

## لزوم تصویب مقرراتی

# در مورد حمل و نقل جاده‌ای مسافر

□ دکتر امیرحسین فخاری

□ استاد دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی

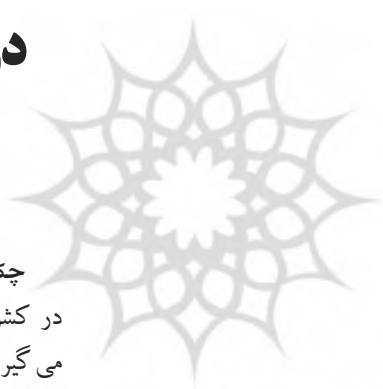
### چکیده

در کشوری که بیشترین حمل و نقل مسافر آن از طریق جاده و اتوبوس انجام می‌گیرد نداشتن مقررات لازم و کافی در این زمینه اسفبار است. رابطه حقوقی مسافر با فروشندگان بلیت و متصدیان حمل و نقل به طور دقیق مشخص نیست و اینکه در صورت بروز حادثه به کجا مراجعه کنند و جبران خسارت را از چه کسی بطلبند، نامعلوم است.

این مقاله بررسی معضل حمل و نقل جاده‌ای مسافر است که نقاط ضعف آن را نشان می‌دهد و خواستار تصویب مقررات و قوانینی از سوی قانون‌گذاران در این زمینه است.

واژگان کلیدی: مسافرت، مسافر، حمل و نقل جاده‌ای، قوانین، قانون بیمه اجباری.

۱- متأسفانه در کشور ما قسمت اعظم مسافرتها بین شهری از طریق جاده و عمدتاً با اتوبوس انجام می‌گیرد. در سفرهای درون‌شهری هم به علت آنکه در تهران



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات اجتماعی  
پرتال جامع علوم انسانی

خطوط مترو محدود است و فقط بخشهای کوچکی از شهر به آن دسترسی دارد و دیگر شهرهای ایران از این نعمت بزرگ محروم هستند، اهمیت حمل و نقل جاده‌ای مسافر جای ذره‌ای تردید باقی نمی‌گذارد. تعداد حیرت‌آور و فوق‌العاده تأسّف‌آور سوانح جاده‌ای که در بسیاری از موارد به فوت سانحه‌دیدگان می‌انجامد نشان‌دهنده آن است که یکی از مسائل مهم و یکی از معضلات جامعه ما، جابجایی اشخاص در نقاط مختلف کشور است و ضرورت فوری و اساسی اقتضا دارد که ابعاد مختلف این معضل مورد توجه قانون‌گذاران و مسئولان اجرایی قرار گیرد.

۲- یکی از ابعاد قضیه مورد گفتگو، نبودن مقررات اطمینان‌بخش و مؤثر و منطبق با مقتضیات و عدالت است. مؤسساتی عمومی دست‌اندرکار حمل و نقل اشخاص چه در درون شهرها و چه در مسافرت‌های بین شهری هستند و افراد به این مؤسسات مراجعه می‌کنند و بلیت تهیه می‌نمایند و کرایه حمل را با اخذ بلیت می‌پردازند. تهیه بلیت چیزی نیست جز انعقاد قرارداد حمل و نقل بین مسافر از یک طرف و مؤسسه حمل و نقل از طرف دیگر. ممکن است گفته شود که معمولاً بلیتهای مسافرتی فاقد امضای طرفین قرارداد یا یکی از آنها (بیشتر مسافر) است. اما نقص امضا به هیچ وجه موجودیت قرارداد را زیر سؤال نمی‌برد. در انواع مختلف حمل و نقل در همه کشورهای از جهت سهولت کار و ایجاد سرعت در برقراری ارتباط، قرارداد از نظر شکلی فاقد امضای طرفین یا یکی از آنهاست. بنابراین، ابزار مبین قرارداد (بلیت، تیکت یا نوشته) به هر صورتی که تنظیم یا تهیه شود، چه با دست پر شود یا با ماشین و رایانه صادر شود و چه چاپ شده باشد، قرارداد تلقی می‌شود و بر اساس آن مشخص می‌گردد که بین طرفین آن رابطه قراردادی ایجاد شده است.

۳- اصولاً انواع قراردادهای حمل و نقل، چه حمل و نقل اشخاص و چه اشیا تابع مقرراتی است آمره و رهایی از حکومت آن مقررات ممکن نیست و چنانچه در قرارداد شروطی مندرج باشد و بر اساس آن توافق شده باشد که قرارداد در مورد یا مواردی از آن مقررات آمره تبعیت نکند، به لحاظ مخالفت با آن مقررات که به خاطر نظم عمومی وضع شده باطل و فاقد اعتبار خواهد بود.

مسئله مسئولیت متصدی حمل و نقل و تدابیری که حمل‌کنندگان اتخاذ می‌کردند

که در صورت بروز حادثه مسئولیت‌زا، از جبران خسارت واردشده به طرف دیگر قرارداد معافیت پیدا کنند سابقه‌ای بسیار طولانی دارد، مخصوصاً در حمل و نقل دریایی که مسبوق به پیشینه‌ای دیرین است. متصدیان حمل و نقل یا در قرارداد شرط عدم مسئولیت درج می‌کردند و یا اینکه در مورد حمل و نقل کالا اعمال رزرو می‌نمودند. در رویه قضایی، کمتر موردی پیدا می‌شود که دادگاهها در زمینه ارزیابی شروط معاف‌کننده یا تخفیف‌دهنده مسئولیت اتخاذ تصمیم نکرده باشند. هدف اساسی قانون‌گذاران در وضع مقررات آمره در خصوص حمل و نقل مقابله با آن شروط و حمایت از فرستندگان کالا و مسافران بوده که مورد اجحاف متصدیان حمل و نقل قرار نگیرند.

۴- می‌دانیم که حمل و نقل از جهت موضوع حمل به دو دسته بزرگ تقسیم می‌شود: حمل و نقل اشیا و حمل و نقل اشخاص. در برخی از انواع حمل و نقل، جابجایی اشیا در درجه اول اهمیت قرار دارد و در بعضی دیگر به عکس حمل و نقل اشخاص. به عنوان مثال، در حمل و نقل هوایی، انتقال مسافران است که فوق‌العاده مورد توجه می‌باشد و به لحاظ گرانی هزینه سفر هوایی، مسلماً هواپیما برای حمل و نقل اشخاص مورد استفاده قرار می‌گیرد و فقط در مورد کالاهایی که ضروری است به فوریت و سرعت انتقال پیدا کند هواپیما به کار برده می‌شود. عکس قضیه در حمل و نقل دریایی مصداق دارد که جابجایی کالاها واجد اهمیت فراوان می‌باشد. می‌توان گفت حدود ۹۰٪ کالاهایی که در سطح جهانی جابجا می‌شود یا تماماً از طریق دریاست و یا اینکه قسمتی از مسیری که باید طی شود دریایی است. حمل و نقل دریایی مسافر به ندرت انجام می‌شود و مخصوص کشورهای است که راه خشکی ندارند و اشخاص یا از طریق دریا و یا از طریق هوا می‌توانند به آن کشورها وارد شوند و یا از آن کشور به جاهای دیگر سفر کنند، مثل انگلیس.

۵- در مورد حمل و نقل دریایی مسافر کنوانسیون در سال ۱۹۶۱ به تصویب رسیده و ایران هم به آن ملحق است. تذکر این نکته ضرورت دارد که فصل هشتم قانون دریایی ایران که اختصاص دارد به حمل و نقل مسافر تماماً مقتبس است از کنوانسیون مذکور.

۶- در زمینه حمل و نقل هوایی هم مقررات بسیاری در سطح بین‌المللی به تصویب رسیده و سازمان بین‌المللی هوانوردی کشوری (ایکائو) به طور دائم سرگرم آن است که مقررات هوایی را با توجه به تحولات چشمگیر و بدون وقفه که در تکنولوژی هوانوردی ایجاد شده و می‌شود به روز کند. جدیدترین این مقررات که حاصل سالها تجربه و مطالعه و کار مداوم می‌باشد کنوانسیون ۱۹۹۹ مونرال است که در ۲۰۰۲ قابلیت اجرا پیدا کرده است. کنوانسیون مونرال هم درباره مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی در حمل کالا و هم در حمل مسافر مقررات مفصلی دارد و در مورد مسافر تا سقف یکصد هزار S.D.R. مسئولیت حمل‌کننده برقرار است، به نحوی که به هیچ وجه نمی‌تواند از زیر بار آن شانه خالی کند، مازاد بر آن در صورت اثبات تقصیر حمل‌کننده نیز مطرح می‌باشد. دولت جمهوری اسلامی ایران هنوز به این کنوانسیون ملحق نشده، ولی در سال ۱۳۵۴ به کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو، پروتکل ۱۹۵۵ لاهه، پروتکل ۱۹۷۱ گواتمالا<sup>۱</sup> و کنوانسیون ۱۹۶۱ گوادالاجارا ملحق شده است.<sup>۲</sup>

۷- در مورد حمل و نقل ریلی باید توجه داشت که راه آهن وسیله‌ای است که به طور یکسان هم برای حمل مسافر و هم برای حمل بار به کار می‌رود و در مورد هر کدام از آن دو، مقررات مفصل از قدیم الایام وجود داشته و هر چند سال یک بار، اصلاح و تجدیدنظر شده است و در حال حاضر کنوانسیون ۱۹۸۵ COTIF در سطح جهانی لازم الاجراست. کشور ما هم در سال ۱۳۶۳ به این کنوانسیون پیوسته و در سال ۱۳۷۳ نیز اصلاحاتی را که در آن به عمل آمده پذیرفته است.

۸- در مورد حمل و نقل جاده‌ای عمومی، آنچه در سطح جهانی دارای اهمیت فراوان است حمل و نقل بار می‌باشد، نه حمل و نقل اشخاص؛ زیرا نقل و انتقال اشخاص در کل قاره اروپا و ایالات متحده آمریکا و بسیاری از کشورها، در صورت استفاده از وسیله نقلیه عمومی با راه آهن است، می‌توان گفت تقریباً تمام اروپا حتی

۱. قابلیت اجرایی پیدا نکرد.

۲. قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون ورشو، پروتکل لاهه، پروتکل گواتمالا و کنوانسیون گوادالاجارا، مجموعه قوانین سال ۱۳۵۴.

شهرها و جاهای کوچک به برکت راه آهن به هم متصل هستند و راه آهن برقی دو خطه به طور شبانه‌روزی به جابجایی اشخاص و اشیا می‌پردازد. آنچه در ایران معمول است که بین شهرها با اتوبوس عمدتاً به حمل و نقل اشخاص مبادرت می‌ورزند پدیده‌ای است مخصوص ایران. مسلماً اتوبوس وسیله ایمن و مطمئن برای مسافرت نیست و دولتها که حمل و نقل عمومی و برقراری امکانات لازم در این زمینه از وظایف اساسی آنهاست نباید درباره مسئله‌ای با این اهمیت، تا این حد بی‌اعتنا باشند و جان عده‌ای بی‌حد و شمار را هر روز و هر ساعت به دست رانندگانی بسپارند که معلوم نیست قابلیت و توانایی انجام آن را داشته باشند.

دیدیم که در مورد حمل و نقل جاده‌ای بار، کنوانسیون در سال ۱۹۵۶ به تصویب رسیده و در سال ۱۹۸۷ هم اصلاح شده که به کنوانسیون C.H.R. معروف است و ایران هم در سال ۱۳۷۶ به آن ملحق شده است. این کنوانسیون فقط در مورد حمل و نقل جاده‌ای اشیا حکومت دارد و حمل و نقل اشخاص از آن کنوانسیون تبعیت نمی‌کند. علت چیست؟ چرا جامعه بین‌المللی خود را موظف ندیده که به وضع مقرراتی در این زمینه پردازد. دلیل آن کاملاً روشن است. حمل و نقل اشخاص از طریق جاده با اتوبوس از نظر ایمنی و سلامت و از جهت وظیفه‌ای که دولتها در حفظ و حراست جان اشخاص دارند معمول نیست و چنانکه دیدیم در آن کشورها راه آهن است که به حمل و نقل اشخاص می‌پردازد و کشورهای عقب افتاده هستند که مسئولان آن به حیات شهروندان خود واقعی نمی‌گذارند و به جای آنکه در صدد برآیند خطوط راه آهن را افزایش دهند و خطوط فعلی را ترمیم، برقی و دو خطه نمایند، دائم در مقام آن هستند که بر تعداد اتوبوسهای مورد استفاده بیفزایند.

جالب است خاطر نشان سازیم که ظاهراً فقط افغانستان فاقد راه آهن است. بنابراین، وقتی از جاده برای حمل و نقل اشخاص استفاده نمی‌شود، دیگر لازم نیست مقرراتی بین‌المللی راجع به حمل و نقل مسافر از طریق جاده به تصویب برسد. اتوبوس به طور درستی برای پیک‌نیک و مسافرتها کوتاه علمی به کار برده می‌شود.

۹- متأسفانه، نه تنها مسئولان امر از نظر فنی در حل مشکلات اقداماتی بجا و مؤثر معمول نداشته‌اند که از جهت حقوقی هم متصدیان حمل و نقل را به حال خود رها

کرده و در باب مسئولیت آنها مقررات لازم را وضع نموده‌اند.

در مورد رابطه ناشی از قرارداد حمل و نقل، مقررات اساسی که در حقوق ایران وجود دارد عبارتند از: مواد ۵۱۶ و ۵۱۷ قانون مدنی و فصل هشتم قانون تجارت از ماده ۳۷۷ تا ماده ۳۹۴.

بدون ذره‌ای شک و تردید، هر دو دسته مقررات ناظر به حمل و نقل اشیاست و مطلقاً در مورد حمل و نقل اشخاص حکومت ندارد. درست است که مطابق بند ۲ ماده ۲ قانون تجارت، حمل و نقل چه از طریق دریا و هوا و زمین عملی تجارتمی محسوب می‌شود و با توجه به اطلاق واژه «حمل و نقل»، بلا تردید حمل و نقل هوایی، دریایی و زمینی (ریلی - جاده‌ای) اشخاص هم تحت شمول بند مذکور قرار می‌گیرد و تجارتمی محسوب می‌شود.

اما با کمال تأسف، در مورد حمل و نقل جاده‌ای مسافر در حقوق ایران مقررات خاصی یافت نمی‌شود، در حالی که فصل هشتم قانون دریایی ایران، در مورد حمل و نقل دریایی مسافر حاوی مقرراتی است و وظایف و حقوق و مسئولیت طرفین قرارداد تابع آن مقررات می‌باشد و در خصوص حمل و نقل هوایی مسافر هم باید توجه داشت که مطابق قانون مصوب سال ۱۳۶۴، مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی در داخل کشور تابع مقررات کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۱۹۵۵ لاهه می‌باشد<sup>۱</sup> و همچنین در زمینه حمل و نقل ریلی هم در سطح داخلی و هم حمل و نقل ریلی بین‌المللی مقرراتی موجود و مجراست. پس با وجود آنکه با تهیه بلیت مسافرت، بین متصدی حمل و نقل قرارداد منعقد می‌گردد، ولی مقرراتی وجود ندارد که بر اساس آنها حقوق و وظایف طرفین آن قرارداد معلوم و معین باشد.

۱۰- به غیر از مقررات قانون مدنی و قانون تجارت در زمینه حمل و نقل که دیدیم در مورد حمل و نقل مسافر قدرتی ندارد در صورتی که قتل و جرح و ضرب غیر عمدی با وسیله نقلیه موتوری اتفاق افتد، راننده مسئولیت کیفری دارد و علاوه بر مجازات وی که جنبه عمومی دارد، مرتکب به پرداخت دیه به نحوی که در

۱. مجموعه قوانین سال ۱۳۶۴.

قانون مجازات اسلامی مقرر است محکوم می‌شود. پس بر اساس این مقررات<sup>۱</sup> راننده وسیله نقلیه موتوری مقصر در برابر سانحه دیده یا اولیای دم او مسئولیت دارد و در صورت فوت مصدوم، مبلغی که بابت جبران خسارت وارد شده، محکوم به پرداخت می‌شود دیه است.

۱۱- قانون دیگری که در زمینه مورد گفتگو وجود دارد و در جهت حمایت از اشخاص ثالثی که در اثر حوادث رانندگی آسیب می‌بینند و یا جان خود را از دست می‌دهند به تصویب رسیده قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۴۷ می‌باشد. طبق این قانون، دارنده وسیله نقلیه موتوری زمینی مسئول جبران خسارت بدنی و مالی است که در اثر حوادث وسیله نقلیه مزبور و یا محمولات آن به اشخاص ثالث وارد شود.

بر اساس همین قانون، دارندگان وسایل نقلیه موتوری موظفند وسایل نقلیه خود را از بابت خساراتی که به اشخاص ثالث وارد می‌شود بیمه کنند. بنابراین، مطابق این قانون، اگر راننده وسیله نقلیه در بروز حادثه مقصر تشخیص داده شود و وسیله نقلیه او بیمه شده باشد، خسارات وارد شده باید توسط شرکت بیمه‌ای که اتموبیل او را بیمه کرده جبران شود.

نه راننده که به موجب قانون دیات مسئول است و نه دارنده اتموبیل و بیمه‌گر او که مطابق قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی مسئول جبران خسارات می‌باشند، هیچ کدام با مصدوم و یا مجنی علیه رابطه قراردادی ندارند. این رابطه بین مسافر از یک طرف و متصدی حمل و نقل جاده‌ای از طرف دیگر انعقاد یافته است که نه تنها در دو قانون اخیرالذکر که در قانون تجارت و قانون مدنی و قوانین دیگر نیز نصی خاص در مورد مسئولیت آن دیده نمی‌شود، اگر به جای موضوع قرارداد که حمل و نقل مسافر از نقطه‌ای به نقطه دیگر باشد، موضوع قرارداد عبارت باشد از حمل کالا از جایی به جای دیگر و در فاصله بین تحویل گرفتن کالا توسط متصدی حمل و نقل در مبدأ و زمان تحویل دادن آن در مقصد از طرف متصدی حمل و نقل به گیرنده

۱. ر.ک: مواد ۷۱۴ و بعد فصل بیست و نهم قانون مجازات اسلامی تحت عنوان جرائم ناشی از تخلفات رانندگی.

کالا، کالا از بین برود و یا آسیب ببیند، مسئولیت متصدی حمل و نقل مفروض است و موظف می‌باشد کلیه خسارات وارد شده را جبران نماید. آیا قابل توجیه است که متصدی حمل و نقل در قبال صاحب کالا دارای مسئولیت عینی باشد و سالم نرسیدن کالا به مقصد تقصیر او تلقی گردد و موظف باشد کلیه خسارات را پرداخت کند، ولی اگر موضوع قرارداد، حمل مسافر باشد، چنین مسئولیتی در مورد او قابل اعمال نباشد. این نکته نیز لازم به ذکر است که در خصوص حمل کالا، خساراتی که جبران آن به عهده حمل کننده می‌باشد منحصر به پولی نیست که بابت خرید کالا پرداخت شده، بلکه کلیه وجوهی است که برای حمل کالا، بیمه، انبارداری، حقوق و عوارض گمرک و غیره به کالا تعلق گرفته است، خواه تأدیه شده و خواه باید تأدیه شود. یعنی مجموع این ارقام قیمت کالا را تشکیل می‌دهد و مطابق ماده ۳۸۶ قانون تجارت نسبت به کلیه این ارقام متصدی حمل و نقل مسئول است، مگر اینکه در قرارداد شرطی مندرج باشد که بر اساس آن مبلغی کمتر از ارزش کالا جهت جبران خسارت توافق شده باشد. مطابق کنوانسیونهای بین‌المللی راجع به حمل و نقل مسئولیت حمل کننده دارای سقف است و معمولاً از آن پا فراتر نمی‌گذارد، در حالی که طبق قانون تجارت، حد و سقف ندارد.

به هیچ وجه قابل توجیه نیست که حمل کننده در صورت سالم نرسیدن کالاهای موضوع حمل به مقصد چنان مسئولیت سنگینی داشته باشد، هم اصل مسئول بودن او باشد و هم اثبات اینکه در وقوع حادثه هیچ گونه تقصیری به او منتسب نیست، مسئولیت او را زائل نکند، ولی وقتی موضوع قرارداد حمل مسافر باشد و حمل کننده به تعهد خود به سالم رسانیدن طرف قرارداد عمل نکند مسئولیتی متوجه او نباشد و یا اینکه حداقل مقررات خاصی در این زمینه موجود نباشد.

۱۳- حال این سؤال می‌تواند مطرح شود که آیا مسئولیت متصدی حمل و نقل بر اساس قانون مسئولیت مدنی قابل توجیه است؟ دو ماده از مواد این قانون قابل امعان نظر هستند: یکی ماده ۱۲ و دیگری ماده ۱.

ماده ۱۲ مقرر می‌دارد «کارفرمایانی که مشمول قانون کار هستند مسئول جبران خساراتی می‌باشند که از طرف کارکنان اداری و کارگران آنان در حین انجام کار

یا به مناسبت آن وارد شده است مگر اینکه محرز شود تمام احتیاطهایی که اوضاع و احوال قضیه ایجاب می‌نموده، به عمل آورده یا اینکه اگر احتیاطهای مزبور را به عمل می‌آوردند باز هم جلوگیری از ورود زیان مقدور نمی‌بود، کارفرما می‌تواند به وارد کننده خسارت، در صورتی که مطابق قانون مسئول شناخته شود مراجعه نماید».

آیا راننده را می‌توان به عنوان کارگر متصدی حمل و نقل تلقی کرد؟ واقعیت این است که در اغلب موارد، اتوبوسهایی که در خطوط بین شهری فعالیت می‌کنند به مؤسسات حمل و نقل تعلق ندارند و بنابراین، هیچ گونه رابطه قراردادی بین راننده و حمل کننده برقرار نیست و لذا تحت شمول ماده ۱۲ قانون فوق‌الذکر نمی‌باشد. برای تحقق مسئولیت مقرر در ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی شرایط زیر ضروری است:

- ۱- فعل زیانبار
- ۲- ورود خسارت
- ۳- رابطه سببیت

به روشنی معلوم است که برای مصدومین حوادث رانندگی و بازماندگان مسافران فوت شده امکان عملی جهت اقامه دعوی علیه متصدی حمل و نقل و اثبات موارد فوق وجود ندارد و از آن گذشته نمی‌توان گفت نتیجه دعوی چه خواهد بود.

۱۴- نحوه عمل مؤسساتی که به روی عموم باز هستند و قبول مسافر می‌کنند و دفتر دارند و در آنجا به اشخاص بلیت مسافرت می‌فروشند، یعنی قرارداد حمل و نقل جاده‌ای منعقد می‌کنند به درستی معلوم نیست و مشخص نمی‌باشد که اتوبوسهایی که در آن مؤسسات به کار گرفته می‌شوند به چه اشخاصی تعلق دارد، آیا متعلق به آن مؤسسات است یا اینکه در اجاره آنهاست؟ اگر مورد اجاره است، راننده و کمک راننده توسط مالک ماشین استخدام شده و یا وسیله مؤسسه مسافری؟ آیا از نظر انضباطی و رعایت ساعات کار و نظم و ترتیب از چه شخصی تبعیت می‌کنند و تابع چه مقرراتی هستند و مشخص نیست اگر راننده و کمک راننده در استخدام مالک اتوبوس باشند، مؤسسه چه کنترلی روی آنها دارد. مسافر زیان دیده و یا بازماندگان او چگونه مالک اتوبوس را پیدا کنند. این سؤالات نشان دهنده آن است که به علت نبودن مقررات خاص و معین نبودن تعهدات و مسئولیتها و حقوق

اشخاص ذی مدخل در قرارداد حمل و نقل اشخاص، همه چیز لوٹ می شود. وقتی مسئله مسئولیت متصدیان حمل و نقل به درستی روشن نباشد، به هیچ وجه جهت برقراری نظم و ترتیب و رعایت احتیاطهای لازم دلسوزی به خرج نمی دهند. یک بی توجهی و غفلت کوچک ممکن است جان تمام افراد سرنشین یک اتوبوس را به خطر اندازد. راننده خسته، خواب آلود، معتاد و در مواردی فاقد تربیت صحیح اخلاقی و اجتماعی استخدام کردن و جان اشخاص را به او سپردن معلوم است که چه فجایی را در پی خواهد داشت، اما اگر این کار نظم و ترتیب درستی به خود بگیرد و حمل و نقل مسافران به مؤسساتی سپرده شود که از نظر مالی دارای بنیه کافی باشند و مقررات لازم و منطبق با استانداردهای جهانی در زمینه حمل و نقل مسافر وضع شود، این وضع شدیداً آشفته و غیر قابل تحمل و آبروریزانه خاتمه پیدا خواهد کرد. اگر ترتیب درست و اطمینان بخشی برقرار شود، عده زیادی که دارای سرمایه های بیکران هستند و نمی دانند که سرمایه هایشان را کجا به کار اندازند، حاضر می شوند که در زمینه حمل و نقل سرمایه گذاری کنند. النهایه در مقابل سودهای خوبی که نصیب آنها خواهد شد، باید خود را با مقررات بسیار دقیق منطبق سازند و توجه داشته باشند که در قبال مسافران طرف قرارداد خود دارای مسئولیت سنگینی هستند و کوچکترین بی احتیاطی، اهمال و غفلت ممکن است مسئولیت آنها را برقرار کند. مسلماً وقتی حمل کننده بداند که تخلف از مقررات او را مسئول می نماید دلسوزیهای لازم را اعمال خواهد کرد و در انتخاب راننده واجد صلاحیت و قابلیت و وسایل نقلیه مجهز دقت به خرج خواهد داد. مسلماً متصدی امر حمل و نقل باید به بخش خصوصی واگذار شود. ترمینالها یا به آنها فروخته و یا اجاره داده شود با این قید که ارگانهای بلدی و دولتی ذی ربط کنترلهای لازم را معمول دارند.

مؤسسات حمل و نقل لازم است که مسافران را در قبال هزینه های مربوط به معالجات، صدمات و جراحات و آسیبهای مختلف و بیکاری و از دست دادن کار تحت پوشش بیمه ای قرار دهند. اگر لازم باشد دولت باید به شکل و ترتیب قابل قبول مؤسسات حمل و نقل و بیمه را از نظر مالی حمایت کند. امر حمل و نقل عمومی یکی از وظایف مسلم دولت است و تعداد تلفات و ضایعات جسمی ناشی از حوادث

رانندگی به حدی است که دولت باید حتماً به فکر آن باشد و هر مقدار بودجه برای سر و سامان بخشیدن آبرومندانۀ آن که مصرف شود واجب و ضروری می باشد. اینکه تصور رود اگر بیمه شخص ثالث اتوبوسها جدی گرفته شود تمام کارها درست می شود، تصویری است کاملاً اشتباه؛ زیرا اولاً اگر دارندگان این گونه وسایل نقلیه، اتومبیلهای خود را بیمه نکنند و یا در تمدید مدت بیمه اهمال نمایند و یا بیمه گران به علل و بهانه های مختلف بیمه شدگان را تحت شمول ندانند، زیان دیدگان و یا اولیای دم آنها مجبورند علیه راننده مقصر طرح دعوی کنند و اگر راننده امکان مالی نداشته باشد زندانی می شود و سالها در زندان می ماند و خود و عائله او تباه می شوند. ثانیاً مبلغ دیه که بیمه گران می پردازند به هیچ وجه جوابگوی خسارات نمی باشد و همان طوری که در حمل و نقل هوایی پیش بینی شده مبلغ قابل قبولی باید مقرر گردد.

۱۵- نتیجه مطالبی که طی این مقاله مورد توجه قرار گرفت ثابت می کند که امر حمل و نقل عمومی جاده ای مسافر در چه وضعیت آشفته و اسفناک و پرخطر و غیر قابل تحمل در آمده است. تعداد قربانیان حوادث رانندگی به حدی است که کشور ما را در سطح جهانی در رتبه بسیار بالایی قرار داده است. معلوم نیست چرا مسئولان ذی ربط مملکتی کاری جدی در این زمینه نمی کنند.

آنچه از نظر حقوقی موضوع مطالعه نویسنده مقاله می باشد این است که مؤسسات حمل و نقل مورد مراجعه که با مسافران قرارداد حمل و نقل منعقد می کنند تابع هیچ گونه مقررات دقیق و منضبط و منطبق با استانداردهای قابل قبول نیستند. اگر کسی در تصادف رانندگی مجروح و مصدوم شود و اولیای دم قربانیان حادثه باید بتوانند به مؤسسه حمل و نقل طرف قرارداد خود مراجعه کنند و خسارات وارد شده را از آن مؤسسه مطالبه کنند. مؤسسه باید دارای مسئولیت مطلق باشد و نتواند از زیر بار مسئولیت رهایی پیدا کند و باید موظف به جبران خسارت باشد و چنانچه عامل ورود خسارت، دیگری است به او رجوع کند. مقررات مطالعه شده و بسیار دقیقی راجع به وظایف متصدیان حمل و نقل در قالب مواد قانونی مصوب مجلس شورای اسلامی باید وضع شود و آنچه به عنوان جبران خسارت پرداخت می شود باید جوابگو باشد.