

بررسی تطبیقی تقصیر نابخشودنی زیان دیدگان ممتاز در حوادث رانندگی و کار

حسن بادینی*
فرناز فروزان بروجنی**

تاریخ پذیرش: ۹۷/۰۳/۱۲

تاریخ دریافت: ۹۶/۱۰/۱۲

چکیده

مواجهه با تقصیر نابخشودنی زیان دیدگان ممتاز یعنی آنها که تقصیر معمولی آنها قابل استناد نیست، اما تقصیرهای نابخشودنیشان قابل استناد است، این پرسش را مطرح می‌سازد که زیان دیده ممتاز حادثه رانندگی یا کار که تقصیر او در ایجاد حادثه، سبب انحصاری محسوب می‌گردد، در جبران خسارت چه نقشی دارد؟ طرح و توسعه اصطلاح «تقصیر نابخشودنی»، در حقوق فرانسه به عنوان گامی در راستای عدالت محسوب می‌گردد. بدین ترتیب، این مقاله به بررسی تطبیقی موضوع در حقوق فرانسه و مقایسه آن با نظام حقوقی ایران می‌پردازد. با تحلیل قوانین مختلف در نظام حقوقی ایران، به این نتیجه می‌رسد که در حوزه حوادث کار و رانندگی، در کنار اصل جبران خسارت و توجه به سیاست بازدارندگی، شایسته است قانون گذار و رویه قضایی نسبت به طرح و توسعه مفهوم مضیق تقصیر نابخشودنی زیان دیدگان ممتاز در شرایطی که تقصیر آنها علت منحصر حادثه تلقی می‌شود، اقدام نمایند. مفهومی که مانع از ادعای جبران کامل خسارت برای تنها مقصر حادثه می‌شود و در راستای تعادل و کارایی اقتصادی حائز اهمیت است.

کلیدواژه‌گان:

تقصیر نابخشودنی زیان دیده، جبران خسارت، حوادث رانندگی، حوادث کار، سیاست بازدارندگی.

* دانشیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

hbadini@ut.ac.ir

** دانش آموخته دکتری حقوق خصوصی دانشگاه تهران

farnazforouzan@gmail.com

مقدمه

بی‌تردید حاکمیت نگرش مسئولیت محض در نظام خاص جبران خسارت پیرامون حوادث رانندگی و کار، مطرح گردید. این رویکرد، بر مبنای اعمال اصل جبران خسارت و سیاست بازدارندگی، در راستای رفع مشکلات زیان دیده در مسیر اثبات تقصیر واردکننده زیان، عنوان شد. اما رفته‌رفته برخی از حقوق دانان، حکومت نگرش مذکور را به منظور تأمین منافع صددرصدی زیان دیده و تحت هر شرایطی، عادلانه ندانسته، اعلام نمودند در شرایطی که زیان دیده خود مرتکب تقصیر و تنها عامل بروز حادثه محسوب می‌گردد، جبران کامل خسارت به نفع او قابل پذیرش نیست؛ موضوعی که در حوزه مسئولیت مدنی حائز اهمیت است و علاوه بر توجه به سیاست بازدارندگی، از منظر تعادل بین «حق آزادی» راننده یا کارفرما و «حق امنیت» زیان دیده یا کارگر نیز قابل تأمل می‌باشد. بر این اساس، موضوع به تدریج در قالب تقصیر مشارکتی زیان دیده از سوی حقوق دانان مورد بحث واقع شد و در این میان، «تقصیر نابخشودنی زیان دیدگان ممتاز» با ساختار ویژه‌ای مطرح گردید.

در ادبیات حقوقی جبران خسارت مربوط به حوادث رانندگی و کار، با دسته خاصی از زیان دیدگان آشنا می‌شویم که «تقصیرهای معمولی» آنها قابل استناد نیست، اما «تقصیرهای نابخشودنی» آنها قابل استناد است و به اصطلاح تحت عنوان «زیان دیدگان ممتاز» شناسایی می‌شوند. اصطلاح «تقصیر نابخشودنی زیان دیدگان ممتاز» برای رفع دغدغه‌ای حقوقی پا به عرصه مسئولیت مدنی گذاشت تا از نحوه جبران خسارت زیان دیده ناشی از حادثه کار یا رانندگی که تقصیر نابخشودنی او «سبب انحصاری» وقوع حادثه است، پرده بردارد سابقه تحولات حقوقی نشان می‌دهد که ابتکار طرح و توسعه این امر به حقوق فرانسه برمی‌گردد؛ به گونه‌ای که با ورود عنوان «زیان دیدگان ممتاز» به متن قانون، جایگاه این دسته از زیان دیدگان مشخص گردید و به تدریج، پویایی رویه قضایی فرانسه درباره «تقصیر نابخشودنی زیان دیدگان ممتاز»، از ابهامات پیرامون آن کاسته و بر هر چه شفاف‌تر شدن مفهوم موصوف افزوده است.

مقاله حاضر ضمن ارائه مروری بر روند طرح و توسعه این موضوع در نظام حقوقی فرانسه، به تحلیل پیرامون خلأ و ابهام قانونی موجود در این زمینه در حقوق ایران، می‌پردازد. این پژوهش با فرض اینکه اصل بر جبران کامل خسارت می‌باشد، درصدد پاسخ به این پرسش است که آیا

خسارت زیان‌دیده ناشی از حادثه کار یا رانندگی که با «تقصیر نابخشودنی» خویش «سبب انحصاری» وقوع حادثه گردیده است، باید «به طور کامل» جبران شود؟ بدین منظور در گام نخست، از شناسایی مفهوم و توجیه اصطلاح «تقصیر نابخشودنی زیان‌دیدگان ممتاز» بحث می‌شود. سپس در قالب بررسی تطبیقی بین دو نظام حقوقی فرانسه و ایران، جبران خسارت زیان‌دیده ناشی از حادثه کار یا رانندگی که خود «سبب انحصاری» وقوع حادثه است، تحلیل می‌گردد.

در حوزه حوادث رانندگی، با تحلیل ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ درمی‌یابیم که ماده قانونی مذکور، بدون توجه به معیار انتساب عرفی، بیان داشته است اگر تصادفی صورت بگیرد که در آن عابر به تکالیف راهنمایی و رانندگی مذکور در قانون عمل ننماید و راننده نیز مسئول تصادف محسوب نگردد، عدم مسئولیت راننده، اعم از اینکه بیمه باشد یا نباشد، مانع استفاده مصدوم یا وراث متوفا از مزایای بیمه نمی‌باشد. به علاوه، بررسی قانون اخیرالتصویب «بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه» مصوب ۱۳۹۵ نیز نشان می‌دهد که قانون‌گذار اعتنایی به درجات تقصیر و مفهوم تقصیر نابخشودنی زیان‌دیدگان ممتاز در حوادث رانندگی نداشته است.

در فرض عدم مسئولیت کارفرما درباره حوادث ناشی از کار نیز حکم صریحی در خصوص عدم مسئولیت تأمین اجتماعی و یا محرومیت کلی یا جزئی کارگر از حمایت‌های قانونی در قانون کار و قانون تأمین اجتماعی دیده نمی‌شود. البته محرومیت کامل زیان‌دیده بیمه‌شده از جبران خسارت نیز با اهداف بیمه‌های اجتماعی در تعارض است. اما باید افزود که در عمل با وجود اینکه نظام حقوقی فرانسه این امر را بر دوش تأمین اجتماعی گذاشته و از حوزه نظام جبران خسارت مسئولیت مدنی خارج نموده است، اما در ایران زیان‌دیده می‌تواند هم از طریق تأمین اجتماعی و هم از طریق بیمه نسبت به امر جبران خسارت مضاعف اقدام کند.

تحلیل قوانین یادشده در راستای طرح و توسعه مفهوم «تقصیر نابخشودنی زیان‌دیدگان ممتاز» در نظام جبران خسارت حوادث رانندگی و کار، بیانگر دغدغه‌هایی است که اصلاح، تعدیل و تصریح حکم مقتضی در قوانین خاص هر حوزه را می‌طلبد. لذا مقاله حاضر، با اعلام خلأ قانونی در حقوق ایران نسبت به وجود مفهوم «تقصیر نابخشودنی زیان‌دیدگان ممتاز» در نظام جبران خسارت حوادث رانندگی و کار ایران، به ضرورت شناسایی و توصیف روشن این مفهوم مهم در نظام حقوقی جبران خسارت، در راستای برقراری عدالت تأکید می‌نماید.

۱. شناخت تقصیر نابخشودنی زیان دیده

۱.۱. مفهوم تقصیر نابخشودنی زیان دیده

مسئولیت مبتنی بر تقصیر و تقسیم تقصیر به سنگین، سبک و بسیار سبک، ریشه در حقوق روم و قانون آکوئیلیا^۱ دارد و از آنجا به حقوق فرانسه راه پیدا کرده است.^۲ اگر تقصیر را بر اساس درجه آن تقسیم‌بندی کنند،^۳ باید گفت که میان تقصیر ساده و تقصیر عمدی، تقصیرهایی وجود دارند که گرچه غیرعمد می‌باشند، لیکن درجه اهمیت آنها از بی‌احتیاطی‌های تقصیرآمیز صرف، بیشتر است و می‌توان آنها را با عنوان «تقصیر غیرعمد مشدد»^۴ به دو دسته تقسیم کرد: تقصیر سنگین و تقصیر نابخشودنی.^۵

تقصیر سنگین، مفهومی میانه تقصیر عمدی و خطاست^۶ که بالاتر از تقصیر ساده قرار می‌گیرد و مستلزم نقض یک تکلیف به بهای ارتکاب یک اشتباه بزرگ است. معیارهای مختلف شخصی و نوعی برای توصیف این نوع تقصیر مطرح شده است؛ بعضی ملاک‌ها شخصی است، مثل زمانی که عمل زیان‌بار از بی‌توجهی زیاد یا حماقت شدید ناشی شده باشد یا در صورتی که فردی با آگاهی از احتمال خسارت، منافع دیگری را به خطر بیندازد، تقصیر وی سنگین محسوب می‌شود. در مواقعی نیز رویه قضایی معیارهایی نوعی مانند شدت خسارت و متخصص نبودن مباشر را در توصیف این نوع تقصیر لحاظ می‌نماید. اما به طور کلی گفته می‌شود، قضات این گونه تقصیر را به صورت نوعی ارزیابی می‌کنند. تقصیر سنگین نسبت به تقصیر عمدی (نیرنگ‌آمیز) تفاوت اساسی دارد، چرا که در تقصیر عمدی، نیرنگ مستلزم سوءنیت است و حال آنکه در تقصیر سنگین هر اندازه هم که شدید باشد، دربردارنده هیچ سوءنیتی نیست. در واقع،

1. lex Aquilia

۲. غمامی، مجید، مقاله سوم: تحول حقوق فرانسه در زمینه حوادث رانندگی، در کاتوزیان، ناصر، لعیا جنیدی و مجید

غمامی، مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۰، ص ۱۹۴.

۳. مراد از تقصیر سنگین، بسیار سنگین یا غیرقابل اغماض، خطایی است که شبیه به تقصیر عمدی می‌باشد و خطای

سبک و بسیار سبک نیز خطایی عرفاً قابل بخشش است (همان، صص ۱۹۴-۱۹۵).

4. La faute non intentionnelle aggravée.

۵. ژوردن، پاتریس، اصول مسئولیت مدنی، ترجمه مجید ادیب، تهران: نشر میزان، ۱۳۸۵، ص ۹۴.

۶. کاتوزیان، ناصر، الزام‌های خارج از قرارداد- مسئولیت مدنی، جلد ۱، ص ۳۶۸.

تقصیر سنگین یک اشتباه و سهل‌انگاری بزرگی است که عامل آن قصد زیان رساندن نداشته است، بلکه هنوز دارای حسن نیت است.^۱

تقصیر نابخشودنی، تقصیری است که میزان شدت آن از تقصیر سنگین نیز بیشتر است و صرفاً زمانی در مسئولیت تأثیرگذار می‌باشد که «توسط قانون یا رویه قضایی» تعریف شده باشد. اگرچه این تعاریف دقیقاً مشابه یکدیگر نیستند، عناصر تشدید تقصیر در آنها یکسان می‌باشد. برخی از عناصر مانند عمل ارادی فرد، آگاهی او از خطر یا احتمال خسارت، شخصی هستند و برخی دیگر مانند شدت استثنایی یا نبود هیچ‌گونه عامل توجیه‌کننده، عینی محسوب می‌شوند. اما به طور کلی در ارزیابی چنین تقصیری از ملاک نوعی استفاده می‌شود. بنابراین، قضات به آنچه فرد در واقعیت تصور داشته است، توجه نمی‌کنند، بلکه به این موضوع توجه دارند که مقصر باید از خطر آگاه بوده و ایجاد خسارت را احتمال می‌داده است.^۲ در تعریف تقصیر نابخشودنی گفته‌اند که وضعیت این نوع تقصیر در میان انواع تقصیر، کمتر از خطای عمد و بیشتر از خطای سنگین^۳ یا مفهومی میانه تقصیر سنگین و عادی است.^۴ به علاوه، در شرایطی می‌توان قائل به تقصیر نابخشودنی شد که زیان دیده به عمل بسیار خطرناکی دست زده باشد، آن‌طور که خواستار مواجهه با خطری آشکار و روشن است.^۵ همچنین این نوع تقصیر را تقصیر بسیار سنگین و غیرعادی ناشی از فعل یا ترک فعل ارادی توصیف نموده‌اند که عامل زیان بدون داشتن قصد ضرر زدن، از خطر آن آگاه است و به هیچ وجه نمی‌تواند آن را توجیه نماید.^۶ بر این اساس، برای تقصیر نابخشودنی پنج عنصر قائل شده‌اند: ۱- به قدری سنگین و غیرعادی است که از تقصیر سنگین منفک می‌گردد؛ ۲- معیار آگاهی از خطر نوعی می‌باشد و به عبارت دیگر صرفاً کافی است که

۱. ژوردن، پاتریس، همان، صص ۹۴-۹۵.

۲. همان، صص ۹۵-۹۶.

۳. رشدی، محمد السعید، *الخطا غیر النعمت: سوء السلوک الفاحش و المقصود*، کویت: جامعه الکویت، ۱۹۹۵ م، صص ۷۵-۷۷.

۴. کاتوزیان، ناصر، همان، ص ۳۶۹، زیرنویس شماره ۱.

۵. وینی، ژنویو و پاتریس ژوردن، شرایط مسئولیت: تقصیر زیان دیده در حوادث رانندگی، ترجمه مجید ادیب، ماهنامه خبری و تحلیلی در زمینه علوم انسانی، ۱۳۸۸، شماره ۱۰۱، ص ۱۱۰.

۶. بادینی، حسن، هدف مسئولیت مدنی، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ۱۳۸۳، شماره ۶۶، ص ۷۲، زیرنویس شماره ۲؛ خدابخشی، عبدالله، جبران خسارت کارگران در نظام مسئولیت مدنی، ص ۱۴۸، زیرنویس شماره ۴.

ثابت شود کارگر با لحاظ عرف شغلی باید از آن آگاه می‌بود؛ ۳- بی‌احتیاطی تنها کفایت نمی‌کند و لازم است که فعل یا ترک فعل عامل زیان، عمدی و ارادی باشد؛ ۴- نداشتن قصد ورود ضرر (عامل تفکیک از تقصیر عمدی)؛ ۵- عدم وجود هرگونه دلیل موجه. بدین ترتیب مواردی مانند سرپیچی کارگر از دستورات کارفرما و مقررات کارگاه، مستی در حین کار، نزدیکی به دستگاه ورقه کردن فلزات از روی کنجکاو و یا وسیله سرگرمی با وجود منع صریح کارفرما می‌توانند از مصادیق تقصیر نابخشودنی کارگر محسوب گردند.

۱.۲. مبنای تقصیر نابخشودنی زیان دیده

اگرچه تحولات ایجادشده در نظام حقوقی حاکم بر مسئولیت کارفرما در قبال کارگر، به سوی جبران کامل خسارت سوق پیدا نمود، در این میان بر اصل جبران کامل خسارت استثنایی آورده شد؛ اصل بر جبران کامل خسارت است، مگر آنکه تقصیر کارگر و اقدام وی، عمدی یا غیرقابل بخشایش باشد. به عبارت دیگر، قابلیت اسناد عرفی و احراز علت حادثه همراه با لزوم جبران خسارت کارگر توسط کارفرما به دلیل انواع قصور کوچک یا بزرگ با کارفرما خواهد بود، مگر آنکه کارگر، عقلاً و عرفاً، مسئول عمدی یا مسئول تقصیر نابخشودنی تلقی گردد.^۱

آنچه حائز اهمیت است، اینکه محروم نمودن زیان دیده از خسارت هیچ نقش مؤثری در زمینه پیشگیری از ورود خسارت ایفا نمی‌کند، اما باید اذعان داشت که جبران خسارت برای فردی نیز که خود تقصیر نموده، ناعادلانه می‌نماید. مطالعه سیستم‌های مختلف حقوقی حاکی از آن است که معمولاً تقصیر زیان دیده در ارزیابی میزان خسارت تأثیرگذار است. بنابراین برخی اندیشمندان اعتقاد دارند فقط تقصیر شدید یا تقصیر نابخشودنی زیان دیده می‌تواند خواننده را از جبران خسارت معاف نماید و بدین ترتیب، تقصیر ساده حداقل در آن مواردی که خواننده بیمه است، نایستی بر حق جبران خسارت زیان دیده تأثیرگذار باشد.^۲

بی‌تردید توجه به مبانی فلسفی این موضوع که زیان دیده نیز ممکن است مسئول شناخته شود، از نظر سیاست بازدارندگی اقتصادی بسیار مهم و ضروری می‌نماید. در برخی موارد،

۱. خدابخشی، عبدالله، همان، ص ۱۴۶.

۲. وینی، ژنویو و ژوردن، پاتریس، شرایط مسئولیت: همراهی فعل منتسب به خواننده و فعل زیان دیده، صص ۲۸۵-۳۱۲، ترجمه مجید ادیب، مجله تحقیقات حقوقی، ۱۳۸۴، شماره ۴۲، صص ۳۳۳-۳۳۴.

زیان دیدگان بالقوه در مقایسه با واردکنندگان زیان بالقوه، با هزینه کمتری می‌توانند از خسارت پیشگیری نمایند، لذا اختصاص مسئولیت به آنان نیز در کل به نفع جامعه می‌باشد.^۱ در واقع اگر هم واردکننده زیان و هم زیان دیده بتوانند با انجام اقدامات احتیاطی و پیشگیرانه از ورود خسارت جلوگیری نمایند، با ایجاد نوعی تعادل، کارایی اقتصادی ایجاد می‌کند که بتوان با کمترین هزینه از وقوع حادثه جلوگیری نمود.^۲ به علاوه، باید توجه داشت که مسئولیت محض با امکان استناد به تقصیر زیان دیده و مسئولیت مبتنی بر تقصیر دو روی یک سکه‌اند؛ به نحوی که کارآمدی یا ناکارآمدی یکی، کارآمدی یا ناکارآمدی دیگری را در پی دارد و در نهایت انتخاب یکی از آن دو در نظام حقوقی به قواعد و عوامل دیگری از جمله سطح فعالیت و هزینه‌های اداره وابسته است. همچنین بر اساس معیار تقابل خطر، زمانی که اعضای گروه یا جامعه خاص همه به یک اندازه برای یکدیگر خطر متقابل ایجاد کنند و خطر در مقابل خطر قرار گیرد، می‌توان از برقراری عدالت بین طرفین خطر (زیان دیده و واردکننده زیان) سخن گفت.^۳ اما زمانی که برای مثال، خطر راننده در رانندگی اتومبیل نسبت به زیان دیده، خطری مشابه از لحاظ نوع و میزان نیست و فقط برای عابر خطرناک است، دیگر خطر متقابل نیست، بلکه به خطر غیرمتقابل تعبیر می‌شود. حال در جایی که با وجود احتیاط کامل راننده و عدم امکان اثبات تقصیر نسبت به وی، حادثه با عابری که متهورانه خود را به وسط بزرگراه پرت نموده است، اتفاق می‌افتد، دیگر نمی‌توان رفتار خواننده را زیان‌بار خواند و نمی‌توان گفت که خواننده، زیان دیده را از امنیت محروم نموده و خطر غیرمتقابل است، بلکه واقع آن است که عابر موصوف به دلیل تقصیر و اقدام خویش صدمه دیده است، در نتیجه شایسته جبران خسارت کامل نمی‌باشد. به عبارت دیگر، آنجا که در ترازوی عدالت بین زیان دیده و واردکننده زیان، در تعادل بین حق امنیت و حق آزادی، زیان دیده خود امنیت خویش را در معرض خطر قرار داده، انتقاد بر حق آزادی راننده اتومبیل با ابهام روبه‌رو است و از این روی، نادیده گرفتن تقصیر عمدی یا نابخشودنی زیان دیده (با تفسیر مضیق) که علت منحصر حادثه بوده است، توجیه‌پذیر نمی‌باشد.

۱. بادینی، حسن، فلسفه مسئولیت مدنی، تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۹۲، صص ۶۲۰-۶۲۱؛ بادینی، حسن، هدف مسئولیت مدنی، صص ۷۲ و ۹۳.

۲. بادینی، حسن، فلسفه مسئولیت مدنی، صص ۴۳۵-۴۳۶.

۳. همان، ص ۲۸۴ و برای مطالعه بیشتر، صص ۲۷۷-۲۹۷.

۲. بررسی تطبیقی تقصیر نابخشودنی زیان‌دیده در حوادث رانندگی و کار

۲.۱. نظام حقوقی فرانسه

از لحاظ تاریخی، حمایت در مقابل خطرات شغلی زمینه‌ساز ایجاد مفهوم حقوقی جدیدی گردید که امروزه آن را «حقوق اجتماعی» می‌نامند. فرانسوا اوال^۱، فیلسوف و مورخ فرانسوی، در پژوهش بنیادینی که دربارهٔ قانون ۸ آوریل ۱۹۸۹ فرانسه پیرامون حوادث ناشی از کار انجام داده است، تصویب قانون یادشده را از دیدگاه فلسفی نقطه عطفی می‌داند که تمام دنیا را دگرگون نمود. زیرا این قانون صورت قرارداد اجتماعی را تغییر داد و با فراتر رفتن از چارچوب حوادث ناشی از کار، نظریهٔ همبستگی اجتماعی را بنیان نهاد.^۲

با مطالعهٔ سیر تکمیلی این مسیر می‌توان دریافت که مسئولیت مدنی تنها الزام به جبران خسارت نیست،^۳ بلکه در کنار جبران خسارت و توان‌بخشی، پیشگیری را نیز باید از اهداف طراحی نظام خاص در این زمین برشمرد.^۴ در این راستا، شعار اصلی کمیتهٔ دائمی ایسا^۵ پیرامون پیشگیری از خطرات شغلی و مبتنی بر سیاست بازدارندگی جالب توجه است که «پیشگیری گذرگاه طلایی سیاست اجتماعی است».^۶ بر این اساس، قابلیت انتساب عرفی و احراز علت حادثه همراه با لزوم جبران خسارت کارگر توسط کارفرما به دلیل انواع قصور کوچک یا بزرگ با کارفرما خواهد بود، مگر آنکه کارگر عقلاً و عرفاً مسئول عمدی یا مسئول تقصیر نابخشودنی تلقی گردد.^۷

1. François Ewald.

2. Fuchs, Mazimilian, "Structure and Legitimation of Statutory Accident Insurance: A Comparative Legal View", *International Social Security Review*, Vol. 50, 1997, No. 3, p. 17.

۳. بادینی، حسن، همان، صص ۶۲۰-۶۲۱.

۴. عراقی، سید عزت‌الله، حسن بادینی و مهدی شهابی، درآمدی بر حقوق تأمین اجتماعی، نقد قانون تأمین اجتماعی ایران بر اساس مطالعه تطبیقی، تهران: مؤسسه عالی پژوهش تأمین اجتماعی، ۱۳۸۶، مبحث مربوط به خطرات شغلی.

5. International Social Security Association (ISSA).

6. Prevention is the golden path to social policy.

۷. خدابخشی، عبدالله، همان، ص ۱۴۶؛ همچنین برای نمونه بند ۲ ماده ۱-۳۵۴ قانون تأمین اجتماعی فرانسه در این راستا مقرر می‌دارد که اگر صندوق تأمین اجتماعی بتواند ثابت نماید که حادثهٔ ناشی از کار یا ناشی از بیماری حرفه‌ای در نتیجه تقصیر نابخشودنی بیمه شده بوده است، میزان مستمری از کارافتادگی قابل پرداخت به وی یا بازماندگانش، ممکن است کاهش پیدا کند (همان، ص ۱۴۸، پاورقی شمارهٔ ۴).

تقصیر غیر قابل بخشش یا تقصیر نابخشودنی^۱ به عنوان درجه‌ای از تقصیر، در قانون ۹ آوریل سال ۱۸۹۸ م فرانسه پیرامون جبران خسارت ناشی از روابط کارگر و کارفرما به تدریج به نظام جبران خسارت فرانسه راه یافت و با ارائه طرحی نو در نظام حقوقی حاکم بر حوادث رانندگی فرانسه در قالب قانون ۵ جولای ۱۹۸۵ م با عنوان «قانون راجع به بهبود وضعیت زیان دیدگان حوادث رانندگی و تسریع دادرسی ترمیم خسارت»، معروف به «قانون بدین ته»،^۲ و ورود نمود.^۴ ورود این مفهوم کلی با تفاسیر متعددی مواجه گشت که با همت رویه قضایی پویا رشد نمود.^۵ با مطالعه ماده ۳ قانون مذکور^۶ می‌توان دریافت، از سال ۱۹۸۶ در فرانسه مقررات سخت‌گیرانه‌ای بر اساس مسئولیت محض در حوادث رانندگی که حق جبران خسارت برای زیان دیدگان را پیش‌بینی نموده، مقرر شده است.^۷ نتیجه مثبت برآمده از ارزیابی قانون مذکور در

1. La faute inexcusable: inexcusable fault.

2. Loi Babinter.

۳. این قانون فرانسوی در خصوص مسئولیت خسارت ناشی از تصادفات رانندگی، به واسطه اقدامات وزیر دادگستری وقت فرانسه، رابرت بدین ته (*Robert Babinter*)، که از نظر سیاسی مسئول قانون مذکور محسوب می‌گردید، نام‌گذاری شد و بدین ترتیب با عنوان «قانون بدین ته» شناخته می‌شود. آماده‌سازی این قانون بیش از دو سال به طول انجامید و بر پایه اندیشه‌های آندره تنک (*André Tunc*)، پدر مسئولیت مدنی فرانسه، طراحی شد. (Cees Dam, *Van, European Tort Law*, Oxford University Press, 2013, (p. 359)

4. Tunc, André & J. Zepos, Panayotis & Knapp, Viktor & Christodoulou, Phoebus, *International Encyclopedia of Comparative Law: Torts*, Vol. 11, Mohr, 1978, (p. 17); Lawson, F. H. & Markesinis, B. S., *Tortious Liability for Unintentional Harm in the Common Law and the Civil Law*, Volume 1, Cambridge University Press, 1982, p. 132.

۵. وینی و ژوردن، همان، ص ۳۳۴.

۶. «بند ۱- زیان دیدگان به جز رانندگان وسایل نقلیه موتوری به دلیل خسارت‌های ناشی از آسیب‌های جسمانی، غرامت دریافت خواهند کرد، بدون اینکه تقصیر خود آنها علیه ایشان قابل استناد باشد، مگر آنکه مرتکب تقصیر نابخشودنی شده باشند، به طوری که آن تقصیر، تنها عامل حادثه باشد.

بند ۲- زیان دیدگان مذکور در بند پیشین به هنگامی که زیر سیزده سال یا بالای هفتاد سال داشته باشند یا اینکه در هر سنی که هستند به هنگام حادثه مدرکی داشته باشند که نشان دهد دچار معلولیت دائمی یا از کار افتادگی ۸۰ درصدی هستند، به دلیل خسارت ناشی از آسیب‌های جسمانی، غرامت دریافت می‌کنند.

بند ۳- با وجود این، در موارد یادشده در دو بند گذشته، هنگامی که زیان دیده عمداً به خود خسارت وارد کرده باشد، نمی‌تواند به علت آسیب‌های جسمانی‌اش علیه عامل حادثه، اقامه دعوا کند.»

7. Dam, *Ibid*, (p. 359); Maanen, G. E. Van & Hage, Jaap, "Chapter 6: Tort Law" in Hage, Jaap & Akkermans, Bram, *Introduction to Law*, Springer, 2014, p. 116.

دهمین سالروز تصویب آن (۱۹۹۶ م) نیز موجب شد که قانون مجدداً تأیید گردد^۱ و به عنوان اقدام قانونی ثمربخش در حوزه مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی از آن یاد شود.^۲

قاعده مهم «قانون بدین ته» این است که حق جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی برای زیان دیدگانی (عابر پیاده، دوچرخه‌سوار و مسافران) که در حادثه رانندگی با وسیله نقلیه موتوری به نوعی درگیر بوده‌اند، بر اساس مسئولیت محض پیش‌بینی نموده است. در این راستا، مالک یا راننده وسیله نقلیه تنها در صورتی می‌تواند از بار مسئولیت رهایی یابد که «رفتار عمدی یا تقصیر نابخشودنی زیان‌دیده» را که «سبب منحصر حادثه» بوده است، اثبات نماید.^۳

طبق مواد ۳ تا ۵ این قانون،^۴ خوانده می‌تواند برای رد یا کاهش جبران خسارت زیان‌دیده به تقصیر او استناد کند. این نکته حائز اهمیت است، در نظامی که مبتنی بر حق جبران خسارت زیان‌دیدگان است، این معافیت بر اثر تقصیر زیان‌دیده باید امری «استثنایی» محسوب گردد. زیرا اتخاذ رویکرد موسع نسبت به آن، موجب می‌شود تا حقی که اصولاً بر اساس قانون شناخته شده است، به طور کامل یا جزئی از بین برود. وقتی که این محرومیت از جبران خسارت مقرر شده باشد، بیشتر به صورت مجازات خصوصی زیان‌دیده مطرح می‌شود. بنابراین بایستی شرایط احراز آن به صورت «مضیق» ارزیابی شود و در رویه نیز به دلیل حاکمیت حمایت از زیان‌دیده، با سختگیری اعمال می‌گردد.^۵

1. Dam, Ibid; Faure, Michael, "Tort Liability in France: An Introductory Economic Analysis" in Deffains, Bruno & Kirat, Thierry, *Law and Economics in Civil Law Countries*, Routledge, 2004, p. 177.

2. Ernst, Wolfgang, *The Development of Traffic Liability*, Cambridge University Press, 2014, p. 74.

3. Bar, Christian von, *Non-contractual Liability Arising out of Damage Caused to Another: (PEL Liab. Dam.)*, Sellier- European Law Publishers, 2009, pp. 827- 828; Dam, Ibid, (p. 360); Ernst, Ibid, p. 70; Faure, Michael, Ibid; Maanen & Hage, Ibid; Youngs, Raymond, *English, French & German Comparative Law*, Routledge, 2014, pp. 408- 409.

۴. ماده ۴: «تقصیر راننده وسیله نقلیه موتوری زمینی باعث می‌شود که از میزان غرامت او کاسته شود و یا غرامتی به او تعلق نگیرد.»؛ ماده ۵: «تقصیر زیان‌دیده باعث می‌شود که از میزان غرامت زیان‌های مالی او کاسته شود و یا غرامتی به او تعلق نگیرد. با وجود این، هزینه تجهیزات و دستگاه‌هایی که به کار رفته است، بر اساس قواعد مربوط به ترمیم آسیب‌های جسمانی جبران خواهد شد. هنگامی که راننده وسیله نقلیه موتوری زمینی مالک آن نباشد، در مورد ترمیم خسارت وسیله نقلیه، تقصیر راننده علیه مالک قابل استناد است. مالک می‌تواند به راننده مراجعه کند.»

5. Maanen & Hage, Ibid, pp. 116- 117.

از ویژگی‌های این قانون، طرح تفکیک بین زیان دیدگان مستقیم و زیان دیدگان غیرمستقیم می‌باشد که در این میان، قانون برای جبران خسارت زیان دیدگان مستقیم نیز دو حوزه جبران خسارت ناشی از آسیب به شخص و خسارات وارده به اموال در نظر گرفته است. جبران خسارت مستقیم وارده به شخص، در میان دو گروه رانندگان و غیررانندگان مطرح شده است^۱ و آنچه در خصوصی بررسی مفهوم تقصیر نابخشودنی زیان دیده در این مقال مورد مذاقه قرار می‌گیرد، جبران خسارت «زیان دیدگان غیرراننده» است.

همان‌گونه که از متن ماده ۳ قانون مذکور برمی‌آید، قانون در ابتدا برای کاهش یا رد حق جبران خسارت، صرفاً تقصیر زیان دیده را در شرایط تعیین شده لحاظ کرده است. سپس، غیررانندگان به دو دسته تقسیم شده‌اند: عده‌ای از زیان دیدگان غیرراننده با تقصیر نابخشودنی موجب معافیت خوانده از جبران خسارت می‌گردند، در حالی که عده‌ای دیگر حتی با تقصیر نابخشودنی نیز به دلیل نیاز به حمایت‌های خاص، موجب معافیت خوانده از جبران خسارت نمی‌شوند.

زیان دیدگان غیرراننده برخوردار از حمایت خاص قانون‌گذار در بند ۲ ماده ۳ این قانون، در قالب سه دسته احصا شده‌اند: افراد زیر ۱۶ سال؛ افراد بالای ۷۰ سال و افرادی که دارای معلولیت و نقص عضو بالای ۸۰ درصد می‌باشند و معلولیت آنها مستند به مدرک است. بنابراین مطابق بند ۲ ماده ۳ قانون فوق‌الذکر، دفاع بر مبنای تقصیر نابخشودنی بر افراد زیر ۱۶ سال و بالای ۷۰ سال و نیز کسانی که بیش از ۸۰ درصد معلولیت داشته‌اند، اعمال نمی‌شود. بدین ترتیب، به منظور حمایت از این دسته زیان دیدگان، اولویت فوق‌العاده‌ای قرار داده شده است. البته شایان ذکر است، این شرایط در زمان حادثه ارزیابی می‌شود.^۲

جالب توجه است که نظام تضمین خسارات در حوادث رانندگی نسبت به این گروه خاص با هیچ‌یک از نظریه‌های تقصیر یا خطر، قابل توجیه نیست و بیشتر از نظریه تضمین حق تأثیر

۱. وینی و ژوردن، شرایط مسئولیت: تقصیر زیان دیده در حوادث رانندگی، ترجمه مجید ادیب، ماهنامه خبری و

تحلیلی در زمینه علوم انسانی، ۱۳۸۸، شماره ۱۰۱، صص ۱۰۲-۱۰۳.

۲. همان، صص ۱۰۴-۱۰۵؛

Dongen, Emanuel van, Contributory Negligence: A Historical and Comparative Study, p. 354; Youngs, Ibid, p. 410.

پذیرفته که طراح آن استاد معروف فرانسوی، بوریس استارک، است. در این نظام، رابطه سببیت بین عمل زیان دیده و حادثه اهمیت ندارد و آنچه مهم می‌نماید حق جبران خسارت زیان دیدگان موصوف است و در هر صورت، برتر از حق خواننده واقع می‌گردد.^۱ البته لازم به ذکر است، تنها دفاع موجود برای مالک یا راننده وسیله نقلیه علیه زیان دیده، استناد به رفتار ارادی و عمدی او می‌باشد. در واقع این فرض، تقصیر عمدی زیان دیده است که به عنوان یک استثنا در مصادیقی مانند خودکشی یا ناگهان به میان بزرگراه پریدن، موجب محرومیت زیان دیده و معافیت خواننده از جبران خسارت خواهد شد.^۲ بند آخر ماده ۳، این وضعیت استثنایی را صرف نظر از آنکه زیان دیده در کدام دسته قرار می‌گیرد، با عبارت «جستجوی ارادی زیان»^۳ موجب معافیت کامل خواننده اعلام نموده است.^۴

دیگر زیان دیدگان غیرراننده که در دسته‌های مذکور در بند ۲ ماده ۳ قانون قرار ندارند، از حمایت خاص فوق، بهره‌مند نیستند و علاوه بر تقصیر عمدی، «تقصیر نابخشودنی» که «سبب منحصر حادثه» باشد، علیه آنها قابل استناد است. لذا برای معافیت کامل خواننده از پرداخت خسارت که نمی‌تواند تقصیر عمدی زیان دیده را ثابت کند، لازم است خواننده تقصیر نابخشودنی زیان دیده را که سبب منحصر حادثه بوده است، ثابت نماید. برای نمونه، تصور کنید چند جوان بر سقف اتوبوسی نشسته‌اند؛ زمانی که اتوبوس ترمز می‌کند، یکی از آنها بر زمین می‌افتد و فوت می‌نماید. به دلیل اینکه در شرایط موصوف، تقصیر نابخشودنی، تنها دلیل تصادف تلقی نمی‌گردد، به ادعای بستگان وی رأی داده می‌شود. راننده نیز به دلیل اینکه نسبت به وجود افراد بالای سقف اتوبوس آگاه بوده و بی‌توجهی نموده است، مقصر محسوب می‌شود. اگرچه می‌توان نشستن بر سقف اتوبوس در حال حرکت را در صورتی که سبب انحصاری حادثه محسوب شود، نوعی تقصیر نابخشودنی تلقی نمود.^۵

۱. غمامی، مجید، همان، صص ۱۹۸-۱۹۹.

۲. وینی و ژوردن، همان، (ص ۱۰۵، زیرنویس شماره ۲: رأی شعبه دوم مدنی، ۲۴ فوریه ۱۹۸۸ و ۲۱ جولای ۱۹۹۲).

3. La recherché volontaire du dommage subi.

۴. غمامی، مجید، همان، ص ۱۹۹.

5. Dongen, Ibid.

اصطلاح تقصیر نابخشودنی که در حقوق اجتماعی و حقوق حمل و نقل نیز استفاده می‌شود، ابتدا در دادگاه‌ها مورد ارزیابی‌های متفاوتی قرار گرفت و حتی برخی محاکم، مفهوم بسیار موسعی از تقصیر نابخشودنی را اعمال نمودند.^۱ به همین دلیل، دیوان عالی کشور با صدور آرای، تعریفی از این تقصیر ارائه داد که بر مبنای آن فقط تقصیری نابخشودنی است که عمدی بوده و از شدت استثنایی برخوردار باشد. به علاوه، بدون هیچ دلیل قابل قبولی، مرتکب آن را در معرض خطری قرار دهد که انتظار می‌رفت نسبت به آن آگاه است.^۲ به لحاظ اینکه تعریف فوق در حوزه‌های دیگری نیز مورد پذیرش قرار گرفت، اعمال رویکردی مضیق نسبت به تفسیر آن در حوادث رانندگی ضروری می‌نمود. به همین دلیل، دیوان کشور در خصوص اعمال «قانون راجع به بهبود وضعیت زیان‌دیدگان حوادث رانندگی و تسریع دادرسی ترمیم خسارت» (۱۹۸۵ م)، برداشت بسیار مضیقی از تقصیر نابخشودنی به عمل آورد که این نوع تقصیر به صورت استثنایی قلمداد شود^۳ و بدین ترتیب اختیار قضات را برای ارزیابی تقصیر نابخشودنی، محدود نمود. در نتیجه، نه فقط کنترل دقیقی بر توصیف تقصیر نابخشودنی اعمال کرده، بلکه در موارد اعمال این توصیف نیز معنای بسیار کم دامنه‌ای برای آن در نظر گرفته شده است. برای نمونه، مواردی مانند صرف عدم توجه به چراغ راهنمایی، گردش ناگهانی به چپ، سرعت بسیار زیاد، نبستن کمربند ایمنی، ورود به نقاط ممنوع برای عابران، به عنوان تقصیر نابخشودنی قلمداد نگردیده است.^۴

همچنین در پرونده‌ای که منجر به صدور رأی صادره از سوی هیئت عمومی دیوان کشور فرانسه (۱۰ نوامبر ۱۹۹۵ م) گردید، فردی در شبی بارانی با لباسی تیره و در ساعتی پر رفت و آمد، در وسط خیابانی تاریک و دور از شهر می‌ایستد تا سوار بر خودرویی شود که او را به خانه برساند. در چنین حالتی، رفتار زیان‌دیده می‌توانست حداقل یک بی‌احتیاطی شدید تلقی شود و این وضعیت، بیش از آنکه صرفاً نشان از بی‌تفاوتی وی باشد، بی‌باکی و جسارت او در خطر کردن را می‌رساند و راه را بر هرگونه گذشت دربارهٔ وی می‌بندد. اما با وجود شرایط موصوف، دیوان کشور،

۱. وینی و ژوردن، همان، ص ۱۰۶.

۲. همان، ص ۱۰۷- زیرنویس شماره ۱: رای شعبه دوم مدنی، مورخ ۲۰ ژوئیه ۱۹۸۷.

۳. رشدی، محمد السعید، همان، صص ۱۱۴-۱۱۵.

۴. وینی و ژوردن، همان، صص ۱۱۱-۱۰۸.

این عمل تقصیر آمیز زیان‌دیده را تقصیر نابخشودنی ندانست.^۱ لذا به منظور محدود نمودن موارد معافیت خواننده و حمایت بیشتر از زیان‌دیدگانی که قربانی تصادف رانندگی شده‌اند، توصیف کم‌دامنه و محدودی بر این مفهوم، منظور گردیده است. بدین سان، دادگاه‌ها مواردی از جمله عبور از آزاد راه یا بزرگراه و عبور از کنار ورودی تونل، پریدن از یک وسیله نقلیه در حال حرکت به بیرون^۲ و نیز رفتار فردی که در میان بزرگراه به دنبال سگ خود می‌دود،^۳ را تقصیر نابخشودنی می‌دانند.

با بررسی و تحلیل کلی آرای صادره می‌توان نتیجه گرفت، دیوان کشور تنها در شرایطی قائل به تقصیر نابخشودنی است که زیان‌دیده به عمل بسیار خطرناکی دست زده باشد و در این راه مقررات ایمنی را نقض نماید. برای مثال، عابر پیاده‌ای را در نظر آورید که بدون تردید و واهمه در گذر از موانع نصب‌شده، وارد یک آزادراه یا خیابان پر رفت و آمد می‌شود و در مواجهه با خطری استثنایی قرار می‌گیرد.^۴ لذا به نظر می‌رسد، از نظر دیوان کشور، این عنصر عینی، بارزترین ویژگی تقصیر نابخشودنی است. به همین دلیل است که دیوان کشور در احراز شرایط تحقق تقصیر نابخشودنی با لحاظ تفسیر مضیق، بسیار سختگیری می‌کند تا خواننده‌ها و بیمه‌گران نتوانند به راحتی به تقصیر نابخشودنی زیان‌دیده استناد نمایند و در نتیجه بحث جبران خسارت زیان‌دیده را در موضع ضعیفی قرار دهند. همچنین به موجب قسمت آخر بند ۱ ماده ۳ قانون مورد بحث، آمده است: «... مگر آنکه مرتکب تقصیر نابخشودنی شده باشد به طوری که آن تقصیر، تنها عامل حادثه باشد». بنابراین، لازم است خواننده ثابت نماید که تقصیر نابخشودنی زیان‌دیده «سبب منحصر حادثه» بوده است.

۲.۲. نظام حقوقی ایران

در نظام حقوقی ایران، میان درجات مختلف تقصیر غیر عمدی تفکیکی به عمل نیامده است و عنوان تقصیر نابخشودنی به طور مستقل وجود ندارد. در قانون مسئولیت مدنی نیز هر نوع تقصیر - عمدی، غیر عمدی، سبک، سنگین و نابخشودنی - مشمول مسئولیت مدنی خواهد بود. اما

۱. همان، ص ۱۰۸.

۲. همان، ص ۱۱۰.

۳. غمامی، مجید، همان، ص ۱۹۵.

۴. وینی و ژوردن، همان، ص ۱۱۰-۱۱۱.

در این میان، مواردی در زمینه خسارت ناشی از حوادث کار را می‌توان با مفهوم تقصیر نابخشودنی زیان‌دیده سازگار دانست. در این راستا، می‌توان به ماده ۱۲ قانون مسئولیت مدنی اشاره نمود. فراز نخست ماده قانونی مذکور با اعلام اصل مسئولیت کارفرما در جبران خسارت بیان می‌دارد: «کارفرمایانی که مشمول قانون کار هستند، مسئول جبران خساراتی می‌باشند که از طرف کارکنان اداری و یا کارگران آنان در حین انجام کار یا به مناسبت آن وارد شده است». لیکن استثنای وارد بر این حکم در انتهای ماده قانونی اشعار می‌دارد: «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 نمی‌بود کارفرما می‌تواند به واردکننده خسارت در صورتی که مطابق قانون مسئول شناخته شود، مراجعه نماید».

همچنین در ماده ۹۵ قانون کار، چنانچه بر اثر عدم رعایت مقررات مذکور از سوی کارفرما حادثه‌ای رخ دهد، شخص کارفرما از نظر کیفری و حقوقی مسئول است. اما در ادامه و در تبصره ۲ همان ماده آمده است، چنانچه کارفرما برای حفاظت فنی و بهداشت کار، وسایل و امکانات لازم را در اختیار کارگر قرار داده باشد و کارگر با وجود آموزش‌های لازم و تذکرات قبلی بدون توجه به دستورالعمل و مقررات موجود از آنها استفاده ننماید، کارفرما مسئولیتی نخواهد داشت. البته قابل توجه است، در فرض عدم مسئولیت کارفرما، حکم صریحی در خصوص رفع مسئولیت سازمان تأمین اجتماعی یا محرومیت کلی یا جزئی کارگر از حمایت‌های قانونی در قانون کار و قانون تأمین اجتماعی دیده نمی‌شود. بنابراین به نظر می‌رسد در این وضعیت، با توجه به اعمال قواعد عام مسئولیت مدنی با محرومیت کامل زیان‌دیده بیمه‌شده یا بازماندگان وی از مزایا و حمایت‌های تأمین اجتماعی روبه‌رو خواهیم بود، امری که با اهداف بیمه‌های اجتماعی در تعارض است. بر این اساس، پیشنهاد شده است که راه‌حلی بینابین دنبال شود؛ به نحوی که با رعایت سیاست بازدارندگی، حمایت‌های اجتماعی نیز اعمال گردد، مانند کاهش مزایای نقدی قابل پرداخت به بیمه‌شده یا بازماندگان وی.^۱

۱. با توجه به اینکه مزایای غیرنقدی مانند خدمات درمانی و توانبخشی در فرض تقصیر عمدی کارگر به او تعلق می‌گیرد، لذا در تقصیر نابخشودنی نیز نمی‌توان کارگر را از خدمات درمانی محروم نمود و در دستور اداری مدیر عامل سازمان تأمین اجتماعی در خصوص نحوه ارائه خدمات درمانی به بیمه‌شدگان آسیب‌دیده از حوادث رانندگی مورخ ۱۳۸۰/۱۲/۲۵ بیان داشته است که در مواردی که بیمه‌شده سازمان در اثر سوانح رانندگی مصدوم گردد و بر اساس ←

در جمع استثنای ماده ۱۲ قانون مسئولیت مدنی با تبصره ماده ۹۵ قانون کار می‌توان چنین برداشت کرد، در حالت عدم انتساب عرفی و عقلی مسئولیت به کارفرما، مسئولیت مدنی نسبت به کارگری که مرتکب تقصیر نابخشودنی شده، مطرح نمی‌شود. در واقع، کارفرما از یک سو مکلف است با فراهم نمودن وسایل کار مورد نیاز کارگر مطابق قانون، آموزش‌های لازم به او و صدور دستورات مقتضی، محیط ایمنی را برای کارگر فراهم آورده و از بروز خطرات ناشی از کار جلوگیری نماید. از سوی دیگر، کارگر نیز بایستی مطابق دستورالعمل‌های صادره از سوی کارفرما عمل نماید و در رعایت نکات ایمنی فنی و بهداشتی آموزش دیده، کوتاهی نرزد. حال اگر کارفرما به نحو مناسبی به تمام تکالیف خویش عمل نماید، اما کارگر تکالیف خود را عامدانه نقض کند و یا در استفاده از وسایل به طور مستمر کوتاهی ورزد و این کار را عادت خویش قرار دهد، مرتکب تقصیر نابخشودنی شده است. کارگری را در نظر بگیرید که بدون توجه به تردد عابران، ابزار و مصالح کار را پرت نماید یا خارج از چارچوب استاندارد از وسایل کار استفاده کند. ضمن اینکه با وجود تذکرات کارفرما، آگاهانه و به عادت از دستورات وی سرپیچی کند و هرگز تبعات اقدامات خود را در نظر نگیرد. حال چگونه می‌تواند در صورت صدمه، نسبت به جبران کامل خسارت ادعا نماید.^۱ برای نمونه، پرونده‌ای در خصوص کارگری که با بالابر مخصوص حمل زباله سقوط نمود، جالب توجه است: کارگر، با وجود تذکر به اینکه آسانسور مخصوص حمل بار است و استفاده افراد از آن ممنوع می‌باشد، خودسرانه اقدام به استفاده از آن کرده، سقوط می‌نماید. در نتیجه، با عنایت به اظهارات گواه و تذکرات کتبی که به کلیه پرسنل در خصوص وظایف آنان داده شده بود، تصمیم بر صدور صد درصد تقصیر خود کارگر زیان‌دیده گرفته شد و شکایت کارگر علیه کارفرما به صدور قرار منع تعقیب منتهی گردید.^۲

→ کרוکی یا گزارش مقامات انتظامی مقصر حادثه باشد، در صورت مراجعه به مراکز طرف قرارداد سازمان، پذیرش و صدور معرفی‌نامه و پرداخت هزینه‌های درمانی همانند سایر بیمه‌شدگان و بر اساس ضوابط پلامانع است. (عراقی، بادینی و شهابی، همان، صص ۲۲۰-۲۲۲).

۱. خدابخشی، عبدالله، همان، صص ۱۵۴-۱۵۶.

۲. پرونده کلاسه ۸۸۰۶۲۳ شعبه ۲۲۶ دادیاری دادرسی عمومی و انقلاب مشهد منتهی به قرار منع تعقیب و همچنین دادنامه شماره ۸۵۰۰۸۵۱۱۵۶۰۰۸۹۰۹۹۷۵ مورخ ۸۹/۱/۳۱ صادره از شعبه ۱۰۱ دادگاه عمومی جزایی مشهد در اعتراض مصدوم که منجر به تأیید قرار منع تعقیب صادره شد (به نقل از خدابخشی، همان، صص ۱۶۶، زیرنویس شماره ۲).

علاوه بر موارد فوق، به بند ۳ ماده ۴ قانون مسئولیت مدنی نیز می‌توان اشاره نمود که مقرر می‌دارد: «وقتی که زیان دیده به نحوی از انجا موجبات تسهیل ایجاد زیان را فراهم نموده یا به اضافه شدن آن کمک و یا وضعیت واردکننده زیان را تشدید کرده باشد»، دادگاه می‌تواند میزان خسارات را تخفیف دهد. در واقع می‌توان گفت از مهم‌ترین مصادیق آن فرضی است که تقصیر زیان دیده در وقوع خسارت دخالت داشته و این انصاف حقوقی است که بر کاهش خسارت نظر دارد.^۱ بنابراین دیگر نمی‌توان در وضعیتی که سبب انحصاری حادثه، تقصیر زیان دیده بوده، بر جبران کامل خسارت تأکید ورزید و نسبت به کاهش یا رد خسارت بی‌تفاوت بود. به بیان دیگر، در چنین موردی در خسارت تخفیفی داده نمی‌شود، بلکه زیان دیده استحقاق تمام خسارت را ندارد.^۲

البته باید توجه داشت، در حوزه حوادث کار و به منظور حمایت از خانواده زیان دیده، نظام تأمین اجتماعی نقش پررنگی ایفا نموده، بدون توجه به معیار تقصیر و با توجه به حق تأمین معاش، باید عهده‌دار جبران خسارت شود. بر این اساس، آنچه در نظام حقوقی فرانسه به موجب اصل مصونیت روی داده، جایگزینی نظام تأمین اجتماعی است. اما برخلاف آن، در نظام حقوقی ایران بدون جایگزینی تأمین اجتماعی، زیان دیده هم از طریق دیه و هم از طریق تأمین اجتماعی می‌تواند نسبت به جبران خسارت مضاعف، ناعادلانه اقدام نماید.

لذا شایسته آن است، تقصیرهای معمولی کارگر باعث محرومیت وی از جبران خسارت نشود، اما تقصیرهای نابخشودنی او منجر به محرومیت جزئی از جبران خسارت گردد. به علاوه به منظور جلوگیری از جبران خسارت مضاعف^۳ (تأمین اجتماعی، بیمه و مسئولیت مدنی)، با تمرکز بر نقش نظام تأمین اجتماعی در جبران خسارت ناشی از حوادث کار، بر تصریح به حکم متعادل در قوانین خاص این حوزه، تأکید می‌گردد.

۱. کاتوزیان، ناصر، همان، ص ۵۵۶.

۲. همان.

۳. برای مطالعه بیشتر در خصوص قواعد حاکم بر اعمال هم‌زمان نظام‌های جبران خسارت نک: بادی‌نی، حسن، قواعد حاکم بر اعمال هم‌زمان نظام‌های جبران خسارت (مسئولیت مدنی، بیمه و تأمین اجتماعی)، فصلنامه حقوق، ۱۳۸۷، دوره ۳۸، شماره ۲.

اما جایگاه تقصیر نابخشودنی زیان‌دیده در حوزه مقررات حاکم بر حوادث رانندگی چگونه است؟ با وجود ابهام پیرامون مبنای مسئولیت در جبران خسارات ناشی از حوادث رانندگی مندرج در قوانین مربوط به بیمه اجباری در مقابل ثالث، می‌توان گفت مروری بر نگرش حاکم در دو قانون بیمه اجباری مصوب سال‌های ۱۳۸۷ و ۱۳۹۵،^۱ از احکام معناداری حکایت می‌کند: ۱- تکلیف دارنده وسیله نقلیه به بیمه نمودن؛ ۲- پرداخت خسارت وارده از محل بیمه‌نامه در هر حال^۲ و ۳- الزام بیمه‌گر به جبران خسارت‌های وارد شده به اشخاص ثالث مطابق مقررات قانون.^۳ بدین ترتیب، می‌توان نتیجه گرفت، مسئولیت بیمه‌گر تابعی از مسئولیت دارنده است و لذا باید مینا را بر حاکمیت مسئولیت محض قرار داد.^۴ اما در این میان، توجه به مفاد استثنائات حاکم بر مسئولیت در «قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه» (۱۳۹۵)، نشان از آن دارد که قانون‌گذار نسبت به معافیت مسئولیت خوانده به استناد «تقصیر نابخشودنی» سکوت کرده است.^۵

اگرچه استعمال مکرر عبارت «راننده مسبب» در متن قانون دلالت بر مفهوم انتساب عرفی می‌نماید، لیکن احصای مفاهیم، به منظور شفافیت در بیان و جلوگیری از اتخاذ تفاسیر موسع، اقتضا می‌کند که ضمن تصریح به مفاهیمی چون تقصیر نابخشودنی زیان‌دیدگان ممتاز در متن قانون، رویه قضایی نیز بر توسعه آن در نظام خاص جبران خسارت همت گمارد. اما آنچه بر نگرانی‌ها می‌افزاید، صراحت ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی (۱۳۸۹) است که اشعار می‌دارد، عدم مسئولیت راننده، مانع استفاده مصدوم یا وراثت متوفا از مزایای بیمه

۱. قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب

۱۳۸۷ و قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵.

۲. فراز پایانی تبصره ۲ ماده ۱ هر دو قانون (۱۳۸۷ و ۱۳۹۵).

۳. ماده ۵ قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه.

۴. خدابخشی، عبدالله، همان، ص ۱۱۵.

۵. ماده ۱۷ قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵، در بیان موارد خروج از شمول موضوع قانون در بند ت آورده است، «اثبات قصد زیان‌دیده در ایراد صدمه به خود مانند خودکشی، اسقاط جنین و نظایر آن...». آنچه حائز اهمیت است، در تقصیر نابخشودنی با سوء نیت مواجه نیستیم، بلکه عملی ارادی ناشی از جسارتی خطرپذیر، آگاهانه و بدون قصد اضرار به وقوع پیوسته است. افزون بر آن، ضرورت شناسایی تقصیر نابخشودنی زیان‌دیده توسط قانون یا رویه قضایی است که متأسفانه نسبت به آن در حقوق ایران پیرامون جبران خسارات حوادث رانندگی اعتنایی صورت نگرفته است.

نخواهد شد و شرکت بیمه با ارائه قرار منع تعقیب یا حکم برائت راننده، ملزم به اجرای تعهدات موضوع بیمه‌نامه به مصدوم یا وراث متوفا خواهد بود. آنچه مسلم است، به دلیل اینکه دارنده یا راننده وسیله نقلیه متعهد به جبران خسارت است، بیمه‌گر نیز بر این اساس متعهد به جبران خسارت می‌گردد. لیکن ماده قانونی مذکور، عدم مسئولیت راننده را مانع استفاده زیان‌دیده از مزایای بیمه تلقی نموده است. به عبارت دیگر، ارزشمندی تفکیک میان درجات مختلف تقصیر ضرورتی است که گویا از نگاه قانون‌گذار دور افتاده است.

بدین ترتیب، بررسی ادبیات حقوقی ایران در این زمینه نشان می‌دهد که مفهوم تقصیر نابخشودنی زیان‌دیده، در نظام جبران خسارت ایران در خصوص حوادث رانندگی، از اعتبار حقوقی مورد نظر، خواه در متن قانون و خواه در رویه قضایی، برخوردار نمی‌باشد. حال آنکه آنچه شایسته است، دستیابی به جبران خسارت کامل به نحو مطلوب است، نه اینکه با جبران خسارت به افزایش دارایی‌های زیان‌دیده‌ای کمک نماییم که با فعل خویش «عامل انحصاری» وقوع حادثه بوده و بر علیه خود اقدام کرده است. به بیان دیگر، رفع برخی معضلات در خصوص جبران خسارت نیابستی به دستاویزی برای خروج از مسیر عدالت تبدیل گردد. مضاف بر اینکه در مسیر ارزیابی و درک تقصیر نابخشودنی زیان‌دیده نیز نباید از برداشت موسع استفاده نمود، بلکه باید بر ارائه برداشتی کم‌دامنه نسبت به آن تأکید کرد. با توجه به اهمیت درس گرفتن از مطالعات تطبیقی، تجربه نظام حقوقی جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی فرانسه می‌تواند درس خوبی باشد بر اینکه باید اصل را بر جبران کامل خسارت گذارد، اما برای تحقق عدالت، بایستی در راستای تفکیک درجات تقصیر، استثنائاتی را نیز بر آن اعمال نمود؛ از جمله تقصیر عمدی و تقصیر نابخشودنی زیان‌دیده که سبب انحصاری حادثه است.

این موضوع در قالب انتساب و اسناد عرفی در فقه نیز مورد بحث قرار گرفته است.^۱ قاعده اقدام^۲ نیز مستند فقهی دیگری است که جبران خسارت بی‌حد و حصر زیان‌دیده مقصر را رد می‌نماید.

۱. خدابخشی، عبدالله، مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران، مجله حقوقی

دادگستری، ۱۳۹۰، شماره ۷۴، ص ۱۱۳، زیرنویس شماره ۱.

۲. کاتوزیان، ناصر، همان، ص ۴۹۶؛ مراغه‌ای، میرفتاح، (بی تا)، *عناوین الاصول*، ص ۳۳۴.

البته قانون گذار در قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲، با رویکرد معیار قابلیت استناد عرفی گام برداشته است و بیان می‌دارد که در صورت عدم تقصیر راننده و با فرض تقصیر زیان دیده در بروز حادثه، ضمان راننده منتفی است. اما باید در نظر داشت که حکم اخیر در قانون عام مجازات اسلامی بیان شده است، در حالی که زیان دیدگان ممتاز دارای نظام خاص جبران خسارت می‌باشند و حکم پیرامون تقصیر نابخشودنی آنان باید در خصوص قوانین خاص حوزه رانندگی نیز به صراحت عنوان گردد. بنابراین، عدم تصریح موضوع در قانون خاص مربوطه، نقص قانونی به شمار می‌آید و شایسته آن است که نسبت به اصلاح آن اقدام شود.

در مجموع با اصلاح قوانین این حوزه و توجه به سیاست بازدارندگی اقتصادی می‌توان از بروز خسارت پیشگیری نمود؛^۱ به گونه‌ای که هم واردکننده زیان و هم زیان دیده بتوانند با انجام اقدامات احتیاطی و پیشگیرانه مانع از ورود خسارت شوند. همچنین با برقراری تعادل در این مسیر، می‌توان با کمترین هزینه از وقوع حادثه جلوگیری نمود و بر کارایی اقتصادی افزود.^۲ به عبارت دیگر، نادیده گرفتن تقصیر زیان دیده به ویژه در قالب تقصیر نابخشودنی او (با تفسیر محدود) که «علت منحصر حادثه» بوده است، نمی‌تواند خطری غیرمتقابل نام گیرد و امری توجیه پذیر به شمار رود. بنابراین، اصلاح قانونی و پویایی رویه قضایی مبنی بر پیش بینی «مفهوم مضیق تقصیر نابخشودنی زیان دیدگان ممتاز» در شرایطی که تقصیر نابخشودنی آنها، «علت منحصر حادثه» قلمداد می‌شود، پیشنهاد می‌گردد.

۱. بادینی، حسن، *فلسفه مسئولیت مدنی*، تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۹۲ صص ۶۲۰-۶۲۱.

۲. همان، صص ۴۳۵-۴۳۶.

نتیجه‌گیری

با توجه به بررسی و تحلیل صورت‌گرفته در حوزه جبران خسارت مربوط به حوادث رانندگی و کار، می‌توان گفت شناسایی مفهوم تقصیر نابخشودنی زیان‌دیدگان ممتاز، مانع از ادعای جبران کامل خسارت افرادی می‌شود که تقصیر نابخشودنی آنها در شرایط خاص، علت انحصاری وقوع حادثه تلقی می‌شود. به علاوه این موضوع که زیان‌دیده نیز ممکن است مسئول شناخته شود، از نظر سیاست بازدارندگی اقتصادی حائز اهمیت است و در مواردی زیان‌دیدگان بالقوه با هزینه کمتری می‌توانند از خسارت پیشگیری نمایند و اختصاص مسئولیت به آنان در کل به نفع جامعه می‌باشد. این مهم در پرتو متن قانون و تلاش رویه قضایی در نظام جبران خسارت فرانسه دیده شده و پیرامون طرح و توسعه آن اقدامات جالب توجهی صورت گرفته است.

بررسی نظام حقوقی ایران نشان می‌دهد با وجود پذیرش عمومی جایگاه «انتساب عرفی» در وقوع حادثه برای جبران خسارت، متأسفانه در مقررات پیرامون نظام خاص جبران خسارت ناشی از حوادث کار و رانندگی، به جایگاه دقیق مفهوم تقصیر زیان‌دیده ممتاز، توجهی نشده است. منصفانه نیست فردی به واسطه فعل یا ترک فعل خویش که نابخشودنی قلمداد می‌شود و علت منحصر حادثه رانندگی به شمار می‌آید، در امان بوده، از دریافت کامل غرامت بهره‌مند گردد.

در حوزه حوادث ناشی از کار، در فرض عدم مسئولیت کارفرما، حکم صریحی در خصوص رفع مسئولیت سازمان تأمین اجتماعی یا محرومیت کلی یا جزئی کارگر از حمایت‌های قانونی در قانون کار و قانون تأمین اجتماعی دیده نمی‌شود و در صورت اعمال قواعد عام مسئولیت مدنی نیز با محرومیت کامل زیان‌دیده بیمه‌شده یا بازماندگان وی از مزایا و حمایت‌های تأمین اجتماعی، روبه‌رو خواهیم بود؛ امری که با اهداف بیمه‌های اجتماعی در تعارض است. در نتیجه شایسته است در حوادث کار، تقصیرهای معمولی کارگر موجب محرومیت وی نگردد، در حالی که تقصیرهای نابخشودنی وی منجر به محرومیت جزئی او از جبران خسارت خواهد شد. در واقع، تقصیر نابخشودنی باید به صورتی عادلانه، مانع جبران خسارت در نظر گرفته شود. لذا پیشنهاد می‌گردد، راه‌حلی بینابین دنبال شود؛ به نحوی که با رعایت سیاست بازدارندگی، حمایت‌های اجتماعی نیز اعمال گردد؛ مانند کاهش مزایای نقدی قابل پرداخت به بیمه‌شده یا بازماندگان وی. بنابراین در این راستا، نظام مسئولیت مدنی نقشی ندارد و برای جلوگیری از جبران خسارت

مضاعف (تأمین اجتماعی، بیمه و مسئولیت مدنی)، به تمرکز بر نقش نظام تأمین اجتماعی در جبران خسارت ناشی از حوادث کار، تأکید می‌گردد.

در ارتباط با حوادث رانندگی نیز با وجود تصریح ماده ۵۰۴ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲، بر منتفی دانستن ضمان در فرض عدم تقصیر راننده و تأکید بر معیار قابلیت استناد عرفی، با خلأ و ابهام نسبت به مفهوم تقصیر نابخشودنی زیان‌دیدگان در قوانین خاص این حوزه مواجه هستیم. همچنین حکم ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹، مبنی بر اینکه عدم مسئولیت راننده، اعم از اینکه بیمه باشد یا نباشد، مانع استفاده مصدوم یا وراثت متوفا از مزایای بیمه نمی‌باشد، خود موضوعی قابل تأمل است. قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵، نیز به عنوان آخرین اراده قانون‌گذار در این حوزه، بدون توجه به درجات تقصیر از جمله مفهوم تقصیر نابخشودنی زیان‌دیدگان ممتاز، وضع گردیده است. در نتیجه، نظام خاص جبران خسارت با ابهامات فراوانی روبه‌رو است. بر این اساس، مطالعه تطبیقی صورت گرفته با لحاظ جایگاه مفهوم تقصیر نابخشودنی زیان‌دیدگان ممتاز در حوادث کار و رانندگی در حقوق فرانسه، ضرورت طرح و توسعه این مهم را برای حقوق ایران، در جریان اصلاح قانونی و همت رویه قضایی پیشنهاد می‌دهد. آنچه در این راستا حائز اهمیت است، در نظر گرفتن مفهومی «مضیق» از تقصیر نابخشودنی زیان دیده ممتازی است که تقصیر او «سبب انحصاری» حادثه کار یا رانندگی می‌باشد. اتخاذ چنین رویکردی از دریافت جبران کامل خسارت زیان‌دیده موصوف جلوگیری نموده، اقدامی در مسیر اجرای عدالت خواهد بود.

فهرست منابع

الف) منابع فارسی

کتاب

۱. بادینی، حسن، *فلسفه مسئولیت مدنی*، تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۹۲.
۲. خدابخشی، عبدالله، *جبران خسارت کارگران در نظام مسئولیت مدنی*، تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۹۱.
۳. ژوردن، پاتریس، *اصول مسئولیت مدنی*، ترجمه مجید ادیب، تهران: نشر میزان، ۱۳۸۵.
۴. عراقی، سید عزت الله، حسن بادینی و مهدی شهابی، *درآمدی بر حقوق تأمین اجتماعی، نقد قانون تأمین اجتماعی ایران بر اساس مطالعه تطبیقی*، تهران: مؤسسه عالی پژوهش تأمین اجتماعی، ۱۳۸۶.
۵. کاتوزیان، ناصر، لعیا جنیدی و مجید غمامی، *مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی* (مقاله سوم: تحول حقوق فرانسه در زمینه حوادث رانندگی: غمامی، مجید)، تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۰.
۶. کاتوزیان، ناصر، *الزام‌های خارج از قرارداد- مسئولیت مدنی*، جلد ۱، تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۹۲.

مقاله

۷. بادینی، حسن، *قواعد حاکم بر اعمال همزمان نظام‌های جبران خسارت (مسئولیت مدنی، بیمه و تأمین اجتماعی)*، فصلنامه حقوق، دوره ۳۸ / ۱۳۸۷، شماره ۲.
۸. بادینی، حسن، *هدف مسئولیت مدنی*، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ۱۳۸۳، شماره ۶۶.
۹. خدابخشی، عبدالله، *مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران*، مجله حقوقی دادگستری، ۱۳۹۰، شماره ۷۴.
۱۰. نظریه مشورتی اداره کل حقوقی قوه قضاییه به شماره ۷/۹۴/۱۷۵ مورخ ۱۳۹۴/۱/۲۶ مندرج در روزنامه رسمی شماره ۲۰۵۲۴ مورخ ۱۳۹۴/۶/۲، وینی، ژنویو و ژوردن، پاتریس، *شرایط*

مسئولیت: همراهی فعل منتسب به خواننده و فعل زیان دیده، ترجمه مجید ادیب، مجله تحقیقات حقوقی، ۱۳۸۴، شماره ۴۲.

۱۱. وینی، ژنویو و ژوردن، پاتریس، **شرایط مسئولیت: تقصیر زیان دیده در حوادث رانندگی، ترجمه مجید ادیب، ماهنامه خبری و تحلیلی در زمینه علوم انسانی، ۱۳۸۸، شماره ۱۰۱.**

ب) منابع عربی

۱۲. رشدی، محمد السعید، **الخطا غیر النعتفر: سوء السلوک الفاحش و المقصود،** کویت: جامعه الکویت، ۱۹۹۵ م. مراغه‌ای، میرفتاح، (بی تا)، **عناوین الاصول،** چاپ سنگی (یک جلدی).

ج) منابع انگلیسی

Books

13. Bar, Christian von, *Non-contractual Liability Arising out of Damage Caused to Another: (PEL Liab. Dam.)*, Sellier- European Law Publishers, 2009 .
14. Dongen, Emanuel van, *Contributory Negligence: A Historical and Comparative Study*, Brill, 2014 .
15. Dam, Cees Van, *European Tort Law*, Oxford University Press, 2013
- Ernst, Wolfgang, *The Development of Traffic Liability*, Cambridge University Press, 2014 .
16. Tunc, André & J. Zepos, Panayotis & Knapp, Viktor & Christodoulou, Phoebus, *International Encyclopedia of Comparative Law: Torts*, Vol. 11, Mohr, 1978 .
17. Lawson, F. H. & Markesinis, B. S., *Tortious Liability for Unintentional Harm in the Common Law and the Civil Law*, Volume 1, Cambridge University Press, 1982 .
18. Youngs, Raymond, *English, French & German Comparative Law*, Routledge, 2014 .

Articles

19. Faure, Michael, "Tort Liability in France: An Introductory Economic Analysis" in Deffains, Bruno & Kirat, Thierry; *Law and Economics in Civil Law Countries*, Routledge, 2004.
20. Fuchs, Mazimilian, "Structure and Legitimation of Statutory Accident Insurance: A Comparative Legal View", *International Social Security Review*, Vol. 50, 1997, No. 3 .
21. Maanen, G. E. Van & Hage, Jaap, "Chapter 6: Tort Law" in Hage, Jaap & Akkermans, Bram, *Introduction to Law*, Springer, 2014 .

