

ضایعات حاصل از حوادث رانندگی و امکان جبران زیان های ناشی از آن

مصطفی جباری* / محمد ابو عطا**

چکیده

کمتر روزی است که شاهد وقوع حوادث گوناگون برای وسایل نقلیه به ویژه تصادف و حجمی کم یا زیاد از ضایعات حاصل از آن نباشیم. ضایعاتی که گاه تا ساعت ها یا روزها رها می شوند و بعضاً حادثه ای دیگر آفریده و موجب خسارت مالی یا جانی شخصی دیگر می شوند. داوری در اینباره که مسؤول جبران خسارات حاصل از این ضایعات کیست و مسؤولیت او بر چه مبنایی استوار است، با توجه به عدم وجود مقررات صریح در این زمینه، کاری دشوار می نماید. از سوی دیگر، عدم جبران خسارت زیان دیده نیز عقلاً نه مقبول شارع است و نه قانونگذار. با عنایت به گستره مسأله و وضعیت قوانین و مقررات مربوط، اصلاح یا تکمیل ماده ۱۰ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه زمینی در برابر اشخاص ثالث به نحوی که صراحتاً و به دور از هر گونه ابهام، جبران خسارات موضوع مقاله حاضر را پوشش دهد ضروری به نظر می رسد.

کلیدواژه: حادثه رانندگی، جبران خسارت، بیمه، مسؤولیت، زیان

*دانشیار فقه و حقوق اسلامی دانشگاه سمنان

**دانشیار حقوق خصوصی دانشگاه سمنان، نویسنده مسؤول aboutata@semnan.ac.ir

تاریخ وصول: ۱۳۹۴/۰۶/۲۸ - پذیرش نهایی: ۱۳۹۴/۱۰/۲۹

۱- طرح مسأله

بدون تردید، هر یک از ما بارها شاهد صحنه دلخراش حوادث وسایل نقلیه به ویژه شایع ترین آن یعنی تصادف بوده‌ایم که در اثر آن، کسی یا کسانی، به طور مستقیم یا غیر مستقیم، زیان‌های مالی و بدنی دیده‌اند. گذشته از این که یک یا هر دو طرف حادثه، مرتکب تخلف شده و زیان دیده باشند، این امکان نیز وجود دارد که شخص یا اشخاصی دیگر هم بی‌آن که کوچک‌ترین نقشی در وقوع حادثه مورد نظر داشته باشند، متحمل خساراتی شوند. این خسارت‌های ناخواسته، به طور معمول، ثمره وجود ضایعاتی است که پس از حادثه، تا مدت‌ها بر سطح سواره روها، اعم از خیابان، بزرگراه، جاده‌های اصلی و فرعی بین شهری و غیره همچنان باقی می‌ماند. کار رسیدگی به تخلف طرفین درگیر در حادثه رانندگی، به هر حال، سامان یافته و هر کدام از آنان، از مجرای مراجع ذی ربط، محکوم یا متحمل خساراتی می‌شوند که طبق قوانین و مقررات مربوط، بر عهده آنهاست. اما اسباب همه حوادث، نه همیشه به خودی خود روشن است و نه راه حل روشنی برای داوری، پیش روی خود دارد تا بتوان آن را به آسانی بررسی و تحلیل کرده، مقصر را تعیین و او را نسبت به جبران خسارت الزام کرد. تصور کنیم که تصادفی اتفاق افتاده و ضایعات حاصل از آن مانند قطعات ریز و درشت شیشه‌های شکسته خودرو که بر زمین ریخته، موجب صدمه مالی یا بدنی به شخص ثالثی شده که مدتی پس از حادثه، پیاده یا سواره از آن‌جا عبور می‌کرده است؛ پیاده‌ای که قصد عبور از عرض خیابان را دارد و اتفاقاً از محل خط کشی عبور عابر نیز می‌گذرد یا موتورسواری که پس از وقوع تصادف، از آن‌جا عبور می‌کند و متحمل صدماتی می‌شود. در نگاه اول به نظر می‌رسد که مسئول جبران خسارات حاصله، همان کسی است که ضایعات سطح معبر، از خودروی او جدا شده یا بر زمین ریخته است. ضایعاتی مانند قطعات خرد شده و جدا شده یا مواد و مایعاتی است که پس از وقوع حادثه از جمله واژگونی در معبر ریخته می‌شوند و موجب حوادث ناگوار بعدی می‌شوند، از جمله قطعات جدا شده از سپر خودرو، خرده شیشه‌های چراغ‌ها یا پنجره‌ها،

روغن موتور یا مایع خنک کننده آن و... پر واضح است که با عنایت به وجوه مختلفی که برای حوادث رانندگی قابل تصور است، کار تشخیص و داوری چندان آسان نیست: در فرض برخورد دو وسیله نقلیه، همیشه و به دقت نمی توان تشخیص داد که قطعه ضایعاتی موجب خسارت، متعلق به کدام یک از خودروهای درگیر در تصادف بوده است از جمله وقتی آن قطعه، شیئی مثل خرده شیشه باشد و به ویژه وقتی هر دو خودرو از یک نوع باشند. ممکن است بدو چنین تصور شود که هر کس از نظر قوانین راهنمایی و رانندگی، متخلف و مقصر شناخته می شود، مسؤول جبران همه خسارات نیز خواهد بود. اما گاه ممکن است هر دو طرف، به نوعی مقصر شناخته شوند اما درصد تقصیر آنان متفاوت باشد و طبعاً داوری در چنین فرضی دشوارتر است. صورت هایی دیگر هم قابل تصور است: در حادثه ای، مسبب آن، به دلایل مختلف مانند مجروح بودن، ضرورت مراقبت از اطفال و سرنشینان داخل خودرو، جلوگیری از احتمال آتش سوزی خودرو و...، امکان آن را ندارد که ضایعات را از سطح جاده یا خیابان جمع کند و اتفاقاً پس از لحظاتی، دیگران از آن جا می گذرند و همان ضایعاتی را که چه بسا پیش از عبور آنان، چندان خطر آفرین نبود، چنان به سطح معبر می پراکنند که موجب ورود صدمه به دیگران مانند عابران می شود. در چنین صورتی، چه کسی را باید مقصر و تبعاً مسؤول جبران خسارات دانست؟ ممکن است چنین به نظر برسد که خطر موضوع بیمه شخص ثالث وسایل نقلیه، می تواند هر حادثه محتمل الوقوعی باشد و خسارات ناشی از این حوادث، بر عهده بیمه گر گذاشته می شود. پس خسارت ناشی از ضایعات حاصل از تصادف هم یک مصداق از خسارت ناشی از حادثه است و خصوصیتی ندارد که جداگانه بررسی شود. اما توجه داریم که فرض مسأله، غالباً ناظر به موردی است که شخص ثالثی، زیان دیده است و دقیقاً نمی توان تشخیص داد که کدام یک از طرفین حادثه یا تصادف، باعث زیان به او شده اند تا خسارت حاصله هم بر عهده بیمه گر او گذاشته شود. از سوی دیگر، می توان فرض کرد که طرفین حادثه یا مسبب آن، با هیچ بیمه ای قرارداد ندارند. در چنین فرضی، آیا می توان ادعا کرد که

زیان دیده، به ناچار، باید رها شود و زیان وارد به او جبران ناشده و اصطلاحاً غیر متدارک باقی بماند؟

۲- مقتضای قواعد اولیه و نگاهی به فقه

شاید بهترین پاسخی که در حوزه فقه می‌توان یافت همان است که در قالب دو قاعده لاضرر و قاعده اتلاف آمده است. با نگاهی به مفاد این دو قاعده و طرح چند پرسش می‌توان دریافت که آیا این دو قاعده می‌توانند راه حل مناسبی برای این موضوع، ارائه بدهند.

۲-۱- قاعده لاضرر

مستند این قاعده، روایاتی است که فقها هنگام بحث از آن، آنها را ذکر می‌کنند:

۱- من أضر بشيء من طريق المسلمين، فهو له ضامن.

۲- عن ابی عبدالله(ع) قال: سألته عن الشيء يوضع على الطريق فتمر الدابة فتنفر بصاحبها فتعقره. قال(ع): كل شيء يضر بطريق المسلمين فصاحبه ضامن لما يصبیه.

۳- روایاتی که رسول الله(ص) در خصوص آب و چراگاه، داوری فرموده و حکم داده که کسی یا گروهی حق ندارد به شخص یا گروهی زیان برساند.

قاعده لاضرر، به عنوان قاعده ای پر کاربرد که همه حوزه های فقه (از عبادات تا دیات) را دربر می‌گیرد، از همین روایات مستفاد شده است. روح کلی حاکم بر این قاعده آن است که شارع، از این که شهروندی به دیگری زبانی برساند راضی نبوده و نمی‌پذیرد که ضرری، جبران نشده باقی بماند. نویسندگان کتب قواعد فقه، از متقدمین و متأخرین، به این قاعده پرداخته و از مستندات، مفردات و نوع ترکیب و نحوه دلالت جمله «لا ضرر و لا ضرار فی الاسلام»، نوعاً یکسان بحث کرده‌اند (ر.ک: عناوین میرفتاح، کتب قواعد فقه سید حسن بجنوردی، ابوالحسن محمدی، مصطفی محقق داماد و...). درباره این که مفاد جمله لاضرر و لاضرار چیست، فقهای امامیه، پنج وجه

ضایعات حاصل از حوادث رانندگی و امکان جبران زیانهای ناشی از آن ————— ۳۹

مهم را ذکر کرده‌اند: ۱- مفاد حدیث شریف، نهی الهی است از ایجاد ضرر؛ ۲- مفاد حدیث نهی حکومتی است؛ ۳- مفاد قاعده، نفی حکم به لسان نفی موضوع است؛ ۴- نفی حکم ضرری است؛ بدین معنا که هر حکمی که از طرف شارع مقدس تشریح می‌شود، اگر مستلزم ضرر باشد، مرفوع می‌شود؛ ۵- مفاد حدیث، نفی ضرر غیر متدارک است، یعنی شارع از ضرر غیر متدارک نهی می‌فرماید و این معنا، کنایه از وجوب تدارک آن است (موسوی بجنوردی، قواعد فقه/ ۵۶ به بعد).

برخی از نویسندگان، در مورد دلالت این قاعده، پرسیده‌اند که «آیا فقط ضرر ناشی از وضع آن دسته از احکام شرعی، نفی شده که فاعل آن شارع است؟ یا فقط ضرر ناشی از ناحیه افراد بر یکدیگر که فاعل آن مردم هستند نفی گردیده است؟ یا هر دو؟» و پس از ذکر دلایل طرفین معتقدند که: «... باید معتقد شد که فاعل ضرر در روایت، اعم است از شارع و مردم.» (محمدی، قواعد فقه/ ۱۷۷).

آنچه از مجموع مباحث اندیشمندان در مورد این بخش از مفاد قاعده برمی‌آید آن است که هدف شارع از وضع چنین قاعده‌ای، این است که افراد جامعه، موجب ورود ضرر به یکدیگر نشوند و اصولاً شارع از این که کسی بر دیگری زیانی وارد کند و آن زیان جبران نشده باقی بماند خشنود نمی‌باشد. اما گام دیگر این است که بپرسیم آیا قاعده لاضرر می‌تواند حکمی را وضع کند که عدم آن حکم، ضرر باشد؟ در اینباره نیز دو دیدگاه متفاوت وجود دارد. گروهی از نویسندگان معتقدند که «این مطلب، از مفاد قاعده خارج است و نمی‌توان با قاعده لاضرر، اثبات ضمان کرد. یعنی اگر عدم ضمان در جایی موجب ضرر به شخصی باشد نمی‌توان با قاعده لاضرر، اثبات ضمان کرد چون تحقق ضمان، نیازمند یکی از اسباب ضمان است. به تعبیر دیگر، قاعده لاضرر، ناظر به احکام مجعوله از قبل شارع مقدس، بر حسب اطلاق یا عموم ادله است که در یکی از دو حالت خود ضرری است و قاعده بُتاً این احکام را تخصیص می‌زند؛ اما اگر حکمی مجعول نبود، برای این قاعده موضوعی نیست و خود قاعده نمی‌تواند

مُشَرَّعٌ باشد.» (موسوی بجنوردی، قواعد فقه/۶۷). البته معدودی از نویسندگان هم معتقدند که قاعده لاضرر، می‌تواند حکمی را جعل کند (باقری، «حدیث لاضرر...»/۳۳).

سؤال دیگر این که آیا می‌توان شخصی را به تحمل ضرری که متوجه خود او نیست الزام کرد تا این که ضرر، به شخص دیگری وارد نشود؟ و آیا این، بدان معنی است که آن کس که ضایعات حاصل از تصادف، مربوط به خود روی او است، باید نسبت به جمع‌آوری آن از سطح معبر اقدام کند تا به دیگران، خسارت‌های مالی و بدنی وارد نشود هرچند خود او متحمل صدماتی شود؟ تصور یک تصادف، آن هم در موقعیت‌های زمانی و مکانی مختلف (هوای نامناسب، شلوغی معبر، زخمی بودن خود راننده، مقتضای وضعیت بدنی و بیماری او و...) مانع آن است که بتوان حکم کرد که مالک ضایعات، باید متحمل هر آسیب یا ضرری شود تا لزوماً سایر اشخاصی که در حال عبور از آن معبر هستند، متحمل زیان نشوند. شاید بتوان گفت چنین حکمی، تحمیل ضرری غیر مستحق بر مالک ضایعات است و چگونه می‌توان پذیرفت که شارع مایل است تا چنین ضرر غیر مستحقّی بر کسی تحمیل شود؟

۲-۲- قاعده اتلاف

بر اساس متن مشهور، این قاعده مقرر می‌دارد که «من أتلف مال الغير، فهو له ضامن.» مفاد این قاعده، اجمالاً چنین است که اگر کسی مال دیگری را تلف کند، ضامن جبران خسارت (نقص یا تلف) خواهد بود. بررسی موارد و صورگوناگون اتلاف، فقها را بر آن داشته است تا در بحث از این قاعده، از دو مقوله «مباشرت» و «تسبیب» سخن گفته و اتلاف را گاهی به مباشرت و گاهی به تسبیب، وصف کنند و اتلاف بالمباشره را آن بدانند که شخصی بدون وساطت دیگری، مال شخصی را تلف کند، مثلاً خوردنی او را مصرف کند یا لباس او را بسوزاند (محمدی، قواعد فقه/۲۶) و اتلاف بالتسبیب را عبارت بدانند از این که کسی کاری کند که منجر به تلف مال غیر شود به طوری که اگر او این کار را نمی‌کرد تلف به وجود نمی‌آمد؛ مثلاً اگر کسی در

ضایعات حاصل از حوادث رانندگی و امکان جبران زیانهای ناشی از آن ————— ۴۱

راهی یا در غیر ملک خود، چاهی بکند و حیوان دیگری در آن افتاده و بمیرد، آن کس که چاه را حفر کرده است «سبب» تلف شده و ضامن است (همان/۲۶).

فقها به مناسبت بحث از اسباب ضمان، از اتلاف و تسبیب به عنوان دو سبب از اسباب ضمان سخن گفته اند که ذکر اقوال آنان ضرورتی ندارد (به عنوان نمونه ر.ک: تحریر الوسیله/۳۳۰) «.... و کذلک للضمان سیان آخران: الاتلاف و التسبیب. و بعبارہ آخری، له سبب واحد و هو الاتلاف سواء کان بالمباشرة او التسبیب.»

از بررسی موارد مختلف اتلاف که برخی به مباشرت موسوم شده‌اند و برخی به تسبیب، می‌توان وجوه اشتراک و افتراقی برای این دو مقوله یافت. در هر دو مورد، «عمد» و «علم» شرط نیست. اما در اتلاف بالمباشرة، فعل مرتکب، فعلی است مثبت و در آن، بین وقوع تلف و فعل مباشر، فاعل و عامل دیگری واسطه نخواهد بود. اما در اتلاف به تسبیب، لزوماً واسطه‌ای بین متلف و تلف وجود دارد. در اتلاف بالمباشرة، «تقصیر» شرط نیست ولی در اتلاف به سبب، تقصیر شرط است. بنابراین، در اتلاف بالمباشرة، «ثبوت» تقصیر لازم نیست پس «اثبات» آن هم لازم نخواهد بود، اما در تسبیب، اثبات تقصیر لازم است و این وظیفه بر عهده زیان‌دیده است که ثابت کند «مسبب»، احتیاطات لازم را نکرده است (محمدی، قواعد فقه/۲۸ به بعد).

البته به هنگام نظریه‌پردازی، می‌توان مرزهایی بین مباشرت و تسبیب قائل شد. اما سؤال این است که آیا این معیارها، همواره با واقعیت‌های خارجی منطبق است و می‌توان با راه حلی عادلانه، میان زیان‌دیده و آن کس که موجب زیان شده است داوری کرد. شبی بارانی را تصور کنیم که به دلیلی، روشنایی معابر قطع شده، تصادفی رخ داده و پیش از آن که طرفین درگیر تصادف بتوانند سطح معبر را پاکسازی کنند، اتومبیل‌های دیگری از آن‌جا عبور کرده و شیشه خرده‌ها و ضایعات را پراکنده‌اند و در این میان، کسی دیگر هم به نوعی متحمل صدمه بدنی شده است. طبیعی است که نخست باید سبب یا مباشر را معین کنیم و این که در این مورد، کدام یک اقوی بوده‌اند. چگونه می‌توانیم از میان سبب و مباشر، یکی را انتخاب و تلف را عرفاً به او مستند بدانیم:

تکنسین، کارگر یا پیمانکار اداره برق، آب، گاز یا مخابرات که به نوعی در قضیه دخالت داشته و تاریکی معبر یا حقّاری و انبوه شدن خاک و سنگ در معبر، مستند به فعل اوست یا پلیس راهور و شهرداری که با وجود اعلام ادارات مربوط مبنی بر در دست تعمیر بودن سیستم برق یا معبر، موضوع را جدّی تلقی نکرده و نسبت به تأمین امنیت تردد عابران اقدامی مناسب معمول نداشته‌اند. اما برای زیان‌دیده چه تفاوت می‌کند؟ مهم این است که او برای جبران خسارت خود باید به مباشر یا سبب رجوع کند: حسب ماده ۳۳۲ قانون مدنی: «هرگاه یک نفر سبب تلف مالی را ایجاد کند و دیگری مباشر تلف شدن آن مال بشود، مباشر مسؤول است نه مسبب مگر این که سبب اقوی باشد به نحوی که عرفاً اتلاف مستند به او باشد.» اگر معتقد باشیم که «در اتلاف، شخص، مباشر تلف است نه مسبب آن، پرسشی که در این زمینه مطرح می‌شود این است که در چه مورد تلف کننده را باید مباشر تلف دانست؟ در پاسخ گفته شده است که باید در نظر عرف بین تلف و کار مباشر، رابطه علیت مستقیم باشد چنان که بتوان گفت نوعاً یا بر حسب خصوصیت های مورد، تلف از لوازم آن کار است» (کاتوزیان، حقوق مدنی/۷۹). اما آیا معیار روشنی برای تشخیص و تمیز مباشر از دیگر کسانی که هر کدام به نحوی زمینه تلف را به وجود آورده اند می‌توان ارایه کرد؟

فرض‌هایی که در خصوص اجتماع سبب و مباشر یا اجتماع دو سبب یا اجتماع دو مباشر متصوراند را برخی به حصر عقلی برشمرده‌اند: اجتماع سبب و مباشر که گاهی مباشر اقوی است و گاهی هر دو یکسانند و اجتماع دو سبب که گاه دو سبب در عرض هم هستند (مثل جایی که کسی چاهی می‌کند و سبب قتل دیگری می‌شود) و گاه سبب‌ها در طول هم قرار دارند (مثل جایی که یکی طنابی می‌بندد و دیگری در فاصله‌ای بعد از طناب، چاله‌ای حفر می‌کند و ثالثی به طناب برخورد کرده و در چاله می‌افتد) و اجتماع دو مباشر (مثل جایی که دو نفر با هم خانه‌ای یا کشتزاری را آتش بزنند) (محمّدی، قواعد فقه/۳۱ و ۳۲).

ضایعات حاصل از حوادث رانندگی و امکان جبران زیانهای ناشی از آن ————— ۴۳

احصای نظرات فقها، به ویژه پس از ذکر مفاد دو قاعده مهم فقهی لاضرر و اتلاف، ضروری نیست. اما علی رغم همه تلاشی که فقیهان برای تبیین مفهوم و تعیین مصداق تلف و ضرر انجام داده‌اند و مثال‌های متنوعی - که شماری از آنها عیناً توسط نویسندگان معاصر قواعد فقه نقل شده‌اند - آورده‌اند، نمی‌توان همیشه حکم روشنی برای مصداقی که امروزه با آن روبرو هستیم پیدا کرد. در تعریف اتلاف بالمباشره و اتلاف بالتسیب اجمالاً گفته شده است: «الاتلاف بالمباشره واضح لایخفی مصداقیه کما ذبح حیواناً أو رماه بسهم فقتله... و اما الاتلاف بالتسیب فهو ایجاد شیء یترب علیه الاتلاف بسبب وقوع شیء کما لو حفر بئراً فی المعابر فوقع فیها انسان أو حیوان...» (تحریر الوسیله/۳۳۰). اما آیا در موضوع مورد بحث می‌توان به روشنی «سبب» را شناسایی کرد؟ آیا می‌توان در خصوص دو مورد زیر، حکمی یکسان داد و شخص معینی را سبب تلف شناخته و مبنای آن را صرفاً این دانست که از نظر شارع، خسارت وارده به زیان دیده باید تدارک شود:

۱- وقتی که کسی، در ظرف کسی را باز می‌کند و باد، ظرف را واژگون کرده و محتوای آن ریخته و تلف می‌شود.

۲- وقتی که راننده‌ای در یک طرف بزرگراهی، تصادف می‌کند و شیشه کاسه چراغ اتومبیلش، به سوی دیگر بزرگراه پرت شده و پس از مدتی، در اثر عبور اجتناب ناپذیر اتومبیل‌ها از روی آن، موجب حادثه برای اتومبیلی دیگر می‌شود و ما بدون توجه به شرایط جسمانی و روانی شخص و بدون توجه به این که بدانیم دفع ضرر از دیگران توسط راننده اتومبیل، می‌تواند چه ضررهایی برای او داشته باشد، حکم کنیم که چون خسارت، به هر حال بر اثر ضایعاتی به وجود آمده است که مالک اتومبیل، مالک آنها نیز هست، پس الزاماً باید ضرر وارده را جبران کند. همین‌طور است وقتی که بر اثر تصادفی، قطعه‌ای از ضایعات، به سمت پیاده‌رو پرت شده و به صندلی یا پایه تابلویی که شهرداری نصب کرده است برخورد می‌کند و پس از برگشت، به عابری خورده و موجب خسارت می‌شود. به این نکته باید توجه داشت که «شهرداری‌ها

موظفند پیاده‌روهای استاندارد، هموار و ایمن... ایجاد کنند» (ماده ۲۱۸ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، مصوب ۸۴/۳/۱۸ هیأت وزیران).

اکنون باید پرسید که آیا نیمکت هایی که شهرداری برای استراحت عابران یا تابلوهایی که برای نصب آگهی‌های تبلیغاتی نصب کرده است می‌تواند به عنوان «سبب» ورود ضرر تلقی شود به نحوی که اگر پایه تابلو نبود و کاسه چراغ شکسته و پرت شده به آن برخورد نمی‌کرد و بر نمی‌گشت، به شخص زیان‌دیده، ضرری وارد نمی‌شد؟ به علاوه در جایی که می‌توان برای یک حادثه، چند سبب تصور کرد، کدام یک از اسباب، «سبب اقوی» تلقی خواهد شد و چرا؟ و با این وصف، در مثال فوق، چه کسی باید ضرر را تدارک کند؟ مالک وسیله نقلیه یا شهرداری یا هر دو؟ و در فرض اخیر، سهم هر کدام از مالک و شهرداری چه اندازه خواهد بود؟ و آیا در چنین حادثه ای می‌توان مباشری پیدا و حکم کرد که در صورت اجتماع مباشر و سبب در جنایت، مباشر ضامن است مگر این که سبب، اقوی از مباشر باشد؟

۳ - نگاهی به قوانین موضوعه

همان‌گونه که دیدیم در فضای فکری فقهی، اصل این است که هر کس موجب خسارتی به دیگری شود، شخصاً باید خسارت وارده را جبران کند اما قوانین موضوعه نیز در همین فضای کلی قرار دارند و فرض‌های متصور در آنها، فروضی است که شخص، بر اثر بی‌احتیاطی یا بی‌مبالاتی یا عدم مهارت (در خصوص راننده وسیله نقلیه) موجب خسارتی شده است، یعنی جایی که فعل، عرفاً و عقلاً به خود شخص منتسب است.

۳-۱- قانون مدنی

در ماده ۳۳۵ قانون مدنی آمده است: «در صورت تصادم بین دو کشتی یا دو قطار راه آهن یا دو اتومبیل و امثال آنها، مسؤولیت متوجه طرفی خواهد بود که تصادم در نتیجه عمد یا مسامحه او حاصل شده باشد و اگر طرفین تقصیر یا مسامحه کرده

ضایعات حاصل از حوادث رانندگی و امکان جبران زیانهای ناشی از آن ————— ۴۵

باشند هر دو مسؤول خواهند بود» (برای دیدن تعریف تعدی و تفریط و این که تقصیر هر دو آنها را شامل است ر.ک: ماده ۹۵۱ و ۹۵۲ قانون مدنی) دو عنصر اساسی مسؤولیت را می توان در قانون مدنی یافت، زیرا «در قانون مدنی ایران، به پیروی از فقه امامیه، مسؤولیت ناشی از جرم تحت دو عنوان بیان شده است: ۱- اتلاف. ماده ۳۲۸: هر کس مال غیر را تلف کند ضامن آن است و باید مثل یا قیمت آن را بدهد اعم از این که از روی عمد تلف کرده باشد یا بدون عمد و اعم از این که عین باشد یا منفعت و اگر آن را ناقص یا معیوب کند ضامن نقص قیمت آن است. ۲- تسبیب. ماده ۳۳۱: هر کس سبب تلف مالی بشود باید مثل یا قیمت آن را بدهد و اگر سبب نقص یا عیب آن باشد باید از عهده نقص قیمت آن برآید» (امامی، حقوق مدنی/۳۹۲).

در شروح قانون مدنی نیز عناصر این اندیشه که ریشه در فقه دارد دیده می شود: «مطابق ماده ۳۲۸، ساده ترین قاعده عدل ایجاب می نماید که هر کس، هر ضرری به غیر وارد سازد آن را جبران کند.... بهترین طریقه برای جبران خسارت وارده عبارت است از اعاده وضعیت سابق» (عدل، حقوق مدنی/۱۸۹) همچنین در بحث اتلاف و تسبیب گفته شده که: «مبحث اتلاف راجع به موردی است که یک نفر بالمباشره مال غیر را کلاً یا جزئاً تلف کند. و مبحث تسبیب راجع به موقعی است که یک نفر سبب تلف مال غیر بشود، مثلاً یک نفر با علم به خرابی دیوار خود آن را تعمیر نکند و دیوار مزبور خراب شده و اسب غیر در زیر آوار بماند» (همان/۱۹۰). نتیجه این دو ماده اجمالاً این است که خسارت وارد شده به وسیله نقلیه متعلق به شخص ثالث (مثلاً موتور سواری که روی ضایعات لغزیده و خسارتی بر وسیله اش وارد شده است) باید جبران شود. اما میان اتلاف و تسبیب، دو فرق اساسی می توان قایل شد: «اول - در اتلاف، فعل مثبت بدون واسطه موجب تلف مال می باشد ولی در تسبیب، فعل، به واسطه امری موجب تلف می شود. دوم- در اتلاف کسی که مالی را از روی عمد یا غیر عمد تلف کند مسؤول است اگرچه فاعل، تقصیر ننموده و رعایت احتیاطات لازمه را کرده باشد. ... در تسبیب کسی که سبب تلف مال و اضرار دیگری شده در صورتی مسؤول می باشد که در فعل خود

تقصیر نموده باشد؛ یعنی احتیاطات لازمه را نکرده و آن در موردی است که عواقب عمل خود را که نوعاً پیش بینی می شده از نظر دور داشته یا با توجه به آن مرتکب عملی شده که موجب خسارت گردیده است» (همان/۳۹۲-۳۹۳). اما در شماره های بعد خواهیم دید که شرایط، گاه چنان پیچیده و سلسله اسباب، چنان در هم تنیده است که به راحتی نمی توان شخص معینی را سبب تلف دانست یا تلف را مستقیماً به فعل وی نسبت داد. اما از سوی دیگر، مسلم است که خسارت وارد به زیان دیده نیز نباید جبران نشده باقی بماند.

۳-۲- قانون مسؤولیت مدنی

مبانی نظری قانون مسؤولیت مدنی (مصوب ۱۳۳۹/۳/۱۸)، از همان نهادی سرچشمه گرفته است که به قول یکی از اساتید در گذشته، در اصطلاح حقوق اروپایی، مسؤولیت جرمی نامیده می شود. مرحوم دکتر امامی معتقد است: «در مسؤولیت ناشی از جرم، دو نظریه علمی وجود دارد: ۱- نظریه تقصیر. بنا بر نظریه تقصیر، فاعل زمانی مسؤول خسارت ناشی از عمل خود است که در ارتکاب آن تقصیر کرده باشد. بنا بر این نظریه، تقصیر شرط اساسی مسؤولیت مدنی می باشد. «ایشان برای تقصیر، دو جزء قایل است: قابلیت مسؤولیت و تقصیر.» کسی را می توان مسؤول دانست که دارای قوه تمیز باشد یعنی بتواند آثار عمل خود را بداند. «نکته دیگر این که» چنان که از کلمه تقصیر فهمیده می شود، عبارت است از رفتار نمودن آن گونه که باید رفتار شود. یعنی انجام ندادن امری که باید انجام داده شود و یا خودداری نمودن از امری که باید خودداری گردد. برای تشخیص تقصیر باید عملی که در اثر آن خسارت به دیگری وارد شده است با عمل اشخاص محتاط مقایسه شود. چنان چه فاعل در انجام عمل، رعایت احتیاطاتی را ننموده باشد که هر شخص محتاط در این گونه موارد اعمال می نماید آن فاعل مسؤول شناخته می شود. و آلا هرگاه فاعل، رعایت احتیاطات لازمه را در انجام عمل نموده باشد مسؤول خسارت وارده به غیر نخواهد بود. بنا بر این نظریه، کسی که مطالبه خسارت از عمل دیگری می نماید باید ثابت کند که فاعل در عمل

ضایعات حاصل از حوادث رانندگی و امکان جبران زیانهای ناشی از آن ————— ۴۷

خود تقصیر نموده است. نظریه دوم عبارت است از نظریه مسؤولیت. این نظریه، «تقصیر را شرط مسؤولیت فاعل نمی داند و هر کس که به دیگری خسارتی وارد آورد، او را مسؤول جبران آن می شناسد. بنا بر این نظریه، برای مطالبه خسارت کافی است که متضرر ثابت کند که خسارت ناشی از فعل طرف می باشد» (امامی، حقوق مدنی/۳۹۱).

ادبیات حاکم بر این قانون، بیانگر آن است که هر شخصی که موجب ورود زیان به دیگری شده است، موظف است که لطمه وارده را تدارک کند: «هر کس بدون مجوز قانونی عمداً یا در نتیجه بی احتیاطی به جان یا سلامتی یا مال یا آزادی یا... لطمه ای وارد نماید... مسؤول جبران خسارت ناشی از عمل خود است.» (ماده یک). سایر مواد این قانون نیز با همین نگاه تدوین شده است. برخی از حقوقدانان به درستی معتقدند که این ماده، مبنای مسؤولیت مدنی را به سود نظریه تقصیر تغییر داده است (کاتوزیان، حقوق مدنی/۱۳۷) زیرا در مقام بیان قاعده کلی، مقرر داشته است که ورود ضرر به دیگری باید در نتیجه عمد یا بی احتیاطی صورت گیرد» (همان/۱۳۸). در هر حال، در شرایطی خاص که اتومبیل در حال حرکت، قطعات خرد شده حاصل از تصادف چند ساعت قبل را به کنار جاده می پراکند و شرایط جغرافیایی منطقه و سطح شیب دار کنار جاده باعث می شود تا قطعات، به قسمت پائینی کنار جاده که گروهی در آنجا مشغول استراحت و تفریح هستند سرازیر شده و صدماتی به بار بیاورند، چگونه می توان «تقصیر» را به دقت ترسیم کرد و آن را به شخص یا اشخاص معینی نسبت داد؟ بیمه گر کدام یک از اتومبیل ها می پذیرد که خسارت را جبران کند؟ و چه دلیل روشنی برای الزام یک شرکت بیمه معین برای پرداخت خسارت وجود دارد؟

۳-۳- قانون مجازات اسلامی

مواد ۷۱۴ تا ۷۱۷ این قانون، مربوط است به وقتی که «راننده»، موجب ضرری به دیگری می شود. اما برای کسی که از وسیله نقلیه پیاده شده و اتفاقاً در حال جمع کردن ضایعات حاصل از حادثه است ولی پیش از جمع کردن، قسمت هایی از ضایعات توسط سایر اتومبیل ها به اطراف پراکنده شده و موجب خسارت به شخص یا اشخاصی

می‌شود چگونه باید حکم کرد؟ در ماده ۹۴۵ نیز آمده است: «هرگاه مصدوم احتیاج به کمک فوری داشته و راننده با وجود امکان رساندن مصدوم به مراکز درمانی و یا استمداد از مامورین انتظامی از این کار خودداری کند... به ... محکوم خواهد شد.» و در تبصره همین ماده آمده است: «راننده در صورتی می‌تواند برای انجام تکالیف مذکور در این ماده، وسیله نقلیه را از صحنه حادثه حرکت دهد که برای کمک رسانیدن به مصدوم، توسل به طریق دیگری ممکن نباشد.» فرض مسأله این است: راننده می‌خواهد خودش به مصدوم کمک کند و ناچار صحنه را قبل از نظیف صحنه تصادف ترک می‌کند و ضایعات، باعث ضرر به شخص دیگری می‌شود. در ماده ۵۰۷ قانون مجازات مصوب ۹۲ آمده است: «هرگاه شخصی در معابر و اماکن عمومی یا ملک دیگری بدون اذن مالک گودالی حفر کند یا چیز لغزنده‌ای در آن قرار دهد و یا هر عملی انجام دهد که سبب آسیب دیگری گردد ضامن دیه است مگر این که فرد آسیب دیده با علم به آن و امکان اجتناب عمداً با آن برخورد نماید.» اما در فرضی که موتورسواری یا پیاده‌ای از روی ضایعات حاصل از تصادف که به دنبال تردد وسایل نقلیه دیگر، پراکنده شده است، آن هم در شبی که به هر علت برق معبر قطع شده است عبور می‌کند و دچار حادثه‌ای می‌شود چه باید گفت؟ ذکر این نکته هم ضروری است که ماده فوق، ناظر به مواردی است که کسی عمداً هرگونه اشیاء یا مواد لغزنده را در معبر بریزد؛ اما در فرض مدّ نظر ما، غالباً حادثه یا تصادف در اثر خطا روی می‌دهد که با این وصف، عمل «ریختن» مورد نظر قانونگذار صدق نمی‌کند و به تعبیر دیگر، ماده فوق از این مسأله انصراف دارد.

۳-۴- مقررات راهنمایی و رانندگی

در فصل هفتم این مصوبه (مورخ ۱۳۸۴/۳/۱۸)، به تصادفات پرداخته شده و در ماده ۸۷ آن آمده است: «راننده هر وسیله نقلیه که مرتکب تصادف منجر به جرح یا فوت گردد موظف است بلافاصله وسیله نقلیه را در محل تصادف متوقف ساخته و با نصب علائم ایمنی هشداردهنده برابر ماده ۷۱ این آئین‌نامه، رانندگان وسایل نقلیه دیگر

ضایعات حاصل از حوادث رانندگی و امکان جبران زیانهای ناشی از آن ————— ۴۹

را از وقوع حادثه آگاه سازد تا هنگامی که تشریفات مربوط به رسیدگی از سوی راهنمایی و رانندگی و پلیس راه پایان نیافته از تغییر وضع وسیله نقلیه یا صحنه تصادف خودداری نموده و بلافاصله اقدام به انتقال مجروحان به مراکز درمانی نماید.» و در تبصره آن آمده است: «در تصادفات منجر به جرح، در صورتی که وسیله نقلیه دیگری برای انتقال فوری مجروحان به مراکز درمانی موجود نباشد، راننده وسیله نقلیه در تصادف می‌تواند با علامت‌گذاری محل قرار گرفتن چرخ‌ها در سطح راه، اقدام به حمل مجروحان با وسیله نقلیه خود نماید.»

مواد ۸۸ و ۸۹ نیز وظایفی را برای رانندگانی که در تصادف خود موجب خسارتی شده‌اند تعیین کرده است. ماده ۹۳، از اخراج اشیای باقی مانده در محل تصادف از سطح سواره‌رو سخن گفته است: «رانندگانی که با حیوانات، اشیاء و... تصادف و ایجاد خسارت می‌نمایند باید به منظور جلوگیری از بسته شدن راه... در صورت امکان... اشیای باقی مانده در محل تصادف را از سطح سواره‌رو بیرون برده و موظفند...» با این حال، مشخص نیست منظور از «رانندگان»، راننده مقصر است یا هر راننده درگیر تصادف؟ به ویژه، پاسخ به این که چه کسی باید سطح سواره‌رو را از ضایعات خالی و پاک کند وقتی دشوار خواهد شد که هر دو طرف مقصرند اما درجه‌ی تقصیر آنان متفاوت است. مانند راننده‌ای که از خیابان یک‌طرفه و از سمت ورود ممنوع وارد خیابانی می‌شود و با اتومبیلی تصادف می‌کند که بر اثر بی‌احتیاطی مالک و عدم استفاده از ترمز دستی و خلاص بودن اتومبیل، آرام آرام حرکت کرده و به میانه سواره‌رو رسیده است، به نحوی که اگر اتومبیلی از روبه‌رو وارد نمی‌شد خود به خود وارد جوی کنار خیابان شده و موجب خسارتی به اتومبیل رو به رویی و به تبع آن پراکنده شدن ضایعات در سطح سواره‌رو نمی‌شد. نکته دیگر آن است که عبارت «در صورت امکان»، این سؤال را به ذهن القاء می‌کند که اگر این امکان - به دلیل وضعیت روحی، جسمی راننده - وجود نداشته باشد و به هر حال، ضایعات باقی مانده موجب ورود خسارتی شود، جبران آن بر عهده چه کسی خواهد بود؟

در ماده ۹۴ هم آمده است: «هرگاه راننده وسیله نقلیه در اثر تصادف، توانایی اجرای مقررات مندرج در ماده ۹۲ و ۹۳ این آئین‌نامه را نداشته باشد موظف است در اولین فرصت مراتب را به مأمورین مربوط اعلام دارد.» بدیهی است که اعلام به مأموران مربوط، به «منظور خاصی» است که شاید به علت روشن بودن منظور، از ذکر آن در قانون خودداری شده است؛ یعنی کنترل صحنه تصادف و حفظ آثار و حل و فصل مشکلات به وجود آمده بر اثر تصادف و... اما آیا پاک کردن و تنظیف سطح سواره رو بر عهده مأموران مربوط است؟ بسیار بعید است که بتوان چنین وظیفه‌ای برای مأموران راهنمایی - رانندگی یا پلیس راه مقرر کرد. به ویژه عبارت «اولین فرصت»، دست کم این ابهام را با خود دارد که بتوان آن فاصله زمانی را که راننده وسیله نقلیه صرف کارهای دیگری کرده است و پس از آن به مأموران اطلاع داده است و در همان فاصله زمانی، شخصی متضرر شده است «اولین فرصت» تلقی نکرد. پس باید نتیجه گرفت که راننده، در «اولین فرصتی» که امکان اعلام مراتب را پیدا کرده است، وظیفه خود را انجام داده و هیچ‌گونه تقصیری مرتکب نشده است تا بتوان خسارت وارده را به فعل او منسوب کرد. اما آیا می‌توان فقط به این دلیل که بر اساس راه‌های موجود نمی‌توانیم مرگ یا نقص عضو یا تلف مال کسی را به کسی و عمل وی مستند و از او جبران خسارت بخواهیم معتقد شویم که «هرگاه مرگ کسی، مستند به قضا و قدر الهی باشد و اراده هیچ‌کس در مرگ او دخالت نداشته باشد دلیلی وجود ندارد که ما کسی، ولو امام را از بیت‌المال، ضامن دیه او بدانیم؟» (دیات/۸۶). همین سخن به نوعی در ماده ۵۰۲ قانون مجازات نیز آمده است: «هرگاه کسی خود را از بلندی پرت کند ... محکوم می‌شود لکن اگر فعلی از او سرزنند و به علل قهری همچون طوفان و زلزله پرت شود و به دیگری بخورد و صدمه به او وارد کند کسی ضامن نیست». اما آیا می‌توان پذیرفت که خانواده چنین کسی، سرپرست خود را از دست بدهند و هیچ‌کس حامی مال آنان نباشد؟

ضایعات حاصل از حوادث رانندگی و امکان جبران زیانهای ناشی از آن ————— ۵۱

باید پرسید آیا چنین نظری با روح و مقاصد شریعت و مفهوم بنیادین و مقدس «عدالت» سازگار است؟ آیا زیان وارد به پیاده‌ای که در تاریکی شب، بر ضایعات تصادفی می‌لغزد و در سایه عدم صراحت قوانین و روند پیچیده امور اجرایی و کارشناسی و اداری، نمی‌تواند شخصی را به عنوان مقصر یا مسؤول پیدا کند، باید همچنان تدارک ناشده باقی بماند؟

۳-۵- قوانین و مقررات مربوط به شهر و شهرداری

در ماده ۵۵ قانون مذکور مصوب ۱۳۴۴، وظایف شهرداری از جمله به شرح زیر است: «۱- ایجاد خیابان‌ها و کوچه‌ها و میدان‌ها و باغ‌های عمومی و مجاری آب و توسعه معابر در حدود قوانین موضوعه. ۲- نظیف و نگاه‌داری و تسطیح معابر و انهار عمومی و مجاری آب‌ها و فاضلاب و تنقیه قنوات مربوط به شهر و تأمین آب و روشنایی به وسایل ممکنه...».

اگر بخواهیم از بند ۲ ماده ۵۵ نتیجه بگیریم که چون نظیف معابر، علی‌الطلاق به عهده شهرداری نهاده شده است، بنابراین بلافاصله پس از هر تصادفی، مأموران شهرداری باید نسبت به جمع‌آوری ضایعات اقدام کنند و لذا شهرداری باید پاسخگوی هر ضرر احتمالی وارد بر شخص عابر یا... باشد، از فضای تاریخی قانونگذاری و نیز از مقصود قانونگذار بسیار به دور افتاده‌ایم و بر شهرداری، تکلیف ما لایطاق کرده‌ایم. چه کسی می‌تواند بپذیرد قانونی که در ۱۳۴۴ برای نظیف معابر و خیابان‌های آن روز تدوین شده است، برای بزرگراه‌های امروزی کلان شهرهای کشور قابل اجراست. از این گذشته، بعید به نظر می‌رسد که بتوان مفهوم متبادر از کلمه «نظیف» را که ابتدائاً حمل زباله و نظافت معمول شهر است نادیده گرفت و آن را به جمع‌آوری فوری ضایعات تصادف از معابر در هر شرایط مکانی و زمانی تسری داد.

نکته بسیار مهم دیگر این که بسیاری از حوادث و تصادفات رانندگی و ریختن و پاشیدن ضایعات حاصل از آن، در راه‌های بین شهری و خارج از معابر درون شهرها واقع می‌شود. در این صورت، تردیدی نیست که موضوع بحث، کاملاً از حیطه

تکالیف و اختیارات قانونی شهرداری ها خارج است و این نیز بر دشواری مسأله می افزاید.

۳-۶- قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری

در ماده یک این قانون که در سال ۱۳۸۷ به تصویب رسیده، مقرر شده است: «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و ریلی، اعم از این که اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند مکلفند وسایل نقلیه مذکور را در قبال خسارت بدنی و مالی که در اثر حوادث وسایل نقلیه مذکور و یا یدک و تریلر متصل به آنها و یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد می شود ... نزد یکی از شرکت های بیمه که مجوز فعالیت در این رشته را از بیمه مرکزی ایران داشته باشند بیمه نمایند.» تبصره ۱ - «دارنده از نظر این قانون، اعم از مالک و یا متصرف وسیله نقلیه است و هر کدام که بیمه نامه موضوع این ماده را تحصیل نماید تکلیف از دیگری ساقط است.» تبصره ۲ - «مسؤولیت دارنده وسیله نقلیه، مانع از مسؤولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است نمی باشد. در هر حال خسارت وارده از محل بیمه نامه وسیله نقلیه سبب حادثه پرداخت می گردد.» حسب تبصره ۵ - منظور از حوادث مذکور در این قانون، هر گونه سانحه ای از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش سوزی و یا انفجار وسایل نقلیه موضوع این ماده و نیز خساراتی است که از محمولات وسایل مزبور به اشخاص ثالث وارد شود. تبصره ۶ نیز اشعار می دارد: «منظور از شخص ثالث، هر شخصی است که به سبب حوادث وسیله نقلیه موضوع این قانون، دچار زیان های بدنی و مالی می شود به استثنای راننده مسبب حادثه.»

مسأله مهمی که در اینباره مطرح می شود آن است که آیا مسؤولیت دارنده وسیله به معنای تضمین تمام آثار دور و نزدیک حوادثی است که وسیله نقلیه موتوری در آن دخالت دارد؟ برای مثال، هرگاه در اثر رعد و برق، اتوموبیلی آتش بگیرد و به دیگران، خسارت وارد آورد یا تصادمی در اثر تقصیر راننده ماشین دیگر رخ دهد آیا دارنده

ضایعات حاصل از حوادث رانندگی و امکان جبران زیانهای ناشی از آن ————— ۵۳

وسیله نقلیه مسؤول جبران همه خساراتی است که از ناحیه آن به اشخاص ثالث وارد شده است؟ از ظاهر ماده یک چنین بر می آید که مسؤولیت دارنده وسیله نقلیه، مطلق است و گویا هیچ حادثه ای حتی قوه قاهره و تقصیر اشخاص ثالث او را معاف نمی سازد. اما از عبارت «در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا یدک و تریلر متصل به آنها و یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد شود» چنین بر می آید که وسیله باید در نظر عرف، سبب حادثه زیانبار باشد. ضرورتی ندارد که خسارت، به طور مستقیم ناشی از تصادم مادی با اتومبیل به بار آید. چنان که اگر اتومبیلی ناگهان در خیابان بایستد و راننده اتومبیلی که در پی او حرکت می کند ناچار وارد پیاده رو شود و با عابری تصادم کند، نمی توان ادعا کرد که اتومبیل نخستین، سهمی در تحقق حادثه نداشته است. ولی در هر حال، بایستی بتوان اتومبیل را یکی از اسباب وقوع ضرر شمرد. به بیان دیگر، کافی نیست که اتومبیل، شرط خسارت و زمینه ساز تأثیر علت های دیگر باشد و تنها با اثبات این امر که اگر وسیله نقلیه نبود خسارتی هم ایجاد نمی شد نباید دارنده را مسؤول شناخت. بایستی دخالت اتومبیل در ایجاد ضرر چنان باشد که بتوان آن را سبب حادثه یا یکی از اسباب آن به شمار آورد. پس اگر در اثر اتصال سیم های برق خانه ای، آتش سوزی رخ دهد و آتش به بنزین ماشین افتد و در نتیجه انباری از گندم بسوزد نباید دارنده اتومبیل را مسؤول شمرد...» (مسؤولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی/۴۰).

تصور کنیم در دعوی «راننده اتومبیلی، پس از بروز خرابی، از انتقال آن به محل مناسب و در نظر گرفته شده در کنار جاده امتناع می کند و به همین جهت، کامیونی که با سرعت غیر مجاز و بسیار زیاد و بدون کنترل می آید در نتیجه برخورد با این اتومبیل، خط وسط جاده را قطع می کند و با اتومبیلی که از طرف مخالف در حرکت بوده تصادم می نماید. پرسش اصلی دعوا در مورد مسؤولیت یا عدم مسؤولیت راننده اتومبیل خراب شده ای است که کامیون در اثر تصادف با آن و انحراف از مسیر خود و تصادم با اتومبیل دیگر، موجب خسارت به اتومبیل اخیر گردیده است. در این دعوا، دادگاه در نهایت چنین رأی داد که سرعت غیر محتاطانه و بی مبالا کامیون،

در حدّی بوده که مانع از سبب تلقی نمودن عمل راننده اتومبیل ثابت در مورد تصادف بعدی است. به عبارتی، بی‌مبالاتی و بی‌احتیاطی کامیون از جهت سرعت غیر مجاز هرگونه رابطه سببیت بین عمل تقصیرآمیز راننده اتومبیل ساکن و ثابت در جاده با زیان وارده بر اتومبیلی که از روبرو می‌آید و با کامیون تصادف کرده را قطع می‌کند» (همان/۶۷). حال اگر ضایعاتی از این تصادف حاصل شود و پراکنده شدن آنها موجب شود تا فرمان راننده اتومبیل دیگری، بی‌آن که کوچک‌ترین نقشی در تصادفی که رخ داده، داشته باشد، از دست او خارج شده و زیانی به شخص ثالثی وارد کند چه باید گفت. اگر اتومبیل اول، در محل غیر مجاز توقف نمی‌کرد؛ اگر راننده کامیون با سرعت زیاد و غیر قابل کنترل حرکت نمی‌کرد؛ اگر اتومبیل سوم در جهت خلاف در حال حرکت نبود؛ اگر آن ضایعات بلافاصله جمع‌آوری می‌شد؛ و اگر... اما در کنار این مباحث اعتباری، واقعیت خارجی این است که شخص ثالثی، زیان دیده است و باید به طریقی خسارت او جبران شود.

حسب ماده ۱۰ همین قانون: «به منظور حمایت از زیاندیدگان حوادث رانندگی، خسارت‌های بدنی وارد به اشخاص ثالث که به علت فقدان بیمه نامه، انقضای بیمه نامه، بطلان قرارداد بیمه، تعلیق تأمین بیمه‌گر، فرار کردن و یا شناخته نشدن مسؤول حادثه یا ورشکستگی بیمه‌گر قابل جبران نباشد و یا به طور کلی خسارت‌های خارج از شرایط بیمه نامه، توسط صندوق مستقلی به نام صندوق تأمین خسارت‌های بدنی پرداخت خواهد شد...». نگاهی اجمالی به این ماده ممکن است این فکر را به ذهن متبادر کند که لزوم جبران خسارت اشخاص ثالث از سوی صندوق، در فرض «شناخته نشدن مسؤول حادثه»، مؤید توجه مقنن به موضوع بحث ما و معرفی راهکار برای آن بوده است. البته این اندیشه با اندکی تأمل، قابل رفع به نظر می‌رسد. در واقع منظور مقنن از «شناخته نشدن مسؤول حادثه»، عدم امکان شناسایی مسؤول حادثه از منظر حقوقی و به عبارت دیگر، «عدم امکان شناسایی سبب حادثه» نیست، بلکه به قرینه فرض دیگر مصرح در ماده یعنی «فرار کردن» مسؤول حادثه، منظور قانون، موردی است که در پی

ضایعات حاصل از حوادث رانندگی و امکان جبران زیانهای ناشی از آن ————— ۵۵

حادثه زیانبار، وسیله نقلیه عامل حادثه، به هر دلیل در محل، ملاحظه یا شناخته نشده است و طبعاً مصداق آشکار این موارد، فرض گریختن وسیله سبب سانحه از محل است. همچنان که نامه شماره ۹۲/۸۵۵۰ مورخ ۹۲/۲/۲۹ بیمه مرکزی ایران خطاب به شرکت های بیمه همین استنباط را تأیید می کند: «مراد از متواری شدن یا شناخته نشدن مسؤل حادثه در ماده ۱۰ قانون، عدم شناسایی وسیله نقلیه مسبب حادثه است...» (کتاب جامع آموزش بیمه/۴۵۵). همچنین شمول قلمرو صندوق بر «خسارت های بدنی خارج از شرایط بیمه نامه» به موجب ماده فوق نیز رافع مشکل مطروح نیست؛ چرا که به شرح پیش گفته و در وهله اول، باید میان حادثه رانندگی و ورود صدمه به زیان دیده، رابطه سببیت عرفی وجود داشته و احراز شود و صرفاً در این حالت نیز خسارت های بدنی خارج از شرایط بیمه نامه، از سوی بیمه گر مربوط پرداخت می شود. حال آن که صرف نظر از متواری شدن و یا شناسایی یا عدم شناسایی وسیله نقلیه عامل حادثه اصلی در محل، نفس رابطه سببیت میان حادثه رانندگی و ورود متعاقب زیان به شخص ثالث در اثر وجود ضایعات حاصل از سانحه، محل تشکیک است و آن گونه که در مثال های مطروح دیدیم، این رابطه در غالب موارد، عرفاً قابل احراز نیست. در عمل نیز با پی گیری به عمل آمده، معلوم شد که زیان هایی از سنخ موضوع مقاله حاضر، از سوی صندوق، قابل جبران نیست.

۴- نتیجه گیری و راه حل پیشنهادی

شارع نمی خواهد ضرری تدارک نشده، باقی بماند و نمی پذیرد که مالی از کسی تلف شود و جامعه و حکومت اسلامی ناظر آن باشند و عکس العملی نشان ندهد. از سوی دیگر، در قوانین موضوعه مربوط نمی توان راه حل صریح و روشنی برای جبران خسارت دوره گرد بی پناهی پیدا کرد که پا یا گاری اش بر ضایعات تصادفی لغزیده و متحمل ضرری شده است و اکنون هیچ راهی برای احقاق حق و جبران صدمه ای که دیده است در برابر خود نمی بیند. یا برای جبران صدمات وارده بر موتورسواری

که در جاده میان روستا و شهر، بر ضایعات حاصل از تصادف قبلی لغزیده و اتفاقاً یکی از آنانی است که در چتر حمایتی هیچ بیمه‌ای هم قرار نگرفته است و - به دلیل کهنولت سن و برابر مقررات - نمی‌تواند قرار بگیرد و مصداق «شب تاریک و بیم موج و گردابی چنین هایل» شده است، چه چاره‌ای باید اندیشید؟

هر چند صندوق تأمین خسارت های بدنی موضوع ماده ۱۰ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسؤولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در برابر اشخاص ثالث، با همین اندیشه یعنی حمایت از اشخاص در موارد خارج از قلمرو اجرایی قانون مانند بلا اعتبار بودن بیمه نامه یا شناخته نشدن مسبب حادثه، پیش بینی و تدوین شده است، اما به ترتیبی که دیدیم این حکم و سایر احکام مرتبط به آن در همین قانون، فرض مورد نظر ما یعنی صدمات ناشی از ضایعات حاصل از سوانح رانندگی را پوشش نمی‌دهند. بدینسان پیشنهاد می‌شود که متن ماده فوق به گونه‌ای اصلاح و بازنگری شود که به دور از هر گونه احتمال و امکان تفاسیر مختلف از سوی نهادهای اجرایی و حمایتی ذی ربط، به طور صریح، خسارات و صدمات موضوع مقاله حاضر را نیز پوشش دهد و این گونه ضررها، بر خلاف رویه معمول، جبران نشده باقی نماند.

منابع

- امامی، سیدحسن، **حقوق مدنی**، ج ۱، تهران، کتابفروشی اسلامیة، ۱۳۳۴.
- باقری، احمد و باقی‌زاده، محمدجواد، **حدیث لاضرر و اختلاف در اثبات حکم بر پایه آن**، مجله دانشکده علوم انسانی دانشگاه سمنان، سال ششم، شماره ۱۹، پاییز ۸۶.
- خمینی (امام)، سید روح الله، **تحریر الوسیله**، ج ۲، تهران، مکتبه العلمیه الاسلامیه، بی تا.
- عدل، مصطفی (منصورالسلطنه)، **حقوق مدنی**، ج ۲، انتشارات طه، ۱۳۸۵.
- **قوانین و مقررات مربوط به شهر و شهرداری**، جهانگیر منصور، نشر دیدار، تهران، ۱۳۸۶.
- **قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی**، همراه با جداول جرایم سال ۱۳۸۵، رضایی‌پور، علی‌مراد، نشر آریان، تهران، ۱۳۸۶.

- ضایعات حاصل از حوادث رانندگی و امکان جبران زیانهای ناشی از آن _____ ۵۷
- کاتوزیان، ناصر، **حقوق مدنی (ضمان قهری-مسئولیت مدنی)**، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۶۹.
- کاتوزیان، ناصر، جنیدی، لعی و غمامی، مجید، **مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی**، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۶.
- **کتاب جامع آموزش بیمه**، ج ۲، چ ۲، پژوهشکده بیمه، ۱۳۹۴.
- گرجی، ابوالقاسم و دیگران، **دیات**، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۰.
- محمدی، ابوالحسن، **قواعد فقه**، تهران، نشر یلدا، ۱۳۷۳.
- موسوی بجنوردی، سید محمد، **قواعد فقه**، تهران، نشر میعاد، ۱۳۷۲.
- ناصرزاده، هوشنگ، **مجموعه قوانین راهنمایی و رانندگی به ضمیمه**، چ ۲، تهران، انتشارات بابک، ۱۳۷۷.

