

تحلیل اقتصادی ارکان مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی

حبیب اله رحیمی* - محمد قاسم حاجیان**

(تاریخ دریافت: ۹۳/۲/۱ - تاریخ پذیرش: ۹۳/۱۱/۲۰)

چکیده

یکی از مهم‌ترین و پرکاربردترین حوزه‌های حقوق مسئولیت مدنی، زمینه‌ای است که به مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی می‌پردازد، مدت‌هاست که طراحی قواعد و قوانین مناسب در این زمینه ذهن حقوق‌دانان را به خود متوجه کرده است. تحلیل اقتصادی یکی از اصلی‌ترین روش‌هایی است که به سیاست‌گذاران و قانون‌گذاران کمک می‌کند که قوانین کارآمد را شناسایی کنند؛ پژوهش‌هایی که تا کنون پیرامون مسئولیت مدنی، با رویکرد تحلیل اقتصادی انجام شده، عمدتاً بر اساس مبانی حقوق کامن‌لا و با توجه به تقسیمات و ساختار آن نظام حقوقی صورت گرفته است. در این تحقیق به دنبال آن هستیم که بخشی از آموزه‌های حقوق اقتصادی را در چارچوب و روش حقوق داخلی پی‌ریزی کنیم؛ به این منظور، ارکان مسئولیت مدنی حوادث رانندگی را برگزیده‌ایم.

کلید واژگان: تحلیل اقتصادی حقوق، ارکان مسئولیت مدنی، حوادث رانندگی، دارنده، راننده، خودروساز.

rahimi@atu.ac.ir

* استادیار گروه حقوق خصوصی دانشگاه علامه طباطبائی (نویسنده مسئول)

mg.hajian@chmail.com

** کارشناس ارشد حقوق اقتصادی دانشگاه علامه طباطبائی

مقدمه

پیشرفت تمدن و اختراعات و سبک جدید زندگی اجتماعی، وقوع زیان‌های احتمالی را برای مردم بیش‌تر ساخته است. هر چه فعالیت‌های بشر برای تأمین احتیاجات و منافع خود بیش‌تر می‌گردد و هر اندازه که روابط حقوقی مردم در اثر افزایش ابزارها و وسایل و تغییر شکل زندگی، وسیع‌تر می‌شود، بر تنوع ضرر و زیان‌های حاصله نیز افزوده می‌گردد.

اشخاص بر اثر سرعت اتومبیل و غفلت و بی‌اعتنایی رانندگان و یا در نتیجه عدم مراقبت مالکین و منتفعین از وسایل نقلیه، دچار سانحه می‌شوند. (توکلی، سعید، ۱۳۷۶، صص ۵۶-۶۱). امروزه با توجه به خسارات سنگین ناشی از حوادث رانندگی، اکثر کشورها بدون توجه به اختلافی که در نظام‌های حقوقی آنان وجود دارد، به دنبال تحقق دو هدف هستند؛ یکی تضمین و تأمین حقوق زیان‌دیده و دیگری کاهش هزینه‌های جامعه در قبال استفاده از وسایل نقلیه. تحلیل اقتصادی یکی از اصلی‌ترین روش‌هایی است که به سیاست‌گذاران و قانون‌گذاران کمک می‌کند که قوانین کارآمد را شناسایی کنند. ابزارهای اقتصادی به کمک حقوق‌دانان می‌آیند که به واسطه آن، آزمون و خطا را کنار بگذارند و قواعد و مقررات بهینه را وضع نمایند.

در این مقاله قصد داریم ارکان مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی را از منظر تحلیل اقتصادی حقوق بررسی کنیم و با نگاهی نو و چند جانبه، به تلفیق یافته‌های حقوق سنتی و حقوق جدید پردازیم. مسئولیت مدنی دارای ارکان و عناصری است که تحقق آن‌ها، مسئولیت را به‌وجود می‌آورد. پس ارکان مسئولیت مدنی عبارت است از مجموعه عناصری که قانون برای تحقق مسئولیت مدنی، لازم شمرده است. (قربان پور، امیر مهدی، ۱۳۸۵، صص ۹-۳۶)

الف: تحقق خسارت (وجود ضرر)

وجود ضرر برای ایجاد مسئولیت امری بدیهی است و قواعد مسئولیت مدنی پیرامون ضرر و در رابطه با آن، به وجود می‌آیند؛ یا برای جبران ضرر وارده و یا پیشگیری از ایجاد ضرر آینده. (بادینی، حسن، ۱۳۸۴، صص ۶۴-۷۰) به عبارتی می‌توان گفت موضوع مطالعات مسئولیت مدنی، ضرر است.

مفهوم و انواع ضرر

ضرر یا خسارت شرط ضروری ایجاد مسئولیت مدنی است و به عبارت روشن‌تر، اساس مسئولیت مدنی بر ضرر است. (بزرگمهر، داود، ۱۳۸۵، صص ۳۷-۵۸) ضرر، گزندی است که به منافع مالی یا غیرمالی زیان‌دیده رسیده است.

اصل یک صد و هفتاد و دوم قانون اساسی، خسارت یا ضرر را در دو مورد کلی مطرح کرده است که عبارتند از: ضرر مادی و معنوی. منظور از خسارات مادی،^۱ زیان وارد به اموال است و با از بین رفتن اعیان اموال یا کاهش ارزش آن‌ها یا از بین رفتن منفعت و حق مشروع اشخاص زیان‌دیده، به آنان وارد می‌شود (کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی، الزام‌های خارج از قرارداد؛ ضمان قهری، ۱۳۷۶، صص ۲۲۴-۲۲۷) مانند خسارت وارد به اتومبیل و کالاهایی که به وسیله آن حمل می‌شود. زیان معنوی،^۲ صدمه به منافع عاطفی و غیر مالی است که در اثر حادثه متوجه شخص مصدوم یا اعضاء خانواده او می‌شود. صدمه‌های بدنی هم، که زیانی میان این دو گروه به شمار می‌روند، در برگیرنده هر نوع صدمه بدنی اعم از جرح، نقص عضو و از کارافتادگی (بیکاری و محروم شدن از کسب درآمد) می‌باشد. (کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی، الزام‌های خارج از قرارداد؛ ضمان قهری، صص ۲۲۴-۲۲۷)

مفهوم زیان یا خسارت در تحلیل اقتصادی حقوق با معنای آن در حقوق سنتی بسیار نزدیک است، اما معیار خسارت و ضرر در تحلیل اقتصادی حقوق و حقوق سنتی ممکن است در مواردی متفاوت از یک‌دیگر باشند، به این معنا که هم در حقوق سنتی و هم در تحلیل اقتصادی حقوق، در غالب موارد تشخیص ضرر قابل مطالبه، به وسیله عرف صورت می‌گیرد. خسارت قابل مطالبه، خسارت و زیانی است که از دید عرف، زیان‌دیده می‌تواند با استناد به آن، علیه مسبب زیان اقامه دعوا کند؛ با این حال، تحلیل اقتصادی حقوق، ضرر را فراتر از مفهوم عرفی، بلکه از جنبه اقتصادی در نظر می‌گیرد، به‌عنوان مثال راننده‌ای که بی‌توجه به قوانین رانندگی و بی‌احتیاط است، احتمال حادثه برای رانندگان دیگر را نیز افزایش می‌دهد. رانندگان دیگر مجبور هستند برای جلوگیری از حادثه، احتیاط بیشتری بکنند و در نتیجه هزینه احتیاط بیشتری متحمل شوند. در حقیقت راننده بی‌احتیاط، هزینه احتیاط خود را بر دیگر استفاده‌کنندگان از راه، تحمیل و آنان را متحمل ضرر نموده است؛ چنین ضرری در حقوق سنتی مورد توجه قرار نمی‌گیرد، چون امکان جبران آن، تقریباً وجود ندارد.

1. Dommage Material
2. Dommage Moral

به رسمیت شناختن جبران خسارت‌های اقتصادی، خطر نامشخص شدن مسئولیت به دلیل غیر قابل پیش‌بینی شدن سنگینی مسئولیت و تعداد زیان‌دیدگان بالقوه را به دنبال دارد و از آن جا که حدود مسئولیت باید در جایی متوقف شود، قاعده استثنای جبران خسارت برای ضررهای صرفاً اقتصادی، درجه‌ای از مشخص بودن قانونی و تجاری را تأمین می‌کند. (B.S. Markesinis & S.F. Deakin, 1994, p: 90) اما مهم‌ترین دلیل عملی عدم جبران خسارت‌های اقتصادی را باید عدم امکان جبران این‌گونه خسارات، حداقل در اکثر موارد دانست.^۱

در مقابل، در تحلیل اقتصادی حقوق، از آن‌جا که تکیه آن بر هدایت و جهت‌دهی به رفتار و پیش‌گیری است، این زیان‌های به ظاهر اندک و قابل تسامح نیز می‌تواند موضوع مطالعه باشد؛ بر این اساس، در تحلیل اقتصادی حقوق شمول مصداقی ضرر گسترده‌تر است و ضررهای اقتصادی، یعنی همه مضراتی که متوجه اشخاص و اجتماع می‌شود، اعم از خسارات باواسطه و خسارات عدم نفع و خساراتی که به دید عرف خسارت محسوب نمی‌گردند نیز در نظر گرفته می‌شود.^۲

شرایط ضرر قابل مطالبه

جبران زیان‌های ناروا مؤکول به آن است که زیان واجد شرایطی باشد؛ اول این که ضرر باید به‌طور مسلم رخ داده باشد و احتمال وقوع ضرر کافی نیست. در مسئولیت سنتی که در آن جبران خسارات مورد توجه است وجود ضرر اهمیت و وضوح بیش‌تری دارد؛ با این حال در تحلیل اقتصادی حقوق با این که هدف مسئولیت مدنی می‌تواند پیش‌گیری از ایراد ضرر باشد، وجود ضرر برای اعمال قواعد مسئولیت مدنی ضروری است. به‌طور سنتی گفته می‌شود که ضرر احتمالی موجب ایجاد مسئولیت نمی‌باشد و حکم به جبران داده نمی‌شود. (کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی، الزام‌های خارج از قرارداد؛ ضمان قهری، ۱۳۷۶، ص ۲۷۸) هر چند تحلیل

۱. برای دیدن اصل عدم قابلیت جبران خسارات صرفاً اقتصادی در حقوق کامن‌لا نگاه کنید به:

D.W. Robertson, in B.S. Markesinis & S.F. Deakin, Tort Law, p. 211-216; Perlman, Interference with Contract and other Economic Expectancies: A clash of tort and contract Doctrin, 1982, 49 UCLR 61, 7102.

۲. با این حال، در تحلیل‌های اقتصادی نیز، آن‌جا که جبران خسارت وارده مد نظر بوده، عدم جبران خسارات اقتصادی پیشنهاد شده است. بر این اساس، ادعا شده که از دیدگاه اقتصادی بهتر است خطر بین همه جامعه تقسیم شود و بر عهده زیان‌زننده به تنهایی گذاشته نشود؛

(Jannifer Arlen, Tort Damages, Encyclopedia of law & Economics, University of ghent, art. 3500, 1999, p.682; Lunney Mark & Ken Oliphant, Tort Law, 2000, p.307-312.)

اقتصادی حقوق مفهوم مسلم بودن را تغییر نداده است اما نگاه موشکافانه‌تری به خسارات اقتصادی و آثار هر حادثه به دست می‌دهد.^۱

خسارت باید مستقیم باشد یعنی بین فعل زیان‌بار و ضرر، حادثه دیگری وجود نداشته باشد تا جایی که بتوان گفت ضرر در نظر عرف از همان فعل ناشی شده است و بین آن‌ها رابطه سببیت برقرار است.^۲ بر همین مبنا، اگر وسیله نقلیه‌ای بعد از برخورد با خودروی دیگر، باعث برخورد آن با وسیله یا فرد دیگری شود، مشروط بر این که خودروی اخیر با سرعت متعارف و با رعایت قوانین در حال حرکت یا متوقف بوده باشد، در این صورت باز هم حادثه رانندگی به‌طور مستقیم از وسیله نقلیه متخلف (اول) ناشی شده است و خودرویی که واسطه ضرر گردیده این ارتباط را قطع نمی‌کند و مسئولیتی نخواهد داشت. (عباسلو، بختیار، ۱۳۸۶، صص ۵۰ و ۵۱) این مورد کاربرد زیادی در حوادث رانندگی دارد به‌ویژه در جایی که یک خودرو چندین وسیله نقلیه را به هم بکوبد.

سومین شرط این است که ضرر وارده قبلاً جبران نشده باشد، زیرا اگر به وسیله‌ای از زیان‌دیده جبران خسارت شود، ضرر از بین می‌رود و هیچ خسارتی را نمی‌توان دوباره درخواست کرد؛ در مورد بیمه‌های خسارت، بیمه‌گذار در برابر گرفتن خسارت خود، حق رجوع به عامل ورود زیان را به بیمه‌گر واگذار می‌کند.^۳ عدم امکان جمع بیمه خسارت و رجوع به عامل ایجاد ضرر، از این قاعده استخراچ شده است. (کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی، الزام‌های خارج از قرارداد؛ ضمان قهری، ۱۳۷۶، صص ۲۹۲ و ۲۹۳) جبران بیش از میزان خسارت، باعث گرایش به سوی مخاطره از سوی زیان‌دیدگان احتمالی می‌شود؛ با این حال، دریافت خسارت از زیان‌زندگان بیش از زیان وارده، موجب تقویت بازدارندگی آن‌ها می‌گردد؛ همین اثر بازدارندگی موجب گرایش به اخذ بیش از میزان خسارت، با عنوان خسارت تنبیهی شده است.^۴ شرط چهارم برای قابل مطالبه بودن زیان، این است که ضرر باید پیش‌بینی‌پذیر باشد و ضرری که پیش‌بینی نمی‌شده است، قابل تدارک نیست. (بزرگمهر، داود، ۱۳۸۵، صص ۳۷-۵۸) قابلیت پیش‌بینی ضرر در مسئولیت مدنی، به منزله یکی از ارکان مسئولیت یا یکی از اوصاف

1. See Calabresi, Guido. 1970. *The Costs of Accidents: A Legal and Economic Analysis*. New Haven: Yale University Press.

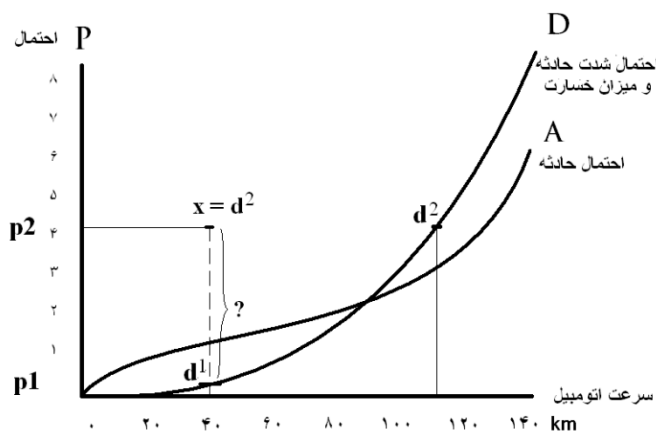
۲. ماده ۴ آیین‌نامه اجرایی قانون بیمه اجباری

۳. ماده ۳۰ قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶.

۴. خسارات تنبیهی دارای ماهیت ترمیمی نیستند. بلکه برای تنبیه و جلوگیری از رفتار قابل سرزنش پیش‌بینی شده‌اند. این نوع خسارات را باید خارج از دایره مسئولیت مدنی دانست. خاستگاه اصلی این خسارات حقوق کامن‌لا است. (عبداللهی، محسن. خسارات تنبیهی در حقوق بین‌المللی. مجله حقوق. شماره ۳۰. بهار ۱۳۸۳).

ضرر قابل جبران، بیش و کم در همه نظام‌های حقوقی پذیرفته شده یا موضوع بحث و گفت‌وگو است. (غمامی، مجید، ۱۳۸۵، صص ۴۸ و ۴۹) معیار تمیز ضرر پیش‌بینی نشده داوری انسانی آگاه و متعارف در شرایطی است که حادثه رخ داده است. ضرر در صورتی پیش‌بینی نشده است که در دید عرف نامنتظر و غیرقابل پیش‌بینی باشد و کافی نیست که زیان‌زننده در اثر کاهلی یا عدم آگاهی آن‌را دور از احتمال بداند. (کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی، الزام‌های خارج از قرارداد؛ ضمان قهری، ۱۳۷۶، ص ۳۳۰۱)

احتمال وقوع حادثه یکی از مباحث مهم در تحلیل اقتصادی مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی است. نمودار زیر به مقایسه سرعت یک خودرو با احتمال و شدت حادثه می‌پردازد و نشان می‌دهد با افزایش سرعت اتومبیل، احتمال وقوع خسارت و میزان خسارت وارده به صورت تصاعدی افزایش می‌یابد.^۱ احتمال ایجاد خسارت تنها زمانی به صفر می‌رسد که اتومبیل با حداقل سرعت حرکت می‌کند. (هر چند با سرعت بسیار کم نیز احتمال تصادف وجود دارد ولی خسارت آن نزدیک به صفر است)



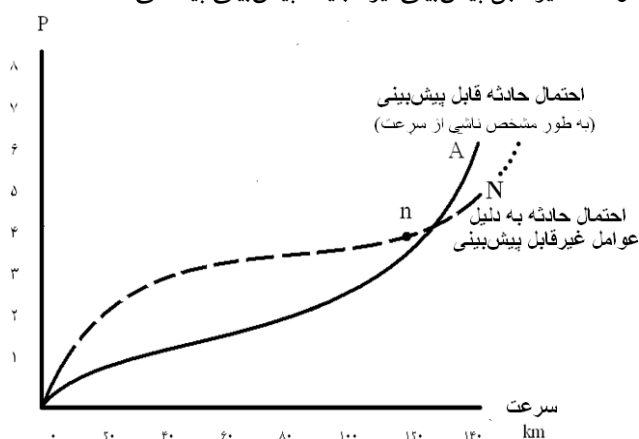
سؤالی که مطرح می‌شود این است که اگر به‌طور مثال برای خودرویی با سرعت ۳۰ کیلومتر بر ساعت، که در آن میزان خسارت احتمالی d^1 است، حادثه‌ای رخ دهد که خسارت ناشی از آن x (معادل خسارت مورد انتظار در نقطه d^2) باشد، آیا راننده‌ای که پیش‌بینی چنین خسارتی را (در این سرعت مشخص) نداشته، مسئول جبران خسارات وارده است؟ در نظام حقوقی ما

۱. موضوع احتمال حادثه در مسئولیت مدنی به‌طور مشخص در مباحث ملاک تعیین تقصیر مطرح خواهد شد. با این حال در این جا ما به اندازه‌ای که به پیش‌بینی خسارت مرتبط است به آن می‌پردازیم.

عدم قابلیت پیش‌بینی میزان و اهمیت ضرر تأثیری در مسئولیت زیان‌زننده ندارد، راننده‌ای که مسبب حادثه شناخته می‌شود، مسئول همه خساراتی است که به این وسیله به وجود آورده است و نمی‌تواند سنگینی بیش از حد تصور خسارات را به‌عنوان دفاع مطرح کند؛ آن چه در این مورد اثرگذار است، قابلیت پیش‌بینی خود ضرر است. (کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی، الزام‌های خارج از قرارداد؛ ضمان قهری، ۱۳۷۶، صص ۳۰۳-۳۰۵)

در مورد مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، راننده و دارنده از زیان‌های گسترده و فراگیر وسیله نقلیه آگاه فرض می‌شوند و قابلیت پیش‌بینی ضرر در مورد حوادث رانندگی محقق است، اما چنان‌چه این خسارت توسط عوامل خارج از اختیار وسیله نقلیه و اجتناب‌ناپذیر باشد، موجب می‌شود این خسارات، قابلیت پیش‌بینی را از دست بدهند.^۱

نمودار زیر نمایی کلی از احتمال وقوع خسارات به‌وسیله عوامل غیر قابل پیش‌بینی که وسیله نقلیه را تهدید می‌کند، نشان می‌دهد.^۲ همان‌طور که ملاحظه می‌شود هر چند منحنی احتمال وقوع حادثه از طریق عوامل پیش‌بینی نشده، متفاوت از عوامل قابل پیش‌بینی است، در نگاه کلی این احتمال، با افزایش سرعت اتومبیل از میزانی مشخص (مثلاً ۱۲۰ کیلومتر در ساعت)، افزایش قابل ملاحظه‌ای می‌یابد؛ به این ترتیب شاید بتوان گفت با افزایش سرعت و کاهش احتیاط از سوی راننده حداقل برخی از حوادث غیر قابل پیش‌بینی نیز قابلیت پیش‌بینی پیدا می‌کنند.



1. See Calabresi, Guido. 1970. *The Costs of Accidents: A Legal and Economic Analysis*. New Haven: Yale University Press.

۲. توجه کنید که هر چند عوامل غیرقابل پیش‌بینی، همان‌طور که از نام آن برمی‌آید، امکان پیش‌بینی ندارند، ولی احتمال وقوع آن‌ها قابل سنجش و اندازه‌گیری است.

عوامل غیر قابل پیش‌بینی عمدتاً همان مواردی هستند که در زمره عوامل خارجی و قطع‌کننده رابطه سببیت در حادثه (قوه قاهره و...)، مورد توجه قرار می‌گیرند. (فهیمی، عزیزالله، ۱۳۸۴، صص ۲۷-۶۰) به همین منظور در این جا از بحث تفصیلی خودداری می‌کنیم و به مبحث رابطه سببیت ارجاع می‌دهیم.

ب: وقوع تصادم (فعل زیانبار)

بسیاری از فعالیت‌های انسان در جامعه که اغلب برای تحصیل منفعت و دفع ضرر صورت می‌پذیرد، برای دیگران زیان‌بار است، اما نامشروع محسوب نمی‌شوند و مرتکبان آن‌ها هم، چه از نظر اخلاقی و چه از نظر حقوقی، مسئول نمی‌باشند، زیرا لازمه زندگی اجتماعی، پذیرش این گونه فعالیت‌ها است؛ بنابراین برای مثال رقابت مشروع لازمه زندگی اجتماعی است و از نظر حقوق و اخلاق تقصیر محسوب نمی‌شود. استفاده از اتومبیل نیز در زندگی امروز دارای مضراتی است ولی فواید و کاربردهای آن موجب می‌شود که صرف استفاده از آن تقصیر محسوب نگردد؛ بارزترین نتیجه زیان‌بار استفاده از وسایل نقلیه، حادثه رانندگی است که رکن مادی و خارجی مسئولیت مدنی را تشکیل می‌دهد.

تقصیر

هر چند در نظام حقوقی ما، مسئولیت مدنی حوادث رانندگی مبتنی بر تقصیر نیست، ولی وجود تقصیر می‌تواند در توجه مسئولیت به هر یک از طرف‌های حادثه و میزان مسئولیت مؤثر باشد؛ به علاوه، عنصر تقصیر هنوز هم از جهت تحلیل اقتصادی قابل بررسی است، زیرا تحلیل اقتصادی حقوق، نظام مسئولیت را در فروض مختلف، از جمله تقصیر و عدم تقصیر مطالعه و آثار آن‌ها را با هم مقایسه می‌کند؛ این کار باعث شناسایی نقاط قوت و ضعف یک قاعده حقوقی می‌شود؛ تحلیل اقتصادی هم‌چنین تلاش دارد تا بهترین معیار و ملاک را برای سنجش و ارزیابی تقصیر ارائه نماید.

به‌طور کلی نفس حق، برای دارنده‌اش توانایی ایجاد می‌کند و این توانایی برای دیگران محدودیت می‌آورد، اگر عرف این گونه محدودیت‌ها را زیان‌بار بداند، صاحب حق در صورت استفاده، مسئول جبران خسارات ناشی از آن‌ها نیست زیرا اجرای حق، اصولاً نباید ضمان‌آور

باشد. (قاسم‌زاده، سید مرتضی، مفهوم غیر قانونی بودن یا ناهنجاری فعل زیانبار در مسئولیت مدنی، ۱۳۷۸، ص ۸۳-۸۹)

ضابطه و معیار تقصیر

هر یک از افراد جامعه وظیفه دارد که در رفتار خویش احتیاط و دقت را رعایت بکند به طوری که از رفتار او زانی متوجه دیگران نگردد، مرسوم است که تجاوز و انحراف از رفتار شخص متعارف تقصیر محسوب می‌شود. در تحلیل اقتصادی حقوق هم، از رفتار انسان معقول سخن به میان می‌آید؛ شخص متعارف کسی است که معیارها و ضوابط عرف را مراعات کند و مطابق آن عمل نماید؛^۱ (محمد جعفر، جعفری لنگرودی، ۱۳۷۸، ص ۶۱۲) منظور نویسندگان در بیش‌تر موارد از شخص محتاط نیز همان شخص متعارف است؛ شخص محتاط کسی است که مرتکب غفلت و مسامحه (بی‌احتیاطی) نشود، (قاسم‌زاده، سید مرتضی، مفهوم غیر قانونی بودن یا ناهنجاری فعل زیانبار در مسئولیت مدنی، ۱۳۷۸، صص ۸۸-۹۳) در غالب موارد شخص متعارف نیز چنین است اما ممکن است پاره‌ای از اشتباهات هم از شخص متعارف سر بزنند. منظور از شخص معقول کسی است که با اندیشه سود و زیان، نتایج عملکرد خود را محاسبه می‌کند و رفتاری را برمی‌گزیند که بیش‌ترین منفعت را برای او به دنبال داشته باشد.^۲ فرض رفتار انسان معقول، بیش‌تر برای پیش‌بینی عکس‌العمل افراد در برابر قواعد حقوقی به کار می‌رود، ولی از آن به‌عنوان معیار تشخیص تقصیر نیز استفاده می‌شود، معروف‌ترین نظری که در این باره داده شده، به قاعده هند شهرت دارد.^۳

۱. «عرف در اصطلاح فقها به روش مستمر قومی در رفتار و گفتار گفته می‌شود که آن را عادت و تعامل نیز می‌نامند، برای تحقق عرف کافی است که اغلب مردم دارای روش مزبور باشند (عرف غالب) و اگر همه افراد یک قوم آن روش را داشته باشند عرف آنها عرف شایع نامیده می‌شود همچنین عرف به عملی گفته می‌شود که اکثریت صنفی از اصناف (یا طبقه‌ای از طبقات یا گروهی از اجتماع) به طور مکرر انجام دهند و آن عمل مطابق با مصلحت نوعی آن صنف یا آن طبقه و گروه باشد.

2. See: Emma Coleman Jordan & Angela p. Harris, Beyond Rational Choice: Alternative Perspectives on Economics, 73 ff. (2006); Denis J. Brion, Norms and Values in Law and Economics, Encyclopedia of Law and Economics- 0800, 1042 (1999); Russell B. Korobkin & Thomas S. Ulen, Law and behavioral science: removing the rationality assumption from Law and Economics, 88 California Law Rev. 1051 (2000)

۳. قاعده هند، فرمول پیشنهادی قاضی هند (Learned Hand) در دعوی United States v. Carroll Towing Co. (1947) است.

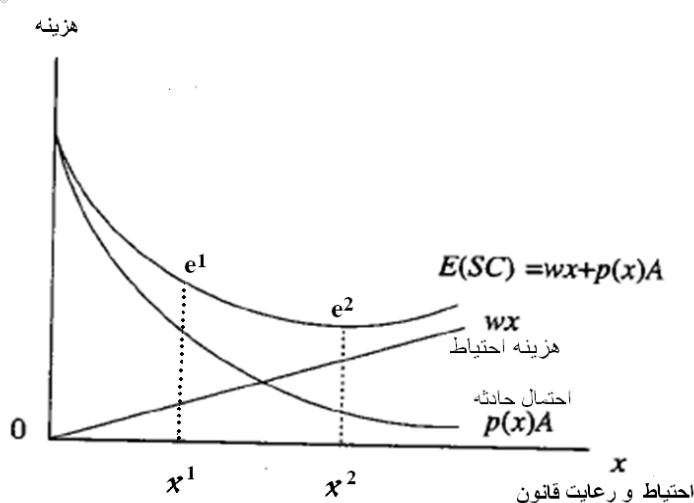
قاعده هند، این نظر را مطرح می‌کند که برای تشخیص تقصیر فرد، باید دید آیا او احتیاط لازم را انجام داده است یا نه. برای تعیین میزان احتیاط لازم هر شخص نیز باید دو موضوع را بررسی کرد؛ اول این که احتمال وقوع حادثه چه میزان بوده، دوم این مطلب که حادثه‌ای که احتمال آن می‌رفته چه قدر خسارت به بار می‌آورده است.

$w < -p \cdot A$ (B < PL) در این فرمول، احتمال حادثه با p، شدت خسارات با A و میزان احتیاط لازم با w نشان داده شده است؛ بنابراین، برای تعیین میزان مناسب احتیاط و احراز تقصیر، به حاصل ضرب خسارت وارده در احتمال وقوع حادثه، توجه می‌شود؛ اگر هزینه احتیاط انجام شده، کم‌تر از حاصل ضرب خسارت وارده در احتمال وقوع حادثه باشد، احتیاط کافی صورت نگرفته و شخص مقصر قلمداد می‌شود، هر چه احتمال وقوع حادثه و یا میزان خسارت احتمالی آن بیش‌تر باشد، میزان احتیاط لازمی که شخص باید به کار ببندد تا از مسئولیت مبری شود، بیش‌تر است؛ برای مثال، فرض کنید شخصی که موظف به رعایت احتیاط بوده، ۳ واحد برای احتیاط هزینه کرده است، احتمال حادثه ۵ درصد است و اگر حادثه روی دهد، ۱۰۰ واحد خسارت به بار می‌آورد. $(100 \times 5\%) < 5$ حداقل میزان لازم برای آن که شخص از مسئولیت برهد، ۵ واحد بوده است.^۱

به‌طور کلی، تحلیل اقتصادی حقوق برای تعیین سطح کارآمد احتیاط، که مرز تقصیر را معین می‌کند، از تحلیل‌های هزینه-فایده استفاده می‌کند، به این مفهوم که سطح کارآمد، نقطه‌ای است که هزینه نهایی احتیاط با سود نهایی احتیاط برابری می‌کند. (کوتر، رابرت. یولن، تامس، ترجمه یداله دادگر و حامده اخوان هزاوه، ۱۳۸۸، صص ۴۱۶-۴۲۴)

قواعد مسئولیت مدنی سعی در ایجاد انگیزه برای کاهش هزینه‌های تصادف دارند، زیرا می‌خواهند هزینه اجتماعی وارد به جامعه را به کم‌ترین میزان قابل تصور برسانند؛ از سوی دیگر، یکی از عوامل مؤثر بر هزینه اجتماعی، میزان هزینه‌ای است که برای احتیاط مصرف می‌شود؛ بر همین اساس احتیاط بیش از اندازه همان اندازه موجب افزایش هزینه‌های اجتماعی می‌شود که عدم وجود احتیاط آن را افزایش می‌دهد؛ به تعبیر دیگر می‌توان هزینه اجتماعی را به‌صورت ساده برابر با هزینه ناشی از تصادف به‌علاوه هزینه احتیاط (هزینه پیش‌گیری از وقوع حادثه) معرفی کرد.

۱. انتقادات زیادی به این نظر وارد شده است و نشان داده شده که این قاعده در عمل چنان که ابتدا به نظر می‌رسد، قابل اعمال نیست. با این حال، این نظر حداقل می‌تواند به عنوان شروعی هر چند ناقص، برای نگاه اقتصادی به تقصیر مورد توجه باشد. (بابایی، ایرج. تحلیل اقتصادی حقوق ۱. جزوه درسی مقطع کارشناسی ارشد حقوق اقتصادی. دانشگاه علامه طباطبائی. ۱۳۸۹).



همان گونه که در تصویر مشاهده می شود، با افزایش احتیاط راننده وسیله نقلیه، هزینه احتیاط افزایش می یابد. در همین حال، بالا رفتن احتیاط موجب کاهش احتمال حادثه و به تبع آن هزینه های احتمالی ناشی از حادثه می گردد. منحنی $E(SC)$ حاصل جمع منحنی های P و W را نشان می دهد، وقتی راننده به میزان x^1 احتیاط می کند، مجموع هزینه های حادثه و احتیاط، معادل e^1 خواهد بود؛ در حالی که اگر به اندازه x^2 احتیاط به خرج دهد، مجموع هزینه ها به e^2 کاهش خواهد یافت، از x^2 هر چه به سمت راست می رویم، هزینه احتیاط افزایش می یابد، با این حال، افزایش احتیاط، اثر زیادی بر احتمال حادثه ندارد و احتمال حادثه کاهش چشم گیری پیدا نمی کند؛ به این ترتیب، مجموع هزینه های اجتماعی افزایش یابد. نقطه بهینه و کارآمد جایی است که مجموع هزینه های اجتماعی به پایین ترین حد ممکن برسد و قاعده مسئولیت کارآمد، قاعده ای است که رانندگان را ترغیب کند در این نقطه قرار گیرند. (Cooter, Robert, and Thomas Ulen, 2000, p: 310)

هزینه های اجتماعی و سطح کارآمد احتیاط، علاوه بر آن چه اشاره شد، به عوامل دیگری، از جمله رفتار دیگر استفاده کنندگان از راه نیز بستگی دارد. در حوادث رانندگی معمولاً دو طرف در حادثه دخالت دارند. سطح احتیاطی که طرف های حادثه احتمالی، برای جلوگیری از حادثه انجام می دهند می تواند در میزان و شدت حوادث دخالت داشته باشد؛ این که هر یک از طرف های حادثه باید چه میزان از احتیاط را انجام دهد به موارد مختلفی، از جمله رفتار طرف مقابل بستگی دارد. فرض کنید رانندگان معمولاً با بی احتیاطی و عدم توجه به قوانین، رانندگی

می‌کنند؛ در این حالت زیان‌دیدگان احتمالی برای مصون ماندن از خطر تصادف، مجبورند احتیاط بیش‌تری به خرج دهند، در مقابل اگر استفاده‌کنندگان از راه بدانند که دیگر رانندگان به‌طور معمول با احتیاط رانندگی می‌کنند، ممکن است با خیال راحت‌تر (و احتیاط کم‌تر) از راه استفاده کنند.

از سویی هزینه‌های حادثه احتمالی همان‌طور که از نامش پیداست، احتمالی است و هر راننده خود را مصون از آن می‌پندارد و میزان آن هم به‌طور واضح برای راننده مشخص نیست؛ از سوی دیگر هزینه‌های احتیاط به‌طور مستقیم به شخص راننده تعلق می‌گیرد و بیش‌تر از آنچه هست به‌نظر می‌رسد؛ در این میان نقش قواعد مسئولیت مدنی مشخص می‌شود. نمی‌توان از همه افراد انتظار داشت محاسبات هزینه رفتارشان برای خود و جامعه را به‌درستی انجام دهند و به آن عمل کنند. قواعد مسئولیت مدنی با مسئول شناختن اشخاص، رفتار آن‌ها را در رابطه با استفاده از وسایل نقلیه کنترل می‌کنند و از این طریق به بازدارندگی و پیشگیری از حوادث کمک می‌کنند.^۱

بر این اساس، رهنمود این تحلیل‌ها به تنظیم‌کنندگان قواعد مسئولیت مدنی این است که ملاک تقصیر رانندگان را طوری تعیین کنید که سطح احتیاط آن‌ها مطابق میزان مطلوب قرار بگیرد.^۲ منتها به‌دلیل مشکلات تعیین تقصیر از طریق ملاک‌های مرتبط با اوضاع و احوال در هر حادثه،^۳ در عمل ملاک واحدی برای همه موارد در نظر گرفته می‌شود؛ یعنی از آنچه که در مورد ملاک انسان نوعی در تشخیص مسئولیت گفتیم فراتر رفته و رفتار انسان معقول یا متعارف را نیز از طریق ملاک‌هایی که قانون ارائه می‌دهد تعیین می‌کنیم.^۴ در زمینه حوادث رانندگی، قواعد مسئولیت مدنی به‌شدت به این شیوه پیوند خورده‌اند و قانون‌گذار از ملاک انسان متعارف

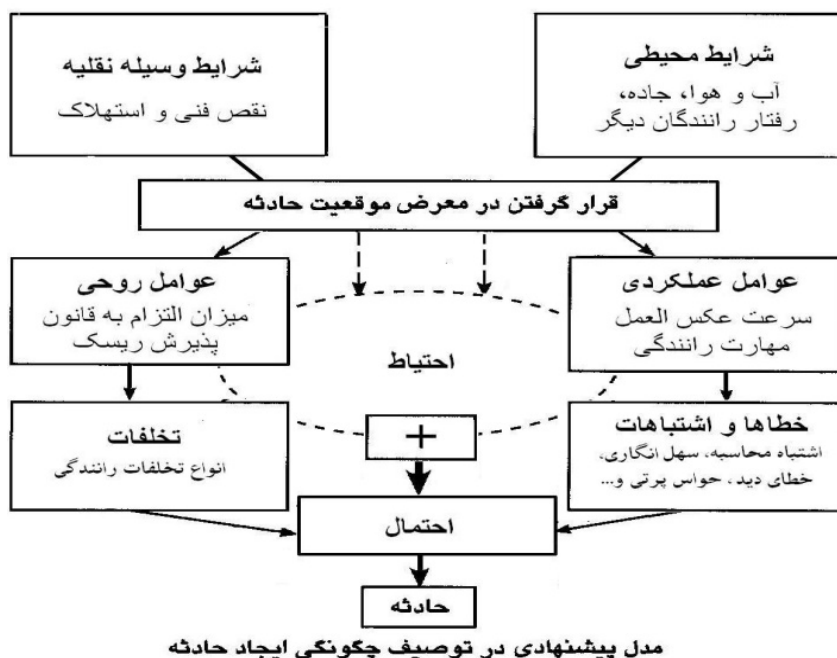
1. See: Shavell, Steven. 2002. *Economic Analysis of Accident Law*. Cambridge, Mass: Harvard University Press. Sloan, Frank A. 1998. *Automobile Accidents, Insurance, and Tort Liability*. In *The New Palgrave Dictionary of Economics and the Law*, edited by Peter Newman, 1:140-44. London: Macmillan.

۲. البته هزینه اجتماعی تنها به میزان احتیاط وابسته نیست. هر چند در طی اعمال احتیاط کارآمد هزینه اجتماعی بهینه خواهد بود. اما نباید فراموش کرد آینده‌نگری در تعیین سطح احتیاط کارآمد نقش قابل توجهی دارد، زیرا در صورت نگاه مقطعی در آینده با کمبود منابع و ناکارآمدی مواجه خواهیم شد. به همین دلیل اکتفای صرف به منحنی‌های سود-هزینه صرف، کارآمدی را به همراه نخواهد داشت.

۳. مشکلاتی نظیر اشتباه در تعیین میزان مطلوب مسئولیت، استاندارد رفتاری مبهم و عدم اطمینان رانندگان از مطابقت رفتارشان با این ملاک‌ها، هزینه‌های اداری و مشکلات ناشی از تناقض قواعد مسئولیت با بیمه را می‌توان در این مورد برشمرد.

4. Regulation

به سمت ملاک «انسان قانونمند» پیش رفته است؛ به این معنی که رعایت ضوابط و مقررات قانونی را از انسان متعارف انتظار دارد و تخلف از مقررات را در تشخیص تقصیر به کار می‌برد. یافته‌های بین رشته‌ای نیز نشان می‌دهد تمرکز بر تخلف از قانون بی‌وجه نبوده است. (زلفی، علی و ملکی، حمید، ۱۳۸۵، صص ۱۰۰-۱۲۱) هر چند مطالعات انجام شده در ارائه یک مدل تبیینی نسبتاً کامل از حادثه ناکام بوده‌اند ولی تا حد بسیار زیادی ما را به نتایج قابل قبولی رسانیده‌اند. (چیگل، سالم، ۱۳۸۳، صص ۱۱-۱۷) شکل زیر مدلی است که تلاش می‌کند تا تلفیقی از ملاک‌های تقصیر با یافته‌های تحقیقات جدید مرتبط با خطاها و تخلفات انسانی ایجاد کند.



اقدامات و رفتارهایی که منجر به حادثه می‌شوند هر یک نقش جداگانه‌ای در زنجیره علت‌ها و معلول‌ها خواهند داشت. عوامل محیطی و پیرامونی در وقوع حادثه دخالت دارند، ولی در این میان و در رابطه با راننده، نقش اصلی را خطاها (اشتباهات انسانی) و تخلفات رانندگی دارند و حادثه از این دو عامل ناشی می‌شود.^۱

1. Reason, I.T (1990). Human Error. Cambridge: Cambridge university press.

ج: رابطه سببیت

رابطه سببیت دارای جنبه‌های مختلف فلسفی، حقوقی، اخلاقی و مذهبی است. (فرانتیس آلکساندر، ۱۳۴۲، صص ۲۷-۳۲) رابطه سببیت در حقوق، معنایی عرفی دارد و به عبارتی نوعی ظهور است؛ بدین معنی که هرگاه عرف میان دو چیز رابطه برقرار کند و رخدادی را نتیجه حادثه‌ای دیگر بداند، اصل و ظاهر بر آن است که میان آن دو رابطه‌ای سببی موجود است و وجود چنین رابطه‌ای است که امکان مطالبه خسارت ایجاد شده را از عامل آن فراهم می‌سازد. (قربان پور، امیر مهدی، ۱۳۸۵، صص ۹-۳۶) اثبات رابطه سببیت با زیان‌دیده است اما نوعاً قاضی، این رابطه سببیت را از همان ظهور عرفی درمی‌یابد. (بزرگمهر، داود، ۱۳۸۵، صص ۳۷-۵۸) امروزه توجه به نیازهای انسان‌ها و عدول از قواعد مرسوم، موجب تسامح در تمیز رابطه علیت بین فعل و ضرر شده است. به‌طور سنتی علت را عاملی می‌دانیم که از وجودش، وجود لازم آید و از عدمش عدم. در حقوق کنونی همین اندازه که از عدم چیزی، عدم لازم آید یعنی جزو یکی از شرایط یا علل به وجود آورنده ضرر قرار گیرد، کافی است. (کاتوزیان، ناصر، ۱۳۸۶، صص ۲۷-۲۹) نتیجه این تسامح حداقل در برخی موارد، تشخیص رابطه سببیت با لحاظ اقتضانات اقتصادی است. غلبه اندیشه صرفه و بهره‌وری اقتصادی به‌طور ناخودآگاه می‌تواند در قضاوت ما تأثیرگذار باشد.

در یک حادثه رانندگی، معمولاً چند طرف به‌صورت مستقیم دخالت دارند؛ راننده وسیله نقلیه بارزترین آن‌ها است. از طرفی شرایط خاص حوادث رانندگی قانون‌گذار را بر آن داشته تا راننده خودرو را نیز در حادثه مسئول بداند. پیچیدگی خودروها و خطراتی که از نقص در فرایند تولید آن‌ها ایجاد می‌شود باعث شده تا مسئولیت تولیدکننده وسایل نقلیه نیز توجه حقوق‌دانان را به خود جلب کند و خودروسازان را نیز داخل در مسئولیت حوادث رانندگی نماید.

راننده

طبق بند ۵۶ از ماده ۱ آیین‌نامه قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۸، راننده کسی است که هدایت وسیله نقلیه موتوری و غیرموتوری را بر عهده داشته باشد. مسئولیت مقرر در قانون اصلاح قانون بیمه اجباری، در موارد متعددی ناظر به مسئولیت راننده مسبب حادثه است. می‌دانیم که الزاماً همواره راننده، مالک وسیله نقلیه نیست اما همیشه راننده

در تصادف دخالت دارد. قانون اصلاح قانون بیمه اجباری، در مواد مختلفی مسئولیت نهایی جبران خسارت را متوجه مسبب حادثه می‌نماید که در عمل مصداق بارز آن، راننده وسیله نقلیه است.^۱ در مورد سطح بهینه احتیاط و میزان بهینه فعالیت راننده، در مبحث قبل مطالبی آوردیم و در این جا از تکرار مطالب خودداری می‌کنیم و به تحلیل رفتار راننده در فروض مختلف تصادف و روش‌های متفاوت تقسیم مسئولیت اشاره خواهیم کرد.

در یک تقسیم‌بندی، حالت‌های مختلف مسئولیت راننده در حوادث رانندگی را می‌توان در سه فرض مطرح کرد: فرض اول: حادثه به هیچ‌یک از رانندگان دو وسیله انتساب ندارد: این فرض به‌طور معمول ناظر به‌صورتی است که عامل خارجی هم‌چون قوه قاهره یا تقصیر شخص ثالث سبب حادثه رانندگی بوده است؛ در چنین صورتی راننده هیچ‌یک از دو وسیله را نمی‌توان مسئول شناخت، زیرا فرض این است که علت خارجی باعث ورود ضرر شده و آنان نقش مؤثری در این راه نداشته‌اند؛ با وجود این، اگر بتوان در بخشی از حادثه، مثلاً در تشدید خسارت، رابطه علیت عرفی بین فعل راننده و ورود ضرر احراز کرد، باید برطبق قاعده او را مسئول شمرد.

فرض دوم: تصادف به یکی از طرف‌های حادثه استناد داده می‌شود: مثل این که حادثه در نتیجه تقصیر یکی از دو راننده اتفاق افتاده است. واضح است که در این صورت، مسئولیت تصادف به عهده طرف خطا کار است.^۲ در این فرض تمام مسئولیت متوجه شخص خطاکار می‌گردد. در مقابل در صورت عدم خطای او، مسئولیت وی به صفر می‌رسد. بنابراین راننده خطاکار همیشه، حتی در صورتی که خطایی کوچک مرتکب می‌شود، احتمال می‌دهد با مسئولیت جبران خسارات حادثه رانندگی مواجه شود؛ در صورتی هم که طرف دیگر حادثه مرتکب خطا شده باشد، طبیعی است که راننده می‌داند اگر خطایی نکند، می‌تواند تمام مسئولیت را بر راننده خطاکار (طرف مقابل) تحمیل نماید.

به این ترتیب راننده وسیله نقلیه از اطمینان خاطر برخوردار است که در صورت رعایت ضوابط عبور و مرور، در هر حال از مسئولیت بری خواهد شد، زیرا مسئولیت متوجه طرف

۱. تبصره ۲ ماده یک، ماده ۵ و ۷، تبصره ماده ۱۶ و ماده ۱۸.

۲. ماده ۳۳۵ قانون مدنی: «در صورت تصادم بین کشتی یا دو قطار راه‌آهن یا 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.» ماده ۵۳۱ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲: «... هرگاه حادثه به یکی از طرفین مستند باشد... تنها در باره او ضمانت ثابت است.»

خطا کار می‌گردد؛ بر این اساس، راننده تنها کافی است مراقب عملکرد خود باشد و مطمئن باشد که آسیب‌های احتمالی که از دیگر رانندگان به وجود می‌آید جبران خواهد شد.

فرض سوم: تصادف در نتیجه تخلف یا خطای هر دو طرف واقع شده است. مانند این که وسیله‌ای از کوچه فرعی، بدون رعایت حق تقدم، به خیابان اصلی برود و با وسیله دیگر که در آن خیابان با سرعت غیر مجاز در حرکت است تصادف می‌کند در این فرض، یک راه حل این است که راننده‌ای که خطای شدیدتر را مرتکب شده مسئول تمامی خسارات بدانیم. (کاتوزیان، ناصر، ۱۳۵۴، شماره ۱۸)

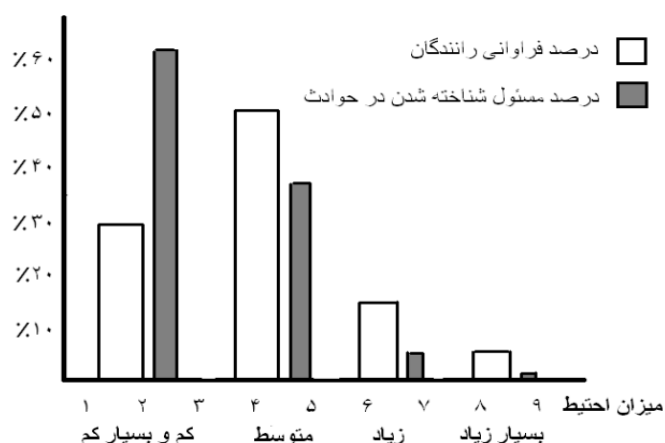
در این فرض راننده ترغیب می‌شود تا احتیاط کند، ولی در همه موارد لازم نیست خطای خود را به صفر برساند. در جایی که دیگر رانندگان به شدت بی‌احتیاط هستند، او کافی است حد متوسطی از احتیاط را انجام دهد تا از مسئولیت رهایی یابد؛ به بیان دیگر، در این روش سطح احتیاط لازم برای هر راننده به وسیله متوسط احتیاط جامعه، تعیین می‌شود و نوع رانندگی معمول در جامعه بر رفتار هر فرد راننده تأثیر مستقیم دارد؛ از سوی دیگر این قاعده برای رانندگان سهل‌انگار و بی‌مواالات هشداردهنده است، زیرا عموم رانندگان از آن‌ها بهتر رانندگی می‌کنند و در نتیجه مسئولیت بر دوش آن‌ها تحمیل می‌شود؛ به این ترتیب راننده خواهد کوشید در رانندگی خود حدی از احتیاط و رعایت مقررات را بنماید که از رانندگان دیگری که ممکن است طرف دیگر حادثه باشند، بیش‌تر احتیاط کرده باشد. (شاول، استیون، ۱۳۸۸، صص ۲۱۷-۲۱۸)

از آن‌جا که در یک جامعه افراد مختلف با شیوه‌های رانندگی متفاوت وجود دارند، هر راننده میزان متوسطی از احتیاط کل رانندگان را در نظر می‌گیرد و آن را ملاک عمل خود قرار می‌دهد. در ذهن هر راننده برداشتی از نوع رانندگی دیگر رانندگان به وجود می‌آید که آن را به‌عنوان حد متوسط و معمول رانندگی در آن جامعه، در نظر می‌گیرد، چنین برداشتی در عملکرد و رفتار آن راننده می‌تواند مؤثر باشد.

جامعه‌ای را در نظر بگیرید که در آن ۳۰٪ رانندگان بسیار بی‌احتیاط یا کم‌احتیاط هستند و مرتکب تخلفات زیاد می‌شوند. ۵۰٪ رانندگان میزان احتیاط متوسطی دارند و کم‌تر تخلف می‌کنند، ۱۵٪ خیلی کم تخلف می‌کنند و بسیار محتاط هستند، ۵٪ هم حداکثر احتیاط را به خرج می‌دهند؛ میزان احتیاط هر یک از گروه‌ها به‌صورت عددی روی جدول نشان داده شده

است؛ هرچه میزان احتیاط و توجه به قوانین زیادتر می‌شود، عدد آن از ۱ تا ۱۰ افزایش می‌یابد؛ در ستون آخر میزان حوادثی که هر دسته به وجود می‌آورند نمایش داده شده است؛ به‌طور واضح‌تر، ستون آخر، نماینده میزان حوادثی است که (با فرض قاعده مسئولیت راننده بر اساس شدت خطا) در آن مسئول شناخته می‌شوند.

مقایسه آماری رانندگان با مقادیر مختلف احتیاط			
انواع رانندگان	میزان احتیاط و رعایت قوانین	درصد فراوانی	درصد مسئول شناخته شدن در حوادث
بسیار بی احتیاط	۲	٪۳۰	٪۶۰
احتیاط متوسط	۶	٪۵۰	٪۳۶
احتیاط زیاد	۸	٪۱۵	٪۵
حداکثر احتیاط	۱۰	٪۵	٪۱



حال سؤال این است که یک راننده، چه نوع عملکردی را پیش می‌گیرد تا در صورت رخ دادن حادثه، از مسئولیت برهد. با دقت در نمودار مشخص می‌شود که یک راننده لازم نیست همیشه احتیاط و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی خود را به میزان ده واحد نگه دارد و به بیان دیگر لازم نیست همیشه بدون خطا باشد تا از مسئولیت شانه خالی کند بلکه کافی است به میزان ۶ تا ۷ واحد از قوانین پیروی کند تا حداقل در ٪۸۵ موارد در حوادث احتمالی، مسئولیتی

نداشته باشد، هرچند که احتمال مسئول شناختن او باز هم وجود دارد ولی هزینه احتیاط و رعایت قانون از هزینه این احتمال بیش تر است و راننده را ترغیب می کند میزان احترام به قانون را در همین درجه نگه دارد، چنین نتیجه گیری در ذهن رانندگان هم گرفته می شود، البته نه با معادلات ریاضی و محاسبه دقیق، بلکه به صورت عرفی و از طریق استنتاجاتی که به مرور زمان برای آن‌ها به دست می آید.^۱

همان طور که مشاهده شد، در این روش از تقسیم مسئولیت سخنی نیست، زیرا هر چند که دو طرف حادثه تقصیر داشته اند، مسئولیت به یک طرف حادثه نسبت داده می شود در فرضی که در آن مسئولیت به هر دو طرف حادثه نسبت داده می شود و هر دو مسئول شناخته می شوند، سخن از تقسیم مسئولیت به میان می آید و بحث از آن جایگاه دارد. نظام های حقوقی مختلف، در رابطه با تقسیم مسئولیت، ضابطه های متفاوتی را به دست می دهند. بر این اساس، راه حل های گوناگونی ارائه شده که از آن جمله می توان به موارد زیر اشاره کرد؛ تقسیم مسئولیت بر اساس درجه تقصیر، تقسیم مسئولیت بر اساس درجه تأثیر و سرانجام تقسیم مسئولیت به تساوی. (جنیدی، لعیا، ۱۳۷۸، صص ۵۱-۹۰)

اولین روش تقسیم مسئولیت به تساوی است؛ گروهی قائل به برابری اسباب اند و تمامی اسباب را به نحوی مسبب حادثه می دانند و هیچ سببی را به طور انحصاری مسبب قلمداد نکرده اند. مجموع خسارات وارد به هر دو طرف باید به طور تساوی بین ایشان تقسیم گردد و هر یک نصف مجموع خسارات را تحمل کند، زیرا هر یک از دو طرف سبب منحصر خسارت وارد به طرف دیگر نیست تا مسئول تمام خسارات طرف دیگر باشد، بلکه فرض این است که تقصیر طرفین مساوی است؛ در نتیجه، تأثیر فعل هر یک از دو راننده در ایراد خسارت به طرف دیگر، به کمک دخالت فعل همان طرف محقق گردیده است.^۲

چنین روشی این مزیت را دارد که نظام انتظامی یا قضایی از وظیفه تشخیص میزان تقصیر و اشتباه طرفین معاف می شود و حتی لازم نیست مشخص کند کدام طرف خطای بیشتری داشته

۱. برای دیدن مطالب بیشتر در زمینه تاثیر عوامل مختلف بر حوادث رانندگی، رک: ستوده، یعقوب. تدوین الگوی ریاضی عوامل موثر بر تصادفات رانندگی (با بهره گیری از آمار شرکت بیمه ایران) پایان نامه کارشناسی ارشد؛ به راهنمایی: نظام الدین فقیه. دانشکده علوم اداری و مدیریت. دانشگاه شیراز، ۱۳۸۰.

۲. این معیاری است که قانون مجازات اسلامی سابق در ماده ۳۶۵ به دست داده بود: «هر گاه چند نفر با هم سبب آسیب یا خسارتی شوند، به طور تساوی عهده دار خسارت خواهند بود.» (جنیدی، لعیا. تقصیر زیاننده. همان.)

است، کافی است تقصیر را به دو طرف حادثه نسبت دهد و مسئولیت را بین آنها به طور تساوی تقسیم کند؛ این روش، روند رسیدگی را سریع تر و هزینه‌های تعیین میزان مسئولیت را کاهش می‌دهد، ولی حداقل در مواردی با عدالت و انصاف سازگاری ندارد، به علاوه، باعث می‌شود رانندگانی که احتیاط نسبتاً زیادی دارند نیز همیشه در معرض تحمل نیمی از خساراتی باشند که در حادثه رخ می‌دهد حتی اگر تخلف آنها بسیار ناچیز باشد.^۱

برای برطرف کردن این نقص، روش تقسیم مسئولیت بر اساس درجه تقصیر پیشنهاد شده است؛ این روش بیش از همه مورد توجه قرار گرفته و در قوانین بعضی کشورها به آن تصریح شده است؛^۲ به نظر می‌رسد این معیار تا حد زیادی می‌تواند عدالت مورد نظر حقوق‌دانان و طرفین دعوی را تأمین کند. روش تکامل یافته این معیار، تقسیم مسئولیت بر اساس درجه تأثیر است؛ طبق این نظر، از آنجا که در اجتماع اسباب، هر سببی به سهم خود در ایجاد ضرر دخالت دارد، خسارت بین اسباب به اندازه دخالت آنها، تقسیم می‌شود. (قربان پور، امیر مهدی، ۱۳۸۵، صص ۹-۳۶) در تقسیم مسئولیت بر اساس درجه تأثیر، دادگاه نه تنها به کوچکی و بزرگی تقصیر، بلکه به تمام عوامل دیگری که در ایجاد خسارت و میزان آن مؤثر بوده است، توجه می‌کند و هر کدام از طرفین را به میزان اثرگذاری خود، مسئول می‌شناسد؛ با این ترتیب، معیار تعیین مسئولیت، درجه تأثیر در ایجاد حادثه زیان‌بار است و تقصیر به‌عنوان یکی از مهم‌ترین عوامل این تأثیر مورد توجه قرار می‌گیرد.

در تقسیم مسئولیت بر اساس درجه تأثیر، سؤال این است که تأثیر رفتار طرف‌های دخیل در حادثه با چه معیاری سنجش می‌شود، اگر برای تعیین رفتار رانندگان معیاری نوعی و قراردادی در نظر بگیریم، این امر، حداقل در اکثر موارد، این شیوه را به روش تقسیم بر اساس درجه تقصیر نزدیک می‌کند. در عمل به نظر می‌رسد برای مشخص کردن درجه تأثیر به عواملی، هم‌چون نوع رفتار طرف‌های دخیل در حادثه، نوع تخلفات رانندگی، نوع و شرایط وسیله نقلیه

۱. روش دیگری که آن را نیز در حقیقت باید جزو تقسیم به تساوی مسئولیت جبران خسارت قرار گیرد، این است که هریک از دو راننده نسبت به نصف خسارت وارده به طرف دیگر مسئولیت دارد و نیمی از خسارات طرف مقابل را بپردازد. زیرا نصف خسارات وارده به هریک از دو وسیله نقلیه مستند به تقصیر راننده همین وسیله نقلیه است. با این حال نتیجه چنین تقسیمی، متفاوت از روشی است که در آن مجموع خسارات وارده به هر دو طرف باید به طور تساوی بین ایشان تقسیم گردد و هریک نصف مجموع خسارات را تحمل کند. در این راه حل نیز، به شدت و ضعف خطا، توجهی نشده است.

۲. در حقوق ایران ماده ۱۶۵ قانون دریایی مصوب دوم آبان ماه ۱۳۴۳ این معیار را پذیرفته است، ولی باید آن را ویژه خسارات دریایی دانست.

و شرایط محیطی، توجه می‌گردد و برای هر یک از عوامل، ضابطه‌ای برای تشخیص میزان تأثیر در نظر گرفته می‌شود؛ به این طریق، راه برای استناد حادثه به عوامل مختلف بازتر است، زیرا در این روش، نیازی به واسطه قرار دادن تقصیر نیست، در نتیجه روش اخیر می‌تواند به نتایج عملی‌تر و کاراتری بیانجامد.

در جمع‌بندی نظرات فوق و با توجه به نقد و ارزیابی هریک، نظر صحیح آن است که قانون‌گذار باید در تعیین یکی از نظریه‌ها نسبت به حوزه مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی سیاست واحدی را اتخاذ کند. انتخاب قاعده مناسب بستگی به این دارد که عامل مؤثر در خطر (ریسک) حادثه را چگونه ارزیابی کنیم، زیرا معمولاً فعالیت یک طرف بیش‌تر از فعالیت طرف دیگر در حوادث مؤثر است. کارآیی مستلزم انتخاب قاعده مسئولیتی است که به موجب آن طرفی که فعالیت او اثر بیش‌تری بر حوادث داشته، هزینه‌های باقیمانده (ناشی از حادثه) را متحمل شود. (شاول، استیون، ۱۳۸۸، صص ۱۳۸-۱۵۸) به نظر می‌رسد توجه مسئولیت بر اساس درجه تأثیر به وسیله معیارهای نوعی، می‌تواند این هدف را تا حد زیادی تأمین کند.

در حقوق ما، ماده ۵۲۷ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ در موضوع برخورد دو نفر، به روشنی از «میزان تأثیر آن‌ها در برخورد» سخن به میان می‌آورد.^۱ هم‌چنین بند ۲ ماده ۱۴ قانون مسئولیت مدنی در تقسیم مسئولیت «نحوه مداخله» را معیار تقسیم مسئولیت معرفی می‌کند که چه بسا بتوان آن را به معیار درجه تأثیر تفسیر نمود.

دارنده

به موجب تبصره ۱ از ماده ۱ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷، دارنده،^۲ از نظر این قانون اعم از مالک و یا متصرف وسیله نقلیه است. در متون حقوقی روشن گردیده که مسئولیت مالک اتومبیل به دلیل سلطه‌ای است که او بر وسیله نقلیه دارد، بدین معنی که، چون به‌طور معمول مالک بر مال خود سلطه دارد و اوست که باید در انتفاع از وسیله نقلیه احتیاط کند و به دیگران ضرر نرساند، قانون‌گذار او را مسئول قرار داده است؛ پس، اگر به دلایل قانونی یا فهری این

۱. این ماده می‌تواند قرینه‌ای باشد بر این که در موارد مشابهی که سخن از تقسیم مسئولیت آمده، ناظر به فرضی است که تاثیر طرف‌های دخیل در حادثه مساوی یا نامشخص بوده است.

سلطه معنوی از بین برود، دیگر نباید او را مسئول شناخت. (کاتوزیان، ناصر، مسئولیت دارندگان وسائل نقلیه موتوری زمینی، ۱۳۵۴، شماره ۱۸)

لزوم اثبات رابطه سببیت بین فعل شخص و ضرر وارده به عنوان بخشی از رکن مادی مسئولیت مدنی، در جایی است که اصولاً اثبات آن لازم باشد. در مسئولیت ناشی از فعل غیر مثل مسئولیت دارنده خودرو، لزومی در اثبات رابطه سببیت بین فعل شخصی که مسئول اعمال دیگری است و ضرر وارده وجود ندارد. زیان دیده فقط باید رابطه سببیت بین فعل عامل زیان و ضرر وارده را اثبات نماید (قربان پور، امیر مهدی، ۱۳۸۵، صص ۹-۳۶) با گسترش مفهوم دارنده به متصرف، در بسیاری از موارد، دارنده و راننده وسیله نقلیه، در یک شخص جمع می‌شوند؛ اگر دارنده وسیله نقلیه همان راننده باشد، در این صورت تحلیل رفتار وی عمدتاً همان است که در مورد راننده گفتیم. اما در جایی که این دو عنوان در اشخاص مختلف قرار می‌گیرد، مسئول دانستن دارنده تأثیراتی بر رفتار وی می‌گذارد که ممکن است با رفتار راننده متفاوت باشد.

از آن جا که دارنده به موجب مسئولیت محض در مقابل زیان‌های ناشی از حادثه‌ای که به وسیله خودرو به وجود می‌آید، مسئول است، انگیزه خوبی برای احتیاط کردن دارد؛ هر چند که در مقابل، زیان دیدگان برای زیان‌های ناشی از حادثه خسارت دریافت می‌کنند، در مقابل وقوع حادثه بی تفاوت خواهند بود. البته روشن است که زیان دیدگان باز هم برای احتیاط انگیزه خواهند داشت. هیچ انسان متعارفی به خود زیان نمی‌زند، هر چند که بداند زیان وی، جبران می‌شود.^۱ زیان دیده احتمالی در هر حال برای احتیاط، انگیزه دارد ولی توجه مسئولیت محض به طرف دیگر حادثه می‌تواند در کاهش احتیاط وی مؤثر باشد. مسئولیت دارنده در مورد حادثه رانندگی، باعث نادیده گرفتن مسئولیت راننده یا در صورت قائل شدن به مسئولیت تضامنی راننده و دارنده، باعث ارفاق به راننده‌ای است که نقش نهایی را در حادثه رانندگی به عهده دارد و به تعبیری به وجود آورنده حادثه است. (عباسلو، بختیار، ۱۳۸۵، ص ۷۲)

با این حال گفته شده که مسئولیت محض دارنده علاوه بر این که سطح احتیاط وی را در نقطه بهینه قرار می‌دهد، سطح فعالیت را نیز کارآمد می‌کند؛ دلیل آن واضح است، مسئولیت محض تحمیل هزینه‌های حوادث را به دارنده حتمی می‌کند و دارنده به هر نحو سعی دارد

۱. علاوه بر این در غالب موارد جبران خسارت به طور کامل انجام نمی‌شود. این امر در مورد زیان‌های بدنی و مرگ آشکار است. همچنین باید به هزینه‌های اداری و تشریفات جبران خسارت اشاره کرد.

احتمال وقوع خسارت را کاهش دهد تا در کنار آن هزینه‌هایش کاهش یابد در حالی که قاعده تقصیر سطح احتیاط را کارآمد نمی‌کند، زیرا تقصیر برای دارنده به راحتی قابل اثبات نیست، علاوه بر این دارنده برای این که میزان فعالیت وسیله نقلیه را در سطح بهینه نگه دارد انگیزه‌ای ندارد، زیرا با رعایت احتیاط مقتضی از مسئولیت مبری می‌شود. (کوتر، رابرت و یولن، تامس، ترجمه یداله دادگر و حامده اخوان هزاوه، ۱۳۸۸، ص ۴۳۴)

مسئول دانستن دارنده، از مصلحت دیگری نیز برخوردار است؛ در این زمینه باید به مسئله هزینه‌های اداری و دادرسی در تعیین مسئول حادثه توجه کرد. از آن جا که قانون می‌خواهد قبل از وقوع حادثه، مسئول حادثه را مشخص نماید و وظیفه بیمه نمودن وسیله نقلیه را به او بسپارد، دارنده بهترین گزینه برای این امر است. راننده وسیله نقلیه ممکن است هر شخصی باشد و به دفعات تغییر کند و تعیین این که در مدت زمان معین راننده یا رانندگان وسیله نقلیه چه کسانی بوده‌اند بسیار مشکل است و بر این اساس، توجه مسئولیت به راننده و قرار دادن وظیفه بیمه نمودن خودرو بر دوش او مناسب نیست.

خودروساز

بنا بر بند ۶۱ از ماده یک آئین نامه قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۸، سازنده وسایل نقلیه، شخص یا موسسه یا کارخانه‌ای است که وسایل نقلیه را می‌سازد، یا قطعات ساخته شده آن‌ها را سوار (مونتاژ) می‌نماید.

امروزه دولت‌ها با وضع قوانین آمره از مصرف‌کنندگان به عنوان طرف‌های ضعیف قرارداد، در برابر تولیدکنندگان و مراکز خدماتی حمایت می‌کنند. (ابراهیمی لاریمی، سید نصرالله، ۱۳۸۶، صص ۱۳-۵۴) در اولین گام، مفهوم شخصی و اخلاقی تقصیر به قاعده‌ای نوعی و عرفی تبدیل شد و رفتار انسان معقول و متعارف معیار تمیز تقصیر قلمداد گردید. (کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی، الزام‌های خارج از قرارداد؛ ضمان قهری. ۱۳۷۶، ش ۱۵۲) هم‌چنین، با تمهید پایه‌های قراردادی، تضمین سلامت کالا و فرض‌های گوناگون، اثبات تقصیر آسان شد. (کاتوزیان، ناصر، حمایت از زیان‌دیده و مسئولیت تولیدکننده در حقوق فرانسه، ۱۳۸۴، صص ۱۷۹-۱۹۸) سرانجام مسئولیت محض، تا حدود زیادی توانسته است مشکلات اثبات تقصیر تولیدکننده را مرتفع کند، به نحوی که امروزه گرایش به این مبنا در حقوق بسیاری کشورها به وضوح دیده می‌شود.

(بزرگمهر، داود، ۱۳۸۵. صص ۳۷-۵۸) خودروساز باید در ساخت و تولید محصولات خود دقت ویژه به خرج دهد و مسئولیت هر نوع حادثه‌ای را که از نقص ایمنی تولیدات اوست، بپذیرد. هرگاه بتوان رابطه سببیت بین داشتن نقص (عدم ایمنی) وسیله نقلیه که مستند به تولیدکننده باشد و خسارت وارده را اثبات کرد، موجب مسئولیت خودروساز می‌گردد. (عباسلو، بختیار، ۱۳۸۵، ص ۷۶)

ایمنی در مورد محصولات صنعتی و به ویژه در مورد تولید خودرو، آن‌چنان اهمیتی دارد که محصول بدون ایمنی به منزله کالای معیوب و غیر قابل استفاده است؛ یک محصول در مسئولیت ناشی از تولید زمانی معیوب است که فاقد میزانی از «ایمنی» باشد که قانوناً می‌توان انتظار داشت، به عبارتی، در بررسی و ارزیابی ایمنی محصول، اهمیتی ندارد که طرفین در این رابطه چه خواسته‌اند و یا خریدار، عقلاً چه انتظاراتی داشته است. بنابراین عیب در مسئولیت تولیدکننده دارای یک مفهوم نوعی است و ملاک‌های آن به وسیله قانون‌گذار تعیین می‌شود، در نتیجه، اشخاص نمی‌توانند با قرارداد در مورد آن تصمیم بگیرند.

به‌علاوه باید به تأثیر ایمنی خودروهای تولیدی بر سطح احتیاط مطلوب و متعارف توجه کرد؛ وقتی خودرویی با میزان ایمنی مشخصی تولید می‌شود فرض بر این است که این میزان ایمنی، متعارف و معقول است. طبیعی است که رانندگان همین میزان ایمنی را به‌عنوان سطح مناسب احتیاط خود در مورد ایمنی خودرو در نظر بگیرند و رفتار خود را بر اساس آن تنظیم نمایند؛ برای مثال اگر خودروها بدون کمربند ایمنی یا ترمز ضد قفل تولید شوند، می‌توانند رساننده این پیام به رانندگان باشند که برای رعایت ایمنی در رانندگی لزومی به استفاده از این وسایل نیست یا وقتی که خودرویی با حداکثر سرعت ۲۴۰ کیلومتر در ساعت تولید می‌شود، می‌تواند ترغیب‌کننده رانندگان آن، به استفاده از این سرعت باشد.

اسباب خارجی

علل خارجی که سبب می‌شوند رابطه علیت بین حادثه زیان‌بار و خسارت قطع شود، به سه دسته تقسیم می‌شوند. هر چند تحقق هر یک از این عوامل با دیگری متفاوت است، اما اثر آن‌ها یکسان است و سبب معافیت کلی یا جزئی شخص مسئول می‌شود. این علل عبارتند از: ۱. قوه قاهره و حوادث ناگهانی ۲. تقصیر زیان‌دیده ۳. فعل شخص ثالث ۴. نقص ایمنی راه‌ها.

اول: قوه قاهره

قوه قاهره و فورس ماژور^۱ به معنای حادثه غیرقابل پیش‌بینی و غیرقابل پیش‌گیری به کار می‌رود. هر چند معمولاً قوه قاهره به حوادث طبیعی، مانند سیل و زلزله اطلاق می‌شود،^۲ اما نباید آن را منحصر به این حوادث دانست، زیرا خود حادثه نقشی در رفع مسئولیت ندارد بلکه ماهیت و اثر آن مورد توجه قانون‌گذار است. بر اساس مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی، هر چند که در مورد تعهدات قراردادی است، می‌توان گفت قوه قاهره حادثه‌ای است: ۱- خارجی و غیر قابل انتساب به شخص مسئول؛ ۲- به‌طور متعارف غیر قابل پیش‌بینی؛ ۳- غیر قابل اجتناب، به نحوی که شخص مسئول قادر به دفع آن نیست.

به این ترتیب، حوادث غیر مترقبه، به‌طور طبیعی داخل در شمول مسئولیت راننده و دارنده نمی‌باشند، زیرا هرگاه ثابت شود، حادثه بر اثر یک علت خارجی بوده، رابطه علیت بین وسیله نقلیه و حادثه زیان‌بار قطع می‌شود و در نتیجه، دارنده یا راننده از مسئولیت بری خواهد شد. (نظری، ایراندخت، ۱۳۸۱، صص ۱۱۱-۱۳۰؛ عادل، مرتضی. قوه قاهره در کنوانسیون بیع بین‌المللی ۱۹۸۰، مجله دیدگاه‌های حقوقی. بهار و تابستان ۱۳۸۰، شماره ۲۱ و ۲۲، صص ۴۳-۶۰)

دوم: تقصیر زیان‌دیده

در بررسی وجود رابطه علیت به‌عنوان یکی از ارکان تحقق مسئولیت مدنی، با تقصیر زیان‌دیده^۳ به‌عنوان عاملی پراهمیت در بروز حادثه و یا تشدید خسارات ناشی از آن مواجه هستیم. مفهوم تقصیر زیان‌دیده معمولاً عبارت است از عدم انجام مراقبت متعارف برای حفظ سلامت یا حفظ منافع خود از اموال و حقوق. (جنیدی، لعیا، ۱۳۷۸، صص ۵۱-۹۰)

هرگاه ثابت شود تقصیر زیان‌دیده عامل ایجاد حادثه رانندگی بوده است و وقوع آن را احترازناپذیر و غیرقابل پیش‌بینی می‌نماید، رابطه علیت بین وسیله نقلیه و ورود خسارت از بین می‌رود و معلوم می‌شود حادثه به آن انتساب ندارد.^۴ به‌طور کلی معیار تعیین تقصیر در مورد

1. force majeure

۲. ماده ۵۳۰ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲: «هر گاه برخورد بین دو یا چند نفر یا وسیله نقلیه بر اثر عوامل قهری مانند سیل و طوفان به وجود آید، ضمان منتهی است.»

3. Contributor negligence

۴. درباره تقصیر زیان‌دیده، ماده ۴ قانون ایمنی راهها و راه آهن مصوب ۱۳۴۹/۴/۷، چنین مقرر می‌دارد: «ورود و عبور عابرین پیاده و انواع وسایط نقلیه غیر مجاز... ممنوع است. هر گاه به دلایل مذکور حادثه‌ای رخ دهد که منجر به ضرب یا جرح یا قتل یا خسارت مالی شود، راننده‌ای که وسیله نقلیه او مجاز به حرکت در آزاد راه باشد، نسبت به موارد فوق مسئولیتی

زیان‌دیده، مانند معیار تقصیر راننده، نوعی است؛ یعنی رفتار (مراقبت و احتیاط) یک انسان متعارف در آن اوضاع و احوال حادثه مورد توجه است. در حقوق ایران رفتار زیان‌دیده باید سبب متعارف و عملی کل خسارت یا بخشی از خسارت به بار آمده باشد تا حسب مورد عامل ورود زیان از همه یا قسمتی از مسئولیت معاف گردد. (جنیدی، لعیا، ۱۳۷۸، صص ۵۱-۹۰)

سوم: فعل شخص ثالث

فعل شخص ثالث نیز با ملاک قطع رابطه و انتساب فعل زیان‌بار به راننده، می‌تواند باعث از بین رفتن مسئولیت راننده و تحمیل آن بر ثالث گردد. بر اساس تبصره ۲ ماده ۱ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری، «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است، نمی‌باشد». این انتساب، می‌تواند به فعل زیان‌بار شخص ثالث باشد و به این طریق وی مسئول حادثه معرفی شود.

چهارم: نقص ایمنی راه‌ها^۱

در کنار نقش استفاده‌کنندگان از راه‌ها، عوامل دیگری از قبیل کمبود و نقص ایمنی راه‌ها، ضعف آموزش در اعطای مجوزهای رانندگی - که خود باعث ناامن شدن راه‌ها می‌شود - و... در بروز حوادث رانندگی مؤثر است. در جاده‌ای که در اثر کم بودن عرض و شلوغی راه، تصادفات منجر به فوت یا جرح زیادی در آن رخ می‌داد، با احداث جاده‌ای جدید و ایمن، به رغم شلوغ‌تر شدن مسیر و افزایش سرعت به‌طور میانگین، آمار حوادث به شدت کاهش یافته است. (فتحعلی پورسالویی، عطاءالله، ۱۳۸۴، صص ۴۰-۴۳)

نخواهد داشت... عدم مسئولیت راننده مذکور، مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود». ماده ۵۰۴ قانون مجازات اسلامی جدید: «هرگاه راننده‌ای که با داشتن مهارت و سرعت مجاز و مطمئن و رعایت سایر مقررات در حال حرکت است در حالی که قادر به کنترل وسیله نباشد و به کسی که حضورش در آن محل مجاز نیست، بدون تقصیر برخورد نماید، ضمانت منتهی و در غیر این صورت راننده ضامن است.» (کاتوزیان، ناصر. جنیدی، لعیا. غمامی، مجید. مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی. تهران: انتشارات دانشگاه تهران. ۱۳۸۰، ص ۲۹).

۱. می‌توان گفت هر عامل مؤثر در تصادفات رانندگی مستند به اشخاص غیر از زیان‌زننده و زیان‌دیده، از جمله اشخاص و نهادهای عمومی، از مصادیق فعل شخص ثالث است. با این حال، قصور نهادهای عمومی - که یکی از مصادیق آن، نقص ایمنی راه‌ها است - از جهتی متفاوت از فعل شخص ثالث است. زیرا دخالت نهادهای عمومی برخلاف فعل شخص ثالث، عمدتاً به صورت ترک فعل خودنمایی می‌کند. به این دلیل و همچنین به دلیل اهمیت موضوع، ترجیح دادیم عنوانی مجزا برای این عامل در نظر بگیریم.

یکی از وظایف وزارت راه و شهرداری‌ها، توسعه، بهره‌برداری و نگهداری راه‌ها می‌باشد.^۱ اگر وزارت راه یا شهرداری‌ها^۲ در وظیفه حفظ و نگهداری معابر مراقبت لازم را به عمل نیاورند، و به علت عدم انجام این وظایف موجب حادثه و تصادف گردند، براساس قاعده تسبیب مسئول جبران خسارات وارده خواهند بود. عدم نصب علائم هشدار یا ناهمواری سطح راه به طوری که موجب انحراف وسایل نقلیه شود، از این جمله‌اند. در این موارد، فعل رانندگی به انضمام تقصیر نهادهای مسئول ایمنی راه‌ها، موجب حادثه گردیده است. البته در صورتی تقصیر نهادهای مرتبط با حفظ و نگهداری راه‌ها به عنوان تسبیب ثابت می‌شود که اقوا از مباشر باشد. (عباسلو، بختیار، ۱۳۸۵، ص ۷۷)

مسئولیت متصدیان مربوط به حفظ و نگهداری راه‌ها، به صراحت در مواد قانونی نیز آمده است. بر این اساس تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۸ مقرر می‌دارد: «در صورتی که براساس نظر کارشناسان تصادفات نقص راه یا وسیله نقلیه مؤثر در علت تصادفات باشد حسب مورد متصدیان ذی‌ربط، مسئول جبران خسارات وارده بوده و با آنان برابر قانون رفتار خواهد شد.»

در بحث شرط قابلیت پیش‌بینی ضرر، اشاره کردیم که عوامل خارجی به وجود آورنده حادثه، هرچند همان‌طور که از نامشان پیداست، قابل پیش‌بینی نیستند، ولی احتمال وقوع آن‌ها در شرایط مختلف قابل تخمین است. دلیل این امر واضح است؛ قابلیت پیش‌بینی عرفی، ناظر به حادثه رانندگی در مورد یک وسیله نقلیه مشخص است، ولی احتمال وقوع حادثه، بر اساس نگرش کلی به تمام حوادث جامعه به دست می‌آید. مثلاً برای یک وسیله نقلیه مشخص، ممکن است هیچ‌گاه حادثه‌ای روی ندهد، ولی بر اساس حوادثی که تاکنون اتفاق افتاده، می‌توان احتمال حادثه را در آن شرایط و اوضاع و احوال، تعیین کرد. اصولاً تفاوت نگاه یک راننده (نگاه فردی) به حوادث رانندگی، با نگاه متصدی ایمنی حمل و نقل (نگاه کلی و اجتماعی)

۱. آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی به شماره ۱۱۴۳۴۲/ت/۴۱۱۹۱ ک مصوب مورخ ۱۳۸۸/۶/۴. مجله برنامه. شهریور ۱۳۸۸. شماره ۲۳۳. صص ۲۳-۲۸.

(URL: <http://www.noormags.com/view/fa/ArticlePage/453974>)

۲. تبصره ۱ بند ۲ ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها. همچنین ماده ۳ آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی به شماره ۱۱۴۳۴۲/ت/۴۱۱۹۱ ک مصوب مورخ ۱۳۸۸/۶/۴: «وزارت کشور موظف است، برای افزایش ایمنی شبکه معابر شهرها و حومه از طریق شهرداری‌ها اقدام‌های زیر را انجام دهد: ۱. شناسایی موقعیت وقوع تصادفات... ۲. اقدام‌های لازم برای تأمین ایمنی عبور و مرور...»

می‌تواند همین امر باشد.^۱ بنابراین، از متصدی ایمنی حمل و نقل می‌توان انتظار داشت که - با توجه به اطلاعات جامع‌تری که در اختیار دارد - بتواند احتمال حادثه ناشی از نقص ایمنی راه را دقیق‌تر و واقعی‌تر به دست آورد.

نتیجه

در بررسی ارکان مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، سه رکن ورود ضرر، فعل زیان‌بار و رابطه سببیت را از نگاه تحلیل اقتصادی مورد توجه قرار دادیم. تحلیل اقتصادی حقوق، معنای ضرر در مسئولیت مدنی را تحت تاثیر قرار داده و نگاهی موشکافانه‌تر به آن بخشیده است. این تغییر نگاه حاصل تغییری است که تحلیل اقتصادی در هدف مسئولیت مدنی و توجه به بازدارندگی ایجاد کرده است.

گسترش رویکرد تحلیل اقتصادی، موجب کاهش اهمیت تقصیر در نظام مسئولیت مدنی شده است. با این حال، این امر را نباید به معنای بی‌فایده بودن این قاعده حقوقی دانست. هنوز هم تقصیر در مسئولیت مدنی و از جمله در حوادث رانندگی کاربردهای فراوان دارد هر چند که در نظر گرفتن معیارهای نوعی برای تقصیر، آن را از مفهوم اولیه‌اش دور ساخته است.

به تناسب بحث از رابطه سببیت، درباره بهترین قاعده در مورد دارنده، راننده و خودروساز بحث کردیم. در مورد دارنده، به نظر می‌رسد قاعده مسئولیت محض دارای توجیه اقتصادی است؛ روشی که قانون‌گذار ما نیز آن را برگزیده است. از مهم‌ترین دلایل این انتخاب، دشواری و در مواردی عدم امکان اثبات تقصیر درباره دارنده است. مسئولیت محض تحمیل هزینه‌های حوادث را به دارنده حتمی می‌کند و دارنده به هر نحو سعی دارد احتمال وقوع خسارت را کاهش دهد. مسئولیت محض دارنده، علاوه بر تأثیر بر سطح احتیاط، سطح فعالیت وی را نیز کارآمد می‌کند.

دشواری اثبات تقصیر، درباره خودروسازان هم صادق است. این موضوع با توجه به موقعیت و جایگاه تولیدکننده بیش‌تر نمایان می‌شود. برای این دشواری، می‌توان صرف وجود عدم سلامت خودرو و عیب در آن را تقصیر خودروساز دانست و یا این که در مورد خودروساز، مسئولیت بدون تقصیر را پیش‌بینی نمود.

۱. چنان که یکی از تفاوت‌های فرد متعارف با قانون‌گذار همین امر است.

درمورد رفتار راننده و قاعده کارآمد در این خصوص باید به ماهیت حادثه توجه نمود. انتخاب قاعده مناسب بستگی به این دارد که عامل موثر در خطر (ریسک) حادثه را چگونه ارزیابی کنیم. در تحلیل‌های اقتصادی، بیش از آن‌که به نفس فعل از دیدگاه عرفی تمرکز گردد، به نتیجه حاصله و حادثه روی داده توجه می‌شود و همان‌گونه که بیان شد، یکی از عناصر دخیل در میزان خطر حادثه، شدت خسارت احتمالی است. روشن است که قواعد مبتنی بر تقصیر نمی‌تواند روش مناسبی برای ارزیابی و سامان‌دهی به این عوامل باشد. بر این اساس، به نظر می‌رسد به‌طور کلی، تحمیل مسئولیت بر راننده بر اساس درجه تأثیر، با هدف کارایی سازگارتر است.

منابع

- فارسی

- احمدی خلیل، (۱۳۸۳)، «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث وسایل نقلیه موتورزی زمینی»، پایان نامه کارشناسی ارشد؛ به راهنمایی: پرویز عامری. دانشگاه شیراز.
- اصغری شهرام، (۱۳۸۵)، «تاثیر میزان تقصیر در مسئولیت مدنی در فقه امامیه و حقوق ایران»، مجله پژوهشنامه حقوق و علوم سیاسی. شماره ۲ و ۳. پاییز، صص ۱۳-۳۶.
- بابایی ایرج، (۱۳۸۴)، «نقد اصل قابلیت جبران کلیه خسارات در حقوق مسئولیت مدنی ایران»، مجله پژوهش حقوق و سیاست. شماره ۱۵ و ۱۶. پاییز و زمستان، صص ۴۵-۸۲.
- _____، (۱۳۸۹)، تحلیل اقتصادی حقوق ۱. جزوه درسی مقطع کارشناسی ارشد. دانشگاه علامه طباطبائی
- بادینی حسن، (۱۳۸۴)، فلسفه مسئولیت مدنی. تهران: شرکت سهامی انتشار.
- باریکلو علیرضا، (۱۳۸۵)، مسئولیت مدنی. تهران: میزان.
- جعفری لنگرودی محمد جعفر، مبسوط در ترمینولوژی حقوق. تهران: گنج دانش، ۱۳۷۸.
- جنیدی لعیا، (۱۳۷۸)، «تقصیر زیان‌دیده»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران. شماره ۴۶. زمستان، صص ۵۱-۹۰.
- چینگل سالم، (۱۳۸۳)، «بررسی علل حوادث رانندگی در ایران و مقایسه با سایر کشورها»، تازه‌های جهان بیمه، شماره ۷۳. تیر صص ۱۱-۱۷.
- زلفی علی، ملکی حمید، (۱۳۸۵)، «حادثه پذیری؛ بازنگری پژوهش‌های مربوط به نقش عوامل انسانی در حوادث رانندگی؛ به سوی مدلی برای تبیین»، مجله دانش انتظامی. شماره ۳۰. پاییز صص ۱۰۰-۱۲۱.
- ستوده یعقوب، (۱۳۸۰)، «تدوین الگوی ریاضی عوامل موثر بر تصادفات رانندگی با بهره‌گیری از آمار شرکت بیمه ایران» پایان نامه کارشناسی ارشد؛ به راهنمایی: نظام الدین فقیه. دانشکده علوم اداری و مدیریت. دانشگاه شیراز.
- سوادکوهی فرسام، (۱۳۸۱)، «رابطه علیت در حقوق فرانسه و حقوق جمهوری اسلامی ایران»، مجله دادرسی. شماره ۳۱. صص ۲۳-۲۵.
- شاول استیون، (۱۳۸۸)، مبانی تحلیل اقتصادی حقوق، ترجمه محسن اسماعیلی. تهران: مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.

- صالحی محمود، (۱۳۷۰)، «حقوق زیان دیدگان در حوادث رانندگی و نظام تأمین خسارتها»، مجله صنعت بیمه. شماره ۲۴، صص ۱۰-۱۹.
- صالحی راد محمد، (۱۳۷۸)، «تسبیب و وجوه آن»، مجله حقوقی و قضائی دادگستری. شماره ۲۸ و ۲۹، صص ۳۷-۶۶.
- عباسلو بختیار، (۱۳۸۵)، «مسئولیت نیابتی در حوادث رانندگی»، فصلنامه دانش انتظامی، شماره ۳۱.
- عزیزی عزت‌الله، (۱۳۲۲)، «تقصیر در قانون مدنی ایران و فرانسه»، مجله مجموعه حقوقی. شماره ۲۵۸. تیر صص ۱۷۲-۱۷۵.
- غمامی مجید، (۱۳۸۵)، «قابلیت پیش‌بینی ضرر در مسئولیت مدنی»، مجله قضاوت. شماره ۴۳. اسفند، صص ۴۸ و ۴۹.
- فتحعلی پورسالویی عطاء‌الله، (۱۳۸۴)، «اهمیت کمربند ایمنی استاندارد در سلامت راننده و سرنشین وسیله موتوری زمینی». مجله دادرسی. شماره ۴۹. فروردین و اردیبهشت، صص ۴۰-۴۳.
- فرانتیس آلکساندر، (۱۳۴۲)، «جبر روانی و مسئولیت؛ اصل علیت و اثرات آن در زمینه رفتار انسان»، ترجمه پرویز صانعی. مجله حقوق امروز. شماره ۵. مرداد، صص ۲۷-۳۲.
- فلاح احمدعلی، (۱۳۷۳)، «مسئولیت مدنی ناشی از تصادم وسائط نقلیه موتوری زمینی»، پایان نامه کارشناسی ارشد؛ به راهنمایی: مهدی شهیدی. حقوق و علوم سیاسی. دانشگاه شهید بهشتی، تهران.
- فهیمی عزیزالله، (۱۳۸۴)، «قابلیت پیش‌بینی ضرر در مسئولیت مدنی»، فصلنامه دیدگاه‌های حقوقی. دانشکده علوم قضایی و خدمات اداری. شماره ۳۴ و ۳۵. ۱۳۸۴. صص ۲۷-۶۰.
- قاسم‌زاده سید مرتضی، (۱۳۸۷)، «حقوق مدنی، الزام‌ها و مسئولیت مدنی بدون قرارداد. تهران: میزان.
- _____، (۱۳۷۸)، «مفهوم غیر قانونی بودن یا ناهنجاری فعل زیان‌بار در مسئولیت مدنی»، مجله دیدگاه‌های حقوقی. شماره ۱۳ و ۱۴. بهار و تابستان، صص ۸۳-۱۱۴.
- قربان پور امیر مهدی، (۱۳۸۵)، «تقصیر و رابطه سببیت در نظام مسئولیت مدنی»، مجله حقوقی و قضائی دادگستری. شماره ۵۴. بهار صص ۹-۳۶.
- کاتوزیان ناصر، (۱۳۸۶)، «ارزشهای نو و تحولات مسئولیت مدنی»، مجله قضاوت. شماره ۴۴. فروردین و اردیبهشت، صص ۲۷-۲۹.

- _____ (۱۳۷۶)، حقوق مدنی، الزام‌های خارج از قرارداد؛ ضمان قهری. تهران: دانشگاه تهران؛ موسسه چاپ و انتشارات.
- _____، (۱۳۸۴)، «حمایت از زیان‌دیده و مسئولیت تولیدکننده در حقوق فرانسه». مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی. دانشگاه تهران. شماره ۶۸. تابستان، صص ۱۷۹-۱۹۸.
- _____، (۱۳۵۴)، «مسئولیت دارندگان وسائل نقلیه موتوری زمینی». مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران. شماره ۱۸. دی.
- کوتر رابرت، یولن، تامس، (۱۳۸۸)، حقوق و اقتصاد. ترجمه یداله دادگر و حامده اخوان هزاوه. همدان: پژوهشکده اقتصاد دانشگاه تربیت مدرس و انتشارات نور علم.

لاتین

- Cooter Robert, and Thomas Ulen. *Law and economics*. 3rd edition. Addison Wesley Longman. 2000.
- Denis J. Brion, *Norms and Values in Law and Economics*, Encyclopedia of Law and Economics. 1999.
- Shavell Steven. *Economic Analysis of Accident Law*. Cambridge, Mass: Harvard University Press. 2002. <http://papers.ssrn.com/abstract=367800>.