

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

کتابخانه تخصصی قزوین
شماره ثبت: ۲۷۹۹۴
(۵)

تمام حقوق این کتاب برای مؤلف محفوظ است هر نوع کپی در اینترنت و قراردادادن در مجموعه های CD رایانه ها ، تبدیل به دیسکت ، تاریخی فقهی و غیره و هر نوع ترجمه ، تلخیص چاپ آن بدون اجازه کتبی مؤلف مطلقا ممنوع است .

با تشکر از خانم عزت مهدوی نجف آبادی که این اثر را تصحیح و ویرایش نمود،



نام کتاب : فقه ترافیک

نویسنده : محمد حسین واثقی راد

ناشر : آفاق غدیر

چاپ : اول. زمستان ۱۳۸۶

تیراژ : ۳۰۰۰

شابک : ۹۶۴-۹۶۸۸۱-۶-۱

قیمت : ۱۴۰۰۰ ریال

مرکز پخش : ۲۹۰۲۰۲۴

فهرست

.....	اشاره	۹
.....	مقدمه	۱۱
.....	فصل اول شناخت عوامل	۱۵
.....	عوامل مؤثر در پیدایش حوادث	۱۷
.....	۱. راننده	۱۷
.....	الف. عدم مهارت	۱۷
.....	ب. عدم آشنایی با قوانین رانندگی و رعایت آنها	۱۸
.....	ج. عدم احساس وظیفه دینی	۱۹
.....	د. عدم احساس وظیفه اخلاقی و تعهد معنوی	۲۰
.....	ه. استفاده غیر منطقی از وسایل نقلیه	۲۰
.....	و. عدم تمرکز	۲۱
.....	۲. راکب موتورسیکلت	۲۲
.....	۳. بیمه	۲۳
.....	۴. عابر پیاده	۲۵

۵. عدم تناسب جاده و سرعت ۲۷
۶. نقص فنی ۲۸
۷. حرکت وسایل نقلیه کندرو ۲۹
۸. عدم اطلاعات جاده‌ای ۲۹
- ۹ - عوامل موردی ۳۰
۱۰. عوامل قهری و طبیعی ۳۰
۱۱. نداشتن ویا ناکارآمدی برخی قوانین ۳۱
- فصل دوم ضرورت برنامه ریزی ۳۳**
- قانون مند ساختن اندنگی ۳۵
- وضع قوانین مورد نیاز ۳۶
- الف. شرایط اقتصادی و چگونگی ترکیب جمعیت ۳۷
- ب. رعایت مصلحت اکثر افراد جامعه ۳۷
- ج. رشد تکنولوژی ۳۸
- د. ساختار جدید شهری ۳۸
- هـ. خطر آفرینی ۳۸
- قوانین مورد نیاز ۳۹
- الف. حرکت ۳۹
- ب. حقوق عابر پیاده و وسایل نقلیه موتوری ۳۹
- ج. موتور سواران ۴۰
- د. دیات و خسارت‌های مالی ۴۰
- هـ. قوانین بیمه ۴۱

۴۱.....	ایمن سازی جاده‌ها و وسایل نقلیه.....
۴۲	ارتقای فرهنگ معنوی.....
۴۳.....	۱ - اعتقاد به رعایت حقوق دیگران
۴۴.....	۲ - ایجاد تعهدات عملی
۴۴.....	الف . تشویق افرادی که تخلف نکرد..ه‌اند و نمی کنند
۴۵	ب . جریمه تصاعدی.....
۴۶.....	ج . ایجاد تعهد معنوی و انگیزه دینی.....
۴۶	د . کنترل محسوس و نامحسوس
۴۷.....	فصل سوم قاعده ضمان.....
۴۹	۱ - ضمان عقدی و عهدی
۵۵	۲ - ضمان قهری.....
۵۳	اتلاف ، سبب ، مباشر
۶۳.....	فصل چهارم قاعده لا ضرر.....
۶۵.....	قاعده لا ضرر.....
۶۶.....	دلیل اثبات قاعده لا ضرر
۶۷	گستره قاعده لا ضرر
۶۸	معنای لا ضرر
۶۹	اشارتی به روایات
۷۱	در گستره قوانین راهنمایی و رانندگی
۷۳	فصل پنجم حقوق و قوانین.....

۷۵.....	حقوق وقوانین
۷۶.....	خاستگاه اساسی مسئولیت پذیری
۷۶.....	مسئولیت‌های مدنی و کیفری
۷۷.....	مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه
۸۰.....	معافیت دارنده
۷۴.....	مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه در قوانین ایران
۸۲.....	مبنای مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه
۸۴.....	مسئولیت کیفری راننده
۸۵.....	حقوق رانندگان
۹۵.....	فصل ششم فقه و قوانین رانندگی
۹۷.....	فقه و قوانین رانندگی
۹۷.....	روایات
۹۷.....	روایت اول:
۱۰۰.....	روایت دوم:
۱۰۱.....	روایت سوم:
۱۰۳.....	روایت چهارم:
۱۰۴.....	روایت پنجم:
۱۰۵.....	فتوای فقها
۱۰۶.....	مسئولیت متصدی وسیله نقلیه
۱۱۱.....	مسئولیت عابر پیاده و سواره
۱۲۰.....	مبانی روایات و فتاوا

تشابه و مطابقت	۱۲۴
نتیجه	۱۲۷
مسئولیت‌های اخلاقی و معنوی و عاطفی	۱۲۹
مسئولیت شهرداری، وزارت راه و مأموران راهنمایی	۱۳۴
فصل هفتم حکم فقهی	۱۲۶
۱. روایات	۱۳۸
۳. از شئون حکومت	۱۳۸
۳. نظم اجتماعی	۱۳۹
۴. ضرر و زیان	۱۳۹
الف. ضرر بدنی و جانی	۱۳۹
ب. ضرر مالی	۱۴۰
ج. اتلاف وقت	۱۴۱
حکم مولوی یا ارشادی ..	۱۴۳
هیچ ضرر و زیانی را در پی ندارد	۱۴۲
دلیل ارشادی	۱۴۳
دلیل مولوی	۱۴۵
موجب اتلاف مال و وقت و نظم اجتماعی	۱۳۳
بی‌احترامی به دیگران	۱۴۶
تخلف منجر به قتل و جرح	۱۴۶
منابع	۱۴۸

اشاره

حوادث رانندگی از مشکلات جامعه در عصر کنونی است . با اختراع خودرو ، پیدایش حمل و نقل موتوری ، مسئلن شهرى برای جلوگیری از حوادث را نندگی، قوانین بسیاری وضع کردند و کوشیدند حرکت وسایل نقلیهٔ موتوری را نظم و سامان دهند . این اقدام گرچه بسیار مؤثر بود ، اما به طور کامل نتوانست از پیدایش حوادث ناگوار پیش گیری کند ، زیرا در پیدایش حوادث را نندگی عوامل مختلفی دخالت دارند که مهم ترین آنها شخصیت معنوی راننده و نوع نگرش او که به وسایل نقلیه و شیوهٔ استفاده از آن است . وسایل نقلیه موتوری به خودی خود مشکل آفرین نیستند ، بلکه از ضروریات زندگی اند ، اما استفادهٔ نادرست از آنها می تواند مشکل ساز باشد . سامان دهی به وضعیت رانندگی و استفادهٔ بهینه از وسایل نقلیه موتوری ، مستلزم تدبیر و برنامه ریزی وسیع فرهنگی و حقوقی است .

در پیدایش حوادث رانندگی عوامل مختلفی دخالت داشته و از نظر حقوقی نیز که چه کسی باید خسارت پرداخت کند ، یکی از مباحث مهم عصر حاضر است . گرچه از موضوعات جدید به شمار می

آید امداد روایات و مبانی فقهی نیز به خوبی به این موضوع پرداخته شده است .

در این نوشتار ، حوادث رانندگی از نظر فقهی و حقوقی بررسی شده و عوامل پیدایش آن شناسایی و راهکارهای مختلف ارائه شده است .

مطالعه این کتاب می تواند در استفاده هدفمند از وسایل نقلیه موتوری و جلوگیری از پیدایش بسیاری از حوادث رانندگی مؤثر باشد

مقدمه

گاهی با دیدن یک تصادف دلخراش که منجر به کشته و مجروح شدن عده‌ای شده ، آن چنان تحت تأثیر قرار می‌گیریم که تا چند روز ذهن ما مشغول است ؛ غصهٔ بازماندگان ، مجروحان حادثه ، خسارت‌های مالی ، گرفتاری راننده ، بی‌سرپرستی برخی خانواده‌ها و ... روح ما را آزار می‌دهد ، در حالی که هر لحظه چنین حوادثی در جهان پدید می‌آید . طبق آمار منتشر شده ، در هر سال در دنیا بیش از $1/200/000$ نفر کشته و بیش از $50/000/000$ نفر بر اثر حوادث رانندگی مصدوم می‌شوند . تلفات حوادث رانندگی در ۲۰ سال اخیر ، بیش از ۶۵٪ رشد داشته است .^۱

طبق این آمار ، هر روز به طور متوسط ۳۰۰۰ نفر در حوادث رانندگی جان خود را از دست می‌دهند و $137/000$ نفر مصدوم می‌شوند .

بر اساس آمار ارائه شده در سال ۱۳۷۳ در ایران ، در حوادث رانندگی ۱۰۵۴۵ نفر کشته و ۴۴۱۱۶ نفر مصدوم شده‌اند . این رقم در

سال ۱۳۸۲ به ۲۵۷۲۲ نفر کشته و ۲۲۲۳۰۹ مصدوم افزایش یافته است. تعداد کشته شدگان از ۲۹ نفر در هر روز به ۷۰ نفر رسیده است. در سال ۱۳۷۳ در هر ۵۰ دقیقه یک نفر کشته شده، در حالی که این رقم در سال ۱۳۸۲ به هر ۲۰ دقیقه یک نفر کشته رسیده است.

آمار تصادفات و تلفات انسانی در ایران بیش از کشورهای دیگر بوده است. به عنوان مثال، از ۳۰۰۰ نفر کشته در هر روز در جهان، ۷۰ نفر به ایران اختصاص دارد. یعنی ۲/۴٪ مرگ و میر و ۵٪ مصدومان جهان مربوط به ایران بوده است.^۱

افزون بر تعداد تصادفات، شدت تصادفات نیز در ایران بیش از کشورهای دیگر بوده است و همین موضوع سبب شده که رقم تلفات حوادث رانندگی در ایران بیشتر از کشورهای دیگر باشد؛ چنانکه درصد کشته شدگان نسبت به مجروحان در ایران ۱۵ برابر انگلستان بوده در حالی که در آمریکا و انگلستان ۱٪ مجروحان کشته می‌شوند. در آلمان و سوئیس و اتریش ۲٪، سوئد ۳٪، فرانسه، اسپانیا و ترکیه ۵٪ و در ایران ۱۰٪ مجروحان فوت کرده‌اند. استاندارد متوفیان حوادث رانندگی ۵/۱ تا ۲ نفر کشته به ازای هر ۱۰۰۰۰ وسیله نقلیه است که در ایران به ازای هر ۱۰۰۰۰ وسیله نقلیه ۳۳ نفر کشته است.^۲ این رقم در کشورهای توسعه یافته بسیار کمتر است؛ مثلاً در ژاپن به ازای هر ۱۰۰۰۰ وسیله نقلیه ۱/۴ نفر، استرالیا ۱/۸ نفر،

۱. دو ماهنامه راهور شماره ۱۵ صفحه ۳۷.

۲. دو ماهنامه راهور شماره ۱۵ صفحه ۳۸.

تایوان و فیلیپین ۵/۳ نفر، مالزی ۵/۵ نفر، هنگ کنگ ۷/ نفر،
تایلند ۱۱/۱ نفر، اندونزی ۲۱/۵ نفر کشته می‌شوند که در ایران این
رقم به ۲۹ نفر کشته می‌رسد.

در ایران، در سال ۱۳۸۲، ۲۵۷۲۴ نفر؛ در سال ۱۳۸۳، ۲۶۰۹۰،
نفر؛ در سال ۱۳۸۴، ۲۷۷۵۵ نفر کشته شده‌اند.

در شش ماهه اول ۱۳۸۴ و ۱۳۸۵ آمار تلفات این گونه بوده است:

۱۳۸۴: درون شهری: متوفا: ۴۶۹۶ نفر؛ مجروح: ۵۸۰۷۴ نفر.

برون شهری: متوفا: ۱۰۴۹۰ نفر؛ مجروح: ۹۰۵۲۹ نفر.

جمع کل: متوفا: ۱۵۱۸۶ نفر؛ مجروح: ۱۴۸۶۰۳ نفر.

۱۳۸۵: درون شهری: متوفا: ۴۴۱۷ نفر؛ مجروح: ۷۴۳۶۹ نفر.

برون شهری: متوفا: ۱۱۱۶۴ نفر؛ مجروح: ۷۸۶۲۸ نفر.

جمع کل: متوفا ۱۵۵۸۱ نفر؛ مجروح: ۱۵۲۹۹۷ نفر.

بر اساس آمار به دست آمده: عامل انسانی ۵۷٪، راه و شرایط

محیط ۳٪، عامل وسیله نقلیه ۲٪، عامل راه و شرایط محیطی ۳۰٪،

عامل انسان و وسیله نقلیه ۱۰٪، وسیله نقلیه و راه ۱٪، هر سه عامل

۴٪، در پیدایش حوادث رانندگی دخالت داشته‌اند.

در بیش از ۹۳٪ تصادفات، عامل انسانی به صورت عامل مستقیم

یا همراه با عوامل دیگر نقش داشته است.

۳۴٪ تلفات مربوط به موتورسواران است که ۹۵٪ آنان از ناحیه سر

ضربه دیده‌اند.

در سال ۱۳۸۲ حدود ۴۵۰۰۰۰ نفر راهی بیمارستان شده‌اند که

۱۰٪ آنها دچار عوارض ماندگار بوده‌اند .
در سال ۱۳۸۲ در اثر حوادث رانندگی ، ۲۵۷۲۲ نفر کشته و
۲۲۲۳۰۹ نفر زخمی شده‌اند . خسارت‌های مالی ناشی از آنها به مبلغ
۱۶۴۷ میلیارد تومان برآورد شده است .
خلاصه آنکه تصادفات در ایران سالانه جان ۲۷۷۰۰ نفر را گرفته و
۲۴۰۰۰ تصادف درون شهری خسارت‌های مالی بسیار نیز داشته است .

فصل اول

شناخت عوامل

عوامل مؤثر در پیدایش حوادث

در پیدایش حوادث رانندگی ، عوامل بسیاری با سهم‌های متفاوتی دخالت دارند که با شناسایی آنها می‌توان برای پیش‌گیری از حوادث ، برنامه ریزی کرد ؛ که مهم‌ترین آنها عبارتند از :

۱- راننده

مهم‌ترین عامل در پیدایش حوادث رانندگی ، راننده است . راننده با توجه به شیوهٔ هدایت وسیلهٔ نقلیه ، در دو بعد کمی و کیفی ، نقش مهمی در پیدایش حوادث دارد . در پیدایش حوادث از سوی راننده نیز عوامل مختلف تأثیر دارند ؛ از جمله :

الف . عدم مهارت

مهارت به این معنا نیست که راننده گواهی نامهٔ رانندگی داشته باشد ؛ زیرا بسیاری از افراد گواهی نامه دارند ، اما مهارت لازم را در هدایت وسیله نقلیه کسب نکرده‌اند . بدیهی است که رانندگی در

کوچه و خیابان و اتوبان و جاده و همچنین با وسایل نقلیه مختلف ، متفاوت است . بسیاری با یک نوع وسیله در شهر و در سرعت خاصی می‌توانند خوب رانندگی کنند ، اما با سرعت بیشتر یا با وسیله نقلیه دیگری نمی‌توانند رانندگی کنند . یا در شرایط عادی می‌توانند خودرو را کنترل کنند ، اما در سرعت و شرایط غیرعادی قادر به کنترل آن نیستند . این افراد گرچه از نظر قانون مجاز به رانندگی هستند ، اما خود باید بدانند که در کدام شرایط و با کدام وسیله نقلیه می‌توانند خوب رانندگی کنند . تعهد اخلاقی و حکم شرعی ایجاب می‌کند که راننده زمانی که مهارت کافی کسب کرده و بر کار خود مسلط شده و توانایی پیشگیری از بروز حادثه را به دست آورده ، رانندگی کند . هرکس میزان مهارت خود را خوب می‌شناسد ، پس باید آن گونه رانندگی کند که می‌تواند . در غیر این صورت ، مسئولیت شرعی و اخلاقی حادثه بر عهده او است ؛ هر چند بر حسب قوانین جاری ، مقصر نباشد . اگر رانندگان محترم این موضوع را رعایت کنند بخش عظیمی از حوادث رانندگی پیش نخواهد آمد .

ب . عدم آشنایی با قوانین رانندگی و رعایت آنها

برخی از رانندگان با قوانین راهنمایی به طور کامل آشنا نیستند یا خود را ملزم به رعایت آنها نمی‌دانند . برخی نیز نه تنها احترامی برای قوانین راهنمایی قایل نیستند ، بلکه رعایت نکردن قوانین راهنمایی را برای خود امتیاز به شمار می‌آورند و افتخار می‌کنند که توانسته‌اند آنها را زیر پا بگذارند . بخشی از حوادث رانندگی معلول همین مسأله است

که تا فرهنگ رانندگی مبتنی بر ارزش‌های اخلاقی و تعهدهای معنوی پدید نیاید و رانندگان محترم خود را ملزم به رعایت قانون ندانند، از آمار آن حوادث نیز کاسته نمی‌شود. موارد خلاف نیز آن چنان زیاد است که مأموران هم در برخی موارد قادر به کنترل نیستند.

امروزه در تمام دنیا قوانین راهنمایی و رانندگی از ضروریات زندگی به شمار می‌آید. یکی از آن قوانین، رعایت سرعت مجاز است. در هیچ کشور و بر حسب هیچ قانونی، رانندگان مجاز نیستند که با هر سرعتی که بخواهند حرکت کنند. برای هر جاده و اتوبان و خیابان و به تناسب موقعیت آنها سرعت مناسبی تعیین شده است که اگر رعایت گردد میزان تلفات جانی و مالی بسیار کاهش می‌یابد. بدیهی است که عدم رعایت قوانین راهنمایی، به ویژه سرعت غیرمجاز، از عوامل اصلی حوادث است.

ج. عدم احساس وظیفه دینی

بدیهی است که رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی به منظور ایجاد نظم اجتماعی، حکم دینی است. برخی رانندگان به قوانین رانندگی با نگرش غیر دینی می‌نگرند و آنها را از جمله احکام دین نمی‌دانند و رعایت آنها را از وظایف دینی به شمار نمی‌آورند و در نتیجه اجرای آنها را لازم نمی‌دانند. آنان چنین می‌پندارند که عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، حتی اگر سبب پیدایش حادثه شود، هیچ مجازات شرعی و الهی ندارد. این افراد بر این باورند که با تخلف از قوانین راهنمایی هیچ مسئولیتی در برابر دین و جامعه ندارند.

د. عدم احساس وظیفه اخلاقی و تعهد معنوی

وسایل نقلیه موتوری از نعمت‌های الهی و از ضروریات زندگی امروز به شمار می‌آید. باید به وسایل نقلیه موتوری با همین دیدگاه نگرست و از این نعمت در جهت رفاه زندگی استفاده کرد. باید با به کارگیری صحیح و در جهت مثبت، آن را پاس داشت و سپاسش را ادا کرد.

احساس تعهد اخلاقی و معنوی در بسیاری موارد از بروز حوادث جلوگیری می‌کند. به عنوان مثال، راننده‌ای از طرف مقابل می‌آید و مرتکب خلاف نیز شده است و راننده دیگری که طبق قانون حرکت می‌کند، می‌تواند گذشت داشته باشد و راه را برای او باز کند تا از وضعیت اضطراری بیرون آید. اما برخی این کار را نمی‌کنند، بلکه راه را بر او تنگ می‌کنند و او دچار حادثه می‌شود، در حالی که اگر این راننده او را در وضعیت اضطراری قرار نمی‌داد، حادثه‌ای اتفاق نمی‌افتاد. در این گونه موارد گرچه راننده‌ای که مرتکب خلاف (چون ورود ممنوع یا سبقت ممنوع) شده، مقصر است، اما معلوم نیست راننده مقابلش که راه را بر او تنگ کرده است در پیشگاه خداوند مسئول نباشد. رانندگان هرچه بیشتر از فضایل اخلاقی بهره‌مند باشند، بیشتر قوانین را رعایت می‌کنند و بیشتر می‌کوشند تا حادثه‌ای پیش نیاید.

هـ. استفاده غیر منطقی از وسایل نقلیه

وسایل نقلیه سبب آسایش زندگی اند. باید با همین نگاه نیز به آنها نگرست واز این نعمت در جهت رفاه وآسایش بهره برد. آرامش خود وآسایش دیگران را نباید سلب کرد. برخی افراد، ماشین را وسیله آسایش زندگی نمی دانند، بلکه وسیله تفریح و سرگرمی به شمار می آورند و با سرعت های بسیار بالا و حرکتهای غیرعقلانه و جنون آمیز، جاده و خیابان را برای دیگران ناامن می کنند و چه بسیار افرادی که برای فرار از آنها دچار حادثه می شوند.

و. عدم تمرکز

استفاده از تلفن همراه، غذا خوردن و گفت وگو با سرنشینان در حین رانندگی، از عوامل دیگر در پیدایش حادثه هستند. راننده در این موارد چون تمرکز در رانندگی ندارد، دچار حادثه می شود. اینها برخی از عوامل پیدایش حوادث رانندگی از سوی راننده است. چنان که آمار نشان می دهد، اکثر قریب به اتفاق حوادث رانندگی از ناحیه رانندگان پدید آمده است.

سبقت نادرست، عدم توجه به جلو، سرعت و خستگی ۷۶٪ تصادفات را تشکیل می دهد. از ۹۰۲ مورد تصادف اتوبوس در سال ۱۳۸۳ تعداد ۴۹۴ مورد، معادل ۵۵٪ رانندگان اتوبوس مقصر بوده اند. همچنین ۵۰۶ فقره تصادف به دلیل تجاوز به چپ، ۳۲۷ مورد عدم توجه به جلو، ۱۹۱ فقره عدم رعایت فاصله ایمن و ۱۸۰ مورد واژگونی

به دلیل عدم دقت و توجه راننده ، رخ داده است .^۱
 سبقت غیر مجاز با ۴۴٪ دارای بالاترین رقم ، سرعت غیر
 مجاز ۳۰٪ ، انحراف به چپ ۱۴٪ بوده است .^۲ عامل اصلی ۹۰ تا ۹۵٪
 کل تصادفات ، راننده ، یعنی عامل انسانی بوده است .^۳
 با توجه به این گزارش‌ها باید با برنامه‌ریزیهای لازم در جهت
 ارتقای سطح علمی، فرهنگی، اعتقادی ، اخلاقی و تعهد اجتماعی
 رانندگان محترم گام برداشت .

۲ - راکب موتورسیکلت

با توجه به آمار حوادث رانندگی ، شمار حوادثی که موتورسواران
 عامل پیدایش آنها بوده‌اند ، اندک نیست . بسیاری از موتورسواران
 خود را ملزم به رعایت حقوق دیگران نمی‌دانند و از این هم نگران
 نیستند که حادثه‌ای پدید آید و خود یا دیگری قربانی شود .

در سال ۱۳۸۲ ، ۳۰۱۸ موتورسوار کشته شدند که این رقم ۲۳/۷٪
 تلفات جاده را شامل شده است . از نظر گروه سنی نیز ۶۰/۵٪ آنها بین
 ۱۷ تا ۳۰ سال سن داشته‌اند و ۲۵/۹٪ نیز افرادی بودند که سن آنها
 بین ۲۱ تا ۲۵ بوده است . از این تعداد ۳۷/۸٪ افراد فوت شده در شهر

۱ . دو ماهنامه راهور شماره ۱۵ صفحه ۴۳ .

۲ . همان / ۳۵ .

۳ . همان / ۴۱ - ۴۴ .

و ۵۳٪ در خارج از شهر بوده‌اند. علت اصلی فوت ۶۵/۷٪ آنها ضربه به سر بوده است.^۱

افزون بر بی‌احتیاطی از سوی برخی از موتورسواران، قوانین ویژه‌ای برای محدود ساختن حرکت آنها نیز وضع نشده است. دوچرخه موتوری و غیرموتوری در حکم عابر پیاده به شمار می‌رود، اگر اتومبیل در هر شرایطی با او تصادف کند محکوم به پرداخت خسارت می‌شود، هر چند که مقصر نباشد.

با نگاهی روان شناختی و آن چه که در خیابان‌ها و جاده‌ها مشاهده می‌شود، می‌توان گفت که بسیاری از موتورسواران خود را ملزم به رعایت قوانین راهنمایی نمی‌دانند و بر این باورند که چون سوار موتور هستند پس هرگونه که خواستند می‌توانند حرکت کنند. به همین دلیل برخی از آنها پشت چراغ قرمز توقف نمی‌کنند، ناگهان به راست یا چپ می‌پیچند. سبقت غیر مجاز، گذر از مسیرهای ورود ممنوع، ورود به پیاده‌رو از جمله موارد تخلف موتورسواران است. آنان می‌پندارند که قوانین راهنمایی و رانندگی فقط برای رانندگان ماشین وضع شده‌اند.

۳ - بیمه

شرکت‌های بیمه از این جهت که خسارت زیان دیده را جبران می‌کنند و به نفع زیان دیده تأسیس شده‌اند بسیار خوب و ضروری است و در تمام دنیا نیز رایج است، اما استفاده ناصحیح از بیمه در برخی موارد سبب و انگیزه بروز بسیاری از حوادث می‌شود. برخی از رانندگان با داشتن بیمه، از تصادف و حادثه نگرانی ندارند. بسیار شنیده شده که افرادی می‌گویند: چون ماشین بیمه است ترسی از تصادف و مرگ سرنشینان نیست، زیرا بیمه دیه و خسارت‌های وارده را پرداخت می‌کند. تردیدی نیست که قانون بیمه خوبی‌های بسیاری دارد، اما برخی رانندگان با تکیه بر شرکت‌های بیمه احتیاط نمی‌کنند و سبب حادثه می‌شوند. این موضوع نیز روشن است که اداره بیمه از سوی کسی خسارت پرداخت می‌کند که متخلف باشد و مقصر شناخته شود، یعنی باید تخلفی صورت گرفته باشد تا خسارت وارده جبران گردد. در این صورت برخی رانندگان هیچ نگرانی در پیدایش حادثه ندارند. بدیهی است که اگر کسی از پرداخت خسارت بیم نداشته باشد، احتیاط را هم ضروری نمی‌داند. در نتیجه، آمار تصادفات و حوادث بالا می‌رود. به عنوان مثال، اگر به مدت کوتاهی مثلاً شش ماه، این قانون را بردارند و اداره بیمه هیچ گونه خسارتی

پرداخت نکند ، بی گمان از آمار حوادث رانندگی کاسته می شود . لازم است قوانین بیمه آن چنان تدوین گردد که عاملی برای گسترش حوادث نشود ؛ مثلاً به راننده‌ای که بیش از چند بار تصادف کرده و در همه موارد مقصر بوده است ، خسارت پرداخت نشود و در مقابل افرادی که مرتکب خلاف نشده و حادثه‌ای پدید نیاورده‌اند ، تشویق شوند و تخفیف‌های ویژه و تسهیلات بیشتری در بیمه‌نامه ، برای آنها در نظر گرفته شود . در هر صورت ، قوانین بیمه باید با کارشناسی بیشتری تنظیم گردد و مورد دقت و تجدید نظر قرار گیرد .

۴ - عابر پیاده

در سابق به دلایل مختلف حق تقدم استفاده از خیابان و جاده با عابر پیاده بود ، اما در دنیای امروز این موضوع به طور مطلق نمی‌تواند صحیح باشد. در قوانین گذشته ، عابر پیاده حق داشت که هر وقت بخواهد از هر کجای خیابان و جاده عبور کند و اگر راننده‌ای با او تصادف می کرد محکوم به پرداخت خسارت می شد . متأسفانه در این زمان نیز بسیاری از عابران پیاده حق خود می‌دانند که هر گونه بخواهند از عرض خیابان و جاده عبور کنند و بر این نظر هستند که رانندگان باید حرکت خود را با عبور او تنظیم کنند . برای این جهت برخی از حوادث از این ناحیه پدید آمده و حرکت عابر پیاده عامل حادثه بوده است . بسیار اتفاق افتاده که راننده‌ای همه قوانین را

رعایت کرده اما ناگهان عابر پیاده در مسیر او ظاهر شده و او در آن حال قادر به کنترل وسیله نقلیه نبوده و در نتیجه منجر به حادثه شده است. در برخی موارد، راننده حتی احتمال هم نمی‌داده که عابر پیاده از آن جا عبور کند. در چنین شرایطی، راننده هیچ تقصیری ندارد، اما در دادگاه‌های ایران به پرداخت دیه محکوم می‌شود؛ در حالی که در بسیاری از کشورها مسیر عابر پیاده و سواره مشخص شده و هر کدام که بر خلاف قانون و مسیر تعیین شده حرکت کنند و سبب حادثه شوند، مقصر به شمار می‌آیند. در قوانین ایران نیز به این موضوع توجه شده است، اما آن چنان نیست که بتوان راننده را از پرداخت دیه معاف کند.

در برخی از بزرگراه‌ها با نرده‌کشی و احداث پل عابر پیاده، از حرکت عابر پیاده در عرض خیابان جلوگیری شده است؛ اما آن چنان نیست که اگر عابر پیاده از عرض آن بزرگراه گذشت و با ماشین تصادف کرد خسارت بر عهده خود او باشد و راننده مقصر به شمار نیاید. نرده‌کشی به تنهایی نمی‌تواند مشکل تصادف ماشین با عابر پیاده را حل کند، بلکه لازم است نخست در خصوص حرکت عابر پیاده و ماشین، قوانین لازم وضع شود و سپس اتوبان‌ها و بزرگراه‌ها در پوشش این قانون قرار گیرند و آن گاه با نصب تابلوهای مخصوص به اطلاع همگان برسد که اگر عابر پیاده از این مسیر بگذرد و حادثه‌ای رخ دهد باید خود عهده‌دار خسارت شود. بنا بر این یکی از موارد قابل توجه حوادث رانندگی، تصادف وسیله نقلیه با عابر پیاده

است. گرچه در اکثر موارد، رانندگان مقصر بوده‌اند، اما این گونه نبوده که عابر پیاده در پیدایش حادثه دخالت نداشته است.

در سال ۱۳۸۲، تعداد فوتی و مجروحین عابر پیاده ۱۷۰۰۰ در ۵۵۳ مورد تصادف بوده که ۳/۱٪ و در سال ۱۳۸۳، تعداد ۱۵۰۰۰ در ۵۱۸ مورد بوده که ۲/۶٪ و در سال ۱۳۸۴، ۱۸۰۰۰ در ۳۳۶ مورد بوده که ۲/۸٪ کل تصادفات را تشکیل می‌داده است.

از نظر طیف سنی نیز ۲۷/۶٪ عابرین بالای ۶۰ سال، ۲۱/۵٪ کمتر از ده سال و ۱۵/۹٪ بین ۱۰ تا ۲۰ ساله بوده‌اند. علت مرگ ۴۶/۵۶٪ خودرو سواری و سپس وانت‌بار و... بوده است.

از مجموع ۶۷۲۹ نفر فوتی در بهار سال ۱۳۸۴ بیشترین قربانیان عابر پیاده، مربوط به شهر تهران بوده است. از این تعداد علت فوت ۶۰٪ ضربه به سر بوده است.

بر این اساس باید با وضع قوانین مورد نیاز و اجرای آن و آموزش‌های لازم، از پیدایش بسیاری از حوادث جلوگیری کرد.

۵ - عدم تناسب جاده و سرعت

یکی دیگر از عوامل پیدایش حادثه، عدم تناسب جاده و سرعت است. در بسیاری موارد، ساختار جاده‌ها با سرعت متناسب نیست. مثلاً جاده موج، دست‌انداز یا پیچ خطرناک دارد و علائم خطر نصب نشده. در بسیاری از جاده‌های کشور با همین وضعیت روبه‌رو هستیم و

می‌بینیم که ماشین به طور مرتب در حال پرش به سمت راست یا چپ است. بسیاری از جاده‌ها با رعایت استانداردهای بین‌المللی ساخته نمی‌شوند. ماشین‌های تندرو ساخته شده اما جاده‌های متناسب با حرکت این ماشینها پدید نیامده است. عدم تناسب جاده و سرعت، از عوامل پیدایش حادثه است. حوادث ناشی از این عامل نیز اندک نیست. لازم است مسئولان محترم وزارت راه در احداث و آسفالت جاده‌ها، مشخصات فنی و استانداردهای بین‌المللی را به طور کامل و جدی رعایت کنند و احداث و آسفالت جاده‌ها را به شرکت‌هایی واگذار نکنند که با وسایل دستی سطح جاده را صاف و زیرسازی می‌کنند، یا به منظور رسیدن به سود بالاتر، هزینه و وقت لازم را صرف نمی‌کنند. باید برای بهینه‌سازی راه‌ها از پیشرفته‌ترین تکنولوژی استفاده کرد؛ زیرا سفر سالم در گرو جاده سالم است.

سالانه حدود ۸۰۰۰۰۰ خودرو و ۱۲۰۰۰۰۰ موتورسیکلت وارد چرخه ترافیکی می‌شوند در حالی که به همین نسبت جاده‌های لازم احداث نمی‌شود.^۱

بر اساس گزارش راهنمایی، در راه‌های کشور ۳۰۰۰ نقطه حادثه‌خیز وجود دارد که اصلاح ۵۰٪ آن‌ها مستلزم تخصیص ۷۵۰ میلیارد تومان اعتبار است. عامل جاده ۷۳/۸٪ تصادفات منجر به مرگ، ناشی از کم عرض بودن جاده‌هاست.^۲

۱. همان / ۴۳.

۲. همان / ۴۱ - ۴۴.

۶ - نقص فنی

در برخی موارد ، نقص فنی عامل پیدایش حادثه است . فرسودگی لاستیک و نداشتن ترمز مناسب از عوامل مهم در پیدایش حوادث رانندگی است . در قوانین راهنمایی ، نقص فنی پیش‌بینی شده و از موارد خلاف به شمارآمده و این مسئولیت را بر عهده مالک گذاشته است ؛ اما اثبات آن در برخی موارد ، برای افسر کارشناس چندان آسان نمی‌باشد و به نظر می‌آید چندان توجهی به این قانون نمی‌شود . این مورد گرچه یکی از عوامل حادثه به شمار می‌آید اما تعداد آن ها چندان زیاد نیست .

راننده‌ای که آگاهی به نقص فنی ماشین خود دارد و احتمال می‌دهد که سبب پیدایش حادثه شود ولی به آن اهمیت ندهد و حادثه پدید آید ، از نظر شرع مسئول و ضامن است ؛ هر چند که از نظر قوانین راهنمایی ضامن شناخته نشود . زیرا ممکن است افسر کارشناس از این موضوع اطلاع نداشته باشد .

۷ - حرکت وسایل نقلیه کندرو

در برخی موارد ، حرکت وسایل نقلیه کندرو (مثل تراکتور ، کمباین و موتورسیکلت) در جاده و اتوبان سبب تصادف می‌شود . از

حرکت این گونه وسایل نقلیه در بسیاری از جاده‌ها جلوگیری می‌شود اما تردد آن‌ها دربرخی جاده‌ها مشکلاتی را برای دیگر رانندگان به وجود می‌آورده است. در مناطقی که این گونه وسایل حرکت می‌کنند خوب است مسیر جداگانه برای آن‌ها در نظر گرفته شود.

۸ - عدم اطلاعات جاده‌ای

در برخی مسیرها نبودِ تابلوهای هشدار دهنده سبب پیدایش حوادث می‌شود. در پیچ خطرناک، شیب تند و مسیرهایی که نیازمند اطلاع رسانی برای رانندگان است، نصب تابلوهای هشدار دهنده عامل کاهش تصادفات است.

۹ - عوامل موردی

در برخی موارد، نشت مواد لغزنده - مانند نفت و قیر - از ماشین‌های حمل کننده این مواد سبب پیدایش تصادف شده است. در این موارد، راننده ماشین در روز قیامت مسئول تمام حوادث و خسارت‌هایی است که به دلیل سهل‌انگاری او پدید آمده است. در برخی موارد، عدم نصب تابلوهای هشدار دهنده توسط افرادی که مشغول حفاری بوده‌اند، سبب پیدایش حادثه شده است. در این موارد، ضامن خسارت‌ها، افرادی هستند که عامل پدید آمدن آن‌ها

شده‌اند. اعم از آنکه کارگر یا کار فر ما بوده اند .
در بعضی موارد ، شیرآب فضای سبز ترک داشته و سبب جاری شدن آب و سپس یخزدگی سطح خیابان و در نتیجه ، پدید آمدن حادثه شده است . در بعضی موارد ، حفر چاه برای فاضلاب یا لوله گذاری آب و گاز و کابل تلفن باعث وقوع حادثه می‌شوند . در این موارد نیز مسئولان سهل‌انگار ضامن هستند .

۱۰ - عوامل قهری و طبیعی

عوامل قهری و طبیعی نیز از دیگر عوامل پیدایش حادثه است .
این عوامل را می‌توان به دو دسته تقسیم کرد :

الف . قابل کنترل و جلوگیری ، مثل یخزدگی و لغزندگی سطح جاده که در شرایط امروز در بسیاری موارد می‌توان از پیدایش آن ها جلوگیری کرد .

ب . غیرقابل کنترل و غیرقابل پیش‌بینی ، مثل لغزندگی و مه آلودگی ، ریزش کوه و افتادن درخت که به ندرت می‌توان از وقوع این حوادث طبیعی جلوگیری کرد . سهم این عامل نیز در پیدایش حوادث رانندگی ، به ویژه در برخی از فصل ها ، بسیار است .

۱۱ - نداشتن ویا ناکارآمدی برخی قوانین

در برخی موارد ، نبود قانون سبب حادثه می شود ، مثل حرکت موتور سواران از وسط خیابان وجاده ، یا از پیاده رو که لازم است قوانین ویژه برای آن ها وضع شود .اینها برخی عوامل پیدایش حوادث رانندگی اند که با شناخت و ریشه یابی آن ها می توان در جهت کاهش حوادث رانندگی برنامه ریزی کرد .

فصل دوم

ضرورت برنامه ریزی

ضرورت برنامه‌ریزی

برای جلوگیری از حوادث رانندگی و کاهش آن ، لازم است چند موضوع کلی مورد مطالعه و برنامه‌ریزی قرار گیرد . این برنامه‌ریزی می‌تواند در موارد زیر متمرکز باشد :

۱. وضع قوانین مورد نیاز .
۲. بالا بردن کیفیت وسایل نقلیه و جاده و خیابان .
۳. ایجاد فرهنگ رانندگی مبتنی بر کرامت انسانی و تعهد اخلاقی افراد ، به ویژه رانندگان ، در برابر یکدیگر و جامعه .

قانونمند ساختن رانندگی

قانونمند ساختن رانندگی برای جلوگیری از حوادث ناگوار رانندگی ، لازم و ضروری است . جامعه انسانی به هیچ هدفی بدون ضابطه‌مند ساختن آن ، نمی‌رسد . یکی از جلوه‌های زندگی و روابط اجتماعی ، رانندگی است . اگر بخواهیم امور جامعه در خصوص استفاده بهینه از وقت و امکانات و وسایل حمل و نقل و تکنولوژی شهری سامان یابد ، باید امور مربوط به رانندگی قانونمند گردد .

وضع قوانین مورد نیاز

از زمانی که انسان ها از وسایل نقلیه برای حمل و نقل استفاده کردند، حقوق عابر پیاده و سواره پدید آمد و مسئولان نظام شهری به این اندیشه افتادند که چه کسی و چگونه باید از کوچه و مسیر استفاده کند و حق تقدم با چه کسی است؟ اگر برخوردی رخ داد و خسارتی پدید آمد چه کسی باید خسارت را جبران کند؟ از آن جا که در گذشته، بیشتر افراد فاقد وسیله نقلیه بودند یا خسارتی که از ناحیه وسایل نقلیه وارد می شد قابل توجه نبود، حق تقدم با عابر پیاده بود و راکب باید حرکت خود را با چگونگی حرکت او تنظیم می کرد. ضرر و زبانی که جامعه از ناحیه برخورد سواره و عابر پیاده متحمل می شدند نیز بسیار اندک بود. از این رو، قانونی در این خصوص وضع نگردید. از آن زمان که وسایل موتوری در زندگی انسان ها بیشتر ظاهر شد، قوانین عابر پیاده و راکب در خصوص خسارت های مالی و جانی بیشتر مورد توجه قرار گرفت؛ زیرا:

اولاً؛ عمق خسارت وارده از ناحیه وسایل نقلیه موتوری بسیار بیشتر از خسارتی بود که از ناحیه حیوانات باربر وارد می شد.

ثانیاً، آمار این خسارت ها و حوادث در مقایسه با نظام حمل و نقل پیشین بسیار گسترده تر بود.

از این جهت، مسئولان بر آن شدند قوانینی وضع کنند تا حقوق

شهروندان ، اعم از عابر پیاده و سواره ، تأمین گردد . هر چه زمان بیشتر گذشت گستره شهرها در دو بعد کمی و کیفی گسترده تر گردید و بر جمعیت و وسایل نقلیه روز به روز افزوده شد و لزوم بازنگری در قوانین پیشین ضرورت بیشتر یافت . از این رو ، در بسیاری از کشورها به تناسب رشد جمعیت و لزوم سرعت و پیدایش تکنولوژی ، قوانین جدیدی وضع گردید . بدیهی است که هر شرایطی قوانین ویژه می طلبد . شرایط روزگار گذشته ، که بسیاری از قوانین با توجه به وضعیت و نیاز آن روز وضع شده اند ، با شرایط امروز تفاوت های بسیار دارد ؛ از جمله :

الف . شرایط اقتصادی و چگونگی ترکیب جمعیت

در گذشته معمولاً افراد نظمیّه ، درباریان ، ثروتمندان و فروشندگان از وسایل نقلیه استفاده می کردند . شمار این افراد نیز بسیار نبود . اکثریت قریب به اتفاق مردم به صورت پیاده در کوچه ها و خیابان ها حرکت می کردند . از این رو ، مسئولان وضع قوانینی را به منظور رفاه حال افراد سواره ضروری نمی دانستند ؛ زیرا استفاده از خیابان و کوچه را از حقوق عابر پیاده می دانستند و تعهد های اخلاقی و انسانی نیز ایجاب می کرد که عابر پیاده آزاد گذاشته شود و حرکت راکب محدود گردد .

ب . رعایت اکثر افراد جامعه

در گذشته ، اکثر قریب به اتفاق مردم فاقد وسیله نقلیه بودند . از

این رو ، بیشترین توجه در جهت احقاق حقوق عابر پیاده معطوف شد و قوانینی در جهت محدود ساختن حرکت وسایل نقلیه وضع گردید ؛ اما امروز اکثر مردم وسیله نقلیه موتوری در اختیار دارند . اگر آن روز به نفع اکثریت قانون وضع می شد ، امروز باید حقوق راکبان وسایل نقلیه مورد توجه قرار گیرد .

ج . رشد تکنولوژی

رشد تکنولوژی امروز با روزگار گذشته قابل مقایسه نیست و همین موضوع در چگونگی حمل و نقل درون شهری و برون شهری تحول اساسی پدید آورده که لازم است به تناسب نیاز امروز ضوابط جدیدی وضع گردد .

د . ساختار جدید شهری

امروز استفاده از اتوبان ، بزرگراه و خیابان های عریض و طویل و استفاده از وسایل نقلیه با سرعت بالا، به منظور سرعت بخشیدن به کار و استفاده بهینه از وقت ، امری اجتناب ناپذیر است و به طور طبیعی در بسیاری موارد حرکت عابر پیاده مانع این سرعت می شود، در نتیجه سبب می شود راکب وسیله نقلیه موتوری نتواند استفاده بهینه از زمان داشته باشد .

هـ . خطر آفرینی

در گذشته وسایل چندان خطر آفرین نبودند ، اما وسایل امروز بسیار خطر آفرین اند .

قوانین مورد نیاز

این تفاوت‌ها که هر روز در حال افزایش است ، بازنگری در وضع قوانین را ضروری می‌سازد . در قوانین راهنمایی و رانندگی ایران دقت‌های بسیار شده و تغییراتی نیز در مرور زمان در آن‌ها ایجاد شده اما در مجموع ، مربوط به چند دهه گذشته می‌شود و لازم است در مجموعه آن قوانین تجدید نظر شود و شرایط جدید مورد توجه قرار گیرد . با نگاه اجمالی به مجموعه قوانین ، می‌توان ادعان کرد که در موضوعات زیر باید قوانین جدیدی وضع گردد :

الف . حرکت

وضع قوانین جدید درباره حرکت ، سرعت، سبقتو تشویق به رعایت قوانین و تشدید مجازات متخلفان ، سبب کارآمدی قوانین راهنمایی و رانندگی خواهد شد .

ب . حقوق عابر پیاده و وسایل نقلیه موتوری

با توجه به افزایش وسایل نقلیه موتوری ، استفاده بهینه از وقت ، لزوم سرعت بخشیدن در کارها و زمان بندی اوقات و برنامه ریزی در امور زندگی ، لازم است در چگونگی استفاده عابرپیاده و راننده از خیابان و جاده و... برنامه ریزی صورت گیرد و مرزهای حقوقی هر کدام به صورت روشن تعیین گردد و سپس بر اساس همان حقوق تعیین شده ، برنامه ریزی شود و قانون وضع گردد تا هیچ کدام به

حقوق دیگری تجاوز نکند و هر کدام از مسیر تعیین شده خود استفاده کند؛ زیرا اگر عابر پیاده حق داشته باشد که از هر کجای خیابان و اتوبان و جاده عبور کند و راننده ای که با او برخورد کرد باید دیه و خسارت پرداخت کند و رانندگان نیز اطمینان داشته باشند که آن خسارت‌ها را بیمه پرداخت می‌کند و خود از این جهت متضرر نخواهند شد، آمار تصادفات بیشتر خواهد شد.

ج. موتور سواران

متأسفانه موتورسواران حق خود می‌دانند که هرگونه که خواستند در خیابان و پیاده‌رو و جاده حرکت کنند و آن‌ها لازم نمی‌دانند که قوانین رانندگی را در سرعت مجاز و سبقت و گردش و... رعایت کنند. زیرا اگر با رانندگان اتومبیل تصادف کردند در حکم عابر پیاده‌اند و دیه و خسارت می‌گیرند.

د. دیات و خسارت‌های مالی

دیات اعم از دیه نفس یا اعضا و دیگر خسارت‌های مالی باید بر اساس روایات و قوانین فقهی تنظیم گردد و موارد تخلف قوانین راهنمایی و رانندگی نیز در روایات و کتاب‌های فقهی به خوبی بیان شده است. بر حسب آن‌ها همیشه نمی‌توان راننده را محکوم به پرداخت خسارت ودیه کرد و همیشه نمی‌توان گفت کسی که در اثر حوادث رانندگی فوت کرده یا دچار نقص عضو شده، دیه دارد. در برخی موارد، راننده مقصر است و باید خسارت پرداخت کند و در بعضی موارد عابر پیاده مقصر است که متأسفانه خسارت یا دیه به او

تعلق نمی‌گیرد. عامل پیدایش برخی از حوادث نیز شخص ثالث است که باید دیه و خسارت پرداخت کند. این موارد نیز در کتاب‌های فقهی به خوبی بیان و تفکیک شده‌اند که با دقت در آن‌ها می‌توان قوانین مورد نیاز را به روشنی وضع کرد.

هـ. قوانین بیمه

تردیدی نیست که قانون بیمه، از این جهت که خسارت‌های وارده را جبران می‌کند و سبب آرامش فکری و روحی رانندگان و خانواده‌های می‌شود. بسیار لازم و ضروری است؛ اما در برخی موارد انگیزه‌ای می‌شود که بعضی از رانندگان بی‌احتیاطی کنند. لازم است موارد سوء استفاده از قانون بیمه مورد توجه قانون‌گذار قرار گیرد و قوانینی در این خصوص وضع گردد.

ایمن سازی جاده‌ها و وسایل نقلیه

واقعیت آن است که ساختار خیابان‌ها و جاده‌ها از دو منظر کیفی و کمی با تعداد و تکنولوژی وسایل نقلیه امروز متناسب نیست. آسفالت خیابان‌ها و جاده‌ها و اتوبان‌ها و بزرگراه‌ها پر از موج و دست انداز است. علاوه بر اینها، عملیاتی که توسط سازمان‌های دولتی و خدمات شهری پس از آسفالت انجام می‌گیرد سطح خیابان

ها را برای حرکت وسایل نقلیه نامناسب می‌سازد. ضروری است که برای زیرسازی و آسفالت راه‌های درون شهری و برون شهری، نخست استانداردهای بین‌المللی تعریف شود و سپس جاده‌ها بر اساس همان استاندارد ساخته شوند. ساختن راه‌های کشور در حد کمتر از استانداردهای بین‌المللی و هزینه نکردن بودجه لازم، نه صرفه‌جویی در مصرف است و نه مقرون به صرفه؛ زیرا بسیار دیده‌ایم که جاده یا خیابانی را برای صرفه‌جویی در بودجه و زمان و یا خیانت و یا عدم مهارت برخی افراد، بدون زیرساختار مهندسی لازم ساخته‌اند. اما پس از اندکی مجبور شده‌اند معادل یا بیشتر از بودجه مصرف شده را برای مرمت سالیانه یا حتی چند بار بازسازی هزینه کنند. لازم است که مسئولان محترم وزارت راه و شهرداری‌ها در ساختار کیفی جاده‌ها و خیابان‌ها به طور جدی تجدید نظر کنند و فقط به این نیندیشند که چند کیلومتر جاده و خیابان ساخته‌اند، بلکه به این فکر هم باشند که این راه‌ها تا چند سال می‌تواند مقاوم و استوار باشند و عمر مفید آن‌ها چه مقدار است و بازدهی آن‌ها چگونه است.

ارتقای فرهنگ معنوی

اکنون تخلف از قانون، از جمله سبقت و سرعت غیرمجاز، رایج است. کمتر دیده‌ایم که راننده‌ای خود را ملزم به رعایت کامل قوانین

رانندگی بدانند یا از حق خود گذشت کند و به دیگری اجازه دهد که جلوتر از او حرکت کند. برخی افراد از وسیله نقلیه (با ایجاد صداهای گوش خراش، حرکت‌های تند، سبقت‌های غیرمجاز، بوق‌های ممتد و ناهنجار، روشن کردن نوار با صدای بسیار بلند و آزار دهنده، حرکت‌های تند و جنون آمیز، ایجاد وحشت و ترس در دل افراد و اهمیت ندادن به جان و مال افراد) به عنوان وسیله مردم آزاری استفاده می‌کنند. این موارد از مظاهر ضد فرهنگی است که سبب پیدایش حوادث بسیار شده است.

راه‌های ارتقای فرهنگ معنوی رانندگی عبارتند از :

۱- اعتقاد به رعایت حقوق دیگران

این اندیشه را در ذهن رانندگان ایجاد کرد که خیابان‌ها و جاده‌هایی که در آن‌ها حرکت می‌کنند، دیگران نیز از آن‌ها استفاده می‌کنند. همگان در استفاده بهینه از آن‌ها حق شرعی و قانونی دارند. جاده و خیابان تنها برای آنان ساخته نشده است تا هر گونه و هر طور که خواسته باشند در آن حرکت کنند. رانندگان محترم باید بدانند که تخلف از قانون، تجاوز به حقوق افراد جامعه است. اگر کسی با تخلف از قانون سبب پیدایش حادثه شود، جان و مال و وقت افراد دیگر در حادثه و ترافیک ناشی از آن تلف گردد و هزینه سنگین بر بیت المال تحمیل شود، سبب ظلم به دیگران شده است.

آلودگی‌های صوتی که برخی رانندگان ایجاد می‌کنند و آرامش

دیگران را درخانه‌ها و کوچه‌ها و خیابان‌ها و جاده‌ها سلب می‌کنند ، از مصادیق روشن تجاوز به حقوق دیگران و حرام است .

این تفکر باید در رانندگان محترم پدید آید که تخلف از قانون ، تجاوز به حقوق جامعه و ظلم به دیگران است . رانندگان باید بدانند که وسیله نقلیه ، وسیله آسایش ، رفاه ، سرعت بخشیدن به کارها ، صرفه‌جویی در وقت ، وسیله انتقال ، حمل و نقل بار و در مجموع وسیله زندگی است ، نه وسیله مردم‌آزاری و تجاوز به حقوق دیگران . با ایجاد این اندیشه و تفکر می‌توان استفاده از وسایل نقلیه موتوری را هدفمند ساخت و جلوی بسیاری از حوادث رانندگی را گرفت .

۲- ایجاد تعهدات عملی

باید برای هدفمند ساختن رانندگی برنامه ریزی کرد . راهکارهای تحقق این هدف را شناخت و عملی کرد . باید کارشناسی کرد که چه برنامه‌های عملی را در پیش بگیریم که ایده‌های معنوی و رعایت حقوق اجتماعی برای همه افرادی که رانندگی می‌کنند به صورت عادت درآید . جامعه باید از نظر رانندگی به آن سمتی حرکت کند که هرچه بیشتر و هرچه زودتر مظهر و تجلی کامل ایمان ، اخلاق آسمانی و حقوق برادری گردد .

این موضوع را می‌توان با راهکارهای زیر پدید آورد :

الف . تشویق افرادی که تخلف نکرده‌اند

با تخفیف قابل توجه و ویژه در پرداخت حق بیمه و مالیات ، سهولت در انجام کارهای اداری ، تخفیف در حق انتقال سند ، تخفیف

در خرید وسیله نقلیه از سوی شرکت‌های سازنده اتومبیل ، بلکه معافیت از پرداخت حق بیمه در برخی موارد برای بعضی از افراد می‌توان انگیزه بسیار قوی برای رعایت قوانین رانندگی در نهان افراد ایجاد کرد . مسلم است که این موضوع از نظر اقتصادی و ایجاد امنیت رانندگی به نفع شرکت‌های بیمه و دولت و رانندگان و نیروی انتظامی است و همگان از آن سود می‌برند .

ب . جریمه تصاعدی

رانندگانی که به صورت مکرر تخلف کرده‌اند و جریمه شده‌اند باید جریمه تصاعدی پرداخت کنند و حق بیمه آن‌ها نیز افزایش یابد و در موارد ویژه نیز آنان را از حق رانندگی و استفاده از بیمه محروم ساخت .

ج . ایجاد تعهد معنوی و انگیزه دینی

با آموزش‌های عمومی و اخلاقی از طریق وسایل ارتباط جمعی و نشر کتاب در خصوص اخلاق رانندگی و رعایت فضایل اخلاقی ، می‌توان بسیاری از تخلفات را کاهش داد . جامعه ما ، جامعه دینی و اسلامی است . بسیاری افراد خود را متعهد به رعایت دستورهای شریعت و پایبند به فضایل اخلاقی می‌دانند که اگر این باور در آنان ایجاد شود که رعایت قوانین راهنمایی از وظایف دینی است ، حتماً آن‌ها را رعایت می‌کنند . رعایت حقوق دیگران در هنگام رانندگی و رعایت قوانین رانندگی از نظر شریعت عبادت به شمار می‌رود ؛ زیرا

رعایت حقوق دیگران نظم و عدالت اجتماعی را در پی دارد. تحکیم پایه‌های نظم اجتماعی، به ویژه در نظام جمهوری اسلامی، در پیشگاه خداوند پاداش گران سنگ دارد. اگر کسی با این نیت قوانین رانندگی را رعایت کند که در ایجاد نظم اجتماعی کمک کرده باشد، در پیشگاه خداوند اجر دارد و در حال رانندگی هم در حال عبادت است. در اندیشه دینی، خدمت به جامعه از عبادت‌های بزرگ است و اخلاص در نظم و عدالت اجتماعی و اتلاف نفس و مال و وقت دیگران از گناهان کبیره است.

د. کنترل محسوس و نامحسوس

کنترل و شناسایی افرادی که مرتکب خلاف می‌شوند از طریق محسوس و نامحسوس، از عوامل کاهش حوادث رانندگی است.

حضور مأمورین راهنمایی و رانندگی در خیابان‌ها، جاده‌ها، یکی از عوامل کاهش حوادث رانندگی است. رانندگان با مشاهده مأمورین نیروی انتظامی از سبقت و سرعت غیر مجاز خودداری می‌کنند.

اگر برخی مأموران نیروی انتظامی به صورت ناشناس در داخل وسایل نقلیه در جاده‌ها مثل اتوبوس حضور یا بند، بهتر می‌توانند بر حرکت وسایل نقلیه نظارت کنند و بیشتر می‌توانند رانندگان متخلف را شناسایی کنند؛ زیرا رانندگان متخلف با مشاهده ماشین پلیس و دوربین مرتکب خلاف نمی‌شوند.

فصل سوم

قانون ضمان

ضمان

در کتاب‌های فقهی ، ضمان به دو دسته تقسیم شده است :

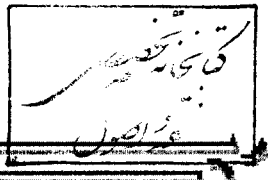
۱. ضمان قراردادی یا عهدی . ضمان به معنای اصطلاحی قراردادی است که بین دو شخص منعقد می‌شود که با تحقق شرایط تعیین شده ، خسارت پرداخت کند .

۲. ضمان قهری که با اتلاف مال و جلوگیری از بهره‌برداری ملک و غیره تحقق می‌یابد .

۱ - ضمان عقدی و عهدی

در کتاب‌های فقهی شیعه و اهل سنت ، فصلی درباره ضمان عقدی و عهدی گشوده است . در ماهیت این ضمان بین شیعه و اهل سنت اختلاف نظر است . در کتاب جواهر از این ضمان چنین یاد شده است :

«ضمان» به مفهوم آن چه که نزد ما رایج است و بسیاری



گفته‌اند از واژه «ضمن» پدید آمده است و حرف «نون» در این صورت، اصلی است؛ برای آن که ضمان مالی را از عهده شخصی خارج ساخته و در ذمه دیگری قرار می‌دهد یا به این معناست که ذمه ضامن عهده‌دار حق می‌شود. الضمان الذی هو عندنا علی ما اعترف غیر واحد منا مشتق من الضمن. لأنه ینتقل ما کان فی ذمته من المال ویجعله فی ذمه اخرى. أو لأنه ذمه الضامن تتضمن الحق فالنون فيه اصلیه^۱.

بر اساس این تعریف، موضوع ضمان مال شخص یا حق است که پس از ضمان، مدیون از عهده آن بیرون می‌آید و ضامن عهده‌دار می‌شود. طلبکار یا ذی‌حق از این پس برای استیفای طلب و حق خود نمی‌تواند به مدیون اصلی مراجعه کند، بلکه باید به ضامن مراجعه نماید. در این صورت، حواله و کفالت از مصادیق ضمان شناخته شده اند.

در کتاب‌های فقهی اهل سنت، ضمان این گونه تعریف شده است: الضمان فی اللغة: التزام ما فی ذمة الغير وهو مشتق من الضمن لأنه ضمن البدن... أما معناه إصطلاحاً ففيه تفصیل المذاهب: الحنفية: قالوا: فی تعريف الكفالة رأیان: أحدهما ضم ذمة إلى ذمة فی المطالبة بنفس أو دين أو عين فالأقسام ثلاثة. المالكية: قالوا: الضمان والحماله بمعنی واحد وهو أن يشغل

صاحب الحق ذمة الضامن مع ذمة المضمون سواء كان شغل الذمة متوقفا على شيء أو لم يكن متوقفا الى ثلاثة أقسام : ضمان المال ضمان الوجه ضمان الطلب .

الحنابلة : قالوا : الضمان هو التزام ما وجب أو يجب على الغير مع بقاءه على المضمون أو التزام إحضار من عليه حق مالي لصاحب الحق وهو أربعة أقسام .

الشافعية : قالوا : الضمان في الشرع عقد يقتضي التزام حق ثابت في ذمة الغير أو إحضار عين مضمونة أو إحضار بدن من يستحق حضوره^۱.

در لغت ، ضمان به معنای التزام به چیزی است که در ذمه دیگری است و از ماده «ضمن» مشتق شده است ؛ اما در اصطلاح ، بین مذاهب اختلاف نظر است .

در مذهب حنفی ، درباره کفالت دو نظر وجود دارد : ضمیمه شدن ذمه شخصی با ذمه شخص دیگر درباره مطالبه نفس، یا بدهکاری ، یا شيء خارجی .

در مذهب مالکی ، ضمان و کفالت به یک مفهوم است ؛ به این معنا که صاحب حق، ذمه ضامن و ذمه بدهکار را با هم در پرداخت حق مشغول و متعهد می سازد ، چه آن که ذمه مدیون متوقف بر چیزی باشد یا نباشد .

در مذهب حنبلی ، ضمان به معنای التزام به چیزی است که بر دیگری واجب شده است یا واجب می شود ؛ افزون بر آن که ذمه مضمون عنه نیز به ادای آن حق مشغول است .

در مذهب شافعی ، ضمان به معنای قراردادی است که التزام به ادای حقی که در ذمه غیر است یا احضار شخصی که باید احضار شود و یا آوردن جنسی که باید آورده شود ، را در پی دارد .

بین دیدگاه شیعه و اهل سنت درباره ضمان این تفاوت وجود دارد که اهل سنت ذمه ضامن و مضمون عنه را با هم عهده دار ادای حق می دانند . بر اساس این دیدگاه ، ذمه مضمون عنه یا بدهکار پس از ضمانت بری نمی شود و هم چنان ملتزم به ادای حق و طلب بر حسب مورد است . یعنی پیش از ضمان ، فقط طلب بر عهده مضمون عنه بوده اما پس از ضمان ، علاوه بر مضمون عنه ، ضامن نیز عهده دار ادای حق و طلب است که هر کدام پرداخت کنند ذمه دیگری بری می شود .

در دیدگاه شیعه ، پس از ضمان تنها ضامن عهده دار ادای طلب می شود و مضمون عنه مسئولیتی در برابر پرداخت دین ندارد و صاحب حق یا طلبکار باید به ضامن مراجعه کند و نمی تواند به بدهکار اصلی مراجعه کند ، هر چند اگر او پرداخت کند ذمه ضامن بری می شود .

فقه های شیعه دیدگاه اهل سنت را نپذیرفته اند ، اما دیدگاه آن ها بهتر به نظر می رسد ؛ زیرا :

ضمان ، قراردادی است که بین ضامن و مضمون له منعقد می‌گردد و می‌تواند بر دو گونه باشد :

۱. فقط ضامن عهده‌دار ادای حق باشد و طلبکار نباید به مضمون عنه مراجعه کند . در این صورت ، دین از ذمه مضمون عنه به ذمه ضامن انتقال یافته است و صاحب حق نمی‌تواند برای استیفای حق خود به مضمون عنه مراجعه کند و این همان چیزی است که فقهای شیعه فرموده‌اند .

۲. اگر مضمون عنه ، حق و طلب را ادا نکرد ضامن باید ادا کند. این همان چیزی که امروز در بانک‌ها و مراکز اقتصادی رایج است . در اصطلاح حقوقی ، این ضمان را تضامنی می‌نامند؛ یعنی ضامن و مضمون عنه با هم متعهد ادای حق و پرداخت دین می‌شوند . در این صورت ، صاحب حق نخست به مضمون عنه مراجعه می‌کند . اگر او به هر دلیلی نتوانست یا نخواست حق را ادا نماید ، صاحب حق برای استیفای حق خود به ضامن مراجعه می‌کند و منعی نیست که عقد ضمان را از اول همین گونه منعقد کنند و خلاف شرع نیز نیست . در کتاب‌های حقوقی نیز از این ضمان بحث شده و پس از بیان احکام فقهی به این نکته نیز اشاره شده است :

... ولی این را نباید از نظر دور داشت که می‌توان از مدیون ضمانت تضامنی کرد که در نتیجه هر یک از ضامن و مضمون

عنه در مقابل طلبکار مدیون هستند^۱.

از این نوع ضمان در قوانین راهنمایی و رانندگی چندان بحث نمی‌شود. کارآمدی آن در این قانون در موارد زیر است:

اگر راننده‌ای مرتکب خلاف شده و خسارت مالی یا جانی وارد کرده برای این که بتوان حق صاحب حق استیفا گردد کسی باید از او ضمانت کند که هر وقت نیروی انتظامی یا مرجع قضایی خواست او را احضار کند. امروز به جای ضمانت تنی، سند مالکیت را گرو می‌گذارند. همچنین پرداخت دیه و خسارت‌های دیگر را شخص ثالث می‌تواند از کسی که محکوم به پرداخت خسارت شده بر عهده بگیرد و پرداخت کند.

شرکت‌های بیمه نیز که بر اساس عقد قرارداد، پرداخت خسارت‌های وارده را برعهده می‌گیرند، مصداق این نوع ضمان قرار می‌گیرند. بر حسب این قرارداد، تعهد پرداخت خسارت از عهده کسی که خسارت وارد کرده خارج شده و به ذمه شرکت‌های بیمه منتقل می‌شود؛ اما اگر شرکت‌های بیمه خسارت‌های وارده را پرداخت نکردند، آیا طلبکار می‌تواند به راننده‌ای که خسارت وارد کرده مراجعه کند یا خیر؟ بر حسب دیدگاه فقهای شیعه و تعریفی که از ضمان ارائه داده‌اند، کسی که در حوادث رانندگی خسارت دیده، نمی‌تواند برای جبران خسارت خود به راننده مراجعه کند. بلکه باید برای جبران

۱. حقوق مدنی، دکتر سید حسن امامی ۲/۲۵۳.

خسارت به شرکت‌های بیمه مراجعه کند . در دیدگاه فقه‌های اهل سنت ، اگر شرکت‌های بیمه خسارت پرداخت نکردند او می‌تواند به کسی که در حوادث رانندگی خسارت وارد کرده مراجعه کند . ممکن است به این موضوع که قرارداد بیمه از مصداق قرار ضمان است ایراد شود که عقد ضمان بین ضامن و مضمون عنه منعقد می‌شود، اما عقد بیمه بین بیمه‌گر و مضمون عنه منعقد می‌شود .

۲- ضمان قهری

نوع دیگر ضمان که در کتاب‌های فقهی به صورت گسترده از آن یاد شده ، ضمان قهری است که در موضوعات بسیار فقهی از آن بحث شده است^۱. ضمان قهری آن جا مصداق می‌یابد که کسی موجب اتلاف مال یا جان یا حق کسی را فراهم کند ، پس در برابر اتلافی که مرتکب شده است ضامن است تا خسارت وارده را جبران کند یا صاحب حق رضایت دهد و از حق خود بگذرد . بنابراین اگر کسی مال کسی را از بین برد یا مانع استیفای حق و بهره‌برداری از ملک او شد یا ضرر و زیان جانی وارد کرد ضامن است و باید خسارت پرداخت کند.

۱ . ر . ک : معجم فقه الجواهر ۴/۳۵۰ و الفقه الإسلامی وأدلته ، دکتر وهبه زهیلی ۶۰/۱۱ کلمه الضمان که از ۱۳۲ مورد از مصادیق این ضمان یاد شده است .

اتلاف ، سبب ، مباشر

این موضوع که هر کس خسارت مالی یا بدنی یا جانی به کسی وارد کرد ضامن است ، از ضروریات دین است . آیات و روایات بسیار بر این موضوع دلالت می کنند ؛ مانند کل نفس بما کسبت رهینه. ولا تزرو وزارة و زر اخری و...

حوادث رانندگی از مصادیق روشن اتلاف و ضمان قهری است و در برخی کتاب های فقهی در فصل غضب از آن یاد شده است :
غیر از غضب ، عوامل دیگری نیز برای ضمان وجود دارد که بر دو دسته تقسیم می شوند :

۱. مباشر : اتلاف به طور مستقیم اعم از آن که موضوع مال باشد ، مانند تلف کردن حیوانات اهلی و پاره کردن لباس ، یا منافع باشد ، مثل استفاده از منزل برای سکونت و سوار شدن بر مرکب ، ضمان دارد . در این که این اتلاف ضمان دارد اختلافی بین مسلمانان نیست ؛ چه رسد به شیعه ، بلکه اجماع محصل و منقول بر این موضوع دلالت دارد و از ضروریات است .

۲. تسبیب : ایجاد سبب عبارت است از هر کاری که اتلاف مستند به آن باشد ، مثل کندن چاله و چاه در غیر ملک خود

و ریختن اشیای لغزنده در سطح راه و جاده . افزون بر اجماع و اتفاق نظر ، روایات بسیاری بر این مطلب دلالت می کنند .
و هنا أسباب أخرى يجب معها الضمان ... الأول: باشره الإلتلاف من موجبات الضمان بلا خلاف فيه بين المسلمين فضلا عن المؤمنين بل الإجماع بقسميه عليه إن لم يكن ضروريا سواء كان المتلف عينا كقتل الحيوان المملوك وتخریق الثوب أو منفعة كسكنی الدار وركوب الدابة وإن لم يكن هناك غصب .

الثاني : تسبیب الإلتلاف من موجبات الضمان : التسبیب وهو كل فعل يحصل التلف بسببه كحفر البئر في غير الملك وكطرح المعائر في المسالك بلا خلاف أجده في اصل الضمان به بل يمكن تحصيل الإجماع عليه^۱.

این ضمان مشروط به آن نیست که تلف کننده قصد و عمد داشته باشد، بلکه اگر سهوا و خطأ هم خسارت وارد کند ضامن است. اگر تلف را به صورت مستقیم انجام داده باشد در اصطلاح فقهی واژه مباشر درباره آن به کار می رود . اگر تلف را به صورت غیر مستقیم انجام داده باشد واژه تسبیب درباره آن به کار می رود .

علامه در قواعد در این باره چنین گفته است : سبب عبارت است از پدید آوردن چیزی که اتلاف آن جا حاصل می شود و مباشرت یعنی ایجاد علت تلف و حادثه .

السبب: واختلفوا في تعريفه ، فعرفه بما لولاه لما حصل التلف عنده لكن عله التلف غيره ، كحفر البئر .

وفي القواعد : السبب ايجاد ما يحصل التلف عنده كالحافر .

المباشرة هي ايجاد علة التلف ، كالقتل والاحراق ...^۱

هر گاه سبب و مباشر با هم جمع شوند مثل آن جا كه كسى چاه كنده و ديگرى فردى را داخل آن افكنده است ، مباشر ضامن است . اما اگر مباشر چگونگی سبب را نمی‌داند ، مسبب ضامن است ، مثل آن جا كه در غيرملك خودش چاهى كنده باشد و مباشر فردى را مى‌افكند در حالى كه از آن اطلاع ندارد . مصداق اين فرض در حوادث رانندگى بسيار ديده مى‌شود .

إذا اجتمع المباشر والسبب ضمن المباشر كالدافع مع الحافر، والممسك مع الذابح . ولو جهل المباشر حال السبب ضمن السبب ، كمن غطى بئرا حفرها في غير ملكه .^۲

با توجه به چگونگی حوادث رانندگی می‌توان گفت : اكثر قريب اتفاق خسارت‌های مالی و جانی از نوع تسبیب است . افسران راهنمایی نیز مقصر را بر اساس همین تسبیب تعیین می‌کنند و استدلال می‌کنند كه اگر اين اقدام را انجام نداده بود تصادفی رخ نمی‌داد ؛ گرچه در برخی موارد به اين موضوع توجه نمی‌شود .

بسیار اتفاق افتاده كه تانكر نفت كش در سطح جاده نفت يا

۱ . جواهر الكلام ۴۷/۳۷ .

۲ . قواعد الاحكام ۶۵۸/۳ .

گازوئیل ریخته و همین موضوع سبب شده که ماشینی از جاده خارج شود یا تصادف کند و راننده از سوی افسر راهنمایی مقصر شناخته شده است ؛ در حالی که از نظر فقهی کسی مقصر است که سطح جاده را لغزنده کرده و او باید خسارت و دیه پرداخت کند .

در کتاب‌های فقهی ، به ویژه در بحث قصاص و دیات ، از سبب و مباشر به تفصیل بحث شده است و بر حسب مورد هر کدام از سبب و مباشر که تأثیر بیشتر در اتلاف داشته باید خسارت وارده را جبران کند .

اتلاف نفس را بر سه دسته تقسیم کرده‌اند : عمد ، شبه عمد و خطای محض . پدیدآورنده را نیز بر دو دسته تقسیم کرده‌اند : مباشر و سبب . برای هر کدام ، بر حسب مورد ، حکم ویژه‌ای تعیین شده است . قتل عمد این است که انسان بالغ و عاقل به قصد کشتن و دشمنی و با به کارگیری وسیله‌ای که در بیشتر موارد کشنده است کسی را بکشد که حکمش قصاص است ؛ بلکه اگر با همین وسیله به قصد دشمنی بزند هر چند قصد کشتن هم نداشته باشد باز هم قصاص می‌شود .

في قصاص النفس : الأول في الموجب ويتحقق العمد بقصد البالغ العاقل إلى القتل ظلماً بما يقتل غالباً بل وبقصد الضرب بما يقتل غالباً عالماً به وإن لم يقصد القتل ، لأن القصد إلى الفعل المزبور كالقصد إلى

القتل المستفیضة^۱.

در تحقق قتل عمد ، دو عنصر وسیله کشنده و قصد کشتن دخالت دارد . قتل‌ها بر سه دسته تقسیم می‌شوند :

الف . وسیله در غالب موارد کشنده باشد و قصد کشتن نیز داشته باشد.

ب . وسیله در غالب موارد کشنده باشد ، هر چند قصد کشتن نداشته باشد .

ج . قصد کشتن داشته باشد ، هر چند وسیله در غالب موارد کشنده نباشد .

در تمام این سه مورد ، حکم قصاص جاری می‌شود .

صاحب جواهر درباره ضابطه قتل عمد و خطا چنین می‌نویسد :

ضابطه عمد آن است که کاری را به قصد کشتن انجام دهد یا کاری را انجام دهد که در غالب موارد کشنده است ، هر چند که قصد کشتن هم نداشته باشد.

ضابطه شبه عمد آن است که قصد انجام کار را داشته اما قصد کشتن نداشته باشد و وسیله نیز در غالب موارد کشنده نباشد . ضابطه خطای محض آن است که قصد انجام کار و قصد کشتن را نداشته باشد .

فضابط العمد : أن یکون عامدا فی فعله وقصده بمعنی أن یقصد

الفعل والقتل ، أو يقصد الفعل الذي يقتل مثله غالبا وإن لم يقصد القتل .

وضابط شبهه العمد : أن يكون عامدا في فعله مما لم يرد به القتل ومنه الضرب بما لا يقتل غالبا بقصد العدوان . والغرض هنا بشبهه العمد أن يكون عامدا في فعله مخطئا في قصده بمعنى عدم قصده القتل .

وأما ضابط الخطأ المحض المعبر عنه في النصوص بالخطأ : الذي هو أن يكون مخطئا فيهما أي الفعل والقصد ، وكذا الكلام في الجناية على الأطراف فأنها تنقسم أيضا هذه الأقسام الثلاثة^۱.

بر حسب این تعریف ، تصادفات رانندگی در برخی موارد در حکم قتل عمدی است ، مثل آن جا که راننده‌ای از سر دشمنی با راننده دیگری تصادف کند یا عمداً راه را برای او ببندد و سبب شود که او از جاده و یا خیابان منحرف و منجر به مرگ شود ، در حالی که می‌توانست او را نجات دهد و می‌دانست که او تصادف می‌کند . بر حسب قانون جدید راهنمایی ، راننده فاقد گواهینامه اگر تصادف کند و منجر به قتل شود ، قتل عمد به شمار می‌آید . این قانون بر اساس همین مبنا وضع شده است ، چون وسیله نقلیه در غالب موارد کشنده است .

فقه‌های گذشته ، عامل پیدایش حادثه را بر دو دسته سبب و مباشر

تقسیم کرده‌اند و با این ضابطه که کدام یک بیشتر دخالت داشته و علت اصلی بوده است، او را محکوم به پرداخت خسارت کرده‌اند. اتلاف نفس و اعضا را نیز بر سه دسته تقسیم کرده‌اند: عمد، شبه عمد، خطاء محض، حکم هر کدام را نیز تعیین کرده‌اند. لازم است این مبانی فقهی در وضع قوانین رانندگی و حوادث ناشی از آن بیشتر مورد توجه قرار گیرد و بر حسب همین مبانی و ضابطه‌ها، مقصر اصلی شناسایی و محکوم به جبران خسارت گردد.

فصل چهارم

قاعده لاضرر

قاعده لا ضرر

قاعده لا ضرر از ضابطه‌های مهم فقهی است که در مباحث بسیار فقهی کاربرد وسیع دارد. فقها بر اساس این ضابطه، قوانین بسیاری را در فقه وضع کرده‌اند.

بر مبنای این قاعده، اجرای هر حکم فقهی که موجب ضرر شود لغو می‌گردد و حکم دیگری جایگزین می‌شود. بر همین اساس گفته‌اند اگر امساک از غذا در ماه مبارک رمضان برای مریض ضرر داشته باشد، روزه بر او واجب نیست. اگر شستن صورت و دست‌ها برای کسی ضرر داشته باشد، وضو بر او واجب نیست. اگر سفر حج خطر جانی را در پی داشته باشد حج در آن سال بر او واجب نیست، خیار عیب و غبن و دیگر اختیارات در معاملات بر همین اساس تشریع شده‌اند. بر پایه همین ضابطه گفته‌اند بر هیچ کس جایز نیست که بر دیگری ضرر برساند. موضوع ضرر نیز اعم از مال یا جان یا اعضا و آبرو است.

قاعده لا ضرر در حوادث رانندگی و قوانین آن نیز کاربرد وسیع دارد. بر اساس آن می‌توان در خصوص راهنمایی و رانندگی و حوادث

ناشی از آن قوانین بسیاری وضع کرد .
این ضابطه در تمام مباحث فقهی گسترده است و شامل عبادات و روابط اجتماعی و اقتصادی می شود .

دلیل اثبات قاعده لاضرر

روایاتی که بر اثبات این قاعده رسیده بسیارند ؛ تا جایی که گفته اند متواتر یا دست کم ، متواتر اجمالی اند .

آقا ضیاء می گوید : از ظاهر چنین بر می آید که این روایات متواتر هستند هر چند به اجمال.^۱

آخوند خراسانی می گوید : شمار این روایات بسیار است . برخی گفته اند متواتر است ، اما از آن جا که بر حسب الفاظ و مورد متفاوتند باید منظور تواتر اجمالی باشد .^۲

آقای سید قاسم حسینی جلالی ، محقق کتاب قاعده لاضرر ، ۱۰۶ حدیث را در ۲۸ موضوع جمع آوری کرده که در خصوص نفی ضرر بیان شده و در مقدمه همان کتاب آورده است .^۳ این احادیث دلیل

۱ . قاعده لاضرر ولا ضرار/ ۱۳۴ . فالظاهر تواترها ولو اجمالا .

۲ . کفایه الاصول / ۳۸۰ . وهی کثیره وقد ادعی تواترها مع اختلافها لفظا وموردا فلیکن المراد تواترها اجمالا .

۳ . قاعده لاضرر ولا ضرار، تقریرات درس آقاضیاء ، سید مرتضی موسوی خلخالی ، محقق . سید قاسم حسینی جلالی ، ص ۴۷ - ۱۱۲ .

اند که این موضوع در شریعت اهمیت ویژه داشته ، زیرا در موارد مختلف و در موضوعات گسترده بیان شده است . از این رو گفته‌اند این حدیث متواتر است و اگر تواتر لفظی را نپذیریم دست کم متواتر اجمالی می‌باشد . زیرا با الفاظ و عبارتهای مختلف و در موارد مختلف نقل شده است .

گستره قاعده لا ضرر

موضوع این قاعده گسترده است ضرر به معنای ایجاد کاستی است . مقابل آن فایده رساندن است . موضوع ضرر می‌تواند جان ، اعضا و جوارح ، حیثیت و آبروی اجتماعی باشد .

أما الأول فهو النقص في الشيء في قبال النفع ومتعلقهما يصح أن يكون النفس والمال (أو الطرف) والعرض والغرض أي المطلوب^۱ .

بسیاری از مباحث فقهی بر همین ضابطه استواراند ؛ مثل برگرداندن جنس خریداری شده به سبب عیبی که دارد . و همچنین تمام اختیارات در باب معاملات ، تمام موارد ممنوعیت از تصرف ، حق شفعه ، قصاص ، حدود ، کفارات ، ضمان اتلاف مال و منفعت و اجبار به تقسیم مال مشترک و حتی نصب ائمه جمعه و جماعات ، نصب قضات ... فلسفه تشریع آن ها دفع ضرر است .

۱ . قاعده لاضرر ولا ضرا ر/ ۱۲۹ ؛ کفایه الاصول / ۳۸۱ .

و ببتنی علیه کثیر من أبواب الفقه کالرد بالعیب و جمیع انواع الخیارات و الحجر بسائر أنواعه و الشفعة و القصاص و الحدود و الکفارات و ضمان المتلفات و الجبر علی قسمة المشترك إذا اتحد الجنس و نصب الأئمة و القضاة و دفع الصائل و قتال المشرکین و البغاة إلى غیر ذلک مما فی حکمة شرعیة دفع الضرر إذ لا ضرر و لا ضرار.^۱

برخی قوانین شریعت برای جلو گیری از ضرر تشریع شده اند مثل اتلاف مال یا جان دیگران . برخی از احکام اگر موجب ضرر شود حکم اولی برداشته و حکم ثانوی جایگزین می شود .

لازم به یاد کرد است که احکام اولی آن جا لغو و انجام تکلیف ساقط می شود که ضرر قابل توجه باشد ؛ به گونه ای که قابل جبران نباشد و یا جبران آن دشوار باشد اما این حکم شامل ضررهایی نمی شود که وجوب و اجرای حکم اولی مستلزم آن است ، مثل هزینه سفر حج و پرداخت زکات . لیکن درباره ضرر رساندن به دیگران ، تفاوتی نیست که اندک باشد یا بسیار ؛ زیرا هر دو حرام است .

معنای لاضرر

در خصوص معنای لاضرر و لاضرار این سخنان رسیده است : برخی گفته اند : ضرر به معنای ضرر رساندن به دیگران است اما ضرار به این معناست که دو نفر هر کدام قصد ضرر رساندن به دیگری را دارد . بعضی

گفته‌اند : ضرر به معنای ضرر رساندن به دیگران است در حالی که برای خودش فایده دارد ، اما ضرار به مفهوم ضرر رساندن به دیگران است بی آن که سودی به خودش برسد .

و برخی دیگر گفته‌اند ضرار به مفهوم ضرر رساندن است ؛ یعنی هیچ کس حق ندارد به دیگری ضرر برساند و ضرر رساندن به دیگران به هر شکلی که باشد حرام است .

وفي الفرق بين الضر والضرار أقوال : قيل الضر الحاق مفسدة بالغير مطلقا والضرار إلحاق مفسدة بالغير على وجه المقابلة أي كل منهما يقصد إضرار صاحبه وقيل الضر أن يدخل على غيره ضررا بما ينتفع هو به والضرار أن يدخل على غيره ضررا بما لا منفعة به وقيل الضرار المضارة أي لا يضر أحد بأحد^۱

اشارتی به روایات

در روایت آمده است : دو خصلت است که برتر از آن چیزی نیست : ایمان به خدا و فایده رساندن به مردم . دو ویژگی است که بدتر از آن چیزی نیست : شرک به خدا و ضرر رساندن به مردم .

قال النبي (ص) : خصلتان ليس فوقهما من البر شيء . الإيمان بالله والنفع لعباد الله . وخصلتان ليس فوقهما من الشر شيء الشرك بالله والضرر لعباد الله^۲ .

۱ . شرح المجله ۱/ ۲۴ .

۲ . تحف العقول ۳۱/ .

سمرة بن جندب درخت خرمایی در منزل یکی از انصار داشت که بدون اجازه وارد منزل او می‌شد. انصاری از سمرة خواست هر وقت وارد منزل می‌شود اجازه بگیرد، ولی سمرة نپذیرفت. انصاری از این موضوع نزد پیامبر شکایت کرد. رسول خدا (ص) سمرة را خواست و به او فرمود هر وقت به منزل انصاری می‌رود اجازه بگیرد، ولی نپذیرفت. رسول خدا (ص) فرمود: درخت را بفروش، ولی او نپذیرفت. رسول خدا (ص) به مرد انصاری فرمود: درخت را قطع کن و نزدش بینداز؛ زیرا ضرر در اسلام نیست.

عدة من أصحابنا، عن أحمد بن محمد بن خالد، عن أبيه، عن عبدالله بن بكير، عن زرار، عن أبي جعفر (ع) قال: إن سمرة بن جندب كان له عذق (۲) في حائط لرجل من الأنصار وكان منزل الأنصاري بباب البستان وكان يمر به إلى نخلة ولا يستأذن فكلمه الأنصاري أن يستأذن إذا جاء فأبى سمرة فلما تأبى جاء الأنصاري إلى رسول الله (ص) فشكا إليه وخبره الخبر فأرسل إليه رسول الله (ص) وخبره بقول الأنصاري وما شكا وقال: إن أردت الدخول فاستأذن فأبى فلما أبى ساومه حتى بلغ به من الثمن ماشاء الله فأبى أن يبيع فقال: لك بها عذق يمد لك في الجنة فأبى أن يقبل فقال رسول الله (ص) للأنصاري: اذهب فاقطعها وارم بها إليه فإنه لا ضرر ولا ضرار.^۱

رسول خدا (ص) با لغو مالکیت سمرة از داشتن درخت در ملک

انصاری ، از رفتن او بدون اجازه به منزل وی جلوگیری کرد . سمره ، نخست حق داشت به تبع مالکیت درخت ، وارد خانهٔ مرد انصاری شود. رسول خدا(ص) نخست مالکیت او را که موجب ضرر می‌شد لغو کرد و سپس این ضابطهٔ کلی را بیان کرد : در اسلام ، ضرر نیست . یعنی هیچ کس نمی‌تواند با اقدام خود موجب ضرر دیگران بشود . ضرری که از ناحیهٔ او متوجه مرد انصاری می‌شد ضرر اخلاقی بود . همین سخن به عنوان یک ضابطه کلی در بسیاری از موضوعات دیگر نیز بیان شده است .

در گسترهٔ قوانین راهنمایی و رانندگی

این ضابطه در راهنمایی و رانندگی و حوادث ناشی از آن کاربرد وسیع دارد ؛ از جمله :

اگر حرکت تند و سریع مانع حرکت دیگران شود ، سبقت غیرمجاز موجب تضییع حق دیگری شود ، تخلف از قانون سبب تصادف یا ترافیک شود و اتلاف وقت و مال دیگران را در پی داشته باشد ، اگر بوق زدن موجب ترس رانندگان دیگر یا افراد عابر پیاده یا ساکنان محل شود ، سرعت و پیچیدن ناگهانی سبب تصادف دو وسیلهٔ دیگر یا سبب انحراف آن ها از مسیر و خسارت دیدن شود ، یا سبب شود که کارمند اداره به موقع به محل کار خود نرسد ، دانشجویی نتواند به موقع در کلاس حضور یابد ، استاد دانشگاه دیرتر به کلاس

برود ، پزشک نتواند در ساعت مقرر به مطب یا بیمارستان برود و... در همه این موارد ، راننده متخلف در دنیا و آخرت ضامن است .

یک سبقت ممنوع یا سرعت غیر مجاز یا رعایت نکردن حق تقدم ، ممکن است به طور مستقیم یا غیر مستقیم (با یک واسطه یا با چند واسطه) موجب خسارت‌های بسیار به افراد بی‌شمار گردد . گاه ممکن است این خسارت‌ها مستلزم خسارت‌های بسیار دیگر گردد و آن چنان گسترده و عظیم شود که قابل جبران یا بخشش نباشد .

به طور کلی ، به استناد قاعده لاضرر ، هر راننده‌ای که سبب شود دیگری از حق خود باز ماند یا دچار خسارت شود ؛ اعم از اتلاف مال ، وقت ، حیثیت اجتماعی ، پدید آمدن ذهنیت منفی درباره او و ثبت سابقه منفی یا باز ماندن از حقی که می‌توانست به وی تعلق بگیرد ، حتی اگر می‌توانست به ثوابی برسد و سبب شد که نرسد و... همه را در پیشگاه خداوند ضامن است .

فصل پنجم

حقوق و قوانین

حقوق و قوانین

خاستگاه حقوق را هر چه بدانیم ، قانون برای استیفای آن است. حقوق و قانون مستلزم یکدیگرند.^۱ هر کجا سخن از حقوق است، قانون نیز آن جا حضور دارد و این موضوع مسلم است که هرچه قانون به عدالت نزدیکتر باشد ، سودمندتر است و حقوق انسان ها بیشتر تأمین می گردد . پیدایش خودرو ، وضع قانون را در این خصوص ضروری ساخت ؛ به ویژه که این گونه وسایل نقلیه خطرآفرین نیز بودند . از این رو ، با گسترش آن ها وضع قوانین نیز فراز و نشیب بسیار یافت و فرآیندها ، پیآمدها و جنبه های مختلف آن ، مورد توجه قرار گرفت . حوادث رانندگی ارتباط تنگاتنگی با حقوق انسان ها دارد و چنان که آندره تونک می گوید : جبران خسارت های ناشی از رانندگی یکی از مهم ترین مسائلی است که حقوق دانان با آن روبه رو

۱ . ر.ک: حقوق الانسان، عبدالهادی عباس المحامی؛ فلسفه حقوق، ناصر کاتوزیان؛ مبادئ القانون المدنى، سليمان بوذياب؛ النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن الفعل الشخص، عاطف النقيب؛ عدالت حقوقی، ناصر قربان نیا؛ نگرش تاریخی به فلسفه حقوق، محمدحسین ساکت؛ مقدمه علم حقوق، سید علی یثربی.

هستند^۱.

به همین دلیل مسئولیت‌های مدنی و کیفری رانندگان و دارندگان وسایل موتوری و نیز حقوق عابر پیاده، از مباحث مهم حقوقی در عصر حاضر است. چنان که اشاره کردیم، در فقه به طور مستقیم از حوادث رانندگی سخن به میان نیامده، اما در مباحث دیات و جنایات به این موضوع پرداخته شده است.

خاستگاه اساسی مسئولیت پذیری

خاستگاه قانون با خاستگاه مسئولیت پذیری و اهداف قوانین، پیوند ناگسستنی دارد و تعیین کننده شکل قانون است و نوع نگرش به قانون نیز در اجرا و تحقق آن تأثیر شگرف دارد. در اندیشه دینی کرامت انسانی و دستورهای خداوند خاستگاه اصلی قوانین بوده‌اند^۲. از این رو، چنان که قوانین قصاص و دیات بر همین پایه استوارند، به قوانین راهنمایی و رانندگی نیز باید با همین دیدگاه نگریست.

مسئولیت‌های مدنی و کیفری

موضوع حقوق جزا، کارهای مغایر با نظم عمومی است که جرم‌ها

۱. حقوق انسان/۱۶.

۲. ر.ک: نگرشی به فلسفه حقوق/۳۹ به بعد.

در آن تعریف می‌شود و مجازات آن‌ها مشخص می‌گردد^۱. قوانین راهنمایی و رانندگی از جمله حقوق جزاست که کیفر رانندگان متخلف برحسب آن تعیین می‌شود. از سوی دیگر، چون بر اثر حوادث رانندگی ضرر و زیان نیز پدید می‌آید، این قوانین از موضوعات حقوق مدنی نیز به شمار می‌آیند^۲. بنا بر این در غالب حوادث رانندگی، دو تخلف کیفری و مسئولیت مدنی توأم پدید می‌آید. از آن‌جا که دارنده وسیله نقلیه و راننده آن می‌تواند دو نفر باشند، این بحث پیش آمده که در برابر حوادث رانندگی کدام یک مسئول است؟ در نتیجه، از حوادث رانندگی در کتاب‌های حقوقی از دو نوع مسئولیت کیفری و مدنی (دارنده و راننده وسیله نقلیه) بحث می‌شود.

مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه

در قوانین جزایی، مسئولیت کیفری بر عهده راننده است و در مواردی که این واژه صدق نکند، عنوان «متصدی» به کار می‌رود. از این رو، این دو عنوان گاهی با هم به کار رفته‌اند^۳ که نشان دهنده آن است که هر کدام آن‌ها مفهوم مستقل دارد. در آیات و روایات نیز راننده و متصدی، مسئول شناخته شده‌اند و واژه‌های «راکب»، «

۱. ترمینولوژی حقوق ۱۷۲۴/۳.

۲. همان/ ۱۷۳۴ و ۳۲۲۹.

۳. ر.ک: مجموعه کامل قوانین و مقررات جزایی ماده‌های: ۱۴۹ - ۱۵۱ - ۱۵۳.

قائد» و «سائق» به کار رفته و بر مسئولیت آن ها تأکید شده است .
از جمله در این آیات آمده است: ﴿کل نفس بما کسبت رهینه﴾^۱، ﴿ولا تزر وازرة وزر اخرى﴾^۲، ﴿ولا تکسب کل نفس الا علیها﴾^۳ و در این دو روایت آمده است :

امام صادق (ع) فرمود : چارپایانی که رها شده‌اند ، اگر به کسی ضرر برسانند مالک آن ها ضامن نیست .

عن أبي عبدالله(ع) أنه قال : بهيمة الأنعام لا یغرم أهلها شیئا ما دامت مرسله^۴ .

امام صادق (ع) راکب و حرکت دهند و به جلو برنده را ضامن می‌دانست^۵ .

افزون بر اینها ، عرف ، عقل و نظام اخلاقی نیز راننده را مسئول کیفری و مدنی می‌دانند ، با این همه ، در دنیای امروز به دلیل فراوانی وسایل نقلیه موتوری و گستردگی تصادفات و خسارت‌های مالی ، بدنی و جانی و عدم جبران بسیاری از خسارتها توسط راننده و متصدی وسایل موتوری ، قانون گذاران در برخی کشورها این دو مسئولیت را تفکیک کرده و مسئولیت مدنی را بر عهده دارنده وسیله

۱ . سوره مدثر/۳۸ .

۲ . سوره فاطر/ ۱۸ .

۳ . سوره انعام/ ۱۶۸ .

۴ . وسائل الشیعه ۳۵۲۵/۱۸۴/۱۹ .

۵ . همان ۲۵۵۲۹/۲۵۵۲۹(ع) : أنه ضمن القائد والسائق والراکب .

نهاده‌اند؛ تا از یک سو، زیان‌های وارد شده جبران گردد و از سوی دیگر، مالک وسیله نقلیه نیز مسئولیت پذیر باشد.^۱

حقوق دانان مبنای مسئولیت‌پذیری مدنی دارنده وسیله را سه چیز دانسته‌اند:

۱. فرض تقصیر: هر کس مسئول زیان‌هایی است که به عمد یا در نتیجه بی‌احتیاطی، بر دیگران وارد می‌کند؛ چون در غالب موارد، دارنده اتومبیل بی‌احتیاطی کرده و رانندگی را بر عهده دیگری گذاشته که در واقع، دیگری با مسئولیت او رانندگی کرده است.

۲. کوتاهی در حفاظت: دارنده وسیله نقلیه موتوری مکلف به نگهداری آن است. تعهد دارنده اتومبیل، در واقع تعهد به نتیجه است که باید از ضرر و زیان احتمالی به دیگران جلوگیری کند.

۳. مسئولیت نوعی مبتنی بر ایجاد خطر: بر اساس قانون بیمه اتومبیل اجباری گردیده تا خسارت وارد شده جبران شود و این ارتباطی به تقصیر ندارد.^۲

بدین سان، مصلحت زیان دیده ایجاب کرد که خسارت‌های او جبران شود. آسان‌ترین راه برای جبران خسارت‌های او آن بود که دارنده وسیله موتوری مسئول شناخته شود و وسیله او نیز بیمه گردد.

۱. ر.ک: مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی (لعیا جنیدی) / ۸۹ - ۹۲.

۲. همان / ۲۶ - ۳۰.

معافیت دارنده

بدیهی است که این نگرش نمی‌تواند کلی و تعمیم پذیر باشد. به این جهت، آنان که مسئولیت نوعی دارنده اتومبیل را مبنا قرار داده‌اند، در شرایط ذیل او را از مسئولیت معاف دانسته‌اند:

حادثه طبیعی یا قوه قاهره، تقصیر زیان دیده، تقصیر شخص ثالث، آن جا که اتومبیل به سرقت رفته یا برخلاف خواست دارنده اتومبیل رانندگی کرده باشد. بیشتر نظام‌های حقوقی، عوامل فوق را با این شرط که علت منحصر حادثه باشند، مبنای معافیت دارنده دانسته‌اند، اما برخی نیز یک یا دو عامل از موارد مذکور را مبنا قرار داده‌اند.^۱

مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه در قوانین ایران

در قوانین جاری ایران، بین دو مسئولیت کیفری و مدنی تفکیک گردیده و از این رو، مسئولیت‌های جزائی بر عهده راننده و مسئولیت‌های مدنی بر عهده مالک نهاده شده است. اما از آن جا که دارنده در برخی موارد نمی‌تواند خسارت‌های مالی را جبران کند، برای حمایت از زیان دیده، بیمه وسایل نقلیه در برخی موارد اجباری شد

تا از جانب مالک وسیله موتوری، خسارت‌های زیان دیده را پرداخت کند. بر حسب قوانین بیمه، دارنده وسیله نقلیه موتوری مسئول حادثه شناخته شد است :

ماده ۱. کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری... مسئول جبران خسارات بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث... به اشخاص ثالث وارد شود.^۱

بر حسب ماده هفتم همین قانون، بیمه وسایل نقلیه موتوری اجباری شد :

ماده ۷. پس از گذشتن سه ماه از تاریخ اجرای این قانون، از حرکت وسایل نقلیه موتوری زمینی که فاقد قرارداد بیمه موضوع این قانون می‌باشند، از طرف مأمورین اداره راهنمایی و رانندگی و پلیس راه جلوگیری به عمل می‌آید.^۲

بر اساس این قانون، دارنده وسیله موتوری ملزم به نگهداری آن است. این مسئولیت بر حسب عقد قرارداد بیمه، به بیمه‌گر واگذار شد. بیمه‌گر نیز در مواردی خود را معاف از مسئولیت دانسته؛ از جمله :

ماده ۴. خسارت وارده به متصرفین غیر قانونی وسایل نقلیه یا به رانندگان فاقد گواهی نامه رانندگی.^۳

در دو مورد نیز راننده مسئول شناخته شده است :

۱. مجموعه کامل قوانین و مقررات حقوقی، منصور جهانگیر ۱۳۹۹/۲.

۲. همان/۱۴۰۰.

۳. همان.

ماده ۵. در مورد عمد راننده در ایجاد حادثه یا در صورتی که راننده فاقد گواهی نامه رانندگی باشد، بیمه گرپس از پرداخت خسارت زیان دیده، می تواند برای استرداد وجوه پرداخته به شخصی که موجب خسارت شده، مراجعه کند.^۱

برحسب این قوانین، مسئولیت های مدنی بر عهده دارنده است و تنها مواردی از آن استثنا شده است.

فلسفه تأسیس شرکت های بیمه و قوانین آن، حمایت از زیان دیده بود تا خسارت های وارد شده بر او جبران شود. به همین جهت، نخست مسئولیت های مدنی بر عهده مالک گذاشته شد و سپس خسارت های وارد شده از جانب او پرداخت گردید و قانون گذار بیشتر در پی این موضوع نبود که مقصر را شناسایی و تعیین کند.

مبنای مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه

چرا دارنده وسیله نقلیه مسئول شناخته شد؛ در صورتی که راننده می توانست مسئول باشد؟ این موضوع دلایل مختلفی دارد، از جمله:

۱. خسارت به وسیله نقلیه وارد می شود و دارنده آن باید از آن نگهداری کند.

۲. کنترل و نظارت مأموران بر وسیله نقلیه آسان تر است.

۳. موضوع بیمه ، اشیا و اشخاص است و رفتار افراد نمی‌تواند موضوع بیمه قرار بگیرد. بیمه گر می‌تواند خسارت وارد شده به اشخاص را جبران کند، اما جبران خطای راننده را به طور مطلق نمی‌تواند بر عهده بگیرد. برای این جهت ، منطقی همان بود که وسیله نقلیه بیمه شود و کاری به تقصیر راننده یا دارنده نداشته باشند . وسیله نقلیه نیز از طریق دارنده شناسایی می شود .

برحسب این قوانین، مسئولیت مدنی بر عهده مالک است ، اما این قانون به طور کامل با مبانی فقهی و حقوقی سازگار نیست؛ زیرا هرکس در برابر عمل خویش مسئول است و مبنای مسئولیت همیشه عمل شخصی است.^۱ دارنده وسیله در بسیاری موارد دخالتی در پیدایش حادثه ندارد. اگر عدالت مبنای حقوق باشد،^۲ باید گفت آن جا که ضرر و زیان مستند به فعل راننده است ، او باید غرامت‌ها را پرداخت کند . از این رو ، معافیت راننده از مسئولیت مدنی و جبران خسارت به وسیله شرکت های بیمه از جانب دارنده ، گرچه به نفع زیان دیده

۱ . النظرية العامة للمسئولية الناشئة عن الفعل الشخصي، عاطف النقيب / ۱۵ .

۲ . رک: عدالت حقوقی، ناصر قربان نیا/ ۱۳۷ ؛ فلسفه حقوق، ناصر کاتوزیان، ج ۱/ ۲۴۸. به گفته یسرون: (تنها عدالت است که سراسر جامعه بشری را ملزم می سازد)، و به گفته قدیس آگوستین: (یک دولت بدون عدالت، تنها یک راهزن است). نگرش تاریخی به فلسفه حقوق، محمدحسین ساکت/ ۵۹ و ۱۵۱، ۲۱. رک: مجموعه قوانین و مقررات جزایی/ ۹۲-۹۴، ماده های ۱۴۹-۱۵۹، و تبصره یک ماده واحده مصوب ۵ دی ۱۳۳۵ / ۵۴۸، ۷۹ / ۱۵۰ .

است و حوادث رانندگی بیشتر سامان می یابد ، اما با عدالت حقوقی و مبانی فقهی چندان سازگاری ندارد .

مسئولیت کیفری راننده

جبران خسارت‌های مالی از سوی شرکت‌های بیمه می‌توانست باعث بی‌احتیاطی رانندگان و متصدیان وسایل موتوری شود و آمار خسارت‌ها بالا برود. از این رو نخست مسئولیت‌های کیفری بر عهده رانندگان نهاده شد و سپس برای جلوگیری از حوادث رانندگی ، قوانین بسیار در این خصوص وضع گردید.^۱

در وضع این قوانین دقت‌های بسیار اعمال گردید، اما باید اذعان داشت که این قوانین و چگونگی اجرای آن‌ها در جلوگیری از حوادث رانندگی کافی نبوده‌اند. بسیاری افراد به اتکای شرکت‌های بیمه، آن قوانین را به طور کامل اجرا نمی‌کنند؛ حتی در مواردی نیز که مجازات‌ها اعمال می‌شوند ، باز هم حالت بازدارندگی از تخلف را ندارند . از این جهت ، قوانین راهنمایی و رانندگی و مجازات‌های آن هر چند گاه یک بار تجدیدنظر یا تکمیل می شود. در غالب موارد ، راننده عامل اصلی بوده و قانون‌گذار نیز همین موارد غالب را در پاره‌ای موارد اماره قرار داده و راننده را مسئول شناخته است ، اما در

۱ . مجموعه قوانین و مقررات جزایی ، حسین کریمی ۲۶۶۱ .

موارد بسیاری راننده عامل پیدایش حادثه نبوده و لازم بوده است که عوامل پیدایش حادثه شناخته شوند و براساس آن ها قانون وضع گردد.

حقوق رانندگان

در روزگار پیشین ، استفاده از کوچه و خیابان در بسیاری از موارد ویژه عابر پیاده بود ؛ چون بسیاری از افراد هیچ وسیله نقلیه در اختیار نداشتند . در گذشته، وسایل نقلیه بیشتر در مسیرهای برون شهری استفاده می‌شد، تا این که وسایل نقلیه موتوری در زندگی آدمیان ظاهر شدند . کرامت انسانی و اندک بودن وسایل موتوری سبب شدند که استفاده عابر پیاده از خیابان ها و کوچه‌ها بر وسایط نقلیه موتوری مقدم باشد و حقوق آن ها به عنوان حق اصلی و اولیه شناخته شود . از این جهت ، عابر پیاده حق داشت هرگونه که بخواهد از خیابان عبور کند ، اما رانندگان به دلیل آن که شمارشان اندک و جدیدی بودند ، ناگزیر باید حرکت خود را از خیابان را با عابر پیاده تنظیم می‌کردند؛ که اگر با آن ها تصادف می‌کردند ضامن بود ند. با افزایش وسایل نقلیه موتوری و خطرناک بودن آن ها ، قوانین بیشتری برای تأمین حقوق عابر پیاده وضع گردید و اندکی نیز حقوق رانندگان مورد توجه قرار گرفت. برخی از آن قوانین در خصوص دیات بود .

در قانون مجازات اسلامی ، یازده ماده قانون (از ۱۴۹ تا ۱۵۹)

درباره جرایم رانندگی و حقوق عابر پیاده وضع گردیده و دو مسئولیت کیفری و مدنی بر عهده راننده نهاده شده است. در ماده ۱۴۹ چنین آمده است .

هرگاه قتل غیر عمدی به واسطه بی احتیاطی یا عدم مهارت راننده و یا متصدی وسیله موتوری یا عدم رعایت نظامات دولتی واقع شود، مرتکب از سه ماه تا دو سال حبس و نیز به تأدیه دیه در صورت مطالبه از ناحیه اولیای دم محکوم می شود .

در ماده ۱۵۰ آمده است . هرگاه راننده یا متصدی وسیله موتوری به واسطه بی احتیاطی یا عدم مهارت یا عدم رعایت نظامات دولتی موجب صدمه بدنی شود... ، به حبس از دو ماه تا شش ماه ، و نیز در صورت مطالبه دیه از ناحیه مصدوم، به تأدیه دیه محکوم و در صورت گذشت مصدوم، تعقیب مجرم یا اجرای حکم موقوف می گردد .^۱

در مواد ۱۴۹ تا ۱۵۲، طول درمان در نظر گرفته شده و بر مبنای آن برای راننده مجازات تعیین گردیده است که راننده به سه شرط، اگر خسارت جانی و مالی وارد کند، به دو مجازات حبس و پرداخت دیه محکوم می شود :

۱. بی احتیاطی کرده باشد .
۲. در رانندگی مهارت نداشته باشد .
۳. مقررات دولتی را رعایت نکرده باشد .

۱ . مجموعه قوانین و مقررات جزا یی ، قوه قضائیه / ۴۶۷ .

دو نوع محکومیت بالا، برخاسته از دو نوع تجاوز به حقوق دیگران است که دو ماهیت مختلف جزایی و مدنی را در پی دارد . مجازات زندان ، پس از گذشت شاکی خصوصی از حقوق مدنی ، قابل بخشش است .

برحسب مفهوم این قانون ، اگر راننده با رعایت موارد سه‌گانه فوق ، با عابر پیاده برخورد کند و خسارت های جانی، مالی و بدنی وارد شود، مقصر نیست و نباید مجازات شود. پس او نیز همانند عابر پیاده در عبور از خیابان حقی دارد و لازم بود آن موارد نیز در مواد بعدی آن قانون بیان می‌شد، لیکن در مواد بعدی نیز به مفهوم شرطی توجه نشده ؛ بلکه در جهت حمایت از عابر پیاده و تشدید مجازات رانندگان قوانین دیگری وضع گردیده است :

در ماده ۵۳ . در مورد مواد ۱۴۹ و ۱۵۰ و ۱۵۱ و ۱۵۲، هرگاه راننده یا متصدی وسایل موتوری، در موقع وقوع جرم ، مست بوده و یا پروانه نداشته و یا زیاده‌تر از سرعت مقرر حرکت می کرده و یا آن که دستگاه موتوری را با وجود نقص و عیب مکانیکی به کار انداخته باشد، به بیش از نصف حداکثر مجازات مذکور در مواد فوق محکوم خواهد شد.^۱

چنان که می‌بینیم مفاد کلی عبارت فوق آن است که راننده در هر شرایطی با عابر پیاده تصادف کند ، مقصر است ، اما چرا حقوق عابر پیاده بیشتر مورد توجه قرار گرفته است؟ .

شاید قانون گذار در وضع این قوانین ، به نکات زیرتوجه داشته است :

۱. استفادهٔ عابرپیاده از خیابان و جاده را اصل قرار داده و این نیز بدان جهت است که عابرپیاده پیش از پیدایش ماشین از کوچه و خیابان استفاده می‌کرد و در ضمن ، کرامت انسانی بر ماشین تقدم دارد .

۲. خطرناک بودن وسیلهٔ موتوری و عدم نگهداری دارنده و راننده را اماره بر تقصیر دانسته است .

۳. این قوانین را براساس قوانین دیات وضع کرده است و بر اساس قانون دیات هر کس جراحتی بر دیگران وارد کند یا مرتکب قتل خطایی شود، باید دیه پرداخت کند و حوادث رانندگی را مصداق قانون دیات دانسته است .

۴. سیستم شهرسازی قدیم ایجاب می‌کرد که خیابان ها و کوچه‌ها تنگ و باریک باشند و برحسب نیاز عابر پیاده و وسایل نقلیه تقسیم نشوند .

۵ . شمار وسایل نقلیه اندک و عابر پیاده بسیار بوده و حقوق اکثریت بیشتر مورد توجه واقع شده است .

۶ . نگرش ابزاری به وسایل نقلیه که موجب خسارت و قتل و صدمه های بدنی می شود و این ابزار در کنترل و اختیار راننده است و او می تواند از ایجاد خسارت جلوگیری کند .

این امور باعث شدند تا حقوق عابر پیاده بیشتر مورد توجه قرار

گیرد و برای آن که عدالت نیز رعایت شود ، راننده را ملزم کرد که مهارت داشته باشد و احتیاط و مقررات دولتی را رعایت کند که یکی از آن ها داشتن گواهی نامه و سرعت مجاز است . سرعت مجاز در شهرها و جاده ها عبارت است از سرعتی که راننده بتواند در هر شرایطی و در کوتاه ترین زمان ، وسیله نقلیه موتوری را کنترل و متوقف کند ؛ یعنی اگر عابر پیاده هر لحظه ، بدون توجه یا با توجه وارد خیابان شد ، راننده بتواند از تصادف با او جلوگیری کند . قوانین پیشین راهنمایی و رانندگی سرعت مجاز را چنین تعیین کرده است:

ماده ۱۱۳: اول در شهرها :

۱. در خیابان ها ۵۰ کیلومتر در ساعت ؛

۲. در کوچه ها و میدان ها و پیچ ها ۲۰ کیلومتر در ساعت .

دوم در راه های خارج شهر و مناطق مسکونی :

روزها ۹۵ کیلومتر و شب ها ۸۰ کیلومتر در ساعت .^۱

فلسفه تعیین سرعت ، حمایت از عابر پیاده بود . از این رو ، قانون گذار قابل کنترل بودن وسیله را در شرایط اضطراری مبنای سرعت مجاز قرار داد . روح کلی این قوانین آن است که رانندگان باید سرعت و حرکت خود را به گونه ای تنظیم کنند که اگر عابر پیاده ناگهان وارد خیابان و یا جاده شد ، آنان بتوانند وسیله نقلیه را متوقف و از برخورد با عابر پیاده جلوگیری کنند . این موضوع به مفهوم آن است که عابر

پیاده می تواند در هر شرایطی وارد خیابان شود . با گذشت زمان دانسته شد که مسئول دانستن رانندگان به طور مطلق ناصحیح است. از این جهت، برای تأمین حقوق رانندگان نیز قوانینی وضع گردید. در قانون نحوه رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۳۰ خرداد ۱۳۵۰ این گونه آمده است :

ماده ۸ : ... اگر وسیله نقلیه موتوری با عابر پیاده تصادف کند ، در صورتی که کلیه مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت کرده باشد ، مسئول شناخته نمی شود. عدم مسئولیت راننده ، مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد شد .^۱

این ماده ، گرچه به نفع راننده وضع شده ، اما از آن جا که مسئولیت مدنی را متوجه دارنده وسیله کرده ، خاصیت وجودی آن از بین رفته است . در نتیجه ، عابر پیاده می تواند هر گونه که خواست از خیابان عبور کند . گفتنی است که این ماده قانون ، در قانون مجازات اسلامی نیامده است .

برای دفاع از حقوق رانندگان این قوانین نیز وضع گردید تا عابر پیاده هر گونه که خواست وارد خیابان نشود :

جدول جرائم دو هزار ریالی :

۱. عبور عابر پیاده از عرض خیابان خارج از گذرگاه مخصوص

عابرین ؛

۲. عبور عابر پیاده از طول خیابانی که دارای پیاده رو باشد.^۱
 گرچه این قوانین وضع شدند، اما خالی از اشکال نبودند زیرا:
 نخست: کامل نبودند. دوم: به طور کامل اجرا نشده‌اند. سوم: عبور
 و مرور از هر کجای خیابان‌ها آزاد گذاشته شد. چهارم: رعایت
 کردن و یا رعایت نکردن آن تأثیری در مجازات و پرداخت دیه نداشت.
 پنجم: این قوانین هیچ گاه مبنای داوری در دادگاه‌ها قرار نگرفت. در
 نتیجه، این قانون از روزی که تصویب شد تاکنون، اجرا نگردید؛
 بلکه برحسب قوانین جاری مملکت و معمول دادگاه‌ها، رانندگان در
 هر شرایطی با عابر پیاده تصادف کنند، مقصر شناخته می‌شوند و
 دست کم باید دیه پرداخت کنند. با توجه به آن چه گفتیم،
 ایرادهای زیر بر مجموعه قوانین مربوط به مسئولیت‌های کیفری و
 مدنی رانندگان وسیله نقلیه وارد است:

۱- برخی از این قوانین با همین صراحت و اطلاق، مبنایی
 درآیات و روایات و مستند فقهی روشنی ندارند؛ در حالی که به نام
 قوانین جزای اسلامی تصویب و اجرا شده‌اند.

۲- در روایات، بین آن‌جا که دو سواره یا یک سواره و پیاده در
 جهت مخالف یکدیگر حرکت می‌کنند و به اصطلاح فقهی، «تصادم»
 واقع می‌شود و بین آن‌جا که یکی متوقف و دیگری در حال حرکت
 است و با هم برخورد کنند، فرق گذاشته شده است. بر حسب قوانین

جاری این موضوع در تصادف دو وسیله مورد توجه بوده ، اما در برخورد وسایل نقلیه موتوری با پیاده هیچ تفاوتی قائل نشده‌اند.

۳- راننده و متصدی وسایل نقلیه موتوری در مواردی که مرتکب جرمی نشده مجرم شناخته می‌شود ؛ به عنوان مثال ، اگر راننده مهارت لازم داشت ، مقررات دولتی را رعایت کرد و دارای گواهی نامه نیز بود، اما گاهی ممکن است یکی از موارد زیر رخ دهد:

الف . اگر عابر پیاده با توجه به حرکت ماشین و احتمال تصادف وارد خیابان شود و کنترل وسیله نقلیه در آن شرایط ممکن نباشد؛

ب . اگر عابر پیاده در پوشش درخت ، دیوار یا حائل دیگر قرار داشته و ناگهان وارد خیابان شود و راننده نیز هیچ اطلاعی از وجود او نداشته باشد .

ج . عابر در تاریکی شب و با لباس مشکی وارد خیابان یا جاده شود .

د . اگر عابر پیاده در پی هیجانات یا عاطفی یا عمومی یا مصرف مواد الکلی بی‌اختیار وارد خیابان شود.

هـ . اگر دیوانه اطواری یا ادواری یا کودکی ناگهان وارد خیابان شود ، با این که ولی او می‌توانست او را از این اقدام باز دارد .

و . اگر عابر پیاده به سرعت حرکت کند و به پهلوی وسیله نقلیه برخورد کند.

ز . اگر مأموران راهنمایی یا وزارت راه یا شهرداری در انجام

مسئولیت‌های خود یا اشخاص دیگر مقصر باشند و تقصیر آن‌ها عامل منحصر حادثه باشد. این موارد اگر منجر به مرگ شوند، خطای محض است و تصادف مستند به فعل عابر پیاده و اشخاص دیگر است؛ در حالی که دادگاه راننده را مجرم می‌شناسد و به دو جزای مالی و جنایی محکوم می‌کند.

در نظام قضایی، بین موارد فوق و موارد زیر هیچ تفاوتی نیست:

الف. آن‌جا که راننده برای فرار از دستگیری و تعقیب با سرعت غیر متعارف حرکت کند.

ب. آن‌جا که در داخل یا خارج شهر با راننده دیگر، مسابقه کورس گذارد و احتمال بدهد که ممکن است با عابر پیاده برخورد کند و به این احتمال اهمیت ندهد.

ج. آن‌جا که شب با سرعت غیر مجاز و با چراغ خاموش حرکت کند.

د. آن‌جا که راننده با تکیه بر سازمان‌های بیمه برای عابر پیاده ارزش قائل نباشد.

این چهار مورد بیشتر به عمد شباهت دارند تا خطا، اما در قوانین جاری و حکم دادگاه‌ها بین این موارد و موارد پیشین تفاوتی وجود ندارد.

۴- آن قوانین برحسب شرایط پیشین وضع شده‌اند و با شرایط فعلی سازگار نیستند. با توجه به شرایط، ضروری است که در وضع قوانین راهنمایی و رانندگی و قوانین مدنی و کیفری درخصوص دیات

تجدیدنظر شود . و قوانینی وضع شوند که حقوق پیاده و راننده را در استفاده از خیابان و جاده به طور عادلانه تأمین گردد .

فصل ششم

فقه و قوانین

فقه وقوانین

وسایل نقلیه موتوری در زمان پیامبر اسلام(ص) و ائمه(ع) ، وجود نداشته‌اند ، اما احادیثی که از آن بزرگواران در خصوص عابر پیاده و سواری آن روزگار رسیده ، امروز نیز مصداق بسیار دارند و می‌توانند مبنای قانون‌گذاری قرار گیرند . در این جا ، نخست روایات و سپس فتاوی فقها بررسی می‌شود .

روایات

روایت اول

شیخ طوسی از امام موسی بن جعفر(ع) روایت کرده است : آن گاه که قائم ما ظهور کند ، دستور دهد : ای گروه سواران ! از میانه راه حرکت کنید . ای گروه پیاده ! از کنار بروید . اگر سواره‌ای از کناره برود و به دیگری آسیب رساند ، او را به پرداخت دیه محکوم می‌کنم .

اگر پیاده از وسط راه حرکت کند و به او آسیب وارد شود، دینه او بر عهده کسی نیست .

ابوجعفر محمد بن الحسن الطوسی: محمد بن اسماعیل بن بزیع عن حمزة بن زید عن علی بن سويد عن ابي الحسن موسى (ع) قال : إذا قام قائمنا (عج) قال : يا معشر الفرسان سيروا في وسط الطريق، يا معشر الرجال سيروا على جنبي الطريق . فأیما فارس أخذ على جنبي الطريق فأصاب رجلا عیب الزمناه الدية ، و أيما رجل اخذ في وسط الطريق فأصابه عیب فلا دية له .^۱

این حدیث را شیخ طوسی از محمد بن یعقوب کلینی نقل کرده است . راویان این روایت ، جز «حمزه» معتبرند . در مورد «حمزه» باید گفت که شیخ طوسی نام او را حمزة بن زید ، شیخ حر عاملی در وسائل الشیعة^۲ حمزة بن برید و اردبیلی در جامع الرواة^۳ حمزة بن بزیع ضبط کرده‌اند . صاحب جامع الرواة درباره حمزه گوید :

روی عنه حمزة بن بزيع... محمد بن اسماعیل بن بزيع عن حمزة بن یزید (زید خ) عن علی بن سويد... و الظاهر انه هنا اشتبه بزيع بيزيد او زید بقرينة رواية محمد بن اسماعیل بن بزيع عن حمزة بن بزيع . وی در شرح حال حمزة بن بزيع^۴ می‌گوید : من صالحی هذه

۱ . تهذیب ۱۰/ ۱۹۴ .

۲ . وسائل الشیعة ۱۹/ ۱۸۱ .

۳ . مع الرواة ۱/ ۵۸۵ .

۴ . همان/ ۱۸۰ .

الطائفة و ثقاتهم و كثير العمل .

اردبیلی در جامع الرواة در شرح حال علی بن سويدی گوید : حمزه بن بزيع از او روايت می کند... محمد بن اسماعيل بن بزيع از حمزة بن يزيد (زيد) و او از علی بن سويد حديث نقل می کند.... به نظر می رسد بزيع با يزيد يا زيد اشتباه شده است؛ زیرا محمد بن اسماعيل بن بزيع از حمزة بن بزيع روايت می کند . در نتیجه ، حمزة بن بزيع صحيح است و حمزة بن يزيد يا حمزة بن زيد اشتباه است .

وی درباره حمزة بن بزيع گوید : او از افراد نيك و مورد اعتماد واقفيه است . در نتیجه ، حمزة بن زيد يا حمزة بن يزيد يا حمزة بن بزيع که در تهذيب و وسائل و جامع الرواة آمده، همان حمزة بن بزيع است . او از نظر اعتقادی واقفيه است ، اما رواياتش مورد اعتماد است . پس این روايت شايسته استدلال است و مطالب زیر از آن استفاده می شود :

الف . براساس این روايت ، استفاده از خیابان و جاده باید بین راننده و پیاده تقسیم شود و همان گونه که امروز رایج است وسط خیابان ویژه عابر سواره و دو طرف خیابان ویژه عابر پیاده گردد تا هر کدام بتواند طبق سرعت مورد نظر حرکت کند . هر کدام از مسیری که برای او تعیین شده ، تجاوز کند و موجب حادثه شود ، ضامن است

ب. حرکت عابر پیاده در وسط خیابان و راننده در پیاده‌رو، تجاوز به حقوق دیگری به شمار می‌آید و اگر در این حال یکی از سوی دیگری آسیب دید، قابل جبران نیست؛ چون خود سبب آن شده است.

این حدیث از نظر سند موثق است، اما متأسفانه مورد توجه فقها قرار نگرفته است و به آن استدلال نکرده‌اند. شاید دلیلش این بوده که از تعبیر «إذا قام قائمنا»، چنین استنباط شده که این حکم در زمان حاضر موضوعیت ندارد و این حدیث برای بیان حکم خدا در هر شرایطی صادر نگردیده است. به نظر می‌آید این سخن ناتمام است؛ زیرا روایت اشعار دارد که حکم خدا همین است و اگر می‌توانستیم، اجرا می‌کردیم. پس در زمان حاضر، که شرایط اجرا فراهم است، باید قوانین راهنمایی و مسئولیت‌های مدنی و کیفری بر همین اساس وضع و اجرا گردند. افزون بر این حدیث، روایات دیگری که از نظر سند صحیح یا موثق و معتبر می‌باشند نیز به همین مطلب اشاره دارند و فقها برای اثبات حکم دیگری به آن‌ها استدلال کرده‌اند.

روایت دوم:

شیخ طوسی و کلینی روایت کرده‌اند: از امام صادق (ع) پرسش شد: شخصی سوار بر مرکب در یکی از راه‌های مسلمانان حرکت می‌کند و مرکب او با پایش آسیب می‌رساند؛ حکمش چیست؟ آن حضرت پاسخ داد: اگر با پایش آسیب رسانده، چیزی بر عهده او

نیست. اگر با دست‌هایش آسیب رسانده، باید خسارت پرداخت کند. اما اگر مرکب را متوقف کرده، هر خسارتی که با دست‌ها و پاهایش وارد کند، ضامن است. اگر خود پشت سر مرکب قرار داشته و آن را به جلو می‌راند، هر خسارتی که مرکب او با دست‌ها و پاهایش وارد کند ضامن است.

محمد بن حسن الطوسی والکلینی: یونس عن محمد بن سنان عن العلاء بن الفضیل عن أبي عبدالله (ع) أنه سئل عن رجل يسير على طريق من طرق المسلمين على دابته فتصيب برجلها. فقال: ليس عليه ما أصابت برجلها وعليه ما أصابت بيدها وإذا وقفت فعليه ما أصابت بيدها ورجلها وإن كان يسوقها فعليه ما أصابت بيدها ورجلها أيضاً.^۱

این روایت از نظر سند صحیح است و درباره حرکت وسیله نقلیه و عابر پیاده صادر شده است. سه ماده قانون در این حدیث به صراحت بیان شده است:

الف. هرکس سوار بر حیوانات باربر در خیابان حرکت کند و مرکب او به وسیله دست‌هایش به افراد دیگر آسیب برساند، ضامن است؛ اما اگر به وسیله پاها آسیب برساند، ضامن نیست. راننده نیز امروز در حکم راکب است.

ب. هرکس که پشت سر اسب یا قاطر و امثال آن قرار گیرد و آن

۱. فروع کافی ۳۵۱/۷، تهذیب ۲۲۵/۱۰.

ها را به جلو راند ، اگر مرکب او با دست‌ها یا پاهایش به دیگران آسیب برساند ، ضامن است . این موضوع نیز در حکم راننده است .

ج . اگر شخصی مرکب را متوقف کند و نگه دارد و مرکب او با دست‌ها یا پاهایش به دیگران خسارت وارد کند ، ضامن است . این موضوع دربارهٔ متصدی وسایل موتوری هم صادق است . این روایت در شرایطی صادر شده که وسیله سواری مردم ، اسب و قاطر و شتر بوده‌اند ، اما براساس تعمیم ملاک حکم و ملاک ضمان ، می‌توان حکم آن را در عصر حاضر به وسایل نقلیهٔ موتوری تعمیم داد .

روایت سوم :

امام صادق(ع) کسی را که سوار بر مرکب است یا آن را یدک می‌کشد یا آن را به جلو می‌راند ، ضامن قرار داد و فرمود :

علي بن ابراهيم عن ابيه عن النوفلي عن السكوني عن أبي عبدالله(ع) أنه ضمن القائد والسائق والراكب فقال : ما أصاب الرجل فعلى السائق و ما أصاب اليد فعلى القائد والراكب ^۱ .

اگر مرکب او با پا آسیب رساند ، ضمانت بر عهده کسی است که پشت سر آن قرار دارد و آن را به جلو می‌راند؛ اما اگر با دست‌ها آسیب رساند ، بر عهده کسی است که سوار بر مرکب است و یا آن را یدک می‌کشد .

این روایت نیز ، که صحیح یا دست کم معتبر است ، بر همان

مطلب پیشین دلالت دارد .

روایت چهارم:

روایت زیر نیز دربارهٔ کسانی رسیده که تغییراتی در راه پدید می‌آورند و موجب تصادف می‌شوند :

محمد بن یعقوب عن علي بن ابراهيم عن أبيه عن ابن أبي عمير عن حماد عن الحلبي عن أبي عبدالله (ع) قال : سألته عن الشيء يوضع على الطريق فتمر الدابة فتتفر بصاحبها فتعقره . فقال : كل شيء يضر بطريق المسلمين فصاحبه ضامن لما يصيبه .^۱

از امام صادق (ع) پرسش شد دربارهٔ چیزی که در مسیر گذاشته می‌شود و مرکب سواری رم می‌کند و آسیب می‌رساند ، آن حضرت فرمود : هرکس هر تغییری در راه مسلمانان پدید آورد که ضرر می‌رساند ، ضامن خسارتی است که از آن ناحیه وارد شده است .

سند این حدیث ، جز ابراهیم بن هاشم ، صحیح است و او نیز گرچه به صراحت توثیق یا رد نشده ، اما روایاتش را معتبر دانسته و به آن استدلال کرده‌اند؛ چنان که محقق اردبیلی گوید : والروایات عنه كثيرة والأرجح قبول قوله؛^۲ علی بن ابراهیم قمی روایات بسیار دارد و به نظر من ترجیح دارد که روایات او را معتبر بدانیم . این راوی، پدر

۱ . فروع کافی ۳۴۹/۷ .

۲ . جامع الروات ۳۸/۱ .

علی بن ابراهیم قمی است .

علی بن ابراهیم بیشتر روایات خود را از جمله روایت بالا را از پدرش نقل کرده و خود استاد کلینی بوده است و می توان این موضوع را دلیل بر تأیید او دانست .

در این روایت نیز قانون دیگری بیان شده است و آن اینکه : هرکس در مسیر رفت و آمد مسلمانان کاری انجام دهد که سبب خسارت بر دیگران شود، ضامن است . در نتیجه ، اگر راننده یا عابر پیاده نیز با اقدام خود خسارت وارد کنند، ضامن هستند. همچنین اگر شخص ثالثی نیز با اقدام خود سبب ضرر و زیان شود ، ضامن است .

روایت پنجم:

هرکس با احداث چیزی در راه مسلمانان موجب ضرر و زیان شود، ضامن است .

محمد بن الحسن باسناده عن أحمد بن محمد ، عن علي بن النعمان ، عن أبي الصباح الكناني ، قال : قال ابو عبدالله (ع) : من أضر بشيء من طريق المسلمين فهو له ضامن .^۱

همین روایت را کلینی با این سند نقل کرده است : محمد بن یحیی عن احمد بن حمد...^۲

صدوق نیز این روایت را آورده است .^۳

۱ . تهذیب ۲۳۰/۱۰ .

۲ . فروع کافی ۳۰۵/۷ .

۳ . من لا یحضره الفقیه ۴/ ۱۵۵ .

بر اساس این روایت و روایت پیشین، اگر کسی در خیابان و جاده اقدامی امجام دهد که موجب برخورد راننده با عابر پیاده شود، ضامن است. مثلاً مواد لغزنده‌ای چون روغن و گازوییل بریزد و هیچ علامت و نشانه اخطاردهنده نصب نکند و همین موضوع سبب شود که عابر سواره نتواند وسیله موتوری را کنترل کند و با عابر پیاده برخورد نماید دیه عابر پیاده را باید کسی پرداخت کند که موجب لغزندگی خیابان یا جاده شده است. به استناد این روایت، می‌توان مأموران راهنمایی و رانندگی، وزارت راه و شهرداری را، در صورتی که وظایف خود را انجام نداده باشند و سبب تصادف شوند، مقصر دانست. به طور کلی، هرکس با ایجاد عاملی در جاده و خیابان، سبب تصادف شود، ضامن است. اگر عامل طبیعی و قهری دیگر نیز سبب تصادف شود، می‌توان راننده را از مسئولیت مدنی معاف کرد.

فتوای فقها

این روایات و روایات دیگر که در همین باب رسیده‌اند، مبنای استدلال‌های فقهی درخصوص حکم دیه و پرداخت خسارت درباره راننده و عابر پیاده قرار گرفته‌اند. فقهای گذشته براساس همین روایات فتوا داده‌اند و برحسب موارد مختلف که در روایات بیان شده، موضوعات را نیز به چند قسم تقسیم کرده و برای هر کدام حکم ویژه صادر نموده‌اند.

مسئولیت متصدی وسیله نقلیه

صورت های مختلف مسئله به این شرح است :

آن جا که راکب می تواند مرکب خویش را کنترل نماید و مرکب او به عابرپاده صدمه وارد کند ، ضامن است . دیدگاه فقها از این قرار است :

شیخ مفید :

الف . هرکس سوار بر مرکبی شود و مرکب او با دست هایش به انسانی آسیب رساند و منجر به مرگ شود، راکب ضامن دیه اوست .
ب . اگر مرکب او با پاهایش آسیب رساند ضامن نیست ، مگر آن که با زدن مرکب موجب این کار شده باشد که در این صورت هر چه آسیب وارد کند ، ضامن است .

ج . اگر مرکب او با دست هایش بر کسی جراحت وارد کند و یا استخوانش را بشکند ، ضامن است .

د . اگر مرکب او با پایش صدمه وارد کند، بی آن که آن را زده باشد، چیزی بر او نیست . شتر، الاغ، گاو و تمام حیوانات باربر را که آدمیان سوار می شوند ، در این حکم یکسان هستند .

شیخ مفید : و من ركب دابة فأصاب يدها إنسانا فمات في ذلك كان ضامنا لديته فان رمحته برجلها لم يكن عليه ضمان إلا أن يكون

ضربها فرمحت فیضمن ما جنته حینئذ و إذا جرحت بیدها إنساناً أو کسرت له فان أصابته عظماً أو هشمته ضمن راکبها دية ذلك فإن أصابته برجلها من غیر أن یکون ضربها لم یلزمه شيء وحکم البعیر والحمار والبقرة وکل ما یرکب من الدواب هذا الحکم.^۱

هرکس سوار بر مرکبی باشد و آن را براند و آن مرکب بر انسانی پا گذارد و یا چیزی را بشکند ، در صورتی که این کار را با دست‌هایش انجام داده باشد ، راکب ضامن است و اگر با پاهایش انجام داده باشد ، ضامن نیست. اگر مرکب را زده باشد و با زدن آن، این خسارت‌ها را با دست یا با پا خسارت وارد کند ، راکب ضامن است .

شیخ طوسی: ومن ركب دابة وساقها فوطئت إنساناً أو کسرت شیئا کان ما تصیبه بیدیها ضامناً له ولم یکن علیه لما وطئته برجلها شيء . فإن ضربها فرمحت فأصابت شیئا کان علیه ضمان ما تصیبه بیدیها ورجلها وكذلك إذا وقف علیها کان علیه ضمان ما تصیبه بیدیها ورجلها^۲ ۳۹.

شیخ طوسی در مبسوط نیز پس از بیان اختلاف نظر و بیان دو دیدگاه در این باره ، این حکم را پذیرفته است.^۳

قاضی ابن براج نیز همین عبارت‌ها را با اندک اختلاف آورده است.^۴

۱. ینابیع الفقهیه ۴۵/۱۰۵ .

۲. النهایه/۷۵۹ .

۳. ینابیع الفقهیه ۳۸۷/۱۰۷ .

۴. المذهب/۴۹۴ .

یحیی بن سعید حلی: ومن ركب دابة ضمن ما تجنيه بيديها وكذا لو قادها ولو وقف بها ضمن جنائتها بيديها ورجليها وكذا لو ضربها غيره فالدية على الضارب^۱.

هرکس سوار بر مرکبی باشد یا افسار آن را در دست دارد، اگر مرکب او با دست هایش خسارت وارد کند، ضامن است. اگر شخص دیگری مرکب او را مضروب سازد و سبب شود که خسارت وارد کند آن شخص ضامن است.

محقق حلی: ويضمن راكب الدابة ما تجنيه بيديها وكذا القائد. ولو وقف بها ضمن جنائتها ولو برجليها وكذا لو ضربها فجنت. ولو ضربها غيره ضمن الضارب وكذا السائق يضمن جنائتها^۲.

هرکس که سوار بر مرکب است یا آن را یدک می‌کشد، اگر مرکب او با دست هایش خسارت وارد کند، ضامن است. اگر مرکب او ایستاده باشد و با دست‌ها یا با پاهایش خسارت وارد کند، ضامن است. اگر شخص دیگری آن را بزند و موجب خسارت شود او ضامن است و همچنین اگر مرکب را به جلو می‌راند، ضامن خسارت‌های وارده از ناحیه مرکب است.

محقق حلی در شرائع الاسلام نیز همین فتوا را آورده است^۳.

علامه حلی: راكب و یدک کش مرکب در صورتی ضامن است که

۱. ينابيع الفقهيه ۱۰۷/۴۷.

۲. مختصر النافع/۶۶۳، المذهب البارع ۲۹۱/۵.

۳. شرائع الاسلام ۲۴۶/۴.

مرکب آن ها با دست ها یا با سر خسارت وارد کند . اما اگر متوقف است یا آن را مضروب سازد و یا پشت سر مرکب حرکت می کند ، ضامن تمام خسارت هایی است که مرکب او با دست ها یا با پاهایش وارد می کند .

ویضمن الراكب والقائد ما تجنيه الدابة بیدیه و رأسها فان وقف أو ضربها أو ساقها ضمن جناية یدیه ورجلیها .^۱

شهید اول در کتاب لمعه چنین فتوا داده است :

راكب و همچنین کسی که مرکب را یدک می کشد، ضامن تمام خسارت هایی است که مرکب شان با سر یا با دست وارد می کند و همچنین کسی که مرکب را به جلو می راند و یا متوقف نگه داشته است ، ضامن تمام خسارت هایی است که مرکب او وارد می کند .

یضمن راکب الدابة ما تجنيه بیدیه و رأسها والقائد لها كذلك والسائق یضمنها مطلقا وكذا لو وقف بها الراكب أو القائد .^۲

شهید ثانی نیز فتوای شهید اول را تأیید کرده^۳ و همچنین طباطبایی بر همین قول است .^۴

صاحب جواهر نیز همین فتوا را با شرح بیشتر و بیان مستندات

۱ . ینابیع الفقهیه: ارشاد الأذهان ۴۵۱/۱۰۷ . ر.ک : ایضاح الفوائد ۶۶۶/۴ .

۲ . شرح اللعه ۱۶۱/۱۰ .

۳ . شرح اللعه ۱۶۱/۱۰ .

۴ . ینابیع الفقهیه : ریاض المسائل ۴۱۲/۸۶ .

روایی آن ، آورده و تأیید کرده است .^۱

چنان که ملاحظه شد این فتواها بر مبنای همان روایات پیشین صادر شده‌اند . از این روایات و فتواها این ملاک به دست می‌آید که اگر کسی سوار بر مرکب است یا آن را یدک می‌کشد بر قسمت جلوی مرکب ، اعم از سر و دست‌های آن ، کنترل دارد و می‌تواند از ایجاد خسارت جلوگیری کند و از این رو ، دراین موارد ضامن است ؛ اما چون بر قسمت عقب و پاهای مرکب کنترل ندارد، ضامن آن نیست ؛ اگر مرکب را به جلو راند یا آن را متوقف سازد بر تمام مرکب کنترل دارد و می‌تواند به طور کامل از ایجاد خسارت جلوگیری کند و بدین جهت به طور کلی ضامن است . همچنین اگر مرکب را مضروب سازد و این اقدام او سبب شود که مرکب خسارت وارد کند ، ضامن است . چون خود سبب این خسارت شده است . حال اگر شخص دیگری مرکب او را بزند و مرکب خسارت وارد کند ، همان فرد ضامن است . چون او با اقدام خویش سبب ضرر و زیان شده است . این روایات و فتواها گرچه دربارهٔ وسیلهٔ موتوری صادر نشده‌اند ، اما ملاک پرداخت خسارت را می‌توان تعمیم داد ؛ با این تفاوت که راننده و متصدی وسیلهٔ موتوری به تمام آن وسیله کنترل دارد و او می‌تواند جلو ایجاد خسارت را بگیرد . اما اگر شخصی یا اشخاص دیگر با اقدام خود سبب شوند که وسیلهٔ موتوری به آن ها خسارت وارد کند، خود ضامن

هستند . همچنین می‌توان آن جا را که عابر پیاده ناگهان وارد خیابان می‌شود و با ماشین برخورد می‌کند مصداق این مورد دانست، چون ایجاد خسارت مستند به فعل عابر پیاده است؛ زیرا اگر او ناگهان وارد خیابان نمی‌شد ، خسارتی بر او وارد نمی‌گردید . همچنین اگر شخصی با ریختن نفت ، گازوییل و امثال اینها سطح جاده یا خیابان را لغزنده سازد یا در مسیر حرکت انحراف ایجاد کند و نشان‌ها ی نصب نکند و کنترل وسیله نقلیه موتوری از دست راننده خارج شود و به سمت دیگر حرکت کند و با عابر پیاده برخورد نماید ، باید کسی خسارت را بپردازد که سطح جاده یا خیابان را لغزنده کرده و درمسیر حرکت ، انحراف به وجود آورده است .

مسئولیت عابر پیاده و سواره

فقها در آن جا که عابر پیاده توقف است و عابر سواره و یا عابر پیاده دیگری به او صدمه وارد می‌کند ، موضوع را به دو قسم تقسیم کرده‌اند و هرکدام آن‌ها برحسب مورد حکم ویژه دارد.

شیخ طوسی می‌گوید : هرگاه کسی ایستاده است و شخص دیگری در حال حرکت با او برخورد کند و هر دو بمیرند، دیه شخصی که ایستاده است، بر عهده عاقله شخص در حال حرکت است ؛ زیرا او موجب قتل وی شده است ، اما دیه شخصی که در حال حرکت بوده،

چند صورت دارد :

شیخ طوسی: کذا کان الرجل واقفاً فجاء رجل آخر فصدمه فماتا معاً فدية المصدوم على عاقلة الصادم لأنه إنفرد بقتله ... و أما دية الصادم ... فان كان واقفاً في ملكه فدية الصادم هدر لأنه فرط بدخول ملك غیره . وإن كان المصدوم واقفاً فی غیر ملكه ... فان كان في موضع واسع كالصحراء أو الطريق الواسع فالحكم فيهما كما لو كان واقفاً في ملكه فأما إن انحرف المصدوم هاهنا واستقر ثم صدمه الآخر فهو كالواقف ودية الصادم هدر وإن انحرف المصدوم فوافقت الصدمة إنحرافه فوقع الصدم والانحراف معاً وماتا معاً فعلى كل واحد منهما نصف دية صاحبه لأنه مات من جنايته على نفسه وجناية الآخر عليه لأن إنحرافه فعل منه . فأما إن كان واقفاً في موضع ضيق وهو ان وقف في طريق ضيق للمسلمين فصدمه هاهنا وماتا معاً فدية الصادم مضمونة لأنه تلف بسبب فرط فيه الواقف وذلك أنه وقف في موضع ليس ان يقف فيه . كما إذا جلس في طريق ضيق فعثر به آخر فماتا فعلى عاقلة الجالس كمال دية العاثر لانه مات بسبب كان منه وهو جلوسه ولا فصل بين أن يكون جالساً وبين ان يكون واقفاً فصدمه .

اگر شخص در ملک خود ایستاده ، خون دیگری ديه ندارد . زیرا او وارد ملک دیگری شده است؛ اما اگر در غیر ملک خود ایستاده ، در این صورت دو حالت پیش می آید : یا در جای وسیع مثل بیابان و در مسیر وسیع بوده است که حکمش همان است که گذشت . یا شخص صدمه دیده پیشاپیش شخص در حال حرکت بوده و پیش از رسیدن

دیگری ایستاده و آن گاه شخص در حال حرکت با او برخورد کرده که در این صورت نیز همان حکم پیشین را دارد و با جایی همانند است که از آغاز ایستاده بوده است و صدمه زننده دیه ندارد ... و یا اگر صدمه دیده در حال حرکت بوده و شخص دیگری نیز در حال حرکت با او برخورد کرده و منجر به مرگ هر دو شده، هر کدام ضامن نصف دیه دیگری است. زیرا شخص مصدوم جانش را با حرکت خود و دیگری از دست داده و سبب مرگ دیگری شده است، اما اگر در یک راه تنگ ایستاده و کسی در حال حرکت با او برخورد کرده است و هر دو از بین رفته اند، دیه دیگری را ضامن است. زیرا در توقف خود خلاف کرده و سبب مرگ شخص در حال حرکت شده است؛ چون او در جایی ایستاده که نباید توقف می کرد. همچنان که اگر کسی در یک راه تنگ نشسته باشد و دیگری با او برخورد کند و هر دو بمیرند، باید عاقله فردی که نشسته است دیه کامل حرکت کننده را پرداخت کند، زیرا آن شخص با نشستن نابجا سبب از بین رفتن شخص رونده شده است و تفاوتی نیست بین آن جا که نشسته و یا ایستاده باشد.^۱

ابن براج نیز همین فتوا را داده است.^۲

محمد جواد عاملی نیز در ذیل کلام علامه حلی نظر خود را بیان کرده چنانکه در قواعد آمده است

۱. مبسوط ۲۸۶/۱۰۷.

۲. جواهر الفقه ۱۵۶/۱۰۵.

اگر با شخص نشسته در مسیر برخورد کند ، نشسته ، ضامن است . اما اگر با شخصی که ایستاده است ، برخورد کند ، آن که در حال حرکت است ، ضامن است و باید دیه فردی را که ایستاده ، پرداخت کند . زیرا ایستادن (برای استراحت) از لوازم حرکت است و خونِ شخص در حال حرکت هدر است و احتمال می رود که حکم ایستاده با نشسته یکی باشد .

محمدجواد عاملی نیز در شرح این کلام علامه ، همان تفصیلی را که شیخ طوسی در مبسوط بیان کرده ، عیناً آورده و دیدگاه او را پذیرفته است .

ولو تعثر بقاعد فالضمان علی القاعد ولو تعثر بواقف فضمن الواقف علی الماشی لأن الوقوف من مرافق المشي والماشي هدر ويحتمل مساواة القعود^۱ .

حاصل کلام شیخ طوسی چنین است :

۱. اگر شخص در ملک خود ایستاده ؛ دیه او بر عهدهٔ عابر سواره است که با او برخورد کرده است .
۲. اگر در بیابان یا راه وسیع ایستاده ، دیه او بر عهدهٔ عابرسواره است .

۳. اگر در همین فرض نیز از جای خود حرکت کرد و پیش از رسیدن راکب در جای دیگر ایستاد ، دیه او بر عهدهٔ راکب است .



۴. اگر از جای خود حرکت کرد و در حال حرکت با راکب برخورد کرد، از باب تزاحم اسباب است و از این رو ، نصف دیه او بر عهده راکب و نصف دیه راکب بر عهده اوست .

مصدق این دو مورد جایی است که عابر پیاده از عرض خیابان بگذرد و عابر سواره با او برخورد کند.

۵. اگر در یک راه باریک و پر ازدحام نشسته باشد و راکب با او برخورد کند، خون او هدر است و دیه راکب نیز بر عهده اوست. دلیلش آن است که او در جایی توقف کرده که نباید توقف می کرد.

۶. اگر در یک راه باریک و پر جمعیت بنشیند و عابر با او برخورد کند، خون او هدر است و دیه عابر بر عهده عاقله اوست ؛ چرا که نشستن او سبب مرگ عابر شده است .

این قوانین را می توان در روزگار امروز درباره عابر پیاده و راننده جاری ساخت ؛ بدین گونه که اگر عابر پیاده در پیاده رو یا در ایستگاه ماشین یا در کنار خیابان که معمولاً برای انتظار ماشین آن جا می ایستند ، ایستاده باشد و راننده با او تصادف کند ، ضامن است؛ اما اگر وسط خیابان یا جایی که محل توقف نیست ، بایستد و عابر سواره با او برخورد کند ، خود او ضامن است ؛ چون سبب برخورد عابر سواره شده است .

اگر در حال حرکت با هم برخورد کنند، این برخورد در اصطلاح فقهی ، تصادم نامیده می شود. شیخ طوسی در این زمینه می گوید:

هرگاه دو نفر سواره با هم برخورد کنند، باید عاقله هر کدام، نصف دینه دیگری را پرداخت کند؛ زیرا هر کدام آن‌ها به سببی مرده است که خود در ایجاد آن شریک بوده است... تفاوتی نیست بین آن‌جا که سوار بر اسب یا قاطر و یا الاغ بوده باشند... چون در اصل قتل با هم شریک بوده‌اند و در نتیجه به تساوی ضامن هستند، و آن‌جا که هر دو پیاده‌اند یا یکی پیاده و دیگری سواره است.^۱

إذا اصطدم الفارسان فماتا فعلى عاقلة كل واحد منهما نصف الدية لصاحبه... لأن كل واحد منهما مات بفعل إشتراكا فيه... ولا فرق بين أن يكونا على فرسين أو بغلين أو حمارين أو أحدهما على فرس والآخر على بغل أو حمار... لأنهما اشتراكا في الجناية فكانا في الضمان سواء... وإذا كانا ماشيين أو أحدهما راكباً والآخر ماشياً فالحكم مثل ذلك.

علامه در قواعد و سید محمدجواد عاملی در مفتاح الکرامه، که شرح قواعد است نیز همین فتوا را صادر کرده‌اند.^۲

محقق حلی در شرایع نیز به همین مطلب فتوا داده و گفته است: ويستوي في ذلك الفارسان، والراجلان والفارس والراجل.^۳

در این حکم تفاوتی نیست که هر دو سواره، یا هر دو پیاده و یا یکی سواره و دیگری پیاده باشند.

۱. مبسوط، ۲۸۰/۱۰۷ - ۲۸۱.

۲. قواعد، ۱۱۴/۱۰۸ و نیز ر.ک: همان: ارشاد الأذهان ۴۵۰/۱۰۷.

۳. شرائع الإسلام ۲۵۶/۴.

شهیدین درلعه و شرح آن، همین فتوا را داده اند، ولی با این شرط :
هذا اذا استند الصدم الى اختيارهما اما لو غلبتهما الدابتان احتمل
كونه كذلك.^۱

اگر این تصادم با اختیار آن ها بوده ، حکمش همین است؛ اما اگر
مرکبشان تمرد کرده و اختیار آن ها سلب شده است ، احتمال دارد
باز هم حکمشان چنین باشد .

صاحب جواهر نیز همین گونه فتوا داده است .^۲
ملاحظه شد که فقهای پیشین بین تصادم با دو مسئله پیشین
فرق گذاشته‌اند و گفته‌اند : هر دو نفر عامل خسارتند و به این جهت،
باید هر کدام نصف دیه را پرداخت کنند . اما آنان در مورد تصادم بین
عابر پیاده و راکب فرق نگذاشته و گفته‌اند تفاوت نمی کند که هر دو
سواره و یا یکی سواره دیگری پیاده باشد، مگر آن جا که حرکت یکی
بسیار ضعیف و حرکت دیگری سریع باشد که حرکت ضعیف در ایجاد
تصادم نقشی نداشته باشد ، چنان که صاحب جواهر تصریح کرده
است :

نعم لو كانت إحدى الدابتين ضعيفة بحيث يقطع بأنه لا أثر
لحركتها مع قوة الدابة الأخرى فلا ينافى بحركتها حكم .^۳
حکم تصادم همین است، اما اگر حرکت یکی از مرکب‌ها آن

۱ . شرح المعه ۱۱۷/۱۰ .

۲ . جواهر الکلام ۶۳/۴۳ .

۳ . همان ۶۴/ .

چنان کند است که تأثیری در تصادم نداشته و حرکت دیگری آن چنان سریع است که حرکت آن را بی‌اثر ساخته است، در این صورت ملاگک حکم قرار نمی‌گیرد و به گونه دیگر حکم می‌شود.

امروز نیز این حکم را می‌توان به آن جا تعمیم داد که راکب با رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی حرکت می‌کند و عابر پیاده با سرعت از محل عابر پیاده می‌گذرد و یا در کوچه‌ای که پیاده‌رو ندارد و یا در جهت مخالف عابر سواره با سرعت حرکت کند و سرعت هر دو همانند و یا با اندک اختلاف باشد؛ اما اگر سرعت وسیله نقلیه موتوری زیاد و سرعت عابر پیاده اندک باشد، در این صورت حکم دو مسئله پیشین اجرا می‌شود.

اگر شخص ثالث سبب شود که وسایل نقلیه موتوری با عابر پیاده برخورد کند؛ چنان که در سطح خیابان و یا جاده مواد لغزنده از قبیل روغن، گازوییل و... بریزد و راننده بر اثر لغزش وسیله نقلیه، قادر بر کنترل آن نباشد. دیدگاه فقها در این زمینه نیز چنین است:

شیخ طوسی: ان بالت دابة في الطريق فزلق به انسان فمات فالدية عليه، سواء كان راکباً أو قائداً أو سائقاً لأن یده علیها کما لو بال هو فی هذا المكان ومثله اذا أكل شيئاً فرمى بقشره في الطريق کالبطیخ والخیار و الباقلاء وكذلك لورش في الطريق ماءً، الباب واحد فی أن یضمن جميع ذلك^۱.

اگر مرکبی در مسیر مردم بول کند و شخصی بلغزد و بمیرد، دیه او بر عهده مالک آن مرکب است. در این حکم فرق نیست که او سواره بوده یا یدک می کشیده یا مرکب را به جلو می رانده است. در هر صورت، او بر آن مرکب کنترل داشته و حکمش مانند آن جاست که خود این کار کرده باشد.

نیز اگر شخصی پوست میوه‌ای مانند خربزه و خیار را در راه بریزد یا اگر آب بپاشد. تمام اینها مصداق یک موضوع هستند و حکم شان یکی است.

ابن براج نیز همین الفاظ و عبارت‌ها را آورده است^۱
 في الطريق ماءً فزلق به انسان فهلك فإن عليه الضمان في كل ذلك^۱.

علامه حلی و سید محمد جواد عاملی نیز گفته اند :

واذا رمی قشور البطيخ وشبهها من قمامات المنزل في الطريق فزلق به انسان ضمن ولو تعمد المارّ وضع الرجل عليه وامكن العدو فلامضمان وكذا لورث الطريق أو بل الطين فيه أو بالت دابته فيه سواء كان راكبها أو قائدها أو سائقها . ضمن .^۲

هرگاه پوست خربزه و چیزهایی مانند زباله‌های منزل را بر سر راه بریزد و شخصی بلغزد، ضامن است؛ اما اگر عابر پیاده توجه داشته

۱. المذهب البارع / ۵۰۹.

۲. مفتاح الکرامه / ۱۰ / ۳۰۴.

است و عمداً روی آن ها پا گذاشته و لغزیده ، ضامن نیست . همین گونه است آن گاه که آب بپاشد یا گل آلود کند یا مرکبش بول کند، و فرقی نیست که سواره بوده یا بدک می کشیده و یا به جلو هدایت می کرده؛ در تمام این موارد ضامن است .

علامه حلی و سید محمد جواد عاملی نیز گفته اند

صاحب جواهر نیز همین مطالب را آورده است.^۱

وی درباره «ان بالث دابة» اشکال کرده که این موضوع در سلطه متولی امور آن نبوده است، اما در مورد «و مثله اذا اكل»، همین حکم را پذیرفته است .

این یکی از موارد روشن فتواست که می توان آن را تعمیم داد. بسیار اتفاق افتاده که در سطح جاده یا خیابان ، از تانکر نفت کش مواد لغزنده ریخته و یا سطح خیابان و جاده یخ بسته و حادثه پدید آمده است. در برخی از این گونه موارد نیز رانندگان وسیله نقلیه موتوری، بدون توجه به عوامل اصلی محکوم می شوند.

مبانی روایات و فتاوا

روایات و فتوای فقها بر این مبنا قرار دارند که عامل اصلی و سبب منحصر حادثه مشخص شود و او باید خسارت وارده را پرداخت کند و

۱. جواهرالکلام ۱۲۶/۴۳ .

کوشیده‌اند تا این نکته آشکار گردد که خطرناک بودن وسیله، چنان که در مبانی حقوق مدنی گفته‌اند، دلیل نمی‌شود که دارنده یا به کار گیرنده آن وسیله مقصر است و از سوی دیگر، با موارد غالبی نیز نمی‌توان مقصر اصلی را تعیین کرد. پس عدالت حقوقی ایجاب می‌کند که مقصر اصلی شناسایی شود و او خسارت را پرداخت کند.

براساس همین سخن که باید عامل اصلی پیدایش حادثه، خسارت را بپردازد، پیش از این گفتیم که دربارهٔ راکب و یدک کش و به جلو هدایت کننده مرکب چند حکم مختلف رسیده است؛ زیرا راکب بر قسمت جلو مرکب کنترل دارد و می‌تواند از ایجاد خسارت به وسیله سر و پاهای مرکب جلوگیری کند و همچنین اگر افسار آن را در دست دارد و یدک می‌کشد؛ اما اگر مرکب را به جلو هدایت می‌کند و خود پشت سر آن قرار دارد، بر تمام اعضای مرکبش کنترل دارد و می‌تواند از ایجاد خسارت جلوگیری کند. در این صورت، تمام خسارت‌هایی که مرکب او وارد می‌کند، ضامن است و همین گونه است آن جا که مرکب را متوقف کرده است. پس ملاک و ضابطه پرداخت خسارت آن است که آیا خسارت مستند به فعل اوست یا نه. برخی از مواردی که در کتاب‌های فقهی شیعه بحث شده، در کتاب‌های اهل سنت نیز دیده می‌شود. چنان که وهبه الزحیلی می‌گوید:

اتفق الفقهاء علی أن حارس الحيوان (المالك أو الراكب أو السائس أو غيرهم من كل حائر ذي يد بصفة الرهن أو الإجارة أو الغصب) هو

الضامن لما يتلفه الحيوان اذا كان متسبباً في إحداث الضرر بأن تعمد الإلتلاف أو الجناية بواسطة الحيوان ، أو قصر في حفظه .^۱

فقهها بر این سخن اتفاق دارند که نگهدارنده چارپایان (اعم از آن که مالک باشند یا راکب یا متصدی و جز آن ها هر کسی که امور آن ها را بر عهده دارد، چه به صورت رهن باشد یا کرایه و یا غصب) ضامن خسارت‌هایی است که حیوان در تحت کنترل او وارد می‌کند. این حکم با این شرط است که او به وسیله آن حیوان سبب ضرر و زیان و ایجاد صدمه بدنی شده و یا در نگهداری آن کوتاهی کرده باشد .

از این فتوا می‌توان حکم راننده وسیله موتوری را استنباط کرد که اگر تقصیر و کوتاهی او سبب حادثه شده باشد ، ضامن است . اگر متصدی وسیله کوتاهی نکرده و سبب حادثه نشده باشد، اختلاف نظر است. براساس این فتوا ، در برابر حوادث ناشی از رانندگی، راننده مسئول است و دارنده مسئول نیست . گرچه براساس قانون بیمه ، دارنده ، خسارت‌ها را پرداخت می‌کند .

فتوای شافعی چنین است :

ويضمن الراكب أو القائد أو السائق ما وطئت دابته بيد أو رجل أو رأس أو كدمت أو صدمت بصدورها أو خبطت بيدها ، لأن الاحتراز عن ذلك ممكن ، لأنه ليس من ضرورات السير في الطريق .^۲

۱ . الفقه الإسلامي و أدلته ۵۷۷/۷ .

۲ . همان/ ۵۷۸ .

راکب و یدک کش و به جلو هدایت کننده مرکب، ضامن تمام خسارت‌هایی است که مرکب او با دست و پا و سر وارد می‌کند و یا بر آن لگد می‌گذارد و یا با سینه خود صدمه می‌زند و یا با دست از بین می‌برد؛ زیرا در تمام این موارد، او می‌توانست از ایجاد خسارت جلوگیری کند و اینها از لوازم حرکت در مسیر نیز نیست.

در مذهب شافعی، این فتوا بر این قاعده فقهی استوار است که متصدی وسیله می‌توانسته از وقوع حادثه جلوگیری کند و حادثه بر اثر کوتاهی و سهل انگاری او پدید آمده است. برخی دیگر از مذاهب اهل سنت، مرکب را عامل اصلی حادثه دانسته و متصدی آن را از مسئولیت معاف کرده‌اند.^۱

به نظر می‌رسد فتوای شافعی کامل‌تر است. برخی از روایاتی که در کتاب‌های روایی شیعه آمده در کتاب‌های اهل سنت نیز دیده می‌شود.

ابن حزم می‌گوید: راکب و یدک کش و به جلو راننده مرکب، ضامن هستند.

شریح می‌گوید: یدک کش و سواره و به جلو هدایت کننده مرکب ضامن هستند. اما اگر حیوان را عقاب کنند، ضامن نیست. پرسش شد: عقاب چیست؟ پاسخ داد: حیوان را بزنند و بر اثر این ضربه، حیوان خسارت وارد کند.

راکب و یدک کش مرکب ضامن خسارت‌هایی هستند که مرکبشان با دست وارد می‌کند و ضامن خسارت‌هایی نیستند که با پاهایش وارد می‌کند .

ابن حزم : عن ابراهيم النخعي وشريح قال: يضمن الراكب والسائق والقائد .

شريح قال : يضمن القائد والسائق والراكب ، ولا يضمن الدابة إذا عاقبت . قلت : وما عاقبت؟ قال : إذا ضربها رجل فأصابته .

عن عطاء قال : يغرم القائد والراكب عن يدها مالا يغرمان عن رجليها .^۱

تشابه و مطابقت

ممکن است چنین برآید که آن روایات و فتواها بر حسب شرایط روزگار پیشین وضع شده‌اند . بدیهی است که بین سیستم شهرسازی و وسایل نقلیه امروز با آن روزگار تفاوت بسیار است و هیچ گاه نمی‌توان ماشین را با شتر برابر دانست و حکم شتر را بر ماشین استوار ساخت .

این ایراد ممکن است در نظر بسیاری وارد آید، اما با توجه به ملاک‌هایی که بیان شده ، می‌توان گفت حکم وسایل نقلیه آن روز بر

وسایل نقلیه موتوری امروز کاملاً منطبق و حکم آن ها قابل تعمیم است ؛ زیرا :

الف . تردیدی نیست که نوع ، کمیت و کیفیت ابزار خسارت در تعیین حکم تأثیری ندارد . در تمام دادگاه‌های قدیم و جدید و در فرهنگ تمام ملت ها، ماهیت جرم را با ابزار جرم بررسی و تعیین نمی‌کنند . بلکه ماهیت جرم همیشه با اراده و فعل مجرم تعیین می‌شده است . اگر مجرم قصد قتل داشته و با همین قصد کسی را کشته ، محکوم به قصاص و قتل عمدی می‌شده است و تفاوتی قائل نبوده‌اند که قاتل برای کشتن مقتول از چه وسیله و ابزاری استفاده کرده است . در دیگر خسارت‌های بدنی و مالی نیز همین ملاک مورد نظر است . در تمام محاکم کیفری ، جرایم براساس ماهیت بزهکاری تعیین می‌شوند و اراده و فعل مجرم است که ماهیت جرم را معین می‌کند . پس نوع ابزار در ماهیت جرم دخالت ندارد .

ب . علاوه بر این، بین استفاده کنندگان از وسایل نقلیه امروز با روزگار گذشته نیز در این جهت تفاوتی نیست که هرکدام از راننده و عابر پیاده چگونه از خیابان و جاده استفاده کنند . در آن روزگار نیز راکب اسب یا شتر، باید از وسط خیابان و کوچه می‌گذشت و امروز نیز راننده وسایل موتوری الزاماً باید از وسط خیابان عبور کند . در آن روزگار نیز اگر راکب اسب ، یا شتر و غیره با عابر پیاده برخورد می‌کرد، خسارت‌های مختلف جانی و بدنی و مالی وارد می‌شد و امروز

نیز اگر وسایل موتوری با عابر پیاده برخورد کند، همان خسارت‌ها را وارد می‌کند. بنا براین در کمیت و کیفیت خسارت تفاوت وجود دارد، اما در اصل خسارت تفاوت نیست. وسایل نقلیه امروز جایگزین همان وسایل نقلیه روزگار پیشین است و از این رو، هر حکم حقوقی که آن روز بر آن وسایل بار می‌شد، امروز نیز بر وسایل نقلیه موتوری جاری می‌شود. تنها تفاوتی که وجود دارد این است که وسایل نقلیه موتوری امروز نیاز به کنترل و مراقبت بیشتر دارد و قوانین بیشتر باید وضع گردد.

ج. در روایات و فتوای فقها، مجرم بر حسب نوع دخالت در پیدایش جرم به سه دسته تقسیم می‌شدند: مباشر، تسبیب و شرکت. در این موارد نیز بین وسیله نقلیه قدیم و جدید، تفاوت نیست و بر وسیله موتوری کاملاً منطبق است. کسی که سبب خسارت می‌شود، یا خود آن را انجام داده و فعل او عامل خسارت بوده و یا خود او به طور مستقیم دخالت نداشته، اما سبب جرم را ایجاد کرده است. مثل آن جا که در سطح جاده و یا شیب تند، وسایل لغزنده ریخته و وسیله نقلیه قابل کنترل نبوده است. به هر حال، واژه سبب درباره او هم اطلاق می‌گردد.

گاهی خود او تنها سبب نبوده. بلکه خودش به علاوه فرد دیگر عامل خسارت را پدید آورده است. فقهای گذشته تصادم را که پیش از این بیان گردید، مصداق این فرض دانسته‌اند. امروز نیز عابر پیاده در پیدایش هر حادثه می‌تواند عامل مباشر یا سبب و یا شریک باشد. اگر

عابر پیاده به منظور خودکشی ناگهان و به عمد خود را جلو وسیله موتوری قرار دهد، تردیدی نیست که خود مباشر قتل خود بوده است. این مورد با آن جا که کسی با طناب خودکشی کند، تفاوت ندارد. همچنین در آن جا که او سبب تصادف را ایجاد کرده و یا فعل او و راننده هر دو عامل تصادف شده است، نمی‌توان تنها راننده را مقصر دانست. فقهای گذشته بر حسب مورد فتوا داده‌اند و لازم است این دیدگاه‌ها در قانون مجازات اسلامی مورد توجه قرار گیرند و با تکیه بر روایات و فتواها، قوانین مورد نیاز وضع گردد.

نتیجه

۱. قانون مجازات اسلامی که در مورد عابر پیاده و راننده یا متصدی وسایل نقلیه موتوری در خصوص پرداخت دیه وضع شده است با مبانی فقهی انطباق کامل ندارد. زیرا در منابع فقهی، تفصیل داده شده و موضوع بر چند قسم تقسیم گردیده و برای هر کدام حکم ویژه صادر شده؛ اما برحسب این قانون، بی‌آن که بررسی شود عامل اصلی چه کسی است، رانندگان و متصدیان وسایل نقلیه موتوری محکوم می‌شوند.

۲. در وضع قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، حقوق رانندگان و متصدیان وسیله موتوری چندان مورد توجه قرار نگرفته یا اجرا نشده است و این قوانین بیشتر در جهت استیفای حقوق عابر پیاده وضع شده‌اند.

۳. چنان که در روایت بیان گردید ، هر خیابان به دو بخش عابر پیاده و وسیله نقلیه سواری تقسیم می شود چنان که امروز رایج است . این تقسیم باید مبنای تعیین حقوق هر کدام نیز قرار گیرد و بر این اساس حکم شود .

۴. در ایجاد صدمه جانی یا بدنی به وسیله راننده و متصدی وسیله نقلیه موتوری ، در قانون دو نوع مجازات کیفری و مدنی در نظر گرفته شده ، اما در روایات تنها مسئولیت مدنی آن ها بیان شده ، و از مسئولیت کیفری سخنی نیامده است .

۵. امروز به دلیل افزایش و تغییر کمی و کیفی وسایل نقلیه و گسترش جمعیت و تغییر اساسی سیستم شهرسازی و نوع کاربری خیابان ها ، نیاز شدید به قوانین جدید وجود دارد . عامل حادثه و پرداخت دیه باید برحسب مورد که چه کسی مباشر یا سبب بوده ، تعیین گردد. چه بسا عابر پیاده با گذشتن از محلی که نباید بگذرد ، سبب شود که راننده وسیله نقلیه برای فرار از برخورد با او ، با فرد یا افراد دیگر برخورد کند ؛ در حالی که عامل اصلی همان عابر پیاده اول بوده و او باید خسارت پرداخت کند .

۶. با تأمل و نگرش در روایات و فتاوا و مصداق هایی که آورده اند ، می توان همان احکامی را که بیان کرده اند ، امروز نیز جاری ساخت و براساس همان مبانی قوانین مورد نیاز را وضع کرد .

۷. برخی رانندگان یا متصدیان وسیله موتوری با اتکا به بیمه ، برخلاف احتیاط عمل می کنند ؛ به گونه ای که گاهی باعث اهمیت

ندادن به جان عابر پیاده می شود. از این رو، لازم است قوانینی در خصوص پرداخت دیه از سوی بیمه وضع شود که رانندگان را به احتیاط ملزم سازد و باید بین آن جا که راننده و عابر پیاده مقررات را رعایت می کنند و آن جا که رعایت نمی کنند و حادثه پدید می آید، تفاوت قائل شوند.

این که چرا این روایات و فتوای فقها در قانون راهنمایی و رانندگی و قانون دیات مورد توجه قرار نگرفته اند و در دادگاه ها به آن ها عمل نمی شود، باید گفت قاضیان دادگاه ها براساس قوانین مدون و جاری مملکت قضاوت می کنند و نمی توانند اجتهاد شخصی خود را مبنای داوری قرار دهند. از سوی دیگر، قانونی درباره حقوق عابر پیاده قانونی وضع شده آن چنان مورد توجه قرار نگرفته است.

علت دیگر آن است که قاضی به استناد گزارش مأموران راهنمایی قضاوت می کند و بر اساس قوانین راهنمایی، اگر راننده با عابر پیاده برخورد کند، راننده مقصر است. در این میان، این موضوع نیز درخور بحث و بررسی است که در دیات، به ویژه آن جا که یک یا چند نفر جانشان را از دست داده اند، آیا می توان به گزارش یک نفر مأمور راهنمایی اعتماد کرد؟ آیا او در تشخیص خود اشتباه نکرده است؟ آیا گزارش یک نفر کارشناس می تواند از نظر فقه و روایات، ثابت کننده جرم یا موضوع باشد؟

مسئولیت‌های اخلاقی و معنوی و عاطفی

علاوه بر نقایصی که در مورد مسئولیت‌های مدنی و کیفری رانندگان و دارندگان وسایل نقلیه موتوری وجود دارد، نقیصه دیگر این است که از مسئولیت‌های اخلاقی و معنوی آنان نیز هیچ بحثی در قوانین نشده است. مثل رعایت نکردن حق تقدم عابر پیاده در محل عابر پیاده، زیان بوق‌های ممتد و ناهنجار که موجب ترس و وحشت عابر پیاده می‌گردد و آثار آن تا مدت زمان طولانی می‌ماند و گاه ممکن است ساکنان منزل را بترساند یا موجب سقط جنین شود، بیماری مریض را تشدید کند، ضرر مادی به اشخاص برسد؛ چنان که وسیله‌ای در دست داشته باشد که بیفتد و بشکند.

این ضررهای معنوی مورد توجه برخی حقوق دانان قرار گرفته‌اند. آنان ضرر معنوی را چنین تعریف کرده‌اند:

فهو یصیب الإنسان فی مکانته واعتباره وشرفه أو یصیب النفس مخلفا فیها الألم والحسرة والانفعال.^۱

ضرر معنوی آن است که به جایگاه اجتماعی و حیثیت انسان آسیب رساند یا ناراحتی و اندوه و تأثیر نامطلوب بر جای گذارد.

۱. النظریه العامة للمسئولية الناشئة عن الفعل الشخصي / ۲۶۷ - ۳۱۵ - ۳۳۵.

یکی دیگر از محققان می‌نویسد :

الضرر الادبی هو ما یمس شرف الانسان أو سمعته أو مركزه
الإجتماعی أو اعتباره المالی أو عاطفته أو معتقده أو أي معنی
یحرص علیه الناس... خطف الطفل... والحرمان من الهدوء
والطمأنينة وخرق حرمة المنزل... كل ذلك على مختلف
صوره يعطى المتضرر الحق في التعويض كالضرر المادی.^۱

خسارت‌های فرهنگی عبارت است از آسیب رساندن به
حیثیت، شهرت و شناسایی جایگاه معنوی یا اجتماعی، اعتبار
اقتصادی، عاطفی، عقاید و به طور کلی هر چیزی که آدمیان
خواستار آن‌هاست... و همچنین ترساندن کودک و از بین
رفتن آرامش و اطمینان خاطر و آسایش محل سکونت. تمام
اینها در شکل‌های گوناگون خود از حقوق افراد به شمار
می‌روند و باید این خسارت‌ها جبران شوند.

همان گونه که خسارت‌های مادی جبران می‌شوند، در
قانون راهنمایی و رانندگی ایران نیز به این موضوع اندک
توجهی شده و نصب بوق‌های شیپوری با صدای ناهنجار و
غیر عادی ممنوع و برای آن‌ها مجازات تعیین شده است.^۲
این قانون تاکنون به طور کامل اجرا نشده است. افزون بر آن
برای جبران خسارتی که از این ناحیه بر عابر پیاده یا هر شخص دیگر

۱. مبادی القانون المدنی / ۱۵۳.

۲. مجموعه کامل قوانین جزایی / ۱۶۳ و ۱۹۳.

وارد می‌شود، قانون وضع نگردیده و قانون در این موضوع ناقص است. این در حالی است که در روایات و منابع فقهی به این موضوع به خوبی توجه شده است :

علي بن ابراهيم عن أبيه عن ابن أبي عمير عن حماد عن الحلبي عن أبي عبدالله (ع) قال : أي رجل أفزع رجلا على الجدار أو نفر به عن دابته فخر فمات فهو ضامن لديته فإن انكسر فهو ضامن لديه ما ينكسر منه ^۱.

امام صادق (ع) فرمود : هرکس شخصی را که بالای دیوار نشسته بترساند یا مرکب او را رم دهد و آن شخص بر اثر این کار بیفتد و بمیرد یا اعضای بدن او بشکند ، ضامن است .
قال اميرالمؤمنين : قال رسول الله (ص) : في القلب اذا رعد فطار، الدية... ^۲

پیامبر (ص) فرمود : اگر دل بترسد و موجب طپش شود ، دیه دارد .

از این حدیث می توان استنباط کرد که اگر راننده با بوق غیر متعارف عابر پیاده را بترساند یا با سرعت غیر مجاز سبب ترس او شود و خسارات جسمی یا روحی بر او وارد گردد ، ضامن است . بعید نیست که در صرف ترساندن و طپش غیر متعارف قلب نیز دیه باشد؛ چنان که در روایت دوم بیان شده است .

۱ . تهذیب ۲۲۷/۱۰، فروع کافی ۳۵۳/۷ .

۲ . تهذیب ۲۴۹/۱۰، فروع کافی ۳۱۴/۷ .

علمای اهل سنت نیز به این موضوع پرداخته‌اند
 مزنی : شافعی : ولو صاح برجل فسقط عن حائط لم أر علیه شیئا
 ولو کان صبیا أو معتوها فسقط من صیحته ضمن ؛
 اگر کسی بر شخصی که بالای دیوار است ، ناگهان فریاد کشد و
 او بیفتد ، چیزی بر فریادکننده نیست . اما اگر کودک و یا شخص
 ضعیفی که بالای دیوار است و او را بترساند و در اثر این فریاد بیفتد ،
 ضامن است .

ماوردی در الحاوی الکبیر، در شرح این فتوا گوید : وهو کما قال
 اذا وقف انسان علی شفیئر بئر أو حافة نهر أو قلة جبل فصاح صائح فخر
 ساقطاً : احدهما ان یکون رجلاً قوی النفس ... فلا شیء علی
 الصائح ... والضرب الثاني ان یکون صبياً أو مجنوناً أو مریضاً أو مضعوناً
 لا یثبت بمثل هذه الصیحة فالصائح ضامن لدیته ^۱ .

مثل آن جا که شخصی بر لبه چاه یا رودخانه یا بالای قله ایستاده
 باشد و کسی ناگهان بر او فریاد کند و او بیفتد ، دو صورت دارد :
 ۱. آن شخص قوی النفس (شجاع) است که چیزی بر فریادکننده
 نیست .

۲. آن شخص کودک یا دیوانه یا مریض یا ترسو است که معمولاً با
 چنین صدایی نمی‌توانند خود را نگه دارند . در این صورت
 فریادکننده ، ضامن دیه آن ها ست .

نووی در المغنی المحتاج به این موضوع اشاره کرده و خطیب

شریبنی در شرح آن به تفصیل سخن گفته است.^۱ این روایات و فتواها دلالت می‌کنند که رانندگان در برابر خسارت‌های روحی دیگران نیز مسئولیت دارند.

مسئولیت شهرداری، وزارت راه و مأموران راهنمایی

پیش از این گفتیم، گاه کوتاهی مأموران دولتی، اعم از وزارت راه، شهرداری و راهنمایی و رانندگی، سبب حادثه می‌شوند و آن‌ها شخص ثالث به شمار می‌آیند. در این خصوص نیز قانونی وضع نشده است؛ در صورتی که می‌توان از روایات و فتوای فقها حکم آن را استنباط کرد؛ آن‌جا که شیخ طوسی فرمود: ان بالث دابة فی الطريق...^۲ و علامه حلی فرمود: و اذا رمی قشور البطیخ و شبهها... الثاني التسبیب... کوضع الحجر فی الطريق أو ملک غیره قتل العاشر فیضمن.

این فتوا بر اساس همان مبانی روایی است که عامل حادثه را ضامن می‌دانند. اگر یخبندان شدن جاده، ریزش مواد لغزنده، همچنین حفر خیابان از سوی نهادهای دولتی، کیفیت نداشتن جاده و کوتاهی مأموران دولتی در نصب علائم خطر سبب حادثه شوند،

۱. المغنی المحتاج ۸۰/۴.

۲. ینابیع الفقهیه: مبسوط، ۴۵۱/۱۰۷.

دستگاه‌های مسئول ضامن هستند ؛ زیرا راننده از وجود آن ها آگاهی نداشته و در شرایطی قرار گرفته که نمی توانسته وسیله موتوری را کنترل کند .

علامه حلی در تلخیص المرام چنین فرموده است : ولوجهل المباشر السبب ضمن المسبب^۱.

علامه معتقد است ممکن است کسی دچار حادثه شود و از عوامل حادثه آگاهی نداشته باشد . در این جا کسی که آن را پدید آورده ، ضامن است . دو روایت حلبی و ابوالصباح کنانی نیز بر این مطلب دلالت داشتند .

در این گونه موارد ، مأموران دولتی با این شرط ضامن هستند که قوانین راهنمایی و رانندگی از سوی رانندگان رعایت شده باشد، وگرنه خود آن ها مقصرند. از این موضوع ، در بحث موجبات جنایت، دخالت سبب و مباشر بحث شده است. به طور کلی ، قاعده‌های فقهی بر این پایه استوارند که چه کسی عامل اصلی پیدایش حادثه بوده و چه مقدار دخالت داشته است. هرکس که عامل اصلی بوده و هر مقدار که دخالت داشته ، به همان نسبت ضامن است و باید خسارت پرداخت کند .

فصل ہفتم

حکم فقہی

حکم فقهی

تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی به دلایل زیر حرام است :

۱- روایات

روایاتی درخصوص قوانین عابریاده و راکب نقل شده است که بر وجوب رعایت این قوانین ، دلالت می کنند .

۲- از شئون حکومت

بدیهی است که یکی از مصادیق روشن نظم امر ، رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی است . مقررات اجتماعی ، از جمله قوانین راهنمایی ، از شئون هر حکومت است . این قوانین در نظام جمهوری اسلامی که بر پایه ولایت فقیه استوار است ، از دستورهای ولایت فقیه است . اگر کسی از این قوانین پیروی کند از ولایت فقیه اطاعت کرده است .

۳- نظم اجتماعی

نظم اجتماعی از ضروریات زندگی است. بدیهی است که بدون برقراری نظم، جامعه نمی‌تواند سامان یابد. یکی از فلسفه‌های ضرورت حکومت، برقراری نظم است. مقررات راهنمایی و رانندگی یکی از مصداق‌های مهم نظم اجتماعی است.

امام علی(ع) فرمود: أَوْصِيكُمْ وَجَمِيعَ وَلَدِي وَأَهْلِي وَمَنْ بَلَغَهُ كِتَابِي بِتَقْوَى اللَّهِ وَنَظْمِ أَمْرِكُمْ.^۱

شما را و تمام فرزندانم و اهل بیتم و تمام کسانی که این نامه به دست آن‌ها می‌رسد به تقوا و نظم امور سفارش می‌کنم.

بدیهی است که تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی، اخلاف در نظم اجتماعی است.

۴- ضرر و زیان

بدیهی است که رعایت نکردن قوانین راهنمایی و رانندگی موجب اتلاف و ضرر و زیان مالی و جانی زیادی می‌شود و فرآیندهای زیر را در پی دارد.

الف. ضرر بدنی و جانی

اگر کسی با سرعت غیرمجاز حرکت کند (و احتمال بدهد که ممکن است تصادف کند یا از جاده و خیابان منحرف شود و در این حادثه جان او و یا کس دیگری از بین برود یا خود و دیگران دچار

نقص عضو شوند و به این احتمال اهمیت ندهد و نادیده انگارد) و حادثه پدید آید ، افزون بر آن که کار حرام انجام داده است ، این احتمال وجود دارد که ممکن است از مصداق قتل عمدی و جنایت عمدی به شمار آید ؛ زیرا این مورد نمی تواند از مصادیق قتل و جنایت خطای محض و یا شبه عمد باشد ؛ زیرا راننده وسیله ای را که کشنده است به کار گرفته و احتمال هم می داده که کسانی ممکن است کشته و یا دچار نقص عضو و ضرب و جرح شوند . این مورد از قبیل شوخی با اسلحه است به این امید که فشنگ ندارد و موجب قتل می شود . سرعت زیاد و اهمیت ندادن به احتمال تصادف و انحراف ، از مصداق های روشن بازی با اسلحه است . این موارد بیشتر به قتل عمد همانند است تا شبه عمد . بر فرض که قتل شبه عمد باشد ، باز هم گناه بزرگ است .

ب . ضرر مالی

در هر جا تصادف رخ می دهد دلیلی بر انحراف از قانون است . اگر تمام رانندگان قوانین را رعایت کنند ، شمار حوادث بسیار اندک خواهد بود .

تصادف ، ضرر و زیان های مالی را در پی دارد . خسارت های مالی در بسیاری از حوادث رانندگی ، سنگین و قابل توجه است . اگر تمام خسارت های مالی که از ناحیه حوادث رانندگی در طول یک سال پدید می آید یک جا جمع کنیم ، رقمی بسیار سنگین می شود . بر

حسب آمار ارائه شده ، حوادث رانندگی در هر سال قریب ۱/۶۴۷/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ تومان خسارت مالی در پی داشته است .

تفاوتی نیست که شخصی به خود ضرر بزند یا به دیگران . اگر کسی احتمال بدهد که اگر از قانون تخلف کند ، ممکن است دچار حادثه شود و ضرر مالی به او ، یا دیگران وارد گردد و به این احتمال اهمیت ندهد و از قانون تخلف کند و خسارت وارد شود ، کار حرام انجام داده است .

احتمال ضرر و زیان در تخلف از قوانین راهنمایی ، مثل سرعت و سبقت غیرمجاز ، احتمال عقلایی است که هر خردمندی به آن اهمیت می دهد . دفع ضرر محتمل واجب است . در اندیشه دینی ، هیچ کس حق ندارد اموال خود یا دیگران را ضایع کند .

ج . اتلاف وقت

بسیار بوده که در پی یک تخلف از قوانین راهنمایی حادثه ای رخ داده و در نتیجه ترافیک سنگین و راه بندان به وجود آمده و وقت افراد متعددی در مدت طولانی تلف شده است .

اتلاف مال (هر چند اندک) در اندیشه دینی و حکم شریعت حرام است . اتلاف وقت باید به طریق اولی حرام باشد ، زیرا ارزش وقت بسیار بیشتر از ارزش مال است . مال را می توان به دست آورد و جایگزین کرد اما وقت تلف شده را نمی توان جبران کرد .

افرادی که با ارتکاب خلاف قانون ، موجب ترافیک و راه بندان می شوند ، ضامن وقت تمام کسانی هستند که وقت شان آن جا تلف

شده و آنان می‌توانند در دنیا و آخرت ادعای خسارت کنند .
این سخن که هرکس ضامن مال و وقت و جان کسانی است که تلف کرده یا موجبات اتلاف آن را فراهم کرده ، امری قطعی است و هیچ تردیدی در آن نیست و در مباحث فقهی بسیار از آن بحث شده.

حکم مولوی یا ارشادی

تردیدی نیست که رعایت قوانین راهنمایی ، به ویژه در نظام جمهوری اسلامی، واجب و تخلف از آن حرام است . امام خمینی (ره) و دیگر مراجع معظم تقلید بر وجوب رعایت قوانین فتوا داده‌اند . اما آیا این حکم و فتوا ، حکم مولوی است یا ارشادی ؟ یعنی اگر کسی مرتکب خلاف شد ، افزون بر جبران خسارت‌های وارده و تحمل مجازات‌های تعیین شده ، مجازات اخروی نیز دارد ، یا خیر ؟ . در پاسخ این پرسش می‌توان گفت موضوع به چند دسته تقسیم می‌شود :

۱- هیچ ضرر و زیانی را در پی ندارد

مخالفت با قوانین راهنمایی و رانندگی در برخی موارد هیچ ضرر و زیانی را در پی ندارد و موجب اتلاف وقت یا مال یا جان راننده یا شخص دیگری نمی‌شود . راننده یقین دارد که اگر مرتکب خلاف شود ، هیچ امر نامطلوب و ناگواری واقع نخواهد شد . مثلاً در ساعت‌های بسیار خلوت شب به کوچه‌ای که منزلش در آن است به صورت

غیرمجاز می‌پیچد یا به خیابان ورود ممنوع می‌رود، یا از چراغ قرمز عبور می‌کند در حالی که کوچک‌ترین احتمال را نمی‌دهد که ماشین دیگری حرکت کند.

در چنین مواردی که احتمال ضرر و زیان و احتمال اخلال در نظم اجتماعی وجود ندارد می‌توان تردید کرد که فتوای به حرمت، مولوی است یا ارشادی؟

دلیل ارشادی

از آن جهت که رعایت قوانین راهنمایی نظم اجتماعی را در پی دارد و از آن جهت که مخالفت با آن موجب ضرر و زیان مالی، جانی می‌شود و این موارد در این قسم از تخلف از قانون وجود ندارد و ترک عبادت هم نیست، پس تخلف از آن عقاب اخروی را در پی ندارد و رعایت آن ارشادی است؛ یعنی اگر رعایت شود بهتر است. فتوای بر حرمت در این جا مثل فتوای بر حرمت در ترک واجب‌های توسلی است؛ مثل پاکیزه داشتن مسجد یا دفن میت.

در حقیقت، رعایت این دسته از قوانین راهنمایی و رانندگی واجب توسلی هستند و خود موضوعیت ندارند؛ بلکه هدف آن است که نظم اجتماعی برقرار شود. آن جا که تخلف از آن موجب اخلال نظم و ضرر و زیان نمی‌شود و نتیجه منفی ندارد در تخلف از آن مانعی نیست.

دلیل مولوی

از آن جا که کلیه قوانین نظام جمهوری اسلامی با بررسی و تصویب مجلس شورای اسلامی یا هیأت وزیران یا مجمع تشخیص مصلحت نظام تصویب و مقرر می شود و تمام این موارد با حکم و تأیید مقام معظم رهبری یعنی ولی فقیه انجام می شود ، حکم ولی فقیه است و حکم ولی فقیه امر مولوی است و تخلف از آن عقاب و مجازات اخروی را در پی دارد .

موجب اتلاف مال و وقت و نظم اجتماعی

تخلف از قوانین راهنمایی در برخی موارد موجب از بین رفتن مال ، وقت و اخلاق در نظم اجتماعی می شود . در این موارد مثل آن جا که حق تقدم با وسیله نقلیه دیگر است و او مرتکب خلاف می شود و راه را بر او سد می کند و سبب می شود که راننده ای وقتش تلف شود ، به همان میزان که وقت او را تلف کرده هر چند ثانیه و دقیقه باشد ، ضامن است و گناه نیز کرده و مجازات اخروی دارد .

اگر تخلف از قانون سبب ترافیک و اخلاق در نظم اجتماعی شود و وقت بسیاری افراد در آن جا تلف شود ، قطعاً گناه کرده و عقاب اخروی دارد و در آخرت باید به تمام کسانی که وقتشان تلف شده ، پاسخ دهد . بدیهی است که اتلاف وقت قابل جبران نیست .

احتمال هم در این موارد چون مهم است ، در حکم یقین است و باید به آن توجه و عمل کرد و تخلف از قانون ، حرام مولوی است ؛ زیرا اتلاف مال و وقت و اخلال نظم اجتماعی موضوعیت دارند و فی نفسه حرام است ، چه مربوط به خودش باشد یا دیگران . هیچ کس نمی تواند بگوید من اختیار مال و وقت خودم را دارم و می خواهم اموالم را از بین ببرم و به خودم ضرر برسانم . هیچ کس از نظر شریعت حق ندارد که به مال یا جان خود یا دیگران ضرر برساند و این حکم نیز مولوی است ، به ویژه آن جا که موجب اتلاف وقت و مال به صورت وسیع و گسترده گردد .

بی احترامی به دیگران

در بسیاری موارد ، تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی موجب بی احترامی به شخصیت حقیقی یا حقوقی دیگران می شود ؛ مثلاً کسی کنار خیابان ایستاده و راننده ای با سرعت غیرمجاز حرکت می کند و با حرکت خود رعب و وحشت ایجاد می کند و عابر پیاده را می ترساند ، یا بوق ناهنجار می زند یا ضبط و رادیو را با صدای بلند روشن می کند و موجب آزار دیگران می شود . در این موارد ، تخلف از قانون ، حرام مولوی است ؛ زیرا بی احترامی به دیگران است . حرمت بی احترامی به دیگران ، حکم مولوی است .

تخلف منجر به قتل و جرح

در بسیاری موارد ، تخلف از قانون موجب قتل و جرح و اتلاف مال بسیار می شود ؛ مثل سرعت غیرمجاز در داخل یا خارج شهر . در سرعت غیرمجاز و یا حرکت های غیرطبیعی ، احتمال قتل و جرح و اتلاف مال قابل توجه ، بسیار است ؛ احتمالی که خردمندان به آن اهمیت می دهند و به اصطلاح عاقلانه است که به این احتمال اهمیت داده شود و به آن عمل گردد . این احتمال در حکم علم و یقین است ، چون جان خودش و دیگران درخطر است و دفع چنین خطر محتملی واجب است . بدیهی است که تخلف از قانون در این گونه موارد نیز حرام است و حرمت آن نیز مولوی است که افزون برجریمه و مجازات دنیوی ، عقاب اخروی را نیز در پی دارد .

ضرر و زیان ناشی ازحوادث رانندگی و تخلف از قانون گاه آن چنان گسترده و فراگیراست که غیرقابل جبران است و همه این خسارت ها در پی تخلف یک نفر از قانون پدید می آید .

منابع

۱. براج، قاضی عبدالعزیز بن براج طرابلسی، المہذب، قم، جامعہ مدرسین، ۱۴۰۶ھ. ق.
۲. ابن براج، جواہر الفقہ، ینابیع الفقہیہ، بیروت، احیاء التراث، ۱۴۱۰ھ. ق.
۳. ابن حزم، المحلی بالآثار، دار الکتب العلمیہ، بیروت ۱۴۰۸ھ. ق.
۴. ابن فہد، جمال الدین، احمد بن محمد بن فہد، المہذب البارع، قم، جامعہ مدرسین ۱۴۱۳ ق.ش.
۵. اردبیلی، محمد بن علی، جامع الرواۃ، قم، چاپ رنگین، ۱۳۳۱ھ. ش.
۶. بوذیاب، سلیمان، مبادئ القانون المدنی، مجد، بیروت ۱۴۲۳.
۷. جعفری لنگرودی، محمد جعفر، ترمینولوژی حقوق، کتابخانہ گنج دانش، ۱۳۷۸.
۸. جہانگیر، منصور، مجموعہ کامل قوانین و مقررات حقوقی، نشر دیدار، ۱۳۷۸.
۹. حتی اشرفی، غلام رضا، مجموعہ کامل قوانین و مقررات جزائی، کتابخانہ گنج دانش، ۱۳۷۴ھ. ش.
۱۰. حرعاملی، محمد بن الحسن، وسائل الشیعہ، قم، مؤسسہ آل البیت ۱۴۱۲ھ. ق.
۱۱. حلی، یحییٰ بن سعید، تبصرۃ المتعلمین، ینابیع الفقہیہ، بیروت، احیاء التراث ۱۴۱۰ھ. ق.

١٢. حلي، ابوبال محمد بن حسن بن يوسف بن مطهر، ايضاح الفوائد، قم، العلمية، ١٣٤٧ هـ. ش.
١٣. ساكت، محمد حسين، نكرش تاريخي به فلسفه حقوق، شركت انتشار جهان معاصر، ١٣٧٠ هـ. ش.
١٤. شهيد اول؛ عاملی، محمد بن جمال الدين، اللمعة الدمشقية، بيروت احياء التراث ١٤٠٣ هـ. ق.
١٥. شهيد ثاني؛ املي، زين الدين الجبعي، شرح اللمعة، بيروت احياء التراث، ١٤٠٣ هـ. ق.
١٦. صدوق، محمد بن علي بن الحسين، من لا يحضره الفقيه، قم، جامعه مدرسين، ١٣٦٣.
١٧. طباطبائي، سيد علي بن سيد محمد علي، رياض المسائل، قم، مؤسسه آل البيت ١٤٢٣ هـ. ق.
١٨. طوسي، ابو جعفر محمد بن الحسن، المبسوط، ينابيع الفقيهيه، بيروت، احياء التراث، ١٤١٠ هـ. ق.
١٩. طوسي، ابو جعفر محمد بن الحسن، تهذيب؛ بيروت، دارالاضواء، ١٤٠٥ هـ. ق.
٢٠. طوسي، ابو جعفر محمد بن الحسن، النهاية، قم، قدس محمدی، ١٣٣٦ هـ. ق.
٢١. عاطف النقيب، المسئولية العامة المسئولية الناشئة عن الفعل الشخصي، عويدات لبنان، ١٩٨٤.
٢٢. عاملی، سيد محمد جواد حسيني، مفتاح الكرامه، بيروت، دار احياء التراث، (ينابيع الفقيهيه، بيروت دار التراث ١٤١٨ هـ. ق)
٢٣. علامه حلي، ابو منصور حسن بن يوسف بن مطهر، ارشاد الازدهان، ينابيع الفقيهيه بيروت، دار التراث، ١٤١٠ هـ. ق.
٢٤. قربان نيا، ناصر، عدالت حقوقی، مؤسسه فرهنگي دانش و انديشه معاصر، ١٣٨١.

۲۵. قوه قضائیه، مجموعه قوانین و مقررات جزائی، زیر نظر حسین کریمی، روزنامه رسمی ۱۳۷۴.
۲۶. کلینی، محمد بن یعقوب، فروع کافی، بیروت، دار الأضواء ۱۴۰۶ هـ. ق.
۲۷. کاتوزیان، ناصر، مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۰.
۲۸. حقوق مدنی، دانشگاه تهران، ۱۳۷۴.
۲۹. فلسفه حقوق، شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۰.
۳۰. لیا جنیدی، مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۰.
۳۱. مجله دوماهنامه راهور، نیروی انتظامی
۳۲. المحامی عبدالهادی، عباس، حقوق الانسان، دمشق دار الفاضل، ۱۹۹۵.
۳۳. ماوردی، علی بن محمد، الحاوی الکبیر، دار الکتب، بیروت، ۱۴۱۴ هـ. ق.
۳۴. نووی، ابوزکریا، یحیی بن شرف، دار احیاء التراث، بیروت، ۱۳۷۷ هـ. ق.
۳۵. وهبه الزحیلی، الفقه الاسلامی وادلتہ، دار الفکر، دمشق، ۱۴۱۸ هـ. ق.
۳۶. محقق حلی، ابوالقاسم نجم الدین، جعفر بن الحسن الهذلی، مختصر النافع، قم، مؤسسه البعثه، ۱۴۱۳ هـ. ق.
۳۷. محقق حلی، ابوالقاسم نجم الدین، جعفر بن الحسن الهذلی، شرائع الاسلام، قم، مؤسسه المعارف الاسلامیه، ۱۴۱۵ هـ. ق.
۳۸. مفید، ابو عبدالله، محمد بن نعمان الحارثی، المقنعه، ینابیع الفقہیہ، بیروت، دار التراث، ۱۴۱۰ هـ. ق.
۳۹. مقدس اردبیلی، احمد، مجمع الفایده والبرهان، قم، جامعہ مدرسین ۱۴۱۶ هـ. ق.
۴۰. نجفی، محمد بن حسن، جواهرالکلام، بیروت دار احیاء التراث، ۱۳۷۰ هـ.
۴۱. یثربی، علی، مقدمه علم حقوق و نظام حقوقی جمهوری اسلامی ایران، نوید اسلام، ۱۳۷۴.

نگرش نو به تاریخ اسلام

گزارش های تاریخ اسلام در حکومت بنی امیه شکل گرفت و سپس در دوره عباسیان به نام تاریخ دوران پیامبر روایت شد و در کتاب های تاریخ راه یافت و به عنوان مسلمات تاریخ تلقی گردید در حالی که تعدادی از آن گزارش ها واقعیت نداشتند .

زیرا دشمنی امویان با بنی هاشم و به ویژه خاندان رسول خدا (ص) و کینه ای که بسیاری از آنها با یادکرد جنگ های بدر و احد و خندق نسبت به رسول خدا (ص) در دل داشتند ، سبب شد که روایات جعلی بسیار توسط یهودیان نومسلمان و دیگر راویان وابسته به حکومت به انگیزه تقرب به بنی امیه در تاریخ اسلام راه یابد .

خشونت ، دشمنی و ستیز گسترده عباسیان نسبت به علویان نیز زمینه گردآوری و تألیف آن روایات جعلی را بیش از گذشته فراهم ساخت و گزاره هایی به نام تاریخ اسلام و پیامبر جعل شد به گونه ای که باز شناسی روایات صحیح از روایات جعلی دشوار گردید .

نگرش نو به تاریخ اسلام به این امید تدوین گردید که اندیشه نو در موضوع باز نویسی تاریخ دوران رسول خدا (ص) پدید آید .

برای تألیف این کتاب ، اکثر قریب به اتفاق کتاب های :
تاریخ ، حدیث ، تفسیر ، رجال و تراجم ، فقه و ادبیات که
گزارش های تاریخ اسلام در آن ها آمده بود نگریسته شد .
اسناد روایات بر رسی و نقد گردید تا روایات صحیح از
گزارشهای جعلی باز شناخته شود .

دوره چهارجلدی (از آغاز تا جنگ بدر) کتاب فوق با
تخفیف و بدون دریافت هزینه پست برای کتابخانه ها ،
دانشگاه ها ، دانشگاهیان ، پژوهشیان ، گروه های معارف
و استادان معارف ارسال می گردد . برای توضیح بیشتر با
شماره تلفن ۰۲۹۰۲۰۲۴-۰۲۵۱ تماس حاصل فرمایید .

