

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

وزارت علوم تحقیقات و فناوری



وزارت علوم تحقیقات و فناوری

دانشگاه آیت... العظمی بروجردی (ره)

دانشکده علوم انسانی

گروه حقوق

پایان نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد

رشته حقوق خصوصی

بررسی فقهی و حقوقی مسئولیت مدنی اشخاص حقوقی غیر

از دارنده در بروز حوادث رانندگی

استاد راهنما

جناب آقای دکتر بهروز سراقی

استاد مشاور

جناب آقای دکتر محمد حسن سیادت

دانشجو

فاطمه نیک خراسانی

شهریور ماه ۱۳۹۵

تعهد نامه

عنوان پایان نامه : بررسی فقهی و حقوقی مسئولیت مدنی اشخاص حقوقی غیر از دارنده در بروز

حوادث رانندگی

اینجانب فاطمه نیک خراسانی دانشجوی دوره کارشناسی ارشد رشته حقوق خصوصی دانشکده

علوم انسانی دانشگاه آیت ... العظمی بروجردی (ره) تحت راهنمایی جناب آقای دکتر بهروز سراقی

متعهد می شوم:

- نتایج ارائه شده در این پایان نامه حاصل مطالعات علمی و عملی اینجانب بوده، مسئولیت صحت و اصالت مطالب مندرج را به طور کامل بر عهده می گیرم.
- در خصوص استفاده از نتایج پژوهش‌های محققان دیگر به مرجع مورد نظر استناد شده است.
- مطالب مندرج در این پایان نامه را اینجانب یا فرد دیگری به منظور اخذ هیچ نوع مدرک یا امتیازی تاکنون به هیچ مرجعی تسلیم نکرده است.
- کلیه حقوق معنوی این اثر به دانشگاه آیت ... العظمی بروجردی (ره) تعلق دارد. مقالات مستخرج از پایان نامه، ذیل نام دانشگاه آیت ... العظمی بروجردی (ره) به چاپ خواهد رسید.
- حقوق معنوی تمام افرادی که در به دست آمدن نتایج اصلی پایان نامه تاثیر گذار بوده‌اند در مقالات مستخرج از رساله رعایت خواهد شد.

تاریخ

نام و امضاء دانشجو

مالکیت نتایج و حق نشر

❖ کلیه حقوق معنوی این اثر و محصولات آن (مقالات مستخرج، برنامه‌های رایانه‌ای، نرم افزارها و تجهیزات ساخته شده) به دانشگاه آیت ... العظمی بروجردی (ره) تعلق دارد و بدون اخذ اجازه کتبی از دانشگاه قابل واگذاری به شخص ثالث نیست. استفاده از اطلاعات و نتایج این پایان نامه بدون ذکر مرجع مجاز نیست.

سپاس خدای را که هرچه دارم از اوست

پس از ارادت به درگاه خداوند، از استاد گرانقدر جناب آقای دکتر بهروز سراقی که در کمال
سعهی صدر و حسن خلق، زحمت راهنمایی این پایان نامه را بر عهده داشتند و نیز استاد
ارجمند جناب آقای دکتر محمد حسن سیادت که مشاوره‌ی این پایان نامه را قبول زحمت
فرمودند و از همسرم به پاس کمک‌های بی دریغ ایشان در تدوین این مجموعه، کمال تشکر و
قدردانی را دارم.

تقدیم به همسر

که همواره در طول زندگی و تحصیل در کنارم بود

تکیه گاه در مواجهه با مشکلات

و وجودش دلگرمی من است.

چکیده

قصور و بی‌مبالاتی شرکت‌های تولیدکننده خودرو و ساخت خودروهای فاقد استاندارد و ایمنی لازم و نیز قصور متصدیان راه و شرکت‌های راهسازی، به هنگام انجام عملیات راهسازی و ترمیم راه‌ها، می‌تواند منجر به حوادث رانندگی مرگباری شود که جبران آن با هیچ پولی امکانپذیر نیست؛ با این حال اغلب در تصادفات رانندگی، کارشناسان بدون توجه و بررسی نواقص و ایمنی راه‌ها و وسایل نقلیه، تمام بار مسئولیت را بر راننده‌ای حمل می‌کنند که چه بسا تخلف وی در برابر قصور سازمان‌های مربوطه بسیار ناچیز بوده و خود، زیان‌دیده‌ی حادثه است. پایان‌نامه‌ی حاضر با استفاده از روش تحلیلی-توصیفی به موضوع بررسی فقهی و حقوقی مسئولیت مدنی اشخاص حقوقی غیر از دارنده در بروز حوادث رانندگی پرداخته است. از آنجا که تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ مسئولیت اشخاص حقوقی غیر از دارنده را در تصادفات به رسمیت شناخته است، در پایان‌نامه پیش رو، هدف این است که دو عامل راه و وسیله‌ی نقلیه در وقوع تصادفات مورد بررسی کارشناسی قرار گرفته و در صورت جمع شرایط لازم برای متصدیان آنها مسئولیت مدنی قایل شد.

قایل شدن مسئولیت مدنی برای متصدیان راه و سازندگان خودرو، گامی جهت بهبود کیفیت و ایمنی راه‌ها و خودروها بوده و در نتیجه حوادث رانندگی را در آینده کاهش خواهد داد و از تحمیل تمام بار جبران خسارات بر راننده‌ای که ممکن است تنها بخشی از تقصیر را مرتکب شده باشد، جلوگیری می‌شود. در نهایت نتایج نشان می‌دهد قانون‌گذار در حوادث رانندگی از نظریه‌ی سنتی تقصیر فاصله گرفته و قایل به مسئولیت محض برای متصدیان راه و وسیله‌ی نقلیه است.

واژگان کلیدی: تصادف. شخص حقوقی. راه. مسئولیت مدنی. وسیله نقلیه .

فهرست مطالب

۲	۱- کلیات
۲	۱-۱ بیان مسئله
۳	۲-۱ ضرورت و اهمیت
۴	۳-۱ اهداف
۴	۴-۱ سوالات
۵	۵-۱ فرضیات
۵	۶-۱ پیشینه
۷	۷-۱ روش تحقیق
۸	۸-۱ مفهوم شناسی واژگان کلیدی
۱۲	۲- تبیین عوامل غیر انسانی موثر در وقوع تصادف
۱۳	۱-۲ وسیله نقلیه
۱۵	۱-۱-۲ نقص فنی وسیله نقلیه
۲۰	۲-۱-۲ اشخاص حقوقی مرتبط با وسیله نقلیه
۲۲	۱-۲-۱-۲ سازنده ی وسیله نقلیه
۲۴	۱-۱-۲-۱-۲ تولیدکننده
۲۷	۲-۱-۲-۱-۲ مونتاژ کننده
۳۳	۲-۲-۱-۲ اشخاص حقوقی مرتبط با واردات
۳۵	۳-۲-۱-۲ سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی
۳۹	۲-۲ راه
۴۰	۱-۲-۲ نقص راه
۴۷	۲-۲-۲ اشخاص حقوقی مرتبط با راه
۴۸	۱-۲-۲-۲ متصدیان قانونی راه
۴۸	۱-۱-۲-۲-۲ شهرداری
۵۱	۲-۱-۲-۲-۲ وزارت راه و شهرسازی
۵۴	۲-۲-۲-۲ سایر اشخاص حقوقی
۶۰	۳- شرایط مسئولیت مدنی
۶۰	مقدمه

۶۱	۱-۳ مبانی مسئولیت مدنی
۶۴	۱-۳-۱ مبانی مسئولیت مدنی در فقه
۶۷	۱-۳-۲ مبانی مسئولیت مدنی در حقوق ایران
۷۱	۱-۳-۳ مبانی مسئولیت مدنی در تصادفات
۷۳	۱-۳-۱-۳ قواعد مشترک
۷۴	۱-۳-۲-۳ قواعد خاص متصدیان راه و سازندگان وسایل نقلیه
۸۱	۲-۳ تعدد اسباب
۸۲	۲-۳-۱ تعدد اسباب در فقه
۸۶	۲-۳-۲ تعدد اسباب در حقوق
۹۰	۲-۳-۳ تعدد اسباب در حوادث رانندگی
۹۳	۳-۳ جبران خسارت شخص حقوقی
۹۵	۱-۳-۳ جبران خسارت از اموال شخص حقوقی
۹۷	۲-۳-۳ جبران خسارت از اموال شخصی کارمند مقصر
۱۰۰	نتیجه گیری و پیشنهادات
۱۰۴	مراجع
۱۱۱	چکیده انگلیسی

فصل اول

کلیات

۱- کلیات

۱-۱ بیان مسئله

یکی از علل عمده‌ی مرگ و میر در کشور ما در سال‌های اخیر، تصادفات رانندگی می‌باشد. وقوع اینگونه حوادث می‌تواند ناشی از علل گوناگونی باشد که برخی از آنها به راننده مربوط بوده و برخی دیگر به راه و وسیله‌ی نقلیه؛ اما علل عمده‌ی آن عبارتست از: رانندگی ناصحیح، عدم رعایت ایمنی و استاندارد لازم در تولیدات وسایل نقلیه و قطعات آن، اشکالات موجود در معابر و راه‌های درون‌شهری و برون‌شهری از جمله عدم رعایت نظامات در حین انجام عملیات راهسازی، عدم نظارت صحیح دستگاه‌های ذیربط بر عملیات اجرایی و ...

حوادث رانندگی، گذشته از خسارات مالی، همواره منجر به ورود زیان‌های جانی جبران‌ناپذیری نیز می‌شوند. لذا شایسته است در اینگونه حوادث، با شناسایی صحیح مقصر حادثه و جبران خسارت، از درد زیان‌دیده کاسته شود. به ویژه اینکه گاهی خود راننده، هم به نوعی زیان‌دیده‌ی حادثه است و هم مجبور به جبران خسارت زیان‌دیده‌ی ثالث می‌باشد؛ در حالیکه ممکن است هیچگونه نقشی در بروز حادثه نداشته باشد. مانند راننده‌ای که وسیله‌ی نقلیه‌ای را از شرکت تولیدکننده تحویل گرفته و با سرعت مجاز و مطمئن به حرکت درمی‌آورد، ناگهان خودرو به علت نقص فنی ترمز، از کنترل وی خارج شده و حادثه می‌آفریند. همچنین است وضعیت راننده‌ای که پس از بررسی کامل خودرو توسط تعمیرکار، اتومبیل را به حرکت درآورده و در جاده به علت عملیات راهسازی و عدم نصب علائم ایمنی لازم در محل، خودرو واژگون شده و منجر به وقوع حادثه می‌شود؛ در چنین مواردی ساده‌ترین و سریع‌ترین راه حل ممکن، مقصر شمردن راننده‌ی وسیله‌ی نقلیه است؛ به ویژه اینکه جبران خسارت نیز به موجب قانون، توسط شرکت‌های بیمه انجام می‌شود. حال آنکه شناسایی مسئول اصلی حادثه، که می‌تواند حسب مورد، شرکت‌های راهسازی، متصدیان قانونی راه، خودروسازان و... باشد، در عین حال که کمی دشوار و زمان‌بر بوده و نیاز به وجود کارشناسان متخصص در این امور می‌باشد، می‌تواند در آینده نیز راهگشا بوده، موجب آشکار شدن عوامل ایجادکننده تصادف شود و در پیگیری رفع این موانع و در نتیجه جلوگیری از بروز حوادث اینچنینی در آینده موثر واقع شود.

در وقوع تصادفات، همواره سه عامل مهم دخیل هستند: انسان، راه و وسیله‌ی نقلیه. از میان این سه عامل، انسان به عنوان یک عامل دارای قوه‌ی ادراک و تعقل، کنترل دو عامل دیگر را نیز به عهده دارد، لذا سهم چشمگیری در

وقوع تصادفات دارد؛ اما در این میان، نقش راه و وسیله‌ی نقلیه را نمی‌توان نادیده گرفت و به ویژه در سال‌های اخیر، نقص وسیله‌ی نقلیه و نواقص راه‌ها، علت تامه‌ی درصدی از تصادفات را به خود اختصاص داده است.

در چنین مواردی مسئول دانستن راننده‌ی بی‌تقصیر، دور از عدالت است و باید سراغ سازمان‌های ذیربط رفت. تصویب تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹، نیز بیانگر این است که قانون‌گذار مسئولیت غیر از راننده را در تصادفات، به رسمیت شناخته است. این ماده مقرر می‌دارد: «در صورتی که بر اساس نظر کارشناسان تصادف، نقص راه یا وسیله‌ی نقلیه موثر در علت تصادف باشد، حسب مورد متصدیان ذیربط، مسئول جبران خسارات وارده بوده و با آنان مطابق قانون رفتار خواهد شد.» اصل مسئولیت مدنی اشخاص حقوقی، در این ماده به رسمیت شناخته شده است؛ اما برای بررسی دقیق‌تر موضوع، لازم است ابتدا با مفهوم راه و وسیله‌ی نقلیه و مصادیق نقص آنها آشنا شد و سپس مبانی مسئولیت سازمان‌های ذیربط مورد بررسی قرار گیرد. پایان‌نامه‌ی حاضر طی دو فصل به بررسی این موضوعات خواهد پرداخت.

۲-۱ ضرورت و اهمیت

نگارش پایان‌نامه‌ی حاضر، از دو جهت حایز اهمیت است :

نخست؛ در بسیاری از تصادفات رانندگی، چه سوانحی که تلفات جانی داشته و چه تصادفاتی که خسارات مالی بر جای می‌گذارند، اتفاق می‌افتد که به دلیل بیمه نبودن وسیله‌ی نقلیه یا پایین بودن سقف تعهدات بیمه‌گر در خصوص جبران خسارات مالی وارده به زیان‌دیده، گذشته از زیان‌های مالی که بر راننده تحمیل می‌شود، خسارات جبران ناپذیری مانند محکومیت به حبس موضوع مواد ۷۱۴ تا ۷۱۸ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۷۵، نیز بر راننده تحمیل می‌شود، حال آنکه ممکن است راننده اصلاً مقصر حادثه نبوده یا حداقل علت تامه‌ی تصادف، چیز دیگری بوده که نمی‌توان به راننده مربوط نمود، مانند نقص فنی ناگهانی وسیله‌ی نقلیه یا راه‌های فاقد ایمنی و استاندارد لازم و... ، در چنین مواردی ضروری است تدابیری اندیشیده شود تا راننده‌ای که نقشی در وقوع تصادف نداشته ، مجازات نشود.

دوم؛ گذشته از بحث مالی و آثار محکومیت کیفری فوق، اهمیت موضوع از آنجا است که مشخص شدن علت وقوع حوادث رانندگی، که می‌تواند مربوط به وسیله‌ی نقلیه یا راه باشد، و مسئول تشخیص دادن متصدیان ذیربط و

الزام آنها به جبران خسارات زیان‌دیده، می‌تواند موجب شود متصدیان و سازمان‌های مربوطه، ضمن تلاش در جهت رفع مشکلات و نواقص موجود، در آینده نیز نظارت و توجه بیشتری بر امور مربوط (تولیدات خودرو و ایمن‌سازی راه‌ها) داشته باشند و این امر در درازمدت، می‌تواند آثار مناسبی جهت کاهش سوانح رانندگی و ایمن‌سازی جاده‌ها و خودروها بر جای گذارد و معضل تصادفات را نه به صورت موقتی و موردی، بلکه به صورت همیشگی حل نماید.

۱-۳ اهداف

مسئله‌ی مسئولیت مدنی اشخاص حقوقی در بروز تصادفات، به ندرت در قوانین مورد بررسی قرار گرفته است و تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، تقریباً مقررهی جدید و بی‌سابقه‌ای است که مسئولیت مدنی متصدیان راه و وسیله‌ی نقلیه را به رسمیت شناخته است. با این حال این مقرره به دلایلی از جمله فقدان آیین نامه اجرایی و عدم تخصص لازم کارشناسان تصادف در امر تشخیص سازمان مقصر، در عمل کمتر مورد توجه قرار گرفته و هنوز هم بار جبران خسارت، بر راننده‌ای تحمیل می‌شود که ممکن است هیچ‌گونه نقشی در بروز حادثه نداشته و وقوع حادثه نسبت به وی در حکم قوه قاهره باشد. لذا پایان‌نامه‌ی پیش رو، بابررسی موضوع مورد بحث، در پی دستیابی به اهداف ذیل می‌باشد:

۱- تبیین عوامل غیر انسانی موثر در وقوع تصادف اعم از راه و وسیله‌ی نقلیه.

۲- شناخت اشخاص حقوقی ذیربط (اعم از خودروسازان و وزارت راه و...) در رابطه با تصادفات و تبیین مسئولیت آنها در جبران خسارات.

۳- به‌کارگیری کارشناسان متخصص در امر تصادف و اعمال روشی یکنواخت و قانونمند توسط کارشناسان جهت تعیین علت تصادفات.

۱-۴ سوالات

سوال اصلی: در تصادفات رانندگی آیا می‌توان برای غیر از راننده هم مسئولیت مدنی قائل شد؟

سوالات فرعی: ۱- مبانی فقهی و حقوقی مسئول شمردن اشخاص حقوقی در حوادث رانندگی چیست؟

۲- در موارد مسئولیت اشخاص حقوقی در حوادث رانندگی، چه کسی مسئول جبران خسارت زیان‌دیده است؟
شخص حقوقی یا کارمند مقصر؟

۳- در صورت تداخل عوامل مختلف در بروز حادثه، نحوه ی تقسیم مسئولیت به چه صورت و بر چه مبنایی است؟

۱-۵ فرضیات

۱- گاه علت بروز تصادف، نقص راه یا وسیله نقلیه است که در هر دو حالت تحت شرایطی، مسئولیت مدنی از راننده سلب می‌شود و باید اشخاص یا متصدیان مربوطه را مسئول شمرد.

۲- مبنای فقهی مسئولیت مدنی اشخاص حقوقی، قاعده‌ی لاضرر و تسبیب است. قانون مسئولیت مدنی، مسئولیت مبتنی بر تقصیر را به رسمیت شناخته است؛ اما در خصوص تصادفات، باید قوانین خاص مرتبط را بررسی نمود که نوعی مسئولیت بدون تقصیر را برای متصدیان قائل شده است.

۳- برای اینکه زیان‌دیده با کارمند مقصری که معسر از پرداخت خسارات است، روبه رو نشود، باید در برابر وی، شخص حقوقی را مسئول شمرد، اما در وهله‌ی بعد شخص حقوقی حق مراجعه به کارمند مقصر خود را دارد.

۴- معیار دقیقی جهت تعیین درجه مسئولیت عوامل متعدد موثر در وقوع تصادف وجود ندارد، آنچه مسلم است لزوم تقسیم مسئولیت میان عوامل مختلف است که ممکن است بر مبنای درجه تقصیر یا به نسبت مساوی صورت گیرد.

۱-۶ پیشینه

موضوع تصادفات رانندگی و به تبع آن جبران خسارات، موضوع جدیدی نیست؛ اما موضوع مورد بحث، مسئولیت اشخاص حقوقی غیر از دارنده در حوادث رانندگی است که در آثار حقوقی کمتر به آن پرداخته شده است و کارشناسی کارشناسان تصادف نیز همواره در حدی بوده که دلیل حادثه را در رفتار خود مرتکب جستجو می‌نموده است. در خصوص موضوع پایان‌نامه‌ی حاضر، کتب و مقالاتی تالیف شده است که البته هر یک به بررسی جنبه‌هایی از موضوع مورد بحث، آنهم به صورت اجمالی پرداخته‌اند؛ در خصوص مسئولیت مدنی تولیدکنندگان کالا به طور کلی، آثار زیادی به چشم می‌خورد که از آن جمله می‌توان به این موارد اشاره نمود: مسئولیت مدنی

سازندگان کالا تالیف دکتر حسن جعفری تبار، یا مسئولیت مدنی ناشی از عیب تولید، اثر دکتر ناصر کاتوزیان و...؛ که در این آثار، در میان موضوع اصلی که بررسی مسئولیت مدنی سازندگان کالا به طور کلی است، اشاره‌ی اجمالی نیز به مسئولیت سازندگان خودرو آورده‌اند. از باب تمثیل شده است. لذا در خصوص مسئولیت مدنی سازندگان خودرو و نیز سازندگان راه، در میان کتب، اثری به چشم نمی‌خورد. دکتر بختیار عباسلو در کتاب مسئولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی، تا حدی به موضوع مورد بحث پرداخته‌اند اما در این اثر ارزشمند نیز که قبل از تصویب قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان کالا تالیف شده است، به صورت کاملاً مختصر و اجمالی و نیز بدون بررسی و انطباق با قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان کالا و خودرو، مسئولیت سازمان‌های ذیربط مورد بررسی قرار گرفته است. در زمینه‌ی مسئولیت غیر از راننده در سال‌های اخیر و به ویژه پس از تصویب تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۸، مقالات ارزشمندی نگارش شده است که به نمونه‌ای از آنها اشاره می‌شود:

۱- بررسی تصادفات رانندگی و مسئولیت اشخاص و سازمان‌ها در جبران خسارات مطابق با تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی؛ مراد مرادی، سعید کاظمی، ۱۳۹۰.

۲- تحولات مسئولیت مدنی در حوادث رانندگی؛ اکبر وراپی، سید صادق رسولی، علی فتاحی، ۱۳۹۲.

۳- مسئولیت مدنی متصدیان راه در تصادفات رانندگی؛ ولی رستمی، حسین صادقی، حمیدرضا سلیمانیان، ۱۳۹۳.

۴- نقدی بر قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو؛ حسن بادینی، پانته آ پناهی اصانلو، ۱۳۹۱.

مقالات فوق و نیز یکسری مقالات دیگر که در قسمت مراجع نام آنها آورده خواهد شد، تنها به این موضوع پرداخته‌اند که با توجه به تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، می‌توان برای غیر از راننده هم مسئولیت قائل شد و تنها به برشمردن برخی مصادیق غیر از راننده در تصادفات، اکتفا نموده‌اند. لذا پایان‌نامه پیش رو از حیث موضوعات ذیل دارای نوآوری است:

نخست، مصادیق اشخاص حقوقی مسئول در تصادفات و مبنای مسئولیت آنها به تفصیل مورد بررسی قرار گرفته است؛ که از میان این مصادیق، پرداختن به مسئولیت مونتاژکننده به عنوان شخصی که مستقل از تولیدکننده

بوده و بلکه دارای اهمیتی دوچندان نسبت به تولیدکننده می‌باشد و قایل شدن مسئولیت برای سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی در ارائه‌ی مجوز استاندارد به خودروهایی تولیدی یا وارداتی فاقد استاندارد، همچنین بررسی مسئولیت شرکت‌های وارد کننده خودرو و نیز سازمان‌های دخیل در واردات خودرو، موضوعی جدید است که در آثار حقوقی به چشم نخورده است. ضمن اینکه بررسی‌های فوق براساس مطالعات صورت گرفته در قوانین مرتبط و نیز پایگاه‌های اینترنتی، به عمل آمده است. در مقالات مطالعه شده و نیز قوانین از جمله قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو، در بحث مسئولیت، همه جا سخن از مسئولیت عرضه‌کننده که اعم از تولیدکننده و واردکننده است، آمده است؛ حال آنکه قطعاً عرضه‌کننده قبل از اینکه به تولید و عرضه برسد، مراحل را طی نموده و مجوزهایی را جهت فعالیت خود اخذ نموده است و قطعاً در حین فعالیت نیز از بازرسی سازمان‌های ناظر، مصون نمانده است. این سازمان‌ها در آثار حقوقی و قوانین نادیده انگاشته شده‌اند و تمام توجه به سمت عرضه‌کننده است؛ در حالی که سازمان‌های مذکور نیز در محدوده‌ی مجوز اعطا شده دارای مسئولیت هستند که پایان‌نامه‌ی حاضر از حیث بررسی مسئولیت این سازمان‌ها نیز دارای نوآوری است.

دوم، آثار تالیف شده در زمینه‌ی مورد بحث، هر یک قسمتی اجمالی از موضوع را در برداشته و به طور مختصر به آن پرداخته است. یکی دیگر از نوآوری‌های پایان‌نامه‌ی پیش رو این است که تمامی مصادیق اشخاص حقوقی مسئول در تصادفات در یک مجموعه گردآوری شده، براساس قوانین خاص هر یک حسب مورد، معرفی شده و مسئولیت آنها و مبانی مسئولیت‌شان مورد بررسی قرار گرفته است. ضمن اینکه با جمع تمام مصادیق اشخاص حقوقی دخیل در تصادفات، اجتماع اسباب متعدد در یک حادثه و نیز نحوه‌ی تقسیم مسئولیت میان اسباب متعدد مورد بررسی قرار گرفته و باتوجه به سکوت قوانین در این زمینه، راهکار تقسیم مسئولیت بر مبنای درجه تقصیر پیشنهاد شده است.

۱-۷ روش تحقیق

در انجام این تحقیق از روش تحلیلی-توصیفی استفاده شده است؛ به گونه‌ای که نخست کتاب‌ها و مقالات موجود در زمینه‌ی موضوع، مورد مطالعه و بررسی قرار گرفته است. سپس از آنجا که در خصوص برخی موضوعات مطرح شده در تحقیق، تالیفاتی نگارش نشده است، از برخی پایگاه‌های اینترنتی استفاده گردیده است. همچنین قوانین عام و خاص در خصوص موضوع نیز مورد مطالعه و بررسی قرار گرفتند.

۸-۱ مفهوم شناسی واژگان کلیدی

تصادف: در لغت به معنای مقابل و روبه رو شدن بدون قصد، برخوردن و باز خوردن می‌باشد. در تداول امروز مرگ یا جراحت ناشی از واژگون شدن یا بهم خوردن وسایل نقلیه تندرو مانند هواپیما، اتومبیل و جز اینهاست.

در نتیجه می‌توان گفت حادثه‌ی ترافیک خیابانی و یا جاده‌ای که در آن حداقل یک وسیله‌ی نقلیه با یک وسیله‌ی نقلیه‌ی دیگر، یا با یک کاربر دیگر، یا با یک جسم ثابت در مسیر جاده و یا در حاشیه برخورد کرده باشد که معمولاً آسیب مالی یا جانی در پی دارد و یا این که وسیله‌ی نقلیه‌ی مذکور واژگون شده باشد تصادف نام دارد. (ماهپور، ۱۳۹۳، ص ۶)

شخص حقوقی: شخص حقوقی هنگامی پدید می‌آید که دسته از افراد که دارای منافع و فعالیت مشترک هستند یا پاره‌ای از اموال که به اهداف خاصی اختصاص داده شده‌اند، در کنار هم قرار بگیرند و قانون آن‌ها را طرف حق و تکلیف بشناسد و برای آن‌ها شخصیت مستقلی قائل گردد، مانند دولت، شهرداری و... (صفایی و...، ۱۳۸۴، ص ۱۴۷)

برای ایجاد یک شخص حقوقی وجود دو شرط ذیل لازم است؛ نخست قصد و اراده‌ی تشکیل شخص حقوقی و دوم هدف دار بودن گروه؛ در واقع شخص حقوقی با قصد رسیدن به اهداف خاصی پا به عرصه گذاشته و فعالیت می‌کند. (همان)

اشخاص حقوقی را می‌توان به دو دسته حقوق عمومی و حقوق خصوصی تقسیم کرد؛ اشخاص حقوقی حقوق عمومی اعم از دولت، شهرداری، مجلس شورای اسلامی، دانشگاه تهران، سازمان آب و... می‌باشند که علی‌الاصول به محض ایجاد، شخصیت حقوقی پیدا کرده و اصولاً نیازی به ثبت آنها نیست مگر در موارد مصرح. (همان، ص ۱۵۳)

اشخاص حقوقی حقوق خصوصی مربوط به روابط خصوصی مردم بوده و هدف و فعالیت آنها در زمینه‌ی حقوق خصوصی است، یعنی هدف انتفاعی داشته و البته برخی فاقد چنین هدفی هستند.

اشخاص حقوقی حقوق خصوصی به سه دسته تقسیم می‌شوند: ۱- شرکت‌های تجاری. ۲- موسسات غیرتجاری که ممکن است انتفاعی باشند یا غیر انتفاعی. ۳- موقوفات. (همان، ص ۱۵۵)

راه: تمامی سطح خیابان، جاده، کوچه و کلیه‌ی معابری که برای عبور و مرور عموم، اختصاص داده می‌شود؛ لذا راه در معنای عام شامل جاده، کوچه، خیابان اصلی و فرعی، راه‌های درون‌شهری و برون‌شهری و... می‌شود. (آیین نامه راهنمایی رانندگی، مصوب ۱۳۸۴)

مسئولیت مدنی: مسئولیت در مقام خسارتی که شخص (یا کسی که تحت مراقبت یا اداره‌ی شخص است) یا اشیا تحت حراست وی به دیگری وارد می‌کند و همچنین مسئولیت شخص بر اثر تخلف از تعهدات ناشی از قرارداد. (جعفری لنگرودی، ۱۳۹۲، ص ۶۴۵) لذا مسئولیت مدنی اعم است از مسئولیت قراردادی و غیر قراردادی. اما مسئولیت مدنی به مفهوم اخص که موضوع پایان‌نامه‌ی پیش روست، ناشی از نقض قرارداد نیست و سه قسم دارد: مسئولیت مبتنی بر تقصیر، مسئولیت محض و مسئولیت مطلق.

وسيله نقلیه: وسایل موتوری و غیر موتوری و موتور سیکلت، که برای جایابی انسان و کالا به کار می‌رود. (بند ۹۹ ماده ۱ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴)

وسيله نقلیه‌ی موتوری به هر نوع وسیله نقلیه ای گفته می‌شود که دارای حداقل یک چرخ در جلو و دو چرخ در عقب بوده و دارای موتور و سامانه انتقال قدرت است و برای حمل بار یا انسان به کار می‌رود. (بند ۱۰۸ ماده ۱ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴)

فصل دوم

تبیین عوامل غیرانسانی موثر در وقوع تصادف

۲- تبیین عوامل غیر انسانی موثر در وقوع تصادف

همواره عوامل مختلفی در وقوع تصادف نقش دارند؛ از جمله بی احتیاطی راننده وسیله نقلیه، سرعت غیر مجاز، بریدن ترمز وسیله نقلیه، لغزندگی راهها، جاده‌های غیراستاندارد، ترکیدگی لاستیک اتومبیل و... که البته همه‌ی این عوامل در سه گروه عمده جای می‌گیرند و از آن به ارکان تصادف یاد می‌شود که عبارتند از: انسان، راه و وسیله نقلیه.

اما در میان این سه عامل، انسان، علاوه بر سهم خود به عنوان یکی از ارکان تصادف، کنترل دو عامل دیگر را نیز بر عهده دارد؛ از آنجاکه کنترل وسیله نقلیه در اختیار راننده است و این راننده است که با عقل و اختیاری که دارد راه مناسب را برای رسیدن به مقصد بر می‌گزیند، همواره عامل انسانی در بروز تصادفات بیشتر از دو عامل دیگر درخور توجه بوده؛ آمارها نیز موید نقش چشمگیر عامل انسانی در بروز حوادث رانندگی است؛ به گونه‌ای که در وقوع تصادفات، پنجاه و هفت درصد سهم به انسان، سه درصد به راه و دو درصد به وسیله نقلیه اختصاص یافته است. سی و هشت درصد مابقی ناشی از جمع اسباب فوق است، به این صورت که بیست و شش درصد تصادفات، ناشی از نقص راه و خطای انسانی باهم بوده است، شش درصد ناشی از نقص فنی وسیله نقلیه به همراه خطای انسانی، یک درصد ناشی از نقص راه و وسیله نقلیه و چهار درصد ناشی از جمع سه عامل راه و انسان و وسیله نقلیه می‌باشد که البته در این میان یک درصد هم به عوامل ناشناخته اختصاص یافته است. (خبرگزاری مهر، ۹۳/۰۵/۱۰، شناسه خبر ۲۳۴۶۰۷) آمار ارائه شده در خصوص نقش چشمگیر عامل انسانی در تصادفات، کارشناسان را از توجه به دو عامل دیگر بازداشته است، حال آنکه تلاش جهت رفع نواقص راه و وسیله نقلیه، بر عامل انسانی نیز موثر بوده و می‌تواند خطای انسانی را کاهش دهد.

در نظرگرفتن مسئولیت مدنی برای غیر از راننده در تصادفات، در سال‌های اخیر بیش از پیش مورد توجه قانون‌گذاران قرار گرفته است. تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ گام موثری در این زمینه برداشته و اینگونه مقرر نموده است: «چنانچه بر اساس نظر کارشناسان تصادفات نقص راه یا وسیله نقلیه موثر در علت تصادفات باشد، حسب مورد متصدیان ذیربط مسئول جبران خسارات وارده بوده و با آنان مطابق قانون رفتار خواهد شد.»

ماده فوق بیانگر این موضوع است که در سال‌های اخیر توجه قانون‌گذاران صرفاً به راننده نبوده و سایر ارکان تأثیرگذار در وقوع تصادف هم مورد نظر ایشان بوده است و کارشناسان را مکلف نموده است که به بررسی سایر علل وقوع تصادف هم بپردازند.

لذا با در نظر گرفتن قوانین فوق و هدف قانون‌گذار و نیز با توسعه‌ی راه‌های درون‌شهری و برون‌شهری و نیز گسترش ساخت و ساز و عملیات عمرانی در جاده‌ها و همچنین افزایش تعداد و تنوع وسایل نقلیه، به نظر می‌رسد تحمیل تمام بار مسئولیت بر راننده‌ای که شاید نقشی در وقوع تصادف نداشته، یا لاقلاً کمتر از دو عامل دیگر نقش داشته است و نادیده گرفتن سهم دو عامل راه و وسیله‌ی نقلیه، دور از عدالت باشد.

بنابر آنچه بیان شد، در تصادفات، عامل انسانی همواره در مرکز توجه بوده و هرچاکه مقصر دیگری برای حادثه قابل تشخیص نبوده، قرعه به نام راننده افتاده و تمام بار جبران خسارت بر وی تحمیل می‌شود.

لذا برای جبران این بی‌عدالتی، پایان‌نامه‌ی حاضر و خاصه فصل پیش رو، در پی بررسی نقش دو عامل دیگر، یعنی وسیله‌ی نقلیه و راه در بروز تصادفات می‌باشد.

برای این منظور ابتدا باید با مفهوم وسیله‌ی نقلیه و راه آشنا شد و عواملی که باعث می‌شوند یکی از این ارکان علت حادثه شناخته شوند مورد بررسی قرار گیرند. اما از آنجا که این دو رکن، برخلاف رکن اول (عامل انسانی)، خود وسیله هستند و لذا قطعاً متصدیانی وجود دارند که ساخت، کنترل و نظارت بر این ارکان را به عهده دارند و در صورت کوتاهی، این متصدیان هستند که باید مسئول جبران خسارت شناخته شوند، در مرحله‌ی بعد این متصدیان معرفی خواهند شد.

۱-۲ وسیله نقلیه

رکن اساسی دخیل در رانندگی، وسیله‌ی نقلیه است که در دنیای توسعه یافته‌ی کنونی، هرروز به تعداد و تنوع و پیچیدگی این وسیله افزوده می‌شود و همه روزه خودروهای جدیدی وارد بازار می‌شوند که البته از حیث امنیت و ایمنی پیشرفت روزافزونی دارند؛ باین حال همزمان با این پیشرفت‌ها، نوع نگرش به وسایل نقلیه نیز تغییر کرده است و انتظار می‌رود وسیله‌ی نقلیه با استفاده از تجهیزات ایمنی، نه تنها راننده را به هنگام رانندگی یاری داده، بلکه به گونه‌ای باشد که در صورت بروز هرگونه تصادفی، صدمات ناشی از آن را نیز بکاهد و لذا وسایل نقلیه باید

از دو حیث در ارتقاء ایمنی رانندگی موثر باشند؛ نخست جلوگیری از وقوع تصادف و دوم کاهش صدمات، حین و پس از وقوع تصادف. در حالی که همچنان وسایل نقلیه درصدی از سهم تصادفات را به خود اختصاص داده‌اند و علت پاره‌ای از تصادفات به خصوص در سال‌های اخیر، نقص فنی وسیله نقلیه است.

بند ۹۹ ماده ۱ آیین نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴ وسیله نقلیه را اینگونه تعریف نموده است: «وسایل موتوری و غیرموتوری و موتور سیکلت که برای جابجایی انسان و کالا در راه به کار می‌رود.» سپس در بند ۱۰۸ همان ماده، در تعریف وسیله نقلیه موتوری، مقرر نموده است: «هر نوع وسیله‌ی نقلیه که دارای حداقل یک چرخ در جلو و دو چرخ در عقب بوده و دارای موتور و سامانه‌ی انتقال قدرت است و برای حمل بار یا انسان به کار می‌رود، که به آن خودرو نیز گفته می‌شود.»

تعریف قانون فوق از وسیله‌ی نقلیه، تمام اقسام وسایل نقلیه اعم از سواری، کامیون، اتوبوس، هواپیما، قطار، دوچرخه، موتورسیکلت و... را در بر می‌گیرد؛ اما وسیله‌ی نقلیه موتوری، اخص بوده و از آنجا که بیشترین تصادفات مرگبار در وسایل نقلیه‌ی موتوری و به خصوص سواری‌ها و اتوبوس‌ها اتفاق می‌افتد، پایان‌نامه‌ی حاضر به طور خاص به این مصادیق وسیله نقلیه پرداخته و مسئولیت متصدیان این وسایل مورد بررسی قرار می‌گیرد.

در مواردی که کارشناسان تصادف، علت حادثه را نقص فنی اعلام می‌نمایند، دو مسئله به ذهن خطور می‌کند:

نخست این‌که منظور از نقص فنی وسیله نقلیه که راننده را از مسئولیت مبرا می‌کند، چیست؟

دوم اینکه در اینگونه موارد چه کسی مسئول جبران خسارت زیان‌دیده است؟ راننده‌ای که هدایت وسیله نقلیه را به عهده داشته است، مسئول هرگونه عیب و نقصی است که حتی به طور ناگهانی و در حین رانندگی در وسیله ایجاد شده و به سرعت حادثه آفریده است؟ یا می‌توان اشخاص دیگری از جمله کارخانه سازنده‌ی اتومبیل (در مورد اتومبیل‌های داخلی) یا شرکت واردکننده (درخصوص اتومبیل‌های وارداتی) و یا حتی موسسه‌ی استاندارد را که به خودرو فاقد استاندارد، مجوز استاندارد داده است را نیز تحت شرایطی مسئول شناخت؟

لذا این قسمت در پی پاسخ به دو سوال می‌باشد، نخست اینکه نقص فنی وسیله نقلیه که منجر به وقوع حادثه می‌شود، تحت چه شرایطی بار مسئولیت را از دوش راننده بر می‌دارد؟

در ماده ۳ قانون حمایت از مصرف‌کنندگان خودرو نیز، سه معیار را برای عیب خودرو و مسئول شمردن عرضه‌کننده در برابر آن برشمرده است: عیب مانع استفاده‌ی مطلوب از خودرو، نافی ایمنی آن و یا موجب کاهش ارزش معاملاتی خودرو.

بند ۲ ماده ۲ آیین‌نامه اجرایی قانون حمایت از مصرف‌کنندگان خودرو نیز در تعریف عیب مقرر نموده است: «عیب، زیاده، نقیصه یا تغییر حالتی است که موجب کاهش ارزش اقتصادی کالا و خدمات و یا عدم امکان استفاده متعارف از آن می‌شود.»

لذا تمام تعاریف ارائه شده از سوی بزرگان علم حقوق (کاتوزیان، ۱۳۹۰، ص ۱۴۳) از عیب به طور کلی، شامل عیب و نقص خودرو هم می‌شود و قانون‌گذار در مسئول شمردن تولیدکننده، همه این معیارها را مدنظر قرار داده است.

تولیدکنندگان هر خودرویی مکلف به رعایت الزامات و استانداردهای ایمنی، کیفیت و سلامت خودرو هستند (ماده ۲ قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو ۱۳۸۶) که حسب مورد توسط دولت، وزارت صنایع و معادن، سازمان استاندارد، سازمان محیط زیست و... ابلاغ می‌گردد؛ چنانچه هریک از الزامات فوق در تولید خودرویی رعایت نشده باشد، خودرو دارای نقص می‌باشد. اما از آنجا که معمولاً نواقصی منجر به وقوع تصادف می‌شوند که جنبه فنی داشته و از ضریب ایمنی خودرو بکاهند، مانند نقص در سامانه چرخ‌ها، نقص در ترمز، انتقال نیرو و برق و...، لذا نواقص مربوط به آلاینده‌گی هوا و صدا، علیرغم این‌که در تعریف نقص می‌گنجد، از موضوع بحث پایان‌نامه‌ی حاضر خارج می‌باشند.

ج- اقسام عیب وسیله نقلیه: در خصوص نقص فنی که منجر به وقوع تصادف می‌شود، همواره هم نمی‌توان سازنده‌ی وسیله یا مراجع ذیربط را مقصر شمرد، بلکه بسته به نوع نقص، ممکن است خود راننده، تعمیرکار و یا شرکت سازنده یا واردکننده، مقصر باشند. لذا باید بین دو نوع نقص فنی مستمر و حادث قائل به تفکیک شد.

نخست، نقص فنی مستمر: به معنای عیب و نقصی که راننده از آن مطلع بوده یا از یک راننده‌ی متعارف، انتظار اطلاع از آن برود. مانند عیوبی که کنترل اولیه‌ی آن به عهده‌ی راننده است. (عباسلو، ۱۳۸۷، ص ۳۶) به عنوان مثال از یک راننده متعارف انتظار می‌رود قبل از شروع رانندگی در شب چراغ‌های جلو را بررسی کند، چراکه خرابی این چراغ‌ها از حیث کار نکردن نور بالا و پایین و شدت و زاویه‌ی نور، سبب پایین آمدن سطح دید راننده یا

اخلال در دید خودروهای رو به رو خواهد شد؛ پر واضح است که مسئول چنین نقصی سازنده‌ی اتومبیل نیست، چراکه به فرض هم که نقص در چراغ‌ها از همان زمان تحویل گرفتن خودرو وجود داشته و ناشی از کوتاهی تولیدکننده باشد، راننده‌ی مطلع از نقص فنی با به حرکت درآوردن خودروی معیوب، مرتکب تقصیر بزرگتری شده است.

دوم، نقص فنی حادث: عبارتست از نقصی که هنگام رانندگی و به صورت آنی در وسیله نقلیه ایجاد شده است و نوع عیب طوری است که از یک راننده‌ی متعارف نیز انتظار آگاهی از آن نمی‌رود؛ (همان، ص ۳۶) مصداق بارز این نوع نقص در سال‌های اخیر، نقص در سیستم سوخت‌رسانی خودروهای پژو ۴۰۵ بوده که به طور ناگهانی منجر به آتش‌سوزی این خودروها می‌شد. مثال دیگر، ترکیدگی لاستیک نو است که منجر به تصادف یا واژگونی اتومبیل می‌شود، در این خصوص تشخیص علت ترکیدگی برای کارشناس مبهم خواهد بود که آیا عامل انسانی (سرعت زیاد) یا عامل راه (گرم و نامناسب بودن سطح آسفالت) باعث ترکیدگی لاستیک شده یا هیچ یک از این دو تاثیری در ترکیدگی نداشته بلکه علت ترکیدگی مربوط به خود وسیله نقلیه بوده است و استفاده از مواد نامرغوب و غیر استاندارد در تولید لاستیک، منجر به ترکیدگی شده است؟ درچنین شرایطی علی‌الاصول باید از طریق آزمایش فنی به نتیجه‌ی مطلوب رسید؛ (ورایی و...، ۱۳۹۲، ص ۴۶)؛ منتها در عمل این کار انجام نمی‌شود و بارها اتفاق افتاده است که کارشناسان بدون بررسی کیفیت لاستیک و آسفالت راه، تمام بار مسئولیت را بر دوش راننده‌ی می‌نهند که ممکن است صرفاً سرعت غیرمجاز داشته است؛ حال آنکه سرعت غیرمجاز به تنهایی نمی‌توانسته باعث ترکیدگی شود و شاید آسفالت نامناسب و یا مواد نامرغوب لاستیک، وقوع حادثه را تسهیل نموده و یا حتی علت موثر تصادف بوده است.

با توجه به آنچه گفته شد، درخصوص نقص مستمر، تحقق دوش شرط الزامی است: نخست این‌که نقص از قبل، در وسیله نقلیه وجود داشته و ناگهان ایجاد نشده باشد؛ دوم، راننده از وجود چنین نقصی مطلع بوده یا حداقل از یک راننده‌ی متعارف انتظار اطلاع از آن برود و لذا عدم آگاهی راننده، ناشی از تقصیر خود وی باشد. با تحقق هر دو شرط، نقص مستمری که منجر به وقوع حادثه شود، بار مسئولیت را بر دوش خود راننده می‌نهد. در تایید این موضوع، تصویب نامه‌ی هیئت وزیران در خصوص تعیین مصادیق و عناوین تخلفات رانندگی حادثه‌ساز مصوب ۱۳۸۷ در بند ۱۵ یکی از مصادیق تخلفات رانندگی حادثه‌ساز را، رانندگی با وسیله‌ی نقلیه‌ی دارای عیب و نقص

فنی موثر معرفی نموده است، سپس در همان بند داخل پرائنز مصادیق عیب و نقص فنی موثر را اینگونه برشمرده است: چراغ، لاستیک، فرمان، ترمز، برف پاک‌کن و زنجیر چرخ. از آنجا که تمام مصادیق برشمرده شده، توسط راننده قابل بررسی بوده و راننده می‌تواند از آنها مطلع گردد و نیز آنها را زیر مجموعه‌ی تخلفات رانندگی آورده است، به نظر می‌رسد منظور مقنن در این بند از مصوبه، نقص فنی مستمر بوده است که مسئول رفع این نوع نقص، خود راننده می‌باشد. چرا که نقص فنی حادث از کنترل راننده خارج بوده و نمی‌تواند از تخلفات وی محسوب گردد.

در موارد نقص فنی حادث، که به طور ناگهانی در وسیله ایجاد شده یا اگر از قبل وجود داشته، راننده از آن بی اطلاع بوده است و ناشی از نقص در تولید می‌باشد، مسئول دانستن راننده‌ی بی اطلاع عادلانه نبوده و باید سراغ سازنده یا وارد کننده اتمبیل، حسب مورد رفت.

لذا در پایان‌نامه حاضر که هدف، بررسی مسئولیت مدنی اشخاص حقوقی غیر از دارنده در تصادفات است، نقص مستمر با شرایطی که گفته شد جایگاهی ندارد و مورد بحث، نقص فنی حادث است که بار مسئولیت را از دوش راننده برداشته و بر سازنده یا واردکننده ویا سایر اشخاص حقوقی مرتبط، تحمیل می‌کند.

نقص وسیله‌ی نقلیه دارای صور مختلفی است؛ این صور باید مورد توجه سازندگان وسایل نقلیه و واردکنندگان آن قرار گیرد تا در تولیدات و واردات بعدی خود درصدد رفع آنها برآیند. آشنایی با این صور برای کارشناسان تصادف نیز ضروری است به این منظور که در اظهارنظرهای کارشناسی خود باید صور مختلف نقص را در نظر بگیرند تا در صورت تشخیص موثر بودن نقص در بروز تصادف، حسب مورد سازنده، اداره یا شرکت ذیربط را مسئول معرفی نمایند. (مرادی و...، ۱۳۹۰)

د- مصادیق نقص وسیله نقلیه: نقص خودرو شامل دو قسمت فنی و ایمنی می‌باشد که از این میان، نقص در سیستم ترمز و کیسه هوا در قسمت ایمنی و مابقی نواقص در گروه نقص فنی جای می‌گیرند که در ذیل توضیح مختصری از آنها ارائه می‌گردد.

۱- نقص در سیستم ترمز: سیستم ترمز ضد قفل^۱ از مهمترین استانداردهای خودرو در جهان بوده و مهمترین ویژگی آن، فرمان پذیری اتومبیل است؛ وجود این تکنولوژی در خودروها هنگام ترمزهای شدید، مانع قفل شدن چرخها شده و راننده می تواند فرمان اتومبیل را به هر سمتی بچرخاند و خودرو به جای منحرف شدن، به سمت دلخواه راننده می رود و به این ترتیب از وقوع بسیاری از تصادفات می کاهد. این درحالی است که در خودروهای فاقد این سیستم هنگام ترمزهای شدید، چرخها قفل شده و خودرو به یک سمت منحرف می شود؛ در بسیاری از تصادفات، وجود خط ترمزهای طولانی نشانگر توجه راننده به عامل حادثه ساز است اما عملکرد نامناسب و ضعیف ترمزها منجر به وقوع حوادث مرگبار می شود.

در کشور ایران از تاریخ ۱۳۸۸/۰۲/۰۱ می بایست برای وسایل نقلیه سیستم ترمز ضد قفل نصب شود، لذا چنانچه از تاریخ فوق در وسیله نقلیه ای این سیستم نصب نشده باشد یا در صورت نصب به طور ناگهانی و به صورت حادثه ساز دچار نقص فنی شده باشد و سیستم فاقد استانداردهای لازم باشد، نقص فنی مصداق پیدا کرده و نمی توان راننده را مقصر شمرد بلکه باید سراغ شرکت سازنده یا وارد کننده رفت. (دستورالعمل شماره ۹۷ پلیس راهور ناجا، ۱۳۹۰)

۲- کیسه هوا؛ از تاریخ ۹۰/۰۱/۰۱ سازندگان خودرو مکلف به نصب سیستم ایمنی کیسه هوا در داخل خودروهای تولیدی خود می باشند، حال چنانچه در خودروهای تولیدی آن تاریخ به بعد، خودرویی فاقد این سیستم بوده یا در صورت وجود با عدم کارایی آن همراه باشد یا در صورت وجود سایر نواقص در سیستم ایمنی داخل خودرو مانند وجود زائده در داخل خودرو، بر رو یا جلوی داشبورد که وسیله نقلیه را غیر ایمن نموده باشد، کمربند ایمنی غیراستاندارد که هنگام وقوع حادثه منجر به شدت یافتن صدمه نسبت به راننده یا سرنشینان گردد، باید در بررسی علت تصادف مسئولیت شرکت سازنده یا وارد کننده مورد توجه قرار گیرد. (دستورالعمل شماره ۹۷ پلیس راهور ناجا، ۱۳۹۰)

علیرغم دستورالعمل فوق و نیز مصوبات متعدد هیئت دولت در خصوص اجباری شدن اجرای این استانداردها، هر ساله اجرای این مصوبه به بهانه های مختلف از جمله وارداتی بودن کیسه هوا و مشکلات ناشی از تحریم و... به

¹- ABS

سال آتی موکول می شود.^۱ هنوز هم این استاندارد اجباری در تولیدات برخی خودروها از جمله پراید، رعایت نمی‌شود. حال آن‌که سازمان استاندارد وظیفه‌ی نظارت بر اجرای این استاندارد را دارد.

۳- نقص در سامانه چرخ‌ها؛ سیستم چرخ‌ها شامل رینگ چرخ‌ها، تویی، پیچ‌های چرخ و ژامبون چرخ می‌باشد که چنانچه اثبات شود از ابتدا فاقد استحکام و نگهداری لازم بوده‌اند، باید سراغ شرکت سازنده یا واردکننده رفت. (ورایی و...، ۱۳۹۳، ص ۴۸)

۴- نقص در لاستیک؛ لاستیک‌ها دارای عمر مفید و قانونی هستند و مدت زمانی برای گارانتی آنها در نظر گرفته شده است، حال چنانچه قبل از سپری شدن زمان گارانتی و عمر مفید و قانونی، لاستیک دچار ترکیدگی شده یا دوپوسته شود و بدین وسیله منجر به تصادف یا واژگونی خودرو شود، دیگر نمی‌توان تقصیری را متوجه راننده‌ی بی اطلاع نمود و باید سراغ شرکت سازنده یا واردکننده رفت.

۵- نقص در سیستم انتقال نیرو؛ شامل قفل شدن ناگهانی گیربکس یا دیفرانسیل در حین حرکت، بریدن پولس‌ها، چهارشاخه گاردان و میل گاردان؛ البته به شرط سپری نشدن زمان گارانتی و نیز عمر مفید و قانونی آنها. تنها تحت چنین شرایطی می‌توان شرکت سازنده یا واردکننده را مقصر شمرد.

موارد فوق نمونه‌هایی از نقص فنی حادث خودروها می‌باشند که چنانچه با وجود آنها تصادفی رخ دهد و کارشناس این نواقص را موثر در علت تصادف تشخیص دهد، دیگر نمی‌توان راننده را مسئول دانست و باید سراغ شرکت‌های تولید کننده یا واردکننده خودرو رفت.

۲-۱-۲ اشخاص حقوقی مرتبط با وسیله نقلیه

از سویی در روند تولید یک خودرو، اشخاص و سازمان‌های مختلفی نقش دارند که وظیفه‌ی آنها حسب مورد متفاوت است؛ از سوی دیگر خودروهای موجود در سطح کشور محدود به خودروهای تولیدی نمی‌شود و سالانه صدها خودرو مجوز ورود گرفته و وارد کشور می‌شوند. در زمینه‌ی واردات خودرو نیز، اشخاص حقوقی و سازمان‌های دولتی وجود دارند که حسب مورد، وظیفه‌ی واردات یا اعطای مجوز و نظارت بر ورود خودروها را

^۱ دبیر انجمن خودروسازان در این باره اظهار نظر کرد طبق مصوبه قبلی هیئت دولت، از ابتدای سال ۹۲ نصب یک کیسه هوا و از ابتدای تیر ۹۲ نصب دو کیسه هوا روی سواری‌ها اجباری بود. اما با توجه به وارداتی بودن کیسه هوا و مشکلات ناشی از تحریم، با تعویق یک ساله‌ی این استاندارد موافقت کرد. پایگاه خبری تحلیلی فردا، کد خبر ۲۷۲۷۴۶، ۱۷/۰۴/۹۲.

دارند. لذا چنانچه خودرویی تولید یا وارد شود که مطابق با استاندارد لازم نبوده یا فاقد سیستم ایمنی مناسب بوده یا دارای نواقص فنی باشد که احتمال تصادفات و حوادث مرگبار را افزایش دهد، دیگر نمی‌توان راننده را مسئول شمرد، بلکه باید به دنبال عوامل دست‌اندرکار در تولید یا واردات این خودرو رفت.

نظام خودرو سازی کشور، تحت نظارت وزارت صنایع و معادن می‌باشد. برای این وزارت یکسری تکالیفی نسبت به شرکت‌های خودروسازی در قوانین مختلف تعیین شده است؛ از جمله تکالیفی که قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶، در ماده ۱۱ قانون و مواد ۲۳، ۲۶ و ۳۶ آیین‌نامه مقرر نموده است، که به موجب آن وزارت صنایع مکلف به نظارت بر اجرای قانون حمایت از حقوق مصرف‌کننده در جهت حفظ حقوق مصرف‌کنندگان و اعلام گزارش ادواری شش ماهه به کمیسیون صنایع و معادن مجلس شده است. لذا این وزارت در محدوده‌ی تکالیفی که نسبت به شرکت‌های خودروسازی دارد، دارای مسئولیت است و در صورت کوتاهی شرکت در انجام وظایفش در قبال مصرف‌کنندگان، نه تنها خود شرکت تولیدکننده، بلکه وزارت صنایع هم به جهت عدم نظارت کافی و از باب تسبیب دارای مسئولیت است و چه بسا مسئولیت این سازمان بسیار بیشتر از مسئولیت تولیدکنندگان است که می‌توانند با نظارت بر تولیدات خودرو، مانع از تولید محصولات فاقد ایمنی و کیفیت لازم شوند. لذا شایسته است در کنار قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو که برای تولیدکنندگان خودرو مسئولیتی بدون تقصیر قائل شده است، قانونی تصویب شود که برای سازمان‌های ناظر از جمله وزارت صنایع و سازمان استاندارد نیز مسئولیت در نظر بگیرد.

واردات خودرو، تحت نظارت و مجوز وزارت بازرگانی است؛ این وزارت نیز در زمینه‌ی واردات، یکسری وظایفی به عهده دارد که در صورت کوتاهی در آنها باید بتوان برایش مسئولیت در نظر گرفت.

هر دو نوع خودروهای تولیدی و وارداتی باید مطابق با یکسری استانداردهای اجباری باشند که حسب مورد از سوی دولت، موسسه‌ی استاندارد، سازمان محیط زیست و... ابلاغ می‌گردد. (ماده ۲ قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو، مصوب ۱۳۸۶؛ بند ۲ آیین‌نامه اجرایی قانون حمایت از مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶) لذا چنانچه به عنوان مثال، موسسه‌ی استاندارد به خودرویی که فاقد استاندارد لازم است، گواهی

استاندارد ارائه نماید و آن خودرو به علت فقدان استاندارد لازم، حادثه‌ای بیافریند، می‌توان برای موسسه‌ی استاندارد هم مسئولیت در نظر گرفت.

در زمینه‌ی تولید نیز، ممکن است سازنده‌ی قطعات با شرکت سازنده‌ی خودرو متفاوت باشد و نقص یک قطعه منجر به وقوع حادثه شود، در اینجا پای سازنده‌ی قطعه هم ممکن است در میان باشد و بتوان وی را نیز مسئول شمرد.

پس از تولید خودرو، برای عرضه‌ی آن به بازار نیز، ممکن است ایادی مختلفی درگیر باشند، از جمله واسطه‌ی فروش یا نمایندگی، همچنین ممکن است عیب خودرو به مرحله‌ی تولید مربوط نشود و در مراحل بعدی ایجاد شده باشد.

لذا همانطور که بیان گردید اشخاص دخیل در زمینه‌ی تولید و واردات و نیز از تولید و ورود تا عرضه‌ی خودرو، فراوان هستند و بحث درباره‌ی مسئولیت تمامی این ارگان‌ها، از حوصله‌ی این پایان‌نامه خارج بوده و خود می‌تواند موضوع یک مقاله‌ی مجزا قرار گیرد. لذا برای جلوگیری از اطاله‌ی کلام، از میان کلیه اشخاص حقوقی دخیل در وسیله‌ی نقلیه، صرفاً مسئولیت سازنده‌ی خودروهای داخلی و واردکننده‌ی خودروهای وارداتی، مورد بررسی قرار خواهد گرفت. اما در این میان نمی‌توان نقش موسسه‌ی استاندارد را در ارائه‌ی مجوز استاندارد، نادیده گرفت و بخصوص در سال‌های اخیر که علت برخی حوادث در برخی خودروهای خاص از جمله خودروهای پژو ۴۰۵، اسکانیا و... فقدان استاندارد در سیستم ایمنی این خودروها اعلام شده است؛ لذا در میان این مباحث، مبحثی هم به موسسه‌ی استاندارد و شرح وظایف آن اختصاص خواهد یافت.

۲-۱-۲-۱ سازنده‌ی وسیله نقلیه

در تمامی صنایع و تولیدات، معمولاً تولیدکنندگان در موضع قدرت قرار گرفته و از تولیدات خود سود کلان می‌برند، در مقابل، مصرف‌کننده قرارداد که نسبت به تولیدکننده در موضع ضعیف تری قرار گرفته است؛ این نابرابری اقتصادی و نیز تولید گسترده‌ی انواع کالا و افزایش نیازمندی و مصرف کالاهای گوناگون، همواره قانون‌گذاران را برآن داشته تا در پی نظام حقوقی مناسبی جهت حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان باشند.

تولیدات خودرو نیز از این قاعده‌ی کلی مستثنا نبوده و چه بسا اهمیت آن خیلی بیشتر از سایر تولیدات است، به گونه‌ای که یک عیب جزئی و کوچک که ممکن است از ارزش اقتصادی خودرو هم نکاهد و حتی به راحتی قابل رفع باشد، می‌تواند منجر به حوادث مرگباری شود که به هیچ قیمتی قابل جبران نیست. لذا بهتر است در این زمینه تدابیری اندیشیده شود تا با مقرر نمودن تکالیفی برای تولیدکنندگان، در حین تولید و پس از آن و نیز در نظر گرفتن مسئولیت‌های سنگین برای تولیدکنندگانی که بطور عمدی یا با سهل انگاری مقررات را زیر پا می‌گذارند، حتی الامکان از وقوع چنین حوادثی پیشگیری شود.

سابقه‌ی وضع مقررات حمایتی برای مصرف‌کننده به سال‌های دور برمی‌گردد، که از جمله می‌توان به مقررات ذیل اشاره نمود:

قوانین مربوط به مقررات پزشکی و دارویی (۱۳۳۴)؛ قانون مواد خوردنی، آشامیدنی و آرایشی و بهداشتی (۱۳۴۶)؛ قانون تعزیرات حکومتی امور بهداشتی و درمانی (۱۳۶۷)؛ قانون امور صنفی (۱۳۵۹)؛ قانون امور صنفی (۱۳۸۲).

در سال‌های اخیر نیز قوانین حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶ و پس از آن، قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان مصوب ۱۳۸۸، جهت حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان وضع شده‌اند.

قاعده این است که در خصوص موضوعی، ابتدا قانون عام تصویب می‌شود، سپس در موارد خاص، قوانین خاص مورد تصویب قرار می‌گیرد؛ اما در مورد حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان، این قاعده‌ی معمول، رعایت نشده و ابتدا قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو وضع گردیده و دو سال پس از آن، قانون عام حمایت از مصرف‌کنندگان کالا تصویب شده است؛ شاید دلیل این بی‌ترتیبی را بتوان در اهمیت تولیدات خودرو و خسارات جانی و مالی جبران‌ناپذیری که خودروهای معیوب به بار می‌آورند جستجو کرد.

پایان‌نامه‌ی پیش رو، در این قسمت، در پی بررسی مسئولیت سازندگان خودرو بوده و پیرو آن به مناسبت موضوع، نگاهی هم به قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو و آیین‌نامه اجرایی آن نموده و وظایف خودرو سازان در این قانون، مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

بند ۶۱ ماده ۱ آیین نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴، سازنده‌ی وسیله نقلیه را اینگونه تعریف نموده است: «سازنده‌ی وسیله نقلیه عبارتست از شخص، موسسه یا کارخانه‌ای که وسایل نقلیه‌ای را که مطابق آیین‌نامه باید شماره گذاری شوند، می سازد یا قطعات ساخته شده‌ی آنها را سوار(مونتاژ) می نماید.»

لذا در بحث تولیدکننده دواگروه به چشم می‌خورند، نخست شرکت‌هایی که به وسیله‌ی قطعات داخلی به تولید خودرو می پردازند و گروه دوم، آنهایی که قطعات ساخته شده‌ی خودرو را از شرکت اصلی خارجی، وارد نموده و در ایران آنها را سرهم نموده و به اصطلاح مونتاژ می نمایند. مثال بارز این نوع تولید، خودروهای اسکانیا است که شرکت عقاب افشان در ایران، قطعات ساخته شده‌ی این خودرو را از شرکت اسکانیا که در سوئد فعالیت دارد، وارد نموده و آنها را سوار می نماید.

با توجه به تعریفی که از سازنده ارائه گردید، به نظر می‌رسد قانون‌گذار، مونتاژکننده را نیز زیرمجموعه تولیدکننده قرارداده است و لذا مباحث مربوط به مسئولیت تولیدکننده و شرایط و مبانی آن شامل مونتاژکننده هم می‌شود، باین حال به دلیل اندک تفاوتی که بین این دو نوع تولید وجود دارد و نیزاهمیت خاص مونتاژ، پس از تولیدکننده بخش کوتاهی هم به مونتاژکننده اختصاص خواهد یافت.

۲-۱-۲-۱-۱ تولیدکننده

در خصوص مسئولیت تولیدکنندگان کالا بطور عام، قانون حمایت از مصرف کنندگان کالا مصوب ۱۳۸۸ و به طور خاص قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶، تصویب شده است.

در قوانین نامبرده به تکرار از مسئولیت عرضه‌کننده یاد شده است؛ لذا برای شروع بحث، باید با مفهوم این اصطلاح آشنا شد؛ به موجب بند ۲-۱ ماده ۱ قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان، «عرضه‌کننده عبارتست از کلیه‌ی تولیدکنندگان، واردکنندگان، توزیع‌کنندگان، فروشندگان کالا و ارائه‌کنندگان خدمات اعم از فنی و حرفه‌ای و همچنین کلیه‌ی دستگاه‌ها، موسسات و شرکت‌هایی که شمول قانون بر آنها مستلزم ذکر یا تصریح نام است و به طور مستقیم یا غیر مستقیم، به صورت کلی یا جزئی، کالا یا خدمت به مصرف کننده ارائه می‌نمایند.»

بند ۲ از ماده ۱ قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو، نیز تعریف ذیل را از عرضه‌کننده ارائه نموده است: «هر شخص حقیقی یا حقوقی که به طور مستقیم یا از طریق واسطه‌ی فروش مبادرت به فروش خودروهای نو تولیدی یا وارداتی خود می‌کند.»

بر اساس تعاریف ارائه شده از عرضه‌کننده، در قانون حمایت از مصرف‌کنندگان مصوب ۱۳۸۸، عرضه‌کننده دارای مفهوم وسیعی است و شامل تمام اشخاصی که کالا را در چرخه‌ی بازار قرار می‌دهند، اعم از واردکننده، تولیدکننده، توزیع‌کننده، فروشنده و ارائه‌دهنده‌ی خدمات می‌شود؛ حال آنکه قانون حمایت از مصرف‌کنندگان خودرو، مفهوم محدودتری از عرضه‌کننده ارائه نموده و صرفاً شامل واردکننده و تولیدکننده می‌شود. (عبدی پور و...، ۱۳۹۰، ص ۴۸)

مستفاد از قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو، مسئولیت عرضه‌کننده شامل دو دوره است: نخست، دوره‌ی تضمین، که نمی‌تواند کمتر از یک سال از زمان تحویل خودرو به مصرف‌کننده یا کارکردی برابر با سی هزار کیلومتر (هرکدام زودتر به پایان رسد) باشد. (تبصره ۱ ماده ۲ قانون حمایت از مصرف‌کنندگان خودرو) دوم، دوره تعهد است که شامل پشتیبانی خدمات، تعمیرات و تامین قطعات و ارائه‌ی خدمات فنی استاندارد می‌باشد و طول دوره ده سال از زمان تحویل رسمی آخرین خودرو به مصرف‌کننده است. (تبصره ۲ ماده ۲ همان قانون)

تولیدکننده در دوره‌ی تضمین دارای مسئولیت به شرح ذیل می‌باشد:

رفع هر نوع نقص یا عیب (ناشی از طراحی، مونتاژ، تولید، یا حمل)، که در خودرو وجود داشته یا در نتیجه‌ی استفاده‌ی معمول از خودرو، بروز نموده و با مفاد ضمانتنامه و مشخصات اعلامی به مصرف‌کننده، مغایر بوده یا مانع استفاده‌ی مطلوب از خودرو (استفاده از خودرو مطابق مشخصات اعلام شده از سوی عرضه‌کننده، مانند رعایت تعداد سرنشین، مقدار بار و...) یا نافی ایمنی آن باشد یا موجب کاهش ارزش معاملاتی خودرو شود. هزینه‌ی رفع نقص یا عیب خودرو در طول مدت ضمانت و جبران کلیه‌ی خسارات وارده به مصرف‌کننده و اشخاص ثالث، اعم از خسارات مالی و جانی و هزینه‌های درمان ناشی از نقص یا عیب، (که خارج از تعهدات بیمه

^۱- بند ح ماده ۲ آیین‌نامه اجرایی قانون حمایت از مصرف‌کنندگان خودرو.

شخص ثالث باشد) هزینه‌های حمل خودرو به تعمیرگاه، تامین خودروی جایگزین مشابه در طول مدت تعمیرات، (چنانچه مدت توقف بیش از ۴۸ ساعت باشد) بر عهده ی عرضه‌کننده می باشد. (ماده ۳ قانون حمایت از مصرف کنندگان خودرو)

با توجه به ماده فوق، عرضه‌کننده مسئول جبران کلیه ی خسارات وارده به مصرف کننده و اشخاص ثالث، اعم از خسارات مالی و جانی و هزینه‌های درمان ناشی از نقص یا عیب می باشد؛ لذا در دوره تضمین که مدت آن در انواع مختلف خودرو متغیر است (ماده ۵ آیین‌نامه)، در صورت بروز عیب و نقص در خودرو، علاوه بر مسئولیت تولیدکننده در رفع نقص، در صورتی که آن عیب و نقص منجر به وقوع حادثه‌ای شده و خسارتی به بار آورد، تولیدکننده ملزم به جبران خسارت است. می توان نتیجه گرفت چنانچه تصادفی ناشی از عیب و نقص خودرو در طول مدت تضمین باشد، تولیدکننده، تحت یکی از شرایط ذیل، مسئول هرگونه عیب و نقص و جبران خسارت می باشد :

نخست، عیب و نقص باید ناشی از طراحی، مونتاژ، تولید یا حمل باشد.

دوم، عیب در خودرو وجود داشته یا در نتیجه‌ی استفاده‌ی معمول از خودرو ایجاد شده باشد.

سوم، عیب و نقص با مفاد ضمانتنامه و مشخصات اعلامی به مصرف کننده مغایر باشد .

چهارم، عیب و نقص مانع استفاده مطلوب از خودرو بوده یا نافی ایمنی آن باشد یا موجب کاهش ارزش معاملاتی خودرو شود.

« با وجود یکی از عیوب یا نواقص فوق در خودرو دوره‌ی ضمانت، عرضه‌کننده دارای مسئولیت جبران خسارات ذیل است:

۱- هزینه‌ی رفع نقص یا عیب خودرو

۲- جبران کلیه‌ی خسارات وارده به مصرف کننده و اشخاص ثالث، اعم از خسارات جانی، مالی و هزینه‌های درمان ناشی از عیب و نقص.

۳- هزینه‌ی حمل خودرو به تعمیرگاه و تامین خودروی جایگزین مشابه تحت شرایط مقرر در قانون. «(ماده ۳ قانون حمایت از مصرف‌کنندگان خودرو)

قانون‌گذار برای عرضه‌کننده در دوره‌ی تضمین مسئولیت رفع نقص و عیب خودرو و نیز جبران خسارات ناشی از آن را مقرر نموده است که البته بحث در خصوص مبنای این مسئولیت به فصل آتی موکول می‌شود. اما مستفاد از تبصره ۲ ماده ۲ قانون مذکور، مسئولیت عرضه‌کننده در دوران تعهد، منحصر به تامین قطعات و ارائه‌ی خدمات فنی استاندارد می‌باشد و این سکوت قانون‌گذار در خصوص مسئولیت عرضه‌کننده پس از دوران ضمانت، باعث این برداشت شده‌است که مسئولیت عرضه‌کننده محدود به دوران ضمانت بوده و خارج از آن دوره مسئولیتی متوجه عرضه‌کننده نیست. حال آنکه با توجه به جنبه‌ی حمایتی قانون مذکور، چنین برداشتی نمی‌تواند به نفع مصرف‌کننده‌ی خودرو باشد. لذا باید در خصوص مسئولیت عرضه‌کننده خودرو بین دو دوره‌ی ضمانت و خارج از مدت ضمانت، قائل به تفکیک شد. در مدت ضمانت تابع ماده ۳ بوده و تعهد تولید کننده تعهد به نتیجه است، اما در خارج از مدت ضمانت مسئولیت عرضه‌کننده تابع قواعد عام مسئولیت مدنی است. (بادینی و...، ۱۳۹۱، ص ۴۶) که بررسی تفصیلی در خصوص مبنای این مسئولیت در فصل آینده صورت خواهد گرفت.

۲-۱-۲-۱-۲-۲ مونتاژ کننده

مونتاژ به معنای سرهم کردن یا وصل کردن قطعات صنعتی پیش ساخته مانند قطعات خودرو است.^۱ مونتاژکننده شخصی است که قطعات ساخته شده‌ی خودرو را از شرکت اصلی خارجی وارد نموده و آنها را در ایران سوار می‌کند؛ در این زمینه دونوع مونتاژ وجود دارد که با دواصطلاح شناخته می‌شوند:

سی کی دی^۲ (قطعات کاملاً منفصل) و آن حالتی است که قطعات خودرو جدا جدا و به صورت کاملاً منفصل وارد کشور شده و داخل کشور سرهم بندی می‌شوند؛ در این حالت، بسته‌ی کامل قطعات مورد نیاز برای ساخت یک دستگاه، وارد کشور می‌شود.

^۱ - www.wikipedia.org؛ تاریخ مراجعه ۹۴/۰۳/۲۵.

^۲ - CKD compelet knocked down

اس کی دی^۱ (قطعاً نیمه کامل) که در این حالت مجموعه‌های خودرو پک شده و به صورت قطعاً نیمه کامل، وارد کشور می‌شوند و در داخل کشور، صرفاً مونتاژ می‌شوند. (پورتال جامع خودرو کشور، ۹۴/۱۰/۱۱)^۲

در حال حاضر تولید خودروهای مونتاژی بویژه چینی در کشور، تا حد زیادی افزایش یافته است، دلیل آنهم تفاوت اندک تعرفه میان واردات قطعه برای خودروهای داخلی با واردات قطعه برای مونتاژ می‌باشد؛ به این صورت که تعرفه واردات قطعه به صورت فول سی‌کی‌دی برای مونتاژکاری، ۲۶ درصد می‌باشد، این در حالی است که تعرفه واردات قطعه برای خودروهای با ۶۵ درصد ساخت داخل، ۱۲ درصد می‌باشد؛ لذا تعرفه واردات قطعه برای خودروهایی که قطعاً آنها تا ۶۵ درصد داخلی‌سازی شده است، تنها ۱۴ درصد کمتر از تعرفه واردات قطعاً بصورت کامل، برای مونتاژ خودرو داخل کشور است. (بهار نیوز، ۹۳/۱۰/۰۶، تاریخ مراجعه ۹۴/۰۳/۲۵)

همچنان که گذشت و در تعریف سازنده بیان گردید، سازنده شامل تولیدکننده و مونتاژکننده هر دو می‌شود. لذا از حیث قواعد حاکم و مسئولیت و نیز سازمان‌های ناظر، باید گفت تمام آنچه در خصوص تولیدکننده و مبنای مسئولیت وی بیان شد، شامل مونتاژکننده هم می‌شود.

اما مونتاژ خودرو از اهمیت فراوانی برخوردار است، اهمیت بحث از آنجاست که خودرویی که در یک کشور طراحی می‌شود، متناسب با ظرفیت‌های زیست محیطی و نیز استانداردهای همان کشور است؛ بعنوان مثال، خودروهای طراحی شده در کشورهای اروپایی که در ارتفاع کمتری نسبت به سطح دریا قرار دارند، بطور نسبی نمی‌توانند برای کشوری که در ارتفاع بالاتری از سطح دریا قرار گرفته است (مانند روسیه) مناسب باشند، زیرا نسبت اکسیژن به سوخت با افزایش ارتفاع کاهش می‌یابد و این امر در درازمدت کارایی خودرو را کاهش می‌دهد. این مورد نشان می‌دهد مونتاژ یک خودرو در یک کشور دیگر، تا چه حد نیازمند سازوکار دقیقی می‌باشد. استانداردی که کارخانه مادر برای تولید محصولات خود در نظر می‌گیرد و تغییراتی که ممکن است در کشور مقصد به همراه داشته باشد، تفاوت در شاخص‌های سازمان استاندارد کشور مقصد، تا عدم رعایت نکات دقیق فنی ترانس قطعاً در فرایند مونتاژ را می‌تواند شامل شود. (دانا خبر، ۹۲/۷/۳۰، تاریخ مراجعه ۹۴/۰۳/۲۵)

^۱- SKD semi knocked down

^۲ www.iranecar.com

آنچه گفته شد نشانگر اهمیت فراوان مونتاژ خودرو می‌باشد و اینکه این امر، نیازمند بررسی و نظارت دقیق در امر مونتاژ است تا کیفیت محصول تنزل نیابد.

حال آنکه به کرات مشاهده شده که خودروهای خارجی با کیفیت بالا، بعد از اینکه در ایران مونتاژ می‌شوند، تبدیل به محصولی بی‌کیفیت می‌شوند و این خودروها به دلیل فقدان استحکام و یکپارچگی، پس از برخورد با خودرویی دیگر یا جسم ثابت و یا پس از واژگونی، به راحتی متلاشی شده و جان سرنشینان به خطر می‌افتد.

یکی از مصادیق خودروهای مونتاژی، خودرو اسکانیا، ساخت سوئد است؛ علیرغم اینکه این خودرو در کشور سازنده، خودرو مستحکم و ایمنی بوده، در ایران و پس از مونتاژ تبدیل به یکی از پر حادثه‌ترین خودروها شده است؛ دلیل این تفاوت هم این است که در ایران یکسری تغییراتی در ساخت این خودرو صورت می‌گیرد که باعث کاهش ایمنی و استحکام آنها می‌شود. به عنوان نمونه می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:

۱- در اسکانیای سوئد، تست افتادن اتوبوس انجام می‌گیرد تا مقاومت اتوبوس در برابر ضربه چک شود، حال آنکه در ایران این تست انجام نمی‌گیرد.

۲- در اسکانیای سوئد، حداکثر سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت بوده و اتوبوس قادر به حرکت بیش از ۱۰۰ کیلومتر در ساعت نیست. حال آنکه در اسکانیای ایران، حداکثر سرعت، ۱۲۰ کیلومتر در ساعت بوده که با دستکاری اشخاص خارج از کارخانه به ۱۵۰ کیلومتر هم می‌رسد.

۳- تمام متعلقات داخل کابین اتوبوس، باید نسوز باشد و در صورت آتش‌سوزی، باید فاقد شعله و گاز سمی باشد و پیشروی آتش باید ۱۰ سانتی متر در دقیقه باشد، درحالی‌که در اسکانیای ایران، تست حریق انجام شد، که البته قادر به انجام همه‌ی تست‌ها نبوده و حریق نیز با شعله همراه بود، داخل اسکانیا پرده، روکش، صندلی، قالیچه کف و... نصب بوده که همگی اشتعال‌زا هستند. با این حال، این خودرو گواهی استاندارد را دریافت نمود.

۴- سیستم برق این اتوبوس نسبت به سایر اتوبوس‌ها ضعیف است. به دلیل اینکه باتری در جلوی خودرو قرار گرفته است امکان آتش‌سوزی در تصادفات شاخ‌به‌شاخ زیاد است، اما مهمترین علت، قرار گرفتن سیستم تهویه خودرو از جمله کولر و بخاری در کنار باتری خودرو عنوان شده است. زیرا وقتی سیستم‌ها روشن باشند به شدت

داغ می‌کنند و در یک برخورد حتی کوچک با سرعت ۶ کیلومتری به دلیل وجود باتری و جرقه، خودرو آتش می‌گیرد. (هاشمی، ۱۳۹۲)^۱

باتوجه به آنچه بیان گردید، باید گفت علی‌رغم اینکه قانون‌گذار مونتاژ را زیرمجموعه تولید دانسته، باید مونتاژ را ترکیبی از واردات و تولید دانست، لذا همان نظارتی که بر واردات است، باید بر ورود قطعات مونتاژی نیز صورت گیرد و از حیث استانداردهای لازم مورد بررسی قرار گرفته و گواهی استاندارد بگیرند و سپس سرهم شده و تولید شوند؛ در این مرحله نیز مورد بررسی سازمان‌های مرتبط قرارگیرند. چراکه گاه علت عدم ایمنی یا کیفیت خودرو مونتاژی، فقدان استاندارد قطعاتی است که از شرکت مادر وارد شده است و ارتباطی به نحوه تولید ندارند؛ از سویی هم قطعات وارد شده جهت مونتاژ خودرو، باید مطابق نمونه اصلی در کشور سازنده، تولید شوند تا اتفاقاتی که برای خودروهایی نظیر اسکانیا در ایران می‌افتد، تکرار نشود. لذا باید نظارت بر خودروهای مونتاژی در دو مرحله‌ی ورود قطعات و سرهم نمودن آنها انجام شود و کوتاهی در هر دو مرحله، موجد مسئولیت برای سازمان‌های دخیل می‌باشد.

۲-۱-۲-۲-۲ وارد کننده وسیله نقلیه

همچنانکه سالیانه میلیون‌ها خودرو در کشور تولید می‌شود، خودروهای زیادی هم مجوز واردات می‌گیرند و وارد کشور می‌شوند. اما با این حال، آن مقدار که در جهت حمایت از مصرف‌کننده در برابر تولیدکننده بحث شده و مقاله و کتاب نگارش شده و نیز قوانینی وضع شده است، در برابر واردکننده، چنین حمایتی به چشم نمی‌خورد؛ حال آنکه واردکنندگان کالا نیز مسئولیت خطیری به عهده دارند و می‌توانند با وارد نمودن کالاهای غیر استاندارد و نامرغوب، جان انسان‌ها را به خطر بیندازند؛ مصداق بارز این قضیه، واردات خودرو چینی هوو می‌باشد. که واردات آن به کشور، از سال ۱۳۸۴ آغاز شد و تا اواخر سال ۱۳۸۷ حدود شانزده هزار دستگاه، توسط شرکت‌های خودرو ساز داخلی، وارد کشور شد. با اینکه این خودرو، تنها سه درصد از خودروهای تجاری داخل کشور را شامل می‌شد، بیش از ده درصد از حوادث جاده‌ای را به خود اختصاص داد و خسارات زیادی به دارندگان آن تحمیل کرد. با این حال، دلیل اصلی رونق بازار این خودرو طی سال‌های ۸۴ تا ۸۷، قیمت پایین و تضمین کیفیت آن از سوی شرکت ایران خودرو دیزل بود. طی بررسی‌های صورت گرفته، مشخص شد این خودرو دارای عیوب اساسی

^۱ www.isna.ir/news/92070906283

در ترمز، سرماپذیری، پایداری و سیستم تعلیق بوده و مهمترین ایراد در ساختار آن بوده که ظرفیت چهل تن بار را نداشت. با وجود این همه ایرادات و اثبات کم کیفیتی این خودرو برای دست‌اندرکاران حمل و نقل کشور، بازهم مدت‌ها اقدام جدی جهت مقابله با ورود آن به کشور انجام نگرفت، تا اینکه با پیگیری‌های وزارت صنایع از سال ۸۷ تاکنون ورود این خودرو به کشور ممنوع شده است.^۱

با وجود اهمیت فراوانی که برای واردات خودرو و مسئولیت واردکنندگان وجود دارد، کتاب یا مقاله ای که به این موضوع پردازد دیده نشد، از میان قوانین هم آیین‌نامه ضوابط فنی واردات خودرو در سال ۱۳۸۲ وضع شد، همانطور که از نام این آیین‌نامه پیداست، مقررات و ضوابط واردات خودرو را مقرر نموده و به تبع آن یکسری تکالیفی برای واردکنندگان خودرو مقرر نموده است. اما در مورد مسئولیت واردکنندگان، می‌توان به قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶ و نیز قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان مصوب ۱۳۸۸، رجوع نمود. لذا مبنای بحث در این قسمت، دو قانون اخیر و نیز آیین‌نامه ضوابط فنی واردات خودرو می‌باشد که مسئولیت شرکت‌های واردکننده و نیز سایر اشخاص حقوقی که ممکن است در واردات خودرو دخیل باشند، براساس قوانین اخیرالذکر مورد بررسی قرار می‌گیرد.

مستفاد از آیین‌نامه ضوابط فنی واردات خودرو مصوب ۱۳۸۲، واردات خودرو به دو طریق ممکن است انجام شود:

۱- اشخاص حقیقی: که بدون نیاز به کارت بازرگانی می‌توانند سالیانه یک دستگاه خودروی خارجی از پانزده شرکت بزرگ خودروسازی جهان وارد نمایند.

۲- اشخاص حقوقی: با استفاده از کارت بازرگانی و رعایت مقررات واردات.

طبق آیین‌نامه ضوابط فنی واردات، وارد نمودن خودرو منوط به ثبت سفارش در وزارت بازرگانی است؛ اما ثبت سفارش در وزارت بازرگانی منوط به اخذ مجوزهای چهارگانه‌ی ذیل توسط متقاضیان واردات خودرو می‌باشد:

نخست؛ اخذ مجوز فعالیت نمایندگی مجاز خدمات پس از فروش خودروهای وارداتی است که تعیین ضوابط نمایندگی‌ها و نظارت بر آنها به عهده‌ی وزارت بازرگانی است که با همکاری وزارت صنایع اجرا خواهد شد. (ماده ۲ آیین‌نامه)

^۱ www.tabnak.ir/41715

دوم؛ اخذ مجوز سازمان حفاظت محیط زیست، از حیث رعایت استانداردهای مربوط به آلاینده‌گی هوا. (ماده ۳ آیین نامه)

سوم؛ اخذ مجوز از موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی از حیث مطابقت استانداردهای ایمنی و کیفیت خودروهای وارداتی با استانداردهای اجباری کشور. (ماده ۴ آیین نامه) در این مرحله واردکننده موظف است مستندات تحویل اداره استاندارد دهد مبنی بر رعایت استانداردهای ۵۵ گانه‌ی خودرو که البته در مورد خودروهای سواری ۴۶ موردش تطابق دارد. اداره‌ی استاندارد تک تک مدارک و نیز تطابق آنها با ضوابط فنی مشخص شده برای واردات خودرو را، کنترل می‌کند.

چهارم؛ صدور گواهی مربوط به معیارهای مصرف سوخت توسط موسسه‌ی استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران، (ماده ۵ آیین نامه) که هم اکنون این گواهی نامه توسط سازمان بهینه سازی مصرف سوخت که زیر مجموعه‌ی وزارت نفت است، صادر می‌شود.

مجوزهای چهارگانه‌ی فوق باید هنگام ثبت سفارش به وزارت بازرگانی ارائه شود و ثبت سفارش، نشاندهنده‌ی اخذ مجوزهای فوق می‌باشد.

با توجه به آنچه بیان گردید می‌توان گفت در زمینه‌ی واردات، بحث در دو بند قابل بررسی است؛ نخست، مسئولیت شخص حقوقی واردکننده و دوم، مسئولیت سازمان‌های دخیل در واردات؛ که طی دو بند ذیل به آنها پرداخته خواهد شد.

۲-۱-۲-۱-۲ شخص حقوقی وارد کننده

در این خصوص همان گونه که قبلاً بیان گردید، کتابی نگارش نشده است و در برخی مقالات منتشرشده نیز، به بیان کلیت مسئولیت واردکنندگان خودرو اکتفا شده است و وارد بحث تفصیلی آن نشده‌اند. (مرادی و...، ۱۳۹۰) لذا برای بررسی مسئولیت شرکت‌های وارد کننده باید به قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مراجعه نمود، که البته در قسمت نخست مربوط به مسئولیت تولیدکنندگان خودرو، به تفصیل مورد بررسی قرار گرفت. در

این قانون از عنوان کلی عرضه کننده استفاده نموده و تکالیف و وظایفی بر عهده وی قرار داده است؛ عرضه کننده در قانون فوق الذکر، اعم است از تولید کننده و واردکننده.

لذا تمام مباحثی که در خصوص مسئولیت و وظایف تولید کننده بیان شد، در مورد واردکننده هم صادق است؛ فقط جهت یادآوری و نیز جلوگیری از اطاله ی کلام، مختصری از آنچه قبلا بیان گردید و مرتبط با موضوع می باشد، بیان خواهد شد.

به موجب ماده ۲ قانون فوق الذکر، واردکننده مکلف است در طول مدت ضمانت، هر نوع نقص یا عیبی را که در خودرو وجود داشته یا در نتیجه ی استفاده ی معمول از خودرو بروز نموده و با مفاد ضمانتنامه و مشخصات اعلامی به مصرف کننده، مغایر بوده است یا مانع استفاده ی مطلوب از خودرو یا نافی ایمنی آن باشد یا موجب کاهش ارزش معاملاتی خودرو شود، را رفع نماید و هزینه ی رفع عیب و جبران کلیه خسارات جانی و مالی وارده و هزینه های درمان ناشی از عیب را در این دوره بپردازد.

لذا چنان چه خودرویی توسط شرکت های واردکننده وارد شده و به فروش برسد و در دوره ی ضمانت عیب یا نقص این خودرو منجر به وقوع حادثه ای گردد، طبق این ماده، واردکننده مسئول جبران خسارت مصرف کننده یا شخص ثالث است.

در خارج از دوره ی تضمین، قانون گذار سکوت نموده و باید به قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان کالا مراجعه نمود؛ با توجه به برخی مواد این قانون و نیز مبنای آن، که حمایت از حقوق مصرف کننده است، به نظر می رسد بتوان برای واردکننده بعد از دوره ی تضمین نیز مسئولیت محض قائل شد. بحث در این خصوص و توضیحات و استدلالات لازم در فصل آتی داده شده است که برای جلوگیری از اطاله ی کلام، به همین مختصر اکتفا می شود و توضیح تفصیلی موضوع، به همان فصل ارجاع می شود.

۲-۱-۲-۲ اشخاص حقوقی مرتبط با واردات

وارد کننده یک روی قضیه است که برای وارد نمودن خودرو، مکلف است از چهار سازمان مجوز کسب کند و لذا سازمان های مربوطه هم در محدوده ی مجوزی که ارائه می کنند، باید مسئول شمرده شوند.

ثبت سفارش واردات خودرو، در وزارت بازرگانی صورت می‌گیرد و منوط به ارائه‌ی مجوزهای چهارگانه‌ی نمایندگی، آلاینده‌ی، ایمنی و کیفیت، و مصرف‌سوخت می‌باشد؛ نظارت وزارت بازرگانی بر واردات، در حد بررسی اخذ مجوزهای چهارگانه است و همین‌که مجوزهای فوق به وزارت بازرگانی ارائه گردد، برای ثبت سفارش در وزارت کفایت می‌کند؛ به تبع آن، مسئولیت وزارت بازرگانی هم محدود به همین موضوع است و در صورتی می‌توان وزارت را مسئول شمرد که سفارش اشخاصی را ثبت نموده باشد که فاقد یکی از مجوزهای فوق باشند. اما آنچه از آیین‌نامه بر می‌آید این است که چنان‌چه ثبت سفارش با ارائه‌ی مجوزهای چهارگانه انجام شده باشد، مسئولیت وزارت بازرگانی خاتمه یافته است. حال چنان‌چه مجوزی داده شده اما استانداردهای مربوطه رعایت نشده باشد، باید سازمانی که مجوز را ارائه نموده، مورد مواخذة قرارداد.

در این میان سهم سازمان استاندارد از همه بیشتر و البته مهمتر است؛ چراکه بررسی استانداردهای ایمنی و کیفیت به عهده‌ی این سازمان است و اکثر مواقع فقدان ایمنی خودروها حادثه می‌آفریند، در حالیکه این امر از تخصص واردکننده خارج است و وی با کسب مجوز از سازمان استاندارد، در واقع این امر را به این سازمان می‌سپارد، به ویژه اینکه سازمان استاندارد در این زمینه، دارای کارگروه‌های متخصصی است. لذا می‌توان قائل به این شد که چنانچه عیب و نقص خودرو وارداتی که منجر به وقوع حادثه شده، ناشی از فقدان استاندارد ایمنی لازم بوده، بتوان علاوه بر واردکننده که طبق قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو دارای مسئولیت است، برای سازمان استاندارد هم به علت ارائه‌ی گواهی استاندارد به خودرو فاقد استاندارد، مسئولیت قائل شد. اما بحث تفصیلی درباره‌ی سازمان استاندارد و بررسی مسئولیت این سازمان، به قسمت آینده موکول می‌گردد.

دو سازمان دیگر یعنی سازمان محیط‌زیست و سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت، نیز دارای وظیفه‌ی ارائه‌ی دو مجوز در خصوص آلاینده‌ی و مصرف سوخت می‌باشند، اما از آنجا که موضوع پایان‌نامه حوادث رانندگی است و اکثر مواقع نقص در سیستم ایمنی منجر به بروز چنین حوادثی می‌گردد، لذا از ورود به بحث دو سازمان فوق خودداری می‌شود.

اما همانگونه که قبلاً هم بیان گردید، یکی از مصادیق بارز خودروهای وارداتی فاقد ایمنی، کامیون‌های هوو بود که البته پس از سه سال، واردات آنها ممنوع اعلام شد؛ در این خصوص، مدیرعامل پیشین ستاد مرکزی معاینه فنی

خودروه‌های تهران، مهمترین مشکل هوو را نقص در سیستم ترمز آنها بیان کرده و عنوان نمود اکثر هووهای وارداتی بدون سیستم ترمز ضد قفل وارد شده و در سراسی بی مشکلاتی را به لحاظ ایستایی دارد و باعث می شود ترمز از کار بیفتد و ظرفیت باد ترمز با چند ترمز پیاپی کاهش یافته و کارایی ترمز از بین می‌رود.^۱

اما با تمام مشکلات و ایراداتی که این خودرو از حیث ایمنی و کیفیت دارا بود، سه سال تمام بدون هیچگونه مانعی مجوز ورود گرفته و وارد کشور شده و شماره‌گذاری می‌شد و هیچ شخصی هم در مورد مشکلات این خودرو پاسخگو نبود. درحالیکه اول از همه، شرکت واردکننده این خودرو و سپس موسسه‌ی استاندارد، مسئولیت سنگینی در این خصوص داشته‌اند؛ حال آنکه در عمل خسارات فراوانی به دارندگان این خودروها وارد شده است. چگونه است که خودرویی نقص در ایمنی و کیفیت به این وضوح داشته و به مرور بر همگان اثبات گردیده، اما سه سال بدون هیچگونه دردسری وارد کشور شده است؟ مگر نه آنکه واردکننده مسئول هرگونه عیب و نقص و خسارات مالی و جانی ناشی از این عیب و نقص در دوران تضمین است؟ مگر نه اینکه وظیفه‌ی موسسه‌ی استاندارد، بررسی استانداردهای ایمنی و کیفیت کالای وارداتی است؟ تمام اینها تکالیف واضحی هستند که بر عهده‌ی واردکننده و موسسه استاندارد و موسسات دیگری است که در واردات این خودرو و شاید خودروهای دیگر، به وضوح نادیده گرفته شده و بار خسارات بر رانندگان بی تقصیر تحمیل شده است.

۲-۱-۲-۳ سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی

استاندارد در لغت به معنای نظم و قاعده و قانون، و در ارتباط با موسسه‌ی استاندارد، به معنای تعیین ویژگی های لازم در تولید یک فرآورده یا انجام یک خدمت می‌باشد. (حسینی، ۱۳۹۲)^۲

سازمان استاندارد ملی ایران (سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران)^۳ به عنوان تنها مرجع رسمی تعیین، تدوین و نشر استانداردهای ملی، در کشور می باشد که استانداردهای مختلفی را در حوزه‌های متفاوت، با کمک کارشناسان آن سازمان، صاحب نظران مراکز و موسسات علمی پژوهشی و تولیدی و اقتصادی، تهیه و منتشر می‌نماید. سابقه‌ی موسسه‌ی استاندارد به سال‌های خیلی دور باز می‌گردد؛ اولین حرکت مدون در رابطه با استاندارد و استاندارد نویسی در ایران با تصویب قانون اوزان و مقیاس‌ها در سال ۱۳۰۴ آغاز شد. در سال ۱۳۳۲ به

^۱ - Society@jamejamonline.ir پوران محمدی، گروه جامعه، ۹۰/۰۲/۱۳، تاریخ مراجعه ۹۴/۰۳/۲۵

^۲ - maqami.blog.ir.1392

^۳ - ISIRI

صورت یک اداره آزمایشگاهی زیر نظر اداره‌ی بازرگانی تاسیس شد که در زمینه‌ی کنترل کالاهای وارداتی و صادراتی و تولیدات داخل کشور فعالیت نماید، و در نهایت در سال ۱۳۳۹ اجازه تاسیس موسسه استاندارد ایران در شش ماده به تصویب مجلسین وقت رسید و اکنون زیر نظر نهاد ریاست جمهوری قرار گرفته و تحت عنوان سازمان ملی استاندارد فعالیت دارد.

قانون اصلاح قوانین و مقررات موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران مصوب ۱۳۷۱، در ماده ۱ هدف از ایجاد این موسسه را تعیین، تدوین و نشر استانداردهای ملی و نظارت بر اجرای آنها و همچنین انجام تحقیقات مربوطه معرفی نموده است.

این قانون در ماده ۳، طی هشت بند مجزا، وظایف موسسه را برشمرده که در ذیل به برخی از آنها اشاره می‌شود:

- انجام تحقیقات به منظور تدوین استاندارد؛

- بالابردن کیفیت کالاهای تولید داخل؛

- کمک به بهبود روشهای تولید و کارایی صنایع؛

- نظارت بر اجرای استانداردهای اجباری؛

- کنترل کیفیت کالاهای وارداتی مشمول استاندارد اجباری، به منظور حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان داخلی و جلوگیری از ورود کالای نامرغوب خارجی؛

- راهنمایی علمی و فنی تولیدکنندگان و توزیع کنندگان انواع کالا؛

- آزمایش و تطبیق نمونه کالا با استانداردهای مربوطه و...

ماده ۶ این قانون مقرر نموده است: «موسسه می‌تواند با تصویب شورای عالی استاندارد، اجرای استاندارد کالاها یا بخشی از یک استاندارد یا آیین‌های کار را که از نظر ایمنی، حفظ سلامت عمومی و حصول اطمینان از کیفیت فرآورده و حمایت از مصرف‌کننده و یا سایر جهات رفاهی و اقتصادی ضروری باشد، با تعیین مدت لازم که از سه ماه کمتر نخواهد بود، اجباری اعلام نماید.» خودرو نیز یکی از کالاهایی است که مشمول استاندارد اجباری است؛

استانداردهای صنعت خودرو مطابق لیست ارائه شده از سوی موسسه استاندارد، برای تمام خودروها ۵۵ استاندارد اجباری می باشد که ۴۶ تای آنها مربوط به خودروهای سواری بنزینی است.

مصرف کننده علاوه بر حق بهره‌مندی از کالا و خدمات، حق دارد از مخاطرات ناشی از کالای خریداری شده نیز در امان باشد، استاندارد کردن کالا از اقداماتی است که سبب می‌شود سطح ایمنی کالا در حدی قابل قبول باشد؛ (رهنمون و...، ۱۳۹۰، ص ۸۲) مسئولیت نظارت بر اجرای استانداردهای مذکور نیز صرفاً به عهده‌ی موسسه استاندارد و تحقیقات می‌باشد. (تبصره ۵ ماده ۶ قانون اصلاح قوانین و مقررات موسسه‌ی استاندارد، مصوب ۱۳۷۱) در زمینه‌ی کالاهای وارداتی نیز کنترل کیفیت کالاهای وارداتی مشمول استاندارد اجباری (که خودرو نیز از جمله‌ی آنهاست) به منظور حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان داخلی و جلوگیری از ورود کالای نامرغوب خارجی، از وظایف موسسه‌ی استاندارد می باشد.

با توجه به قانون اصلاح مقررات موسسه استاندارد و برخی از مواد این قانون که در بالا آورده شد، اهمیت استاندارد در تولیدات کالا و همچنین واردات، بسیار زیاد است. در این میان صنعت خودرو نیز از این قاعده مستثنا نبوده و اهمیت استاندارد در این تولیدات تا آنجاست که حتی وجود کوچکترین نقص فنی در ساختار آن، جان سرنشینان را با خطرهای جدی مواجه می‌کند. لذا رعایت حداقل استاندارد در تولید خودرو از الزامات صنعت خودروسازی محسوب می‌شود و وظیفه‌ی ابلاغ این استانداردها و نظارت بر اجرای آنها بر عهده موسسه‌ی استاندارد می باشد. لذا نقش موسسه‌ی استاندارد در این زمینه انکار نشدنی است.

ماده ۴ این قانون مقرر نموده است: «موسسه موظف است نسبت به تعیین کیفیت و ویژگی‌های کالاهای ساخت داخل و وارداتی که از نظر ایمنی و بهداشت عمومی حایز اهمیت است اقدام و نتایج حاصل را جهت اطلاع عموم و مراجع ذیربط اعلام نماید.»

برخی حقوقدانان از این تکلیف و اعتمادی که مصرف‌کننده بر مهر و تایید موسسه استاندارد دارد، چنین نتیجه گرفته اند که باید موسسه را مسئول شمرد. (جعفری تبار، ۱۳۷۵، ص ۸۶)

این در حالی است که برخی بزرگان علم حقوق، این مواد قانونی را جهت حمایت از مصرف‌کننده کافی نمی دانند و معتقدند در این زمینه باید تمهیدات ویژه ای اندیشیده شود. (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۶۳۹).

اما با جمع نظریات فوق می توان گفت، موسسه استاندارد که وظیفه ی تعیین و تدوین استاندارد و نظارت بر اجرای آنها را دارد، در محدوده ی همین تکلیف، دارای مسئولیت است و باید از اعطای مجوز استاندارد یا تمدید آن، در مواردی که استانداردهای اجباری رعایت نمی گردد، خودداری کند؛ در غیر اینصورت و چنانچه به علت فقدان استاندارد لازم، حادثه ای رخ بدهد، باید موسسه را هم مسئول جبران خسارت شمرد.

یکی از مصادیق بحث انگیز در این زمینه، اتوبوس های اسکانیاست. در تصادفی که در شهریور ۱۳۹۲ اتفاق افتاد و در بررسی علت وقوع این حادثه، خبرگزاری فارس در گزارشی از عدم رعایت ۱۹ مورد استاندارد لازم برای شماره گذاری اتوبوس های اسکانیا خبر داد و ادعا نمود دست های پشت پرده ای در صدور گواهی استاندارد برای این شرکت دخیل بوده اند. (خبرگزاری فارس، بازبینی شده در ۲۴ فوریه ۲۰۱۴)

علیرغم اینکه مدیرکل دفتر نظارت بر اجرای استاندارد صنایع فلزی و نیز خود شرکت عقاب افشان، خبر فوق را تکذیب نمودند، با توجه به حوادث متعدد اینچنینی که با همین نوع اتوبوس در جاده های ایران صورت گرفته و منجر به آتش سوزی های ناگهانی این نوع اتوبوس شده است، می توان گفت تکذیبیه ی مدیرکل دفتر نظارت و نیز شرکت عقاب افشان، صرفا فراری جهت شانه خالی کردن از بار مسئولیت می باشد. در حالیکه با رخ دادن چنین اتفاقاتی، می توان موسسه ی استاندارد را هم به عنوان یک شخص حقوقی مسئول، مقصر شمرد؛ که علیرغم عدم رعایت استانداردهای اجباری، باز هم گواهی استاندارد برای اتوبوس صادر نموده است.

از آنچه گفته شد، اهمیت فراوان موسسه استاندارد در تولیدات داخل و واردات و نیز تکلیف این سازمان در تدوین و تعیین استانداردها و نیز نظارت بر اجرای آنها برداشت می شود. لذا موسسه استاندارد در زمینه ی نظارت بر ایمنی و کیفیت کالاها نقش بسزایی دارد و پیرو همین نقش اساسی باید برای این موسسه مسئولیت سنگینی را هم در نظر گرفت، موضوعی که تاکنون کمتر به آن پرداخته شده است و در عمل این اتفاق نیفتاده و در نهایت، دست زیان دیده صرفا به سازنده یا واردکننده می رسد. در حالیکه زمانی که مسئولین کشور به وضوح از عدم رعایت

برخی استانداردهای اجباری در برخی خودروهای تولیدی یا وارداتی خبر می دهند، باید برای سازمان ناظر بر رعایت و اجرای این استاندارد ها، مسئولیت مدنی و چه بسا مسئولیت کیفری هم در نظر گرفت.

۲-۲ راه

یکی از ارکان سه گانه‌ی دخیل در وقوع تصادفات ، عامل راه می‌باشد؛ آمارها نشان می‌دهد نواقص جاده ای علت پانزده درصد از تصادفات را به خود اختصاص داده است و از این میان سهم راه‌های برون شهری بیشتر است. به گونه‌ای که امروزه نود و سه درصد از جابجایی‌ها به صورت زمینی و از طریق جاده انجام می‌شود و شصت و یک درصد کشته‌شدگان تصادفات رانندگی در محورهای برون‌شهری بوده و تنها بیست‌ونه درصد درون‌شهری و نه درصد راه‌های روستایی بوده است . البته در این میان یک درصد باقیمانده هم در مکان‌های نامعلوم رخ داده است.(ماهپور، ۱۳۹۳، ص ۸) به فرض مثال چنانچه جاده‌ها با شیب مهندسی ساخته نشوند، تصادف بیشتر می‌شود و همین موضوع باعث می‌شود مهندسين در طراحی جاده‌ها به شیب جاده و پیچ‌های آن توجه زیادی داشته باشند. لذا با توجه به اهمیت سهم راه در تصادفات رانندگی، شناسایی متصدیان راه و نیز اصول حاکم بر مسئولیت آن‌ها، امری ضروری است. برای این منظور باید ابتدا با مفهوم راه آشنا شد.

آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴ در ماده ۱، اصطلاحاتی را به شرح ذیل تعریف نموده است:

۱-راه: تمامی سطح خیابان، جاده ، کوچه و کلیه‌ی معابری که برای عبور و مرور عموم، اختصاص داده می‌شود.

۲- جاده : راه خارج از شهر برای عبور و مرور.

۳-خیابان: راه عبور و مرور در محل سکونت و فعالیت مردم که عرض آن بیش از شش متر باشد.

۴- کوچه : راهی در مناطق مسکونی که عرض آن حداکثر شش متر باشد.

۵- راه عمومی: راه‌هایی که برای عبور و مرور عموم مردم مورد استفاده قرار می‌گیرد.

و به همین ترتیب اصطلاحات دیگری نظیر راه‌های محلی ،راه‌های شریانی درجه یک و دو، بزرگراه ، شانه راه، جاده اصلی و فرعی ، خیابان اصلی و فرعی و... تعریف شده اند؛ که در این میان همانطور که از تعریف راه بر می‌آید، شامل تمام اصطلاحات دیگر هم می‌شود و آنها را نیز در بر می‌گیرد. لذا در پایان‌نامه حاضر منظور از راه،

راه به مفهوم اعم آن است که شامل راه‌های درون شهری و برون شهری و کوچه و خیابان و بزرگراه و آزاد راه ... می‌شود.

اما همچنان که سابق نیز بیان گردید، در این میان سهم جاده‌ها از همه بیشتر و انکار نشدنی است؛ به این علت که در جاده‌ها معمولاً به علت سرعت بالای خودروها، آمار تصادفات مرگبار و خطرناک، بسیار بیشتر از راه‌های درون شهری و خیابان‌هاست و از طرفی نیز کوچکترین سهل انگاری و اشتباه در اصول هندسی راه‌ها، ممکن است منجر به حوادث مرگباری شود. لذا در قسمت کنونی، ابتدا برخی نواقص جاده‌ای بررسی می‌شود و سپس به معرفی متصدیان راه و بررسی مسئولیت آنها پرداخته خواهد شد.

۲-۲-۱-۱ نقص راه

ساختار یک خیابان و جاده‌ی استاندارد، باید از دو منظر کمی و کیفی، با تعداد و تکنولوژی وسایل نقلیه روز، متناسب باشد، حال آنکه در عمل اینگونه نیست و آسفالت خیابان‌ها، جاده‌ها، اتوبان‌ها و بزرگراه‌ها پر از موج و دست‌انداز است. علاوه بر اینها، عملیاتی که توسط سازمان‌های دولتی و خدمات شهری، پس از آسفالت انجام می‌گیرد نیز سطح خیابان را برای حرکت وسایل نقلیه نامتناسب می‌نماید. گذشته از آنچه راجع به سطح راه‌ها و آسفالت گفته شد، از ویژگی‌های مهم یک جاده‌ی استاندارد، گویا بودن آن است، به این معنا که جاده به وسیله‌ی علائم و تابلوها مسیر را به طور دقیق نشان دهد. لذا یک راه ایمن، شامل محدوده‌ای ایمن و عاری از اشیاء و نقاط خطرناک برای عبور راه براساس سرعت، حجم عبور و شرایط هندسی محل می‌باشد. برای این منظور ضروری است در ساخت راه‌های درون شهری و برون شهری، نخست استانداردهای بین‌المللی تعریف شوند، سپس جاده‌ها بر اساس همان استانداردها ساخته شوند. حال آنکه به گفته‌ی یکی از کارشناسان راه و ترابری (دکتر بابازاده، صدخبر، ۱۳۹۱) در وزارت راه، طرحی به نام طرح جامع حمل و نقل ترافیک کشور وجود دارد و راه‌هایی که ساخته می‌شوند باید بر اساس آن طرح توجیه شوند، در طرح مذکور، اصلاً ایمنی و تصادفات نقشی ندارد و تصمیم‌گیری‌ها صرفاً بر اساس این است که جابجایی و سرعت سفرها بیشتر شود.

به گفته‌ی این بزرگوار، این طرح‌های جامع بر اساس ارزیابی هزینه و فایده است، یعنی به عنوان مثال با ساخت فلان جاده آیا افزایش فلان مقدار جابجایی و سرعت سفر به صرفه است یا خیر؟ عجیب است که در این طرح‌ها

بحث تصادفات مطرح نیست و هنگام ساخت جاده‌ها به جای پیش بینی این که چقدر تصادفات کاهش می‌یابد، پیش بینی‌ها بر این است که چقدر سرعت افزایش می‌یابد.

جهت تامین ایمنی راه‌ها وجود ۵ اصل اساسی در راه‌ها ضروری است :

۱- قابلیت دید؛ از آنجا که حدود نود درصد از اطلاعات مورد نیاز کاربران وسایل نقلیه در حین رانندگی، اطلاعات دیداری است، یک نیاز اساسی برای تسهیل رانندگی ایمن، تامین شرایط بهینه برای قابلیت دید و اطمینان از این مسئله است که آیا اطلاعات دیداری در زمان مناسب به کاربر جاده می‌رسد یا خیر؟

۲- طراحی راه خود معرف؛ راه و محیط اطراف آن باید توسط علائم به آسانی قابل شناخت باشد، به طوری که راننده سریعاً قادر به تعیین موقعیت خود و مسیر مناسب باشد.

۳- تامین شرایط مناسب راه برای حفظ پایداری وسیله نقلیه؛ منظور تامین نیازهای اساسی همچون اصطکاک سطح جاده و رعایت شیب عرضی برای تحمل نیروی گریز از مرکز وسایل نقلیه در قوس‌ها می‌باشد. یعنی به لحاظ سرعت، شرایط راه قادر به حداقل رساندن خطرات مرتبط با واژگونی، لغزندگی و... و اجتناب از آنهاست.

۴- راه بخشنده به معنای تامین امکان بازگشت و کنترل وسیله نقلیه منحرف شده؛ راه باید به گونه‌ای باشد که امکان بازگشت و کنترل وسیله نقلیه را برای رانندگان منحرف شده از مسیر فراهم آورده و راننده بتواند تعادل وسیله نقلیه خود را که کنترل آن از دستش خارج شده به دست آورد.

۵- محدود نمودن شدت تصادفات به وقوع پیوسته؛ موانع موجود در حاشیه‌ی راه‌ها باید برای جلوگیری از وخیم‌تر شدن تصادف به اندازه کافی دور از جاده باشند. (هاشمی، ۱۳۹۲)

مسائل گفته شده اموری هستند که مسئولین باید در ساخت راه‌ها مدنظر داشته باشند، به گونه‌ای که همواره یک تعادل منطقی میان طراحی هماهنگ راه، ایمنی، زیبایی، جنبه‌های زیست محیطی و ملاحظات محدودیت‌های کاربران راه برقرار سازند. (پور معلم و...، ۱۳۹۰، ص ۱۶)

دستورالعمل شماره ۹۷ پلیس راهور ناجا نقص راه را اینگونه تعریف نموده است: «هرنوع نقص و کمبود در روبه ، نشانه ، حفاظ و علائم عمودی و افقی راه که موجب انحراف و عدم تصمیم گیری صحیح راننده و بطور مستقیم باعث وقوع حادثه شود و یا اینکه وقوع حادثه را تسهیل نماید.»

در ذیل برای آشنایی بیشتر، مصادیقی از نقص راه آورده می شود:

۱-کندگی سطح راه؛ یکی از مصادیق عمده نقص راه، کندگی سطح راه می باشد که دو علت می تواند داشته باشد؛ نخست، عملیات عمرانی که ممکن است حسب مورد، توسط ادارات و سازمان های مختلف صورت گیرد، از جمله توسط شهرداری برای عملیات زیباسازی شهر، عملیات مربوط به فضای سبز و ... در جاده های درون شهری ؛ توسط اداره ی راه جهت عملیات عمرانی و راهسازی ؛ و نیز توسط شرکت مخابرات، برق و اداره آب و فاضلاب و یا پیمانکاران آن ها. دوم، کندگی ناشی از فرسودگی آسفالت یا نزولات آسمانی.

در مورد نخست، یعنی هنگام انجام عملیات عمرانی، ممکن است عدم نصب تابلوهای پیش آگاهی استاندارد، یا ناکافی بودن علائم و یا فقدان دید کافی رانندگان ، منجر به سقوط آنها در کانال ها و حفره های کنده کاری شده بشود. آیین نامه راهنمایی و رانندگی برای جلوگیری از وقوع چنین حوادثی در مواد ۲۱۱ و ۲۱۲ سازمان های ذیربط را مکلف نموده قبل از انجام هرگونه عملیات عمرانی، هماهنگی های لازم را با پلیس راهور و پلیس راه انجام دهند و قبل از بسته شدن تمام یا قسمتی از راه ، مراتب را به آگاهی مردم برسانند و محدوده ی کارگاه عملیات عمرانی را با نصب علائم استاندارد ایمن سازی نمایند. بدیهی است در صورت قصور سازمان های مربوطه در انجام تکالیف فوق و بروز حادثه، باید مسئول جبران خسارات باشند. (مواد ۲۱۱ و ۲۱۲ آیین نامه راهنمایی و رانندگی، ۱۳۸۴)

در مورد کندگی ناشی از فرسودگی آسفالت یا نزولات جوی نیز باید گفت از آنجا که نگهداری و حفاظت از راه های درون شهری و برون شهری با شهرداری و وزارت راه است، این دو ارگان باید در صورت کندگی سطح راه به هر دلیلی هرچه سریع تر نسبت به ترمیم آن اقدام نموده و تا قبل از ترمیم و حین عملیات نیز اقدامات ایمنی لازم از جمله نصب علائم هشداردهنده و... را به عمل آورند. در غیر این صورت در صورت وقوع حادثه، چنانچه کندگی علت موثر حادثه تشخیص داده شود، باید برای سازمان های مذکور، مسئولیت مدنی قائل شد.

۲- نصب سرعت کاه‌های غیراستاندارد؛ از آنجا که در کشور ما از کاهنده‌های سرعت به عنوان وسیله‌ای جهت کنترل سرعت، فراوان استفاده می‌شود و نصب آن در همه‌ی راه‌ها و خیابان‌ها دیده می‌شود، از طرفی نیز نصب سرعتکاه‌های غیراستاندارد و غیرقانونی، ضمن وارد ساختن صدماتی به سرنشینان و افزایش استهلاک وسایل نقلیه ناشی از شدت ضربات و لرزش‌های وارده به خودرو، باعث افزایش تصادفات نیز می‌شود، خوب است به مناسبت موضوع، شرح مختصری از این وسیله‌ی کاهنده‌ی سرعت و شرایط و ضوابط نصب آن، داده شود.

کاهنده‌های سرعت، دو نوع هستند: نخست سرعتگیر؛ جهت کنترل سرعت در اماکنی است که سرعت از ۱۵ کیلومتر تجاوز نمی‌کند، ارتفاع آن ۷ تا ۱۰ سانتی‌متر و طول آن ۳۰ سانتی‌متر می‌باشد؛ پارکینگ‌ها و مراکز خرید، بهترین اماکن برای نصب این وسیله هستند.

دوم سرعتکاه یا سرعتگیر ملایم، ارتفاع آن ۷ تا ۱۰ سانتی‌متر و طول آن بین ۳۳/۵ تا ۴/۲ متر می‌رسد؛ استفاده از این سرعتکاه‌ها در مناطق و معابر مسکونی و مناطقی که مسیر اصلی اتوبوس، آمبولانس و اتومبیل‌های اورژانس نیستند، متداول است. (کاوه‌ئیان، ۱۳۸۷)^۱

نکته جالب اینکه در کشورهای توسعه یافته، میزان استفاده از سرعتکاه‌ها فقط در مناطق و محل‌های مخصوصی است که معمولاً تعدادشان هم زیاد نیست و به صورت و حجمی که در کشور ما مشاهده می‌شود، معمول و پر استفاده نیست. اصولاً از روش نصب سرعتکاه در کشورهای توسعه یافته، فقط در معبر محلی یا در مقابل مدارس و مراکز آموزشی یا مراکز خاص و مشابه استفاده می‌شود و نیز نصب آنها اصولی دارد، از جمله در خیابان‌هایی که به عنوان مسیر عبور کامیون یا مسیر حمل و نقل عمومی شناخته می‌شوند، نصب نمی‌گردد. حال آنکه در ایران گاه در بزرگراه‌ها و حتی جاده‌های برون شهری نیز، چنین سرعتکاه‌هایی به چشم می‌خورد.

یکی دیگر از شرایط نصب سرعتکاه‌ها، موافقت کتبی صددرصد صاحبین املاک و شصت و هفت درصد ساکنین خیابان محل نصب می‌باشد، حداکثر ارتفاع ۷ تا ۱۰ سانتی‌متر و حداکثر طول ۳/۵ تا ۴/۲ متر می‌باشد. (همان)

^۱ Trafficbushehr.blogfa

با مطالعه‌ی شرایط و ضوابط فوق، باید گفت در کشور ما نصب سرعتگیرها و سرعتکاه‌ها، طبق استاندارد جهانی صورت نمی‌گیرد و نصب آن در بسیاری از اماکن، نه تنها ضرورتی نداشته، بلکه باعث ایجاد مشکل برای شهروندان و ساکنین و رانندگان می‌شود.

گذشته از محل نصب، خود سرعتکاه‌ها نیز از حیث مواد تشکیل‌دهنده و به‌خصوص ابعاد، به صورت استاندارد ساخته نمی‌شوند، به گونه‌ای که بارها دیده شده ارتفاع آنها از حد مجاز تجاوز نموده و گاهی نیز بدون رنگ و علامتی بوده که از دور قابل مشاهده باشد. همه این عوامل می‌توانند باعث شوند سرعتکاه‌ها به جای وسیله‌ای جهت کنترل سرعت و در نتیجه کاهش حوادث رانندگی، به دلیل فقدان استاندارد لازم، تبدیل به وسایلی در جهت ایجاد حوادث رانندگی شوند و باز هم راننده‌ی بی‌تقصیر، بار جبران خسارت را بر دوش کشد؛ حال آنکه قطعاً خسارات مادی و معنوی ناشی از اینگونه سرعتکاه‌ها را باید به عهده‌ی نهادهای ایجاد کننده‌ی آنها قرارداد، که در این زمینه مکلفند استانداردهای علمی و فنی لازم را برابر دستورالعمل‌های مربوطه رعایت نمایند.

۳- اختلاف سطح در شانه راه؛ یکی دیگر از نواقص راه که ممکن است منجر به واژگونی یا انحراف وسیله نقلیه گردد، اختلاف شانه با سطح اصلی راه است. اختلاف شانه با سطح اصلی راه باید به قدری باشد که هنگام خروج وسیله‌ی نقلیه از سطح راه و ورود به شانه یا بازگشت مجدد آن، منجر به واژگونی یا انحراف خودرو نشود (حداکثر ۵ سانتی‌متر).

۴- حفاظ غیراستاندارد یا فقدان آن؛ در کنار جاده‌ها گاه موانعی وجود دارند که امکان برخورد وسیله‌ی نقلیه و در نتیجه حادثه‌آفرینی آنها وجود دارد، از طرفی امکان جابجایی این موانع هم وجود ندارد، مانند تیرهای چراغ برقی که در کنار جاده‌ها به چشم می‌خورد. در چنین مواردی راهسازان از ابزار حفاظتی استفاده می‌کنند که مصداق بارز آن گاردریل‌ها می‌باشند. کاربرد دیگر این ابزار، در شیب‌های تند و پرتگاه‌های کنار جاده است که با نصب این ابزار، از سقوط وسایل نقلیه به داخل پرتگاه، جلوگیری به عمل می‌آید. گاردریل، یک سیستم نرده‌ای است که از آن برای مشخص شدن مسیر و نیز محافظت از اتومبیل‌ها در پرتگاه‌ها، جاده‌های خطرناک و مسیرهای دوطرفه استفاده می‌شود؛ این ابزار جهت کاهش شدت تصادفات وسایل نقلیه‌ی منحرف شده از مسیر اصلی به کار گرفته می‌شود، بدین صورت که وسیله‌ی نقلیه‌ی انحرافی را از شیب‌های تند خاکریز کنار جاده یا موانع ثابت، دور

کرده و انرژی جنبشی آنها را زایل می‌کند؛ این امر زمانی مفید است که برخورد با حفاظ، از برخورد با موانع ثابت کنار جاده یا پرت شدن از شیب موجود، خطر کمتری در برداشته باشد. لذا حفاظ‌های ایمنی را باید زمانی نصب کرد که از افزایش ایمنی آن اطمینان حاصل شده باشد. حفاظ نصب شده در حاشیه‌ی راه‌ها، علاوه بر اینکه باید با فاصله مناسبی از شانه راه نصب گردد، میزان مقاومت و استحکام آن نیز باید به گونه‌ای باشد که متناسب با انواع وسایل نقلیه سنگین مجاز عبوری در آن جاده، باشد. لذا در تولید و نصب حفاظ‌ها باید دو نکته‌ی مهم را در نظر داشت: نخست، مکان و نحوه‌ی نصب حفاظ و دوم، مقاومت حفاظ‌هاست. باتوجه به فلسفه‌ی نصب حفاظ، که جلوگیری از برخورد با مانع و در نتیجه حوادث بزرگتر است، حفاظ باید در جایی نصب شود که چنانچه وسیله نقلیه با حفاظ برخورد کند، خسارت کمتری به بار آورد تا زمانی که به مانع برخورد می‌کند. همچنین باید از استحکام و مقاومت کافی برخوردار باشد تا بتواند بدون این که بشکند از سرعت اتومبیل بکاهد. حال آنکه بارها از طریق رسانه‌های گروهی دیده و شنیده شده است که خودرویی در جاده‌های کشور، پس از تصادف به عمق دره سقوط کرده است. مثال بارز، تصادف دو دستگاه اتوبوس در آزادراه تهران- قم در سال ۱۳۹۲ می باشد، که خبرها حاکی از آن است که چنانچه حفاظ وسط، که در حد خودرو سواری بوده از استحکام لازم برای وسایل نقلیه‌ی سنگین، مانند اتوبوس برخوردار بود، یا حداقل از گاردریل سه شیاره با فاصله‌ی کمتر پایه‌های آن یا نیوجرسی (گاردریل بتنی) استفاده می‌شد، از عبور اتوبوس به لاین مخالف، جلوگیری یا حداقل از سرعت اتوبوس کاسته می‌شد و این حادثه‌ی وحشتناک صرفاً به یک تصادف خسارتی تبدیل می‌شد. در حالیکه در حادثه فوق اتوبوس پس از ترکیدگی لاستیک، به گاردریل برخورد، از آن عبور کرده و وارد لاین مقابل شده و منجر به حادثه‌ای دردناک شد و در آن چهل و چهار نفر زنده زنده سوختند. (هاشمی، ۱۳۹۲)

۵- کمبود علائم هشداردهنده در نقاط پر حادثه و عدم اصلاح این نقاط؛ گاه ممکن است حسب اعلام پلیس راهور، نقطه یا نقاطی به عنوان نقاط پرحادثه اعلام شوند. در این موارد، سازمان ذیربط مکلف است در اسرع وقت نسبت به اصلاح آن اقدام نماید و تا زمان اصلاح، نسبت به نصب علائم هشداردهنده شامل تعیین محدودیت سرعت، نصب چراغ چشمک‌زن و... اقدام نماید. در غیر اینصورت چنانچه حادثه‌ای در این نقاط رخ دهد، سازمان‌های ذیربط، حسب مورد، باید مسئول شمرده شوند؛ که البته در این خصوص باید طبق دستورالعمل آشکارسازی نقاط پرحادثه که توسط وزارت راه و ترابری در تاریخ ۸۶/۱۲/۰۷ تنظیم شده است، عمل گردد. این

دستورالعمل مقرراتی مربوط به نصب علائم هشداردهنده در نقاط حادثه خیز، وضع نموده که از آن جمله می توان به موارد ذیل اشاره نمود:

کلیه ی تابلوهای مربوط به نقاط پرحادثه می بایست تا رفع کامل حادثه خیزی در زمینه ی شبرنگ فلئورسنسی (زرد-سبز) مشخص شده و به میزان ۱۵ سانتی متر در آزاد راه و بزرگراه و ۱۰ سانتی متر در سایر راهها، به عنوان حاشیه ی علائم مذکور، در نظر گرفته شود. با توجه به دستورالعمل فوق، چنانچه در نقطه حادثه خیزی مقررات مذکور رعایت نشده باشد و تابلوها طبق دستورالعمل نصب نشده باشد، باید سازمان ذیربط را مسئول شمرد.

۶- فقدان کیفیت آسفالت؛ گاه عدم کیفیت و فقدان استاندارد مصالح مورد استفاده در آسفالت، باعث می شود اجزای آسفالت، نگهداری لازم را نداشته و سطح راه، در تابستان و زمستان لغزندگی بیش از حد برای وسایل نقلیه ایجاد کند. مدیر کل راه و شهرسازی استان کرمانشاه^۱ در این خصوص اذعان نموده است علل عمده ی خرابی در راهسازی به ویژه در راههای آسفالته ، یا ریشه در ساخت اولیه ی راه و آسفالت و نحوه و میزان ترکیبات آن دارد یا اینکه مربوط به دوره ی بهره برداری از راه می شود که به دلیل نبود مراقبت و نگهداری صحیح و اصولی از راهها و مرمت آنها هنگام خرابی های جزئی برای جلوگیری از ایجاد خرابی های عمده و جبران ناپذیر در راهها، صورت می گیرد. عمر متوسط آسفالت راههای برون شهری در ایران، ۳ تا ۴ سال است، این در حالیست که متوسط عمر آسفالت در سایر کشورها ۹ تا ۱۰ سال است. به گفته ی دکتر عامری، رئیس پژوهشکده حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی ، اجرای نادرست و غیراستاندارد و عدم نظارت کافی بر پروژه های راهسازی، باعث کوتاهی عمر آسفالت ها و خرابی زودهنگام آنها می شود. با توجه به آنچه بیان گردید در مواردی که مشکلات آسفالت منجر به وقوع حادثه ای می گردد حسب مورد قصور وزارت راه یا پیمانکاران مربوطه را باید در علت تصادف لحاظ نمود. (دستورالعمل شماره ۹۷ پلیس راهور ناجا، ۱۳۹۰)

۷- عدم ایمن سازی هنگام انجام عملیات اجرایی در سطح راهها: در این زمینه نشریه ۷-۲۶۷ آیین نامه ایمنی راهها مقرراتی را وضع نموده است. در محل انجام عملیات، شخص حقیقی یا حقوقی و یا سازمان های ذیربط، در قبال جان تمام استفاده کنندگان از راه و حفاظت آنها از جراحات و نیز حفظ اموال آنها از خسارات احتمالی،

^۱ www.alef.ir 04/9/93

مسئولند. در این آیین نامه مقرراتی جهت چگونگی استفاده از علائم و اقدامات ایمنی هنگام انجام عملیات اجرایی، وضع شده که به نمونه ای از آنها اشاره می شود:

۱- هشدارها و موانع فیزیکی و دیگر اقدامات به میزان مورد نیاز، باید در مجاورت محل، به کار رود.

۲- پیمانکاران باید از قبل، موافقت وزارت راه را گرفته و زمان شروع و خاتمه ای کار را به پلیس راه اطلاع دهند.

۳- عملیات باید با نصب علائم ترافیکی مصوب آیین نامه ایمنی راهها باشد.

۴- وسایل نقلیه مورد استفاده و نیز کلیه پرسنل، باید از دور به خوبی قابل رویت باشند. (نشریه شماره ۷-۲۶۷ آیین نامه ایمنی راهها)

موارد فوق و نیز مواردی مشابه که در آیین نامه به آنها اشاره شده است و در صورت قصور هریک از سازمان های ذیربط، باید در علت تامه ای تصادف، آن را در نظر گرفت.

۲-۲-۲ اشخاص حقوقی مرتبط با راه

در رابطه با مسائل مربوط به راه و نواقص آن همواره ممکن است دو گروه دخیل باشند، نخست متصدیان راه، که منظور آن دسته از دستگاه هایی هستند که به موجب قوانین مربوطه، وظیفه ای ساخت، نگهداری و ایمن سازی راهها را به عهده دارند. راهها در یک تقسیم بندی کلی به دو دسته ای درون شهری و راههای برون شهری تقسیم می شوند، به همین ترتیب هم دو متصدی قانونی راه وجود دارد: شهرداری و وزارت راه و شهرسازی. ماده ۵۵ قانون شهرداری مصوب ۱۳۳۴، شهرداری را به عنوان متصدی قانونی راههای درون شهری معرفی نموده است. بند ۲ ماده ۷ قانون تغییر نام وزارت راه به وزارت راه و ترابری مصوب ۱۳۵۳ نیز، تصدی راههای برون شهری و روستایی را به عهده وزارت راه قرار داده است.

دوم، با اینکه تصدی راههای درون شهری و برون شهری و در نتیجه احداث و ترمیم و حفظ ایمنی راهها، به عهده شهرداری و وزارت راه است، عامل نقص راه نمی تواند صرفاً به عهده دو ارگان مذکور باشد، چراکه سازمان های دیگری نظیر سازمان آب و فاضلاب، شرکت برق، مخابرات و... نیز گاه در سطح معابر عمومی، اقدام به عملیات اجرایی می کنند که ممکن است با کندی راهها، سد معبر، تجمع مصالح در معبر و... همراه بوده و در نتیجه

حوادثی بیافریند. در چنین مواردی که اندک هم نیستند باید برای سازمان‌های دخیل هم مسئولیتی در نظر گرفت.

از سوی دیگر، متصدیان راه نیز علی‌الاصول مباشرتی در اجرای عملیات احداث و ترمیم راه‌ها ندارند و اینگونه عملیات را از طریق شرکت‌های پیمانکاری انجام می‌دهند، لذا در حین انجام پروژه‌های راهسازی تا قبل از اتمام کار، شرکت‌های پیمانکاری نیز دخیل هستند و در صورت وقوع حادثه، باید بتوان برای آنها سهمی از مسئولیت را در نظر گرفت. گروه دوم از اشخاص حقوقی دخیل در راه‌ها، شرکت‌های خدماتی، نظیر آب و برق و مخابرات و نیز شرکت‌های پیمانکاری می‌باشند که مختصراً معرفی شده و مسئولیت آنها مورد بررسی قرار خواهد گرفت. (ورایی و...، ۱۳۹۳، ص ۴۵)

این قسمت ضمن معرفی متصدیان راه، شامل شهرداری و وزارت راه و شهرسازی، مسئولیت سایر سازمان‌های دخیل از جمله سازمان آب و مخابرات و... و نیز شرکت‌های پیمانکاری که طرف قرارداد شهرداری و وزارت راه هستند را مورد بررسی قرار خواهد داد؛ اما بررسی تفصیلی مبانی و شرایط مسئولیت این ارگانها، به فصل آتی موکول می‌شود که به موضوع مسئولیت، اختصاص دارد.

۲-۲-۱-۲ متصدیان قانونی راه

دو ارگان شهرداری و وزارت راه، تصدی راه‌های درون‌شهری و برون‌شهری را به عهده داشته و وظیفه‌ی حفظ و نگهداری و ترمیم راه‌ها را بر عهده دارند. این قسمت به معرفی این دو سازمان و شرح وظایف قانونی آنها در رابطه با راه‌ها می‌پردازد.

۲-۲-۱-۱ شهرداری

شهرداری یک موسسه‌ی عمومی غیردولتی است، که به منظور اداره‌ی امور محلی از قبیل عمران و آبادی، بهداشت شهر و تامین رفاه و آسایش اهالی شهر، تاسیس شده است. با این حال از آنجا که ارائه دهنده‌ی خدمات عمومی است، می‌توان با دولت دارای احکام مشترک دانست.

در خصوص وظایف و تکالیف شهرداری، قانون گذار در قانون شهرداری مصوب ۱۳۳۴، بطور اخص و در سایر قوانین بطور پراکنده، یکسری تکالیفی به عهده‌ی شهرداری به عنوان متصدی راه‌های درون‌شهری، قرارداد داده است که در ذیل به اختصار برخی از این تکالیف آورده می‌شود.

به موجب ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها برخی وظایف شهرداری عبارتند از:

- ۱- ایجاد خیابان‌ها، کوچه‌ها، میدان‌ها و باغ‌های عمومی و مجاری آب و توسعه‌ی معابر، در حدود قوانین موضوعه.
- ۲- نظیف و نگهداری و تسطیح معابر و انهار عمومی و مجاری آب‌ها و فاضلاب و تصفیه قنوت مربوط به شهر و تامین آب روستایی و روشنایی به وسایل ممکنه.
- ۳- اتخاذ تدابیر موثر و اقدام لازم برای حفظ شهر از خطر سیل و حریق و همچنین رفع خطر از بناها و دیوارهای شکسته و خطرناک واقع در معابر عمومی و کوچه‌ها و اماکن عمومی و دالان‌های عمومی و خصوصی و پرکردن و پوشاندن چاه‌ها و چاله‌های واقع در معابر و جلوگیری از گذاشتن هرنوع اشیاء در بالکن‌ها و ایوان‌های مشرف و مجاور به معابر عمومی، که افتادن آنها موجب خطر برای عابرین است و جلوگیری از ناودان‌ها و دودکش‌های ساختمان‌ها، که باعث زحمت و خسارت ساکنین ساختمان‌ها می‌باشد.
- ۴- ساخت خیابان‌ها و آسفالت کردن سواره و پیاده‌روهای معابر و کوچه‌های عمومی.
- ۵- جلوگیری از سد معبر عمومی و اشغال پیاده‌روها و استفاده غیرمجاز از آنها و پارک‌های عمومی.

باتوجه به موارد فوق، شهرداری وظیفه‌ی حفظ و نگهداری معابر داخل شهرها را به عهده دارد. کسی حق ندارد موانعی در معابر شهری ایجاد کند یا اقدام به حفاری غیر مجاز نماید. در صورت ایجاد موانع نیز، شهرداری مکلف به برطرف نمودن موانع و نصب علائم هشداردهنده در این موارد می‌باشد. حال چنانچه شهرداری تکلیف فوق را انجام نداده و به علت وجود موانع و... حادثه‌ای رخ دهد، شهرداری به عنوان سبب اقوا از مباشر، ضامن جبران خسارات وارده به زیان‌دیده می‌باشد. (عباسلو، ۱۳۸۷، ص ۷۸)

برابر آیین‌نامه‌ی بهبود تردد در معابر شهری و حومه مصوب ۱۳۸۸، وظیفه‌ی طراحی، تهیه و نصب علائم عمودی و افقی راهنمایی و رانندگی و رفع نقاط حادثه خیز و ایمن‌سازی در معابر شهری، بر عهده‌ی شهرداری می‌باشد.

به موجب مواد ۲۱۸ و ۲۱۹ آیین‌نامه‌ی راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴، وظیفه‌ی ایجاد پیاده‌روهای استاندارد و ایمن در معابر شهری و ایجاد مسیر عبور دوچرخه و نیز تامین روشنایی معابر شهری با همکاری وزارت نیرو، با شهرداری است.

ماده ۲۱۱ همان آیین‌نامه نیز مقرر نموده است: «دستگاه‌های مسئول، موظفند پیش از بسته شدن تمام یا بخشی از راه برای انجام هر نوع عملیات اجرایی اعم از تعریض، تعمیر، نگهداری، حفاری و مانند این‌ها، هماهنگی‌های لازم را انجام داده و با اطلاع ادارات راهنمایی و رانندگی و یا پلیس راه، اقدام و مراتب را به آگاهی مردم برسانند.»

ماده ۲۱۲ نیز اینگونه مقرر نموده است: «اشخاصی که به هر عنوان روی راه‌های عمومی کار می‌کنند، موظفند پیش از شروع به کار، علائم ایمنی عبور و مرور را براساس ضوابط و استانداردهای ایمنی در عملیات اجرایی راه‌ها، که به تایید مسئولین مرتبط می‌رسد، در محل نصب و لوازم کار، لباس کارگران و وسایل نقلیه‌ی خود را به علائم هشدار دهنده مجهز نمایند، در غیر اینصورت، ماموران راهنمایی و رانندگی و پلیس راه موظفند از کار آنها جلوگیری به عمل آورند.»

ماده ۱ قانون نوسازی و عمران شهری مصوب ۱۳۴۷ نیز اذعان می‌دارد: «نوسازی و عمران، اصلاحات اساسی و تامین نیازمندی‌های شهری، احداث و اصلاح و توسعه‌ی معابر، ایجاد پارک‌ها و پارکینگ‌ها (توقفگاه‌ها) و میدان‌ها، حفظ و نگهداری پارک‌ها و باغ‌های عمومی موجود و تامین سایر تاسیسات مورد نیاز محلات و مراقبت در رشد متناسب و موزون شهرها، از وظایف اساسی شهرداری‌هاست و شهرداری‌ها در اجرای وظایف مذکور، مکلف به تهیه‌ی برنامه‌های اساسی و نقشه‌های جامع هستند.»

مستفاد از مواد قانونی مذکور، تصدی راه‌های درون‌شهری در حوزه‌ی وظایف شهرداری‌هاست، که شامل ساخت و احداث کوچه‌ها و خیابان‌ها، ترمیم و اصلاح آنها، ایمن‌سازی آنها، رفع موانع، تامین روشنایی آنها و سایر تاسیسات مورد نیاز، تهیه و نصب علائم راهنمایی و رانندگی و... می‌باشد. علاوه بر اینها، به هنگام انجام عملیات اجرایی و هرگونه عملیات عمرانی در سطح کوچه‌ها و خیابان‌ها و پیاده‌روها و سواره‌روهای شهر نیز، اعم از اینکه توسط خود شهرداری یا سازمان‌های دیگری نظیر سازمان آب و فاضلاب، برق و... صورت گیرد، شهرداری وظیفه‌ی نظارت بر ایمن‌سازی عملیات اجرایی و رعایت مقررات ایمنی را دارد.

برای این منظور شهرداری باید هماهنگی و تعامل بیشتری با ادارات داشته باشد؛ چرا که بسیار اتفاق افتاده است که در یک خیابان، از طرف یک شرکت، مثلاً شرکت آب و فاضلاب، جهت انجام خدمات، حفاری صورت می‌گیرد، شهرداری نیز بنابر وظیفه اقدام به ترمیم خیابان مورد نظر می‌کند، بماند که پس از گذشت چند روز از این اقدام، نشست خیابان و چاله‌های فراوانی در نقاط ترمیمی به چشم می‌خورد، ارگان‌ها و ادارات دیگری به فاصله‌ی کمتر از یک هفته، اقدام به انجام عملیات حفاری (لوله کشی گاز و...) در همان خیابان می‌کنند. این عدم هماهنگی بین سازمان‌ها و شرکت‌ها جهت ارائه‌ی خدمات، سبب بروز مشکلات ترافیکی و حتی سبب تصادفات در منطقه می‌شود.

از آنجا که مسئولیت و تصدی راه‌های درون‌شهر با شهرداری است، از این سازمان انتظار می‌رود در این زمینه هماهنگی لازم را بین سازمان‌های مختلف انجام داده تا منجر به مشکلات اینچنینی نشود.

شرح مختصری از تکالیف و وظایف شهرداری در خصوص راه‌ها بیان گردید؛ براساس قاعده‌ی کلی که در فقه و حقوق وجود دارد و به موجب آن هرکس به دیگری خسارت وارد کند، مکلف به جبران آن است، شهرداری نیز چنانچه در انجام تکالیف فوق، کوتاهی نموده و به موجب آن خسارتی به اشخاص وارد گردد، ضامن است.

اما بررسی مبانی مسئولیت شهرداری، به فصل آتی موكول می‌گردد.

۲-۲-۱-۲-۲ وزارت راه و شهرسازی

تشکیل سازمانی جهت انجام امور مربوط به احداث راه‌ها و راهداری، سابقه‌ای نزدیک به یک قرن داشته و به سال ۱۲۹۸ بر می‌گردد، این سازمان با عناوین مختلفی تاکنون به فعالیت خود ادامه داده است؛ وزارت فواید عامه ۱۲۹۸، اداره کل طرق و شوارع ۱۳۰۸، وزارت راه ۱۳۱۵، وزارت راه و ترابری ۱۳۵۳ و در نهایت آنچه هم اکنون مشغول به فعالیت است، وزارت راه و شهرسازی است که در خرداد ماه سال ۱۳۹۰ با رای مجلس و تایید شورای نگهبان، وزارت راه و ترابری با وزارت مسکن و شهرسازی ادغام شده و وزارت راه و شهرسازی را تشکیل دادند.

وزارت راه و شهرسازی، مسئول اداره‌ی امور حمل و نقل زمینی، دریایی و هوایی در محدوده‌ی داخلی کشور و ارتباطات ترابری بین ایران و دیگر کشورهای جهان است؛ اما آنچه در پایان‌نامه‌ی حاضر، از صلاحیت این ارگان مورد بررسی قرار می‌گیرد، تکالیف این وزارت در اداره‌ی امور حمل و نقل زمینی و نیز راهداری می‌باشد.

در خصوص حفاظت و ترمیم راه‌های برون‌شهری قانون‌گذار در قوانین مختلف، تکالیفی برای وزارت راه تعیین نموده است که در ذیل به برخی از آنها اشاره می‌شود.

به موجب بند ۲ ماده ۷ قانون تغییر نام وزارت راه به وزارت راه و ترابری و تجدید تشکیلات و تعیین وظایف آن مصوب ۱۳۵۳، یکی از وظایف وزارت راه و ترابری، احداث، توسعه، بهره‌برداری و نگهداری راه‌ها، راه آهن و بنادر می‌باشد. لذا در صورت کوتاهی در انجام این وظیفه و ایجاد حادثه، به موجب قاعده‌ی تسبیب، مکلف به جبران خسارت است. (همان، ص ۷۹)

ماده ۹۷ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی نیز تشخیص، انتخاب، تهیه، جانمایی، نصب، ترمیم و نگهداری علائم عمودی و افقی راهنمایی و رانندگی در جاده‌ها را بر عهده‌ی وزارت راه و شهرسازی قرار داده است؛ لذا چنانچه تصادفی در نقطه‌ی حادثه‌خیزی رخ دهد که فاقد علائم لازم بوده، می‌توان و باید وزارت راه را به دلیل عدم نصب علائم نقاط پر حادثه، مسئول شمرد.

قانون ایمنی راه‌ها و راه آهن مصوب ۱۳۴۹ نیز یکسری تکالیفی برای وزارت راه مقرر نموده است :

ماده ۳ «وزارت راه و ترابری مکلف است در هر آزاد راه حداقل و حداکثر سرعت و همچنین انواع وسایط نقلیه‌ای که عبور آن‌ها مجاز نیست، با نصب علائم مشخص کند و نیز کلیه‌ی علائم مربوط به مقررات رانندگی و محل‌های توقف مجاز و سایر علائم لازم را که برای پیشگیری از خطرات احتمالی تصادف لازم است، در طول راه برای اطلاع رانندگان نصب کند.»

ماده ۶ «اقدام به هرگونه عملیاتی که موجب خرابی جاده گردد، همچنین ایجاد هرگونه مستحذات یا درختکاری یا زراعت یا اقدام به حفاری در حریم قانونی آزادراه‌ها و راه‌های اصلی و فرعی و راه آهن، که میزان هریک به طریق و وسایل متناسب مشخص و از طرف وزارت راه و ترابری آگهی می‌شود، بدون اجازه‌ی وزارت راه و ترابری ممنوع است.»

ماده فوق‌الذکر، هرگونه عملیات اجرایی در جاده‌ها، آزادراه‌ها و راه آهن را منوط به اجازه‌ی وزارت راه نموده است، لذا وزارت راه، در خصوص چنین عملیاتی در صورت صدور اجازه، مسئول است؛ اگرچه عملیات حفاری و ... ممکن

است توسط ارگان‌های مختلفی از جمله سازمان آب و فاضلاب، شرکت برق و... صورت گیرد، اما در صورت وقوع حادثه در این نقاط، به علت تکلیفی که قانون‌گذار در این ماده برای وزارت راه مقرر نموده، چنانچه عملیات با مجوز وزارت راه بوده و اشکال در عملیات اجرایی ماموران نباشد، می‌توان وزارت راه را هم مسئول شمرد.

ماده ۱۴ « وزارت راه و ترابری مکلف است هنگام ایجاد راه‌های جدید و راه آهن، گذرگاه‌های ضروری و مجاری لازم را در نظر گرفته و موجبات ارتباط دو طرف راه‌های احداثی را به نحو مقتضی فراهم کند. وزارت پست و تلگراف و تلفن در مورد فراهم نمودن امکانات ارتباطی و وزارت نیرو در مورد تامین روشنایی راه‌ها مکلفند حسب اعلام وزارت راه و ترابری و در چهارچوب مقررات موجود اقدام کنند.»

ماده ۱۹ « وزارتخانه‌های راه و ترابری و جهاد سازندگی، مکلفند علائم افقی و عمودی و تجهیزات ایمنی لازم را در طول هریک از راه‌های مربوط مشخص و در محل‌های مورد نیاز نصب و اجرا نمایند.»

تبصره « وزارتخانه‌های مذکور مکلفند برای انجام عملیات احداث و مرمت و یا نگهداری راه‌های مربوط، علائم ایمنی لازم را نصب نمایند، چنانچه بر اثر کوتاهی در بکار بردن علائم یاد شده، خسارتی به اشخاص (حقیقی یا حقوقی) وارد شود، هریک از وزارتخانه‌های یاد شده، حسب مورد، موظف است از مطالبات پیمانکار یا اعتبارات جاری و عمرانی وزارتخانه، خسارت وارده را پرداخت نماید و چنانچه ماموران دولت یا پیمانکاران مرتکب تقصیر شده باشند، دولت خسارت پرداخت شده را از آنها استیفا خواهد نمود.»

گذشته از آنچه تاکنون بیان شد، تبصره‌ی فوق به صراحت برای وزارت راه، در صورت کوتاهی در انجام تکالیف مقرر در ماده، مسئولیت مدنی پیش‌بینی نموده است که البته مبانی این مسئولیت و شرایط اعمال آن به تفصیل در فصل آتی بیان خواهد گردید؛ اما اکنون آنچه مسلم است در نظر گرفتن مسئولیت برای شخص حقوقی وزارت راه و شهرسازی می‌باشد.

علاوه بر قوانین فوق، مواد ۲۱۱ و ۲۱۲ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی نیز مقرراتی در هنگام انجام عملیات اجرایی در راه‌ها وضع نموده و در خصوص رعایت ایمنی و احتیاط، تکالیفی برای سازمان‌های ذیربط مقرر نموده است، که در قسمت پیشین (شهرداری) آورده شد و برای جلوگیری از اطاله‌ی کلام از طرح مجدد آن در اینجا خودداری می‌شود.

آنچه بیان شد مختصری از تکالیف وزارت راه و شهرسازی در احداث، نگهداری، ترمیم و حفظ ایمنی راه‌های کشور می باشد. هرکجا قانون‌گذار تکلیفی برای شخص یا نهادی مقرر نموده است، بدنبال آن و در راستای ضمانت اجرای آن وظیفه، باید در صورت کوتاهی در انجام آن تکلیف، مسئولیتی برای مکلف در نظر گرفت؛ وزارت راه نیز از این قاعده مستثنا نبوده و در صورت کوتاهی در انجام تکالیف مقرر باید برای آن، مسئولیت در نظر گرفت. بر فرض مثال، ساخت راه ایمن، از وظایف این سازمان است؛ حال چنانچه راهی فاقد ایمنی لازم بوده یا علائم راهنمایی و رانندگی به درستی نصب و جانمایی نشده و راننده را دچار اشتباه نموده و منجر به وقوع حادثه ای شود، نمی توان تنها راننده را مسئول شمرد، و باید در کنار راننده، مسئولیت ارگان‌های ذیربط را نیز بررسی نمود.

۲-۲-۲ سایر اشخاص حقوقی

با وجود دو متصدی قانونی راه (شهرداری و وزارت راه) که امر ساخت، نگهداری و ترمیم و حفظ ایمنی راه‌ها به عهده‌ی آنهاست، همواره هم نمی‌توان نقص راه را به این دو سازمان مربوط نمود؛ چرا که به کثرت اتفاق می‌افتد که شرکت‌های خدماتی و تاسیساتی از جمله شرکت مخابرات، آب و فاضلاب، گاز و... جهت خدمت‌رسانی در زمینه‌های مذکور، اقدام به عملیات حفاری در سطح معابر و راه‌ها می‌کنند. گذشته از این موسسات، حتی زمانی هم که نقص راه به علت عملیات راهسازی و ترمیم و عمرانی باشد، باز هم متصدیان قانونی راه، خود مباشرت به عملیات اجرایی نمی‌کنند، بلکه با عقد قرارداد با شرکت‌های راهسازی و پیمانکاران، عملیات اجرایی را به آنها واگذار می‌کنند. در این قسمت بطور مختصر مسئولیت موسسات خدماتی نظیر شرکت مخابرات و نیز مسئولیت شرکت‌های راهسازی، مورد بررسی قرار می‌گیرد.

از آنجا که تصدی قانونی راه‌های درون‌شهری با شهرداری و راه‌های برون‌شهری با وزارت راه است، مستفاد از قوانین مربوطه، هرگونه عملیات عمرانی و خدماتی در راه‌ها، که منجر به خرابی راه‌ها گردد، باید حسب مورد با هماهنگی و اجازه‌ی هریک از این دو ارگان باشد؛ در این خصوص ماده ۶ قانون ایمنی راه‌ها صراحتاً مقرر نموده: «هرگونه عملیاتی که موجب خرابی راه‌ها گردد... یا اقدام به حفاری در حریم قانونی آزاد راه‌ها و راه‌های فرعی... بدون اجازه‌ی وزارت راه ممنوع است.»

ماده ۱۷ همان قانون نیز مقرر نموده است: «ایجاد هرگونه ساختمان، دیوارکشی و تاسیسات به شعاع ۱۰۰ متر از انتهای حریم راه‌ها... بدون کسب مجوز از وزارت راه و ترابری، ممنوع می باشد...»

تبصره ۳ ماده فوق نیز ایجاد تاسیسات عمومی نظیر خطوط آب، برق، فاضلاب، نفت، گاز، مخابرات و نظایر آن‌ها را با رعایت مسائل فنی و ایمنی مربوط به هریک، تابع آیین‌نامه ای دانسته که ظرف سه ماه از تاریخ تصویب قانون به تصویب می رسد.

آیین‌نامه اجرایی تبصره ۳ ماده ۱۷ قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن مصوب ۱۳۷۹، مورخ ۸۱/۱۱/۲۶، یکسری مقرراتی را تصویب نموده که به موجب همه آنها، هرگونه عملیات حفاری و اجرایی جهت ایجاد تاسیسات عمومی، باید با اجازه و هماهنگی وزارت راه باشد؛ در این خصوص برخی از مواد آیین‌نامه که با موضوع مورد بحث مرتبط است، آورده می شود.

ماده ۲ آیین‌نامه «انجام هرگونه عملیات از قبیل حفاری، پایه گذاری یا لوله کشی، کابل کشی از رو یا زیر زمین و نظایر آن، منوط به هماهنگی با وزارت راه و ترابری و رعایت مفاد این آیین‌نامه است.»

ماده ۴ آیین‌نامه «مامورین وزارت راه و ترابری موظفند براساس ماده ۶ قانون اصلاح قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن (اقدام به عملیات موجب خرابی جاده‌ها ممنوع...) و تبصره‌های آن، از اجرای عملیات بدون هماهنگی، جلوگیری نمایند.»

ماده ۱۰ آیین‌نامه نیز کارگروهی مرکب از نمایندگان وزارت راه، وزارت نیرو، وزارت پست و تلگراف، وزارت نفت، جهادکشاورزی و وزارت کشور را جهت رعایت مسائل فنی و رعایت ایمنی در انجام اینگونه عملیات اجرایی و تاسیساتی پیش بینی نموده است.

با توجه به آنچه بیان گردید، علیرغم اینکه عامل نقص راه می‌تواند ناشی از عملیات سازمان‌های دیگری غیر از وزارت راه باشد، از جمله شرکت آب و فاضلاب، شرکت مخابرات و...، با این حال باز هم صدور مجوز برای اینگونه عملیات و نظارت بر عملیات این موسسات، به عهده‌ی وزارت راه و شهرسازی می‌باشد، که در این خصوص

سازمان‌های تاسیساتی مکلفند قبل از هرگونه عملیاتی، از وزارت راه کسب مجوز نمایند و چنانچه بدون اجازه نیز اقدام به چنین عملیاتی نمایند، باز هم مامورین وزارت راه مکلفند از عملیات آنها جلوگیری به عمل آورند.

لذا در چنین مواردی نیز که خرابی راه‌ها به عللی غیر از راهسازی و توسط سازمان‌های آب و برق و ... صورت می‌گیرد، نمی‌توان تصور وزارت راه را نادیده گرفت بلکه وزارت راه به دلیل تخطی از انجام تکلیف قانونی مبنی بر نظارت و کنترل و نیز برطرف نمودن موانع راه‌ها، خود مرتکب نوعی تقصیر شده است و می‌توان برای آن، مسئولیت مدنی در نظر گرفت، (عباسلو، ۱۳۸۷، ص ۸۱) البته تقصیر سازمان خدماتی را نیز نمی‌توان نادیده گرفت و در این موارد باید هر دو سازمان را مسئول جبران خسارت قرار داد.

در خصوص راه‌های درون‌شهری و شهرداری نیز وضع به همین منوال است؛ از آنجا که تصدی و حفظ و نگهداری راه‌های درون‌شهری از وظایف شهرداری است، لذا هر اقدامی توسط هریک از سازمان‌های خدماتی و تاسیساتی، باید با هماهنگی و اجازه‌ی قبلی شهرداری باشد و چنانچه بدون اجازه باشد، مامورین شهرداری مکلفند مانع این عملیات گردند.

باین حال به نظر می‌رسد نمی‌توان اینگونه مطلق اظهار نظر نمود و در هر صورت برای هر دو سازمان (متصدی راه و شرکت خدماتی آب و...) مسئولیت قائل شد؛ درست است که به موجب قوانین فوق الذکر، انجام خدمات فوق باید با هماهنگی و نظارت متصدیان راه باشد، اما ممکن است کارکنان شرکت‌های خدماتی، علیرغم کسب مجوز از سازمان‌های ذیربط و انجام فعالیت تحت نظارت آنها، خود در انجام عملیات، مرتکب تخلف شوند یا مرتکب قصور و کوتاهی در انجام وظایفشان شوند؛ به نظر می‌رسد در چنین شرایطی خود شرکت به تنهایی مسئول جبران خسارت باشد.

اما گذشته از اقدامات شرکت‌های خدماتی و تاسیساتی، وزارت راه و شهرسازی و نیز شهرداری خود در عملیات اجرایی راهسازی، مباحثی ندارند و این عملیات را از طریق عقد قرارداد با شرکت‌های پیمانکاری انجام می‌دهند؛ بحثی که در اینجا مطرح است این است که در چنین مواردی در صورت بروز حادثه رانندگی ناشی از عدم رعایت ایمنی در عملیات اجرایی، چه کسی مسئول است؟

از طرفی تصدی راه‌ها و حفظ ایمنی آنها با متصدیان قانونی راه یعنی شهرداری و وزارت راه است و آنها وظیفه‌ی مراقبت از راه‌ها را دارند، از سوی دیگر آن‌ها در انجام عملیات اجرایی مباحثی ندارند و با عقد قرارداد با شرکت‌های پیمانکاری، متصدیان راه، نقش کارفرما می‌یابند و این عملیات زیر نظر پیمانکار انجام می‌شود؛^۱ لذا نمی‌توان کوتاهی و سهل‌انگاری مامورین شرکت‌های پیمانکاری را به پای متصدیان راه نوشت و از آنها مطالبه‌ی خسارت نمود.

در این خصوص باید میان مسئولیت شرکت‌های راهسازی، در حین اجرای پروژه تا زمان تحویل قطعی آن و نیز پس از تحویل قطعی پروژه، قائل به تفکیک شد.

چنانچه در حین اجرای پروژه‌های راهسازی سازه‌ای ایجاد شود، به عنوان مثال به دلیل عدم رعایت نظامات کار یا عدم نصب علائم هشداردهنده در نقاطی که عملیات راهسازی در حال اجراست، تصادفی رخ دهد، چنانچه خسارت در حین انجام کار یا به مناسبت آن رخ دهد، شرکت‌های راهسازی به موجب مواد ۱۱ تا ۱۴ قانون مسئولیت مدنی، مسئول هستند.

متصدیان قانونی راه نیز تحت عنوان تسبیب یا تقصیر اداری مذکور در ماده ۱۱ قانون فوق‌الذکر، دارای مسئولیت مدنی هستند؛ در این خصوص ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی اذعان می‌دارد «کارمندان دولت و شهرداری‌ها و موسسات وابسته به آن‌ها که به مناسبت انجام وظیفه، عمدا یا در نتیجه بی احتیاطی خساراتی به اشخاص وارد نمایند، شخصا مسئول جبران خسارات وارده می‌باشند، ولی هرگاه خسارات وارده مستند به عمل آن‌ها نبوده و مربوط به نقص وسایل ادارات و موسسات مزبور باشد، در این صورت، جبران خسارت به عهده‌ی اداره یا موسسه‌ی مربوطه می‌باشد...» در این خصوص باید گفت، منظور از نقص وسایل ادارات و موسسات، صرفا وسایل مادی نیست، بلکه شامل عدم انجام وظایف، عدم نظارت و به طور کلی شامل آن دسته از خطای کارکنان که به دستور اداره انجام می‌شود، می‌باشد. (ابوالحمد، ۱۳۷۵، ص ۱۹) در نتیجه باید قائل به این شد که ادارات متصدی راه به دلیل عدم نظارت بر فعالیت راهسازان، مرتکب تقصیر شده و در برابر زیان‌دیده مسئول جبران خسارت هستند.

^۱ - منظور از پیمانکار، شخص حقیقی یا حقوقی است که با عقد قرارداد نسبت به کارفرما متعهد می‌شود که عملیات اجرایی پیمان را انجام دهد و در طرز اجرای خدمتی که به عهده گرفته است ازاد می‌باشد. (ناصر کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۵۴۰)

لذا در حالت نخست که حادثه در حین عملیات اجرایی راهسازی و تا قبل از تحویل پروژه به بار آمده است، راهسازان و نیز متصدیان راه، هردو مسئول جبران خسارات هستند و زیان‌دیده به هریک رجوع کند، مکلف به جبران خسارات وارده می‌باشند.

اما پس از تحویل قطعی پروژه، از آنجا که وظیفه‌ی راهسازان خاتمه یافته و پس از آن، مسئولیت نگهداری راه‌ها و رفع نواقص موجود و نیز رفع نقاط حادثه‌خیز، به عهده‌ی متصدیان قانونی راه است، لذا در صورت بروز حادثه، راهسازان مسئولیتی نداشته و زیان‌دیده باید به متصدیان راه مراجعه نماید. (شاه کرمی، ۱۳۹۲، ص ۵)

در نتیجه باید گفت، در مواردی که سایر اشخاص حقوقی (شرکت‌های خدماتی و راهسازی) اقدام به عملیات اجرایی در سطح راه‌ها می‌کنند نیز باید با مجوز و نظارت متصدیان قانونی راه اعم از شهرداری و وزارت راه، حسب مورد، باشد و متصدیان راه در این خصوص مسئول می‌باشند. چنانچه در حین عملیات فوق‌الذکر، حادثه‌ای رخ دهد که در آن، عملیات اجرایی علت تامه محسوب گردد، مجریان عملیات اجرایی که ممکن است حسب مورد، راهسازان یا شرکت‌های خدماتی باشند، به همراه متصدیان قانونی راه از باب تسبیب، هردو مسئول می‌باشند و زیان‌دیده می‌تواند به هر کدام از آنها رجوع نماید.

البته در خصوص پیمانکاران، قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن در ماده ۱۹ حکم خاص دارد، در تبصره‌ی این ماده قانون‌گذار مقرر نموده است «وزارت راه و ترابری مکلف است هنگام انجام عملیات احداث و مرمت و نگهداری راه‌های مربوطه علائم ایمنی لازم رانصب نماید، چنانچه کوتاهی در انجام این وظیفه باعث ورود خسارتی به اشخاص گردد، وزارتخانه موظف است از مطالبات پیمانکار یا اعتبارات جاری و عمرانی وزارتخانه خسارات وارده را پرداخت نموده و چنانچه ماموران دولت یا پیمانکاران مرتکب تقصیر شده باشند، دولت خسارت پرداخت شده را از آنها استیفا خواهد نمود.» در این ماده که خاص وزارت راه و کوتاهی در نصب علائم ایمنی است، حتی در صورت تقصیر پیمانکار نیز، وزارت راه در برابر زیان‌دیده مکلف به جبران خسارت است بعد می‌تواند به پیمانکار مقصر مراجعه کند. اما در سایر موارد، یعنی پیمانکاران شهرداری در تمام موارد و پیمانکاران وزارت راه و شهرسازی در موارد غیر از نصب علائم ایمنی، متصدیان راه و نیز شرکت‌های پیمانکاری هر دو در برابر زیان‌دیده مسئول هستند.

(ماده ۱۹ قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن)

فصل سوم

شرایط مسئولیت مدنی

۳- شرایط مسئولیت مدنی

مقدمه

در فصل نخست، کلیه‌ی مصادیق نقص راه و وسیله‌ی نقلیه و نیز اشخاص حقوقی مرتبط با این دو عامل، مورد بررسی قرار گرفت. پس از بررسی مباحث فوق، باید دید تحت چه شرایطی می‌توان برای اشخاص حقوقی مذکور، مسئولیت مدنی قائل شد؟ به عبارتی شرایط مسئولیت مدنی عوامل غیر انسانی دخیل در وقوع تصادفات چیست؟ یکی از شرایطی که در قسمت نخست مورد بررسی قرار خواهد گرفت، مبانی مسئولیت مدنی عوامل دخیل در وقوع حادثه است؛ به عنوان مثال، چنانچه نقص فنی خودرو منجر به وقوع حادثه گردد، بر چه مبنایی می‌توان تولیدکننده‌ی خودرو را مسئول شمرد؟ آیا برای مسئولیت وی لازم است در فرایند تولید خودرو مرتکب تقصیری شده باشد یا هرگونه سهو و خطایی در تولید نیز وی را مسئول می‌سازد؟ یا شاید بتوان پا را از این هم فراتر نهاد و سازنده را صرفاً به دلیل اینکه خودرو معیوب را در معرض استفاده مصرف‌کنندگان قرار داده است، مسئول شمرد هرچند هیچگونه قصور و خطایی در تولید صورت نگرفته باشد. آیا مبانی مسئولیت عوامل دخیل در وقوع تصادفات، با آنچه به عنوان مبانی مسئولیت مدنی در فقه و حقوق معرفی شده‌اند، یکی است یا اینکه قانون‌گذار در قوانین خاص، مبانی خاصی برای آنها در نظر گرفته است؟ اینها موضوعاتی است که در قسمت نخست فصل حاضر، مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

از طرفی همواره تنها یک عامل، منجر به وقوع تصادف نمی‌شود و بسیار اتفاق می‌افتد که عوامل مختلف در وقوع یک حادثه دخیل بوده‌اند، به گونه‌ای که تشخیص عامل مسئول، کمی دشوار می‌نماید. به فرض مثال، فردی که خودروی صفر را از شرکت سازنده تحویل گرفته و با سرعت غیر مجاز در حال رانندگی است، ناگهان به یک دست‌انداز نامتعارف برخورد نموده اما به دلیل سرعت زیاد و نیز نقص فنی ترمز وسیله‌ی نقلیه، قادر به توقف خودرو نبوده و مجبور به انحراف به سمت دیگر می‌شود، اما به علت عدم نصب گاردریل در کنار جاده، خودرو واژگون شده و حادثه می‌آفریند. در این حادثه خودروساز به دلیل نقص فنی ترمز وسیله نقلیه، راهسازان به دلیل عدم ترمیم دست‌انداز نامتعارف و نیز عدم نصب گاردریل، و خود راننده به علت سرعت غیر مجاز، دخیل بوده و

دارای مسئولیت می باشند. اما اینکه مسئولیت جبران خسارت با چه کسی است و در صورت تقسیم مسئولیت، این تقسیم به چه نحو و بر چه مبنایی است، سوالاتی است که در فصل حاضر، پاسخ داده خواهد شد.

اما به ترتیبی که قبلاً بیان گردید، تصدی عوامل غیرانسانی دخیل در تصادفات، با اشخاص حقوقی است که برخی از آنها دولتی و برخی خصوصی می باشند. حال باید دید در مواردی که کارشناسان تصادف علت حادثه را راه یا وسیله نقلیه تشخیص می دهند، آیا جبران خسارت باید از اموال شخص حقوقی صورت گیرد یا از اموال شخصی کارمند مقصر؟ از طرفی شخص حقوقی، خود دست به اقدام نمی زند و اقدامات اجرایی توسط کارکنان صورت می گیرد، از طرف دیگر یافتن کارمند خاطی، رو به رو شدن با اعسار وی و... از جمله مشکلاتی است که زیان دیده با آن مواجه می شود. اینها موضوعاتی است که در فصل پیش رو مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

۳-۱ مبانی مسئولیت مدنی

برای این که بتوان وارد موضوع مبانی مسئولیت مدنی شد، لازم است ابتدا شرح مختصری از مفهوم مسئولیت مدنی و برخی اصطلاحات داده شود.

الف- تعریف مسئولیت مدنی: مسئول در لغت به معنای پرسیده شده و درخواست شده است. لفظ مسئولیت به معنای تعهد قانونی شخص بر رفع ضرری است که به دیگری وارد کرده است، خواه این ضرر ناشی از تقصیر خود وی باشد یا ناشی از فعالیت او شده باشد. فقه نیز در همین معنی لفظ ضمان را به کار برده است. (جعفری لنگرودی، ۱۳۹۲، ص ۶۴۲)

مسئولیت مدنی، مسئولیت در مقام خسارتی است که شخص (یا کسی که تحت مراقبت یا اداره‌ی شخص است) یا اشیاء تحت حراست وی به دیگری وارد می کند و همچنین مسئولیت شخص بر اثر تخلف از انجام تعهدات ناشی از قرارداد. مسئولیت مدنی در مقابل مسئولیت کیفری استعمال می شود و دو قسم است: مسئولیت قراردادی و مسئولیت خارج از قرارداد که گاهی آنرا مسئولیت تقصیری می نامند. قدر مشترک هر دو نوع مسئولیت نقض تعهد و الزام است؛ با این تفاوت که در نخستین، نقض تعهد قراردادی می شود و در دومین، نقض تعهد قانونی. (همان، ص ۶۴۵)

لذا به طور مختصر می‌توان گفت مسئولیت مدنی، مسئولیتی است که در برابر ایجاد خسارت به وجود آمده و بوجود آورنده خسارت را ناگزیر به جبران خسارت می‌نماید. همانگونه که بیان گردید مسئولیت مدنی در معنای عام شامل مسئولیت قراردادی و غیر قراردادی می‌شود، زیرا در هر دو مسئله، مهم جبران خسارت است با این تفاوت اساسی که مسئولیت مدنی به معنای خاص، ناشی از نقض قرارداد نیست؛ حال آنکه مسئولیت قراردادی در نتیجه‌ی تخلف از مفاد قرارداد خصوصی ایجاد می‌شود و فردی که به عهد خود وفا نکرده و باعث ضرر طرف قرارداد شده است، باید زیان وارده را جبران کند.

اما در کنار دو نوع مسئولیت فوق، باید از مسئولیت اخلاقی هم یاد نمود؛ این مسئولیت در فعل یا ترک فعلی که به شکل مخالفت با تعالیم دینی یا قواعد اخلاقی و وجدان باشد، ظاهر می‌شود. این نوع مسئولیت جنبه درونی داشته و در مقابل مسئولیت حقوقی قرار می‌گیرد که منشاء الزام به جبران ضرر، رفتار متداول افراد جامعه است و ضمانت اجرای آن، جبران ضرر است، برخلاف مسئولیت اخلاقی که ضمانت اجرای قانونی نداشته و صرفاً باعث شرمساری و احساس گناه می‌باشد و هیچ رابطه‌ای با نیت عامل زیان ندارد. (صالحی مازندرانی، ۱۳۹۱، ص ۷۹)

اما قبل از ورود به مبحث مبانی مسئولیت مدنی، خوب است ابتدا مفهوم این عنوان و تفاوت آن با ارکان مسئولیت مدنی به طور مختصر بیان گردد.

ب- ارکان مسئولیت مدنی: ارکان مسئولیت مدنی همانگونه که از نامش پیداست، عبارتست از عناصر و شرایطی که باید جمع گردد تا مسئولیت مدنی محقق گشته و عامل زیان، ملزم به جبران خسارت گردد و آن عبارتست از وجود ضرر، فعل زیانبار و رابطه سببیت میان فعل فاعل و ضرر وارده. لذا در تمامی موارد مسئولیت مدنی، اول باید ضرری وارد شده باشد، چراکه هدف از مسئولیت مدنی، جبران ضرر وارده است. دوم عامل زیان، مرتکب فعل زیانباری شده باشد و سوم اینکه ضرر وارده باید ناشی از فعل عامل زیان باشد (رابطه سببیت). لذا چنانچه یکی از ارکان یاد شده وجود نداشته باشد، مسئولیت مدنی اصلاً محقق نمی‌شود. (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۲۴۱)

اما مبانی مسئولیت مدنی در پی پاسخ به این پرسش است که با جمع ارکان مسئولیت مدنی، چرا یک شخص در برابر دیگری مسئول جبران خسارت است؟ به عبارت دیگر پایه و اساس مسئول شمردن شخص در برابر دیگری

چیست؟ آیا تقصیر شخص، وی را مسئول می‌نماید یا اینکه صرف ارتکاب فعلی که به دیگری ضرر وارد کند، برای ایجاد مسئولیت کافی است هر چند فرد مرتکب تقصیر نشده باشد؟

ج- اقسام مسئولیت مدنی: براساس اینکه چه مبنایی برای مسئولیت مدنی قائل شویم، پاسخ‌ها متفاوت خواهد بود و چند نوع مسئولیت مدنی خواهیم داشت که عبارتند از:

۱- مسئولیت مدنی مبتنی بر تقصیر: مسئولیتی است که مبتنی بر تقصیر بوده و برای مطالبه‌ی زیان باید تقصیر زیان‌زننده اثبات گردد. (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۱۸۵)

در این نوع مسئولیت، از آنجا که گاه زیان‌دیده نمی‌تواند خطای کسی را که به او ضرر وارد نموده، اثبات نماید و در نتیجه خسارت جبران نشده باقی می‌ماند، قانون‌گذار خود برای زیان‌زننده فرض تقصیر نموده و نیاز به اثبات تقصیر از جانب زیان‌دیده نیست و این عامل زیان است که باید خلاف آن را اثبات نماید. (همان، ص ۳۶۱) در این موارد اصطلاحاً فرض تقصیر شده است.

۲- مسئولیت محض (نوعی): مسئولیتی که به حکم قانون و بر پایه‌ی مصلحت ایجاد شده و ناشی از نتیجه‌ی زیانبار است صرف‌نظر از فعل یا تقصیری که سبب ورود ضرر می‌شود. (کاتوزیان، ۱۳۹۰، ص ۱۰۶) لذا در این نوع مسئولیت تقصیر شرط نبوده و صرف رابطه‌ی سببیت کفایت می‌کند.

۴- مسئولیت مطلق یا بدون تقصیر (ایجاد خطر): در این نوع مسئولیت، زیان‌زننده همواره مسئول است هرچند ثابت کند مقصر نبوده یا قوه قاهره سبب ورود ضرر بوده است. آنچه اهمیت دارد انتساب ضرر به بار آمده به فعالیت مسئول است نه تقصیر وی؛ (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۱۹۷) مانند مسئولیتی که قانون‌گذار برای غاصب در نظر گرفته است.

از آنجا که مسئولیت مدنی دارای ریشه‌ی فقهی است، ابتدا مبانی فقهی مسئولیت مدنی مورد بررسی قرار می‌گیرد؛ سپس مبانی آن در قوانین موضوعه و حقوق ایران بررسی خواهد شد و در نهایت به مناسبت موضوع، مبنای مسئولیت در قوانین خاص رانندگی مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

۳-۱-۱ مبنای مسئولیت مدنی در فقه

قوانین موضوعه ایران، ریشه فقهی داشته و مبتنی بر شرع و فقه است، لذا لازم است برخی از عمده‌ترین مبانی فقهی مسئولیت مدنی مورد بررسی قرار گیرد.

۱- **قاعده لاضرر**؛ به موجب این قاعده، هیچ ضرری نباید جبران نشده باقی بماند. این قاعده قدیمی‌ترین و اساسی‌ترین مبنا در مسئولیت مدنی می‌باشد که تمام قواعد دیگر از آن سرچشمه گرفته‌اند و در اصل ۴۰ قانون اساسی نیز بر این قاعده تاکید شده است: «هیچ کس نمی‌تواند اعمال حق خویش را وسیله‌ی اضرار به غیر یا تجاوز به منافع عمومی قرار دهد.» متن قاعده از حدیث نبوی لاضرر و لا ضرار فی الاسلام گرفته شده است؛ مفاد عبارت به گونه‌ای است که گویا هیچ ضرری در اسلام وجود ندارد. حال آنکه نه تنها نمی‌توان این را پذیرفت بلکه جبران تمام ضررها را نیز نمی‌توان باور نمود. لذا باید دید مقصود از این حدیث نبوی چیست؟ در این خصوص مرحوم شیخ انصاری در رساله‌ی قاعده‌ی نفی ضرر (انصاری، ۱۳۶۹، ص ۳۷۲) بعد از ذکر این نکته که مقصود از عبارت لاضرر، معنای حقیقی آن بدین معنا که هیچ ضرری در اسلام وجود ندارد نیست، چرا که بالوجدان ضرر در خارج وجود دارد، سه قول را در تبیین قاعده فوق نقل می‌کند:

قول نخست، نهی اضرار به غیر است؛ لذا معنای آن تحریم فعل زیانبار است بدین معنا که نباید کسی به دیگری ضرر بزند. (شریعت اصفهانی، ۱۳۶۴، ص ۲۵)

قول دوم، نفی ضرر جبران نشده است بدین معنا که هر کس به دیگری ضرر بزند باید جبران کند. از میان فقها مرحوم نراقی صاحب این دیدگاه بودند. (نراقی، ۱۳۶۶، ص ۱۸)

قول سوم، نفی حکم ضرری است بدین معنا که هیچ حکمی در اسلام وضع نشده که موجب زیان بندگان خدا گردد. شیخ انصاری قول سوم را برترین اقوال، بلکه نظر متعین قلمداد می‌کند. (انصاری، ۱۳۶۹، ص ۳۷۲)

نظر شیخ انصاری نظر مشهور است و در تایید نظر مشهور می‌توان گفت آنچه در اختیار قانون‌گذار است و باید به آن پردازد، تشریح و نفی احکام است نه زوال موضوع خارجی. (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۱۵۳)

۲- **قاعده اتلاف (اتلاف بالمباشره)؛** من اتلف مال الغير فهو له ضامن، مفاد قاعده بیانگر آن است که هر کس مال دیگری را تلف کند، مسئول جبران آن است. قدر مسلم در تحقق قاعده‌ی اتلاف این است که رابطه‌ی علیت میان فعل شخص و تلف مال، موجود باشد هرچند تلف کننده، مرتکب تقصیر نشده باشد. لذا چنانچه فردی تیری رها کند و بدون قصد و تقصیر انسانی را بکشد، ضامن است. (قربان نیا، ۱۳۸۸)

در خصوص اثبات رابطه‌ی علیت، باید به این پرسش پاسخ داد که آیا حسب عادت از کاری که انجام شده تلف به بار می‌آید یا نه؟ به عبارتی باید در نظر عرف، بین تلف و کار مباشر رابطه‌ی علیت مستقیم باشد، به گونه‌ای که بتوان گفت، به طور نوعی یا برحسب خصوصیت‌های مورد، تلف از لوازم آن کار است و بهترین معیار در این خصوص، داوری عرف است. (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۱۵۷)

لذا در تحقق اتلاف صرف وجود رابطه‌ی علیت میان فعل شخص و تلف مال، کفایت می‌کند، هرچند که متلف قصد ایجاد نتیجه را نداشته باشد چرا که تقصیر از عناصر اتلاف به شمار نمی‌رود.

در فقه، اتلاف را به دو قسم اتلاف به مباشرت و اتلاف به تسبیب تقسیم نموده‌اند و هردو را تحت یک عنوان بررسی می‌کنند؛ حال آنکه قانون مدنی این دو را از حیث شرایط و مبنا نیز جدا ساخته است.

۳- **قاعده تسبیب (اتلاف به تسبیب)؛** چنانچه شخص مالی را به طور مستقیم تلف نکند و صرفاً سبب ایجاد تلف شود، کار او اتلاف به تسبیب بوده و ضامن است. (همان، ص ۱۵۹)

تسبیب از جهات ذیل با اتلاف تفاوت دارد؛

نخست؛ هر جا شخص دست به کاری زند که به حکم عادت منجر به اتلاف مال می‌شود، کار وی اتلاف است. اما چنانچه فعل ارتكابی صرفاً زمینه‌ی اتلاف را ایجاد کرده که احتمال دارد به اتلاف منجر بشود یا نشود، فعل تسبیب است. به عنوان مثال میان حفر چاه در معبر عموم با سقوط رهگذر در آن، رابطه‌ی علیت وجود ندارد، زیرا احتمال دارد هیچ‌گاه کسی در آن نیفتد. پس چنانچه کسی در چاه بیفتد، حفرکننده به تسبیب مسئول زبانی است که به بار آمده است. (همان، ص ۱۶۱)

دوم؛ بر خلاف اتلاف، در تسبیب، تقصیر رکن وجود ضمان است و لذا تسبیب در صورتی ضمان آور است که در نظر عرف تجاوز و عدوان باشد.

سوم؛ اتلاف فقط با فعل مثبت محقق می شود و هیچگاه ترک فعل نمی تواند از مصادیق اتلاف باشد. در حالیکه در تسبیب، فعل موجب ورود ضرر هم می تواند ایجابی باشد و هم سلبی. در تسبیب ایجابی مسبب با انجام عملی زمینه‌ی اتلاف را فراهم می کند مانند کندن چاه. اما در تسبیب سلبی با ترک عملی که از اتلاف جلوگیری می کند، زمینه‌ی اتلاف را به وجود می آورد. قاعده‌ی کلی در تسبیب سلبی این است که هرکس در انجام وظایف شرعی یا تعهدات قراردادی خود کوتاهی کند و بر اثر آن زبانی وارد شود، از باب تسبیب ضامن ماتلف است. (قربان نیا، ۱۳۸۸)

قواعد فوق از مهمترین مبانی مسئولیت مدنی در فقه به شمار می روند. اما قواعد دیگری مانند ضمان ید (علی الید ما اخذت حتی تودی)؛ ضمان غرور (المغرور یرجع الی من غره) و... وجود دارند که جهت جلوگیری از اطاله کلام در پایان‌نامه‌ی حاضر به همین مختصر اکتفا می شود.

به طور کلی آنچه از مبانی مسئولیت در فقه و حقوق اسلام استنباط می شود، آن است که هیچ زبانی جبران نشده باقی نماند و همین که ضرر وارده، ناروا و قابل انتساب به فعل زیانبار شخص باشد، از نظر فقه اسلامی برای مسئول دانستن شخص کافی است، در این میان تفاوتی ندارد که عامل زیان شخص حقیقی باشد یا حقوقی، دولتی باشد یا غیر دولتی. لذا چنانچه برای دولت و اشخاص حقوقی نیز مسئولیتی فرض شود، حول همین مبانی قابل توجیه است. البته لازم به ذکر است اگرچه در فقه بابی را تحت عنوان شخصیت حقوقی نمی‌یابیم، ولی فقهای ما برای عناوین و موضوعاتی مانند حکومت حاکم، موقوفات، بیت المال و ... آثار و نتایجی قائل بودند که بی‌تشبیه به اشخاص حقوقی عصر فعلی نیست. به فرض مثال وجود معابد و اماکن مذهبی در جوامع قدیم باعث می شد اموالی به این اماکن اختصاص یابد و اختصاص این اموال به معابد تحت هر عنوانی مانند وقف، حبس و... چیزی جز مالک دانستن آن معابد نبوده و این خود برداشتی سطحی از مفهوم شخصیت حقوقی معابد است. (صفار، ۱۳۷۳، ص ۳۰) لذا همان مبانی که برای مسئولیت مدنی اشخاص حقیقی در فقه برشمرده شده است، در خصوص اشخاص حقوقی نیز صادق است.

۳-۱-۲ مبنای مسئولیت مدنی در حقوق ایران

مبنای مسئولیت مدنی در حقوق ایران، حول دو محور اصلی نظریه‌ی تقصیر و خطر می‌گردد. اما در کنار این دونظریه و در راستای تعدیل آنها، نظریات دیگری نیز ارائه شده است که به اختصار معرفی می‌شوند.

۱- **نظریه تقصیر**؛ تقصیر به معنای گناه است و سرزنش مقصر به دلیل اعمالی که انجام داده یا افکاری که در ذهنش داشته را به همراه دارد. (بادینی، ۱۳۸۴، ص ۵۲) اما مهمترین معنای لغوی تقصیر در زبان فارسی، کوتاهی و سستی در انجام کارهاست. در تعریفی برگرفته از مواد ۹۵۱، ۹۵۲ و ۹۵۳ قانون مدنی تقصیر عبارتست از انجام کاری که شخص به حکم قرارداد یا عرف می‌بایست از آن پرهیز کند یا خودداری از کاری که باید انجام دهد. (جعفری لنگرودی، ۱۳۹۲، ص ۱۷۵)

لذا می‌توان تقصیر را اینگونه تعریف نمود: انجام عملی که فرد از آن منع شده یا ترک عملی که شخص ملزم به انجام آن است، لذا فعل منشا زیان بر دو نوع مثبت و منفی تقسیم می‌شود که البته برخی این تقسیم‌بندی را درباره خود تقصیر آورده‌اند (ره پیک، ۱۳۹۲، ص ۳۰؛ یزدانیان، ۱۳۷۹، ص ۱۲۹) و برخی نیز آن را در خصوص فعل زیانبار آورده‌اند. (جمشیدی، ۱۳۹۰، ص ۱۴۸)

نظریه تقصیر با قاعده تسبیب در فقه تطابق دارد؛ پیروان این نظریه معتقدند کسی را باید مسئول شمرد که از حیث اخلاقی نسبت به کاری که انجام داده است، قابل ملامت باشد. طبق این نظریه، هرکسی در گرو خطاهای خود بوده و به طور نوعی نمی‌توان در اینباره قضاوت کرد و از آنجا که تقصیر همیشه برخلاف اصل است، زیان‌دیده برای مطالبه‌ی خسارت باید تقصیر طرف مقابل را اثبات نماید. (کاتوزیان، ۱۳۸۵، ص ۲۱)

بر نظریه‌ی تقصیر ایراداتی وارد است که از جمله می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:

سلب مسئولیت از افرادی که اراده‌شان معیوب است مانند مکره و مجبور و مضطر و نیز سلب مسئولیت از صغار و مجانین. (باریکلو، ۱۳۹۳، ص ۴۴)

از آنجا که اصل بر عدم تقصیر است، (کاتوزیان، ۱۳۸۵، ص ۲۱) زیان‌دیده برای مطالبه خسارت باید تقصیر زیان‌زننده را اثبات نماید و این خود امری دشوار است.

البته راه‌حل‌هایی نیز جهت تعدیل این نظریه و رفع ایرادات آن ارائه شد که از آن جمله می‌توان به گسترش مسئولیت قراردادی اشاره نمود. با این توضیح که در مسئولیت قراردادی صرف عدم انجام تعهد، تقصیر محسوب شده و لذا نیاز به اثبات تقصیر توسط زیان‌دیده نیست، بلکه این متعهد است که باید عدم تقصیر خود را اثبات نماید. (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۱۸۶)

راه‌حل دیگر، استفاده از اماره قانونی فرض تقصیر است؛ با این توضیح که در موارد پر خطر فرض بر تقصیر عامل زیان گذاشته شده تا زیان‌دیده از اثبات تقصیر معاف گردد. در چنین مواردی، صرف اثبات رابطه سببیت بین زیان وارده و فعل عامل کافی است و این عامل زیان است که باید عدم تقصیر خود را اثبات نماید. مثال بارز در این خصوص ماده ۳۸۶ قانون تجارت است که برای متصدی حمل و نقل، فرض تقصیر کرده است و استثنایی بر امانی بودن ید امانی است: «اگر مال التجاره تلف یا گم شود، متصدی حمل و نقل مسئول قیمت آن خواهد بود مگر این‌که ثابت نماید تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال التجاره یا مستند به تقصیر ارسال‌کننده یا مرسل‌الیه یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی‌توانست از آن جلوگیری نماید...»

اما رفته رفته بسیاری از پیروان نظریه تقصیر، مفهوم سنتی تقصیر را رها نموده و برای تقصیر، معیار عرفی در نظر گرفتند. چگونگی این تحول بیشتر در نظریه‌ی ایجاد خطر به چشم می‌خورد.

۲- نظریه ایجاد خطر؛ این نظریه که با قاعده‌ی اتلاف در فقه برابری می‌کند، تقصیر را از زمره مسئولیت کنار گذاشته و صرف ایجاد زیان را برای تحقق مسئولیت کافی می‌داند. طبق این نظریه کافی است صرفاً رابطه علیت میان عامل زیان و ضرر وارده اثبات شود. در واقع برای زیان‌زننده مسئولیت محض قائل شده است، مسئولیتی که به حکم قانون و بر پایه‌ی مصلحت و تدبیر ایجاد شده و تابع قواعد عام مسئولیت مدنی نیست. این قلمرو به نتیجه‌ی کار شخص توجه دارد و صرف نتیجه‌ی ناگوار و مضر برای ایجاد مسئولیت کافی است و لذا خواهان کافی است ثابت کند ضرری از فعل خوانده به وی وارد آمده است هرچند خوانده مرتکب تقصیر نشده باشد، مگر این‌که وجود قوه‌ی قاهره را اثبات نماید. (ورایی و...، ۱۳۹۳، ص ۴۳) منطق پیروان این نظریه این است که عدالت اقتضا می‌کند هرکس به فعالیت می‌پردازد و محیط خطرناکی برای دیگران ایجاد کرده و از این محیط منتفع می‌گردد،

باید زیان‌های ناشی از آن‌را نیز جبران نماید. لذا مبنای مسئولیت در این نظریه، تقصیر نیست بلکه عوض سودی است که شخص از فراهم نمودن محیط خطرناک به دست می‌آورد. (کاتوزیان، ۱۳۸۵، ص ۲۴)

این نظریه نیز به مانند نظریه تقصیر، خالی از انتقاد نمانده است؛ از جمله اینکه گروهی آن را خلاف عدالت دانسته و معتقدند فعالیت، قانون زندگی است؛ حال آنکه این نظریه موجب عدم فعالیت جامعه و در نتیجه عدم نوآوری و ابتکار می‌شود. چرا که هر اختراعی به موازات مزایایی که دارد، مضراتی نیز خواهد داشت که به موجب این نظریه موجب مسئولیت خواهد بود و لذا نیروهای خلاق جامعه ترجیح می‌دهند فعالیتی ننمایند.

از سوی دیگر اگرچه به موجب این نظریه زیان‌دیده از اثبات تقصیر معاف است، اما اثبات عامل اصلی زیان نیز در غالب موارد، کار دشواری است، چرا که همواره اسباب گوناگونی در وقوع حادثه موثرند، در چنین شرایطی یافتن مسئول طبق نظریه تقصیر ساده‌تر است. اما هرگاه ضابطه‌ی تقصیر نباشد، اثبات عامل اصلی کار دشواری است. (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۲۱۰)

از طرفی نیز نظریه خطر، هزینه جبران خسارت را به خود زیان‌دیده منتقل می‌کند. چرا که سرمایه‌داران با بیمه کردن مسئولیت‌شان، آسوده خاطر به فعالیت‌های مخاطره‌انگیزشان پرداخته و این مسئله باعث ایجاد خطر بیشتر برای جامعه می‌شود؛ چون حذف تقصیر که یک قاعده‌ی اخلاقی است، موجب انحطاط اخلاقی میان مردم شده و احساس مسئولیت نسبت به دیگران را کمرنگ می‌کند. (همان، ص ۲۰۳)

با مطالعه‌ی دو نظریه فوق و در نظر گرفتن ایراداتی که بر این دو نظریه وارد است، باید اصل را بر این گذارد که هرکس در گرو خطاهای خویش بوده و زیان ناشی از تقصیر خود را بپردازد. اما این اصل را نباید مطلق شمرد و مهم این است که هیچ ضرر نامشروعی جبران نشده باقی نماند و تمام گفتگو در این است که چه ضرری نامشروع است و نظریه تقصیر و ایجاد خطر نیز تنها وسایل تفسیر این مفهوم هستند و نباید انحصاری تلقی شوند. به همین علت در کنار دو نظریه سنتی فوق، نظریه‌ی سومی هم ارائه شده به نام نظریه‌ی تضمین حق که به موجب آن حق مسلم هر انسان است که در جامعه ایمن و سالم زندگی کند و ضمانت اجرای آن مسئولیت مدنی است. در مقابل این حق نیز مردم تکلیف دارند به حقوق یکدیگر احترام بگذارند و اگر کسی حقی را ضایع ساخت مکلف به جبران است. (کاتوزیان، ۱۳۸۵، ص ۲۵) البته بر این نظریه نیز ایراداتی وارد است از جمله این که قرارداد و تضمین از هم

تفکیک ناپذیرند و تضمین باید در ضمن عقد باشد، لذا افرادی که قصد استفاده از کالا را ندارند و صرفاً براساس

یک اتفاق از کالای معیوب حادثه می‌بینند به هیچ‌گونه تضمینی دل نبسته‌اند. (جابری، ۱۳۸۶، صص ۳۵-۳۸)

نظریات فوق در خصوص مبنای مسئولیت مدنی توسط حقوقدانان مورد بحث و بررسی قرار گرفته است؛ اما باید دید قانون‌گذار ایران چه مبنایی برای مسئولیت مدنی قائل شده است؟ در قانون ایران موضوع مسئولیت مدنی تحت عنوان اتلاف و تسبیب ضمن مواد ۳۲۸ تا ۳۳۵ بیان گردیده است.

ماده ۳۲۸ قانون مدنی که اذعان می‌دارد: «هرکس مال غیر را تلف کند ضامن آن است و باید مثل یا قیمت آن را بدهد اعم از اینکه از روی عمد تلف کرده باشد یا بدون عمد...» برخی حقوقدانان (امامی، ۱۳۸۴، صص ۲۵۹) این ماده را مبتنی بر نظریه‌ی خطر می‌دانند. برعکس قانون‌گذار در مواد ۳۳۱ و ۳۳۵ قانون مدنی، نظریه‌ی تقصیر را قبول کرده است؛ ماده ۳۳۱ «هرکس سبب تلف مالی بشود باید مثل یا قیمت آنرا بدهد و اگر سبب نقص یا عیب آن شده باشد باید از عهده نقص قیمت آن برآید.» ماده ۳۳۵ «در صورت تصادم بین دو کشتی یا دو قطار راه آهن 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.» قانونگذار در این دو ماده رکن اساسی مسئولیت را تقصیر و عمد و مسامحه قرار داده است اما پس از آن، با تصویب قانون مسئولیت مدنی در سال ۱۳۳۹ بیشتر متکی بر نظریه‌ی تقصیر است و همین تمایل قانون‌گذار ایران بر مسئولیت مبتنی بر تقصیر، مانعی است برای رسیدن به هدف مطلوب در زمینه‌ی حمایت از حقوق مصرف‌کننده که طبق آن بی‌گناه باید مصون بماند، حال آنکه در بحث مسئولیت مدنی تولیدکننده و فروشنده اصلاً تقصیری رخ نمی‌دهد اما ضرر به وجود می‌آید و مصرف‌کننده می‌بایست تقصیر طرفی که از هر جهت نسبت به او قوی‌تر است را اثبات نماید. (عریضی، ۱۳۹۱)

ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی مقرر نموده است «هرکس بدون مجوز قانونی عمداً یا در نتیجه‌ی بی‌احتیاطی به جان یا سلامتی... لطمه‌ای وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود، مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود می‌باشد.» این ماده مبتنی بر نظریه‌ی تقصیر است. اما ماده ۱۲ همان قانون کارفرمایان را تحت شرایطی مسئول جبران خسارات کارکنان اداری و کارگران خود می‌داند. این قسمت از ماده مبتنی بر نظریه‌ی

خطر است. هرچند قسمت دوم ماده که برای کارفرما حق رجوع به کارگر را قائل شده است، کمی هدف را متزلزل ساخته است.

در نتیجه می‌توان گفت تحول قوانین مربوط به مسئولیت مدنی در کشور ما به ویژه در زمینه‌ی فعالیت‌های صنعتی، بیشتر در جهت قبول نظریه‌ی خطر است. چنانکه در قوانین کار و بیمه‌های اجتماعی ما نیز نظریه‌ی خطر مورد پذیرش واقع شده و کارفرما مسئول جبران عواقب حوادثی است که در مدت کار و انجام وظیفه برای کارگران او اتفاق می‌افتد. در زمینه‌ی حوادث رانندگی نیز چنین گرایشی وجود دارد که در قسمت آتی مورد بررسی قرار خواهد گرفت. اما شاید در بادی امر چنین به نظر برسد آنچه از مبانی مسئولیت مدنی در حقوق و قوانین ایران بیان گردید، صرفاً شامل اشخاص حقیقی می‌شود؛ حال آنکه عدالت حقوقی اقتضا دارد همانگونه که اشخاص حقیقی در صحنه‌های اجتماعی و اقتصادی اگر خسارتی به بار آورند، باید جبران خسارت نمایند، در خصوص شخص حقوقی نیز باید چنین باشد و از این حیث که شخص حقوقی در صورت ورود زیان به دیگری دارای مسئولیت مدنی است، میان حقوقدانان اختلافی نیست. (اردبیلی، ۱۳۸۳، ص ۲۱) لذا تمام مبانی حقوقی مذکور جهت مسئولیت مدنی اشخاص حقیقی شامل اشخاص حقوقی نیز می‌شود.

۳-۱-۳ مبانی مسئولیت مدنی در تصادفات

با بررسی قوانین موضوعه در خصوص تصادفات، به نظر می‌رسد گرایش به نظریه خطر وجود دارد. از جمله موادی از قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث اصلاحی ۱۳۸۷ که به نظر می‌رسد بر مبنای نظریه خطر استوار باشد، (کاتوزیان و...، ۱۳۸۶، ص ۲۸) آورده می‌شود:

ماده ۱ «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و ریلی اعم از اینکه اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند، مکلفند وسایل نقلیه مذکور را در قبال خسارات بدنی و مالی که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور... به اشخاص ثالث وارد می‌شود... بیمه نمایند.»

ماده ۶ این قانون که مقرر نموده حتی در صورت اثبات عمد راننده در ایجاد حادثه یا در صورتی که راننده مست بوده یا فاقد گواهینامه بوده و...، بازهم شرکت بیمه موظف به جبران خسارت زیان‌دیده است.

ماده ۱۰ قانون فوق الذکر نیز با پیش بینی صندوق تامین خسارات بدنی، در صورتی که به هر دلیلی خسارت قابل پرداخت نباشد، مانع از عدم پرداخت خسارت شده و خسارات زیان‌دیده را می‌پردازد.

حکم به پرداخت بدون قید و شرط خسارت به زیان‌دیده، در مواد فوق، بیانگر تضمین و جبران خسارات زیان‌دیده می‌باشد؛ نیز می‌توان پا را از این هم فراتر گذارد و از حکم کلی تضمین خسارات، گرایش به پذیرش نظریه‌ی تضمین حق را نیز استنباط کرد. به ویژه اینکه قانون‌گذار در برخی فعالیت‌ها از جمله حوادث کار و رانندگی، به دلیل اهمیت موضوع، نظریه‌ی خطر و تضمین حقوق افراد را برگزیده است؛ در واقع آنجا که نفع عموم مورد نظر است و مسائل حمایت اجتماعی به نحو حادث‌تری مطرح است، مسئولیت مدنی متکی بر نظریه‌ی خطر مورد قبول واقع شده است.

اما آنچه بیان گردید و نیز قانون بیمه اجباری اذعان نموده است در خصوص راننده و دارنده‌ی وسیله نقلیه می‌باشد، حال آنکه موضوع اصلی بحث، مسئولیت مدنی اشخاص حقوقی غیر از دارنده می‌باشد. لذا راننده و دارنده از موضوع بحث خارج بوده و به همین اختصار در مورد آنها اکتفا می‌شود.

باید دید مسئولیت اشخاص حقوقی برشمرده شده در فصل نخست، بر چه مبنایی استوار است؟ در زمینه‌ی حوادث رانندگی همواره با دو گروه اشخاص حقوقی مواجهه هستیم: تولیدکنندگان خودرو و سازندگان راه. گروه نخست در زیر مجموعه‌ی تولیدکننده قرار گرفته و باید مبنای مسئولیت مدنی تولیدکننده مورد بررسی قرارگیرد و گروه دوم که شامل وزارت راه و شهرداری می‌شود، به نوعی زیر مجموعه‌ی دولت بوده و باید از این منظر مورد بررسی قرار گیرد.

علاوه بر مبنای فقهی و حقوقی عامی که برای مسئولیت متصدیان راه و وسایل نقلیه وجود دارد، از جمله قواعد تسبیب و اتلاف و ... در قوانین موضوعه نیز به طور خاص احکامی در خصوص مسئولیت متصدیان پیش بینی شده است که البته برخی از آنها مشترک میان راه و وسیله‌ی نقلیه اند و برخی خاص راه و برخی خاص وسایل نقلیه می‌باشند، که در ادامه به آنها پرداخته خواهد شد.

۳-۱-۳ قواعد مشترک

الف. تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹؛ «در صورتی که بر اساس نظر کارشناسان تصادف، نقص راه یا وسیله نقلیه موثر در علت تصادفات باشد حسب مورد، متصدیان ذیربط مسئول جبران خسارات وارده بوده و با آنان برابر قانون رفتار خواهد شد.»

در این ماده همان گونه که قبلاً هم بیان شد به صراحت از مسئولیت راهسازان و خودروسازان در مقابل نواقصی که منجر به تصادفات رانندگی می‌شوند، سخن به میان آمده است و مسئولیت متصدیان ذیربط را منوط به نقص موثر در علت تصادف دانسته است. لذا صرف نقص موثر در وقوع تصادف برای مسئولیت متصدیان کافی بوده و به فرض مثال مسئولیت متصدیان را منوط به گذشت فاصله‌ی زمانی متعارف از بروز نقص تا زمان وقوع تصادف ندانسته است. در نتیجه چنانچه حتی به یکباره و بدون ایجاد فاصله‌ی زمانی پس از وقوع نقص، تصادفی واقع شود، سازمان مربوطه به موجب این ماده مقصر است. (ورایی و...، ۱۳۹۳، ص ۵۲)

اما باید دید مبنای این مسئولیت چیست؟ آیا تقصیر متصدیان شرط است یا قانون‌گذار مسئولیت محض در نظر گرفته است؟ قانون در این خصوص صراحتی ندارد اما از ظاهر عبارت نقص موثر، این گونه به نظر می‌رسد که قانون‌گذار صرف وجود رابطه سببیت بین فعل متصدی و زیان وارده را کافی دانسته و لذا نوعی مسئولیت محض برای متصدیان مربوطه قائل شده است.

ب-قاعده تسبیب؛ متصدیان راه و سازندگان وسایل نقلیه حتی ممکن است به دلیل عدم انجام صحیح وظایف قانونی خود در ورود خسارت به بهره‌برداران راه و خودرو موثر باشند، لذا بر مبنای منابع فقهی و حقوقی عام می‌توان آنها را مسئول شمرد. قاعده‌ی تسبیب در مبنای فقهی مورد بررسی قرار گرفت، اما این قاعده در حوادث رانندگی نیز نقش بسزایی دارد به گونه‌ای که ارتکاب فعلی که زمینه‌ساز حوادث رانندگی است، باعث مسئولیت مرتکب از باب تسبیب می‌شود. به عنوان مثال حفاری در معابر بدون نصب علائم هشداردهنده و رعایت مقررات یا عدم انجام وظیفه توسط اشخاصی که عهده دار وظایفی از قبیل رفع موانع یا نصب علائم هشدار در معابر و راه‌ها می‌باشند، چنانچه منجر به وقوع حوادث رانندگی شود، سبب مسئولیت آن‌هاست. (عباسلو، ۱۳۸۷، ص ۵۲)

همچنین عرضه کنندگان خودرو با وارد نمودن کالای معیوب به بازار، سبب ورود زیان به مصرف‌کننده می‌شوند و این خود خطایی است که باید نتایج آن را متحمل شوند. (قاسمی حامدو...، ۱۳۹۱، ص ۱۷۳)

با توجه به تکالیفی که متصدیان راه و شهرداری‌ها در خصوص ایمنی راه‌ها دارند، چنانچه این تکالیف را عملی نسازند یا در صورت انجام، به نحو مطلوب و متعارفی انجام ندهند، تقصیر محسوب می‌شود. مانند ساخت معیوب راه‌ها به نحوی که دارای شیب‌های غیر استاندارد و خطرناک باشند، عدم نصب تجهیزات ایمنی راه‌ها مانند گاردریل، سیستم‌های روشنایی در محل‌های ضروری مانند تونل و... برخورد ماشین‌آلات راهسازی با وسایل نقلیه و... در چنین مواردی مبنای مسئولیت متصدیان راه، تسبیب در ایجاد ضرر می‌باشد؛ چرا که در مصادیق یادشده ادارات راه یا شهرداری مستقیماً خسارتی برای زیان‌دیده ایجاد نمی‌کنند بلکه کوتاهی و بی‌احتیاطی آنها در انجام وظیفه‌شان مبنی بر ایمن‌سازی راه‌ها و نصب علائم ایمنی، زمینه‌ی بروز خسارت را فراهم می‌آورد و از باب تسبیب موجب مسئولیت می‌گردد، لذا اثبات تقصیر در این مورد شرط ضروری برای جبران خسارت است. رستمی و...، ۱۳۹۳، ص ۳۷۴)

۳-۱-۲-۳ قواعد خاص متصدیان راه و سازندگان وسایل نقلیه

الف- ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۷ «کارمندان دولت و شهرداری‌ها و موسسات وابسته به آن‌ها که به مناسبت انجام وظیفه عمداً یا در نتیجه بی‌احتیاطی خسارتی به اشخاص وارد نمایند، شخصاً مسئول جبران خسارات وارده می‌باشند. ولی هرگاه خسارات وارده مستند به نقص وسایل ادارات و موسسات مزبور باشد، در این صورت جبران خسارت به عهده‌ی اداره یا موسسه‌ی مربوطه است.»

این ماده قاعده‌ی کلی و عام مسئولیت مدنی دولت را بیان نموده است. بر مبنای آن، چنانچه بر اساس فعالیت یک دستگاه دولتی، خسارتی بر دیگری وارد شود، فرض بر تقصیر مامور است و دستگاه دولتی را در صورتی می‌توان محکوم کرد که تقصیر آن اثبات شود. تقصیر دستگاه دولتی نیز در قالب نقص وسایل بیان گردیده است که یکی از مصادیق آن می‌تواند عدم نظارت بر عملیات کارکنان باشد؛ چرا که منظور از نقص وسایل ادارات، صرفاً وسایل مادی نیست بلکه نقص شامل عدم نظارت، عدم انجام وظایف و به طور کلی آن دسته از اعمال خطای کارکنان می‌باشد که به دستور اداره و سازمان دولتی انجام می‌شود. (ابوالحمد، ۱۳۷۵، ص ۱۹) لذا چنانچه بر اساس نظر

کارشناسان تصادف، علت حادثه منسوب به اقدامات متصدیان راه باشد، بر اساس این ماده در صورتی می‌توان متصدیان را مسئول دانست که خسارت ناشی از نقص وسایل ادارات باشد نه تقصیر شخصی مستخدم؛ که از آن جمله می‌توان به عدم نصب علائم خطر در جاده اشاره نمود که ناشی از کوتاهی دولت بوده و مشمول نقص وسایل ادارات می‌باشد. لذا قانون‌گذار در این ماده قائل به مسئولیت مبتنی بر تقصیر ادارات دولتی شده است و دولت در صورت خطای اداری مسئول جبران خسارت است. (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۵۶۷) اما برای مسئول شمردن دولت دو شرط لازم است؛ نخست اینکه کارمند مقصر نباشد و دوم اینکه خسارت مربوط به نقص وسایل ادارات باشد. در واقع این ماده فرض را بر تقدم تقصیر کارمند نهاده است و برای مسئول شمردن دولت باید افزون بر احراز مقصر نبودن کارمند، تقصیر اداره نیز اثبات گردد.

ب- ماده ۱۹ قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن اصلاحی ۱۳۷۹ «وزارتخانه‌های راه و ترابری و جهاد سازندگی مکلفند علائم افقی و عمودی و تجهیزات ایمنی لازم را در طول هر یک از راه‌های مربوط مشخص و در محل‌های مورد نیاز نصب و اجرا نمایند.»

تبصره- وزارتخانه‌های مذکور مکلفند برای انجام عملیات احداث و مرمت و یا نگهداری راه‌های مربوط علائم ایمنی لازم را نصب نمایند؛ چنانچه بر اثر کوتاهی در بکار بردن علائم یاد شده خسارتی به اشخاص (حقیقی یا حقوقی) وارد شود هر یک از وزارتخانه‌های یاد شده حسب مورد موظف است از مطالبات پیمانکار یا اعتبارات جاری و عمرانی وزارتخانه، خسارت وارده را جبران نماید و چنانچه ماموران دولت یا پیمانکاران مرتکب تقصیر شده باشند، دولت خسارت پرداخت شده را از آن‌ها استیفاء خواهد نمود.

مسئولیت بیان شده در این تبصره از نوع مسئولیت مبتنی بر تقصیر است و با کوتاهی در انجام وظایف محقق می‌شود. لذا می‌توان گفت مبنای مسئولیت مدنی متصدیان راه در شرایطی که حادثه رانندگی ناشی از کوتاهی در انجام وظایف قانونی باشد، تقصیر به واسطه‌ی نقض تکلیف معین است، در این صورت اثبات تقصیر بسیار ساده است و کافی است زیان‌دیده اثبات کند مقررات قانونی مربوط به ایمنی راه رعایت نشده است، در نتیجه تقصیر متصدی استنباط می‌شود. در این صورت صرف عدم انجام تعهد، تقصیر شمرده می‌شود و نیازی به اثبات عمد یا

بی احتیاطی شخص نیست و لذا به نوعی برای متصدیان راه، فرض تقصیر شده است. (رستمی و...، ۱۳۹۳، ص ۳۶۸)

در نهایت با بررسی دو ماده فوق می توان گفت ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی قاعده ی عام بوده و در آن فرض بر تقدم تقصیر کارمند است مگر اینکه تقصیر اداره ناشی از نقص وسایل ادارات، اثبات گردد. اما ماده ۱۹ قانون ایمنی راه ها خاص بوده و در آن برخلاف ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی که فرض بر تقدم تقصیر کارمند است، عدم نصب علائم تقصیر تلقی شده و مسئولیت متوجه وزارت راه است. لذا هرگاه به دلیل عدم نصب علائم هنگام عملیات راهسازی به کسی خسارت وارد آید، صرف اثبات عدم نصب علائم و رابطه ی سببیت میان ترک فعل و زیان وارده مسئولیت را متوجه وزارت راه می نماید هرچند مامور این وزارت مرتکب تقصیری شده باشد. این تبصره حتی گامی فراتر نهاده و نه تنها وزارت راه را مسئول اقدامات زیانبار ماموران خود شناخته ، بلکه در قبال اقدامات پیمانکاران نیز مسئول معرفی کرده است. (همان، ص ۳۷۷)

در نتیجه می توان گفت مبنای حقوقی مسئولیت متصدیان راه ، همان قواعد عمومی تسبیب و لاضرر می باشد اما به دلیل خاص بودن حکم ماده ۱۹ قانون ایمنی راه ها ، نمی توان آن را ناسخ ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی دانست. لذا ماده ۱۹ محدود به حالتی است که در نتیجه ی عدم نصب علائم ایمنی به هنگام عملیات راهسازی، خسارتی متوجه دیگری گردد . اما در شرایطی که به دلیل نقص راه یا برطرف نکردن نواقص و اشکالات فنی راه خسارتی وارد شود، مسئولیت متصدیان راه اعم از شهرداری و وزارت راه در چهارچوب قواعد عام ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی باید بررسی گردد.

ج- قانون حمایت از مصرف کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶؛ ماده ۳ این قانون در خصوص مسئولیت تولید کننده مقرر نموده است که «عرضه کننده در طول مدت ضمانت ، مکلف به رفع هر نوع عیب یا نقص است که در خودرو وجود داشته یا در نتیجه ی استفاده معمول از خودرو بروز نموده است و یا با مفاد ضمانتنامه و مشخصات اعلامی به مصرف کننده مغایر بوده یا مانع استفاده مطلوب از خودرو یا نافی ایمنی آن باشد یا موجب کاهش ارزش معاملات خودرو شود. هزینه ی رفع نقص و عیب خودرو در طول مدت ضمانت و جبران کلیه ی خسارات وارده به مصرف کننده و اشخاص ثالث، اعم از خسارات جانی و مالی بر عهده ی عرضه کننده می باشد.» مسئولیت

عرضه‌کننده در طول دوران ضمانت، مبتنی بر تقصیر وی نیست، لذا چنانچه برفرض مثال در طول مدت ضمانت به واسطه‌ی نقص فنی خودرویی در سیستم ترمز یا سیستم برق، تصادفی رخ دهد که منجر به خسارات مالی و جانی گردد، می‌بایست مسئولیت تولیدکننده را مفروض دانست و صرف اثبات اینکه خودرو دارای نقص فنی بوده و همان نقص فنی علت حادثه بوده است، کفایت می‌کند و نیازی نیست راننده در چنین مواردی تقصیر تولیدکننده را هم اثبات نماید. چراکه تولیدکننده در این دوران دارای مسئولیت محض است؛ لذا قانون‌گذار پا را از فرض تقصیر هم فراتر نهاده و اثبات بی‌تقصیری تولیدکننده هم تاثیری در مسئولیت وی ندارد و به هر حال باید جبران خسارت کند.

اما پس از دوران تضمین؛ باید گفت این قانون در خصوص مسئولیت عرضه‌کننده خارج از دوره‌ی ضمانت تعیین تکلیف ننموده است، و از این سکوت قانون‌گذار ممکن است دو برداشت متبادر به ذهن شود:

نخست اینکه هدف قانون‌گذار، تحدید مسئولیت عرضه‌کننده بوده و خواسته مسئولیت عرضه‌کننده را محدود به دوران ضمانت کند و لذا خارج از این دوره برای عرضه‌کننده مسئولیتی متصور نیست. این برداشت با فلسفه‌ی این قانون که بیشتر حمایت از حقوق مصرف‌کننده در برابر عرضه‌کننده است، مغایر است و باید ماده‌ی فوق را به گونه‌ای تفسیر نمود که حقوق مصرف‌کننده نیز در نظر گرفته شود. برای این منظور باید گفت منظور قانون‌گذار، تحدید مسئولیت عرضه‌کننده نبوده بلکه قانون‌گذار به بیان مسئولیت عرضه‌کننده در دوران تضمین پرداخته و مسئولیت وی را در این دوره از نوع مسئولیت محض دانسته اما راجع به خارج از این دوره، سکوت کرده و لذا در موارد سکوت قانون خاص، باید به قانون عام که همان قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان کالا است، رجوع نمود.

قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان کالا در ماده ۲ اذعان می‌دارد: «کلیه‌ی عرضه‌کنندگان کالا و خدمات، منفرداً یا مشترکاً مسئول صحت و سلامت کالا و خدمات عرضه شده مطابق با ضوابط و شرایط مندرج در قوانین و یا مندرجات قرارداد مربوطه یا عرف در معاملات هستند...»

نخست، لازم به ذکر است مبنای مسئولیت مدنی در قانون مسئولیت مدنی، تقصیر دانسته شده است، لذا هر شخصی در صورتی مسئول جبران خسارت است که علاوه بر ارتکاب فعل زیانبار و ورود ضرر به زیان‌دیده، در این

زمینه مرتکب تقصیر هم شده باشد. اما باتوجه به ایراداتی که بر این نظریه سنتی وارد است و با توجه به این که امکانات مالی و فنی عرضه کننده که در قالب شرکت یا بنگاه اقتصادی فعالیت می کند، موفقیت در دعوی مسئولیت مدنی مبتنی بر تقصیر را برای مصرف کننده کم می کند، (داراب پور، ۱۳۸۷، ص ۲۰۳) در زمینه مسئولیت تولیدکنندگان به طور کلی، قانون گذار از نظریه تقصیر فاصله گرفته است و در ماده ۲ قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان کالا، با آوردن عبارت «مطابق باضوابط و شرایط مندرج در قوانین یا مندرجات قرارداد مربوطه یا عرف در معاملات» عرضه کننده را مسئول هرگونه عیب و نقص کالا دانسته که می تواند ناشی از قرارداد باشد یا نباشد.

از طرف دیگر ماده ۱۸ قانون فوق الذکر مقرر می دارد: «چنانچه کالا یا خدمات عرضه شده توسط عرضه کنندگان کالا یا خدمات، معیوب باشد و به واسطه آن عیب، خساراتی به مصرف کننده وارد گردد، متخلف علاوه بر جبران خسارت به پرداخت جزای نقدی حداکثر تا معادل چهاربرابر خسارت محکوم خواهد شد.»

با توجه به ماده فوق به نظر می رسد در اینجا نیز قانون گذار برای مسئول دانستن عرضه کننده، صرف وجود رابطه سببیت را کافی دانسته و نیازی به احراز تقصیر عرضه کننده نیست.

ضمن اینکه در قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان کالا، قانون گذار به دنبال مسئولیتی فراتر از مسئولیت مبتنی بر تقصیر برای عرضه کننده بوده و خواسته حرف جدیدی بزند، چراکه اگر مقصود قانون گذار همان مسئولیت مبتنی بر تقصیر بود، نیازی به قانون جدیدی در این خصوص نبود و همان قانون مسئولیت مدنی کفایت می کرد؛ حال آنکه هدف قانون گذار این بوده است که با تصویب این قانون از مصرف کننده حمایت بیشتری نموده و مسئولیتی ورای مسئولیت مبتنی بر تقصیر برای عرضه کننده مقرر نماید. (سلیمی و...، ۱۳۹۱، ص ۶۸؛ بادینی و...، ۱۳۹۱، ص ۴۶)

در نتیجه می توان گفت، مبنای مسئولیت تولیدکنندگان خودرو در دوره ضمانت، به صراحت قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان خودرو، مسئولیت محض است و هیچ چیزی تولیدکننده را از مسئولیت مبرا نمی کند.

اما در خارج از دوره ی تضمین که قانون فوق الذکر سکوت نموده ناچار باید به قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان کالا رجوع کرد؛ با مراجعه به این قانون و مطالعه مواد ۲ و ۱۸ قانون فوق، به نظر می‌رسد در دوران بعد از ضمانت نیز، با فرض اثبات وجود عیب و ورود ضرر و نیز احراز رابطه‌ی سببیت، می‌توان برای تولیدکننده، مسئولیت محض و بدون نیاز به احراز تقصیر، قائل شد.

اما تفسیر دیگری نیز از ماده ۳ قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو وجود دارد، که به نظر می‌رسد مشکل را حل می‌نماید و آن اینکه، آنچه را که قانون‌گذار در ماده ۳ قانون اخیرالذکر، محدود به مدت ضمانت نموده است، تکلیف عرضه‌کننده در رفع نقص یا عیب خودرو یا پرداخت هزینه‌ی آن است؛ در حالی که تکلیف عرضه‌کننده به جبران خسارات وارده به مصرف‌کننده و ثالث، قید زمانی نداشته و لذا این مسئولیت پس از دوره‌ی ضمانت هم باقی است. بنابراین چنانچه از خودروی خریداری شده در دوره‌ی ضمانت، استفاده نشود و در نتیجه عیب موجود در آن کشف نشود، یا علیرغم استفاده، عیب در دوره‌ی ضمانت آشکار نشده و پس از آن دوره ظاهر شده و باعث ایجاد حادثه و ورود خسارت شود، باز هم جبران خسارت برعهده‌ی عرضه‌کننده است و عرضه‌کننده پس از دوره ی تضمین، صرفاً از مسئولیت رفع نقص و عیب و یا پرداخت هزینه ی آن، بری می‌شود.

اطلاق زمانی ماده ۳ قانون اخیرالذکر نیز، صحت تفسیر فوق را تایید می‌کند، برای این منظور و فهم بهتر موضوع، در اینجا قسمتی از نص ماده ۳ قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو آورده می‌شود: «... هزینه‌ی رفع نقص یا عیب خودرو در طول مدت ضمانت و جبران کلیه‌ی خسارات وارده به مصرف‌کننده و...». همانطور که دیده شد در عبارت فوق، آنچه مقید به مدت ضمانت شده است، هزینه‌ی رفع عیب و نقص خودرو است، حال آنکه برای جبران خسارت ناشی از این عیب و نقص، قانون‌گذار محدودیتی تعیین ننموده است؛ لذا مسئولیت عرضه‌کنندگان خودرو به جبران خسارات ناشی از عیب خودرو، مقید به زمان نبوده و مسئولیتی محض است. (عبدی پور و...، ۱۳۹۰، ص ۵۱)

باتوجه به ادله‌ی فوق و نیز فلسفه‌ی قانون که در جهت حمایت از مصرف‌کننده است و مقررات حمایتی قانون حمایت از مصرف‌کنندگان مصوب ۱۳۸۸ و ماده ۱۸ قانون مزبور، مسئولیت تولیدکنندگان خودرو، مسئولیتی محض بوده و البته این مسئولیت نه تنها در برابر مصرف‌کننده‌ی مستقیم، بلکه در برابر هر شخصی که این خودرو

را در اختیار دارد، وجود دارد؛ این موضوع از بند ۵ ماده ۱ قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو به خوبی پیداست؛ این ماده مصرف‌کننده را شامل هر شخص حقیقی یا حقوقی که خودرو را برای استفاده شخصی یا عمومی در اختیار دارد، می‌داند.

در نتیجه برای مسئولیت ناشی از عرضه‌ی کالای معیوب باید رژیم حقوقی خاصی در نظر گرفت که متفاوت از قواعد عام مسئولیت مدنی بوده و بر مبنای مصالح عمومی جامعه، قواعد خاصی در حمایت از مصرف‌کنندگان اجرا شود. چرا که در این قلمرو، عدم تقصیر یا احتیاط، فی نفسه مانع حتمی ورود زیان نبوده و چه بسا تولیدکننده تقصیری هم مرتکب نشده باشد اما با این حال فرآورده‌اش معیوب بوده و به مصرف‌کننده زیان برساند و این رژیم خاص تاحدودی در قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو اعمال شده و برای تولیدکننده مسئولیت محض قائل شده است. با این حال عدم لزوم اثبات تقصیر به معنای انکار رابطه‌ی سببیت نمی‌باشد و اثبات رابطه‌ی سببیت شرط تحقق مسئولیت است.

مسئولیت محض تولیدکننده می‌تواند مبتنی بر ادله‌ی ذیل باشد:

نخست، اعتماد و انتظار مشتری؛ با این توضیح که فروشنده با عرضه‌ی محصول خود به بازار، بطور ضمنی سلامت و ایمنی کالای خود را تضمین می‌کند و مشتری نیز به این ضمانت ضمنی اعتماد می‌کند.

دوم، مسئولیت بنگاه و سرمایه‌گذاری؛ اقتصادی‌ترین وسیله جهت توزیع هزینه ناشی از صدمات فرآورده‌های معیوب، تحمیل هزینه‌ها به سازنده است که می‌تواند این هزینه‌ها را میان تمام خریداران سرشکن نماید.

سوم، مشکلات ارائه‌ی دلیل برای خریدار جهت اثبات تقصیر سازنده به علت تخصصی بودن موضوع.

چهارم، ایجاد انگیزه برای سازنده جهت دقت در ایمن سازی محصولات آینده.

پنجم این که سازنده نفع زیادی می‌برد و در مقابل، ضمان و خطر غیر متقابلی به مصرف‌کننده تحمیل می‌شود

لذا منصفانه است سازنده ضامن خطری باشد که خود ایجاد کرده است. (بادینی و...، ۱۳۹۱، ص ۴۴)

۳-۲ تعدد اسباب

بسیار اتفاق می افتد که حوادث زینبار، معلول تنها یک عامل نبوده و عوامل مختلفی در وقوع یک حادثه دخیل اند. در چنین شرایطی تعیین سبب مسئول حادثه از میان اسباب متعدد، کار دشواری است و این پرسش ایجاد می شود که کدام سبب و بر چه مبنایی مسئولیت دارد؟

منظور از سبب، حادثه‌ای است که با وقوع آن، به طور متعارف و سیر عادی امور، ضرر ایجاد می شود. لذا حادثی که بر حسب اتفاق و اوضاع و احوال استثنایی باعث ایجاد ضرر می شوند، سبب محسوب نمی شوند. (کاتوزیان، ۱۳۸۵، ص ۸۶)

امام خمینی نیز در تحریرالوسیله سبب را اینگونه تعریف نموده اند: «منظور از کلمه اسباب هر عملی است که با انجام آن زمینه برای کارایی علت تلف فراهم می شود بطوری که اگر آن عمل انجام نشده بود، علت تلف موثر واقع نمی شد. نظیر کندن چاه یا غضب چاقو و کارد و انداختن سنگ.» (موسوی همدانی، ۱۳۸۶، ص ۷۵۴)

البته ذکر این نکته ضروری است که منظور از تعدد اسباب، اسباب عمدی و ناشی از تقصیر و بی احتیاطی است، لذا شامل قوای قاهره نمی شود.

تعدد اسباب به دو صورت ممکن است اتفاق بیفتد:

نخست؛ تعدد عرضی اسباب به این معنا که چند سبب با هم جمع شده و خسارتی به بار آورند. در واقع چند نفر در ارتکاب عمل زینبار با هم همکاری نموده و در عملیات اجرایی مشارکت داشتند و نتیجه مستند به عمل همه باشد. در این صورت برای مسئول شناختن خواننده دعوا کافی است کار او تنها یکی از اسباب حادثه باشد و نیاز نیست علت منحصر حادثه باشد. مانند اینکه چند نفر به کمک یکدیگر سنگ را از دامنه‌ی کوه غلطانده و سنگ به اتومبیلی که از جاده می گذشته آسیب برساند. (هاشمی، ۱۳۹۲، ص ۳)

در خصوص تعدد عرضی گفته شده است که همه اسباب به طور مساوی مسئول هستند هرچند نیروی کار آنها مختلف باشد، چرا که ترجیح برخی بر دیگری ترجیح بلامرجح است. (موسوی بجنوردی، قواعد فقهیه، ص ۳۸ به نقل از چهکندی نژاد، ۱۳۸۹، ص ۶۷) نظر امام خمینی در تحریرالوسیله نیز به همین منوال است «اگر دو یا چند

نفر شریک باشند در نهادن سنگ مثلا، همه آنها در ضمان شریکند و ظاهر این است که همه در ضمانت مساوی-
اند هر چند نیروی آنها مختلف باشد.» (موسوی همدانی، ۱۳۸۶، ص ۷۶۷)

دوم؛ تعدد طولی اسباب به این معنا که چند سبب یکی پس از دیگری منجر به وقوع حادثه‌ای گردند. به این صورت که الف حادثه‌ای زیانبار ایجاد کرده، این حادثه ضرر دیگری ایجاد کرده و این ضرر هم منجر به ورود ضرر دیگری می شود.

به عنوان مثال راهسازان در جاده‌ای که مشرف به پرتگاه است مواد لغزنده ریخته، خودرو دچار لغزش شده و به کنار جاده منحرف می شود و عدم نصب گاردریل توسط وزارت راه، منجر به واژگونی خودرو می شود. در این مثال دو سبب مواد لغزنده و عدم نصب گاردریل در طول یکدیگر، منجر به واژگونی خودرو شده اند.

اما مسئله‌ای که در تعدد اسباب طولی مطرح است این است که کدام سبب را باید مسئول جبران خسارت دانست و این مسئولیت بر چه مبنایی استوار است؟ در این خصوص نظریات مختلفی در فقه و حقوق مطرح گردیده است که در قسمت‌های آتی مورد بررسی قرار خواهد گرفت. پس از آشنایی با مبانی تقسیم مسئولیت اسباب متعدد در فقه و حقوق، این مبانی به طور خاص در حوادث رانندگی مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

۳-۲-۱ تعدد اسباب در فقه

در خصوص تعدد اسباب در فقه و سبب مسئول، نظریات ذیل ارائه گردیده است:

۱- نظریه سبب مقدم در ایجاد؛ به موجب این نظریه چنانچه چند سبب در ایجاد خسارتی دخیل باشند و زمان پیدایش آنها متفاوت باشد، سببی که از لحاظ زمانی زودتر ایجاد شده باشد، مقدم بر اسباب دیگر است. (رشتی، ص

۴۱، بنقل از چهکندی نژاد، ۱۳۸۹، ص ۷۲)

توجیهی که در پذیرش این نظر آورده شده این است که با ایجاد سبب اول، سبب ضمان، تحقق پیدا کرده و این سببیت برای ضمان مرتفع نمی‌گردد مگر اینکه بین سبب و تلف، فعل فاعل عاقلی واسطه باشد. لذا چنانچه کسی در معبر عام یا در ملک دیگری بدون اذن وی، چاهی حفر کند و دیگری سنگی را کنار چاه گذارد و حیوانی در اثر برخورد با سنگ در چاه بیفتد، به موجب این نظریه حفرکننده که سبب مقدم در ایجاد بوده است، ضامن است.

از میان فقها، مرحوم موسوی بجنوردی و فاضل لنکرانی پیرو این نظریه بودند. اما این نظریه محل ایراد است از این جهت که صرف ایجاد سبب موجب ضمان نمی شود بلکه ضمانت وقتی ایجاد می شود که خسارتی تحقق یافته باشد و بنابر فرض نیز خسارت به واسطه‌ی هر دو سبب ایجاد شده است و لذا ترجیح یک سبب بر دیگری بلا مرجح است. (همان، ص ۷۳)

۲- نظریه سبب موخر در حدوث؛ این نظریه درست در نقطه مقابل نظریه قبلی قرار گرفته است، با این شرح که چنانچه اسباب مختلف سبب ورود ضرر شده و تاثیر آنها هم زمان نباشد، سببی ضامن است که از لحاظ زمانی پس از اسباب دیگر ایجاد شده باشد. لذا در همان مثال سنگ و حفر چاه، چنانچه شخصی نخست سنگی در محلی قرار دهد و دیگری چاهی در کنار آن حفر نماید و شخصی در اثر برخورد با سنگ در چاه بیفتد، حفرکننده که از لحاظ زمانی نزدیک‌تر به جنایت بوده ضامن است. چرا که اقدام گذارنده‌ی سنگ پیش از حفر چاه، هیچ رابطه‌ای با سقوط شخص و تلف مال وی ندارد و ضابطه این است که ضمان بر عهده آخرین خطاکار قرار گیرد. از میان فقها حاج میرزا حبیب الله رشتی و ابن قدامه و فاضل هندی قائل بر این نظریه هستند. (رشتی، الغصب، ص ۴۱؛ هندی، کشف اللثام، ص ۴۸۶؛ ابن قدامه، المغنی، ص ۲، ۵۶۵؛ به نقل از چهکندی نژاد، ۱۳۸۹، ص ۷۰)

پیروان این نظریه در توجیه آن آورده‌اند: «اول اینکه سبب اول به دلیل اینکه تاثیر آن متوقف بر سبب دوم است، در حقیقت سبب محسوب نمی شود و سببیت آن از وجود سبب دوم حاصل می شود. به عبارتی چیزی که تاثیری در تلف ندارد مگر پس از منضم شدن عامل دیگر، در شمار معذات است نه اسباب. دوم، سبب فقط در صورتی موثر در ضمان است که فعل اختیاری دیگری وجود نداشته باشد و لذا در صورت وجود فعل اختیاری دیگر، عرفاً تلف به آن سبب استناد ندارد.» (رشتی، الغصب، ص ۴۱، به نقل از چهکندی نژاد، ۱۳۸۹، ص ۷۱)

این نظریه شبیه نظر سبب نزدیک و بی واسطه است که توسط حقوقدانان مطرح گردیده و در جای خود مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

۳- نظریه سبب مقدم در تاثیر؛ به موجب این نظریه که نظر مشهور فقها نیز می باشد (حلی، ۱۳۷۸، ص ۲۶۶؛ شهید ثانی، ۱۴۱۶، ص ۳۸۱؛ موسوی الخمینی، ۱۳۹۰، ص ۵۱۲؛ به نقل از هاشمی، ۱۳۹۲، ص ۸) و قانون‌گذار ما نیز در قانون مجازات اسلامی از این نظر پیروی نموده است، چنانچه چند سبب موجب ضرر شده و تاثیر اسباب همزمان

نباشد، ضمان با سببی است که زودتر تاثیر کرده است و لذا مقدم بر دیگر اسباب است. «اگر موردی دو سبب دخیل در حادثه باشند، ظاهر این است که ضمان بر سببی است که تاثیرش جلوتر باشد هرچند که حدوث آن سبب بعد از سبب دیگر باشد» (موسوی همدانی، ۱۳۸۶، ص ۷۶۶) در همان مثال سنگ و چاه، چنانچه شخصی چاهی حفر کرده و دیگری سنگی کنار آن بگذارد و پای رهگذر در اثر برخورد با سنگ بلغزد و به چاه افتد، سنگ سبب مقدم در تاثیر بوده و گذارنده‌ی سنگ مسئول است هرچند چاه جلوتر ساخته شده باشد.

در توجیه این نظر گفته شده عرف در این گونه موارد، تلف را مستند به کاری می‌داند که زودتر در اتلاف اثر کرده است (حبیب الله رشتی به نقل از هاشمی، ۱۳۹۲، ص ۸) و برخی نیز گذارنده‌ی سنگ را با کسی که زیان‌دیده را به چاه می‌افکند قیاس می‌کنند و نتیجه می‌گیرند که در حکم مباشر ورود ضرر است (شهید ثانی و ابن قدامه به نقل از همان)

حال آنکه این ادله هیچکدام قانع کننده نیستند، چراکه این ادعا که عرف تلف را منسوب به کسی می‌داند که زودتر اثر کرده به ویژه در جایی که هر دو قصد اتلاف مال را دارند، دلیلی به همراه ندارد، ضمن اینکه قیاس سبب مقدم در تاثیر با مباشر تلف نیز، درست نیست. زیرا فرض این است که سبب، تنها مقتضی ورود ضرر را فراهم می‌کند و رابطه مستقیم با اضرار ندارد. (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۴۷۲)

مثال مبتلا به در این خصوص اتومبیلی است که در بزرگراه با سرعت غیر مجاز در حال رانندگی است ناگهان به چپ منحرف شده و با اتومبیل دیگری در حال حرکت تصادم می‌کند. آن اتومبیل از جاده منحرف شده و به علت عدم نصب گاردریل واژگون می‌شود. در این مثال به موجب نظریه سبب مقدم در تاثیر باید اتومبیل نخست را مقصر دانست، حال آنکه نمی‌توان تقصیر وزارت راه در نصب گاردریل را نادیده گرفت که چه بسا از واژگونی اتومبیل دوم و در نتیجه خسارات بیشتر، جلوگیری می‌شد.

در نتیجه می‌توان گفت نظریه سبب مقدم در تاثیر، قابل دفاع نبوده و سایر اسباب را که تاثیر در وقوع خسارت داشته‌اند، نادیده می‌گیرد.

۴- نظریه سبب اقوا در تاثیر؛ به موجب این نظریه از میان اسبابی که در وقوع ضرر دخالت دارند، سببی را باید ضامن دانست که قوی تر از بقیه اسباب باشد. در همان مثل سنگ و حفر چاه، به نظر می‌رسد چاه عامل اصلی اتلاف است و نمی‌توان گذارنده سنگ را ضامن دانست.

از میان فقها، مرحوم کاشف الغطاء، جواهر کلام و مکارم شیرازی قائل بر این نظریه هستند. (چهکنندی نژاد، ۱۳۸۹، ص ۷۱)

این نظریه شبیه نظر سبب متعارف و اصلی در حقوق است که به موجب آن باید میان سبب ورود ضرر و شرایطی که زمینه را برای تاثیر سبب فراهم نموده اند، تفاوت قائل شد و نباید تمام شرایطی که در وقوع ضرر دخالت داشته اند را در زمره اسباب آورد، بلکه حادثه‌ای سبب است که به طور متعارف و سیر عادی امور، منجر به ورود ضرر شود، حادثه‌ای که گاه و برحسب اتفاق موجب ضرر شود، سبب محسوب نشده و باید شرط وقوع ضرر تلقی شود. (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۴۷۴)

باین حال انتقاداتی بر نظر فوق وارد است از جمله اینکه، حوادث موثر در ایجاد ضرر را منحصر در حادثه واحد می‌داند حال آنکه ممکن است در تحقق ضرری، چند حادثه هریک به نحو جزئی از سبب دخالت نمایند، به گونه‌ای که همه آنها چه ضعیف و چه اقوا در ایجاد نتیجه دخیل باشند و اگر یکی هرچند ضعیف، وجود نداشته باشد، نتیجه حاصل نگردد. (باریکلو، ۱۳۹۳، ص ۱۲۷)

۵- نظریه اشتراک در ضمان؛ برخی فقها معتقدند در صورت اجتماع اسباب در وقوع خسارت، ضمان بر عهده‌ی هر دو سبب است، زیرا فعل زیانبار به صورت مساوی به هر دو سبب استناد دارد و دلیلی بر ترجیح یکی بر دیگری نیست. این نظریه را شهید ثانی، صاحب جواهر و محقق حلی به صورت احتمال مطرح کرده و در نهایت خود، نظریه مشهور یعنی سبب مقدم در تاثیر را اشته و اشهر دانسته‌اند. (چهکنندی نژاد، ۱۳۸۹، ص ۷۵)

این نظر با نظریه برابری اسباب و شرایط که برخی حقوقدانان آنرا مطرح نموده اند شبیه است. بر مبنای نظریه برابری اسباب، نباید بین اسباب و شرایطی که زیان را به بار آورده است، امتیاز گذارد. زیرا بنا به فرض هیچ‌یک از آنها به تنهایی برای ایجاد ضرر کافی نیست و وجود همه نیز ضرورت دارد. در واقع هر شرطی به شرایط دیگر،

اعطای سببیت نموده و باعث می‌شود تا آنها حادثه زیانبار را به وجود آورند و لذا بین هر عاملی خواه دور یا نزدیک با ضرر، رابطه سببیت وجود دارد. در نتیجه تمام عوامل موثر در پیدایش ضرر باید به عنوان سبب حادثه تلقی شوند. (کاتوزیان، ۱۳۸۵، ص ۸۳)

اما نظریه برابری اسباب نیز از جهاتی قابل مناقشه است؛ زیرا میان سبب و شرط، تمایزی قائل نشده است، حال آنکه عرفاً اختلاف بین سبب و شرط و مقتضی مسلم است. به فرض مثال در یک حادثه‌ی آتش‌سوزی نمی‌توان قابلیت اشتعال کالای سوخته را به عنوان یکی از اسباب بروز حادثه تلقی نمود.

همچنین اگر قرار باشد تمام حوادث دخیل در وقوع ضرر، به عنوان سبب قضایی تلقی شوند، از آنجا که در وقوع هر حادثه‌ای حادثه‌ی دیگری موثر خواهد بود، این راه تا بی نهایت ادامه خواهد داشت. ضمن اینکه همه‌ی اسباب و شرایط در ورود ضرر، سهم برابر ندارند. (باریکلو، ۱۳۹۳، ص ۱۲۶)

آنچه بیان گردید نظریاتی است که میان فقها در خصوص تعدد اسباب مطرح گردیده است، گذشته از نقاط ضعف و قوت نظریات فوق، نظر مشهور میان فقها نظریه سبب مقدم در تاثیر است. اما باید دید در میان حقوقدانان چه دیدگاهی در این زمینه وجود دارد و قانون‌گذار ایران کدام یک را برگزیده است؟

۳-۲-۲ تعدد اسباب در حقوق

در حقوق ایران نیز در خصوص تعدد اسباب، نظریاتی ارائه شده است که پاره‌ای از آنها مشابه نظریات ارائه شده در فقه و بر پایه‌ی آنهاست و برخی نیز از مواد قانونی استنباط شده است که در ذیل مهمترین آنها مورد بررسی قرار می‌گیرند.

۱- نظریه برابری اسباب؛ به موجب این نظریه که با نظریه‌ی اشتراک در ضمان در فقه برابری می‌کند، نباید میان اسباب و شرایطی که زیان را به بار آورده تمایز قائل شد زیرا بنابه فرض هیچ یک از آنها به تنهایی برای ایجاد ضرر کافی نیست و وجود همه ضرورت دارد. این نظریه و نقاط ضعف و قوت آن در قسمت پیشین مورد بررسی قرار گرفت و لذا در اینجا به همین اختصار اکتفا می‌شود.

اما در میان قوانین، ماده ۳۳۵ قانون مدنی به این نظریه تمایل دارد. به موجب این ماده در صورت تصادم میان دو کشتی یا دو قطار راه‌آهن یا دو اتومبیل و امثال آنها، مسئولیت متوجه طرفی خواهد بود که تصادم در نتیجه‌ی عمد یا مسامحه‌ی او حاصل شده باشد و اگر طرفین تقصیر یا مسامحه کرده باشند، هر دو مسئول خواهند بود. (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۴۶۴)

از برخی مواد قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ نیز می‌توان برابری اسباب را برداشت نمود؛ از جمله ماده ۵۲۶ مقرر نموده است: «هر گاه دو یا چند عامل، برخی به مباشرت و بعضی به تسبیب در وقوع جنایتی تاثیر داشته باشند، عاملی که جنایت مستند به اوست ضامن است و چنانچه جنایت مستند به تمام عوامل باشد، به طور مساوی ضامن می‌باشند. مگر تاثیر رفتار مرتکبان متفاوت باشد که در این صورت هر یک به میزان تاثیر رفتارشان مسئول هستند...»

به موجب این مواد می‌توان گفت قانون‌گذار اصل را بر تقسیم مسئولیت به طور مساوی قرار داده است، مگر اینکه ثابت شود فعل یا تقصیر یکی از افراد مسئول، بیشتر یا کمتر از دیگری موثر بوده است. اما نباید فریب این ظاهر را خورد زیرا مفاد ماده فوق در موردی است که نتوان میزان تاثیر هریک از اسباب را مشخص نمود، در چنین شرایطی دادرسی از این اماره‌ی تساوی استفاده می‌کند و به مسئولیت مساوی اسباب حکم می‌کند مگر اینکه خلاف آن اثبات گردد. (هاشمی، ۱۳۹۲، ص ۵)

۲- نظریه سبب نزدیک و بی واسطه؛ براساس این نظریه که با نظریه سبب موخر در حدوث در فقه برابری می‌کند، نزدیک‌ترین و آخرین سبب مسئول است. قائلین به این نظریه معتقدند تا قبل از آخرین حادثه، همه چیز حالت طبیعی و عادی خود را داشته و این آخرین سبب است که وضعیت را دگرگون کرده و و باعث ایجاد ضرر می‌شود. (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۴۶۳)

علیرغم اینکه پیروی از این نظر، موجب سادگی کار دادرسی می‌شود، اما باید گفت همیشه هم اینگونه نیست که آخرین سبب، موثرترین باشد، بلکه گاه اتفاق می‌افتد که سبب دورتر، قوی‌تر است و لذا بی‌اعتنایی به آن سبب، دور از عدالت است. همانگونه که قانون مدنی در ماده ۳۳۲ با اینکه مباشر تلف نزدیک‌ترین سبب به آن است، زمانی که سبب دورتر اقوا باشد، آنرا مسئول می‌داند و البته داوری این مسئله را به عرف وامی‌گذارد.

ماده ۵۲۰ قانون آیین دادرسی مدنی نیز در تایید نظریه سبب بی واسطه در خسارت عدم انجام تعهد مقرر می‌دارد: «در خصوص مطالبه‌ی خسارت وارده، خواهان باید این جهت را ثابت نماید که زیان وارده بلاواسطه ناشی از عدم انجام تعهد یا تاخیر آن و یا عدم تسلیم خواسته بوده است، در غیر اینصورت دادگاه دعوی مطالبه‌ی خسارت را رد خواهد نمود.»

به موجب این ماده ضرر با واسطه را نمی‌توان مطالبه کرد، چرا که ضرر با واسطه از سبب دور ناشی می‌شود. (کاتوزیان، ۱۳۸۶، صص ۴۶۳-۴۶۶)

۳- نظریه سبب مقدم در تاثیر؛ در خصوص این نظریه در قسمت پیشین توضیحات کافی داده شد، اما لازم به ذکر است که قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۷۰ در ماده ۳۶۴ از این نظریه پیروی نموده است: «هرگاه دو نفر عدوانا در ارتکاب جنایتی به نحو سبب دخالت داشته باشند، کسی که تاثیر کار او در وقوع جنایت قبل از تاثیر سبب دیگری باشد ضامن خواهد بود. مانند آنکه یکی از دو نفر چاهی حفر نماید و دیگری سنگی را در کنار آن قرار دهد و عابر به سبب برخورد با سنگ به چاه افتد...» که البته این ماده با اندکی تغییر در قانون مجازات اسلامی جدید در ماده ۵۳۵ تکرار شده است: «هر گاه دو یا چند نفر با انجام عمل غیر مجاز در وقوع جنایتی به نحو سبب و به صورت طولی دخالت داشته باشند، کسی که تاثیر کار او در وقوع جنایت قبل از تاثیر سبب یا اسباب دیگر باشد، ضامن است. مانند آن که یکی از آنان گودالی حفر کند و دیگری سنگی را در کنار آن قرار دهد و عابری به سبب برخورد با سنگ به گودال بیفتد که در این صورت، کسی که سنگ را گذاشته، ضامن است...»

مسئله‌ای که ممکن است به ذهن آید تعارض میان این ماده با ماده ۵۲۶ قانون مجازات اسلامی جدید و ماده ۳۶۵ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۷۰ می‌باشد؛ با این توضیح که ماده ۵۲۶ جدید و ۳۶۵ قانون قدیم هر دو مبتنی بر نظریه برابری اسباب و ماده ۵۳۵ جدید و ۳۶۴ قدیم هر دو با نظریه سبب مقدم در تاثیر برابری می‌کند؛ در این خصوص لازم به ذکر است ماده ۳۶۵ مربوط به حالتی است که اسباب در عرض یکدیگرند و دخالت آنها به نحو مساوی است، (قاسم زاده، ۱۳۸۷، ص ۳۷۰) حال آنکه ماده ۳۶۴ در خصوص اسباب طولی است. لذا در واقع تعارضی میان این دو ماده وجود ندارد. (هاشمی، ۱۳۹۲، ص ۸؛ کاتوزیان، ۱۳۸۵، ص ۸۸)

۴- نظریه تضامن؛ برخی حقوقدانان (امیری قائم مقامی، ۱۳۷۸، ص ۳۰۶) معتقدند که مسئولیت اسباب متعدد، تضامنی است، چون اسباب متعدد با هم خسارت را ایجاد کرده و نمی‌توان مسئولیت آنها را تجزیه کرد. در مورد مبنای تضامن نیز گفته شده چون مسئولیت قهری مرتکبان، مبتنی بر خطا و تقصیر است و زمانی که چند عامل، هر یک سبب تحقق زیان می‌گردند، پس هر کدام باید مسئول جبران کل خسارات باشد. مصادیقی از نظریه‌ی تضامن در قوانین وجود دارد که از آن جمله می‌توان به ماده ۱۴ قانون مسئولیت مدنی اشاره نمود؛ به موجب این ماده که در خصوص خسارات وارده توسط کارگران در حین کار است، هرگاه چند نفر مجتمعا خسارتی وارد آورند، متضامنا مسئول جبران خسارتند. این حقوقدانان از وحدت ملاک ماده استفاده نموده و معتقدند این ماده خصوصیت نداشته و از باب تمثیل است و لذا می‌توان مسئولیت کارگران را به موارد مشابه سرایت داد. (امامی، ۱۳۵۱، ص ۴۳ به نقل از هاشمی، ۱۳۹۲، ص ۹) در همین ماده در روابط بین کارگران، قانون‌گذار تقسیم مسئولیت را بر مبنای نحوه‌ی مداخله‌ی مسئولین قرارداده است.

یکی دیگر از مصادیق تضامن، بند ج ماده ۱۶۵ قانون دریایی است که مقرر نموده «کشتی‌های مقصر نسبت به خسارات ناشی از فوت و صدمات بدنی در مقابل اشخاص ثالث به صورت انفرادی و متضامنا مسئول هستند...» که البته این ماده نیز مسئولیت را در مقابل اشخاص ثالث تضامنی قرارداده است. لذا در روابط میان خودشان باید قائل به قاعده‌ی کلی که همان درجه‌ی تقصیر است، بود. (همان، ص ۹)

در خصوص نظریه‌ی تضامن لازم به ذکر است که از آنجا که مسئولیت تضامنی استثنا بوده و نیاز به تصریح دارد، لذا نمی‌توان آنرا به موارد غیر مصرح تسری داد. لذا به نظر می‌رسد مسئولیت تضامنی منحصر به همان موارد مصرح باشد.

اما در مورد سایر نظریاتی که در خصوص تعدد اسباب میان حقوقدانان مطرح است که برخی از آنها در فقه نیز عینا آورده شده و برخی نیز مشابه نظریات مطرح شده در فقه است، باید گفت هیچ یک از این نظریات به تنهایی نمی‌توانند توجیه‌کننده مسئولیت مدنی در تمام مصادیق اجتماع اسباب باشد بلکه تنها می‌توانند به عنوان اصول راهنما مورد توجه قرار گیرند.

در نتیجه باید گفت در اجتماع اسباب نمی توان ملزم به یک قاعده‌ی خاص بود بلکه در هر مورد خاص، باید جداگانه بررسی گردد و آنچه مهم است وجود رابطه‌ی سببیت عرفی میان فعل و ضرر وارده است، چنانکه بتوان گفت بین این دو ملازمه‌ی عرفی وجود دارد و برای این منظور نیازی به ارزیابی تمام عوامل موثر در ایجاد حادثه نیست، همینکه رابطه‌ی سببیت عرفی میان یکی از اسباب با ضرر وارده احراز شود، کفایت می‌کند. (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۴۸۰)

۳-۲-۳ تعدد اسباب در حوادث رانندگی

اغلب در تصادفات رانندگی انگشت اشاره به سوی راننده است و هیچ‌کس اعم از کارشناس تصادفات، دادرس و افسر راهنمایی رانندگی تلاشی جهت یافتن یا مقصر دانستن سایر عوامل نمی‌کنند. این وضعیت، به ویژه زمانی شدت می‌یابد که تقصیر خود راننده هم یکی از علل حادثه باشد. در حالیکه ممکن است عوامل دیگری نظیر نواقص راه، نقص فنی وسیله‌ی نقلیه نیز در وقوع حادثه دخیل بوده و چه بسا اگر یکی از این عوامل نبود، تقصیر راننده به تنهایی منجر به حادثه نمی‌شد. برای روشن شدن موضوع مثالی آورده می‌شود:

شخص خودروی صفر کیلومتر را از نمایندگی تحویل می‌گیرد و در مسیر بازگشت به منزل، با سرعت غیر مجاز در حال رانندگی است و در دست‌انداز نامتعارفی در وسط خیابان می‌افتد. در این حال یکی از لاستیک‌های خودرو به علت منقضی بودن تاریخ آن و در نتیجه عدم کیفیت لازم، ترکیده و خودرو منحرف می‌شود و به علت عدم نصب حفاظ مناسب در کنار خیابان اصلی و پر تردد، خودرو وارد پیاده‌رو شده و به موتوری که در پیاده‌رو پارک شده، برخورد می‌کند که به علت شدت برخورد، موتور به عقب پرت شده و عابر پیاده‌ای که در حال تردد در پیاده‌رو بوده جهت فرار از برخورد موتور، سریعاً به پشت سر خود حرکت می‌کند که ناگهان داخل چاهی که شرکت آب و فاضلاب آن را حفر نموده و بدون درپوش و هشدار امنیتی رها شده است، سقوط کرده و فوت می‌نماید.

در حادثه‌ی فوق، عوامل متعددی دخیل بوده‌اند که سرعت غیر مجاز راننده و تقصیر وی، تنها یکی از اسباب و چه بسا سبب کم اهمیت از میان سایر اسباب باشد.

اسباب دخیل در حادثه‌ی فوق عبارتند از:

۱- سرعت غیر مجاز راننده؛

۲- وجود دست‌انداز نامتعارف در وسط خیابان؛

۳- عدم کیفیت چرخ خودرو به علت استفاده شرکت سازنده از لاستیک تاریخ مصرف گذشته؛

۴- عدم نصب گاردریل توسط شهرداری در خیابان پر تردد؛

۵- تقصیر راننده موتور در پارک نمودن آن در محل غیرمجاز (پیاده‌رو)؛

۶- عدم نصب علائم هشداری لازم در محل حفاری توسط شرکت آب و فاضلاب؛

در مثال فوق، تمام عوامل و اسباب دست به دست هم داده و حادثه آفریده به گونه‌ای که اگر هریک از آنها نبود، شاید حادثه‌ای خفیف تر اتفاق می‌افتاد و حداقل منجر به مرگ یک عابر بی‌گناه که در حال تردد در محل مجاز بوده است، نمی‌شد. حال آنکه در عمل، صرفاً به سرعت غیر مجاز راننده توجه شده و اغلب کارشناسان، سرعت غیر مجاز را عامل حادثه می‌دانند. درحالیکه چنانچه یکی از اسباب نبود، به فرض مثال گاردریل مناسب نصب شده بود، خودرو وارد پیاده رو نشده بود و در نتیجه حوادث بعدی رخ نمی‌داد.

البته تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹، مسئولیت متصدیان راه و سازندگان وسایل نقلیه را به رسمیت شناخته است، اما در مواردی که خود راننده هم به عنوان یکی از اسباب دخیل در وقوع حادثه است، علی‌الاصول به سایر اسباب توجهی نشده و تمام بار مسئولیت بر راننده‌ای بار می‌شود که شاید فقط درصد کمی از تقصیر را مرتکب شده است.

در موضوع تعدد اسباب در حوادث رانندگی، نخست باید تمامی اسباب دخیل در وقوع یک تصادف مورد بررسی قرار گرفته و دوم باید مسئولیت بین تمام اسباب تقسیم شود و درنهایت باید مبنایی برای این تقسیم مسئولیت یافت شود؛ با توجه به نظریاتی که در قسمت‌های پیشین در رابطه با تعدد اسباب مورد بررسی قرار گرفت، باید دید در تصادفات رانندگی کدام مینا را باید اعمال نمود؟ در مثال فوق، آیا می‌توان برای تمام عوامل که عبارتند از

راننده، شهرداری، سازنده خودرو، شرکت آب و فاضلاب و راننده ی موتور، سهمی از مسئولیت قائل شد؟ اگر پاسخ مثبت است این تقسیم مسئولیت به چه نحو است؟ آیا باید به طور مساوی باشد یا بر اساس میزان تقصیر طرفین؟ یا به موجب قانون مجازات اسلامی سبب مقدم در تاثیر یا به موجب برخی مواد قانون مدنی سبب اقوا در تاثیر را باید یافت؟

به هر حال در قوانین خاص مربوط به رانندگی در این خصوص تعیین تکلیف نشده است و رویه هم علی الاصول سراغ راننده می رود. اما گاه تاثیر دیگر اسباب به گونه ای است که نادیده گرفتن آنها دور از عدالت است. لذا باید تدابیری اندیشیده شود که تمام اسباب مورد بررسی قرار گرفته و مسئول شمرده شوند. در خصوص بررسی سایر اسباب، تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی به ظاهر تعیین تکلیف نموده و کارشناسان تصادف را مکلف نموده است تا سایر عوامل دخیل در تصادف را نیز بررسی نماید. اما در خصوص نحوه ی تقسیم مسئولیت تاکنون قوانین خاص مسکوت بوده و به همان موارد اجمالی در قوانین مدنی و مجازات اسلامی و... اکتفا شده است. لذا باید گفت وظیفه ی کارشناس است که پس از مقصر تشخیص دادن عوامل دخیل در وقوع تصادف، میزان مسئولیت هر یک را براساس همین قواعد معین نماید.

در این خصوص قانون مجازات اسلامی میان اجتماع اسباب طولی و عرضی قائل به تفکیک شده است؛ در اجتماع عرضی مانند اینکه چند نفر با یکدیگر چاله ای در معبر عمومی حفر نموده و بعدا وسیله ی نقلیه ای در آن سقوط نماید، ماده ۵۲۶ قانون مجازات اسلامی تعیین تکلیف نموده و مقرر کرده است چنانچه تاثیر کار هریک قابل تشخیص نباشد، همه اسباب به نحو تساوی مسئولند. اما در اجتماع طولی اسباب که مثال آن در ابتدای همین قسمت آورده شد، برخی حقوقدانان محترم بر این عقیده اند که ماده ۳۶۴ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۷۰ (۵۳۵ قانون جدید) حاکم است، یعنی سببی که تاثیر آن مقدم بوده است، مسئول جبران خسارات است. (عباسلو، ۱۳۸۷، ص ۶۲) در این صورت در مثال فوق الذکر باید گفت مسئولیت جبران خسارات با راننده ای است که سرعت غیر مجاز داشته است، حال آنکه تاثیر عوامل دیگر به قدری واضح است که نمی توان آنها را نادیده گرفت؛ درست است که راننده با سرعت غیر مجاز مرتکب قسمتی از تقصیر شده است اما باید این موضوع را نیز در نظر داشت که وی به خودرو صفری که از کمپانی تحویل گرفته است اعتماد نموده و اصل را بر صحت و سالم بودن وسیله نقلیه گذارده است و چه بسا اگر پس از افتادن خودرو در دست انداز، لاستیک خودرو دچار ترکیدگی نمی شد،

راننده به حرکت خود ادامه داده و اصلاً انحرافی رخ نمی‌داد و حوادث بعدی ایجاد نمی‌شد. لذا نمی‌توان به طور مطلق براساس ماده ۵۳۵ حکم داد و سایر اسباب را نادیده گرفت که در این صورت در تمام مواردی که خود راننده هم مرتکب تخلفی می‌شود، دیگر نمی‌توان به سایر اسباب رسید، چرا که علی‌الاصول اولین سبب، راننده است. در حالی که نادیده گرفتن سایر اسباب علاوه بر آنکه دور از عدالت است، باعث می‌شود هیچگاه راهسازان و سازندگان وسایل نقلیه و سایر عوامل دخیل، درصدد رفع موانع و مشکلات راه و وسایل نقلیه بر نیایند و از مسئولیت‌پذیری این ارگان‌ها می‌کاهد.

لذا همانگونه که بیان گردید، هیچ یک از نظریات مطرح شده در تعدد اسباب، قاعده نبوده و ملاک، احراز رابطه‌ی سببیت عرفی میان اسباب و نتیجه‌ی حاصله است. حال چنانچه کارشناس میان چند سبب مختلف با نتیجه، رابطه‌ی سببیت را احراز نمود، در این صورت مستفاد از مواد ۵۲۶ تا ۵۳۵ قانون مجازات اسلامی چنانچه میزان تاثیر هر یک مشخص بود، تقسیم مسئولیت باید به میزان تاثیر و مداخله‌ی هر یک از اسباب صورت گیرد. اما اگر میزان تاثیر عوامل مختلف، قابل تشخیص نباشد، از آنجا که مسئولیت تضامنی برخلاف قاعده بوده و نیازمند تصریح است و در این مورد صراحتی وجود ندارد، به نظر می‌رسد بهتر باشد هر یک را به نسبت مساوی مسئول دانست.

۳-۳ جبران خسارت شخص حقوقی

پس از اینکه بر اساس مبانی پذیرفته شده مسئولیت مدنی در حوادث رانندگی، مشخص شد که کدام شخص حقوقی مسئول حادثه است، اعم از شرکت سازنده خودرو یا متصدیان راه که حسب مورد می‌تواند شهرداری یا وزارت راه باشد، باید دید جبران خسارت از اموال چه کسی باید صورت گیرد؟

از طرفی تصدی راه‌ها و نیز تولید خودرو با اشخاص حقوقی است که حسب مورد اشخاص حقوقی عمومی یا خصوصی هستند، از سوی دیگر اشخاص حقوقی قادر به اقدام عملی نبوده و عملیات اجرایی توسط کارکنان آنها که اشخاص حقیقی هستند، صورت می‌گیرد. لذا این پرسش پیش می‌آید که در صورت قصور و کوتاهی کارکنان در اقدامات اجرایی و ورود خسارت به بهره‌برداران راه یا مصرف‌کنندگان خودرو، آیا جبران خسارت باید از اموال شخصی کارمند یا کارگر مقصر صورت گیرد یا از اموال شخص حقوقی؟

در این خصوص باید بین دو حالت قائل به تفکیک شد؛ گاه خود شخص حقوقی با عدم انجام وظایف، مرتکب تقصیر شده و ملزم به جبران خسارت است، این در جایی است که اصلاً نوبت به عملیات اجرایی نرسیده است بلکه شخص حقوقی وظایف خود را انجام نداده است. به عنوان مثال در جاده در مواردی که لازم بوده، علائم خطر را نصب نکرده باشد و این موجب خسارت عابرین گردد. در چنین حالتی شکی نیست که جبران خسارت باید از اموال شخص حقوقی صورت گیرد. اما گاه ورود خسارت ناشی از انجام نادرست وظایف شخص حقوقی است، در این حالت از آنجا که انجام وظایف به واسطه‌ی کارکنان و اشخاص حقیقی صورت می‌گیرد این تردید پیش می‌آید که جبران خسارت از اموال کدامیک باید انجام گیرد؟

از یک سو اعمالی که کارکنان اداره به نام شخص حقوقی انجام می‌دهند، اعمال منسوب به شخص حقوقی محسوب می‌شود زیرا کارکنان به مثابه اندام‌های این شخص هستند و لذا خطای آنها در حین انجام وظیفه خطای شخص حقوقی محسوب می‌شود. همچنین کارگران با نظارت و هدایت شخص حقوقی فعالیت می‌کنند، لذا چنانچه خسارتی به دیگران وارد آورند، فرض بر این است که کارفرما نظارت کافی بر اعمال آنها نداشته و کارگران به درستی هدایت نشده‌اند و در واقع بی‌مبالاتی اصلی در این خصوص از سوی کارفرما بوده است که با عدم نظارت کافی، مقدمه‌ی اضرار را فراهم نموده است.

از طرف دیگر تصادفاتی که به علت نواقص جاده‌ای یا وسایل نقلیه رخ می‌دهد و خساراتی که از این طریق ایجاد می‌شود، اغلب بسیار سنگین بوده و جبران آن خارج از توان مالی یک کارگر ساده است، در نتیجه زیان‌دیده با کارگری معسر روبه‌رو می‌شود. علاوه بر همه اینها زیان‌دیده باید در دستگاه پر پیچ و خم اداری و قضایی، علت خسارت و نیز کارگر یا کارمند مقصر را پیدا کند و چون در مقام مدعی است، باید تقصیر کارمند را نیز اثبات کند. با توجه به مسائل موجود و مشکلاتی که از این حیث وجود دارد باید دید جبران خسارت از اموال کدامیک از اشخاص حقوقی یا حقیقی به نفع زیان‌دیده است؟ در این خصوص باید قوانین عام و خاصی که در این زمینه وجود دارد مورد بررسی قرار گیرد.

۳-۳-۱ جبران خسارت از اموال شخص حقوقی

برخی قوانین در این زمینه وجود دارند که بر اساس آنها در صورت ورود خسارت از ناحیه‌ی کارمند شخص حقوقی، جبران خسارت باید از اموال شخص حقوقی صورت گیرد که از آن جمله می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:

۱- ماده ۱۲ قانون مسئولیت مدنی؛ به موجب این ماده کارفرمایانی که مشمول قانون کار هستند، مسئول جبران خساراتی می‌باشند که از طرف کارکنان اداری و یا کارگران آنها در حین انجام کار یا به مناسبت آن وارد شده است. مگر اینکه محرز شود تمام احتیاط‌هایی که اوضاع و احوال قضیه ایجاب می‌نموده، به عمل آورده یا اینکه اگر احتیاط‌های مزبور را به عمل می‌آوردند، باز هم جلوگیری از ورود زیان مقدور نبود، کارفرما می‌تواند به واردکننده خسارت در صورتی که مطابق قانون مسئول شناخته شود، مراجعه نماید.

مفاد این ماده شامل کارفرمایانی می‌شود که مشمول قانون کار هستند. همچنانکه گاه در روابط میان دولت و کارکنان، قانون کار حاکم است. در چنین مواردی نیز مورد، مشمول این ماده بوده و دولت مسئول جبران خسارات کارکنان خود می‌باشد. مثال بارز در این خصوص می‌تواند کارگرانی باشد که توسط وزارت راه جهت عملیات راهسازی و حفاری و... استخدام شده‌اند. در روابط میان این کارگران و کارفرما (وزارت راه) نیز باید همین ماده حاکم باشد. لذا چنانچه بر اثر کوتاهی یکی از کارگران در حین عملیات اجرایی راهسازی یا نصب علائم ایمنی و... تصادفی رخ دهد و خسارتی به بار آید، به موجب این ماده وزارت راه به عنوان کارفرما مسئول جبران خسارت است مگر اینکه اثبات نماید تمام احتیاط‌های لازم را به عمل آورده است.

همچنین در خصوص شرکت‌های سازنده‌ی خودرو نیز میان شرکت و کارگران مشغول کار، قانون کار حاکم است و لذا چنانچه در تولید خودرویی نقص فنی وجود داشته و همین نقص منجر به خسارتی برای مصرف‌کننده شود، فرض بر تقصیر و در نتیجه مسئولیت کارفرماست مگر اینکه خلاف آن را اثبات نماید.

لذا در تمام موارد فوق باید گفت در وهله‌ی نخست، جبران خسارت از اموال شخص حقوقی صورت می‌گیرد و پس از پرداخت خسارت توسط شخص حقوقی، چنانچه کارگر مطابق قانون مسئول شناخته شود، کارفرما حق رجوع به وی را دارد.

شاید بتوان مبنای ماده فوق را بر این گذارد که عدالت اجتماعی اقتضا می‌کند کسی که از کارگاه سود می‌برد، زیان آن را نیز متحمل شود. در واقع اداره‌ی کارگاه با کارفرماست و اوست که باید کار را به کاردان سپرده و نظمی برقرار کند که از اضرار به غیر جلوگیری شود. پس چنانچه کارگر وی مرتکب تقصیری در انجام وظایف شود، کارفرما به عنوان سبب اقوا مسئول جبران خسارت است. (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۵۳۷)

اما به دلیل گستردگی کار، بسیار اتفاق می‌افتد که وزارت راه و شهرداری، عملیات عمرانی و راهسازی را مستقیماً توسط کارگران در استخدام خود انجام نمی‌دهند و این امر را با انعقاد قرارداد با پیمانکاران انجام می‌دهند. پیمانکار نیز با تعلیم و نظارت کارفرما کار می‌کند منتها با این امتیاز که درجه‌ی نظارت و فرماندهی کارفرما بر پیمانکار بسیار کمتر است نسبت به کارگر. لذا از نظر برخی اساتید و بزرگان حقوق، کارفرما اصولاً مسئول تقصیرهای پیمانکار نیست، مگر اینکه زیان وارده توسط پیمانکار به گونه‌ای به خود کارفرما برگردد، مانند انعقاد قرارداد با پیمانکار نالایق، یا بی‌مبالاتی در تنظیم قرارداد پیمانکاری یا دادن دستور خلاف به پیمانکار... (همان، ص ۵۴۰) حال آنکه باید گفت از آنجا که تصدی راه‌ها و وظیفه‌ی حفاظت و نگهداری از آنها و نیز نظارت بر عملیات اجرایی راهسازی از وظایف وزارت راه و شهرداری است، هرچند عملیات اجرایی به پیمانکاران سپرده شده باشد، بازهم باید برای دو ارگان فوق مسئولیت مدنی قائل شد و در برابر زیان‌دیده هردو سازمان متصدی راه و پیمانکار را مسئول جبران خسارت دانست.

۲- ماده ۱۹ قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن؛ همانگونه که قبلاً هم در همین فصل بیان گردید، این ماده برای وزارت راه نوعی مسئولیت محض در نظر گرفته است و ضمن برشمردن وظایف وزارت راه، مقرر نموده است چنانچه بر اثر کوتاهی در انجام وظایف مذکور، خسارتی به اشخاص وارد گردد وزارت یاد شده موظف است خسارت وارده را جبران نماید. این ماده همچنین مقرر نموده است چنانچه ماموران دولت یا پیمانکاران مرتکب تقصیر شده باشند، دولت خسارت پرداخت شده را از آنها استیفا خواهد نمود.

این ماده در وهله‌ی نخست مسئولیت را برای وزارت راه قرارداده است و به این ارگان اختیار داده است که پس از پرداخت خسارت در صورت تقصیر مرتکب، به وی رجوع کند.

نوآوری که این ماده دارد، مسئولیت را محدود به ورود ضرر ناشی از اقدام کارگر نکرده بلکه حتی در شرایطی که عملیات اجرایی از طریق پیمانکار و در قالب قرارداد پیمانکاری انجام می شود، اداره‌ی راه را مسئول جبران خسارت قرارداده است. (رستمی و...، ۱۳۹۳، ص ۳۷۷) با توجه به گسترش مسئولیت در این ماده باید گفت این حکم استثنایی است و نمی‌توان آن را به ارگانی غیر از وزارت راه تسری داد و نیز صرفاً شامل موارد مصرح در این ماده می‌شود: «کوتاهی در نصب علائم ایمنی راه.» لذا چنانچه بر فرض مثال عملیات راهسازی توسط شهرداری صورت گرفته باشد و منجر به خسارتی گردد، نمی‌توان علاوه بر کارمند پیمانکار خاکی، شهرداری را نیز طرف دعوای خسارت قرارداد، یا چنانچه ورود خسارت ناشی از نصب علائم ایمنی نباشد، به نظر می‌رسد مشمول این ماده نبوده و باید به قواعد عام مسئولیت مدنی رجوع نمود.

۳- ماده ۱۶ قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان؛ به موجب این ماده مسئولیت جبران خسارات وارده به مصرف‌کننده با تشخیص مرجع رسیدگی‌کننده به عهده شخص حقیقی یا حقوقی اعم از خصوصی و دولتی می‌باشد که موجب ورود خسارت و اضرار به مصرف‌کننده شده است...

از آنجا که به موجب قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو، تولیدکننده می‌تواند شخص حقیقی یا حقوقی باشد، شاید بتوان گفت مدنظر قانون‌گذار در این ماده این بوده است که چنانچه تولیدکننده شخص حقوقی باشد در صورت ورود خسارت به مصرف‌کننده، جبران خسارت از اموال همان شخص حقوقی صورت می‌گیرد.

۳-۲-۳ جبران خسارت از اموال شخصی کارمند مقصر

با توجه به آنچه در خصوص اقتدار و سود کارفرمایان گفته شد، کارفرمایان به حکم منطق و عدالت باید مسئول زیان‌هایی باشند که کارکنان آنها به مناسبت انجام وظیفه خود به دیگران وارد می‌کنند. دولت نیز از آنجا که اداره و رهبری سازمان‌های دولتی را به عهده دارد، نباید از این قاعده مستثنی باشد. حال آنکه ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی این قاعده کلی را نپذیرفته و اینگونه مقرر داشته است: «کارمندان دولت و شهرداری و موسسات وابسته به آنها که به مناسبت انجام وظیفه عمداً یا در نتیجه بی‌احتیاطی خسارتی به اشخاص وارد نمایند، شخصاً مسئول جبران خسارات وارده می‌باشند، ولی هرگاه خسارات وارده مستند به عمل آنها نبوده و ناشی از نقص وسایل ادارات و موسسات مزبور باشد در این صورت جبران خسارت بر عهده‌ی موسسه یا اداره‌ی مربوطه است.»

در قسمت نخست ماده، اصل را بر مسئولیت شخصی کارمند دولت نهاده است و لذا در صورت ورود زیان، جبران خسارت از اموال شخصی کارمند صورت می‌گیرد. حال آنکه گذشته از اینکه یافتن کارمند مقصر در دستگاه پیچیده‌ی اداری برای زیان‌دیده کار دشواری است، ممکن است کارمند توان مالی جبران خسارت را نیز نداشته باشد.

قسمت دوم ماده مسئولیت دولت را منوط به این دانسته که کارمند مقصر نباشد (خسارت وارده مستند به فعل کارمند نباشد) و خسارت مربوط به نقص وسایل ادارات باشد.

با این شرایط باید گفت کارکنان شهرداری در کلیه‌ی موارد و کارکنان وزارت راه در مواردی غیر از ماده ۱۹ قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن، در صورت ورود خسارت به مناسبت انجام وظیفه، خود مسئول جبران خسارت هستند مگر اینکه اثبات نمایند خسارت ناشی از قصور آن‌ها نبوده بلکه ناشی از نقص وسایل ادارات بوده است.

برای تعدیل این ماده و جلوگیری از آثار زیانباری که اعمال این ماده برای زیان‌دیده‌ی بی‌گناه به بار می‌آورد، باید مفهوم نقص وسایل ادارات را گسترش داد و آنرا صرفاً شامل مادی ندانست بلکه هر گونه عدم نظارت سازمان‌های دولتی بر عملیات کارکنان خود، نیز می‌تواند نوعی نقص وسایل ادارات باشد. لذا شهرداری و وزارت راه مکلفند بر اعمال کارکنان خود نظارت کافی داشته باشند و چنانچه در این زمینه کوتاهی نموده و خسارتی به بار آید باید آنها را از باب تسبیب مسئول جبران خسارت دانست.

با توجه به آنچه گفته شد به نظر می‌رسد حتی در صورت تقصیر شخصی کارمند یا کارگر نیز باید مسئولیت جبران خسارت را بر دوش شخص حقوقی نهاد. ادله‌ی ذیل نتیجه‌ی فوق را تایید می‌نماید:

۱- کارمند دولت و شهرداری به واسطه‌ی سمت و اقتداری که دارد دست به کارهای مهم می‌زند، و چنانچه قرار باشد خود به تنهایی مسئول باشد، توان مالی جبران خسارت را ندارد و زیان‌دیده با کارمند معسر روبه رو می‌شود.

۲- کارمندان شخص حقوقی به مثابه اندام‌های این شخص محسوب می‌شوند و لذا اعمال آنها منسوب به شخص حقوقی محسوب می‌شود و مسئولیت کارکنان اداره با این شخص است. در واقع چنانچه کارمندان مرتکب

خطایی شده و خسارتی به بار آورند ناشی از عدم نظارت صحیح و کافی بر اعمال آنهاست و لذا شخص حقوقی از باب تسبیب مسئول جبران خسارت است.

۳- برای زیان‌دیده نیز مطالبه‌ی خسارت از شخص حقوقی بسیار ساده‌تر از مراجعه به کارمند مقصر است. چراکه یافتن کارمند مقصر در دستگاه‌های اداری و اثبات تقصیر وی کاری دشوار است.

۴- عدالت اجتماعی ایجاب می‌کند کسی که از فعالیت سود می‌برد، زیان آنرا نیز متحمل شود.

باین حال در تمام مواردی که جبران خسارت از اموال شخص حقوقی می‌شود، زیان‌دیده حق دارد مستقیماً به کارگر مقصر رجوع کند. چرا که هدف از جبران خسارت توسط شخص حقوقی، حمایت بیشتر از زیان‌دیده بوده و اینکه ضرری جبران نشده باقی نماند و زیان‌دیده برای یافتن کارگر مقصر با مشکل مواجه نشود. حال چنانچه رجوع به کارگر مقصر برای زیان‌دیده ساده‌تر بوده و جبران خسارت را تسهیل کند نباید مانعی جهت رجوع وی به کارگر مقصر باشد. ضمن اینکه بموجب قانون نیز کارفرما در نهایت و پس از جبران خسارت می‌تواند به کارگر مقصر رجوع نماید.

نتیجه گیری و پیشنهادات

انسان، راه و وسیله ی نقلیه سه ضلع از مثلث تصادفات را تشکیل می دهند که در این میان، انسان به دلیل اینکه دارای اختیار و قوای تعقل است همواره بیش از دو عامل دیگر در معرض توجه بوده و در اظهارنظرهای کارشناسی به عنوان عامل مقصر نقش قابل توجهی دارد. اما در سال‌های اخیر و به ویژه با تصویب تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۸، نقش دو عامل دیگر راه و وسیله‌ی نقلیه نیز در تصادفات مورد توجه قانون‌گذار قرار گرفته و کارشناس تصادف را مکلف به بررسی تاثیر دو عامل فوق در تصادفات رانندگی نموده‌است. اما صرف تصویب مقرره‌ی فوق بدون در نظرگرفتن تمهیدات لازم از جمله به کارگیری کارشناسان متخصص در موضوعات مرتبط با راه و وسایل نقلیه و مشخص نمودن اشخاص مسئول در زمینه‌ی راه و وسایل نقلیه، نمی‌تواند راهگشا باشد؛ از سویی می‌بایست مراد از نواقص فنی وسیله‌ی نقلیه که موثر در تصادفات است، مشخص گردد، از سوی دیگر باید مسئولین این نواقص شناسایی شوند. در این خصوص قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶ فقط از مسئولیت عرضه کننده که اعم از تولیدکننده و وارد کننده است، یاد نموده، حال آنکه سهم برخی سازمان‌ها در تولید خودروهای فاقد استاندارد و ایمنی لازم، بسیار بیشتر از تولیدکنندگان این محصولات است. سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی به عنوان سازمانی که وظیفه‌ی تعیین و نظارت بر اجرای استاندارد در تولیدات و واردات کالاها و از جمله خودرو را دارد، مهمترین نقش را در ساخت و واردات خودروهای فاقد ایمنی و استاندارد دارد. زمانی که پس از یک تصادف دلخراش، اخبار و منابع خبری به صراحت از عدم رعایت یکسری استاندارد در تولید خودرویی که حادثه آفریده، سخن می‌گویند، باید بتوان برای سازمان استاندارد مسئولیتی حتی فراتر از مسئولیت سازنده خودرو قائل شد. حال آنکه جای چنین مقرره‌ای در قوانین حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خالی است.

وزارت صنایع نیز که به موجب بند ر ماده ۲ آیین نامه اجرایی قانون حمایت از مصرف‌کنندگان خودرو مکلف است اشخاص حقوقی را به عنوان بازرس تعیین نموده تا بر عملکرد تولیدکنندگان خودرو و نیز تهیه‌ی گزارش ادواری و تحویل آن به این وزارت نظارت داشته باشد، وظیفه‌ی نظارت بر عملکرد تولیدات خودرو را به عهده دارد. در حالیکه حتی در موارد اندک هم که کارشناس تصادف، نقص فنی خودرو را علت حادثه می‌داند، باز هم انگشت اتهام به سمت تولیدکننده خودرو می‌رود و نقش بسیار مهم سازمان استاندارد و وزارت صنایع در اعطای مجوز استاندارد و نظارت بر تولید خودرو، نادیده گرفته می‌شود. چرا سازمان استاندارد و نیز وزارت صنایع مجوز تولید

خودروهایی را می دهند که به علت فقدان کیفیت و ایمنی لازم، بارها حادثه آفریده‌اند؟ چرا علیرغم اینکه هیئت دولت تصویب نموده است خودروها باید مجهز به سیستم ترمز ضد قفل و کیسه هوا باشند، هنوز هم تولید برخی خودروها بدون این سیستم ها ادامه دارد؟ عدم پیش بینی مسئولیت برای سازمان استاندارد و وزارت صنایع در چنین مواردی از موارد نقص قانونی می باشد که بهتر است در این زمینه نیز قانون‌گذار در کنار تولیدکنندگان، برای این ارگان‌های ناظر مسئولیت تعیین نماید.

یکی دیگر از نواقص قانون، قرار دادن صنعت مونتاژ در کنار و هم سطح تولید می باشد، حال آنکه مونتاژ، صنعت پیچیده‌ای بوده و نیاز به سازوکار دقیقی دارد. چرا که بارها اتفاق افتاده که خودروهایی که در کشور سازنده دارای کیفیت و ایمنی لازم هستند، پس از مونتاژ در ایران تبدیل به خودروهای فاقد کیفیت می شوند. دلیل آنهم تاثیرات زیست محیطی و جغرافیایی در تولیدات خودرو است. لذا بهتر است تمهیداتی اندیشیده شود و کارگروه‌های تخصصی تشکیل گردد تا در صورت لزوم در کشور مونتاژ کننده تغییراتی در تولید خودرو مونتاژی صورت گیرد. حال آنکه این تغییرات در کشور ما صرفا در جهت کاهش هزینه های تولید و در نتیجه کاهش ایمنی و کیفیت خودرو صورت می گیرد.

مبنای مسئولیت در قوانین ایران بیشتر حول محور نظریه تقصیری‌گردد، اما در حوادث رانندگی و با توجه به قوانین خاص از جمله ماده ۱۹ قانون ایمنی راه ها و ماده ۳ قانون حمایت از مصرف‌کنندگان خودرو و ... ، قانون‌گذار تمایل به نظریه‌ی خطر و مسئولیت محض دارد.

در این مجموعه با گردآوری کلیه اشخاص حقوقی که سهمی در بروز حوادث رانندگی دارند، مبانی و شرایط مسئولیت آنها مورد بررسی قرار گرفته است و از آنجا که در بسیاری از موارد، وقوع تصادف ناشی از جمع اسباب متعدد می باشد، مسئولیت اسباب متعدد در یک حادثه نیز مورد بررسی قرار گرفت. علیرغم اینکه قانون مجازات اسلامی تمایل بر نظریه سبب مقدم در تاثیر دارد، اما با بررسی‌های به عمل آمده به این نتیجه رسیدیم که این نظریه نمی تواند در تصادفات راهگشا باشد و گاه نتایج ناعادلانه‌ای به دنبال دارد و بهتر است تقسیم مسئولیت بر مبنای درجه‌ی تقصیر عوامل متعدد صورت گیرد. البته اخیرا قانون جدید بیمه اجباری شخص ثالث مصوب خردادماه ۱۳۹۵ در ماده ۱۶ تقسیم مسئولیت بر مبنای درجه تقصیر را مورد پذیرش قرار داده است ؛ بر اساس

این ماده «چنانچه به حکم مرجع قضایی اثبات شود عواملی نظیر نقص راه، نبودن یا نقص علائم رانندگی و نقص تجهیزات مربوط یا عیب ذاتی وسیله نقلیه یا ایجاد مانع توسط دستگاه‌های اجرایی یا هر شخص حقیقی یا حقوقی دیگر در وقوع حادثه موثر بوده است، بیمه گر و صندوق، پس از پرداخت خسارت زیان‌دیده می‌تواند برای بازیافت به نسبت درجه تقصیر که درصد آن در حکم دادگاه مشخص می‌شود، به مسببان ذیربط مراجعه کند.»

علیرغم اینکه تصویب مقرر فوق گامی مثبت به سوی تقسیم عادلانه‌ی مسئولیت است، با کاستی‌هایی روبه‌رو است از جمله اینکه در هر تصادف نیاز به تشکیل گروه‌های کارشناسی متخصص در زمینه‌های راه، مکانیک، ترافیک و ... می‌باشد و در کنار این کارشناسان، از آنجا که موضوع تقسیم مسئولیت و مبنای آن، موضوعی حقوقی است لازم است از کارشناسان حقوق نیز در هیئت کارشناسی بهره‌مند گردند. از سویی تشکیل هیئت کارشناسی در تمام تصادفات می‌تواند هزینه‌های هنگفتی به همراه داشته باشد، لذا بهتر است معیاری تعیین شود تا تنها در برخی تصادفات این هیئت تشکیل شده و اظهار نظر نماید؛ این معیار می‌تواند سقف خسارات مالی یا جانی باشد؛ به فرض مثال در تصادفاتی که سقف خسارات بیش از دویست میلیون ریال باشد، یا در تصادفات منجر به جرح که دیه بیش از عشر دیه‌ی کامل باشد، هیئت مزبور تشکیل شده و درجه‌ی تقصیر عوامل مختلف تعیین گردد. درست است که به موجب همین قانون جدید، جبران خسارت از طریق صندوق بیمه صورت می‌گیرد و بعد صندوق به عوامل مقصر رجوع می‌نماید، اما این راهکار گذشته از اینکه مراجعه‌ی صندوق بیمه به مقصر را تسهیل می‌نماید، در مواردی که خودرو فاقد بیمه باشد نیز راهکاری مناسب بوده تا از ابتدا تمام بار جبران خسارت بر راننده‌ای که تنها قسمتی از تقصیر را مرتکب شده است، تحمیل نشود.

لذا بهتر است آیین‌نامه‌ی اجرایی این ماده در جهت رفع کاستی‌های فوق و نیز سهولت تعیین مقصر یا مقصرین تصویب گردد.

مراجع

الف - کتب

- ۱- ابوالحمد، ع، *مسئولیت مدنی دولت و تحولات حقوق خصوصی*، چاپ سوم، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۵.
- ۲- اردبیلی، م، *حقوق جزای عمومی جلد دوم*، چاپ هفتم، نشر میزان، ۱۳۸۳.
- ۳- امامی، ح، *حقوق مدنی جلد اول*، چاپ بیست و پنجم، انتشارات اسلامی، ۱۳۸۴.
- ۴- امیری قائم مقامی، ع، *حقوق تعهدات*، چاپ اول، نشر میزان، ۱۳۷۸.
- ۵- انصاری، م، مکاسب، انتشارات تقی علامه، ۱۳۶۹.
- ۶- باریکلو، ع، *مسئولیت مدنی*، چاپ اول، نشر میزان، ۱۳۸۵.
- ۷- بادینی، ح، *فلسفه مسئولیت مدنی*، چاپ اول، شرکت انتشار، ۱۳۸۴.
- ۸- پورمعلم، ن؛ قربانی، م؛ *سیمای ایمنی راه ها*، چاپ اول، نشر وزارت راه و ترابری، معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری، ۱۳۹۰.
- ۹- تقی زاده، الف؛ هاشمی، الف؛ *مسئولیت مدنی - ضمان قهری*، چاپ اول، انتشارات پیام نور، ۱۳۹۲.
- ۱۰- ترحمی، م، *مسائل حقوقی و موادی از قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲*، چاپ اول، انتشارات راه فردا، ۱۳۹۴.
- ۱۱- جابری، ع، *حقوق مصرف کننده*، چاپ دوم، نشر دادیار، ۱۳۸۶.
- ۱۲- جعفری لنگرودی، م، *ترمیمولوژی حقوق*، چاپ بیست و پنجم، انتشارات گنج دانش، ۱۳۹۲.
- ۱۳- جعفری تبار، ح، *مسئولیت مدنی سازندگان و فروشندگان کالا*، چاپ اول، نشر میزان، ۱۳۷۵.
- ۱۴- جعفری تبار، ح، *مسئولیت مدنی کالاها*، چاپ دوم، نشر دادگستر، ۱۳۸۹.

۱۵- جمشیدی، ع، مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقررات موضوعه و رویه قضایی ایران، چاپ اول، انتشارات جاودانه، ۱۳۹۰.

۱۶- حکمت نیا، م، مسئولیت مدنی در فقه امامیه- مبانی و ساختار، چاپ اول، نشر پژوهشگاه علوم و فرهنگ اسلامی، ۱۳۸۶.

۱۷- داراب پور، م، مسئولیت های خارج از قرارداد، چاپ اول، مجمع علمی فرهنگی مجد، ۱۳۸۷.

۱۸- ره پیک، ح، حقوق مسئولیت مدنی و جبران ها، چاپ بیست و یکم، نشر خسروی، ۱۳۹۲.

۱۹- زرگوش، م، مسئولیت مدنی دولت و کارکنان آن- قواعد اختصاصی، چاپ اول، انتشارات جنگل، ۱۳۹۲.

۲۰- شریعت اصفهانی، ف، قاعده لاضرر، موسسه نشراسلامی، ۱۳۶۴.

۲۱- عباسلو، ب، مسئولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی، چاپ دوم، نشر میزان، ۱۳۸۷.

۲۲- عربی، م، مسئولیت مدنی تولیدکنندگان و فروشندگان کالا در برابر مصرف کنندگان، چاپ اول، نشر نوروزی، ۱۳۹۱.

۲۳- قاسم زاده، م، مبانی مسئولیت مدنی، چاپ پنجم، نشر میزان، ۱۳۸۷.

۲۴- صالحی مازندرانی، م، بررسی فقهی حقوقی مسئولیت مدنی ناشی از تصمیمات قضایی با نگاهی به برخی نظام های حقوقی، چاپ اول، پژوهشگاه علوم و فرهنگ اسلامی، ۱۳۹۱.

۲۵- صفار، م، شخصیت حقوقی، چاپ اول، نشر دانا، ۱۳۷۳.

۲۶- صفایی، ح؛ قاسم زاده، م، حقوق مدنی اشخاص و محجورین، چاپ دهم، انتشارات سمت، ۱۳۸۴.

۲۷- طباطبایی مومنی، م، حقوق اداری، چاپ چهاردهم، انتشارات سمت، ۱۳۸۷.

۲۸- کاتوزیان، ن، مسئولیت مدنی ناشی از عیب تولید، چاپ سوم، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۹۰.

۲۹- کاتوزیان، ن، دوره مقدماتی حقوق مدنی وقایع حقوقی، چاپ دهم، شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۵.

۳۰- کاتوزیان، ن، *الزامهای خارج از قرارداد ضمان قهری*، چاپ هفتم، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۶.

۳۱- کاتوزیان، ن؛ جنیدی، ل؛ غمامی، م؛ *مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی*، چاپ چهاردهم، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۶.

۳۲- لایقی، الف، *تصادفات*، چاپ اول، انتشارات جهان جام جم، ۱۳۸۴.

۳۳- موسوی همدانی، م، *ترجمه تحریرالوسیله*، چاپ اول، انتشارات دارالعلم، ۱۳۸۶.

۳۴- نراقی، الف، *عوائدالایام*، چاپ دوم، نشر مکتبه بصیرتی، ۱۳۶۶.

۳۵- یزدانیان، ع، *حقوق مدنی و مسئولیت مدنی*، چاپ اول، نشر ادبستان، ۱۳۷۹.

ب- مقالات

۱- ابدالی، م، بررسی تطبیقی مبنا و حدود مسئولیت مدنی ناشی از عیب تولید در حقوق ایران و فرانسه و دستورالعمل جامعه اروپا، *مجله حقوقی دادگستری*، شماره ۷۸، صص ۱۷۶-۲۱۰، ۱۳۹۱.

۲- بادینی، ح؛ پناهی اصلولو، پ؛ نقدی بر قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶، *فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی*، شماره ۱، صص ۳۹-۶۴، ۱۳۹۱.

۳- بزرگمهر، د، مسئولیت مدنی تولیدکنندگان کالا، *مجله حقوقی دادگستری*، شماره ۵۴، صص ۳۷-۵۸، ۱۳۸۵.

۴- چهکندی نژاد، ع، مبانی فقهی و حقوقی مسئولیت مدنی ناشی از اجتماع اسباب، *فصلنامه تخصصی فقه و مبانی حقوق اسلامی*، شماره ۱۹، صص ۶۳-۸۳، ۱۳۸۹.

۵- خدابخشی، ع، مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران، *مجله حقوقی دادگستری*، شماره ۷۴، صص ۱۰۳-۱۲۸، ۱۳۹۰.

۶- خدابخشی، ع، پیشگیری از حوادث ناشی از کار، *مجله حقوقی دادگستری*، شماره ۶۸، صص ۹۳-۱۱۹، ۱۳۸۸.

۷-رستمی، و؛ صادقی، ح؛ سلیمانیان، ح؛ مسئولیت مدنی متصدیان راه در تصادفات رانندگی، *فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی*، شماره ۳، صص ۳۶۳-۳۸۱، ۱۳۹۳.

۸-رستمی، و؛ بهادری جهرمی، ع؛ مسئولیت مدنی دولت، *پژوهشنامه حقوق اسلامی*، شماره ۲۹، صص ۶۹-۱۰۵، ۱۳۸۸.

۹-رهنمون، ر؛ شیخ الاسلامی، الف؛ حمایت از حقوق مصرف کننده و قلمرو آن در فقه شافعیان و امامیه، *مجله فقه و مبانی حقوق اسلامی*، شماره ۱، صص ۷۷-۱۳۹۰، ۹۷.

۱۰-سلیمی، ف؛ پارساپور، م؛ مبانی مسئولیت مدنی عرضه کننده در مقابل مصرف کننده، *فصلنامه پژوهشهای حقوق تطبیقی*، شماره ۴، ۱۳۹۱.

۱۱-شفایی، ع؛ درآمدی بر مسئولیت مدنی اشخاص حقوقی، *نشریه فقه*، شماره ۵۵، صص ۱۲۱-۱۶۷، ۱۳۸۷.

۱۲-شاه کرمی، س، *مسئولیت مدنی شرکت های راهسازی در مقابل خسارات وارده به اشخاص ثالث*، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی، ۱۳۹۲.

۱۳-عبدی پور، الف؛ پرتو، ح؛ قانون حمایت از مصرف کنندگان حرکتی روبه جلو یا بازخوانی قواعد سنتی، *مجله نامه مفید حقوق تطبیقی*، شماره ۸۵، صص ۳۷-۵۶، ۱۳۹۰.

۱۴-قاسمی حامد، ع؛ خالدی دوبرجی، پ؛ *مسئولیت خسارت وارده به مصرف کننده کالای معیوب یا خطرناک در قوانین و مقررات جاری، فصلنامه پژوهش های اقتصادی*، شماره ۲، صص ۱۶۹-۱۸۶، ۱۳۹۱.

۱۵-قربان نیا، ن، *مطالعه ای پیرامون مسئولیت مدنی دولت در فقه امامیه و حقوق موضوعه، فصلنامه مفید*، شماره ۱۳، ۱۳۸۸.

۱۶-ماهپور، ع، گزارش پژوهشی شماره ۷، *بررسی عوامل موثر بر شدت تصادفات برون شهری و ارائه مدل مناسب*، پلیس راهنمایی رانندگی ناجا، مرکز تحقیقات کاربردی، ۱۳۹۳.

۱۷-مرادی، م؛ کاظمی، س؛ بررسی تصادفات رانندگی و مسئولیت اشخاص و سازمان ها در جبران خسارت مطابق با تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، یازدهمین کنفرانس بین المللی مهندسی حمل و نقل و ترافیک، مرکز همایشهای بین المللی برج میلاد تهران، ۱۳۹۰

۱۸-ورایی، الف؛ رسولی، ص؛ فتاحی، ع؛ تحولات مسئولیت مدنی در حوادث رانندگی، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، شماره ۳۱، صص ۳۵-۵۶، ۱۳۹۲.

۱۹-محمدیان امیری، الف، گزارش پژوهشی شماره ۱، بررسی رابطه میان متغیرهای مرتبط با طرح هندسی و ساختار راه با تصادف، پلیس راهنمایی رانندگی ناجا، مرکز تحقیقات کاربردی، ۱۳۹۳.

۲۰-هاشمی، الف، اسباب متعدد در مسئولیت مدنی، دوفصلنامه علمی پژوهشی دانش حقوق مدنی، شماره ۲، صص ۱-۱۵، ۱۳۹۲.

ج- قوانین

۱-قانون اصلاح قوانین و مقررات موسسه استاندارد ۱۳۷۱.

۲-قانون ایمنی راه ها و راه آهن ۱۳۴۹ و اصلاحات بعدی آن ۱۳۷۹

۳-قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه ۱۳۹۵

۴-قانون تغییر نام وزارت راه به وزارت راه و ترابری و تجدیدتشکیلات و تعیین وظایف آن ۱۳۵۳.

۵-قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان خودرو ۱۳۸۶.

۶-قانون حمایت از مصرف کنندگان کالا ۱۳۸۸.

۷-قانون رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی ۱۳۸۹.

۸-قانون شهرداری ۱۳۳۴.

۹-قانون مجازات اسلامی ۱۳۹۲.

۱۰- قانون مسئولیت مدنی ۱۳۳۷

۱۱- قانون نوسازی و عمران شهری ۱۳۴۷

۱۲- آیین نامه بهبود تردد در معابر شهری و حومه ۱۳۸۸.

۱۳- آیین نامه اجرایی تبصره ۳ ماده ۱۷ قانون ایمنی راه ها و راه آهن ۱۳۸۱

۱۴- آیین نامه راهنمایی و رانندگی ۱۳۸۴

۱۵- آیین نامه ضوابط فنی واردات خودرو ۱۳۸۲

۱۶- آیین نامه هیئت وزیران در خصوص تعیین مصادیق و عناوین تخلفات حادثه ساز ۱۳۸۷

۱۷- دستورالعمل آشکارسازی نقاط پرحادثه ، وزارت راه و ترابری، ۱۳۸۶.

۱۸- دستورالعمل شماره ۹۷ پلیس راهور ناجا در خصوص چگونگی تعیین حق السهم راه و وسیله نقلیه در تصادفات ۱۳۹۰.

د- پایگاه های اینترنتی

www.alef.ir/268178

www.baharnews/6/10/93

www.danakhabar.ir/30/07/92

سید علی هاشمی، برشی بر واقعیت ایمنی حمل و نقل و ترافیک در ایران، Isna.ir/news/9270906283

۱۳۹۲.

سایت گمرک جمهوری اسلامی ایران <http://irica.gov.ir>

<http://www.wikipedia.org>

پورتال جامع خودرو کشور www.iranecar.com

بابک کاوه‌ئیان، کارشناس اداره ایمنی و ترافیک سازمان حمل و نقل و پایانه های [Traffic bushehr.blogfa](http://Traffic.bushehr.blogfa)

استان بوشهر، سرعتگیر و سرعتکاه، ۱۳۸۷.

می‌نا حسینی، آسیب شناسی قانون حمایت از مصرف کنندگان خودرو، Maqami.blog.ir، ۱۳۹۲.

محمدی، گروه جامعه ۱۳۹۰. society@jamejamonline.ir پوران.

Abstract

The negligence of automotive industry and the design and manufacturing of irregular and nonstandard automobiles as well as the negligence of road construction companies may lead to fatal accidents and money alone cannot compensate it. However, the road accident experts often blame drivers for car crash not paying attention to road safety and not taking into account the road and automobile' defects. The present dissertation investigates jurisdictional and Islamic ideological principles of civil liability of legal entities except for vehicle owners in car crashes. Since paragraph 3 of article 14 of traffic court laws legislated in 1389 has been recognized the responsibility of legal entities except for vehicle owners, the current dissertation aims to examine expertly two factors in the occurrence of car crashes, the road and vehicles and to regard civil liability to the agents.

Sometimes civil liability to road agents and automotive manufactures is a step for the improvement of the road and vehicles' safety and quality. Therefore, it lessens car crashes in future and it prevents blaming the drivers only. Finally, the findings of the present study shows that the legislator moves away from traditional theory of fault and regards only responsibility of road agents and vehicle manufactures as an important point.

Key Words: Car Crash. Civil Liability. Legal Entity. Road. Vehicle

وزارت علوم تحقیقات و فناوری



University of Ayatollah Aozma Boroujerdi

Faculty of Human Science

Department of Private Law

MSc Thesis

Juridical And Legal Study Of Civil Liability Of Legal

Entites Except Of Owner Vehicle In Car Crashes

Supervisor

Dr Behrooz Soraghi

Advisor

Dr Mohammad Hasan Siadat

By

Fatemeh Nick Khorasani

Summer 2016