

مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی

۱- تحول ناشی از قانون بیمه اجباری ۱۳۴۷

حکم استثنایی قانون بیمه اجباری:

نقش حساسی که اتومبیل در تمدن کنونی بشر دارد و زیان‌های فراوان و اندوه‌باری که از این وسیله ایجاد میشود، امروز این اعتقاد را بوجود آورده است که باید دربارهٔ مسئولیت مدنی ناشی از رانندگی راه تازه‌ای پیش گرفت، نظام‌های سنتی و اخلاقی را رها کرد و بیشتر در اندیشهٔ ضرورت‌های زندگی اجتماعی بود. نگاه اجمالی به رویهٔ قضائی دادگاه‌های فرانسه نشان میدهد که چه‌گونه ماشین و صنعت افکار حقوقدانان را در سده‌های اخیر اداره کرده است. با این که فرانسویان نیز پای‌بند متون قانونی هستند و دادرس حق ایجاد قاعدهٔ حقوقی را ندارد، تعبیر—هایی که از مواد ۱۳۸۲ تا ۱۳۸۶ قانون مدنی شده با ظاهر مواد و معنای ادبی آن تفاوت آشکار دارد. اگر کسی کتابهای مسئولیت مدنی در قرن ۱۸ و نیمهٔ نخست قرن نوزدهم را با رساله‌های کنونی مقایسه کند، به دشواری میتواند باور کند که اینهمه تعارض و تحول تعبیرهای گوناگونی از چند مادهٔ ثابت است.

همین شیوه در دادگاه‌های کامن‌لو نیز مشاهده میشود. نیازهای مشترک این دو نظام حقوقی را در زمینهٔ مسئولیت مدنی، به‌ویژه دربارهٔ حوادث رانندگی، روز بروز بهم نزدیک‌تر میکند. با وجود این که شیوه و مبانی تحقیق در کشورهای خانوادهٔ کامن‌لو با کشورهایمانند فرانسه و سویس و آلمان تفاوت دارد، راه‌حل‌ها چندان یکسان شده است که حقوقدان هیچیک از دو نظام در مطالعهٔ کتابهای حقوقی دیگری احساس بیگانگی نمیکند.

دنیای پیوستهٔ کنونی همه را به‌گونه‌ای در مسیر خود میبرد. هیاهوی اتومبیل و رانندگی و حمل و نقل سرانجام به‌کشور ما نیز رخنه کرد و بیش و کم همان نیازهای جوامع صنعتی غرب را بوجود آورد. امروز حوادث ناشی از رانندگی در زمرهٔ سرگرمی‌های اسفبار ساکنان شهرهای بزرگ شده است. کمتر خانواده‌ای است که از این وسیلهٔ خطرناک تاکنون آسیبی ندیده باشد یا به سبب آن خسارتی نرسانده باشد. پس، اگر هر زیان‌دیده‌ای ناچار به اثبات تقصیر راننده و گرفتار تشریفات طولانی دادرسی‌های مدنی شود، آرامش اجتماع، سهم می‌زند و دنگ

فرصتی برای سایر کارها باقی نمی‌ماند.

قانون مسؤولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ برای این درد درمانی نیاورد، ولی در قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی مصوب ۱۳۴۷ اعلام شده است که: «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و انواع یدک و تریلر متصل بوسایل مزبور و قطارهای راه‌آهن، اعم از اینکه اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند، مسؤول جبران خسارات بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد شود.»

این حکم استثنا برقاعده کلی است که در ماده ۱ قانون مسؤولیت مدنی اعلام شده و بهمین جهت نباید آنرا بوسیله قیاس در موارد مشابه نیز اجرا کرد. برای مثال، نمیتوان ادعا کرد که وسایل نقلیه غیر موتوری یا کارخانه‌ها نیز بهمین اندازه خطرناک است و باید تابع قانون بیمه اجباری باشد.

مبنای حقوقی این حکم:

درباره مبنای حقوقی مسؤولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری، ممکن است به دوگونه استدلال کرد:

۱- در حقوق ما مسؤولیت مدنی مبتنی بر نظریه تقصیر است و هرکس مسؤول زیان‌هایی است که به عمد یا در نتیجه بی‌احتیاطی بدیگران می‌زند. قانون بیمه اجباری نیز اصل را رها نساخته است، منتها، چون اثبات تقصیر خواننده باعث می‌شود که بسیاری از زیان‌ها جبران نشود، قانونگذار برای دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی فرض تقصیر کرده است. این فرض نیز، مانند سایر اماره‌های قانونی، بر مبنای حکم غالب استوار است: بدین تعبیر که، در بیشتر حوادث رانندگی، دارنده اتومبیل کم و بیش بی‌احتیاطی کرده است. کسانی هم که از طرف دارنده هدایت اتومبیل را به‌عهده دارند، در واقع به مسؤولیت او به این کار خطرناک دست می‌زنند. پس قانونگذار این حکم غالب را اماره بر تقصیر دارنده قرار داده است و بکار بردن این وسیله فنی با نظریه تقصیر منافات ندارد.

استدلال مزبور با این ایراد اساسی روبرو است که، اگر مفهوم ماده یک قانون بیمه اجباری تنها ایجاد اماره تقصیر به زیان دارنده اتومبیل بود، اثبات خلاف آن نیز امکان داشت. زیرا، بر طبق ماده ۱۳۲۳ قانون مدنی، اماره قانونی در صورتی معتبر است که دلیلی برخلاف آن موجود نباشد. در حالی که مسؤولیت پیش‌بینی شده در قانون بیمه مطلق است و دارنده اتومبیل با اثبات بی‌تقصیری خود نیز از آن معاف نمی‌شود.

برای رهایی از این ایراد میتوان گفت، قانونگذار دارنده وسیله نقلیه موتوری را مکلف به نگاهداری آن کرده است به گونه‌ای که باعث ضرر دیگران نشود. تعهد دارنده وسیله نقلیه تعهد به نتیجه است: یعنی باید از اضرار بدیگران پرهیز کند. وقوع حادثه زیان‌بار به منزله تخلف از تعهد قانونی محافظت و در نتیجه نوعی

تقصیر است (مانند تقصیر کسی که در اثر قرارداد حصول نتیجه معینی را به عهده گرفته و نتوانسته است آن را بدست آورد). پس، قانونگذار در اثبات تقصیر دارنده وسیله نقلیه موتوری نیازی به ایجاد اماره قانونی ندارد. منتها، چون در تعهد به نتیجه نیز در صورتی متعهد مقصر محسوب میشود که اجرا نشدن آن از فعل مدیون ناشی شده باشد، باید ثابت شود که حادثه زیان بار نتیجه فعل دارنده وسیله نقلیه است نه علت خارجی. در این باره است که قانون فرض میکند دارنده اتومبیل آن را بطور شایسته محافظت نکرده و علت خارجی در آن دخالت نداشته است. بنابراین، همان گونه که در تعهدات قراردادی نیز مقرر شده است (مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ ق.م.ا) متعهد باید ثابت کند که حادثه خارجی و احتراز ناپذیری سبب ورود خسارت شده است. بنابراین، اماره قانونی درباره رابطه علیت بین فعل دارنده و ارتکاب تقصیر است و دلیل خلاف آن نیز پذیرفته می شود. چنانکه بند ۱ از ماده ۴ قانون بیمه اجباری نیز، خسارت ناشی از فرس ماژور، از قبیل جنگ و سیل و زلزله، را از شمول بیمه موضوع قانون خارج کرده است.^۱

۲- مسؤلیتی که در ماده ۱ قانون بیمه اجباری برای دارندگان وسایل نقلیه موتوری مقرر شده است ارتباط به تقصیر آنان ندارد. قانونگذار خواسته است جبران خسارتهای ناشی از رانندگی اتومبیل را تضمین و دعاوی ناشی از آن را ساده کند. بهمین جهت، برای دارنده وسایل نقلیه مسؤلیت بدون تقصیر ایجاد کرده و اثبات بی تقصیری او را نیز مؤثر ندانسته است.

برفرض هم که اثبات رابطه علیت بین ورود خسارت و حوادث قهری مسؤلیت دارنده وسایل نقلیه را از بین ببرد، این حکم ثابت نمی کند که مسؤلیت بر مبنای تقصیر دارنده استوار است. زیرا، هیچکس را نمیتوان مسؤل حوادثی شناخت که از نیروی قاهره طبیعت ناشی شده و به او ارتباط ندارد.^۲

رویه قضایی و افکار حقوقدانان ما هنوز در این باره تصمیم نگرفته است. ولی، به عنوان آغاز بحث، می توان گفت نظر دوم با روح قانون بیمه اجباری و ظاهر ماده یک سازگارتر است. در حوادث رانندگی تقصیر را راننده مرتکب می شود نه دارنده. باضافه، در این قانون مسؤلیت هرگونه انفجار و آتش سوزی اتومبیل نیز بعهده دارنده آن تحمیل شده است. بنابراین، به دشواری می توان پذیرفت که قانونگذار به تقصیر دارنده در چنین مواردی نظر داشته است.

دامنه مسؤلیت:

بموجب ماده یک قانون بیمه، دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی، مسؤل جبران

(۱) برای مطالعه درباره «تقصیر حفاظت» درباره اشیای منقول بیجان در حقوق فرانسه رجوع شود به، مازو، دروس حقوق مدنی، ج ۲، شماره ۵۳۹ بعد - ریبور و لانژه، ج ۲، شماره ۱۰۵۷ بعد - و برای ملاحظه نظر پیروان ایجاد خطر، رجوع شود به، ساواتیه، مسؤلیت مدنی، ج ۱، شماره ۳۲۶ بعد.

خسارات بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد شود.» این حوادث را تبصره ماده بدین شرح توصیف میکند: «منظور از حوادث مذکور در این قانون، هرگونه تصادف یا سقوط یا آتش سوزی یا انفجار وسیله نقلیه موضوع این ماده و نیز خساراتی است که از محمولات و وسائل مزبور به اشخاص ثالث وارد شود.»

نخستین پرسشی که در این باره مطرح می‌شود این است که، آیا مسؤولیت دارنده وسیله بمعنی تضمین تمام آثار حوادثی است که وسیله نقلیه موتوری در آن دخالت دارد، یا بایستی مسؤولیت را محدود به مواردی کرد که حادثه خارجی یا تقصیر دیگران زیان را ببار نیاورده است؟ برای مثال، هرگاه در اثر رعد و برق اتومبیل آتش بگیرد و بدیگران خسارت وارد آورد یا تصادمی در اثر تقصیر راننده ماشین دیگری رخ دهد، آیا دارنده وسیله نقلیه مسؤل جبران خسارتی است از ناحیه آن به اشخاص ثالث وارد شده است؟

از ظاهر ماده يك و تبصره آن نیز برمی‌آید که مسؤولیت دارنده وسیله نقلیه مطلق است و هیچ حادثه‌ای، حتی قوه قاهره و تقصیر اشخاص ثالث، او را معاف نمی‌سازد. ولی به این ظاهر نباید اعتماد کرد. زیرا، در پایان ماده يك، دارندگان وسایل نقلیه مکلف شده‌اند که مسؤولیت خود را از این جهت بیمه‌کنند. بنابراین، موضوع تعهد بیمه‌گرو دارنده وسیله مشترك است. از سوی دیگر، بموجب ماده ۴ قانون: «موارد ذیل از شمول بیمه موضوع این قانون خارج است:

۱- خسارات ناشی از فرس ماژور از قبیل چنگک - سیل - زلزله - ۴۰۰ -
خسارات وارد به متصرفین غیر قانونی وسایل نقلیه یا به رانندگان فاقد گواهینامه رانندگی ۵ - خسارات ناشی از محکومیت جزایی و پرداخت جرایم...
در بند ۱، حوادث قهری از شمول بیمه موضوع قانون، یعنی دامنه مسؤولیت دارنده خارج شده است و بند ۴ و ۵، هرچند در قانون تصریح نشده، ناظر به مواردی است که شخص ثالث تقصیر دارد و دست‌کم فرض این است که خسارت را تقصیر او باعث شده است. در عمل نیز شرکت‌های بیمه در تصادفات رانندگی تنها خسارت وارد شده به ماشینی را می‌پردازند که راننده آن تقصیر نکرده است و مفهومی آن نداشتن مسؤولیت دارنده وسیله نسبت به خساراتی است که در اثر تقصیر اشخاص ثالث ببار می‌آید. باوجود این، در بخش دوم خواهیم دید که این استنباط در تصادم بین دو اتومبیل تا چه اندازه با اصول حقوقی منطبق است.

منتها، یادآوری این نکته ضروری است که از مثالهای بند ۱ ماده ۴ بخوبی برمی‌آید که حادثه خارجی نباید مربوط به ساختمان داخلی اتومبیل باشد. پس، هرگاه لاستیک ماشینی هنگام حرکت بترکد و در نتیجه اتومبیل منحرف شود و بدیگری خسارتی وارد آید دارنده اتومبیل مسؤل جبران آن خواهد بود.^۳

۳) رودیر Rodiere، مقاله «فرض تقصیر ناشی از حفاظت اشیای بیجان» شماره ۵ و ۶

بدین ترتیب، اگر هنگام حرکت ریگی از زیرچرخهای اتومبیلی پرتاب شود و خسارتی ایجاد کند نمی‌توان صاحب اتومبیل را مسؤول شمرد. زیرا، جهش سنگریزه در حکم حوادث قهری است و نباید آن را در زمره حوادث مذکور در تبصره ۱ ماده اول آورد.

معنی شخص ثالث:

بموجب ماده ۲ قانون بیمه اجباری: «کلیه اشخاصی که به سبب حوادث و سائل نقلیه موضوع این قانون دچار زیان‌های بدنی یا مالی می‌شوند، از لحاظ این قانون ثالث تلقی می‌شوند و به استثنای اشخاص زیر:

- الف - بیمه‌گذار، یا راننده وسیله نقلیه مسؤول حادثه،
 - ب - کارکنان بیمه‌گذار مسؤول حادثه حین کار و انجام وظیفه،
 - ج - همسر و پدر و مادر و اولاد و اجداد تحت تکفل بیمه‌گذار، در صورتی که سرنشین وسیله نقلیه‌ای باشند که راننده یا بیمه‌گذار مسؤول حادثه باشد.
- تبصره: در صورت تصادف دو وسیله نقلیه، رانندگان و سایل مزبور نیز در برابر یکدیگر شخص ثالث محسوب می‌شوند، اعم از آنکه مالک وسیله نقلیه باشند یا نباشند.»

حکم ماده روشن است و چنین برمی‌آید که قانونگذار خواسته است دارنده را مسؤول خسارات کسانی کند که با وسیله نقلیه او برخوردی دارند و نزدیکان و کارکنان را در زمره این اشخاص نیاورد. ولی توجیه آن در پاره‌ای موارد دشوار بنظر می‌رسد. برای مثال، معلوم نیست چرا کارکنان بیمه‌گذار که سرنشین ماشین نیستند نباید در زمره اشخاص ثالث درآیند و از این لحاظ چه تفاوتی بین آنان و همسر و اولاد و پدر و مادر بیمه‌گذار وجود دارد؟ همچنین، جایی که بیمه‌گذار و مالک یکی نیست، چرا کارکنان و اقوام مالک استثنا نشده‌اند و بند ۲ و ۳ ماده تنها به بیمه‌گذار توجه دارد؟

بهرحال، سرنشینان وسیله نقلیه نیز، جز کسانی که در ماده ۲ استثنا شده‌اند، در زمره اشخاص ثالث هستند. دارنده وسیله نقلیه مسؤول خساراتی است که در نتیجه حوادث آن به اشخاص مزبور می‌رسد، خواه بصورت مسافر و در برابر پرداختن پول از آن استفاده کنند یا بطور مجانی و در نتیجه تعارف و دوستی باراننده و مالک. بهمین جهت، باید دانست که مفاد قانون بیمه اجباری، در خصوص حوادث ناشی از وسایل نقلیه موتوری زمینی، قواعد کلی مربوط به مسؤولیت متصدیان حمل و نقل را تخصیص داده است.

دارنده وسیله نقلیه کیست؟

کلمه «دارنده» مبهم است و از آن بخوبی بر نمی‌آید که مقصود مالک است یا متصرف، یا هر دو. اگر کسی اتومبیل را بشود و تنها به سبب تصادف...

چه کسی مسؤول حوادث ناشی از آن است، مالک یا متصدی بنگاه؟ همچنین، هرگاه دزدی اتومبیلی را بر باید و هنگام راندن با اتومبیل دیگری تصادم کند، آیا مالک مسؤول جبران خسارات است یا دزد؟

از مفاد مادهٔ يك قانون بیمهٔ اجباری، که دارندهٔ وسیلهٔ نقلیه را مکلف به بیمه کردن مسؤولیت خود کرده است، و همچنین از مادهٔ ۳ همان قانون که مقرر میدارد: «از تاریخ انتقال وسیلهٔ نقلیه، کلیهٔ تعهدات ناشی از قرارداد بیمه به منتقل‌الیه و وسیلهٔ نقلیه منتقل میشود...» بخوبی برمی‌آید که مقصود از «دارنده» مالک اتومبیل است. ولی، پاسخ این پرسش بدست نمی‌آید که، آیا مسؤولیت مالک به دلیل حق عینی است که بروسيلهٔ نقلیه دارد و بنابراین تا زمانی که این حق از بین نرفته است مسؤولیت نیز باقی است، یا بخاطر سلطه‌ای است که مالک بر آن دارد؟

در صورتی که احتمال نخست ترجیح داده شود، هیچ حادثه‌ای جز انتقال مالکیت نمیتواند مسؤول را تغییر دهد و مالک ضامن همهٔ خساراتی است که از وسیلهٔ نقلیه بدیگران میرسد، خواه سلطهٔ معنوی او بر آن باقی یا در نتیجهٔ قرارداد خصوصی و سرقت از میان رفته باشد. برعکس، در صورت تقویت احتمال دوم، مواد ۱ و ۳ قانون بیمهٔ اجباری ناظر به مورد غالب است: بدین معنی که، چون بطور معمول مالک بر مال خود سلطه دارد و اوست که باید در ارتفاع از وسیلهٔ نقلیه احتیاط کند و بدیگران ضرر نرساند، قانونگذار او را مسؤول قرار داده است. پس، اگر بدلائل قانونی یا قهری این سلطهٔ معنوی از بین برود، دیگر نباید او را مسؤول شناخت.

این احتمال قوی‌تر بنظر میرسد. زیرا مسؤول شناختن مالک، تنها به این دلیل که حق عینی بروسيلهٔ نقلیه دارد، با هیچ منطقی قابل توجیه نیست. در مسؤولیت‌های عینی نیز حکم قانون نباید ظالمانه و بی‌دلیل باشد. حقوق هیچگاه نمیتواند خود را از قید اخلاق برهاند، همیشه به سوی عدالت گرایش دارد و حقوقدان نیز باید این تمایل طبیعی را همراهی کند. درست است که اجباری بودن بیمه از سنگینی حکم قانون میکاهد، ولی درحالتی که مالک مسؤولیت خود را بیمه نکرده است، مسؤول شناختن او نسبت به تصادمی که سارق اتومبیل او با دیگران کرده است عادلانه بنظر نمیرسد. باضافه این حالت را باید در حکم حوادث قهری به شمار آورد.

درموردی هم که مالک ادارهٔ وسیلهٔ نقلیه را، بدون اینکه نظارت و سلطه‌ای بر آن داشته باشد، به دیگری می‌سپارد، در صورتی که مسؤولیت بیمه نشده باشد، باید مستأجر و مدیر را مسؤول شناخت.

ولی، این تعبیر در حالتی که مالک بروسيلهٔ نقلیه سلطهٔ معنوی دارد و آن را بطور موقت به راننده یا شخص دیگر می‌سپارد، مسؤولیت مالک را از بین نمی‌برد؛ یعنی لازم نیست که هنگام بروز حادثه مالک سلطهٔ مادی بروسيلهٔ نقلیه داشته باشد. پس، اگر مالکی اتومبیل خود را در فرودگاه بگذارد و خود به مسافرت کوتاهی برود و در اثر اتصال سیمها اتومبیل آتش بگیرد و در غیبت مالک خساراتی بیار آورد، او مسؤولت دارد.

۲- تصادم وسایل نقلیه

طرح بحث:

تصادم دو وسیله نقلیه شایع‌ترین صورتی است که در آن اثر تقصیر زیان دیده مطرح می‌شود. بموجب ماده ۲۳۵ قانون مدنی: «در صورت تصادم بین دو کشتی یا دو قطار راه‌آهن یا دو اتومبیل و امثال آنها مسئولیت متوجه طرفی خواهد بود که تصادم در نتیجه عمد یا مسامحه او حاصل شده باشد و اگر طرفین تقصیر یا مسامحه کرده باشند هر دو مسئول خواهند بود.» ولی، این قاعده در موردی که دو وسیله نقلیه موتوری زمینی (مانند اتومبیل) باهم برخورد پیدا میکنند چهره خاص مییابد. زیرا، همان‌گونه که بارها اشاره کردیم، دارندگان این‌گونه وسایل در برابر اشخاص ثالث نسبت به زیان‌هایی که از حوادث رانندگی یا آتش‌سوزی و انفجار و مانند اینها بیار می‌آید، مسؤولیت نوعی دارند: یعنی، تعهد آنان در جبران خسارت منوط به تقصیر نیست. پس، برای اینکه همه زوایای موضوع روشن شود، قاعده کلی مربوط به تقسیم مسؤولیت را از فرض مربوط به تصادم دو اتومبیل جدا می‌سازیم:

الف - قاعده تقسیم مسؤولیت:

به اعتبار تقصیر رانندگان دو وسیله نقلیه، مسأله تصادم را میتوان در سه فرض مطرح کرد:

۱- راننده هیچک از دو وسیله تقصیر ندارد: این فرض به‌طور معمول ناظر به صورتی است که یا تقصیر شخص ثالث سبب تصادم شود (مانند اینکه در اثر ترمز نابهنگام یا حرکت بی‌رویه و دور از انتظار اتومبیلی چند وسیله نقلیه دیگر بهم برخورد کنند) یا حوادث خارجی و قهری تصادم را ببار آورد (مانند اینکه طوفان در دریا سبب برخورد دو کشتی شود یا یخبندان شدید و برف علت وقوع تصادم گردد). در چنین صورتی راننده هیچک از دو وسیله را نمیتوان مسؤول شناخت، زیرا فرض این است که علت خارجی باعث ورود ضرر شده و آنان نقش مؤثری در این راه نداشته‌اند. ماده ۱۶۳ قانون دریائی در مورد تصادم دو کشتی مقرر میدارد: «اگر تصادم ناشی از حوادث غیر مترقب و یا ناشی از قوه قهریه باشد و یا علل تصادم مورد تردید باشد، خسارت دیده حق مطالبه زیان وارده را ندارد، ولو این که کشتی‌ها یا یکی از آنها حین تصادم در لنگر باشند».

با وجود این، اگر در موردی بتوان رابطه علیت عرفی بین فعل راننده و ورود ضرر احراز کرد، باید برطبق قاعده اتلاف او را مسؤول شمرد. چنانکه، هرگاه دو چرخه‌سواری بر روی زمین بلغزد و با ماشینی که در کنار خیابان ایستاده است تصادم کند، باید زیانی را که وارد کرده است بپردازد، هرچند که هیچ تقصیری را نتوان به او نسبت داد.

۲- تصادم در نتیجه تقصیر یک از دو راننده اتومبیل:

صورت، برطبق ماده ۳۳۵ قانون مدنی، مسؤولیت تصادم به عهده او است. ماده ۱۶۴ قانون دریائی نیز، در تأیید همین حکم نسبت به تصادم کشتی‌ها مقرر میدارد: «اگر تصادم در نتیجه خطای یکی از کشتی‌ها باشد، جبران خسارات به عهده طرفی است که مرتکب خطا شده است.»

۳- تصادم در نتیجه تقصیر هر دو طرف واقع شده است: مانند اینکه وسیله‌ای از کوچه فرعی، بدون رعایت حق تقدم، به خیابان اصلی برود و یا وسیله دیگر که در آن خیابان بسرعت در حرکت است تصادم می‌کند. در این فرض، بعضی گمان میکنند که باید راننده‌ای که خطای شدیدتر را مرتکب شده (راننده‌ای که از خیابان فرعی به اصلی آمده است) مسؤول همه خسارات شمرد. ولی، باید دانست که ماده ۳۳۵ قانون مدنی این ترتیب را نپذیرفته و هر دو راننده را مسؤول قرار داده است. بنابراین، تنها پرسشی که باقی میماند این است که مسؤولیت را چگونه باید تقسیم کرد؟

در این باره راه حل‌های گوناگونی ارائه شده که از آن جمله است:

الف: راننده هر وسیله خساراتی را که به طرف دیگر وارد شده است میپردازد. عیب مهم این راه حل تجزیه کردن مسؤولیت مشترک راننده‌های خطاکار است. با اضافه، چون درجه تأثیر خطاها در آن بحساب نیامده است، گاه باعث میشود که راننده‌ای که تقصیر مهم‌تری مرتکب شده است خسارت کمتری بپردازد.

ب: پاره‌ای از استادان پیشنهاد کرده‌اند که هر راننده‌ای نیمی از خسارات طرف مقابل را بپردازد.^۵ بر این راه حل، ایراد مربوط به تجزیه مسؤولیت مشترک وارد نیست. ولی، در آن نیز به شدت و ضعف خطا و سنگینی و سبکی وسایل نقلیه توجهی نشده است.

ج: مجموع خسارت به نسبت درجه تقصیر هر یک از طرفین تقسیم میشود.^۶ این راه حل در بند الف از ماده ۱۶۵ قانون دریایی پذیرفته شده است و از این جهت که مسؤولیت مدنی به عنوان مجازات تقصیر و به تناسب آن تقسیم میشود قابل انتقاد بنظر میرسد.^۷

عادلانه‌تر این است که دادگاه، نه تنها به کوچکی و بزرگی تقصیر، بلکه به تمام عوامل دیگری که در ایجاد خسارت و میزان آن مؤثر بوده است توجه کند و هر کدام از طرفین را به اندازه‌ای که ضرر زده است مسؤول شناسد. با این ترتیب، معیار تعیین مسؤولیت درجه تأثیر در ایجاد حادثه زیان بار است و تقصیر به عنوان یکی از مهم‌ترین عوامل این تأثیر مورد توجه قرار میگیرد. این راه حل با روح ماده ۱۴ قانون مسؤولیت مدنی نیز، که «نحوه مداخله» در ایجاد خسارت را مبنای تقسیم

(۴) مازو، ج ۲، شماره ۵۹.

(۵) بودان و رودیر، ج ۹ مکرر شماره ۱۶۷۳ - دکتر سیدحسن امامی، مسؤولیت مدنی، پلی‌کی درس فوق لیسانس ۱۳۵۱ - ۱۳۵۲.

(۶) مارتی و رینو، ج ۲، شماره ۴۴۶ - دموگ، تعهدات، ج ۳، شماره ۲۸۹.

(۷) نظریه Comparative negligence در قوانین پاره‌ای از ایالات آمریکا (براس، Law of Torts - ۴۴۷).

مسئولیت قرار داده است، سازگاری بیشتر دارد.

ب - تصادم دو اتومبیل:

در موردی که دو وسیله نقلیه موتوری زمینی باهم تصادم میکنند، مهم‌ترین پرسشی که مطرح میشود این است که چگونه میتوان حکم ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی و ماده ۳۲۵ قانون مدنی را از یک سو و ماده اول قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی را از سوی دیگر باهم جمع کرد؟ آیا اثبات تقصیر یک یا هر دو راننده در مسئولیتی که قانون بیمه اجباری برای دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی مقرر داشته است اثر دارد یا بدین وسیله قوانین عمومی مسئولیت تخصیص یافته است؟

بموجب بند ۵ از ماده ۶ قانون بیمه اجباری، بیمه شخص ثالث خسارات ناشی از محکومیت جزایی و پرداخت جرائم را دربر نمیگیرد. بدین ترتیب، اگر در تصادمی یکی از دو راننده مقصر باشد، بیمه‌گر اتومبیل طرف مقابل خسارت او را نمی‌پردازد. پس، تنها خسارتی که پرداخته میشود از جانب بیمه‌گر اتومبیلی است که مقصر بوده. این شیوه باعث شده است که در غالب تصادم‌ها موردی برای استناد به مسئولیت نوعی مقرر در ماده اول قانون بیمه اجباری پیدا نشود. مردم و حتی حقوقدانان ما نیز هنوز به مسئولیت نوعی دارندگان اتومبیل خونگرفته‌اند و گاه از آن بی‌اطلاع هستند و مسائل مربوط به جبران خسارت به همین جا ختم میشود. ولی، آیا میتوان ادعا کرد که مقصود قانونگذار نیز چنین بوده است؟ اگر کسی که تقصیر دارد و نمیتواند از بیمه خسارت بگیرد، به استناد ماده یک قانون بیمه اجباری، به طرفیت دارنده اتومبیلی که با او تصادم کرده است اقامه دعوی کند و خسارت بخواهد آیا دادگاه میتواند، به این استناد که خواننده تقصیری نداشته است، او را محکوم سازد؟

از نظر اصول باید پاسخ منفی داد. زیرا مسئولیت مقرر در قانون بیمه اجباری بر مبنای تقصیر استوار نشده است و دارنده اتومبیل در صورتی از آن معاف میشود که ثابت کند نقش طرف مقابل برای او در حکم قوه قاهره بوده است و گرنه با اثبات تقصیر طرف، تنها معلوم میشود که حادثه دوسوؤل دارد: دارنده اتومبیلی که راننده آن تقصیر ندارد، و راننده‌ای که تقصیر کرده است.

چهره دیگر بحث در جایی ظاهر میشود که صاحب اتومبیلی، به استناد ماده یک قانون بیمه اجباری، از دارنده اتومبیل دیگر خسارت میخواهد و خواننده دفاع میکند که زیان دیده تقصیر داشته است. آیا این دفاع از مسئولیت او میکاهد یا آن را از بین میبرد یا هیچ اثری ندارد؟

بنظر میرسد که مقصود از وضع قانون بیمه اجباری این نبوده است که نقش تقصیر را در مسئولیت ناشی از رانندگی بکلی از بین ببرد و بی‌احتیاط و محتاط را بیک چشم بنگرد. این تعبیر، جنبه اخلاقی مسئولیت را انکار میکند و آن را به صورت قانونی مادی درمی‌آورد. با این وصف، دیگر قوه قاهره نیز نمیتواند مسئولیت

نوعی دارندهٔ اتومبیل را از بین ببرد و هیچ مبنایی برای آن باقی نمی‌ماند.^۸ راه جمع مواد ۳۳۵ قانون مدنی و اول قانون مسؤلیت مدنی با قانون بیمه اجباری این است که پس از اثبات تقصیر خواهان حکم به مسؤلیت مشترك آن دو داده شود. منتها، هر يك از این دو مسؤلیت مبنایی جداگانه دارد. همچنین، در جایی که تقصیر خواهان برای خوانده اوصاف قوهٔ قاهره را داراست، او را از مسؤلیت میرا می‌سازد. این راه‌حل، در مواردی هم که طرفین تصادم خسارت دیده‌اند قابل اجرا است، یعنی اثبات تقصیر یکی از آنان از مسؤلیت دیگری می‌کاهد. در این فرض، در واقع برای جبران ضرر دو مسؤلیت گوناگون وجود دارد که باید سهم هر کدام بر طبق قواعد معین شود.

نکتهٔ دیگری که باید بر بحث گذشته افزود این است که، در تصادم دو اتومبیل، به دلیل نداشتن تقصیر، نمی‌توان طرفین را مسؤل شناخت، زیرا مسؤلیت در این فرض مبتنی بر تقصیر نیست. پس، تنها در صورتی حکم به جبران خسارت داده نمیشود که قوهٔ قاهره تصادم را برای طرفین ایجاد کرده باشد.

۸) بموجب طرحی که آندره تنک (Tunc) در فرانسه تهیه کرده‌است، جز در مورد تقصیر عمدی، خطای زیان دیده از مسؤلیت دارنده نمی‌کاهد و باید خسارت جبران شود، ولی این طرح در فرانسه نیز بدرفته نشد (مازوه، ج ۲، شماره ۵۹۱).