زیان دیده در حوادث رانندگی»، ترجمه: مجید ادیب، ماهنامه کانون، شماره ۱۰۱، صفحات ۱۰۱-۱۳۱.

ب. غیرفارسی

۱۹. جمعی از پژوهشگران زیر نظر سید محمود هاشمی (۱۴۲۳ ه. ق.)، *موسوعه الفقه الاسلامی طبقاً لمذهب أهل البيت عليهم السلام*، ج ۱، چ ۲، قم: مؤسسه دائرة المعارف فقه اسلامی بر مذهب اهل بیت علیهم السلام.
۲۰. حسینی روحانی، سید صادق، (۱۴۱۲ ه. ق.) *فقه الصادق علیه السلام*، ج ۷، چ ۲، قم: دار الکتب - مدرسه امام صادق علیه السلام.
۲۱. سبحانی، جعفر، (۱۴۱۴ ه. ق.) *المختار فی أحكام الخیار*، ج ۱، قم: مؤسسه امام صادق علیه السلام.
۲۲. سبزواری، سید عبد الأعلى (۱۴۱۳ ه. ق.)، *مهذب الأحكام (للسبزواری)*، ج ۲۱، چ ۴، قم: مؤسسه المنار.
۲۳. عاملی، بهاء الدین محمد بن حسین (۱۴۲۹ ه. ق.)، *جامع عباسی و تکمیل آن قم*، دفتر انتشارات اسلامی وابسته به جامعه مدرسین حوزه علمیه قم.
۲۴. کاظمی تستری، اسد الله (بی تا)، *مقابس الأنوار و نفائس الأسرار*، ج ۱، قم: مؤسسه آل البيت عليهم السلام.
۲۵. محقق حلّی، نجم الدین جعفر بن حسن (۱۴۰۷ ه. ق.)، *المعتبر فی شرح المختصر*، ج ۲، چ ۱، قم: مؤسسه سید الشهداء علیه السلام.
۲۶. موسوی عاملی، محمد بن علی (۱۴۱۱ ه. ق.)، *مدارک الأحكام فی شرح عبادات شرائع الإسلام*، ج ۵، چ ۱، بیروت: مؤسسه آل البيت عليهم السلام.
۲۷. نجفی، محمد حسن (۱۴۰۴ ه. ق.)، *جواهر الکلام فی شرح شرائع الإسلام*، ج ۳۷، چ ۷، بیروت: دار إحياء التراث العربی.
۲۸. نوری، فضل الله بن عباس (۱۴۱۴ ه. ق.)، *رسالة فی قاعدة ضمان البید*، چ ۱، قم: دفتر انتشارات اسلامی وابسته به جامعه مدرسین حوزه علمیه قم.
29. Bénabent, Alain (1995), *Droit Civil*, les obligations, Parsi, Motcherestien, 5 éd.
30. Cornu, Gérard (1992), *Vocabulaire juridique*, Paris, Presses univecitaires de France, 3e édition.
31. Garner, Bryan (2004), *Black's law dictionary*, 1th edition, Dallas, Thomson west.

32. <http://fr.wikipedia.org/wiki/Robert_Badinter>.
33. Larroumet, Christian (2007), *Droit Civil*, T. III, les obligations, le contrat, 2e partie, effets, 6e éd., Paris. Economica.
34. Malaurie, Ph., Aynès, L. et Stoffel-Munck, Ph. (2009), *Droit Civil, les obligations*, Paris: Defrénois, Lextenso editions, 4 éd.
35. Marty, G. & Raynaud, P. (1988). *Droit Civil, les obligations (2 ed. Vol. 1)*. Paris: Sirey.
36. Mazeauds ,Henri, Léon et Jean (1985), *Leçons de Droit Civil*, T.II, 1er Vol. 7 éd. Paris, Motcherestien.
37. Terré F. Simler Ph. Et Lequette, Yves (1996), *Droit Civil*, Les obligations, 6 éd, Paris, Dalloz.
38. Tunc, André, (1971) *International Encyclopedia of Comparative Law*, Vol.XI, Torts, Chapter 14, Traffic Accident Compensation: Law and Proposals.

Archive of SID