

بررسی مبنای مسئولیت مدنی دارندگان وسیله نقلیه موتوری زمینی و حدود آن با تکیه بر مبانی فقهی

حمید بهرامی احمدی^۱

استاد گروه حقوق دانشگاه شهید باهنر کرمان

رضا آقاعباسی^۲

دانشجوی دکتری فقه و حقوق خصوصی دانشگاه خوارزمی

تاریخ دریافت: ۹۲/۰۸/۲۱

تاریخ تأیید: ۹۳/۰۳/۱۷

چکیده

در گذشته نسبت به موضوع مسئولیت مدنی و جبران خسارت‌های وارده، دیدگاه‌ها و نظرات مختلفی وجود داشته است. در بعضی از نظرات ممکن بود نسبت به حقوق اشخاص زیان دیده نگاهی اغماض‌آمیز شود؛ و یا اینکه جبران خسارت مسکوت گذارده شده و یا با توجیه در انگیزه ایجاد زیان، فرد را در بهره‌مندی از منافع عمومی شرکت می‌دادند. اما امروزه این دیدگاه‌ها در تعارض با اندیشه‌های نوین کمرنگ شده است و اعتقاد عمومی بر این است که هیچ زانی نباید بدون جبران باقی بماند. در همین راستا در مورد مبنای مسئولیت دارنده وسیله نقلیه زمینی نیز نظریات گوناگونی ارائه شده است که از مهم‌ترین آن‌ها فرض تقصیر و مسئولیت عینی است. در حوادث رانندگی سیر تحولات صنعتی و اجتماعی، پذیرش نظریه مسئولیت عینی را به حد بالایی رسانده است. علاوه بر این، از آنجا که فقه اسلامی پیش از هزار سال قبل مبنایی غیر از تقصیر، یعنی مسئولیت عینی را برگزیده است؛ و با عنایت به اینکه مطابق اصل چهارم قانون اساسی جمهوری اسلامی نیز قوانین ایران باید منطبق بر حقوق اسلامی باشد، مبنای مسئولیت مدنی دارندگان وسیله نقلیه مسئولیت عینی است.

واژگان کلیدی: دارنده وسیله نقلیه، مسئولیت عینی، نظریه خطر، نظریه تقصیر، تقصیر زیان دیده

مقدمه

از نظر تاریخی، از گذشته‌های دور دو مبنای متفاوت، در مسئولیت مدنی مورد توجه نظام‌های مختلف حقوقی بوده است و این دو مبنا به‌رغم تحولات گسترده‌ای که صورت گرفته در نظام‌های حقوقی حاکم بر جهان امروز نیز مطرح هستند؛ با این توضیح که حقوق رم که

1. Email: bahramy.hamid@gmail.com

2. Email: reza.abasi26@yahoo.com

«نویسنده مسئول»

خاستگاه اصلی حقوق اروپاست مبنای تقصیر را برگزیده و در قوانین گوناگون مربوط به مسئولیت مدنی اصل تقصیر را پذیرفته‌اند. ولی دگرگونی‌های اجتماعی که ناشی از پیشرفت علم و صنعت بود سستی این بنیان را اثبات کرد و نارسایی نظریه تقصیر برای حل مسائل مسئولیت مدنی روز به روز روشن‌تر شد؛ ولی چون اصل تقصیر در قوانین مدون اروپا به صراحت درج شده بود، لذا حقوقدانان اروپایی چاره‌ای نمی‌دیدند جز آنکه با حفظ همان اصل تقصیر ولی با برداشته‌های جدید نیازهای جامعه را برطرف کنند. به این ترتیب تقصیر مبنای اخلاقی خود را از دست داد و در همین اوان نظریه‌های متفاوتی همچون نظریه خطر نیز مطرح شد که به مسئولیت عینی نزدیک بود. بسیاری از قوانین جدید نیز اصل تقصیر را رها کردند و به مسئولیت عینی روی آوردند. حقوق در بسیاری از عرصه‌ها از تنگناهای نظریه تقصیر رها شد، ولی حقوق اسلامی از همان ابتدا راه دیگری در پیش گرفته بود. در حقوق اسلامی از زمان پیامبر (ص) مسئولیت عینی مورد نظر بود و با فرموده پیامبر (ص): «لاضرر و لا ضرار»؛ مبنای نفی ضرر در حقوق اسلامی جاودانه شد. بنابراین راهی که حقوق اروپا در طی قرن‌ها به آهستگی پیموده و هم اکنون نیز ادامه می‌دهد، برای حقوق اسلامی راه طی‌شده‌ای است. در عبارات متون فقهی و بررسی قواعد و انگیزه‌ها و مفاهیم آن نیز جبران خسارت و تدارک زیان به وضوح پیداست. بنابراین قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث همان‌طور که از اسم آن به خوبی پیداست، بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث را اجباری کرده ولی در واقع مبنای جدیدی را برای مسئولیت مدنی در حقوق ایران پدید نیاورده است. مسئولیت مدنی صاحبان وسایل نقلیه همانند دیگر موارد عینی و بر اساس نفی ضرر است و با احراز رابطه سببیت بین عامل زیان و خسارتی که اتفاق افتاده محقق می‌شود و اگر در جایی تردیدی باشد باید بر همین مبنا تفسیر شود. حل این مشکل که مبنای مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه، مسئولیت عینی است این فایده را دارد، همان مبنایی که فقه اسلامی از پیش از هزار سال قبل برگزیده است و همچنین اصل چهارم قانون اساسی که تمام قوانین و مقررات باید بر اساس موازین اسلامی باشد نیز رعایت شده است. پژوهش حاضر درصدد یافتن پاسخی به این سؤالات است که؛ مبنای مسئولیتی که بردارنده وسیله نقلیه بار می‌شود، چیست؟ حدود این مسئولیت چیست و عوامل رافعه یا محدودکننده این مسئولیت کدامند؟

به همین منظور هدف از انجام این تحقیق رهانیدن قضات و دادرسان از سردرگمی ناشی از ابهامات موجود در خصوص مبنای مسئولیت مدنی دارندگان وسیله نقلیه و تعدیل دیدگاه در

التزام دارنده وسیله نقلیه به جبران خسارت با احتساب نقش فرد زیان دیده، قوه قاهره و فعل شخص ثالث است. در این مقاله به توصیف و تحلیل حقوقی مبنای مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه به روش کتابخانه‌ای پرداخته‌ایم. در این راستا از ابزارهای همچون فیش برداری از کتاب‌ها و مقاله‌های معتبر فارسی، عربی و انگلیسی و نوشتارهای معتبر فارسی، عربی و انگلیسی و کسب نظر اساتید دانشگاهی و وکلاء و نیز مراجع دخیل در امور حقوقی یاری جسته‌ایم.

۱- مبانی نظری مسئولیت مدنی در حقوق اسلامی

در حقوق اسلامی دلایل و مصادیق زیادی وجود دارد که مسئولیت مدنی عینی است و مبتنی بر نفی ضرر و تنها مبنای قابلیت استناد آن به فعل ضار است. در میان ادله و قواعد متعددی که در این باب قابل استنادند قاعده «لاضرر» جایگاه ویژه‌ای دارد. به طوری که این جمله کوتاه معجزه‌آسای پیامبر (ص) می‌تواند در همه سرزمین‌ها و در همه زمان‌ها مسائل مربوط به مسئولیت مدنی را حل کند. در اینجا بهترین کار این است که در ابتدا با مبانی مسئولیت مدنی در حقوق اسلامی از جمله قاعده نفی ضرر، قاعده اتلاف، قاعده تسبیب، قاعده ید آشنا شویم و سپس وارد بحث مبنای مسئولیت مدنی دارندگان وسیله نقلیه شویم؛ تا در جهت رفع این ابهام که مبنای مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در حقوق ایران چیست؟ گام مؤثری برداشته شود.

۱-۱- قاعده نفی ضرر

قاعده نفی ضرر یا قاعده لاضرر از مهم‌ترین قواعد فقه اسلامی و از مبانی مهم مسئولیت مدنی در حقوق اسلام است. قاعده لاضرر از روایت معروف پیامبر (ص) گرفته شده که آن حضرت به سمره بن جندب در اختلافی که با مرد انصاری داشت فرمود: «لاضرر و لا ضرار». در شمول این قاعده قصد اضرار یعنی عمد و حتی تقصیر ضروری نیست (بهرامی، ۱۳۷۷: ۷۴). درباره مفهوم قاعده لاضرر نظریات مختلفی گفته شده است: از نظر شیخ الشریعه اصفهانی آنچه از مفاد این روایت فهمیده می‌شود حرمت زیان زدن است و آن را از قبیل آیه: «لا رفث و لا فسوق و لا جدال فی الحج» (بقره، آیه ۱۹۸)؛ و روایاتی از قبیل «لا احصاء فی الاسلام» و «لا ضروره فی الاسلام» می‌داند. از ظاهر کلام صاحب جواهر نیز چنین نظری استنباط می‌شود (نجفی، ۱۳۸۲: ۱۵/۳). از فقهای معاصر، مرحوم امام خمینی (ره) هم از این روایت اراده نهی را استنباط کرده‌اند؛ ولی نهی مورد نظر مرحوم شیخ الشریعه نهی الهی، و نهی مورد نظر مرحوم

امام نهی حکومتی است (موسوی خمینی، ۱۳۸۵: ۵۰). به عقیده میرعبدالفتاح مراغی صاحب کتاب *عناوین مفهوم این قاعده* این است که در اسلام ضرری که جبران نشود وجود ندارد و روشن است که طبق این فقیه، لاضرر اصولاً برای جبران زیان است و ملاک مستقیم مسئولیت مدنی است (مراغی، ۱۴۲۹ق: ۲۳۱). فقهای بزرگی از جمله حاج ملا احمد نراقی، شیخ انصاری و میرزای نائینی معتقدند که از طرف شارع اسلام هیچ حکم ضرری وضع نگردیده، اما در نتیجه نظری که تقریباً مورد قبول همه فقیهان متقدم و متأخر بوده نظری است که مفهوم قاعده لاضرر را نفی حکم ضرری دانسته است (نراقی، ۱۲۹۴ق: ۱۹)؛ (انصاری، ۱۴۳۱ق: ۳۷۲)؛ (نابینی، ۱۳۷۳ق: ۲۰۰/۲). شیخ انصاری نظر مزبور را به این شکل تعریف می‌کند: «منظور از حدیث، نفی آن حکم شرعی است که از آن بر بندگان ضرری وارد آید، به این معنی که در اسلام حکم ضرری جعل نشده است ... همین طور مباح بودن اضرار به غیر نیز حکم ضرری است که در شرع نفی گردیده است» (انصاری، همان: ۳۷۳). از قاعده لاضرر زمانی می‌توان در حل مسائل مربوط به مسئولیت مدنی بهره برد که اثبات حکم کند یعنی حکم به جبران ضرر نیز از آن استفاده شود. اگر مفهوم قاعده لاضرر تحریم اضرار باشد اثبات حکم به جبران ضرر نمی‌کند و در این صورت ارتباطی به مسئولیت مدنی ندارد. ولی اگر مفهوم آن نفی ضرر غیرمتدارک باشد، اثبات حکم به جبران ضرر می‌کند و دقیقاً مربوط به بحث مسئولیت مدنی است و اگر مطابق نظر مشهور فقهاء مفهوم آن نفی حکم ضرری باشد، در این صورت دو نظر دیده شده است: یک نظر عقیده گروهی از جمله مرحومان حاج ملا احمد نراقی و نابینی است که می‌گویند: «از مفهوم قاعده لاضرر که نفی حکم ضرری است تنها نفی حکم به دست می‌آید و اثبات حکم یعنی حکم به جبران ضرر را از این قاعده نباید انتظار داشت». اگر این نظر پذیرفته شود دیگر قاعده لاضرر نمی‌تواند ملاک احکام مسئولیت مدنی قرار گیرد (نراقی، همان: ۵۵-۵۶). ولی به موجب نظر شیخ انصاری فقیه بزرگ امامیه، قاعده لاضرر اثبات حکم می‌کند و به تعبیر دقیق‌تر نفی حکم ضرری هم به معنی حرمت اضرار و هم به معنی ضرورت جبران ضرر است. در مورد شمول این قاعده بر ضرورت جبران ضرر مرحوم شیخ انصاری می‌گوید: «حکم عدمی مستلزم احکام وجودی است، زیرا عدم ضمان چیزی که از منافع فوت شده است به معنی حرام بودن مطالبه جبران و حرمت مقاصه و تعرض است» (انصاری، همان). در توضیح شیخ انصاری متذکر می‌گردد که به نظر این فقیه بزرگ، فرموده شارع اسلام یعنی: «لاضرر ولاضرار»، به این معنا است که از سوی شارع ضرری وجود ندارد و ضرری که افراد به یکدیگر می‌زنند مورد تأیید

قانونگذار اسلام نیست. بنابراین اگر در بعضی موارد به علت نبودن حکمی از طرف شارع، ضرری متوجه افراد شود ناگزیر این ضرر مستند به شارع می‌شود و چنین ضرری به استناد قاعده نفی ضرر نفی شده است. گذشته از آن در روایت لاضرر نیز پیامبر (ص) اثبات حکم کرده و به کندن درخت سمره دستور داده است. بنابر آنچه گذشت و همان‌طور که به نظر می‌رسد قاعده نفی ضرر مبنایی متین و اساسی برای مسئولیت مدنی است و می‌تواند وسیله‌ای مناسب برای پاسخگویی به نیازهای جدید و روزافزون جامعه، در یافتن راه‌حل‌های سازنده برای مسئولیت مدنی باشد. در پایان بحث از قاعده لاضرر، شایان ذکر است که ملاک و معیار در قاعده لاضرر تنها نفی ضرر است و ضرر، مشروع و نامشروع و روا و ناروا ندارد و هر چه که عرفاً ضرر باشد و از سوی انسانی بر انسان دیگر وارد آید، مشمول این قاعده است و باید جبران شود و در آن هیچ شرطی از قبیل تقصیر لحاظ نشده است. با این وجود بعضی از اساتید حقوق که تحت تأثیر حقوق اروپا به ضابطه تقصیر پایبندند کوشیده‌اند که این ضابطه را در قاعده لاضرر نیز ملحوظ معرفی نمایند (کاتوزیان، ۱۳۸۵: ۱۵۲). تعبیه‌هایی از قبیل ضرر نامشروع و نامتناسب، ضرر ناروا که ناشی از همین برداشت است با قاعده نفی ضرر و دیگر مبنای مسئولیت مدنی در اسلام منطبق نیست. فقهاء به استناد قاعده لاضرر گفته‌اند که ماهیت ضرر در اسلام نیست (نراقی، ۱۳۹۴: ۱۹)؛ لذا اگر فرض شود فردی بدون تقصیر به دیگری ضرری وارد آورد و این ضرر جبران نشود و یا اینکه چنین ضرری مباح باشد، چنین حکمی خلاف شرع اسلام است.

۱-۲- قاعده اتلاف

فقهاء اتلاف را به دو بخش اتلاف بالمباشره و اتلاف بالتسبیب تقسیم کرده‌اند، ولی قانون مدنی این دو عنوان را از یکدیگر جدا ساخته است. همان‌طور که گفته شد فقیهان، دو مبحث مهم اتلاف و تسبیب را تحت یک عنوان مطالعه کرده و بین آن دو فرق اساسی ندیده‌اند. درباره اتلاف بالمباشره توجه به نکات زیر ضروری است: اول، قاعده اتلاف (یعنی ضمان بدون تقصیر) مورد اتفاق همه فقهای امامیه و بلکه فقیهان همه فرقه‌های اسلامی است؛ و می‌توان گفت که نه تنها این قاعده از مسلمانات است، بلکه از ضروریات دین اسلام است (بجنوردی، ۱۳۹۸: ۱۷/۲). دوم، مدرک قاعده اتلاف آیه مبارکه «و من اعتدی علیکم فاعتدوا علیه بمثل ما اعتدی علیکم»؛ و همچنین روایاتی است از قبیل: (من اتلف مال الغير فهو له ضامن)؛ سوم، اتلاف بالمباشره در صورتی محقق می‌شود که از نظر عرفی بین تلف و کار مباشر، رابطه علیت مستقیم باشد به طوری که عرفاً بتوان گفت که تلف نتیجه آن عمل است

(شهید ثانی، ۱۴۲۷ق: ۲/کتاب الغضب)؛ چهارم، غیر عمدی بودن اتلاف مانع مسئولیت و ضمان نیست و تقصیر نیز هیچ نقشی ندارد. بنابراین اگر صغیر یا دیوانه مال دیگری را تلف کند ضامن است (نجفی، ۱۳۸۲: ۶/کتاب دیات). در تعریف قانون مدنی از اتلاف نیز که از فقه اقتباس شده به این امر توجه گردیده و ماده ۳۲۸ قانون مزبور گفته است: «هر کس مال غیر را تلف کند ضامن است و باید مثل یا قیمت آن را بدهد، اعم از اینکه از روی عمد تلف کرده باشد یا بدون عمد؛ و اعم از اینکه عین باشد یا منفعت؛ و اگر آن را ناقص یا معیوب کند باید از عهده نقص قیمت آن بر آید». هفتم، چنانچه نتوان علت تلف را به شخصی منسوب کرد ضامن شناختن او مشکل است.

۱-۳- تسبیب (اتلاف بالتسبیب)

اما بحث اصلی در مورد تسبیب است، مستند تسبیب هم اتفاق فقهاء و هم روایات است. از جمله روایات مستند تسبیب احادیث زیر است: اول، «کل شی یضر بطریق المسلمین فصاحبه ضامن لما یصیبه» (جرعاملی، ۱۴۲۳ق: باب نهم از ابواب ضمان). دوم، صحیح زراره از امام صادق (ع) که آن حضرت در مورد چاهی که شخصی در غیر ملک خود حفر می‌کند و شخصی در آن می‌افتد فرمودند: «علیه ضمان، لأن کل من حفر بئراً فی غیر ملکه کان علیه ضمان» (همان). در مورد اتلاف بالتسبیب گفته‌اند که اتلاف بالتسبیب هر فعلی است که به سبب آن تلف به وجود آید (حلی، ۱۹۶۱: کتاب الغصب). اتلاف بالتسبیب نیز موجب ضمان است و از این حیث با اتلاف بالمباشره تفاوت ندارد. در تسبیب نیز مانند اتلاف، عمد و یا تقصیر شرط نیست و تنها چیزی که شرط است وجود رابطه سببیت بین فعل مسبب و تلف یا قابلیت انتساب است و آنچه به عنوان تقصیر تصور شده در واقع همان رابطه سببیت است و می‌توان گفت که تسبیب نیز مانند اتلاف مسئولیت عینی است. بعضی از اساتید حقوق که اطلاعات عمیقی از حقوق اسلام و حقوق اروپا داشته‌اند به این واقعیت وقوف یافته و بر آن تأکید و تصریح کرده‌اند (جوان، ۱۳۲۶: ۳۲۷). در تعریف قانون مدنی از تسبیب نیز که از فقه اسلامی اقتباس شده نه به صراحت و نه ضمناً به عاملی از قبیل تقصیر اشاره نشده است. در ماده ۳۳۱ قانون مدنی آمده است: «هر کس سبب تلف مالی بشود باید مثل یا قیمت آن را بدهد و اگر سبب نقص یا عیب آن شده باشد باید از عهده نقص قیمت آن بر آید» ولی بعضی از اساتید که تحت تأثیر نظریه تقصیر هستند کوشیده‌اند تا تسبیب و بلکه همه موارد مسئولیت در حقوق اسلام را مبتنی بر نظریه تقصیر قلمداد کنند. ایشان به واژه عدوان که در نوشته‌های بعضی از فقهاء آمده استناد

کرده‌اند (رشتی، ۱۳۱۲ق: کتاب الغصب). ایشان می‌گویند: «دست کم در بسیاری از موارد تقصیر در ایجاد ضمان اثر دارد و یکی از ارکان آن است» (کاتوزیان، ۱۳۷۷: ۱۶۱-۱۶۲). نظر مخالف که تقصیر را در فقه شرط ایجاد مسئولیت نمی‌بیند به تقصیر به مفهوم مرسوم خود نظر دارد، ولی لزوم تقصیر به معنی اجتماعی و نوعی برای احراز رابطه علیت میان فعل زیانبار و ورود ضرر ضروری است و به دشواری می‌توان به ضمانی برخورد کرد که در اثر امری مباح و مشروع به بار آید. ایشان می‌گویند: «تاکنون هیچ نظامی هر چند علمی و مبتنی بر ایجاد خطر باشد، نتوانسته است در مسئولیت مدنی قید تقصیر را رها کند و گناهکار و بی‌گناه را یکسان شمارد». در نظری که نقل شد جای مناقشه باز است زیرا اول آنکه، در هیچ آیه‌ای از قرآن یا روایتی از طریق عامه و خاصه که مدرک قاعده اتلاف و تسبیب است؛ و در هیچ تألیفی از فقهاء دیده نشده که عاملی به نام تقصیر یا مفهومی شبیه به آن را شرط مسئولیت یا ضمان، نه در اتلاف و تسبیب و نه در هیچ زمینه دیگری قرار داده باشند. آنچه به عنوان عدوان در بعضی نوشته‌های فقهی دیده می‌شود تنها به عنوان بیان رابطه سببیت است نه چیز دیگر. آنچه مهم است ورود ضرر و رابطه سببیت است و این همان چیزی است که مخاطبان قرآن و مفسران و فقیهان در طول تاریخ اسلام از آیه ۱۹۴ سوره بقره از واژه اعتدا درک کرده‌اند. دوم، تقصیر بازمانده تفکر قدیمی و کهنه‌ای است که یادگار دوران وحدت مسئولیت‌های کیفری و مدنی است و امروز نه منطقی و نه منطبق بر نیازهای جامعه و نه ضروری است. سوم، انگیزه اخلاق‌گرایی این اساتید قابل ستایش است ولی آنچه که این بزرگان به عنوان پایگاه حمایت از اخلاق انتخاب کرده‌اند، مناسب این آرزو نیست. آنچه اخلاقی است ضرورت جبران ضرر انسانی است که با هر معیاری گناه و تقصیری نداشته است. جبران ضرر از مستقلات عقلیه و از اصول اولیه اخلاقی و از اهداف بنیادی حقوق و از ضروریات فقه اسلامی است. چهارم، اصل تقصیر به علت عدم کارایی از محتوای خود خالی شده و آنچه بر جا مانده به قدری بر آن استثناء وارد آمده که دیگر جز نامی از آن باقی نمانده است و همان‌طور که گفته‌اند تقصیر تنها برای بیان رابطه علیت میان فعل شخص و ضرر به کار می‌آید. پنجم اینکه، فقهاء گفته‌اند و یا در ماده ۳۳۴ قانون مدنی آمده است: «مالک یا متصرف حیوان مسئول خساراتی نیست که از ناحیه آن حیوان وارد می‌شود، مگر اینکه در حفظ حیوان تقصیر کرده باشد». به این علت است که در این فرض و فروض مشابه رابطه سببیت بین خسارت وارد آمده از ناحیه حیوان و مالک یا متصرف حیوان، تنها زمانی برقرار می‌شود یا قابل تصور است که مالک یا متصرف حیوان در حفظ حیوان تقصیر کرده باشد. در اینجا منظور از ذکر تقصیر، تقصیر اصطلاحی به عنوان مبنای

مسئولیت مدنی نیست بلکه منظور، بیان رابطه سببیت است. ششم آنکه، هر نظام حقوقی، از جمله نظام حقوقی اسلام را باید همان‌طور که هست شناخت و آن را با مقیاس‌های خودش سنجید و از پیش‌داوری درباره آن با معیارهای نظام‌های حقوقی دیگر پرهیز کرد.

۱-۴- ضمان ید

روایتی از پیامبر (ص) رسیده است که، «علی الید ما أخذت حتی تؤدیه». فقیهان اسلام از این روایت و روایات پراکنده دیگری که در این باب رسیده است قاعده ید را استنباط و به اصطلاح اصطیاد کرده‌اند؛ بنابراین قاعده ید قاعده اصطیادی است. این مسئولیت هم شامل حکم تکلیفی و هم دربرگیرنده حکم وضعی است (رشتی، ۱۳۱۲ق: ۱۱)؛ (یزدی، ۱۳۴۰ق: ۷۳). برای تحقق ضمان ید وجود سلطه و استیلاء کامل ضروری است و علم و جهل متصرف اثر ندارد در نهایت نیز در ضمان تقصیر هیچ نقشی ندارد و حتی رابطه علیت مادی بین تلف و فعل متصرف نیز ضروری نیست. بنابراین از بررسی آنچه به عنوان مبانی مسئولیت در حقوق اسلامی معرفی شد، این نتیجه به دست آمد که در نظام حقوقی اسلام در زمینه مسئولیت مدنی آنچه مطرح شده است جبران ضرر است؛ و نظر شارع اسلام این است که هیچ ضرری جبران نشده باقی نماند. این نظر در قاعده نفی ضرر بالصراحه ذکر شده که لاضرر و لاضرار؛ و اینکه بعضی از اساتید حقوق قید ناروا را به ضرر اضافه کرده و گفته‌اند: «منظور اسلام، نفی هر ضرر نارواست» (کاتوزیان، ۱۳۷۷: ۱۷۷)، نظری قابل مناقشه است. از نظر اسلام هر ضرری نارواست و باید جبران شود و آنچه مهم است رابطه علیت بین فعل شخص و ضرر است و حتی در تسبیب نیز که در بعضی موارد به عدوانی بودن کار مسبب اشاره شده، فقیهان تصریح کرده‌اند که منظور از قید عدوان احراز رابطه سببیت بین عمل و وقوع ضرر است (کاشف الغطاء، ۱۴۲۱ق: ۱۴۹/۳). قرائن گواهی می‌دهند که تحولات اجتماعی به سوی جایگزینی مفهوم جبران ضرر در زمینه مسئولیت مدنی پیش می‌رود و دیدیم که به تدریج مسئولیت مدنی را حقوق جبران ضرر می‌خوانند. یکی از اساتید حقوق که خود از طرفدار جدی نظریه تقصیر است بدین گونه اظهارنظر کرده‌اند: «هر چند که امروزه چنین نیست ولی به زودی زمانی فرا می‌رسد که بیشتر خسارت‌ها از راه مسئولیت عینی جبران می‌شود و این نظم بر اصل تقصیر حکومت می‌کند» (کاتوزیان، ۱۳۷۷: ۲۴۰). در نهایت جالب است بدانیم که اصل جبران ضرر را نیز علمای اسلام یکی از پنج رکن فقه اسلامی دانسته‌اند. حتی بعضی از فقیهان اسلامی آن را یکی از چهار ستون اساسی فقه اسلامی برشمرده‌اند (حلی، ۱۳۸۹: ۲۳۱).

۲- مبنای حقوقی مسئولیت مدنی دارندگان وسیله نقلیه موتوری زمینی

در کنار مبنای متفاوتی که برای جبران خسارت وارده بر افراد در نظام‌های حقوقی مورد پذیرش قرار گرفته بود نیاز به وضع مقررات خاص در زمینه مسئولیت در حوادث رانندگی، نبود کفایت مبنای پذیرفته شده را به اثبات می‌رساند (یزدانیان، ۱۳۷۹: ۷۵). در سیر تحول قانونگذاری می‌بینیم که در قانون مدنی، گذشته از قواعد عمومی اتلاف و تسبیب تنها ماده ۳۳۵ قانون مدنی به مسئله تصادم پرداخته است. در این ماده هم به صورت‌های مختلف تصادم پرداخته نشده است و درباره چگونگی توزیع خسارت بین دو طرف حادثه حکمی ندارد. مبنای مسئولیت هم تقصیر است در کشور ما نیز تکیه بر مبنای عمومی تقصیر در مسئولیت مدنی موجب محرومیت جمع‌کنیری از زیان‌دیدگان از جبران خسارت می‌شد، چرا که در بسیاری موارد در وقوع حادثه و ورود خسارت اساساً تقصیری از راننده سر نمی‌زند یا بنا به دلایلی اثبات تقصیر راننده عملاً غیرممکن می‌شد. بنابراین چون کافی به نظر نمی‌رسید برای رفع معضل اشاره شده تلاش‌های فراوانی در جهت بنای نظام حقوقی ویژه برای پوشش مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی پدید آمد که با تکیه بر مبنای مسئولیت بدون تقصیر و در راستای حمایت کامل از زیان‌دیده، به پیش‌بینی مکانیزم بیمه اجباری مسئولیت ناشی از وسایل نقلیه موتوری انجامید. در سال ۱۳۴۷ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث به تصویب رسید و قانون اصلاحیه آن که در تابستان ۱۳۸۷ به تصویب رسید این دگرگونی حقوقی را ادامه داد؛ که از جمله قوانین مهم حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی به شمار می‌رود. اگر چه مشخص بود که قانون بیمه اجباری ... راه مسئولیت عینی را در پیش گرفته ولی از ابتدا در مورد مبنای حقوقی مسئولیت در قانون مزبور مباحثی مطرح شد و نظریه‌های زیر در این زمینه ابراز گردید.

۲-۱- نظریه فرض تقصیر

حسب این نظریه هر کس مسئول زیان‌هایی است که به عمد یا در نتیجه بی‌احتیاطی به دیگران وارد می‌آورد هم در قانون مسئولیت مدنی و هم در قانون بیمه اجباری اصل تقصیر رعایت شده است. منتها چون اثبات تقصیر خوانده باعث می‌شود که بسیاری از زیان‌ها جبران نشود، قانونگذار برای دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی فرض تقصیر کرده است. این فرض ناشی از این تعبیر است که در بیشتر حوادث رانندگی، دارنده اتومبیل کم و بیش بی‌احتیاطی کرده است. بنابراین قانونگذار این حکم غالب را نشانه‌ای بر تقصیر دارنده قرار داده است

(کاتوزیان، ۱۳۷۷: ۴۵). اما باید گفت که کسی نظریه مزبور را جدی نگرفت زیرا طبق ماده ۱۳۲۳ قانون مدنی اماره قانونی تا زمانی مجرا و معتبر است که دلیلی برخلاف آن نباشد، در صورتی که مسئولیت پیش‌بینی شده در ماده اول قانون بیمه اجباری، مسئولیت موضوعی است و امکان اثبات بی‌تقصیری توسط دارنده وجود ندارد (بهرامی احمدی، ۱۳۸۸: ۲۰۹).

۲-۲- نظریه تقصیر حفاظت

این نظریه مسئولیت دارنده اتومبیل را این گونه بیان می‌دارد که چون قانونگذار دارنده وسیله نقلیه موتوری را مکلف به نگهداری آن کرده به گونه‌ای که باعث ضرر به دیگران نشود، تعهد دارنده وسیله نقلیه، تعهد به نتیجه است یعنی باید از اضرار به دیگران پرهیز نماید (stark, 1972: N546). لذا وقوع حادثه زیانبار به منزله تخلف از تعهد قانونی محافظت و در نتیجه نوعی تقصیر است (کاتوزیان، ۱۳۵۴: ۱۳). به نظر عده‌ای از اساتید نظریه تقصیر حفاظت که با الهام از نظریه تعهد به وسیله و تعهد به نتیجه عنوان گردیده است از حیث مبنا و مفهوم اساس و ثمره چندانی ندارد (بهرامی احمدی، ۱۳۹۱: ۵۴۲).

۲-۳- نظریه ایجاد خطر

در این فرضیه گفته می‌شود که هر کسی که به فعالیتی بپردازد، محیط خطرناکی را برای دیگران به وجود می‌آورد و چنین کسی که از این محیط منتفع می‌شود، باید زیان‌های ناشی از آن را نیز جبران کند. به عبارت دیگر برای مسئول دانستن شخص نیازی نیست که او در انجام عملی خسارت‌بار حتماً مرتکب تقصیری شده باشد، بلکه همین که از عمل خطر آفرین او، خسارتی به بار آید، خواه در انجام آن عمل مرتکب تقصیری شده یا نشده باشد، مسئول بوده و باید خسارت وارده را جبران نماید. مسئولیتی که ماده یک قانون بیمه اجباری برای دارندگان وسایل نقلیه موتوری مقرر داشته است ارتباطی به تقصیر دارنده و یا کوتاهی در حفاظت ندارد، بلکه قانونگذار خواسته جبران خسارت‌های ناشی از رانندگی را تضمین و دعاوی ناشی از آن را ساده نماید. بدین ترتیب داشتن وسیله نقلیه موتوری نشانه‌ای بر مسئولیت دارنده در تمام حوادثی است که وسیله در آن دخالت داشته است. بنابراین گفته شده است مسئولیتی که در ماده یک قانون بیمه اجباری برای دارندگان وسایل نقلیه موتوری در نظر گرفته شده است، ارتباطی با تقصیر آنان ندارد و اثبات بی‌تقصیری توسط دارنده اتومبیل را مؤثر نمی‌داند. پس طبق این نظریه دارنده وسیله نقلیه موتوری زمینی در ماده یک قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی

دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث اعم از اینکه اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند مسئول جبران خسارات بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد شود. نظریه خطر، به جهت آنکه خوانده را حتی بدون تقصیر و رفتار قابل سرزنشی مسئول می‌شناسد، مورد انتقاد قرار گرفته است. در انتقاد از نظریه خطر گفته می‌شود: «آثار هیچ‌یک از اعمال انسان تنها دامنگیر خود او نمی‌شود و بازتاب‌هایی درباره دیگران نیز دارد، به جمعی سود می‌رساند و برای دیگران زیانبار است. این ستیز دائمی ناشی از طبیعت زندگی است. پس نمی‌توان اضرار به دیگری را به تنهایی سبب ایجاد تعهد برای جبران آن شناخت» (کاتوزیان، ۱۳۷۷: ۲۲). این نظریه را می‌توان شبیه قاعده نفی ضرر که مبنای مسئولیت مدنی در حقوق اسلام است دانست. اما با این حال عده‌ای از حقوقدانان معتقدند: این نظریه با مسئولیت عینی (نفی ضرر) در حقوق اسلام یکی نیست، زیرا در اسلام هر زیانی به غیر ضمان‌آور است، حتی در حالت خواب؛ اما در این نظریه (نظریه خطر) زیان در صورتی جبران می‌شود که فاعل آن نفعی ببرد (بهرامی احمدی، ۱۳۸۸: ۴۶).

۲-۴- نظریه مورد پذیرش در حقوق ایران

بعضی از اساتید معتقدند که در حوادث رانندگی، راننده مقصر و مرتکب خطا می‌شود نه دارنده؛ و همچنین در این قانون مسئولیت هر گونه انفجار و آتش‌سوزی اتومبیل به عهده دارنده است (کاتوزیان، همان: ۱۴۲). از مواد متعدد قوانین بر می‌آید که داشتن وسیله نقلیه اماره بر مسئولیت می‌باشد و فرض بر این است که عامل خارجی حادثه را ایجاد نکرده است، بنابراین فرض را بر مسئولیت قرار می‌دهند و تأکید دارند که این نظام فرض مسئولیت به نظریه ایجاد خطر نزدیک‌تر است، زیرا ایجاد اماره مسئولیت دارنده و حتی تحمیل تعهد حفاظت بر او به معنی استقرار مسئولیت بدون تقصیر است و در نظریه مرسوم تقصیر جای نمی‌گیرد (کاتوزیان، ۱۳۸۵: ۳۰۴). از طرفی عده‌ای دیگر از حقوقدانان معتقدند، که به عنوان یک واقعیت باید بپذیریم که بیمه مسئولیت به معنی پایان مسئولیت مبتنی بر تقصیر است (بهرامی احمدی، ۱۳۹۱: ۵۴۳)؛ و نتیجه بیمه مسئولیت این است که بیمه‌گر نه تنها تقصیر، بلکه هیچ نقشی هم در ورود ضرر ندارد؛ اما این اوست که باید خسارات را جبران کند (پاتریس، ۱۳۸۲: ۳۹). بنابراین هدف از تقنین بیمه مسئولیت این است که ضرری بدون جبران نمی‌ماند و نتیجه آن این است که رابطه مسئولیت با تقصیر قطع می‌شود. از نظر این حقوقدان محترم مسئولیت مورد نظر در قانون بیمه اجباری دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی

مسئولیت عینی و بدون تقصیر است که با نظریه خطر یکی نیست. از نظر این حقوقدان بعضی از اساتید حقوق هر چند به این نتیجه رسیده‌اند که مبنای مسئولیت مدنی ماده یک قانون بیمه اجباری مسئولیتی عینی است، اما همچنان به نظریه تقصیر پایبند هستند. در واقع این اساتید به دلیل انگیزه پایبندی به نظریه تقصیر و با توجه به مواد گوناگون از جمله ماده ۳۳۵ قانون مدنی که مقرر کرده است: «در صورت تصادم بین دو کشتی یا دو قطار راه‌آهن یا دو اتومبیل و امثال آن‌ها مسئولیت متوجه طرفی خواهد بود که تصادم در نتیجه عمد یا مسامحه او حاصل شده باشد و اگر طرفین تقصیر یا مسامحه کرده باشند هر دو مسئول خواهند بود». این اساتید اظهار نظر کرده‌اند که قانونگذار در اینجا خواسته برای دارنده اتومبیل اماره مسئولیت در نظر بگیرد، زیرا در ماده ۳۳۵ تقصیر نیز به نوعی دخالت داده شده است و حتی در نهایت تقصیر را ملاک مسئول دانستن طرف قرار داده است (کاتوزیان، ۱۳۷۷: ۱۴۶). اما در مقابل این اظهار نظر عده‌ای از حقوقدانان چنین پاسخ داده‌اند: «با توجه به ماده ۱۳۲۳ قانون مدنی اماره وقتی معتبر است که دلیلی خلاف آن موجود نباشد و اگر دلیلی خلاف اماره آورده شد اماره از اثر می‌افتد، ولی از ماده اول قانون بیمه اجباری روشن است که هیچ عاملی جز قوه قاهره نمی‌تواند از دارنده اتومبیل سلب مسئولیت کند و این همان مسئولیت عینی است؛ و در حقوق اسلام مبنای مسئولیت نفی ضرر است یعنی هر ضرری باید جبران شود یا ضرری بدون جبران نباید باقی بماند» (بهرامی احمدی، همان: ۵۴۴). آنچه در ماده ۳۳۵ قانون مدنی آمده به این معنا نیست که تقصیر به عنوان مبنای مسئولیت پذیرفته شده یا نشده است، بلکه این ماده مصداقی از ضابطه معروف حقوق اسلامی است که «اذا تعارضا تساقطا»؛ یعنی وقتی دو دلیل با هم تعارض کردند هر دو ساقط می‌شوند. در جایی که دو مسئولیت عینی از سوی دو دارنده اتومبیل با هم تعارض می‌کنند هر دو ساقط می‌شوند و کسی مسئول شناخته می‌شود که عمد یا تقصیر داشته است که در این صورت است که با حذف دو مسئولیت عینی، رابطه سببیت زیان وارده با کسی که عمد یا تقصیر داشته برقرار می‌شود (بهرامی احمدی، ۱۳۸۸: ۹۶). به نظر می‌رسد نظریه دوم قابل قبول‌تر باشد، زیرا طرفداران نظریه اول خود اقرار به این موضوع کرده‌اند که هر یک از نظریه‌های ایجاد شده قابل نقد است؛ اما به دلیل پایبندی، در مبنای ماده یک قانون بیمه اجباری نظریه تقصیر را دخیل و فرض مسئولیت را ملاک قرار می‌دهند. همچنین همان‌طور که گفته شد نظریه تقصیر دیگر نمی‌تواند جوابگوی نیازهای گسترده امروزی باشد و نویسندگان قانون بیمه اجباری و قانونگذار حتماً به این موضوع که قوانین باید بر اساس فقه اسلامی تدوین شود توجه لازم را

داشته‌اند و مبنای حقوق اسلامی نیز همان‌طور که بیان گردید، از ابتدا مسئولیت عینی (مسئولیت بدون تقصیر) مبتنی بر قاعده نفی ضرر بوده است. به گفته پاتریس ژوردن استاد دانشکده حقوق سوربن پاریس: «دیگر نیازی نیست بر این نکته تأکید کنیم که مسئولیت ناشی از تقصیر برای ایفای نقش جبران خسارت مناسب نیست؛ چرا که برتری مسئولیت‌های عینی غیرقابل بحث است، به طوری که مسئولیت مبتنی بر تقصیر، انتقادهایی را برانگیخته که کل نظام مسئولیت را به لرزه می‌آورد» (ژوردن و ژنویو وینه، ۱۳۸۸: ۲۲). به عنوان یک واقعیت باید در نظر داشته باشیم که بیمه مسئولیت به معنی پایان مسئولیت مبتنی بر تقصیر است؛ زیرا نتیجه بیمه مسئولیت این است که جبران‌کننده مسئولیت یعنی بیمه‌گر، نه تنها تقصیر بلکه هیچ نقشی در ورود ضرر ندارد. هدف قانونگذار از تقنین بیمه مسئولیت این است که ضرری بدون جبران نماند و نتیجه قهری آن این است که رابطه مسئولیت با تقصیر قطع شود؛ بنابراین مبنای مسئولیت در قانون بیمه اجباری مسئولیت عینی است.

۳- عوامل رافع مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه

مسئولیت عینی دارنده وسیله نقلیه اگر چه ایجاب کرد که خسارت‌های زیان‌دیده جبران شود و با اثبات بی‌تقصیری دارنده مسئولیت از بین نمی‌رود؛ اما بدیهی است که این نگرش نمی‌تواند کلی و تعمیم‌پذیر باشد. هر گاه دارنده اثبات کند، حادثه بر اثر یک علت خارجی بوده که به وسیله آن، رابطه علیت بین وسیله نقلیه و حادثه زیانبار قطع می‌شود، از مسئولیت بری خواهد شد. علل خارجی که سبب می‌شوند رابطه علیت بین حادثه زیانبار و خسارت قطع شود، به سه دسته تقسیم می‌شوند (نظری، ۱۳۸۹: ۱۶۳).

۳-۱- قوه قاهره

می‌توان گفت قوه قاهره حادثه‌ای است: ۱- خارجی و غیرقابل انتساب به شخص مسئول؛ ۲- به طور متعارف غیرقابل پیش‌بینی؛ ۳- غیرقابل اجتناب؛ به نحوی که شخص مسئول قادر به دفع آن نیست. باید گفت از ظاهر تبصره ۵ ماده ۱ سال ۱۳۸۷ این گونه استنباط می‌شود که هر گونه تصادف، سقوط، واژگونی و انفجار وسیله نقلیه ضمان‌آور شناخته شده است و مسئولیت دارنده وسیله نقلیه را مطلق دانسته و هیچ حادثه‌ای حتی قوه قاهره او را معاف نمی‌کند. اما به این ظاهر نباید توجه و اعتماد کرد، زیرا در پایان ماده ۱ دارندگان وسیله نقلیه مکلف شده‌اند که مسئولیت خود را از این جهت بیمه کنند. همچنین آتش‌سوزی و دیگر حوادث ممکن است به دو

سبب ایجاد شوند، اگر چه هر دو تحت عنوان قوه قاهره هستند ولی با هم متفاوتند. ۱- حادثه در اثر عامل و اتفاقی بوده که از خود وسیله نقلیه یا نتیجه فعالیت معمولی آن ناشی شده است. به عنوان مثال، لاستیک بترکد و یا سیم‌کشی اتومبیل اتصال پیدا کند و اتومبیل آتش بگیرد و در نتیجه به دیگری خسارت وارد آید. ۲- انفجار یا آتش‌سوزی در اثر دخالت عوامل بیرونی ایجاد شود. به عنوان مثال صاعقه‌ای باعث آتش گرفتن اتومبیل کسی شود و این آتش‌سوزی به دیگر اتومبیل‌ها آسیب برساند یا سیل اتومبیلی را به ساختمان دیگری بکوبد و موجب خسارت آن ساختمان شود. در اینجا می‌توان پذیرفت حادثه‌ای که از خود وسیله نقلیه یا حتی در نتیجه فعالیت معمولی آن ناشی می‌شود ضمان آن حادثه به عهده مالک خود وسیله نقلیه باشد (بهرامی احمدی، ۱۳۷۰: ۲۷۷).

اما در فرض دوم یعنی انفجار، آتش‌سوزی و یا حادثه‌ای که در اثر عوامل خارجی از وسیله نقلیه ایجاد می‌شود، نمی‌تواند در مسئولیت دارنده اتومبیل قرار گیرد؛ زیرا این عوامل هیچ ارتباطی با عملکرد اتومبیل و دارنده و یا راننده آن ندارند. همچنین تبصره ماده ۳۳۷ قانون مجازات اسلامی نیز مقرر کرده است: «در صورتی که برخورد دو وسیله نقلیه خارج از اختیار راننده‌ها باشد مانند آنکه در اثر ریزش کوه یا توفان یا دیگر عوامل قهری تصادم حاصل شود هیچ‌گونه ضمانتی در بین نیست». البته در صورتی که دارنده وسیله نقلیه غاصب آن وسیله نقلیه باشد حکم قضیه طوری دیگر است، زیرا قوه قاهره از غاصب سلب ضمان نمی‌کند. بنابراین غاصب نه تنها مسئول خسارت وارد آمده بر مال مغضوب است بلکه مسئول خساراتی است که از مال مغضوب به دیگران وارد می‌آید؛ زیرا شدیدترین مجازات‌ها را برای غاصب باید در نظر گرفت (بهرامی احمدی، ۱۳۹۱: ۵۵۹).

۳-۲- دخالت شخص زیان‌دیده

دخالت شخص زیان‌دیده و قبول خطر در سیستم کامن‌لا از دیرباز مطرح بوده و به قاعده «اقدام» در فقه نزدیک است (G.Fleming, 1992: 41). از جمله مواردی که مطالبه خسارت مشروع نیست، رضایت شخص زیان‌دیده بر انجام عمل منجر به خسارت است. البته مشروط بر اینکه رضایت برخلاف اخلاق حسنه نباشد، چرا که بر اساس ماده ۹۶۰ قانون مدنی چنین رضایتی اعتبار ندارد (یزدانیان، همان: ۱۰۱). مثلاً شخصی ناگهان خود را جلوی اتومبیل در حال حرکت بیندازد. اما متأسفانه قانون کشور ما به دخالت شخص زیان‌دیده در حوادث رانندگی خیلی کم توجه کرده است. به عنوان مثال گاهی اوقات عابر پیاده در ورود خسارت دخیل بوده، اما

قانون کشور ما همیشه از عابر پیاده حمایت می‌کند و راننده را مسئول جبران خسارات می‌داند. به جرأت می‌توان گفت تعداد مواد قانونی که تأکید بر حقوق عابران دارد، بیش از پنج برابر مواد قانونی تکلیف عابران و ناظران است. در روزگار پیشین، استفاده از کوچه و خیابان در بسیاری از موارد ویژه عابر پیاده بود، چرا که بسیاری از مردم هیچ وسیله نقلیه‌ای در اختیار نداشتند و از وسایل نقلیه آن روز بیشتر در مسیرهای برون شهری استفاده می‌کردند؛ تا اینکه وسایل نقلیه موتوری در زندگی آدمیان ظاهر شدند. اندک بودن وسایل موتوری سبب شد که استفاده عابر پیاده از خیابان‌ها و کوچه‌ها بر وسایل نقلیه موتوری مقدم باشد و حقوق آن‌ها به عنوان حق اصلی و اولیه شناخته شود. بنابراین با این استدلال همواره شاهد هستیم که قوانین راهنمایی و رانندگی همواره به عنوان محدودکننده‌ای در برابر اعمال رانندگان ظاهر شده است (واثقی راد، ۱۳۸۴: ۶۷-۱۱۹). اگر چه همواره گفته می‌شود، حق تقدم با عابر پیاده است، اما این مسئله را نباید امروزه نادیده گرفت که زمانی حق با عابر پیاده است که وی در چارچوب قوانین و مقررات حرکت کند نه اینکه عابر پیاده به هر شکلی که می‌خواهد در خیابان تردد کند و هیچ‌کس هم معترض اعمال و رفتار او نباشد؛ چرا که این عابر پیاده است که با رفتن در معابر مختص خودروها جان و سلامتی خود و حتی دیگران را در معرض خطر جدی قرار داده است. با گذشت زمان دانسته شد که مسئول دانستن رانندگان در صورتی که شخص زیان‌دیده خود در ایجاد زیان دخالت داشته باشد صحیح نیست و به این جهت، برای تأمین حقوق رانندگان نیز قوانینی وضع گردید. ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب اسفند ماه ۱۳۸۹ نیز مقرر کرده است: «در راه‌هایی که برای عبور عابران پیاده علائم، تجهیزات و مسیرهای ویژه اختصاص داده شده است، عابران مکلفند هنگام عبور از عرض یا طول سواره‌رو با توجه به علائم راهنمایی و رانندگی منصوبه در محل از نقاط خط‌کشی‌شده، گذرگاه‌های غیرهمسطح و مسیرهای ویژه استفاده نمایند. هر گاه عابران به تکلیف مذکور عمل نمایند، در صورت تصادف با وسیله نقلیه، راننده مشروط به اینکه کلیه مقررات را رعایت نموده باشد و قادر به کنترل وسیله نقلیه و جلوگیری از تصادف یا ایجاد خسارت مادی و بدنی نباشد، مسئولیتی نخواهد داشت».

بنابراین اگر زیان‌دیده ناگهان خود را جلوی اتومبیل در حال حرکتی ببیند که راننده آن تمام احتیاطات لازم را رعایت کرده، مالک یا راننده مسئول نخواهند بود. همچنین این نکته خالی از لطف نیست که اسلام نیز برای رانندگی آداب و شرایط بیان کرده است که برخی از

آن‌ها مربوط به وسیله نقلیه و برخی برای راننده و برخی هم برای عابری پیاده است. اگر چه وسایل نقلیه موتوری در زمان صدور حدیث وجود نداشته‌اند، اما مطالبی که در خصوص عابر پیاده و سواره آن روزگار رسیده، امروز نیز می‌توانند مصداقی روشن داشته باشند و باید مبنای قانونگذاری قرار گیرند. در این مورد شیخ طوسی از امام موسی بن جعفر (ع) روایت کرده است: «آن گاه که قائم ما ظهور کند، دستور می‌دهد: 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، دیه او بر عهده کسی نیست» (طوسی، ۱۴۱۳ق: ۲۳۰/۱۰). این روایت به دلیل اینکه معتبر و موثق است شایسته استدلال است و مطالب ذیل از آن استفاده می‌شود: ۱- بر اساس این روایت، استفاده از خیابان و جاده باید بین راننده و پیاده تقسیم شود. ۲- حرکت عابر پیاده در وسط خیابان و راننده در پیاده رو، 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 فقهاء قرار نگرفته است و به آن استدلال نکرده‌اند. افزون بر این حدیث، روایات دیگری که از نظر سند صحیح یا موثق و معتبر می‌باشند نیز به همین مطلب اشاره دارند و فقهاء به آن‌ها استدلال کرده‌اند. شیخ طوسی می‌گوید: «و من ركب دابةً و ساقها فوطئت إنساناً أو كسرت شيئاً كان ما تصيبه ببيدتها ضامناً له و لم يكن عليه لما وطئته برجلها شيء، فان ضربها فرمحت فأصابت شيئاً كان عليه ضمان ما تصيبه ببيدتها و رجليها وكذلك إذا وقف عليها كان عليه ضمان ما تصيبه ببيدتها و رجليها». (طوسی، ۱۴۰۰ق: ۷۵۹). هر کس 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 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 (طوسی، ۱۳۷۸ق: ۳۸۷/۲). از این روایات و فتاوی 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. این روایات و فتاوی اگر چه درباره وسیله موتوری صادر نشده‌اند، اما ملاک پرداخت خسارت را می‌توان تعمیم داد، با این تفاوت که راننده و متصدی

وسيله موتوری به تمام آن وسیله کنترل دارد و او می‌تواند جلوی 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 این مورد دانست، چون ایجاد خسارت مستند به فعل عابر پیاده است، زیرا اگر او ناگهان وارد خیابان نمی‌شد، خسارتی بر او وارد نمی‌گردید. بین استفاده‌کنندگان از وسایل نقلیه امروز با روزگار گذشته نیز در این جهت تفاوتی نیست که هر کدام 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 وضع می‌شد، بنابراین می‌بایست شرایط اثبات تخلف عابر پیاده را در دادگاه آسان‌تر نمود، که اگر عابر پیاده‌ای با تخلف از وظایف خود در هنگام تردد از سطح معابر عمومی زمینه وقوع حادثی را فراهم نمود اثبات آن در دادگاه راحت‌تر باشد.

۳-۳- فعل شخص ثالث

در مورد دخالت شخص ثالث باید به نکات و توضیحات ذیل توجه کرد: ۱- در صورتی که زیان‌دیده یا شخص ثالث علت تامه حادثه باشد، باید گفت که دارنده وسیله نقلیه دیگر مسئولیتی ندارد. بنابراین رابطه علیت بین دارنده وسیله نقلیه و ورود زیان توسط دخالت عنصر ارادی انسانی دیگر قطع می‌شود. ۲- در صورتی که علت تام حادثه دخالت شخص ثالث یا زیان‌دیده نباشد بین دارنده وسیله نقلیه و عنصر انسانی اشتراک مسئولیت خواهد بود. علت اینکه عنصر ارادی می‌تواند مؤثر در مسئولیت باشد و دیگر عوامل مانند قوه قاهره به این شدت نمی‌توانند، این است که قوه قاهره در مصادیق غیرانسانی خود چون اراده مسئول ندارد نمی‌تواند نقش آن جایگزین نقش مسئول انسان و در فرض ما جایگزین دارنده اتومبیل شود؛ ولی هر انسانی همانند انسان‌های دیگر اولاً، صاحب اراده است و ثانیاً، چون اراده او مسئول است لذا می‌تواند جایگزین اراده قبلی شود (بهرامی احمدی، ۱۳۸۷: ۲۱).

نتیجه‌گیری

واقعیت این است قاعده لاضرر اثبات حکم می‌کند، اسلام این وظیفه را به بهترین وجه، انجام داده و این انجام وظیفه با وضع قاعده لاضرر بوده است و همان‌طور که ذکر گردید حتی در تسبیب هم مبنای مسئولیت، تقصیر نیست، چون اصل تقصیر فرع بر وجود اراده و درک و تمیز است و صغیر و مجنون را نمی‌توان مقصر دانست، در حالی که در فقه و در ماده ۱۲۱۶ قانون مدنی صغیر و مجنون مسئول شمرده شده‌اند.

تکامل اندیشه حقوقی مسئولیت مدنی، به سوی مسئولیت عینی است که تأمین عدالت و آرامش و امنیت اجتماعی است و نظریه تقصیر، نظریه کهنه و یادگار حقوق رم است که دیگر نمی‌تواند جوابگوی نیازهای گسترده جوامع فعلی باشد.

قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، بیشتر در جهت استیفای حقوق عابر پیاده وضع شده‌اند. در صورتی که عامل حادثه باید بر حسب 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 یا فرد یا افرادی دیگر برخورد کند، در حالی که عامل اصلی همان عابر پیاده اول بوده است و او باید خسارت را پرداخت کند. بنابراین امروزه می‌توان با توجه به وضع جدید، قانون مورد نیاز را وضع کرد.

منابع

الف - فارسی

۱. بهرامی احمدی، حمید؛ «تحلیلی بر قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری زمینی مصوب ۱۳۴۷ و اصلاحیه مصوب ۱۳۸۸»، مجله پژوهش‌های اسلامی، دانشگاه شهید باهنر کرمان، ۱۳۸۷، شماره ۳.
۲. _____؛ *سوءاستفاده از حق*، انتشارات اطلاعات، چاپ سوم، ۱۳۷۷.
۳. _____؛ *ضمان قهری مسئولیت مدنی*، تهران انتشارات دانشگاه امام صادق (ع)، چاپ اول ۱۳۹۱.
۴. _____؛ *مسئولیت مدنی*، تهران نشر میزان، چاپ اول، ۱۳۸۸.
۵. جوان، موسی؛ *مبانی علم حقوق*، جلد اول، تهران، چاپ رنگین، ۱۳۲۶.
۶. ژوردن، پاتریس؛ *اصول مسئولیت مدنی*، ترجمه مجید ادیب، تهران، نشر میزان، چاپ اول، ۱۳۸۲.

بررسی مبنای مسئولیت مدنی دارندگان وسیله نقلیه موتوری زمینی... ۶۳

۷. ژوردن، پاتریس؛ ژنویو، وینه؛ *تقصیر زیان دیده در حوادث رانندگی*، مترجم مجید ادیب، ماهنامه کانون سر دفتران، ۱۳۸۸، شماره ۱۰۱.
۸. کاتوزیان، ناصر؛ *وقایع حقوقی*، تهران، شرکت سهامی انتشار، چاپ سیزدهم، ۱۳۸۷.
۹. _____؛ *حقوق مدنی، الزام‌های خارج از قرارداد (ضمان قهری)*، تهران، دانشگاه تهران، چاپ ششم، ۱۳۸۵.
۱۰. _____؛ *ضمان قهری و مسئولیت مدنی*، تهران، دهخدا، چاپ اول، ۱۳۷۷.
۱۱. _____؛ *مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی*، مجله حقوقی دادگستری، ۱۳۵۴، شماره ۱۸.
۱۲. نظری، ایراندخت؛ *مسئولیت مالک*، انتشارات جنگل، چاپ اول، ۱۳۸۹.
۱۳. واثقی راد، محمد حسین؛ *حقوق عابر پیاده و راننده در فقه و حقوق*، فصلنامه فقه، ۱۳۸۴، شماره ۴۴.
۱۴. یزدانیان، علیرضا؛ *حقوق مدنی، قلمرو مسئولیت مدنی*، تهران، دبستان، چاپ اول، ۱۳۷۹.

ب- عربی

۱۵. انصاری، شیخ مرتضی؛ *المکاسب*، چاپ رحلی یک جلدی، تهران، نشر دارالمصطفی لایحه التراث، ۱۴۳۱ه.ق.
۱۶. بجنوردی، حاج میرزا حسن؛ *القواعد الفقهیه*، جلد دوم، نجف، مطبوعه الاداب، ۱۳۹۸ه.ق.
۱۷. حر عاملی، محمد بن حسن؛ *وسائل الشیعه*، تحقیق مرحوم ربانی شیرازی، بیروت، دارالاحیاء التراث العربی، ۱۴۲۳ه.ق.
۱۸. حلی، جعفر بن حسن؛ *شرایع الاسلام فی مسائل الحلال والحرام*، نجف، مطبوعه الاداب، ۱۹۶۱م.
۱۹. حلی، فخرالمحققین؛ *ایضاح الفوائد فی شرح القواعد*، قم، ۱۳۸۹.
۲۰. رشتی، میرزا حبیب ا...؛ *کتاب الغصب*، چاپ سنگی، ۱۳۱۲ه.ق.
۲۱. شهید ثانی، زین الدین بن علی؛ *مسائل الافهام فی شرح شرایع الاسلام*، جلد دوم، چاپ رحلی، قم، نشر چاپ و نشر دفتر تبلیغات اسلامی حوزه علمیه قم، ۱۴۲۷ه.ق.
۲۲. طوسی، محمد بن حسن؛ *تهذیب*، جلد ۱۰، بیروت، دار الاضواء، ۱۴۱۳ه.ق.
۲۳. _____؛ *المبسوط فقه الامامیه*، جلد ۲، تهران، مکتبه مرتضویه، ۱۳۷۸ه.ق.
۲۴. _____؛ *النهایه فی مجرد الفقه و الفتاوی*، بیروت، دارالکتاب العربی، ۱۴۰۰ه.ق.
۲۵. کاشف الغطاء، محمد حسین؛ *تحریر المجله*، جلد ۳، نجف، ۱۴۲۱ه.ق.
۲۶. مراغی، میر عبدالفتاح بن علی؛ *العناوین*، تبریز، مؤسسه النشر الاسلامی، چاپ سنگی، ۱۴۲۹ه.ق.

۲۷. موسوی خمینی، امام روح ا...، *تهذیب الاصول*، تهران، مؤسسه اسماعیلیان، ۱۳۸۵ه.ق.
۲۸. نایینی، شیخ محمد حسن، *منیه الطالب فی شرح مکاسب*، جلد ۲، مکتبه المحمدی، ۱۳۷۳ه.ق.
۲۹. نجفی اصفهانی، شیخ محمد حسن؛ *جواهر الکلام فی شرح شرایع الاسلام*، جلد ۶ و ۱۳، تهران، دارالکتب الاسلامیه، ۱۳۸۲.
۳۰. نراقی، حاج ملا احمد؛ *مستند الشیعه*، جلد ۲، چاپ سنگی، قطع رحلی، ۱۲۹۴ه.ق.
۳۱. یزدی، سید محمد کاظم طباطبایی؛ *حاشیه بر مکاسب شیخ انصاری*، نجف، نشر دار المصطفی لاحیاء التراث العربی، ۱۳۴۰ه.ق.

ج- لاتین

32. G.Fleming, John; *An Introduction to the Law of tort*, 2nd edition Prosser, the law of torts, 1992, , No. 65.
33. Stark, Boris; *Droit civil*, paris, Obligations, 1972.