



نگاهی به حقوق عابر پیاده و راننده در فقه و حقوق

پدیدآورنده (ها) : واثقی راد، محمد حسین

فقه و اصول :: نشریه فقه :: تابستان ۱۳۸۴، سال دوازدهم - شماره ۲ (ISC)

صفحات : از ۶۷ تا ۱۱۹

آدرس ثابت : <https://www.noormags.ir/view/fa/articlepage/77763>

تاریخ دانلود : ۱۴۰۲/۰۷/۲۰

مرکز تحقیقات کامپیوتری علوم اسلامی (نور) جهت ارائه مجلات عرضه شده در پایگاه، مجوز لازم را از صاحبان مجلات، دریافت نموده است، بر این اساس همه حقوق مادی برآمده از ورود اطلاعات مقالات، مجلات و تألیفات موجود در پایگاه، متعلق به "مرکز نور" می باشد. بنابر این، هرگونه نشر و عرضه مقالات در قالب نوشتار و تصویر به صورت کاغذی و مانند آن، یا به صورت دیجیتالی که حاصل و بر گرفته از این پایگاه باشد، نیازمند کسب مجوز لازم، از صاحبان مجلات و مرکز تحقیقات کامپیوتری علوم اسلامی (نور) می باشد و تخلف از آن موجب پیگرد قانونی است. به منظور کسب اطلاعات بیشتر به صفحه [قوانین و مقررات](#) استفاده از پایگاه مجلات تخصصی نور مراجعه فرمائید.



مقالات مرتبط

- حقوق عابر پیاده درگذر از سواره رو
- بررسی مبانی فقهی حوادث رانندگی
- اظهارنظر کارشناسی درباره: « طرح اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب سال ۱۳۹۵ »
- مقایسه تطبیقی بیمه شخص ثالث در حقوق ایران و انگلستان (۱)
- ایجاد نظم و امنیت ترافیکی: بررسی آموزش ترافیکی در شش کشور اروپایی
- تعیین مورد معامله
- ارزیابی نقش فرهنگ سازی ترافیکی در راستای کاهش آثار تصادفات و ارتقای نظم و امنیت اجتماعی
- بررسی رابطه سرمایه اجتماعی و آگاهی ترافیکی با نظم‌گریزی عابران پیاده (مورد مطالعه: شهر یاسوج)
- تحولات مسئولیت مدنی در حوادث رانندگی
- ارزیابی اقتصادی رفع نقاط پرحادثه و تأثیر آن بر ارتقای ایمنی ترافیک
- بررسی فقهی تصرف حقوقی ناقل در مال مورد رهن
- اثرات زیست محیطی صنایع پالایش نفت شناسایی و روش‌های تقلیل اثرات

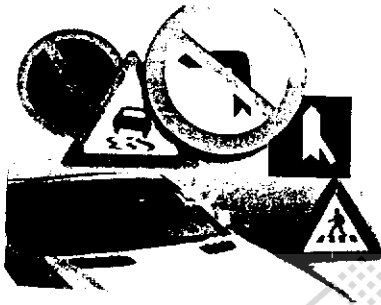
عناوین مشابه

- اصل عدم تجسس و استثنائات آن در فقه و حقوق ایران (با نگاهی به روایات)
- ماهیت نقض حقوق فکری در فقه و حقوق ایران از زوایه جبران خسارت؛ با نگاهی به حقوق آمریکا
- نگاهی نو به ماهیت قتل در فراش در فقه و حقوق کیفری
- تن‌نمایی زنان در فضای مجازی با نگاهی به آموزه‌های فقه امامیه و حقوق ایران
- وکالت در امور مادی؛ پژوهشی در فقه و حقوق ایران با نگاهی جزئی نسبت به حقوق مصر و انگلستان
- واگرایی‌های مفهومی غصب و تصرف عدوانی در فقه امامیه (با نگاهی به فقه مقارن و حقوق ایران)
- نگاهی نو به مسئولیت (مدنی) ناشی از تصادف وسیله نقلیه و عابر پیاده در آزادراه (تحلیل حقوقی ماده ۴ قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن)
- نگاهی به پناهندگی در فقه و حقوق بین‌الملل
- نگاهی تطبیقی به جبران «خسارت تأخیر تأدیه» در فقه و حقوق
- نگاهی نو به شمول «شبهه» در قاعده «درا» از دیدگاه فقه مقارن و حقوق کیفری

نگاهی به حقوق

عابر پیاده و راننده در فقه و حقوق

محمدحسین واثقی راد



مقدمه

از زمانی که پدیده وسایل موتوری در زندگی انسان‌ها ظاهر شد، قوانین عابر پیاده و سواره در خصوص دیات بیشتر مورد توجه قرار گرفت، اما به دلیل شرایط پیشین، آن قوانین بیشتر در جهت رعایت حقوق عابر پیاده بود و بیشتر قوانین، برای ایجاد محدودیت در حرکت راننده وضع می‌شدند، اما امروز که بهره‌گیری از بزرگ‌راه‌ها و سرعت بخشیدن به امور اجتناب‌ناپذیر است، به دلیل نقایص قوانین گذشته، لازم است برای عابران پیاده، قوانین دیگری وضع شود.

با نگرش به روایات و فتوای فقهای پیشین می‌توان گفت مبانی قوانین مورد نیاز در آنها به خوبی بیان شده است و آن احکام را می‌توان به زندگی امروز و نیز موضوع مورد بحث تسری داد، اما متأسفانه آن مبانی در وضع قوانین دیه برای عابر پیاده و سواره مورد توجه قرار نگرفته است. در این نوشتار کوشیده شده به موضوع حقوق عابر پیاده و رانندگان از دو نگاه حقوق و فقه نگریسته شود.



الف) نگاه حقوقی

خاستگاه حقوق را هر چه بدانیم، قانون برای استیفای حقوق است؛ چه مبنای حقوق را دستورهای خداوند بدانیم یا کرامت انسانی، فطرت، عدالت، برابری، تعلیم و تربیت، دولت، نظم اجتماعی، فرهنگ جامعه، نیازمندی‌ها و اموری از این دست، حقوق و قانون مستلزم یکدیگرند.^۱ هر کجا سخن از حقوق است، قانون نیز آن جا حضور دارد و این موضوع مسلم است که هر چه قانون به عدالت نزدیک تر باشد، سودمندتر است و حقوق انسان‌ها بیشتر تأمین می‌گردد.

پس‌دانش خودرو، وضع قانون در این خصوص را ضروری ساخت، به‌ویژه که این گونه وسایل نقلیه، خطرآفرین نیز بودند. از این رو، با گسترش آنها، وضع قوانین نیز فراز و نشیب بسیار یافت و فرآیندها، پی‌آمدها و جنبه‌های مختلف آن، مورد توجه قرار گرفت.

حوادث رانندگی ارتباط تنگاتنگی با حقوق انسان‌ها دارد و چنان که آندره تونک می‌گوید:

«جبران خسارت‌های ناشی از رانندگی یکی از مهم‌ترین

مسائلی است که حقوق دانان با آن روبه‌رو هستند».^۲

به همین دلیل است که مسئولیت‌های مدنی و کیفری رانندگان و دارندگان وسایل موتوری و نیز حقوق عابر پیاده، یکی از مباحث مهم حقوقی در عصر حاضر

۱. ر. ک: حقوق الانسان، عبدالهادی عباس‌المحامی؛ فلسفه حقوق، ناصر کاتوزیان؛ مبادئ القانون المدني، سليمان بوذياب؛ النظرية العامة للمسئولية الناشئة عن الفعل الشخص، عاطف النقيب؛ عدالت حقوقی، ناصر قربان‌نیا؛ نگرش تاریخی به فلسفه حقوق، محمدحسین ساکت؛ مقدمه علم حقوق، سید علی یشری.

۲. حقوق انسان، ناصر کاتوزیان/ ۱۶.

است. چنان که اشاره کردیم در فقه به طور مستقیم از حوادث رانندگی سخن به میان نیامده، اما در مباحث دیات و جنایات می توان به این موضوع پرداخت.

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 بوده اند.^۳ از این رو، چنان که قوانین قصاص و دیات بر همین پایه استوارند، به قوانین راهنمایی و رانندگی نیز باید با همین دیدگاه نگرست.

مسئولیت های مدنی و کیفری

موضوع حقوق جزا کارهای مغایر با نظم عمومی است و در آن، جرم ها تعریف و مجازات آنها مشخص می شوند.^۴ قوانین راهنمایی و رانندگی از جمله حقوق جزاست که در آن، کیفر رانندگان متخلف تعیین شده است. از سوی دیگر، چون بر اثر حوادث رانندگی ضرر و زیان نیز پدید می آید، این قوانین از موضوعات حقوق مدنی نیز به شمار می آیند.^۵ بنابراین در غالب حوادث رانندگی، دو تخلف کیفری و مسئولیت مدنی توأم مطرح است. بحث دیگر این است که دارنده وسایل نقلیه و راننده آنها می توانند دو نفر باشند و به همین جهت، این بحث پیش آمده است که در برابر حوادث رانندگی کدام یک مسئولیت دارد؟ پس در این جا از دو نوع مسئولیت کیفری و مدنی برای دارنده و راننده بحث می شود.

۳. ر. ک: نگرشی به فلسفه حقوق، محمدحسین ساکت/۳۹ به بعد، و ۱۵۰ به بعد.

۴. ترمینولوژی حقوق، محمدجعفر جعفری لنگرودی، ج ۳/۱۷۲۴.

۵. همان/۱۷۳۴ و ۳۲۲۶/۵ و ۳۲۲۹.

مسئولیت مدنی دارنده

در قوانین جزا 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^۶ که این نشان‌دهنده آن است که هر یک از این دو، مفهومی مستقل است.

در مبانی فقهی، آیات و روایات نیز راننده و متصدی، مسئول شناخته شده‌اند و واژه‌های «راکب»، «قائد» و «سائق» به کار رفته و بر مسئولیت آنها تأکید شده است.

از جمله این آیات است:

«کل نفس بما کسبت رهینه»،^۷ و «لا تزر وازرة وزر اخرى»،^۸

«ولا تکسب کل نفس الا علیها».^۹

در این زمینه می‌توان به این دو روایت نیز اشاره داشت:

۱. «عن ابي عبدالله (ع) انه قال: بهيمة الأنعام لا یغرم أهلها

شیئاً ما دامت مرسلة».^{۱۰}

۲. «عن ابي عبدالله (ع) انه ضمن القائد والسائق والراكب».^{۱۱}

افزون بر اینها، عرف، عقل و نظام اخلاقی نیز راننده را مسئول کیفری و مدنی می‌دانند.

۶. به عنوان مثال ر. ک: مجموعه کامل قوانین و مقررات جزایی، غلامرضا حجتی

اشرفی، گنج دانش، ۱۳۷۴ ش، ماده‌های ۱۴۹-۱۵۱-۱۵۳.

۷. سوره مدثر، آیه ۳۸.

۸. سوره فاطر، آیه ۱۸.

۹. سوره انعام، آیه ۱۶۸.

۱۰. وسائل الشیعه، ج ۱۹/۱۸۴، حدیث ۳۵۵۲۵.

۱۱. همان، حدیث ۳۵۵۲۹.

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 به وسیله راننده و متصدی وسایل موتوری، قانون‌گذاران در برخی کشورها این دو مسئولیت را تفکیک کرده و مسئولیت مدنی را بر عهده دارنده نهاده‌اند تا از یک سو، زیان‌های وارد شده جبران گردد و از سوی دیگر، مالک وسیله نقلیه نیز مسئولیت‌پذیر باشد.^{۱۲}

حقوق دانان مبنای مسئولیت‌پذیری مدنی دارنده را یکی از سه چیز دانسته‌اند:

۱. فرض تقصیر: هرکس مسئول زیان‌هایی است که به عمد یا در نتیجه بی احتیاطی، بر دیگران وارد می‌کند؛ چون در غالب موارد، دارنده اتومبیل کم و بیش بی احتیاطی کرده و او رانندگی را بر عهده دیگری گذاشته است و در واقع، با مسئولیت او رانندگی انجام گرفته است.
 ۲. کوتاهی در حفاظت: دارنده وسایل نقلیه موتوری مکلف به نگاهداری آن است. تعهد دارنده اتومبیل در واقع تعهد به نتیجه است که باید از ضرر و زیان به دیگران جلوگیری شود.
 ۳. مسئولیت نوعی مبتنی بر ایجاد خطر: بر اساس قانون، بیمه اجباری اتومبیل مقرر گردیده تا خسارت وارد شده، جبران شود و این ارتباطی به تقصیر ندارد.^{۱۳}
- بدین سان مصلحت زیان‌دیده 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.

۱۲. ر.ک: مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، ناصر کاتوزیان/۲۲-۲۳.

۱۳. همان/۲۶-۳۰.

معافیت دارنده

بدیهی است که این نگرش نمی‌تواند کلی و تعمیم‌پذیر 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 زیان‌دیده، تقصیر شخص ثالث آن‌جا که اتومبیل به سرقت رفته و یا برخلاف خواست دارنده اتومبیل رانندگی کرده باشد. گرچه غالب 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.^{۱۴}

مسئولیت مدنی دارنده 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 آن‌جا که دارنده در برخی موارد نمی‌تواند خسارت‌های مالی را جبران کند، برای حمایت از زیان‌دیده، بیمه و سایل نقلیه در برخی موارد اجباری شد تا از جانب مالک وسیله موتوری، خسارت‌های زیان‌دیده را پرداخت کند.

برحسب قوانین بیمه، دارنده وسیله نقلیه موتوری مسئول حادثه شناخته شد:

«ماده ۱. کلیه دارندگان وسائل نقلیه موتوری... مسئول جبران خسارات بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث... به اشخاص ثالث وارد شود».^{۱۵}

۱۴. مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی، لعیا جنیدی/۸۹-۹۲.

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

و نیز 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».^{۱۶}

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:

«۴. خسارت وارده به متصرفین غیر قانونی وسایل نقلیه یا به رانندگان فاقد گواهی نامه رانندگی».^{۱۷}

در دو مورد نیز راننده مسئول شناخته شده:

«ماده ۵. در مورد عمد راننده در ایجاد حادثه یا در صورتی که راننده فاقد گواهی نامه رانندگی باشد، بیمه‌گر پس از پرداخت خسارت زیان دیده، می‌تواند برای استرداد وجوه پرداخته به شخصی که موجب خسارت شده، مراجعه کند».^{۱۸}

بر حسب این قوانین، مسئولیت‌های مدنی بر عهده دارنده است و تنها مواردی از آن استثنا شده است.

فلسفه تأسیس شرکت‌های بیمه و قوانین آن، حمایت از زیان دیده بود تا خسارت‌های وارد شده بر او بی‌جبران نماند. به همین جهت، نخست مسئولیت‌های مدنی بر عهده مالک گذاشته شد و سپس خسارت‌های وارد شده

۱۶. همان/۱۴۰۰.

۱۷. همان.

۱۸. همان.



از جانب او پرداخت گردید و قانون‌گذار بیشتر در پی این مطلب نبود که مقصر را شناسایی و تعیین کند.

مبنای مسئولیت مدنی دارنده

اما چرا دارنده وسایل نقلیه مسئول شناخته شد؛ در صورتی که راننده می‌توانست مسئول باشد؟

این موضوع نخست برای آن بود که وسیله نقلیه خسارت‌ها را وارد می‌کند و دارنده آن باید از آن نگاهداری نماید. دلیل دوم آن است که کنترل و نظارت مأموران بر وسیله نقلیه آسان‌تر است، و دلیل سوم آن که موضوع بیمه، اشیاء و اشخاص است و رفتار افراد نمی‌تواند موضوع بیمه قرار بگیرد. بیمه‌گر می‌تواند خسارت وارد به اشخاص را جبران کند، اما جبران خطای راننده را به طور مطلق نمی‌تواند بر عهده بگیرد. به 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 می‌شود.

برحسب این قوانین، مسئولیت مدنی بر عهده مالک است، اما 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.^{۱۹} دارنده وسیله در بسیاری موارد دخالتی در پیدایش حادثه ندارد. اگر عدالت مبنای حقوق باشد،^{۲۰} باید گفت

۱۹. النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن الفعل الشخصي، عاطف النقيب، عويدات لبنان/۱۵.

۲۰. ر.ک: عدالت حقوقی، ناصر قربان‌نیا/۱۳۷؛ فلسفه حقوق، ناصر کاتوزیان، ج ۱/۲۴۸. به گفته یسرون: «تنها عدالت است که سراسر جامعه بشری را ملزم می‌سازد»، و به گفته قدیس آگوستین: «یک دولت بدون عدالت، تنها یک راهزن است». نگرش تاریخی به فلسفه حقوق، محمدحسین ساکت/۵۹ و ۱۵۱.

آن جا که ضرر و زیان مستند به فعل راننده است، او باید غرامت‌ها را بپردازد. از این رو، معافیت راننده از مسئولیت مدنی و جبران خسارت به وسیله شرکت‌های بیمه از جانب دارنده، گرچه به نفع زیان دیده است و حوادث رانندگی بیشتر سامان می‌یابد، اما با عدالت حقوقی و مبانی فقهی چندان سازگار نیست.

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 بود که مسئولیت‌های کیفری بر عهده رانندگان نهاده شد و سپس برای جلوگیری از حوادث رانندگی، قوانین بسیار در این خصوص وضع گردید.^{۲۱}

گرچه در وضع این قوانین دقت‌های بسیار اعمال گردید، اما باید اذعان داشت که آن قوانین و چگونگی اجرای آنها در جلوگیری از حوادث رانندگی کافی نبوده‌اند. بسیار کسان به اتکای شرکت‌های بیمه، آن قوانین را به طور کامل اجرا نمی‌کنند، و حتی در موارد بسیاری با این که مجازات‌ها اعمال می‌گردند، باز هم حالت بازدارندگی از تخلف را ندارند. به همین جهت، قوانین راهنمایی و رانندگی و مجازات‌های آن هر چند گاه یک بار تجدیدنظر یا تکمیل می‌شود.

گرچه در غالب موارد، راننده عامل اصلی بوده است و قانون‌گذار نیز همین موارد غالب را در پاره‌ای موارد اماره قرار داده و راننده را مسئول شناخته است، اما در موارد بسیاری راننده عامل پیدایش حادثه نبوده و لازم بوده است

۲۱. ر.ک: مجموعه قوانین و مقررات جزایی / ۹۲-۹۴، ماده‌های ۱۴۹-۱۵۹، و تبصره یک ماده واحده مصوب ۵ دی ۱۳۳۵ / ۵۴۸ / ۷۹-۱۵۰.

که عوامل پیدایش حادثه شناخته شوند و براساس آنها قانون وضع شود.

عوامل پیدایش حادثه

در پیدایش هر حادثه رانندگی می‌تواند یک یا چند عامل از عوامل ذیل دخالت داشته باشد:

۱. **تقصیر راننده:** تخلف راننده از قوانین راهنمایی و رانندگی؛ چون: سرعت، گردش و توقف غیر مجاز، خستگی، خواب‌آلودگی، بی احتیاطی. در این موارد راننده مقصر است و مسئولیت مدنی و کیفری بر عهده اوست.

۲. **نقص فنی وسیله نقلیه:** پاره‌ای از حوادث رانندگی معلول نقص فنی وسیله نقلیه‌اند؛ چنان که لاستیک‌ها فرسوده باشند یا استاندارد نباشند، ترمز یا جلوبندی ایراد داشته باشد و موارد دیگر.

در این موارد راننده و دارنده مسئول هستند و بر حسب مورد می‌توان هر دو یا یکی را مقصر دانست و ملزم به جبران خسارت نمود.

۳. **نقص کمی و کیفی جاده و خیابان:** در برخی موارد عدم تناسب جاده با سرعت مجاز، نصب نشدن تابلوهای راهنمایی و رعایت نشدن ضوابط راه‌سازی عامل اصلی حادثه می‌باشند؛ مثل آن‌جا که پیچ خطرناک وجود دارد و علائم خطر نصب نشده باشد؛ یا در خیابان‌ها حفاری شده و تابلو نصب نشده باشد و....

در این گونه موارد مأموران وزارت راه، شهرداری و راهنمایی و رانندگی مسئول هستند، حتی در مواردی که به دلیل ریزش آب و سرمای بسیار یا مواد لغزنده، سطح قسمتی از جاده یا خیابان لغزنده شده و راننده از وجود آنها هیچ اطلاعی نداشته باشد، آنها مسئول حادثه می‌باشند. گرچه برخی از این موارد بر اثر عوامل قهری است، اما مسئولان مربوط می‌توانند از وقوع حادثه جلوگیری کنند.

خاستگاه حقوق را هر چه بدانیم، قانون برای استیفای حقوق است؛ چه مبنای حقوق را دستورهای خداوند بدانیم یا کرامت انسانی، فطرت، عدالت، برابری، تعلیم و تربیت، دولت، نظم اجتماعی، فرهنگ جامعه، نیازمندی‌ها و اموری از این دست، حقوق و قانون مستلزم یکدیگرند. هر کجا سخن از حقوق است، قانون نیز آن جا حضور دارد و این موضوع مسلم است که هر چه قانون به عدالت نزدیک‌تر باشد، سودمندتر است و حقوق انسان‌ها بیشتر تأمین می‌گردد.

۴. عوامل قهری و طبیعی: در مواردی نیز عوامل قهری طبیعی محض علت وقوع حادثه‌اند.

نگرش به احکام دادگاه‌ها و قوانین راهنمایی و رانندگی و قوانین بیمه، این موضوع را قطعی می‌سازد که بیشتر در جهت حمایت از عابر پیاده وضع شده‌اند، اما دادگاه‌ها به مواردی که قانون به نفع راننده وضع شده است، توجه نکرده‌اند. از این رو، در هر تصادف بی‌آن که بررسی شود که عابر پیاده مقصر بوده یا نه، راننده مقصر شناخته و محکوم می‌شود؛ در حالی که ممکن است او هیچ‌گونه تقصیری نداشته باشد. آیا می‌توان گفت: رانندگان همیشه مقصرند؟

حقوق رانندگان

در روزگار پیشین، استفاده از کوچه و خیابان در بسیاری از موارد ویژه عابر پیاده بود؛ چه آن که بسیار کسان هیچ وسیله نقلیه در اختیار نداشتند و به دلیل کوچه‌های تنگ و باریک امکان تفکیک نیز وجود نداشت. از وسایل نقلیه آن روز بیشتر در مسیرهای برون‌شهری 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 خیابان‌ها و کوچه‌ها بر وسایط نقلیه موتوری مقدم باشد و حقوق آنها به عنوان حق اصلی و اولیه شناخته شد.

به این جهت، عابر پیاده حق داشت هرگونه که بخواهد از خیابان عبور کند، مگر آن که مزاحمت ایجاد کند و سد معبر شود. اما رانندگان به دلیل آن که شمارشان اندک و دارای پدیده جدیدی بودند، ناگزیر باید استفاده از خیابان را با حرکت عابر پیاده تنظیم می کردند؛ تا جایی که عابر پیاده هرگونه که در خیابان حرکت می کرد و راننده به او آسیب می رساند؛ باز هم راننده ضامن بود. با افزایش وسایل نقلیه موتوری و ضرورت استفاده از آنها در زندگی شهری و غیر شهری، قوانین بیشتری برای تأمین حقوق عابر پیاده و همچنین راننده وضع گردید و حقوق عابر پیاده 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:

«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.

۱۵۰. 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».^{۲۲}

۲۲. مجموعه قوانین و مقررات جزایی، حسین کریمی/۴۶۶.

در قوانین 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 می‌شود:

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

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

بر حسب مفهوم این قانون، اگر راننده با رعایت موارد سه گانه فوق، با عابر پیاده برخورد کند و خسارت‌های 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:

«۱۵۳. 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 زیادتر از سرعت مقرر حرکت می‌کرده 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».^{۲۳}

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

۲۳. مجموعه قوانین و مقررات جزایی، قوه قضاییه/۴۶۷.



توجه قرار گرفته است؟

شاید قانون گذار در وضع این قوانین به نکات زیر توجه داشته است:

نخست: استفاده عابر پیاده را از خیابان و جاده اصل قرار داده و این نیز بدان جهت است که عابر پیاده پیش از پیدایش ماشین از کوچه و خیابان استفاده می کرد و در ضمن، کرامت انسانی بر ماشین تقدم دارد.

دوم: خطرناک بودن وسیله موتوری و عدم نگهداری دارنده و راننده را اماره بر تقصیر دانسته است.

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

چهارم: سیستم شهرسازی قدیم ایجاب می کرده که خیابان ها و کوچه ها تنگ و باریک باشند و بر حسب نیاز عابر پیاده و وسایل نقلیه تقسیم نشوند.

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

ششم: 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 شد تا حقوق عابر پیاده بیشتر مورد توجه قرار گیرد و برای آن که عدالت نیز رعایت شود، راننده را ملزم نمود که احتیاط کند، مهارت داشته باشد و مقررات دولتی را رعایت کند که یکی از آنها 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 خیابان‌ها پنجاه کیلومتر در ساعت؛

۲. در کوچه‌ها و میدان‌ها و پیچ‌ها بیست کیلومتر در ساعت.

دوم در راه‌های خارج شهر و مناطق مسکونی: روزها ۹۵

کیلومتر و شب‌ها ۸۰ کیلومتر در ساعت» ۲۴.

چون فلسفه تعیین سرعت، حمایت از عابر پیاده بوده است، قانون‌گذار قابل کنترل بودن وسیله را در شرایط اضطراری مبنای سرعت مجاز قرار داده است. روح کلی این قوانین آن است که رانندگان باید سرعت و حرکت خود را به گونه‌ای تنظیم کنند که اگر عابر پیاده ناگهان وارد خیابان و یا جاده شد، آنها بتوانند وسیله نقلیه را متوقف و از برخورد با عابر پیاده جلوگیری کنند. این موضوع به مفهوم آن است که عابر پیاده می‌تواند در هر شرایطی وارد خیابان شود.

با گذشت زمان دانسته شد که مسئول دانستن رانندگان به طور مطلق ناصحیح است و به این جهت، برای تأمین حقوق رانندگان نیز قوانینی وضع گردید. در قانون نحوه رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۳۰ خرداد ۱۳۵۰ این‌گونه آمده است:

«ماده ۸: ... وسیله نقلیه موتوری با عابر پیاده تصادف کند،

در صورتی که کلیه مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت

کرده باشد، مسئول شناخته نمی‌شود. عدم مسئولیت راننده،

مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد شد» ۲۵.

۲۴. مجموعه کامل قوانین جزایی / ۱۰۸.

۲۵. همان / ۱۲۸.

این ماده، گرچه به نفع راننده وضع شده، اما از آن جا که مسئولیت مدنی را متوجه دارنده وسیله نموده، خاصیت وجودی آن از بین رفته است. در نتیجه، عابر پیاده می تواند هرگونه که خواست از خیابان عبور کند. گفتنی است که (این ماده قانون، در قانون مجازات اسلامی نیامده؛ گویا آن را قبول نداشته اند).

برای دفاع از حقوق رانندگان این قوانین نیز وضع گردید تا عابر پیاده هرگونه 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». ۲۶

گرچه این قوانین وضع شدند، اما خالی از اشکال نبودند: نخست: کامل نبودند. دوم: تاکنون اجرا نشده اند. سوم: عبور و مرور از هر کجای خیابان ها 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 دادگاه ها قرار نگرفت.

در نتیجه، این قانون از روزی که تصویب شد تاکنون، حتی در یک مورد هم اجرا نگردید؛ بلکه بر حسب قوانین جاری مملکت و معمول دادگاه ها، رانندگان در هر شرایطی با عابر پیاده تصادف کنند، مقصرند و دست کم باید دیه پرداخت کنند.

با توجه به آنچه گفتیم، ایرادهای ذیل بر مجموعه قوانین مربوط به مسئولیت های کیفری و مدنی رانندگان وسیله نقلیه وارد است:

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

۲. در روایات بین آن جا که دو سواره یا سواره و پیاده در جهت مخالف یکدیگر حرکت می‌کنند و به اصطلاح فقهی «تصادم» واقع می‌شود و بین آن جا 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. آیا بین آنها هیچ فرقی نیست؟

۳. راننده و متصدی وسایل نقلیه موتوری در مواردی مجرم شناخته می‌شود؛ در حالی که جرمی مرتکب نشده است؛ 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 گرفته باشد و ناگهان وارد خیابان شود و راننده نیز هیچ اطلاعی از وجود او نداشته است؛

(ج) عابر در شب و در تاریکی و با لباس مشکی وارد خیابان و یا جاده شود؛

(د) اگر عابر پیاده در پی هیجان‌های عاطفی و یا عمومی و یا مصرف مواد

الکلی بی‌اختیار وارد خیابان شود؛

(ه) 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 مأموران راهنمایی یا وزارت راه یا شهرداری در انجام مسئولیت‌های

خود و 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 دادگاه‌ها راننده را مجرم می‌شناسند و به دو جزای مالی و جنایی محکوم می‌کنند.

در نظام قضایی بین موارد فوق و موارد ذیل 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 به اصطلاح «کورس» گذارد؛

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 بر حسب شرایط پیشین وضع شده‌اند و با شرایط فعلی سازگار نیستند.

با توجه به گسترش شهرها و افزایش وسایل موتوری و بهره‌جستن از سرعت، ضروری است که در وضع قوانین راهنمایی و رانندگی و قوانین مدنی و کیفری در خصوص دیات تجدیدنظر شود؛ زیرا قوانین پیشین در شرایطی وضع شده بودند که شمار وسایل موتوری اندک بودند و شمار عابر پیاده بسیار، و شهرها نیز به شکل فعلی گسترش نیافته بودند. اما امروز که پدیده «بزرگ‌راه»، «اتوبان»، «سرعت»، از امور اجتناب‌ناپذیرند. بدیهی است اگر عابر پیاده اجازه داشته باشد از هر جای بزرگ‌راه و اتوبان عبور کند و راننده نیز سرعت لازم را داشته باشد، تصادف امری حتمی خواهد بود.

از این رو، باید قوانین به گونه‌ای وضع شوند که حقوق پیاده و راننده را در

استفاده از خیابان و جاده به طور عادلانه تأمین کنند.

یادآور می‌شود که قوانین ایران، به ویژه در دیات، چه در زمان طاغوت و چه در نظام جمهوری اسلامی، بر اساس مبانی فقهی وضع شده‌اند. در محاکم قضایی بر اساس همان قوانین و گزارش مأموران اداره راهنمایی و رانندگی داوری می‌شود. مأموران راهنمایی در تصادف دو وسیله نقلیه، مقصر را شناسایی و معرفی می‌کنند و در دادگاه‌ها نیز کسی که مقصر و به اصطلاح عامل پیدایش حادثه بوده است، محکوم به پرداخت دیه و خسارت می‌شود و خسارت راننده‌ای که مقصر بوده، پرداخت نمی‌شود؛ چون مسئولیت مدنی بر عهده دارنده گذاشته شده، شرکت‌های بیمه از جانب او آن خسارت‌ها را پرداخت می‌کنند؛ اما در تصادف ماشین و عابر پیاده چون قانونی در جهت حمایت از رانندگان وضع نشده است و مأموران نیز راننده وسیله نقلیه را مقصر می‌دانند، او را به دادگاه معرفی می‌کنند و دادگاه‌ها نیز بر همین اساس حکم می‌نمایند و راننده را محکوم می‌سازند و چون خسارت‌های مدنی از سوی شرکت‌های بیمه پرداخت می‌شود، راننده نیز انگیزه‌ای ندارد که اعتراض و از حق خودش دفاع کند.

اما این که قانون وضع نشده است، شاید به همان دلایلی باشد که پیش از این بیان شد و علاوه بر آنها، در تصادف دو وسیله رابطه دو انسان مطرح است؛ اما در تصادف ماشین و عابر پیاده، رابطه انسان و ماشین مورد توجه است و بدیهی است که حقوق انسان مقدم بر ماشین است.

قوانین جساری ایران، که چندین سال پیش از این تصویب شده‌اند، همین گونه‌اند؛ اما در قوانین برخی کشورهای دیگر به این موضوع به خوبی توجه شده و عابر پیاده حق ندارد از هر کجای خیابان و جاده که خواست، عبور کند، و گرنه خون او هدر است.



(ب) نگاه فقهی

گرچه وسایل نقلیه موتوری در زمان صدور حدیث وجود نداشته‌اند، اما مطالبی که در خصوص عابر پیاده و سواره آن روزگار رسیده، امروز نیز می‌توانند مصداق روشن داشته باشند و باید مبنای قانون‌گذاری قرار گیرند. با توجه به برخی روایات، بعضی از قوانین جاری با این مبانی چندان سازگار نیستند. در این جا نخست روایات و سپس فتاوی فقها بررسی می‌شود.

یک: روایات**روایت اول:**

«ابوجعفر محمد بن الحسن الطوسی: محمد بن اسماعیل بن بزيع عن حمزة بن زید عن علی بن سويد عن ابی الحسن موسی (ع) قال: اذا قام قائمنا (ع) قال: يا معشر الفرسان سيروا في وسط الطريق، يا معشر الرجال سيروا على جنبي الطريق. فأیما فارس أخذ علی جنبي الطريق فأصاب رجلا عیب الزمانه الدية، وایما رجل اخذ في وسط الطريق فأصابه عیب فلا دية له»؛^{۲۷}

شیخ طوسی از امام موسی بن جعفر (ع) روایت کرده: آن‌گاه که قائم ما ظهور کند، دستور دهد: ای گروه سواران! از میانه راه حرکت کنید. ای گروه پیاده! از کنار بروید. اگر سواره‌ای از کنار 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، دیه او بر عهده کسی نیست.

۲۷. تهذیب، ج ۱۰/۱۹۴.

این حدیث را شیخ طوسی از محمد بن یعقوب کلینی نقل کرده . راویان این روایت به جز حمزه معتبرند؛ اما حمزه شیخ طوسی نام او را حمزه بن زید، شیخ حر عاملی در وسائل الشیعه^{۲۸} حمزه بن برید و اردبیلی در جامع الروات^{۲۹} حمزه بن بزیع ضبط کرده اند . صاحب جامع الروات درباره حمزه گوید:

«روی عنه حمزة بن بزيع... محمد بن اسماعيل بن بزيع عن حمزة بن يزيد (زيد خ) عن علي بن سويد... و الظاهر انه هنا اشتبه بزيع بيزيد او زيد بقرينة رواية محمد بن اسماعيل بن بزيع عن حمزة بن بزيع».

وی در شرح حال حمزه بن بزيع^{۳۰} گوید:

«من صالحی هذه الطائفة وثقاتهم و كثير العمل».

اردبیلی در جامع الروات در شرح حال علی بن سويد گوید:

«حمزه بن بزيع از او روایت می کند... محمد بن اسماعيل بن بزيع از حمزة بن يزيد (زيد) و او از علي بن سويد حدیث نقل می کند... در ظاهر چنین می نمایاند که بزيع با يزيد یا زيد اشتباه شده است؛ زیرا محمد بن اسماعيل بن بزيع از حمزه بن بزيع روایت می کند؛ در نتیجه، حمزة بن بزيع صحیح است و حمزة بن يزيد و یا حمزة بن زيد اشتباه است».

وی درباره حمزه بن بزيع گوید:

«او از افراد نیک و مورد اعتماد واقفیه است».

در نتیجه، حمزه بن زید یا حمزه بن يزيد یا حمزه بن برید که در تهذیب و وسایل و جامع الروات آمده، همان حمزه بن بزيع است . وی گرچه از نظر

۲۸ . وسائل الشیعه، ج ۱۹/ ۱۸۱ .

۲۹ . جامع الروات، ج ۱/ ۵۸۵ .

۳۰ . همان/ ۲۸۰ .

اعتقادی واقفیه می‌باشد، اما روایاتش معتبر و موثق است.

پس این روایت شایسته استدلال است و مطالب ذیل از آن استفاده می‌شود:

الف) براساس این روایت، استفاده از خیابان و جاده باید بین راننده و پیاده تقسیم شود و همان‌گونه 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. اگر هر کدام از مسیری که برای او تعیین شده، تجاوز کرد و موجب حادثه شد، 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 شده است.

این حدیث از نظر سند نیز موثق است، اما متأسفانه مورد توجه فقها قرار نگرفته است و به آن استدلال نکرده‌اند. شاید دلیل این امر آن بوده که از تعبیر «اذا 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.

لیکن 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 به آنها استدلال کرده‌اند.

روایت دوم:

«محمد بن حسن الطوسی و الكلینی: یونس عن محمد بن سنان عن العلاء بن الفضیل عن ابي عبدالله (ع) أنه سئل عن

رجل یسیر علی طریق من طرق المسلمین علی دابته فتصیب
برجلها. فقال: لیس علیه ما أصابت برجلها و علیه ما أصابت
بیدها و اذا وقفت فعلیه ما أصابت بیدها و رجلها و ان كان
یسوقها فعلیه ما أصابت بیدها و رجلها أيضاً؛^{۳۱}

شیخ طوسی و کلینی روایت کرده اند: از امام صادق (ع)
پرسش شد: شخصی سوار بر مرکب در یکی از راه های
مسلمانان حرکت می کند و مرکب او با پایش آسیب
می رساند؛ حکمش چیست؟

آن حضرت پاسخ داد: اگر با پایش آسیب رسانده، چیزی بر
عهده او نیست. اگر با دست هایش آسیب رسانده، باید
خسارت پرداخت کند. اما اگر مرکب را متوقف نموده، هر
خسارتی که به دست ها و پاهایش وارد کند، ضامن است و نیز
اگر خود پشت سر مرکب قرار داشته و آن را به جلو می رانده،
هر خسارتی که مرکب او با دست ها و پاهایش وارد کند،
ضامن است.

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

الف) هر کس سوار بر چارپا در خیابان حرکت کند و مرکب او به وسیله
دست هایش به افراد دیگر آسیب برساند، ضامن است؛ اما اگر به وسیله پاها
آسیب برساند، ضامن نیست. راننده نیز امروز در حکم راکب است.

ب) هر کس که پشت سر اسب یا قاطر و امثال آن قرار گیرد و آنها را به جلو

۳۱. فروع کافی، ج ۷/۳۵۱؛ تهذیب الاحکام، ج ۱۰/۲۲۵.

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 دست یا پاهایش به دیگران خسارت وارد کند، ضامن است. این موضوع درباره متصدی وسایل موتوری هم صادق است. گرچه این روایت در شرایطی صادر شده که وسیله سواری مردم، اسب و قاطر و شتر بوده است، اما براساس تعمیم ملاک حکم و ملاک ضمان می‌توان آن را در زمان فعلی به ماشین و هر وسیله نقلیه موتوری دیگر تعمیم داد.

روایت سوم:

«کلینی: علی بن ابراهیم 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 و الراكب»؛^{۳۲}

امام صادق (ع) کسی را که سوار بر مرکب است یا آن را یدک می‌کشد و یا آن را به جلو می‌راند، ضامن قرار داد و فرمود: 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 و یا دست‌کم معتبر است، بر همان مطلب پیشین دلالت دارد.

۳۲. همان/۳۵۷؛ و.ر.ک: من لایحضره الفقیه، جامعه مدرسین، ج ۴/۱۵۵.

روایت چهارم:

روایت ذیل نیز درباره کسانی رسیده که تغییری در راه پدید می آورند و موجب تصادف می شوند:

«محمد بن یعقوب عن علی بن ابراهیم عن ابيه عن ابن ابي عمير عن حماد عن الحلبي عن ابي عبدالله (ع) قال: سألت عن الشيء يوضع على الطريق فتمر الدابة فتتفر بصاحبها فتعقره. فقال: كل شيء يضر بطريق المسلمين فصاحبه ضامن لما يصيبه»؛^{۳۳}

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

سند این حدیث جز ابراهیم بن هاشم همه صحیح است و او نیز گرچه به صراحت توثیق یا رد نشده، اما روایاتش را معتبر دانسته و به آن استدلال کرده اند؛ چنان که محقق اردبیلی گوید: «والروایات عنه كثيرة والأرجح قبول قوله»؛^{۳۴} او روایات بسیار دارد و به نظر من ترجیح دارد که روایات او را معتبر بدانیم».

این راوی، پدر 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.

۳۳. فروع کافی، ج ۷/۳۴۹.

۳۴. جامع الروات، ج ۱/۳۸.



در این روایت نیز قانون دیگری بیان شده: هرکس در مسیر رفت و آمد مسلمانان کاری انجام دهد که سبب خسارت بر دیگران شود، ضامن است؛ در نتیجه اگر راننده و 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:

«محمد بن الحسن باسناده عن أحمد بن محمد، عن علی بن النعمان، عن أبي الصباح الكنانی، قال: قال ابو عبدالله (ع): من أضر بشيء من طریق المسلمین فهو له ضامن»؛^{۳۵}

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

همین روایت را کلینی با این سند نقل کرده: «محمد بن یحیی عن احمد بن محمد...»،^{۳۶} و صدوق نیز ذکر نموده است.^{۳۷}

براساس این روایت و روایت پیشین، اگر کسی در خیابان و جاده اقدامی کند که موجب برخورد راننده با عابر پیاده شود، ضامن است؛ مثلاً در سطح خیابان یا جاده مواد لغزنده ای چون روغن و گازوئیل بریزد و هیچ علامت و نشانه اخطار دهنده نصب نکند و همین موضوع سبب شود که عابر سواره نتواند وسیله موتوری را کنترل و با عابر پیاده برخورد کند. در این جا دیه عابر پیاده را باید کسی پرداخت کند که موجب لغزندگی خیابان یا جاده شده است.

به استناد این روایت، می توان مأموران راهنمایی و رانندگی، وزارت راه و شهرداری را، در صورتی که وظایف خود را انجام نداده باشند و سبب تصادف

۳۵. تهذیب، دار الاضواء، بیروت، ج ۱۰/۲۳۰.

۳۶. فروع کافی، ج ۷/۳۰۵.

۳۷. من لایحضره الفقیه، ج ۴/۱۵۵.

شوند، مقصر دانست. به طور کلی هرکس با ایجاد عواملی در جاده و خیابان، سبب تصادف شود، ضامن است. نیز اگر عوامل طبیعی و قهری دیگر سبب تصادف شوند، می‌توان راننده را از مسئولیت مدنی معاف دانست.

دوم: فتوای فقها

این روایات و روایات دیگر که در همین باب رسیده‌اند، مبنای استدلال‌های فقهی در خصوص حکم دیه و پرداخت خسارت درباره راننده و عابر پیاده قرار گرفته‌اند. فقهای گذشته براساس همین روایات فتوا داده‌اند و بر حسب موارد مختلف که در روایات بیان شده، موضوعات را نیز به چند قسم تقسیم نموده و برای هر مورد حکم ویژه قائل شده‌اند.

مسئولیت متصدی وسیله نقلیه

صورت‌های مختلف مسئله به این شرح است:

اول: آن‌جا که راکب می‌تواند مرکب خویش را کنترل و مرکب او به عابر

پیاده صدمه وارد کند، ضامن است. دیدگاه فقها از این قرار است:

شیخ مفید:

«و من ركب دابة فأصاب يدها انسانا فمات في ذلك كان ضامنا لذيته فان رمحته برجلها لم يكن عليه ضمان إلا ان يكون ضربها فرمحت فيضمن ما جتته حيثئذ و اذا جرحت يبيدها انساناً او كسرت له فان أصابته عظماً أو هشمته ضمن راکبها دية ذلك فان أصابته برجلها من غير أن يكون ضربها لم يلزمه شيء و حكم البعير والحمار والبقرة و كل ما يركب من الدواب هذا الحكم»^{۳۸}.

۳۸. ينابيع الفقهية: المقنعة، ج ۴۵/۱۰۵.

شیخ مفید چنین فتوا داده است :

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 چارپایانی که آدمیان سوار می شوند، در این حکم یکسان هستند .

شیخ طوسی :

«ومن ركب دابة و ساقها فوطئت إنسانا أو كسرت شيئا كان ما تصيبه بيديها ضامنا له و لم يكن عليه لما وطئته برجلها شيء . فان ضربها فرمحت فأصابت شيئا كان عليه ضمان ما تصيبه بيديها و رجليها وكذلك اذا وقف عليها كان عليه ضمان ما تصيبه بيديها و رجليها»؛^{۳۹}

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 دست هایش 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 وارد کرده باشد، راکب ضامن است.

شیخ طوسی در مبسوط نیز پس از بیان اختلاف نظر و بیان دو دیدگاه در این باره، همین حکم را پذیرفته است.^{۴۰}

قاضی ابن براج نیز همین عبارت‌ها را با اندک اختلاف آورده است.^{۴۱} یحیی بن سعید حلی:

«ومن ركب دابة ضمن ما تجنيه بيديها وكذا لو قادهها ولو وقف بها ضمن جنائتها بيديها ورجليها وكذا لو ضربها غيره فالدية على الضارب»؛^{۴۲}

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

محقق حلی:

«ويضمن راکب الدابة ما تجنيه بيديها وكذا القائد. ولو وقف بها ضمن جنائتها ولو برجليها وكذا لو ضربها فجننت. ولو ضربها غيره ضمن الضارب وكذا السائق يضمن جنائتها»؛^{۴۳}

هرکس که سوار بر مرکب است یا آن را یدک می‌کشد، اگر مرکب او با دست‌هایش خسارت وارد کند، ضامن است. اگر مرکب او ایستاده باشد و با دست‌ها یا با پاهایش خسارت وارد

۴۰. ینایع الفقهیه: مبسوط، ج ۱۰۷/۳۸۷.

۴۱. المذهب/۴۹۴.

۴۲. ینایع الفقهیه، ج ۱۰۷/۴۷.

۴۳. مختصر النافع/۶۶۳ و المذهب البارع، ج ۵/۲۹۱.

کند، ضامن است. اگر شخص دیگری آن را بزند و موجب خسارت شود، 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. ۴۴
 علامه حلی:

«ویضمن الراكب و القائد ما تجنيه الدابة يديها و رأسها فان وقف أو ضربها أو ساقها ضمن جناية يديها و رجلها»؛ ۴۵
 راکب و یدکش مرکب در صورتی ضامن است که مرکب آنها با دست‌های یا با سر خسارت وارد کند. اما اگر متوقف است یا آن را مضروب سازد و یا پشت سر مرکب حرکت می‌کند، ضامن تمام خسارت‌هایی است که مرکب او با دست‌های یا با پاهایش وارد می‌کند.

شهید اول در کتاب لمعه چنین فتوا داده است:

«یضمن راکب الدابة ما تجنيه يديها و رأسها و القائد لها كذلك و السائق يضمنها مطلقا و كذا لو وقف بها الراكب أو القائد»؛
 راکب و همچنین کسی که مرکب را یدک می‌کشد، ضامن تمام خسارت‌هایی هستند که مرکبشان با سر یا با دست وارد می‌کند و همچنین کسی که مرکب را به جلو می‌راند و یا متوقف نگه داشته است، ضامن تمام خسارت‌هایی است که مرکب او وارد می‌کند.

شهید ثانی نیز فتوای شهید اول را تأیید کرده ۴۶ و همچنین طباطبایی بر

۴۴. شرائع الاسلام، ج ۴/۲۶۴.

۴۵. ینایع الفقهیه: ارشاد الاذهان، ج ۱۰۷/۴۵۱؛ ر.ک: ایضاح الفوائد، جامعه مدرسین، ج ۴/۶۶۶.

۴۶. شرح اللمعه، ج ۱۰/۱۶۱.

همین قول است. ۴۷.

صاحب جواهر نیز همین فتوا را با شرح بیشتر و بیان مستندات روایی آن، آورده و تأیید کرده است. ۴۸.

چنان که ملاحظه شد، این فتواها بر مبنای همان روایات پیشین صادر شده‌اند. از این روایات و فتوا این ملاک به دست می‌آید که اگر کسی سوار بر مرکب است و یا آن را یدک می‌کشد، بر قسمت جلو مرکب اعم از سر و دست‌های آن کنترل دارد و می‌تواند از ایجاد خسارت جلوگیری کند و از این رو، در این موارد ضامن است؛ ولی چون بر قسمت عقب و پاهای مرکب کنترل ندارد، ضامن آن نیست. اما اگر مرکب را به جلو راند و 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 مرکبش خسارت وارد کند، ضامن است؛ چون خود سبب این خسارت شده است. حال اگر کس دیگری مرکب او را بزند و خسارت وارد کند، همان فرد ضامن است؛ چون او با اقدام خویش سبب ضرر و زیان شده است.

این روایات و فتواها گرچه درباره وسیله موتوری صادر نشده‌اند، اما ملاک پرداخت خسارت را می‌توان تعمیم داد، با این تفاوت که راننده و متصدی وسیله 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 وسیله موتوری به آنها خسارت وارد کند، خود ضامن هستند. در این صورت، می‌توان آن‌جا را که عابر پیاده ناگهان وارد خیابان می‌شود و با ماشین برخورد می‌کند، مصداق

۴۷. ینایع الفقہیہ: ریاض المسائل، ج ۸۶/۴۱۲.

۴۸. جواهر الکلام، دار احیاء التراث، ج ۴۳/۱۳۵.



با توجه به گسترش شهرها و افزایش وسایل موتوروی و بهره جستن از سرعت، ضروری است که در وضع قوانین راهنمایی و رانندگی و قوانین مدنی و کیفری در خصوص دیات تجدیدنظر شود؛ زیرا قوانین پیشین در شرایطی وضع شده بودند که شمار وسایل موتوروی اندک بودند و شمار عابر پیاده بسیار، و شهرها نیز به شکل فعلی گسترش نیافته بودند. اما امروز که پدیده «بزرگراه»، «اتوبان»، «سرعت»، از امور اجتناب ناپذیرند. بدیهی است اگر عابر پیاده اجازه داشته باشد از هر جای بزرگراه و اتوبان عبور کند و راننده نیز سرعت لازم را داشته باشد، تصادف امری حتمی خواهد بود. از این رو، باید قوانین به گونه‌ای وضع شوند که حقوق پیاده و راننده را در استفاده از خیابان و جاده به طور عادلانه تأمین کنند.

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 اشخاص یا راننده دیگری با ریختن نفت، گازوییل و امثال اینها سطح جاده یا خیابان را لغزنده سازد و یا در مسیر حرکت انحراف ایجاد کند و نشانه‌ای نصب نکرده باشد و وسیله نقلیه موتوروی خارج از کنترل راننده به سمت دیگر حرکت و با عابر پیاده برخورد کند، باید کسی خسارت را پردازد که سطح جاده یا خیابان را لغزنده کرده است.

دوم: مسئولیت عابر پیاده و سواره: فقها در آن جا که عابر پیاده متوقف است و عابر سواره و یا عابر پیاده دیگری به او صدمه وارد می‌کند، موضوع را به دو قسم تقسیم کرده‌اند و هر کدام آنها بر حسب مورد حکم ویژه دارد. شیخ طوسی می‌گوید:

«كأذا كان الرجل واقفاً فجاء رجل آخر فصدمه فماتا معاً فدية المصدوم على عاقلة الصادم لأنه انفرد بقتله... و اما دية المصدم... فان كان واقفاً في ملكه فدية الصادم هدر لأنه فرط بدخول ملك غيره.

و ان كان المصدوم واقفاً في غير ملكه... فان كان في موضع واسع كالصحراء أو الطريق الواسع فالحكم فيهما كما لو كان واقفاً في ملكه فاما ان انحرف المصدوم هاهنا و استقر ثم صدمه الآخر فهو كالواقف و دية الصادم هدر و إن انحرف المصدوم فوافقت الصدمة انحرافه فوقع الصدم والانحراف معاً و ماتا معاً فعلى كل واحد منهما نصف دية صاحبه لأنه مات من جنايته على نفسه و جناية الآخر عليه لأن إنحرافه فعل منه .

فأما إن كان واقفاً في موضع ضيق و هو ان وقف في طريق ضيق للمسلمين فصدمه هاهنا و ماتا معاً فدية الصادم مضمونة لأنه تلف بسبب فرط فيه الواقف و ذلك أنه وقف في موضع ليس ان يقف فيه . كما إذا جلس في طريق ضيق فعثر به آخر فماتا فعلى عاقلة الجالس كمال دية العائر لانه مات بسبب كان منه و هو جلوسه و لا فصل بين أن يكون جالساً و بين ان يكون واقفاً فصدمه»؛^{۴۹}

شیخ طوسی می گوید: 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: اگر شخص در ملک خود ایستاده، خون دیگری دیه ندارد؛ زیرا او وارد ملک دیگری شده است؛ اما اگر در غیر ملک خود ایستاده است، 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 حکم همان حکم پیشین را دارد و با جایی همانند است که از آغاز ایستاده بوده است.

شیخ طوسی در ادامه می افزاید: اگر صدمه دیده در این صورت، در حال حرکت بوده و شخص دیگری در همان حال حرکت با او برخورد کرده و منجر به مرگ هر دو شده، هرکدام ضامن نصف دیه دیگری است؛ زیرا شخص مصدوم جانش را با حرکت خود و دیگری از دست داده است 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 بود، دیه کامل حرکت کننده را پرداخت کند؛ زیرا آن شخص با نشستن نابجای این شخص از بین رفته است و تفاوتی نیست بین آن جا که نشسته و یا ایستاده باشد.

ابن براج نیز همین فتوا را داده است. ۵۰

محمد جواد عاملی نیز در ذیل کلام علامه حلی نظر خود را بیان داشته است؛ آن جا که در قواعد آمده است:

«ولو تعثر بقاعد فالضمان علی القاعد ولو تعثر بواقف فضمن الواقف علی الماشی لأن الوقوف من مرافق المشی والماشی هدر ویحتمل مساواة القعود»؛

اگر با شخص نشسته در مسیر برخورد کند، آن کس که نشسته است، 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 است، پرداخت کند؛ زیرا ایستادن (برای استراحت) از لوازم حرکت است و خون شخص در حال حرکت هدر است و احتمال می رود که حکم ایستاده با نشسته یکی باشد.

محمد جواد 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.^{۵۱} چنانکه ملاحظه شد فتوای شیخ طوسی مبنای سخن فقیهان پسین نیز قرار گرفته است و بر همین اساس فتوا داده اند. حاصل کلام او چنین است:

۱. اگر شخص در ملک خود ایستاده، دیه او بر عهده عابر سواره است که با او برخورد کرده است.

۲. اگر در بیابان و یا راه وسیع ایستاده، دیه او بر عهده عابر سواره است.

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

۴. اگر از جای خود حرکت نمود و در حال حرکت با راکب برخورد

۵۱. مفتاح الکرامه، ج ۱۰/۳۲۱.

کرد، از باب تراحم 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. اما اگر در یک راه باریک و پرازدحام 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 و یا در ایستگاه ماشین و 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؛ چرا که سبب برخورد عابر سواره شده است.

سوم: برخورد در حال حرکت: این صورت در جایی است که در حال حرکت با هم برخورد کنند، و این برخورد در اصطلاح فقهی تصادم نامیده می شود. شیخ طوسی در این زمینه می گوید:

«إذا اصطدم الفارسان فماتا فعلى عاقلة كل واحد منهما نصف الدية لصاحبه... لأن كل واحد منهما مات بفعل اشتراكه فيه... و لا فرق بين أن يكونا على فرسين أو بغلين أو حمارين أو أحدهما على فرس والآخر على بغل أو حمار... لأنهما اشتراكا فى الجنایة فكانا فى الضمان سواء... وإذا كانا ماشيين أو

أحدهما راكباً والأخر ماشياً فالحكم مثل ذلك»؛^{۵۲}

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

علامه در قواعد و سید محمدجواد عاملی در مفتاح الکرامه، که شرح قواعد است، نیز همین فتوا را صادر کرده اند.^{۵۳}

محقق حلی در شرایع نیز به همین مطلب فتوا داده و گفته است:

«ویستوی فی ذلک الفارسان، والراجلان والفارس والراجل»؛^{۵۴}

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

شهیدین در لمعه و شرح آن، همین فتوا را داده اند، ولی با این شرط:

«هذا اذا استند الصدم الی اختیارهما اما لو غلبتهما الدابتان
احتمل کونه کذلک»؛^{۵۵}

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

۵۲. ینابیع الفقهیه: مبسوط، ج ۱۰۷/۲۸۰-۲۸۱.

۵۳. همان: قواعد، ج ۱۰۸/۱۱۴ و نیز ر.ک: همان: ارشاد الاذهان، ج ۱۰۷/۴۵۰.

۵۴. شرائع الاسلام، ج ۴/۲۵۶.

۵۵. شرح لمعه، ج ۱۰/۱۱۷.

صاحب جواهر نیز همین گونه فتوا داده است. ۵۶

ملاحظه شد که فقهای پیشین بین تصادم با دو مسئله پیشین فرق گذاشته اند و گفته اند 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 گفته اند 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 يناط بحركتها حكم»؛ ۵۷
 حکم تصادم همین است، اما اگر حرکت یکی از مرکب ها آن چنان کند است که تأثیری در تصادم نداشته است و حرکت دیگری آن چنان سریع است که آن را بی اثر ساخته است، در این صورت ملاک حکم قرار نمی گیرد و به گونه دیگر حکم می شود.

امروز نیز این حکم را می توان به آن جا تعمیم داد که راکب با رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی حرکت می کند و عابر پیاده با سرعت از محل عابر پیاده می گذرد و یا در کوچه ای که پیاده رو ندارد و 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 می شود.

چهار: ایجاد سبب به وسیله شخص ثالث: این صورت مربوط به جایی است

۵۶. جواهر الکلام، ج ۴۳/۶۳.

۵۷. همان/۶۴.

که کس دیگری 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 در مبسوط می نویسد:

«ان بالث دابة فی الطريق فزلق به انسان فمات فالدية عليه، سواء كان راكباً أو قائداً أو سائقاً لأن یده علیها كما لو بال هو فی هذا المكان ومثله اذا اكل شيئاً فرمی بقشره فی الطريق كالبطيخ والخيار والباقلاء وكذلك لورث فی الطريق ماء، الباب واحد فی أن یضمن جميع ذلك»؛^{۵۸}

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 و یا مرکب را به جلو می رانده است؛ در هر صورت، او بر آن مرکب کنترل داشته است و حکمش مانند آن جاست که خود این کار کرده باشد.

همین حکم را دارد، آن که پوست میوه ای مانند خربزه و خیار و باقلا را در راه ریخته است، و همچنین است اگر آب پاشد. تمام اینها مصداق یک موضوع هستند و حکمشان یکی است.

ابن براج نیز همین الفاظ و عبارت ها را آورده:

«فی الطريق ماء فزلق به انسان فهلك فإن علیه الضمان فی كل ذلك».^{۵۹}

۵۸. ینابیع الفقهیه: مبسوط، ج ۱۰۷/ ۳۰۸.

۵۹. المذهب/ ۵۰۹.

علامه حلی و سید محمد جواد عاملی نیز گفته‌اند:

«وإذا رمى قشور البطيخ و شبهها من قمامات المنزل فى الطريق فزلق به انسان ضمن ولو تعمد المارّ وضع الرجل عليه و امکن العدول فلا ضمان و كذا لورش الطريق أو بل الطين فيه أو بالث دابته فيه سواء كان راکبها أو قائدها أو سائقها. ضمن»؛ ۶۰

هرگاه پوست خربزه و چیزهایی مانند زباله‌های منزل را بر سر راه بریزد و شخصی بلغزد، ضامن است؛ اما اگر عابر پیاده توجه داشته است و عمداً روی آنها 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 می‌کشیده و یا به جلو هدایت می‌کرده؛ در تمام این موارد ضامن است.

صاحب جواهر نیز همین مطالب را آورده است. ۶۱

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 می‌توان 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 این گونه موارد نیز رانندگان وسیله نقلیه موتوری، بدون توجه به عوامل اصلی، محکوم می‌شوند.

۶۰. مفتاح الکرامه، ج ۱۰/۳۰۴.

۶۱. جواهر الکلام، ج ۴۳/۱۲۶.

مبانی روایات و فتوا

آن روایات و فتوای فقها بر این مبنا قرار دارند که عامل اصلی و سبب منحصر حادثه چه کسی بوده است و او باید خسارت وارده را پرداخت کند و کوشیده‌اند تا این نکته آشکار گردد که خطرناک بودن وسیله، چنان که در مبانی حقوق مدنی گفته‌اند، دلیل نمی‌شود که دارنده یا به کارگیرنده 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 پردازد، درباره راکب و یدک کش و به جلو هدایت‌کننده 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 همین‌گونه است آن‌جا 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 این موارد که در کتاب‌های فقهی شیعه بحث شده، در کتاب‌های اهل سنت نیز دیده می‌شود؛ چنان‌که وهبه الزحیلی گوید:

«اتفق الفقهاء علی أن حارس الحيوان (المالك أو الراكب أو السائس أو غيرهم من كل حائز ذي يد بصفة الرهن أو الإجارة أو الغصب) هو الضامن لما يتلفه الحيوان إذا كان متسبباً في

إحداث الضرر بأن تعمد الإلتلاف أو الجنایة بواسطة الحيوان،
أو قصر في حفظه»؛ ۶۲

فقها بر این سخن اتفاق دارند که نگهدارنده چارپایان (اعم از آن که مالک باشند یا راکب یا متصدی و جز آنها هر کسی که امور آنها 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.

اگر متصدی وسیله کوتاهی نکرده و سبب حادثه نشده باشد، اختلاف نظر است. از این فتوا می‌توان حکم راننده وسیله موتوری را استنباط کرد که اگر تقصیر و کوتاهی او سبب حادثه شده باشد، ضامن 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»؛ ۶۳

راکب و یدک‌کش و به جلو هدایت‌کننده مرکب، ضامن تمام خسارت‌هایی است که مرکب او با دست و پا و سر وارد

۶۲. الفقه الاسلامی و ادلته، دارالفکر، دمشق، ج ۷/ ۵۷۷.

۶۳. همان/ ۵۷۸.

می کند و یا بر آن لگد می گذارد و یا با سینه خود صدمه می زند و یا با دست از بین می برد؛ زیرا در تمام این موارد، او می تواند 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 می توانسته 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 کرده اند.^{۶۴} به نظر می رسد فتوای شافعی کامل تر است.

برخی روایاتی که در کتاب های روایی شیعه آمده، در کتاب های اهل سنت نیز دیده می شود. به این فتواها توجه کنید:

ابن حزم:

«عن ابراهیم النخعی و شریح قالا: یضمن الراكب والسائق والقائد؛»^{۶۵}

راکب و یدک کش و به جلو راننده مرکب، ضامن هستند.

ابن حزم:

«شریح قال: یضمن القائد والسائق والراكب، ولا یضمن الدابة إذا عاقبت. قلت: وما عاقبت؟ قال: إذا ضربها رجل فأصابته؛»

شریح گوید: 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.

ابن حزم:

«عن عطاء قال: يغرم القائد والراكب عن يدها مالا يغرمان عن رجلها»؛ ۶۵

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

تشابه و مطابقت

ممکن است چنین برآید که آن روایات و فتواها بر حسب شرایط روزگار پیشین وضع شده‌اند؛ چون بدیهی است که بین سیستم شهرسازی و وسایل نقلیه امروز با آن روزگار تفاوت بسیار است و هیچ‌گاه 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 آنها 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 ملت‌ها، 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 است، 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

گرچه وسایل نقلیه موتوری در زمان صدور حدیث وجود نداشته‌اند، اما مطالبی که در خصوص عابر پیاده و سواره آن روزگار رسیده، امروز نیز می‌توانند مصداق روشن داشته باشند و باید مبنای قانون گذاری قرار گیرند. با توجه به برخی روایات، بعضی از قوانین جاری با این مبانی چندان سازگار نیستند. در این جا نخست روایات و سپس فتاوی فقها بررسی می‌شود.

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 استفاده‌کنندگان 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. البته ممکن است در کمیت و کیفیت خسارت تفاوت باشد، 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 وسایل نقلیه موتوری نیاز به کنترل و مراقبت بیشتر دارد و قوانین بیشتر باید وضع گردد.

ج) در روایات و فتاوی فقها، مجرم بر حسب نوع دخالت در پیدایش جرم به سه دسته تقسیم می‌شدند: مباشر، تسبیب، شرکت. در این موارد نیز بین

وسيله نقلیه قدیم و جدید، تفاوت نیست و بر وسیله موتوری کاملاً منطبق است. کسی که سبب خسارت می شود، 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 شیب تند، وسایل لغزنده ریخته و وسیله نقلیه قابل کنترل نبوده است. به هر حال، واژه سبب درباره او هم اطلاق می گردد.

گاهی نیز 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 دانسته اند. امروز نیز عابر پیاده در پیدایش هر حادثه می تواند 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 نموده، 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، نمی توان تنها راننده را مقصر دانست.

فقهای گذشته بر حسب مورد فتوا داده اند و لازم است این دیدگاه ها در قانون مجازات اسلامی مورد توجه قرار گیرند و با تکیه بر روایات و فتواها، قوانین مورد نیاز وضع گردند.

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؛ لیکن بر حسب این قانون

بی آن که بررسی شود عامل اصلی چه کسی است، رانندگان و متصدیان وسایل نقلیه موتوری محکوم می شوند.

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

۳. چنان که در روایت نخست بیان گردید، هر خیابان به دو بخش عابر پیاده و وسیله نقلیه سواری تقسیم می شود؛ چنان که امروز معمول 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 آنها 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، به قوانین بسیار نیاز است. 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 است و او باید خسارت پرداخت کند.

۶. با تأمل و نگرش در روایات و فتوا 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 و 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 می‌شود. 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 آن‌جا که راننده و عابر پیاده مقررات را رعایت می‌کنند و آن‌جا که رعایت نمی‌کنند و حادثه پدید می‌آید، تفاوت قائل شد.

اما این که چرا این روایات و فتوای فقها در قانون راهنمایی و رانندگی و قانون دیات مورد توجه قرار نگرفته‌اند و در دادگاه‌ها به آنها عمل نمی‌شود، باید گفت قاضیان دادگاه‌ها بر اساس قوانین مدون و جاری مملکت قضاوت می‌کنند و نمی‌توانند اجتهاد شخصی خود را مبنای داوری قرار دهند. از سوی دیگر، درباره حقوق عابر پیاده قانونی وضع نشده تا قاضی به آن رجوع کند.

علت دیگر آن است که آنها به استناد گزارش مأموران راهنمایی قضاوت می‌کنند و بر اساس قوانین راهنمایی، اگر راننده با عابر پیاده برخورد کند، راننده مقصر است.

در این میان، این موضوع نیز در خور و شایسته بحث و بررسی است که در دیات، به ویژه آن‌جا که یک یا چند نفر جانشان را از دست داده‌اند، آیا می‌توان به گزارش یک نفر مأمور راهنمایی اعتماد کرد؟ آیا او در تشخیص خود اشتباه نکرده است؟ آیا گزارش یک نفر کارشناس می‌تواند از نظر فقه و روایات، ثابت‌کننده جرم یا موضوع باشد؟

مسئولیت 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 لرزش بدن و قلب عابر پیاده می‌گردد و آثار آن تا

مدت زمان طولانی می ماند و گاه ممکن است ساکنان منزل را بترساند و یا موجب سقط جنین شود، بیماری مریض را تشدید کند، یا بر اثر ترسیدن، ضرر مادی به اشخاص برسد؛ چنان که وسیله ای در دست داشته باشد که بیفتد و بشکند.

البته این ضررهای معنوی مورد توجه برخی حقوق دانان قرار گرفته اند. آنان ضرر معنوی را چنین تعریف کرده اند:

«فهو یصیب الإنسان فی مكانته و اعتباره و شرفه أو یصیب النفس مخلفا فیها الألم والحسرة والانفعال»؛^{۶۶}

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

یکی دیگر از محققان می نویسد:

«الضرر الادبی هو ما یمس شرف الانسان أو سمعته أو مرکزہ الإجتماعی أو اعتباره المالی أو عاطفته أو معتقده أو أی معنی یحرص علیه الناس... خطف الطفل... والحرمان من الهدوء والطمأنینة و خرق حرمة المنزل... کل ذلك علی مختلف صورہ یعطى المتضرر الحق فی التعویض كالضرر المادی»؛^{۶۷}

خسارت های 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

۶۶. النظرية العامة للمسئولية الناشئة عن الفعل الشخصی، عاطف النقیب، عویدات لبنان/ ۲۶۷، ۳۱۵، ۳۳۵.

۶۷. مبادئ القانون المدني، سلیمان بوزیاب/ ۱۵۳.

خواستار آنهاست... و همچنین ترساندن کودک و از بین رفتن آرامش و اطمینان خاطر و آسایش محل سکونت... تمام اینها در شکل های گوناگون خود از حقوق افراد به شمار می روند و باید این خسارت ها جبران شوند؛ همان گونه که خسارت های مادی جبران می شوند.

در قانون راهنمایی و رانندگی ایران نیز به این موضوع اندک توجهی شده و نصب بوق های شیپوری با صدای ناهنجار و غیر عادی ممنوع و برای آنها مجازات تعیین شده است؛^{۶۸} گرچه این قانون تاکنون به طور کامل اجرا نشده است.

اما برای جبران خسارتی که از این ناحیه بر عابر پیاده یا هر شخص دیگر وارد می شود، 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:

«علی بن ابراهیم عن ائمه عن ابن ابي عمير عن حماد عن الحلبي عن ابي عبد الله (ع) قال: أي رجل أفرع رجلا علی الجدار أو نفر به عن دابته فخر فمات فهو ضامن لدبته فإن انكسر فهو ضامن لدبه ما ينكسر منه»؛^{۶۹}

امام صادق (ع) فرمود: هر کس شخصی را که بالای دیوار نشسته بترساند یا مرکب او را ررم دهد و آن شخص بر اثر این کار بیفتد و بمیرد یا اعضای بدن او بشکند، ضامن است.

در روایت دیگری آمده است:

۶۸. مجموعه کامل قوانین جزایی / ۱۶۳ و ۱۹۳.

۶۹. تهذیب، ج ۱۰/ ۲۲۷، ۸۹۵؛ فروع کافی، ج ۷/ ۳۵۳.

«قال امیر المؤمنین قال رسول الله (ص) فی القلب اذا رعد

فطار، الدية...»؛^{۷۰}

امام علی (ع) فرمود که پیامبر (ص) فرمود: اگر دل بترسد و موجب طیش 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 طیش غیر متعارف قلب نیز دیه باشد؛ چنان که در روایت دوم بیان شده است.

اهل سنت نیز به این موضوع پرداخته اند:

مزنی: شافعی:

«ولو صاح برجل فسقط عن حائط لم أر علیه شیئا ولو كان صبیا أو معتوها فسقط من صیخته 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 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 كما قال اذا وقف انسان علی شفیر بشر أو حافة نهر أو قلة جبل فصاح صائح فخر ساقطاً: احدهما ان يكون رجلاً قوی النفس... فلا شیء علی الصائح... والضرب الثاني ان يكون صبياً أو مجنوناً أو مریضاً أو مضعوناً لا یثبت بمثل هذه الصیحة فالصائح ضامن لدیته»؛^{۷۱}

۷۰. تهذیب، ج ۱۰/۲۴۹؛ فروع کافی، ج ۷/۳۱۴.

۷۱. الحاوی الکبیر، دارالکتب، بیروت، ج ۱۲/۳۱۸.

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: اول آن که آن شخص قوی النفس (شجاع) است که چیزی بر فریادکننده نیست.

دوم آن که 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 دبه آنهاست.

نووی در المغنی المحتاج به این موضوع اشاره کرده و خطیب شربیتی در شرح آن به تفصیل سخن گفته است.^{۷۲}

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 می‌شود و آنها شخص ثالث به شمار می‌آیند. در این خصوص قانونی وضع نشده است؛ در صورتی که می‌توان از روایات و فتوهای فقها حکم آن را استنباط کرد؛ آن جا که شیخ طوسی فرمود: «ان بآلت دابة فی الطريق...»^{۷۳} و علامه حلی فرمود:

«و اذا رمی قشور البطح و شبهها ... علامه حلی: الثاني التسبیب ... کوضع الحجر فی الطريق أو ملک غیره فتلف العاشر فیضمن».

۷۲. المغنی المحتاج، دار احیاء التراث، بیروت، ج ۴/ ۸۰.

۷۳. ینایع الفقهیه: مبسوط، ج ۱۰۷/ ۴۵۱.

این فتوا براساس همان مبانی روایی است که چه کسی عامل حادثه بوده است و او ضامن است. 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، آنها ضامن هستند؛ زیرا راننده از وجود آنها آگاهی نداشته و در شرایطی قرار گرفته که نمی توانسته وسیله موتوری را کنترل کند.

علامه حلی در تلخیص المرام چنین فرموده: «ولو جهل المباشِر السبب ضمن المسبب». ^{۷۴} علامه معتقد است که 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 آنها مقصرند. از این موضوع در بحث موجبات جنایت، دخالت سبب و مباشر بحث شده است.

به طور کلی قاعده های 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.

در پایان مقاله، گرچه اذعان دارم که این نوشتار ناقص است، اما امید می رود محققان ژرف نگر این بحث را تکمیل کنند تا قوانین مورد نیاز بیشتری در این زمینه وضع گردد.