

Legislative and Judicial Policy of Iran and the United Kingdom on the Degree of Negligence of Pedestrians and Drivers in the Event of a Vehicle Collision with a Pedestrian

Shirzad Heidari Shahbaz¹, Mohsen Mohebi^{2*}, Gholamali Sefif Zeinab³

1. PhD Student, Department of Private Law, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran

2. Assistant Professor, Department of International Law, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran

3. Assistant Professor, Department of Private Law, Faculty of Law, Shahid Beheshti University, Tehran, Iran

(Received: September 6, 2020 ; Accepted: November 11, 2020)

Abstract

Role of negligence in establishing the causal relationship is not limited to cases of indirect damages (causation), but in cases where several direct factors have played a role in the negligence, the factor, to which the damage is attributable, can be determined by negligence. Developments resulting from the adoption of the law on compulsory insurance for damages to third parties due to accidents caused by vehicles adopted in 1395 and the Islamic Penal Code adopted in 1392 and providing various criteria in the distribution of liability, the fundamental question arises as to the place of fault in distribution of liability in these cases. Comparing the answer to this question with the answer to the same question in the British legal system will lead to a comparison of Iran's legislative and judicial policy with the United Kingdom. Analysis of the relevant laws and regulations in both countries indicates that in cases where pedestrian action cut the causal link, driver liability would not arise but where both have a significant role in causing the accident, they will be equally responsible, and in cases where the driver is at fault and the pedestrian is not at fault, the driver will be responsible.

Keywords

motor vehicle, pedestrian, negligence, distribution of liability, accident.

* **Corresponding Author, Email:** sd.mohebi@gmail.com

سیاست تقنینی و قضایی ایران و انگلستان در قبال میزان تقصیر عابر پیاده و راننده در فرض برخورد وسیله نقلیه با عابر پیاده

شیرزاد حیدری شهباز^۱، محسن محبی^۲، غلام‌علی سیفی زیناب^۳

۱. دانشجوی دکتری، رشته حقوق خصوصی، دانشکده حقوق، الهیات و علوم انسانی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران
۲. استادیار گروه حقوق عمومی و بین‌الملل، دانشکده حقوق، الهیات و علوم انسانی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران
۳. استادیار گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۶/۱۶ - تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۸/۲۱)

چکیده

نقش تقصیر در احراز رابطه سببیت به موارد ایراد خسارت غیرمستقیم خلاصه نمی‌شود؛ بلکه در مواردی، از جمله سوانح رانندگی و به‌ویژه سوانح ناشی از برخورد وسایل نقلیه با عابران پیاده، که چند عامل مستقیم در بروز خسارت نقش دارد، تقصیر می‌تواند تعیین‌کننده عاملی باشد که خسارت به او مستند می‌شود. با عنایت به این موضوع و تحولات قانونی ناشی از تصویب قانون مجازات اسلامی، مصوب ۱۳۹۲، ارائه معیارهای متعدد در تقسیم مسئولیت و قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه، مصوب ۱۳۹۵، این پرسش اساسی مطرح می‌شود که در حال حاضر تقصیر چه جایگاهی در احراز و تسهیم مسئولیت در سوانح ناشی از برخورد وسایل نقلیه با عابران دارد و آیا سیاست تقنینی و قضایی کشور ایران در این خصوص هم‌سو با نظام‌های حقوقی است که سابقه‌ای طولانی در این زمینه دارند؟ مقایسه پاسخ این پرسش با پاسخ آن در نظام حقوقی انگلستان به مقایسه سیاست تقنینی و قضایی ایران با انگلستان منجر خواهد شد. تحلیل قوانین و مقررات مربوطه در هر دو کشور حاکی از آن است که هر جا اقدام عابر پیاده منجر به انقطاع رابطه سببیت بین زیان و عمل راننده شود ضمانت منتهی است. ولی در جایی که هر دو به میزان خاصی در ایجاد حادثه نقش داشته باشند به همان میزان نیز مسئول خواهند بود و در مواردی که راننده مقصر و عابر پیاده فاقد تقصیر باشد راننده مسئول خواهد بود.

کلیدواژگان

تسهیم مسئولیت، تقصیر، حادثه رانندگی، عابر پیاده، وسایل نقلیه موتوری.

مقدمه

به موجب ردیف «الف» ماده ۲۵ ق.ب.ا. ۱۳۹۵، مسئولیت مبتنی بر استناد عرفی زیان به عامل آن است.^۱ این ماده و سایر مواد این قانون در مورد تسهیم زیان سکوت اختیار کرده‌اند. با این حال، به موجب ماده ۵۰۴ ق.م.ا. ۱۳۹۲ تقصیر عابر پیاده موجبات معافیت راننده از مسئولیت را فراهم می‌کند. از سوی دیگر، مستفاد از ماده ۵۲۶ قانون اخیر قانون‌گذار در تعیین میزان مسئولیت بین مباشر و مسبب اصل را بر تساوی تأثیر و متعاقباً تساوی مسئولیت گذارده است؛ اما در صورت تفاوت تأثیر رفتار مباشر و مسبب مسئولیت را به همان نسبت میان عوامل آن قابل تسهیم می‌داند. در حقوق ایران، نقش تقصیر^۲ در احراز رابطه سببیت نه تنها به موارد ایراد خسارت غیرمستقیم (تسبیب) خلاصه نمی‌شود، بلکه در مواردی که چند عامل مستقیم در بروز خسارت نقش داشته‌اند نیز تقصیر می‌تواند تعیین‌کننده عاملی باشد که خسارت به او مستند می‌شود (بابایی ۱۳۹۷: ۱۳۹). در واقع، میزان تقصیر از مصادیق تأثیر رفتار است یا دست‌کم باید در تعیین تأثیر رفتار در وقوع حادثه مورد توجه قرار گیرد (قدسی و نوروزی ۱۳۹۶: ۴۶) و در عمل نیز مسئولیت را به تناسب درجه تقصیر تقسیم می‌کند (کاتوزیان ۱۳۹۱: ۵۱۸). در همین زمینه گفته شده درصد تأثیر هرچند با درصد تقصیر متفاوت است، این تفاوت نظری در عمل رنگ خواهد باخت و رویه قضایی در حوادث رانندگی به سمت درصد تقصیر حرکت می‌کند. زیرا درصد تأثیر را با میزان تقصیر سنجیده‌اند (خدابخشی ۱۳۹۶: ۲۶۱). بر همین اساس، فارغ از اختلاف نظر درباره اینکه مبنای مسئولیت در حوادث رانندگی تقصیر است یا استناد عرفی زیان، به نظر می‌رسد تقصیر ابزار مهمی در تعیین میزان مسئولیت در این موارد باشد و گرچه در احراز خسارات بدنی موضوعیت ندارد، طریقت دارد (فلاح‌خاریکی ۱۳۹۸: ۴۲ - ۴۳).

۱. زیرا به موجب این ماده صندوق تأمین خسارت‌های بدنی پس از جبران خسارات مکلف به رجوع به مسبب حادثه شده است و تنها شرط لازم برای مسئولیت وی وجود رابطه سببیت میان زیان وارده و فعل یا ترک فعل شخص است (← فلاح‌خاریکی ۱۳۹۸: ۳۸ - ۳۹).

۲. تقصیر در حقوق کیفری ایران در معنای خاص خود عنصر روانی جرایمی است که اصطلاحاً غیر عمدی نامیده می‌شوند (اردبیلی ۱۳۹۵: ۳۵۶ - ۳۵۷). در همین زمینه در حقوق مدنی تقصیر عبارت است از انجام دادن کاری که شخص به حکم قرارداد یا عرف باید از آن پرهیز کند یا خودداری از کاری که باید انجام دهد (کاتوزیان ۱۳۹۳: ۳۶۵).

در حوادث منجر به جرح و قتل در رانندگی، گاهی راننده مقصر است و گاهی تقصیر مصدوم یا مقتول سبب بروز خسارت می‌شود. در مواردی نیز هیچ‌یک مقصر نیستند یا هر دو در وقوع حادثه تقصیر دارند (کلانتری خلیل‌آباد و همکاران ۱۳۹۶: ۲). بر این اساس، برخورد وسیله نقلیه با عابر پیاده و نقشی که تقصیر می‌تواند در اسناد عرفی زیان به راننده و توزیع مسئولیت ایفا کند در چهار فرض قابل بررسی است: نخست صورتی که راننده و عابر پیاده هر دو مقصر باشند، دوم حالتی که راننده مقصر و عابر پیاده فاقد تقصیر باشد، سوم حالتی که نه راننده وسیله نقلیه مقصر باشد نه عابر پیاده، و در نهایت چهارم فرضی که در آن عابر پیاده مقصر است و راننده مقصر نیست (عبادی‌بشیر ۱۳۹۷: ۴۶).

مقاله حاضر در دو بند به طور جداگانه به بررسی سیاست تقنینی و قضایی نظام حقوقی ایران و انگلستان در قبال نقش تقصیر یا میزان تأثیر راننده و عابر پیاده در وقوع حادثه اختصاص یافته است و در هر بند ضمن اشاره به موضوعات مطروحه در حقوق این دو کشور تلاش بر این بوده که مقایسه‌ای درخور بین حقوق دو کشور انجام شود.

سیاست تقنینی نظام حقوقی ایران و انگلستان در قبال برخورد وسایل نقلیه با عابر پیاده
در این قسمت، با عنایت به پرسش اصلی و ساختار تحقیق، ابتدا به سیاست تقنینی نظام حقوقی ایران در قبال جایگاه و نقش تقصیر در فرایند احراز و تسهیم مسئولیت راننده و عابر پیاده، در فرض برخورد وسایل نقلیه با عابر پیاده، اشاره خواهد شد و سپس فروض مختلف آن مورد بحث قرار خواهد گرفت و بعد از آن سیاست تقنینی کشور انگلستان در قبال این فرض مطالعه خواهد شد.

سیاست تقنینی نظام حقوقی ایران در قبال برخورد وسایل نقلیه با عابر پیاده
قانون بیمه اجباری سال ۱۳۹۵ برخلاف انتظار دربردارنده حکم خاصی در مورد فروض مختلف سوانح رانندگی نیست و صرفاً از بندهای «الف» و «ب» ماده ۴ و بندهای «الف» و «پ» و «ت» ماده ۲۵ آن قانون می‌توان استنباط کرد که استناد عرفی زیان به عامل آن مبنای مسئولیت عامل قلمداد شده است. با این حال، همان‌طور که گفته شد، تقصیر نیز در این میان نقش اساسی ایفا می‌کند و گرچه به عنوان مبنای مسئولیت مورد استناد قرار نمی‌گیرد، یکی از طرق احراز اسناد عرفی زیان به عامل آن است و می‌تواند در انتساب مسئولیت و تعیین میزان تأثیر عوامل دخیل در سانحه در

ایراد خسارت و در نتیجه تسهیم مسئولیت نقش کلیدی ایفا کند و بر همین اساس در چهار فرض قابل بررسی است: نخست صورتی که راننده و عابر پیاده هر دو مقصر باشند، دوم حالتی که راننده مقصر و عابر پیاده فاقد تقصیر باشد، سوم حالتی که نه راننده و وسیله نقلیه مقصر باشد نه عابر پیاده، و در نهایت چهارم فرضی که در آن عابر پیاده مقصر باشد و راننده مقصر نباشد.

مقصر بودن راننده و عابر پیاده در وقوع سانحه رانندگی

بی تردید برخی از سوانح رانندگی نتیجه اجتماع سبب و مباشر و ناشی از تقصیر راننده و عابری است که وسیله نقلیه در محل عبور غیرمجاز با او برخورد کرده است.^۱ به باور برخی در چنین وضعیتی راننده، به منزله مباشر قوی تر از سبب، هم دارای مسئولیت کیفری هم دارای مسئولیت مدنی است (عبادی‌بشیر ۱۳۹۷: ۴۶). این نظر در زمان حکومت قانون سابق مجازات اسلامی با استناد به ماده ۳۶۳ قابل پذیرش بود. ولی با تصویب و اجرایی شدن قانون مجازات اسلامی ۱۳۹۲ قاعده مندرج در آن منسوخ شد و از این رو نمی توان در مورد اجتماع سبب و مباشر به آن استناد کرد.^۲ در چنین وضعیتی حکم قضیه را باید در ماده ۳۳۲ ق.م و ماده ۵۲۶ ق.م.ا ۱۳۹۲ جست‌وجو کرد، زیرا برخورد وسیله نقلیه با عابر پیاده، با عنایت به مفهوم سبب و مباشر، از مصادیق اجتماع این دو است.^۳ ماده اخیر که در وضعیت فعلی بر اجتماع سبب و مباشر حکومت دارد^۴ مقرر

۱. در اینجا وسیله نقلیه در حال حرکت مباشر تلقی می‌شود. زیرا فعل مثبت او حادثه را رقم زده است. در مقابل از آنجا که عمل عابر پیاده زمینه‌ساز حادثه بوده و مورد برخورد قرار گرفته عنوان سبب به او اطلاق می‌شود. (در خصوص ملاک مباشرت و تسبیب در حوادث رانندگی ← عباس‌لو ۱۳۹۴: ۵۸ - ۵۹).

۲. ماده ۳۶۳ ق.م.ا ۱۳۷۰ مقرر می‌دارد: «در صورت اجتماع مباشر و سبب در جنایت، مباشر ضامن است؛ مگر اینکه سبب اقوی از مباشر باشد».

۳. به موجب ماده ۴۹۴ ق.م.ا ۱۳۹۲ مباشرت آن است که جنایت مستقیم توسط خود مرتکب واقع شود و به موجب ماده ۵۰۶ همان قانون تسبیب در جنایت آن است که کسی سبب تلف شدن یا مصدومیت دیگری را فراهم کند و خود مستقیم مرتکب جنایت نشود، طوری که در صورت فقدان رفتار او جنایت حاصل نمی‌شد؛ مانند آنکه شخصی چاهی بکند و کسی در آن بیفتد و آسیب ببیند. از این جهت در اینجا وسیله نقلیه در حال حرکت مباشر قلمداد می‌شود. چون فعل مثبت او حادثه را به وجود آورده است. اما، در مقابل، عابر پیاده سبب محسوب می‌شود. چون عمل او واسطه ایجاد حادثه بوده و مورد برخورد قرار گرفته است (عباس‌لو ۱۳۹۴: ۵۹ - ۸۵).

۴. برخی بر این باورند که ماده ۳۳۲ قانون مدنی، که مقرر می‌دارد: «هر گاه یک نفر سبب تلف مالی را ایجاد کند و دیگری

می‌کند: «هرگاه دو یا چند عامل، برخی به مباشرت و بعضی به تسبیب، در وقوع جنایتی تأثیر داشته باشند، عاملی که جنایت مستند به اوست ضامن است و چنانچه جنایت مستند به تمام عوامل باشد به طور مساوی ضامن می‌باشند؛ مگر تأثیر رفتار مرتکبان متفاوت باشد که در این صورت هر یک به میزان تأثیر رفتارشان مسئول هستند. در صورتی که مباشر در جنایت بی‌اختیار، جاهل، صغیر غیرممیز، یا مجنون و مانند آن‌ها باشد فقط سبب ضامن است.»

مفاد این ماده بازتابی از رویه قضایی زمان حکومت ماده ۳۶۵ قانون مجازات اسلامی سابق است که به شدت متمایل به تعیین میزان تأثیر و حکم به ضمان به نسبت تأثیر در جنایت بوده است و همچنین مبین تسری حکم آن به اجتماع عرضی سبب و مباشر علاوه بر اجتماع طولی آن‌هاست. زیرا پذیرش امکان استناد به نتیجه به همه عواملی که به صورت سبب و مباشر اجتماع کرده‌اند و نیز عدم تصریح به انحصار مفاد آن به اجتماع طولی برخلاف آنچه در ماده ۵۳۵ ق.م.ا. ۱۳۹۲ در خصوص اجتماع اسباب آمده قرینه‌ای بر تقویت شمول حکم آن به همه صورت‌های اجتماع سبب و مباشر است (صادقی ۱۳۹۳: ۱۰۳).

بر اساس ماده ۵۲۶ قانون مجازات اسلامی، در صورتی که جنایت مستند به راننده وسیله نقلیه و عابر پیاده باشد، به طور مساوی ضامن‌اند؛ مگر اینکه تأثیر رفتار آن‌ها متفاوت باشد که به اندازه درجه تأثیر رفتار مسئول خواهند بود. مقنن در واقع با بیان حکم این فرض به صورتی از وقوع یک جنایت نظر دارد که بیانگر اجتماع سبب و مباشر است.

از نظر منتقدان، انتقاد اساسی به این ماده این موضوع است که نگرش ماده یادشده نگرش کیفری نیست، بلکه مقنن استناد در حقوق کیفری را منحصر به تعیین ضامن دانسته است و سپس مشکل را حل شده تلقی کرده است و اقدام به تبیین میزان مسئولیت در پرداخت خسارت کرده

مباشر تلف شدن آن مال بشود مباشر مسئول است نه مسبب، مگر اینکه سبب اقوی باشد؛ به نحوی که عرفاً اتلاف مستند به او باشد»، بر این وضعیت حاکم است و درصدد استخراج حکم قضیه از این ماده هستند (عبادی‌بشیر ۱۳۹۷: ۴۷). در مقابل عده‌ای بر این باورند که ماده ۵۲۶ قانون مجازات اسلامی ماده ۳۳۲ قانون مدنی را نسخ کرده است (اسلامی فارسانی و صرفی ۱۳۹۵: ۹).

۱. گفتنی است واژه جنایت در قانون شامل هر نوع تلف اعم از نقص یا ایراد صدمه و خسارت است (غلامی و همکاران ۱۳۹۵: ۵۴).

است؛ در حالی که در مسائل کیفری مشکل به این نکته بازمی‌گردد که آیا رابطه استناد موجود است یا خیر، یعنی یک مرحله پیش از حکم موضوع ماده ۵۲۶ ق.م.ا. ۱۳۹۲، و شاید تعیین رابطه علیت یا استناد در موضوع جمع دو مباشر آسان باشد، اما، هنگام جمع دو سبب، همین نکته اساسی است که موجب اختلاف میان نظریه پردازان می‌شود (محسنی و ملکوتی ۱۳۹۴: ۱۴۲ - ۱۴۳).

از سوی دیگر، ممکن است برخورد خودرو و عابر پیاده از مصادیق تعدد اسبابی قلمداد شود که در عرض هم قرار دارند. منتقدان بر این باورند که در صورتی که اسباب متعدد در عرض هم باشند همه آن‌ها مسئولیت مشترک دارند (نجفی ۱۹۸۱: ۵۵)؛ هرچند تأثیر آن‌ها یکسان نباشد. قانون‌گذار در ماده ۵۲۶ ق.م.ا. ۱۳۹۲ در آن قسمت که گفته «... مگر تأثیر رفتار مرتکبان متفاوت باشد که در این صورت هر یک به میزان تأثیر رفتارشان مسئول هستند...» این قاعده را نادیده گرفته است و در واقع در مبحث جرم و شبه‌جرم و قواعد مسئولیت مدنی، که میزان تأثیر اهمیت دارد، از تعالیم علمای حقوق مسئولیت مدنی تأثیر پذیرفته است. اما، در قواعد کیفری، موضوع استناد بزه به همه عوامل است که باید در درجه اول اهمیت قرار گیرد (محسنی و ملکوتی ۱۳۹۴: ۱۴۳).

این ایراد شاید در مواردی که صرفاً جنبه کیفری دارند وارد باشد؛ ولی در تصادم رانندگی که رویه قضایی متمایل به استفاده از نظر کارشناسی در تعیین میزان تأثیر رفتارهای منجر به حدوث زیان است چندان صادق نیست و از جمع مواد ۵۲۶، ۵۲۸، ۵۳۳ ق.م.ا. چنین برمی‌آید که امروزه اصل تساوی مسئولیت در مواردی که خسارت مستند به دو یا چند شخص باشد باید رعایت شود؛ مگر اینکه اثبات شود تأثیر رفتار عاملان خسارت متفاوت بوده که در این صورت هر یک به میزان تأثیر عمل خود مسئول است.

این راه‌حل معقول و منطقی است که هم کار قاضی را با اعمال اصل تساوی آسان می‌کند هم، هم‌سو با اجرای عدالت و انصاف، در صورت اثبات تفاوت تأثیر عمل واردکنندگان زیان هر یک را صرفاً به نسبت تأثیر عمل او مسئول می‌شناسد و بار هیچ‌یک را بر دوش دیگری نمی‌گذارد (صفایی ۱۳۹۲: ۳۷).

برخی محققان حکم مندرج در ماده ۵۲۶ ق.م.ا. را منطبق با نظریه ضمان سبب اقوی می‌دانند و در واقع در صورت مقصر بودن راننده و عابر پیاده بر این باورند که «در صورتی که تخلف نتیجه

همکاری سبب و مباشر اتلاف باشد، هم مباشر ضامن است و هم مسبب. زیرا رابطه علیت بین کار مباشر و مسبب تلف مال برقرار است.» (لطفی ۱۳۹۳: ۲۹۷).

با این حال به نظر می‌رسد این ماده با توجه به برخی از آرای پیشین وضع شده باشد و دادگاه‌ها نیز بعد از وضع این مقرر در صورتی که عابر پیاده و راننده مقصر باشند، مسئولیت را نسبت‌سنجی و بر اساس میزان تأثیر هر یک در حادثه میزان مسئولیت آنان را مشخص کرده‌اند.

راننده مقصر باشد و عابر پیاده فاقد تقصیر

این فرض بر مواردی اشاره می‌کند که در آن‌ها راننده مقصر است و عابر پیاده مرتکب هیچ تقصیری نشده است. مثلاً، عابر پیاده از محل مجاز عبور عابران در حال حرکت است و وسیله نقلیه‌ای، که به سرعت غیرمجاز در حال حرکت است، با وی برخورد می‌کند. به باور برخی در چنین وضعیتی راننده، در مقام مباشر و مقصر، هم دارای مسئولیت کیفری است هم دارای مسئولیت مدنی (عباس‌لو ۱۳۹۴: ۱۰۲). در این حالت، بر اساس استثنای مندرج در قسمت آخر ۵۰۴ ق.م.ا. ۱۳۹۲، راننده دارای مسئولیت مدنی و کیفری است. ماده یادشده در مقام بیان حکم این فرض مقرر می‌دارد: «هرگاه راننده‌ای که با داشتن مهارت و سرعت مجاز و مطمئن و رعایت سایر مقررات در حال حرکت است درحالی که قادر به کنترل وسیله نباشد و به کسی که حضورش در آن محل مجاز نیست بدون تقصیر برخورد نماید، ضامن متنفی و در غیر این صورت راننده ضامن است.»^۱

دلیل وضع این حکم آن است که با تحقق همه شرایط یادشده در این ماده عرفاً آسیب عابر پیاده به راننده نسبت داده نمی‌شود؛ بلکه به عابر پیاده نسبت داده می‌شود که خود را، با نادیده گرفتن ممنوعیت، در معرض آسیب قرار داده است. به هر حال اگر عرف عامل انسانی را سبب یا جزء مؤثر و اصلی سبب پدیدآمده بداند، عامل یادشده مسئول جبران خسارت شناخته می‌شود.^۲

۱. پیش از این ماده ۳۳۳ قانون مجازات سابق در مقام بیان حکم چنین مواردی مقرر می‌کرد: «در مواردی که عبور عابر پیاده ممنوع است اگر عبور نماید و راننده که با سرعت مجاز و مطمئن در حال حرکت بوده و وسیله نقلیه نیز نقص فنی نداشته است و در عین حال قادر به کنترل نباشد و با عابر برخورد نموده و منجر به فوت یا مصلوم شدن وی گردد راننده ضامن دیه و خسارت وارده نیست.»

۲. در این خصوص بنگرید به تفسیری از ماده ۳۳۳ قانون مجازات اسلامی سابق (اورک‌بختیاری ۱۳۹۱: ۱۰۸).

استثنایی که در انتهای این ماده قانونی آمده به سه شکل قابل تفسیر است. نخست، استثنای مندرج در ماده هم به تقصیر برمی‌گردد هم به حضور در محل غیرمجاز، اثبات ضمان راننده در صورتی که عدم کنترل وسیله نقلیه و برخورد با عابر ناشی از عدم مهارت یا سرعت غیرمجاز یا عدم رعایت سایر مقررات باشد و عابر پیاده هم تقصیر نداشته باشد و حضورش در آن محل مجاز باشد؛ دوم، استثنای مندرج در ماده صرفاً به فقره آخر ناظر است که حضور در محل غیرمجاز است، اثبات ضمان راننده در صورتی که با داشتن مهارت و سرعت مجاز و مطمئن و رعایت سایر مقررات درحالی که قادر به کنترل وسیله نباشد و به کسی که حضورش در آن مجاز است برخورد کند؛ سوم استثنای مندرج در ماده به فقره اول یعنی عدم تقصیر راننده برگردد، اثبات ضمان راننده در صورتی که عدم کنترل وسیله نقلیه و برخورد با عابر ناشی از تقصیر در عدم مهارت یا سرعت غیرمجاز یا عدم رعایت مقررات باشد و حضور عابر پیاده در آن محل مجاز نباشد (کلانتری خلیل‌آباد و همکاران ۱۳۹۶: ۱۲ - ۱۳).

راننده و عابر پیاده بی تقصیر باشند

در برخی از سوانح رانندگی که یک طرف آن وسیله نقلیه و طرف دیگر آن عابر پیاده است حادثه بدون تقصیر طرفین اتفاق می‌افتد. مثلاً، راننده با سرعت مجاز در حرکت است و عابر پیاده نیز از محل مجاز عبور عابران پیاده در حال عبور است که تصادف رخ می‌دهد و عابر پیاده دچار صدمه می‌شود. اما علت این تصادف بروز نقص ناگهانی در سیستم ترمز است. در این فرض برخی بر این باورند که راننده به علت اتلاف ضامن است؛ هرچند تقصیری مرتکب نشده باشد (عبادی‌بشیر ۱۳۹۷: ۴۷). برخی دیگر نیز در همین زمینه بر این باورند که در این فرض راننده هرچند موجب فوت و صدمات بدنی می‌شود، چون فاقد تقصیر است، مسئولیت کیفری ندارد. اما، با توجه به اینکه رانندگی او موجب خسارت یا فوت و صدمات بدنی شده و رانندگی فعل نام‌برده محسوب می‌شود، برابر قاعده اتلاف، هر شخص که فعل او موجب خساراتی به دیگران، اعم از جانی و مالی، شود، هرچند بدون تقصیر باشد، دارای مسئولیت مدنی است (عباس‌لو ۱۳۹۴: ۱۰۲).

در این موارد به حکم انصاف در واقع کسی سزاوار تحمل خسارت است که زیان منتسب به اوست و این شخص در قریب به اتفاق موارد راننده است که در واقع واردکننده زیان قلمداد می‌شود (اورک‌بختیاری ۱۳۹۱: ۱۰۴). افزون بر این، در این موارد انتساب عرفی زیان به راننده ثابت است و

موجب مسئولیت وی است (اورک‌بختیاری ۱۳۹۱: ۱۶۱). مبنای قانونی چنین نظری را می‌توان مستند به ماده ۵۰۵ ق.م.ا کرد که صرف انتساب عرفی زیان به عامل آن را ملاک احراز مسئولیت قرار داده است. این ماده مقرر می‌کند: «هرگاه هنگام رانندگی به سبب حوادثی مانند واژگون شدن خودرو یا برخورد آن با موانع سرنشینان خودرو مصدوم یا تلف شوند، در صورتی که سبب حادثه علل قهری، همچون زلزله و سیل نبوده و مستند به راننده باشد، راننده ضامن دیه است. چنانچه وقوع حادثه مستند به شخص حقوقی یا حقیقی دیگری باشد، آن شخص ضامن است.»

عابر پیاده مقصر است ولی راننده مقصر نیست

فرضی از برخورد بین راننده و عابر پیاده که در آن عابر پیاده مرتکب تقصیر شده باشد، اما هیچ تقصیری از راننده سرزنده باشد، در سه چارچوب نظری قابل بحث است: نخست در چارچوب نظری تقصیر زیان‌دیده، دوم در چارچوب نظری اجتماع سبب و مباشر در فرضی که سبب اقوی از مباشر باشد (در این قسمت ابتدا این فرض بر اساس چارچوب نظری تقصیر زیان‌دیده و مبانی قانونی آن بررسی می‌شود و در ادامه به چارچوب نظری اجتماع سبب و مباشر در فرض اقوی بودن سبب از مباشر و مبنای حقوقی آن اشاره می‌شود)، سوم در چارچوب نظری اجتناب‌ناپذیر بودن خسارت برای زیان‌دیده.

یکی از ارکان مسئولیت مدنی وجود رابطه سببیت میان فعل خواننده و ضرر است. به عبارت دیگر، خواهان (زیان‌دیده) باید اثبات کند که ضرر وارده ناشی از فعل نامشروع خواننده است. بنابراین در فرضی که سبب ورود ضرر خود زیان‌دیده باشد و دخالت دیگران نقش فرعی داشته باشد ضرر به زیان‌دیده مستند می‌شود و ضامن منتفی است. به عبارت دیگر، مسئول وقوع حادثه خود زیان‌دیده (خواهان) است نه خواننده (فلاح‌خاریکی ۱۳۹۸: ۴۲ - ۴۳). در فرض سانحه رانندگی، که در آن عابر پیاده مقصر ولی راننده وسیله نقلیه بی‌تقصیر باشد، از دید عرفی، در واقع سبب ورود ضرر خود زیان‌دیده است و دخالت راننده نقش فرعی دارد. مبنای حقوقی این چارچوب نظری در نظم حقوقی کنونی را می‌توان ماده ۵۳۷ ق.م.ا. ۱۳۹۲ دانست که مقرر می‌کند: «... هرگاه جنایت منحصرأً مستند به عمد و یا تقصیر مجنی‌علیه باشد، ضامن ثابت نیست. در مواردی که اصل جنایت مستند به عمد یا تقصیر مرتکب باشد، لکن سرایت آن مستند به عمد یا

تقصیر مجنی علیه باشد، مرتکب نسبت به مورد سرایت ضامن نیست.» همان طور که گفته شد فرض مورد بررسی در چارچوب نظری اجتماع سبب و مباشر در فرضی که سبب اقوی از مباشر باشد نیز قابل طرح و بحث است. در این فرض راننده بی تقصیر است و عابر پیاده مسبب و مقصر حادثه است. در چنین فرضی به جهت اقوی بودن سبب از مباشر مسئولیت راننده متفی است و مسئولیت بر عهده عابر پیاده، در مقام سبب اقوی از مباشر، است (عباس لو ۱۳۸۶: ۹۲؛ عبادی بشیر ۱۳۹۷: ۴۶). مبنای حقوقی این نظر را می توان در ماده ۵۰۴ ق.م.ا. ۱۳۹۲ جست و جو کرد که مقرر می دارد: «هرگاه راننده ای که با داشتن مهارت و سرعت مجاز و مطمئن و رعایت سایر مقررات در حال حرکت است درحالی که قادر به کنترل وسیله نباشد و به کسی که حضورش در آن محل مجاز نیست، بدون تقصیر، برخورد نماید، ضامن متفی و در غیر این صورت راننده ضامن است.»

وفق صدر این ماده، قصور راننده در کنترل وسیله و برخورد با عابر پیاده، زمانی که تقصیر مطلقاً از جانب عابر پیاده باشد، رافع مسئولیت است (کلانتری خلیل آباد و همکاران ۱۳۹۶: ۱۲). با این تفسیر، هنگامی می توان راننده را مبرا از مسئولیت دانست که تقصیر مطلقاً از جانب عابر پیاده باشد. مثلاً راننده درحالی که دارای مهارت لازم برای رانندگی است و با سرعت مجاز و مطمئن و ضمن توجه به قوانین و مقررات در حال حرکت است با عابری برخورد کند که در محل غیرمجاز متوقف یا در حال تردد است. این ماده در واقع ناظر بر وضعیتی است که به فعل زیان دیده ارتباط پیدا می کند. بر همین اساس در صورتی که زیان دیده در وقوع فعل زیان بار طوری دخالت کند که عرفاً فعل به او استناد پیدا کند و انجام دهنده فعل زیان بار در حکم ابزار و آلت تلقی شود، رابطه سببیت بین عامل و ضرر وارده متفی می شود (باریکلو ۱۳۹۶: ۱۷۲). به عبارت دیگر، با تحقق همه شرایط یادشده در ماده، عرفاً آسیب عابر پیاده به راننده نسبت داده نمی شود؛ بلکه به خودش نسبت داده می شود که خود را، با نادیده گرفتن ممنوعیت، در معرض آسیب قرار داده است. به هر حال اگر عرف عامل انسانی را همه یا جزء مؤثر و اصلی سبب زیان بداند، عامل یادشده مسئول جبران خسارت شناخته می شود.^۱

چارچوب نظری سوم نیز به این صورت قابل تبیین است که طبق قواعد عام مسئولیت مدنی

۱. این نظر که قبلاً در مورد ماده ۳۳۳ قانون مجازات ۱۳۷۰ ابراز شده بود در مورد ماده ۵۰۴ قانون مجازات کنونی نیز صادق است (در خصوص این نظر ← اورک بختیاری ۱۳۹۱: ۱۰۸).

یکی از شرایط ضرر قابل جبران اجتناب‌ناپذیر بودن آن برای زیان‌دیده است. این شرط، که تحت عنوان قاعده تقلیل خسارت یا مقابله با خسارت یا قاعده اقدام شناخته می‌شود، به این معناست که اگر زیان‌دیده خود به نحوی از انحاء، خواه به وسیله انجام دادن فعل مثبت خواه از طریق عدم اتخاذ اقدام متعارف، موجبات ایجاد زیان را فراهم آورد یا به اضافه شدن آن کمک کند، حسب مورد، حق مطالبه همه یا بخشی از خسارت را ندارد (فلاح‌خاریکی ۱۳۹۸: ۴۴). ماده ۱۵ قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶ در این زمینه مقرر می‌کند: «بیمه‌گذار باید برای جلوگیری از خسارت مراقبتی را که عادتاً هر کس از مال خود می‌نماید نسبت به موضوع بیمه نیز بنماید و در صورت نزدیک شدن حادثه یا وقوع آن اقداماتی را که برای جلوگیری از سرایت و توسعه خسارت لازم است به عمل آورد. اولین زمان امکان و منتهی در ظرف پنج روز از تاریخ اطلاع خود از وقوع حادثه بیمه‌گر را مطلع سازد؛ والا بیمه‌گر مسئول نخواهد بود، مگر آنکه بیمه‌گذار ثابت کند که به واسطه حوادثی که خارج از اختیار او بوده است اطلاع به بیمه‌گر در مدت مقرر برای او مقدور نبوده است ...».

علاوه بر قواعد عام یادشده، که هر یک به منزله مبنای قانونی برای چارچوب نظری مربوطه مورد استناد قرار گرفت، ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹^۱، ماده ۴ قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن مصوب ۱۳۷۹^۲، و ماده ۸ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم و تبصره آن نیز در این فرض برای رهایی راننده از مسئولیت مورد استناد قرار گرفته‌اند (عبادی‌بشیر ۱۳۹۷: ۴۶). بر اساس این مواد در واقع زمانی که سبب حادثه را برای مباشر اجتناب‌ناپذیر کند، مسئولیت بر عهده او خواهد بود.

۱. ماده یادشده مقرر می‌کند: «در راه‌هایی که برای عبور عابران پیاده علائم، تجهیزات، و مسیرهای ویژه اختصاص داده شده است عابران مکلف‌اند هنگام عبور از عرض یا طول سواره‌رو با توجه به علائم راهنمایی و رانندگی منصوبه در محل از نقاط خط‌کشی‌شده، گذرگاه‌های غیرمسطح، و مسیرهای ویژه استفاده نمایند. هرگاه عابران به تکلیف مذکور عمل ننمایند، در صورت تصادف با وسیله نقلیه، راننده مشروط به اینکه کلیه مقررات را رعایت نموده باشد و قادر به کنترل وسیله نقلیه و جلوگیری از تصادف یا ایجاد خسارت مادی و بدنی نباشد مسئولیتی نخواهد داشت ...».

۲. ماده یادشده مقرر می‌کند: «ورود و عبور عابران پیاده و انواع وسایط نقلیه غیرمجاز و عبور دادن دام در آزادراه‌ها و همچنین توقف وسایط نقلیه در خطوط عبور ممنوع است. هرگاه به جهت مذکور حادثه‌ای واقع شود که منجر به ضرب یا جرح یا قتل یا خسارت مالی شود، راننده مجاز، که وسیله نقلیه او مجاز به حرکت در آزادراه باشد نسبت به موارد فوق مسئولیتی نخواهد داشت...».

با عنایت به مراتب یادشده به نظر می‌رسد سیاست تقنینی ایران در موارد برخورد خودرو با عابر پیاده این است که اگر تقصیر فاحش و سنگین عابر پیاده علت منحصر حادثه باشد، راننده خودرو معاف از مسئولیت خواهد بود. زیرا رابطه سببیت بین زیان و فعل عامل، که در این مورد راننده است، قطع می‌شود و در نتیجه ضمان متفی است. اما در مواردی که تقصیر هر دو منجر به بروز حادثه باشد، میزان تقصیر معیار تعیین میزان تأثیر رفتار آن‌ها و در نتیجه تسهیم مسئولیت خواهد بود.

سیاست تقنینی نظام حقوقی انگلستان در قبال برخورد وسایل نقلیه با عابر پیاده

در حقوق انگلستان قاعده تقصیر مشترک، که برخاسته از کامن‌لاست، بر موارد دخالت زیان‌دیده در ایراد زیان حکومت دارد. در نظام سنتی کامن‌لا، بر اساس این قاعده، هرگاه زیان‌دیده به نوعی در ورود زیان دخالت داشت از دریافت خسارت محروم می‌شد و اعمال این قاعده به این صورت تا سال ۲۰۰۲ ادامه داشت. اعمال این قاعده به صورتی که شرح آن رفت ترجیح بلامرجح یکی از طرفین به دیگری است. به همین دلیل قلمرو آن با تصویب قانون تقصیر مشترک در سال ۱۹۴۵^۱ محدود شد (کاظمی ۱۳۹۱: ۸۰ - ۸۷) و با تصویب این قانون این امر به اختیار دادگاه گذاشته شده است که به لحاظ میزان تقصیر مشترک زیان‌دیده در ایجاد ضرر راه‌حل عادلانه را انتخاب کند و مسئولیت جبران خسارت را بین زیان‌دیده و سایر اسباب تقسیم کند. به موجب بند ۱ ماده ۱ قانون یادشده، هرگاه کسی متحمل خسارتی شود که تقصیر خود او نیز در ایجاد خسارت سهمی داشته باشد، دعوی مطالبه خسارت به دلیل تقصیر زیان‌دیده رد نمی‌شود؛ بلکه تا حدی که دادگاه آن را عادلانه و متناسب با تقصیر خواهان تشخیص دهد قابل مطالبه خواهد بود (Harpwood 2005: 414).

به این ترتیب، در نظام حقوقی قدیم انگلستان، قاعده تقصیر مشترک زیان‌دیده را به طور کامل از دریافت خسارت محروم می‌کرد؛ اما در حال حاضر ممکن است منجر به کاهش خسارت وی بشود. به هر تقدیر، در حال حاضر در حقوق انگلستان برای تقسیم مسئولیت دو معیار وجود دارد؛ نخست مسئولیت بر اساس میزان تأثیر در ورود ضرر و دوم تقسیم بر مبنای درجه تقصیر، که به هر مورد انتقاد شده است و پیش از این به تفصیل بررسی شده‌اند (Baker 1991: 187).

1. Law Reform Contributory Negligence Act, 1945.

مقایسه سیاست تقنینی ایران و انگلستان در قبال برخورد خودرو با عابر پیاده و نقش تقصیر در احراز و تسهیم مسئولیت حکایت از آن دارد که قانون‌گذار ایران حکم فرض‌های چهارگانه آن را، که پیش‌تر بدان اشاره شد، بیان کرده است. ولی سیاست تقنینی انگلستان تقصیر مشترک زیان‌دیده را به مثابه یک قاعده حقوقی وضع کرده و تعیین میزان آن را به دادگاه واگذارده است که به لحاظ میزان تقصیر مشترک زیان‌دیده راه‌حل عادلانه را انتخاب کند.

به این ترتیب، سیاست تقنینی انگلستان در هر حال متمایل به تعیین میزان تأثیر رفتار در حوادث منجر به صدمات بدنی است؛ اما، در سیاست تقنینی ایران، در برخی موارد، تقصیر زیان‌دیده منجر به معافیت راننده از مسئولیت می‌شود و در برخی موارد نیز صرف انتساب عرفی زیان به راننده راه بر اعمال میزان تأثیر یا تقصیر عابر پیاده برای تعیین میزان مسئولیت مسدود می‌شود. در مجموع، در حقوق انگلستان در هر حال میزان مسئولیت راننده و عابر پیاده بر مبنای میزان تقصیر آن‌ها در حادثه تعیین می‌شود. اما، در حقوق ایران در برخی موارد تقصیر یکی از این دو در تقصیر دیگری مستغرق قلمداد می‌شود.

سیاست قضایی ایران و انگلستان در برخورد وسیله نقلیه با عابر پیاده

سیاست تقنینی هر دو کشور ایران و انگلستان در قبال برخورد خودرو و عابر پیاده بیان و مقایسه شد. در این قسمت سیاست قضایی دو کشور در ارتباط با این موضوع بررسی و سپس مقایسه می‌شود.

سیاست قضایی ایران در قبال برخورد وسیله نقلیه با عابر پیاده

دسترسی به آرای قضایی مربوط به این موضوع با محدودیت مواجه است. لکن، دیوان عالی کشور به موجب رأی وحدت رویه شماره ۱۳-۱۳۶۲/۰۷/۰۶ در برخورد خودرو و عابر پیاده، در فرضی که عابر پیاده مطلقاً مقصر باشد، ضمان راننده را منتفی می‌داند. هیئت عمومی دیوان عالی کشور در مورد قتل خطئی یا قتلی که راننده هیچ تقصیری در آن نداشته باشد بر این باور است: «چنانچه قتل خطئی باشد و کسی که ارتکاب آن به او نسبت داده می‌شود هیچ‌گونه خلافی مرتکب نشده باشد و وقوع قتل هم صرفاً به لحاظ تخلف مقتول باشد راننده مسئول نبود...»^۱

بر این اساس در صورتی که عابر پیاده جان خود را از دست ندهد و صرفاً دچار صدمات بدنی

۱. رأی وحدت رویه شماره ۱۳-۱۳۶۲/۰۷/۰۶ هیئت عمومی دیوان عالی کشور.

ناشی از برخورد شود به طریق اولی ضمان بر عهده راننده ثابت نخواهد شد. ثابت نشدن ضمان بر عهده راننده در مراجعه صندوق یا بیمه‌گر به راننده آثار حقوقی مهمی دارد که به لحاظ خروج موضوعی از این بحث از بیان آن اجتناب می‌شود.

در فرض تقصیر راننده و عابر پیاده، شعبه ۱۰۳ دادگاه عمومی جزایی بهارستان، در رأیی که در زمان حکومت قانون مجازات اسلامی سال ۱۳۷۱ صادر شد و مصداق آن قسمت از ماده ۵۲۶ ق.م.ا بود که با تساوی تأثیر عمل هر دو طرف ارتباط داشت، اعلام کرد: «... چنانچه جنایت مستند به تمام عوامل باشد به طور مساوی ضامن می‌باشند». بر اساس نظر کارشناسان پس از بررسی‌های کارشناسانه در نهایت هیئت یازده نفره کارشناسی در مقام آخرین کارشناسان منتخب در این پرونده علت تامه تصادف را اولاً بی‌احتیاطی از طرف راننده موتورسیکلت موصوف، به علت عدم توجه به جلو، به میزان پنجاه درصد تقصیر در کل تصادف و ثانیاً بی‌احتیاطی عابر پیاده، به علت عمل مخاطره‌آمیز طی کردن عرض راه از سطح سواره‌رو و عدم استفاده از پل هوایی عابران پیاده منصوب در محل و بدون توجه به حرکت وسایل نقلیه، به میزان پنجاه درصد در کل تصادف اعلام کرد.^۱

به‌رغم جلب نظر کارشناسی، دادگاه بدوی، با استناد به ماده ۳۳۳ قانون مجازات اسلامی سال ۱۳۷۱ و با اشاره به این مطلب که نظر کارشناسی طریقت دارد و نه موضوعیت، متهم را، که عابر پیاده بود، تبرئه کرد و راننده را ضامن قلمداد کرد. شعبه ۴ دادگاه تجدیدنظر استان تهران در مقام تجدیدنظرخواهی، گرچه جرمی را متوجه عابر پیاده ندانست، به این مطلب اشاره کرد که «طبق نظر کارشناسان عابر پیاده در بروز حادثه به میزان ۵۰٪ تقصیر متوجه وی بوده و از این بابت مسئول جبران خسارات بوده و بر اساس قانون مسئولیت مدنی می‌بایست از طریق تقدیم دادخواست حقوقی اقدام به مطالبه خسارت ناشی از تقصیر می‌شد».^۲ به این ترتیب، دادگاه تجدیدنظر در فرضی که بی‌احتیاطی عابر پیاده منجر به فوت راننده حادثه دیده شود، گرچه عمل او را جرم محسوب نکرد، مسئولیت مدنی وی را مورد توجه قرار داد.

در برخی از آرای صادره از دادگاه‌های ایران می‌توان به مواردی اشاره کرد که در زمان حکومت

۱. دادنامه شماره ۳۳۰۰۳۷۳-۹۳۰۰۴/۱۹-۱۳۹۳ صادره از شعبه ۱۰۳ دادگاه عمومی جزایی بهارستان.

۲. رأی مورخ ۱۳۹۳/۰۹/۰۷ به شماره ۹۳۰۹۹۷۰۲۲۰۴۰۰۸۹۵ صادره از شعبه ۴ دادگاه تجدیدنظر استان تهران.

قانون سابق صادر شده‌اند، اما، با اشاره به میزان تقصیر به میزان تأثیر رفتار در ایجاد سانحه توجه داشته‌اند. مثلاً می‌توان به دادنامه صادره از شعبه ۱۱۲۵ دادگاه عمومی- جزایی تهران اشاره کرد که طی آن دادگاه بدوی به این مطلب عنایت داشته و اعلام کرده است: «... نظر به اینکه میزان تقصیر متهم ۵۰ درصد است دیه تعیین شده نصف می‌شود...»^۱ دادنامه مورد اشاره عیناً از سوی شعبه ۲۳ دادگاه تجدیدنظر استان تهران تأیید و ابرام شد.^۲

به این ترتیب، در زمان حکومت قانون سابق و برخلاف مفهوم مخالف ماده ۳۳۳ قانون مورد اشاره، برخی از دادگاه‌ها قائل به تقسیم تقصیر در صورت مقصر بودن راننده وسیله نقلیه و عابر پیاده بودند و موردی را نمی‌توان یافت که در آن عابر پیاده به میزان صد درصد مقصر شناخته شده باشد. این در حالی است که قانون این امکان را فراهم کرده است و همان‌طور که گفته شد در مواردی که حادثه کلاً مستند به فعل عابر پیاده است دادگاه می‌تواند با تکیه بر مستندات ارائه‌شده در بالا به مبرا شدن عامل زیان یا همان راننده از مسئولیت حکم بدهد. در واقع ماده ۵۲۶ قانون مجازات اسلامی با نیم‌نگاهی به رویه قضایی سابق تصویب شده است. شعبه ۱۰۱ دادگاه عمومی جزایی ساری در زمان حکومت قانون مجازات رأی جدیدی صادر و به میزان تقصیر راننده و عابر پیاده اشاره کرد.^۳

در مجموع دادگاه‌های ایران در تصادف وسیله نقلیه موتوری با عابر پیاده از معیار دخالت تقصیر در تعیین میزان تأثیر رفتار و در نتیجه تعیین میزان مسئولیت هر یک از آن‌ها تبعیت کرده‌اند

۱. دادنامه شماره ۳۳۸-۹۱ مورخ ۱۳۹۱/۰۴/۱۰ در پرونده کلاسه ۱۱۸۳-۹۰۰ صادره از شعبه ۱۱۲۵ دادگاه عمومی- جزایی تهران. قابل دسترس در:

<http://j.ijri.ir/SubSystems/Jpri2/Showjudgement.aspx?id=WVhnU0RrWFZyWU09> (Last seen 10 August 2019).

۲. رأی مورخ ۱۳۹۱/۱۰/۰۴ صادره از شعبه ۲۳ دادگاه تجدید نظر استان تهران. قابل دسترس در:

<http://j.ijri.ir/SubSystems/Jpri2/Showjudgement.aspx?id=WVhnU0RrWFZyWU09> (Last seen 10 August 2019).

۳. ← دادنامه شماره ۶۲/۱۰۱/۹۴ مورخ ۱۳۹۴/۰۴/۰۲. به موجب این دادنامه «در خصوص اتهام خانم سیمین ... دایر بر بی‌احتیاطی در رانندگی با ... منجر به صدمه بدنی غیر عمدی به شاکیه ... دادگاه با عنایت به محتویات پرونده ... از جمله نظریه افسر کارشناس مبنی بر تقصیر ۶۰ درصدی شاکی و ۴۰ درصدی متهم ... با توجه به مطالبه دیه از جانب شاکی به شصت‌صدم دیه جراحات وارده در حق شاکی محکوم می‌گردد.»

و صرفاً در مواردی که تقصیر یکی از آن دو به اندازه‌ای بوده که تقصیر دیگری را در خود مستغرق کرده از توجه به تقصیر طرف دیگر منصرف شده‌اند.

سیاست قضایی انگلستان در قبال برخورد وسیله نقلیه با عابر پیاده

دادگاه‌های انگلستان شکل سنتی قاعده تقصیر مشترک را بر همه دعاوی، از جمله دعاوی ناشی از سوانح رانندگی، که راننده و عابر پیاده در آن نقش داشتند، اعمال و بر اساس آن حکم صادر می‌کردند. بر همین اساس چنانچه عابر پیاده در سوانح رانندگی در ایجاد زیان نقش داشت استحقاق دریافت خسارت را از دست می‌داد (Dongen & Verdam 2016: 44-66; Tomkins 2008: 196-202).

با انتقاداتی که به اعمال مطلق این قاعده وارد شد و همچنین تصویب قانون تقصیر مشترک ۱۹۴۵ دادگاه‌ها رویکرد خود را به این قاعده تغییر دادند و میزان تقصیر زیان‌دیده را در تعیین میزان مسئولیت حکم‌فرما کردند. بر اساس محتویات پرونده «فیتزجرالد علیه لین»^۱ خواهان، که عابر پیاده بود، هنگام سبز بودن چراغ راهنمایی برای تردد وسایل نقلیه اقدام به عبور از خیابان کرد. در نتیجه اتومبیلی، که به طور مجاز در مسیر خود در حال حرکت بود، با وی برخورد کرد و اتومبیل دیگری نیز به وی برخورد کرد و در نتیجه عابر پیاده دچار مصدومیت شد. اما مشخص نبود که مصدومیت ناشی از برخورد اول است یا دوم. با اقامه دعوا، دادگاه بدوی عابر پیاده و دو وسیله نقلیه را به دلیل اینکه عابر پیاده مجاز به عبور از خیابان نبوده و دو وسیله با سرعت بیش از حد در حال رانندگی بوده‌اند به طور مساوی مسئول خسارت قلمداد کرد و به پرداخت یک‌سوم از خسارت وارده توسط هر یک از رانندگان دو وسیله نقلیه در حق خواهان حکم داد.^۲ با صدور حکم، خواندگان اقدام به تجدیدنظرخواهی در دادگاه تجدیدنظر کردند. دادگاه تجدیدنظر با بررسی مجدد پرونده حکم داد از آنجا که خواهان نتوانسته اثبات کند صدمات وارده به وی ناشی از برخورد اول است یا دوم هر یک از خواندگان باید اثبات کنند که مسبب صدمات وارده نیستند؛ در غیر این صورت با عنایت به رأی صادره در پرونده «ویلشر علیه اسکس»^۳ هر دو متضامناً مسئول خواهند بود و رأی دادگاه بدوی با عنایت به قانون اصلاح قانون تقصیر مشترک، مصوب ۱۹۴۵، صحیح

1. Fitzgerald v Lane

2. Fitzgerald v Lane, Trial Judge Order

3. Willsher v Essex

است.^۱ با صدور رأی دادگاه تجدیدنظر و ابرام رأی دادگاه بدوی، این بار خواهان‌ها اقدام به طرح پرونده خود در مجلس اعیان کردند. مجلس اعیان طی حکم صادره اعلام کرد هر یک از خواندگان مسئول نصف، ۵۰ درصد، مسئولیت حادثه هستند. مجلس اعیان در ادامه بر این مطلب تأکید کرد که دادگاه باید ابتدا کل خسارت را ارزیابی کند و بعد اقدام به ارزیابی میزان تأثیر خواهان در ورود خسارت کند و بر این اساس خسارت را تقلیل دهد. زیرا خواهان نباید به دلیل وجود خواندگان متعدد بیش از آنچه مستحق است خسارت دریافت کند.^۲ رأی صادره در این پرونده، که توسط عالی‌ترین مرجع رسیدگی به این امور صادر شده بود، بعدها در پرونده‌های دیگر نیز مورد استناد قرار گرفت و در واقع می‌توان گفت ملاک عمل قضات در پرونده‌هایی قرار گرفت که به لحاظ موضوعی شباهت و قرابت زیادی با این پرونده دارند؛ مثلاً پرونده «دوایس علیه شرکت ساون موترو»^۳.

ناگفته نماند که اگر یک طرف سانحه رانندگی عابر پیاده باشد، رویه قضایی در تلاش است که تا حد ممکن میزان تأثیر عابر پیاده در بروز سانحه را تقلیل دهد. خود اتومبیل وسیله‌ای خطرآفرین محسوب می‌شود و از طرفی بر اساس رویه عملی در حوادث رانندگی فرض اولیه ثبوت مسئولیت راننده در تصادفات است (خواج‌زاده ۱۳۹۷: ۱۲۲). بر همین اساس است که دادگاه‌های انگلستان در موارد نادری عابر پیاده را بیش از ۵۰ درصد مسئول زیان تلقی کرده‌اند. در همین زمینه دیوان عالی کشور انگلستان در پرونده «جکسن علیه موری»، که دادگاه بدوی عابر پیاده را به میزان ۹۰ درصد مقصر قلمداد کرده بود و دادگاه تجدیدنظر میزان تأثیر وی در بروز حادثه را به میزان ۷۰ درصد تشخیص داده بود، با رد نظر دادگاه تجدیدنظر بر این باور است که در صورت برخورد وسیله نقلیه با عابر پیاده، که در ورود ضرر نقش داشته، تقسیم مسئولیت به میزان ۵۰ درصد مطلوب است.^۴

1. Fitzgerald v Lane, Court of Appeal

2. Fitzgerald v Lane [1989] 1 AC 328 House of Lords. Available at: <http://www.e-lawresources.co.uk/Fitzgerald-v-Lane.php> (Last visited 8 August 2019).

3. Davies v Swan Motor Co (Swansea) Ltd CA ([1949] 2 KB 291). Also see: Chapman v Hearse, Baker v Willoughby HL ([1970] AC 467, [1969] 3 All ER 1528, Bailii, [1969] UKHL 8), Eagle v Chambers CA (Bailii, [2003] EWCA Civ 1107, Times 01-Sep-03, [2004] RTR 115), Kotula v EDF Energy Networks (Epn) Plc and Others QBD (Bailii, [2010] EWHC B11 (QB)).

4. See: Jackson v Murray [2015] UKSC 5.

نظر دیوان عالی مطابق با رویه دادگاه‌ها در کاهش میزان تأثیر عابر پیاده در بروز حادثه رانندگی است. مثلاً در پرونده‌های «اگال علیه چمبرز»^۱ و «اسمیت علیه پلیس»^۲، که به ترتیب عابر پیاده به میزان ۶۰ و ۷۵ درصد توسط دادگاه‌های بدوی مربوطه مؤثر در حادثه قلمداد شده بود، دادگاه‌های تجدیدنظر به ترتیب میزان تأثیر عابر پیاده را به ۴۰ درصد و یک‌سوم تقلیل دادند. با این حال باید توجه داشت که در برخی موارد بسیار نادر امکان کاهش میزان تأثیر عابر پیاده در بروز سانحه وجود ندارد. مثلاً دادگاه تجدیدنظر در پرونده «اریحا علیه کری»^۳ عابر پیاده را به میزان ۷۰ درصد مقصر در بروز سانحه قلمداد کرد. چون وی یکباره از پشت اتومبیلی که پارک بود به مسیر تردد یک کامیون دویده بود و با آینه بغل کامیون برخورد کرده و صدمه دیده بود.^۳ این موارد نادر در واقع ناظر بر مواردی است که در آن‌ها بی‌احتیاطی شدید خواهان یا همان عابر پیاده احراز شود. با عنایت به مثال‌های یادشده، در رویه قضایی دادگاه‌های انگلستان معمولاً میزان تأثیر عابر پیاده در بروز سوانح رانندگی بیش از ۵۰ درصد قلمداد نمی‌شود؛ مگر اینکه عواملی از قبیل بی‌احتیاطی شدید عابر پیاده برای دادگاه محرز و مسلم باشد. مثال‌های یادشده حاکی از آن است که رویه قضایی انگلستان به کمتر کردن میزان تأثیر عابر پیاده در بروز حادثه رانندگی متمایل است. مقایسه آرای صادره از دادگاه‌های ایران و انگلستان حاکی از آن است که به‌رغم وجود مقررات لازم برای مقصر شناختن عابر پیاده در سوانح رانندگی دادگاه‌های هر دو کشور هیچ‌گاه عابر پیاده را به طور صد درصد مقصر نشناخته‌اند. تنها تفاوت در این است که در دادگاه‌های انگلستان مواردی را می‌توان یافت که عابر پیاده تا ۷۵ درصد مقصر قلمداد شده است؛ اما در آرای صادره از دادگاه‌های ایران این میزان تقصیر عابر پیاده هیچ‌گاه فراتر از ۵۰ درصد نرفته است. این رویکرد دادگاه‌ها در واقع به دلیل حمایت حداکثری از عابر پیاده زیان‌دیده است.

نتیجه

با عنایت به تحولات قانون‌گذاری در خصوص مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، که به دنبال تصویب قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ و قانون بیمه اجباری خسارات واردشده به

1. Eagle v Chambers (Court of Appeal, 2003).

2. Smith v Chief Constable of Nottinghamshire Police (Court of Appeal, 2012).

3. Ehrari v Carry (Court of Appeal, 2007).

شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵ رخ داده است، پرسش اساسی تحقیق این بود که در صورت برخورد وسایل نقلیه با عابران پیاده تقصیر چه جایگاهی در احراز و توزیع مسئولیت بین راننده و عابر پیاده دارد؟ و با عنایت به تطبیقی بودن مقاله همین پرسش در حقوق انگلستان نیز قابل طرح است.

مطالعه سیاست تقنینی و قضایی ایران حاکی از آن است که قوانین مربوط به این حوزه تحت تأثیر سیاست قضایی قرار گرفته‌اند که مصداق بارز آن تصویب ماده ۵۲۶ قانون مجازات اسلامی و دخالت دادن میزان تأثیر طرفین بر توزیع مسئولیت است و در مجموع در وضعیت فعلی مسئولیت مبتنی بر استناد عرفی زیان است و تحقق آن اغلب متکی بر عنصر تقصیر است. از سوی دیگر، میزان تقصیر نشان‌دهنده میزان تأثیر رفتار طرفین در ایجاد حادثه رانندگی و ملاک توزیع مسئولیت در جایی است که صرفاً تقصیر یکی از طرفین علت ایجاد حادثه نباشد.

مطالعه حقوق انگلستان حاکی از آن است که روزگاری دخالت زیان‌دیده منجر به منتفی شدن ضمان بود. اما، امروزه در حقوق این کشور نیز، که به مدد رویه قضایی قبل از حقوق ایران دچار تحول شده، تقصیر نه تنها مبنای مسئولیت است، بلکه خسارت بر اساس میزان آن بین طرفین تقسیم می‌شود.

منابع

- اردبیلی، محمدعلی (۱۳۹۵). حقوق جزای عمومی، ویراست ۳، تهران، میزان، ج ۲.
- اسلامی فارسانی، علی؛ مجید صرفی (۱۳۹۵). «بررسی شناخت سبب در رویه قضایی»، رویه قضایی (حقوق خصوصی)، د ۱، ش ۱، صص ۳۹ - ۵۲.
- اورکبختیاری، حسن علی (۱۳۹۱). مبانی و اصول مسئولیت مدنی حوادث خودرو، تهران، کالج.
- بابایی، ایرج (۱۳۹۷). حقوق و مسئولیت مدنی و الزامات خارج از قرارداد، چ ۲، تهران، میزان.
- باریکلو، علی رضا (۱۳۹۶). مسئولیت مدنی، چ ۷، تهران، میزان.
- خدابخشی، عبدالله (۱۳۹۶). حقوق بیمه و مسئولیت مدنی؛ تحلیل قانون بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه ۱۳۹۵، تهران، شرکت سهامی انتشار.
- خواجهزاده، امیر (۱۳۹۷). مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و تعهدات بیمه‌گران در برابر اشخاص ثالث در حقوق ایران و انگلستان، تهران، حقوق‌یار.
- صادقی، محمدهادی (۱۳۹۳). «اجتماع سبب و مباشر در قانون مجازات اسلامی ۱۳۹۲»، مجله مطالعات حقوقی دانشگاه شیراز، د ۶، ش ۲، صص ۹۷ - ۱۲۳.
- صفایی، سید حسین (۱۳۹۲). «ضابطه تقسیم مسئولیت مدنی در فرض تصادم دو وسیله نقلیه رأی وحدت رویه شماره ۷۱۷ هیئت عمومی دیوان عالی کشور مورخ ۱۳۹۰/۰۲/۰۶ و ماده ۵۲۶ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲»، مطالعات آرای قضایی «رأی»، د ۲، ش ۲، صص ۲۹ - ۴۰.
- عبادی‌بشیر، مقصود (۱۳۹۷). نظام حقوقی جبران خسارات ناشی از حوادث رانندگی، تهران، مجد.
- عباس‌لو، بختیار (۱۳۸۶). مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، تهران، میزان.
- _____ (۱۳۹۴). مسئولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی، تهران، میزان.
- غلامی، حسین؛ غلام‌رضا چاه‌آبی؛ محمدحسین شهبازی (۱۳۹۵). «مفهوم سبب و شرایط آن در قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲»، قضاوت، ش ۸۸، صص ۴۹ - ۷۱.
- فلاح‌خاریکی، مهدی (۱۳۹۸). مسئولیت مدنی و بیمه جبران خسارات ناشی از حوادث رانندگی، تهران، مجد.
- قدسی، سید ابراهیم؛ شهروز نوروزی (۱۳۹۶). «نسبت‌سنجی مسئولیت رانندگان بر پایه درجه تقصیر آنان»، آموزه‌های حقوق کیفری دانشگاه علوم رضوی، ش ۱۳، صص ۳۳ - ۵۵.

کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۱). *الزام‌های خارج از قرارداد؛ مسئولیت مدنی*، ج ۱۰، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ج ۱.

_____ (۱۳۹۳). *مسئولیت مدنی (الزام‌های خارج از قرارداد)*، ج ۱۳، تهران، انتشارات دانشگاه تهران.

کاظمی، محمود (۱۳۹۱). «اثر فعل زیان‌دیده بر مسئولیت مدنی عامل زیان»، *دیدگاه‌های حقوق قضایی*، د ۱۷، ش ۵۷.

کلانتری خلیل‌آباد، عباس، قدرتی، فاطمه و مدیح، اعظم (۱۳۹۶). «ضابطه ضمان راننده در رابطه با تلف و صدمات ناشی از تصادفات رانندگی»، *پژوهش‌های فقهی*، د ۱۳، ش ۱، صص ۱ - ۲۶.

لطفی، اسدالله (۱۳۹۳). «مبانی فقهی حقوقی اجتماع سبب و مباشر در مسئولیت مدنی»، *پژوهش‌های فقهی*، د ۱۰، ش ۲، صص ۲۷۱ - ۳۰۴.

محسنی، فرید؛ نصیر ملکوتی (۱۳۹۴). «رابطه سببیت در قانون مجازات اسلامی ۱۳۹۲»، *مجله حقوقی دادگستری*، د ۷۹، ش ۹۱، صص ۱۳۵ - ۱۶۰.

نجفی، محمدحسن (۱۹۸۱). *جواهر الکلام*، بیروت، دار الحیاء التراث العربی.

قوانین و مقررات

قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن، مصوب ۱۳۷۹.

قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه، مصوب ۱۳۹۵.

قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، مصوب ۱۳۸۹.

قانون مجازات اسلامی، مصوب ۱۳۹۲.

قانون مدنی.

آرای دادگاه‌ها

دادنامه شماره ۳۳۸-۹۱ مورخ ۱۳۹۱/۰۴/۱۰ در پرونده کلاسه ۱۱۸۳-۹۰۰ صادره از شعبه ۱۱۲۵ دادگاه عمومی- جزایی تهران.

دادنامه شماره ۳۷۳-۹۳۰۰۰۳۷۳-۱۳۹۳/۰۴/۱۹ صادره از سوی شعبه ۱۰۳ دادگاه عمومی جزایی بهارستان.

دادنامه شماره ۹۴/۰۱/۶۲ مورخ ۱۳۹۴/۰۴/۰۲، شعبه ۱۰۱ دادگاه عمومی جزایی ساری.

رأی مورخ ۱۳۹۱/۱۰/۰۴ صادره از شعبه ۲۳ دادگاه تجدیدنظر استان تهران.
 رأی مورخ ۱۳۹۳/۰۹/۰۷ به شماره ۹۳۰۹۹۷۰۲۲۰۴۰۰۸۹۵ صادره از شعبه ۴ دادگاه تجدیدنظر استان تهران.
 رأی وحدت رویه شماره ۱۳-۶۲/۷/۶ هیئت عمومی دیوان عالی کشور.

References

- Abbaslo, Bakhtiar (2007). *Civil Liability from Traffic accident*, Tehran, Mizan Legal Foundation. (in Persian)
- (2015). *Civil Liability from Traffic accident*, Tehran, Mizan Legal Foundation. (in Persian)
- Ardebili, Mohammad (2015). *General Penal Law*, Vol. 2, 3rd ed, Tehran, Mizan Legal Foundation. (in Persian).
- Babaei, Iraj (2018). *Tort Law*, Tehran, Mizan Legal Foundation. (in Persian)
- Baker, C. D. (1991). *Tort*, London: Sweet & Maxwell.
- Barikloo, Alireza (2017). *Civil Responsibility*, 7th ed, Tehran, Mizan Legal Foundation. (in Persian)
- Ebadibashir, Maqsd (2018). *Legal System for Compensation of Traffic Collisions*, Tehran, Majd. (in Persian)
- Dongen, Emanuel G.D. & Verdam, Henriëtte P. (2016). "The Development of the Concept of Contributory Negligence in English", *Utrecht Law Review*, 12 (1), pp. 61-47.
- Eslami Farsani, Ali & Majid Sarfi (2016). "Study of Recognition of Cause in Jurisprudence", *Review of Jurisprudence (civil law)*, 1 (1), pp. 39-52. (in Persian)
- Fallah-Kharyeki, Mehdi (2018). *Civil Liability and Insurance: Compensation for Damages Caused by Traffic Accidents*, Tehran, Majd. (in Persian)
- Gholāmi, Hossein, GholamReza Chāh-Abi, & Mohammad-Hossein Shahbāz (2017). "The Concept of Cause and its Requirements in Iranian Criminal Code 2014", *Judgment*, 16 (88), pp. 49-71. (in Persian)
- Harpwood, Vivienne (2005). *Modern Tort Law*, New York: Routledge-Cavendish.
- Kalantari khalil-abad, Abbas, Fatemeh Ghodrati, Azam Madih (2017). "The Guarantee Criteria of Driver in Death and Injury caused by Car Accidents", *Islamic Jurisprudence Research*, 13 (1), pp. 1-26. (in Persian)
- Katouzian, Nasser (2012). *Civil Liability (Extra Contractual Obligations)*, 10th ed., Tehran, University of Tehran Press, Vol. 1. (in Persian)
- (2014). *Civil Liability (Extra Contractual Obligations)*, 13th ed., Tehran, University of Tehran Press. (in Persian)
- Kazemi, Mahmoud (2012). "The effect of the Injured Person's Act in Civil Responsibility", *Judicial Law Views*, 17 (57), pp. 79-104. (in Persian)
- Khajehzadeh, Amir (2018). *Civil Liability of Owners of Motorized Land Vehicles and Obligations of Insurers against Third Parties in the Laws of Iran and the Great Britain*, Tehran, Hoghoughyar. (in Persian)
- Khodabakhshi, Abdollah (2017). *Insurance Law and Tort Law: an Analysis of compulsory*

- insurance of damages incurred by third parties in incidents arising out of incidents involving vehicle act of 2016*, Tehran, Publishing Company. (in Persian)
- Lotfi, Asadollah (2014). "Legal jurisprudence Toys social responsibility", *Islamic Jurisprudence Research*, 10 (2), pp. 271-304. (in Persian)
- Mohseni, Farid & Nasir Malakooti (2015). "Review of Causal link (Causation) In the Islamic Penal Code 1392", *The Judiciary Law Journal*, 79 (91), pp. 135-160. (in Persian)
- Ourak-Bakhtiyari, Hassan-Ali (2012). *Foundations and Principles of Civil Liability arising out of collision*, Tehran, Kalej. (in Persian)
- Sadeghi, Mohamad-Hadi (2014). "The accumulation the direct and indirect causes in the Islamic penal code 1392", *Journal of Legal Studies*, 6 (2), pp. 97-123. (in Persian)
- Safai, Seid Hossin (2013). "Criteria for Distribution of Civil Liability in Cases of Collision between Two Vehicles", *Study of Judgments*, 2 (2), pp. 29-40. (in Persian)
- Tomkins, Nigel (2008). "Getting Contributory Negligence Right", *Journal of Personal Injury Law*, 8 (3), pp. 249-258.

Laws and Regulations

- Contributory negligence act 1945.
Law Reform Contributory Negligence Act, 1945.

Judgments

- Baker v Willoughby HL ([1970] AC 467, [1969] 3 All ER 1528, Bailii, [1969] UKHL 8),
Chapman v Hearse.
Davies v Swan Motor Co (Swansea) Ltd CA ([1949] 2 KB 291).
Eagle v Chambers (Court of Appeal, 2003).
Eagle v Chambers CA (Bailii, [2003] EWCA Civ 1107, Times 01-Sep-03, [2004] RTR 115).
Kotula v EDF Energy Networks (Epn) Plc and Others QBD (Bailii, [2010] EWHC B11).
Ehrari v Carry (Court of Appeal, 2007).
Fitzgerald v Lane [1989] 1 AC 328 House of Lords. Available
Fitzgerald v Lane, Court of Appeal.
Fitzgerald v Lane, Trial Judge Order.
Jackson v Murray [2015] UKSC 5.
Smith v Chief Constable of Nottinghamshire Police (Court of Appeal, 2012).
Wilsher v Essex Area Health Authority [1988] AC 1074.