

# مطالعه تطبیقی خسارات ناشی از سوانح رانندگی در حقوق ایران و انگلستان

امیر خواجه‌زاده<sup>\*۱</sup>، امیر حسین آبادی<sup>۲</sup>

۱. دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشگاه آزاد اسلامی واحد شیراز، شیراز، ایران

۲. استادیار دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران

پذیرش: ۹۳/۲/۲۰

دریافت: ۹۲/۱۰/۷

## چکیده

جابه‌جایی آسان‌تر کالا و انسان از رویاهای دیرباز بشر بود که وسایل نقلیه امروزی آن را به واقعیت تبدیل کردند؛ لکن استفاده از وسایل مزبور موجب سوانح مخاطره‌آمیز و در نتیجه تحقق خسارات مختلف شده‌اند. در این میان وسایل نقلیه موتوری زمینی به دلیل استفاده آن توسط عموم مردم، نقش بیش‌تری در ایجاد سوانح و مآلاً خسارتی دارند که نسبت به خسارات ناشی از دیگر وسایل حمل و نقل امروزی مشهودتر هستند؛ به نحوی که همه روزه می‌توان شاهد آن بود. نوشته حاضر با وقوف به چنین امری در تلاش است تا مفهوم، انواع و مصادیق خسارات ناشی از وسایل نقلیه موتوری زمینی را در حقوق ایران و انگلستان بررسی کند. در این راستا باید عنوان داشت که در این نوشتار خسارت در معنای ضرر و زیان به کار رفته، نه وجهی که جهت جبران ضرر یا زیانی به زیان‌دیده یا زیان‌دیدگان پرداخت می‌شود. نتیجه چنین مطالعه‌ای، اولاً به سؤالات مطرح درخصوص مفهوم و مصادیق خسارات ناشی از سوانح رانندگی در حقوق ایران پاسخگو خواهد بود و از طرف دیگر مطالعه تطبیقی آن با حقوق انگلستان می‌تواند کاستی‌ها و در برخی موارد امتیازات حقوق ایران در این زمینه را نسبت به



حقوق انگلستان آشکار کند.

**واژگان کلیدی:** سوانح رانندگی، ضرر، زیان، خسارات بدنی، خسارات مادی، خسارات معنوی

## ۱. مقدمه

جابه‌جایی کالا و مسافر در دنیای امروزی به واسطه وجود وسایل حمل و نقل نوین، بسیار آسان‌تر از گذشته است و سبب تسهیل انجام اموری چون تجارت و غیره می‌شود، ولی در کنار امتیازات بی‌شمار آن باید به سوانحی اشاره کرد که در اثر استفاده از چنین وسایلی رخ می‌دهند و موجب تحقق زیان‌های غیر قابل جبران می‌شوند [۸، ص ۸۷]. در بین وسایل نوین حمل و نقل، وسایل نقلیه موتوری زمینی به دلیل دسترسی راحت‌تر، خطرناک‌تر و در نتیجه خساراتی را به بار می‌آورند که جهت جبران باید مفهوم، شرایط تحقق، نوع و مصادیق چنین خساراتی بررسی شوند. به عبارت واضح‌تر، نوشته حاضر به دنبال پاسخ به این سؤال است که منظور از خسارت در سوانح رانندگی، شرایط تحقق، نوع و مصادیق آن چیست؟ پاسخ به چنین سؤالاتی در حقوق ایران و انگلستان، ضمن روشن ساختن موضوع، باعث نمایان شدن کاستی‌های حقوق ایران و عملکرد نسبتاً ضعیف دستگاه قضا در برخی موارد، از جمله خسارات معنوی ناشی از این سوانح خواهد شد.

خسارت در معنای حقوقی، هنگامی محقق می‌شود که مسلم و مستقیم بوده، بر حق مسلم شخص وارد آمده باشد. در خصوص وارد شدن خسارت به حق مسلم، برای مثال قانونگذار و قاضی ایرانی، چندان توجهی به عدم انتفاع دارنده وسیله نقلیه از آن ندارند، در حالی که در انگلستان، هرگاه دارنده وسیله نقلیه به هر دلیلی، بعد از وقوع سانحه رانندگی نتواند از وسیله خود استفاده کند، مقصر باید در مقام جبران آن برآید. در حقوق ایران خسارات ناشی از سوانح رانندگی، به خسارات مالی، بدنی و خسارات معنوی تقسیم می‌شوند، ولی در حقوق انگلستان، خسارات ناشی از سوانح

رانندگی به دو قسمت عمده خسارات وارد بر انسان و خسارات وارد بر اموال تقسیم می‌گردند. نوشته حاضر با تبعیت از تقسیم‌بندی رایج در حقوق ایران اقدام به مطالعه تطبیقی در این خصوص کرده است.

## ۲. تعریف خسارت و شرایط تحقق آن در حوادث رانندگی

### ۲-۱. تحلیل خسارت

در حقوق ایران، از واژه خسارت دو برداشت متفاوت به چشم می‌خورد. نخست، خسارت در معنای ضرر، زیان و آسیب (اعم از مالی و غیرمالی) آمده است. مثلاً آن‌جا که در اثر فعل زیانبار مالک، منزل مسکونی مجاور آن فرو می‌ریزد گفته می‌شود به این فرد خسارت وارد آمده است. دوم، خسارت مترادف با وجهی است که زیان‌دیده از عامل زیان دریافت می‌دارد. مثلاً در مثال فوق، مالک ساختمان مخروب جهت جبران زیان وارد به خود، از همسایه خسارت دریافت می‌کند. در هر دو مثال، واژه خسارت مورد استفاده قرار گرفته، اما در مثال اول، خسارت به معنای ضرر و در مثال دوم به معنای هرگونه اقدام جهت جبران ضرر به کار رفته که باید این دو از یکدیگر تفکیک گردند. ثمره علمی و عملی مترتب بر این تفکیک، آن‌جا است که شرایط تحقق خسارت (در معنای اول) با شرایط مطالبه خسارت (در معنای دوم) متفاوت است. نویسندگان حقوقی [۲، ص ۲۳۳ - ۳۴۷؛ ۳، ص ۷۱ - ۱۱۱]، به واسطه عدم تفکیک بین این دو صرفاً شرایط مطالبه خسارت را بحث و موضوع اول را رها کرده‌اند که در این نوشتار خسارت در همین معنا (اول)، مورد بررسی قرار می‌گیرد.

در ادبیات حقوقی انگلستان، واژه خسارت معادل با واژه «damage» و «damages» است؛ با این توضیح که واژه damage بدون «s» جمع، عبارت از ضرر، صدمه یا زیانی است که مدعی زیان باید ورود آن را به‌عنوان مبنایی برای طرح دعوا اثبات کند و واژه damages به صورت جمع، عبارت از غرامتی است که در قبال ورود ضرر، زیان یا

صدمه به دیگری پرداخت می‌شود [۴، ص ۳۷].

## ۲-۲. شرایط تحقق خسارت

خسارت به‌عنوان یک عنصر مرکب، مستلزم اجتماع شرایطی است که با جمع آن‌ها، خسارت محقق و مسئولیت عامل یا عوامل دخیل در آن ثابت می‌گردد. در مقابل فقدان، هریک از این شرایط، تحقق خسارت را منتفی می‌سازد. در این قسمت این شرایط تحلیل و بررسی می‌گردند.

### ۲-۲-۱. مسلم بودن ضرر

یکی از شرایط تحقق خسارت، مسلم بودن وقوع آن است؛ به این معنا که ورود خسارت باید قطعی و ثابت بوده، در آن، جای تردید و شبهه نباشد. در مقابل، موضوعات بحث‌برانگیزی چون زیان‌های آینده، از دست دادن فرصت، عدم النفع و... مطرح و در خصوص تحقق یا عدم تحقق خسارت و وضعیت مسلم بودن یا نبودن زیان در این موارد، مباحث زیادی مطرح شده است [۵، ص ۲۷۸ - ۲۸۵؛ ۲، ص ۱۹۰ - ۲۰۲] که در این موارد، اگر براساس روال طبیعی و جریان عادی امور، ضرر در آینده محقق شود، می‌توان قائل بر تحقق شرط مزبور بود [۶، ص ۸۴].

به نظر می‌رسد حقوق انگلستان نگرش متفاوتی به موضوع مسلم بودن ضرر دارد؛ چرا که برخلاف حقوق ایران، به موجب حقوق این کشور، برای مثال از دست دادن فرصت و خسارت‌هایی از این قبیل شناسایی شده [۷، ص ۲۱۴] و دادگاه‌ها نیز طی آرای متعدد اقدام به صدور احکام مقتضی در این خصوص کرده‌اند [۸، ص ۴۸؛ ۹، ص ۵۹]. این امر به نوبه خود نمایانگر تکامل این نظام حقوقی از نظر احصای مصادیق خسارت است.

## ۲-۲-۲. مستقیم بودن ضرر

مقصود آن است که خسارت به صورت بی‌واسطه در اثر فعل خواننده به بار آمده باشد. این شرط به‌صراحت در ماده ۴ آیین‌نامه اجرایی قانون بیمه اجباری مسؤلیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث (مصوب ۱۳۴۷) بیان گردیده بود.

در حقوق انگلستان، اصل زیر بنایی قاعده «مستقیم بودن خسارت»<sup>۱</sup> آن است که خواننده مسؤل تمام عناصر خسارات وارد شده به زیان‌دیده نیست، بلکه صرفاً مسؤل خساراتی است که مستقیماً از بی‌احتیاطی وی ناشی شده‌اند. در این راستا دادگاه تجدیدنظر در پرونده «وایتی» [۱۱، ص ۳۸۸]، چنین حکم داد که خواننده مسؤل تمام زیان‌هایی است که مستقیماً از بی‌احتیاطی وی ناشی شده‌اند. البته باید متذکر شد که دادگاه‌های کشور انگلستان، امروزه چندان توجهی به این رویکرد نداشته، به جای آن بیشتر بر قابل پیش‌بینی بودن خطر تأکید دارند [۱۲، ص ۲۶۸ - ۲۸۴]. به نظر می‌رسد چنین رویکردی به خاطر محدود کردن دایره شمول خسارات انجام شده است.

## ۲-۲-۳. جدید الوقوع بودن ضرر

براساس موازین حقوقی، نمی‌توان جبران ضرر واحد را بیش از یک بار مطالبه کرد [۱۳، مواد ۳۱۹ و ۳۲۱؛ ۱۴، ماده ۳۰]؛ با این توضیح که در صورت تحقق ضرر و جبران

### 1. remoteness of damage

برخی از نویسندگان ایرانی remoteness of damage را به بعد ضرر ترجمه کرده و آن را صورت دیگری از قاعده بات فور (but for test) دانسته‌اند [۱۰، ص ۱۰۰]. اما با این حال به نظر می‌رسد این ضابطه، ملاکی برای انتساب عناصر خسارت به بی‌احتیاطی عامل زیان است، نه معیاری برای تشخیص رابطه سببیت. در این راستا باید عنوان کرد قبل از شناسایی تعدد اسباب در حقوق انگلستان، صرفاً سببی واحد به‌عنوان تنها سبب حادثه شناسایی می‌گردید و معیار این شناسایی قاعده بات فور بود که به موجب آن عمل عامل زیان، سبب منحصر حادثه شناخته می‌شد. اما قاعده بعد زیان، ناظر بر فاصله عرفی بین عمل زیانبار و ورود زیان است؛ بدین معنا که خسارت نباید بیش از حد از فعل زیانبار دور باشد.



کامل آن، زیان‌دیده مجدد نمی‌تواند مدعی تحقق ضرر شود، چرا که ضرر مورد ادعای وی قبلاً جبران شده و ادعای دوباره نسبت به آن، موضوعیت نخواهد داشت. در نتیجه، یکی از شرایط تحقق خسارت، جدیدالوقوع بودن است، به نحوی که هیچ‌گونه تراضی نسبت به رفع آثار آن صورت نگرفته باشد. در خسارات ناشی از سوانح رانندگی که دو یا چند عامل در بروز آن نقش دارند، نمی‌توان عامل یا عاملان بعدی را مسؤول خساراتی دانست که عامل اول به بار آورده، زیرا ضرر قبلاً به بار آمده است. بنابراین، اگر زیان‌دیده خسارت خود را از دارنده یا بیمه‌گر یا دیگر نهادها (صندوق تأمین خسارات بدنی) دریافت و یا نسبت به آن مصالحه کند، دیگر به قدر مأخوذ یا تراضی، حق مطالبه ندارد.

جدیدالوقوع بودن خسارت در حقوق انگلستان نیز به‌عنوان یکی از عناصر تشکیل‌دهنده خسارت مورد توجه قرار گرفته است. در پرونده «مورل»<sup>۱</sup> [۱۵، ص ۴ - ۵] خواهان در ماه‌های می و نوامبر سال ۱۹۹۵ به دلیل دو سانحه رانندگی مختلف، دچار صدمات بدنی شد. طبق رأی صادرشده، اگر خواهان دعوی واحدی را درخصوص دو حادثه مطرح کند که در فواصل زمانی مختلفی اتفاق افتاده باشند، در آن صورت عامل حادثه دوم، صرفاً مسؤول صدماتی است که به واسطه عمل او به بار آمده، چرا که در اثر عمل او، جزئی از خسارت (و نه کل آن) محقق و وی مسؤول جبران خساراتی نخواهد بود که قبل از عملش محقق شده است. مثال دیگر، پرونده «آبراهام»<sup>۲</sup> [۱۰، ص ۳۳] است که در آن، اتومبیل خواهان که یک بار دچار تصادف شده و قسمتی از بدنه‌اش، نیاز به صافکاری و نقاشی داشت، قبل از تعمیر، دچار سانحه مجدد شد و مالک برای مطالبه خسارت طرح دعوا کرد. براساس رأی دادگاه، مقصر سانحه دوم، مسؤول پرداخت خسارت صافکاری و نقاشی آن قسمت از اتومبیل که قبلاً دچار سانحه شده، نبود.

---

1. Murrell  
2. Abraham

#### ۲-۲-۴. وارد آمدن ضرر بر حق مسلم یا منفعت مشروع

از دیگر شرایط تحقق ضرر آن است که حق قانونی زیان‌دیده که براساس موازین قانونی یا شرعی، برای اشخاص قابل احترام تشخیص داده شده است، مورد تعرض قرار گرفته باشد. در این راستا ماده ۱ قانون مسؤولیت مدنی مقرر می‌دارد: «هرکس... به حق دیگری که به موجب قانون برای افراد ایجاد گردیده لطمه‌ای وارد نماید... مسؤول جبران خسارات ناشی از عمل خود می‌باشد» و این، یکی از شرایط اقامه دعوا است؛ چرا که به موجب ماده ۲ قانون آیین دادرسی مدنی «هیچ دادگاهی نمی‌تواند به دعوایی رسیدگی کند، مگر این‌که شخص یا اشخاص ذینفع... رسیدگی به دعوا را... درخواست کرده باشند».

چنین مفهومی در حقوق انگلستان، ذیل عنوان منافع قابل بیمه مورد بحث قرار و درصدد القای این نکته است که ضرر باید بر حق مسلم یا منفعت مشروع وارد شود تا بتوان آن را جبران کرد. این مفهوم در حقوق انگلستان به‌عنوان واکنشی در برابر دو سنت مختلف کامن‌لا پا به عرصه وجود گذاشت. نخستین سنت از سنت‌های مذکور، بیمه دریایی بود که به موجب آن هر نوع صدمه و غارت اموال کشتی‌ها قابل بیمه شدن بودند و دوم، سنتی بود که به موجب آن حتی منافع حاصل از قمار را قابل بیمه کردن می‌دانست [۱۶، ص ۲۶]. با گذر زمان منافع قابل بیمه محدود به موارد مقرر در قوانینی گردید که در این خصوص وضع شده بود. نخستین این قوانین، قانون بیمه دریایی سال ۱۹۷۳<sup>۱</sup> و دومی، قانون بیمه زندگی سال ۱۷۷۴<sup>۲</sup> است. به نظر می‌رسد علت چنین امری، تغییر منافع قانونی افراد در حقوق این کشور در گذر زمان باشد که بنا به مقتضیات هر برهه زمانی، همواره در حال تغییر بوده است.

1. MARITIME INSURANCE ACT (1973)

2. Life Assurance Act 1774 (14 Geo. 3 c.48, also known as the Gambling Act (1774)).



### ۳. انواع خسارات ناشی از حوادث رانندگی

امروزه خسارت مفهومی بسیار گسترده و مصادیق متعددی دارد که در خصوص وسایل نقلیه و خساراتی که ممکن است از قبل آن‌ها حادث شود، می‌توان آن را به خسارات مادی (مالی)، خسارات معنوی و خسارات جسمانی تقسیم نمود. در حقوق انگلستان، خسارات ناشی از حوادث رانندگی را به دو دسته عمده «خسارات وارد به اشخاص»<sup>۱</sup> و «خسارات وارد به اموال»<sup>۲</sup> تقسیم [۷، ص ۲۰۴ - ۲۵۰] و در هر دسته، مصادیق آن را به صورت جزئی مورد بررسی قرار می‌دهند که در مباحث آتی بدان‌ها پرداخته می‌شود.

#### ۳-۱. خسارت مادی

##### ۳-۱-۱. مفهوم خسارت مادی

خسارت مادی مجموعه خسارات وارد شده به زیان‌دیده است که موجب نقصان یا تلف اموال وی می‌شود و در بیمه، مجموع زیان‌های مالی است که در اثر تحقق خطر موضوع بیمه، دارایی زیان‌دیده را در معرض مخاطره قرار می‌دهد [۵، ص ۲۴۴]. اهمیت این موضوع (که در تمامی سوانح رانندگی مشهود است)، به حدی است که قانونگذار در تبصره ۴ ماده ۱ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسؤلیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث (ق.ا.ق.ب.ا.)، در تبصره ۴ ماده ۱ اقدام به تعریف آن کرده و «تمامی اموال اشخاص ثالث زیان‌دیده از سانحه رانندگی» را مشمول پوشش قانونی قرار داده است.

از جمله مصادیق بارز این خسارات، ورود خسارت به اتومبیل، اعم از کلی یا جزئی است؛ به این صورت که اگر متعاقب بروز حادثه، وسیله نقلیه به نحوی آسیب ببیند که بتوان آن را تعمیر و مورد استفاده متعارف قرار داد، خسارت جزئی است، اما اگر

1. personal injury  
2. property damage



اتومبیل موضوع حادثه، کلاً تلف و یا بیش از هفتادوپنج درصد آن دچار آسیب گردد [۱۷، بند ۲ ماده ۲۰؛ ۱۸، بند ۲ ماده ۱۹] خسارت، کلی نامیده می‌شود، چرا که در صورت اخیر، ترمیم آثار خسارت مقرون به صرفه نیست. در نتیجه باید گفت قانونگذار درصدد جبران تمامی خسارات مالی وارد شده به اشخاص ثالث (از محل بیمه‌نامه یا عامل حادثه) است.

نکته قابل تأمل درخصوص خسارات مادی، تعیین مصادیق آن است که می‌تواند محل تردید یا شبهات متعدد باشد؛ با این توضیح که براساس تبصره ۴ ماده ۱ ق.ا.ق. ب.ا.، خسارات مالی عبارت از کلیه خساراتی است که به اموال اشخاص ثالث وارد می‌شود. این‌که این اموال چیست و مصادیق آن کدام است، می‌تواند در عمل مشکلات زیادی را به دنبال داشته باشد. لذا برای اجتناب از این امر صرفاً وسایل نقلیه به‌عنوان مصادیق اموال اشخاص ثالث بررسی می‌شود. اما می‌توان مصادیق اموال اشخاص ثالث را در مفهوم گسترده‌تر، بحث و پی به ایراد قانون در این زمینه برد. مثلاً امکان دارد به دنبال یک حادثه رانندگی، زیان‌دیده مدعی شود که مبلغی پول در اتومبیل وی وجود داشته که در اثر سانحه (حریق) تلف شده است. این‌که آیا بیمه‌گر، مکلف به پرداخت آن مبلغ است یا نه، بحثی است که به نظر، در عالم خارج قابل تحقق، اما از حیث قانونی قابل تأمل است که به نظر می‌رسد ظاهراً قانون آن را قابل مطالبه می‌داند (تبصره ۴ ماده ۱ ق.ا.ق. ب.ا). اما براساس موازین حقوقی، عدم قابلیت مطالبه چنین خساراتی، قوت بیشتری دارد. مصادیق خسارات مالی به شرح ذیل مطرح می‌گردد.

### ۳-۱-۲. مصادیق خسارات مادی

#### ۳-۱-۲-۱. از بین رفتن وسیله نقلیه

گاه در اثر سوانح رانندگی، وسیله نقلیه شخص ثالث به طور کلی از بین رفته، یا دچار آسیب بیش از هفتادوپنج درصد می‌گردد که در این دو مورد، وسیله نقلیه تلف شده تلقی می‌شود. حالت اول یعنی از بین رفتن کل وسیله نقلیه، در عالم خارج به‌ندرت رخ



می‌دهد، چرا که به دشواری می‌توان حادثه رانندگی را یافت که در آن، صد درصد وسیله نقلیه از بین رفته باشد، حتی در موارد حریق یا انفجار؛ زیرا در این موارد، معمولاً اسکلت اتومبیل پا برجا باقی می‌ماند. اما حالت دوم که در اصطلاح تلف فرضی [۱۹، ص ۲] نامیده می‌شود، اختصاص به مواردی دارد که بیش از هفتادوپنج درصد وسیله نقلیه دچار آسیب شده، به نحوی که تعمیر آن مقرون به صرفه نیست یا در صورت تعمیر، استفاده متعارف از آن وسیله نقلیه امکان ندارد [۲۰، ص ۲۰۷] که در این دو مورد اصطلاحاً وسیله نقلیه تلف شده تلقی می‌گردد.

در حقوق انگلستان، چه وسیله نقلیه از بین برود و چه بر اثر شدت صدمات وارد شده غیر قابل استفاده گردد، مالک وسیله مستحق دریافت خسارت وارد شده، یعنی ارزش آن قبل از وقوع سانحه رانندگی خواهد بود که محاسبه آن، به صورت جداگانه، براساس جداولی موسوم به «جدول‌های اوگدان»<sup>۱</sup> و قیمت وسیله دست دوم انجام می‌شود [۷، ص ۲۳۸]. شایان ذکر این‌که وجود چنین جدول‌هایی برای محاسبه خسارات وارد شده گواه دقت نظر و باریک‌بینی مسؤولین ذیربط بوده، از دیگر سو مانع تشتت آرا در این خصوص می‌شود.

### ۳-۲-۱-۲. نقص و عیب وسیله نقلیه

ناقص یا معیوب شدن وسیله نقلیه معمولاً اثر بلافصل حوادث رانندگی است. بنابراین آن‌جا که وسیله نقلیه از حالت یا وضعیت سابق خود خارج و استفاده متعارف از آن، مستلزم صرف هزینه و تعویض یا تعمیر قطعات داخلی یا خارجی آن باشد، این خسارت محقق می‌گردد. ملاک تشخیص این قسم خسارت، وضعیت سابق اتومبیل است، البته مشروط بر آن‌که میزان خسارت بیش از هفتادوپنج درصد نباشد. در این راستا ماده ۲ قانون رسیدگی فوری به خسارات ناشیه از تصادفات رانندگی به وسیله نقلیه موتوری مصوب ۱۳۴۵/۹/۱۳، کاردان‌های فنی راهنمایی و رانندگی را مکلف به تعیین میزان

1. ogden tables

خسارات وارد شده به وسیله نقلیه اعم از هزینه تعمیر و... کرده است. در حقوق انگلستان، خسارت در چنین مواردی، همان هزینه‌هایی است که جهت برگرداندن وسیله نقلیه به شرایط قبل از تصادف صرف می‌شوند [۲۱، ص ۳۸۴؛ ۲۲، ص ۳۶]. تنها نکته حایز اهمیت در این گونه موارد، آن است که زیان دیده صرفاً مستحق دریافت هزینه‌های تعمیر متعارف است، نه هزینه‌هایی که فراتر از قیمت خود وسیله نقلیه باشد [۲۳، ص ۱۰۶۷]. اما با این حال اگر مالک بتواند ثابت کند که به دلیل ویژگی خاص وسیله نقلیه یا به هر دلیل دیگر، صرف چنین هزینه‌هایی معقول بوده، می‌تواند مستحق دریافت آن‌ها باشد [۲۴، ص ۲۳۸]. چنین قاعده‌ای برای در برگرفتن مواردی است که در آن وسیله نقلیه علاوه بر دارا بودن ارزش مادی از ارزش معنوی نیز برخوردار است.

### ۳-۲-۱-۳. فوت شدن منافع وسیله نقلیه

قسم دیگر از خسارات ناشی از حوادث رانندگی، از بین رفتن منافع اتومبیل موضوع حادثه طی مدت تعمیر، توقیف و یا به هر دلیل دیگر است. برای مثال، متعاقب بروز حادثه، اتومبیل، خسارت دیده و جهت تعمیر، ده روز در تعمیرگاه متوقف می‌ماند که طی این مدت، مالک از آن محروم مانده، همین محرومیت می‌تواند نوعی ضرر تلقی شود، به‌ویژه آن‌جا که این اتومبیل، وسیله نقلیه تأمین‌کننده معاش زیان دیده باشد. در این خصوص، بدو باید مبحث اختلافی راجع به تفویض منفعت یا فوت شدن منافع اموال مدنظر قرار گیرد که طرح و تحلیل آن از حوصله این نوشتار خارج است. مخلص کلام آن‌که تبصره ۲ ماده ۵۱۵ قانون آیین دادرسی مدنی به‌صراحت به اختلافات و تشتت آرای موجود بین حقوقدانان و رویه قضایی پایان داده و این قسم از خسارت را قابل مطالبه نمی‌داند. برخی نویسندگان با عنایت به ماده مذکور، خسارات راجع به فوت شدن منافع وسیله نقلیه را قابل مطالبه نمی‌دانند [۱، ص ۶۹] که در نظر اول شاید بتوان گفت چنین استنباطی با تبصره ۳ ماده ۱ و تبصره ۲ ماده ۴ و همچنین ماده ۱۷ ق.ا.ق.



ب. ا، موافق باشد؛ اما با ملاحظه ماده ۴ آیین‌نامه اجرایی قانون بیمه اجباری مسؤلیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷، همچنین بند ۲ ماده ۹ قانون آیین دادرسی کیفری و ملاک مواد ۱۲۰ و ۳۲۳ قانون آیین دادرسی مدنی در باب مطالبه خسارات ناشی از اجرای قرار تأمین خواسته و دستور موقت، جبران این قبیل خسارات با روح ق. ا. ق. ب. ا، موافق است؛ زیرا آنچه زائل شده منافع محقق الوصول بوده<sup>۱</sup> [۲۵، ص ۵۷۶؛ ۲۶، ص ۱۰۳ و ۱۱۲؛ ۲۷، ص ۷۲ - ۷۳] نه عدم النفع. در نتیجه در این قبیل موارد، خسارت محقق می‌گردد. برای مثال هنگامی که در اثر حادثه رانندگی، تاکسی زیان‌دیده دچار صدمه شده و جهت تعمیرات به تعمیرگاه سپرده می‌شود، مسلم است که بیمه‌گر باید خسارت ناشی از توقف وسیله نقلیه و محرومیت زیان‌دیده از منافع آن را متقبل گردد؛ چرا که صرفاً در این صورت، اصلی‌ترین هدف مسؤلیت مدنی (جبران خسارات زیان‌دیده و رفع آثار ضرر)، تأمین می‌گردد. مضافاً این‌که ملاک مواد ۱۲۰ و ۳۲۳ قانون آیین دادرسی مدنی در باب مطالبه خسارات ناشی از اجرای قرار تأمین خواسته و دستور موقت، مؤید این برداشت بوده، بهتر است رویه بیمه‌گران راهی را بپیماید که این قبیل موارد به صورت مکتوب در قالب شرط ضمن عقد در قرارداد بیمه درج گردد. برای مثال بسته به نوع وسیله نقلیه، مبلغ مقطوعی را به صورت روزانه در نظر گیرد که در این صورت، نه تنها نظر مشتریان جلب و خسارات آن‌ها نیز تا حدودی جبران می‌گردد، بلکه هدف قانون مسؤلیت مدنی محقق و از تشمت آرا در این زمینه نیز جلوگیری می‌شود.

در حقوق انگلستان اگر بر اثر سانحه رانندگی، زیان‌دیده نتواند از وسیله نقلیه استفاده کند مستحق دریافت خسارت مربوط به فوت شدن منافع آن خواهد بود [۲۸،

۱. نظریه شماره ۱۱۰۸۱ / ۷۱ / مورخ ۱۳۸۰/۱۱/۲۴ اداره کل حقوقی و تدوین قوانین قوه قضاییه در این راستا مقرر می‌دارد: «منافع ممکن‌الحصول منافی هستند که مقتضی وجود آن‌ها حاصل شده باشد، مانند درختانی که شکوفه دارند و این شکوفه‌ها مقتضی میوه دادن است و میوه منفعت درخت به شمار می‌آید؛ چرا که به حکم عادت در آینده ایجاد می‌شوند و این‌گونه منافع را عرف و قانون در حکم موجود می‌دانند...».

ص ۳۸۴]. در این‌گونه موارد زیان‌دیده صرفاً باید اثبات کند که وسیله نقلیه به طور حتم مورد استفاده قرار می‌گرفته است [۲۹، ص ۹۵]. تکلیف زیان‌دیده در اثبات ادعای خود به این صورت است که اولاً اثبات کند عدم انتفاع بر اثر فعل عامل زیان حادث شده و ثانیاً خسارت مورد مطالبه، خسارتی معقول و متعارف است. به‌علاوه زیان‌دیده نیز مکلف است جهت کاهش زیان اقدام کند [۳۰، ص ۳۸۱۷]. در این راستا باید توجه داشت که اگر زیان‌دیده بتواند اثبات کند که در خلال این مدت، اجاره وسیله دیگری به جای وسیله سانحه‌دیده ضروری بوده، می‌تواند مبلغ پرداخت شده در قبال اجاره این وسیله را به‌عنوان خسارت دریافت دارد [۳۱، ص ۱۴۲].

#### ۳-۱-۲-۴. کسر قیمت وسیله نقلیه

بی‌تردید وسایل نقلیه از جمله منابع سرمایه‌گذاری مردم تلقی و ارزش مالی آن‌ها همواره مدنظر دارندگان است. در یک حوادث رانندگی، اگر وسیله نقلیه از بین نرود اصولاً می‌توان تمامی خسارات و صدمات وارد شده به آن را رفع و اتومبیل را به حالت قبل از تصادف باز گرداند؛ لکن باید در نظر داشت که گرچه آثار ظاهری حادثه رفع گردیده، اما اثر بلافصل آن که کسر قیمت وسیله نقلیه در مقایسه با وسایل مشابه است (به‌ویژه آن‌جا که زمان زیادی از تولید وسیله نقلیه سپری نشده باشد و اصطلاحاً نو باشد)، امری اجتناب‌ناپذیر است. بدین‌سان، جبران همه‌جانبه خسارات مالی که هدف قانون بیمه اجباری است، اقتضا دارد این قبیل خسارات نیز مرتفع گردد که نه‌تنها ماده ۴ آیین‌نامه اجرایی ق.ا.ق.ب.ا، این نظر را تأیید می‌کند، بلکه ماده ۲ قانون رسیدگی به خسارات ناشی از تصادفات رانندگی به وسیله نقلیه موتوری مصوب ۱۳/۹/۱۳۴۵ در این زمینه مقرر می‌دارد: «کاردان‌های فنی راهنمایی و رانندگی و پلیس راه که برای رسیدگی به امر تصادفات رانندگی تعیین می‌شوند مکلفند... کسر قیمتی که در نتیجه تصادف حاصل می‌شود، معلوم نمایند...». بدین‌سان کسر قیمت نیز مصداق ضرر تلقی می‌شود.



در حقوق انگلستان، هنگامی که بحث کسر قیمت وسیله نقلیه در اثر سانحه رانندگی مطرح می‌شود، دو نکته مد نظر است. اول این‌که اگر ارزش تجاری وسیله نقلیه بر اثر سانحه رانندگی کاهش یابد، زیان‌دیده می‌تواند تفاوت قیمت را که از طریق کارشناسی تعیین می‌شود دریافت کند [۳۲، ص ۳۶]. دوم این‌که امکان دارد بعد از انجام تعمیرات و رفع نواقص وسیله نقلیه، در اثر اقدامات اصلاحی، قیمت آن افزایش پیدا کند که در این صورت زیان‌دیده مستحق دارا شدن آن نخواهد بود و بنابراین باید چنین مبلغی را رد کند [۳۳، ص ۴۷]. این چنین قاعده‌ای با روح قوانین مسؤلیت مدنی و به‌ویژه قوانین ناظر بر نظام جبران خسارت سازگارتر است؛ چرا که تکلیف زیان‌دیده صرفاً به جبران خسارت محدود می‌شود، نه چیزی فراتر از آن.

### ۲-۳. خسارت جسمانی

#### ۱-۲-۳. مفهوم خسارت جسمانی

از جمله مهم‌ترین دغدغه‌های قانونگذاران در تصویب قوانین بیمه اجباری شخص ثالث، صدمات و جراحاتی است که از ناحیه وسایل نقلیه، جسم و جان انسان‌ها را تهدید و فراتر این‌که روز به روز بر شمار آن افزوده می‌شود. لذا قوانین مزبور در اکثر کشورها تصویب و به مرور زمان جهت تأمین منافع زیان‌دیدگان (به‌ویژه جسمانی) رو به ترقی گذاشت. در تعریف خسارت جسمانی می‌توان آن را مجموع خسارات وارد شده به جسم و جان آدمی دانست که در این راستا تبصره ۳ ماده ۱ ق.ا.ق.ب.ا، ماده ۳ آیین‌نامه اجرایی ق.ا.ق.ب.ا، و بند «ج» از ماده ۱ دستورالعمل اجرایی ماد ۱۴ ق.ا.ق.ب.ا، اقدام به تعریف و تعیین مصادیق خسارات بدنی کرده‌اند.

#### ۲-۲-۳. مصادیق خسارت جسمانی

براساس مواد قانونی مذکور، هرگونه صدمه وارد شده به بدن اشخاص ثالث که می‌تواند به صورت فوت، شکستگی، نقص عضو، از کار افتادگی و... باشد، خسارت

بدنی نامیده می‌شود. جالب این‌که گرچه ارتباط تنگاتنگی بین خسارات جسمانی و صدمات معنوی وجود دارد، اما بی‌تردید نمی‌توان روح و عواطف آدمی را با جسم وی یکی دانست و به یک نحو آن دو را قابل جبران تلقی کرد.

بنابراین، می‌توان مصادیق خسارات بدنی را عبارت از: فوت، جراحت، نقص عضو و از کار افتادگی دانست. خلاصه آن‌که در اثر فوت زندگی شخص حادثه‌دیده به پایان می‌رسد؛ در اثر جراحت، اعضا و جوارح وی صدمه می‌بیند، به نحوی که مصدوم دچار خونریزی می‌گردد؛ در اثر نقص عضو، اعضای بدن زیان‌دیده به نحوی صدمه می‌بیند که کارایی اولیه و طبیعی خود را از دست می‌دهد؛ اما از کار افتادگی جایی است که مصدوم به صورت کلی یا جزئی توان تحرک و فعالیت را از دست می‌دهد.

در حقوق انگلستان باب مستقلی تحت عنوان خسارت جسمانی به چشم نمی‌خورد، بلکه دادگاه‌های این کشور، خسارات مزبور را ذیل عنوان «personal injury» قرار داده‌اند که این عنوان خود در بردارنده خسارات وارد بر جسم و جان آدمی و خسارات روحی یا معنوی است [۷، ص ۲۰۹]. دادگاه‌های این کشور با مطرح شدن پرونده‌های گوناگون، مبادرت به تعیین مصادیق خسارات جسمانی و همچنین تشریح خسارات روحی یا معنوی به صورت توأمان کرده‌اند. در این راستا وفق آرای صادرشده، خسارات جسمانی به سه دسته عمده «خسارات عمومی»<sup>۱</sup>، «خسارات خاص»<sup>۲</sup>، و «خسارات ناشی از تصادفات منجر به فوت»<sup>۳</sup> تقسیم می‌شوند.

خسارات عمومی را می‌توان به دو دسته تقسیم کرد که درد، رنج و از دست دادن توانایی‌های جسمانی، ذهنی و اجتماعی در دسته نخست؛ از دست دادن شغل، فرصت ازدواج یا از هم پاشیدن پیوند زناشویی، و از دست دادن توانایی اداره امور خانواده یا مراقبت از خویشاوندان، در دسته دوم قرار دارند [۷، ص ۲۰۹ - ۲۲۰].

---

1. general damages  
2. special damages  
3. damages for fatal accidents



خسارات خاص که از آن‌ها با عنوان «خسارات مالی مستقیم»<sup>۱</sup> نیز یاد می‌شود، مشتمل بر هزینه‌های لازم جهت کمک به زیان‌دیده و فراهم آوردن وسایل آسایش وی، هزینه‌های انجام مسافرت‌های درمانی (اعم از شهری و بین شهری) و انجام کارهای خانه می‌شود [۷، ص ۲۲۰ - ۲۳۰].

خسارت ناشی از تصادفات منجر به فوت، خود به دو دسته عمده تقسیم می‌شوند. دسته نخست خساراتی هستند که وصی از طرف فرد فوت شده مطالبه می‌کند<sup>۲</sup> و دسته دوم خساراتی هستند که خویشاوندان فرد فوت شده میادرت به مطالبه آن می‌کنند [۷، ص ۲۳۱ - ۲۵۰].

### ۳-۳. خسارت معنوی

آثار دلخراش ناشی از سوانح رانندگی، صرفاً به خسارات مادی و بدنی محدود نمی‌شود، بلکه قسم دیگر از آن می‌تواند خسارات معنوی باشد که آثار سوء ناشی از آن، گاه بیش‌تر از دو مورد اول است؛ اما با تمام این مسائل، این مهم در اکثر قریب به اتفاق سوانح رانندگی از دید قضات مغفول مانده است. لکن نویسندگان ایرانی مباحثی را پیرامون مفهوم خسارت معنوی، مصادیق آن و همچنین کاستی‌های قانون ایران در این خصوص مطرح کرده‌اند<sup>۳</sup> که ورود بدان‌ها از حوصله چنین نوشتاری خارج است. نوشته حاضر بدون ورود به مباحث جنجالی مطرح در این زمینه، بر آن است تا با استقرا در قوانین مختلف، ابتدا به تبیین مفهوم خسارت معنوی بپردازد و بعد از شناسایی مصادیق آن، برخی از مصادیق خسارات معنوی را که بر اثر تصادفات رانندگی محقق شده تعریف کند.

1. direct financial losses

۲. این‌گونه خسارات در حقیقت خساراتی هستند که به اموال متوفی وارد شده‌اند و چون خود وی نمی‌تواند آن‌ها را مطالبه کند، وصی از طرف او آن‌ها را مطالبه می‌کند. برای مثال خسارات وارد به وسیله نقلیه متوفی در زمره مصادیق چنین خساراتی قرار دارد.

۳. از مصادیق چنین خساراتی می‌توان به خسارات معنوی ناشی از از دست دادن عزیزان اشاره کرد.



### ۳-۱-۳. تعریف خسارت معنوی

مجموع درد و رنج روحی ناشی از حادثه رانندگی که روح و روان زیان‌دیده و عواطف او را تحت تأثیر قرار می‌دهد، خسارت معنوی نامیده می‌شود. بی‌تردید در هر حادثه رانندگی، به تبع دیگر خسارات، لطمات عاطفی زیادی به زیان‌دیده یا خانواده وی وارد می‌آید که می‌تواند در قالب احساس درد و رنج، صدمات روحی و عاطفی، قطع امید از زندگی و نیل به آرمان‌ها، از دست دادن فرصت‌های مناسب و... ظاهر گردد.

در حقوق ایران از حیث نظری مطالب زیادی پیرامون خسارت معنوی و مبانی آن مطرح شده [۳۴، ص ۱۸۹-۲۰۹]، اما رویه قضایی چندانی در این خصوص به چشم نمی‌خورد و این در حالی است که چه از نظر فقهی و چه از نظر قانونی، مستندات قابل توجهی، مبانی خسارت معنوی را توجیه می‌کند؛ با این توضیح که از حیث فقهی قواعد مسلمی چون لاضرر، لاجرح، بنای عقلا و از حیث قانونی مواد بیشماری از قوانین موضوعه کشور از جمله اصل ۱۷۱ قانون اساسی، مواد ۴۴۹، ۶۵۸، ۷۰۸ و... از قانون مجازات اسلامی، مواد ۱، ۲، ۸، ۹، ۱۰ از قانون مسئولیت مدنی، ماده ۳۰ قانون مطبوعات و... و همچنین رویه قضایی<sup>۱</sup> [برای توضیحات بیشتر مراجعه شود به: ۳۵، ص ۳۱۲]، این ضرورت را توجیه می‌کند. بنابراین، می‌توان گفت که هم در شرع و هم در قوانین موضوعه، ضرر و زیان معنوی به رسمیت شناخته شده و به متضرر این حق داده شده تا در کنار ضرر و زیان‌های مادی، صدمات معنوی را نیز مطالبه کند.

دادگاه‌های انگلستان، در گذشته صدمات معنوی ناشی از یک حادثه را با عنوان «شوک عصبی»<sup>۲</sup> می‌شناختند؛ به این معنا که زیان‌دیده می‌توانست در اثر شوک، ترس و شاید ناراحتی ناشی از تقصیر عامل زیان، درخواست غرامت کند، اما در حال حاضر، زیان‌دیده برای مطالبه غرامت باید ثابت کند که در اثر قصور عامل زیان واقعاً دچار

۱. دادنامه شماره ۲۵۱ - ۱۰ / ۲ / ۱۳۶۳ صادره از شعبه ۱۸۱ دادگاه کیفری ۲ تهران و همچنین دادنامه شماره ۲۷۷ مورخ ۱۸ / ۳ / ۷۷ صادر از شعبه سوم دادگاه تجدیدنظر استان تهران.

2. nervous shock



بیماری یا صدمه روحی شده و صرف ناراحتی یا شوک، نمی‌تواند وی را مستحق دریافت غرامت کند. در برخی موارد، امکان دارد شوک عصبی ناشی از یک سانحه، منجر به یک صدمه جسمی واقعی شود. به عنوان مثال، در یکی از پرونده‌های مطرح در دادگاه‌های انگلستان، خانمی با دیدن فجایع ناشی از یک سانحه رانندگی، دچار سقط جنین شد [۳۶، ص ۱۴۲]. در پرونده دیگری نیز مردی که خود قربانی یک سانحه بود بر اثر خود حادثه صدمه ندید، ولی بعدها در اثر شوک ناشی از آن حادثه، دچار بیماری شد [۳۷، ص ۲۲].

اما اگر شوک ناشی از سانحه، منجر به صدمه جسمانی نشود متضرر باید ثابت کند دچار آن چیزی شده که «لرد بریج»<sup>۱</sup> آن را در پرونده مک لاگین علیه اوبریان [۳۸، ص ۳۴] «صدمه روانی مثبت»<sup>۲</sup> نامید. مصادیق این بیماری شامل افسردگی بالینی، دگرگونی شخصیت، اختلال روانی و اضطراب ناشی از سانحه می‌شوند<sup>۳</sup> که این‌گونه بیماری‌ها شامل ترس و هراس نمی‌شود، بلکه بیماری باید از نوع قابل تشخیص باشد و اثبات این ادعا از طریق اسناد و مدارک پزشکی ضروری است. بنابراین برای تمیز بین شوک‌های عصبی صرف و بیماری‌های روانی، به جای استفاده از عبارت شوک عصبی از عبارت صدمات روانی یا خسارات معنوی استفاده شده است.

### ۲-۳-۲. مصادیق خسارت معنوی

با عنایت به مستندات قانونی فوق و استقرا در قوانین دیگر، این نتیجه به دست می‌آید که هیچ‌گاه مصادیق خسارات معنوی در تصادفات رانندگی احصا نشده است، اما با تطبیق مصادیق عام خسارت معنوی بر آثار ناشی از سوانح رانندگی، می‌توان مواردی از قبیل ترس، درد و رنج، اختلال روانی ناشی از تصادفات رانندگی، آلام روحی از دست دادن بستگان و آشنایان، نگرانی نسبت به عدم درمان عوارض ناشی از سانحه،

1. Lord Bridge

2. positive psychiatric illness

۳. در این بیماری شوک ناشی از سانحه باعث بیخوابی، تنش و ترس و افسردگی شدید می‌شود.

آلام راجع به درمان آن و... را مصادیق خسارات معنوی ناشی از سوانح رانندگی دانست که رسیدگی قضایی به این موارد می‌تواند به منزله رسیدگی همه‌جانبه به آثار سوانح رانندگی تلقی و در نتیجه تبعیت از اصل جبران کامل ضرر باشد [۱۵، ص ۴۹].  
رویه قضایی انگلستان با توجه به ارتباط افراد با حادثه، آن‌ها را به چند دسته تقسیم می‌کند. لازم به ذکر است این تقسیم‌بندی در زمان‌های مختلف متفاوت بوده، ولی از سال ۱۹۹۸ به بعد، فقط شامل سه دسته می‌شود. دسته نخست که به آنان «زیان‌دیدگان درجه اول» گفته می‌شود، قربانیانی هستند که بر اثر سانحه، هم دچار صدمه جسمانی و هم صدمه روانی شده‌اند. دسته دوم که به آن‌ها نیز زیان‌دیدگان درجه اول گفته می‌شود شامل کسانی هستند که در معرض خطر صدمه جسمانی قرار گرفته‌اند، ولی با این حال، بر اثر خود سانحه دچار صدمه جسمانی نشده‌اند، بلکه به واسطه شوک ناشی از آن، صدمه روانی دیده‌اند. دسته سوم شامل کسانی می‌شود که خود در معرض خطر صدمه جسمانی قرار نگرفته‌اند، ولی در اثر مشاهده ایراد چنین صدمه‌ای به زیان‌دیده، دچار صدمات روانی شده‌اند که به این دسته «زیان‌دیدگان درجه دوم» گفته می‌شود.

بنابراین مصادیق خسارت معنوی ناشی از سوانح رانندگی را می‌توان اعم از رعب و وحشت ناشی از حادثه [۳۹، ص ۳]، افسردگی ناشی از حادثه [۴۰، ص ۷]، در معرض خطر قرار گرفتن [۴۱، ص ۱۲۲]، عوارض روحی ناشی از مشاهده درد و رنج نزدیکان [۴۲، ص ۲۸؛ ۴۳، ص ۳۷]، افسردگی بالینی، دگرگونی شخصیت، اختلال روانی و اضطراب ناشی از سانحه و... دانست که به نظر می‌رسد گستره آن به مراتب بیش‌تر از حقوق ایران است.

#### ۴. نتیجه‌گیری

مطالعه تطبیقی خسارات ناشی از سوانح رانندگی در حقوق ایران و انگلستان، نشانگر آن

است که هر دو نظام حقوقی در مورد اصول کلی مربوط به این خسارات دارای نکات مشترکی هستند؛ لکن در برخی از موارد مانند چگونگی تقسیم‌بندی خسارات مورد بحث و مصادیق آن، بین این دو نظام حقوقی تفاوت‌هایی دیده می‌شود.

در حقوق ایران خسارات ناشی از حوادث رانندگی به خسارات مالی، بدنی و معنوی تقسیم و در مقابل، در حقوق انگلستان این‌گونه خسارات به دو دسته کلی خسارات وارد به اشخاص و خسارات وارد به اموال طبقه‌بندی شده است. در این نظام، خسارات وارد به اشخاص، شامل خسارات بدنی و خسارات معنوی می‌شود، اما در حقوق ایران، هریک در دسته‌ای جداگانه مورد بررسی قرار می‌گیرد.

دامنه خسارات شناسایی شده در حقوق انگلستان به مراتب وسیع‌تر از مصادیق آن در حقوق ایران است. برای مثال خسارات ناشی از توقف وسیله نقلیه در اثر سانحه رانندگی یا خسارات معنوی و مصادیق گسترده آن در کامن‌لا به رسمیت شناخته شده، ولی در مقابل، در حقوق ایران و به‌ویژه با بررسی رویه قضایی، احراز می‌گردد که تحقق چنین خساراتی جای تردید دارد.

در مورد مصادیق خسارات معنوی نیز تفاوت‌هایی بین این دو نظام حقوقی به چشم می‌خورد. برای مثال مجموع درد و رنج ناشی از سوانح رانندگی در حقوق ایران را شاید بتوان در زمره مصادیق خسارات معنوی تلقی کرد، ولی همین مورد در حقوق انگلستان به‌عنوان مصداقی از مصادیق خسارات بدنی شناخته شده است.

مهم‌ترین وجه تمایز دو نظام حقوقی مورد بحث، در خصوص خسارات معنوی نمایان است. در نظام حقوقی انگلستان، تعریف مشخصی از خسارات معنوی ناشی از تصادفات ارائه و مصادیق آن به‌وضوح مشخص شده‌اند و این در حالی است که مشخص کردن تعریف و مصادیق خسارات معنوی در حقوق ایران مستلزم استقرا در قوانین مختلف است.

## ۵. پیشنهادها

جهت جبران هرچه بهتر خسارات ناشی از سوانح رانندگی، پیشنهاد می‌گردد که قانونگذار در اقدامی سنجیده و گاه منحصر، صراحتاً به برخی از مصادیق خسارت وارد شود و به آن رسمیت بخشد که فوت شدن منافع وسیله نقلیه از این قبیل است. تعیین مصادیق اختلافی خسارت و اتخاذ تدبیر جهت جبران آن از طریق شرط ضمن عقد در قرارداد بیمه، از دیگر پیشنهادهایی است که نه تنها موجب جلب نظر مشتریان شده، خسارات آن‌ها نیز تا حدودی جبران می‌گردد، بلکه هدف قانون مسئولیت مدنی محقق و از تشت آرا در این موارد نیز جلوگیری می‌شود. مثل این‌که بسته به نوع وسیله نقلیه (این‌که تاکسی باشد یا کامیون یا اتوبوس و ...) مبلغ مقطوعی را به صورت روزانه جهت محرومیت زیان‌دیده از منافع محقق و حتمی آن در نظر گیرد.

اما پرداختن به خسارت معنوی و تعیین تمثیلی مصادیق آن، می‌تواند از جمله ابداعات قانونی باشد؛ با این توضیح که قانونگذار ایران همچون حقوق انگلستان می‌تواند در اقدامی نو، به مبحث خسارت معنوی بپردازد کما این‌که در مقوله جنسیت و مذهب زیان‌دیده چنین کرده است.

## ۶. منابع

- [۱] معزی، جعفر، حقوق بیمه، تهران، انتشارات دانش پرور، ۱۳۸۸.
- [۲] یزدانیان، علیرضا، حقوق مدنی-قواعد عمومی مسئولیت مدنی، ج ۱، تهران، نشر میزان، ۱۳۸۶.
- [۳] حمید، بهرامی احمدی، حقوق مدنی ۴-مسئولیت مدنی، ج ۱، تهران، نشر میزان، ۱۳۸۸.

[4] Helmut K., *Digest of European Tort Law: V. 2: Essential Cases on Damage, Privatrecht*, Hamburg, Germany, 2011.

- [۵] کاتوزیان، ناصر، *الزامهای خارج از قرارداد - ضمان قهری*، چ ۳، تهران، مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران، ۱۳۸۲.
- [۶] قاسم زاده، سید مرتضی، *الزامها و مسئولیت مدنی بدون قرارداد*، چ ۲، تهران، نشر میزان، ۱۳۸۷.
- [7] Merkin, R. , Stuart-Smith, J. , *The Law of Motor Insurance*, London, Sweet and Maxwell, 2004.
- [8] Allied maples Groups v. Simmons and Simmons, 1995, 1 WLR. Electronic copy is available at : <http://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/1995/17.html> (last visited 20 march 2014).
- [9] Doyle v. Wallace, (1998) CA. Electronic copy is available at: <http://swarb.co.uk/lisc/PrInj19981998.php> (Last visited 17 June 2013).
- [10] Performance Cars Ltd v. Abraham (1962) 1 QB. Electronic copy is available at: <http://www.e-lawresources.co.uk/Performance-Cars-Ltd-v-Abraham.php> (Last visited 5 May 2013).
- [11] Withy and Co Ltd (1961) AC. Electronic copy is available at: <http://www.e-lawresources.co.uk/Remoteness-of-damage.php> (Last visited 25 March 2013).
- [12] Lunney , M. , Oliphant K. , *Tort Law: Text and Materials*, 3<sup>rd</sup> ed. Oxford, Oxford university press, 2008.
- [۱۳] قانون مدنی، مصوب ۱۳۰۷/۲/۱۸.
- [۱۴] قانون بیمه، مصوب، ۱۳۱۶/۲/۷.
- [15] Murrell v. Healy (2001) ADR. L. R. Electronic copy is available at: <http://www.nadr.co.uk/articles/articles.php?category=32> (Last visted 20 Morch 2013).
- [16] Purvis, K. , *English Insurance Texts: Words for the Week*, Weingarten, Baden, 2010.

- [۱۷] شرایط عمومی بیمه بدنه اتومبیل مصوب بیمه ایران.
- [۱۸] شرایط عمومی بیمه بدنه اتومبیل مصوب بیمه مرکزی.
- [19] <http://www.iraninsurance.ir/encyclopedia/func/modify/id/162415/backend.php> (Last visited 13 March 2013).
- [۲۰] خروشی، عبدالعظیم، *حقوق بیمه، تعهدات در بیمه‌های غرامت*، تهران، انتشارات مجد، ۱۳۹۰.
- [21] Dimond v. Lovell (2002) 1 AC. Electronic copy is available at: <http://swarb.co.uk/dimond-v-lovell-hl-12-may-2000/> (Last visited 17 June 2013).
- [22] Burdist v. Livsey (2003) QB. Electronic copy is available at: <http://swarb.co.uk/burdis-v-livsey-ca-2002/> (Last visted 2 November 2013).
- [23] Darbyshire v. Warren (1963), 1WLR. Electronic copy is available at: <http://swarb.co.uk/lisc/Damag19601969.php> (last visited 15 April 2013).
- [24] O'Grady v. Westminster Scaffolding Ltd (1962) 2 Lloyd's Rep 238. Electronic copy is available at: <http://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=145521> (Last visited 14 November 2013).
- [۲۵] امامی، سید حسن، *حقوق مدنی*، جلد اول، چ ۲۱، تهران، انتشارات اسلامی، ۱۳۷۹.
- [۲۶] کرمی، سکینه، «تحلیل فقهی - حقوقی خسارت ناشی از تقویت منفعت»، *فصلنامه پژوهش‌های فقه و حقوق اسلامی*، ش ۲۹، س ۸، پاییز ۱۳۹۱.
- [۲۷] سامت، محمد علی، «فوت منفعت یا عدم النفع در حقوق ایران و اسلام»، *مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران*، ش ۴۲، زمستان ۷۷.
- [28] Dimond v. Lovell (2002) 1 AC. Electronic copy is available at: <http://swarb.co.uk/dimond-v-lovell-hl-12-may-2000/> (Last visited 24 April 2013).

- [29] Alexander v. Rolls Royce Motors (1996) RTR. Electronic copy is available at: <http://swarb.co.uk/lisc/RdTrf19961996.php> (Last visited 8 June 2013).
- [30] Woodrow v. Albany Uninsured Losses Recovery Ltd (2002) CLY. Electronic copy is available at: <http://www.nadr.co.uk/links/links.php?category=32> (Last visited 15 March 2014).
- [31] Giles v. Thompson (1994) 1 AC. Electronic copy is available at: <http://swarb.co.uk/giles-v-thompson-ca-1992/>. (Last visited 9 May 2013).
- [32] Burdis v. livsey (2003) QB. Electronic copy is available at: [http://www.39essex.com/resources/case\\_listing.php?id=601](http://www.39essex.com/resources/case_listing.php?id=601) (Last visited 10 June 2013).
- [33] Plasticine Ltd v. Wayne Tank and Pump Co Ltd (1970) 1 QB. Electronic copy is available at: <http://swarb.co.uk/harbutts-plasticine-ltd-v-wayne-tank-and-pump-co-ltd-ca-1970/> (Last visited 23 May 2013).
- [۲۴] حسین آبادی، امیر، «نقد و بررسی رأی شماره ۳۶ مورخ ۱۳۸۴/۱/۲۷ شعبه ۲۵ دادگاه تجدیدنظر استان تهران در رابطه با خسارات معنوی»، مجله تحقیقات حقوقی، ش ۵۶، زمستان ۱۳۹۰.
- [۳۵] آشوری، محمد، آیین دادرسی کیفری، ج ۱، تهران، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی (سمت)، ۱۳۷۵.
- [36] Bourhill v. Young (1943) AC 20. Electronic copy is available at: <http://www.e-lawresources.co.uk/Bourhill-v-Young.php> (Last visited 12 March 2014).
- [37] Page v. Smith (1995) WLR 644. Electronic copy is available at: <http://www.e-lawresources.co.uk/Page-v-Smith.php> (Last visited 11 June 2013).



- [38] McLoughlin v. O'Brian (1983) 1 AC 410. Electronic copy is available at: <http://www.bailii.org/uk/cases/UKHL/1982/3.html> (Last visited 17 September 2013).
- [39] Dulieu v. White & Sons (1901) 2 KB 669. Electronic copy is available at: <http://swarb.co.uk/dulieu-v-white-kbd-1901/> (Last visited 14 may 2013).
- [40] Simmons v. British Steel plc (2004) UKHL 20. Electronic copy is available at: <http://swarb.co.uk/simmons-v-british-steel-plc-hl-29-apr-2004/> (Last visited 2 September 2103).
- [41] In CJD Group B Claimants v. The Medical Research Council (1998) 41 BLMR 157. In Cane, P. , *Atiyah's Accidents, Compensation and the Law*: 8<sup>th</sup> ed. , Cambridge University Press, Cambridge, 2004, p. 272.
- [42] McLoughlin v. O'Brian (1982) 1 AC 410. Electronic copy is available at: <http://www.bailii.org/uk/cases/UKHL/1982/3.html> (Last visited 17 September 2013).
- [43] Alcock v. Chief Constable of Yorkshire (1992) AC 310. Electronic copy is available at: <http://caselawcracker.com/2013/11/16/alcock-v-chief-constable-of-south-yorkshire/> (Last visited 20 February 2013)

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی